

Wohnen und Leben in der Stadtregion+

Endbericht zur Studie

Paul Ringler / Bernhard Hoser / Günther Ogris / David Laumer

Wien, September 2020

Impressum:

Thema: Wohnen und Leben in der Stadtregion+

Auftraggeberin: Planungsgemeinschaft Ost
Rockhgasse 6/3
1010 Wien

Beauftragtes Institut: SORA Institute for Social Research and Consulting
Bennogasse 8/2/16
1080 Wien

Wissenschaftliche Leitung: Mag. Paul Ringler

Autoren: Mag. Paul Ringler, Mag. Bernhard Hoser, Günther Ogris MA, David Laumer BA

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary, Schlussfolgerungen und SORA-Empfehlungen.....	6
Einleitung	12
Projektverlauf und methodische Vorgangsweise	13
1 Analyseregion und Stichprobe.....	14
1.1 Bevölkerung und Fläche	15
1.2 Die Stichprobe	17
1.3 Demografie.....	19
2 Verflechtungen in der Länderregion Ost.....	21
2.1 Überblicksergebnisse.....	21
2.2 Biografische Verflechtungen in der Länderregion Ost.....	23
2.2.1 Verwandtschaftsverhältnisse.....	23
2.2.2 Wohnkarrieren	23
2.2.3 Zusätzliche Wohnmöglichkeiten	24
2.2.4 Arbeitswelt	25
2.2.5 Ausbildung	25
2.3 Alltägliche Verflechtungen in der Länderregion Ost.....	26
2.3.1 Verteilung der Wegstrecken	27
2.3.2 Wohin führen die Wege?	28
2.3.3 Ausgangsorte der Wegstrecken.....	29
2.4 Gründe für Wegstrecken	31
2.4.1 Gründe für Alltagsverflechtungen	32
2.4.2 Aktivitäten im Detail	33
2.5 Einflüsse auf die Anzahl von Aktivitäten außerhalb der Wohngemeinde	36
2.5.1 Einfluss der Biografie.....	36
2.5.2 Der Einfluss soziodemografischer Faktoren.....	38
2.5.3 Wegekettens – und Mobilitätsmuster	41
2.6 Regionale Identitäten.....	42
2.6.1 Zusammenhänge zwischen Biografie und regionaler Identität	44

3	Mobilität in der Region	47
3.1	Verkehrsmittel-Nutzungskategorien (alle Befragten).....	47
3.1.1	Mobilitätstypen	48
3.1.2	Mobilitätstypen nach Zielregion und Aktivität	51
3.1.3	Weitere Erkenntnisse aus der Mobilitätstypen-Auswertung.....	53
3.2	Verkehrsmittelnutzung bei Pendler*innen.....	54
3.3	Gründe für die Verkehrsmittelwahl beim Pendeln	57
3.3.1	Soziale Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl	60
3.3.2	Verkehrsbelastung im Ortsgebiet.....	66
4	Lebensqualität in der Region und der eigenen Wohngemeinde	67
4.1	Zufriedenheit mit der Lebenssituation	67
4.1.1	Auskommen mit dem Einkommen.....	68
4.1.2	Wohnsituation.....	70
4.2	Emotionen zur zukünftigen Entwicklung	73
4.3	Einschätzung einzelner Lebensbereiche	74
4.3.1	Regional unterschiedlich beurteilte Bereiche	74
4.3.2	In Wien besonders positiv beurteilte Bereiche.....	77
4.3.3	Eher negativ beurteilte Bereiche	78
4.4	Einflussfaktoren auf die Lebenszufriedenheit	80
5	Drängende Herausforderungen und Kooperation als Lösungsweg.....	84
5.1	Wahrgenommener Handlungsbedarf.....	84
5.1.1	Einflussfaktoren auf die Wahrnehmung eines Handlungsbedarfs.....	86
5.2	Stellenwert von Kooperation	88
5.2.1	Regionale Unterschiede	90
5.2.2	Soziodemografische Unterschiede	92
	Abbildungsverzeichnis	95
	Tabellenverzeichnis	97
	Anhang: Fragebogen	98

Daten zur Untersuchung

Erhebungsgebiet:	Wien, Niederösterreich, Burgenland
Grundgesamtheit:	In der Region lebende Personen ab dem 16. Lebensjahr
Stichprobenumfang:	n = 2.106 Personen davon: Wien n = 1.017 Niederösterreich n = 580 Burgenland n = 509
Feldarbeit:	Jaksch & Partner, Linz
Stichprobendesign/-ziehung:	Zufallsauswahl (CATI-Rotationsverfahren)
Daten gewichtet:	Nach Region x Alter x Geschlecht
Art der Befragung:	Telefoninterviews
Befragungszeitraum:	Mai, Juni 2019

Rundungsdifferenzen in Tabellen und Abbildungen können zu Prozentangaben führen, die von 100% abweichen.

Prozentwerte unter 3% werden aus Gründen der leichteren Lesbarkeit in den Abbildungen nicht ausgewiesen.

Executive Summary, Schlussfolgerungen und SORA-Empfehlungen

Die Länderregion Ost Wien, NÖ, Bgld und die Stadtregion+

Untersuchungsgebiet sind die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland. Es wird die Bezeichnung Länderregion Ost verwendet.

Diese ist unterteilt in die Stadtregion+ und den Ländlichen Raum.

Die **Stadtregion+** umfasst die Bundeshauptstadt Wien und 205 niederösterreichische sowie 63 burgenländische Gemeinden (Abbildung 1).

Der **Ländliche Raum** sind die Gemeinden von Niederösterreich und dem Burgenland außerhalb der Stadtregion+.

Die Länderregion Ost ist eine Region mit hoher Lebensqualität

84% der Bevölkerung sind mit ihrem Leben sehr und ziemlich zufrieden. Der Anteil der „wenig“ oder „gar nicht“ Zufriedenen liegt bei 15%. Die Lebenszufriedenheit ist im Burgenland am höchsten. In Wien ist der Anteil der Unzufriedenen mit 20% am höchsten (siehe Abbildung 32).

Es handelt sich bei den Unzufriedenen also um relevante Minderheiten, je Region zwischen 8% und 20%.

Drei Viertel kommen mit dem Geld aus

Drei Viertel der Befragten (75%) kommen mit ihrem Geld aus, bei jede*r sechsten (17%) reicht es knapp und für 6% reicht es nicht aus (siehe Kapitel 4.1.1.). In Wien ist die Einkommenssituation am schlechtesten, da berichten 30% einen Mangel beim Einkommen. Dieser Prozentsatz ist in Wien um 5% höher als in der niederösterreichischen Stadtregion+ und dort ist er wiederum um 5% höher als im Ländlichen Raum.

Verflechtung

Das Leben der Menschen in der Länderregion Ost – Wien, NÖ, Bgld, ist in vielerlei Hinsicht miteinander verflochten und hält sich nicht an Ländergrenzen (siehe Kapitel 2).

Die Dichte der Verflechtung ist durch die Dichte von Wegstrecken definiert.

Wegstrecken (siehe Kapitel 2.3)

Wegstrecken sind hier definiert als für spezifische Aktivitäten zurückgelegte Wege. Sie haben einen Quell- und einen Zielort.

Der größte Teil aller Wegstrecken wird innerhalb der eigenen Gemeinde zurückgelegt. Im Burgenland und in Niederösterreich aber nur etwa die Hälfte aller Wegstrecken.

Wien ist die Quelle von etwa 10% der Wegstrecken, die zurückgelegt werden, aber 29% aller Wegstrecken führen nach Wien hinein.

Biografische Verflechtung (siehe Kapitel 2.2)

Verwandtschaftsverhältnisse über Ländergrenzen hinweg haben die Hälfte der Bevölkerung (47%).

In einem anderen Bundesland gewohnt hat bereits jede*r dritte Bewohner*in der Länderregion Ost.

Nebenwohnsitze (26%) hat ein Viertel der Bevölkerung, drei Viertel davon innerhalb der Region. Nebenwohnsitze ist einerseits ein Phänomen der Jugend, vor allem jener die sich in Ausbildung befinden (36%), andererseits ein Phänomen des Wohlstandes (Akademiker*innen).

In Wien gearbeitet haben die Mehrheit (59%) der niederösterreichischen Arbeitnehmer*innen und fast die Hälfte (46%) der burgenländischen Arbeitnehmer*innen. Von den Niederösterreicher*innen arbeitet etwa ein Drittel (36%) der Erwerbsbevölkerung aktuell in Wien.

Von den Wiener*innen hat etwa jede*r Fünfte (19%) einmal in einem der anderen Bundesländer gearbeitet.

Den höchsten Bildungsabschluss haben vier von zehn Niederösterreicher*innen (39%) und drei von zehn Burgenländer*innen (29%) in Wien absolviert. Jede*r elfte Wiener*in hat seine oder ihre letzte Ausbildung in Niederösterreich oder im Burgenland abgeschlossen.

Verflechtung durch alltägliche Aktivitäten

(siehe Kapitel 2.4.1)

Pendeln zur Arbeit: Von den Niederösterreicher*innen arbeitet etwa ein Drittel (36%) der Erwerbsbevölkerung aktuell in Wien. Aus dem Burgenland pendelt etwa jede*r fünfte Berufstätige (20%) nach Wien. Aus Wien raus pendeln 2%, fast ausschließlich in die niederösterreichische Stadtregion. Dabei gibt es ein deutliches soziales Muster: Aus Wien raus pendeln vor allem

Facharbeiter*innen, nach Wien hinein pendeln überproportional Akademiker*innen.

Bildung und Ausbildung: Jeweils jede*r Dritte in Ausbildung mit Wohnsitz im Burgenland oder in Niederösterreich absolviert diese in Wien.

Begleitwege, Besorgungen des täglichen Bedarfs und Freizeitaktivitäten werden überwiegend in der eigenen Gemeinde oder deren Nähe absolviert.

Verflechtung durch unregelmäßige Aktivitäten

(siehe Kapitel 2.4.2)

Fachgeschäfte verursachen wie sonst nichts überregionalen Verkehr. Nur 27% der Niederösterreicher*innen und 24% der Burgenländer*innen haben die Fachgeschäfte die sie brauchen in der eigenen Gemeinde.

Kulturelle Einrichtungen besuchen 9 von 10 der Befragten in der Region. Die Bedeutung Wiens als Kulturstadt wird auch in der Analyse von zurückgelegten Wegstrecken deutlich. Ein Drittel der Niederösterreicher*innen (37%) und ein Viertel der Burgenländer*innen nutzen das kulturelle Angebot in Wien.

Gesundheitseinrichtungen sind ebenfalls Zielorte, die fast jede*r ansteuern muss. Nur 2% geben an, dass sie keine Gesundheitseinrichtungen aufsuchen. Von den Wiener*innen machen das 96% in der eigenen Gemeinde und nur 1% außerhalb. Jede*r achte Niederösterreicher*in (12%) nutzt die Gesundheitseinrichtungen in Wien, bei den Burgenländer*innen sind es 5% der Befragten.

Mehrfachidentitäten (siehe Kapitel 2.6)

Je nach Region haben zwischen einem Fünftel (19%) und einem starken Drittel (36%) Mehrfachidentitäten entwickelt, d.h. sie fühlen eine stärkere emotionale Bindung zu mehr als einem Bundesland. Zum Beispiel empfindet jeweils ein Drittel der Bevölkerung Wiens und Niederösterreichs auch Teil des jeweils anderen Bundeslandes zu sein.

Diese Mehrfachidentitäten haben ihre Ursache in der Biografie der Menschen, vor allem in den die Landesgrenzen überschreitenden Wohn- und Arbeitskarrieren.

Verkehrsmittelwahl

In der Ostregion wird für den die Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehr überwiegend ein PKW verwendet (siehe Abbildung 13).

Innerhalb von Wien ist die Verkehrsmittelwahl deutlich umweltfreundlicher, bewegen sich die Wiener*innen aber aus Wien raus, benutzen sie aber häufiger den PKW als Niederösterreicher*innen und Burgenländer*innen, die nach Wien kommen. Den ÖV nutzen vor allem die Hälfte der Bildungspendler und etwa ein Viertel der Arbeitspendler (siehe Abbildung 16).

Die mangelhafte Erreichbarkeit von Haltestellen und die Frequenz des öffentlichen Verkehrs sind die Hauptursache für die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des PKW's (siehe Kapitel 3.3).

Lebensqualität – Herausforderungen

Die Länderregion Ost ist zwar eine der wohlhabendsten Regionen der Welt, ist aber trotzdem nicht ohne Herausforderungen für die Zukunft.

Unzufriedenheit. 15% Der Bevölkerung sind mit der Lebenssituation unzufrieden.

Einkommensarmut. Ein Viertel der Bevölkerung hat ein zu geringes Einkommen.

Wohnqualität. 14% sind mit ihrer Wohnsituation unzufrieden, wobei mangelndes Einkommen dafür die Hauptursache ist.

Leistbares Wohnen und die **Qualität des leistbaren Wohnens** sind in Wien und in Niederösterreich und da vor allem in der Stadtregion das am häufigsten genannte Problem (siehe Tabelle 17).

Einkommen und Wohnsituation sind die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Lebenszufriedenheit.

Verkehrsbelastung. 5 bis 10% der Befragten sehen spontan in der Verkehrsbelastung den größten Handlungsbedarf (siehe Tabelle 17), wobei die Niederösterreicher*innen die Situation am stärksten belastet.

Arbeitsplätze in der Nähe sind vor allem für die Burgenländer*innen die größte Herausforderung.

Taktfrequenzen im ÖV werden vor allem in Niederösterreich und im Burgenland besonders häufig als Handlungsbedarf gesehen.

Integration und Zuwanderung gelten als das zweitwichtigste Handlungsfeld, und zwar vor allem in Wien.

Klimaschutz wird vor allem in Wien als wichtiges Handlungsfeld gesehen.

Die Erwartungen an die Zusammenarbeit der Bundesländer

Die Befragten hegen durchaus Hoffnungen im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Zusammenarbeit der Bundesländer und Gemeinden in der Länderregion Ost.

Positive Erwartungen gibt es vor allem bei den Politikbereichen:

1. Maßnahmen für Klimaschutz (49%)
2. Taktfrequenzen ÖV (47%)
3. Verkehrsbelastung (39%)

In zwei Politikbereichen sind die Zweifel bezüglich der Zusammenarbeit gleich stark wie die Hoffnungen.

4. Zuwanderung, Integration (19%:17%)
5. Leistbares Wohnangebot (26%:17%)

Lebensqualität Wirkungen

Mittels komplexer Statistik wurde der Frage nachgegangen, welche Faktoren die Lebenszufriedenheit tatsächlich beeinflussen.

Einkommen und **Wohnsituation** sind die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Lebenszufriedenheit (siehe Kapitel 4.4). Das heißt, je höher das Einkommen und je besser die Wohnsituation, desto höher ist die Lebenszufriedenheit.

Besonders wichtige Faktoren sind vor allem auch die **Gesundheit** und die **Work-Life Balance** (Ausmaß an Freizeit).

Auch lange **Wegzeiten** mindern die Lebensqualität, vor allem wirken sich dabei aber die Begleitwege negativ aus.

Die **Wirkungen des Klimaschutzes** können hier nicht dargestellt werden, da es um zu erwartende langfristige Wirkungen für den Lebensraum geht, und nicht um kurzfristige Effekte auf die unmittelbare Lebensqualität von Einzelpersonen oder Familien.

Schlussfolgerungen: Analyse

Die Länderregion Ost ist in mehrfacher Hinsicht ein gemeinsamer Lebensraum vor allem durch die Verwandtschaftsverhältnisse und Nebenwohnsitze, aber auch durch die Ländergrenzen überschreitenden Wohn- und Arbeitskarrieren.

Die Länderregion Ost ist ein **gemeinsamer Hochschulraum** und betrachtet man das Nutzungsverhalten, dann ist es auch ein **gemeinsamer Raum für kulturelle Angebote**.

Die Stadtregion+ ist ein **gemeinsamer Bildungsraum** für die Sekundarstufe II.

Die Stadtregion+ ist als gemeinsamer Arbeitsmarkt zu sehen. Die Trennung der Arbeitsmarktpolitik zwischen Wien und Niederösterreich ergibt demographisch gesehen keinen Sinn.

Schlussfolgerungen: Durch welche politischen Strategien kann man die Lebensqualität in der Region steigern?

Die Analyse der Zusammenhänge zeigt, dass folgende politische Strategien zur Steigerung der Lebensqualität in der Länderregion Ost bedeutsam sind:

1. Niedrige Einkommen erhöhen und in der Wohnungspolitik ausreichend große und leistbare Wohnungen zur Verfügung stellen
2. Ausbau des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsprävention
3. Verbessern der Work-Life Balance durch Erhöhung der Freizeit und oder Verbesserung des Angebotes der Kinder- und Pflegebetreuung
4. Die Förderung der Arbeitszufriedenheit
5. Strategien zur Verbesserung von Integration und stärkere Ausrichtung der Politik auf die Verhinderung von Exklusion
6. Das Verkürzen der Wegzeiten in die Arbeit und bei den Begleitwegen
7. Die Stärkung des Klimaschutzes verspricht vor allem langfristige Effekte.
8. Durch gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen Achsen des öffentlichen Verkehrs und Verdichtung regionaler Zentren kann der Zersiedelung entgegengewirkt werden. So kann die Bevölkerung durch öffentlichen Verkehr besser versorgt, der Umstieg auf den ÖV begünstigt und die Verkehrsbelastung in der Region reduziert werden.
9. Durch Ausbau der Vorteile des Öffentlichen Verkehrs kann der Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr gefördert werden: dabei geht es um vier Strategien: Mehr Stationen in der Nähe der Wohn- und Arbeitsorte, günstige Preise, Verbesserung der Bequemlichkeit und Beschleunigung.

Einleitung

Die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind eine stark miteinander verflochtene Region und bilden zusammen die Länderregion Ost. Das Leben der Menschen findet nicht nur in einer Gemeinde, sondern auch – oft schon von Geburt an – in einer größeren Region statt. Gemeindegrenzen sind ein politisches Konstrukt, das die politische Mitwirkung reguliert. Menschen sind aber sehr mobil. Das Leben der Menschen ist vielfach grenzüberschreitend.

Ziel dieses Projektes ist es, die grenzüberschreitenden Verflechtungen und Beziehungen im Leben der Bevölkerung zu identifizieren, um den Bedarf an politischer Zusammenarbeit zwischen den drei Bundesländern zu analysieren und zu beschreiben.

Regionale Verflechtungen entstehen durch biografische Ereignisse wie einen Wohnortwechsel, den Besuch einer Ausbildungseinrichtung, die Wahl eines Arbeitsplatzes oder durch Verwandtschaftsverhältnisse. Sie werden vor allem durch regelmäßige Aktivitäten im Alltag aufrechterhalten, wie tägliches Pendeln zu einem Arbeitsplatz oder einer Bildungseinrichtung, durch Besorgungen für den täglichen Bedarf oder durch regelmäßige Begleitwege für Kinder oder ältere Menschen.

Regionale Verflechtungen entstehen auch durch unregelmäßige, nicht so häufige Aktivitäten wie Einkaufen in Fachgeschäften, Freizeit, Sport, Erholung im Grünen, den Besuch von Kulturveranstaltungen und das Nutzen von Gesundheitseinrichtungen.

Durch all diese Aktivitäten werden politisch organisierte Grenzen von Gemeinden oder Bundesländern überschritten. Immer wieder wiederholte Aktivitäten von Menschen schaffen Verflechtungen innerhalb einer Region.

All diese Entscheidungen in der Lebensplanung und immer wiederkehrende Aktivitäten tragen bei zu einer spezifischen Lebensqualität. Und auch wenn die Lebensqualität in der Region sehr hoch ist, ergeben sich Herausforderungen und Belastungen, die Ansprüche an die Politik begründen. Fehlt die grenzüberschreitende politische Kooperation können grenzüberschreitende Probleme oft nicht gelöst werden.

Was sind diese Herausforderungen und in welchen Politikfeldern braucht es gemeinsame Planung und das gemeinsame Erarbeiten von Zielen für die Region? Wie kann die Kooperation zwischen den Bundesländern der Bevölkerung helfen und in welchen Lebensbereichen schadet es, wenn die Zusammenarbeit holprig oder nicht vorhanden ist?

Projektverlauf und methodische Vorgangsweise

Am Ende des Projektes soll ein Narrativ entwickelt werden, das auf einer starken Basis von empirischer Evidenz gründet.

Das Untersuchungsgebiet des Projekts ist die Länderregion Ost, also die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland. Im Rahmen von Datenerhebung und -analyse steht in erster Linie die Stadtregion+ im Fokus, um die Anschlussfähigkeit an existierende Forschungsergebnisse und Konzepte zur Stadtregion+ zu garantieren. Die Abgrenzung dieser Stadtregion+ vom restlichen Teil der Länderregion Ost, welche ebenfalls ausgewertet wird, ist auf Seite 9 dargestellt.

Die bevölkerungsrepräsentative Umfrage, die für diese Studie durchgeführt wurde, umfasst insgesamt 2.106 telefonische Interviews mit Personen ab 16 Jahren. Diese kommen zur einen Hälfte aus Wien und zur anderen aus Niederösterreich und dem Burgenland.

Es wurden sowohl Menschen befragt, die aus eng mit Wien verflochtenen Gemeinden stammen, als auch Menschen aus Gemeinden mit weniger Bezug zu Wien. Die zu ziehende Stichprobe gewährleistet, dass die erhobenen Daten repräsentativ für das Gesamtbild der Beziehungen zwischen Wien und Niederösterreich bzw. dem Burgenland sind. Gruppenvergleiche zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland, der Stadtregion+ sowie zwischen Gemeinden im Ländlichen Raum sind dadurch möglich.

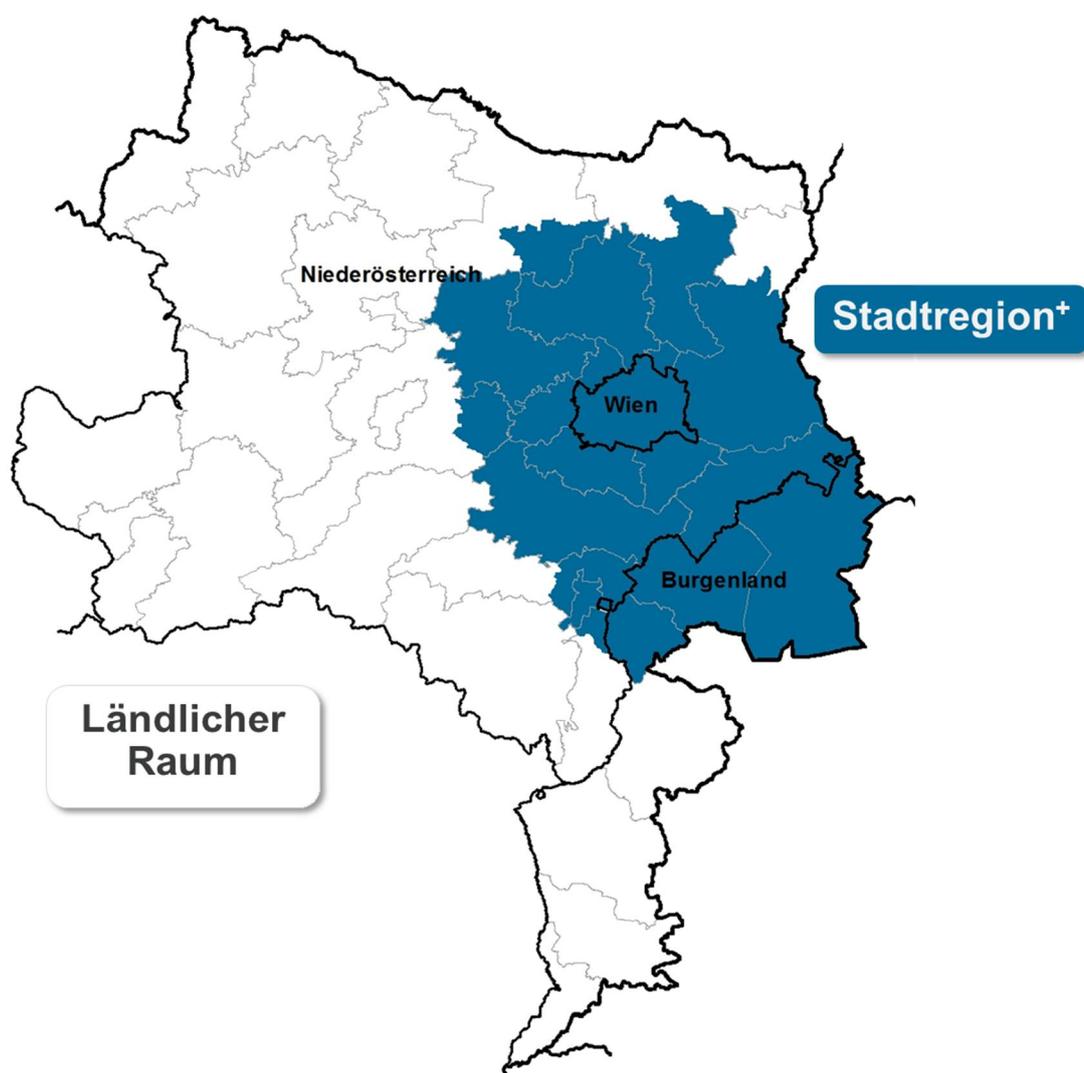
Die Auswertung erfolgte mittels Kreuztabellierungen, ein Tabellenband wurde erstellt. Um Zusammenhänge darzustellen wurden auch bivariate Korrelationen, multivariate Regressionsanalysen und eine Faktorenanalyse erstellt.

Die Befragungslänge betrug im Durchschnitt 15 Minuten. Die thematische Ausgestaltung und das Wording des gesamten Fragebogens wurde im Zuge der Fragebogenerstellung mit der Gemeinschaft der Auftraggeber*innen abgestimmt.

1 Analyseregion und Stichprobe

„Die Stadtregion+ ist die wirtschaftlich stärkste Region Österreichs, infrastrukturell gut ausgestattet, verkehrsmäßig hervorragend erschlossen und eine der dynamischsten Stadtregionen Europas. Das Zentrum, die Stadt Wien, strahlt aufgrund ihrer demographischen Größe, ihrer ökonomischen Bedeutung sowie ihres historisch-kulturellen Images weit über die Stadtregionsgrenzen hinaus.“ (<http://www.planungsgemeinschaft-ost.at/die-region/stadtregion/>).

Abbildung 1: Abgrenzung der Stadtregion+ in der Länderregion Ost



Bildquelle: Planungsgemeinschaft OST (www.planungsgemeinschaft-ost.at/): 26. Mai 2020

In diesem Projekt werden Leben und Wohnen der Menschen in der Länderregion Ost, also in den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, untersucht.

Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Stadtregion+ gelegt, die die Bundeshauptstadt Wien mit ihren 23 Bezirken und 205 niederösterreichische sowie 63 burgenländische Gemeinden umfasst (Abbildung 1).

Die Abgrenzung der Stadtregion+ erfolgte im Rahmen eines Projektes der Planungsgemeinschaft Ost, wobei Kriterien wie Pendlerverflechtungen, funktionale Beziehungen zwischen der Kernstadt und dem Umland sowie regionale Bevölkerungsprognosen ausschlaggebend waren. Seither wird die Stadtregion+ oft im Zusammenhang mit Begriffen wie Großraum, Agglomeration, Ballungsraum oder Metropolregion Wien verwendet.

Als Ländlicher Raum¹ werden in der Studie jene Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlandes außerhalb der Stadtregion+ bezeichnet. Im diesem leben insgesamt etwa 967.000 Menschen, also etwa ein Viertel der Bevölkerung der drei Bundesländer.

1.1 Bevölkerung und Fläche

In der Länderregion Ost leben insgesamt ungefähr 3,87 Millionen Menschen. Etwa 2,9 Millionen davon, also beinahe ein Drittel der österreichischen Gesamtbevölkerung, leben in der Stadtregion+ (Stand 1.1.2019).

Die Stadtregion+ umfasst jeweils etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung Niederösterreichs und des Burgenlandes sowie die Gesamtbevölkerung Wiens (Tabelle 1). Mit ihren rund 1,9 Millionen Einwohner*innen macht die Bundeshauptstadt rund zwei Drittel der gesamten Bevölkerung der Stadtregion+ aus.

¹ Die hier verwendete Bezeichnung als ländlicher Raum ist nicht mit gleichlautenden oder ähnlichen Bezeichnungen in anderen Studien zu vergleichen "

Tabelle 1: Bevölkerungsverteilung in der Länderregion Ost (1.1.2019)

Bundesland	in der Stadtregion+		außerhalb		gesamt	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
BGLD	158 981	5	134 452	14	293 433	8
NÖ	845 468	29	832 074	86	1 677 542	43
Wien	1 897 491	66	0	0	1 897 491	49
<i>gesamt</i>	2 901 940	100	966 526	100	3 868 466	100

Quelle: Statistik Austria. Eigene Berechnung

Die Stadtregion+ erstreckt sich über ein Gebiet von rund 7.600 Quadratkilometer, wobei sich über 70% ihrer Fläche in Niederösterreich befinden (Tabelle 2). Insgesamt nimmt die Stadtregion+ knapp weniger als ein Drittel der Fläche der gesamten Länderregion Ost ein.

Tabelle 2: Flächenverteilung in der Länderregion Ost

Bundesland	in der Stadtregion+		außerhalb		gesamt	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
BGLD	1.792	24	2.173	14	3.965	17
NÖ	5.387	71	13.792	86	19.179	81
Wien	415	5	0	0	415	2
<i>gesamt</i>	7.594	100	15.965	100	23.560	100

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen. Eigene Berechnung

Damit leben 75% der Bevölkerung der Länderregion Ost auf nicht einmal einem Drittel ihrer Fläche.

1.2 Die Stichprobe

Für die Erhebung wurde eine geschichtete Stichprobe von insgesamt 2.106 Personen gezogen.

Die Gewichtung wurde in drei Schritten durchgeführt.

Zuerst wurden zufällige Abweichungen nach Alter und Geschlecht innerhalb der Regionen durch Gewichtung an die Verteilung im Mikrozensus angepasst.

Anschließend wurde die Disproportionalität zwischen Ländlichem Raum und Stadtregion+ wieder aufgehoben und ein repräsentatives Bild innerhalb der Bundesländer und zwischen den Bundesländern erzielt.

Zuletzt wurden die Gewichte mit den Werten 0,5 und 2 begrenzt, damit Auswertungen in Untergruppen nicht zu stark durch die Gewichtung beeinflusst werden.

Tabelle 3: Gewichtung der Regionen

Region	Stichprobe ungewichtet	Stichprobe gewichtet	gewichtet (in %)
Gesamt	2.106	2.106	100,0
Wien	1.017	1.029	48,9
Niederösterreich	589	872	
NÖ Stadtregion+	307	496	23,5
NÖ Ländlicher Raum	282	376	17,9
Burgenland	500	205	
BGLD Stadtregion+	273	109	5,2
BGLD Ländlicher Raum	227	96	4,6

Die Zufallsstichprobe ist hinsichtlich des Geschlechtes sehr gut, allerdings muss die Altersgruppe bis 29 Jahre mit dem Faktor 1,62 multipliziert werden, um Repräsentativität herzustellen. Junge Erwachsene waren schlechter erreichbar, die Stichprobe ist aber groß genug, um sie gewichten und stabile Altersvergleiche durchführen zu können.

Tabelle 4: Gewichtung nach Geschlecht und Alter

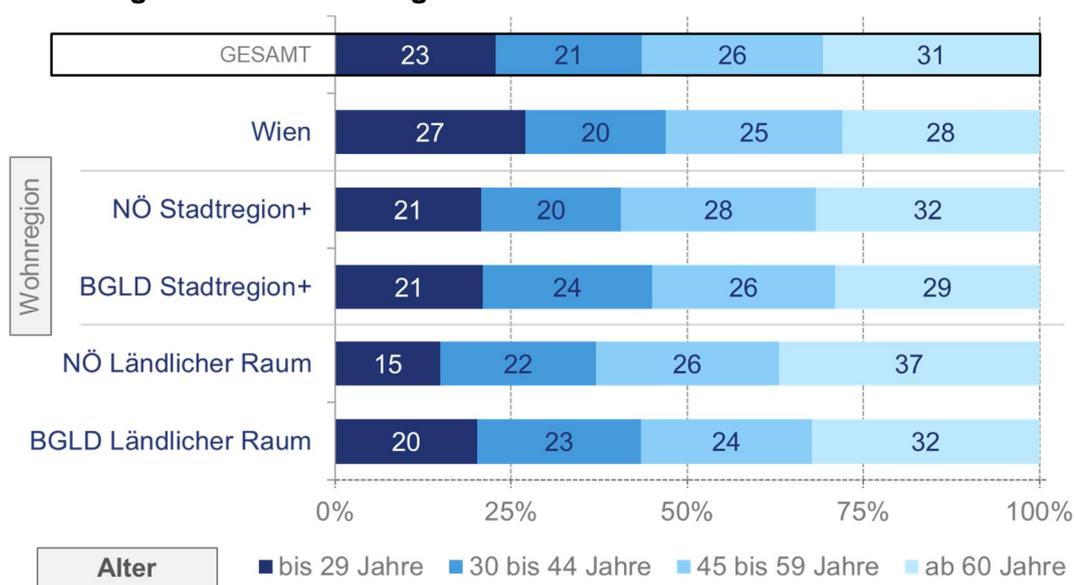
	Gewich- tungsfaktor	Stichprobe ungewichtet	gewichtet
Gesamt	1.00	2.106	2.106
Männlich	1,06	974	1.033
Weiblich	0,95	1.132	1.073
Bis 29 Jahre	1,62	293	475
30 bis 44 Jahre	0,84	523	438
45 bis 59 Jahre	0,87	627	543
60 Jahre plus	0,98	660	647

1.3 Demografie

In Wien sind die Befragten deutlich jünger als in den anderen beiden Bundesländern (Abbildung 2).

