



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Analyse sekundärer Aktionsräume
von Tagespendler/inne/n entlang der
österreichischen Nordwestbahn in Wien“

Verfasser

Stefan Neubauer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A 190 333 456
Studienrichtung lt. Studienblatt:	Lehramtsstudium UF Deutsch UF Geographie und Wirtschaftskunde
Betreuer:	Ao. Univ.-Prof. i.R. Mag. Dr. Christian Vielhaber

Eidesstattliche Versicherung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe, dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Retz, am 15. April 2015

Danksagung

„Wenn man auf ein Ziel zugeht, ist es äußerst wichtig, auf den Weg zu achten. Denn der Weg lehrt uns am besten, ans Ziel zu gelangen, und er bereichert uns, während wir ihn zurücklegen.“

PAULO COELHO (Auf dem Jakobsweg)

In diesem Sinn kann sich *der* glücklich schätzen, der sich auf seinem Lebensweg von Wegbegleiter/inne/n umgeben weiß. An dieser Stelle ist es Zeit, diesen Menschen ein aufrichtiges »Danke« zu sagen.

Der größte Dank gebührt meinen lieben Eltern, auf deren Unterstützung ich an *allen* Tagen meines Lebens zählen kann und die mir stets den notwendigen Rückhalt zum Erreichen meiner Ziele gegeben haben.

Ich danke auch meiner Schwester und überhaupt meiner gesamten Familie für unzählige wundervolle Momente, die ich bisher mit ihr erleben durfte.

Meinen Freunden danke ich speziell für ihr Interesse am Fortschritt dieser Diplomarbeit sowie für wichtige Auszeiten vom Schreiballtag.

Danke sagen möchte ich auch den Pretester/inne/n für deren Unterstützung bei der Konzeption des Fragebogens.

Dank gebührt den Österreichischen Bundesbahnen für die unkomplizierte Unterstützung bei der Abwicklung der Befragung.

Danke auch jenen 201 Pendler/inne/n, die sich zu morgendlicher Stunde bereit erklärten, meine Fragebögen auszufüllen.

Ein aufrichtiges Dankeschön möchte ich meinem Diplomarbeitbetreuer CHRISTIAN VIELHABER aussprechen, dessen perfekte Betreuung in allen Belangen mir den Abschluss dieser Arbeit in einem absehbaren Zeitrahmen ermöglichte.

Abstract (Deutsch)

Zum Phänomen des »Tagespendelns« wurde bereits vieles publiziert, doch dessen Auswirkungen auf eine konkrete Arbeitsregion scheinen bislang kaum erfasst worden zu sein.

Die vorliegende Studie versucht dem Abhilfe zu schaffen, indem sie das alltägliche Verhalten von 188 Berufspendler/inne/n entlang der österreichischen Nordwestbahn erfasst und es im Hinblick auf deren Arbeitsort Wien analysiert. Die dafür benötigten Daten wurden mittels Fragebogen während der morgendlichen Hauptverkehrszeit direkt im Zug erhoben.

Die Schwerpunkte der Arbeit liegen auf der Erklärung des aktionsräumlichen Verhaltens sowie des räumlichen Konsum- und Mobilitätsverhaltens der Befragten. Ein Schlüsselbegriff ist jener des »sekundären Aktionsraums«, welcher den räumlichen Bewegungsradius der Pendler/innen ausgehend von ihrem Arbeitsplatz bezeichnet und für dessen optimale Darstellung kartographische Hilfsmittel verwendet wurden. Die meisten der Befragten blieben in ihrem Arbeitsbezirk oder in Bezirken entlang der Bahnstrecke, um Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten der Stadt Wien zu nützen.

Die Auswertung der definierten Variablen hat ergeben, dass das Verhalten der befragten Pendler/innen von bestimmten Merkmalen abhängiger ist als von anderen. Signifikante Unterschiede konnten zum Beispiel in Abhängigkeit von ihrem Arbeitsbezirk, ihrem üblichen Zustiegsbahnhof in Wien, ihrem verfügbaren Haushaltseinkommen pro Monat, ihrer Pendelzeit pro Arbeitstag, dem Alter ihres jüngsten Kindes sowie ihrem Zugang zu einer S-Bahn-Verbindung mit höherem Takt am Wohnort nachgewiesen werden.

Die Zielregion Wien könnte beispielsweise von einem zweigleisigen Ausbau der Nordwestbahn profitieren, der eine Ausweitung der S-Bahn-Verfügbarkeit erlauben würde. Der Arbeitsraum der Tagespendler/innen würde dadurch für viele von ihnen vermutlich auch noch stärker zu ihrem Lebensraum. Die Herkunftsregion der Pendler/innen (Weinviertel, Niederösterreich) muss hingegen Maßnahmen ergreifen, um den Konsum am Wohnort zu forcieren. Diese sollten vor allem auf günstige Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe der heimatlichen Bahnhöfe Bedacht nehmen.

Abstract (English)

Many papers have already been published about the phenomenon of *daily circulation*. But it seems as if the registration of its significant effects on a specific working region has been forgotten until now.

This survey is trying to fix this problem. It records the everyday behaviour of 188 daily commuters of the Austrian North-West-Railway and analyses it with focus on their destination of Vienna. The acquired data was gathered directly on the train during the rush hours.

The research paper focuses on the explanation of the behaviour areas of action as well as the explanation of the spatial consumption and mobility behaviour of the sample group. A key term is the so called *secondary area of action*, which means the radius of movement around the commuter's workplaces. Cartographic tools were used to illustrate these areas in an optimal way. Most of the participants stayed in their work districts or used facilities near the rail line for doing shopping or other leisure activities within the city of Vienna.

The evaluation of the defined variables shows that the behaviour of the participants is more dependent on certain class characteristics than on other ones. Significant differences were detected in addition to the work district, the railway station usually used within Vienna, the available income per month, the time used for commuting per day, the age of the youngest child as well as the access to a rapid transit railway at the place of residence.

The destination of Vienna for instance would be able to benefit from a double-track expansion of the North-West-Railway, which would also allow an expansion of the rapid transit railway net. In this way Vienna could not only improve its standing as a working area but also as a real living area for daily commuters. The region of origin (wine quarter, Lower Austria) has to set measures to stimulate more consumption at the commuter's residences. These should especially consist in cheap shopping facilities near the railway stations.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	13
1.1 Themenfindung	13
1.2 Forschungsfragen und Ziele.....	14
1.3 Struktur der Diplomarbeit.....	15
2. Theoretische Grundlagen	16
2.1 Mobilität	16
2.1.1 Räumliche Mobilität	16
2.1.2 Zirkuläre Mobilität	17
2.2 Die Person des/der Pendler/s/in	19
2.2.1 Definitionen	19
2.2.2 Verhalten und Handeln.....	21
2.2.3 Individuum und Gruppe	23
2.2.4 Versorgung.....	25
2.2.5 Alltag	26
2.2.6 Mobilitätspsychologie	28
2.3 Raumwirksamkeit des Pendelns	30
2.3.1 Aktionsraumforschung.....	30
2.3.2 Sekundärer Aktionsraum	33
2.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	35
3. Das Untersuchungsgebiet	36
3.1 Die Nordwestbahn.....	37
3.2 Regionale Charakterisierung	39
3.2.1 Erwerbsstruktur	39
3.2.2 Pendler/innenstruktur	40

4. Studiendesign	45
4.1 Zielsetzung.....	45
4.2 Stichprobe.....	47
4.3 Variablen der Analyse	48
4.3.1 Unabhängige Variablen	49
4.3.2 Abhängige Variablen.....	50
4.4 Hypothesenbildung	51
4.4.1 Verhaltenseffekte durch Geschlecht & Alter	52
4.4.2 Verhaltenseffekte durch die familiäre Situation	53
4.4.3 Einkommensspezifisches Verhalten	55
4.4.4 Verhaltenseffekte durch Bildung & Beruf	56
4.4.5 Mobilitätpsychologische Verhaltenseffekte	57
4.4.6 Verhaltenseffekte durch Pendelfrequenz	58
4.4.7 Zeitspezifische Verhaltenseffekte	59
4.4.8 Bahnhofspezifische Verhaltenseffekte	60
4.4.9 Verhaltenseffekte durch raumzeitliche Entfernung.....	61
4.4.10 Verhaltenseffekte durch Zugang zur S-Bahn	62
4.5 Konzeption des Fragebogens	64
4.6 Pretest	66
4.7 Durchführung der Befragung	68
5. Auswertung der Ergebnisse	70
5.1 Methodik.....	70
5.2 Separate Analyse der Variablen.....	73
5.2.1 Personenbezogene Merkmale	73
5.2.2 Raumzeitliche Verhaltensmerkmale.....	78
5.2.3 Aktionsräumliches Verhalten.....	88
5.2.3.1 Treffen mit Verwandten, Freunden und Bekannten	91
5.2.3.2 Besuch von gastronomischen Einrichtungen.....	94

5.2.3.3	Besuch von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen	97
5.2.3.4	Besuch von Einzelhandelsgeschäften und Einkaufszentren.....	100
5.2.3.5	Gesamtauswertung der sekundären Aktionsräume	103
5.2.4	Räumliches Konsumverhalten	106
5.2.5	Mobilitätsverhalten.....	108
5.3	Überprüfung der Hypothesen	111
5.3.1	Verhaltenseffekte durch Geschlecht & Alter	111
5.3.2	Verhaltenseffekte durch die familiäre Situation	115
5.3.3	Einkommensspezifisches Verhalten	120
5.3.4	Verhaltenseffekte durch Bildung & Beruf	126
5.3.5	Mobilitätspsychologische Verhaltenseffekte	128
5.3.6	Verhaltenseffekte durch Pendelfrequenz.....	130
5.3.7	Zeitspezifische Verhaltenseffekte	134
5.3.8	Bahnhofspezifische Verhaltenseffekte.....	135
5.3.9	Verhaltenseffekte durch raumzeitliche Entfernung	138
5.3.10	Verhaltenseffekte durch Zugang zur S-Bahn.....	142
6.	Rückschau und Schlussfolgerungen	147
	Literaturverzeichnis	151
	Abbildungsverzeichnis	156
	Tabellenverzeichnis	157
	Kartenverzeichnis	158
	Diagrammverzeichnis.....	159
	Anhang	161

1. Einleitung

Das Verfassen einer Diplomarbeit bringt zahlreiche Überlegungen mit sich, die naturgemäß bereits im Zuge der Eingrenzung des Themas und bei der Erstellung einer ersten Konzeption beginnen. Entscheidend dabei ist die Entwicklung von forschungsleitenden Fragestellungen, wobei man gut beraten ist, sich im weiteren Arbeitsprozess möglichst an diesen zu orientieren, um nicht zu sehr vom Kern der Arbeit abzuschweifen. Im Endeffekt ist es dann eine Herausforderung, die interessantesten Forschungsergebnisse möglichst strukturiert und übersichtlich darzustellen, um sie dem/r Leser/in auch zugänglich machen zu können. Mit den genannten Aspekten dieses Forschungsprozesses, die Grundlage für alles Weitere sind, beschäftigt sich nun dieses einleitende Kapitel.

1.1 THEMENFINDUNG

Auf der Suche nach einem interessanten Thema, welches die beiden Aspekte »Mensch« und »Raum« miteinander verknüpft, wollte ich mich zunächst näher mit dem Phänomen der »Multilokalität« und dabei insbesondere mit den Zweitwohnsitznutzer/innen meiner Heimatregion, dem Retzer Land, auseinandersetzen. Einige Wochen lang versuchte ich, das dafür notwendige Datenmaterial zu beschaffen. Doch die Bemühungen blieben vergebens: Die betreffenden Gemeinden sowie die höheren Instanzen des Bundesministeriums für Inneres und der Datenschutzbehörde verunmöglichten das Vorhaben aus datenschutzrechtlichen Gründen, weshalb ich mich um ein Ersatzthema umsehen musste.

Wochenpendeln ist der vorherrschende Mobilitätstyp von Zweitwohnsitznutzer/innen in meiner Zielregion. Dieser Typ agiert in gewisser Weise zwar artverwandt mit dem Tagespendeln, ist mit diesem aber dennoch nicht wirklich zu vergleichen. Doch gerade die Tagespendler/innen waren es, die für mich als Zielgruppe im Rahmen einer wissenschaftlichen Untersuchung direkt erreichbar schienen, ohne Restriktionen der Behörden fürchten zu müssen. Die Berufspendler/innen sind aufgrund der umfangreichen zirkulären Wanderungsbewegungen, die Tag für Tag stattfinden, natürlich auch für die Wissenschaft bereits seit längerer Zeit von großem Interesse. Daher galt es am Beginn der Arbeit zu

klären, ob es überhaupt noch relevante bearbeitbare Fragestellungen gibt. Beim Sichten der Literatur stellte sich heraus, dass tatsächlich bereits viele Problem-bereiche des Tagespendelns wissenschaftlich bearbeitet sind. Doch fast alle recherchierten Studien beschäftigen sich primär mit dem Pendelvorgang, mit den dabei entstehenden Verkehrsverflechtungen sowie den Befindlichkeiten der Pendler/innen während des Arbeitswegs. Welche Aktivitäten der/die Pendler/in dann an einem konkreten Arbeitsort ausübt, wo er/sie sich ausgehend vom Arbeitsplatz räumlich bewegt, welche Verkehrsmittel er/sie nutzt und wie seine/ihre räumlichen Konsumgewohnheiten am Arbeitsort aussehen – darüber war kaum etwas zu finden!

Insofern bot sich nun die Möglichkeit, das Interesse an der Bearbeitung einer mir bekannten Region und zudem eines mir gut bekannten Phänomens miteinander zu verknüpfen. Während meines Studiums pendelte ich nämlich beinahe täglich von meiner Heimatstadt Retz aus nach Wien. Die Tagespendler/innen entlang der sogenannten Nordwestbahn schienen also die für mich ideale Zielgruppe zu sein, um deren raumwirksames Verhalten in einer konkreten und klar abgrenzbaren Arbeitsregion zu untersuchen.

1.2 FORSCHUNGSFRAGEN UND ZIELE

Die folgenden Forschungsfragen wurden ganz zu Beginn definiert und während des gesamten Arbeitsprozesses grundsätzlich beibehalten:

- Welche raumwirksamen Effekte hat das alltägliche Verhalten der Tagespendler/innen entlang der österreichischen Nordwestbahn auf die Zielregion Wien?
- Wie werden die zirkuläre Mobilität im Allgemeinen und das Verhalten von Tagespendler/inne/n bzw. dessen Auswirkungen im Besonderen in der Theorie dargestellt?
- Wie sehen der Lebensraum, die Größe und die demographische Struktur des Pendler/innenpotentials entlang der genannten Nordwestbahn-Strecke aus?
- Wird das Verhalten der Pendler/innen von bestimmten raumbezogenen Faktoren (z.B. Entfernung des Wohnortes zur Zielregion) beeinflusst?

- Werden aktionsräumliches Verhalten und Konsumorientierung durch die unterschiedlichen Lebensstile (z.B. Familienstand, sozioökonomische Situation) der Pendler/innen beeinflusst?

Im Rahmen dieser Arbeit wurde versucht, die genannten Forschungsfragen so umfassend und gezielt wie möglich zu beantworten. Die dabei erzielten Ergebnisse sollen auch Auskunft darüber geben, ob es für die Herkunftsregion der Pendler/innen sinnvoll wäre, gezielte Maßnahmen gegen einen Kaufkraftabfluss nach Wien zu ergreifen. Das wäre wohl dann der Fall, wenn Wien als Arbeitsort die Kaufkraft der Einpendler/innen in einem hohen Maß für sich nützen und damit den Herkunftsgemeinden der Pendler/innen entziehen könnte.

1.3 STRUKTUR DER DIPLOMARBEIT

Im ersten Kapitel der Arbeit werden die Grundlagen gelegt, um die empirisch erfassten Ergebnisse eingebettet in einem theoretischen Kontext betrachten zu können. Der Fokus liegt dabei auf der Klarlegung einschlägiger Begriffe, die im Rahmen dieser Arbeit verwendet wurden.

Danach erfolgt eine Charakterisierung des Untersuchungsgebietes, die einen grundlegenden Einblick in die Erwerbs- und Pendelstruktur der Bevölkerung dieser Region geben soll.

Im Anschluss daran wird die Konzeption der Studie vorgestellt. In diesem Rahmen werden auch die eingesetzten Methoden der empirischen Sozialforschung erläutert. Die Hypothesenbildung und die Erstellung des zur Datenerhebung erforderlichen Fragebogens stehen im Zentrum dieses Kapitels.

Anschließend werden alle definierten Variablen mittels Methoden der statistischen Datenanalyse ausgewertet und interpretiert. Der Fokus liegt hierbei auf der Darstellung der »sekundären Aktionsräume«¹ der Befragten. Als Schwerpunkt der Arbeit folgt die Überprüfung der vorab beschriebenen Hypothesen.

Im abschließenden Kapitel wird versucht, die wichtigsten Ergebnisse zusammenzufassen und Schlussfolgerungen aus den erhobenen Daten zu ziehen.

¹ Der Begriff des »sekundären Aktionsraums« wird im anschließenden Theoriekapitel näher erläutert!

2. Theoretische Grundlagen

Zu Beginn des inhaltlichen Teils dieser Diplomarbeit soll zunächst eine Basis für das bessere Verständnis der nachfolgenden empirischen Untersuchungen gelegt werden. Diese Vorgehensweise bedeutet, sich vorweg mit wichtigen Begrifflichkeiten und relevanten Theorien der betreffenden Fachbereiche der Geographie vertraut zu machen und diese dann möglichst übersichtlich und auf die eigene Fragestellung hin gerichtet darzustellen. Zusätzlich geht es auch darum, bereits Erforschtes soweit wie möglich von der eigenen empirischen Erhebung abzugrenzen.

Die relevanten Inhalte ergeben sich eindeutig aus den vorab beschriebenen Forschungsfragen bzw. den im Rahmen der Befragung zugrunde gelegten Hypothesen. Somit wird das immerwährende Wechselspiel zwischen Theorie und Empirie gewährleistet, welches dazu führt, dass die empirische Untersuchung immer theoriebezogen durchgeführt wird.

2.1 MOBILITÄT

2.1.1 Räumliche Mobilität

„Mobilität als Imperativ: Sei mobil!“ (SCHNEIDER et al. 2002: 17). Dieses Zitat beschreibt eine Anforderung unserer Zeit mit besonderer Nachdrücklichkeit, nämlich die Forderung nach Mobilität. *„Insbesondere im Rahmen der Berufskarriere ist [mittlerweile] ein gewisser Zwang entstanden, mobil sein zu müssen“* (SCHNEIDER et al. 2002: 17). Das Ergebnis dieser Notwendigkeit ist dann in vielen Fällen das sogenannte Tagespendeln, ein Phänomen, dem wir uns nun in weiterer Folge annähern wollen.

Der Begriff der »Mobilität« steht zunächst eigentlich ganz allgemein für Beweglichkeit und ist an sich nicht nur auf eine Sozialwissenschaft begrenzt zu sehen. *„Im Allgemeinen kann zwischen geistiger, sozialer und physischer Mobilität unterschieden werden“* (GATHER et al. 2008: 24). Während die geistige Mobilität die *„Fähigkeit [beschreibt], sich von überkommenen Denkmustern zu lösen“*,

meint der Begriff der sozialen Mobilität den *„soziale[n] Auf- und Abstieg zwischen niedrigeren und höheren Positionen der sozialen Hierarchie [...] oder [die] horizontale Veränderung zwischen gleichrangigen sozialen Positionen“* (GATHER et al. 2008: 24).

Für die Geographie interessant ist aber vor allem die physische, genauer gesagt die räumliche Mobilität, da diese mit *„Ortsveränderungen im physischen Raum“* (GATHER et al. 2008: 24) einhergeht. FRANZ spricht diesbezüglich vom *„Wechsel eines Individuums zwischen den definierten Einheiten eines räumlichen Systems“* (FRANZ 1984: 24). Dennoch muss hier angemerkt werden, dass man die Formen der Mobilität nicht gänzlich isoliert voneinander sehen kann. *„Räumliche Mobilität kann nicht nur sichtbarer Ausdruck einer Änderung der persönlichen sozialen oder wirtschaftlichen Situation sein, sondern stellt auch einen wichtigen Anpassungsmechanismus an den wirtschaftlichen, sozialen und politischen Wandel einzelner Regionen dar“* (BÄHR 2010: 240).

Eine soziologische Sichtweise stellt die »individuelle Mobilität« in den Vordergrund des Erkenntnisinteresses. Diese bezeichnet *„die individuelle Häufigkeit der Aktivitäten, die außerhalb der eigenen Wohnung stattfinden“* (RAMMLER 2001: 24). Ob diese Aktivitäten tatsächlich für jedes Individuum erfasst werden können, wird in einem Folgekapitel geklärt. Aus verkehrsgeographischer Sicht *„ist es bedeutsam, wie gut die Orte erreichbar sind, an denen eine Aktivität vollzogen werden soll, sei es ein Gespräch, ein Einkauf oder Lohnarbeit“* (RAMMLER 2001: 24).

Für den empirischen Teil dieser Diplomarbeit ist indes vor allem die Frage nach der räumlichen Mobilität im weitesten Sinne bedeutsam, *„wobei räumliche Aktivitäten an Hand der Faktoren Distanz, Richtung, Handlungsziel oder Zweck, Frequenz und Dauer analysiert werden können“* (RIEKE-MÜLLER 1985: 1).

2.1.2 Zirkuläre Mobilität

BÄHR meint, dass es sich anböte, *„die verschiedenen Formen räumlicher Mobilität [...] in zwei große Gruppen zu untergliedern, je nachdem, ob damit ein Wohnsitzwechsel verbunden ist oder nicht [...]“* (BÄHR 2010: 240). Falls eine Bevölkerungswanderung durch einen solchen Wohnsitzwechsel gekennzeich-

net sei, solle man von »Wanderung« bzw. »Migration« sprechen. Im Fall einer Bevölkerungswanderung ohne Wohnsitzwechsel wäre der Begriff »Zirkulation« bzw. »zirkuläre Mobilität« anzuwenden (vgl. BÄHR 2010: 240).

Die Zuordnung des Tagespendelns zur zirkulären Mobilität liegt demnach auf der Hand, ist in diesem Falle jedoch in keinster Weise der Wechsel des Wohnsitzes beabsichtigt. Nichtsdestotrotz stellt sich die Frage, ob es innerhalb dieser Kategorie der »Zirkulation« nicht noch weitere Abstufungen gibt, welche auf dem Weg zu einer für diese Arbeit allgemeingültigen Definition berücksichtigt werden müssen. Bei CHAPMAN und PROTHERO wird man fündig: Sie unterscheiden zwischen einer täglichen, einer periodischen, einer saisonalen und einer langfristigen Zirkulation. Die „*long-term-circulation*“, wie sie von ihnen bezeichnet wird, sei durch eine Abwesenheit von 12 Monaten bis zu mehreren Jahren gekennzeichnet. Die „*seasonal circulation*“ bedeute die Abwesenheit von einer oder mehreren Saisonen vom Wohnort. Die „*periodic circulation*“ wäre schließlich mit 24 Stunden bis zu einem Jahr zu bemessen. Die kürzeste Form der Abwesenheit von zu Hause sei schließlich die „*daily circulation*“. In letztere fallen demnach auch die untersuchten Tagespendler/innen. Räumlich gesehen kann man dabei von einer „*rural-urban*“, also von einer Land-Stadt-Zirkulation sprechen. Im Falle jener Pendler/innen, die von Haus aus im städtischen Umfeld leben, ist auch eine „*urban-urban*“, also eine Zirkulation zwischen zwei urban geprägten Regionen feststellbar (vgl. CHAPMAN und PROTHERO 1984: 603).

Die Definition des Geographen WILBUR ZELINSKY, welche nachfolgend angeführt ist, wird als gültige Definition von zirkulärer Mobilität für diese Arbeit festgelegt: „*Circulation denotes a great variety of movements, usually short-term, repetitive, or cyclical in nature, but all having in common the lack of any declared intention of a permanent or long-lasting change in residence*“ (ZELINSKY 1971: 226). Demnach bezeichne Zirkulation eine große Vielfalt an räumlichen Bewegungen von meist kurzer Dauer und sich wiederholender oder zyklischer Natur, die aber im Allgemeinen eines gemeinsam hätten: das Fehlen jeglicher erklärter Intention zur permanenten oder lange andauernden Verlegung des Hauptwohnsitzes. Übrigens nicht zur Zielgruppe der nachfolgenden Untersuchung gehören Personen mit multilokaler Lebensweise. Denn „*[m]ultilokal Wohnende organisieren ihr Leben über mehrere Wohnstandorte hinweg*“ (HILTI 2007: 186). Die untersuchten Tagespendler/innen verfügen jedoch über keinen Zweitwohnsitz an

ihrem Arbeitsort, den sie unter der Arbeitswoche nutzen könnten, sondern kehren täglich wieder an ihren Hauptwohnsitz zurück.

2.2 DIE PERSON DES/DER PENDLER/S/IN

2.2.1 Definitionen

„Die Notwendigkeit des Pendelns ergibt sich aus der räumlichen Distanz zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort“ (HOLTERMANN et al. 2013: 5). Diese Distanzen müssen tagtäglich von unterschiedlichsten Gruppen der Bevölkerung überwunden werden. *„Die Statistik über die Pendlerinnen und Pendler zeigt auf, welche Wege von den Erwerbstätigen, Schülerinnen, Schülern bzw. Studierenden zurückgelegt werden, um den Arbeitsplatz oder die Ausbildungseinrichtung [...] zu erreichen“* (STATISTIK AUSTRIA 2014: 56). Im Rahmen der nachfolgenden Analyse werden jedoch ausschließlich die Erwerbstätigen, das heißt die Berufspendler/innen, in die Auswertung miteinbezogen. Einem exakten Vorgehen entsprechend, werden in weiterer Folge wichtige Begrifflichkeiten zur Erklärung der Pendler/innenstruktur definiert. Da die STATISTIK AUSTRIA über diesbezüglich gute Erklärungsformate verfügt, werden diese auch größtenteils für diese Arbeit übernommen. Allerdings ist es notwendig, diese im Hinblick auf die konkrete Zielgruppe noch weiter zu präzisieren.

Erwerbstätigkeit: Prinzipiell ist jemand erwerbstätig, wenn er/sie *„einer bezahlten Tätigkeit von mindestens einer Wochenstunde nachgeht, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Präsenz- und Zivildienstler sowie Karenzurlauber/innen mit aufrechtem Beschäftigungsverhältnis eingeschlossen“* (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden nur die selbstständig und unselbstständig Beschäftigten in die Analyse einbezogen. Mithelfende Familienangehörige, Präsenz- und Zivildienstler sowie Karenzurlauber/innen können hingegen nicht berücksichtigt werden. Auch Bildungspendler/innen (z.B. Student/inn/en, Schüler/inn/en) sind nicht Teil der Zielgruppe.

Erwerbstätige am Wohn- bzw. Arbeitsort: Die Erwerbstätigen am Wohnort sind *„alle Personen, die in Voll-, Teilzeit oder geringfügig erwerbstätig sind sowie Präsenz- und Zivildienstler [...]. Karenzurlauber/innen [...] sind [...] nicht bei*

den Erwerbstätigen enthalten, da während der Karenz kein Arbeitsweg anfällt“ (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). *„Die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort ergibt sich [...] rechnerisch aus den wohnhaften Erwerbstätigen minus Auspendler [sic!] plus Einpendler [sic!]“* (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). Diese Maßzahlen werden in der vorliegenden Arbeit nur zur näheren Beschreibung der Herkunfts- und Zielregion der betrachteten Pendler/innen herangezogen. Für die eigentliche Auswertung sind sie irrelevant. Als »Wohnort« wird die jeweilige Wohngemeinde der Tagespendler/innen, spezifiziert durch die Nennung der Katastralgemeinde bzw. Ortschaft, betrachtet. Der »Wohnsitz« hingegen stellt eine nochmalige Verfeinerung dieses Begriffs dar und bezeichnet den Standort der Wohnung bzw. des Hauses des/r jeweiligen Pendler/s/in. Als Arbeitsort wird für diese Analyse ausschließlich die Stadt Wien definiert. Der Arbeitsplatz der Pendler/innen befindet sich demnach an einer Straße, Gasse bzw. einem Platz des Wiener Gemeindegebietes.

Pendler/innen: Pendler/innen sind ganz allgemein *„Personen, deren Wohn- und Arbeitsort in verschiedenen Gemeinden liegt, also Personen, die über Gemeindegrenzen hinweg pendeln“* (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). Für die vorliegende Analyse ist nochmals zu betonen, dass es sich ausschließlich um Personen handelt, die ihren Arbeitsplatz in der Stadt Wien haben!

Ein- und Auspendler/innen: *„Vom Standpunkt des Wohnortes aus betrachtet sind es Auspendler [sic!], vom Standpunkt des Arbeitsortes Einpendler [sic!]“* (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). Im konkreten Fall müssen die Einpendler/innen (aus Sicht der Stadt Wien) bzw. Auspendler/innen (aus Sicht der Wohngemeinden) auf ihrem Arbeitsweg die Wiener Stadtgrenze überschreiten.

Nicht- und Binnenpendler/innen: *„Erwerbstätige, deren Wohn- und Arbeitsstätte sich im gleichen Haus bzw. auf dem gleichen Grundstück befinden, werden als Nichtpendler [sic!] bezeichnet. Befindet sich die Arbeitsstätte auf einem anderen Grundstück, jedoch innerhalb der Wohngemeinde, so handelt es sich um Gemeinde-Binnenpendler [sic!] [...]“* (STATISTIK AUSTRIA 2004: 19). Beide Kategorien, also Nichtpendler/innen und Binnenpendler/innen, gehören nicht zur Zielgruppe dieser Untersuchungen.

Tages- und Nichttagespendler/innen: Die Definition geht auf die im Vorkapitel genannte tägliche Zirkulation zurück. *„Kehrt die erwerbstätige Person täglich an*

den Wohnort zurück, handelt es sich um einen Tagespendler [sic!]. Erfolgt die Rückkehr jedoch nur alle zwei Tage, wöchentlich, monatlich oder in anderen Zeitabständen, hat der Erwerbstätige [sic!] also eine zweite Unterkunft am Arbeitsort, so handelt es sich um einen Nichttagespendler [sic!]“ (STATISTIK AUSTRIA 2004: 20). Die Zielgruppe dieser Untersuchung setzt sich, wie bereits erwähnt, ausschließlich aus Tagespendler/inne/n zusammen.

Weitere unter Umständen nicht leicht verständliche Begriffe werden in den Folgekapiteln dieser Diplomarbeit definiert. An dieser Stelle erfolgt ein Perspektivenwechsel vom räumlichen Vorgang des Pendelns hin zu einer sozialwissenschaftlicheren Sichtweise. *„Commuting thus consists of two principle components: a behavioral component and a morphological component“* (CHARRON 2007: 1239). Das heißt, wir können das Berufspendeln mit zwei Ursachenkomplexen erklären: *„erstens der Bereitschaft und Möglichkeit von Individuen, Pendelwege zurückzulegen (Verhaltenskomponente), und zweitens der gegebenen räumlichen Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten (morphologische Komponente)“* (CHARRON 2007, zitiert nach GUTH et al. 2012: 486). Folgt man diesen beiden Pfaden, wird man schnell erkennen, dass der Beobachtung des Verhaltens der Pendler/innen eine Schlüsselrolle zukommt. Das menschliche Handeln aus der räumlichen Perspektive zu betrachten, ist der wissenschaftlichen Geographie ebenso immanent. Die weiteren Kapitel setzen sich mit diesen essentiellen Aspekten des Pendelns auseinander.

2.2.2 Verhalten und Handeln

Ein wesentliches Ziel dieser Untersuchung ist es, alltägliche Tätigkeiten der Tagespendler/innen im Lichte bestimmter Vorannahmen zu untersuchen. WERLEN nennt prinzipiell zwei Ausprägungen des Oberbegriffs »Tätigkeit«: »Verhalten« und »Handeln«. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden diese Begriffe natürlich oftmals gleichgesetzt. Jedoch würde übersehen, *„dass es sich dabei um zwei verschiedene theoriebezogene Beschreibungskonzepte menschlicher Tätigkeit handelt“* (WERLEN 1988: 10). Für die Wissenschaftlichkeit dieser Untersuchung ist es wichtig, herauszuarbeiten, ob eher das Verhalten oder das Handeln der Proband/inn/en im Fokus dieser Analyse steht.

„Im Sinne der handlungstheoretischen Sozialgeographie sollen die Handlungen der Menschen im Zentrum stehen, das Räumliche wird als Dimension des Handelns gesehen, nicht umgekehrt“ (WERLEN 2008: 279). Das Agieren der Pendler/innen ruft also, wenn man dieser These folgt, ganz automatisch auch räumliche Effekte hervor. Doch was ist charakteristisch an diesem Begriff »Handeln«? Entscheidend in diesem Zusammenhang ist die »Intentionalität« einer Tätigkeit. Diese ist demnach ein *„bewusst erwogener, nicht determinierter, absichtlich auf ein Ziel hin entworfener Akt“ (WERLEN 1988: 12).* Das »Verhalten« sei im Gegenzug nur eine *„beobachtbare, d.h. sinnlich wahrnehmbare Tätigkeit“ (WERLEN 1988: 10).* WERLEN widerspricht also dem behavioristischen Ansatz, indem er sagt, dass *„der theoretische Grundbegriff »Verhalten« zur Erfassung gesellschaftlicher Zusammenhänge ungeeignet ist und unter Berücksichtigung der entsprechenden methodologischen und theoretischen Konsequenzen durch »Handeln«/»Handlung« ersetzt werden sollte“ (WERLEN 1988: 17).*

BECK führt nun ins Treffen, dass es in der Verhaltensgeographie zwei Arten von Wissenschaftler/innen gäbe. *„Der am Einstellungskonzept orientierte Wissenschaftler [sic!] sucht [...] die steuernden Faktoren menschlichen Agierens auf der Seite der »subjektiven« Vorbedingungen des Verhaltens“ (BECK 1981: 156).* Diese Herangehensweise entspräche wohl eher dem Ansatz, den auch WERLEN vertritt. Dagegen vermute der/die aktionstheoretisch argumentierende Forscher/in jene das menschliche Handeln bestimmenden Faktoren eher auf der »objektiven« Seite (vgl. BECK 1981: 156). *„Dementsprechend konzentriert sich dieser Ansatz mehr auf das Studium der direkt zu beobachtenden Orientierungsprozesse und Entscheidungsabläufe, Aktivitätsradien und Bewegungsrichtungen, und im Gefolge davon auf die äußeren materiellen/ökonomischen Handlungszwänge und Handlungsmöglichkeiten“ (BECK 1981: 156).*

Dieser aktionistische Ansatz spielt auch in der für diese Arbeit sehr wichtigen Aktionsraumforschung, die später noch erläutert wird, eine wichtige Rolle. In dieser Untersuchung werden Tagespendler/innen unter anderem auf ihren sekundären Aktionsraum ausgehend von ihrem Arbeitsplatz untersucht. An Feststellungen dieser Art anschließend *„erfolgen in der Regel weitere Differenzierungen [...] nach Alter, Familienstand, Sozialstatus usw. [...]“ (BECK 1981: 156).* Eine gewisse Verwobenheit der beiden Ansätze führt dazu, dass eine eindeutige Festlegung auf einen der beiden Begriffe »Handeln« oder »Verhalten« er-

schwert wird. Gerade bei alltäglichen Handlungen, zu denen das berufliche Pendeln sicherlich zählt, kommt zusätzlich noch der Begriff des »Quasi-Verhaltens« ins Spiel. *„Im Gegensatz zum Handeln findet hier keine »innere« Argumentation und Reflexion statt. [...] Typische Beispiele dafür sind soziale Automatismen wie das Grußverhalten [...]“* (WEICHHART 2008: 260).

Auf Basis dieser Erkenntnisse wird der Begriff »Verhalten« als der grundsätzlich passendere für die objektive Untersuchung der Tagespendler/innen erachtet. Dies hat vor allem den Grund, dass die Intentionen der Proband/inn/en mit der quantitativen Methode der Befragung kaum herauszuarbeiten sein würden. Qualitative Methoden böten hier wohl mehr Spielraum, sind aber durch die Befragungssituation direkt in der Bahn nicht denkbar. Dennoch erfolgt keine komplette Abkehr von WERLENS Ansatz, da außer Frage gestellt wird, dass *„Raum [...] ein soziales Konstrukt [ist], das aus Handlungen von Menschen resultiert [...]“* (SCHEIBELHOFER 2011: 82). Für einige Tätigkeiten der Proband/inn/en trifft dieser Ansatz unter Umständen sogar mehr zu als der andere. Dies leuchtet ein, da Raum je nach Handlungstypus auch in differenter Weise hervorgebracht wird (vgl. LÖW et al. 2008: 61). Somit wird versucht, durch das Herausarbeiten von Zusammenhängen den handlungstheoretischen Ansatz nicht gänzlich zu vernachlässigen, jedoch ist der aktionistische Ansatz im überwiegenden Teil der Arbeit anzuwenden.

2.2.3 Individuum und Gruppe

Im Falle einer vermeintlich homogenen Zielgruppe, im konkreten Fall der Berufspendler/innen entlang der österreichischen Nordwestbahn mit Arbeitsort Wien, bleibt die Frage nach sozialwissenschaftlichen Gruppenbildungen nicht aus. *„[...] Personen [können] im Namen eines Kollektivs handeln oder ihre Tätigkeit auf die Handlungen der anderen Mitglieder der Gruppe abstimmen“* (WERLEN 2008: 283). Angesichts dessen dürfe aber nicht in Vergessenheit geraten, dass immer nur der/die Einzelne tatsächlich handeln kann, niemals zum Beispiel eine soziale Gruppe für alle zusammen (vgl. WERLEN 2008: 283).

„Eine Reihe von individuellen Wahlentscheidungen beeinflusst [zum Beispiel] das Ausmaß des Pendelns“ (SCHULZE 2009: 1). Es wäre demnach durchaus

sinnvoll, auch die „*kleinste Analyseeinheit*“ wie WEICHHART sie nennt, in geographische Betrachtungen miteinzubeziehen: Es „*sei [...] auf die Notwendigkeit verwiesen, bei der Analyse raumbezogener Handlungen und ihrer Folgen auf die differenzierende Wirkung der Persönlichkeitsstruktur individueller Akteure [sic!] einzugehen*“ (WEICHHART 1986: 89).

Dieser Forderung entgegen steht der eigentliche Anspruch dieser Arbeit, Erkenntnisse über das Verhalten einer hinsichtlich bestimmter Merkmale möglichst einheitlichen Gruppe von Menschen zu gewinnen, um daraus Schlussfolgerungen ziehen zu können. Darum soll nun doch ein Versuch unternommen werden, um die Untersuchungsgruppe einem theoretischen Gruppenkonzept zuzuordnen: Generell werden „*mehrere Personen, zwischen denen regelmäßig soziale Beziehungen in Form von sozialen Interaktionen bestehen*“ (WERLEN 1988: 231) als »soziale Gruppen« bezeichnet. BOBEK führte darauf aufbauend den Begriff der »sozialgeographischen Gruppen« in das Fach ein. Dabei ging er davon aus, dass es Gruppierungen von Menschen gäbe, die durch gemeinsame Merkmale (wie z.B. ihre Lebensweise) verbunden erscheinen (vgl. WERLEN 2008: 121). Für diesen Überbegriff wurden offensichtlich wieder einige Untergruppen gebildet, die WEICHHART in seinem Kapitel zur »Wien-Münchener Schule der Sozialgeographie« beschreibt. Es seien dies zum einen die »Lebensformgruppen«, die sich durch eine besondere Prägekraft der Landschaft auszeichnen würden (vgl. WEICHHART 2008: 47). Zum anderen seien dies die sogenannten »Verhaltensgruppen«, deren Mitglieder durch eine vergleichbare soziale Lage charakterisierbar seien (vgl. WEICHHART 2008: 47).

Die genannten Gruppen sind oftmals angezweifelt worden und scheinen auch für eine Einordnung der besagten Pendler/innen nicht wirklich geeignet. Auf eine heiße Spur führt uns erneut BENNO WERLEN. Dieser versteht unter der »sozialgeographischen Gruppe« nämlich jene „*Personen eines Gebiets, die hinsichtlich einer Merkmalsdimension die gleiche Ausprägung aufweisen [...]*“ (WERLEN 1988: 231). Dies trifft genau genommen sogar für mehrere Merkmale der Tagespendler/innen, die sich der Nordwestbahn als Verkehrsmittel bedienen, zu. Insofern lässt sich mit dieser Definition durchaus etwas anfangen.

Noch passender erscheint jedoch das Konzept der »aktionsräumlichen Gruppe«. Die Münchner Sozialgeographie bediente sich Ende der 1960er Jahre der

1964 veröffentlichten »Partzschen Daseinsgrundfunktionen«, die im Folgekapitel aufgezählt werden. In Anlehnung daran geht man davon aus, „*dass jedes Individuum eine bestimmte Anzahl von Bedürfnissen zu befriedigen versucht und dafür entsprechende Leistungen hervorbringt*“ (WERLEN 1988: 230). Diese Daseinsgrundfunktionen sind auch im Rahmen der Erhebung von Bedeutung, da sie verhaltensspezifische und aktionsräumlich wirksame Attribute der Pendler/innen mitberücksichtigen. „*»Aktionsräumliche Gruppe« kann demzufolge definiert werden als eine größere Zahl von Personen, welche eine bestimmte Grunddaseinsfunktion im Rahmen einer gemeinsamen Wohngegend und eines gemeinsamen Zielortes verwirklicht*“ (WERLEN 2008: 167). Alle einbezogenen Tagespendler/innen verwirklichen ihre Grunddaseinsfunktion »Arbeiten« am gemeinsamen Zielort Wien. Daher wird diese Definition als die geltende für diese Arbeit festgelegt.

2.2.4 Versorgung

Wie jeder Mensch hat natürlich auch ein/e Pendler/in bestimmte Bedürfnisse. In Anlehnung an die Münchner Sozialgeographie sind dies Wohnen, Arbeiten, Sich-versorgen, Sich-bilden, Sich-erholen, Verkehrsteilnahme und In-Gemeinschaft-leben (vgl. WERLEN 1988: 230). Für diese Analyse der befragten Gruppe von Pendler/inne/n stehen die Daseinsgrundfunktionen »Arbeiten«, »Verkehrsteilnahme« und »Sich-versorgen« sicherlich im Vordergrund. Der sekundäre Aktionsraum der Pendler/innen rund um ihren Arbeitsplatz, soviel kann vorweggenommen werden, wird nicht unwesentlich von ihrem Konsumverhalten bestimmt. „*Im Unterschied zum Berufspendeln handelt es sich beim räumlichen Versorgungsverhalten jedoch um Aktivitäten, die sich nicht täglich wiederholen müssen*“ (RIEKE-MÜLLER 1985: 7). Doch ist die Kaufkraft der Pendler/innen nicht unbemerkt geblieben. Das räumliche Konsumverhalten dieser mittlerweile zur Zielgruppe für die Wirtschaft aufgestiegenen Bevölkerungsgruppe ist ein wichtiger Teil dieser Untersuchung. Dabei liegt der Fokus auf dem Kaufkraftabfluss (im Sinne räumlicher Kaufpräferenzen der Proband/inn/en) aus der Herkunftsregion in die Zielregion Wien und den Schlussfolgerungen, die sich daraus für diese beiden Regionen ergeben. „*Viele wohnen [beispielsweise] im Speckgürtel und kaufen bevorzugt in den Metropolen ein*“ (SCHNEIDER 2005: 72). Auch im

Dienstleistungsbereich stellt sich die Frage, wie mobile Kunden optimal gebunden werden können. Im Bereich der Bankdienstleistungen sind räumliche Präferenzen zum Beispiel besonders interessant, *„wenn sowohl am Wohn- wie am Arbeitsort dieselbe Bank tätig ist“* (STETTLER 2011: 2). Wirtschaftsgeographisch gäbe es also eine Reihe von Fragestellungen, die im Zuge dieser Arbeit aber nur beschränkt abgearbeitet werden können.

2.2.5 Alltag

„Das tägliche Pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort stellt eine Form der Mobilität dar, die [...] für eine große Anzahl von [...] Personen zum Alltag gehört“ (MANDERSCHIED 2013: 61). Da es das Ziel dieser Arbeit ist, das alltägliche Verhalten von Bahnpendler/inne/n zu untersuchen, ist es notwendig, sich zunächst etwas näher mit dem Begriff »Alltag« auseinanderzusetzen.

„Der Alltag ist repetitiv, redundant und praxisorientiert“ (LUEGGER 2005: 24). Er beinhaltet also oft Handlungen, die dem genannten „Quasi-Verhalten“, das heißt jenem habitualisierten Tun entsprechen dürften, das gleichsam gewohnheitsgemäß und automatisch abläuft (vgl. WEICHHART 2008: 260). Der Pendler/innen-Alltag unterliegt dabei aber bestimmten Rhythmen, die von unterschiedlichsten Faktoren bestimmt werden. *„The rhythms of commuting are exceedingly diverse and shaped by numerous factors, including the mode of transport and its particular affordances, cultural practices and social conventions, modes of regulation, the distance travelled and the specificities of the space passed through“* (EDENSOR 2013: 193). Beispielsweise wirkt sich also das Transportmittel maßgeblich auf den Alltag der Pendler/innen aus. Der Zielgruppe entsprechend wird in weiterer Folge versucht, vor allem die Besonderheiten des arbeitsbedingten Bahnalltags von Pendler/inne/n herauszuarbeiten.

Viele der befragten Proband/inn/en leben auf dem Land. Sie wissen vor allem die Lebensqualität des ländlichen Raumes zu schätzen. *„Die einen ziehen deshalb dorthin, die anderen deshalb nicht ganz von dort weg“* (KARNER 1988: 39). *„Diejenigen [aber], die auf dem Land aufgewachsen sind, bleiben oft in ihrem Heimatort verwurzelt und können sich schon deswegen nicht vorstellen, in die Stadt zu ziehen [...]“* (HEINE et al. 2001: 106). Dafür sind sie sogar bereit, re-

regelmäßig negativ besetzte Folgen des Pendelns auf sich zu nehmen. *„Beschäftigt man sich mit den möglichen Auswirkungen des täglichen Arbeitsweges auf die Betroffenen, stößt man sehr früh auf die Begriffe »Belastung, Stress und Beanspruchung«“* (HADER 2005: 15). Beiläufig sei erwähnt, dass die Art des alltäglichen Pendelns durchaus Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der Pendler/innen haben kann. *„Active commuting may also be an easy way to integrate physical activity into everyday routines [...]“* (GUELL et al. 2012: 233). Als Seitenaspekt erfasst die Untersuchung daher auch, wie oft die Pendler/innen Fußwege in ihren täglichen Weg am Arbeitsort Wien einbauen. Abgesehen davon gibt es bereits umfassende Untersuchungen, die sich mit *„arbeitenden und gleichzeitig mobilen Menschen und deren Bewältigung von Arbeit und Leben“* (POPPITZ 2009: 29) beschäftigen. Eine Rolle dabei spielt sicherlich die sogenannte »Entgrenzung der Arbeit«. Für diese ist nicht zuletzt die rasante technische Entwicklung der letzten Jahre verantwortlich. *„[...] [D]urch die Portabilität der eingesetzten Geräte [...] ist es nahezu mühelos möglich, an unterschiedlichen Orten zu arbeiten und für Kollegen [sic!] oder Vorgesetzte erreichbar zu sein“* (POPPITZ 2009: 60).

Der Arbeitsalltag von Berufspendler/inne/n, die hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, ist bis zu einem gewissen Grad fremdbestimmt. Dies bedeutet im konkreten Fall, *„dass ihr Berufs- und Privatalltag fest an das Bahnsystem gekoppelt ist und nahezu im Fahrplankontakt funktioniert“* (POPPITZ 2009: 73). Im privaten Bereich ist der Trend zu beobachten, dass oftmals *„[...] Alltagstätigkeiten aus dem Privatleben in den Zug [...] ausgelagert werden [...]“* (POPPITZ 2009: 290). Dabei handelt es sich um Zeit, die oft für ein harmonisches Familienleben fehlt. Zusammenhänge zwischen familialen Bindungen (zum Beispiel dem Alter des jüngsten Kindes) und dem räumlichen Verhalten der untersuchten Tagespendler/innen stehen daher ebenfalls, wenn auch nur ansatzweise, auf der Agenda dieser Untersuchung. *„Je nach Alter der Kinder muss eventuell auch deren Meinung explizit mit einbezogen werden“* (SCHNEIDER et al. 2002: 49).

Auch im Arbeitsleben bleibt das Pendeln nicht ohne Auswirkungen. So nutzen viele Reisende die Fahrt, um *„[...] Erwerbsarbeit zu Hause oder Überstunden zu vermeiden“* (POPPITZ 2009: 296). Um nicht zu spät nach Hause zu kommen, reagieren die Pendler/innen lieber mit *„flexiblem Arbeitsorteseinsatz“* (POP-

PITZ 2009: 296). Auch die soziale Komponente ist nicht zu vernachlässigen. So sind jene Berufspendler/innen, „*die aufgrund der großen Pendelentfernung nicht jeden Tag am Arbeitsplatz anwesend sind, [...] oftmals die »Anderen«*“ (POP-PITZ 2009: 298) und nicht besonders gut in ihrem Team integriert.

In der vorliegenden Analyse interessiert jedoch weniger das soziale Leben im Alltag eines/r Pendler/s/in, da dieses ohnehin schon mittels zahlreicher Studien erforscht wurde. Natürlich darf es nicht gänzlich außer Acht gelassen werden, da sich soziale Umstände, wie beschrieben, auch auf das räumliche Verhalten der Pendler/innen auswirken können. So wurden zum Beispiel der Familienstand oder das Alter des jüngsten Kindes als Variablen der Analyse definiert.

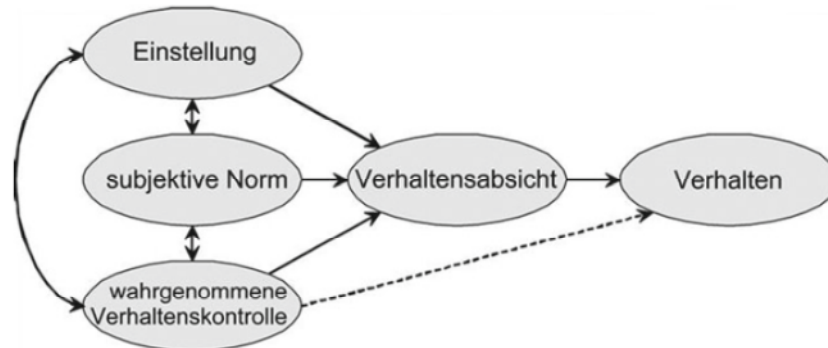
2.2.6 Mobilitätspsychologie

Eine der zahlreichen Variablen dieser Analyse, die in weiterer Folge noch genauer beschrieben werden, beschäftigt sich mit der persönlichen Einstellung zum Pendeln. Ein Begriff, der aus subjektbezogener Sicht erklärungsbedürftig ist, ist daher jener der »Mobilitätspsychologie«. Dieses Wort ist zunächst vielleicht etwas irreführend, umfasst es doch laut dem Mobilitätspsychologen WOLF HEINE neben verschiedenen Teilpsychologien auch noch andere Disziplinen, wie zum Beispiel die Geographie, die Soziologie und die Verkehrsplanung (vgl. MÜLLER 2004: 7–8). ANTJE FLADE beschreibt den Ansatz der Mobilitätspsychologie in ihrem Werk »Der rastlose Mensch« recht einleuchtend: „*Die Mobilitätspsychologie erhellt die »black box«, nämlich die nicht direkt beobachtbaren innerpsychischen Prozesse. Erst dadurch wird das Mobilitätsverhalten erklärbar [...]*“ (FLADE 2013: 29).

In der angesprochenen Variablen geht es wie erwähnt um die Einstellung der Tagespendler/innen zum Pendeln an sich. Den Begriff »Einstellung« beschreibt AJZEN folgendermaßen: „*An attitude is a disposition to respond favorably or unfavorably to an object, person, institution, or event*“ (AJZEN 1988: 4). Diese Einstellung beeinflusst laut dem Modell dann auch das Verhalten der jeweiligen Person. Hierbei bewegen wir uns also durchaus auf der Ebene der Emotion, was interessante Hypothesen zum räumlichen Verhalten der Pendler/innen ermöglicht. „*Emotionale Bewertungen sind primäre Reaktionen, die unmittelbar*

und willkürlich erfolgen. Die Bedeutung solcher gefühlsmäßigen Eindrücke für das Handeln liegt darin, dass sich der Mensch Umwelten und Ereignissen zuwendet, die er als lustvoll und anregend erfährt“ (FLADE 2013: 44).

Abbildung 1: Theorie des geplanten Verhaltens nach AJZEN



Quelle: FLADE 2013: 182

Legt man dies nun auf die Einstellungen der Pendler/innen um, so könnte sich das räumliche Verhalten zum Beispiel darin ändern, dass man nach getaner Arbeit durchaus einmal länger in Wien verbleibt, da man dem Pendeln grundsätzlich positiv gegenübersteht und man dessen Vorteile daher gerne und öfters auskosten möchte. Man kann diese Erkenntnis auch bezogen auf das Transportmittel sehen. Ist einem die regelmäßige Fortbewegung per Bahn grundsätzlich sympathisch, könnte dies zu einem anderen räumlichen Verhalten führen, indem man sie zum Beispiel auch in der Freizeit für sich nutzt.

FLADE bringt hier ein unkonventionelles Beispiel aus der Welt des Märchens: „In einer Erzählung von Plinius wird von einer Freundschaft zwischen einem Delphin und einem Jungen berichtet; der Delphin trug den Jungen jeden Tag auf die andere Seite der Bucht“ (FLADE 2013: 57). Jetzt wäre es etwas vermessen, den Vorgang des Tagespendelns mit einem abenteuerlichen Ritt auf einem Delphin zu vergleichen. Dennoch wird die Analyse zeigen, ob eine gewisse Sympathie für das Pendeln auch raumwirksame Effekte hinterlässt. „Intrinsische ist extrinsischer Motivation bei der Generierung und Aufrechterhaltung von Verhaltensweisen [jedenfalls] überlegen“ (SCHLAG und SCHADE 2007: 31).

Wir richten unseren Blick nun von der Person des/der Pendler/s/in hin zu der zweiten, für diese Untersuchung umso entscheidenderen Facette des Pendel-Phänomens – nämlich zu dessen Raumwirksamkeit. Das allgemeine Forschungsinteresse der Sozialgeographie „zielt auf die Raumwirksamkeit der Sozialgruppen bzw. die Gesellschaften in ihren räumlichen Aktivitäten mit ihren

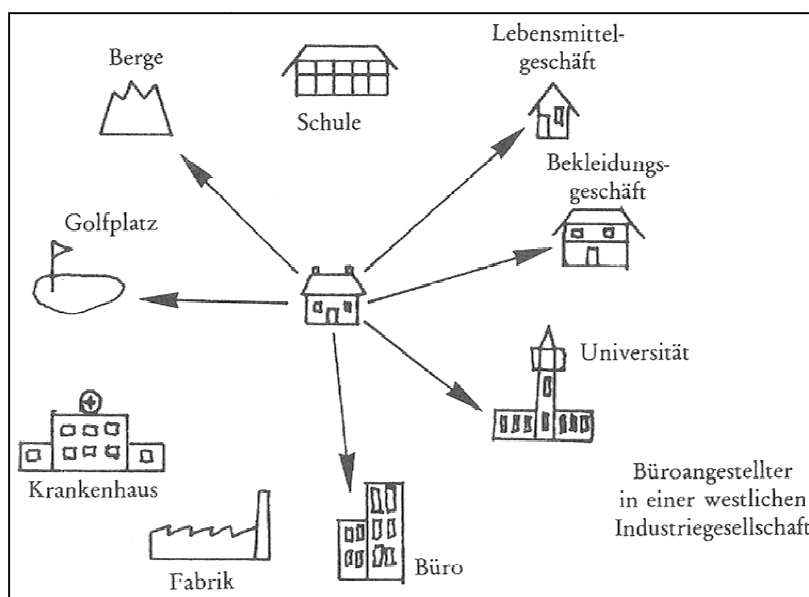
raumgebundenen Verhaltensweisen und den von ihnen ausgehenden raumbildenden Prozessen und Funktionen“ (MAIER et al. 1977: 22). Die nun beschriebenen Forschungsinhalte können damit als Schwerpunktsetzung innerhalb der Analyse bezeichnet werden.

2.3 RAUMWIRKSAMKEIT DES PENDELNS

2.3.1 Aktionsraumforschung

Die Begründung für raumwirksame Tätigkeiten der Menschen ist im Sinne der Münchner Sozialgeographie in den bereits beschriebenen Daseinsgrundfunktionen zu suchen (vgl. WERLEN 1988: 231). „Die verschiedenen Orte der Aktivitäten kann man sich durch die räumliche Mobilität der jeweiligen Personen als miteinander verbunden vorstellen und erhält auf diese Weise individuelle oder familiäre Aktionsräume“ (FRANZ 1984: 32). Was nun ein Aktionsraum tatsächlich ist und womit sich die Aktionsraumforschung beschäftigt bzw. beschäftigen sollte, scheint in der Forschungsliteratur über die Jahre nicht ganz unumstritten gewesen zu sein. Was jedoch vorweg festgehalten werden kann, ist, dass die Aktionsraumforschung auch heute noch interessante Fragestellungen zu bieten hat, obwohl „die klassische Konzeption der Aktionsraumforschung bereits in den siebziger Jahren entwickelt wurde [...]“ (SCHEINER 1998: 2).

Abbildung 2: Einfaches Beispiel für einen Aktionsraum



Quelle: FRANZ 1984: 33

Aktionsräumliche Fragen ergeben sich nicht zuletzt aus dem „*Auseinanderfallen von Wohn- und Arbeitsstätte*“ (UTHOFF 1967: 15), das im Sinne der Erforschung des Pendler/innenverhaltens für diese Arbeit natürlich am prägendsten ist.

An dieser Stelle soll der Inhalt der Aktionsraumforschung nun fachlich umrissen werden, wiederum mit dem Ziel, eine für diese Analyse am besten passende Definition zu finden. Der Aktionsraum an sich ist „*ein Raum, der den Geographen [sic!] ganz vertraut ist, den sie immer wieder als Rahmen ihrer Untersuchungen verwenden*“ (DEMMLER-MOSETTER 1990: 15). Er ist die „*Lokalisation aller »funktionierenden Stätten«, die der Mensch zur Ausübung seiner Grundfunktionen aufsucht*“ (DÜRR 1972: 74).

