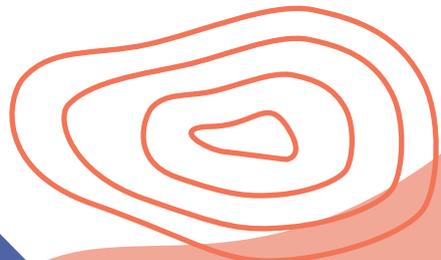


Diplomarbeit zum Thema:

Bedarfsverkehre und Sorgearbeit im ländlichen Raum ein Methodenvorschlag zur Beteiligung Sorgender und Umsorgter

Vorgelegt von: Franziska Ammer
Matrikelnummer: 12123587
Studienkennzahl: 066 440
Raumplanung und Raumordnung

Mai 2025



Formblatt



DIPLOMARBEIT (Diploma Thesis)

Bedarfsverkehre und Sorgearbeit im ländlichen Raum - **ein Methodenvorschlag zur Beteiligung Sorgender und Umsorgter**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
Diplom-Ingenieurin eingereicht an der TU-Wien,
Fakultät für Architektur und Raumplanung

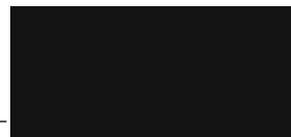
Submitted in satisfaction of the requirements for the degree
of Diplom-Ingenieurin at the TU Wien,
Faculty of Architecture and Planning

von

Franziska Ammer
12123587

Betreuerin: Dörrzapf, Linda; Projektass.in Dipl.-Ing.in Dr.in techn.
Mitbetreuung: Berger, Martin; Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing.
Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, E280-05 | Move
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 21.05.2025

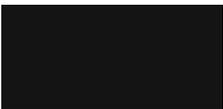


Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen sind als solche kenntlich gemacht.

Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Diese Arbeit stimmt mit der von den Begutachter*innen beurteilten Arbeit überein.

Wien, am 21. Mai 2025

_____  _____

Kurzfassung

Frauen*, die überproportional mehr unbezahlte Sorgearbeit als Männer leisten, legen in ihrem Alltag komplexe Wegeketten zurück, die durch öffentliche Verkehrsangebote nicht ausreichend abgedeckt werden – ein Umstand, der in bisherigen Planungsprozessen unzureichend Berücksichtigung findet. Diese Arbeit stellt auf Basis einer Literatur- und Dokumentenanalyse sowie semistrukturierter Expert*inneninterviews die zentralen Anforderungen für partizipative Prozesse im Kontext von Sorgearbeit und Mobilität im ländlichen Raum heraus und entwickelt ein konkretes Partizipationskonzept für die Gestaltung von Bedarfsverkehren. Dieses berücksichtigt die spezifischen Bedürfnisse Sorgearbeit leistender Menschen und derjenigen, die von ihnen umsorgt und gepflegt werden (mobilitäts eingeschränkte Personen, Senior*innen, Kinder und Jugendliche). Im theoretischen Kontext des Gender Mainstreamings, der Gender Smart Mobility und der Mobilities of Care zeigt die Analyse, dass insbesondere haustürnahe, flexible und barrierefreie Angebote in Kombination mit niederschwelliger und verbindlich in die Planungsprozesse verankerter Partizipation das Potenzial haben, die Nutzung von Bedarfsverkehren zu steigern. Abgeleitet von diesen Ergebnissen wurden konkrete Veranstaltungsvorschläge für ein Partizipationsverfahren entwickelt, die wiederum von Expert*innen der sozialen Arbeit revidiert wurden. Sie können im Rahmen des Forschungsprojekts MobiFlex in der Pilotgemeinde Ottensheim in Oberösterreich zum Einsatz kommen. Damit leistet die Arbeit einen Beitrag zur Entwicklung gendersensibler Planungsansätze für bedarfsorientierte Mobilität.

Abstract

Women* who perform disproportionately more unpaid care work than men cover complex trip chains in their everyday lives which are not adequately covered by public transport services - a fact that has not yet been sufficiently considered in previous planning practises. Based on a literature and document analysis as well as semi-structured expert interviews, this study identifies the central requirements for participatory processes in the context of care work and mobility in rural areas and develops a concrete participation concept for planning of on-demand transport. This takes into account the specific needs of carers and the people they care for (people with limited physical mobility, senior citizens, children and teenager). Grounded in the theoretical framework of gender mainstreaming, gender smart mobility and mobilities of care, the analysis shows that flexible and easily accessible services combined with a low-threshold and binding participation have the potential to increase the use of on-demand transport. Based on these results, concrete event proposals for a participation process were developed, which in turn were reviewed by social work experts. They can be used as part of the MobiFlex research project in one of its the pilot municipalities, Ottensheim in Upper Austria. The work thus contributes to the development of gender-inclusive planning approaches concerning on-demand mobility.

Für die Frauen* vom Land

Der Asteriks (*) verdeutlicht den konstruktiven Charakter von Geschlecht. Unter dem Begriff Frauen* sind in dieser Arbeit alle Personen zu verstehen, die sich selbst als Frauen definieren, dazu gehören auch trans und inter oder nicht-binäre Menschen. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird jedoch auf die Verwendung des Asteriks (*) hinter „Frauen“ verzichtet. Der Grund dafür ist die Erleichterung der Lesbarkeit und die unvollständige Informationslage der Verwendung von Genderbegriffen in der zitierten Literatur.

Besoderer Dank gilt...

...mobyome, meiner Arbeitgeberin und Projektpartnerin im MobiFlex-Forschungsprojekt, für das konstruktive Feedback, die Hinweise zu möglichen Interviewpartner*innen und der Möglichkeit durch das FFG-geförderte Diversitec-Praktikum in das Unternehmen einzusteigen.

... meinen Interviewpartner*innen für ihre Bereitschaft mit mir zu sprechen und wertvolle Erkenntnisse zu liefern.

... meiner Familie, die mich während meines Studiums finanziell unterstützt hat – besonders meiner Schwester, Paula, die mit mir zusammen schwere Zeiten durchgestanden hat.

... der Fachschaft Raumplanung, deren Arbeit mir auf neue Weise den Wert von ehrenamtlichem Engagement für ein gesundes Miteinander gezeigt hat.

... meinen Freund*innen aus dem Studium, die das Studium studierenswert und Wien lebenswert gemacht haben und mir hoffentlich lange erhalten bleiben.

Inhaltsverzeichnis

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1

Einleitung

1.1 Problemstellung und Relevanz der Untersuchung	14
1.2 Forschungsdesign	15
1.3 Aufbau der Arbeit	18

Abbildungsverzeichnis	x
Tabellenverzeichnis	xi
Abkürzungsverzeichnis	xi

2

Theoretischer Rahmen

2.1 Partizipation in der Planung	20
2.1.1 Begriffsklärung, rechtliche und theoretische Grundlagen der Partizipation	20
2.1.2 Evaluierung von Partizipationsprozessen	24
2.1.3 Gender und politische Teilhabe	24
2.2 Gendergerechte Planung	26
2.2.1 Gender Mainstreaming	26
2.2.2 Sorgearbeit	28
2.2.3 Mobilities of Care	28
2.2.4 Intersektionalität und Gender Smart Mobility	31
2.3 Räumlicher Kontext: Ländlicher Raum	32
2.3.1 Raumverständnis	32
2.3.2 Gender und ländlicher Raum	33
2.4 Bedarfsverkehre	34
2.4.1 Charakteristika	34
2.4.2 Partizipation in der Gestaltung von Bedarfsverkehren	37

3

Methodisches Vorgehen

3.1 Literaturanalyse	42
3.2 Dokumentenanalyse	41
3.3 Semistrukturierte Expert*innen-interviews	41
3.3.1 Auswahl der Interviewpartner*innen	42
3.3.2 Leitfaden und Durchführung	44
3.3.3 Auswertung der Interviews	44
3.4 Diskussion und Wissenstransfer in die Praxis	46

4

Analyse und Diskussion

4.1 Bedarfsverkehre	48
4.1.1 Rolle von Bedarfsverkehren im ländlichen Raum	48
4.1.2 Planungs- und Ausschreibungsprozess	53
4.1.3 Aktuelle Partizipationspraktiken im Rahmen von Bedarfsverkehrskonzeptionen	63
4.1.4 Zwischenfazit Bedarfsverkehre	64
4.2 Sorgearbeit	65
4.2.1 Genderrollen und Sorgearbeitsverteilung im ländlichen Raum	65
4.2.2 Sorgearbeit und Mobilitätsverhalten	71
4.2.3 Sorgearbeit und Partizipation	78
4.2.4 Zwischenfazit Sorgearbeit	82
4.3 Partizipation im Bedarfsverkehr über den Status quo hinaus	83
4.3.1 Chancen und Herausforderungen eines intensiveren Beteiligungsprozesses	83
4.3.2 Stellschrauben der Veränderung der bisherigen Praktiken	86
4.3.3 Zwischenfazit Partizipation	91

5

Partizipationskonzept für die MobiFlex-Gemeinde Ottensheim

5.1 Steckbrief Ottensheim	94
5.2 Einordnung des Partizipationskonzepts in MobiFlex	99
5.3 Merkmale des Partizipationskonzepts	99
5.4 Veranstaltungskonzepte	106
5.4.1 Zielgruppe 1: Jugendliche	106
5.4.2 Zielgruppe 2: Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen	110
5.4.3 Zielgruppe 3: Eltern	112
5.4.4 Methodenauswahl	118

6

Reflexion und Fazit

6.1 Implikationen für die Verkehrsplanung und -forschung	121
6.2 Grenzen der Untersuchung	122
6.3 Fazit	123

Anhang

A. Literaturverzeichnis	126
B. Interviewleitfäden	140
C. Codes der Interviewauswertung	144

Abbildungsverzeichnis

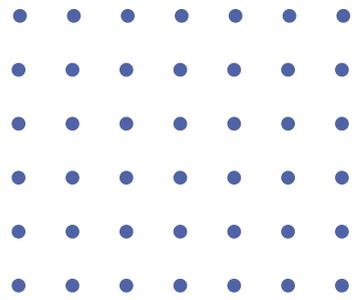
Abb. 1: Themenfelder	14
Abb. 2: Forschungsdesign.....	16
Abb. 3: Leiter der Bürger*innenbeteiligung.....	21
Abb. 4: Beteiligungs- und Partizipationsbegriffe.....	22
Abb. 5: Entscheidungsebenen der Partizipation.....	22
Abb. 6: Unterscheidung formelle und informelle Beteiligungsverfahren.....	22
Abb. 7: Funktionen der Planungsbeteiligung.....	23
Abb. 8: Ehrenamtliches Engagement der Kommunalpolitikerinnen vor der Mandatsübernahme.....	25
Abb. 9: Typologie der unbezahlten Sorgearbeit.....	28
Abb. 10: Sorge-Diamant.....	28
Abb. 11: Stadt-Land-Typologie der Europäischen Kommission.....	32
Abb. 12: Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria.....	33
Abb. 13: Bedienformen bedarfsverkehr.at Statusreport 2024.....	36
Abb. 14: Methodisches Vorgehen mit Kapitelverweisen.....	40
Abb. 15: Expertisen der interviewten Personen.....	42
Abb. 16: Veränderung des Motorisierungsgrads 2018 bis 2023.....	49
Abb. 17: Kombination von ioki mit dem klassischen ÖPNV.....	50
Abb. 18: Bedarfsverkehre als alternative Verkehrsmittel.....	51
Abb. 19: Bedarfsverkehrsnutzung nach Geschlecht und Zeit.....	52
Abb. 20: Nutzungszwecke ioki.....	52
Abb. 21: Organisationsmodell in den betrachteten Bundesländern.....	53
Abb. 22: Buchungszeitpunkt.....	57
Abb. 23: Buchungszeiten MOIA (links) und durchschnittliche Wegeverteilung über den Tag deutscher Haushalte (rects).....	58
Abb. 24: Genderinklusion bedarfsverkehr.at-Statusreport.....	62
Abb. 25: Entwicklung der Erwerbstätigenquote von Frauen und Männern nach Regionen, 1981 bis 2011.....	65
Abb. 26: Erwerbstätigenquote von Frauen nach Regionen und Alter, 1981 bis 2011.....	66
Abb. 27: Unselbständig Erwerbstätige in Teilzeit.....	66
Abb. 28: Parallel plot der Variablen der Cluster.....	74
Abb. 29: Care-Arbeit und Wege	75
Abb. 30: Häufigkeit ÖPNV Nutzung von Menschen mit und ohne Betreuungsaufgaben nach Raumtyp.....	77
Abb. 31: Modalsplit von Personen mit Betreuungsaufgaben nach Gender.....	77
Abb. 32: Internet Gender Gap.....	89
Abb. 33: Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria (2024b), Region um Ottensheim.....	94
Abb. 34: Verkehrsmittelaufteilung der Wege in Prozent 2022	95
Abb. 35: Wegezweckverteilung in Prozent 2022.....	96
Abb. 36: Hauptverkehrsmittel je Wegezweck in Ottensheim und Puchenau in Prozent 2022...	96
Abb. 37: Linienverkehr mit Halt in Ottensheim.....	97
Abb. 38: ÖV-Güteklassen Ottensheim und Umgebung.....	98
Abb. 39: Prozessablauf.....	101
Abb. 40: Bevölkerungsstruktur Ottensheim, Einordnung der Zielgruppen.....	103,104,105
Abb. 41: Karte der Umgebung von Ottensheim.....	116
Abb. 42: Karte des Ortes Ottensheim.....	117

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Forschungsfragen, Hypothesen, Methoden.....	16,17
Tab. 2: Expert*inneninterviews.....	43
Tab. 3: Codes der Interviewauswertung.....	45,46
Tab. 4: Bedarfsverkehr Vergabeverfahren.....	60,61
Tab. 5: Indikatoren der verschiedenen Geschlechterarrangements.....	69
Tab. 6: Durchschnittswerte der Variablen der Cluster.....	74
Tab. 7: Veranstaltung für Jugendliche.....	106
Tab. 8: Veranstaltungsablauf Mobilitätsaktionstag für Jugendliche.....	107-109
Tab. 9: Veranstaltungen, Kontakt mit Multiplikator*innen für Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen.....	110
Tab. 10: Veranstaltungsablauf Senior*innencafés / PensionistInnenNachmittage...	111
Tab. 11: Veranstaltungen für Eltern.....	112,113
Tab. 12: Veranstaltungsablauf Elternabend.....	114,115

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung	RQ	Research Question (dt. Forschungsfrage)
AST	Anrufsammeltaxi		
BV	Bedarfsverkehr	TU	Technische Universität
EFH	Einfamilienhaus	WS	Workshop
Min.	Minuten		
MIV	Motorisierter Individualverkehr		
OÖ	Oberösterreich		
OÖV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
ÖV	Öffentlicher Verkehr		



1. Einleitung

1.1 Problemstellung und Relevanz der Untersuchung	14
1.2 Forschungsdesign	15
1.3 Aufbau der Arbeit	18



1. Einleitung

1.1 Problemstellung und Relevanz der Untersuchung

Menschen, die Sorgearbeit leisten, haben ein komplexes Mobilitätsverhalten, weil sie im Alltag z.B. nicht nur zur Arbeit, sondern auch zum Einkaufen, in den Kindergarten oder zu pflegebedürftigen Angehörigen müssen (Kawgan-Kagan 2020; Plyushteva et al. 2018; Unbehaun et al. 2014b). Im ländlichen Raum, wo die Verkehrssysteme aufgrund von weiten Distanzen, geringer Bevölkerungsdichte und unzureichender Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln von einer Autoabhängigkeit geprägt sind, sind diese speziellen Mobilitätsbedürfnisse schwer auf nachhaltige Weise im Sinne aller drei Nachhaltigkeitssäulen zu stillen (Tamme 2015). Daher braucht es innovative Mobilitätslösungen wie Bedarfsverkehre, welche durch ihre Flexibilität eine maßgeschneiderte Lösung für lokale Problemstellungen in der Verkehrsplanung bieten (ebd.).

Die Garantie der Leistbarkeit und der flächendeckenden Zugänglichkeit zu Mobilität im ländlichen Raum ist der Schlüssel für eine gleichberechtigte Teilhabe aller am sozialen Leben und für die wirtschaftliche Entwicklung von Gemeinden und Regionen (SMARTA consortium 2021, 33).

Trotz „fortschreitender Angleichung zwischen Stadt und Land“ (Mose 2018, 1324) ist in ländlichen Räumen die Verteilung unbezahlter Sorgearbeit weiterhin oft von traditionellen Geschlechternormen geprägt (Mittertrainer 2023, 42). Diese konservativen Einstellungen führen dazu, dass Frauen* häufig nicht nur die Hauptlast der Sorgearbeit tragen, sondern auch von infrastrukturellen Defiziten disproportional betroffen sind (Tuitjer 2016).

Eine zentrale Forschungslücke betrifft die mangelnde Integration dieser unterschiedlichen Lebensrealitäten in die Planung von Verkehrssystemen (Evers et al. 2010, 41). Konzepte für die partizipative Planung von Bedarfsverkehren werden benötigt, damit auch sorgearbeitende Menschen in die Prozesse einbezogen werden können und dadurch die Akzeptanz und Nachfrage insgesamt für solche Systeme gesteigert werden kann (Beierle 2010; Gies et al. 2021). Wegen ihrer Neuartigkeit fehlt es an etablierten Konzepten für die Konzeption von Bedarfsverkehrsangeboten, die Gender- und Diversitätsaspekte berücksichtigt.

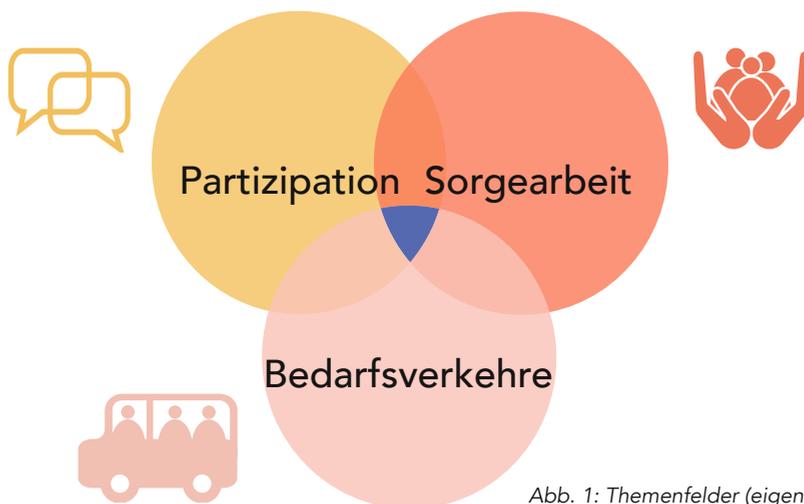


Abb. 1: Themenfelder (eigene Darstellung)

Die vorliegende Arbeit zielt darauf ab, durch das Skizzieren eines konkreten Partizipationsprozesses einen Beitrag zur Schließung dieser Forschungslücke zu leisten. Eine gendersensible Partizipation bietet die Möglichkeit nicht nur unterschiedliche Lebensrealitäten besser zu integrieren, sondern trägt durch ihren emanzipatorischen Ansatz der Stärkung von Mitsprache-

rechten für bisher Benachteiligte auch dazu bei, Machtasymmetrien in Planungsprozessen zu hinterfragen (Evers et al. 2010, 41; Najemnik 2021; Renn et al. 2009, 179). Dieser Ansatz hebt die Bedeutung von Alltagserfahrungen hervor, die zentrale Einflussfaktoren für die Partizipationsbereitschaft darstellen (Behrendt et al. 2005 nach Evers et al. 2010, 41).

1.2 Forschungsdesign

Forschungsziele

Ziel der Diplomarbeit ist es, ein im Detail ausgearbeitetes **Partizipationskonzept** vorzulegen, das die Bedürfnisse von Sorgearbeit leistenden Menschen bei der Konzeption und Evaluation von Bedarfsverkehren berücksichtigt. Dabei wird **Ottensheim in Oberösterreich** genauer betrachtet. Durch das Beteiligungsverfahren können die bestehenden Bedarfsverkehre der Ge-

meinde evaluiert werden und notwendige Weiterentwicklung der Angebote adressiert werden, indem das Mobilitätsverhalten von Sorgearbeitenden und Menschen, die von ihrer Sorge abhängig sind, betrachtet wird. Die im Verfahren zu betrachtenden einzelnen Merkmale eines Bedarfsverkehrs (z.B. Betriebszeiten, Fahrzeugausstattung etc.) werden in dieser Arbeit ermittelt.

Forschungsfragen

Um das oben genannte Ziel zu erreichen, befasst sich diese Diplomarbeit mit der Beantwortung folgender Forschungsfrage:

Wie müssen partizipative Verfahren gestaltet sein, um die spezifischen Bedürfnisse von Menschen, die Sorgearbeit leisten, und derer, die auf Sorge angewiesen sind, in der Gestaltung von Bedarfsverkehrssystemen zu berücksichtigen?

Zur Beantwortung der zentralen Forschungsfrage wurden thematisch gegliederte **Teilfragen (Research Questions, RQ)** formuliert. Dazu wurden entsprechende Hypothesen aufgestellt. Die Beantwortung der Forschungsfragen erfolgte vorrangig mittels **Literatur- und Dokumentenanalyse** sowie durch **Expert*inneninterviews** (Details zum methodischen Vorgehen siehe Kap. 3). Die Literaturanalyse diente vor allem der Identifikation bestehender Theorien und der Einordnung des aktuellen Forschungsstands, während die Inter-

views die theoretischen Erkenntnisse um praxisnahe Perspektiven ergänzten. Die interviewten Expert*innen sind im Bereich der Verkehrsplanung insb. der **Bedarfsverkehrsplanung**, Soziologie insb. der **Genderforschung** und Architektur insb. der **gemeinwesenorientierten Raumgestaltung (Placemaking)** tätig. Die Aussagen der Expert*innen wurden wiederum mit den Ergebnissen der Literatur diskutiert. Nach diesem Schritt der Validierung des Expert*innenwissen wurden die theoretischen Erkenntnisse transferiert auf die ört-

lichen Akteur*innen und Gegebenheiten in Ottensheim, indem ein konkreter Partizipationsprozess skizziert wurde. Dafür wurden Dokumente des Forschungsprojekts (z.B. Protokolle) berücksichtigt. Der erste Prozessentwurf wurde mit einer **zweiten Runde an Expert*inneninterviews** adaptiert, was ein iteratives Vorgehen ist. Der vorliegende Entwurf eines Partizipationsprozesses kann

im Rahmen des Forschungsprojektes Mo-biFlex (Details zum Projekt siehe Exkurs S. 18) zur Anwendung kommen. Nachfolgend wird das Zusammenspiel der Methoden schematisch dargestellt (detaillierte Darstellung siehe Kap. 3). In der Tabelle 1 (Tab. 1) werden die Forschungsfragen mit den Hypothesen und Methoden verknüpft.

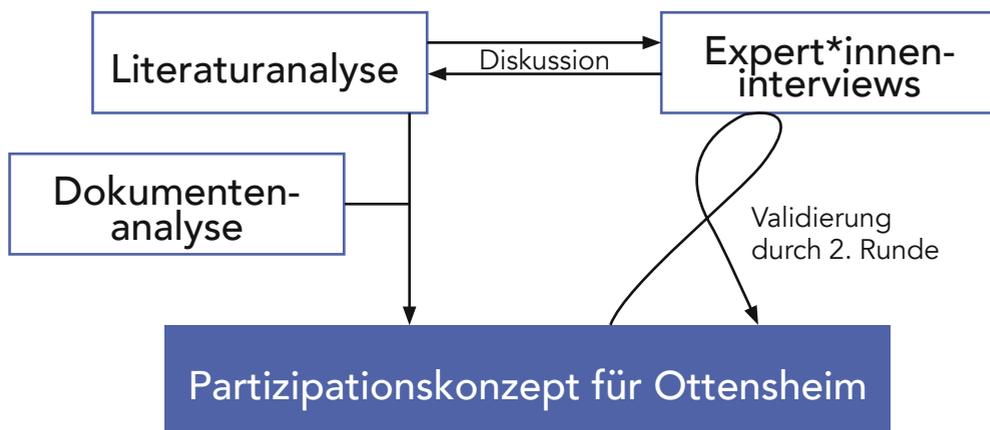


Abb. 2: Forschungsdesign (eigene Darstellung)

RQ-Nr.	Themenfeld	Forschungsfragen	Hypothesen	Methoden
RQ1	Bedarfsverkehre (BV) 	<ul style="list-style-type: none"> Zu welchem Zweck und wie werden Bedarfsverkehrsangebote aktuell konzipiert? In welcher Form findet Beteiligung und die Berücksichtigung von Gendersensibilität in den aktuellen Planungsprozessen statt? An welcher Stelle ist die Integration eines intensiveren Beteiligungsprozesses (im Vergleich zum Status quo) möglich? 	Je stärker ein Bedarfsverkehrsangebot bereits in der Konzeption auf wirtschaftliche Effizienz ausgerichtet ist, desto weniger werden soziale Faktoren wie Sorgearbeit oder genderspezifische Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt.	Literaturrecherche zu „On-Demand“, Bedarfsverkehr“, „Mobilität“ „öffentlicher Verkehr“, „transport“, „ländlicher Raum“, „rural areas“ Interviews mit Expert*innen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum insbesondere BV

RQ-Nr.	Themenfeld	Forschungsfragen	Hypothesen	Methoden
RQ2	Sorgearbeit 	<ul style="list-style-type: none"> Wie sehen Genderrollen im ländlichen Raum aus und wie beeinflussen sie die Sorgearbeitsverteilung? Wie beeinflusst wiederum die Sorgearbeitsverteilung das Mobilitätsverhalten und die politische Teilhabe? 	Wenn Menschen im ländlichen Raum Sorgearbeit leisten, dann ist die Verteilung dieser Sorgearbeit von dem Fortbestehen traditioneller Gendernormen geprägt. Die Sorgearbeitsverteilung wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten dieser Personen aus.	<p>Literaturrecherche zu „Care-Arbeit“, „Sorgearbeit“, „ländlicher Raum“, „rural areas“, „politische Partizipation“ „politische Teilhabe“</p> <p>Interviews mit Expert*innen der gemeinschaftsorientierten Raumgestaltung und Genderforschung</p>
RQ3	Partizipation 	<ul style="list-style-type: none"> Welche Herausforderungen und Chancen ergeben sich aus der Implementierung partizipativer Verfahren in die Planungspraxis von Bedarfsverkehren? Welche Merkmale zeichnen einen intensiveren Partizipationsprozess (im Vergleich zum Status quo) aus? 	Je präziser der Partizipationsprozess an die Lebensbedingungen der Sorgearbeitenden und Menschen, die auf Sorgearbeit angewiesen sind, angepasst ist, desto höher sind die Chancen, dass ein Bedarfsverkehrsangebot auf die zielgruppenspezifischen Bedürfnisse eingehen kann und in der Folge auch angenommen wird.	<p>Literaturrecherche zu „Gender“, „Sorgearbeit“, „Partizipation“, „Mobilität“</p> <p>Interviews mit Expert*innen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum insbesondere BV und der Sozialen Arbeit (Interviewrunde 2)</p>

Tab. 1: Forschungsfragen, Hypothesen, Methoden

Ottensheim als Anwendungsfall

Ottensheim wurde als Ort einer potenziellen Umsetzung des Partizipationskonzeptes ausgewählt, da er durch seine Lage in der Nähe der Landeshauptstadt Linz und wegen seiner guten Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln das Potential birgt, den MIV durch einen gezielten Ausbau der Bedarfsverkehre in eine untergeordnete Rolle im Modalsplit der Bewohner*innen

zu versetzen (für Details siehe Kap. 5.1). Zudem ist Ottensheim eine der Pilotgemeinden im Forschungsprojekt MobiFlex, welches im Folgenden genauer porträtiert wird. Der ko-kreative Forschungsansatz bietet die Chance, dass das hier entwickelte partizipative Konzept tatsächlich zur Anwendung kommt.

Exkurs: Was ist das MobiFlex-Forschungsprojekt?



Das Forschungsprojekt MobiFlex ist ein durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **gefördertes** Projekt, das die Technische Universität Wien leitet und an dem die mobyome KG sowie die Bergfreund Smart City Products GmbH und Sonja Gruber (Soziologin) als Projektpartnerinnen beteiligt sind. Meine **Arbeitgeberin mobyome** ist ein auf Bedarfsverkehre in Österreich spezialisiertes Unternehmen. In einem **ko-kreativen Prozess** mit Bewohner*innen der Pilotgemeinden werden Konzepte für Mobilitäts- und Standortservices (sogenannte MobiFlex-Pakete) entwickelt, die Maßnahmen für eine **gendergerechte Mobilität im ländlichen Raum** beinhalten

und Mobilitätschancen angleichen sollen. Mithilfe eines **Methoden-Mix** aus Sozialer Netzwerkanalyse, Mobilitätstagebüchern, Spaziergängen, Workshops und einer Nutzerinnenbegleitgruppe wird die Mobilität von Frauen umfassend analysiert. Fünf genderrelevante Bausteine werden dabei gemeinsam konzipiert und erprobt: (a) genderspezifische Mobilitätsberatung nach Zielgruppen, (b) Gender und Alltagswege, (c) Gender und Shared Mobility, **(d) Gender und Bedarfsverkehr**, sowie (e) genderspezifische Mobilitätskommunikation. Die Maßnahmen dieser Bausteine werden in den beteiligten Gemeinden getestet und ihre Übertragbarkeit auf andere Orte geprüft. (FFG 2024)

Diese Diplomarbeit bietet durch die **thematische Einbettung in den Baustein (d)** einen Prozessvorschlag, der im Laufe des Forschungsprojekts (gesamter Projektzeitraum: 2024 - 2027) zur Anwendung kommen kann.

1.3 Aufbau der Arbeit

Kapitel 1 führt in das Thema durch die Beschreibung der zugrundeliegenden Problemstellung ein, nennt die Forschungsziele und formuliert die Forschungsfragen und Hypothesen.

Kapitel 2 stellt den theoretischen Hintergrund dar, beleuchtet zentrale Begriffe wie „Bedarfsverkehre“, „Sorgearbeit“ und „Partizipation“ und definiert den räumlichen Kontext sowie das Raumverständnis.

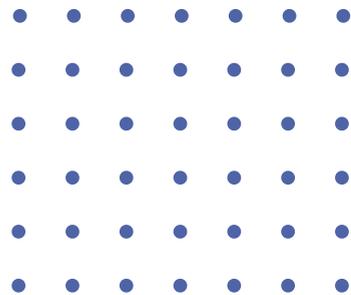
Kapitel 3 erläutert die methodische Vorgehensweise.

Kapitel 4 präsentiert die Ergebnisse der Auswertung der Expert*inneninterviews und diskutiert sie mit den Ergebnissen der Literaturanalyse gegliedert in die drei The-

menfelder: Bedarfsverkehr, Sorgearbeit und Partizipation. Im jeweiligen Fazit dieser Teilkapitel werden die Hypothesen adressiert.

Kapitel 5 stellt das Partizipationskonzept für die MobiFlex-Gemeinde Ottensheim vor, indem zunächst die Gemeinde porträtiert wird und der vorgeschlagene Prozess in das MobiFlex-Projekt eingeordnet wird. Nachfolgend werden die Zielgruppen des Partizipationsprozesses und ihre Anforderungen an den Prozess sowie konkrete Veranstaltungformate vorgestellt.

Kapitel 6 zeigt die Implikationen für die Planungspraxis und Forschung sowie Limitationen der Arbeit auf und fasst die zentralen Ergebnisse zusammen.



2. Theoretischer Rahmen



2.1	Partizipation in der Planung	20
2.1.1	Begriffsklärung, rechtliche und theoretische Grundlagen der Partizipation	20
2.1.2	Evaluierung von Partizipationsprozessen	24
2.1.3	Gender und politische Teilhabe	24



2.2	Gendergerechte Planung	26
2.2.1	Gender Mainstreaming	26
2.2.2	Sorgearbeit	28
2.2.3	Mobilities of Care	28
2.2.4	Intersektionalität und Gender Smart Mobility	31



2.3	Räumlicher Kontext: Ländlicher Raum	32
2.3.1	Raumverständnis	32
2.3.2	Gender und ländlicher Raum	33
2.4	Bedarfsverkehre	34
2.4.1	Charakteristika	34
2.4.2	Partizipation in der Gestaltung von Bedarfsverkehren	37



2. Theoretischer Rahmen

In diesem Kapitel werden zentrale Begriffe wie „Bedarfsverkehre“, „Sorgearbeit“ und „Partizipation“ definiert. Zudem wird der theoretische Hintergrund der betrachteten Themenfelder dargestellt und der räumliche Kontext sowie das Raumverständnis

dieser Arbeit aufgezeigt. Die hier dargestellten Informationen wurden durch die erste Schleife der Literaturrecherche mittels der Bibliothek der TU Wien zusammengestellt. (Details zur methodischen Vorgehensweise siehe Kap. 3)

2.1 Partizipation in der Planung

2.1.1 Begriffsklärung, rechtliche und theoretische Grundlagen der Partizipation

„Der Begriff Partizipation leitet sich aus dem lateinischen ‚participatio‘ ab und bedeutet heute wie damals: Beteiligung, Teilnahme, Mitwirkung, Mitbestimmung. Sehr basal verstehen wir darunter gegenwärtig das Teilhaben an gesellschaftlichen und politischen Prozessen und Entscheidungen.“ (BMK 2024)

„Unter politischer Beteiligung werden in der Regel jene Verhaltensweisen von Bürgern verstanden, die sie alleine oder mit anderen freiwillig mit dem Ziel unternehmen, Einfluss auf politische Entscheidungen zu nehmen (Bames u.a. 1979: 42; Parry u.a. 1992: 16; Verba u.a. 1995: 38). Diese Einflussnahmen können sich auf eine oder mehrere Ebenen des politischen Systems (Gemeinde, Land, Bund) richten.“ (Kaase 2000, 473)

Nachfolgend wird die historische Entwicklung des Verständnisses von Partizipation und Bürger*innenbeteiligung in der Raumplanung sowie die gesetzliche Verankerung und die aktuell praktizierte Auslegung der Begriffe ‚Bürger*innenbeteiligung‘, ‚Öffentlichkeitsbeteiligung‘ und ‚Partizipation‘ in Österreich dargelegt.

Im Zuge sozialer Bewegungen der 1960er und 1970er Jahre, wie der amerikanischen Antikriegs- und Bürgerrechtsbewegung und weltweiter Umweltbewegungen, veränderte sich das Staatsverständnis und dahingegen änderte sich auch die Planungskultur, sodass Bürger*innenbeteiligungen als Teil von Planungsprozessen wie dem amerikanischen anti-poverty Programm und den deutschen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen formalisiert wurden (Arnstein 1969; Keim et al. 2002; Pateman 1970; Selle 1996a). Der Dialog zwischen

Verwaltung und Bürgerschaft hat seither unterschiedliche Formen angenommen, sodass sich das Verständnis von Partizipation über die Jahre verändert hat (Selle 1996b).

Sherry R. Arnsteins berühmte Publikation „A Ladder Of Citizen Participation“ (1969) bietet eine achtstufige Typologie der Partizipation (siehe Abb. 3), wobei jede Stufe das Ausmaß an Macht der „have-not citizens“ (dt. machtlosen Bürger*innen) im Verhältnis zu den „powerholders“ (dt. Mächtigen) bei der Festlegung von Vorgaben für das Planungsprodukt widerspiegelt. Sie fasste die unteren beiden Stufen „Manipulation“ und „Therapy“ (dt. Therapie) als Formen der Nicht-Beteiligung zusammen. Die mittleren Stufen „Informing“ (dt. Informieren), „Consultation“ (dt. Konsultation) und „Placation“ (dt. Beschwichtigung) bilden die verschiedenen Gradstufen von Alibipolitik,

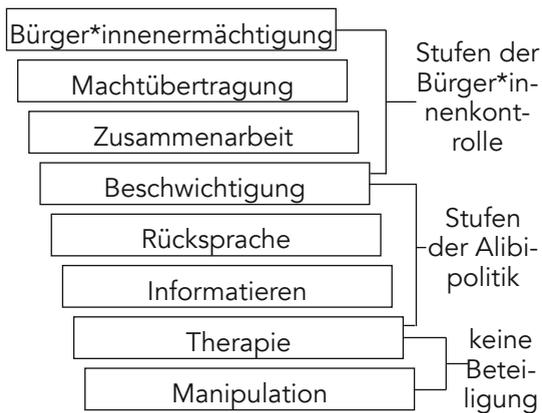


Abb. 3: Leiter der Bürger*innenbeteiligung (eigene Darstellung nach Arnstein 1969, 217)

da den Bürger*innen keine Garantie für die Umsetzung ihrer Forderungen zugestanden wird. Als Stufen der Bürger*innenkontrolle identifizierte sie die „Partnership“ (dt. Partnerschaft), „Delegated power“ (dt. Machtübertragung) und „Citizen control“ (dt. Bürger*innenermächtigung). Arnsteins Leiter ist ein Produkt ihrer Zeit und als eine starke Vereinfachung der Illustration von Machtverhältnissen zu verstehen, damit sie in möglichst vielen unterschiedlichen Kontexten angewandt werden kann. (ebd.)

Klaus Selle (1996b) identifizierte in seinem Abriss der Entwicklung des Beteiligungsverständnisses in Deutschland ebenfalls ein Stufenmodell. Dieses besteht aus vier Stufen und wird um eine zeitliche Dimension ergänzt, wobei er in den Anfängen der Bürger*innenbeteiligung 1960er Jahren „Information und Anhörung der (Verfahrens-) Beteiligten“ als Vorgehensweisen erkennt. Bis in die 1990er-Jahre wandelt sich das Beteiligungsverständnis hin zu „Kooperation, gemeinsame Problembearbeitung“. (Selle 1996b, 68 f.)

Gleichermaßen gab es auch in Österreich erste rechtliche Verankerungen der Bürger*innenbeteiligung v.a. in Planungsverfahren der örtlichen Raumplanung in den Raumordnungsgesetzen der Länder ab den 1970er Jahren, z.B. bei der Erlassung

des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes § 26 Abs. 1 im Tiroler Raumordnungsgesetz, 6.12.1971. Ein Meilenstein in der Entwicklung der Partizipation in Österreich sind die Rechtsänderungen, die auf die Unterzeichnung der Aarhus-Konvention 1998 und der Ratifizierung durch die EU 2005 folgten (Umweltbundesamt et al. 2024). In den darauffolgenden Jahren wurden folgende drei Säulen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltbelangen auf Bund- und Länderebene in die Gesetzgebung aufgenommen: (1) Umweltinformation, (2) Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren, (3) Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Umweltbundesamt et al. 2024).

Begleitend zur rechtlichen Verankerung der Beschlüsse der Aarhus-Konvention wurden in Österreich von öffentlicher Hand Praxishandbücher mit Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung publiziert (Umweltbundesamt et al. 2024). Dazu gehören auch einige Arbeiten für die Planungspraxis von Kerstin Arbter (Arbter et al. 2005a; Arbter et al. 2005b; Arbter 2012). Diese beinhalten die Abgrenzung der Begriffe „Bürger*innenbeteiligung“, „Öffentlichkeitsbeteiligung“ und „Partizipation“ (siehe Abb. 4). Bürger*innenbeteiligung bezeichnet die Einbindung von Einzelpersonen sowie Bürger*inneninitiativen (Arbter et al. 2005a, 6). Öffentlichkeitsbeteiligung umfasst zusätzlich den Einbezug der organisierten Öffentlichkeit, welche aus für einen bestimmten Anlass oder Interesse gebildete Personengruppen z.B. Kammern, Interessensvertretungen wie NGOs, Religionsgemeinschaften, Gewerkschaften etc. besteht (Arbter et al. 2005b, 15). „Partizipation“ ist ein noch weiter gefasster Begriff, der die oben genannten Beteiligungsbegriffe um den Einbezug von Verwaltung, Politik und Unternehmen erweitert (Arbter 2012, 10) (siehe Abb. 3). In dieser Arbeit werden die Begriffe „Beteiligung“ und „Partizipation“ dennoch bedeutungsgleich verwendet.

Partizipation (Beteiligung)

Bürger*innen + Organisationen +
 Fachöffentlichkeit + Verwaltung +
 Politik + Unternehmen

Öffentlichkeitsbeteiligung

Bürger*innen + Organisationen
 + Fachöffentlichkeit

Bürger*innenbeteiligung

Bürger*innen

Abb 4: Beteiligungs- und Partizipationsbegriffe (eigene Darstellung nach Arbter 2012, 10)

Politiken und Rechtsakte

Geben Ziele und grobe Entwicklungsrichtung vor.
 meist abstrakt formuliert
 z.B. Klimaschutzgesetz

Pläne und Programme

Bündel verschiedenster Einzelmaßnahmen zur Erreichung eines Ziels, konkreter formuliert
 z.B. Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Projekte

Detailliert geplante oder beschriebene Einzelmaßnahmen z.B. Bedarfsverkehrsangebot

Abb. 5: Entscheidungsebenen der Partizipation (eigene Darstellung nach Arbter et al. 2005a, 8)

Abb. 5 zeigt zudem auf, welchen Ebenen Beteiligungsprozesse zum Einsatz kommen (Arbter et al. 2005a). Dabei wird zwischen formellen und informellen Verfahren unterschieden:



Formelle Verfahren

Verpflichtend durchzuführen

Wer, wie, wann beteiligt wird, und, was mit den Ergebnissen geschieht, ist geregelt

Findet Anwendung in: Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP-Verfahren) oder Naturschutzverfahren für Betriebsanlagen oder Wasserbauprojekte, ebenso wie Planungsverfahren der örtlichen Raumplanung und Regionalplanung zur Erstellung von Flächenwidmungsplänen oder Regionalprogrammen

Ende der Verfahren: Beschluss des Entscheidungsgremiums



Informelle Verfahren

Ende der Verfahren: Beschluss des Entscheidungsgremiums

Nicht gesetzlich vorgeschrieben, freiwillig

Je nach Anlass unterschiedlich gestaltet

Prinzip der gemeinsamen Aufgabenbearbeitung

Ziel: Informationen zu sammeln, Meinungen auszutauschen oder gemeinsam eine Lösung zu finden und manchmal auch, diese gemeinsam umzusetzen

Ergebnisse mit empfehlendem Charakter für Entscheidungsgremien

Abb. 6: Unterscheidung formelle und informelle Beteiligungsverfahren (eigene Darstellung nach Arbter et al. 2005a, 10)

Informelle Verfahren „können aber auch durch einen Gemeinderatsbeschluss Verbindlichkeit erlangen. Formale und informale Verfahren sind oft verschränkt.“ (Arbter et al. 2005, 10) Die Einordnung des vorgeschlagenen Verfahren erfolgt in Kapitel 4.3 und 5.

In Österreich wird häufig mit dem dreistufigen Modell der Intensitäten von Partizipation „Information, Konsultation und Kooperation“ (Arbter 2007 nach Arbter 2012, 11) gearbeitet, wobei sich diese hinsichtlich der Kommunikationsrichtungen und dem damit einhergehenden Einflussmöglichkeiten in planerische Entscheidungen unterscheiden.

Aktuelle Entwicklungen der Partizipation finden sich unter anderem in der Ausweitung des Spektrums an in Beteiligungsprozessen angewandten Methoden und Werkzeugen, wozu auch der Bereich E-Partizipation gehört (Kubicek 2017).

Planungsbeteiligung hat verschiedene Funktionen. Selle fasst diese mittels folgender Abb. 7 zusammen (Selle 1996b, 172). Ein Fokus der Diplomarbeit liegt in der emanzipatorischen Wirkung von Beteiligung gelegt. Dieser Ansatz betont den Wirkungsaspekt der Stärkung von Mitspracherechten für bisher Benachteiligte, wodurch eine Transformation traditioneller Machtstrukturen angegangen wird (Renn et al. 2009, 179).



Abb. 7: Funktionen der Planungsbeteiligung (eigene Darstellung nach Selle 1996a, 172)

2.1.2 Evaluierung von Partizipationsprozessen

In ihrer Analyse von Partizipationsforschung kamen Blackstock et al. (2007) zu dem Schluss, dass die Evaluation von Partizipation klar definierte Kriterien bedarf, wobei es oft keine validen quantitativen Messgrößen für die Variablen gibt (Patton 1987 nach ebd.).

Goldschmidt (2014) stellte folgende sechs Metakriterien auf, die auf den Ansprüchen an Beteiligungsverfahren beruhen und denen in einem im Detail ausgearbeiteten Erhebungsbogen für Teilnehmer*innen des Beteiligungsprozesses Fragen zugeordnet sind:

- 1) **Kompetenzentwicklung:** Förderung von Wissen und Urteilsfähigkeit der Teilnehmenden
- 2) **Fairness:** Gerechte Teilnahmebedin-

- 3) **Legitimität:** Gültigkeit des Verfahrens und seiner Prozessgestaltung
- 4) **Transparenz:** Klare und nachvollziehbare Kommunikation
- 5) **Effizienz:** Verhältnis zwischen den Ergebnissen und Wirkungen und den dafür eingesetzten Ressourcen oder erzielten Nachteilen
- 6) **Effektivität:** Vergleich zwischen den Zielsetzungen und den erreichten Ergebnissen und Wirkungen
(Goldschmidt 2014, 92 ff.)

Die Evaluationskriterien von Goldschmidt (2014) werden in dieser Arbeit verwendet, um referenzierte Partizipationsprozesse zu evaluieren und um durch ihre Berücksichtigung die Qualität des vorgeschlagenen Prozesses zu steigern.

2.1.3 Gender und politische Teilnahme

Trotz gleichen Wahlrechts seit über 100 Jahren und internationaler sowie lokaler Bestrebungen (z.B. die Weltfrauenkonferenz 1985 in Nairobi und das Wiener Klubfinanzierungsgesetz) sind Frauen in Österreich formalpolitisch unterrepräsentiert (Parlament Österreich 2024a). Im Nationalrat beträgt der Frauenanteil derzeit 36,07 %, sodass Österreich auf dem 26. Platz im internationalen Ranking (von 186 Ländern) liegt (IPU Parline 2024; Parlament Österreich 2024a). Der Frauenanteil in den Landtagen liegt zwischen 16,7 % in Kärnten und 47,2 % in Vorarlberg (Parlament Österreich 2024b). In den Gemeinderäten ist der Frauenanteil im Durchschnitt bei 26 %, wobei dieser niedriger ist, je kleiner eine Gemeinde ist (Österreichischer Städtebund 2024). Bei Gemeinden unter 500 Einwohner*innen liegt der Frauenanteil

im Gemeinderat durchschnittlich bei 21 % (Österreichischer Städtebund 2024).

Das Forschungsprojekt FRIDA des Bayerischen Forschungsverbunds ForDemocracy an der Hochschule Landshut ging den Ursachen für die geringe politische Teilhabe von jungen Frauen in der Kommunalpolitik im ländlichen Raum auf den Grund. Wegen geographischer und kultureller Nähe wird die Übertragbarkeit dieser bayerischen Studie auf den ländlichen Raum in Österreich für diese Arbeit angenommen. Um diese Genderdynamik zu erklären, müssen die „Alltagspraxen, Relevanzen und Lebenswelten von Frauen in ländlichen Räumen“ betrachtet werden (Larcher et al., 2015; Salomo, 2019; Tuitjer, 2018 nach Mittertrainer 2023).



Die Ergebnisse der Studie zeigen Hürden in der Partizipation auf verschiedenen Ebenen. Zum einen gibt es eine „Distanz [in der Wahrnehmung] zwischen dem institutionenbezogenen Konzept der Befragten von Politik und den eigenen Relevanzen, Themen und dem praktischen Lebensalltag“, die für sie „nicht als dezidiert politisch gelten“ (Mittertrainer 2023, 39, 46). Zudem beeinflussen internalisierte Geschlechterstereotype die Entscheidungen der befragten jungen Frauen, da sie in Antizipation einer negativen Reaktion des sozialen Umfelds leben. Die „als für die politische Tätigkeit für nötig befundenen Charaktereigenschaften der Durchsetzungsfähigkeit und Standhaftigkeit gelten etwa nicht als typisch ‚weiblich‘ und stimmen nicht mit dem eigenen Selbstkonzept überein“ (ebd., S.46). Wegen dieser konservativen Geschlechternormen und der fehlenden Anonymität, die für ländliche Sozialräume typisch ist, erscheint ein politisches Engagement, als ob es gerechtfertigt werden muss (ebd., S.46).

„Eine gender- und diversitysensitive Partizipation eröffnet damit die Chance, die heterogenen Lebenswirklichkeiten von Frauen und Männern systematischer in Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse einzubeziehen“ (Evers et al. 2010,

41). Auch, wenn Beteiligungsverfahren im engeren Verständnis nicht als Formen der politischen Partizipation gelten (Sauer 1994 nach Evers et al. 2010, 41), können sie durch das Adressieren alltagsrelevanter Problemstellungen als niedrigschwelliger Ausgangspunkt für weitere politische Teilhabe dienen (Behrendt und Knothe 2005 nach Evers et al. 2010, 41).

Partizipation und bürgerschaftliches Engagement

Statt in formalpolitischen bzw. parteipolitischen Kontexten engagieren sich Frauen vor allem in zivilgesellschaftlichen und informellen Gruppen (Coffé et al. 2010 nach Najemnik 2021, 23) (Abb. 8). Gendersensible Partizipationsforschung plädiert daher seit den 1980er Jahren auf einen breiten Partizipationsbegriff, der ehrenamtliche und soziale Tätigkeiten von Frauen z.B. Kirchengruppen, Selbsthilfekreise und Elterninitiativen miteinbezieht, auch wenn diese von den Akteurinnen* selbst oft als apolitisch wahrgenommen werden (Najemnik 2021, 21 ff.). Mit dem Streben nach einer Einbindung von bürgerschaftlichen Initiativen und Vereinen in Partizipationsprozesse ist diese Forderung im aktuellen Partizipationsverständnis in Österreich verankert (siehe 2.1.1).

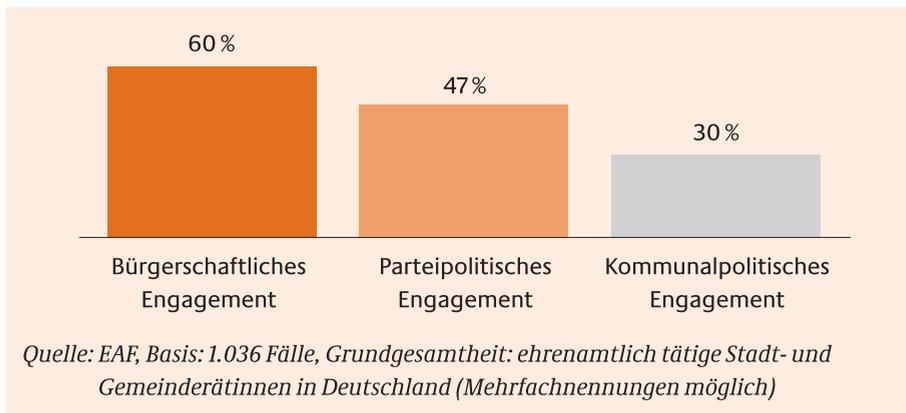


Abb. 8: Ehrenamtliches Engagement der Kommunalpolitikerinnen vor der Mandatsübernahme (Kletzing et al. 2011, 16)

2.2 Gendergerechte Planung

2.2.1 Gender Mainstreaming



Initiiert von der zweiten feministischen Welle der Nachkriegszeit bis hin zu den 1970er Jahre („women’s lib(eration)“) liegen die Anfänge feministischer Kritik der Architektur und Raumplanung im deutschsprachigen Raum in den späten 1970er Jahren (Bauer et al. 2017, 11; Damyanovic et al. 2019, 27; Dörhöfer et al. 1998, 30; von Barga 2018). Stadtsoziologinnen*, Stadtplanerinnen*, Architektinnen*, Künstlerinnen* und Bewohnerinnen* schlossen sich in Bonn und Berlin zu drei Gruppen zusammen (Bonn: „frauen formen ihre stadt“, Berlin: „Frau, Steine, Erde“ um Kerstin Dörhöfer und Ulla Terlinden und eine weitere Gruppe um Margrit Kennedy) und publizierten ihre verschiedenen Denkweisen (Dörhöfer et al. 1998, 11).

Diese Kritik an den Traditionen der Planung stützt sich auf die erste und zweite Welle der Frauenbewegung und die Vorarbeit von Stadtplanerinnen* und Architektinnen* wie Lily Braun und Margarete Schütte-Lihotzky mit ihren Design-Überlegungen zu häuslicher Arbeit (Damyanovic et al. 2019, 29). Außerdem fußt diese feministische Planung in den philosophischen Werken „The Human Condition“ von Hannah Arendt (1958) und „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ von Jürgen Habermas (1962) über das Zusammenspiel von Privatsphäre und Öffentlichkeit und damit eingehendender Geschlechterrollen (Terlinden 2003, 42 ff.).

Insgesamt kann die frauen- und geschlechtergerechte Planung ab den 1970er Jahren in folgende vier Ansätze unterteilt werden (Bauer et al. 2017, 11):

1) Rollentheoretische Ansätze sehen die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung (Trennung von Produktion und Reproduktion) als zentralen Faktor unterschiedlicher Raumnutzung. So sind beispielsweise woh-

nungsnaher Grünflächen für Personen, die Sorgearbeit leisten, nicht nur Orte der Erholung, sondern auch Orte der Kinderbetreuung, die entsprechende Aufenthaltsqualitäten brauchen (Sitzgelegenheiten, Toiletten).

2) Restriktionstheoretische Ansätze argumentieren mit unterschiedlichen finanziellen oder zeitlichen Ressourcen, die Frauen oder Männern zur Verfügung stehen. So haben beispielsweise alleinerziehende Mütter oder alleinstehende ältere Frauen deutlich geringere Einkommen als Männer und sind damit auf dem Wohnungsmarkt oder hinsichtlich ihrer Mobilitätschancen benachteiligt.

3) Präferenztheoretische Ansätze gehen davon aus, dass es zwischen den Geschlechtern unterschiedliche Einstellungen, Normen und Präferenzen gibt. So wird im Rahmen von repräsentativen Erhebungen regelmäßig ein höheres Umweltbewusstsein (vgl. BMU 2013) oder auch ein höheres Sicherheitsbedürfnis bei Frauen festgestellt. Diese unterschiedlichen Einstellungen können sich z.B. auf die Raumnutzung oder die Wahl des Verkehrsmittels auswirken.

4) Machttheoretische Erklärungsansätze argumentieren mit unterschiedlichem Einfluss sowohl auf private Aushandlungsprozesse wie auf gesellschaftspolitische Entscheidungsprozesse. Wer nutzt das Auto, wenn nur eins zur Verfügung steht, oder welchen ‚Alltag‘ haben Entscheidungsträger in der planenden Verwaltung der Kommunalpolitik vor Augen, wenn Planungsentscheidungen getroffen werden? (Bauer et al. 2017, 11)

In der Verkehrsplanung wurde „deren einseitige Ausrichtung an der ‚männlichen Le-

benswelt' und die völlige Vernachlässigung aller Erfordernisse, die sich aus dem Reproduktionsbereich ergeben, insbesondere für Frauen, die Doppel- und Mehrfachbelastungen haben" durch regionale und lokale Studien nachgewiesen (Dörhöfer et al. 1998, 17). Nachfolgend wurde eine „Stadt der kurzen Wege“ sowie der Ausbau der Fußwege-, Rad- und ÖPNV-Infrastruktur gefordert (Spitzner 1994 Buschkühl-Lindermann et al. 1994; Bauhardt 1995 nach Dörhöfer et al. 1998, 17 f.).

In den Folgejahren wurde gendergerechte Planung institutionell auf verschiedenen Planungsebenen und sowie in der Forschung und Lehre verankert (Bauer et al. 2017, 12 f.; Damyanovic et al. 2019). Dazu gehört die Gründung des Frauenbüros der Stadt Wien 1992 (MA 18 2013, 13).

„Der englische Begriff ‚Gender‘ bezeichnet das soziale Geschlecht und meint die sozialen Rollen, die von Männern und Frauen in der Gesellschaft wahrgenommen werden. Damit wird auch zum Ausdruck gebracht, dass geschlechterbezogene Rollen und Verhaltensweisen veränderbar und nicht an das biologische Geschlecht gebunden sind. Von einer gendergerechten Planung profitiert also ein Mann, der Versorgungsarbeit in der Familie übernimmt, genauso wie eine Frau in der gleichen Rolle.“ (Bauer et al. 2017, 13)

Unter dem Einfluss amerikanischer Wissenschaftlerinnen wurde in 1990er Jahren der Begriff „Gender“ etabliert, der „die bis dahin gültige ‚Zweigeschlechtlichkeit‘“ in der feministischen Planung ablöste und vor dem Hintergrund der Pluralisierung der Lebensstile soziale Rollen in den Mittelpunkt der Diskussionen stellte (Bauer et al. 2017, 13). Aufbauend auf die vierte Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 „verpflichtete [die EU] sich 1996 mit der Mitteilung der Europäischen Kommission zur ‚Einbindung der

Chancengleichheit in sämtliche politische Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft“ der Strategie ‚Gender Mainstreaming‘“ (Bauer et al. 2017, 20), welche im Amsterdamer Vertrag gesetzlich verankert wurde (Sauer et al. 2012, 352). Als „politisches Leitprinzip“ und „Querschnittsthema soll Gender Mainstreaming in allen gesellschaftlichen und politischen Handlungsfeldern und auf allen Handlungsebenen berücksichtigt werden“ (Bauer et al. 2017, 13).

