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

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.


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 Landesverkehrs-Konzept 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.


Landesrat Mag. Johann Heuras

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 Bahnhaltestellen 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


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


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.


**Wegzweck**

Bei der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege, Einkaufswege bzw. private Erle digungen (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 er wähnenswert, 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 Ausbildungsweges, 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.
Wegdauer

Fast zwei Drittel der werktäglich 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 bzw. vom 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.
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


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. Spezifisch 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 Motorisierten 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.


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.
Weglänge

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

Wegdauer


Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens

Außer-Haus-Anteil und Wege pro Person


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:

Tullnerfeld West:

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 Auftei-lung nach den Hauptkategorien Arbeit/ Ausbildung und private Wege (Brin-gen/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 Nieder-österreich.


Verkehrsmittelwahl

In Summe ist die Verkehrsmittelwahl bei den 13- bis 26-Jährigen durch ei- nen hohen Anteil der Öffentlichen Ver-kehrsmittel (37%) geprägt.

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


Wegzweck

Der wichtigste Wegzweck bei den Ju-gendlichen 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, Erledi-gungen) steigt mit zunehmendem Al- ter kontinuierlich an und beträgt bei den 22- bis 26-Jährigen bereits annä- hernd 50%.

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


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 demnach 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 hätten 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 nutzen zu wollen.
Soziodemografie verändert sich gravierend

Die Bevölkerungsstruktur 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!


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


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**


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.
3.1 Ausgangslage/Motivation


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.


Abb. 1  Mobilitätsbefragung 2008 – Erhebungsablauf

1 Weitere Informationen unter www.noa.gv.at/verkehrskonzept
3.3 Inhalt der Befragung


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 Ziehungs- 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
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.

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. Saisongewichtung
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.
4 ERGEBNISSE AUF HAUSHALTSEBENE

4.1 Haushaltsgröße


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>2-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>3-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>4- und mehr Personen Haushalte</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>2-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>3-Personen Haushalte</td>
</tr>
<tr>
<td>4- und mehr Personen Haushalte</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.2 Erreichbarkeit von Bus-/Bahnhaltestellen


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 Öf
tentlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn) im näheren Umkreis der Wohnung messen die subjektive Wahrnehmung der Personen. Sie geben Hinweise über die Erreichbarkeit von Haltestellen Öffent-
licher Verkehrsmittel nach persönli-
er Einschätzung.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Erreichbarkeit Bus und Bahn</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Erreichbarkeit Bahn</td>
<td>67%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Erreichbarkeit Bus</td>
<td>91%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Für nahezu alle niederösterreichischen Haushalte befindet sich – laut subjek-
tiver Einschätzung – eine Bus-Halte-
stelle 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 Bahnhaltestelle 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.
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.
5.1 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).

5.1.2 Altersklassen


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 Arbeitsuche. Sind bei der männlichen Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren drei Viertel der Personen voll berufstätig, so sind es bei den Frauen nur 36%.
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%).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Personen zw. 18 und 65 Jahren nach Berufstätigkeit</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Vollzeit</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 36%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 76%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 56%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Teilzeit</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 21%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 12%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Arbeitslos</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 2%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 2%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 2%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>In Ausbildung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 8%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Haushalt</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 19%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 0%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 10%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pension</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen: 14%</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer: 11%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt: 13%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

5.2 Lenkerberechtigungsbesitz

Rund 87% aller erwachsenen NiederösterreichischerInnen 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%).

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 geschlechtspezifische 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% jederzeit 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 Altersklassen 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 geschlechtspezifische Unterschiede erkennbar (58% der männlichen und 27% der weiblichen Personen).

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%.
5.6 Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr


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.


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


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.

**Abb. 18**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zeitkartenbesitz für den Öffentlichen Verkehr</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>6 bis 17 Jahre</td>
<td>59%</td>
<td>53%</td>
<td>55%</td>
</tr>
<tr>
<td>18 bis 34 Jahre</td>
<td>30%</td>
<td>30%</td>
<td>30%</td>
</tr>
<tr>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
<td>11%</td>
<td>16%</td>
<td>13%</td>
</tr>
<tr>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
<td>13%</td>
<td>14%</td>
<td>13%</td>
</tr>
<tr>
<td>65 Jahre und älter</td>
<td>15%</td>
<td>14%</td>
<td>15%</td>
</tr>
<tr>
<td>NÖ Gesamt</td>
<td>23%</td>
<td>23%</td>
<td>23%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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 NiederösterreichEher (vorwiegend ältere Personen) bei der Mobilitätsverhebung 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\(^6\), so handelt es sich bei dem Wert von 7% von Personen mit Mobilitätseinschränkungen für Niederösterreich eher um die Untergrenze.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Altersklassen 2008 [in %]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Personen mit Mobilitätseinschränkungen</td>
</tr>
<tr>
<td>6 bis 17 Jahre</td>
</tr>
<tr>
<td>18 bis 34 Jahre</td>
</tr>
<tr>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
</tr>
<tr>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
</tr>
<tr>
<td>65 Jahre und älter</td>
</tr>
<tr>
<td>NÖ Gesamt</td>
</tr>
<tr>
<td>1%</td>
</tr>
<tr>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>25%</td>
</tr>
<tr>
<td>7%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abb. 19

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

6 MOBILITÄTSVERHALTEN – WERKTAG


Die folgenden Ergebnisse beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren.

6.1 Außer-Haus-Anteil


![Abb. 20 Außer-Haus-Anteil nach Werktag/Sonntag 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. 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.

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

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.

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.