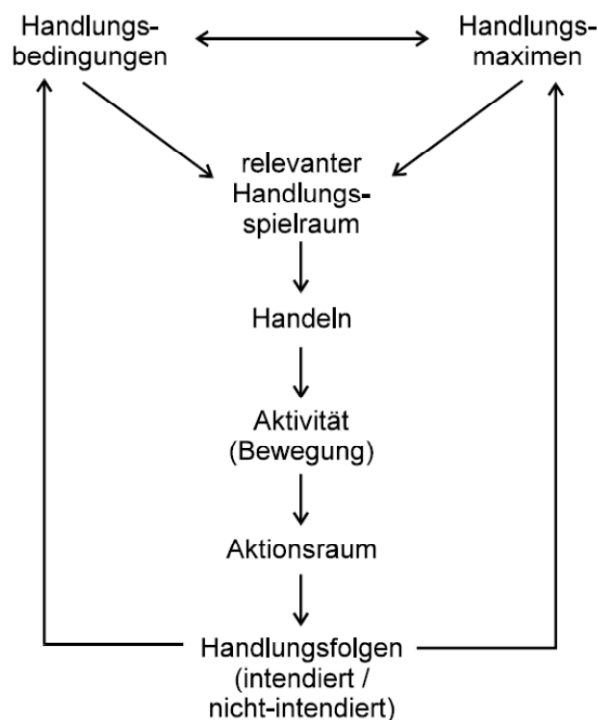
Da das aktionsräumliche Verhalten vor allem durch die Dimensionen »Raum« und »Zeit« (vgl. KLINGBEIL 1978: 23) beschreibbar sei, würden sich die grundsätzlichen Fragestellungen der Aktionsraumforschung auch um die Erklärung der zeiträumlichen Ausprägungen menschlichen Interaktionsverhaltens bemühen (vgl. VIELHABER 1986: 163). Auf die betrachteten Berufspendler/innen umgelegt, könnte aus zeitlicher Sicht die Festlegung der Arbeitszeiten durch die Unternehmen (vgl. KLINGBEIL 1978: 23) und aus räumlicher Perspektive die durch die Verkehrsinfrastruktur kanalisierten Bewegungen (vgl. KLINGBEIL 1978: 25) beispielhaft genannt werden.

Die Erklärung dieser zeiträumlichen Tätigkeitsmuster „*muß [sic!] die Zusammenhänge aufdecken, die zwischen der Entwicklung von individuellen Handlungszielen und den in der Raumstruktur enthaltenen Möglichkeiten zu ihrer Verwirklichung bestehen*“ (KLINGBEIL 1978: 27). Andererseits „*ist der Aktionsraum als eingebettet in die materiell-räumliche Situation, in der sich der Akteur [sic!] befindet, zu betrachten, anstatt den Raum als Eingabegröße, den Aktionsraum dagegen als Ausgabegröße zu behandeln*“ (SCHEINER 1998: 5). Diesen Positionen ist schon zu entnehmen, dass der in einem Vorkapitel angedeutete Konflikt zwischen der Konzentration auf das Individuum bzw. eine sozialgeographische Gruppe einer ist, der die Aktionsraumforschung besonders prägt. SCHEINER kritisiert, dass „*die alltagszentrierte Soziologie mit ihrer Subjektbezogenheit keinen Eingang in die Aktionsraumforschung gefunden hat*“ (SCHEINER 1998: 2). Nur das Handeln der Individuen als intentionaler Akt könne Forschungsgegenstand sein (vgl. SCHEINER 1998: 4). Ähnlich wie WERLEN ersetzt

auch er den Begriff der »sozialgeographischen Gruppe« durch jenen der »sozialstatistischen Gruppe«. KLINGBEIL gesteht er aber zu, dass dieser „den individuellen Handlungszielen und damit der Rolle des Individuums als Akteur [sic!] größeren Stellenwert [einräumt]“ (SCHEINER 1998: 3), bemängelt aber im selben Atemzug, dass dies ohne Konsequenzen bliebe, da die individuellen Handlungsziele eben wieder mit den genannten Grunddaseinsfunktionen gleichgesetzt würden (vgl. SCHEINER 1998: 3).

KLINGBEIL selbst sieht die aktionsräumliche Forschung „sowohl auf der Individualebene als auch auf der Ebene der Sozialgruppen angesiedelt“ (KLINGBEIL 1978: 35). Aufgrund bestimmter Kriterien fasst er die Individuen zu Gruppen zusammen und nennt hier neben der Ähnlichkeit ihrer Einstellungen, Erwartungen und Handlungen auch ihre Handlungszielstruktur und Mittelausstattung als gruppenbildend (vgl. KLINGBEIL 1978: 35). Diese Herangehensweise lehnt SCHEINER ab und verarbeitet seine Ansichten in einem eigenen Modell.

Abbildung 3: Modell aktionsräumlichen Handelns nach SCHEINER



Quelle: SCHEINER 1998: 13

Das Individuum rückt darin ins Zentrum der Betrachtung (vgl. SCHEINER 1998: 13). „[R]äumliche Aktivitäten richten sich nicht auf Stellen im Raum, sondern auf die diesen zugeschriebenen Eigenschaften, d.h. deren Bedeutungen. Diese sind von subjektiven Relevanzen abhängig [...]“ (SCHEINER 1998: 13). Diese Vorgehensweise solle die aktionsräumliche Forschung

von dem ihr anhaftenden Schicksal bloßer „*geometrisch-deskriptiver Darstellungen*“ (SCHEINER 1998: 15) befreien.

Dem/Der aufmerksamen Leser/in fällt sicherlich auf, dass eine solche Herangehensweise eine gänzlich andere empirische Forschungsmethode erforderlich machen würde, als dies zum Beispiel in der Konzeption von KLINGBEIL nötig ist. Dieser bildet nämlich trotz der Einbeziehung des Individuums relativ homogene Gruppen und unterstellt diesen ein halbwegs ähnliches aktionsräumliches Verhalten. Für die unkomplizierte Gewinnung quantitativer Erkenntnisse dürfte sich dieser Ansatz weit besser eignen als es jener von SCHEINER tut. Dieser möchte nämlich zusätzlich Mentalitätsmerkmale der Proband/inn/en in die Untersuchung miteinbeziehen. Er gesteht jedoch selbst ein, dass dies einen „*erheblichen empirischen Aufwand*“ bedeute, da die Methode eine qualitative sein müsse („*Leitfadeninterviews mit einer je nach Fragestellung variierenden Problemzentrierung*“) und ein „*zweistufiges Auswahlverfahren*“ notwendig mache (vgl. SCHEINER 1998: 16).

Dieser Aufwand ist in der vorliegenden Arbeit nicht zu leisten, weswegen auf klassische Ansätze aktionsräumlicher Forschung, insbesondere auf jenen von KLINGBEIL, zurückgegriffen werden muss. Nichtsdestotrotz wird versucht, auch individuelle Aspekte hinsichtlich des Lebensstils zu berücksichtigen. Der Lebensstil wird laut KLINGBEIL „*operationalisiert über die so genannte Mittelausstattung eines Individuums (Zeit, Einkommen, Kapital, Arbeit, Verkehrsmittel)*“ (<http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/sozialgeographische-gruppe/7392> [14.03.2015]). Diese Mittelausstattung beeinflusst die Wahl der Ziele in sozialer und räumlicher Hinsicht. Die äußerste Reichweite der räumlichen Zielortegrenze den Aktionsraum der Individuen ab, in dem sich deren Bedürfnisse ihrem Lebensstil entsprechend abdecken ließen (vgl. <http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/sozialgeographische-gruppe/7392> [14.03.2015]).

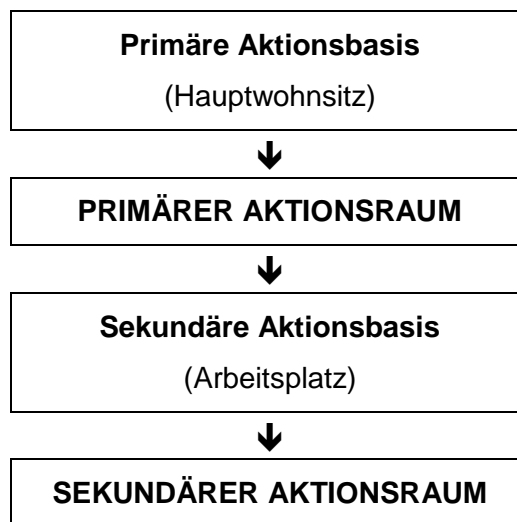
2.3.2 Sekundärer Aktionsraum

Bisher wurde der Fokus auf die Tätigkeiten der Menschen gelenkt, deren raumzeitliche Ausprägungen unter dem Begriff »Aktionsraum« subsumiert werden können. „*In der Regel wird der Wohnstandort der zentrale Bezugspunkt indivi-*

dueller und familiärer Aktionsräume sein, von dem die meisten Bewegungsvorgänge ausgehen und zu dem die meisten auch zurückführen“ (FRANZ 1984: 32). Der Wohnsitz wird daher in weiterer Folge gemäß dem Modell von VIELHABER als »primäre Aktionsbasis« der betrachteten Tagespendler/innen bezeichnet. Die primäre Aktionsbasis ist „in der Regel ident mit dem Wohnsitz und ist Ausgangspunkt der ersten außerhäuslichen Aktivität, die im Verlauf eines Tages durchgeführt wird und Endpunkt der letzten“ (VIELHABER 1986: 166).

Jedoch darf die Existenz sogenannter »sekundärer Aktionsräume« nicht übersehen werden, sind diese für die vorliegende Analyse doch von ganz entscheidender Bedeutung. Ihren Ausgang nehmen sie von „[...] räumlich vom Wohnquartier getrennte[n] Aktionsbasen“ (VIELHABER 1986: 164). Für die Berufspendler/innen wären diese »sekundären Aktionsbasen«, wie wir sie in weiterer Folge der Einfachheit halber nennen wollen (VIELHABER verwendet den Begriff der »autonomen Aktionsbasen«), ihre Wiener Arbeitsplätze.

Abbildung 4: Geltende aktionsräumliche Kategorien



Quelle: VIELHABER 1986: 167, Bearbeitung: NEUBAUER

Doch der primäre und sekundäre Aktionsraum sind nicht gänzlich unabhängig voneinander zu sehen. „Die sekundären Aktionsräume sind funktionsspezifisch orientiert und den primären untergeordnet, da sie [...] Abhängigkeiten unterliegen, die auf Entscheidungen zurückzuführen sind, die von einzelnen Personen oder auch Haushalten mit direktem Bezug auf ihre soziale und wirtschaftliche Situation am Hauptwohnsitz getroffen werden“ (VIELHABER 1986: 166). Das Erfassen dieser Abhängigkeiten hinsichtlich des sekundär aktionsräumlichen Verhaltens der Tagespendler/innen am Arbeitsort ist ein Hauptziel dieser Arbeit.

2.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

„[...] [R]aus ins Grüne im Schnellzugstempo“ (HARTMANN 1999: 18). Diese Aussage beschreibt eine dem/der typischen Tagespendler/in unterstellten Sehnsucht wohl ziemlich exakt. Wie bereits mehrfach erwähnt, besteht die Zielgruppe ausschließlich aus jenen Pendler/inne/n, die ihren täglichen Arbeits- bzw. Heimweg mit der Bahn bewältigen. Zusätzlich dazu nutzen sie in großem Maße weitere Verkehrsmittel des »Öffentlichen Personennahverkehrs« (kurz ÖPNV). Diesbezüglich erfasst die vorliegende Analyse einerseits die raumzeitlichen Bewegungen entlang der betrachteten Bahnstrecke und andererseits auch das innerstädtische Mobilitätsverhalten. Ausgeklammert wird indes die Gruppe der Straßenpendler/innen und mit ihr der »Motorisierte Individualverkehr« (kurz MIV), da deren Berücksichtigung den Umfang dieser Arbeit sprengen würde.

Obwohl das Verkehrsmittel »Auto« gerade im ländlichen Bereich oft noch eine große Rolle spielt, wird gerade für das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz oftmals die Bahn bevorzugt, da diese eine *„attraktive Alternative zum MIV [Motorisierten Individualverkehr]“* (IFMO 2006: 46) darstellt. Somit kann ein *„leistungsfähiger ÖPNV [...] die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen, das heißt zur guten und bequemen Erreichbarkeit der Wohnungen, Arbeitsplätze, kulturellen und sozialen Einrichtungen, Einkaufs- und Sportzentren sowie Erholungsgebiete beitragen“* (IFMO 2006: 46). Diese Leistungsfähigkeit könnte sich letztlich auch auf andere Funktionsbereiche des Pendler/innenlebens auswirken, wie zum Beispiel auf das räumliche Konsumverhalten, welches wie erwähnt ebenfalls Bestandteil dieser Analyse ist. Sogenannte »Soft Policies« wie zum Beispiel Information und Beratung (vgl. HAID 2003: 52) beeinflussen die Verkehrsmittelwahl heute immer stärker. Bezogen auf den Verhaltensbegriff sollen sie *„Korrekturen bei Wahrnehmungsverzerrungen bewirken, Anleitungen zur Überprüfung von Verhaltensgewohnheiten und Verhaltenspräferenzen geben und die Akzeptanz von Verhaltensangeboten fördern“* (HAID 2003: 52). Basis für eine etwaige Verhaltensänderung ist natürlich die Erfassung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens. Dieses wird im Rahmen dieser Untersuchung (allerdings nur für den Öffentlichen Personennahverkehr) eruiert.

Im konkreten Fall pendeln Menschen großteils aus dem ländlichen Raum (Peripherie) in den städtischen Raum (Zentrum) ein. Für ihre Heimatgemeinden stellt

der ÖPNV einen nicht zu verachtenden Imagegewinn dar. *„Für die Vermarktung der Flächen und Immobilien in der Gemeinde ist das Label »Ort an der S-Bahn« sehr wichtig, oft unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage“* (GUTSCHE und KUTTER 2006: 161). Im konkreten Fall verfügt nur ein Teil der Herkunftsgemeinden über Zugang zu einer S-Bahn mit dementsprechend höherer Frequenz. Für einen Großteil der Befragten stellt der Regionalzug die Verbindungsachse nach Wien dar. Dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wohnt damit ein besonders raumprägendes Potential inne. *„[...] Angebotsausweitungen haben dazu geführt, dass die Nachfrage nach SPNV-Angeboten in ländlichen Räumen teilweise erheblich gewachsen ist“* (STEINRÜCK und KÜPPER 2010: 26).

Für die Grunddaseinsfunktion »Verkehrsteilnahme« ist der ÖPNV essentiell. *„Es besteht kein Zweifel, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Menschen“* (IFMO 2006: VII). *„Individuelle Fahrtenmuster modellmäßig zu beschreiben ist [jedoch] methodisch schwierig und enorm aufwendig, wobei der erzielte Erkenntnisgewinn aus Sicht der Geographie als gering einzustufen ist“* (SCHLICKUM-PEYKE 1988: 45). Daher wird in dieser Arbeit auf aggregierte Weise versucht, das grundsätzliche Mobilitätsverhalten der befragten Tagespendler/innen zu erfassen. Damit gilt auch in diesem Fall: Gruppe vor Individuum.

3. Das Untersuchungsgebiet

Um eine ungefähre Vorstellung von der Herkunfts- und Zielregion der befragten Tagespendler/innen zu vermitteln, erfolgt an dieser Stelle eine kurze Charakterisierung dieser Gebiete. Es kann vorweggenommen werden, dass sämtliche der befragten Pendler/innen ihren Wohnsitz zum Zeitpunkt der Befragung in den niederösterreichischen Bezirken Hollabrunn, Korneuburg, Mistelbach und Horn hatten. Allen ist gemeinsam, dass ihr Arbeitsplatz im Gemeindegebiet der Stadt Wien liegt. Die räumliche Distanz zwischen ihrem Heimat- und Arbeitsort überwinden diese Personen in der Regel mit der »Nordwestbahn«, der nachfolgend ebenfalls ein Kapitel gewidmet ist. Diese Eisenbahnlinie ist eine historisch wichtige Verkehrsachse, die seit dem Fall des Eisernen Vorhangs wieder zunehmend an Bedeutung gewonnen hat.

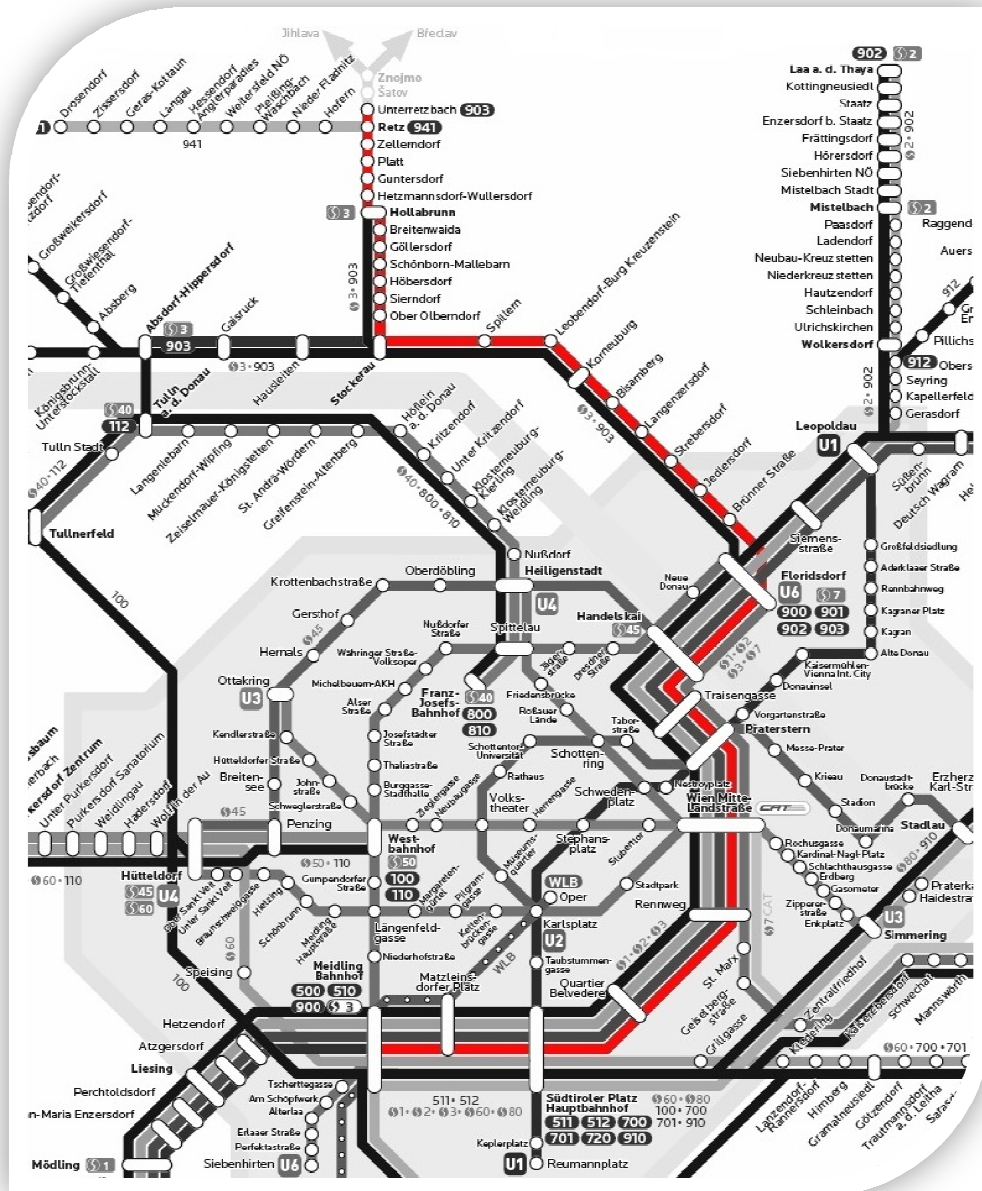
3.1 DIE NORDWESTBAHN

Die Herkunftsregion der befragten Tagespendler/innen befindet sich im Einzugsgebiet des österreichischen Teils der Nordwestbahn. Diese Bahnstrecke wurde bereits zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie errichtet. *„Der erste Abschnitt des Stammnetzes der Nordwestbahn wurde bereits Ende des Jahres 1869 in Betrieb genommen [...]“* (KACETL 2013: 10). Die Strecke verlief ursprünglich vom Wiener Nordwestbahnhof ausgehend und erlaubte es, bis nach Prag und an die deutsche Reichsgrenze zu reisen (vgl. KACETL 2013: 12). Nach dem Zerfall der Monarchie und der Entstehung der tschechoslowakisch-österreichischen Zollgrenze im Jahre 1919 verringerte sich die Bedeutung dieser Eisenbahnlinie schlagartig (vgl. KACETL 2013: 29). Nach der Reaktivierung und der darauf folgenden Beschädigung der Eisenbahnlinie während des zweiten Weltkrieges wurde sie nach dem Kriegsende von den Russen zwar wieder instand gesetzt, nach dem kommunistischen Umsturz und der Errichtung des Eisernen Vorhangs jedoch wieder ihrer Bedeutung beraubt (vgl. KACETL 2013: 33). *„Die jahrhundertlang eng verbundenen Regionen Südmährens und Niederösterreichs wurden zum ersten Mal in der Geschichte für lange Jahrzehnte auseinandergerissen“* (KACETL 2013: 33). Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde *„[z]u Weihnachten 1989 [...] zum ersten Mal seit dem Jahr 1952 ein Personenzug von Znaim nach Retz gefahren.“* (KACETL 2013: 36).

Heute ist die Nordwestbahn natürlich längst modernisiert und teilweise zweigleisig ausgebaut. Vor einigen Jahren wurde auch das Teilstück Retz–Znaim elektrifiziert, was eine direkte Weiterfahrt einiger Regionalzüge bis Znaim ermöglicht. Der österreichische Teil der Nordwestbahn beginnt also an der Staatsgrenze zu Tschechien. Von der ersten Haltestelle »Unterretzbach« verläuft die Strecke über Retz, Zellerndorf, Platt, Guntersdorf und Hetzmannsdorf-Wullersdorf bis nach Hollabrunn. Von hier aus besteht neben der üblichen Frequenz der Regionalzüge zusätzlich eine Schnellbahnverbindung, welche die kleineren Haltestellen Breitenwaida, Göllersdorf, Schönborn-Mallebarn, Höbersdorf, Sierndorf und Oberolberndorf ansteuert. Der Regionalzug hält erst wieder im Bahnhof Stockerau, von wo aus eine noch bessere S-Bahn-Verbindung (z.B. hinsichtlich der letztmöglichen Rückfahrtszeit) nach Wien besteht. Es folgen die Stationen Spillern und Leobendorf-Burg Kreuzenstein, ehe

die Bezirkshauptstadt Korneuburg erreicht wird. Von hier aus dauert es nicht mehr lange bis zur Wiener Stadtgrenze, die gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Niederösterreich und Wien darstellt. Die erste Station im Wiener Stadtgebiet ist Strebersdorf.

Abbildung 5: Die Nordwestbahn



Quelle: <http://www.vor.at/service/netzplaene/> [15.03.2015], Bearbeitung: NEUBAUER

Die offizielle Nordweststrecke verläuft genau genommen bis Wien Floridsdorf, doch fährt der Zug, die Nordbahntrasse nutzend, bis zum Bahnhof Wien Praterstern. Der Wiener Nordwestbahnhof selbst steht heute nicht mehr für den Personenverkehr zur Verfügung. Um auch die Ausstiegsbahnhöfe der Tagespendler/innen eruieren zu können, ist es notwendig, zusätzlich die Verbindungsbahn, die ein Teil der S-Bahn-Stammstrecke Wiens ist, in das Untersuchungsgebiet

miteinzubeziehen. Der Regionalzug fährt entlang dieser Strecke mit einigen Aufenthalten weiter bis Wien Meidling.

Für das Pendler/innenverhalten relevant ist vor allem der Fahrplan der Züge. Der erste morgendliche Zug verlässt Retz bereits um 04:17 Uhr. Zur Hauptverkehrszeit ist der Takt werktags erhöht: Es folgen Züge um 04:45 Uhr, 05:10 Uhr, 05:30 Uhr, 05:52 Uhr, 06:17 Uhr, 06:35 Uhr und 07:15 Uhr. Die durchschnittliche Fahrzeit bis Wien Praterstern beträgt rund eine Stunde und zehn Minuten. Danach fährt (mit wenigen Ausnahmen) stündlich ein Zug, teilweise von Znaim kommend, von Retz nach Wien. Ab Hollabrunn erhöht sich aufgrund der Verfügbarkeit der S-Bahn die Frequenz auf der Strecke. Zur Stoßzeit am Nachmittag werden hinsichtlich des Rückreiseverkehrs der Tagespendler/innen wieder zusätzliche Zuggarnituren eingeschoben. Die Abfahrtszeit dieser Züge erfolgt ab 15:02 Uhr halbstündlich. Dieser Takt bleibt bis 18:32 Uhr aufrecht. Die allerletzte Rückfahrtmöglichkeit besteht laut dem zum Zeitpunkt der Befragung geltenden Fahrplan mit einem Zug um 23:32 Uhr. Dieser steuert auch einige kleinere Haltestellen an und endet in Retz.

3.2 REGIONALE CHARAKTERISIERUNG

3.2.1 Erwerbsstruktur

Die österreichische Nordweststrecke verläuft abgesehen von Wien ausschließlich durch die niederösterreichischen Bezirke Hollabrunn und Korneuburg, weswegen diese auch den Löwenanteil der Bahnpendler/innen dieser Untersuchung für sich verbuchen können. Zusätzlich stammen einige der Proband/inn/en aus den Bezirken Horn und Mistelbach. Im Rahmen dieses Kapitels wird daher der Fokus auf die genannten Bezirke, die größtenteils im Weinviertel Niederösterreichs liegen, gelegt. Diese werden nun auch im Vergleich mit dem Arbeitsort der Pendler/innen näher charakterisiert. Das Ziel ist die Darstellung ausgewählter erwerbsstruktureller Kennzahlen des Untersuchungsgebietes.

Laut der »Abgestimmten Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2012« der STATISTIK AUSTRIA beheimatete der Bezirk Korneuburg am Stichtag 31.10.2012 mit rund 75.000 Einwohner/inne/n die meisten Menschen in diesem Vergleich.

Knapp unter diesem Wert liegt der Bezirk Mistelbach (rund 74.000 Einwohner/innen). Dahinter folgen Hollabrunn (rund 50.000 Einwohner/innen) und Horn (rund 31.000 Einwohner/innen). Ein Blick auf die Tabelle zeigt, dass die vier genannten Bezirke durchwegs homogene Werte hinsichtlich der Erwerbstätigenquote², der Arbeitslosenquote³ und des Sekundarabschlusses⁴ aufweisen. Nur der Bezirk Korneuburg sticht im Bereich des tertiären Bildungsabschlusses heraus, was wohl mit der Nähe zur Universitätsstadt Wien erklärbar ist.

Tabelle 1: Ausgewählte Maßzahlen der Abgestimmten Erwerbsstatistik 2012

Bezirk	Bevölkerungszahl	Erwerbstätigenquote der 15-64-Jährigen	Arbeitslosenquote	Bildungsabschluss Sekundar	Bildungsabschluss Tertiär	Anzahl der Arbeitsstätten
Hollabrunn	50.224	70 %	5 %	63 %	8 %	4.327
Korneuburg	75.598	74 %	4 %	64 %	13 %	6.035
Mistelbach	73.958	72 %	5 %	65 %	8 %	6.054
Horn	31.350	72 %	4 %	64 %	8 %	3.131
Wien	1.739.932	64 %	10 %	54 %	19 %	136.862
Österreich	8.453.191	70 %	6 %	60 %	12 %	696.129

Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA, Bearbeitung: NEUBAUER

Im Vergleich zur Zielregion Wien und auch zu Gesamtösterreich können sich die Werte der beschriebenen Bezirke durchaus sehen lassen. Die Erwerbstätigenquoten sind höher, die Arbeitslosenraten deutlich niedriger als jene der Bundeshauptstadt. Abgehängt wird man nur, wenn es um den Anteil der Personen mit tertiärem Bildungsabschluss geht. Hier erreicht Wien eine mehr als doppelt so hohe Quote wie zum Beispiel Hollabrunn. Was jedoch auf den ersten Blick zu erkennen ist und daher eigentlich keiner gesonderten Bemerkung bedürfte, ist, dass Wien ein riesiges Arbeitsstättenpotential im Vergleich zu den Herkunftsbezirken der Pendler/innen aufweist. Dieses kann natürlich als Faktor Nummer eins bewertet werden, wenn es um die Initiierung einer Tagespendelbewegung in diesen Raum geht.

3.2.2 Pendler/innenstruktur

Das weitaus größere Augenmerk in dieser deskriptiven Beschreibung des Untersuchungsgebiets wird naturgemäß auf die Pendler/innenstruktur gelegt. Im

² **Erwerbstätigenquote** = Erwerbspersonen abzüglich Arbeitslose in % der Wohnbevölkerung

³ **Arbeitslosenquote (internationale Definition)** = Anteil der Arbeitslosen an der Erwerbsbevölkerung (Erwerbstätige und Arbeitslose) in %

⁴ **Sekundarabschluss (Österreich)** = abgeschlossene Lehre oder mittlere bzw. höhere berufsbildende Schule oder allgemein bildende höhere Schule

Wesentlichen werden vier Maßzahlen für die vorhin festgelegten Bezirke und mit Blick auf die Zielregion Wien näher betrachtet. Diese sollen zum besseren Verständnis vorab definiert werden, wobei die Kenntnis der bereits im Theoriekapitel beschriebenen Begrifflichkeiten vorausgesetzt wird:

Die **Auspendler/innenquote** ist der prozentuelle Anteil der Auspendler/innen an den Erwerbstätigen am Wohnort.

Bei der **Einpendler/innenquote** werden die Einpendler/innen in Prozent der Erwerbstätigen am Arbeitsort dargestellt.

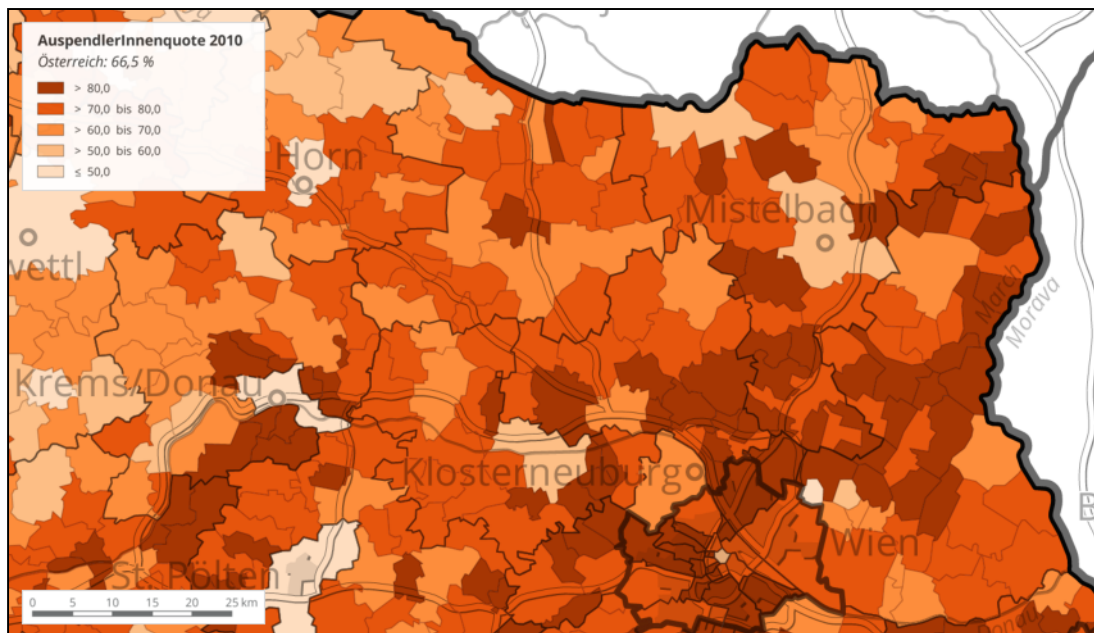
Der **Index des Pendler/innensaldos** ergibt sich durch Division der Erwerbstätigen am Arbeitsort durch die Erwerbstätigen am Wohnort in Prozent. „Ein Wert unter 100: es gibt weniger Arbeitsplätze als Erwerbstätige dort wohnen [...]. Ein Wert über 100: es gibt mehr Arbeitsplätze als dort wohnhafte Erwerbstätige [...]“ (STATISTIK AUSTRIA 2004: 20). Erstere Konstellation weist auf einen Auspendler/innenbezirk hin, letztere Konstellation auf einen Einpendler/innenbezirk.

Der **Index der Pendler/innenmobilität** ist der Anteil der Ein- und Auspendler/innen (Summe) an den Erwerbstätigen am Wohnort in Prozent. Ein hoher Wert bei ausgeglichenem Pendler/innensaldo weist auf einen Durchgangsbezirk hin. Die wohnhaften Erwerbstätigen arbeiten in einem anderen Bezirk, während die dadurch frei gebliebenen Arbeitsplätze von Einpendler/innen aus den Nachbarbezirken abgedeckt werden (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2004: 20).

Aufgrund der inkonsistenten (kostenlos verfügbaren) Daten, muss die Darstellung der genannten Maßzahlen für unterschiedliche Zeitpunkte erfolgen. Die erkennbaren Grundtendenzen sind davon aber nicht betroffen.

Sieht man sich die erste Karte zur Auspendler/innenquote auf Gemeindeebene an, so fällt auf, dass viele Gemeinden der niederösterreichischen Ostregion Werte aufweisen, die über dem österreichischen Schnitt von 66,5 Prozent liegen. Speziell die Gemeinden rund um Wien weisen Auspendler/innenquoten von über 80 Prozent auf. Die schematisch erkennbaren Verkehrsachsen sind reihenweise von Gemeinden mit besonders hohen Quoten umgeben. Auch in Wien selbst gibt es Unterschiede zwischen den Gemeindebezirken, was darauf hindeutet, dass bestimmte Bezirke mehr Arbeitsplätze bieten als andere.

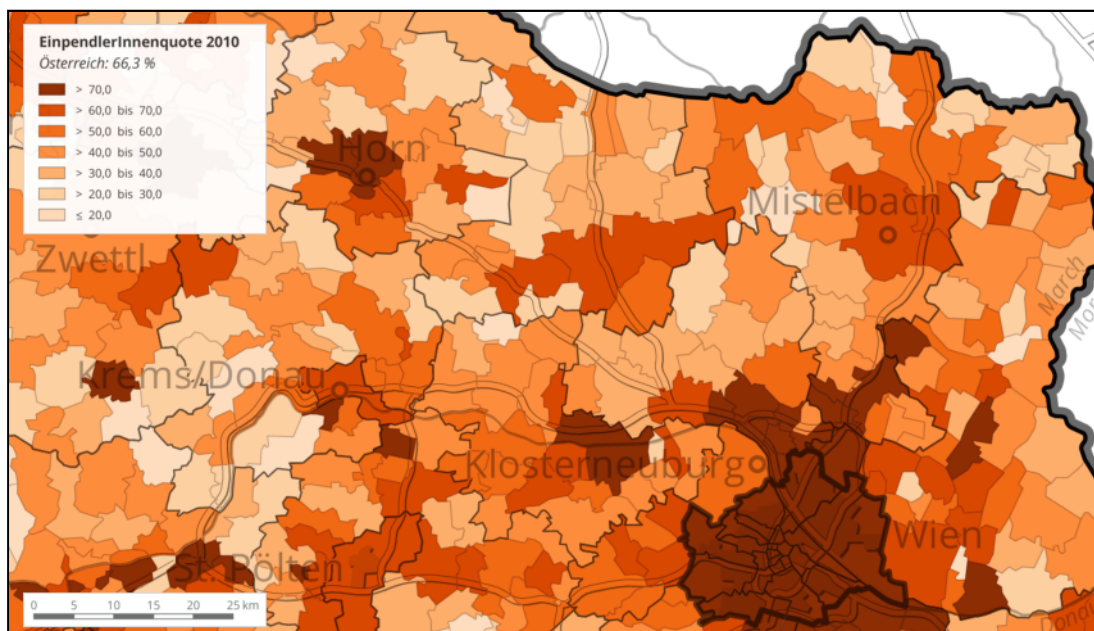
Karte 1: Auspendler/innenquote, Niederösterreichische Ostregion / Wien, 2010



Quelle: <http://www.oerok-atlas.at/themen#indicator/24> [17.03.2015], Bearbeitung: NEUBAUER

Die folgende Karte, die sich mit den Einpendler/innenquoten des Untersuchungsraumes auseinandersetzt, verdeutlicht eindrücklich, welches große Arbeitsplatzpotential der Großraum Wien für Einpendler/innen bietet. Quoten von über 70 Prozent sind über das gesamte Stadtgebiet Wiens festzustellen. In den ländlichen Gemeinden der Ostregion liegen diese deutlich niedriger.

Karte 2: Einpendler/innenquote, Niederösterreichische Ostregion / Wien, 2010



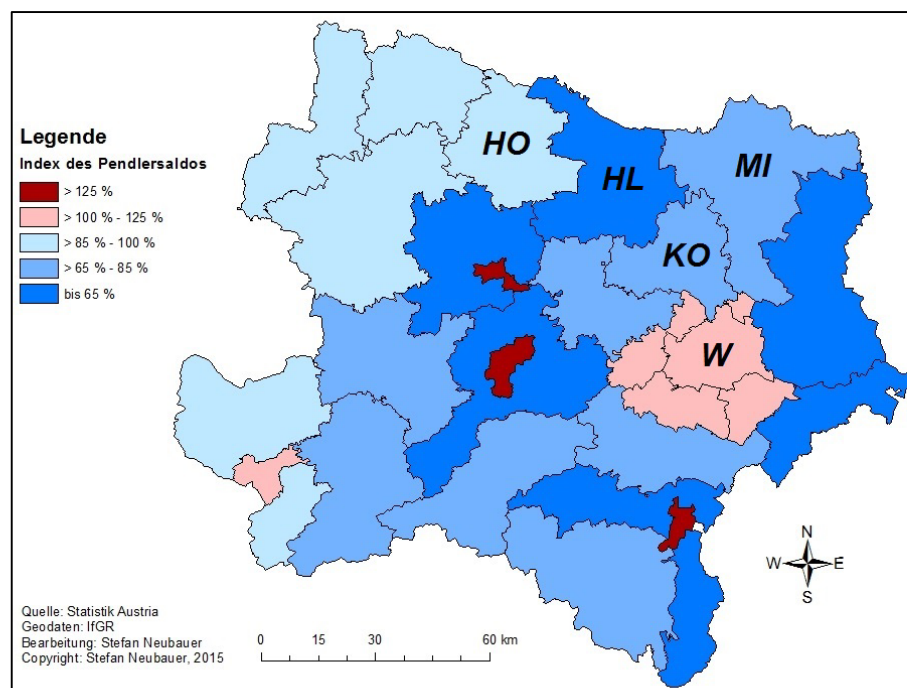
Quelle: <http://www.oerok-atlas.at/#indicator/25> [17.03.2015], Bearbeitung: NEUBAUER

Retz, Hollabrunn, Stockerau und Korneuburg sind die größten und bedeutendsten Einpendler/innenzentren entlang der Nordwestbahn. „Gemessen an der Ab-

solutzahl der Personen, die ihre Heimatgemeinde verlassen, um in die Arbeit zu fahren, stellt Wien mit Abstand das größte Einpendlerzentrum [sic!] in Österreich dar“ (STATISTIK AUSTRIA 2014: 58).

Die Indizes des Pendler/innensaldos und der Pendler/innenmobilität werden nun auf Bezirksebene für das Jahr 2001 dargestellt. Auffällig ist, dass nahezu alle niederösterreichischen Bezirke Werte unter oder bis maximal 100 Prozent aufweisen. Es handelt sich demnach um klassische Auspendler/innenbezirke, wobei zusätzlich auch noch ein West-Ost-Gefälle feststellbar ist. Sieht man sich die Herkunftsbezirke (markiert durch ihr Kfz-Kennzeichen) der befragten Pendler/innen an, so zählt der Bezirk Hollabrunn beispielsweise zur niedrigsten Kategorie. Positive Werte weisen ausschließlich die Stadt Wien bzw. das Wiener Umland sowie die niederösterreichischen Städte mit eigenem Statut (St. Pölten, Krems an der Donau, Waidhofen an der Ybbs und Wiener Neustadt) auf. Diese Regionen können daher als Einpendler/innenregionen charakterisiert werden.

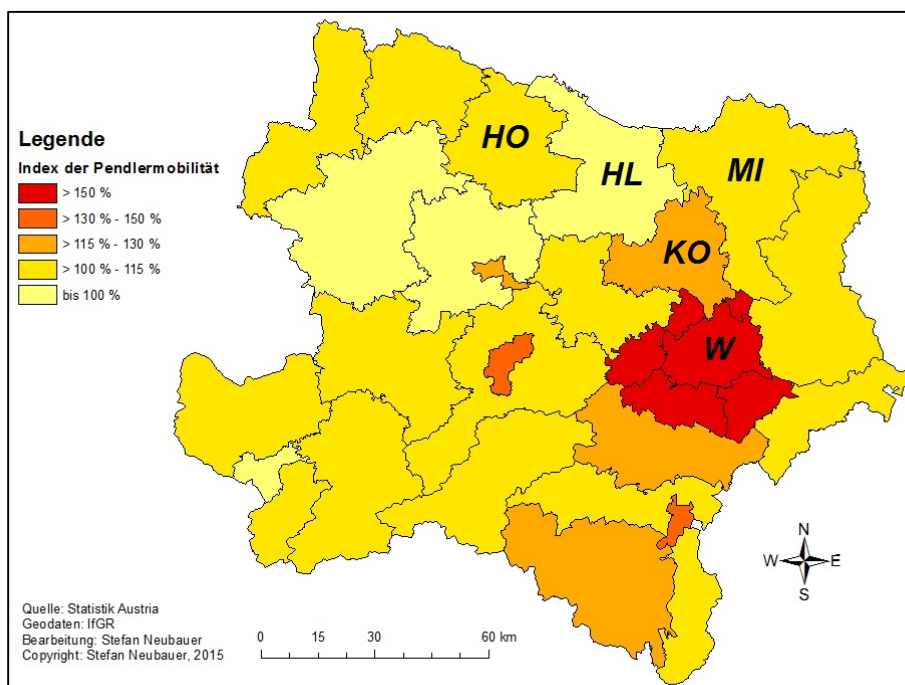
Karte 3: Index des Pendler/innensaldos, Niederösterreich / Wien, 2001



Sieht man sich zuletzt die Karte zur Pendler/innenmobilität an, so wird der Eindruck größtenteils bestätigt. Besonders der Bezirk Korneuburg weist hier einen hohen Wert auf. Der Pendler/innensaldo liegt hier bei 75 Prozent, was nicht auf einen reinen Durchgangsbezirk verweist. Naheliegender ist jedoch, dass ein großer Teil der wohnhaften Erwerbstätigen in der nahen Stadt Wien arbeitet, während die frei werdenden Arbeitsplätze durch Einpendler/innen aus den Nach-

barbezirken gedeckt werden. Der Bezirk Hollabrunn weist viele Auspendler/innen auf, jedoch gibt es hier ohnehin nicht allzu viele Arbeitsplätze, weswegen der Index der Pendler/innenmobilität hier sehr viel niedriger ist. In Wien und Umgebung ist eine äußerst rege Pendler/innenmobilität feststellbar.

Karte 4: Index der Pendler/innenmobilität, Niederösterreich / Wien, 2001



Nach diesem knappen Überblick über das Untersuchungsgebiet und seine Erwerbsbevölkerung kann festgehalten werden, dass die Bezirke entlang der Nordwestbahn sicherlich zu jenen Raumeinheiten Niederösterreichs gehören, deren Pendler/innen überdurchschnittlich oft in ein anderes Bundesland (sprich Wien) auspendeln (vgl. NÖ STATISTIK 2014: 80). Dies gilt nicht zuletzt auch für den Bezirk Horn, der zum größten Teil schon zum Waldviertel zu rechnen ist. „Wien ist vor allem für die Bewohner [sic!] aus dem Bezirk Horn ein bedeutendes Arbeitsplatzziel [...]“ (KRONISTER 2005: 21). Die letzten Jahre haben gezeigt, „dass der Trend »Weinviertel als Schlafregion« abgeschwächt wurde, da mehr Arbeitsplätze [...] durch die anhaltende Suburbanisierung aus Wien verlagert wurden“ (KRONISTER 2005: 22). Nichtsdestotrotz behält das Weinviertel „seine Stellung als »Wohnviertel« mit einem deutlichen Überhang bei den Auspendlerinnen und Auspendlern [...] bei“ (KRONISTER 2010: 20).

Nach den vorbereitenden Kapiteln wenden wir uns nun dem eigentlichen Herzstück dieser Diplomarbeit, nämlich der empirischen Erhebung der raumwirksamen Effekte des alltäglichen Pendler/innenverhaltens, zu.

4. Studiendesign

Vor der eigentlichen Darstellung der Untersuchungsergebnisse ist es notwendig, die Konzeption dieser Studie darzulegen. Es ist zu betonen, dass die Resultate nur unter der Prämisse der in diesem Kapitel beschriebenen Rahmenbedingungen interpretiert werden können und dürfen. Dabei wird versucht, die einzelnen Schritte in Kapitelform und in der Reihenfolge der tatsächlichen Durchführung abzuhandeln. Begonnen wird mit der präzisierenden Beschreibung der eigentlichen Zielsetzung der Untersuchung, die in Kurzform bereits in der Einleitung beschrieben wurde. Daraufgehend geht es um die Frage einer validen Stichprobe. Der nächste Schritt ist die Definition der Variablen der Analyse, wobei in unabhängige und abhängige Variablen unterschieden wird. Basierend auf diesen Variablen erfolgt dann die Bildung von forschungsleitenden Hypothesen, die im Rahmen der Auswertung entweder verifiziert oder falsifiziert werden sollen. Danach wird auf die Erstellung des Fragebogens und den, der eigentlichen Befragung vorangestellten, Pretest eingegangen. Zu guter Letzt werden dann noch die Ereignisse im Rahmen der Befragung protokolliert.

4.1 ZIELSETZUNG

Bezugnehmend auf die bereits dargestellten Forschungsfragen, erfolgt an dieser Stelle eine vor allem methodische Präzisierung der Ziele der vorliegenden Untersuchung. An oberster Stelle steht, wie bereits mehrfach erwähnt, die Erfassung spezifischer raumwirksamer Effekte, welche durch die befragten Tagesspendler/innen an ihrem Arbeitsort Wien hervorgerufen werden. Hierzu ist es notwendig, die aktionsräumliche Gruppe, wie wir sie in weiterer Folge auch nennen werden, so genau wie möglich hinsichtlich ihres raumzeitlichen Verhaltens zu charakterisieren. Die in diesem Zusammenhang erfassten unabhängigen Variablen werden in weiterer Folge herangezogen, um die definierten abhängigen Variablen differenzierter betrachten zu können. Auf diese Weise sollen Zusammenhänge zwischen dem alltäglichen Verhalten und dem durch unterschiedliche Faktoren beeinflussten Lebensstil der Befragten zutage treten. Die dazu erforderlichen Hypothesen werden in einem Folgekapitel noch genau-

er erläutert. Innerhalb der empirischen Sozialforschung entspricht dies grundsätzlich einer deduktiven Vorgangsweise. Es wird versucht, die vorab aufgestellten Hypothesen durch empirische Ergebnisse auf ihre Gültigkeit zu überprüfen. Falls im Rahmen des umfangreichen Auswertungsprozesses jedoch interessante Resultate auftreten sollten, die über die zuvor erstellten Hypothesen hinausgehen, so werden diese nach Maßgabe ebenfalls in die Darstellung der Ergebnisse miteinbezogen.

Die Analyse erfolgt hinsichtlich dreier Schwerpunkte, und zwar jener des raumzeitlichen Verhaltens, des räumlichen Konsumverhaltens und des Mobilitätsverhaltens der Proband/inn/en. Zusätzlich werden auch einzelne Variablen ermittelt, die entweder einen Beitrag zur Erklärung großer Zusammenhänge leisten oder ganz einfach für sich genommen einen interessanten Nebenaspekt der Analyse darstellen. Die Präsentation der Ergebnisse wird von unterschiedlichen Mitteln der Darstellung unterstützt, wie zum Beispiel mit Diagrammen oder Karten. Auch die Datenqualität hat einen Einfluss darauf, ob bestimmte Phänomene nur verbal beschrieben oder methodisch aufwendiger in der Arbeit präsentiert werden.

Nach Vorstellung der gewonnenen Erkenntnisse werden mögliche Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen abgeleitet. Das Ziel einer empirischen Studie wäre verfehlt, würde man es bei der reinen Darstellung der erfassten Daten belassen. Vielmehr ist es Anliegen jeder Forschungsarbeit, konkrete und praxisrelevante Schlüsse aus den Ergebnissen zu ziehen. Nur daraus können wiederum Maßnahmen abgeleitet werden, die im Fall der vorliegenden Untersuchung eine Verbesserung der Lebensumstände der Pendler/innen zum Ziel haben. Eine grundlegende Information dafür leistet sicherlich der ermittelte sekundäre Aktionsraum der Tagespendler/innen, da dieser in seinen raumzeitlichen Dimensionen erfasst werden muss, wenn es darum geht, effiziente Maßnahmen für das betreffende Klientel abzuleiten.

Es ist aber festzuhalten, dass ein fundierter und vor allem vollständiger Maßnahmenkatalog in dieser Arbeit aufgrund der Begrenztheit der Fragestellungen nicht vorgelegt werden kann. Es werden aber sehr wohl Anregungen gegeben, Möglichkeiten aufgezeigt und ermittelte Zusammenhänge weitergedacht, welche für die Herkunfts- und Zielregion der Tagespendler/innen von Bedeutung

sein könnten. Summa summarum soll, wie erwähnt, ein Beitrag zur Optimierung der aktuellen Situation geleistet werden.

4.2 STICHPROBE

Im Rahmen quantitativ-statistischer Arbeiten unterscheiden wir grundsätzlich zwischen Voll- und Teilerhebungen. *„Untersucht man in einem Forschungsprojekt [...] sämtliche Elemente der Grundgesamtheit, so spricht man von einer [...] Vollerhebung“* (MATTISSEK et al. 2013: 54). Da diese Grundgesamtheit jedoch oftmals riesige Ausmaße erreicht, wird in der wissenschaftlichen Praxis zumeist auf leichter handhabbare Teilerhebungen zurückgegriffen. *„Eine Stichprobe stellt eine Teilmenge aller Untersuchungseinheiten dar, die die untersuchungsrelevanten Eigenschaften der Grundgesamtheit möglichst genau abbilden soll“* (MATTISSEK et al. 2013: 55). Stichproben können wiederum auf unterschiedliche Art ermittelt werden. *„Repräsentativ im statistischen Sinne ist nur eine Zufallsstichprobe, weil hier jedes Element der Grundgesamtheit gleiche Chancen hat, in die Stichprobe zu gelangen“* (MATTISSEK et al. 2013: 56).

Umgelegt auf diese Untersuchung wäre es also notwendig, die Grundgesamtheit der Tagespendler/innen der österreichischen Nordwestbahn zu kennen. Dazu wäre zunächst die genaue Kenntnis des Einzugsgebietes dieser Bahnstrecke sowie der durchschnittlichen Gesamtzahl der Pendler/innen pro Tag erforderlich. Die Österreichischen Bundesbahnen führen zwar Fahrgastzählungen durch, jedoch wird hier der Fahrtzweck, wie zum Beispiel die Fahrt zur Arbeit, nicht erfasst.

Lässt man dieses Problem beiseite, müssten die Gemeinden des Einzugsgebietes über genaue und differenzierte Daten ihrer Auspendler/innen verfügen. Abgesehen davon, dass es sie in dieser Form gar nicht gibt, müsste der/die Forscher/in freien Zugang dazu erhalten, was aus datenschutzrechtlichen Gründen scheitert. Die Grundgesamtheit der Tagespendler/innen der Nordwestbahn kann somit nicht ermittelt werden.

Eine weitere Möglichkeit, die alternativ anzudenken wäre, ist eine sogenannte »Klumpenstichprobe«. *„Klumpenstichproben bieten sich an, wenn keine Liste der Elemente der Grundgesamtheit, wohl aber eine Liste der zusammengefass-*

ten Elemente [...] vorhanden ist“ (MATTISSEK et al. 2013: 56). Das heißt im konkreten Fall müsste man die Pendler/innen nach ihren Herkunftsgemeinden zu Clustern zusammenfassen. Die Anzahl der Ein- und Auspendler/innen sind auf Gemeindeebene durchaus verfügbar. Aber auch dieser Weg hat einen Haken, da natürlich die Verkehrsmittelwahl der Pendler/innen unberücksichtigt bleibt, was erneut zu groben Verfälschungen der Analyse führen dürfte.

Somit muss der Gedanke an eine repräsentative Stichprobe endgültig verworfen werden. Die gewählte Stichprobenart ist die der »Willkürstichprobe«. Auch die Nachteile, die zum Beispiel in *„erheblichen Verzerrungen gegenüber der Grundgesamtheit“* (MATTISSEK et al. 2013: 55) bestehen, müssen in Kauf genommen werden. Die Größe der Stichprobe wurde zu Beginn mit mindestens 100–130 Personen festgelegt, wuchs im Laufe der Befragung aber, soviel kann vorweggenommen werden, auf knapp 200 Proband/inn/en an. Hierbei ist jedoch nochmals darauf zu verweisen, dass eine Willkürstichprobe nur für sich selbst stehen kann (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 56). *„Repräsentative Aussagen über die Grundgesamtheit ermöglicht sie nicht“* (MATTISSEK et al. 2013: 56).

4.3 VARIABLEN DER ANALYSE

Im Rahmen einer quantitativen Befragung kann eine große Menge an Datenmaterial erhoben werden. Um dieses auch gezielt auswerten zu können, müssen sogenannte Merkmalskategorien gebildet werden. *„[...] [D]ie interessierenden Größen, die bei den Merkmalsträgern erhoben werden, heißen Merkmale oder Variablen“* (KRUKER und RAUH 2005: 109).

Die Konzeption dieser Studie sieht vor, dass sich die im Folgekapitel aufgestellten Hypothesen aus namentlich benannten Variablen zusammensetzen. Daher werden diese Variablennamen auch vorweg genannt. Die eingesetzte statistische Methodik wird dann passenderweise erst zu Beginn des Kapitels »Auswertung der Ergebnisse« näher erläutert. Die dem Fragebogen zugrunde liegenden Variablen werden vor der Hypothesenbildung in »unabhängige« und »abhängige« Variablen geteilt. Die unabhängigen Merkmale der Pendler/innen, so die Annahme, erklären die abhängigen näher, wobei natürlich auch jede Variable für sich interessante Ergebnisse liefern kann.

4.3.1 Unabhängige Variablen

Zu den erklärenden Variablen der Analyse zählen vor allem personenbezogene Merkmale (inklusive einer mobilitätspsychologischen Variablen) sowie grundlegende raumzeitliche Merkmale der Tagespendler/innen. Diesen Merkmalen wird im Rahmen der Hypothesenbildung unterstellt, dass sie die zu erklärenden Variablen signifikant beeinflussen. Zur besseren Übersichtlichkeit werden sie nachfolgend in zwei Teilgruppen gegliedert und aufgelistet. Auf bestimmte Merkmalsausprägungen wird im Kapitel »Fragebogen« Bezug genommen.

Personenbezogene Merkmale der Tagespendler/innen:

- Geschlecht
- Geburtsjahrgang
- Familienstand
- Alter des jüngsten Kindes
- Nettohaushaltseinkommen pro Monat
- Anzahl der Verdiener/innen im Haushalt
- Höchster Bildungsabschluss
- Berufsstand
- Einstellung zum Pendeln

Raumzeitliche Merkmale der Tagespendler/innen:

- Wohnort
- Arbeitsort
- Pendeldauer in Jahren
- Anzahl der Pendeltage in den letzten vier Arbeitswochen
- Zeitlicher Beginn der täglichen Anfahrt
- Flexibilität der Anfahrtszeit
- Üblicher Ausstiegsbahnhof Wien
- Üblicher Zustiegsbahnhof Wien
- Zeitaufwand Wohnsitz – nächstgelegener Bahnhof
- Zeitaufwand Ausstiegsbahnhof Wien – Arbeitsplatz
- Distanz Wohnsitz – Arbeitsplatz
- Gesamtpendelzeit pro Arbeitstag
- S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof

4.3.2 Abhängige Variablen

Während die im Vorkapitel beschriebenen Variablen per definitionem dafür da sind, andere Merkmale der Proband/inn/en zu erklären, bergen die abhängigen Variablen nun das eigentlich relevante Forschungsinteresse in sich. Gemäß den genannten Schwerpunkten unterteilen wir in die Untergruppen »raumzeitliches Verhalten«, »räumliches Konsumverhalten« und »Mobilitätsverhalten«.

Raumzeitliches Verhalten der Tagespendler/innen:

- Häufigkeit des Treffens mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien während der letzten vier Arbeitswochen
- Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Treffen mit Verwandten / Freunden / Bekannten während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)
- Häufigkeit des Besuchs gastronomischer Einrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen
- Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch gastronomischer Einrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)
- Häufigkeit des Besuchs von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen
- Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)
- Häufigkeit des Besuchs von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren in Wien während der letzten vier Arbeitswochen
- Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)
- Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien
- Anzahl der Tage in den letzten vier Wochen mit gänzlich arbeitsunabhängigem Aufenthalt in Wien während der Freizeit
- Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt
- Flexibilität der Rückfahrtszeit

Räumliches Konsumverhalten der Tagespendler/innen

- Räumliche Kaufpräferenz (Güter)
- Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)
- Häufigkeit des Kaufs bestimmter Güter während der letzten vier Wochen bezogen auf den jeweils gewählten Ort
- Häufigkeit der Nutzung bestimmter Dienstleistungen und Freizeitangebote während der letzten vier Wochen bezogen auf den jeweils gewählten Ort

Mobilitätsverhalten der Tagespendler/innen

- Bevorzugte Fortbewegungsart in der Kernzone Wien
- Frequentierte Linien in der Kernzone Wien
- Karte der Wiener Linien

4.4 HYPOTHESENBUILDUNG

Einer der wichtigsten Schritte auf dem Weg zur wissenschaftlichen Erkenntnis ist die Bildung von Hypothesen. *„Unter Hypothesen sind Vermutungen über einen Tatbestand, einen Zusammenhang mehrerer Merkmale zu verstehen“* (KRUKER und RAUH 2005: 9). Im konkreten Fall geht es darum, die zuvor dargestellten Variablen in einer Weise zu kombinieren, welche die interessantesten Phänomene im alltäglichen Verhalten der Zielgruppe zutage fördert. Was den Zusammenhang zweier Variablen angeht, so wird im Rahmen dieser Analyse prioritär ermittelt, ob es überhaupt einen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen diesen Merkmalen gibt. Aufgrund des niedrigen Datenniveaus kann jedoch nicht erfasst werden, wie stark die Assoziation ist bzw. in welche Richtung sie verläuft. Hinsichtlich der angewandten statistischen Methoden wird aber nochmals auf das Kapitel »Auswertung der Ergebnisse« verwiesen.

Die Hypothesen selbst werden als sogenannte »Nullhypothesen« formuliert. Im Zuge dessen wird *„[...] das als Nullhypothese formuliert, von dem angenommen (gehofft, gefürchtet) wird, dass es nicht zutrifft“* (AUFHAUSER und RÖHR-LING 2012: 151). In diesem Sinne folgt die gewählte Vorgangsweise der Aussage von KRUKER und RAUH, die besagt, dass es nicht das oberste Ziel wissenschaftlicher Forschung sei, die Hypothese mit empirisch gewonnenen Aussa-

gen über die Realität zu bestätigen, sondern diese vielmehr zu widerlegen (vgl. KRUKER und RAUH 2005: 10).

Würde man sämtliche unabhängigen und abhängigen Variablen dieser Analyse miteinander kombinieren, so käme man auf die beachtliche Anzahl von 418 Hypothesen. Dies würde den Rahmen dieser Arbeit natürlich bei weitem sprengen und außerdem an dem genannten Ziel des qualitativen Minimalismus vorbeigehen. Es wird daher erforderlich sein, die wesentlichen Teile des Datensatzes zu eruieren und gewisse, unwichtiger erscheinende Aspekte beiseite zu lassen. Diese wichtige Vorarbeit ist nun in weiterer Folge zu leisten. Dabei ist zu beachten, dass die dem jeweiligen Kapitel vorangestellte Grundhypothese (jeweils grün eingefärbt) ausschließlich aus den im Rahmen dieser Analyse bearbeiteten untergeordneten Hypothesen beantwortet wird. Somit kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Variation der Merkmalskombinationen in weiterer Folge auch zu anderen Ergebnissen führen könnte.

4.4.1 Verhaltenseffekte durch Geschlecht & Alter

HYPOTHESE 1: Es gibt keine geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

In der ersten Hypothese wird unterstellt, dass männliche und weibliche Pendler/innen unterschiedlichen Alters kein differenziertes Verhalten an den Tag legen. Es besteht aber die Hoffnung, dass z.B. geschlechtsspezifische Zusammenhänge zutage treten. Vermutungen dieser Art werden daher in weiterer Folge durchaus positiv erläutert, obwohl die Hypothesen der Forschungstradition entsprechend durchgängig als Nullhypothesen formuliert werden!

Hypothese 1.1: Die Variablen »Geschlecht« und »Häufigkeit des Besuchs von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Analysiert wird zum Beispiel das Einkaufsverhalten der Befragten. Der Raumbezug wird gewährleistet, indem zusätzlich zur Häufigkeit des Einkaufs auch

der sekundäre Aktionsraum differenziert betrachtet wird. Neben der reinen Ausdehnung des Aktionsraums können aus den aufgesuchten Raumeinheiten auch zurückgelegte Distanzen abgeleitet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung beschränkt sich die Funktion der Distanz allerdings auf die Bezirksebene.

Hypothese 1.2: Die Variablen »Geschlecht« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Durch die Kombination der beiden Merkmale werden sowohl der sozialwissenschaftliche als auch der aktionistische Verhaltensbegriff berücksichtigt. Neben dem Geschlecht könnte aber auch das Alter der Befragten eine Rolle spielen. Es ist nämlich gut vorstellbar, dass Pendler/innen unterschiedlichen Alters, auch differenzierte Verhaltensweisen zeigen.

Hypothese 1.3: Die Variablen »Geburtsjahrgang« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind voneinander unabhängig.

Diesbezüglich explizit herausgegriffen wird das freiwillige Verweilen in Wien nach der eigentlichen Arbeitszeit. Vermutet wird, dass Jüngere die vielfältigen Möglichkeiten der Großstadt auf diesem Wege öfters nutzen als Ältere.

4.4.2 Verhaltenseffekte durch die familiäre Situation

HYPOTHESE 2: Es gibt keine auf die familiäre Situation bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Wie bereits in der Theorie erläutert, wird das Verhalten der befragten Pendler/innen unter Umständen auch von ihrem Familienstand beeinflusst. Logisch gedacht könnte es einen Unterschied machen, ob man auf jemanden, der zu Hause wartet, Rücksicht nehmen muss, oder eben nicht. Der Aussage von AUFHAUSER und RÖHRLING entsprechend, wonach das als Nullhypothese formu-

liert werden soll, von dem erhofft wird, dass es nicht zutrifft (vgl. AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 151), werden die zugehörigen Hypothesen aber wiederum so formuliert, als gäbe es diesen Zusammenhang nicht.

Hypothese 2.1: Die Variablen »Familienstand« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Die Auswertung muss demnach zeigen, ob ein Zusammenhang zwischen dem Familienstand der Pendler/innen und der Rückfahrtszeit vom Arbeitsort besteht.

Hypothese 2.2: Die Variablen »Familienstand« und »Häufigkeit des Besuchs von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Ist jemand alleinstehend, so ist es denkbar, dass er/sie häufiger Freizeiteinrichtungen in Wien aufsucht, um neue Menschen kennenzulernen. Das Ziel wäre es demnach, die Nullhypothese zu verwerfen. Im Rahmen dieses Kapitels wird der Merkmalsblock zum Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien analysiert, der auch wiederum den in diesem Zusammenhang genutzten sekundären Aktionsraum miteinschließt.

Hypothese 2.3: Die Variablen »Familienstand« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Falls jemand bereits vergeben ist und sich mit der Zeit auch Kinder einstellen, wäre es möglich, dass sich das Pendler/innenverhalten erneut ändert.

Hypothese 2.4: Die Variablen »Alter des jüngsten Kindes« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Vor allem die angestrebte Rückfahrtszeit könnte sich beim Vorhandensein von Kleinkindern ändern. Im Falle eines statistisch signifikanten Zusammenhangs müsste die Nullhypothese verworfen werden.

Hypothese 2.5: Die Variablen »Alter des jüngsten Kindes« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

Es wäre zudem möglich, dass eine Flexibilisierung der Rückfahrtszeit eintritt, die es jungen Eltern ermöglicht, zumindest an bestimmten Wochentagen früher zu Hause einzutreffen als sonst.

4.4.3 Einkommensspezifisches Verhalten

HYPOTHESE 3: Es gibt keine einkommensspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Untersucht werden Zusammenhänge hinsichtlich des Konsumverhaltens der Pendler/innen. Es ist nicht auszuschließen, dass dieses zu einem erheblichen Teil vom verfügbaren Haushaltseinkommen pro Monat abhängt. Somit wird in diesem Kapitel der Fokus auf diesen Teilaspekt des Tagespendelns gerichtet.

Hypothese 3.1: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Häufigkeit des Besuchs gastronomischer Einrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

In gewohnter Manier wird neben der Häufigkeit des Besuchs eines gastronomischen Betriebs auch der in diesem Zusammenhang genutzte sekundäre Aktionsraum berücksichtigt.

Hypothese 3.2: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch gastronomischer Einrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Je nach verfügbarem Einkommen könnte es sein, dass Lokale in bestimmten Bezirken, die sich durch ein niedrigeres oder höheres Preisniveau auszeichnen, bevorzugt aufgesucht werden. Das Einkommen könnte aber auch bei der groß-

räumigeren Konsumententscheidung (Güterkauf in der Herkunfts- oder in der Zielregion) eine Rolle spielen. Falls dem so ist, wäre die Nullhypothese obsolet.

Hypothese 3.3: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

Unter Umständen bietet es Vorteile, Güter und Dienstleistungen in der Zielregion zu erwerben. Die Analyse soll diesbezügliche Hinweise liefern.

Hypothese 3.4: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Die Kosten für Mobilität spielen im Monatsbudget einer typischen Pendler/innenfamilie eine ebenfalls nicht unbeträchtliche Rolle. Neben den Kosten für die Nutzung der Bahn fallen diese auch innerstädtisch an.

Hypothese: 3.5: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Karte der Wiener Linien« sind voneinander unabhängig.

Aus diesem Grund könnte es einen Zusammenhang zwischen den verfügbaren finanziellen Mitteln und dem Ticketkauf für die Nutzung der »Wiener Linien« geben. So ist zum Beispiel denkbar, dass einige Pendler/innen gänzlich auf den Kauf einer solchen Karte verzichten, obwohl die Jahreskarte der »Wiener Linien« im europäischen Vergleich als günstig gilt.

4.4.4 Verhaltenseffekte durch Bildung & Beruf

HYPOTHESE 4: Es gibt keine auf den Bildungs- bzw. Berufsstand bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Der höchste Bildungsabschluss sowie der gegenwärtige Berufsstand der Proband/inn/en können ein Hinweis auf die Zugehörigkeit zu einer bestimmten so-

zialen Schicht sein. Dabei wird unterstellt, dass sich verschiedene soziale Gruppen auch unterschiedlich verhalten.

Hypothese 4.1: Die Variablen »Höchster Bildungsabschluss« und »Bevorzugte Fortbewegungsart in der Kernzone Wien« sind unabhängig.

Die bevorzugte Fortbewegungsart innerhalb Wiens wird deswegen genauer unter die Lupe genommen, da gebildete Menschen unter Umständen eher in der Lage sind, ihren Arbeitsweg bewusst aktiv zu gestalten. Hiermit ist insbesondere die Angabe des Zufußgehens gemeint, eine Form des aktiven Pendelns also, die stressmildernde Faktoren mit sich bringt (vgl. SCHAUPP 2012: 7).

Hypothese 4.2: Die Variablen »Berufsstand« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

Unterschiede zwischen Angestellten und Selbstständigen sind nicht auszuschließen, wenn es um die flexible Gestaltung der eigenen Arbeitszeiten geht. Daher wird die Flexibilität der Rückfahrtszeit auch in diesem Kontext analysiert.

4.4.5 Mobilitätspsychologische Verhaltenseffekte

HYPOTHESE 5: Es gibt keine einstellungsspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Im Rahmen des vorangestellten Theoriekapitels wurde geklärt, dass auch die subjektiv emotionale Herangehensweise an eine Tätigkeit mitunter Auswirkungen auf das objektiv beobachtbare Verhalten haben kann. Die nächsten Nullhypothesen sind demnach der Mobilitätspsychologie zuzurechnen, wobei analysiert wird, ob signifikante Zusammenhänge der Variablen zutage treten.

Hypothese 5.1: Die Variablen »Einstellung zum Pendeln« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind voneinander unabhängig.

Eine positive Einstellung zum Pendeln bewirkt also unter Umständen, dass man dessen Vorteile länger und auch öfters auskosten möchte.

Hypothese 5.2: Die Variablen »Einstellung zum Pendeln« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Wochen mit gänzlich arbeitsunabhängigem Aufenthalt in Wien während der Freizeit« sind voneinander unabhängig.

Insofern beschäftigen sich die beiden mobilitätspsychologischen Hypothesen genau mit den beiden Variablen, die ein längeres Verbleiben nach der Arbeitszeit bzw. ein freiwilliges Aufsuchen der Stadt Wien in der Freizeit verkörpern.

4.4.6 Verhaltenseffekte durch Pendelfrequenz

HYPOTHESE 6: Es gibt keine auf die Pendelfrequenz bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Unter dem Begriff der »Pendelfrequenz« subsumiert in dieser Untersuchung die Pendelhäufigkeit, und zwar in der langen (»Pendeldauer in Jahren«) als auch in der kurzen Frist (»Anzahl der Pendeltage in den letzten vier Arbeitswochen«).

Hypothese 6.1: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Häufigkeit des Treffens mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Nach jahrelanger Pendeldauer ist es nicht auszuschließen, dass bereits intensivere soziale Bande in den Wiener Raum geknüpft wurden. Interessant wäre es, ob diese Kontakte vorwiegend in der Nähe des Arbeitsplatzes gepflegt werden, oder ob man weitere Wege dafür auf sich nimmt.

Hypothese 6.2: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Treffen mit Verwandten / Freunden / Bekannten während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Zudem könnte es sein, dass man nach zahlreichen Pendeljahren nur danach trachtet, den Arbeitsort Wien in der Freizeit nur ja nicht mehr betreten zu müssen. Vorsichtshalber wird die Hypothese jedoch derart formuliert, als gäbe es keinen Zusammenhang zwischen diesen beiden Merkmalen der Pendler/innen.

Hypothese 6.3: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Wochen mit gänzlich arbeitsunabhängigem Aufenthalt in Wien während der Freizeit« sind voneinander unabhängig.

Ob eine Dauerkarte (z.B. eine Jahreskarte) der »Wiener Linien« erworben wird oder nicht, hängt mitunter auch von der Anzahl der Pendeltage pro Monat ab. Diese Korrelation wird in der folgenden Hypothese sichtbar.

Hypothese 6.4: Die Variablen »Anzahl der Pendeltage in den letzten vier Arbeitswochen« und »Karte der Wiener Linien« sind voneinander unabhängig.

4.4.7 Zeitspezifische Verhaltenseffekte

HYPOTHESE 7: Es gibt keine anfahrtszeitspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Zwei vermeintlich logische Nullhypothesen werden in diesem Kapitel aufgestellt. Ihre Falsifikation würde bedeuten, dass der zeitliche Beginn der täglichen Anfahrt Einfluss auf den zeitlichen Beginn der täglichen Rückfahrt hätte.

Hypothese 7.1: Die Variablen »Zeitlicher Beginn der täglichen Anfahrt« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Die Analyse wird zeigen, ob dem wirklich so ist. Genauso ist fraglich, ob flexible Anfahrtszeiten auch tatsächlich flexible Rückfahrtszeiten bewirken.

Hypothese 7.2: Die Variablen »Flexibilität der Anfahrtszeit« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

4.4.8 Bahnhofspezifische Verhaltenseffekte

HYPOTHESE 8: Es gibt keine auf die genutzten Bahnhöfe bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Jeder Bahnhof in der Kernzone Wien verfügt über spezifische Charakteristika hinsichtlich seiner Lage und seiner infrastrukturellen Ausstattung. Viele der großen Bahnhöfe bieten heute zusätzlich angeschlossene Einkaufsmöglichkeiten.

Hypothese 8.1: Die Variablen »Üblicher Zustiegsbahnhof Wien« und »Häufigkeit des Besuchs von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Exemplarisch herausgegriffen und zu einer Gruppe zusammengefasst werden jene Pendler/innen, die üblicherweise an den Bahnhöfen »Wien Handelskai« und »Wien Mitte-Landstraße« den Zug Richtung Heimat besteigen. Diese Bahnhöfe verfügen über direkt angeschlossene Einkaufszentren.

Als Gegenpol werden die Pendler/innen mit Zustieg in »Wien Praterstern« und »Wien Floridsdorf« gewählt, die über keine solchen umfassenden Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Bahnhofsnähe verfügen.

Müsste die Nullhypothese verworfen werden, so würde dies bedeuten, dass die Wahl des Zustiegsbahnhofs hinsichtlich seiner Einkaufsmöglichkeiten die Einkaufshäufigkeit der Pendler/innen signifikant beeinflusst.

Hypothese 8.2: Die Variablen »Üblicher Zustiegsbahnhof Wien« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind unabhängig.

Daran gekoppelt ist wiederum die spezifische Erforschung des sekundären Aktionsraums. Interessant wäre es, zu sehen, ob sich dieser ausgehend vom Arbeitsbezirk vor allem in Richtung des jeweiligen Zustiegsbahnhofs bewegt. Es ist durchaus vorstellbar, dass die Bahnhofswahl von der Möglichkeit der Befriedigung der Grunddaseinsfunktion »Sich-versorgen« mitbestimmt wird.

4.4.9 Verhaltenseffekte durch raumzeitliche Entfernung

HYPOTHESE 9: Es gibt keine auf die Entfernung zum Arbeitsplatz bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Unter dem Begriff der »Entfernung« werden in dieser Hypothese sowohl die räumliche Distanz zwischen den definierten Orten als auch der Zeitaufwand für deren Überwindung zusammengefasst.

Hypothese 9.1: Die Variablen »Zeitaufwand Wohnsitz – nächstgelegener Bahnhof« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Demgemäß wäre es interessant, herauszufinden, ob der Zeitaufwand für die An- bzw. Rückreise zum/vom Bahnhof in der Heimatregion Einfluss auf den Beginn der täglichen Rückfahrt hat. Ein besonders hoher Zeitaufwand betreffe vor allem jene Pendler/innen, die aus den Bezirken Horn bzw. Mistelbach stammen, da diese nicht direkt entlang der Nordwestbahn-Strecke liegen.

Hypothese 9.2: Die Variablen »Gesamtpendelzeit pro Arbeitstag« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

Nimmt der tägliche Prozess des Pendelns sehr viel Zeit in Anspruch, so könnte es sein, dass die Proband/inn/en vermehrt danach trachten, ihre Einkäufe direkt am Arbeitsort zu erledigen, um mehr Zeit mit ihrer Familie und generell an ihrem Wohnort verbringen zu können. Dieselbe These kann übrigens auch für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen aufgestellt werden. In beiden Fällen wären die Nullhypothesen zu falsifizieren, sofern ein signifikanter Zusammenhang zwischen den Variablen festgestellt werden könnte.

Hypothese 9.3: Die Variablen »Gesamtpendelzeit pro Arbeitstag« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Im Wissen, dass eine lange Heimreise bevorsteht, wäre ein distanzbezogener Einfluss auf das freiwillige Länger-Verweilen in Wien nicht auszuschließen.

Hypothese 9.4: Die Variablen »Distanz Wohnsitz – Arbeitsplatz« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind unabhängig.

4.4.10 Verhaltenseffekte durch Zugang zur S-Bahn

HYPOTHESE 10: Es gibt keine auf den Bahnanschluss bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Dem letzten Hypothesenblock, der nochmals einen Schwerpunkt der Analyse darstellt, liegt die Annahme zugrunde, dass eine bessere Bahnverbindung auch zu messbaren Verhaltensänderungen der befragten Tagespendler/innen führt. Im konkreten Fall ist unter einer verbesserten Bahnverbindung die Erweiterung der S-Bahnverfügbarkeit auf zusätzliche Weinviertler Bahnhöfe zu verstehen.

Hypothese 10.1: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Häufigkeit des Treffens mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Der Schwerpunkt dieser Analyse wird hier vor allem auf jene Bereiche gelegt, die über das arbeitsbezogene Pendeln hinausgehen. So wird zunächst die These aufgestellt, dass die Verfügbarkeit einer S-Bahn mit höherem Takt das häufige Treffen mit Freunden und Bekannten in Wien erleichtern könnte.

Hypothese 10.2: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Treffen mit Verwandten / Freunden / Bekannten während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz« sind voneinander unabhängig.

Auch der sekundäre Aktionsraum könnte sich dadurch verändern. Der S-Bahn-Anschluss entlang der Nordweststrecke bietet nämlich teilweise die Möglichkeit, den Heimweg später anzutreten, als es der Regionalzug tut. Dadurch wären dann auch die entfernteren Wiener Bezirke problemloser in abendliche Aktivitäten miteinzubeziehen.

Hypothese 10.3: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Häufigkeit des Besuchs von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Ähnliche Vorannahmen gelten natürlich auch für den Besuch von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen. Wenn dem so wäre, dann könnten beispielsweise Theater- oder Kinovorstellungen weiter entfernt vom Bahnhof Floridsdorf (Abfahrt des letzten Regionalzuges am Tag) und auch noch zu späterer Stunde besucht werden. Die Analyse wird zeigen, ob die Annahme, dass der Zugang zur S-Bahn signifikante Verhaltensänderungen mit sich bringt, zutrifft, oder ob die Nullhypothesen anzunehmen sind.

Hypothese 10.4: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Zu guter Letzt wird untersucht, ob eine S-Bahn-Verbindung auch Einfluss auf das räumliche Kaufverhalten der befragten Tagespendler/innen hat.

Hypothese 10.5: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

Dabei wird geprüft, ob aus Gemeinden mit Zugang zur S-Bahn tendenziell mehr Kaufkraft nach Wien abfließt. Dies ist jedoch nicht in Geldeinheiten ausdrückbar, sondern wird aus räumlichen Kauf- und Nutzungspräferenzen abgeleitet.

Hypothese 10.6: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Es ist vorauszuschicken, dass es durchaus im Bereich des Möglichen liegt, dass alle der 10 Haupthypothesen sowie sämtliche der 35 Subhypothesen tendenziell anzunehmen sind. In diesem Falle wäre das Verhalten der Tagespendler/innen dieser Analyse gänzlich unabhängig und durch keine der analysierten Merkmalskombinationen beeinflussbar.

4.5 KONZEPTION DES FRAGEBOGENS

Nach der Festlegung der Analysekatoren bestand der nächste Schritt in der Erstellung eines Fragebogens, der es ermöglichen sollte, die notwendigen Daten zur Überprüfung der Hypothesen zu beschaffen. An dieser Stelle wird nun versucht, einen Einblick in die vielfältigen Überlegungen zu geben, die im Zuge der Konzeption dieses Fragebogens anzustellen waren.

Für die Befragung der Bahnpendler/innen der Nordweststrecke musste vorweg der Befragungsort festgelegt werden, da dieser eine wichtige Grundlage für das Design des Fragebogens darstellte. In diesem Fall lag der Befragungsort ob der definierten Zielgruppe allerdings auf der Hand: Die Umfrage sollte während der Fahrt in Zuggarnituren der österreichischen Nordwestbahn stattfinden. Diese mobile Befragungssituation bringt jedoch einige Besonderheiten mit sich. Einerseits ist hier die frühmorgendliche Abfahrtszeit der Züge zu nennen, da natürlich ausschließlich zur Stoßzeit befragt werden kann, um tatsächlich auch viele Pendler/innen zu erreichen. Andererseits ist für die Befragung in der Bahn eine Bewilligung der Österreichischen Bundesbahnen vonnöten, die üblicherweise erst nach eingehender Überprüfung des fertigen Fragebogens erteilt wird. Auch hinsichtlich des Zeitaufwandes zur Erreichung der angestrebten Stichprobengröße bestanden zu Beginn mehrere Fragezeichen. Im schlimmsten Fall hätte es sein können, dass die meisten der Pendler/innen ein Ausfüllen der Fragebögen von Haus aus abgelehnt hätten. Dies hätte die gesamte Arbeit infrage gestellt und in dem Sinne auch gefährdet.

Methodisch wurden daher Fragebögen zum Selbstauffüllen gewählt. Das heißt, dass diese im Zug direkt an die Pendler/innen verteilt und einige Zeit später, jedoch noch während derselben Fahrt nach Wien, wieder eingesammelt werden sollten. Die Annahme war, dass die Rücklaufquoten dadurch höher sein würden als zum Beispiel auf dem Versandweg, der mangels Zugang zu Adressdaten auch gar nicht in Frage gekommen wäre. *„Auf schriftlichem Wege lassen sich – bei entsprechendem Vervielfältigungs- und Verteilungsaufwand – mit vergleichsweise geringen Kosten in relativ kurzer Zeit viele Menschen mit der Bitte ansprechen, an der Befragung teilzunehmen“* (MATTISSEK et al. 2013: 90). Die gesamte Befragungssituation erforderte aber einen mehr als durchdachten Fragebogen, um eben nicht auf der Stelle abgewiesen zu werden. *„Die schriftliche Befragung erfordert [...] eine besondere Sorgfalt bei der Fragebogenkonzeption und -didaktik“* (MATTISSEK et al. 2013: 90). Bei der endgültigen Konzeption wurde auf die bereits mehrfach zitierten Werke von KRUKER/RAUH sowie MATTISSEK/PFAFFENBACH/REUBER zurückgegriffen. Deren Ratschläge können indirekt auch aus dem Fragebogen abgeleitet werden. Eine erschöpfende Aufzählung aller übernommenen Hinweise würde den Rahmen dieses Kapitels sprengen.

So war es jedenfalls das Hauptziel, einen kompakten Fragebogen zu entwickeln, der in der Bahn für den Befrager einerseits leicht handzuhaben ist und den Befragten andererseits das rasche und selbstständige Ausfüllen ermöglicht. Der Fragebogen musste demnach auf ein annehmbares Maß gekürzt werden, *„denn die Länge der Befragung muss unbedingt auch die angestrebte Befragungssituation berücksichtigen“* (MATTISSEK et al. 2013: 87). Um die leichte Ausfüllbarkeit zu garantieren, wurde vorwiegend auf Faktfragen und geschlossene Fragen zurückgegriffen. *„Geschlossene Fragen bieten den Befragten die Möglichkeit [...] zwischen verschiedenen vorgelegten Antwortalternativen zu entscheiden“* (KRUKER und RAUH 2005: 92). Geachtet wurde vor allem auch auf einfache Sprache: *„Die Anweisungen zum Ausfüllen der Bögen müssen einfach, verständlich und dem sozialen Kontext entsprechend formuliert sein“* (MATTISSEK et al. 2013: 90). Durch kurze Zwischentexte sollte der/die Befragte einem roten Faden gleich durch den Fragebogen geleitet werden.

Der fertige Fragebogen beginnt mit der Frage nach der persönlichen Einstellung zum Pendeln. Dadurch soll signalisiert werden, dass die Meinung der Pendler/innen sehr wohl interessiert und sie nicht bloß Mittel zum Zweck sind. Es

folgen grundsätzliche Fragestellungen zum raumzeitlichen Verhalten der Zielgruppe. Einige der Variablen können auch aus anderen Fragen abgeleitet werden, weshalb wirklich nur die unerlässlichen Fragen in den Bogen aufgenommen wurden. Der zweite Teil beschäftigt sich dann vor allem mit dem sekundären Aktionsraum der Pendler/innen. Danach folgen zwei Abschnitte zum räumlichen Konsum- und Mobilitätsverhalten. Die Antwortkategorien der Konsumfragen orientieren sich beispielsweise am sogenannten »kleinen Warenkorb« des österreichischen Verbraucherpreisindex. Zuletzt werden personenbezogene Daten abgefragt, wie es der empfohlenen Strukturierung eines Fragebogens entspricht. *„Persönlich sensible Fragen (z.B. die Gehaltsfrage [...]) stellt man sinnvollerweise an den Schluss, um Verluste bei einem eventuellen Abbruch der Befragung zu minimieren“* (MATTISSEK et al. 2013: 86).

Der Fragebogen umfasste in der Konzeptionsphase schlussendlich vier volle Seiten im A4-Format. Trotz Aufbietung aller Tricks hinsichtlich der Formatierung konnte keine kompaktere Form ohne Datenverlust erreicht werden. Somit wurde der Druck in Form einer Broschüre beschlossen. Das heißt, dass vier Seiten auf ein einziges A4-Blatt beidseitig gedruckt wurden. Die Fragen waren dennoch gut lesbar, das gesamte Erscheinungsbild aber optisch weit weniger abschreckend. Die Endversion des Fragebogens kann übrigens im Anhang dieser Arbeit begutachtet werden. Im Forschungsprozess stand zuvor jedoch noch der sogenannte »Pretest« auf dem Programm. Er sollte klären, *„ob die einzelnen Fragen, die Platzierung der Fragen und die didaktische Gesamtkonzeption des Fragebogens der konkreten Befragungssituation vor Ort standhalten und dabei auch die Ergebnisse bringen, die für die spätere Hypothesenprüfung notwendig sind“* (MATTISSEK et al. 2013: 88).

4.6 PRETEST

Der Pretest wurde am 15. Februar 2015 mit vier regulären Pendler/inne/n durchgeführt. Beratend standen allerdings noch weit mehr Leute zur Verfügung, wie unter anderem ehemalige Pendler/innen und eine Marktforschungsexpertin der ÖBB. Am Ende des Tages gab es zahllose unterschiedliche Meinungen und Hinweise. Somit galt es, jene Kompromisslösung herauszufinden, mit denen

alle Beteiligten am besten leben konnten und mit der am Ende des Tages die optimalen Ergebnisse erzielbar sein würden.

Die erste Testperson (männlich, Jahrgangsguppe 1951–1960) regte zum Beispiel an, die vorhin erwähnten Zwischentexte optisch mehr hervorzuheben, weshalb diese nachträglich eingerahmt wurden. Weiters wurde die schlechte Lesbarkeit der ursprünglich mit kleinerem Schriftgrad angelegten Bezirkskategorien in den Fragen zum sekundären Aktionsraum bemängelt, wonach diese dem übrigen Schriftbild angeglichen wurden. Der Anregung, zwei Versionen des Fragebogens zu drucken (Broschüre und großes A4-Format) wurde jedoch aus Gründen der schlechteren Handhabbarkeit letztlich nicht entsprochen. Was während der Ausfüllphase beobachtet werden konnte, war der unverhältnismäßig große Zeitaufwand zur Beantwortung der Fragen zur Kauf- bzw. Konsumhäufigkeit von Gütern bzw. Dienstleistungen. Dieser Themenblock wurde anschließend nochmals stark vereinfacht, was sich später aus zeitlicher Sicht als richtige Maßnahme herauskristallisieren sollte, jedoch nicht unbedingt zu optimalen Ergebnissen führte. Die zweite Testperson (männlich, Jahrgangsguppe 1971–1980) regte einen noch kürzeren Einleitungstext an, ein Vorschlag, der allerdings von den übrigen Proband/inn/en anders gesehen wurde. Hinsichtlich der Durchführung der Befragung wurde die Installation einer Art Urne im Zug vorgeschlagen. Da die Befragung allerdings durch eine Person durchführbar sein musste, wurde dies als unverhältnismäßiger Aufwand betrachtet. Die dritte Testperson (weiblich, Jahrgangsguppe 1981–1995) schlug eine andere Reihung bestimmter Fragenblöcke vor, der teilweise entsprochen werden konnte. Auch hier kam es zu ähnlichen Problemen bei den Fragen zum räumlichen Konsumverhalten. Die vierte Testperson (männlich, Jahrgangsguppe 1981–1995) lieferte den wichtigen Hinweis, dass die Befragung in den Semesterferien stattfinden würde und die ursprünglich eingeplante Gruppe der Student/inn/en daher nur stark verfälscht betrachtet werden könnte. Dies führte letztlich auch zu deren endgültiger Ausklammerung aus der Analyse. Ansonsten wurde einige Begrifflichkeiten geändert, die zur leichteren Verständlichkeit beitrugen. Die Ausfüllzeit lag durchwegs über den angestrebten 10 Minuten, was sich allerdings durch das mehr als genaue Studium jeder einzelnen Frage ergab. Das rasche Ausfüllen bestimmter Teile des Fragebogens ließ bereits erahnen, dass es zeitlich zu keinen großen Problemen kommen würde.

Der nun adaptierte Fragebogen wurde den Österreichischen Bundesbahnen, Abteilung Marktforschung, zugesandt. Die Genehmigung erfolgte binnen zweier Werkstage, was nochmals besonders hervorgehoben werden muss. Eine Mitarbeiterin der Abteilung meldete sich schließlich sogar telefonisch. Ihre Anregungen, die auf zahlreichen Marktforschungserfahrungen in Zügen beruhen, wurden ebenfalls vor dem Druck der Bögen berücksichtigt. Diese bestanden vor allem in Tipps hinsichtlich der Formatierung – inhaltlich gab es nichts zu beanstanden. Somit stand der Durchführung der Befragung nichts mehr im Wege.

4.7 DURCHFÜHRUNG DER BEFRAGUNG

„Es kostet eine gewisse Überwindung, die Leute anzusprechen, mit denen man jeden Morgen schweigend und frierend auf dem Bahnsteig wartet und eigentlich gerne etwas plaudern würde“ (HARTMANN 1999: 18).

Genauso oder so ähnlich lässt sich auch die Befragungssituation im Zug charakterisieren. Der Moment der ersten Ansprache eines Fahrgastes, das erste laute Wort in die morgendlichen Stille des Pendler/innen/zuges zu sprechen – das verlangte schon ein klein wenig Mut. Sobald jedoch der Bann gebrochen war, die meisten der Pendler/innen ohnehin schon mitgehört hatten, was von ihnen erbeten werden würde, kann die Befragung als herausfordernde, aber durchaus positive Erfahrung bewertet werden.

Die Befragungsaktion wurde in der Zeit vom 18. bis zum 20. Februar 2015 durchgeführt. Dabei ist anzumerken, dass die Züge mit der frühesten Abfahrtszeit von Retz prophylaktisch nicht in die Erhebung miteinbezogen wurden. Dies wäre nur dann geschehen, wenn in den späteren Zügen keine entsprechende Stichprobengröße erzielt hätte werden können. Befragt wurde in drei Zügen, wobei die typische Ansprache mit »Pendeln Sie zur Arbeit nach Wien?« erfolgte. Dies sollte sicherstellen, dass ausschließlich die Tagespendler/innen mit Zielort Wien einen Fragebogen ausgehändigt bekommen. Dies war bitter nötig, um die Willkürstichprobe doch einigermaßen homogen gestalten zu können.

Zu Beginn der folgenden Seite werden die genauen Daten (Datum, Abfahrts- und Ankunftsbahnhof, Abfahrts- und Ankunftszeit, Zugnummer) hinsichtlich der für die Befragung gewählten Züge ausgewiesen.

- 1. BEFRAGUNGSTAG: Mittwoch, 18. Februar 2015
 - Regionalzug R2213 (Retz – Payerbach-Reichenau)
 - Abfahrt Retz: 06:17 Uhr
 - Ankunft Wien Floridsdorf: 07:17 Uhr
- 2. BEFRAGUNGSTAG: Donnerstag, 19. Februar 2015
 - Regionalzug R2215 (Retz – Wien Meidling)
 - Abfahrt Retz: 06:17 Uhr
 - Ankunft Wien Floridsdorf: 07:46 Uhr
- 3. BEFRAGUNGSTAG: Freitag, 20. Februar 2015
 - S-Bahn S3, Zugnummer 29311 (Hollabrunn – Wien Meidling)
 - Abfahrt Hollabrunn: 06:49 Uhr
 - Ankunft Wien Floridsdorf: 07:43 Uhr

Innerhalb dieser drei Tage konnten insgesamt 201 Tagespendler/innen erreicht werden. Im ersten Regionalzug waren es 86, im zweiten 88 und in der S-Bahn 27 Pendler/innen. Dies stellt ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis dar, das zudem weit über die angestrebten 100–130 Proband/inn/en hinausgeht.

Nach der Erfassung sämtlicher Daten steht nun der Auswertungsprozess als eine der wichtigsten Phasen des wissenschaftlichen Erkenntnisprozesses bevor. In diesen werden 188 Proband/inn/en einbezogen. Die Student/inn/en und Schüler/innen, welche sich im Eifer des Gefechts in die Gruppe der Befragten geschummelt haben, werden dezidiert aus der Analyse ausgeschlossen, da ihre Anzahl für statistisch aussagekräftige Aussagen keinesfalls genügt hätte.

Die Ausfüllqualität der Fragebögen kann durchwegs als gut bezeichnet werden. Jedoch ist vorab anzumerken, dass von jeglicher interpretativen Auswertung Abstand genommen wird. Aus forschungsethischen Gründen wurden leere Felder im Zuge der Dateneingabe auch leer belassen und nicht etwa, wie zum Beispiel im Fall des Ausstiegs- und Zielbahnhofes, von einem Feld auf das andere geschlossen. Die angewandten Methoden der statischen Datenanalyse werden zu Beginn des Folgekapitels genauestens offengelegt. Danach erfolgt die separate Auswertung der einzelnen Variablen, ehe die Auswertung mit der Überprüfung der assoziativen Hypothesen abgeschlossen wird. Im Zentrum steht sicherlich der sekundäre Aktionsraum der Befragten, wobei die Analyse durch zahlreiche weitere Auswertungen komplettiert wird.

5. Auswertung der Ergebnisse

Im Rahmen der Befragung konnte eine große Menge an Daten erfasst werden. „Um [aber] nicht auf der Stufe des Datensammlers [sic!] stehen zu bleiben, ist es notwendig, die erhobenen Daten zu ordnen, zu systematisieren – sie analytisch auszuwerten“ (KRUKER und RAUH 2005: 107). In weiterer Folge werden daher die quantitativen Methoden und Techniken beschrieben, welche im Rahmen der Auswertung der Fragebögen zum Einsatz kommen.

5.1 METHODIK

In Falle dieser Untersuchung wurden die Datensätze zunächst mittels »Microsoft Office Excel 2007« genauestens erfasst. Diese Vorgangsweise bot auf der einen Seite den Vorteil der unkomplizierten Dateneingabe und gleichzeitig die Möglichkeit, diese problemlos in andere Programme, wie zum Beispiel »IBM SPSS Statistics 22« und »ArcMap 10.2« einlesen zu können.

Im Rahmen der Studie werden vor allem sogenannte kategoriale Variablen analysiert. Deren Ausprägungen sind größtenteils nominal bzw. ordinal skaliert. „Nominalskalierte Merkmale lassen sich nur dahingehend in eine Relation setzen, dass man Aussagen darüber treffen kann, ob sie gleich oder ungleich sind“ (KRUKER und RAUH 2005: 110). Hingegen können ordinal skalierte Daten in eine Rangfolge gebracht werden. Die wenigen intervallskalierten Daten, das sind zum Beispiel die täglichen An- und Rückfahrtszeiten der Pendler/innen, wurden ebenfalls in kategoriale Variablen umgewandelt, da diese für die aussagekräftige Auswertung besser geeignet scheinen.

Für die separate Analyse der einzelnen Variablen reicht es aus, einfache Häufigkeitstabellen und darauf basierende Diagramme zu erstellen. In der Regel lässt sich dies durch deskriptive Statistiken in »SPSS« und deren Bearbeitung in »Excel« problemlos bewerkstelligen. Daten mit starkem Raumbezug werden unter Einsatz von »ArcGIS« zusätzlich in Karten verarbeitet, um eine bessere Übersicht über die Zielregion Wien zu gewährleisten. Komplexer ist die Überprüfung der Hypothesen hinsichtlich der Assoziation zweier Merkmale.

Diesbezüglich wird auf zweidimensionale Kreuztabellen zurückgegriffen. „[...] Kreuztabellen sind zwei- oder mehrdimensionale Häufigkeitstabellen, deren Zeilen und Spalten aus den Wertausprägungen der untersuchten kategorialen Variablen gebildet werden“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 191). Diese werden mit dem Statistikprogramm »SPSS« erstellt. Dieses ermöglicht zudem die Ausgabe von Prozentwerten, welche die Interpretation der Kreuztabellen maßgeblich erleichtern. In dieser Analyse wird danach getrachtet, die jeweils abhängige Variable als Spaltenvariable und die unabhängige Variable als Zeilenvariable ausgeben zu lassen. Es macht daher Sinn, sich vor allem die Zeilenprozentage näher anzusehen.

Da die Stichprobe dieser Analyse nicht unendlich groß ist, kann es passieren, dass in bestimmten Feldern der Kreuztabelle nur geringe Häufigkeiten aufscheinen. In diesem Fall behält sich der Autor eine Zusammenfassung der Kategorien vor, sofern dies sinnvoll erscheint. Hat ein/e Proband/in keine Angabe bei einer Frage getätigt, wird dies entweder in einer eigenen Kategorie als »keine Angabe« ausgewiesen oder im anderen Falle als fehlender Wert in der Analyse klassifiziert.

Ob es sich nun um eine Assoziation zwischen zwei kategorialen Merkmalen handelt, hängt davon ab, ob „Individuen, die auf dem Merkmal A eine bestimmte Merkmalsausprägung aufweisen, auch auf dem Merkmal B überproportional häufig bestimmte Merkmalsausprägungen aufweisen“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 205). Um dies besser abschätzen zu können, sehen wir uns daher auch die sogenannten »Residuen« genauer an. „Ein positives Residuum bedeutet, dass der beobachtete Häufigkeitswert in der Stichprobe für die entsprechende Merkmalskombination höher ist als unter Unabhängigkeit zu erwarten wäre. Die Kombination tritt überproportional häufig auf“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 207). Ein negatives Residuum bedeutet das Gegenteil. „Um beurteilen zu können, ob eine Abweichung klein oder groß ist, werden so genannte standardisierte Residuen berechnet“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 208). Auf diese Weise wird die Interpretation der Kreuztabellen nochmals erleichtert. Dabei kann man laut folgendem Zitat die Faustregel beachten, dass standardisierte Residuen größer als +2 bzw. kleiner als -2 als recht groß gelten. „Sind sehr viele der standardisierten Residuen in [der] Tabelle kleiner -2 oder größer +2, so entspricht die Verteilung sicher keiner Standardnormalverteilung und die

Nullhypothese der Unabhängigkeit ist abzulehnen“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 208). Als statistischer Test auf Unabhängigkeit zweier Variablen kommt im Rahmen dieser Untersuchung der sogenannte Chi-Quadrat-Test zum Einsatz. Er liefert eine Antwort auf folgende Frage: „Besteht ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen den Antworten der Befragten auf die beiden Variablen oder nicht?“ (MATTISSEK et al. 2013: 117).

Das Statistikprogramm »SPSS« gibt in diesem Zusammenhang den sogenannten »Pearson-Chi-Quadrat-Test« und den »Likelihood-Ratio-Chi-Quadrat-Test« aus. *„Aus Sicht der Statistik ist der Likelihood-Ratio-Test dem Pearson-Chi-Quadrat-Test vorzuziehen“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 211). Interpretieren kann man beide jedoch auf gleiche Weise: Bei mehr als fünf Prozent Irrtumswahrscheinlichkeit sind die vorhandenen Unterschiede als nicht signifikant zu bezeichnen und die Nullhypothese muss angenommen werden. Bei weniger als fünf Prozent Irrtumswahrscheinlichkeit sind die vorhandenen Unterschiede signifikant und die Nullhypothese auf Unabhängigkeit der beiden Merkmale muss abgelehnt werden (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 118).*

Die im Vergleich zu größeren Forschungsprojekten doch relativ geringe Stichprobengröße könnte unter Umständen auch zu Problemen beim Chi-Quadrat-Test führen. *„Nicht mehr als 20 Prozent aller erwarteten Häufigkeiten in den Zellen der Tabelle sollten unter 5 liegen, damit die Tests noch (halbwegs) gültig sind“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 212). Auch in diesem Fall wird versucht, durch Zusammenfassung von Kategorien aussagekräftigere Ergebnisse zu erzielen. Falls dieses Bemühen ohne Wirkung bleibt, ist im jeweils konkreten Fall von einer eingeschränkten Gültigkeit des statistischen Tests auszugehen. Von der Messung der Stärke bzw. der Richtung der Assoziation wird im Rahmen der Auswertung von Haus aus Abstand genommen, da das recht niedrige Datenniveau hier zu keinen aussagekräftigen Ergebnissen führen würde.*

Einen Sonderfall dieser Untersuchung stellen jene Fragen dar, die Mehrfachantworten zur Auswahl vorgesehen hatten. In diesen Fällen ist die Durchführung eines Chi-Quadrat-Tests nicht möglich. Anstelle dessen werden sogenannte »Mehrfachantworten-Sets« erstellt, die ähnlich wie die beschriebenen Kreuztabellen zu interpretieren sind, jedoch für das Verwerfen einer Hypothese nicht ausreichen. Auch ist die kartographische Darstellung aller aktionsräumli-

chen Variablen nicht möglich. Als platzsparende Alternative werden sogenannte Netzdiagramme in »Excel« eingesetzt, die ähnlich wie konzentrische Kreise die Darstellung des sekundären Aktionsraums der Pendler/innen ermöglichen.

Angesichts der umfangreichen Erklärungen, die vorab zu leisten waren, ist es nun an der Zeit für die eigentliche Auswertung der Ergebnisse, auf die in den Folgekapiteln nun detailliert eingegangen wird.

5.2 SEPARATE ANALYSE DER VARIABLEN

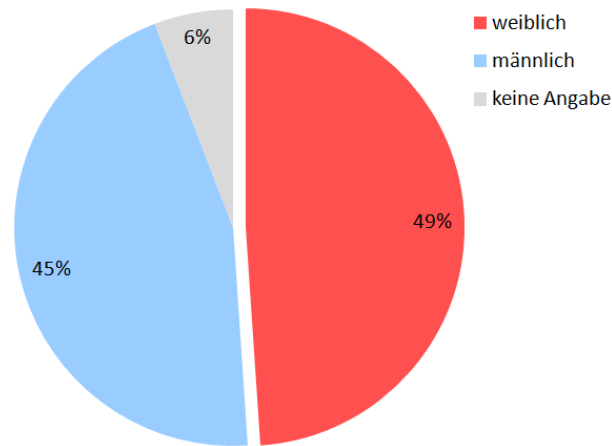
Der erste Teil dieser Auswertung beschäftigt sich mit der deskriptiven Analyse der einzelnen definierten Variablen. Dies ermöglicht einen Gesamtüberblick über Struktur- und Verhaltensmerkmale der befragten Gruppe von Tagespendler/inne/n. Analog zur Clusterung der Variablen, werden auch hier zunächst allgemeine personenbezogene und raumzeitliche Merkmale beleuchtet. Daraufhin wird das Verhalten der gesamten aktionsräumlichen Gruppe in Augenschein genommen, welches ihre sekundären Aktionsräume und ihr Konsum- bzw. Mobilitätsverhalten einschließt. Das Ziel ist ein möglichst differenzierter Überblick über die Merkmale der Untersuchungsgruppe. Dieser ist Voraussetzung für das spätere Herausarbeiten von Zusammenhängen zwischen den Variablen.

5.2.1 Personenbezogene Merkmale

Im Zuge dieses Kapitels wird die befragte Gruppe von 188 Berufspendler/inne/n hinsichtlich persönlicher Merkmale charakterisiert. Bei den analysierten Variablen handelt es sich gleichzeitig um wichtige unabhängige Variablen, das heißt um solche, die zur späteren differenzierenden Erklärung des Verhaltens der Zielgruppe vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Geschlechterverteilung hat es der Zufall gewollt, dass zwei ungefähr gleich große Gruppen entstanden sind. Insgesamt 49 Prozent der befragten Pendler/innen sind weiblich, 45 Prozent männlichen Geschlechts. Der Rest von sechs Prozent der Befragten hat diese Frage nicht beantwortet, weshalb er in der Kategorie »keine Angabe« aufscheint.

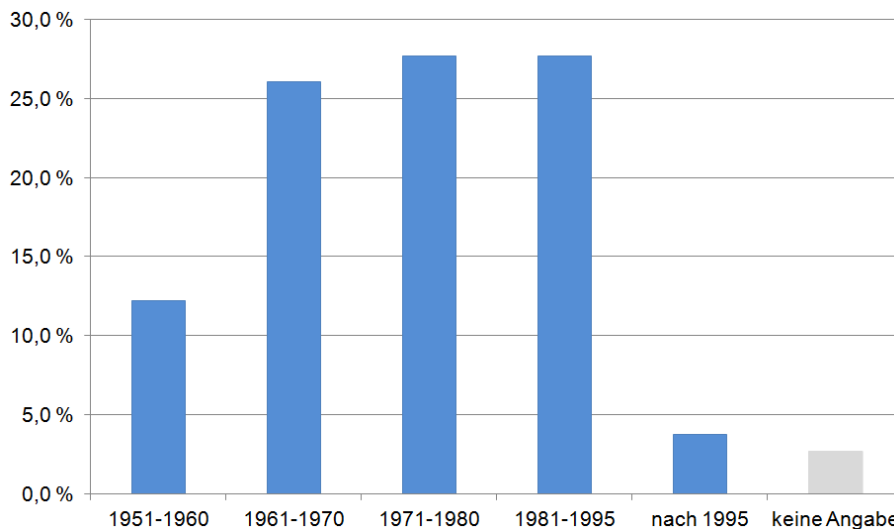
Diagramm 1: Befragte Pendler/innen nach Geschlecht (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hinsichtlich des Alters der befragten Tagespendler/innen sehen wir eine Dominanz der Jahrgänge 1961–1970, 1971–1980 und 1981–1995. Nur rund 12 Prozent der Befragten wurden in der Zeit zwischen 1951 und 1960 geboren. Die geringste Anzahl der befragten Pendler/innen wurde nach 1995 geboren. Rund drei Prozent wollten ihr Alter überhaupt nicht verraten.

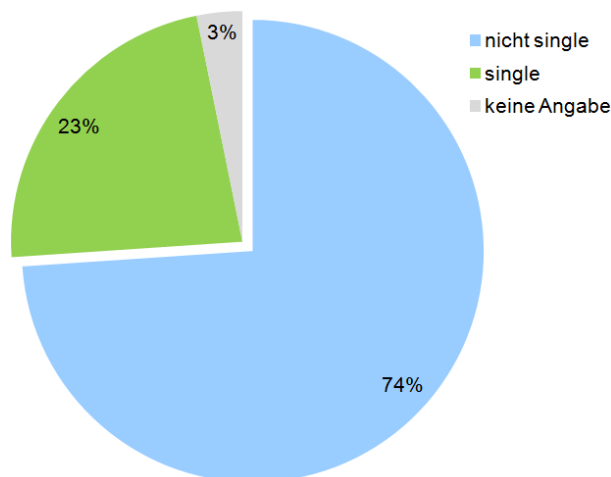
Diagramm 2: Befragte Pendler/innen nach Geburtsjahrgang (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hinsichtlich ihres Familienstandes sind rund drei Viertel der Befragten nicht single. Dies bedeutet, dass sie entweder verheiratet sind oder in einer Lebensgemeinschaft leben. Nicht ganz ein Viertel der Pendler/innen ist indes alleinstehend, d.h. entweder ledig, geschieden oder verwitwet. Eine genauere Aufspaltung der Kategorien wurde für nicht notwendig erachtet, da es vor allem darauf ankommt, ob man ziemlich alleine über seine Lebenszeit bestimmen kann, oder ob man auf sein persönliches Umfeld verstärkt Bedacht nehmen muss.

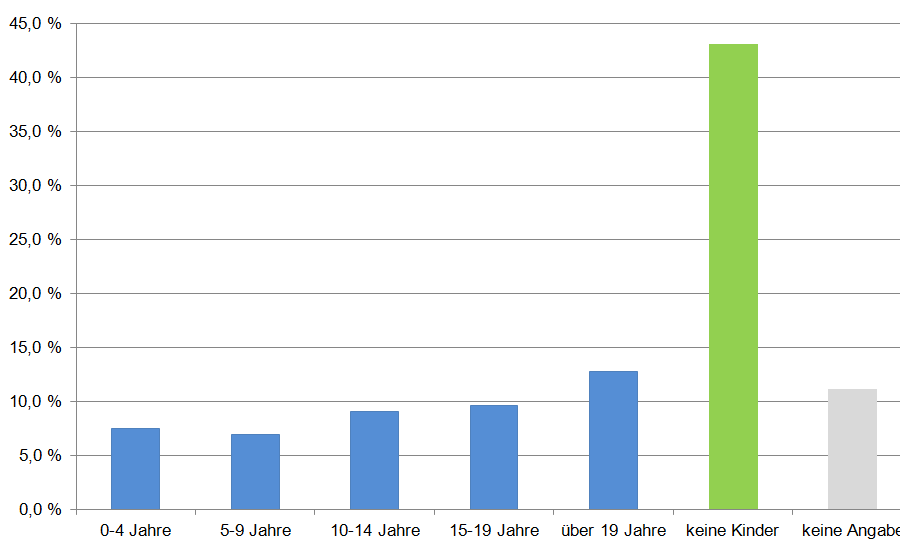
Diagramm 3: Befragte Pendler/innen nach Familienstand (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

In eine ähnliche Kerbe schlägt auch die nächste Fragestellung, nämlich jene nach dem Alter des jüngsten Kindes. Etwas erstaunlich ist, dass rund 43 Prozent der Befragten angegeben haben, keine Kinder zu haben. Wenn man davon ausgeht, dass einige jener, die diesbezüglich keine Angaben gemacht haben, ebenfalls keine Kinder haben, wäre dies schon fast jede/r Zweite.

Diagramm 4: Befragte Pendler/innen nach Alter ihres jüngsten Kindes (N = 188)

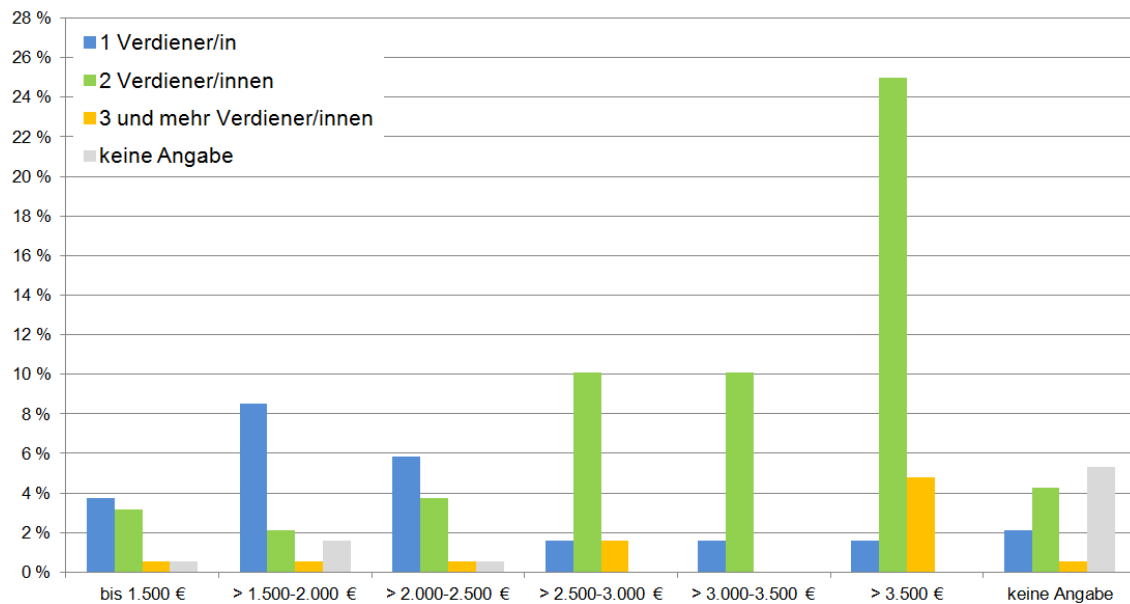


Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hinsichtlich der erforderlichen Rücksichtnahme spielt sicherlich das Säuglings- bzw. Kleinkindalter die größte Rolle. Insgesamt 7,4 Prozent der befragten Pendler/innen haben Kinder im Alter von 0–4 Jahren, 6,9 Prozent haben welche im Alter von 5–9 Jahren. Mit jeweils um die 9 Prozent sind die Altersklassen 10–14 Jahre bzw. 15–19 Jahre vertreten. Ein erklecklicher Teil der Pendler/innen hat schon ältere Kinder, die über 19 Jahre alt sind. Es ist anzunehmen, dass diese Angaben von Personen der älteren Altersklassen stammen dürften.

Als sozioökonomische Variable wurde das monatliche Haushaltseinkommen der Pendler/innen erfragt. Dies macht jedoch nur dann Sinn, wenn man auch die Anzahl der Verdienender/innen im Haushalt kennt. Insofern werden diese beiden Variablen nun in einem Diagramm dargestellt. Es ist zu erkennen, dass der weitaus größte Anteil der Pendler/innen angegeben hat, über ein Haushaltseinkommen von über 3.500 Euro pro Monat verfügen zu können, welches von zwei Verdienender/inne/n erwirtschaftet wird.

Diagramm 5: Befragte Pendler/innen nach ihrer Einkommensstruktur (N = 188)

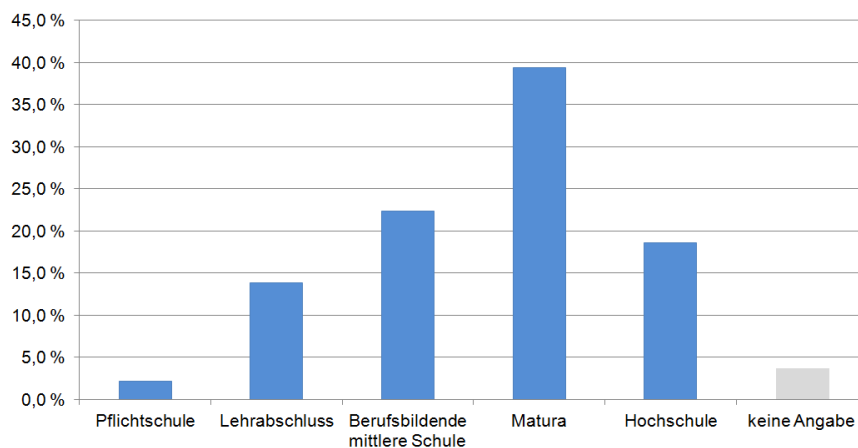


Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Auch der zweitgrößte Anteil stammt aus der Gruppe mit zwei Verdienender/inne/n. Diese Pendler/innengruppe verfügt über ein monatliches Haushaltseinkommen von über 3.000 bis 3.500 Euro. Der drittgrößte Anteil mit einem Einkommen von über 2.500 bis 3.000 Euro rundet die Dominanz dieser Verdienender/innen-Kategorie ab. Aus der Grafik ist zu erkennen, dass eine relativ hohe Anzahl von 16 Personen angegeben hat, alleine mehr als 1.500 bis 2.000 Euro zu erwirtschaften. Diese Kategorie wird, wie bereits beschrieben, vor allem bei der Analyse des räumlichen Konsumverhaltens von entscheidender Bedeutung sein. Etwas verwirrend erscheinen vor allem die grauen Balken der Kategorie »keine Angabe«. Dies resultiert daraus, dass manche Personen zwar angegeben haben, wie viel sie verdienen, die Anzahl der Verdienender/innen im Haushalt jedoch nicht verraten wollten. Die höchste Angabe diesbezüglich waren übrigens fünf Verdienender/innen, die zwecks der Übersichtlichkeit in die Gruppe »3 und mehr Verdienender/innen« integriert wurde.

