

Astrid Segert

Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen

1. Ländliche Mobilität aus Sicht der Regional- und Verkehrsforschung

Mobilität ist eine zentrale Eigenschaft moderner Gesellschaften (vgl. Beckmann et al. 2006, Rammler 2001, VCÖ 2009). Sie hat für die Lebensqualität aller Menschen grundlegende Bedeutung, auch für die Bevölkerung in ländlichen Räumen. Wie wird sich deren Mobilität in Zukunft entwickeln? Wird sie an den sich rasch verändernden Lebensformen teilhaben? Bleiben urbane und ländliche Räume angesichts der Konzentration von Arbeitsplätzen und Dienstleistungsangeboten in den Städten miteinander verbunden oder werden einige ländliche Gebiete schleichend abgekoppelt? Werden ökologisch nachhaltige Formen der Mobilität von der ländlichen Bevölkerung angenommen oder bleiben sie urbanen Milieus vorbehalten?

Diese Fragen nach der Zukunft ländlicher Mobilität gewinnen in zweifacher Hinsicht zunehmend an Bedeutung. Sie werden sowohl im Rahmen der Regionalforschung als auch in der Verkehrsforschung diskutiert. Erstere thematisiert, dass Mobilität in elementarer Weise die Lebensqualität von Menschen in ländlichen Räumen bestimmt (vgl. Hahne 2005, Heinze 2006, Beetz 2007, ÖROK 2008). Mobilität wird hier als eine Dimension der Regionalentwicklung sowie sozialer Disparitäten analysiert. Von daher wird Mobilität im Zusammenhang mit der Sicherung der Grundversorgung in ländlichen Räumen bzw. als Verbesserung der Erreichbarkeit diskutiert (vgl. Dax/Machold 2001, Meth 2002, Machold/Tamme 2005, ÖROK 2006). Mobilitätsverhalten erscheint in dieser Perspektive als eine Funktion des Zugangs zu bestimmten Verkehrssystemen. Zentrales Kriterium ist auch für die Bevölkerung des ländlichen Raumes die Erreichbarkeit von urbanen Zentren. In den vergangenen Jahrzehnten konstatiert die Regionalforschung zwar für Österreich insgesamt eine Verbesserung der Mobilität am Land, gleichzeitig sind Versorgungsprobleme peripherer Räume, insbesondere von Gruppen ohne privaten Pkw bisher nicht gelöst. Die Frage der Regionalforschung bezogen auf ländliche Mobilität richtet sich daher darauf, wie Erreichbarkeit und damit die Lebensqualität in ländlichen Regionen auch unter sich verändernden demographischen und ökonomischen Bedingungen gesichert werden kann.

Die Verkehrsforschung thematisiert demgegenüber, dass Mobilität in allen Regionstypen an die Nutzung infrastruktureller Gegebenheiten und verkehrstechnischer Angebote gebunden ist. Mobilität bedarf komplexer technischer und organisatorischer Mittel, daher wird sie im Rahmen der Entwicklung von Verkehrssystemen als technisch-ökonomische Angebots- und Nachfragestruktur diverser Verkehrsanbieter sowie diverser Gruppen von Verkehrsmittelnutzer/Innen diskutiert (vgl. VCÖ 1/2005, ifmo 2006, VCÖ 2/2008). Regionale Unterschiede des Verkehrsverhaltens erscheinen in dieser Perspektive als Verkehrsmittelwahl bzw. Nachfrage nach spezifischen Verkehrsmitteln und damit als Marktbedingung. Geht die Nachfrage – aus welchen Gründen auch immer – regional zurück, so folgt dort in der Regel ein Abbau der Verkehrsangebote. Die Effizienz konkreter Verkehrssysteme und einzelner Angebotsformen für die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum ist dafür das zentrale Kriterium. Diese ist aufgrund des demographischen Wandels, der Siedlungsentwicklung und der gewachsenen Automobilität in den vergangenen zwei Jahrzehnten für öffentliche Verkehrsmittel in ländlichen Regionen teilweise stark zurückgegangen. Die Frage der Verkehrsforschung an ländliche Mobilität richtet sich daher darauf, ob und auf welche Weise Mobilität in ländlichen Räumen mittels marktgebundener öffentlicher Verkehrssysteme realisiert werden kann.

2. Ländliche Mobilitätsforschung – Thesen und Befunde

Zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen ist es sinnvoll, traditionelle Ansätze der Mobilitätsforschung um die Dimension subjektiver Mobilitätsorientierungen zu erweitern. Dadurch wird über das Kriterium der regionalen Erreichbarkeit zur Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe aller Bürger/innen und das Kriterium ökonomischer Effizienz zur Sicherung wettbewerbsfähiger Angebote der Verkehrssysteme eine neue Perspektive auf ländliche Mobilität eröffnet. Sie betrifft die gesicherte Verkehrsnachfrage aufgrund der Attraktivität diverser Verkehrssysteme für die Nutzer/innen. Dieser dritte grundlegende Aspekt einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung am Land kann über die beiden traditionellen Kerngrößen der Mobilitätsanalyse allein nicht hinreichend erschlossen werden.

In der Verkehrsforschung gilt es als unbestritten, dass die raumspezifische Ausstattung mit Verkehrsangeboten und Siedlungsstrukturen sowie die sozioökonomischen und soziodemographischen Personenmerkmale der dort lebenden Bevölkerung (Alter, Geschlecht, Haushaltseinkommen) das Mobilitätsverhalten bestimmen (vgl. Gather et al. 2008). Seit einiger Zeit wird aber zusätzlich die Bedeutung von Mobilitätsstilen bzw. Mobilitätsorientierungen für das

Verhalten und damit auch für deren Besonderheiten in unterschiedlichen Raumtypen diskutiert. Als ein Ansatz wird dafür die Analyse unterschiedlicher Lebensstile bzw. sozialer Milieus genutzt (vgl. Götz 2007, Hunecke 2000). In diesem Zusammenhang werden auch Mobilitätsorientierungen konzeptualisiert, wobei von den einzelnen Autor/Innen bezogen auf deren Funktion und inhaltliche Bestimmungen unterschiedliche Akzente gesetzt werden. Der Schwerpunkt ihrer Anwendung in der empirischen Forschung liegt dabei bisher auf der Untersuchung urbaner Zentren (vgl. VCÖ 2/2008). Die Bedeutung von Mobilitätsorientierungen für die Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen ist bisher wenig analysiert.

