



Mobilität von ArbeitnehmerInnen im grossflächigen Einzelhandel

Schwerpunkt Obersteiermark und Großraum Graz

Befragung zum Mobilitätsverhalten

AK-Hotline ☎ **05 7799-0**

Meine AK. Ganz groß für mich da.



www.akstmk.at



» MitarbeiterInnen in Einkaufszentren sind überproportional oft Frauen, teilzeitbeschäftigt, müssen auch abends und Samstags arbeiten und verdienen eher unterdurchschnittlich.

Das sind die Gründe, warum sich die Arbeiterkammer Steiermark nach Pendlerstudien über den Bezirk Voitsberg und die Oststeiermark, intensiv mit den PendlerInnen im großflächigen Einzelhandel beschäftigt hat.

Die vorliegende Studie zeigt die Bedürfnisse der befragten PendlerInnen: Senkung der ÖV-Tarife, Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr und die Einführung von „Jobtickets“ sind die dringendsten Wünsche nicht nur an die Arbeiterkammer sondern auch an die Arbeitgeber.

Die Arbeiterkammer Steiermark wird gemeinsam mit den Gebietskörperschaften, den Verkehrsunternehmen und der Wirtschaft versuchen, den Mobilitätsbedürfnissen der Beschäftigten im großflächigen Einzelhandel besser zu entsprechen.

Der Dank der Arbeiterkammer gilt den Betreibern der Shoppingcenter, die diese Studie erst ermöglicht haben.

Ihr

Walter Rotschädl
AK-Präsident



MOBILITÄT VON ARBEITNEHMER/INNEN IM GROSSFLÄCHIGEN EINZELHANDEL

Schwerpunkt Obersteiermark und Großraum Graz

BEFRAGUNG ZUM MOBILITÄTSVERHALTEN

E N D B E R I C H T

November 2010

verkehr^{plus}

Prognose, Planung und
Strategieberatung GmbH
Graz | Weimar | Bonn

Mobilität von Arbeitnehmer/innen im großflächigen Einzelhandel

ENDBERICHT

Auftraggeber:

Arbeiterkammer Steiermark
Abteilung Wirtschaftspolitik
Hans-Resel-Gasse 8-14, A 8020 Graz

Auftragnehmer:

verkehr^{plus} GmbH



Prognose, Planung und
Strategieberatung GmbH
Graz | Weimar | Bonn

Elisabethinergasse 27a, A 8020 GRAZ

Tel. +43 (0) 316 908 707-44

Mail: office@verkehrplus.at

Web: www.verkehrplus.at

Geschäftsführung:

Dr.-Ing. Martin **Berger**

Dr. techn. Ulrich **Bergmann**

Dr. techn. Markus **Frewein**

Dipl.-Ing. Emanuel **Selz**

Erstellt unter Mitarbeit von

DI Mag. Mario **Platzer**

Graz, im November 2010

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Zielstellung	14
1.1	Aufgabenstellung	14
1.2	Problemlage.....	14
2	Standorte der betrachteten Einkaufszentren	16
2.1	Charakteristika der betrachteten Einkaufszentren	16
2.2	Festlegung der Standortkategorie und Beurteilung der Erreichbarkeit.....	26
3	Methodik von Datenerhebung, -aufbereitung und -analyse.....	27
3.1	Allgemeine Informationen	27
3.2	Befragung	29
4	Mobilität der Arbeitnehmer/innen von Einkaufszentren	31
4.1	Soziodemografie und Arbeit.....	33
4.1.1	Stichprobenverteilung.....	33
4.1.2	Arbeitssituation.....	34
4.2	Mobilitätschancen und Verfügbarkeit von „Mobilitätswerkzeugen“	39
4.2.1	Pkw-Besitz	39
4.2.2	Pkw-Verfügbarkeit	39
4.2.3	Anzahl der Pkw pro Haushalt	40
4.2.4	Motorisierungsgrad.....	41
4.2.5	Führerscheinbesitz	41
4.2.6	ÖV-Zeitkartenbesitz.....	42
4.2.7	Kenntnis der ÖV-Verbindungen.....	43
4.3	Verkehrsverhalten.....	44
4.3.1	Verkehrsmittelnutzung.....	44
4.4	Erreichbarkeit von großflächigen Einkaufszentren	48
4.4.1	Standortlage der großflächigen Einkaufszentren	48
4.4.2	Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Pkw	48
4.4.3	Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Öffentlichem Verkehr	53
4.4.4	Subjektive Wahrnehmung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes.....	57
5	Mobilitätsmanagement.....	61
5.1	AK als eine Interessenvertreterin der Mitarbeiter/innen	61
5.2	Verbesserungswünsche Öffentlicher Verkehr	62
5.3	Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Anteils.....	64
6	Anlagen	68
6.1	Fragebogen	68

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersicht der betrachteten Einkaufszentren	16
Abbildung 2: Einflussgrößen für das Verkehrsverhalten	31
Abbildung 3: Berufstätigkeit in Wochenstunden und Arbeitszeitregelung (n = 605)	35
Abbildung 4: Monatliches Nettoeinkommen aller Haushaltsmitglieder (n = 465)	36
Abbildung 5: Bewertung der Arbeitszeiteinteilung (n = 587).....	37
Abbildung 6: Zufriedenheit in Abhängigkeit von der wöchentlichen Arbeitszeit in Stunden (n = 573)	37
Abbildung 7: Zufriedenheit in Abhängigkeit von der Arbeitszeitregelung (n = 571)	38
Abbildung 8: Pkw-Besitz nach Geschlecht und Altersgruppen (n = 535).....	39
Abbildung 9: Pkw-Verfügbarkeit (n = 600)	40
Abbildung 10: Anzahl der Pkw im Haushalt (n = 605)	40
Abbildung 11: Nettohaushaltseinkommen und Motorisierungsgrad der Haushalte (n = 461)	41
Abbildung 12: Pkw-Führerscheinbesitz (n = 599)	42
Abbildung 13: Zeitkartenbesitz (n = 597) und Fahrkartenart für den Verkehrsverbund Steiermark (n = 105)	42
Abbildung 14: Bekanntheit ÖV-Verbindungen (n = 602)	43
Abbildung 15: Modal Split der Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren (n = 593)	44
Abbildung 16: Modal Split nach Geschlecht (n = 562)	45
Abbildung 17: Modal Split nach Nettohaushaltseinkommen (n = 430)	45
Abbildung 18: ÖV- und Pkw-Nutzer/innen nach monatlichem Nettohaushaltseinkommen und Geschlecht differenziert (n = 376)	46
Abbildung 19: Modal Split nach Standort des Einkaufszentrums (n = 567)	47
Abbildung 20: Lage des Arbeitsplatzes der Mitarbeiter/innen (n = 612)	48
Abbildung 21: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Auto (n = 612).....	49
Abbildung 22: Parkplatzwahl der Pkw-Fahrer/innen (n = 450)	49
Abbildung 23: Parkplatzart in Abhängigkeit von der Lage des Einkaufszentrums (n = 433)	50
Abbildung 24: Entfernung des Parkplatzes vom Arbeitsort (n = 413)	51
Abbildung 25: Monatliche Pkw-Kosten des Arbeitsweges (n = 419)	52
Abbildung 26: Monatliche Parkplatzkosten (n = 361)	52

Abbildung 27: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Öffentlichem Verkehr (n = 612).....	53
Abbildung 28: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit ÖV getrennt nach Pkw- und ÖV- Nutzer/innen (n = 567)	53
Abbildung 29: Entfernung ÖV-Haltestelle von Wohnung und Arbeitsplatz (n = 553)	54
Abbildung 30: Verkehrsmodus von Wohnort und Arbeitsplatz zu nächster ÖV- Haltestelle (n = 140)	55
Abbildung 31: Umsteigehäufigkeit aller Mitarbeiter/innen im ÖV (n = 494)	56
Abbildung 32: Umsteigehäufigkeit der ÖV-Nutzer (n = 118)	56
Abbildung 33: Zeitlicher Aufwand für Arbeitsweg in Minuten (n = 368)	57
Abbildung 34: Dauer des Arbeitsweges inklusive der Zu- und Abgangszeiten (einfacher Weg) (n = 370)	58
Abbildung 35: Beurteilung der Beschwerlichkeit und des Stresses auf dem Arbeitsweg (n = 612)	59
Abbildung 36: Beurteilung der Beschwerlichkeit des Arbeitsweges von ÖV- und Pkw- Nutzer/innen (n = 522)	59
Abbildung 37: Beurteilung der Beschwerlichkeit des Arbeitsweges in Abhängigkeit vom Alter (n = 522)	60
Abbildung 38: Handlungsschwerpunkte der AK als Vertreterin der Mitarbeiter/innen (n = 611)	62
Abbildung 39: Beurteilung von ÖV-Verbesserungsmaßnahmen (n = 524)	63
Abbildung 40: Interesse an ÖV-Jobticket (n = 611)	64
Abbildung 41: Interesse von Männern und Frauen an ÖV-Jobticket (n = 599)	65
Abbildung 42: Interesse von Pkw- und ÖV-Nutzer/innen an Jobticket (n = 566)	65
Abbildung 43: Motivierende Bedingungen für Fahrradbenützung (n = 334)	66
Abbildung 44: Motivierende Bedingungen für Gründung einer Fahrgemeinschaft (n = 370)	67

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EKZ	Einkaufszentrum
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Linie
mIV	motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
S	Schnellstraße
ÖV	Öffentlicher Verkehr

ERGEBNISTELEGRAMM BEFRAGUNG ZUR MOBILITÄT VON ARBEITNEHMER/INNEN IM GROSSFLÄCHIGEN EINZELHANDEL

Neue Einkaufszentren sind häufig schlecht in das Siedlungsgebiet eingebunden und entstehen meist bei hochrangigen Straßen, sodass diese Standorte bevorzugt mit dem Auto erreichbar sind. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes von Beschäftigten im großflächigen Einzelhandel: Mitarbeiter sind überproportional oft Frauen, teilzeitbeschäftigt, müssen teils auch abends und samstags arbeiten und verdienen eher unterdurchschnittlich. Probleme in der Alltagsbewältigung dieser Personengruppe können dann entstehen, wenn deren Mobilität als Voraussetzung für die Teilhabe am sozialen und ökonomischen Leben eingeschränkt ist.

verkehr^{plus} hat daher im Auftrag der Arbeiterkammer Steiermark, Abteilung Wirtschaftspolitik, die Mobilität von Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren in der Obersteiermark und im Großraum Graz mit einer Befragung untersucht, um die Mobilitätsbedürfnisse dieser Personengruppe als verkehrspolitische Argumentationsgrundlagen zu eruieren. Dazu wurden sowohl das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten in Abhängigkeit von Standorteigenschaften der Einkaufszentren und sozioökonomischen Merkmalen wie Einkommen, Geschlecht usw. analysiert als auch Einschätzungen zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements betrachtet. Da die verkehrliche Erreichbarkeit von Einkaufszentren stark vom Standort bzw. der räumlichen Lage abhängt, erfolgte eine differenzierte Betrachtung, ob es sich um Einkaufszentren im innerstädtischen oder peripheren außerstädtischen Bereich handelt. Um das Mobilitätsverhalten von Mitarbeiter/innen im großflächigen Einzelhandel zu erfassen, wurde eine schriftliche Befragung durchgeführt, an der 612 Mitarbeiter/innen in neun Einkaufszentren teilnahmen.

A. Mobilitätschancen

Der Pkw-Motorisierungsgrad korreliert mit dem Nettohaushaltseinkommen. In der Personengruppe mit dem niedrigsten Einkommen sind 18% ohne Pkw, während in der höchsten Einkommensgruppe fast alle (99%) mindestens einen Pkw im Haushalt besitzen.

Zunächst stehen die Mobilitätschancen der Mitarbeiter/innen im großflächigen Einzelhandel im Fokus. Pkw-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz im Öffentlichen Verkehr usw. sind als nützliche „Mobilitätswerkzeuge“ Voraussetzung, um von A nach B zu kommen. Besonders von Interesse ist: Wie beeinflussen Geschlecht, Einkommen und Arbeitszeitregelung die Mobilitätschancen der Beschäftigten? Festzustellen ist, dass

- der Pkw-Besitz nur geringfügig je nach Alter und Geschlecht variiert, sehr wohl aber vom Einkommen abhängt,
- in nur 5% der Haushalte kein Pkw vorhanden ist und
- 83% der befragten Mitarbeiter/innen immer oder meistens Zugriff auf einen Pkw haben,

- der Pkw-Führerscheinbesitz bei 90% liegt und
- 18% der befragten Mitarbeiter/innen eine ÖV-Zeitkarte des Verkehrsverbundes besitzen.

B. Verkehrsverhalten

Der Pkw dominiert bei den Mitarbeiter/innen mit einem Anteil von 71% beim Modal Split deutlich! Der Öffentliche Verkehr wird vor allem von einkommensschwachen Personen benutzt.

Der Modal Split, d. h. die Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, wird vor allem durch das Einkommen, soziodemografische Merkmale, die örtliche Lage des Einkaufszentrums und die Kenntnis alternativer Verkehrsmittel bestimmt.

- Der Modal Split setzt sich aus 71% Pkw-Fahrer/innen, 2% Pkw-Mitfahrer/innen, 17% ÖV/Bus, 5% ÖV/Bahn und 4% Motorrad, Mofa und Fahrrad zusammen. Der Modal Split ändert sich bei differenzierter Betrachtung nach Geschlecht und Alter kaum.
- Einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung hat das Nettohaushaltseinkommen. Personen mit hohem Einkommen (> 3.000 €) benutzen mit 79% überdurchschnittlich oft den Pkw, während Mitarbeiter/innen mit geringem Einkommen (< 1.500 €) mit 32% verhältnismäßig oft öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn) für ihre Arbeitswege nutzen.
- Die Lage des Einkaufszentrums wirkt sich deutlich auf die Verkehrsmittelnutzung aus. Mitarbeiter/innen, die in innerstädtischen Einkaufszentren beschäftigt sind, fahren überdurchschnittlich oft mit dem ÖV (35%) zum Arbeitsplatz, und der Anteil der Pkw-Fahrer fällt mit 59% relativ gering aus. Liegt der Arbeitsplatz hingegen peripher („grüne Wiese“), so steigt der Pkw-Anteil auf 83% und der ÖV-Anteil sinkt auf 15%.
- Die Kenntnis der Verbindungen im Öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz stellt die Grundvoraussetzung für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg dar. 79% der Befragten gaben an, dass sie die Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz kennen. Für den übrigen Teil, also ca. jede fünfte Person, stellt der ÖV keine akzeptable Alternative für den Weg zur Arbeit dar, da der Informationsmangel über das bestehende ÖV-Angebot die Nutzung von Bahn und Bus hemmt.

C. Erreichbarkeit

Mitarbeiter/innen von peripheren großflächigen Einkaufszentren, welche oft unzureichend an das ÖV-Netz angebunden sind, verwenden überwiegend den Pkw. Dieser Trend wird unterstützt durch die gute Pkw-Erreichbarkeit und die nahegelegenen, kostenfreien Stellplätze bei peripheren Standorten.

Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes hängt von vielen Faktoren ab. Beispielsweise wird die Erreichbarkeit durch das Infrastrukturangebot für den Pkw-Verkehr und den Öffentlichen

Verkehr, die Standortlage der Einkaufszentren und individuelle Merkmale, wie Alter, Geschlecht, Zeit- und Kostenbudget etc., bedingt. Gerade Mitarbeiter/innen, die über ein niedriges Haushaltsnettoeinkommen verfügen, sind bei ihrem Arbeitsweg stärker auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen. Somit kommt der Erreichbarkeit der Einkaufszentren mit dem Öffentlichen Verkehr eine wichtige Bedeutung zu. Andererseits gelangen viele Beschäftigte bequem mit dem Pkw direkt bis zum Einkaufszentrum. Eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw und gratis zur Verfügung gestellte Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Einkaufszentren fördern die Nutzung des Autos.

Erreichbarkeit mit Öffentlichem Verkehr (ÖV)

- Rund die Hälfte der befragten Personen arbeitet in Einkaufszentren, die sehr gut mit dem ÖV erreichbar sind. Die andere Hälfte ist aufgrund des schlechten ÖV-Angebotes (d. h. wenige bis keine ÖV-Linien, große Entfernungen zur nächsten Haltestelle und geringe Taktfrequenz) gezwungen, vermehrt auf den Pkw zurückzugreifen. Der hohe Einfluss der ÖV-Erreichbarkeit auf die Verkehrsmittelnutzung zeigt sich, indem 56% der Pkw-Nutzer/innen und vergleichsweise nur 32% der ÖV-Nutzer/innen einen unzureichenden ÖV-Anschluss zu ihrem Arbeitsplatz vorfinden.
- 35% aller Mitarbeiter/innen verfügen über eine ÖV-Direktverbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. 31% müssen mehrmals umsteigen, und bei 11% der Befragten wird keine ÖV-Verbindung angeboten. Bei ausschließlicher Betrachtung der ÖV-Nutzer/innen fällt auf, dass nur noch 26% mehrmals umsteigen müssen und eine Direktverbindung bei 44% der ÖV-Nutzer/innen vorhanden ist.
- Bei 40% der ÖV-Nutzer/innen ist die nächstgelegene Haltestelle mehr als 500 Meter vom Wohnort entfernt. Eine wesentlich bessere Situation ist zwischen ÖV-Haltestelle und Arbeitsplatz zu verzeichnen. Hier müssen nur noch 16% der ÖV-Nutzer/innen eine Entfernung über 500 Meter zurücklegen.

Erreichbarkeit mit Pkw

- Die anfallenden Kosten für den Arbeitsweg spielen eine entscheidende Rolle bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Von den befragten Pkw-Nutzer/innen gaben 93% an, dass kostenfreie Parkplätze am Arbeitsort vorhanden sind. Nur 4% der Pkw-Fahrer/innen zahlen mehr als 20 € pro Monat für einen Stellplatz am Arbeitsort.
- Die Mitarbeiter/innen nutzen unterschiedliche Arten von Parkgelegenheiten. 39% der Befragten geben an, dass sie ihren Pkw auf einem privaten Stellplatz abstellen, 8% parken am Straßenrand und 53% auf einem öffentlichen Parkplatz bzw. in einem Parkhaus. Die zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten hängen entscheidend mit der Lage des Einkaufszentrums zusammen. So liegt der Anteil der Benutzung privater Stellplätze in peripher gelegenen Einkaufszentren bei 42% und sinkt in der Innenstadt auf 17%.

Subjektive Wahrnehmung der Erreichbarkeit

- Sehr deutlich ist der Unterschied der wahrgenommenen Dauer des Arbeitsweges (einfacher Weg) zwischen den Pkw-Nutzer/innen und den ÖV-Nutzer/innen. Diese ist für die befragten Pkw-Nutzer/innen mit rund 30 Minuten gegenüber den ÖV-Nutzer/innen mit rund 40 Minuten deutlich kürzer.
- Unterschiede in der Beschwerlichkeit des Arbeitsweges ergeben sich zwischen ÖV- und Pkw-Nutzer/innen. Während 39% der ÖV-Nutzer/innen ihren Arbeitsweg als beschwerlich beschreiben, empfinden dies vergleichsweise nur 21% der Pkw-Nutzer/innen. Ein Grund für die hohe Zufriedenheit der Pkw-Nutzer/innen könnte sein, dass durch die variablen Arbeitszeiten die „Rushhour“ beim Arbeitsweg vermieden wird, sodass weniger Stress entsteht. Erstaunlicherweise konnte weiters nachgewiesen werden, dass mit ansteigendem Alter der Arbeitsweg als weniger beschwerlich wahrgenommen wird. Dies resultiert aus dem relativ hohen Anteil jüngerer Mitarbeiter/innen, die „ÖV-Zwangskunden“ darstellen und daher ihren Arbeitsweg aufgrund fehlender Alternativen als beschwerlicher empfinden. Um die Mobilitätschancen von jugendlichen Mitarbeiter/innen zu verbessern, besteht Untersuchungsbedarf hinsichtlich des Verkehrsverhaltens dieser Zielgruppe.

D. Mobilitätsmanagement

Mitarbeiter/innen wünschen sich vor allem Verbesserungsmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr. Prioritäten haben: Senkung der Fahrpreise, Abstimmung des ÖV-Angebotes auf Arbeitszeiten und pünktliche und umsteigefreie Verbindungen. Durch die Einführung von „Jobtickets“ für den ÖV, die Forcierung von Mitfahrgemeinschaften und die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur können der Pkw-Anteil reduziert und die Mobilitätschancen von benachteiligten Personengruppen (geringes Einkommen, keine Pkw-Verfügbarkeit etc.) erhöht werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein wesentlicher Ansatz, um verkehrsrelevante CO₂-Emissionen zu sparen. Vorteile für Betriebe sind beispielsweise Imagegewinn durch umweltbewusstes und zukunftsorientiertes Agieren, Verbesserung der Zufriedenheit der Mitarbeiter/innen, Gesundheitsförderung der Mitarbeiter/innen, Schaffung von Parkraum für Kunden etc. Die Arbeiterkammer als relevante Interessenvertreterin der Arbeitnehmer/innen könnte ein Initiator für betriebliches Mobilitätsmanagement sein, um dessen Umsetzung zu unterstützen. Dies könnte in Form von Aktions- und Informationstagen erfolgen, die beispielsweise Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes, Mitfahrbörsen und standortspezifische Alternativen zur Pkw-Nutzung thematisieren.

- Als Schwerpunkte in den Aktivitäten der Arbeiterkammer als eine Vertreterin der Mitarbeiter/innen fordern die Befragten niedrigere Tarife und eine Fahrplanverbesserung im Öffentlichen Verkehr. Weiters wird eine Erhöhung der Pendlerförderung gefordert und der Ausbau des ÖV als wichtiger erachtet als der Ausbau der Straßeninfrastruktur. Eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und der Aufbau einer Mitfahrzentrale werden als unbedeutendere Maßnahmen wahrgenommen. Dennoch gaben fast 22% aller Befragten an, dass sichere

Radverkehrsbedingungen und eine Duschgelegenheit am Arbeitsplatz motivationsfördernd hinsichtlich der Nutzung des Fahrrades sein würden.

- Für Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren spielen vor allem die Senkung der Fahrpreise, die Abstimmung des ÖV-Angebotes auf Arbeitsbeginn/-ende, pünktlichere und umsteigefreie Verbindungen eine bedeutsame Rolle für die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs.
- Durch die Einführung eines „Jobtickets“ könnte der Anteil der ÖV-Nutzer/innen gesteigert werden. An diesem verbilligten ÖV-Ticket, das auch vom Arbeitgeber mitfinanziert werden könnte, wären 46% der Mitarbeiter/innen interessiert. Hier könnte der Arbeitgeber die Zufriedenheit der Mitarbeiter/innen steigern und „Verantwortung“ übernehmen.
- Durch die Gründung von Fahrgemeinschaften könnten der Pkw-Anteil gesenkt und die negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs (Staus, CO₂, Lärm etc.) gemindert werden. Um dieses Verkehrskonzept etablieren zu können, müssen laut den Befragten vor allem die Mitfahrer/innen bekannt sein und keine oder nur geringe Umwege für die Mitnahme in Kauf genommen werden.

1 Ausgangslage und Zielstellung

1.1 Aufgabenstellung

Die Abteilung Wirtschaftspolitik der Arbeiterkammer Steiermark hat **verkehr^{plus}** mit der Erstellung einer Befragung zum Mobilitätsverhalten von Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren im Bereich Obersteiermark und dem Großraum Graz beauftragt.

1.2 Problemlage

Veränderungsprozesse im Einzelhandel und im Einkaufsverhalten wirken sich auf Angebotsstrukturen und auf die Mobilität aus. Traditionelle Einzelhandelsgeschäfte kämpfen mit sinkenden Umsätzen, während Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ an Bedeutung gewinnen. Folgende Trends¹ zeichnen sich in Österreich ab:

- Rückgang der Gesamtzahl der Lebensmittelgeschäfte von über 27.000 (1980) auf 16.286 (2007)
- Verdoppelung der Verkaufsfläche von Einkaufszentren von 1 Mio. (1995) auf 2 Mio. (2004) Quadratmeter
- Mehr als 50 Prozent der Einkaufszentren werden an den Ortsrändern errichtet.

Neue Einkaufszentren sind häufig schlecht in das Siedlungsgebiet eingebunden und entstehen meist bei hochrangigen Straßen, sodass diese Standorte bevorzugt mit dem Pkw erreichbar sind. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes durch Beschäftigte im großflächigen Einzelhandel, die folgendermaßen charakterisiert werden können: überproportionaler Frauenanteil, oft teilzeitbeschäftigt, arbeiten auch abends und samstags, unterdurchschnittlicher Verdienst. Probleme in der Alltagsbewältigung dieser Personengruppe können dann entstehen, wenn deren Mobilität als Voraussetzung für die Teilhabe am sozialen und ökonomischen Leben eingeschränkt ist. Dazu soll in der vorliegenden Untersuchung am Konzept der verkehrlichen Erreichbarkeit von Einkaufszentren durch Öffentlichen Verkehr, Rad, Pkw und zu Fuß angesetzt werden. Es wird das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten in Abhängigkeit von Standorteigenschaften der Einkaufszentren und sozioökonomischen Merkmalen wie Einkommen, Geschlecht usw. analysiert. Im Rahmen der Mitarbeiter/innen-Befragung sind die Mobilitätschancen, das Verkehrsverhalten und Bewertungen des Verkehrsangebotes zu ergründen. Die „objektive“ Mobilitätssituation der einzelnen Verkehrsteilnehmer bestimmen Pkw-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz, Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort, Entfernung des Wohnortes von der ÖV-Haltestelle usw. Weiters beeinflussen „subjektive“ Wahrnehmungen, z. B. Bekanntheit der ÖV-Verbindungen zum Arbeitsplatz, Beschwerlichkeit/Stress des Arbeitsweges usw., das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter/innen.

Die Arbeiterkammer Steiermark erachtet es als Interessenvertretung der Arbeitnehmer/innen in der Steiermark für notwendig, Entscheidungsgrundlagen für die Mobilität und die

¹ VCÖ 2007: Einfluss der Raumordnung auf die Verkehrsentwicklung.

langfristige umweltfreundliche Gestaltung aufzubereiten. Weiters ist aus Sicht der Arbeiterkammer sicherzustellen, dass die soziale Teilhabe der Beschäftigten gewährleistet ist und keine Exklusion bestimmter Personengruppen stattfindet, indem diese wegen geringerer Mobilitätschancen bestimmte Aktivitäten gar nicht oder nur in geringerem Umfang ausüben können.

2 Standorte der betrachteten Einkaufszentren

In diesem Kapitel erfolgt eine Beschreibung der untersuchten Einkaufszentren, in denen die Mitarbeiter/innen befragt wurden. In Abbildung 1 sind die untersuchten Einkaufszentren in der Obersteiermark und im Großraum Graz dargestellt.

