

Mobilität in NÖ

Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2013/2014



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Mobilitätserhebung Niederösterreich

Stand: 14. Juni 2016

Impressum:

Medien und Herausgeber:
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005
Mag. Roman Dangl, DW 14955
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at

Text, Datenverarbeitung, Hochrechnung, Analyse und
Grafikerstellung: HERRY Consult GmbH, 1040 Wien

Gestaltung: gugler* brand & digital, 3100 St. Pölten

Fotos: Seite 9 – iStock/NicolasMcComber; Seite 13 – iStock/Bignai;
Seite 18 – iStock/Vanish_Point; Seite 21 – iStock/sassphotos;
Seite 23 – iStock/gbh007; Seite 24 – iStock/imagedepotpro,
iStock/Drazen Lovric; Seite 37 – iStock/olaser; Seite 40 – iStock/
jacoblund; Seite 53 – iStock/Dreef

Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung,
Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen
für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

Mobilität in NÖ

Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2013/2014

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	6
2	Über die Mobilitätsbefragung 2013/2014	10
2.1	Ausgangslage	10
2.2	Befragungsform und Erhebungsablauf	10
3	Ergebnisse auf Haushaltsebene Niederösterreich	14
3.1	Haushaltsgröße	14
3.2	Erreichbarkeit einer Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs	14
3.3	Fahrzeugverfügbarkeit	16
3.4	Wirtschaftliche Situation der Haushalte	16
4	Ergebnisse auf Personenebene Niederösterreich	18
4.1	Geschlecht und Alter	18
4.2	Berufliche Tätigkeit	18
4.3	Führerscheinbesitz und Fahrzeugverfügbarkeit	20
4.4	Besitz von Zeitkarten und Ermäßigungskarten für den Öffentlichen Verkehr	24
4.5	Nutzung von Navigationsgeräten	24
4.6	Betreuungspflichten	26
5	Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag	27
5.1	Außer-Haus-Anteil	27
5.2	Tageswegehäufigkeit	28
5.3	Tageswegelänge und Tageswegedauer	28
5.4	Verkehrsmittelwahl: Modal-Split des Verkehrsaufkommens	30
5.5	Modal-Split der Verkehrsleistung	32
5.6	Modal-Split nach Geschlecht	33
5.7	Modal-Split nach Altersklassen	33

5.8 Modal-Split nach Berufstätigkeit	34
5.9 Modal-Split nach Wegzweck	35
5.10 Wegzweckverteilung	35
5.11 Wegzwecktypen und Wegekettten	37
5.12 Wegelänge	39
5.13 Wegedauer	41
5.14 Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege	43
6 Trends im Mobilitätsverhalten (Vergleich und Entwicklung seit 2003/2008)	44
7 Unterschiede im Mobilitätsverhalten nach Wochentagen	50
8 Mobilitätsverhalten im Jahreszeitenvergleich	53
9 Regionale Aspekte des Mobilitätsverhaltens	56
9.1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkenzzahlen	56
9.2 Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsrate	57
9.3 Verkehrsmittelwahl	58
9.4 Wegzweck	60
9.5 Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp im Vergleich mit 2008	61
9.6 Verkehrsmittel nach Teilregionen im Vergleich mit 2008	61
10 Vergleich des Mobilitätsverhaltens mit anderen Bundesländern und mit Österreich gesamt	64
10.1 Grenzüberschreitende Wege von/nach Wien	66
11 Glossar/Begriffsbestimmungen	69
12 Schriftenreihe	70

Kurzfassung

Anders als bei den Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Jahre 2003 und 2008 in Niederösterreich, welche jeweils im Oktober/November durchgeführt wurden, handelt es sich bei der aktuellen Erhebung um eine Ganzjahreserhebung. Die Datenerhebung fand im Zeitraum von Ende Oktober 2013 bis Ende Oktober 2014 im Rahmen der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ des bmvit statt.

Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass damit erstmals Unterschiede im Mobilitätsverhalten im Jahresverlauf sichtbar werden. Darüber hinaus werden Analysen zu den Unterschieden zwischen Wochentagen (Werktage, Samstage, Sonn- und Feiertage) sowie – aufgrund der österreichweit einheitlichen Vorgehensweise – Vergleiche mit den anderen Bundesländern und Analysen zum bundeslandüberschreitenden Verkehr möglich.

Insgesamt nahmen 9.182 Personen ab sechs Jahren aus 3.965 niederösterreichischen Haushalten teil, diese gaben für 18.364 Stichtage (2 je Person) ihr Mobilitätsverhalten bekannt. In Summe wurden 48.862 Wege angegeben. Der größte Teil der Befragung wurde schriftlich durchgeführt, die TeilnehmerInnen hatten aber auch die Möglichkeit, telefonisch oder online befragt zu werden.

Haushaltsmerkmale

51 % der Haushalte erreichen die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs innerhalb von 5 Gehminuten, weitere 34 % benötigen zwischen 6 und 15 Minuten. Der generelle Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem ist also für eine große Mehrheit der Bevölkerung in Niederösterreich – laut dieser Selbsteinschätzung – gegeben, wobei der Großteil dieser Haltestellen Bushaltestellen (84 %) sind.

85 % der Haushalte in Niederösterreich besitzen einen oder mehrere Pkw (38 % der Haushalte besitzen einen Pkw, 34 % der Haushalte zwei Pkw und 13 % besitzen drei oder mehr Pkw). Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Niederösterreich beträgt 1,5 Pkw/HH und hat sich seit 2008 kaum verändert.

In Summe besitzen 8 von 10 Haushalten zumindest ein funktionsfähiges Fahrrad, im Durchschnitt sind es rund zwei Fahrräder bei 2,3 Personen pro Haushalt.

Personenmerkmale NÖ

In Niederösterreich ist – dem allgemeinen Trend folgend – der Anteil an Personen in Ausbildung seit dem Jahr 2003 deutlich zurückgegangen und beträgt 15 %. Dem gegenüber steht ein Anstieg der Personen in Beschäftigung auf 50 %, was vor allem auf (häufig auch teilzeit-)beschäftigte Frauen zurückzuführen ist. Während der Anteil an Personen im Alter ab 50 Jahren in den vergangenen 10 Jahren deutlich um 6 %-Punkte gestiegen ist, ist der Anteil an Pensionistinnen und Pensionisten seit 2003 dagegen nicht gestiegen und beträgt nach wie vor 25 %. Beim Besitz einer Lenkberechtigung für den Pkw zeigt sich in Niederösterreich eine Trendumkehr seit dem Jahr 2008, der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen ist nach einem Anstieg bis 2008 im Jahr 2013/2014 wieder auf das Niveau von 2003 zurückgegangen und beträgt durchschnittlich 84 %. Insbesondere junge Menschen verzichten heute eher auf einen Führerschein als noch vor 10 Jahren. Nach wie vor steht den Niederösterreichern und Niederösterreichern mit Führerschein zu rund 95 % auch ein Pkw zumindest teilweise zur Verfügung. Die Entwicklung seit 2008 zeigt aber auch, dass der Pkw häufiger nur noch teilweise zur Verfügung steht.

70 % der Bevölkerung (ab 6 Jahren) in Niederösterreich verfügen über ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, lediglich bei den älteren Personen ab 65 Jahren liegt die Fahrradverfügbarkeit mit 51 % deutlich darunter. Beinahe jede fünfte Person (18 %) verfügt darüber hinaus über eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr, wobei hier die Männer mit 20 % im Vergleich zu 15 % bei den Frauen vorliegen. Mit dem Alter sinkt der Zeitkartenbesitzanteil deutlich ab. 17 % besitzen darüber hinaus eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr.

Mobilitätskennzahlen an Werktagen

Mobilitätsindikatoren sind im Allgemeinen verkehrliche Größen, die die Mobilität im öffentlichen Raum charakterisieren. Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, die wichtigsten Aspekte stellen dabei jene der Zeit, der Länge, der Häufigkeit, der Verkehrsmittelwahl sowie des Zwecks des Weges dar.

Außer-Haus-Anteil, Tageswegeshäufigkeit, -länge und -dauer

84% der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher ab 6 Jahren waren an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2013/2014 außer Haus unterwegs, im Herbst 2008 waren es 87%.

An einem Werktag werden durchschnittlich 2,8 Wege unternommen. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ (d.h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,3 pro mobiler Person. Diese Werte entsprechen praktisch jenen aus dem Jahr 2008.

Eine Person legt in Niederösterreich an einem Werktag durchschnittlich 44 Kilometer zurück und benötigt dafür 1 Stunde und 16 Minuten. Werden nur die mobilen Personen betrachtet, beträgt die mittlere Tageswegelänge 52 Kilometer, für die rund 1,5 Stunden benötigt werden.

Verkehrsmittelwahl

Im Durchschnitt wird jeder zweite Weg mit dem Pkw oder Motorrad als LenkerIn (MIV-LenkerIn) zurückgelegt, weitere 13% werden als MitfahrerIn zurückgelegt, womit ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von rund 1,25 Personen (etwas mehr als im Jahr 2008) erreicht wird. Der Fußwegeanteil liegt mit 14% an Werktagen etwas unter dem Ergebnis von 2008. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt mit 13% gleich hoch wie bereits 2008, der Anteil der Radwege beträgt aktuell an Werktagen 8% und ist in den letzten 5 Jahren um etwas mehr als 10% angestiegen.

Bei der Verkehrsleistung ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 25% rund doppelt so hoch wie beim Verkehrsaufkommen. Es werden aber anteilig auch etwas mehr Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (zwei Drittel der zurückgelegten Kilometer).

Zwischen den Geschlechtern gibt es nach wie vor erhebliche Unterschiede, die sich seit 2008 wenig verändert haben. Beim Radverkehr liegen die Männer mit einem Radanteil von 8% nur leicht vor den Frauen, beim öffentlichen Verkehr sind die Unterschiede ebenfalls sehr gering. Anders beim motorisierten Individualverkehr, Männer legen deutlich mehr Wege als Lenker zurück (58%), während Frauen wesentlich häufiger als Mitfahrerinnen unterwegs sind (18%).

Deutliche Unterschiede gibt es auch zwischen den Altersklassen, Kinder und Jugendliche sind häufig mit dem ÖV und als MitfahrerInnen im Pkw unterwegs, die mittleren Altersklassen fahren häufig selbst mit dem MIV, und ältere Personen sind häufig zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Der Anteil des Radverkehrs ist bei Personen ab 65 Jahren mit 11% am größten.

Wegzwecke

Der dominante Wegzweck ist der Weg zum und vom Arbeitsplatz nach Hause mit 25%, gefolgt von Einkaufen mit 18% sowie Freizeit mit 16%. Knapp dahinter folgt die private Erledigung (13%), gefolgt von Ausbildung, Bringen und Holen von Personen und Besuch (je 8%). Den geringsten Anteil weisen die Dienstwege mit 5% auf. Die Anteile der Freizeitwege, der privaten Erledigungen und der Schul-/Ausbildungswege sind bei Männern und Frauen in etwa gleich groß. Bereits bei den privaten Besuchen liegen die Frauen anteilmäßig um 50% vor den Männern. Dies setzt sich im selben Ausmaß beim Bringen und Holen von Personen und bei den Einkaufswegen (hier allerdings auf höherem Niveau) fort. Dem gegenüber steht ein bei Frauen deutlich geringerer Anteil an Arbeitsplatzwegen und dienstlichen Wegen als bei Männern.

Wegelänge und Wegedauer

31% der werktäglichen Wege sind nicht länger als 2,5 km, etwa jeder fünfte Weg ist zwischen 2,5 und 5 km lang und 16% enden nach 5 bis 10 km. Im Durchschnitt endet ein Weg der NiederösterreicherInnen nach knapp 16 km, Fußwege nach 1,4 km und Radwege nach 3,3 km. 19% der MIV-LenkerInnenwege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz. In Summe enden 40% der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten

ebenfalls teilweise zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Durchschnittlich dauern die zurückgelegten Wege 27 Minuten, wobei 39% bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 24% enden in der Zeit zwischen 10 und 20 Minuten. Lediglich rund 10% der Wege dauern länger als eine Stunde, der Durchschnitt liegt pro Weg bei rund 27 Minuten.

Trends im Mobilitätsverhalten

Im Vergleich zwischen den 3 Erhebungsjahren 2003, 2008 und 2013/2014 zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen um mehr als 20% auf einen Anteil von nur mehr 14%-Punkten. Dem gegenüber steht ein leichter Anstieg bei Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr von 62% im Jahr 2003 auf 64% im Jahr 2013/2014. Dieser Anteil ist seit 2008 aber nicht weiter gestiegen, zudem ist innerhalb des MIV der Anteil der LenkerInnen um 2%-Punkte zurückgegangen, was zu einem höheren Besetzungsgrad führt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist mit 13% konstant geblieben und der Radverkehrsanteil ist von 7% auf 8% seit 2008 angestiegen.

Bei den Männern ist seit 2003 der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr leicht gestiegen, bei den Frauen leicht zurückgegangen. Dagegen ist bei Frauen der Anteil der Wege als MitfahrerInnen im Pkw um 3%-Punkte angestiegen. Nur geringe Unterschiede zwischen 2003 und 2013/14 existieren beim Anteil der MIV-LenkerInnen. Der Radverkehrsanteil ist bei den Männern im Vergleich zu 2008 um 2%-Punkte angestiegen, der Rückgang beim Anteil der reinen Fußwege ist bei Männern deutlich stärker ausgeprägt als bei Frauen.

Bei den Unterschieden nach Altersklassen zeigt sich, dass gerade bei den Jungen und den Älteren der Anteil der Fußwege deutlich rückläufig ist. Bei Kindern und Jugendlichen steigt der Anteil der Wege als MitfahrerInnen im Pkw, bei den älteren ab 65 Jahren jener als LenkerInnen. Der Anteil der Radwege steigt bei diesen ebenso wie bei der mittleren Altersklasse der 35-bis-49-Jährigen. Eine positive Entwicklung fand auch bei den 18-bis-34-Jährigen statt, hier ist der Anteil der Wege als LenkerInnen im motorisierten Individualverkehr deutlich von 62% auf 55% gesunken.

Positiv bei der Verkehrsleistung ist die Entwicklung im motorisierten Individualverkehr, hier ist der Anteil der LenkerInnen um 5%-Punkte seit 2003 zurückgegangen, dagegen ist der Anteil der MitfahrerInnen an der Verkehrsleistung um

2%-Punkte angestiegen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung ist nur leicht zurückgegangen, wobei dieser Anteils-Rückgang im Zusammenhang mit einer – auch methodenbedingt durch die Ganzjahreserhebung – höheren Verkehrsleistung im Flugverkehr zu sehen ist.

Mobilitätsverhalten nach Wochentagen

Der höchste Anteil an mobilen Personen ist an Werktagen mit 84% zu beobachten. Dieser Anteil sinkt an Samstagen auf 75% und findet an Sonn- und Feiertagen mit 70% seinen niedrigsten Wert. Auch die Anzahl an Wegen pro mobiler Person sinkt an Sonn- und Feiertagen auf 3,0. Der Samstag liegt dagegen mit einem Wert von 3,6 Wegen pro mobiler Person sogar über der Wegehäufigkeit eines durchschnittlichen Tages.

Der Anteil des Fußgängerverkehrs bewegt sich zwischen 14% an Werktagen und 19% an Sonn- und Feiertagen. Der Radverkehr hat an Werktagen eine deutlich größere Bedeutung (8%) als im Freizeit- und Einkaufsverkehr am Wochenende (5%). Das Gleiche gilt für den öffentlichen Verkehr, im Schnitt werden an Werktagen 13% aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt, am Samstag nur 4% und am Sonntag nur noch 3%. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen steigt von 13% an Werktagen auf 35% an Sonn- und Feiertagen. Der Anteil der MIV-LenkerInnen ist dagegen mit 38% an Sonn- und Feiertagen deutlich geringer als an Werktagen (51%).

An Samstagen weist der Einkaufsverkehr mit 33% den größten Anteil auf, knapp gefolgt vom Freizeitverkehr mit 29%, weit dahinter folgen der private Besuchsverkehr mit 17% und der private Erledigungsverkehr mit 10%. Am Sonntag dominieren der Freizeitverkehr mit 43% und der Besuchsverkehr mit 30%. Nicht-Routine-Wege an Sonntagen haben zusammen einen Anteil von fast 90%.

Verkehrsmittelwahl im Jahreszeitenvergleich

Im Jahresverlauf zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. Der Anteil der Fußwege ist im Winter mit 19% mehr als doppelt so hoch wie im Sommer. Umgekehrt verhält es sich mit dem Radwegeanteil, dieser liegt im Winter und im Frühjahr mit 5% deutlich unter dem Durchschnitt und beträgt beinahe nur ein Drittel des Sommer-Wertes von 13%. Zusammengenommen bleibt aber der Anteil der aktiven Wege über das Jahr relativ konstant.

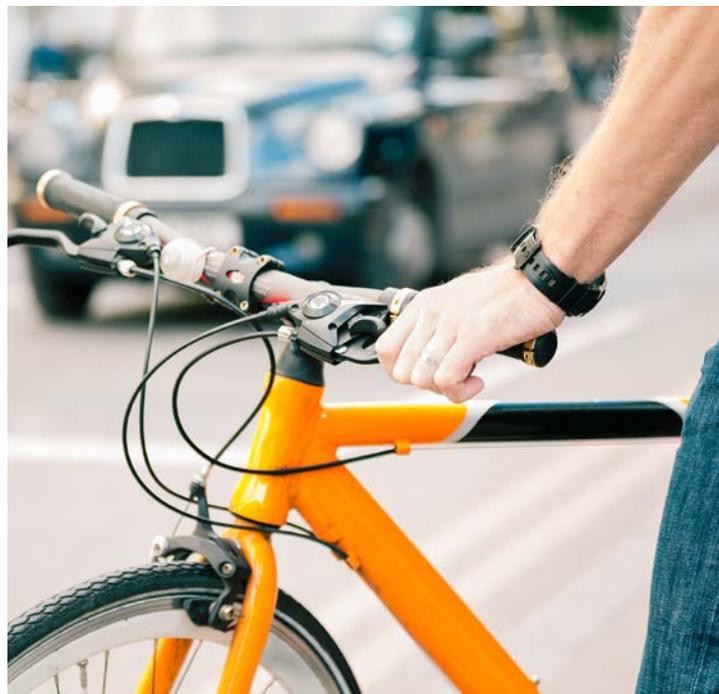
Im Winter ist der Anteil der MIV-LenkerInnen am geringsten und beträgt 44%, dagegen erreicht der öffentliche Verkehr im Winter und im Herbst seinen höchsten Wert (17%). Im Frühjahr beträgt der Anteil der MIV-LenkerInnen 57%, während der Anteil des ÖV nur bei 9% liegt. Im Sommer ist das Bild ähnlich (55% zu 10%). Der Anteil der MitfahrerInnen im Pkw ist dagegen im Jahresverlauf relativ konstant.

Regionale Aspekte der Verkehrsmittelwahl

Der Anteil des Fußgängerverkehrs beträgt im Waldviertel und im Mostviertel 12% und ist hier auch im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2003 am stärksten zurückgegangen (von 19% bzw. 20% auf 12%). In NÖ-Mitte beträgt der Fußwegeanteil dagegen hohe 17% und hat sich im Vergleichszeitraum kaum verändert. Auch der Anteil der Radwege ist in dieser Region (gemeinsam mit dem Mostviertel) am größten und beträgt 9%. Im Waldviertel und im Mostviertel liegt der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 55% bzw. 57% deutlich über dem Durchschnitt und er ist auch nur in diesen Regionen seit dem Jahr 2003 gestiegen. Im Weinviertel und in NÖ-Mitte ist er sogar leicht rückläufig. Im Weinviertel wird dieser Rückgang zu gleichen Teilen durch Wege als MitfahrerInnen und durch Wege mit dem ÖV kompensiert, im Industrieviertel kam es dagegen nur zu einem höheren Anteil der MIV-MitfahrerInnen um 3%-Punkte. Einen etwa gleich hohen Anstieg dieses Anteils seit 2003 gab es in NÖ-Mitte, dieser ist aber auf einen Rückgang beim Anteil des öffentlichen Verkehrs um 3%-Punkte in dieser Region zurückzuführen. In allen anderen Regionen Niederösterreichs ist aber ein positiver Trend hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs festzustellen, dieser ist entweder gleich geblieben oder konnte sogar gesteigert werden (Waldviertel und Weinviertel).

Verkehrsmittelwahl im Österreich-Vergleich

Lässt man Wien und Vorarlberg beiseite, die beide vollkommen andere raumstrukturelle Voraussetzungen als Niederösterreich haben, zeigt sich, dass die NiederösterreicherInnen im Bundesländervergleich den höchsten Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln (13%) und den zweithöchsten Anteil an Wegen mit dem Fahrrad (8%) nach Salzburg aufweisen. Auch der Anteil der Wege als MIV-LenkerInnen liegt mit 51% noch im guten Mittelfeld. Niedrig ist allerdings im Vergleich zu allen



anderen Bundesländern der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden (14%), nur in Kärnten ist dieser noch etwas geringer.

Grenzüberschreitende Wege nach/von Wien

Während die NiederösterreicherInnen 50% ihrer nach Wien führenden Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen oder zumindest in Wien mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind (inkludiert sind hier methodenbedingt auch Park-&-Ride-Wege, unabhängig davon, wo das Individualverkehrsmittel geparkt wird), nutzen nur 21% der WienerInnen den ÖV, um nach Niederösterreich zu fahren. 36% der Fahrten der NiederösterreicherInnen nach Wien werden ausschließlich mit dem MIV zurückgelegt, d. h. es wird auch in Wien nicht auf den ÖV umgestiegen. Umgekehrt wird für 56% der Fahrten der WienerInnen nach Niederösterreich der motorisierte Individualverkehr als LenkerIn genutzt. Diese Unterschiede hängen auch mit unterschiedlichen Wegezwecken zusammen. Während die NiederösterreicherInnen häufig nach Wien zur Arbeit fahren, fahren die WienerInnen häufig zu Freizeit- und Einkaufszwecken nach Niederösterreich.