In diesem Zusammenhang vertrete ich die These, dass Mobilitätsorientierungen einen eigenständigen Faktor für die Verkehrsentwicklung auch in ländlichen Räumen darstellen, da sie die unmittelbare Bewertungsgrundlage von Verkehrsangeboten bilden, die von attraktiv bis undenkbar reicht (vgl. Dangschat/Segert 2009). Mobilitätsorientierungen definiere ich als subjektive, emotional gefärbte Dispositionen der Fortbewegung. Sie umfassen sowohl Vorlieben für als auch Abneigungen gegen diverse Arten, sich fortbewegen. Mobilitätsorientierungen richten sich auf alle Aspekte der Fortbewegung, wie die Präferenzen/Abneigungen gegenüber Verkehrsmitteln, Zielorten, Wegen, Mitreisenden, Geschwindigkeiten, Zeitdauer usw. Mobilitätsorientierungen sind in milieuspezifische Mentalitäten eingebettet und auf soziale Lebensstile rückbezogen (vgl. Schneider/Spellerberg 1999, Dangschat 2007). Auf diese Weise sind sie einem langfristigen Wandel unterworfen. Sie bilden historisch konkrete soziale Kontexte individueller Mobilität. Mit anderen Worten: Es ist nicht nur entscheidend, welche Verkehrsangebote in ländlichen Regionen vorhanden/nicht vorhanden sind. Es ist auch bedeutsam, ob vorhandene bzw. neue Angebote von potenziellen Nutzer/Innen wahrgenommen und ob sie als attraktiv oder unattraktiv bewertet werden.

Ich vertrete weiters die These, dass sich die Neigungen/Abneigungen gegenüber bestimmten Verkehrsangeboten aufgrund des sozialen Wandels im ländlichen Raum (vgl. Hainz 1999) auch dort milieuspezifisch ausdifferenziert haben, wenn auch nicht so markant wie in den untersuchten Städten. Daher gibt es kein homogenes ländliches Verkehrsverhalten. Für die Anbieter des ÖPNV bieten die Diversität sowie die Emotionalität von Mobilitätsorientierungen bisher kaum genutzte Anknüpfungspunkte für die Modifizierung ländlicher Verkehrsangebote, sodass diese gleichzeitig bedarfsgerecht und rentabel sein könnten. Mobilitätsanalysen, die diese beiden Aspekte stärker berücksichtigen, bieten gute Chancen für eine Verkehrsentwicklung, die sowohl der Sicherung einer hohen Lebensqualität durch Erreichbarkeit und Attraktivität als auch der ökonomischen Effizienz öffentlicher Verkehrssysteme entsprechen kann. Sie sollen die Erreichbarkeits- bzw.

Effizienzanalysen nicht ersetzen, sondern sind als Erweiterung der Analyse- und Planungsstandards zu sehen. Ein entsprechender Forschungsansatz liegt einer aktuellen empirischen Untersuchung zugrunde, aus der nachfolgend einige Ergebnisse zum Bezirk Oberwart dargestellt werden.¹

Wie die Untersuchung im Bezirk Oberwart zeigt, zeichnen sich verhaltensrelevante Mobilitätsorientierungen durch regionale ländliche Spezifika aus. Zum einen erweist sich Mobilität für die ländliche Bevölkerung als eine grundlegende soziale Errungenschaft. Sie erhält vor dem Hintergrund der Entbehrungen älterer Generationen einen besonderen Wert. Von den Befragten wird ein Bild der nachholenden bzw. aufholenden Mobilität für die Bewohner/Innen ländlicher Räume gezeichnet. In dünn besiedelten Gebieten kommt man in der schnelllebigen und vernetzten Gegenwart zu Fuß nicht mehr weit genug. Eine weitgehende Immobilität bedeutet aber, dass man den sozialen Anschluss verlieren kann. Soziale Beziehungen, berufliche Entwicklung, Bildung, Kultur und Erholung sind ohne persönliche außerhäusliche Beweglichkeit mittels technischer Verkehrsmittel auch im digitalen Zeitalter nur sehr eingeschränkt möglich. Ein Angestellter im Außendienst formuliert die Entwicklung in seiner Familie so:

2/2: Vor zwanzig Jahren hat es in einem Haushalt ein Auto gegeben, heute hast du, wenn du zwei zwanzigjährige Kinder hast, meistens vier Autos stehen, dass diese Dinge gar nicht mehr auffallen. Sicher, ich bin im Außendienst und mache genug Kilometer pro Jahr und bin von Wien bis Graz überall unterwegs, aber diese Dinge fallen nicht mehr auf, weil wir heute gewohnt sind immer mobil zu sein, [...So] dass diese Dinge gar nicht mehr auffallen, wie normal es schon für uns ist, [mit dem Auto] nach Wien zu fahren.

Gleichzeitig spiegeln ländliche Mobilitätsorientierungen die Tatsache wider, dass Mobilität zu einem erstrebenswerten Teil ländlicher Lebensstile geworden. Sie befördert und beinhaltet selbst Lebenssinn und Lebensgenuss. So haben viele der Befragten betont, dass sie gern unterwegs sind, insbesondere mit dem Auto und teilweise auch mit der Bahn.

Aus diesen vielfältigen Gründen ist Mobilität in ländlichen Regionen ein hohes soziales Gut. Folglich ist die individuelle Bereitschaft, in die eigene Mobilität zu investieren (sowohl finanziell als

¹ Dem Artikel liegt eine Analyse zu Mobilitätsorientierungen unterschiedlicher sozialer Milieus in urbanen und ländlichen Regionen zugrunde, die im Rahmen des vom bmvit geförderten Programms ways2go – Innovationen und Technologien für den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse für das Projekt NRT – Mobilitätsstile der Zukunft. Neue Herausforderungen für den ÖV durchgeführt wurde.

auch zeitlich) im Vergleich zu Stadtbewohner/Innen besonders groß. Wie die empirischen Ergebnisse des Bezirkes Oberwart belegen, werden die Aufwendungen und Aktivitäten für die persönliche Mobilität aufgrund ihres hohen sozialen Stellenwertes auch unter erschwerten Bedingungen (etwa der Benzinpreiserhöhung) bisher nicht grundlegend infrage gestellt. Allerdings werden sie in einigen sozialen Milieus punktuell eingeschränkt, etwa wenn Fahrten eingespart werden oder der Nachbar für eine Mitnahme um die Beteiligung an den Beizkosten gebeten wird.

Weiters zeichnen sich ländliche Mobilitätsorientierungen durch spezifische Raumbezüge aus. Sie werden anerkanntermaßen durch die starke räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsorten beeinflusst. Wie unsere Analyse belegt, bestimmen jedoch familiäre und andere soziale Kontakte die tägliche Versorgung sowie kulturelle und reproduktive Bedürfnisse die Raumwahrnehmung der ländlichen Bevölkerung mit. Die von uns erhobenen Mobilitätsorientierungen zeichnen sich milieuübergreifend durch eine regionalisierte Raumwahrnehmung aus. Diese erschöpft sich nicht in arbeits- und einkaufsbezogenen Korridoren zwischen peripheren und zentralen Orten, vielmehr hat sie eine netzförmig regionale Struktur. In der Selbstwahrnehmung der Befragten stellt sich ihr alltäglicher Mobilitätsraum meist sehr verzweigt dar, mit einem Schwerpunkt innerhalb des Bezirkes Oberwart. Die empirischen Befunde deuten auch darauf hin, dass bei Frauen netzförmige Mobilitätsorientierung stärker ausgeprägt ist als korridorartige. Je nach Arbeitsort und Wohnsitz der Verwandtschaft weisen die regionalen Mobilitätsorientierungen der Befragten systematische Ausläufer nach Wien, Graz oder anderen Zentren auf. Das verdeutlicht das Zitat einer Mutter:

3/9: Ich bin sehr viel unterwegs. Die Schule [der Kinder] ist relativ weit weg und was dann eben anfällt mit irgendwelchen Veranstaltungen, schulische Sachen und Einkauf, Besuche, familiär oder es kommt dann durch die Großeltern dieses und jenes dazu [...] es gibt immer was, die Verwandtschaft ist groß. [...] Es geht bis Güssing und auch in Richtung Wien.

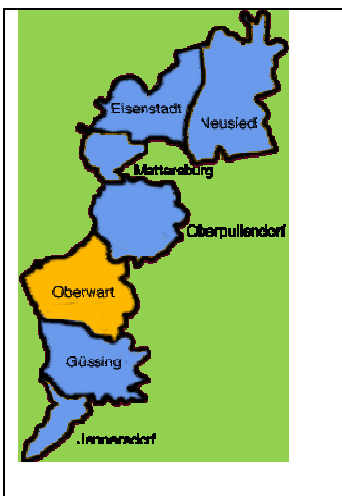
Die historisch entstandenen öffentlichen Verkehrsangebote der Regionalbahn und der Regionalbusse entsprechen diesen verästelten, vielfältigen Quell- und Zielorten, verbunden mit einer zunehmenden zeitlichen Flexibilität ländlicher Mobilität, nicht (mehr). Der private Pkw hingegen wird diesem flexiblen Mobilitätstrend gegenwärtig am besten gerecht und auf ihn zentrieren sich positive Erwartungen und Bewertungen für realisierte oder angestrebte Lebensqualität auch im Untersuchungsgebiet.

3. Untersuchungsregionen Bezirk Oberwart

Im Rahmen des Projektes Non-routine Trips – Mobilitätsstile der Zukunft¹⁾ wurden Mobilitätsorientierungen mittels Fokusgruppen in 3 Regionstypen (Ballungsraum, Mittelstadt, ländlich) untersucht. Erfasst wurden 111 Probanden. In diesem Rahmen wurde der Bezirk Oberwart als periphere ländliche Vergleichsregion in Grenzlage ausgewählt. Er zählt wie die anderen Bezirke des Südburgenlandes in Bezug auf die Erreichbarkeit überregionaler Zentren zu den benachteiligten Regionen in Österreich (vgl. ÖROK 2009, Sammer et al. 2002).

Nach Erhebungen des IPE liegt das Burgenland insgesamt in den Erreichbarkeitswerten sowohl des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) als auch des ÖPNV unter dem österreichischen Durchschnitt (ÖROK 2007). Regionale Zentren können im Burgenland innerhalb von 30 Minuten von durchschnittlich 96% der Bevölkerung erreicht werden, in Restösterreich von 98%. Bei der Erreichbarkeit des nächstgelegenen regionalen Zentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) liegen die Werte im österreichischen Durchschnitt bei 88%, während sie für das Burgenland nur bei 77% liegen. Die Erreichbarkeit überregionaler Zentren gestaltet sich noch problematischer. Sie können in bis zu 50 Minuten von 62% der österreichischen Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Das Burgenland bildet hier mit lediglich 41% das Schlusslicht. Im Unterschied dazu ist die Situation für den MIV deutlich besser. Im Burgenland können mehr als ein Drittel der Bevölkerung überregionale Zentren innerhalb von 50 Minuten mit dem MIV erreichen, im österreichischen Durchschnitt sind es nur 26%.

Abbildung 1: Bezirk Oberwart im Südburgenland



Fläche: 732,6 km²

Bevölkerung: 53.365

Bevölkerungsdichte : 77 Einwohner/km²

Die Versorgungssituation des Bezirkes Oberwart ist also durch eine starke Differenz zwischen straßenbaulicher Infrastruktur plus Pkw-Ausstattung und Ausstattung mit öffentlichem

Regionalverkehr gekennzeichnet. Der Bezirk ist über die A2 und die B50 sowie ein dichtes Nebenstraßennetz für den MIV gut erschlossen. Von den 39 Befragten verfügen nur vier über keinen PKW im Haushalt, zwei davon sind Jugendliche, die bereits ihren Führerschein machen und beabsichtigen, wenn möglich, einen Pkw anzuschaffen.² Der ÖPNV ist durch den regionalen Busverkehr u.a. nach Wien und Graz (Dr. Richard/Südburg), die Pinkatalbahn Oberwart – Friedberg (Steiermark) mit Anschluss nach Graz und Wien, den Stadtbus Oberwart und durch den City-Rufbus Oberwart vertreten. Die Südburgenländische Regionalbahn (Märchenbahn) zwischen Oberwart und Oberschützen bzw. Rechnitz wird von den Einheimischen als Touristenattraktion geschätzt.

Insgesamt wird die Versorgungssituation durch die Befragten als ambivalent wahrgenommen. Sie wird von der überwiegenden Mehrzahl bezogen auf das Angebot öffentlicher Verkehrsträger als problematisch geschildert. Häufig wird jedoch ergänzt, dass die öffentliche Unterversorgung die eigene Person nicht wirklich betreffen würde. Die Ursache dafür liegt in der überdurchschnittlichen Nutzung privater Pkws in dieser Region. Seit den 1960er Jahren hat der Pkw-Bestand in privaten Haushalten auf Basis wachsender Einkommensverhältnisse allgemein stark zugenommen. 2005 lag die Pkw-Ausstattung in ländlichen Räumen bei ca. 83%, wobei der Anteil an Haushalten mit mehr als einem Pkw mit 36% weit über dem Wert von 14% in urbanen Gebieten liegt (Statistik Austria 2009). Anders als in den gut versorgten Ballungszentren geht die wachsende Nutzung privater Pkws in ländlichen Räumen allerdings nicht mit einer ebenfalls hohen Nutzung des ÖPNV einher. Dies gilt auch für das Untersuchungsgebiet.

Bei der Sonderuntersuchung des Mikrozensus 2007 gaben 57% der Bewohner/Innen des Burgenlandes an, niemals mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren (Statistik Austria 2008: 141). Damit liegen die ländlichen Regionen des Burgenlandes weit über dem österreichischen Durchschnitt von 42%. Dies wird gespiegelt durch die unterdurchschnittliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. In Österreich geben 68% der Bewohner/Innen in kleinen Gemeinden an, niemals öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, während es in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen lediglich 32,3% und in Wien sogar nur 8,9% sind (ebenda). Wie Tabelle 1 zeigt, werden diese regionalen Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung im Untersuchungssample des Bezirkes Oberwart bestätigt.

² In den beiden urbanen Vergleichsregionen lagen die Werte bei 7 bzw. 13 Haushalten ohne Pkw.

Tabelle 1: Regionalspezifische Verkehrsmittelnutzung

Selbsteinschätzung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	Bezirk Oberwart N = 39	Graz N = 38	Wien N = 34
Niemals	20	3	2
Einmal bis zweimal im Monat	12 ¹⁾	15	3 ¹⁾
Einmal bis mehrmals pro Woche	7	20	29

1) Alle Antworten: Höchstens einmal im Monat

Das Verhältnis von öffentlichen Vielfahrer/Innen und Nicht-Fahrer/Innen verkehrt sich quasi zwischen dem benachteiligten ländlichen Oberwart und dem gut versorgten Ballungsraum Wien.³ In Wien wirkt das breite Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln als eine grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung nachhaltigen Verkehrsverhaltens. Es führt allerdings nicht automatisch zu einer generellen Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel auf Kosten des privaten Pkw-Verkehrs. Vielmehr differenzieren sich verschiedene Gruppen mit teilweise sehr unterschiedlichen Mobilitätspräferenzen sowie tendenziell verschiedene Formen der Mischung öffentlicher und privater Verkehrsmittel für verschiedene Zwecke und Wege aus (vgl. Dangschat/Segert 2009). Auch in urbanen Räumen haben leidenschaftliche Autofahrer/Innen teilweise ein völlig realitätsfernes, aber dennoch handlungsrelevantes Negativbild von verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen. Das bereits vorhandene gute Angebot regt diese Gruppe von Verkehrsteilnehmer/Innen nicht zu nachhaltigem Verkehrsverhalten an, dazu wären weitere Faktoren notwendig.

Das gilt auch für ländliche Regionen. Eine einfache Steigerung von öffentlichen Verkehrsangeboten bedingt nicht automatisch ein nachhaltiges Verkehrsverhalten. Entsprechende Angebote müssen zum einen die inzwischen gewandelten Mobilitätsbedürfnisse der ländlichen Bevölkerung bedienen und zum anderen die sich ebenfalls ausdifferenzierenden Mobilitätspräferenzen berücksichtigen. Beide Aspekte, die Modernisierung ländlicher Lebensstile im Allgemeinen sowie ihre soziale Ausdifferenzierung, sollten noch stärker in die Debatte über eine angemessene Grundversorgung integriert werden. Aus der Nachhaltigkeitsperspektive

³ Das Ergebnis fällt im Vergleich zu den repräsentativen Erhebungen etwas besser aus, da im Sample Jugendliche in der Ausbildung enthalten sind, die noch nicht über einen Führerschein verfügen, diesen aber alle anstreben. Werden diese nicht einbezogen, so gibt jeder Dritte an, öffentliche Verkehrsmittel nie zu nutzen.

heraus, welche die soziale Dimension hinreichend einbezieht, ist es nicht die Frage, ob die Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten in ländlichen Räumen notwendig sei, sondern welcher Art diese sein sollte. Antworten darauf lassen sich nicht pauschal geben, sie sind von der Spezifik der jeweiligen ländlichen Räume, deren Raumstrukturen, sozialen Strukturen sowie der in ihnen verbreiteten Lebensstile und Mobilitätspräferenzen abhängig.

4. Autoaffinität mit Geschichte(n)

Vergleicht man das Mobilitätsverhalten zwischen städtischen und ländlichen Räumen, so fallen die überdurchschnittliche Nutzung und Wertschätzung des privaten Pkws am Land auf. Erwartungsgemäß hat das auch die Untersuchung in Oberwart bestätigt. Die nachfolgende Äußerung einer Krankenschwester drückt die hohe Autoaffinität der Befragten prägnant aus und steht exemplarisch für viele ähnliche Äußerungen:

2/9: Ich fahre gerne alleine. Da kann ich mich konzentrieren, ich kann Musik hören, ich kann ruhig werden und versuchen mich zu beruhigen, wenn ich aufgeregt werden könnte.

