



SmaShMob – Smart Shopping Mobility

MOBILITÄTS- UND EINKAUFsverhalten IN DER NAHVERSORGUNG

Ergebnisse der Gemeindebefragung
(inkl. vergleichende Betrachtung AT-HU)

durchgeführt durch das
Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien

Autor: Werner Dietl

Team: Werner Dietl, Martin Heintel, Annette Huber,
Christina Standl, Norbert Weixlbaumer

(Vergleich AT-HU erstellt durch Verracon GmbH)

Stand: 23.03.2015

INHALTE

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
0 ALLGEMEINES ZUR ERHEBUNG DES LOKALEN EINKAUFsverKEHRS	5
1 ECKDATEN ZUR BEFRAGUNG UND EIN ERSTER REGIONSEINBLICK	6
1.1 Geographische Rahmenbedingungen – Das Untersuchungsgebiet	6
1.2 Methodische Rahmenbedingungen – Befragungsdesign	10
2 AUSWERTUNG DES VERKEHRSVERHALTENS IM EINKAUFsverKEHR	11
2.1 Allgemeine Angaben zum Haushalt	11
2.2 Verkehrsverhalten – Kleinere Einkäufe	12
2.3 Verkehrsverhalten – Grössere Einkäufe/Wocheneinkauf	22
2.4 Allgemeine Einstellung zu Einkauf-Verkehr-Nahversorgung	28
3 AUSWERTUNG DER GEDÄCHTNISPROTOKOLLE.....	37
4 ZUSAMMENFASSENDE CHARAKTERISIERUNG DES VERKEHRSVERHALTENS NACH GEMEINDECLUSTERN/GEMEINDEN	40
4.1 Gemeindecluster 1	40
4.1.1 Andau	41
4.1.2 Tadtén	41
4.2 Gemeindecluster 2	42
4.2.1 Hannersdorf	42
4.2.2 Schachendorf	43
4.2.3 Schandorf	43
4.3 Gemeindecluster 3	44
4.3.1 Bildein	44
4.3.2 Eberau	45
4.3.3 Deutsch Schützen-Eisenberg	45
4.4 Gemeindecluster 4	46
4.4.1 Heiligenbrunn	46
4.4.2 Strem	47
4.4.3 Kroatisch Ehrendorf (Gemeinde Eberau)	47
5 ANHANG	48
5.1 Zusammenfassende Betrachtung Befragungsergebnisse Ungarn – Österreich	48
5.2 Fragebogen	51

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Verortung des Untersuchungsgebietes (www.schule.at; eigene Bearbeitung)	6
Abb. 3: Basisdaten zur Erhebung	7
Abb. 4: Mittlere Anzahl der Verkehrsmittel je Haushalt nach Gemeindecluster	11
Abb. 5: Mittlere Anzahl (Median) der Kleineren Einkäufe pro Woche je Warengruppe und Gemeinde-	12
Abb. 6: Mittlere Anzahl (Median) der Kleineren Einkäufe pro Monat je Warengruppe und Gemeinde-	13
Abb. 7: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart bei kleineren Einkäufen (in %)	15
Abb. 8: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Altersgruppen bei kleineren Einkäufen (in %)	16
Abb. 9: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Geschlecht bei kleineren Einkäufen (in %)	17
Abb. 10: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Motorisierungsgrad bei kleineren	17
Abb. 11: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Einkaufshäufigkeit bei	18
Abb. 12: Erledigung kleinerer Einkäufe im Zuge anderer Wege (in %)	19
Abb. 13: Bereitschaft zur Nutzung der (potenziellen) Nahversorger in der Gemeinde für den täglichen	20
Abb. 14: Durchschnittliche Ausgaben pro kleinerem Einkauf nach Einkaufshäufigkeit je Woche (in €)	20
Abb. 15: Durchschnittliche Ausgaben pro kleinerem Einkauf nach Altersgruppen (in €)	21
Abb. 16: Einkaufshäufigkeit bei größeren Einkäufen nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)	22
Abb. 17: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart bei größeren Einkäufen (in %)	23
Abb. 18: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Motorisierungsgrad bei größeren	24
Abb. 19: Erledigung größerer Einkäufe im Zuge anderer Wege (in %)	25
Abb. 20: Größere Einkäufe im Rahmen anderer Aktivitäten (Zahl der Nennungen, n=61)	26
Abb. 21: Durchschnittliche Ausgaben bei größeren Einkäufen je Einkaufshäufigkeit (in €)	26
Abb. 22: Durchschnittliche Ausgaben pro größerem Einkauf nach Altersgruppen (in €)	27
Abb. 23: Nutzung des PKW für kleinere Einkäufe unabhängig von den Rahmenbedingungen nach Gemeindecluster	28
Abb. 24: Nutzung des PKW für kleinere Einkäufe unabhängig von den Rahmenbedingungen nach Altersgruppen	28
Abb. 25: Fortbewegung mit Fahrrad bzw. zu Fuß für kleinere nahe Einkäufe nach Gemeindecluster (in %,	29
Abb. 26: Fortbewegung mit Fahrrad bzw. zu Fuß für kleinere nahe Einkäufe nach Altersgruppen (in %,	29
Abb. 27: Abhängigkeit vom PKW für kleinere Einkäufe nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)	30
Abb. 28: Abhängigkeit vom PKW für kleinere Einkäufe nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)	30
Abb. 29: Transport der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich (in %, nach Gemeindecluster)	31
Abb. 30: Transport der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich (in %, nach Altersgruppen)	31
Abb. 31: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei verbessertem Angebot nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte	31
Abb. 32: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei verbessertem Angebot nach Altersgruppen (in %, Extremwerte	32
Abb. 33: Personenhilfe für Einkaufsfahrten nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)	32
Abb. 34: Personenhilfe für Einkaufsfahrten nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)	32
Abb. 35: Nutzung des Fahrrades für kurze und sichere Einkaufswege nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte	33
Abb. 36: Nutzung des Fahrrades für kurze und sichere Einkaufswege nach Altersgruppen (in %, Extremwerte	33
Abb. 37: Gemeinsame Familieneinkäufe (in %)	34
Abb. 38: ÖV-Taktung und Einkauf nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)	34
Abb. 39: ÖV-Taktung und Einkauf nach Motorisierungsgrad (in %, Extremwerte hervorgehoben)	35

Abb. 40: Maximal zumutbare Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle nach Altersgruppen	36
Abb. 41: Versorgungs- und Verkehrssituation Andau.....	41
Abb. 42: Versorgungs- und Verkehrssituation Taden.....	41
Abb. 43: Versorgungs- und Verkehrssituation Hannersdorf	42
Abb. 44: Versorgungs- und Verkehrssituation Schachendorf.....	43
Abb. 45: Versorgungs- und Verkehrssituation Schandorf.....	43
Abb. 46: Versorgungs- und Verkehrssituation Bildein	44
Abb. 47: Versorgungs- und Verkehrssituation Eberau.....	45
Abb. 48: Versorgungs- und Verkehrssituation Deutsch Schützen-Eisenberg	45
Abb. 49: Versorgungs- und Verkehrssituation Heiligenbrunn.....	46
Abb. 50: Versorgungs- und Verkehrssituation Strem	47
Abb. 51: Versorgungs- und Verkehrssituation Kroatisch Ehrendorf.....	47

0 ALLGEMEINES ZUR ERHEBUNG DES LOKALEN EINKAUFsverKEHRS

Der Bericht zur Auswertung der – im Rahmen des Projekts „Smashmob“ (Arbeitspaket 4) – erhobenen Daten umfasst eine detaillierte Analyse der gegenwärtigen Situation des Verkehrsverhaltens der befragten Personen in Bezug auf den Einkaufsverkehr auf lokaler/kleinregionaler Ebene, sowie deren diesbezüglichen Bedürfnisse im Kontext der Nahversorgung. Die Generierung der Daten beruht auf der Durchführung einer Befragung in dem von der Projektgruppe festgelegten Untersuchungsgebiet (UG). Um auf räumlicher Ebene eine ansprechende Repräsentativität der Befragungsergebnisse zu erreichen, wurden jeweils mehrere Gemeinden (einschließlich der Katastralgemeinden) zu insgesamt vier Raumeinheiten (Gemeindecluster (GC)) aggregiert. Das methodische Design ist Ausfluss einer gemeinsam mit dem Auftraggeber diskutierten und erarbeiteten Vorgehensweise.

Zu Beginn des Berichts werden die allgemeinen Eckdaten zu der Befragung in kompakter Weise nach geographischen und methodischen Rahmenbedingungen expliziert (Kapitel 1). Dem folgt die Darstellung der Befragungsergebnisse differenziert nach Erhebungsschwerpunkten (Kapitel 2). Eine Zusammenfassung der Gedächtnisprotokolle dient der Ergänzung der erhobenen Daten (Kapitel 3). Das abschließende Kapitel beinhaltet eine Gesamtcharakterisierung der Gemeindecluster bzw. Gemeinden (Kapitel 4).

Anmerkung:

Um eine übersichtliche Darstellung der erhobenen Daten zu gewährleisten, basieren einzelne Berechnungen auf der Bildung von Kategorien und Klassen. Die befragten Personen wurden in 4 **Altersgruppen** klassifiziert: ≤35 Jahre, 36-49 Jahre, 50-64 Jahre, 65 Jahre +. Der **Motorisierungsgrad** errechnet sich aus der Summe aller Kraftfahrzeuge je Haushalt. Daraus wurden 4 Kategorien gebildet: nicht motorisiert (0 Kfz/Haushalt), gering motorisiert (1 Kfz/Haushalt), mittel motorisiert (2-3 Kfz/Haushalt), hoch motorisiert (≥4 Kfz/Haushalt). Die **Einkaufshäufigkeit bei kleineren Einkäufen** errechnet sich aus der Summe aller kleineren Einkäufe bei allen Anbietern aller Warengruppen je Woche. Um Mehrfachsummierungen zu vermeiden, wurden kleinere Einkäufe verschiedener Warengruppen bei dem gleichen Anbieter nur einmal gezählt. Insgesamt wurden 3 Kategorien gebildet: geringe (≤2 kl. Einkäufe/Woche), mittlere (3-6 kl. Einkäufe/Woche) und hohe (≥7 kl. Einkäufe/Woche) Einkaufshäufigkeit.

1 ECKDATEN ZUR BEFRAGUNG UND EIN ERSTER REGIONSEINBLICK

1.1 GEOGRAPHISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

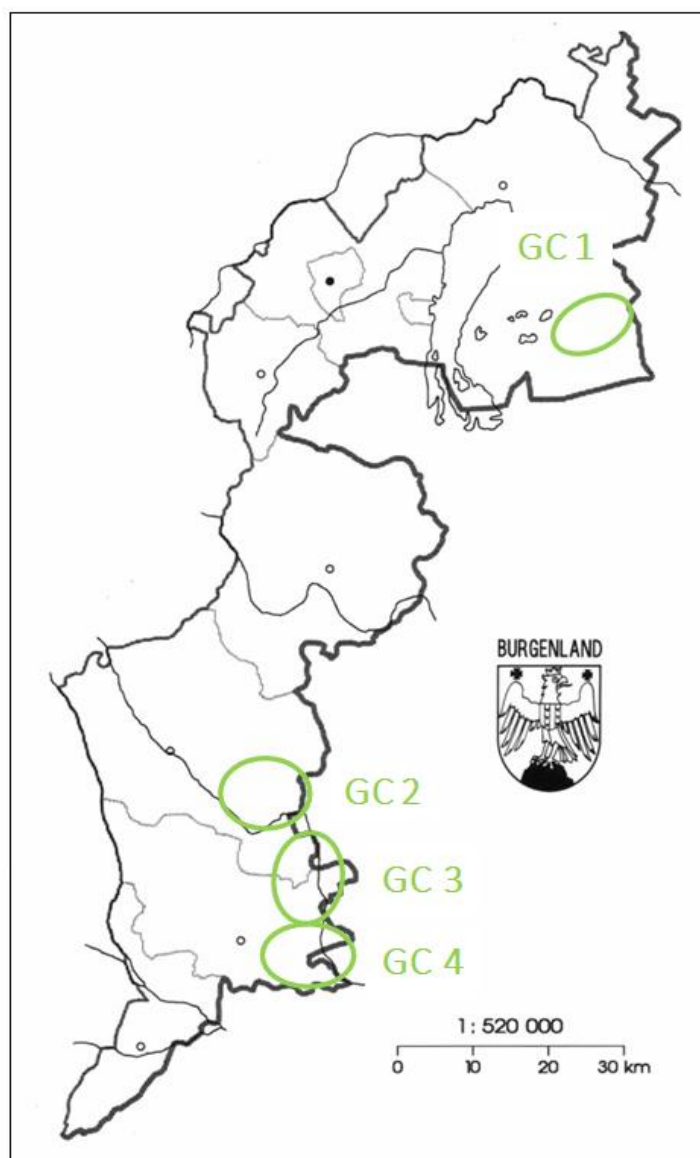


Abb. 1: Verortung des Untersuchungsgebietes (www.schule.at; eigene Bearbeitung)

Die Erhebungsbasis des Arbeitspaketes Nr. 4 umfasst insgesamt 10 Gemeinden, welche zu 4 Untersuchungsclustern (Gemeindecluster) zusammengefasst wurden. Diese untereinander heterogenen

Gemeindecluster sind bezüglich ihrer projektbezogenen Strukturdaten (Mobilitäts- und Einkaufsinfrastruktur) in sich relativ homogen. Sie liegen in strukturell stark unterschiedlichen Grenzraumzonen: zum einen in der relativ zentrumsnahen ländlichen Seewinkel- bzw. Heidebodenregion des Nordburgenlandes, zum anderen im peripheren Riedel- und Plattenland des Geschriebensteins und Eisenberges sowie in der signifikant grenzraumbezogenen Ebene des Südburgenlandes. Natur- und kulturräumlich handelt es sich dabei um Randregionen.

Gemeindecluster (GC)	Gemeinde (G)	Einwohner (2014)	Katastralgemeinde (KG)	Befragte			Bezirk	Region
				KG	G	GC		
1	Andau	2375	Andau	45	45	89	Neusiedl am See	Nordburgenland
	Tadten	1234	Tadten	44	44			
2	Hannersdorf	781	Hannersdorf	21	21	94	Oberwart	Südburgenland
	Schachendorf	753	Schachendorf	21	49			
			Dürnbach	28				
	Schandorf	282	Schandorf	24	24			
3	Bildein	341	Ober-/Unterbildein	5	5	59	Güssing	Südburgenland
	Eberau	952	Eberau	18	26		Güssing	Südburgenland
			Gaas	2				
			Kulm	4				
			Winten	2				
	Deutsch Schützen-Eisenberg	1120	Deutsch Schützen	10	28		Oberwart	Südburgenland
			Edlitz	2				
			Eisenberg	11				
			Höll	1				
			St. Kathrein	4				
4	Heiligenbrunn	838	Heiligenbrunn	6	25	59	Güssing	Südburgenland
			Deutsch Bieling	3				
			Hagensdorf	8				
			Luising	4				
			Reinersdorf	4				
	Strem	919	Strem	23	32		Güssing	Südburgenland
			Deutsch Ehrendorf	5				
			Steinfurt	3				
			Sumetendorf	1				
	Eberau	952	Kroatisch Ehrendorf	2	2		Güssing	Südburgenland

Abb. 2: Basisdaten zur Erhebung

Die Bevölkerungsgrößen der Gemeinden oszillieren zwischen ca. 300 und 1.000 Einwohnern. So manche Katastralgemeinde wie etwa Luising in der südburgenländisch-pannonischen Ebene Heiligenbrunn verfügt über weniger als 100 Einwohner und befindet sich bereits hart an der natürlichen Reproduktionsgrenze. Auch ist beispielsweise in diesem Ort die dörfliche Infrastrukturaus-

stattung extrem marginalisiert bzw. nicht mehr vorhanden (kein Gasthaus, kein Nahversorger, kein öffentlicher Verkehrsanschluss etc.). Hingegen gibt es Gemeinden wie Deutsch Schützen-Eisenberg, die über mehr als 1000 Einwohner verfügen und wo die Infrastrukturausstattung teils sogar von regionaler Bedeutung ist.

Trotz ihrer Heterogenität bilden einzelne Katastralgemeinden in Summe (etwa als „Talschaft“ die Gemeinden im Stremtal) eine kulturelle und z.T. auch verkehrspolitisch relevante Einheit in Form von „Gemeindekonglomeraten“, die hier als Cluster angesprochen werden. Die in Kapitel 2 dargestellte Analyse der empirischen Erhebungen zielt auf genau diese handlungsrelevante regionale Zusammengehörigkeit, eines typisch peripheren ländlichen Settings von Konnektivität ab.

Die Stichprobengröße der Erhebung konnte aus logistischen Gründen und aus Gründen der begrenzten Befragungsressourcen pro Gemeinde nicht mehr als 50 Haushalte umfassen. Um eine breite Streuung der Sachlage im Spiegel der Befragung zu erhalten, wurde jeweils in allen Teilen dieser 4 Gemeindecluster befragt und keine Solitärgemeinde einzeln herausgestellt. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen und der bestehenden Erhebungssituation erfolgte die Auswertung in Kapitel 2 dann auch nicht gemeindegrenzscharf (hier wäre die Stichprobengröße pro (Katastral)Gemeinde mancherorts sehr gering gewesen), sondern stets auf Basis der 4 Gemeindecluster bzw. „Gemeindekonglomerate“. Allesamt spiegeln sie die struktur- und lagetypische Einkaufs- und Verkehrssituation im Grenzraum zu Ungarn wider.