Seit Inkrafttreten des Amsterdamer Vertrags zog Oedl-Wieser (2010) für Umsetzungsbemühungen bis in die 2000er-Jahre das Resümee, „dass die Programme für die Entwicklung des ländlichen Raums in Österreich eher strukturkonservierend gewirkt haben, als dass sie die Frauen oftmals benachteiligenden Verhältnisse in ländlichen Regionen aktiv verändert hätten“ (ebd. 224) und forderte daher im Sinne einer „geschlechterdemokratischen Entwicklung am Land [...] eine gleichberechtigte Teilhabe von Frauen auf allen Entscheidungsebenen, eine Umverteilung von Erwerbs-, Familien- und ehrenamtlicher Arbeit zwischen Frauen und Männern sowie einen lebendigen Dialog und eine neue Konfliktkultur zwischen allen Beteiligten“ (ebd. 224).

2.2.2 Sorgearbeit

Der Begriff „Sorgearbeit“ (engl. care work) wird in der Fachliteratur in unterschiedlicher Breite verwendet (Knobloch 2013a, 11). Razavi und Staab (2008, 5) definieren drei verschiedene Tätigkeitsarten der Sorgearbeit (Abb. 9):

- a) **Direkte Versorgung** von Personen z.B. Füttern, Baden
- b) **Indirekte Sorgetätigkeiten**, bei denen eine Person beaufsichtigt wird, ohne direkte Betreuungs- und Pflegetätigkeiten auszuführen
- c) **Unterstützende Tätigkeit** wie Putzen, Einkaufen und Kochen, die die direkte Versorgung vorbereiten

Sorgearbeit bezieht sich nicht nur auf die Betreuung von Kindern und Pflege von alten und kranken Personen sowie Menschen mit Behinderung, sondern bezieht sich auch auf die Ver- und Fürsorge gesunder Erwachsener, wozu Partner*innen, Freund*innen, Verwandte, Nachbar*innen, Arbeitgeber*innen, Kolleg*innen etc. zählen (Knobloch 2013c nach Knobloch 2013b). Durch Sorgearbeit stehen eine sorgende und eine Sorge empfangende Person in Beziehung zueinander (Knobloch 2013b, 11).

Frauen tragen eine unverhältnismäßig hohe Last an unbezahlter Sorgearbeit (Folbre 2018). Daher befindet sich die Betrachtung von Care Arbeit im Dilemma zwischen aktueller feministischer Kritik, die versucht Binarität aufzulösen, und der Notwendigkeit, auf geschlechtsspezifische Ungleichheiten hinzuweisen.

Größtenteils wurde Sorgearbeit traditionell von der wirtschaftlichen Analyse ausgeschlossen, weil sie außerhalb der formellen und informellen Marktwirtschaft liegt (Folbre 2018, 7 f.). Die Gesamtheit aller gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zur Be-



**Direkte
Versorgung**



**Indirekte
Versorgung**



**Unterstützende
Tätigkeit**

Abb. 9: Typologie der unbezahlten Sorgearbeit (eigene Darstellung nach Folbre 2018, 8)

reitstellung von Sorgearbeit z.B. Werte und Normen sowie institutionelle und politische Regeln werden als Sorgeregime bezeichnet (Knobloch 2013b, 11). Die betroffenen Sektoren werden im Sorge-Diamant dargestellt (Abb. 10): Öffentlicher Sektor (Staat), Marktsektor (Unternehmen), Dritter Sektor (Non-Profit-Organisationen), Haushaltssektor (private Haushalte) (Razavi et al. 2014).

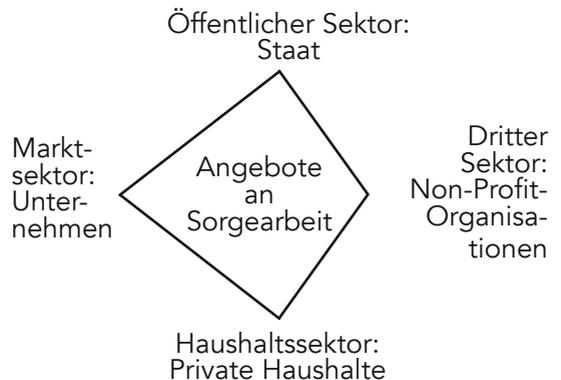


Abb. 10: Sorge-Diamant (eigene Darstellung nach Razavi et al. 2014)

Sorgekrise

Seit den 1990er Jahren machen verschiedene Ökonom*innen (Phillips; Benner 1994; Benería 2010 nach Knobloch 2013a,

24) auf das Phänomen der „Sorgekrise“, das auch unter anderen Namen wie „Care-Defizit“ (Stiegler 2009; Zimmermanetal 2006 nach Knobloch 2013a, 24) bekannt ist, aufmerksam. Es beschreibt, dass „die Nachfrage nach Sorgeleistungen durch das Angebot an Sorgearbeit nicht gedeckt wird, und zwar bezogen auf einen privaten Haushalt, ein Land, eine Region oder auch weltweit“ (Knobloch 2013a, 24) und bezieht sich sowohl auf bezahlt als auch unbezahlte Sorgearbeit. Sorgekrisen haben weltweit unterschiedliche Ausprägungen: In Ländern des globalen Nordens führen steigende Lebenserwartung und sinkende Geburtenraten zu zusätzlichen Belastungen im Bereich der Sorgearbeit (Parreñas 2000, 39; Orozco 2009b, 4 nach Knobloch 2013a, 26). Gründe für das Entstehen einer Sorgekrise liegen in der steigenden Erwerbstätigkeit von Frauen*, dem Aufkommen moderner Lebensformen, steigender Nachfrage durch steigende Zahl pflegebedürftiger Menschen z.B. Demenzkranke, sinkendes Angebot der Pflege aufgrund schlechter Arbeitsbedingungen, begrenzte Produktivitätssteigerungen, Sparpolitik und dem sog. „care drain“, der Migration von Betreuungs- und Pflegepersonal in einkommensstärkere Länder (Knobloch 2013a, 27 f.)

Zur Überwindung der Sorgekrise werden individuelle, marktbezogene sowie politische und gesellschaftliche Ansätze diskutiert,

die sich auf Modelle wie das „Universal Caregiver Model“ von Nancy Fraser (1997), der Gleichverteilung der Sorgearbeit zwischen den Geschlechtern, den Fähigkeitsansatz von Nussbaum, oder das Konzept der Sorgerationalität stützen. Während nationale Lösungsstrategien wie Pflegeversicherungen und soziale Rechte wichtig sind, wird zunehmend auf die globale Dimension der Krise verwiesen, da sie durch Globalisierung und andere Krisen wie die Wirtschafts- und Klimakrise verschärft wird. (Knobloch 2013a, 28 ff.)

Konkret fordert Barbara Zibell (2022), eine der führenden Denker*innen im Kontext der Verschränkung von Planungsprozessen mit Gender- und Sorgearbeitsthemen, kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Versorgungseinrichtungen, Flexibilität und Multifunktionalität von Räumen z.B. durch Gemeinschaftseinrichtungen für verschiedene Altersgruppen, aktive Einbindung von Sorgearbeitenden Menschen in Planungsprozesse durch niederschwellige und barrierefreie Partizipation, die Berücksichtigung von Genderperspektiven in der Planung, infrastrukturelle Unterstützung der Sorgearbeit durch mehr Kitas, Pflegeeinrichtungen und Betreuungsangebote im direkten Wohnumfeld und die Berücksichtigung von Umwelt- und Gesundheitsfaktoren, die für Pflegende und Gepflegte wichtig sind.

2.2.3 Mobilities of Care

In ihrer systematischen Literaturanalyse beleuchteten Sagaris et al. (2024) 18 Publikationen, die sich mit dem nach ihren Worten „potentiell transformativen“ Planungskonzept „Mobility of Care“ bzw. „Mobilities of Care“ von Sánchez de Madariaga (2013) beschäftigen. „Mobilities of Care“ wurde zwar zunächst auf den urbanen Raum bezogen, erkennt aber erstmals die Notwendig-

keit an, die mit der Sorgearbeit (Definition siehe 2.2.2) verbundenen täglichen Wege zu quantifizieren, zu bewerten und sichtbar zu machen, da die Anzahl dieser Wege in etwa derer für Erwerbsarbeiten getätigten Wege entspricht (Sánchez de Madariaga 2013).

It includes all travel resulting from home and caring responsibilities: escorting others, that is, older and younger persons who cannot move by themselves; shopping for daily living, with the exclusion of leisure shopping; household maintenance, organization and administrative errands, as different from personal walks for recreation; visits to take care of sick or older relatives, again as different from leisure visits and so on. (Sánchez de Madariaga 2013, 36)

Die von Sagaris et al. (2024, 406 ff.) analysierten Publikationen zeigen auf, wie Gender mit Zeit- und Verkehrsarmut zusammenhängt, wenn Betreuungsaufgaben in einen vollen Zeitplan gezwängt und nicht gleichmäßig aufgeteilt werden sowie die Transportmöglichkeiten begrenzt sind. Weltweit hätten Planer*innen versäumt, Fahrten der Sorgearbeit zu berücksichtigen, was die Lebensqualität den Sorgearbeit leistenden Personen, die überwiegend Frauen sind, signifikant reduziert (Sagaris et al. 2024).

Plyshsteva und Schwanen (2018) erforschten mittels semistrukturierter Interviews die Auswirkungen von intergenerationalen Beziehungen zu Familienmitglieder sowie anderen Personen aus dem Umfeld das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Dabei wurden Mobilitätsbioographien für niedrigverdienende Haushalte in Manila und London erstellt, wobei komplexe Muster von Sorgearbeit und Mobilität und die damit verbundene Kompromisse festgestellt wurden. (Plyushteva et al. 2018)

Wird Sorgearbeit und das damit verbundene Mobilitätsverhalten separat von Gender betrachtet ermöglicht dies eine Verlagerung des Fokus auf die spezifischen Bedürfnisse und Verhaltensweisen von Frauen hin zu den Hintergründen, die Geschlechterrollen und damit einhergehenden Praktiken

zugrunde liegen (Sánchez de Madariaga 2013). Dadurch werden Geschlechterbinarität und Stereotypen weniger reproduziert. Gleichzeitig ist es wichtig geschlechtsspezifische Ungleichheiten aufzudecken, um deren Fortbestehen zu verhindern.

In einer Studie, die im östlichen Alpenraum, in Niederösterreich durchgeführt wurde, führen Unbehaun et al. (2014b) die 436 Studienteilnehmer*innen, berufstätige Personen mit Sorgeverantwortung, anhand deren Lohnarbeitspensas, Pflegeintensität und Mobilitätsverhalten zu folgenden fünf Clustern zusammen: Zwei Cluster bestehen aus Personen, die viel Sorgearbeit leisten. Dazu gehören Personen, die sich um kleine Kinder kümmern. Zwei Cluster bestehen aus Personen die mehr Lohnarbeit als Sorgearbeit leisten. Dazu gehören auch die Langstreckenpendler*innen. Personen, die ältere Menschen pflegen bilden das fünfte Cluster (ausführlichere Aufschlüsselung siehe 4.2.2). Insgesamt ähnelt die geleistete Sorgearbeit und das Mobilitätsverhalten aller Studienteilnehmer*innen bisherigen Studienergebnissen darin, dass Frauen die Hauptverantwortung für die Pflege von anderen Haushaltangehörigen haben, sodass sie signifikant mehr, kürzere und nicht mit Lohnarbeit verbundene Wege als Männer zurücklegen. (ebd., 283 f.)

2.2.4 Intersektionalität und Gender Smart Mobility

Intersektionalität ist ein Paradigma, das seit den 1990er Jahren in den Gender und Queer Studies „die Wechselwirkungen zwischen ungleichheitsgenerierenden Kategorien Geschlecht, Klasse und Rasse“ beschreibt und durch die Dimensionen „Sexualität, Alter, (Dis-)Ability, Religion oder Nationalität“ (Winker et al. 2020, 189) erweitert werden kann. Der historische Ursprung der Intersektionalitätsdebatte wurde in den 1970er Jahren in den USA von schwarzen Feministinnen geprägt, die die Überschneidung verschiedener Ungleichheitsdimensionen ansprachen und eine Analyse dieser forderten (Winker et al. 2020, 190)

Die US-amerikanische Juristin Kimberlé Crenshaw führte 1989 den Begriff „Intersektionalität“ ein. Sie beobachtete die Diskriminierung schwarzer Arbeitnehmerinnen aufgrund von sozialer Stellung, Rasse und Geschlecht in Gerichtsprozessen und verwendet das Bild mehrerer sich kreuzender Straßen, um den Begriff der „Intersektionalität“ zu beschreiben (Thiele 2020, 163):

“Consider an analogy to traffic in an intersection, coming and going in all four directions. Discrimination, like traffic through an intersection, may flow in one direction, and it may flow in another. If an accident happens in an intersection, it can be caused by cars traveling from any number of directions and, sometimes, from all of them. Similarly, if a Black woman is harmed because she is in the intersection, her injury could result from sex discrimination or race discrimination” (Crenshaw 1989, 149 nach Thiele 2020, 164).

Im Kontext der Verkehrsplanung kann die intersektionale Theorie „Gender Smart Mobility“, welches auch von Christensen et al. (2023) betrachtet wird, herangezogen

werden. Das Konzept bezieht sich auf Aspekte wie Gender, Alter, Einkommen und Behinderungen (ebd., S. 40). Gleichermaßen kann die geographische Lage des Wohnorts im ländlichen Raum auch als Faktor miteinbezogen werden, da auch sie nicht nur durch die verkehrlichen Rahmenbedingungen (PKW-Abhängigkeit, geringes Öffentliches Verkehrsangebot, weite Distanzen etc.) sondern auch aufgrund anhaltender patriarchaler Strukturen (Arbeitsmarktstrukturen, Kinderbetreuung etc.) das alltägliche Mobilitätsverhalten von Frauen beeinflusst (Tuitjer 2016).

Das Konzept der Gender Smart Mobility fordert ein Verkehrssystem, das sowohl den ökologischen als auch den sozialen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird, indem es Mobilität für alle bietet (Christensen et al. 2023, 1 f.). Dafür werden Verkehrssysteme unter intersektionaler Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten hinsichtlich ihrer Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit, Effektivität, Nachhaltigkeit und Attraktivität betrachtet (ebd.).

$$\begin{array}{c} \text{SMART TRANSPORT} \\ + \\ \text{GENDER AND DIVERSITY MAINSTREAMING} \\ = \\ \text{GENDER SMART MOBILITY} \end{array}$$

Eingebettet in praxistheoretischen Ansätze und genderspezifische Verkehrsplanung stellte Levin (2019) durch ihre bereits im Jahr 2014 durchgeführten Fokusgruppendifkussionen und Interviews mit regionalen Verkehrsplaner*innen fest, dass es strukturelle Änderungen der Planungspraxis und die bewusste Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten mittels konkreter Methoden (z.B. genderspezifisch aufgeschlüsselte Statistiken auf regionaler Ebene und Analysen der Region in Verbindung mit den Zielformulierungen auf nationaler Ebene

ne) bedarf. Nur so kann eine größere Anzahl an Nutzer*innen von den als technikzentriert eingeschätzten Innovationen der „smart mobiles“ profitieren, was sie damit erst tatsächlich zur „smart mobility“ macht (ebd., 408).

Durch die EU-Projekte TRANSGEN, der EIGE- und der DGMove-Report sowie TInnGO konnte die Integration von Gen-

der Mainstreaming in das europäische Verkehrssystem vorangetrieben werden. In letzterem Projekt wurde ein europaweites Netzwerk (Observatorium), zehn nationale Hubs zur Förderung von gender- und diversitätssensibler Smart Mobility etabliert und eine Open-Data-Plattform für genderbezogenen Mobilität entwickelt sowie neue agentenbasierte Modellierungsmethoden angewandt. (Woodcock et al. 2020)

2.3 Räumlicher Kontext: Ländlicher Raum

„Im Gegensatz zur Stadt bzw. städtischen Raum [ist der ländliche Raum] ein Gebiet, in dem dörfliche bis kleinstädtische Siedlungsstrukturen vorherrschen, die Bevölkerungsdichte relativ gering ist und die Landwirtschaft noch eine bedeutendere Rolle als Erwerbsgrundlage für die Wohnbevölkerung spielt. In Industrieländern ist die Abgrenzung zwischen ländlichem und städtischem Raum aufgrund des sozioökonomischen Strukturwandels sowie den anhaltenden Tendenzen zu Urbanisierung schwierig geworden (Stadt-Land-Kontinuum).“ (Leser 2011, 492)

Um Räume als „ländlich“ oder „urban“ zu definieren, gibt es verschiedene Klassifikationsmethoden mit jeweils unterschiedlichen Indikatoren auf internationaler und nationaler Ebenen. Eurostat, das statistische Amt der Europäischen Union, nutzt anhand von Bevölkerungsdichten und einer spezifischen Clustermethode der ein Quadratmeter großen Populationsrasterzellen, um „überwiegend städtische Regionen“, „Zwischenregionen“ und „überwiegend ländliche Regionen“ auf NUTS-3-Ebene zu definieren (siehe Abb. 11). (Eurostat 2018, 7)

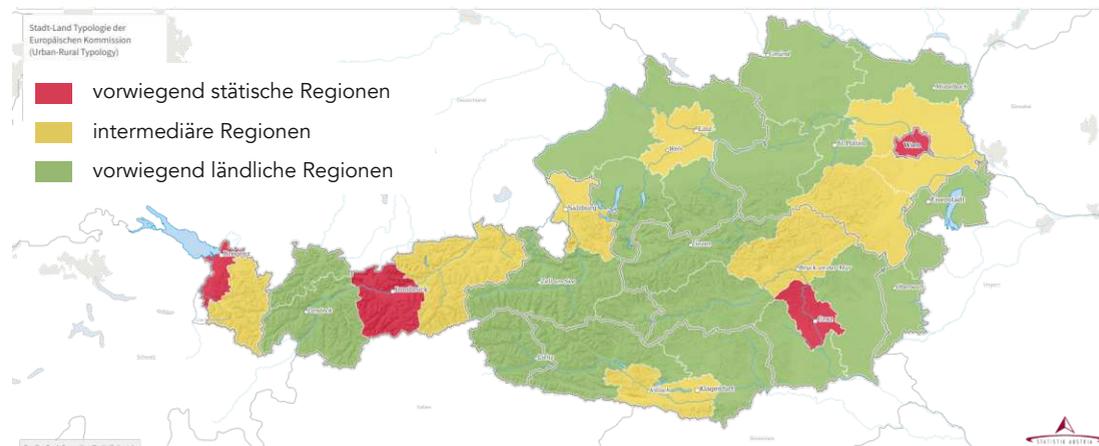


Abb. 11: Stadt-Land-Typologie der Europäischen Kommission (STATISTIK AUSTRIA 2024a)

Ergänzend zu der EU-Klassifizierung nutzt die Statistik Austria eine eigene Einteilung der Urban-Rural-Typologie auf Gemeindeebene mittels des Indikators des „Bevölkerungspotentials“ (BP), welches wie folgt

berechnet wird: $BP = \text{Wohnbevölkerung} + (\text{Nebenwohnsitze} * 0,14) + \text{Tagesbevölkerung}$ (STATISTIK AUSTRIA 2021) (Abb. 12).

Die vorliegende Arbeit betrachtet trotz ih-

rer großen Heterogenität die Raumtypen, die in den gezeigten Karten in den Farben grün, gelb und orange markiert sind. Die

Behandlung eines konkreten Raums findet im Prozessdesign für die Gemeinde Ottenheim in Kapitel 4.3.3 statt.

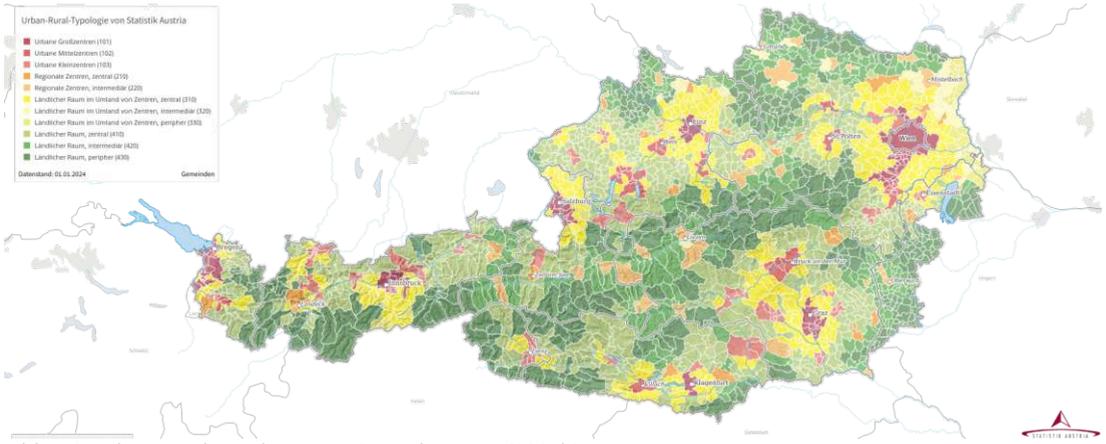


Abb. 12: Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria (2024b)

2.3.1 Raumverständnis

Das Verständnis von Raum in dieser Arbeit geht jedoch über die Einordnung nach ökonomischen, geographischen und demographischen Merkmalen hinaus. Dabei wird auf Davoudis (2017) Auffassung zurückgegriffen: „Places are both real and imagined assemblages of material, events, discourses and practices. Space and place

are socially and culturally produced and their production is infused with power and politics“ (ebd., 18). So wird auch der ländliche Raum als menschliches Konstrukt, das von verschiedenen Wertvorstellungen, Machtstrukturen und Politik sozial und kulturell geprägt, verstanden.

2.3.2 Gender und ländlicher Raum

Ein derartiges Verständnis des Raumes, als etwas durch den Menschen geprägtes und das menschliche Handeln prägendes, ermöglicht die von Massey (1994) beschriebene wechselseitige Beziehung zwischen Gender und Raum wie folgt:

„Some of this connection works through the actual construction of, on the one hand, real-world geographies and, on the other, the cultural specificity of definitions of gender. Geography matters to the construction of gender, and the fact of geographical variation in gender relations, for instance, is a significant element in the production and reproduction of both imaginative geographies and uneven development.“ (ebd., 2)



„Ebenso wie die Herstellung von Geschlecht in Symbolen, Praktiken und Diskursen enthalten ist, lässt sich auch Raum bzw. in diesem Fall ‚Ländlichkeit‘ und Dorf als durch diese drei Dimensionen vermittelt begreifen“ (Tuitjer 2018, 18). Ländlichkeit wird dabei als Prozesskategorie begriffen, bei der materielle und symbolische Ordnungen Räume, soziale Interaktionen und Kultur als „ländlich“ prägen, wobei Geschlecht eine zentrale Rolle als strukturierendes Element spielt (Mölders 2017 nach ebd., 18).

2.4 Bedarfsverkehre

2.4.1 Charakteristika

In Österreich sind die wesentlichen strategischen Ziele zur Bereitstellung eines klimaverträglichen Mobilitätssystems im „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ (BMK 2021) festgesetzt. Dazu gehört auch „ein flächendeckendes öffentlich zugängliches (leistbares, sicheres und barrierefreies) Mobilitätsangebot (Mobilitätsgarantie) im städtischen, suburbanen und ländlichen Raum“ durch Mikro-ÖV (ÖV: Öffentlicher Nahverkehr) und Car-Sharing-Systeme (BMK 2021, 27).

Erste flexible Bedienungsformen im ÖPNV (ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr) in ländlichen Räumen wurden Ende der 1970er Jahre im deutschsprachigen Raum eingeführt. Eine Phase der Etablierung fand in den 1990er Jahren durch öffentliche Förderung und im Rahmen von Forschungsprojekten statt (Mehlert et al. 2018).

„Flexible Angebote bzw. Bedarfsverkehre haben sich seit den 1980er-Jahren als Nischenprodukte für Räume und zu Zeiten schwacher Nachfrage entwickelt, um die Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Meistens handelt es sich um Anruflinien (ALT) oder Anrufsammelfahrten (AST), die zu bestimmten Zeiten mit einem regional unterschiedlichen Mindestvorlauf zwischen zwei Stunden und 30 Minuten bestellt werden können. Die technische Entwicklung – Steigerung der Leistungsfähigkeit von Rechnern und Vernetzung von Daten – ermöglicht Verkehrsangebote On Demand mit kurzen Vorbestellzeiten, die so bisher nicht realisierbar waren.“ (Gies et al. 2021, 10 f.)

Aktuell gibt es in Österreich insgesamt 285 verschiedene Mikro-ÖV-Angebote, welche in 820 Gemeinden verfügbar sind (mobyome 2024a). Die Begriffe „Mikro-ÖV“ und „Bedarfsverkehr“ werden als Synonyme

verwendet (ebd.), wobei es keine allgemeingültige, übergreifende Definition gibt (Reuter et al. 2023, 9). Sie können durch folgende häufige Merkmale zusammengefasst werden: öffentliche Verfügbarkeit, keine dringende Pflicht einer Konzession für Personenbeförderung, eine Vielzahl an Ein- und Ausstiegspunkten, Bedarfssteuerung (engl. on-demand), weitgehende Automatisierung (ebd.).

Typische Einsatzfelder für Bedarfsverkehre sind Bestell- Sammelfahrten, Mitfahrten (Reuter et al. 2023, 10):

- **Bestellfahrten** (engl. Ridehailing): Einzelfahrten, Personenbeförderungskonzession notwendig, gewinnorientiert, z.B. Uber, Taxi
- **Sammelfahrten** (engl. Ridepooling): Fahrtwunschbündelung möglich, Personenbeförderungskonzession notwendig, gegebenenfalls gewinnorientiert, meist AST
- **Mitfahrten** (engl. Ridesharing): Fahrtwunschbündelung, kein Personenbeförderungskonzession notwendig, nicht gewinnorientiert, z.B. BlaBlaCar

Rechtliche Regelungen für den öffentlichen Verkehr befinden sich im Wesentlichen im Kraftfahrliniengesetz (KfLG) und im Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG) (GelverkG, 08.03.1996; KfLG, 18.03.2022). Da es sich beim Bedarfsverkehr um keine regelmäßigen Fahrten handelt, ist dieser überwiegend durch das GelverkG geregelt. Verkehrs- und Taxiunternehmen oder gewerbliche kommunale Eigenbetriebe benötigen für die gewerbsmäßige Personenbeförderung die dazugehörige Konzession. Bei nicht-gewerblicher Beförderung z.B. durch gemeinnützige Vereine mit freiwilligen Fahrer*innen ist keine Konzession erforderlich und dabei besteht auch kein

Haftungsausschluss gegenüber den Fahr-
gästen. (STS et al. 2017, 19)

Organisationsmodelle

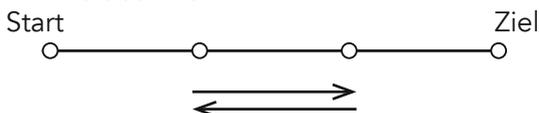
Es gibt folgende Unterschiede in den Or-
ganisationsmodellen von Bedarfsverkehren
(mobyome o.D.b; Reuter et al. 2023):

- 1) **Modelle der Verkehrsverbünde:** Der lokale ÖPNV-Aufgabenträger (meist Verkehrsverbund) übernimmt die wesentlichen Aufgaben selbst, z.B. vergibt er die Aufträge selbst.
- 2) **Beauftragung eines Systemanbieters:** Mehrere Gemeinden beauftragen gemeinsam einen Systemanbieter. Dieser übernimmt die Disposition, die Telefonzentrale, das Marketing und engagiert wiederum Subauftragnehmer für die Durchführung der Fahrten.
- 3) **Beauftragung eines Transportunternehmens:** Lokale Verkehrs- und Taxiunternehmen werden mit der Durchführung der Fahrten beauftragt.
- 4) **Kommunaler Eigenbetrieb:** Mit einer eigenen Taxikonzession beschafft die Gemeinde Fahrzeuge und stellt eigene Fahrer*innen ein.
- 5) **Freiwilligensystem:** Im Ehrenamt wird sich um die Beschaffung und Erhaltung der Fahrzeuge gekümmert sowie die Fahrten durchgeführt. Dies findet meist im Rahmen eines Vereins statt.

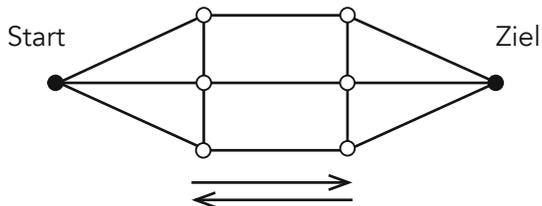
Netz

Es gibt im Wesentlichen vier verschiedene Netzformen des Bedarfverkehrs (Böhler-Baedeker et al. 2010, 481; Kirchhoff et al. 2007, 5; Sommer et al. 2016, 23):

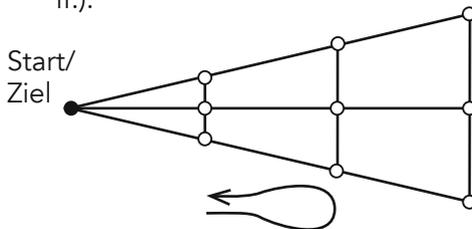
- 1) **Bedarfslinienverkehr** verkehrt nach einem Fahrplan und definierten Haltestellen, sofern ein Fahrtwunsch angemeldet wird.



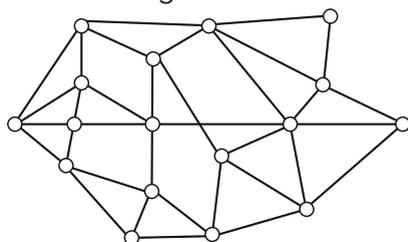
- 2) **Richtungsbandverkehr** wird flexibel jedoch richtungsgebunden zwischen festgelegten Start- und Zielpunkten geführt.



- 3) **Sektorenbetrieb:** Die Start- oder Zielhaltestelle ist festgelegt, alle anderen Haltepunkte sind flexibel. Hier kann die Bedienung von oder bis zur Haustür erfolgen. In dieser Netzform wird die Zubringerfunktion von Bedarfsverkehren besonders erfüllt, da die Nutzung von weiterführenden öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird (Brandl 2019, 68 ff.).



- 4) **Flächenbetrieb** ist die flexibelste Bedienform. Start und Ziel werden nach Bedarf bedient. Haus zu Haus Fahrten sind auch möglich.



- fest bediente Haltestelle
- Bedarfshalt
- Fahrtrichtung

(Inhalt und Graphiken eigene Darstellung nach Sommer et al. 2016, 23)

Bedienformen

Aus den Netzformen ergibt sich eine Unterscheidung der Bedienformen danach, ob ein Fahrplan befolgt wird und ob Haustür oder Haltepunkte bedient werden. Aktuell kommt in Österreich die Bedienform mit Haus-zu-Haus-Fahrten ohne Fahrplan am Häufigsten vor (mobyome 2024a, 1) (Abb.13).

Bedienformen	 von Haltepunkt zu Haltepunkt	 zwischen Tür und Haltepunkt	 von Tür zu Tür
 nach Fahrplan, aber nur auf Bestellung	8% 2023: 9% 2022: 8%	12% 2023: 13% 2022: 19%	2% 2023: 1% 2022: 2%
 ohne Fahrplan, auf Bestellung	15% 2023: 15% 2022: 11%	5% 2023: 5% 2022: 4%	58% 2023: 56% 2022: 55%

Abb. 13: Bedienformen bedarfsverkehr.at Statusreport 2024 (mobyome 2024a, 1)

Ablauf der Einführung eines Bedarfsverkehrsangebots

Die Einführung eines Bedarfsverkehrsangebot läuft im Wesentlichen in vier Schritten ab (mobyome o.D.a):

- 1) Sondierungsphase:** Zu Beginn überlegt sich eine Gemeinde, welche Probleme im Verkehrssystem mit der Einführung eines Bedarfsverkehrs bewältigt werden. Dies kann auch durch die Kooperation von mehreren benachbarten Gemeinden mit ähnlichen Problemstellungen stattfinden. Im Anschluss folgen eine fachliche Beurteilung und eine grobe Projektabschätzung. Die politische Unterstützung muss durch einen Grundsatzbeschluss gesichert sein.
- 2) Konzeptionsphase:** In dieser Phase wird mit allen relevanten Akteur*innen z.B. mit Fördergeber*innen, dem Verkehrsverbund, der Genehmigungsbehörde oder lokalen Transportunternehmen Kontakt aufgenommen, das Detailkonzept inkl. Kostenschätzung und Finanzierungsplan aufgestellt und alle Verantwortlichkeiten geklärt. Zur

Weiterführung wird ein Umsetzungsbeschluss im Gemeinderat benötigt.

- 3) Umsetzungsphase:** Hier findet je nach Organisationsmodell und Netzform z.B. die Vergabe der Leistungen, Vereinsgründung, Haltestellenbeschilderung, Integration der Auskunftssysteme etc. statt.
- 4) Im laufenden Betrieb** findet die Administration durch Abrechnungen, Fahrzeugwartung, Personal- / Freiwilligenbetreuung, Förderabwicklung und Kundenbetreuung statt. Es wird kontinuierliches Marketing betrieben. Regelmäßige Evaluierung wird in dieser Phase empfohlen.

Im Gegensatz zu anderen Formen des ÖPNVs, zu deren Bereitstellung Gemeinden, Länder und Bund verpflichtet sind, fällt das Anbieten von Bedarfsverkehren unter die freiwillig erfüllbaren kommunalen Aufgaben. Daher müssen die Gemeinden einen Teil der Finanzierung von Bedarfsverkehren selbst übernehmen (Brandl 2019, 83 f.). Die restliche Finanzierung wird durch den Bund und die Länder beispielsweise durch Förderprogramm wie klima:aktiv mobil geleistet (ebd. S. 74 ff.).

Fahrzeugausstattung

Alle öffentlichen Dienstleistungen unterliegen dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG, 10.08.2005). Daher müssen barrierefrei zugängliche z.B. rollstuhlgerechte Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Der bedarfsverkehr.at-Statusreport aus dem Jahr 2024 mit Fokus auf Barrierefreiheit enthielt jedoch folgende Ergebnisse: Bei 48 % der Angebote gibt es keine Option der Hausabholung von Menschen mit Behinderung; 56 % der Fahrzeuge sind aktuell nicht rollstuhlgerecht; 55 % der Angebote mit barrierefreien Fahrzeugen kommunizieren diese Information nach außen; bei 57 % der Angebote können Begleitpersonen für Menschen mit Behinde-

rung ohne Entgelt mitfahren; bei 65 % der Angebote ist eine Voranmeldung für die Anforderung eines barrierefreien Fahrzeuges notwendig (mobyome 2024a).

Buchungsvorgang

Aktuell können neun Prozent aller österreichischen Bedarfsverkehrsangebote über eine App bestellt werden (mobyome 2024a). Zur Steigerung der Attraktivität

von Bedarfsverkehren gehört die digitale Beauskunftung und Buchungsmöglichkeit integriert in die App des konventionellen ÖPNVs (Reuter et al. 2023). Dies hat zum Vorteil, dass Fahrten leichter gebündelt werden können, die Kund*innen den Standort der heranfahrenden Fahrzeuge einsehen können und die Angebote des ÖPNVs und des Bedarfsverkehrs in einer weniger starken Konkurrenz zueinander stehen (ebd. 2023).

2.4.2 Partizipation in der Gestaltung von Bedarfsverkehren

Gies und Langer (2021, 18 f.) konnten ihre These bestätigen, dass für die Akzeptanz von flexiblen Mobilitätsangeboten frühzeitige Beteiligung der Nutzer*innen und Information wichtig sind, falls dieses Angebot zum Ersatz von Linienfahrten eingeführt wird.

Partizipative Gestaltung von Bedarfsverkehren kann durch folgende Formate an unterschiedlichen Stellen des Konzeptionsprozesses oder auch im laufenden Betrieb zur Verbesserung des Angebots eingesetzt werden (mobyome o.D.c):

1) Durch eine Bedarfserhebung können Interesse und Bedarf in der Bevölkerung erhoben werden. Dies passiert

noch vor der Detailplanung.

- 2) Eine Einbeziehung in die Ausgestaltung wird nach Abschluss der grundlegenden Planung empfohlen.
- 3) Nutzer*innenbefragung: Im laufenden Betrieb werden die Zufriedenheit mit dem Angebot sowie konkrete Verbesserungswünsche abgefragt.
- 4) Gemeindeweite Befragung können zum Gewinn von Nutzer*innen (Nachfragesteigerung) beitragen und ebenfalls Gründe liefern, warum das Bedarfsverkehrsangebot nicht genutzt wird.

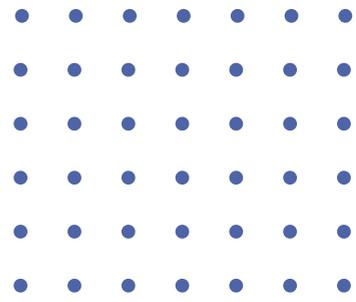
Exkurs: Ehrenamt im Bedarfsverkehr

22 % der Bedarfsverkehrsanbieter in Österreich arbeiteten 2023 mit Freiwilligen (mobyome 2024a). Im Vergleich zum Jahr 2019 ist dieser Anteil um zwei Prozentpunkte gestiegen (ebd. 2024). Vielerorts ist nur durch diese Freiwilligenarbeit die Bereitstellung der Bedarfsverkehrsangebote möglich. Pitz et al. untersuchten die Motivation von über 1.300 deutschen ehrenamtlichen Fahrer*innen in Bürgerbus-

vereinen und fanden heraus, dass „eher altruistische Motive, wie die Unterstützung des Individuums beziehungsweise der Gesellschaft im Allgemeinen“ (Pitz et al. 2017, 233) für die Fahrer*innen bedeutend sind. Insbesondere in ländlichen Räumen trägt freiwilliges Engagement zur Steigerung von Lebensqualität sowie zur Stärkung und Sicherung des Gemeinwesens bei (Sozialministerium 2019).

3. Methodisches Vorgehen

3.1	Literaturanalyse	41
3.2	Dokumentenanalyse	41
3.3	Semistrukturierte Expert*inneninterviews	41
3.3.1	Auswahl der Interviewpartner*innen	42
3.3.2	Leitfaden und Durchführung	44
3.3.3	Auswertung der Interviews	44
3.4	Diskussion und Wissens- transfer in die Praxis	46



3. Methodisches Vorgehen

Nach dem methodenpluralistischen Ansatz (Voelzkow 1995, S. 56 nach Kaiser 2021, 38) wurden die Forschungsthemen mithilfe folgender Methoden bearbeitet:

- Literatur- und Dokumentenanalyse
- Semistrukturierte Expert*inneninterviews

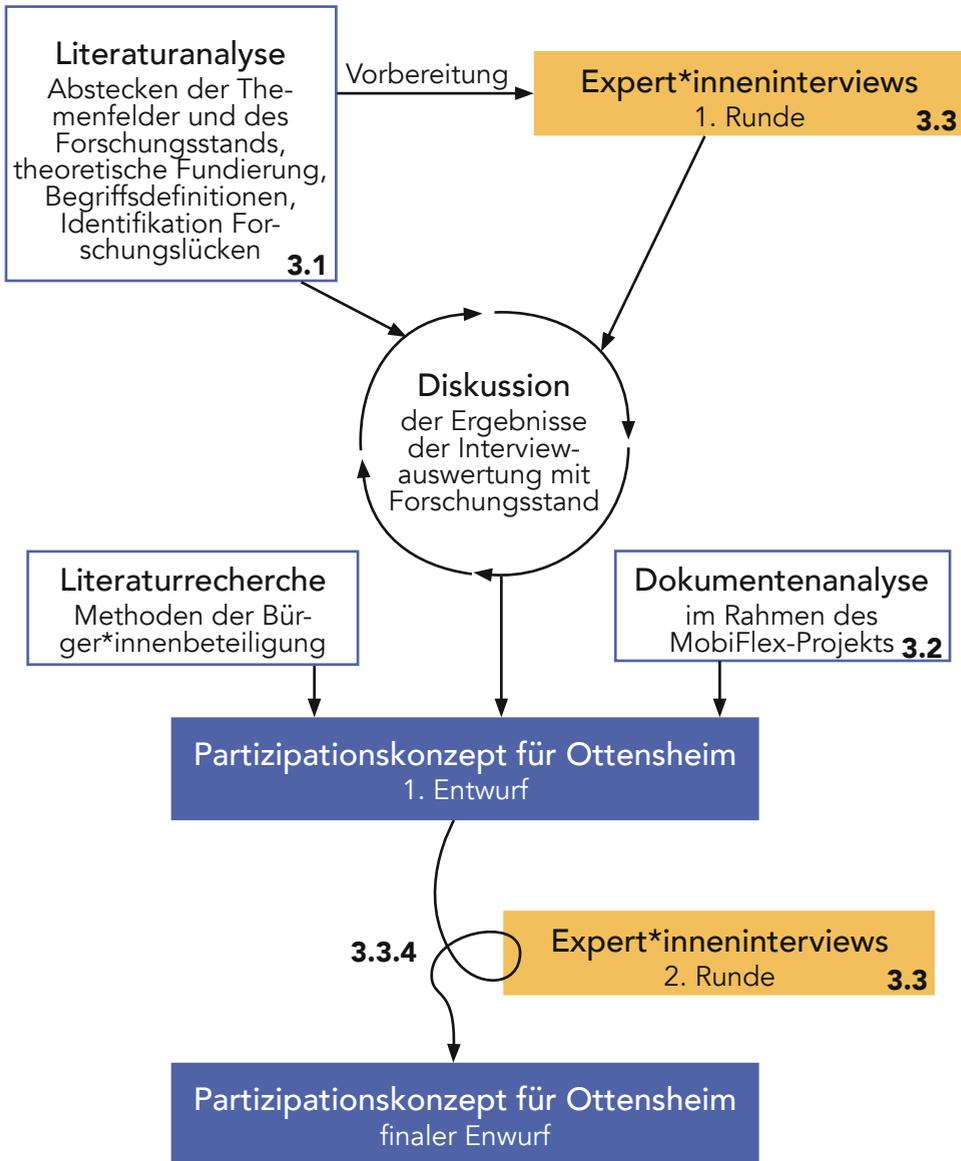


Abb. 14: Methodisches Vorgehen mit Kapitelverweisen (eigene Darstellung)

3.1 Literaturanalyse

Für die theoretische Fundierung und, um den Stand der Forschung abzufragen und Forschungslücken zu identifizieren, wurde eine ausgiebige Literaturanalyse durchgeführt. Dafür wurde auf die Bestände der TU Wien inklusive der Bibliotheken der Forschungsbereiche des Instituts für Raumplanung sowie der LMU München und Literatursammlung meines Arbeitsplatzes, mobile zugriffen. Zu den Suchbegriffen gehören „On-Demand“, „Bedarfsverkehr“, „Care-Arbeit“, „Sorgearbeit“, „Mobilität“, „transport“, „gender“, „ländlicher Raum“,

„rural areas“, „Partizipation“. Literatur, in der sich die Themen überschneiden, wurden als relevant kategorisiert und in die Analyse aufgenommen. Publikationen wurden ebenso über ihre Zitation in anderen für relevant kategorisierten Arbeiten gefunden und in die Sammlung aufgenommen.

Zu einem späteren Zeitpunkt, bei der Ausarbeitung des Beteiligungsprozesses, wurden punktuell weitere Recherchen z.B. zur Auswahl konkreter Methoden für die Veranstaltungsvorschläge angestellt.

3.2 Dokumentenanalyse

Neben Fachliteratur wurden auch Dokumente, die im Zusammenhang mit dem MobiFlex Projekt stehen, z.B. Protokolle und Gesprächsnotizen, in die Erstellung des Partizipationskonzeptes miteinbezogen. Besonders viel implizites Wissen konnte beim Treffen des Konsortiums mit

der Bürgermeisterin, der Projektbetreuung der Gemeindeverwaltung und bei der Ortsbegehung mit zwei Ottensheimer*innen, die von ihren Mobilitätsalltagen als Eltern erzählten, gesammelt werden. Diese Exkursion fand am 03.04.2025 statt.

3.3 Semistrukturierte Expert*inneninterviews

Dadurch, dass die technische Entwicklung der Datenverarbeitung, die die Charakteristik von Bedarfsverkehren erheblich beeinflusst hat, ein neuerliches Phänomen der letzten zwei Jahrzehnte ist, sind Bedarfsverkehre im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln noch weniger untersucht. Eine flächendeckende Datenlage zu Bedarfsverkehren und ihrer Wirkung im Modalsplit, ihren Planungsprozessen und ihrer Adaption in den herkömmlichen ÖV ist im deutschsprachigen Raum nicht gegeben. Daher ist das leitfadengestützte Expert*inneninterview eine häufig verwendete Methode in der Forschung zu Bedarfsverkehren, um die Datenlücken zu schließen und insbesondere Entwicklungstrends abzubilden. (Doll et al. 2019; Gies et al. 2021)

Gleichermaßen bestehen Forschungslücken im Feld der intersektionalen Betrachtung von Partizipation sowie der Genderverhältnisse im sozialräumlichen Vergleich. Es gibt wenige Publikationen, die die politische Partizipation von Frauen und Menschen, die Sorgearbeit leisten insbesondere im Kontext des ländlichen Raums betrachten. Daher wird auch hier zu der im Feld ebenso üblich angewandten Methode der Expert*inneninterviews gegriffen. (Mittertrainer 2023, 35)

Die iterative Anwendung der Interviews von Personen aus der (Planungs-)praxis ist eine häufig verwendete Methode zur Erstellung konkreter Strategien und Handlungsempfehlungen der Raumplanung, z.B. „Klimaschutz und Klimaanpassung im Stadtumbau“ des BBSR (2016).

3.3.1 Auswahl der Interviewpartner*innen

„Das Besondere am Expertenwissen besteht nicht nur in dessen besonderer Reflexivität, Kohärenz oder Gewissheit, sondern auch insbesondere darin, dass dieses Wissen in besonderer Weise praxiswirksam und damit orientierungs- und handlungsleitend für andere Akteure wird“ (Bogner 2014, 13 f.). Dass das Wissen der interviewten Personen über reflexiv, kohärenz und gewiss ist, wurde durch die Art und Weise, wie es im Interview wiedergegeben wurde, und in der Diskussion mit Fachliteratur, bestätigt. Ebenso kann dessen Praxiswirksamkeit, durch die Position der Expert*innen als Orientierungsgeber*innen im jeweiligen Feld nachgewiesen werden.

23 für die Interviews geeignete Personen wurden zunächst nach deren Feldern der Expertise gegliedert. Mögliche Kontakte, die sich explizit mit Bedarfsverkehren und Partizipation auseinandersetzen, wurden durch das Netzwerk meines Arbeitge-

bers u.a. durch die Kontaktdatenbank auf bedarfsverkehr.at (mobyome 2024e) geknüpft. Die Auswahl der Personen wurde dann nach Relevanz für das Forschungsvorhaben priorisiert.

In der ersten Interviewphase wurden Expert*innen aus allen drei für diese Arbeit relevanten Feldern „Bedarfsverkehre“, „Partizipation“ und „Sorgearbeit“ (siehe Abb. 15) interviewt, sodass aktuelle Planungsprozesse insbesondere Partizipationsprozesse in der Bedarfsverkehrsplanung abgebildet werden konnten sowie Genderrollen im ländlichen Raum und ihr Einfluss auf die Sorgearbeitsverteilung und politische Teilhabe erörtert wurden. Ebenso wurden in den Gesprächen Chancen und Risiken von partizipativen Prozessen in der Planung und Einführung von Bedarfsverkehrssystemen beleuchtet.

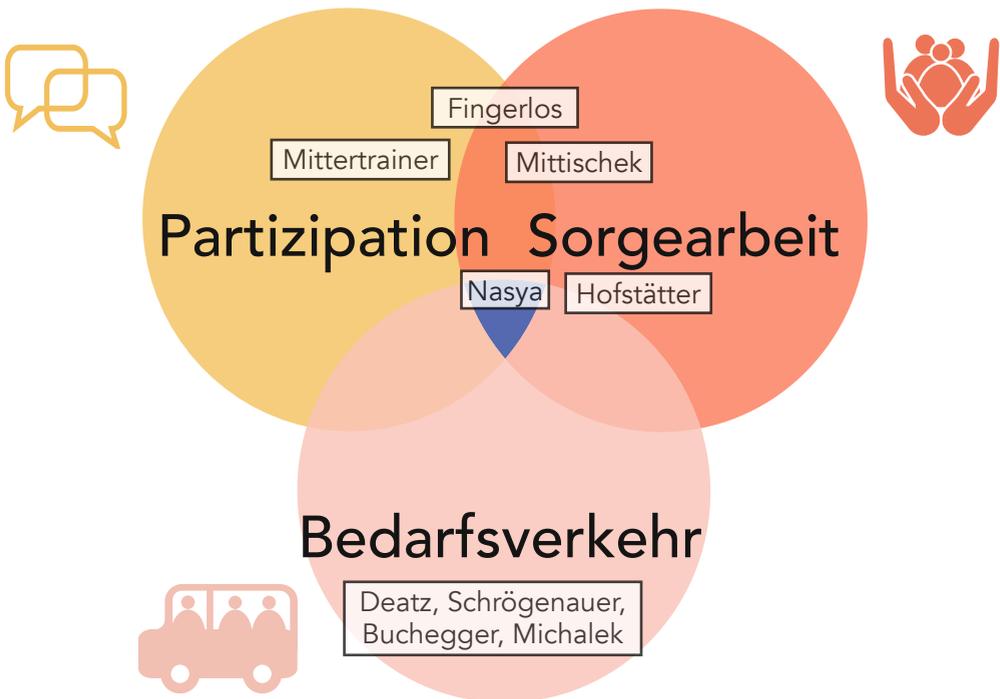


Abb. 15: Expertisen der interviewten Personen (eigene Darstellung)

Inter- view- runde	Name des interviewten Person	Berufliche Tätigkeit	Expertise	Tag des Interviews
1	Franziska Daetz	Projektleitung Innovation Ver- kehrsverbund Tirol GesmbH (VVT Tirol)	Mikro-ÖV	30.01.2025
	Lisa Mittischek	selbständige Expertin für Gender, Diversität und Chancengleichheit und Mit- arbeiterin der Stabseinheit Gleichstellung, Jugend und Vereinbarkeit der TU Graz	Gender, Diver- sität und Chan- cengleichheit	05.02.2025
	Roman Michalek	Geschäftsführer MiRo Mobili- ty GmbH	Mobilität im ländlichen Raum insb. Mikro-ÖV	05.02.2025
	Bahanur Nasya	Projektleitung wonderland platform for european archi- tecture	Placemaking	10.02.2025
	Rainer Schrögenauer	komobile GmbH	Öffentlicher Verkehr	11.02.2025
	Barbara Buchegger	Bereichsleitung Bedarfsver- kehr Niederösterreichische Verkehrsorganisations- ges.m.b.H. (NÖ VOG)	Mikro-ÖV	11.02.2025
	Mina Mittertrainer	Wissenschaftliche Mitarbeite- rin Universität Bielefeld	Genderun- terschiede in politischer Partizipation	19.02.2025
2	Birgit Hofstätter	Geschäftsleitung Frauen*fo- rum Salzkammergut	Gender, Quee- re Jugend- arbeit, Soziale Arbeit	24.04.2025
	Ines Fingerlos	Soziologin, Jugendcoaching Pro Mente Lungau	Gender, Ju- gendarbeit, Sorgearbeit	25.04.2025

Tab. 2: Expert*inneninterviews (eigene Darstellung)

3.3.2 Leitfaden und Durchführung

Die Erstellung des Interviewleitfadens erfolgte nach der ersten Phase der Literaturanalyse theoriegeleitet und systematisch anhand einer tabellarischen Auflistung von Interviewfragen, die den Forschungsthemen und den Interviewpartner*innen zugeordnet und nach Relevanz für die Forschungsabsichten priorisiert wurden. Die Gewichtung und konkrete Formulierung der Fragen wurde mit Hilfe von Eva Schmolmüller vom Forschungsbereich Soziologie (Institut für Raumplanung, TU Wien) präzisiert. So konnte anhand der an die Expertise-Felder angepasste Interviewleitfäden „die Befragung mit dem klaren Ziel der Abfrage spezifischen Wissens, das zur Beantwortung [der] bereits präzisieren (und

theoretisch eingebetteten) Forschungsfrage notwendig ist“ (Kaiser 2021, 41), erfolgen. (Interviewleitfäden siehe im Anhang B)

Die Expert*inneninterviews wurden online durchgeführt und aufgezeichnet. Die sieben Interviews der ersten Phase fanden zwischen dem 30. Jänner 2025 und dem 18. Februar 2025 statt. Die beiden Interviews der zweiten Phase wurden am 24. und 25. April 2025 durchgeführt.

Die interviewten Personen wurden über datenschutzrechtliche Belange aufgeklärt und unterzeichneten ein Formular, das ihnen im Nachgang nach den jeweiligen Interviews zugesandt wurde.

3.3.3 Auswertung der Interviews

Die Interviews der ersten Phase wurden mithilfe der Audioaufnahmen transkribiert. Die Transkripte wurden mittels der online Software „QCAMap“ kodiert. Das gesammelte Interviewmaterial wurde zunächst nach den drei Themenschwerpunkten und den dazugehörigen Forschungsfragen kodiert (siehe Kapitel 1.2). Für die Ausdifferenzierung der Kategorien wurde eine Kombination aus a-priori Kategorienbildung sowie Kategorienbildung

am Material angewandt. Abgeleitet von den Interviewleitfäden wurden nach Kuckartz (2018) Hauptkategorien gebildet, die induktiv im Kodierungsprozess durch Unterkategorien ergänzt wurden. Dem Kategoriensystem wurden die einzelnen Codes zugeordnet (Tab. 3). Definitionen, Anwendungsfälle und Beispiele für die einzelnen Codes sind im Anhang C zu finden.

RQ	Kategorie	Unterkategorie
 RQ1	Rolle BV im ÖV-System	
	Planungsprozess	Prozessschritte
		Planungsgrundsätze
		angestrebte Servicequalität
		Ressourcen für Planung und Umsetzung
		Partizipationspraxis
		Gendersensible Planung
		Initiative / Motivation
	Merkmale eines BV-Angebots	
	Rolle der Gemeinden in der Planung und Umsetzung	
	Zielgruppen / Nutzer*innengruppen	
	Vergaberechtliches	
	Mobilitätsverhalten am Land	
 RQ2	Gender und Verhaltensunterschiede (allgemein)	
	Partizipation	Gender und Partizipation
		Care-Arbeit und Partizipation
	Gender und Mobilität	
	Strukturunterschiede der Versorgung Stadt-Land-Vergleich	
	Homogenität vs. Heterogenität der Lebensstile im ländlichen Raum	
	Non-Binarität am Land	
	Care-Arbeit	

RQ	Kategorie	Unterkategorie
RQ3	Bewertung von Partizipation in der BV-Planung	Herausforderungen
		Chancen
		Gründe für Beteiligung im laufenden Betrieb
		Budget
	Möglichkeiten zur intensiveren Beteiligung	Veranstaltungsformate
		Wortwahl
		Inhalte
		Stakeholder-Beteiligung vs. Bürger*innen-beteiligung
	Partizipationsprojekte nicht-BV	Veranstaltungsformate
		Involvierte Akteur*innen
		Wortwahl
		Budget
	Evaluierung von Partizipationsprozessen	

Tab. 3: Codes der Interviewauswertung (eigene Darstellung)

3.4 Diskussion und Wissenstransfer in die Praxis

Im nächsten Schritt wurden die Ergebnisse der Interviewauswertung mit den Ergebnissen der Literaturanalyse diskutiert. Dabei wurde systematisch nach der Themen- und Codereihenfolge vorgegangen.

Inbesondere die Formulierung von Zwischenfazit nach jedem Themenblock half dabei, Handlungsanweisungen für die Ausgestaltung des Partizipationsprozesses zu identifizieren. Der erste Entwurf wurde unter Einbezug der Dokumente und Gedankenprotokolle aus dem MobiFlex-Forschungsprojekt entwickelt.

Dieser wurde anschließend mit Expert*innen aus der sozialen Arbeit und Soziologie mit Erfahrung in der Jugendarbeit (Fingerlos) und im thematisch zu MobiFlex verwandten Forschungsprojekt FairMobility

(Hofstätter vom Frauen*forum Salzkammergut) reflektiert und weiter geschärft. Dieses iterative Vorgehen diente sowohl dem frühzeitigen Erkenntnisgewinn als auch der Fehlerkorrektur und Prozessanpassung. Bewusst wurde in dieser Phase auf Interviews mit Akteur*innen aus Ottensheim verzichtet, um unbeabsichtigte Einflussnahmen auf das Projekt – etwa durch das Wecken von Erwartungen hinsichtlich einer tatsächlichen Umsetzung – zu vermeiden. Für die spätere Konzeption eines real umzusetzenden Partizipationsprozesses ist eine intensive und kontinuierliche Einbindung lokaler Akteur*innen jedoch essenziell (Evers et al. 2010, 42). Zu den relevanten Akteur*innen gehören eine Vielzahl von Personen darunter z.B. Eveline Hofstätter (Ansprechperson Eltern-Kind-Zentrum „Bunter Floh“).