Wegen pro Person und mobiler Person in Niederösterreich 2008

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wege pro Person und mobiler Person in Niederösterreich 2008</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Wege pro Person</td>
</tr>
<tr>
<td>Werktag</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonntag</td>
</tr>
<tr>
<td>Wege pro mobiler Person</td>
</tr>
<tr>
<td>Werktag</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonntag</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung: Wege pro Person = Wege pro mobiler Person x Außer-Haus-Anteil.
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.

| Wege pro mobiler Person in NÖ 2008 nach Geschlecht und Alter (werktag) |
|------------------|------------------|------------------|
|                  | bis 17 Jahre     | 18 bis 34 Jahre  |
|                  | 3,1              | 3,3              |
|                  | 35 bis 49 Jahre  | 3,6              |
|                  | 50 bis 64 Jahre  | 3,3              |
|                  | 65 und älter     | 3,1              |
| weiblich         | 3,4              |
| männlich         | 3,2              |

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

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 benutzt 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“\(^8\) zugeordnet werden.

Abb. 24
Darstellung eines Weges mit mehreren Verkehrsmitteln

---


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 nichtmotorisierter 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.

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: Werktäglicher Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]](image)

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

![Abb. 26: Werktägliche Verkehrsleistung (Personenkilometer) der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]](image)
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
- Ausbildungsweg: 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

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.


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).

- 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. 29
Werktäglich hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung nach Altersklassen 2008 [in %]
• 17% der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit einem bestimmten Öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Die 17% ergeben 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-Wegen 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.
6.4 Wegzweck

Mobilität dient der Erledigung von Aktivitäten/Tätigkeiten außer Haus. Diese Tätigkeiten können wie folgt zusammengefasst werden: Arbeiten, dienstliche/geschäftliche Erledigung, Einkaufen, private Erledigung (z.B. Arztbesuch, Behörde), Bringen und Holen von Personen, Freizeit (Kultur, Sport, Essen, Unterhaltung etc.). Der Wegzweck ergibt sich aus der Tätigkeit am Anfang und am Ende eines Weges.


Hinsichtlich des Wegzweckes, differenziert nach hauptsächlich benutztem Verkehrsmittel, sind folgende Charakteristika erwähnenswert:

- Fußwege werden zu einem guten Drittel als Freizeitwege und zu einem Fünftel als Einkaufswege unternommen.
- Radwege dienen ebenfalls diesen beiden Zwecken (Freizeit und Einkauf) zu 29% bzw. einem Fünftel. 25% der Radwege führen zur Arbeit.
- 49% der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausbildungswege, damit ist der Öffentliche Verkehr vor allem das Verkehrsmittel der SchülerInnen und sonstigen Auszubildenden.

### Abb. 32
Werktägliche Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]

### Abb. 33
Anteil der werktäglichen Wege der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweck und Verkehrsmittel 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.


Die Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivität wird in der folgenden Abbildung dargestellt.
Je nach Freizeitaktivität unterscheiden sich auch die durchschnittlichen Weglängen.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Werktägliche durchschnittliche Weglängen (km) der Freizeitwege Niederösterreichische Wohnbevölkerung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Treffen (Personen)</td>
</tr>
<tr>
<td>Besuch Veranstaltung</td>
</tr>
<tr>
<td>Sport (selbst aktiv)</td>
</tr>
<tr>
<td>Essen (Restaurant..)</td>
</tr>
<tr>
<td>Spaziergang, Ausflug</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstige Freizeitactivität</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit Gesamt</td>
</tr>
</tbody>
</table>

6.5 Weglänge

Die durchschnittliche Weglänge\(^9\) 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Werktägliche Weglängenverteilung der NiederösterreicherInnen Wohnbevölkerung nach Weglängenklassen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>bis 0,5 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 0,5 - 1 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 1 - 2,5 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 2,5 - 5 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 5 - 10 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 10 - 20 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 20 - 50 km</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 50 km</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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

\(^9\) Die durchschnittliche Weglänge wurde von den Personen selbst geschätzt.
Ein wesentlicher Indikator, um zukünftige Potenziale für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) feststellen zu können, ist die Angabe der durchschnittlichen Fahrweiten je Verkehrsmittel.

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 Gesamtverkehrsleistung. 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\(^{10}\) eines zurückgelegten Weges inklusive Zugangs- und Abgangszeiten (d.h. von „Tür zu Tür“).

Fast zwei Drittel der werktäglich zurückgelegten Wege der niederösterreichischen Bevölkerung dauern nicht länger als 20 Minuten, 7% aller Wege dauern länger als eine Stunde.

41% der Wege dauern nicht länger als 10 Minuten.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Werktägliche Wegdauernverteilung der NiederösterreicherInnen Wohnbevölkerung nach Wegdauerklassen</th>
<th>0%</th>
<th>25%</th>
<th>50%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>&lt; 10 min</td>
<td>41%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 10 - 15 min</td>
<td>16%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 15 - 20 min</td>
<td>8%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 20 - 30 min</td>
<td>15%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 30 - 45 min</td>
<td>8%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 45 - 60 min</td>
<td>7%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 60 - 90 min</td>
<td>5%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 90 - 120 min</td>
<td>1%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt; 120 min</td>
<td>1%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.


\(^{10}\) Die durchschnittliche Weglänge wurde von den Personen selbst geschätzt.
Ein weiterer Indikator des Personenverkehrs ist die Tageszeit, zu der die Bevölkerung unterwegs ist. Erwartungsgemäß ist das Verkehrsaufkommen nicht gleichmäßig auf den Tag verteilt, sondern unterliegt starken Schwankungen im Tagesverlauf.

An Werktagen (und an Sonntagen) ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen stark an und erreicht zwischen 6 und 7 Uhr den höchsten Wert des Tages. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder und erreicht erst zwischen 16 und 17 Uhr einen weiteren Höhepunkt, der allerdings geringer ausfällt als der morgendliche Tageshöchstwert. An Sonntagen ist erst gegen 10 Uhr morgens die erste Spitze im Verkehrsaufkommen erkennbar. Eine weitere Spitze tritt um 15 Uhr auf.
Abb. 42
Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck 2008 [in %]

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

### 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).

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%).