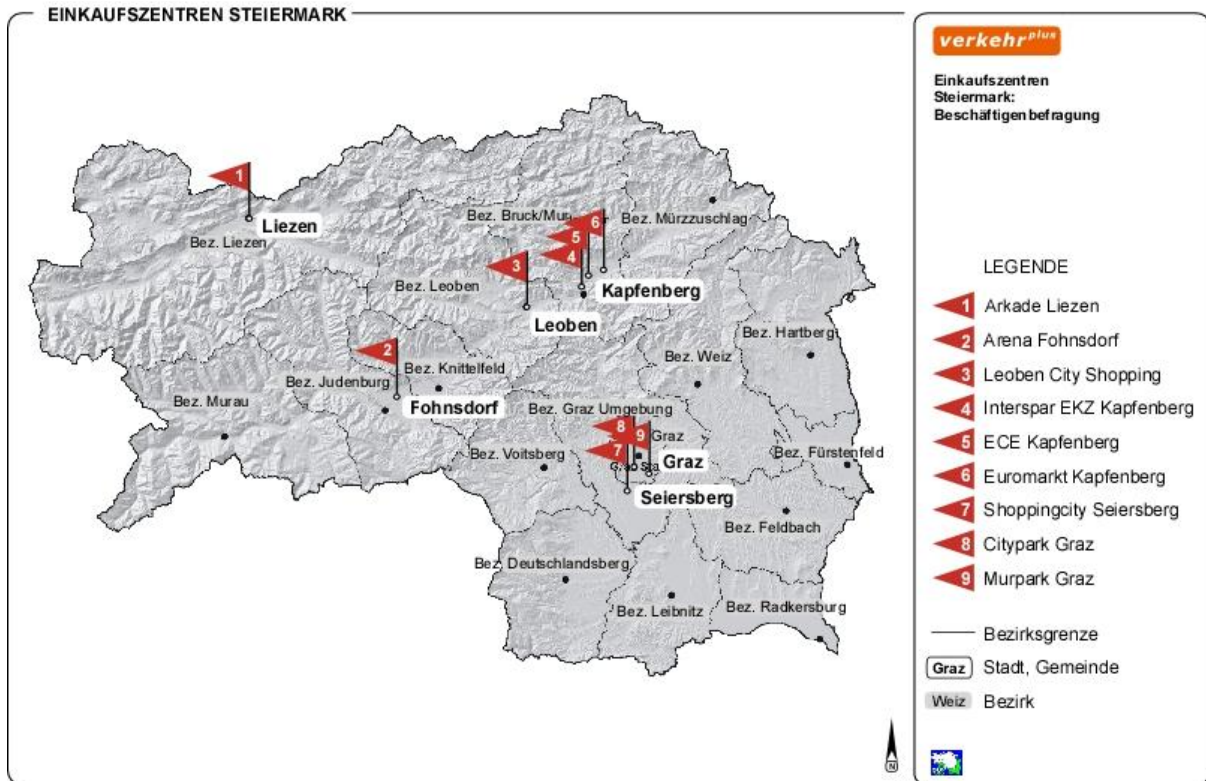


Abbildung 1: Übersicht der betrachteten Einkaufszentren

2.1 Charakteristika der betrachteten Einkaufszentren

Im Folgenden werden die Charakteristika der betrachteten Einkaufszentren hinsichtlich ihrer räumlichen Lage, der Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad, zu Fuß und dem Kfz-Verkehr einschließlich der Parkmöglichkeiten dargestellt.

Tabelle 1: Einkaufszentrum: Shoppingcity Seiersberg


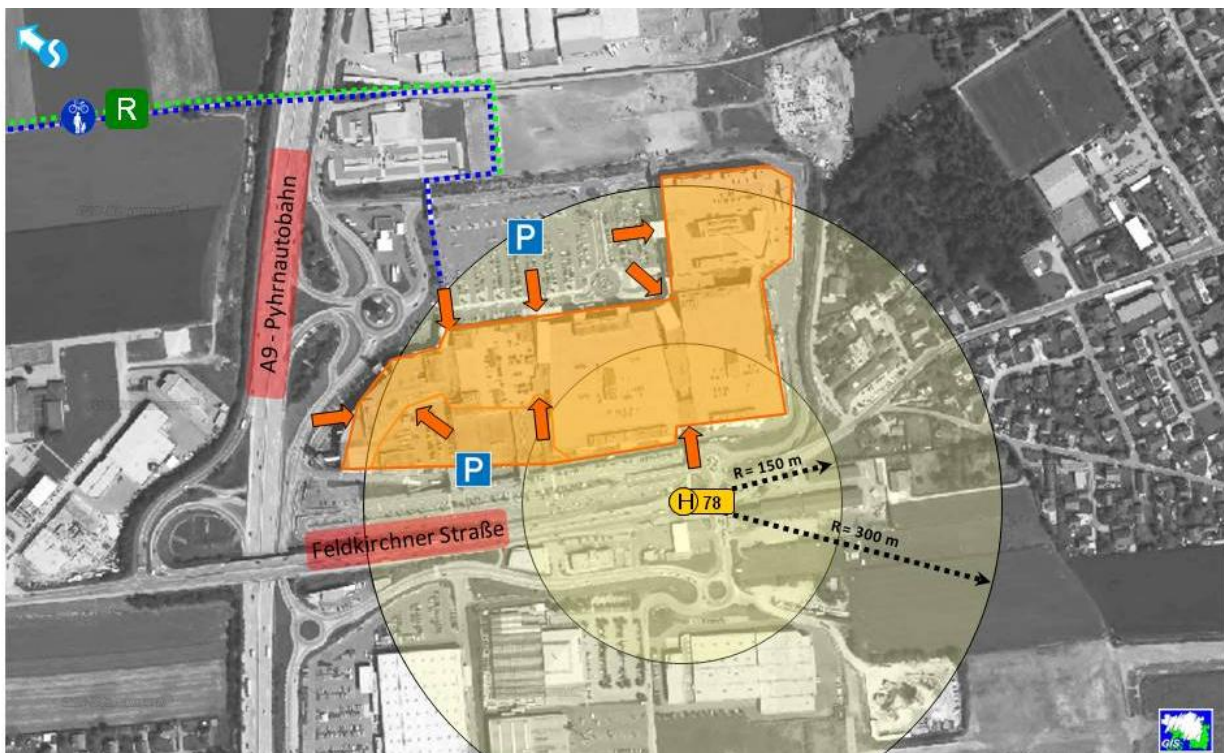
SHOPPINGCITY SEIERSBERG		
LAGE	<ul style="list-style-type: none"> im Norden der Gemeinde Seiersberg nahe der Grazer Stadtgrenze 	
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle „Seiersberg Shopping City“, rd. 60 m von Eingang G entfernt Stadtbuslinie 78 nach Seiersberg bzw. Puntigam (Anschluss S-Bahn) Betriebszeiten L 78 von 5:30 bis 24 Uhr Bedienhäufigkeit: tagsüber 4x pro Stunde werktags (Schulzeit), nicht vertaktet Fußweg rd. 1.500 m zur S-Bahn-Haltestelle Graz-Straßgang (S7, S61) 	
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> direkt an der A9 Pyhrnautobahn gelegen, nahe Knoten Graz West (A2/A9) Abfahrt beim EKZ: Anschlussstelle Seiersberg (Exit 188) 	
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none"> ausschließlich kostenfreie Parkmöglichkeiten (Freifläche, Parkdecks und Tiefgarage) im näheren Umfeld rd. 3.400 Abstellplätze 	
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none"> Grazer Hauptradroute HR 10 führt in rd. 1.400 m Entfernung vorbei. Wegverbindung über Brücke A9 vorhanden, jedoch Stiegenaufgang als Hindernis! Kaum Fahrradabstellplätze auf dem Gelände. 	
DETAILPLAN <div> Radweg Gehweg H ÖV-Haltestelle </div> 		

Tabelle 2: Einkaufszentrum: Citypark Graz

CITYPARK GRAZ	
LAGE	<ul style="list-style-type: none"> westlich vom Grazer Stadtzentrum, Bezirk Gries, Lazarettgürtel
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle „Citypark“ der Linie (L) 35, direkt am Westeingang Haltestelle „Hohenstaufengasse“ der Linie 50, direkt am Osteingang Haltestelle „Karlauer Kirche“ der Linien 39 u. 67 in fußläufiger Entfernung Richtung Osten durch die Stadtbuslinien direkte Verbindung zum Jakominiplatz, Hauptbahnhof (S-Bahn), Don Bosco (S-Bahn), Universität u. Zentralfriedhof Betriebszeiten von 9 bis 20 Uhr (Linie 35) bzw. von 5:30 bis 20:30 Uhr (L 50) bzw. von 5 bis 23.30 Uhr (L 39 u. 67) Bedienhäufigkeit: L 35: 30 min-Takt, L 50: 15 min-Takt, L 39 u. 67 10 min-Takt Fußweg rd. 500 m zur S-Bahn-Haltestelle Don Bosco (S3, S5, S6)
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> Lage an der Nord-Süd-Achse B 67 Grazer Bundesstraße (Lazarettgürtel) Zufahrten vom Lazarettgürtel (Westen), Fabriksgasse (Süden), Karlauerstraße (Osten) und Brückengasse (Norden)
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none"> ausschließlich kostenfreie Parkmöglichkeiten (Freifläche, Parkdecks und Tiefgarage) beim Center rd. 2.100 Abstellplätze
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none"> Radweg entlang des Lazarettgürtels Richtung Norden und Süden Von Osten kommend ist das EKZ über Nebenstraßen erreichbar (keine Beschriftung).
DETAILPLAN <div> Radweg Gehweg H ÖV-Haltestelle </div>	

Tabelle 3: Einkaufszentrum: Murpark Graz

MURPARK GRAZ	
LAGE	<ul style="list-style-type: none">▶ südwestlich vom Grazer Stadtzentrum im Bezirk Liebenau
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">▶ Straßenbahnhaltestelle „Liebenau“ direkt im Einkaufszentrum und städtischer Busknoten rd. 30 m vom Eingang entfernt▶ direkte Anbindung an die Straßenbahnlinien 4 u. 13, die Buslinien 64, 72, 74, 74E u. 75U sowie Regionalbuslinien▶ Betriebszeiten der Straßenbahnlinien von 4:30 bis 23:45 Uhr, der Buslinien von 5 bis 23:45 Uhr (gültig für L 74, andere Linie abweichend, jedoch jedenfalls während der Öffnungszeiten des Murparks)▶ Die Linien 4 u. 74 verkehren im 10 min-Takt, Linie 64 im 15 min-Takt und die Linien 72 u. 75U im 30 min-Takt (Linien 13 u. 74E nur im Abend- bzw. Ergänzungsbetrieb).
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">▶ direkt am Autobahnzubringer gelegen▶ Zufahrt über Liebenauer Tangente bzw. A2-Zubringer Graz-Ost und die Ostbahnstraße oder über Sternäckerweg
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none">▶ ausschließlich kostenfreie Parkmöglichkeiten (Parkdecks und Tiefgarage)▶ beim Center rd. 2.000 Abstellplätze
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none">▶ Entlang der Straßenbahntrasse führt ein Radweg Richtung Stadtzentrum▶ Am Sternäckerweg befinden sich abschnittsweise Radstreifen.
DETAILPLAN	

..... Radweg

..... Gehweg

H ÖV-Haltestelle

Tabelle 4: Einkaufszentrum: ECE Kapfenberg


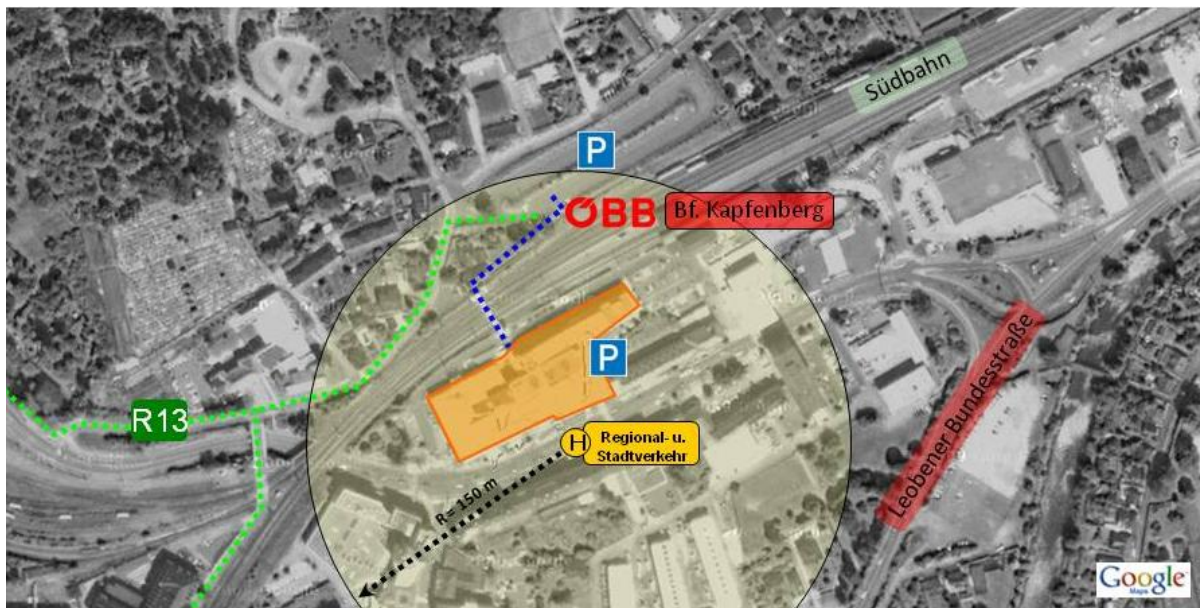
ECE KAPFENBERG		
LAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadtzentrum Kapfenberg zwischen Bahnhof und Europaplatz 	
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> ▶ am Europaplatz Verkehrsknoten mit den Buslinien 1, 2, 3, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24, 60 u. 95 sowie dem Regionalbusverkehr ▶ Bahnhof Kapfenberg; IC-Halt und Regionalverkehr (Obersteiermarktakt) ▶ Betriebszeiten Stadtverkehr Bruck/Kapfenberg 4:30 bis 22:30 Uhr ▶ 15 min der Buslinien mit Verstärkern zur Hauptverkehrszeit ▶ Bahnverkehr; stündliche Regionalzug und IC-Verbindungen von 5 bis 23 Uhr 	
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lage an der B 20 Mariazeller Bundesstraße ▶ Über B 116 (Leobner Bundesstraße) ist die S 36 (Semmering-Schnellstraße) nach 2,8 km zu erreichen (Anschlussstelle Kapfenberg) 	
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Parkmöglichkeit auf Freifläche kostenfrei (rd. 100 m Fußweg) und in der Tiefgarage (1. Stunde gratis, dann 50 Cent je 30 min) ▶ in Summe rd. 550 Stellplätze 	
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der R 13 Seeburg-Radweg führt westlich des EKZ vorbei. Über einen rd. 300-m-Abstecher ist der nördliche Kfz- u. Radabstellplatz erreichbar. ▶ Über den Radweg R 13 ist auch der Mürztal-Radweg R5 erreichbar. 	
DETAILPLAN Radweg Gehweg H ÖV-Haltestelle		
		

Tabelle 5: Einkaufszentrum: Euromarkt EKZ Kapfenberg-Ost


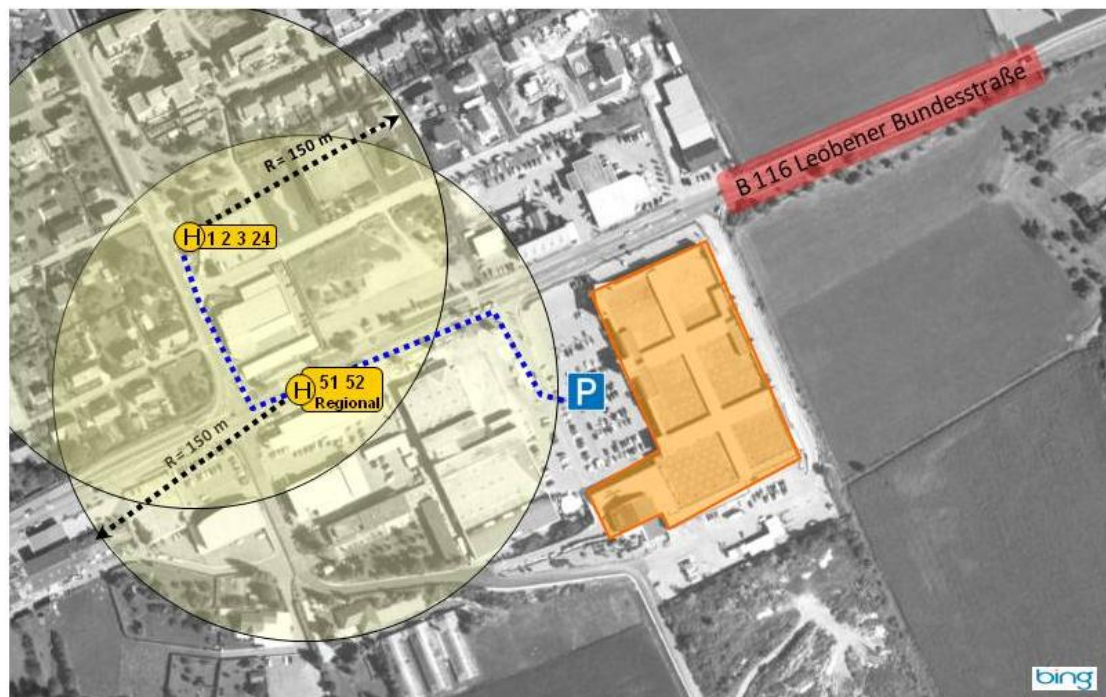
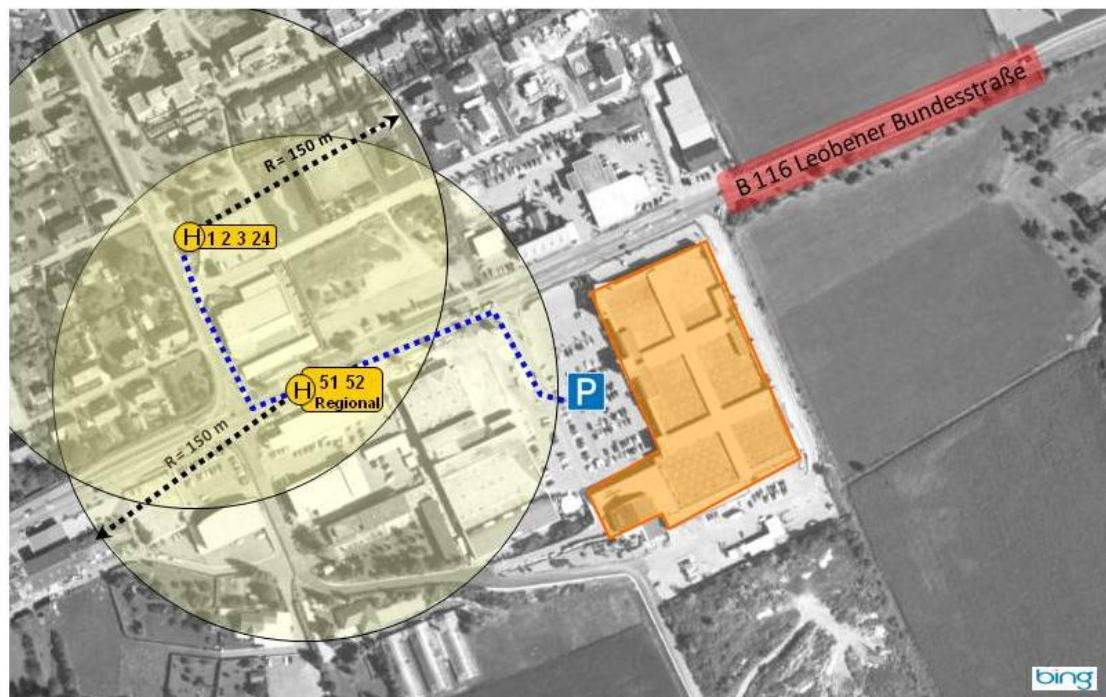
EUROMARKT EKZ KAPFENBERG-OST		
LAGE	▶ liegt im Osten der Stadt Kapfenberg im Stadtteil Apfelmoar	
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">▶ Bushaltestelle „Apfelmoar Schleife“ der Linien 1, 2, 3 u. 24 liegt rd. 350 m entfernt.▶ Bushaltestelle „Viktor-Adler-Straße“ der Linien 51 u. 52 sowie der Regionalbuslinien 180 u. 181 liegt rd. 200 m entfernt.▶ Die Linien 1, 2 u. 3 verkehren von 4:30 bis 22:30 Uhr, tagsüber im 15-min-Takt, Linie 24 führt zw. 7 u. 23 Uhr einzelne Kurse zur Schleife Apfelmoar, Linien 51 u. 52 verkehren 5- bzw. 7-mal täglich zw. 8 und 16 Uhr.▶ Linie 180 verkehrt in diesem Abschnitt 2x täglich, Linie 181 verkehrt 10-mal täglich zw. 6 und 18 Uhr, ohne Vertaktung.▶ Fußläufig ist keine Bahnhaltestelle erreichbar; über die Linien 1, 2 und 3 ist der Bf. Kapfenberg (IC-Halt) in 15 min zu erreichen. Die Bahnhalte St. Marein und Kapfenberg-Fachhochschule sind theoretisch über die Regionalbuslinien bzw. L 24 erreichbar.	
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">▶ Lagen der B 116 Leobner Bundesstraße▶ Richtung Nordosten rd. 1,4 km Wegstrecke zur Autobahn, Anschlussstelle St. Marein im Mürztal	
RUHENDER MIV	▶ Abstellplätze sind auf der Freifläche vor dem EKZ vorhanden.	
ANBINDUNG RAD/FUSS	▶ Es befinden sich keine gekennzeichneten Radwege im Umfeld, eine Anfahrt ausschließlich über Nebenstraßen ist nicht möglich.	
DETAILPLAN <div><div>..... Radweg</div><div>..... Gehweg</div><div> ÖV-Haltestelle</div></div> 		

Tabelle 6: Einkaufszentrum: Interspar EKZ Kapfenberg



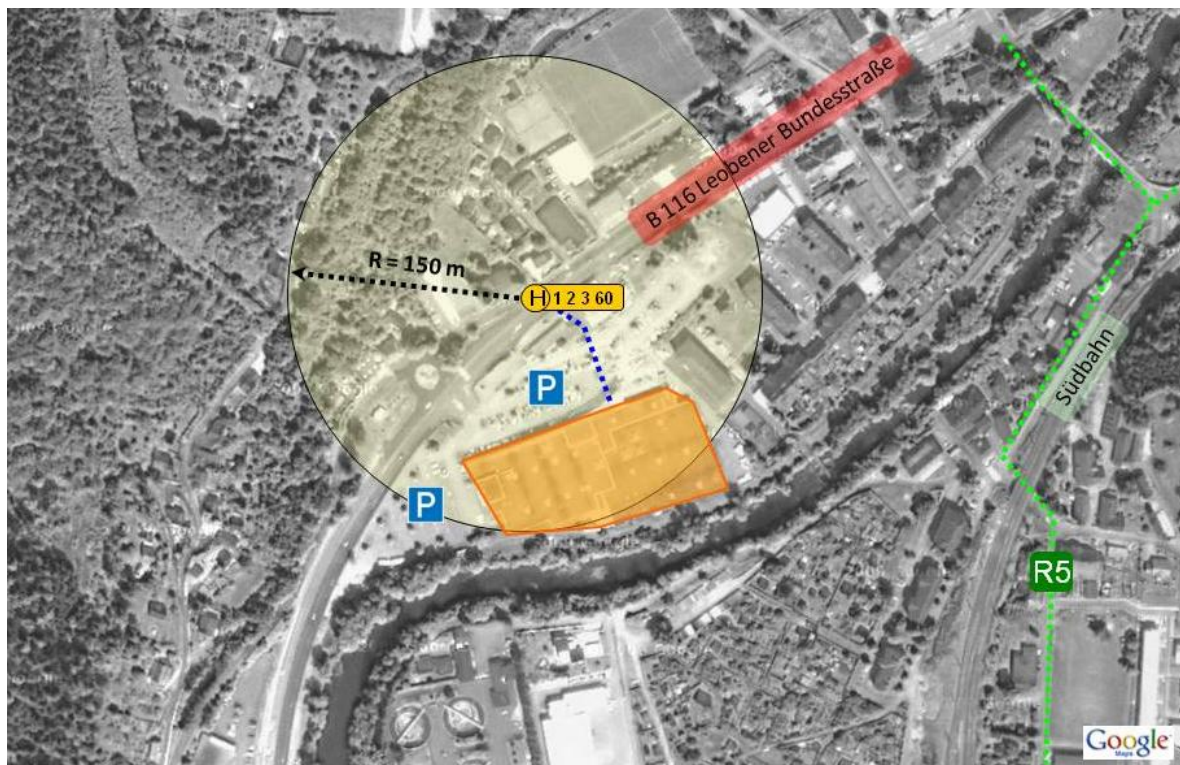
INTERSPAR EKZ KAPFENBERG		
LAGE	<ul style="list-style-type: none">im Kapfenberger Stadtteil Diemlach an der Grazer Straße zwischen Kapfenberg-Europaplatz (2,3 km) und Bruck/Mur (2,7 km)	
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">Haltestelle „Interspar“ der Linien 1, 2, 3 und 60 rd. 60 m entferntBetriebszeiten von 4:30 bis 22:30 UhrStadtverkehr Bruck/Kapfenberg: Linien 1, 2, 3 verkehren tagsüber im 15-min-Takt, Linie 60 nur im Schülerverkehr.	
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">an der B 116 Leobner Bundesstraße bzw. Grazer Straße zw. Kapfenberg u. Bruck/MurEntfernung zum Knoten Bruck (S6/S35) rd. 3 km	
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none">kostenfreie Parkmöglichkeiten beim Center vorhanden (rd. 200 Stellplätze)	
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none">Mürztalradweg R5 führt auf der anderen Mürzseite vorbei. Entlang der B 116 ist er nach rd. 350 m erreichbar.	
<div>DETAILPLAN</div> <div><div><div>..... Radweg</div><div>..... Gehweg</div><div> ÖV-Haltestelle</div></div></div>		