Häufig wird die überdurchschnittlich hohe Wertschätzung privater Pkws am Land auf den Abbau öffentlicher Verkehrsangebote zurückgeführt. Doch historisch gesehen ist deren Rückgang eher eine Folge der Entwicklung automobiler Mobilitätsorientierungen am Land als deren primäre Ursache. In den Aussagen der Befragten fiel auf, dass die verbreitete Autoaffinität in vielen Fällen in einen übergreifenden Zusammenhang mit den persönlichen Lebensvorstellungen gestellt wird. Die Analyse belegt, dass automobiler Mobilitätsorientierungen der ländlichen Bevölkerung generell auf die angemessene Teilhabe am modernen Leben von peripheren Wohnstandorten ausgerichtet sind. Die Beweglichkeit, die das Auto verspricht und in der Regel auch leistet, ist zu einem geschätzten Aspekt ländlicher Lebensstile geworden. Dabei wird von einer Mehrheit komplementär unterstellt, dass öffentliche Verkehrsträger diese Lebensqualität nicht sichern (können). Diese unterstellte Gleichsetzung: Veranstaltungsteilnahme = Lebensqualität = Auto drückt auch die nachfolgende Aussage einer Kellnerin aus:

3/8: Das Hauptargument für das Auto? Lebensstandard! [...] Wenn ich eine Veranstaltung anschauen will, dann ist das schon ein gewisser Lebensstandard [...] und ohne Auto komme ich nicht dorthin.

Tatsächlich sind im digitalen Zeitalter soziale Einbindung, berufliche Entwicklung, Bildung, Kultur und Erholung ohne persönliche außerhäusliche Beweglichkeit nur sehr eingeschränkt möglich.

Historisch wurde der breite Zugang zu ihnen aber seit der Mitte des 20. Jahrhunderts über öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht. Der private PKW wurde zunächst als ein Zusatzgewinn oberhalb der sich schrittweise entwickelnden öffentlichen Grundversorgung mit regionalen Bussen und Bahnen wahrgenommen. Inzwischen hat sich ein Wandel der Lebensbedürfnisse- und Bedingungen vollzogen, sodass sich das Verhältnis zum privaten Pkw am Land verändert hat. Zum einen haben sich die Lebensbedürfnisse der ländlichen Bevölkerung dem städtischen Niveau immer stärker angeglichen, zum anderen sind ländliche Wohn- und (teils städtische) Arbeitsorte derart getrennt, dass die Pkw-Nutzung nicht mehr als Surplus erscheint. Gemessen am gewandelten Bedürfnisniveau und an den veränderten Raumbedingungen erscheint der private Pkw inzwischen als das eigentliche Mittel der mobilitätssichernden Grundversorgung am Land. Die ursprüngliche Orientierung auf öffentliche Verkehrsmittel plus eventuelle Ergänzung durch den Pkw wurde über einen längeren Zeitraum hinweg von der hauptsächlichlichen Orientierung auf das Auto abgelöst.

Der entscheidende Ausgangspunkt für die höhere Wertschätzung automobiler Mobilität am Land gegenüber der Stadt ist also nicht der Infrastrukturabbau seit den 1980er Jahren, sondern vielmehr ein langfristiger Wandel sozialer Bedürfnisse und Lebensstile. In der hohen Autoaffinität der ländlichen Bevölkerung spiegelt sich das allgemein dominierende automobile Leitbild des 20. Jahrhunderts wider. Auch in den Städten hat das Auto bei guter Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten nach wie vor einen hohen Stellenwert, auch wenn er geringer ist als am Land (siehe Tabelle 1). Die an den beiden urbanen Standorten Wien und Graz erhobenen Mobilitätsorientierungen zeichnen sich im Unterschied zum Bezirk Oberwart durch eine Vielfalt an Mobilitätsorientierungen sowie durch einen Trend zur multimodalen Mobilität aus. Grundlage dafür ist eine Vielfalt öffentlicher und privater Verkehrsangebote, die in vielen ländlichen Räumen fehlt.

Unterstützt durch die eingeschränkten Wahlmöglichkeiten kommt eine weitere Bedingung für die starke Autoaffinität der ländlichen Bevölkerung zur Geltung. Es ist die inzwischen verbreitete Primärsozialisation zugunsten privater Automobilität, die es in dieser Breite in den Städten nicht gibt. Insbesondere bei den befragten Jugendlichen wurde deutlich, dass sie quasi von Kindesbeinen an nicht nur alltagspraktisch, sondern auch emotional auf das Auto eingeschworen werden. Zuerst werden sie zu Verwandten und zu Besorgungen mitgenommen, später zur Schule bzw. zu Bildungseinrichtungen gefahren.

- 4/4 Wie wir klein waren, da waren wir nur draußen vor der Haustür, Nachbarn, sonst nichts, bis wir 13 waren. Ab dann kommt man dann weiter herum. Weil man da schon zu den Eltern sagt: Ich will zu der oder zu der.
- 4/0 Das hört ja auch irgendwann einmal auf?
- 4/7 Bis zwölf war es bei mir, ab dann habe ich dann ältere Freunde gehabt. Es hat immer irgendwer eines [Auto] gehabt. [...] Das war nie ein Problem.

Komplementär zur normalen Automobilität zeichneten nicht nur die Jugendlichen, sondern auch fast alle befragten Erwachsenen ein Negativbild vom Postbus bzw. den regionalen Schulbussen. Der Tenor dieses Negativbildes lautet:

1/9: Ungute Kindheitserinnerungen – Lieber nicht!

Die unangenehmen Erfahrungen aus der Schulzeit beziehen sich vor allem auf das Gefühl der Fremdbestimmung, unnötiger Zeitvergeudung und der Unbequemlichkeit oder Unfreundlichkeit bei der Nutzung von Regionalbussen. Sie liegen bei vielen der erwachsenen Befragten schon Jahrzehnte zurück, dennoch sind die damals verinnerlichten Negativbilder lebens-lang handlungsrelevant, wenn sie nicht durch grundlegende neue Erfahrungen außer Kraft gesetzt werden. Aufgrund eigener Erfahrungen (und unterstützt durch die Meinungen der Erwachsenen) versuchen bereits Kinder, dieses öffentliche Verkehrsmittel mit Hilfe von Eltern und Freunden zu meiden.

Mit ihren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen als Jugendliche erleben sie später zunehmend eine persönliche Abhängigkeit von der Automobilität ihrer Eltern. Das führt dazu, dass fast alle befragten Jugendlichen so schnell als möglich ihren Führerschein machen (wollen) und folgerichtig ein eigenes Auto anstreben. Auf diese Weis wird das Auto gleichermaßen zum Mittel und zum Symbol individueller Freiheit. Veränderungen im Mobilitätsverhalten am Land sind aus diesen Gründen nicht ohne den Wandel der Mobilitätsorientierungen zu erreichen. Entsprechende Aktivitäten müssen bereits an den Erfahrungen von Kindern und Jugendlichen ansetzen.