Trotz peripherer Lage ist die allgemeine Infrastruktur hinsichtlich der Nahversorgung durchaus gegeben, wobei festgehalten werden muss, dass von der statistischen Ausgangslage (dem verfügbaren Grundlagenmaterial) keine unmittelbare Differenzierung zwischen „Nahversorgern“ getroffen werden. D.h., die Qualität und Produktpalette der Nahversorger divergiert von einem Billa mit entsprechendem Sortiment (= Supermarkt) bis hin zu einer örtlichen Bäckerei, wie in der ergänzenden Aufnahme vor Ort festgehalten wurde. Einzig in den Katastralgemeinden Dürnbach (Gemeinde Schachendorf), Deutsch Bieling (Gemeinde Heiligenbrunn) und Luising (Gemeinde Heiligenbrunn) existieren keine Nahversorger. Wobei auch bei diesen Beispielen zum Teil eine Hauszustellung durch den Bäcker erfolgt. Die Distanzen zum nächstgelegenen Supermarkt variieren je Gemeinde und betragen bis hin zu 15,6 km (Luising).

Grundsätzlich ergibt sich daraus das Bild, das – von den oben angeführten Einschränkungen abgesehen – eine durchaus zufriedenstellende Versorgung durch Güter des täglichen Bedarfs gegeben ist. Nicht erhoben wurden die jeweilige Produktvielfalt und der Preis der gehandelten Güter, sowie die Relation der etwaigen Mehrkosten für PKW und Distanz zu den höherrangigen Supermärkten. Zusätzlich werden in den ländlich geprägten Strukturen auch einige Güter durch Eigenerzeugung und Nachbarschaftshilfe abgedeckt (Landwirtschaften; Obst, Gemüse, Säfte, Eier etc.).

Die Verfügbarkeit des ÖV in Richtung nächstgelegenen Supermarkt variiert stark von stündlich bis nicht vorhanden. Der Durchschnitt liegt bei 2-6 Angeboten/Werktag, die jedoch primär auf Schulzeiten abgestimmt sind. Auch die Stationen sind in der Regel nicht optimal an die Supermärkte angebunden, sodass Gehzeiten hinzukommen und der Einkauf auch zusätzlich getragen werden muss.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass von den genannten Ausnahmen in z.T. extremer peripherer Lage, die Ausgangssituationen der Gemeinden vergleichbar sind, wodurch eine Clusterung als sinnvoll erscheint. Auch hat sich bei der Umfrage und den über den Fragebogen hinausgehenden Informationen recht einheitlich gezeigt, dass das „Mobilitätsproblem“ der Region vielfach als solches nicht gesehen wird. Das Motto „Wir haben kein Mobilitätsproblem – wir haben ein Auto!“, kann durchaus als Leitprinzip festgehalten werden, nicht zuletzt auch darin begründet, die letzten Meter zu schließen.

1.2 METHODISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – BEFRAGUNGSDESIGN

Befragungskontext:

Die Befragung wurde im Rahmen der Lehrveranstaltungen „Übungen zur Geographie ländlicher Räume: Periphere und zentrumsferne Gebiete“ und „Projektseminar aus Angewandter Geographie, Raumforschung und Raumordnung – Smart Shopping Mobility in der österreichisch-ungarischen Grenzregion“ von 90 Studierenden des Instituts für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien durchgeführt.

Befragungszeitraum: Okt. 2014 (09., 10., 15., 18.10.2014)

Befragungstage: Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag

Stichprobe: gesamt 301 (Cluster 1 = 89, Cluster 2 = 94, Cluster 3 = 59, Cluster 4 = 59)

Interviews: face-to-face, Haushaltsbefragung

Erhebungsinstrument:

Die Erhebung erfolgte mit einem standardisierten Fragebogen mit 31 größtenteils geschlossenen Fragen (in den Datenniveaus nominal, ordinal, metrisch) und partieller Integration offener Frageelemente.

Erhebungsschwerpunkte:

Allgemeine Angaben zum Interview, Allgemeine Angaben zum Haushalt, Verkehrsverhalten bei kleineren Einkäufen, Verkehrsverhalten bei größeren Einkäufen bzw. Wocheneinkäufen, Allgemeine Einstellung zu dem Thema Einkauf-Verkehr-Nahversorgung, Sozioökonomische Angaben zum/zur InterviewpartnerIn, Gedächtnisprotokoll im Anschluss an die Befragungen (je Haushalt).

Durchschnittliche Interviewdauer: 17 Min. 30 Sek. (n=275)

Dateneingabe: 19.10.-09.11.2014 (MS-Excel-Eingabemaske)

Datenaufbereitung und -auswertung: 10.11.-14.12.2014 und 01.01.-17.01.2015 (MS-Excel, SPSS 22, MS-Word)

2 AUSWERTUNG DES VERKEHRSVERHALTENS IM EINKAUFsverkehr

2.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM HAUSHALT

Die **durchschnittliche Anzahl der Personen je Haushalt** beträgt im gesamten Untersuchungsgebiet 2,83. Differenziert man nach den einzelnen Gemeindeclustern (GC), so liegen der Cluster 1 (2,88 Personen je Haushalt) und der Cluster 4 (2,95 Personen je Haushalt) über, der Cluster 2 (2,80 Personen je Haushalt) und der Cluster 3 (2,69 Personen je Haushalt) unter dem Durchschnitt des gesamten Untersuchungsgebietes (UG).

Im gesamten Untersuchungsgebiet kommen im Mittel auf einen Haushalt 1,77 PKW und 2,64 Fahrräder. Die Spannweite reicht hierbei bei den PKW je Haushalt von 0 bis 6 und bei den Fahrrädern je Haushalt von 0 bis 8. Vergleicht man die mittlere Anzahl dieser Verkehrsmittel je Haushalt innerhalb der einzelnen Gemeindecluster, so kann festgestellt werden, dass bei den PKWs eine eher geringere (1,60-1,93) und bei den Fahrrädern eine größere Schwankungsbreite besteht (2,05-3,09).

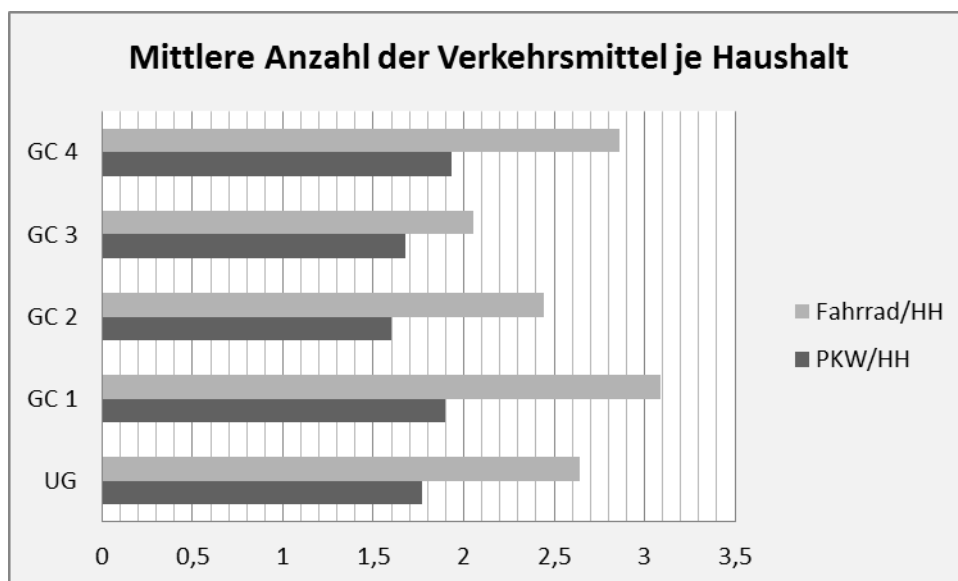


Abb. 3: Mittlere Anzahl der Verkehrsmittel je Haushalt nach Gemeindecluster

2.2 VERKEHRSVERHALTEN – KLEINERE EINKÄUFE

Den befragten Personen wurde im Zuge der Erhebung des Einkaufsverhaltens bei kleineren Einkäufen die Definition „Unter kleineren Einkäufen versteht man den Erwerb von Artikeln zum Konsum innerhalb der nächsten 2 Tage – entspricht in etwa einer handelsüblichen Einkaufstasche“ vorgestellt und darauf hingewiesen, dass bei der Nennung der Einkäufe der jeweils häufigste gewählte Geschäftstyp von Bedeutung ist. Die Darstellung der **Anzahl kleinerer Einkäufe** erfolgt nun nachfolgend einerseits differenziert nach Warengruppen, Geschäftstyp und Gemeindecluster (GC) und andererseits getrennt nach den Zeiträumen Woche und Monat. Aufgrund häufigen Auftretens von Ausreißern in allen oben angeführten Gruppen, wird der jeweilige Median als Grundlage der Analyse herangezogen (Frage 6: **Wo kaufen Sie bei kleineren Einkäufen folgende Produkte am häufigsten ein?**).

Mittlere Anzahl der kleineren Einkäufe pro Woche		UG	GC 1	GC 2	GC 3	GC 4
Backwaren und Milchprodukte	Bäcker	3	3	3	2	2
	Greißler	3	3	3	3	2
	Supermarkt	2	3	2	2	2
Fleisch und Wurstwaren	Fleischhauer	1	1	1	1	1
	Greißler	2	3	2	2	2
	Supermarkt	2	2	2	2	1
Obst und Gemüse	Hofladen etc.	2	2	1	1	2
	Greißler	2	3	2	2	2
	Supermarkt	2	2	2	1	2
Hygieneartikel	Drogeriemarkt	1	1	1	1	1
	Greißler	1	2	2	1	4,5
	Supermarkt	1	2	1	2	1
Tabakwaren und Zeitungen	Trafik	2	3	1	2,5	2
	Greißler	3	3	3	3	3,5
	Supermarkt	1,5	2	1	4	k.A.

Abb. 4: Mittlere Anzahl (Median) der Kleineren Einkäufe pro Woche je Warengruppe und Gemeindecluster (unter Einbeziehung der Mehrfachnennungen, Extremwerte hervorgehoben)

Die Warengruppe „Backwaren und Milchprodukte“ weist keinen signifikanten Unterschied zwischen den einzelnen Anbietern und Gemeindeclustern auf. In Bezug auf die Warengruppen „Fleisch und Wurstwaren“ und „Obst und Gemüse“ ist lediglich in dem Gemeindecluster 1 eine leicht überproportionale Anzahl von Nennungen bei dem Geschäftstyp „Greißler“ zu verzeichnen. Allerdings ist zu erkennen, dass in dem Gemeindecluster 4 bei „Hygieneartikel“ der „Greißler“ mit 4,5 Einkäufen pro Woche deutlich über den verbleibenden Geschäftstypen „Drogeriemarkt“ und „Supermarkt“ liegt. „Tabakwaren und Zeitungen“ werden tendenziell bevorzugt bei den „Greißlern“ erworben (3-3,5 Einkäufe pro Woche), einzige Ausnahme sind hier die befragten Personen des Gemeindecluster 3, welche diese Waren vor allem in Supermärkten erwerben (4 Einkäufe pro Woche).

Mittlere Anzahl der kleineren Einkäufe pro Monat		UG	GC 1	GC 2	GC 3	GC 4
Backwaren und Milchprodukte	Bäcker	8	11	8	10	k.A.
	Greißler	8	6	7	11	1
	Supermarkt	8	8	6	5	k.A.
Fleisch und Wurstwaren	Fleischhauer	2	1	2	2	2
	Greißler	4	3	12	8	2
	Supermarkt	3	4	4	2	1
Obst und Gemüse	Hofladen etc.	2	2,5	k.A.	1	k.A.
	Greißler	6	10	5	4	2
	Supermarkt	4	4	4	2,5	1
Hygieneartikel	Drogeriemarkt	2	2	2	1	1
	Greißler	1	2	1,5	1	1
	Supermarkt	2	2	1	2	1
Tabakwaren und Zeitungen	Trafik	1,5	3,5	1	2	1
	Greißler	8	8	12	8	k.A.
	Supermarkt	4	4	4	k.A.	k.A.

Abb. 5: Mittlere Anzahl (Median) der Kleineren Einkäufe pro Monat je Warengruppe und Gemeindecluster (unter Einbeziehung der Mehrfachnennungen, Extremwerte hervorgehoben)

Im Vergleich zu der Abbildung der Anzahl der kleineren Einkäufe pro Woche (Abb. 4) zeigt die Darstellung der Anzahl der kleineren Einkäufe pro Monat (Abb. 5) eine wesentlich größere Spannweite zwischen den einzelnen Werten innerhalb der Warengruppen (max. 1-12). Im gesamten Untersuchungsgebiet ist das Niveau innerhalb der „Backwaren und Milchprodukte“ im Vergleich zu den restlichen Warengruppen bei allen 3 Geschäftstypen ansprechend hoch (8 kleinere Einkäufe pro Monat). Wenngleich für die Typen „Bäcker“ und „Supermarkt“ keine Daten (k.A.) vorliegen, so ist doch augenscheinlich, dass in dem Gemeindecluster 4 der „Greißler“ in dieser Warengruppe eine signifikant unterrepräsentierte Rolle innehat (1 kleinerer Einkauf pro Monat). Im Gegensatz dazu erkennt man bei den „Fleisch und Wurstwaren“ in den Gemeindeclustern 2 und 3 einen umgekehrten Trend. Hier dominiert der „Greißler“ sehr wohl das Einkaufsverhalten (12 bzw. 8 kleinere Einkäufe pro Monat). Ähnlich geartet ist auch die Situation in Hinblick auf die Warengruppe „Obst und Gemüse“ in dem Gemeindecluster 1 (10 kleinere Einkäufe pro Monat bei dem „Greißler“). Hygieneartikel weisen – auf niedrigem Niveau – sowohl innerhalb der Gemeindecluster als auch zwischen den Geschäftstypen im Allgemeinen keinerlei bedeutsamen Abweichungen auf. Die Kundenpräferenzen innerhalb der Warengruppe „Tabakwaren und Zeitungen“ sprechen 2 Geschäftstypen Extremwerte zu. Großteils unabhängig von dem Gemeindecluster wird dabei für die kleineren Einkäufe der „Greißler“ (8-12 pro Monat) dem Fachgeschäft „Trafik“ (1-3,5 pro Monat) vorgezogen.

Ergänzend zu der Analyse der Anzahl der kleineren Einkäufe werden im kommenden Absatz die jeweilige **Örtlichkeit der Geschäfte** und ausgewählte **Besonderheiten in Bezug auf die Bedürfnisbefriedigung** je nach Warengruppen ausgewertet. Die Frage nach dem „In welchem Ort kaufe ich bestimmte Waren?“ ist maßgeblich von den Gemeindeclustern abhängig.

Gemeindecluster 1: In diesem Cluster kaufen, mit Ausnahme der „Hygieneartikel“, diese werden gerne in Frauenkirchen bezogen, die Bewohnerinnen und Bewohner von Andau ihre Waren fast ausschließlich in Andau. Grundlegend anders ist das Verhalten der Tadtnerinnen und Tadtner. Sie kaufen „Backwaren und Milchprodukte“ und „Tabakwaren“ vorzugsweise in Tadten, „Fleisch und Wurstwaren“ in Andau und Frauenkirchen, „Obst und Gemüse“ in Tadten, Andau und Frauenkirchen und „Hygieneartikel“ in Frauenkirchen und teilweise in Tadten.

Gemeindecluster 2: „Backwaren und Milchprodukte“ sowie „Obst und Gemüse“ werden bevorzugt im eigenen Dorf und in Rechnitz, Großpetersdorf und Oberwart erworben. Diesen größeren Orten kommt auch bei „Fleisch und Wurstwaren“ und bei „Hygieneartikel“ eine besondere Bedeutung zu. Ergänzend dazu werden „Fleisch und Wurstwaren“ entweder im Dorf oder in Großpetersdorf einschließlich umliegender Orte und „Hygieneartikel“ in Großpetersdorf und Oberwart gekauft. Die Versorgung mit „Tabakwaren und Zeitungen“ erfolgt in erster Linie durch die jeweiligen ortsansässigen Geschäfte.

Gemeindecluster 3: In den meisten Fällen versorgen die dorfeigenen Geschäfte die Bewohnerinnen und Bewohner mit „Backwaren und Milchprodukten“, selten fahren diese dafür nach Güssing. „Fleisch und Wurstwaren“, „Obst und Gemüse“, sowie „Hygieneartikel“ werden gleichermaßen am Wohnort und in den umliegenden Großgemeinden Oberwart, Güssing und erstere zusätzlich in Großpetersdorf bezogen. Die Nachfrage nach „Tabakwaren und (selten) Zeitungen“ wird von den jeweiligen Dorfgeschäften befriedigt.

Gemeindecluster 4: In diesem Cluster ist, alle Warengruppen betreffend, eine deutliche Abhängigkeit von Güssing erkennbar. Außerdem nimmt, mit Ausnahme der „Backwaren und Milchprodukte“ und der „Fleisch und Wurstwaren“, welche außer in Güssing auch bei den ortsansässigen Anbietern gekauft werden, die Ortschaft Strem eine besondere Versorgungsrolle ein.