Tabelle 7: LCS Leoben City Shopping


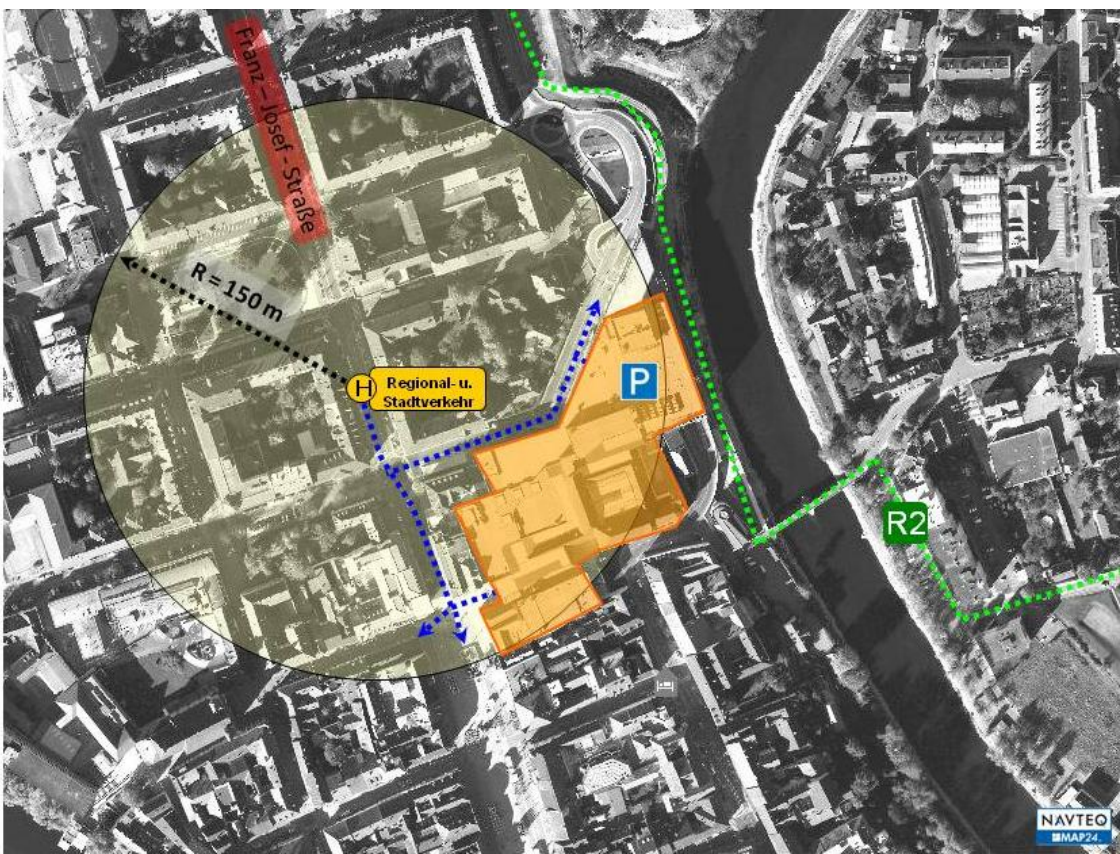
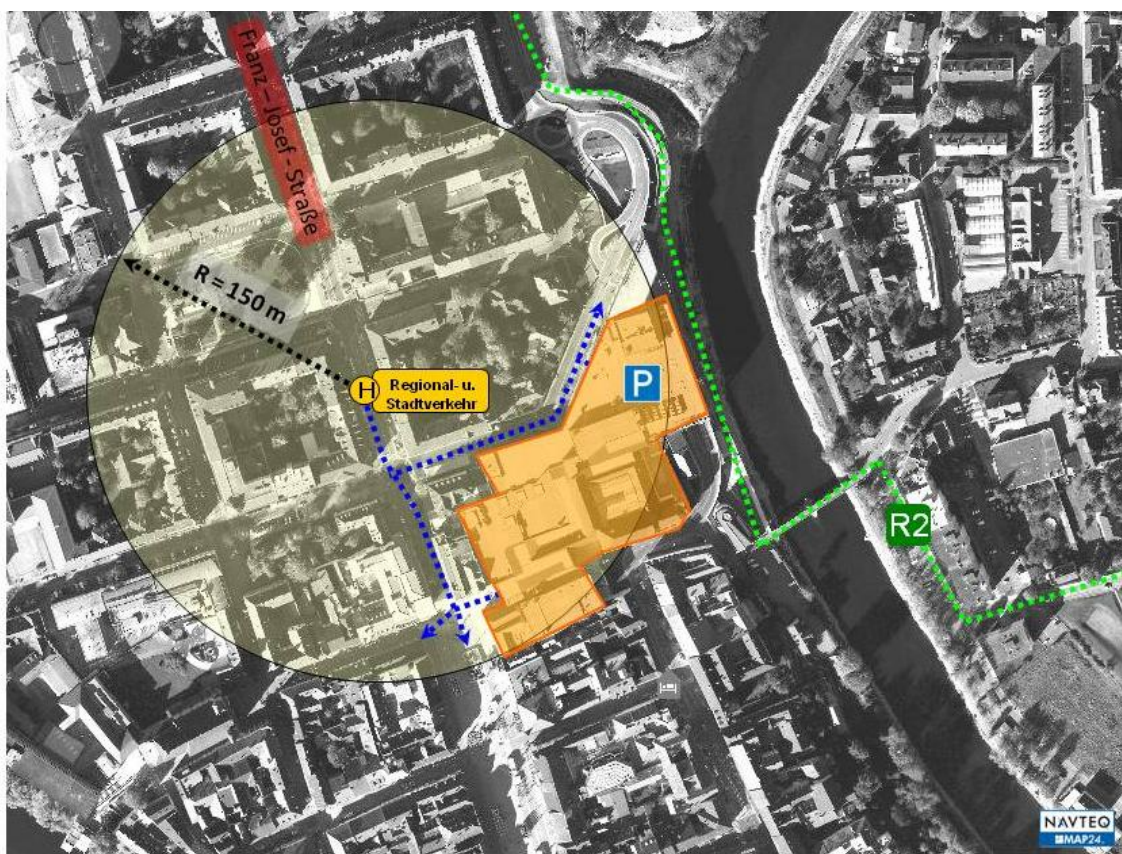
LCS LEOBEN CITY SHOPPING		
LAGE	<ul style="list-style-type: none">im Zentrum der Stadt Leoben als bauliche Erweiterung des Hauptplatzes	
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">Haltestelle „Zentrum“ (rd. 50 m entfernt) als Knotenpunkt des Stadtverkehrs Leoben/Trofaia; Linien G, TN, TW, P, L, H, D, N und Regionalbusverkehrrd. 850 m Fußweg zum Leobner Hauptbahnhof, dort Anbindung an Fern- und Nahverkehr	
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">Zufahrt durch das Stadtgebiet Leoben über Franz-Josef-Straße oder Mühltaler Str.Anschlussstelle Leoben-Ost der S6 Semmering-Schnellstraße über B116 Leobner Bundesstraße rd. 2,5km entfernt	
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none">kostenpflichtige Parkgarage unter dem EKZ; 1,5 Stunden gratis parken, danach gestaffelte Tarife bis 10 €/Tagrd. 670 Stellplätze in der Tiefgarage, weitere in der blauen Parkzone um das Zentrum	
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none">Murradweg R2 führt rückseitig am LCS vorbei.Fahrradabstellplätze sind, im Umfeld verteilt, vorhanden.	
DETAILPLAN		
<div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div></div></div> <div>..... Radweg Gehweg  ÖV-Haltestelle</div>		
		

Tabelle 8: Einkaufszentrum: Arkade Liezen


ARKADE LIEZEN	
LAGE	<ul style="list-style-type: none">im Zentrum der Stadt Liezen, zwischen Hauptplatz und Bahnhof
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">Bahnhof Liezen ist fußläufig zu erreichen (rd. 300 m), Bf. ist IC-Halt mit Bahnregionalverkehr im Ennstal, Bf. ist zugleich Haltepunkt des regionalen Busverkehrs.Haltestelle „Eurospar“ der Linie 83 (Citybus Liezen), L 910 u. 930 (Regionalverkehr) rd. 15 m entferntL 83 verkehrt von 7 bis 17 Uhr, unvertaktet ca. 1-mal je Stunde.Regionalbusverkehr von 5 bis 20 Uhr, tlw. vertaktet, je Linie ungefähr 1x je Stunde
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none">Das EKZ liegt rd. 250 m auf der Hauptstraße (B 138 Pyhrnpass-Straße) von der Durchgangsstraße B 320 Ennstal-Bundesstraße zurückversetzt. Die B 320 (zugleich E 651) ist die Hauptstraßenverkehrsachse durch das Ennstal.Richtung Osten liegt die A9 Pyhrnautobahn rd. 5 km entfernt.
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none">Bei der Arkade befindet sich eine gebührenfreie Tiefgarage.
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none">Südseitig des Bahnhofs Liezen verläuft der R7 Ennsradweg, er ist über den Fronleichnamsweg u. die L740 Lassinger Straße erreichbar (rd. 700 m).
DETAILPLAN	

..... Radweg

..... Gehweg

H ÖV-Haltestelle

Tabelle 9: Einkaufszentrum: Arena Fohnsdorf

ARENA FOHNSDORF	
LAGE	<ul style="list-style-type: none"> Die Arena am Waldfeld liegt im Süden der Gemeinde Fohnsdorf, unweit der Bezirkshauptstadt Judenburg.
ÖV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> Das EKZ ist durch die Linien 1 und 2 des Stadtbusses Aichfeld erreichbar. Linie 1 u. 2 verkehren im 30-min-Takt von 5 bis 20 bzw. 22 Uhr. Über die Linie 2 sind die Bahnhöfe Judenburg und Knittelfeld erreichbar.
MIV-ANBINDUNG	<ul style="list-style-type: none"> an der Kreuzung S36 Murtal-Schnellstraße mit der B77 Gaberl-Straße gelegen Autobahnabfahrt: Anschlussstelle Judenburg-Ost
RUHENDER MIV	<ul style="list-style-type: none"> Alle Parkplätze sind kostenfrei zu benutzen. Die Parkflächen verteilen sich zwischen den Geschäften.
ANBINDUNG RAD/FUSS	<ul style="list-style-type: none"> Der Murradweg R2 führt durch Judenburg, ist jedoch nur über die Bundesstraße (rd. 1,6 km) erreichbar.
DETAILPLAN Radweg Gehweg H ÖV-Haltestelle	
	

2.2 Festlegung der Standortkategorie und Beurteilung der Erreichbarkeit

Die folgende Tabelle (vgl. Tabelle 10) zeigt die Standortkategorie, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Kfz-Verkehr und dem Öffentlichen Verkehr, die Verkaufsfläche und der Zahl der Beschäftigten in den betrachteten Einkaufszentren. Folgende Kriterien werden bei der Kategorisierung berücksichtigt:

- Die Standortkategorie unterscheidet Einkaufszentren in innerstädtischen bzw. zentralen, in Stadtrand- und peripheren Lagen.
- Für die Bewertung der Pkw-Erreichbarkeit wurde die Anbindung der Einkaufszentren an überregionale Straßen (Autobahn, Schnellstraße), regionale Straßen und Nebenstraßen betrachtet.
- Die Bewertung der ÖV-Erreichbarkeit erfolgte anhand der Kriterien Anzahl der ÖV-Linien, Taktfrequenz des ÖV-Angebotes und Entfernung zur nächsten Haltestelle. Demgemäß erfolgte für die einzelnen Einkaufszentren eine qualitative Beurteilung in „hoher“ und „niedriger“ Qualitätsstandard der ÖV-Erschließung.

Tabelle 10: Gruppierung der Einkaufszentren nach Standort und Erreichbarkeit

ZENTRUM	STANDORT-KATEGORIE	ERREICHBARKEIT ² Pkw	ÖV	VERKAUFS- FLÄCHE [M²]	ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN
SHOPPINGCITY SEIERSBERG	3	1	1	65.000	1.800
MURPARK, GRAZ LIEBENAU	2	1	1	28.800	1.000
CITYPARK GRAZ	2	2	2	37.000	900
ARENA FOHNSDORF (FMZ)	3	1	1	38.500	680
ECE KAPFENBERG	1	2	2	14.000	450
LCS LEOBEN CITY SHOPPING	1	2	2	16.800	430
ARKADE LIEZEN	1	2	2	7.900	200
INTERSPAR EKZ KAPFENBERG	3	2	2	8.700	180
EUROMARKT KAPFENBERG	3	2	2	8.500	91
SUMME STEIERMARK					5.731

Standortkategorie: 1 ... innerstädtische Lage (hellgelb)
2 ... Stadtrandlage (orange)
3 ... periphere Lage (braun)

Erreichbarkeit Pkw: 1 ... an überregionalen Straßen gelegen (Autobahn, Schnellstraße) (grün)
2 ... an regionalen Straßen oder an Nebenstraßen gelegen (rot)

Erreichbarkeit ÖV: 1 ... hoher Qualitätsstandard (grün)
2 ... niedriger Qualitätsstandard (rot)

² Ein Vergleich der nach objektiven Kriterien festgelegten Güte der Erreichbarkeit und der subjektiven Bewertung durch die Mitarbeiter/innen ergab für die einzelnen Einkaufszentren eine gute Übereinstimmung.

3 Methodik von Datenerhebung, -aufbereitung und -analyse

3.1 Allgemeine Informationen

- **Grundgesamtheit**

In die Mobilitätsbefragung wurden Mitarbeiter/innen im großflächigen Einzelhandel im Bereich Obersteiermark und dem Großraum Graz einbezogen.

- **Auswahlverfahren**

Die Auswahl der Einkaufszentren, in denen die Mitarbeiter/innen-Befragung mit Fragebogen durchgeführt worden ist, erfolgt unter dem Augenmerk, dass zentral bzw. innerstädtisch, in Stadtrandlage und peripher („grüne Wiese“) gelegene Einkaufszentren in der Stichprobe vorhanden sind. Somit kann das Verkehrsverhalten der Mitarbeiter/innen hinsichtlich unterschiedlicher räumlicher Rahmenbedingungen und der Qualität der Erreichbarkeit mit Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Auto untersucht werden.

- **Erhebungsmethode: schriftliche Befragung mit Fragebogen**

Für die Mitarbeiter/innen-Befragung wurde aus Kostengründen eine schriftliche Befragung mit Fragebogen gewählt. Die Verteilung der Fragebögen erfolgte an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten, um zeitliche Schwankungen im Antwortverhalten (zeitlicher Bias) zu vermeiden. Weiters wurden den Mitarbeiter/innen eine kurze Erläuterung über den Zweck der Befragung gegeben und mögliche Unklarheiten beseitigt. Für diese Erhebungsmethode spricht der Ausschluss des Interviewer/inneneinflusses (Interviewer-Bias). Nachteile dieser Methode sind,

- dass die Rücklaufquote möglicherweise gering ausfällt,
- dass am Thema Interessierte und besonders Betroffene unter Umständen überrepräsentiert sind, sodass Verzerrungen bezüglich der Repräsentativität auftreten können, und
- dass die Befragten den Fragebogen möglicherweise mit anderen Befragten gemeinsam ausfüllen.

Die Befragung ermöglicht neben der Beschreibung des spezifischen Mobilitätsverhaltens von Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren insbesondere das Erkennen nicht offensichtlicher und subjektiver Bedürfnisse als Anknüpfungspunkte für Verbesserungsmaßnahmen.

• Erhebungsinstrument und -inhalte

Die Erhebung erfolgt mit einem standardisierten Fragebogen (vgl. Kapitel 6.1). Das heißt, alle Befragten bekommen identische Fragen mit der gleichen Formulierung und Reihenfolge vorgelegt. Die Fragebogeninhalte beziehen sich auf

- soziodemografische Merkmale (Alter, Geschlecht, Wohnort usw.),
- die Arbeitsplatzsituation (Arbeitsplatz, Arbeitsverhältnis, Arbeitszeitregelung usw.),
- Mobilitätschancen (Pkw-Besitz, Führerscheinbesitz, ÖV-Zeitkarte usw.),
- Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Parkmöglichkeiten usw.) und
- subjektive Beurteilungen von Maßnahmen, um gezielt Mobilitätschancen der Mitarbeiter/innen zu erhöhen (Aufgaben der Arbeiterkammer, Beschwerlichkeit des Arbeitsweges, Motive, um Fahrradverkehr und Mitfahrgemeinschaften zu fördern).

• Stichprobengröße

Mit der Befragung konnte eine auswertbare Nettostichprobe von 612 Fällen erreicht werden. Die genannte Nettostichprobengröße ist erforderlich, da neben univariaten Auswertungen (Häufigkeitsverteilungen) auch bivariate Analysen mit Kreuztabellen vorgenommen wurden, um Zusammenhangshypothesen zu verifizieren.

Unter Berücksichtigung aller Mitarbeiter/innen in den untersuchten Einkaufszentren (5.731 Mitarbeiter/innen) beläuft sich die Rücklaufquote auf ca. 11%.

Stichprobenverluste ergaben sich durch

- Personen, welche die Teilnahme verweigerten, und
- Personen, die Fragen unvollständig oder falsch beantworteten.

• Gewichtung

Da keine repräsentativen soziodemografischen Verteilungen (Alter, Geschlecht usw.) von Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren vorlagen, erfolgte hier keine Gewichtung. Jedoch wurden die unterschiedlichen Rücklaufquoten der einzelnen Einkaufszentren mit Gewichtung berücksichtigt. Zum Beispiel wurden Antworten von Befragten in Einkaufszentren mit höheren Rücklaufquoten³ niedriger gewichtet, und umgekehrt erhielten unterrepräsentierte Befragte höhere Gewichtungsfaktoren. In der folgenden Tabelle 11 werden die Anzahl der befragten Mitarbeiter/innen, die Rücklaufquote und Gewichtungsfaktoren je Einkaufszentrum angegeben.

³ Im Vergleich zur durchschnittlichen Rücklaufquote aller Einkaufszentren.

Tabelle 11: Gewichtungsfaktoren der Einkaufszentren

EINKAUFSZENTRUM	ANZAHL	HÄUFIGKEIT [%]	RÜCKLAUFQUOTE PRO EKZ [%]	GEWICHTUNGS- FAKTOREN
ARENA FOHNSDORF (FMZ)	100	16,3	14,7	0,73
EUROMARKT KAPFENBERG	29	4,7	31,9	0,34
ECE KAPFENBERG	28	4,6	6,2	1,72
LCS LEOBEN CITY SHOPPING	43	7,0	10,0	1,07
ARKADE LIEZEN	46	7,5	23,0	0,46
INTERSPAR EKZ KAPFENBERG	14	2,3	7,8	1,37
MURPARK, GRAZ LIEBENAU	78	12,7	7,8	1,37
SHOPPINGCITY SEIERSBERG	207	33,8	11,5	0,93
CITYPARK GRAZ	67	10,9	7,4	1,43
GESAMT	612	100,0	10,7	

- **Pretest**

Um Unstimmigkeiten in den Frageformulierungen zu erkennen und im Anschluss auszubessern, sind vor der tatsächlichen Befragung bei einem kleinen Personenkreis Pretests durchgeführt worden.

3.2 Befragung

- **Realisierung der Befragung**

Folgende Schritte umfasst die Realisierung der Befragung:

1. Verteilung der Fragebögen an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten
2. Einsammeln der Fragebögen durch Mitarbeiter der AK innerhalb einer vorgegebenen Frist

- **Datenaufbereitung: Codierung, Recodierung und Plausibilitätskontrolle**

Die Daten der zurückgesandten Fragebögen wurden digitalisiert, auf Fehler bzw. Inkonsistenzen mit logischen Prüfregele kontrolliert und anschließend bereinigt. Weiters wurden zum einen bei einigen Merkmalen deren Ausprägungen sinnvoll zusammengefasst und zum anderen neue Merkmale durch Verknüpfung erhobener Merkmale gebildet. Ergebnis ist eine Datentabelle für die Auswertungen. Die Darstellung erfolgt in Diagrammform mit ganzzahligen Prozentwerten. Es kann hierbei durch das Runden der Ergebnisse zu leichten Summenabweichungen kommen.

- **Statistische Verfahren der Datenanalyse**

In einem ersten Schritt wurden einfache Häufigkeitsverteilungen für alle erhobenen Merkmale berechnet (z. B. prozentuale Verteilung der einzelnen Merkmalsausprägungen bei der Verkehrsmittelwahl, der Pkw-Verfügbarkeit usw.). Um statistische Zusammenhänge zwischen Variablen zu ergründen, wurden bivariate Analyseverfahren verwendet. Da die vorhandenen Daten meist nominalskaliert sind, ist dafür die Kreuztabellierung das angemessene Verfahren. Die Anzahl der erhaltenen Antworten variiert von Frage zu Frage, da nicht alle Personen bereit waren, jede Frage zu beantworten. Die gültigen Fälle werden in den Grafiken angegeben.

4 Mobilität der Arbeitnehmer/innen von Einkaufszentren

Die berufliche Mobilität der Arbeitnehmer/innen von Einkaufszentren ist grundsätzlich Folge und Summe individueller Möglichkeiten und Bedürfnisse. Restriktionen für die Verkehrsteilnehmer, welche die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes einschränken, sind:

- Sozioökonomie und -demografie
- Raum- und Verkehrsstruktur
- Zeitordnungen und
- Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen

Viele verschiedene Einflussgrößen, die sowohl simultan wirken als auch untereinander verknüpft sind, bestimmen das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer/innen. Bei der Interpretation der Ergebnisse wird diese Komplexität beachtet.

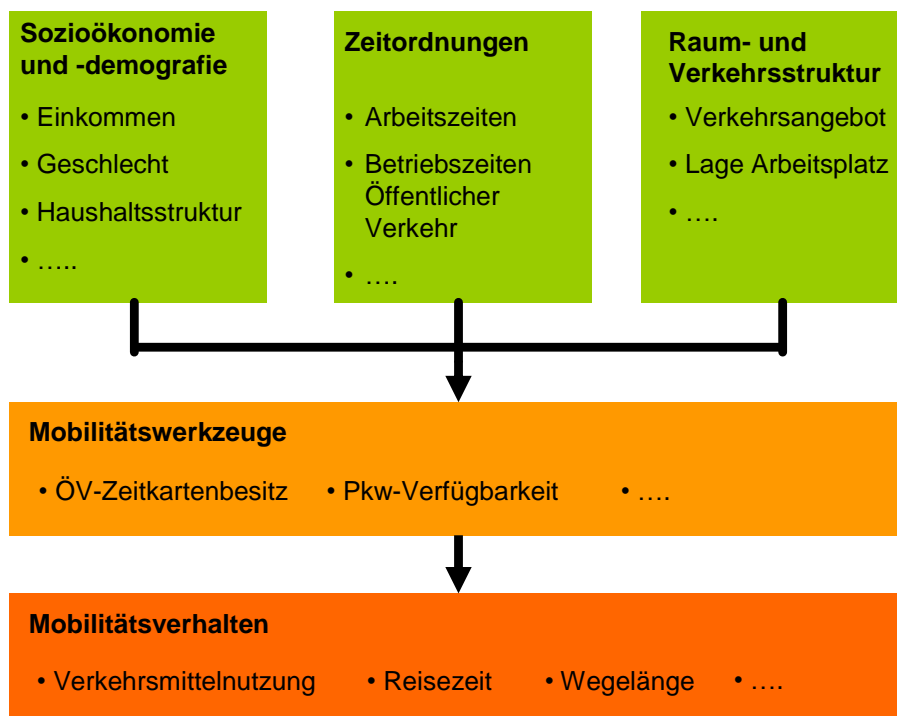


Abbildung 2: Einflussgrößen für das Verkehrsverhalten

Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung ist die Analyse, inwieweit Faktoren die notwendige Mobilität zur Arbeit erschweren bzw. limitieren und zu einer sozialen Exklusion der Arbeitnehmer/innen im Einzelhandel beitragen (vgl. Tabelle 12). Dabei wird beachtet, dass Arbeitnehmer/innen möglicherweise

- nur schwer ihren Arbeitsplatz erreichen können,
- nicht in einem angemessenen Zeitrahmen zu ihrem Arbeitsplatz gelangen und
- hohe finanzielle Aufwendungen für ihren Arbeitsweg haben.

Tabelle 12: Faktoren, welche die Mobilität beeinflussen

EBENE	MERKMAL	BESCHREIBUNG
Raum- und Verkehrsstruktur	Räumliche Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ▪ Linienführung und Verknüpfung des Öffentlichen Verkehrs ▪ Erreichbarkeit für Rad- und Fußverkehr ▪ Erreichbarkeit von Haltestellen, Fußläufigkeit ▪ Verfügbarkeit Parkplätze
	Zeitliche Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt Öffentlicher Verkehr ▪ Betriebszeiten Öffentlicher Verkehr
Zeitordnungen	Umfang Arbeitszeiten Arbeitszeitregelung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung persönliche Arbeitszeiten und Betriebszeiten Öffentlicher Verkehr
Sozioökonomie und -demografie	Einkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einkommen beschränkt Mobilität ▪ Einkommen und notwendige Mobilität erfordern Einschränkungen in anderen Lebensbereichen
	Geschlecht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschlecht beeinflusst Verfügbarkeit, Mobilitätswerkzeuge und Mobilitätsverhalten
Mobilitätswerkzeuge	Pkw- und Führerscheinbesitz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw- und Führerscheinbesitz beeinflusst Mobilitätsverhalten und steigert Pkw-Nutzung
	Pkw-Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Verfügbarkeit beeinflusst Mobilitätsverhalten und steigert Pkw-Nutzung
	Zeitkartenbesitz Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-Zeitkartenbesitz beeinflusst Mobilitätsverhalten und steigert ÖV-Nutzung

4.1 Soziodemografie und Arbeit

4.1.1 Stichprobenverteilung

Mehr als $\frac{3}{4}$ aller Befragten fallen in die Altersgruppe der 21- bis 59-Jährigen. Jüngere (bis 20 Jahre) und ältere Mitarbeiter/innen (ab 50 Jahren) sind im Vergleich zu den anderen Altersgruppen unterrepräsentiert. Mitarbeiter über 60 Jahren sind kaum in der Stichprobe vorhanden (vgl. Tabelle 13).

Tabelle 13: Alter

ALTERSGRUPPEN	HÄUFIGKEIT	PROZENTE
<= 20 JAHRE	55	9,1
21–29 JAHRE	167	27,7
30–39 JAHRE	124	20,6
40–49 JAHRE	184	30,5
50–59 JAHRE	71	11,8
ÜBER 60	2	0,3
GESAMT	603	100,0

Festzustellen ist, dass mit über 90% zum Großteil Frauen in den untersuchten Einkaufszentren tätig sind. (vgl. Tabelle 14)

Tabelle 14: Geschlecht

GESCHLECHT	HÄUFIGKEIT	PROZENTE
MÄNNLICH	55	9,1
WEIBLICH	552	90,9
GESAMT	607	100,0

In der Stichprobe wird der Trend bestätigt, dass Großfamilien immer weniger oft anzutreffen sind und der klassische Vierpersonenhaushalt vom Ein-, Zwei- und Dreipersonenhaushalt anteilmäßig übertroffen wird. Der Einpersonenhaushalt ist in der Stichprobe stark unterrepräsentiert, da dieser innerhalb der Gesamtbevölkerung die häufigste Haushaltsform darstellt.⁴ (vgl. Tabelle 15)

⁴ Die Größenordnung der Häufigkeit nimmt sukzessive mit der Anzahl der Mitbewohner ab. Quelle: Statistik Austria:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/haushalte_familien_lebensformen/haushalte/023303.html

Tabelle 15: Anzahl der Personen in Haushalten

PERSONEN/HH	HÄUFIGKEIT	PROZENTE
1-PERSONEN-HH	73	12,1
2-PERSONEN-HH	196	32,3
3-PERSONEN-HH	171	28,2
4-PERSONEN-HH	118	19,5
>5-PERSONEN-HH	48	7,9
GESAMT	606	100,0

4.1.2 Arbeitssituation

Von allen befragten Mitarbeiter/innen haben weniger als 5% einen Zweitjob (vgl. Tabelle 16). Dies ist erstaunlich, da ca. 50% der Mitarbeiter/innen weniger als 30 Stunden pro Woche beschäftigt sind. Über 40 Stunden pro Woche arbeitet ein verschwindend kleiner Teil der Befragten. Der überwiegende Teil der Mitarbeiter (60%) hat flexible Arbeitszeiten, und ca. ein Drittel hat eine Festanstellung. Weiters spielt die Mehrschichtarbeit in den betrachteten Einkaufszentren eine untergeordnete Rolle (vgl. Abbildung 3).