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.

### 7.2 Wegzweck

An Sonntagen sind drei Viertel aller zurückgelegten Wege Freizeitwege.

Lediglich 7% der Wege der niederösterreichischen Bevölkerung sind Wege zum bzw. vom Arbeitsplatz. Dienstwege (2%) und Ausbildungswegwe (1%) spielen eine noch geringere Rolle.

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

Im Vergleich zu Werktagen sind die Wege an Sonntagen 2008 durchschnittlich praktisch 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.


Deutlicher erkennbar sind die Unterschiede in den Weglängen bei der Betrachtung nach Verkehrsmitteln und Wegzwecken. Vor allem Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind an Sonntagen wesentlich länger als an Werktagen (+13 km), wobei dieser Unterschied im Jahr 2003 noch wesentlich größer war.

Bei den Wegzwecken ist die doppelt so lange Wegstrecke bei Ausbildungs- wegen an Sonntagen besonders zu vermerken. Diese lässt sich allerdings durch die Anreisewege von Auszubildenden (hauptsächlich Weiterbildung) zu einem nicht in derselben Gemeinde liegenden Ausbildungsort erklären.

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 Sonntagen. Im Vergleich zu 2003 ist ein Rückgang der Wegdauern an einem Sonntag um ca. 5 Minuten im Durchschnitt festzustellen.
Betrachtet nach Verkehrsmitteln kann festgestellt werden, dass die Unterwegszeit bei jedem einzelnen Verkehrsmittel höher liegt als an Werktagen, wobei der Unterschied bei den Pkw-Wegen am geringsten ist. Interessant ist, dass die NiederösterreicherInnen an Sonntagen mit dem Fahrrad länger unterwegs sind als mit dem Pkw, was vor allem an den entsprechenden Weglängen liegt.

Spitzenreiter ist auch hier der Öffentliche Verkehr, der mit einer durchschnittlichen Wegdauer von 70 Minuten (Werktag: 56 Minuten) weit vor allen anderen Verkehrsmitteln liegt, was wiederum durch die entsprechend größeren Weglängen verursacht wird. Unterschieden nach Wegzwecken sind wieder die Freizeitwege, aufgrund des hohen Anteils am sonntäglichen Verkehrsaufkommen, besonders interessant. Es zeigt sich, dass ein Freizeitweg im Jahr 2008 sonntags im Schnitt um 5 Minuten länger dauert als an Werktagen, damit aber dennoch um 6 Minuten kürzer als im Jahr 2003. Die kürzeren zurückgelegten Entfernungen bei sonntäglichen Freizeitaktivitäten im Vergleich zur Erhebung 2003 schlagen sich auch bei der Wegdauer nieder.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegzweck</th>
<th>0</th>
<th>20</th>
<th>40</th>
<th>60</th>
<th>80</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arbeitsplatz</td>
<td>23</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>dienstlich/geschäftl.</td>
<td>32</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>32</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bringen/Holen v. Personen</td>
<td>16</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>11</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>private Erledigung</td>
<td>16</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>30</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>28</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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


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 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.


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 Lenkerberechtigungsbesitzquote (in der Abbildung als Linie dargestellt) mit dieser Entwicklung erkennbar.
Veränderung des Modal-Splits und der Führerscheinentzugquote von 2003 auf 2008 nach Altersklassen in Prozentpunkten

Anteil an den Wegen: 13% 22% 31% 19% 15%

| Altersklasse | Fuß | Rad | MIV | ÖV | Führerscheinentzug
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>17 bis 34 Jahre</td>
<td>-4%</td>
<td>+1%</td>
<td>-1%</td>
<td>-5%</td>
<td>+1%</td>
</tr>
<tr>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
<td>-2%</td>
<td>+1%</td>
<td>0%</td>
<td>0%</td>
<td>+2%</td>
</tr>
<tr>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
<td>+3%</td>
<td>-4%</td>
<td>+1%</td>
<td>+5%</td>
<td>+13%</td>
</tr>
<tr>
<td>65 Jahr und älter</td>
<td>-1%</td>
<td>-5%</td>
<td>+5%</td>
<td>+10%</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


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!

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

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


### Abb. 52
Werktägliche Verkehrsleistung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2008 [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>2008</th>
<th>2003</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>1%</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>1%</td>
<td>1%</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-LenkerIn</td>
<td>56%</td>
<td>59%</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-MitfahrIn</td>
<td>13%</td>
<td>12%</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentliche Verkehrsmittel</td>
<td>27%</td>
<td>26%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Abb. 53
Werktäglich pro Weg genutzte Verkehrsmittel der NÖ Wohnbevölkerung 2008 [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel pro Weg</th>
<th>2008: 1,84</th>
<th>2003: 1,81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>92%</td>
<td>93%</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>8%</td>
<td>8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw-LenkerIn</td>
<td>55%</td>
<td>53%</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw-MitfahrIn</td>
<td>12%</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentlicher Verkehr</td>
<td>17%</td>
<td>16%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel pro Weg</th>
<th>2008: 1,84</th>
<th>2003: 1,81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>92%</td>
<td>93%</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>8%</td>
<td>8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw-LenkerIn</td>
<td>55%</td>
<td>53%</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw-MitfahrIn</td>
<td>12%</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentlicher Verkehr</td>
<td>17%</td>
<td>16%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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 Personen) sowie der Weg vom oder zum Arbeitsplatz hat leicht zugenommen, während der Anteil der Dienstwege und der Ausbildungswege jeweils leicht zurückgegangen ist.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegzweck</th>
<th>2003</th>
<th>2008</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arbeitsplatz</td>
<td>24%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>dienstlich/geschäftl.</td>
<td>11%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>9%</td>
<td>9%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bringen/Holen v. Personen</td>
<td>17%</td>
<td>17%</td>
</tr>
<tr>
<td>private Erledigung</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>22%</td>
<td>25%</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>10%</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>Dienstwege</td>
<td>12%</td>
<td>23%</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildungswege</td>
<td>10%</td>
<td>24%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bringen/Holen v. Personen</td>
<td>8%</td>
<td>9%</td>
</tr>
<tr>
<td>private Erledigung</td>
<td>17%</td>
<td>12%</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>21%</td>
<td>23%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


8.3 Weglänge


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.

![Abbildung 55](image_url)

### Durchschnittliche werktägliche Weglängen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln 2008 [in km]

<table>
<thead>
<tr>
<th>NÖ Gesamt</th>
<th>2003</th>
<th>2008</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>1,4</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>2,5</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-LenkerIn</td>
<td>16,3</td>
<td>16,7</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-MitfahrerIn</td>
<td>15,4</td>
<td>15,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentliche Verkehrsmittel</td>
<td>26,1</td>
<td>31,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>14,2</td>
<td>14,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

8.4 Wegdauer


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

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

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%.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wie beurteilen Sie den Öffentlichen Verkehr in Niederösterreich? (Bewertung nach Schulnoten)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Busse</td>
</tr>
<tr>
<td>Bahn</td>
</tr>
<tr>
<td>Verbindungen für den Weg zur Arbeit/Ausbildung</td>
</tr>
<tr>
<td>Verbindungen für den Weg zu Freizeit- und Einkaufsaktivitäten</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**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“.
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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fahren Sie heute öfter mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes als noch vor 5 Jahren? (Mehrfachantworten möglich)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>Nein</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Wenn ja, was sind die Gründe dafür?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grund</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>hoher Benzinpreis</td>
<td>35%</td>
</tr>
<tr>
<td>Umweltschutz/Klimaschutz</td>
<td>33%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesundheit/Bewegung</td>
<td>61%</td>
</tr>
<tr>
<td>Angebotsverbesserung im Öffentlichen Verkehr</td>
<td>13%</td>
</tr>
<tr>
<td>mehr Radwege/bessere Radwegverbindungen</td>
<td>19%</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderer Grund</td>
<td>17%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Busse und die Bahn werden in Niederösterreich durchschnittlich mit einem „Befriedigend“ bewertet (3,2 bzw. 3,1).
Im Rahmen der Mobilitätserhebung in Niederösterreich wurde in verschiedenen Regionen eine Verdichtung der Stichprobe vorgenommen um regionsspezifische Aussagen zum Verkehrsverhalten zu ermöglichen:

**9.1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen**

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 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-
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).


Einen Überblick über die relevanten Kennzahlen gibt die folgende Abbildung.

Abb. 61
Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen 2008

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

**Tulnnerfeld West**


**Waldviertler Regionen**

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

[Map showing traffic patterns and percentages in different regions of NÖ.]
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 %]
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 national 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:


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
<th>2006</th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>18%</td>
<td>18%</td>
<td>18%</td>
<td>18%</td>
<td>18%</td>
<td>18%</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>7%</td>
<td>7%</td>
<td>7%</td>
<td>7%</td>
<td>7%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>2%</td>
<td>2%</td>
<td>2%</td>
<td>2%</td>
<td>2%</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
<td>10%</td>
</tr>
<tr>
<td>NÖ</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
</tr>
<tr>
<td>Vorarlberg</td>
<td>15%</td>
<td>15%</td>
<td>15%</td>
<td>15%</td>
<td>15%</td>
<td>15%</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
<td>25%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


10.2 Niederösterreich mit Bundesländern in Deutschland (2002)


<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesländer Deutschland (2002)</th>
<th>Fuß</th>
<th>Rad</th>
<th>Motorisierter Individual-Verkehr</th>
<th>Öffentlicher Verkehr</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schleswig-Holstein</td>
<td>23%</td>
<td>10%</td>
<td>63%</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamburg</td>
<td>25%</td>
<td>9%</td>
<td>47%</td>
<td>19%</td>
</tr>
<tr>
<td>Niedersachsen</td>
<td>21%</td>
<td>13%</td>
<td>61%</td>
<td>6%</td>
</tr>
<tr>
<td>Norden-Rhein-Westfalen</td>
<td>21%</td>
<td>7%</td>
<td>63%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Hessen</td>
<td>22%</td>
<td>17%</td>
<td>64%</td>
<td>8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Rheinland-Pfalz</td>
<td>23%</td>
<td>5%</td>
<td>65%</td>
<td>6%</td>
</tr>
<tr>
<td>Baden-Württemberg</td>
<td>25%</td>
<td>7%</td>
<td>61%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bayern</td>
<td>20%</td>
<td>8%</td>
<td>65%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Saarland</td>
<td>22%</td>
<td>3%</td>
<td>68%</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Berlin</td>
<td>28%</td>
<td>7%</td>
<td>43%</td>
<td>22%</td>
</tr>
<tr>
<td>Brandenburg</td>
<td>19%</td>
<td>17%</td>
<td>57%</td>
<td>8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Mecklenburg-Vorpommern</td>
<td>26%</td>
<td>12%</td>
<td>57%</td>
<td>6%</td>
</tr>
<tr>
<td>Sachsen</td>
<td>26%</td>
<td>11%</td>
<td>58%</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Sachsen-Anhalt</td>
<td>26%</td>
<td>13%</td>
<td>55%</td>
<td>4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Thüringen</td>
<td>30%</td>
<td>7%</td>
<td>57%</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederösterreich</td>
<td>16%</td>
<td>7%</td>
<td>64%</td>
<td>13%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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 Mobilitätsskennzahlen (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                        |
| NÖ 2008 (werktag)           | 71,7                         | 7,4                        | 20,9                        |

Befragungsinhalte waren vorwiegend Fragestellungen zu Einstellungen gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln, zur Nutzungsbereitschaft für bestimmte Zwecke sowie zum Thema Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl.

In Summe haben 959 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter zwischen 13 und 26 Jahren an der Befragung teilgenommen und sowohl den Jugendfragebogen als auch den Fragebogen der Haupterhebung vollständig ausgefüllt. Das bedeutet, dass rund 83% in dieser Altersklasse neben der Hauptbefragung auch den zusätzlichen Jugendfragebogen beantwortet haben.


11.1 Personenmerkmale der Jugendlichen

11.1.1 (Berufs-)Tätigkeit der Jugendlichen


<table>
<thead>
<tr>
<th>Jugendliche nach Tätigkeit und Altersklassen in NÖ 2008</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>in Ausbildung</td>
<td>100%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Berufstätig</td>
<td>0%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zu Hause</td>
<td>0%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>in Ausbildung</td>
<td>64%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Berufstätig</td>
<td>33%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zu Hause</td>
<td>2%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>in Ausbildung</td>
<td>33%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Berufstätig</td>
<td>55%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zu Hause</td>
<td>11%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>in Ausbildung</td>
<td>62%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Berufstätig</td>
<td>31%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zu Hause</td>
<td>5%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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%).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>2%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>72%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>95%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>59%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>jederzeit</th>
<th>teilweise</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>64%</td>
<td>26%</td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>70%</td>
<td>20%</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>68%</td>
<td>22%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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%.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>72%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>57%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>34%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>53%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersklasse</th>
<th>Moped/Motorrad</th>
<th>Fahrrad</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>26%</td>
<td>88%</td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>13%</td>
<td>82%</td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>8%</td>
<td>74%</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>15%</td>
<td>80%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersklasse</th>
<th>Außer-Haus-Anteil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>90%</td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>89%</td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>89%</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>89%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.
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.


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.
11.2.4 Wegzwecke


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Alterskategorie</th>
<th>Arbeitsplatz</th>
<th>dienstlich/geschäftl.</th>
<th>Ausbildung</th>
<th>Bringen/Holen v. Personen</th>
<th>Einkauf</th>
<th>private Erledigung</th>
<th>Freizeit</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>7%</td>
<td>0%</td>
<td>67%</td>
<td></td>
<td>4%</td>
<td>2%</td>
<td>19%</td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>28%</td>
<td>4%</td>
<td>35%</td>
<td></td>
<td>2%</td>
<td>3%</td>
<td>24%</td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>30%</td>
<td>3%</td>
<td>20%</td>
<td></td>
<td>5%</td>
<td>7%</td>
<td>27%</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Jugendlichen</td>
<td>23%</td>
<td>3%</td>
<td>39%</td>
<td></td>
<td>3%</td>
<td>4%</td>
<td>23%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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, eine Einstellungskommentare zu Verkehrsmitteln, zur Verkehrsmittelschaft 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 auseinandersetzten.

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).


Die Statements in diesem Frageblock werden weiter unten dazu verwendet, „Mobilitätstypen“ unter den Jugendlichen zu identifizieren und die Unterschiede zwischen diesen „Mobilitätstypen“ darzustellen.

Eine weitere Frage im Jugendfragebogen hat sich mit der Verkehrsmittelwahl für bestimmte freizeitbezogene Zwecke beschäftigt. Generell muss hier angemerkt werden, dass es sich dabei um eine Selbsteinschätzung handelt und das Ergebnis durch die eigene Wahrnehmung der Jugendlichen verzerrt sein kann.

Beim Einkaufen für den täglichen Bedarf würden demnach die Jugendlichen im Alter zwischen 13 und 26 Jahren am liebsten den Pkw verwenden. Immerhin 15% würden am ehesten zu Fuß gehen und weitere 10% mit dem Rad fahren. Der Öffentliche Verkehr spielt hier kaum eine Rolle.

Für einen Ausflug bei schönem Wetter würden die Jugendlichen mehrheitlich das Fahrrad verwenden (29%) bzw. zu Fuß gehen (23%). „Nur“ 39% würden am liebsten mit dem Pkw fahren. Auch hier spielt der Öffentliche Verkehr eine untergeordnete Rolle.

Beim abendlichen Lokalbesuch dagegen können sich 19% der Jugendlichen vorstellen, Öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, 12% würden am liebsten zu Fuß gehen. Den größten Anteil hat aber auch hier der Pkw mit 56%.

Beim „Bummeln“ und Shoppen liegen der Öffentliche Verkehr, der Pkw sowie das Zu-Fuß-Gehen mit je rund 30%
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 %]


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 Autoverbru...
kehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz“. Die guten Noten für diese beiden Aussagen deuten darauf hin, dass den Jugendlichen die Umwelt- schutzproblematik im Verkehrsbereich durchaus bewusst ist. Gleichzeitig wird aber die Verantwortung auch etwas von sich wegeschoben, dies belegen die Noten 2,3 bzw. 2,8 für die Aussagen „Die Wirtschaft ist für die Entwicklung umweltschonender Verkehrsmittel 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 Öffent- lichen Verkehrsmittel nutzen“ (Note 4,4). Offensichtlich sind sich die Ju- gendlichen 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. 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 sowie 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

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.

**Abbildung 81**

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Angebot</th>
<th>Nutzungsbereitschaft in %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Disco-Bus</td>
<td>57%</td>
</tr>
<tr>
<td>Absperrbare Fahrradboxen an Haltestellen</td>
<td>57%</td>
</tr>
<tr>
<td>Park &amp; Ride</td>
<td>54%</td>
</tr>
<tr>
<td>Anruf-Sammel-Taxi (AST)</td>
<td>52%</td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrradmitnahme in der Bahn</td>
<td>47%</td>
</tr>
<tr>
<td>(Leih-)Fahrradstationen</td>
<td>44%</td>
</tr>
<tr>
<td>Park &amp; Drive</td>
<td>42%</td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrgemeinschaftsbüro</td>
<td>31%</td>
</tr>
<tr>
<td>Betreten von Nahverkehrsmitteln mit Inline-Skates</td>
<td>20%</td>
</tr>
<tr>
<td>Mitgliedschaft bei Car-Sharing</td>
<td>13%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 unterzogen. 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 Mobilitätsarten der Jugendlichen gebildet.

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

Mobilitätsart 1:
Rad- und ÖV-begeisterte Jugendliche:
Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendlichen, die sich auf Grund ihrer Aussagen zu den Verkehrmitteln den ermittelten Faktoren zuordnen lassen.

Mobilitätsart 2:
Pkw-begeisterte Jugendliche und allgemein Unzufriedene
Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendliche, die sich aufgrund ihrer Aussagen zu den Verkehrmitteln den ermittelten Faktoren zuordnen lassen.

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

Mobilitätsart 2:
Pkw-begeisterte Jugendliche und allgemein Unzufriedene
Zu dieser Gruppe zählen jene Jugendliche, die sich aufgrund ihrer Aussagen zu den Verkehrmitteln den ermittelten Faktoren 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).

Abb. 82

Mobilitätstypen unter den Jugendlichen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]
Rund 30% der Jugendlichen können dem Mobilitätstyp 1 zugeordnet werden, wobei 18% zu den ÖV-begeisterten Jugendlichen zählen und 12% zu den Rad-begeisterten Jugendlichen.

Rund 70% der Jugendlichen sind dem Mobilitätstyp 2 zuzuordnen, 43% zählen zu den Pkw-begeisterten Jugendlichen und 27% haben eine Abneigung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (speziell gegenüber dem Zu-Fuß-Gehen und gegenüber dem Radfahren).

11.4.1 Mobilitätstyp 1: Rad- und ÖV-begeisterte Jugendliche

Aus der nachfolgenden Abbildung ist ersichtlich, dass sich Jugendliche, die dem Mobilitätstyp 1 zuzurechnen sind, durch folgende Merkmale auszeichnen:

Die Jugendlichen zwischen 13 und 16 Jahren, aber auch die jungen Erwachsenen zwischen 22 uns 26 Jahren sind beim Mobilitätstyp 1 überdurchschnittlich vertreten. Im Alter zwischen 17 und 21 Jahren ist die Rad- und ÖV-Affinität am geringsten.

Zwischen den Geschlechtern sind keine Unterschiede zu erkennen.

Der Mobilitätstyp 1 ist vor allem in größeren Gemeinden zu finden.

Es sind vor allem die Jugendlichen in Ausbildung, die diesem Mobilitätstyp zuzurechnen sind.

Der Fahrradbesitz liegt in dieser Gruppe leicht, der Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel deutlich über dem Durchschnitt bei den Jugendlichen.

---

**Abb. 83** Übersicht über Personenmerkmale des Mobilitätstyps 1 bei Jugendlichen der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>0%</th>
<th>50%</th>
<th>100%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alter</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13 bis 16 Jahre</td>
<td>33%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17 bis 21 Jahre</td>
<td>29%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22 bis 26 Jahre</td>
<td>35%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Geschlecht</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>weiblich</td>
<td>50%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>männlich</td>
<td>50%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gemeindegröße</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>bis 5000 EW</td>
<td>55%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>bis 10000 EW</td>
<td>13%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>über 10000 EW</td>
<td>33%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tätigkeit</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zu Hause</td>
<td>2%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>76%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>berufstätig</td>
<td>23%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrradbesitz</td>
<td>83%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Zeitkartenbesitz</td>
<td>65%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Führerscheinbesitz</td>
<td>49%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>PKW-Verfügbarkeit (Personen mit FS-B)</td>
<td>55%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>jederzeit</td>
<td>55%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>teilweise</td>
<td>37%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Der Lenkerberechtigungsbesitzanteil liegt mit 49 % deutlich unter dem Durchschnitt der Jugendlichen in Niederösterreich (59 %). Die Pkw-Verfügbarkeit entspricht insgesamt der durchschnittlichen Verfügbarkeit in der betrachteten Altersgruppe, allerdings ist beim Mobilitätstyp 1 die jederzeitige Verfügbarkeit deutlich geringer, die teilweise Verfügbarkeit dagegen deutlich höher.

Bezüglich des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen, die dem Mobilitätstyp 1 zuzuordnen sind, sind folgende Charakteristika festzustellen:

Sowohl der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege sowie der Anteil der Radwege liegt um 2 %-Punkte über dem Durchschnitt aller Jugendlichen in NÖ.

Der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel beträgt 49 % und liegt somit um 12 %-Punkte über dem Durchschnittswert aller Jugendlichen in NÖ.

Erwartungsgemäß liegt der Anteil der Ausbildungswege bei den Jugendlichen, die dem Mobilitätstyp 1 zuzuordnen sind, mit 51 % aller Wege weit über dem Durchschnittswert. Dementsprechend sind die anderen Wegzwecke (Ausnahme: Freizeitwege!) beim Mobilitätstyp 1 unterrepräsentiert.

Bezüglich der Weglängen ist festzuhalten, dass der Mobilitätstyp 1 in Summe kürzere Wege zurücklegt. Fußwege und Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind allerdings bei diesem Mobilitätstyp durchschnittlich länger als die entsprechenden Wege des Mobilitätstyps 2.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittelwahl</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>13 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-Lenkerln</td>
<td>17 %</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-Mitfahrerln</td>
<td>15 %</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>49 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegzweck</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arbeitsplatz</td>
<td>12 %</td>
</tr>
<tr>
<td>dienstlich/geschäftlich.</td>
<td>1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>51 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Bringen/Holen v. Pen</td>
<td>1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>private Erledigung</td>
<td>3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>28 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Weglänge (km)</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-Lenkerln</td>
<td>10,7</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-Mitfahrerln</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>30,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Weglänge Gesamt</td>
<td>18,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>
11.4.2 Mobilitätstyp 2: Pkw-begeisterte und allgemein unzufriedene Jugendliche

Jugendliche, die dem Mobilitätstyp 2 zuzurechnen sind, sind an folgenden Merkmalen erkennbar:

Im Alter zwischen 17 und 21 Jahren ist die Pkw-Affinität am größten. Die Jugendlichen zwischen 13 und 16 Jahren, aber auch die jungen Erwachsenen zwischen 22 uns 26 Jahren sind beim Mobilitätstyp 2 anteilsmäßig weniger häufig vertreten.

Zwischen den Geschlechtern sind keine Unterschiede zu erkennen.

Der Mobilitätstyp 2 ist vor allem in kleineren Gemeinden zu finden.


Der Fahrradbesitz ist in dieser Gruppe leicht, der Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel deutlich unter dem Durchschnitt bei den Jugendlichen.

Der Lenkerberechtigungsbesitzanteil liegt mit 63% deutlich über dem Durchschnitt der Jugendlichen in Niederösterreich (59%). Die Pkw-Verfügbarkeit entspricht insgesamt der durchschnittlichen Verfügbarkeit in der betrachteten Altersgruppe, allerdings ist beim Mobilitätstyp 2 die jederzeitige Verfügbarkeit deutlich höher, die teilweise Verfügbarkeit dagegen deutlich geringer.

| Übersicht über Personenmerkmale des Mobilitätstyp 2 (Jugendliche NÖ08) |
|-----------------------------|--------------|----------|---------|
| Alter                       | Jahre        | 13 bis 16| 27%     |
|                             | 17 bis 21    | 38%      |
|                             | 22 bis 26    | 33%      |
| Geschlecht                  | weiblich     | 50%      |
|                             | männlich     | 50%      |
| Gemeindegröße               | bis 5000 EW  | 67%      |
|                             | bis 10000 EW | 15%      |
|                             | über 10000 EW| 18%      |
| Tätigkeit                   | zu Hause     | 6%       |
|                             | Ausbildung   | 59%      |
|                             | berufstätig  | 35%      |
| Fahrradbesitz               | 79%          |
| ÖV-Zeitkartenbesitz         | 49%          |
| Führerscheinbesitz          | 63%          |
| PKW-Verfügbarkeit           | jederzeit    | 72%      |
| (Personen mit FS-B)         | teilweise    | 17%      |
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 Besetungsgrad liegt dabei sehr gering bei 1,3 Personen je Pkw.

Bezüglich der Weglängen ist festzustellen, 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Übersicht über die Mobilitätskennzahlen des Mobilitätstyp 2 (Jugendliche NÖ08)</th>
<th>0%</th>
<th>25%</th>
<th>50%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Verkehrsmittelwahl</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>10%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>3%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-LenkerIn</td>
<td>42%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-MitfahrerIn</td>
<td>14%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>31%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Wegzweck</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeitsplatz</td>
<td>27%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>dienstlich/geschaftt.</td>
<td>3%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>34%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bringen/Holen v. Pen</td>
<td>4%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>6%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>private Erledigung</td>
<td>5%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>22%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Weglänge (km)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>1,7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>3,5</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-LenkerIn</td>
<td>16,6</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-MitfahrerIn</td>
<td>23,8</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>28,2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Weglänge Gesamt</td>
<td>19,4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Im Rahmen der Erhebung wurden einige Fragen zum Themenbereich „Mobilität und Sport“ gestellt. Die Ergebnisse werden in diesem Kapitel dargestellt.

61% der Befragten geben an, im letzten Jahr aktiv Sport ausgeübt zu haben, wobei individueller Sport mit 74% am häufigsten ausgeübt wird. Dabei handelt es sich um Sportaktivitäten wie Laufen, Radfahren, Nordic Walking, Schwimmen, Schifahren und Ähnliches.

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

Abb. 87 Befragung der NÖ-Wohnbevölkerung bzgl. Sportaktivität 2008 [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fragestellung</th>
<th>Ergebnis [in %]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Haben Sie in den letzten 12 Monaten aktiv Sport betrieben?</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nein</td>
<td>23%</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>17%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abb. 88 Alters- und Geschlechtsverteilung nach Art der Sportaktivität der NÖ-Wohnbevölkerung 2008 [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Art der Sportaktivität</th>
<th>Altersgruppe</th>
<th>weiblich</th>
<th>männlich</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vereinssport</td>
<td>bis 17 Jahre</td>
<td>10%</td>
<td>58%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>18 bis 34 Jahre</td>
<td>10%</td>
<td>58%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
<td>24%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
<td>22%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>65 und älter</td>
<td>12%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td>Individueller Sport</td>
<td>bis 17 Jahre</td>
<td>51%</td>
<td>49%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>18 bis 34 Jahre</td>
<td>37%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
<td>30%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
<td>15%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>65 und älter</td>
<td>11%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td>Kommerzieller Sport</td>
<td>bis 17 Jahre</td>
<td>8%</td>
<td>47%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>18 bis 34 Jahre</td>
<td>37%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>35 bis 49 Jahre</td>
<td>30%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>50 bis 64 Jahre</td>
<td>15%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>65 und älter</td>
<td>11%</td>
<td>32%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Nach Altersklassen betrachtet ist festzustellen, dass der Vereinssport eher eine Sache der jüngeren Personen ist, 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 betrieben.

33% der sportlich aktiven Personen erreichen die Sportaktivität zu Fuß, weitere 24% mit dem Fahrrad. Dabei ist allerdings zu beachten, dass hier Radfahren, Laufen und ähnliche Aktivitäten, die direkt bei der Wohnung beginnen können (und somit keine Anfahrt notwenig ist), inkludiert sind. 27% erreichen ihre Sportaktivität mit dem Pkw als LenkerIn, 13% sind MitfahrerInnen. Lediglich 3% benutzen zur Anreise Öffentliche Verkehrsmittel.


Kommerzieller Sport wird am häufigsten mit dem Pkw als LenkerIn erreicht.
Die Fuß- und Radanteile liegen mit 20% bzw. 14% im Vergleich zum durchschnittlichen werktäglichen Gesamtverkehr in Niederösterreich immer noch recht hoch. Auch bei diesen Betrachtungen zeigt sich, dass der Öffentliche Verkehr in Bezug auf den Themenbereich „Sport und Mobilität“ eine sehr geringe Rolle spielt.

Abb. 91
Verkehrsmittelwahl nach Art der Sportaktivität der NÖ Wohnbevölkerung 2008 [in %]

Bezüglich der Begründungen für die Verkehrsmittelwahl gibt ein Drittel der Befragten 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.

Abb. 92
Auskunft über Grund der Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels um zur Sportaktivität zu kommen [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.

Nur 17% der sportlich aktiven Befragten hätten grundsätzlich die Möglichkeit, ihre Sportstätte mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hier muss wiederum angemerkt werden, dass viele Sportaktivitäten direkt bei der Wohnung beginnen, damit erklärt sich der hohe Anteil von NichtantworterInnen (k.A.).

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Weglänge (km)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-LenkerIn</td>
<td>26,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-MitfahrerIn</td>
<td>29,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentlicher Verkehr</td>
<td>24,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderes Verkehrsmittel</td>
<td>5,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NÖ08 Gesamt</td>
<td>12,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fragestellung</th>
<th>Anteil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Haben Sie die Möglichkeit, Ihre Sportstätte oder Sportgebiet mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen?</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ja</td>
<td>17%</td>
</tr>
<tr>
<td>Nein</td>
<td>56%</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>27%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Wenn nein, was sind die Gründe dafür?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grund</th>
<th>Anteil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>zu teuer</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>dauert zu lange</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>zu kompliziert</td>
<td>22%</td>
</tr>
<tr>
<td>keine Verbindung</td>
<td>57%</td>
</tr>
<tr>
<td>mit Gepäck nicht möglich</td>
<td>4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderer Grund</td>
<td>22%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fast die Hälfte der sportlich Aktiven gibt an, grundsätzlich Öffentliche Verkehrsmittel für ihren Weg zur Sportaktivität benutzen zu wollen, ein Drittel wäre dazu nicht bereit.

### Abb. 95
Befragung über die Bereitschaft der NÖ Wohnbevölkerung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zum Sport zu fahren [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Antwort</th>
<th>%</th>
<th>Ergebnis</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Ja      | 47 | ![](image)
| Nein    | 34 | ![](image)
| k.A.    | 20 | ![](image) |


Dabei ist das wichtigste Verkehrsmittel der Pkw, 43% sind als LenkerInnen und weitere 29% als MitfahrerInnen unterwegs. Diese Anteile entsprechen im Wesentlichen der für die sonntägliche Mobilität in Niederösterreich ermittelten Verkehrsmittelwahl, wobei beim Weg zur Sportveranstaltung (auf Grund der Entfernung zum Veranstaltungsort) deutlich häufiger auf Öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.

### Abb. 96
Befragung über die Anzahl der besuchten Sportveranstaltungen der letzten 12 Monate der NÖ Wohnbevölkerung [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Besuche</th>
<th>%</th>
<th>Ergebnis</th>
</tr>
</thead>
</table>
| keine Besuche / keine Angabe | 67 | ![](image)
| 1-5 Besuche | 22 | ![](image)
| 6-10 Besuche | 4 | ![image]
| 11-15 Besuche | 2 | ![image]
| mehr als 15 Besuche | 4 | ![image] |

### Abb. 97
Befragung über die Art der An- und Abreise zu Sportveranstaltungen der NÖ-Wohnbevölkerung [in %]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>%</th>
<th>Ergebnis</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Fuß           | 9 | ![image]
| Rad           | 7 | ![image]
| MIV-LenkerIn  | 43 | ![](image)
| MIV-MitfahrerIn | 29 | ![image]
| Öffentlicher Verkehr | 12 | ![image]
<p>| Anderes Verkehrsmittel | 1 | ![image] |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>Arbeitswege</th>
<th>Wege zum/vom Arbeitsplatz</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Außer-Haus-Anteil</td>
<td>Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag verkehrlich unterwegs ist.</td>
</tr>
<tr>
<td>Besetzungsgrad</td>
<td>Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (FahrzeuglenkerInnen und MitfahrerInnen) pro Fahrzeug.</td>
</tr>
<tr>
<td>Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (HVM)</td>
<td>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.</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV</td>
<td>Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad)</td>
</tr>
<tr>
<td>Mobile Personen</td>
<td>Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außerhalb der Wohnung unternommen haben.</td>
</tr>
<tr>
<td>Modal Split</td>
<td>Aufteilung von Wegen auf verschiedene Verkehrsmittel.</td>
</tr>
<tr>
<td>nMIV</td>
<td>Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fuß, Rad).</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>Öffentliche Verkehrsmittel</td>
</tr>
<tr>
<td>Verfügbarkeit eines Pkw</td>
<td>Sie beschreibt, ob der befragte Person ein Pkw zur jederzeitigen Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern (teilweise) oder gar nicht zur Verfügung steht.</td>
</tr>
<tr>
<td>Weg</td>
<td>Ein Weg ist eine Ortsveränderung zwischen zwei Aktivitäten.</td>
</tr>
<tr>
<td>Wegehäufigkeit bzw. Mobilitätsrate</td>
<td>Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. pro mobiler Person an einem Tag.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
MOBILITÄT IN NÖ
ERGEBNISSE DER LANDESWEITEN
MOBILITÄTSGEFRAUUNG 2008