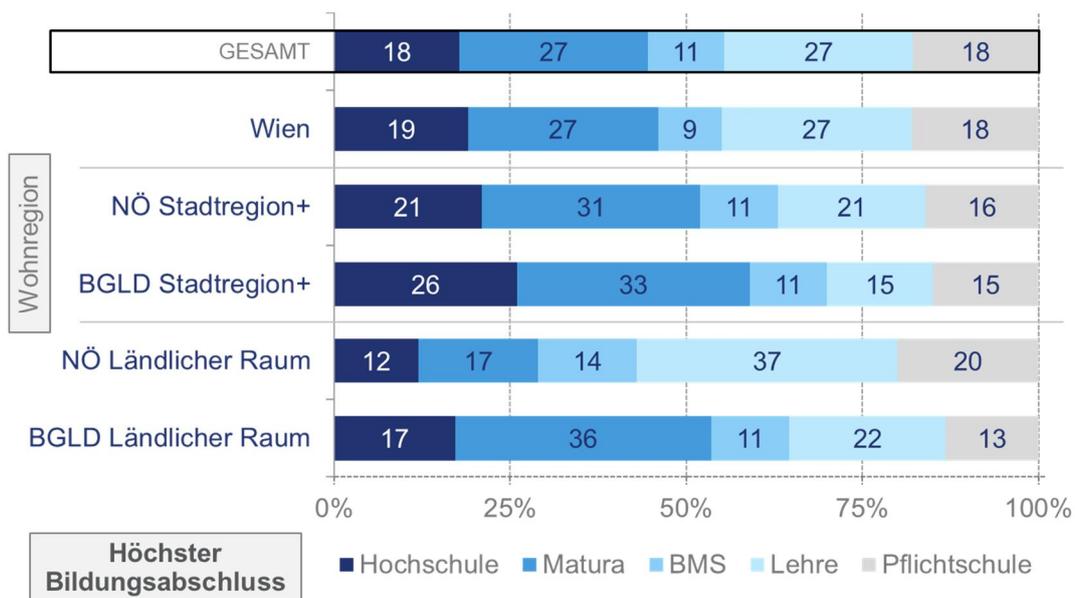
Der Anteil der über 60-Jährigen unter den Befragten ist im Ländlichen Raum Niederösterreichs am größten. Auffällig ist, dass der Ländliche Raum des Burgenlandes (Mittel- und Südburgenland) mehr junge Erwachsene (16 bis 29) aufweist als der Ländliche Raum Niederösterreichs.

Abbildung 2: Alter der Befragten



Basis: Alle Befragten, Altersgruppen / Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Das Bundesland mit dem höchsten Bildungsniveau ist das Burgenland. Hier haben 56% der Befragten Matura oder einen Hochschulabschluss als höchsten Bildungsabschluss vorzuweisen. In Wien sind es 46% und in Niederösterreich 42% (Abbildung 3).

Abbildung 3: Höchster Bildungsabschluss

Basis: Alle Befragten, höchster Bildungsabschluss / Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

In der Anzahl der PKWs im Haushalt und im Auskommen mit dem Haushaltseinkommen unterscheiden sich die Bundesländer am deutlichsten.

- 27% der Wiener*innen haben keinen PKW im Haushalt und für 29% reicht das Haushaltseinkommen knapp oder gar nicht aus.
- In Niederösterreich sind es 7%, die keinen PKW haben, und 19%, die knapp oder gar nicht mit dem Haushaltseinkommen auskommen, und im Burgenland 5% bzw. 20%.

2 Verflechtungen in der Länderregion Ost

2.1 Überblicksergebnisse

Was wird in dieser Analyse unter Verflechtung der Regionen verstanden? Verflechtungen zwischen Gemeinden entstehen, wenn Menschen zwischen diesen Orten Wege zurücklegen. Die Analyse von Verflechtungen ist also eine Analyse von Wegstrecken, die zurückgelegt werden.

Diese regionalen Verflechtungen entstehen einerseits durch **biografische Ereignisse** wie:

- Wohnortwechsel oder Errichtung eines Nebenwohnsitzes
- Besuch einer Ausbildungseinrichtung
- Wahl eines Arbeitsplatzes
- oder durch Verwandtschaftsverhältnisse

Andererseits schaffen auch regelmäßige **alltägliche Aktivitäten** Verknüpfungen zwischen Gemeinden:

- (tägliches) Pendeln zu einem Arbeitsplatz
- Pendeln zu einer Bildungseinrichtung
- Besorgungen für den täglichen Bedarf
- regelmäßige Begleitwege für Kinder oder ältere Menschen

Aber es gibt auch Aktivitäten, die sehr häufig, immer wiederkehrend und unregelmäßig verrichtet werden. Die hier einbezogenen Aktivitäten sind:

- Einkaufen in Fachgeschäften
- Wege zum Zweck der Freizeit, Sport, Erholung im Grünen
- Besuch von Kulturveranstaltungen
- Nutzung von Gesundheitseinrichtungen

Ein kurzer Überblick über die Aktivitäten, die diese Verflechtungen verursachen, ergibt folgendes Bild:

- Bundesländergrenzen überschreitende Familienbeziehungen haben mehr als 40% der Bevölkerung.
- Für vier von zehn Niederösterreicher*innen und drei von zehn Burgenländer*innen ist Wien der Ort des höchsten Bildungsabschlusses.
- Fast sechs von zehn (59%) Niederösterreicher*innen und fast die Hälfte der Burgenländer*innen (46%) haben einen Teil ihrer beruflichen Karriere in Wien verbracht.
- Etwa ein Drittel (35%) der niederösterreichischen Berufstätigen arbeitet in Wien, aus dem Burgenland pendelt ein Fünftel (20%) der Berufstätigen nach Wien.
- Ein Drittel der gesamten Bevölkerung der drei Bundesländer hat schon einmal länger als ein halbes Jahr in einem anderen Bundesland gelebt.
- Ein Viertel der gesamten Bevölkerung hat einen Zweitwohnsitz.
- Ein Drittel der Niederösterreicher*innen und ein Viertel der Burgenländer*innen nutzt das Kulturangebot in Wien.
- Jede*r achte Niederösterreicher*in und jede*r zwanzigste Burgenländer*in nutzt die Gesundheitseinrichtungen in Wien.
- Fachgeschäfte und Warenhäuser produzieren sehr viel überregionalen Verkehr.
- Einkauf für den täglichen Bedarf und Freizeit und Sportaktivitäten sind meist sehr kleinräumig organisiert.

Der Anteil von benutzten Wegstrecken aus der Stadt Wien hinaus sind deutlich geringer als umgekehrt.

2.2 Biografische Verflechtungen in der Länderregion Ost

Biografische Verflechtungen zwischen verschiedenen Orten in der Region entstehen durch die Lebensläufe der Menschen. Sie wachsen in einer bestimmten Familie auf, haben eine Schul- und Ausbildungslaufbahn, machen dann den Schritt in die Arbeitswelt und viele wechseln dabei mehrfach den Wohnort. So entstehen Beziehungen zu anderen Menschen und dadurch auch zu anderen Orten, von denen sich manche verfestigen.

Wir untersuchen hier diese Verflechtungen der drei Bundesländer, die durch die Lebensläufe der Menschen entstehen.

2.2.1 Verwandtschaftsverhältnisse

In der Region hat fast die Hälfte aller Bewohner*innen (47%) enge Verwandtschafts- oder Freundschaftsbeziehungen in zumindest eines der beiden anderen Bundesländer.

- 42% der Wiener Bevölkerung haben Verwandte in Niederösterreich und 14% im Burgenland.
- 38% der Niederösterreicher*innen haben Verwandte in Wien und 10% im Burgenland.
- 44% der Burgenländer*innen haben Verwandte in Wien und 28% in Niederösterreich.

Dies bedeutet, dass fast jede*r Zweite in der Region bundesländerübergreifende Verwandtschaftsverhältnisse hat.

2.2.2 Wohnkarrieren

Ein Drittel der Bevölkerung (33%) der Länderregion Ost hat schon einmal länger als zwei Jahre in einem der beiden anderen Bundesländer als dem derzeitigen Wohnsitzbundesland gelebt.

- Jede*r fünfte (19%) Wiener*in hat bereits einmal in Niederösterreich, jede*r zwanzigste (4,7%) im Burgenland gelebt.
- Vier von zehn (42%) Bewohner*innen Niederösterreichs haben bereits einmal für zumindest zwei Jahre in Wien gelebt und 3% im Burgenland.
- Und jede*r dritte Burgenländer*in (35%) hat bereits einmal länger als zwei Jahre in Wien gelebt und 16% in Niederösterreich.

2.2.3 Zusätzliche Wohnmöglichkeiten

Ein Viertel (26%) aller Befragten kann im Sinne eines Nebenwohnsitzes regelmäßig weitere Wohnmöglichkeiten abseits vom Lebensmittelpunkt nutzen. Diese verteilen sich zu 73% auf Nebenwohnsitze innerhalb der Länderregion Ost, zu 27% auf solche in einem anderen Bundesland oder im Ausland.

Dabei kann jede*r dritte Wiener*in (32%), jede*r fünfte Niederösterreicher*in (19%) und jede*r vierte Burgenländer*in (25%) eine zusätzliche Wohnmöglichkeit nutzen..

Menschen im Ländlichen Raum haben mehr Nebenwohnsitze als Menschen in der Stadtregion+. Bei den Menschen im Ländlichen Raum ist der Anteil derjenigen, denen (ein) Nebenwohnsitz(e) zur Verfügung stehe, um fünf Prozentpunkte höher als in der jeweiligen Stadtregion+.

- In Wien haben 8% der Wiener*innen, 6% der Niederösterreicher*innen und 9% der Burgenländer*innen eine zusätzliche Wohnmöglichkeit.
- In Niederösterreich haben 11% der Wiener*innen, 8% der Niederösterreicher*innen und 2% der Burgenländer*innen eine zusätzliche Wohnmöglichkeit.
- Im Burgenland haben 4% der Wiener*innen, 1% der Niederösterreicher*innen und 8% der Burgenländer*innen eine zusätzliche Wohnmöglichkeit.

Zusätzliche Wohnmöglichkeiten sind in vielen Fällen ein Phänomen der Jugend. Bei den bis 29-Jährigen (35%), bei jenen in Ausbildung (36%) und bei den Akademiker*innen (34%) tritt das Phänomen gehäuft auf. Während man als Jugendlicher typischerweise einen Nebenwohnsitz in Wien hat, hat man im späteren Lebenslauf den Nebenwohnsitz außerhalb der Stadt.

2.2.4 Arbeitswelt

Nicht nur bei den Verwandtschaftsverhältnissen und den Wohnverhältnissen sieht man die starke Verflechtung der drei Bundesländer, auch im Arbeitsleben ist die Überschreitung von Gemeinde- und Bundesländergrenzen Normalität. Mehr als ein Drittel der gesamten Bevölkerung in der Region hat bereits einmal außerhalb des aktuellen Wohnsitzbundeslandes gearbeitet.

- Von der Wiener Bevölkerung haben bereits 16% einmal länger als sechs Monate in Niederösterreich gearbeitet sowie 3% im Burgenland.
- Sechs von zehn Niederösterreicher*innen (59%) haben bereits einmal länger als ein halbes Jahr in Wien gearbeitet und 3% im Burgenland.
- Fast jede*r zweite Burgenländer*in (46%) war bereits einmal länger als ein halbes Jahr in Wien berufstätig.

Wien, Niederösterreich und das Burgenland sind also für etwa die Hälfte der Menschen eine gemeinsame Arbeitsmarktregion, wobei Wien und der Stadtregion die zentrale Funktion zukommt.

2.2.5 Ausbildung

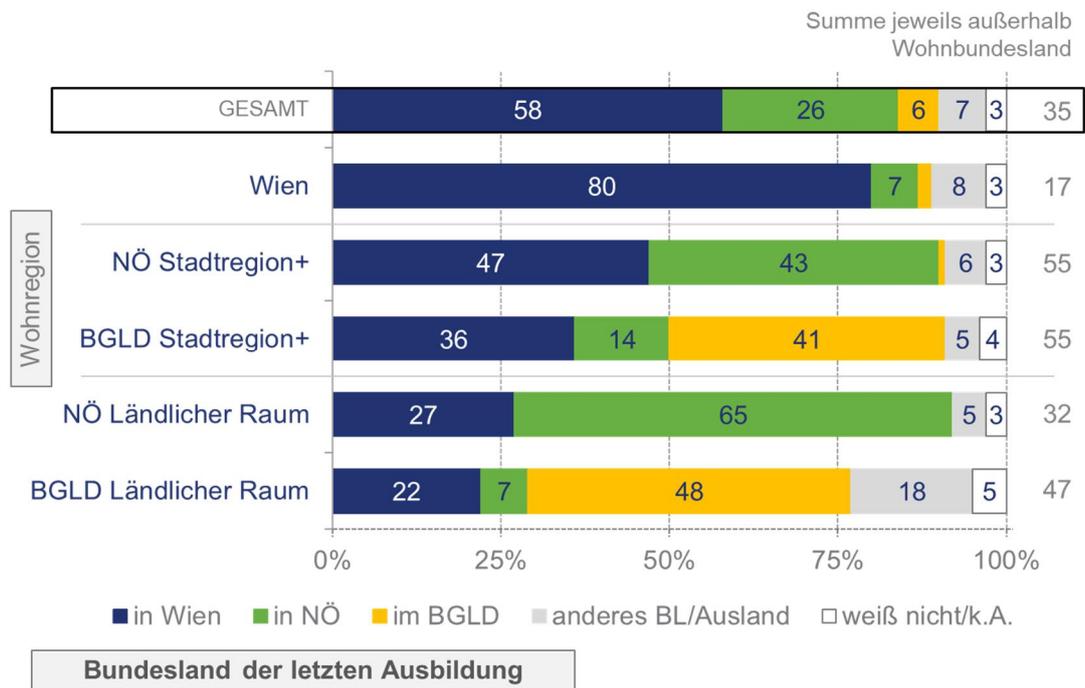
Im Bereich der Ausbildung sind die biografischen Verflechtungen sehr deutlich zu sehen. Dabei wird vor allem die große Bedeutung Wiens als Bildungszentrum deutlich:

- Vier von zehn Niederösterreicher*innen (39%) haben ihre letzte Ausbildung in Wien beendet.
- Drei von zehn Burgenländer*innen (29%) haben ihre jeweils höchste Ausbildung in Wien abgeschlossen.
- Hingegen hat nur jede*r elfte Wiener*in hat seine oder ihre letzte Ausbildung nicht in Niederösterreich oder dem Burgenland abgeschlossen.

Betrachtet man die Stadtregion+ getrennt von der Ländlichen Region: haben dort 55% der Befragten ihre letzte Ausbildung außerhalb ihres Wohnbundeslands absolviert.

- Zwischen 22% (im Ländlichen Raum Burgenlands) und 47% (in der Stadtregion+ in NÖ) der Bevölkerung außerhalb Wiens haben hier ihre letzte Ausbildung abgeschlossen. Von der Wiener Bevölkerung haben hingegen nur rund 17% ihre letzte Ausbildung außerhalb Wiens absolviert (Abbildung 4).

Abbildung 4: Bundesland, in dem die letzte Ausbildung absolviert wurde (abhängig von der Wohnregion)



Basis: Alle Befragten, Bundesland der letzten Ausbildung

Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

2.3 Alltägliche Verflechtungen in der Länderregion Ost

Regionale Verflechtungen entstehen aber nicht nur durch biografische Ereignisse, sondern in erster Linie durch regelmäßige Aktivitäten im Alltag. Dementsprechend werden die alltäglichen Verflechtungen in den drei Bundesländern hier anhand von Wegstrecken analysiert.

Eine Wegstrecke verbindet einen Ausgangsort innerhalb des Wohnortes mit dem Zweck einer Aktivität mit einem Zielort, der sowohl innerhalb als auch außerhalb des Wohnortes liegen kann.

Wegstrecken entstehen durch alltägliche und immer wiederkehrende Aktivitäten der Menschen, wobei uns in dieser Studie vor allem interessiert, wie viele davon außerhalb der Wohnsitzgemeinde erledigt werden.

Regelmäßige alltägliche Aktivitäten

Die Aktivitäten, die in dieser Analyse berücksichtigt werden, sind einerseits regelmäßige wie Arbeit, Ausbildung, Begleitwege, Besorgungen des täglichen Bedarfs. Im Normalfall werden diese Aktivitäten mehrfach die Woche durchgeführt.

Gelegentliche Alltagstätigkeiten

Andererseits werden Aktivitäten untersucht, die seltener, aber wiederkehrend im Leben vorkommen. Diese gelegentlichen Wege des Alltags sind Einkäufe in Fachmärkten, Freizeit, Sport und Erholung im Grünen, der Besuch von Kulturveranstaltungen und das Nutzen von Gesundheitseinrichtungen.

Der Alltag der Menschen in der Länderregion Ost hält sich in der Regel nicht an Bundesländer- oder Gemeindegrenzen.

Die geografischen Bedingungen bewirken allerdings, dass diese Verflechtungen je nach Bundesland und Region unterschiedlich häufig vorkommen. In kleinen Wohnsitzgemeinden ohne oder mit nur wenig Infrastruktur muss man die Gemeindegrenzen häufiger überschreiten als im Zentrum Wien.

2.3.1 Verteilung der Wegstrecken

Durch die Größe und Dichte von **Wien** können fast alle regelmäßigen Aktivitäten in der Stadt erledigt werden. Es führen nur 5% aller Wegstrecken für regelmäßige Aktivitäten der Wiener Bevölkerung aus der Bundeshauptstadt hinaus, was daran liegt, dass Wien Bundesland und Gemeinde zugleich ist. Verflechtungen innerhalb Wiens auf Ebene der Gemeindebezirke wurden nicht erhoben, da diese von ihrer strukturellen Beschaffenheit nicht mit Gemeinden außerhalb Wien vergleichbar sind.

In der **burgenländischen Stadtregion+** sind 52% der Wegstrecken innerhalb der Wohnsitzgemeinde und weitere 25% führen in andere burgenländische Gemeinden. Nur 23% der Wegstrecken führen aus dem Burgenland hinaus.

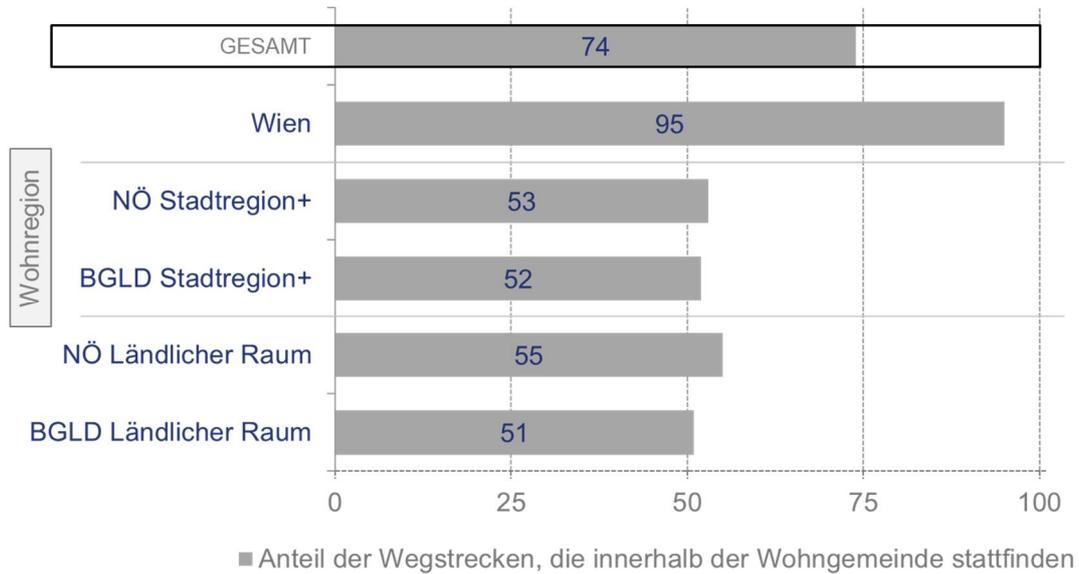
Im **Ländlichen** Raum (Mittel- und Südburgenland) führen nur etwa 14% der Wegstrecken aus dem Bundesland hinaus, wobei aber auch die Steiermark und Ungarn als Zielregionen vorkommen.

Aus der **niederösterreichischen Stadtregion+** werden genauso viele Wegstrecken nach Wien (23%) zurückgelegt wie in andere Gemeinden innerhalb der niederösterreichischen Stadtregion.

Die Bewohner*innen des **Ländlichen Raums in Niederösterreich** erledigen 88% aller regelmäßigen Aktivitäten innerhalb Niederösterreichs, nur 7% der Wegstrecken führen nach Wien.

Der größte Teil der Wegstrecken findet innerhalb der eigenen Wohnsitzgemeinde statt, in Wien 95%, in Niederösterreich und dem Burgenland jeweils etwas über die Hälfte aller Wegstrecken (Abbildung 5).

Abbildung 5: Anteil der Wegstrecken, die innerhalb der Wohngemeinde stattfinden



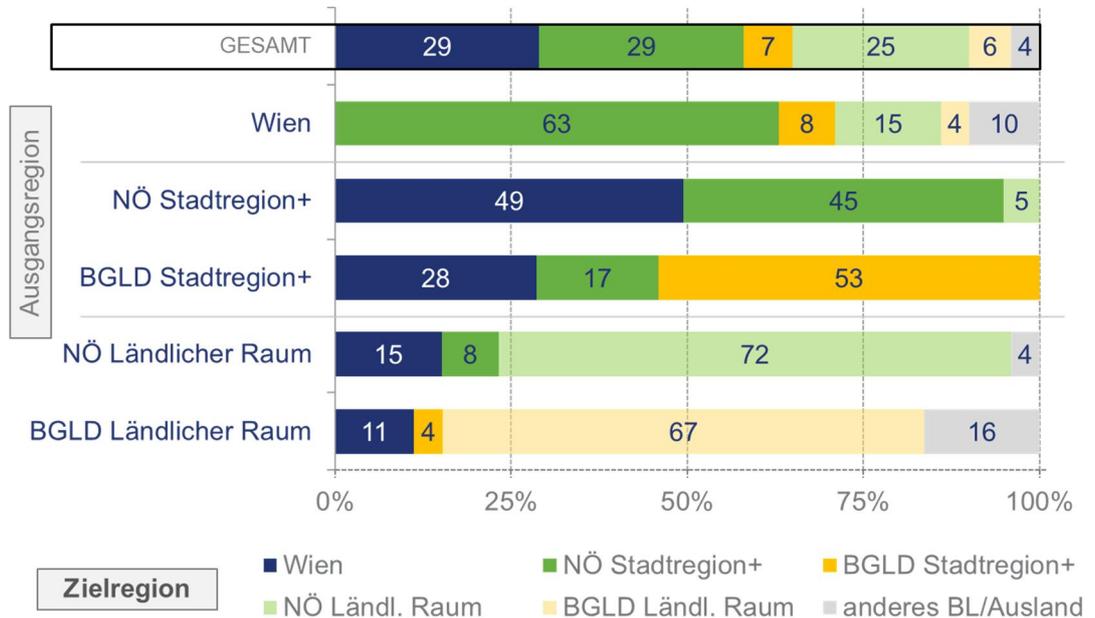
Basis: Alle Befragten, alle Wegstrecken
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

2.3.2 Wohin führen die Wege?

Abbildung 6 stellt dar, welches Muster die Zielorte der gemeindeübergreifenden Wege im Hinblick auf deren Ausgangsorte aufweisen:

- Wien ist in allen Regionen ein sehr bedeutender Zielort: In der niederösterreichischen Stadtregion+ steht Wien an erster Stelle der Ausgangsorte (49%), in den anderen Teilen des Großraums zumindest auf Platz 2.
- Zielorte innerhalb der eigenen Wohnregion sind überall außer in der niederösterreichischen Stadtregion+ von größerer Bedeutung als jene außerhalb.
- Die Ländlichen Regionen von Niederösterreich und dem Burgenland sind stärker nach Wien hin orientiert als zur jeweiligen Stadtregion+ des eigenen Bundeslandes. Wien spielt also gerade für den Ländlichen Raum in Niederösterreich und im Burgenland eine größere Rolle als die Hauptstädte und anderen Zentren im ländlichen Raum..

Abbildung 6: Wohin führen die Wegstrecken, die Gemeindegrenzen überschreiten?



Basis: Alle Befragten, nur Verknüpfungen außerhalb der Wohngemeinde
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Die grenzüberschreitenden Wegstrecken weisen ein auf Wien und die niederösterreichische Stadtregion+ konzentriertes Muster auf (Abbildung 7).

66% aller gemeindeüberschreitenden Wegstrecken in der Länderregion Ost führen in die Stadtregion+. Diese spielt im Geflecht der Wegstrecken also die größte Rolle.

Weitere 31% der Wegstrecken führen in den Ländlichen Raum und 4% führen in andere Bundesländer oder ins Ausland (Abbildung 7).

2.3.3 Ausgangsorte der Wegstrecken

In Abbildung 7 wird die Verteilung der Ausgangsorte der gemeindeübergreifenden Wegstrecken dargestellt:

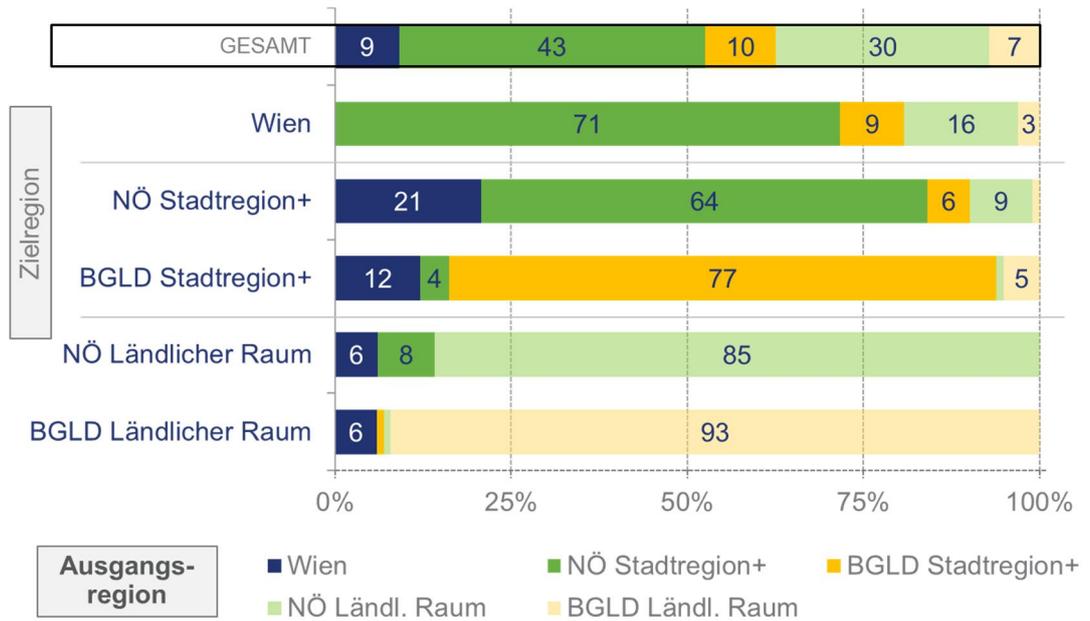
- Die Ausgangsorte konzentrieren sich stark auf Niederösterreich. 72% aller gemeindeübergreifenden Wegstrecken haben dort ihren Ausgang. Allein der niederösterreichische Teil der Stadtregion+ ist Ausgangspunkt von 42% der gemeindeübergreifenden Wegstrecken.

Abbildung 7: Verteilung gemeindeübergreifender Wegstrecken

Basis: Alle Befragten, alle Wegstrecken außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

- Im Burgenland nehmen 19% der Wegstrecken ihren Ausgang, wobei etwas mehr als die Hälfte (10%) aus der Stadtregion+ kommen. Im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil (8%) ist der Anteil der Wegstrecken aus dem Burgenland allerdings größer als der aus Niederösterreich.
- Wien ist Ausgangspunkt von 10% der gemeindeübergreifenden Wege und damit als einzige der fünf Regionen häufiger Ziel- als Ausgangsort von Aktivitäten (Abbildung 7).

Abbildung 8 zeigt, welche Ausgangsorte die gemeindeübergreifenden Wegstrecken in einen bestimmten Regionsteil haben. Auffallend ist hier, dass Wien besonders eng mit dem niederösterreichischen Teil der Stadtregion+ vernetzt ist: In der niederösterreichischen Stadtregion+ nehmen 71% aller Verknüpfungen, die nach Wien führen, ihren Ausgang. Umgekehrt kommen 21% der Wegstrecken in die niederösterreichische Stadtregion+ aus Wien.

Abbildung 8: Woher kommen die Wegstrecken?

Basis: Alle Befragten, nur Verknüpfungen außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

2.4 Gründe für Wegstrecken

Welche Aktivitäten werden am ehesten außerhalb der Wohngemeinde erledigt? Grundsätzlich führen die Menschen in der Länderregion Ost 65% aller abgefragten Aktivitäten in der eigenen Wohngemeinde aus (Abbildung 9).

Dieses Ergebnis – dass die Mehrheit aller Wege in den drei Bundesländern zusammengenommen innerhalb der eigenen Gemeinde zurückgelegt werden – entsteht aber vor allem durch die Bevölkerungsdichte und die Wegstrecken in Wien. Außerhalb Wiens stellt sich dieses Bild viel differenzierter dar. In Niederösterreich und im Burgenland müssen aufgrund der Kleinheit der Gemeinden die Gemeindegrenzen viel häufiger überschritten werden.

Es sind vor allem Fachgeschäfte und Kultureinrichtungen, die besonders viele Menschen aus der eigenen Gemeinde hinaus führen.

Wege zur Arbeit und zur Ausbildung betreffen Jugendliche und Erwerbstätige. Diese Wege sind in der Regel täglich und daher besonders häufig zurückzulegen, führen insgesamt aber nur für eine Minderheit über die Wohngemeindegrenze hinaus (Pendler*innen). Betrachtet man allerdings nur diejenigen, die nicht in Wien wohnen und die tatsächlich einer der beiden Tätigkeiten nachkommen, ist Gruppe der Pendler*innen in der Mehrheit.

Besorgungen des täglichen Bedarfs, Freizeit, Sport und Erholung und Begleitwege verursachen vor allem Mobilität innerhalb der Wohngemeinde und in ihrem näheren Umfeld.

2.4.1 Gründe für Alltagsverflechtungen

Tabelle 5: Anteil der in der Wohnsitzgemeinde erledigten Aktivitäten

Aktivität	Wien	NÖ	BGLD
Arbeit	96	30	30
Bildung	100	30	7
Besorgungen des täglichen Lebens	99	73	67
Begleitwege	91	74	79
Fachgeschäfte	95	29	25
Freizeit, Sport, Erholung	84	81	85
Kultur	98	27	23
Gesundheit	99	60	53

Basis: Wegstrecken von Aktivitäten / nur Befragte, die Wege zurücklegen, Angaben in %.

Aufgrund der geografischen Struktur einerseits und des unterschiedlichen Angebots andererseits sind die Wegstrecken je nach Bundesland sehr verschieden, wobei Wien eine Sonderstellung einnimmt.

In Wien haben die Bewohner*innen die Möglichkeit, fast alles innerhalb der Stadt zu erledigen. Drei Viertel der Wiener*innen (78%) fahren für die hier abgefragten Aktivitäten praktisch nie über die Stadtgrenze.

Nur Freizeit, Sport und Erholung führen öfter aus der Stadt hinaus, und da zumeist ins Umland, in die niederösterreichische Stadtregion+.

Niederösterreich und das Burgenland sind sich hinsichtlich der Wegstrecken nach Aktivitäten sehr ähnlich. In Niederösterreich kommen 15% der Bevölkerung, im Burgenland 11% der Bevölkerung fast nie aus der Gemeinde heraus. Vor allem Besorgungen des täglichen Lebens, Begleitwege, Freizeit, Sport und Erholung werden in der Gemeinde oder der Umgebung erledigt.