4. Ergebnisse und Diskussion

4.1	Bedarfsverkehre	48
4.1.1	Rolle von Bedarfsverkehren im ländlichen Raum	48
4.1.2	Planungs- und Ausschreibungsprozess	53
4.1.3	Aktuelle Partizipationspraktiken im Rahmen von Bedarfsverkehrskonzeptionen	63
4.1.4	Zwischenfazit Bedarfsverkehre	64
4.2	Sorgearbeit	65
4.2.1	Genderrollen und Sorgearbeitsverteilung im ländlichen Raum	65
4.2.2	Sorgearbeit und Mobilitätsverhalten	71
4.2.3	Sorgearbeit und Partizipation	78
4.2.4	Zwischenfazit Sorgearbeit	82
4.3	Partizipation im Bedarfsverkehr über den Status quo hinaus	83
4.3.1	Chancen und Herausforderungen eines intensiveren Beteiligungsprozesses	83
4.3.2	Stellschrauben der Veränderung der bisherigen Praktiken	86
4.3.3	Zwischenfazit Partizipation	91

4. Ergebnisse und Diskussion

Dieses Kapitel präsentiert die Ergebnisse der Auswertung der Expert*inneninterviews und diskutiert sie mit den Ergebnissen der Literaturanalyse gegliedert in die drei Themenfelder: Bedarfsverkehr, Sorgearbeit und Partizipation. Die Struktur folgt systematisch den Codes der Inter-

viewauswertung. Am Ende der jeweiligen Themenbereiche werden im Zwischenfazit die Erkenntnisse zusammengefasst, die Hypothesen aus Kap. 1 adressiert und Handlungsempfehlungen für die praktische Anwendung der Erkenntnisse in Kap. 5 abgeleitet.

4.1 Bedarfsverkehre

4.1.1 Rolle von Bedarfsverkehren in ländlichen Räumen



Die Rolle, die ein Bedarfsverkehr im ländlichen Raum spielt, muss im Kontext der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und soziokulturellen Aspekten wie der Einstellung zum Auto betrachtet werden. Während bis in die 1950er Jahre der öffentliche Verkehr, insbesondere die Eisenbahn, das Verkehrsbild dominierte, führte das Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Wandel. Steigende Löhne, kostengünstige Massenproduktion und ein niedriger Treibstoffpreis machten das Auto zu einem erschwinglichen Wohlstandssymbol. Es steht für Individualität, Freiheit und Unabhängigkeit und prägt die Verkehrsmittelwahl (Wilhelmson 2007 nach Bernhard 2016, 205 f.). Diese Wertzuweisung dem Auto gegenüber z.B. als „der einzige Schlüssel in die Freiheit“ (Nasya 10.02.2025) wurde in den Interviews mehrmals als in der ländlichen Bevölkerung fest verankert bestätigt. So stach auch in Mittertrainers Forschung zu politischer Partizipation von jungen Frauen im ländlichen Raum das Thema Mobilität häufig hervor: Der Besitz eines Führerscheins und der Zugang zu einem Auto wurde von den Studienteilnehmerinnen als Mittel zur selbstbestimmten Alltagsgestaltung wahrgenommen (Mittertrainer 18.02.2025).

Räumen wesentlich höher als in urbanen Räumen: Ende 2022 betrug der Motorisierungsgrad in Österreich 565 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen. Ohne Wien lag der Wert bei 621, ohne die Landeshauptstädte bei 641. In der Bundeshauptstadt selbst waren es hingegen 362. In Oberösterreich lag der Wert bei 639, wobei es auch innerhalb des Landes Unterschiede gibt, z.B. in den Regionen an der bayerischen Grenze lagen die Werte über 675. (ÖROK 2023a)

Unterschiede zwischen den Werten und ihre zeitliche Entwicklung liegen an einer Vielzahl an Gründen wie etwa steigende und sich verändernde Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse, regionale Erreichbarkeitsverhältnisse und nicht zuletzt auch in der Bevölkerungsdynamik (ÖROK 2023a). Diese Rahmenbedingungen werden durch die Motorisierung selbst und den mit ihr verbundenen Effekten der Funktionstrennung und Zersiedlung hervorgerufen und führen zu einem komplexen und trägen gesellschaftlichen System mit einer Eigendynamik aus Mobilitätsabhängigkeiten (Hiess 2010 und Vester 2002 nach Bernhard 2016). In oberösterreichischen, Salzburger und Tiroler Bezirken, im Kärntner und steirischen Zentralraum sowie im nördlichen Burgenland um Eisenstadt geht die Zunahme des Motorisierungsgrads zwischen 2018 und 2023 mit einer Bevölkerungszunahme einher, während in anderen Gebieten (Ostti-

Eine wichtige Kenngröße für das Mobilitätsverhalten, der Motorisierungsgrad (Bernhard 2016, 206), ist in ländlichen

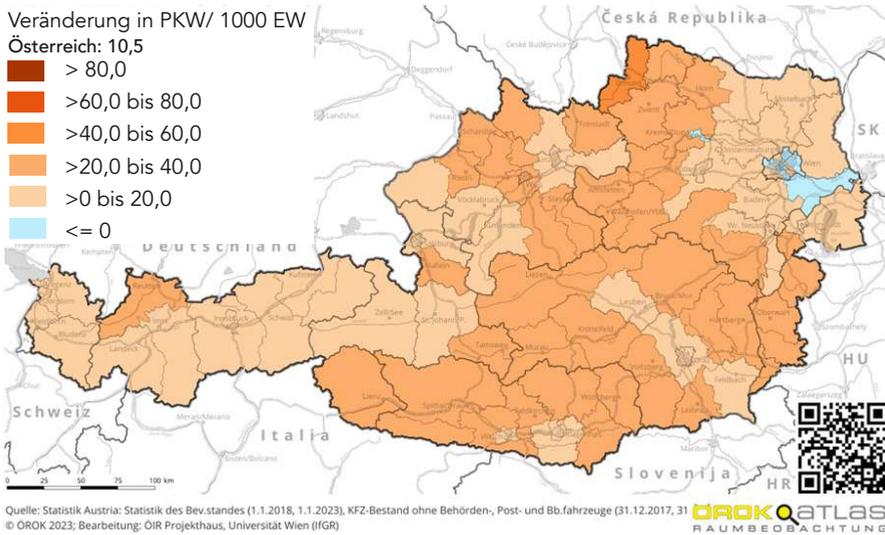


Abb. 16: Veränderung des Motorisierungsgrads 2018 bis 2023 (ÖROK 2023b)

rol, ländlichen Bezirke Kärntens, Ober- und Weststeiermark, Waldviertel und im südöstlichen Grenzland) trotz Bevölkerungsverlusten bzw. -stagnation ebenfalls ein Anstieg des Motorisierungsgrades verzeichnet wird (ÖROK 2023a) (Abb. 16). Dies wird mit „schlechten Erreichbarkeiten, einem schwach ausgebauten öffentlichen Verkehr sowie der Abwanderung von jungen Bevölkerungsgruppen“ in Verbindung gebracht (ebd.). In diesem vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominierten Verkehrssystem im ländlichen Raum schließt für die interviewten Verkehrsexpert*innen der Bedarfsverkehr **zeitliche und räumliche Lücken im ÖV-System**. Sie betonten wiederholt, dass er jedoch kein „Allheilmittel“ (Schrögenauer 11.02.2025) „für jedes Mobilitätsproblem“ (Daetz 30.01.2025) sei. Denn, wenn große Kapazitäten auf gleichen Strecken gefragt sind z.B. im unmittelbaren Stadtumland von überregionalen Zentren oder für den Schüler*innen- und Pendler*innenverkehr, funktioniert er nicht, weil dort Linienverkehre besser für die erhöhte, regelmäßige Nachfrage geeignet seien (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Schrögenauer 11.02.2025).

Buchegger (11.02.2025) führte als Beispiel für diese Kapazitätsabwägungen die Ein-

führung eines Bedarfsverkehrsangebots (Anrufsammeltaxi) in Ebreichsdorf in Niederösterreich an. Dieser wurde als Reaktion auf die Auswertung einer Mobilitätsbefragung eingeführt und ersetzt seit Anfang Jänner 2024 in der Stadtgemeinde den gering nachgefragten Citybus (Stadtgemeinde Ebreichsdorf 2023).

Die Attraktivität von öffentlichem Verkehr ist verknüpft mit der Distanz, die vom Ausgangspunkt zur Haltestelle und weiter von Haltestelle zum Endpunkt zurückgelegt werden muss (letzte Meile). Bedarfsverkehre bieten die Chance durch ein effizientes Netz diese Distanz zu verringern und bietet dadurch eine Ergänzung zum linienförmigen Regelverkehr, der im ländlichen Raum teilweise den Bedürfnissen der Bewohner*innen nicht gerecht werden kann. (Tamme 2015, 9)

Die Stärken eines Bedarfsverkehrs liegen auch für die interviewten Verkehrsexpert*innen in der Ersten- und Letzten-Meile-Anbindung zum höherrangigen ÖV-Netz. Daetz führte dazu Ergebnisse der Fahrtenauswertung eines Bedarfsverkehrsangebots des Verkehrsverbunds Tirol an, wobei etwa 70 % der Fahrten dieses Bedarfsverkehrs zu und vom örtlichen Bahnhof getätigt wurden

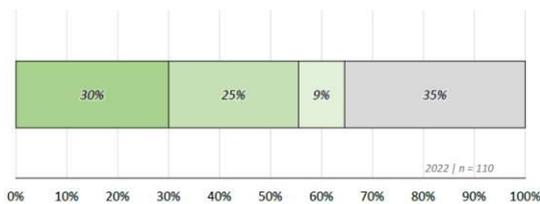
(30.01.2025). Auf ein ähnliches Ergebnis der Intermodalität, dass etwa zwei Drittel der Fahrten sowohl in ländlichen als auch in städtischen Hamburger Pilotgebieten in Kombination mit dem klassischen ÖPNV stehen, kommt auch Diebold in seinen Auswertungen (2023, 10) (siehe Abb. 17). Durch eine solche Anbindung wird eine **Integration in das regionale oder überregionale ÖV-System** in einem Raum, der lediglich über einen rudimentär ausgebauten ÖV (meist Schulbusse) verfügt, hergestellt, indem flexible Verbindungen innerhalb von Gemeinden sowie zwischen Gemeinden abseits von Hauptverkehrsachsen geschaffen werden. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025)

zu planen, indem es in Zeiten oder Räumen eingesetzt wird, die durch den klassischen ÖPNV nicht oder nur unzureichend bedient werden können“ (Diebold et al. 2021, 89). „Insgesamt stärken die On-Demand Angebote sowohl die bestehenden, hochwertigen ÖPNV Angebote, insbesondere die Schienenangebote. Gleichzeitig stärken die On-Demand Angebote aber auch das örtliche ÖPNV Angebot innerhalb des Bediengebietes und vermögen es Schwächen des klassischen ÖPNV Angebotes auszugleichen, beispielsweise in Bezug auf Einkaufszwecke.“ (Diebold 2023, 17)

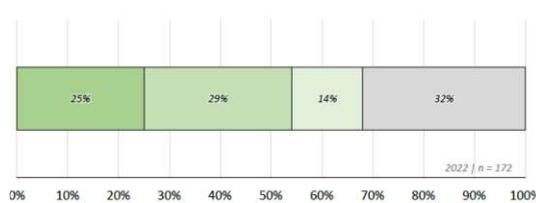
Ein Bedarfsverkehr ermöglicht **Daseinsvorsorge** untertags wie z.B. Einkaufsfahrten und Fahrten zur medizinischen Versorgung und ermächtigt Menschen, die nicht mit einem Auto fahren können insbesondere Jugendliche, Senior*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, selbstbestimmt am sozialen Leben teilzuhaben (Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Mittertrainer 18.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025). Er kann Familien durch Fahrten von Kindern zu Musikschulen und anderen Freizeitaktivitäten unterstützen (Buchegger 11.02.2025). Letzteres bestätigt Diebold mit folgender Feststellung: „Jede dritte bis jede zweite On-Demand Fahrt ersetzt eine Fahrt mit dem privaten PKW, insbesondere in ländlichen Gebieten werden Elterntaxifahrten ersetzt und damit die eigenständige Mobilität von Jugendlichen erhöht“ (Diebold 2023, 18) (siehe Abb. 18). So können Bedarfsverkehre dazu beitragen, dass Zweit- oder Drittautos im ländlichen Raum obsolet werden (Buchegger 11.02.2025).

Studien zeigen hierzu einen Zusammenhang zwischen dem Zugriff zu einem PKW und der Wahrnehmung eines Bedarfsverkehrs als Alternative zum MIV: Je umfangreicher der Zugang zu einem Auto ist, desto eher wird eine Bedarfsverkehr als Alternative zum Auto wahrgenommen. (Die-

Ländlicher Raum: Brunsbek / Trittau



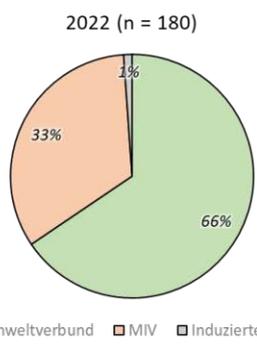
Städtischer Raum: Lurup / Osdorf



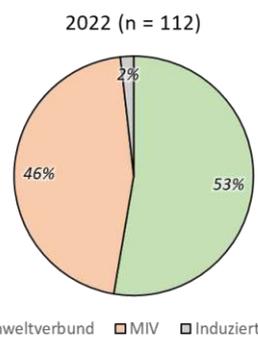
- Ja, ich habe unmittelbar vor der Fahrt Bus und/oder Bahn genutzt.
- Ja, ich werde nach der Fahrt in Bus und/oder Bahn umsteigen.
- Ja, ich habe sowohl unmittelbar vor der Fahrt Bus und/oder Bahn genutzt als auch unmittelbar nach der Fahrt werde ich in Bus und/oder Bahn umsteigen.
- Nein, ich erreiche mein Ziel direkt mit ioki, ohne Bus oder Bahn zu nutzen.

Abb. 17: Kombination von ioki mit dem klassischen ÖPNV (Diebold 2023, 10)

Diese Einschätzung entspricht denen der Fachliteratur, wonach die „Integration von On-Demand-Verkehren in den ÖPNV durch die öffentlichen Verkehrsunternehmen selbst [...] das Potenzial [bietet], dieses neue Mobilitätsangebot tatsächlich als eine **Erweiterung des Umweltverbundes**



Die ersetzten MIV-Fahrten sind überwiegend selbstgefahrte Fahrten.



Die ersetzten MIV-Fahrten sind überwiegend Mitfahrten, in Verbindung mit der Altersstruktur spricht dies für ersetzte Elterntaxi-Fahrten und eine höhere eigenständige Mobilität.

Abb. 18: Bedarfsverkehre als alternative Verkehrsmittel (Diebold 2023, 14)

bold et al. 2021, 93). Beim Loigom-Shuttle in Leogang gaben insgesamt 54 % der befragten Nutzer*innen an, alternativ zum BV die Strecke als Fahrer*in selbst (37 %) oder Beifahrer*in (17 %) im PKW zurückzulegen (Klementschtz et al. 2024, 79).

Soziodemographische Charakteristika von Nutzer*innen

Folgende Nutzer*innengruppen für Bedarfsverkehrsangebote wurden von den Verkehrsexpert*innen explizit genannt (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025):

- Senior*innen
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler*innen
- Tourist*innen
- Familien mit Kindern
- Jugendliche
- Menschen mit Migrationshintergrund

Studien bestätigen die Heterogenität der Nutzer*innen von Bedarfsverkehr: Je nach analysierten Bedarfsverkehrsangebot unterscheiden sich die soziodemographischen Eigenschaften der Nutzer*innen. Jain et al. (2017, 48) identifizierten durch eine systematische Literaturanalyse fol-

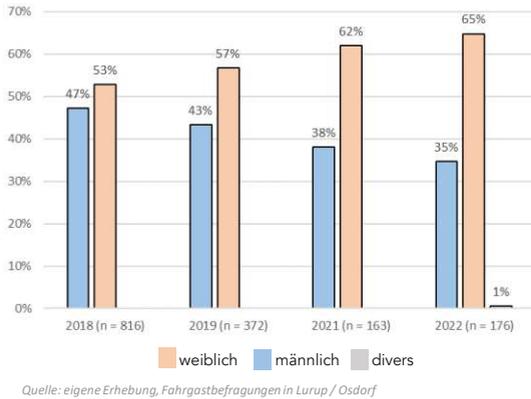
gende dominante Charakteristika für die Nutzung von Bedarfsverkehren in urbanen Räumen:

- 1) Altersgruppen (15-24) und (55 oder mehr)
- 2) Fahrten von Frauen
- 3) Nicht erwerbstätig
- 4) Kein Führerschein
- 5) Geringer Fahrzeugbesitz im Haushalt (0 oder 1)
- 6) Geringes Haushaltseinkommen
- 7) Einpersonenhaushalt
- 8) Mangelnde Nähe zum Bahnhof
- 9) Einkaufs- und Gesellschaftsfahrten
- 10) Höhere Wartezeit bei Fahrten
- 11) Höhere Gehzeit bei Fahrten

Deutsche Studien hingegen zeigen teilweise ein anderes Bild, wonach einige Pilotprojekte mehr männliche Nutzer*innen im Studierendentalter und in der Berufstätigkeit aufweisen, was als typische Charakteristika der sog. „early adopters“ identifiziert wurden (Ertin et al. 2024; Gilibert et al. 2019, 601; Kostorz et al. 2021, 6). So wurden in Längsschnittstudien ein Zuwachs an weiblichen Nutzer*innen sowohl in städtischen als auch ländlichen Räumen festgestellt (Diebold 2023; Diebold et al. 2024) (siehe Abb. 19). Ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die

in kleinen Orten ohne eigene Infrastruktur der Daseinsvorsorge leben, sind eine besonders vulnerable Nutzer*innengruppe, da sie aufgrund ihres begrenzten Zugangs zu einem PKW stark auf das Angebot eines Bedarfsverkehrs zu Teilhabe am sozialen Leben und zur alltäglichen Versorgung angewiesen sind (Knierim et al. 2021).

Städtischer Raum: Lurup / Osdorf



In allen Gebieten zeigt sich eine Verschiebung zu einer weiblicheren Nutzerschaft mit der Zeit.

Abb. 19: Bedarfsverkehrsnutzung nach Geschlecht und Zeit (Diebold 2021, 8)

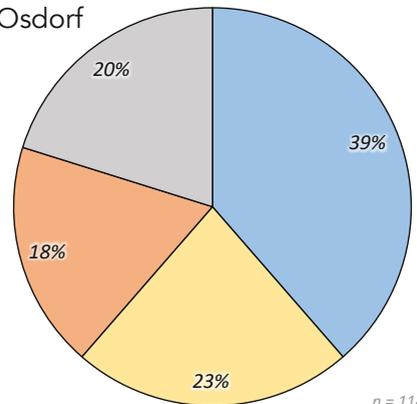
Wege Zwecke

Ähnlich zu der Heterogenität der Nutzer*innengruppen unterscheiden sich auch die Wege Zwecke, die mit der Fahrt in einem Bedarfsverkehr verbunden sind, hinsichtlich ihrer Häufigkeit je nach Bedarfsverkehrsangebot. Zu den in Studien häufig unterschiedenen Wege Zwecken gehören (Jain et al. 2017; Weckström et al. 2018): Freizeit, Arbeit, Ausbildung, Familie/Freunde besuchen, Einkaufen, Arztbesuche, sonstige Erledigungen, Hol- und Bringdienste von Kindern und Eltern (Ertin et al. 2024; Gilbert et al. 2019; Klementsitz et al. 2024; Kostorz et al. 2021; Weckström et al. 2018). (Abb. 20)

Die Funktion, die ein Bedarfsverkehr im ländlichen Raum erfüllt, liegt in seiner Be-

zeichnung. Denn je Region und je Nutzer*in gibt es unterschiedliche Bedürfnisse, auf die das jeweilige Angebot zeitlich und räumlich zugeschnitten sein muss. Diese speziellen Gegebenheiten können z.B. gewisse Besonderheiten in der Gesundheitsversorgung durch ein Ärztezentrum oder ein wöchentlicher Markttag etc. sein. In den Interviews wurde daher mehrmals darauf hingewiesen, dass es keine einheitlichen „Schema-F-Lösungen“ für Bedarfsverkehrsangebote gibt, sondern dass das Angebot auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten werden muss (Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025).

Städtischer Raum: Lurup / Osdorf



Ländlicher Raum: Brunsbek / Trittau

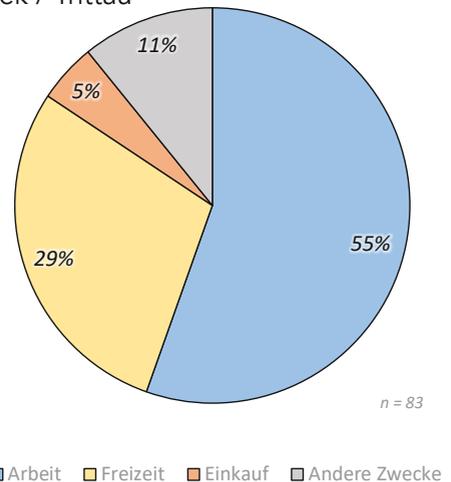


Abb. 20: Nutzungszwecke ioki (Diebold 2021, 12)

4.1.2 Planungs- und Ausschreibungsprozess

Organisationsmodelle und damit verbundene Planungs- und Ausschreibungsprozesse für Bedarfsverkehre unterscheiden sich je nach Bundesland und Region in Österreich (Abb. 21). Im Folgenden werden diese vier Bundesländer betrachtet, weil die interviewten Verkehrsexpert*innen speziell durch ihren beruflichen Hintergrund dort Einblicke in die Prozesse gaben: Oberösterreich, Tirol, Burgenland und Niederösterreich.

Initiation des Planungsprozesses

Mit Ausnahme des Burgenlandes, wo es das landesweite Bedarfsverkehrsangebot BAST gibt, sowie Niederösterreichs, wo die Planung von Bedarfsverkehren in der Regel integriert mit den Regionalbusausschreibungen erfolgt, initiieren die Gemeinden bzw. Gemeindeverbände oder Regionen die Planung von Bedarfsverkehren durch formelle Beschlüsse (Buchegger 11.02.2025; Michalek 07.02.2025). In Fällen, in denen das Ende der Vertragslaufzeit für die Regionalbusse in Niederösterreich noch mehrere Jahre in der Zukunft liegt und eine Gemeinde oder Region bereits einen Bedarf für einen On-Demand-Verkehr feststellt, startet die Planung- und Ausschreibung früher und unabhängig vom den Regionalbussen (Buchegger 11.02.2025).

Die **Motivation der Gemeinden oder Regionen**, einen Bedarfsverkehr anzubieten, kann sowohl aus der Unzufriedenheit der Bevölkerung mit dem bestehenden ÖV-Angebot z.B. ausgedrückt durch Bürger*inneninitiativen als auch aus der Kommunalpolitik von Bürgermeister*innen oder Gemeinderatsmitglieder*innen hervortreten, sodass der Gemeinderat den Entschluss für die Initiation der Planung schließt (Buchegger 11.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025).

In manchen Fällen werden bestehende Fahrtendienste **bürgerschaftlicher Initiativen** in gemeindeeigene Angebote überführt. Dazu führte Schrögenauer (11.02.2025) ein Beispiel aus dem Ort Krenglbach in Oberösterreich an, wo ein vereinsbasiertes System in ein von der Gemeinde finanziertes System mit professionellen Fahrer*innen überführt wurde.

Das „klare (auch finanzielle) Bekenntnis“ (Klementsitz et al. 2024, 83) von „intrinsisch motivierten Gemeinden“ (Daetz 30.01.2025) ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für Bedarfsverkehre. Besonders bei einem gemeindeübergreifenden Angebot sei es essenziell, dass alle Gemeinden gleichermaßen hinter dem Projekt stehen und nicht nur eine Gemeinde federführend die Verantwortung übernimmt (Buchegger

Planungsprozesse nach Bundesland



Abb. 21: Organisationsmodelle in den betrachteten Bundesländern (eigene Darstellung)

11.02.2025).

Sowohl in **Tirol** als auch in **Niederösterreich** werden Bedarfsverkehre durch landeseigene Verkehrsunternehmen geplant. In Niederösterreich liegt die Zuständigkeit bei der NÖVOG, der Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.; in Tirol plant der VVT, der Verkehrsverbund Tirol (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025). Neben diesen Bedarfsverkehrsangeboten gibt es auch kleinere Angebote, die nicht durch die landeseignen Verkehrsunternehmen konzipiert sind, sondern z.B. vereinsbasiert agieren oder eine bestimmte Zielgruppe (z.B. Tourist*innen) bedienen (Beispiele: Fahrtendienst EMIL in Purgstall, Hüttentaxis und Wanderbusse im Ötztal) (mobyome 2024b, 2024c).

In **Oberösterreich** werden Bedarfsverkehre durch private Planungsbüros geplant (Schrögenauer 11.02.2025). Aktuell wird eine neue MaaS und Mikro-ÖV Strategie für das Land Oberösterreich ausgearbeitet (Michalek 07.02.2025). Ob die aktuell kleinteilige Bedarfsverkehrsplanung so bestehen bleibt oder durch eine landesweite oder regional gebündelte Planungsstrategie abgelöst wird, wird die die Veröffentlichung dieses neuen Strategiepapiers zeigen.

In Tirol sowie in Ober- und Niederösterreich wird das Bedarfsverkehrsangebot in enger Abstimmung mit den Gemeinden geplant. Mittels Workshops, welche durch die Planer*innen durchgeführt werden, werden die Vorstellungen und Wünsche der Politik eingeholt, das Budget ermittelt und die für die Planung notwendigen Datengrundlagen übergeben, damit das Bedarfsverkehrsangebot die örtlichen Mobilitätsbedürfnisse möglichst genau abdecken kann und die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde effizient genutzt werden. An den Abstimmungen nehmen in der Regel verschiedene Organe der Kommunalverwaltung, der

Gemeinderat oder politische Ausschüsse und Tourismusverbände Teil. In Niederösterreich gibt es Mobilitätsmanager*innen, welche vom Land beauftragt sind und die Gemeinden in Mobilitätsthemen unterstützen. Sie sind auch an der Planung von Bedarfsverkehren beteiligt und helfen dabei den Bedarf zu erörtern, indem sie Daten erheben und durch ihre Arbeit z.B. in der Mobilitätsberatung ein Ohr für die Probleme vor Ort haben. Im Anschluss an erste Abstimmungen werden mittels GIS-Daten und Verkehrskennzahlen (z.B. Fahrgastzahlen, Buslinien, Pendelströme, Points-of-Interest) mögliche Szenarien der Servicequalität z.B. die Ränder des Betriebsgebietes abgesteckt. Mit dem impliziten Wissen der Gemeindeverwaltung und Politik zu den örtlichen Gegebenheiten (z.B. Topographie, Siedlungsentwicklungen) und den Bedürfnissen der Bevölkerung (z.B. Wohnorte mobilitätseingeschränkter Personen), welches nicht durch die Datengrundlagen allein abgedeckt werden kann, werden die Parameter dann konkretisiert. Durch diese enge Einbindung der Gemeinde in den Planungsprozess wird sie dazu geschult, der Bevölkerung bei Fragen und Problem als Ansprechpartnerin zur Verfügung zu stehen. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Sonderfall: BAST

Anders als in den oben angesprochenen Bundesländern verfügt das Burgenland über ein landesweites Bedarfsverkehrsangebot, das Burgenländische Anrufsammeltaxi (BAST). Ausgehend von der Gesamtverkehrsstrategie 2021 wurde das Ziel gesetzt, „künftig ein Gesamtsystem aus Linienverkehren auf den Achsen, dem Schülerverkehr und den bedarfsgesteuerten, flächenhaften Verkehren von Burgenland Mobil“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung 2021, 53) zu planen und konkrete Maßnahmen wie „MK2 – ‚Burgenland Mobil‘ in der Region und zu den Knoten“ (ebd., 70) mit Tasks, Beteiligten und

Umsetzungszeitpunkten formuliert.

Das BAST bedient Strecken von Haltepunkt zu Haltepunkt. Zu den Beförderungsbedingungen gehört, dass 30 Minuten vor und nach der Wunschabfahrtszeit kein Linienverkehr auf der gleichen Verbindung fährt, die Strecke mindestens 2 Kilometer lang ist und dass eine Buchung mindestens 60 Minuten vor Abfahrt aktuell ausschließlich per Anruf (zukünftig auch online) erfolgen muss (Krenn 2025).

Diese landesweite „Top-Down-Lösung“ ermöglicht es, dass „eben solche Regionen, die eben vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten sind, auch ein Angebot zur Verfügung gestellt bekommen, das sie nicht selber zahlen müssen“ (Michalek 07.02.2025).

Bislang existieren keine spezifischen wissenschaftlichen Publikationen, die sich ausschließlich mit dem BAST befassen. Die Mobilitätsstudie zur Evaluation der Maßnahmen der Gesamtverkehrsstrategie zeigt jedoch durch verschiedene Indikatoren die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Burgenländer*innen von der PKW-Nutzung hin zu einer häufigeren Nutzung des ÖV auf insbesondere wegen der finanziellen Vorteile, wozu auch die Tarifeinbindung des BAST in das System des VOR zählt (Sorger et al. 2023). Michalek (07.02.2025) bestätigte diese Erfolge und sieht dafür auch die professionelle landesweite Kommunikationsstrategie als wichtigen Beitrag.

Ressourcen für die Planung und Umsetzung von Bedarfsverkehren nach Bundesland

In Tirol und Oberösterreich werden Bedarfsverkehre wie andere Formen des ÖVs sowohl durch die Länder als auch durch die Gemeinden kofinanziert (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025). Der Anteil der Tiroler Gemeinde wird jedes Jahr neu berechnet und hängt von ihrer Finanzkraft der Gemeinde ab. Er liegt zwischen 25 und

50 % (Daetz 30.01.2025).

In Niederösterreich müssen Gemeinden das Bedarfsverkehrsangebot selbst finanzieren, sofern es nicht im Rahmen der Regionalbusausschreibungen entsteht. Die Gemeinde kommt in solchen Fällen für die Betriebskosten abzüglich der Erlöse auf und hat aber die Möglichkeit für diese anfallenden Kosten eine Förderung vom Land Niederösterreich über das Nahverkehrsfinanzierungsprogramm, welches aktuell evaluiert wird, zu erhalten. (Buchegger 11.02.2025)

In Oberösterreich gibt es eine Förderrichtlinie, die den Gemeinden anhand von zeitlichen und finanziellen Kriterien den Betrieb von Bedarfsverkehren gewährt. Diese Abgangsförderung sieht die einmalige Förderung der „Planungs- und Konzeptkosten mit 40 % bis maximal 6.000,- Euro [vor.] Die Förderhöhe richtet sich grundsätzlich nach der Finanzkraft-Kopfquote der Gemeinde, in der das Mikro-ÖV System betrieben wird und richtet sich nach den jährlich angepassten allgemein gültigen Richtlinien der „Gemeindeförderung neu“ des Landes Oberösterreich“ (Amt der Oö. Landesregierung, o.D.). Es gibt kommunale Bestrebungen (z.B. Petitionen), den Mikro-ÖV nicht mehr als Teil der freiwilligen Ausgaben der Gemeinden sondern als festen Bestandteil des ÖV-Systems über Gemeindeumlagen zu einem höheren Prozentsatz vom Land Oberösterreich zu fördern (EbenseeTV 2024).

Folgender Kritikpunkt an diesem System wurde dazu von den interviewten Mobilitätsexpert*innen geäußert: Einen Bedarfsverkehr benötigen Gemeinden, „die von einem höherrangigen öffentlichen Verkehrssystem abgeschnitten sind, der im Wesentlichen vom Land oder zum Teil sogar darüber hinaus finanziert wird. Das heißt, das sind dann meistens sowieso strukturschwache Gemeinden oder Gegenden, die

dann noch zusätzlich sich ihren öffentlichen Verkehr teilweise selber finanzieren sollen, wohingegen andere Gemeinden, die ein gutes öffentliches Verkehrssystem haben und davon auch finanziell und wirtschaftlich profitieren, dort keinen Beitrag leisten müssen“ (Michalek 07.02.2025). In Oberösterreich müssen die planerischen Ressourcen auch zugekauft werden, da die Gemeinden selbst nicht über genügend qualifizierte Planer*innen in ihrer Verwaltung verfügen und die Planung bislang meist nicht von landeseigenen oder regionalen Institutionen, wie das in Tirol und Niederösterreich der Fall ist, ausgeführt wird (Schrögenauer 11.02.2025). Aus diesem Grund bietet das Burgenland mit seiner „Top-Down-Lösung“ die Möglichkeit, dass Regionen, die vom ÖV abgeschnitten sind, ein Angebot geschaffen wird, das sie nicht selbst zahlen müssen (Michalek 07.02.2025).

Neben den finanziellen Ressourcen der Gemeinden gibt es auch Einschränkungen hinsichtlich des Personals, welches den Fahrdienst ausführt, da es im ländlichen Raum wenige Taxiunternehmen gibt (Schrögenauer 11.02.2025).

In den Interviews wurde von allen Verkehrsexpert*innen betont, dass trotz finanzieller Engpässe sich oft eine umfangreichere Planung und bessere Servicequalität in der Umsetzung auf lange Sicht auszahlt, weil das Bedarfsverkehrsangebot so das oft nur rudimentär ausgebaute ÖV-System gezielter erweitern kann und daher besser von der Bevölkerung angenommen wird. Diese Aussagen bezogen sich nicht nur aber insbesondere auf die Bedienzeiten (siehe im folgenden Abschnitt), wozu Buchegger (11.02.2025) ein Beispiel eines Pilotprojektes anführte, bei dem die Gemeinde aus finanziellen Gründen nach der Evaluierung des ersten Quartals nicht dem Rat der NOEVOG zur Ausdehnung der Bedienzeit gefolgt ist, sodass das Projekt nach einem Jahr aus mangelnder Nutzung beendet

wurde. Als verträgliche finanzielle Einsparung wurde von Michalek (07.02.2025) angeführt, dass bei begrenztem Budget durch die Ausstattung der Fahrer mit Handys auf die Einrichtung einer Buchungs- und Dispositionszentrale verzichtet werden kann. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025).

Merkmale eines Angebots

Von den in Kapitel 2.4.1 beschriebenen **Bedienformen** wird vom Tiroler Verkehrsverbund und der NOEVOG nur Haltepunkt-zu-Haltepunkt-Bedienung geplant (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025). In Reutte und Jenbach können Personen mit Mobilitätseinschränkungen über die Gemeinde für eine Tür-zu-Tür-Bedienung qualifiziert werden (Daetz 30.01.2025). Da ein Bedarfsverkehr dort vergaberechtlich ausschließlich ein öffentlicher Verkehr ist, muss er sich im Rahmen des Kraftfahrliniengesetzes und des Gelegenheitsverkehrsgesetzes bewegen, sodass eine grundsätzliche Tür-zu-Tür-Bedienung ausgeschlossen ist (Buchegger 11.02.2025).

Die Definition des **Haltepunktenetzes** erfolgt in enger Absprache mit den Gemeinden, da sie ihr Hoheitsgebiet sehr gut kennen und so bezüglich der sinnvollen Erschließung der Haltepunkte mitentscheiden. Zunächst schlagen die Planer*innen auf Grundlage einer ausführlichen GIS-Analyse, welche die vorhandenen ÖV-Haltestellen und Points-of-Interests der Gesundheitsversorgung, Bildungseinrichtungen etc. berücksichtigt, Haltepunkte vor. Diese werden dann durch eine Begehung/ Befahrung mit den Vertreter*innen der Gemeindeverwaltung und Politik im Detail besprochen. So entsteht ein Netz aus Haltepunkten, welche fußläufig in einer Distanz zwischen 250 bis 400 m zu erreichen sind. In Niederösterreich liegt die übliche Entfernung bei 300 m. Für Wattens und Reutte in Tirol nannte Daetz 250 m bzw.

400 m (30.01.2025). Viergutz (2017, 13) stellte in ihrer Erhebung zu den Anforderungen an on-Demand-Verkehre fest, dass die Studienteilnehmer*innen durchschnittlich maximal eine Gehzeit von 9,3 Min. in Kauf nehmen. Für das Aussehen und die Instandhaltung der Haltepunkte sind in Österreich die Gemeinden zuständig. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Der Einsatz einer **Dispositionsoftware** ermöglicht die flexible und effiziente Routenplanung, welche Pooling von Fahren mit minimalem Umweg gewährt, und ist somit der Schlüssel für den modernen Bedarfsverkehr, der im Vergleich zu Rufbus-System flexibler ist und nicht an einen Fahrplan (Richtungsbandbetrieb) gebunden ist. Ein Algorithmus disponiert die Fahrten automatisch auf die Fahrzeuge. Er berücksichtigt Fahrzeiten, Standort der Fahrzeuge und den Linienverkehr. Das System kann auch auf bestehende Linien verweisen und schließt dadurch eine Konkurrenzierung zwischen dem Bedarfsverkehr und dem herkömmlichen ÖV aus. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025)

Der **Buchungsprozess** ist meist standardisiert und läuft bei modernen Bedarfsverkehren über eine App oder ein Call-Center. Zur vollständigen Integration des Bedarfsverkehrs in das ÖV-System wird die vorhandene **Tariflogik** angewandt. In Tirol wurde ein Komfortzuschlag von einem Euro pro Fahrt wieder eingestellt, da er

als zu hoher Aufpreis eingeschätzt wurde. So müssten tägliche Pendler*innen jährlich etwa 400 Euro zusätzlich zu ihrem bestehenden Ticketpreis zahlen. Diebold et al. (2021) stellten eine Steigerung der Verlässlichkeit des ioki Angebots nach der Einführung eines Komfortzuschlags von einem Euro pro Fahrt fest, da dieser dabei half, „missbräuchliche oder unerwünschte Nutzungsmuster einzuschränken und die Kapazitäten des neuen Angebotes vor allem jenen Personen zur Verfügung zu stellen, für die der On-Demand-Dienst eine wichtige Mobilitätsoption darstellt“ (ebd., 94). Es besteht bei den meisten Bedarfsverkehren die Möglichkeit der Vorausbuchung: Zum Beispiel beim RegioFlink des VVT ist dies bis zu einer Woche im Voraus möglich (VVT 2025). Von einer derartigen Buchung im Voraus machen Nutzer*innen im ländlichen Raum häufiger als im urbanen Raum v.a. für Hinfahrten Gebrauch (siehe Abb. 22) (Diebold 2023, 6). „Die Vermittlung eines BAST-Fahrzeuges erfolgt garantiert innerhalb von 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit, wobei die genaue Abfahrtszeit bei Bestellung bekanntgegeben wird“ (Verkehrsbetriebe Burgenland 2023). Die Möglichkeit spontaner Buchung wurde von Diebold (2023, 5) als Anforderung für die Nutzer*innen von Bedarfsverkehren in und um Hamburg als besonders wichtige Eigenschaft erachtet. Die Buchungs- und Dispositionsoftware wird versucht mit Feedback der Nutzer*innen und Fahrer*innen im Austausch zwischen den Planer*innen und Softwareentwickler*innen kontinuier-

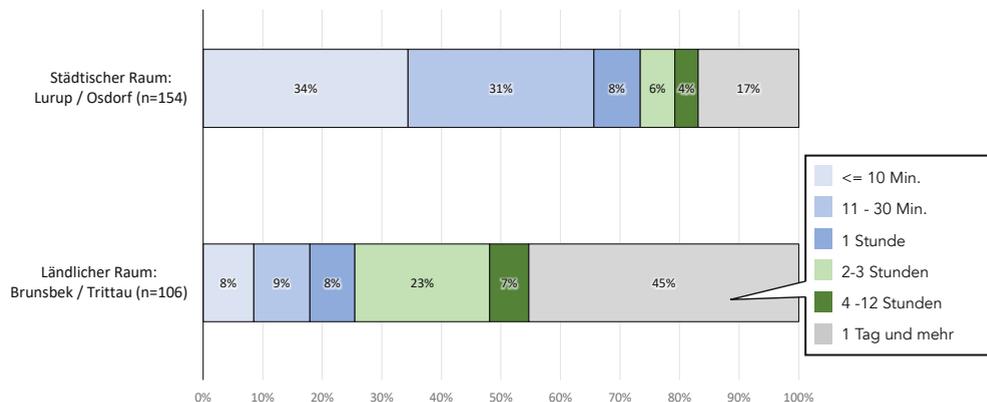


Abb. 22: Buchungszeitpunkt (Diebold 2021, 6)

lich zu verbessern. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Bezüglich der **Bedienzeiten** hat Buchegger die Erfahrung gemacht, dass die Gemeinden sich eher vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge eine Grundversorgung tagsüber und unter der Woche mit zeitlich beschränkter Bedienung vorstellen, was auch mit finanzieller Einsparung einhergeht (11.02.2025). Jedoch wurde von den meisten Verkehrsexpert*innen betont, dass eine Ausweitung der Bedienzeiten am frühen Morgen und bis abends/nachts wichtig ist, um ein Angebot sowohl für Pendler*innen als auch für das Heimkommen von Freizeitfahrten geschaffen wird (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Schrögenauer 11.02.2025). Um die Pendlerströme zu erfassen, werden bestehende Fahrgastzahlen analysiert. So können damit zusam-

menhängende First- und Last-Mile-Fahrten mit dem PKW durch den Bedarfsverkehr ersetzt werden. Dass Bedarfsverkehre insbesondere für Freizeitfahrten spätnachmittags/vorabends und nachts sowohl unter der Woche als auch am Wochenende gebucht werden, bestätigen Studien aus Baden-Württemberg, Hannover und Hamburg (Diebold et al. 2024, 67; Ertin et al. 2024, 42; Gilibert et al. 2019; Kostorz et al. 2021, 10). So fanden z.B. 35 % Fahrt am Wochenende in der baden-württembergischen Erhebung nachts zwischen 22 und 5 Uhr statt (Ertin et al. 2024, 42). Schrögenauer führte zu diesem Wegezweck das Beispiel einer Heimfahrt nach einem Theaterbesuch in der nächstgrößeren Stadt an (Schrögenauer 11.02.2025). In Abb. 23 sind die Tagesganglinien der Auswertung für das Angebot MOIA in Hannover im Vergleich zu den Abfahrtszeiten aller Wege deutscher Haushalte sichtbar (Kostorz et al. 2021, 10).

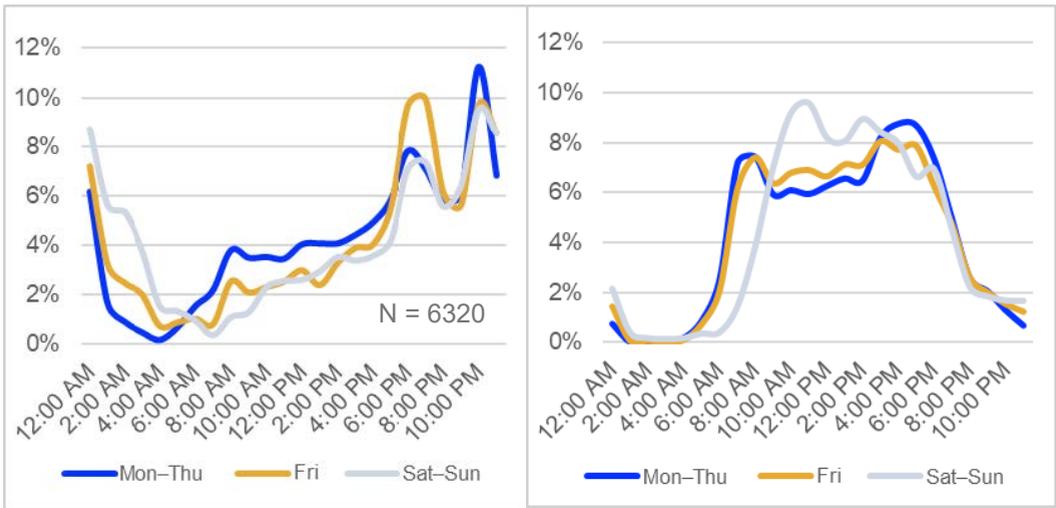


Abb. 23: Buchungszeiten MOIA (links) und durchschnittliche Wegeverteilung über den Tag deutscher Haushalte (rechts) (Kostorz et al. 2021, 10)

Fahrzeugausstattung

Die notwendige Fahrzeugausstattung wurde in der ersten Interviewrunde aus Zeitgründen nicht mit den Expert*innen besprochen. Klementsitz et al. (2024) stellen in ihrer Studie zu drei Fallbeispielen die Nutzung von „8 Sitzler-Busse“ oder „8 Sitzler-Elektro-Busse“ (ebd., 75 f.) fest. Gies et al. (2021) betonten wiederholt in Bezug auf die Ausstattung, das Erscheinungsbild und die Antriebsarten der für den Mikro-ÖV eingesetzten Fahrzeuge die Notwendigkeit der Barrierefreiheit hinsichtlich der Mitnahme von Rollstühlen, des Wiedererkennungswertes durch Farblackierungen und die Verwendung von Elektroantrieben. In der zweiten Interviewrunde wurde die Ausstattung der Fahrzeuge als ein Thema für die Partizipationsformate als für geeignet eingeschätzt.

Vergaberecht im Bedarfsverkehr

Die Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen wird auf der Rechtsgrundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 („PSO-Verordnung“) abgewickelt. Dieser europäischen Rechtsprechung ist das Bundesvergabegesetz auf nationaler Ebene zugeordnet. (bedarfsverkehr.at 2024)

Um nachfolgende Aussagen zu treffen, wurden die in der Tabelle (Tab. 4) dargestellten Vergaben betrachtet. Die Auswahl erfolgte nach der Relevanz für die vorliegende Arbeit (Bundesland, Erwähnung der Bedarfsverkehre von den Verkehrsexpert*innen oder in Fachliteratur). Aufgrund der Höhe der Auftragswerte (Minimum der betrachteten Vergaben 136.395,00 Euro RegioFlink Wattens 2021) handelt es sich um Vergaben im Oberschwellenbereich. Der Oberschwellenbereich für eine EU-weite Ausschreibung von Dienstleistungsaufträgen (Sektorenrichtlinie 2014/25/EU) liegt aktuell bei 143.000 Euro (Directorate-General for Internal Market, Industry, Ent-

repreneurship and SMEs 2023). Es wurden offene Verfahren sowie Verhandlungsverfahren durchgeführt. Teilweise wurden die Aufträge in Lose nach Region, Antriebsart der Fahrzeuge sowie nach „Linienverkehr“ und „Kombinierter Verkehr“ getrennt. Letzteres ist beispielsweise der Fall bei der Ausschreibung „Linienverkehr und Mikro-ÖV Mostviertel West“, was die von Buchegger (11.02.2025) angesprochene integrierte Ausschreibung der Linien- und Bedarfsverkehre bestätigt.

In der Rahmenvereinbarung werden die Merkmale des Bedarfsverkehrsangebots festgelegt. Änderungsvereinbarungen werden dabei zwischen dem Auftraggeber*innen und Angebotsleger*innen bzw. Auftragnehmer*innen ausgehandelt. Diese Optionen können sich z.B. auf die Bedienzeiten oder die Anzahl der Fahrzeuge beziehen, sind aber mit Mehrausgaben durch die Gemeinden verbunden, welche sie sich oftmals leisten können. Unwesentliche Veränderungen von max. zehn Prozent des Auftragswerts erfordern keine Neuausschreibungen (§ 365 Abs 3 Z 1 BVergG 2018) (BVergG 2018, 21.08.2018). Notwendige Anpassungen des Angebots werden durch regelmäßige Evaluierung des Nutzungsverhaltens und Feedback der Nutzer*innen festgestellt. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Bezeichnung der Vergabe	Bundesland	Auftraggeber	Auftragswert bzw. Wertumfang	Vertragsabschluss	Oberschwellenbereich
RegioFlink Jenbach	T	Verkehrsverbund Tirol GesmbH	39.875,50 €	29.07.2024	ja
4. Abruf aus der RV AST-Regiotax - On Demand Verkehr Reutte	T	Verkehrsverbund Tirol GesmbH	433.142,00 €	11.07.2023	ja
On Demand Verkehr Wattens	T	Verkehrsverbund Tirol GesmbH	136.395,00 €	13.12.2021	ja
Ausschreibung W ³ -Shuttle 2021	SBG	Werfenweg aktiv GmbH	301.600,00 €	30.11.2021	ja
Ausschreibung W ³ -Shuttle 2024	SBG	REGIONALVERBAND PONGAU	498.000,00 €	27.08.2024	ja
MÖV-2022-011 - Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Gemeinde Leogang (Bezirk Zell am See)	SBG	Österreichische Postbus AG	890.400,00 €	16.11.2022	ja
BAST - Burgenländisches Anrufsammeltaxi und Weintaxi	BGLD	Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH	2.480.000,00 €	10.09.2024	ja
MÖV-2022-009 - Erbringung von Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Region „Mondseeland“	OÖ	Österreichische Postbus AG	760.523,86 €	01.11.2022	ja
Mikro-ÖV Südweststeiermark	STMK	Regionalmanagement Südweststeiermark GmbH	4.448.797,14 €	15.06.2021	ja
Mikro-ÖV Oststeiermark -SAM	STMK	Regions Entwicklungs- und Management Oststeiermark GmbH	5.384.545,00 €	31.08.2022	ja
Mikro-ÖV Lose	NÖ	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.	2.179.460,13 €	13.06.2023	ja
Vergabe eines Subunternehmervertrags zur Erbringung von Personenbeförderungsleistungen im Bezirk Mödling - MÖV-2024-007 Mikro-ÖV AST Mödling	NÖ	Österreichische Postbus AG	766.194,00 €	28.11.2024	ja
Linienverkehr und Mikro-ÖV Mostviertel West - Los 2 "Kombinierter Verkehr"	NÖ	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.	19.635.234,94 €	04.01.2023	ja

Verfahrensart	CPV Hauptteil	Aufteilung in Lose
offenes Verfahren	60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße))	Nein
offenes Verfahren	60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße))	
offenes Verfahren	60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße)), 60120000 (Taxiverkehr), 34121100 (Busse für den öffentlichen Verkehr)	Nein
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport)), 60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße)), 34121100 (Busse für den öffentlichen Verkehr)	Nein
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60120000 (Taxiverkehr), 60140000 (Bedarfpersonenbeförderung)	Ja nach Antriebsart der Fahrzeuge
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport))	Nein
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport)), 60120000 (Taxiverkehr), 60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße)), 60130000 (Personensonderbeförderung (Straße)), 60140000 (Bedarfpersonenbeförderung)	Ja in Regionen
Verhandlungsverfahren	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport))	Nein
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport)), 60120000 (Taxiverkehr), 79512000 (Call-Center), 60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße)), 60130000 (Personensonderbeförderung (Straße)), 60140000 (Bedarfpersonenbeförderung), 63000000 (Hilfs- und Nebentätigkeiten im Bereich Verkehr; Reisebürodienste)	Nein
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	Siehe Südweststeiermark	Nein
offenes Verfahren	60100000 (Straßentransport/-beförderung)	"ja in 5 Regionen"
Verhandlungsverfahren	60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport))	ja
Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung	60112000 (Öffentlicher Verkehr (Straße))	ja

Tab. 4: Bedarfsverkehr Vergabeverfahren (eigene Darstellung, Datenquellen: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union 2023, 2024, 2025; BKA 2021a, 2021b, 2021c, 2021e, 2021d, 2022a, 2022b, 2022c, 2022d, 2022f, 2022e, 2023a, 2023b, 2023c, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d, 2024f, 2024e, 2024g)



Gendersensibilität in der BV-Angebotsplanung

Auf die Frage, ob Gendersensibilität in der Angebotsplanung im Bedarfsverkehr eine Rolle spiele, reagierten die Verkehrsexpert*innen eher verneinend bzw. gaben an, dass Genderthemen wenig zur Geltung kämen und es Raum gäbe, ihnen mehr Bedeutung beizumessen. Zumindest wurde die bestehende Praxis nicht als explizit „gendersensibel“ bezeichnet. Als dafür relevante Themen wurden vor allem die Ausgestaltung von Haltestellen und -punkten als barrierefrei und Orte, an denen sich Frauen sicher fühlen, angesprochen. Die Planer*innen, die diese Punkte nannten, hatten Sicherheitsaspekte in Partizipationsprozessen anderer Projekte teilweise als besonders relevant für Frauen wahrgenommen. Buchegger (11.02.2025) führte die Bedeutung der Haltepunktpositionierung in der Nähe von Orten, an denen sich Jugendliche sich aufhalten, für die Entlastung von Familien und insbesondere Mütter an. Indem die Jugendlichen alleine Bedarfsverkehre nutzen, müssen Eltern weniger Hol- und Bringwege bestreiten. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Gleichermaßen stellte Levin (2019) in ihren bereits im Jahr 2014 durchgeführten Fokusgruppendifkussion fest, dass die dort beteiligten Planer*innen der regionalen Verkehrsplanung ein gewisses Grundwissen und Verständnis für Gendergleichheit in Planungskontext benötigen, um diese in Bezug auf ihre Arbeit diskutieren zu können. Daher wurden zunächst explorative Fokusgruppen durchgeführt und ein einfaches Methodenhandbuch erstellt (ebd., 400 ff.).

Der bedarfsverkehr.at-Statusreport 2024 erkennt folgende Merkmale von Bedarfsverkehrsangeboten als genderinklusiv: Berücksichtigung von Einrichtungen der Sor-

gearbeit in der Haltestellenpositionierung, genderspezifische Datenerhebung, Angebot eines „Familientarifs“, Mitnahme von Paketen, Kapazität der Fahrzeuge (mobyome 2024a, 2). Folgende Ergebnisse wurden festgestellt (Abb. 24):

Fokus Genderinklusivität



Bereits **88 % der Angebote berücksichtigen in der Haltestellenpositionierung Einrichtungen der Sorgearbeit** (z.B. Supermarkt, Schule, Kindergarten, Ärztin).



Nur 4 von 6 der Angebote, die angegeben haben personenbezogene Informationen zu erheben, erfassen auch genderspezifische Daten. Nur 3 von 4 dieser Angebote werten diese Daten wiederum nach den erhobenen Aspekten aus.



19 % der Angebote bieten einen "Familientarif" an. Dieser wird vor allem bei Vereinslösung angeboten oder in Form von Familienjahreskarten umgesetzt.



In **einem von 33 Bedarfsverkehren** können Pakete zur Mitnahme abgegeben werden.



Die meisten der erhobenen Bedarfsverkehrssysteme besitzen mindestens ein Fahrzeug mit einer **maximalen Kapazität von 8 Personen.**

Abb. 24: Genderinklusivität bedarfsverkehr.at-Statusreport (mobyome 2024a, 1)

4.1.3 Aktuelle Partizipationspraktiken im Rahmen von Bedarfsverkehrskonzeptionen

Die von den verschiedenen Verkehrsexpert*innen im Zusammenhang mit Bedarfsverkehrsplanung angesprochenen aktuellen Partizipationspraktiken sowie das Verständnis von Partizipation variierten.

Daetz (30.01.2025) erklärte, dass für die Angebotskonzeption eines Bedarfsverkehrs kein eigener Partizipationsprozess vorgesehen ist. Die Absprachen beschränken sich auf den Dialog zwischen dem VVT und den Gemeinden sowie den Tourismusverbänden. Sie beschrieb das Veranstaltungsformat der „Öffi-Treffs“ des VVT sowie einen gemeindeeigenen Bürgerdialog, welche die Planung von Bedarfsverkehren in der Vergangenheit tangierten, weil sie Bürger*innen ein „Ventil“ für die Äußerung von Mobilitätsproblemen gaben. Öffi-Treffs werden zu Beginn der Neuausschreibung des öffentlichen Verkehrs in einer Region veranstaltet. Dafür werden in großen Gemeindegäulen meist mit Keynote-Vorträgen von Politiker*innen und Planer*innen professionell moderierte Veranstaltungen mit Partizipationsmethoden wie dem sog. „World Café“ durchgeführt. Diese werden von der Marketingabteilung des VVT selbst und in den lokalen Medien beworben. Darüber hinaus gibt es Feedback zum Buchungsprozess im laufenden Betrieb durch Beschwerde-E-Mails und sonstige Feedback-Möglichkeiten, welche an den Softwareanbieter der App weitergeleitet werden.

Die Verkehrsplaner*innen aus dem Burgenland sowie Ober- und Niederösterreich berichteten von Verkehrsbefragungen in

unterschiedlichen Umfängen – von projektspezifischen bis hin zu größer angelegten Befragungen für Regionalbusausschreibungen. Der Tenor zu diesen Erhebungen war, dass es oft nur einen geringen Rücklauf gäbe, die gewünschte Zielgruppe der Nutzer*innen des zukünftigen Bedarfsverkehrs nicht erreicht werden und die gegebenen Antworten nicht dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten der befragten Personen entspräche, sondern dass stattdessen sozial erwünschte Antworten (z.B. weniger MIV-Nutzung) geben werden. Hier wird die Schwierigkeit der Vermittlung eines Verständnisses für das, wie ein Bedarfsverkehr im Alltag genutzt werden kann, sichtbar. Dieses Wissen muss jedoch gegeben sein, damit Personen sich an der Konzeption dieser Verkehre beteiligen können. (Buchegger 11.02.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Darüber hinaus wurde von einzelnen Abendveranstaltungen zur Vorstellung der Planung und des Planungsprozesses berichtet, welche meist über die Amtsblätter der Gemeinde beworben wurden (Schrögenauer 11.02.2025).