Besonders erwähnenswert ist die Tatsache dass, unabhängig von dem Gemeindecluster, Zeitungen signifikant oft abonniert, bzw. über die Hauszustellung oder die nahegelegenen Zeitungsstände bezogen werden. Außerdem dient der eigene Garten im gesamten Untersuchungsgebiet oftmals der Selbstversorgung mit „Obst und Gemüse“.

Ein wesentliches Kriterium bei der Analyse des Einkaufsverhaltens bei kleineren Einkäufen stellt die Wahl des Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittels dar. Diese hängt unmittelbar mit den individuellen Lebensumständen zusammen und reicht von Begründungen wie Kreuzbandriss, Bequemlichkeit und Gesundheit, bis Zeitmangel, Entfernung und ÖV-Angebot. Die Datenaufzeichnung resultiert in diesem Fall aus dem am häufigsten verwendeten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittel.

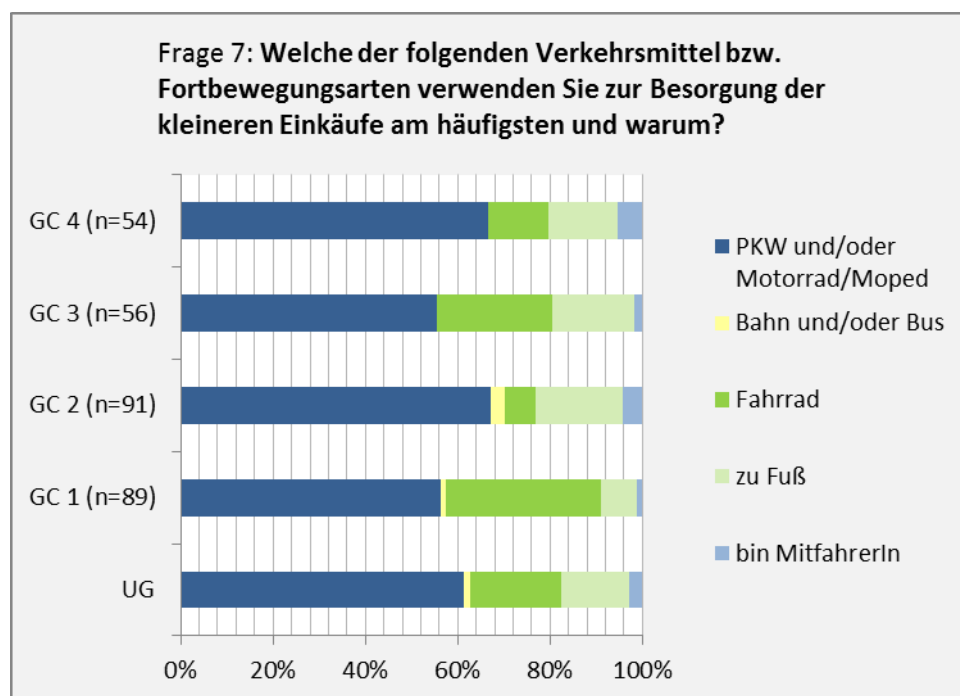


Abb. 6: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart bei kleineren Einkäufen (in %)

Betrachtet man nun die Wahl des **Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart für einen kleineren Einkauf** (Abb. 6), so geht gesamtgesehen eindeutig hervor, dass in allen Gemeindeclustern dem motorisierten Individualverkehr der Vorrang eingeräumt wird (55,4-67,0%). Deutlich seltener fällt die Wahl auf das Fahrrad (6,6-33,7%) bzw. wird der Einkaufsweg zu Fuß (7,9-18,7%) zurückgelegt.

Der Öffentliche Verkehr spielt in den Gemeindeclustern 1 und 2 eine signifikant untergeordnete (1,1-3,3%), in den Clustern 3 und 4 gar keine Rolle. Mitfahrgelegenheiten werden ebenso sehr selten genutzt (1,1-5,5%).

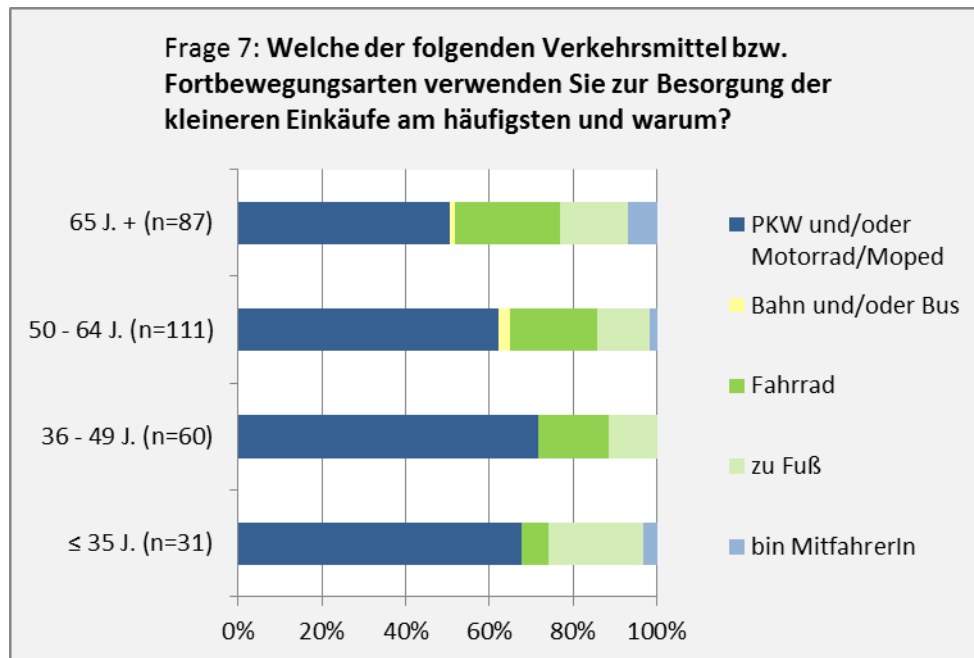


Abb. 7: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Altersgruppen bei kleineren Einkäufen (in %)

Differenziert man die Wahl des **Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach verschiedenen Altersgruppen**, so entsteht im Vergleich zu Abbildung 6 folgendes Bild. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet erreicht die zweitjüngste Altersgruppe (36-49 Jahre) den Spitzenwert (71,7%) und die älteste (65+ Jahre) den niedrigsten Wert (50,6%) bei der PKW- und/oder Motorrad/Moped-Nutzung. Dem öffentlichen Verkehr wird, mit (fraglicher) Ausnahme der 50-64-jährigen (2,7%), in keiner Altersgruppe eine Bedeutung zugesprochen. Die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten ist, in geringem Maße (6,8% bzw. 3,2%), auf die älteste und jüngste Gruppe beschränkt. Auch erkennbar ist, dass mit zunehmendem Alter die Verwendung eines Fahrrades realer wird.

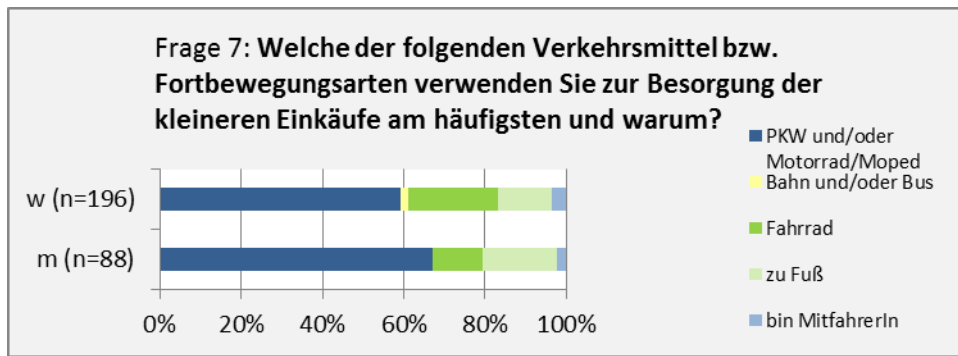


Abb. 8: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Geschlecht bei kleineren Einkäufen (in %)

Ein überproportionaler **Effekt des Geschlechts auf die Wahl des Verkehrsmittel bzw. der Fortbewegungsart** kann aus den vorliegenden Daten nicht abgelesen werden (Abb. 8). Lediglich um 7,8% mehr Männer als Frauen benutzen den PKW und/oder das Motorrad/Moped für ihre kleineren Einkaufsfahrten. Der kleinere Einkauf mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß verhält sich zwischen den Geschlechtern umgekehrt proportional und liegt bei 12,5%/18,2% (Männer) und 21,9%/13,3% (Frauen).

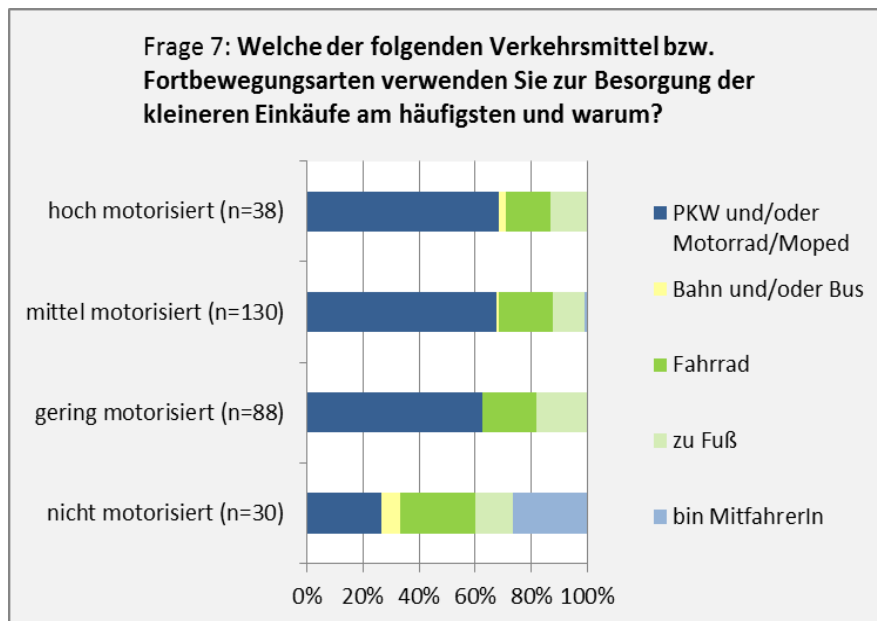


Abb. 9: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Motorisierungsgrad bei kleineren Einkäufen (in %)

Aus Abbildung 9 ist abzulesen, dass die Verwendung des PKW und/oder Motorrad/Moped mit steigendem **Motorisierungsgrad** zunimmt. Der größte Sprung ist dabei von nicht auf gering motorisierte Haushalte festzustellen. Schwer zu erklären ist die Tatsache, dass von 30 befragten Personen, welche in einem Haushalt ohne Kraftfahrzeuge leben, 26,7% kleinere Einkäufe mit dem PKW und/oder Motorrad/Moped erledigen. Möglicherweise werden hier andere Optionen gewählt wie beispielsweise Taxis oder Leihautos. Auch können Mehrfachantworten (bin MitfahrerIn) dafür verantwortlich sein. Eher unabhängig von dem Motorisierungsgrad sind die Fortbewegungsarten Fahr-

rad und zu Fuß. Bahn und/oder Bus als Verkehrsmittel und Mitfahrgelegenheiten werden eigentlich nur von jenen Personen in Anspruch genommen, die aus einem nicht motorisierten Haushalt kommen.

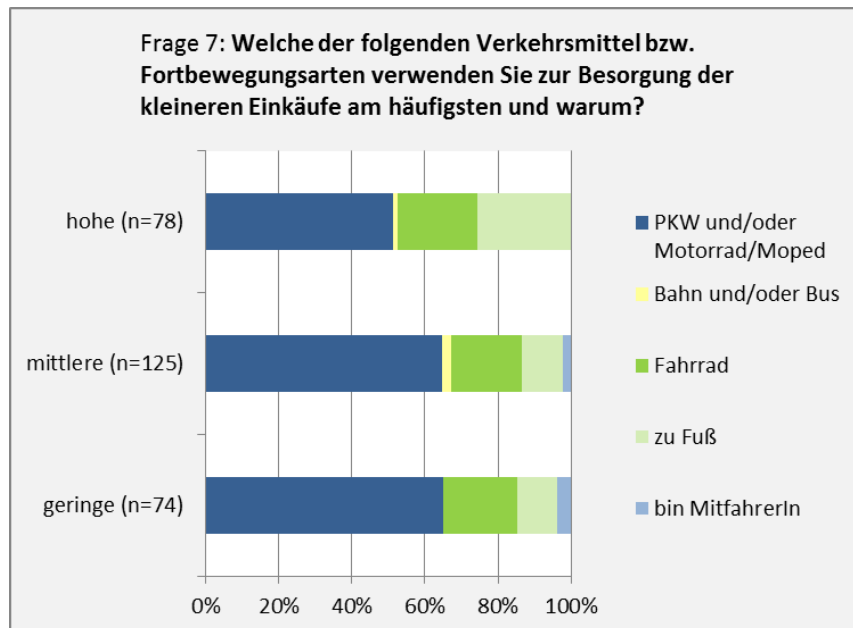


Abb. 10: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Einkaufshäufigkeit bei kleineren Einkäufen (in %)

In Abbildung 10 wird der **Zusammenhang zwischen der Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart für kleinere Einkäufe und der Einkaufshäufigkeit** visualisiert. Jene befragten Personen, die eine geringe bzw. mittlere Einkaufshäufigkeit nachweisen, verhalten sich, mit kleinen Abweichungen, bei der Wahl des Verkehrsmittels annähernd identisch (64,8% bzw. 64,9% benutzen den PKW und/oder Motorrad/Moped). Anders ist das Ergebnis bei Personen mit hoher Einkaufshäufigkeit. Sie verwenden für kleinere Einkäufe nur zu 51,3% PKW und/oder Motorrad/Moped, dafür aber gehen sie vermehrt zu Fuß (25,6%). Bezüglich der Radfahrhäufigkeit besteht kein bedeutsamer Unterschied zwischen den 3 Kategorien der Einkaufshäufigkeit.

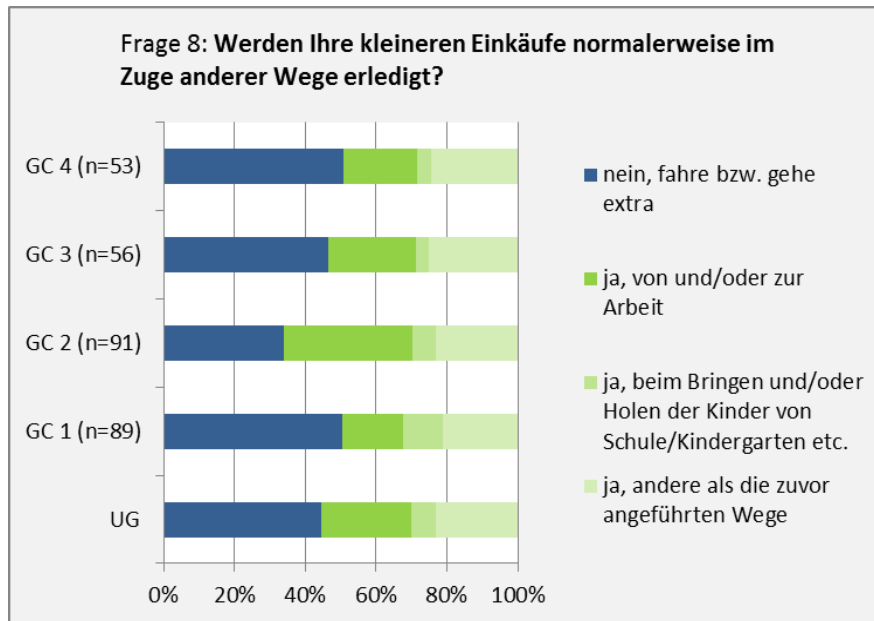


Abb. 11: Erledigung kleinerer Einkäufe im Zuge anderer Wege (in %)

Im gesamten Untersuchungsgebiet werden 55,4% aller **kleineren Einkäufe im Zuge anderer Wege** durchgeführt. Davon nutzen 25,3% der befragten Personen entweder den Weg zu oder von der Arbeit, 6,9% den Weg zu oder von dem Kindergarten bzw. der Schule und 23,2% andere als die zuvor genannten Wege zu der Erledigung ihrer kleineren Einkäufe. Im Vergleich der Gemeindecluster zeigen die Befragten der Cluster 1, 2 und 4 ein ähnliches Verhalten. Einkaufswege werden zwischen 46,4% und 50,9% ausschließlich zu diesem Zweck erledigt. Ein abweichendes Verhalten findet man in dem Cluster 2, in dem annähernd zwei Drittel aller Einkaufswege (65,9%) im Zuge anderer Wege erfolgen, wobei die Arbeit mit 36,3% den größten Einfluss hat. Weitere Gründe für das Nutzen anderer Wege für kleinere Einkäufe sind beispielsweise Kleidungseinkäufe, Arztbesuche, Behördengänge, Bank- und Postgeschäfte und Kaffeehausaufenthalte.