Über die Mobilitätserhebung 2013/2014

2.1 AUSGANGSLAGE

Das Land Niederösterreich hat bereits in den Jahren 2003 und 2008 Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen dienen unter anderem als Grundlage für das niederösterreichische Landesmobilitätskonzept, welches Strategien entwickelt, wie die Mobilität von Personen und Gütern zum Vorteil der Bevölkerung gestaltet werden kann. Das Landesmobilitätskonzept wird dabei seit dem Jahr 1991 regelmäßig überarbeitet, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich gerecht zu werden und dabei die Vereinbarkeit von Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz zu gewährleisten.

Um diesem hohen Anspruch gerecht zu werden, ist die Verkehrspolitik darauf angewiesen, über das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Bescheid zu wissen. Das Thema Mobilität ist auch deshalb so wichtig, da es praktisch jede einzelne Person betrifft und ein wesentlicher Bestandteil des Tagesablaufes ist.

Anders als in den Jahren 2003 und 2008 fand im Zeitraum von Ende Oktober 2013 bis Ende Oktober 2014 die Datenerhebung zur ersten österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ seit dem Jahr 1995 statt (Vergleiche: Tomschy R., Herry M., Sammer G., Klementsitz R., Riegler S., Follmer R., Gruschwitz D., Josef F., Gensasz S., Kirnbauer R., Spiegel T.: Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, durchgeführt im gemeinsamen Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Land Burgenland, Land Niederösterreich, Land Steiermark und Land Tirol. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2016). Diese Erhebung wurde vom bmvit initiiert. Die bei der Erhebung

eingesetzte einheitliche Methodik für alle befragten Haushalte österreichweit hat den Vorteil einer vollständigen Vergleichbarkeit aller erhobenen Daten der einzelnen Bundesländer. Die Niederösterreichische Landesregierung hat sich daher dazu entschlossen, die Feldarbeit zur Mobilitätserhebung Niederösterreich 2013/2014 im Rahmen der österreichweiten Mobilitätserhebung des bmvit durch eine Aufstockung der Stichproben für Niederösterreich durchführen zu lassen. Dabei wurde darauf geachtet, dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse auch mit den vorangegangenen Mobilitätserhebungen in Niederösterreich bestmöglich gewährleistet wurde.

Im Unterschied zu den Erhebungen der Jahre 2003 und 2008 in Niederösterreich, welche jeweils im Oktober/November durchgeführt wurden, handelt es sich bei der aktuellen Erhebung um eine Ganzjahreserhebung. Das bedeutet, dass das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nicht nur für einzelne Tage im Herbst, sondern verteilt auf jeden einzelnen Tag eines ganzen Jahres erhoben wurde. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass damit erstmals Unterschiede im Mobilitätsverhalten im Jahresverlauf sichtbar werden. Darüber hinaus werden Analysen zu den Unterschieden zwischen Wochentagen (Werktagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen) sowie – aufgrund der österreichweit einheitlichen Vorgehensweise – Vergleiche mit den anderen Bundesländern und Analysen zum bundeslandüberschreitenden Verkehr möglich.

2.2 BEFRAGUNGSFORM UND ERHEBUNGSABLAUF

Erhebungsablauf

Alle für die Befragung zufällig ausgewählten Haushalte erhielten im ersten Schritt ein Ankündigungsschreiben des Auftraggebers, danach folgten die vollständigen Erhebungsunter-

lagen per Post. Die Stichprobe wurde dabei über ein ganzes Jahr verteilt. Lagen bis zu bestimmten Zeitpunkten keine Antworten vor, erfolgten bis zu drei Erinnerungen per Postkarte bzw. Telefonanruf. Führte auch dies nicht zu einer Antwort, erfolgte abschließend ein einmaliger Neuversand der kompletten Erhebungsunterlagen. Die Befragung wurde im Methodenmix durchgeführt, je nach Wahl der Haushalte war eine Studienteilnahme entweder schriftlich, telefonisch oder online möglich.

Erhebungsgebiet & befragte Personen

Das Erhebungsgebiet umfasste das gesamte österreichische Bundesgebiet. Für Niederösterreich wurde die Stichprobe in Teilgebieten aufgestockt, sodass Analysen unterschieden nach den Vierteln und für einzelne Teilregionen möglich wurden. Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Melderegister gezogen, innerhalb der angeschriebenen Haushalte wurden möglichst alle Personen ab 6 Jahren (also mit Beginn einer eigenständigen Mobilität beim Schuleintritt) zu ihrem Mobilitätsverhalten an zwei aufeinanderfolgenden Tagen befragt.

Erhebungsinhalte

Das Mobilitätsverhalten hat viele Facetten. Zielsetzung der Erhebung war, die Alltagsmobilität der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher zu erfassen. Dazu wurden sowohl allgemeine Merkmale der Haushalte und der darin lebenden Personen aufgenommen als auch die Verkehrsteilnahme – also die zurückgelegten Wege inklusive der benutzten Verkehrsmittel, der Zielorte und der Wegezwecke – an zwei aufeinanderfolgenden, zufällig ausgewählten Berichtstagen.

Stichprobengröße & Rücklauf

Die bereinigte Bruttostichprobe in Niederösterreich beträgt 13.894 Haushalte. Die Nettostichprobe (Rücklauf) beträgt 4.228 Haushalte (30 Prozent), d.h. mehr als jeder vierte kontaktierte Haushalt nahm an der Befragung teil. 263 der teilnehmenden Haushalte erfüllten die Mindestkriterien an ein vollständiges Interview nicht. Der Anteil der verwertbaren Haushalte, d.h. die verwertbare Nettostichprobe bzw. der verwertbare Rücklauf beträgt damit rund 28 Prozent oder 3.965 Haushalte. Die Anzahl der befragten Personen aus



Quelle: HEHR Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

Abbildung 2-1 Befragungsinhalte

diesen Haushalten beträgt 9.182 Personen, die zu 18.364 Stichtagen befragt wurden (2 je Person). Von diesen Personen wurden in Summe 48.862 Wege angegeben.

Gewichtung & Hochrechnung

Für die Erhebungszeiträume Sommer, Herbst, Winter und Frühling sowie für die Wochentagstypen Werktag (Montag bis Freitag), Samstag und Sonn- und Feiertage wurde bezüglich der Gewichtungsmerkmale jeweils die Repräsentativität der Stichprobe in Bezug auf die Grundgesamtheit, definiert als die Wohnbevölkerung ab 6 Jahren, unterschieden nach den Bundesländern und nach Raumtyp (Wien, Großstädte, zentrale Bezirke, periphere Bezirke), mittels Gewichtung und Hochrechnung hergestellt. Folgende Merkmale wurden dabei bei den Gewichtungs- und Hochrechnungsschritten berücksichtigt: Bundesland, Raumtyp, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter, Haushaltgröße, Beruf, Schulbildung, Pkw-Anzahl im Haushalt. Darüber hinaus hat die Erhebung der Mobilität an zwei aufeinanderfolgenden Stichtagen pro Person dazu geführt, dass eine Tageswegehäufigkeitsgewich-

tung des zweiten Tages anhand der Ergebnisse des ersten Tages notwendig war. Es hat sich gezeigt, dass für den jeweils zweiten Stichtag aufgrund einer Ermüddungserscheinung der TeilnehmerInnen im Durchschnitt weniger Wege angegeben wurden als für den ersten Stichtag. Die Tageswegehäufigkeitsgewichtung korrigiert diese Verzerrung.

Qualitätssicherung

Eine eigens eingesetzte externe Qualitätssicherung sorgte während der gesamten Projektphase, beginnend bei der Stichprobenziehung über die Erhebungsdurchführung bis hin zum Ergebnisbericht, dafür, dass hohe Qualitätsstandards eingehalten wurden.

Durchführende Institutionen

Mit der Erhebungsdurchführung wurden die Institute infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und TRICONSULT – Wissenschaftsanalytische Forschung Ges.m.b.H. beauftragt. Die Stichprobenziehung sowie die Qualitätssicherung des gesamten Erhebungsprozesses wurde von Sammer



Abbildung 2-2 Schematische Darstellung des iterativen Gewichtungsverfahrens auf Berichtstagebene



& Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. (ZIS-P) in Zusammenarbeit mit der Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen (BOKU/IVe) durchgeführt. Die Verarbeitung, Korrektur und Ergänzung der Daten sowie die Datengewichtung, Hochrechnung und Analyse oblag HERRY Consult GmbH.

Generelle Anmerkungen

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

Bei der aktuellen Erhebung 2013/2014 handelt es sich um eine Ganzjahreserhebung, die Ergebnisse stellen daher das durchschnittliche Mobilitätsverhalten über das gesamte Jahr dar. Die früheren Erhebungen wurden jeweils nur im Herbst

durchgeführt, wobei versucht wurde, bezogen auf die Verkehrsmittelwahl jahreszeitliche Einflüsse mittels Gewichtung auszugleichen. Im Wesentlichen stellen aber die früheren Erhebungen das Verhalten der Bevölkerung im Herbst der Erhebungsjahre 2003 bzw. 2008 dar. Dieser Unterschied ist beim Vergleich der Ergebnisse ebenfalls zu berücksichtigen. Teilweise wurden gleiche oder ähnliche Fragestellungen (insbesondere die Fragen auf Haushalts- und Personenebene) bei der aktuellen Erhebung anders formuliert als bei den früheren Erhebungen. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, mussten die früheren Ergebnisse in einigen Fällen anders dargestellt werden, als dies in den Broschüren der Jahre 2003 und 2008 der Fall war. Nicht vergleichbare Ergebnisse der früheren Erhebungen werden hier bewusst nicht dargestellt.

Die Einzelwerte im Bericht 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.

Ergebnisse auf Haushaltsebene Niederösterreich

Der Haushaltskontext ist von besonderer Bedeutung, da der Haushalt als wesentliche Einheit im Zusammenhang mit Kommunikation, Arbeitsteilung und Verkehrserzeugung zu verstehen ist. Daher ist es wichtig, diesen in seiner Gesamtheit zu erheben – die Haushaltssituation und die im Haushalt verfügbaren Verkehrsmittel haben einen großen Einfluss auf die Mobilität der Haushaltsmitglieder.

3.1 HAUSHALTSGRÖSSE

Bereits 33% (Daten: Statistik Austria, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung) der Haushalte (Anmerkung: Mit „Haushalt“ wird in dieser Studie Privathaushalt gemeint) sind im Jahr 2013 Einpersonenhaushalte – 2008 waren es noch 32% –, der Anteil der Haushalte mit 4 und mehr Personen ist dagegen von 21% im Jahr 2008 auf 20% im Jahr 2013 zurückgegangen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei rund 2,3 Personen und ist ebenfalls rückläufig. Interessant ist, dass die Anteile der Haushalte mit 2 und 3 Personen in diesen 5 Jahren relativ konstant geblieben sind und heute 31% bzw. 16% betragen. Im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt gibt es in Niederösterreich nach wie vor weniger Ein-Personen-Haushalte und mehr größere Haushalte.

3.2 ERREICHBARKEIT EINER HALTESTELLE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Bezüglich der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist festzuhalten, dass es sich dabei um eine Selbsteinschätzung handelt und somit auch das Wissen über die erreichbaren Haltestellen eine Rolle spielt. Zudem

sagt die bloße Erreichbarkeit von Haltestellen nichts über die Qualität der verfügbaren Verkehrsverbindungen aus.

51% der Haushalte erreichen die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs innerhalb von 5 Gehminuten, weitere 34% benötigen zwischen 6 und 15 Minuten. Der generelle Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem ist also für eine große Mehrheit der Bevölkerung in Niederösterreich gegeben, durchschnittlich benötigen die Personen etwa 9 Minuten zu Fuß zur nächsten Haltestelle.

Bei der nächsten fußläufig erreichbaren Haltestelle handelt es sich mehrheitlich (84%) um eine Bushaltestelle, bei 26% handelt es sich um eine Bahnhaltstelle. Dieses Ergebnis zeigt, dass gerade in peripheren Regionen und im Bahnverkehr die sogenannte „letzte Meile“, also die Strecke von der nächsten Bahnhaltstelle zum eigenen Wohnort, oftmals eine große Hürde zur Nutzung des Angebotes an öffentlichem Verkehr darstellt. Angebote zur Überbrückung dieser letzten Meile (z.B. Sharing-Konzepte oder bedarfsorientierte Zubringerverkehre) werden in Zukunft noch wichtiger werden und könnten diese Lücke teilweise reduzieren. Allerdings ist derzeit in Niederösterreich nur in 1 von 100 Haushalten zumindest eine Person Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter.

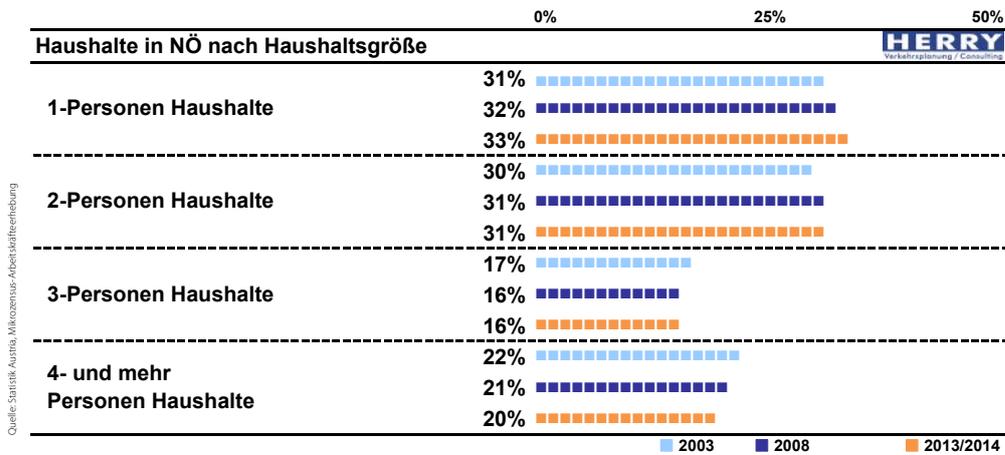


Abbildung 3-1 Haushalte in Niederösterreich 2013/2014 nach Haushaltsgröße

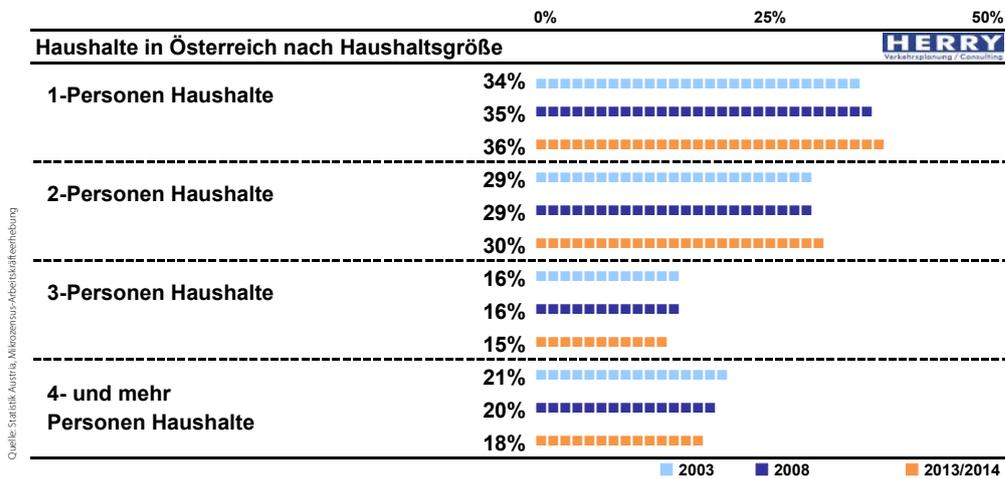


Abbildung 3-2 Haushalte in Österreich 2013/2014 nach Haushaltsgröße

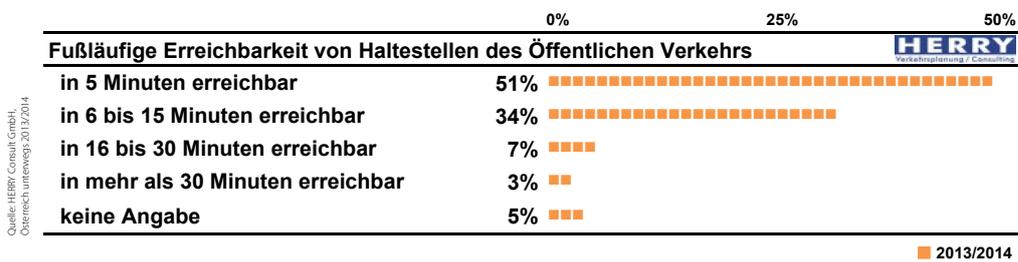


Abbildung 3-3 Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs [in %]

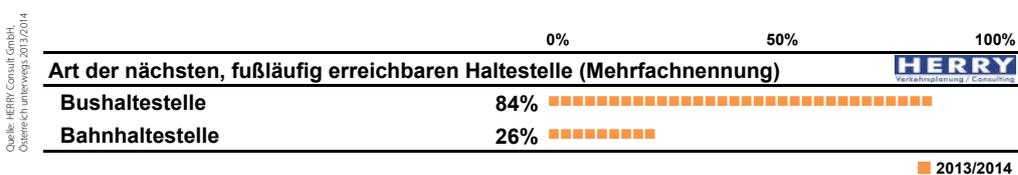


Abbildung 3-4 Art der nächsten erreichbaren Haltestelle [in %, Mehrfachnennung]

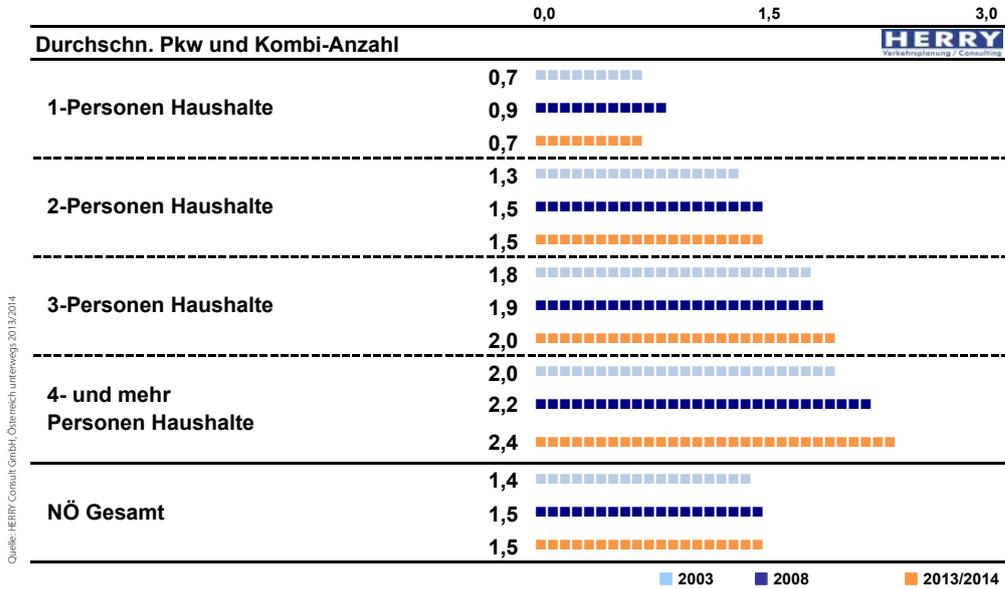


Abbildung 3-6 Durchschnittliche Anzahl an Pkw und Kombi

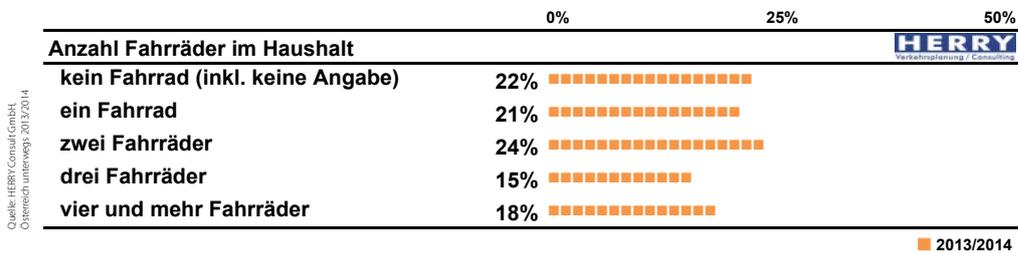


Abbildung 3-7 Anzahl Fahrräder [in %]

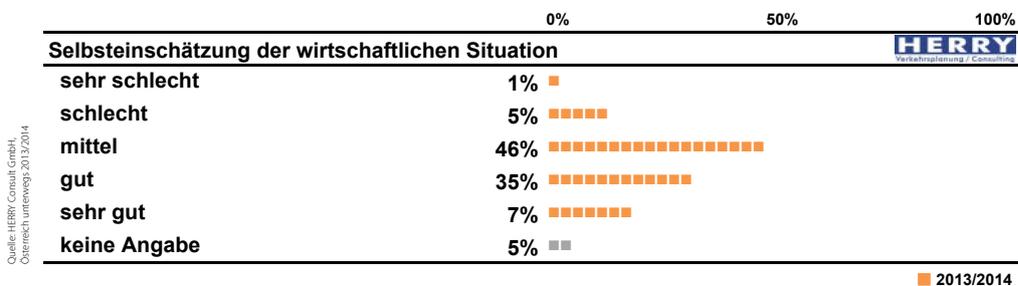


Abbildung 3-8 Wirtschaftliche Situation der Haushalte [in %]

4 Ergebnisse auf Personenebene Niederösterreich

Das durchschnittliche Mobilitätsverhalten der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher hängt neben der Verfügbarkeit der unterschiedlichen Mobilitätsoptionen (Führerschein- und Fahrzeugverfügbarkeiten, ÖV-Zeitkartenbesitz) auch stark von der (sozio-)demographischen Zusammensetzung der Bevölkerung ab.