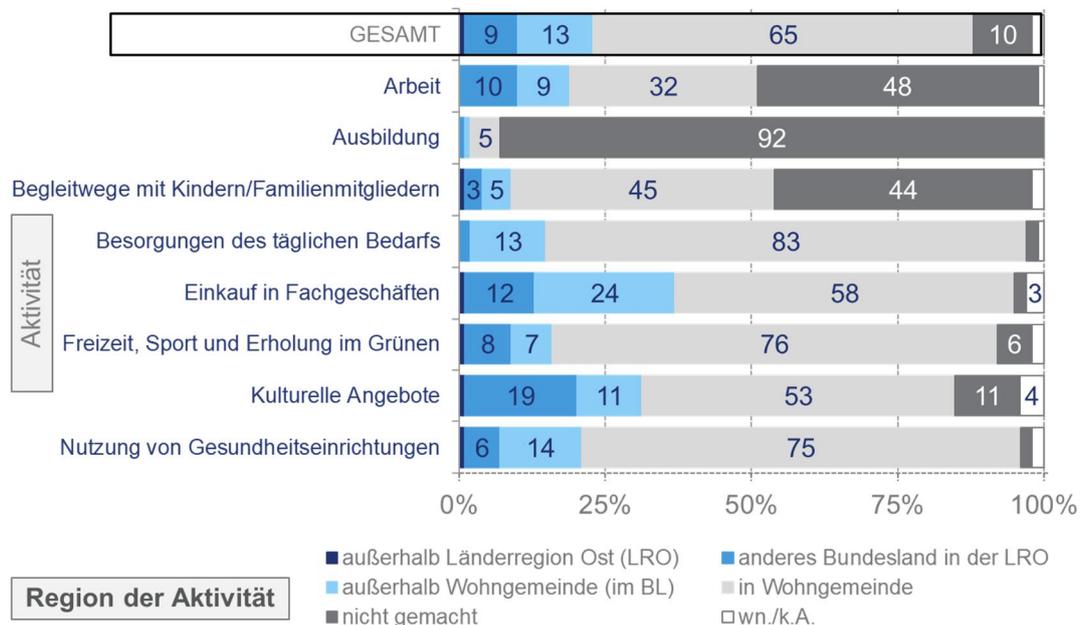
Für Ausbildung, Arbeit, Fachgeschäfte und kulturelle Angebote ist es der Normalfall, längere Wege zurückzulegen. Dabei ist zu beachten, dass Fachgeschäfte und Kulturangebote von fast allen genutzt werden, Berufstätigkeit oder Ausbildung aber nur Teile der Bevölkerung betreffen. Fachmärkte und Kulturangebot werden zwar seltener aufgesucht als Ausbildungsstätten und Arbeitsplätze, aber sie sind für sehr viele Anlass, die Gemeindegrenzen zu überschreiten.

Gesundheitseinrichtungen sind nicht immer ein Teil der Nahversorgung. Knapp die Hälfte der Burgenländer*innen (47%) und vier von zehn Niederösterreicher*innen (40%) müssen (oder wollen) zum Zweck der Gesundheit die Gemeindegrenzen überschreiten.

2.4.2 Aktivitäten im Detail

Abbildung 9 stellt dar, welcher Anteil der Befragten den einzelnen Aktivitäten jeweils (nicht) nachgeht und wo diese Aktivitäten stattfinden.

Abbildung 9: Verflechtungen je nach Aktivität



Basis: Alle Befragten, alle Aktivitäten
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Fachgeschäfte

Einkäufe in Fachgeschäfte sind jene Aktivitäten, die am wenigsten in der eigenen Gemeinde erledigt werden können und überregionalen Verkehr auslösen. Fachgeschäfte sind für fast alle Menschen wichtig, nur 2% geben an, dass sie nie ein Fachgeschäft aufsuchen.

Zwar können 91% der Wiener*innen dies in Wien erledigen, aber nur ein Viertel der Niederösterreicher*innen (27%) und der Burgenländer*innen (24%) hat die notwendigen Fachgeschäfte in der eigenen Gemeinde.

Kulturelle Angebote

90% der Wiener*innen und jeweils 88% der Burgenländer*innen und Niederösterreicher*innen sind kulturell aktiv. Nur etwa ein Zehntel der Bevölkerung besucht keinerlei Kulturangebote.

Die Bedeutung Wiens als Kulturstadt wird auch in der Analyse von zurückgelegten Wegstrecken deutlich. Ein Drittel der Niederösterreicher*innen (37%) und ein Viertel der Burgenländer*innen nutzen das kulturelle Angebot in Wien. Innerhalb der niederösterreichischen Stadtregion+ ist es fast jede*r Zweite (48%), die oder den es wegen der Kultur nach Wien zieht. Aus dem Ländlichen Raum Burgenlands (Mittel- und Südburgenland) nutzt nur etwa jede*r Fünfte (22%) das Wiener Kulturangebot.

Von den Niederösterreicher*innen nutzt fast niemand (1%) das Kulturangebot im Burgenland, von den Burgenländern nimmt immerhin jede*r Zwanzigste (5%) ein Kulturangebot in Niederösterreich in Anspruch.

Gesundheitseinrichtungen

Gesundheitseinrichtungen sind ebenfalls Zielorte, die fast jede*r ansteuern muss. Nur 2% geben an, dass sie keine Gesundheitseinrichtungen aufsuchen.

Von den Wiener*innen machen dies 96% in der eigenen Gemeinde und nur 1% außerhalb.

Jede*r achte Niederösterreicher*in (12%) nutzt die Gesundheitseinrichtungen in Wien, bei den Burgenländer*innen sind es 5% der Befragten. Somit suchen mehr Burgenländer*innen Gesundheitseinrichtungen in Wien (5%) als in Niederösterreich (4%) auf.

Arbeitsplatz

Mehr als die Hälfte (52%) der Bewohner*innen der Länderregion Ost sind berufstätig und haben daher einen Arbeitsplatz.

Nur 2% der befragten Wiener*innen pendeln nach Niederösterreich, und das fast ausschließlich in die niederösterreichische Stadtregion+.

Jede*r Sechste (18%) der niederösterreichischen Bevölkerung pendelt nach Wien, aus der Stadtregion+ deutlich stärker (26%) als aus dem Ländlichen Raum (7%).

Anders formuliert: Jede*r dritte (35%) Berufstätige aus Niederösterreich und fast jede*r zweite (47%) Berufstätige aus der niederösterreichischen Stadtregion+ arbeitet in Wien.

Aus dem Burgenland arbeiten 11% der Bevölkerung oder etwa 20% der Berufstätigen in Wien. Etwa 4% der burgenländischen Bevölkerung pendeln nach Niederösterreich, das entspricht etwa 8% der berufstätigen Burgenländer*innen.

Bei den Pendlerströmen zeigt sich ein deutliches regionales und gleichzeitig soziales Muster. Aus Wien raus pendeln vor allem Facharbeiter*innen (6%) und BMS Absolvent*innen (10%) und zwar in die niederösterreichische Stadtregion.

Nach Wien hinein pendeln aber vor allem jene mit höherer Ausbildung. 51% der niederösterreichischen und 30% der burgenländischen Akademiker*innen pendeln nach Wien.

Ausbildung

Wien spielt als Ort der Ausbildung sowohl für junge Menschen aus Niederösterreich als auch für jene aus dem Burgenland eine große Rolle. Insgesamt sind aber zur Zeit nur 8% der Befragten in Ausbildung.

Jungen Wiener*innen absolvieren ihre Ausbildung fast ausschließlich in Wien.

Jeweils jede*r Dritte in Ausbildung mit Wohnsitz im Burgenland oder in Niederösterreich absolviert die Ausbildung in Wien.

Besorgungen des täglichen Bedarfs

Besorgungen des täglichen Bedarfs erledigen ebenfalls fast alle Befragten (98%) und das überwiegend in der eigenen Gemeinde. In Wien trifft das auf fast alle Bewohner*innen zu, in Niederösterreich auf 71% und im Burgenland auf zwei Drittel (66%).

Begleitwege mit Kindern oder älteren Menschen

Mehr als die Hälfte (56%) der Bevölkerung begleitet Kinder oder ältere Menschen bei verschiedenen Wegen. Der größte Teil dieser Wegstrecken liegt jeweils innerhalb des eigenen Bundeslandes.

Freizeit, Sport und Erholung im Grünen

Freizeit, Sport und Erholung im Grünen sind ebenfalls Aktivitäten, die fast alle Bewohner*innen (92%) ausüben. In diesem Aspekt unterscheiden sich die Bundesländer kaum. Die Freizeitgestaltung ist jener Bereich, in dem drei Viertel der Bevölkerung (76%) in der eigenen Gemeinde aktiv sind.

2.5 Einflüsse auf die Anzahl von Aktivitäten außerhalb der Wohngemeinde

Was sind nun die Ursachen dafür, dass manche Menschen ihre Wohngemeinde im Alltag kaum verlassen und andere sehr viele unterschiedliche Wegstrecken außerhalb ihrer Gemeinde erledigen? Was bewirkt einen Lebensstil, in dem große und zahlreiche räumliche Distanzen zurückgelegt werden?

Da die Geografie der Bundesländer sehr unterschiedlich ist, wird diese Analyse getrennt nach Bundesländern durchgeführt. Der Umstand, dass in Wien 78% der Bewohner*innen alle diese Aktivitäten innerhalb der Stadtgrenze erledigen, im Burgenland und in Niederösterreich aber nur kleine Minderheiten der Bevölkerung, erfordert, dass die Analyse nach Wohnsitzbundesland getrennt berechnet wird.

2.5.1 Einfluss der Biografie

Die biografischen Variablen zeigen in Wien signifikante Zusammenhänge mit dem grenzüberschreitenden räumlichen Verhalten. Vor allem wenn man bereits einmal sechs Monate oder länger in Niederösterreich gearbeitet oder gelebt hat, gibt es stärkere Zusammenhänge.

Ebenfalls leichte signifikante Zusammenhänge gibt es, wenn Verwandtschaftsverhältnisse über die Landesgrenzen hinaus bestehen und die Ausbildung in einem anderen Bundesland abgeschlossen wurde.

In Niederösterreich hat die Frage, ob man Verwandte in Wien hat, von allen biografischen Variablen den stärksten Effekt auf die Anzahl der Aktivitäten in Wien. Die anderen Variablen weisen maximal leichte Effekte auf.

Im Burgenland zeigt die biografische Laufbahn – wo man die Ausbildung gemacht hat, ob man zeitweise in einem anderen Bundesland gelebt oder gearbeitet hat – keine besonders auffälligen Zusammenhänge.

Tabelle 6: Einflüsse auf die Anzahl von Aktivitäten außerhalb der Wohngemeinde

Variable (Referenzkategorie in Klammern)		Einfluss gegenüber Referenzkategorie		
		Wien	NÖ	BGLD
Wohngemeinde wohnt in ... seit ... der Geburt	(weniger als 6 Jahren)			
	6 bis 10 Jahren	0,09	0,05	0,02
	11 bis 30 Jahren	0,08	0,03	0,06
	über 30 Jahren	-0,09	-0,06	0,06
Ausbildung in ... letzte	(anderem Bundesland)			
	in Wien	-0,08	0,07	-0,04
	in Niederösterreich	0,06	0,07	0,01
mind. 2 Jahre in anderem Bundesland gelebt	im Burgenland	0,11	0,00	0,04
	(nie länger in anderem BL gelebt)			
	in Wien	-0,13	0,02	-0,05
mind. 6 Monate gearbeitet ...	in Niederösterreich	0,17	0,07	0,07
	im Burgenland	0,11	0,00	0,11
	in anderem Bundesland			
hat Verwandte/ Bekannte ...	(keine Verwandten/Bekanntes außerhalb Wohnbundesland)			
	in Wien	--	0,15	0,06
	in Niederösterreich	0,11	--	0,02
	im Burgenland	-0,11	-0,01	----

Basis: Alle Befragten, abhängige Variable: Anzahl der Verknüpfungen außerhalb der Wohngemeinde, Angaben in unstandardisierten Regressionskoeffizienten auf Basis linearer Regressionsanalyse (getrennte Modelle nach soziodemografischen Variablen), statistisch nicht signifikante Ergebnisse ($p > 0,05$)

2.5.2 Der Einfluss soziodemografischer Faktoren

Neben biografischen Erfahrungen haben auch soziodemografische Merkmale der Bewohner*innen einen Einfluss darauf, wie viele Aktivitäten außerhalb des Bundeslandes durchgeführt werden.

In Wien gibt es drei solcher Einflussfaktoren, die dabei helfen, die Anzahl der grenzüberschreitenden Wegstrecken zu erklären.

- Junge Wiener*innen (unter 29 Jahren) erledigen ihre Aktivitäten signifikant öfter in der Stadt und seltener außerhalb.
- Den stärksten Effekt hat das Pendeln. Wer aus der Stadt hinauspendelt, erledigt auch andere Dinge außerhalb.
- Und deutlich signifikant ist der Effekt eines Nebenwohnsitzes, auch dieser erhöht die Anzahl der Aktivitäten, die man außerhalb der Stadt erledigt.

Rechnet man alle soziodemografischen Einflussfaktoren zusammen, haben sie in Wien nur einen relativ geringen Erklärungswert (13% erklärte Varianz).

In Niederösterreich geht der größte Effekt vom Alter aus. Junge Menschen zieht es überdurchschnittlich stark über die Gemeindegrenzen, die Generation der älteren Arbeitnehmer*innen (45 bis 59 Jahre) bleibt stärker in der eigenen Gemeinde. Ein Arbeitsplatz in der Gemeinde verstärkt die Aktivitäten innerhalb der Gemeinde und das Pendeln verstärkt überregionale Aktivitäten.

Diese Faktoren erklären auch für Niederösterreich sehr wenig (18%), die meisten Einflussfaktoren sind nicht signifikant.

Im Burgenland erklären soziodemografische Einflussfaktoren mehr (30%) als in den beiden anderen Bundesländern.

Die stärksten Effekte gehen vom Alter (bis 29) aus, außerdem ist es im Burgenland deutlich wichtiger, ob man einen Arbeitsplatz in der Gemeinde hat oder ob man pendelt.

Das Burgenland unterscheidet sich von Niederösterreich dadurch, dass ein signifikant höherer Anteil sehr mobiler junger Erwachsener in der Region wohnhaft geblieben ist. Aus dem Ländlichen Raum Niederösterreichs hat die Landflucht der jungen Erwachsenen einen dauerhafteren Charakter. Mit diesem Faktor „Jugend“ ist auch der Faktor „Bildung“ relevant. Im Burgenland gibt es den höchsten Anteil an Menschen mit Matura in den jüngeren Generationen und das höchste Ausmaß an Bildungsaufstieg.

Tabelle 7: Einfluss soziodemografischer Faktoren auf die Anzahl der Aktivitäten außerhalb der Gemeinde

Variable (Referenzkategorie in Klammern)		Einfluss gegenüber Referenzkategorie		
		Wien	NÖ	BGLD
Geschlecht	(männlich)			
	weiblich	-0,03	0,07	-0,08
Alter	(älter als 60 Jahre)			
	unter 30 Jahre alt	-0,19	0,73	1,4
	30 bis 44 Jahre alt	0,02	0,32	0,60
	45 bis 59 Jahre alt	0,03	-0,62	-0,70
Aktivität	(in Pension/zur Hause/in Ausbildung)			
	arbeitet in Heimatgemeinde	-0,07	-0,18	-0,90
	pendelt in der Region W/NÖ/BGLD	1,07	0,15	1,03
Höchster Bildungsabschluss	(kein Abschluss/Pflichtschule/Lehre)			
	Matura/Studium	-0,03	0,06	-0,22
Kinder	(keine Kinder im Haushalt)			
	Kinder unter 16 im Haushalt	-0,06	0,01	0,17
Finanzielle Situation: Haushalt	(kommt gut/sehr gut mit Geld aus)			
	kommt nur knapp /gar nicht mit Geld aus	0,02	0,01	0,27
Nebenwohnsitz	(nicht vorhanden)			
	vorhanden	0,33	0,03	0,25
R ²	Erklärte Varianz	0,13	0,18	0,30

Dummy-Variablen-Regression, nicht standardisierte Koeffizienten

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse

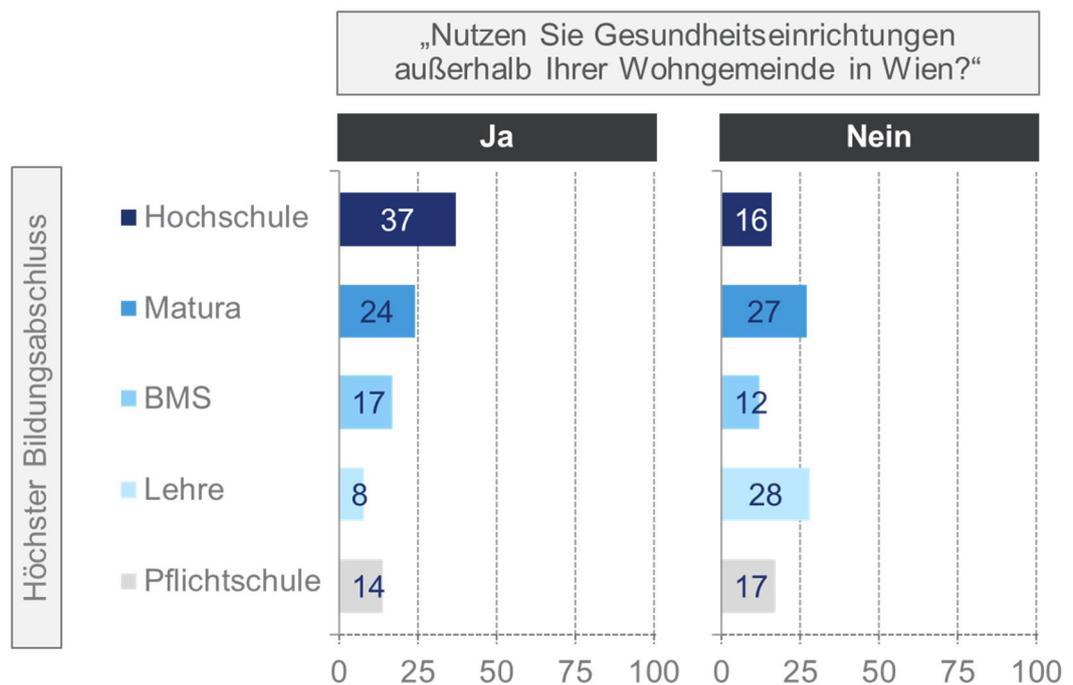
Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

- a. f1 Bundesland Wohnort = 2 Niederösterreich
- b. Die Rotation ist in 4 Iterationen konvergiert.

Ein weiteres Beispiel, das den soziodemografischen Einfluss auf Aktivitäten verdeutlicht, sind Gesundheitseinrichtungen in Wien. Davon ausgehend, dass diese die größten Möglichkeiten und breitesten Angebote in der Länderregion Ost bieten, stellt sich die Frage, welche Nicht-Wiener*innen von diesen Ressourcen am ehesten profitieren. Oder anders formuliert: Welche Nicht-Wiener*innen nutzen am ehesten Gesundheitseinrichtungen in Wien?

- Etwa vier von zehn (37%) derjenigen, die Gesundheitseinrichtungen in Wien nutzen, aber nicht in Wien wohnen, haben einen Hochschulabschluss. In der Gruppe derer, die keine Gesundheitseinrichtungen in Wien nutzen, liegt dieser Anteil nur bei 16% (Abbildung 10).

Abbildung 10: Nutzer*innen von Wiener Gesundheitseinrichtungen aus Niederösterreich und dem Burgenland



Basis: Alle Befragten, die Gesundheitseinrichtungen nutzen und nicht in Wien wohnen
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

2.5.3 Wegeketten – und Mobilitätsmuster

Die Analyse sowohl der Biografie als auch der sozialen Lage zeigt, dass die Effekte auf die gemeindeüberschreitenden Wegstrecken am stärksten von der Arbeitswelt ausgehen.

Wer pendelt oder bereits einmal in einem anderen Bundesland gearbeitet hat, macht mehr Aktivitäten außerhalb der eigenen Gemeinde.

- Für Menschen in Niederösterreich spielen auch die Verwandtschaftsverhältnisse eine starke Rolle.

Um Mobilitätsmuster – also welche Wege häufig von den gleichen Personen zurückgelegt werden - zu berechnen, wurde eine Faktorenanalyse durchgeführt. Diese zeigt auf, welche Aktivitäten mit anderen Aktivitäten in Zusammenhang stehen, bei den gleichen Personen häufig auftreten oder auch so Wegeketten (zusammenhängende Wege) auslösen.

- Wer in einem anderen Bundesland arbeitet, nutzt auch mit größerer Wahrscheinlichkeit Kulturangebote, Gesundheitseinrichtungen und Fachgeschäfte.
- Gemeindegrenzen überschreitende Freizeitbeschäftigungen lösen auch Begleitwege aus.

Und wer zur Ausbildung die Gemeindegrenzen überschreitet, besorgt die Dinge für den täglichen Bedarf auch mit größerer Wahrscheinlichkeit außerhalb der eigenen Gemeinde.

Tabelle 8: Wege, die andere Wege auslösen – rotierte Faktorenmatrix

	Faktor		
	Arbeit	Bildung	Freizeit
Einkauf in Fachgeschäften	0,761		
Nutzung von Gesundheitseinrichtungen	0,696		
Kulturelle Angebote	0,672		
Arbeit	0,613		
Ausbildung		0,870	
Besorgungen des täglichen Bedarfs		0,609	
Begleitwege			0,808
Freizeit, Sport und Erholung			0,697

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse, Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung, Faktorladungen kleiner 0,3 nicht dargestellt. Wegstrecken, die von den selben Personen häufig gemacht werden, haben hohe Faktorladungen innerhalb eines Faktors
f1 Bundesland Wohnort = 2 Niederösterreich

2.6 Regionale Identitäten

„Personale Identität“ ist ein Begriff, der in der Psychologie mit Selbsterkenntnis und Selbstgestaltung assoziiert ist. Nationale oder regionale Identitäten werden zumeist in der Politikwissenschaft reflektiert. In der Politikwissenschaft geht es dabei um weltanschauliche oder regionale Identitäten, die einander ausgrenzen oder ausschließen.

Allerdings sind Identitäten durch Selbsterkenntnis und Selbstgestaltung veränderbar und Mehrfachidentitäten sind nicht ausgeschlossen.

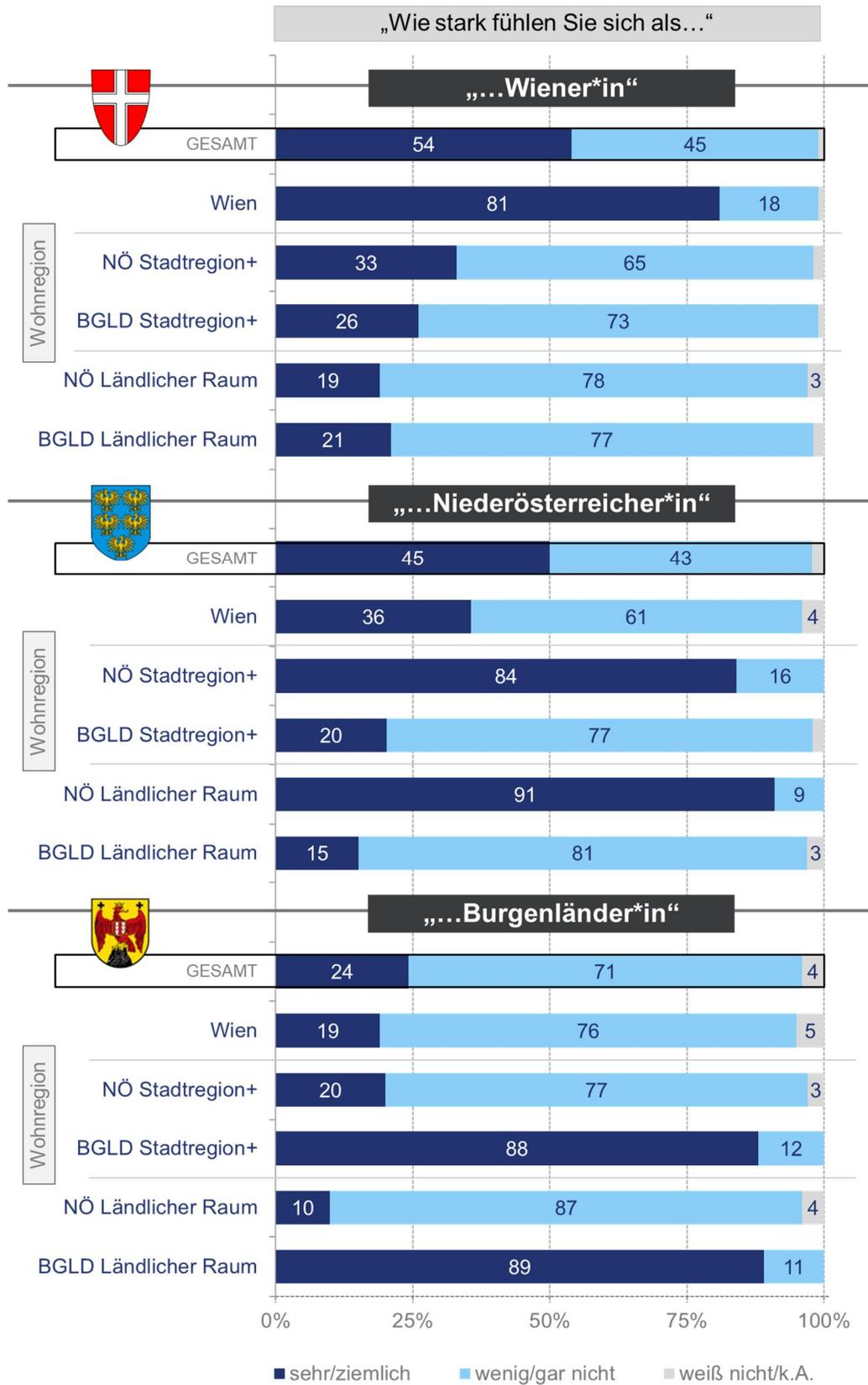
Ein*e „Wiener*in“, „Niederösterreicher*in“ oder „Burgenländer*in“ zu sein, schließt die Identifikation mit einem anderen Bundesland nicht aus, diese Identifikationen kommen oft auch gemeinsam vor.

Am stärksten ist die Identifikation dennoch jeweils mit dem eigenen Wohnsitzbundesland: Dort liegt der Anteil von sehr und ziemlich starker Identifikation bei jeweils zwischen 80% und bis zu über 90% der Befragten.

So fühlt sich ein starkes Drittel (36%) der Wiener*innen auch als Niederösterreicher*innen, und jede*r fünfte (19%) Wiener*in fühlt sich auch als Burgenländer*in. Umgekehrt fühlt sich jede*r vierte Niederösterreicher*in (27%) und jede*r vierte Burgenländer*in auch als Wiener*in.

Innerhalb der Stadtregion+ sind die grenzüberschreitenden Identitäten deutlich häufiger als im Ländlichen Raum (Abbildung 11).

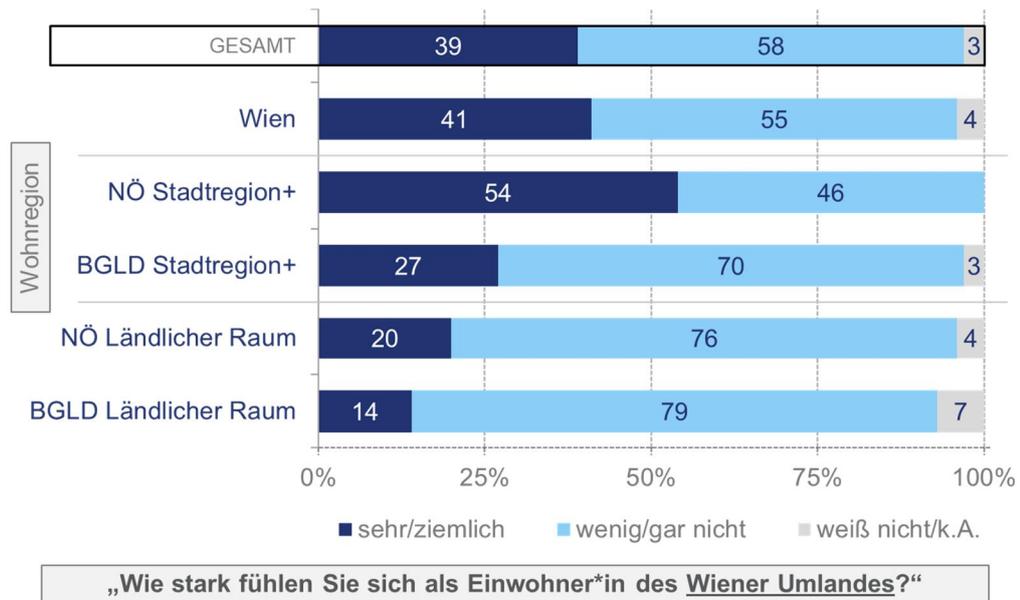
Abbildung 11: Ausmaß der Identifikation mit einem Bundesland



Basis: Alle Befragten, subjektive Identität / Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Der Begriff „Wiener Umland“ ist, verglichen mit den Bundesländern und insbesondere der Heimatgemeinde, nur ein relativ schwacher Anker für Identität. Die größte Relevanz hat diese geografische Bezeichnung am ehesten noch für Bewohner*innen der niederösterreichischen Stadtregion+. Mehr als die Hälfte fühlen sich mit diesem Begriff wohl.

Abbildung 12: Ausmaß der Identifikation mit dem „Wiener Umland“



Basis: Alle Befragten, subjektive Identität
Angaben in %, Rundungsfehler möglich

2.6.1 Zusammenhänge zwischen Biografie und regionaler Identität

Diese grenzüberschreitenden Identitäten erklären sich vor allem durch biografische Zusammenhänge: Wer schon einmal länger als zwei Jahre in einem Bundesland gelebt hat, identifiziert sich auch deutlich eher als Wiener*in, Niederösterreicher*in oder Burgenländer*in.

Aber auch Erfahrungen mit Bildungsabschlüssen, Arbeit im anderen Bundesland und Verwandtschaftsverhältnisse tragen zu Mehrfachidentitäten bei.

Für Wien gibt es spezifische Effekte: Die Arbeit in Wien hat für die Identifikation als Wiener*in einen ähnlich großen Einfluss wie die Erfahrung, schon in Wien gelebt zu haben.

Wer sich stärker als Wiener*in identifiziert, hat eher Verwandte oder Bekannte in Niederösterreich. Dies entspricht den sozialpsychologischen Theorien, dass Identitäten im sozialen Prozess entstehen – gerade das Gespräch und die Differenz zu Verwandten schärfen das regionale Bewusstsein.

Ebenso identifizieren sich Personen, die nicht berufstätig, sondern in Ausbildung, arbeitslos oder zu Hause sind, stärker als Wiener*innen. Unter Berufstätigen ist die Identifikation mit der Stadt geringer.

Tabelle 9: Zusammenhänge zwischen Biografie und regionalen Identitäten

Variable (Referenzkategorie in Klammern)		Standardisierte Regressionskoeffizienten:		
		Identifikation als ...		
		Wiener*in	Niederösterreicher*in	Burgenländer*in
mind. 2 Jahre in anderem Bundesland gelebt	(nie länger in anderem BL gelebt)			
	in Wien	0,23	-0,08	-0,05
	in Niederösterreich	-0,05	0,20	-0,16
	im Burgenland	-0,09	-0,18	0,27
mind. 6 Monate gearbeitet ...	(noch nie länger als 6 Monate gearbeitet)			
	in Wien	0,01	0,02	0,01
	in Niederösterreich	-0,10	0,13	0,01
	im Burgenland	-0,07	-0,07	0,13
	in anderem Bundesland	-0,02	-0,05	-0,00
hat Verwandte/Bekannte ...	(keine Verwandten/Bekanntes außerhalb des Wohnbundeslands)			
	in Wien	-0,00	0,06	0,05
	in Niederösterreich	0,15	0,04	0,05
	im Burgenland	0,03	0,05	0,12
	in anderem Bundesland	-0,01	-0,04	-0,01
	im Ausland	0,03	-0,05	0,00
Arbeitsort/ Aktivität ...	(Arbeit in peripheren Gebieten)			
	arbeitslos/in Ausbildung/zuhause	0,18	0,01	-0,03
	in Wohngemeinde: Wien	0,24	-0,03	-0,10
	in Wohngemeinde: NÖ Stadtregion+	0,00	0,07	-0,04
	in Wohngemeinde: BGLD Stadtregion+	-0,01	-0,04	0,06
	in Wien	0,02	0,07	0,00
	in NÖ Stadtregion+	-0,02	0,02	-0,01
in BGLD Stadtregion+	0,04	-0,04	0,05	
Abschluss letzte Ausbildung in ...	(Ausbildung anderswo abgeschlossen)			
	Wohnbundesland Wien	0,15	-	-
	Wohnbundesland Niederösterreich	-	0,15	-
	Wohnbundesland Burgenland	-	-	0,18
Korr r ² =		0,41	0,31	0,38

Basis: Alle Befragten, abhängige Variable: Identifikation jeweils als Wiener*in/Niederösterreicher*in/Burgenländer*in, Angaben in standardisierten Regressionskoeffizienten auf Basis linearer Regressionsanalyse, besonders einflussreiche Variablen **fett** hervorgehoben

Diese Regressionsmodelle haben einen sehr starken Erklärungswert. Für Wien ist das Korr. r^2 bei 0,41, dies bedeutet dass 41% der Varianz – der Unterschiede in der Stärke der Identität, durch die biografischen Faktoren erklärt werden können. Ähnlich stark ist der Erklärungswert (38%) für das Burgenland. In Niederösterreich haben die biografischen Effekte in Summe etwas weniger Auswirkungen auf die regionale Identität.

3 Mobilität in der Region

3.1 Verkehrsmittel-Nutzungskategorien (alle Befragten)

In einer Region, die so stark von Verflechtungen geprägt ist, spielt Mobilität natürlich eine wichtige Rolle.