Einen weiteren Ansatzpunkt für mögliche alternative Entwicklungen bietet die in ländlichen Räumen nach wie vor stärker ausgeprägte Gemeinschaftsorientierung. Für die im Bezirk Oberwart Befragten stellt die Bildung von familiären, nachbarschaftlichen oder kollegialen Fahrgemeinschaften die Hauptalternative für Menschen dar, die zeitweilig oder dauerhaft keinen eigenen Pkw besitzen. Unter den Befragten gab es einzelne Personen, die bewusst auf ein Auto

verzichten oder zeitweilig verzichtet haben. Allerdings sehen sie sich auf Dauer erheblichen Schwierigkeiten ausgesetzt, wie das folgende Zitat belegt.

3/3: Das Auto? – Kostet viel Geld. [...] Keiner verzichtet, weil es jeder braucht. Ich kann darauf verzichten, ich bin anderthalb Jahre ohne ausgekommen. Problematisch ist es geworden, wenn wirklich absolut schlechtes Wetter war, die öffentlichen Busverbindungen sind nicht gegeben und ich habe mir ein Auto ausborgen müssen, zu einem Arztbesuch zum Beispiel.

Diese Alternative für einzelne Menschen ohne Pkw setzt voraus, dass die betreffende Person eine Ausnahme zur Mobilitätsregel darstellt. Das heißt, dass die Mehrheit über einen Pkw verfügt und bereit ist, die wenigen Ausnahmen zu chauffieren. Das städtisch geprägte Modell des Car Sharings wurde hingegen fast einhellig abgelehnt.

Unter den gelegentlich Chauffierten bilden Jugendliche und Frauen den größten Anteil. Allerdings sind nicht automatisch Männer und Ältere die sozialen Chauffeure. Vielmehr tragen Frauen und Jugendliche mit Führerschein und verfügbarem (Haushalts-)Pkw einen erheblichen Teil zum Funktionieren dieses ländlichen Mobilitätsmodells bei.

Die Hauptnutzer/Innen des gemeinschaftsorientierten privaten Dienstleistungssystems sind neben Kindern und Jugendlichen: (Ehe)-Partner/Innen (in der Mehrzahl Frauen), ältere Familienangehörige (in der Mehrzahl Frauen), Nachbar/Innen (häufig mit zeitweiligem Auto-Ausfall), Kolleg/Innen (meist mit zeitweiligem Auto-Ausfall).

Als Standardformen ländlicher Fahrgemeinschaften können je nach Alter, Geschlecht und Milieuzugehörigkeit der Beteiligten diverse Disko-Fahrgemeinschaften, Verwandtschaftshilfen, Damenrunden zu verschiedensten Gegebenheiten, Vereinsfahrten und Berufsfahrgemeinschaften gelten.

Die verschiedenen Formen der Fahrgemeinschaften werden ergänzt durch die ebenfalls verbreitete Form der innerfamiliären Mobilitätshilfen. Dabei werden insbesondere betagte Eltern und Kranke von Familienangehörigen versorgt und in ihrer Mobilität unterstützt. Dadurch wird zwar die Grundversorgung der Personen ohne eigenen Pkw gesichert, dennoch handelt es sich um eine unfreiwillige Einschränkung der Mobilitätsbedürfnisse der Versorgten.

Fahrgemeinschaften und innerfamiliäre Mobilitätshilfen haben einen eigenen sozialen Wert für die Beteiligten: Sie fördern soziale Kontakte. Aus diesem Grund werden öffentliche Alternativen wie das durch die Gemeinde Oberwart geförderte City-Taxi und der City-Bus, die zumindest in einem eingeschränkten Raum von einem Teil der Befragten genutzt werden können, oft nicht als gleichwertige, sondern als nachgeordnete Mobilitätsalternative bewertet. Umgekehrt werden Nachteile von Fahrgemeinschaften in Kauf genommen, auch wenn öffentliche Verkehrsmittel für bestimmte Verbindungen verfügbar und finanziell konkurrenzfähig zum Auto sind. Dies macht die nachfolgende Schilderung plastisch:

- 1/4: Ich arbeite [in der Verwaltung] und wir haben so eine Aktion gehabt: Mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Und da hat man per Internet hinschicken können, wo man wohnt und die Arbeitsstelle. Und die haben ausgerechnet, [was sich mit dem ÖPNV lohnt]. Bei mir ist rausgekommen: Eineinhalb Stunden habe ich Zeitaufwand am Tag. Und im Endeffekt ist rausgekommen: Es ist unrentabel, wenn ich mit dem Bus fahre, mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das ist amtlich bestätigt worden. [...] Ein Bekannter aus der gleichen Ortschaft, der in Graz arbeitet, für den ist es rentabel. Bei dem ist rausgekommen, er soll mit den Öffentlichen fahren.
- 1/0: Und – ist er dann umgestiegen?
- 1/4: Nein, der fährt [weiter mit dem Auto], weil die [Familie] einen Dienstwagen haben und eine Gemeinschaft gegründet haben. Die fahren immer zu viert. [...]
- 1/0: Also eher schließt man sich zusammen, als dass man mit den Öffentlichen fährt?
- 1/4: [Ja,] man muss dann eben warten, der eine muss auf den anderen wieder warten, wenn der Besprechung hat, müssen die eben eine Stunde warten oder so. Das ist eben der Nachteil.

Diese Aussage macht deutlich, dass (verwandtschaftlichen) Fahrgemeinschaften unter bestimmten Bedingungen vor der individuellen Nutzung öffentlicher Regionalbusse der Vorzug gegeben werden kann. Dies kann auch einschließen, dass zeitliche oder finanzielle Entlastungen vom Einzelnen nicht genutzt werden. Das Beispiel belegt augenfällig, dass günstige öffentliche Angebote allein nicht zwingend zu deren Nutzung führen. Die Ursache liegt darin, dass die Verkehrsmittelwahl durch komplexe, teils emotional geprägte Mobilitätsorientierungen beeinflusst wird, z.B. durch verwandtschaftliche oder andere soziale Verpflichtungen. Auf diese Weise können neuen alternativen Mobilitätsformen potenzielle Fahrgäste verloren gehen.