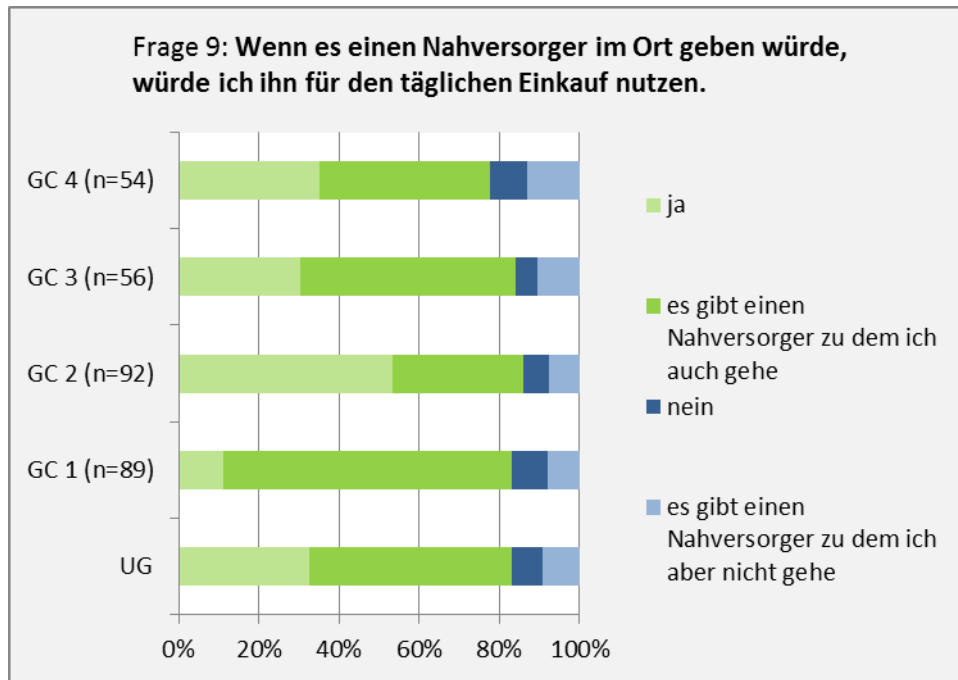


Abb. 12: Bereitschaft zur Nutzung der (potenziellen) Nahversorger in der Gemeinde für den täglichen Einkauf (in %)

Insgesamt gehen 83,1% der befragten Personen zu dem **Nahversorger der Gemeinde** bzw. würden dieses (mögliche) Potenzial auch nutzen, 16,9% lehnen den Nahversorger des Ortes grundsätzlich ab. Wie aus Abbildung 12 ersichtlich, weicht hinsichtlich der momentanen Nutzung der bestehenden Nahversorger der Gemeindecluster 1 sowohl von dem gesamten Untersuchungsgebiet als auch den einzelnen Clustern signifikant ab (11,2%).

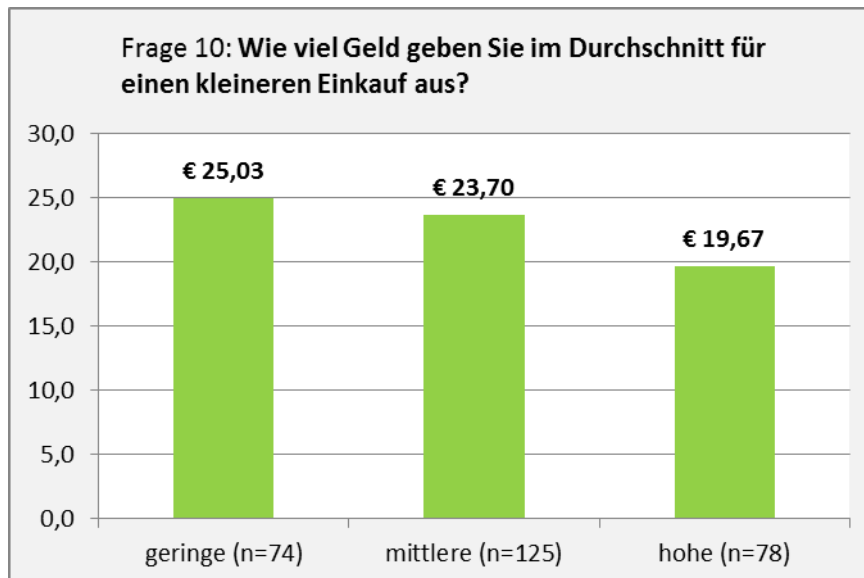


Abb. 13: Durchschnittliche Ausgaben pro kleinerem Einkauf nach Einkaufshäufigkeit je Woche (in €)

Die **durchschnittlichen Ausgaben bei einem kleineren Einkauf** stehen in unterschiedlichem Zusammenhang mit der Häufigkeit der Einkaufsvorgänge. Aus der oben angeführten Abbildung (Abb. 13) geht hervor, dass die Gruppe der geringen Einkaufshäufigkeit mit durchschnittlich 25,03€ die

höchsten Ausgaben pro kleinerem Einkauf tätigt. Die Abweichung zu der Gruppe der mittleren Einkaufshäufigkeit ist mit 1,33€ vergleichsweise noch gering. Deutlicher wird der Abstand zu der Gruppe der hohen Einkaufshäufigkeit. Diese weicht bereits um 5,36€ von den durchschnittlichen Einkaufsausgaben der Gruppe der geringen Einkaufshäufigkeit ab.

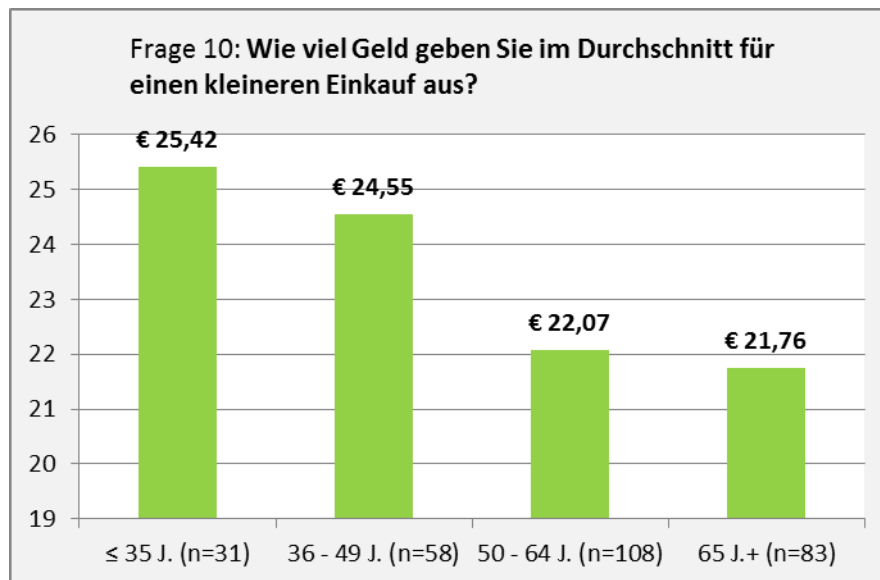


Abb. 14: Durchschnittliche Ausgaben pro kleinerem Einkauf nach Altersgruppen (in €)

Die Altersgruppe der bis 35-jährigen gibt mit durchschnittlich 25,42€ am meisten je kleinerem Einkauf aus, gefolgt von den 36-49-jährigen mit durchschnittlich 24,55€. Diese Gruppen heben sich somit deutlich von den restlichen Gruppen ab, welche Werte von 22,07€ und 21,76€ erreichen. Generell ist über alle Altersgruppen hinweg mit zunehmendem Alter ein stetiger Abfall der Ausgaben pro Einkauf feststellbar. Unabhängig von der jeweiligen Gruppe beträgt die Spannweite der Ausgaben 3€ bis 100€.

2.3 VERKEHRSVERHALTEN – GRÖßERE EINKÄUFE/WOCHENEINKAUF

Neben den Verhaltensmustern bei kleineren Einkäufen ist für die Abbildung des Gesamtbildes des lokalen/kleinregionalen Einkaufsverkehrs auch das Verkehrsverhalten bei größeren Einkäufen bzw. Wocheneinkäufen miteinzubeziehen. „Unter einem Wocheneinkauf versteht man jenen Einkauf, dessen Umfang über den des kleineren Einkaufs hinausgeht.“ Diese Definition wurde den befragten Personen jeweils am Beginn des Frageblockes „Verkehrsverhalten – Größere Einkäufe/Wocheneinkäufe“ genannt und gegebenenfalls erklärt.

Frage 11: Wie oft erledigen Sie größere Einkäufe?	UG	GC 1 (n=89)	GC 2 (n=92)	GC 3 (n=57)	GC 4 (n=58)
öfter als einmal pro Woche	7,4	6,7	7,6	7,1	8,6
einmal pro Woche	39,9	30,3	46,7	28,1	55,2
alle paar Wochen	16,2	14,6	15,2	24,6	12,1
einmal pro Monat	17,9	14,6	17,4	24,6	17,2
weniger als einmal pro Monat	5,1	7,9	4,4	5,3	1,7
nie	13,5	25,9	8,7	10,3	5,2

Abb. 15: Einkaufshäufigkeit bei größeren Einkäufen nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Annähernd 40% der Befragten des gesamten Untersuchungsgebietes erledigen „einmal pro Woche“ **größere Einkäufe**. Beinahe jede achte befragte Person (13,5%) macht auf dieser Betrachtungsebene „nie“ größere Einkäufe. Bei dem Blick auf die einzelnen Gemeindecluster ergeben sich teilweise signifikant abweichende Werte. Ein Viertel aller in dem Gemeindecluster 1 Befragten führt sogenannte Wocheneinkäufe „nie“ aus. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet und die restlichen Gemeindecluster weist der Cluster 4 die meisten Extremwerte bzw. die größten Abweichungen auf. In Summe sind für 63,8% größere Einkäufe „einmal pro Woche“ oder „öfter als einmal pro Woche“ unumgänglich. Auch am anderen Ende der Häufigkeitsskala zeigen die befragten Personen von Cluster 4 ein auffälliges Verhalten. Lediglich 6,9% besuchen „weniger als einmal pro Monat“ bzw. „nie“ eine Geschäft für einen Wocheneinkauf.

Die Vorlieben der Befragten in Hinblick auf die **Wahl des Einkaufsortes für einen Wocheneinkauf** sind vielfältig und stehen in direktem Zusammenhang mit den gegebenen Rahmenbedingungen. Das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung bildet diese zwar nicht vollständig und explizit ab, soll aber durch die Angabe der Örtlichkeit nach Gemeindecluster zumindest eine allgemeine Wege-Orientierung ermöglichen (Frage 12: **Wo findet der größere Einkauf am häufigsten statt?**).

Gemeindecluster 1: Vereinzelt fahren die befragten Personen zur Erledigung der größeren Einkäufe nach Neusiedl am See oder in entfernter gelegene Orte wie Simmering, Vösendorf, Wien – auch wurde Ungarn einmal als Einkaufsort angegeben. Der am häufigsten angesteuerte Einkaufsort für größere Einkäufe ist die Gemeinde Frauenkirchen (44 von 65 Nennungen). Andau wählen immerhin noch 15 von 65 Personen als Einkaufsortlichkeit aus.

Gemeindecluster 2: In diesem Cluster teilt sich das Kundenpotenzial für größere Einkäufe annähernd gleichmäßig auf die Orte Oberwart, Rechnitz und Großpetersdorf auf. In Ausnahmefällen nimmt man weitere Wege in Kauf wie beispielsweise nach Güssing oder sogar Wr. Neustadt und Wien.

Gemeindecluster 3: Abweichend von den Clustern 1, 2 und 4 erledigen die Befragten des Clusters 3 größere Einkäufe teilweise auch in den umliegenden Kleingemeinden bzw. Katastralgemeinden der kleineren Dörfer. Überproportional oft fahren die befragten Personen nach Güssing und Oberwart. In zwei Fällen nimmt man auch den langen Weg nach Graz in Kauf.

Gemeindecluster 4: Bis auf insgesamt vier Ausnahmen orientieren sich die Befragten dieses Clusters in ihrem Wochen-Einkaufsverhalten nach Güssing.

Der Einkaufsort für einen größeren Einkauf gibt alleine noch keine Auskunft darüber, mit welchem Verkehrsmittel diese Strecke zurückgelegt bzw. welche Fortbewegungsart dafür gewählt wird. Dies zu beleuchten ist Aufgabe der nachfolgenden Ausführungen.

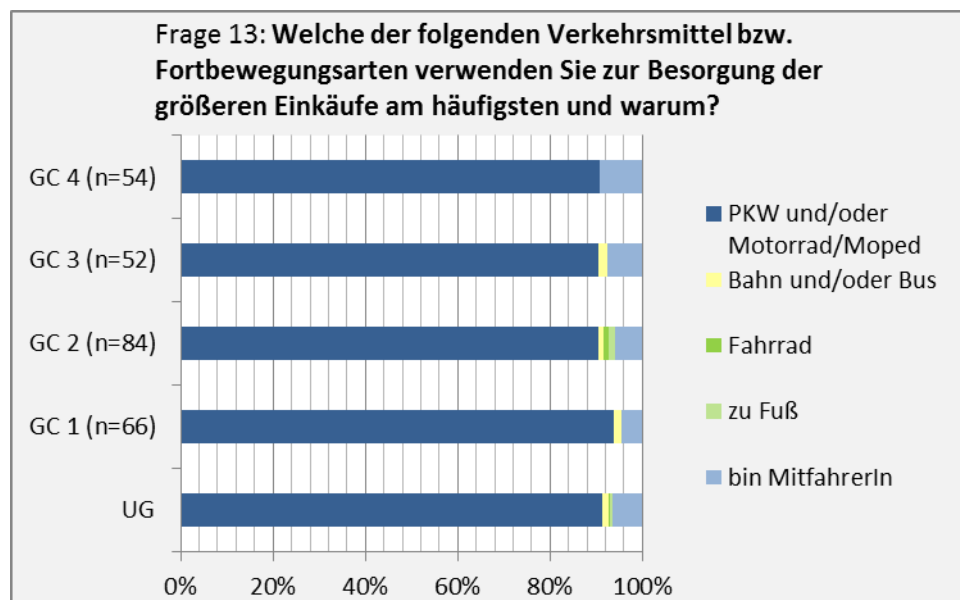


Abb. 16: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart bei größeren Einkäufen (in %)

Das Diagramm zu der Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart bei größeren Einkäufen (Abb. 16) bestätigt und verstärkt den allgemeinen Trend des Verkehrsverhaltens im Einkaufsverkehr. Über 90% aller befragten Personen bevorzugen PKW und/oder Motorrad/Moped zur Bewältigung ihrer größeren Einkäufe. Differenziert man nach Gemeindeclustern, so ergeben sich nur geringe Abweichungen von diesem Wert (90,4-93,9%). In dem Gemeindecluster 4 werden auf niedrigem Niveau Mitfahrgelegenheiten noch am häufigsten genutzt (9,3%). Verkehrsmittel wie Bahn und/oder Bus (0-1,9%) bzw. Fortbewegung mit dem Fahrrad (0-1,2%) oder zu Fuß (0-1,2%) bleiben letztendlich unbeachtet.

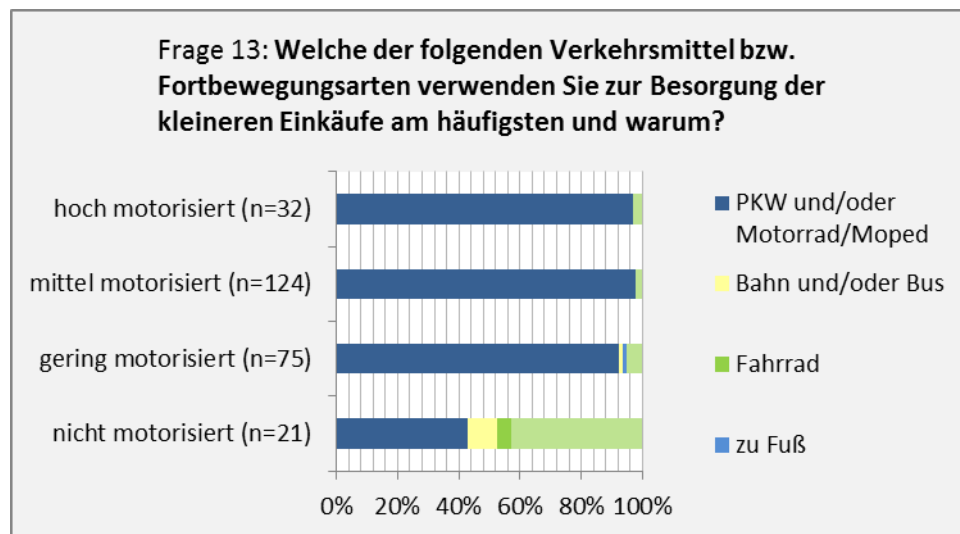


Abb. 17: Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart nach Motorisierungsgrad bei größeren Einkäufen (in %)

Die Wahl des Verkehrsmittels bei Wocheneinkäufen im Zusammenhang mit dem Motorisierungsgrad je Haushalt ergibt ein dreigeteiltes Ergebnis. Haushalte mit mittlerem bzw. hohem Motorisierungsgrad bevorzugen den motorisierten Individualverkehr (97,6% bzw. 96,9% PKW und/oder Motorrad/Moped). Der öffentliche, Fahrrad- und Fuß-Verkehr ist für diese Gruppe kein (0%) und Mitfahrgelegenheiten fast kein Thema (2,4% bzw. 3,1%). Auch gering motorisierte Haushalte verwenden vorzugsweise PKW und/oder Motorrad/Moped (92,1%) und vernachlässigen öffentliche Verkehrsmittel bzw. das Gehen zu Fuß (je 1,3%) und das Fahrrad (0%). Bei nicht motorisierten Haushalten herrscht eine Übereinstimmung der Werte der PKW und/oder Motorrad/Moped-Nutzung und der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten (je 42,9%, Mehrfachnennungen könnten die Ursache sein). Fußläufig werden in dieser Gruppe keine Einkaufswege zurückgelegt, mit dem öffentlichen Verkehr aber sehr wohl (9,4%).