Tabelle 16: Zweitjob

ZWEITJOB	HÄUFIGKEIT	PROZENTE
JA	28	4,6
NEIN	580	95,4
GESAMT	608	100,0

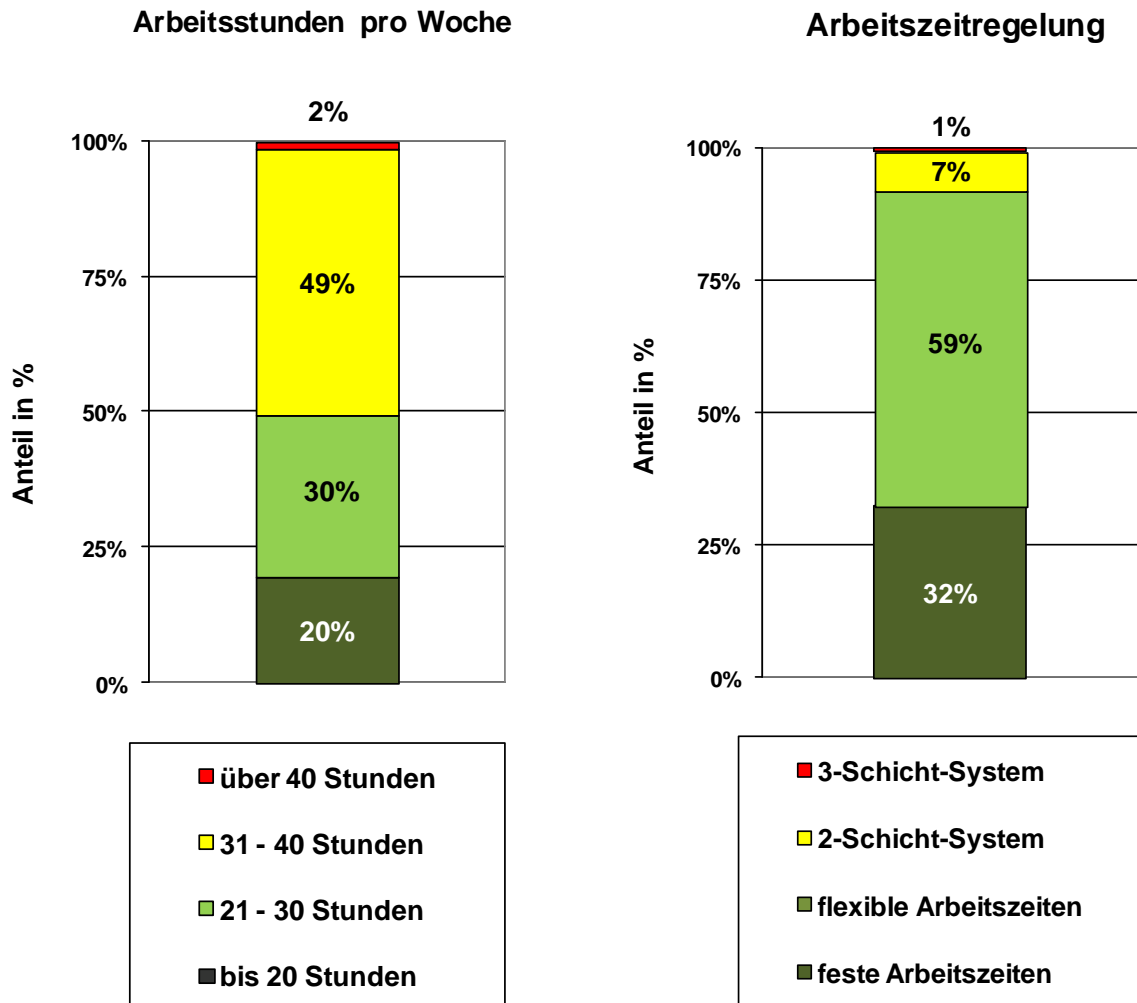


Abbildung 3: Berufstätigkeit in Wochenstunden und Arbeitszeitregelung (n = 605)

Monatliches Nettohaushaltseinkommen

Mangelnde Bereitschaft der Befragten, über ihre Einkommenssituation zu sprechen, spiegelt sich im Antwortverhalten dieser Frage wider. 24% der Befragten gaben an, keine Aussagen bezüglich des Einkommens machen zu wollen, bzw. verweigerten die Antwort. Ein Drittel aller Mitarbeiter/innen verfügt über ein Nettohaushaltseinkommen von max. 1.500 € pro Monat. Der Großteil der Befragten (49%) hat ein Haushaltseinkommen zwischen 1.500 € und 3.000 €. 18% der Mitarbeiter/innen beziehen ein Haushaltseinkommen über 3.000 € (vgl. Abbildung 4).

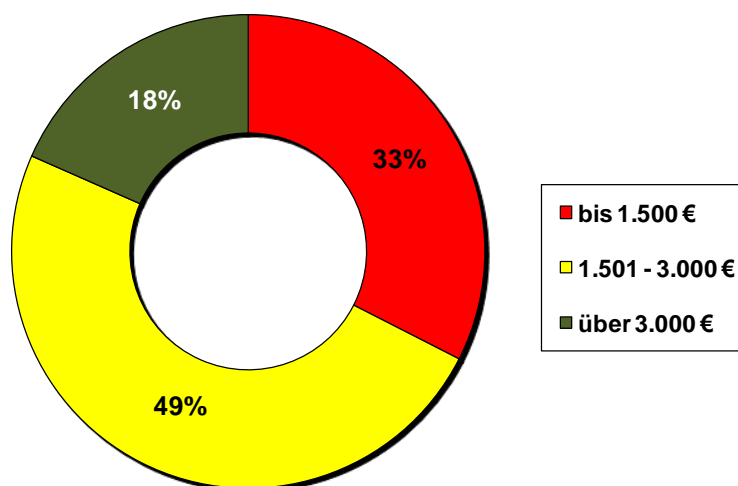
Monatliches Nettoeinkommen aller HH-Mitglieder

Abbildung 4: Monatliches Nettoeinkommen aller Haushaltsmitglieder (n = 465)

Zufriedenheit mit Arbeitszeiteinteilung

Rund 66% aller Mitarbeiter/innen sind mit der Einteilung ihrer Arbeit zufrieden, wobei davon 40% der Befragten voll und ganz zufrieden sind. Etwa 7% sind mit ihrer Arbeitszeiteinteilung unzufrieden (vgl. Abbildung 5).

Es ist zu erkennen, dass das Ausmaß der stündlichen Wochenarbeitszeit einen erheblichen Einfluss auf die Arbeitszufriedenheit hat. Prinzipiell kann folgender Trend festgestellt werden: Mitarbeiter/innen, die bis zu 30 Stunden in der Woche arbeiten, sind im Durchschnitt zufriedener mit ihrer Arbeitssituation als ihre Kolleg/innen mit mehr als 30 Stunden Beschäftigung. Besonders hoch ist die Unzufriedenheit bei Personen, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten (vgl. Abbildung 6). Dies betrifft jedoch nur eine geringe Anzahl von Mitarbeiter/innen.

Personen mit unterschiedlichen Arbeitszeitregelungen (feste, flexible Arbeitszeiteinteilung oder Schichtbetrieb) weisen kaum Unterschiede bei der Bewertung der Arbeitszeiteinteilung auf. Den höchsten prozentualen Anteil der Mitarbeiter/innen, die ganz und gar nicht mit der Einteilung ihrer Arbeit zufrieden sind, verzeichnet die Gruppe der Schichtarbeiter/innen (vgl. Abbildung 7).

Zufriedenheit mit Arbeitseinteilung

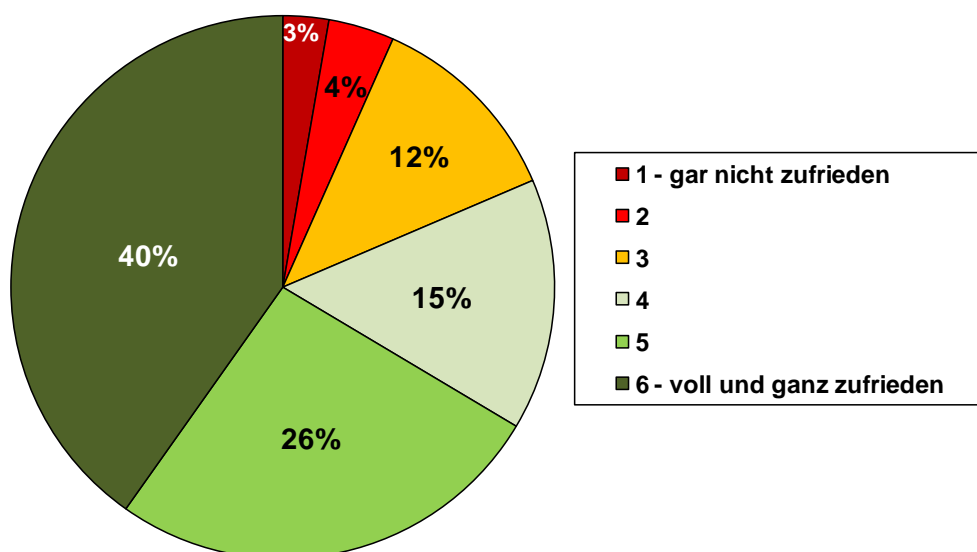


Abbildung 5: Bewertung der Arbeitszeiteinteilung (n = 587)

Zufriedenheit mit Arbeitseinteilung in Abhängigkeit von der Wochenarbeitszeit

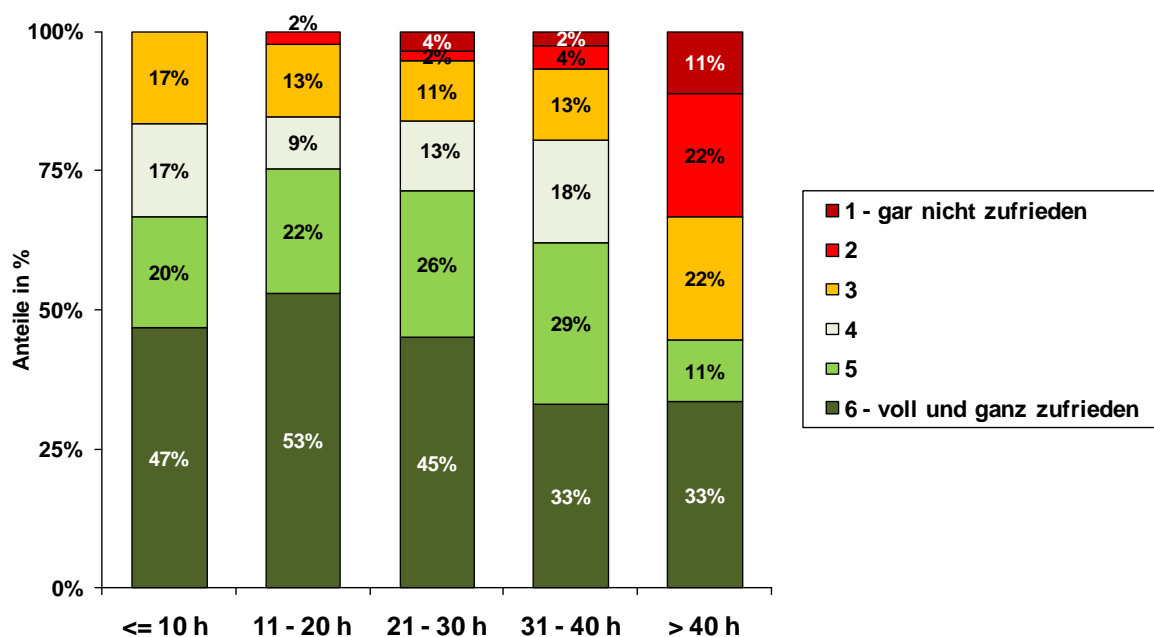


Abbildung 6: Zufriedenheit in Abhängigkeit von der wöchentlichen Arbeitszeit in Stunden (n = 573)

Zufriedenheit mit Arbeitseinteilung in Abhängigkeit von der Arbeitszeitregelung

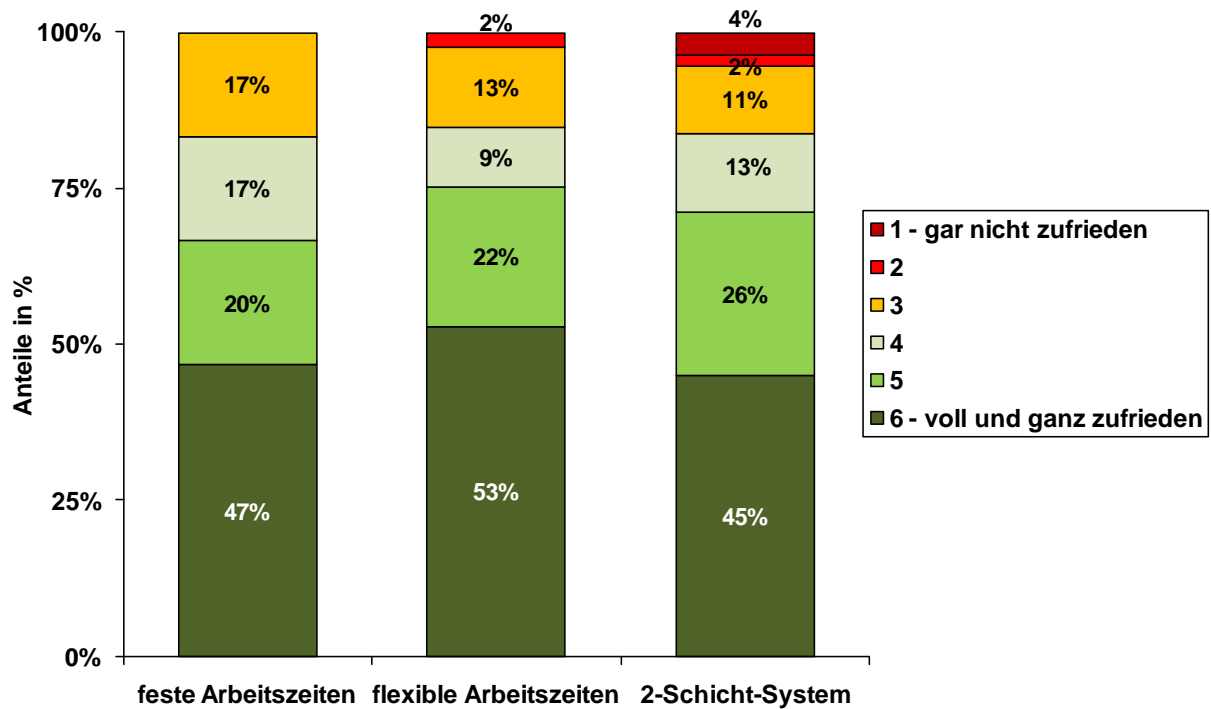


Abbildung 7: Zufriedenheit in Abhängigkeit von der Arbeitszeitregelung (n = 571)

4.2 Mobilitätschancen und Verfügbarkeit von „Mobilitätswerkzeugen“

4.2.1 Pkw-Besitz

In Abhängigkeit vom Pkw-Besitz zeigen sich geringfügige alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede. Bei den Mitarbeitern bis 50 Jahre liegt der Anteil derer, die keinen Pkw besitzen, bei 29%. Erstaunlicherweise liegt bei den Mitarbeiterinnen dieser Altersgruppe Pkw-Nichtbesitz mit 26% darunter. Anders sieht es bei der Altersgruppe ab 50 aus. Bei den Frauen sinkt der Anteil der Pkw-Besitzerinnen auf 68%, während die über 50-jährigen Mitarbeiter alle einen Pkw besitzen (vgl. Abbildung 8).

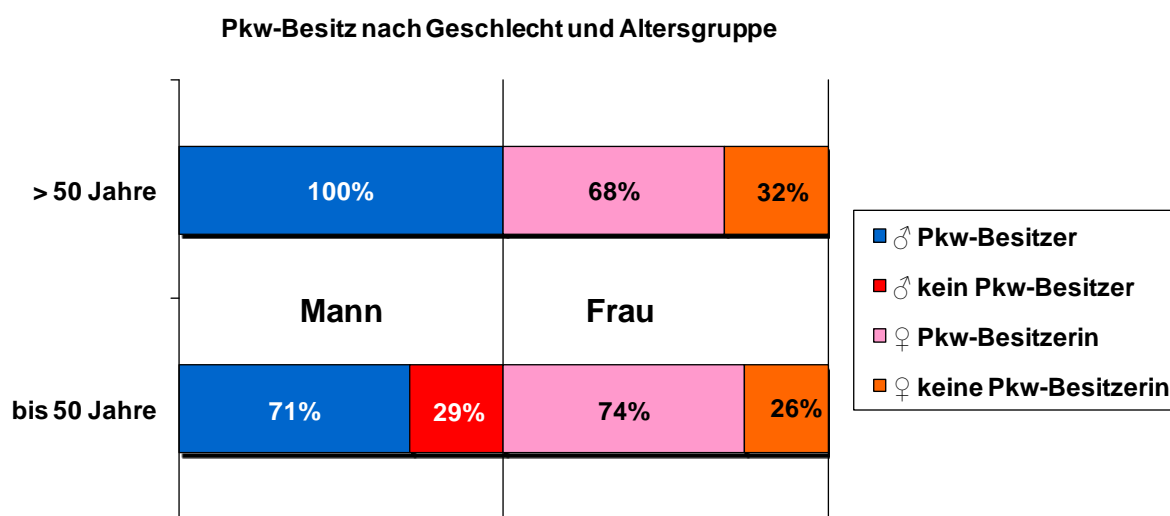


Abbildung 8: Pkw-Besitz nach Geschlecht und Altersgruppen (n = 535)

4.2.2 Pkw-Verfügbarkeit

Neben dem Pkw-Besitz wird die Verkehrsmittelwahl vor allem durch die Möglichkeit des Verfügens über einen Pkw bestimmt. Der Pkw-Besitz gibt darüber Auskunft, ob der/die befragte Mitarbeiter/in selbst Fahrzeughalter/in ist. Trotz Nichtbesitzes eines Autos kann eines zur Verfügung stehen. So haben 83% der befragten Mitarbeiter/innen immer oder meistens Zugriff auf ein Fahrzeug; der Anteil derer, die auch einen Pkw besitzen, ist aber deutlich geringer. 17% sind den ÖV-Captives zuzurechnen, denen selten oder nie ein Auto zur Verfügung steht (vgl. Abbildung 9). Das heißt, diese Gruppe ist abhängig vom ÖV und kann demnach nicht unter den Alternativen Pkw oder ÖV auf ihrem Arbeitsweg auswählen.

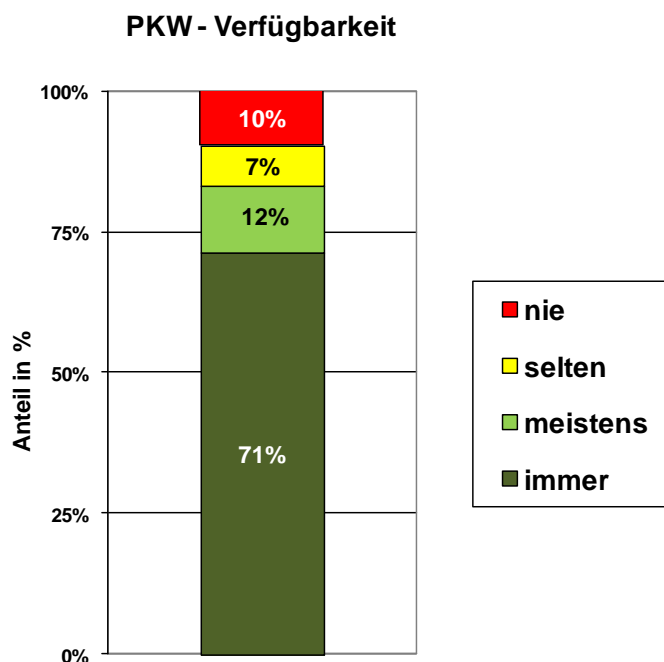


Abbildung 9: Pkw-Verfügbarkeit (n = 600)

4.2.3 Anzahl der Pkw pro Haushalt

Die Anschaffung eines Autos ist grundsätzlich im Haushaltskontext zu sehen. Im Durchschnitt stehen 1,7 Pkw pro Haushalt zur Verfügung, wobei 40% einen und weitere 39% zwei Pkw besitzen. Mit 5% ist der Anteil der autolosen Personen verschwindend gering (vgl. Abbildung 10).

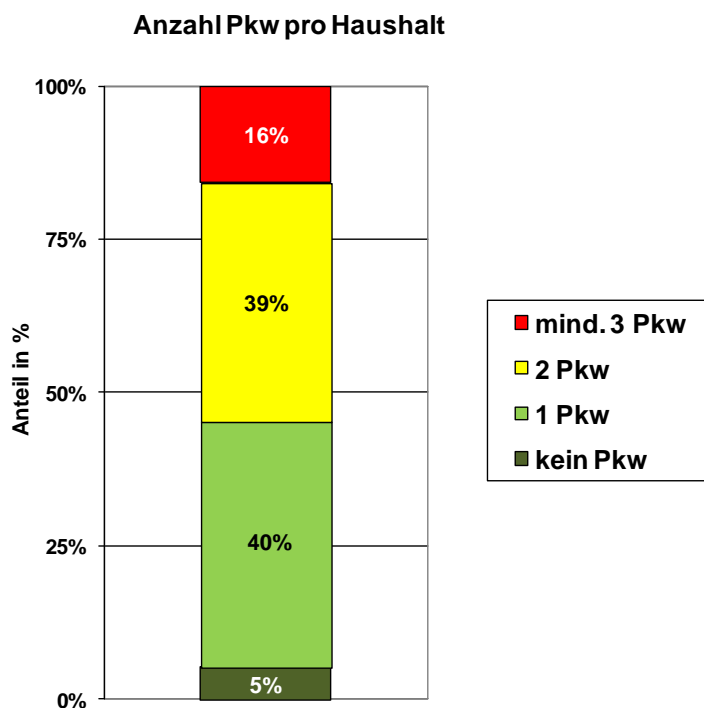


Abbildung 10: Anzahl der Pkw im Haushalt (n = 605)

4.2.4 Motorisierungsgrad

Grundsätzlich interessant ist die Frage, wie das Einkommen und die Anzahl der Fahrzeuge innerhalb eines Haushaltes zusammenhängen. Anzunehmen wäre, dass der Anteil nicht motorisierter Haushalte in einkommensschwachen Haushalten am stärksten ausgeprägt ist und in Haushalten mit hohem Einkommen Mehrfachmotorisierungen sind. Dieser vermutete Effekt wird in Abbildung 11 bestätigt. In der Personengruppe mit dem niedrigsten Einkommen sind 18% ohne Pkw, während in den besser verdienenden Einkommensgruppen beinahe eine Vollmotorisierung zu verzeichnen ist. In der höchsten Einkommensgruppe besitzen sogar rund 78 % mindestens zwei Pkw.

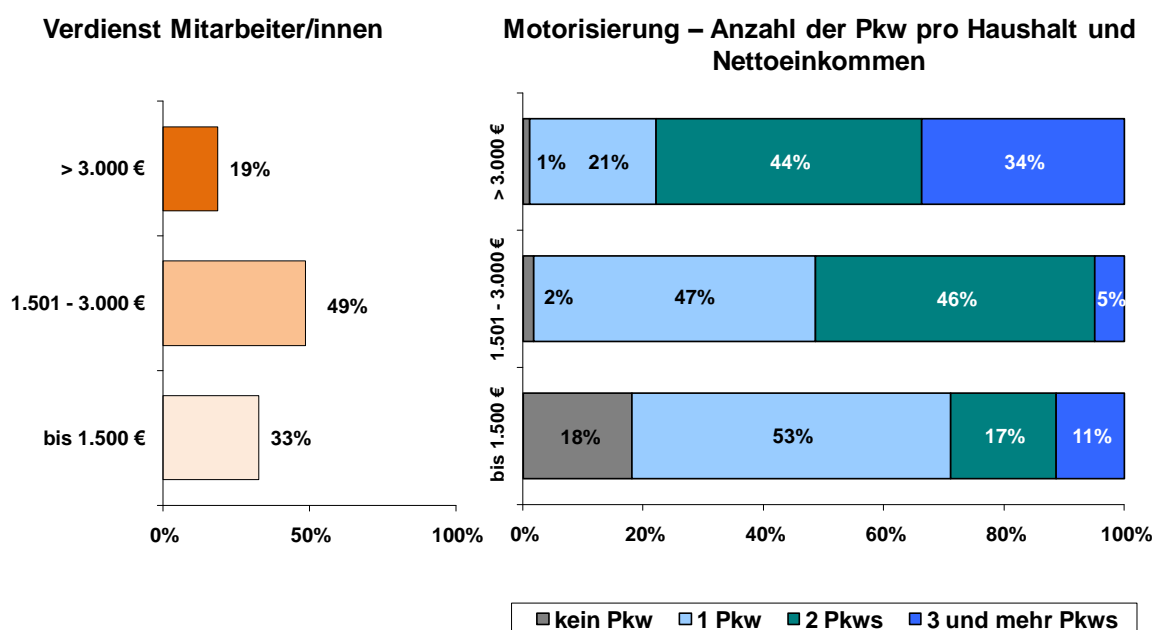


Abbildung 11: Nettohaushaltseinkommen und Motorisierungsgrad der Haushalte (n = 461)

4.2.5 Führerscheinbesitz

Die Mobilitätsoptionen einer Person werden neben Verfügbarkeit und Besitz eines Fahrzeuges auch von der Fahrerlaubnis bestimmt. Im Gegensatz zur fast erreichten Vollmotorisierung in den betrachteten Haushalten (vgl. Abbildung 10) haben 10% der Mitarbeiter/innen keinen Pkw-Führerschein. Führerscheine für Motorrad (14%) und Mofa (10%) sind deutlich seltener vorhanden als der Pkw-Führerschein (vgl. Abbildung 12).

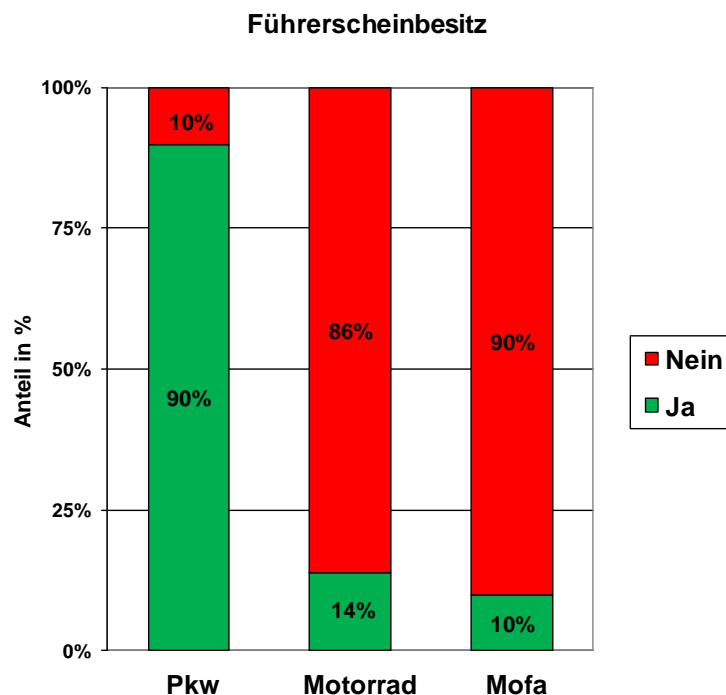


Abbildung 12: Pkw-Führerscheinbesitz (n = 599)

4.2.6 ÖV-Zeitkartenbesitz

Die Frage, ob sie eine ÖV-Zeitkarte besitzen, bejahen ca. 18% der Mitarbeiter/innen. Wird nach der Fahrkartenart der Zeitkartenbesitzer unterschieden, so überwiegt mit 44% die Kategorie „Monatskarte“, gefolgt von der Jahreskarte (40%) und der Wochenkarte (16%) (vgl. Abbildung 13).

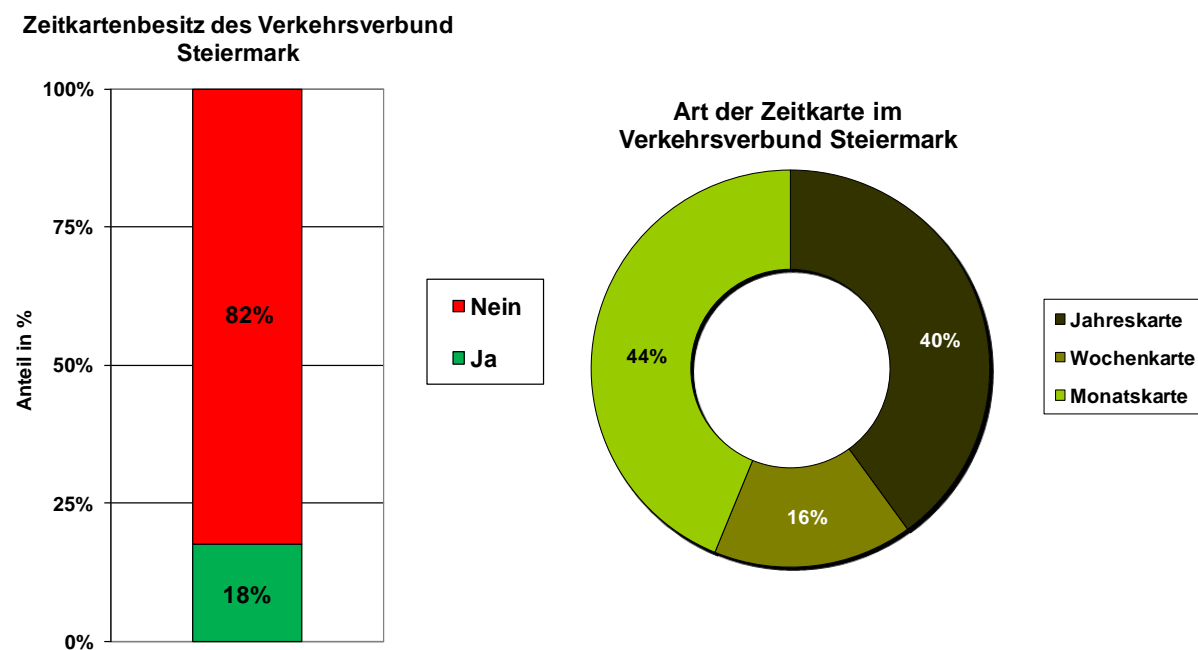


Abbildung 13: Zeitkartenbesitz (n = 597) und Fahrkartenart für den Verkehrsverbund Steiermark (n = 105)

4.2.7 Kenntnis der ÖV-Verbindungen

Informationen über ÖV-Verbindungen stellen eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs dar. Erst durch die Kenntnis von Fahrplänen, Fahrzeiten, Betriebsdauer usw. werden öffentliche Verkehrsmittel als Alternativen zur Autonutzung wahrgenommen. Während ca. ein Fünftel der Mitarbeiter/innen aus eigener Einschätzung Informationsdefizite aufweist, ist dies bei ca. 4/5 der Mitarbeiter/innen nicht der Fall (vgl. Abbildung 14).