Insbesondere der immer größere Anteil älterer Personen, die heute häufig auch über einen Führerschein und einen Pkw verfügen, wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung deutlich aus.

4.1 GESCHLECHT UND ALTER

Der Anteil der weiblichen Bevölkerung in Niederösterreich ist mit 51 % knapp höher als der Anteil der männlichen Bevölkerung und entspricht in etwa dem österreichischen Durchschnitt.

Die Entwicklung nach Altersklassen zeigt, dass der Anteil (und damit auch die absolute Anzahl) der Personen im Alter ab 50 Jahren in den vergangenen 10 Jahren deutlich um 6 %-Punkte gestiegen ist. Bereits jede fünfte Person in Niederösterreich ist 65 Jahre oder älter, bei den Frauen ist es bereits beinahe jede vierte. Aber auch der Anteil der 50-bis-64-Jährigen liegt bereits bei 22%, dem gegenüber steht ein – insbesondere in ländlichen Regionen – Rückgang des Anteils der Kinder und Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

4.2 BERUFLICHE TÄTIGKEIT

Stellt man die Entwicklung nach Altersklassen jener nach (beruflicher) Tätigkeit gegenüber, so ist klar ersichtlich, dass vor allem der Anteil an Personen in Ausbildung seit dem Jahr



2003 deutlich zurückgegangen ist. Darüber hinaus ist der Anteil der Personen in Beschäftigung angestiegen, was vor allem auf einen Anstieg bei (häufig auch teilzeit-)beschäftigten Frauen zurückzuführen ist. Mit dem einher geht eine Reduktion des Anteils jener Personen, die nur im Haushalt tätig sind. Anders als aufgrund der Altersentwicklung zu erwarten wäre, ist der Anteil an Pensionistinnen und Pensionisten seit 2003 nicht gestiegen. Dies hängt mit geänderten Bedingungen beim Pensionszugang und dem gestiegenen Pensionsantrittsalter ebenso zusammen wie mit generell immer aktiver und mobiler werdenden älteren Personen.

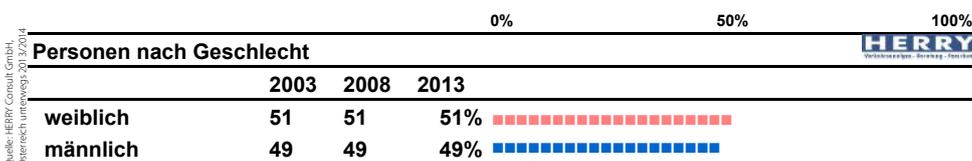


Abbildung 4-1 Geschlechterverteilung [in %]

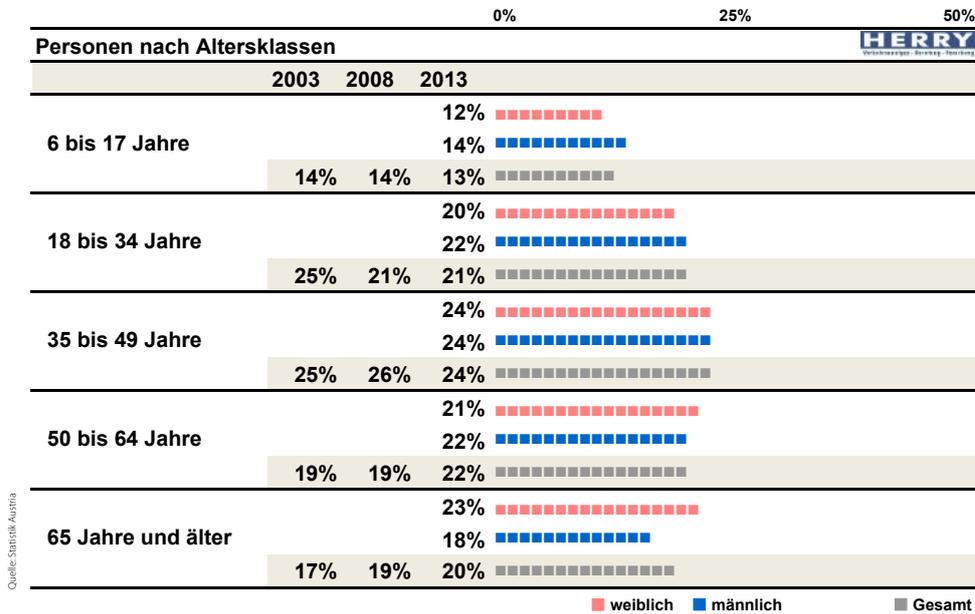


Abbildung 4-2 Verteilung nach Altersklassen und Geschlecht [in %]

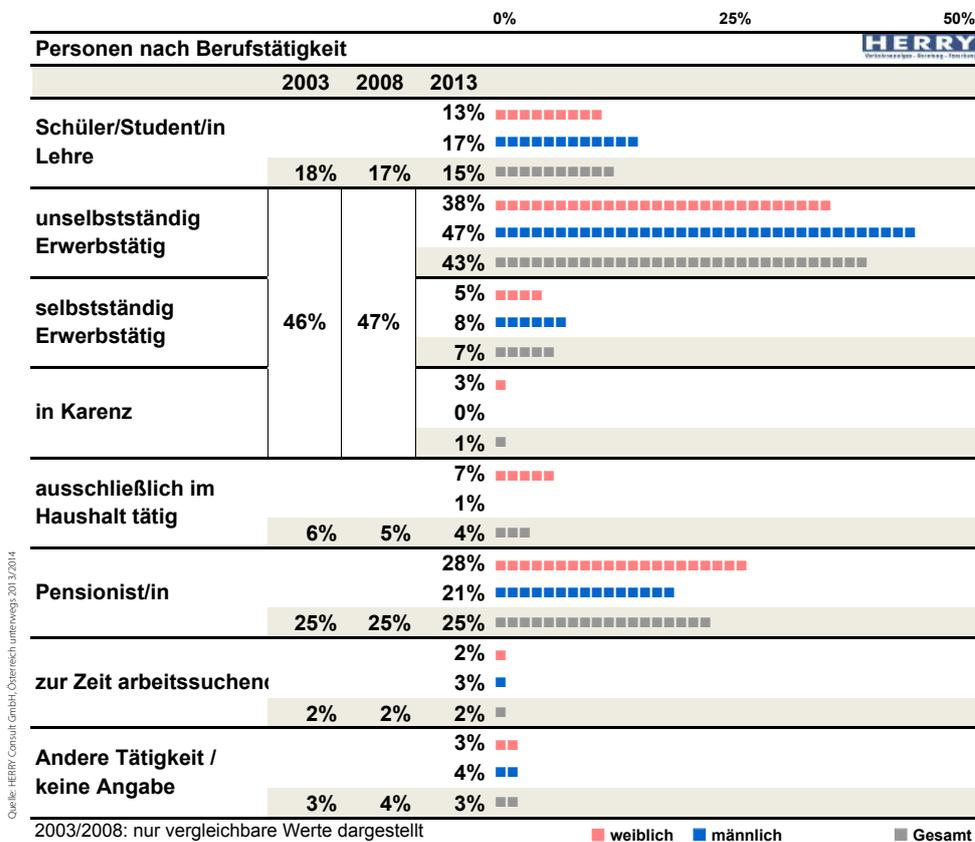


Abbildung 4-3 Berufstätigkeit nach Geschlecht [in %]

4.3 FÜHRERSCHEINBESITZ UND FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Einen besonders starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Personen hat der Besitz einer Lenkberechtigung für den Pkw als entscheidender Faktor für den Zugang zu motorisierten Individualverkehrsmitteln. In Summe zeigt sich hier in Niederösterreich eine Trendumkehr seit dem Jahr 2008, der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen ist nach einem Anstieg bis 2008 wieder auf das Niveau von 2003 zurückgegangen und beträgt durchschnittlich 84%. Insbesondere junge Menschen verzichten heute eher auf einen Führerschein als noch vor 10 Jahren. Eine ähnliche Entwicklung ist auch in anderen Ländern festzustellen, beispielsweise ist in Deutschland der Anteil der Unter-21-Jährigen, die einen Führerschein erhielten, von 30% im Jahr 2004 auf 23 Prozent im Jahr 2012 zurückgegangen (Vergleiche: <http://www.matthias-gastel.de/junge-leute-verzichten-immer-haeufiger-auf-fuehrerschein/#.VvPrQT-FZ0gk>, Stand: 24. 03. 2016).

Nach wie vor verfügen Männer häufiger über einen Führerschein, dieser Unterschied ist aber ausschließlich auf den Unterschied bei der Gruppe der Personen ab 65 Jahren zurückzuführen und wird zukünftig immer weiter verschwinden. Nicht nur die Anzahl der Pkw im Haushalt und der Führerscheinbesitz ist für die Verkehrsmittelwahl entscheidend, sondern auch die Frage, ob dem jeweiligen Haushaltsmitglied ein Fahrzeug jederzeit, teilweise oder gar nicht zur Verfügung steht. Nach wie vor steht den Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern (ab 18 Jahren) mit Führerschein zu rund 95% auch ein Pkw zumindest teilweise zur Verfügung. Die Entwicklung seit 2008 zeigt aber auch, dass die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit für die einzelnen Personen leicht zurückgegangen ist und der Pkw häufiger nur teilweise zur Verfügung steht. Besonders stark trifft dies auf Frauen ab 50 Jahren zu, während bei Männern die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit über die Altersklassen relativ konstant ist, sinkt sie bei Frauen ab diesem Alter deutlich ab. Dabei verfügen Frauen im Alter

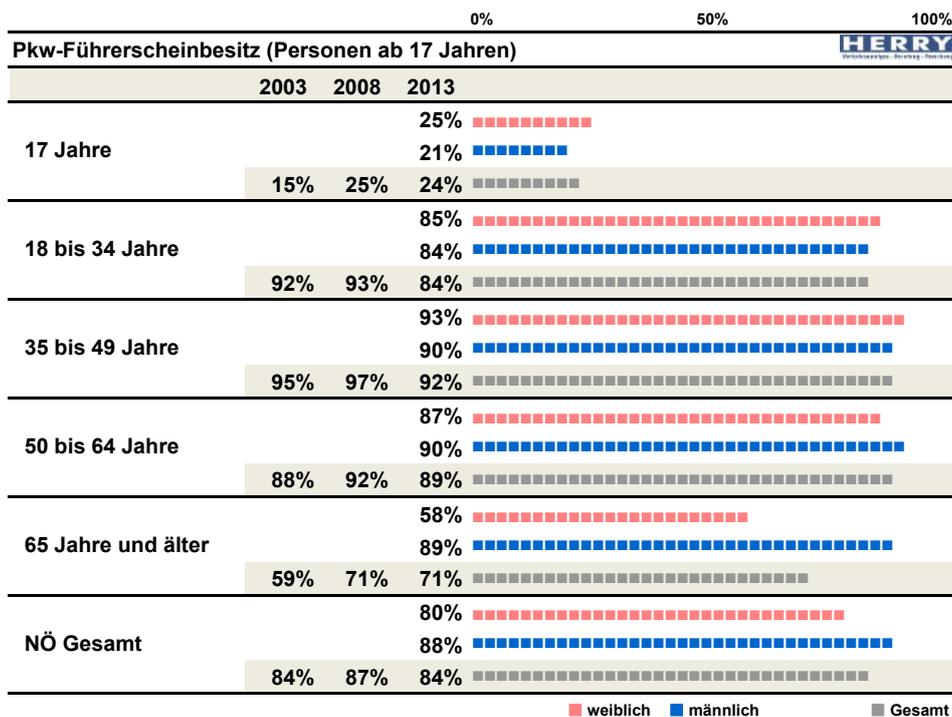


Abbildung 4-4 Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren) nach Geschlecht [in %]

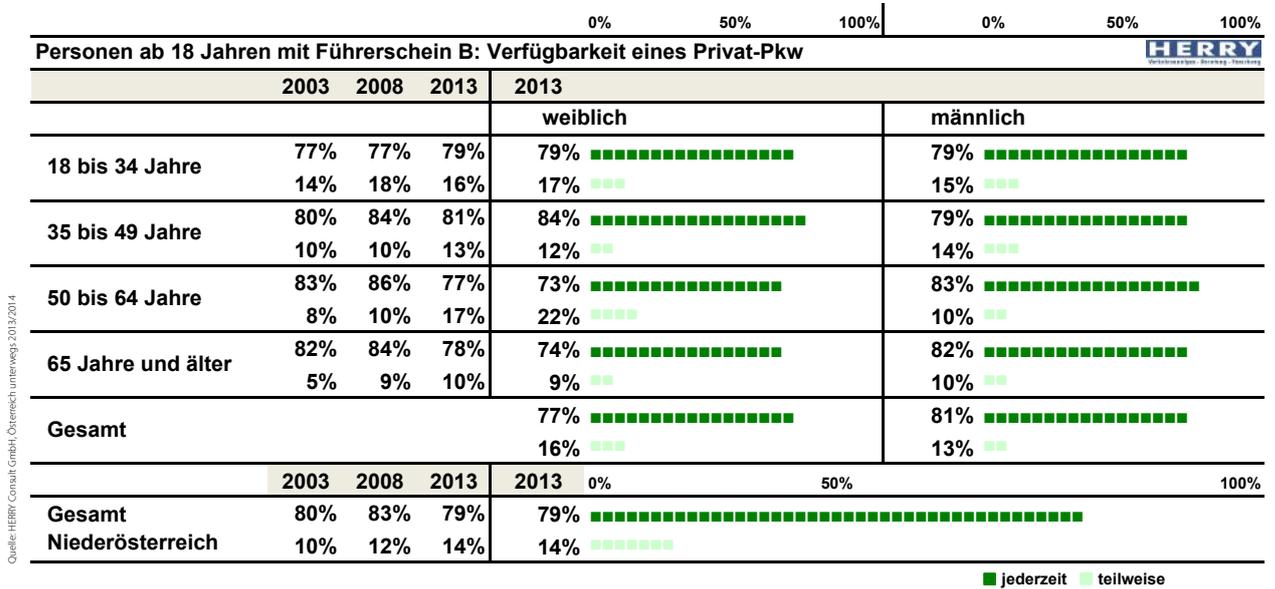


Abbildung 4-5 Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren mit Führerschein) [in %]

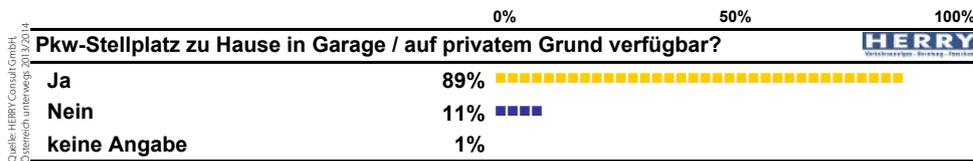


Abbildung 4-6 Verfügbarkeit eines Pkw-Stellplatzes am Wohnort [in %]

zwischen 50 und 64 Jahren aber noch überdurchschnittlich häufig zumindest teilweise über einen Pkw. Für 9 von 10 Pkw in Niederösterreich existiert auch ein privater Abstellplatz in einer Garage oder auf dem privaten Grundstück. Deutlich seltener als über Pkw verfügt die Bevölkerung in Niederösterreich über ein Moped bzw. Motorrad. Insbesondere bei den Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 17 Jahren sind Mopeds nach wie vor sehr beliebt, zumal es sich um die erste motorisierte Fortbewegungsmöglichkeit handelt. Bei den Jugendlichen sind die Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen relativ gering bzw. haben sich in den letzten Jahren deutlich reduziert. Das ändert sich aber mit dem Alter, dann allerdings bezogen auf Motorräder. Motorräder sind nach wie vor deutlich männlich belegt, in Summe stehen 8%



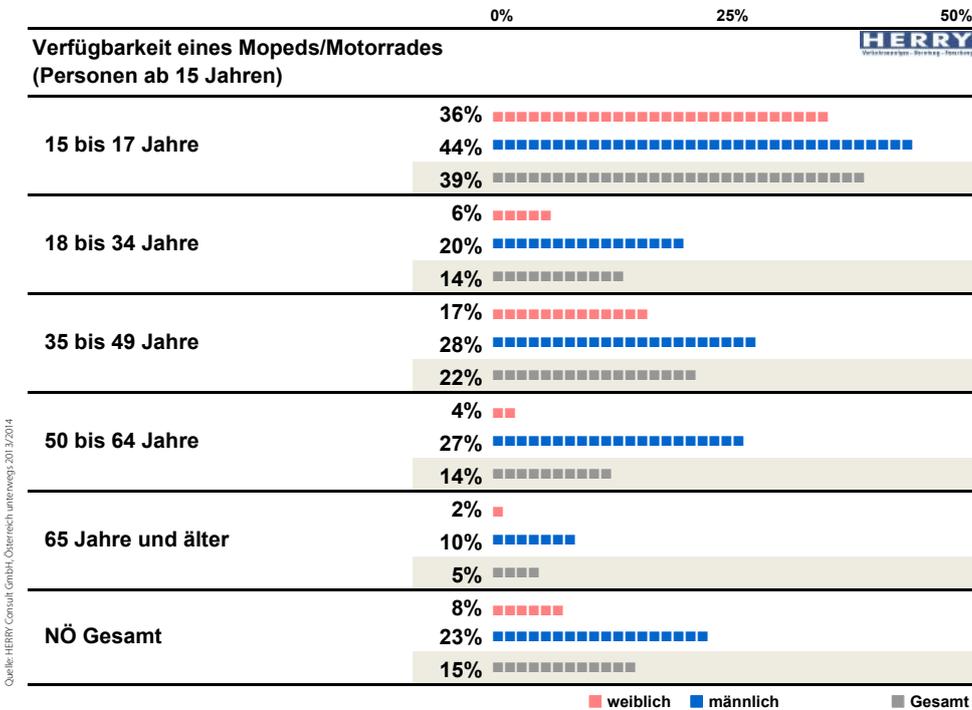


Abbildung 4-7 Moped-/Motorradverfügbarkeit (Personen ab 15 Jahren) nach Geschlecht [in %]

Motorradfahrerinnen 23% Motorradfahrern gegenüber. Die hohen Verfügbarkeitswerte von Mopeds/Motorrädern bei der Gruppe der 35-bis-49-Jährigen sind auf die im Haushalt verfügbaren Mopeds der eigenen Kinder zurückzuführen.

Anmerkung: Ein Vergleich mit früheren Erhebungsergebnissen ist bei der Frage der Moped-/Motorradverfügbarkeit ebenso wie bei den nachfolgenden Auswertungen des Fahrrad- und ÖV-Zeitkartenbesitzes nicht möglich, da die korrespondierenden Fragen auf unterschiedliche Arten gestellt wurden.

70% der Bevölkerung (ab 6 Jahren) in Niederösterreich verfügen über ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, lediglich bei den älteren Personen ab 65 Jahren liegt die Fahrradverfügbarkeit mit 51% deutlich darunter. Es besteht also für mehr als zwei Drittel der Bevölkerung grundsätzlich die Möglichkeit, ein Fahrrad zu benutzen. Die Gruppe der älteren Personen ab 65 Jahren ist auch die einzige, bei der ein wesentlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern erkennbar ist, hier verfügen die Männer deutlich häufiger über ein Fahrrad. Dieser Unterschied ist vermutlich auf die soziodemographischen Unterschiede innerhalb der SeniorInnen zurückzuführen (Frauen werden bekanntlich im Schnitt deutlich älter als Männer).

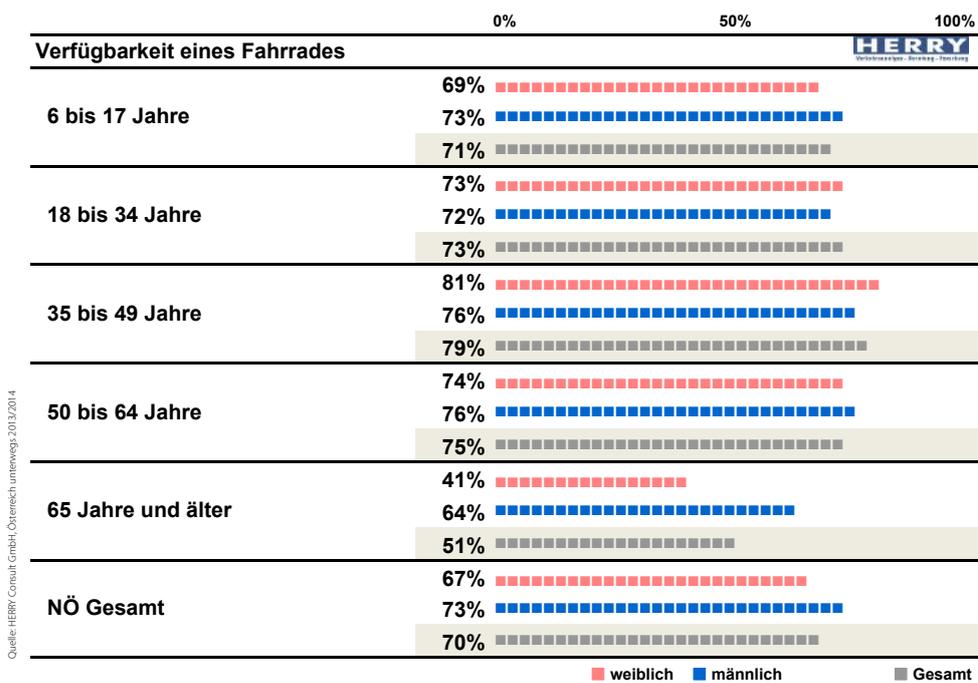


Abbildung 4-8 Fahrradverfügbarkeit nach Geschlecht [in %]

4.4 BESITZ VON ZEITKARTEN UND ERMÄßIGUNGSKARTEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Neben dem Besitz von Fahrzeugen (Pkw, Zweiräder) und dem Besitz eines Führerscheins ist der Besitz von Zeitkarten oder Ermäßigungskarten für den öffentlichen Verkehr ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten der Personen. Erfasst wurden bei der aktuellen Erhebung explizit nur Wochen-, Monats- und Jahreskarten.