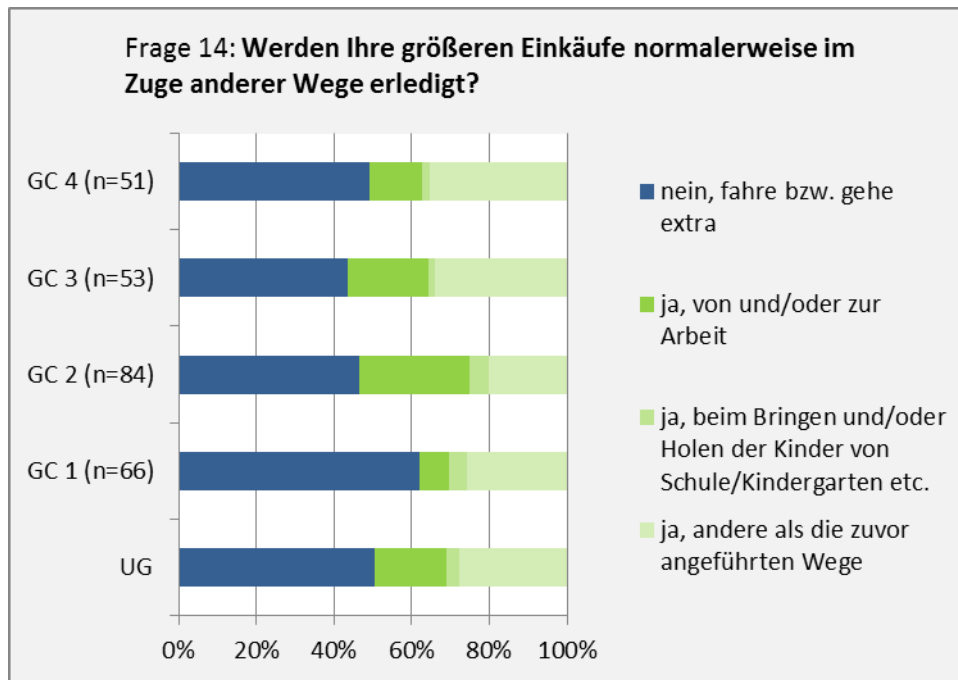


Abb. 18: Erledigung größerer Einkäufe im Zuge anderer Wege (in %)

Ziemlich genau die Hälfte aller Befragten des Untersuchungsgebietes führt **größere Einkäufe** nie im **Zuge anderer Wege** durch (50,4%). Der Gemeindecluster 1 weicht um 11,7% von diesem Wert ab - am deutlichsten von allen Clustern. Größere Einkäufe im Rahmen des Weges von und/oder zur Arbeit zu erledigen, ist in Cluster 1 nur für 7,6% von Bedeutung. Überproportional motiviert sind in diesem Zusammenhang die befragten Personen von Cluster 2 (28,6%). Kinderhol- und/oder -bringwege spielen für größere Einkäufe in allen Gemeindeclustern eine markant untergeordnete Rolle (1,8-4,8%). Wie aus nachfolgender Abbildung (Abb. 19) ersichtlich, verbindet im gesamten Untersuchungsgebiet eine bedeutsame Gruppe von Befragten Wocheneinkaufsfahrten mit anderen als die zuvor genannten Aktivitäten (27,6%). 22 von insgesamt 61 Personen (Nennungen) verbinden größere Einkäufe mit einem Arzt- oder Apothekenbesuch, 13 besuchen eine Bank oder die Post, 9 haben in diesem Zusammenhang einen Amts- oder Behördenweg und 7 diverse Erledigungen. Die restlichen angeführten Aktivitäten mit denen größere Einkäufe gerne gekoppelt werden, sind eher unterrepräsentiert.

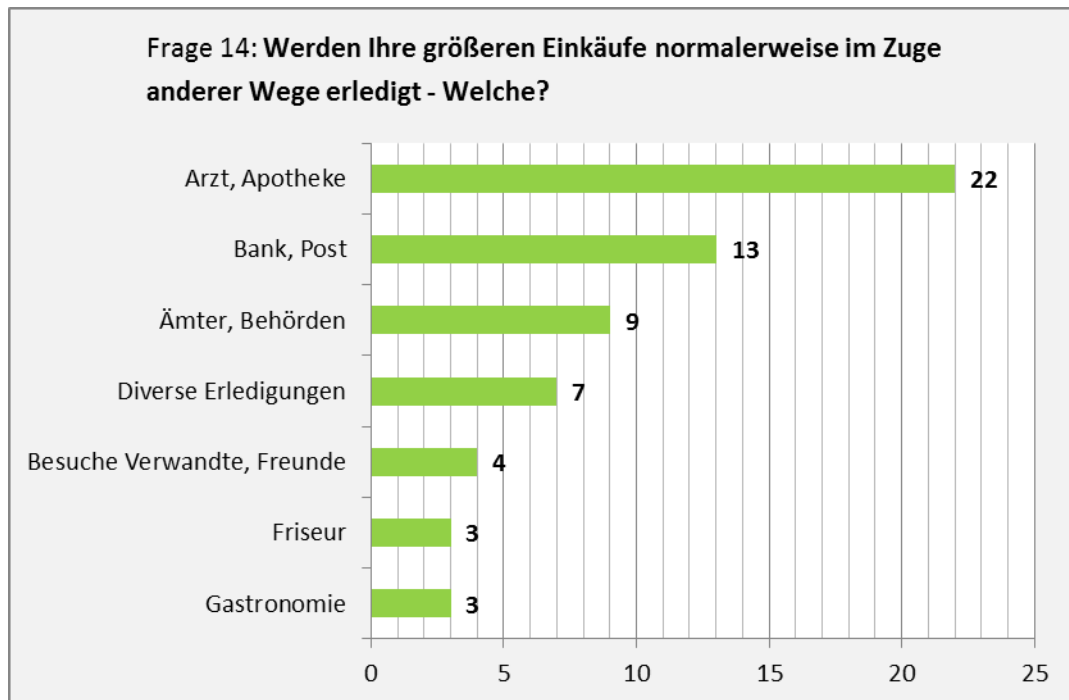


Abb. 19: Größere Einkäufe im Rahmen anderer Aktivitäten (Zahl der Nennungen, n=61)

Die **durchschnittlichen Ausgaben bei größeren Einkäufen** fallen kontinuierlich mit zunehmender Einkaufshäufigkeit. Während bei Einkäufen „weniger als einmal pro Monat“ durchschnittlich 134,67€ für einen größeren Einkauf ausgegeben werden, so liegt dieser Wert bei einer Einkaufshäufigkeit von „öfter als einmal pro Woche“ nur mehr bei 74,01€.

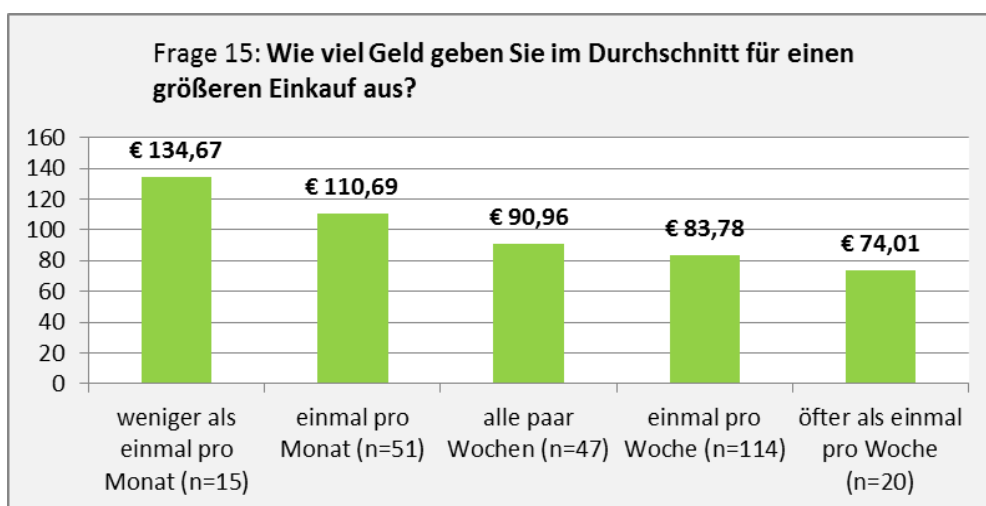


Abb. 20: Durchschnittliche Ausgaben bei größeren Einkäufen je Einkaufshäufigkeit (in €)

Die Altersgruppe der bis 35-jährigen gibt im Durchschnitt 120,48€ für jeden größeren Einkauf aus. Mit dem zunehmenden Alter sinken die Ausgaben augenscheinlich linear. Den niedrigsten Wert

erreichen jene, die 65 Jahre oder älter sind (79,34€). Die gesamte Spannweite der Ausgaben für größere Einkäufe reicht, unabhängig vom Alter, von 20-500€.

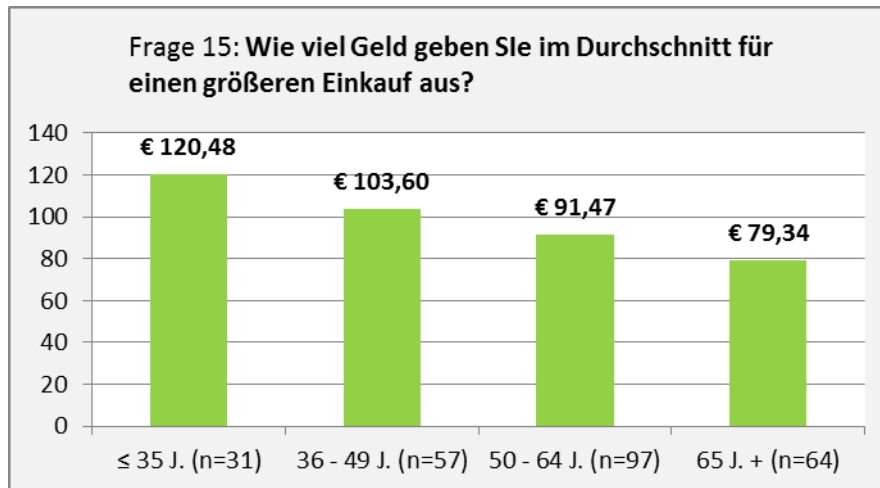


Abb. 21: Durchschnittliche Ausgaben pro größerem Einkauf nach Altersgruppen (in €)

Ein Vergleich der **durchschnittlichen Ausgaben nach Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart** macht aufgrund fehlender Fallzahlen bei jenen Gruppen, die den öffentlichen Verkehr bzw. den nichtmotorisierten Individualverkehr für ihre größeren Einkäufe bevorzugen, keinen Sinn. Interpretierbare Ergebnisse gibt es diesbezüglich nur für Benutzer von PKW und/oder Motorrad/Moped (95,48€) bzw. MitfahrerInnen (79,25€).

2.4 ALLGEMEINE EINSTELLUNG ZU EINKAUF-VERKEHR-NAHVERSORGUNG

Um die allgemeine Einstellung der befragten Personen zu den Themen Einkauf, Verkehr und Nahversorgung abseits der gezielten Differenzierung zwischen kleineren und größeren Einkäufen umfassend darstellen zu können, bedarf es einer ausführlicheren Betrachtung einzelner Aspekte, die in Zusammenhang mit den individuellen Verhaltensmustern stehen. Deshalb folgt nun die Auswertung einer Reihe geschlossener Fragestellungen mit großteils hypothetischem Charakter.

Frage 16: Egal wie die Rahmenbedingungen sind, ich werde für kleinere Einkäufe weiterhin mit dem PKW fahren.	UG	GC 1 (n=88)	GC 2 (n=94)	GC 3 (n=58)	GC 4 (n=52)
trifft zu	43,5	44,3	44,7	41,4	42,3
trifft teilweise zu	14,7	15,9	14,9	10,3	17,3
trifft nicht zu	21,9	17,1	25,5	24,1	21,2
ich fahre nicht mit dem PKW	19,9	22,7	14,9	24,2	19,2

Abb. 22: Nutzung des PKW für kleinere Einkäufe unabhängig von den Rahmenbedingungen nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Unabhängig von der Entwicklung der Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet kommt für 43,5% auch in Zukunft ausschließlich der **PKW für kleinere Einkaufsfahrten** in Frage, weitere 14,7% stimmen dieser Philosophie noch teilweise zu. Immerhin können sich 21,9% der Befragten vorstellen, bei Änderung der Rahmenbedingungen auf den PKW zu verzichten. Der Gemeindecluster 1 liegt deutlich unter diesem Wert, was so viel heißt, dass nur 17,1% eine ähnlich hohe Flexibilität vorweisen können. Jene, die grundsätzlich kleinere Einkäufe nicht mit PKW absolvieren, finden wir am häufigsten in Cluster 3 (24,2%) und am seltensten in Cluster 2 (14,9%). Außerdem verhalten sich die befragten Personen in Cluster 3 hinsichtlich der teilweisen Nutzung des PKW auch in Zukunft (10,3%) abweichend von den Werten des gesamten Untersuchungsgebietes.

Frage 16: Egal wie die Rahmenbedingungen sind, ich werde für kleinere Einkäufe weiterhin mit dem PKW fahren.	≤ 35 J. (n=31)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=111)	65 J. + (n=88)
trifft zu	29,0	50,0	52,3	33,0
trifft teilweise zu	25,8	16,1	13,5	11,4
trifft nicht zu	25,8	21,0	15,3	29,5
ich fahre nicht mit dem PKW	19,4	12,9	18,9	26,1

Abb. 23: Nutzung des PKW für kleinere Einkäufe unabhängig von den Rahmenbedingungen nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Setzt man die **PKW-Nutzung für kleinere Einkäufe in Bezug zu dem jeweiligen Alter**, so zeigt sich, dass auch in Zukunft die große Masse der 36-64-jährigen dem PKW treu bleiben wird (50,0% bis 52,3%). Die Altersgruppe der bis 35-jährigen vermeidet eine eindeutige Positionierung Richtung weiterer PKW-Nutzung (25,8% sind teilweise dafür). Ein deutliches Votum gegen die momentane PKW-Dominanz repräsentiert die Gruppe der ab 65-jährigen (29,5%). 26,1% der ab 65-jährigen fahren nie mit dem PKW um kleinere Einkäufe zu erledigen.

Frage 17: Wären die Geschäfte für kleinere Einkäufe näher, würde ich zu Fuß gehen bzw. mit dem Rad fahren.	UG	GC 1 (n=88)	GC 2 (n=94)	GC 3 (n=58)	GC 4 (n=52)
trifft zu	43,2	39,8	59,6	32,8	30,8
trifft teilweise zu	14,3	13,6	6,4	15,5	28,8
trifft nicht zu	13,7	17,0	9,5	15,5	13,5
gehe zu Fuß/fahre mit dem Rad	28,8	29,6	24,5	36,2	26,9

Abb. 24: Fortbewegung mit Fahrrad bzw. zu Fuß für kleinere nahe Einkäufe nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

In dem Fall, dass die **Nahversorger der Wohnung näher** wären, könnten sich 43,2% aller im Untersuchungsgebiet befragten Personen vorstellen, **für kleinere Einkäufe mit dem Fahrrad zu fahren bzw. zu Fuß zu gehen**. 28,8% aller Personen machen davon aktuell bereits Gebrauch. Der Gemeindecluster 2 ist jener Cluster, bei dem das größte Potenzial für nichtmotorisierte kleinere Einkäufe vorhanden ist (59,6%). Mit einer gewissen Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit, dass bei kurzen Entfernungen zu den Geschäften nichtmotorisierte Fortbewegung angestrebt wird, ist in Cluster 4 zu rechnen (trifft bei 28,8% teilweise zu). Auf einem schon sehr ansprechenden Level der Fahrradnutzung bzw. des zu Fuß Gehens befinden sich die Befragten des Gemeindecluster 3 (36,2%).

Frage 17: Wären die Geschäfte für kleinere Einkäufe näher, würde ich zu Fuß gehen bzw. mit dem Rad fahren.	≤ 35 J. (n=31)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=111)	65 J. + (n=88)
trifft zu	54,8	37,1	45,9	39,8
trifft teilweise zu	22,6	16,1	13,5	11,4
trifft nicht zu	6,5	22,6	11,8	12,4
gehe zu Fuß/fahre mit dem Rad	16,1	24,2	28,8	36,4

Abb. 25: Fortbewegung mit Fahrrad bzw. zu Fuß für kleinere nahe Einkäufe nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Extremwerte hervorgehoben)

Die **Altersgruppe** der bis 35-jährigen zeigt, bei entsprechender **Nähe der Geschäfte**, eine deutliche Bereitschaft, **für kleinere Einkäufe auf das Fahrrad umzusteigen bzw. zu Fuß zu gehen** (54,8% und 22,6%). Die größte Ablehnung dem nichtmotorisierten Individualverkehr gegenüber markieren die 36-49-jährigen mit 22,6%. Die aktuell häufigsten RadfahrerInnen bzw. FußgängerInnen stellt die Gruppe der ab 65-jährigen (36,4%).