Insgesamt wurde die Beteiligung von verschiedenen Organen der Gemeindeverwaltung und -politik (z.B. Jugend- und Sozialausschüsse) sowie weiteren ortsrelevanten Stakeholdern (z.B. Tourismusverbände und Vertreter*innen von Bürgerinitiativen) in der Form von etwa 3-5 Workshops als „Partizipation“ bezeichnet. (Buchegger 11.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

4.1.4 Zwischenfazit Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre schließen **räumliche und zeitliche Lücken im ÖV**, welcher aufgrund der MIV-Dominanz im Verkehrssystem des ländlichen Raums oft nur rudimentär ausgebaut ist. Die erfolgreiche Etablierung eines Bedarfsverkehrs benötigt ein klares Bekenntnis der Gemeinden und Regionen zur Sache, d.h. „die Durchführung des Betriebs durch einen professionellen Betreiber aus der Taxi/Reisebusbranche, der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Kapazität von bis zu 8 Fahrgästen inklusive flexibler Aufstockung der Anzahl der Fahrzeuge bei Nachfragespitzen, die prinzipielle Ausklammerung des Schülerverkehrs, die Anerkennung der Fahrkarten des Verkehrsverbundes, die Abstimmung und Anbindung des Angebots an das übergeordnete Verkehrssystem und ein Betrieb an allen Tagen der Woche“ (Klementschtz et al. 2024, 83).

Die **Planungsprozesse und Vergabeverfahren** für Bedarfsverkehre unterscheiden sich zwischen den betrachteten Bundesländern. Hier wird die föderale Verantwortungsverteilung der Raumplanung in Österreich sichtbar. Insbesondere gibt es Unterschiede zwischen den aktuellen Partizipationspraktiken und Verständnissen von „Partizipation“ in den Planungsprozessen von Bedarfsverkehren. Die bestehende Praxis zeigt, dass Partizipation im Kontext von Bedarfsverkehren bisher selten strategisch verankert ist. Zwar finden in vielen

Fällen formale Beteiligungen statt, diese beschränken sich aber oft auf Informationsveranstaltungen oder Rückmeldemöglichkeiten, ohne Einfluss auf grundlegende Entscheidungen.

Die eingangs formulierte **Hypothese** – *je stärker ein Bedarfsverkehrsangebot bereits in der Konzeption auf wirtschaftliche Effizienz ausgerichtet ist, desto weniger werden soziale Faktoren wie Sorgearbeit oder genderspezifische Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt* – kann teilweise durch die Aussagen der Verkehrsexpert*innen zu den Planungsgrundsätzen und Mindestmaß an Servicequalität bestätigt werden, wobei insgesamt der Einbezug gendersensibler Aspekte im Planungsprozess noch nicht etabliert ist. Um die Hypothese vollständig bestätigen zu können, braucht es intensivere Kosten-Nutzen-Analysen z.B. im Rahmen einer Fallbeispielbetrachtung.



Insgesamt ist die Planungspraxis noch weit entfernt von einer „**Gender Smart Mobility**“-Orientierung. Eine Weiterentwicklung der Planungsinstrumente hin zu integrierten, sozialen Bedarfsanalysen wäre notwendig, um das Potenzial von Bedarfsverkehren voll auszuschöpfen.

4.2 Sorgearbeit



Im Folgenden wird Sorgearbeit genauer thematisiert, indem ihre Verteilung zwischen den Gendern und die inhärenten Genderrollen sowie die sozialräumlichen und die Sorgestruktur betreffenden Gegebenheiten beleuchtet werden. Danach werden die mit Sorgearbeit verbundenen Mobilitätsmuster betrachtet, um die Potentiale besser verstehen zu können, die Bedarfverkehre für Sorgearbeitende und umsorgte Personen anbieten können.

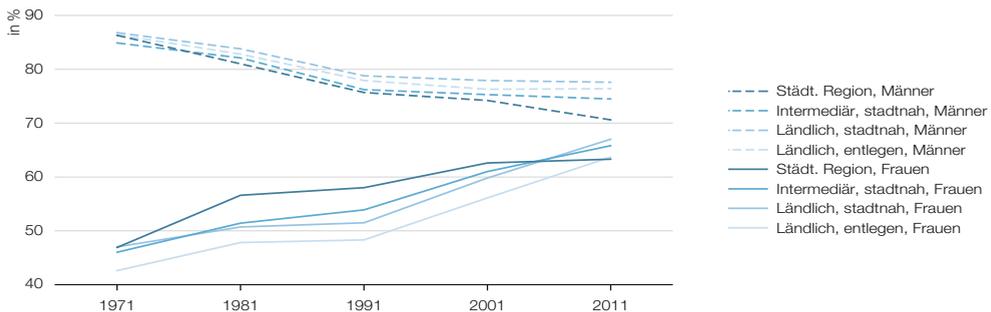
4.2.1 Genderrollen und Sorgearbeitsverteilung im ländlichen Raum



Gestützt auf die Theorie der „Doppelten Vergesellschaftung“ von Regina Becker-Schmidt (Definition siehe unten) sprach Mittischek (06.02.2025) anhand ihrer Erfahrungen aus verschiedenen Forschungsprojekten über die unterschiedliche Sozialisierung von Mädchen und Buben. Diese führt dazu, dass Frauen mehr unbezahlte Sorgearbeit übernehmen als Männer, dies aber meist wenig bemerkt wird.

„Der Begriff ‚doppelte Vergesellschaftung‘ ist vielschichtig. Er besagt zum einen, dass Frauen über zwei unterschiedlich und in sich widersprüchlich strukturierte Praxisbereiche [Lohnarbeit und Hausarbeit] in soziale Zusammenhänge eingebunden sind. Er besagt zum zweiten, dass ihre Sozialisation, ohne die Vergesellschaftung nicht zu denken ist, durch zwei Kriterien sozialer Gliederung markiert ist: Geschlecht und soziale Herkunft. Und zum dritten ist mitgesetzt, dass Eingliederung in die Gesellschaft sowohl soziale Verortung als auch Eingriffe in die psychosoziale Entwicklung einschließt.“ (Becker-Schmidt 2008, 68)

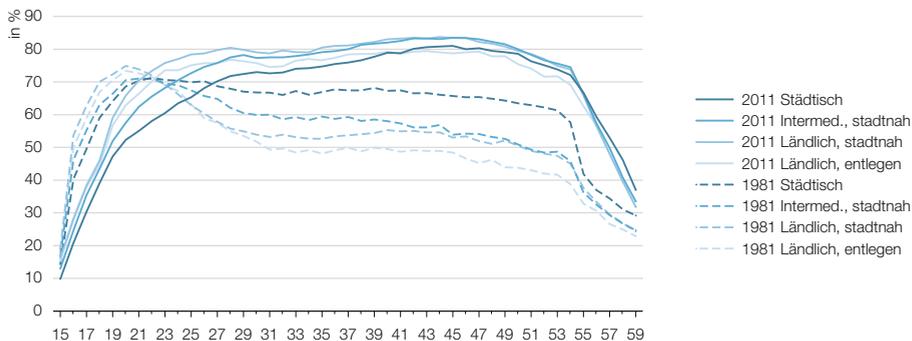
Um die „Doppelte Vergesellschaftung“ der Frauen im ländlichen Raum zu begreifen, werden zunächst die Erwerbstätigkeit und ihre historische Entwicklung betrachtet. Über die letzten Jahrzehnte hinweg erfolgte allgemein ein Anstieg der Erwerbstätigenquote der Frauen. Dieser begann zunächst ab den 1970er Jahren stärker in den städtischen Regionen und etwa zwei bzw. drei Jahrzehnte später stieg sie auch in ländlichen Räumen und im Stadt-Umland merkbar an, sodass die Erwerbstätigenquote von Frauen heute in Städten (Wien 2024: 64,4 %) und in peripheren Räumen am geringsten ist und in stadtnahen Regionen am höchsten ist. Sie hat sich damit auch der über die letzten Jahrzehnte sinkenden Erwerbstätigenquote von Männern auf einen Unterschied von weniger als zehn Prozentpunkte in den meisten Bundesländern angenähert (Abb. 25). (Stadler 2014, 5; STATISTIK AUSTRIA 2025a)



Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkszählungen 1981-2001, Registerzählung 2011.

Abb. 25: Entwicklung der Erwerbstätigenquote von Frauen und Männern nach Regionen, 1981 bis 2011 (Stadler 2014, 5)

Betrachtet man die **Erwerbstätigenquoten** von Frauen nach Region und Alter im Vergleich zwischen 1981 und 2011, wird deutlich, dass die größeren regionstypischen Unterschiede zwischen der Erwerbslosigkeit nach der Geburt der Kinder des Jahres 1981 im Jahr 2011 nicht mehr existierten, sondern eher leicht umgekehrt sind. (siehe Abb. 26)



Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkszählungen 1981-2001, Registerzählung 2011.

Abb. 26: Erwerbstätigenquote von Frauen nach Typ der Regionen und Alter, 1981 bis 2011 (Stadler 2014, 5)

Die Teilzeitquote liegt bei Frauen mit 51,1 % erheblich höher als bei Männern (13,7 %), was auf ihre zusätzliche Sorgearbeitsverantwortung hinweist. Sie ist in ländlichen Regionen teilweise höher als in städtischen (siehe Abb. 27). (Stadler 2014; STATISTIK AUSTRIA 2025b)

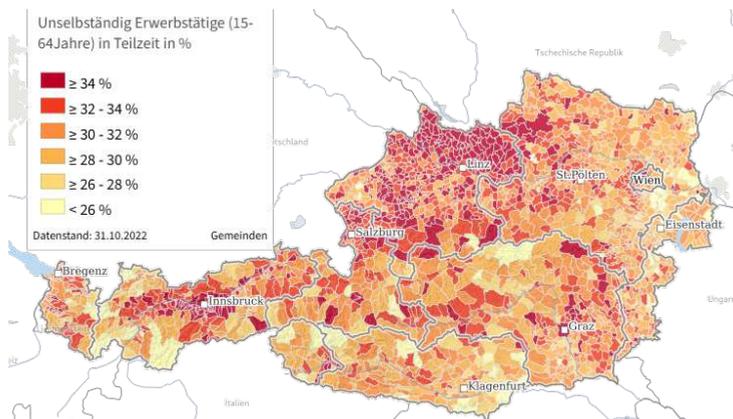


Abb. 27: Unselbständig Erwerbstätige in Teilzeit (STATISTIK AUSTRIA 2025b)

Wie auch in der Studie „Bleibefaktoren in der Region Südoststeiermark „Steirisches Vulkanland“, welche Mittischek (2024) im Auftrag des Regionalmanagements durchführte und von der sie auch im Interview erzählte, werden von Tuitjer (2022) die **eingeschränkten Beschäftigungsmöglichkeiten** von Frauen in ländlichen Räumen beschrieben (Schumacher et al. nach Tuitjer 2022). Dies liegt an der wirtschaftlichen Struktur vieler ruraler Regionen, die von verarbeitendem Gewerbe, Handwerk und einer geringeren Staatsquote geprägt ist. Frauen haben in diesen „dünnen“ Arbeitsmärkten weniger Möglichkeiten, ihren Job zu wechseln, was sie stärker von Arbeitgebern abhängig macht und ihr Einkommen negativ beeinflusst (Hirsch 2010, 2013 nach Tuitjer 2022). Minijobs sind besonders unter älteren Frauen in ländlichen Regionen verbreitet, was ihre finanzielle Abhängigkeit verstärkt (Herzog-Stein 2010 nach Tuitjer 2022). Gleichzeitig ist die geschlechtsspezifische

Lohnlücke (Gender Pay Gap) in ländlichen Gebieten höher als in Städten, da Frauen dort häufiger in prekären oder schlecht bezahlten Beschäftigungsverhältnissen arbeiten (Busch et al 2008; Hirsch et al. 2013; nach Tuitjer, 2022).

Unbehaun et al. (2014a, 282 f.) kommen in ihrer Studie zum Mobilitätsverhalten von sorgearbeiteten Personen in einem niederösterreichischen Alpenraum zu ähnlichen Ergebnissen, wonach Frauen und Männer signifikante Unterschiede im wöchentlichen Lohnarbeitspensum von 28 Stunden für Frauen und 45 für Männer nannten. Während 82 % der Männer 40 Wochenstunden oder mehr angaben, machten dies nur 22 % der Frauen. Zudem gaben 34 % der Frauen an unter ihrem Qualifikationsniveau zu arbeiten (Männer 15 %). Die signifikante Korrelation von Involvierungsgrad in Sorgearbeit und Lohnarbeit wurde bewiesen. (Unbehaun et al. 2014a, 282 f.)

Im nächsten Schritt wird die **Sorgearbeitsverteilung** nach Gender und Raum betrachtet. Die österreichische Zeitverwendungsstudie 2021/22 zeigt, dass Frauen und Mädchen täglich durchschnittlich 03:37 Stunden Sorgearbeit in Haushalt und Familie verrichten, während Buben und Männer 02:06 Stunden damit verbringen (STATISTIK AUSTRIA 2023, 40). „Werden nur jene Haushalte berücksichtigt, in denen eine Frau und ein Mann in einer Partner:inenschaft leben, werden im Durchschnitt rund zwei Drittel (64,8 %) der Hausarbeit von der Frau und rund ein Drittel (35,2 %) von dem Mann erledigt“ (ebd., 12). Ähnlich ungleich verteilt ist die Kinderbetreuung: Dafür verwenden Frauen täglich knapp 2 Stunden ihrer Zeit, wohingegen Männer durchschnittlich 53 Minuten darin investieren (ebd., 12). In der Bleibefaktorenstudie aus dem Vulkanland gaben weniger Frauen als Männer an, „dass in ihrem Haushalt die Hausarbeit gleich verteilt wird“, indes gaben Frauen deutlich häufiger an, „dass

sie hauptsächlich für den Haushalt zuständig sind (64,3 %), im Vergleich zu 19,2 % der befragten Männer, was auf traditionelle Rollenverteilungen hindeutet“ (Mittischek 2024, 2). Auch die niederösterreichische Verkehrsstudie kam zu ähnlichen Ergebnissen, wonach 74 % der befragten Frauen angaben, alleine für die Sorgearbeit zuständig zu sein, im Vergleich zu 18 % der befragten Männer (Unbehaun et al. 2014a, 282 f.).

Mittischek (06.02.2025) wies im Zusammenhang mit Erhebungen von Sorgearbeitspensum darauf hin, dass insbesondere bei Paaren aus den „linkeren, gebildeten Schichten“ die Tendenz, die gleichmäßige Aufteilung der Care-Arbeit „schönzureden“, zu beachten ist und daher die Aussagen einer Erhebung auf soziale Erwünschtheit zu prüfen sind. Insgesamt sieht sie die ungleiche Sorgearbeitsverteilung als einen „Selbstläufer“, weil Männer mittels „weaponized incompetence“ weniger Sorgearbeit übernehmen und Frauen traditionelle Rollenverteilungen seit ihrer Kindheit internalisieren und so Sorgearbeit eher als ihre Aufgabe ansehen, sodass auch sie zur Aufrechterhaltung des Patriarchats beitragen. (Mittischek 06.02.2025)

„Weaponized incompetence“ beschreibt eine psychologische Dynamik, bei der eine Person versucht sich wegen ihrer vermeintlichen Inkompetenz Aufgaben meist im Haushalt oder in der Partnerschaft aber auch im Arbeitsumfeld oder in Freundschaftsbeziehungen zu entziehen (Clinic Cleveland 19.08.2024).

Ebenso weist das Ergebnis von Tuitjers Erhebung in 14 Dörfern, in der mehr Männer (24 %) als Frauen (17 %) an[gaben], sich die Hausarbeit gleichmäßig zu teilen[,] [...] zumindest teilweise auf sozial erwünschtes Antwortverhalten im Rahmen der persönlichen Befragung“ hin (Tuitjer 2016, 45 f.).

„Geschlechtliche Stereotype, die das Aus-

sehen, das Verhalten oder auch die Lebensplanung betreffen,“ (Mittertrainer 2023, S. 43) beeinflussen Frauen im ländlichen Raum in ihren Entscheidungen auch hinsichtlich ihrer Sorgearbeit, wenn sie „eine negative Reaktion des sozialen Umfeldes darauf antizipieren“ (ebd., 43). Folgende Äußerung wurde in einer Gruppendiskussion im FRIDA-Projekt (siehe 2.1.4 und 4.2.3) dazu gemacht: „also bei meinen Kolleginnen zum Beispiel die auf dem Land leben, da ist das total, die machen sich viel mehr Gedanken, darf ich jetzt nach einem Jahr wieder in die Arbeit gehen und mein Kind in die Krippe, was sagen die Nachbarinnen, das ist so verrufen.“ (Hochdeutsche Entsprechung) (ebd., 43).

Diese Wahrnehmungen stehen im Einklang mit den Untersuchungen von Rubin et al. (2023) in ihrer südafrikanischen Studie, die zeigen, wie moralische Vorstellungen von „good parenting“ und „gendered social norms“ und die gebaute Umwelt die alltäglichen Entscheidungen von Eltern in Bezug auf das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Besonders im ländlichen Raum werden diese inhärenten patriarchalen Normen durch die **Arbeitsmarktstrukturen** und die geringe Verfügbarkeit von Kinderbetreuung aufrechterhalten. Frauen übernehmen in ländlichen Gebieten mehr unbezahlte Fürsorgearbeit, während Männer weniger an Hausarbeit beteiligt sind (Favry et al. 2014; Väth 2001; Blättel-Mink et al.; Schmid et al. 1997 nach Tuitjer 2018, 14). Familien sind dort tendenziell größer, und traditionelle Rollenbilder der Aufgabenteilung nach Gender sind stärker verankert. Die Coronapandemie hat diese Ungleichheiten weiter verschärft: Während der Lockdowns übernahmen Frauen in der Hälfte der Haushalte mit Kindern allein die Betreuungsarbeit, was zu einer Retraditionalisierung führte. (Tuitjer 2016, 2018, 2022)

Tuitjer (2016) untersuchte den Wandel

ländlicher Lebensverhältnisse im Rahmen einer Langzeitstudie über sechs Jahrzehnte (1952, 1972, 1993, 2012) hinweg. Sie nutzte zur Erklärung unterschiedlicher Erwerbsmuster von Müttern dabei das Modell der Geschlechterarrangements von Pfau-Effinger (2004, 2000, 1996 nach ebd., 10), das diese vier Leitbilder der Wertvorstellungen „Frauen im Beruf“, „Mutterschaft und Kindeswohl“, „Müttererwerbstätigkeit“ und „Geschlechterverhältnis und Familienleben“ mit strukturellen Bedingungen (Arbeitsmarkt, Kinderbetreuungseinrichtungen etc.) verschränkt (siehe Tab. 5). Mittels einer Bevölkerungsbefragung mit 3.177 Teilnehmer*innen und qualitativen Interviews mit 32 Frauen und 18 Expert*innen wurden die 14 deutschen Untersuchungsdörfer dort überwiegender Geschlechterarrangements zugeordnet.

- Regionen, in denen das „männlichem Ernährerarrangement“ dominierte, wiesen sowohl einen Arbeitsmarkt mit hohem Anteil an produzierendem Gewerbe als auch eine niedrige Beschäftigungsquote von Frauen trotz starker wirtschaftlicher Entwicklung auf. Dies geht mit einem Fachkräftemangel v.a. in der Pflege- und Gesundheitsbranche einher, was Arbeitgeber*innen auf den Rückgang von Auszubildenden durch Weiterbildung und -qualifizierung fokussieren lässt. Die Aktivierung von Müttern für den Arbeitsmarkt wird in den betroffenen Regionen unterschiedlich stark z.B. durch Fortbildungsangebote und dem Ausbau der relativ begrenzten Betreuungsmöglichkeiten vorangetrieben. Insgesamt herrscht hier die klare Aufgabentrennung zwischen Männern und Frauen. Die wenigen verfügbaren Teilzeitstellen für Frauen werden eher als „ein Zubrot gesehen, welche in Randzeiten erfolgt und lediglich dazu dient, die Haushaltskasse aufzubessern“ (ebd., 81). (ebd. 2016, 54 ff.)

- Untersuchungsräume mit „Dazuverdienerarrangement“ weisen einen Arbeitsmarkt mit relativ zu anderen Regionen hohen Anteilen am Dienstleistungssektor auf. Kommunale und betriebliche Kinderbetreuung sowie Unterstützung durch die Großeltern ermöglichen eine Teilzeitbeschäftigung von Müttern von 30 bis 36 Stunden im Osten und bis zu 20 Stunden im Westen. Diese Erwerbsbeteiligung der Frauen wird als „selbstverständlich und „grundsätzliche (Lebens-)Notwendigkeit“ (ebd., 109) wahrgenommen. (ebd., 82 ff.)

der eigene Arbeitsplatz, noch das eigene Zuhause sind“ (Glas 2022). Meist bleiben Frauen am Land nur der religiöse Kontext oder Treffen an Orten, an denen ihre Kinder ihre Freizeit verbringen wie Spielplätze, Musik- und Sportveranstaltungen, was wiederum mit Sorgearbeit verbunden ist. Dieses Problem ist auch Zeichen des „gender leisure gaps“. „Generell verbringen Mütter durchschnittlich weniger Zeit mit Freizeitaktivitäten als Väter. Der Unterschied macht fast 1,5 Stunden pro Arbeitswoche aus. Der **Gender Leisure Gap** ist mit Gleitzeit [völlig selbstbestimmte Arbeitszeiten und auch Homeoffice] jedoch etwas größer“

Indikator	Beschreibung	Ausprägung des Indikators im:		
		Ernährerarrangement	Dazuverdienerarrangement	Zweiverdienerarrangement
Minijobs	Anteil der Frauen, die angaben, in einem Minijob beschäftigt zu sein	> 16 %	4-16 %	< 4 %
Vollzeiterwerbstätigkeit	Anteil der Frauen, die angaben, vollzeiterwerbstätig zu sein	< 24 %	24-60 %	> 60 %
Einstellung zur Krippenbetreuung	Anteil der Personen, die der Aussage „Kinder unter drei sollten zu Hause betreut werden, nicht in der Krippe“ voll und ganz oder ganz zustimmten	> 60 %	24-60 %	< 24 %
Hausarbeit	Anteil der Personen, die die Frage „Wer macht bei Ihnen die Hausarbeit?“ mit „wir teilen uns die Hausarbeit gleichmäßig auf“ beantworteten	< 14 %	14-26 %	> 26 %

Tab. 5: Indikatoren der verschiedenen Geschlechterarrangements (Tuitjer 2016,16)

Sowohl Mittischek (06.02.2025) als auch Nasya (10.02.2025) wiesen darauf hin, dass es insbesondere im ländlichen Raum weniger Orte und **soziale Strukturen** gibt, die Frauen eine Möglichkeit gibt, sich über Freizeitgestaltung zu vernetzen. Während Männer ihren Hobbys wie Fußball, Jagen und anderen Sportarten in meist öffentlich geförderten Vereinsstrukturen, Wirtshäusern und der Feuerwehr etc. unabhängig von ihren finanziellen Möglichkeiten nachgehen können, gibt es weniger dritte Orte am Land für Frauen. „**Dritte Orte**‘ sind Orte, die weder

(Lott 2019, 6). Diese limitierten Möglichkeiten der Freizeitgestaltung spiegelt ein durch die Tuitjer 2016, Interviews von Nasya (10.02.2025) und Mittischek (06.02.2025) wiederkehrendes Thema der fälschlich als homogen in vielerlei Hinsicht (politische Ausrichtung, Gender-Binärität, Soziodemographie etc.) wahrgenommenen Landbevölkerung wider. Dies führt dazu, dass es für partizipative Prozesse schwer zu erreichende „Blindspots“ gibt, die nicht wie traditionelle Gruppen wie z.B. Jagdvereine, Religionsgemeinschaften und Parteien über ihre

Institution zu erreichen sind (ebd.).

Sowohl Mittiscek (06.02.2025) als auch Nasya (10.02.2025) wiesen darauf hin, dass es insbesondere im ländlichen Raum weniger Orte und soziale Strukturen gibt, die Frauen eine Möglichkeit gibt, sich über Freizeitgestaltung zu vernetzen. Während Männer ihren Hobbys wie Fußball, Jagen und anderen Sportarten in meist öffentlich geförderten Vereinsstrukturen, Wirtshäusern und der Feuerwehr etc. unabhängig von ihren finanziellen Möglichkeiten nachgehen können, gibt es weniger dritte Orte am Land für Frauen. „Dritte Orte‘ sind Orte, die weder der eigene Arbeitsplatz, noch das eigene Zuhause sind“ (Glas 2022). Meist bleiben Frauen am Land nur der religiöse Kontext oder Treffen an Orten, an denen ihre Kinder ihre Freizeit verbringen wie Spielplätze, Musik- und Sportveranstaltungen, was wiederum mit Sorgearbeit verbunden ist. Dieses Problem ist auch Zeichen des „gender leisure gaps“.

„Generell verbringen Mütter durchschnittlich weniger Zeit mit Freizeitaktivitäten als Väter. Der Unterschied macht fast 1,5 Stunden pro Arbeitswoche aus. Der Gender Leisure Gap ist mit Gleitzeit [völlig selbstbestimmte Arbeitszeiten und auch Homeoffice] jedoch etwas größer.“ (Lott 2019, 6)

Diese limitierten Möglichkeiten der Freizeitgestaltung spiegelt ein durch die Interviews von Nasya (10.02.2025) und Mittiscek (06.02.2025) wiederkehrendes Thema der fälschlich als homogen in vielerlei Hinsicht (politische Ausrichtung, Gender-Binärität, Soziodemographie etc.) wahrgenommenen Landbevölkerung wider. Dies führt dazu, dass es für partizipative Prozesse schwer zu erreichende „Blindspots“ gibt, die nicht wie traditionelle Gruppen wie Jagdvereine, Religionsgemeinschaften und Parteien über ihre Institution zu erreichen sind (ebd.).

Mittiscek (Mittiscek 06.02.2025) argumentierte wie folgt über die Veränderung der Sichtbarkeit von Sorgearbeit über die letzten Jahrzehnte hinweg: Früher war die Care-Arbeit sichtbarer, da eine Person Vollzeit Care-Arbeit leistete, während die andere Erwerbsarbeit verrichtete, was finanziell ausreichte. Mittlerweile wird erwartet, dass beide Partner möglichst in Vollzeit erwerbstätig sind, wodurch Care-Arbeit unsichtbar gemacht wird. Care-Arbeit wird oft als etwas dargestellt, das man aus Liebe und Begeisterung tut, wodurch die immense Arbeitslast, die damit verbunden ist, ignoriert wird. Personen, die Care-Arbeit leisten, sind heutzutage stark belastet, da sie zusätzlich Erwerbsarbeit leisten müssen und kaum Zeit für sich selbst haben.

Des Weiteren vergleicht sie die Ansprüche von Care-Arbeit mit der einer „höhere[n] Management- bis Leitungsaufgabe“ (Mittiscek 06.02.2025), welche viel Verantwortung für mehrere Personen mit komplexen Bedürfnissen und einen hohen „**mental load**“ mit sich bringt. Sie nannte eine Vielzahl von Beispielen für kleine und große Aufgaben und Zuständigkeiten, die sich zu einer immensen Verantwortung aussummieren, wie das Kennenlernen der kompletten Krankengeschichte der Kinder durch Arztbesuche, Lebensmitteleinkauf oder das Besorgen und Verpacken von Geschenken. Die mangelnde Anerkennung dieser Arbeit zeige sich in ihren Augen auch in den Elternzeitregelungen, die die Komplexität und den Lernbedarf von Care-Arbeit ignorieren. Es wird erwartet, dass eine Person (meistens die Frau) die gesamte Care-Arbeit übernimmt, ohne die notwendige Einarbeitungszeit und Unterstützung zu erhalten. (Mittiscek 06.02.2025)

Diese Mehrbelastung von Menschen, die Sorgearbeit leisten, wird dadurch verstärkt, dass es in Österreich an ausreichender Ganztagsbetreuung durch Krippen, Kindergärten und Volksschulen fehlt, was eine

gute Vereinbarkeit von Beruf und Familie verhindert. Die Kindergartensituation in Österreich, insbesondere in der Steiermark und Graz, wird von Mittischek (06.02.2025) als „eine absolute Katastrophe“ beschrieben, mit zu wenigen Plätzen und unzureichenden Ressourcen. Eltern erleben Schwierigkeiten, da die Betreuungszeiten oft nicht die Erwerbsarbeitszeiten decken und lange Anfahrtswege hinzukommen. (Mittischek 06.02.2025)

Eine besonders vulnerable Gruppe bilden Personen, die stark in die Pflege von Kindern mit Behinderung und von pflegebedürftigen Angehörigen (meist Eltern) involviert sind, weil sie oft von **Burnout, Müdigkeit und Schlafmangel** betroffen ist. Sie sind oft besonders isoliert und belastet. (Mittischek 06.02.2025)

Cohens (2021) intersektionale Analyse zu den Lebensverhältnissen von älteren Menschen in ländlichen Räumen stellt ebenso deren Vulnerabilität heraus. Mittels Fokusgruppen und Interviews ermittelt sie den enormen Effekt von Alter, begrenztem Ein-

kommen und Ressourcen auf Mobilität, Gesundheitsversorgung, Lebensmittelversorgung und Wohnsituation.

Gleichermaßen berichtete Mittischek (06.02.2025) von ihren **intersektionalen Auswertungen** einer Wohnbauanalyse in Knittelfeld. Dort stellte sie fest, dass ältere Männer mit ihrer Wohnsituation hinsichtlich der Anbindung, dem Grünraumzugang etc. sowie mit dem Leben in der Region sehr zufrieden waren, während dagegen die jüngeren Studienteilnehmer*innen (Jahrgang 1980 und jünger), die fast nur Frauen waren, sehr unzufrieden mit ihrer **Wohnsituation** waren. Im Gegensatz zu den älteren Männern wohnten sie nicht nur mehr alleine oder mit dem/der Partner*in in einem Einfamilienhaus (EFH) sondern in 60-80 m²-großen Wohnungen mit ihren noch kleinen Kindern, arbeiteten in Teilzeit und waren unzufrieden mit den räumlichen Strukturen wie der Verkehrsanbindung und der Leis-
tbarkeit des Wohnraums.

4.2.2 Sorgearbeit und Mobilitätsverhalten

In der Studie „Bleibefaktoren in der Region Südoststeiermark. Steirisches Vulkanland“, welche Mittischek (2024) im Auftrag des Regionalmanagements durchführte und von der sie auch im Interview erzählte, war die Unzufriedenheit der Bevölkerung insbesondere von Frauen und jungen Menschen mit dem aktuellen Verkehrssystem eine wesentliche Erkenntnis. Besonders die **Autoabhängigkeit, lange Wege und Fahrzeiten wurden als Störfaktoren** für die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsstandort genannt (ebd.). Unterschiede wurden insbesondere beim mit den genderspezifischen Arbeitsmarktchancen verbundenen Pendelverhalten sichtbar. (Mittischek 2024, 3 ff.)

Auch in Mittertrainers Forschung (18.02.2025) war Mobilität ein „Riesenthema“, da die Mobilität im ländlichen Raum von den jungen Studienteilnehmerinnen als wenig selbstbestimmt wahrgenommen wurde. Die starke Abhängigkeit vom Auto und die geringe Verfügbarkeit des ÖVs für ihre Bedürfnisse z.B. für den Besuch von Freizeitveranstaltungen (z.B. Feste) oder schlecht ausgebaute Fuß- und Radwegverbindungen, deren Benützen abends oder nachts als zu unsicher und lange erscheint, wurden wiederholt genannt. Als Lösung wurden von den jungen Frauen Nachtbusse und Anrufsammeltaxis vorgeschlagen, weil diese für die am Land üblichen weiten Strecken im Gegensatz Taxifahrten für sie eher leistbar seien.

Folgende Hauptaussagen zum genderspezifischen Mobilitätsverhalten wurden von den Expert*innen getroffen:

- 1) Frauen legen komplexere Wege aufgrund ihrer doppelten Verpflichtung von Sorge- und Erwerbsarbeit zurück (Mittischeck 06.02.2025).
- 2) Sie haben tendenziell weniger Autos zu ihrer Verfügung und nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel oder gehen zu Fuß, was ihre Wege zusätzlich verlängert (Mittischeck 06.02.2025; Nasya 10.02.2025).
- 3) Frauen übernehmen oft Fahrtendienste für Kinder und pflegebedürftige Angehörige. Eine Unterstützung könnte darin bestehen, ihnen diese Aufgaben zu erleichtern, z.B. durch Taxi-Dienste für Kinder. (Buchegger 11.02.2025)

Die Aussagen der interviewten Expert*innen können durch die Studienergebnisse von Unbehaun et al. (2014b; 2014a) zum Mobilitätsverhalten von Personen mit Sorgeverantwortung im östlichen Alpenraum zum Großteil untermauert werden. Insgesamt bestätigen die Studienergebnisse aus Niederösterreich die erste Hauptaussage der Interviewpartner*innen teilweise, wonach die **täglichen Wege von Frauen signifikant kürzer** waren (F: 11,5 km, M: 17,9 km). **Männer gaben im Durchschnitt eine geringere Anzahl von Fahrten pro Tag** (3,9) als Frauen (4,8) an, aber dieser Unterschied ist aufgrund der hohen Standardabweichungen in beiden Gruppen nicht signifikant. Da die Studie sich nur auf Sorgearbeitende Menschen bezieht, welche eine überdurchschnittliche Wegeanzahl im Vergleich zu Gesamtbevölkerung hat, ist dieser Unterschied in den Studienergebnissen und den Aussagen der Interviewpartner*innen zu vernachlässigen, weil deren Antworten verallgemeinert waren und sich daher auf die Gesamtbevölkerung bezogen. (Unbehaun et al. 2014b, 283)

Die Hauptaussage (2) der Expert*innen kann teilweise nicht bestätigt werden, da die Studie von Unbehaun et al. (2014b, 283) zwar mit 97 % aller Studienteilnehmer*innen einen hohen Führerscheinbesitz und mit durchschnittlich 1,9 Autos pro Haushalt und mit 93 % einen hohen Verfügbarkeit von Autos die PKW-Abhängigkeit von sorgearbeitenden Menschen im ländlichen Raum bestätigen, jedoch konnten aber keine signifikanten Unterschiede zwischen dem PKW-Zugang von Frauen und Männern festgestellt werden. Von dem einen Prozent der Studienteilnehmer*innen, die gar keinen Zugang zu einem Auto haben, waren jedoch alle vier Personen Frauen.

„Auch in der Bevölkerungsumfrage [in 14 deutschen Dörfern] zeigt sich die hohe Verfügbarkeit von PKW. Von den 3.177 Befragten über 18 Jahren gaben insgesamt 85 % an, keine Schwierigkeiten mit der Mobilität zu haben. Allerdings sagten auch 458 Personen (15 % der Befragten), dass sie häufiger Probleme haben, wenn sie mobil sein möchten; hiervon waren 63,5 % weiblich. Fragt man nach den Gründen für die Probleme bei der Mobilität zeigt sich jedoch ein differenzierteres Bild. Insgesamt gaben lediglich 15 Männer und 36 Frauen an, keinen Führerschein zu haben. Weitere 34 Männer und 84 Frauen gaben an, kein Auto zu haben oder sich ein Auto teilen zu müssen.“ (Tuitjer 2016, 48)

Diese Genderunterschiede in der Einschätzung der eigenen Mobilität, des Führerscheinbesitzes und des Zugangs zu einem Auto bei Tuitjer (2016) pflichten daher ähnlich wie bei Groth et al. (2020b) (siehe Seite 77) und im Widerspruch zu den Ergebnissen von Unbehaun et al. (2014b) der Hauptaussage (2) bei.

Die Hauptaussage (3) wird von Unbehaun et al. (2014b) mit folgender Ergebnisauswertung bestätigt: „Mit 40% war der Anteil der Hol- und Bringfahrten hoch, mit deut-

lichen Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Männer meldeten durchschnittlich 1,1 Abhol- und Bringfahrten, Frauen 2,1.“ (ebd., S.283)

Die weiteren Studienergebnisse gehen über die Aussagen der Interviewteilnehmer*innen hinaus tiefere Einblicke in das Mobilitätsverhalten von Sorgearbeitenden Menschen im ländlichen Raum. Die nachfolgend genannten Studienergebnisse zeigen die Heterogenität der Alltagsabläufe von Sorgearbeitenden Menschen und dem damit verbundenen Mobilitätsverhalten, je nachdem in welchem Lebensabschnitt sie sich befinden, um wen sie sich kümmern, ob sie Erwerbsarbeit nachgehen und wie die örtliche Struktur der Daseinsvorsorge aussieht.

In ihrer computerassistierten Telefonumfrage wurden insgesamt 475 Interviews durchgeführt, sodass anhand von Lohnarbeitspensas, Pflegeintensität und Mobilitätsverhalten folgende fünf Cluster gebildet wurden (Unbehau et al. 2014b, 284 ff.) (Abb. 28, Tab. 6):

- 1) **Sorgearbeits-orientierte Berufstätige:** Diese Personen leisten sowohl viel Sorgearbeit als auch umfangreiche Lohnarbeit. Sie arbeiten durchschnittlich 30 Stunden pro Woche und übernehmen täglich etwa 10 Stunden Sorgearbeit. Dadurch haben sie die höchste Gesamtbelastung durch Lohnarbeit, Sorgearbeit und Mobilität. Um diese Anforderungen zu bewältigen, nutzen sie überwiegend das Auto, mit einem Anteil von 78 % aller Fahrten.
- 2) **Sorgearbeitende für kleine Kinder:** Diese Gruppe kümmert sich hauptsächlich um sehr junge Kinder, die im Durchschnitt fünf Jahre alt sind. Aufgrund der intensiven Sorgearbeit reduzieren sie ihre Lohnarbeit auf etwa 18 Stunden pro Woche und übernehmen durchschnittlich fünf Sorgezeiten pro Tag. Sie sind am stärksten auf das Auto

angewiesen, das sie für 83 % ihrer Fahrten nutzen.

- 3) **Lohnarbeitsorientierte Sorgearbeitende:** Diese Personen sind stark in die Lohnarbeit eingebunden und arbeiten durchschnittlich 35 Stunden pro Woche. Gleichzeitig übernehmen sie etwa zwei Sorgezeiten täglich, vor allem morgens und abends. Da sie die Sorgeverantwortung mit anderen teilen, tragen sie eine geringere individuelle Last der Sorgearbeit. Ihr Anteil an Zugfahrten ist mit 24 % relativ hoch.
- 4) **Langstreckenpendler:innen mit Sorgearbeit:** Diese Gruppe unterscheidet sich von Cluster 3 hauptsächlich durch die längere Pendelstrecke zur Arbeitsstätte. Auch sie arbeiten im Durchschnitt 35 Stunden pro Woche, haben jedoch deutlich längere Wege zur Lohnarbeit sowie ausgeprägtere Abhol- und Bringwege. Ihr Anteil an Zugfahrten ist mit 26 % der höchste unter allen Clustern.
- 5) **Pflegende älterer Menschen:** Diese kleine, aber bedeutsame Gruppe betreut ältere Angehörige. Die betroffenen Personen leisten die meisten Wochenarbeitsstunden und haben lange Arbeitswege, übernehmen jedoch vergleichsweise wenige Abhol- und Bringwege. Sie begleiten die betreuten Personen selten auf ihren Wegen. Aufgrund des demografischen Wandels wird erwartet, dass dieser Cluster in Zukunft wächst.

Zu den eher Lohnarbeits-orientierten Clustern 3 und 4 zählten signifikant weniger Frauen als Männer. Zu diesen beiden Clustern gehören Personen, die nicht allein die Sorgeverantwortung tragen, sondern sich die Verantwortung für die zu pflegende Person/Personen mit anderen teilen. (Unbehau et al. 2014b, 285)

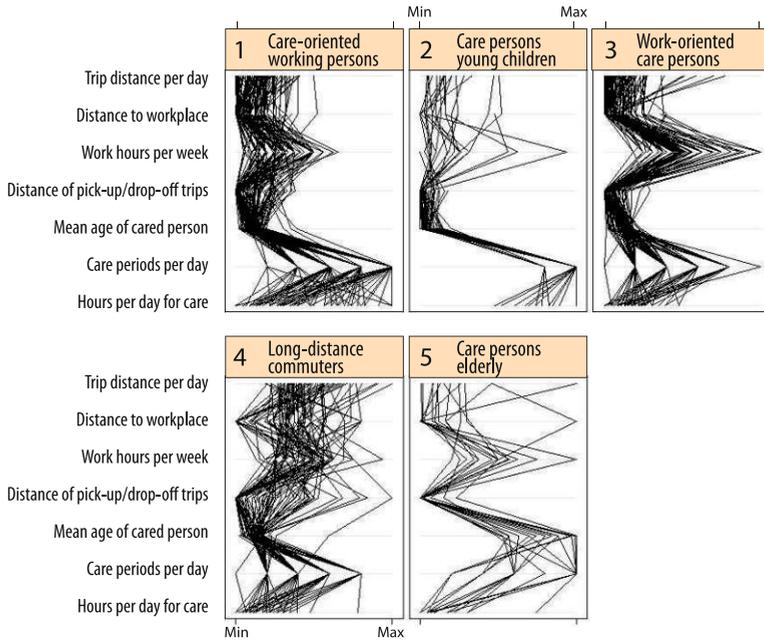


Abb. 28: Parallel plot der Variablen der Cluster (Unbehaun et al. 2014b, 284)

Cluster	Description	Hours per day for care (h)	Care periods per day ^{a)}	Mean age of cared person	Distance of pickup/drop-off trips (km)
1	Care-oriented working persons	9.9 (5.2)	3.6 (0.9)	10.0 (5.1)	13.6 (17.3)
2	Care persons young children	20.5 (3.7)	4.9 (0.3)	4.9 (3.9)	5.6 (7.8)
3	Work-oriented care persons	4.2 (2.0)	1.8 (0.7)	10.9 (3.6)	3.5 (6.8)
4	Long-distance commuters	4.9 (2.7)	2.2 (0.9)	11.3 (5.4)	32.9 (36.8)
5	Care persons elderly	4.4 (4.0)	3.2 (1.5)	64.7 (15.4)	2.5 (6.5)

Cluster	Description	Working hours per week (h)	Distance to workplace (km)	Trip distance per day (km)	Number of cases
1	Care-oriented working persons	29.7 (14.8)	11.8 (12.7)	41.1 (29.7)	132
2	Care persons young children	18.4 (17.2)	18.7 (19.7)	44.5 (34.8)	46
3	Work-oriented care persons	34.5 (15.1)	11.7 (12.2)	40.6 (39.8)	142
4	Long-distance commuters	35.4 (12.1)	42.1 (26.4)	111.4 (49.7)	89
5	Care persons elderly	39.1 (15.3)	18.8 (30.5)	58.9 (32.8)	18

Tab. 6: Durchschnittswerte der Variablen der Cluster (Unbehaun et al. 2014b, 284f.)

Die auch von den Interviewpartner*innen angesprochene Komplexität der Wege, die mit Sorgearbeit verbunden sind, adressiert Sánchez de Madariaga in den „**Mobilities of care**“ (2013, 36) erstmals, indem sie auf die in Verkehrserhebungen lange vernachlässigten Konzepte des „**trip-chainings**“ (dt. Wegeketten) und der „**multipurpose trips**“ (dt. Wege mit mehreren Zwecken) verweist. Gründe für diese Vernachlässi-

gung liegen darin, dass Verkehrserhebungen lange auf das Erfassen des Verkehrsverhaltens von männlichen Erwerbspersonen ausgerichtet waren und Wege der Sorgearbeit u.a. aufgrund ihrer Kürze und Intermodalität oft vernachlässigt wurden. Werden Wegeketten genauer betrachtet, wird ein deutlicher **Genderunterschied im Mobilitätsverhalten sichtbar**. In Haushalten mit zwei Erwerbspersonen machen Frauen

häufiger als Männer Stopps für Erledigungen auf dem Heimweg vom Arbeitsplatz, bringen die Kinder doppelt so häufig auf dem Weg in die Arbeit zur Schulen (Abb. 29). Am deutlichsten zeigt sich der Unterschied bei Haushalten mit Kindern unter fünf Jahren: Ein Kind in diesem Alter zu haben, steigert das trip-chaining um 54 % für Frauen jedoch nur um 19 % für Männer. (McGuckin et al. 1999; 2005 nach Sánchez de Madariaga 2013, 37)

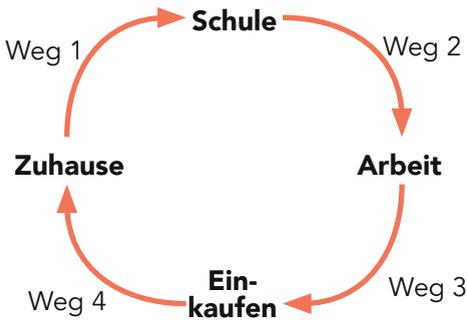


Abb. 29: Care-Arbeit und Wege (eigene Darstellung nach McGuckin et al. 2005, 50)

Diese Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit Lebensereignissen wie Kinderbekommen, Renteneintritt, Umzug oder Jobwechsel spiegeln sich auch in den **Mobilitätsbiographien** von Plysheva et al. (2018) wider. Insbesondere die Betreuung von Kindern zog sich über verschiedene Lebensphasen von Frauen hinweg durch – angefangen bei den jüngeren Geschwistern, über die eigenen Kindern, die Enkelkinder und andere Kinder im Umfeld (Nachbarskinder, Nichten/Neffen, Kinder von Freund*innen etc.) – und beeinflusste das alltägliche Mobilitätsverhalten durch Wege zu den Kindern und in deren Begleitung. Diese Verbindung über Generationen hinweg und über Verwandtschaftsbeziehungen hinaus wird dann zur Transaktion, wenn die eigene Pflegebedürftigkeit im Alter eintritt und dadurch die Mobilität eingeschränkt wird, sodass jüngere Personen zur Unterstützung eintreten. Buchegger (11.02.2025) sprach dazu zum einen die Begleitwege, die im ländlichen Raum oft mit

der Freizeitgestaltung von Kindern und Jugendlichen anfallen und meist von Frauen ausgeführt werden, und zum anderen das Pflegen von älteren Angehörigen an.

Nach Gerike et al. (2015, 8) machen in Haushalten mit mindestens einem Kind jünger als 6 Jahre etwa 20 % aller Wege die Begleitwege aus. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Begleitwege in Haushalten ohne Kinder unter 5 %. Da die verwendeten Daten aus vier deutschen Großstädten mit mind. 100.000 Einwohner*innen stammen, besteht die Vermutung dass der Anteil der Begleitwege im ländlichen Raum insbesondere in Haushalten mit kleinen Kindern noch höher liegt.

Die qualitative Studie von Cinderby et al. (2018 nach Sagaris et al. 2024, 406) zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich mit der Mobilität älterer pflegender Angehöriger beschäftigt (entspricht teilweise Cluster 5 in Unbehaun et al 2014b). Einige Personen kümmern sich auch im hohen Alter um andere Personen, was oft auf Kosten der eigenen gesundheitlichen, finanziellen und psychologischen Ressourcen passiert. Zu pflegende Personen sind oft Partner*innen, Freund*innen und Nachbar*innen. Ihre Pflege ist verbunden mit Einkaufsfahrten, Fahrten zu medizinischen Einrichtungen oder notwendige Besuche zu jeder Tages- und Nachtzeit, die oft Zugang zu privaten Verkehrsmitteln erfordern.

Nasya und Mittischek sprachen beide an, dass die Etablierung von Bussen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund der tief verankerten Mobilitätsroutinen und dem Unwillen vom Auto auf Verkehrsmittel im Umweltverbund umzusteigen schwierig seien. (Mittischek 06.02.2025; Nasya 10.02.2025)

In diesem Sinne identifizierten Unbehaun et al. (Unbehaun et al. 2014b, 286) zwei wesentliche Probleme:

- 1) Die Mobilität ist stark auto-basiert, was Kosten für die einzelnen Personen und die Gemeinden in der betrachteten Region (östlicher Alpenraum) verursacht sowie negative Umweltauswirkungen mit sich zieht. Die individuellen Ausgaben werden wahrscheinlich mit den knapper werdenden fossilen Ressourcen weiter steigen. Personen mit niedrigen Löhnen (z. B. durch Teilzeitbeschäftigung aufgrund von Sorgearbeitsverpflichtungen) werden besonders betroffen sein.
- 2) Kinder legen Wege selten allein zurück, was negative Folgen für das Zeitbudget der Eltern und die mit Mobilität verbundenen Fähigkeiten (z.B. Motorik, Selbständigkeit, Orientierung) der Kinder hat. Konsequenzen für ihr zukünftiges Mobilitätsverhalten sind zu erwarten, da Verkehrsgewohnheiten in jungen Jahren erworben werden (Flade et al. 1997; Scholl et al. Sydow 2002 nach Unbehau et al. 2014b, S. 286).

So fordern Unbehau et al. (2014b, 2014b) **(1) Maßnahmen zur Förderung der Mobilität der sorgearbeitenden Personen, (2) Maßnahmen zur Unterstützung der autonomen Mobilität der umsorgten Personen; (3) Maßnahmen zur Verringerung des Mobilitätsbedarfs der beiden Gruppen.** Sie empfehlen daher wie einige Interviewpartner*innen, dass die meist kurzen Hol- und Bringwege von Kindern und Jugendlichen ab einem gewissen Alter ohne die Begleitung der Eltern durch Gehen und Radfahren aber auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sodass ohnehin stark belastete Sorgearbeitende entlastet werden (2014a, 9). Dies erfordert einen sicheren Ausbau der Infrastruktur für **aktive Mobilität, innovative auf Kinder und Jugendliche ausgerichtete Kampagnen**, bezahlbaren und flexiblen ÖV. (Unbehau et al. 2014b; 2014a)

Diese Wahrnehmungen stehen im Einklang

mit den Untersuchungen von Rubin et al. (2023) (siehe auch 4.2.1). Sie untersuchten **(1) soziale und kulturelle Normen sowie moralische Ideologien der Elternschaft, (2) alltägliche Praktiken der Kinderbetreuung und (3) Mobilitätsmuster sowie räumliche Bewegungsmuster von Eltern.** Ihre Ergebnisse verdeutlichen, dass Erziehung soziale Identitäten und kulturelle Normen widerspiegelt, jedoch stark variieren kann und durch externe Faktoren wie die gebaute Umwelt, gesetzliche Regelungen und Verkehrsinfrastrukturen beeinflusst wird.

Im Zuge der Forderung von Gender Mainstreaming als Zielkategorie im Zusammenhang mit dem ÖPNV und der damit verbundenen systematischen Einbindung von Gender-Aspekten in die ÖPNV des Kreises Stormarn (Schleswig-Holstein, Deutschland) erstellten Groth et al. (2020b) die Analyse „Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten“. Der Kreis Stormarn ist ein Randkreis der Metropolregion Hamburg. Als Pilotregion diente die Stadt Bargteheide (1.081 Einwohner*innen) und ihre Umgebung, die Verwaltungseinheit Amt Bargteheide-Land mit für ländliche Räume typische niedrige Bevölkerungsdichten zwischen 53 und 271 Einwohner*innen pro km². Anhand einer Online-Befragung, Expert*innengesprächen und der Auswertung einer nationalen Verkehrserhebung wurde das Mobilitätsverhalten in der Pilotregion analysiert. Bei Verkehrsmittelverfügbarkeit im ländlichen Amt Bargteheide-Land zeigte sich wie auch in der niederösterreichischen Studie insgesamt eine PKW-Verfügbarkeit von über 90 %. Jedoch verfügten die befragten Frauen weniger häufig permanenten Zugang zu einem PKW, insgesamt mit der Einschränkung ‚nach Absprache‘ aber häufiger über einen PKW als die befragten Männer. Dies validiert die Hauptaussage (2) der für diese Arbeit interviewten Expert*innen teilweise hinsichtlich des Genderunter-

schieds im Zugang zu einem PKW. Menschen mit Betreuungsaufgaben nutzten im ländlichen Raum den ÖPNV besonders selten, zu 80% selten oder nie. (siehe Abb. 30) (ebd.)

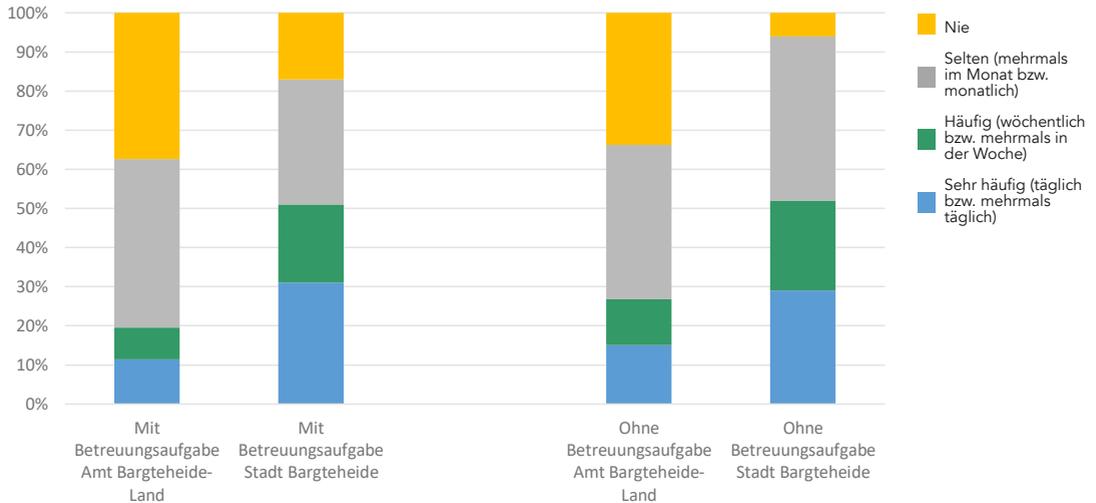


Abb. 30: Häufigkeit ÖPNV Nutzung von Menschen mit und ohne Betreuungsaufgaben nach Raumtyp (Groth et al. 2020b, 47)

Folgendes Ergebnis der Auswertung der **Wegekett**en von Groth et al. (2020) bestätigt die erste wesentliche Aussage der Interviewpartner*innen: „Die weiblichen Befragten haben insgesamt mit 4,2 Wegen etwas **mehr Wege** am Referenztag durchgeführt als die männlichen Befragten mit 3,7 Wegen. Die höchste Anzahl an Wegen an einem Tag haben die alleinerziehenden Frauen mit 5,4 Wegen und die Frauen mit Betreuungsaufgaben mit 4,9 Wegen am Stichtag angegeben.“ (ebd. 2020b, 51) Weiter sind „rund 36 Prozent der Wege der männlich Befragten mit Betreuungsaufgaben und 46 Prozent der Wege der weiblichen Befragten dem Bereich der Care Work [Bring- und Holwege, „Aussuchen einer Dienstleistung] zuzurechnen“ (Groth et al. 2020b, 51). Ihr Modalsplit ist wie folgt (siehe Abb. 31)

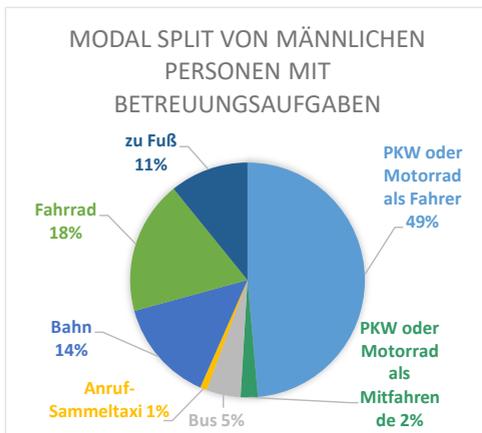


Abbildung 5-8 Modal Split am Stichtag von männlichen Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=45)

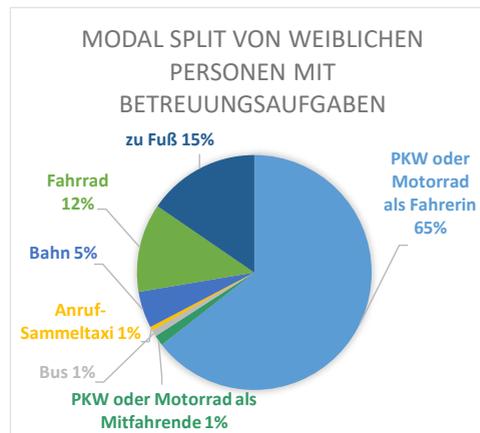


Abbildung 5-9 Modal Split am Stichtag von weiblichen Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=110)

Abb. 31: Modalsplit von Personen mit Betreuungsaufgaben nach Gender (Groth et al. 2020b, 52)

Abschließend geben die Autor*innen konkrete Handlungsempfehlungen für die ÖPNV-Planung im Kreis Stormarn: Verbesserung der Lage und Ausstattung der Haltestellen, Bezahlbarkeit in der Tarifgestaltung, stärkere Partizipation und Transparenz in der Planung und im Betrieb durch die Durchführung eines Projektes „Fahren Sie Probe“ und der Initiierung eines modellhaften Projektes mit innovativen Ideen zur Überprüfung des Angebotes für Menschen mit Betreuungsaufgaben sowie kontinuierliche Fahrgästabeteiligung. Darüber hinaus wurden konkrete Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsverbundes gemacht, damit die Aufmerksamkeit für das vorhandene ÖPNV-Angebot gesteigert wird. Die Neuaufstellung soll die Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Inter- und Multimodalität), eine stärkere Ausrichtung auf Bedarfsverkehre, eine

stärkere Berücksichtigung des Aspektes (subjektive) Sicherheit, eine Erweiterung des Begriffs der Barrierefreiheit¹ und das Wagen von Experimenten beinhalten. Diese Empfehlung fassen in vielerlei Hinsicht andere Studienergebnisse und Aussagen der für diese Arbeit interviewten Personen zusammen. (Groth et al. 2020b)

Interessant ist, dass die interviewten Mobilitätsexpert*innen eher weniger Aussagen zu Genderunterschieden im Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum als zu anderen Themen machen konnten, und sich auch bei der Frage nach gendersensiblen Planungspraktiken zurückhielten, was vermuten lässt, dass das Planungskonzept „Mobilities of Care“ noch nicht die von dessen Erfinderin, Sánchez de Madariaga, erhoffte Sichtbarkeit in der Planung von Bedarfsverkehren erreicht hat.