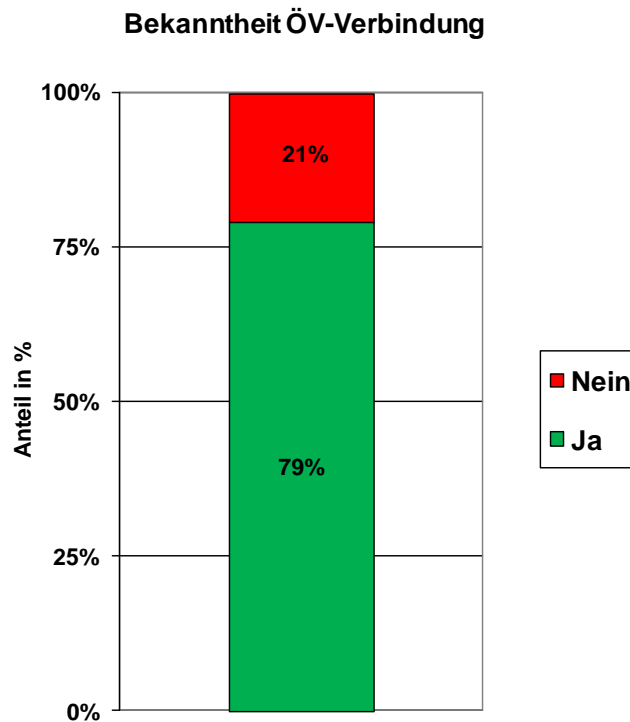


Abbildung 14: Bekanntheit ÖV-Verbindungen (n = 602)

4.3 Verkehrsverhalten

Das Verkehrsverhalten wird durch viele Faktoren beeinflusst. Im Folgenden werden wesentliche soziodemografische, standortbezogene Merkmale und Mobilitätswerkzeuge analysiert, um deren Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Mitarbeiter/innen aufzuzeigen.

4.3.1 Verkehrsmittelnutzung

Abbildung 15 zeigt den Modal Split der befragten Mitarbeiter/innen. Folgende Anteile werden bei den Mitarbeiter/innen in den untersuchten Einkaufszentren festgestellt:

- Den Pkw nutzen 73% aller Mitarbeiter/innen, wenn Fahrer/innen und Mitfahrer/innen zusammengefasst werden. Dieser Wert liegt deutlich über den Prozentwerten der anderen Verkehrsmittel. Das Pkw-Mitfahren spielt dabei eine völlig untergeordnete Rolle (2%).
- Der gesamte Öffentliche Verkehr teilt sich zu ca. 3/4 auf den Bus und zu 1/4 auf die Bahn auf. In Summe liegt der ÖV-Anteil bei rund 22%.
- Andere Verkehrsmittel, wie z. B. Motorräder, Mofas, Fahrräder etc., kommen eher selten zum Einsatz (4%). Dies erklärt sich dadurch, dass einerseits diese Verkehrsmittel eher im Freizeitverkehr genutzt werden und andererseits die Fahrtstrecken zum Arbeitsplatz zu weit sind.

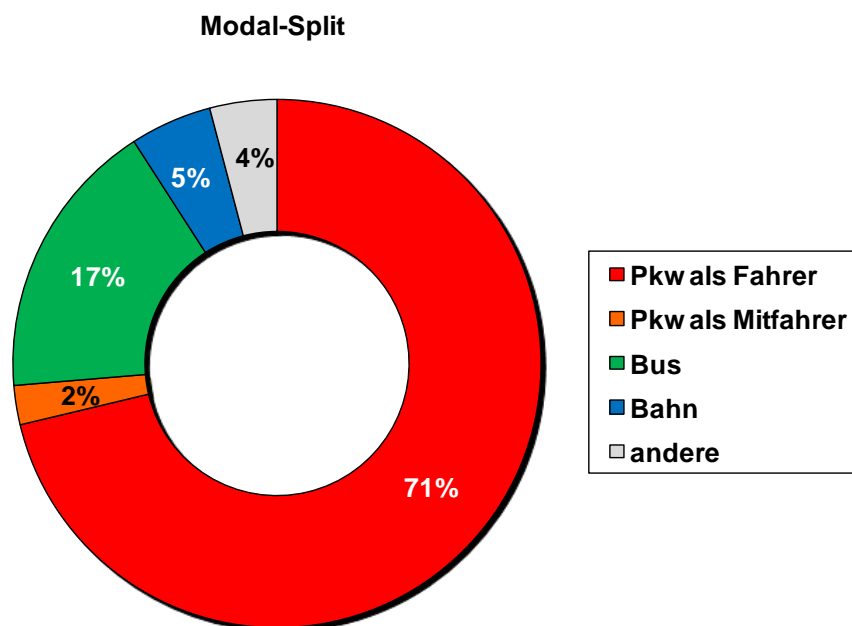


Abbildung 15: Modal Split der Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren (n = 593)

Abbildung 16 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl der befragten Mitarbeiter/innen in Einkaufszentren kaum vom Geschlecht abhängt. Der Anteil der Pkw-Fahrer liegt mit 76% geringfügig über dem Anteil der Pkw-Fahrerinnen mit 74%.

Modal-Split nach Geschlecht

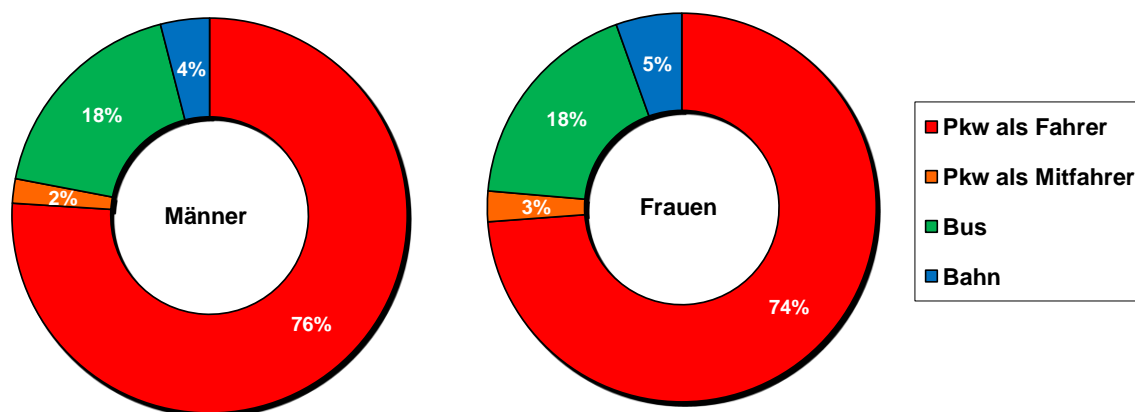


Abbildung 16: Modal Split nach Geschlecht (n = 562)

Abbildung 17 stellt die Verteilung der Verkehrsmittelnutzung nach dem Nettohaushaltseinkommen dar. Es ist zu erkennen, dass mit zunehmendem Einkommen die Nutzung des Pkw als Fahrer/innen und Mitfahrer/innen und der Bahnnutzer/innen-Anteil zunimmt. Umgekehrt ist die ÖV-Nutzung (18%) bei Mitarbeiter/innen mit hohem Haushaltseinkommen unterdurchschnittlich gering. Mitarbeiter/innen mit niedrigerem Einkommen benutzen zu fast einem Drittel den Öffentlichen Verkehr, wobei hier der Bus das dominierende Verkehrsmittel (28%) darstellt. Während die Busnutzung mit zunehmendem Einkommen abnimmt, steigt der Anteil der Bahnnutzer/innen leicht an.

Modal-Split nach Nettoeinkommen

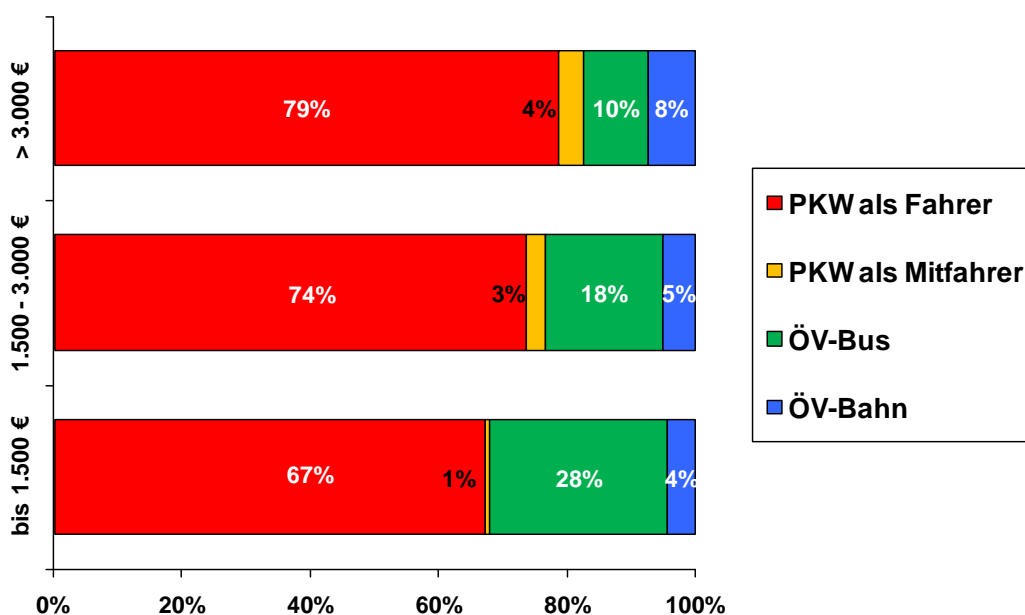


Abbildung 17: Modal Split nach Nettohaushaltseinkommen (n = 430)

Bei differenzierter Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht und monatlichem Nettohaushaltseinkommen wird die Dominanz der Pkw-Nutzung bei ansteigendem Einkommen nochmals verdeutlicht. Hinsichtlich der geschlechterspezifischen Unterschiede können keine eindeutigen Aussagen gemacht werden, da die Anzahl der männlichen Befragten sehr gering ausfiel. Auffällig ist jedoch, dass eher einkommensschwache männliche Mitarbeiter den ÖV benutzen, während Frauen aller Einkommensklassen öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht und Einkommen

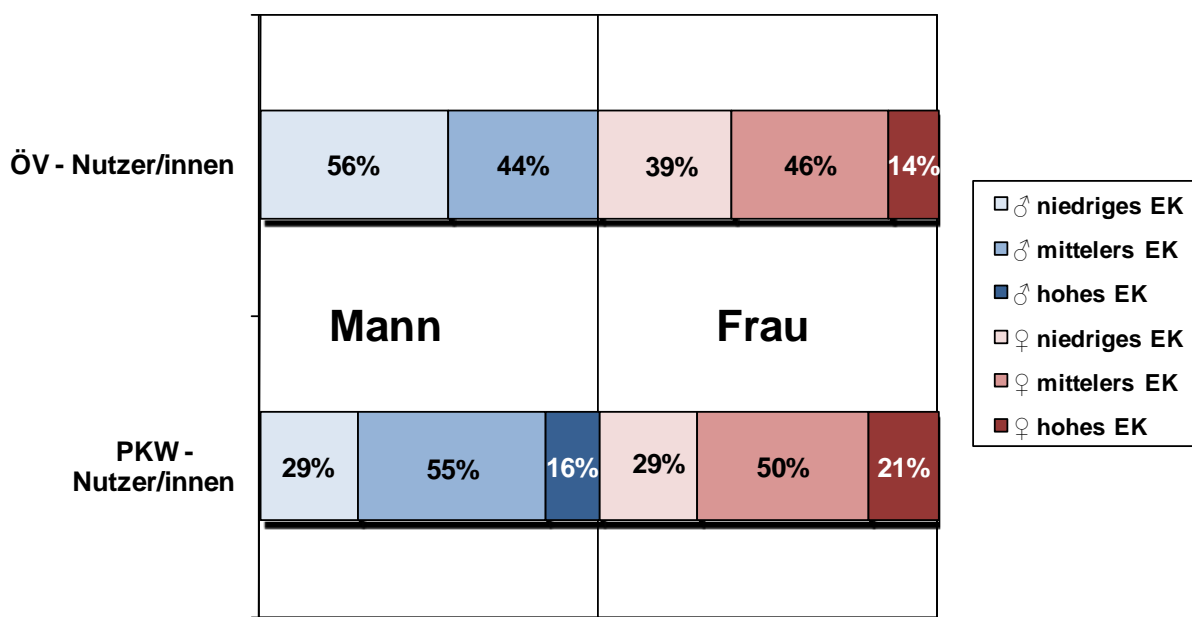


Abbildung 18: ÖV- und Pkw-Nutzer/innen nach monatlichem Nettohaushaltseinkommen⁵ und Geschlecht differenziert (n = 376)

Je nach Lage des Arbeitsplatzes variiert der Modal Split der befragten Mitarbeiter/innen, wie Abbildung 19 veranschaulicht. Liegt der Arbeitsplatz im innerstädtischen Bereich, werden überdurchschnittlich oft ÖV-Verkehrsmittel benutzt (35%), wobei der Bus mit 27% das dominierende Verkehrsmittel darstellt. Umgekehrt ist der Pkw-Fahrer/innen-Anteil in der Stadt deutlich niedriger (59%) als in städtischen Randlagen (69%) oder bei peripheren Standorten (83%). Interessant ist, dass Pkw-Mitfahren nur für den städtischen Bereich eine Rolle spielt. Je nach Lage des Arbeitsplatzes variiert das Verkehrsverhalten und spiegelt indirekt die ÖV-Erreichbarkeit der Einkaufszentren wider. Da bislang für das Erreichen dezentral gelegener Einkaufszentren oft häufiges Umsteigen erforderlich ist und längere Warte- und Fahrtzeiten in Kauf genommen werden müssen, sinkt die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs.

⁵ Kategorisierung Nettohaushaltseinkommen:

bis 1.500 € → niedriges Einkommen
1.500 € bis 3.000 € → mittleres Einkommen
über 3.000 € → hohes Einkommen

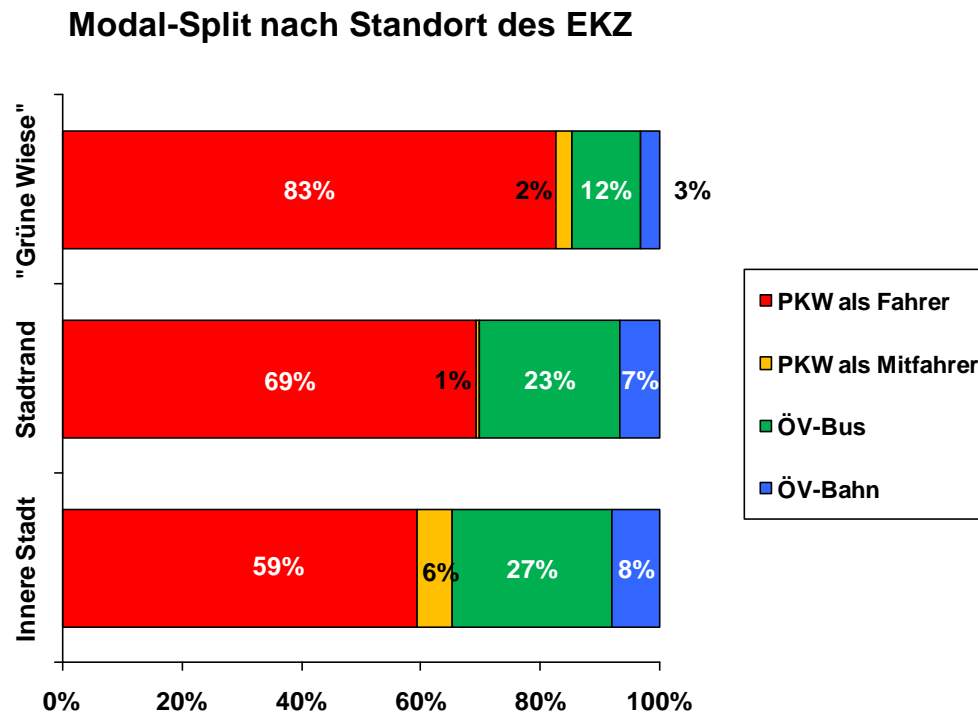


Abbildung 19: Modal Split nach Standort des Einkaufszentrums (n = 567)

4.4 Erreichbarkeit von großflächigen Einkaufszentren

4.4.1 Standortlage der großflächigen Einkaufszentren

Hinsichtlich des Standortes der Einkaufszentren ist festzustellen, dass drei der neun untersuchten Einkaufszentren im innerstädtischen Gebiet angesiedelt sind. Zwei befinden sich in Stadtrandlage, und vier der Einkaufszentren liegen peripher auf der „grünen Wiese“. Beim überwiegenden Teil der Mitarbeiter/innen liegt der Arbeitsplatz peripher (48%). Ein Drittel der Befragten arbeitet in Einkaufszentren am Stadtrand, und ca. ein Fünftel ist in innerstädtischen EKZ beschäftigt (vgl. Abbildung 20).

Lage des Arbeitsortes der Mitarbeiter/innen

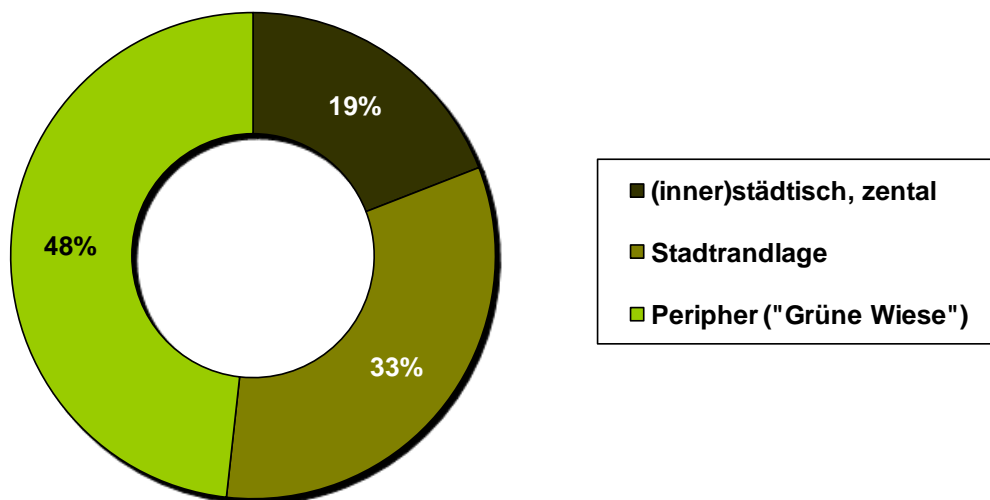


Abbildung 20: Lage des Arbeitsplatzes der Mitarbeiter/innen (n = 612)

4.4.2 Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Pkw

Erschließung durch Straßennetz

Die Erreichbarkeit der Einkaufszentren bestimmt zu einem hohen Maß das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter/innen. Wie bereits eingangs erwähnt, werden peripher und in Stadtrandnähe gelegene Einkaufszentren vorwiegend an Orten errichtet, die über gute Anschlussmöglichkeiten an Schnellstraßen und Autobahnen verfügen. Bei 61% der Befragten ist der Arbeitsplatz an ein überregionales Straßennetz angeschlossen, und bei nur 8% wird der Arbeitsplatz durch Nebenstraßen erschlossen (vgl. Abbildung 21).

Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Auto

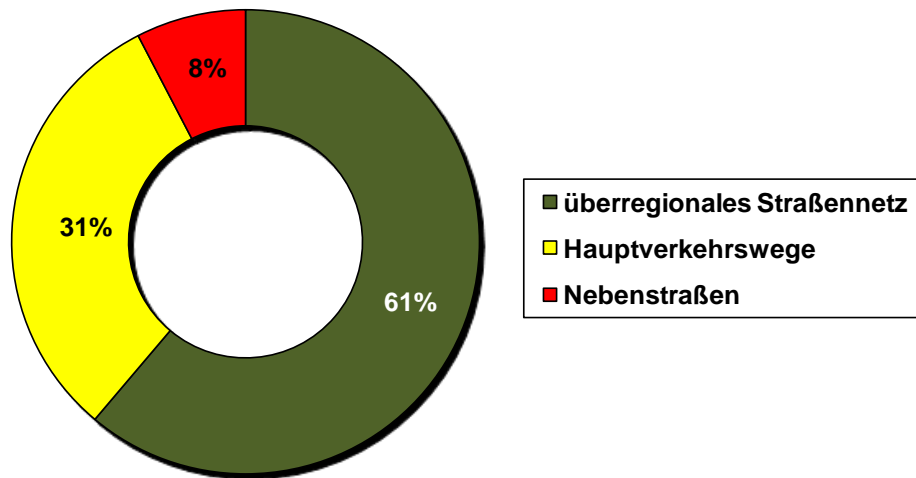


Abbildung 21: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Auto (n = 612)

Parkmöglichkeiten

Die Unterscheidung, wo die befragten Pkw-Nutzer/innen ihren Pkw abstellen (vgl. Abbildung 22), ergibt folgende Verteilung:

- Der Mehrzahl (53%) der Beschäftigten steht ein öffentlicher Stellplatz entweder in einem Parkhaus oder auf einem Parkplatz zur Verfügung.
- Auf privaten oder firmeneigenen Parkplätzen stellen 39% der Pkw-Nutzer/innen ihren Pkw ab. Diese Pkw-Nutzer sind nicht von einer Parkraumbewirtschaftung betroffen.
- Öffentliche Stellplätze am Straßenrand werden von nur 8% der Pkw-Nutzer/innen in Anspruch genommen.

Parkplatz am Arbeitsort

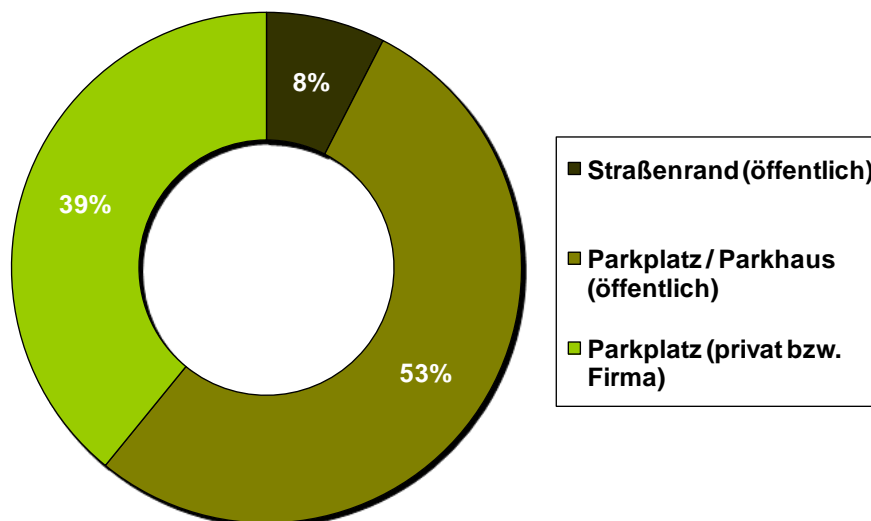


Abbildung 22: Parkplatzwahl der Pkw-Fahrer/innen (n = 450)

Unterschiede in der Nutzung unterschiedlicher Stellplatzarten werden in Abhängigkeit vom Standort des Einkaufszentrums der befragten Mitarbeiter/innen deutlich (vgl. Abbildung 23). In allen Einkaufszentren wird vom Großteil der Pkw auf öffentlichen Parkplätzen oder in Parkhäusern abgestellt. Im Gegensatz zu anderen Gebieten wird in innerstädtischen Lagen überproportional oft im öffentlichen Straßenraum geparkt (27%). Dies resultiert aus den typisch innerstädtischen Charakteristika, wie mangelnder Flächenverfügbarkeit infolge dichter Bebauung und den folglich hohen Kosten für Stellplätze und Parkgaragen. Private Parkplätze bzw. Firmenparkplätze werden am häufigsten (42%) in peripheren Lagen angeboten.

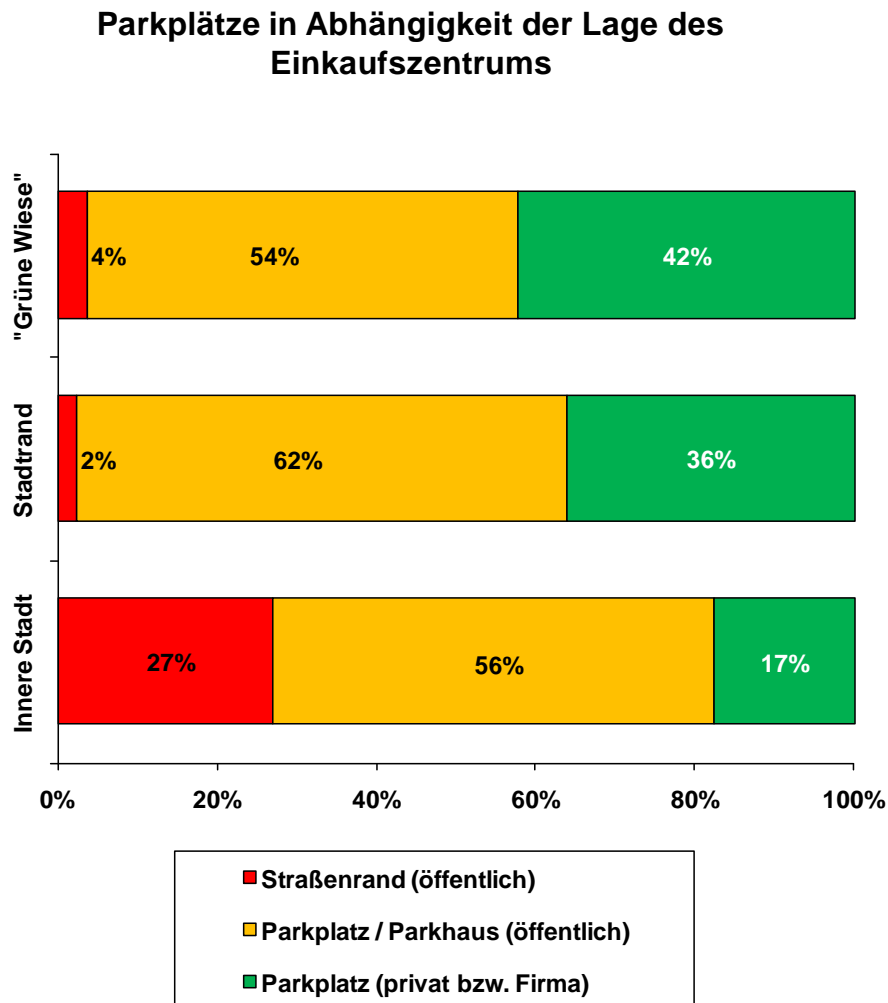


Abbildung 23: Parkplatzart in Abhängigkeit von der Lage des Einkaufszentrums (n = 433)

Die Mehrzahl der Autofahrer kann direkt am Arbeitsort parken. Nur 5% der Pkw-Nutzer/innen müssen weite Fußwege über 500 m zurücklegen.