Frage 18: Ich muss mit dem PKW fahren, weil ich sonst keine Möglichkeit habe, meine kleineren Einkäufe zu erledigen.	UG	GC 1 (n=87)	GC 2 (n=93)	GC 3 (n=58)	GC 4 (n=52)
trifft zu	33,8	11,5	49,4	24,2	53,8
trifft teilweise zu	13,8	8,0	14,0	22,4	13,5
trifft nicht zu	52,4	80,5	36,6	53,4	32,7

Abb. 26: Abhängigkeit vom PKW für kleinere Einkäufe nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

In Gemeindecluster 1 ist bei 80,5% der befragten Personen für kleinere Einkäufe keine **PKW-Abhängigkeit** gegeben. Dem entgegen steht Cluster 4, wo 53,8% der Befragten keine andere Möglichkeit als die Verwendung eines PKW für Einkaufsfahrten sehen.

Frage 18: Ich muss mit dem PKW fahren, weil ich sonst keine Möglichkeit habe, meine kleineren Einkäufe zu erledigen.	≤ 35 J. (n=31)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=109)	65 J. + (n=88)
trifft zu	25,8	41,9	32,1	33,0
trifft teilweise zu	22,6	14,5	13,8	10,2
trifft nicht zu	51,6	43,6	54,1	56,8

Abb. 27: Abhängigkeit vom PKW für kleinere Einkäufe nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

In Summe sehen 56,4% (trifft zu und trifft teilweise zu) der 36-49-jährigen eher keine andere Möglichkeit, als ihre **kleineren Einkäufe mit dem PKW** zu erledigen. Einen ähnlich hohen Wert erreicht keine weitere **Altersgruppe**. Für 56,8% der Gruppe mit dem höchsten Lebensalter trifft eine derartige Notwendigkeit nicht zu.

Frage 19: Das Transportieren der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln ist mir zu umständlich.	UG	GC 1 (n=88)	GC 2 (n=94)	GC 3 (n=59)	GC 4 (n=56)
trifft zu	80,0	79,5	79,2	79,7	82,1
trifft nicht zu	20,0	20,5	20,8	20,3	17,9

Abb. 28: Transport der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich (in %, nach Gemeindecluster)

Der **Transport der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln** ist, unabhängig von der räumlichen Einheit, annähernd 80% aller Befragten zu umständlich.

Frage 19: Das Transportieren der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln ist mir zu umständlich.	≤ 35 J. (n=32)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=113)	65 J. + (n=90)
trifft zu	84,4	83,1	82,3	73,3
trifft nicht zu	15,6	16,9	17,7	26,7

Abb. 29: Transport der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich (in %, nach Altersgruppen)

Die Bereitschaft, **Einkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren**, ist über alle Altersgruppen wenig ausgeprägt. Trotzdem zeigt Abbildung 29 ein zweigeteiltes Bild. Alle befragten Personen bis 64 Jahre sehen den Transport ihrer Einkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr skeptisch (82,3% bis 84,4%). Entgegen allgemeiner Vermutungen weicht gerade die Gruppe mit dem höchsten Lebensalter von diesen hohen Werten etwas ab (73,3%).

Frage 20: Würde es ein besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln geben, würde ich dieses für Einkaufsfahrten nutzen.	UG	GC 1 (n=88)	GC 2 (n=94)	GC 3 (n=55)	GC 4 (n=54)
trifft zu	36,1	25,0	39,4	45,5	38,9
trifft nicht zu	63,9	75,0	60,6	54,5	61,1

Abb. 30: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei verbessertem Angebot nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

63,9% der befragten Personen des gesamten Untersuchungsgebietes würden auch bei einem besseren **Angebot** keine **öffentlichen Verkehrsmittel** für ihre Einkäufe nutzen. Auf noch größere Ablehnung stößt der öffentliche Verkehr diesbezüglich in Gemeindecluster 1 (75%). Gegen diesen Trend

scheinen die Befragten von Cluster 3 zu beurteilen. Immerhin würden 45,5% ein verbessertes ÖV-Angebot für Einkaufsfahrten in Anspruch nehmen.

Frage 20: Würde es ein besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln geben, würde ich dieses für Einkaufsfahrten nutzen.	≤ 35 J. (n=31)	36 - 49 J. (n=61)	50 - 64 J. (n=112)	65 J. + (n=87)
trifft zu	35,5	27,9	42,9	33,3
trifft nicht zu	64,5	72,1	57,1	66,7

Abb. 31: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei verbessertem Angebot nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Eine **Verbesserung des ÖV-Angebots** würde bei 72,1% der 36-49-jährigen keine Veränderung des Verkehrsverhaltens bei Einkäufen bewirken. Im Gegensatz dazu könnten sich 42,9% aller 50-64-jährigen vorstellen, o. a. Angebot zu nutzen. Alle anderen Altersgruppen lehnen mehrheitlich ein verbessertes Angebot ab und liegen mit ihrer Einstellung (Bereitschaft und Ablehnung) zur ÖV-Nutzung allesamt zwischen diesen Extremwerten.

Frage 21: Ich bin für Einkaufsfahrten auf andere Personen angewiesen.	UG	GC 1 (n=89)	GC 2 (n=94)	GC 3 (n=59)	GC 4 (n=57)
trifft zu	13,0	6,7	16,0	11,9	19,3
trifft teilweise zu	7,7	9,0	7,4	11,9	1,8
trifft nicht zu	79,3	84,3	76,6	76,2	78,9

Abb. 32: Personenhilfe für Einkaufsfahrten nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist nicht einmal jede/r fünfte Befragte **für Einkaufsfahrten auf andere Personen angewiesen** (trifft zu für 13%, trifft teilweise zu für 7,7%). Noch geringer wird diese Abhängigkeit in dem Gemeindecluster 1 (trifft zu für 6,7%, trifft teilweise zu für 9,0%). In Cluster 4 ist eine eindeutigere Tendenz zu Personenhilfe für Einkäufe gegeben (trifft zu für 19,3%).

Frage 21: Ich bin für Einkaufsfahrten auf andere Personen angewiesen.	≤ 35 J. (n=33)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=113)	65 J. + (n=91)
trifft zu	3,0	3,2	8,8	28,6
trifft teilweise zu	6,1	3,2	4,4	15,4
trifft nicht zu	90,9	93,6	86,8	56,0

Abb. 33: Personenhilfe für Einkaufsfahrten nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Die **Altersgruppe** der 36-49-jährigen verzeichnet die geringste **Personen-Abhängigkeit bei Einkaufsfahrten**. Im Gegensatz dazu sind 28,4% der ab 65-jährigen auf Hilfe angewiesen.

Die Differenzierung **nach dem Geschlecht** wirft auf, dass für Einkaufsfahrten annähernd doppelt so viele Frauen (15,4%) wie Männer (7,5%) auf die Unterstützung durch andere Personen zurückgreifen müssen.

Auch **nach dem Familienstand** sind die befragten Personen unterschiedlich auf die Hilfe anderer Personen angewiesen. Einerseits trifft für 35,9% der verwitweten diese Abhängigkeit zu und andererseits benötigen 88,2% der geschiedenen und 85,9% der verheirateten bzw. in PartnerInnen-schaft lebenden keine Hilfe für Einkaufsfahrten.

Frage 22: Ich könnte mir vorstellen, bei entsprechender Entfernung und sicheren Radwegen meine Einkäufe mit dem Fahrrad zu erledigen.	UG	GC 1 (n=88)	GC 2 (n=93)	GC 3 (n=59)	GC 4 (n=52)
trifft zu	50,3	58,0	52,7	47,5	36,5
trifft nicht zu	49,7	42,0	47,3	52,5	63,5

Abb. 34: Nutzung des Fahrrades für kurze und sichere Einkaufswege nach Gemeindecluster (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Die gesamte Menge der befragten Personen ist in Bezug auf Einkaufsfahrten mit dem Fahrrad bei entsprechender Entfernung und sicheren Radwegen gleichmäßig auf Befürworter und Nicht-Befürworter aufgeteilt (50,3% zu 49,7%). In dem Gemeindecluster 1 ist die Position „trifft zu“ (58,0%) und in dem Cluster 4 die Position „trifft nicht zu“ (63,5%) mehr belegt. In alle anderen Clustern verhalten sich die Befragten eher ausgeglichen.

Frage 22: Ich könnte mir vorstellen, bei entsprechender Entfernung und sicheren Radwegen meine Einkäufe mit dem Fahrrad zu erledigen.	≤ 35 J. (n=33)	36 - 49 J. (n=58)	50 - 64 J. (n=110)	65 J. + (n=91)
trifft zu	57,6	48,3	55,5	42,9
trifft nicht zu	42,4	51,7	44,5	57,1

Abb. 35: Nutzung des Fahrrades für kurze und sichere Einkaufswege nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Die Benutzung von **Fahrrädern auf sicheren und kurzen Einkaufswegen** erfährt in den **Altersgruppen** bis 35 Jahre und ab 65 Jahre eine de facto umgekehrt proportionale Zustimmung (57,6% trifft zu,

57,1% trifft nicht zu). Alle weiteren Gruppen liegen innerhalb dieses Bereiches und sind weniger unterschiedlich ausgeprägt und.

Nach der Bildung von **zwei Kategorien von FahrradbesitzerInnen** (1 Fahrrad/Haushalt, über 1 Fahrrad/Haushalt) ist festzuhalten, dass die Einstellung der Befragten zu der Fahrradnutzung bei adäquaten Einkaufswegen nicht von der **Anzahl der vorhandenen Fahrräder in einem Haushalt** abhängt (Extremwerte zwischen 46,7% und 53,3%).

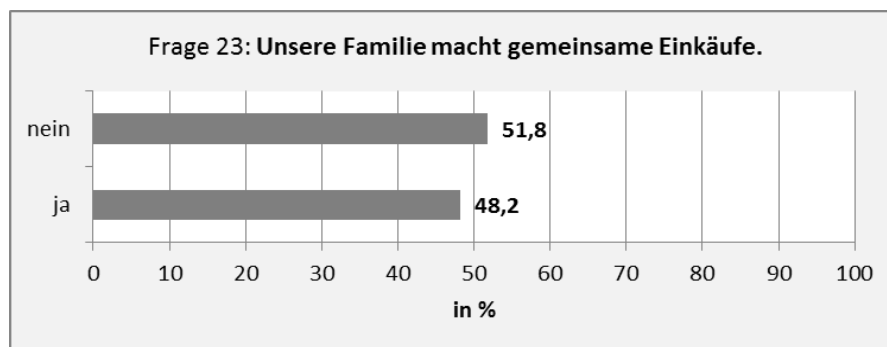


Abb. 36: Gemeinsame Familieneinkäufe (in %)

48,2% der befragten Personen stehen **gemeinsamen Familieneinkäufen** positiv gegenüber, 51,8% lehnen diese allgemein ab.

Frage 24: Wie oft müsste ein öffentliches Verkehrsmittel fahren, um für Sie für Einkäufe interessant zu werden?	≤ 35 J. (n=33)	36 - 49 J. (n=62)	50 - 64 J. (n=112)	65 J. + (n=90)
mehrmals pro Stunde	9,1	6,4	6,3	2,2
stündlich	39,4	9,7	8,0	2,2
alle 2 Stunden	9,1	12,9	17,0	6,7
einmal pro Halbttag (VM, NM)	6,1	8,1	13,4	13,3
wöchentlich	3,0	0,0	7,1	8,9
kommt nicht in Frage, uninteressant	33,3	62,9	48,2	66,7

Abb. 37: ÖV-Taktung und Einkauf nach Altersgruppen (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Nach Ansicht von 39,4% der bis 35-jährigen wäre eine stündliche **Taktfrequenz des öffentlichen Verkehrs für Einkäufe** interessant. Tendenziell sind die befragten Personen der Altersgruppe 65 Jahre und älter mit einer geringeren ÖV-Frequenz zufrieden (13,3% für halbtags und 8,9% für wöchentlich). Unübersehbar ist in Abbildung 37 aber auch, dass, mit Ausnahme der bis 35-jährigen,

über alle Altersgruppen hinweg eine Ablehnung öffentlicher Verkehrsmittel für Einkaufsfahrten vorherrscht (62,9%, 48,2%, 66,7%) – hier liegt jedenfalls ein signifikantes Ergebnis vor.

Frage 24: Wie oft müsste ein öffentliches Verkehrsmittel fahren, um für Sie für Einkäufe interessant zu werden?	nicht motorisiert (n=30)	gering motorisiert (n=93)	mittel motorisiert (n=134)	hoch motorisiert (n=40)
mehrmals pro Stunde	3,8	5,6	6,1	5,5
stündlich	7,2	13,1	6,8	15,5
alle 2 Stunden	3,8	17,4	12,0	8,0
einmal pro Halbtage (VM, NM)	10,5	11,0	12,0	13,0
wöchentlich	3,8	8,8	5,3	0,0
kommt nicht in Frage/ uninteressant	70,9	44,1	57,8	58,0

Abb. 38: ÖV-Taktung und Einkauf nach Motorisierungsgrad (in %, Extremwerte hervorgehoben)

Unabhängig von dem Motorisierungsgrad hält es nur ein geringer Teil der Befragten für nötig, dass öffentliche Verkehrsmittel mehrmals pro Stunde bereitstehen. In überschaubarem Maße für Einkaufsfahrten interessant wäre für nicht motorisierte Haushalte eine halbtägige (10,5%), für Haushalte mit einem geringen Motorisierungsgrad eine stündliche (13,1%), zweistündige (17,4%) oder halbtägige (11,0%), für mittel motorisierte Haushalte eine zweistündige und halbtägige (je 12,0%) und für hoch motorisierte Haushalte eine stündliche (15,5%) und halbtägige (13,0%) Taktung des ÖV. Wirklich überproportional belegt sind in Abbildung 38 tatsächlich nur jene Zellen, welche das Desinteresse der befragten Personen an dem öffentlichen Verkehr zum Ausdruck bringen. Eigentlich unerklärbar im Zusammenhang, fällt dieses Ergebnis bei den nicht motorisierten Haushalten am deutlichsten aus (70,9%).

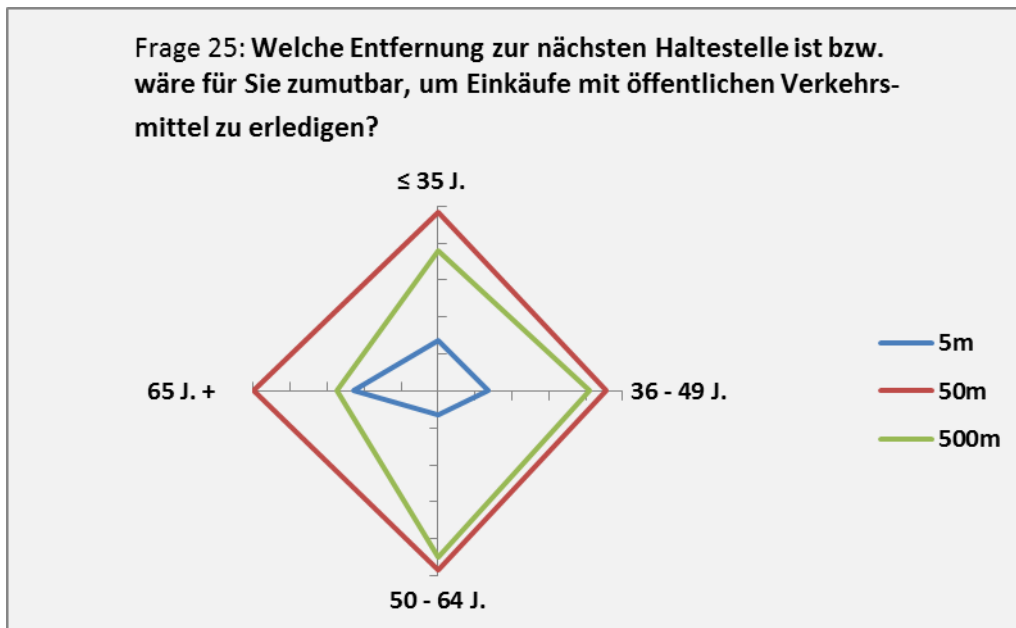


Abb. 39: Maximal zumutbare Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle nach Altersgruppen
(Achsen in %, 10er-Unterteilung)

In Abbildung 39 wird jene Entfernung zu der nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs visualisiert, welche für die einzelnen Altersgruppen noch zumutbar ist, um für einen Einkauf interessant zu werden. Die 50m-Grenze (rote Linie) ist eine von allen Gruppen am meisten akzeptierte Distanz (Werte zwischen 45,5% bis 50,0%). Obwohl die 500m-Grenze (grüne Linie) immer noch eine ansprechende Zustimmung hervorruft, so ist hier bereits ein Einbruch bei den ab 65-jährigen zu erkennen (27,3%). Annähernd jede vierte befragte Person dieser Altersgruppe ist nicht einmal bereit, eine Entfernung von mehr als 5m (blaue Linie) zu der nächst gelegenen ÖV-Haltestelle zurückzulegen.