Die Verkehrsmittel, die von den Befragten für die jeweiligen Wegstrecken verwendet werden, werden für die Auswertung zu den drei gängigen Kategorien zusammengefasst:

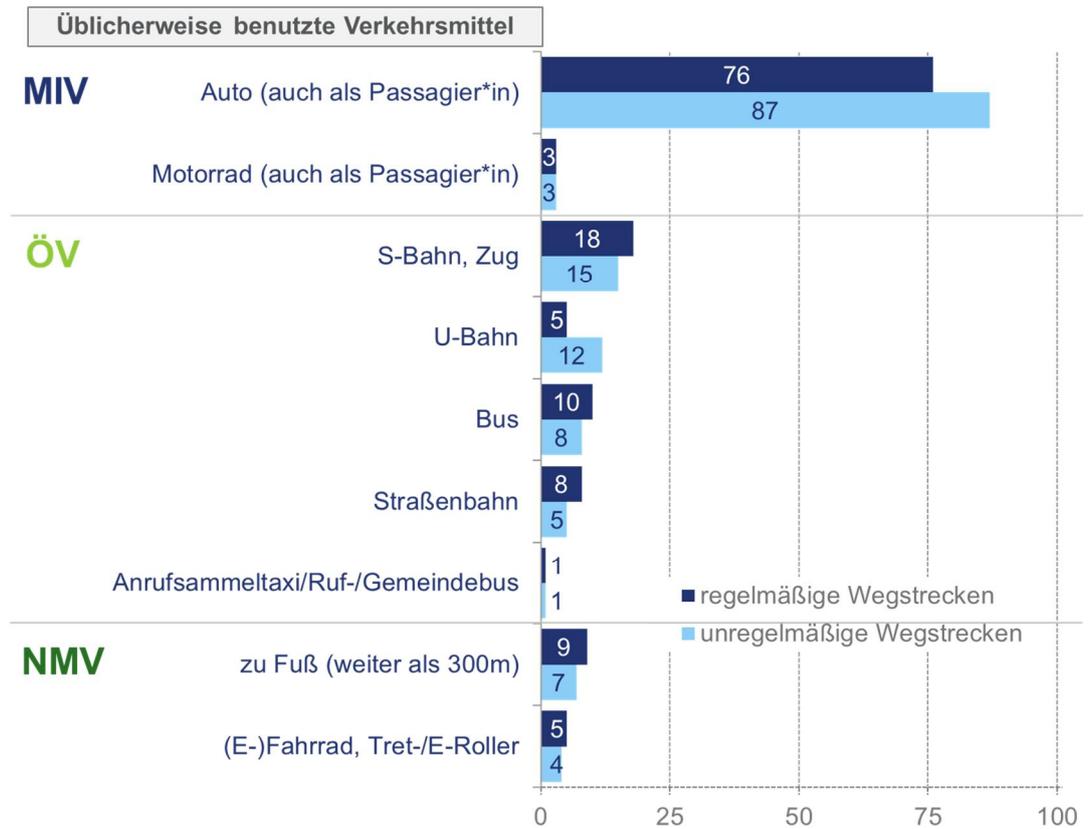
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):**
Auto (auch als Passagier*in); Motorrad (auch als Passagier*in)
- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):**
Bus; Straßenbahn; U-Bahn; S-Bahn, Zug; Anrufsammel-Taxi/Rufbus/Gemeindebus
- **Nichtmotorisierter Verkehr (NMV):**
Fahrrad, Tretroller; zu Fuß (weiter als 300 Meter)

Bei der Analyse des Mobilitätsverhaltens geht es um Unterschiede bei der Wahl des Verkehrsmittels, mit dem Wegstrecken zurückgelegt werden. Der Fokus liegt dabei auf Wegstrecken zu Arbeit und Ausbildung und auf der Unterscheidung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV).

Bei 76% aller gemeindeübergreifenden Wegstrecken zu regelmäßigen alltäglichen Aktivitäten wird von den Befragten üblicherweise das Auto benutzt (auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln). Bei gelegentlichen Wegstrecken liegt der Anteil des Autos sogar bei 87% (Abbildung 13).

Der Anteil des ÖV und des NMV ist hingegen bei den regelmäßigen Wegstrecken höher als bei den gelegentlichen.

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung



Basis: Alle Befragten, benutzte Verkehrsmittel auf allen Wegstrecken außerhalb der Wohngemeinde ; Angaben in %

3.1.1 Mobilitätstypen

Die Mobilitätstypen setzen sich aus den unterschiedlichen Kombinationen von Nutzungskategorien von Verkehrsmitteln zusammen, mit denen die Befragten üblicherweise Wegstrecke zurückzulegen.

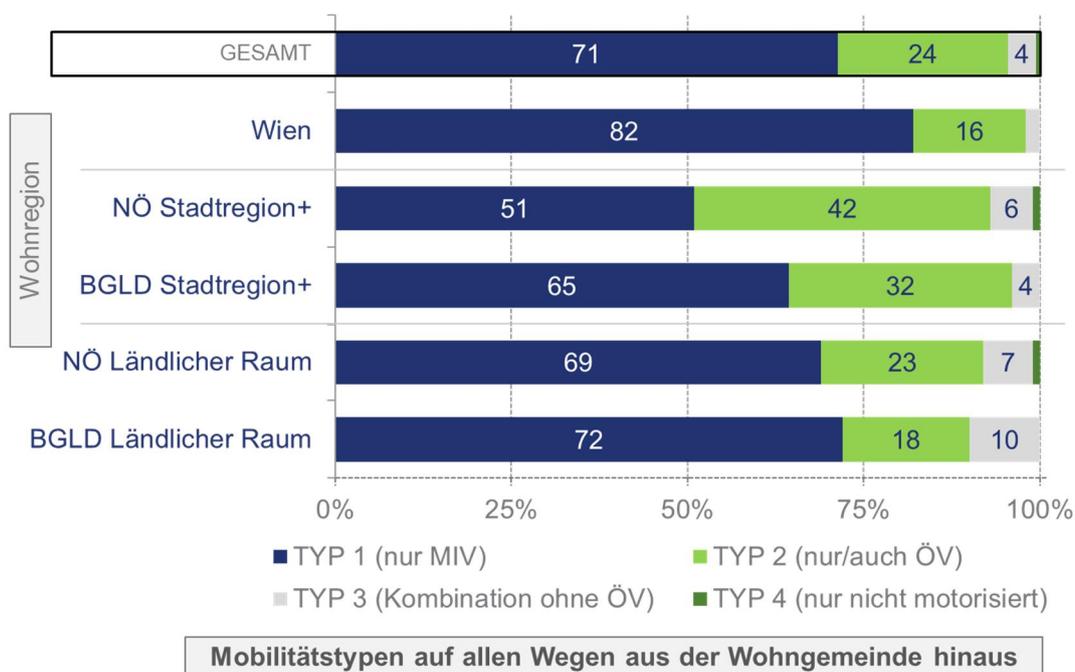
Abbildung 14: Definition der Mobilitätstypen

	MIV	ÖV	NMV
MIV	Typ 1: Nur MIV	Typ 2: Nur ÖV Oder ÖV mit Kombination	Typ 3: Kombi ohne ÖV
ÖV			
			Typ 4: Nicht motorisiert

Der MIV spielt insgesamt die wichtigste Rolle in der Stadtregion+. Deutlich mehr als 50% der Befragten verwenden das Auto oder das Motorrad als ausschließliches Verkehrsmittel (Abbildung 15).

- Wiener*innen nutzen für Fahrten innerhalb der Stadt in erster Linie den öffentlichen Verkehr, wenn sie aber aus der Stadt hinausfahren, zu 82% ausschließlich den motorisierten Individualverkehr und nur zu 16% öffentliche Verkehrsmittel.
- In der niederösterreichischen Stadtregion+ benutzen vier von zehn (42%) Bewohner*innen öffentliche Verkehrsmittel auf ihren Wegstrecken außerhalb der Wohngemeinde.
- Im Burgenland ist der Anteil derer, die ausschließlich MIV verwenden, mit 72% deutlich höher als in Niederösterreich.

Abbildung 15: Mobilitätstypen auf Wegen aus der Wohngemeinde hinaus

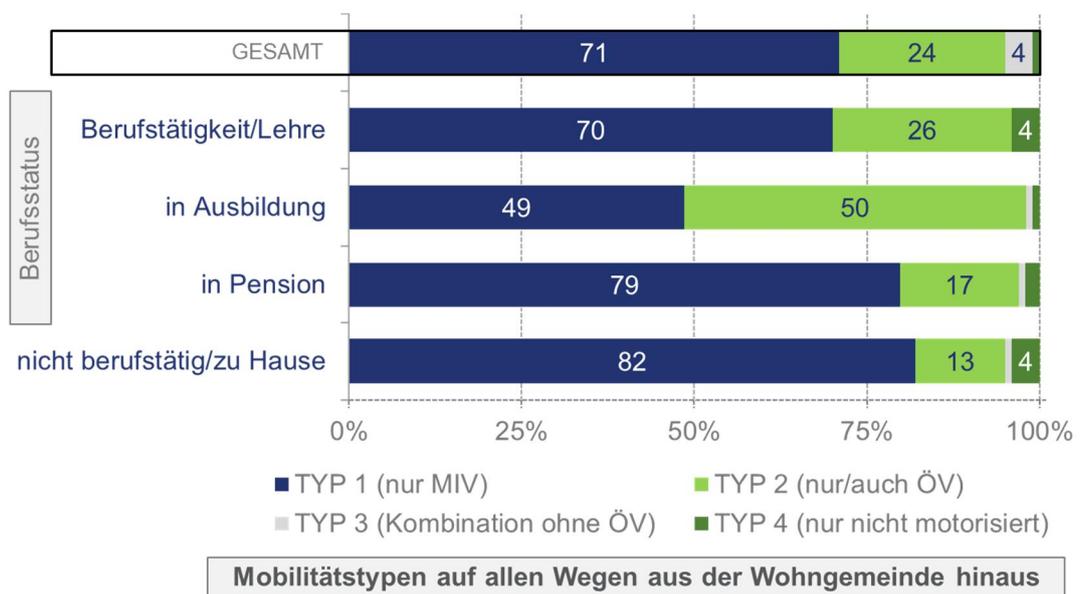


Basis: Alle Befragten, Verkehrsmittel auf allen Wegstrecken außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Insgesamt werden etwa drei Viertel (72%) aller Wegstrecken außerhalb der Wohngemeinde ausschließlich mit MIV zurückgelegt (Abbildung 16).

- Am größten ist der Anteil der ÖV-Nutzer*innen mit 50% bei jenen, die sich in Ausbildung befinden. In dieser Gruppe ist dieser Anteil sogar etwas mehr als ausschließliche MIV-Nutzer*innen.
- Am wenigsten werden öffentliche Verkehrsmittel von Pensionist*innen (17%) und von nicht berufstätigen Menschen (13%) genutzt.

Abbildung 16: Mobilitätstypen nach Berufsstatus



Basis: Alle Befragten, Verkehrsmittel auf allen Verknüpfungen außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Ein geschlechtsspezifischer Unterschied ist insgesamt kaum zu beobachten.

- Auf Wegstrecken zu Ausbildungszwecken benutzen Frauen (23%) um 7 Prozentpunkte häufiger ausschließlich das Auto oder Motorrad als Männer (16%).
- Bei allen anderen Aktivitäten ist der Anteil der ausschließlichen MIV-Nutzer*innen bei den Männern höher als unter den Frauen.

3.1.2 Mobilitätstypen nach Zielregion und Aktivität

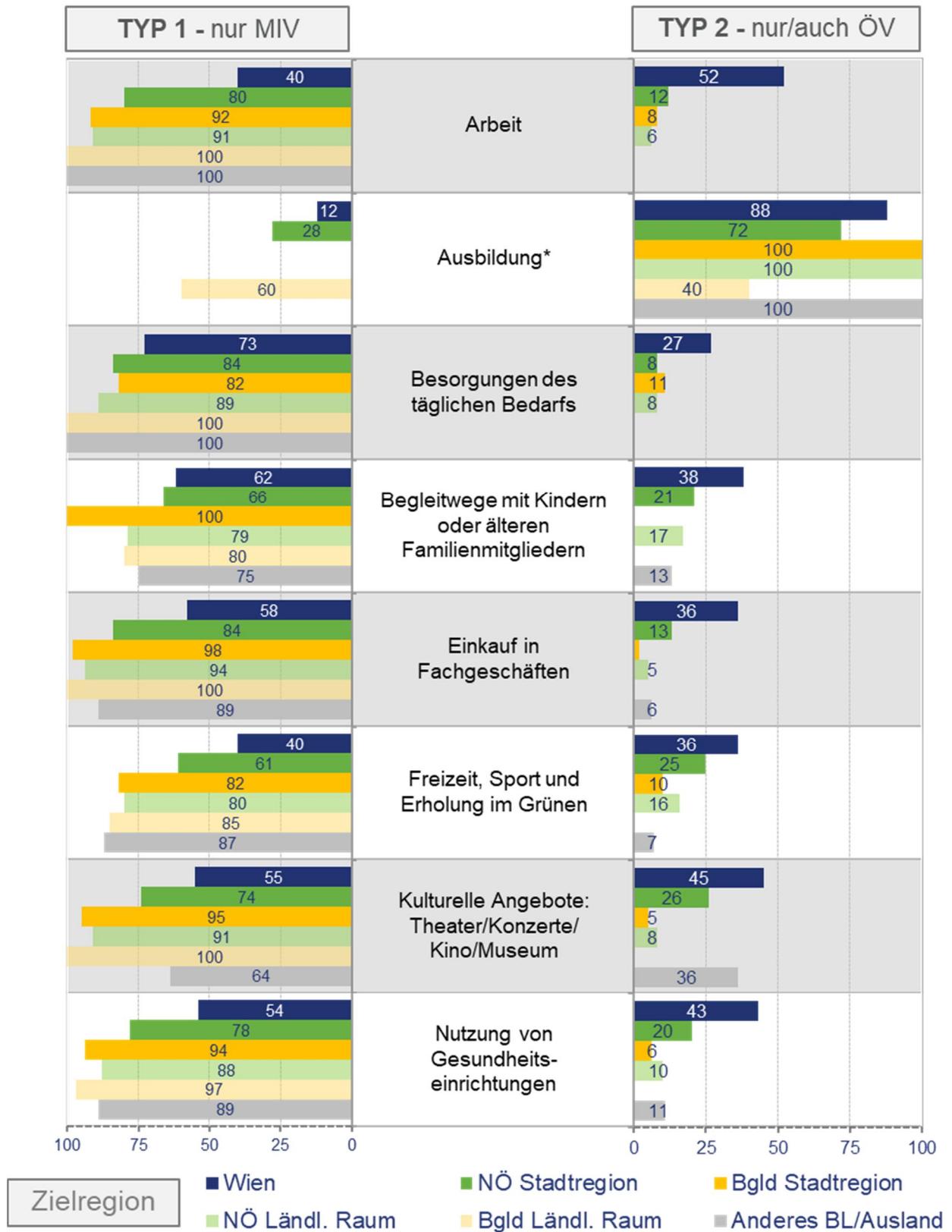
Mit welchen Verkehrsmitteln kommen Menschen zu den Orten außerhalb ihrer Wohngemeinde, an denen sie Aktivitäten ausüben?

Typ 1 (also der ausschließlich motorisierte Individualverkehr) nimmt dabei – außer bei der Ausbildung, die aber eine geringe Fallzahl aufweist – einen deutlich höheren Anteil ein als Typ 2 (öffentlicher Verkehr). Die meisten Wegstrecken in der Länderregion Ost werden also mit dem PKW oder einem Motorrad zurückgelegt. Der Anteil des MIV liegt mit zwei Ausnahmen bei über 80% und darüber (Abbildung 17).

- Die erste Ausnahme sind Wegstrecken nach Wien: Hier spielt der ÖV für alle Aktivitäten mit 88% – insbesondere für Ausbildung – eine vergleichsweise große Rolle.
- Die andere Ausnahme ist die niederösterreichische Stadtregion+, wo der Anteil von ÖV-Nutzer*innen für Freizeit sowie für Kultur bei rund 25% liegt.

Alles in allem hat der öffentliche Verkehr aber nur bei Aktivitäten, die in Wien stattfinden, einen wesentlichen Anteil inne.

Abbildung 17: MIV- und ÖV-Anteile (abhängig von Aktivität und Zielregion)



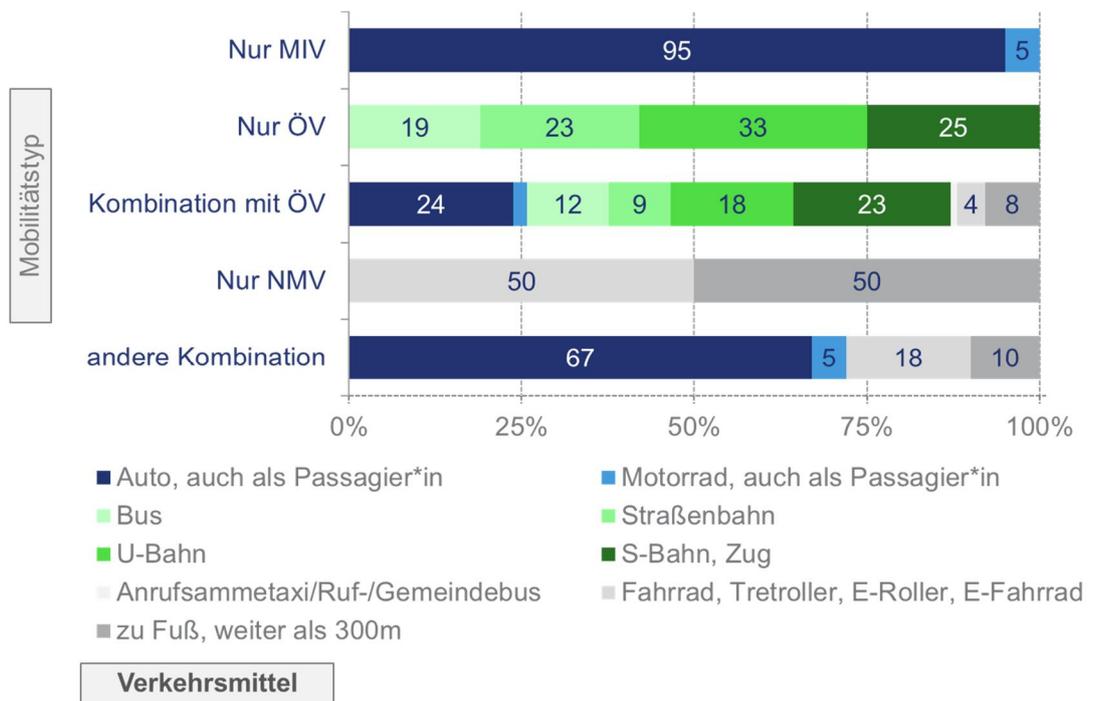
Basis: Nutzung von MIV und ÖV bei Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohngemeinde; Angaben in %;
 *Achtung: kleine Fallzahl!

3.1.3 Weitere Erkenntnisse aus der Mobilitätstypen-Auswertung

Zur Erstellung einer Typologie wurde eine Analyse der Verkehrsmittelwahl durchgeführt. Dabei gibt es vor allem auch viele Mischtypen, die mehr als ein Verkehrsmittel nutzen. Zu diesen Kombinationen sind hier noch einige Detailauswertungen (Abbildung 18):

- Rund 25% der Menschen, die eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Verkehrsmitteltypen benutzen, verwenden dabei das Auto
- Ebenfalls 25% beträgt bei den ÖV-Nutzer*innen der Anteil derer, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen und diese nicht mit anderen Verkehrsmitteltypen kombinieren.
- Beim ausschließlich nichtmotorisierten Verkehr werden das Zu-Fuß-Gehen und Fahrrad- bzw. Rollerfahren gleich häufig genannt.
- Circa 96-97% derer, die das Fahrrad oder einen Roller verwenden bzw. zu Fuß gehen, kombinieren diese Art der Mobilität mit anderen, und zwar in 69% bzw. 88% der Fälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Abbildung 18: Verteilung der Verkehrsmittel bei den Mobilitätstypen



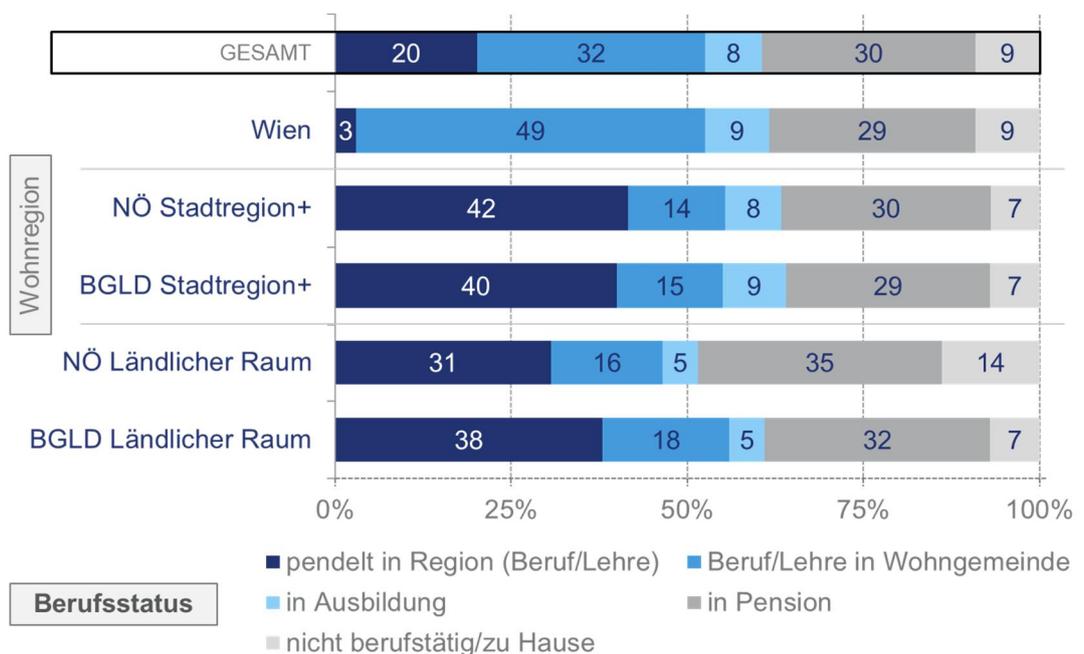
Basis: Alle Befragten
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

3.2 Verkehrsmittelnutzung bei Pendler*innen

Außerhalb von Wien müssen die meisten Menschen in der Länderregion Ost für ihre Berufstätigkeit oder Ausbildung die Wohngemeinde verlassen (Abbildung 19).

Im Ländlichen Raum Niederösterreichs ist der Anteil der Auspendler*innen an der Gesamtbevölkerung mit 31% am kleinsten (Wien ausgenommen). Das liegt daran, dass hier etwa die Hälfte der Bewohner*innen (49%) in Pension bzw. nicht berufstätig (zu Hause/arbeitslos) ist. Alle anderen Regionen haben einen um mindestens 10 Prozentpunkte geringeren Anteil an Nichterwerbstätigen.

Abbildung 19: Berufsstatus und Pendelverhalten



Basis: Alle Befragten, Berufsstatus

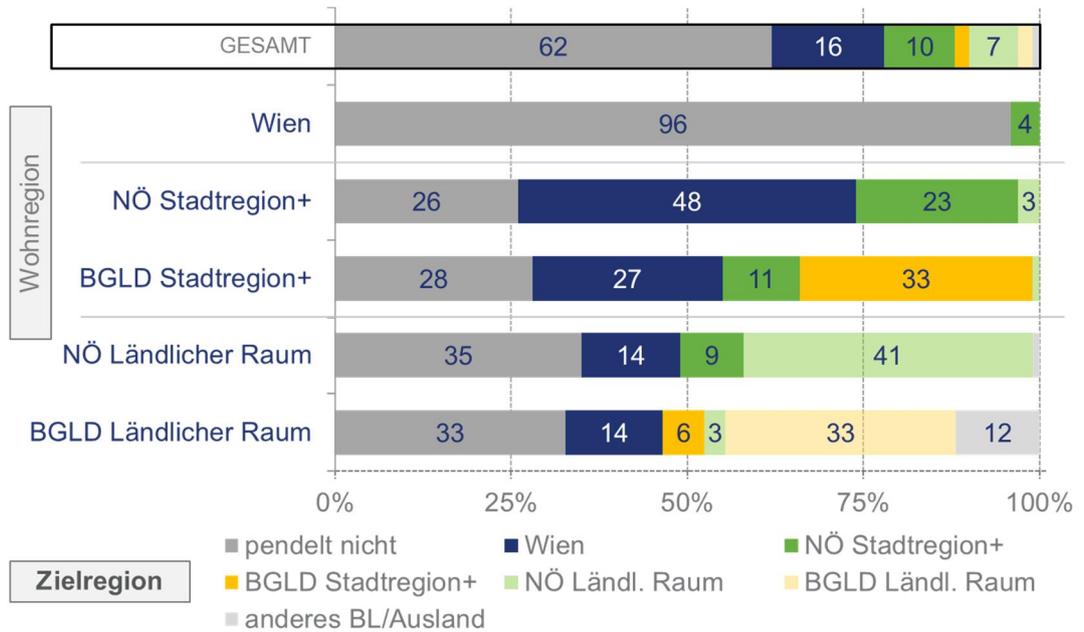
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Die Mehrheit der Pendelbewegungen spielt sich innerhalb der eigenen Region bzw. zumindest innerhalb des eigenen Bundeslandes ab. Die Ausnahme bildet der niederösterreichische Teil der Stadtregion+, von wo aus beinahe die Hälfte (48%) der Wege zu Arbeits- und Ausbildungszwecken nach Wien führen.

- Aus dem gesamten Bundesland Niederösterreich gibt es praktisch keine Pendelbewegungen in das Burgenland.
- Umgekehrt führen 11% der Pendelziele aus der burgenländischen Stadtregion+ in die niederösterreichische.

- Wien weist hier andere Strukturen auf. Nur 4% der Bewohner*innen müssen Wien für Ausbildung und Arbeit verlassen. Diese 4% pendeln alle in die niederösterreichische Stadtregion+.

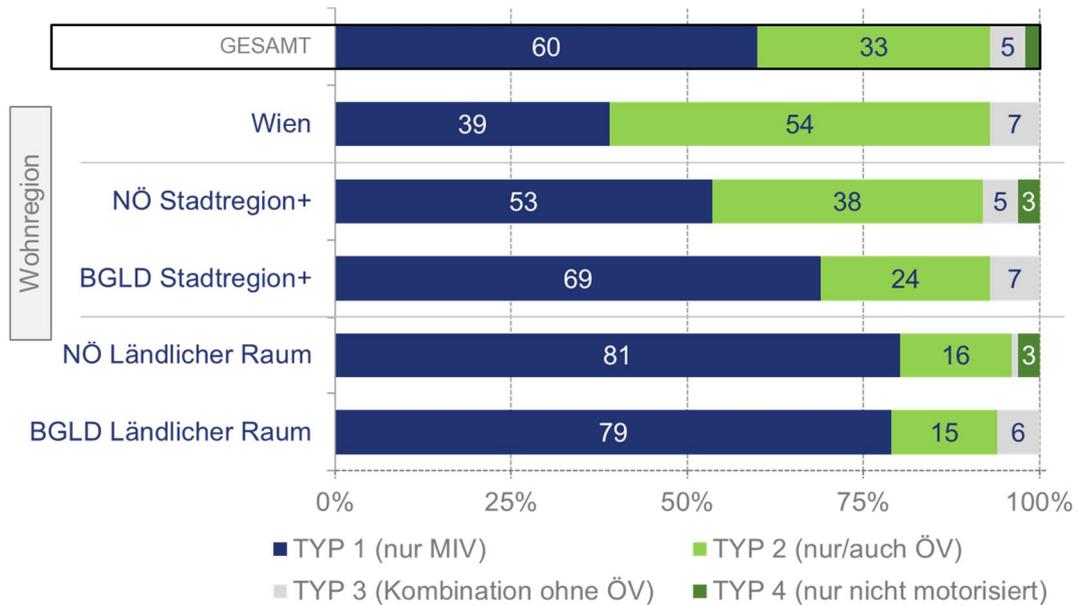
Abbildung 20: Pendelverkehr



Basis: Alle Befragten, Zielorte von Wegen zu Ausbildung und Arbeit
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Dass der öffentliche Verkehr speziell für den Arbeitsweg besonders wichtig ist, zeigt der Vergleich von Abbildung 21 mit Abbildung 15:

- 16% der Wiener*innen benutzen öffentliche Verkehrsmittel auf ihren Wegstrecken außerhalb von Wien. Zählt man aber nur die Arbeitswege, dann sind es mehr als die Hälfte (54%), die ÖV benutzen.
- In der restlichen Stadtregion+ liegt der Anteil der ÖV-Nutzer*innen im burgenländischen Teil bei 24% und im niederösterreichischen Teil bei 38%.
- Die Bewohner*innen des Ländlichen Raums verwenden zu maximal 16% öffentliche Verkehrsmittel auf ihrem Weg in die Arbeit außerhalb der Wohngemeinde.

Abbildung 21: Mobilitätstypen auf dem Arbeitsweg nach Wohnregion

Mobilitätstypen beim Pendeln zum Arbeitsplatz (außerhalb der Wohngemeinde)

Basis: Berufstätige Befragte, Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

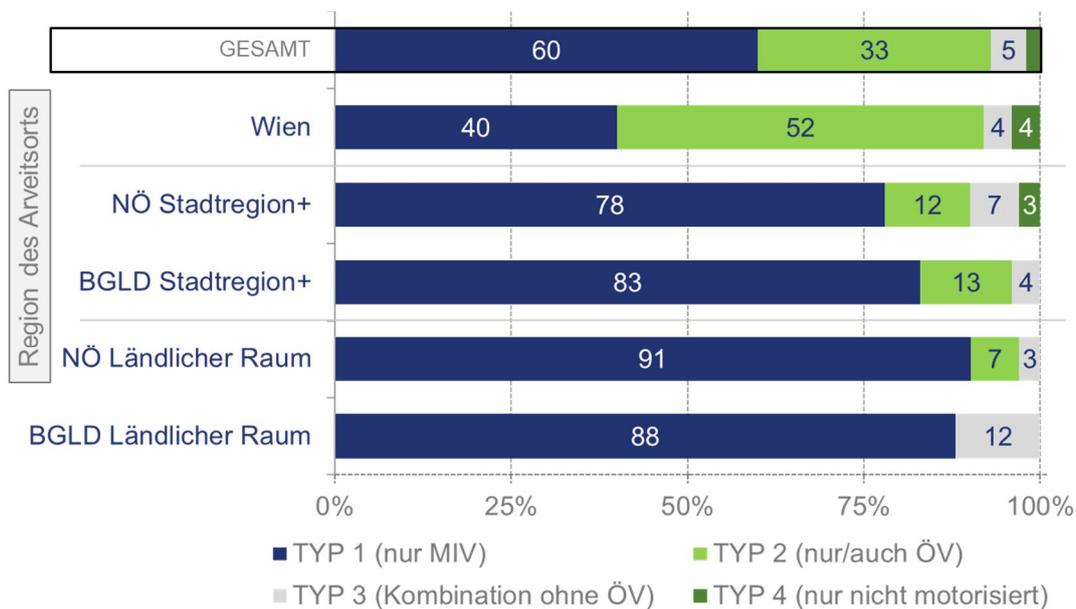
Der Anteil ausschließlicher Autofahrer*innen unter jenen (nur Nicht-Wiener*innen), die außerhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten, liegt zwischen 78% und 91%.

Pendler*innen nach Wien verwenden zu 52% ÖV. 40% fahren ausschließlich mit dem Auto zu ihrem Wiener Arbeitsplatz.

Allgemein wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs höher, je zentraler die Region des Arbeitsortes liegt:

- 52% der Arbeitswege nach Wien werden (zumindest teilweise) mit ÖV zurückgelegt.
- In der niederösterreichische Stadtregion+ trifft dies auf 12% und in der burgenländischen auf 13% der Arbeitswege zu.
- Im Ländlichen Raum in Niederösterreich beträgt der ÖV-Anteil 7% und in jenem im Burgenland spielt der ÖV gar keine Rolle (Abbildung 22).

Abbildung 22: Mobilitätstypen auf dem Arbeitsweg (abhängig vom Arbeitsort)



Mobilitätstypen beim Pendeln zum Arbeitsplatz (aus einer anderen Gemeinde)

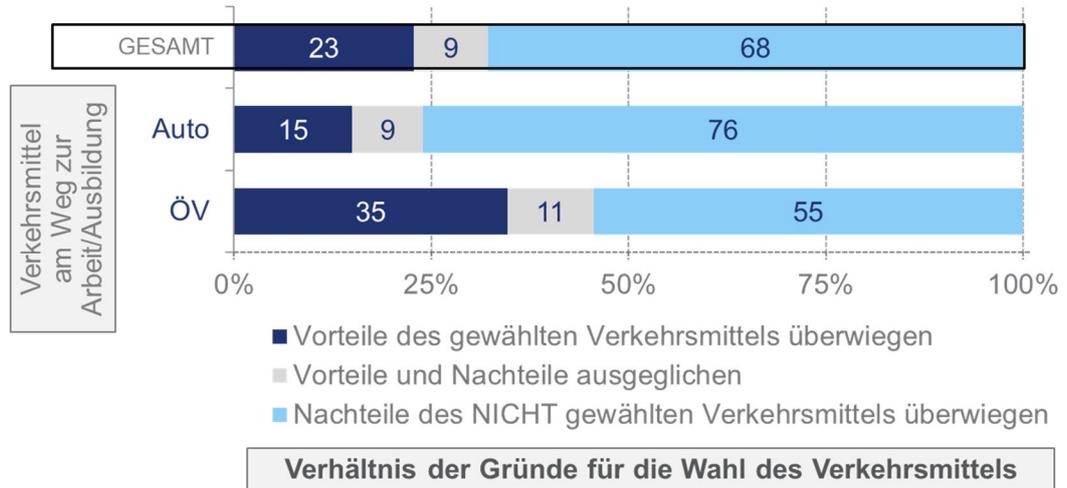
Basis: Berufstätige Befragte, Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg außerhalb der Wohngemeinde
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

3.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl beim Pendeln

Eine genauere Analyse der Antworten zu den Vor- und Nachteilen von PKW oder öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt eine interessante Motivstruktur. Autofahrer*innen fahren nicht wegen der Vorteile des Autos mit dem Auto, sondern wegen der Nachteile des ÖV:

- Bei denen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Arbeit/Ausbildung fahren, überwiegen für 35% die Vorteile der ÖV. Für 55% spielen die Nachteile des Autos eine größere Rolle als die Vorteile des ÖV und bei 11% sind die Gründe ausgeglichen.
- In der Gruppe der Autofahrer*innen überwiegen für 76% die Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel bei der Wahl des Verkehrsmittels und für 15% die Vorteile des Autos.

Abbildung 23: Gründe für die Verkehrsmittelwahl für den Weg in die Arbeit/Ausbildung



Basis: Alle Befragten, die nur mit dem ÖV oder dem Auto zur Arbeit/Ausbildung fahren
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Die spezifische Arbeits- bzw. Wohnsituation von Autofahrer*innen ist der Hauptgrund, dass öffentliche Verkehrsmittel nicht verwendet werden:

Die Frequenz, Fahrplanzeiten oder die Lage von Haltestellen am Wohn- oder Arbeitsort werden von 13% bis 36% als Grund genannt, warum sie mit dem Auto und nicht mit ÖV fahren. Allgemeine Nachteile öffentlicher Verkehrsmittel, wie mangelnde Bequemlichkeit, Sicherheit oder Sauberkeit, sind nicht so wichtig und werden nur von maximal 11% der Befragten als Grund genannt (Tabelle 10).

Bei den Vor- und Nachteilen des Autos bzw. bei den Vorteilen des ÖV spielen spezifische Gründe hingegen keine wesentlich größere Rolle als allgemeine Aspekte von ÖV bzw. Auto (Tabelle 11).

Zusammenfassend sind ÖV-Nutzer*innen stärker durch Vorteile des ÖV motiviert als Autofahrer*innen durch Vorteile des Autofahrens.

Tabelle 10: Gründe, warum der Weg zur Arbeit/Ausbildung mit dem Auto und nicht mit ÖV zurückgelegt wird (Mehrfachantworten)

Vorteile des Autos	Nennungen in % der Befragten
Besorgungen können am Arbeitsweg erledigt werden	27
Firmenparkplatz am Arbeitsort	21
Privatsphäre	20
Auto wird für die Arbeit benötigt	10
Sonstige Gründe	9
Begleitung der Kinder kann am Arbeitsweg erfolgen	8
Erhaltungskosten des Autos sollen sich auszahlen	6
Nachteile des ÖV	Nennungen in % der Befragten
Fahrplanzeiten am Wohnort passen nicht zu den Arbeitszeiten	36
Frequenz am Wohnort zu gering	32
Fahrtdauer zu lange	28
Fahrplanzeiten am Arbeitsort passen nicht zu den	26
Wechsel von Verkehrsmitteln zu umständlich	17
keine ÖV im Wohnort bzw. Distanz zu Station zu groß	16
keine ÖV im Arbeitsort bzw. Distanz zu Station zu groß	15
Frequenz am Arbeitsort zu gering	13
zu teuer	11
zu schmutzig/voll	7
zu unbequem	7
zu viele Verspätungen	7
ÖV zu unsicher	4
Park and Ride zu umständlich	3
geht nicht wegen familiären Gründen	2
mag keine Menschen anderer Kultur/Hautfarbe	2
Park and Ride: andere Gründe	1

Basis: Alle Befragten, die mit dem Auto zur Arbeit/Ausbildung fahren.
Arbeits- bzw. wohnsituationsspezifische Gründe sind grau hinterlegt.

Tabelle 11: Gründe, warum der Weg zur Arbeit/Ausbildung mit dem ÖV und nicht mit dem Auto zurückgelegt wird (Mehrfachantworten)

Vorteile des ÖV	Nennungen in % der Befragten
Station am Wohnort in der Nähe	28
Station am Arbeitsort in der Nähe	26
ÖV sind billiger als Auto	25
ÖV sind bequemer als Auto	24
Zeit zum Lesen/Arbeiten	21
persönliche Überzeugung: gut fürs Klima	15
Sicherheit: Fahren mit ÖV ist sicherer	8
Park and Ride liegt in der Nähe	2
sonstige Gründe	1
Park and Ride: andere Gründe	1
Nachteile des Autos	Nennungen in % der Befragten
Verkehr zu stark	28
kein Führerschein	22
persönliche Überzeugung: Autofahren schlecht für Umwelt	22
kein Parkplatz am Arbeitsort	20
kein eigenes Auto	19
Fahrzeit mit Auto dauert zu lange	15
kein Parkplatz am Wohnsitz	9
sonstige Gründe	6
familiäre Gründe	1

Basis: Alle Befragten, die mit ÖV zur Arbeit/Ausbildung fahren.

Arbeits- bzw. wohnsituationsspezifische Gründe sind grau hinterlegt.

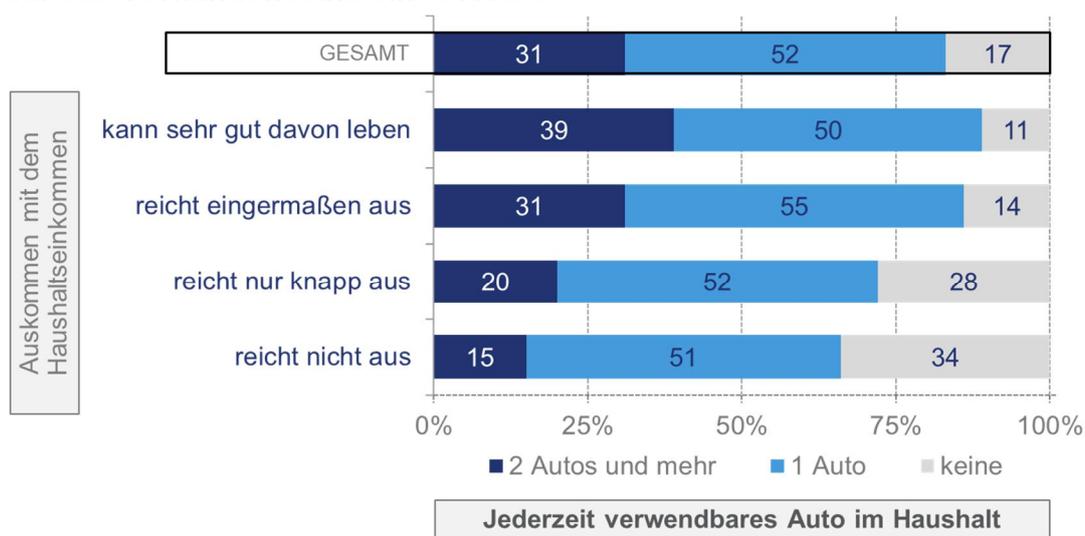
3.3.1 Soziale Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl

Neben den einzelnen Vor- und Nachteilen der jeweiligen Verkehrsmittel bestimmt natürlich auch die Frage, ob im Haushalt ein Auto zur Verfügung steht, wie der Weg in die Arbeit bzw. Ausbildung zurückgelegt wird. Die folgenden Abbildungen verdeutlichen, wie soziale Faktoren das Vorhandensein eines Autos und dadurch die Wahl der Verkehrsmittel beeinflussen.

- Der größte soziale Einflussfaktor auf die Frage, ob ein Auto zur Verfügung steht, ist das Auskommen mit dem Haushalts-Einkommen. Von denen, die sehr gut davon leben können, haben vier von zehn (39%) Personen zwei oder sogar mehr Autos zur Verfügung. Nur 11%

haben in dieser Gruppe kein Auto zur Verfügung. Auf der anderen Seite steht jenen, bei denen das Haushalts-Einkommen nicht ausreicht, zu 34% kein Auto zur Verfügung, während 15% zwei oder mehr Autos haben (Abbildung 24).

Abbildung 24: Einfluss des Auskommens mit dem Haushalts-Einkommen auf das Vorhandenseins eines Autos

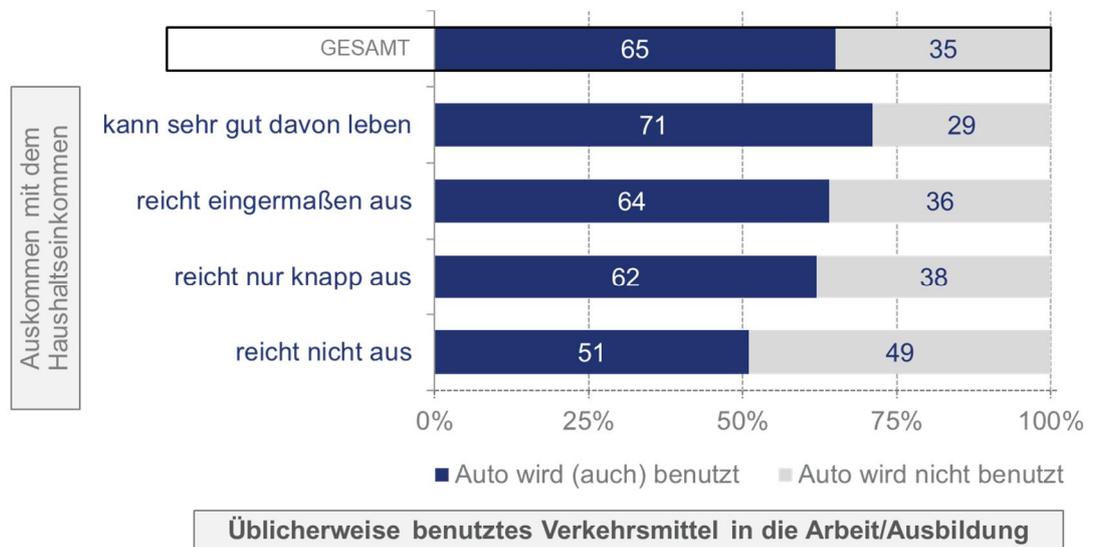


Basis: Alle Befragten

Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Dementsprechend zeigt sich auch bei der Frage, ob üblicherweise das Auto auf dem Weg in die Arbeit/Ausbildung benutzt wird, eine ähnliche Verteilung (Abbildung 25). Circa sieben von zehn (71%) derjenigen, die sehr gut von ihrem Haushalts-Einkommen leben können, verwenden das Auto (ausschließlich oder in Kombination). Von denen die angeben, dass ihr Haushalts-Einkommen nicht ausreicht, benutzt nur die Hälfte (51%) ein Auto auf dem Arbeits- bzw. Ausbildungsweg.

Abbildung 25: Einfluss des Auskommens mit dem Haushalts-Einkommen auf die Autonutzung



Basis: Alle Befragten, die außerhalb ihrer Wohngemeinde Arbeit/Ausbildung nachgehen
Angaben in %

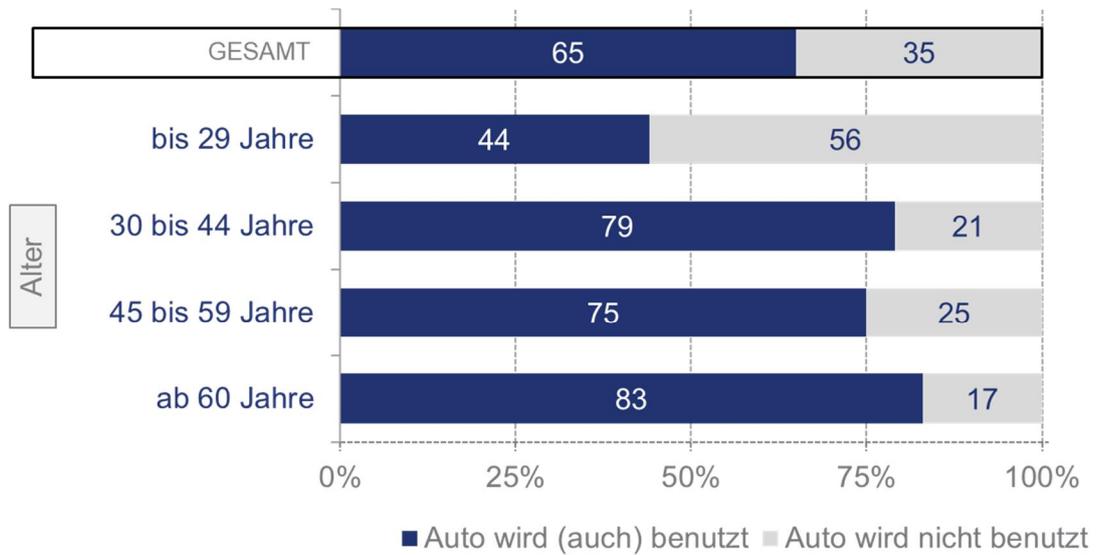
Je besser Menschen von ihrem Einkommen leben können, desto eher haben und verwenden sie auf ihrem Weg in die Arbeit bzw. zur Ausbildung also ein Auto.

Dieser Zusammenhang hat zwar auch damit zu tun, dass in Wien grundsätzlich weniger Leute ein Auto haben, während gleichzeitig auch der Anteil derer am größten ist, für die das Haushalts-Einkommen nicht ausreicht, allerdings kann dieser Umstand die Unterschiede nur zu einem Teil erklären.

Das Alter ist ein weiterer sozialer Einflussfaktor auf die Autonutzung.

- Je älter Menschen sind, desto wahrscheinlicher verwenden sie das Auto auf ihrem Weg in die Arbeit/Ausbildung. Beträgt der Prozentsatz der Auto-Nutzer*innen bei den unter 29-Jährigen noch 44%, so steigt er bei den über 60-Jährigen auf 83% (Abbildung 26).
- Beim Alter ist es aber – anders als beim Auskommen mit dem Haushalts-Einkommen – nicht der Fall, dass sich diese Unterschiede bereits im Vorhandensein eines Autos im Haushalt zeigen (Abbildung 27).

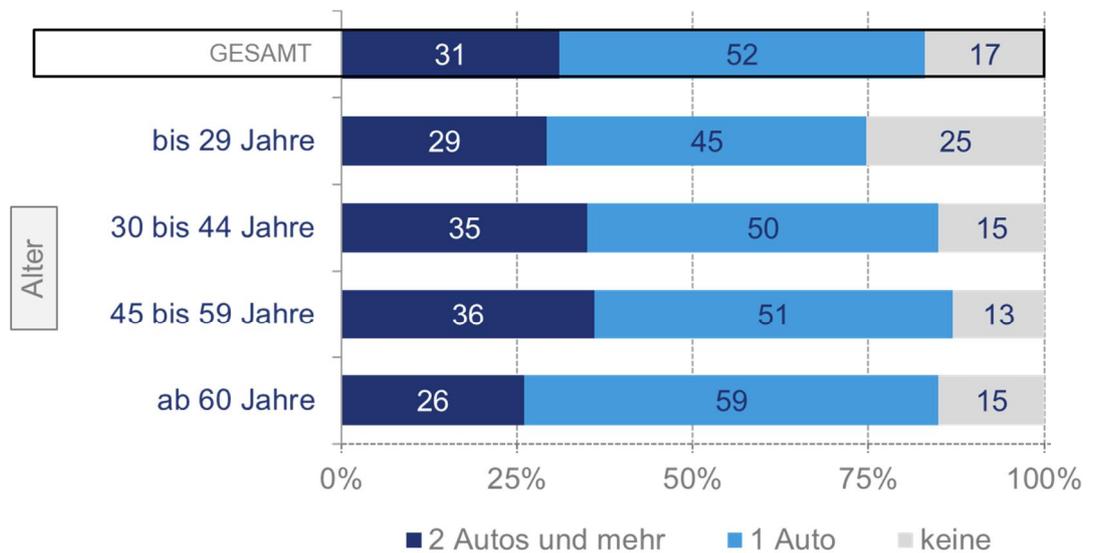
Abbildung 26: Einfluss des Alters auf die Autonutzung



Üblicherweise benutztes Verkehrsmittel in die Arbeit/Ausbildung

Basis: Alle Befragten, die außerhalb ihrer Wohngemeinde Arbeit/Ausbildung nachgehen
Angaben in %

Abbildung 27: Einfluss des Alters auf das Vorhandensein eines Autos

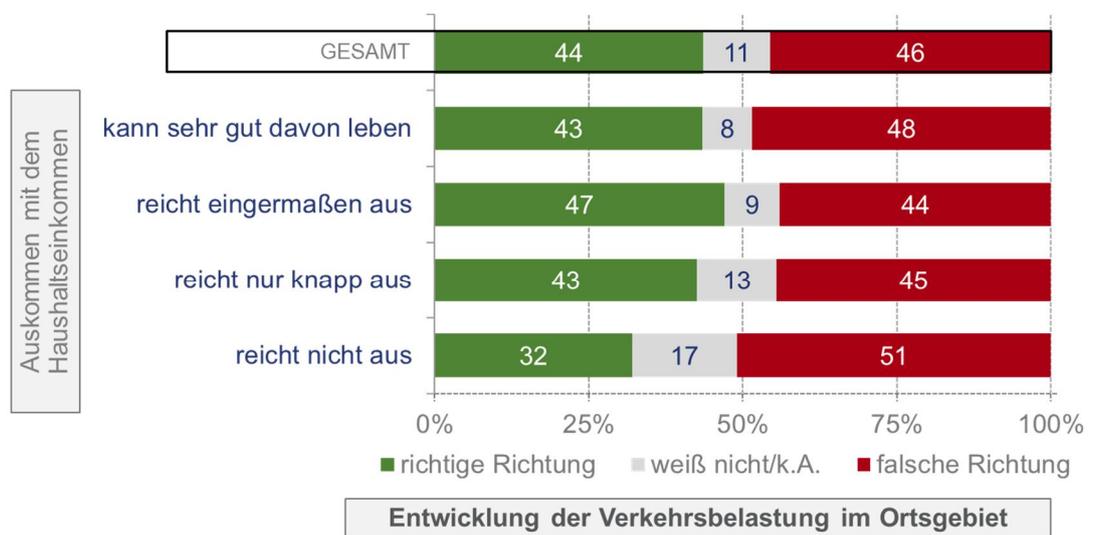


Jederzeit verwendbares Auto im Haushalt

Basis: Alle Befragten ; Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Diese Verteilung ist auch insofern besonders interessant, als dass sich die Verkehrsbelastung in der Wohngemeinde genau andersrum verteilt. Am wenigsten zuversichtlich in puncto Verkehrsbelastung sind nämlich die, bei denen das Haushalts-Einkommen nicht ausreicht, also genau die Gruppe, die ihre Pendelwege am wenigsten mit dem Auto zurücklegt. Nur rund 3 von 10 (32%) Befragte aus dieser Gruppe geben an, dass sich die Situation im Bereich der Verkehrsbelastung in der Wohngemeinde in die richtige Richtung entwickelt. Bei allen anderen sind es zwischen 43% und 47% (Abbildung 28).

Abbildung 28: Einfluss des Auskommens mit dem Haushalts-Einkommen auf die Einschätzung der Entwicklung der Verkehrsbelastung



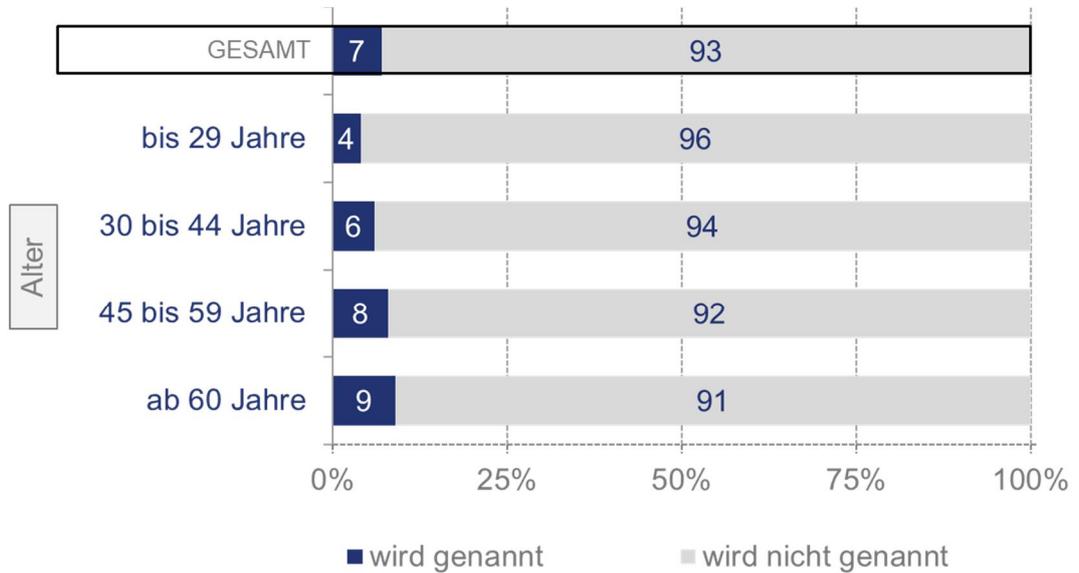
Basis: Alle Befragten

Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Hingegen ist bei der Wahrnehmung der Verkehrsbelastung ein ähnliches Muster zu erkennen wie bei der Autonutzung

- In der Gruppe der über 60-Jährigen – also in der Gruppe, die das Auto am wahrscheinlichsten verwendet – wird die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet nämlich am öftesten als jener Bereich genannt, in dem besonders dringend etwas getan werden muss (Abbildung 29).

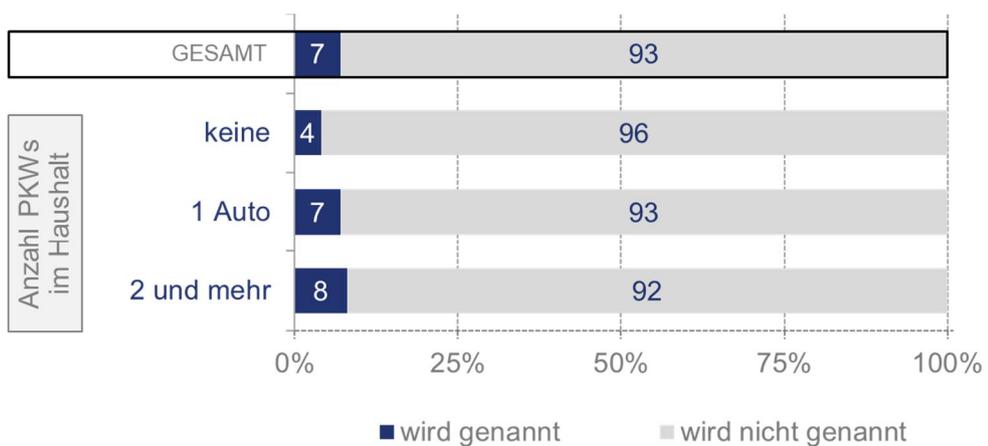
Abbildung 29: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig vom Alter)



Basis: Alle Befragten; Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Interessant ist auch, dass die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet am geringsten von jenen wahrgenommen wird, die selbst gar kein Auto haben und am stärksten von denen mit zwei oder mehr Autos (Abbildung 30).

Abbildung 30: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig von der Anzahl zur Verfügung stehender PKW- im Haushalt)



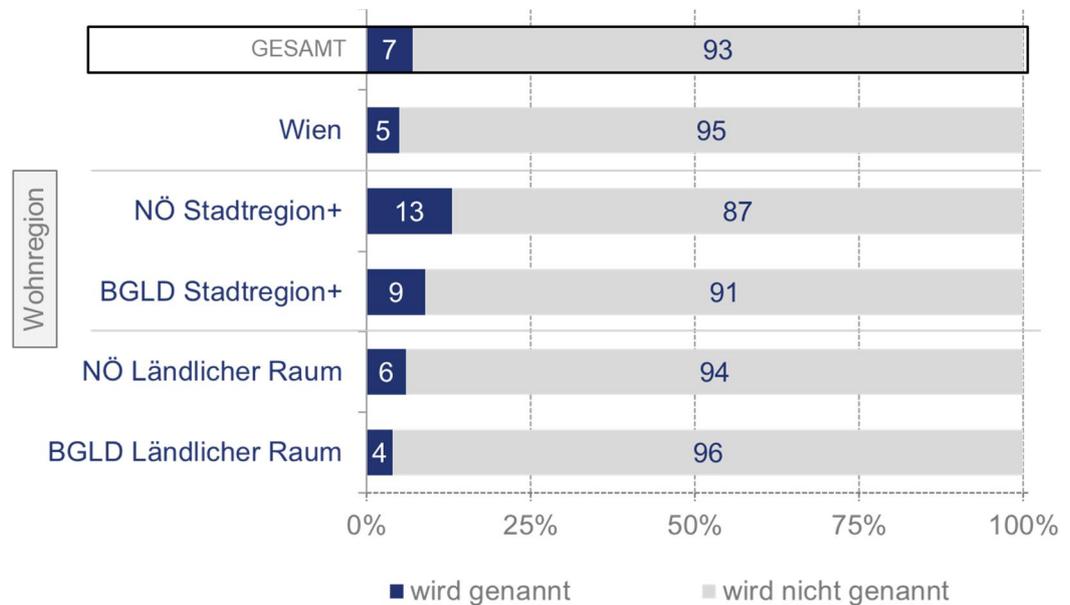
Alle Befragten; Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Basis:

3.3.2 Verkehrsbelastung im Ortsgebiet

Insgesamt finden 7% der Befragten, dass die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet ein Bereich ist, in dem in der Wohngemeinde besonders dringend etwas getan werden muss. Am höchsten ist diese Einschätzung in der niederösterreichischen Stadtregion+ (13%) und am niedrigsten im Ländlichen Raum im Burgenland (4%). In Wien ist dieser Wert mit 5% vergleichsweise ebenfalls niedrig (Abbildung 31).

Abbildung 31: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig von der Wohnregion)



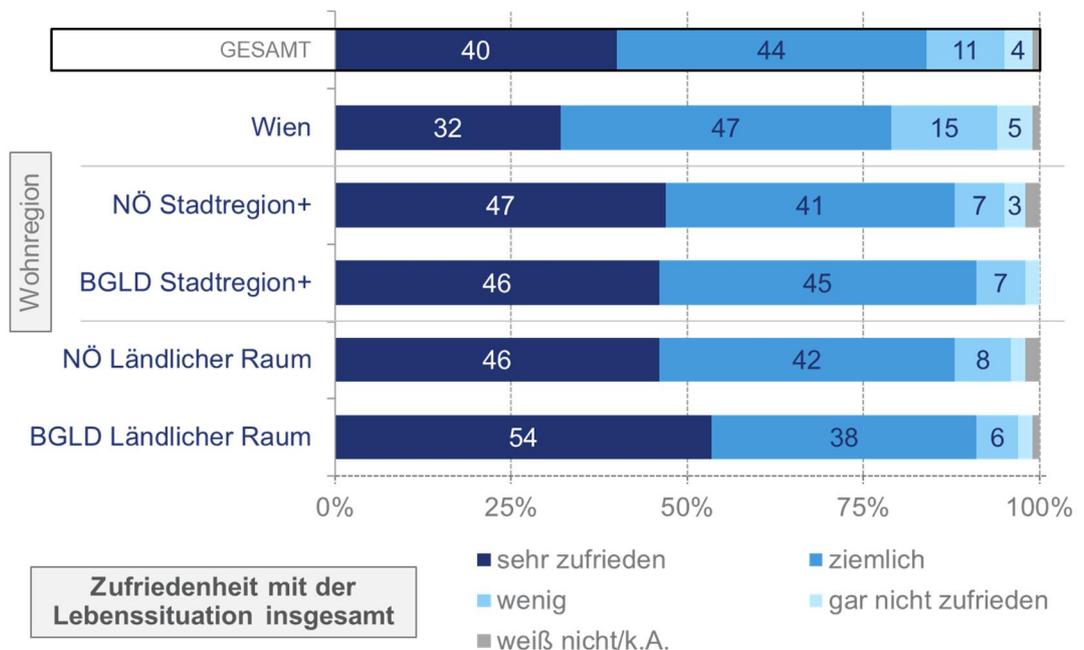
Basis: Alle Befragten; Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

4 Lebensqualität in der Region und der eigenen Wohngemeinde

4.1 Zufriedenheit mit der Lebenssituation

Die Lebensqualität in der Region ist allgemein sehr hoch. Der Anteil von Personen, die mit ihrer Lebenssituation insgesamt sehr und ziemlich zufrieden sind, liegt in allen Teilen der Länderregion Ost bei mindestens 79%, in den niederösterreichischen und burgenländischen Teilen der Stadtregion+ sogar bei 88% bzw. 91%.

Abbildung 32: Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt



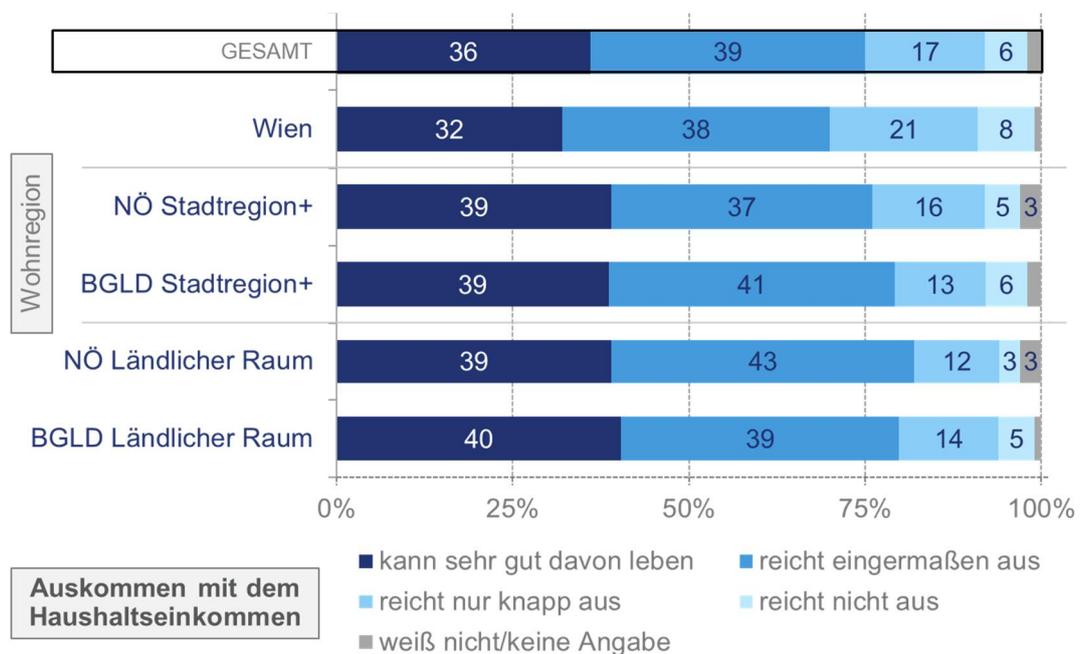
Basis: Alle Befragten, Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Andere abgefragte Lebensbereiche betreffen die Zufriedenheit mit der Wohnsituation, dem Gesundheitszustand, der hauptsächlichen Aktivität und dem verfügbaren Ausmaß an Freizeit. Auch in diesen spezifischen Bereichen sind die Menschen in der Region in großer Mehrheit (zwischen 80% und 90%) sehr oder ziemlich zufrieden.

4.1.1 Auskommen mit dem Einkommen

Wien sticht mit etwas höheren Anteilen von Personen hervor, die mit ihrer allgemeinen Lebenssituation, ihrer Wohnsituation oder ihrem Gesundheitszustand wenig oder gar nicht zufrieden sind (jeweils ca. 20%). Der Hauptgrund dafür ist das Auskommen mit dem Einkommen. Wer mit seinem Einkommen knapp oder gar nicht auskommt, ist mit seinem Leben allgemein bzw. seiner Wohnsituation und seinem Gesundheitszustand deutlich unzufriedener. Der Anteil von Befragten, die mit ihrem Einkommen nur knapp oder gar nicht auskommen, liegt in Wien mit 29% zwischen 8 und 14 Prozentpunkte höher als in der restlichen Länderregion Ost.

Abbildung 33: Auskommen mit dem Haushaltseinkommen (abhängig von der Wohnregion)



Basis: Alle Befragten, Auskommen mit dem Haushaltseinkommen
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Es gibt beim Auskommen mit dem Einkommen aber nicht nur regionale Unterschiede, sondern auch einige andere, die hier für diese Studie relevant sind (Tabelle 12).

- So kommen von den Akademiker*innen die Hälfte (50%) mit ihrem Einkommen sehr gut aus, jene, die nach der Pflichtschule keine weitere Ausbildung gemacht haben, kommen allerdings nur zu 28% sehr gut mit ihrem Einkommen aus.

- Auch das Alter spielt eine große Rolle. Unter Menschen in Pension (44%) und Senior*innen über 60 Jahre (47%) gibt es überdurchschnittliche Anteile von sehr zufriedenen mit ihrem Einkommen.
- Überdurchschnittlich gut kommen auch Menschen, die in einem Reihenhaus wohnen oder einen Zweitwohnsitz haben, mit ihrem Einkommen aus, vor allem wenn sie über 45 Jahre sind.
- Personen mit 2 PKW's im Haushalt haben ebenfalls eine überdurchschnittliche Einkommenssituation.

Tabelle 12: Kommen „sehr gut“ mit dem Einkommen aus

Wer sehr gut mit dem Einkommen auskommt	In %
Akademiker*innen	50
in einem Reihenhaus	50
mit Zweitwohnsitz 45+	49
Alter 60 +	47
2 PKW im Haushalt	44
keine Kinder	40
Zweitwohnsitz	40
Gesamt	36

Angaben in Prozent

Etwa 7% der Befragten kommen mit ihrem Einkommen gar nicht gut aus. Bei Menschen, die nicht berufstätig sind (20%), nur Pflichtschule absolviert haben (14%), in einem Wohngebäude mit mehr als 30 Wohnungen leben und unter 45 Jahre alt sind (14%), ist dieses Phänomen besonders häufig (Tabelle 13).

Tabelle 13: Kommen „gar nicht“ mit dem Einkommen aus

Wer gar nicht auskommt mit dem Einkommen	In %
nicht berufstätig	20
nur Pflichtschule unter 45 Jahre	14
in Wohngebäude mit mehr als 30 Wohnungen bis 45 Jahre	14
kein Auto im Haushalt	13
Gesamt	7

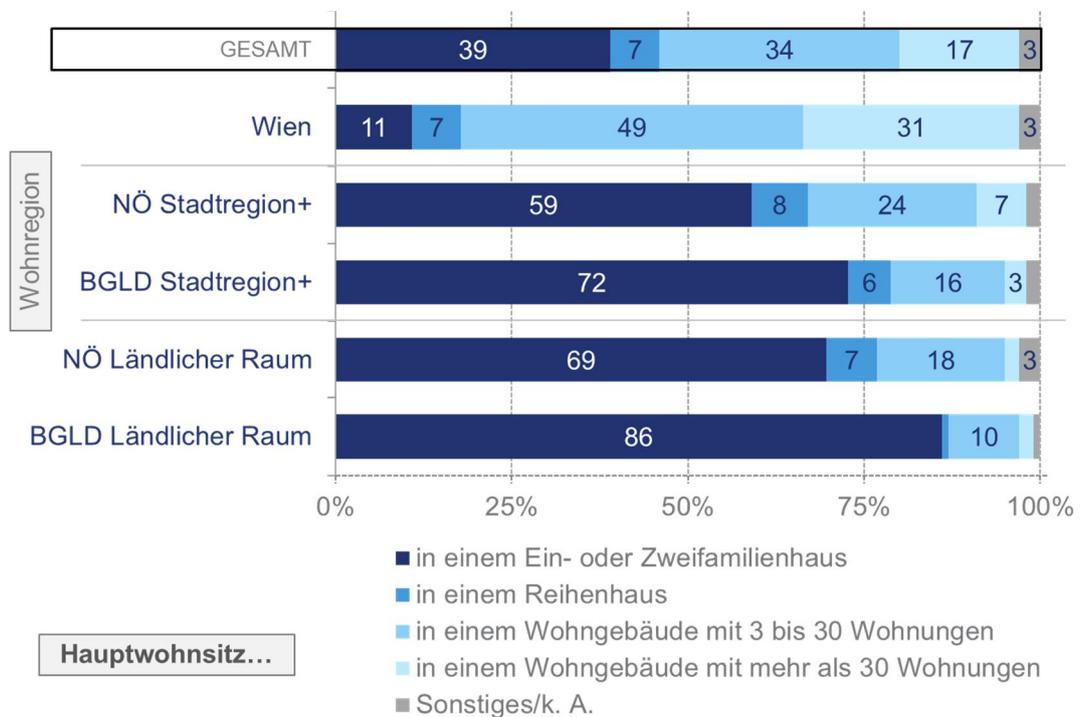
Angaben in Prozent

4.1.2 Wohnsituation

Vier von zehn (39%) Bewohner*innen der Länderregion Ost leben in einem Ein- oder Zweifamilienhaus und rund ein Drittel (33%) in einem Wohnhaus mit drei bis 30 Wohnungen. 17% leben in Wohnhäusern mit mehr als 30 Wohnungen und 7% in einem Reihnhaus

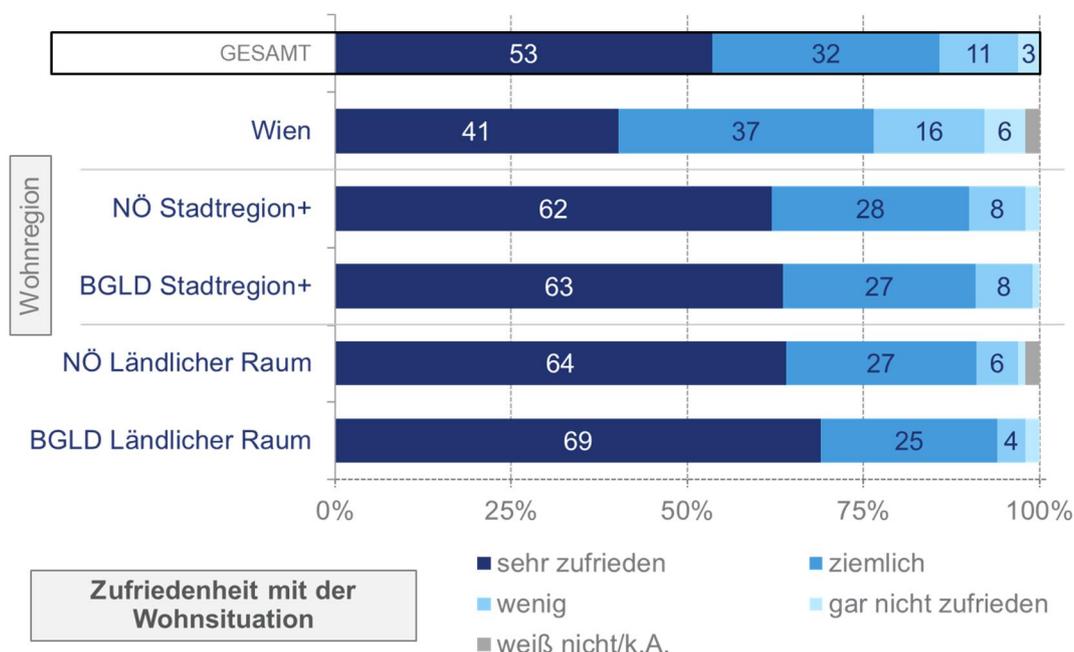
Insgesamt weist die Wohnsituation der Menschen starke regionale Unterschiede auf (Abbildung 34): Je ländlicher sie wohnen, desto wahrscheinlicher wohnen sie in einem Ein- oder Zweifamilienhaus. Im Ländlichen Raum im Burgenland trifft dies auf 86% zu. In Wien hingegen wohnen 80% der Bewohner*innen in Mehrfamilienhäusern

Abbildung 34: Wohnsituation abhängig von der Wohnregion



Bei der Zufriedenheit mit der Wohnsituation zeigen sich ebenfalls deutliche regionale Differenzen.

- In Wien sind 78% mit diesem Aspekt sehr oder ziemlich zufrieden.
- Am höchsten ist die Zufriedenheit mit fast 95% im Ländlichen Raum im Burgenland.
- Allgemein wird die Zufriedenheit mit der Wohnsituation größer, je ländlicher die Region ist, in der sich der Wohnort befindet.

Abbildung 35: Zufriedenheit mit der Wohnsituation

Basis: Alle Befragten, Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Der Datensatz erlaubt die unterschiedliche Wohnzufriedenheit näher zu beleuchten, da er einige wichtige Einflussfaktoren enthält.

Drei Faktoren sind in allen drei Bundesländern signifikant (Tabelle 14):

- Wohnzufriedenheit ist eine Frage des Einkommens. Wer nicht mit der Wohnsituation zufrieden ist, ist auch nicht mit dem Einkommen zufrieden.
- Auch das Ausmaß an Freizeit, das man zur Verfügung hat, spielt für die Wohnzufriedenheit eine starke Rolle.
- Und in allen drei Bundesländern ist auch die Größe der Wohnhausanlage – vom Einfamilienhaus bis zu Wohnhausanlagen mit mehr als 30 Wohnungen abgestuft – wichtig für die Wohnzufriedenheit. In den großen Wohnhausanlagen ist die Unzufriedenheit im Durchschnitt größer, auch bei vergleichbaren Einkommen.

Tabelle 14: Einflussfaktoren auf die Wohnzufriedenheit

	Wien	NÖ	Bgld
Auskommen mit HH-Einkommen	0,30	0,17	0,19
Zufriedenheit mit dem Ausmaß an Freizeit, dass Sie haben	0,29	0,18	0,13
Größe der Anlage	0,16	0,21	0,12
Zufriedenheit mit Ihrem Gesundheitszustand	0,13	0,23	*
Alter 60plus	0,08	*	
Dringendstes Problem Arbeitsplätze	-0,07	*	0,00
Dringendstes Problem Leistbarkeit	*	-0,14	-0,14
Zufriedenheit mit der Wegzeit, die Sie für das Begleiten von Angehörigen brauchen	*	0,13	0,21
Zufriedenheit mit Ihrer hauptsächlichen Tätigkeit	*	*	0,16
Erklärte Varianz Korr R ²	0,35	0,36	0,26

Standardisierter Regressionskoeffizienten, Stepwise Regression.

Alle Faktoren haben ein $p < 0,05$ und einen t-Wert über 2,00 und sind signifikant, nicht signifikante Faktoren (*) nicht ausgewiesen, Werte über 0,15 sind **fett**

Während in Wien die soziale Frage als Einflussfaktor überwiegt, sind in den beiden anderen Bundesländern andere Faktoren die einflussreichsten.

Im Burgenland spielen vor allem die Berufstätigkeit und die Wegzeiten eine starke Rolle für die Zufriedenheit mit dem Wohnen, nicht nur das Einkommen.

Und in Niederösterreich spielt die Gesundheit die größte Rolle. Wer in Niederösterreich mit seiner Gesundheit nicht zurechtkommt, hat auch überdurchschnittliche Probleme mit dem Wohnen.

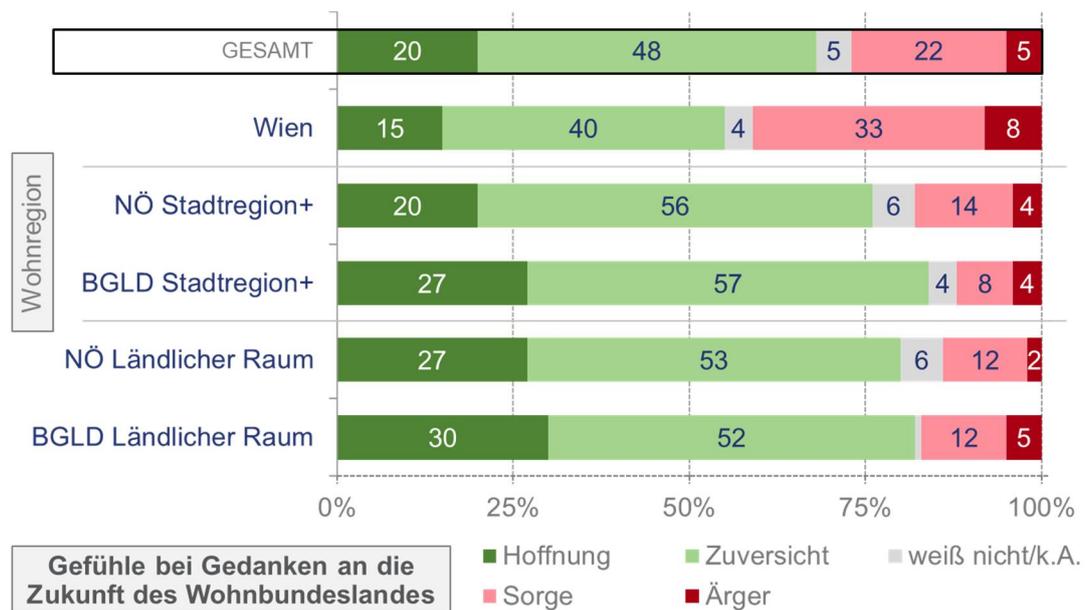
4.2 Emotionen zur zukünftigen Entwicklung

In der gesamten Länderregion Ost berichtet eine Mehrheit der Befragten von einer positiven Grundstimmung, wie Hoffnung oder Zuversicht, was die Zukunft ihres Bundeslandes und ihrer Wohngemeinde betrifft (Abbildung 36 und Abbildung 37).

Einzig in Wien ist der Anteil der Befragten, die Sorge oder Ärger empfinden, höher. Doch auch hier sind die positiv gestimmten Befragten in der Mehrheit.

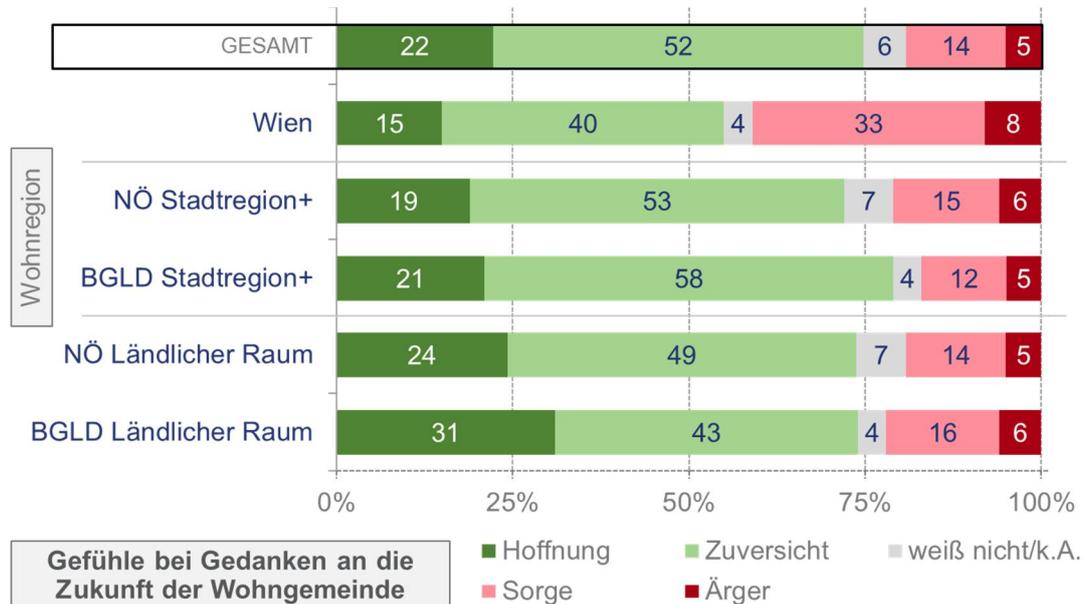
Aus dem direkten Vergleich mit Abbildung 33 geht hervor, dass die Bewohner*innen des Ländlichen Raums, wo das Auskommen mit dem Haushaltseinkommen am besten ist, auch den größten Optimismus für die Zukunft haben. Je weniger das Haushaltseinkommen ausreicht, desto eher verspüren die Menschen also umgekehrt Ärger und Sorge im Hinblick auf ihre Zukunft.

Abbildung 36: Emotionen zur zukünftigen Entwicklung des eigenen Wohnbundeslandes



Basis: Alle Befragten, Gefühle bei Gedanken an die Zukunft des **Wohnbundeslandes**
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Abbildung 37: Emotionen zur zukünftigen Entwicklung der eigenen Wohngemeinde



Basis: Alle Befragten, Gefühle bei Gedanken an die Zukunft der **Wohngemeinde**
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

4.3 Einschätzung einzelner Lebensbereiche

Die folgenden Bereiche werden von der Bevölkerung in der Stadtregion+ praktisch einhellig (also mit sehr vielen positiven Nennungen und sehr wenigen negativen oder unsicheren Nennungen) positiv bewertet (Abbildung 38):

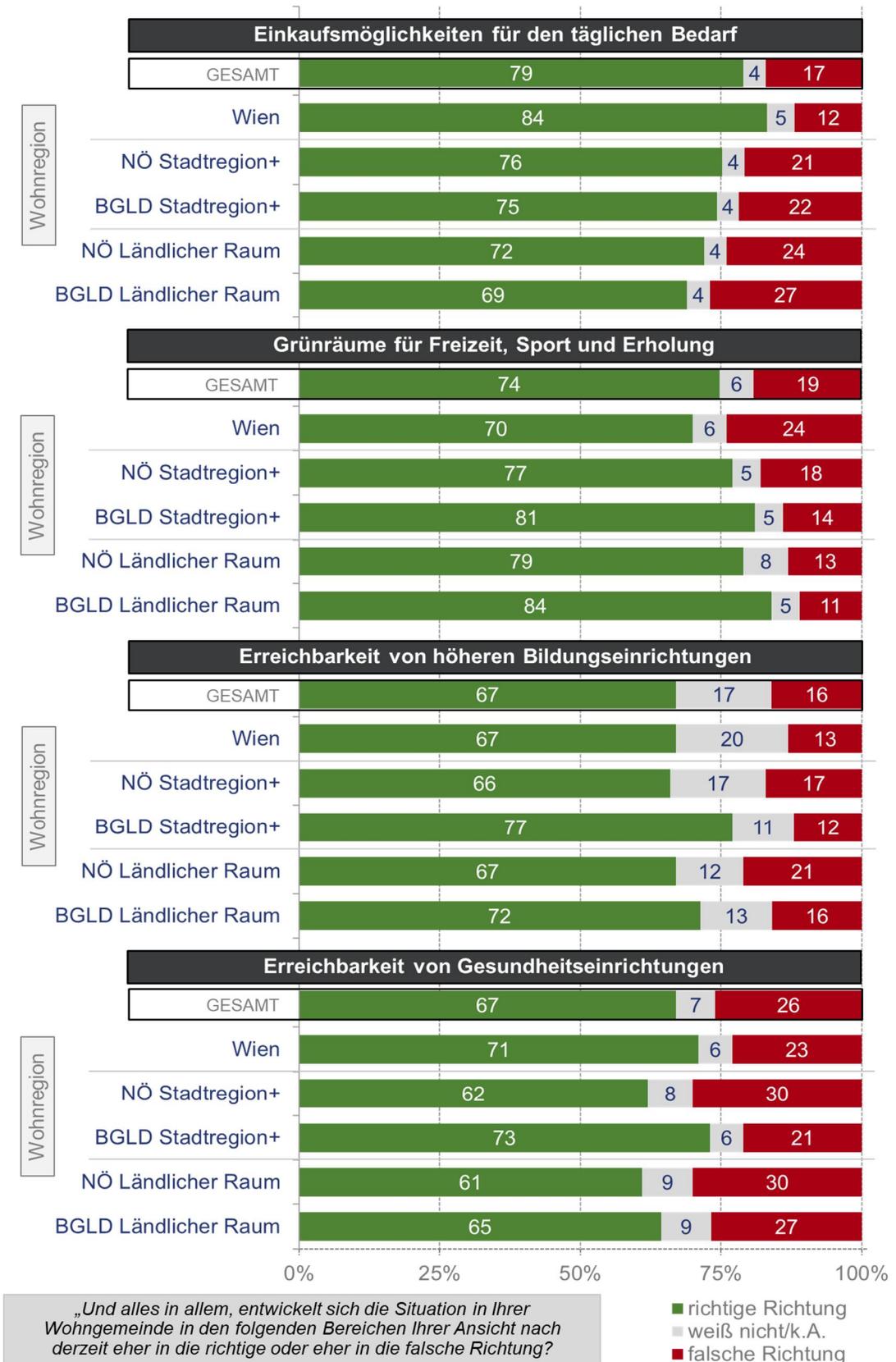
- Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs
- Grünräume für Freizeit, Sport und Erholung
- Erreichbarkeit von höheren Bildungseinrichtungen
- Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen

4.3.1 Regional unterschiedlich beurteilte Bereiche

Das Angebot an unterschiedlichen Wohnformen, an Kinderbetreuungsmöglichkeiten, an Pflege-/Betreuungseinrichtungen für ältere Menschen sowie an Volksschulen/NMS wird ebenfalls einhellig positiv bewertet (Abbildung 39).

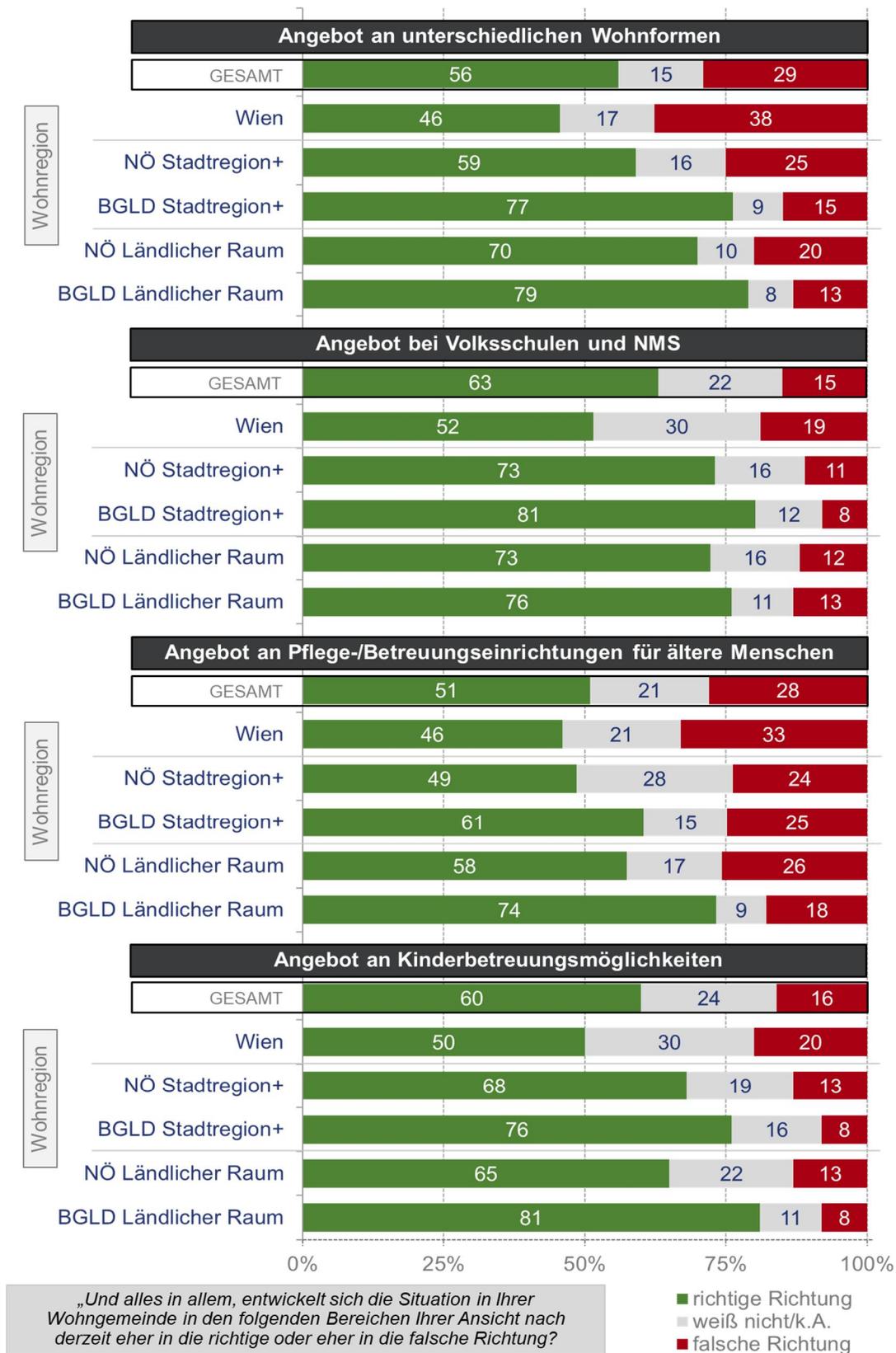
- Die Ausnahme bildet Wien, wo zwischen 19% und 38% und damit deutlich mehr Befragte als in den anderen Regionen der Meinung sind, dass sich der jeweilige Bereich in die falsche Richtung entwickelt.
- In den meisten dieser vier Bereiche fällt die Bewertung im Burgenland am besten aus. Zwischen 61% und 81% der Befragten dieses Bundeslands finden, dass sich die Wohngemeinde in die richtige Richtung entwickelt.

Abbildung 38: Durchgehend positiv beurteilte Lebensbereiche



Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion, Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

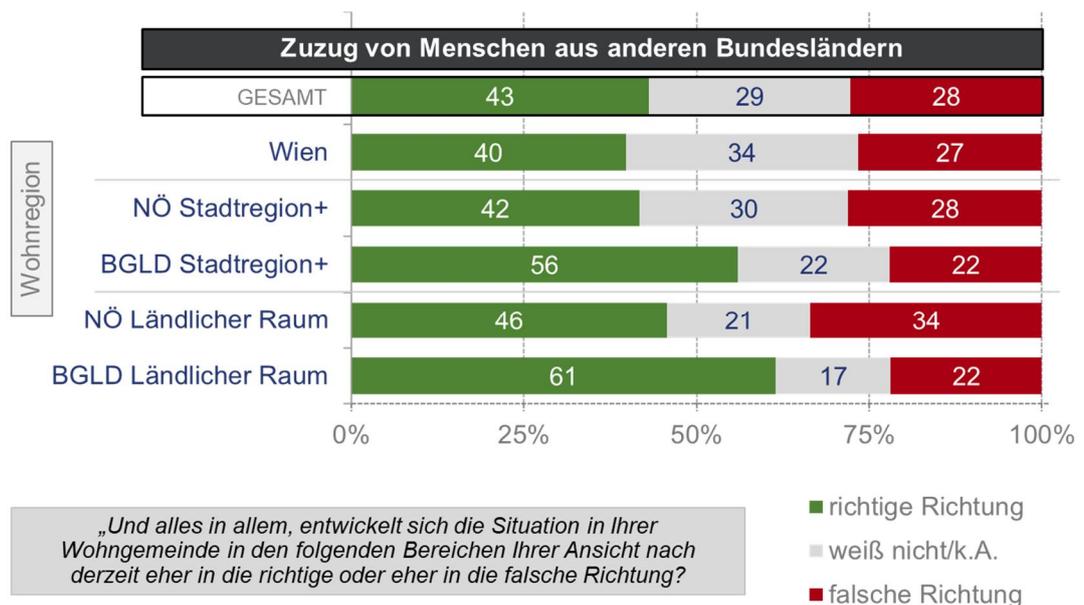
Abbildung 39: Regional unterschiedlich beurteilte Bereiche



Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

In einem weiteren Bereich unterscheidet sich das Burgenland deutlich von Wien und Niederösterreich (Abbildung 40). 56% (in der Stadtregion+) bzw. 61% (im Ländlichen Raum) sind hier nämlich der Meinung, dass sich die Situation des Zuzugs von Menschen aus anderen Bundesländern in der jeweiligen Wohngemeinde derzeit in die richtige Richtung bewegt. In den anderen beiden Bundesländern teilen nur 40% bis 46% der Befragten diese Meinung.

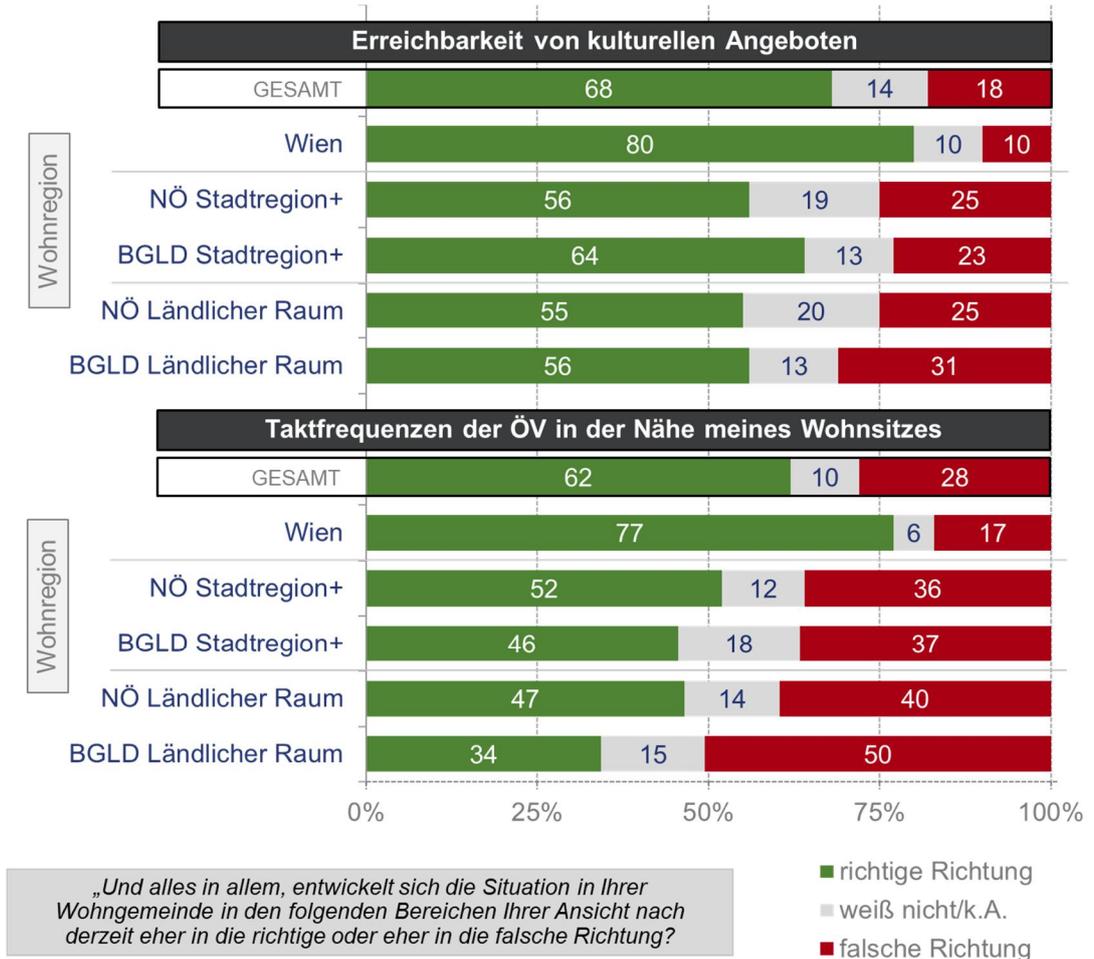
Abbildung 40: Beurteilung des Zuzugs von Menschen aus anderen Bundesländern



Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion
 Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

4.3.2 In Wien besonders positiv beurteilte Bereiche

Die Wiener Bevölkerung hebt sich durch klar positive Einschätzungen der Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen sowie der Entwicklung der Taktfrequenz von öffentlichen Verkehrsmitteln vom Rest der Länderregion Ost ab (Abbildung 41).

Abbildung 41: In Wien besonders positiv beurteilte Bereiche

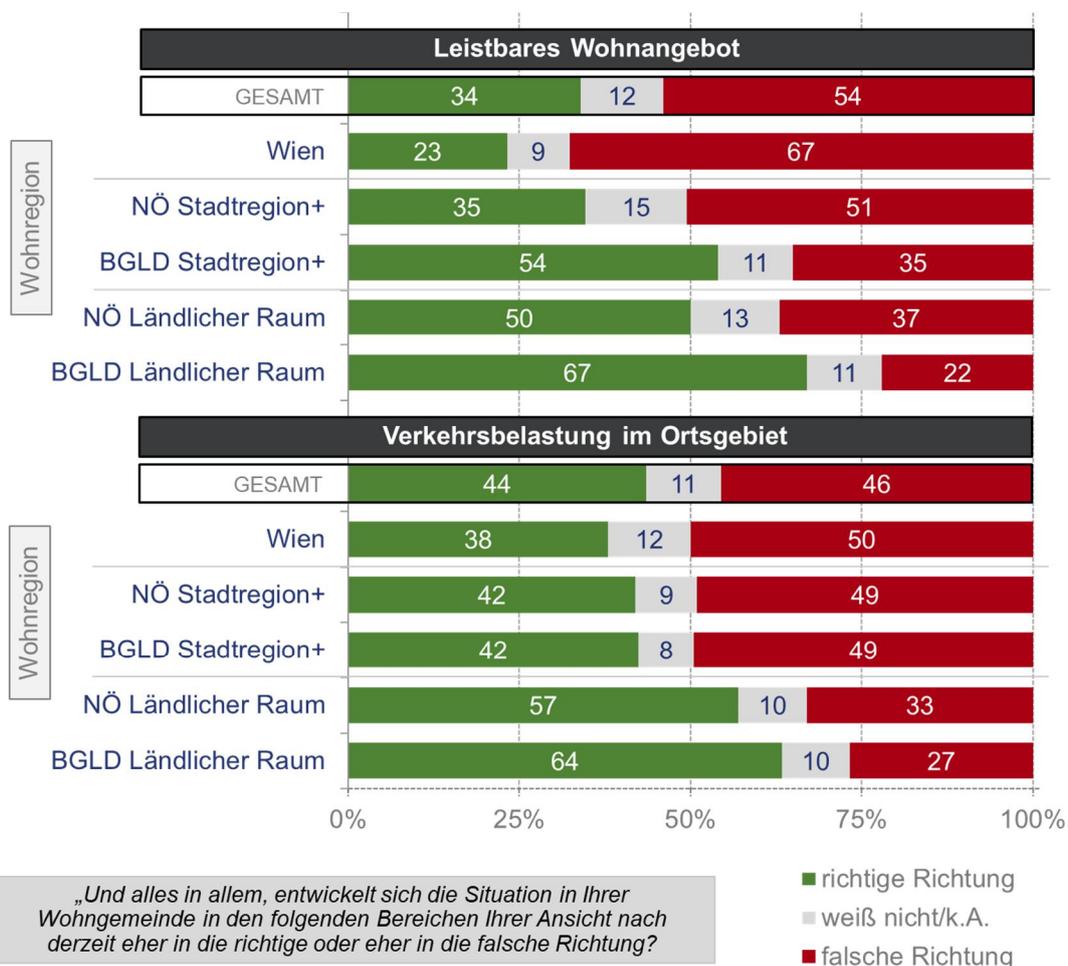
Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

4.3.3 Eher negativ beurteilte Bereiche

Das Bild der klar als negativ beurteilten Entwicklungen ist heterogen (Abbildung 42):

- Das leistbare Wohnangebot wird von der Bevölkerung Wiens und der niederösterreichischen Stadtregion+ mehrheitlich negativ eingeschätzt, im burgenländischen Teil hingegen mehrheitlich positiv.
- Die Einschätzung der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet ist in der gesamten Stadtregion+ zwischen positiv und negativ polarisiert, während im Ländlichen Raum positive Einschätzungen überwiegen.