Hinsichtlich des höchsten Bildungsabschlusses der befragten Pendler/innen wird erkennbar, dass der überwiegende Teil über einen Sekundarabschluss verfügt. Dieser umfasst, wie bereits im Kapitel zum Untersuchungsgebiet erläutert, den Abschluss einer Lehre, einer berufsbildenden mittleren Schule oder einer Schule mit Matura. Interessant ist auch die große Anzahl an Hochschulabsolvent/inn/en. Fast 19 Prozent der Tagespendler/innen dieser Analyse verfügen über einen tertiären Bildungsabschluss. In Summe sieben Personen wollten keine Angaben zu diesem Punkt machen. Der geringste Teil der Befragten weist ausschließlich einen Pflichtschulabschluss auf.

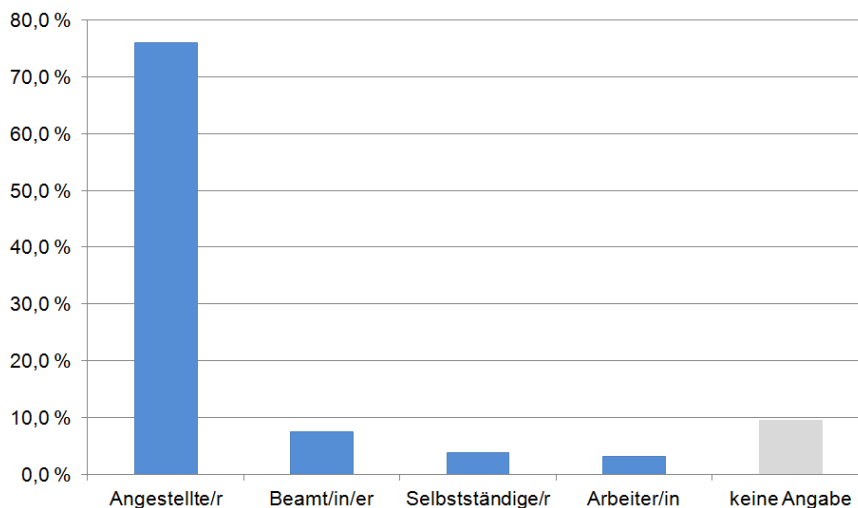
Diagramm 6: Befragte Pendler/innen nach Bildungsabschluss (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Wie nicht anders zu erwarten war, geht der weitaus größte Teil der befragten Tagespendler/innen einer unselbstständigen Beschäftigung (Angestellte/r, Beamte/in/er, Arbeiter/in) nach. Nur ein geringer Prozentsatz gab an, selbstständig zu sein. Fast 10 Prozent wollten keine Angaben zu ihrem Beruf machen.

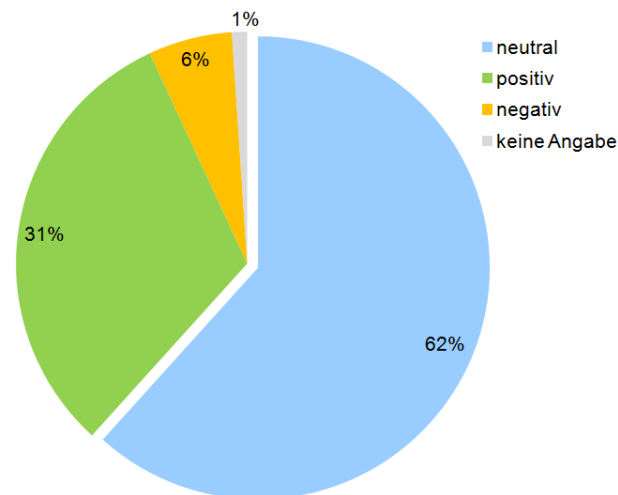
Diagramm 7: Befragte Pendler/innen nach Berufsstand (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Aus Sicht der Mobilitätspsychologie stehen rund 62 Prozent der befragten Pendler/innen dem Pendeln neutral gegenüber. Ein verhältnismäßig großer Anteil von 31 Prozent meint, dass ihm das Pendeln mehr Vor- als Nachteile bringt. Das heißt, dessen Grundeinstellung zum Pendeln ist positiv. Deziidiert negativ eingestellt sind nur rund sechs Prozent der Befragten. Es wird interessant sein, zu sehen, ob diese subjektive Sichtweise einen Einfluss auf bestimmte Aspekte des Pendelverhaltens hat.

Diagramm 8: Befragte Pendler/innen nach ihrer Einstellung zum Pendeln (N = 188)



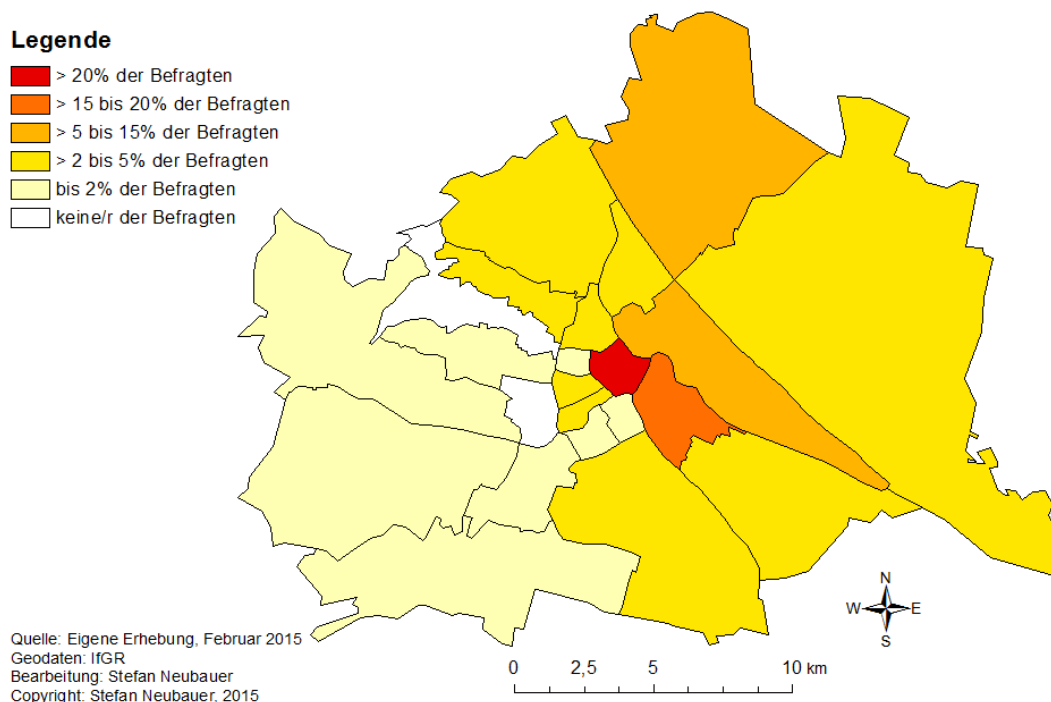
Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

5.2.2 Raumzeitliche Verhaltensmerkmale

Das Herkunfts- und Zielgebiet der befragten Pendler/innen wurde bereits in einem Vorkapitel beschrieben. Doch aus welchen Gemeinden stammen bzw. in welche Wiener Bezirke fahren eigentlich die meisten von ihnen? Eine detaillierte Auflistung der Wohn- und Arbeitsorte befindet sich im Anhang dieser Arbeit. Dieser ist zu entnehmen, dass 21,3 Prozent der Befragten ihren Wohnsitz innerhalb der Stadtgemeinde Retz haben. Die zweitgrößte Gruppe beherbergt die Stadtgemeinde Hollabrunn mit 19,7 Prozent. Gewissermaßen an dritter Stelle rangiert die Marktgemeinde Zellerndorf mit 13,8 Prozent. Es ist zu erkennen, dass ein gewisses Übergewicht an jenen Pendler/innen herrscht, die in einer größeren Distanz zur Zielregion Wien wohnen. Die Stadtgemeinde Stockerau, die im Bezirk Korneuburg liegt, kann beispielsweise nur einen Anteil von 5,9 Prozent verbuchen. Insgesamt sind Bahnpendler/innen aus 26 niederösterreichischen Gemeinden Teil dieser Untersuchung. Die betroffenen Bezirke sind

Hollabrunn, Korneuburg sowie der östliche Teil des Bezirks Horn und der westliche Teil des Bezirks Mistelbach. Interessant sind die genauen Zielgebiete der befragten Pendler/innen. Den bei weitem größten Anteil kann der 1. Wiener Gemeindebezirk (Innere Stadt) für sich verbuchen. Insgesamt 43 Pendler/innen (das entspricht 22,9 Prozent) haben dort ihren Arbeitsplatz. Mengenmäßig folgen der 3. Bezirk (Landstraße) mit 29 Pendler/inne/n (= 15,4 Prozent), der 2. Bezirk (Leopoldstadt) mit 24 Pendler/inne/n (= 12,8 Prozent) und der 21. Bezirk (Floridsdorf) mit 20 Pendler/inne/n (= 10,6 Prozent).

Karte 5: Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze der befragten Pendler/innen auf die Wiener Gemeindebezirke (N = 187)

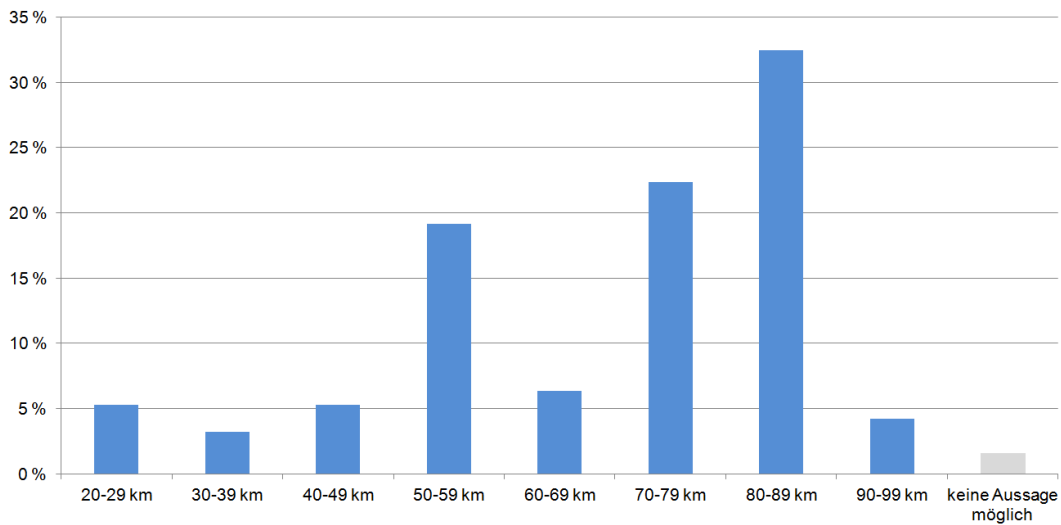


Da diese Raumeinheiten entsprechend große Stichprobenanteile aufweisen, die statistisch gut verwertbar sind, werden sie auch bevorzugt behandelt, wenn es etwa um die Analyse sekundärer Aktionsräume geht. Bis auf zwei Bezirke bieten alle Wiener Gemeindebezirke Teilen der Stichprobe zumindest einen Arbeitsplatz. Keiner der Befragten pendelt jedoch in den 15. (Rudolfsheim-Fünfhaus) und den 17. Bezirk (Hernals). Feststellbar war auch, dass einige Straßennamen sehr häufig genannt wurden. Spitzenreiter ist die Lassallestraße im 2. Bezirk mit 10 Nennungen (= 5,3 %), gefolgt von der Wipplingerstraße, der Dresdner Straße und der Landstraßer Hauptstraße mit je vier Nennungen.

Aus den Angaben hinsichtlich Wohn- und Arbeitsort lassen sich die Distanzen abschätzen, die in eine Richtung zurückgelegt werden müssen. Mehr als die

Hälfte der Befragten hat doch beträchtliche Entfernungen zu überwinden, um von ihrem Wohnsitz zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen.

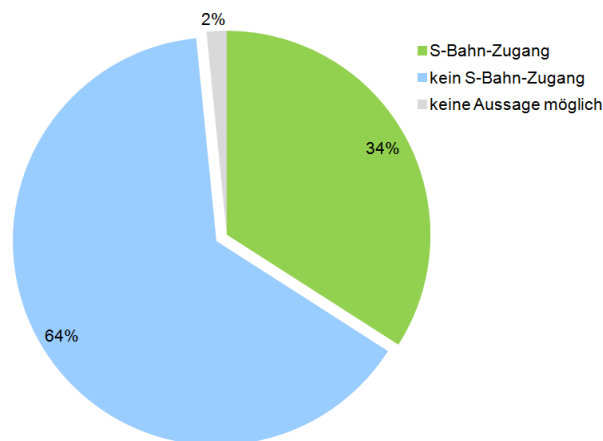
Diagramm 9: Befragte Pendler/innen nach Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Den größten Wert erreicht die Kategorie 80–89 Kilometer, innerhalb der auch die Stadtgemeinde Retz Berücksichtigung fand. Die erkennbare Schwankungsbreite dieser Variablen ist jedoch sehr stark. Es wird daher spannend sein, ob ein deutlich kürzerer Anfahrtsweg auch einen Einfluss auf das aktionsräumliche Verhalten der Pendler/innen hat. Räumlich gesehen ist weiters interessant, ob am dem Wohnort nächstgelegenen Bahnhof in der Herkunftsregion ein S-Bahn-Anschluss besteht. Die bessere Zugfrequenz könnte, wie in den Hypothesen erläutert, großen Einfluss auf das Pendler/innenverhalten haben. Es ist zu erkennen, dass ca. zwei Drittel der Befragten über keine derartige Zugverbindung am Wohnort verfügen, währenddessen ein Drittel Zugang zur S-Bahn hat.

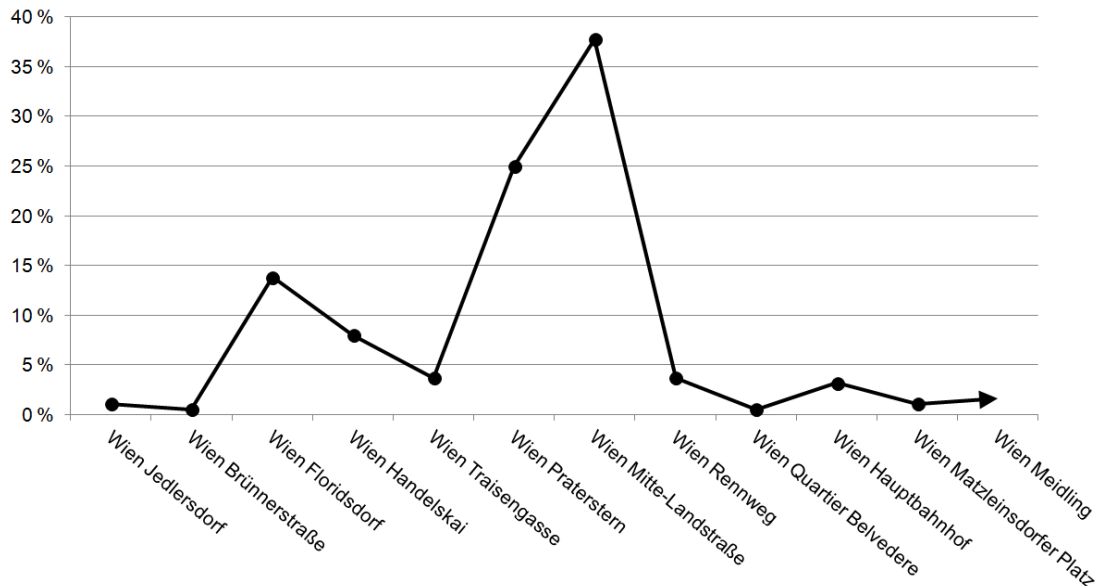
Diagramm 10: Befragte Pendler/innen nach ihrem S-Bahn-Zugang am nächstgelegenen Bahnhof



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Eigene Pendelerfahrungen des Autors haben gezeigt, dass sich Ausstiegs- und Zustiegsbahnhof in Wien nicht zwangsläufig decken müssen. Das nachfolgende Diagramm zeigt zunächst, an welchen Wiener Bahnhöfen die meisten der befragten Bahnpendler/innen den Zug verlassen.

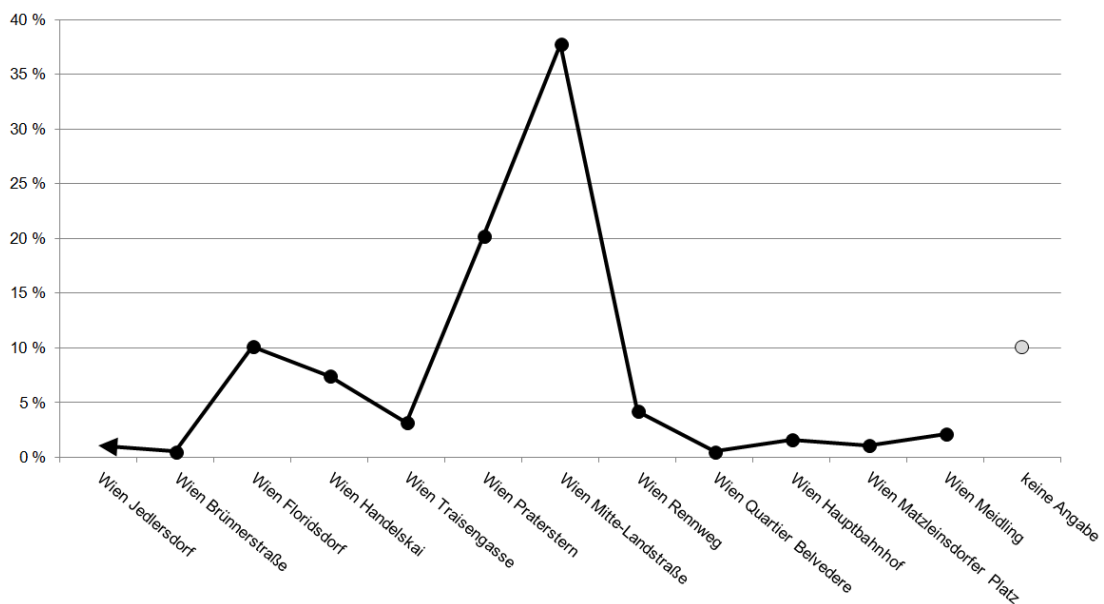
Diagramm 11: Befragte Pendler/innen nach ihrem üblichen Ausstiegsbahnhof – Fahrrichtung Wien (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die größten Ausstiegswellen sind in dieser Analyse an den Bahnhöfen Wien Floridsdorf, Wien Praterstern und vor allem Wien Mitte-Landstraße zu verorten. Dies sind genau jene Stationen, die Zugang zu den vorhin genannten meistfrequentierten Arbeitsbezirken gewähren.

Diagramm 12: Befragte Pendler/innen nach ihrem üblichen Zustiegsbahnhof – Fahrrichtung Staatsgrenze (N = 188)

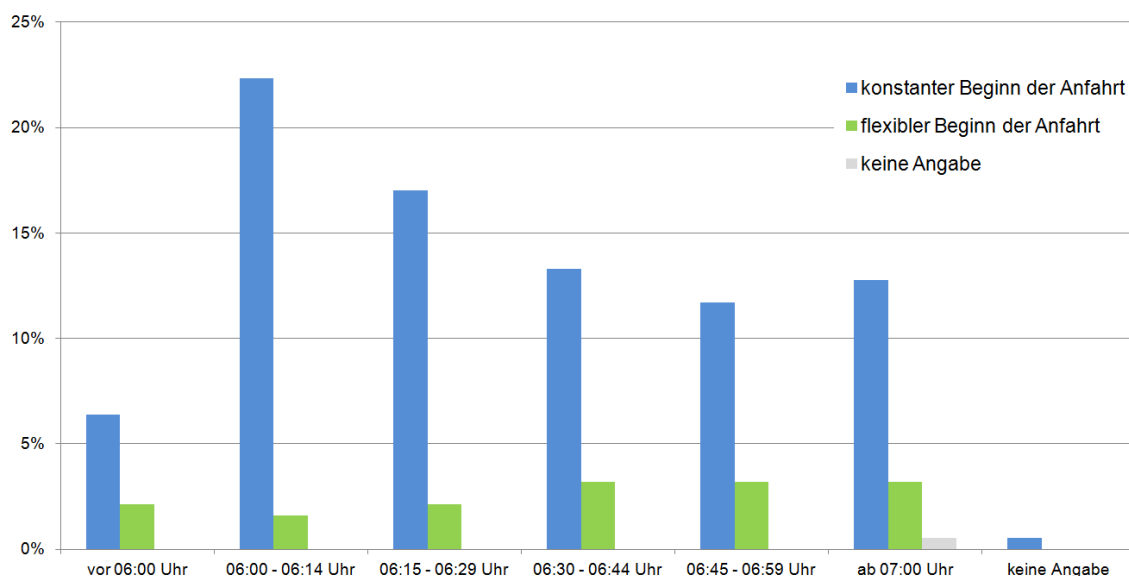


Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

An diesen Bahnhöfen besteigen auch die meisten der befragten Pendler/innen die Züge der Nordwestbahn, um in ihre Heimatregion zu reisen. Es sind hier kaum anteilmäßige Differenzen zwischen Ausstiegs- und Zustiegsbahnhof festzustellen. Wie bereits erwähnt, trat bei der Befragung die Situation ein, dass 10 Prozent der Proband/inn/en keine Angabe hinsichtlich ihres Zustiegsbahnhofs gemacht haben. Es könnte sein, dass sie damit zum Ausdruck bringen wollten, dass sich ihr üblicher Ausstiegs- und Zustiegsbahnhof ohnehin deckt. Um allerdings keinen Fehlinterpretationen anheim zu fallen, werden diese separat in der Kategorie »keine Angabe« geführt.

Die Anfahrtszeiten der befragten Tagespendler/innen können in diesem Kapitel stark differenziert dargestellt werden. Im Rahmen der assoziativen Analyse wird dies unter Umständen nicht möglich sein, da ansonsten der Chi-Quadrat-Test aufgrund zu geringer Häufigkeiten einzelner Merkmale verfälscht würde. In diesem Fall sehen wir aber anhand der Grafik, dass die meisten der Befragten konstant von 06:00–06:14 Uhr ihr Haus bzw. ihre Wohnung verlassen. Überhaupt hat das Gros der Tagespendler/innen angegeben, dass ihre Anfahrt zur Arbeit zu einer konstanten Uhrzeit beginnt. Jene, die flexible Anfahrtszeiten angegeben haben, erreichen die höchsten Werte in den Kategorien ab 06:30 Uhr, brechen also tendenziell etwas später zur Arbeit auf.

Diagramm 13: Befragte Pendler/innen nach ihrer Anfahrtszeit (N = 188)

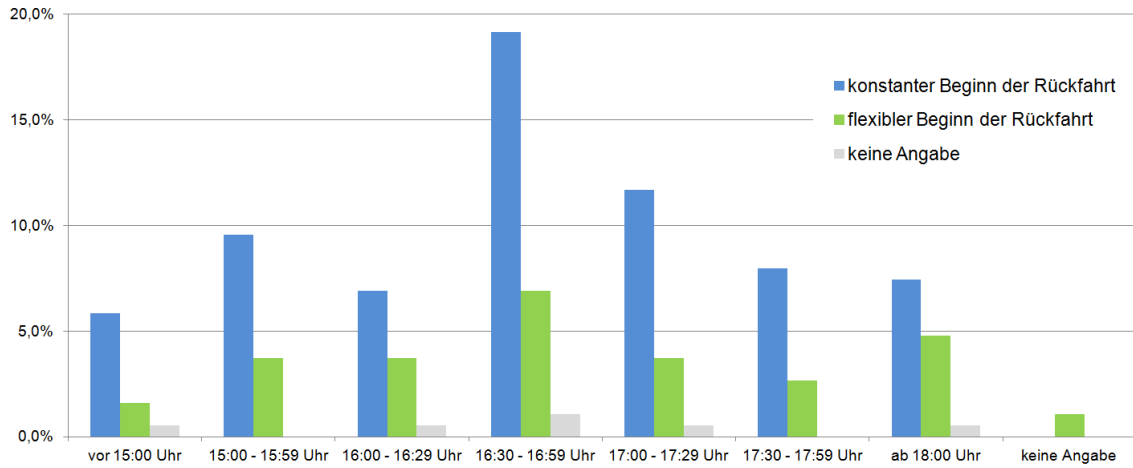


Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Der zeitliche Beginn der täglichen Rückfahrt sowie die Flexibilität der Rückfahrtszeit werden in dieser Analyse als abhängige Variablen gehandhabt. Auf-

fällig ist, dass die Anteile jener Pendler/innen, die flexible Rückfahrtszeiten angegeben haben, deutlich höher liegen als dies noch bei der Anfahrtszeit der Fall war. Die meisten der Befragten treten ihre Heimreise in der Zeit von 16:30–16:59 Uhr an. Ein recht großer Anteil fährt sogar erst ab 18:00 Uhr nach Hause.

Diagramm 14: Befragte Pendler/innen nach ihrer Rückfahrtszeit (N = 188)

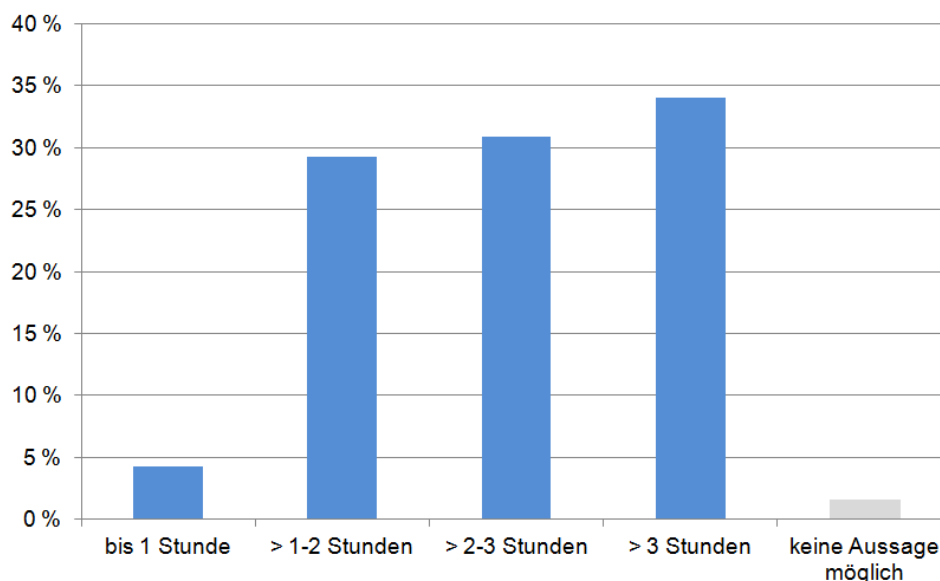


Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Um die zeitliche Analyse noch etwas zu verfeinern, schauen wir uns in weiterer Folge zunächst die Gesamtpendelzeiten an, die von den befragten Pendler/inne/n pro Tag in Kauf genommen werden müssen.

Das Diagramm zeigt diesbezüglich drei große Gruppen. Den höchsten Wert (34 Prozent) erreichen jene, die eine Zeit von über drei Stunden benötigen, um von ihrem Wohnsitz zum Arbeitsplatz und wieder zurück zu gelangen. Es folgen die Kategorien »größer 2–3 Stunden« und »größer 1–2 Stunden«.

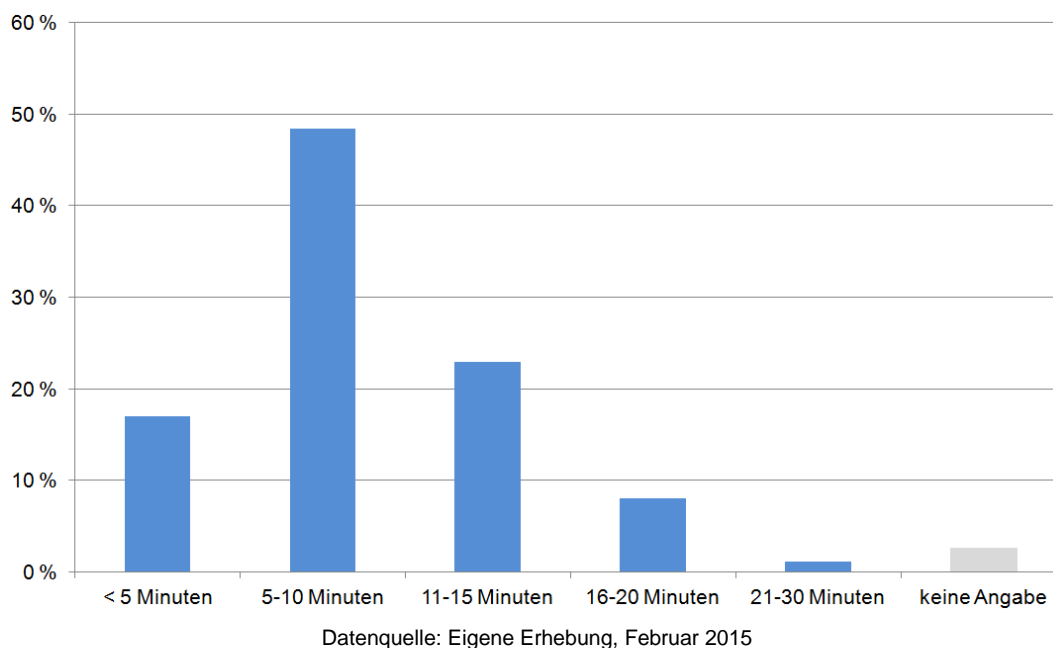
Diagramm 15: Befragte Pendler/innen nach ihrer Gesamtpendelzeit pro Tag (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Dabei ist anzumerken, dass diese Variablen ebenfalls aus anderen Fragestellungen abgeleitet wurden, weshalb die Kategorien sicherheitshalber recht groß belassen wurden. Der weitaus geringste Anteil (vier Prozent) der Pendler/innen pendelt unter einer Stunde pro Tag. Verfeinern kann man das Ganze, indem räumliche Teilstücke hinsichtlich ihres Zeitaufwandes extra betrachtet werden.

Diagramm 16: Befragte Pendler/innen nach ihrem Zeitaufwand für die Distanzüberwindung: Wohnsitz–Bahnhof (N = 188)

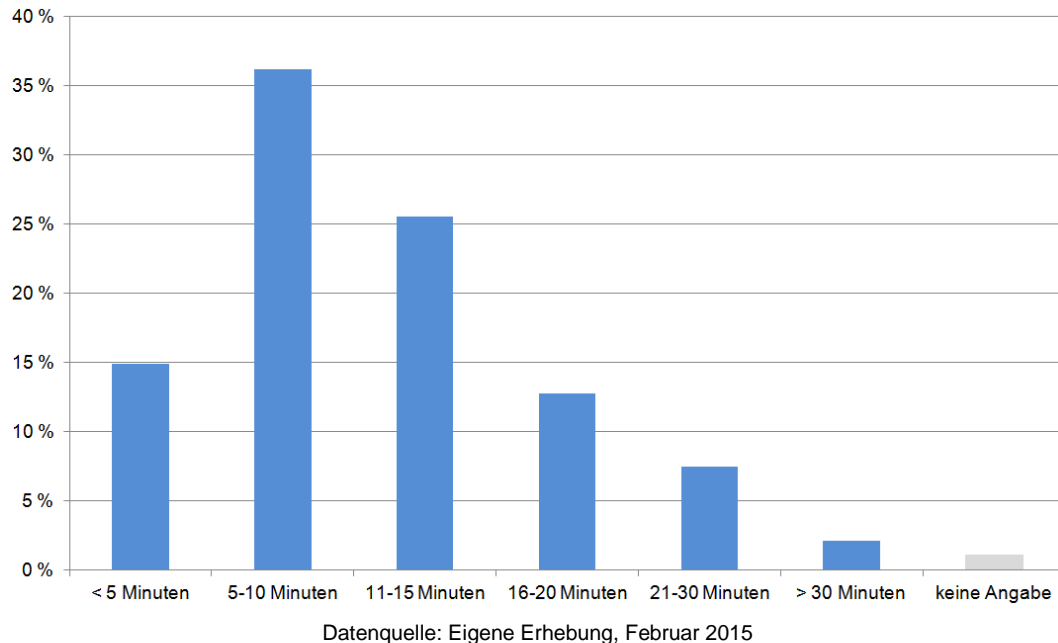


Spannend ist hier zum Beispiel jener Zeitaufwand, der geleistet werden muss, um vom Wohnsitz überhaupt zum nächstgelegenen Bahnhof der Nordwestbahn zu gelangen. Speziell für Pendler/innen aus dem östlichen Waldviertel oder aus entlegeneren Gemeinden dürfte dieser nicht unbeträchtlich sein. Die meisten der Befragten gaben jedoch an, höchstens 10 Minuten bis zum Bahnhof zu benötigen. Für mehr als 20 Prozent dauert die Anfahrt zum Bahnhof jedoch schon bis zu 15 Minuten. Für insgesamt acht Prozent sind bis zu 20 Minuten einzukalkulieren, während ein Prozent mit bis zu einer halben Stunde zusätzlich rechnen muss, um die Distanz zwischen Wohnsitz und Bahnhof in eine Richtung zu überwinden. Hochgerechnet wäre dies dann fast eine Stunde mehr pro Tag.

Dasselbe kann man sich auch für die Zielregion Wien ansehen. Die nächste Grafik zeigt, wie lange die Tagespendler/innen innerhalb der Stadt durchschnittlich benötigen, um vom Ausstiegsbahnhof bis zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. Auch in dieser Analyse überwiegt jener Anteil der Pendler/innen, der es schafft, innerhalb einer zusätzlichen Anfahrtszeit von 5–10 Minuten zum Arbeitsplatz zu

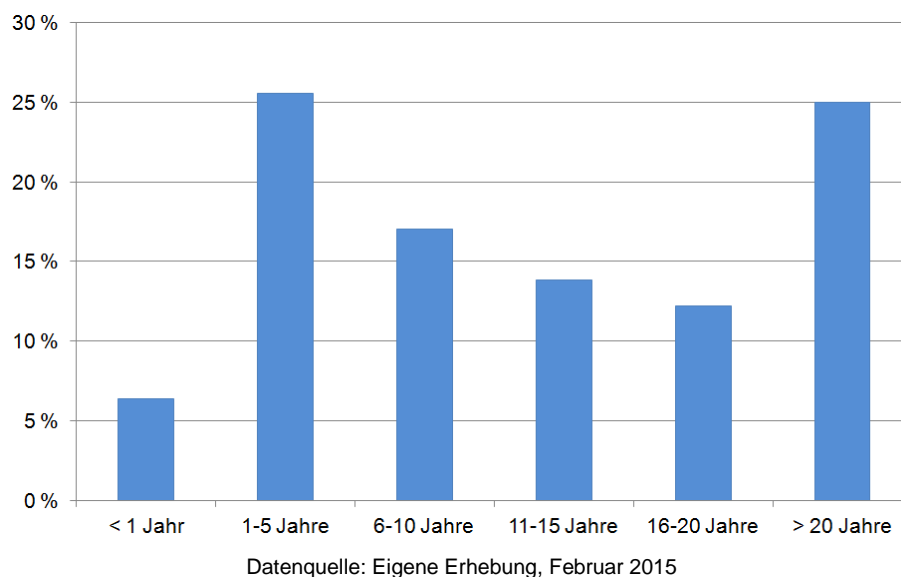
gelangen. Ein beträchtlicher Anteil von 15 Prozent benötigt sogar nur unter fünf Minuten, was darauf schließen lässt, dass der Arbeitsplatz fast in fußläufiger Entfernung zum Ausstiegsbahnhof liegen muss.

Diagramm 17: Befragte Pendler/innen nach ihrem Zeitaufwand für die Distanzüberwindung: Ausstiegsbahnhof–Arbeitsplatz (N = 188)



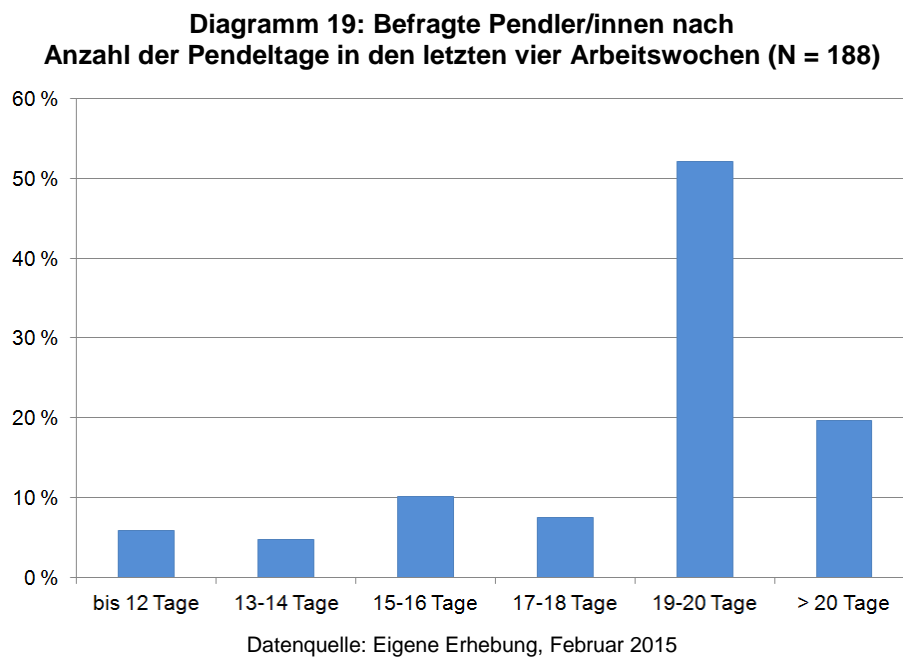
Jedoch kommen auch deutlich längere innerstädtische Anfahrtszeiten vor. So müssen sieben Prozent der Befragten 21–30 Minuten und zwei Prozent sogar über eine halbe Stunde in Kauf nehmen. Aus zeitlicher Sicht ist vor allem auch die mittlere und längere Frist interessant. Diesbezüglich werden zwei Variablen analysiert. Die Pendeldauer in Jahren könnte, so wird vermutet, einen Einfluss auf das Pendelverhalten der Befragten ausüben.

Diagramm 18: Befragte Pendler/innen nach ihrer bisherigen Pendeldauer (N = 188)



Interessant ist, dass jeweils rund 25 Prozent der Befragten den Kategorien »1–5 Jahre« und »> 20 Jahre« zuzuordnen sind. Die hohen Häufigkeitswerte dieser beiden konträren Kategorien dürften weiterführend zu validen statistischen Erkenntnissen führen. Insgesamt sechs Prozent pendeln erst kürzer als ein Jahr.

Auf einen Arbeitsmonat gesehen, könnte es Auswirkungen haben, an wie vielen Tagen des Monats tatsächlich ein Pendelvorgang nach Wien erfolgt ist. Bei über 50 Prozent handelt es sich um klassische Berufspendler/innen.

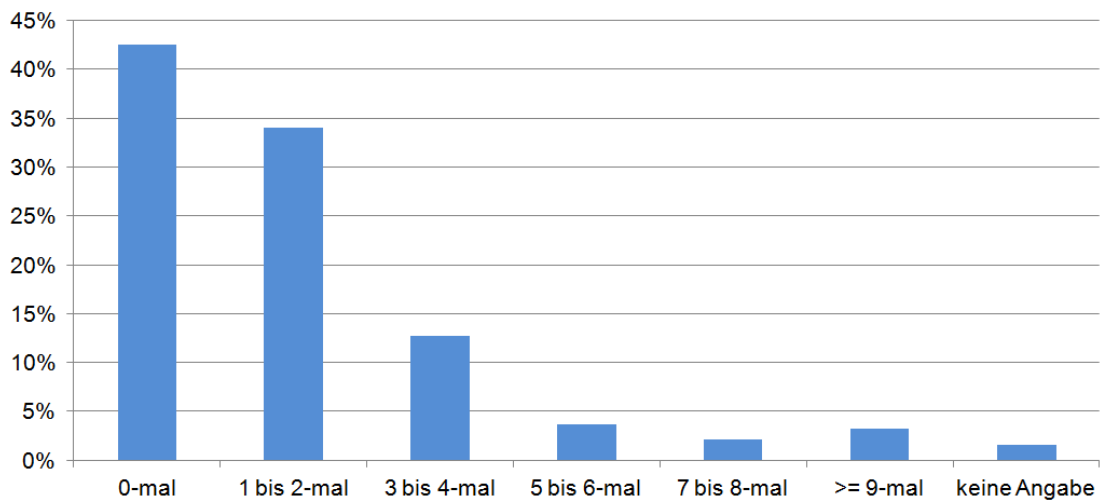


Diese pendelten in den besagten vier Wochen täglich zur Arbeit nach Wien. Ins Auge springt der hohe Wert jener, die angegeben haben, sogar an über 20 Tagen des vergangenen Monats nach Wien gependelt zu sein. Hierbei ist jedoch nicht auszuschließen, dass das »Größer als«-Zeichen übersehen und einfach die höchste Kategorie angekreuzt wurde. Das Gros der Befragten pendelte in den besagten vier Wochen zumindest 4-mal pro Woche nach Wien.

Ob die Dauer des Pendelns Auswirkungen auf das Verhalten der Pendler/innen hat, wird auch in Kombination mit den beiden folgenden Variablen analysiert. In der ersten Fragestellung sollten die Proband/inn/en angeben, wie häufig sie innerhalb der letzten vier Wochen über die Arbeitszeit hinaus in Wien geblieben sind. Der weitaus größte Anteil von 43 Prozent gab an, nach der Arbeit immer direkt den Nachhauseweg angetreten zu haben. Sieht man sich jedoch die Summe der restlichen Kategorien an, so bemerkt man, dass 56 Prozent, also deutlich mehr als der vorhin genannte Wert, zumindest 1 bis 2-mal, aber durch-

aus auch 3 bis 4-mal oder noch öfters länger in Wien geblieben sind. Besonders bei jenen, die umgerechnet zwei Mal pro Woche länger verweilen, könnte man ableiten, dass diese regelmäßige Termine in Wien wahrgenommen haben. Dies spricht nachdrücklich für ein deutliches Ausnutzen von Vorteilen des Ballungsraumes durch ca. die Hälfte der Befragten.

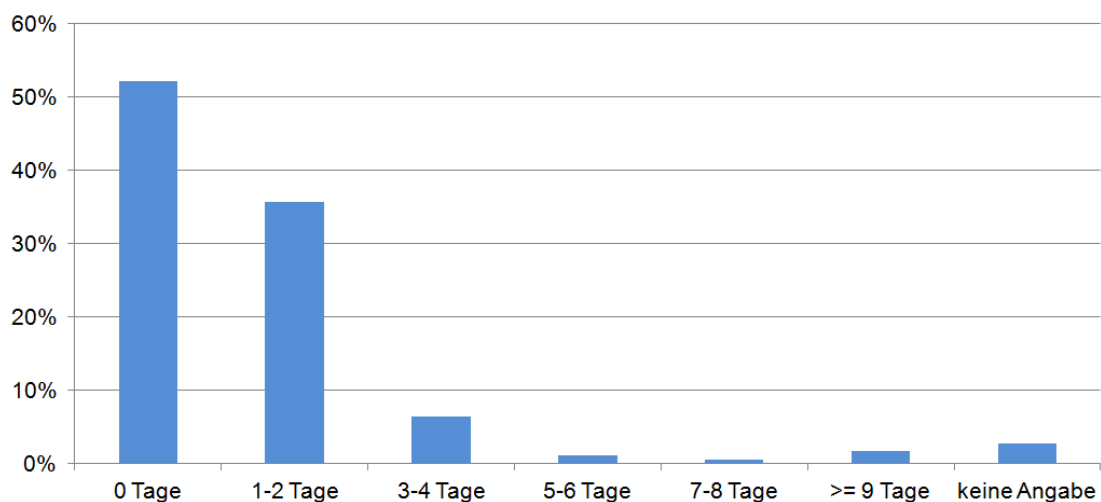
Diagramm 20: Befragte Pendler/innen nach Häufigkeit des Verbleibens in Wien nach der Arbeitszeit während der letzten 4 Arbeitswochen (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Als Kontrollfrage wurde die Häufigkeit des Aufsuchens von Wien in der Freizeit überprüft. Hier überwiegt dann doch der Anteil jener, die Wien in den letzten vier Wochen niemals freiwillig aufgesucht haben, allerdings auch nur knapp. Denn 45 Prozent der Befragten taten dies zumindest einmal. Es kann angenommen werden, dass die Häufigkeit des Wien-Besuchs mit der räumlichen Nähe des Wohnsitzes zur Stadt steigt.

Diagramm 21: Befragte Pendler/innen nach Häufigkeit des Aufsuchens von Wien in der Freizeit während der letzten 4 Wochen (N = 188)



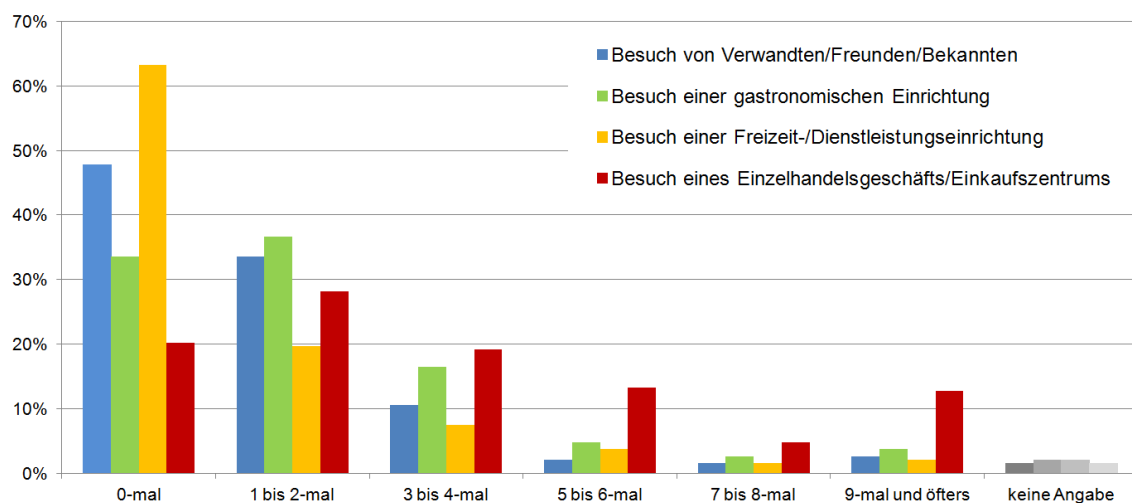
Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

5.2.3 Aktionsräumliches Verhalten

Ein Herzstück dieser Arbeit stellt das aktionsräumliche Verhalten der befragten Tagespendler/innen dar. Wie bereits erwähnt, bieten vier der 23 Wiener Gemeindebezirke rund 62 Prozent der Befragten einen Arbeitsplatz. Die Betrachtung aller 23 Bezirke würde zu einer Unzahl an Auswertungen führen, die statistisch größtenteils nicht allzu aussagekräftig wären. Daher wird der Qualität der Vorzug gegeben und die aktionsräumliche Analyse ausschließlich für den 1. (Innere Stadt), 2. (Leopoldstadt), 3. (Landstraße) und 21. (Floridsdorf) Wiener Gemeindebezirk durchgeführt.

Die aktionsräumlichen Fragestellungen im Fragebogen wurden stets als thematische Blöcke formuliert, die einerseits nach der Häufigkeit eines bestimmten Verhaltens fragten und gleichzeitig den diesbezüglichen Aktionsraum in den Wiener Bezirken ermitteln sollten. Die jeweils ersten Teile dieser Blöcke werden im nachfolgenden Diagramm übersichtlich zusammengefasst.

Diagramm 22: Befragte Pendler/innen nach der Häufigkeit ihrer aktionsräumlichen Aktivitäten (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Was den Besuch von Verwandten, Freunden und Bekannten vom Arbeitsplatz aus angeht, so ist erkennbar, dass fast die Hälfte der Befragten im letzten Monat (ausgehend vom Zeitpunkt der Befragung) kein solches Treffen gehabt hat. Insgesamt 34 Prozent der Befragten nahmen 1 bis 2-mal eine solche Verabredung wahr, immerhin 11 Prozent bis zu 4-mal. Die höchste Kategorie (»9-mal und öfters«) kreuzten drei Prozent der Pendler/innen an. Überraschend ist, dass der Anteil jener, die zumindest einen Besuch getätigt haben (das sind

51 Prozent), den Anteil derer, die niemanden getroffen haben, in Summe überwiegt. Dies ist schon ein erstes Indiz, dass dem Tagespendeln durchaus das Potential für die Auslösung externer Effekte innewohnt.

Ein Anteil von 37 Prozent der Befragten gab an, 1 bis 2-mal eine gastronomische Einrichtung im Vergleichszeitraum besucht zu haben, was den größten Wert innerhalb dieser Variablen darstellt. Auch in diesem Fall liegt der Anteil jener, die einen Gastronomiebetrieb aufgesucht haben mit 64 Prozent deutlich über dem der Nichtlokalbesucher (34 Prozent). Davon gaben immerhin 16 Prozent der Befragten an, 3 bis 4-mal ein Lokal aufgesucht zu haben, was in etwa einem Lokalbesuch pro Woche entspricht.

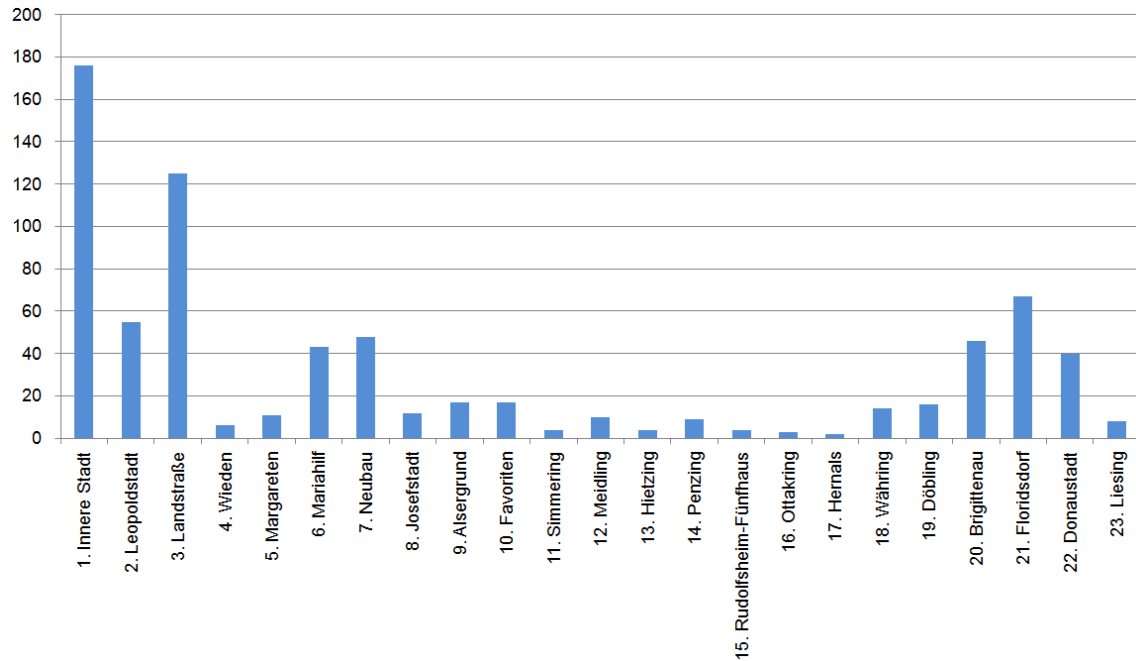
Im Bereich der Nutzung von Freizeit- und Dienstleistungen kehrt sich der Trend etwas um. Hier überwiegt deutlich der Anteil derer, die überhaupt keine Wiener Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtung im Vergleichszeitraum besucht haben (63 Prozent). Dem entgegen halten kann man, dass immerhin 20 Prozent der Befragten zumindest einmal im besagten Monat eine solche Einrichtung aufgesucht haben. In Summe kann man diesbezüglich von einem Verhältnis von ca. zwei Dritteln (kein Besuch) zu einem Drittel (Besuch) sprechen.

Wie nicht anders zu erwarten war, sieht es bei der Häufigkeit des Besuchs eines Einzelhandelsgeschäfts oder Einkaufszentrums signifikant anders aus. Rund 78 Prozent der befragten Pendler/innen hatten ein solches in den vergangenen vier Wochen aufgesucht. Nur rund 20 Prozent der Befragten hatten die Einkaufsmöglichkeiten der Stadt Wien in diesem Zeitraum gar nicht genutzt. Auffällig sind die vergleichsweise hohen Anteilswerte in den oberen Kategorien. So gaben immerhin 13 Prozent der Befragten an, 9-mal und öfters ein Einzelhandelsgeschäft bzw. Einkaufszentrum ausgehend von ihrem Arbeitsplatz aufgesucht zu haben.

Eine unmittelbare Verknüpfung der oben erläuterten Variablen zur Besuchshäufigkeit bestimmter Einrichtungen mit den dabei entstandenen räumlichen Aktionsradien ist nicht möglich. Da im Zuge des Ankreuzens der genutzten Wiener Bezirke Mehrfachantworten möglich waren, können die angegebenen Häufigkeiten nicht unmittelbar mit den Bezirken verknüpft werden. Dies ist allerdings auch nicht erforderlich, da die Angabe von Häufigkeitskategorien (z.B. 1 bis 2-mal) eine metrische Analyse ohnedies verhindert hätte.

In weiterer Folge wurde daher die Anzahl der Kreuze für jeden der Bezirke ausgezählt. Das heißt, dass ein Kreuz zumindest einem Besuch in den genannten Einrichtungen entspricht. Jede/r Proband/in hatte somit die Möglichkeit, jeden Bezirk maximal viermal anzukreuzen (vier aktionsräumliche Fragestellungen).

Diagramm 23: Gesamtauszählung der Bezirksnennungen der aktionsräumlichen Fragestellungen (absolute Werte)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Wie bereits zuvor erwähnt, erfolgt die weitere aktionsräumliche Auswertung nun ausschließlich für jene Berufspendler/innen, deren Arbeitsplätze in den vier meistfrequentierten Bezirken liegen. Demnach wird der gesamten Stichprobe nochmals ein Teil entnommen und gesondert betrachtet, was 116 Pendler/innen (= 61,7 Prozent der Gesamtstichprobe) entspricht. Diese Teilstichprobe schlüsselt sich wie folgt auf:

- **1. Bezirk** (Innere Stadt): 43 Pendler/innen (= 22,9 Prozent)
- **2. Bezirk** (Leopoldstadt): 24 Pendler/innen (= 12,8 Prozent)
- **3. Bezirk** (Landstraße): 29 Pendler/innen (= 15,4 Prozent)
- **21. Bezirk** (Floridsdorf): 20 Pendler/innen (= 10,6 Prozent)

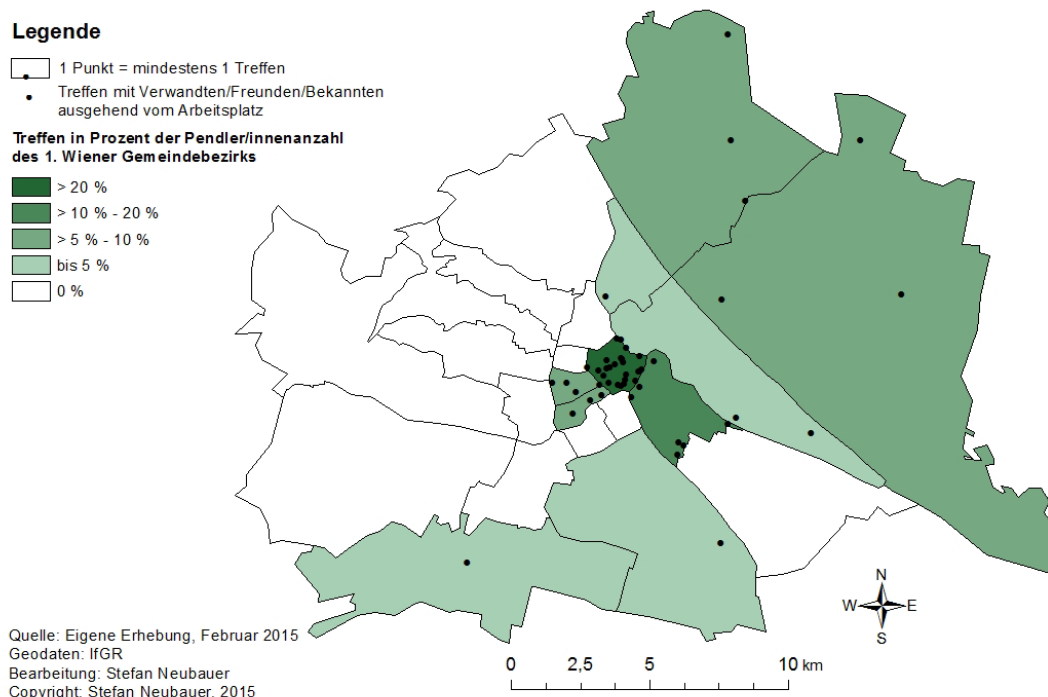
Die in weiterer Folge dargestellten Karten schlüsseln die vier aktionsräumlichen Teilbereiche »Verwandte / Freunde / Bekannte«, »Gastronomische Einrichtung«, »Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtung« und »Einzelhandelsgeschäft / Einkaufszentrum« nochmals genauer auf. Dabei wird in jeder Karte sowohl eine flächige als auch eine gepunktete Signatur verwendet. Erstere stellt die Anzahl

der Kreuze, die für die jeweils besuchten Bezirke gesetzt wurden, in Prozent der Berufspendler/innen des jeweils gerade betrachteten Bezirks dar. Die Punktsignatur zeigt zusätzlich die absolute Häufigkeit der gesetzten Kreuze über das Wiener Stadtgebiet hinweg, wobei einer der Punkte mindestens einem Besuch im jeweiligen Bezirk entspricht. Die Punkte selbst sind nur insofern georeferenziert, als dass sie sich innerhalb des richtigen Bezirks befinden. Die Platzierung über den Bezirk hinweg ist jedoch willkürlich, da eine Verknüpfung mit den Straßenangaben aus technischen Gründen nicht möglich war.

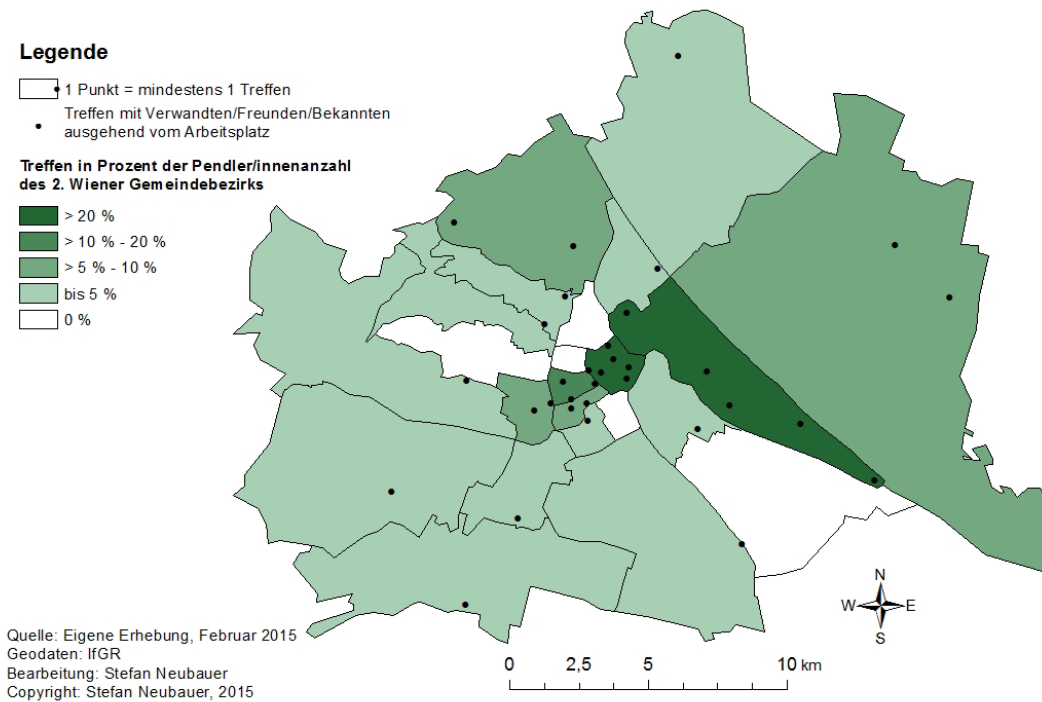
5.2.3.1 Treffen mit Verwandten, Freunden und Bekannten

Sieht man sich die erste aktionsräumliche Karte an, so erkennt man, dass 24 der gesamt 43 Pendler/innen des 1. Bezirks angegeben haben, sich in den vergangenen vier Wochen mit Verwandten, Freunden und Bekannten in ihrem Arbeitsbezirk getroffen zu haben. Was räumlich entferntere Treffpunkte angeht, so wick man vor allem in den 3. Bezirk aus. Sehr spärlich nutzte man auch den 21. Bezirk (Floridsdorf) sowie den 22. Bezirk (Donaustadt). Eine Häufung der Angaben in der Nähe des Arbeitsplatzes bzw. in Bezirken entlang der Nordwestbahn ist erkennbar.

Karte 6: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 43)

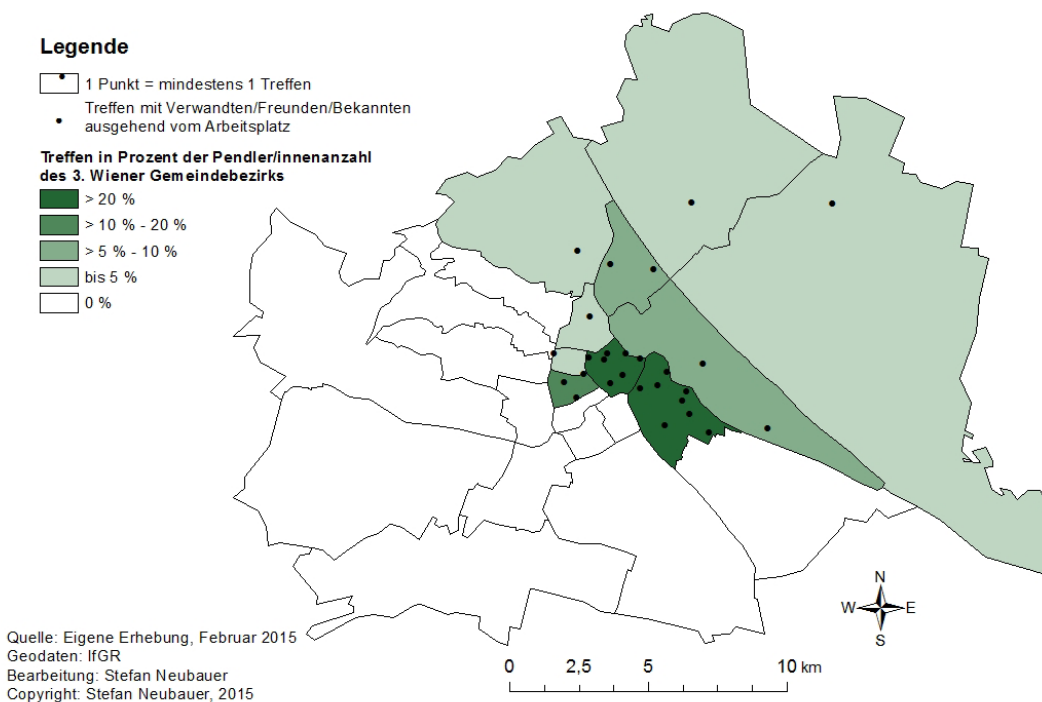


**Karte 7: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 24)**



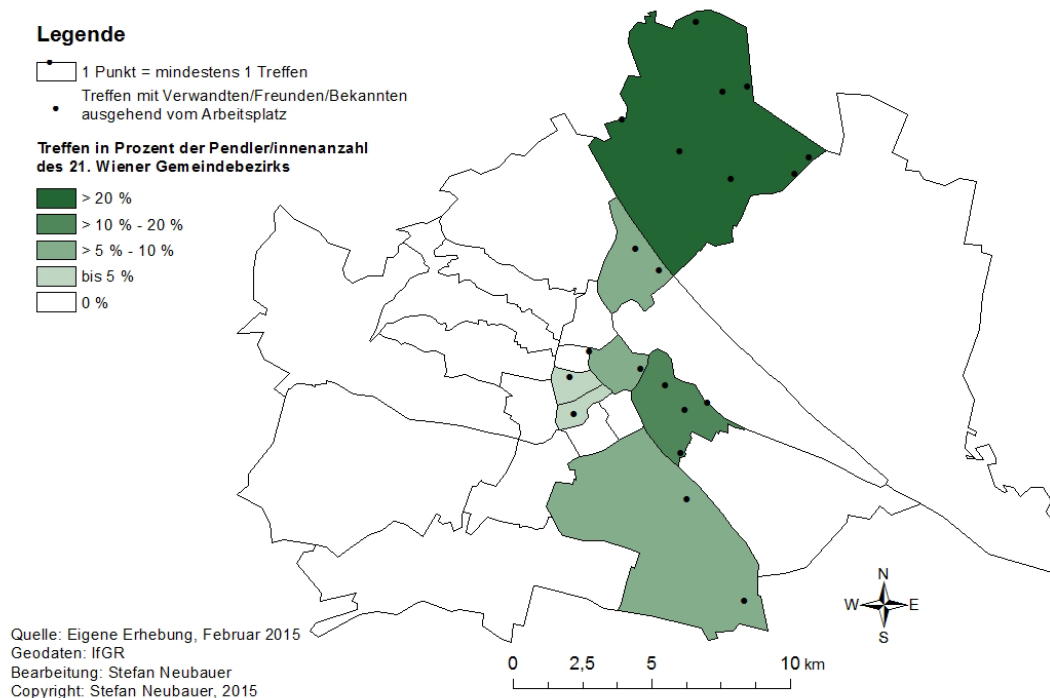
Die These, dass man sich vorwiegend direkt im Arbeitsbezirk mit bekannten Menschen trifft, wird durch diese beiden Karten unterstützt. Ausgehend vom 2. Bezirk nutzte man vor allem die Innenstadt sowie weitere zentral gelegene Bezirke, um soziale Kontakte zu pflegen. Im Vergleich fällt aber auf, dass die befragten Pendler/innen des 2. Bezirks die größten Aktionsräume aufweisen.

**Karte 8: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 29)**



Die Pendler/innen des 3. Bezirks scheinen hier weit weniger umtriebig gewesen zu sein: Bezogen die Pendler/innen des 2. Bezirks noch fast alle Wiener Bezirke in den Aktionsraum mit ein, bleibt der Westen Wiens in dieser Karte gänzlich unberührt. Die befragten Tagespendler/innen, deren Arbeitsstelle im 3. Bezirk liegt, halten sich vorwiegend in den sehr zentral gelegenen Bezirken »Innere Stadt«, »Neubau« und eben »Landstraße« auf. Alle anderen grün eingefärbten Bezirke befinden sich im Osten Wiens und zumindest in der Nähe jener Bahnstrecke, die in die Heimatregion der befragten Pendler/innen führt.

**Karte 9: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 20)**

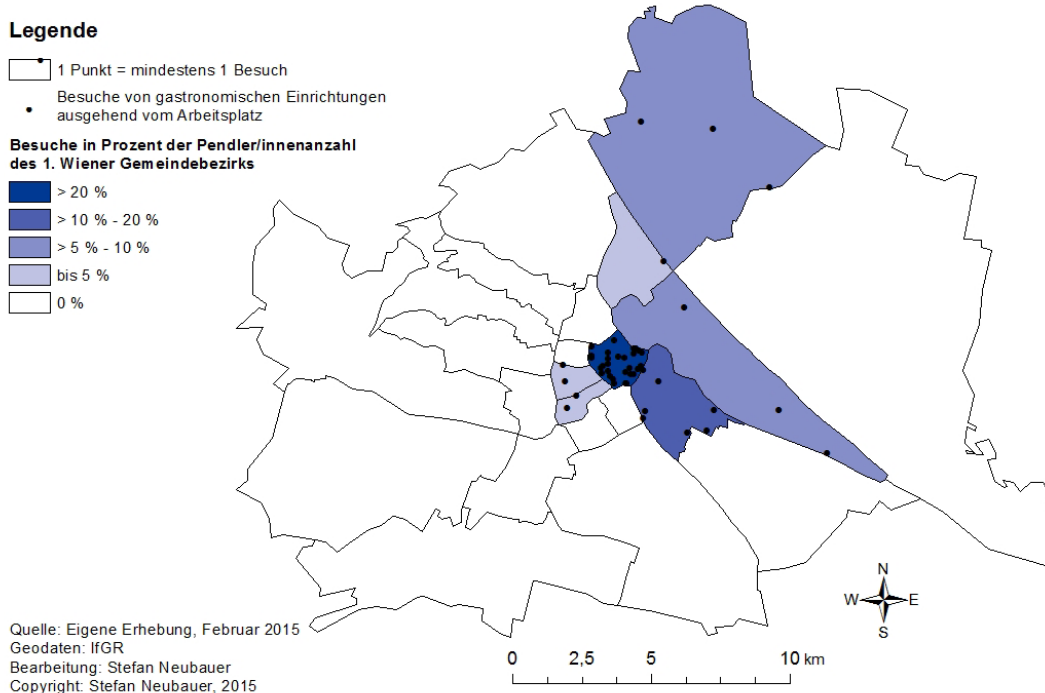


Die als »Nordwestbahn« bezeichnete Bahnstrecke endet offiziell im Bahnhof »Wien Floridsdorf«. Jene Teilnehmer/innen der Untersuchung, die in diesem Bezirk ihren Arbeitsplatz haben, nutzen diesen auch überwiegend, wenn es darum geht, Verwandte, Freunde oder Bekannte zu treffen. Der dargestellte sekundäre Aktionsraum bildet fast eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung. Damit folgt er fast exakt der verlängerten Nordwestbahn, die, wie beschrieben, über die S-Bahn-Stammstrecke in den Süden Wiens bis nach Wien Meidling weitergeführt wird. Hinsichtlich der ersten betrachteten aktionsräumlichen Kategorie ist insgesamt auffällig, dass man stark in den eigenen Arbeitsbezirken verhaftet bleibt und dass weiter entfernte Treffpunkte bis auf einige Ausnahmen in der Nähe zur heimatlichen Bahnstrecke liegen.

5.2.3.2 Besuch von gastronomischen Einrichtungen

Die erste Karte dieses Kapitels, die sich mit dem sekundären Aktionsraum im Zusammenhang mit dem Aufsuchen von gastronomischen Betrieben beschäftigt, bekräftigt den vorhin erkennbaren Trend. Die gebildeten Kategorien verheimlichen aber, dass in Summe der stolze Anteil von 67,4 Prozent der Pendler/innen des 1. Bezirks angegeben hat, innerhalb ihres Arbeitsbezirks ein Lokal im Vergleichszeitraum besucht zu haben.

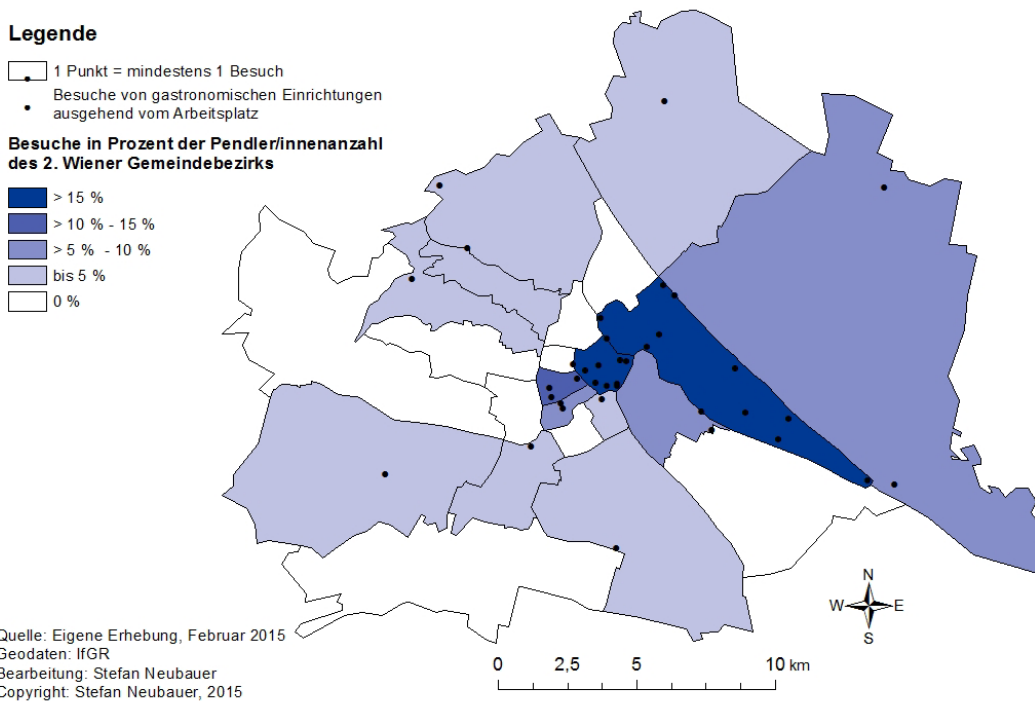
Karte 10: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 43)



Gewissermaßen der Bezirk der zweiten Wahl war der 3. Bezirk, der unmittelbar an die Innenstadt angrenzt. Außerdem besteht von hier aus am Bahnhof »Wien Mitte-Landstraße« auch eine direkte Zustiegsmöglichkeit zur Nordwestbahn, weshalb dieser Bezirk wahrscheinlich bevorzugt wird, wenn es um einen Lokalbesuch vor der Heimreise geht.

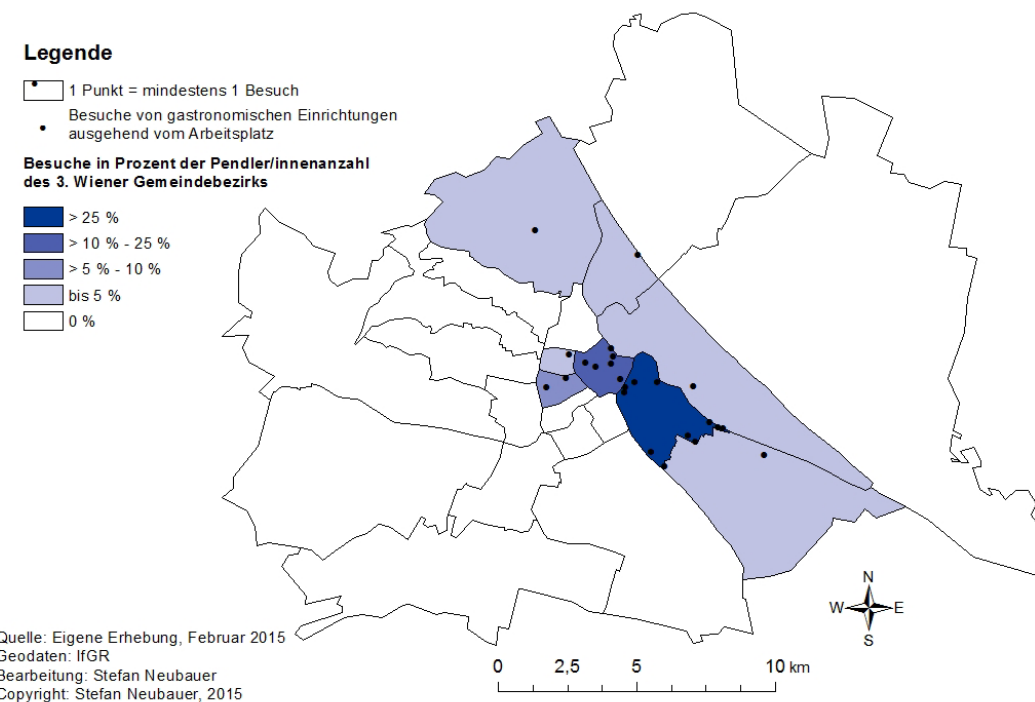
Auf der nachfolgenden Karte ist zu erkennen, dass erneut die Pendler/innen mit Arbeitsplatz im 2. Wiener Gemeindebezirk etwas atypisch agieren, was ihren Aktionsradius rund um die Arbeitsstelle anbelangt. Neben der obligatorischen Häufung im Ausgangsbezirk sowie in der Inneren Stadt wurden noch 12 andere Bezirke zumindest einmal besucht. Dazu gehören auch vermeintlich entlegene Bezirke, wie der 13. (Hietzing) und der 17. Bezirk (Hernals).

Karte 11: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 24)



Vergleicht man wiederum die Karten des 2. und 3. Bezirks miteinander, so zeigen sich doch ziemlich unterschiedliche aktionsräumliche Verhaltensmuster. Auffällig ist hier vor allem, dass die befragten Pendler/innen des 3. Bezirks kein Lokal in den beiden Bezirken jenseits der Donau besucht haben. In Summe 58,6 Prozent suchten ein solches im Arbeitsbezirk sowie in der Innenstadt auf.

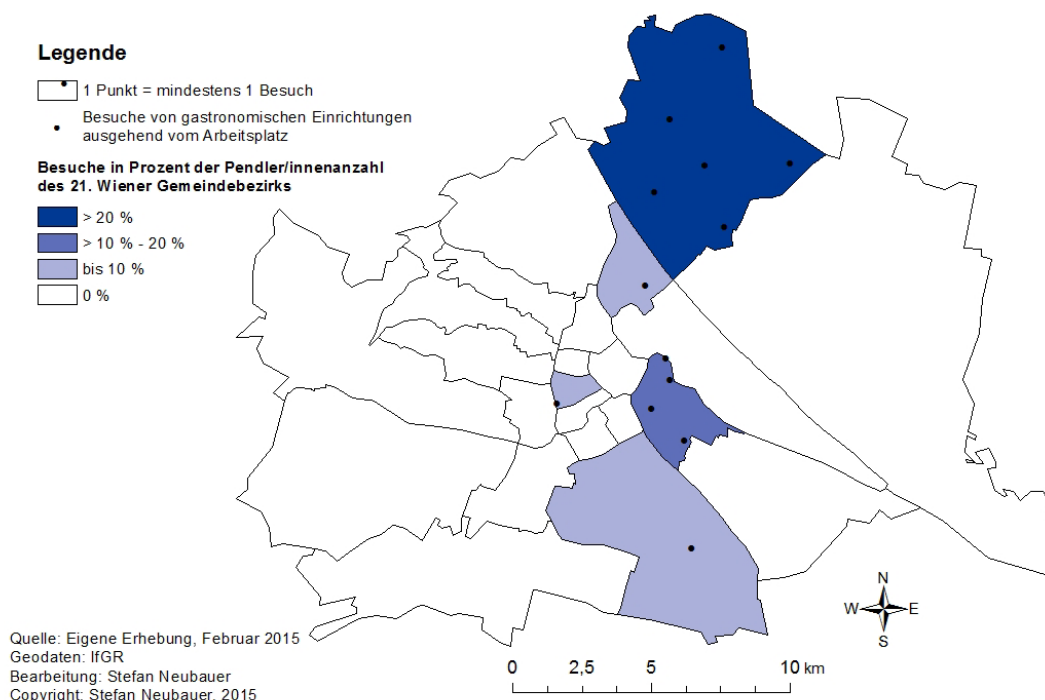
Karte 12: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 29)



Der sekundäre Aktionsraum der Proband/inn/en des 3. Bezirks scheint westlich und östlich relativ scharf begrenzt zu sein. Östlich wird er durch die spärlich besuchten Bezirke Döbling, Brigittenau, Leopoldstadt und Simmering begrenzt.

Sieht man sich nun zuletzt die Grafik für den 21. Wiener Gemeindebezirk an, so erkennt man erneut eine starke Häufung im Arbeitsbezirk der befragten Pendler/innen. Während der Stadtteil »Floridsdorf« von den Tagespendler/inne/n der anderen untersuchten Bezirke also weitgehend gemieden wird, gaben 30 Prozent der hier arbeitenden Pendler/innen an, in den vergangenen vier Wochen eine gastronomische Einrichtung besucht zu haben. Allerdings muss angemerkt werden, dass dieser Wert weit vom prozentuellen Anteil der vorhin beschriebenen Inneren Stadt abweicht, der mehr als doppelt so hoch ist.

Karte 13: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 20)



Auffällig ist wiederum die blau eingefärbte »Nord-Süd-Achse«, die allerdings etwas bruchstückhafter ist als noch in der ersten Untersuchungskategorie (vgl. »Verwandte / Freunde / Bekannte«).

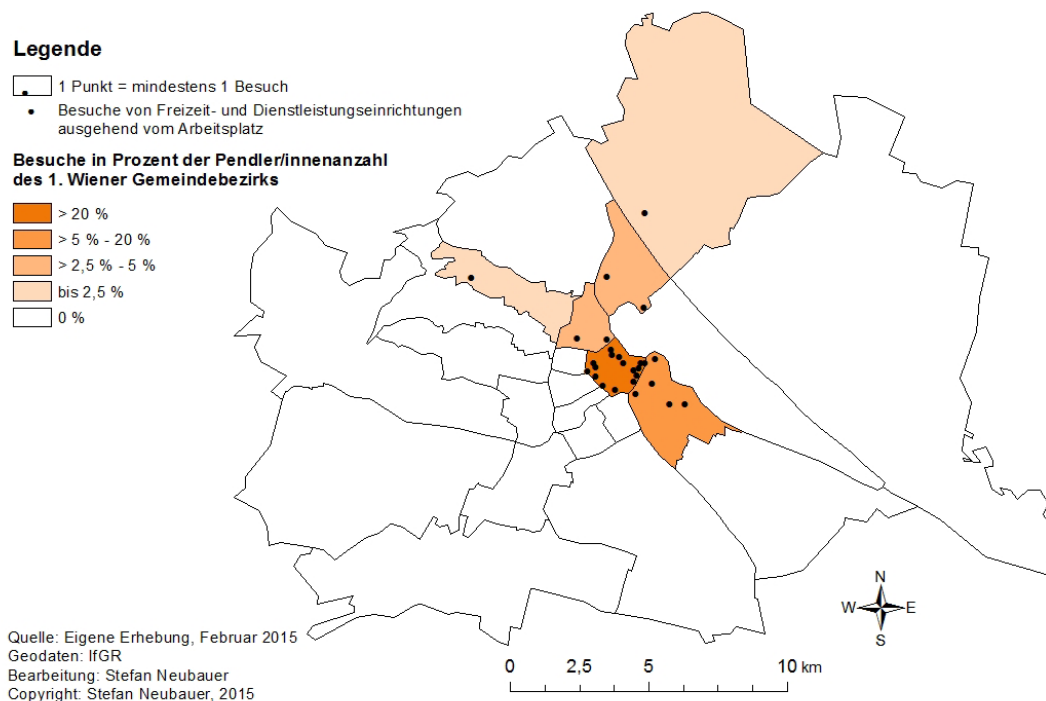
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Trend des Lokalbesuchs innerhalb des eigenen Arbeitsbezirks über alle vier Vergleichsräume hinweg sichtbar ist. Auffällig sind aber die teilweise völlig konträren, sekundär aktionsräumlichen Verhaltensmuster der befragten Pendler/innen, welche sich von Arbeitsbezirk zu Arbeitsbezirk stark zu verändern scheinen.

5.2.3.3 Besuch von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen

Die nächste Kategorie beschäftigt sich mit dem Besuch von Wiener Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen durch die Proband/inn/en. Auch in diesem Fall ist der sekundäre Aktionsraum für uns von Interesse.

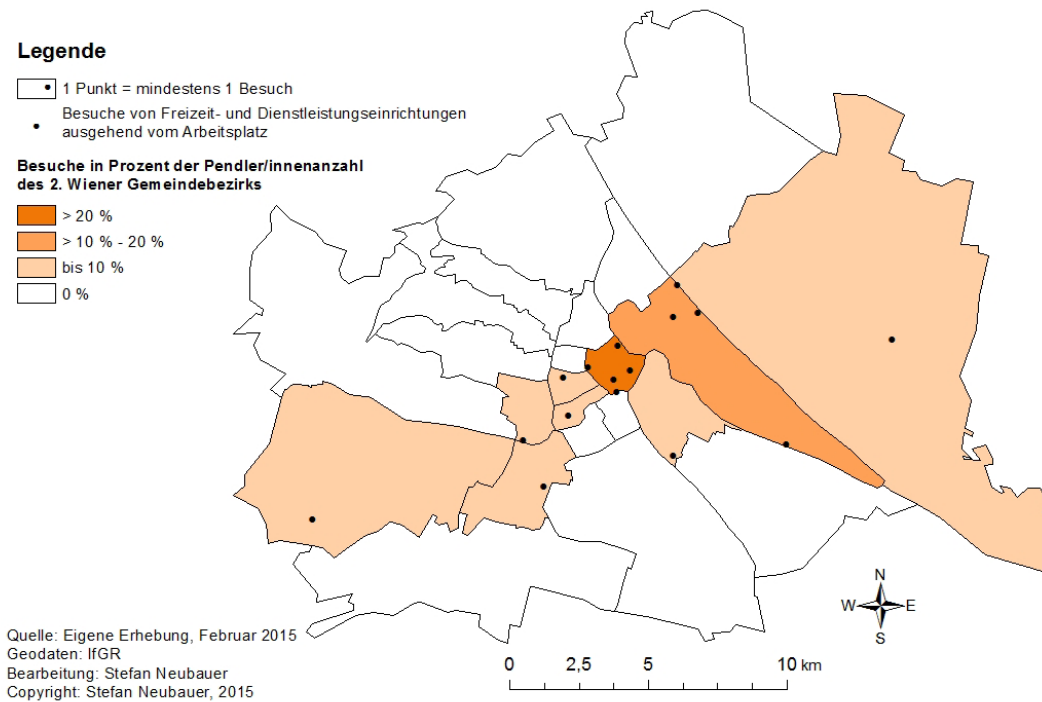
Die erste Karte bildet diesen in bewährter Weise für die Pendler/innen des 1. Wiener Gemeindebezirks ab. Auf den ersten Blick ist erkennbar, dass Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen im Vergleichszeitraum hauptsächlich direkt im Arbeitsbezirk aufgesucht wurden. Die übrigen genannten Bezirke befinden sich im unmittelbaren Einzugsgebiet der erweiterten Nordweststrecke. Direkte Zustiegsmöglichkeiten weisen die Bezirke Floridsdorf (Bahnhof »Wien Floridsdorf«), Brigittenau (Bahnhöfe »Wien Handelskai« und »Traisengasse«) sowie Landstraße (Bahnhof »Wien Mitte-Landstraße«) auf. Die anderen genannten Bezirke »Währing« und »Alsergrund« verfügen über gute U-Bahn-Anschlüsse, die eine rasche Verbindung zur heimatlichen Bahnstrecke der Befragten darstellen.

Karte 14: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen; Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 43)



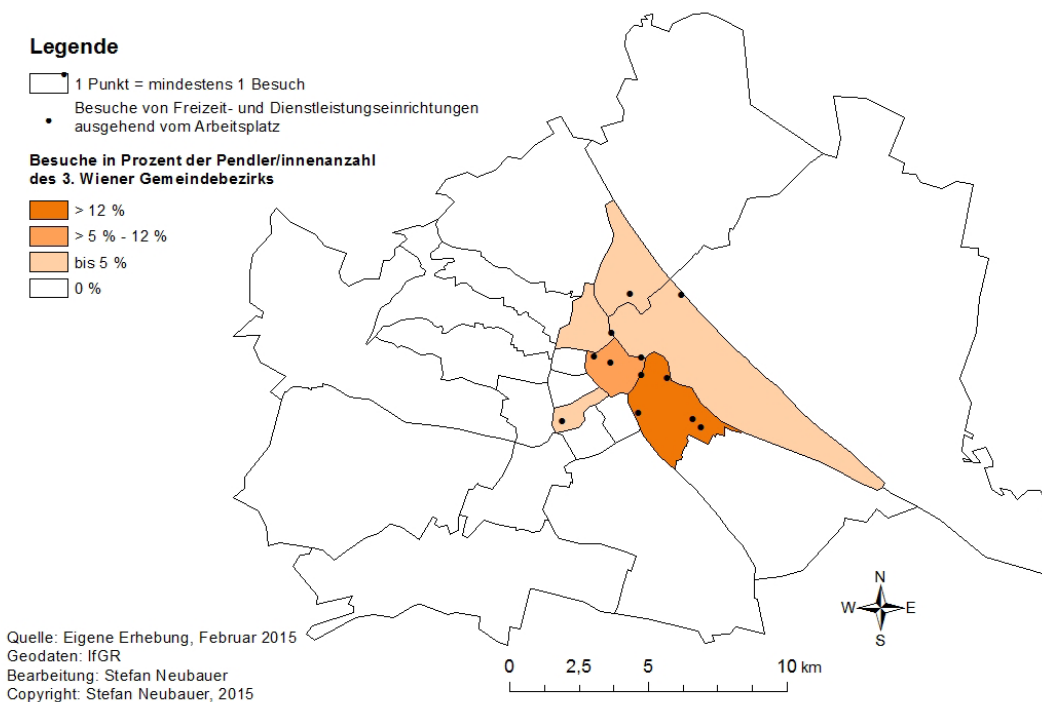
Der sekundäre Aktionsraum der Pendler/innen des 2. Bezirks weist wiederum wenige Ähnlichkeiten mit dem eben beschriebenen auf. Es sind hier kaum nördliche Bezirke inkludiert, sondern es ist eine Art »West-Ost-Achse« erkennbar.

Karte 15: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtungen; Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 24)



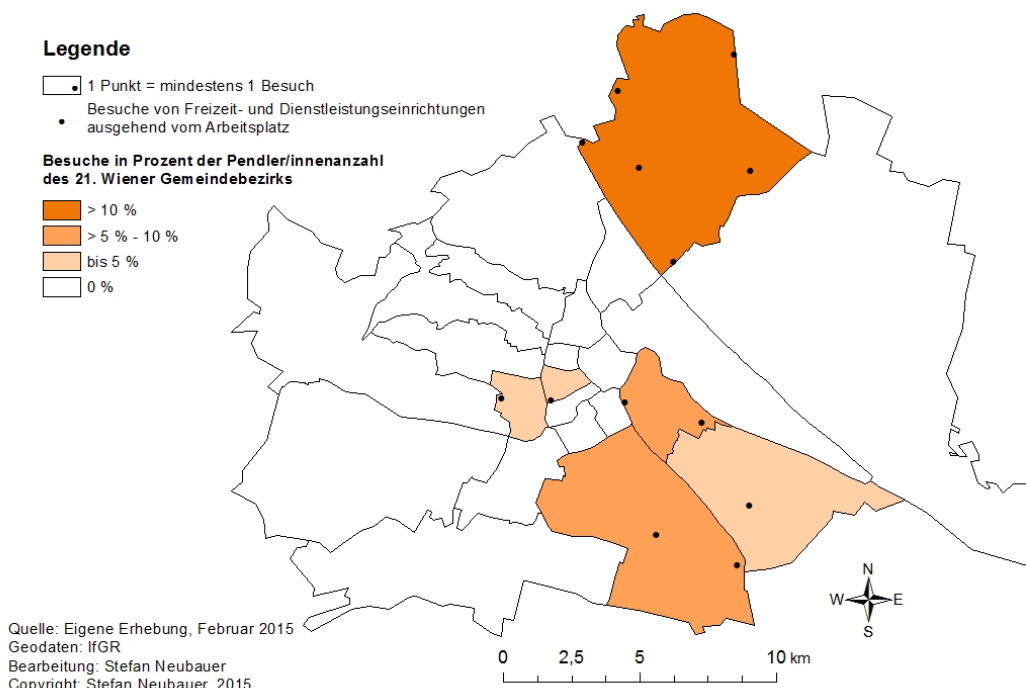
Erkennbar ist jedoch auch, dass viele Bezirke nur einmal angekreuzt wurden. Kleinräumig gestaltet sich der Aktionsradius der Pendler/innen des 3. Bezirks, wenn es um den Besuch einer Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtung geht. Abgesehen vom Arbeitsbezirk werden noch die Innenstadt sowie räumlich unmittelbar anschließende Bezirke frequentiert.

Karte 16: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtungen; Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 29)



Gänzlich anders ist das Bild des 21. Wiener Gemeindebezirks. Die Donau scheint gewissermaßen als Barriere zu fungieren, wenn es um das Aufsuchen anderer Stadtteile geht. Tut man dies doch, so bewegt man sich auch in dieser Kategorie entlang der dargestellten »Nord-Süd-Achse«. Interessant ist jedenfalls, dass die Tagespendler/innen dieses Bezirks vor allem auch die als »soziale Brennpunkte« verrufenen Bezirke aufsuchten (z.B. Favoriten, Simmering).

Karte 17: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen; Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 20)



Die Innenstadt wird in dieser Karte beispielsweise gänzlich gemieden. Somit lässt sich zusammenfassend festhalten, dass sich die sekundären Aktionsräume im Zusammenhang mit dem Besuch von Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtungen räumlich kompakter gestalten als in den vorangegangenen Kategorien. Haben die ersten drei Karten ihren Schwerpunkt stets in den zentralen Stadtbereichen, so verlagert sich dieser in der vierten Karte gen Norden.

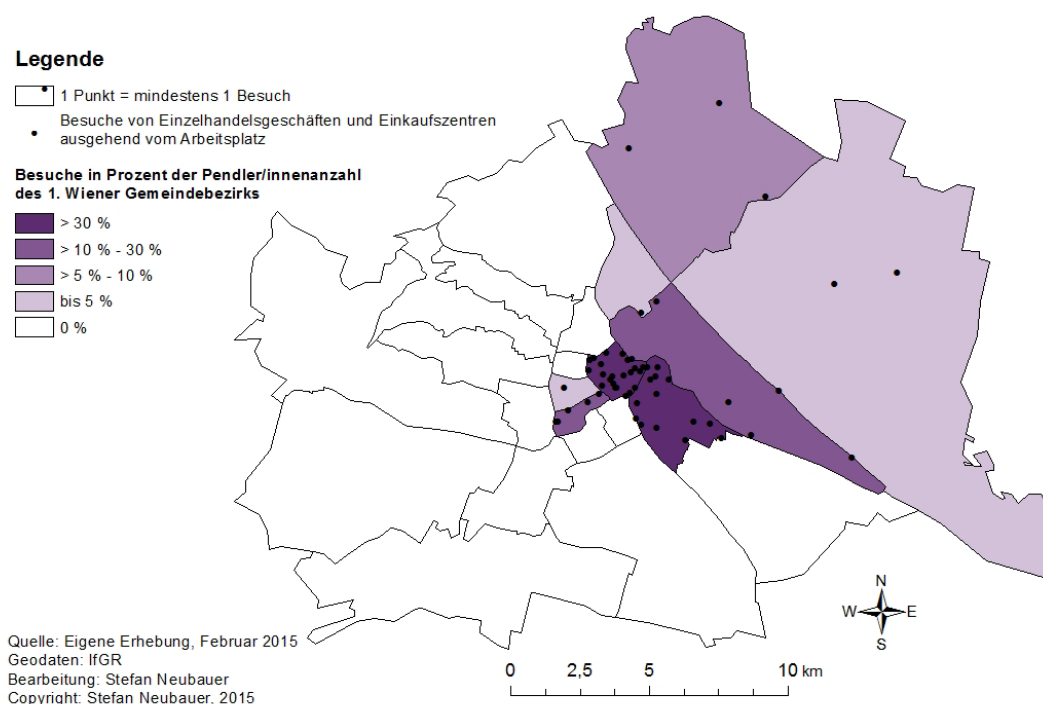
Der Westen Wiens blieb von Pendler/inne/n des 1. und 3. Bezirks gänzlich unberührt. Nur Tagespendler/innen des 2. Bezirks stießen vereinzelt dorthin vor. Einzig und allein die Proband/inn/en, die ihren Arbeitsplatz in Floridsdorf haben, wagten sich auch in südliche Bereiche der Stadt vor, um dort an den Freizeit- und Dienstleistungsangeboten zu partizipieren. Interessant ist jedenfalls auch, dass zwischen dem Arbeitsbezirk Floridsdorf und den anderen aufgesuchten Bezirken eine deutlich erkennbare räumliche Lücke klafft.

5.2.3.4 Besuch von Einzelhandelsgeschäften und Einkaufszentren

Wir haben bereits gehört, dass viele der Befragten angegeben haben, verhältnismäßig häufig Einkäufe in Wien zu erledigen. Wo in Wien die dabei aufgesuchten Einzelhandelsgeschäfte bzw. Einkaufszentren vornehmlich liegen, wird nun die folgende Analyse zeigen.

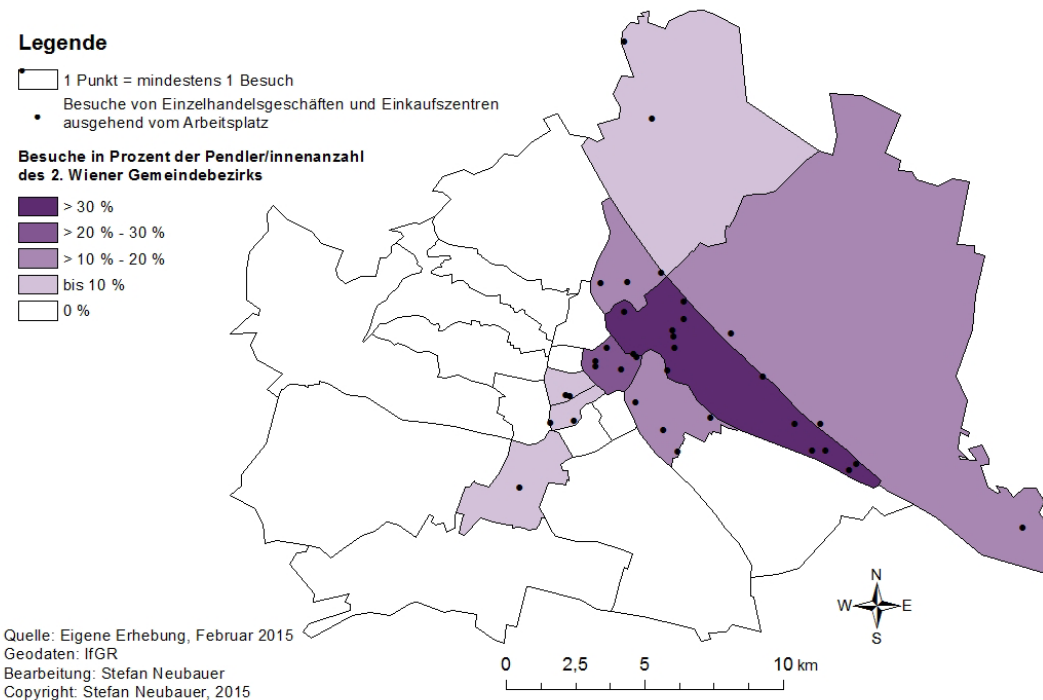
Mehr als die Hälfte der befragten Pendler/innen, deren Arbeitsplatz im 1. Bezirk liegt, gab an, in den vergangenen vier Arbeitswochen Einkäufe in der Wiener Innenstadt erledigt zu haben. Mehr als 30 Prozent der Befragten taten dies auch im 3. Bezirk. Auffällig ist, dass sich die bevorzugten Einkaufsbezirke vorwiegend im Nordosten Wiens befinden. Verstärkt in die räumlichen Bewegungen der Befragten eingebunden wurden auch der 2. Bezirk sowie der 6. Bezirk. In letzterem befindet sich bekanntlich die »Mariahilfer Straße«, welche die größte Einkaufsstraße Wiens darstellt. Abgesehen davon nutzte man auch die Bezirke entlang der Donau, um die dort ansässigen Einkaufszentren zu besuchen.

Karte 18: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren; Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 43)



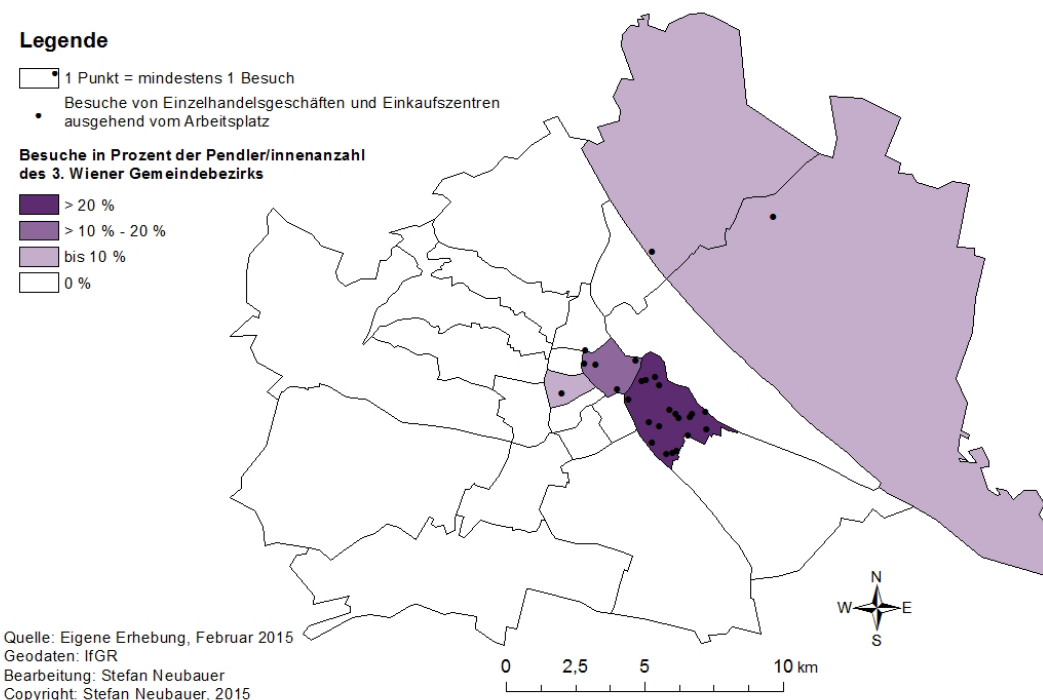
Die in der bisherigen Analyse etwas großräumiger agierenden Pendler/innen des 2. Bezirks gliedern sich in dieser Teilanalyse ziemlich in das Gesamtbild der anderen Befragten ein. Der Fokus hinsichtlich des räumlichen Einkaufsverhaltens liegt erneut im eigenen Arbeitsbezirk.

Karte 19: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 24)



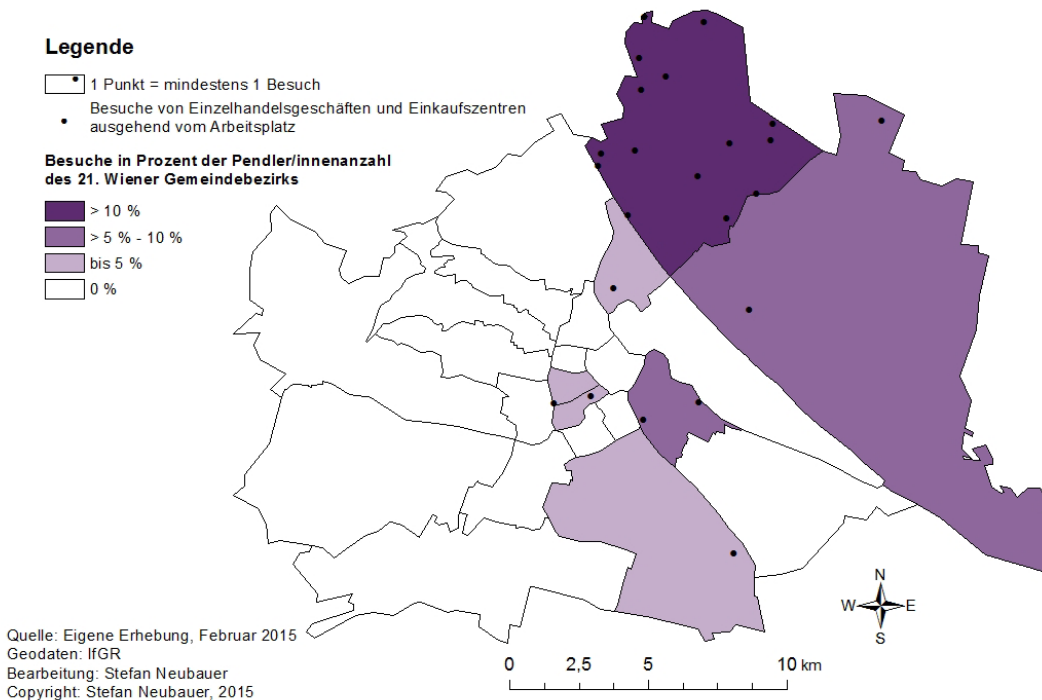
Aber auch die Innenstadt wurde von mehr als 20 Prozent der befragten Pendler/innen im Vergleichszeitraum zum Einkaufen genutzt. Ansonsten wurden hauptsächlich Bezirke entlang der erweiterten Nordweststrecke frequentiert. Auch die Angabe des 12. Bezirks (Meidling) ist auf diese Weise erklärbar, da sich dort ebenfalls eine direkte Zustiegsmöglichkeit zu dieser Bahnlinie befindet.

Karte 20: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 29)



Den befragten Tagespendler/innen des 3. Bezirks reichen die dort gebotenen Einkaufsmöglichkeiten vermutlich völlig aus, denn sie verlassen ihren Arbeitsbezirk diesbezüglich so gut wie nie. Höchstens der 1. Bezirk wurde im Vergleichszeitraum öfters genutzt. Ansonsten blieb man einkaufstechnisch ziemlich in der Nähe der genannten Bahnstrecke.

Karte 21: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 20)



Die höchste Kategorie der letzten Karte verdeckt den Rekordwert dieser Untersuchung. Rund 75 Prozent der im 21. Bezirk arbeitenden Tagespendler/innen nutzten ihren Arbeitsbezirk in den letzten vier Arbeitswochen auch, um Einkäufe zu tätigen. Erkennbar ist ebenso die mehrmals angesprochene »Nord-Süd-Achse«, allerdings in abgeschwächter Form. Mindestens zweimal wurde auch der angrenzende 22. Bezirk (Donaustadt) zum Einkaufen aufgesucht. Zusammenfassend kann man sagen, dass in der letzten Kategorie eine sehr homogene Verteilung hinsichtlich der bevorzugten Einkaufsbezirke sichtbar wurde.

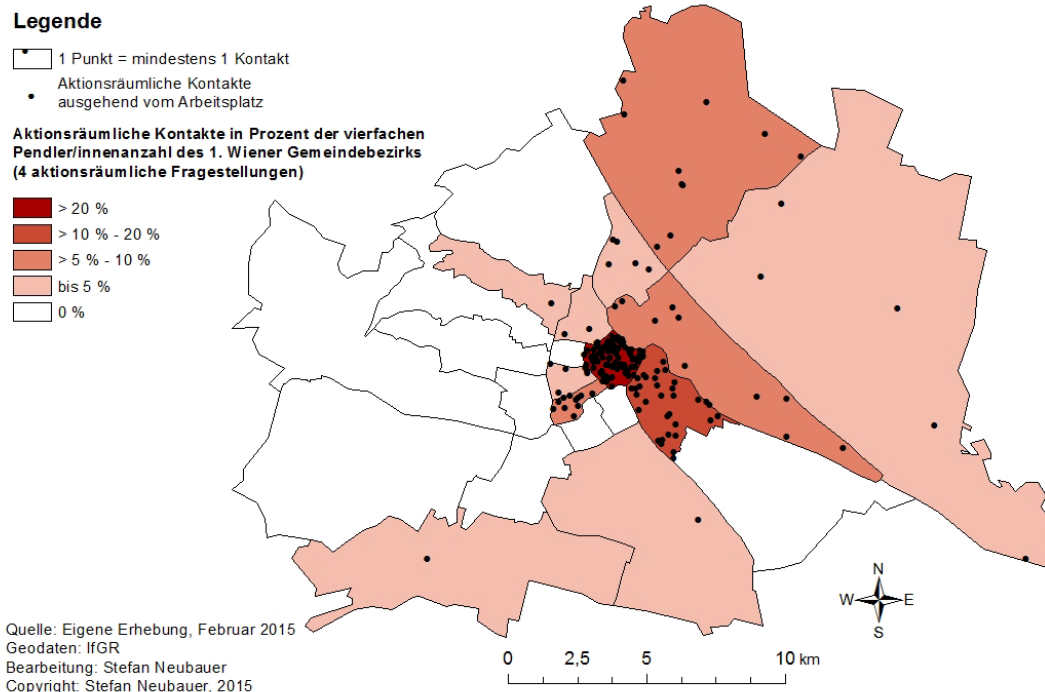
Im abschließenden Kapitel dieser Analyse werden sämtliche Bezirksnennungen, unabhängig von den mit ihnen verknüpften aktionsräumlichen Aktivitäten, für den 1., 2., 3. und 21. Bezirk kartographisch zusammengefasst. Die mittels einer Flächensignatur in den Karten dargestellten Prozentwerte ergeben sich als Anteile der aktionsräumlichen Kontakte in Prozent der vierfachen Pendler/innenanzahl des jeweiligen Bezirks. Da es insgesamt vier aktionsräumliche

Fragestellungen zu bearbeiten gab, hatte jede/r der Pendler/innen die Möglichkeit, jeden Bezirk maximal viermal auszuwählen. Um daher die richtigen Anteilswerte berechnen zu können, muss die Pendler/innenanzahl dementsprechend mit der Zahl Vier multipliziert werden. Jedes Kreuz, das für einen Bezirk von Angehörigen der Teilstichprobe gesetzt wurde, symbolisiert weiterhin einen Punkt in den Karten. Die Kategorisierung in aktionsräumliche Aktivitäten (z.B. Besuch einer gastronomischen Einrichtung) fällt in diesem Falle jedoch weg.

5.2.3.5 Gesamtauswertung der sekundären Aktionsräume

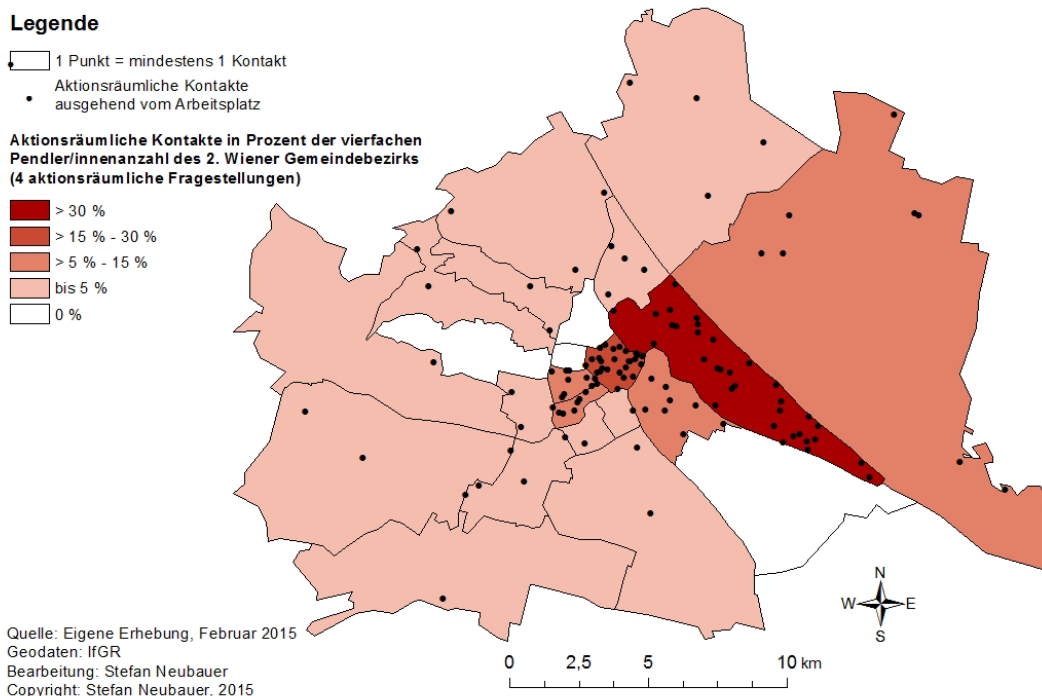
Das zusammenfassende Bild für die Pendler/innen des 1. Wiener Gemeindebezirks zeigt eine deutliche Häufung der aktionsräumlichen Kontakte in ihrem Arbeitsbezirk. Am zweithäufigsten wurde der 3. Bezirk frequentiert. Ansonsten nutzte man vor allem noch weitere Bezirke entlang der Nordwestbahn, dabei vor allem den 2. und 21. Bezirk. Der Westen Wiens bleibt also fast gänzlich unberührt, während sich der sekundäre Aktionsraum dieser Proband/inn/en vorwiegend im Stadtkern und im Nordosten der Stadt erstreckt.

**Karte 22: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 172)**



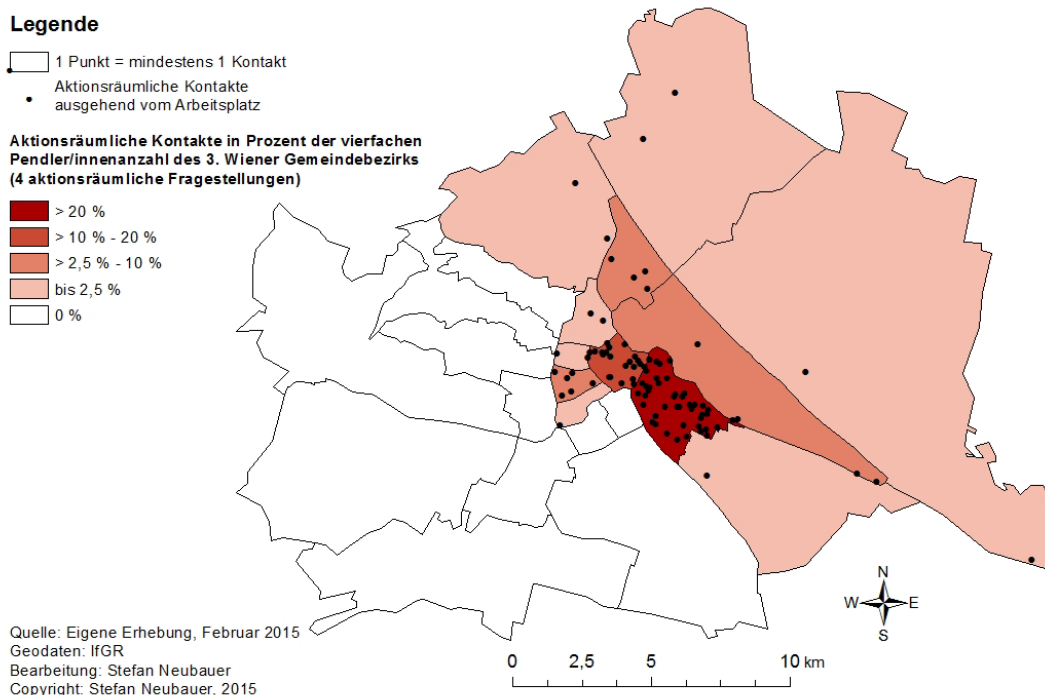
Auch die Pendler/innen des 2. Wiener Gemeindebezirks nutzten laut der folgenden Karte mit Vorliebe den eigenen Arbeitsbezirk für ihre Aktivitäten.