Mit den dargestellten Besonderheiten historisch erzeugter und biographisch sowie alltagspraktisch reproduzierter automobiler Mobilitätspräferenzen in der ländlichen Bevölkerung müssen sich alle Überlegungen über zukunftsfähige ländliche Verkehrskonzepte auseinandersetzen. Wichtig dabei ist, dass die verbreitete Autoaffinität am Land historisch entstanden und der ländlichen Bevölkerung nicht quasi natürlich vorgegeben, sondern veränderbar ist. Ebenso ist wichtig, dass die verbreitete Autoaffinität gegenwärtig auf komplexe Weise gefestigt wird, sodass es sinnvoll erscheint, sie bei der Entwicklung regionaler Verkehrsprojekte einzubeziehen.

5. Schlussfolgerungen für die Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen

Im Rahmen dieses Beitrages konnten lediglich ausgewählte Ergebnisse unseres Forschungsprojektes dargestellt werden. Diese machen jedoch deutlich, dass auch die Mobilitätsorientierungen der ländlichen Bevölkerung auf eine zeitlich und örtlich flexible Beweglichkeit gerichtet sowie durch historisch entstandene Vorlieben bzw. Abneigungen für bestimmte Verkehrsmittel geprägt sind. Aus diesen sozialen Trends lassen sich auf zwei Ebenen Schlussfolgerungen für die ländliche Verkehrsentwicklung ableiten. Sie betreffen erstens die Entwicklung innovativer Verkehrsangebote und zweitens die Modernisierung des Images öffentlicher Verkehrsmittel. Keiner der beiden Aspekte allein führt zu einer hinreichenden Lösung, beide bedingen sich gegenseitig und müssen an den Veränderungen und Differenzierungen der Mobilitätsbedürfnisse und -Orientierungen der ländlichen Bevölkerung ausgerichtet werden.

Bezogen auf die Entwicklung neuer Verkehrsangebote geht es aus sozialer Sicht nicht einfach um die Sicherung des Bestehenden, sondern um die Entwicklung bedarfsorientierter Verkehrsangebote für alle sozialen Gruppen in dünn besiedelten Gebieten (vgl. Gip 2004). Bedarfsorientierte Verkehrsverbote sind auf die Sicherung der individuellen Beweglichkeit gerichtet. Ihre jeweilige Bedeutung hängt sowohl von der sozialen und räumlichen Situation eines Gebietes als auch von der regionalen Ausprägung und sozialen Differenzierung bestimmter Mobilitätsvorlieben und Gewohnheiten ab. Aufgrund der verstreuten (potenziellen) Nachfrage sind bedarfsgerechte Verkehrsangebote am Land mit dem Takt- und Liniensystem nach dem Vorbild der Ballungsräume nicht effizient realisierbar, sie müssen deshalb aber als Regionalziel nicht aufgegeben werden. Vielmehr ist die Entwicklung raumangepasster alternativer Verkehrsformen notwendig. Ihre Gestalt ist nicht pauschal bestimmbar. Sie bedarf der Mitwirkung der regionalen Bevölkerung, ihrer Interessenvertretungen sowie regionaler Verkehrsverbände.

Vergleicht man die in der Untersuchung im Bezirk Oberwart geäußerten Wünsche mit erfolgreichen Verkehrsinitiativen in anderen ländlichen Regionen, so lassen sich zwei Trends für

einen erfolgreichen Wandel der Verkehrspolitik in ländlichen Regionen erkennen (vgl. Franz 2006). Der erste Trend betrifft die Individualisierung monomodaler öffentlicher Verkehrssysteme in Form von Rufsystemen. Das bedeutet, dass Rufbusse bzw. Ruftaxis, Bürgerbusse, organisierte Nachbarschaftsdienste u.a.m. als regionale Angebote zwar bereitgestellt werden, aber nur auf Bestellung fahren. Auf diese Weise werden nicht nur Kosten gespart, sondern auch die Individualität der Angebote auf eine Weise realisiert, die Linienangebote nicht anbieten können. Ein zweiter Trend betrifft den Auf- bzw. Ausbau intermodaler regionaler Verkehrssysteme mit flexiblen Anschlüssen an überregionale Verkehrsanbieter. Hier geht es darum, komplizierte Wegeketten je nach individuellem Bedarf auch bis in kleine Ortschaften abzudecken. Das ist beispielsweise möglich, wenn verschiedene Verkehrssysteme sowohl verkehrlich als auch informationell miteinander verbunden werden. Aus der Sicht der befragten Landbevölkerung sind dafür leicht zugängliche und übergreifend kompetente Informationssysteme notwendig, die die Gesamtheit der Informationen für eine Wegekette von Haus zu Haus anbieten.

Während es für den ersten Trend bereits erfolgreiche regionale Modelle gibt, so steckt der zweite Trend noch in den Kinderschuhen. In ländlichen Regionen scheint es dabei besonders wichtig, in solche verkehrsübergreifende Konzepte auch den privaten PKW-Verkehr einzubeziehen, etwa für den Zugang zu Verkehrsknotenpunkten im Park-and-ride-System. Nicht nur aufgrund der Angebotsstrukturen, sondern auch aufgrund der in den vergangenen Jahrzehnten am Land stark gewachsenen Autoaffinität, lassen sich bedarfsgerechte verkehrs-übergreifende Wegeketten leichter als Mix zwischen privater und öffentlicher Mobilität entwickeln.

Die Entwicklung bedarfsorientierter Verkehrsangebote für die ländliche Bevölkerung muss nicht zuletzt aufgrund der verbreiteten Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV durch einen Wandel in deren öffentlicher Darstellung begleitet werden. Angebote, die nicht bekannt sind oder auf Vorurteile und Ängste treffen, werden nur schwer angenommen. Bezogen auf die Entwicklung eines modernen Images öffentlicher Verkehrsmittel geht es nicht einfach um ein größeres Prestige des aktuellen ÖPNV, sondern um die Identifizierung öffentlicher Verkehrsmittel und –Angebotsformen als den eigenen individuellen Bedürfnissen und Mobilitäts-vorlieben entsprechend. Gegenwärtig haben die regionalen Schienenfahrzeuge und der Postbus weitgehend das Image überholter, nicht praktikabler oder unnötig aufwändiger Verkehrsmittel (vgl. Dangschat/Segert 2009). Private Busse schneiden bei einem Teil der Arbeitspendler/Innen besser ab (schnell und modern), aber nicht bei der Mehrheit der Befragten. Häufig wird öffentlichen Verkehrsmitteln individuelle Flexibilität gar nicht erst zugetraut. Es dominieren Bilder von vorbeifahrende(n) leere(n) Züge(n) oder unfreundliche(n) Busfahrer(n). Zudem haben öffentliche Verkehrsmittel weithin das Image eines

Restbeförderungsmittels für Bedürftige (Schüler, Arme, Kranke, Alte): Schülerbus, sonst nichts. Schließlich werden sie mit Großanbietern (ÖBB, Regionalbusse) im Linien- und Taktverkehr gleichgesetzt, während bedarfsorientierten Angeboten noch geringe Beachtung geschenkt wird. Insgesamt wird der öffentliche Verkehr am Land am Bild funktionierender Großstadtmobilität gemessen.