4.2.3 Sorgearbeit und Partizipation

Aufgrund der starken Genderunterschiede in der Sorgearbeitsverteilung wurden auch die Verkehrsplaner*innen zu ihren persönlichen Erfahrungen im Rahmen von Partizipationsprozessen gefragt, ob sie Unterschiede in der Art und Weise, wie Männer und Frauen über Mobilität sprechen, wahrnehmen und ob sie Unterschiede erkennen in der Art und Weise, wie sie selbst mit Männern und Frauen über Mobilität sprachen. Die Verkehrsexpert*innen verneinten beide Fragen eher und berichteten, dass ihnen in den Bürger*innenbeteiligungen sowohl Männer als auch Frauen als zurückhaltend oder als offensiv aufgefallen sind, sodass in ihren Augen das Ausmaß der Beteiligung eher abhängig von der individuellen Persönlichkeit sei. Jedoch erinnerte sich Schrögenauer (11.02.2025) an Situationen, in denen das Thema Sicherheit z.B. das Variieren des Sicherheitsgefühls in Abhängigkeit von der Art des öffentlichen Verkehrs-

mittels eher ein von Frauen besprochenes Thema war. Letzterer Gedanke der subjektiven Sicherheit wird auch in der Studie des Kreises Stormarn als relevant für die ÖV-Planung betrachtet (Groth et al. 2020b, 65)

Die in Kapitel 2.1.3 dargegebenen Theorien zur **Genderungleichheit der politischen Teilhabe** im ländlichen Raum wurden insbesondere mit Mittertrainer, Expertin in diesem Feld besprochen. Sie schilderte ihre Erfahrungen aus dem **Forschungsprojekt FRIDA** und von den Ergebnissen ihrer Dissertation. Insgesamt wurden im Rahmen des Forschungsprojektes 14 Expertinneninterviews mit Kommunalpolitikerinnen und Fachkräften aus der Jugend- und Geschlechterarbeit sowie 48 Gruppendiskussionen mit Frauen im Alter von 18 bis 27 Jahren geführt und mittels der dokumentarischen Methode ausgewertet. Neben den Gruppen wurden sogenannte „Beiräte Junge Frauen“ entwickelt. Die Idee war, eine

¹ Der so erweiterte Begriff der Barrierefreiheit umfasst folgende Barrieren: motorisch, sensorisch, sprachlich, psychisch, emotional, intellektuell, Barrieren durch fehlendes Wissen (Kenntnis)/ Bildung, Erfahrung, baulich-räumlich (auch barrierefreie Wegeketten), wirtschaftlich-finanziell, zeitlich. (Aussagen aus dem Nahverkehrsplan Hannover nach Groth et al. 2020b, 65)

„niederschwellige Einstiegsmöglichkeit“ (Mittertrainer 18.02.2025) in die Politik für Gruppen von jeweils sechs bis acht junge Frauen zu schaffen, indem diese ausgehend von ihrer eigenen Lebensrealität selbst Aktionen veranstalten. Die Rolle der Gleichstellungsbeauftragten lag dabei darin, zum einen den jungen Frauen den Raum für die regelmäßige Zusammenarbeit in der Gruppe zur Verfügung zu stellen und sie zum anderen an die politische Arbeit und den Umgang mit öffentlichen Verwaltungen heranzuführen. Häufige Wechsel in der Position der Gleichstellungsbeauftragten und die Tatsache, dass diese Stellen oft mit wenig zeitlichen und finanziellen Mitteln ausgestattet sind, erschwerten die Umsetzung. Trotzdem gab es erfolgreiche Beispiele dieser Beiräte, die entweder von engagierten Gleichstellungsbeauftragten initiiert wurden oder sich selbstorganisiert um Projekte kümmerten. Zum Beispiel stoß eine Gleichstellungsbeauftragte, die aufgrund höherer Stundenzahl mehr Zeit als andere in das Projekt investieren konnte, mehrere Veranstaltungen an, darunter ein Planspiel, eine Aktion zum internationalen Mädchentag und ein Speeddating mit Kommunalpolitiker*innen und jungen Frauen.

Ein anderer Beirat musste sich aufgrund der vielen Wechsel der Gleichstellungsbeauftragten selbst organisieren. Seine Mitgliederinnen „haben sich um Gelder beworben beim Bayerischen Jugendring, haben die Finanzierung bekommen und haben so ein Schutzcafé für Betroffene von sexualisierter Gewalt ins Leben gerufen, das einmal im Monat stattfindet, wo sie immer Expert*innen einladen, Psychologen und Trauma-Expert*innen, und einfach über das Thema sprechen. Für Betroffene und Menschen, die sich interessieren oder solidarisieren wollen, haben sie Materialien entwickelt und das haben sie alles selbstorganisiert gemacht, weil sie wenig Unterstützung bekommen konnten.“ (Mittertrainer 18.02.2025)

So konnte sie in den Studienteilnehmerinnen folgende drei Typen bezüglich deren Verhältnis zu politischer Partizipation identifizieren (Mittertrainer 18.02.2025):

- 1) **Typ 1** ist unsicher und **distanziert** sich von der Politik, weil er wenig Bezug von Politik zu seiner eigenen Lebenswelt sieht. Um sich selbst zu engagieren, erwartet er Unterstützung in der Form von Mentoring und begründet die politische Inaktivität damit, dass das dafür notwendige Wissen nicht in der Schule vermittelt wurde.
- 2) **Typ 2** ist **informiert** und kann sich ausdrücken, **engagiert sich aber nicht**, weil er keinen persönlichen Nutzen darin sieht. Dies ist besonders in ländlichen Gebieten der Fall, da es wenige, eher kleinteilige Strukturen des politischen Engagements gibt, welche von diesem Typen als in ihrer Arbeit ineffektiv angesehen wird. Diese Frauen wünschen sich mehr Strukturen, die zu ihren politischen Ambitionen passen, d.h. Spaß mit gleichgesinnten Personen und Wirksamkeit.
- 3) **Typ 3** handelt **stark interessengetrieben** und setzt sich für ein bestimmtes Thema wie Umwelt oder Migration ein. Häufig beginnen sie ihr Engagement im privaten Umfeld (private activism) - eine Form der politischen Aktivität, die eher von Frauen als von Männern ausgeübt wird (Coffé et al. 2010 nach Najemnik 2021, 38). Wenn Typ 3 dort alles Mögliche erreicht hat, führt sein Engagement ihn zwangsläufig in die Politik. Dabei sieht er die politische Beteiligung als Mittel zum Zweck, um Veränderungen voranzutreiben. Er wünscht sich mehr Anerkennung für seine Mühen.

Insgesamt sprach Mittertrainer (18.02.2025) folgende wesentliche Herausforderungen der politischen Partizipation von jungen Frauen im ländlichen Raum an:

- 1) **Barrieren in der Beteiligungsstruk-**

tur: Insgesamt gibt es im ländlichen Raum weniger Beteiligungsprozesse in der Kommunalpolitik und auch weniger Förderungen für Jugendarbeit, die dabei helfen kann, junge Menschen an politisches Engagement heranzuführen. Die wenigen, vorhandenen kleinteiligen Strukturen (meist Parteien) wirken auf die jungen Frauen eher „eingeschlafen“ (ebd.) d.h. sie sehen keine für ihre Lebensrealität relevante Wirkung in deren Arbeit und fühlen sich vom höheren Durchschnittsalter deren Mitglieder eher abgeschreckt. Es fehlt an Vorbildern, mit denen sich die jungen Frauen identifizieren können und von denen sie an die politische Arbeit herangeführt werden.

2) **Geschlechterrollen und soziale Normen:**

Die in ländlichen Räumen vorherrschenden konservativeren Geschlechterrollen und sozialen Normen werden in einem „Gefühl von Enge“ (ebd.) (siehe auch 4.2.1) für junge Frauen insbesondere für die, die für ihre höhere Ausbildung in Städte gegangen sind, spürbar. Diesen Gefühlen der Einschränkung durch soziale Normen stehen Verbundenheit zur Heimat gegenüber. Junge Frauen beobachten, dass Kommunalpolitikerinnen „burschikos auftreten müssen“ (Zitat aus einer Gruppendiskussion in Mittertrainer 2023, 41) und daher stereotypisch weibliches Aussehen und Verhaltensweisen ablegt haben, um ernst genommen zu werden, wozu die jungen Frauen selbst nicht bereit wären.

3) **Vereinbarkeit von politischem Engagement mit Sorgearbeitsverpflichtungen:**

In den Interviews mit den Kommunalpolitikerinnen wurde die schwierige Vereinbarkeit von politischem Engagement mit Sorgearbeitsverpflichtungen oft wie folgt angesprochen: „[W]enn mein Mann mir nicht den Rücken freihalten würde, dann könnte

ich das gar nicht machen“ (Mittertrainer 18.02.2025). Solche Aussagen zeigen, „dass es nicht ganz selbstverständlich ist, dass die Männer da mehr übernehmen“ (ebd.). Die Ausrichtung der politischen Arbeit auf das „männlichen Erwerbsleben“ (ebd.) und damit verbundene fehlende zeitliche Flexibilität politischer Veranstaltungen erschwert die Teilnahme von Frauen mit Kinderbetreuungspflichten.

4) **Mobilität:** Die bestehenden politischen Veranstaltungen sind aufgrund unzureichender ÖV-Versorgung im ländlichen Raum (siehe 4.1.1) insbesondere zu Abendstunden schwer für Jugendliche und junge Frauen ohne Führerschein oder Zugang zu einem Auto zu erreichen.

Die in Kapitel 4.2.1 beschriebenen männlich geprägten Vereinsstrukturen im ländlichen Raum wurden im Interview zwar nicht angesprochen, aber Mittertrainer (2023) beschreibt sie in ihrer Publikation zum FRI-DA-Forschungsprojekt als weitere Barriere für die politische Partizipation von Frauen, da sie als Ausgangspunkt für das öffentliche und politische Leben am Land fungieren (Kletzing et al. 2011 nach Mittertrainer 2023, 44).

Auch Mittischek sieht die immense Belastung der sorgearbeitenden Personen insbesondere der Eltern von Babys und kleinen Kindern als Barriere für die politische Partizipation. Care-Arbeitende sind für sie „die erschöpfteste Zielgruppe, die man [im Rahmen von Partizipationsprozessen] haben kann“ (ebd.). Sie ist so vom Alltag ausgelaugt, dass sie kaum Zeit für Freizeit oder politisches Engagement hat. Die fehlende politische Schlagkraft dieser Gruppe liegt darin begründet, dass sie zu stark belastet ist, um sich Gehör zu verschaffen. Eltern sind oft schon froh, wenn ihre Kinder für ein paar Stunden betreut sind und haben keine Energie für zusätzliche Aktivitäten.

Dass Sorgearbeit für (junge) Mütter als Grund angeführt wird, um sich von politischem Engagement zu distanzieren, hält Mittertrainer (18.02.2025) aufgrund der zahlreichen Herausforderungen (zusätzliche mentale Last, Zeitmangel etc.) sowohl für legitim, aber möglicherweise auch für eine bequeme Ausrede. In den Gruppendiskussionen mit jungen Frauen wurde öfter eine Verbindung zwischen politischem Engagement und Familie kategorisch ausgeschlossen. Diese Haltung wird auch darin sichtbar, dass die „meisten Politikerinnen in den ländlichen Räumen [...] über 40 Jahre alt [sind], also wenn diese Rushhour des Lebens schon durch ist, die Kinder vielleicht ein bisschen älter sind“ (Mittertrainer 18.02.2025). Gerade bei älteren Generationen sieht Mittertrainer einen starken Antrieb, sich politisch insbesondere für Themen, die sie durch ihre eigene Lebenserfahrung als besonders relevant erachten, wie fehlende Kitaplätze oder Umweltfragen zu engagieren. Mit zunehmendem Alter wächst nämlich das Bewusstsein für die Auswirkungen politischer Entscheidungen auf das eigene Leben, und damit steigt auch die Bereitschaft, Veränderungen aktiv mitzugestalten. Um das Interesse insbesondere von Frauen zu wecken, ist es entscheidend, gezielt auf Themen einzugehen, die sie betreffen. Politische Beteiligung scheitert dabei nicht an fehlendem Interesse, sondern vielmehr an der Art der Ansprache dieser Zielgruppe und den Rahmenbedingungen der Veranstaltungen: Unpassende Wortwahl in den Einladungen, ungünstiger Ort und Zeit und Frustration über den begrenzten Wirkungsgrad des eigenen Engagements. (ebd.) Mit Letzterem sind unerfüllte Versprechen der Umsetzung von in Bürger*innenbeteiligungsprozessen genannten Wünschen gemeint, sodass den Beteiligten ein Gefühl von Ohnmacht gegeben wird, was zu den Beteiligungsstufen der Nicht-Beteiligung und Alibipolitik nach Arnstein (1969) gehört.

Sowohl Mittertrainer (18.02.2025) als auch Nasya (10.02.2025) berichteten davon, dass Studienteilnehmer*innen über sog. „Gatekeeper*innen“ (Mittertrainer 18.02.2025) wie Jugendarbeit*innen oder das Frauen*forum Salzkammergut, die schon einen bestehenden Zugang zur Zielgruppe hatten, angesprochen wurden. Da sich die Partizipation von Frauen und Männern dahingehend unterscheidet, dass Männer eher an formalisierten und institutionalisierten Partizipationsmodi (z.B. Parteien und Gewerkschaften) teilnehmen und Frauen eher auf „unkonventionelle Formen der politischen Partizipation, wie beispielsweise Bürgerinitiativen oder Unterschriftenaktionen“ (Dörfler et al. 2019, Geißel 2008 nach Najemnik 2021, 38) zurückgreifen. Sie handeln eher „im Bereich des ‚private activism‘, also beispielsweise bei politisch motivierten Produktboykotten oder dem Spenden für politische und soziale Gruppen“ (Coffé et al. 2010 nach Najemnik 2021, 38) und engagieren sich eher zivilgesellschaftlich (Kletzing et al. 2011, 16). Über diese Strukturen kann die zielgruppenspezifische Kommunikation erfolgen.

Mittischek (06.02.2025) wies darauf hin, dass Frauen grundsätzlich eher an Befragungen v.a. in schriftlicher oder digitaler Form teilnehmen. Beim Ansprechen von **älteren Frauen im öffentlichen Raum** für Erhebungen hat sie die Erfahrung gemacht, dass diese aufgrund von Sicherheitsbedenken seltener an den Befragungen teilnehmen als Männer in den gleichen Altersgruppen, die selbstbewusster auftraten und bereitwillig teilnahmen. Hofstätter (24.04.2025) berichtete von gegensätzlichen Erfahrungen in Bezug auf die Teilnahme von älteren Frauen bei Erhebungen im öffentlichen Raum. Sie waren unter den Erhebungsteilnehmer*innen überrepräsentiert und wurden dadurch für das Forschungsprojekt Fair Mobility als zusätzliche Interessengruppe identifiziert (ebd.).

4.2.4 Zwischenfazit Sorgearbeit

Die Analyse in Kapitel 4.2 verdeutlicht, dass Sorgearbeit nach wie vor stark durch **inhärente Genderrollen** geprägt und **ungleich zwischen Männern und Frauen verteilt** ist. Frauen leisten einen deutlich größeren Teil unbezahlter Sorgearbeit, was sich nicht nur auf ihre **Erwerbsbiografien**, sondern auch auf ihr **Mobilitätsverhalten und -bedarfe** auswirkt. Hinzu kommt, dass die „doppelte Vergesellschaftung“ von Frauen zu einem Mobilitätsverhalten führt, das stark durch die Notwendigkeit geprägt ist, verschiedene Verpflichtungen im Haushalt und in der Erwerbsarbeit zu vereinen. Besonders im ländlichen Raum erschweren strukturelle Barrieren, traditionelle Rollenbilder und ein eingeschränktes Verkehrsangebot die gleichberechtigte gesellschaftliche und insbesondere auch die **politische Teilhabe** von Sorgearbeitenden.



Die Ergebnisse zeigen, dass eine stärkere Berücksichtigung von Sorgearbeit in der Verkehrs- und Raumplanung dringend not-

wendig ist. Dafür braucht es neben einer gendersensiblen Analyse vor allem eine strukturelle Öffnung von Planungsprozessen hin zu einer „**Gender Smart Mobilities**“- und „**Mobilities of Care**“-**Perspektive**, wie sie in der internationalen Forschung seit Jahrzehnten gefordert wird. Nur so kann eine gerechte und bedarfsgerechte Mobilität für alle gewährleistet werden – auch und insbesondere für jene, die täglich sorgend tätig sind und jene, die auf Pflege angewiesen sind.

Die eingangs formulierte **Hypothesen** – *wenn Menschen im ländlichen Raum Sorgearbeit leisten, dann ist die Verteilung dieser Sorgearbeit von dem Fortbestehen traditioneller Gendernormen geprägt und die Sorgearbeitsverteilung wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten dieser Personen aus*– werden durch die empirischen Ergebnisse aus der Literatur bestätigt.

4.3 Partizipation im Bedarfsverkehr über den Status quo hinaus



Im folgenden Kapitel werden die Chancen und Herausforderungen eines intensiveren Beteiligungsprozesses, der über den

Status quo hinaus geht, beleuchtet. Danach werden die Anforderungen an einen solchen Prozess und seine Merkmale auf-

4.3.1 Chancen und Herausforderungen eines intensiveren Beteiligungsprozesses

Chancen

Insgesamt sprachen sich alle Interviewpartner*innen für Partizipation als Teil der Bedarfsverkehrskonzeption oder zur Evaluierung im laufenden Betrieb positiv aus. Jedoch gab es Unterschiede im Verständnis von „Partizipation“ zwischen den verschiedenen Fachrichtungen. Während die Verkehrsexpert*innen ausgehend von ihren bisherigen Erfahrungen von Bürger*innenbeteiligungen „Partizipation“ vorwiegend als Kommunikationsmittel zwischen Planer*innen und Bürger*innen bezüglich eines neuen Planungsvorhabens sahen, legte Nasya, Expertin im Bereich Placemaking, den Begriff viel breiter auch im Sinne der von Arnstein (1969) deklarierten Beteiligungsstufen der Bürger*innenkontrolle aus:

„Also Partizipation ist wirklich zu sehen, wo stehen die Leute, wo sind die Prioritäten, wo sind die Bedürfnisse, wo sind die Hemmschwellen und dann ist es für mich mehr das Co-Design, [...] Ich glaube mittlerweile mit der Klimakrise sind wir alle in eine Richtung getrimmt, also die Richtung ist klar und aber Kommunikation geht noch nicht bis zum Menschen und es ist auch keine Partizipation, wenn man herkömmliche Kommunikation macht. Also für mich ist das Wichtige, die Menschen dort abzuholen, wo sie sind, und zu zeigen, was sie damit gewinnen oder verlieren, dieses Ziel zu erreichen. Und das ist ein gemeinsames Arbeiten, [...] sondern einfach die Menschen tun lässt und ausprobieren lässt und da ist, also das physische Sprechen Kommunikation gar nicht dabei, sondern man er-

probt und man spielt vielleicht auch nur die verschiedenen Möglichkeiten, um Sachen klarer zu sehen. Ja, ich wäre vorsichtig [...] mit dem Kommunikationsbegriff, weil das eben meiner Meinung nach sehr, sehr limitierend sein kann.“ (Nasya 10.02.2025)

Daetz (30.01.2025) sprach sich grundsätzlich für ko-kreative Prozesse in der Verkehrsplanung aus, weil sie den sich beteiligenden Personen eine Wertschätzung für deren Mitwirken geben. Da „spezifische Bedürfnisse und auch Verständnis für regionale Gegebenheiten, also auch Topografie zum Beispiel über jetzt diese Softwareanalyse nicht abgebildet“ (ebd.) werden, bietet eine Zusammenarbeit zwischen Bürger*innen und Planer*innen eine Voraussetzung für das Gelingen einer ÖV-Planung im ländlichen Raum. „Die Beteiligung der Bürger*innen ist Grundvoraussetzung für eine integrierte Betrachtungsweise bzw. Planung und die **Erschließung des Alltagswissens**. Die Nutzung dieses **lokalen Wissens** kann dazu beitragen, dass Fehlinvestitionen vermieden werden und die **Effizienz** des Angebots gesteigert wird (Buchegger 11.02.2025).

Nasya (10.02.2025) bezeichnete diese speziellen örtlichen Bedürfnisse als „Nuancen“, von denen man nur erfährt, „wenn man mit den Menschen redet“ und führte das Beispiel der „Mitfahrbankerl“ auf, die aufgrund von Unwissenheit und Scheue vor der Nutzung sowie Sicherheitsbedenken auf wenig Zustimmung stießen.

Schrögenauer (11.02.2025) fügte hinzu, dass durch diese Zusammenarbeit die Menschen **Vertrauen zu den Planer*innen** gewinnen und sich ein **Gefühl der Identifikation mit dem Projekt** als eine eigene Leistung einstellt, die letztlich die Akzeptanz des Bedarfsverkehrs steigert. Diese Förderung der lokalen Mitbestimmung kann sich auch positiv auf andere kommunale Planungsprozesse auswirken, was Groth et al. (2020b) wie folgt bestätigen: „Die Beteiligung dient der **Stärkung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben** und der Transparenz von Planungen und Entscheidungen“ (ebd., S. 18). Um Partizipationsprozesse sowie das Eintreten der damit verbundenen Effekte zu evaluieren, schlägt Goldschmidt (2014, 342) eine Methodentriangulation vor, die qualitative und quantitative Datenerhebungen zu mehreren Messzeitpunkten zur Prüfung seiner Metakriterien kombiniert (siehe 2.1.2). Auf Grundlage einer detaillierten Dokumentation können beispielsweise mit der Erhebungsmethode Beobachtung folgende drei Techniken angewandt werden: Prozessbeschreibung mit Zitatbelegen, Häufigkeitsauszählung von Verhaltensweisen, detaillierte Dokumentation von Dialog- und Interaktionsverläufen (ebd., 345).

Die **Akzeptanz eines Bedarfsverkehrsangebot** könnte durch Mobilitätshebungen vor und nach Einführung oder Veränderung eines Verkehrsangebots messbar gemacht werden, indem z.B. die Verlagerung von Wegekettten betrachtet werden, was die NOEVOG in Zukunft vorhat durchzuführen (Buchegger 11.02.2025). Ein weiteres Indiz für den Erfolg eines Bedarfsverkehrs kann das Erreichen der prognostizierten Fahrgastzahlen sowie ein stetiges Wachstum derer sein (Schrögenauer 11.02.2025).

Durch eine zielgruppenspezifische Beteiligung können schwer erreichbare Teile der Gesellschaft „**Blindspots**“ (Nasya 10.02.2025), die selten bis nie zuvor an Bür-

ger*innenbeteiligungsprozessen teilnehmen, in Planungen eingebunden werden, damit diese auf die Bedürfnisse breiterer Teile der Bevölkerung zugeschnitten sind. Diese Gruppen sind in sich nicht homogen und sind von unterschiedlichen systemischen Nachteilen im Alltag betroffen. Im Gegensatz zu aus Tradition existierenden Gruppen wie Jagdvereine und Religionsgemeinschaften, die sich unabhängig von den finanziellen Möglichkeiten der Individuen finden, gibt es im ländlichen Raum bisher wenige Strukturen für sie, um sich zu organisieren (ebd.). Auch Frauen aus ländlichen Räumen sind keine homogene Gruppe, was oft fälschlicherweise angenommen wird und unterschiedliche Herangehensweisen der Aktivierung für Partizipationsprozesse erfordert. (Mittischek 06.02.2025)

Dadurch, dass das Erzählen über das eigene Mobilitätsverhalten eher als etwas Unpersönliches, nicht besonders „Preisgebendes“ oder „Peinliches“ angesehen wird (Mittischek 06.02.2025), eignet sich Mobilität gut als Thema um einen Dialog zwischen Menschen verschiedener Interessengemeinschaften zu starten, die sonst „miteinander wenig zu tun haben“, aber ähnliche Bedürfnisse und Wünsche z.B. nach Verkehrsberuhigung im Zentrum haben. (Nasya 10.02.2025).

Auf die Frage danach, ob ein Partizipationsprozess **finanziell machbar** sei, wurden keine Bedenken geäußert. Die Verkehrsexpert*innen sahen keinen allzu großen zusätzlichen Ausgabenpunkt in der Durchführung von Partizipationsprozessen, da auf vorhandene Mittel z.B. gemeindeeigene Informationskanäle, Veranstaltungsräume und bestehendes Personal der Gemeinden und der Verkehrsverbände zurückgegriffen werden könnte und die Kosten für externe Auftragnehmer*innen z.B. für professionelle Moderation überschaubar wären. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)

Herausforderungen

Als ein Grund, warum Bürger*innenbeteiligungen nicht regelmäßig im Rahmen einer Bedarfsverkehrsausschreibung durchgeführt werden, wurde der zusätzliche Zeitaufwand genannt (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025). In solchen Fällen wird argumentiert, dass der Informationswert, der durch eine Bürger*innenbeteiligung zusätzlich generiert werden könnte, genauso und schneller durch die Politik und Verwaltung an die Planer*innen übermittelt werden kann, weil sie die Gemeinden, ihre Bewohner*innen und den mehrheitlichen Bedarf gut kennen. Durch den Blickwinkel der einzelnen Bürger*innen aus ihren Alltagserlebnissen heraus, bestehe gegenüber einer gezielten Stakeholder*innenbeteiligung bei der Bürger*innenbeteiligung die Gefahr, dass **bei geringer Beteiligungsquote/geringem Rücklauf „Edge Cases“**, Einzelpersonen mit speziellen Bedürfnissen das Gesamtergebnis verzerren (Daetz 30.01.2025). Die Einbindung von Vertreter*innen aus Interessensverbänden, Betrieben und Vereinen (z.B. Pensionistenverband, Elternverein) kann daher sinnvoll sein, da diese oft Multiplikatoren sind und sich für die spezifischen Bedarfe ihrer Mitglieder*innen aussprechen. Gerade Elternvereine können bei der Erfassung von Bedarfen für Familien hilfreich sein (Buchegger 11.02.2025).

Spezifisch Bedarfsverkehre betreffend wurde wiederholt auf die Schwierigkeit hingewiesen, dass die verfügbaren **finanziellen Mittel** nicht immer die Vorstellungen der partizipierenden Bürger*innen erfüllen können. Je größer die Regionen, die gemeinsam ein Bedarfsverkehrsangebot anbieten wollen, desto höher ist das Risiko, dass die Vorstellungen der beteiligten Bürger*innen stark auseinandergehen und finanziell nicht realisierbar sind, „zum Beispiel jetzt ganz überspitzt ein 24-7-Angebot“ (Buchegger 11.02.2025). Hinzu kommt, dass in

Gebieten, in denen es noch kein Bedarfsverkehrsangebot gibt, zunächst vermittelt werden muss, was ein Bedarfsverkehr ist und wozu er genutzt werden kann. Besonders in ländlichen Räumen, wo der ÖV eine untergeordnete Rolle im Verkehrssystem spielt, kann es sein, dass der Bevölkerung der Bezug zu öffentlichen Verkehrsmitteln wie einem Bedarfsverkehr fehlt und sie sich nicht vorstellen können, welchen Nutzen er für ihren eigenen Alltag haben kann (Nasya 10.02.2025). In diesen Fällen ist eine Beteiligung im laufenden Betrieb als Evaluierung teilweise sinnvoller, weil die Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innen zu dem konkret vorhandenen Bedarfsverkehrsangebot Änderungswünsche äußern können, wobei auch hier die Umsetzbarkeit nicht immer automatisch gegeben ist. Hier kann sich bei den Beteiligten ein **Frustgefühl** einstellen, das die Wahrscheinlichkeit verringert, weiterhin zu partizipieren (Mittertrauner 18.02.2025). (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025; Michalek 07.02.2025)

4.3.2 Stellschrauben der Veränderung der bisherigen Praktiken

Formal sieht das Bundesvergabegesetz in Ausschreibungsverfahren im Gegensatz zu Raumordnungsprozessen wie z.B. der Stadt- und Dorferneuerung (NÖ ROG 2014, 14.12.2023, § 23) keine Bürger*innenbeteiligung vor (BVergG 2018, 21.08.2018). Jedoch kann in Vorbereitung der Vergabe des Bedarfsverkehrs aus den oben genannten Gründen durchgeführt werden. In mehrstufigen Wettbewerbsverfahren der Architektur wird eine Verschränkung von Vergabe und Partizipation bereits teilweise zur Erörterung der Aufgabenstellung und Anforderungen an die Wettbewerbsarbeiten oder Meinungsabgabe der Bürger*innen bei Veröffentlichung der Wettbewerbsbeiträge (meist in Form von Ausstellungen) praktiziert (Giese 2014; Pfandl 2016). Ersteres ist auch im Rahmen der Bedarfsverkehrsausreibungen möglich.

Achtung: Bei Partizipationsprozessen ist darauf zu achten, dass die Ausschreibung nicht gefährdet wird. Insbesondere darf die Beteiligung von Verkehrsunternehmer*innen nicht zur Offenlegung vergaberechtlich sensibler Informationen führen. (Daetz 30.01.2025)

Potenzielle Inhalte

Beteiligungsprozesse helfen dabei, mehr Wissen über die Lebensverhältnisse insbesondere dem Mobilitätsverhalten von Sorgearbeitenden in einer bestimmten Region zu generieren. Dazu gehören finanzielle Situation, Erwerbstätigkeit, Sorgearbeitspensum, Wegezwecke, Wegeketten, Modal Split, Zugänge zu Verkehrsmitteln etc.

Dieser Einblick in die Lebensrealität von Menschen, die Sorgearbeit im ländlichen Raum leisten, kann Planer*innen dabei helfen, Mikro-ÖV Systeme bedarfsgerecht zu adaptieren. Mögliche Anpassungen können folgende Merkmale betreffen:

- Bediengebiet: Die Ränder des Be-

diengebiets können durch die Betrachtung der von den Menschen getätigten Wege ermittelt werden (Daetz 30.01.2025).

- Umwege: Bereits Viergutz (2017) stellte fest, dass Nutzer*innen von Bedarfsverkehr hohe Ansprüche an eine direkte Routenführung haben und möglichst geringe Zwischenstopps erwarten. Für Nutzer*innen und bisherige Nicht-Nutzer*innen können maximal in Kauf genommene Umwege durch Fahrtenbündelung erfragt werden (Daetz 30.01.2025).
- Ausstattung der Fahrzeuge: Spezielle Bedürfnisse von Sorge- und pflegebedürftigen Menschen z.B. ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderung erfordern eine barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge.
- Betriebszeiten: Das Mobilitätsverhalten von Sorgearbeitende kann Aufschlüsse darüber geben, ob die Betriebszeiten eines Bedarfsverkehrs ausgeweitet werden sollten.
- Haltepunktqualität: Anforderungen an die Ausgestaltung der Haltepunkte kann im Dialog mit Sorgearbeitenden Menschen erörtert werden. Subjektives Sicherheitsgefühl können dabei eine Rolle spielen. (Buchegger 11.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025)
- Buchungsvorgänge und Bedienformen: Auch hierzu kann es von Vorteil sein, Sorgearbeitende Menschen zu befragen. Jedoch ergaben die Interviews mit den Verkehrsexpert*innen, dass diese durch vorhandene Softwarepartnerschaften bzw. rechtliche und betriebliche Vorgaben wenig flexibel sind. (Buchegger 11.02.2025; Daetz 30.01.2025)

Zielgruppenspezifische Ansprache

Die speziellen (Mobilitäts-)bedürfnisse von Personen wie Kindern und Jugendlichen, älteren Menschen und Sorgearbeitleistenden, die sich tendenziell seltener formalpolitisch engagieren und deshalb „weniger Chancen [haben], ihre Interessen durchzusetzen“ (Groth et al. 2020b, 18), in die Planung zu integrieren, ist ein Ziel gendersensibler Planung. „Stärkung von Teilhabe und Transparenz (von Planungen) sind [daher] wesentliches Ziel und wesentlicher Nutzen von Beteiligungsverfahren“ (FGSV 2012 nach ebd., 18). Bedarfsverkehrsangebote können so gezielter auf die Bedürfnisse der oben genannten Gruppen angepasst werden, sodass den Menschen, die viel Sorgearbeit im ländlichen Raum leisten, der Alltag erleichtert wird, z.B. indem sie weniger Wege zurücklegen müssen (Buchegger 11.02.2025) oder weniger stark auf den PKW für ihre eigenen Mobilität angewiesen sind und so auch durch den MIV verursachte Emissionen und Ressourcenverbrauch reduziert werden können (Groth et al. 2020b, 66). Diese Anpassung eines Bedarfsverkehrsangebots kann sowohl bei der ersten Bedarfserhebung oder bei Neukonzeption eines Bedarfsverkehrs als auch bei einem bestehenden Angebot durch Evaluation im laufenden Betrieb vonstatten gehen (mobyome o.D.c).

Dazu braucht es spezielle Strategien der Ansprache dieser Personen, die über die herkömmlichen Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit wie der Publikation in Gemeindeblättern etc. hinausgehen. Groth et al. (2020b, 18), Nasya (10.02.2025), Mittiscek (06.02.2025) und Mittertrainer (18.02.2025) schlugen dabei eine Kontaktaufnahme über Personen, mit denen die Zielgruppen schon vertraut sind, vor. Im Fall der Beteiligung von Sorgearbeitsleistenden im ländlichen Raum können z.B. Vereine, Interessensvertretungen oder die Schulen der Kinder als geeignete Anknüpfungspunkte dienen.

In dem von Nasya (10.02.2025) thematisierten Projekt FairMobility wurden die Partizipationsprozesse des EU-Projekts von den örtlichen Partner*innen in den Pilotstandorten (Creil in Frankreich und Ebensee am Traunsee, ÖO) abgewickelt. In Ebensee ist dies das Frauen*forum Salzkammergut. Dieses leistet seit etwa 30 Jahren Sozialarbeit in der Region und hat Zugang zu verschiedenen Bevölkerungsgruppen, mit denen es aufgrund der unterschiedlichen Lebensumstände und Anforderungen an Partizipation (Interesse an der Teilnahme an einer öffentlichen Veranstaltung, Verfügbarkeit nach Tageszeit, Mobilitätseinschränkungen, Zugang zu digitalen Medien etc.) auf gleichermaßen unterschiedliche Weise über Mobilitätsthemen sprachen. Zu den erreichten Gruppen und Einzelpersonen gehörten u.a. Gender-Minderheiten, ältere Menschen, pflegende Angehörige von geistig behinderten Menschen und Mütter. Nasya und ihr Wiener Team agieren im Projekt unterstützend, um die richtigen Mittel und Aktivitäten für die Arbeit vor Ort mit dem Frauen*forum auszuwählen und bei Bedarf mit der lokalen Organisation Aktivitäten gemeinsam umzusetzen. Für einen Workshop einer Mutter-Kind-Gruppe war der Input von Nasyas Büro beispielsweise in Form von Arbeitsplakaten gegeben, aber die Durchführung des Workshops sowie die Dokumentation lag in den Händen des Frauen*forums selbst.

Diese Arbeitsweisen beschrieb Nasya wie folgt: „Es gibt eine Niederschrift im Stil der jeweiligen Gruppe, [...] [sie ist] kein akademisches Werk“; „die Interviews – das sind bei uns Gespräche – werden vordergründig vom Frauen*forum gemacht [...], damit es einfach ein nicht zu anstrengendes und langes, herkömmliches Interview für die Menschen ist“ (ebd.). Nasya ist davon überzeugt, dass nur so Partizipation funktionieren kann - Menschen sollten ohne Hemmnisse teilnehmen können und wollen und die Ergebnisse sollten langfristige Ver-

änderungen anstoßen. Denn die Akteur*innen vor Ort können auch nach Projektende an die Ergebnisse anknüpfen und die Prozesse weiterentwickeln. (Siehe dazu auch Nasyas Partizipationsverständnis in 4.3.1)

Für die Studie in Stormarn führen Groth et al. (2020a) zur zielgruppenspezifischen Beteiligung das Fallbeispiel „Bedarfs- und Angebotsprüfung des öffentlichen Verkehrs in Ronnenberg (DE) aus Frauensicht“ an. „Um breit angelegte und auf spezifische Frauengruppen zugeschnittene repräsentative Aussagen zum Mobilitätsverhalten und zu Mobilitätsbedürfnissen zu erhalten, wurde [...] ein Beteiligungskonzept entwickelt, das sich deutlich unterscheidet von den traditionellen Methoden der Beteiligungsarbeit zur Bedarfsermittlung. Mit Hilfe intensiver Pressearbeit, der Verteilung von Handzetteln, direkter Ansprache von Frauen, z.T. über ‚Schlüssel Frauen‘, der Durchführung von Bürgerinnenwerkstätten in einzelnen Ortsteilen und von zielgruppenspezifischen Gruppendiskussionen konnte eine Beteiligung mit großer Breite und Tiefe erreicht werden.“ (ebd., 26)

Sowohl Mittertrainer (18.02.2025) als auch Mittischek (06.02.2025) sprachen über die Bedeutung der genauen Wortwahl in der Ansprache bestimmter Zielgruppen. Beim Projekt FRIDA machte Mittertrainer (18.02.2025) die Erfahrung, dass die Wörter „Politik“ und „Partizipation“ sehr abschreckend auf einige potentielle Diskussteilnehmerinnen wirkten. Deshalb wurde eher die Themenformulierung „Leben in ländlichen Räumen“ verwendet.

Mittischek (06.02.2025) gab den Tipp, „das Ding harmlos [zu] benennen - und lustig!“ (ebd.) Daher wurde für ihre Studie im steirischen Vulkanland bewusst „Bleibefaktoren“ statt „Gleichstellung für die Region“ oder einer ähnlich formulierten Bezeichnung gewählt, die von Laien schneller mit Gender- und Diversitätsthemen assoziiert

und möglicherweise vorurteilsbehaftet wahrgenommen werden könnte.

Veranstaltungsformate

Neben den verschiedenen Möglichkeiten, auf ein Projekt aufmerksam zu machen, ist es aus denselben Gründen, der Vielfalt der einzelnen Teilnehmer*innen und Teilnehmer*innengruppen und ihrer Lebensrealitäten, entscheidend, auch einen abwechslungsreichen Mix an Veranstaltungsformaten und partizipativen Methoden einzusetzen (Mittischek 06.02.2025; Nasya 10.02.2025).

Nasya (10.02.2025) deklarierte Folgendes in Bezug auf bisherige Veranstaltungsformate der Bürger*innenbeteiligung: „Die Art und Weise, wie Partizipation generell gemacht wird: Wir haben ein Event, da kommen alle und haben eine Idee und es gibt eine Entscheidung. Das ist nicht der Fall und wir können derartige Partizipation nicht einsetzen“ (ebd.).

„Gelungene Beteiligungsverfahren knüpfen eng an vorhandene Strukturen [...] in den ländlichen Räumen an“ (Groth et al. 2020b, 18). Daher wurden verschiedene Veranstaltungsformate vorgeschlagen. Diese knüpfen zeitlich und räumlich an Veranstaltungen oder Orte an, an denen Sorgearbeitende Personen ohnehin teilnehmen oder sich aufhalten (z.B. Elternabende). Diese Kombination von Veranstaltungen widerspricht den Aussagen von einzelnen interviewten Verkehrsexperten, die sich eher für Bürgerbeteiligungsveranstaltungen z. B. in Form von Bürger*innenversammlungen, bei der zunächst Wünsche gesammelt und dann Rahmenbedingungen (Förderung, Kosten, Aufwand) eines konkreter Bedarfsverkehrsplanung vorgestellt werden, aussprachen (Michalek 07.02.2025; Schrögenauer 11.02.2025).

Nasya (10.02.2025), Mittischek (06.02.2025) und Mittertrainer (18.02.2025) sprachen

sich alle drei bei der Beteiligung von Care-Arbeit leistenden Menschen v.a. Müttern von Kindern und Jugendlichen für hybride Veranstaltungsformate (vor-Ort + online) oder auch reine Online-Formate aus. Abendliche Termine (frühe Abendtermine (17:30-18 Uhr) oder 19-20 Uhr oder später) haben sich als günstig erwiesen. So haben die Teilnehmerinnen die Möglichkeit, bequem von zu Hause aus teilzunehmen, so-

bald die Kinder im Bett sind. Sie können flexibel Pausen einlegen und, falls sie gebraucht werden, unauffällig über das Handy mit ausgeschalteter Kamera dabeibleiben. Dadurch dass in den letzten Jahren der Gender Mobile (Phone) Gap und der Gender Internet Gap in Österreich zurückging, wird die Eignung von hybriden Veranstaltungsformen begünstigt (siehe Abb. 32) (University of Oxford 2025)



Abb. 32: Internet Gender Gap (University of Oxford 2025)

Zu den angesprochenen Online-Formaten gehören: Workshops und Gruppendiskussionen per Videokonferenz und Online-Umfragen mittels professionell aussehenden und benutzerfreundlichen Software-Tools.

Folgende vor-Ort-Formate gehen aus den Expert*inneninterviews und der analysierten Literatur hervor:

- Beteiligungswerkstätten und Workshops vor-Ort: „Die Beteiligungswerkstatt ‚Von Ort zu Ort. Ihme-Roloverinnen werden mobil‘ [aus dem Fallbeispiel Ronnenberg] hat zu einem tieferen Verständnis der Anforderungen von Frauen aus eher ländlich geprägten Orten an den öffentlichen Verkehr beigetragen. Die Frauen des Ortsteils erhielten Gelegenheit, ihre Situation und ihre Bedürfnisse mitzuteilen – und nutzten sie.“ (Groth et al. 2020a)
- Wichtig ist dabei, dass zu diesen Veranstaltungen Kinder auch mitgebracht werden dürfen und für sie auch eine Betreuung bereitgestellt wird. Hier machte Mittiscek (06.02.2025) die Er-

fahrung, dass das Betreuungsangebot bei einem Partizipationsprojekt mit weiblicher Zielgruppe nicht wahrgenommen wurde.

- Aktionen im öffentlichen Raum / Aktionstage: Nasya (10.02.2025) berichtete von Aktionen zur Aneignung des öffentlichen Raums z.B. durch Aktivitäten in der Mobilitätswoche in Creil (jährlich im September) und die Kinderwagen-Demonstration auf der Hauptstraße in Ebensee. Derartige Aktionen helfen dabei den öffentlichen Raum weniger als Straßenraum also als Raum für Autos wahrzunehmen, sondern stattdessen eine andere Raumaufteilung zu erleben und neue Potentiale zu erkunden.
- Probefahrten / Testmonate: Goth et al. schlagen eine Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung von Gender-Aspekten durch Projekte wie „Fahren Sie Probe!“ aus Grabsen (DE) vor. Über einen bestimmten Zeitraum bekommen Menschen kostenlos ÖV-Tickets bereitgestellt. Im Gegenzug dokumentieren sie ihre

Wege, Herausforderungen, auf die sie stoßen, und bewerten das Nutzungserlebnis (Methode Mystery Shopping). Diese Vorgehensweise wird auch bei sog. „Challenges“ für weniger PKW-Nutzung / Besitz z.B. 31 Days Challenge (CH) (42hacks 2024) oder Mobilität mal anders – Das regionale Mobilitätsexperiment im Steirischen Zentralraum (AT) praktiziert (Slupetzky 2023). Im MobiFlex-Projekt wird voraussichtlich 2026 in direkter Nähe zu einem Wohnquartier mittels einer Mobilitätsstation, welche ein Sharingsystem aus E-Bikes, Lastenräder und Einkaufstrolleys beherbergt, das Testen aktiver Mobilitätslösung ermöglicht.

- Mobilitätsexperimente: „Experimente eignen sich, um Gender als qualitätssteigernden Aspekt einzubringen und zu analysieren. [...] Denkbar wären Formen von Mobilitätspunkten, Bedarfsverkehre, die an entsprechenden Standorten durch innovative, situationsangepasste und flexible Angebote Lust machen, den ÖPNV zu nutzen. Dazu gehören auch Mitnahmeverkehre (auch im privaten Pkw z.B. ‚Frauen fahren Frauen‘ oder Angebote, gerade der Gruppe der Personen mit Betreuungsaufgaben die Nutzung öffentlicher Nahverkehre zu erleichtern).“ (Groth et al. 2020b, 66)
Hier kann Nasyas (10.02.2025) ko-kreatives Verständnis von Partizipation zum Einsatz kommen, sodass die Experimente in Zusammenarbeit mit den Bürger*innen konzipiert werden können.

Unabhängig vom Veranstaltungsformat wurde der Zeitfaktor als kritisch eingeschätzt, da die Zielgruppe der sorgearbeitenden Personen ohnehin wenig freie Zeit zur Verfügung hat. Es kann auch hilfreich sein, Einzelinterviews zu Hause bei den Sorgearbeitenden durchzuführen, wenn die Zielgruppe immobil ist oder wenig Zeit hat, was z.B. oft bei pflegenden Angehörigen

von Menschen mit Behinderung der Fall ist. (Mittertrainer 18.02.2025; Mittischek 06.02.2025; Nasya 10.02.2025).

Zusätzlich betonten Michalek (07.02.2025) und Daetz (30.01.2025) die Notwendigkeit der Einrichtung einer kontinuierlichen Fahrgästabeteiligung. Groth et al. (2020a, 21) schlugen dazu dem Kreis Stormarn einen „Fahrgastbeirat“ nach dem Darmstädter-Dieburger Vorbild mit Interessenvertreter*innen verschiedener Zielgruppen (DADINA 2025) vor. Die längerfristige Beteiligung der gleichen Personen sowohl vor und nach einer Angebotseinführung oder -veränderung ist zur Identifikation möglicher anhaltender Verhaltensveränderungen wünschenswert (Buchegger 11.02.2025).

Mobilitätsmarketing/Öffentlichkeitsarbeit

Zusätzlich zu Partizipationsprozessen wird frühzeitige Kommunikation mittels einer Kommunikationsstrategie und/oder eines Marketingkonzepts empfohlen (Gies et al. 2021, 35). Eine zielgruppenspezifische Ansprache sowie kostenfreie Veranstaltungen oder die Bereitstellung von Vergünstigungen sind hierbei auch von Bedeutung. Beispiele dafür sind:

- Senior*innenberatung: Der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) bietet in seinem Einzugsbereich seit 2012 eine umfangreiche kostenfreie Senior*innenberatung an. Diese wurde in Kooperation mit der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG) e.V., Senioreneinrichtungen, kirchliche und anderen sozialen Einrichtungen, Stadtteiltreffs und unter ehrenamtlicher Mitarbeit von HVV-erfahrenen Senior*innen konzipiert und beinhaltet Auskunft per Telefon, Internet, Printmedien sowie verschiedene Schulungsformate (Individual-, Gruppen-, Rollstuhl- und Rollator-, Apptrainings) (hvv 2024). „Ca. 70-75 Schulungsvorträge

und 12-15 Trainingsveranstaltungen zur Nutzung von Bus und Bahn mit dem Rollstuhl oder Rollator werden im Jahr durchgeführt sowie weitere Sonderveranstaltungen bei Messen oder Stadtteilstellen. Empfehlungen für solche Schulungen verlaufen überwiegend individuell auf privatem Weg und von Mund zu Mund. Erfolgsfaktoren können unmittelbar ‚gemessen‘ werden, wenn sich mehr Senioren und Seniorinnen frei und sicher mit und im ÖPNV bewegen.“ (Groth et al. 2020a, 23 f.)

- Schulungen für Kinder und Jugendliche: Durch Kooperation mit Schulen können Kinder und Jugendliche für die ÖPNV-Nutzung begeistert werden. Anhand einer Vielzahl von Methoden lernen sie spielerisch, sich in einem ÖV-Netz zu orientieren und Abfahrtszeiten herauszufinden etc., um selbständiger den Alltag zu bewältigen. „In einigen

Schulen wird den Schüler*innen ab der 5. Klasse ein HVV-Tag in Hamburg angeboten (HVW-Ticket-Day). Hierbei geht es darum den Schüler*innen die Nutzung des ÖPNV näher zu bringen, indem sie nach einer Aufgabenstellung das Ziel mit Bus und Bahn erreichen müssen.“ (2020b, 63)

- Anregungen und Unterstützung für Eltern: Mobilitätsmarketing kann dabei helfen, das Bewusstsein von Eltern für deren Rolle im Mobilitätsverhalten ihrer Kinder zu schaffen. „Anregungen und Unterstützung, Begleitverkehre zu festen Terminen, z.B. Sport, Freizeitveranstaltungen besser gemeinsam fahrend zu organisieren (App, WhatsApp Gruppen schon bei der Anmeldung initiieren)“ (ebd.) oder über Hol- und Bringwege im Schulumfeld aufzuklären, sind mögliche Herangehensweisen.

4.3.3 Zwischenfazit Partizipation

Flexibilität und Anpassungsfähigkeit

Erfolgreiche partizipative Prozesse sind flexibel und können sich an veränderte Rahmenbedingungen anpassen, indem sie auf die Bedürfnisse der Zielgruppe z.B. durch Anpassung der Veranstaltungsformate oder Erhebungsmethoden eingehen (Mittertrainer 18.02.2025).

Niedrigschwellige Beteiligungsmöglichkeiten

Um eine breite und diverse Beteiligung sicherzustellen, sollte ein Mix an Methoden eingesetzt werden, die möglichst vielen Menschen den Zugang erleichtern. Dazu gehören digitale Beteiligungsformate, barrierefreie Veranstaltungen sowie zielgruppenspezifische Ansprachemethoden (Evers & Hofmeister, 2010). Die Ansprache potentieller Teilnehmer*innen über Multiplikator*innen wurde an mehreren Stellen

betont.

Verbindlichkeit der Ergebnisse

Ein wesentlicher Faktor für die Glaubwürdigkeit und den Erfolg partizipativer Verfahren ist die Verbindlichkeit der erzielten Ergebnisse (Mittertrainer 18.02.2025). Die Einbindung der erarbeiteten Vorschläge in konkrete Planungs- und Entscheidungsprozesse stärkt das Vertrauen der Teilnehmenden und erhöht die Wahrscheinlichkeit erfolgreicher Umsetzung (Sozialministerium 2019, 66).

Evaluation und kontinuierliche Verbesserung

Regelmäßige Evaluationen ermöglichen es, die Wirksamkeit partizipativer Verfahren zu überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen. Dies trägt zur Qualitätssicherung bei und hilft, langfristig erfolgreiche Beteiligungsprozesse zu eta-

blieren (Blackstock et al. 2007). Formulierungen von Standards für Partizipation und folgende Leitfragen können dabei helfen, zielgruppenspezifische Ansprache zu gewährleisten und Barrieren abzubauen:

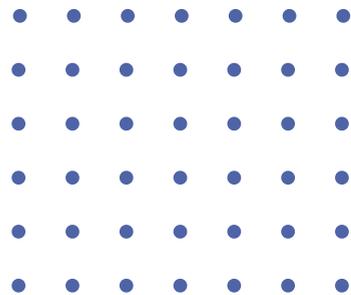
- „Können alle von der Planung betroffenen Bevölkerungsgruppen (differenziert nach Alter, sozialer Stellung, Nationalität etc. und jeweils nach Geschlecht) erreicht werden, um Bedürfnisse, Bedarfe und Interessenlagen vor Ort abrufen zu können?
- Können sich diese Gruppen artikulieren bzw. welche Unterstützung benötigen sie (z.B. Interessenvertretung und Multiplikatoren)?
- Wie können die unterschiedlichen Alltags- und Fachkompetenzen von Menschen in unterschiedlichen sozialen Rollen genutzt werden?
- Welche Beteiligungsverfahren sind geeignet?
- Welche zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit mit welchen Medien ist notwendig?“

(FGSV 2015 nach (Groth et al. 2020b), 18)

Die im Kontext von Partizipationsprozessen im Bedarfsverkehr adressierten Stellschrauben verbinden Elemente der Bedürfnisabfrage mit Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität. Dabei sind die empfohlenen Ansätze nicht nur relevant für die Sicherung der Mobilität verschiedener Gendergruppen, sondern insbesondere

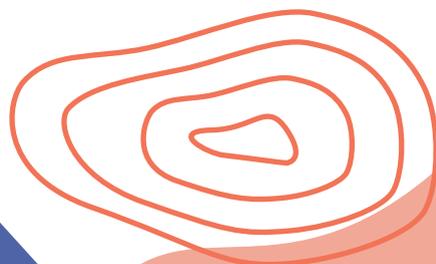
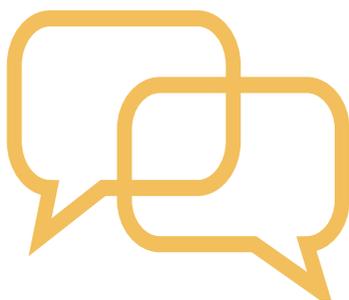
auch, um Frauen mit ihren vielfältigen Alltagsanforderungen und Zeitstrukturen stärker durch auf ihre Bedürfnisse abgestimmte ÖV-Angebote zu gewinnen (Groth et al. 2020b, 66). Dies eröffnet die Chance, den Anteil des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu erhöhen, ein zentraler Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz, der gerade auch im ländlichen Raum Wirkung entfalten kann. Um dies zu erreichen, müssen Partizipationsprozesse effektiv in Bedarfsverkehrsplanungen eingebaut werden, wobei es strategische Planung und einen sensiblen Umgang mit den unterschiedlichen, in sich oft heterogenen Zielgruppen bedarf.

Die erste zur Partizipation gehörige Hypothese – *je präziser der Partizipationsprozess an die Lebensbedingungen der Sorgearbeitenden und Menschen, die auf Sorgearbeit angewiesen sind, angepasst ist, desto höher sind die Chancen, dass ein Bedarfsverkehrsangebot auf die zielgruppenspezifischen Bedürfnisse eingehen kann und in der Folge auch angenommen wird* – wurde durch die Erwartungshaltung der Expert*innen der Genderforschung und der Sozialen Arbeit bestätigt, jedoch gibt es keine empirisch getestete Bestätigung zwischen diesem Zusammenhang von Partizipation und der Nutzungsintensität von Bedarfsverkehren.



5. Partizipationskonzept für die Mobiflex-Gemeinde Ottensheim

5.1	Steckbrief Ottensheim	94
5.2	Einordnung des Partizipationskonzepts in MobiFlex	94
5.3	Merkmale des Partizipationkonzepts	99
5.4	Veranstaltungskonzepte	106
5.4.1	Zielgruppe 1: Jugendliche	106
5.4.2	Zielgruppe 2: Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen	110
5.4.3	Zielgruppe 3: Eltern	112
5.4.4	Methodenauswahl	118



5. Partizipationskonzept für die MobiFlex-Gemeinde Ottensheim

Das Partizipationskonzept stellt die praktische Anwendung der Erkenntnisse aus der Literaturrecherche und aus den Expert*inneninterviews dar. Die Gründe für die Auswahl von Ottensheim als Ort der Anwendung werden in Kap. 1.2 aufgeführt und durch die genauere Betrachtung der De-

mographie, Geographie und der Verkehrskennzahlen des Ortes sichtbar. Der Partizipationsprozess wird durch seinen zeitlichen Ablauf, seine Zielen und Zielgruppen präsentiert. Zu jeder Zielgruppe werden Formate der Aktivierung und jeweils ein konkretes Veranstaltungsbeispiel aufgezeigt.

5.1 Steckbrief Ottensheim



Ottensheim ist eine Marktgemeinde im Bezirk Urfahr-Umgebung im oberen Mühlviertel (Land Oberösterreich 2025). Es liegt ca. 9 km nordwestlich von Linz an der Mündung des Flusses Rodl in die Donau (ebd.). Durch ihre Nähe zur Landeshauptstadt Linz wird die Gemeinde in der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria (2024b) als „Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral“ klassifiziert (Abb. 33).