In Niederösterreich verfügt beinahe jede fünfte Person über eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr, wobei hier die Männer mit 20% im Vergleich zu 15% bei den Frauen deutlich voranliegen. Dieser Unterschied ergibt sich aus einer großen Differenz bei den jüngeren Personen bis 34 Jahren, hier besitzen deutlich mehr Männer eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte als Frauen. Darüber hinaus sinkt der Zeitkartenbesitzanteil mit dem Alter deutlich ab, besitzen bei den Kindern und Jugendlichen noch mehr als ein Drittel eine Zeitkarte (nicht gemeint sind hier Schülerfreifahrten) für den öffentlichen Verkehr, sind es bei den SeniorInnen nur noch 2%. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass für SeniorInnen eine Vielzahl an speziellen Angeboten existiert, die oftmals nicht in die Kategorie Wochen-, Monats- oder Jahreskarte fallen. Dies bestätigt auch die nachfolgende Abbildung bezüglich der Vorteils- und Ermäßigungskarten.

Der Besitz einer Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr zeigt grundsätzlich ein ähnliches Bild wie der Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte auf in Summe ähnlichem Niveau. Es sind allerdings drei wesentliche Unterschiede festzustellen:

- Die mittleren Altersklassen zwischen 18 und 49 Jahren verfügen deutlich seltener über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte als über eine Zeitkarte.
- Frauen, insbesondere bei den Jugendlichen und bei den SeniorInnen, besitzen wesentlich häufiger eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte als Männer – hier dreht sich das Bild bei den Jugendlichen im Vergleich zu den Zeitkarten komplett um.
- Fast jede vierte Person ab 65 Jahren besitzt eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den ÖV, während in dieser Altersklasse kaum jemand eine reguläre Wochen-, Monats- oder Jahreskarte besitzt.



4.5 NUTZUNG VON NAVIGATIONSGERÄTEN

Im Jahr 2009 wurde in Niederösterreich das Projekt „Niederösterreichischer Verkehrsdatenverbund“ initiiert. Ziel ist es, eine zentrale Plattform mit allen Daten der niederösterreichischen Verkehrsnetze zu erstellen. Die neue „GIPnÖ“ (kurz für „Graphenintegrations-Plattform“) wird die Entwicklung vieler weiterer Services im Verkehrs-, Umwelt- und Sicherheitsbereich ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist es interessant festzustellen, in welchem Umfang elektronische Navigationsgeräte, für die solche Datengrundlagen unerlässlich sind, von der niederösterreichischen Bevölkerung zur Orientierung im Verkehr genutzt werden.

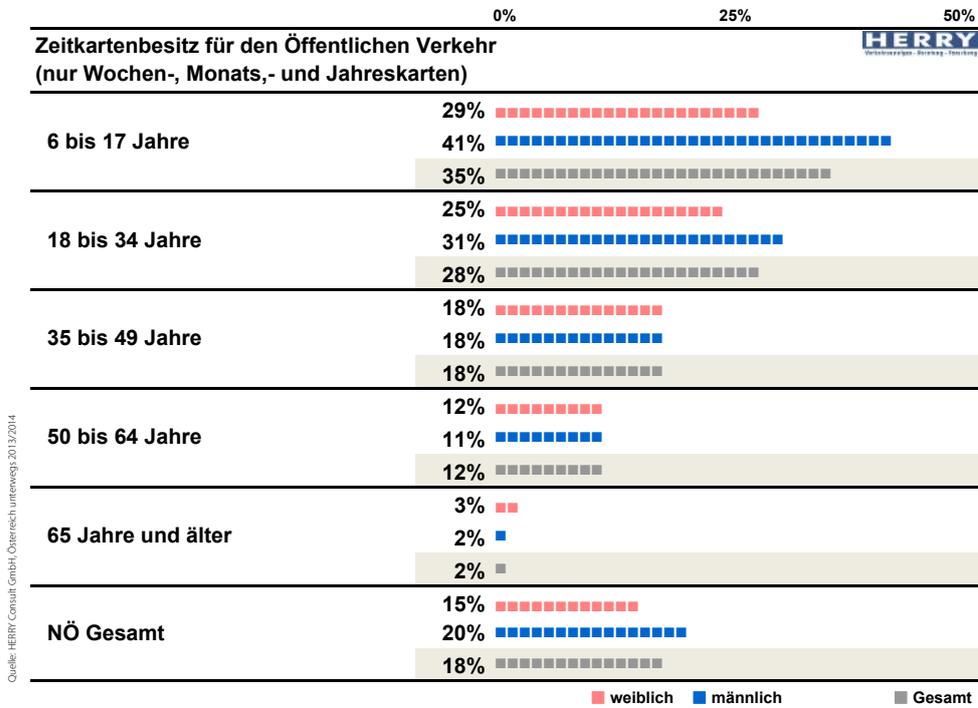


Abbildung 4-9 Zeitkartenbesitz für den ÖV nach Geschlecht [in %]

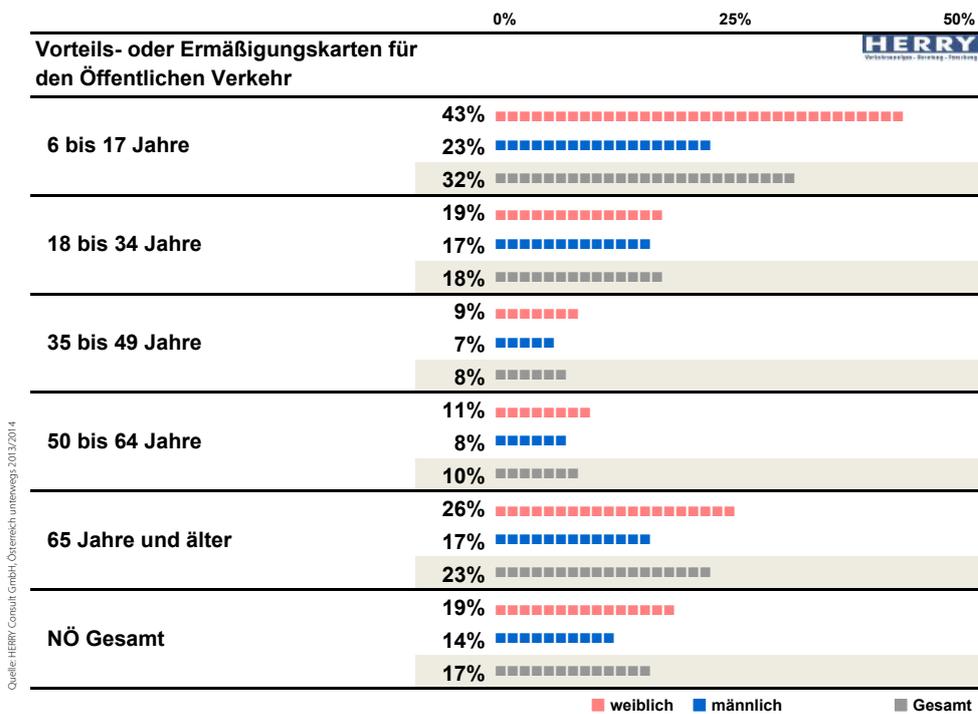


Abbildung 4-10 Vorteils- oder Ermäßigungskartenbesitz für den ÖV nach Geschlecht [in %]

Bereits mehr als ein Drittel der Männer und mehr als die Hälfte der Frauen mit Pkw-Führerschein nutzen in Niederösterreich elektronische Hilfsmittel zur Orientierung bei Autofahrten. Gleiches gilt für den öffentlichen Verkehr in etwas geringerem Ausmaß. Hier nutzt beinahe jede zweite Person, die auch eine Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr besitzt, elektronische Navigationshilfen zum Planen der Route oder zur Orientierung unterwegs. Auch hier ist die Nutzungshäufigkeit bei Männern höher als bei Frauen. Für andere Gelegenheiten werden elektronische Navigations- und Routeninformationssysteme dagegen noch eher selten genutzt.

4.6 BETREUUNGSPFLICHTEN

Auch die Frage, ob man für eine andere Person Betreuungstätigkeiten übernimmt, hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, da für Wege zu diesem Zweck oftmals auf ein motorisiertes Individualverkehrsmittel zurückgegriffen werden muss. Es zeigt sich, dass rund ein Viertel der Personen ein eigenes Kind betreut, darüber hinaus betreut jede zehnte Person weitere Personen aus dem Verwandtenkreis. Fremde Personen werden eher selten betreut. Bei allen Arten von Betreuungstätigkeiten zeigt sich ein deutlicher Überhang in Richtung der Frauen, was somit nach wie vor dem klassischen Rollenbild entspricht.

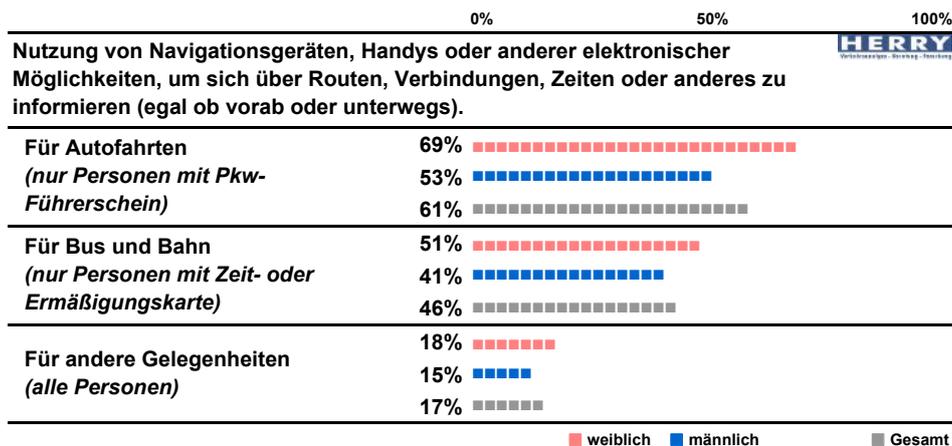


Abbildung 4-11 Nutzung von Navigationsgeräten nach Geschlecht [in %]

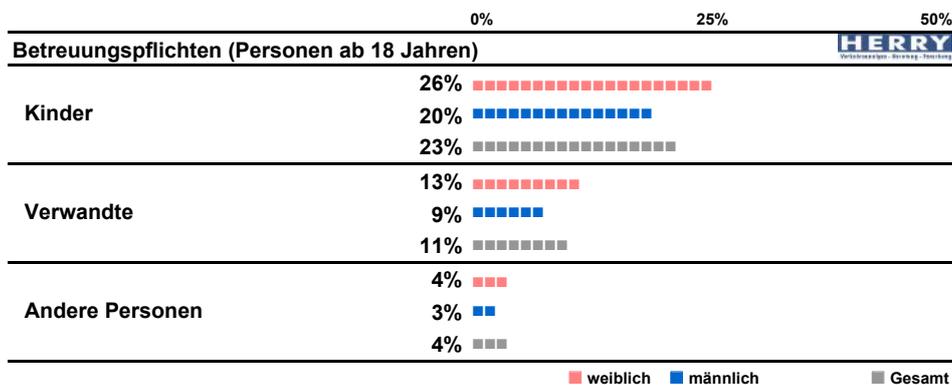


Abbildung 4-12 Betreuungspflichten nach Geschlecht [in %]

5 Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag

Mobilitätsindikatoren sind im Allgemeinen verkehrliche Größen, die die Mobilität im öffentlichen Raum charakterisieren. Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, die wichtigsten Aspekte stellen dabei jene der Zeit, der Länge, der Häufigkeit, der Verkehrsmittelwahl sowie des Zwecks des Weges (Anlass) dar. Das Mobilitätsverhalten wird von einer Vielzahl an sowohl subjektiven als auch objektiven Kriterien bestimmt. Diese stehen in Zusammenhang mit den Bedürfnissen, Motiven, Einstellungen und sozialen Rollen der einzelnen Personen. Die objektiven Komponenten ergeben sich aus den verfügbaren Optionen und (Verkehrs-)Mitteln, die den einzelnen Personen zur Verfügung stehen. Dazu gehören das Angebot an Verkehrsinfrastruktur, die Wohnsituation, das Einkommen und die Siedlungsstruktur.

Indikatoren bzw. Kennziffern zur Mobilität sind vor allem folgende:

- Außer-Haus-Anteil
- Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit
- Verkehrsmittel: Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Neben der Aufteilung bezogen auf die Häufigkeit der Wege (Verkehrsaufkommen) kann auch eine Aufteilung bezogen auf die Verkehrsleistung (zurückgelegte Wegstrecke) vorgenommen werden.
- Wegezweck: Der Zweck eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt, derentwegen er unternommen wurde.
- Wegelänge bzw. Tagesweglänge
- Wegedauer (auch Weg- bzw. Reisezeit) bzw. Tageswegdauer

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der niederösterreichischen Bevölkerung ab 6 Jahren an einem Werktag im Jahr 2013/2014 dargestellt.

5.1 AUSSER-HAUS-ANTEIL

Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der „mobilen“ Bevölkerung an der Wohnbevölkerung an den ausgewählten Stichtagen. Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal ihr Haus (ihre Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat. Wer keinen Weg zurückgelegt hat, wurde als nicht-mobil erfasst. Es gibt verschiedene Gründe, an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: Kein Bedürfnis, Krankheit, Besuch, schlechtes Wetter und Hausarbeit sind die wichtigsten, welche dafür genannt werden.

84% der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher ab 6 Jahren waren an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2013/2014 außer Haus unterwegs, im Herbst 2008 waren es 87%. Zwischen den Geschlechtern gibt es dabei keinen Unterschied mehr. Hatten 2003 die Männer noch einen um 5%-Punkte höheren Außer-Haus-Anteil als die Frauen, ist dieser Abstand bereits bei der Erhebung im Jahr 2008 auf 3%-Punkte geschrumpft und ist nun gänzlich verschwunden. Bei diesem und allen weiteren Vergleichen ist allerdings zu berücksichtigen, dass die früheren Erhebungen jeweils nur im Oktober/November durchgeführt wurden, wohingegen es sich bei der aktuellen Erhebung um eine Ganzjahreserhebung handelt. Ein Teil der Unterschiede ist auf diese unterschiedlichen Erhebungszeiträume zurückzuführen.

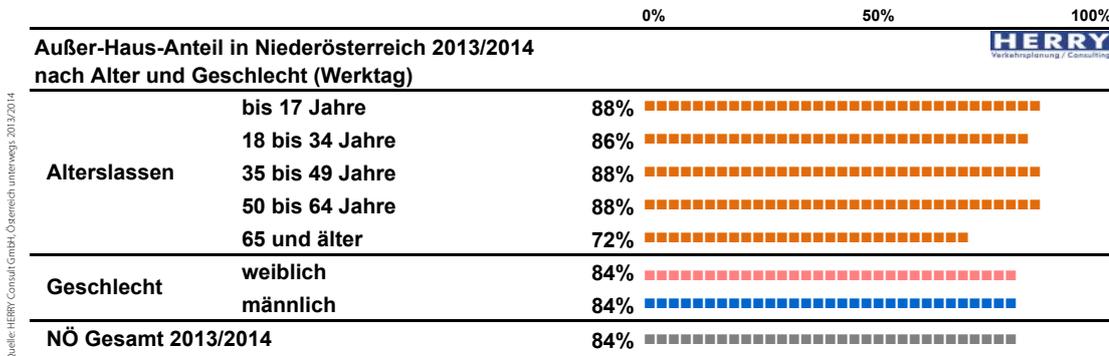


Abbildung 5-1 Außer-Haus-Anteil in NÖ nach Alter und Geschlecht 2013/2014 an Werktagen [in %]

Auch unterschieden nach Altersklassen existieren wenig Unterschiede (auch hier kam es in den letzten Jahren zu einer Angleichung der Außer-Haus-Anteile), allerdings mit einer Ausnahme: Personen ab 65 Jahren verlassen das Haus/die Wohnung deutlich seltener als der Durchschnitt.

5.2 TAGESWEGEHÄUFIGKEIT

Eine zentrale Kenngröße der Personenmobilität stellt die Tageswegehäufigkeit je Werktag und Person dar. Es sind zwei Indikatoren der Tageswegehäufigkeit zu unterscheiden, die Wegehäufigkeit je Person (inklusive der am Stichtag nicht Mobilien) und je mobiler Person. Die Wegehäufigkeit ist ein Spiegelbild für die außerhäuslichen Aktivitäten und auch von den verfügbaren Mobilitätsoptionen der einzelnen Personen abhängig.

An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab 6 Jahren) 2,8 Wege durchgeführt. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ (d.h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,3 pro mobiler Person. Diese Werte entsprechen praktisch jenen aus dem Jahr 2008.

Die Unterschiede zwischen den Altersklassen bei der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Anzahl an Wegen pro mobiler Person an einem Werktag stellen sich wie folgt dar.

Die höchste Mobilitätsrate weist die Personengruppe der 35-bis-49-Jährigen auf, je jünger eine Person ist, desto geringer ist die zurückgelegte Anzahl an Wegen. Die Mobilitätsrate

ist bei den Kindern und Jugendlichen mit 2,8 Wegen pro mobiler Person am geringsten und liegt auch unter dem Wert von 2008 für diese Personengruppe. Dieser Unterschied ist aber auf die oben bereits erwähnten unterschiedlichen Erhebungszeiträume (Oktober/November versus Ganzjahreserhebung inklusive Ferienzeiten) zurückzuführen.

Bei Ab-65-Jährigen ist festzustellen, dass die Wege pro mobiler Person mit 3,5 sogar über dem Durchschnitt liegen, d.h. wenn ältere Personen außer Haus unterwegs sind, legen sie sehr viele Wege zurück. Dieser Wert ist im Vergleich zu 2008 deutlich gestiegen und zeigt, dass ältere Personen immer mobiler werden.

Mobile Frauen legen etwas mehr Wege an einem Werktag zurück als mobile Männer. Auch hier ist festzuhalten, dass die Unterschiede zwischen Männern und Frauen – ebenso wie beim Außer-Haus-Anteil – immer geringer werden.

5.3 TAGESWEGELÄNGE UND TAGESWEGEDAUER

Die mittlere Tageswegedauer pro Werktag und (mobiler) Person drückt aus, wieviel Zeit des Tages im Durchschnitt eine (mobile) Person benötigt, um alle werktäglichen Aktivitäten und Wege unterzubringen. Die mittlere Tageswegelänge ist die dabei zurückgelegte Strecke.

Eine Person legt in Niederösterreich an einem Werktag durchschnittlich 44 Kilometer zurück und benötigt dafür 1 Stunde und 16 Minuten. Werden nur die mobilen Personen betrachtet, beträgt die mittlere Tageswegelänge 52 Kilometer, für die

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

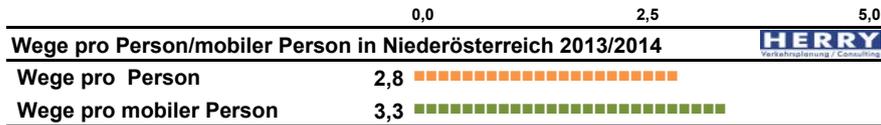


Abbildung 5-2 Wege pro Person und mobiler Person in NÖ 2013/2014 an Werktagen

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

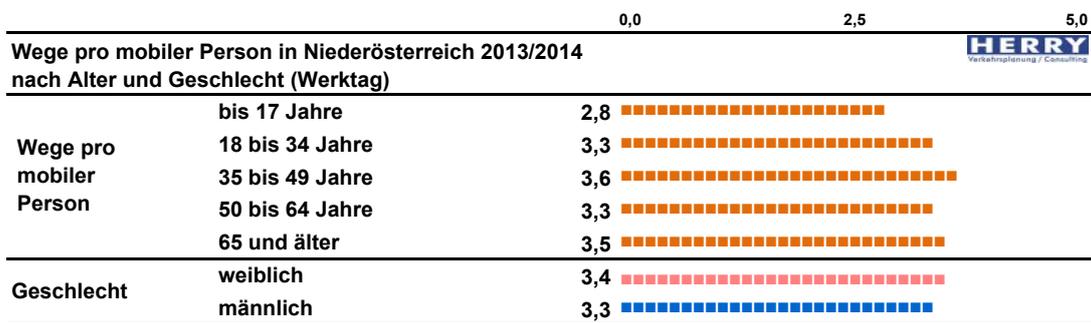


Abbildung 5-3 Wege pro Person und mobiler Person nach Alter und Geschlecht in NÖ 2013/2014 an Werktagen

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

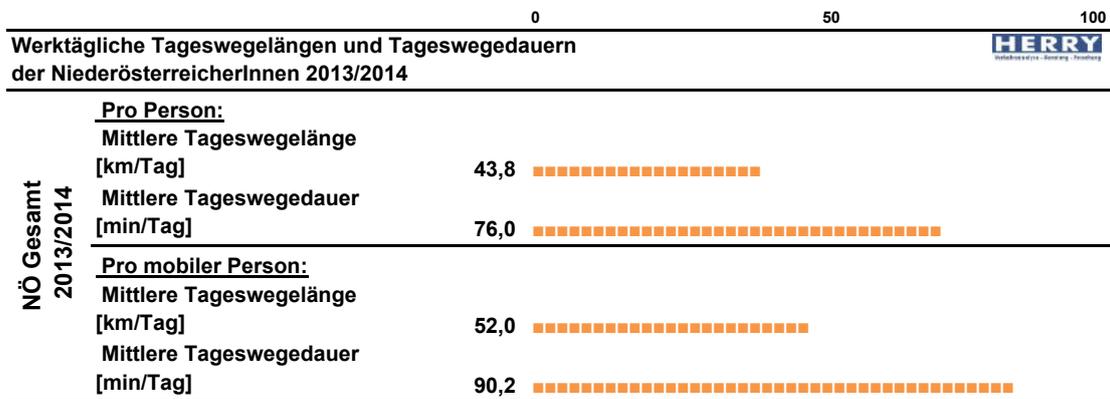


Abbildung 5-4 Tageswegelängen und -dauer pro Person und mobiler Person in NÖ 2013/2014 an Werktagen

rund 1,5 Stunden benötigt werden. Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 liegen aktuell sowohl die Tageswegelänge als auch die Tageswegedauer etwas höher. Dies lässt sich damit begründen, dass in der aktuellen Erhebung aufgrund der Ganzjahreserhebung auch längere Wege zu Ferien- und Urlaubszeiten inkludiert sind.