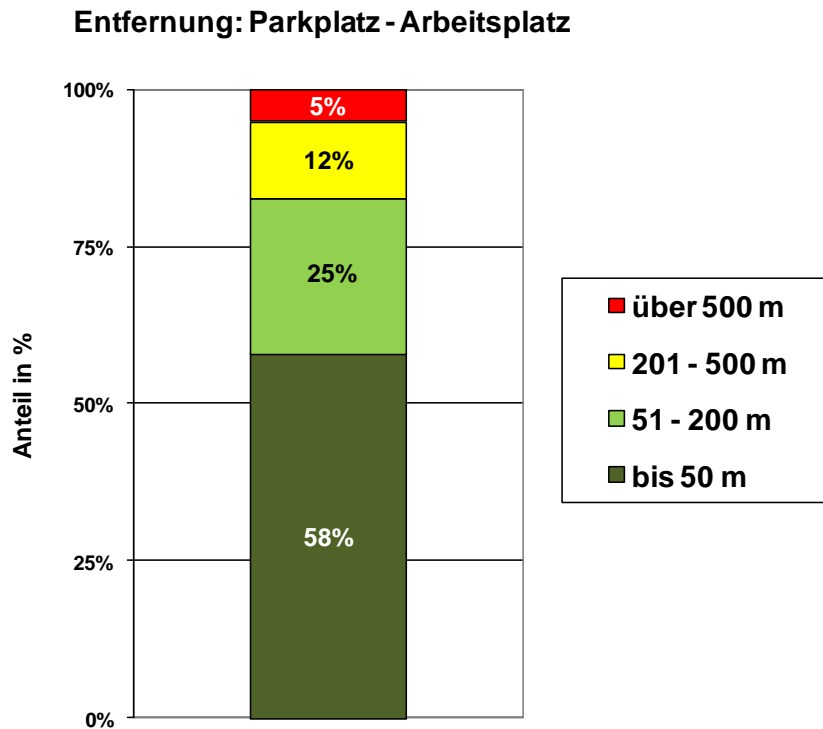


Abbildung 24: Entfernung des Parkplatzes vom Arbeitsort (n = 413)

Kostenaufwand für Pkw-Nutzung

Hinsichtlich der Kosten ist festzustellen, dass Pkw-Mitfahrer/innen die Kosten für die Fahrt zur Arbeit deutlich geringer einschätzen als Pkw-Fahrer/innen. 52% der Pkw-Fahrer/innen schätzen im Vergleich zu 30% der Mitfahrer/innen, dass sie für den Weg zur Arbeit mehr als 100 € im Monat zahlen (vgl. Abbildung 25).

Der Kostenfaktor für Pkw-Stellplätze spielt eine untergeordnete Rolle hinsichtlich der Gesamtkosten im Pkw-Verkehr. Für 93% der Pkw-Nutzer/innen stehen Gratisparkplätze am Arbeitsort zur Verfügung, und nur 4% der Pkw-Nutzer/innen bezahlen mehr als 20 € pro Monat. Anzunehmen ist, dass die Höhe der Parkgebühren in Abhängigkeit von der Lage des Arbeitsplatzes ungleich verteilt ist. Vordergründig gesehen ist der Wert an nicht zahlenden Personen sehr hoch und durch Alltagserfahrungen nicht unbedingt belegt. Jedoch erscheint dieser Anteil plausibel, da Einkaufszentren mit Gratisstellplätzen für die Kunden und folglich auch für Mitarbeiter/innen ausgestattet sind (vgl. Abbildung 26).

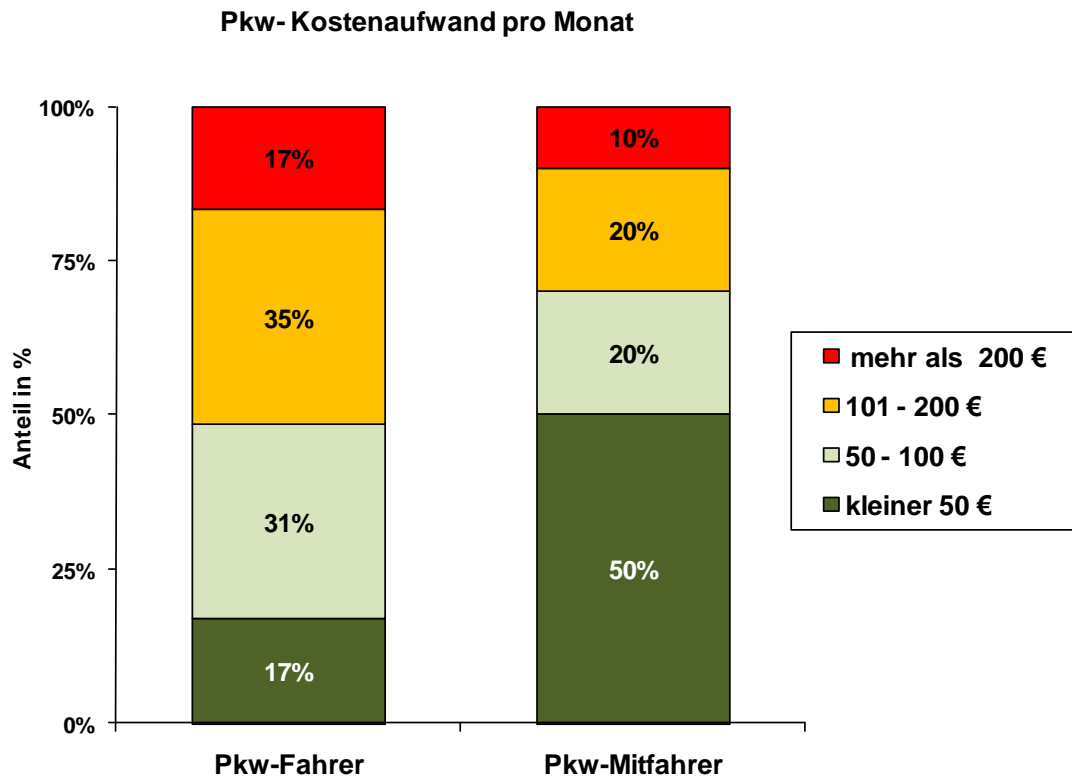


Abbildung 25: Monatliche Pkw-Kosten des Arbeitsweges (n = 419)

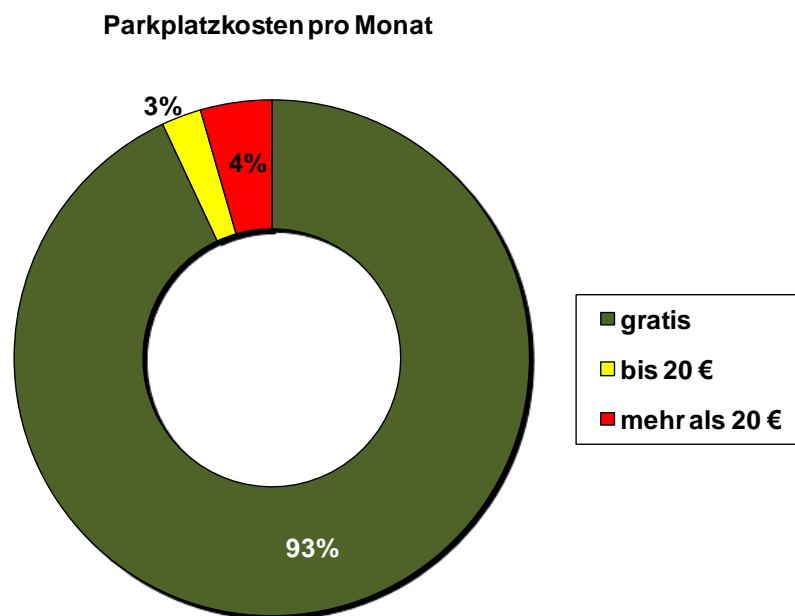


Abbildung 26: Monatliche Parkplatzkosten (n = 361)

4.4.3 Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Öffentlichem Verkehr

Werden die Anzahl der zur Verfügung stehenden ÖV-Linien, die Taktfrequenz des ÖV-Angebotes und Entfernungen zur nächsten Haltestelle als Qualitätskriterien im ÖV herangezogen, so kann festgestellt werden, dass der Arbeitsplatz bei ca. der Hälfte der befragten Mitarbeiter/innen unzureichend durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen ist (vgl. Abbildung 27). Interessant ist das Ergebnis, dass Pkw-Nutzer/innen mit 56% im Vergleich zu den ÖV-Nutzer/innen mit 32% überproportional häufiger eine unzureichende ÖV-Erschließung vom Arbeitsplatz vorfinden. Diese unbefriedigende Situation im Öffentlichen Verkehr führt folglich zur forcierten Nutzung des Pkw (vgl. Abbildung 28).

ÖV-Erschließung des Arbeitsplatzes

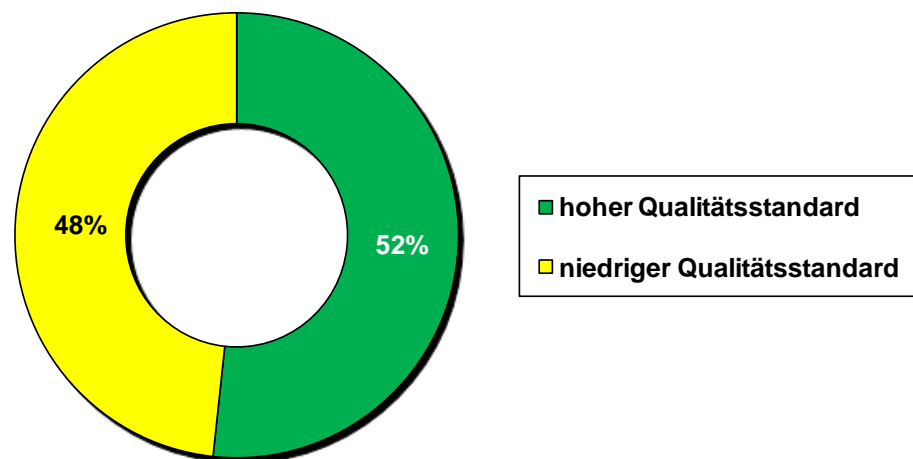


Abbildung 27: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Öffentlichem Verkehr (n = 612)

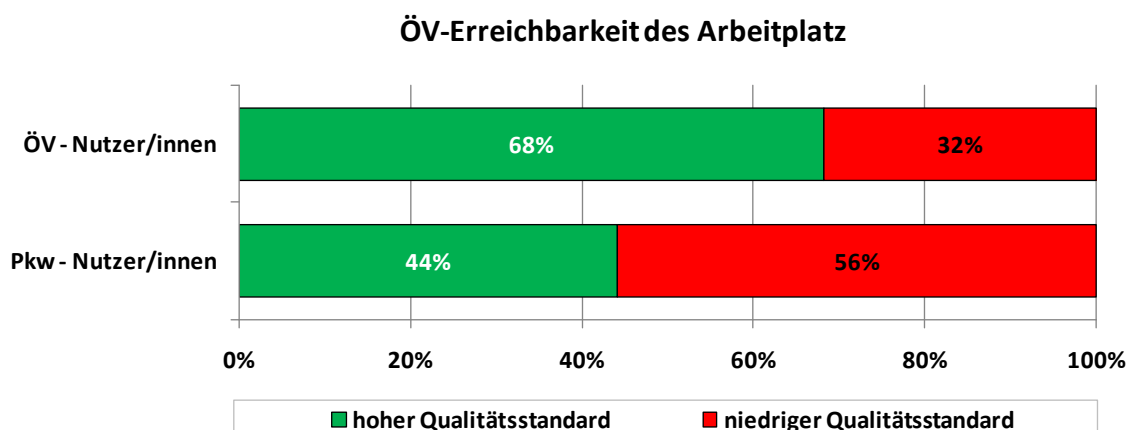
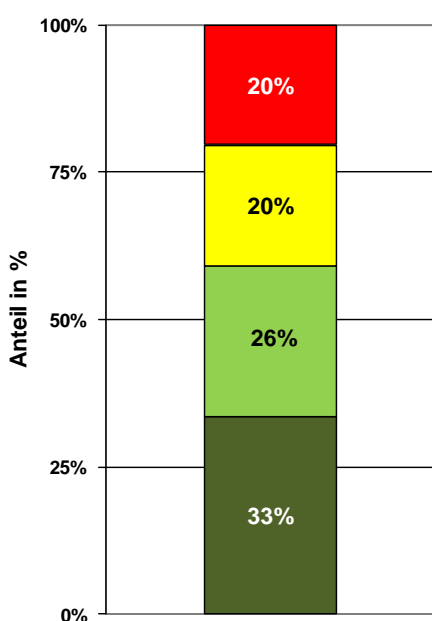


Abbildung 28: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit ÖV getrennt nach Pkw- und ÖV-Nutzer/innen (n = 567)

Entfernung Wohnort/Arbeitsplatz und ÖV-Haltestelle

Die Entfernung zwischen Arbeitsplatz bzw. Wohnung und nächstgelegener Haltestelle beeinflusst die Angebotsqualität des Öffentlichen Verkehrs. Festzustellen ist, dass die zurückgelegten Entfernungen am Arbeitsort deutlich geringer sind als in der Wohngegend. 85% der Mitarbeiter/innen legen am Arbeitsort höchstens einen Weg von 500 Metern zur Haltestelle zurück, während dies nur für 59% in der Wohngegend zutrifft. 20% der Mitarbeiter/innen müssen zwischen Wohnort und Haltestelle inakzeptable Entfernungen von mehr als 1.500 Metern in Kauf nehmen. Dieser hemmende Effekt ist durch die Raumstruktur mit Streusiedlungen begründet (vgl. Abbildung 29).

Entfernung: Wohnung - Haltestelle



Entfernung: Arbeitsplatz - Haltestelle

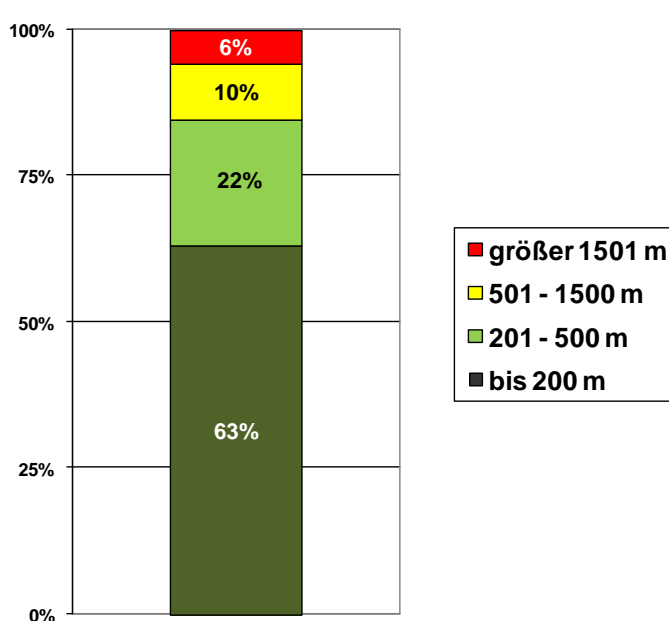
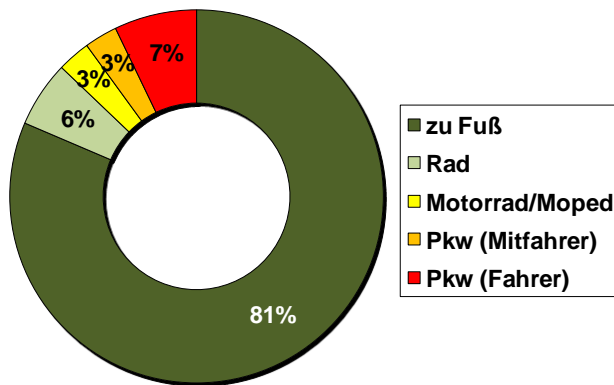


Abbildung 29: Entfernung ÖV-Haltestelle von Wohnung und Arbeitsplatz (n = 553)

Verkehrsmodus zwischen Wohnort/Arbeitsplatz und ÖV-Haltestelle

Während die Strecke zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz von den Mitarbeiter/innen fast ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird, legen 10% der Mitarbeiter/innen mit Pkw als Fahrer oder Mitfahrer und weitere 9% mit dem Fahrrad oder einem Motorrad/Moped den Weg zwischen Wohnung und Haltestelle zurück (vgl. Abbildung 30).

Verkehrsmodus von Wohnort zur Haltestelle



Verkehrsmodus von Endhaltestelle zu Arbeitsplatz

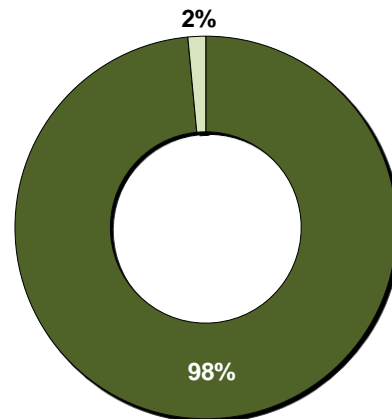


Abbildung 30: Verkehrsmodus von Wohnort und Arbeitsplatz zu nächster ÖV-Haltestelle (n = 140)

Umsteigehäufigkeit

Häufige Umsteigeerfordernisse stellen ein Hemmnis für die ÖV-Nutzung dar. 35% aller Mitarbeiter/innen müssen nicht umsteigen, wobei der Arbeitsplatz in 20% der Fälle über eine schnelle Direktverbindung erreicht wird. Weitere 23% müssen einmal umsteigen auf ihrem Weg zur Arbeit. Von einem unzureichenden ÖV-Angebot betroffen sind 42% aller Mitarbeiter/innen, denn entweder ist ein mehrmaliges Umsteigen erforderlich, oder es steht keine ÖV-Verbindung zur Verfügung. Letztere Gruppe (11%) ist auf das Auto angewiesen (vgl. Abbildung 31). Betrachtet man nur die Umsteigeerfordernisse der ÖV-Nutzer/innen für den Öffentlichen Verkehr, so zeichnen sich günstigere Fahrtumstände ab. 45% der ÖV-Nutzer müssen nie das ÖV-Verkehrsmittel wechseln. Mehr als drei Umsteigevorgänge sind eher selten und betreffen lediglich eine Minderheit von knapp 11% der ÖV-Nutzer (vgl. Abbildung 32).

Umsteigehäufigkeit im ÖV

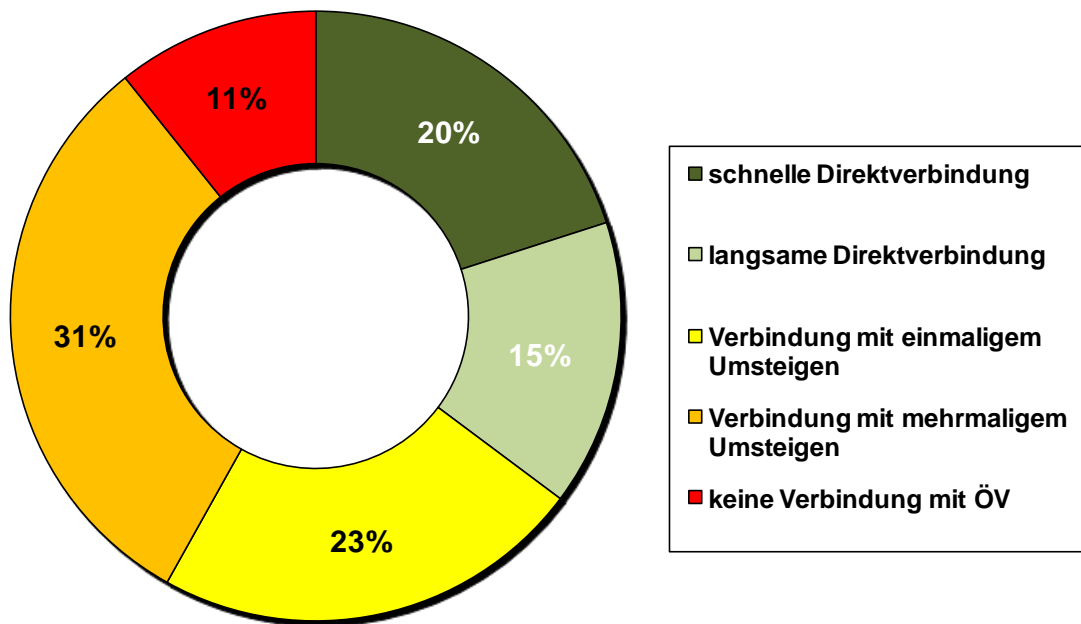


Abbildung 31: Umsteigehäufigkeit aller Mitarbeiter/innen im ÖV (n = 494)

Umsteigehäufigkeit ÖV-Nutzer

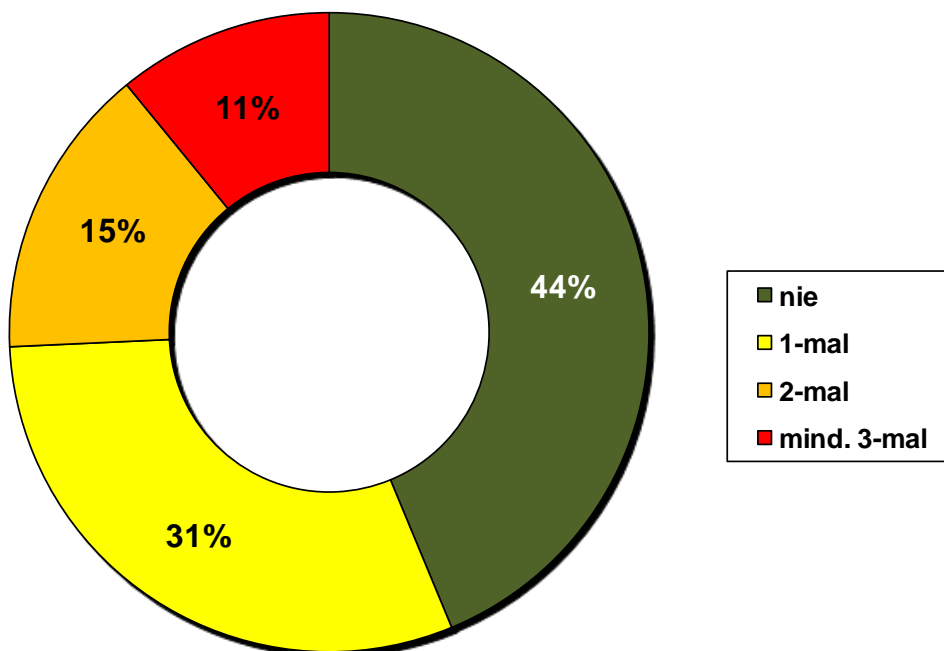


Abbildung 32: Umsteigehäufigkeit der ÖV-Nutzer (n = 118)

4.4.4 Subjektive Wahrnehmung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels resultiert maßgebend aus der subjektiven Wahrnehmung der Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr oder dem Pkw. Dementsprechend können mögliche Potenziale und Hemmnisse für und gegen die Nutzung einzelner Verkehrsmittel aus subjektiven Qualitätsbeurteilungen der Mitarbeiter/innen abgeleitet werden. Die wahrgenommene Beschwerlichkeit und Dauer des Arbeitsweges dienen als „Gütemaße“ für die Beurteilung der ÖV- und Pkw-Erreichbarkeit.

Zeitaufwand für Arbeitsweg

Die durchschnittliche wahrgenommene Dauer des Arbeitsweges (einfache Fahrt inklusive Zu- und Abgangszeiten vom/zum Verkehrsmittel) ist für die befragten Pkw-Nutzer/innen mit rund 30 Minuten gegenüber den ÖV-Nutzer/innen mit rund 40 Minuten deutlich kürzer. Diese Werte liegen deutlich über dem Zeitaufwand für einen Berufspendlerweg in Österreich, der im Schnitt 24 Minuten dauert.⁶ Die Dauer für die Zurücklegung des Arbeitsweges unterscheidet sich für ÖV-Nutzer/innen und Pkw-Nutzer/innen grundlegend. Fahrzeiten über 30 Minuten treten vor allem bei ÖV-Nutzer/innen (59%) auf, während bei den Pkw-Nutzer/innen nur 29% für den Arbeitsweg länger brauchen (vgl. Abbildung 33).

Abbildung 34 zeigt eine Kategorisierung der Wegedauer in Abhängigkeit vom verwendeten Verkehrsmittel. Pkw-Mitfahren spielt offenbar eher auf kurzen zeitlichen Strecken eine Rolle. Im Vergleich zu den Pkw-Nutzern benötigen ÖV-Nutzer/innen deutlich länger. Dies betrifft vor allem Nutzer/innen der Bahn, die in 83% der Fälle länger als 30 Minuten für den Arbeitsweg benötigen.

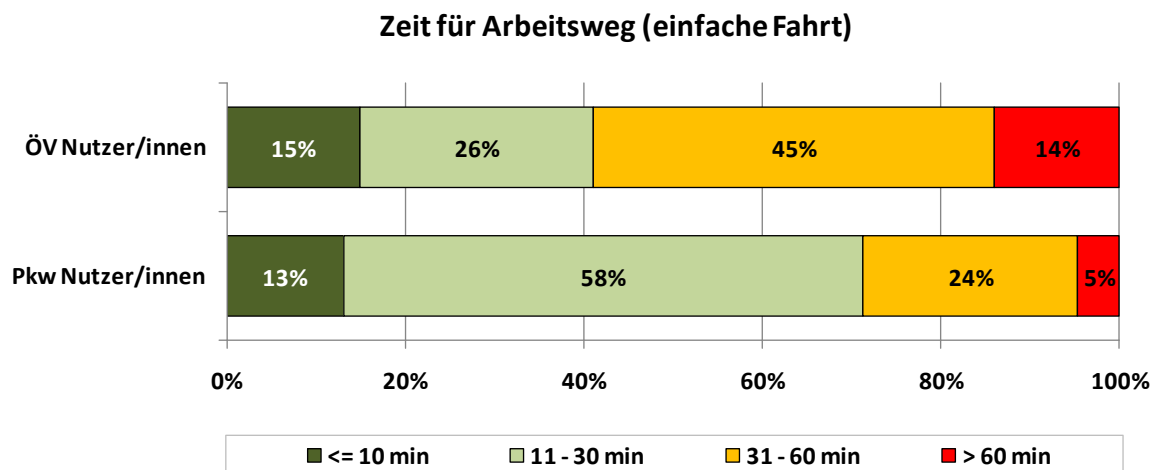


Abbildung 33: Zeitlicher Aufwand für Arbeitsweg in Minuten (n = 368)

⁶ Studie: Pendeln kostet Zeit und Nerven. <http://www.regus.presscentre.com/Press-Releases/Studie-Pendeln-kostet-Zeit-und-Nerven-3f1.aspx>

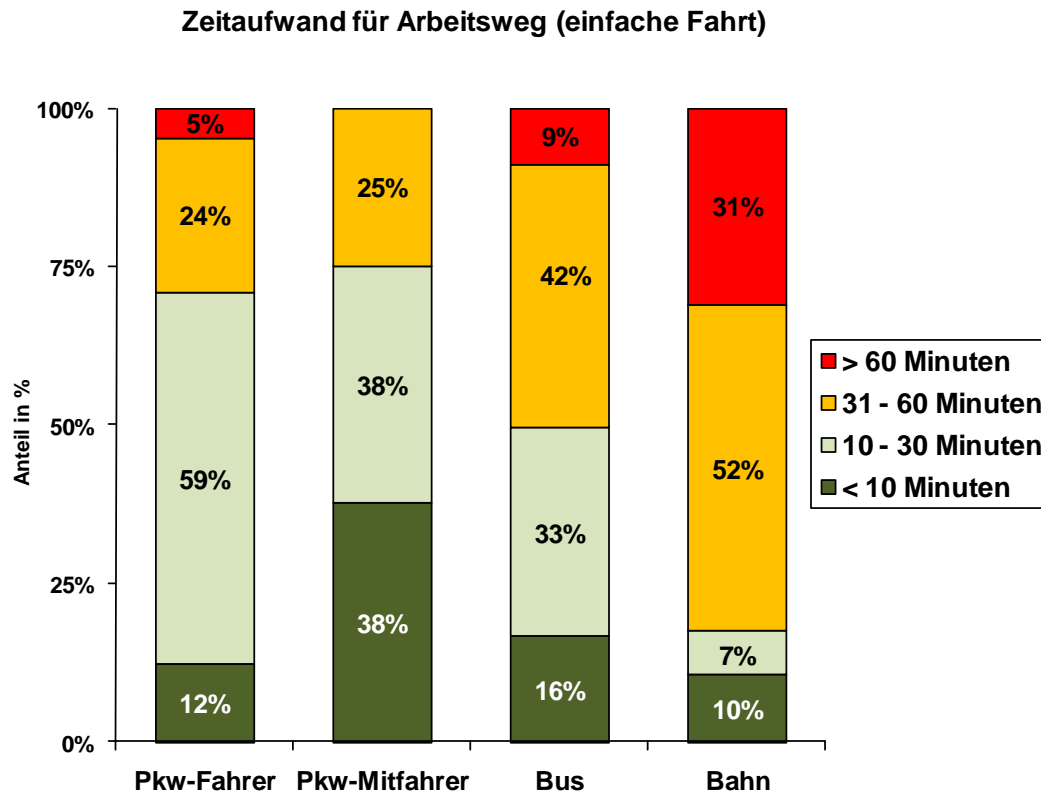


Abbildung 34: Dauer des Arbeitsweges inklusive der Zu- und Abgangszeiten (einfacher Weg) (n = 370)

Beschwerlichkeit des Arbeitsweges

Inwieweit der Arbeitsweg von den befragten Mitarbeiter/innen als stressig bzw. beschwerlich empfunden wird, zeigen Abbildung 35, Abbildung 36 und Abbildung 37.