**Karte 23: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 96)**



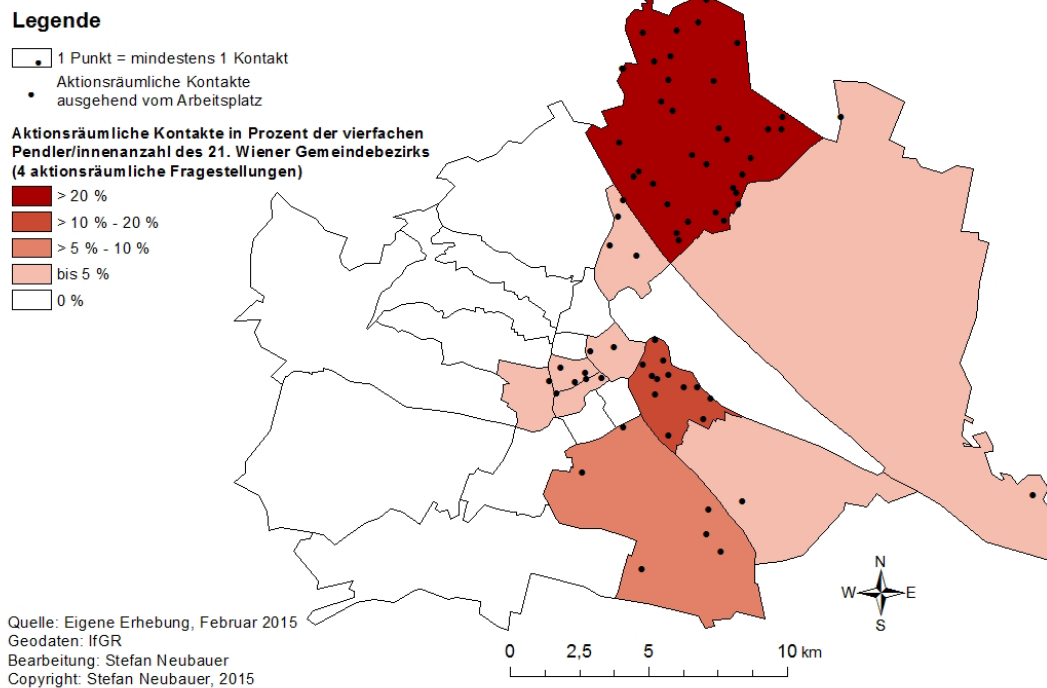
Der sekundäre Aktionsraum dieser Proband/inn/en erreicht in diesem Vergleich aber die bei weitem größte Ausdehnung. Gänzlich nicht frequentiert wurden nur der 8., der 9., der 11. und der 16. Bezirk. Augenscheinlich sind also die Ballung der Kontakte im Stadtkern sowie eine verstärkte Nutzung des unmittelbar angrenzenden 22. Bezirks (Donaustadt).

**Karte 24: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 116)**



Das stärkste Ost-West-Gefälle ist in der Karte des 3. Bezirks erkennbar. Westliche Bezirke wurden überhaupt nicht aufgesucht, während man sich mit Vorliebe im eigenen Arbeitsbezirk sowie in der Inneren Stadt aufhielt. Einige Ausreißer können nur in den östlichen Bezirken Wiens festgestellt werden.

**Karte 25: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums
Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015 (N = 80)**



Sehr stark im eigenen Arbeitsbezirk blieben die Pendler/innen des 21. Wiener Gemeindebezirks verhaftet. Bewegte man sich doch einmal fort, wurden interessanterweise auch südlichere Stadtteile in den Aktionsraum miteinbezogen. Die Innere Stadt sowie der 2. Bezirk (Leopoldstadt) sind in diesem Vergleich jedoch weitgehend verwaist. Über alle Vergleiche hinweg konnte eine Art Nord-Süd-Achse festgestellt werden, die ziemlich genau dem Lauf der Nordwestbahn folgt, die jedoch vor allem in den exklusiveren Stadtvierteln Brüche aufweist.

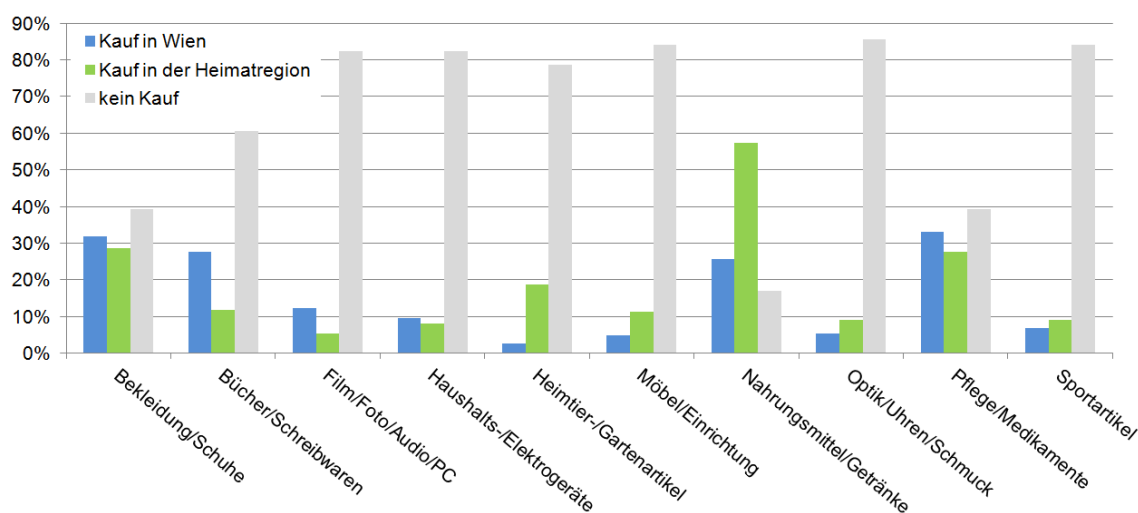
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Westen Wiens im Rahmen dieser aktionsräumlichen Analyse ziemlich ausgeklammert blieb, während die Bezirke entlang der Donau sowie zentrale Stadtteile vornehmlich genutzt wurden. Die Tendenz, zweckgebundene Tätigkeiten unmittelbar im Arbeitsbezirk durchzuführen, wird in allen kartographischen Darstellungen ersichtlich. Der Verlauf der Nordwestbahn spielt bei der Wahl des sekundären Aktionsraums sicherlich eine nicht zu unterschätzende Rolle, was die erhöhte Dichte aktionsräumlicher Kontakte entlang dieser Bahnstrecke beweist.

5.2.4 Räumliches Konsumverhalten

Wie im einführenden Theoriekapitel beschrieben, zählt auch die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen zu den Grunddaseinsfunktionen des Menschen und damit natürlich auch der befragten Tagespendler/innen. Das räumliche Konsumverhalten wurde mithilfe zweier Fragestellungen erhoben, deren hauptsächliches Ziel die Erfassung des Kaufkraftabflusses aus der Herkunfts- in die Zielregion der Pendler/innen ist. In einfachen Worten gesprochen geht es darum, wo die Proband/inn/en bestimmte Produkte und Dienstleistungen tendenziell häufiger kauften: in Wien oder in ihrer Heimatgemeinde.

Der Analyse vorauszuschicken ist, dass die Beantwortung dieser Fragestellungen nur zögerlich erfolgt ist. Daraus resultieren einerseits sehr hohe Werte in den Kategorien »kein Kauf« bzw. »keine Nutzung«, da ein Freilassen beider anzukreuzenden Möglichkeiten (Wien oder Heimatregion) als Nichtkauf bzw. Nichtkonsum in den letzten vier Wochen gewertet wurde. Zusätzlich wäre im Falle des Kaufes bzw. der Nutzung eine ungefähre Anzahl für den jeweiligen gewählten Ort anzugeben gewesen, was allerdings, trotz der Vereinfachungen infolge des Pretests, nur selten erfolgt ist. Daher soll die rein räumliche Analyse des Konsumverhaltens an dieser Stelle genügen. Auffälligkeiten hinsichtlich der Häufigkeit des Kaufs bzw. Konsums werden nur verbal wiedergegeben.

Diagramm 24: Befragte Pendler/innen nach ihrem räumlichen Kaufverhalten von Gütern (N = 188)



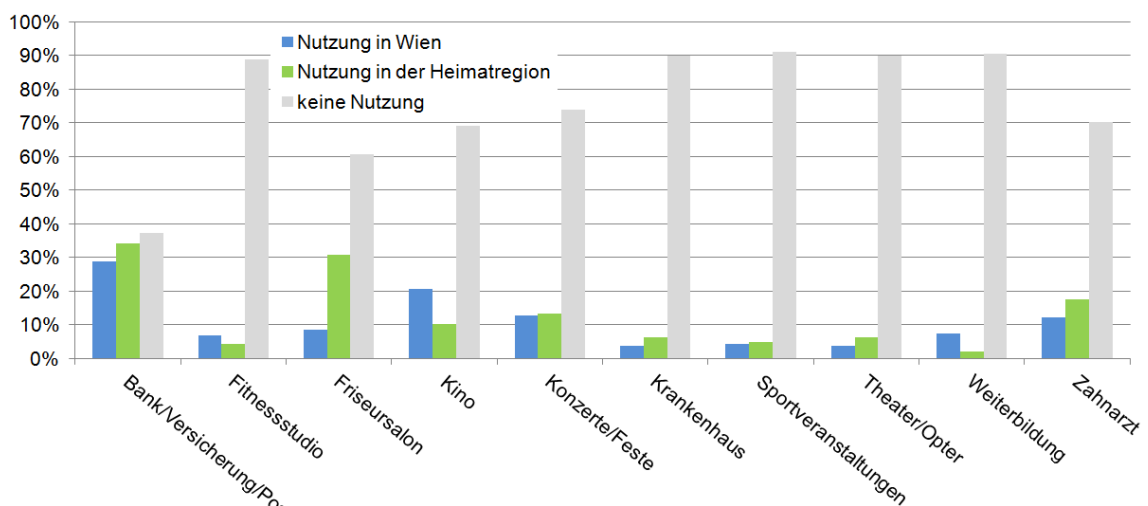
Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Das Diagramm zeigt bestimmte Produktkategorien und deren räumliche Verteilung hinsichtlich des Kaufs. In der einen Hälfte der Fälle zeigt sich, dass die

Produkte tendenziell in Wien anstelle in der Heimatregion gekauft wurden. In der anderen Hälfte ist es umgekehrt. Die Proband/inn/en erwarben im Vergleichszeitraum von 4 Wochen Bekleidung und Schuhe, Bücher und Schreibwaren, Film-, Foto-, Audio- und PC-Equipment, Haushalts- und Elektrogeräte sowie Pflegeprodukte und Medikamente vornehmlich in Wien. Hingegen wurden Heimtier- und Gartenartikel, Möbel und Einrichtung, Nahrungsmittel und Getränke, optische Produkte und Schmuck sowie Sportartikel lieber in der Heimatregion gekauft. Die am häufigsten erworbenen Güter waren, wie zu erwarten, die Lebensmittel. Ansonsten gab der Großteil der Befragten an, die anderen Produkte eher selten (das heißt weniger als 5-mal) gekauft zu haben.

Im Bereich der Freizeit- und Dienstleistungsangebote wurden drei der angegebenen Kategorien vornehmlich in Wien genutzt: Fitnessstudio, Kino und Weiterbildung. Alle anderen Kategorien weisen einen Überhang der Heimatregion auf, wobei es in einigen Fällen sehr knapp aussieht. Es ist zu vermuten, dass viele der Befragten Probleme hatten, sich eindeutig für eine der Kategorien zu entscheiden. Manche kreuzten beides an und gaben zusätzlich ein Verhältnis an. In diesen Fällen wurde das Kreuz jeweils für die Zielregion Wien gezählt.

Diagramm 25: Befragte Pendler/innen nach ihrem räumlichen Nutzungsverhalten von Freizeit- und Dienstleistungsangeboten (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

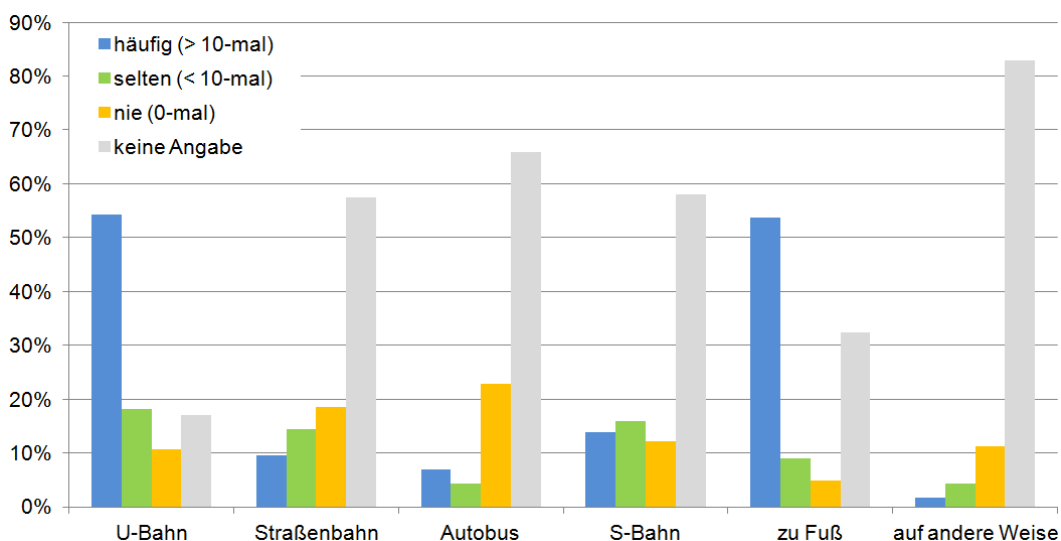
Viele der angegebenen Kategorien werden wohl in der Herkunfts- als auch in der Zielregion gleichermaßen genutzt. Daher wollen wir es an dieser Stelle dabei belassen. Am Ende der Arbeit wird versucht, Schlussfolgerungen aus diesen Erkenntnissen zu ziehen. Die mangelnde Datenqualität sowie die teils ausgeglichenen Ergebnisse dürften dieses Vorhaben jedoch etwas erschweren.

5.2.5 Mobilitätsverhalten

Zu guter Letzt interessiert uns das Mobilitätsverhalten der befragten Pendler/innen in der Zielregion Wien. Damit zusammen hängen natürlich auch die Ausgaben für Mobilität am Arbeitsort, die im Wesentlichen durch den Kauf einer Karte des Verkehrsunternehmens »Wiener Linien« bestimmt werden.

Im nachfolgenden Diagramm sind ebenfalls sehr große Anteile der Kategorie »keine Angabe« zu erkennen. Unter Umständen haben viele der Pendler/innen aus Zeitgründen auf das separate Ankreuzen der »nie«-Kategorie verzichtet. Dies tut jedoch nichts zur Sache, da die bevorzugte Fortbewegungsart innerhalb der Kernzone Wien trotzdem ermittelt werden kann. Zählt man die beiden Kategorien »häufig« und »selten« zusammen, so kann festgehalten werden, dass 72 Prozent der befragten Pendler/innen in den letzten vier Wochen die U-Bahn bevorzugt genutzt haben. Gleich dahinter folgt jedoch die günstigste der angegebenen Varianten, nämlich die fußläufige Bewegung. Die Wiener S-Bahn nutzten nur 30 Prozent der Befragten, auch die Straßenbahn stand nicht allzu hoch im Kurs (24 Prozent). Bei S-Bahn, Straßenbahn und Autobus überwiegen zudem jene, die angegeben haben, diese Fortbewegungsmittel im Vergleichszeitraum überhaupt nie genutzt zu haben.

Diagramm 26: Befragte Pendler/innen nach ihrem Mobilitätsverhalten in Wien (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die genauen Linien bzw. auch die anderen Fortbewegungsarten wurden eher selten angegeben, weshalb diese nicht in Form eines Diagramms, sondern nur verbal beschrieben werden.

Die U3 ist die in dieser Analyse am meisten frequentierte U-Bahn-Linie (49 Nennungen), gefolgt von der U4, die mit 46 Nennungen nur knapp dahinter liegt. Auch die U1 wurde von vielen der Pendler/innen genannt (42 Nennungen) ebenso die U6 (31 Nennungen) und die U2 (26 Nennungen). Zusammenfassend kann man sagen, dass durchwegs alle U-Bahn-Linien von den befragten Tagespendler/innen der Nordwestbahn genutzt werden. Folgende Straßenbahnlinien wurden zumindest 1-mal im Rahmen der Befragung genannt: O, D, 1, 2, 5, 6, 18, 25, 26, 31, 33, 37, 38, 40, 41, 46, 48, 49, 62, 67 sowie 71. Nachfolgende Autobuslinien wurden von den Pendler/innen mindestens 1-mal genutzt: 5A, 11A, 28A, 29A, 35A, 37A, 40A, 57A, 59A, 66A, 69A, 70A, 74A, 93A, 98A, 5B und 11B. Proband/innen dieser Untersuchung waren im Vergleichszeitraum auf den S-Bahn-Strecken S1, S3, S7 und S45 zu finden. Als weitere genutzte Fortbewegungsmöglichkeiten wurden das Taxi, das Auto sowie das Rad selten aber doch genannt.

Da die üblichen Ausstiegsbahnhöfe der Pendler/innen hinsichtlich der verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel unterschiedlich ausgestattet sind, werden die genutzten Fortbewegungsarten nochmals in Bezug zu den vier am meisten frequentierten Bahnhöfen gesetzt. Die Antwortkategorien für »häufige« und »selten« Nutzung wurden diesbezüglich zusammengefasst.

Tabelle 2: Fortbewegungsart in Abhängigkeit vom Ausstiegsbahnhof

		Fortbewegung ^a					Gesamtsumme	
		U_Bahn	Straßenbahn	Autobus	S_Bahn	Fuß		
Ausstiegsbahnhof	Wien Floridsdorf	Anzahl	14	8	6	9	12	21
		% in Ausstiegsbahnhof	66,7%	38,1%	28,6%	42,9%	57,1%	
	Wien Handelskai	Anzahl	11	5	2	5	8	14
		% in Ausstiegsbahnhof	78,6%	35,7%	14,3%	35,7%	57,1%	
	Wien Praterstern	Anzahl	39	12	5	12	32	45
		% in Ausstiegsbahnhof	86,7%	26,7%	11,1%	26,7%	71,1%	
	Wien Mitte-Landstraße	Anzahl	58	9	4	14	45	68
		% in Ausstiegsbahnhof	85,3%	13,2%	5,9%	20,6%	66,2%	
Gesamtsumme		Anzahl	122	34	17	40	97	148

Die Prozentsätze und Gesamtwerte basieren auf die Befragten.

a. Dichotomiegruppe tabuliert bei Wert 1.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Zu erkennen ist, dass die Nutzung der U-Bahn bzw. die fußläufige Bewegung unabhängig von der Ausstiegsstelle hohe Werte erzielen. Die Pendler/innen, die den Zug üblicherweise in Wien Floridsdorf verlassen, gaben an, auch häufiger die Straßenbahn, den Autobus bzw. die S-Bahn zu nutzen. Im Bahnhof »Wien Mitte-Landstraße« dominiert hingegen die U-Bahn. Tendenziell kann festgestellt werden, dass die im direkten Nahbereich der Ausstiegsbahnhöfe verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel auch bevorzugt genutzt werden.

Längere Anfahrtswege innerhalb der Stadt Wien scheinen laut der folgenden Kreuztabelle ebenfalls nicht zur Bevorzugung eines öffentlichen Verkehrsmittels (z.B. der U-Bahn) zu führen, da auch das Zufußgehen hohe Werte in diesen Klassen erreicht. Interessanterweise nutzen nicht wenige mit der kürzesten Anfahrtszeit (unter fünf Minuten) regelmäßig die S-Bahn. Ein dominanter Einfluss der erklärenden Variablen scheint aber nicht gegeben zu sein.

Tabelle 3: Fortbewegungsart in Abhängigkeit vom Zeitaufwand Ausstieg–Arbeitsplatz

			§Fortbewegung ^a					Gesamtsumme
			U_Bahn	Straßenbahn	Autobus	S_Bahn	Fuß	
Zeit_Ausstieg_Arbeit < 5 Minuten	Anzahl		11	4	3	13	12	23
	% in Zeit_Ausstieg_Arbeit		47,8%	17,4%	13,0%	56,5%	52,2%	
5-10 Minuten	Anzahl		45	10	5	21	48	64
	% in Zeit_Ausstieg_Arbeit		70,3%	15,6%	7,8%	32,8%	75,0%	
11-15 Minuten	Anzahl		43	19	9	13	33	47
	% in Zeit_Ausstieg_Arbeit		91,5%	40,4%	19,1%	27,7%	70,2%	
16-20 Minuten	Anzahl		22	5	1	7	15	23
	% in Zeit_Ausstieg_Arbeit		95,7%	21,7%	4,3%	30,4%	65,2%	
> 20 Minuten	Anzahl		13	6	3	2	8	16
	% in Zeit_Ausstieg_Arbeit		81,3%	37,5%	18,8%	12,5%	50,0%	
Gesamtsumme			134	44	21	56	116	173

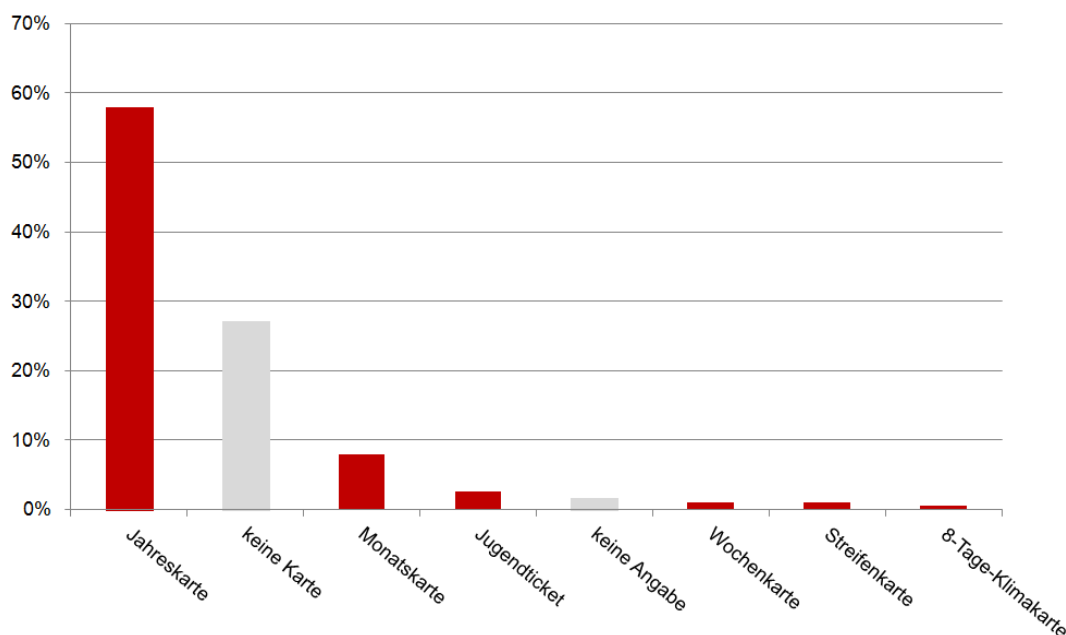
Die Prozentsätze und Gesamtwerte basieren auf die Befragten.

a. Dichotomiegruppe tabuliert bei Wert 1.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Jahreskarte der »Wiener Linien«, die zum Zeitpunkt der Befragung als eine der günstigen im Europavergleich galt, erwarben fast 60 Prozent der Proband/inn/en. Ein sehr großer Teil gab jedoch überraschenderweise an, überhaupt keine Karte der Wiener Linien zu besitzen. Unter Umständen erklärt dies die hohen Anteile der Fußgänger/innen in den vorigen Auswertungen. Ansonsten wurden einige andere Karten, jedoch in weit geringerer Anzahl, genannt.

Diagramm 27: Befragte Pendler/innen nach ihrer Karte der Wiener Linien (N = 188)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

5.3 ÜBERPRÜFUNG DER HYPOTHESEN

Nach der Dokumentation der Verteilungsstruktur der einzelnen Variablen, geht es in der Folge um die Darstellung der Zusammenhänge. „Will man über die reine Strukturierung von Daten [hinaus] [...] Erklärungen für Sachverhalte geben, ist die Untersuchung und Messung von Zusammenhängen erforderlich“ (KRUKER und RAUH 2005: 128). Im konkreten Fall werden immer Assoziationen zwischen zwei Variablen betrachtet. „Man spricht dann von zweidimensionalen oder bivariaten Daten“ (KRUKER und RAUH 2005: 128). Die genaue Vorgangsweise wurde bereits im Kapitel zur Methodik eingehend erläutert. Anzumerken ist zusätzlich, dass Felder ohne Angabe unberücksichtigt bleiben. Die Anzahl der gültigen Fälle kann demnach von Hypothese zu Hypothese variieren.

5.3.1 Verhaltenseffekte durch Geschlecht & Alter

Hypothese 1.1: Die Variablen »Geschlecht« und »Häufigkeit des Besuchs von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 4: Überprüfung der Hypothese 1.1

			Häufigkeit_Einkauf						Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	5 bis 6-mal	7 bis 8-mal	>= 9-mal	
Geschlecht	männlich	Anzahl	21	23	14	10	5	11	84
		% in Geschlecht	25,0%	27,4%	16,7%	11,9%	6,0%	13,1%	100,0%
		Standardresiduum	,9	-,2	-,5	-,4	,3	,0	
	weiblich	Anzahl	15	27	19	14	4	12	91
		% in Geschlecht	16,5%	29,7%	20,9%	15,4%	4,4%	13,2%	100,0%
		Standardresiduum	-,9	,2	,4	,4	-,3	,0	
Gesamtsumme		Anzahl	36	50	33	24	9	23	175
		% in Geschlecht	20,6%	28,6%	18,9%	13,7%	5,1%	13,1%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	2,623 ^a	5	,758
Likelihood-Quotient	2,630	5	,757
Zusammenhang linear-mit-linear	,391	1	,532
Anzahl der gültigen Fälle	175		

a. 2 Zellen (16,7%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 4,32.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die erstellte Kreuztabelle weist die Häufigkeiten der einzelnen Merkmalskombinationen sowohl absolut als auch in Prozent der Zeilenvariablen aus. Zusätzlich

wurden standardisierte Residuen berechnet. Zur Erinnerung: Das Ziel ist es, herauszufinden, ob die beiden Merkmale miteinander assoziiert sind, oder ob die Nullhypothese der Unabhängigkeit beibehalten werden muss. Unabhängigkeit bestünde dann, wenn „*die verschiedenen Kombinationen der Merkmalsausprägungen von A und B nicht überproportional häufig gemeinsam auftreten*“ (AUFHAUSER und RÖHRLING 2012: 205). Für diese Erkenntnis ist auch der Signifikanzwert der sogenannten Chi-Quadrat-Tests entscheidend.

In der vorliegenden Kreuztabelle können hinsichtlich der Prozentwerte keine überproportional auftretenden Merkmalskombinationen festgestellt werden. Auch die standardisierten Residuen erreichen keine auffällig hohen Werte. Die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests liegen deutlich über 0,05. Daher muss die Nullhypothese beibehalten werden. Auf Basis der vorliegenden Befragungsdaten ist kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Geschlecht der befragten Pendler/innen und der Häufigkeit des Besuchs eines Einzelhandelsgeschäfts bzw. Einkaufszentrums im Untersuchungszeitraum feststellbar!

Hypothese 1.2: Die Variablen »Geschlecht« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

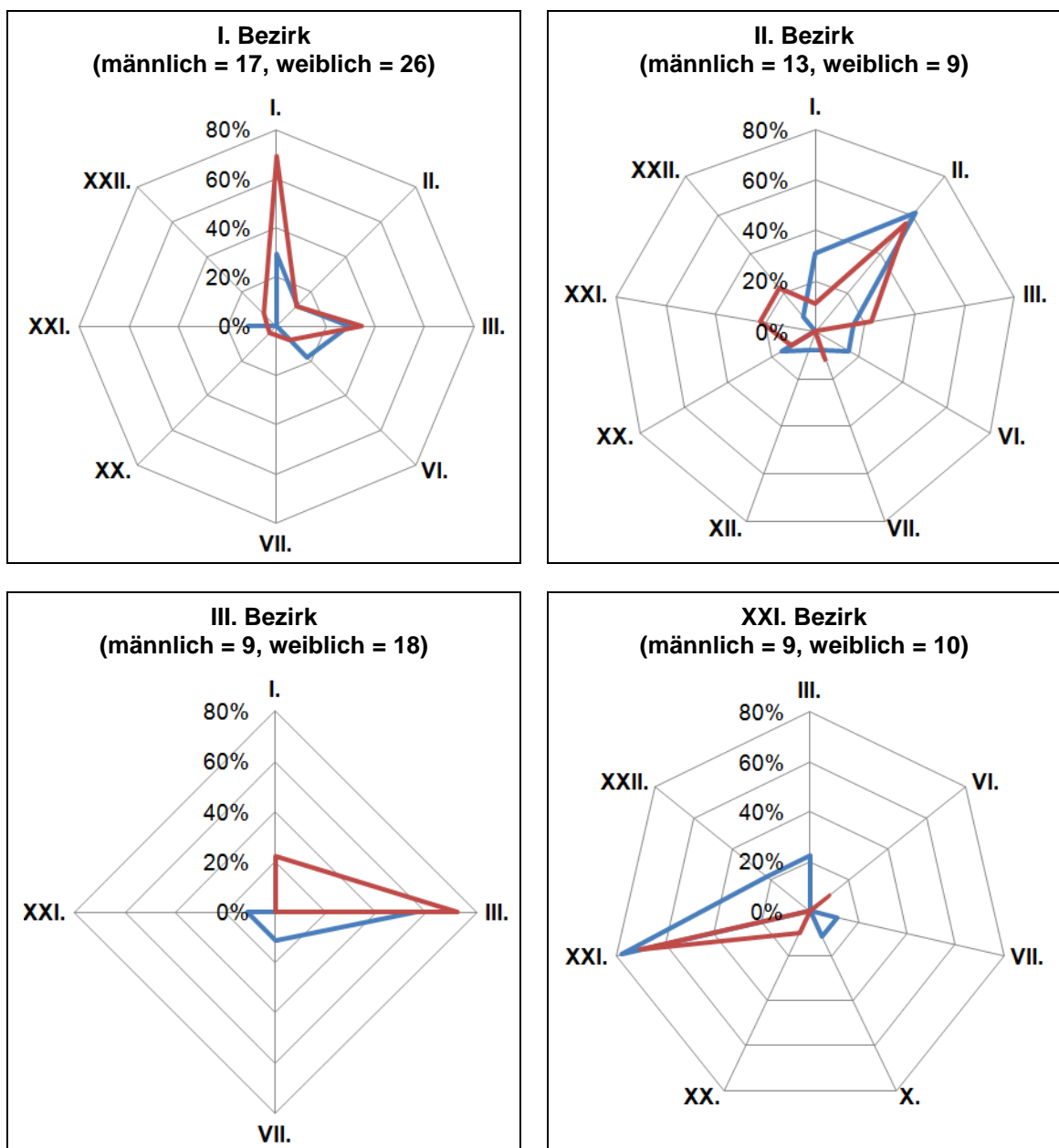
Im Falle jener Hypothesen, die den Zusammenhang zwischen einem Merkmal und dem sekundären Aktionsraum dieser Merkmalsgruppen bestreiten, erfolgt eine grafische Lösung. In diesem Fall werden jedoch keine Karten erstellt, sondern sogenannte Netzdiagramme verwendet.

Im konkreten Fall zeigen sie die sekundären Aktionsräume für die männlichen und weiblichen Pendler/innen des 1., 2., 3. und 21. Bezirks. Gearbeitet wird mit Prozentwerten, d.h. dass zum Beispiel die Häufigkeiten, mit denen weibliche Pendlerinnen einen gewissen Bezirk frequentiert haben in Prozent der Anzahl weiblicher Pendlerinnen des Ausgangsbezirks dargestellt werden. Die Differenz, die jeweils auf 100 Prozent des besuchten Bezirks fehlt, sind jene Personen der Merkmalsgruppe, die den Bezirk im Vergleichszeitraum nicht besucht haben, also demnach kein Kreuz bei der entsprechenden Frage gesetzt haben. Auf diese Weise werden die sekundären Aktionsräume der männlichen und

weiblichen Pendler/innen gleichermaßen sichtbar und können verglichen werden. Ergibt die Summe der männlichen und weiblichen Pendler/innen der Diagramme nicht die Gesamtzahl der Pendler/innen dieser Bezirke, so liegt dies daran, dass einige der Proband/inn/en ihr Geschlecht nicht verraten wollten.

Es ist zu erkennen, dass viel mehr weibliche Pendler/innen des 1. Bezirks angegeben haben, dort ein Einzelhandelsgeschäft bzw. Einkaufszentrum besucht zu haben. Generell wenige Bezirke im gesamten Vergleich wurden z.B. nur von weiblichen Tagespendlerinnen aufgesucht, während andere wiederum nur von männlichen Probanden besucht wurden.

Diagramm 28: Sekundäre Aktionsräume nach Geschlecht
(männlich = blau, weiblich = rot)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

In den übrigen Bezirken sehen wir teilweise ein ziemlich kongruentes Verhalten der männlichen und weiblichen Pendler/innen, hin und wieder jedoch auch größere Abweichungen. Speziell jene aktionsräumlichen Bereiche, die sich decken, sprechen eher gegen einen signifikanten Einfluss des Merkmals »Geschlecht«. Die Aussagen, die getroffen werden können, verbleiben allerdings auf der Ebene statistischer Deskription. Für eine statistisch abgesicherte Bestätigung oder Verwerfung der Nullhypothese reicht die Datenqualität nicht aus.

Hypothese 1.3: Die Variablen »Geburtsjahrgang« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 5: Überprüfung der Hypothese 1.3

			Überzeit_Wien					Gesamtsumme	
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	5 bis 6-mal	7 bis 8-mal		>= 9-mal
Jahrgang 1951-1960	Anzahl		10	8	1	2	0	1	22
	% in Jahrgang		45,5%	36,4%	4,5%	9,1%	0,0%	4,5%	100,0%
	Standardresiduum		,2	,1	-1,1	1,5	-,7	,3	
1961-1970	Anzahl		26	16	4	1	1	0	48
	% in Jahrgang		54,2%	33,3%	8,3%	2,1%	2,1%	0,0%	100,0%
	Standardresiduum		1,2	-,2	-,9	-,5	-,1	-1,3	
1971-1980	Anzahl		25	15	8	3	1	0	52
	% in Jahrgang		48,1%	28,8%	15,4%	5,8%	1,9%	0,0%	100,0%
	Standardresiduum		,6	-,8	,4	1,0	-,1	-1,3	
1981-1995	Anzahl		13	23	10	0	2	4	52
	% in Jahrgang		25,0%	44,2%	19,2%	0,0%	3,8%	7,7%	100,0%
	Standardresiduum		-1,9	1,1	1,2	-1,3	,8	1,7	
nach 1995	Anzahl		3	2	1	0	0	1	7
	% in Jahrgang		42,9%	28,6%	14,3%	0,0%	0,0%	14,3%	100,0%
	Standardresiduum		,0	-,3	,1	-,5	-,4	1,6	
Gesamtsumme	Anzahl		77	64	24	6	4	6	181
	% in Jahrgang		42,5%	35,4%	13,3%	3,3%	2,2%	3,3%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	26,949 ^a	20	,137
Likelihood-Quotient	30,769	20	,058
Zusammenhang linear-mit-linear	5,626	1	,018
Anzahl der gültigen Fälle	181		

a. 19 Zellen (63,3%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist ,15.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Einige der Häufigkeitskategorien erreichen höhere Prozentwerte und standardisierte Residuen. Letztere bleiben jedoch stets im Rahmen +2/-2, was gegen die Assoziation der Merkmale spricht. Der Chi-Quadrat-Test gilt aufgrund geringer Häufigkeiten in den Klassen nur begrenzt. Aufgrund aussagekräftiger Werte in den höheren Klassen mussten diese jedoch belassen werden. Jedenfalls liegen die Signifikanzen über 0,05. Das heißt, die Nullhypothese ist beizubehalten!

HYPOTHESE 1: Es gibt keine geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Es gibt zwar erkennbare geschlechts- und altersspezifische Unterschiede im Verhalten der befragten Pendler/innen. Jedoch erlauben die Ergebnisse entweder kein Verwerfen der Nullhypothese oder ermöglichen keine diesbezüglichen statistisch signifikanten Aussagen.

5.3.2 Verhaltenseffekte durch die familiäre Situation

Hypothese 2.1: Die Variablen »Familienstand« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 6: Überprüfung der Hypothese 2.1

			Rückfahrtszeit_Kategorie					Gesamtsumme
			vor 15:00 Uhr	15:00 - 15:59 Uhr	16:00 - 16:59 Uhr	17:00 - 17:59 Uhr	ab 18:00 Uhr	
Familienstand	nicht single	Anzahl	11	15	52	40	21	139
		% in Familienstand	7,9%	10,8%	37,4%	28,8%	15,1%	100,0%
		Standardresiduum	,1	-,8	-,4	,5	,8	
	single	Anzahl	3	9	20	8	2	42
		% in Familienstand	7,1%	21,4%	47,6%	19,0%	4,8%	100,0%
		Standardresiduum	-,1	1,5	,8	-,9	-1,4	
Gesamtsumme		Anzahl	14	24	72	48	23	181
		% in Familienstand	7,7%	13,3%	39,8%	26,5%	12,7%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	7,490 ^a	4	,112
Likelihood-Quotient	7,879	4	,096
Zusammenhang linear-mit-linear	4,312	1	,038
Anzahl der gültigen Fälle	181		

a. 1 Zellen (10,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 3,25.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Entgegen den Erwartungen verlassen jene, die alleinstehend sind, ihren Arbeitsort tendenziell früher als jene, die in einer Beziehung stehen. In der spätesten Rückfahrtskategorie (ab 18:00 Uhr) erreicht die „nicht single“-Kategorie einen um über 10 Prozentpunkte höheren Anteil als die „single“-Fraktion. Die standardisierten Residuen bleiben jedoch im Rahmen. Ebenso liegen die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests höher als 0,05. Die Nullhypothese muss daher beibehalten werden!

Hypothese 2.2: Die Variablen »Familienstand« und »Häufigkeit des Besuchs von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Jene, die alleinstehend sind, haben deutlich öfters »1 bis 2-mal« eine Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtung besucht. Allerdings sind in Summe erneut keine überproportionalen Assoziationen festzustellen. Auch die Chi-Quadrat-Tests, deren Gültigkeit durch das Zusammenfassen einiger Kategorien verbessert wurde, deuten in diese Richtung. Die Nullhypothese auf Unabhängigkeit der beiden Merkmale ist demnach zu verifizieren!

Tabelle 7: Überprüfung der Hypothese 2.2

			Freizeit_Dienstleistungen				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
Familienstand	nicht single	Anzahl	90	24	11	12	137
		% in Familienstand	65,7%	17,5%	8,0%	8,8%	100,0%
		Standardresiduum	,2	-,7	,1	,4	
	single	Anzahl	25	12	3	2	42
		% in Familienstand	59,5%	28,6%	7,1%	4,8%	100,0%
		Standardresiduum	-,4	1,2	-,2	-,7	
Gesamtsumme		Anzahl	115	36	14	14	179
		% in Familienstand	64,2%	20,1%	7,8%	7,8%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	2,832 ^a	3	,418
Likelihood-Quotient	2,760	3	,430
Zusammenhang linear-mit-linear	,027	1	,869
Anzahl der gültigen Fälle	179		

a. 2 Zellen (25,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 3,28.

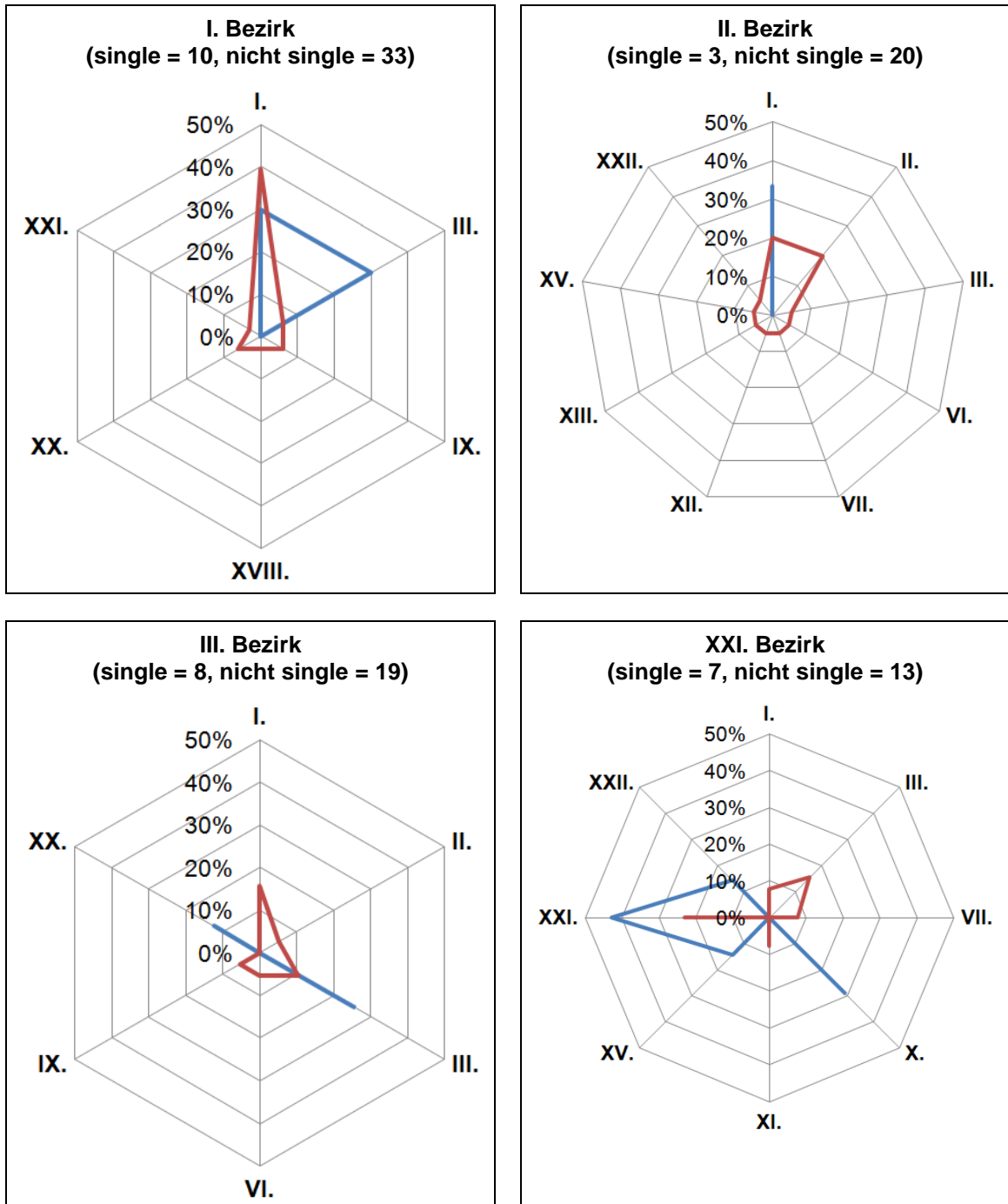
Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hypothese 2.3: Die Variablen »Familienstand« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

In den aktionsräumlichen Diagrammen ist zu erkennen, dass Proband/inn/en, die der »nicht single«-Kategorie zugehörig sind, tendenziell häufiger in anderen Bezirken eine Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtung aufgesucht haben als jene, die zum Zeitpunkt der Befragung single waren. Auffällig viele Pend-

ler/innen der »single«-Kategorie, die ihren Arbeitsplatz im ersten Wiener Gemeindebezirk haben, suchten diesbezüglich auch den 3. Bezirk auf, wohingegen die »Nichtsingles« nach Dienstende eher Einrichtungen in ihrem Arbeitsbezirk, der Inneren Stadt, aufsuchten.

Diagramm 29: Sekundäre Aktionsräume nach Familienstand
(single = blau, nicht single = rot)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015,

Auch bei den Pendler/inne/n des 3. Bezirks ist es so, dass die Proband/inn/en der »nicht single«-Kategorie einen vergleichsweise größeren sekundären Akti-

onsradius aufweisen. Werden im Netzdiagramm übrigens keine Felder gebildet, wie in dem angesprochenen Diagramm zu sehen, so liegt dies daran, dass die jeweilige Merkmalsgruppe die zwischen den ausgewiesenen Linien liegenden Bezirke gar nicht aufgesucht hat. Die Gruppen unterscheiden sich in diesem Vergleich also in allen vier Diagrammen relativ deutlich. Daher sind sowohl die Ablehnung als auch die Bestätigung der Nullhypothese argumentierbar, wobei diese vorsichtshalber nicht verworfen wird.

Hypothese 2.4: Die Variablen »Alter des jüngsten Kindes« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Auffällig in der Kreuztabelle ist der verhältnismäßig hohe Prozentsatz (30,8 Prozent) bzw. das hohe (2,6) standardisierte Residuum, welches die überproportional frühe Rückfahrt jener Proband/inn/en kennzeichnet, die Kinder im Alter von 0–4 Jahren haben.

Tabelle 8: Überprüfung der Hypothese 2.4

			Rückfahrtszeit_Kategorie					Gesamtsumme
			vor 15:00 Uhr	15:00 - 15:59 Uhr	16:00 - 16:59 Uhr	17:00 - 17:59 Uhr	ab 18:00 Uhr	
Jüngstes_Kind	keine Kinder	Anzahl	6	13	29	24	9	81
		% in Jüngstes_Kind	7,4%	16,0%	35,8%	29,6%	11,1%	100,0%
		Standardresiduum	-,5	,4	-,6	,8	-,1	
0-4 Jahre	Anzahl	Anzahl	4	3	4	1	1	13
		% in Jüngstes_Kind	30,8%	23,1%	30,8%	7,7%	7,7%	100,0%
		Standardresiduum	2,6	,8	-,5	-,3	-,4	
5-9 Jahre	Anzahl	Anzahl	2	1	7	3	0	13
		% in Jüngstes_Kind	15,4%	7,7%	53,8%	23,1%	0,0%	100,0%
		Standardresiduum	,8	-,6	,8	-,2	-,2	
10-14 Jahre	Anzahl	Anzahl	1	3	7	2	4	17
		% in Jüngstes_Kind	5,9%	17,6%	41,2%	11,8%	23,5%	100,0%
		Standardresiduum	-,4	,3	,1	-,1	1,5	
15-19 Jahre	Anzahl	Anzahl	2	3	10	2	1	18
		% in Jüngstes_Kind	11,1%	16,7%	55,6%	11,1%	5,6%	100,0%
		Standardresiduum	,3	,2	1,1	-,2	-,7	
über 19 Jahre	Anzahl	Anzahl	0	1	9	10	4	24
		% in Jüngstes_Kind	0,0%	4,2%	37,5%	41,7%	16,7%	100,0%
		Standardresiduum	-,5	-,3	-,2	1,6	,8	
Gesamtsumme		Anzahl	15	24	66	42	19	166
		% in Jüngstes_Kind	9,0%	14,5%	39,8%	25,3%	11,4%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	27,980 ^a	20	,110
Likelihood-Quotient	29,844	20	,072
Zusammenhang linear-mit-linear	1,347	1	,246
Anzahl der gültigen Fälle	166		

a. 19 Zellen (63,3%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,17.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Der Wert der Kategorie »17:00–17:59 Uhr« ist indes deutlich kleiner, als unter Unabhängigkeit zu erwarten wäre. Diese Zahlen widersprechen der Hypothese, wonach das Alter des jüngsten Kindes keinen Einfluss auf die tägliche Rück-

fahrtszeit aus Wien hätte. Die Signifikanz des Likelihood-Quotienten liegt allerdings knapp über der für eine gesicherte Assoziation geltenden Grenze von 0,05. Jedoch ist der Test aufgrund zu geringer Häufigkeiten in den Zellen nur bedingt aussagekräftig. Fest steht jedenfalls, dass die Pendler/innen mit den jüngsten Kindern in der frühesten Rückfahrtskategorie überproportional hohe Werte aufweisen!

Hypothese 2.5: Die Variablen »Alter des jüngsten Kindes« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

Die Kontingenztabelle zeigt die höchsten Prozentwerte in der Spalte, die für eine konstante Rückfahrtszeit steht. Deren Höhe scheint aber nicht mit dem Alter des jeweils jüngsten Kindes zu variieren. Auch die standardisierten Residuen liefern keine Hinweise auf einen etwaigen Zusammenhang zwischen den beiden Variablen. Auch die Werte des Chi-Quadrats-Tests liegen deutlich über 0,05. Die Nullhypothese auf Unabhängigkeit ist demnach beizubehalten!

Tabelle 9: Überprüfung der Hypothese 2.5

			Rückfahrtszeit_Konstanz		Gesamtsumme
			konstant	flexibel	
Jüngstes_Kind	keine Kinder	Anzahl	51	27	78
		% in Jüngstes_Kind	65,4%	34,6%	100,0%
		Standardresiduum	-,6	1,0	
	0-4 Jahre	Anzahl	11	2	13
		% in Jüngstes_Kind	84,6%	15,4%	100,0%
		Standardresiduum	,6	-,9	
	5-9 Jahre	Anzahl	10	2	12
		% in Jüngstes_Kind	83,3%	16,7%	100,0%
		Standardresiduum	,5	-,8	
	10-14 Jahre	Anzahl	9	7	16
		% in Jüngstes_Kind	56,3%	43,8%	100,0%
		Standardresiduum	-,7	1,1	
	15-19 Jahre	Anzahl	15	3	18
		% in Jüngstes_Kind	83,3%	16,7%	100,0%
		Standardresiduum	,6	-,9	
	über 19 Jahre	Anzahl	19	5	24
		% in Jüngstes_Kind	79,2%	20,8%	100,0%
		Standardresiduum	,4	-,7	
Gesamtsumme		Anzahl	115	46	161
		% in Jüngstes_Kind	71,4%	28,6%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	7,098 ^a	5	,213
Likelihood-Quotient	7,328	5	,197
Zusammenhang linear- mit-linear	1,811	1	,178
Anzahl der gültigen Fälle	161		

a. 3 Zellen (25,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 3,43.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

HYPOTHESE 2: Es gibt keine auf die familiäre Situation bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Unterschiede in der familiären Situation können in der Tat auch Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der Befragten bedingen. Das gilt zumindest für zwei der überprüften Korrelationen aus diesem Fragesegment.

5.3.3 Einkommensspezifisches Verhalten

Das Einkommen ist eine der wichtigsten sozioökonomischen Variablen und könnte das Verhalten der befragten Tagespendler/innen in besonderer Weise beeinflussen. Zusammenhänge werden vor allem mit jenen Variablen vermutet, die in irgendeiner Form mit Konsum zu tun haben.

Hypothese 3.1: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Häufigkeit des Besuchs gastronomischer Einrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 10: Überprüfung der Hypothese 3.1

		Gastronomie				Gesamtsumme	
		0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal		
Haushaltseinkommen bis 2.000 €	Anzahl	14	13	7	4	38	
	% in Haushaltseinkommen	36,8%	34,2%	18,4%	10,5%	100,0%	
	Standardresiduum	,6	-,6	,2	-,2		
> 2.000-2.500 €	Anzahl	3	5	7	5	20	
	% in Haushaltseinkommen	15,0%	25,0%	35,0%	25,0%	100,0%	
	Standardresiduum	-,3	-,1	1,9	1,7		
> 2.500-3.000 €	Anzahl	10	10	2	3	25	
	% in Haushaltseinkommen	40,0%	40,0%	8,0%	12,0%	100,0%	
	Standardresiduum	,8	,0	-,1	,1		
> 3.000-3.500 €	Anzahl	7	11	3	1	22	
	% in Haushaltseinkommen	31,8%	50,0%	13,6%	4,5%	100,0%	
	Standardresiduum	,0	,8	-,4	-,1		
> 3.500 €	Anzahl	17	26	9	6	58	
	% in Haushaltseinkommen	29,3%	44,8%	15,5%	10,3%	100,0%	
	Standardresiduum	-,3	,6	-,3	-,3		
Gesamtsumme		Anzahl	51	65	28	19	163
		% in Haushaltseinkommen	31,3%	39,9%	17,2%	11,7%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	14,440 ^a	12	,273
Likelihood-Quotient	13,903	12	,307
Zusammenhang linear-linear	,488	1	,485
Anzahl der gültigen Fälle	163		

a. 7 Zellen (35,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 2,33.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Nur eines der standardisierten Residuen erreicht annähernd den Grenzwert von $+2/-2$. Die fleißigsten Lokalbesucher sind jene Proband/inn/en, die über ein Haushaltseinkommen von 3.000–3.500 € verfügen. Jeder Zweite von ihnen besuchte im Vergleichszeitraum 1 bis 2-mal einen gastronomischen Betrieb. Die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests schließen eine Assoziation aus, die untersuchte Datenstruktur erlaubt aber keine gesicherten Aussagen über signifikante Zusammenhänge in Bezug auf die in Hypothese 3.1 eingegangenen Variablen. Die Nullhypothese kann deshalb an dieser Stelle nicht verworfen werden!

Für die Analyse des Einflusses der Variable »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« auf den sekundären Aktionsraum beim Besuch gastronomischer Betriebe müssen die Klassen zwecks besserer Aussagekraft nochmals etwas zusammengefasst werden.

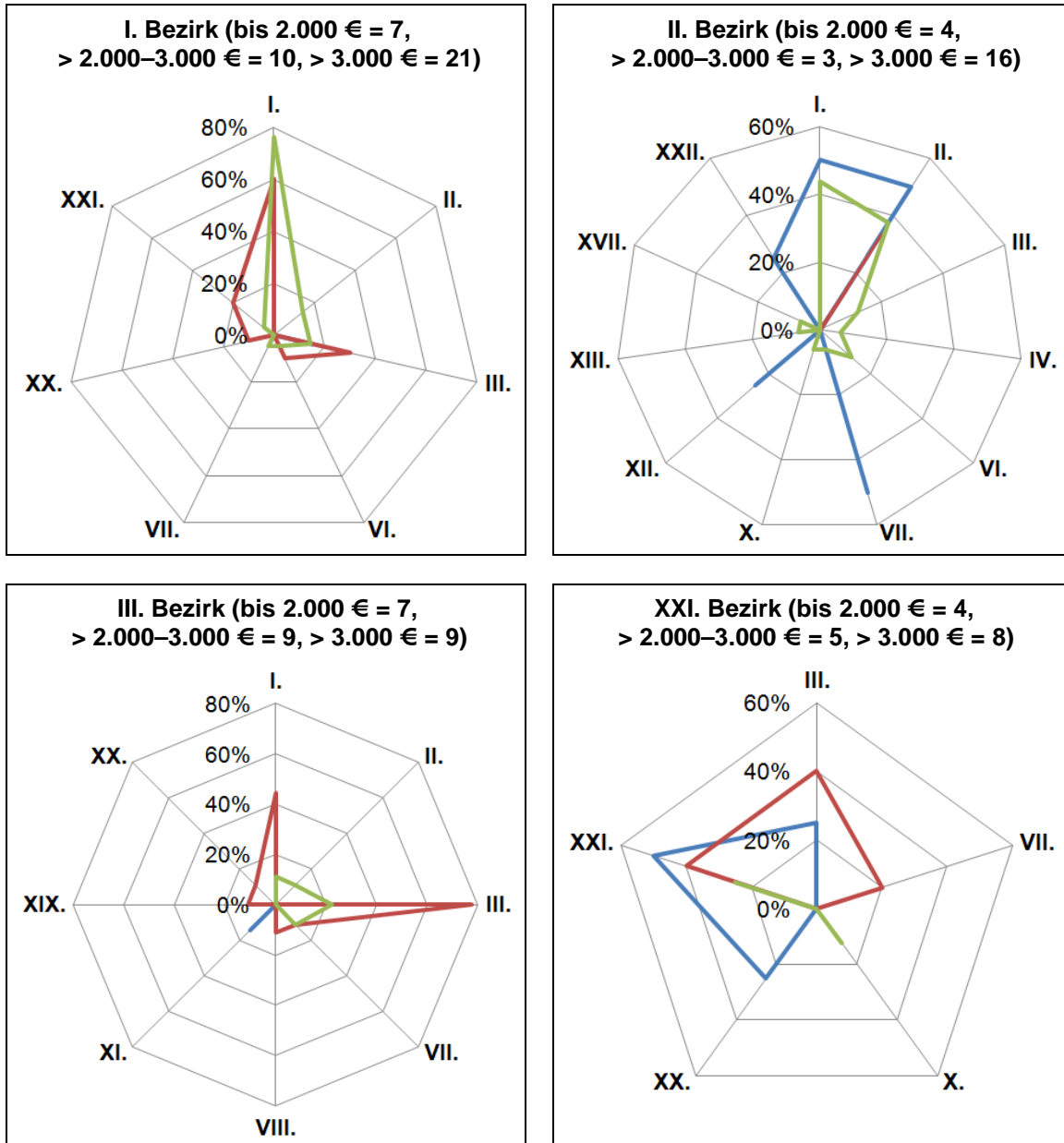
Hypothese 3.2: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch gastronomischer Einrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Das aktionsräumliche Verhalten der befragten Pendler/innen unterscheidet sich hinsichtlich ihres Einkommensniveaus in Summe doch beträchtlich. Die sekundären Aktionsräume der Proband/inn/en mit Arbeitsplatz im 1. Bezirk überlappen noch weitgehend, die Einkommensklasse »bis 2.000 €« sogar so genau, dass sie im Diagramm nicht sichtbar wird.

Einige Ausreißer sind zu registrieren, wenn der/die Pendler/in im 2. Bezirk arbeitet. Hinsichtlich der Häufigkeit des Aufsuchens von gastronomischen Einrichtungen in den genannten Bezirken sind größere Unterschiede zwischen den Einkommensklassen festzustellen.

Im Diagramm, welches die sekundären Aktionsräume der Proband/inn/en des 3. Bezirks zeigt, ist erkennbar, dass man sich vorwiegend im eigenen Arbeitsbezirk sowie in der Inneren Stadt bewegt hat. Manche Bezirke wurden interessanterweise nur von Angehörigen einer Einkommenskategorie besucht, so zum Beispiel der 10. Bezirk (> 3.000 €) und der 11. Bezirk (bis 2.000 €), was einen Zusammenhang der Variablen vermuten lässt. Dieser lässt sich aufgrund der gewählten Darstellungsform jedoch nicht mit Sicherheit bestätigen.

Diagramm 30: Sekundäre Aktionsräume nach Haushaltseinkommen
 (bis 2.000 € = blau, > 2.000–3.000 € = rot, > 3.000 € = grün)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hypothese 3.3: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

Für die Analyse des Zusammenhangs wurden die einzelnen Produktkategorien aufgegeben. Stattdessen wurden zunächst die Häufigkeiten der Nennungen für den Kauf von Produkten in »Wien« und in der »Herkurftsregion« ermittelt. Mittels einer »Wenn-Funktion« wurde in »Microsoft Excd« danach die räumliche Kauftendenz der Individuen ermittelt. Überwog die Anzahl der Käufe in Wien jene in der Herkunftsregion, so wurde der/die Proband/in der Kategorie »Wien«

zugerechnet, im anderen Falle wäre man jemand, der tendenziell häufiger in der »Heimatregion« einkauft. Die Kategorie »kein Kauf« wurde indes gänzlich ausgeklammert. Der tatsächliche Kaufkraftabfluss in Geldeinheiten kann in diesem Fall nicht ermittelt werden.