In Summe legen die Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher ab 6 Jahren an einem durchschnittlichen Werktag rund 67 Millionen Kilometer zurück und benötigen dafür etwas weniger als 2 Millionen Stunden.

5.4 VERKEHRSMITTELWAHL: MODAL-SPLIT DES VERKEHRS- AUFKOMMENS

Die Verkehrsmittelwahl (auch Modal-Split) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Bei dieser Definition werden auch Fuß- bzw. Radwege – also der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) – berücksichtigt. Da der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) in der gegenständlichen Arbeit miteinbezogen wurde, ist von einem sogenannten „erweiterten Modal-Split“ auszugehen. Im Rahmen der Erhebung zum Verkehrsverhalten in Niederösterreich wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden: zu Fuß, Rad, Moped/Motorrad, Pkw-LenkerIn, Pkw-MitfahrerIn, Stadt-/Regionalbus, U-Bahn/Straßenbahn, Eisenbahn/S-Bahn, sonstige Verkehrsmittel.

Da in der Regel ein Weg aus mehreren Etappen besteht und somit mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können, muss einem Weg in eindeutiger Weise ein „hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel“ zugeordnet werden. Das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel wurde anhand der Hierarchie der Verkehrsmittel bestimmt. Das bedeutet: Sonstiges Verkehrsmittel schlägt Bahn, Bahn schlägt Bus, ÖV schlägt generell den IV, motorisierter Verkehr den nichtmotorisierten Verkehr und das Rad die Fußwege. Ist jemand beispielsweise mit Bahn, Bus und Rad unterwegs, wird ihm als Hauptverkehrsmittel die Bahn zugeordnet. Darüber hinaus wurde das Hauptverkehrsmittel nochmals zum „Modal-Split“ zusammengefasst, bei dem im Wesentlichen eine Zusammenführung von Moped-/Motorrad-Fahrten mit Pkw-LenkerInnenwegen zu „MIV-LenkerInnen“-Wegen sowie eine Zusammenführung der öffentlichen Verkehrsmittel durchgeführt wurde. Der

Modal-Split drückt einerseits die Qualität des Verkehrsmittelangebotes in Abhängigkeit mit der Raumstruktur und andererseits die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung aus.

In Niederösterreich wird im Durchschnitt jeder zweite Weg mit dem Pkw oder Motorrad als LenkerIn (MIV-LenkerIn) zurückgelegt, weitere 13% als MitfahrerIn, womit ein durchschnittlicher Besetzungsgrad der motorisierten Fahrzeuge von rund 1,25 Personen (und damit etwas mehr als im Jahr 2008) erreicht wird. Der Fußwegeanteil liegt mit 14% an Werktagen etwas unter dem Ergebnis von 2008. Hier ist festzuhalten, dass es sich bei den 14% um reine Fußwege handelt, also jene Wege, bei denen kein weiteres Verkehrsmittel genutzt wird. Nicht enthalten sind einzelne Etappen, die zu Fuß zurückgelegt werden, beispielsweise zur oder von der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Ein stetiger Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen ist nicht nur in Niederösterreich, sondern österreichweit und international zu beobachten. Dies wird hauptsächlich durch die abnehmende Besiedlungsdichte und zunehmende Entfernung der Versorgungseinrichtungen bedingt. Fußgängerverkehr benötigt eine kompakte Siedlungsstruktur, um als „Ort der kurzen Wege“ höhere Anteile zu erhalten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt mit 13% gleich hoch wie bereits 2008, der Anteil der Radwege beträgt aktuell an Werktagen 8% und ist in den letzten 5 Jahren um etwas mehr als 10% angestiegen.

Betrachtet man anstelle des Hauptverkehrsmittels alle je Weg genutzten Verkehrsmittel, zeigt sich, dass pro Weg durchschnittlich 1,87 Verkehrsmittel (inklusive „zu Fuß gehen“) genutzt werden. Dies entspricht in etwa dem Wert von 2008 mit 1,84 Verkehrsmitteln je Weg. 9% der Wege enthalten zumin-

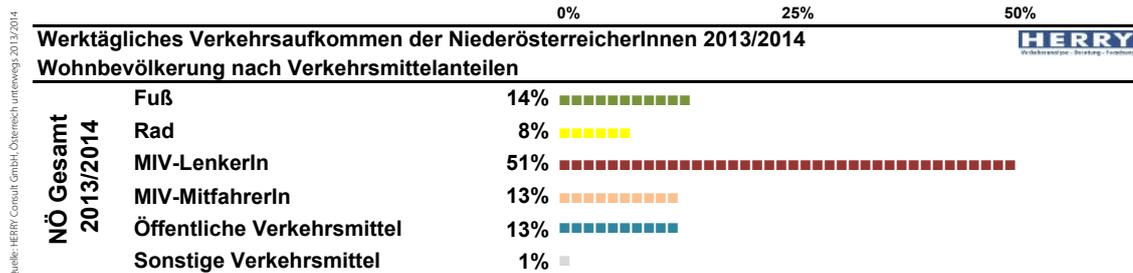


Abbildung 5-5 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2013/2014 an Werktagen [in %]

dest eine Teilstrecke mit dem Fahrrad (2008: 8%), 53% enthalten eine Teilstrecke mit dem Pkw als LenkerIn (2008: 55%), 15% enthalten eine Teilstrecke mit dem Pkw als MitfahrerIn (2008: 12%) und 18% der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird (2008: 17%). Diese 18% ergeben sich aus der Addition der Anteile von Bus, U-Bahn, Straßenbahn und Bahn bzw. Schnellbahn.

Jeder Weg beinhaltet in der Regel eine Teilstrecke, die zu Fuß zurückgelegt wird. Ein Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel kann dabei zusätzlich noch Teilstrecken beinhalten, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden (Bike & Ride bzw. Park & Ride). Der Anteil der Bike-&-Ride-Wege an den Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt im Jahresdurchschnitt an Werktagen 6% (2008: 7%), der

Anteil an Park-&-Ride-Wegen (inklusive Kiss & Ride, also Wege, bei denen die Personen mit dem Pkw zur ÖV-Haltestelle gebracht werden) beträgt durchschnittlich 37% aller ÖV-Wege und ist damit um 10%-Punkte höher als 2008. Besonders groß ist der Unterschied zu 2008 bei den Ausbildungswegen, der Anteil der Park-&-Ride- bzw. Kiss-&-Ride-Wege liegt mit 32% fast doppelt so hoch wie vor 5 Jahren. Gleichzeitig kam es hier zu einem deutlichen Rückgang bei den Bike-&-Ride-Wegen, die aktuell nur mehr 2% (2008: 6%) der ÖV-Wege zu Ausbildungszwecken ausmachen. Eine positive Entwicklung zeigt sich bei den ÖV-Wegen zum Arbeitsplatz, hier ist der Anteil der Bike-&-Ride-Wege von 9% 2008 auf 12% 2013/2014 angestiegen und der Anteil der Park-&-Ride-Wege praktisch gleichgeblieben (52%).

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

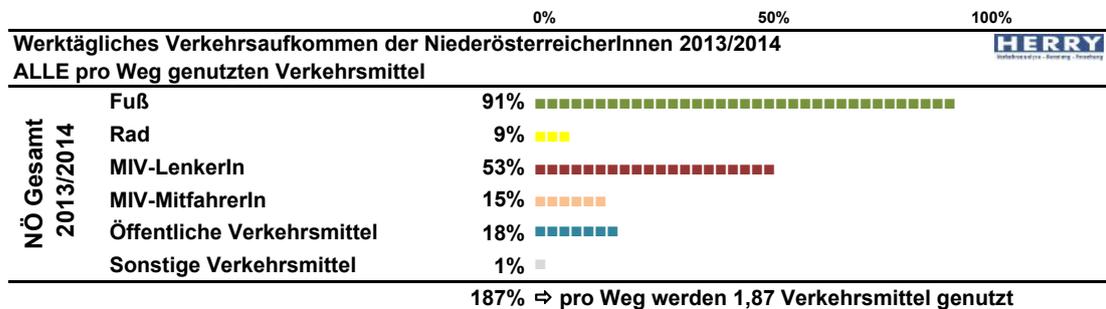


Abbildung 5-6 Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung 2013/2014 an Werktagen [in %]

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

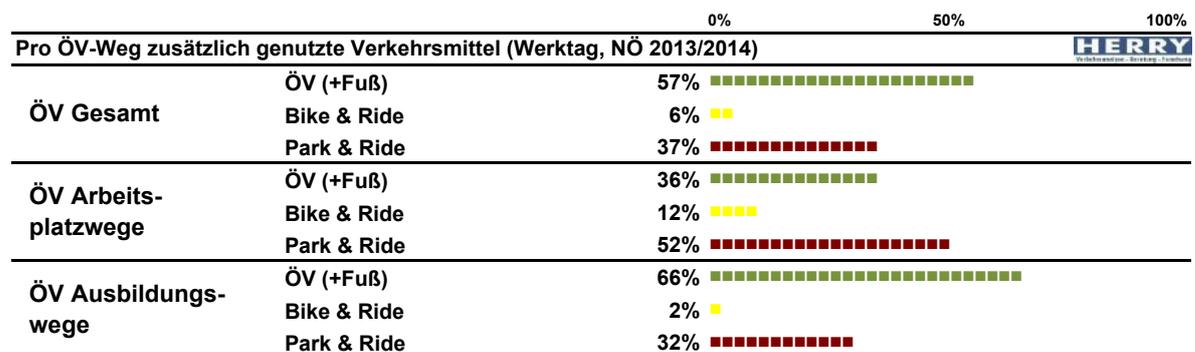


Abbildung 5-7 Pro ÖV-Weg genutzte Verkehrsmittel der NÖ-Wohnbevölkerung 2013/2014 an Werktagen [in %]

5.5 MODAL-SPLIT DER VERKEHRSLEISTUNG

Betrachtet man anstelle der Anzahl der Wege (Verkehrsaufkommen) die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln an den Stichtagen zurückgelegten Strecken bzw. Wegelängen, ergibt sich ein deutlich vom Modal-Split des Verkehrsaufkommens abweichendes Bild des Modal-Splits der Verkehrsleistung.

Aufgrund der dort überdurchschnittlich langen Strecken steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 25% und verdoppelt sich somit. Es werden aber anteilig auch etwas mehr Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, der Anteil des MIV an den zurückgelegten Kilometern

beträgt in Summe mehr als zwei Drittel. Aufgrund der kürzeren Strecken sind bei der Verkehrsleistung die Anteile der Fuß- und Radwege (1% bzw. 2%) deutlich geringer als beim Verkehrsaufkommen.

Absolut betrachtet legen die etwas mehr als 1,5 Millionen NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren pro Werktag rund 17 Millionen km mit dem öffentlichen Verkehr, 46 Millionen km mit dem motorisierten Individualverkehr, 0,9 Millionen km zu Fuß und rund 1,1 Millionen km mit dem Fahrrad zurück. Die restlichen 2,5 Millionen km entfallen auf sonstige Verkehrsmittel (inklusive Flugreisen).

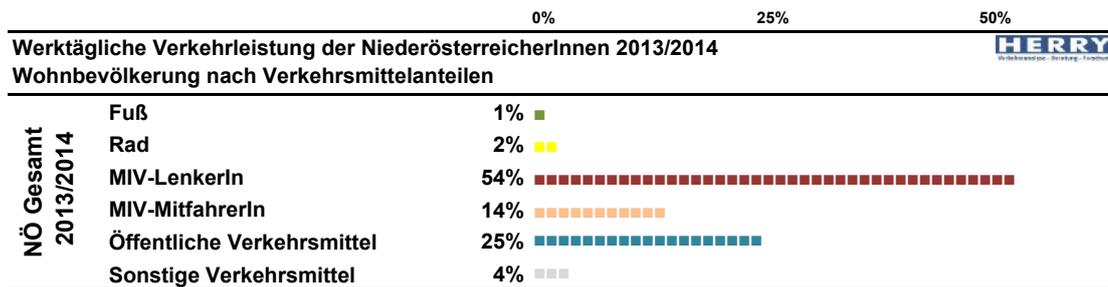


Abbildung 5-8 Verkehrsleistung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2013/2014 an Werktagen [in %]

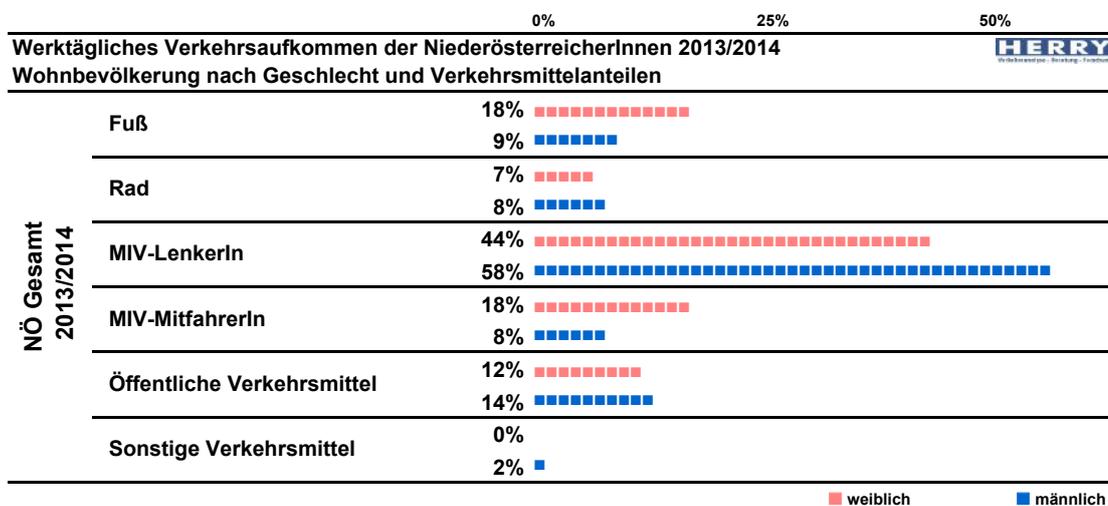


Abbildung 5-9 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Geschlecht 2013/2014 an Werktagen [in %]

5.6 MODAL-SPLIT NACH GESCHLECHT

Zwischen den Geschlechtern gibt es nach wie vor erhebliche Unterschiede, die sich in Niederösterreich – mit einer Ausnahme – seit 2008 wenig verändert haben.

Deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern bestehen bei folgenden Verkehrsmitteln:

„Zu-Fuß-Gehen“ = „weiblich“

(Anteil Frauen: 18% / Anteil Männer: 9%)

„Autofahren als LenkerIn“ = „männlich“

(Anteil Frauen: 44% / Anteil Männer: 58%)

„Autofahren als MitfahrerIn“ = „weiblich“

(Anteil Frauen: 18% / Anteil Männer: 8%)

Beim Radverkehr liegen die Männer mit einem Radanteil von 8% leicht vor den Frauen, das war im Jahr 2008 noch umgekehrt. Der in Summe leichte Anstieg des Radverkehrs ist also

auf einen Anstieg bei den Männern zurückzuführen. Beim öffentlichen Verkehr sind die Unterschiede ebenfalls sehr gering, Frauen legen 14% ihrer Wege und damit etwas mehr als die Männer (12%) mit dem ÖV zurück. Anders beim motorisierten Individualverkehr, Männer legen deutlich mehr Wege als Lenker zurück (58%), während Frauen wesentlich häufiger als Mitfahrerinnen unterwegs sind (18%).

5.7 MODAL-SPLIT NACH ALTERSKLASSEN

Differenziert nach Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel. Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre legen 17% ihrer Wege zu Fuß zurück, 9% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und ein hoher Anteil von 35% sind Wege als MitfahrerInnen im motorisierten Verkehr (vorwiegend Bring- und Holwege zur Ausbildung). Aufgrund des hohen Anteils an Ausbildungswegen ist bei den Jungen der öffentliche Verkehr mit 37% das am

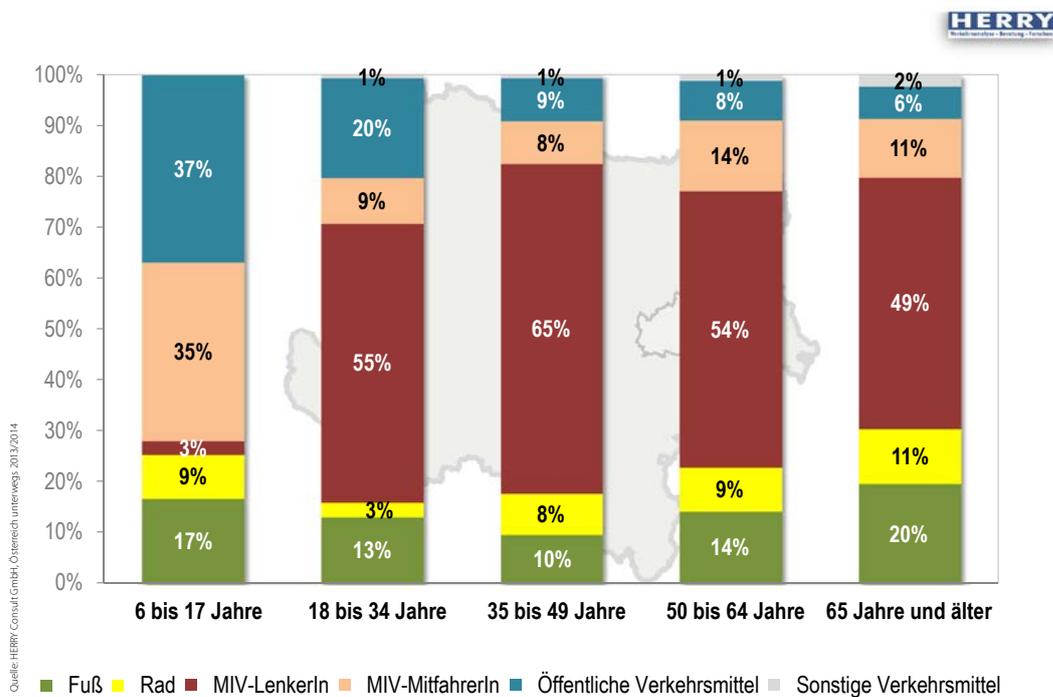


Abbildung 5-10 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Alter 2013/2014 an Werktagen [in %]

häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Auch bei den 18-bis-34-Jährigen hat der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 20% noch einen hohen Stellenwert, wird aber durch die oft in dieser Altersklasse erstmals verfügbaren motorisierten Individualverkehrsmittel deutlich zurückgedrängt. Personen dieser Altersklasse legen bereits 55% ihrer Wege als LenkerInnen eines motorisierten Fahrzeuges (das sind 4%-Punkte mehr als der Durchschnitt) zurück. Der Anteil des Radverkehrs ist in dieser Gruppe mit nur 3% am geringsten, auch der Fußwegeanteil ist relativ gering. Bereits für Personen zwischen 35 und 64 Jahren spielt der öffentliche Verkehr immer weniger eine Rolle, nur noch 9% bis 6% der Wege werden öffentlich zurückgelegt. Der Anteil des MIV ist in der Gruppe der 35-bis-49-Jährigen mit 65% am größten, es steigen aber mit zunehmendem Alter auch die Anteile der Fuß- und Radwege wieder an. Die 50-bis-64-Jährigen haben bereits einen Radanteil von 9%, bei Personen ab 65 Jahren beträgt dieser 11%, der Anteil der Fußwege steigt hier auf 20%. Diese Werte liegen in diesen Altersklassen deutlich über dem Durchschnitt. Die Veränderungen seit 2008 nach Altersklassen und Geschlecht werden im nachfolgenden Kapitel gesondert dargestellt.