- Die Differenzierung, ob der Arbeitsweg als Stress oder als beschwerlich empfunden wird, ergab keine großen Unterschiede. Das heißt, Beschwerlichkeit und Stress werden von den Mitarbeiter/innen als Synonyme wahrgenommen (vgl. Abbildung 35).
- Circa 68% aller Mitarbeiter/innen empfinden den Arbeitsweg als nicht beschwerlich. Im Gegensatz dazu nehmen ca. 24% den Weg zur Arbeit als beschwerlich wahr (vgl. Abbildung 35).
- Unterschiede ergeben sich zwischen ÖV- und Pkw-Nutzer/innen. Während überproportional viele ÖV-Nutzer/innen ihren Arbeitsweg als beschwerlich beschreiben (39%), empfinden dies vergleichsweise nur 21% der Pkw-Nutzer/innen. Auffällig ist auch, dass fast ¼ der ÖV-Nutzer/innen ihren Arbeitsweg als übermäßig bzw. sehr beschwerlich empfindet (vgl. Abbildung 36).
- Die Differenzierung nach Altersgruppen ergab, dass mit ansteigendem Alter der Arbeitsweg als weniger beschwerlich wahrgenommen wird. Als beschwerlich empfinden überdurchschnittlich oft Jugendliche unter 20 Jahren (42%) ihren Arbeitsweg. Da bei Jugendlichen häufiger ein eigenes Auto bzw. ein Führerschein

fehlt, zählen diese zu den „Zwangskunden“ des Öffentlichen Verkehrs, sodass der Arbeitsweg häufiger als beschwerlich empfunden wird (vgl. Abbildung 37).

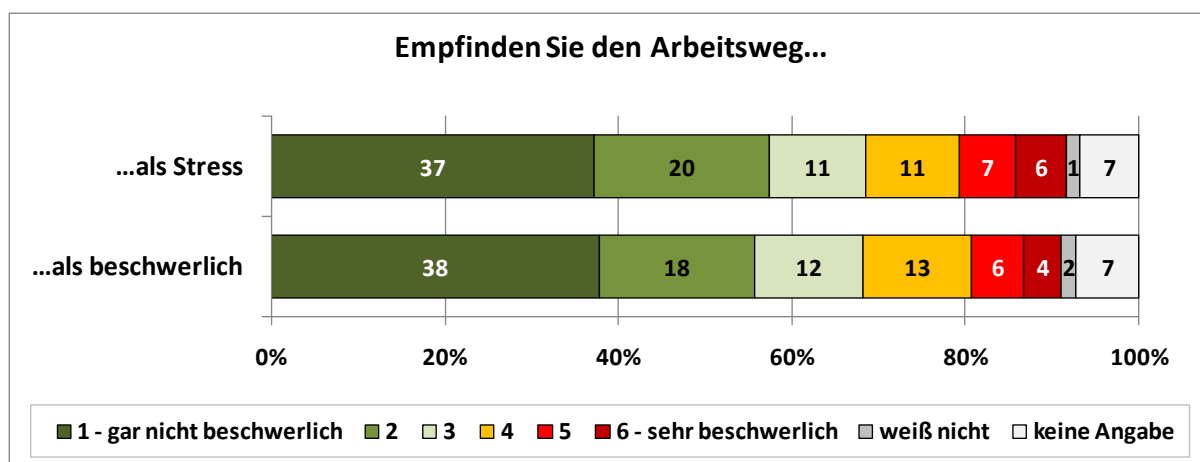


Abbildung 35: Beurteilung der Beschwerlichkeit und des Stresses auf dem Arbeitsweg (n = 612)

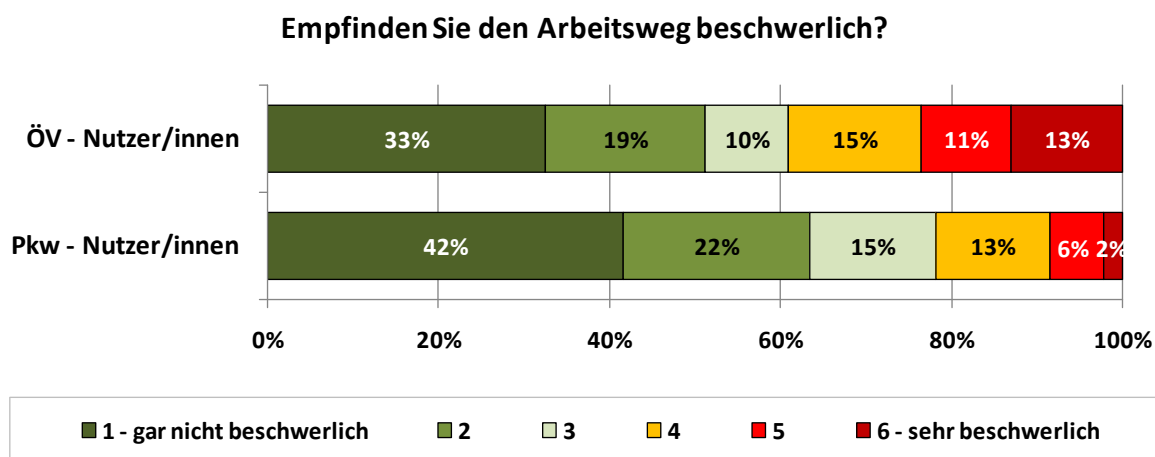


Abbildung 36: Beurteilung der Beschwerlichkeit des Arbeitsweges von ÖV- und Pkw-Nutzer/innen (n = 522)

Beschwerlichkeit des Arbeitsweges

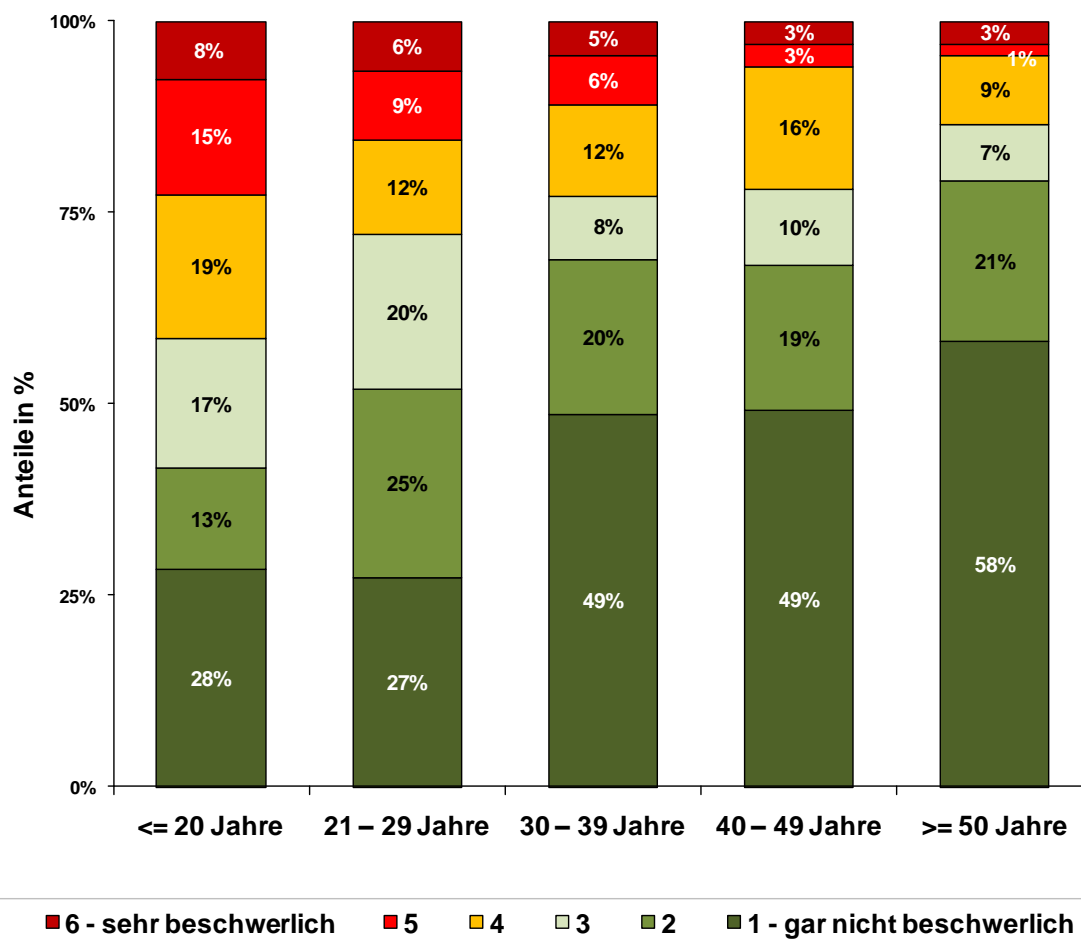


Abbildung 37: Beurteilung der Beschwerlichkeit des Arbeitsweges in Abhängigkeit vom Alter (n = 522)

5 Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein wesentlicher Ansatz, um verkehrsrelevante CO₂-Emissionen zu sparen. Vorteile für Betriebe sind beispielsweise Imagegewinn durch umweltbewusstes und zukunftsorientiertes Agieren, Verbesserung der Zufriedenheit der Mitarbeiter/innen, Gesundheitsförderung der Mitarbeiter/innen, Schaffung von Parkraum für Kunden etc. Die Arbeiterkammer als relevante Interessenvertreterin der Arbeitnehmer/innen könnte ein Initiator für betriebliches Mobilitätsmanagement sein, um dessen Umsetzung zu unterstützen. Dies könnte in Form von Aktions- und Informationstagen erfolgen, die beispielsweise Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes, Mitfahrbörsen und standortspezifische Alternativen zur Pkw-Nutzung thematisieren.

Folgende Ergebnisse sollen der Arbeiterkammer konkrete Hinweise liefern, welche Maßnahmen gesetzt werden müssen, um gegenwärtig eine Verbesserung der verkehrlichen Situation herbeizuführen und zukünftig die Mobilitätschancen von Mitarbeiter/innen in großflächigen Einkaufszentren zu verbessern.

5.1 AK als eine Interessenvertreterin der Mitarbeiter/innen

Die Rangfolge, welche Maßnahmen die AK unterstützen sollte, lautet (vgl. Abbildung 38):

Sehr starke Zustimmung von den Mitarbeiter/innen besteht für die Maßnahmen

- Senkung der Tarife im ÖV
- Verbesserung der Fahrpläne im ÖV und
- Erhöhung der Pendlerpauschalen

Geringere Zustimmung von Mitarbeiter/innen besteht für die Maßnahmen

- Aufbau von Mitfahrzentralen
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und
- Steigerung des Komforts im ÖV

Prinzipiell ist festzustellen, dass Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV eine hohe Priorität haben, während der Ausbau der Straßeninfrastruktur eine untergeordnete Rolle einnimmt. Auffällig ist auch, dass ein hoher Anteil der Befragten diese Frage nicht beantwortete.

Wofür soll AK eintreten?

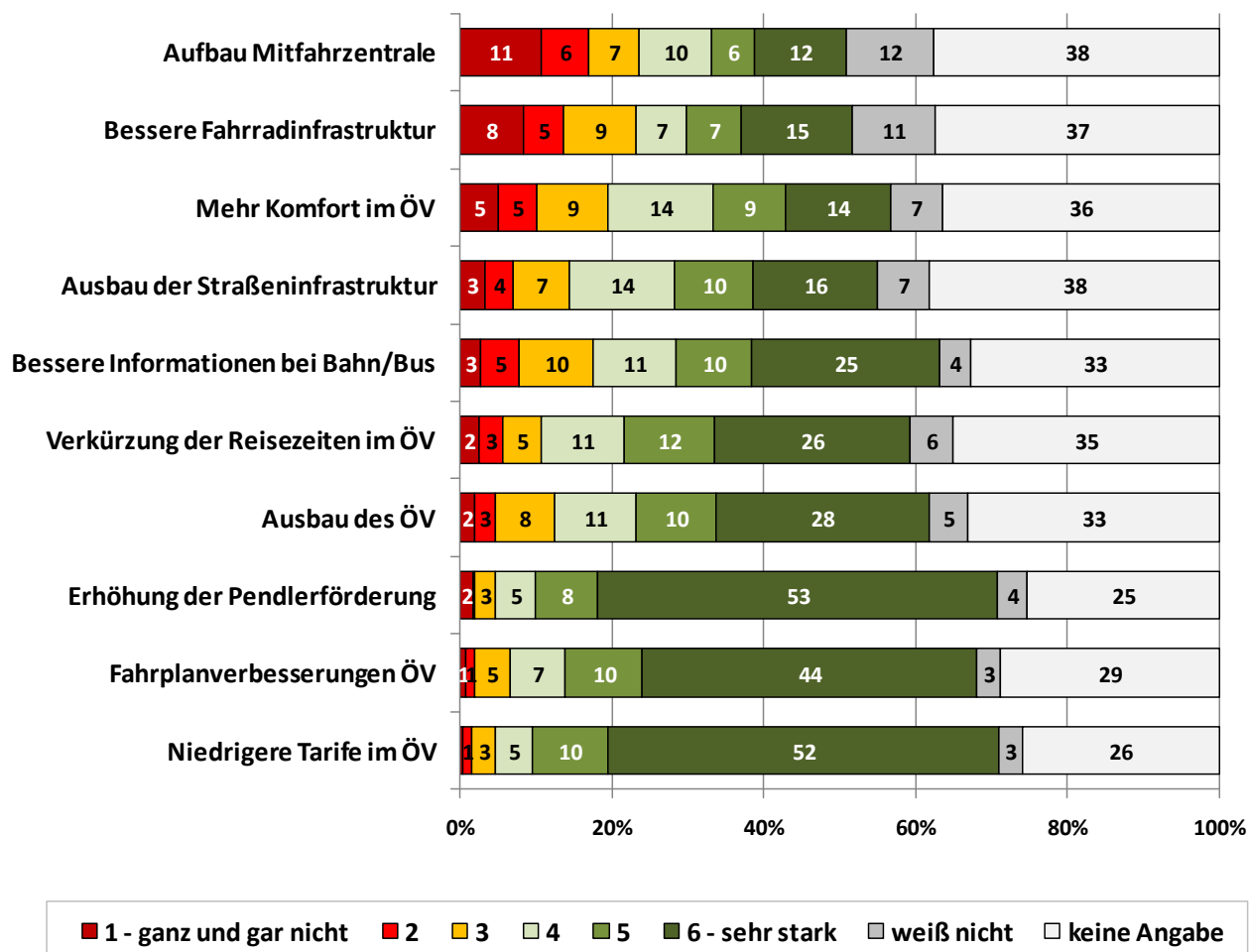


Abbildung 38: Handlungsschwerpunkte der AK als Vertreterin der Mitarbeiter/innen (n = 611)

5.2 Verbesserungswünsche Öffentlicher Verkehr

Da schon zuvor festgestellt werden konnte, dass vor allem Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs eine hohe Priorität bei den Mitarbeiter/innen haben, wird hier im Detail betrachtet, welche Verbesserungsmaßnahmen für die Mitarbeiter/innen ein besonderes Anliegen darstellen. Die befragten Personen konnten unter allen Maßnahmen nur die drei wichtigsten ankreuzen (vgl. Abbildung 39).

Hohe Priorität haben die Verbesserungsvorschläge:

- Senkung der Fahrtarife (Preise des Öffentlichen Verkehrs)
- Abstimmung des Verkehrsangebotes auf Arbeitsbeginn und -ende
- Pünktlichere Verbindungen
- Mehr Direktverbindungen

Geringe Priorität haben die Verbesserungsvorschläge:

- Mehr Haltestellen am Wohn- und Arbeitsort
- Verbesserung der Sicherheit, sowohl im Verkehrsmittel als auch an Haltestellen
- Verständlichere Fahrpläne

Verbesserungsvorschläge für Öffentlichen Verkehr

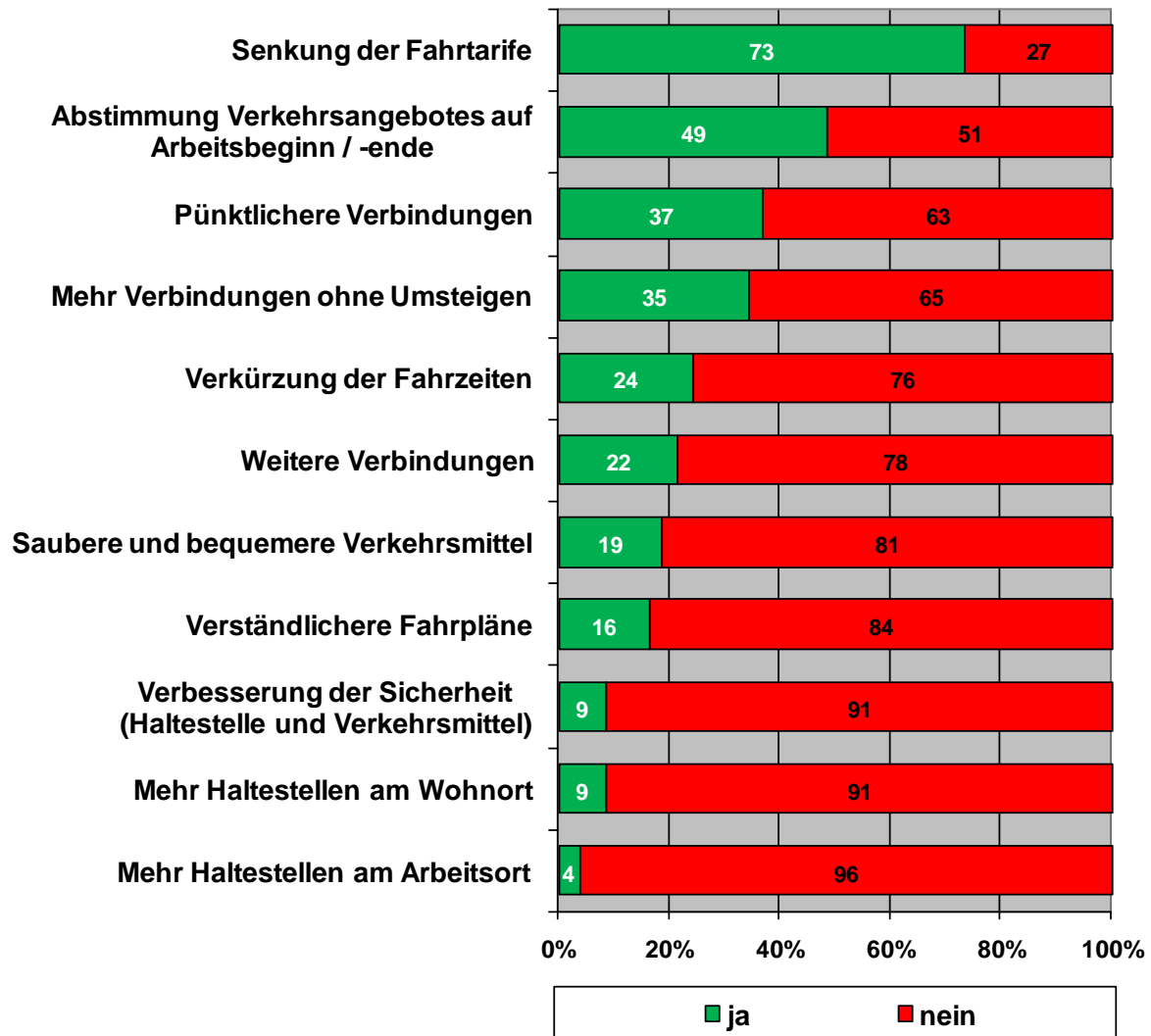


Abbildung 39: Beurteilung von ÖV-Verbesserungsmaßnahmen (n = 524)

5.3 Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Anteils

Konkrete Maßnahmen, wie z. B. die Einführung von „Jobtickets“ für den ÖV, das Fördern von Mitfahrgemeinschaften und des Fahrradverkehrs, können zum einen den Pkw-Anteil reduzieren und zum anderen erhöhen sich die Mobilitätschancen von benachteiligten Personengruppen (geringes Einkommen, keine Pkw-Verfügbarkeit etc.). Nicht zuletzt durch die erzielten Einsparungen im Bereich der Mobilität kann vermehrt an anderen gesellschaftlichen Lebensbereichen partizipiert werden, wodurch die soziale Teilhabe für Mitarbeiter/innen im großflächigen Einzelhandel gesichert werden kann.

Interesse an „Jobticket“

Das „Jobtickets“ sind verbilligte ÖV-Zeitkarten, die Arbeitgeber entgeltlich oder unentgeltlich an ihren Mitarbeitern für deren Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen.

- Am Angebot eines „Jobtickets“ sind 46% aller Mitarbeiter/innen interessiert (vgl. Abbildung 40).
- Männer sind am verbilligten Ticket stärker interessiert als Frauen (vgl. Abbildung 41).
- Das Jobticket spricht vor allem die ÖV-Nutzer/innen an (vgl. Abbildung 42).

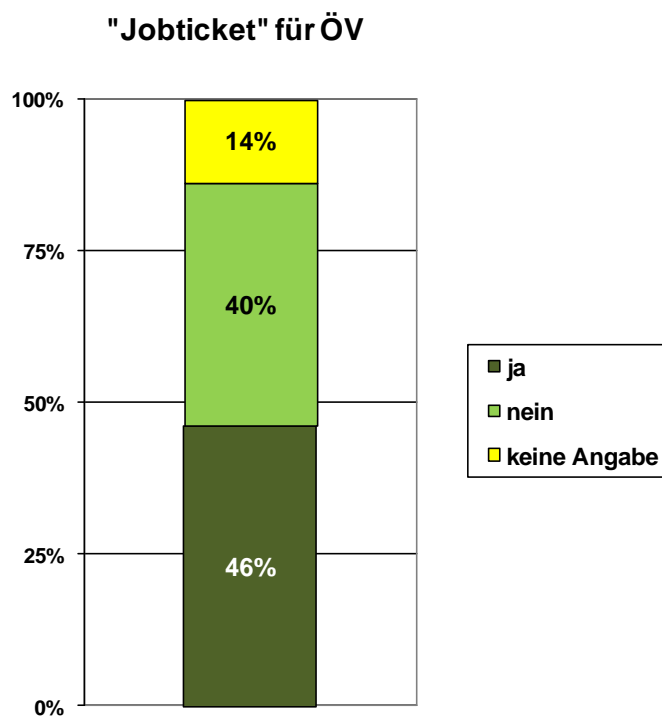


Abbildung 40: Interesse an ÖV-Jobticket (n = 611)

Interesse von Männern und Frauen an einem Jobticket

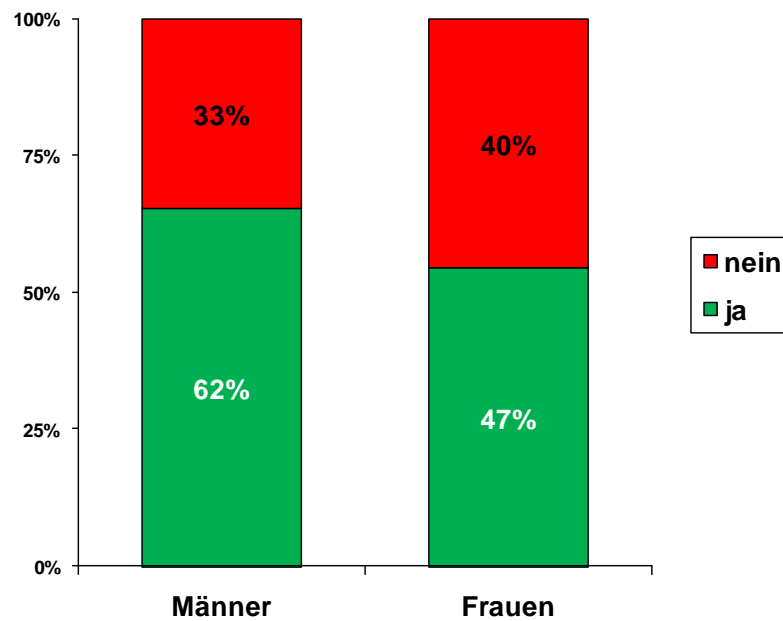


Abbildung 41: Interesse von Männern und Frauen an ÖV-Jobticket (n = 599)

Interesse von Pkw- und ÖV-Nutzer/innen an Jobticket

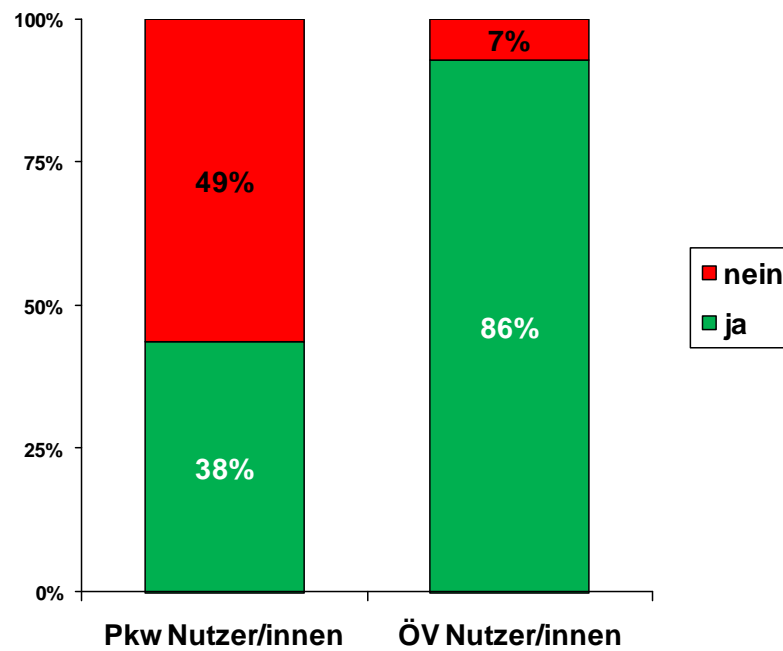


Abbildung 42: Interesse von Pkw- und ÖV-Nutzer/innen an Jobticket (n = 566)

Forcierung Fahrradverkehr

Abbildung 43 stellt Maßnahmen dar, die Mitarbeiter/innen zur vermehrten Nutzung des Fahrrades für den Weg zur Arbeit animieren könnten. Die geringe Anzahl der Personen, die diese Frage beantworteten, lässt die Vermutung zu, dass viele Mitarbeiter/innen die Alternative Rad gar nicht in Betracht ziehen. Dies trifft vor allem für Personen zu, die weitere Arbeitsstrecken zurücklegen müssen. Somit kann vermutet werden, dass die folgenden Angaben hauptsächlich von Personen gemacht wurden, die das Fahrrad als mögliche Alternative zum bisher benutzten Verkehrsmittel ansehen oder das Fahrrad bereits auf ihrem Arbeitsweg benutzen. Eine Motivationssteigerung für die Benutzung des Fahrrads kann vor allem durch

- sicherere Radverkehrsverbindungen,
- Duschen am Arbeitsplatz und
- ein attraktiveres Radverkehrsnetz

erzielt werden.