Tabelle 11: Überprüfung der Hypothese 3.3

			Räumliche_Kauf tendenz_Prod ukte		Gesamtsum me
			Wien	Herkunftsregi on	
Haushaltseinkommen	bis 2.000 €	Anzahl	23	16	39
		% in Haushaltseinkommen	59,0%	41,0%	100,0%
		Standardresiduum	2,3	-1,8	
	> 2.000-2.500 €	Anzahl	7	13	20
		% in Haushaltseinkommen	35,0%	65,0%	100,0%
> 2.500-3.000 €	Anzahl	3	22	25	
	% in Haushaltseinkommen	12,0%	88,0%	100,0%	
> 3.000-3.500 €	Anzahl	5	17	22	
	% in Haushaltseinkommen	22,7%	77,3%	100,0%	
> 3.500 €	Anzahl	22	37	59	
	% in Haushaltseinkommen	37,3%	62,7%	100,0%	
Gesamtsumme		Anzahl	60	105	165
		% in Haushaltseinkommen	36,4%	63,6%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	16,835 ^a	4	,002
Likelihood-Quotient	17,745	4	,001
Zusammenhang linear-mit-linear	3,769	1	,052
Anzahl der gültigen Fälle	165		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 7,27.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Kauften jene mit den niedrigsten Einkommen noch vermehrt in der Arbeitsregion Wien, so kehrt sich das Verhältnis mit der Höhe der Einkommen um. Den größten Unterschied sieht man in der Einkommensklasse »> 2.500-3.000 €«, in der nur 3 von 25 Personen als tendenzielle Wien-Käufer/innen klassifiziert werden konnten. Zwei der standardisierten Residuen erreichten die Grenzwerte von +2/-2, was bereits gegen eine Standardnormalverteilung spricht. Die Chi-Quadrat-Tests, die in diesem Falle uneingeschränkt gültig sind, zeigen Signifikanzen von unter 0,05. Auf Basis der Befragungsdaten kann behauptet werden, dass sich das räumliche Kaufverhalten der Proband/inn/en aufgrund ihres Einkommens signifikant unterscheidet. Die Nullhypothese ist damit abzulehnen!

Hypothese 3.4: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 12: Überprüfung der Hypothese 3.4

			Räumliche_Kauf tendenz_Dienstleistungen		Gesamtsumme
			Wien	Herkunftsregion	
Haushaltseinkommen bis 2.000 €	Anzahl		17	22	39
	% in Haushaltseinkommen		43,6%	56,4%	100,0%
	Standardresiduum		1,3	-,9	
> 2.000-2.500 €	Anzahl		6	14	20
	% in Haushaltseinkommen		30,0%	70,0%	100,0%
	Standardresiduum		-,2	,1	
> 2.500-3.000 €	Anzahl		6	19	25
	% in Haushaltseinkommen		24,0%	76,0%	100,0%
	Standardresiduum		-,7	,5	
> 3.000-3.500 €	Anzahl		6	16	22
	% in Haushaltseinkommen		27,3%	72,7%	100,0%
	Standardresiduum		-,4	,3	
> 3.500 €	Anzahl		18	41	59
	% in Haushaltseinkommen		30,5%	69,5%	100,0%
	Standardresiduum		-,2	,2	
Gesamtsumme		Anzahl	53	112	165
		% in Haushaltseinkommen	32,1%	67,9%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	3,458 ^a	4	,484
Likelihood-Quotient	3,391	4	,495
Zusammenhang linear mit-linear	1,422	1	,233
Anzahl der gültigen Fälle	165		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 6,42.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Überprüfung der Hypothese 3.4, welche methodisch exakt gleich vorgenommen wurde, wie jene der vorangegangenen Hypothese, hat ergeben, dass Freizeit- und Dienstleistungen durch alle Einkommensklassen hindurch vorwiegend in der Heimatregion genutzt wurden. Keines der standardisierten Residuen erreicht allzu hohe Werte. Die Chi-Quadrat-Tests untermauern die Erkenntnis, dass die Nullhypothese in diesem Fall aufrecht erhalten werden kann!

Hypothese: 3.5: Die Variablen »Nettohaushaltseinkommen pro Monat« und »Karte der Wiener Linien« sind voneinander unabhängig.

Auf die Frage, ob sich das Verhältnis zwischen jenen, die eine Karte der Wiener Linien besitzen und jenen, die auf den Kauf einer solchen Karte verzichtet ha-

ben, mit der Höhe des verfügbaren Haushaltseinkommens signifikant ändert, kann verneint werden. Die standardisierten Residuen sowie die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests untermauern diese Erkenntnis. Das Gesamtbild der Analyse gibt Anlass dazu, von einer Assoziation der beiden Merkmale Abstand zu nehmen und die Nullhypothese dementsprechend zu bestätigen!

Tabelle 13: Überprüfung der Hypothese 3.5

			Karte_Wiener_Linien		Gesamtsumme
			ja	nein	
Haushaltseinkommen bis 2.000 €	Anzahl		27	12	39
	% in Haushaltseinkommen		69,2%	30,8%	100,0%
	Standardresiduum		-,2	,4	
> 2.000-2.500 €	Anzahl		17	3	20
	% in Haushaltseinkommen		85,0%	15,0%	100,0%
	Standardresiduum		,7	-1,1	
> 2.500-3.000 €	Anzahl		17	8	25
	% in Haushaltseinkommen		68,0%	32,0%	100,0%
	Standardresiduum		-,3	,4	
> 3.000-3.500 €	Anzahl		57	24	81
	% in Haushaltseinkommen		70,4%	29,6%	100,0%
	Standardresiduum		-,2	,4	
> 3.500 €	Anzahl		16	4	20
	% in Haushaltseinkommen		80,0%	20,0%	100,0%
	Standardresiduum		,4	-,6	
Gesamtsumme		Anzahl	134	51	185
		% in Haushaltseinkommen	72,4%	27,6%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	2,774 ^a	4	,596
Likelihood-Quotient	3,005	4	,557
Zusammenhang linear-mit-linear	,027	1	,870
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 5,51.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

HYPOTHESE 3: Es gibt keine einkommensspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Die Ergebnisse, die zur eindeutigen Klärung dieser Hypothese hätten führen sollen, sind nicht eindeutig. Immerhin in zwei von fünf Fällen konnten statistisch signifikante Zusammenhänge zwischen dem monatlich verfügbaren Nettohaushaltseinkommen und den jeweiligen abhängigen Variablen nachgewiesen werden. Dies gilt vor allem für die räumlichen Präferenzen hinsichtlich des Güterkaufs. Auch aktionsräumliche Unterschiede waren über die Einkommensklassen hinweg feststellbar, konnten statistisch jedoch nicht bestätigt werden.

5.3.4 Verhaltenseffekte durch Bildung & Beruf

Hypothese 4.1: Die Variablen »Höchster Bildungsabschluss« und »Bevorzugte Fortbewegungsart in der Kernzone Wien« sind unabhängig.

Wie bereits erläutert, ist in diesem Zusammenhang vor allem interessant, ob Menschen mit höherem Bildungsabschluss ihren Arbeitsweg bewusster gestalten und demnach öfter zu Fuß gehen als Proband/inn/en mit niedrigerer Bildungsstufe. Daher wird an dieser Stelle auch nur die Kategorie »zu Fuß« der bevorzugten Fortbewegungsart in Relation zum Bildungsabschluss analysiert.

Tabelle 14: Überprüfung der Hypothese 4.1

			zu_Fuß			Gesamtsumme
			häufig	selten	nie	
Bildungsabschluss	Pflichtschule / Lehre	Anzahl	14	5	0	19
		% in Bildungsabschluss	73,7%	26,3%	0,0%	100,0%
		Standardresiduum	-,3	1,5	-1,2	
	Berufsbildende mittlere Schule	Anzahl	23	2	5	30
		% in Bildungsabschluss	76,7%	6,7%	16,7%	100,0%
		Standardresiduum	-,1	-1,0	1,9	
	Matura	Anzahl	37	9	3	49
		% in Bildungsabschluss	75,5%	18,4%	6,1%	100,0%
		Standardresiduum	-,3	,9	-,3	
	Hochschule	Anzahl	24	1	1	26
		% in Bildungsabschluss	92,3%	3,8%	3,8%	100,0%
		Standardresiduum	,8	-1,4	-,6	
Gesamtsumme		Anzahl	98	17	9	124
		% in Bildungsabschluss	79,0%	13,7%	7,3%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	12,197 ^a	6	,058
Likelihood-Quotient	13,101	6	,041
Zusammenhang linear-mit-linear	1,236	1	,266
Anzahl der gültigen Fälle	124		

a. 7 Zellen (58,3%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,38.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Es lässt sich eine Reihung nach der Höhe der Bildungsabschlüsse vornehmen, weshalb von ordinalem Datenniveau gesprochen werden kann. Aufgrund zu geringer Häufigkeiten wurden die untersten Bildungsabschlüsse (Pflichtschule und Lehre) allerdings zu einer Kategorie zusammengefasst. Die Chi-Quadrat-Tests sind dennoch nur eingeschränkt gültig. Auch wenn die Hochschulabsolvent/inn/en den bei weitem höchsten Anteil an Fußgänger/inne/n aufweisen, konnte im Rahmen der statistischen Überprüfung kein ausreichender signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden.

Hypothese 4.2: Die Variablen »Berufsstand« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 15: Überprüfung der Hypothese 4.2

			Rückfahrtszeit_Konstanz		Gesamtsumme
			konstant	flexibel	
Beruf	angestellt	Anzahl	113	44	157
		% in Beruf	72,0%	28,0%	100,0%
		Standardresiduum	,0	,0	
	selbstständig	Anzahl	5	2	7
		% in Beruf	71,4%	28,6%	100,0%
		Standardresiduum	,0	,0	
Gesamtsumme		Anzahl	118	46	164
		% in Beruf	72,0%	28,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (einseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	,001 ^a	1	,975		
Kontinuitätskorrektur ^b	,000	1	1,000		
Likelihood-Quotient	,001	1	,975		
Exakter Test nach Fisher				1,000	,633
Zusammenhang linear-mit-linear	,001	1	,975		
Anzahl der gültigen Fälle	164				

a. 1 Zellen (25,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,96.

b. Berechnung nur für eine 2x2-Tabelle

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

In diesem Zusammenhang wird lediglich analysiert, ob der Berufsstand Einfluss auf die Gestaltung der täglichen Rückfahrtszeit nimmt. Die Angestellten, Arbeiter/innen und Beamt/inn/en werden in diesem Zusammenhang als »angestellt« betrachtet. Die Kategorie »selbstständig« stellt den Gegenpol dar, wobei erkennbar ist, dass deren geringe Fallzahl zu keiner allzu aussagekräftigen Analyse führen wird. Auf Basis des vorliegenden Datenmaterials können keine signifikanten berufsstandspezifischen Zusammenhänge festgestellt werden. In beiden Berufsständen dominieren konstante Rückfahrtszeiten. Die Nullhypothese auf Unabhängigkeit ist daher beizubehalten!

HYPOTHESE 4: Es gibt keine auf den Bildungs- bzw. Berufsstand bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass im Rahmen dieser Untersuchung keine nennenswerten Unterschiede festgestellt werden können, was das aktionsräumliche Verhalten der befragten Pendler/innen in Verbindung mit ihrem Bildungs- und Berufsstand anbelangt.

5.3.5 Mobilitätspsychologische Verhaltenseffekte

Hypothese 5.1: Die Variablen »Einstellung zum Pendeln« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 16: Überprüfung der Hypothese 5.1

			Überzeit_Wien				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
Pendeleinstellung	positiv	Anzahl	23	20	11	5	59
		% in Pendeleinstellung	39,0%	33,9%	18,6%	8,5%	100,0%
		Standardresiduum	-,4	-,1	1,4	-,5	
	neutral	Anzahl	51	41	10	14	116
		% in Pendeleinstellung	44,0%	35,3%	8,6%	12,1%	100,0%
		Standardresiduum	,2	,2	-1,1	,4	
	negativ	Anzahl	5	3	2	1	11
		% in Pendeleinstellung	45,5%	27,3%	18,2%	9,1%	100,0%
		Standardresiduum	,2	-,4	,5	-,2	
Gesamtsumme		Anzahl	79	64	23	20	186
		% in Pendeleinstellung	42,5%	34,4%	12,4%	10,8%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	4,447 ^a	6	,616
Likelihood-Quotient	4,343	6	,630
Zusammenhang linear-mit-linear	,174	1	,677
Anzahl der gültigen Fälle	186		

a. 4 Zellen (33,3%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,18.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Kreuztabelle zeigt keine besonderen Auffälligkeiten, d.h. keine deutlich erhöhten Prozentwerte oder standardisierten Residuen. Die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests liegen deutlich über 0,05. Demnach verblieben diejenigen, die dem Pendeln grundsätzlich positiv gegenüberstehen, nicht signifikant öfters nach der Arbeitszeit in Wien. Die Nullhypothese ist damit zu bestätigen!

Hypothese 5.2: Die Variablen »Einstellung zum Pendeln« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Wochen mit gänzlich arbeitsunabhängigem Aufenthalt in Wien während der Freizeit« sind voneinander unabhängig.

Auch in der zweiten einstellungsspezifischen Untersuchung ist kein eindeutiger Einfluss der Einstellung zum Pendeln auf das arbeitsunabhängige Aufsuchen

Wiens feststellbar. Jene, die dem Pendeln grundsätzlich negativ gegenüberstehen, erreichen jedoch den höchsten Prozentsatz in der Kategorie »0 Tage«, was einen möglichen freiwilligen Aufenthalt in Wien betrifft. Von jenen, die eine positive Grundeinstellung haben, suchten rund 42 Prozent ein- bis zweimal pro Monat Wien in der Freizeit auf. Es besteht jedoch kein Hinweis auf einen Zusammenhang der Merkmale, weshalb die Nullhypothese beibehalten wird.

Tabelle 17: Überprüfung der Hypothese 5.2

			Freizeit_Wien				Gesamtsumme
			0 Tage	1-2 Tage	3-4 Tage	>= 5 Tage	
Pendeleinstellung	positiv	Anzahl	27	25	4	3	59
		% in Pendeleinstellung	45,8%	42,4%	6,8%	5,1%	100,0%
		Standardresiduum	-,8	,7	,1	,8	
	neutral	Anzahl	63	39	8	2	112
		% in Pendeleinstellung	56,3%	34,8%	7,1%	1,8%	100,0%
		Standardresiduum	,4	-,3	,2	-,9	
	negativ	Anzahl	7	3	0	1	11
		% in Pendeleinstellung	63,6%	27,3%	0,0%	9,1%	100,0%
		Standardresiduum	,5	-,5	-,9	1,1	
Gesamtsumme		Anzahl	97	67	12	6	182
		% in Pendeleinstellung	53,3%	36,8%	6,6%	3,3%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	5,168 ^a	6	,522
Likelihood-Quotient	5,622	6	,467
Zusammenhang linear mit-linear	1,601	1	,206
Anzahl der gültigen Fälle	182		

a. 6 Zellen (50,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist ,36.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

HYPOTHESE 5: Es gibt keine einstellungsspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Die untersuchten Merkmalskombinationen förderten keine einstellungsspezifischen Unterschiede im Verhalten der befragten Tagespendler/innen zutage. Anhand der analysierten Daten war kein Zusammenhang zwischen der mobilitätspsychologischen, emotionalen Einschätzung der alltäglichen Belastung durch den Pendelverkehr und der Nutzung der großstädtischen Angebote feststellbar. Die Nullhypothese muss daher auf Basis der untersuchten Variablenkombinationen beibehalten werden. Nichtsdestotrotz ist nicht auszuschließen, dass in Bezug auf andere Variablen signifikante Zusammenhänge bestehen.

5.3.6 Verhaltenseffekte durch Pendelfrequenz

Hypothese 6.1: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Häufigkeit des Treffens mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 18: Überprüfung der Hypothese 6.1

			Verwandte_Freunde_Bekannte				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
Pendeljahre	bis 5 Jahre	Anzahl	29	17	9	5	60
		% in Pendeljahre	48,3%	28,3%	15,0%	8,3%	100,0%
		Standardresiduum	,0	-,8	1,0	,6	
	6-10 Jahre	Anzahl	15	13	2	2	32
		% in Pendeljahre	46,9%	40,6%	6,3%	6,3%	100,0%
		Standardresiduum	-,1	,6	-,8	-,1	
	11-15 Jahre	Anzahl	10	10	4	1	25
		% in Pendeljahre	40,0%	40,0%	16,0%	4,0%	100,0%
		Standardresiduum	-,6	,5	,8	-,5	
	16-20 Jahre	Anzahl	14	6	1	0	21
		% in Pendeljahre	66,7%	28,6%	4,8%	0,0%	100,0%
		Standardresiduum	1,2	-,4	-,8	-,2	
	> 20 Jahre	Anzahl	22	17	4	4	47
		% in Pendeljahre	46,8%	36,2%	8,5%	8,5%	100,0%
		Standardresiduum	-,2	,2	-,5	,5	
Gesamtsumme		Anzahl	90	63	20	12	185
		% in Pendeljahre	48,6%	34,1%	10,8%	6,5%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	8,698 ^a	12	,728
Likelihood-Quotient	10,064	12	,610
Zusammenhang linear-mit-linear	,462	1	,497
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 8 Zellen (40,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,36.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

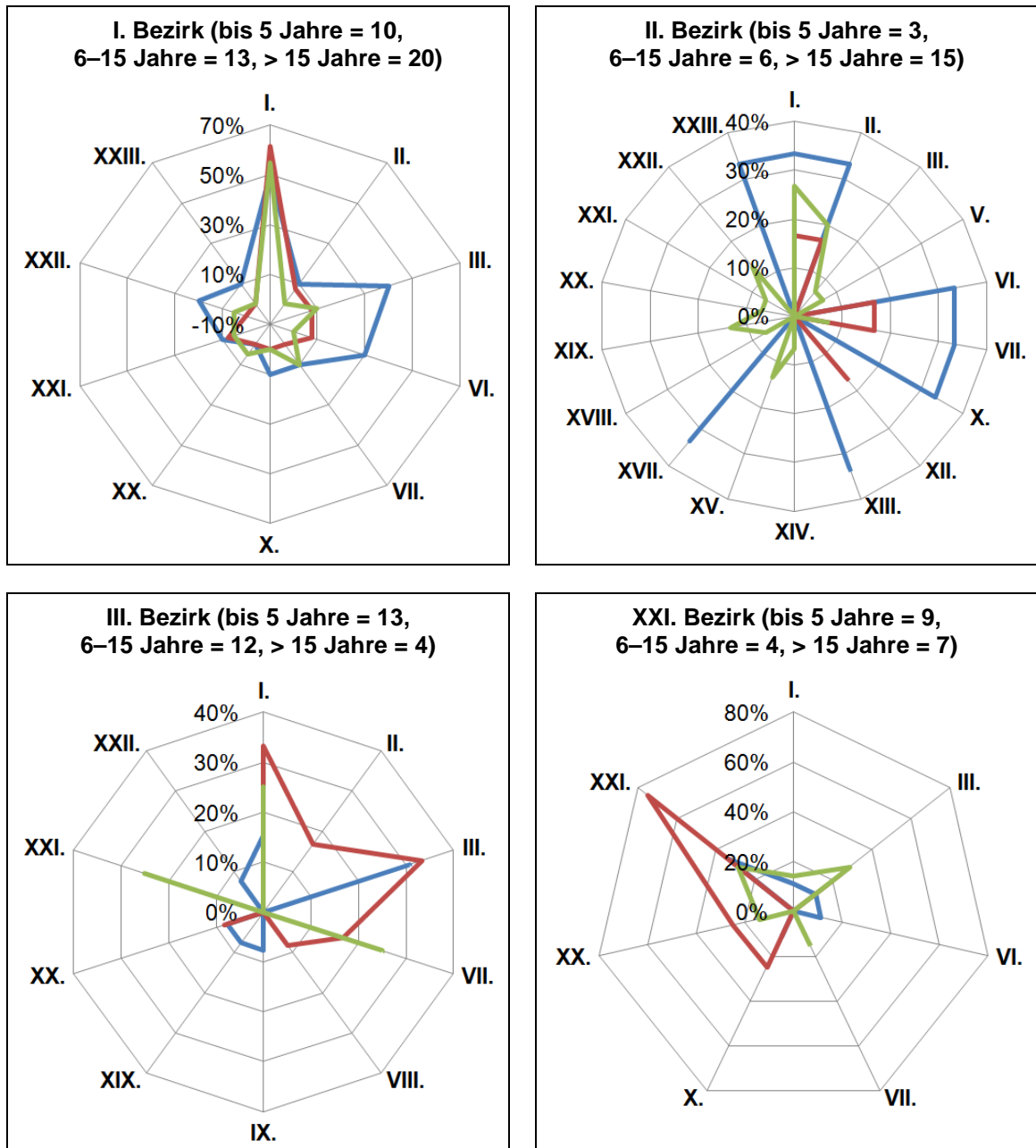
Die These, dass ein Zusammenhang zwischen der Anzahl der Jahre, die jemand bereits pendelt und der Häufigkeit des Treffens mit Verwandten, Freunden und Bekannten am Arbeitsort besteht, muss verworfen werden. Es kann in keinem Fall von einer signifikanten Assoziation gesprochen werden.

Hypothese 6.2: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Treffen mit Verwandten / Freunden / Bekannten während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Für den Vergleich der Ausdehnung der sekundären Aktionsräume, die von Pendler/inne/n mit unterschiedlich langer Pendelerfahrung genutzt wurden, um

Verwandte, Freunde oder Bekannte in Wien zu treffen, muss nochmals eine Zusammenfassung der Kategorien erfolgen, da ansonsten eine übersichtliche grafische Darstellung verunmöglicht wird.

Diagramm 31: Sekundäre Aktionsräume nach Pendelerfahrung in Jahren
 (bis 5 Jahre = blau, 6–15 Jahre = rot, > 15 Jahre = grün)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Pendler/innen des 1. Bezirkes nahmen ihre sozialen Kontakte ausgehend vom Arbeitsplatz hauptsächlich im eigenen Arbeitsbezirk wahr. Am häufigsten suchten hier jene Pendler/innen andere Bezirke auf, die erst seit kurzer Zeit pendeln. Die Pendler/innen des 2. Bezirks sind die mobilsten in dieser Umfrage. Auch hier sind es die Befragten der Kategorie »bis 5 Jahre«, welche die häufigsten

Aufenthalte in anderen Bezirken hatten, um soziale Kontakte wahrzunehmen. Die Tagespendler/innen mit Arbeitsplatz im 21. Bezirk trafen sich vorwiegend in ihrem Arbeitsbezirk. Davon pendelte der Großteil seit 6–15 Jahren. Es sind deutliche Unterschiede zwischen den Klassen erkennbar. Das bedeutet, dass unterschiedliche Ausdehnungen der sekundären Aktionsräume nach Arbeitsbezirk und Pendeljahre dokumentiert werden können. Klare und statistisch signifikante Zusammenhänge können aber nicht konstatiert werden.

Hypothese 6.3: Die Variablen »Pendeldauer in Jahren« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Wochen mit gänzlich arbeitsunabhängigem Aufenthalt in Wien während der Freizeit« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 19: Überprüfung der Hypothese 6.3

			Freizeit_Wien				Gesamtsumme
			0 Tage	1-2 Tage	3-4 Tage	>= 5 Tage	
Pendeljahre bis 5 Jahre	Anzahl	29	20	7	3	59	
	% in Pendeljahre	49,2%	33,9%	11,9%	5,1%	100,0%	
	Standardresiduum	-,5	-,3	1,6	,8		
6-10 Jahre	Anzahl	14	16	2	0	32	
	% in Pendeljahre	43,8%	50,0%	6,3%	0,0%	100,0%	
	Standardresiduum	-,8	1,3	-,1	-1,0		
11-15 Jahre	Anzahl	15	7	1	1	24	
	% in Pendeljahre	62,5%	29,2%	4,2%	4,2%	100,0%	
	Standardresiduum	,6	-,6	-,5	,2		
16-20 Jahre	Anzahl	11	10	0	0	21	
	% in Pendeljahre	52,4%	47,6%	0,0%	0,0%	100,0%	
	Standardresiduum	-,1	,8	-1,2	-,8		
> 20 Jahre	Anzahl	29	14	2	2	47	
	% in Pendeljahre	61,7%	29,8%	4,3%	4,3%	100,0%	
	Standardresiduum	,8	-,8	-,6	,4		
Gesamtsumme	Anzahl	98	67	12	6	183	
	% in Pendeljahre	53,6%	36,6%	6,6%	3,3%	100,0%	

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	12,100 ^a	12	,438
Likelihood-Quotient	14,551	12	,267
Zusammenhang linear-mit-linear	2,741	1	,098
Anzahl der gültigen Fälle	183		

a. 10 Zellen (50,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist ,69.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Zwar sehen wir hohe Prozentsätze, wenn es darum geht, an wie vielen Tagen Wien von den Pendler/inne/n quasi freiwillig besucht wurde, jedoch sind diese über alle Klassen ähnlich verteilt. Das heißt, ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Pendeljahre und der Anzahl der Tage, an denen man Wien ohne Bezug zur Arbeit besucht hat, ist laut dieser Datenlage auszuschließen. Die Nullhypothese wird daher beibehalten.

Hypothese 6.4: Die Variablen »Anzahl der Pendeltage in den letzten vier Arbeitswochen« und »Karte der Wiener Linien« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 20: Überprüfung der Hypothese 6.4

			Karte_Wiener_Linien		Gesamtsumme
			ja	nein	
Pendeltage bis 14 Tage	Anzahl		11	9	20
	% in Pendeltage		55,0%	45,0%	100,0%
	Standardresiduum		-,9	1,5	
15-18 Tage	Anzahl		25	8	33
	% in Pendeltage		75,8%	24,2%	100,0%
	Standardresiduum		,2	-,4	
19-20 Tage	Anzahl		67	28	95
	% in Pendeltage		70,5%	29,5%	100,0%
	Standardresiduum		-,2	,4	
> 20 Tage	Anzahl		31	6	37
	% in Pendeltage		83,8%	16,2%	100,0%
	Standardresiduum		,8	-1,3	
Gesamtsumme		Anzahl	134	51	185
		% in Pendeltage	72,4%	27,6%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	5,787 ^a	3	,122
Likelihood-Quotient	5,780	3	,123
Zusammenhang linear mit-linear	3,536	1	,060
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 5,51.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

In den Kategorien »19–20 Tage« und »> 20 Tage« finden wir die klassischen Tagespendler/innen, das heißt jene, die wirklich täglich zur Arbeit pendeln. Von diesen besitzt der Großteil eine Karte der »Wiener Linien«. Ein großer Prozentsatz gab jedoch an, überhaupt keine Karte zu nutzen. Auch in den Kategorien, denen jene zuzurechnen sind, die nicht täglich pendelten, überwiegen die Karten-Besitzer/innen deutlich. Somit gibt es eigentlich keine Ausreißer, die auf eine Beeinflussung der Variablen hindeuten würden. Die Chi-Quadrat-Tests untermauern diesen Eindruck. Die Nullhypothese ist demnach anzunehmen!

HYPOTHESE 6: Es gibt keine auf die Pendelfrequenz bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Unterschiede sind höchstens hinsichtlich der dargestellten sekundären Aktionsräume feststellbar. Da diese jedoch nicht einfach messbar bzw. vergleichbar sind, darf man nicht von gesicherten Unterschieden sprechen.

5.3.7 Zeitspezifische Verhaltenseffekte

Hypothese 7.1: Die Variablen »Zeitlicher Beginn der täglichen Anfahrt« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 21: Überprüfung der Hypothese 7.1

			Rückfahrtszeit_Kategorie					Gesamtsumme
			vor 15:00 Uhr	15:00 - 15:59 Uhr	16:00 - 16:59 Uhr	17:00 - 17:59 Uhr	ab 18:00 Uhr	
Anfahrtszeit_Kategorie	vor 06:00 Uhr	Anzahl	3	5	6	1	1	16
		% in Anfahrtszeit_Kategorie	18,8%	31,3%	37,5%	6,3%	6,3%	100,0%
		Standardresiduum	1,5	1,9	-,1	-,1,6	-,7	
	06:00 - 06:29 Uhr	Anzahl	5	11	36	20	9	81
		% in Anfahrtszeit_Kategorie	6,2%	13,6%	44,4%	24,7%	11,1%	100,0%
		Standardresiduum	-,6	,0	,8	-,3	-,5	
	06:30 - 06:59 Uhr	Anzahl	3	6	21	22	6	58
		% in Anfahrtszeit_Kategorie	5,2%	10,3%	36,2%	37,9%	10,3%	100,0%
		Standardresiduum	-,8	-,7	-,3	1,7	-,6	
	ab 07:00 Uhr	Anzahl	4	3	9	6	8	30
		% in Anfahrtszeit_Kategorie	13,3%	10,0%	30,0%	20,0%	26,7%	100,0%
		Standardresiduum	1,0	-,5	-,8	-,7	2,1	
Gesamtsumme		Anzahl	15	25	72	49	24	185
		% in Anfahrtszeit_Kategorie	8,1%	13,5%	38,9%	26,5%	13,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	21,368 ^a	12	,045
Likelihood-Quotient	19,757	12	,072
Zusammenhang linear-mit-linear	5,040	1	,025
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 8 Zellen (40,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,30.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Kategorien wurden für diese Analyse nochmals zusammengefasst, um validere Ergebnisse zu erzielen. Dennoch reicht es nicht aus, um zu einer umfassenden Gültigkeit der Chi-Quadrat-Tests zu führen. Deren Signifikanzen liegen im konkreten Fall etwas auseinander. Die ausgewiesenen Prozente lassen einen Einfluss der Abfahrtszeit auf die Rückfahrtszeit vermuten. Frühere Abfahrtszeiten weisen recht niedrige Werte in den späteren Rückfahrtskategorien auf. Jene, die beispielsweise erst ab 07:00 Uhr ihre Wohnung verließen, fuhren tendenziell auch später nach Hause. Für eine gesicherte statistische Aussage sind die Ergebnisse allerdings nicht ausreichend.

Hypothese 7.2: Die Variablen »Flexibilität der Anfahrtszeit« und »Flexibilität der Rückfahrtszeit« sind voneinander unabhängig.

Zwischen diesen beiden Variablen ist die bisher deutlichste Assoziation festzustellen. Die überwältigende Mehrheit der Proband/inn/en mit fixer Anfahrtszeit

weist auch eine konstante Rückfahrtszeit auf. Im umgekehrten Fall ist die prozentuelle Verteilung noch deutlicher. Die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Tests liegen bei null. Auf Basis der Befragungsdaten kann die Nullhypothese auf Unabhängigkeit der Variablen verworfen werden.

Tabelle 22: Überprüfung der Hypothese 7.2

			Rückfahrtszeit_Konstanz		Gesamtsumme
			konstant	flexibel	
Anfahrtszeit_Konstanz	konstant	Anzahl	128	25	153
		% in Anfahrtszeit_Konstanz	83,7%	16,3%	100,0%
		Standardresiduum	1,9	-2,9	
	flexibel	Anzahl	1	28	29
		% in Anfahrtszeit_Konstanz	3,4%	96,6%	100,0%
		Standardresiduum	-4,3	6,7	
Gesamtsumme		Anzahl	129	53	182
		% in Anfahrtszeit_Konstanz	70,9%	29,1%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (einseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	75,993 ^a	1	,000		
Kontinuitätskorrektur ^b	72,156	1	,000		
Likelihood-Quotient	74,626	1	,000		
Exakter Test nach Fisher				,000	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	75,575	1	,000		
Anzahl der gültigen Fälle	182				

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 8,45.

b. Berechnung nur für eine 2x2-Tabelle

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

HYPOTHESE 7: Es gibt keine anfahrtszeitspezifischen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Die Grundhypothese, wonach die Anfahrtszeit keine Auswirkungen auf das Verhalten der befragten Tagespendler/innen hätte, kann aus Sicht der untersuchten Unterhypothesen verworfen werden. Insbesondere zwischen der Flexibilität der Abfahrts- und Rückfahrtszeit bestand eine eindeutige Assoziation.

5.3.8 Bahnhofspezifische Verhaltenseffekte

Mit der Entscheidung für einen Ausstiegs- bzw. Zustiegsbahnhof entlang der Nordwestbahn gelangen die Tagespendler/innen in unterschiedlichste Viertel der Stadt Wien. Diese bieten verschiedene Möglichkeiten hinsichtlich des Einkaufens und der innerstädtischen Mobilität. Mögliche Assoziationen sollen in

weiterer Folge aufgedeckt werden. Die Hypothesen zielen dabei in Richtung der räumlichen Konsumgewohnheiten der Pendler/innen.

Hypothese 8.1: Die Variablen »Üblicher Zustiegsbahnhof Wien« und »Häufigkeit des Besuchs von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 23 Überprüfung der Hypothese 8.1

			Einzelhandel_EKZ				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
Zustiegsbahnhof mit angeschlossenem Einkaufszentrum (Wien Handelskai, Wien Mittel-Landstraße)	Anzahl	18	23	23	37	101	
	% in Zustiegsbahnhof	17,8%	22,8%	22,8%	36,6%	100,0%	
	Standardresiduum	-,2	-,7	,6	,4		
ohne angeschlossenem Einkaufszentrum (Wien Floridsdorf, Wien Praterstern)	Anzahl	8	14	5	11	38	
	% in Zustiegsbahnhof	21,1%	36,8%	13,2%	28,9%	100,0%	
	Standardresiduum	,3	1,2	-1,0	-,6		
Gesamtsumme	Anzahl	26	37	28	48	139	
	% in Zustiegsbahnhof	18,7%	26,6%	20,1%	34,5%	100,0%	

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	3,947 ^a	3	,267
Likelihood-Quotient	3,945	3	,267
Zusammenhang linear-mit-linear	1,715	1	,190
Anzahl der gültigen Fälle	139		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 7,11.

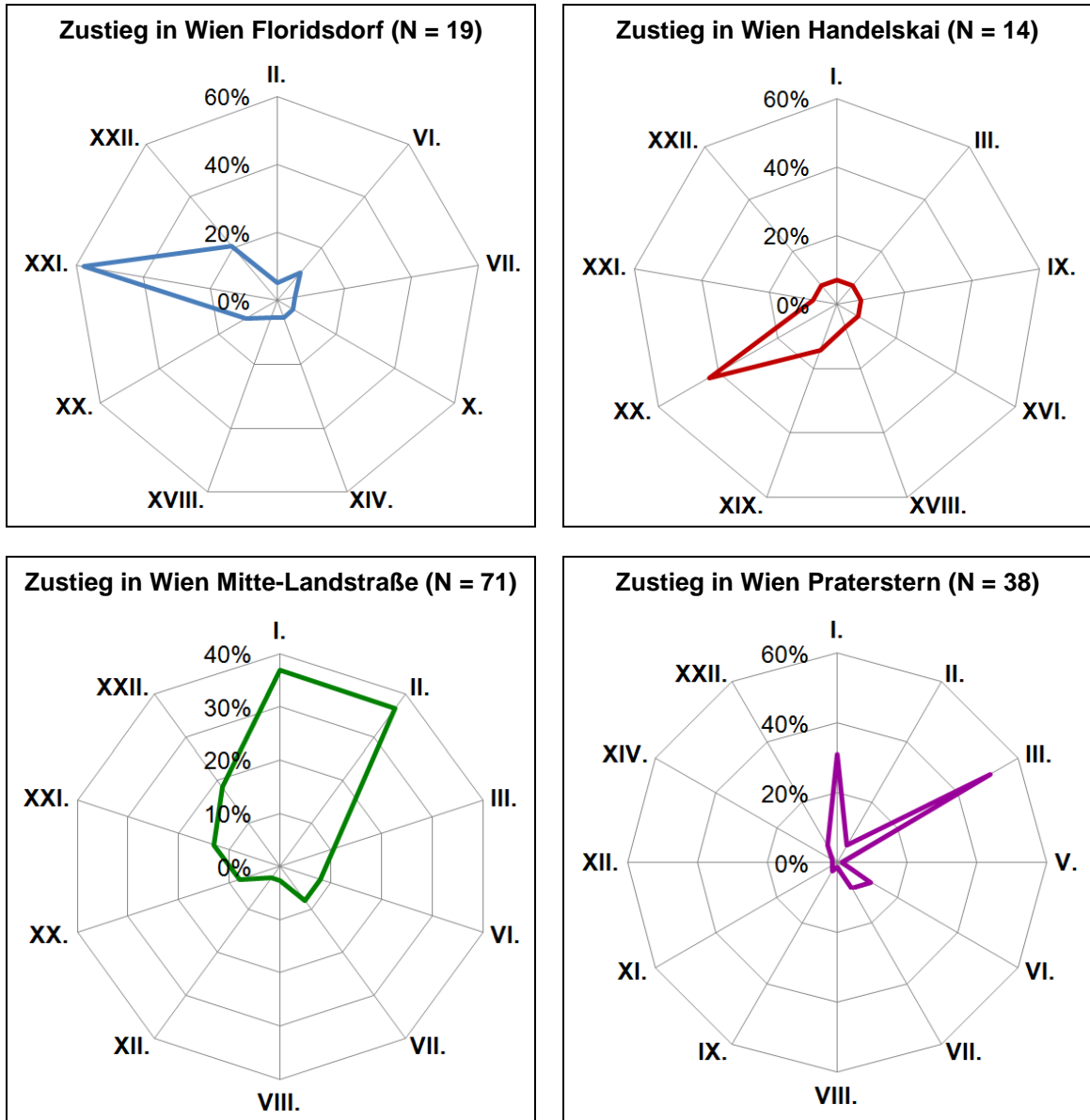
Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Für diese Analyse wurden die vier am häufigsten frequentierten Zustiegsbahnhöfe der Befragten separat herausgegriffen und zu zwei Clustern zusammengefasst. Die Mitglieder der ersten Gruppe besteigen regelmäßig an einem Bahnhof mit angeschlossenem Einkaufszentrum (»Millenium City« und »The Mall«) ihren Zug in Richtung Heimat. Die Pendler/innen der anderen Gruppe verfügen an ihrem Zustiegsbahnhof über keine solche Einrichtung. Die Frage ist nun, ob umfassende Einkaufsmöglichkeiten am genutzten Bahnhof auch tatsächlich zu einem Anstieg der Einkaufshäufigkeit der Befragten führen.

Die Anteilswerte in jenen Kategorien, die häufigere Besuche von Einzelhandelsgeschäften und Einkaufszentren konstatieren, liegen zwar für die Pendler/innen mit Zugang zu einem Einkaufszentrum am Bahnhof etwas höher als jene der Vergleichsgruppe. Eine Assoziation zwischen den Variablen kann jedoch nicht gefunden werden. Auch die Signifikanzen der Chi-Quadrat-Test sind dafür zu hoch. Die Nullhypothese muss auf Basis der Befragungsdaten daher als gegeben hingenommen werden. Die sekundären Aktionsräume könnten aber weitere Hinweise auf eine diesbezügliche Abhängigkeit liefern.

Hypothese 8.2: Die Variablen »Üblicher Zustiegsbahnhof Wien« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Einzelhandelsgeschäften / Einkaufszentren während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind unabhängig.

Diagramm 32: Sekundäre Aktionsräume nach genutztem Zustiegsbahnhof



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Bahnhöfe »Wien Floridsdorf« und »Wien Handelskai« liegen entlang der erweiterten Nordwestbahn unmittelbar hintereinander. Dasselbe gilt für die Bahnhöfe »Wien Praterstern« und »Wien Mitte-Landstraße«. Erstere liegen im 21. sowie im 20. Wiener Gemeindebezirk und sind zusätzlich durch die Linie U6 gut verbunden. Die S45 stellt zudem eine wichtige Verbindung in den 19. Bezirk

dar. Die anderen beiden sind im 2. und im 3. Bezirk, die beide an die Innenstadt grenzen, zu verorten. Erfasst wird der sekundäre Aktionsraum jener Pendler/innen, die an einem der jeweils genannten Bahnhöfe üblicherweise den Zug Richtung Heimat besteigen. Die Analyse wurde in diesem Fall unabhängig von der räumlichen Lage des Arbeitsplatzes der Befragten durchgeführt!

Es zeigt sich, dass Einzelhandelsgeschäfte und Einkaufszentren hauptsächlich in jenen Bezirken aufgesucht wurden, in denen auch der übliche Zustiegsbahnhof der Proband/inn/en liegt. Die Deutlichkeit der grafischen Ergebnisse erlaubt den Schluss, dass die Lage des Zustiegsbahnhofs ausschlaggebend für die Wahl der Einkaufsrichtungen ist. Das bedeutet, dass die befragten Pendler/innen tendenziell eher Geschäfte im Nahbereich ihrer Zustiegsbahnhöfe aufsuchen.

HYPOTHESE 8: Es gibt keine auf die genutzten Bahnhöfe bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Die von den Tagespendler/inne/n genutzten Bahnhöfe scheinen großen Einfluss auf deren aktionsräumliches Verhalten zu haben. Dies wird besonders aus der Darstellung ihrer sekundären Aktionsräume ersichtlich.

5.3.9 Verhaltenseffekte durch raumzeitliche Entfernung

Hypothese 9.1: Die Variablen »Zeitaufwand Wohnsitz – nächstgelegener Bahnhof« und »Zeitlicher Beginn der täglichen Rückfahrt« sind voneinander unabhängig.

Die Kreuztabelle zeigt in diesem Zusammenhang keine besonders auffälligen Werte. Die Prozentwerte sind ziemlich gleichmäßig über die Klassen verteilt. Einige größere Abweichungen sind zwar festzustellen, die standardisierten Residuen lassen aber dennoch tendenziell auf eine Standardnormalverteilung schließen. Die Chi-Quadrat-Tests unterstützen diesen Eindruck. Es ist somit keine Assoziation zwischen dem Zeitaufwand für die Wegstrecke Wohnsitz–Bahnhof und der täglichen Rückfahrtszeit feststellbar.

Tabelle 24: Überprüfung der Hypothese 9.1

			Rückfahrzeit_Kategorie					Gesamtsumme
			vor 15:00 Uhr	15:00 - 15:59 Uhr	16:00 - 16:59 Uhr	17:00 - 17:59 Uhr	ab 18:00 Uhr	
Zeit_Wohnsitz_Zustieg	< 5 Minuten	Anzahl	4	3	8	11	6	32
		% in Zeit_Wohnsitz_Zustieg	12,5%	9,4%	25,0%	34,4%	18,8%	100,0%
		Standardresiduum	,8	-,7	-,1,2	,7	1,0	
	5-10 Minuten	Anzahl	8	10	36	25	12	91
		% in Zeit_Wohnsitz_Zustieg	8,8%	11,0%	39,6%	27,5%	13,2%	100,0%
		Standardresiduum	,2	-,7	,3	,0	,1	
	11-15 Minuten	Anzahl	2	9	17	10	3	41
		% in Zeit_Wohnsitz_Zustieg	4,9%	22,0%	41,5%	24,4%	7,3%	100,0%
		Standardresiduum	-,8	1,4	,4	-,4	-,1,0	
	>= 16 Minuten	Anzahl	1	3	7	4	2	17
		% in Zeit_Wohnsitz_Zustieg	5,9%	17,6%	41,2%	23,5%	11,8%	100,0%
		Standardresiduum	-,3	,4	,2	-,3	-,1	
Gesamtsumme		Anzahl	15	25	68	50	23	181
		% in Zeit_Wohnsitz_Zustieg	8,3%	13,8%	37,6%	27,6%	12,7%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	8,874 ^a	12	,714
Likelihood-Quotient	8,875	12	,714
Zusammenhang linear-mit-linear	1,026	1	,311
Anzahl der gültigen Fälle	181		

a. 8 Zellen (40,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,41.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hypothese 9.2: Die Variablen »Gesamtpendelzeit pro Arbeitstag« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

In allen drei Kategorien, welche die befragten Berufspendler/innen nach ihrer Gesamtpendelzeit pro Tag einteilen, ist ein Überhang jener zu erkennen, die Güter tendenziell eher in der Heimatregion erwerben.

Tabelle 25: Überprüfung der Hypothese 9.2

			Räumliche_Kaufpräferenz		Gesamtsumme
			Wien	Herkunftsregion	
Gesamtpendelzeit	1-2 Stunden	Anzahl	22	41	63
		% in Gesamtpendelzeit	34,9%	65,1%	100,0%
		Standardresiduum	,0	,0	
	> 2-3 Stunden	Anzahl	23	35	58
		% in Gesamtpendelzeit	39,7%	60,3%	100,0%
		Standardresiduum	,7	-,5	
	> 3 Stunden	Anzahl	19	45	64
		% in Gesamtpendelzeit	29,7%	70,3%	100,0%
		Standardresiduum	-,7	,5	
Gesamtsumme		Anzahl	64	121	185
		% in Gesamtpendelzeit	34,6%	65,4%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	1,341 ^a	2	,512
Likelihood-Quotient	1,344	2	,511
Zusammenhang linear-mit-linear	,388	1	,534
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 20,06.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Das Verhältnis zwischen Wien-Käufer/inne/n und Heimat-Käufer/inne/n bleibt unabhängig von der Pendelzeit ungefähr gleich. Die Chi-Quadrat-Tests bestätigen, dass die Variablen nicht miteinander assoziiert sind. Die Nullhypothese wird daher beibehalten!

Hypothese 9.3: Die Variablen »Gesamtpendelzeit pro Arbeitstag« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 26: Überprüfung der Hypothese 9.3

			Räumliche_Kaufendenz_Dienstleistungen		Gesamtsumme
			Wien	Herkunftsregion	
Gesamtpendelzeit	1-2 Stunden	Anzahl	28	35	63
		% in Gesamtpendelzeit	44,4%	55,6%	100,0%
		Standardresiduum	1,8	-1,2	
> 2-3 Stunden		Anzahl	16	42	58
		% in Gesamtpendelzeit	27,6%	72,4%	100,0%
		Standardresiduum	-,6	,4	
> 3 Stunden		Anzahl	15	49	64
		% in Gesamtpendelzeit	23,4%	76,6%	100,0%
		Standardresiduum	-1,2	,8	
Gesamtsumme		Anzahl	59	126	185
		% in Gesamtpendelzeit	31,9%	68,1%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	7,171 ^a	2	,028
Likelihood-Quotient	7,061	2	,029
Zusammenhang linear-mit-linear	6,396	1	,011
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 18,50.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

In den zwei Klassen, welche die Pendler/innen mit einer Gesamtpendelzeit jenseits der zwei Stunden umfassen, liegt ein deutlicher Überhang jener vor, die Freizeit- und Dienstleistungsangebote lieber in der Heimatregion konsumieren. In der Kategorie »1-2 Stunden« nähern sich die Prozentwerte einander jedoch an. Es scheint also öfters vorzukommen, dass diese Leistungen in Wien genutzt werden, sofern man nicht zu lange Fahrtzeiten dafür aufwenden muss. Die Chi-Quadrat-Tests lassen jedenfalls einen gewissen Zusammenhang erkennen.

Hypothese 9.4: Die Variablen »Distanz Wohnsitz – Arbeitsplatz« und »Anzahl der Tage in den letzten vier Arbeitswochen mit freiwilliger, über die Arbeitszeit hinausgehender Verweildauer in Wien« sind unabhängig.

In dieser Kreuztabelle sind keine Ausreißer festzustellen. Die standardisierten Residuen bleiben im Rahmen +2/-2. Auch die Signifikanzen der Chi-Quadrat-

Tests liegen deutlich über 0,05. Man darf daher von keiner Assoziation der beiden Variablen sprechen. Laut den Befragungsdaten hat die räumliche Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz keinen Einfluss auf die Häufigkeit des längeren Verweilens in Wien.

Tabelle 27: Überprüfung der Hypothese 9.4

			Überzeit_Wien				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	20-39 Kilometer	Anzahl	7	3	3	3	16
		% in Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	43,8%	18,8%	18,8%	18,8%	100,0%
		Standardresiduum	,1	-1,1	,6	1,1	
	40-59 Kilometer	Anzahl	14	21	5	6	46
		% in Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	30,4%	45,7%	10,9%	13,0%	100,0%
		Standardresiduum	-1,2	1,3	-,4	,6	
	60-79 Kilometer	Anzahl	24	18	6	6	54
		% in Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	44,4%	33,3%	11,1%	11,1%	100,0%
		Standardresiduum	,3	-,2	-,4	,2	
>= 80 Kilometer	Anzahl	33	22	10	4	69	
	% in Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	47,8%	31,9%	14,5%	5,8%	100,0%	
	Standardresiduum	,7	-,4	,4	-1,2		
Gesamtsumme		Anzahl	78	64	24	19	185
		% in Distanz_Wohnsitz_Arbeitsplatz	42,2%	34,6%	13,0%	10,3%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	8,742 ^a	9	,461
Likelihood-Quotient	8,934	9	,443
Zusammenhang linear-mit-linear	3,027	1	,082
Anzahl der gültigen Fälle	185		

a. 3 Zellen (18,8%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 1,64.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

HYPOTHESE 9: Es gibt keine auf die Entfernung zum Arbeitsplatz bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Nur in einer von fünf Korrelationen, die der Hypothese 9 zuordenbar sind, konnte eine signifikante Assoziation festgestellt werden. Für diese Studie kann daher abschließend festgehalten werden, dass es bei den befragten Pendler/inne/n, je nach ihrem Zeitaufwand für die Pendelstrecke, Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten gibt, wenn Dienstleistungen beansprucht werden. Für die angegebenen Produktkategorien sind diesbezügliche Zusammenhänge jedoch nicht nachweisbar.

5.3.10 Verhaltenseffekte durch Zugang zur S-Bahn

Hypothese 10.1: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Häufigkeit des Treffens mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 28: Überprüfung der Hypothese 10.1

			Verwandte_Freunde_Bekannte				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
S_Bahn_Zugang	ja	Anzahl	28	25	6	5	64
		% in S_Bahn_Zugang	43,8%	39,1%	9,4%	7,8%	100,0%
	Standardresiduum		-,6	,7	-,4	,6	
	nein	Anzahl	61	37	14	6	118
% in S_Bahn_Zugang		51,7%	31,4%	11,9%	5,1%	100,0%	
Standardresiduum		,4	-,5	,3	-,4		
Gesamtsumme		Anzahl	89	62	20	11	182
		% in S_Bahn_Zugang	48,9%	34,1%	11,0%	6,0%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	2,004 ^a	3	,572
Likelihood-Quotient	1,987	3	,575
Zusammenhang linear-mit-linear	,635	1	,426
Anzahl der gültigen Fälle	182		

a. 1 Zellen (12,5%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 3,87.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

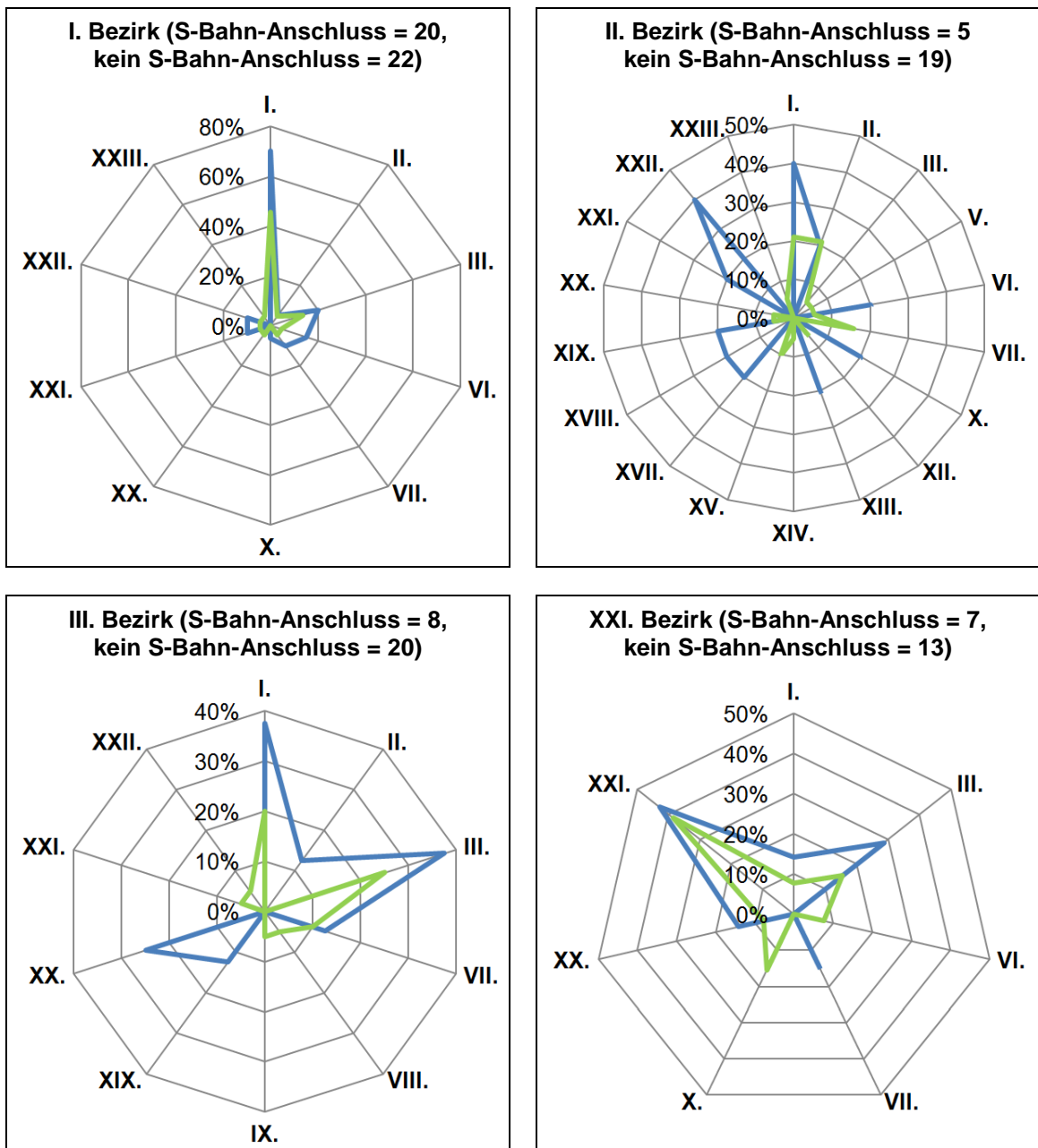
Die These, dass soziale Kontakte vermehrt in Wien wahrgenommen werden, sobald ein S-Bahn-Anschluss mit höherem Takt am Wohnort zur Verfügung steht, muss verworfen werden. Diese sind unabhängig davon, ob am nächstgelegenen Bahnhof der Pendler/innen Zugang zur S-Bahn besteht, oder nicht.

Hypothese 10.2: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Treffen mit Verwandten / Freunden / Bekannten während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz« sind voneinander unabhängig.

Im Rahmen der aktionsräumlichen Analyse ist zu erkennen, dass tendenziell ähnliche Bezirke aufgesucht werden, egal ob ein S-Bahn-Anschluss zur Verfügung steht oder eben nicht. Aber es ist genauso zu sehen, dass jene, die über eine solche Verbindung verfügen können, häufiger angegeben haben, einen

bestimmten Bezirk zum Zwecke des Treffens von Verwandten, Freunden und Bekannten aufzusuchen.

Diagramm 33: Sekundäre Aktionsräume bei der Pflege sozialer Kontakte nach Zugang zur S-Bahn am Wohnort (S-Bahn-Anschluss = blau, kein S-Bahn-Anschluss = grün)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Im Diagramm für die Pendler/innen des 1. Bezirks decken sich die beiden Aktionsräume noch weitgehend, während in den übrigen Diagrammen größere Abweichungen sichtbar werden. Da die feststellbaren sekundären Aktionsräume der Pendler/innen beider Kategorien aber keine eklatanten Unterschiede aufweisen, sollte einem S-Bahnzugang diesbezüglich keine besondere verhaltensmodifizierende Bedeutung zuerkannt werden!

Hypothese 10.3: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Häufigkeit des Besuchs von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen in Wien während der letzten vier Arbeitswochen« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 29: Überprüfung der Hypothese 10.3

			Freizeit_Dienstleistungen				Gesamtsumme
			0-mal	1 bis 2-mal	3 bis 4-mal	>= 5-mal	
S_Bahn_Zugang	ja	Anzahl	33	18	5	7	63
		% in S_Bahn_Zugang	52,4%	28,6%	7,9%	11,1%	100,0%
		Standardresiduum	-1,3	1,5	,1	1,2	
	nein	Anzahl	85	18	9	6	118
		% in S_Bahn_Zugang	72,0%	15,3%	7,6%	5,1%	100,0%
		Standardresiduum	,9	-1,1	,0	-,9	
Gesamtsumme		Anzahl	118	36	14	13	181
		% in S_Bahn_Zugang	65,2%	19,9%	7,7%	7,2%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	8,177 ^a	3	,042
Likelihood-Quotient	7,977	3	,046
Zusammenhang linear mit-linear	5,039	1	,025
Anzahl der gültigen Fälle	181		

a. 2 Zellen (25,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 4,52.

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

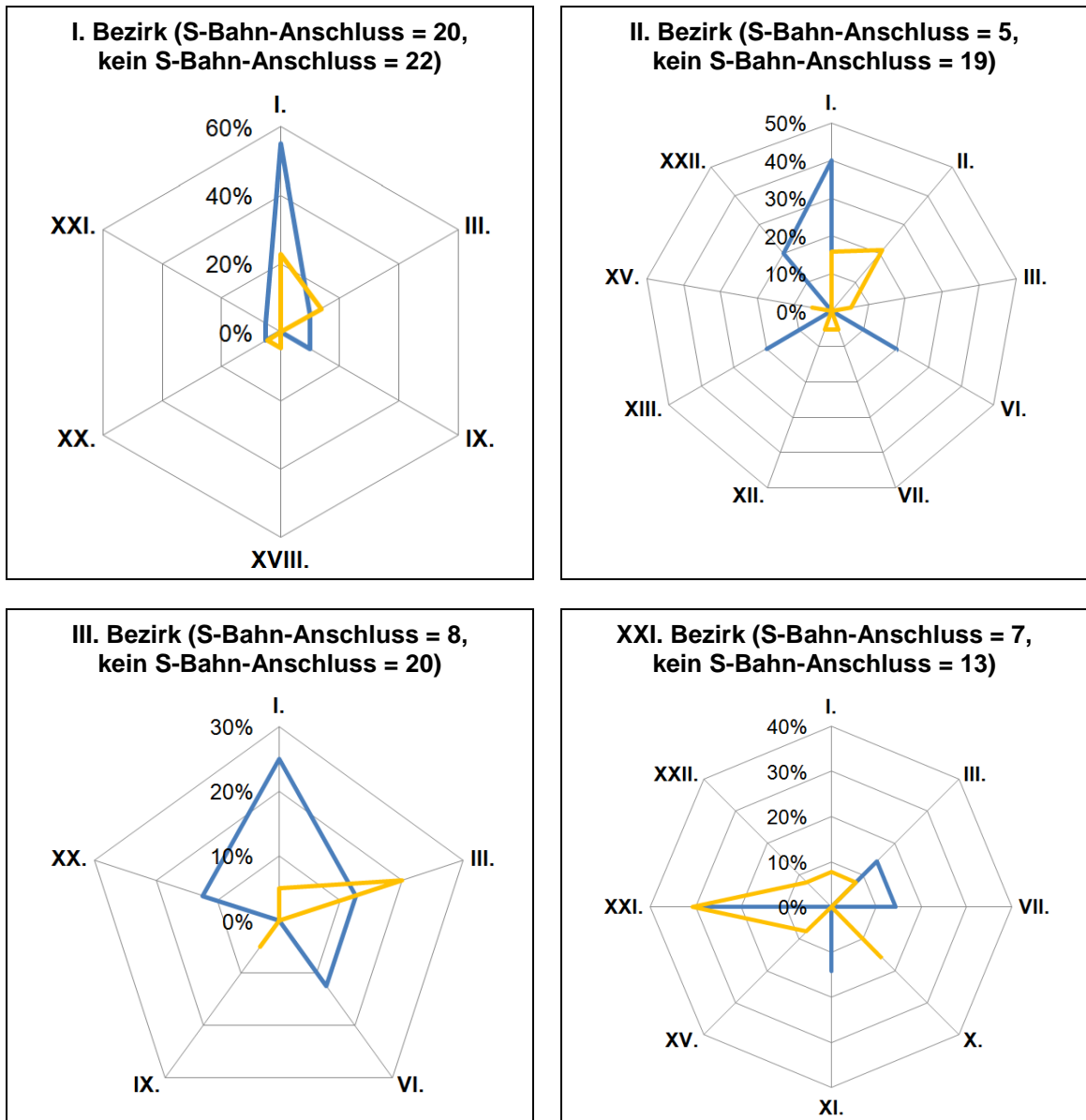
Jene Pendler/innen, die an ihrem heimatlichen Bahnhof Zugang zur S-Bahn-Strecke haben, haben signifikant öfters Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen in Wien besucht. Besonders groß ist der prozentuelle Unterschied in den Kategorien »1 bis 2-mal« sowie »>= 5-mal«. Statistisch gesehen unterscheiden sich Pendler/innen mit und ohne S-Bahn-Zugang am Wohnort in Bezug auf die Besuchshäufigkeit von Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen signifikant.

Hypothese 10.4: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Aufgesuchte Wiener Bezirke beim Besuch von Freizeit- bzw. Dienstleistungseinrichtungen während der letzten vier Arbeitswochen zur Erfassung des sekundären Aktionsraums (Ausdehnung + Distanz)« sind voneinander unabhängig.

Auffällig ist, dass jene, die einen nahegelegenen Zugang zur S-Bahn haben, öfters angegeben haben, in bestimmten Bezirken Wiens Freizeit- und Dienst-

leistungseinrichtungen besucht zu haben. Ob sich die Aktionsräume allerdings wirklich signifikant unterscheiden, ist in diesem Falle nicht eindeutig erkennbar und bedürfte tiefer gehender Untersuchungen.

Diagramm 34: Sekundäre Aktionsräume bei Nutzung von Freizeit-/Dienstleistungen nach S-Bahn-Zugang am Wohnort (S-Bahn-Anschluss = blau, kein S-Bahn-Anschluss = gelb)



Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hypothese 10.5: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Räumliche Kaufpräferenz (Güter)« sind voneinander unabhängig.

Hinsichtlich räumlicher Präferenzen beim Kauf bestimmter Produkte gibt es keine Anhaltspunkte, dass ein Zusammenhang mit dem Zugang zur S-Bahn be-

steht. Die Verteilung ist beinahe identisch, d.h. es scheint irrelevant zu sein, ob ein/e Pendler/in Zugang zur S-Bahn hat oder nicht. Die Chi-Quadrat-Tests stützen diese Erkenntnis. Darauf basierend wird die Nullhypothese beibehalten.

Tabelle 30: Überprüfung der Hypothese 10.5

			Räumliche_Kauf tendenz		Gesamtsumme
			Wien	Herkunftsregion	
S_Bahn_Zugang	ja	Anzahl	21	43	64
		% in S_Bahn_Zugang	32,8%	67,2%	100,0%
		Standardresiduum	-,2	,2	
	nein	Anzahl	43	78	121
		% in S_Bahn_Zugang	35,5%	64,5%	100,0%
		Standardresiduum	,2	-,1	
Gesamtsumme		Anzahl	64	121	185
		% in S_Bahn_Zugang	34,6%	65,4%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (einseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	,137 ^a	1	,711		
Kontinuitätskorrektur ^b	,043	1	,835		
Likelihood-Quotient	,138	1	,710		
Exakter Test nach Fisher				,748	,420
Zusammenhang linear-mit-linear	,137	1	,712		
Anzahl der gültigen Fälle	185				

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 22,14.

b. Berechnung nur für eine 2x2-Tabelle

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Hypothese 10.6: Die Variablen »S-Bahn-Anschluss am nächsten zum Wohnort gelegenen Bahnhof« und »Räumliche Nutzungspräferenz (Dienstleistungen / Freizeitangebote)« sind voneinander unabhängig.

Tabelle 31: Überprüfung der Hypothese 10.6

			Räumliche_Kauf tendenz_Dienstleistungen		Gesamtsumme
			Wien	Herkunftsregion	
S_Bahn_Zugang	ja	Anzahl	27	37	64
		% in S_Bahn_Zugang	42,2%	57,8%	100,0%
		Standardresiduum	1,5	-1,0	
	nein	Anzahl	32	89	121
		% in S_Bahn_Zugang	26,4%	73,6%	100,0%
		Standardresiduum	-1,1	,7	
Gesamtsumme		Anzahl	59	126	185
		% in S_Bahn_Zugang	31,9%	68,1%	100,0%

Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymp. Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (zweiseitig)	Exakte Sig. (einseitig)
Pearson-Chi-Quadrat	4,775 ^a	1	,029		
Kontinuitätskorrektur ^b	4,078	1	,043		
Likelihood-Quotient	4,688	1	,030		
Exakter Test nach Fisher				,032	,022
Zusammenhang linear-mit-linear	4,749	1	,029		
Anzahl der gültigen Fälle	185				

a. 0 Zellen (0,0%) haben die erwartete Anzahl von weniger als 5. Die erwartete Mindestanzahl ist 20,41.

b. Berechnung nur für eine 2x2-Tabelle

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Die Überprüfung der letzten Hypothese dieser Untersuchung bringt nochmals interessante Ergebnisse. Während Proband/inn/en mit S-Bahn-Zugang zu einem verhältnismäßig hohen Prozentsatz (rund 42 Prozent) Freizeit- und Dienstleistungsangebote in Wien in Anspruch nahmen, haben dies nur rund 26 Prozent jener Befragten getan, deren nächstgelegener Bahnhof am Wohnort nicht von der S-Bahn angesteuert wird. Laut den Chi-Quadrat-Tests ist die Assoziation der Variablen statistisch signifikant.

HYPOTHESE 10: Es gibt keine auf den Bahnanschluss bezogenen Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der befragten Tagespendler/innen.

Im Rahmen der Untersuchung können Unterschiede im aktionsräumlichen Verhalten der Tagespendler/innen festgestellt werden, je nachdem, ob diese Zugang zur S-Bahn haben oder nicht. Wirklich gesichert erscheinen diese aber nur bezogen auf eine von sechs überprüften Korrelationen.

6. Rückschau und Schlussfolgerungen

Im Rahmen dieses Kapitels werden besonders relevante Erkenntnisse dieser Diplomarbeit nochmals hervorgehoben und zusammengefasst. Ziel ist es, logische Schlüsse aus diesen Ergebnissen zu ziehen, die für unterschiedliche Stakeholder auf Stadt- und Gemeindeebene von Interesse sein könnten.

Zu Beginn kann festgehalten werden, dass die Arbeitsplätze der befragten Pendler/innen in unterschiedlicher Dichte über Wien verteilt sind. Feststellbar ist ein Ost-West-Gefälle. Die größten Häufungen finden sich naturgemäß in der Nähe der genutzten Bahnstrecke (Nordwestbahn), was deren Bedeutung für das aktionsräumliche Verhalten ihrer Tagespendler/innen noch zusätzlich unterstreicht. Der neu gestaltete Wiener Hauptbahnhof erscheint in dieser Analyse noch unterfrequentiert. Auch bei der Nutzung als Einkaufsort und Treffpunkt besteht hier noch Potential nach oben.

Mehr als die Hälfte der Befragten verblieb im Vergleichszeitraum (die letzten vier Wochen vor der Befragung) nach Arbeitsende freiwillig mindestens einmal länger in Wien. Knapp weniger als die Hälfte der Proband/inn/en suchte wäh-

rend dieser Periode auch außerhalb ihrer Arbeitszeit die Stadt Wien zur Ausübung von Freizeitaktivitäten auf. Daraus kann gefolgert werden, dass der Arbeitsort sehr wohl auch zum Lebensraum für diese Tagespendler/innen geworden ist. Von dem Grundsatz, dass jede/r typische Berufspendler/in nach der Arbeit nur danach trachtet, möglichst schnell den Zug zu besteigen, um nach Hause zu fahren, kann man sich demnach getrost verabschieden. Wien scheint außerdem das Potential zu besitzen, durch maßgeschneiderte Angebote zu einem noch attraktiveren Ort für seine Einpendler/innen zu werden.

Ebenso erkennbar war jedoch, dass viele der Tagespendler/innen mögliche Freizeitaktivitäten vorwiegend innerhalb ihres Arbeitsbezirkes wahrnehmen. Die Donau scheint hier beispielsweise als imaginäre Grenze zu fungieren, wenn es darum geht, in zentralere Teile der Stadt vorzudringen bzw. diese im umgekehrten Fall zu verlassen. Erfasst wurde dies für die Pendler/innen des 3. und 21. Wiener Gemeindebezirks, die ihren sekundären Aktionsraum überdurchschnittlich stark auf ihren Arbeitsbezirk beschränkten. Daraus lässt sich schließen, dass die Dichte an den für Pendler/innen relevanten Einrichtungen in den Arbeitsbezirken bereits groß genug ist. Die Stadt Wien könnte aber durch die Aufwertung der bisher von den Pendler/inne/n weniger besuchten Bezirken, beispielsweise durch die vermehrte Ansiedelung von Betrieben und Konsumeinrichtungen, das Kaufkraftpotential von Tagespendler/inne/n hier noch stärker abschöpfen.

Vorwiegend in Wien kauften die Proband/inn/en Bekleidung, Bücher, elektronisches Equipment sowie Haushaltsgeräte und Pflegeprodukte. Wollten die Herkunftsgemeinden der Pendler/innen diesen Trend stoppen, so müssten sie zum Beispiel danach trachten, die in Wien von Pendler/inne/n besonders nachgefragten Geschäfte, wie etwa Drogerieketten, vermehrt im Nahbereich der hochfrequentierten Bahnhöfe entlang der Pendelstrecke anzusiedeln.

Mit der Geschäftsdichte Wiens wird man hier allerdings nur schwer mithalten können. Der Bahnhof als Einkaufsort sollte im Weinviertel aber dennoch stärker forciert werden. Falls die Errichtung neuer Einkaufszentren geplant ist, sollte man die Bahnhofsnähe dabei nicht unberücksichtigt lassen. Positiv für die ländlichen Gemeinden zu vermerken ist, dass vor allem Lebensmittel doch deutlich lieber in der Heimatregion gekauft wurden. Auch hinsichtlich der Freizeit- und

Dienstleistungsangebote hat Wien nur in den Bereichen Kino, Weiterbildung und Fitness die Nase vorne.

Die Analyse der innerstädtischen Mobilität hat ergeben, dass die U-Bahn das beliebteste öffentliche Verkehrsmittel unter den Befragten darstellt. Um sie benutzen zu können, kauft man am liebsten die Jahreskarte der »Wiener Linien«. Deren Preisgestaltung scheint also bereits auf die Bedürfnisse der Pendler/innen abgestimmt worden zu sein. Dennoch gab ein großer Prozentsatz der Befragten an, überhaupt keine Karte der »Wiener Linien« zu besitzen. Dies lässt darauf schließen, dass man, sobald man in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof arbeitet, gänzlich auf ein solches Ticket verzichtet. Lieber baut man dann regelmäßig Fußwege in den Arbeitsweg ein, was aus gesundheitlicher Perspektive als positiv zu bewerten und durchaus weiter zu fördern ist.

Die Datenanalyse hat ergeben, dass Geschlecht und Alter der Befragten kaum Einfluss auf deren aktionsräumliches Verhalten in Wien haben. Familiär gesehen ist es vor allem das Alter des jüngsten Kindes, welches einen gewissen Einfluss auf die tägliche Rückfahrtszeit der Tagespendler/innen nimmt. Wider Erwarten hatten auch der Bildungs- und Berufsstand nahezu keinen Einfluss auf das aktionsräumliche Verhalten der Tagespendler/innen. Auch die Auswirkungen der mobilitätspsychologischen Komponente wurden überschätzt.

Vor allem Angehörige niedrigerer Einkommensklassen kauften im Untersuchungszeitraum vermehrt Produkte in Wien ein. Diese Erkenntnis gilt jedoch nicht für die Nutzung von Freizeit- und Dienstleistungsangeboten. Insofern könnte man daraus schließen, dass das Preisniveau bei Gütern des täglichen Bedarfs in Wien tendenziell niedriger ist als in der Herkunftsregion der Befragten. Dieses müsste angeglichen werden, um auch den Menschen mit niedrigeren Einkünften einen Einkauf in der Herkunftsregion zu ermöglichen.

Es konnte festgestellt werden, dass jahrelange Pendelerfahrung nur zu minimalen Veränderungen der sekundären Aktionsräume der Pendler/innen führte. Unterschiede zu Proband/inn/en mit einer erst kurzen »Pendelkarriere« waren zwar da, blieben aber letztlich unerheblich. Einzig die »jungen« Pendler/innen, die ihre Arbeitsstätte im ersten und zweiten Bezirk haben, frequentierten ihre sekundären Aktionsräume erkennbar stärker. Eine wirklich klare Assoziation bestand nur hinsichtlich der Flexibilität der täglichen Anfahrts- und Rückfahrts-

zeit der Befragten. Die gewonnenen Erkenntnisse deuten darauf hin, dass die Zeitkomponente als tendenziell überbewertet eingestuft werden kann, wenn es um Auswirkungen auf das aktionsräumliche Verhalten der Pendler/innen geht.

Sobald allerdings die Gesamtpendelzeit zwischen der Herkunfts- und Zielregion nur gering war, wurde die Zielregion deutlich häufiger in das räumliche Konsumverhalten der Pendler/innen miteinbezogen. Abendveranstaltungen beispielsweise können in Wien eher besucht werden, wenn danach noch eine spätere Rückfahrmöglichkeit mit der Bahn besteht. Diese Erkenntnis wäre ein Argument für den seit Jahren von bestimmten Protagonist/inn/en geforderten zweigleisigen Ausbau der Nordweststrecke. Auch die Ausweitung der S-Bahn-Verbindungen sowie eine höhere Taktung der Züge hätten aus Sicht der Befragungsdaten wohl positive Effekte – jedoch vor allem für Wien. Ob dadurch auch Arbeitsplätze im Weinviertel geschaffen würden, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Jedenfalls ist es so, dass der Zugang zur S-Bahn zu einer erhöhten Häufigkeit der Nutzung von Freizeit- und Dienstleistungsangeboten in Wien geführt hat. Auch die räumlichen Nutzungspräferenzen im Bereich der Freizeit- und Dienstleistungsangebote sind deutlich festzustellen. Diese müssen letztlich zu einem Kaufkraftabfluss aus der Herkunftsregion der Pendler/innen in Richtung der Zielregion Wien führen, obwohl dieser in Geldeinheiten im Rahmen dieser Untersuchung nicht ermittelt werden konnte. Für den Erwerb von Konsumgütern trifft dies allerdings nicht mit einer solchen Eindeutigkeit zu, was die vorhergehende Aussage etwas relativiert.

Aufgrund der Stichprobengröße und der gewählten statistischen Methoden können die Ergebnisse dieser Diplomarbeit nicht als allgemeingültig bezeichnet werden. Gesamt gesehen lassen die Erkenntnisse aber Tendenzen in bestimmte Richtungen erkennen. Die ermittelten sekundären Aktionsräume können wichtige Hinweise für Raumplaner/innen liefern, etwa wenn es um die Entwicklung eines fundierten Maßnahmenkatalogs für die Stadt Wien geht. Überhaupt böte das Thema dieser Arbeit noch einige Facetten, die einer weiteren Bearbeitung würdig wären. Hier wäre zum Beispiel an die gesonderte Betrachtung des Verhaltens bestimmter »verwandter Zielgruppen« zu denken. Speziell die Analyse des Verhaltens studentischer Pendler/innen wäre in Anlehnung an diese Arbeit hochinteressant. Somit darf diese Diplomarbeit vor allem als Impulsgeberin für weitere wissenschaftliche Forschungen betrachtet werden!

Literaturverzeichnis

- AJZEN I. (1988): Attitudes, Personality and Behavior. – Milton Keynes: Open University Press.
- AUFHAUSER E. und RÖHRLING G. (2012): Einführung in die statistische Datenanalyse für Lehramtsstudierende. Arbeitsmaterialien zur Lehrveranstaltung. – Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung.
- BÄHR J. (2010⁵): Bevölkerungsgeographie. Verteilung und Dynamik der Bevölkerung in globaler, nationaler und regionaler Sicht. – Stuttgart: Ulmer.
- BECK G. (1981): Zur Theorie der Verhaltensgeographie. – In: Geographica Helvetica 36 (4), S. 155–162.
- CHAPMAN M. und PROTHERO R. (1984): Themes on circulation in the Third World. – In: International Migration Review 17 (4), S. 597–632.
auch online unter: <http://www.jstor.org/stable/2545821> [06.03.2015]
- CHARRON M. (2007): From excess commuting to commuting possibilities: more extension to the concept of excess commuting. – In: Environment and Planning A (39), S. 1238–1254.
auch online unter: <http://dx.doi.org/10.1068/a3897> [09.03.2015]
- DEMMLER-MOSETTER H. (1990): Raumwahrnehmungen. Eine Annäherung an Lebenswelten. – Augsburg: Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeographie (= Angewandte Sozialgeographie 23).
- DÜRR H. (1972): Empirische Untersuchungen zum Problem der sozialgeographischen Gruppe: Der aktionsräumliche Aspekt. – In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie (8). – Kallmünz: Laßleben, S. 71–81.
- EDENSOR T. (2013): Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting. – In: CRESSWELL T. und MERRIMAN P. (2013): Geographies of mobilities. Practices, spaces, subjects. – Farnham: Ashgate, S. 189–203.
- FLADE A. (2013): Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. – Wiesbaden: Springer.

- FRANZ P. (1984): Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. – Frankfurt/Main: Campus Verlag.
- GATHER M., KAGERMEIER A. und LANZENDORF M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. – Berlin: Borntraeger.
- GUELL C., PANTER J., JONES N. und OGILVIE D. (2012): Towards a differentiated understanding of active travel behaviour. Using social theory to explore everyday commuting. – In: *Social Science & Medicine* 75 (1), S. 233–239.
- GUTH D., SIEDENTOP S. und HOLZ-RAU C. (2012): Erzwungenes oder exzessives Pendeln? – In: *Raumforschung und Raumordnung* 70 (6), S. 485–499.
- GUTSCHE J. und KUTTER E. (Hg.) (2006): Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume. – Berlin: Edition Sigma.
- HADER T. (2005): Arbeitspendler und Befindlichkeiten. Eine empirische Studie zu den Beanspruchungsfolgen durch den täglichen Weg zur Arbeit. – Diplomarbeit, Universität Wien, Wien.
- HAID K. (2003): Werbung für Bus, Bahn und Bim. Soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs. – Wien: AK-Wien.
- HARTMANN S. (1999): Vom Pendeln. Eine Lebensform im ausgehenden 20. Jahrhundert. – In: *Wohnen* 74 (4), S. 17–18.
- HEINE H., MAUTZ R. und ROSENBAUM W. (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen können. – Frankfurt/Main: Campus Verlag.
- HILTI N. (2007): Nicht daheim und doch zuhause? Über das Phänomen der Multilokalität. – In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 103, S. 181–199.
auch online unter: <http://dx.doi.org/10.5169/seals-118228> [15.03.2015]
- HOLTERMANN L., ALKIS O. und SCHULZE S. (2013): Pendeln in Hamburg. HWWI (Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut) Policy Paper 83.
auch online unter: <http://hdl.handle.net/10419/88571> [15.03.2015]
- IFMO (Hg.) (2006): Öffentlicher Personennahverkehr. Herausforderung und Chancen. – Berlin: Springer.

- KACETL J. (2013): Severozápadní dráhy. 140 Jahre der Nordwestbahn. – Znojmo: Jihomoravské muzeum ve Znojmě.
- KARNER G. (1988): Pendeln. Schicksal oder Chance? Soziale und kulturelle Aspekte der Arbeitsmigration. – In: HORVATH T. und MÜNZ R. (Hg.) (1991²): Migration und Arbeitsmarkt. – Eisenstadt: Prugg Verlag, S. 35–44.
- KLINGBEIL D. (1978): Aktionsräume im Verdichtungsraum. Zeitpotentiale und ihre räumliche Nutzung. – Kallmünz: Lassleben. (= Münchener Geographische Hefte 41).
- KRONISTER T. (2005): Pendleranalyse 2005. – Wien: AKNÖ.
- KRONISTER T. (2010): Pendleranalyse 2009. – Wien: AKNÖ.
- KRUKER V. und RAUH J. (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. – Darmstadt: WBG (Wissenschaftliche Buchgesellschaft).
- LÖW M., STEETS S. und STOETZER S. (2008²): Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. – Opladen: Verlag Barbara Budrich.
- LUEGGER S. (2005): Unterwegs. Zum Alltag von Pendlerinnen. – Diplomarbeit, Universität Wien, Wien.
- MAIER J., RUPPERT K., PAESLER R. und SCHAFFER F. (1977): Sozialgeographie. – Braunschweig: Westermann.
- MANDERSCHIED K. (2013): Mobilität als relationale Aushandlung. Ein Vergleich zwischen England und der Schweiz. – In: HÖMKE M. (Hg.) (2013): Mobilität und Identität. Widerspruch in der modernen Gesellschaft. – Wiesbaden: Springer, S. 51–77.
- MATTISSEK A., PFAFFENBACH C. und REUBER P. (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig: Westermann.
- MÜLLER C. (2004): Motive und Einstellungen zum öffentlichen Personennahverkehr von »Autopendlern«. – Diplomarbeit, Universität Wien, Wien.
- POPPITZ A. (2009): Beruflich Bahnfahren. Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden. – Mering: Rainer Hampp Verlag. (= Arbeit und Leben im Umbruch. Schriftenreihe zur subjektorientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft 17).

- RAMMLER S. (2001): *Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie.* – Berlin: Edition Sigma.
- RIEKE-MÜLLER A. (1985): *Berufspendlerverkehr und räumliche Versorgungsorientierung im Brixner Raum / Südtirol.* – Dissertation, Katholische Universität Eichstätt, Eichstätt.
- SCHAUPP J. (2012): *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit. Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.* – Wien: AK Wien.
- SCHEIBELHOFER E. (2011): *Raumsensible Migrationsforschung. Methodologische Überlegungen und ihre empirische Relevanz für die Migrationssoziologie.* – Wiesbaden: VS Verlag.
- SCHEINER J. (1998): *Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage.* – In: *Geographische Zeitschrift* 86 (1).
auch online unter: <http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Publikationen/Gesamt/index.html> [13.03.2015]
- SCHLAG B. und SCHADE J. (2007): *Psychologie des Mobilitätsverhaltens.* – In: *APuZ. Aus Politik und Zeitgeschichte* (Bundeszentrale für Politische Bildung) 29–30, S. 27–32.
- SCHLICKUM-PEYKE P. (1988): *Nahverkehr im Verdichtungsraum. Sozialgeographische Aspekte praxisbegleitender Projektforschung.* – Augsburg: Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeographie. (= *Angewandte Sozialgeographie* 18).
- SCHNEIDER G. (2005): *Einkaufsbummler kommen von draußen.* – In: *Horizont* 2005 (37), S. 72.
auch online unter: <http://www.genios.de/fachzeitschriften/artikel/HOR/20050915/einkaufsbummler-kommen-von-draussen/090515366.html> [16.03.2015]
- SCHNEIDER N., LIMMER R. und RUCKDESCHEL K. (2002): *Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?* – Stuttgart: Kohlhammer (= *Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend* 208).

- SCHULZE S. (2009): Einige Beobachtungen zum Pendlerverhalten in Deutschland. HWWI (Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut) Policy Paper 1–19. auch online unter: <http://hdl.handle.net/10419/47666> [15.03.2015]
- STATISTIK AUSTRIA (2004): Volkszählung 2001. Berufspendler. – Wien. auch online unter: http://www.statistik.at/web_de/Redirect/index.htm?dDocName=007127 [15.03.2015]
- STATISTIK AUSTRIA (2014): Abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2012. Ergebnisse und Analysen. – Wien. auch online unter: http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/2/index.html?id=2&listid=2&detail=691 [15.03.2015]
- STEINRÜCK B. und KÜPPER P. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. – Braunschweig: Arbeitsberichte aus der VTI-Agrarökonomie 2010 (2). auch online unter: <http://hdl.handle.net/10419/41463> [16.03.2015]
- STETTLER R. (2011): Mobile Kunden binden. – In: Die Bank 2011 (1), S. 35. auch online unter: https://www.wiso-net.de:443/document/DIBA__2011010007 [16.03.2015]
- UTHOFF D. (1967): Der Pendelverkehr im Raum um Hildesheim. Eine genetische Untersuchung zu seiner Raumwirksamkeit. – Göttingen: Geographisches Institut der Universität.
- VIELHABER C. (1986): Sekundäre Aktionsräume von Wochenpendlern. – In: HUSA K., VIELHABER C. und WOHLSCHLÄGL H. (Hg.) (1986): Beiträge zur Bevölkerungsforschung (= Band 1). – Wien: Verlag Ferdinand Hirt.
- WEICHHART P. (1986): Das Erkenntnisobjekt der Sozialwissenschaft aus handlungstheoretischer Sicht. – In: Geographica Helvetica 41 (2), S. 84–90.
- WEICHHART P. (2008): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. – Stuttgart: Steiner.
- WERLEN B. (1988²): Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie. – Stuttgart: Steiner.
- WERLEN B. (2008³): Sozialgeographie. Eine Einführung. – Bern/Wien: Haupt.

ZELINSKY W. (1971): The Hypothesis of the Mobility Transition. – In:
Geographical Review 61 (2), S. 219–249.
auch online unter: <http://www.jstor.org/stable/213996> [06.03.2015]

INTERNETQUELLEN

Lexikon der Geographie

<http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/sozialgeographische-gruppe/7392> [14.03.2015].

Verkehrsverbund Ostregion (VOR)

<http://www.vor.at/service/netzplaene/> [15.03.2015].

Atlas der Österreichischen Raumordnungskonferenz

<http://www.oerok-atlas.at/#indicator/25> [17.03.2015].

<http://www.oerok-atlas.at/themen#indicator/24> [17.03.2015].

STATISTISCHE QUELLEN

Statistik Austria

Abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2012
Volkszählung 2001

Landesstatistik Niederösterreich

Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich 2014

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Theorie des geplanten Verhaltens nach AJZEN.....	29
Abbildung 2: Einfaches Beispiel für einen Aktionsraum.....	30
Abbildung 3: Modell aktionsräumlichen Handelns nach SCHEINER	32
Abbildung 4: Geltende aktionsräumliche Kategorien	34
Abbildung 5: Die Nordwestbahn.....	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgewählte Maßzahlen der Abgestimmten Erwerbsstatistik 2012	40
Tabelle 2: Fortbewegungsart in Abhängigkeit vom Ausstiegsbahnhof	109
Tabelle 3: Fortbewegungsart in Abhängigkeit vom Zeitaufwand Ausstieg–Arbeitsplatz	110
Tabelle 4: Überprüfung der Hypothese 1.1	111
Tabelle 5: Überprüfung der Hypothese 1.3	114
Tabelle 6: Überprüfung der Hypothese 2.1	115
Tabelle 7: Überprüfung der Hypothese 2.2	116
Tabelle 8: Überprüfung der Hypothese 2.4	118
Tabelle 9: Überprüfung der Hypothese 2.5	119
Tabelle 10: Überprüfung der Hypothese 3.1	120
Tabelle 11: Überprüfung der Hypothese 3.3	123
Tabelle 12: Überprüfung der Hypothese 3.4	124
Tabelle 13: Überprüfung der Hypothese 3.5	125
Tabelle 14: Überprüfung der Hypothese 4.1	126
Tabelle 15: Überprüfung der Hypothese 4.2	127
Tabelle 16: Überprüfung der Hypothese 5.1	128
Tabelle 17: Überprüfung der Hypothese 5.2	129
Tabelle 18: Überprüfung der Hypothese 6.1	130
Tabelle 19: Überprüfung der Hypothese 6.3	132
Tabelle 20: Überprüfung der Hypothese 6.4	133
Tabelle 21: Überprüfung der Hypothese 7.1	134
Tabelle 22: Überprüfung der Hypothese 7.2	135
Tabelle 23 Überprüfung der Hypothese 8.1	136
Tabelle 24: Überprüfung der Hypothese 9.1	139
Tabelle 25: Überprüfung der Hypothese 9.2	139
Tabelle 26: Überprüfung der Hypothese 9.3	140
Tabelle 27: Überprüfung der Hypothese 9.4	141
Tabelle 28: Überprüfung der Hypothese 10.1	142
Tabelle 29: Überprüfung der Hypothese 10.3	144
Tabelle 30: Überprüfung der Hypothese 10.5	146
Tabelle 31: Überprüfung der Hypothese 10.6	146

Tabelle 32: Befragte Pendler/innen nach ihren Wohnorten	161
Tabelle 33: Befragte Pendler/innen nach ihren Arbeitsorten	162

Kartenverzeichnis

Karte 1: Auspendler/innenquote, Niederösterreichische Ostregion / Wien, 2010.....	42
Karte 2: Einpendler/innenquote, Niederösterreichische Ostregion / Wien, 2010.....	42
Karte 3: Index des Pendler/innensaldos, Niederösterreich / Wien, 2001.....	43
Karte 4: Index der Pendler/innenmobilität, Niederösterreich / Wien, 2001	44
Karte 5: Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze der befragten Pendler/innen auf die Wiener Gemeindebezirke.....	79
Karte 6: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015	91
Karte 7: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015	92
Karte 8: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015	92
Karte 9: Sekundärer Aktionsraum beim Treffen mit Verwandten/Freunden/Bekanntem Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015	93
Karte 10: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015	94
Karte 11: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015	95
Karte 12: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015	95
Karte 13: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von gastronomischen Einrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015	96
Karte 14: Sekundärer Aktionsraum Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015	97
Karte 15: Sekundärer Aktionsraum Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015	98
Karte 16: Sekundärer Aktionsraum Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015	98
Karte 17: Sekundärer Aktionsraum Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015	99

Karte 18: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	100
Karte 19: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	101
Karte 20: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	101
Karte 21: Sekundärer Aktionsraum beim Besuch von Geschäften/Einkaufszentren Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	102
Karte 22: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 1. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	103
Karte 23: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 2. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	104
Karte 24: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 3. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	104
Karte 25: Größte Ausdehnung des sekundären Aktionsraums Arbeitsplatz der Proband/inn/en: 21. Bezirk – Jänner/Februar 2015.....	105

Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Befragte Pendler/innen nach Geschlecht.....	74
Diagramm 2: Befragte Pendler/innen nach Geburtsjahrgang.....	74
Diagramm 3: Befragte Pendler/innen nach Familienstand.....	75
Diagramm 4: Befragte Pendler/innen nach Alter ihres jüngsten Kindes.....	75
Diagramm 5: Befragte Pendler/innen nach ihrer Einkommensstruktur.....	76
Diagramm 6: Befragte Pendler/innen nach Bildungsabschluss.....	77
Diagramm 7: Befragte Pendler/innen nach Berufsstand.....	77
Diagramm 8: Befragte Pendler/innen nach ihrer Einstellung zum Pendeln.....	78
Diagramm 9: Befragte Pendler/innen nach Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz.....	80
Diagramm 10: Befragte Pendler/innen nach ihrem S-Bahn-Zugang am nächstgelegenen Bahnhof.....	80
Diagramm 11: Befragte Pendler/innen nach ihrem üblichen Ausstiegsbahnhof – Fahrtrichtung Wien.....	81
Diagramm 12: Befragte Pendler/innen nach ihrem üblichen Zustiegsbahnhof – Fahrtrichtung Staatsgrenze.....	81
Diagramm 13: Befragte Pendler/innen nach ihrer Anfahrtszeit.....	82

Diagramm 14: Befragte Pendler/innen nach ihrer Rückfahrtszeit	83
Diagramm 15: Befragte Pendler/innen nach ihrer Gesamtpendelzeit pro Tag	83
Diagramm 16: Befragte Pendler/innen nach ihrem Zeitaufwand für die Distanzüberwindung: Wohnsitz–Bahnhof	84
Diagramm 17: Befragte Pendler/innen nach ihrem Zeitaufwand für die Distanzüberwindung: Ausstiegsbahnhof–Arbeitsplatz	85
Diagramm 18: Befragte Pendler/innen nach ihrer bisherigen Pendeldauer.....	85
Diagramm 19: Befragte Pendler/innen nach Anzahl der Pendeltage in den letzten vier Arbeitswochen	86
Diagramm 20: Befragte Pendler/innen nach Häufigkeit des Verbleibens in Wien nach der Arbeitszeit während der letzten 4 Arbeitswochen	87
Diagramm 21: Befragte Pendler/innen nach Häufigkeit des Aufsuchens von Wien in der Freizeit während der letzten 4 Wochen.....	87
Diagramm 22: Befragte Pendler/innen nach der Häufigkeit ihrer aktionsräumlichen Aktivitäten.....	88
Diagramm 23: Gesamtauszählung der Bezirksnennungen der aktionsräumlichen Fragestellungen	90
Diagramm 24: Befragte Pendler/innen nach ihrem räumlichen Kaufverhalten von Gütern	106
Diagramm 25: Befragte Pendler/innen nach ihrem räumlichen Nutzungsverhalten von Freizeit- und Dienstleistungsangeboten	107
Diagramm 26: Befragte Pendler/innen nach ihrem Mobilitätsverhalten in Wien.....	108
Diagramm 27: Befragte Pendler/innen nach ihrer Karte der Wiener Linien.....	110
Diagramm 28: Sekundäre Aktionsräume nach Geschlecht	113
Diagramm 29: Sekundäre Aktionsräume nach Familienstand.....	117
Diagramm 30: Sekundäre Aktionsräume nach Haushaltseinkommen.....	122
Diagramm 31: Sekundäre Aktionsräume nach Pendelerfahrung in Jahren.....	131
Diagramm 32: Sekundäre Aktionsräume nach genutztem Zustiegsbahnhof.....	137
Diagramm 33: Sekundäre Aktionsräume bei der Pflege sozialer Kontakte nach Zugang zur S-Bahn am Wohnort.....	143
Diagramm 34: Sekundäre Aktionsräume bei Nutzung von Freizeit-/Dienstleistungen nach S-Bahn-Zugang am Wohnort.....	145

Anhang

ERGÄNZUNGEN ZUR AUSWERTUNG

Tabelle 32: Befragte Pendler/innen nach ihren Wohnorten

Gesamte Stichprobe	188	100%		
Stadtgemeinde Retz	40	21,3%		
Retz	31	16,5%		
Obernalb	4	2,1%		
Unternalb	3	1,6%		
Kleinhöflein	2	1,1%		
Stadtgemeinde Hollabrunn	37	19,7%		
Hollabrunn	28	14,9%		
Breitenwaida	3	1,6%		
Aspersdorf	2	1,1%		
Kleinstelzendorf	2	1,1%		
Magersdorf	1	0,5%		
Raschala	1	0,5%		
Marktgemeinde Zellerndorf	26	13,8%		
Zellerndorf	20	10,6%		
Platt	2	1,1%		
Watzelsdorf	2	1,1%		
Deinzendorf	1	0,5%		
Dietmannsdorf	1	0,5%		
Stadtgemeinde Stockerau	11	5,9%		
Marktgemeinde Göllersdorf	9	4,8%		
Göllersdorf	8	4,3%		
Viendorf	1	0,5%		
Marktgemeinde Guntersdorf	6	3,2%		
Guntersdorf	5	2,7%		
Großnondorf	1	0,5%		
Gemeinde Retzbach	6	3,2%		
Unterretzbach	5	2,7%		
keine genaue Angabe	1	0,5%		
Stadtgemeinde Hardegg	5	2,7%		
Merkersdorf	3	1,6%		
Hardegg	1	0,5%		
Niederfladnitz	1	0,5%		
Stadtgemeinde Pulkau	5	2,7%		
Pulkau	4	2,1%		
Groß-Reipersdorf	1	0,5%		
Stadtgemeinde Schrattenthal	5	2,7%		
Obermarkersdorf	2	1,1%		
Schrattenthal	2	1,1%		
Waitzendorf	1	0,5%		
Marktgemeinde Nappersdorf-Kammersdorf	4	2,1%		
Kammersdorf	2	1,1%		
keine genaue Angabe	2	1,1%		
Marktgemeinde Sierndorf	4	2,1%		
Sierndorf	2	1,1%		
Obermallebarn	2	1,1%		
Marktgemeinde Wullersdorf	4	2,1%		
Wullersdorf	3	1,6%		
Grund	1	0,5%		
Marktgemeinde Grabern	3	1,6%		
Schöngrabern	2	1,1%		
keine genaue Angabe	1	0,5%		
Marktgemeinde Hadres	3	1,6%		
Hadres	2	1,1%		
Obritz	1	0,5%		
Marktgemeinde Haugsdorf	3	1,6%		
Jetzelsdorf	2	1,1%		
Haugsdorf	1	0,5%		
Marktgemeinde Großharras	2	1,1%		
Diepolz	1	0,5%		
Großharras	1	0,5%		
Marktgemeinde Pernersdorf	2	1,1%		
Pernersdorf	2	1,1%		
Marktgemeinde Röschitz	2	1,1%		
Röschitz	2	1,1%		
Marktgemeinde Weitersfeld	2	1,1%		
Weitersfeld	2	1,1%		
Gemeinde Alberndorf im Pulkautal	1	0,5%		
Marktgemeinde Großmugl	1	0,5%		
Großmugl	1	0,5%		
Gemeinde Heldenberg	1	0,5%		
keine genaue Angabe	1	0,5%		
Marktgemeinde Leobendorf	1	0,5%		
Leobendorf	1	0,5%		
Marktgemeinde Mailberg	1	0,5%		
Gemeinde Meiseldorf	1	0,5%		
Kattau	1	0,5%		
keine Angabe	3	1,6%		

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

Tabelle 33: Befragte Pendler/innen nach ihren Arbeitsorten

Gesamte Stichprobe		188	100%
1. Bezirk (Innere Stadt)	43	22,9%	
Wipplingerstraße	4	2,1%	
Stubenring	3	1,6%	
Stephansplatz	2	1,1%	
Neutorgasse	2	1,1%	
Dorotheergasse	2	1,1%	
Dominikanerbastei	1	0,5%	
Renngasse	1	0,5%	
Gonzagagasse	1	0,5%	
Herrengasse	1	0,5%	
Teinfaltstraße	1	0,5%	
Rosengasse	1	0,5%	
Franz-Josefs-Kai	1	0,5%	
Goldschmiedgasse	1	0,5%	
Parking	1	0,5%	
Ebendorferstraße	1	0,5%	
Freyung	1	0,5%	
Spiegelgasse	1	0,5%	
Börsegasse	1	0,5%	
Habsburgergasse	1	0,5%	
Johannessgasse	1	0,5%	
Ballhausplatz	1	0,5%	
Weihburggasse	1	0,5%	
Burgring	1	0,5%	
Georg-Coch-Platz	1	0,5%	
keine genaue Angabe	11	5,9%	
2. Bezirk (Leopoldstadt)	24	12,8%	
Lassallestraße	10	5,3%	
Lilienbrunnengasse	2	1,1%	
Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Platz	1	0,5%	
Obere Donaustraße	1	0,5%	
Welthandelsplatz	1	0,5%	
Am Tabor	1	0,5%	
Novaragasse	1	0,5%	
Taborstraße	1	0,5%	
Untere Augartenstraße	1	0,5%	
Raimundgasse	1	0,5%	
Nordbahnstraße	1	0,5%	
keine genaue Angabe	3	1,6%	
3. Bezirk (Landstraße)	29	15,4%	
Landstraßer Hauptstraße	4	2,1%	
Hintere Zollamtsstraße	3	1,6%	
Am Stadtpark	2	1,1%	
Marxergasse	2	1,1%	
Rennweg	1	0,5%	
Boerhaavegasse	1	0,5%	
Vordere Zollamtsstraße	1	0,5%	
Jauresgasse	1	0,5%	
Kardinal-Nagl-Platz	1	0,5%	
Ghegastraße	1	0,5%	
Weyrgasse	1	0,5%	
Rochusgasse	1	0,5%	
Dietrichgasse	1	0,5%	
keine genaue Angabe	9	4,8%	
4. Bezirk (Wieden)	3	1,6%	
Wiedner Hauptstraße	2	1,1%	
Opnergasse	1	0,5%	
5. Bezirk (Margareten)	3	1,6%	
Schönbrunner Straße	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
6. Bezirk (Mariahilf)	6	3,2%	
Linke Wienzeile	2	1,1%	
Mariahilfer Straße	1	0,5%	
Laimgrubengasse	1	0,5%	
Windmühlgasse	1	0,5%	
Gumpendorfer Straße	1	0,5%	
7. Bezirk (Neubau)	6	3,2%	
Lerchenfelderstraße	1	0,5%	
Hermannsgasse	1	0,5%	
Kaiserstraße	1	0,5%	
Lerchenfeldergürtel	1	0,5%	
Lindengasse	1	0,5%	
keine genaue Angabe	1	0,5%	
8. Bezirk (Josefstadt)	2	1,1%	
Florianigasse	1	0,5%	
Josefstädter Straße	1	0,5%	
9. Bezirk (Alsergrund)	7	3,7%	
Spittelauer Lände	1	0,5%	
Julius-Tandler-Platz	1	0,5%	
Währinger Gürtel	1	0,5%	
Garnisongasse	1	0,5%	
Rotenlöwengasse	1	0,5%	
Roßauer Lände	1	0,5%	
keine genaue Angabe	1	0,5%	
10. Bezirk (Favoriten)	5	2,7%	
Am Hauptbahnhof	2	1,1%	
Triesterstraße	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
11. Bezirk (Simmering)	4	2,1%	
Brehmstraße	1	0,5%	
Geiselbergstraße	1	0,5%	
1. Haidequerstraße	1	0,5%	
Kobelgasse	1	0,5%	
12. Bezirk (Meidling)	3	1,6%	
Gaudenzdorfer Gürtel	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
13. Bezirk (Hietzing)	3	1,6%	
Lainzer Straße	2	1,1%	
Fasangartenstraße	1	0,5%	
14. Bezirk (Penzing)	1	0,5%	
Leysnerstraße	1	0,5%	
16. Bezirk (Ottakring)	1	0,5%	
Koppstraße	1	0,5%	
18. Bezirk (Währing)	4	2,1%	
Währinger Gürtel	1	0,5%	
Schumanngasse	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
19. Bezirk (Döbling)	6	3,2%	
Muthgasse	2	1,1%	
Franz-Klein-Gasse	1	0,5%	
Peter-Jordan-Straße	1	0,5%	
Mooslackengasse	1	0,5%	
keine genaue Angabe	1	0,5%	
20. Bezirk (Brigittenau)	9	4,8%	
Dresdner Straße	4	2,1%	
Handelskai	1	0,5%	
Marchfeldstraße	1	0,5%	
Wexstraße	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
21. Bezirk (Floridsdorf)	20	10,6%	
Patrizigasse	2	1,1%	
Schöpfleuthnergasse	1	0,5%	
Am Spitz	1	0,5%	
Ignaz-Köck-Straße	1	0,5%	
Floridsdorfer Hauptstraße	1	0,5%	
Heinrich-von-Buol-Gasse	1	0,5%	
Donaufelderstraße	1	0,5%	
Ruthnergasse	1	0,5%	
Veterinärplatz	1	0,5%	
Winkeläckerweg	1	0,5%	
Gerichtsgasse	1	0,5%	
Wagramer Straße	1	0,5%	
Karl-Waldbrunner-Platz	1	0,5%	
Jedlersdorf	1	0,5%	
keine genaue Angabe	5	2,7%	
22. Bezirk (Donaustadt)	5	2,7%	
Industriestraße	1	0,5%	
Wagramer Straße	1	0,5%	
Dr.-Adolf-Schärf-Platz	1	0,5%	
keine genaue Angabe	2	1,1%	
23. Bezirk (Liesing)	3	1,6%	
Sterngasse	1	0,5%	
Lehnergasse	1	0,5%	
Steingasse	1	0,5%	
keine Angabe	1	0,5%	

Datenquelle: Eigene Erhebung, Februar 2015

FRAGEBOGEN

Liebe Pendlerin, lieber Pendler!

Diese Umfrage findet im Rahmen meiner Diplomarbeit an der Universität Wien statt und wurde von den ÖBB autorisiert. Erfasst werden Effekte des Tagespendelns auf den Raum Wien. Das Ausfüllen des Fragebogens nimmt nur kurze Zeit in Anspruch. Danke für Ihre Unterstützung!



universität
wien

Institut für Geographie und Regionalforschung

☎ (0676) 63 74 911

STEFAN NEUBAUER

☎ (01) 4277 48633

Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr.

CHRISTIAN VIELHABER

Zu Beginn dieses Fragebogens würden wir gerne Näheres über Ihr generelles Verhalten als Tagespendler/in und über Ihre Einstellung zum Pendeln erfahren.

1. Wie ist Ihre Einstellung zum Pendeln? (bitte nur eine Antwort)

- Positiv. Das Pendeln bringt mir mehr Vor- als Nachteile.
- Neutral. Das Pendeln ist für mich Mittel zum Zweck.
- Negativ. Das Pendeln bringt mir mehr Nach- als Vorteile.

2. Wo wohnen Sie? (Gemeinde, Katastralgemeinde/Ortschaft)

.....

3. Wo in Wien arbeiten bzw. studieren Sie? (Wiener Bezirk, Straße/Gasse/Platz)

.....

4. Seit wie vielen Jahren pendeln Sie zur Arbeit bzw. zum Studium nach Wien? (abzüglich etwaiger Unterbrechungen wie z.B. Karenz)

- kürzer als 1 Jahr
- 1 bis 5 Jahre
- 6 bis 10 Jahre
- 11 bis 15 Jahre
- 16 bis 20 Jahre
- mehr als 20 Jahre

5. An wie vielen Tagen während der letzten 4 Arbeitswochen pendelten Sie zur Arbeit bzw. zum Studium nach Wien?

- an bis zu 12 Tagen
- an 13 bis 14 Tagen
- an 15 bis 16 Tagen
- an 17 bis 18 Tagen
- an 19 bis 20 Tagen
- an mehr als 20 Tagen

6. Heutiger Beginn Ihres Weges zum Arbeits- bzw. Studienort (Verlassen des Wohnsitzes):

..... Uhr

Blieb diese Zeit während der letzten 4 Arbeitswochen ungefähr konstant?

- Ja, die Zeit blieb eher konstant.
- Nein, die Zeit änderte sich tagtäglich.

7. Heutiger Beginn Ihres Nachhauseweges (Verlassen der Arbeitsstelle / des Studienortes):

..... Uhr

Blieb diese Zeit während der letzten 4 Arbeitswochen ungefähr konstant?

- Ja, die Zeit blieb eher konstant.
- Nein, die Zeit änderte sich tagtäglich.

8. Üblicher Ausstiegsbahnhof Wien:

.....

9. Üblicher Zustiegsbahnhof Wien:

.....

10. Wie lange benötigen Sie, um in Wien von Ihrem üblichen Ausstiegsbahnhof zu Ihrer Arbeitsstelle bzw. Ihrem Studienort zu gelangen? (bei mehreren Arbeitsstellen bitte die zuerst aufgesuchte berücksichtigen)

- kürzer als 5 Minuten 11 bis 15 Minuten 21 bis 30 Minuten
 5 bis 10 Minuten 16 bis 20 Minuten mehr als 30 Minuten

11. Wie lange benötigen Sie, um im Weinviertel von Ihrem Wohnsitz bis zum nächstgelegenen Bahnhof zu gelangen?

- kürzer als 5 Minuten 11 bis 15 Minuten 21 bis 30 Minuten
 5 bis 10 Minuten 16 bis 20 Minuten mehr als 30 Minuten

Der sogenannte „sekundäre Aktionsraum“ beschreibt Ihr räumliches Verhalten rund um Ihre Arbeitsstelle bzw. Ihren Studienort. Die folgenden Fragen zielen auf dessen Erfassung ab.

12. Wie oft haben Sie sich während der letzten 4 Arbeitswochen ausgehend vom Arbeitsplatz bzw. Studienort mit Verwandten / Freunden / Bekannten in Wien getroffen?

- 0-mal (⇒ Frage 13) 3 bis 4-mal 7 bis 8-mal
 1 bis 2-mal 5 bis 6-mal 9-mal und öfters

In welchen Wiener Bezirken waren Sie dabei unterwegs? (Mehrfachangaben möglich)

1. Innere Stadt 7. Neubau 13. Hietzing 19. Döbling
 2. Leopoldstadt 8. Josefstadt 14. Penzing 20. Brigittenau
 3. Landstraße 9. Alsergrund 15. Rudolfsheim-Fünfhaus 21. Floridsdorf
 4. Wieden 10. Favoriten 16. Ottakring 22. Donaustadt
 5. Margareten 11. Simmering 17. Hernals 23. Liesing
 6. Mariahilf 12. Meidling 18. Währing

13. Wie oft haben Sie in den letzten 4 Arbeitswochen ausgehend vom Arbeitsplatz bzw. Studienort eine gastronomische Einrichtung in Wien besucht?

- 0-mal (⇒ Frage 14) 3 bis 4-mal 7 bis 8-mal
 1 bis 2-mal 5 bis 6-mal 9-mal und öfters

In welchen Wiener Bezirken waren Sie dabei unterwegs? (Mehrfachangaben möglich)

1. Innere Stadt 7. Neubau 13. Hietzing 19. Döbling
 2. Leopoldstadt 8. Josefstadt 14. Penzing 20. Brigittenau
 3. Landstraße 9. Alsergrund 15. Rudolfsheim-Fünfhaus 21. Floridsdorf
 4. Wieden 10. Favoriten 16. Ottakring 22. Donaustadt
 5. Margareten 11. Simmering 17. Hernals 23. Liesing
 6. Mariahilf 12. Meidling 18. Währing

14. Wie oft haben Sie in den letzten 4 Arbeitswochen ausgehend vom Arbeitsplatz bzw. Studienort eine Freizeit- oder Dienstleistungseinrichtung (Beispiele siehe Frage 19) in Wien besucht?

- 0-mal (⇒ Frage 15) 3 bis 4-mal 7 bis 8-mal
 1 bis 2-mal 5 bis 6-mal 9-mal und öfters

In welchen Wiener Bezirken waren Sie dabei unterwegs? (Mehrfachangaben möglich)

1. Innere Stadt 7. Neubau 13. Hietzing 19. Döbling
 2. Leopoldstadt 8. Josefstadt 14. Penzing 20. Brigittenau
 3. Landstraße 9. Alsergrund 15. Rudolfsheim-Fünfhaus 21. Floridsdorf
 4. Wieden 10. Favoriten 16. Ottakring 22. Donaustadt
 5. Margareten 11. Simmering 17. Hernals 23. Liesing
 6. Mariahilf 12. Meidling 18. Währing

15. Wie oft haben Sie in den letzten 4 Arbeitswochen ausgehend vom Arbeitsplatz bzw. Studienort ein Einzelhandelsgeschäft oder Einkaufszentrum in Wien besucht?

- 0-mal (⇒ Frage 16) 3 bis 4-mal 7 bis 8-mal
 1 bis 2-mal 5 bis 6-mal 9-mal und öfters

In welchen Wiener Bezirken waren Sie dabei unterwegs? (Mehrfachangaben möglich)

1. Innere Stadt 7. Neubau 13. Hietzing 19. Döbling
 2. Leopoldstadt 8. Josefstadt 14. Penzing 20. Brigittenau
 3. Landstraße 9. Alsergrund 15. Rudolfsheim-Fünfhaus 21. Floridsdorf
 4. Wieden 10. Favoriten 16. Ottakring 22. Donaustadt
 5. Margareten 11. Simmering 17. Hernals 23. Liesing
 6. Mariahilf 12. Meidling 18. Währing

16. Wie oft während der letzten 4 Arbeitswochen blieben Sie nach der Arbeits- bzw. Studienzeit freiwillig länger in Wien?

- 0-mal 3 bis 4-mal 7 bis 8-mal
 1 bis 2-mal 5 bis 6-mal 9-mal und öfters

17. An wie vielen Tagen der letzten 4 Wochen waren Sie während Ihrer Freizeit (ohne Aufsuchen des Arbeitsplatzes bzw. Studienortes) in Wien unterwegs?

- an 0 Tagen an 3–4 Tagen an 7–8 Tagen
 an 1–2 Tagen an 5–6 Tagen an 9 Tagen und mehr

Das Tagespendeln bietet die Möglichkeit, einige Vorteile der Großstadt mit zu nützen. Daher würden wir nun gerne Näheres zu Ihrem räumlichen Konsumverhalten erfahren.

18. Haben Sie in den letzten 4 Wochen folgende Güter eher in Wien (①) oder in Ihrer Heimatregion (②) gekauft? (kein Kauf = kein Kreuz) Schätzen Sie für den bevorzugten Ort bitte zusätzlich die Häufigkeit der Käufe ab (Anzahl).

	①	②	Anzahl		①	②	Anzahl
Bekleidung & Schuhe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Möbel & Einrichtung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bücher & Schreibwaren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nahrungsmittel & Getränke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Film / Foto / Audio / PC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Optik / Uhren / Schmuck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haushalts- & Elektrogeräte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pflege & Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heimtier- & Gartenartikel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Sportartikel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19. Haben Sie in den letzten 4 Wochen folgende Freizeit- und Dienstleistungsangebote eher in Wien (①) oder in Ihrer Heimatregion (②) genutzt? (kein Konsum = kein Kreuz) Schätzen Sie für den bevorzugten Ort bitte zusätzlich die Häufigkeit des Konsums ab.

	①	②	Anzahl		①	②	Anzahl
Bank / Versicherung / Post	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Krankenhaus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fitnessstudio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Sportveranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Friseursalon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Theater & Oper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kino	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Weiterbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konzerte / Feste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zahnarzt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

BERECHTIGUNGSSCHREIBEN ÖBB



PV-VM(M), A-1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

An die/den

Zugchef(in)

ÖBB-Personenverkehr AG
Marketing und Kommunikation
Marktforschung
1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2
Tel. +43 1 93000 36150
Fax +43 1 5800 830 36150
claus.braunecker@pv.oebb.at

Sachbearbeiter(in) : DW
PV-VM(M) - Dr. Braunecker

Datum
17.02.2015

Reisendenbefragungen in Zügen auf der Strecke Retz – Wien Hbf. und retour

Sehr geehrte(r) Zugchef(in),

Herr Stefan Neubauer ist Student an der Universität Wien und im Rahmen einer wissenschaftlichen Forschungsarbeit berechtigt, von

18.2. bis 28.2.2015
in den Zügen auf der Strecke Retz – Wien Hbf. und retour

Reisendenbefragungen durchzuführen.

Dieses Schreiben gilt nur in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Claus Braunecker

ÖBB-Personenverkehr AG
Marketing und Kommunikation
Marktforschung

ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, FN 248742 y, HG Wien, DVR 2111135
UID: ATU58044146, ÖVK: BLZ 18190, Kto.-Nr. 10014000007, IBAN AT391819010014000007
BAWAG-PSK: BLZ 60000, Kto.-Nr. 90027811, IBAN AT42600000090027811

zertifiziert nach
AUSTRIA ISO 9001:2008 und EN 13816:2002

LEBENS LAUF

Persönliches

Name: STEFAN NEUBAUER
Geburtsdatum: 7. Juni 1989
Geburtsort: Hollabrunn
Eltern: LIANE NEUBAUER, Dipl.-Päd. OLNMS SR HERBERT NEUBAUER
Geschwister: AGNES NEUBAUER, BSC

Ausbildung

seit 2015: Bachelorstudium Deutsche Philologie
an der Universität Wien
seit 2010: Lehramtsstudium Deutsch / Geographie & Wirtschaftskunde
an der Universität Wien
2009–2010: Bachelorstudium Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
an der Wirtschaftsuniversität Wien (2 Semester)
2003–2008: Bundeshandelsakademie in Retz
Matura mit Auszeichnung
1999–2003: Hauptschule in Retz
1996–1999: Volksschule in Retz

Praxis

seit 2014: Retzer Erlebniskeller (Kulturvermittlung)
07.2014–09.2014: Museum Retz (Inventarisierung von Beständen)
Herbst 2013: Lernquadrat Hollabrunn (freier Dienstnehmer)
Sommer 2013: Schulbegleiter Fenz (freier Dienstnehmer)
September 2012: Nationalpark Thayatal (Ferialarbeit)
07.2010–08.2010: Rotes Kreuz Retz (Rettungssanitäter)
03.2009–06.2009: Rotes Kreuz Retz (Rettungssanitäter)
07.2008–03.2009: Rotes Kreuz Retz (Zivildienst)
07.2006 & 08.2007: Umweltbundesamt Wien (Ferialarbeit)

Fähigkeiten

Fremdsprachen: Englisch (in Wort und Schrift)
Tschechisch (Schulkenntnisse)
Latein (Studienkenntnisse)
Software: Microsoft Office Paket (sehr gute Kenntnisse)
ArcGIS, SPSS (Studienkenntnisse)