3 AUSWERTUNG DER GEDÄCHTNISPROTOKOLLE

Um Einstellungen, Gewohnheiten und Bedürfnisse der befragten Personen zu dem Thema Verkehrsverhalten im Einkaufsverkehr umfassend darstellen zu können ist es vonnöten, die in Kapitel 2 ausgewerteten und analysierten quantitativen Daten, mit qualitativem Material zu ergänzen. Dementsprechend wurde umfangreiches Datenmaterial von den InterviewerInnen jeweils im Anschluss an die Interviews in Form einer kurzen Reflexionsarbeit abgefasst. Emotionale Interpretationen greifen darin ebenso Platz wie nüchterne Inputs der Befragten. Diese zwischen den Zeilen generierte Substanz wird nachfolgend räumlich differenziert (nach Gemeindecluster und Katastralgemeinden) zu versorgungs-, verkehrs- und umweltzentrierten Kernaussagen zusammengefasst.

Gemeindecluster 1

Versorgungszentrierte Aussagen:

Das Angebot an Nahversorgern ist ausreichend (Andau).

Verkehrszentrierte Aussagen:

Eine schnellere Busverbindung nach Wien wird ebenso gewünscht, wie eine Verbindung nach Baden und zur Therme St. Martin (Andau). Busse werden als nicht seniorenfreundlich angesehen (Andau). Die Radwege sind zu unsicher um sie für Einkaufsfahrten zu nutzen (Andau). Ein von der Gemeinde organisiertes Sammeltaxi für Einkaufsfahrten wäre eine Bereicherung (Andau). Die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen Frauenkirchen und Tadtten sind zu lange. Selbiges gilt auch für die Wartezeiten (Tadtten).

Umweltzentrierte Aussagen:

In der Gemeinde gehören wesentlich mehr Fußgängerübergänge errichtet (Tadtten). Der ständig zunehmende Lastwagenverkehr aus Ungarn gefährdet den Fahrradverkehr (Tadtten).

Gemeindecluster 2

Versorgungszentrierte Aussagen:

Das Preisniveau der Greißler liegt deutlich über dem der Supermärkte und ist deshalb keine Einkaufsalternative (Hannersdorf). Die Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten ist unzureichend (Schandorf).

Verkehrszentrierte Aussagen:

Eine angebliche Unterschriftensammlung für mehr Schienenverkehr hat kein Ergebnis gebracht (Hannersdorf). Zugverbindungen nach Wien wären wünschenswert (Schandorf). Die Region ist hinsichtlich ÖV-Infrastruktur unterversorgt (Hannersdorf). Schulbusse sind Mangelware (Schandorf).

Umweltzentrierte Aussagen:

Die umliegenden Ortschaften haben ein generelles Überalterungsproblem (Schandorf). Da hinsichtlich der infrastrukturellen Ausstattung die Situation in den Gemeinden unverändert schlecht bleibt, macht sich seit längerer Zeit Resignation breit (Dürnbach).

Gemeindecluster 3**Versorgungszentrierte Aussagen:**

Das Sortiment der Nahversorger ist größtenteils unzureichend (Kulm). Eine Verbesserung der Nahversorgungsstruktur und -dichte wird angestrebt (Winten). Die Versorgungssituation in Eberau war zu Zeiten, wo die Gemeinde in der Zentrenhierarchie noch höherrangig war, gut (Eberau). Der Gemüse- und Blumenmarkt in Szombathely ist eine günstige Alternative zu den Nahversorgern auf österreichischer Seite (Edlitz). Nahversorger in Ungarn sind günstiger, nähergelegen und haben am Sonntag auch offen (Deutsch Schützen).

Verkehrszentrierte Aussagen:

Es herrscht große Unzufriedenheit mit der momentanen Situation, der ÖPNV stellt allerdings keine Alternative zu dem PKW dar (Kulm). Der „rote Bus“ war eine echte Alternative (Höll). Der öffentliche Verkehr wird als emotionales Thema wahrgenommen (Eberau). Güssing ist der einzige Bezirk des Burgenlandes ohne schienengebundenen Personenverkehr (Eberau). Die ÖV-Verbindung nach Wien ist adäquat (Eberau). Eine dichtere Taktfrequenz öffentlicher Verkehrsmittel wäre wünschenswert (Eberau). Die Entfernungen zu den Nahversorgern sind für den Radverkehr teilweise zu groß (Eberau). Busse bleiben nicht nahe genug bei den Geschäften stehen und sind unattraktiv (St. Kathrein).

Umweltzentrierte Aussagen:

Die nichtmotorisierte Fortbewegung steht oftmals im Spannungsfeld unwegsamer Wohnstandorte (Winten). Gäbe es mehr Kinderbetreuungsplätze im Ort, dann könnten, bei optimaler lokaler Nahversorgung, die Einkaufswege ebenso verringert werden (Gaas). Die Menschen des Südburgenlandes haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte so an den PKW gewöhnt, dass sie nicht einmal über den ÖV nachdenken wollen (Eberau).

Gemeindecluster 4

Versorgungszentrierte Aussagen:

Die Nahversorger sind teilweise zu teuer und werden daher gemieden (Strem).

Verkehrszentrierte Aussagen:

Der ÖPNV ist nicht wirklich eine gangbare Option für Einkaufsfahrten (Deutsch-Ehrendorf). Das Sammeltaxi ist ein nicht zufriedenstellendes Angebot (Lusing). Die Bussituation war früher besser (Lusing). Der Schulbus fährt morgens zu früh ab (Strem). Die Ticketpreise für Busse sind zu hoch (Strem). Der „rote Bus“ war eine echte Bereicherung im gesamten Transportangebot (Strem). Die Wege zwischen den Bushaltestellen und den Supermärkten sind zu lang (Hagensdorf). Die Installation eines Ruftaxis in der Gemeinde ist fehlgeschlagen (Hagensdorf). Der mittlerweile eingestellte Bus der Firma Dr. Richard in Deutsch-Ehrendorf wird positiv erwähnt (Kroatisch-Ehrendorf).

Umweltzentrierte Aussagen:

Der Dorfgreißler ist nicht nur in Bezug auf die Versorgung mit Lebensmittel wichtig, sondern dient auch als sozialer Treffpunkt (Deutsch-Ehrendorf).

4 ZUSAMMENFASSENDE CHARAKTERISIERUNG DES VERKEHRSVERHALTENS NACH GEMEINDECLUSTERN/GEMEINDEN

Dieses Kapitel dient der zusammenfassenden Darstellung einer Auswahl von recherchierten und erhobenen Daten auf Ebene der Gemeindecluster und ergänzend der Gemeinden. Sie zeigt die jeweilige Versorgung- und Verkehrssituation auf Basis des eben angesprochenen räumlichen Betrachtungsmaßstabes. Wie bereits in Kapitel 1 (Eckdaten zur Befragung und ein erster Regionseinkblick) verdeutlicht, besteht bei einer Analyse auf Gemeindeebene ein Repräsentativitätsproblem aufgrund zu kleiner Stichproben. Beispielsweise konnten in der Gemeinde Bildein (Gemeindecluster 3) lediglich 5, in der Katastralgemeinde Deutsch Ehrendorf (Gemeinde Eberau, Gemeindecluster 4) gar nur 2 Personen befragt werden. Deshalb ist deutlich darauf hinzuweisen, dass das nachfolgende Auswertungsergebnis auf Gemeindeebene nur Ergänzungscharakter besitzt.

4.1 GEMEINDECLUSTER 1

Der Gemeindecluster 1 ist Teil der östlichen Randzone des Seewinkel-Heidebodens der Region Nordburgenland. Er umfasst die innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes einwohnerstärksten Gemeinden Andau und Tadt – Bezirk Neusiedl am See. Unabhängig von der Einkaufsdimension können sowohl Andau, als auch Frauenkirchen, als primäre Versorgungszentren der in dem Cluster lebenden Bevölkerung bezeichnet werden. Obwohl zu 80,5% keine PKW-Abhängigkeit besteht, überwiegt der motorisierte Individualverkehr sowohl für kleinere (56,2%), als auch größere (93,9%) Einkaufsfahrten. Auch ist das Fahrrad zumindest für kurze Strecken und kleine Einkaufsmengen ein adäquates Transportmittel (33,7%). Öffentliche Verkehrsmittel stellen für die Befragten keine Alternative dar. 83,1% nutzen, bzw. würden einen Nahversorger für kleinere Einkäufe nutzen. Größere Einkäufe werden annähernd zu einem Drittel wöchentlich erledigt. 79,5% der befragten Personen ist der Transport der Einkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich – daran würde auch ein verbessertes Angebot nichts ändern.

4.1.1 Andau

(2375 Einwohner)

Versorgungssituation (Andau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	8
nächstgelegener Supermarkt	Spar in Andau
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	88,9%
Verkehrssituation (Andau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	3
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	62,2%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	46,7%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	66,7%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	26,7%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	71,1% kein Interesse

Abb. 40: Versorgungs- und Verkehrssituation Andau

4.1.2 Tadten

(1234 Einwohner)

Versorgungssituation (Tadten)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstgelegener Supermarkt	Spar in Andau
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	54,5%
Verkehrssituation (Tadten)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	2
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	50,0%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	41,9%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	72,7%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	23,3%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	63,6% kein Interesse

Abb. 41: Versorgungs- und Verkehrssituation Tadten

4.2 GEMEINDECLUSTER 2

Der Gemeindecluster 2 erstreckt sich über die leicht hügelige Ebene am Fuße des Geschriebensteins und des Großen Hirschensteins bis hin zum Schandorfer Wald und dem Eisenberg. Die Gemeinden Hannersdorf, Schachendorf und Schandorf bilden diesen Cluster, wobei die ersten beiden Gemeinden ähnliche Bevölkerungszahlen besitzen und die dritte deutlich von diesem Wert abfällt. Das Einkaufsverhalten ist keineswegs unabhängig von der Art des Einkaufes. Kleinere Einkäufe werden, auch abhängig von der Warengruppe, verstärkt bei den nächstgelegenen Versorgern des eigenen Ortes getätigt. Darüber hinaus bezieht die Bevölkerung des Clusters ihre Waren vorrangig von Versorgern in Rechnitz, Großpetersdorf und Oberwart. Für 67% der Befragten sind PKW und/oder Motorrad/Moped die einzig wirklich interessanten Transportmittel für kleinere Einkäufe (bei größeren sogar 90,5%) – der öffentliche Verkehr spielt eine untergeordnete Rolle (3,3%). Die Hälfte aller befragten Personen zeigt eine deutliche Bereitschaft zur Nutzung potenzieller Nahversorger in der Gemeinde. 46,7% aller größeren Einkäufe werden einmal pro Woche gemacht. Immerhin könnten sich, abhängig von der Entfernung zu dem nächsten Nahversorger, 59,6% der Befragten vorstellen, kurze Einkaufswege zu Fuß, oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Generell besteht, je nach Angebot und Rahmenbedingungen, eine moderate Neigung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zu der Nutzung des Fahrrades.

4.2.1 Hannersdorf

(781 Einwohner)

Versorgungssituation (Hannersdorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstgelegener Supermarkt	Billa/Zielpunkt in Großpetersdorf
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	71,4%
Verkehrssituation (Hannersdorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	3
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	38,1%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	38,1%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	85,7%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	23,8%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	61,9%

Abb. 42: Versorgungs- und Verkehrssituation Hannersdorf

4.2.2 Schachendorf

(753 Einwohner)

Versorgungssituation (Schachendorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstgelegener Supermarkt	Billa in Rechnitz
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	30,6%
Verkehrssituation (Schachendorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	4
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	67,3%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	46,9%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	73,5%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	34,7%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	51,0%

Abb. 43: Versorgungs- und Verkehrssituation Schachendorf

4.2.3 Schandorf

(282 Einwohner)

Versorgungssituation (Schandorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	1
nächstgelegener Supermarkt	Billa/Zielpunkt in Großpetersdorf
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	0,0%
Verkehrssituation (Schandorf)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	1
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	83,3%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	45,8%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	91,7%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	62,5%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	33,3% kein Interesse

Abb. 44: Versorgungs- und Verkehrssituation Schandorf

4.3 GEMEINDECLUSTER 3

Der Gemeindecluster 3 wird von den Gemeinden Bildein (kleinste Gemeinde), Eberau und Deutsch Schützen-Eisenberg (größte Gemeinde) gebildet. Diese sind umgeben vom Eberauer-, Kulmer- und Herrschaftswald und liegen im Unteren Pinka- und Stremtal. Das Einkaufsverhalten innerhalb des Clusters ist grundlegend abweichend von den anderen Clustern. Nach Aussage der befragten Bevölkerung kann keine überproportionale Anziehungskraft eines Nahversorgers in einem bestimmten Ort der Region festgestellt werden. Einkäufe unterschiedlicher Dimension werden sowohl in den umliegenden Kleingemeinden als auch den regionalen Zentren erledigt. Etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen verwenden den PKW und/oder das Motorrad/Moped für kleinere Einkäufe (bei größeren Einkäufen sind es 90,4%). Auch sind das Fahrrad (25%) und die Fortbewegung zu Fuß (17,8%) gangbare Alternativen. Der öffentliche Verkehr kommt, trotz 53,4%-iger Unabhängigkeit von dem PKW, bei dieser Dimension des Einkaufes nicht vor. Ein verbessertes Angebot könnte hier Abhilfe schaffen, meinen 45,5% der Befragten. Das allgemeine Nutzungspotenzial von Nahversorgern ist ansprechend. Größere Einkäufe werden annähernd gleich verteilt einmal pro Woche bzw. Monat, oder alle paar Wochen durchgeführt.

4.3.1 Bildein

(341 Einwohner)

Versorgungssituation (Bildein)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	1
nächstgelegener Supermarkt	Adeg in Deutsch Schützen
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	100,0%
Verkehrssituation (Bildein)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	4
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	20,0%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	20,0%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	60,0%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	60,0%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	50,0% alle 2 Stunden

Abb. 45: Versorgungs- und Verkehrssituation Bildein

4.3.2 Eberau

(952 Einwohner)

Versorgungssituation (Eberau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstgelegener Supermarkt	Adeg in Deutsch Schützen
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	42,3%
Verkehrssituation (Eberau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	2
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	50,0%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	42,3%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	88,5%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	48,0%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	50,0% kein Interesse

Abb. 46: Versorgungs- und Verkehrssituation Eberau

4.3.3 Deutsch Schützen-Eisenberg

(1120 Einwohner)

Versorgungssituation (Deutsch Schützen-Eisenberg)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	4
nächstgelegener Supermarkt	Adeg in Deutsch Schützen
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	50,0%
Verkehrssituation (Deutsch Schützen-Eisenberg)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	5
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	60,7%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	44,4%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	75,0%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	40,0%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	51,9% kein Interesse

Abb. 47: Versorgungs- und Verkehrssituation Deutsch Schützen-Eisenberg

4.4 GEMEINDECLUSTER 4

Der Gemeindecluster 4 umfasst die annähernd gleich großen Gemeinden Heiligenbrunn und Strem und die Katastralgemeinde Kroatisch-Ehrendorf (Gemeinde Eberau). Sie liegen allesamt in einer stark ländlich geprägten Grenzregion mit kleinstrukturierten Weinanbaugebieten und unzähligen Weinkellern. Der für die Region bedeutsamste Einkaufsort ist Güssing. Daneben hat aber auch noch die Gemeinde Strem einen hohen Stellenwert als Nahversorgungszentrum. Dieser Cluster ist der einzige, bei dem öffentliche Verkehrsmittel für größere Einkäufe zu 100% abgelehnt werden. Auf individueller Ebene ist die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel prioritär (66,7% bei kleineren und 90,7% bei größeren Einkäufen) – daran würde auch ein sichereres Radwegenetz nichts ändern, sagen 63,5% der Befragten. Besonders bei kleineren Einkäufen besteht die größte PKW-Abhängigkeit innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes. Dies zeigt sich auch in der Tatsache, dass der Transport der Einkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln 82,1% der befragten Personen zu umständlich erscheint. Ebenso ist im Vergleich zu den Gemeindeclustern 1-3 die größte Ablehnung den Nahversorgern gegenüber gegeben (22,3%). Größere Einkäufe werden eher in kürzeren Abständen ausgeführt – 63,8% der Befragten tun diese mindestens einmal pro Woche.

4.4.1 Heiligenbrunn

(838 Einwohner)

Versorgungssituation (Heiligenbrunn)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstegelegener Supermarkt	Billa/Spar/Zielpunkt in Güssing
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	36,0%
Verkehrssituation (Heiligenbrunn)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	10
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	68,0%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	45,8%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	84,0%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	12,5%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	64,0% kein Interesse

Abb. 48: Versorgungs- und Verkehrssituation Heiligenbrunn

4.4.2 Strem

(919 Einwohner)

Versorgungssituation (Strem)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2
nächstgelegener Supermarkt	Billa/Spar/Zielpunkt in Güssing
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	43,8%
Verkehrssituation (Strem)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	3
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	53,1%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	38,5%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	81,3%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	60,7%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	43,3% kein Interesse

Abb. 49: Versorgungs- und Verkehrssituation Strem

4.4.3 Kroatisch Ehrendorf (Gemeinde Eberau)

(86 Einwohner)

Versorgungssituation (Kroatisch Ehrendorf - Gemeinde Eberau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der Nahversorger	2 (in Eberau)
nächstgelegener Supermarkt	Adeg in Deutsch Schützen
Nutzung der Nahversorgung vor Ort	0,0%
Verkehrssituation (Kroatisch Ehrendorf - Gemeinde Eberau)	Recherche-/Befragungsergebnis
Anzahl der ÖV-Haltestellen	2 (in Eberau)
Kleinere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	100,0%
Kleinere Einkäufe mit PKW unabhängig von Rahmenbedingungen	50,0%
Größere Einkäufe mit PKW und/oder Motorrad/Moped	100,0%
ÖV-Nutzung bei besserem Angebot	50,0%
ÖV-Taktung um interessant zu werden	50,0% kein Interesse

Abb. 50: Versorgungs- und Verkehrssituation Kroatisch Ehrendorf

5 ANHANG

5.1 ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG DER BEFRAGUNGSERGEBNISSE IN UNGARN UND ÖSTERREICH

Die Befragungsergebnisse in den ungarischen und österreichischen Gemeinde-Clustern weisen über weite Strecken klar erkennbare Parallelen auf. Dennoch gibt es in einigen Aspekten auch interessante Abweichungen. Diese Gemeinsamkeiten und Unterschiede sollen nachfolgend im Überblick dargestellt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die im Schnitt etwas kleineren österreichischen Haushalte verfügen über durchschnittlich 1,77 PKW, während es in Ungarn mit 1,57 PKW nur etwas weniger sind. Ein umgekehrtes Bild zeigt sich beim Fahrradbesitz, der mit 2,91 Fahrrädern pro Haushalt in Ungarn über dem österreichischen Wert von 2,64 Fahrrädern liegt.