Abbildung 42: Negativ beurteilte Lebensbereiche



Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion; Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

Ein einigermaßen homogenes Ergebnis ohne klare Tendenz in eine Richtung zeigt sich bei der Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in anderen Gemeinden sowie bei Maßnahmen für den Klimaschutz.

Zwischen 40% und 56% der Befragten schätzen die Entwicklung in ihrer Wohngemeinde in diesen Bereichen positiv ein und 24% bis 43% negativ. Zwischen 20% und 28% machen hier keine Angabe oder wissen es nicht.

4.4 Einflussfaktoren auf die Lebenszufriedenheit

Wovon ist es abhängig, ob Menschen mit ihrem Leben zufrieden oder unzufrieden sind? Welche Einflussfaktoren beeinflussen die Menschen so, dass ihre allgemeine Lebenszufriedenheit steigt oder eben sinkt?

Um diese Fragen zu beantworten wurde ein Modell mittels multipler Regression gerechnet. Dieses Modell erklärt etwa die Hälfte (51%) der Wirkungen (Erklärte Varianz).

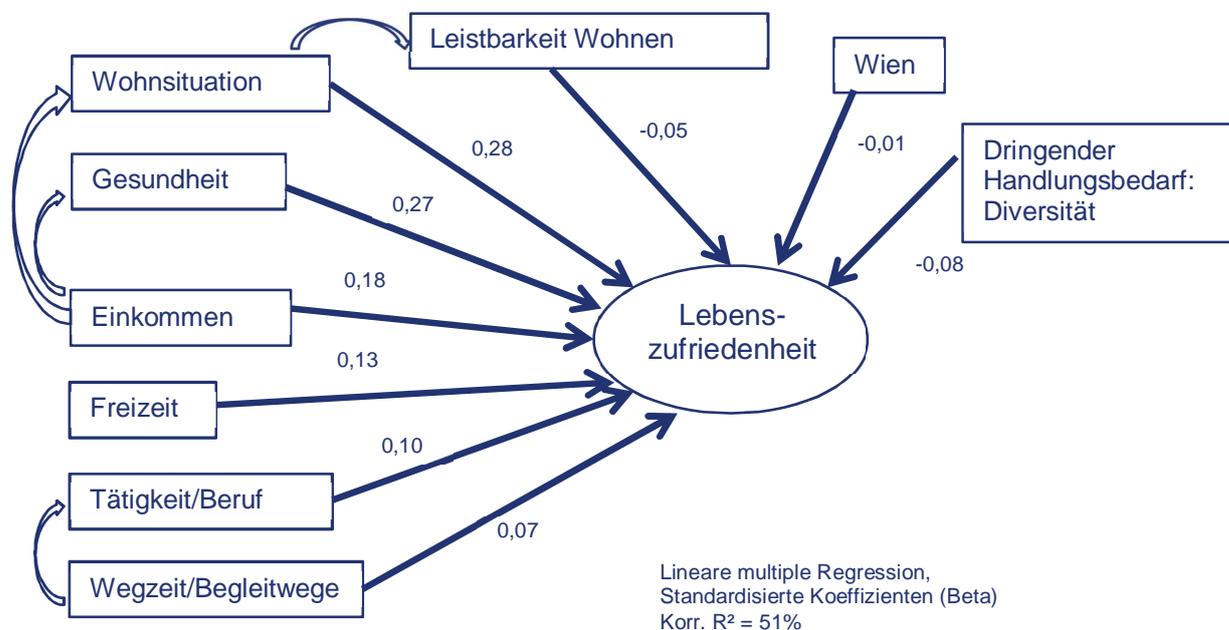
Tabelle 15: Modell der Zufriedenheit mit der Lebenssituation

Einflussfaktoren	Beta	T-wert
Zufriedenheit mit der Wohnsituation	0,28	11,67
Zufriedenheit mit dem Gesundheitszustand	0,27	11,85
Auskommen mit dem HH-Einkommen	0,18	7,71
Zufriedenheit mit dem Ausmaß an Freizeit, dass Sie haben	0,13	5,72
Zufriedenheit mit Ihrer hauptsächlichen Tätigkeit	0,10	3,89
Zufriedenheit mit der Wegzeit, die Sie für das Begleiten von Angehörigen brauchen	0,07	3,35
Alter 60plus	0,07	2,85
Dringendstes Problem Leistbarkeit Wohnen	-0,05	-2,06
Dringendstes Problem Diversität	-0,08	-3,56
Arbeitet in Heimatgemeinde	0,07	2,62
Arbeitet außerhalb Heimatgemeinde	0,05	1,87
Zufriedenheit mit der Wegzeit, die Sie für Ihren Weg in die Arbeit/Ausbildung brauchen	0,00	0,17
Wien	-0,01	-0,42
Dringendstes Problem Arbeitsplätze	-0,01	-0,60
Korr R ²	0,51	

Abhängige Variable: Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt, Standardisierter Regressionskoeffizient

Das Modell in Abbildung 15 zeigt, dass die Wohn- und Gesundheitssituation die wichtigsten Einflussfelder für die Lebenszufriedenheit sind.

Abbildung 43: Modell der Lebenszufriedenheit



- Die Wohnsituation ist der wichtigste Einflussfaktor auf die Lebenszufriedenheit. Je zufriedener jemand mit der Wohnsituation ist, desto höher ist die allgemeine Lebenszufriedenheit.
- Die persönliche Gesundheit spielt ebenfalls eine sehr wichtige Rolle für die Lebenszufriedenheit.
- An dritter Stelle kommt, ob man mit dem Einkommen auskommt
- An vierter Stelle steht das Ausmaß an Freizeit – Freizeit zu haben und genießen zu können.
- Die Wegzeiten haben nur geringe direkte Effekte auf die Lebenszufriedenheit, aber sie wirken sehr stark auf die Zufriedenheit mit der Berufstätigkeit ($r=0,53$). Je länger der Weg zur Arbeit dauert, desto geringer ist die Zufriedenheit mit der Arbeit. Die indirekten Effekte der Dauer der Wegzeiten sind somit deutlich stärker als der direkte Effekt auf die Lebenszufriedenheit.
- Einen Arbeitsplatz haben, egal ob in der eigenen Gemeinde oder außerhalb, trägt zur Lebenszufriedenheit bei.

- Das Alter spielt eine Rolle. Senioren sind – bereinigt man um alle anderen Zusammenhänge – etwas zufriedener als die jüngeren Generationen.
- Die Leistbarkeit des Wohnangebots wirkt sich ausschließlich auf die Zufriedenheit mit der Wohnsituation aus und senkt oder erhöht nur indirekt die Lebenszufriedenheit.
- In Wien und nicht in Niederösterreich oder im Burgenland zu leben, hat in diesem Modell keinen signifikanten Effekt. Bereinigt man um die Auswirkungen von Einkommen und Wohnzufriedenheit und die Leistbarkeit von Wohnungen etc. dann ist die Lebensqualität vergleichbar. Mit anderen Worten, die Unterschiede zwischen Wien und den beiden anderen Bundesländern lassen sich zur Gänze aus den anderen Faktoren erklären.
- Berücksichtigt man all diese Faktoren, die die Lebenszufriedenheit steigern oder senken können, bleibt für das Thema Diversität, Zuwanderung und Integration nur ein sehr geringer Effekt über. Mit anderen Worten: Je leichter und besser sich Menschen in unsere Gesellschaft integrieren können und gleichberechtigter Teil der Gesellschaft werden, desto höher ist die Lebenszufriedenheit in einer Region. Je weniger Handlungsbedarf die Befragten beim Thema Diversität feststellen, desto höher ist die Lebenszufriedenheit.

Das gesamte Modell erklärt etwa die Hälfte der Varianz (51%). Es eignet sich daher gut als Referenzrahmen für die Bewertung der Wichtigkeit von politischen Strategien für die Lebensqualität einer Region.

Der Effekt des Haushaltseinkommens auf die Lebenszufriedenheit

Das Auskommen mit dem Haushaltseinkommen korreliert mit fast allen Einflussfaktoren auf die Lebenszufriedenheit. Es hat daher sehr viele indirekte Effekte in diesem Modell und muss somit als der wichtigste Einflussfaktor überhaupt angesehen werden.

Tabelle 16: Indirekte Effekte des Haushaltseinkommens

	r	sign.
Zufriedenheit mit der Wohnsituation	0,39	0,00
Zufriedenheit mit dem Gesundheitszustand	0,35	0,00
Zufriedenheit mit der hauptsächlichen Tätigkeit	0,25	0,00
Zufriedenheit mit dem Ausmaß an Freizeit, dass Sie haben	0,25	0,00
Zufriedenheit mit der Wegzeit, die Sie für Ihren Weg in die Arbeit/Ausbildung brauchen	0,12	0,00
Zufriedenheit mit der Wegzeit, die Sie für das Begleiten von Angehörigen brauchen	0,12	0,00
Alter 60plus	-0,17	0,00
Wien	0,10	0,00
Dringendstes Problem Leistbarkeit	0,12	0,00
Dringendstes Problem Diversität	0,04	0,05
Dringendstes Problem Arbeitsplätze	0,04	0,06
Arbeitet in Heimatgemeinde	0,01	0,82
Arbeitet außerhalb Heimatgemeinde	-0,05	0,02

Bivariate Korrelationen, Pearson r, ist sign. < 0,05 dann ist der Zusammenhang signifikant

Das Auskommen mit dem Einkommen im ersten Modell die einflussreichste ist, macht es Sinn auch die indirekten Effekte zu berücksichtigen. Geringes Einkommen senkt die Zufriedenheit mit der Wohnsituation ($r=0,39$), mit der Gesundheit ($r=0,35$), mit der beruflichen Tätigkeit ($r=25$) und dem Ausmaß an Freizeit ($r=0,25$). Rechnet man alle indirekten Effekte des Einkommens zusammen, bleibt das Einkommen der Menschen der wichtigste Faktor für die Lebenszufriedenheit.

5 Drängende Herausforderungen und Kooperation als Lösungsweg

Auch wenn allgemein die Lebenszufriedenheit in den drei Bundesländern eine sehr hohe ist, ist die Region nicht ohne Herausforderungen für die Menschen. Dabei unterscheidet sich die Problemsicht der Menschen in Wien signifikant von jener in den beiden anderen Bundesländern – in Wien nehmen die Menschen einen anderen Handlungsbedarf wahr als die Menschen in Niederösterreich und im Burgenland.

5.1 Wahrgenommener Handlungsbedarf

In Wien ist der leistbare Wohnraum in Kombination mit der Qualität des leistbaren Wohnraums eindeutig Handlungsfeld Nummer eins. Beide Wohnthemen zusammen werden von 42% der Befragten genannt. Mit 13% ist das Themenfeld Integration und Zuwanderung ebenfalls von großer Bedeutung für die Stadt.

Klimaschutz kommt mit 10% Nennungen erst an dritter Stelle, die Verkehrsbelastung wird von 5% genannt und erreicht Rang vier.

Tabelle 17: Wahrgenommener Handlungsbedarf

Bereich	Wien	NÖ	BGLD
Leistbares Wohnen	34	12	7
Integration und Zuwanderung	13	7	4
Klimaschutz	10	5	5
Qualität der leistbaren Wohnungen	8	2	2
Arbeitsplätze in der Nähe	4	10	12
Verkehrsbelastung	5	10	7
Taktfrequenz des ÖV	1	9	8
Einkaufsmöglichkeiten für täglichen Bedarf	2	6	6

Basis: Alle Befragten, Bereiche, in denen man besonders dringend etwas tun muss
Angaben in %

Niederösterreich und das Burgenland unterscheiden sich von Wien. Die beiden Bundesländer sind sich aber ähnlich hinsichtlich der Herausforderungen. Die wichtigsten Handlungsfelder, die jeweils von 7% bis 12% der Befragten genannt werden, sind hier:

- Arbeitsplätze
- Leistbares Wohnen
- Taktfrequenzen im ÖV
- Verkehrsbelastung

Die Stadtregion+ in Niederösterreich und im Burgenland unterscheidet sich vom Ländlichen Raum nur marginal. In der Stadtregion+ sind der Bedarf an leistbarem Wohnraum, aber auch die Verkehrsbelastung größer als im Ländlichen Raum. Dort ist aber der Mangel an Arbeitsplätzen stärker spürbar als in der Stadtregion+.

In Wien wirkt sich die soziale Lage der Befragten signifikant auf die Wahrnehmung des politischen Handlungsbedarfs aus. Menschen, die mit ihrem Einkommen kaum oder gar nicht auskommen, sehen deutlich stärker Handlungsbedarf bei leistbarem Wohnraum (39%) als jene mit ausreichendem Einkommen (30%).

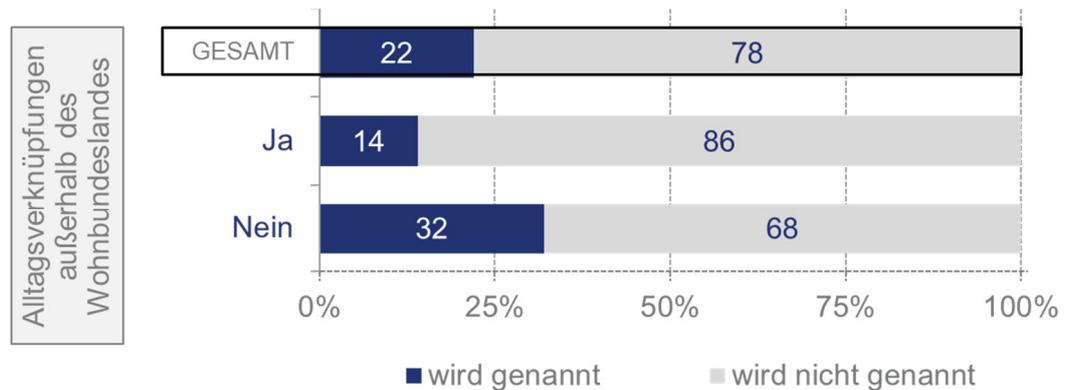
Personen mit wenig Einkommen sehen etwas häufiger Herausforderungen bei Zuwanderung und Integration und etwas seltener beim Klimaschutz.

In Niederösterreich sind die Effekte der Einkommensarmut ähnlich wie in Wien. Leistbares Wohnen und Zuwanderung werden häufiger und Klimaschutz seltener als Problem gesehen.

Im Burgenland hingegen ist der Effekt der Einkommensarmut anders. Hier haben einkommensschwache Personen keine überdurchschnittlichen Wohnraumprobleme, dafür aber mit verfügbaren Arbeitsplätzen.

5.1.1 Einflussfaktoren auf die Wahrnehmung eines Handlungsbedarfs

Abbildung 44: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei leistbaren Wohnangeboten (abhängig von den Alltagsverknüpfungen außerhalb des Wohnbundeslandes)



Basis: Alle Befragten, Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

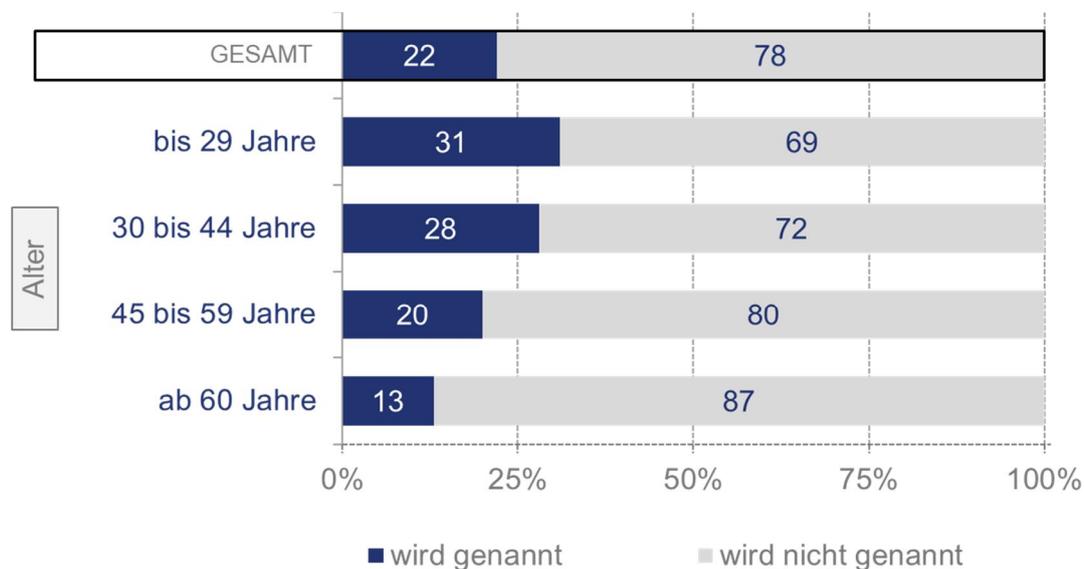
Leistbares Wohnen ist für diejenigen ein deutlich größeres Problem, die keine Alltagsverknüpfungen außerhalb des Wohnbundeslandes haben.

- Ein Drittel in dieser Gruppe findet, dass in der Wohngemeinde in diesem Bereich dringend etwas getan werden müsse.
- Von denen, die Alltagsverknüpfungen in andere Bundesländer haben, sehen hingegen nur 14% dringenden Handlungsbedarf.

Leistbares Wohnen in der Wohngemeinde ist also ausgerechnet eher für diejenigen ein Problem, die ihre Aktivitäten eher in der direkten Umgebung ausüben.

Vor allem für junge Menschen herrscht bei leistbaren Wohnangeboten dringender Handlungsbedarf: Drei von zehn (31%) der unter 30-Jährigen finden, dass man in diesem Bereich dringend etwas tun muss. Bei den über 60-Jährigen sind es 13%.

Abbildung 45: Bereich, in dem man besonders dringend etwas tun muss (abhängig vom Alter): Leistbares Wohnangebot

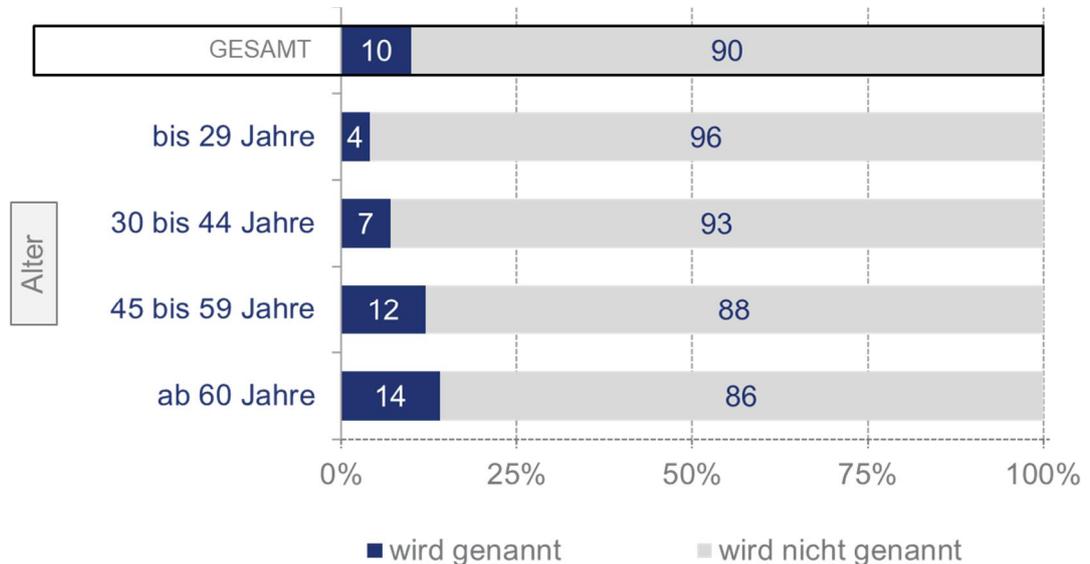


Basis: Alle Befragten, Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

In einem zweiten Bereich zeigen sich deutliche Altersunterschiede, allerdings in umgekehrter Richtung, nämlich bei „Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen“ (Abbildung 46).

4% der unter 30-Jährigen sehen hier einen dringenden Handlungsbedarf, während es bei den über 60-Jährigen jede*r Siebente ist (14%).

Abbildung 46: Bereich, in dem man besonders dringend etwas tun muss (abhängig vom Alter): Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen



Basis: Alle Befragten, Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

5.2 Stellenwert von Kooperation

Die Einschätzungen der Befragten, ob eine verstärkte Kooperation zwischen der eigenen Wohngemeinde, den Nachbargemeinden und den jeweiligen Nachbarbundesländern geeignet sei, um die Lösungsfindung für das aus ihrer Sicht dringendste Problem zu erleichtern, zeigt, dass die Potenziale der Kooperation nur von einem Teil der Menschen gesehen werden.

32% der Befragten erwarten sich eine Vereinfachung der Lösungsfindung durch lokale und regionale Kooperation. 25% sind skeptisch und erwarten sich von verstärkter Kooperation keinerlei Auswirkungen, während 13% sogar mit Erschwernissen bei der Lösungsfindung rechnen.

Besonders positiv sehen Kooperationsmöglichkeiten Junge Menschen bis 29 Jahre (38%) und Menschen in Ausbildung. (47%). Auch Akademiker*innen insgesamt (40%) haben an die Kooperationen der Bundesländer positive Erwartungen.

Unter Personen mit ausreichendem Einkommen sind deutlich mehr Kooperations-Optimist*innen (36%), als unter Menschen, die Geldsorgen haben (23%). Männer sind optimistischer (37%) als Frauen (27%)

Personen mit Lehrabschluss und da vor allem die unter 45-Jährigen haben jedoch überdurchschnittlich viele Zweifel (26%), ob die Zusammenarbeit der

Bundesländer etwas bringen könnte. Junge, vor allem männliche Facharbeiter*innen, dürften also besonders pessimistisch sein.

Ein Drittel der Befragten (30%) traut sich in dieser Frage keine Einschätzung zu. Das zeigt, dass ein bedeutender Teil der Bevölkerung hier noch mehr Informationen benötigt.

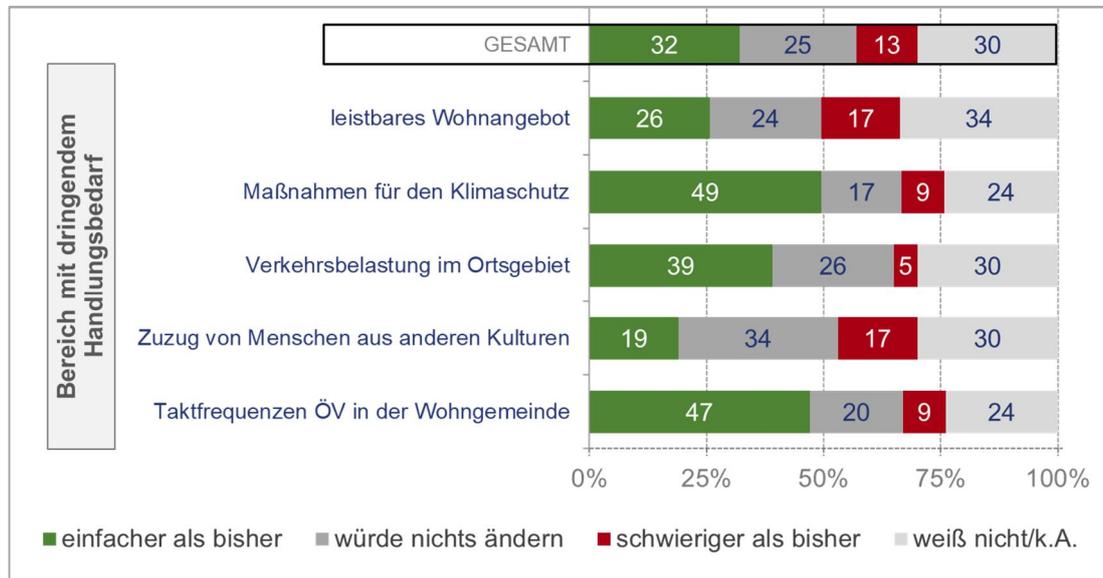
Unter den besonders häufig genannten dringlichen Problemen stehen die Bereiche „Maßnahmen für den Klimaschutz“ und „Taktfrequenzen der ÖV in der Wohngemeinde“ hervor, weil hier etwa die Hälfte der Befragten (49% bzw. 47%) sich Vorteile der Zusammenarbeit erhoffen. Beim Thema „Verkehrsbelastung im Ortsgebiet“ sind es immerhin noch 39%, und nur 5% sehen die Zusammenarbeit skeptisch (Abbildung 47).

Eine Kooperation der drei Bundesländer im Bereich Klimaschutz, öffentlicher Verkehr und Reduktion der Verkehrsbelastung hat ein großes Potenzial, um von der Bevölkerung positiv bewertet zu werden.

Bei den Themen „Leistbares Wohnangebot“ und „Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen“ sind die Befragten jedoch deutlich pessimistischer, dass eine Zusammenarbeit der Bundesländer oder der Gemeinden für sie Positives bewirken könne.

Beim Thema „Leistbares Wohnangebot“ sehen 26% positive Auswirkungen einer möglichen Kooperation, während 17% diesbezüglich pessimistisch sind. Beim Thema „Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen“ ist dieses Verhältnis 19% zu 17%.

Abbildung 47: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Bereich mit dringendem Handlungsbedarf)



Basis: Alle Befragten, Entwicklung Wohngemeinde, nach Wohnregion
Angaben in %, Rundungsdifferenzen möglich

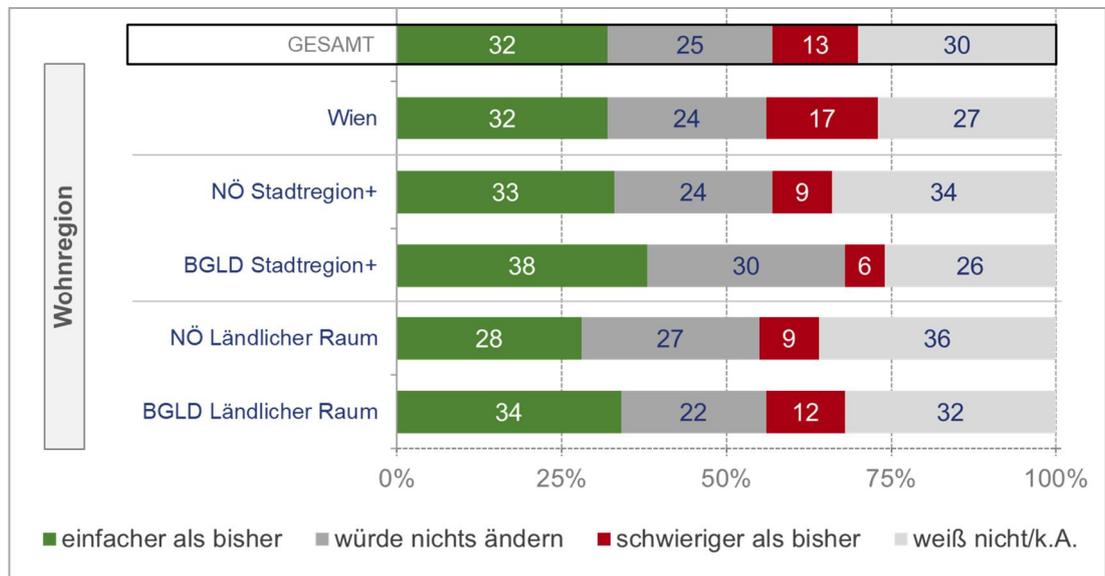
5.2.1 Regionale Unterschiede

Am ehesten wird im Burgenland angenommen, dass verstärkte Zusammenarbeit eine Vereinfachung bringt (38% in der Stadtregion+ und 34% im Ländlichen Raum)

In Niederösterreich und in Wien bewegt sich dieser Wert zwischen 28% und 33%.

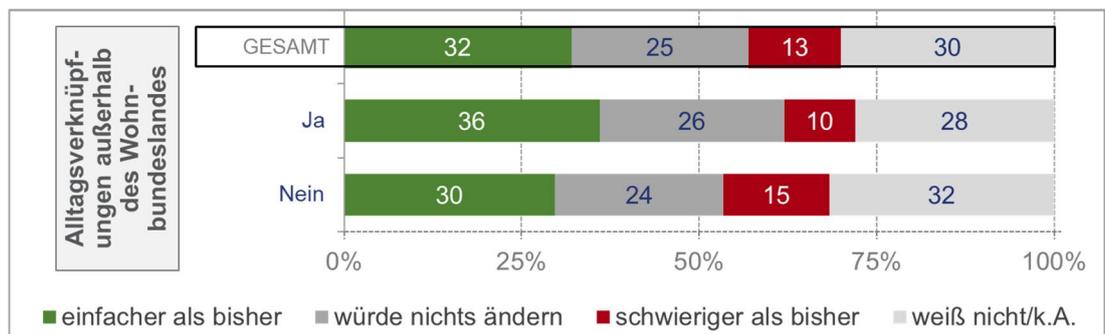
In Niederösterreich ist der Wert derer, die keine Angabe machen oder keine Antwort wissen, sogar höher als der Anteil jener, die verstärkte Kooperation als Vereinfachung erachten (34% in der Stadtregion+ bzw. 36% im Ländlichen Raum).

Abbildung 48: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von der Wohnregion)



Was dazu beiträgt, interkommunaler Zusammenarbeit positiver gegenüberzustehen, ist Alltagsverknüpfungen außerhalb des Wohnbundeslandes zu haben. Dieser Faktor erhöht die Einschätzung um 6 Prozentpunkte gegenüber denen, die keine solche haben.

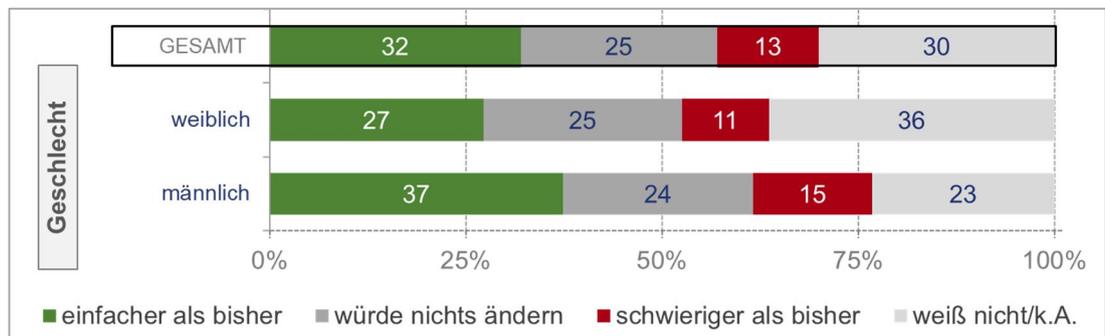
Abbildung 49: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von Alltagsverknüpfungen in anderem Bundesland)



5.2.2 Soziodemografische Unterschiede

Männer (37%) sind deutlich häufiger der Meinung als Frauen (27%), dass eine verstärkte Zusammenarbeit ihrer Wohngemeinde mit Nachbargemeinden und -bundesländern eine Lösung der von ihnen wahrgenommenen Probleme einfacher machen würde. Auf der anderen Seite trauen sich fast vier von zehn Frauen (36%) in dieser Frage keine Einschätzung zu, bei den Männern ist es ein Viertel (23%).

Abbildung 50: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Geschlecht)

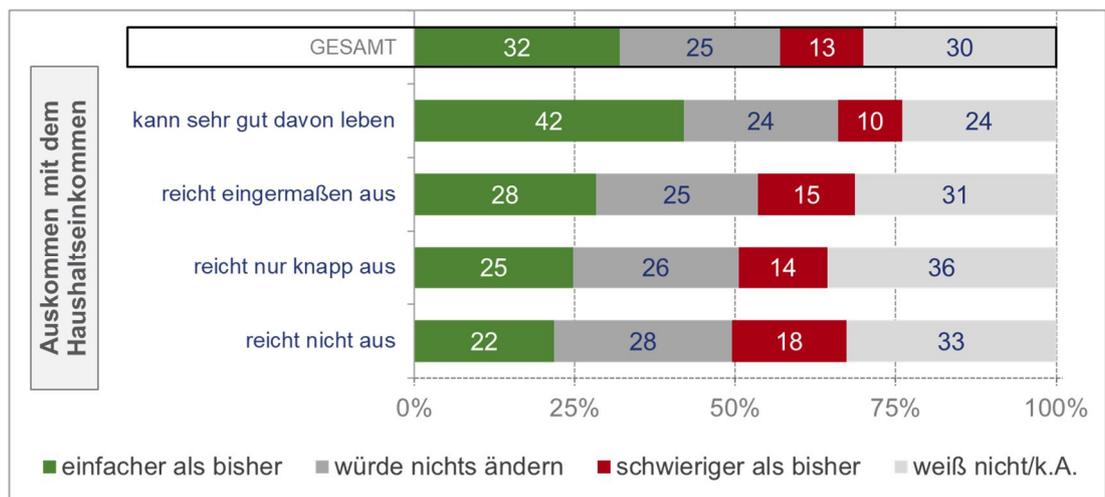


Höhere Ausprägungen bei demografischen Merkmalen wie Alter, Bildungsabschluss oder Berufsstatus haben hingegen kaum Auswirkungen darauf, wie eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Nachbargemeinden und -bundesländern eingeschätzt wird.