5.8 MODAL-SPLIT NACH BERUFSTÄTIGKEIT

Es zeigt sich deutlich, dass die soziale Rolle der Personen, hier vereinfacht abgebildet in Form der (beruflichen) Tätigkeit, und die damit verbundenen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. So sind Personen in Ausbildung (SchülerInnen) – etwa die Hälfte der Wege dieser Gruppe hängt mit der Ausbildungstätigkeit zusammen – mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als MitfahrerInnen in motorisierten Individualverkehrsmitteln oder zu Fuß unterwegs. Auch der Anteil des Fahrrades liegt noch im Durchschnitt der Bevölkerung. Bei den PensionistInnen (welche erwartungsgemäß fast ausschließlich private Wege zurücklegen) ist der Anteil der Radwege am größten (13%), ansonsten weisen diese eine recht ähnliche Verkehrsmittelwahl wie Personen mit „sonstiger Tätigkeit“ (mehrheitlich im Haushalt tätige Personen) auf, wobei diese aber öfter mit dem öffentlichen Verkehr, weniger mit dem Fahrrad und häufiger zu Fuß unterwegs sind. Dieser Unterschied ergibt sich aus unterschiedlichen Wegzwecken, insbesondere haben Personen, die im Haushalt tätig sind, häufiger Betreuungs-

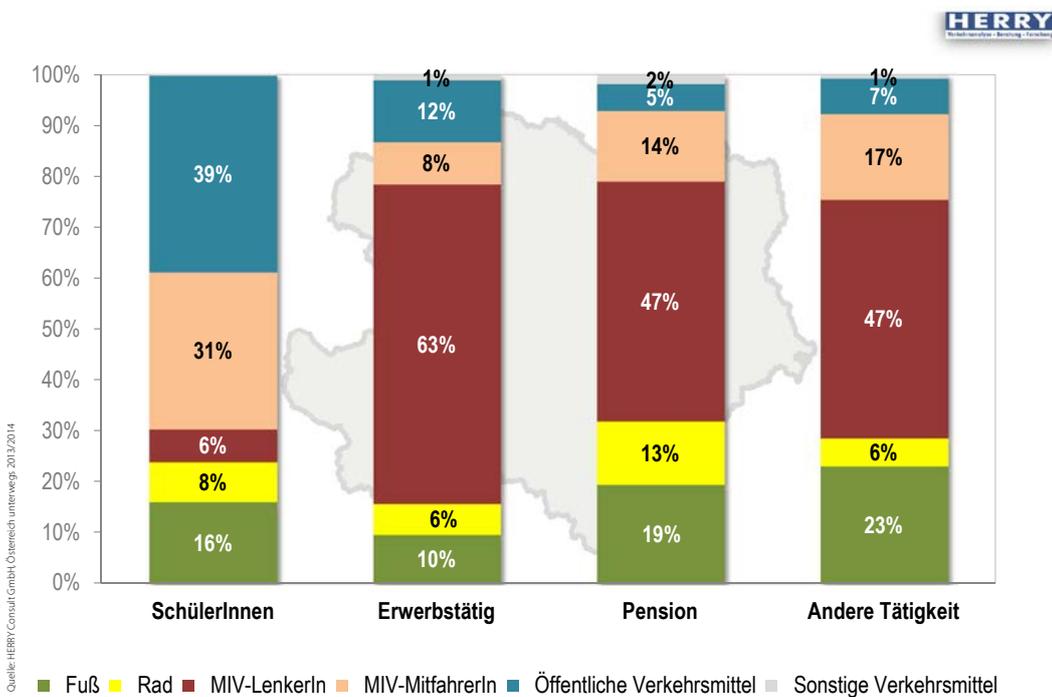


Abbildung 5-11 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Berufstätigkeit 2013/2014 an Werktagen [in %]

pflichten bzw. Bring- und Holwege, die mit dem Fahrrad nicht durchführbar sind. Erwerbstätige dagegen legen knapp zwei Drittel ihrer, zur Hälfte berufsbedingten, Wege mit dem Pkw als LenkerInnen zurück.

5.9 MODAL-SPLIT NACH WEGZWECK

Differenziert nach Zweck des Weges zeigen sich deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Bei Dienstwegen wird besonders häufig (77% MIV-LenkerInnen) auf den motorisierten Individualverkehr zurückgegriffen, bei Wegen zum Bringen und Holen von Personen liegt der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 76% ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt. Bei den Dienstwegen ist zudem der Anteil der mitfahrenden Personen und somit der Besetzungsgrad der Pkw sehr gering, beide Zwecke weisen darüber hinaus sehr geringe Radwegeanteile auf.

Bei den Arbeitsplatzwegen liegt der MIV-LenkerInnen-Anteil mit 59% ebenfalls sehr hoch, auch hier ist der Besetzungsgrad relativ gering. Der öffentliche Verkehr liegt bei den Arbeitsplatzwegen mit 21% deutlich über dem Durchschnitt, der Radanteil liegt genau im Schnitt. Nur ein sehr geringer Anteil kann den Arbeitsplatz zu Fuß erreichen.

Im Bereich der Ausbildungswege dominiert der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 57% deutlich, gefolgt von überdurchschnittlich hohen Werten beim Anteil MitfahrerInnen und bei den Fußwegen. Am häufigsten zu Fuß zurückgelegt werden Freizeitwege (29%), auch der Radanteil ist bei diesem Wegzweck mit 11% am größten. Der Anteil des motorisierten

Individualverkehrs ist dagegen mit 34% (bei einem sehr hohen Besetzungsgrad) am geringsten. Einkaufswege liegen bezüglich der Verkehrsmittelwahl, mit Ausnahme des geringen Anteils öffentlicher Verkehrsmittel, in etwa im Durchschnitt. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen ist bei Wegen zum Zweck des privaten Besuchs mit 22% am größten, oftmals werden diese Wege auch zu Fuß zurückgelegt.

5.10 WEGZWECKVERTEILUNG

Der Wegzweck ist ein wichtiger Indikator der Mobilität, der anzeigt, zu welchem Zweck und für welche Aktivitäten die werktägliche Mobilität außer Haus stattfindet. Sie wird als Anteil der Wegzwecke an allen Wegen pro Werktag gemessen, wobei die Wege nach Hause im Wesentlichen dem Ziel des vorhergehenden Weges zugerechnet werden. Die Wegzwecke der einzelnen Personen streuen sehr stark, dies hängt vor allem von der Berufstätigkeit, dem Alter, von Betreuungspflichten usw. ab.

Im Mittel ist der dominante Wegzweck der Weg zum und vom Arbeitsplatz nach Hause mit 25%, gefolgt von zwei Wegzwecken mit annähernd gleichem Anteil: Einkaufen mit 18% sowie Freizeit mit 16%. Knapp dahinter folgt die private Erledigung mit einem Anteil von 13%, gefolgt von 3 weiteren Wegzwecken mit jeweils einem einstelligen Anteil von 8%: Ausbildung, Bringen und Holen von Personen und Besuch. Den geringsten Anteil weisen die Dienstwege mit 5% auf, der allerdings bei Haushaltsbefragungen wie der vorliegenden in der Regel unterrepräsentiert erhoben wird.

Hauptverkehrsmittel	NÖ Gesamt 2013/2014 (Werktag) in %	Wegzweck							Gesamt
		zur Arbeit	dienstlich/ geschäftlich	Schule/ Ausbildung	Bringen/ Holen/ Begleitung von Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	
Fuß	5	3	16	10	13	16	29	19	14
Rad	8	1	6	2	8	9	11	7	8
MIV-LenkerIn	59	77	5	76	56	54	34	46	51
MIV-MitfahrerIn	6	6	16	11	18	12	17	22	13
Öffentliche Verkehrsmittel	21	8	57	2	5	6	6	6	13
Sonstige Verkehrsmittel	0	5	0	0	0	2	2	0	1

Quelle: HEBR Consult GmbH, Österrich unterwegs 2013/2014

Tabelle 5-1 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Wegzweck 2013/2014 an Werktagen [in %]

5.11 WEGZWECKTYPEN UND WEGEKETTEN

Es existieren unterschiedliche Varianten, wie die Personen ihre außerhäuslichen Aktivitäten organisieren. Die nachfolgende Grafik zeigt die unterschiedlichen Varianten und deren Häufigkeiten in der niederösterreichischen Bevölkerung im Jahr 2013/2014.

Der mit Abstand häufigste Wegzwecktyp ist mit 66% jener, bei dem die Personen nach jeder Tätigkeit außer Haus (unabhängig von der Art der Tätigkeit, wie beispielsweise Arbeiten, Einkaufen oder private Erledigung) wieder direkt an den Wohnort zurückkehren, bevor sie eventuell einer weiteren Tätigkeit außer Haus nachgehen. Dem gegenüber steht der sogenannte „Mehrstationen-Ausgangstyp“ mit einem Anteil von 22%. Bei diesem Typ handelt es sich um Personen, die am Stichtag immer zumindest 2 Aktivitäten außer Haus miteinander verknüpft haben. Der dritte hier dargestellte Typ ist der sogenannte „Hybrid-Typ“ mit einem Anteil von 12%. Diese Personen kombinieren die ersten beiden Varianten und erledigen je nach Bedarf entweder nur eine oder auch mehrere außerhäusliche Aktivitäten, bevor sie an den Wohnort zurückkehren.



Eine Tageswegekette – unabhängig von der Anzahl der außerhäuslichen Aktivitäten bzw. Wege – hat im Normalfall ihren Beginn und ihr Ende zu Hause, der Zweck des ersten und des letzten Weges ist also „Wohnen“. Einzig relevante Ausnahme sind Freizeitwege, da es sich hier teilweise um „Rundwege“ ohne konkretes Ziel (z.B. mit oder ohne Hund spazieren gehen) handelt. Betrachtet man die zehn häufigsten Tageswegeketten der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher an Werktagen im Jahr 2013/2014, zeigt sich, dass diese zusammen nur 44% aller möglichen Kombinationen ausmachen und häufig sehr einfach strukturiert sind, also meist

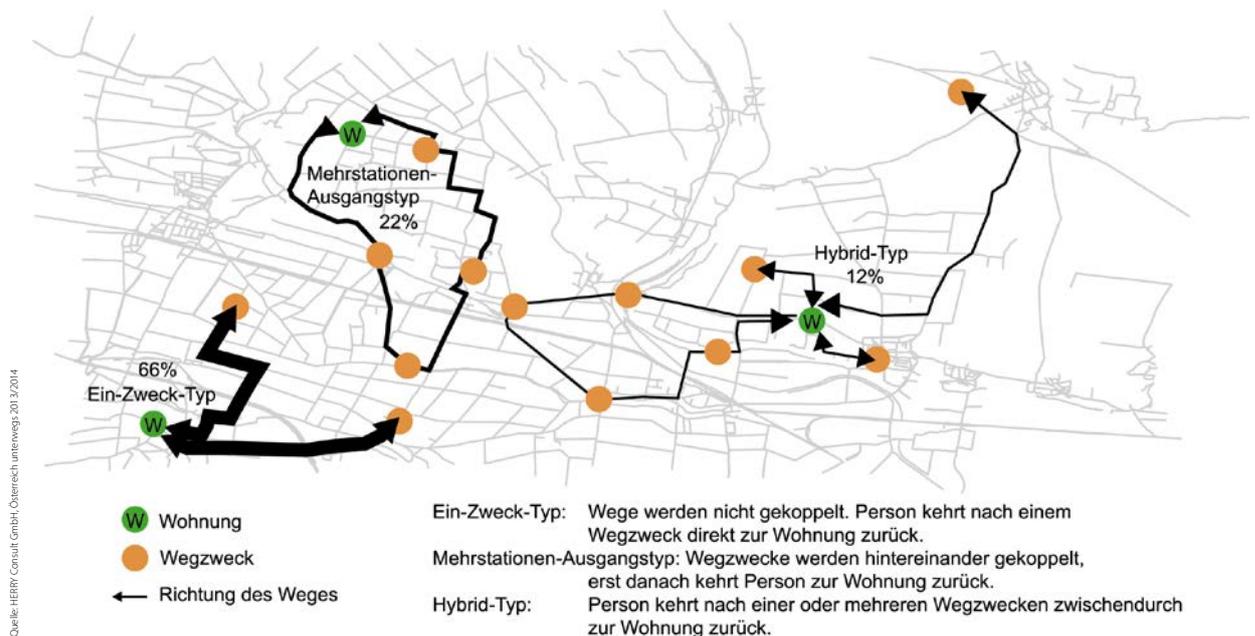
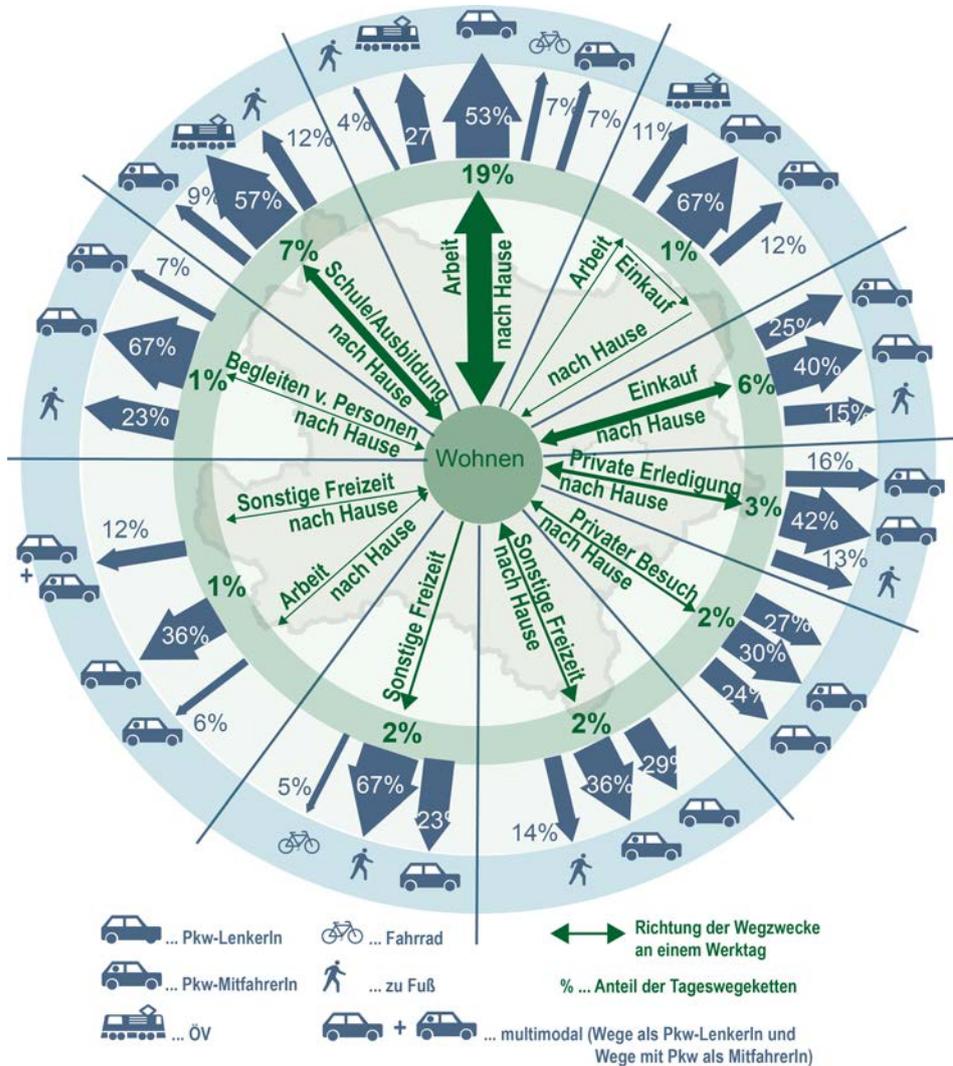


Abbildung 5-14 Häufigkeit der Wegzwecktypen in Niederösterreich 2013/2014



Quelle: HEBRY Consult GmbH, Österreich unterwegs, 2013/2014

Abbildung 5-15 Die zehn häufigsten Tageswegeketten an Werktagen in Niederösterreich 2013/2014 und die jeweils genutzten Hauptverkehrsmittel

direkt wieder nach Hause führen. Knapp unter 20% sind solche, die zum Arbeitsplatz und direkt wieder nach Hause führen und bei denen die Personen am selben Tag nichts weiter außer Haus unternehmen. 7% der Tageswegeketten bestehen aus einem Weg zur Schule/Ausbildung und direkt wieder zurück. Bei 6% wird lediglich eine Einkaufsaktivität pro Tag unternommen, bei 3% nur eine private Erledigung. Jeweils 2% der Tageswegeketten führen zu einem privaten Besuch und wieder nach Hause, zu einem Freizeitziel und

wieder nach Hause, oder es handelt sich um Freizeitaktivitäten ohne konkretes Ziel (z.B. spazieren gehen). Jeweils rund 1% der Tageswegeketten führen zur Arbeit, dann zum Einkaufen und wieder nach Hause bzw. zur Arbeit und nach Hause, um dann noch ein Freizeitziel zu erreichen bzw. führen nach dem Begleiten von Personen wieder direkt nach Hause. In der nachfolgenden Grafik sind neben den Tageswegeketten auch die drei jeweils am häufigsten genutzten Verkehrsmittel dargestellt.

5.12 WEGELÄNGE

Bezüglich der hier dargestellten durchschnittlichen Wegelängen ist anzumerken, dass diese von den ProbandInnen selbst geschätzt wurden, sie geben somit eine subjektive Wahrnehmung wieder. Gerade diese subjektive Einschätzung ist es aber, die für die Verkehrsmittelwahl relevant ist.

10% der werktäglichen Wege enden bereits nach 500 Metern, weitere 23% sind nicht länger als 2,5 km. Etwa jeder sechste Weg ist zwischen 2,5 und 5 km lang und 16% enden nach 5 bis 10 km. Nur etwas mehr als ein Drittel der Wege der NiederösterreicherInnen ist länger als 10 Kilometer und nur 6% enden erst nach 50 oder mehr Kilometern.

Je nach Verkehrsmittel werden unterschiedlich lange Strecken zurückgelegt. Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege bereits nach der angegebenen Weglänge (km) enden. Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Weglänge durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten und somit das Potenzial für den Umweltverbund darstellen. Es zeigt sich, dass 8% MIV-LenkerInnenwege bereits nach 1 km enden und somit – falls keine anderen beschränkenden Faktoren (z.B. Warentransport) vorhanden sind – auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. 21% dieser Wege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz von rund 3,3 km. In Summe enden 40% der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten teilweise – bezogen auf die Weglänge – mit dem Rad zurückgelegt werden. Mit einem Elektrofahrrad könnten zukünftig aber auch Strecken bis zu 10 km zurückgelegt werden, hier liegt ein weiteres Potenzial

von zusätzlich bis zu 20% der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr.

Im Durchschnitt endet ein Weg der NiederösterreicherInnen nach knapp 16 km, Fußwege enden nach 1,4 km und Radwege nach 3,3 km. Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind durchschnittlich rund 17 km lang und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln 29 km. Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 ergibt sich ein geringfügig höherer Wert der durchschnittlichen Wegelänge um rund 1 km. Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigt das Ergebnis der aktuellen Ganzjahreserhebung etwas längere Wege mit dem MIV und mit dem Fahrrad und etwas kürzere Wege mit dem öffentlichen Verkehr, als das bei der Herbstenerhebung 2008 der Fall war. Dieser Unterschied ist im Wesentlichen auf die unterschiedlichen Erhebungszeiträume zurückzuführen, da bei der aktuellen Erhebung auch die längeren Wege in den Ferien- und Urlaubszeiten enthalten sind. Am längsten sind im Durchschnitt Wege mit „sonstigen Verkehrsmitteln“, hierunter fallen insbesondere Lkw-Wege sowie Wege mit dem Flugzeug, diese haben aber nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen.

Unterschieden nach Wegzweck zeigt sich die große Bedeutung der Arbeitswege für die Gesamtverkehrsleistung. Arbeitsplatzwege sowie Dienstwege sind im Durchschnitt deutlich länger (2 km bzw. 35 km) als Wege, die zu einem anderen Zweck vorgenommen werden. Einzige Ausnahme sind hier die privaten Besuche, auch diese sind im Schnitt 20 km lang. Unter dem Durchschnitt liegen dagegen die anderen Zwecke, insbesondere für das Einkaufen werden deutlich kürzere Strecken zurückgelegt (im Schnitt ca. 7 km).