Alternative Bilder eines attraktiven ländlichen ÖPNV sind unter den Befragten noch kaum verbreitet. Aufgrund eines kaum wahrzunehmenden Marketings werden selbst vorhandene alternative Formen wie der Oberwarter Rufbus immer noch in das alte ÖPNV-Image vom Restversorger für Bedürftige eingeordnet. Dies gilt selbst dann, wenn die Befragten dieses Angebot schon einmal zufrieden genutzt haben. Zukünftig gilt es, das hartnäckige Negativ-Image des ÖPNV zu überwinden, sowohl durch praktische Anschauung neuer flexibler Angebote als auch durch ein neues Marketing flexibler bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsangebote am Land.

Das Motto für einen individuell funktionierenden öffentlichen Nahverkehr am Land könnte sein: Small is beautiful, up-to-date and our joy. Doch bis dahin ist noch viel zu tun: verkehrs-technisch, verkehrsorganisatorisch, im Marketing und nicht zuletzt sozial und regionalpolitisch.

6. Literatur

- Beckmann, Klaus J., Hesse, Markus, Holz-Rau, Christian (2006) StadtLeben, Wohnen, Mobilität und Lebensstil, Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, Wiesbaden.
- Beetz, Stefan (Hg.) (2007) Zukunft der Infrastrukturen in ländlichen Räumen. Materialien der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften Nr. 14, Berlin.
- Dangschat, Jens, Hamedinger, Alexander (2007) Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen, Forschungs- und Sitzungsberichte des ARL (230) Hannover.
- Dangschat, Jens, Segert, Astrid (2009) Multidimensionale NutzerInnenperspektive auf Non-routine Trips. Herausforderungen für die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr. Teilbericht des AP3 im Forschungsprojekt NRT – Non Routine Trips. Mobilitätsstile der Zukunft. Neue Herausforderungen für den ÖV, Working Paper, TU Wien.
- Dax, Thomas, Machold, Ingrid (2001) Zwischen Mobilität und Anpassung - Perspektiven Jugendlicher in ländlichen Regionen. In: Ländlicher Raum Nr. 1/2001, Wien.
- Franz, Hans-Werner (2006) Die Chancen des ÖPNV im ländlichen Raum. Neue Mobilitätsangebote im Rahmen des Projekts IMPULS 2005. In: Ifmo (Hg.): Öffentlicher Personennahverkehr. Herausforderungen und Chancen, Berlin/Heidelberg/New York, 163-174.
- Gather, Mathias, Kagermeier, Andreas, Lanzendorf, Martin (2008) Verkehrsforschung. Berlin/Stuttgart.
- Gip, Christoph (2004) Bedarfsorientierte Verkehre in ländlichen Regionen. Der Nahverkehr Bd. 22, Nr. 10, S. 40-45.
- Götz, Konrad (2007) Freizeit-Mobilität im Alltag oder Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit – warum wir in der Freizeit raus müssen. Berlin.
- Hahne, Ulf (2005): Zur Neuinterpretation des Gleichwertigkeitsziels. RuR, Nr. 4, S. 257-265.
- Hainz, M. (1999) Dörfliches Sozialleben im Spannungsfeld der Individualisierung. Schriften der Forschungsgesellschaft für Agrarpolitik und Agrarsoziologie. Bd. 311, Bonn.

- Heinze, Wolfgang (2006) Kurskorrektur – Eine Ortsbestimmung der Raumordnung aus Verkehrssicht. RuR Nr. 2, S. 135-146.
- Hunecke, Marcel (2000) Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Heidelberg: Ifmo (2006): Öffentlicher Personennahverkehr - Herausforderungen und Chancen. Berlin/Heidelberg/New York.
- Machold, Ingrid, Tamme, Oliver (2005) Versorgung gefährdet? Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum. Ländlicher Raum 2005.
- Meth, Dagmar (2002): Mobilität im ländlichen Raum – Lösungsansätze zur Sicherung der Erreichbarkeit. Ländlicher Raum Nr. 2/2002.
- ÖROK (2006) Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume – Dienstleistungen der Daseinsvorsorge und regionale Gouvernante, Schriftenreihe Nr. 171, Wien.
- ÖROK (2007) Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005, Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV, Schriftenreihe Nr. 174, Wien.
- ÖROK (2008) 12. Raumordnungsbericht, Schriftenreihe Nr. 177, Teil B.
- ÖROK (2009) Neue Handlungsmöglichkeiten für periphere ländliche Räume. Schriftenreihe Nr. 181, Wien.
- Rammler, Stephan (2001) Mobilität in der Moderne: Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Sammer, G. et al. (2002) MOVE – Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse in strukturschwachen ländlichen Regionen als Folge des Strukturwandels. Untersuchungsgebiet Unteres Pinka- und Stremtal, Bericht Nr. 9, Universität für Bodenkultur, Wien.
- Schneider, Nicole, Spellerberg, Annette (1999) Lebensstile, Wohnbedürfnisse und Mobilität, Opladen.
- Statistik Austria (2009) Statistisches Jahrbuch Österreichs 2009, Wien.
- Statistik Austria, Österreichischer Städtebund (2008) Österreichs Städte in Zahlen. Wien.
- VCÖ (2005) Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, Nr. 1.
- VCÖ (2008) Verkehr 2020 – Ziele und Entwicklungen, Nr. 2.
- VCÖ (2009) Soziale Aspekte von Mobilität, Nr. 1.

Autorin:**Dr. Astrid Segert**

Institute for Advanced Studies,
Department of Sociology
Stumpergasse 56, A-1060 Vienna, Austria