Einen starken Einfluss darauf, wie Kooperationen beurteilt werden, hat allerdings die Frage nach dem Auskommen mit dem Haushalts-Einkommen (Abbildung 51).

Von denen, die sehr gut davon leben können, finden 42%, dass eine verstärkte Zusammenarbeit ihrer Wohngemeinde mit Nachbargemeinden und -bundesländern eine Lösung der von ihnen wahrgenommenen Probleme einfacher machen würde. Nur 22% von denen, für die das Haushalts-Einkommen nicht ausreicht, sind der gleichen Meinung.

Abbildung 51: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Auskommen mit dem Haushalts-Einkommen)



Ein beinahe identes Muster ergibt sich, wenn man die Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt als Kriterium herannimmt.

Ebenfalls spiegelt sich das allgemeine Gefühl zur Zukunft des Wohnbundeslandes in der Einschätzung einer verstärkten Zusammenarbeit wider. Diejenigen, die mit Hoffnung und Zuversicht in die Zukunft blicken, glauben zu 37% bzw. 36%, dass eine verstärkte Kooperation die Lösung eines Problems einfacher machen würde als bisher. Bei denen, bei denen Sorge oder Ärger überwiegen, sind es nur 27% bzw. 18%.

Abbildung 52: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von der Zufriedenheit mit der Lebenssituation)

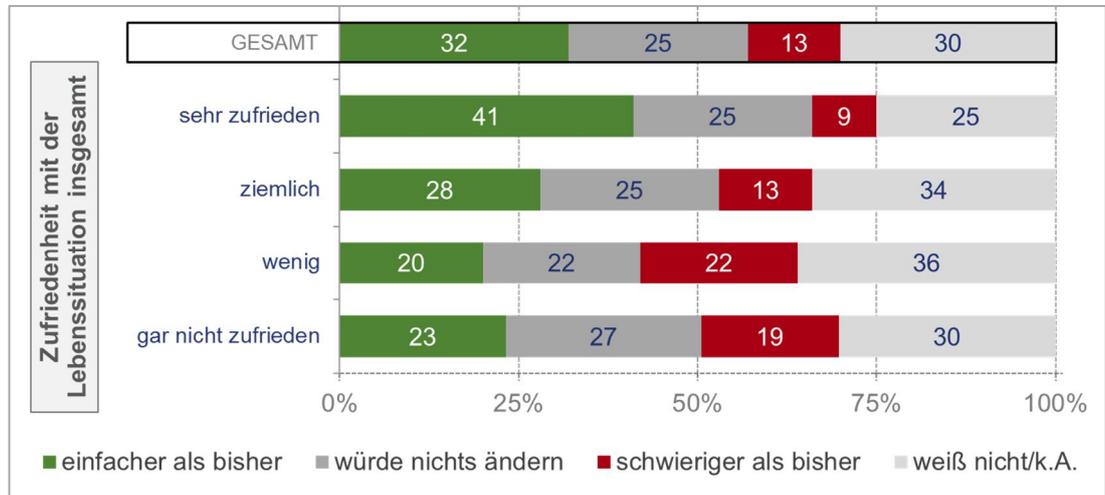
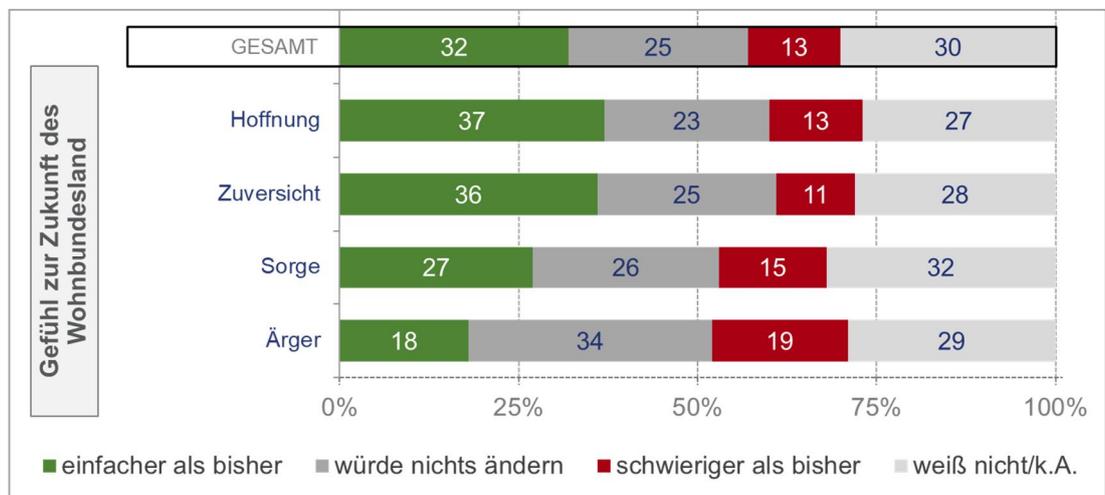


Abbildung 53: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Gefühl zur Zukunft des Wohnbundeslandes)



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung der Stadtregion+ in der Länderregion Ost	14
Abbildung 2: Alter der Befragten	19
Abbildung 3: Höchster Bildungsabschluss	20
Abbildung 4: Bundesland, in dem die letzte Ausbildung absolviert wurde (abhängig von der Wohnregion)	26
Abbildung 5: Anteil der Wegstrecken, die innerhalb der Wohngemeinde stattfinden	28
Abbildung 6: Wohin führen die Wegstrecken, die Gemeindegrenzen überschreiten?	29
Abbildung 7: Verteilung gemeindeübergreifender Wegstrecken	30
Abbildung 8: Woher kommen die Wegstrecken?	31
Abbildung 9: Verflechtungen je nach Aktivität	33
Abbildung 10: Nutzer*innen von Wiener Gesundheitseinrichtungen aus Niederösterreich und dem Burgenland	40
Abbildung 11: Ausmaß der Identifikation mit einem Bundesland	43
Abbildung 12: Ausmaß der Identifikation mit dem „Wiener Umland“	44
Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung	48
Abbildung 14: Definition der Mobilitätstypen	48
Abbildung 15: Mobilitätstypen auf Wegen aus der Wohngemeinde hinaus	49
Abbildung 16: Mobilitätstypen nach Berufsstatus	50
Abbildung 17: MIV- und ÖV-Anteile (abhängig von Aktivität und Zielregion)	52
Abbildung 18: Verteilung der Verkehrsmittel bei den Mobilitätstypen	53
Abbildung 19: Berufsstatus und Pendelverhalten	54
Abbildung 20: Pendelverkehr	55
Abbildung 21: Mobilitätstypen auf dem Arbeitsweg nach Wohnregion	56
Abbildung 22: Mobilitätstypen auf dem Arbeitsweg (abhängig vom Arbeitsort)	57
Abbildung 23: Gründe für die Verkehrsmittelwahl für den Weg in die Arbeit/Ausbildung	58
Abbildung 24: Einfluss des Einkommens mit dem Haushalts-Einkommen auf das Vorhandensein eines Autos	61
Abbildung 25: Einfluss des Einkommens mit dem Haushalts-Einkommen auf die Autonutzung	62
Abbildung 26: Einfluss des Alters auf die Autonutzung	63
Abbildung 27: Einfluss des Alters auf das Vorhandensein eines Autos	63
Abbildung 28: Einfluss des Einkommens mit dem Haushalts-Einkommen auf die Einschätzung der Entwicklung der Verkehrsbelastung	64
Abbildung 29: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig vom Alter)	65
Abbildung 30: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig von der Anzahl zur Verfügung stehender PKW- im Haushalt)	65
Abbildung 31: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet (abhängig von der Wohnregion)	66
Abbildung 32: Zufriedenheit mit der Lebenssituation insgesamt	67
Abbildung 33: Einkommen mit dem Haushaltseinkommen (abhängig von der Wohnregion)	68
Abbildung 34: Wohnsituation abhängig von der Wohnregion	70
Abbildung 35: Zufriedenheit mit der Wohnsituation	71

Abbildung 36: Emotionen zur zukünftigen Entwicklung des eigenen Wohnbundeslandes	73
Abbildung 37: Emotionen zur zukünftigen Entwicklung der eigenen Wohngemeinde	74
Abbildung 38: Durchgehend positiv beurteilte Lebensbereiche	75
Abbildung 39: Regional unterschiedlich beurteilte Bereiche	76
Abbildung 40: Beurteilung des Zuzugs von Menschen aus anderen Bundesländern	77
Abbildung 41: In Wien besonders positiv beurteilte Bereiche	78
Abbildung 42: Negativ beurteilte Lebensbereiche	79
Abbildung 43: Modell der Lebenszufriedenheit	81
Abbildung 44: Einschätzung des Handlungsbedarfs bei leistbaren Wohnangeboten (abhängig von den Alltagsverknüpfungen außerhalb des Wohnbundeslandes)	86
Abbildung 45: Bereich, in dem man besonders dringend etwas tun muss (abhängig vom Alter): Leistbares Wohnangebot	87
Abbildung 46: Bereich, in dem man besonders dringend etwas tun muss (abhängig vom Alter): Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen	88
Abbildung 47: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Bereich mit dringendem Handlungsbedarf)	90
Abbildung 48: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von der Wohnregion)	91
Abbildung 49: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von Alltagsverknüpfungen in anderem Bundesland)	91
Abbildung 50: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Geschlecht)	92
Abbildung 51: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Auskommen mit dem Haushalts-Einkommen)	93
Abbildung 52: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig von der Zufriedenheit mit der Lebenssituation)	94
Abbildung 53: „Macht eine verstärkte Zusammenarbeit eine Lösung in dem Bereich, in dem besonders dringend etwas getan werden muss...“ (abhängig vom Gefühl zur Zukunft des Wohnbundeslandes)	94

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsverteilung in der Länderregion Ost (1.1.2019)	16
Tabelle 2: Flächenverteilung in der Länderregion Ost	16
Tabelle 3: Gewichtung der Regionen	18
Tabelle 4: Gewichtung nach Geschlecht und Alter	18
Tabelle 5: Anteil der in der Wohnsitzgemeinde erledigten Aktivitäten	32
Tabelle 6: Einflüsse auf die Anzahl von Aktivitäten außerhalb der Wohngemeinde	37
Tabelle 7: Einfluss soziodemografischer Faktoren auf die Anzahl der Aktivitäten außerhalb der Gemeinde	39
Tabelle 8: Wege, die andere Wege auslösen – rotierte Faktorenmatrix	41
Tabelle 9: Zusammenhänge zwischen Biografie und regionalen Identitäten	45
Tabelle 10: Gründe, warum der Weg zur Arbeit/Ausbildung mit dem Auto und nicht mit ÖV zurückgelegt wird (Mehrfachantworten)	59
Tabelle 11: Gründe, warum der Weg zur Arbeit/Ausbildung mit dem ÖV und nicht mit dem Auto zurückgelegt wird (Mehrfachantworten)	60
Tabelle 12: Kommen „sehr gut“ mit dem Einkommen aus	69
Tabelle 13: Kommen „gar nicht“ mit dem Einkommen aus	69
Tabelle 14: Einflussfaktoren auf die Wohnzufriedenheit	72
Tabelle 15: Modell der Zufriedenheit mit der Lebenssituation	80
Tabelle 16: Indirekte Effekte des Haushaltseinkommens	83
Tabelle 17: Wahrgenommener Handlungsbedarf	84

Anhang: Fragebogen

[Zielpopulation: Personen ab 16 Jahren in NÖ, Bgld, Wien]

Guten Tag, mein Name ist ... vom Sozialforschungsinstitut SORA. Wir führen derzeit eine Umfrage im Auftrag der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien durch und befragen Menschen aus diesen Bundesländern zum Leben in der Region. Dazu möchten wir Ihnen gerne einige Fragen stellen.

SCREENING

FRAGE 1

In welcher Gemeinde haben Sie Ihren Lebensmittelpunkt?

EINTRAG LT ADRESSLISTE. BEI NAMENSGLEICHHEIT MIT GEMEINDEN MIT IN ANDEREN BUNDESLÄNDERN NACHFRAGEN, UM WELCHES BUNDESLAND ES SICH HANDELT.

Wohngemeinde:
(EINTRAG LT. ADRESSLISTE)

[AUTOMATISCHE ZUORDNUNG
ZU REGION LT. ADRESSLISTE]

CODES FÜR SONSTIGE:

STEIERMARK 1
 OBERÖSTERREICH 2
 SALZBURG 3
 KÄRNTEN 4
 TIROL 5
 VORARLBERG 6
 AUSLAND 7

WOHNSITZ

FRAGE 2

Haben Sie außerdem eine Wohnmöglichkeit, die Sie regelmäßig nutzen können (Nebenwohnsitz oder ähnlich)? **ERLÄUTEURUNG: Bei mehreren Nebenwohnsitzen, jenen, wo Sie am meisten Zeit verbringen.**

ja 1
 nein 2

FRAGE 2A (WENN FRAGE 2=1)

Und in welcher Gemeinde liegt diese Wohnmöglichkeit?

(ZUORDNEN IN ADRESSLISTE)

EINTRAG LT ADRESSLISTE. BEI NAMENSGLEICHHEIT MIT GEMEINDEN MIT IN ANDEREN BUNDESLÄNDERN NACHFRAGEN, UM WELCHES BUNDESLAND ES SICH HANDELT.

Gemeinde:
(EINTRAG LT. ADRESSLISTE)

[AUTOMATISCHE ZUORDNUNG
ZU REGION LT. ADRESSLISTE]

CODES FÜR SONSTIGE:

STEIERMARK 1
 OBERÖSTERREICH 2
 SALZBURG 3
 KÄRNTEN 4
 TIROL 5
 VORARLBERG 6
 AUSLAND 7

REGIONALE IDENTITÄT

FRAGE 3

Unabhängig vom eigenen Lebensmittelpunkt kann man sich auch mit vielen verschiedenen Orten verbunden fühlen. Wie stark fühlen Sie sich als...: sehr, ziemlich, wenig, gar nicht? (**RANDOMISIERT**)

	sehr	ziemlich	wenig	gar nicht	kenne ich nicht	w.n./k.A.
1) [WOHNGEMEINDE F1]er/in	1	2	3	4	98	99
2) Niederösterreicherin/Niederösterreicher	1	2	3	4	98	99
3) Burgenländerin/Burgenländer	1	2	3	4	98	99
4) Wienerin/Wiener (FILTER: NICHT WENN WOHNORT WIEN)	1	2	3	4	98	99
5) Einwohner/in des Umlands von Wien	1	2	3	4	98	99

REGIONALE VERFLECHTUNGEN

FRAGE 4

Ich möchte jetzt gerne über Ihren Lebensalltag sprechen.

Dazu möchte ich Sie gerne zuerst nach Ihrem Alter fragen:

Alter in Jahren:

--	--

FRAGE 5 (FILTER FÜR VERFLECHTUNG)

Sind Sie derzeit hauptsächlich...

**VORLESEN, ZUORDNEN
PLAUSIBILITÄT MIT ALTER**

Berufstätig (auch Lehre).....	1
in Karenz	2
<u>arbeitslos</u>	3
in Ausbildung	4
in Pension.....	5
zu Hause	6

FRAGE 6 (WENN F5=1 BERUFSTÄTIG)

Und wie viele Stunden pro Woche arbeiten Sie üblicherweise?

Wochenstunden

--	--

FRAGE 7

Verfügt Ihr Haushalt über ein oder mehrere eigene Autos, die sie persönlich jederzeit verwenden können? **(Vorlesen, Zuordnen) (FILTER FÜR VERFLECHTUNG)**

- Ja, einen..... 1
- ja, zwei oder mehr.....2
- nein, keinen3

FRAGE 8A

Bitte sagen Sie mir zu den folgenden Aktivitäten, ob Sie diese in Ihrer Wohngemeinde oder außerhalb machen? **DER REIHE NACH ABFRAGEN, ZUORDNEN**

FRAGE F8B (WENN F8A = 2)

Und wie heißt die Gemeinde, in der Sie das tun? **EINTRAG LT. ADRESSLISTE**

FRAGE F8C (WENN F8A = 2)

Und wenn Sie an einen typischen Weg zu dieser Aktivität in diese Gemeinde denken, welches Verkehrsmittel oder welche Kombination aus Verkehrsmitteln benutzen Sie üblicherweise um dort hin zu kommen? **NACHFRAGEN** „Und sonst noch ein Verkehrsmittel?“, **ZUORDNEN, PLAUSIBILITÄT MIT PKW IM HAUSHALT**

	F8A			F8B	F8C (MEHRFACHANTWORTEN)								
	Wohn-gemeinde	außerhalb	mache ich nicht	Gemeinde lt. Liste	Auto ,auch als Passagier	Motorrad, auch als Passagier	Bus	Straßenbahn	U-Bahn	S-Bahn, Zug	Anrufsammel-Taxi/Rufbus/Gemein-debus	Fahrrad, Tretroller	Zu Fuß, weiter als 300m
1) Arbeit/Ausbildung (INTERVIEWER ZUORDNEN) FILTER: WENN F5 = 1 ODER 4	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2) Besorgungen des täglichen Bedarfs	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3) Begleitwege mit Kindern oder älteren Familienmitgliedern	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
4) Einkauf in Fachgeschäften, z.B. Möbel, Werkzeug, Schuhe, Kleidung ERLÄUTERUNG: Damit meinen wir nicht Online-Shopping	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5) Freizeit, Sport und Erholung im Grünen	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
6) Kulturelle Angebote wie Theater, Konzerte, Kino oder Museumsbesuche	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7) Nutzung von Gesundheitseinrichtungen (Arztbesuch, Krankenhaus etc.)	1	2	99	LISTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9

F9B: CODES FÜR SONSTIGE:

STEIERMARKE	1
OBERÖSTERREICH	2
SALZBURG	3
KÄRNTEN	4
TIROL	5
VORARLBERG	6
AUSLAND	7

FRAGE 9 (WENN WENN F5 = 1 ODER 4)

Wie lange brauchen Sie üblicherweise für Ihren Weg zu Arbeit oder Ausbildung von Ihrer Haustür an Ihren Arbeitsort?

Zeit in Minuten

--	--

FRAGE 10 (WENN FRAGE 8C.1=1 UND 8C.1¹ 3-6), WEG ZUR ARBEIT ODER AUSBILDUNG MIT DEM AUTO UND NICHT MIT ÖV)

Warum legen Sie Ihren Weg zur Arbeit oder Ausbildung mit dem Auto und nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück? Welche Gründe gibt es da? (**ZUTREFFENDES AUSWÄHLEN, MEHRFACHANTWORTEN**)

ÖV Wohnsitz: Distanz zur Öffi-Station zu groß / es gibt keine Öffis in meinem Wohnort.....	1
ÖV Arbeitsort: Distanz zur Öffi-Station zu groß / es gibt keine Öffis bei meinem Arbeitsort.....	2
ÖV Wohnsitz: Frequenz der Öffis zu gering.....	3
ÖV Arbeitsort: Frequenz der Öffis zu gering.....	4
ÖV Wohnsitz: Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Öffis passen mit Arbeitszeiten nicht zusammen.....	5
ÖV Arbeitsort: Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Öffis passen mit Arbeitszeiten nicht zusammen.....	6
ÖV Nützlichkeit: Zu umständlich wegen nötigen Umstiegen oder Wechsel zwischen Verkehrsmitteln.....	7
ÖV Nützlichkeit: Reine Fahrdauer mit den Öffis zu lange / Fahrdauer mit dem Auto ist kürzer.....	8
ÖV Zuverlässigkeit: Zu viele Verspätungen / kann Fahrdauer nicht abschätzen.....	9
ÖV Zustand: Öffis zu voll oder zu schmutzig.....	10
ÖV Zustand: Öffis zu unsicher.....	11
ÖV Zustand: Öffis zu unbequem.....	12
ÖV Zustand: Mag keine Menschen anderer Kultur/Hautfarbe in Öffis.....	13
ÖV Kosten: Zeitkarte/Netzkarte für ÖV zu teuer.....	14
ÖV: Geht nicht, weil ich angehörige begleite / Haushalt mache / Angehörige Pflege / andere familiäre Gründe.....	15
<u>ÖV: sonstige Gründe gegen ÖV.....</u>	<u>16</u>
Park and Ride: zu umständlich.....	17
Park and Ride: andere Gründe gegen Park and Ride.....	18
Auto: Kann mit Auto am Arbeitsweg Besorgungen erledigen.....	19
Auto: Kann mit Auto am Arbeitsweg Kinder oder andere Verwandte begleiten.....	20
Auto: Habe im Auto mehr Privatsphäre / bin ungestört.....	21
Auto: Habe ein Auto gekauft, gebe Geld für Erhaltung aus, muss also auch damit fahren.....	22
Auto: Habe einen Firmenparkplatz am Arbeitsort.....	23
Auto: Brauche das Auto für meine Arbeit (Außendienst, viele Termine, etc.).....	24
<u>Auto: sonstige Gründe für Auto.....</u>	<u>25</u>
Spontane Äußerung sinngemäß: „Habe das immer schon so gemacht/Habe darüber bis jetzt nicht nachgedacht“.....	36
Spontane Äußerung sinngemäß: „Habe ein schlechtes Gewissen, weil ich mit dem Auto fahre“.....	37
Spontane Äußerung sinngemäß: „Fühle mich von dieser Frage angegriffen/irritiert“.....	38
k.A.....	39

FRAGE 11 (WENN FRAGE 8C.1 ¹ 1 UND 8C.1 = 3-6) WEG ZUR ARBEIT ODER AUSBILDUNG NICHT MIT DEM AUTO, SONDERN MIT ÖV)

Warum legen Sie Ihren Weg zur Arbeit oder Ausbildung nicht mit dem Auto sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück? Welche Gründe gibt es da? (**ZUTREFFENDES AUSWÄHLEN, MEHRFACHANTWORTEN**)

Auto Wohnsitz: Kann am Wohnort nicht mit dem Auto parken	1
Auto Arbeitsort: Kann am Arbeitsort nicht mit dem Auto parken	2
Auto Verkehrslage: Morgenverkehr oder Abendverkehr zu stark / zu viele Staus	3
Auto Fahrzeit: Fahrzeit der Öffis ist kürzer als mit dem Auto / Autofahren würde zu lange dauern.....	4
Auto Gesundheit: Bin zu alt/habe andere gesundheitl./körperliche Einschränkungen	5
Auto persönliche Überzeugung: Autofahren ist schlecht für die Umwelt	6
Auto: habe keinen Führerschein / bin zu ungeübt im Autofahren	7
Auto: habe kein eigenes Auto / Auto im Haushalt steht mir nicht zur Verfügung.....	8
Auto: Geht nicht, weil ich angehörige begleite / Haushalt mache / Angehörige Pflege / andere familiäre Gründe	9
Auto: sonstige Gründe gegen Auto.....	10
ÖV Wohnsitz: Öffi-Station gleich in der Nähe	11
ÖV Arbeitsort: Öffi-Station gleich in der Nähe	12
ÖV Kosten: Öffis sind billiger als mit dem Auto zu fahren.....	13
ÖV Komfort: Öffi-Fahren ist bequemer als mit dem Auto zu fahren	14
ÖV Komfort: Beim Öffi-Fahren habe ich Zeit für Lesen/Arbeiten/andere Dinge	15
ÖV Sicherheit: Öffi-Fahren ist sicherer als andere Verkehrsmittel	15
ÖV persönliche Überzeugung: Öffifahren ist gut für die Umwelt/Klima, etc.....	16
ÖV: sonstige Gründe für ÖV.....	17
Park and Ride: liegt gut / gleich in meiner Nähe	18
Park and Ride: andere Gründe für Park and Ride.....	19
Spontane Äußerung sinngemäß: „Habe das immer schon so gemacht/Habe darüber bis jetzt nicht nachgedacht“	32
Spontane Äußerung sinngemäß: „Fühle mich von dieser Frage angegriffen/irritiert“.....	33
k.A.	34

FRAGE 12

Haben Sie außerhalb Ihres Wohnbundeslandes nahe Verwandte oder Freunde, die Sie öfter als 2x im Jahr treffen? Wenn ja, in welchem Bundesland wohnen diese? (**RANDOMISIEREN, MEHRFACHANTWORTEN**)

ERLÄUTERUNG: Es zählt besuchen und besucht werden.

Wien	1
NÖ.....	2
Burgenland	3
anderes Bundesland	4
Ausland	5
nein	6

EINSTELLUNGEN, EMOTIONEN, IDENTITÄT

FRAGE 13

Wenn Sie an die Zukunft von [...] denken, welches Gefühl verspüren Sie da – Hoffnung, Zuversicht, Sorge oder Ärger? Antworten Sie einfach ganz spontan. **(DER REIHE NACH ABFRAGEN, ZUORDNEN)**

	Hoffnung	Zu- versicht	Sorge	Ärger	w.n./ k.A.
1) [BUNDESLAND IN DEM WOHNUNGSGEMEINDE LIEGT]	1	2	3	4	99
2) ihre [WOHNUNGSGEMEINDE F1] [FILTER: NUR, WENN WOHNORT IN NÖ ODER BGLD]	1	2	3	4	99

FRAGE 14

Und alles in allem, entwickelt sich die Situation in **[WOHNUNGSGEMEINDE F1]** in den folgenden Bereichen Ihrer Ansicht nach derzeit eher in die richtige oder eher in die falsche Richtung? **(RANDOMISIEREN)**

	richtige Richtung	falsche Richtung	w.n./ k.A.
1) leistbares Wohnangebot	1	2	99
2) das Angebot an unterschiedlichen Wohnformen, also Einfamilienhaus, kleineren und größeren Wohnanlagen	1	2	99
3) die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen	1	2	99
4) die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in anderen Gemeinden IMMER NACH 3) ABFRAGEN	1	2	99
5) die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet	1	2	99
6) Maßnahmen für den Klimaschutz	1	2	99
7) der Zuzug von Menschen aus anderen Bundesländern	1	2	99
8) die Erreichbarkeit von kulturellen Angeboten	1	2	99
9) Grünräume für Freizeit, Sport und Erholung	1	2	99
10) Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf	1	2	99
11) das Angebot an Kinderbetreuungsmöglichkeiten (im Ort)	1	2	99
12) das Angebot bei Volksschulen und NMS	1	2	99
13) die Erreichbarkeit von höheren Bildungseinrichtungen also Gymnasien, AHS, BHS oder Kollegs	1	2	99
14) die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen (z.B. Fachärzte, Krankenhäuser)	1	2	99
15) das Angebot an Pflege- und Betreuungseinrichtungen für ältere Menschen	1	2	99
16) die Taktfrequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Nähe meines Wohnsitzes	1	2	99

FRAGE 15

Gibt es in **[WOHNGEMEINDE F1]** derzeit einen Bereich, in dem man besonders dringend etwas tun muss? (**ZUTREFFENDES AUSWÄHLEN**, „ANDERE“ **NOTIEREN**)

leistbares Wohnangebot.....	1
die Qualität von leistbaren Wohnangeboten	2
das Angebot an unterschiedlichen Wohnformen, also Einfamilienhaus, kleineren und größeren Wohnanlagen.....	3
die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen	4
die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in anderen Gemeinden	5
die Verkehrsbelastung im Ortsgebiet.....	6
Maßnahmen für den Klimaschutz.....	7
der Zuzug von Menschen aus anderen Bundesländern	8
Überfremdung/Zuzug von Menschen aus anderen Kulturen/Menschen anderer Hautfarbe	9
die Erreichbarkeit von kulturellen Angeboten.....	10
Grünräume für Freizeit, Sport und Erholung	11
Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf.....	12
das Angebot an Kinderbetreuungsmöglichkeiten (im Ort)	13
die Qualität der Kinderbetreuungsmöglichkeiten (im Ort)	14
das Angebot bei Volksschulen und NMS	15
die Qualität von Volksschulen und NMS.....	16
die Erreichbarkeit von höheren Bildungseinrichtungen also Gymnasien, AHS, BHS oder Kollegs	17
die Qualität von höheren Bildungseinrichtungen also Gymnasien, AHS, BHS oder Kollegs.....	18
die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen (z.B. Fachärzte, Krankenhäuser)	19
die Qualität von Gesundheitseinrichtungen (z.B. Fachärzte, Krankenhäuser)	20
<u>das Angebot an Pflege- und Betreuung für ältere Menschen</u>	<u>21</u>
<u>die Qualität an Pflege- und Betreuung für ältere Menschen</u>	<u>22</u>
die Taktfrequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Nähe meines Wohnsitzes	23
andere (notieren)	24
k.A.....	25

FRAGE 16

Wenn Sie an den von Ihnen genannten Bereich oder dieses Problem denken. Macht eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen **[WOHNGEMEINDE F1]** und ihren Nachbargemeinden und Nachbarbundesländern eine Lösung Ihrer Ansicht nach..., **[VORLESEN]**

einfacher als bisher,.....	1
schwieriger als bisher oder.....	2
<u>ändert die verstärkte Kooperation nichts?.....</u>	<u>3</u>
weiß nicht	4
k.A.....	5

LEBENSITUATION**FRAGE 17**

Wie zufrieden sind Sie persönlich mit folgenden Aspekten in Ihrem Leben? Sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht? (**RANDOM**)

	sehr zufrieden	Ziem- lich	wenig	gar nicht zufrieden	w.n./k. A.
1) mit Ihrer Wohnsituation	1	2	3	4	99
2) mit Ihrem Gesundheitszustand	1	2	3	4	99

	sehr zufried en	Ziem- lich	wenig	gar nicht zufried en	w.n./k. A.
3) mit Ihrer hauptsächlichen Tätigkeit (Beruf, Schule, etc.)	1	2	3	4	99
4) mit dem Ausmaß an Freizeit, das Sie haben	1	2	3	4	99
5) Mit der Wegzeit, die sie für Ihren Weg in die Arbeit oder Ausbildung brauchen	1	2	3	4	99
6) Mit der Wegzeit, die sie für das Begleiten von Angehörigen brauchen	1	2	3	4	99
7) mit Ihrer Lebenssituation insgesamt IMMER AM SCHLUSS ABFRAGEN	1	2	3	4	99

FRAGE 18

Wie kommen Sie mit Ihrem derzeitigen Haushaltseinkommen aus? Welche der folgenden Aussagen trifft am ehesten zu? (**VORLESEN**) (**NUR EINE NENNUNG**)

- ich kann sehr gut davon leben..... 1
 es reicht einigermaßen aus 2
 es reicht nur knapp aus..... 3
 es reicht nicht aus..... 4
 weiß nicht/keine Angabe 99

STATISTIK, BIOGRAFIE**S19**

Geschlecht (**EINSTUFEN**)

- männlich..... 1
 weiblich..... 2

S20

Seit wie viele Jahren wohnen Sie in Ihrer jetzigen Wohngemeinde? Eine ungefähre Schätzung reicht völlig aus.

Anzahl Jahre

seit der Geburt..... 98

S21

Haben Sie schon einmal länger als 2 Jahre in einem der folgenden Bundesländer gelebt? (**VORLESEN, ZUORDNEN, MEHRFACHANTWORTEN**)

- in Wien 1
 in Niederösterreich..... 2
 im Burgenland..... 3

S22

Wohnen Sie an Ihrem Hauptwohnsitz...? (**VORLESEN BIS BEFRAGTE/R ZUSTIMMT**)

in einem Ein- oder Zweifamilienhaus	1
in einem Reihnhaus	2
in einem Wohngebäude mit 3 bis 30 Wohnungen	3
in einem Wohngebäude mit mehr als 30 Wohnungen	4
Sonstiges	5
keine Angabe	6

S23

Sie selbst eingerechnet, wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

Personen im HH:

S24

(**WENN S23>1:**) Und wie viele Personen unter 16 Jahren leben in Ihrem Haushalt?

Pers.<16 im HH:

S25

Welche Schulbildung haben Sie? (**ZUR GENAUEN EINSTUFUNG NACHFRAGEN**)

Pflichtschule	1
Lehre	2
BMS (Fachschule/Handelsschule)	3
AHS/BHS ohne Matura	4
AHS/BHS mit Matura	5
Universität/Fachhochschule/Akademie ohne Abschluss	6
Universität/Fachhochschule/Akademie mit Abschluss	7

S26

In welchem Bundesland haben Sie diese Ausbildung absolviert?

In Wien	1
in Niederösterreich	2
im Burgenland	3
in einem anderen Bundesland	4
keine Angabe	5

S27

Und in welchem der folgenden Bundesländer haben Sie schon einmal mindestens 6 Monate lang gearbeitet? (**VORLESEN, ZUORDNEN, MEHRFACHANTWORTEN**)

ERLÄUTERUNG: Uns interessiert vor allem wo Sie ihre Arbeit verrichtet haben. Deshalb meinen wir die Dauer aller Jobs gemeinsam, unabhängig davon bei wie vielen Unternehmen das oder in welchem Beschäftigungsverhältnis.

Wien	1
Niederösterreich	2
Burgenland	3
in einem anderen Bundesland	4
ich habe bis jetzt noch nie länger als 6 Monate gearbeitet	5

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!