Kleinere Einkäufe

Die wöchentliche Häufigkeit der kleineren Einkäufe ist sowohl nach Produktgruppen als auch nach Geschäftstyp in Österreich und Ungarn sehr ähnlich. Nur bei Backwaren zeigt sich mit 4 gegenüber 3 wöchentlichen Einkäufen in Ungarn eine etwas höhere Frequenz bei Greißlern bzw. anderen kleineren Geschäften.

Einkaufsfahrten nach Österreich spielen für die kleineren Einkäufe mit maximal 3% je Gemeinde-Cluster (am beliebtesten sind dabei aus den angrenzenden Orten Fahrten nach Andau) ein stark untergeordnete Rolle.

Das bevorzugte Verkehrsmittel für kleinere Einkäufe ist mit jeweils um die 60% in beiden Ländern der PKW. Auch der Fahrradanteil (mit ca. 20% jeweils das zweitbedeutendste Verkehrsmittel) und der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger ist in Ungarn und Österreich vergleichbar. Der ÖV-Anteil liegt, wenn auch in Ungarn leicht höher, in beiden Fällen im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Der höchste Radanteil findet sich in Ungarn in der Gruppe der 50-64jährigen, während er in Österreich in der Altersgruppe 65+ am höchsten ist. In beiden Ländern ist der höchste PKW-Anteil in der Altersgruppe 36-49 zu finden.

In Ungarn werden nur ca. 30% der Einkäufe als eigene Wege zurückgelegt, während dieser Wert in Österreich mit 50% erheblich höher liegt. Dafür ausschlaggebend ist, dass in Ungarn in ca. 40% der Fälle der Einkauf mit dem Arbeitsweg kombiniert wird, während in den österreichischen Befragungsgemeinden nur 20% der Einkäufe am Weg von oder zur Arbeit miterledigt werden. Dieser

Aspekt könnte maßgeschneiderte Lösungen für den Einkaufsverkehr in Ungarn erschweren, weil komplexe Wegeketten schwieriger durch entsprechende ÖV-Angebote adressierbar sind.

Beim durchschnittlichen kleinen Einkauf geben die Burgenländerinnen und Burgenländer knapp 23 € aus, während in Ungarn umgerechnet ca. 18 € bezahlt werden.

Größere Einkäufe

Größere Einkäufe werden in beiden Projektregionen zumeist einmal wöchentlich getätigt (AT 55,2%, HU 37,4%), wobei aber in Ungarn auch zweiwöchentliche (21%) und monatliche Großeinkäufe (35,4%) oftmals genannt wurden.

Im ungarischen Gemeinde-Cluster 1 ist Österreich (Andau, Frauenkirchen) mit 13% ein nicht unwesentliches Ziel für größere Einkäufe. Ansonsten spielt das Ausland (mit Fahrten nach Oberwart und Güssing) nur beim ungarischen Cluster 3 mit 6,7% eine bemerkbare Rolle.

Mit jeweils zwischen 80-90% Anteil an den Fahrten zu größeren Einkäufen ist der PKW bei diesem Einkaufstyp in beiden Staaten noch dominierender als bei den kleineren Einkäufen. Entgegen der abweichenden Beobachtung bei den kleineren Einkäufen werden die größeren Einkäufe in beiden Ländern jeweils zu ca. 50% als gesonderte Wege (nicht kombiniert mit Arbeitsweg etc.) durchgeführt.

Für den Großeinkauf werden in Österreich durchschnittlich 95 € als Ausgaben genannt, während der Vergleichswert in Ungarn bei dzt. umgerechnet ca. 65 € liegt. In beiden Ländern gibt die Altersgruppe 65+ unterdurchschnittlich wenig für die Großeinkäufe aus.

Allgemeine Einstellung zur Verkehrsmittelwahl:

Sowohl in Österreich als auch in Ungarn ist keine überwältigende Bereitschaft festzustellen, bei den Einkaufsfahrten auf den PKW zu verzichten. 58% der Befragten in den österreichischen Gemeinden und sogar 75% in den ungarischen Gemeinden stimmen der Aussage „Egal wie die Rahmenbedingungen sind, ich werde für kleinere Einkäufe weiterhin mit dem PKW fahren“ ganz oder zumindest teilweise zu.

In beiden Staaten (wenngleich in Ungarn insbesondere bei den Seniorinnen und Senioren auf einem niedrigeren Niveau) ist die Bereitschaft auf den PKW zu verzichten bei den Jüngeren (<35 Jahren) und den Älteren (> 65 Jahren) etwas höher als in den mittleren Altersgruppen.

Hingegen ist in Ungarn die Bereitschaft bei entsprechend nahe gelegenen Einkaufsmöglichkeiten zu Fuß zum Einkauf zu gehen oder mit dem Rad zu fahren etwas höher als in Österreich. Nur ca. 6% der ungarischen Befragten können sich dies gar nicht vorstellen, während der Vergleichswert in Österreich bei knapp 14% liegt. Dafür legen in Österreich bereits knapp 29% der Befragten ihren Einkaufsweg auf diese Art und Weise zurück, während in Ungarn nur knapp 24% zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren.

Bei der (tatsächlichen oder gefühlten) Abhängigkeit vom PKW für kleinere Einkäufe gibt es in beiden Ländern ebenfalls ähnliche Ergebnisse, wobei sich in Ungarn mit 41% etwas weniger Personen vom PKW unabhängig sehen als in Österreich mit 52%. Während in Österreich die autoaffine Gruppe der 36-49 Jährigen die höchste Abhängigkeit vom PKW sieht (56% Nennung von „triff zu“ und „trifft teilweise zu“) und die Älteren über 65 Jahre die geringste (43%), sehen sich in Ungarn insbesondere die Älteren (71%) auf den PKW angewiesen. In beiden Ländern sind zwischen 40 und 50% der Älteren (65+ Jahre) zumindest teilweise für ihre Einkaufsfahrten auf andere angewiesen.

Sowohl in Österreich als auch in Ungarn ist den Befragten das Transportieren von Einkäufen in öffentlichen Verkehrsmitteln zu umständlich – die Ergebnisse sind hier mit Werten jeweils im Bereich von 80% eindeutig.

Die Bereitschaft ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen, ist in den ungarischen Befragungsgemeinden mit knapp 41% etwas höher als in Österreich (36%). In beiden Ländern erwarten sich insbesondere die Jüngeren häufige Verbindungen (stündlich und öfter). Hingegen sind die Älteren bereits mit einer Grundversorgung (z.B. 1-2 wöchentliche Einkaufsfahrten) zufrieden. Während aber in Österreich die Bereitschaft den ÖV zu nutzen bei den Jüngsten am höchsten ist, ist das Bild in Ungarn genau konträr.

Die ungarischen Befragten zeigen mit 68% eine deutlich höhere Bereitschaft bei entsprechenden Radverkehrsangeboten und passender Distanz zum Nahversorger das Fahrrad zu verwenden als jene in Österreich (50%).

5.2 FRAGEBOGEN

INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND REGIONALFORSCHUNG
 DER UNIVERSITÄT WIEN

FRAGEBOGEN ZUM PROJEKT „SMASHMOB“ – TEIL AT

**InterviewerIn:****Fragebogen-Nr.** (Eingabe durch TutorIn):

Guten Tag, wir sind Studierende des Instituts für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien und führen eine Befragung zum Einkaufsverkehr im Nahversorgungsbereich durch. Bitte nehmen Sie sich kurz Zeit, um folgende Fragen zu beantworten.

A Allgemeine Angaben zum Interview (Eingabe durch Interviewer/-in teilweise vorab)**PLZ und Name des Ortes:**
Befragungszeitraum: _____ (Wochentag), _____ (Datum), _____ Uhrzeit
 (von-bis)
B Allgemeine Angaben zum Haushalt

- 1) Wie viele Personen leben im Haushalt? _____
- 2) Wie viele verfügbare PKW gibt es im Haushalt? _____
- 3) Wie viele verfügbare Motorräder und/oder Moped gibt es im Haushalt?

- 4) Wie viele verfügbare Fahrräder gibt es im Haushalt? _____
- 5) Wie viele Personen besitzen einen Kfz-Führerschein im Haushalt? _____

C Verkehrsverhalten – Kleinere Einkäufe

(Anm.: „Unter kleineren Einkäufen versteht man den Erwerb von Artikeln zum Konsum innerhalb der nächsten 2 Tage – entspricht in etwa einer handelsüblichen Einkaufstasche.“)

- 6) **Wo kaufen Sie bei kleineren Einkäufen folgende Produkte am häufigsten ein?**
 (Mehrfachnennungen möglich)

Backwaren und Milchprodukte	<input type="checkbox"/> ¹ Bäcker	<input type="checkbox"/> ² Greißler	<input type="checkbox"/> ³ Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			

Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Selbstversorger):			
Fleisch und Wurstwaren	<input type="checkbox"/> ¹ Fleischhauer	· <input type="checkbox"/> ² Greißler	· <input type="checkbox"/> ³ Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Selbstversorger):			
Obst und Gemüse	<input type="checkbox"/> ¹ Hofladen, Markt, Stand, Ab Hof	· <input type="checkbox"/> ² Greißler	· <input type="checkbox"/> ³ Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Selbstversorger):			
Hygieneartikel (z.B. Toilettenpapier)	<input type="checkbox"/> ¹ Drogeriemarkt	· <input type="checkbox"/> ² Greißler	· <input type="checkbox"/> ³ Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges:			
Tabakwaren und Zeitungen	<input type="checkbox"/> ¹ Trafik	· <input type="checkbox"/> ² Greißler	· <input type="checkbox"/> ³ Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			

zahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Hauszustellung):			
<p>7) Welche der folgenden Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten verwenden Sie zur Besorgung der kleineren Einkäufe am häufigsten und warum?</p> <p>· <input type="checkbox"/>¹ PKW und/oder Motorrad/Moped <input type="checkbox"/>² Bahn und/oder Bus</p> <p>· <input type="checkbox"/>³ Fahrrad <input type="checkbox"/>⁴ zu Fuß</p> <p>· <input type="checkbox"/>⁵ bin Mitfahrer/-in</p> <p>· Warum? _____</p>			
<p>8) Werden Ihre kleineren Einkäufe normalerweise im Zuge anderer Wege erledigt?</p> <p>· <input type="checkbox"/>¹ nein, fahre bzw. gehe extra</p> <p>· <input type="checkbox"/>² ja, von und/oder zur Arbeit</p> <p>· <input type="checkbox"/>³ ja, beim Bringen und/oder Holen der Kinder von Schule/Kindergarten etc.</p> <p>· <input type="checkbox"/>⁴ ja, andere als die zuvor (in ^{1,2,3}) angeführten Wege</p> <p>· Welche? _____</p>			
<p>9) Wenn es einen Nahversorger im Ort geben würde, würde ich ihn für den täglichen Einkauf nutzen.</p> <p>· <input type="checkbox"/>¹ ja <input type="checkbox"/>² nein</p> <p>· <input type="checkbox"/>³ es gibt einen Nahversorger zu dem ich auch gehe</p> <p>· <input type="checkbox"/>⁴ es gibt einen Nahversorger zu dem ich aber nicht gehe</p>			
<p>10) Wie viel Geld geben Sie im Durchschnitt für einen kleineren Einkauf aus?</p> <p>_____ €</p>			

D Verkehrsverhalten – Größere Einkäufe/Wocheneinkauf

(Anm.: „Unter einem Wocheneinkauf versteht man jenen Einkauf, dessen Umfang über den des kleineren Einkaufs hinausgeht.“)

11) Wie oft erledigen Sie größere Einkäufe?

- ☐¹ öfter als einmal pro Woche ☐² einmal pro Woche
- ☐³ alle paar Wochen ☐⁴ einmal pro Monat
- ☐⁵ weniger als einmal pro Monat ☐⁶ nie (→ weiter mit Frage 16)

12) Wo findet der größere Einkauf am häufigsten statt?

- Name d. Geschäfts? _____
- Name d. Ortes? _____

13) Welche der folgenden Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten verwenden Sie zur Besorgung der größeren Einkäufe am häufigsten und warum?

- ☐¹ PKW und/oder Motorrad/Moped ☐² Bahn und/oder Bus
- ☐³ Fahrrad ☐⁴ zu Fuß
- ☐⁵ bin Mitfahrer/-in
- Warum? _____

14) Werden Ihre größeren Einkäufe normalerweise im Zuge anderer Wege erledigt?

- ☐¹ nein, fahre bzw. gehe extra
- ☐² ja, von und/oder zur Arbeit
- ☐³ ja, beim Bringen und/oder Holen der Kinder von Schule/Kindergarten etc.
- ☐⁴ ja, andere als die zuvor (in ^{1, 2, 3}) angeführten Wege
- Welche? _____

15) Wie viel Geld geben Sie im Durchschnitt für einen größeren Einkauf aus?

_____ €

E Allgemeine Einstellung zu Einkauf-Verkehr-Nahversorgung

16) Egal wie die Rahmenbedingungen sind, ich werde für kleinere Einkäufe weiterhin mit dem PKW fahren.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft teilweise zu
- ☐³ trifft nicht zu ☐⁴ ich fahre nicht mit dem PKW

17) Wären die Geschäfte für kleinere Einkäufe näher, würde ich zu Fuß gehen bzw. mit dem Rad fahren.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft teilweise zu
- ☐³ trifft nicht zu ☐⁴ ich gehe zu Fuß bzw. fahre mit dem Rad

18) Ich muss mit dem PKW fahren, weil ich sonst keine Möglichkeit habe, meine kleineren Einkäufe zu erledigen.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft teilweise zu
- ☐³ trifft nicht zu

19) Das Transportieren der Einkäufe in öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Bus, Bahn, Gemeindebus etc.) ist mir zu umständlich.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft nicht zu

20) Würde es ein besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Bus, Bahn, Gemeindebus etc.) geben, würde ich dieses für Einkaufsfahrten nutzen.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft nicht zu

21) Ich bin für Einkaufsfahrten auf andere Personen angewiesen.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft teilweise zu
- ☐³ trifft nicht zu

22) Ich könnte mir vorstellen, bei entsprechender Entfernung und sicheren Radwegen meine Einkäufe mit dem Fahrrad zu erledigen.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft nicht zu

23) Unsere Familie macht gemeinsame Einkäufe.

- ☐¹ trifft zu ☐² trifft teilweise zu
- ☐³ trifft nicht zu

24) Wie oft müsste ein öffentliches Verkehrsmittel (z. B. Bus) fahren, um für Sie für Einkäufe interessant zu werden?

- | | |
|---|---|
| · <input type="checkbox"/> ¹ mehrmals pro Stunde | <input type="checkbox"/> ² stündlich |
| · <input type="checkbox"/> ³ alle 2 Stunden | <input type="checkbox"/> ⁴ einmal pro Halbtage (vormittags, nachmittags) |
| · <input type="checkbox"/> ⁵ wöchentlich | <input type="checkbox"/> ⁶ kommt nicht in Frage bzw. ist uninteressant |

25) Welche Entfernung zur nächsten Haltestelle ist bzw. wäre für Sie zumutbar, um Einkäufe mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erledigen?

- | | | |
|--|---|--|
| · <input type="checkbox"/> ¹ 5m | <input type="checkbox"/> ² 50m | <input type="checkbox"/> ³ 500m |
|--|---|--|

F Sozioökonomische Angaben zum/zur Interviewpartner/-in

Familienstand:

- | | |
|--|---|
| · <input type="checkbox"/> ¹ ledig | <input type="checkbox"/> ² verheiratet bzw. in Partner/-innenschaft lebend |
| · <input type="checkbox"/> ³ geschieden | <input type="checkbox"/> ⁴ verwitwet |

Alter: _____ Jahre

Geschlecht:

- | | |
|--|--|
| · <input type="checkbox"/> ¹ männlich | <input type="checkbox"/> ² weiblich |
|--|--|

Bildungsgrad:

- | | |
|--|--|
| · <input type="checkbox"/> ¹ Universität bzw. (Fach-)Hochschule | <input type="checkbox"/> ² Matura (AHS, BHS etc.) |
| · <input type="checkbox"/> ³ Fachschule bzw. Lehre | <input type="checkbox"/> ⁴ Pflichtschule |
| · <input type="checkbox"/> ⁵ Sonstige (Welche? _____) | |

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit