

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

NÖ LANDESAKADEMIE  
BEREICH UMWELT UND ENERGIE

# MOBILITÄT IN NÖ

## ERGEBNISSE DER LANDESWEITEN MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2008



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

NÖ LANDESAKADEMIE  
BEREICH UMWELT UND ENERGIE

MOBILITÄT IN NÖ  
ERGEBNISSE DER LANDESWEITEN  
MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2008



## Inhalt

<b>VORWORT</b> .....	4/5
<b>1 KURZFASSUNG</b> .....	6
Mobilitätsverhalten - Werktag.....	7
Mobilitätsverhalten - Sonntag.....	9
Mobilitätsverhalten im Vergleich zu 2003.....	10
Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens.....	11
Jugendmobilität.....	12
Sport und Mobilität.....	14
<b>2 TRENDS IM BEREICH PERSONENMOBILITÄT (IN NÖ)</b> .....	15
<b>3 LANDESWEITE MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2008</b> .....	17
3.1 Ausgangslage/Motivation.....	17
3.2 Befragungsform und Erhebungsablauf.....	17
3.3 Inhalt der Befragung.....	18
3.4 Antwortverhalten und Bearbeitung.....	18
<b>4 ERGEBNISSE AUF HAUSHALTSEBENE</b> .....	20
4.1 Haushaltsgröße.....	20
4.2 Erreichbarkeit von Bus-/Bahnhaltstellen.....	20
4.3 Pkw-Besitz.....	21
4.4 Kaufabsicht eines Pkw mit Alternativantrieb.....	22
<b>5 EREGBNISSE AUF PERSONENEBENE</b> .....	23
5.1 Strukturdaten.....	23
5.1.1 Geschlecht.....	23
5.1.2 Altersklassen.....	23
5.1.3 Berufstätigkeit.....	23
5.2 Lenkerberechtigungsbesitz.....	24
5.3 Pkw-Verfügbarkeit.....	25
5.4 Pkw-Abstellmöglichkeit.....	26
5.5 Zweiradbesitz.....	26
5.6 Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr.....	28
5.7 Mobilitätseinschränkung.....	29
<b>6 MOBILITÄTSVERHALTEN - WERKTAG</b> .....	30
6.1 Außer-Haus-Anteil.....	30
6.2 Wege pro Person/Wege pro mobiler Person.....	31
6.3 Verkehrsmittelwahl.....	32
6.4 Wegzweck.....	37
6.5 Weglänge.....	39
6.6 Wegdauer.....	41
6.7 Verschiedene Beginnzeiten der Wege.....	42

<b>7 MOBILITÄTSVERHALTEN - SONNTAG</b> .....	44
7.1 Verkehrsmittelwahl.....	44
7.2 Wegzweck.....	44
7.3 Weglänge.....	45
7.4 Wegdauer.....	46
<b>8 ENTWICKLUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS IN NÖ IN DEN LETZTEN JAHREN</b> .....	48
8.1 Verkehrsmittelwahl.....	48
8.2 Wegzweck.....	53
8.3 Weglänge.....	54
8.4 Wegdauer.....	54
8.5 Einstellungen und Meinungen im Vergleich.....	55
<b>9 REGIONALE ASPEKTE DES VERKEHRSVERHALTENS</b> .....	58
9.1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkenzzahlen.....	58
9.2 Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsrate.....	60
9.3 Verkehrsmittelwahl.....	61
9.4 Wegzweck.....	63
<b>10 VERKEHRSMITTELWAHL IM NATIONALEN UND INTERN. VERGLEICH</b> ....	64
10.1 Niederösterreich mit anderen Bundesländern in Österreich.....	64
10.2 Niederösterreich mit Bundesländern in Deutschland.....	64
10.3 Niederösterreich mit anderen europäischen Staaten.....	65
<b>11 JUGENDMOBILITÄT</b> .....	66
11.1 Personenmerkmale der Jugendlichen.....	66
11.1.1 (Berufs-) Tätigkeit der Jugendlichen.....	66
11.1.2 Lenkerberechtigungsbesitz (inkl. Mopedlenkerberechtigung).....	67
11.1.3 Pkw-Verfügbarkeit (Jugendliche mit Lenkerberechtigung).....	67
11.1.4 Zeitkartenbesitz für Öffentliche Verkehrsmittel.....	67
11.1.5 Zweiradbesitz.....	68
11.2 Mobilitätsverhalten der Jugendlichen.....	68
11.2.1 Außer-Haus-Anteil.....	68
11.2.2 Wege pro Person/mobiler Person.....	68
11.2.3 Verkehrsmittelwahl.....	69
11.2.4 Wegzweck.....	70
11.3 Einstellungen und Meinungen der Jugendlichen (Jugendbefragung).....	71
11.4 Mobilitätssystem unter den Jugendlichen.....	76
11.4.1 Mobilitätstyp 1: Rad- und ÖV-begeisterte Jugendliche.....	78
11.4.2 Mobilitätstyp 2: Pkw-begeisterte u. allg. unzufriedene Jugendliche ..	78
<b>12 MOBILITÄT UND SPORT</b> .....	82
<b>13 GLOSSAR/BEGRIFFSBESTIMMUNGEN</b> .....	87

# VORWORT



Bereits 2003 wurde in Niederösterreich eine Mobilitätserhebung durchgeführt. Damals habe ich den Auftrag gegeben diese alle 5 Jahre zu wiederholen, um so Datengrundlagen zu haben die es ermöglichen, auf die geänderten Lebensformen der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher zu reagieren. Dabei liegen nun mit diesem Heft die Daten von 2008 vor. Es hat sich gezeigt, dass die Menschen über 65 Jahre viel mobiler geworden sind - vor allem wird das eigene Auto viel häufiger verwendet. Dies liegt einerseits daran, dass diese Generation bereits mit dem Auto aufgewachsen ist und andererseits, dass die älteren Mitmenschen gesünder sind als noch vor 5 Jahren. Eine zweite Entwicklung ist aufgefallen: Die Jugend fährt immer weniger mit dem Rad. Scheinbar haben die Eltern Angst ihre Kinder mit dem Rad fahren zu lassen und eine immer stärkere Spezialisierung der Schulen hat dazu geführt, dass die Schulwege immer länger geworden sind und nicht mehr mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Die nun geschaffenen Datengrundlagen - die sicherlich sehr „trocken“ zu lesen sind - benötigen vor allem die

Fachleute um notwendige Veränderungen im Verkehrsbereich vorschlagen zu können. So war bereits die letzte Erhebung eine wichtige Grundlage für das NÖ Klimaprogramm, weil geeignete Maßnahmen ausgearbeitet werden konnten, die dann von der Landesregierung beschlossen worden sind.

Die nächste Erhebung im Jahr 2013 wird zeigen, wie die nun in Umsetzung befindlichen Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr, die mit großem finanziellen Aufwand durchgeführt werden, von der Bevölkerung angenommen werden. Es gibt 2008 vertiefende Ergebnisse im Südlichen Mostviertel, im Waldviertel und im Tullnerfeld. 2013 wird in diesen Regionen die Erhebung wiederholt. Ich bin schon gespannt darauf, wie sich das Verkehrsverhalten der Bevölkerung verändern wird und ob der qualitativ hochwertige Öffentliche Verkehr in diesen Regionen angenommen werden wird.

Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll

Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, ob beim Einkauf, ob in der Freizeit, ob als FußgängerIn, als RadfahrerIn, im Auto oder in einem öffentlichen Verkehrsmittel - es gibt kaum Jemanden, der/die nicht in vielfältiger Weise vom Verkehr betroffen ist.

Niederösterreich war 1991 das erste Bundesland, das ein Landesverkehrskonzept erstellt hat, um die verschiedenen Interessen im Verkehr abzuwägen und die Ressourcen so effizient wie möglich einsetzen zu können. Die Inhalte werden seitdem regelmäßig überarbeitet und den sich veränderten Randbedingungen (z.B.: Klimaschutz, Osterweiterung etc.) angepasst.

Mittlerweile ist die „Strategie Verkehr“ die Grundlage für eine fachgebietsübergreifende Zusammenarbeit, sowohl innerhalb der Verwaltung, aber auch bundesweit und ist eine gute Entscheidungsgrundlage für die Verkehrspolitik. Um den hohen Anforderungen gerecht zu werden, ist es erforderlich zu wissen, welches Verkehrsmittel die einzelnen Personen benutzen und warum diese Verkehrsmittel benutzt werden. Das wichtigste Ziel einer Verkehrsverhaltenserhebung ist daher die Erfassung mobilitätsbezogener Daten auf individuellem Niveau.

Bei der nun vorliegenden Erhebung wurden sowohl die werktägliche als auch die sonntägliche Mobilität der NiederösterreicherInnen erhoben und analysiert. Ein spezieller Teil der Befragung gibt auch Auskunft über die Mobilität unserer Jugend, und das erste Mal wurden auch Freizeitwege genauer untersucht.

Insgesamt haben sich im Jahr 2008 mehr als 4.000 Haushalte aus 174 Gemeinden an dieser Befragung beteiligt. 9.300 Personen haben dabei Informationen zu rund 25.000 von ihnen zurückgelegten Wegen angegeben.

Ich möchte mich bei allen bedanken, die diese Studie ermöglicht haben. Diese Studie ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die tägliche Arbeit im Verkehrsbereich und bietet die Grundlage für viele darauf aufbauende Projekte. Schließlich ist es mein Ziel als Verkehrslandesrat, den Menschen mehr Mobilität zu ermöglichen und Verkehrswege zu verbessern.



Landesrat Mag. Johann Heuras



# 1 KURZFASSUNG

Bei der landesweiten Mobilitätsbefragung in Niederösterreich 2008 wurde sowohl die werktägliche als auch die sonntägliche Mobilität der BewohnerInnen erhoben und analysiert. Aus 4.041 Haushalten nahmen 9.300 Personen an der schriftlichen Befragung teil.

Es konnten erstmals Aussagen über das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen und über die Wegeketten von Freizeitsportlern gesammelt werden. Zusätzlich wurde in verschiedenen Regionen eine Verdichtung der Befragung vorgenommen, um regionsspezifische Aussagen zum Verkehrsverhalten zu ermöglichen.

Somit liefert die Studie für das gesamte Bundesland Erkenntnisse zur Haushaltsstruktur, zum Mobilitätsverhalten und zu den Einstellungen der NiederösterreicherInnen zu verschiedenen Verkehrsthemen in ihrem Bundesland, die in diesem Kapitel zusammengefasst dargestellt sind:

## **Haushaltsmerkmale**

Für 9 von 10 Haushalten in Niederösterreich befindet sich eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung. Auch Bahnhaltstellen können in 7 von 10 Fällen - laut eigener Einschätzung - zu Fuß erreicht werden.

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über 1,5 Autos, nur 5 % der Haushalte besitzt keinen Pkw. Bereits knapp ein Drittel der Haushalte kann sich vorstellen, ein Auto mit Alternativantrieb (Erdgas, Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid, Pflanzenöl) zu kaufen - wesentliche Voraussetzung

dafür: vergleichbare Preise zu konventionell betriebenen Autos.

## **Personenmerkmale**

68 % der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind berufstätig - 56 % sind voll berufstätig und 12% sind teilweise berufstätig. Rund 13% der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind in Pension, 8 % in Ausbildung (Schul-, Hochschul- bzw. Berufsausbildung), 10 % der Personen sind im Haushalt tätig und 2 % sind zurzeit auf Arbeitssuche.

Rund 87% aller erwachsenen NiederösterreicherInnen besitzen eine Pkw-Lenkerberechtigung. Dabei haben die Frauen stark aufgeholt: Ihr Lenkerberechtigungsbesitz-Anteil liegt nun schon bei 84%. Speziell die Gruppe der über 65-Jährigen hat heute wesentlich häufiger eine Lenkerberechtigung als noch vor 5 Jahren (+12 %-Punkte).

95 % der NiederösterreicherInnen ab 18 Jahren, die auch eine Lenkerberechtigung B besitzen, verfügen zumindest teilweise über einen Pkw. 80 % der Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, haben einen privaten Abstellplatz bzw. eine private Garage.

Die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Fahrrädern ist sehr gut. Sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern besitzen 8 von 10 ein Fahrrad.

Der Anteil an ZeitkartenbesitzerInnen für den Öffentlichen Verkehr ist praktisch gleich hoch wie im Jahr 2003 (23 %). Derzeit besitzt mehr als jede fünfte Person in Niederösterreich eine

Zeitkarte (Wochen-, Monats-, Jahreskarte bzw. Schülerzeitkarte) für Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn).

7 % der NiederösterreicherInnen (vorwiegend ältere Personen) gaben an, auf

Grund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Seh-, Geh- und sonstigen Beeinträchtigungen) in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein.

---

## Mobilitätsverhalten - Werktag

Das Mobilitätsverhalten von Personen lässt sich in viele Einzelerkenntnisse zerlegen: Wichtig sind dabei die Häufigkeit und der Anlass der Ortsveränderungen sowie deren räumliche, zeitliche und modale Aspekte. Zur Abbildung dieser Aspekte steht eine Reihe von Mobilitätsmerkmalen, wie z.B. die Verkehrsmittelwahl, der Wegzweck (Anlass der Ortsveränderung) oder die Weglänge und -dauer, zur Verfügung.

### Außer-Haus-Anteil

Rund 9 von 10 NiederösterreicherInnen unternehmen an einem Werktag mindestens einen Weg außer Haus - das heißt, sie sind mobil.

### Wege pro Person/ Wege pro mobiler Person

Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit: Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person an einem Tag. An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab sechs Jahren) 2,9 Wege durchgeführt. Werden nur jene Personen herangezogen, die mobil waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,3.

### Verkehrsmittelwahl

Die Hälfte der Wege, welche die NiederösterreicherInnen werktags außer Haus unternehmen, wird mit dem Auto als LenkerIn zurückgelegt. Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Auto als Mitfahrer oder Mitfahrerin absolviert - somit fahren werktags durchschnittlich 1,2 Personen im Auto. Weiters wird jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt, 13 % der Wege mit einem Öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) und 7% mit dem Rad. In Wien liegt der Wert der mit dem Rad zurückgelegten Wege bei 4 bis 5 %.

Betrachtet man die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung) der niederösterreichischen Wohnbevölkerung, unterschieden nach Verkehrsmitteln, so werden 7 von 10 Personenkilometern mit dem Auto zurückgelegt. Ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs beim Verkehrsaufkommen relativ gering (13%), so liegt die Verkehrsleistung an Werktagen bei 27% - für längere Wege wird durchaus auf den ÖV zurückgegriffen.

Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel zeigen sich zwischen den Geschlechtern und den Altersklassen.





Während „Zu-Fuß-Gehen“ und „Autofahren als MitfahrerIn“ weiblich dominiert sind, ist „Autofahren als LenkerIn“ nach wie vor eine männliche Domäne. Beim Radverkehr liegen die Frauen leicht vor den Männern, beim Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel liegen die Männer dagegen leicht vor den Frauen.

Bei Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl altersbedingt geprägt durch hohe Anteile an Fußwegen und Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch durch einen hohen Pkw-MitfahrerInnenanteil. Mit Erwerb der Lenkerberechtigung ändert sich ihr Verkehrsverhalten drastisch: Die Wege werden dann hauptsächlich mit dem Pkw (als FahrerInnen) zurückgelegt. Der Pkw-LenkerInnenanteil steigt in der Gruppe der 35- bis 49-Jährigen in weiterer Folge nochmals an, erst in der Altersklasse der 50 bis 64-Jährigen sinkt der Pkw-Anteil wieder.

### **Wegzweck**

Bei der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege, Einkaufswege bzw. private Erledigungen (wie z. B. Arztbesuch, Behördenweg etc.).

Knapp ein Viertel aller Wege wird von bzw. zur Arbeit unternommen. Etwa jeder zehnte Weg wird zur Begleitung einer Person zurückgelegt - wie z. B. Kinder in den Kindergarten bzw. die Schule bringen etc.

Differenziert man die Wegzwecke nach dem benutzten Verkehrsmittel ist erwähnenswert, dass Fußwege zu einem

guten Drittel als Freizeitwege und zu einem Fünftel als Einkaufswege unternommen werden. 29% der Radwege sind Freizeitwege, 25% führen zum Arbeitsplatz. 30% der Pkw-LenkerInnen-Wege werden zum Arbeitsplatz (oder von der Arbeit nach Hause) getätigt. 49% der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausbildungswege, damit ist der Öffentliche Verkehr das Verkehrsmittel der SchülerInnen und sonstigen Auszubildenden.

Erstmals wurden bei der Erhebung 2008 die Wegzwecke der Freizeitwege genauer beleuchtet. Dabei zeigt sich, dass 37% der Freizeitwege „Treffen mit anderen Personen“, 10% Besuche von Veranstaltungen, 17% aktive Sportwege, 9% Restaurantbesuche, 13% Spaziergänge bzw. Ausflüge und 14% sonstige Freizeitaktivitäten sind.

### **Weglänge**

Die durchschnittliche Weglänge der von der niederösterreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) zurückgelegten Wege beträgt werktags rd. 15 km. Mehr als die Hälfte der an einem Werktag unternommenen Wege sind kürzer als 5 km, rund 20% der Wege weisen eine Entfernung von mehr als 20 km auf.

Jede zwölfte Autofahrt ist kürzer als 1 Kilometer, 22% der mit dem Auto zurückgelegten Wege sind kürzer als 2,5 Kilometer und liegen somit im Bereich einer durchschnittlichen Fahrrad-Entfernung (2,5 Kilometer). 40% aller Autofahrten enden nach max. fünf Kilometern und können teilweise ebenfalls noch als Potenzial für Radwege herangezogen werden.



30% der Pkw-Wege werden zum Arbeitsplatz (oder von der Arbeit nach Hause) getätigt.

49% der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausbildungswege, damit ist der Öffentliche Verkehr das Verkehrsmittel der SchülerInnen und sonstigen Auszubildenden.

### Wegdauer

Fast zwei Drittel der werktätlich zurückgelegten Wege der niederösterreichischen Bevölkerung dauern nicht

länger als 20 Minuten. Nur 7% aller Wege dauern länger als eine Stunde. 41% der Wege dauern nicht länger als 10 Minuten.

## Mobilitätsverhalten - Sonntag

### Verkehrsmittelwahl

Sonntags gibt es weniger Pkw-Fahrten (Werktag: 53%/Sonntag: 41%), aber - relativ gesehen - sind mehr Personen mit dem Auto unterwegs (Werktag: 65% /Sonntag: 67%). Die Ursache dafür liegt im Besetzungsgrad der Autos: 1,2 Personen (werktags), aber 1,6 Personen sonntags je Pkw.

Am Sonntag steigt auch der Anteil jener Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, von 16% (werktags) auf 26% (sonntags). Dagegen werden sonntags deutlich weniger Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (nur 2%).

### Wegzweck

An Sonntagen sind drei Viertel aller zurückgelegten Wege Freizeitwege. Lediglich 7% der Wege der niederösterreichischen Bevölkerung führen zum

Arbeitsplatz. Dienstwege (2%) und Ausbildungswege (1%) spielen eine geringere Rolle.

### Weglänge

Im Vergleich zu Werktagen sind die Wege an Sonntagen durchschnittlich gleich lang, wobei der Anteil an Wegen zwischen 2,5 und 10 km an Sonntagen deutlich höher ist als an Werktagen (53% zu 45%). Der Anteil an langen Wegen ab 20 km ist dagegen an Sonntagen um 6%-Punkte geringer als an Werktagen.

### Wegdauer

Die Dauer der Wege an Sonntagen ist um 3 Minuten länger als an Werktagen. Sie steigt von durchschnittlich 25 Minuten werktags auf 28 Minuten an Sonntagen.

## Mobilitätsverhalten im Vergleich zu 2003



### Außer-Haus-Anteil und Wege pro Person

In Bezug auf den Anteil der Personen, die zumindest einen Weg außer Haus unternommen haben, ist praktisch keine Veränderung in den letzten 5 Jahren festzustellen. Auch bei der Anzahl der Wege, die pro Person zurückgelegt werden (Mobilitätsrate) ist der Unterschied minimal.

### Verkehrsmittelwahl

Im Vergleich zu 2003 ist der Pkw-LenkerInnenanteil um 2%-Punkte gestiegen, der Anteil der Fußwege um 2%-Punkte zurückgegangen. Der Radweganteil, der Anteil der Pkw-MitfahrerInnen sowie der Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel hat sich seit dem Jahr 2003 praktisch nicht verändert.

Der Anstieg des Pkw-LenkerInnenanteils ist auf die älteren Personen ab 50 Jahren und noch stärker auf die Personen ab 65 Jahren zurückzuführen; bei diesen stieg der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs um 13%-Punkte. Noch deutlicher als bei der Altersgruppe der 50- bis 64-Jährigen schlagen sich hier die veränderten Rahmenbedingungen für ältere Personen (ab 65 Jahren) durch. Speziell der Lenkerberechtigungsbesitzanteil ist in dieser Altersgruppe massiv von 59% im Jahr 2003 auf 71% im Jahr 2008 angestiegen.

Bei den Personen zwischen 18 und 34 Jahren nahm der Lenkerberechtigungsbesitz etwas zu, der Anteil am Moto-

risierten Individualverkehr aber trotzdem ab. Bei der Gruppe der 35 bis 49-Jährigen hat eine solche Entwicklung nicht stattgefunden. Diese beiden Altersklassen machen zusammen mehr als 50% aller zurückgelegten Wege aus.

Der Anteil der Pkw-LenkerInnen an den zurückgelegten Personenkilometern ist von 59% auf 56% zurückgegangen. Der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel hat um einen Prozentpunkt zugelegt.

Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass im Schnitt die Pkw-LenkerInnen-Wege kürzer werden. Längere und komplexere Wege werden mit Öffentlichen Verkehrsmitteln in Kombination (Bus, Bahn/Schnellbahn, U-Bahn/Straßenbahn) bei einem Weg zurückgelegt. Ein Blick auf die bei den einzelnen Wegetappen benutzten Verkehrsmittel zeigt, dass im Jahr 2008 insgesamt etwas mehr Verkehrsmittel pro Weg benutzt wurden als im Jahr 2003 (1,81 zu 1,84 im Gesamtdurchschnitt).

### Wegzweck

Bezüglich der Wegzwecke sind im Vergleich zu 2003 in Summe keine wesentlichen Veränderungen feststellbar. Der Anteil der Freizeitwege, der Servicewege (Bringen und Holen von Personen) sowie der Weg vom oder zum Arbeitsplatz haben leicht zugenommen, während der Anteil der Dienstwege und der Ausbildungswege jeweils leicht zurückgegangen ist.

Bildtext Blindtext Bildtext Blindtext  
Bildtext Bildtext Blindtext Bildtext  
Blindtext

## Weglänge

Im Vergleich zu 2003 wird bei längeren Wegen häufiger der Öffentliche Verkehr benutzt. Dadurch sinkt auch die durchschnittliche Weglänge der Pkw-Wege.

## Wegdauer

Relativ gering sind auch die Unterschiede zu 2003 bei der Wegdauer. Die Pkw-Wege dauern etwas kürzer und die Wege mit dem Öffentlichen Verkehr deutlich länger. Diese Unterschiede sind auf die Veränderungen bei den Weglängen der Verkehrsmittel zurückzuführen.

---

## Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens

### Außer-Haus-Anteil und Wege pro Person

Relativ wenige Unterschiede bestehen in den Regionen bezüglich des Außer-Haus-Anteils sowie der pro Person unternommenen Weganzahl (Mobilitätsrate). Die größeren erhobenen Regionen (Tullnerfeld West, Südliches Mostviertel und die Waldviertler Regionen) liegen zumeist leicht unter dem Durchschnittswert in Niederösterreich, dagegen liegen sowohl der Außer-Haus-Anteil als auch die Anzahl der zurückgelegten Wege in der Stadtgemeinde Melk über dem Durchschnitt.

### Verkehrsmittelwahl

#### Stadtgemeinde Melk:

Im Vergleich zu Gesamt-Niederösterreich ist der Pkw-LenkerInnenanteil in der Gemeinde Melk um 6%-Punkte geringer, besonders auffällig ist der geringe Radanteil und der sehr hohe Fußanteil. Dieser Umstand ist auf die eher städtische Struktur zurückzuführen.

#### Südliches Mostviertel:

In der Region Südliches Mostviertel liegt der Pkw-LenkerInnenanteil und der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel unter dem niederösterreichischen Durchschnitt. Dagegen liegen der Radanteil und der Anteil der Fußwege deutlich über den Durchschnittswerten.

#### Tullnerfeld West:

Ebenfalls geringer als im niederösterreichischen Durchschnitt ist der Pkw-LenkerInnenanteil in der Region Tullnerfeld West, der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist dagegen höher. Weiters ist der hohe Radanteil auffällig.

#### Waldviertler Regionen:

Anders stellt sich die Situation in den Waldviertler Regionen dar, hier liegt der Pkw-LenkerInnenanteil deutlich über dem Durchschnittswert in Niederösterreich, der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel und der Radanteil deutlich darunter.



## Wegzweck

Wesentlich geringer als bei der Verkehrsmittelwahl sind die Unterschiede zwischen den Regionen bezüglich der Wegzwecke. Die Verteilung auf die einzelnen erhobenen Wegzwecke unter-

scheidet sich zwar mitunter leicht vom niederösterreichischen Durchschnitt, in Summe zeigt sich aber, dass die Aufteilung nach den Hauptkategorien Arbeit/Ausbildung und private Wege (Bringen/Holen von Personen, Erledigung, Einkauf, Freizeit) relativ konstant ist.

## Jugendmobilität

### Außer-Haus-Anteil und Wege pro Person

Der Außer-Haus-Anteil liegt bei den Jugendlichen im Alter zwischen 13 und 26 Jahren mit 89% etwas höher als in der Gesamtbevölkerung in Niederösterreich.

Die Mobilitätsrate bei den Jugendlichen dieser Altersklasse liegt etwas unter der Mobilitätsrate der Gesamtbevölkerung. Dieser Umstand ist vor allem auf die unter 21-Jährigen zurückzuführen, die deutlich weniger Einkaufswege, Wege zu privaten Erledigungen sowie Bring- und Holwege unternehmen als der Durchschnitt.

Sowohl der Radweganteil wie auch der Fußweganteil liegt bei den Jugendlichen zwischen 13 und 26 Jahren unter den Durchschnittswerten der Gesamtbevölkerung in Niederösterreich.

### Wegzweck

Der wichtigste Wegzweck bei den Jugendlichen ist wenig überraschend die Erreichung der Ausbildungsstätte, erst ab dem 17. Lebensjahr werden Arbeitsplatzwege immer wichtiger. Der Anteil der privaten Wege (Freizeit, Einkauf, Bringen/Holen von Personen, Erledigungen) steigt mit zunehmendem Alter kontinuierlich an und beträgt bei den 22- bis 26-Jährigen bereits annähernd 50%.

### Verkehrsmittelwahl

In Summe ist die Verkehrsmittelwahl bei den 13- bis 26-Jährigen durch einen hohen Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel (37%) geprägt.

Der Anstieg des Anteils der MIV-LenkerInnen verläuft mit zunehmendem Alter kontinuierlich und erreicht erst bei den 22- bis 26-Jährigen den Durchschnittswert in Niederösterreich.

### Einstellungen und Meinungen

Bei den Fragen nach der Einstellung zu einzelnen Verkehrsmitteln schneidet bei Jugendlichen zwischen 13 und 26 Jahren das „Autofahren“ am besten ab. Die starke emotionale Bindung zum Pkw ist bereits bei den jüngsten befragten Jugendlichen vorhanden. Mit etwas Abstand in der Bewertung folgen Statements, die inhaltlich auf die Affinität der Jugendlichen zu den



Das beliebteste Verkehrsmittel bei Jugendlichen zwischen 13 und 26 Jahren – das Auto.

Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abzielen, wobei in dieser Gruppe der Öffentliche Verkehr schlechter als das Fahrradfahren und das „Zu-Fuß-Gehen“ abschneidet.

Am schlechtesten werden Aussagen benotet, die mit Einflüssen von außen bzw. Rückkopplung mit dem Umfeld zu tun haben. Dies lässt darauf schließen, dass bei Jugendlichen eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens schwierig sein kann. Eine Einmischung in das Verkehrsverhalten wird vermutlich oft als Eingriff in die eigene Freiheit und die eigene Willensentscheidung verstanden werden.

Bei den Fragen zu Themen des Umweltschutzes in Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl ist ersichtlich, dass den Jugendlichen die Umweltschutzproblematik im Verkehrsbereich durchaus bewusst ist. Gleichzeitig wird

aber die Verantwortung für umweltbewusstes Verkehrsverhalten auch etwas von sich weg geschoben und nur in geringem Ausmaß auf die eigene Person projiziert. Weiters dürfte die Benutzung Öffentlicher Verkehrsmittel als Beitrag zum Umweltschutz kaum ein Thema sein, das im Freundeskreis der Jugendlichen relevant ist.

### **Mobilitätstypen**

Durch die Analyse der Einstellungen und Meinungen konnte festgestellt werden, dass unter den Jugendlichen im Wesentlichen 2 Gruppen (Mobilitätstypen) zu unterscheiden sind, welche sich jeweils in 2 weitere Untergruppen einteilen lassen:

- **Mobilitätstyp 1:** Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendlichen, die sich aufgrund ihrer Aussagen zu den Verkehrsmitteln als Rad-begeisterte bzw.



ÖV-begeisterte Jugendliche zuordnen lassen. Diese Jugendlichen haben demnach eine durchgehend positive Einstellung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

- **Mobilitätstyp 2:** Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendlichen, die sich aufgrund ihrer Aussagen zu den Verkehrsmitteln als Pkw-begeisterte Jugendliche und „allgemein unzufriedene“ Jugendliche zuordnen lassen. Diese Jugendlichen haben dem-

nach eine hohe Affinität zum Pkw bzw. eine Abneigung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (speziell gegenüber dem Zu-Fuß-Gehen und gegenüber dem Radfahren).

30% sind der Gruppe der Rad- und ÖV-begeisterten Jugendlichen zuzuordnen, während 43% ausgesprochen Pkw-affin sind. Die restlichen 27% zeichnen sich dagegen durch eine ausgeprägte Abneigung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes aus.

## Sport und Mobilität



6 von 10 NiederösterreicherInnen haben im letzten Jahr aktiv Sport ausgeübt, wobei individueller Sport am häufigsten ausgeübt wird. Fast die Hälfte der Personen, die aktiv Sport ausüben, betreiben diese Sportaktivität mindestens 3-mal wöchentlich, weitere 29% mindestens 1-mal pro Woche.

Nur beim Vereinssport existieren Unterschiede zwischen den Geschlechtern, deutlich mehr Männer als Frauen betreiben Sport in einem Verein.

Der Vereinssport ist eher eine Sache der jüngeren Personen, während individueller Sport vermehrt von den mittleren Altersklassen bis einschließlich der 50- bis 64-Jährigen betrieben wird. Kommerzieller Sport wird vor allem von den 18- bis 49-Jährigen ausgeübt.

Ein Drittel der sportlich aktiven Personen erreicht die Sportaktivität zu

Fuß, weitere 24% mit dem Fahrrad. 27% erreichen die Sportaktivität mit dem Pkw als LenkerIn, 13% sind MitfahrerInnen. Lediglich 3% benutzen zur Anreise Öffentliche Verkehrsmittel. Für den Hin- und Rückweg zur Sportaktivität bewältigen die Befragten (nach eigener Schätzung) im Schnitt 12,4 km.

Ein Drittel der Befragten gibt an, keine andere Möglichkeit zu haben, die Sportaktivität zu erreichen, fast die Hälfte benutzt das angegebene Verkehrsmittel, weil es „am einfachsten ist“. Für 24% ist das gewählte Verkehrsmittel das schnellste. Nur 17% der sportlich aktiven Befragten hätte grundsätzlich die Möglichkeit, die Sportstätte mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Fast die Hälfte der sportlich Aktiven gibt aber an, grundsätzlich Öffentliche Verkehrsmittel für ihren Weg zur Sportaktivität benutzen zu wollen.

# 2 TRENDS IM BEREICH PERSONENMOBILITÄT (IN NIEDERÖSTERREICH)

## **Soziodemografie verändert sich gravierend**

Die Bevölkerungspyramide ändert sich gravierend, vor allem die Zunahme der älteren Menschen, verbunden mit höherer Lenkerberechtigungs- und Pkw-Verfügbarkeit, hat massive Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten.

Die Anzahl der Ein-Personen-Haushalte nimmt weiter zu.

## **Zunahme des Pkw-Besitzes**

Immer weniger Haushalte besitzen keinen Pkw, die Anzahl der Haushalte mit mehr als einem Pkw steigt weiter. Damit verbunden steigt auch die Pkw-Verfügbarkeit, speziell für ältere Menschen und Frauen.

## **Zukünftig wird es keinen Geschlechterunterschied beim Lenkerberechtigungsbesitz mehr geben!**

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern beim Lenkerberechtigungsbesitz der jüngeren Generationen verringern sich. In der aktuellen Erhebung haben Frauen im Alter zwischen 18 und 34 Jahren bereits einen höheren Lenkerberechtigungsbesitzanteil als Männer dieser Altersgruppe. Deutlich niedriger als im Durchschnitt liegt die Lenkerberechtigungs-Besitzquote nur noch bei den über 65-Jährigen - in allen anderen Altersgruppen überschreitet der Wert die 90%-Marke bzw. nähert sich dieser Marke stark an.

## **Zukünftig wird es keinen (wesentlichen) Geschlechterunterschied bei der Pkw-Verfügbarkeit mehr geben!**

Generell zeigt sich in fast allen Altersklassen, dass bei den Frauen die jederzeitige Verfügbarkeit etwas geringer und die teilweise Verfügbarkeit etwas höher als bei den Männern ist.

Wie schon beim Lenkerberechtigungsbesitz festgestellt werden konnte, wird es auch bei der Pkw-Verfügbarkeit zukünftig keinen wesentlichen Geschlechterunterschied mehr geben.

## **Zukünftige Divergenz innerhalb der Mobilität**

Zunehmende Divergenz zwischen Fahren als „Lust- und Prestige-Gewinn“ und „Notwendigkeit“ von (räumlicher) Zielerreichung.

Unterscheidung zwischen „obligatorischen“ Fahrtzwecken (Berufspendler-, Ausbildungs-, dienstlich-geschäftlicher und privater Erledigungsverkehr) und Freizeit- und Tourismus-Verkehr.

## **Freizeitverkehr gewinnt in Zukunft immer mehr an Bedeutung**

Steigende Lebenserwartung, längere Ausbildungszeiten, zunehmende Außer-Haus-Freizeitaktivitäten (Kultur, Sport, Essen, Unterhaltung etc.) werden in Zukunft vor allem das Freizeitverhalten und damit eng verbunden den (Freizeit-)Verkehr beeinflussen.

Die wachsende Zahl der Senioren, die ihr Auto im Ruhestand nicht missen wollen,



Die wachsende Zahl der Senioren, die ihr Auto im Ruhestand nicht missen wollen, hat einen verstärkten Einfluss auf die Freizeitmobilität.



hat ebenfalls einen verstärkten Einfluss auf die Freizeitmobilität.

Bringen und Holen von Personen, insbesondere von Kindern, nimmt weiter zu.

Insgesamt war die Wegzweckverteilung in Niederösterreich in den letzten 5 Jahren aber relativ stabil.

### **Der Pkw-Verkehr steigt (bei älteren Personen) weiter**

Der Pkw-Verkehr nimmt auf Kosten der Fußwege und der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln - wenn nicht wesentliche Maßnahmen für den ÖV umgesetzt werden - weiter zu, insbesondere bei Personen ab 50 Jahren. In den letzten 5 Jahren ist es in Niederösterreich gelungen, diesen Trend bei der jüngeren Bevölkerung zu stoppen bzw. sogar umzukehren (in der Altersgruppe der 18- bis 34-Jährigen).

Beim nichtmotorisierten Verkehr ist mit einer Steigerung des Radverkehrs zu rechnen, die Anzahl der Fußwege wird hingegen abnehmen.

### **Die Arbeitsplatzwege und die Ausbildungswege werden länger**

Die Weglängen nehmen zu, insbesondere für den Arbeitspendlerverkehr und den Ausbildungsverkehr.

Diese Steigerung der Weglängen findet vor allem beim Öffentlichen Verkehr statt, Wege mit dem Pkw werden im Schnitt eher kürzer.

### **Barrierefreie Verkehrssysteme werden zukünftig immer wichtiger**

Da die Menschen in Zukunft immer älter werden, wird der Anteil an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen deutlich zunehmen. Barrierefreie Verkehrssysteme sollten somit für die zukünftigen Planungen einen wesentlichen Bestandteil darstellen.

### **Weitere Trends ...**

- Einfluss von Verkehrstelematik auf Mobilitätsverhalten steigt.
- Wahl des Wohnorts entkoppelt sich tendenziell weiter vom Arbeitsort
- „neue“ Lebensformen, wie Partnerschaften mit (zwei) getrennten Haushalten usw.
- die Anforderungen an die Flexibilität der öffentlichen Verkehrsangebote steigen.

# 3 LANDESWEITE MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2008

## 3.1 Ausgangslage/Motivation

Die NiederösterreicherInnen verbringen jeden Tag eineinhalb Stunden damit, von einem Ort zum anderen zu kommen, um bestimmte Tätigkeiten auszuüben oder einfach die Freizeit zu genießen. Mobilität ist damit ein wesentlicher Bestandteil des Tagesablaufes, und es gibt kaum Personen, die nicht in vielfältiger Weise mit dem Thema Verkehr konfrontiert sind. Um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und dabei die Vereinbarkeit von Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz bestmöglich zu gewährleisten, gibt es seit 1991 in Niederösterreich ein Landesverkehrskonzept, welches regelmäßig überarbeitet wird<sup>1</sup>. In diesem Konzept werden Strategien entwickelt, wie die Mobilität von Personen und Gütern noch umweltfreundlicher und kosteneffizienter zum

Vorteil der Bevölkerung gestaltet werden kann.

Um diesem hohen Anspruch gerecht zu werden, braucht es gute und aktuelle Entscheidungsgrundlagen. Die Verkehrspolitik ist darauf angewiesen, über das Verkehrsverhalten der einzelnen Personen sowie deren Beweggründe und Bedürfnisse Bescheid zu wissen. Aus diesem Grund finden in Niederösterreich regelmäßig landesweite Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung statt. Nach der letzten Erhebung im Herbst 2003 wurde diese Befragung im Herbst 2008 wieder durchgeführt. Die aktuellen Ergebnisse werden in diesem Heft vorgestellt und den früheren Ergebnissen gegenübergestellt.

## 3.2 Befragungsform und Erhebungsablauf

Als Befragungsform wurde bei dieser Untersuchung eine Kombination von schriftlicher (per Post) und mündlicher (per Telefon) Befragung ausgewählt. Basis war eine schriftlich-postalische Erhebung, die mit telefonischen Motivations- und Nachfassaktionen verknüpft wurde.

Die Auswahleinheit von Befragungen dieses Befragungstyps ist der Haushalt. An einem bestimmten Stichtag wurden alle Personen (ab 6 Jahren) innerhalb des Haushaltes nach ihren durchgeführten Wegen erfasst. Im Rahmen der Befragung in Niederösterreich

wurde ein Erhebungsablauf, bestehend aus einer Aussendung von Ankündigungspostkarten, zwei Versandaktionen und mehreren Erinnerungsrufen durchgeführt. Alle Angaben der Befragten wurden vertraulich behandelt und so aufbereitet, dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt möglich sind.

Abb. 1  
Mobilitätsbefragung 2008 – Erhebungsablauf



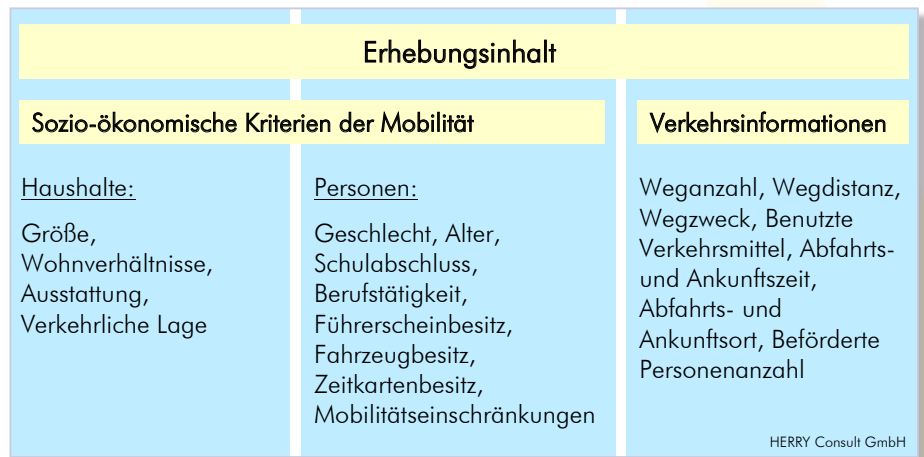
<sup>1</sup> Weitere Informationen unter [www.noel.gv.at/verkehrskonzept](http://www.noel.gv.at/verkehrskonzept)

### 3.3 Inhalt der Befragung

Das Mobilitätsverhalten hat viele Facetten. Bei der Mobilitätsbefragung wurde daher für einen bestimmten Tag (Dienstag, Donnerstag, Sonntag) die zurückgelegten Wege nach dem benutzten Verkehrsmittel, dem Zielort und dem Wegzweck abgefragt. Außerdem wurden Fragen zum Thema Verkehr/Verkehrspolitik sowie zum Themenbereich „Sport und Mobilität“

in Niederösterreich gestellt. Zusätzlich wurde speziell für Jugendliche ein Fragebogen entwickelt, um deren Einstellungen zum Thema Mobilität zu ermitteln. Die Studie liefert somit für das gesamte Bundesland Erkenntnisse zur Haushaltsstruktur, zum Mobilitätsverhalten und über Einstellungen der Personen zu verschiedenen Verkehrsthemen in ihrem Bundesland.

Abb. 2  
Inhalt der  
Mobilitätsbefragung 2008



### 3.4 Antwortverhalten und Bearbeitung

4.041 Haushalte nahmen an der Befragung teil. In Summe haben 9.300 Personen Informationen zu rund 25.000 Wegen angegeben. Um Zielungs- und Stichprobenfehler zu beheben bzw. zu reduzieren, wurde eine Gewichtung der so erhaltenen Daten durchgeführt. Erst dadurch war es möglich, die Daten auf die niederösterreichische Bevölkerung hochzurechnen und damit von der Stichprobe auf die untersuchungsrelevante Grundgesamtheit zu schließen.

Das Wesen der Gewichtung besteht darin, Verteilungen von bestimmten (wichtigen) Variablen, die durch die Stichprobe verzerrt sind, zu entzerren. Diese Verteilungsveränderung wird grundsätzlich auf jene Weise herbeigeführt, bei der die zu verändernde Verteilung in der Datei (IST-Verteilung) auf eine extern vorgegebene (z. B. aus der Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird. Um nun stichprobenbedingte Verzerrungen der Erhebung zu beseitigen, wurde bei der

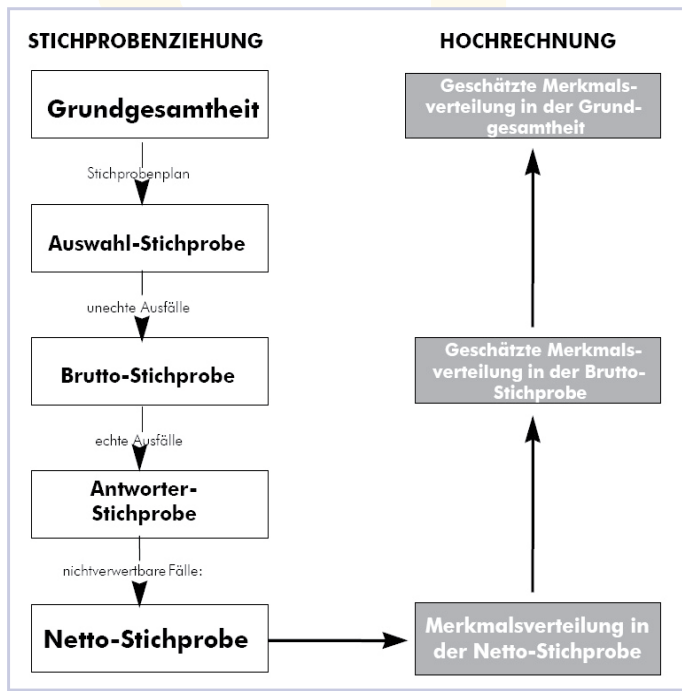


Abb. 3  
Zusammenhang zwischen  
Stichprobenziehung und  
Hochrechnung

vorliegenden Mobilitätserhebung eine Gewichtung des Datenbestandes nach soziodemografischen Merkmalen auf Ebene der Haushalte sowie auf Personenebene durchgeführt. Die einzelnen Gewichtungsschritte wurden dabei auf Basis der jeweiligen politischen Bezirke bzw. nach Gemeindegrößenklassen innerhalb der politischen Bezirke durchgeführt.

Es wurden folgende Gewichtungsschritte angewandt:

1. Wochentagsgewichtung
2. Haushaltsgrößengewichtung
3. Soziodemografische Gewichtung (Alter und Geschlecht)
4. Saisonale Gewichtung
5. Non-Response Gewichtung (Außer-Haus-Anteil und Wege pro mobiler Person)

Bei dem angewandten Gewichtungsschema handelt es sich um eine „stufenweise Gewichtung“. Da bei einem stufenweisen Gewichtungsverfahren die vorhergehende Gewichtungsstufe „zerstört“ werden könnte, ist es notwendig, mehrere Iterationsschritte durchzuführen, um zu dem gewünschten Resultat zu gelangen.

### Generelle Anmerkungen

Grundsätzlich werden alle Vergleiche in dieser Broschüre, insbesondere Vergleiche mit früheren Erhebungen, ohne Berücksichtigung der statistischen Schwankungsbreiten getätigt. In einigen Fällen, bei sehr ähnlich gelagerten Ergebnissen, sind die dargestellten Veränderungen möglicherweise statistisch nicht signifikant.

Die Einzelwerte von prozentuellen Verteilungen sind ohne Rücksicht auf die Endsumme auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.

# 4 ERGEBNISSE AUF HAUSHALTSEBENE

## 4.1 Haushaltsgröße

Ein Haushalt in Niederösterreich besteht im Durchschnitt aus 2,41 Personen (2007). Niederösterreich liegt damit leicht über dem österreichischen Durchschnitt von 2,32 Personen je Haushalt (2007). Die Anzahl der Haushalte<sup>2</sup> stieg im Zeitraum 2001 bis 2007 in Niederösterreich um 5% von 622.746 Haushalte (2001)<sup>3</sup> auf

653.100 Haushalte (2007)<sup>4</sup>. Im Vergleich dazu konnte für Österreich ein Zuwachs von 6% in diesem Zeitraum festgestellt werden. Nach wie vor sind in Niederösterreich weniger 1-Personenhaushalte und mehr größere Haushalte (ab 4 Personen) zu finden als im österreichischen Schnitt.

Abb. 4

Haushalte in NÖ nach Haushaltsgröße [in %]: Entwicklung 2001 – 2007

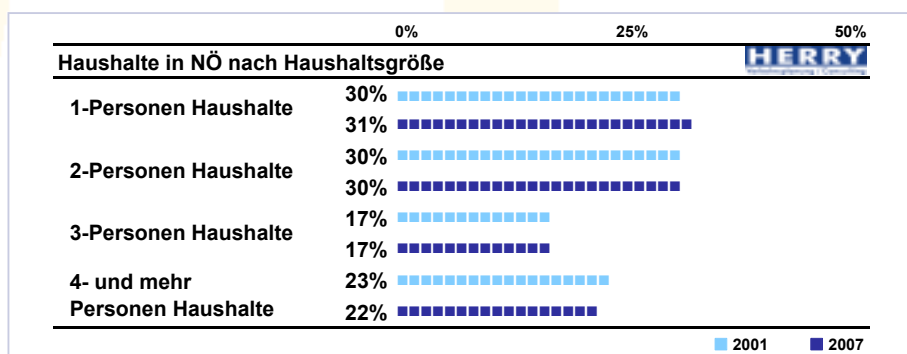
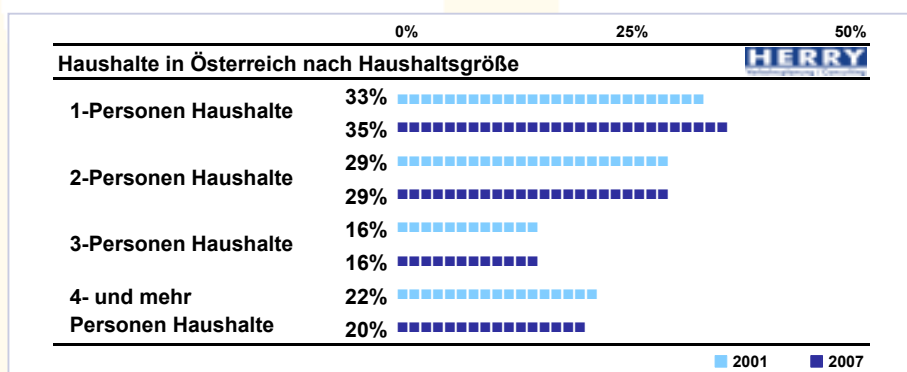


Abb. 5

Haushalte in Österreich nach Haushaltsgröße [in %]: Entwicklung 2001 – 2007



## 4.2 Erreichbarkeit von Bus-/Bahnhaltstellen

Entscheidungen zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsverhalten fallen nicht allein auf Basis der objektiven Situation, sondern vielmehr aufgrund der subjektiven Einschätzung derselben. Diese Einschätzung ist sehr stark

von der Information bzw. dem Kenntnisstand von Personen bezüglich des Angebotes von Einrichtungen in der Umgebung oder des Angebotes von Verkehrsmitteln abhängig.

2 Anmerkung: Unter Haushalt wird in der Studie ein Privathaushalt gemeint.  
 3 Statistik Austria: Volkszählung Hauptergebnisse II - Niederösterreich, Wien 2004  
 4 Statistik Austria: Statistisches Jahrbuch 2009

Antworten nach der Erreichbarkeit Öffentlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn) im näheren Umkreis der Wohnung messen die subjektive Wahrnehmung der

Personen. Sie geben Hinweise über die Erreichbarkeit von Haltestellen Öffentlicher Verkehrsmittel nach persönlicher Einschätzung.

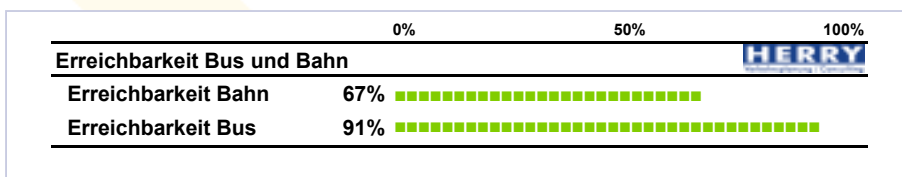


Abb. 6  
Fußläufige Erreichbarkeit (subjektive Einschätzung) von Bus-/Bahnhaltstellen 2008 [Haushalte in %]



Bus-Haltestellen können im Durchschnitt in rund sieben Minuten Gehzeit erreicht werden, Bahnhaltstellen im Schnitt in 16 Minuten.

Für nahezu alle niederösterreichischen Haushalte befindet sich - laut subjektiver Einschätzung - eine Bus-Haltestelle in fußläufiger Entfernung, die im Durchschnitt in rund sieben Minuten Gehzeit erreicht werden kann.

Die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle ist für zwei Drittel der niederösterreichischen Haushalte (subjektiv) gegeben, der Weg zu einer Bahnhaltstelle dauert im Schnitt 16 Minuten.

### 4.3 Pkw-Besitz

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über 1,5 Autos und liegt damit über dem Durchschnitt von 1,4 Autos je Haushalt im Jahr 2003.

Der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Pkw liegt mittlerweile bei 46%, nur 5% der Haushalte besitzt keinen Pkw. Eng damit verbunden ist die nach wie vor steigende Motorisierung in Niederösterreich.

Im Zeitraum von 2001 bis 2007 wuchs der Bestand an Pkw und Kombi in Niederösterreich um gut 4% von 881.000 auf 920.000. Der Motorisierungsgrad stieg dabei von 570 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner auf knapp 580 Pkw und Kombi.

Abb. 7  
Pkw und Kombi-Besitz  
je Haushalt 2008  
[Haushalte in %]

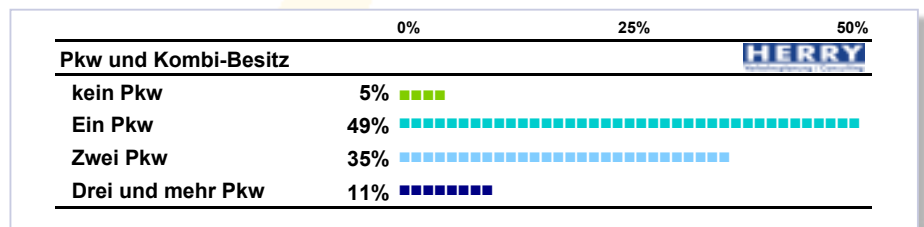


Abb. 8  
Durchschnittliche  
Pkw- und Kombi-Anzahl  
nach Haushaltsgröße  
2008

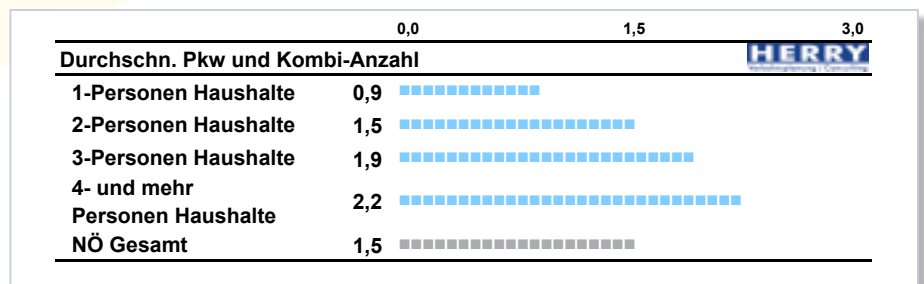
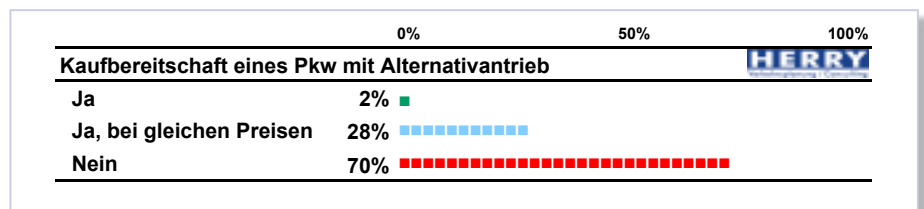


Abb. 9  
Kaufbereitschaft eines  
Pkw mit Alternativ-  
antrieb 2008  
[Haushalte in %]

#### 4.4 Kaufabsicht eines Pkw mit Alternativantrieb

In rund 30% der niederösterreichischen Haushalte können sich die Personen vorstellen ein Auto mit Alternativantrieb (Erdgas, Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid, Pflanzenöl) zu kaufen. Wesentliche Voraussetzung

dafür: vergleichbare Preise zu konventionell betriebenen Autos (Benzin, Diesel). Bei der Erhebung im Jahr 2003 betrug dieser Wert nur 17%, hier hat in den vergangenen Jahren eine deutliche Sensibilisierung stattgefunden.



# 5 ERGEBNISSE AUF PERSONENEbene

## 5.1 Strukturdaten

Um die Aussagen zum Verkehrsverhalten nach soziodemografischen Kriterien auswerten zu können, wurden im Rahmen der Befragung auch einige Strukturdaten (Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit) zu den befragten Personen erhoben.

### 5.1.1 Geschlecht

Der Anteil der weiblichen Bevölkerung in Niederösterreich ist mit 51% knapp

höher als der Anteil der männlichen Bevölkerung (Österreich 2001: 51% Frauen, 49% Männer<sup>5</sup>).

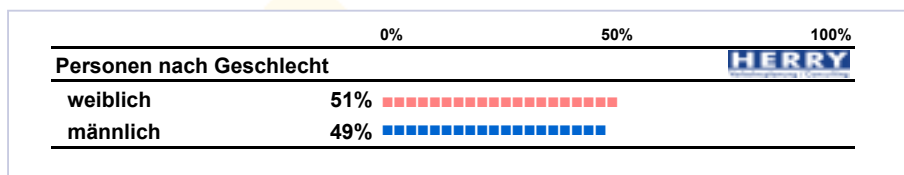


Abb. 10  
Personen nach Geschlecht 2008 [in %]

### 5.1.2 Altersklassen

Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren machen 14% der Personen in Niederösterreich aus (gleich wie 2003). 21% der Personen kann der Altersklasse „18 bis 34 Jahre“, 27%

der Altersklasse „35 bis 49 Jahre“ zugeordnet werden (2003: je 25%). Die Altersklassen „50 bis 64 Jahre“ und „65 Jahre und älter“ sind mit je 19% (2003: 19% und 17%) vertreten.

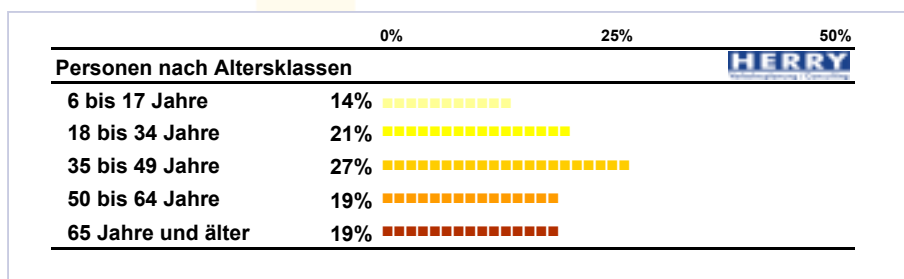


Abb. 11  
Personen (ab sechs Jahren) nach Altersklassen 2008 [in %]

### 5.1.3 Berufstätigkeit

68% der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind berufstätig - 56% sind voll berufstätig und 12% teilweise berufstätig. Rund 13% der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind in Pension, 8% in Ausbildung (Schul-, Hochschul- bzw. Berufsausbildung),

10% der Personen sind im Haushalt tätig und 2% sind zurzeit auf Arbeitssuche. Sind bei der männlichen Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren drei Viertel der Personen voll berufstätig, so sind es bei den Frauen nur 36%.

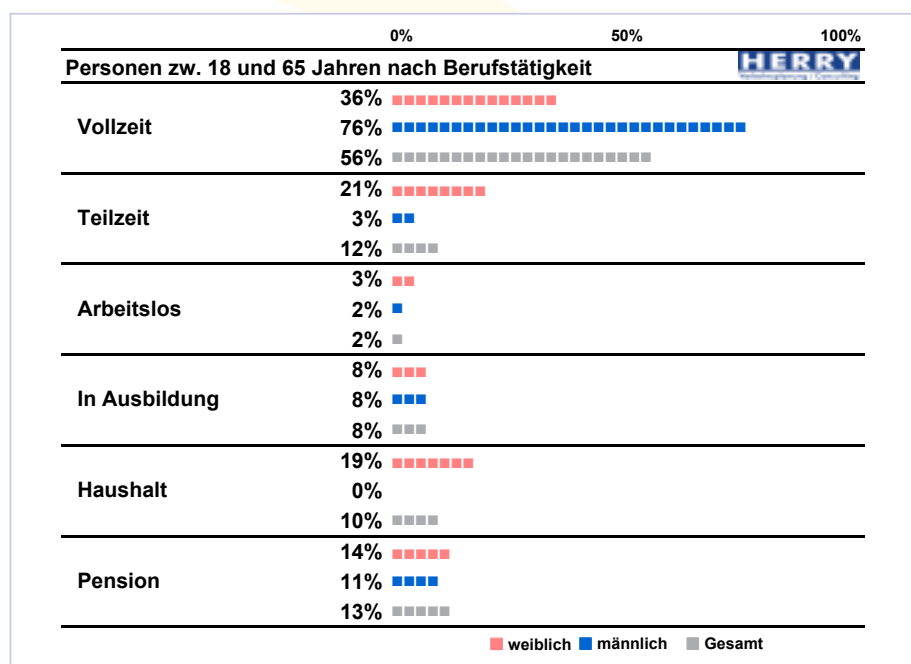
<sup>5</sup> Statistik Austria: Volkszählung Hauptergebnisse I - Niederösterreich, Wien 2003



Abb. 12  
 Personen (zwischen  
 18 und 65 Jahren)  
 nach Geschlecht und  
 Berufstätigkeit 2008  
 [in %]

Der Anteil der im Haushalt tätigen Frauen beträgt 19% - bei den Männern ist dies ein verschwindend geringer

Anteil von 0,4%. Weitere 21% der Frauen sind teilweise berufstätig (Männer: 3%).



## 5.2 Lenkerberechtigungsbesitz

Rund 87% aller erwachsenen NiederösterreicherInnen besitzen eine Pkw-Lenkerberechtigung. Dabei haben die Frauen stark aufgeholt: Ihr Lenkerberechtigungsbesitz-Anteil liegt nun schon bei 84%.

Speziell die Gruppe der über 65-Jährigen hat heute wesentlich häufiger eine Lenkerberechtigung als noch vor 5 Jahren (+12%).

Die Unterschiede im Lenkerberechtigungsbesitz bei den jüngeren Generationen verringern sich. In der aktuellen

Erhebung haben Frauen im Alter zw. 18 und 34 Jahren bereits einen höheren Lenkerberechtigungsbesitzanteil als Männer dieser Altersgruppe. Deutlich niedriger als im Durchschnitt liegt die Lenkerberechtigungs-Besitzquote nur noch bei den über 65-Jährigen - in allen anderen Altersgruppen überschreitet der Wert die 90%-Marke bzw. nähert sich dieser Marke stark an.

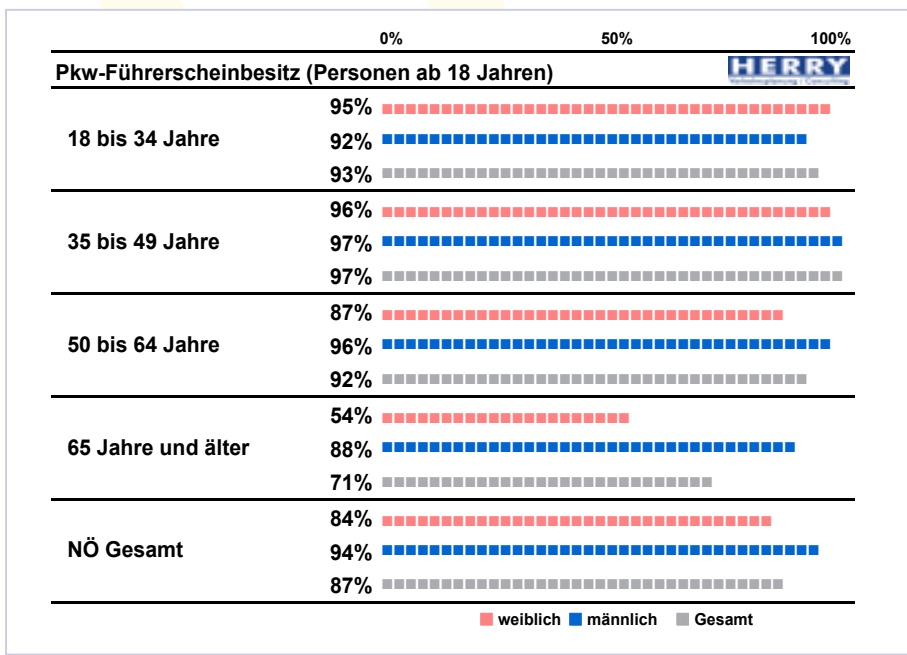


Abb. 13  
Pkw-Lenkerberechtigungsb  
sitz nach  
Geschlecht und  
Altersklassen 2008  
[Personen ab 18 Jahren  
in %]

### 5.3 Pkw-Verfügbarkeit

Die Verkehrsmittelwahl wird stark von der Pkw-Verfügbarkeit (jederzeitige/ teilweise Verfügbarkeit bzw. keine Verfügbarkeit) beeinflusst. 95% der NiederösterreicherInnen ab 18 Jahren, die auch eine Lenkerberechtigung B besitzen, verfügen zumindest teilweise über einen Pkw - 83% jederzeit und 12% teilweise.

Hinsichtlich der jederzeitigen Verfügbarkeit eines Pkw zeigen sich kaum noch geschlechtsspezifische Unterschiede. 81% der Frauen verfügen jederzeit über einen Pkw, bei den Männern sind es 85%. Der Unterschied von 4% ist vor allem auf Personen über 64 Jahre zurückzuführen; in dieser Altersklasse verfügen Männer zu 90% jeder-

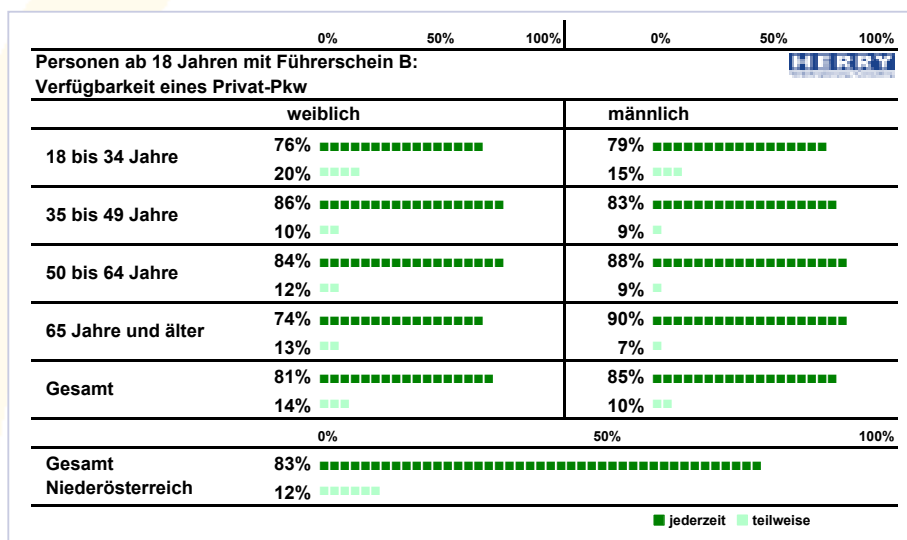
zeit über einen privaten Pkw, Frauen jedoch nur zu 74%.

Generell zeigt sich in fast allen Altersklassen, dass bei den Frauen die jederzeitige Verfügbarkeit etwas geringer und die teilweise Verfügbarkeit etwas höher als bei den Männern ist. Wie schon beim Lenkerberechtigungsbesitz festgestellt werden konnte, wird es auch bei der Pkw-Verfügbarkeit zukünftig keinen wesentlichen Geschlechterunterschied mehr geben.

Trotz der höheren Lenkerberechtigungsbesitzquote ist die Pkw-Verfügbarkeit für die Personen mit Lenkerberechtigung in Summe in etwa gleich hoch wie 2003.

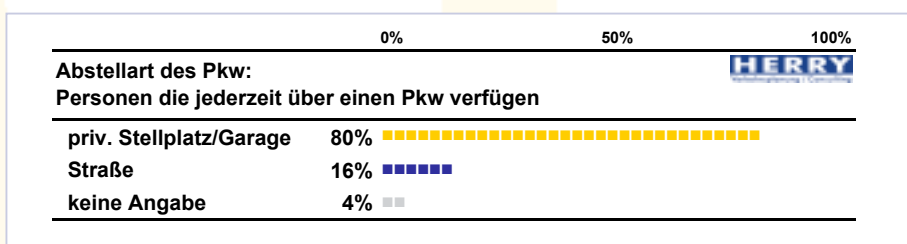


Abb. 14  
 Personen ab 18 Jahren  
 mit Lenkerberechtigung B:  
 Verfügbarkeit eines  
 Privat-Pkw nach  
 Geschlecht und Alters-  
 klassen 2008 [in %]



## 5.4 Pkw-Abstellmöglichkeit

80% der Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, haben einen privaten Abstellplatz bzw. eine private Garage.



## 5.5 Zweiradbesitz

Im Vergleich zum Auto ist die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Motorrädern (inkl. Mopeds und Mofas) mit rund 11% aller Personen ab 16 Jahren wesentlich geringer.

Es zeigt sich auch, dass das motorisierte Zweirad nach wie vor hauptsächlich von Männern benutzt wird – 18% der Männer ab 16 Jahren besitzen ein Motorrad, dagegen sind es bei den Frauen nur 5%.

Bei der Personengruppe der 16- bis 17-Jährigen ist der Besitz eines Mofas oder Kleinmotorrades am stärksten ausgeprägt: 45% aller Jugendlichen besitzen ein motorisiertes Zweirad -

auch hier sind deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede erkennbar (58% der männlichen und 27% der weiblichen Personen).

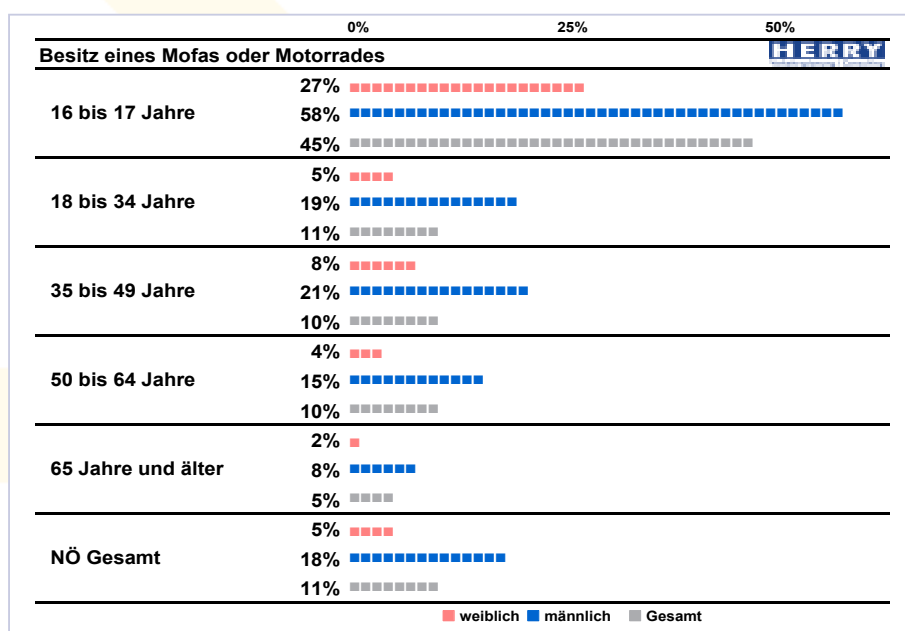


Abb. 16  
Besitz eines Mofas oder Motorrades 2008 [Personen ab 16 Jahren in %]

Die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Fahrrädern ist sehr gut. Sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern besitzen 8 von 10 Personen ein Fahrrad.

87% der Altersgruppe der 6- bis 17-Jährigen besitzen ein Fahrrad; bei den über 65-Jährigen sind es 57%.

Geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen lediglich bei den über 65-Jährigen: Besitzen noch rund 64% der Männer ein Fahrrad, so sind es bei den Frauen „nur“ 51%.

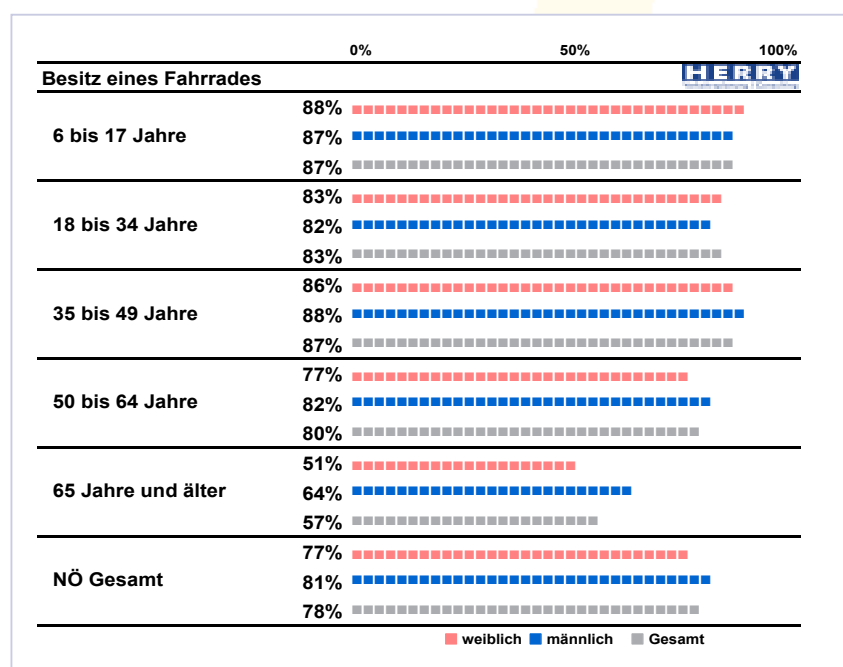


Abb. 17 (unten)  
Besitz eines Fahrrades 2008 [Personen in %]

## 5.6 Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr

Neben dem Besitz von Fahrzeugen (Pkw, Zweiräder) und dem Besitz einer Lenkerberechtigung ist der Besitz einer Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor betreffend das Mobilitätsverhalten.

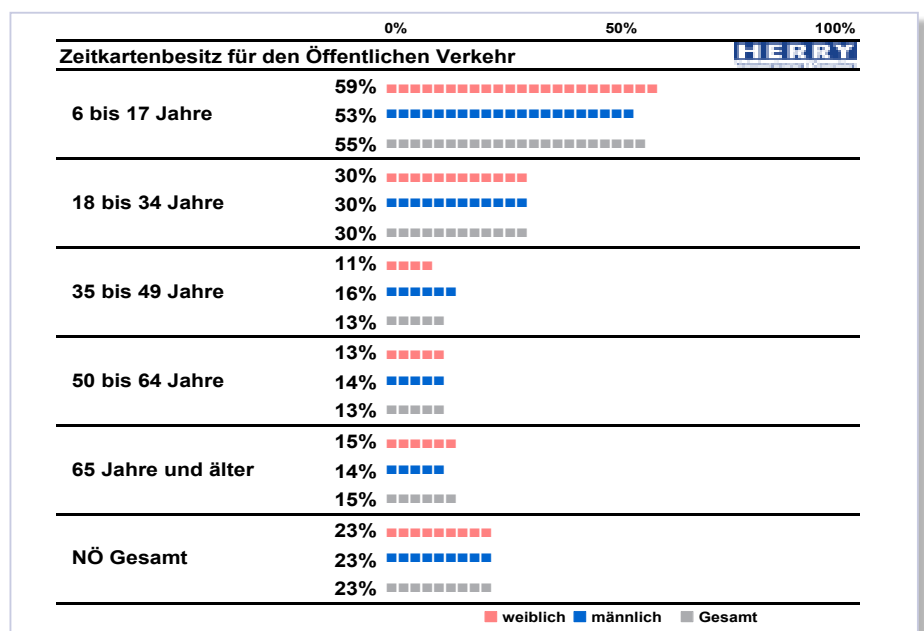
Der Anteil an ZeitkartenbesitzerInnen für den Öffentlichen Verkehr ist praktisch gleich hoch wie im Jahr 2003 (23%). Derzeit verfügt mehr als jede fünfte Person in Niederösterreich über eine Zeitkarte (Wochen-, Monats-, Jahreskarte bzw. Schülerzeitkarte) für Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn).

Der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen sinkt rapide mit zunehmendem Alter. So halbiert sich der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen von 55% bei den unter 18-Jährigen auf 30% bei den 18- bis 34-Jährigen.

Der hohe Anteil an BesitzerInnen von Zeitkarten bei den Jugendlichen ist vor allem auf den Umstand zurückzuführen, dass es sich dabei zum Großteil um Wege zur Schule handelt und die Jugendlichen meistens keine andere (Verkehrsmittel-)Wahl haben.

Aufgrund ihrer weitgehend umweltverträglichen Verhaltensweise sind aber gerade die 6- bis 17-Jährigen eine wichtige Zielgruppe im Öffentlichen Verkehr. Jugendgerechte Angebote, die verstärkt Freizeitmobilität gewährleisten und verkehrsmittelübergreifend sind, können dazu führen, dass Jugendliche mit dem Erreichen des 18. Lebensjahres nicht so schnell auf das Auto als Fortbewegungsmittel umsteigen.

Abb. 18  
 Personen nach Besitz einer Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr und Altersklassen 2008  
 [in %]



## 5.7 Mobilitätseinschränkung

Die wachsende Gruppe der älteren Menschen stellt besondere Anforderungen an das Verkehrssystem dar. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit von gesundheitlichen Beeinträchtigungen. So gaben 7% der NiederösterreicherInnen (vorwiegend ältere Personen) bei der Mobilitätserhebung an aufgrund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Seh-, Geh- und sonstigen Beeinträchtigungen) in

ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein.

Vergleicht man diesen Wert mit den Angaben über die Lage der Menschen mit besonderen Bedürfnissen in Österreich<sup>6</sup>, so handelt es sich bei dem Wert von 7% von Personen mit Mobilitätseinschränkungen für Niederösterreich eher um die Untergrenze.

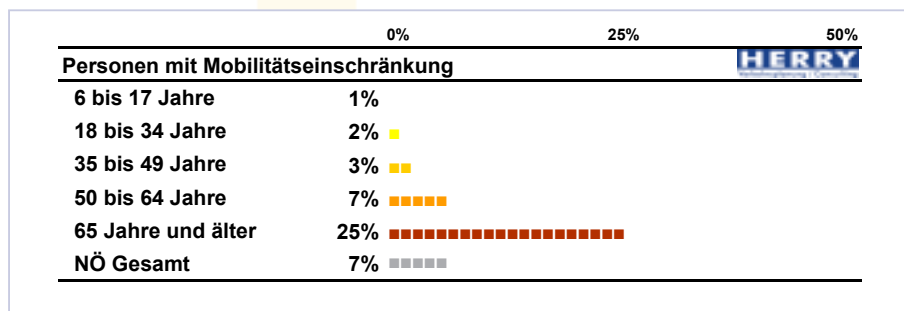


Abb. 19  
Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Altersklassen 2008 [in %]



7% der NiederösterreicherInnen gaben an in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein.

<sup>6</sup> BM für soziale Sicherheit und Generationen: Bericht über die Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich, März 2003.

# 6 MOBILITÄTSVERHALTEN – WERKTAG

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der niederösterreichischen Bevölkerung an einem Werktag dargestellt. Die wesentlichen Veränderungen seit der letzten Erhebung im Jahr 2003 werden in Kapitel 9 extra behandelt.

Die folgenden Ergebnisse beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren.

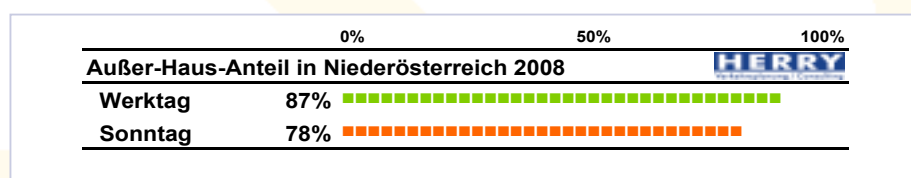
## 6.1 Außer-Haus-Anteil

Eine wesentliche Kenngröße für die Mobilität von Personen stellt der sogenannte Außer-Haus-Anteil dar. Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der mobilen Bevölkerung an der Wohnbevölkerung. Eine Person gilt als mobil, wenn sie am Erhebungstag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen und Wege außer Haus unternommen hat. Personen, die keine Wege gemacht haben, wurden als nicht-mobil erfasst. Es gibt verschiedene Gründe, an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: Kein Bedürf-

nis, Krankheit, Besuch und Hausarbeit sind die häufigsten, welche dafür genannt wurden.

Rund 9 von 10 NiederösterreicherInnen unternehmen an einem Werktag mindestens einen Weg außer Haus – das heißt, sie sind mobil. An einem Sonntag sinkt dieser Wert in Niederösterreich auf knapp 80%, d.h. von 10 Personen bleiben annähernd 2 zu Hause. Bezüglich des Außer-Haus-Anteils ist kaum ein Unterschied zu 2003 feststellbar.

Abb. 20  
Außer-Haus-Anteil nach  
Werktag/Sonntag 2008  
[Personen in %]



Zwischen den Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede beim Außer-Haus-Anteil. Während die bis 34-Jährigen sowie die 50- bis 64-Jährigen im Durchschnitt liegen, ist der Außer-Haus-Anteil bei Personen im Alter zwischen 35 und 49 Jahren, bedingt durch die in dieser Altersklasse am häufigsten vertretenen Arbeitsplatz- sowie Bring- und Holwege, mit 94% wesentlich höher. Deutlich unter dem Durchschnitt liegt der Außer-Haus-Anteil nur bei den über 64-Jährigen mit 76%, wobei dieser Wert in

den letzten 5 Jahren um 4%-Punkte angestiegen ist.

Der Unterschied zwischen Männern und Frauen hat sich beim Außer-Haus-Anteil in den letzten Jahren weiter verringert. Hatten 2003 die Männer noch einen um 5%-Punkte höheren Außer-Haus-Anteil als Frauen, ist dieser Abstand bei der aktuellen Erhebung auf 3%-Punkte geschrumpft. Nach wie vor verlassen Männer an einem durchschnittlichen Werktag das Haus (Wohnung) aber etwas häufiger als Frauen.

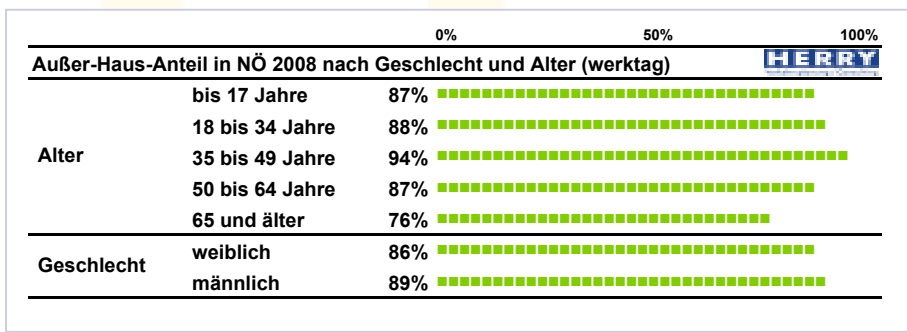


Abb. 21  
Außer-Haus-Anteil in NÖ nach Werktag nach Geschlecht und Alter 2008 [Personen in %]

## 6.2 Wege pro Person/Wege pro mobiler Person

Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit: Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person an einem Tag.

An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen durchschnittlich 2,9 Wege durchgeführt<sup>7</sup>. Werden nur jene Personen herangezogen, die mobil (d. h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege dieser Personengruppe im Schnitt 3,3.

Werden an einem Werktag von den mobilen NiederösterreicherInnen noch 3,3 Wege durchgeführt, so beträgt die Anzahl der Wege pro mobiler Person an einem Sonntag 2,9, da am Sonntag die während eines Werktages doch maßgeblichen Arbeits- und Ausbildungswege - wie auch die Einkaufswege - größtenteils wegfallen.

Die Unterschiede zu 2003 sind auch bei der Anzahl der Wege pro Person minimal.

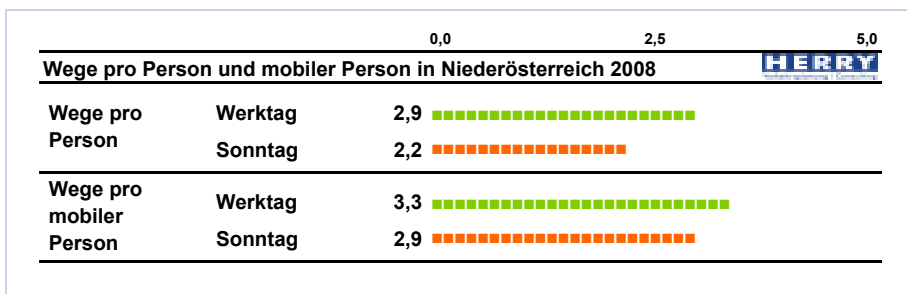


Abb. 22  
Wege pro Person und pro mobiler Person in NÖ 2008

Bezüglich der Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro mobiler Person an einem Wochentag stellen sich die Unterschiede zwischen den Altersklassen wie folgt dar.

Für Personen bis zum 49. Lebensjahr gilt: Je älter die Person ist, desto mehr Wege legt sie zurück. Die höchste Mobilitätsrate weist die Personengruppe der 35- bis 49-Jährigen auf.

<sup>7</sup> Anmerkung: Wege pro Person = Wege pro mobiler Person x Außer-Haus-Anteil.



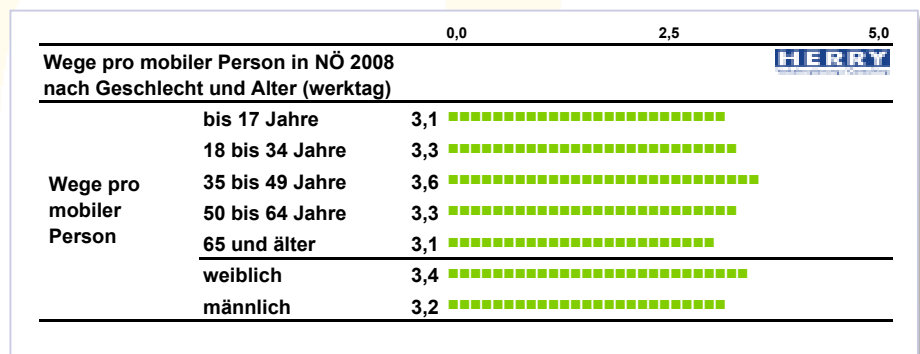
Abb. 23  
**Wege pro mobiler Person in NÖ nach Geschlecht und Alter 2008**

Erst die 50- bis 64-Jährigen legen im Schnitt wieder etwa gleich viele Wege pro Tag zurück wie die 18- bis 34-Jährigen.

Bei den über 65-Jährigen ist festzustellen, dass die Wege pro mobiler Person mit 3,1 gleich hoch liegen wie bei den bis 17-Jährigen, d. h. wenn ältere Personen Außer-Haus unterwegs sind,

legen sie gleich viele Wege zurück wie Jugendliche.

Mobile Frauen legen etwas mehr Wege an einem Werktag zurück als Männer. In Summe ist festzuhalten, dass Frauen zwar weniger außer Haus sind, aber bei den Wegen pro mobiler Person vor den Männern liegen.

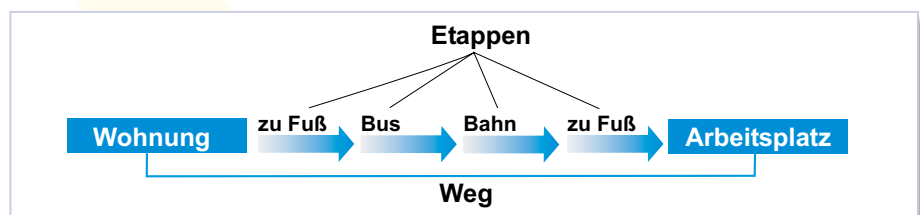


### 6.3 Verkehrsmittelwahl

Im Personenverkehr ist die Verkehrsmittelwahl von komplexer Natur. Neben objektiven Einflussfaktoren (wie z.B. Angebot an Verkehrsinfrastruktur) spielen subjektive Komponenten, z.B. Wahrnehmung, eine beachtliche Rolle. Da innerhalb der Wege mehrere Verkehrsmittel benützt werden können

(z.B. wird bei der Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels meistens auch ein Teil des Weges zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt), muss einem Weg in eindeutiger Weise ein „hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel“<sup>8</sup> zugeordnet werden.

Abb. 24  
**Darstellung eines Weges mit mehreren Verkehrsmitteln**



8 HERRY, M.: Mobilität von Personen und Gütern, Skriptum zur Vorlesung 2003-2004 an der TU-Wien, Wien 2003

Definition „Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel“: Das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist das Verkehrsmittel jener Etappe dieses Weges, das innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt: Bahn schlägt Bus, Öffentlicher Verkehr (ÖV) schlägt Individualverkehr (IV), motorisierter Individualverkehr (MIV) schlägt nichtmotorisierten Individualverkehr (nMIV), Rad schlägt Fuß.



Im Rahmen der Erhebung wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden: Fußgänger, Rad, Mofa/Moped/Motorrad, Pkw als LenkerIn, Pkw als MitfahrerIn, Bus, U-Bahn/Straßenbahn, Eisenbahn/Schnellbahn und sonst. Verkehrsmittel (wie z.B. Taxi), siehe auch im Glossar.



7% der Wege, welche die NiederösterreicherInnen werktags außer Haus unternehmen werden mit dem Rad gefahren.

Die Hälfte der Wege, welche die NiederösterreicherInnen werktags außer Haus unternehmen, werden mit dem Auto als LenkerIn zurückgelegt. Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Auto als Mitfahrer oder MitfahrerIn absolviert – somit fahren werktags durchschnittlich 1,2 Personen im Auto. Weiters wird jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt, 13% der Wege mit einem öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) und 7% mit dem Rad. In Wien liegt der Wert der mit dem Rad zurückgelegten Wege bei 4 bis 5%.

Betrachtet man die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung) der niederösterreichischen Wohnbevölkerung, unterschieden nach Verkehrsmitteln, so werden 7 von 10 Personenkilometern mit dem Auto zurückgelegt. War der Anteil des Öffentlichen Verkehrs beim Verkehrsaufkommen relativ gering (13%), so liegt die Verkehrsleistung an Werktagen bei 27% – für längere Wege wird durchaus auf den ÖV zurückgegriffen.

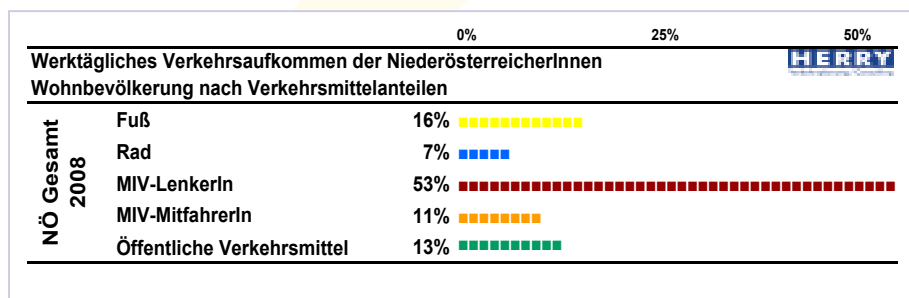


Abb. 25  
Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]

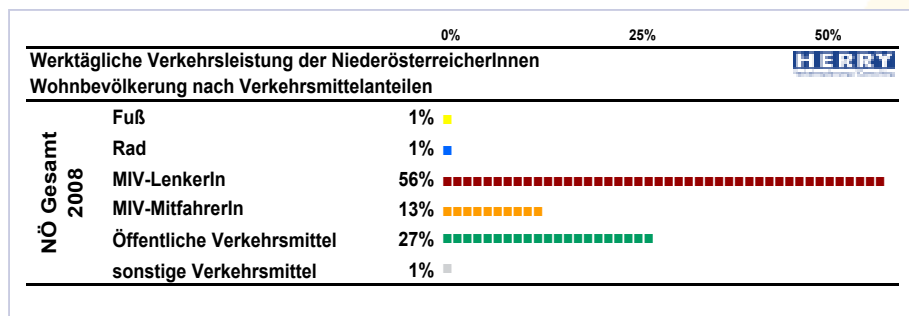


Abb. 26  
Werk tägliche Verkehrsleistung (Personenkilometer) der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]

## Modal-Split nach Wegzweck

Betrachtet man die Wege nach hauptsächlich benutztem Verkehrsmittel, differenziert nach dem Zweck des zurückgelegten Weges, so fallen insbesondere folgende Aspekte auf:

- Arbeitswege: 67 % mit Pkw, 15 % mit ÖV, 7 % mit dem Rad
- Ausbildungswege: 18 % zu Fuß, 55 % mit ÖV, 4 % mit dem Rad
- Einkaufswege: 54 % mit Pkw, 21 % der Wege zu Fuß, 8 % mit dem Rad
- Freizeitwege: 42 % mit Pkw, ein Viertel zu Fuß, 9 % mit dem Rad

Abb. 27

Anteil der werktäglichen Wege der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel je Wegzweck 2008 [in %]

NÖ Gesamt 2008 (Werktag)	Wegzweck							Gesamt
	Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftl.	Ausbildung	Bringen/Holen v. Personen	Einkauf	private Erledigung	Freizeit	
Fuß	7%	4%	18%	17%	21%	14%	26%	16%
Rad	7%	4%	4%	5%	8%	6%	9%	7%
HVM Pkw-LenkerIn	67%	76%	7%	72%	54%	59%	42%	53%
Pkw-MitfahrerIn	5%	8%	16%	5%	14%	15%	16%	11%
ÖV	15%	7%	55%	2%	3%	6%	6%	13%

HERRY 2009

Erhebliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel zeigen sich zwischen den Geschlechtern und den Altersklassen.

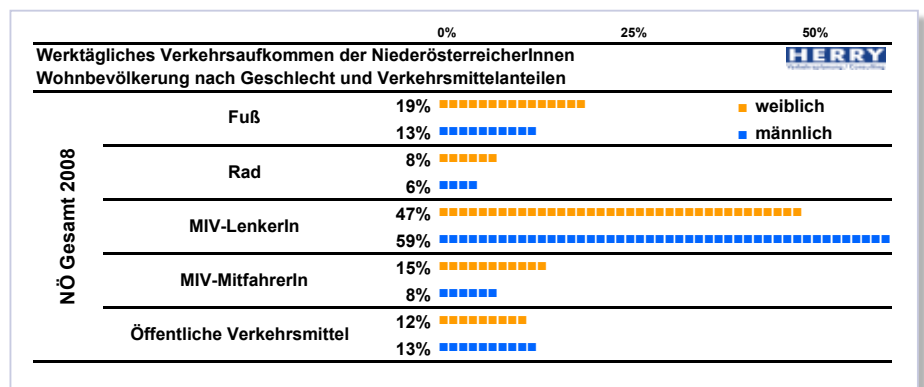
## Verkehrsmittel haben auch 2008 ein Geschlecht!

- Zu-Fuß-Gehen = weiblich (Anteil Frauen: 19% / Anteil Männer: 13%)
- Autofahren als LenkerIn = männlich (Anteil Frauen: 47% / Anteil Männer: 59%)
- Autofahren als MitfahrerIn = weiblich (Anteil Frauen: 15% / Anteil Männer: 8%)

Beim Radverkehr liegen die Frauen mit einem Anteil von 8% ebenfalls vor den Männern (6%), beim Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel liegen die Männer mit 13% leicht vor den Frauen. In beiden Fällen sind die Unterschiede aber nicht so eindeutig wie bei den anderen Verkehrsmitteln.

Abb. 28

Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Geschlecht und Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]



Bei Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl altersbedingt geprägt durch hohe Anteile an Fußwegen und Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch durch einen hohen Pkw-MitfahrerInnenanteil. Mit Erwerb der Lenkerberechtigung ändert sich ihr Verkehrsverhalten drastisch: Die Wege werden dann hauptsächlich mit dem Pkw (als FahrerInnen) zurückgelegt.

Die Verkehrsmittelwahl markiert auch deutlich den Übergang von der Gruppe der „FußgängerInnen- und Öffentlicher Verkehr“ der Jugendlichen hin zur „automobil“ Gruppe der Erwachsenen. Diese Verschiebung ist vor allem durch den Lenkerberechtigungsbesitz und die berufliche Entwicklung der jungen Erwachsenen bedingt. Der Pkw-LenkerInnenanteil steigt in der Gruppe der 35- bis 49-Jährigen in weiterer Folge nochmals an, erst in der Altersklasse der 50- bis 64-Jährigen sinkt der Pkw-Anteil wieder.

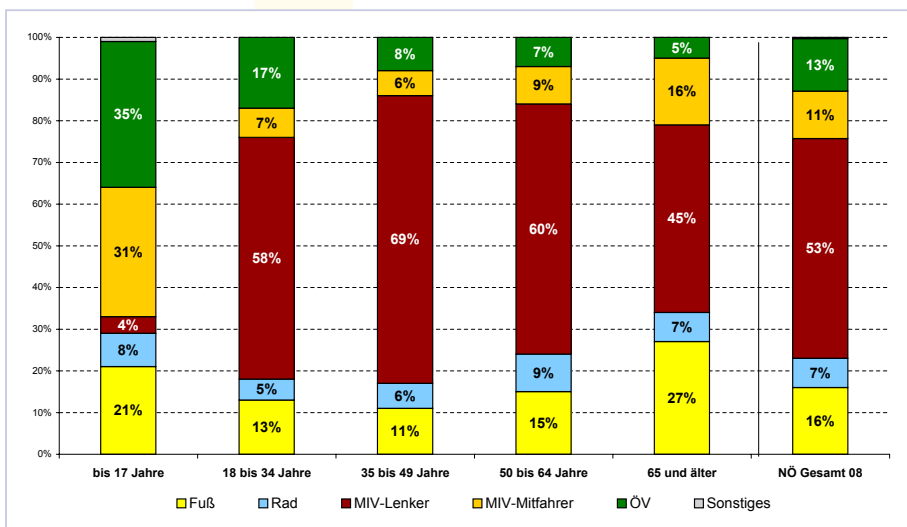


Abb. 29  
Werktäglich hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung nach Altersklassen 2008 [in %]

## Verkehrsmittel auf den Wegetappen

Jeder Weg beinhaltet in der Regel eine Teilstrecke, die zu Fuß bewältigt wird, um ein bestimmtes Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Pkw) zu erreichen. Jeder Weg mit Öffentlichen Verkehrsmitteln kann dabei zusätzlich noch Teilstrecken beinhalten, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden (Bike&Ride bzw. Park&Ride).

(s. dazu auch Anfang Kap. 6.3)

- 8 % aller Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit dem Rad zurückgelegt wird.
- 55 % der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit dem Pkw als LenkerIn zurückgelegt wird.
- 12 % der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit dem Pkw als MitfahrerIn zurückgelegt wird.

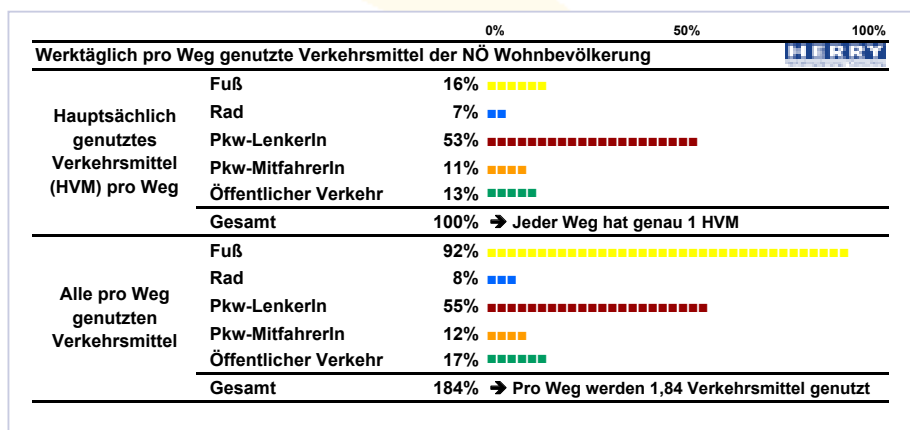


Abb. 30  
**Werktäglich pro Weg genutzte Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]**

(s. dazu auch Anfang Kap. 6.3)

- 17% der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit einem bestimmten Öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Die 17% erge-

ben sich aus der Addition der Anteile der Öffentlichen Verkehrsmittel Bus, U-Bahn/Straßenbahn sowie Bahn/Schnellbahn.



Bei den Verkehrsmittelkombinationen, die bei Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden, stellt sich heraus, dass 7% dieser Wege Bike&Ride-Weg sind, d. h. mit dem Rad und einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Des Weiteren sind 27% Park&Ride-Wege, d.h. Wege, die mit dem Pkw und Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Bei den restlichen 66% werden die Öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß erreicht.

Bei Arbeitswegen ist der Park&Ride-Anteil an den ÖV-Wege doppelt so groß (52%), auch der Bike&Ride-Anteil liegt bei den Arbeitswegen mit 9% etwas höher als im Gesamtdurchschnitt.

Bei Ausbildungswegen werden 76% der genutzten Öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß erreicht, der Park&Ride-Anteil beträgt 18% - größtenteils handelt es sich dabei um in einem Pkw mitfahrende Jugendliche.

Abb. 31  
**Werktäglich pro ÖV-Weg genutzte Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]**

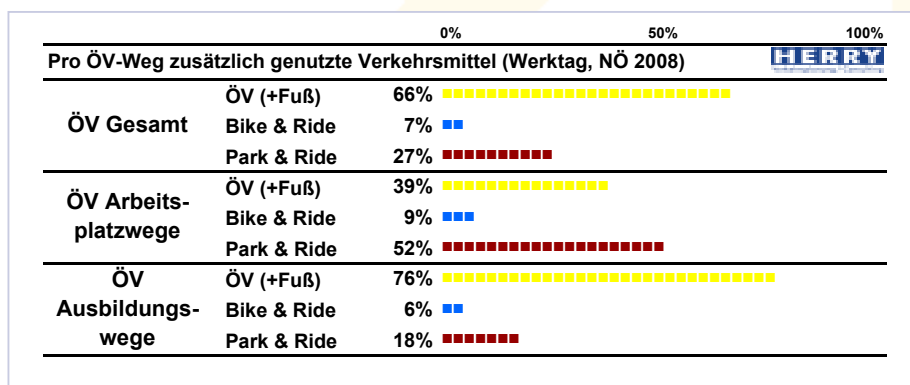
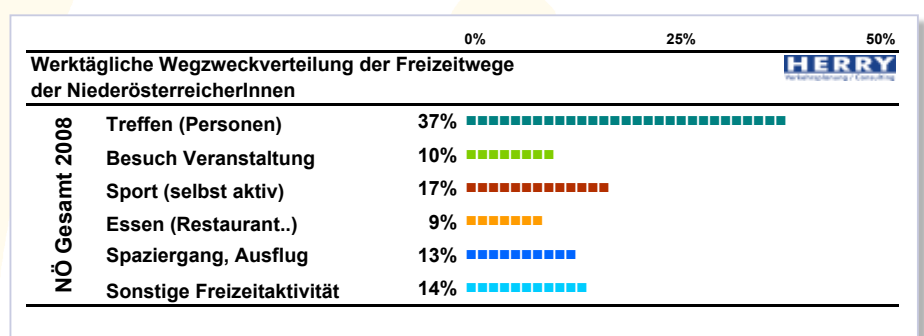




Abb. 34  
Werktägliche  
Wegzweckverteilung  
der Freizeitwege der  
NÖ-Wohnbevölkerung  
2008 [in %]

Erstmals wurden bei der Erhebung 2008 die Wegzwecke der Freizeitwege genauer beleuchtet. Dabei zeigt sich, dass 37% der Freizeitwege „Treffen mit anderen Personen“, 10% Besuche von

Veranstaltungen, 17% aktive Sportwege, 9% Restaurantbesuche, 13% Spaziergänge bzw. Ausflüge und 14% sonstige Freizeitaktivitäten sind.



Zwischen den Geschlechtern sind bezüglich der Freizeitwege relativ wenige Unterschiede festzustellen. Tendenziell sind Frauen bei den Freizeitaktivitäten „Treffen von Personen“ und „Spaziergang/Ausflug“ häufiger vertreten als Männer. Die Männer gaben dagegen häufiger die Wegzwecke „Essen (Restaurant)“ und „Sonstige Freizeitaktivität“ an.

dominierend, die Aktivitäten „Besuch von Veranstaltungen“ und „Spaziergang/Ausflug“ gewinnen dagegen erst ab der Altersgruppe der ab 35-Jährigen an Bedeutung. Am häufigsten sportlich selbst aktiv sind die Jungen unter 18 Jahren sowie die 35- bis 49-Jährigen. Der Freizeitweck „Essen (Restaurant)“ ist in der Gruppe der 50- bis 64-Jährigen am stärksten vertreten.

Einige interessante Unterschiede bestehen nach Altersklassen. Die Aktivität „Treffen von Personen“ ist in der Altersgruppe der 18- bis 34-Jährigen

Die Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivität wird in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abb. 35  
Anteil der werktäglichen Freizeitwege der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweck und Verkehrsmittel 2008 [in %]

NÖ Gesamt 2008 (Werktag)		Wegzweck Freizeit						Freizeit Gesamt
		Treffen (Personen)	Besuch Veranstaltung	Sport (selbst aktiv)	Essen (Restaurant..)	Spaziergang, Ausflug	Sonstige Freizeitaktivität	
Fuß		21%	17%	16%	27%	80%	13%	26%
	Rad	11%	5%	16%	4%	4%	10%	9%
HVM	Pkw-LenkerIn	51%	46%	37%	39%	10%	51%	42%
	Pkw-MitfahrerIn	13%	21%	26%	26%	3%	17%	16%
	ÖV	5%	11%	5%	4%	3%	9%	6%

Je nach Freizeitaktivität unterscheiden sich auch die durchschnittlichen Weglängen.

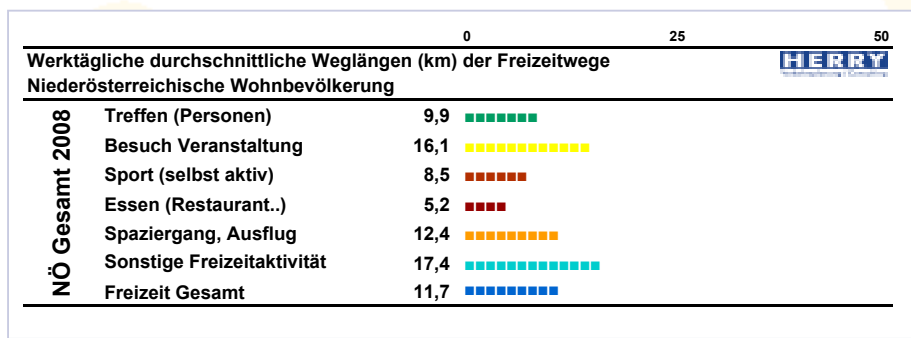


Abb. 36  
Werk tägliche durchschnittliche Weglängen der Freizeitwege der NÖ Wohnbevölkerung 2008 [in %]

## 6.5 Weglänge

Die durchschnittliche Weglänge<sup>9</sup> der von der niederösterreichischen Bevölkerung zurückgelegten Wege beträgt werktags rd. 15 km. Mehr als die Hälfte

der an einem Werktag unternommenen Wege sind kürzer als 5 km, rund 20% der Wege weisen eine Entfernung von mehr als 20 km auf.

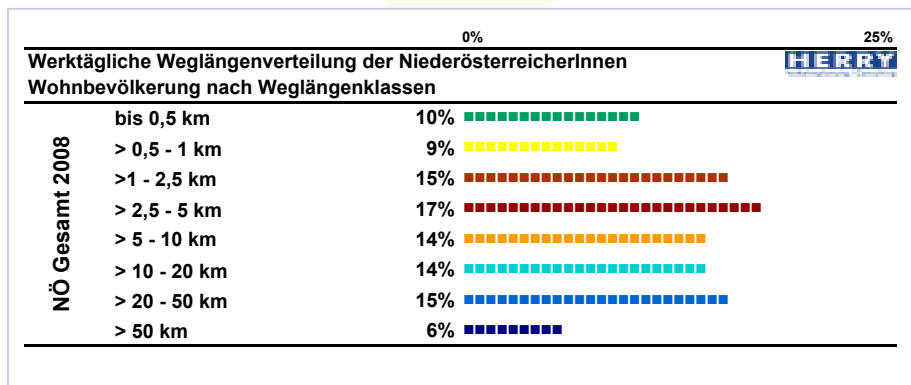


Abb. 37  
Werk tägliche Weglängenverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Weglängenklassen 2008 [in %]

Die Grafik über die Summenhäufigkeiten der werktäglichen Wegdistanzen nach Verkehrsmitteln zeigt, dass ca. 44% der Fußwege nicht länger als 500 Meter sind.

Jede 12. Autofahrt ist kürzer als 1 Kilometer, 22% der mit dem Auto zurückgelegten Wege sind kürzer als 2,5 Kilometer und liegen somit im Bereich

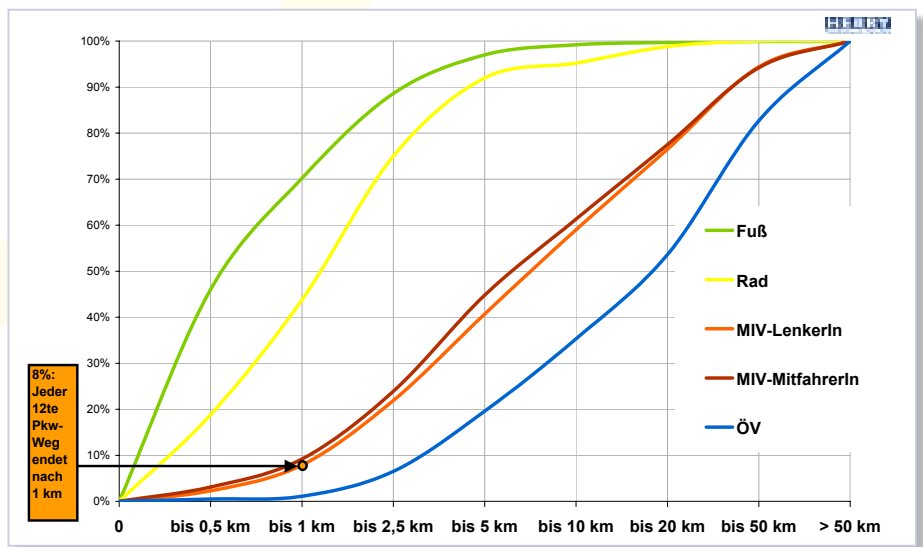
einer durchschnittlichen Fahrrad-Entfernung (2,5 Kilometer). 40% aller Autofahrten enden nach max. fünf Kilometern und können teilweise ebenfalls noch als Potenzial für Radwege herangezogen werden.

Dagegen sind 65% aller Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln länger als 10 km.

<sup>9</sup> Die durchschnittliche Weglänge wurde von den Personen selbst geschätzt.

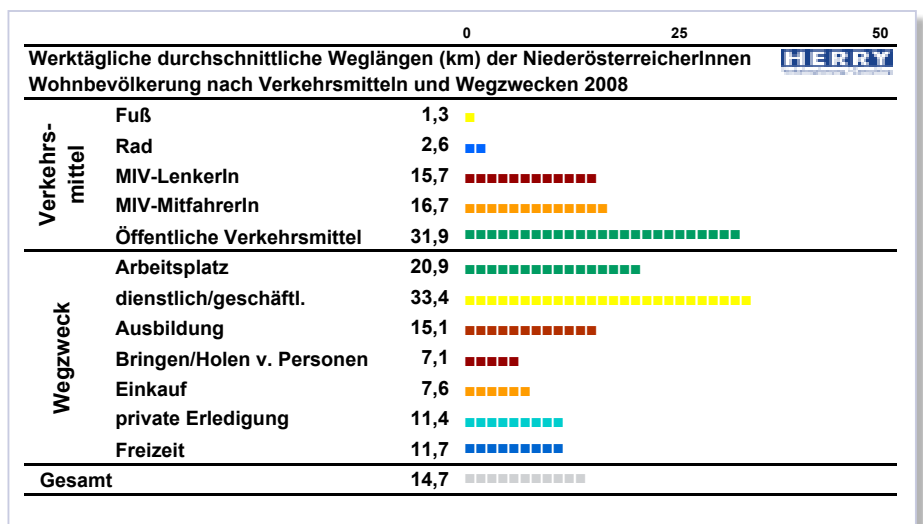


Abb. 38  
 Summenhäufigkeit  
 der werktäglichen  
 Wegdistanzen nach  
 Verkehrsmitteln 2008  
 [Wege in %]



Ein wesentlicher Indikator, um zukünftige Potenziale für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) feststellen zu können, ist die Angabe der durchschnittlichen Fahrweiten je Verkehrsmittel.

Abb. 39  
 Durchschnittliche  
 werktägliche  
 Weglängen nach  
 Verkehrsmitteln und  
 Wegzweck 2008 [in km]



Der derzeitige Radanteil in Niederösterreich könnte in Zukunft mit einfachen Maßnahmen sicherlich noch erhöht werden, Potenzial ist auf alle Fälle vorhanden!

Dass für längere Wege gerne auf Öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen wird, belegt auch die „Durchschnittliche Weglänge in km nach hauptsächlich benutztem Verkehrsmittel“, die beim Öffentlichen Verkehr mit

knapp 32 km mehr als doppelt so hoch ist wie beim Pkw.

Betrachtet nach Wegzweck zeigt sich nochmals die große Bedeutung von Arbeitswegen für die Gesamtverkehrslei-

stung. Arbeitsplatzwege sowie Dienstwege sind im Durchschnitt deutlich länger (21 km bzw. 33 km) als Wege, die zu einem anderen Zweck vorgenommen werden.

## 6.6 Wegdauer

Wegdauer: durchschnittliche Dauer bzw. Zeitaufwand<sup>10</sup> eines zurückgelegten Weges inklusive Zugangs- und Abgangszeiten (d.h. von „Tür zu Tür“).

Fast zwei Drittel der werktäglich zurückgelegten Wege der niederöster-

reichischen Bevölkerung dauern nicht länger als 20 Minuten, 7% aller Wege dauern länger als eine Stunde.

41% der Wege dauern nicht länger als 10 Minuten.

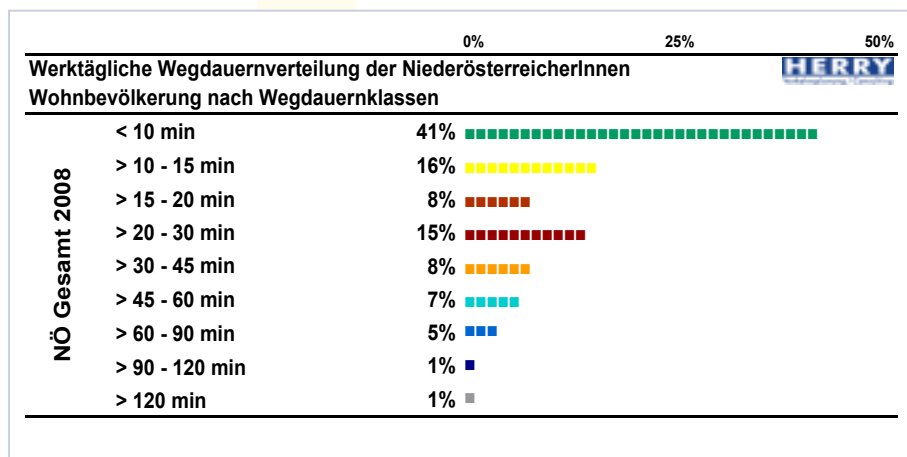


Abb. 40  
Werk-tägliche Wegdauer-  
verteilung der  
NÖ-Wohnbevölkerung  
nach Wegdauer-  
klassen  
[in %]

Betrachtet man die Wegdauer nach Verkehrsmitteln, so ergibt sich ein durchaus einheitliches Bild, anders als bei den Weglängen. Mit Ausnahme der Wege mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, diese dauern mit durchschnittlich 55 Minuten mehr als doppelt so lange, liegen alle durchschnittlichen Wegdauern zwischen 13 und 23 Minuten.

Die Wegdauer ist auch nach Wegzweck unterschiedlich: Wege zum und vom Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz sowie Dienstwege dauern länger als der Durchschnitt, dagegen liegen Einkaufswege, Bring- und Holwege und private Erledigungen unter der durchschnittlichen Wegdauer von 25 Minuten. Freizeitwege dauern in der Regel ebenfalls rund 25 Minuten.

<sup>10</sup> Die durchschnittliche Weglänge wurde von den Personen selbst geschätzt.



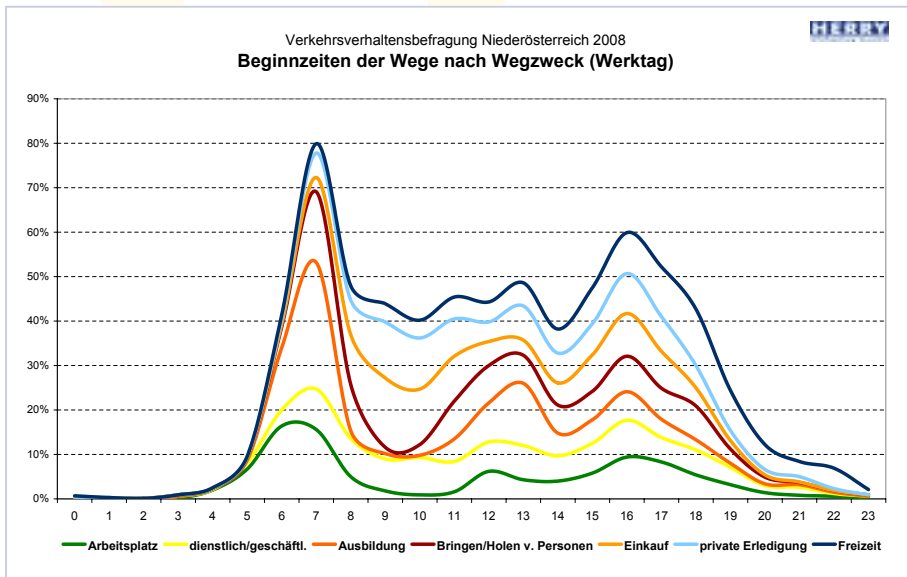


Abb. 42  
**Werktäglich zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck 2008 [in %]**



Zwischen 6 und 7 Uhr erreicht das Verkehrsaufkommen den höchsten Wert des Tages.

# 7 MOBILITÄTSVERHALTEN – SONNTAG

Das Mobilitätsverhalten an Sonntagen unterscheidet sich wesentlich von dem an Werktagen. Diese Unterschiede zeigen sich bei allen Kennziffern. Zurückzuführen sind diese Unterschiede auf

veränderte Bedürfnisse und Tagesabläufe der Bevölkerung an Sonntagen und damit veränderten Wegzwecken. An Sonntagen dominiert der Freizeitverkehr das Mobilitätsbild.

## 7.1 Verkehrsmittelwahl

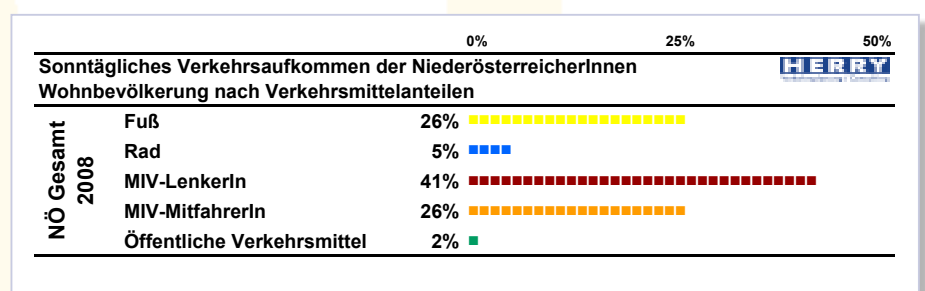
Sonntags gibt es weniger Pkw-Fahrten (Werktag: 53%/Sonntag: 41%), aber relativ gesehen sind mehr Personen mit dem Auto unterwegs (Werktag: 65%/Sonntag: 67%). Die Ursache dafür liegt im höheren Pkw-Besetzungsgrad von 1,6 Personen pro Pkw-Fahrt an Sonntagen im Vergleich zu den Werktagen (mit einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw-Fahrt).

werden, von 16% (werktags) auf 26% (sonntags). Dagegen werden sonntags deutlich weniger Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (nur 2%).

Am Sonntag steigt auch der Anteil jener Wege, die zu Fuß zurückgelegt

Im Vergleich zu 2003 sind beim sonntäglichen Verkehrsaufkommen etwas mehr Fußwege (+2%-Punkte) sowie etwas mehr Pkw-Wege (+2%-Punkte) bei geringerem Besetzungsgrad (-3%-Punkte bei MitfahrerInnen) festzustellen. Der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist um 1%-Punkt zurückgegangen.

Abb. 43  
Sonntägliches Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]



## 7.2 Wegzweck

An Sonntagen sind drei Viertel aller zurückgelegten Wege Freizeitwege.

wege (2%) und Ausbildungswege (1%) spielen eine noch geringere Rolle.

Lediglich 7% der Wege der niederösterreichischen Bevölkerung sind Wege zum bzw. vom Arbeitsplatz. Dienst-

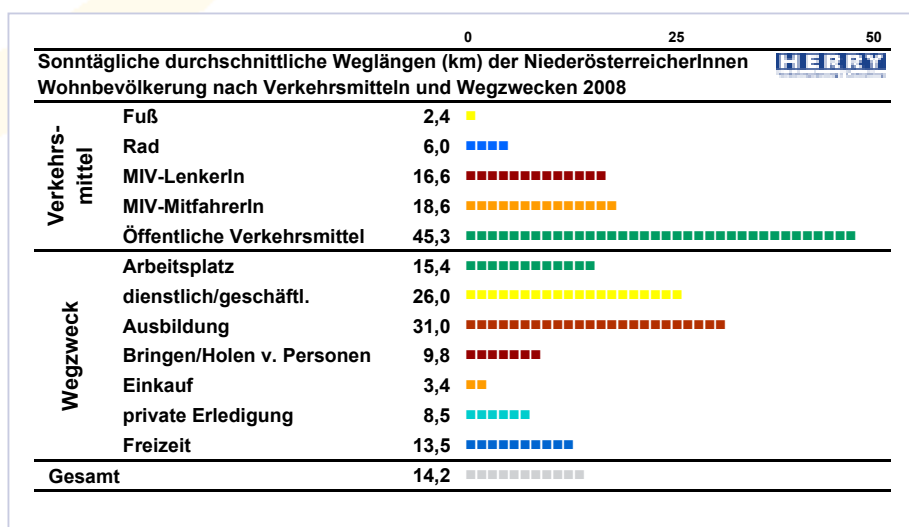
Bei jeweils 6% handelt es sich an einem Sonntag um private Erledigungen und Bring- und Holwege.



Abb. 46  
 Durchschnittliche  
 sonntägliche Weglänge  
 nach Verkehrsmittel  
 und Wegzweck 2008  
 [in km]

Auffällig ist auch die an Sonntagen 2008 nur unwesentlich längere Wegstrecke bei den Freizeitwegen im Vergleich zu den Werktagen 2008. Im Jahr 2003 waren die Freizeitwege an

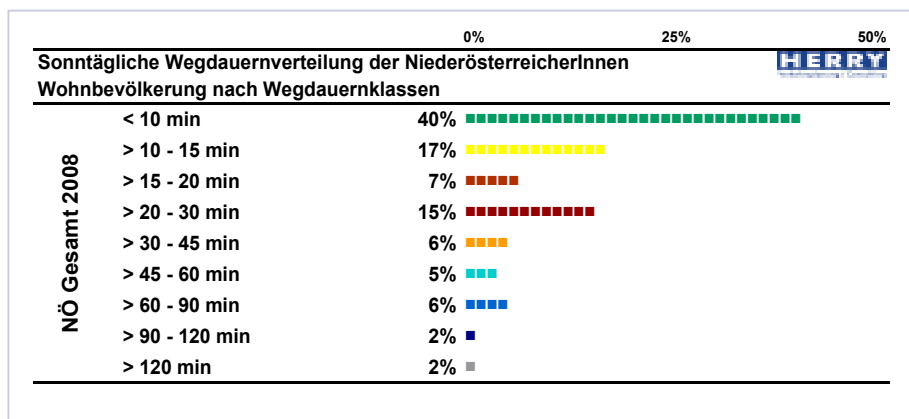
Sonntagen noch doppelt so lang wie an Werktagen. Offenbar hat an Sonntagen eine Entwicklung hin zur Nutzung von Freizeitangeboten in der näheren Wohnumgebung stattgefunden.



## 7.4 Wegdauer

Im Gegensatz zu den Weglängen ist die Dauer der Wege an Sonntagen um 3 Minuten länger als an Werktagen. Sie steigt von durchschnittlich 25 Minuten werktags auf 28 Minuten an Sonnta-

gen. Im Vergleich zu 2003 ist ein Rückgang der Wegdauern an einem Sonntag um ca. 5 Minuten im Durchschnitt festzustellen.







# 8 ENTWICKLUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS IN NÖ IN DEN LETZTEN JAHREN

In diesem Kapitel werden die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der niederösterreichischen Bevölkerung in den letzten Jahren analysiert und die wesentlichen Unterschiede dargestellt.

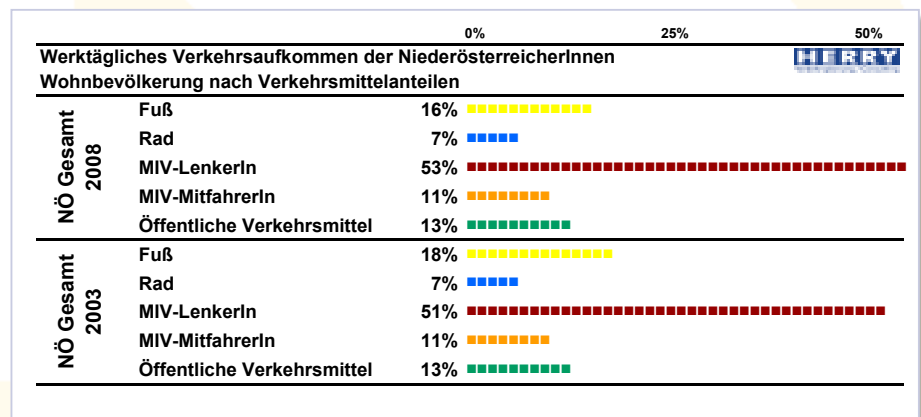
In Bezug auf den Anteil der Personen, die zumindest einen Weg außer Haus unternommen haben, sind praktisch keine Veränderungen in den letzten 5 Jahren festzustellen. Auch bei der Anzahl der Wege, die pro Person zurückgelegt werden (Mobilitätsrate), sind die Unterschiede minimal.

## 8.1 Verkehrsmittelwahl

Im Vergleich zu 2003 ist der Pkw-LenkerInnenanteil um 2%-Punkte gestiegen, der Anteil der Fußwege um 2%-Punkte zurückgegangen. Der Rad-

weganteil, der Anteil der Pkw-MitfahrerInnen sowie der Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel hat sich seit dem Jahr 2003 praktisch nicht verändert.

Abb. 49  
Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]



Zur genaueren Analyse dieser Veränderung ist eine Aufschlüsselung der Verkehrsmittelanteile nach Altersklassen und Geschlecht sowie der für bestimmte Wegzwecke verwendeten Verkehrsmittel notwendig.

Besonders aufschlussreich sind die Veränderungen in den einzelnen Altersklassen, hier sind im Vergleich zu 2003 folgende Aspekte festzuhalten:

Bei Jugendlichen bis 17 Jahren: ein Anstieg der Wege mit Öffentlichen

Verkehrsmitteln um 2%-Punkte sowie ein Rückgang des Fußweganteils um 4%-Punkte. In dieser Altersgruppe ist der Anteil der Radwege rückläufig (-2%-Punkte), der Anteil der MIV-Wege ist im selben Ausmaß angestiegen. Dieser Umstand kann auf die häufigere Nutzung der Möglichkeit des Erwerbs einer Lenkberechtigung schon vor dem vollendeten 18. Lebensjahr (Mopedausweis mit 15 Jahren, L17 - vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B) zurück geführt werden.



Bei Personen zwischen 18 und 34 Jahren: ein Rückgang der Pkw-Lenkerwege um 4%-Punkte sowie ein Anstieg des Anteils Öffentlicher Verkehrsmittel um 2%-Punkte. Der Radanteil ist in dieser Altersgruppe zwar immer noch unter dem Durchschnitt, aber um einen Prozentpunkt von 4% auf 5% angestiegen.

Kaum Veränderungen sind in der Altersgruppe der 35- bis 49-Jährigen festzustellen.

In der Altersgruppe der 18- bis 34-Jährigen ist ein positiver Trend für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes festzustellen. Bei den Personen ab 50 Jahren ist hingegen ein Anstieg des MIV (um 5% Punkte) gegeben. Dadurch ist im Gesamtergebnis beinahe keine Veränderung festzustellen.

Der Fußweganteil ist bei den Personen zwischen 50 und 64 Jahren um 5% Punkte zurückgegangen. Dieser Umstand ist auf die deutlich höhere Lenkerberechtigungs- und Pkw-Verfügbarkeit

zurückzuführen. In dieser Altersgruppe ist aber, im Gegensatz zu den über 65-Jährigen, der Radanteil sowie der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel in etwa gleich hoch wie im Jahr 2003.

Bei Personen ab 65 Jahren ist ein wesentlich stärkerer Anstieg des MIV-Anteils (um 13 %-Punkte) festzustellen. Noch deutlicher als bei der Altersgruppe der 50- bis 64-Jährigen schlagen sich hier die veränderten Rahmenbedingungen für ältere Personen durch. Speziell der Lenkerberechtigungsanteil ist in dieser Altersgruppe massiv von 59% im Jahr 2003 auf 71% im Jahr 2008 angestiegen.

Die folgende Abbildung zeigt, dass die Veränderung des Modal-Splits und im Speziellen die Steigerung beim Motorisierten Individualverkehr deutlich auf die älteren Personen ab 50 Jahren zurückzuführen ist. Weiters ist der direkte Zusammenhang der Lenkerberechtigungsquote (in der Abbildung als Linie dargestellt) mit dieser Entwicklung erkennbar.

Der Pkw-LenkerInnenanteil ist um 2%-Punkte gestiegen, der Anteil der Fußwege um 2%-Punkte zurückgegangen, der Radweganteil, der Anteil der Pkw-MitfahrerInnen sowie der Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel ist gleich geblieben.

### Veränderung des Modal-Splits und der Führerscheinbesitzquote von 2003 auf 2008 nach Altersklassen in Prozentpunkten

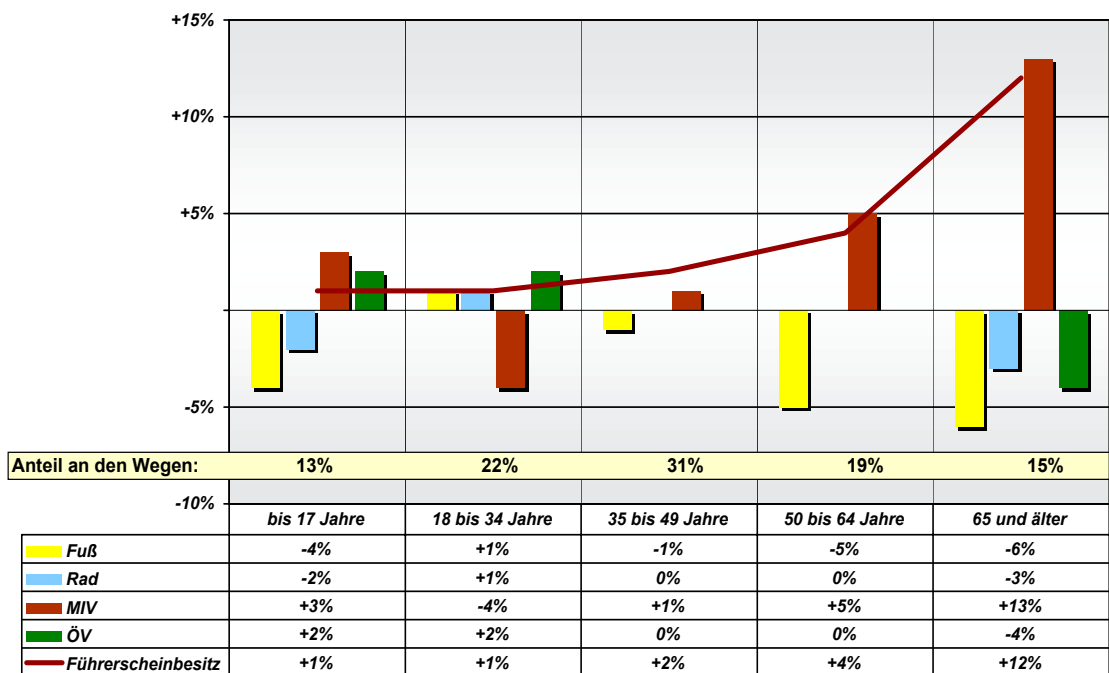


Abb. 50  
Veränderung des  
Modal-Splits und der  
Lenkerberechtigungs-  
besitzquote nach  
Altersklassen der  
NÖ-Wohnbevölkerung  
[in %-Punkten]

Aus der Grafik ist aber auch ersichtlich, dass bei den Personen zwischen 18 und 34 Jahren, trotz (geringem) Anstieg der Lenkerberechtigungsbesitzquote, eine gegenteilige Entwicklung stattgefunden hat und bei der Gruppe der 35- bis 49-Jährigen eine solche Entwicklung hin zum Motorisierten Individualverkehr nicht stattgefunden hat. Diese beiden Altersklassen machen zusammen mehr als 50 Prozent aller zurückgelegten Wege aus.

Weniger Unterschiede in den Veränderungen sind bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Geschlechter festzustellen. Sowohl bei Frauen als auch bei Männern ist es in den letzten 5 Jahren

zu einer Steigerung des Pkw-Anteils gekommen, wobei die Steigerung bei den Frauen etwas stärker ist als bei den Männern. War 2003 der Radverkehrsanteil bei Männern und Frauen noch gleich hoch, ist im Jahr 2008 auch das Fahrrad als Verkehrsmittel tendenziell als „weiblich“ zu bezeichnen. Der Radanteil hat bei den Frauen in Summe leicht zugenommen, bei den Männern leicht abgenommen. Bezüglich des Anteils Öffentlicher Verkehrsmittel ist die Entwicklung umgekehrt, hier hat im Vergleich zu 2003 bei den Männern der Anteil leicht zugenommen, bei den Frauen dagegen ist der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel leicht zurückgegangen.

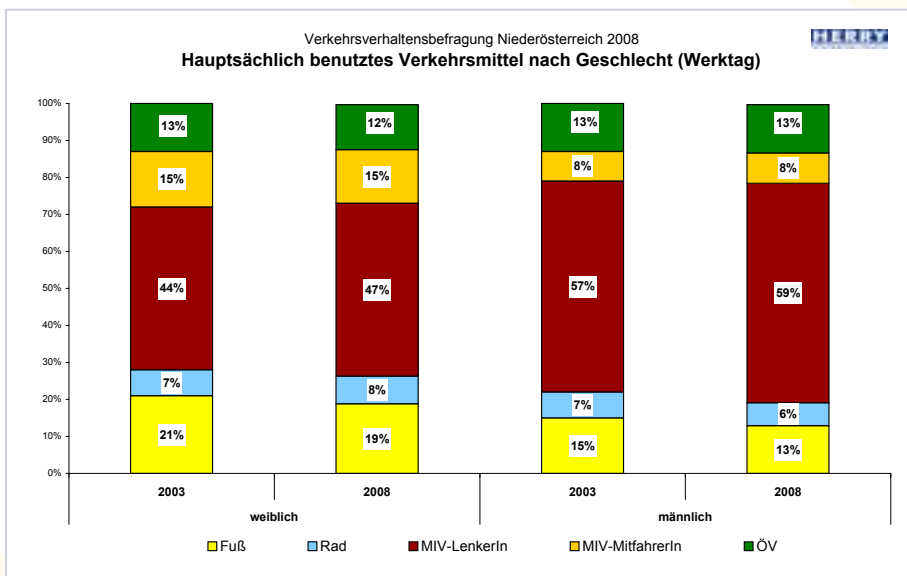


Abb. 51  
Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung nach Geschlecht 2008 [Werktag, in %]

Einige Unterschiede zur letzten Erhebung existieren auch bezüglich der für bestimmte Wegzwecke verwendeten Verkehrsmittel. Bei der Betrachtung dieser Veränderungen ist im Vergleich zu 2003 festzustellen, dass heute ein Arbeitsweg etwas häufiger mit dem Pkw, aber auch häufiger mit dem Fahrrad, zurückgelegt wird. Speziell Frauen nutzen das Fahrrad häufiger für ihren Weg zur Arbeit. Dagegen sind die Fuß- und ÖV-Anteile beim Arbeitsweg etwas zurückgegangen. Für einen Ausbildungsweg wurde 2008 deutlich häufiger auf Öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen. Bei privaten Wegen (Freizeit, Einkauf, Erledigung) ist feststellbar, dass hier ebenfalls eine leichte Verschiebung hin zu MIV-Wegen stattgefunden hat.

### Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung hat eine andere Entwicklung als beim Verkehrsaufkommen stattgefunden. Der

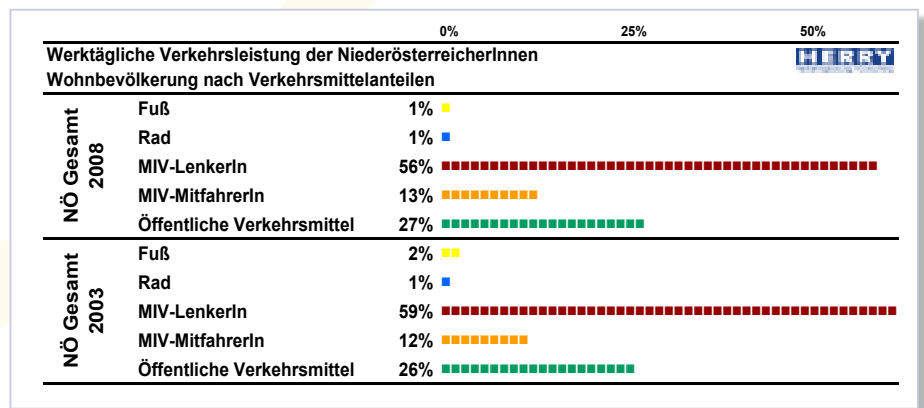
Anteil der Pkw-LenkerInnen an den zurückgelegten Personenkilometern ist von 59% auf 56% zurückgegangen, während der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel um einen Prozentpunkt zugelegt hat!



Dieser Umstand ist auf die im Schnitt etwas kürzeren Pkw-LenkerInnen-Wege sowie auf die durchschnittlich längeren und komplexeren Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzuführen.

Die Steigerung des Pkw-Anteils, in den letzten 5 Jahren, ist bei den Frauen etwas stärker als bei den Männern.

Abb. 52  
**Werktägliche  
 Verkehrsleistung der  
 NÖ-Wohnbevölkerung  
 nach Verkehrsmittelan-  
 teilen 2008 [in %]**



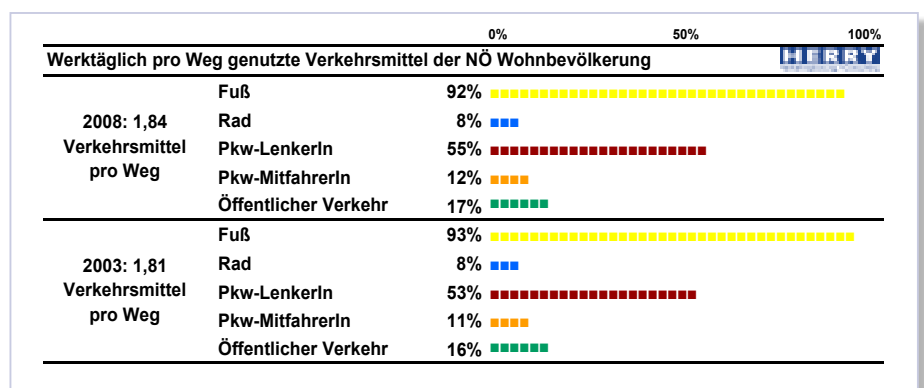
**Verkehrsmittel auf den  
 Wegetappen:**

Ein Blick auf die bei den einzelnen Wegetappen benutzten Verkehrsmittel zeigt, dass im Jahr 2008 insgesamt etwas mehr Verkehrsmittel pro Weg benutzt wurden als im Jahr 2003 (1,84 zu 1,81 im Gesamtdurchschnitt). Diese Steigerung kommt im Wesentlichen durch die Nutzung mehrerer Öffentlicher Verkehrsmittel in Kombination (Bus, Bahn/Schnellbahn, U-Bahn/Strassenbahn) bei einem Weg zustande. Pro ÖV-Weg wurden im Jahr 2008 im Durchschnitt 1,3 Öffentliche Verkehrsmittel genutzt, im Jahr 2003 waren es dagegen nur 1,2. Dies ist mit ein Grund für die größeren durchschnittlichen

Weglängen der ÖV-Wege im Jahr 2008 im Vergleich zu 2003.

Der Anteil der Radwege bei den einzelnen Wegetappen hat sich in den letzten Jahren nicht verändert und liegt nach wie vor bei 8%. Auch der Anteil der Fußwege ist in etwa gleich hoch. Einen leichten Anstieg gab es bei den anderen Verkehrsmitteln, sowohl der Pkw-Anteil als auch der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist leicht gestiegen. Da im Jahr 2008 aber pro ÖV-Weg im Schnitt häufiger eine Kombination aus mehreren Öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt wurde als 2003, ist der Anteil am Modal-Split (im Verkehrsaufkommen) der Wege dennoch „nur“ gleich hoch wie vor 5 Jahren (13%).

Abb. 53  
**Werk täglich pro Weg  
 genutzte Verkehrsmittel  
 der NÖ Wohnbevölkerung  
 2008 [in %]**



## 8.2 Wegzweck

Bezüglich der Wegzwecke sind im Vergleich zu 2003 in Summe keine wesentlichen Veränderungen feststellbar. Der Anteil der Freizeitwege, der Servicewege (Bringen und Holen von Perso-

nen) sowie der Weg vom oder zum Arbeitsplatz hat leicht zugenommen, während der Anteil der Dienstwege und der Ausbildungswege jeweils leicht zurückgegangen ist.

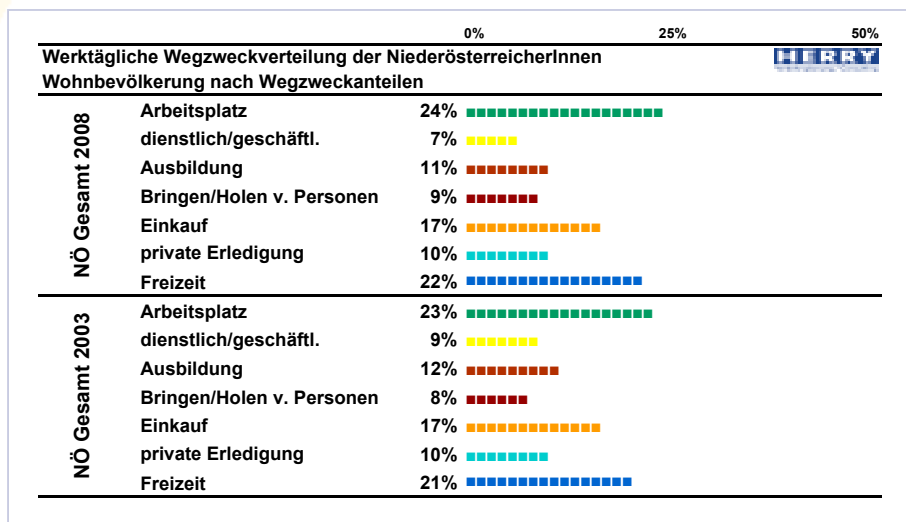


Abb. 51

Werk tägliche Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen 2008 [in %]

Bei der Betrachtung der Wegzwecke differenziert nach Verkehrsmitteln ergeben sich folgende Veränderungen in den letzten Jahren:

Innerhalb der Radwege kam es zu einer deutlichen Verschiebung hin zum Wegzweck „Arbeitsplatz“. Innerhalb der Pkw-Wege ist die Tendenz umgekehrt, hier kam es zu einer leichten Verschiebung in Richtung der privaten Wegzwecke. Bei den Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Verschiebung hin zum Wegzweck „Ausbildung“ deutlich erkennbar.

Diese Entwicklungen sind, ebenso wie die Entwicklung beim Modal-Split, auf die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen zurück-

zuführen. Während die jüngeren Personen bis 34 Jahre heute in Summe anteilmäßig mehr Rad- und ÖV-Wege unternehmen, ist der MIV-Anteil bei den älteren Personen ab 50 Jahren deutlich angestiegen. Da die Wege der älteren Personengruppen naturgemäß seltener den Wegzwecken „Arbeitsplatz“ und „Ausbildung“ dienen, kommt es zu den oben dargestellten Verschiebungen bezüglich der Wegzwecke der Verkehrsmittel.

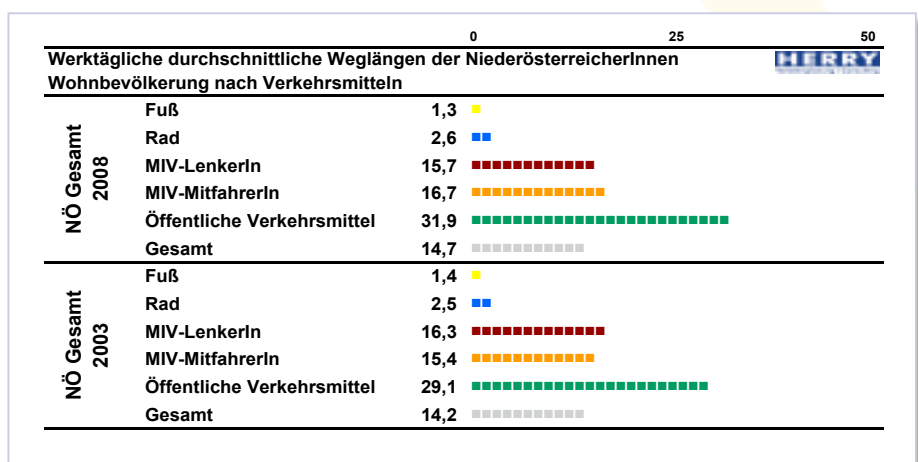


### 8.3 Weglänge

Im Vergleich zu 2003 ist die durchschnittliche Entfernung bei den Pkw-Lenkerwegen etwas geringer, bei den ÖV-Wegen aber deutlich gestiegen. Diese Unterschiede deuten darauf hin, dass heute bei längeren Wegen häufiger auf Öffentliche Verkehrsmittel anstatt auf den Pkw zurückgegriffen wird, dadurch sinkt auch die durchschnittliche Weglänge der Pkw-Wege.

Bei den Fußwegen sowie bei den Radwegen sind die Unterschiede zum Jahr 2003 relativ gering. Unterschieden nach den Wegzwecken sind bezüglich der durchschnittlichen Entfernungen im Vergleich zur letzten Erhebung keine wesentlichen Veränderungen festzustellen. Lediglich die Steigerung von durchschnittlich 12,4 km auf 15,1 km bei den Ausbildungswegen ist erwähnenswert.

Abb. 55  
 Durchschnittliche werktägliche Weglängen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln 2008 [in km]



### 8.4 Wegdauer

Relativ gering sind auch die Unterschiede bei der Wegdauer, ähnlich wie bei der Weglänge, dauern die Pkw-Wege heute im Schnitt etwas kürzer und die Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich länger. Diese Unterschiede sind auf die Veränderungen bei den Weglängen der Verkehrsmittel zurückzuführen. Einzig bei den Radwegen ist festzustellen, dass diese, obwohl sie im Schnitt länger sind, heute in kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Wie weiter oben dargestellt wurde,

kam es bei den Personen ab 65 Jahren zu einer deutlichen Verlagerung hin zum Pkw und bei den 18- bis 34-Jährigen zu einer Entwicklung hin zu Fuß-, Rad und ÖV-Wegen. Da jüngere Personen mit höherer Geschwindigkeit mit dem Fahrrad unterwegs sind als ältere Personen, dauern die Radwege heute im Durchschnitt weniger lang.

Bei der Wegdauer nach Wegzweck ist der Unterschied im Vergleich zu 2003 ebenfalls relativ gering, Ausbildungs-

wege dauern mit 31 Minuten heute im Schnitt um rund 4 Minuten länger. Freizeitwege, Bring- und Holwege, Einkaufswege sowie private Erledigungen

dauern etwas weniger lang als 2003, während die Wegdauern bei den Arbeitsplatzwegen gleich geblieben sind.

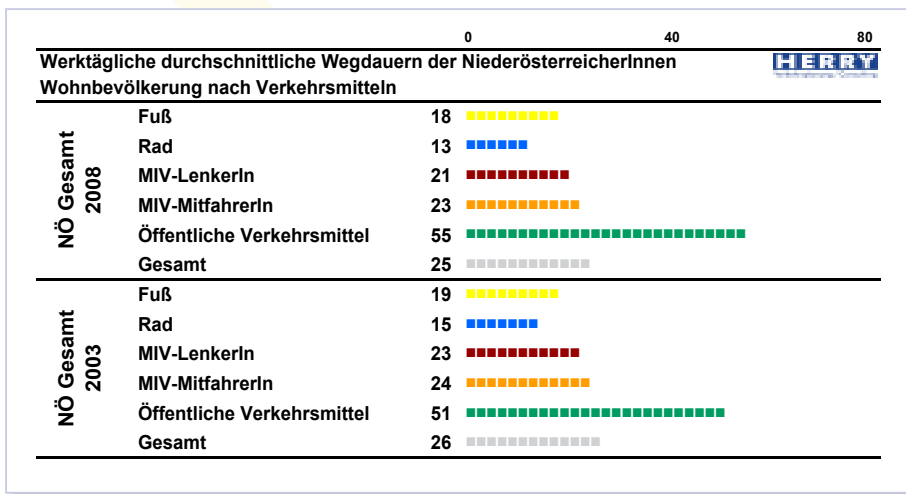


Abb. 56 Durchschnittliche werktägliche Wegdauer der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln 2008 [in min]

### 8.5 Einstellungen und Meinungen im Vergleich

Eine Fragestellung bezog sich auf die Erfolge in der niederösterreichischen Verkehrspolitik in den letzten 10 Jahren.

Am schlechtesten wurden hier der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Einführung von bedarfsgesteuerten

Verkehrssystemen (wie beispielsweise Anrufsammeltaxis) bewertet (Notendurchschnitt 3,4).

Auch der Öffentliche Verkehr erhält im Schnitt lediglich ein „Befriedigend“ (Note 3,3), diese Bewertung ist etwas schlechter als im Jahr 2003 (damals: 3,1).

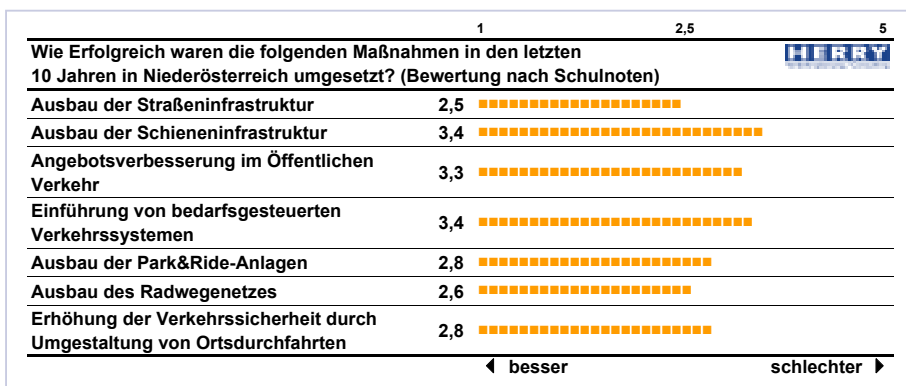


Abb. 57 Bewertung von Maßnahmen der niederösterreichischen Verkehrspolitik in den letzten 10 Jahren [Bewertung in Schulnoten]



Mit Noten zwischen 2,5 und 2,8 werden die anderen Bereiche bewertet, die Erfolge im Ausbau der Straßeninfrastruktur und des Radwegnetzes schneiden bei beiden Befragungen am besten ab. Hier gibt es keine Unterschiede zur Erhebung des Jahres 2003.

### Beurteilung und Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Verkehrs

Busse und die Bahn werden in Niederösterreich durchschnittlich mit einem „Befriedigend“ bewertet (3,2 bzw. 3,1). Im Jahr 2003 wurden sowohl Busse als auch die Bahn etwas besser bewertet (2,9 bzw. 3,0). Sowohl die Verbindungen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur

Arbeit/Ausbildung als auch jene zu Freizeit- bzw. Einkaufsaktivitäten werden mit der Note 3,6 bewertet. Im Jahr 2003 wurden diese Fragen mit der Durchschnittsnote 3,4 beantwortet.

10% der Befragten geben an, täglich Öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, weitere 7% nutzen nach eigener Aussage Öffentliche Verkehrsmittel zumindest mehrmals wöchentlich. 45% nutzen nur sehr selten oder gar keine Öffentliche Verkehrsmittel.

Im Jahr 2003 gaben jeweils um 1%-Punkt mehr an, den Öffentlichen Verkehr täglich oder mehrmals wöchentlich zu nutzen, der Anteil der Nicht-Nutzer lag gleich hoch bei 45%.

Abb. 58  
Beurteilung des Öffentlichen Verkehrs in NÖ [Bewertung nach Schulnoten]

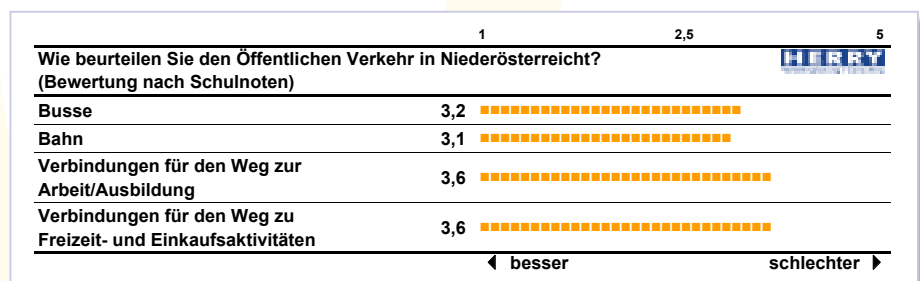
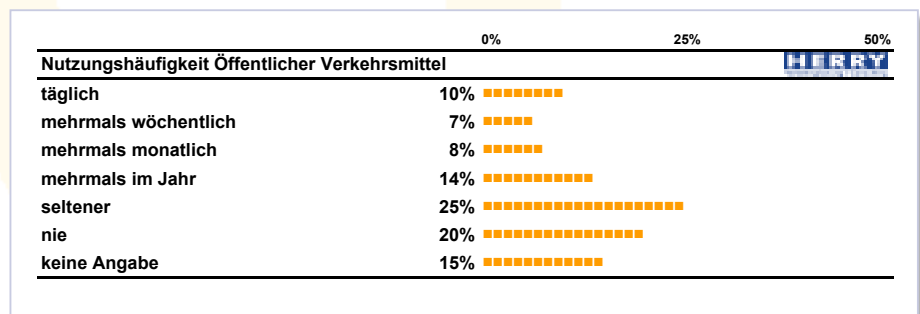


Abb. 59  
Nutzungshäufigkeit der Öffentlichen Verkehrsmittel [in %]



34% antworten auf die Frage „ob Sie heute häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z. B.: Fahrrad, Öffentlicher Verkehr) nutzen als noch vor 5 Jahren“ mit „Ja“.

Dagegen antwortet die Hälfte der Befragten mit „Nein“. Der wichtigste Grund für häufigere Benutzung ist der Aspekt „Gesundheit/Bewegung“.



Busse und die Bahn werden in Niederösterreich durchschnittlich mit einem „Befriedigend“ bewertet (3,2 bzw. 3,1).

Jene, die nicht häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes benutzen, begründen dies im Wesentlichen mit zu geringem Angebot an Öffentlichen

Verkehrsmitteln und Radwegen, zu langen Intervallen bzw. schlechter Pünktlichkeit und in vielen Fällen mit zu hohen Preisen beim Öffentlichen Verkehr.

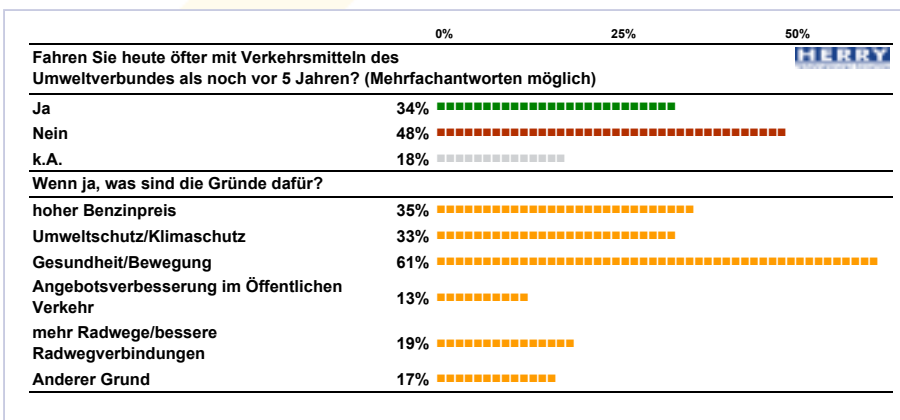


Abb. 60 Beurteilung des Nutzungsverhaltens der Verkehrsmittel des Umweltverbundes innerhalb der letzten 5 Jahre [Mehrfachnennung möglich]



# 9 REGIONALE ASPEKTE DES VERKEHRSVERHALTENS

Im Rahmen der Mobilitätserhebung in Niederösterreich wurde in verschiedenen Regionen eine Verdichtung der Stichprobe vorgenommen um regionspezifische Aussagen zum Verkehrsverhalten zu ermöglichen:

## **Stadtgemeinde Melk**

### **Region Südliches Mostviertel**

(Waidhofen an der Ybbs, Hollenstein an der Ybbs, Opponitz, Sankt Georgen am Reith, Ybbsitz, Göstling an der Ybbs, Lunz am See)

### **Region Tullnerfeld West**

(Atzenbrugg, Judenau-Baumgarten, Königstetten, Langenrohr, Michelhausen, Muckendorf-Wipfing, Sieghartskirchen, Sitzenberg-Reidling, Tulbing, Tulln an der Donau, Würmla, Zwentendorf an der Donau)

## **Waldviertler Regionen**

Erlebnisregion Waldviertel Nord (Eggern, Eisgarn, Haugschlag, Heidenreichstein, Litschau, Reingers), Lainsitztal (Bad Großpertholz, Großschönau, Moorbad Harbach, Sankt Martin, Weitra, Unserfrau-Altweitra)

Zukunftsraum Thayaland (Dietmanns, Dobersberg, Gastern, Groß-Siegharts, Karlstein an der Thaya, Kautzen, Ludweis-Aigen, Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d.Thaya, Raabs an der Thaya, Thaya, Waidhofen an der Thaya, Waidhofen an der Thaya-Land, Vitis, Waldkirchen an der Thaya, Windigsteig) und

Kleinregion ASTEG (Allentsteig, Schwarzenau, Echtsenbach, Göpfritz an der Wild)

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse aus den Regionen einander gegenübergestellt.

---

## **9.1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkenzahlen**

Die wesentlichen mobilitätsrelevanten Ergebnisse auf Ebene der Haushalte bzw. der Personen zeigen mitunter deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen. Während im Südlichen Mostviertel und in der Stadtgemeinde Melk (Westbahnstrecke) die Erreichbarkeit von Bahnhaltstellen laut subjektiver Einschätzung über-

durchschnittlich oft gegeben ist, sind Bahnhaltstellen in den Waldviertler Regionen nur für ca. jeden vierten Haushalt fußläufig erreichbar. Auch die Erreichbarkeit von Bushaltstellen liegt dort sowie im Südlichen Mostviertel unter dem niederösterreichischen Durchschnitt, dies allerdings auf hohem Niveau, 4 von 5 Haushalten kön-



Die fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen liegt in Niederösterreich bei 91 %.

nen auch in diesen Regionen laut eigener Angabe eine Bushaltestelle zu Fuß erreichen.

Geringer sind die Unterschiede beim Pkw-Besitz je Haushalt. In der Stadtgemeinde Melk liegt die durchschnittliche Anzahl von Pkw's je Haushalt etwas unter dem Niederösterreichschnitt, in den anderen Regionen leicht darüber. Auch die Lenkerberechtigungsbesitzquote bzw. die Verfügbarkeit von Pkw für die Personen weichen in den Regionen nur leicht vom Durchschnittswert in Niederösterreich ab. In allen Regionen besitzen deutlich über 80% eine Lenkerberechtigung, die Pkw-Verfügbarkeit liegt für die LenkerberechtigungsbesitzerInnen nahe an der 100%-Marke (jederzeitige und teilweise Verfügbarkeit).

Der Anteil jener Personen, die ein Fahrrad zur Verfügung haben, liegt in allen Regionen sehr hoch, zumindest drei Viertel der Personen besitzen ein eigenes Fahrrad. Bemerkenswert ist der mit 86% sehr hohe Fahrradbesitzanteil in der Region Tullnerfeld West. Auch der Anteil der BesitzerInnen von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr liegt dort mit fast 30% deutlich über dem niederösterreichischen Durchschnitt von 23%. Ebenfalls überdurchschnittlich ist der Zeitkartenbesitzanteil in der Stadtgemeinde Melk, während in den Waldviertler Regionen lediglich 15% eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr besitzen.

Einen Überblick über die relevanten Kennzahlen gibt die folgende Abbildung.

Abb. 61  
Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen 2008

Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen	Niederösterreich	Tullnerfeld West	südl. Mostviertel	Waldviertler Regionen	Gemeinde Melk
fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhaltstellen	67%	60%	78%	28%	89%
fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen	91%	98%	83%	84%	90%
Durchschnittliche Anzahl Pkw je Haushalt	1,5	1,6	1,6	1,6	1,4
Führerscheinbesitz	87%	89%	87%	85%	84%
Pkw-Verfügbarkeit jederzeit	83%	83%	79%	85%	80%
Pkw-Verfügbarkeit teilweise	12%	12%	13%	11%	16%
Fahrradbesitz	78%	86%	75%	74%	76%
Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr	23%	29%	20%	15%	26%

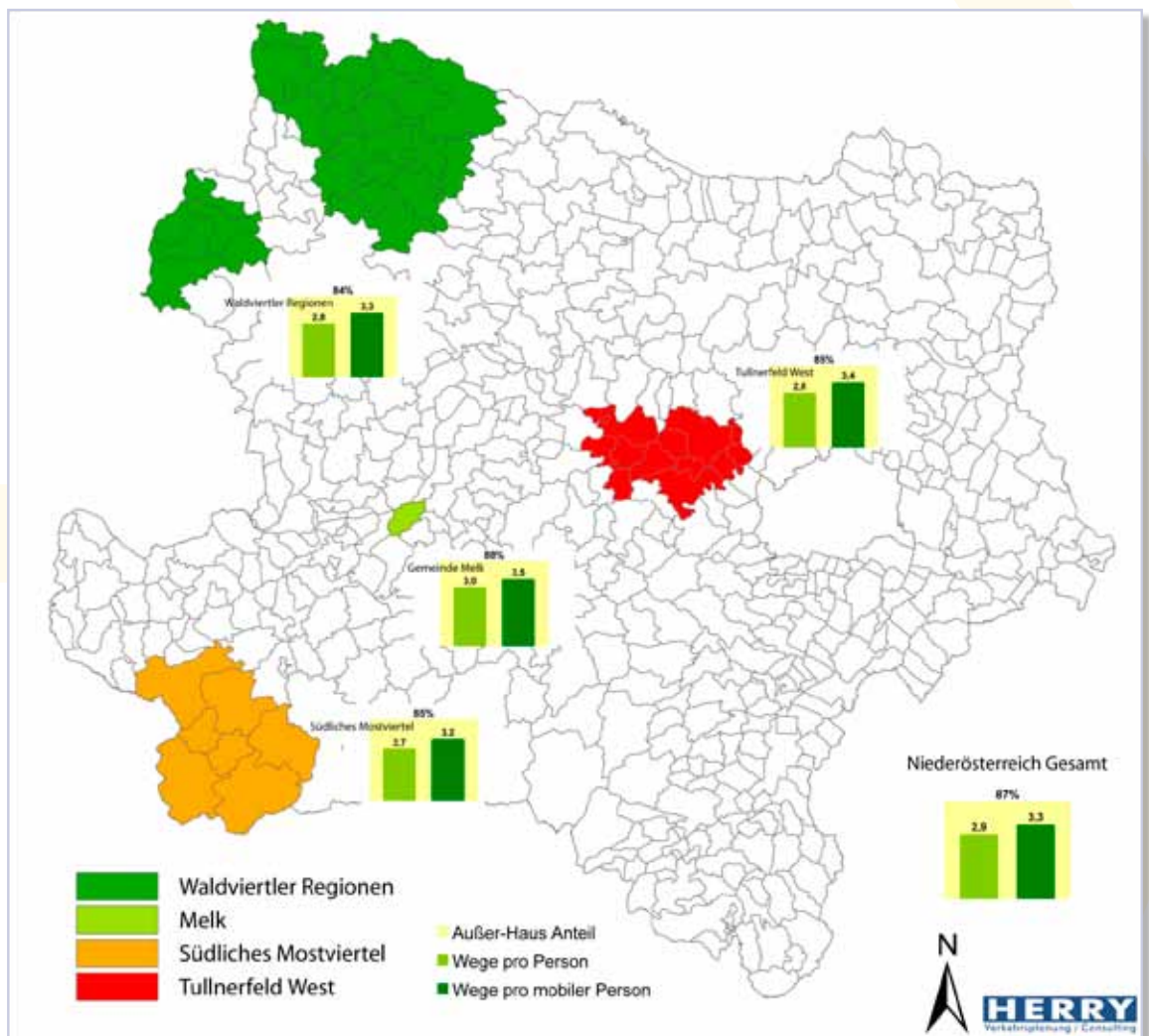
HERRY 2009

## 9.2 Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsrate

Abb. 62  
Außer-Haus-Anteil,  
Wege pro Person und  
Wege pro mobiler  
Person nach Regionen  
2008 [Personen in %]

Relativ wenige Unterschiede bestehen in den Regionen bezüglich des Außer-Haus-Anteils sowie der pro Person unternommenen Wege (Mobilitätsrate). Die größeren erhobenen Regionen (Tullnerfeld West, Südliches Mostviertel und die Waldviertler Regionen) liegen zumeist leicht unter dem Durchschnittswert in Niederösterreich, typisch für eher ländlich geprägte Regionen.

Dagegen liegen sowohl der Anteil jener Personen, die am Erhebungstag das Haus/die Wohnung zumindest einmal verlassen haben, als auch die Anzahl der außer Haus unternommenen Wege in der Stadtgemeinde Melk über dem Durchschnitt. Auch dies ist ein typisches Merkmal für eher städtisch geprägte Gebiete.





## 9.3 Verkehrsmittelwahl

Deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen den Regionen bei der Verkehrsmittelwahl.

### Stadtgemeinde Melk

Im Vergleich zu Gesamt-Niederösterreich ist der Pkw-LenkerInnenanteil in der Stadtgemeinde Melk um 6 %-Punkte geringer, der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel liegt dagegen im Durchschnitt (13 %). Besonders auffällig sind der geringe Radanteil von 4%, (3 %-Punkte unter dem NÖ-Durchschnitt) und der sehr hohe Fußanteil von 24 % (8 %-Punkte über dem Schnitt). Dieser Umstand ist auf die eher städtische Struktur zurückzuführen. In städtischen Gebieten werden im Allgemeinen deutlich mehr Wege zu Fuß zurückgelegt, da die wesentlichen Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) entsprechend gut zu erreichen sind.

### Südliches Mostviertel

In der Region Südliches Mostviertel liegt der Pkw-LenkerInnenanteil um 4 %-Punkte unter dem niederösterreichischen Durchschnitt. Auch der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist um 3 %-Punkte geringer. Dagegen liegen der Radanteil und der Anteil der Fußwege deutlich über den Durchschnittswerten. Der für eine ländlich geprägte Region hohe Anteil der Fuß- und Radwege kommt einerseits durch die insgesamt kürzeren Weglängen (vor allem Personen ab 50 Jahren legen deutlich mehr Wege zu Fuß zurück als im niederösterreichischen Durchschnitt),

andererseits durch die geringere Verfügbarkeit motorisierter Individualverkehrsmittel (speziell bei weiblichen Personen ab 50 Jahren) zustande.

### Tullnerfeld West

Ebenfalls um 4 %-Punkte geringer als im niederösterreichischen Durchschnitt ist der Pkw-LenkerInnenanteil in der Region Tullnerfeld West, der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel um 2 %-Punkte höher. Weiters ist der hohe Radanteil von 11% auffällig (4 %-Punkte über dem NÖ-Durchschnitt). Die zuvor beschriebenen hohen Anteile beim Fahrradbesitz sowie beim Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr finden hier ihren Niederschlag. Der überdurchschnittliche Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist auf Grund der Nähe zum Großraum Wien erklärbar, der hohe Radanteil ist das Ergebnis der in den letzten Jahren in der Region gesetzten Radverkehrsmaßnahmen.

### Waldviertler Regionen

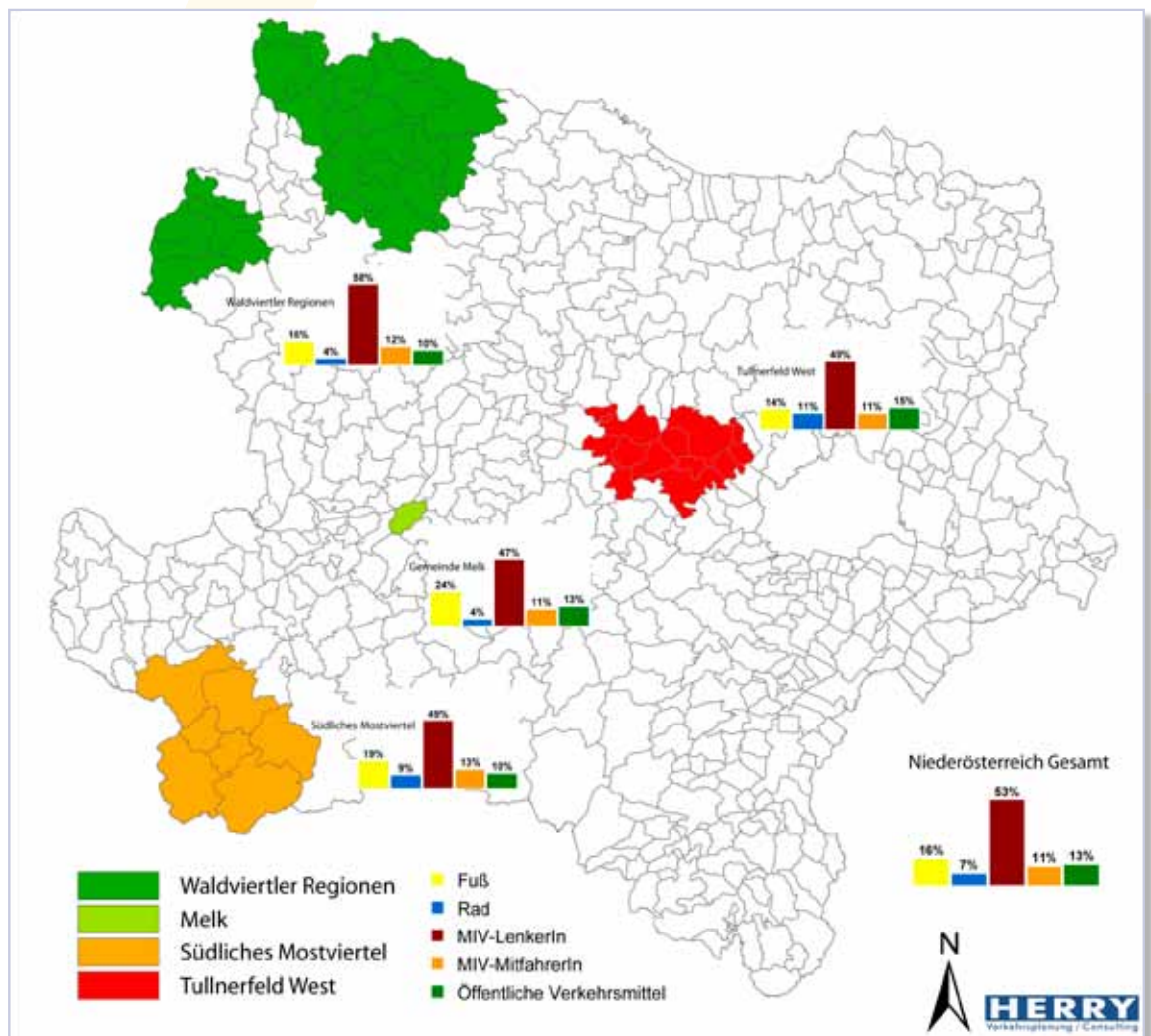
Anders stellt sich die Situation in den Waldviertler Regionen dar. Hier liegt der Pkw-LenkerInnenanteil um 5 %-Punkte über dem Durchschnittswert in Niederösterreich, der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel ist um 3 %-Punkte niedriger. Auch der Radanteil bleibt mit 4% deutlich unter dem NÖ-Durchschnitt. Die schlechtere fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (im Speziellen von Bahnhofstetellen), die hohe Pkw-Verfügbarkeit sowie die vergleichsweise geringen Anteile beim Fahrrad- und Zeitkartenbesitz unterstreichen dieses Ergebnis.



Pkw-LenkerInnenanteil, Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel, Radanteil und Fußanteil wurden in verschiedenen Regionen miteinander verglichen.



Abb. 63  
Werktägliches Verkehrsaufkommen  
der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsanteilen  
und Regionen 2008 [in %]



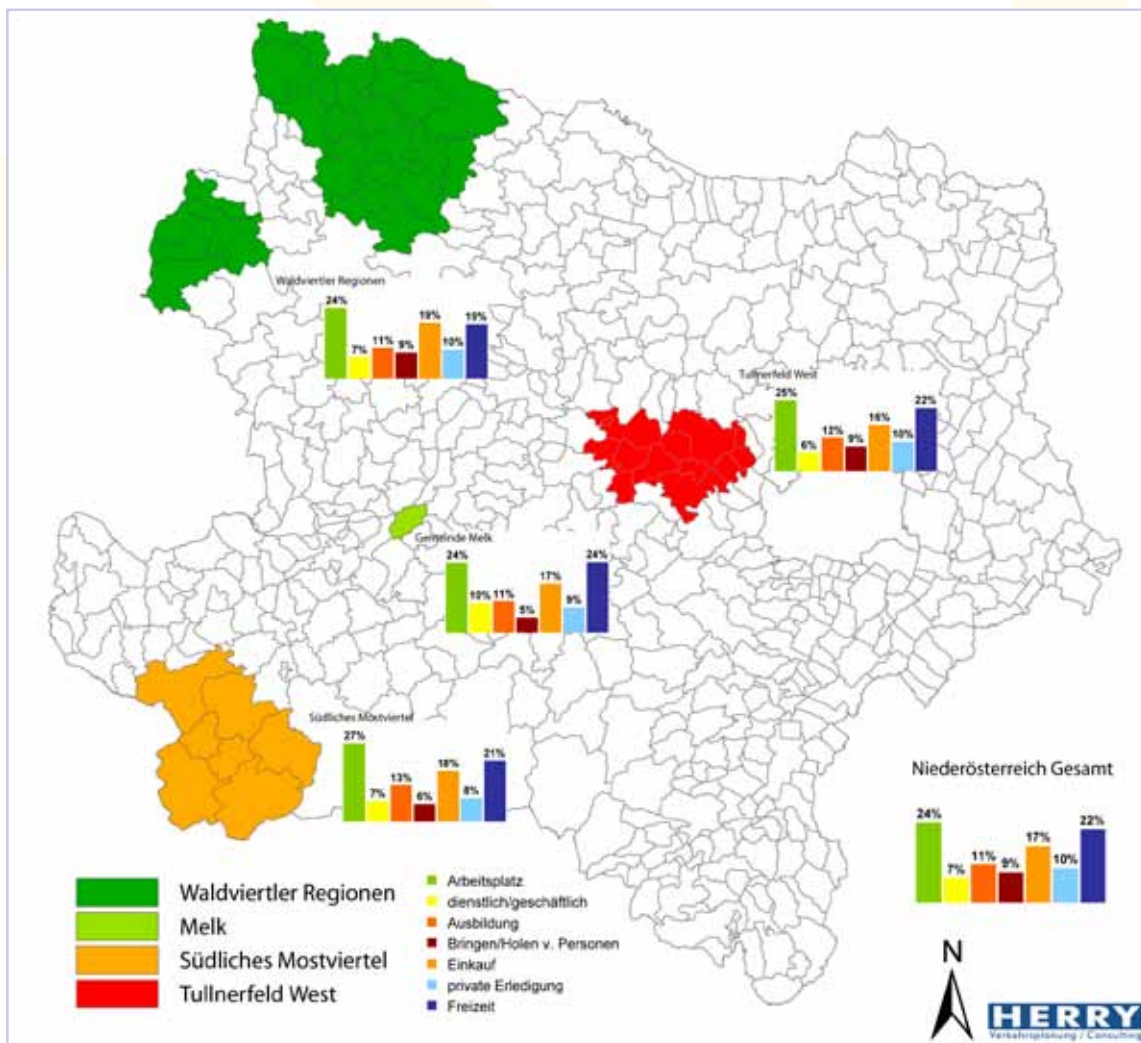
## 9.4 Wegzweck

Die Unterschiede zwischen den Regionen bezüglich der Wegzwecke sind gering. In Summe zeigt sich, dass die Aufteilung

nach den Hauptkategorien „Arbeit/Ausbildung“ und „private Wege“ relativ konstant bei etwa 45% zu 55% liegt.

Abb. 64

Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Regionen 2008 [in %]





# 10 VERKEHRSMITTELWAHL IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN VERGLEICH

Wenn man landesweite Ergebnisse der Mobilität analysiert, ist ein Vergleich dieser Daten mit anderen Bundesländern als auch im internationalen Vergleich interessant. Im folgenden Kapitel werden die Modal-Split-Werte für Niederösterreich sowohl nationalen als auch internationalen Vergleichswerten gegenübergestellt.

## 10.1 Niederösterreich mit anderen Bundesländern in Österreich

Auf Grund von Erhebungen in den Bundesländern Niederösterreich, Vorarlberg, Oberösterreich, Salzburg und Wien können Vergleiche zu anderen Erhebungen gezogen werden:

Es zeigt sich, dass die NiederösterreicherInnen eine ähnliche Verkehrsmittelwahl aufweisen wie das Nachbarbundesland Oberösterreich. Bezogen

auf den Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel liegt Niederösterreich vor Salzburg und gleichauf mit Vorarlberg. Wien nimmt hier mit einem Anteil von 35% eine Sonderstellung ein. Der Radanteil ist mit 7% ähnlich hoch wie in Oberösterreich und deutlich höher als in Wien. Dagegen liegt Vorarlberg mit einem Radanteil von 15% österreichweit an der Spitze.

Abb. 65  
Modal-Split Vergleich  
NÖ mit anderen  
österreichischen  
Bundesländern [in %]

Modal-Split nach Bundesländern (werktäglicher Personennormalverkehr)											
	N 2003	N 2008	V 2003	V 2008	S 1995	S <sup>1</sup> 2004	O 1995	O 2001	W <sup>2</sup> 2001	W <sup>2</sup> 2006	Ö 1995
Fuß	18%	16%	19%	18%	25%	18%	27%	17%	27%	27%	27%
Rad	7%	7%	14%	15%	8%	11%	6%	7%	3%	4%	5%
MIV	62%	64%	56%	54%	49%	60%	57%	62%	36%	34%	51%
ÖV	13%	13%	11%	13%	17%	11%	11%	15%	34%	35%	17%

<sup>1</sup> Großraum Salzburg: Stadt Salzburg, Flachgau und Tennengau  
<sup>2</sup> Modal-Split der WienerInnen an allen Tagen  
HERRY 2009

Quelle: Herry/Sammer, Bundesverkehrswegeplan 1995. Im Auftrag des BMWV; HERRY Consult, Mobilitätsanalyse 2004 der Stadt Salzburg und Umgebung. Im Auftrag des Magistrates der Stadt Salzburg, der Landesregierung Salzburg, der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein; HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2003 und 2008. Im Auftrag der NÖ Landesregierung; HERRY Consult, Mobilitätsbefragung Vorarlberg 2003 und 2008. Im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung; Stadt Wien, Masterplan Verkehr 2003, in: Werkstattberichte, Nr. 58, Wien 2003; Socialdata 2006

## 10.2 Niederösterreich mit Bundesländern in Deutschland (2002)

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsmittelwahlaufteilung in Niederösterreich 2008 im Vergleich mit den Ergebnissen für die deutschen Bundesländer aus dem Jahr 2002. Ist in allen deutschen Bundesländern der Anteil der Fußwege höher als in

Niederösterreich, so zeigt sich beim Öffentlichen Verkehr ein ganz anderes Bild: Mit einem Anteil von 13% liegt Niederösterreich weit über den Anteilen der meisten deutschen Länder - Ausnahmen sind Berlin, Bremen, und Hamburg.

Bundesländer Deutschland (2002) Niederösterreich (2008)	Fuß	Rad	Motorisierter Individual- verkehr	Öffentlicher Verkehr
Schleswig-Holstein	23%	10%	63%	5%
Hamburg	25%	9%	47%	19%
Niedersachsen	21%	13%	61%	6%
Bremen	24%	17%	46%	13%
Nordrhein-Westfalen	21%	9%	63%	7%
Hessen	22%	6%	64%	8%
Rheinland-Pfalz	23%	5%	65%	6%
Baden-Württemberg	25%	7%	61%	7%
Bayern	20%	8%	65%	7%
Saarland	22%	3%	68%	7%
Berlin	28%	7%	43%	22%
Brandenburg	19%	17%	57%	8%
Mecklenburg-Vorpommern	26%	12%	57%	6%
Sachsen	26%	7%	59%	8%
Sachsen-Anhalt	26%	11%	58%	5%
Thüringen	30%	7%	57%	5%
<b>Niederösterreich</b>	<b>16%</b>	<b>7%</b>	<b>64%</b>	<b>13%</b>

Abb. 66  
Modal-Split Vergleich  
NÖ mit Bundesländern in  
Deutschland [in %]

Quellen: Niederösterreich 2008: HERRY Consult GmbH.  
Im Auftrag der NÖ Landesregierung,  
DIW Berlin: Mobilität in Deutschland 2002,  
Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten -  
Projektnummer 70.0981/2001, im Forschungsprogramm  
Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen, Juni 2003

### 10.3 Niederösterreich mit anderen europäischen Staaten

Um die Ergebnisse für Niederösterreich auch in einem breiteren Kontext zu beleuchten, erfolgt in der Abbildung eine Gegenüberstellung der niederösterreichischen Ergebnisse mit den Mobilitätskennzahlen (Verkehrsleistung nach Verkehrsmittelanteilen) europäischer Staaten.

Verkehrsleistung (Personenkilometer) nach Verkehrsmittelanteilen 2007			
	Motorisierter Individual- verkehr	Busse und Straßenbahnen	Bahn
EU27	82,1	10,9	6,9
EU15	83,1	10,0	7,0
BE	79,3	13,7	7,0
BG	70,6	24,4	5,0
CZ	69,9	23,3	6,7
DK	80,1	11,0	8,9
DE	84,4	7,9	7,7
EE	76,7	21,2	2,1
IE	81,6	14,5	3,9
EL	78,8	19,6	1,6
ES	79,7	15,2	5,1
FR	83,9	6,9	9,3
IT	81,8	12,5	5,6
CY	80,9	19,1	0,0
LV	81,8	13,7	4,6
LT	90,7	8,4	0,9
LU	84,9	11,1	4,1
HU	59,5	27,9	12,6
MT	80,5	19,5	0,0
NL	83,2	7,7	9,1
AT	75,7	14,4	10,0
PL	82,3	10,9	6,7
PT	82,3	13,3	4,4
RO	69,3	22,0	8,6
SI	85,1	11,9	3,0
SK	69,9	24,3	5,8
FI	84,3	10,7	5,0
SE	82,6	8,9	8,5
UK	86,1	7,6	6,3
CH	78,3	6,6	15,1
<b>NÖ 2008 (werktag)</b>	<b>71,7</b>	<b>7,4</b>	<b>20,9</b>

Abb. 67  
Modal-Split-Vergleich von  
NÖ mit europäischen  
Ländern [in % der Jahres-  
verkehrsleistung]

Quelle: EUROSTAT, EU energy and transport in figures,  
Statistical pocketbook 2009;  
HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2008.  
Im Auftrag der NÖ Landesregierung



### 11.1.2 Lenkerberechtigungsbesitz (inkl. Mopedlenkerberechtigung)

Der Lenkerberechtigungsbesitzanteil bei den Jugendlichen beträgt im Durchschnitt 59 %, wobei dieser bei der Altersgruppe der 17- bis 21-Jährigen mit 72 % noch deutlich geringer ist als bei den jungen Erwachsenen im Alter zwischen 22 und 26 Jahren (95 %).

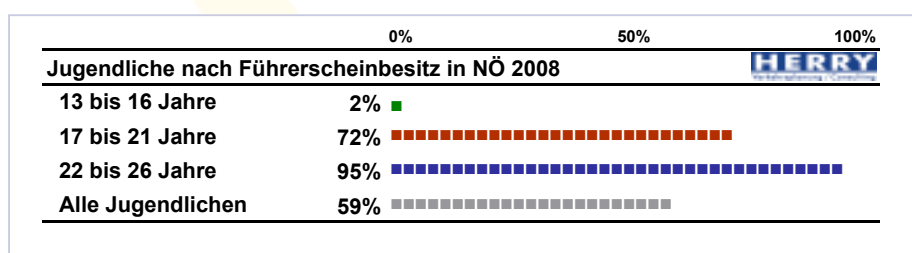


Abb. 69 Jugendliche nach Lenkerberechtigungsbesitz der NÖ Wohnbevölkerung 2008 [Personen in %]

### 11.1.3 Pkw-Verfügbarkeit (Jugendliche mit Lenkerberechtigung)

Im Durchschnitt verfügen 90 % der Jugendlichen mit Lenkerberechtigung auch zumindest teilweise über einen Pkw, wobei bei den 17- bis 21-Jährigen die jederzeitige Verfügbarkeit geringer und die teilweise Verfügbarkeit höher ist als bei den 22- bis 26-Jährigen.

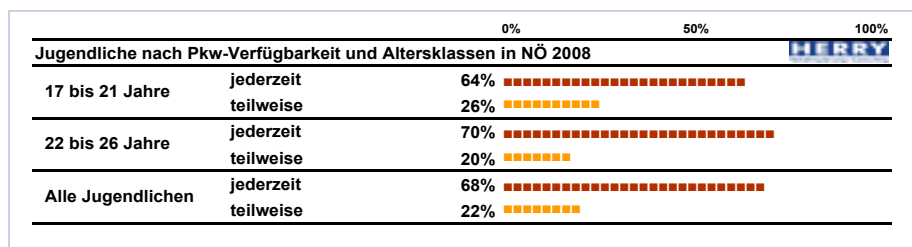


Abb. 70 Jugendliche nach Pkw-Verfügbarkeit und Altersklassen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [Personen in %]

### 11.1.4 Zeitkartenbesitz für Öffentliche Verkehrsmittel

Mit zunehmendem Alter sinkt der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Während bei den 13- bis 16-Jährigen drei von vier Jugendlichen eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr besitzen (inklusive Schülerfreifahrt), sind es bei den 22- bis 26-Jährigen nur noch 34%. Im Schnitt liegt der Zeitkartenbesitzanteil bei den Jugendlichen bei gut 50%.

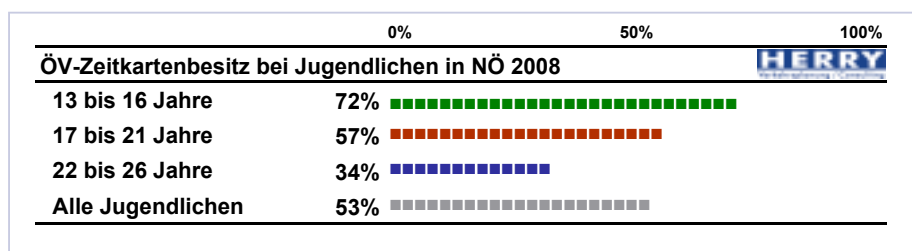


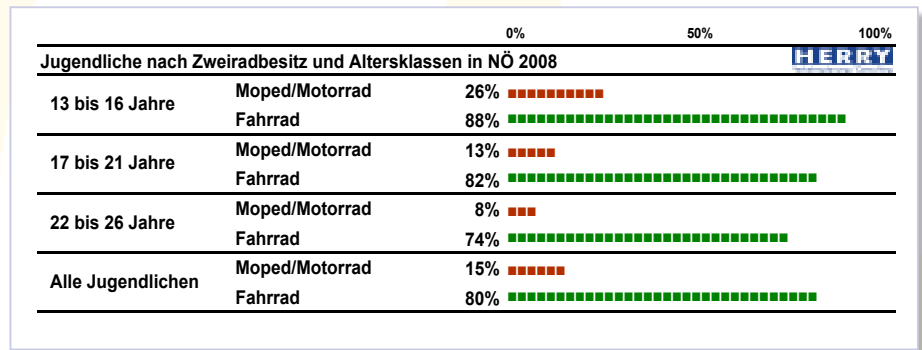
Abb. 71 Jugendliche nach ÖV-Zeitkartenbesitz der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [Personen in %]



Abb. 72 ►  
 Jugendliche nach  
 Zweiradbesitz und  
 Altersklassen der  
 NÖ-Wohnbevölkerung  
 2008 [Personen in %]

## 11.1.5 Zweiradbesitz

Ähnlich wie beim Zeitkartenbesitz für Öffentliche Verkehrsmittel verhält es sich beim Besitz von Fahrrädern und Motorrädern (bzw. Mofas und Mopeds), wobei der Fahrradbesitzanteil in allen 3 Altersklassen hoch ist. Beim Eintritt ins Pkw-Lenkerberechtigungsalter sinkt speziell der Anteil der MotorradbesitzerInnen rapide und halbiert sich von 26% auf 13%, aber auch der Fahrradbesitzanteil geht mit zunehmendem Alter etwas zurück.

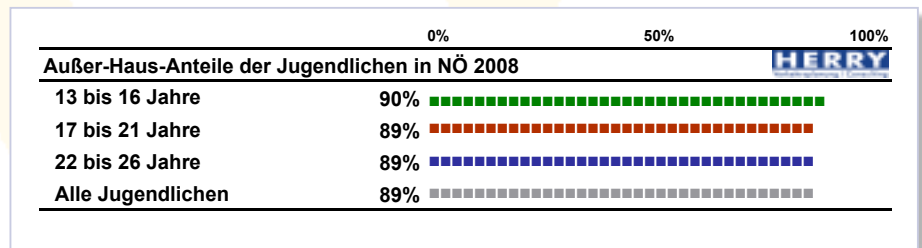


## 11.2 Mobilitätsverhalten der Jugendlichen

### 11.2.1 Außer-Haus-Anteil

Der Außer-Haus-Anteil liegt bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter zwischen 13 und 26 Jahren mit 89% etwas höher als in der Gesamtbevölkerung in Niederösterreich.

Abb. 73  
 Außer-Haus-Anteil  
 der Jugendlichen der  
 NÖ-Wohnbevölkerung  
 2008 [in %]



### 11.2.2 Wege pro Person/ mobiler Person

In Summe liegt die Mobilitätsrate bei den Jugendlichen zwischen 13 und 26 Jahren etwas unter der Mobilitätsrate

der Gesamtbevölkerung. Dieser Umstand ist vor allem auf die unter 21-Jährigen zurückzuführen, die deutlich weniger Einkaufswege, Wege zu privaten Erledigungen sowie Bring- und Holwege unternehmen als der Durchschnitt.

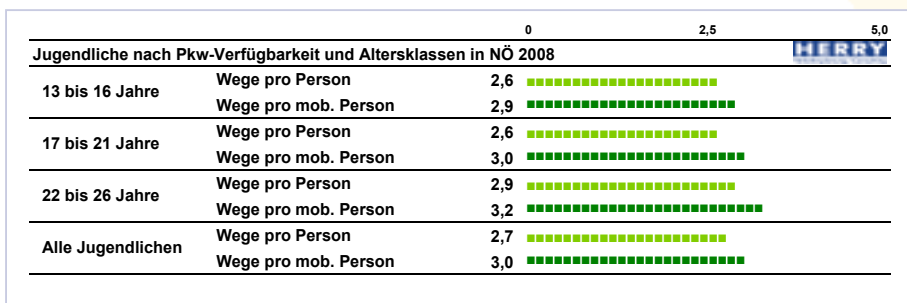


Abb. 74  
Wege pro Person und pro mobiler Person bei Jugendlichen nach Pkw-Verfügbarkeit und Altersklassen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008

### 11.2.3 Verkehrsmittelwahl

In Summe ist die Verkehrsmittelwahl bei den 13- bis 26-Jährigen durch einen hohen Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel (37%) geprägt. Bei genauerer Betrachtung wird aber schnell klar, dass dieser hohe Anteil im Wesentlichen durch die ganz Jungen, in Ausbildungen befindlichen Jugendlichen, geprägt wird. Bemerkenswert ist allerdings, dass auch bei den 22- bis 26-Jährigen der Anteil des Öffentlichen Verkehrs mit 25% noch deutlich über dem Anteil in der Gesamtbevölkerung in Niederösterreich (13%) liegt.

Der Anstieg des Anteils der MIV-LenkerInnen verläuft mit zunehmendem Alter kontinuierlich und liegt bei den 17- bis 21-Jährigen mit 39% noch deutlich unter dem Anteil in der Gesamtbevölkerung. Erst bei den 22- bis 26-Jährigen steigt dieser Anteil auf 52% und entspricht damit dem Durchschnittswert in Niederösterreich.

Sowohl der Radweganteil als auch der Fußweganteil liegen bei den Jugendlichen zwischen 13 und 26 Jahren mit durchschnittlich 4% bzw. 11% unter den Durchschnittswerten der Gesamtbevölkerung in Niederösterreich.

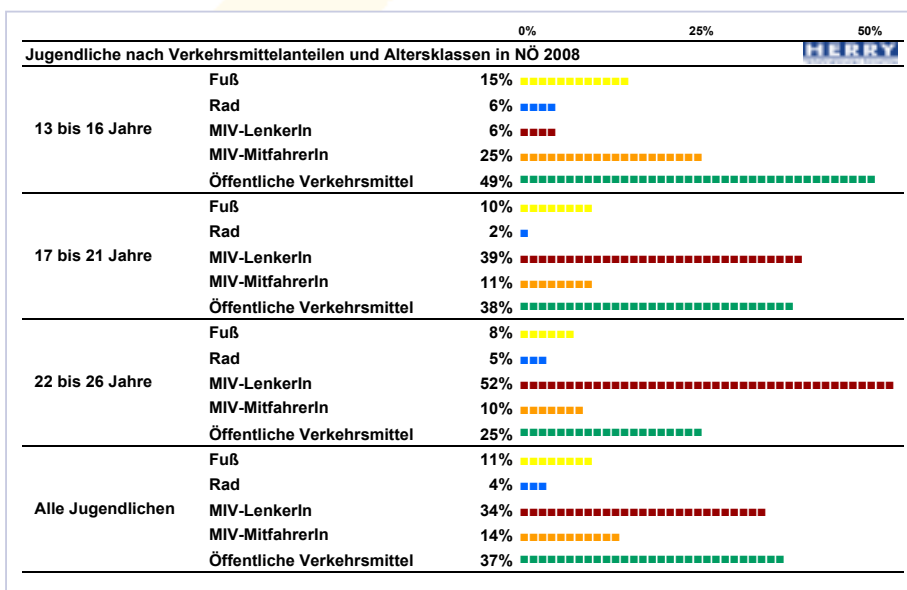


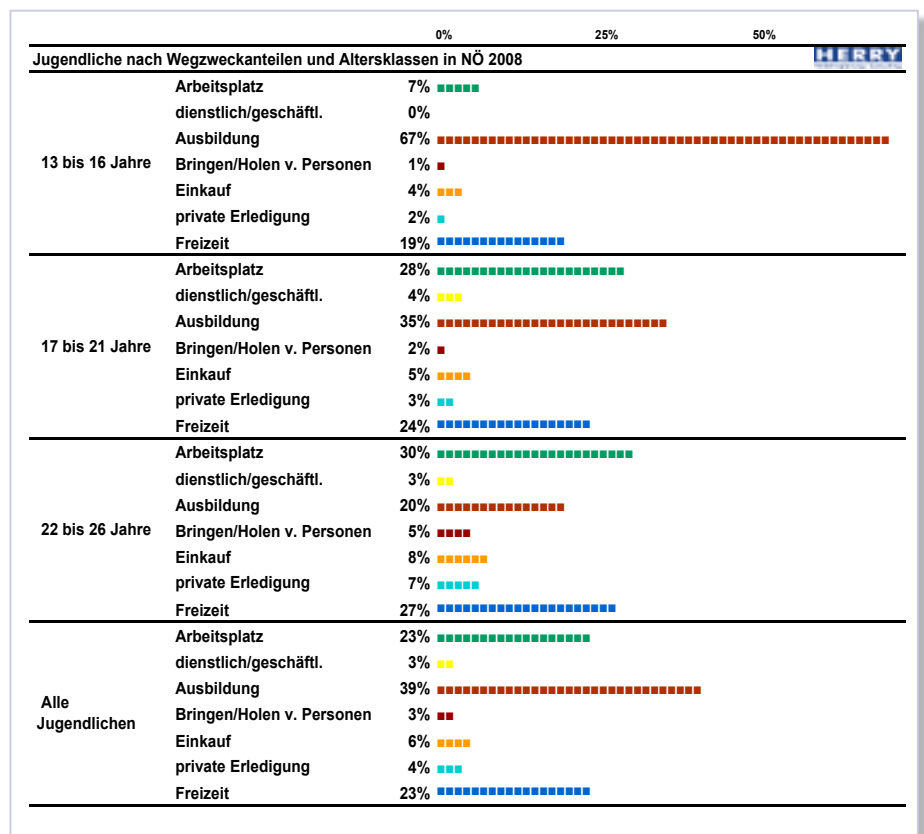
Abb. 75  
Jugendliche nach Verkehrsmittelanteilen und Altersklassen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [Personen in %]

### 11.2.4 Wegzwecke

Der wichtigste Wegzweck bei den Jugendlichen ist wenig überraschend die Erreichung der Ausbildungsstätte, 39% aller Wege werden zu diesem Zweck unternommen. Vor allem bei den unter 17-Jährigen sind die Ausbildungswege dominierend, zwei Drittel aller Wege dieser Altersgruppe dienen diesem Zweck. Ab dem 17. Lebensjahr werden Arbeitsplatzwege immer wichtiger,

ihr Anteil beträgt bei den Altersgruppen der 17- bis 21-Jährigen sowie bei den 22- bis 26-Jährigen jeweils rund 30%. Während der Anteil der Ausbildungswege mit zunehmendem Alter zurückgeht und bei den 22- bis 26-Jährigen nur mehr 20% beträgt, steigt der Anteil der privaten Wege (Freizeit, Einkauf, Bringen/Holen von Personen, Erledigungen) kontinuierlich an und beträgt bei den 22- bis 26-Jährigen bereits annähernd 50%.

Abb. 76  
Jugendliche nach  
Wegzweckanteilen und  
Altersklassen der  
NÖ-Wohnbevölkerung  
2008 [in %]



## 11.3 Einstellungen und Meinungen der Jugendlichen

Zusätzlich zu den vorhin dargestellten Ergebnissen aus der Haupterhebung wurden die Jugendlichen im Alter zwischen 13 und 26 Jahren gebeten, einige Einstellungsfragen zu Verkehrsmitteln, zur Verkehrsmittelwahl und zum Umweltschutz zu beantworten.

Im ersten Frageblock wurden mehrere Statements zur Bewertung nach einer 5stufigen Skala von „stimmt sehr“ bis „stimmt nicht“ vorgegeben. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um Aussagen, die sich mit der Einstellung zu einzelnen Verkehrsmitteln auseinandersetzen.

Am besten (nach dem Schulnotenprinzip) wurde dabei im Durchschnitt die Aussage „Autofahren macht mir Spaß“ (Note 2,1), gefolgt von der Aussage „Autofahren bedeutet für mich Freiheit“ (Note 2,3) benotet. Dies gibt einen ersten Hinweis auf die starke Affinität und emotionale Bindung zum Pkw, die bereits bei den Jugendlichen im Alter ab 13 Jahren vorhanden ist (auch bei den Jüngsten zwischen 13 und 16 Jahren werden diese beiden Statements am besten bewertet).

Mit etwas Abstand in der Bewertung folgen mit Noten zwischen 2,7 und 3,2 Statements, die inhaltlich auf die Affinität der Jugendlichen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abzielen. Am besten werden in dieser Gruppe die Statements „Ich bin gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs“ (Note 2,7) und „Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrich-

ten, dass sie kein eigenes Auto mehr besitzen müssen“ (Note 2,8). Mit der Note 3,2 wird die Aussage „Ich finde, Bus- und Bahn fahren ist im Trend“ bewertet. An dieser Stelle ist anzumerken, dass zwar die durchschnittliche Benotung der einzelnen Aussagen zwischen den Altersgruppen 13- bis 16-Jährige, 17- bis 21-Jährige und 22- bis 26-Jährige etwas variiert, die Reihenfolge der Statements in der Benotung bei allen 3 Gruppen aber in etwa gleich ist.

Am schlechtesten werden Aussagen benotet, die mit Einflüssen von Außen („Beim Rad fahren fühle ich mich häufiger durch andere Menschen belästigt“ - Note 4,2 oder „Wenn ich mit dem Bus oder der Bahn fahre, fühle ich mich manchmal wie ein Mensch zweiter Klasse“ - Note 4,0) bzw. Rückkopplung mit dem Umfeld („Wenn ich viel mit Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs bin, steigert das mein Ansehen bei anderen Personen“ - Note 4,1 oder „Mit einem Auto kann ich zeigen, dass ich es zu etwas gebracht habe“ - Note 3,8) zu tun haben. Dies lässt darauf schließen, dass die Jugendlichen im Allgemeinen besonders Ichzentriert sind und eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens schwierig sein kann. Eine Einmischung in das Verkehrsverhalten wird vermutlich oft als Eingriff in die eigene Freiheit und die eigene Willensentscheidung verstanden werden.



Mit der Note 3,2 wird die Aussage „Ich finde, Bus- und Bahn fahren ist im Trend“ bewertet.



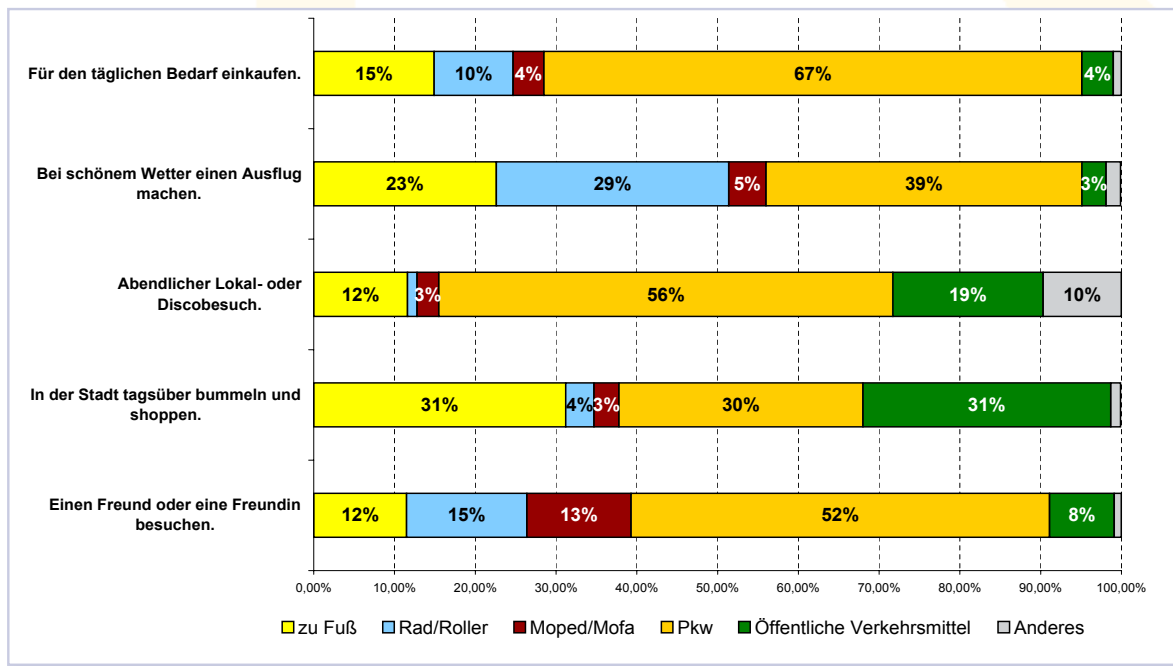


gleichauf. D. h. die Jugendlichen sind durchaus bereit, für bestimmte Zwecke Öffentliche Verkehrsangebote zu nutzen.

Der Besuch bei Freunden wird dagegen wieder vom Pkw als liebstes Verkehrsmittel dominiert (52%), weitere 13%

würden am liebsten mit dem Motorrad (Moped/Mofa) Freunde besuchen. Immerhin 15% fahren am liebsten mit dem Fahrrad, 12% gehen am liebsten zu Fuß und 8% benutzen für den Besuch bei Freunden am liebsten Öffentliche Verkehrsmittel.

Abb. 78  
Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen nach Zweck des Weges der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]



Der dritte Frageblock des Jugendfragebogens hat sich mit Themen des Umweltschutzes in Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl beschäftigt. Auch hier ist vorweg anzumerken, dass sich die Reihung der Statements nach der Durchschnittsbenotung zwischen den Altersklassen 13 - 16, 17 bis 21 und 22 bis 26 Jahren nur unwesentlich unterscheidet. D.h. die Einstellungen zum Umweltschutz und zum

Verkehrverhalten sind schon bei den ganz Jungen zwischen 13 und 16 Jahren ausgebildet.

Am besten bewertet wird von den Jugendlichen die Aussage „Ich kann durch eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Umweltschutz leisten“ mit der Durchschnittsnote 1,9, gefolgt von der Note 2,2 für das Statement „Der Autover-



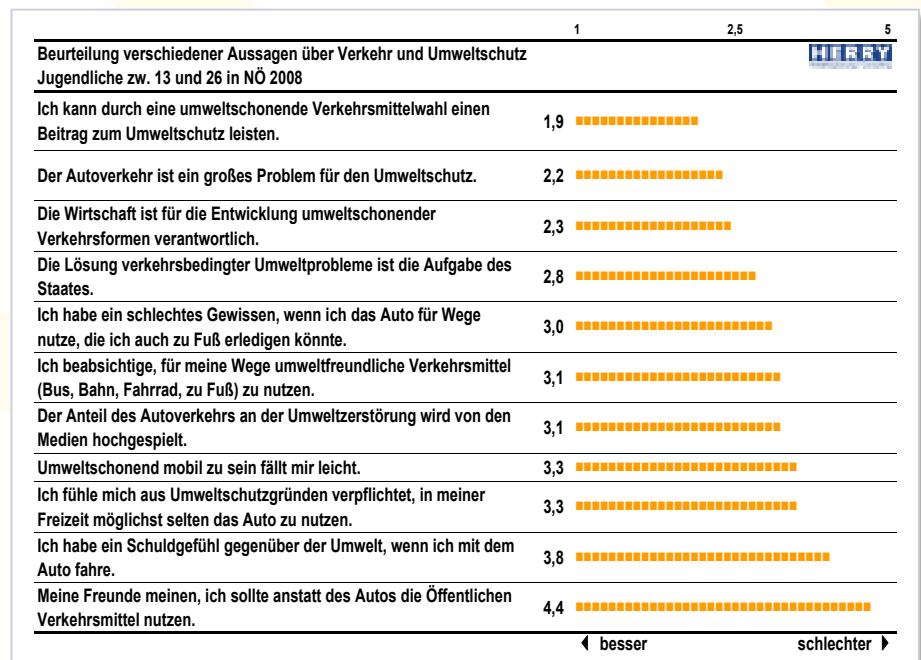
kehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz“. Die guten Noten für diese beiden Aussagen deuten darauf hin, dass den Jugendlichen die Umweltschutzproblematik im Verkehrsbereich durchaus bewusst ist. Gleichzeitig wird aber die Verantwortung auch etwas von sich weggeschoben, dies belegen die Noten 2,3 bzw. 2,8 für die Aussagen „Die Wirtschaft ist für die Entwicklung umweltschonender Verkehrsformen verantwortlich“ sowie „Die Lösung verkehrsbedingter Umweltprobleme ist die Aufgabe des Staates“.

Am Ende der Bewertungsskala stehen die beiden Aussagen „Ich habe ein Schuldgefühl gegenüber der Umwelt,

wenn ich mit dem Auto fahre“ (Note 3,8) und „Meine Freunde meinen, ich sollte anstatt des Autos die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen“ (Note 4,4). Offensichtlich sind sich die Jugendlichen zwar der Umweltproblematik im Verkehrsbereich bewusst, allerdings wird diese nur in geringem Ausmaß auf die eigene Person projiziert. Weiters dürfte die Benutzung Öffentlicher Verkehrsmittel als Beitrag zum Umweltschutz kaum ein Thema sein das im Freundeskreis der Jugendlichen relevant ist.

Mit durchschnittlichen Noten zwischen 3,0 und 3,3 werden die restlichen Statements bewertet.

Abb. 79  
 Beurteilung verschiedener Aussagen über Verkehr und Umweltschutz von Jugendlichen der NÖ Wohnbevölkerung 2008 [Bewertung in Schulnoten]

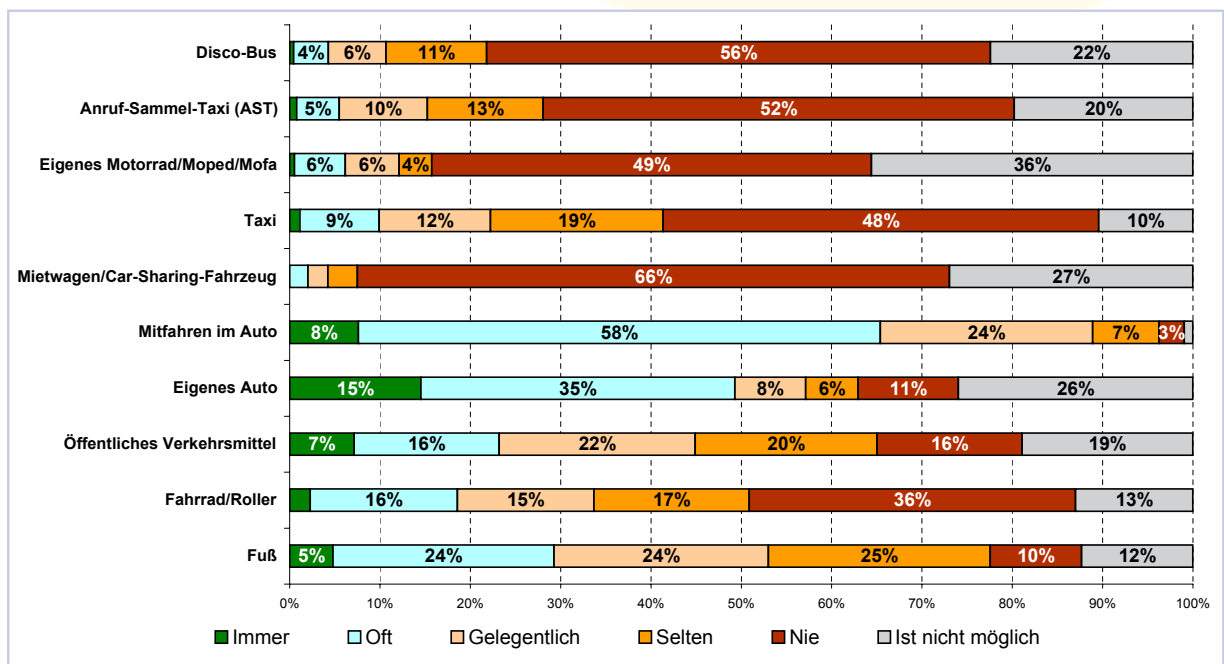


Bei den Verkehrsmitteln, die Jugendliche zum abendlichen „Weggehen mit Freunden“ verwenden, liegt „Mitfahren im Auto“ an der Spitze, zwei Drittel der Befragten gaben an, „oft“ oder „immer“ mit anderen mitzufahren. Die Hälfte der Jugendlichen benutzt nach eigenen Angaben „oft“ oder „immer“ den eigenen Pkw.

Knapp 30% der Jugendlichen gehen häufig zu Fuß, ca. 20% fahren häufig mit dem Fahrrad oder mit dem Roller. Etwas häufiger als das Fahrrad werden für diesen Wegzweck aber Öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Taxi, Disco-Bus sowie Anruf-Sammel-Taxis werden deutlich seltener zum „Weggehen mit Freunden“ benutzt, Car-Sharing-Fahrzeuge praktisch nie.

Abb. 80

### Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln beim Fortgehen von Jugendlichen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]



Bei der Frage nach der generellen Nutzungsbereitschaft verschiedener Verkehrsangebote ergibt sich folgendes Bild:

Am höchsten ist die Nutzungsbereitschaft unter den Jugendlichen für absperrbare Fahrradboxen an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs so-

wie für den Disco-Bus (je 57%). Ebenfalls über 50% liegen die Angebote „Park&Drive“ sowie das Anruf-Sammel-Taxi. Dieses Ergebnis zeigt, dass erweiterte Angebote im Öffentlichen Verkehr, auch in Kombination mit Individualverkehrsmitteln, bei den Jugendlichen weitgehend akzeptiert und angenommen werden. Bei jenen, die die

genannten Angebote nicht nutzen wollen, gibt der größte Teil an, diese nicht zu kennen. Ein weiterer häufig genannter Grund ist, diese Angebote wären zu umständlich, beim Anruf-Sammel-Taxi spielt der Kostenfaktor ebenfalls eine wesentliche Rolle, bei den absperrbaren Fahrradboxen bestehen Sicherheitsbedenken.

Im Mittelfeld, bezogen auf die Nutzungsbereitschaft, liegen die Angebote „Park&Drive“, „Fahrradmitnahme in der Bahn“ sowie „(Leih-)Fahrradstationen“. 70% jener, die „Park&Drive“ nicht nutzen wollen, geben an, dieses Angebot nicht zu kennen. „Fahrradmitnahme in der Bahn“ sowie „(Leih-)Fahrradstationen“ sind vielen Jugendlichen zu umständlich oder erscheinen generell als uninteressant.

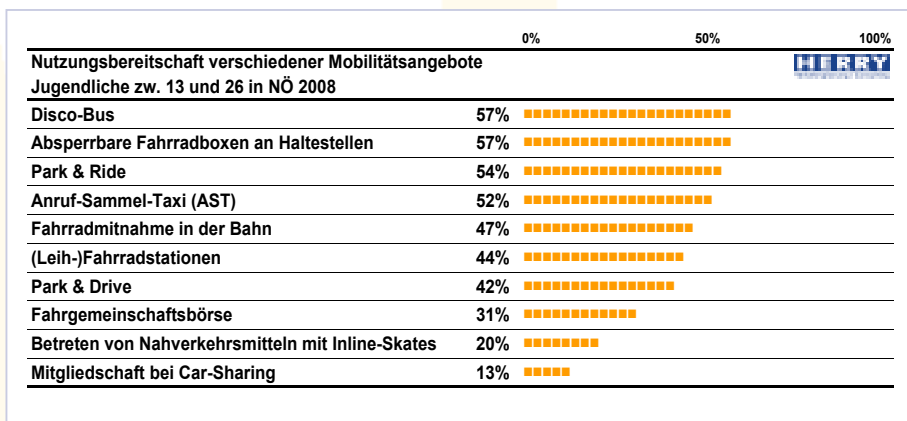
Rund ein Drittel der Jugendlichen kann sich vorstellen, Fahrgemeinschaftsbörsen zu nutzen. Von den zwei Drittel, die dieses Angebot nicht nutzen wollen, geben 41% an, ein solches Angebot nicht zu kennen. Fahrgemeinschaftsbörsen erscheinen vielen Jugendlichen als zu umständlich bzw. uninteressant.

Am geringsten ist unter den Jugendlichen die Nutzungsbereitschaft für Car-Sharing, wobei knapp die Hälfte angibt, dieses Angebot nicht zu kennen.

Nur 20% der Jugendlichen geben an, dass sie Nahverkehrsmittel mit Inline-Skates betreten möchten. Diese Möglichkeit wird vielfach als umständlich, unbequem und unsicher bezeichnet.

Abb. 81

Nutzungsbereitschaft  
verschiedener  
Mobilitätsangebote von  
Jugendlichen der NÖ-  
Wohnbevölkerung 2008  
[in %]



## 11.4 Mobilitätstypen unter den Jugendlichen

Um festzustellen, ob unter den Jugendlichen bestimmte Mobilitätstypen zu finden sind, wurden in weiterer Folge die Statements des ersten Frageblocks einer Faktorenanalyse unterzo-

gen. Ziel einer Faktorenanalyse ist es, herauszuarbeiten, ob hinter mehreren Einzelbeobachtungen übergeordnete, komplexere Strukturen stehen, die es erlauben, mehrere Dimensionen un-

ter einem ‚Oberbegriff‘ zusammen zu fassen (latente Hintergrundvariable, Faktor). Es wird also untersucht, ob und wie die Aussagen über die einzelnen Verkehrsmittel miteinander in Zusammenhang stehen. In weiterer Folge werden daraus die Mobilitätstypen der Jugendlichen gebildet.

Das Ergebnis der Faktorenanalyse zeigt, dass unter den Jugendlichen im Wesentlichen 2 Gruppen (Mobilitätstypen) zu unterscheiden sind, welche sich jeweils in 2 weitere Untergruppen einteilen lassen:

**Mobilitätstyp 1:**

**Rad- und ÖV-begeisterte Jugendliche:**

Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendlichen, die sich auf Grund ihrer Aussagen zu den Verkehrsmitteln den ermittelten Faktoren

**Faktor 1 - Rad-begeisterte Jugendliche**

**Faktor 2 - ÖV-begeisterte Jugendliche**

zuordnen lassen.

Diese Jugendlichen haben demnach eine durchgehend positive Einstellung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

**Mobilitätstyp 2:**

**Pkw-begeisterte Jugendliche und allgemein Unzufriedene**

Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendlichen, die sich aufgrund ihrer Aussagen zu den Verkehrsmitteln den ermittelten Faktoren

**Faktor 3 -**

**Pkw-begeisterte Jugendliche**

**Faktor 4 -**

„allgemein unzufriedene“ Jugendliche zuordnen lassen.

Diese Jugendlichen haben demnach eine hohe Affinität zum Pkw bzw. eine Abneigung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (speziell gegenüber dem Zu-Fuß-Gehen und gegenüber dem Radfahren).



**Mobilitätstyp 1: Rad- und ÖV-begeisterte Jugendliche**  
**Mobilitätstyp 2: Pkw-begeisterte Jugendliche und allgemein Unzufriedene**

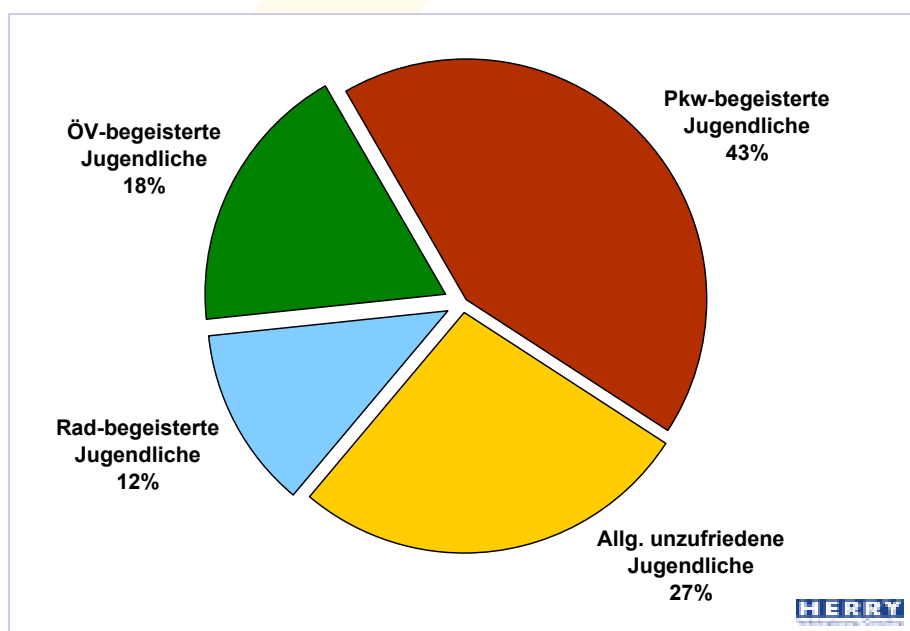


Abb. 82  
 Mobilitätstypen unter den Jugendlichen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]











Bezüglich des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen, die dem Mobilitätstyp 2 zuzuordnen sind, sind folgende Charakteristika festzustellen: Sowohl der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege sowie wie der Anteil der Radwege liegen um 1%-Punkt unter dem Durchschnitt aller Jugendlichen in NÖ.

Der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel beträgt 31% und liegt somit um 6%-Punkte unter dem Durchschnittswert aller Jugendlichen in NÖ.

Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs ist dagegen mit 42% LenkerInnen-Anteil um 8%-Punkte höher als im Durchschnitt in dieser Altersgruppe. Der Besetzungsgrad liegt dabei sehr gering bei 1,3 Personen je Pkw.

Der Anteil der Arbeitsplatzwege bei den Jugendlichen, die dem Mobilitätstyp 2 zuzuordnen sind, liegt mit 27% aller Wege deutlich über dem Durchschnittswert der Jugendlichen in Niederösterreich. Der Anteil der Ausbildungswege ist mit 34% zwar immer noch hoch, aber deutlich unter dem Durchschnittswert von 39%.

Bezüglich der Weglängen ist festzuhalten, dass der Mobilitätstyp 2 in Summe längere Wege zurücklegt. Fußwege und Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind allerdings bei diesem Mobilitätstyp durchschnittlich kürzer als die entsprechenden Wege des Mobilitätstyps 1, während Wege mit dem Rad und Wege mit dem Pkw überdurchschnittlich lang sind.

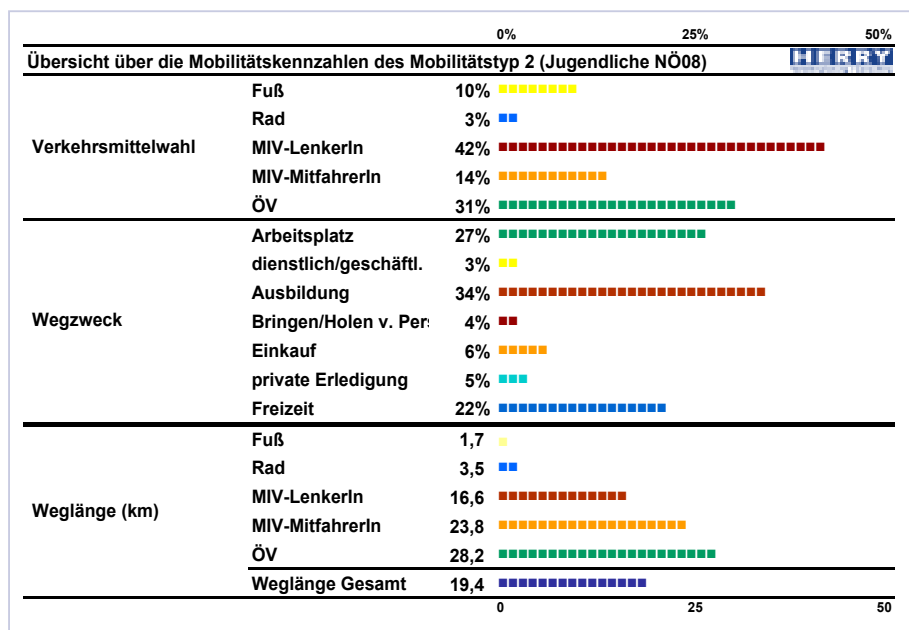


Abb. 86  
Übersicht über die Mobilitätskennzahlen des Mobilitätstyp 2 bei Jugendlichen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]







Für den Hin- und Rückweg zur Sportaktivität bewältigen die Befragten (nach eigener Schätzung) im Schnitt 12,4 km.

Auffallend ist, dass Wege zum Sport mit dem Pkw im Schnitt länger sind als Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln.

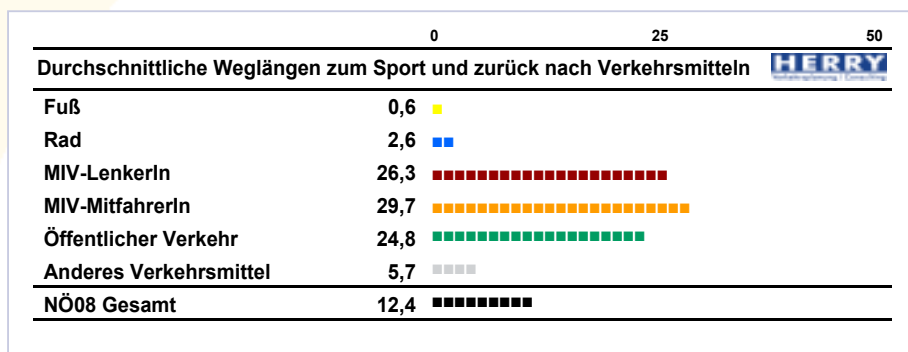


Abb. 93  
Durchschnittliche Weglängen zum Sport und zurück nach Verkehrsmitteln der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in km]

Nur 17% der sportlich aktiven Befragten hätten grundsätzlich die Möglichkeit, ihre Sportstätte mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hier muss wiederum angemerkt wer-

den, dass viele Sportaktivitäten direkt bei der Wohnung beginnen, damit erklärt sich der hohe Anteil von NichtantworterInnen (k.A.).

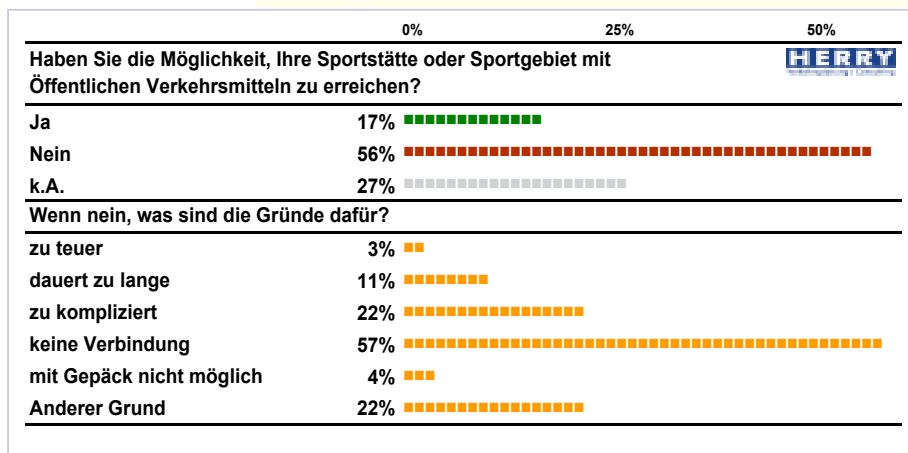


Abb. 94  
Befragung über die Erreichung der Sportstätte mit Öffentlichen Verkehrsmitteln der NÖ-Wohnbevölkerung 2008





# 13 GLOSSAR/ BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Arbeitswege	Wege zum/vom Arbeitsplatz
Außer-Haus-Anteil	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag verkehrlich unterwegs ist.
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (FahrzeuglenkerInnen und MitfahrerInnen) pro Fahrzeug.
Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (HVM)	Das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist das Verkehrsmittel jener Etappe dieses Weges, das innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt: Bahn schlägt Bus, Öffentlicher Verkehr (ÖV) schlägt Individualverkehr (IV), motorisierter Individualverkehr (MIV) schlägt nichtmotorisierten Individualverkehr (nMIV), Rad schlägt Fuß.
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad)
Mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außerhalb der Wohnung unternommen haben.
Modal Split	Aufteilung von Wegen auf verschiedene Verkehrsmittel.
nMIV	Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fuß, Rad).
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel
Umweltverbund	Unter „Umweltverbund“ werden folgende Verkehrsmittel verstanden: Fuß, Rad, Öffentliche Verkehrsmittel.
Verkehrsmittel	Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der Mobilitätserhebung unterschieden: zu Fuß, Rad, Mofa/Moped/Motorrad, Pkw als FahrerIn, Pkw als MitfahrerIn, Bus, U-Bahn/Straßenbahn, Eisenbahn/Schnellbahn, andere Verkehrsmittel (z.B. Taxi).
Verfügbarkeit eines Pkw	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Pkw zur jederzeitigen Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern (teilweise) oder gar nicht zur Verfügung steht.
Weg	Ein Weg ist eine Ortsveränderung zwischen zwei Aktivitäten.
Wegehäufigkeit bzw. Mobilitätsrate	Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. pro mobiler Person an einem Tag.
Wegzweck	Der Wegzweck ergibt sich aus dem Quell- und Zielzweck eines Weges, d.h. der Tätigkeit am Anfang und am Ende des Weges. In der Mobilitätserhebung wird unterschieden in: Arbeiten, dienstliche/geschäftliche Erledigung, Einkaufen, private Erledigung (z.B. Arzt-besuch, Behörde), Bringen und Holen von Personen, Freizeit (z.B. Gastronomie, Besuch von Kulturveranstaltungen).





### Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park&Ride (September 1990)
- Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)  
NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)  
NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)  
NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)  
10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick (April 2007)

Die Hefte der Schriftenreihe sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7  
A-3109 St. Pölten, Landhausplatz 1  
Tel.: 02742/90 05-14973

### Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008

Herausgeber und Medieninhaber:

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung  
Gesamtverkehrsangelegenheiten  
NÖ Landesakademie, Umwelt und  
Energie

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Christoph Westhauser  
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung  
Gesamtverkehrsangelegenheiten  
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1  
Tel.: 02742 / 9005 - 149 71  
Fax: 02742 / 9005 - 149 50  
e-mail: post.ru7@noel.gv.at  
www.noel.gv.at

Unterstützt durch:

Dipl.-Ing. Oliver Brantner  
NÖ Landesakademie, Umwelt und Energie  
3109 St. Pölten, Neue Herrengasse 17A  
Tel.: 02742 / 294 - 17463  
Fax: 02742 / 294 - 17432  
e-mail: oliver.brantner@noe-lak.at  
www.noel-lak.at

Erstellt von:

Dr. Max Herry  
Irene Steinacher  
Mag. Rupert Tomschy

HERRY Consult GmbH  
1040 Wien, Argentinierstraße 21,  
Tel.: 01 / 504 12 58  
Fax: 01 / 504 35 36  
e-mail: office@herry.at  
www.herry.at

Korrekturlesung:

Karin Kraushofer

Fotos:

HERRY Consult GmbH  
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. RU7  
www.istockphoto.com

Herstellung:

gugler cross media, Melk  
Gedruckt auf 100% Recycling-Papier

ISBN 3-902372-19-2

**AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN**

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1  
telefon » 02742 9005 149 73  
fax » 02742 9005 149 50  
internet » [www.no.e.gv.at](http://www.no.e.gv.at)

**NÖ LANDESAKADEMIE  
BEREICH UMWELT UND ENERGIE**

adresse » 3109 st. pölten, neue herrengasse 17a  
telefon » 02742 294 17429  
fax » 02742 294 17432  
internet » <http://noe.lak.at>

[www.no.e.gv.at](http://www.no.e.gv.at)



Gedruckt nach der Richtlinie  
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“  
des Österreichischen Umweltzeichens.  
gugler cross media, Melk; UWZ 609