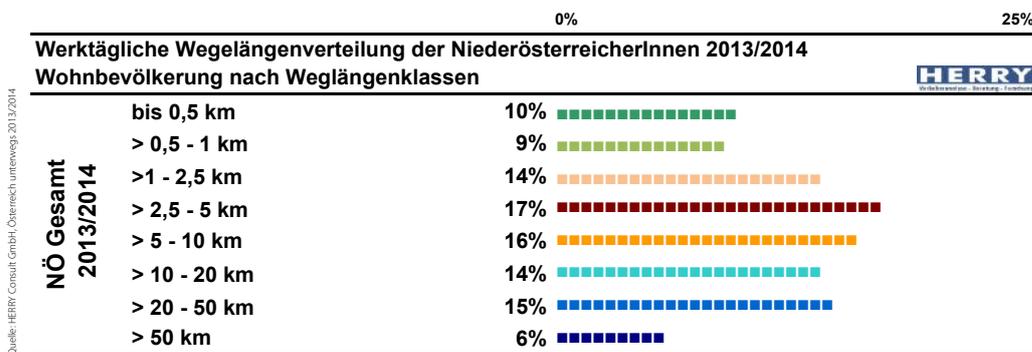


Abbildung 5-16 Wegelängenverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung 2013/2014 an Werktagen [in %]

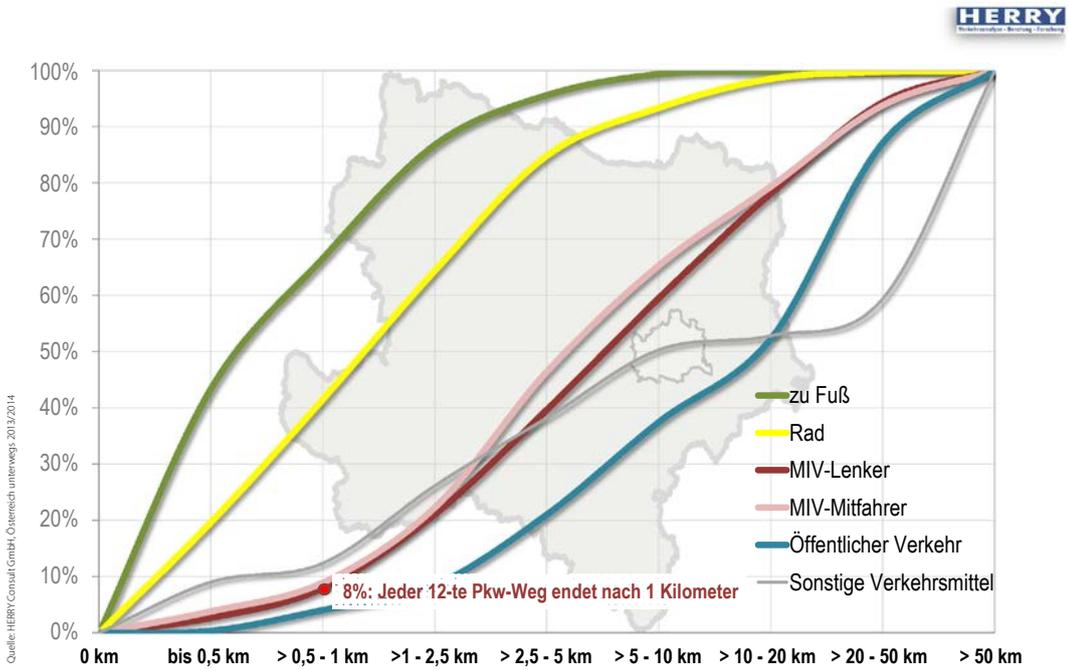
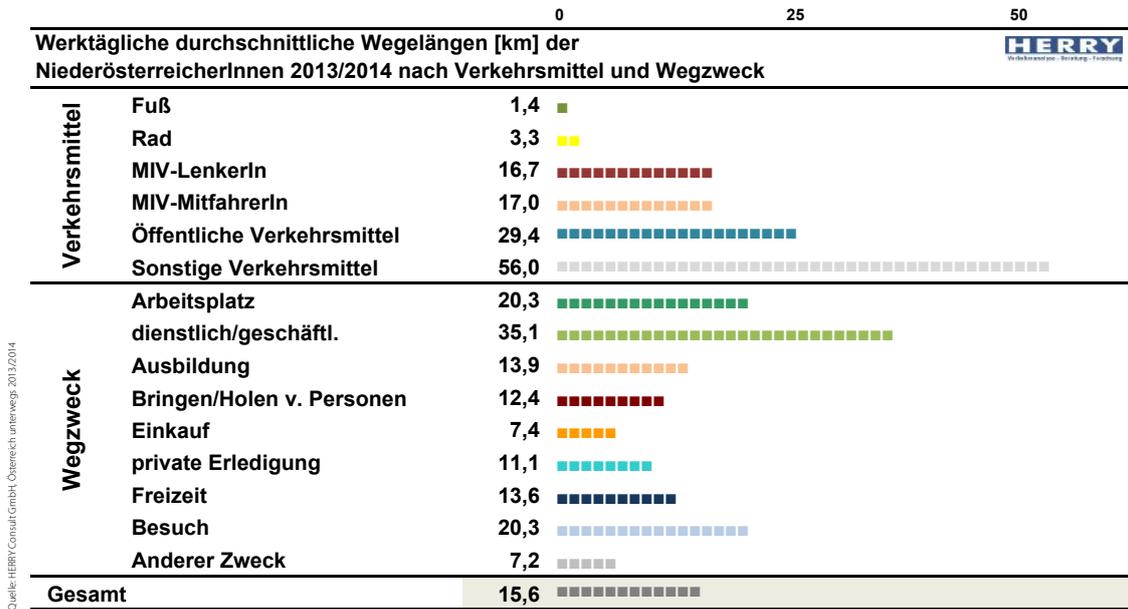


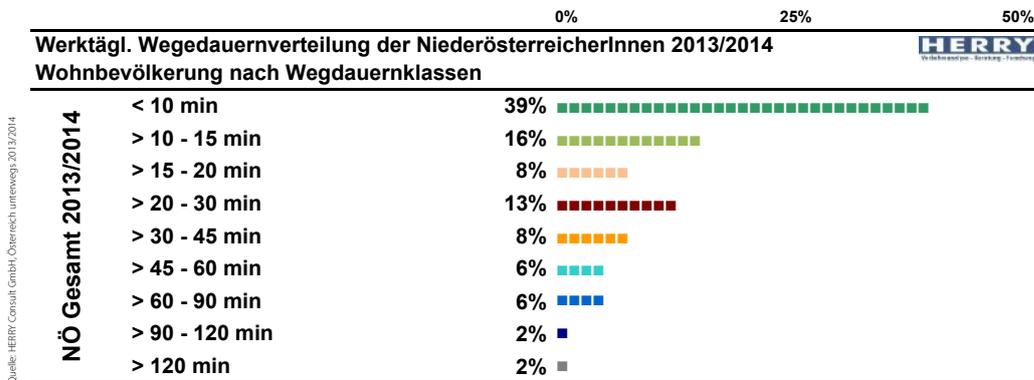
Abbildung 5-17 Summenhäufigkeit der Wegdistanzen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln 2013/2014 an Werktagen [in %]





Quelle: HERRY/Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

Abbildung 5-18 Durchschnittliche Wegelängen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln und Wegzweck 2013/2014 an Werktagen [in %]



Quelle: HERRY/Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

Abbildung 5-19 Wegedauerverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung 2013/2014 an Werktagen [in %]

5.13 WEGEDAUER

Durchschnittlich dauern die von den Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wege 27 Minuten, wobei 39% bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 24% enden in der Zeit zwischen 10 und 20 Minuten und weitere 13% dauern zwischen 20 und 30 Minuten. Lediglich rund 10% der Wege dauern länger als eine Stunde.

Betrachtet man die durchschnittlich benötigte Zeit pro Weg, zeigen sich aufgrund der unterschiedlichen Fortbewegungs-

geschwindigkeiten geringere Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln als bei den Wegelängen. Lediglich der öffentliche Verkehr sticht mit durchschnittlich 55 Minuten je zurückgelegtem Weg heraus. Fußwege dauern dagegen in etwa gleich lang wie Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, auch Radwege liegen mit rund 18 Minuten nur geringfügig darunter. Zwischen den Wegzwecken ergibt sich – bedingt durch die jeweils unterschiedliche Verkehrsmittelwahl – bei der Wegedauer im Vergleich zu den Wegelängen ein abweichendes Bild. Insbesondere Freizeitwege dauern auf-

grund des hohen Fußwegeanteils und Wege zur Ausbildung aufgrund des hohen Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel länger, als anhand der durchschnittlichen Wegelängen zu erwarten wäre. Auch hier erzielen „sonstige Verkehrsmittel“ (Lkw, Flugzeug u.Ä.) die höchsten Werte.

5.14 ZEITLICHER VERLAUF DER BEGINNZEITEN DER WEGE

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. Die nachfolgende Abbildung zeigt, wann (zu welcher Stunde) die an einem Werktag zurückgelegten Wege, unterschieden nach Wegzweck, beginnen.

An Werktagen ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen stark an und erreicht ab 7 Uhr den höchsten Gesamtwert des Tages. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder, erreicht zwischen 10 und 13 Uhr einen

weiteren und ab 16 Uhr einen dritten Höhepunkt. Die beiden weiteren Höhepunkte fallen allerdings geringer aus als der morgendliche Tageshöchstwert.

Bestimmt wird diese Verteilung vorwiegend durch Arbeitsplatzwege und Wege zu Ausbildungszwecken bzw. durch die Wege zum Bringen und Holen von Personen (vorwiegend Kindern). Alle 3 Wegzwecke haben einen ähnlichen Tagesverlauf mit einem morgendlichen Höhepunkt, zu Mittag endet die Ausbildung teilweise bereits, Teilzeitbeschäftigte fahren teilweise nach Hause und Vollzeitbeschäftigte gehen auf Mittagspause. Daher fällt der abendliche Verkehr – wenn die Vollzeitbeschäftigten nach Hause fahren und der Rest der Schülerinnen und Schüler nach Hause kommt – nicht so groß aus.

Bei den privaten Wegen und Freizeitwegen zeigt sich, dass Einkaufswege häufig am Vormittag erledigt werden, während private Erledigungen etwas gleichmäßiger über den Tag verteilt sind. Dagegen weisen private Besuche und Freizeitwege ein anderes Muster auf, diese haben ihre anteiligen Höchstwerte am späteren Nachmittag und frühen Abend zwischen 15 und 19 Uhr.

Trends im Mobilitätsverhalten (Vergleich und Entwicklung seit 2003/2008)

Kernergebnis einer jeden Mobilitätsbefragung stellt die Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung dar. In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse bezüglich des Modal-Splits, unterschieden nach soziodemographischen Merkmalen, sowie einige andere Kennwerte der aktuellen Erhebung aus dem Jahr 2013/2014 jenen aus den Vorerhebungen 2003 und 2008 gegenübergestellt.

Im Vergleich zwischen den 3 Erhebungsjahren zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen um mehr als 20% von 18%-Punkten auf einen Anteil von nur

mehr 14%-Punkten. Heute werden demnach deutlich weniger Wege zu Fuß zurückgelegt als noch von 10 Jahren, dieser Trend ist nicht nur in Niederösterreich, sondern österreichweit zu beobachten. Dem gegenüber steht ein leichter Anstieg bei Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr von 62% im Jahr 2003 auf 64% im Jahr 2013/2014. Aus verkehrspolitischer Sicht erfreulich ist dabei, dass dieser Anteil seit 2008 nicht weiter gestiegen ist und zudem der Anteil der MIV-LenkerInnen um 2%-Punkte zurückgegangen ist, was dazu führt, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad der

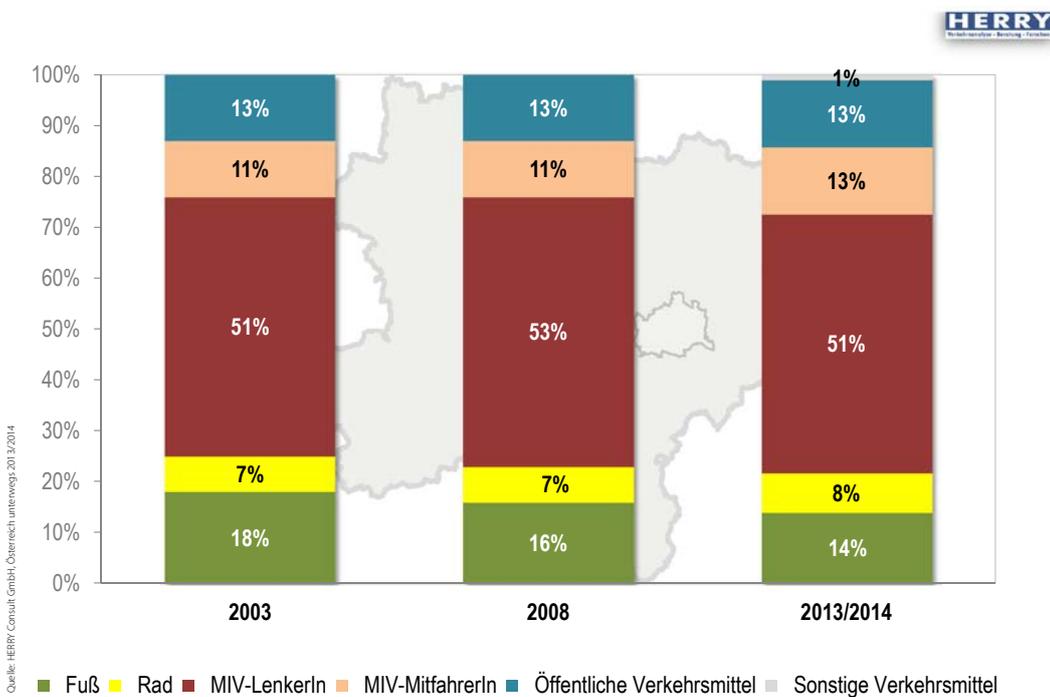


Abbildung 6-1 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen [in %]

Fahrzeuge heute etwas höher ist als im Jahr 2008. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist mit 13% konstant geblieben und der Radverkehrsanteil ist von 7% auf 8% seit 2008 angestiegen. Im Hinblick auf die Entwicklungen bei der Raum- und Siedlungsstruktur, aber auch in der Bevölkerungsstruktur, sind diese Ergebnisse durchaus als Erfolg zu werten.

Im geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten spiegelt sich nach wie vor das traditionelle Rollenbild von Frau und Mann auch im Jahr 2013/2014 wider. Im Prinzip hat sich daran seit 2003 nicht sehr viel verändert. Bei den Männern ist in diesem Zeitraum der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr leicht gestiegen, bei den Frauen ist dieser Anteil leicht zurückgegangen. Dagegen ist bei den Frauen der Anteil der Wege als MitfahrerInnen im Pkw um 3%-Punkte angestiegen. Nur geringe Unterschiede zwischen 2003 und 2013/14 existieren beim Anteil der MIV-LenkerInnen, bei den Männern ist der Anteil des Radverkehrs im Vergleich zu 2008 um 2%-Punkte angestiegen. Der Rückgang beim Anteil der reinen Fußwege ist bei Männern deutlich stärker ausgeprägt als bei Frauen.

Besonders deutliche Entwicklungen zeigen sich beim Vergleich 2013/2014 mit den früheren Ergebnissen für den Modal-Split nach Altersklassen. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist bei den Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahren (um ein Drittel des Ausgangswertes) und bei den älteren Personen ab 65 Jahren (minus 40%) besonders ausgeprägt, liegt aber bei beiden Gruppen immer noch über dem Gesamtdurchschnitt. Bei den mittleren Altersklassen ist der Fußwegeanteil dagegen seit 2008 relativ konstant geblieben. Beim Wegeanteil mit dem Fahrrad zeigt sich ein differenziertes Bild: Dieser stagniert bei den Kindern und Jugendlichen und jungen Erwachsenen bzw. ist sogar von einem ohnehin bereits niedrigen Ausgangswert bei den 18-bis-34-Jährigen nochmals leicht zurückgegangen. Ab einem Alter von 35 Jahren gibt es dagegen einen Zuwachs beim Radverkehrsanteil, der bei den Personen ab 65 Jahren im Vergleich zu 2008 stärker ausfällt, hier konnte eine Trendumkehr erreicht werden. Mit ein Grund für diese Entwicklung könnten bereits E-Fahrräder sein, die besonders stark von älteren Personen genutzt werden.

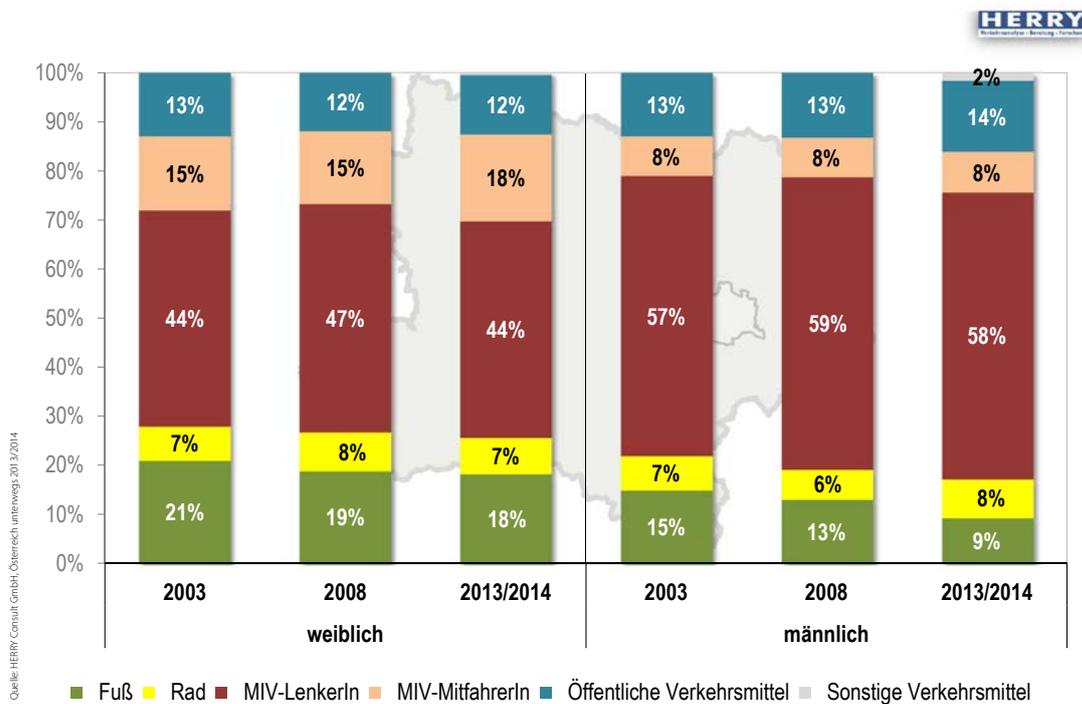


Abbildung 6-2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Geschlecht an Werktagen [in %]

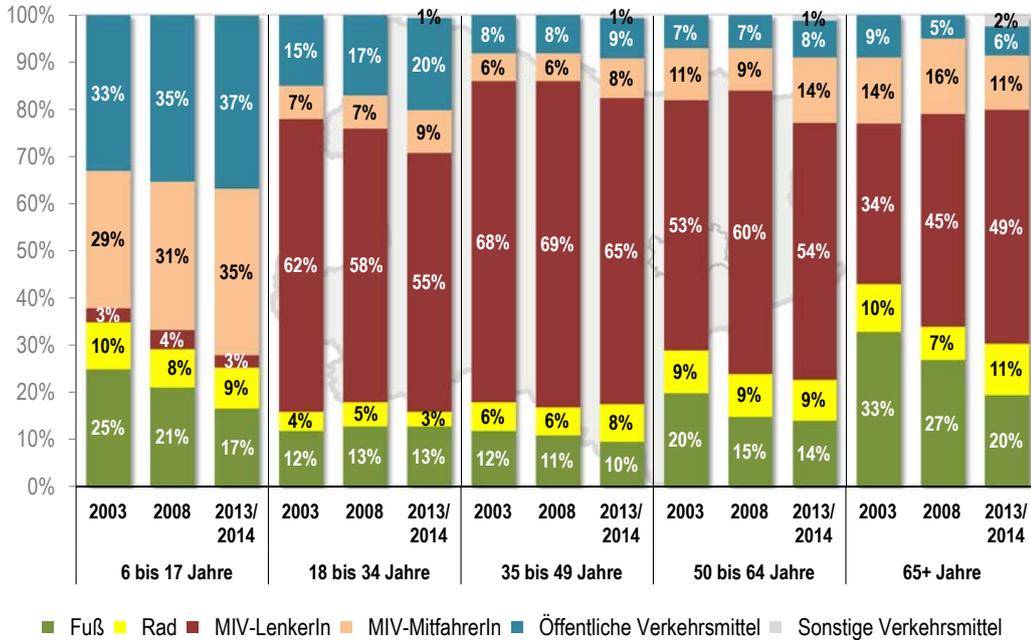


Abbildung 6-3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Alter an Werktagen [in %]

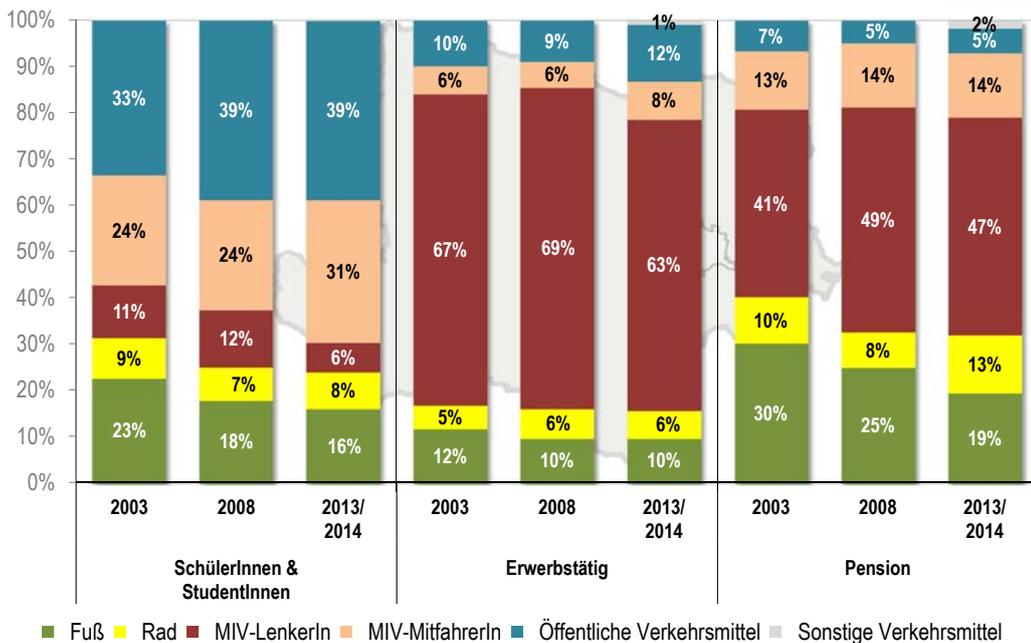


Abbildung 6-4 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Tätigkeit an Werktagen [in %]

Auch beim motorisierten Individualverkehr zeigen sich interessante Entwicklungen, bei den mittleren Altersklassen zwischen 18 und 65 Jahren kam es seit 2008 (bei den Älteren ab 35 Jahren nach Anstiegen im Zeitraum 2003 bis 2008) zu einem mitunter deutlichen Rückgang des Anteils der als LenkerInnen mit dem MIV zurückgelegten Wege. Deutliche Steigerungsraten gibt es bei den MIV-LenkerInnen bei älteren Personen ab 65 Jahren. Bei diesen ist der MIV-LenkerInnen-Anteil seit 2003 um fast 50% angestiegen, wobei die stärkste Entwicklung bereits zwischen 2003 und 2008 stattgefunden hat. Im Gegenzug ist der Anteil der MitfahrerInnen im MIV bei dieser Gruppe rückläufig. Diese Entwicklung bei den älteren Personen ist insofern besonders relevant, da diese Personen-gruppe auch in Zukunft größer werden wird.