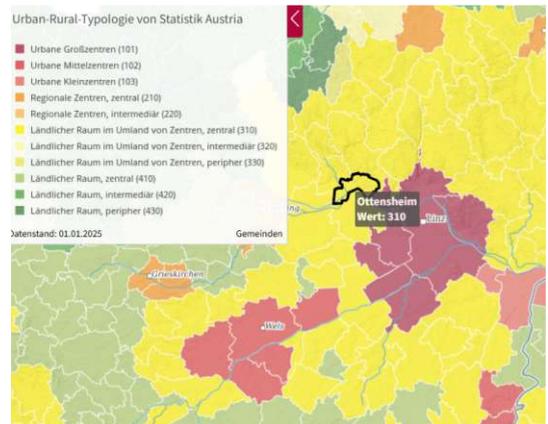


Abb. 33: Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria (2024b), Region um Ottensheim

Kennzahlen

Bevölkerung: 5.421

Hauptwohnsitze: 88,29 %
(2.305 männlich/2.481 weiblich);
4.361 österreichische Staatsangehörige
/425 ausländische)

Nebenwohnsitze: 11,71 %

Fläche: 11,84 km²

Bevölkerungsdichte: 457,85 EW/km²
(eigene Berechnung auf Grundlage der Marktgemeinde Ottensheim 2024)

Gemeinderat: 25 Mitglieder
(11 ÖVP, 10 Bürgerliste pro O. (pro Ottensheim), 3 SPÖ, 1 FPÖ)

Bürgermeisterin: Maria Hagenauer, ÖVP

Gewerbe und Industrie:

ca. 130 Gewerbebetriebe, vorwiegend Klein- und Mittelbetriebe

Erwerbstätigenquoten der 15-64-Jährigen: Frauen 75,6 %, Männer 82 %

Landwirtschaft: ca. 40 Betriebe, davon ca. 20 im Vollerwerb

Vereine: rund 60 Vereine
(Marktgemeinde Ottensheim 2024)

Wohnen: Wohngebäude mit einer oder zwei Wohnung (auch EFH) 73,12 %, Wohngebäude mit drei oder mehr Wohnungen 15,47 % (Vergleich ÖO: 78,26 %; 10,08 %)

(Marktgemeinde Ottensheim o.D., STATISTIK AUSTRIA 2024c)

Mobilität

Aktuelle Mobilitätsdaten auf Gemeindeebene liegen derzeit nicht vor. Daher wird auf die oberösterreichische Verkehrserhebung aus dem Jahr 2022 zurückgegriffen. Sie enthält Informationen auf Bezirksebene sowie auf kommunaler Ebene für Ottensheim lediglich in Verbindung mit dem Nachbarort Puchenau, welcher sich u.a. durch seine besondere Siedlungstyp (Gartenstadt) und der Nähe zu Linz von Ottensheim unterscheidet (Amt der Oö. Landesregierung 2023b). Eine Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Ottensheimer*innen wird im Rahmen des MobiFlex-Projektes noch im Laufe des Jahres (2025) durchgeführt werden.

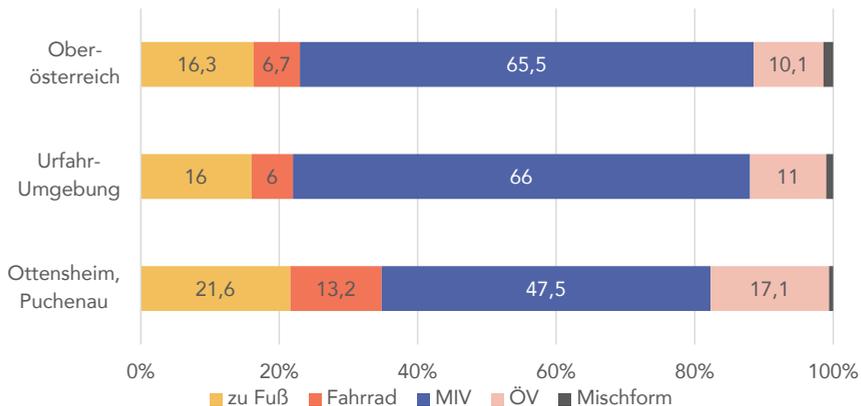


Abb. 34: Verkehrsmittelaufteilung der Wege in Prozent 2022 (eigene Darstellung nach Amt der Oö. Landesregierung 2023a, 2; 2023b, 7)

Wie es für ländliche Regionen typisch ist, liegt der Anteil des MIV im Modalsplit sowohl für die Verkehrsmittelaufteilung (66 %) als auch für die Verkehrsleistung (76 %) der Wege im Bezirk Urfahr-Umgebung sehr hoch (ebd., 7 ff.). Die Auswertungen der Erhebung in Ottensheim und Puchenau zeigen einen deutlich niedrigeren MIV-Anteil und einen höheren Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad und ÖV) (siehe Abb. 34) (Amt der Oö. Landesregierung 2023a, 2).

Zwei der sieben in der Erhebung abgefragten Wegezwecke können der Sorgearbeit zugeteilt werden, es handelt sich um „Einkauf“ und „Personen bringen/holen“. Im Bezirk Urfahr-Umgebung machen diese Wegezwecke in Summe 30 % (22 % Personen bringen/holen, 8 % Einkauf) aus (Amt der Oö. Landesregierung 2023b, 10). Personen werden im Bezirk auf 86,1 % der Wege mit dem MIV gebracht oder geholt.

Einkaufswege werden zu 68,1 % mit dem MIV erledigt (ebd., 131). Beim Modalsplit nach Altersklasse ist sichtbar, dass alle Altersklassen zwischen 25 und 64 Jahren die höchsten MIV-Anteile von knapp 70 % und darüber besitzen (ebd., 63).

Werden Ottensheim und Puchenau betrachtet machen die mit Sorgearbeit verbundenen Wegezwecke einen deutlich geringeren Anteil aus (siehe Abb. 35) (Amt der Oö. Landesregierung 2023a, 2f.). Jedoch liegt auch hier der MIV-Anteil über dem aller Wegezwecke. Mindestens die Hälfte der Einkaufsfahrten bzw. zwei Drittel Hol- und Bringfahrten werden auch hier mit dem MIV zurückgelegt (Personen bringen/holen 66,1 % und Einkauf 52,9 %) (Abb. 36) (ebd.).

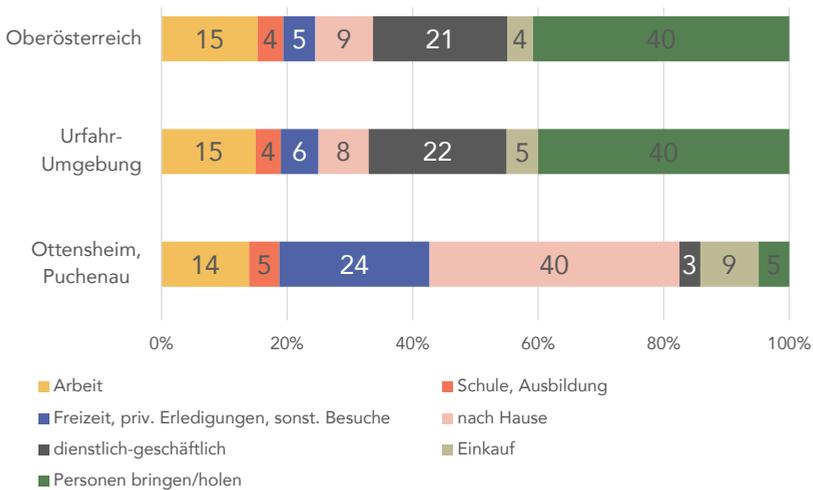


Abb. 35: Wegezweckverteilung in Prozent 2022 (eigene Darstellung nach Amt der Oö. Landesregierung 2023, 54)

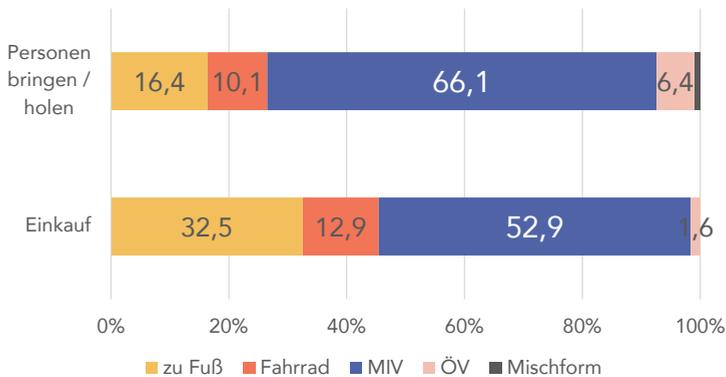


Abb. 36: Hauptverkehrsmittel je Wegezweck in Ottensheim und Puchenau in Prozent 2022 (eigene Darstellung nach Amt der Oö. Landesregierung 2023, 54)

Verkehrsmittelverfügbarkeit

PKW-Verfügbarkeit: 93 % der Haushalte in OÖ verfügen über mindestens ein Auto. „62 % der Bevölkerung haben einen Pkw jederzeit zur Verfügung, 2012 waren es noch 60 %.“ (Amt der Oö. Landesregierung 2023b, 3 f.)

Fahrrad-Verfügbarkeit: „Darüber hinaus besitzen 8 von 10 Oberösterreicher:innen ein privates Fahrrad (80 %), dieser Anteil ist seit 2012 deutlich gestiegen und betrug vor 10 Jahren 75 %. Bereits 17 % verfügen

aktuell über ein Elektrofahrrad.“ (ebd.)

ÖV-Ticketbesitz: Knapp jede*r fünfte Oberösterreicher*in „verfügt über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (19,4 %), darüber hinaus verfügen rund 11 % über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr. Das KlimaTicket (7 %) hat dabei bereits einen fast gleich großen Anteil wie die ausbildungsbezogenen Zeitkarten (8 %). Die Hälfte (49 %) der KlimaTickets sind KlimaTickets Österreich, weitere 30 % sind KlimaTickets Oberösterreich Regional.“ (ebd.)

Öffentlicher Verkehr

Bedarfsverkehre



Es gibt aktuell drei Verkehrsangebote, die den Bedarfsverkehren zugeordnet werden können:

Jugendtaxi Ottensheim: „[E]s wurde [von der Marktgemeinde] ein neuer Vertrag mit dem Taxiunternehmen Rammerstorfer abgeschlossen. Anspruchsberechtigt sind Jugendliche im Alter zwischen 14 und 21 Jahren, Studierende, Zivil- und Präsenzdienner/innen bis 26 Jahre, jeweils mit Hauptwohnsitz in Ottensheim.“ (Marktgemeinde Ottensheim 2025a) „Anspruchsberechtigte Jugendliche erhalten 10 Gutscheine im Wert von 6 Euro pro Kalenderjahr. Diese sind gegen einen Selbstbehalt von 20 Euro beim Gemeindeamt zu beziehen. Dieser Selbstbehalt ist Voraussetzung für eine Förderung der Jugendtaxifahrten durch das Land OÖ, welche vorsieht, dass die Jugendlichen einen Selbstbehalt von mindestens einem Drittel der Kosten tragen müssen.“ (mobyome 2024d) Das Angebot steht am Wochenende (Freitag-Sonntag) bis 4 Uhr zur Verfügung (ebd.).

Sammeltaxi: „Während der Nachtstunden besteht für die Strecke Linz - Ottensheim die Möglichkeit, das AST-Taxi gegen einen Selbstbehalt in Anspruch zu nehmen.“ Die Bestellung des Taxis muss mindestens 30 Minuten vor der Abfahrzeit per Telefon erfolgen. Abfahrten sind stündlich mit 8 Einstiegsstellen in Linz und 5 Ausstiegstellen in Ottensheim. Je nach Streckenlänge kostet eine Fahrt zwischen 10 und 14 Euro. Mit Klimaticket erhält der Fahrgast eine Vergünstigung um 1 Euro. (Marktgemeinde Ottensheim 2025a)

Wege, die mit dem Sammeltaxi zurückgelegt werden, machten anteilig an allen von den Ottensheimer*innen getätigten Wege im Jahr 2023 0,02% aus (mobyome 2024f).

APOTAXI: Der gratis Fahrtendienst hilft Kund*innen der Apotheke/ Patient*innen beim Arztbesuch. Die Route umfasst die Ordinationen Dr. Kurtz sowie Dr. Holzinger und die Apotheke Ottensheim. (Apotheke Ottensheim 2025)

Linienverkehr

In Ottensheim hält die Mühlkreisbahn, welche als Regionalbahn zwischen Linz-Urfahr und Aigen-Schlögl, verkehrt. Zusätzlich gibt es sieben Buslinien, die Linz mit dem Umland verbinden und auch in Ottensheim halten. (Oberösterreichischer Verkehrsverbund 2025)

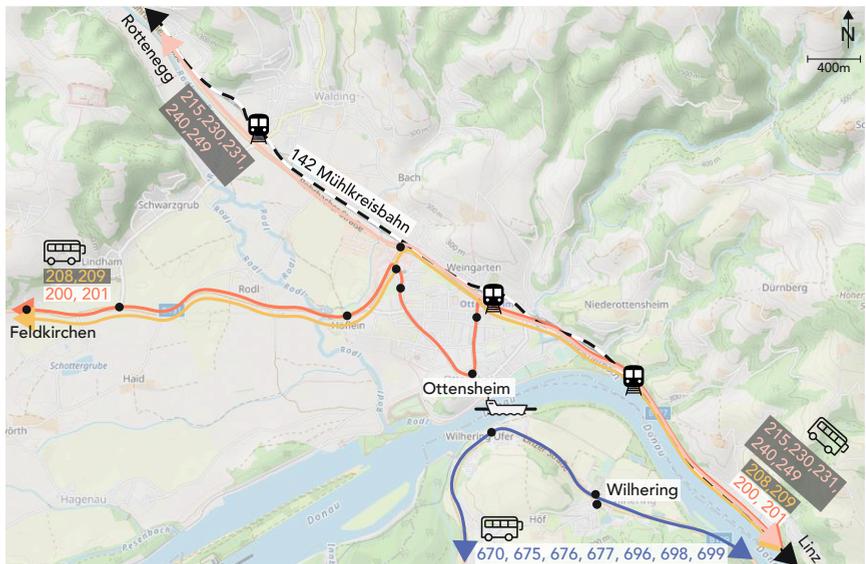


Abb. 37: Linienverkehr mit Halt in Ottensheim (eigene Darstellung nach dem Oberösterreichischer Verkehrsverbund 2025 und OpenStreetMap)

Insgesamt verfügt Ottensheim über ein breites Angebot an öffentlichem Verkehr inkl. Bedarfsverkehren. Der Bahnhof Ottensheim ist einer Haltestelle der zweithöchsten Haltestellenkategorie (siehe Abb. 38). Der geringe Anteil der mit Sorgearbeit verbundenen Wegezwecke in Ottensheim und Puchenau im Vergleich zum Bezirksdurchschnitt lässt eine Vermeidung

der Hol- und Bringwege durch eine vermehrte eigenständige Fahrt der Kinder und Jugendlichen oder pflegebedürftigen Senior*innen vermuten (Amt der Oö. Landesregierung 2023a, 2f.). Da aber keine intersektionale Auswertung der Daten veröffentlicht ist, kann dies nicht mit vollständiger Sicherheit ausgesagt werden.

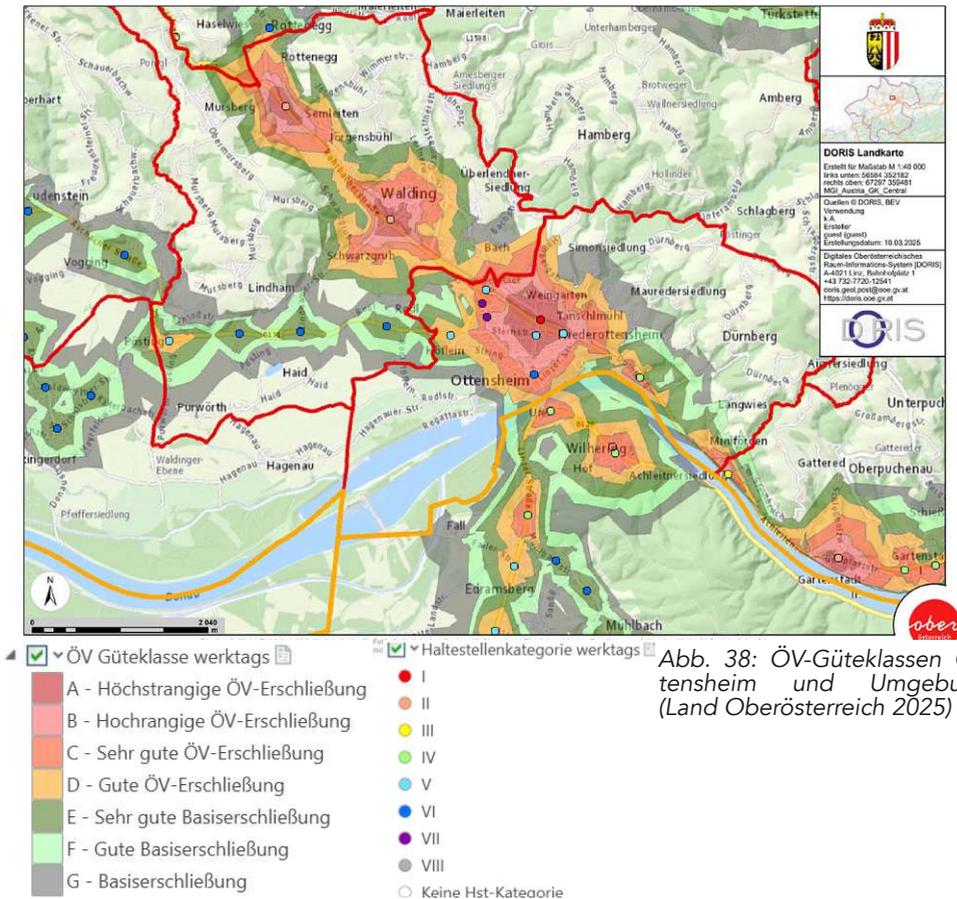


Abb. 38: ÖV-Güteklassen Ottensheim und Umgebung (Land Oberösterreich 2025)

Ottensheim selbst verfügt über drei Schulen (Volksschule, Mittelschule und Polytechnische Schule), viele Vereine und kulturelle Einrichtungen sowie Lebensmittel- und Gesundheitsversorgung verfügt (Marktgemeinde Ottensheim 2025b). Es besteht das Ziel über den Partizipationsprozess mehr über das Mobilitätsverhalten der Ottensheimer*innen herauszufinden. Dazu gehören auch die Fragen: Welche Orte können nicht mit dem Fahrrad, zu Fuß oder den ÖV

zurückgelegt werden? Aktuell liegt im Bezirk der Anteil der aktiven Mobilität für das Einkaufen bei 45,4 % und bei 17,5 % für das Holen/Bringen von Personen (Amt der Oö. Landesregierung 2023a, 3). Der hohe Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die gute ÖV-Anbindung versprechen für den Partizipationsprozess die Möglichkeit, den vollständigen Verzicht auf einen privaten PKW zu thematisieren.

5.2 Einordnung des Partizipationskonzepts in MobiFlex

Das MobiFlex-Projekt ist am 1.10.2024 gestartet. Im Laufe der ersten Monate wurde Ottensheim als erste Pilotgemeinde fixiert, sodass die Arbeit vor Ort dort im Frühjahr 2025 bereits startete. Für das Jahr 2025 ist eine Mobilitätserhebung mittels der Mobyliätsapp von mobyome, einer Webapp mit digitalem Wegetagebuch sowie die Durch-

führung erster zielgruppenspezifischer Veranstaltungsformate u.a. zur Abfrage der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens vorgesehen. Der nachfolgend skizzierte Prozess kann dort und in der kreativen Maßnahmenplanung als Methodenvorschlag einfließen.



Möglicher Umsetzungszeitraum der Veranstaltungsvorschläge



5.3 Merkmale des Partizipationskonzepts



Die drei im Wesentlichen identifizierten Zielgruppen sind: **Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen, Jugendliche und Eltern**. Wie in Kapitel 4.2 analysiert, besteht eine Sorgebeziehung zwischen Kindern und Jugendlichen und ihren Eltern sowie Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Personen mit Familienangehörigen, Freunden und Bekannten oder professionellem Pflegepersonal. Diese Sorgearbeitsbeziehungen verursachen Wege. In der oberösterreichischen Verkehrserhebung wurden hierzu die Wegezwecke „Holen und Bringen von Personen“ oder „Einkaufen“ verwendet (Amt der Oö. Landesregierung 2023, 54).

Ziele des Partizipationsprozesses sind, (1) Nuancen des mit Sorgearbeit verbundenen Mobilitätsverhalten zu ermitteln,

welche nicht über quantitative Erhebung abgebildet werden, (2) das Bewusstsein über nachhaltige Mobilität zu steigern, (3) die bestehenden Bedarfsverkehrs-nutzung abzufragen und (4) Lücken im Bedarfsverkehrsangebot sowie im übrigen ÖV-System zu erfassen, um diese in Zukunft durch neue Maßnahmen füllen zu können.

Der skizzierte Partizipationsprozess besteht aus Veranstaltungsformaten für Partizipation der Zielgruppen selbst und einer Vielzahl an Gesprächen mit Akteur*innen, die in Kontakt mit den drei wesentlichen Zielgruppen stehen und daher als Multiplikator*innen für das Forschungsprojekt fungieren können.

Der Prozess startet im Sommer 2025, da dann bereits die Planung erster zielgruppenspezifischer Veranstaltungen beginnt.

Die für die Sorgearbeit relevanten Merkmale des Partizipationsprozesses werden den Zielgruppen nach graphisch dargestellt.

Um der breiten Partizipationsdefinition aus Kapitel 2.1.1 gerecht zu werden, müssen neben Bürger*innen auch Akteur*innen der organisierten Öffentlichkeit sowie aus Verwaltung, Politik und Unternehmen einbezogen werden. Die Ergebnisse der im Folgenden skizzierten Veranstaltungen müssen an die Politik und Verwaltung auf kommunaler, regionaler und Landesebene beispielsweise in Form von konkreten Handlungsempfehlungen weitergegeben werden. So sollte z.B. der Oberösterreichische Verkehrsverbund (OÖVV) über Lücken in seinem Angebot informiert werden. Der Partizipationsansatz des MobiFlex-Projektes sieht die intensive Beteiligung von interessierten Einzelpersonen in Form einer Begleitgruppe vor. Diese kann in einem weiterführenden Workshop (WS) mit Funktionären aus Politik und Verwaltung bei der konkreten Veränderung der Bedarfsverkehrsangeboten teilnehmen.

Der vorgeschlagene Prozess ist ein Beispiel für ein informelles Beteiligungsverfahren (Definition siehe Kapitel 2.1.1). Es besteht keine Rechtsvorschrift zu Durchführung eines solchen Prozesses.

Damit der Partizipationsprozess die in Kapitel 2.1.1 und 4.2 beschriebene emanzipatorische Wirkung erreichen kann, werden in den vorgeschlagenen Veranstaltungen Methoden angewandt, die zunächst die Intensitäten der Beteiligung, Information und Konsultation betreffen. Die Intensität der Kooperation kann durch das ko-kreative Maßnahmendesign z.B. in Form der vorher beschriebenen Workshops erreicht werden.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Veranstaltungen sollen die Teilnehmer*innen zunächst dazu angestoßen werden, über ihr

eigenes Mobilitätsverhalten nachzudenken, und inspiriert werden, eigenmächtig zur Mobilitätswende im ländlichen Raum beizutragen. So werden die Zielgruppen über ihnen vertraute Personen (Multiplikator*innen) und in ihnen bekannten Situationen dazu angeregt, gemeinsam über neue Mobilitätsmaßnahmen nachzudenken.

Definition der Zielgruppen

Die Zielgruppen wurden definiert, indem analysiert wurde, welche der von den Verkehrsexpert*innen genannten (teilweise potenziellen) Nutzer*innengruppen von Bedarfsverkehren (S. 51) mit den Personengruppen, die die restlichen Expert*innen im Kontext der Sorgearbeit erwähnten, korrespondierten. Hofstätter (24.04.2025) nannte beispielsweise folgende Personengruppen als Interessensgruppen für das FairMobility Projekt in Ebensee, erklärte die Relevanz dieser für das Forschungsprojekt und beschrieb die unterschiedlichen Aktivierungsversuche, um mit diesen Personen in Kontakt zu treten:

- Senior*innen,
- Schulkinder (Hortgruppe),
- Salzkammerqueer,
- Mütter,
- Multilokale Personen,
- Menschen mit (Mobilitäts-)Beeinträchtigungen,
- (Migrant*innen)

So wurde die Zielgruppe 2 der Senior*innen nach dem Interview mit Hofstätter um mobilitätseingeschränkte Personen erweitert.

Ein wesentliches Potenzial der Beteiligung der Zielgruppen liegt in der Reduktion von Hol- und Bringfahrten für die sorgearbeitenden Menschen durch eine vermehrte Bedarfsverkehrsnutzung durch jene, die von ihnen abhängig sind. Dies zeigen auch die in Kap. 4.1 adressierten Chancen zur Vermeidung der sog. „Elterntaxis“ und einer „höheren eigenständigen Mobilität“

Prozessablauf

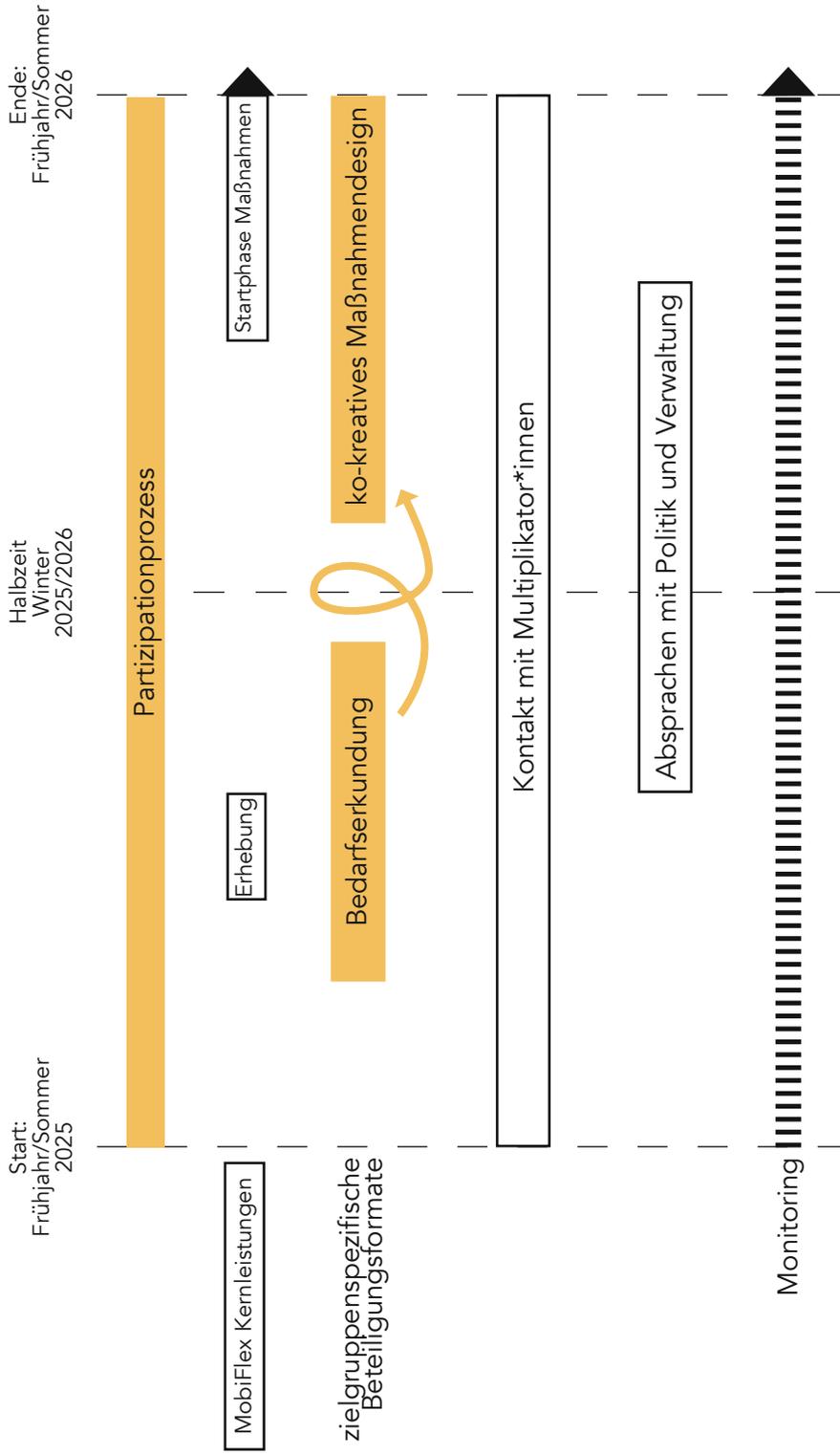


Abb. 39: Prozessablauf (eigene Darstellung)

von mobilitätseingeschränkten Personen, Senior*innen und Jugendlichen (Diebold 2023, 14) (siehe S. 50).

Wie in Kap. 4.2 beschrieben, leisten Frauen einen Großteil der Sorgearbeit. Sie gehören bei Einführung eines neuen Bedarfsverkehrsangebot nicht zu den sog. „early adopters“. Die vermehrte Nutzung durch weibliche Passagiere wurde in verschiedenen Studien über die Zeit festgestellt (Diebold 2023; Diebold et al. 2024, Ertin et al. 2024; Gilibert et al. 2019, 601; Kostorz et al. 2021, 6). In der frühzeitigen Beteiligung von sorgearbeitenden Menschen, welche überwiegend Frauen sind, liegt die Chance, sie über das Angebot zu informieren und ihnen ein Bewusstsein über die Vorteile der Nutzung durch sie selbst und derer, für die sie sorgen, sowie hinsichtlich der Nachhaltigkeit zu schaffen. Diesen Effekt der Bewerbung des Bedarfsverkehrsangebots im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurde auch von den Verkehrsexpert*innen begrüßt (siehe Kap. 4.3.1).

Prozessablauf (siehe Abb. 39)

Der Partizipationsprozess startet im Frühjahr/Sommer 2025 mit ersten aktivierenden Veranstaltungsformaten (Kap. 5.5). Diese fragen erste Bedürfnisse ab und bereiten so die Mobilitätserhebung für August bis September vor. Parallel dient die Öffentlichkeitsarbeit für die Erhebung auch dazu, auf das Forschungsprojekt insgesamt aufmerksam zu machen und Personen für die Begleitgruppe zu motivieren. Sie können im iterativen Verfahren gemeinsam mit dem Projektteam und Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung ko-kreative Maßnahmen entwickeln. Diese werden ab dem Frühjahr/ Sommer 2026 umgesetzt.

Während des ganzen Prozesses besteht ein stetiger Kontakt zwischen dem Projektteam und den Multiplikator*innen. Außerdem wird der Prozess kontinuierlich dokumentiert und an verschiedenen Zeitpunkten von den Teilnehmer*innen evaluiert.

Vorstellung der Zielgruppen

Im Folgenden werden die Zielgruppen in dieser Reihenfolge vorgestellt:

- 1) Zielgruppe 1: Jugendliche
- 2) Zielgruppe 2: Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen
- 3) Zielgruppe 3: Eltern

Dabei wird auf diese Aspekte, die für die Beteiligung der jeweiligen Zielgruppen relevant sind, eingegangen:

- Ziele der Beteiligung
- Motivation der Bedarfsverkehrenutzung
- Multiplikator*innen, über die die Zielgruppe adressiert werden kann
- Merkmale eines Bedarfsverkehrs, zu dem die Zielgruppe Aussagen machen kann
- Merkmale der Veranstaltungsformate, durch die die Beteiligung vonstattengehen kann

Zielgruppe 1: Jugendliche

Ziele der Partizipation

- Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten abfragen
- Bewusstseinsbildung zu nachhaltiger Mobilität
- Grundsätzliches Konzept von BV Vorstellen
- örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen
- Lücken im BV-Angebot Identifizieren



Motivation BV-Nutzung

- Freizeit (z.B. Sport, Freunde und Abendveranstaltungen besuchen)
- Nach Hause Fahren
- Unabhängigkeit vom Elterntaxi

Multiplikator*innen-Ansprache

- Schulen
- (Vereine)

Veranstaltungsformate

- 🕒 während der Schulstunden
- 🕒 max. halber Schultag
- 📍 Mittelschule Ottensheim
- 🦴 Soziometrische Aufstellung, Mobility Mapping, Kurzvortrag mit Storytelling, Rollenspiele, World Café

BV-Merkmale im Prozess

- Bediengebiet
- Ausstattung der Fahrzeuge
- Betriebszeiten
- Haltepunktqualität
- Buchungsvorgänge



Die Zielgruppe der Jugendlichen ist zwischen 11 und 14 Jahren. Für sie stehen in den kommenden Jahren erste Entscheidungen bezüglich der eigenen Mofa- oder PKW-Nutzung (Führerschein ja oder nein?) an. Sie sind alt genug, um alleine den ÖV zu nutzen oder durch aktive Mobilität (Fahrrad, Roller, zu Fuß etc.) mobil zu sein.

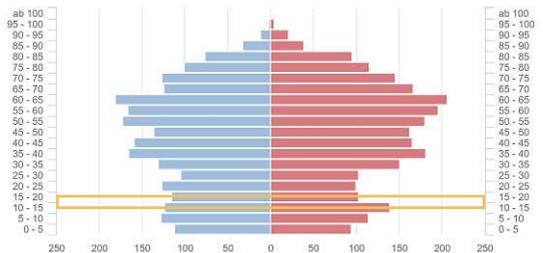


Abb. 40: Bevölkerungsstruktur Ottensheim (STATISTIK AUSTRIA 2024c), Einordnung der Zielgruppe

Zielgruppe 2: Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen



Motivation BV-Nutzung

- Erledigungen (z.B. Einkaufen, Arztbesuche)
 - Freizeit (z.B. Freunde besuchen, Theater- und Konzertbesuche)
- Unabhängige Mobilität im Alter

Ansprache

- Pensionistenclub Ottensheim
- Seniorencafé
- Personen, die Menschen mit eingeschränkter Mobilität pflegen

BV-Merkmale im Prozess

- Bediengebiet
- Ausstattung der Fahrzeuge
- Haltepunktqualität
- Buchungsvorgänge

Ziele der Partizipation

- Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen
- Bewusstseinsbildung zu nachhaltiger Mobilität
- Grundsätzliches Konzept von BV Vorstellen
- örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen
- Lücken im BV-Angebot Identifizieren



Veranstaltungsformate

- 🕒 Nachmittag
- 🕒 Max. 1 Stunde
- 📍 Ottensheimer Zentrum: Gasthäuser, Gemeindegasal
- 🗣️ Kurzvortrag, moderierte Gruppendiskussion, Mobilitätsberatung



Diese Zielgruppe ist breit. Zum einen gehören ihr Personen jeden Alters an, die aufgrund von psychischen und physischen Krankheiten nicht vollständig eigenständig mobil sein können. Zum anderen besteht sie aus Senior*innen, welche aufgrund ihres Alters und damit verbundenen finanziellen oder sozialen Umständen (z.B. Rentennorm, Einsamkeit) besonders vulnerabel für Mobilitätsarmut sind (Cinderby et al. 2018, Cohens 2021).

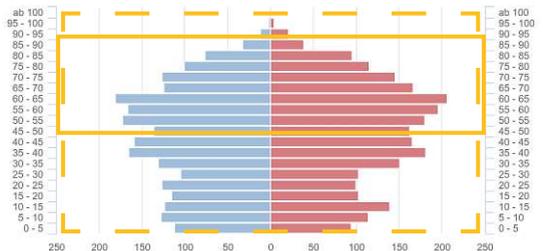


Abb. 40: Bevölkerungsstruktur Ottensheim (STATISTIK AUSTRIA 2024c), Einordnung der Zielgruppe

Zielgruppe 3: Eltern

Ziele der Partizipation

- Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen
- Bewusstseinsbildung bzgl. nachhaltiger Mobilität und der Vorbildfunktion von Eltern
- örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen
- Lücken im BV-Angebot Identifizieren
- Kontakte für Fahrgemeinschaften Knüpfen



Motivation BV-Nutzung

- eigene Nutzung (Arbeit, Freizeit, Einkauf, sonstige Erledigungen)
 - Hol- und Bringwege Vermeiden
- Kinder nutzen die BV

Ansprache

- Elternverein
- EKiz
- Schulen
- Nachmittagsbetreuung
- Vereine (Sport, etc.)
- Musikschule

Veranstaltungsformate

- 🕒 Abend, später Nachmittag
- 🕒 Max. 1,5 Stunden
- 📍 Ottensheimer Zentrum, Schulen, online
→ hybride Teilnahme
- 🦷 Mobility Mapping, Kleingruppendiskussionen, World Café, Kurzvortrag, Laddering

BV-Merkmale im Prozess

- Bediengebiet
- Ausstattung der Fahrzeuge
- Betriebszeiten
- Haltepunktqualität
- Buchungsvorgänge



Diese Zielgruppe besteht aus Eltern von Kindern überwiegend im Schulalter, wobei durch das Elternkindzentrum auch Eltern von jüngeren Kindern angesprochen werden. Sie tragen eine hohe Sorgearbeitslast nicht nur für ihre Kinder sondern zum Teil auch für die Generation ihrer Eltern.

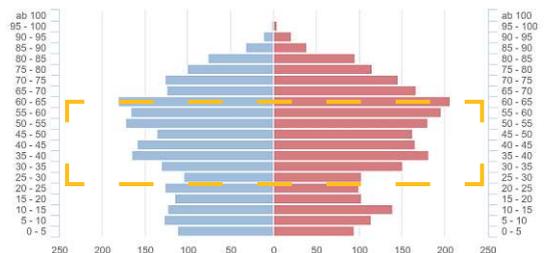


Abb. 40: Bevölkerungsstruktur Ottensheim (STATISTIK AUSTRIA 2024c), Einordnung der Zielgruppe

5.4 Veranstaltungskonzepte

5.4.1 Zielgruppe 1: Jugendliche

Im Folgenden werden konkrete Veranstaltungskonzepte für die Zielgruppen vorgestellt. Jeweils eine dieser Veranstaltungen wird im Detail durch einen Ablaufplan beschrieben. Die dort vorgeschlagenen Methoden sowie Hilfsmittel und Werkzeuge werden auf den Seiten 116 und 117 genauer dargestellt.

Zielgruppe	Schüler*innen der 3. und 4. Mittelschulklassen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen • Bewusstseinsbildung zu nachhaltiger Mobilität • Grundsätzliches Konzept von BV Vorstellen • örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen • Lücken im BV-Angebot Identifizieren
Notwenige Akteur*innen	Markus Reiter (Schulleitung Mittelschule Ottensheim), Klassenleitungen der 3. und 4. Klassen
Name der Veranstaltung	Mobilitätswoche 2025
Ort	Mittelschule Ottensheim
Zeit	Di., 16. Sept. 2025 – Mo., 22. Sept. 2025
Dauer	halber Schultag
Methoden	Soziometrische Aufstellung ¹ , Mobility Mapping ² , Kurzvortrag mit Storytelling ³ , World Café ⁴ , Mood Meter ⁵ , Rollenspiele ⁶
Aktivierung (Einladung, Kanäle)	Schulübliche Kanäle, Flyer Ankündigung eine Woche vorher (Schulstart-Woche), mündliche Ankündigung in der letzten Schulwoche im Sommer
Evaluierung	Verkehrserhebung mittels der mobyome Mobylitätsapp als Hausaufgabe der Mobilitätswoche und zu einem späteren Zeitpunkt im Schuljahr z.B. nach den Semesterferien

Tab. 7: Veranstaltung für Jugendliche (eigene Darstellung)

Ablauf des Mobilitätsaktionstages für Jugendliche

Zeit	Abschnitt-Bezeichnung	Beschreibung	notwendiges Material	Raumausstattung/Sitzordnung
8:10-8:25 15 Min.	Willkommen und Soziometrische Aufstellung ¹	<p>Kurzvorstellung des Projektteams und der Ziele, Soziometrische Aufstellung¹</p> <p>Abfrage:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnort in und um Ottensheim • "Ich kann selbst beeinflussen, mit welchem Verkehrsmittel ich mich fortbewege" vs. "Jemand anderes (z.B. Eltern) entscheiden, wie ich mobil bin." • "In 10 Jahren werde ich ganz anders mobil sein." (Spektrum völlige Zustimmung - völlige Ablehnung) • "In 10 Jahren wird die Mobilität in Ottensheim ganz anders aussehen." (Spektrum völlige Zustimmung - völlige Ablehnung) 		großer Raum, mobile Bestuhlung
8:25-8:45 20 Min.	Einzelarbeit Mobility Mapping ²	Jede Person zeichnet auf einer Karte der Region und des Ortes die Alltagswege und Nicht-Routine-Wege je nach Zweck mit unterschiedlichen Farben ein. Nach 15 Min. werden diese Wege mit der Person, die neben einem sitzt, präsentiert.	Ausdruck der topographischen Karten von Ottensheim und der Region (2 Maßstäbe)	
8:45-9:10 25 Min.	Mapping auf großer Karte	Auf mehreren in mind. DIN A2 ausgedruckten Karten von Ottensheim und der Region werden Angsträume, Lieblingsplätze und häufig besuchte Orte mit Klebepunkten markiert. Das Ergebnis wird nach 10-15 Min. im Plenum besprochen. Auf post-its notiert die Moderation Stichpunkte zu den Orten auf.	Mind. DIN A2-große Formate von Karten von Ottensheim und der Region, Klebepunkte (Rot = Angsträume, Gelb = häufig besuchte Räume, Grün = Lieblingsorte)	Stellwände oder Tafeln zum Aufhängen der 6 Karten

9:10-9:15 5 Min.	PAUSE	Kurze Toiletten- und Verschlaufspause		
9:15-9:35 20 Min.	Kurzvortrag zu nachhaltiger Mobilität und Bedarfsverkehr	<p>Inhalte des Vortrags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klimawirkung je Verkehrsmittel • Flächenverbrauch je Verkehrsmittel <p>Modalsplit in Urfahr-Umgebung mit Kahoot⁹-Ratespiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was ist ein Bedarfsverkehr? • Welche Merkmale hat ein BV? (Bedienform, Bedienegebiet, Fahrzeuge, Betriebszeiten etc.) Wie funktioniert die Finanzierung? • Wer ist an einer Planung beteiligt? • Best Practise Beispiele und örtliche Angebote • Storytelling zweier Anwendungssituationen (Kurztext je 3 Min. vorlesen) 		
9:35-9:45 10 Min.	<p>Rollen-spiel⁶ 1</p> <p>Spiel Fix, Flex oder Flitz Teil 1 (Erklärung des Spiels)</p>	<p>Alle Schüler*innen werden mittels Durchzählen in Vierergruppen eingeteilt. In jeder Gruppe werden die vier Kärtchen mit den Verkehrsmittelicons verteilt. Nacheinander werden Personas mit bestimmten Wegezielen zu bestimmten Tageszeiten durch eine Beamer-Präsentation gezeigt.</p> <p>Jede*r Schüler*in sucht mit dem eigenen Handy über Google-Maps, Bikemaps, Openstreetmap und Scotty nach der Wegeverbindung mit dem Verkehrsmittel der gezogenen Karte. Das Ergebnis wird der Gruppe mitgeteilt und die Gruppe diskutiert, welches Verkehrsmittel sie wählen möchten.</p> <p>Für jede Aufgabe haben alle Gruppen 10 Min. Zeit. Dann fragt die Moderation in den Raum, für welches Verkehrsmittel sich die Gruppen entschieden haben. Die Person mit der jeweiligen Verkehrsmittelkarte, für das sich die Gruppe entschieden hat, steht auf und hält die Karte hoch.</p> <p>Für die nächste Situation werden die Verkehrsmittelkarten nach links weitergeben.</p>	Kärtchen mit Rollen Verkehrsmittelicons (Fahrrad, Gehen, Bedarfsverkehr, Linienverkehr)	Tische für jede Vierergruppe, Stühle um jeden Tisch
9:45-10:00 15 Min.	PAUSE	übliche Vormittagspause der Mittelschule Ottensheim		

10:00-10:30 30 Min.	Rollenspiel Fix, Flex oder Flitz Teil 2 (Spielen)	Das Spiel wird wie beschrieben gespielt.		
10:30-10:35 5 Min.	Energizer	kurze angeleitete Dehnübungen, Mood-Meter ⁵ (Daumen hoch - Daumen runter bei geschlossenen Augen oder Stimmungsanzeige mit Oberkörper nach links oder rechts lehnen)		
10:35-11:25 50 Min.	Rollenspiel 2 „Rufbus-Simulation“ + optional	Ziel: Erleben, wie Bedarfsverkehre funktionieren. Ablauf: Eine*r ist der „Dispatcher“ (Leitstelle), andere sind Fahrgäste mit verschiedenen Fahrtwünschen. Der Dispatcher muss aus den Anrufen (Zetteln) eine Route bauen, die möglichst effizient ist. Hindernisse einbauen (z. B. Stau, kranker Fahrer, doppelter Fahrgastwunsch).		
11:25-12:20 55 Min.	World Café ³ zu einzelnen Bedarfsverkehr-Merkmalen + optional	Schüler*innen diskutieren ihre Gedanken zu den Merkmalen von Bedarfverkehren (Bediengebiet, Ausstattung der Fahrzeuge, Betriebszeiten, Haltepunktqualität, Buchungsvorgänge). Zu jedem Inhalt werden Fragen auf einem Flipchartpapier am Tisch für die Diskussion vorgegeben. Alle können mit Filzstiften ihre Gedanken dazu schreiben. Alle 10 Min. wechseln die Schüler*innen die Tische.	5 Flipcharts, Filzstifte	5 Tische, Stühle um jeden Tisch
12:20-12:35 15 Min.	Gedankenexperiment	Jede*r schreibt auf zwei kleine Kärtchen, wie die Person sich die eigene Mobilität und die Mobilität in Ottensheim in 10 Jahren vorstellt.	Notizkärtchen in zwei Farben für alle	
12:35-12:40 5 Min.	Check-out	Zusammenfassen der Ereignisse des Workshops, Hausübung (Teilnahme an Verkehrserhebung) und Verabschiedung		

Tab. 8: Veranstaltungsablauf Mobilitätsaktionstag für Jugendliche (eigene Darstellung)

+ optional

Sollte die Zeit knapp werden, kann auf diese Programmpunkte verzichtet werden.

5.4.2 Zielgruppe 2: Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen

Zielgruppe	Senior*innen aus Ottensheim (Personen 65+)		Senior*innen aus Ottensheim (Personen 65+), Personen mit eingeschränkter Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen • Beratung „Mobil-Sein im Alter“ • örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen • Lücken im BV-Angebot Identifizieren 		<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen • Lücken im BV-Angebot Identifizieren • Möglichkeiten der Involvierung in das Projekt Abfragen
Notwendige Akteur*innen	Frau Luger (Ansprechperson für Seniorencafé)	Pensionistenverband Ottensheim (Vorstandsteam besteht aus Gabriele Plakolm-Zepf, Helmut Perndorfer und Rudolf Schober)	Rotes Kreuz Walding (Essen auf Rädern), Bezirksseniorenheim in Walding, Caritas Mobile Pflegedienste, Hauskrankenpflege (Herbert Mitter), Institut Hartheim für Menschen mit geistiger und mehrfacher Beeinträchtigung - Wohngemeinschaften Ottensheim, Hilfswerk Ottensheim, Familien- und Sozialzentrum, Sozialberatungsstelle Ottensheim des SHV UU
Name der Veranstaltung	Seniorencafé	PensionistInnen-Nachmittage	Kontaktaufnahme mit Expert*innen, Menschen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität pflegen
Ort	Gemeindesaal	Gasthaus Hager	variabel
Zeit	Mittwoch, 17. Sept 2025 um 14 Uhr (in der Mobilitätswoche)	Wochentag nachmittags	variabel
Dauer	max. 45 Min.		variabel
Methoden	Kurzvortrag, moderierte Gruppendiskussion, Mobilitätsberatung		Interviews vor Ort oder am Telefon
Aktivierung (Einladung, Kanäle)	Ankündigung in den beiden vorausgehenden Seniorencafés, Einladung per Postkarte an alle Ottensheimer*innen 65+	Ankündigung über die üblichen Kommunikationskanäle des Pensionistenclubs	Kontaktaufnahme per Telefon oder E-Mail

Evaluierung	Besuch des Seniorencafés 6 Monate danach, in Zwiesgesprächen mit Teilnehmer*innen Herausforderung, Verhaltenveränderung etc. Abfragen	Nachgespräch mit Vereinsobfrau / -obmann zu einem späteren Zeitpunkt	falls erwünscht erneute Kontaktaufnahme zu einem späteren Zeitpunkt
--------------------	---	--	---

Tab. 9: Veranstaltungen, Kontakt mit Multiplikator*innen für Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen (eigene Darstellung)

Ablauf des Senior*innencafés / PensionistInnenNachmittage

Zeit	Abschnitt-Bezeichnung	Beschreibung	notwendiges Material	Raumausstattung/Sitzordnung
14:00-14:05 5 Min.	Willkommen	Kurzvorstellung des Projektteams, des Projekts und der Ziele des Abends Hinweise zu Begleitgruppe des Forschungsprojekts		großer Raum, bestuhlt
14:05-14:20 15 Min.	Kurzvortrag "Wie kann ich mobil bleiben im Alter?" mit Vorstellung BV	Inhalte: Fahrtüchtigkeit im Alter, Welche Alternativen gibt es zum Autofahren und was sind deren Vorteile? Was ist ein Bedarfsverkehr? Welche Angebote gibt es in Ottensheim? Storytelling ¹ als Methode zur Veranschaulichung von Nutzungsbeispielen	Handreichung des Vortrags, Flyer der örtlichen Mobilitätsdienstleister	evtl. Beamer
14:20-14:30 10 Min.	Diskussion im Plenum + optional	Welche Wege habe ich? (Kurz überlegen für sich, Notizen dazu machen), Wo / Wobei tue ich mir schwer alleine hinzukommen? Kenntet ihr die BV-Angebote in Ottensheim? Nutzt ihr sie? Wünscht ihr euch andere?	Notizzettel, A4 Karten von Ottensheim und Umgebung und Stifte für alle	
14:30-14:35 5 Min. + Open End	Ausklingen, Einzelberatung	Ausklang nach den Personen fragen, die heute nicht anwesend sind, und deren Mobilitätsbedürfnisse abfragen, Angebot der Einzelberatung		

Tab. 10: Veranstaltungsablauf Senior*innencafés / PensionistInnenNachmittage (eigene Darstellung)

5.4.3 Zielgruppe 3: Eltern

Zielgruppe	Eltern von Kindern im Kleinkindalter			Eltern von Kindern im Schulalter
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten Abfragen • Bewusstseinsbildung bzgl. nachhaltiger Mobilität und der Vorbildfunktion von Eltern • örtliche BV-Angebote Vorstellen, bisherige Nutzung Abfragen • Lücken im BV-Angebot Identifizieren • Kontakte für Fahrgemeinschaften Knüpfen 			
Notwendige Akteur*innen	Eveline Hofstätter (Eltern-Kind-Zentren (EKiZ)), Victoria Schuster und Florian Kriegner (Leitung Offener Treff)	Eveline Hofstätter (Eltern-Kind-Zentren (EKiZ))	Eveline Hofstätter (Eltern-Kind-Zentren (EKiZ))	Schulleitung, Lehrer*innen, Elternverein Ottensheim für VS und MS
Name der Veranstaltung	Offener Treff	Eltern Stammtisch	Eltern Bildungsangebot "Mobil mit Kind" "Mobile Kinder" "Kinder zu mobilen Menschen erziehen"	Elternabende an Schulen
Ort	EKiZ Bunter Floh, 4100 Ottensheim, Bahnhofstr. 1	EKiZ Bunter Floh, 4100 Ottensheim, Bahnhofstr. 1	online	Volksschule, Mittelschule, online Teilnahme ermöglichen
Zeit	Montag oder donnerstags Nachmittag	1 x pro Monat an einem Donnerstag Abend ab 18:00 Uhr	Wochentag abends ab 20:15 Uhr	Wochentag abends
Dauer	max. 1,5 Stunden			50 Min.
Aktivierung, Öffentlichkeitsarbeit	Aufsteller (markante, ortsübliche Form der Öffentlichkeitsarbeit im Ottensheimer Öffentlichen Raum) Whatsapp-Gruppe Programmheft EKiZ			Einladung mit Link zur Mobilitätserhebung über übliche Kanäle der Schule z.B. App-/ Print-Verteiler

<p>Methoden</p>	<p>Mobility Mapping² (Wege und Problemstellen auf Karte markieren)</p> <p>Laddering⁷ mit Soziometrischer Aufstellung¹ („kognitive Leiter“ / Fragenkette, die dabei hilft, zugrunde liegende Glaubenssysteme, Dogmen und Konstrukte aufzuzeigen.)</p> <p>Erst in Unterhaltung mit Sitznachbar*in dann als Fokusgruppe (durch EKIZ-Leitung + externe Person moderierte Gruppendiskussion zu den Fragen: Welche Herausforderungen sind mit meinem Mobilitätsverhalten und dem meines Kindes verbunden? Welche Bedeutung hat das Auto für mich? Was wünsche ich mir, um unsere Mobilität zu verbessern?)</p> <p>Vortrag 5 Min.: Was ist ein Bedarfsverkehr? Welche Angebote gibt es in Ottensheim?</p> <p>Frage in den Raum stellen: Wer hat das Angebot schon mal genutzt? Wer kann sich vorstellen es zu nutzen? Warum nicht?</p>	<p>Vortrag 15 Min. Zusammenhang Care-Arbeit und Mobilitätsverhalten</p> <p>Mental Mapping² jeder für sich auf weißen Blatt oder mit Miro</p> <p>Laddering⁷ mit Post-it Methode (Fragestellen und die zutreffende Farbe für ja / nein-Antwort in die Kamera halten)</p> <p>Vortrag 5 Min. Was ist ein Bedarfsverkehr? Welche Angebote gibt es in Ottensheim?</p> <p>Frage in den Raum stellen: Wer hat das Angebot schon mal genutzt? Wer kann sich vorstellen es zu nutzen? Warum nicht?</p>	<p>Kurzvortrag, Mobility Mapping², Plenumsdiskussionen</p>
<p>Evaluierung</p>	<p>Mobylitätsapp Erfassung des Mobilitätsverhaltens vor der Veranstaltung und zu einem späteren Zeitpunkt (Erinnerung per E-Mail); kleine per E-Mail oder WhatsApp ausgeschickte Befragung 2 Wochen nach der Veranstaltung mit Likert-Skala („trifft sehr zu“ bis „trifft gar nicht zu“) zu folgenden Aussagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Veranstaltung war interessant. • Ich habe eine neue Sichtweise auf mein Mobilitätsverhalten bekommen. • Ich denke darüber nach, mein Mobilitätsverhalten zu verändern. • Seit der Veranstaltung habe ich mein Mobilitätsverhalten verändert. • Seit der Veranstaltung engagiere ich mich für nachhaltigere Mobilität in Ottensheim. <p>Textfeld für Mittelungen an die Veranstalter*innen (z.B. Verbesserungsvorschläge)</p>		

Tab. 11: Veranstaltungen für Eltern (eigene Darstellung)

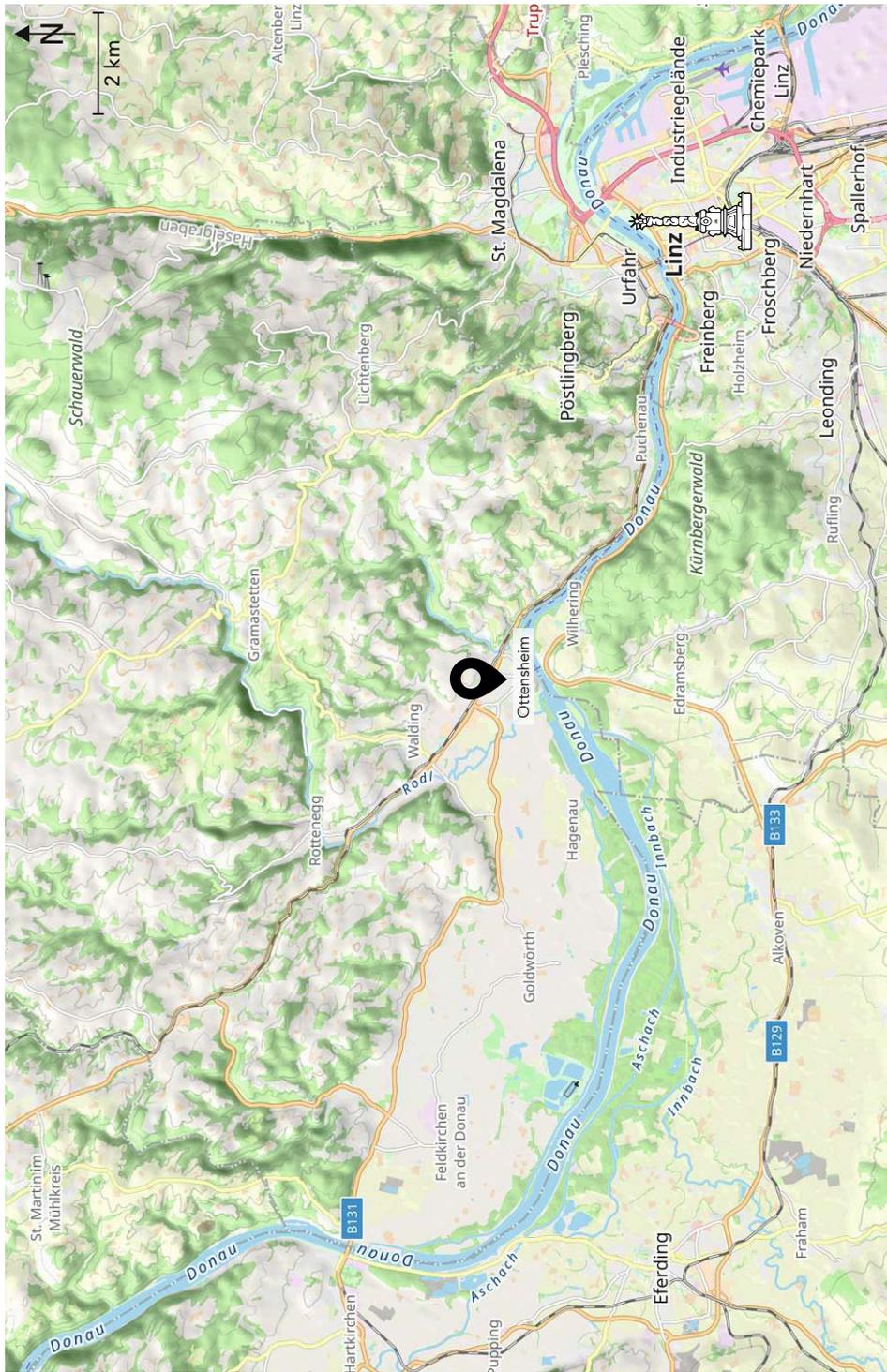
Ablauf des Workshops im Rahmen von Elternabenden

Zeit	Abschnitt-Bezeichnung	Beschreibung	notwendiges Material	Raumausstattung/ Sitzordnung
19:00-19:05 5 Min.	Willkommen	Kurzvorstellung des Projektteams, des Projekts und der Ziele des Abends Hinweise zu Begleitgruppe des Forschungsprojekts		großer Raum, mobile Bestuhlung oder normale Klassenzimmerbestuhlung
19:05-19:10 5 Min.	Selbstreflektion	Folgende Fragen werden in den Raum gestellt und jede*r überlegt sich 5 Min. Antworten dazu: Welche Wege lege ich im Alltag wie zurück? Welche Wege legt mein Kind im Alltag wie zurück? Welche Probleme sind damit verbunden? Für welche Wege brauche ich unbedingt ein Auto? Welche Bedeutung hat das Auto für mich? Auf Notizzetteln und A4 Karten kann Mobilitätsverhalten skizziert werden.	A4 Ausdrucke von einer Karte von Ottensheim und eine Karte von der Region für jeden Elternteil, Stifte	
19:10-19:25 15 Min.	(Mobility) Mapping ¹	Angststellen (Gefahrenstellen), Lieblingsorte, häufig besuchte Orte werden auf mindestens auf A2 geplottete Karte von Ottensheim und der Region mit Klebepunkten markiert. 3 Flipcharts mit folgenden Fragen, welche mit post-its beantwortet werden: Frage auf Flipchart 1: Für welche Wege brauche ich unbedingt ein eigenes Auto? Fragenblock auf Flipchart 2: Für welche Wege gäbe es Alternativen zum eigenen Auto? Welche Alternative wäre das? Könnte ich diese Wege auch vermeiden (Holen und Bringen)? Frage auf Flipchart 3: Was hält mich davon ab, diese Alternativen zu nutzen? Die Karten und Fragen können auch über Miro ⁸ digital bearbeitet werden.	A2 Ausdrucke einer Karte der Region um Ottensheim 3 Flipcharts mit Fragen Post-ist, bunte Klebepunkte (3 Farben) Miro ⁸ mit den beiden Karten und Fragen (für Teilnehmer*innen im Raum und online)	Stellwände/ Tafeln, um die Karten und Flipcharts aufzuhängen Karte kann auch auf einem Tisch liegen.