Was würde Sie motivieren, um ein Fahrrad zu benutzen?

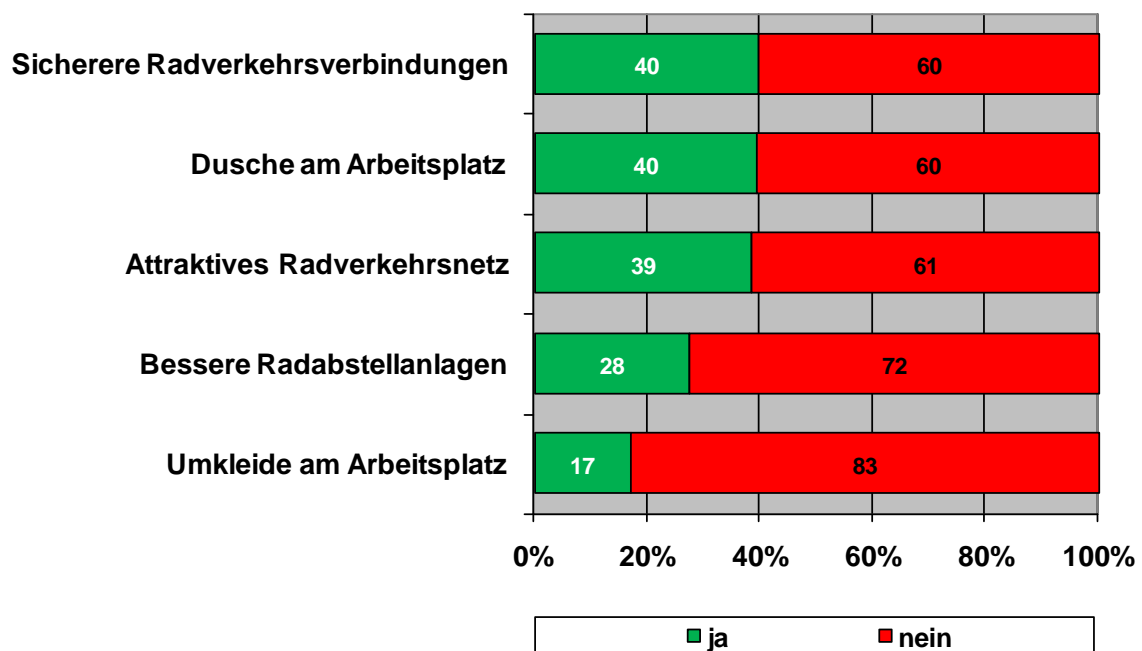


Abbildung 43: Motivierende Bedingungen für Fahrradbenützung (n = 334)

Forcierung Mitfahrgemeinschaft

Abbildung 44 stellt die Prioritäten von niedrig bis hoch dar, welche die einzelnen Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften haben. Auch bei dieser Frage lässt die geringe Antwortbereitschaft der Mitarbeiter/innen den Schluss zu, dass viele Personen diese Alternative nicht in Betracht ziehen. Folgende Bedingungen gelten als wichtig, um eine Fahrgemeinschaft attraktiver gestalten zu können:

- Die Mitfahrer/innen sollten bekannt sein.
- Es sollten keine oder nur geringe Umwege für die Mitnahme in Kauf genommen werden müssen.

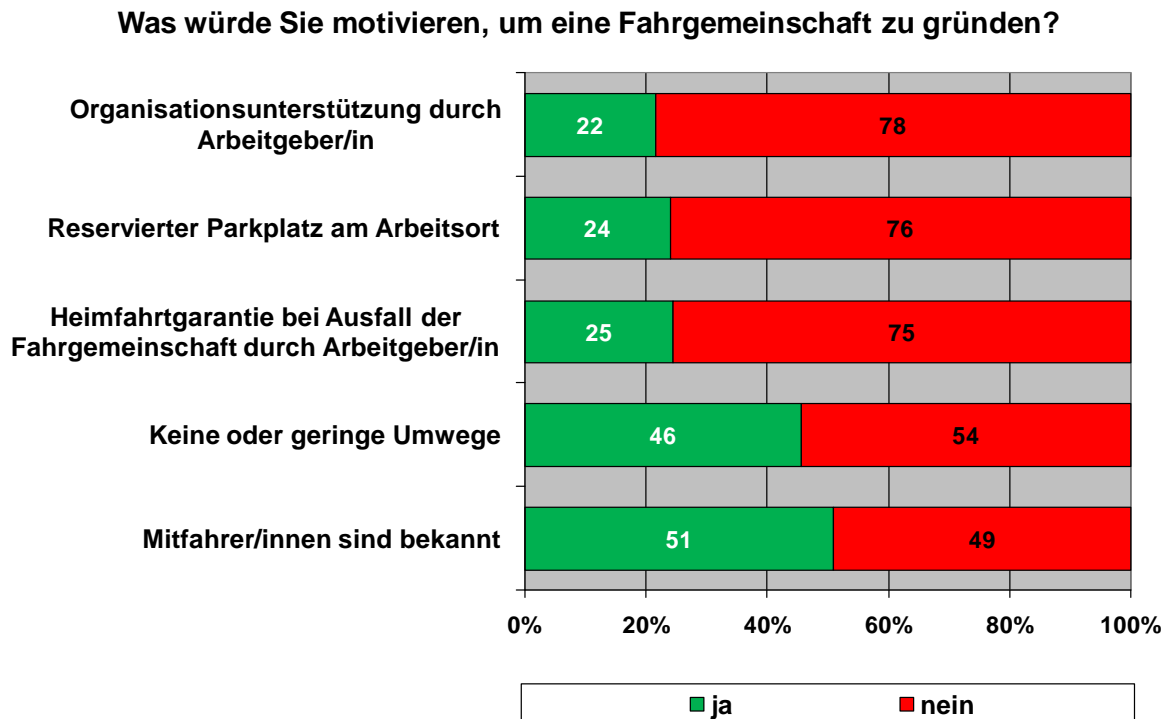


Abbildung 44: Motivierende Bedingungen für Gründung einer Fahrgemeinschaft (n = 370)

6 Anlagen

6.1 Fragebogen

HINWEISE:

- Dieser Fragebogen richtet sich an MitarbeiterInnen, die in großflächigen EKZ tätig sind.
- Ihre Mitarbeit ist freiwillig. Die Aussagekraft der Befragung hängt aber entscheidend von Ihrer Mitarbeit ab.
- Im Mittelpunkt der Befragung steht Ihr **Weg zur Arbeit**.

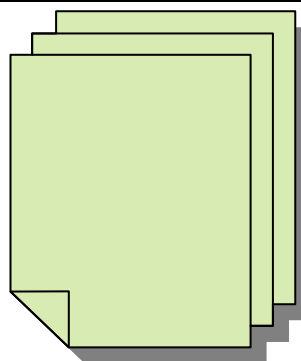
Der vorliegende Fragebogen ist in **3 Abschnitte** A bis C gegliedert:

- A: Fragen zur Person (statistische Daten)
- B: Fragen zur Verfügbarkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsmittel
- C: Einstellungsfragen zu Verkehr und Mobilität

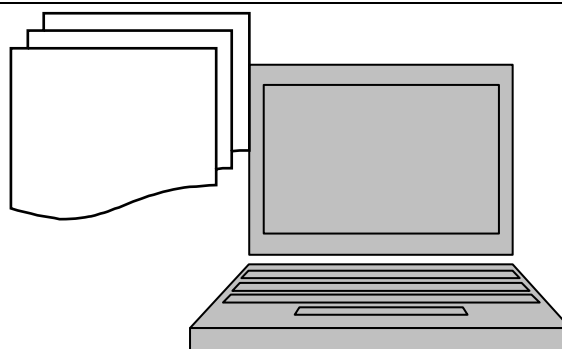
- Die **Auswertung** der Fragebögen erfolgt **anonym**, die Daten werden wieder gelöscht (siehe auch „Was passiert mit Ihren Antworten“ auf Seite 2).
- Das **Ausfüllen** wird etwa **10 Minuten** dauern. Bitte nehmen Sie sich die Zeit, um die Fragen gewissenhaft und vollständig zu beantworten.
- Geben Sie bitte den ausgefüllten Fragebogen in das **adressierte Antwortkuvert** und senden es an die AK Steiermark (Postgebühr zahlt die AK).

WAS PASSIERT MIT IHREN ANTWORTEN?**Unsere Adressenliste:**

Ihr Name und Ihre Anschrift stammen aus der Mitgliederdatei der AK Steiermark. Es wurden per Zufallsauswahl in den Gemeinden im Korridor Oststeiermark Personen aus der Mitgliederdatei ausgewählt. Die Teilnahme ist für alle angeschriebenen Personen freiwillig.

**Ihre Angaben:**

Die Angaben, die Sie in den Fragebögen machen, werden zunächst in Zahlen umgesetzt (codiert). Diese Zahlen werden dann – ohne Name und Adresse – in einen Computer eingegeben. Alle Auswertungen werden mit diesen anonymisierten Angaben vorgenommen, mit denen ein Rückschluss auf Sie bzw. Ihren Haushalt nicht mehr möglich ist.

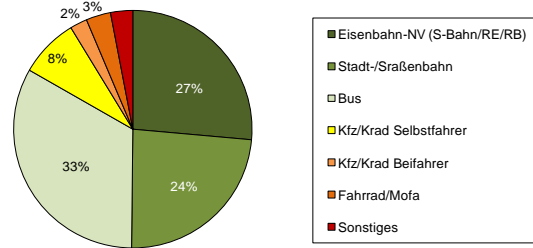
**Vernichtung:**

Die Liste mit den Adressen wird direkt nach der Befragung gelöscht. Ebenso werden alle Fragebögen und Unterlagen, auf denen Ihre Angaben stehen, vernichtet.

**Auswertung:**

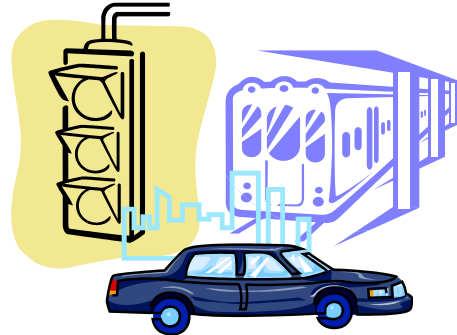
Alle Angaben werden wegen der Vielzahl der Daten mit einem Computer ausgewertet. Die Ergebnisse werden in Form von Tabellen und

Grafiken in einem Endbericht dargestellt.



Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (EKZ):

Ihre Angaben dienen dazu, Informationen über Ihre Zufriedenheit bezüglich des derzeitigen Verkehrsangebotes zu Ihrer Arbeitsstelle zu erhalten. So kann mit Ihrer Hilfe in Zukunft die AK als Interessenvertretung zielgerichtet Forderungen zur Verbesserung der Mobilität zwischen Wohnort und Arbeitsplatz stellen.



Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Person

A

A1. Wie alt sind Sie?		..... Jahre	
A2. Geschlecht		m	w
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A3. In welchem Ort wohnen Sie derzeit?			
	PLZ	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ort	.....
	Straße	.....
A4. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt?			
Anzahl aller Personen im Haushalt		.....	Pers.
davon Kinder unter 6 Jahren		.....	Pers.
davon Kinder bzw. Jugendliche von 6 bis 18 Jahren		.....	Pers.
davon Erwachsene		.....	Pers.
A5. Wie hoch ist das durchschnittliche monatliche <u>Nettoeinkommen</u> aller Mitglieder in Ihrem Haushalt?			
<ul style="list-style-type: none"> Bitte beziehen Sie <u>alle im Haushalt verfügbaren Einkommensarten</u> ein – also die monatliche Summe aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbstständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen für alle Haushaltsmitglieder. Berücksichtigen Sie bitte <u>auch zusätzliche Einkünfte</u> wie Verpachtung, Miete, Alimente sowie staatliche Unterstützungen wie Kindergeld, Arbeitslosenversicherung oder andere Beihilfen. Berücksichtigen Sie bitte, dass Sie im Jahr <u>14 Monatsgehälter</u> bekommen. 			
unter 500 €		<input type="checkbox"/>	
500 € bis unter 1.000 €		<input type="checkbox"/>	
1.001 € bis unter 1.500 €		<input type="checkbox"/>	
1.501 € bis unter 2.000 €		<input type="checkbox"/>	
2.001 € bis unter 2.500 €		<input type="checkbox"/>	
2.501 € bis unter 3.000 €		<input type="checkbox"/>	
3.001 € bis unter 3.500 €		<input type="checkbox"/>	

3.501 € bis unter 4.000 €		<input type="checkbox"/>
mehr als 4.000 €		<input type="checkbox"/>
keine Angabe		<input type="checkbox"/>

A6. Wo arbeiten Sie derzeit?

Arena Fohnsdorf (FMZ)	<input type="checkbox"/>	Interspar EKZ Leoben	<input type="checkbox"/>
Euromarkt Kapfenberg	<input type="checkbox"/>	FMZ Leoben Leitendorf	<input type="checkbox"/>
ECE Kapfenberg	<input type="checkbox"/>	Murpark, Graz Liebenau	<input type="checkbox"/>
LCS Leoben City Shopping	<input type="checkbox"/>	Shoppingcity Seiersberg	<input type="checkbox"/>
Arkade Liezen	<input type="checkbox"/>		
Interspar EKZ Kapfenberg	<input type="checkbox"/>		

A7. Wie viele Stunden in der Woche sind Sie dort berufstätig? Std.

A8. Welche Arbeitszeitregelungen gelten für Sie?

feste Arbeitszeiten	<input type="checkbox"/>
flexible Arbeitszeiten	<input type="checkbox"/>
2-Schicht-System	<input type="checkbox"/>
3-Schicht-System	<input type="checkbox"/>

A9. Wann ist üblicherweise Ihr ...

Füllen Sie bitte alle Arbeitszeiten für Ihr Arbeitszeitmodell aus. Bei einer flexiblen Arbeitszeitregelung die drei am häufigsten vorkommenden Arbeitszeiten.

	... Arbeitsbeginn		... Arbeitsende	
feste Arbeitszeiten	Uhr	.....	Uhr
flexible Arbeitszeiten 1	Uhr	.....	Uhr
flexible Arbeitszeiten 2	Uhr	.....	Uhr
flexible Arbeitszeiten 3	Uhr	.....	Uhr
2-Schicht-System <u>früh</u>	Uhr	.....	Uhr
2-Schicht-System <u>spät</u>	Uhr	.....	Uhr
3-Schicht-System <u>früh</u>	Uhr	.....	Uhr
3-Schicht-System <u>mittags</u>	Uhr	.....	Uhr
3-Schicht-System <u>spät</u>	Uhr	.....	Uhr

A10. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Arbeitszeiteinteilung?	<div> <div>gar</div> <div>nicht</div> </div> <div>zufrieden</div> <div>voll und ganz zu-</div> <div>frieden</div>						weiß nicht
	1	2	3	4	5	6	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
A11. Haben Sie einen Zweitjob?							
Ja				<input type="checkbox"/>	Nein		<input type="checkbox"/>

Verkehrsmittel		B1
B1. Wie viele Pkw sind in Ihrem Haushalt vorhanden?		
Anzahl		<input type="text"/>
B2. Welche Führerscheine besitzen Sie?		
Pkw	<input type="checkbox"/>	
Motorrad	<input type="checkbox"/>	
Mofa, Moped	<input type="checkbox"/>	
B3. Sind Sie selbst im Besitz eines Pkw?		
Ja	<input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
B4. Wann können Sie über einen Pkw verfügen?		
immer	<input type="checkbox"/>	
meistens	<input type="checkbox"/>	
selten	<input type="checkbox"/>	
nie	<input type="checkbox"/>	
B5. Ist Ihnen Ihre Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?		
Ja	<input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
B6. Wie groß ist die Entfernung zwischen Ihrer Wohnung/Ihrem Haus und der nächsten Haltestelle (Bus und Bahn)?		
Entfernung in Metern (geschätzt)	<input type="text"/>	<input type="text"/> m

B7.	Wie groß ist die Entfernung zwischen Ihrem Arbeitsplatz und der nächsten Haltestelle (Bus und Bahn)?		
		Entfernung in Metern (geschätzt)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> m
B8.	Besitzen Sie selbst eine Zeitkarte für den Verkehrsverbund Steiermark (z. B. Monatskarte?)		
Ja <input type="checkbox"/>		Weiter bei B9	Nein <input type="checkbox"/> Weiter bei B10

B9. Welche Zeitkarte?	
Jahreskarte	<input type="checkbox"/>
Wochenkarte	<input type="checkbox"/>
Monatskarte	<input type="checkbox"/>

B10.	Wie können Sie Ihren Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen?	
	schnelle Direktverbindung	<input type="checkbox"/>
	langsame Direktverbindung	<input type="checkbox"/>
	Verbindung mit einmaligem Umsteigen	<input type="checkbox"/>
	Verbindung mit mehrmaligem Umsteigen	<input type="checkbox"/>
	keine Verbindung mit ÖV	<input type="checkbox"/>
	keine Angaben	<input type="checkbox"/>

Mobilitätsverhalten

B2

Welches <u>Hauptverkehrsmittel</u> nutzen Sie für den Weg zur Arbeit?				
B11. (Hauptverkehrsmittel = Verkehrsmittel, mit dem die längste Wegstrecke zurückgelegt wird)	Pkw	als Fahrer	<input type="checkbox"/>	Weiter bei B13
		als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	
	ÖV (Öffentlicher Verkehr)	Bus	<input type="checkbox"/>	Weiter bei B17
		Bahn	<input type="checkbox"/>	
	andere	Motorrad/Mofa/Moped/Fahrrad	<input type="checkbox"/>	Weiter bei C1
	B12. Wie lange benötigen Sie für einen kompletten Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort mit dem von Ihnen am häufigsten benutzte Verkehrsmittel? Berücksichtigen Sie auch die Zu- und Abgangszeiten (von/zur Haltestelle bzw. vom/zum Verkehrsmittel).			
				Minuten

Wenn Sie hauptsächlich den Pkw für den Weg zur Arbeit nutzen, bitte beantworten Sie die Fragen B13 bis B16.

Nur für Pkw-Nutzer:

B13. Wie hoch schätzen Sie die Kosten für Ihre Arbeitswege im Monat ein?	B15. Wo parken Sie Ihren Pkw am Arbeitsort?											
Kosten* (€) <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>€</td> </tr> </table>					€	<table border="1"> <tr> <td>Straßenrand (öffentlich)</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Parkplatz/Parkhaus (öffentlich)</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Parkplatz (privat bzw. Firma)</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Straßenrand (öffentlich)	<input type="checkbox"/>	Parkplatz/Parkhaus (öffentlich)	<input type="checkbox"/>	Parkplatz (privat bzw. Firma)	<input type="checkbox"/>
				€								
Straßenrand (öffentlich)	<input type="checkbox"/>											
Parkplatz/Parkhaus (öffentlich)	<input type="checkbox"/>											
Parkplatz (privat bzw. Firma)	<input type="checkbox"/>											
B14. Wie weit ist Ihr Parkplatz am Arbeitsort vom eigentlichen	B16. Wie hoch sind Ihre monatlichen Kosten für die Nutzung dieses											

* Kosten sind inkl. Fixkosten (Versicherung etc.) und Betriebskosten (Treib- und Schmierstoffe, Vignette etc.) zu schätzen. Wertminderungen oder Leasingkosten sind außer Betracht zu lassen.

Arbeitsplatz entfernt?						
Entfernung in Metern (geschätzt)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>m</td> </tr> </table>					m
				m		

Parkplatzes?					
Kosten (€)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>€</td> </tr> </table>				€
			€		

Weiter bei C1

Wenn Sie hauptsächlich den Öffentlichen Verkehr für den Weg zur Arbeit nutzen, bitte beantworten Sie die Fragen B17 bis B19.

Nur für ÖV-Nutzer:

B17. Wie gelangen Sie hauptsächlich vom Wohnort zur Haltestelle?		B18. Wie gelangen Sie hauptsächlich von der Endhaltestelle zum Arbeitsplatz?	
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Rad	<input type="checkbox"/>	Rad	<input type="checkbox"/>
Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>
Pkw (Fahrer)	<input type="checkbox"/>	Pkw (Fahrer)	<input type="checkbox"/>
Pkw (Mitfahrer)	<input type="checkbox"/>	Pkw (Mitfahrer)	<input type="checkbox"/>

B19. Wie oft müssen Sie umsteigen?			
Anzahl	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>-mal</td> </tr> </table>		-mal
	-mal		

Weiter bei C1

Einstellung zu Mobilität							C	
C1.	Die Arbeiterkammer ist auch die Interessenvertretung der Mitarbeiter/innen. Wofür sollte die AK vor allem eintreten?	gar nicht					sehr stark	weiß nicht
		1	2	3	4	5	6	
	Ausbau des Öffentlichen Verkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ausbau der Straßeninfrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Niedrigere Tarife im Öffentlichen Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fahrplanänderungen bzw. -anpassungen bei schlechten Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bessere Informationen bei Bahn und Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bessere Fahrradinfrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Verkürzung der Reisezeiten im Öffentlichen Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mehr Komfort im Öffentlichen Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aufbau Mitfahrzentrale/Organisation Mitfahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Erhöhung der Pendlerförderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C2.	Empfinden Sie Ihren Arbeitsweg als beschwerlich?	gar nicht					sehr stark	weiß nicht
		1	2	3	4	5	6	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C3.	Empfinden Sie Ihren Arbeitsweg als Stress?	gar nicht					sehr stark	weiß nicht
		1	2	3	4	5	6	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C4.	Sind Sie an einem verbilligten Ticket („Jobticket“) für den Öffentlichen Verkehr interessiert, wenn den Restbetrag Ihr/e Arbeitgeber/in bzw. das EKZ bezahlen würde?							
		Ja	<input type="checkbox"/>				Nein	<input type="checkbox"/>

C5.	Nennen Sie bitte die <u>drei</u> wichtigsten Punkte, die Ihrer Ansicht nach am Öffentlichen Verkehr verbessert werden sollten (nur drei Nennungen)	
	Abstimmung des Verkehrsangebotes auf Arbeitsbeginn/-ende	<input type="checkbox"/>
	Senkung der Fahrpreise	<input type="checkbox"/>
	Verkürzung der Fahrzeiten	<input type="checkbox"/>
	Mehr Haltestellen am Arbeitsort	<input type="checkbox"/>
	Mehr Haltestellen am Wohnort	<input type="checkbox"/>
	Mehr Verbindungen ohne Umsteigen	<input type="checkbox"/>
	Verständlichere Fahrpläne	<input type="checkbox"/>
	Verbesserung der Sicherheit an Haltestellen und in den Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>
	Sauberere und bequemere Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>
	Pünktlichere Verbindungen	<input type="checkbox"/>
	Mehr Verbindungen	<input type="checkbox"/>
	Eigene Vorschläge:	
C6.	Was würde Sie motivieren, (noch häufiger) mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren? (Mehrfachantwort möglich)	
	Bessere Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>
	Attraktives Radverkehrsnetz	<input type="checkbox"/>
	Umkleide am Arbeitsplatz (EKZ)	<input type="checkbox"/>
	Dusche am Arbeitsplatz (EKZ)	<input type="checkbox"/>
	Sicherere Radverkehrsverbindungen	<input type="checkbox"/>
	Eigene Vorschläge:	
C7.	Was würde Sie motivieren, eine Fahrgemeinschaft zu gründen bzw. noch häufiger zu nutzen? (Mehrfachantwort möglich)	
	Mitfahrer sind bekannt	<input type="checkbox"/>
	Keine oder geringe Umwege	<input type="checkbox"/>
	Heimfahrtgarantie bei Ausfall der Fahrgemeinschaft durch den Arbeitgeber	<input type="checkbox"/>
	Reservierter Parkplatz am Arbeitsort	<input type="checkbox"/>
	Organisationsunterstützung durch den Arbeitgeber (EKZ)	<input type="checkbox"/>

Eigene Vorschläge:

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Weitere Anregungen und Vorschläge

verkehr^{plus}

Prognose, Planung und
Strategieberatung GmbH
Graz | Weimar | Bonn

Auskünfte arbeits- und sozialrechtliche Fragen	☎ 05 7799-0	Fax: 05 7799-2403
Auskünfte Wirtschaftspolitik und Statistik	☎ 05 7799-2501	Fax: 05 7799-2528
Auskünfte zu Konsumentenschutzfragen	☎ 05 7799-0	Fax: 05 7799-2521
Auskünfte in Bildungsangelegenheiten	☎ 05 7799-2351	Fax: 05 7799-2353
Auskünfte in Betriebsratsangelegenheiten und in ArbeitnehmerInnenschutzfragen	☎ 05 7799-2448	Fax: 05 7799-2499
AK-Jugend	☎ 05 7799-2497	Fax: 05 7799-2420
AK-Saalverwaltung	☎ 05 7799-2267	Fax: 05 7799-2256
AK-Broschürenzentrum	☎ 05 7799-2296	Fax: 05 7799-2223
Präsidialbüro/Presse	☎ 05 7799-2205	Fax: 05 7799-2232
Marketing und Kommunikation	☎ 05 7799-2234	Fax: 05 7799-2223
Bibliothek und Infothek	☎ 05 7799-2371	Fax: 05 7799-2394

AUSSENSTELLEN

8600 Bruck/Mur , Schillerstraße 22.....	☎ 05 7799-3100	Fax: 05 7799-3109
8530 Deutschlandsberg , Rathausgasse 3	☎ 05 7799-3200	Fax: 05 7799-3209
8330 Feldbach , Ringstraße 5	☎ 05 7799-3300	Fax: 05 7799-3309
8280 Fürstenfeld , Hauptplatz 12.....	☎ 05 7799-3400	Fax: 05 7799-3409
8230 Hartberg , Ressavarstraße 16.....	☎ 05 7799-3500	Fax: 05 7799-3509
8750 Judenburg , Kaserngasse 22.....	☎ 05 7799-3600	Fax: 05 7799-3609
8720 Knittelfeld , Hans-Resel-Gasse 2	☎ 05 7799-3700	Fax: 05 7799-3709
8430 Leibnitz , Karl-Morré-Straße 6	☎ 05 7799-3800	Fax: 05 7799-3809
8701 Leoben , Buchmüllerplatz 2	☎ 05 7799-3900	Fax: 05 7799-3909
8940 Liezen , Ausseer Straße 42.....	☎ 05 7799-4000	Fax: 05 7799-4009
8850 Murau , Bundesstraße 7	☎ 05 7799-4100	Fax: 05 7799-4109
8680 Mürzzuschlag , Bleckmanngasse 8.....	☎ 05 7799-4200	Fax: 05 7799-4209
8570 Voitsberg , Schillerstraße 4.....	☎ 05 7799-4300	Fax: 05 7799-4309
8160 Weiz , Birkfelder Straße 22.....	☎ 05 7799-4400	Fax: 05 7799-4409

AK-VOLKSHOCHSCHULE

Hans-Resel-Gasse 6, 8020 Graz	☎ 05 7799-5000	Fax: 05 7799-5009
-------------------------------------	----------------------	-------------------

OTTO-MÖBES-AKADEMIE

Stiftingtalstraße 240, 8010 Graz.....	☎ 05 7799-6000	Fax: 05 7799-6009
---------------------------------------	----------------------	-------------------

SIE KÖNNEN SICH AUCH AN IHRE GEWERKSCHAFT WENDEN!