19:25-19:35 10 Min.	Diskussion im Plenum	Zusammentragen der Ergebnisse auf Plakaten; Weiterdiskutieren der Fragen im Plenum Welche Wege können nur mit dem Auto zurückgelegt werden? (Auch Nicht-Routine-Wege berücksichtigen), Was sind die Hindernisse Alternativen zu nutzen? Was wünscht ihr euch wäre anders am Verkehr in Ottensheim?		Sitzordnung mit Blick zur Moderation, Stellwände/Tafeln für die A2-Karten Beamer zur Projektion des Miro ⁸
19:35-19:45 10 Min.	Vorstellung Bedarfsverkehr	Was ist ein Bedarfsverkehr? Welche Angebote gibt es in Ottensheim? Storytelling als Methode zur Veranschaulichung von Nutzungsbeispielen Anonyme Kahoot ⁹ -Umfrage in den Raum stellen: Wer hat das Angebot schon mal genutzt? Wer kann sich vorstellen, es zu nutzen? Warum nicht? Auswahlmöglichkeiten: Ich kannte das Angebot nicht, zu umständliche Buchung, zu teuer, sonstiges	Powerpoint-Präsentation Kahoot ⁹	
19:45-19:50 5 Min.	Ausklang	Aublick auf Projekt, Aufruf zur Teilnahme an der Verkehrserhebung, an der Begleitgruppe und dem Vorbringen von Ideen		

Tab. 12: Veranstaltungsablauf Elternabend (eigene Darstellung)

Karten für Mobility Mapping

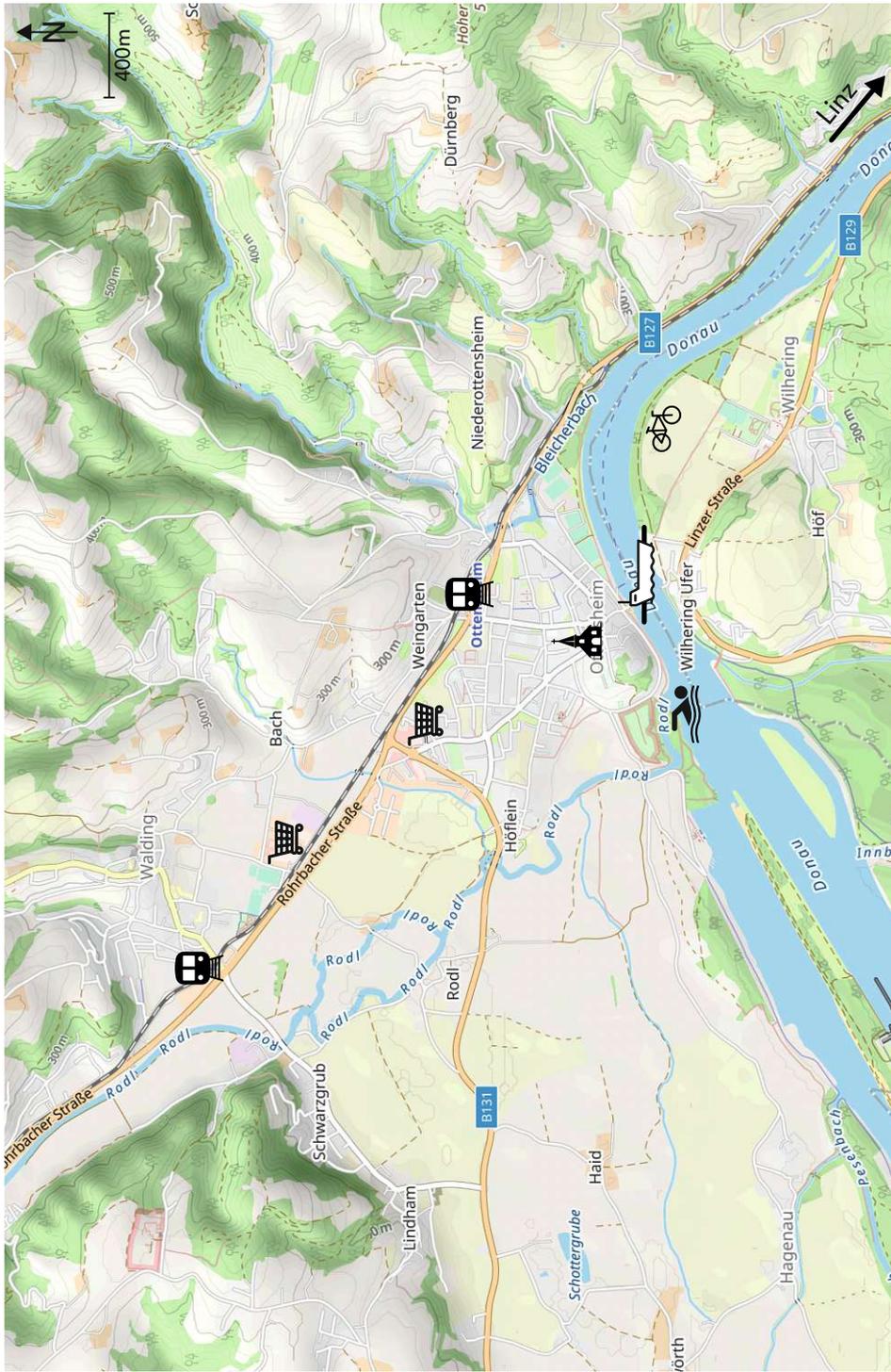


Ottensheim und Umgebung

Abb. 41: Karte der Umgebung um Ottensheim (eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Ottensheim Ort

Abb. 42: Karte des Ortes Ottensheim (eigene Darstellung, Kartgrundlage OpenStreetMap)

5.4.4 Methodenauswahl

1) Soziometrische Aufstellung

Ablauf: Bei der Soziometrischen Aufstellung (auch Differenzieren genannt) werden durch die Moderation Fragen in den Raum gestellt. Die Teilnehmer*innen stellen sich je nach ihren Antworten im Raum auf, z.B. entlang von Achsen auf. Wahlweise kann der Schwierigkeitsgrad erhöht werden, indem die Teilnehmer*innen nicht sprechen dürfen, sodass sie andere Wege der Kommunikation finden müssen. Mögliche Fragen im Bereich Mobilität: Was ist dein Lieblings-Verkehrsmittel? Spektrum: Die Verantwortung für die Mobilitätswende liegt bei der Politik – bei den Einzelnen.

Ziele: Reflexion des eigenen Wertesystems, Kennenlernen, Analyse von Gruppendynamiken

(Kress et al. 2023)

2) Mobility Mapping

Ablauf: Mobility Mapping nimmt zum einen Bezug auf Mental Maps, die in der Geographie bereits seit den 1960er-Jahren eingesetzt werden, wobei die Teilnehmenden (meist freihand) eine Karte zu ihrem Mobilitätsverhalten erstellen. Es wird aber um die Wahrnehmung von Wegen erweitert. Weiterhin werden die erstellten Karten mit Erzählungen verknüpft. Während des Gesprächs wechseln sich Sequenzen des Zeichnens und narrative Sequenzen ab.

Ziel: Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens

(Kordel et al. 2021)

3) Storytelling

Ablauf: Storytelling bedeutet, Informationen in Form von Geschichten zu vermitteln. Durch Emotionen werden Inhalte greifbar und lebendig. Gute Geschichten fesseln, inspirieren und motivieren Menschen zu handeln oder umzudenken. Sie verleihen abstrakten Zahlen Ausdruck und bleiben nachhaltig im Gedächtnis.

Story = Identifikationsfigur + Zwangslage + Versuch der Befreiung

Ziel: Inspiration

(Pyczak 2024)

4) World Café

Ablauf: Die Teilnehmenden diskutieren in Kleingruppen von etwa fünf Personen an kleinen Tischen in einer lockeren Kaffeehaus-Atmosphäre. Jede Gesprächsrunde hat eine vorgegebene Frage, und die Beiträge werden auf Papiertischtüchern oder Flipcharts festgehalten. Nach einer vorgegebenen Zeit wechseln die Teilnehmenden die Tische, um in neuen Gruppen eine neue Frage zu diskutieren. Die Gastgeber*innen (mind. eine Person pro Tisch) bleiben und fassen die vorherige Diskussion für die neuen Personen an ihrem Tisch zusammen. Am Ende präsentieren die Gastgeber*innen die Ergebnisse.

Ziele: Gegenseitige Inspiration, Förderung der Zusammenarbeit, Kennenlernen

(Arbter 2012, ÖGUT 2023)

5) Mood-Meter

Ablauf: Der Mood-Meter ist ein Energizer (Aufweck-Übung). Die Moderation stellt Gesen für die Beantwortung von Fragen oder Reaktion auf Phrasen vor z.B. Daumen-hoch, Daumen-runter, Daumen-mittig. Danach werden die Fragen oder Phrasen von der Moderation in den Raum gestellt und alle Teilnehmer*innen antworten. Um die Anonymität zu gewähren, kann die Abfrage mit geschlossen Augen gemacht werden.

Ziel: Einholung eines Stimmungsbildes

(Wonderwerk Consulting GmbH 2022)

6) Rollenspiel (Planspiel)

Ablauf: In einem Planspiel werden die Teilnehmer*innen mit einer Situation aus dem Alltag konfrontiert, die bestimmte Probleme oder Fragestellungen enthält. Die beteiligten Konfliktparteien sind vorgegeben, und jede Person übernimmt eine bestimmte Rolle. In dieser Rolle agiert sie während des Spiels, vertritt ihre Interessen und trifft Entscheidungen aus der jeweiligen Perspektive. Das Spiel verläuft über mehrere Runden. Verschiedene Lösungswege können ausprobiert werden.

Ziele: Vereinfachung komplexer Systeme, Kennenlernen neuer Perspektiven

(ÖGUT 2024)

7) Laddering

Ablauf: Die Laddering-Methode stammt aus der Marktforschung und dient dazu, den Zusammenhang zwischen Produktmerkmalen und ihrem subjektiven Nutzen für eine Person zu verstehen. Sie kann auch angewandt werden, um über Mobilitätsverhalten und damit verbundene Wertvorstellungen zu sprechen. Mithilfe einer Fragenkette („kognitive Leiter“) wird Schritt für Schritt zugrundeliegende Bedürfnisse hingearbeitet. Beispiele für Bedürfnisse: Subsistenz, Schutz, Zuwendung, Kreativität, Identität, Freiheit.

Ziele: Reflexion der eigenen Werte und Vorlieben, Abfrage von Bedürfnissen

(ÖGUT 2021)

8) Miro

Miro ist ein online-Tool. Es funktioniert wie ein großes Flip-Chart auf dem Post-its, Textfelder, geometrische Formen zur Bearbeitung einer Datei/eines Inhalts verwendet werden können.

verfügbar unter: <https://miro.com/>

9) Kahoot

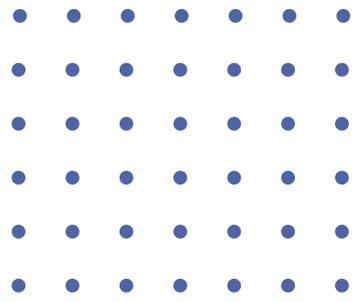
Kahoot ist ein online-Tool, mit dem ein interaktives Quiz erstellt werden kann. Es ist beliebt unter Lehrer*innen, um Schüler*innen spielerisch zu den gelernten Inhalten abzufragen.

verfügbar unter: <https://kahoot.it/>



6. Reflexion und Fazit

6.1	Implikationen für die Verkehrsplanung und -forschung	121
6.2	Grenzen der Untersuchung	122
6.3	Fazit	123



6. Reflexion und Fazit

6.1 Implikationen für die Verkehrsplanung und -forschung

Forschungsbedarf

Die vorliegende Arbeit zeigt, dass Bedarfsverkehre im ländlichen Raum weiterhin ein wenig erforschtes Feld darstellen. Ihre tatsächliche Wirkung, z.B. in Bezug auf Klimarelevanz oder die soziale Teilhabe ist bislang nur unzureichend untersucht. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Sorgekrise wird jedoch deutlich, dass flexible Mobilitätsangebote gesellschaftspolitische Herausforderungen adressieren können. Durch gendersensible partizipative Verfahren können die Mobilitätsbedürfnisse Sorgearbeit leistender Menschen und derer Personen, die auf

Pflege angewiesen sind, abgefragt und in die Angebotsgestaltung von Bedarfsverkehren integriert werden.

Die Analyse unterstreicht zudem die zentrale Rolle qualitativer Forschung, da sie ein vertieftes Verständnis für Alltagsmobilität dort generiert, wo quantitative Daten fehlen oder die Lebensrealitäten bestimmter Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innengruppen des ÖV unsichtbar bleiben. Bislang fehlen auch Langzeiterhebungen, die die Wirksamkeit von Partizipation bei der Entwicklung von Verkehrsangeboten im Hinblick auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Nutzer*innen untersuchen.

Handlungsempfehlungen für die Planungspraxis

1) Gender Smart Mobility und Mobilities of Care: Verkehrssysteme sollten unter Berücksichtigung intersektionaler Gender- und Diversitätsaspekte geplant und gestaltet werden. Dabei sind Kriterien wie Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit, Effektivität, Nachhaltigkeit und Attraktivität für alle Bevölkerungsgruppen zentral. Um dem gerecht zu werden, bedarf es einer kritischen Überprüfung und Weiterentwicklung bestehender Planungspraktiken, z.B. hinsichtlich der Datenerhebung und -auswertung. Planer*innen sollten ihren Blick für die Perspektiven von Menschen sensibilisieren, die in raumplanerischen Prozessen der Vergangenheit häufig übersehen wurden.

2) Innovationen in der Partizipation:

Beteiligungsprozesse müssen als multilateraler Austausch zwischen einer Vielzahl von Akteur*innen verstanden werden. Der dafür notwendige Aufwand, um alle in einem raumplanerischen Prozess zu Wort kommen zu lassen, darf nicht unterschätzt werden. Es braucht daher vielfältige, niederschwellige Beteiligungsformate, welche auf unterschiedliche Zielgruppen eingehen. Eine reine Informationsveranstaltung genügt nicht: Planer*innen sind gefordert, einen Schritt auf die Personen zugehen, für die sie planen. Das geschieht nur, indem sie sich mit den Lebensrealitäten und Alltagspraktiken der Menschen auseinandersetzen und Planungsprozesse flexibel genug gestalten, damit die Planung auch im fortgeschritteneren Stadium durch weitere Beteiligungsschleifen adaptiert und validiert werden kann.



3) Verbindlichkeit der Ergebnisse: Ein wesentlicher Faktor für die Glaubwürdigkeit und den Erfolg partizipativer Verfahren ist die Verbindlichkeit der erzielten Ergebnisse. Nur durch die tatsächliche Umsetzung der Ergebnisse partizipativer Prozesse wird das Vertrauen in die Planung und Politik gestärkt und die Bereitschaft zur Teilhabe auch in Zukunft sichergestellt.

4) Kontinuierliche Evaluation: Partizipative Prozesse und Bedarfsverkehre erfordern eine kontinuierliche Evaluation, sodass ihre Wirkung und Akzeptanz über einen längeren Zeitraum hinweg

festgestellt und verbessert werden kann.

5) Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Eine gerechte und inklusive Mobilitäts- und Raumplanung erfordert die enge Zusammenarbeit von Menschen aus verschiedensten Disziplinen. Insbesondere die Zusammenarbeit mit Personen aus der Sozialen Arbeit oder dem Gesundheitswesen, z.B. auch zivilgesellschaftlichen Organisationen (Multiplikator*innen), kann dazu beitragen, „blinde Flecken“ zu vermeiden und verschiedene soziale Milieus anzusprechen.

6.1 Grenzen der Untersuchung

Die Untersuchung hat auch methodische und konzeptionelle Grenzen. So wurde in der Analyse der Ergebnisse der ersten Interviews kein Bezug auf einen bestimmten Siedlungstypen genommen, sondern der ländliche Raum trotz seiner heterogenen Ausprägungen als gesamter Betrachtungsraum gewählt. Der Grund dafür liegt darin, dass die Auswahl der Pilotgemeinde Ottensheim für das MobiFlex-Projekt erst im Laufe der Bearbeitung dieser Arbeit getroffen wurde. Der Fokus auf eine explizite rurale Typologie z.B. der periphere ländliche Raum hätte eine bessere Übertragbarkeit der Erkenntnisse auf andere Regionen ermöglicht.

Aufgrund der oben genannten Forschungslücken ist unklar, welche Wirksamkeiten hinsichtlich klimarelevanter Mobilitätsverhaltensveränderungen eine Ausweitung des Bedarfsverkehrsangebot erzeugen kann, oder ob Ottensheim durch seine Nähe zum nächsten Zentrum (Linz) andere Maßnahmen im ÖV-System benötigt.

Zudem wurde aufgrund der potenziellen Einflussnahme auf das MobiFlex-Forschungsprojekt darauf verzichtet, Interviews mit für einen Partizipationsprozess relevanten Akteur*innen in Ottensheim zu führen. Stattdessen basieren viele Schlussfolgerungen auf Ableitungen aus anderen Fallstudien und Aussagen von Expert*innen, die jedoch nicht in der Region um Linz inkl. des Bezirks Urfahr-Umgebung tätig sind.

Auch die vorgeschlagenen Beteiligungsformate wurden bislang nicht praktisch getestet, was ihre tatsächliche Wirksamkeit offenlässt. Schließlich stellt die Verknüpfung von Mobilitätsplanung und Sorgearbeit ein interdisziplinäres Forschungsfeld dar, das eine breitere theoretische Fundierung, soziale Arbeit vor Ort und langfristige Evaluierung in realen Projekten erfordert. Die Arbeit versteht sich daher als ein konzeptioneller Beitrag, der Impulse für die Weiterentwicklung partizipativer, gendergerechter Mobilitätsplanung geben soll.

6.3 Fazit

Abschließend werden die Kernaussagen dieser Arbeit durch die Beantwortung der am Beginn formulierten Forschungsfragen gegliedert nach den drei Themenfeldern präsentiert:

Bedarfsverkehre

- Zu welchem Zweck und wie werden Bedarfsverkehrsangebote aktuell konzipiert?

Bedarfsverkehre bilden im ländlichen Raum einen zeitlichen und räumlichen Lückenschluss eines teilweise eingeschränkt ausgebauten Versorgungsnetzes des ÖVs, welches von der Dominanz des MIV geprägt ist. Ihre Konzeption erfolgt im Austausch zwischen Planer*innen, Verwaltung und kommunalpolitischen Entscheidungsträger*innen, wobei das politische Bekenntnis zum Projekt bei der Initiation des Planungsprozesses und bei der konsequenten Umsetzung der Angebotsplanung eine entscheidende Rolle spielt. Zur Erhebung des Mobilitätsbedarfs und zur wirtschaftlichen Effizienzsteigerung wird häufig auf bereits bestehende Daten zurückgegriffen.

- In welcher Form findet Beteiligung und die Berücksichtigung von Gendersensibilität in den aktuellen Planungsprozessen statt?

Beteiligung ist bisher marginal ausgeprägt und Aspekte der Gendersensibilität werden selten systematisch in Planungsprozesse integriert. Partizipative Ansätze beschränken sich oft auf einseitige Informationsweitergabe über die gängigen Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit, während Intensitäten der Konsultation oder Kooperation zwischen Planung und Bürgerschaft meist nur vereinzelt und nicht strukturell während der Konzeptionsphase eines Bedarfsverkehrsangebots stattfinden.

- An welcher Stelle ist die Integration eines intensiveren Beteiligungsprozesses

(im Vergleich zum Status quo) möglich?

Eine vertiefte Beteiligung lässt sich vor allem in der Phase der Bedarfsanalyse sowie bei der Evaluation und Anpassung bestehender Angebote integrieren, um die tatsächlichen Bedürfnisse der Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innen besser abzubilden.

Sorgearbeit

- Wie sehen Genderrollen im ländlichen Raum aus und wie beeinflussen sie die Sorgearbeitsverteilung?

In ländlichen Räumen führen inhärente patriarchale Normen und Genderunterschiede im Zugang zum Arbeitsmarkt sowie die geringe Verfügbarkeit von professionellen Pflege- und Sorgedienstleistungen dazu, dass Frauen mehr unbezahlte Sorgearbeit als Männer leisten.

- Wie beeinflusst wiederum die Sorgearbeitsverteilung das Mobilitätsverhalten und die politische Teilhabe?

Die ungleiche Verteilung von Sorgearbeit beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Personen, die sie leisten – insbesondere Frauen, und reduziert ihre Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe, da Räumen des sozialen Austauschs und der politischen Mitwirkung für Frauen weniger zugänglich sind. Das Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen unterscheidet sich von anderen im Wesentlichen durch ihre komplexen Wegeketten, die ihre Mehrfachverpflichtungen (Arbeit, Haushalt, Kinderbetreuung) abbilden.

Partizipation

- Welche Herausforderungen und Chancen ergeben sich aus der Implementierung partizipativer Verfahren in die Planungspraxis von Bedarfsverkehren?

Herausforderungen, die ein intensiverer

Beteiligungsprozess mit sich bringt, liegen in der allgemeinen Finanzschwäche von Gemeinden im ländlichen Raum und des damit verbundenen Ressourcenmangels hinsichtlich Planungsexpertise und v.a. Zeit. Dies betrifft nicht nur eine mögliche Intensivierung der Beteiligung sondern das Bedarfsverkehrsangebot in all seinen Stadien (Planungs- und Umsetzungsphasen, laufender Betrieb). Die Chancen liegen dagegen in der bedarfsgerechteren Anpassung der Angebote an die tatsächlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, wodurch die Aufmerksamkeit auf sie und ihre Vorteile sowie ihre gesellschaftliche Akzeptanz gefördert werden. Insgesamt stärken derartige Partizipationsverfahren demokratische Entscheidungsprozesse, sofern sie konsequent in die Planung verankert sind.

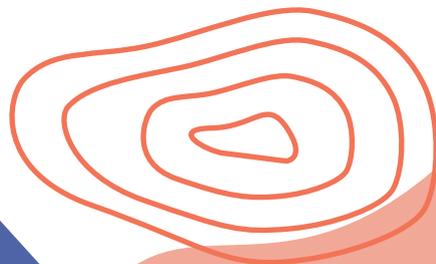
- Welche Merkmale zeichnen einen intensiveren Partizipationsprozess (im Vergleich zum Status quo) aus?

Intensivere Partizipation zeichnet sich durch eine frühzeitige, kontinuierliche Einbindung vielfältiger Akteur*innen, eine transparente Kommunikation und systematische Integration gendersensibler Perspektiven aus. Die Konzeption eines an die lokalen Verhältnisse angepassten Beteiligungsprozess muss die Sorgearbeitenden so einbinden, dass sie keinen erheblichen Mehraufwand in ihrem ohnehin stressigen Alltag verspüren, sondern von den Planer*innen dort und dann angesprochen, wo sie sich ohnehin aufhalten. Ein weiterer wichtiger Punkt liegt in der zielgruppenspezifischen Ansprache über Multiplikator*innen – bereits mit den Zielgruppen vertraute Personen, die den Beteiligungsprozess begleiten, einen Kontakt herstellen und auch nach dem Ende ein Fortwirken der Maßnahmen gewähren können. Der in Kap. 5 ausgearbeitete Prozess bildet dies beispielhaft ab.

Im Kontext der zunehmenden Sorgekrise erfordern die demographische Entwicklung und andere Prozesse (z.B. Schrump-

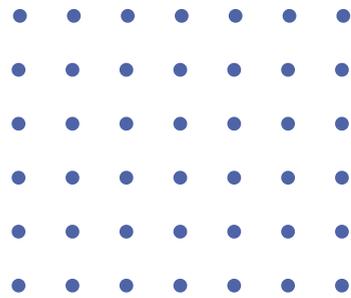
fungsprozesse, Klimawandel) eine gezielte Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen, die unbezahlte Pflege- und Sorgearbeit leisten, und derer, die auf diese Leistungen angewiesen sind, damit die Teilhabe am sozialen Leben für diese Zielgruppe gewährleistet wird. Um die strukturellen Ungleichheiten im Rahmen der Raumplanung auszugleichen und die Bedürfnisse von sorgearbeitenden Menschen in die Verkehrsplanung einfließen zu lassen, braucht es innovative Konzepte zur Beteiligung und das Bekenntnis dazu, Mobilitätsangebote auch als Teil der sozialen Infrastruktur zu verstehen.

Planer*innen müssen einen höheren Aufwand als bisher betreiben, um aktiv auf die Menschen zuzugehen, die in der Vergangenheit weniger berücksichtigt wurden und besonders von Planungsmaßnahmen profitieren können. Indem Planer*innen die Bedürfnisse der Sorgearbeitenden, die anstrengende Alltagsroutinen haben und täglich komplexe Wegeketten zurücklegen, kennenlernen und verstehen, können sie anfangen, Verkehrssysteme auch für diese Zielgruppen und diejenigen, die von ihrer Sorgearbeit abhängig sind, zu planen. Partizipation ist dabei kein „Add-on“, sondern eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Bedarfsverkehrsangebote angenommen werden und zur effektiven Entlastung von Sorgearbeitenden beitragen. Die im Rahmen dieser Arbeit erarbeiteten Empfehlungen zeigen: Qualitative Forschung und gendersensible Planung sind unerlässlich, um gesellschaftliche Ungleichheiten nicht zu reproduzieren, sondern ihnen aktiv entgegenzuwirken. Für Gemeinden stellt die Umsetzung solcher Bedarfsverkehrsangebote zwar eine große Herausforderung dar – aber eine, die sich langfristig auszahlen kann, wenn die Systeme die zeitlichen und räumlichen Lücken im ÖV erfolgreich schließen können, weil die an die Bedürfnisse der örtlichen Nutzer*innengruppen angepasst sind.



Anhang

A. Literaturverzeichnis	126
B. Interviewleitfaden	140
C. Codes der Interviewauswertung	144



A. Literaturverzeichnis

- 42hacks Genossenschaft (2024): 31DAYS - Erlebe Freiheit ohne Auto - Gratis GA, E-bike Abo und mobilityEASY. Online verfügbar unter <https://www.31days.ch/>, zuletzt geprüft am 04.04.2025.
- Ammer, F. (30.01.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Daetz. online.
- Ammer, F. (06.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Mittischek. online.
- Ammer, F. (07.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Michalek. online.
- Ammer, F. (10.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Nasya. online.
- Ammer, F. (11.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Schrögenauer. online.
- Ammer, F. (11.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Buchegger. online.
- Ammer, F. (18.02.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Mittertrainer. online.
- Ammer, F. (24.04.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Hofstätter. online.
- Ammer, F. (25.04.2025). Interview für die Diplomarbeit. Interview mit Fingerlos. online.
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) (2021): Gesamtverkehrsstrategie Burgenland. Zukunftsthemen der Mobilität. Eisenstadt.
- Amt der Oö. Landesregierung (o.D.): Förderung für Bedarfsorientierte Verkehre (Mikro-ÖV). Online verfügbar unter <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/233343.htm>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.
- Amt der Oö. Landesregierung (2023a): Ergebnisse für die zusammengefassten Gemeinden. 41677. Ottensheim, Puchenau. In: Amt der Oö. Landesregierung (Hrsg.): Verkehrserhebung Oberösterreich 2022. Ergebnisbericht. Linz: Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung: Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr. Online verfügbar unter https://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2022/ve2022_41617.pdf, zuletzt geprüft am 14.05.2025.
- Amt der Oö. Landesregierung (Hrsg.) (2023b): Verkehrserhebung Oberösterreich 2022. Ergebnisbericht. Linz: Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung: Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr. Online verfügbar unter https://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2022/ve2022_4.pdf, zuletzt geprüft am 17.04.2025.
- Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union (2023): 464371-2023 - Ergebnis Österreich-Güssing: Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport) OJ S 145/2023 31/07/2023 Bekanntmachung vergebener Aufträge. Online verfügbar unter <https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/464371-2023>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.
- Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union (2024): 557005-2024 - Ergebnis Österreich – Taxiverkehr – Ausschreibung W³-Shuttle 2024 OJ S 181/2024 17/09/2024 Bekanntmachung vergebener Aufträge oder Zuschlagsbekanntmachung – Standardregelung Dienstleistungen. Online verfügbar unter <https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/557005-2024>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.
- Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union (2025): 9693-2025 - Planung Österreich – Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport) – Mikro-ÖV System Oststeiermark - SAM OJ S 5/2025 08/01/2025 Vorinformation zu öffentlichen Personenverkehrsdiensten Dienstleistungen. Online verfügbar unter <https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/9693-2025>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.
- Apothek Ottensheim (2025): Apotheke Ottensheim - Apotheke Ottensheim. Online verfügbar unter <https://apothek Ottensheim.at/>, zuletzt geprüft am 17.04.2025.
- Arbter, K. (2012): Praxisbuch Partizipation: gemeinsam die Stadt entwickeln. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. ISBN: 3902576642.
- Arbter, K.; Handler, M.; Purker, E.; Trappeiner, G.; Trattnigg, R. (2005a): Das Handbuch Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Zukunft gemeinsam gestalten. Wien. Online verfügbar unter

https://zora-cep.ch/cmsfiles/handbuch_oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf, zuletzt geprüft am 14.11.2024.

Arbter, K.; Trattnigg, R. (2005b): Standards zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Auf dem Weg zu effizienter und effektiver Partizipation. In: Bauer, H.; Biwald, P.; Dearing, E.; Zentrum für Verwaltungsforschung (Hrsg.): Public Governance - Öffentliche Aufgaben gemeinsam erfüllen und effektiv steuern. Wien, Graz: Neuer Wissenschaftlicher Verlag, S. 295–309. Online verfügbar unter https://www.arbter.at/pdf/OEB_Standards_publi.pdf, zuletzt geprüft am 14.11.2024.

Arendt, H. (1958): The human condition. Chicago: University of Chicago Press.

Arnstein, S. R. (1969): A Ladder Of Citizen Participation. In: Journal of the American Institute of Planners, 35 (4), S. 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>.

Bauer, U.; Frölich v. Bodelschwingh, F. (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven. Berlin.

Becker-Schmidt, R. (2008): Doppelte Vergesellschaftung von Frauen: Divergenzen und Brückenschläge zwischen Privat- und Erwerbsleben. In: Becker, R.; Kortendiek, B. (Hrsg.): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 65–74. https://doi.org/10.1007/978-3-531-91972-0_8.

bedarfsverkehr.at (2024): Handbuch On-Demand. Ausschreibungen und Vergabe. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Ausschreibungen_und_Vergabe, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Beierle, T. C. (2010): Democracy in practice. Public participation in environmental decisions. Washington, DC: Resources for the Future. Online verfügbar unter <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=339558>.

Bernhard, F. (2016): Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsverhalten. In: Egger, R.; Posch, A. (Hrsg.): Lebensentwürfe im ländlichen Raum: Ein prekärer Zusammenhang? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 203–242. <https://>

doi.org/10.1007/978-3-658-10524-2_11.

BGBI (Hrsg.) (1996): Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 - GelverkG). GelverkG.

BGBI (Hrsg.) (2022): Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen. KfIG.

Blackstock, K. L.; Kelly, G. J.; Horsey, B. L. (2007): Developing and applying a framework to evaluate participatory research for sustainability. In: Ecological Economics, 60 (4), S. 726–742. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2006.05.014>.

Bogner (2014): Interviews mit Experten. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19416-5>.

Böhler-Baedeker, S.; Jansen, U.; Kindl, A.; Reuter, C.; Schäfer-Sparenberg, C.; Walter, C. (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. In: : ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, S. 477–488.

Brandl, H. (2019): Mobilität – Daseinsgrundfunktion in ländlichen Räumen? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten, TU Wien (Hrsg.).

Bundesanstalt Statistik Österreich (2021): Urban-Rural-Typologie. Online verfügbar unter <https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urbanRuralTypologie.pdf>, zuletzt geprüft am 31.03.2025.

Bundesanstalt Statistik Österreich (Hrsg.) (2023): Zeitverwendung 2021/22. Ergebnisse der Zeitverwendungserhebung. Wien. ISBN: 978-3-903393-70-7.

Bundesanstalt Statistik Österreich (2024a): Stadt-Land Typologie der Europäischen Kommission (Urban-Rural Typology). Online verfügbar unter https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_stadt_land&layerid=layer3&sublayerid=sublayer0&languageid=0&bbox=464184,5548535,2797653,6575849,7, zuletzt geprüft am 31.03.2025.

Bundesanstalt Statistik Österreich (2024b): Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria. On-

line verfügbar unter https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_stadt_land&layerid=layer1&sublayerid=sublayer0&languageid=0&bbox=329654,5535082,2663124,6562396,7, zuletzt geprüft am 31.03.2025.

Bundesanstalt Statistik Österreich (2025a): Erwerbstätige - Merkmale. Online verfügbar unter <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/erwerbstaetigkeit/erwerbstaetige-merkmale>, zuletzt geprüft am 28.03.2025.

Bundesanstalt Statistik Österreich (2025b): Teilzeitarbeit, Teilzeitquote. Online verfügbar unter <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/arbeitszeit/teilzeitarbeit-teilzeitquote>, zuletzt geprüft am 28.03.2025.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2016): Klimaschutz und Klimaanpassung im Stadtumbau Ost und West. Bonn.

Bundeskanzleramt Österreich (2021a): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Ausschreibung W³-Shuttle 2021. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-37e15477-61a6-4a95-9cdf-0bef76677531&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZ-XByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybgIzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=2&orderDir=desc&start=125>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2021b): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Linienverkehr und Mikro-ÖV Mostviertel West. Bekanntmachung von zu vergebenden Aufträgen, Rahmenvereinbarungen und die Einrichtung bzw. Einstellung von dynamischen Beschaffungssystemen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_117218f_BVergG-VIII-1-Z2_261307&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZ-

XByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybgIzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=25

, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2021c): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Mikro-ÖV Südweststeiermark. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-d4450a85-d993-43fe-8b3e-ea8eb89281f9&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZ-XByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybgIzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=1&orderDir=desc&start=175>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2021d): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - On Demand Verkehr Wattens. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_193350p_BVergG-VIII-2-Z1_275702&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZ-XByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybgIzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=2&orderDir=desc&start=100, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2021e): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - On Demand Verkehr Wattens. Bekanntmachung von zu vergebenen Aufträgen, Rahmenvereinbarungen und die Einrichtung bzw. Einstellung von dynamischen Beschaffungssystemen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_193350p_BVergG-VIII-1-Z2_604838&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZ-XByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybgIzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyM-

DAw&orderColumn=2&orderDir=desc&start=125, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022a): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Mikro-ÖV Oststeiermark. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-f05b8200-62c6-479d-8b26-722d02b42e78&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022b): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - MÖV-2022-009 - Erbringung von Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Region „Mondseeland“. 60000000 (Transport- und Beförderungsdienstleistungen (außer Abfalltransport)). Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-8042c6ff-4936-4b66-9331-68a7969cc329&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022c): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - MÖV-2022-009 - Erbringung von Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Region „Mondseeland“. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-77161890-a0b-45b5-98af-3c4be454813d&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

link=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022d): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - MÖV-2022-011 - Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Gemeinde Leogang (Bezirk Zell am See). Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-2d5fa3f4-8e7f-4765-a61a-110185da5323&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022e): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - MÖV-2022-011 - Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Gemeinde Leogang (Bezirk Zell am See). Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-2d5fa3f4-8e7f-4765-a61a-110185da5323&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2022f): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - MÖV-2022-011 - Personenbeförderungsleistungen im Rahmen von Mikro-ÖV in der Gemeinde Leogang (Bezirk

Zell am See). Bekanntmachung von zu vergebenden Aufträgen, Rahmenvereinbarungen und die Einrichtung bzw. Einstellung von dynamischen Beschaffungssystemen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-5d02c297-93bb-48bd-ab37-66e5b-492da69&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2023a): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - 4. Abruf aus der RV AST-Regiotax - On Demand Verkehr Reutte. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_193350p_BVergG-VIII-2-Z1_746186&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2023b): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Linienverkehr und Mikro-ÖV Mostviertel West - Los 2 „Kombinierter Verkehr“. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_117218f_BVergG-VIII-2-Z1_378932&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2023c): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Mikro-ÖV Lose. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfb4c-FN_117218f_BVergG-VIII-2-Z1_169280&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024a): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Anrufsammeltaxi für die Region Steirischer Zentralraum. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-1fee0d61-26ad-4768-a7d9-b7649f6a4280&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=1&orderDir=desc&start=175>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024b): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Ausschreibung W³-Shuttle 2024. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-6549784d-1943-409c-b932-af2e77e7cd4e&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024c): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Ausschreibung W³-Shuttle 2024. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-6549784d-1943-409c-b932-af2e77e7cd4e&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLc-OWVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

rement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - BAST - Burgenländisches Anrufsammeltaxi und Weintaxi. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=a2c49245-23b2-46e1-acc7-c5a78913a090-5c929e06-7616-49c8-bdaa-fc848ba076a5&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=1&orderDir=desc&start=175>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024d): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Rahmenvereinbarung „Anrufsammeltaxi und RegioTax – Pool des VVT“ - politische Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfba4c-FN_193350p_BVergG-VIII-2-Z1_117638&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPTYwMTEyMDAw&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024e): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - RegioFlink Jenbach. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfba4c-FN_193350p_BVergG-VIII-2-Z1_615795&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPXJlZ2lvZmxbms=&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024f): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - RegioFlink Jenbach. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfba4c-FN_193350p_BVergG-VIII-1-Z2_200335&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPXJlZ2lvZmxbms=&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

ment - Ausschreibungsdetails - RegioFlink Jenbach. Bekanntgabe von zu vergebenen Aufträgen, Rahmenvereinbarungen und die Einrichtung bzw. Einstellung von dynamischen Beschaffungssystemen. Online verfügbar unter https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=fde58043-87ff-44b0-b6b0-3d089adfba4c-FN_193350p_BVergG-VIII-1-Z2_200335&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPXJlZ2lvZmxbms=&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0, zuletzt geprüft am 15.03.2025.

Bundeskanzleramt Österreich (2024g): eProcurement - Ausschreibungsliste - eProcurement - Ausschreibungsdetails - Vergabe eines Subunternehmervertrags zur Erbringung von Personenbeförderungsleistungen im Bezirk Mödling - MÖV-2024-007 | Mikro-ÖV AST Mödling. Bekanntgabe von vergebenen Aufträgen und abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen. Online verfügbar unter <https://ausschreibungen.usp.gv.at/at.gv.bmdw.eproc-p/public/tender-detail?object=505019f6-4c66-4ce4-9700-a5ed3cf664c3-4d9c8e44-e09b-47ff-b4e9-18aee-03c18e5&backlink=L2F0Lmd2LmJtZHcuZXByb2MtcC9wdWJsaWMvdGVuZGVybGlzdD9sb2FkZWQ9dHJ1ZSZxPU1pa3JvLcOwVg==&orderColumn=2&orderDir=desc&start=0>, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital. Wien.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2024): Basiswissen. Online verfügbar unter <https://partizipation.at/partizipation-verstehen/basiswissen/>, zuletzt geprüft am 14.11.2024.

Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (Hrsg.) (2019): 3. Bericht zum freiwilligen Engagement in Österreich. Freiwilligenbericht 2019. Wien.

- Christensen, H. R.; Breengaard, M. H.; Levin, L. (2023): Gender Smart Mobility. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003191025>.
- Clinic Cleveland. (19.08.2024). How Weaponized Incompetence Can Hurt Your Relationships. Interview mit Albers. Cohen, A. (2021): The Challenges of Intersectionality in the Lives of Older Adults Living in Rural Areas with Limited Financial Resources. In: *Gerontology and Geriatric Medicine*, 7, 23337214211009363. <https://doi.org/10.1177/23337214211009363>.
- Damyanovic, D.; Zibell, B. (2019): Brief historical review of gendered approaches in spatial. In: Zibell, B.; Damyanovic, D.; Sturm, U. (Hrsg.): Gendered approaches to spatial development in Europe. Perspectives, similarities, differences. London: Routledge, Taylor & Francis Group. ISBN: 9780429503818, S. 25–36.
- Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (2025): Fahrgastbeirat. Online verfügbar unter <https://www.dadina.de/ueber-uns/fahrgastbeirat/>, zuletzt geprüft am 04.04.2025.
- Davoudi, S. (2017): Spatial Planning : The Promised Land or Rolled-Out Neoliberalism? In: Gunder, M.; Madanipour, A.; Watson, V. (Hrsg.): *The Routledge Handbook of Planning Theory*. New York, NY : Routledge, 2018.: Routledge, S. 15–27. <https://doi.org/10.4324/9781315696072-2>.
- Diebold, T. (2023): Wer nutzt die On-Demand Angebote des ÖPNV? (Symposium „Erfahrungen und Chancen von On-Demand Angeboten im ÖPNV“), 27. Juni 2023, Hamburg. <https://doi.org/10.15480/882.8918>.
- Diebold, T.; Czarnetzki, F.; Gertz, C. (2021): On-Demand-Angebote als Bestandteil des ÖPNV: Nutzungsmuster und Auswirkungen auf die Verkehrsmittelentscheidung in einem Hamburger Stadtrandgebiet. In: *Internationales Verkehrswesen*, 73 (3), S. 88–94.
- Diebold, T.; Zwick, F.; Gertz, C. (2024): Ridepooling als Zubringer oder Direktverkehr? In: *Internationales Verkehrswesen*, 76 (2). <https://doi.org/10.24053/IV-2024-0030>.
- Digitales Oberösterreichisches Raum-Informationssystem (DORIS) (2025). Linz: Land Oberösterreich. Online verfügbar unter https://wo.doris.at/weboffice/externalcall.jsp?project=weboffice&x=64404.25906482918&y=354764.10357238166&scale=80000&rotation=0&view=adr&basemapview=of_label&user=guest&group_id=guest&client=core&language=de, zuletzt geprüft am 18.03.2025.
- Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (2023): Thresholds. Online verfügbar unter https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement/legal-rules-and-implementation/thresholds_en?prefLang=de, zuletzt geprüft am 16.03.2025.
- Doll, C.; Krauß, K.; Luchmann, I.; Niemeier, E.; Quante, N.; Ritschny, J.; Scherf, C.; Schuler, J.; Schürmann, R. (2019): Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte veränderter Mobilitätskonzepte im Personenverkehr. PTV Transport Consult GmbH. <https://doi.org/10.24406/publicafhg-300088>.
- Dörhöfer, K.; Terlinden, U. (1998): Verortungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-663-01132-3>.
- EbenseeTV (2024): ÖGRS Ebensee vom 12.12.2024: DA02 - Petition Mikro-ÖV-System. Online verfügbar unter https://www.youtube.com/watch?v=jNrxETRBtU&ab_channel=ebenseeTV, zuletzt geprüft am 01.05.2025.
- Ertin, D.; Esser, K.; Brune, K. L. (2024): Begleitforschung zur Förderung von On-Demand-Verkehren - Endbericht. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/385741246_Begleitforschung_zur_Forderung_von_On-Demand-Verkehren_-_Endbericht?channel=doi&linkId=673381c9f255d5728667a2df&showFullText=true, zuletzt geprüft am 14.03.2025.
- Eurostat (2018): Territoriale Typologien Handbuch - Stadt-Land-Typologie. Online verfügbar unter https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Territorial_typologies_manual_-_urban-rural_typology&action=stateexpand&lang=de, zuletzt geprüft am 31.03.2025.
- Evers, M.; Hofmeister, S. (2010): Flächenpolitik durch nachhaltige, geschlechtergerechte Stadtentwicklung und partizipative Planung. In: Raum-

forschung und Raumordnung, 68 (1), S. 35–47. <https://doi.org/10.1007/s13147-009-0007-9>.

Folbre, N. (2018): Developing care: Recent research on the care economy and economic development. Ottawa. Online verfügbar unter <https://peri.umass.edu/images/publication/folbre-idl-57142.pdf>.

Fraser, N. (2007): Justice Interruptus. Critical reflections on the „postsocialist“ condition. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315822174>.

Gerike, R.; Hössinger, R.; Auer, R.; Brög, W. (2015): Travel patterns of adults in households with children aged below 6 years: Investigating social interactions and framework conditions. Online verfügbar unter <https://www.frontiers-in-transportation.ethz.ch/2015/FT-2015-GeriteEtAl.pdf>, zuletzt geprüft am 27.03.2015.

Gies, J.; Langer, V. (2021): Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren: Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen. Berlin. Online verfügbar unter <https://trid.trb.org/view/1895742>.

Giese, H. (2014): Partizipation und Wettbewerbe - Thesen. Stuttgart. Online verfügbar unter https://www.akbw.de/fileadmin/download/Freie_Dokumente/Vergabe_und_Wettbewerb/14_02_19_Partizipation_und_Wettbewerb_Preisrichtertag_AKBW_2014_DrGiese.pdf, zuletzt geprüft am 01.04.2025.

Gilibert, M.; Ribas, I.; Maslekar, N.; Rosen, C.; Siebeneich, A. (2019): Mapping of service deployment use cases and user requirements for an on-demand shared ride-hailing service: MOIA test service case study. In: Case Studies on Transport Policy, 7 (3), S. 598–606. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.07.004>.

Glas, A. (2022): Dritte Orte. Online verfügbar unter <https://www.gemeindeentwicklung.at/de/gemeindeentwicklung/projekte/dritte-orte>, zuletzt geprüft am 29.03.2025.

Goldschmidt (2014): Kriterien zur Evaluation von Dialog- und Beteiligungsverfahren. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-06120-3>.

Groth, K.; Kiriakidis, P.; Krause, J.; Ocker, I.; Wot-

ha, B. (2020a): [Duplikat] Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. Materialband A. Anlagen zu den einzelnen Kapiteln. Bad Oldesloe: Kreis Stormarn Fachdienst Planung und Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiE8uSu-8qyMAxXU2QIHhbUML1wQFn0EC-BgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.kreis-stormarn.de%2F1vw%2Fforms%2F5%2F52%2FMobilitaetsbeduerfnisseOePNVGenderKreisStormarnEndbericht.pdf&usg=AOvVaw2N7FT-w1x5a8ftZ-paqI6pn&opi=89978449>, zuletzt geprüft am 04.04.2025.

Groth, K.; Kiriakidis, P.; Krause, J.; Ocker, I.; Wottha, B. (2020b): Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. Bericht. Bad Oldesloe: Kreis Stormarn Fachdienst Planung und Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiE8uSu-8qyMAxXU2QIHhbUML1wQFn0EC-BgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.kreis-stormarn.de%2F1vw%2Fforms%2F5%2F52%2FMobilitaetsbeduerfnisseOePNVGenderKreisStormarnEndbericht.pdf&usg=AOvVaw2N7FT-w1x5a8ftZ-paqI6pn&opi=89978449>, zuletzt geprüft am 28.03.2025.

Habermas, J. (1962): Strukturwandel der Öffentlichkeit. Neuwied: Hermann Luchterhand Verlag.

Hamburger Verkehrsverbund (2024): Barrierefrei unterwegs. Online verfügbar unter <https://www.hvv.de/de/barrierefrei>, zuletzt geprüft am 04.04.2025.

Hoecker, B. (2006): Einleitung. In: Hoecker, B. (Hrsg.): Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung. Opladen: Verlag Barbara Budrich; UTB. ISBN: 9783847413554, S. 11–16.

Hoppe, M.; Feulner, B. (2022): Mental Maps im Geographieunterricht: Eine Unterrichtskonzeption zur Förderung des Bewusstseins für die Subjektivität und Selektivität von Raumwahr-

nehmungen. In: Augsburger Geographiedidaktische Impulse, 3.

Institut für Technik und Wissenschaftsforschung; verkehrplus GmbH (2017): Mikro-ÖV Strategie Steiermark. Graz.

Inter-Parliamentary Union (2024): Monthly ranking of women in national parliaments | IPU Parline: global data on national parliaments. Online verfügbar unter https://data.ipu.org/women-ranking/?date_month=1&date_year=2024, zuletzt geprüft am 19.11.2024.

Jain, S.; Ronald, N.; Thompson, R.; Winter, S. (2017): Predicting susceptibility to use demand responsive transport using demographic and trip characteristics of the population. In: *Travel Behaviour and Society*, 6, S. 44–56. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2016.06.001>.

Kaase, M. (2000): Politische Beteiligung/Politische Partizipation. In: Andersen, U.; Woyke, W. (Hrsg.): *Handwörterbuch des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 473–478. https://doi.org/10.1007/978-3-322-93232-7_105.

Kaiser, R. (2021): *Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-30255-9>.

Kawgan-Kagan, I. (2020): Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, S. 100236. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100236>.

Keim, K.-D.; Jähnke, P.; Kühn, M.; Liebmann, H. (2002): Transformation der Planungskultur? Ein Untersuchungsansatz im Spiegel stadt- und regionalplanerischer Praxisbeispiele in Berlin-Brandenburg. In: *Planungsrundschau*, 2002 (6), S. 126–152.

Kirchhoff, P.; Tsakarestos, A. (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen. Ziele - Entwurf - Realisierung. Wiesbaden: Teubner. <https://doi.org/10.1007/978-3-8351-9200-3>.

Klementsitz, R.; Woloschtschuk, I.; Gkavra, R.;

Husner, G.; Susilo, Y. (2024): Bedarfsverkehr im ländlichen Raum zur Sicherung der letzten Meile, Analyse erfolgreicher Fallbeispiele aus dem Bundesland Salzburg. In: Schrenk, M.; Popovich, T.; Zeile, P.; Elisei, P.; Beyer, C.; Ryser, J.; Kaufmann, H. R. (Hrsg.): *REAL CORP 2024: Keep on planning for the real world - climate change calls for nature-based solutions and smart technologies*. Proceedings of 29th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society = Beiträge zur 29. Internationalen Konferenz zu Stadtplanung, Regionalentwicklung und Informationsgesellschaft. Vienna: CORP - Competence Center of Urban and Regional Planning, S. 73–84.

Kletzing, U.; Lukoschat, H. (2011): *Engagiert vor Ort-Wege und Erfahrungen von Kommunalpolitikerinnen: Kurzfassung*. Berlin. Online verfügbar unter https://www.eaf-berlin.de/fileadmin/eaf/Publikationen/Dokumente/2011_BMFSFJ_Kletzing_Lukoschat_Engagiert-vor-Ort-Kurzfassung.pdf, zuletzt geprüft am 29.03.2025.

Knierim, L.; Schlüter, J. C. (2021): The attitude of potentially less mobile people towards demand responsive transport in a rural area in central Germany. In: *Journal of Transport Geography*, 96, S. 103202. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103202>.

Knobloch, U. (2013a): *Sorgekrise. Ein Handbuchartikel*. In: Baumann, H. (Hrsg.): *Care statt Crash. Sorgeökonomie und die Überwindung des Kapitalismus*. Zürich: Edition 8. ISBN: 9783859902206, S. 24–32.

Knobloch, U. (2013b): *Sorgeökonomie als kritische Wirtschaftstheorie des Sorgens*. In: Baumann, H. (Hrsg.): *Care statt Crash. Sorgeökonomie und die Überwindung des Kapitalismus*. Zürich: Edition 8. ISBN: 9783859902206, S. 9–23.

Knobloch, U. (2013c): *Versorgen- Fürsorgen- Vorsorgen. Normative Grundlageneiner Sorgeökonomie als allgemeine Wirtschaftstheorie und die Ethik des Vorsorgenden Wirtschaftens*. In: *Netzwerk Vorsorgendes Wirtschaftens (Hrsg.): Wege Vorsorgenden Wirtschaftens*. Marburg: Metropolis, S. 17–38.

Kordel, S.; Weidinger, T.; Kocher, M. (2021): Erfassung der Lebenswelt mittels Mobility Mapping:

Einsatz einer visuellen Methode als jahrgangsübergreifende Lehr-Lern-Sequenz. In: *GW-Unterricht*, 1, S. 86–94. <https://doi.org/10.1553/gw-unterricht164s86>.

Kostorz, N.; Fraedrich, E.; Kagerbauer, M. (2021): Usage and User Characteristics—Insights from MOIA, Europe’s Largest Ridepooling Service. In: *Sustainability*, 13 (2), S. 958. <https://doi.org/10.3390/su13020958>.

Krenn, L. (05.02.2025): Verkehr: Das BAST als Ergänzung zu den Öffis. In: *burgenland.ORF.at*. Online verfügbar unter https://burgenland.orf.at/stories/3291874/?utm_source=chatgpt.com, zuletzt geprüft am 23.04.2025.

Kress, B.; Kern, E. (2023): Soziometrische Aufstellungsarbeit mit Gruppen und Teams im Unternehmenskontext. In: Stadler, C. (Hrsg.): *Soziometrie: Messung, Darstellung, Analyse und Intervention in sozialen Beziehungen*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 287–311. https://doi.org/10.1007/978-3-658-42415-2_16.

Kubicek, H. (2017): E-Partizipation: Welchen Unterschied macht das „E“? In: *Informatik-Spektrum*, 40 (3), S. 270–277. <https://doi.org/10.1007/s00287-016-0986-1>.

Kuckartz, U. (2018): *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung*. Weinheim: Beltz Verlagsgruppe. Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1138552>.

Landtag von Niederösterreich (Hrsg.) (2023): *NÖ Raumordnungsgesetz 2014. NÖ ROG 2014*. Online verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001080>.

Leser, H. (Hrsg.) (2011): *Diercke Wörterbuch Geographie. Raum - Wirtschaft und Gesellschaft - Umwelt*. Braunschweig: Westermann. ISBN: 3141144451.

Levin, L. (2019): How to Integrate Gender Equality in the Future of “Smart” Mobility: A Matter for a Changing Planning Practice. In: Krömker, H. (Hrsg.): *HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems*. Cham: Springer International Publishing, S. 393–412. https://doi.org/10.1007/978-3-030-22666-4_29.

Lott, Y. (2019): *Weniger Arbeit, mehr Freizeit? Wofür Mütter und Väter flexible Arbeitsarrangements nutzen*. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI). Online verfügbar unter <https://www.econstor.eu/handle/10419/225410>.

LSVD – Verband Queere Vielfalt e.V.: *Fragen und Antworten zu nicht-binären Menschen*. Online verfügbar unter <https://www.lsvd.de/de/ct/10964-Fragen-und-Antworten-zu-nicht-binaeren-Menschen>, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Marktgemeinde Ottensheim (2024): *GEMEINDE & POLITIK - Zahlen und Fakten*. Online verfügbar unter https://www.ottensheim.eu/GEMEINDE_POLITIK/Zahlen_und_Fakten, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Marktgemeinde Ottensheim (2025a): *Verkehr - Ottensheim - Startseite - LEBEN & WOHNEN - Verkehr*. Online verfügbar unter https://www.ottensheim.ooe.gv.at/LEBEN_WOHNEN/Verkehr, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Marktgemeinde Ottensheim (2025b): *LEBEN & WOHNEN*. Online verfügbar unter https://www.ottensheim.ooe.gv.at/LEBEN_WOHNEN/, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Massey, D. B. (1994): *Space, place, and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press. Online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/10.5749/j.cttts5nh>.

McGuckin, N.; Murakami, E. (1999): Examining Trip-Chaining Behavior: Comparison of Travel by Men and Women. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1693 (1), S. 79–85. <https://doi.org/10.3141/1693-12>.

McGuckin, N.; Nakamoto, Y. (2005): Differences in Trip Chaining by Men and Women. In: *Research on Women’s Issues in Transportation*, report of a conference. Volume 2, Technical paper. Washington, D.C.: Transportation Research Board. ISBN: 0309093945.

Mehlert, C.; Schiefelbusch, M. (2018): *Rufbus meets Mobility 4.0: Lernen aus 40 Jahren flexiblem Nahverkehr*. In: *Der Nahverkehr*, 36 (10).

- MemEx SRL, Vectos GmbH, The University Court of the University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven NV, European Integrated Projects (2021): Rural Mobility Matters. Insights from SMARTA This project. Sustainable Shared Mobility Interconnected with Public Transport in European Rural Areas.
- Mittertrainer, M. (2023): Wege in die Kommunalpolitik? Selbstkonzepte junger Frauen im Kontext konservativer Geschlechtermodelle in ländlichen Räumen. In: Mittertrainer, M.; Oldemeier, K.; Thiessen, B. (Hrsg.): Diversität und Diskriminierung. Analysen und Konzepte. Wiesbaden, Germany: Springer VS. ISBN: 978-3-658-40315-7, S. 35–48.
- Mittischek, L. (2024): Bleibefaktoren in der Region Südoststeiermark. Steirisches Vulkanland. Zusammenfassung. Bad Radkersburg.
- mobyome (o.D.a): Ablauf und Schritte: Welche Schritte gibt es auf dem Weg zum Bedarfsverkehr? Handbuch On-Demand. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Ablauf_und_Schritte, zuletzt geprüft am 01.12.2024.
- mobyome (o.D.b): Organisationsmodell: Wer übernimmt welche Aufgaben? Handbuch On-Demand. Online verfügbar unter <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Organisationsmodell>, zuletzt geprüft am 01.12.2024.
- mobyome (o.D.c): Partizipation: Wie werden die Nutzer*innen am besten eingebunden? Handbuch On-Demand. Online verfügbar unter <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Partizipation>, zuletzt geprüft am 01.12.2024.
- mobyome (Hrsg.) (2024a): Bedarfsverkehr in Österreich. Statusreport 2024. Wien. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/c/c6/Statusreport_Bedarfsverkehr_Herbst2024.pdf, zuletzt geprüft am 30.11.2024.
- mobyome (2024b): EMIL Purgstall. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/EMIL_Purgstall, zuletzt geprüft am 27.04.2025.
- mobyome (2024c): Hüttentaxis und Wanderbusse Ötztal. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/H%C3%BCttentaxis_und_Wanderbusse_%C3%96tztal, zuletzt geprüft am 27.04.2025.
- mobyome (2024d): Jugendtaxi Ottensheim. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/Jugendtaxi_Ottensheim, zuletzt geprüft am 17.04.2025.
- mobyome (2024e): Kontaktdatenbank. Online verfügbar unter <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Kontaktdatenbank>, zuletzt geprüft am 11.04.2025.
- mobyome (2024f): Sammeltaxi Ottensheim. Online verfügbar unter https://www.bedarfsverkehr.at/content/Sammeltaxi_Ottensheim, zuletzt geprüft am 17.04.2025.
- Mose, I. (2018): Ländliche Räume. In: ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. ISBN: 3888385598, S. 1323–1334.
- Najemnik, N. (2021): Frauen Im Feld Kommunalen Politik. Eine Qualitative Studie Zu Beteiligungsbarrieren Bei Online-Bürgerbeteiligung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6635766>.
- Nationalrat (Hrsg.) (2005): Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. BGStG.
- Oberösterreichischer Verkehrsverbund (2025): Fahrplandownload - OÖEVV. Online verfügbar unter <https://www.ooevv.at/de/fahrplaene/fahrplandownload.html?name=routeFilter&period=25&routeMunicipality=Ottensheim&routeNumber=&submitRoute=#schedule-download-container>, zuletzt geprüft am 17.04.2025.
- Oedl-Wieser, T. (2010): Umsetzung von Gender Mainstreaming in der ländlichen Entwicklung in Österreich: Versäumnisse und Perspektiven. In: SWS-Rundschau, 50 (2), S. 207–227.
- Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (2024): MobiFlex. Online verfügbar unter <https://projekte.ffg.at/projekt/5124108>, zuletzt geprüft am 22.04.2025.
- Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Tech-

nik (2021): Laddering. Online verfügbar unter <https://partizipation.at/methoden/laddering/>, zuletzt geprüft am 22.04.2025.

Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (2023): World Café. Online verfügbar unter <https://partizipation.at/methoden/world-cafe/>, zuletzt geprüft am 22.04.2025.

Österreichische Raumordnungskonferenz (2023a): Motorisierungsgrad 2023. Exposé. Online verfügbar unter <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/81>.

Österreichische Raumordnungskonferenz (2023b): Veränderung des Motorisierungsgrads 2018 bis 2023. Wien. Online verfügbar unter <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/81>, zuletzt geprüft am 06.03.2025.

Österreichischer Städtebund (2024): Kommunalpolitik. Frauen in der Kommunalpolitik. Online verfügbar unter <https://www.staedtebund.gv.at/themen/frauen/kommunalpolitik/>, zuletzt geprüft am 19.11.2024.

Parlament Österreich (Hrsg.) (2018): Bundesvergabe-gesetz. BVergG 2018.

Parlament Österreich (2024a): Entwicklung des Frauenanteils im Nationalrat. Online verfügbar unter https://www.parlament.gv.at/recherche-ren/statistiken/personen-statistiken/entw_frauen/NR, zuletzt geprüft am 19.11.2024.

Parlament Österreich (2024b): Wie steht es um den Frauenanteil in Parlamenten? Online verfügbar unter <https://www.parlament.gv.at/fachinfos/rlw/Wie-steht-es-um-den-Frauenanteil-in-Parlamenten>, zuletzt geprüft am 19.11.2024.

Pateman, C. (Hrsg.) (1970): *Participation and Democratic Theory*. Cambridge: Cambridge University Press. ISBN: 9780521290043.

Pfandl, M. (2016): buergerbeteiligung_im_rahmen_von_ein-_und_zweistufigen_offenen_wettbewerben_20160922_homepage. Online verfügbar unter https://www.arching.at/fileadmin/user_upload/redakteure/Wettbewerbe/buergerbeteiligung_im_rahmen_von_ein-_und_zweistufigen_offenen_wettbewerben_20160922_homepage.pdf, zuletzt geprüft am 01.04.2025.

Pitz, T.; Sickmann, J.; Gardian, W.; Alkas, H.; Bu-

der, I. (2017): Mobilität im ländlichen Raum: Untersuchung der Motivation fuer ein ehrenamtliches Engagement in Buergerbusvereinen. In: Zeitschrift für Verkehrswesen, (88), Artikel-Nr. 3.

Plyushteva, A.; Schwanen, T. (2018): Care-related journeys over the life course: Thinking mobility biographies with gender, care and the household. In: *Geoforum*, 97, S. 131–141. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.10.025>.

Pyczak, T. (2024): Storytelling: Die Grundlagen für gute & überzeugende Geschichten. Online verfügbar unter <https://www.strategisches-storytelling.de/was-ist-storytelling/>, zuletzt geprüft am 22.04.2025.

Razavi, S.; Staab, S. (2008): The social and political economy of care: contesting gender and class inequalities. In: Expert Group Meeting on 'Equal sharing of responsibilities between women and men, including care-giving in the context of HIV/AIDS', United Nations Office at Geneva. Department of Economic and Social Affairs, S. 6–9.

Razavi, S.; Staab, S. (Hrsg.) (2014): *Global variations in the political and social economy of care. Worlds apart*. New York: Routledge. ISBN: 9780415522502.

Renn, O.; Schweizer, P.-J. (2009): Inclusive risk governance: Concepts and application to environmental policy making. In: *Environmental Policy and Governance*, 19, S. 174–185. <https://doi.org/10.1002/eet.507>.

Reuter, C.; Fritz, C.; Lannefeld, M. (2023): *Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können*. Leitfaden. Berlin.

Roberts, M.; Sánchez de Madariaga, I. (Hrsg.) (2013): *Fair Shared Cities. The impact of gender planning in Europe*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315581835>.

Sagaris, L.; Baker, L.; Woodcock, A. (2024): Chapter Eleven - Gender, transport, and health: Emerging trends and gaps in global research. In: Mindell, J. S.; Watkins, S. J. (Hrsg.): *Advances in Transport Policy and Planning : Health on the Move 3: The Reviews*. Academic Press, S. 379–434. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2023.11.007>.

Sánchez de Madariaga, I. (2013): *Mobility of care:*

Introducing new concepts in urban transport. In: Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe, S. 33–48.

Sauer, B.; Wöhl, S. (2012): Demokratie und Geschlecht. In: Mörschel, T.; Krell, C. (Hrsg.): Demokratie in Deutschland. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 341–361. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94305-3_16.

Selle, K. (Hrsg.) (1996a): Planung und Kommunikation: Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Wiesbaden: Bauverlag. Online verfügbar unter <https://permalink.catalogplus.tuwien.at/AC01603495>.

Selle, K. (1996b): Von der Bürgerbeteiligung zur Kooperation und zurück. In: Selle, K. (Hrsg.): Planung und Kommunikation: Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Wiesbaden: Bauverlag. ISBN: 3762532168, S. 61–78.

Slupetzky, W. (2023): Mobilität mal anders. Das regionale Mobilitätsexperiment. Ergebnisbericht. Graz: Quintessenz Organisationsberatung GmbH. Online verfügbar unter https://www.zentralraum-stmk.at/wp-content/uploads/2023/03/Bericht-Mobilitaet-mal-anders-final_FINAL.pdf, zuletzt geprüft am 04.04.2025.

Sommer, C.; Schäfer, F.; Löcker, G.; Hattop, T.; Saighani, A. (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. Berlin.

Sorger, N.; Dorner, H.; Zinggl, P. (2023): Maßnahmen des Landes machen Umstieg auf Öfif attraktiver. Online verfügbar unter https://www.burgenland.at/news-detail/massnahmen-des-landes-machen-umstieg-auf-oeffis-attraktiver/?utm_source=chatgpt.com, zuletzt geprüft am 23.04.2025.

Stadler, B. (2014): Registerbasierte Statistiken Erwerbstätigkeit (RS) Kalenderjahr 2014. Volkszählungen 1971–2001, Registerzählung 2011.

Schnellbericht 10.16. Online verfügbar unter https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Registerbasierte_Statistiken_2014_-_Erwerbsstaetigkeit_RS__SB_10.16.pdf, zuletzt geprüft am 28.03.2025.

Stadtentwicklung Wien MA. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2013): Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. STEP 2025 Stadtentwicklungsplan. Wien: Stadtentwicklung Wien MA. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. ISBN: 9783902576675.

Stadtgemeinde Ebreichsdorf (2023): Citybus – VIERER wird mit Ende 2023 eingestellt. Ab 02. Jänner 2024 verkehrt das Anrufsammeltaxi. Weitere Infos hier. Online verfügbar unter https://www.ebreichsdorf.at/Citybus_VIERER, zuletzt geprüft am 16.03.2025.

STATISTIK AUSTRIA (2024c): Ein Blick auf die Gemeinde. Online verfügbar unter <https://www.statistik.at/atlas/blick/?gemnr=41617#>, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Tamme, O. (2015): Mobilität im ländlichen Raum (eine Bestandsaufnahme). In: Ländlicher Raum Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, (3), S. 1–10.

Terlinden, U. (2003): "Public Man" and "Private Woman": Discourse and Practice in Western Societies. In: Terlinden, U. (Hrsg.): City and Gender. International Discourse on Gender, Urbanism and Architecture. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften; Imprint, S. 41–56. https://doi.org/10.1007/978-3-322-97563-8_3.

Thiele, M. (2020): Intersektionalität und Kommunikationsforschung: Impulse für kritische Medienanalysen. In: Thomas, T.; Wischermann, U. (Hrsg.): Feministische Theorie und Kritische Medienkulturanalyse. Bielefeld, Germany: transcript Verlag. ISBN: 978-3-8376-4084-7, S. 163–178.

Tiroler Landtag (Hrsg.) (1971): 10. Gesetz vom 6. Dezember 1971 über die Raumordnung im Lande Tirol. Tiroler Raumordnungsgesetz. Online verfügbar unter https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/downloads/Archiv/TROG_1972_scan.pdf.

- Tuitjer, G. (2016): Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel 1952, 1972, 1993, 2012. Johann Heinrich von Thünen-Institut. <https://doi.org/10.3220/REP1463745839000>.
- Tuitjer, G. (2018): „Aber dann, mit Familie, ist einfach das Dorfleben viel, viel besser“ : Sinn, Praxis und Materialität in der Konstruktion von Raum und Geschlecht. <https://doi.org/10.15488/3424>.
- Tuitjer, G. (2022): Rurale Geschlechterforschung. In: : Kritische Landforschung. Umkämpfte Ressourcen, Transformationen des Ländlichen und politische Alternativen. Bielefeld, Germany: transcript Verlag, S. 83–98. <https://doi.org/10.14361/9783839460139-006>.
- Umweltbundesamt; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, BMK (2024): Inhalt und Umsetzung der Aarhus-Konvention in der EU und in Österreich. Online verfügbar unter https://www.oesterreich.gv.at/themen/umwelt_und_klima/oeffentlichkeitsbeteiligung-im-umweltbereich/inhalt-und-umsetzung-der-aarhus-konvention-in-der-eu-und-in-oesterreich.html, zuletzt geprüft am 14.11.2024.
- Unbehaun, W.; Uhlmann, T.; Hader, T.; Aschauer, F.; Gerike, R. (2014a): Care, mobility, employment: how do people in rural areas manage this challenge of squaring the circle? In: TRA2014 Transport Research Arena 2014. Transport Solutions: from Research to Deployment - Innovate Mobility, Mobilise Innovation!, 14-17.04.2014, Paris La Défense (France).
- Unbehaun, W.; Uhlmann, T.; Hössinger, R.; Leisch, F.; Gerike, R. (2014b): Women and Men With Care Responsibilities in the Austrian Alps: Activity and Mobility Patterns of a Diverse Group. In: Mountain Research and Development, 34 (3), S. 276–290. <https://doi.org/10.1659/MRD-JOURNAL-D-13-00095.1>.
- University of Oxford (2025): Digital Gender Gaps. Online verfügbar unter <https://digitalgendergaps.org/dashboard/>, zuletzt geprüft am 04.04.2025.
- Verkehrsbetriebe Burgenland (2023): BAST. Burgenländisches Anruf-Sammeltaxi Kukmirn. BAST-Folder_Kukmirn. Online verfügbar unter https://www.bast-burgenland.at/fileadmin/user_upload/bast/Folder/Guessing/BAST-Folder_Kukmirn.pdf, zuletzt geprüft am 15.03.2025.
- Verkehrsverbund Tirol (2025): RegioFlink. Online verfügbar unter <https://www.vvt.at/mobilitaet/regioflink>, zuletzt geprüft am 15.03.2025.
- Viergutz, K. (2017): Ausprägungen des Nahverkehrs der Zukunft: Individuell abrufbare Mobilitätskonzepte und deren Integration in den Alltag multimodaler Verkehrsteilnehmer.
- von Bergen, H. (2018): Von Welle zu Welle. Schlaglichter auf die Geschichte des Feminismus: Was hat sich in Deutschland verändert seit Beginn der ersten Frauenbewegung? Online verfügbar unter <https://www.boell.de/de/2018/07/03/von-welle-zu-welle>, zuletzt geprüft am 21.11.2024.
- Weckström, C.; Mladenović, M. N.; Ullah, W.; Nelson, J. D.; Givoni, M.; Bussman, S. (2018): User perspectives on emerging mobility services: Ex post analysis of Kutsuplus pilot. In: Research in Transportation Business & Management, 27, S. 84–97. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.06.003>.
- Winker, G.; Degele, N. (2020): Intersektionalität. Zur Analyse sozialer Ungleichheiten. In: Thomas, T.; Wischermann, U. (Hrsg.): Feministische Theorie und Kritische Medienkulturanalyse. Bielefeld, Germany: transcript Verlag. ISBN: 978-3-8376-4084-7, S. 189–200.
- Wonderwerk Consulting GmbH (2022): Warm Ups & Energizer für Workshops. Online verfügbar unter <https://www.wonderwerk.com/2022/05/18/bereichernde-uebungen-fuer-gruppensettings-warm-ups-energizer/>, zuletzt geprüft am 22.04.2025.
- Woodcock, A.; Romer Christensen, H.; Levin, L. (2020): TInnGO: Challenging Gender Inequality in Smart Mobility. In: Put i saobraćaj, 66 (2), S. 1–5. <https://doi.org/10.31075/PIS.66.02.01>.
- Zibell, B. (2022): Care-Arbeit räumlich denken. Feministische Perspektiven auf Planung und Entwicklung. Wettingen: eFeF-Verlag. ISBN: 9783906199252.

1) Expert*innen der Verkehrsplanung (inkl. BV)

Franziska Daez, Barbara Buchegger, Roman Michalek, Rainer Schrögenauer

Intervieweinstieg

- Begrüßung, Vorstellung
- Erklärung der Forschungsabsichten der Diplomarbeit: Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum und Beteiligung dieser in die Konzeption von Bedarfsverkehren; Verbindung zu Forschungsprojekt MobilFlex
- Ziel der Interviews: Einblick in Konzeptionsprozesse für Bedarfsverkehr
- Hinweis auf Vertraulichkeit (Anonymisierung von Namen, Projekten etc.) und Einverständnis zur Aufzeichnung des Interviews, je nach Person „Du“ Anbieten
- Dauer des Interviews 45-60 Min., kurzer Überblick über Interviewverlauf:

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund,

Teil 2: Verkehrsplanung (BV) und Partizipation,

Teil 3: Bedarfsverkehrskonzeption

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund

Bitte schildern Sie Ihren beruflichen Werdegang, wie sind Sie zu ihrer aktuellen Position gekommen und welche Aufgaben umfasst diese?

Teil 2: Verkehrsplanung (Bedarfsverkehre) und Partizipation

- Inwiefern kommen Sie aktuell oder kamen Sie in der Vergangenheit mit Bedarfsverkehren (Mikro-ÖV) in Berührung?
- Welche Lücken im Mobilitätsangebot kann ein BV am Land schließen? Wofür ist er keine Lösung?
- Welche Ressourcen stehen Gemeinden und Regionen in der Konzeption von Bedarfsverkehren (in ihrem Bundesland) zur Verfügung? (finanziell und personell)
- Haben Sie im Rahmen der Arbeit im Bereich Mikro-ÖV bereits ein Partizipationsverfahren durchgeführt? Oder davon gehört?
- In welchem Stadium der Bedarfsverkehrsplanung fanden Sie es sinnvoll, dass ein Beteiligungsprozess stattfindet? Und in welcher Form? Bzw. fanden Sie es überhaupt sinnvoll?

- Inwiefern finden Sie es realistisch eine Bürger*innenbeteiligung für eine BV-Konzeption durchzuführen? (z.B. Finanziell machbar?, genügend Teilnehmer*innen)
- Welche Herausforderungen entstehen bei der praktischen Umsetzung solcher Verfahren, insbesondere im Hinblick auf Ressourcen (Zeit, Personal, Finanzierung)?
- Welche Unterstützung seitens der Politik und seitens der Verwaltung ist notwendig, um partizipative Planungsverfahren in der BV-Planung erfolgreich umzusetzen?
- Mit Welchen Prozessen könnte eine solche Beteiligung kombiniert werden (Generelle ÖV-Planung)?
- Nachfrage: Halten Sie die gezielte Beteiligung von einzelnen Stakeholdern sinnvoller als die Beteiligung von Bürger*innen als Einzelpersonen?

B. Interviewleitfäden

- Welche Chancen entstehen durch die Implementierung partizipativer Prozesse in der Mobilitätsplanung (insb. BV-Konzeption), welche durch andere Kommunikationswerkzeuge nicht abgedeckt werden können?
 - Welche Akteur*innen müssen wie in einen Partizipationsprozess für die Konzeption von Bedarfsverkehren eingebunden werden?
 - Inwiefern haben Sie beobachten können, wie partizipative Prozesse die Akzeptanz und den Erfolg von Mobilitätslösungen in der Praxis beeinflussen?
 - Fänden Sie eine Bürgerbeteiligung geeignet, um die Ursachen geringer Nachfrage nach einem BV Angebot zu erörtern? Kann der Austausch mit den Bürger*innen als Werkzeug zur Nachfragessteigerung dienen?
- Welche Good-Practice Beispiele fallen Ihnen zu erfolgreichen Beteiligungsprozesse in der Mobilitätsplanung im ländlichen Raum ein?

Teil 3: Bedarfsverkehrskonzeption

- Wie wird die Bedienform eines BV festgelegt? (Tür zu Tür, Station zu Tür, Station zu Station)
- Inwiefern wird gendersensible Planung in der Haltpunktqualität und -auswahl angewandt?
- Inwiefern wird der Buchungsprozess bei der Konzeption von BV vor der Inbetriebnahme durch Nutzer*innen getestet oder im laufenden Betrieb evaluiert? Kann Feedback von Nutzer*innen den Buchungsprozess beeinflussen?
- Wie werden die Betriebszeiten eines BV festgelegt?
- Welchen Spielraum gibt es im laufenden Betrieb, diese Parameter abzuändern? (Vergaberechtliche-Flexibilität)

Interviewausklang

- Dank für die Teilnahme
- Zusammenfassung des Gesagten
- Gibt es etwas, was Sie noch loswerden möchten?
- Darf ich Sie bei weiteren Fragen oder zur Klärung von Details noch einmal kontaktieren?
- Ausblick:
 - Personen nennen, die ich noch interviewen werde
 - Nächste Schritte der Diplomarbeit, Abgabe im Frühjahr
 - Zeitlicher Umriss MobilFlex

2) Expert*innen im Bereich Gender + ländlicher Raum

Lisa Mittischek, Mina Mittertrainer

Intervieweinstieg

- Begrüßung, Vorstellung
- Erklärung der Forschungsabsichten der Diplomarbeit: Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum und Beteiligung dieser in die Konzeption von Bedarfsverkehren; Verbindung zu Forschungsprojekt MobilFlex
- Ziel der Interviews: Einblick in Genderforschung im ländlichen Raum
- Hinweis auf Vertraulichkeit (Anonymisierung von Namen, Projekten etc.) und Einverständnis zur Aufzeichnung des Interviews, je nach Person „Du“ Anbieten

- Dauer des Interviews 45-60 Min., kurzer Überblick über Interviewverlauf:
 - Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund,
 - Teil 2: Beteiligung im ländlichen Raum,
 - Teil 3: Genderrollen und Sorgearbeitsverteilung im ländlichen Raum
- Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund**
 Bitte schildere deinen beruflichen Werdegang. Wie bist du zu deiner aktuellen Arbeit gekommen und welche Tätigkeiten umfasst diese?
- Kannst du mir einen kurzen Abriss ihrer letzten Projekte geben, in denen du dich ländlichen Raum beschäftigt hast?
 - Inwiefern hast du dabei mit der lokalen Bevölkerung zusammengearbeitet? (Welche Methoden wurden verwendet? Wie wurde die Befragung durchgeführt?)
 - Auf welche Herausforderungen sind Sie während dem Projekt gestoßen?
 - Welche wesentlichen strukturellen Herausforderungen beeinflussen die (politische) Partizipation von Frauen* im ländlichen Raum?
 - Mittertainer: Ist in Ihren Augen die Teilnahme an Bürger*innenbeteiligungsprozessen teil von politischer Partizipation?
 - Welche Strategien fallen dir ein, um die (politische) Partizipation von Frauen* im ländlichen Raum zu steigern?
 - Welche Narrative und Bildsprache haben Sie genutzt, um verschiedene Zielgruppen zur Beteiligung anzusprechen?
 - Inwiefern nutzen Sie gendersensible Sprache in Ihren Projekten?
 - Welche Vorgehensweisen fallen Ihnen ein, um Sorgearbeit leistende Menschen zur Teilnahme an einem Bürger*innenbeteiligungsverfahren zu motivieren?

- Teil 3: Genderrollen und Sorgearbeitsverteilung im ländlichen Raum**
 Inwiefern gibt es Unterschiede in der Sorgearbeitsverteilung und der Einstellung dazu zwischen den Geschlechtern im ländlichen und städtischen Raum?
- Welche Ergebnisse hat die Studie zu den Bleibefaktoren hinsichtlich einem Unterschied zwischen den Genderm im Mobilitätsverhalten gezeigt?
 - Welche Herausforderungen prägen die Mobilität im Alltag von Frauen/ Menschen, die Sorgearbeit im ländlichen Raum leisten?
 - Ist dir aufgefallen, ob Männer und Frauen anderes über Mobilität sprechen und du anders mit ihnen darüber redest?
 - Welche Strategien sind dir bekannt, um den Alltag von Personen, die Sorgearbeit im ländlichen Raum leisten, zu erleichtern?
 - Waren Bedarfsverkehrsangebote Thema in Ihrer bisherigen Arbeit? (Definition Bedarfsverkehr auf Lager haben)
 - Welche Vorgehensweisen fallen Ihnen ein, um mit Frauen/ Sorgearbeitenden Menschen über Mobilität zu sprechen? Welche Vorgehensweisen fallen Ihnen ein, um

- Sorgearbeit leistende Menschen zur Teilnahme an einem Bürger*innenbeteiligungsverfahren zu motivieren? (Zum Beispiel: flexible Veranstaltungszeiten, -orte, Zugang zu Mobilitätsdiensten während der Veranstaltungen, Kinderbetreuung, Incentivierung)
 - Mit welchen anderen Veranstaltungen könnte ein Beteiligungsprozess verknüpft werden? Einzelgespräche Gruppensettings?
- Welche Good-Practice Beispiele fallen Ihnen zu erfolgreichen Beteiligungsprozesse von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum ein?
 - Personen nennen, die ich noch interviewen werde
 - Nächste Schritte der Diplomarbeit, Abgabe im Frühjahr
 - Zeitlicher Umriss MobilFlex

3) Expert*innen im Bereich Partizipation und Planung

Bahanur Nasya (Wunderland Plattform for European Architecture

Intervieweinstieg

- Begrüßung, Vorstellung
- Erklärung der Forschungsabsichten der Diplomarbeit: Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum und Beteiligung dieser in die Konzeption von Bedarfsverkehren; Verbindung zu Forschungsprojekt MobilFlex
- Ziel der Interviews: Einblick in Planungspraxis insb. Partizipationsprozesse
- Hinweis auf Vertraulichkeit (Anonymisierung von Namen, Projekten etc.) und Einverständnis zur Aufzeichnung des Interviews, je nach Person „Du“ Anbieten
- Dauer des Interviews 45-60 Min., kurzer Überblick über Interviewverlauf:

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund,

Teil 2: Berührung mit Partizipation

Teil 3: Partizipation und Inklusion

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund

Bitte schildere mir kurz deinen beruflichen Werdegang. Wie sind Sie zu ihrer aktuellen Position gekommen und welche Aufgaben umfasst diese? Wie ist wonderland strukturiert?

Teil 2: Berührung mit Partizipation

- Welche Projekte betreust du aktuell oder hast du in letzter Zeit betreut, in denen es um Partizipation und Mobilität ging? ungefähr sagen, wie viel deiner Arbeitszeit (%) Sie sich mit Partizipation beschäftigen?

➔ Überlegung CK: Nachfolgende Fragen zu einem Projekt stellen: **Fair Mobility**

- Welche Chancen entstehen durch die Implementierung partizipativer Prozesse in der Mobilitätsplanung (insb. BV-Konzeption), welche durch andere Kommunikationswerkzeuge nicht abgedeckt werden können?
 - Inwiefern haben Sie beobachten können, ob partizipative Prozesse die Akzeptanz und den Erfolg von Mobilitätslösungen beeinflussen? Haben Sie den Eindruck, dass Partizipation die Akzeptanz von Planungsverfahren steigert?
- Welche Herausforderungen entstehen bei der praktischen Umsetzung solcher Verfahren, insbesondere im Hinblick auf Ressourcen (Zeit, Personal, Finanzierung)?
 - Wie viele Personen beteiligen sich durchschnittlich bei Ihren Verfahren? Sind Sie zufrieden mit der Zahl und der Zusammensetzung der Teilnehmer*innen?
 - Welche Unterstützung seitens der Politik oder Verwaltung ist notwendig, um partizipative Planungsverfahren erfolgreich umzusetzen? (Welche Unterstützung bekommen Sie und welche wünschen Sie sich?)
- In welcher Phase / auf welcher Ebene der Verkehrsplanung finden Sie es sinnvoll, dass ein Beteiligungsprozess stattfindet? (Komplexität der Aufgabenstellung) Und in welcher Form? Halten Sie die gezielte Beteiligung von einzelnen Stakeholdern sinnvoller als die Beteiligung Bürger*innen als Einzelpersonen?

Teil 3: Partizipation und Inklusion

- Beschreiben Sie Ihr Vorgehen in der Konzeption von Beteiligungsprozessen?
- Welche Strategien wenden Sie an, um ein möglichst diverses Publikum für Bürger*innenbeteiligungen anzusprechen?
 - Haben Sie in der Vergangenheit Unterschiede festgestellt, wie Sie Männer und Frauen ansprechen, damit sie an einem Partizipationsprozess teilnehmen?
 - Haben Sie in der Vergangenheit Unterschiede festgestellt, wie Männer und Frauen in Partizipationsprozessen über Mobilität sprechen?
 - Wer beteiligt sich wann?
- Welche Narrative und Bildsprache nutzen Sie, um verschiedene Zielgruppen zur Beteiligung anzusprechen?
 - Inwiefern nutzen Sie gendersensible Sprache in Ihren Projekten?
- Wenn Sie an Projekte in der Vergangenheit denken, fällt Ihnen dann ein Veranstaltungsformat oder eine Kombination von Methoden ein, die besonders gut für die Inklusion von Menschen, die Sorgearbeit leisten, funktioniert haben oder funktionieren könnten? (Einzelgespräche? Gruppenaktionen?)
 - Welche Vorgehensweisen halten Sie für besonders wirksam, um Sorgearbeitende zur Teilnahme an solchen Prozessen zu motivieren? Zum Beispiel: flexible Veranstaltungszeiten, -orte, Zugang zu Mobilitätsdiensten während der Veranstaltungen, Kinderbetreuung, Incentivierung
 - Welche Akteure*innen müssen wie in einen Partizipationsprozess für die Konzeption von Bedarfsverfahren eingebunden werden?
- Fragen zu Reflexion / Evaluierung:
 - Wie stellen Sie sicher, dass Sie keine blinden Flecken haben? Wie reflektieren Sie Ihr Vorgehen?

5

- Gibt es Reflexionsschleifen zur Verbesserung und Weiterentwicklung von Prozessen? (mit wem? Intern oder mit Auftraggebern / externen)
 - Wie kann die Umsetzung der Ergebnisse von Partizipation garantiert werden?
 - Nur fragen, wenn Zeit dafür ist:
- Wurden in der Vergangenheit Partizipationsprojekte, an denen Sie beteiligt waren, evaluiert?
- Und wenn ja, beschreiben Sie bitte in welcher Form dies passiert ist? (wissenschaftlich, Beauftragung durch wen? Auftraggeber)
 - Was passierte mit den Ergebnissen der Evaluierung?
 - Wenn nicht, warum Denken Sie ist, dies nicht passiert? (finanzielle Gründe)
- Welche Good-Practice Beispiele fallen Ihnen zu erfolgreichen Beteiligungsprozessen in der Mobilitätsplanung (im ländlichen Raum) ein?

Interviewausklang

- Dank für die Teilnahme
- Zusammenfassung des Gesagten
- Gibt es etwas, was Sie noch loswerden möchten?
- Darf ich Sie bei weiteren Fragen oder zur Klärung von Details noch einmal kontaktieren?
- Ausblick:
 - Personen nennen, die ich noch interviewen werde
 - Nächste Schritte der Diplomarbeit, Abgabe im Frühjahr
 - Zeitlicher Umriß MobilFlex

4) Expert*innen im Bereich Soziale Arbeit (Interviewrunde 2)

5.1 Ines Fingert (Sozialogin, Jugendcoaching Pro Mente Lungau)

Intervieweinstieg

- Begrüßung, Vorstellung, „Du“ anbieten
- Erklärung der Forschungsabsichten der Diplomarbeit: Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum und Beteiligung dieser in die Konzeption von Bedarfsverfahren; Verbindung zu Forschungsprojekt MobilFlex
- Ziel der Interviews in Runde 2: Feedback zu dem von mir erarbeiteten Konzept
- Hinweis auf Vertraulichkeit (Anonymisierung von Namen, Projekten etc.) und Einverständnis zur Aufzeichnung des Interviews
- Dauer des Interviews 45-60 Min., kurzer Überblick über Interviewverlauf:
 - Teil 1: Kurze Vorstellung, (beruflich / ehrenamtlicher) Hintergrund, Teil 2: Berührung mit Partizipation (und Mobilität)
 - Teil 3: Feedback zu meinem Konzept

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund

Bitte schildere mir kurz deinen beruflichen Werdegang. Wie bist du zu ihrer aktuellen Position gekommen und welche Aufgaben umfasst diese?

Teil 2: Berührung mit Partizipation (und Mobilität)

- Inwiefern bist du schon mit Partizipation und evtl. Mobilität in Berührung gekommen?

6

- Ist Mobilität ein Thema in deiner Arbeit und wenn ja, inwiefern?

Teil 3: Feedback zu meinem Konzept

Vorstellung meiner Arbeit

- 3 Themenfelder
- 3 Zielgruppen: Hauptkernnisse
- 3 Veranstaltungsvorschläge

Fragen, die du dir während der Präsentation stellen kannst, sind:

- Denkst du, diese Veranstaltung wird besucht werden, wäre sie in der Region, in der du tätig bist?
- Braucht es andere Strategien der Kontaktaufnahme zu diesen Zielgruppen?
- Denkst du, die vorgeschlagenen Methoden werden gut angenommen / sind passend für die Teilnehmer*innen?
- Fallen dir noch andere Formate / Methoden etc. ein, um mit diesen Zielgruppen über Bedarfsverkehre zu reden?
- Welche Aspekte von einem Bedarfsverkehr sind noch relevant für Jugendliche?

Interviewausklang

- Dank für die Teilnahme
- Zusammenfassung des Gesagten
- Gibt es etwas, was Sie noch loswerden möchten?
- Darf ich Sie bei weiteren Fragen oder zur Klärung von Details noch einmal kontaktieren?
- **Hinweis auf Datenschutzformblatt**
- Ausblick auf Abgabe

5.2 Birgit Hofstätter

(Studium der Geschlechterforschung, Lehramt für AHS (Englisch, Psychologie, Philosophie & Pädagogik), Promotion in Technik- und Wissenschaftsforschung mit Projekt zu Medienbildung und sexuelle & geschlechtliche Vielfalt, Ausbildung in Sexualpädagogik (Abschluss Herbst 2022), seit 2013 ehrenamtliche Tätigkeit für Verein Youthmeetings (Förderung queerer Jugendlicher und junger Erwachsener), freie Universitätslektorin, Geschäftsführung Frauenforum Salzburgmergut)

Intervieweinstieg

- Begrüßung, Vorstellung, „Du“ Anbieten
- Erklärung der Forschungsabsichten der Diplomarbeit: Mobilitätsverhalten von Sorgearbeit leistenden Menschen im ländlichen Raum und Beteiligung dieser in die Konzeption von Bedarfsverkehren; Verbindung zu Forschungsprojekt MobiFlex
- Ziel der Interviews in Runde 2: Feedback zu dem von mir erarbeiteten Konzept
- Hinweis auf Vertraulichkeit (Anonymisierung von Namen, Projekten etc.) und Einverständnis zur Aufzeichnung des Interviews
- Dauer des Interviews 45-60 Min., kurzer Überblick über Interviewverlauf:

Teil 1: Kurze Vorstellung, (beruflich / ehrenamtlicher) Hintergrund,

Teil 2: Berührung mit Partizipation und Mobilität / Fair Mobility Projekt

Teil 3: Feedback zu meinem Konzept

Teil 1: Kurze Vorstellung, beruflicher Hintergrund

Bitte schildere mir kurz deine Position und Aufgaben als Geschäftsleitung im Frauenforum und auch deinen beruflichen / akademischen Werdegang, der nach meinen Recherchen ja auch recht spannend ist?

Teil 2: Berührung mit Partizipation / FairMobility

- Wie kam es zur Teilnahme am Projekt Fair Mobility?
- Was ist bis jetzt im Projekt passiert?
- Welche Rolle nimmt das FrauenForum Salzburgmergut im Projekt ein?
- Was waren die Herausforderungen?
- Wie wurden die verschiedenen Zielgruppen des Projekts (Women, gender minorities, children, young people and older people) bis jetzt angesprochen? Können im Rahmen des Projekts alle Zielgruppen von euch angesprochen werden?
- Gibt es Einzelsprachen oder können sich die Gruppen auch mischen?
- Welche Veranstaltungsformate habt ihr bis jetzt verwendet? Funktionieren Einzelevents oder greift ihr auf Peer-to-Peer Ansprache (Zwiesgespräch) zurück?
- Was hindert Sorgearbeitende an der ÖV-Nutzung? Welche Barrieren zur ÖV-Nutzung wurden bei euch im Projekt bis jetzt angesprochen? Wie könnte die Fahrzeugausstattung das umgehen? Wie schaut Barrierefreiheit dabei aus?
- Was habt ihr noch vor?

Teil 3: Feedback zu meinem Konzept

Vorstellung meiner Arbeit

- 3 Themenfelder
- 3 Zielgruppen: Hauptkernnisse
- 3 Veranstaltungsvorschläge

Fragen, die du dir während der Präsentation stellen kannst, sind:

- Denkst du, diese Veranstaltung wird besucht werden, wäre sie in der Region, in der du tätig bist?
- Braucht es andere Strategien der Kontaktaufnahme zu diesen Zielgruppen?
- Denkst du, die vorgeschlagenen Methoden werden gut angenommen / sind passend für die Teilnehmer*innen?
- Fallen dir noch andere Formate / Methoden etc. ein, um mit diesen Zielgruppen über Bedarfsverkehre zu reden?

Interviewausklang

- Dank für die Teilnahme
- Zusammenfassung des Gesagten
- Gibt es etwas, was Sie noch loswerden möchten?
- Darf ich Sie bei weiteren Fragen oder zur Klärung von Details noch einmal kontaktieren?
- **Hinweis auf Datenschutzformblatt**
- Ausblick auf Abgabe

C. Codes der Interviewauswertung

RQ	Kategorie	Unterkategorie	Definition / Anwendungsfall	Beispiel
	Rolle BV im ÖV-System		Ein Segment wurde codiert, wenn die Funktion oder Rolle von Bedarfsverkehren im öffentlichen Verkehrssystem des ländlichen Raums definiert wurden.	„keine Lösung für jedes Mobilitätsproblem“ (Daetz 30.01.2025)
			Aussagen zur Initiation des Planungsprozesses und der Motivation der Initiierung wurden codiert.	„wo auch die Nachfrage seitens der Region gekommen ist“ (Michalek 07.02.2025)
			Erwähnungen zu einzelnen Schritten im Planungsprozess wurden codiert.	"eine Simulation machen mit unserem Softwarepartner" (Daetz 30.01.2025)
			Erwähnungen zu Planungsgrundsätzen und Aussagen zu einem Mindestmaß an Sorgfalt in der Bedarfsverkehrsplanung wurden codiert.	„Also nicht unbedingt mit einem Schema F drüberfahren, sondern wirklich, dass sie individuell sind.“ (Schrögenauer 11.02.2025) „Natürlich hat es das dann mit Kosten verbunden, aber oft ist es gescheiter, wenn man schon im Planungsprozess ein bisschen mehr finanziellen und zeitlichen Aufwand betreibt, ist, dass man dann am Schluss ein Projekt umsetzt, ein System umsetzt, das dann auch nicht billig ist und halt leer herumfährt.“ (Michalek 07.02.2025)
Planungsprozess	angestrebte Servicequalität		Segmente wurden codiert, wenn Aussagen zu einem Mindestmaß an Servicequalität für den Erfolg eines Bedarfsverkehrs gemacht wurden.	„Also zum Beispiel was die Bedienzeiten betrifft, liegt bei der Gemeinde auf der Fokus nicht direkt bei den Pendlern, sondern da geht es sehr viel um Daseinsvorsorge und Alltagsverkehr, wo die sagen, man muss auch den Pendler oder eben dieses First Last Mile mitberücksichtigen und dementsprechend damit, zum Beispiel in der Frühschicht, großzügige Zeiten damit berücksichtigen, weil das sind auch Personen, die dann das Auto stehen lassen und zum Bahnhof gefahren und vielleicht dann auch noch die weiteren Wege mit dem System.“ (Buchegger 11.02.2025)
			Segmente wurden codiert, in denen Aussagen zu zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen in der Planung und Umsetzung von Bedarfsverkehrsangeboten angesprochen werden.	„Aber grundsätzlich ist es so, dass die Gemeinde kommt für die Kosten des Betriebs auf“ (Buchegger 11.02.2025)
RQ1	Gendersensible Planung		Reaktionen auf die Frage „Inwiefern wird gendersensible Planung aktuell in der Planung von Bedarfsverkehren praktiziert?“ wurden codiert.	„Es gibt allerdings, wir haben Kolleginnen und Kollegen, die machen die Plänen dann im Rahmen von Gemeindeverkehrskonzepten schematisch oder in Detail Haltestellen und da ist allerdings das Thema Gender nie ein Thema, muss ich sagen, also nie explizit. Also es geht zwar um Barrierefreiheit natürlich, so wie es eben auch vorgeschrieben ist, wie es normgerecht ist, Stand der Technik, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Sicherheit auch für die Querung, für die, für die Fahrgäste, aber jetzt definitiv also explizit Gender Aspekte, haben wir da ein bislang nicht drinnen.“ (Schrögenauer 11.02.2025)

Partizipationspraxis	Aussagen zu bestehenden Partizipationspraktiken wurden codiert.	„meistens, wo wir das gemacht haben, ist es auf Gemeindeatsebene vonstattengegangen, es hat dann vielleicht die eine oder andere Bürgerversammlung gegeben, wo wir das Projekt vorgestellt haben, aber an sich ist es eher auf Gemeindeatsebene erfolgt“ (Michalek 07.02.2025)
Merkmale eines Bv-Angebots	Erwähnte Charakteristika eines Bedarfsverkehrsangebots und deren Festlegung im Planungsprozess oder deren Anpassung im laufenden Betrieb wurden codiert. Dazu gehören beispielsweise Ticketpreise, Betriebsform, Bedienzeiten, Haltepunktenetz, Buchungsprozess etc.	„Also der Buchungsprozess, der ist wie er ist, der kommt von der Softwarefirma Via und den haben wir so übernommen. Also da haben wir jetzt auch nicht die Gestaltungsmöglichkeit gehabt, da irgendwelche Schritte anzupassen zu ändern.“ (Daetz 30.01.2025)
Rolle der Gemeinden	Segmente, in denen die Rolle, die Gemeinden im Planungsprozess eines Bedarfsverkehrsangebot einnehmen, angesprochen wurde, wurden codiert.	„Sprachrohr eben der dortigen Bevölkerung verstehen“ (Daetz 30.01.2025)
Zielgruppen / Nutzer*innengruppen	Die erwähnten Zielgruppen (potenzielle Nutzer*innen) eines Bedarfsverkehrsangebots wurden codiert.	„Menschen, die auch Mobilitäts eingeschränkt sind, auch wenn sie jetzt nicht im Rollstuhl sitzen“ (Daetz 30.01.2025)
Vergaberechtlisches	Segmente, in denen Aussagen zu Vergaberechtlischen Rahmenbedingungen und deren Spielräume gemacht wurden, wurden codiert.	„weil wir ja seit den letzten Jahren versuchen auch unsere ganzen Regionalbus-Ausschreibungen integriert zu planen und auszuschreiben, also immer in Kombination mit Mikro-ÖV“ (Buchegger 11.02.2025)
Mobilitätsverhalten am Land	Allgemeine Aussagen zum Mobilitätssystem im ländlichen Raum wurden codiert.	„Diplomarbeit damals zu tun, da hatte ich in Osttirol gearbeitet und die Damen hatten damals gesagt, ja, also wenn man denen das Auto angreift, dann ist es fertig, weil das ist der einzige Schlüssel in Freiheit und das ist Wahnsinn, wenn das ein Auto, also das ist die mit dem Rauchen, dass das als Freiheitssymbol gesehen wird, obwohl es so limitierend ist, also für das Budget und so.“ (Nasva 10.02.2025)

RQ Kategorie	Unterkategorie	Definition / Anwendungsfall	Beispiel
	Herausforderungen	Nachteilige Äußerungen zu Partizipation in Bedarfsverkehrskonzeptionen wurden kodiert.	"Es ist nur oft wirklich ganz ehrlich ein zeitliches Thema, warum das vielleicht nicht so oft dann gemacht wird." (Buchegger 11.02.2025)
	Chancen	Vorteilige Äußerungen zu Partizipation in Bedarfsverkehrskonzeptionen wurden kodiert.	"Na ja, grundsätzlich sollten solche Systeme immer mit einer Bürgerbeteiligung stattfinden." (Michalek 07.02.2025)
Bewertung von Partizipation in der BV-Planung	Gründe für Beteiligung im laufenden Betrieb	Positive Äußerungen zu Evaluierung von Bedarfsverkehren im laufenden Betrieb mit Bürger*innenbeteiligung wurden kodiert.	"Also ich glaube, es ist einfacher, wenn es da ist, dass man dann das beurteilen kann, was finde ich jetzt gut daran und was merke ich, was funktioniert überhaupt nicht oder warum habe ich es auch noch nie genutzt, vielleicht, also das ist ja auch mal eine wichtige Gruppe, dass man die auch mit rankriegt." (Daetz 30.01.2025)
	Budget	Segmente, in denen Angaben zu Budget für Partizipationsprozesse in der BV-Planung gemacht wurden, wurden kodiert.	"grundsätzlich ist es machbar. Das ist wie gesagt, wir haben ja die Mobilitätsmanager, die die Gemeinden bei solchen Prozessen unterstützen können, die da diesen Service auch anbieten, dass sie das wirklich gleich übernehmen" (Buchegger 11.02.2025)
	Veranstaltungsformate	Aussagen zu möglichen Veranstaltungsformaten in intensiven Partizipationsprozessen in der BV-Planung, wurden kodiert.	"wie weit muss ich fahren, um wohin zu kommen? Gibt es da ein Bus, der schnell fährt? Oder muss ich da jetzt eine Stunde mehr im Auto herumtuckern? Das sind alles so Sachen, die können Sachen verunmöglichen." (Mitttschek 06.02.2025)
	Wortwahl	Hinweise zur Wortwahl in der Ansprache von Zielgruppen z.B. in der Namensgebung von Veranstaltungen wurden kodiert.	"also muss man das Ding harmlos benennen. Und lustig" (Mitttschek 06.02.2025)
	Inhalte	Aussagen zu möglichen Inhalten in intensiven Partizipationsprozessen in der BV-Planung, wurden kodiert.	"also so den äußeren Rand von dem Betriebsgebiet, dass man da guckt, wo sind denn Punkte, wo vielleicht Menschen hin wollen, welche Verbindungen sind wichtig, auch welche Umwegezeiten sind für Sie akzeptabel." (Daetz 30.01.2025)
Möglichkeiten zur intensiveren Beteiligung	Stakeholder-Beteiligung vs. Bürger*innenbeteiligung	Segmente, in denen die Beteiligung von Stakeholder*innen / Multiplikator*innen im Vergleich zur Bürger*innenbeteiligung gemacht wurden, wurden kodiert.	"Also ich wäre bei der Gemeindeebene nach wie vor. Ich muss kurz überlegen, weil egal wie gut die Datengrundlage ist, zum Beispiel machen wir GIS-Analysen, wo Sammelstellen zum Beispiel verortet werden sollen und wir machen aber demnach vor mir in die Gemeinden mit diesem GIS-Vorschlag und diskutieren dann mit den Mobilitätsbeauftragten der Gemeinde oder dem Bürgermeister wirklich jeden einzelnen Sammelpunkt durch." (Buchegger 11.02.2025)
RO3			"Also ich muss sagen, also ich persönlich finde es schon eigentlich immer sehr schön, wenn man auch direkt mit der Bevölkerung zusammenarbeiten kann. Vielleicht kann man auch, in der Idealtwelt könnte man vielleicht das eine tun, ohne das andere zu lassen. Ich glaube, also effizienter und schneller ist es, wenn man in einer kleineren Gruppe zusammenkommt, die dann ja auch meistens den kann man das genauer vorstellen. Die haben dann vielleicht auch ein konkreteres Bild, wie das vonstattengehen kann." (Daetz 30.01.2025)

	Veranstaltungsformate	Aussagen zu Veranstaltungsformaten in anderen Partizipationsprojekten (ohne Bezug zu BV) wurden kodiert.	„Online Formate haben zum Teil besser funktioniert, wenn sie um Uhrzeiten waren, wo die Kinder vielleicht im Bett sind. Oder Formate, wo man gesagt hat, man kann sich das irgendwie als Arbeitszeit vielleicht sogar anrechnen.“ (Mittschech 06.02.2025)
	Involvierte Akteur*innen	Aussagen zu involvierten Akteur*innen in anderen Partizipationsprojekten (ohne Bezug zu BV) wurden kodiert.	„verschiedene Interessensgruppen gibt, die einfach gar keine gemeinsame Plattform haben oder Möglichkeiten des Aktivismus oder so und die auch mit Mobilität sich nie beschäftigt haben“ (Nasya 10.02.2025)
Partizipationsprojekte nicht-BV	Wortwahl	Aussagen zur Wortwahl in der Ansprache von Zielgruppen z.B. in der Namensgebung von Veranstaltungen in anderen Partizipationsprojekten (ohne Bezug zu BV) wurden kodiert.	„Und haben Sie dann in der Ansprache das Wort ‚Partizipation‘ verwendet? Am Anfang schon. Am Ende weniger, da haben wir es mehr durch ‚Teilhabe‘ ersetzt, was weniger nach Politik klingt in dem Sinne. Also, wir haben da so ein bisschen versucht zu spielen, um zu schauen, was funktioniert. Und haben schon gemerkt, dass die Begriffe ‚Politik‘ und ‚Partizipation‘ beide abschrecken.“ (Mittertrainer 18.02.2025)
	Budget	Segmente, in denen Angaben zu Budget für Partizipationsprozesse in anderen Partizipationsprojekten (ohne Bezug zu BV), wurden kodiert.	„Was hier eine Herausforderung war, war tatsächlich erstens, dass die kommunalen Gleichstellungsbeauftragten extrem wenig Ressourcen haben, sowohl was Stunden angeht, als auch was Geld angeht.“ (Mittertrainer 18.02.2025) „Es muss einfach ein Budget von Zeitressourcen, von Kapazitäten, von Skills her, aber auch finanziell da sein, dass man diese Blindspots bearbeiten kann.“ (Nasya 10.02.2025)
Evaluierung von Partizipationsprozessen		Aussagen zu Evaluierung von Partizipationsprozessen wurden kodiert.	„Learning Points, wir publizieren in dieser Publikationsphase, es ist im Moment schon so, dass wir ein paar Artikel geschrieben haben oder Artikel in Arbeit haben, um diese Nuancen der unterschiedlichen Bedürfnisse auch klarer vorzubringen. Also das ist das eine, dass das, was wir machen, quasi allen zugänglich ist und das zu fühlen, wir uns als Verein verpflichtet. In diesem konkreten Projekt ist es so natürlich, dass wir zwei Universitäten an Bord haben, die das auch weiter lehren und weiter mitnehmen und da grundsätzlich ist das Kapazitätsbuilding bei Frauenforum, bei den lokalen Menschen bei uns so, dass man von diesen Learnings einfach weitergehen kann.“ (Nasya 10.02.2025)

RQ	Kategorie	Unterkategorie	Definition / Anwendungsfall	Beispiel
RO2	Gender und Verhaltensunterschiede (allgemein)	Gender und Partizipation	Segmente, in denen Sorgearbeit und die Personen, die sie leisten, und ihre Lebensumstände beschrieben werden.	"Das zu einem Stand Hingehen und sich Informieren, zu einem Bildungsangebot ist so was, das machen Mädchen signifikant mehr als Buben." (Mitttschek 06.02.2025)
		Partizipation	Verhaltensunterschiede nach Gendern außerhalb der Kernthemen (Sorgearbeit, Mobilität, Partizipation) angesprochen werden.	„Ich glaube Frauen sind grundsätzlich eher bereit mitzumachen bei Befragungen.“ (Mitttschek 06.02.2025)
	Gender und Mobilität	Care-Arbeit und Partizipation	Aussagen, in denen das Verhalten von Menschen, die Sorgearbeit leisten, in Bezug auf politische Teilhabe adressiert wird, wurden kodiert.	„Und niemand schreit laut. Es gibt keine großen Demos von den Kindergartenerlern, die sagen: "Politik, jetzt!" Die sind alle nur müde. Ich bin einfach nur froh, wenn die Kinder 3 Stunden weg sind. Die sind so fertig.“ (Mitttschek 06.02.2025)
		Partizipation	Aussagen, in denen Genderunterschiede im Bezug auf das Mobilitätsverhalten adressiert werden, wurden kodiert.	„Das ist halt voll schwierig. Und gerade bei Frauen, die 5, 6 Ziele am Tag haben, das ist voll schwierig.“ (Nasya 10.02.2025)
	Strukturunterschiede der Versorgung Stadt-Land-Vergleich	Partizipation	Aussagen zu Unterschieden in der Infrastrukturversorgung (Gesundheit, Kultur, Arbeitsmarkt etc.) zwischen ländlichen und urbanen Räumen, wurden kodiert.	„Zum Dorf hast du einfach nur die religiösen Möglichkeiten oder Feuerwehr oder Jagen oder so und das limitiert einfach. Also du hast keine wenig Möglichkeiten der gegenseitigen Befruchtung, gegenseitige Meinungsentwicklung und so weiter.“ (Nasya 10.02.2025)
		Partizipation	Hier wurden Stellen, in denen über die Vielfalt der Lebensrealitäten und Einstellungen der Bewohner*innen in ländlichen Räumen und der Vielfalt der unterschiedlichen ländlichen Räume im Gegensatz zu einem verklärten, romantisierten Bild vom „Leben am Land“ gesprochen wurde, kodiert.	„Ah ja, spannend. Und das bedeutet natürlich, dass wenn man sieht, okay, junge Frauen in ländlichen Räumen sind auch keine homogene Gruppe. Das bedeutet, dass man ganz unterschiedliche Herangehensweisen braucht.“ (Mittertrainer 18.02.2025)
	Homogenität vs. Heterogenität der Lebensstile im ländlichen Raum	Partizipation	„Nicht-binäre Menschen verorten sich selbst zwischen den binären Polen des geschlechtlichen Spektrums („männlich“/„weiblich“) oder außerhalb davon.“ (LSVD* – Verband Queere Vielfalt e.V.)	„sehr sensible Geschichte in Interviews zwischen Zuschreibungen, freiwilligen Outings.“ (Mitttschek 06.02.2025)
		Partizipation	Segmente, in denen Erfahrungen von non-binären Personen angesprochen werden, wurden kodiert.	„Es ist noch wilder bei Eltern von Kindern mit Behinderungen, die sind noch viel vereinzelter und noch mal viel belasteter und bei Menschen, die Pflegearbeit leisten, auch.“ (Mitttschek 06.02.2025)
	Non-Binarität am Land	Partizipation	Segmente, in denen Tätigkeiten der Sorgearbeit, die Personen, die sie leisten, und ihre Lebensumstände beschrieben werden, wurden kodiert.	„Es ist noch wilder bei Eltern von Kindern mit Behinderungen, die sind noch viel vereinzelter und noch mal viel belasteter und bei Menschen, die Pflegearbeit leisten, auch.“ (Mitttschek 06.02.2025)
		Partizipation	Segmente, in denen Tätigkeiten der Sorgearbeit, die Personen, die sie leisten, und ihre Lebensumstände beschrieben werden, wurden kodiert.	„Es ist noch wilder bei Eltern von Kindern mit Behinderungen, die sind noch viel vereinzelter und noch mal viel belasteter und bei Menschen, die Pflegearbeit leisten, auch.“ (Mitttschek 06.02.2025)
Care-Arbeit	Partizipation	Segmente, in denen Tätigkeiten der Sorgearbeit, die Personen, die sie leisten, und ihre Lebensumstände beschrieben werden, wurden kodiert.	„Es ist noch wilder bei Eltern von Kindern mit Behinderungen, die sind noch viel vereinzelter und noch mal viel belasteter und bei Menschen, die Pflegearbeit leisten, auch.“ (Mitttschek 06.02.2025)	
	Partizipation	Segmente, in denen Tätigkeiten der Sorgearbeit, die Personen, die sie leisten, und ihre Lebensumstände beschrieben werden, wurden kodiert.	„Es ist noch wilder bei Eltern von Kindern mit Behinderungen, die sind noch viel vereinzelter und noch mal viel belasteter und bei Menschen, die Pflegearbeit leisten, auch.“ (Mitttschek 06.02.2025)	