Eine positive Entwicklung im öffentlichen Verkehr gibt es bei den jüngeren Personen bis 35 Jahre mit einem deutlichen Anstieg des ÖV-Anteils. Relativ am stärksten ist der Anstieg beim öffentlichen Verkehr bei den 18-bis-34-jährigen Personen um 25% auf einen Anteil von nunmehr 20%. Bei den Kindern und Jugendlichen steigt aber auch der Anteil der Wege als MitfahrerInnen im MIV, das bedeutet, dass diese heute häufiger zu ihren Zielen mit dem Pkw gebracht werden als noch vor 5 Jahren. Dies wirkt sich wie oben bereits erwähnt negativ auf den Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in dieser Altersklasse aus.

Betrachtet man die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nach (beruflicher) Tätigkeit der Personen, sind auch hier deutliche Rückgänge des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege ersichtlich. Am geringsten ist der Rückgang bei den Berufstätigen, die aber ohnehin sehr wenige Wege zu Fuß zurücklegen. Positiv ist hier der deutliche Rückgang des Anteils der MIV-LenkerInnenwege und der leichte Anstieg der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege.

Bei den SchülerInnen und StudentInnen ist der erhebliche Anstieg des Anteils der MitfahrerInnen im motorisierten Individualverkehr seit 2008 auffällig, gleichzeitig hat sich aber der Anteil der als LenkerInnen zurückgelegten Wege halbiert. Dies ist auch ein Ergebnis des Rückgangs beim Führerscheinbesitzanteil bei den jüngeren Personen.

Die Entwicklung bei den PensionistInnen seit 2008 ist, mit Ausnahme des Rückgangs des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege, durchaus positiv. Insbesondere der leicht rückläufige Anteil der MIV-LenkerInnenwege und der deutliche Anstieg bei den Wegen mit dem Fahrrad ist hervorzuheben.

Betrachtet man anstatt der Anzahl der Wege mit den einzelnen Verkehrsmitteln die mit diesen zurückgelegten Strecken, also die Verkehrsleistung, zeigt sich bezüglich der Anteile eine in Summe durchaus positive Entwicklung. Der Anteil der Fußwege an der Verkehrsleistung ist hier seit 2003 zwar zurückgegangen, der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung ist dagegen in diesem Zeitraum im selben Ausmaß gestiegen. **Hervorzuheben ist diese Steigerung bei den mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometern auch deswegen, weil es sich um einen Anstieg der täglichen Radverkehrsleistung der NiederösterreicherInnen in 5 Jahren um über 70% von 0,64 Millionen auf 1,1 Millionen Personenkilometer handelt.**

Der Fuß- und der Radverkehr machen allerdings nur einen geringen Anteil an der Gesamtverkehrsleistung aus. Positiv ist die Entwicklung im motorisierten Individualverkehr, hier ist der Anteil der LenkerInnen um 5%-Punkte seit 2003 zurückgegangen, dagegen ist der Anteil der MitfahrerInnen an der Verkehrsleistung um 2%-Punkte angestiegen. Das bedeutet, dass heute anteilig etwas weniger Kilometer mit dem MIV zurückgelegt werden als noch vor 10 Jahren. Es ist allerdings festzuhalten, dass auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung leicht zurückgegangen ist. Beides hängt auch mit einer höheren Verkehrsleistung sonstiger Verkehrsmittel zusammen. Hierunter fallen bei der Betrachtung der Verkehrsleistung vor allem Flugreisen, die zwar einen geringen Anteil ausmachen, aber aufgrund der langen Strecken hier besonders stark durchschlagen. Dieser „Anstieg“ ist aber auch methodenbedingt, da bei der Ganzjahreserhebung auch die Urlaubs- und Ferienzeiten mit (Urlaubs-)Flugreisen erfasst werden. Eine Betrachtung der Verkehrsleistung der 3 Erhebungsjahre ohne diese langen Flugstrecken zeigt aber ein ähnliches Bild mit einem Rückgang des Anteils der MIV-LenkerInnen an der Verkehrsleistung und einem in etwa gleich gebliebenen Anteil des öffentlichen Verkehrs.

Im Vergleich zum Jahr 2003 wurden 2013/14 anteilig etwas mehr Wege aus privaten Gründen (+3%-Punkte) und zu Freizeit Zwecken (ebenfalls +3%-Punkte) zurückgelegt. Der Anteil der Servicewege zum Bringen oder Holen von Personen ist ebenso wie der Anteil der Einkaufswege in etwa gleich geblieben. Rückläufig ist dagegen, bedingt durch die Verschiebungen bei der Altersstruktur der Bevölkerung, der Anteil der Wege zu Ausbildungszwecken. Bei den beruflichen Wegen kam es dagegen zu einem Anstieg der Wege vom oder zum Arbeitsplatz, der allerdings einhergeht mit einem deutlichen

Unterschiede im Mobilitätsverhalten nach Wochentagen

Im Rahmen der aktuellen Erhebung wurden erstmals alle Wochentage erhoben. Damit ist ein Vergleich des Mobilitätsverhaltens für die unterschiedlichen Wochentagstypen möglich, die sehr große Unterschiede für die meisten der Mobilitätskennziffern aufweisen.

Es wird zwischen arbeitsfreien Tagen, die primär für Freizeit und persönliche Interessen genutzt werden (Sonn- und Feiertage), arbeitsfreien Tagen, die primär für Versorgungszwecke, Einkaufen und Freizeit (Samstage) genutzt werden, sowie Arbeitstagen (Montag bis Freitag außer Feiertage) unterschieden. Darüber hinaus kann damit ein jahresdurchschnittlicher Tag ebenso betrachtet werden.

Sehr markant unterscheidet sich der Anteil der mobilen Personen für Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage: Die höchste Mobilität, ausgedrückt durch den Anteil der am Stichtag mobilen Personen (über 6 Jahre), ist an Werktagen mit 84% zu beobachten. Dieser Anteil sinkt an Samstagen auf 75% und findet an Sonn- und Feiertagen mit 70% seinen niedrigsten Wert. Mit dem Wegfall eines großen Teils berufsbedingter Wege reduziert sich der Anteil mobiler Personen also bereits am Samstag im Vergleich zu einem Werktag deutlich.

Auch die Anzahl an Wegen pro mobiler Person sinkt an Sonn- und Feiertagen von 3,3 an Werktagen auf 3,0. Der Samstag liegt dagegen in Niederösterreich mit einem Wert von 3,6 Wegen pro mobiler Person sogar über der Wegehäufigkeit an einem durchschnittlichen Tag. Personen, die am Samstag unterwegs sind, legen also sehr viele Wege zurück (dies erklärt sich

auch durch die unterschiedlichen Wegezwecke). Betrachtet man anstatt der mobilen Personen alle Personen, also auch jene, die am Stichtag nicht außer Haus waren, zeigen sich deutliche Unterschiede nur an Sonn- und Feiertagen. Während an einem Werktag 2,8 und am Samstag 2,7 Wege pro Person zurückgelegt werden, sind es an Sonn- und Feiertagen um fast ein Drittel weniger (2,1). An Sonn- und Feiertagen sind also nicht nur weniger Personen unterwegs, sondern diese legen auch weniger Wege zurück. Oft werden nur einzelne Freizeitwege unternommen, etwa zum Spazierengehen.

Auch der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) des Wegeaufkommens verhält sich in Bezug zu den unterschiedlichen Arten der Wochentage nicht gleich. Der Anteil des Fußgängerverkehrs bewegt sich zwischen 14% an Werktagen und 19% an Sonn- und Feiertagen, Samstage liegen mit 16% dazwischen. Der Radverkehr hat an Werktagen eine deutlich größere Bedeutung (8%) als im Freizeit- und Einkaufsverkehr am Wochenende (5%). Das Gleiche gilt für den öffentlichen Verkehr, hier aber in noch stärkerem Ausmaß. Werden an Werktagen bedingt durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr im Schnitt 13% aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt, sind es am Samstag nur 4% und am Sonntag nur noch 3%.

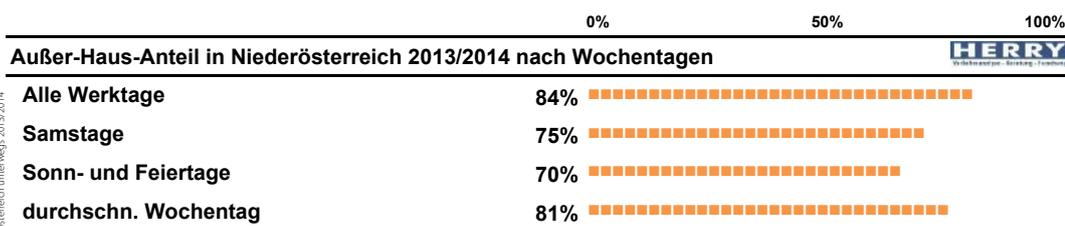


Abbildung 7-1 Außer-Haus-Anteil nach Wochentagen in NÖ 2013/2014 an Werktagen [in %]

Eine gegensätzliche Tendenz zeigen die Anteile der MIV-MitfahrerInnen. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen steigt von 13% an Werktagen auf 24% an Samstagen und weiter auf 35% an Sonn- und Feiertagen. Das entspricht einer Zunahme des Besetzungsgrades der Personautos von 1,25 Personen je Auto an Werktagen auf 1,92 Personen an Sonn- und Feiertagen.

gen. Dies spiegelt sich auch im niedrigeren Wegeanteil der MIV-LenkerInnen von 38% an Sonn- und Feiertagen gegenüber 51% an Werktagen wider. Der einkaufsdominierte Verkehr am Samstag liegt hier mit einem Anteil von 50% MIV-LenkerInnen auf dem Niveau der Werktage. Die Unterschiede zwischen Werktagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen

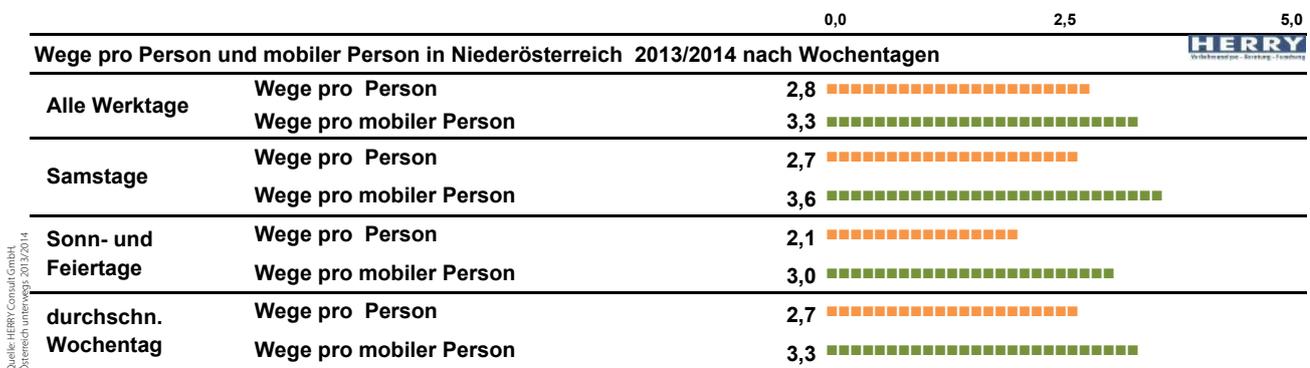


Abbildung 7-2 Wege pro Person und mobiler Person nach Wochentagen in NÖ 2013/2014 an Werktagen

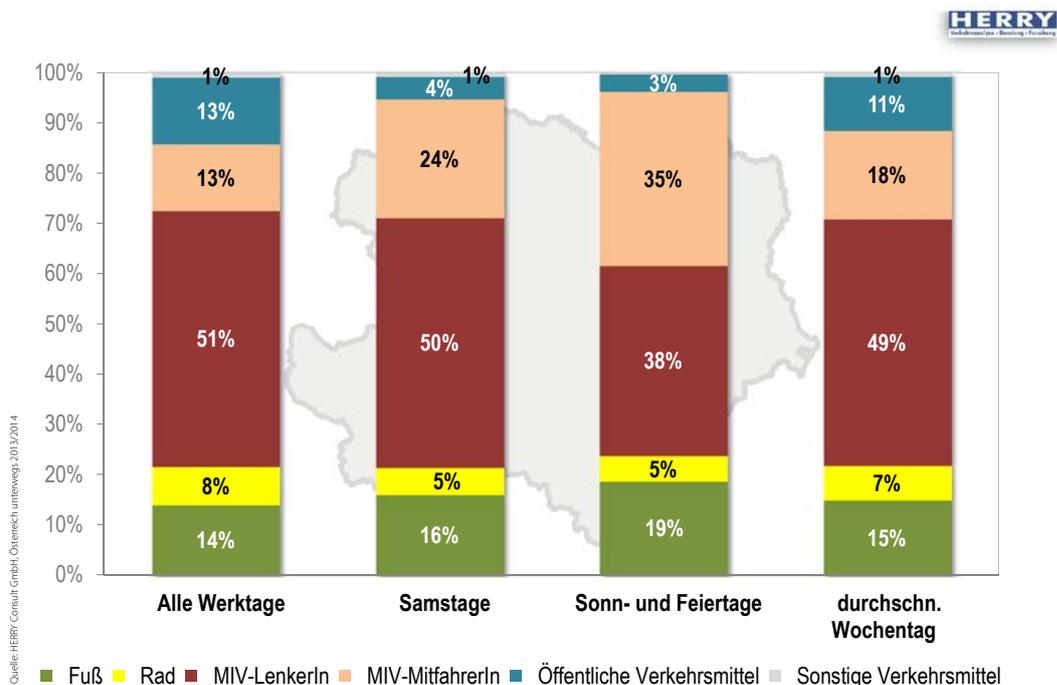


Abbildung 7-3 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Wochentagen 2013/2014 an Werktagen [in %]

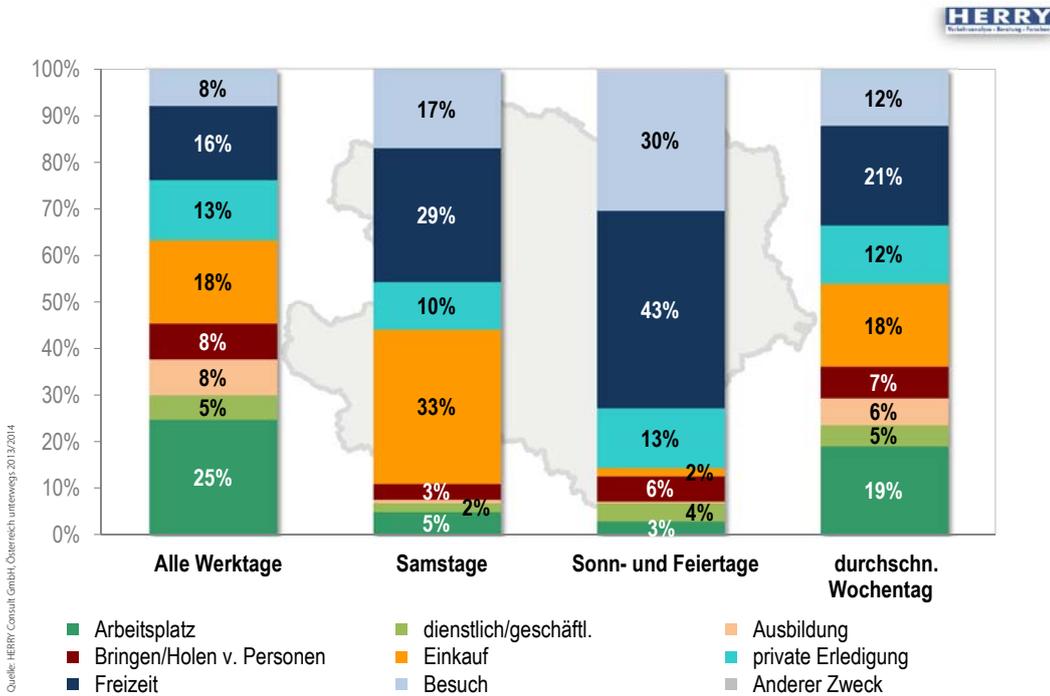


Abbildung 7-4 Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Wochentagen 2013/2014 an Werktagen [in %]

erklären sich durch unterschiedliche Wegezwecke, insbesondere durch den hohen Anteil an Einkaufs-, Freizeit- und Besuchsverkehr, der eher in Form von familiären Fahrgemeinschaften durchgeführt wird.

Erwartungsgemäß sind die Wegezwecke je nach Art des Wochentages extrem unterschiedlich verteilt. An Werktagen dominiert der Berufspendlerverkehr zum und vom Arbeitsplatz mit 25%, gefolgt vom Einkaufsverkehr mit 18%, dem Freizeitverkehr mit 16% und dem privaten Erledigungsverkehr mit 13%. An Samstagen weist der Einkaufsverkehr mit 33% den größten Anteil auf, knapp gefolgt vom Freizeitverkehr mit 29%, weit dahinter folgen der private Besuchsverkehr mit 17% und der private Erledigungsverkehr mit 10%.

Arbeitsplatzwege spielen mit nur noch 5% bereits am Samstag eine untergeordnete Rolle, auch der Anteil der Bring- und Holwege ist aus demselben Grund deutlich geringer als an Werktagen.

An Sonn- und Feiertagen ändert sich das Bild nochmals sehr stark: Hier dominiert mit dem überhaupt größten Wert des Wegeanteils der Freizeitverkehr mit 43%. An zweiter Stelle folgt der Besuchsverkehr mit 30%, zusammen haben diese beiden Zwecke am Sonntag einen Anteil von fast drei Vierteln aller Wege. In Summe, also inklusive der anderen privaten Wegezwecke „private Erledigung“ und „Einkaufen“, ergibt sich ein Anteil von fast 90% an Nicht-Routine-Wegen an Sonntagen.

Mobilitätsverhalten im Jahreszeitenvergleich

Zum ersten Mal wurde für Niederösterreich und Österreich eine Erhebung über ein ganzes Jahr durchgeführt, um die saisonalen Unterschiede der Mobilität der niederösterreichischen Wohnbevölkerung ab 6 Jahre aufzuzeigen.

Unterschieden nach den Jahreszeiten Frühjahr (21. 3. – 20. 6.), Sommer (21. 6. – 22. 9.), Herbst (23. 9. – 21. 12.) und Winter (22. 12. – 20. 3.) zeigt sich, dass der Anteil mobiler Personen im Winter deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Grund dafür dürften die Wetterverhältnisse im Winter sein. Im Sommer während der Haupturlaubszeit werden dagegen in Niederösterreich überdurchschnittlich viele Wege außer Haus unternommen. Gleiches gilt für den Herbst, der zur aktivsten Zeit des Jahres gehört. Im Herbst sind allerdings weniger die Freizeitwege, sondern eher die Arbeits- und Ausbildungswege für den hohen Wert verantwortlich. Im Frühjahr sind etwas weniger Personen mobil als im Sommer und Herbst, aber deutlich mehr als im Winter.

Im Sommer und im Herbst sind nicht nur mehr Personen mobil als zu den anderen Jahreszeiten, sie legen auch mehr

Wege pro Person zurück. Sommer und Herbst liegen sowohl bei der Anzahl der Wege pro Person (3,0) als auch beim Vergleich der Wege bezogen auf nur die mobilen Personen (3,5) gleichauf. Wenn eine Person im Winter außer Haus unterwegs ist, legt sie relativ viele Wege zurück (3,3 Wege je mobiler Person). Eher überraschend ist, dass im Frühjahr die wenigsten Wege pro Person (2,6) und pro mobiler Person (3,0) zurückgelegt werden.

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl zeigt sich im Jahresverlauf, dass insbesondere im Winter deutlich mehr zu Fuß gegangen wird als in den anderen Jahreszeiten. Im Vergleich zum Sommer (9%) ist der Anteil der Fußwege im Winter mit 19% mehr als doppelt so hoch. Umgekehrt verhält es sich erwartungsgemäß mit dem Anteil der Wege mit dem Fahrrad, der Radwegeanteil liegt im Winter und im Frühjahr mit 5% deut-



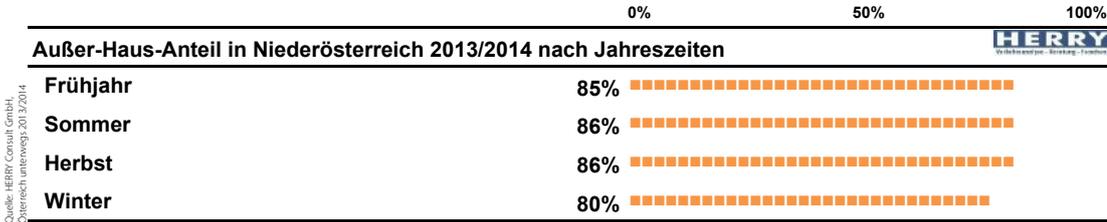


Abbildung 8-1 Außer-Haus-Anteil nach Jahreszeiten in NÖ 2013/2014 an Werktagen [in %]

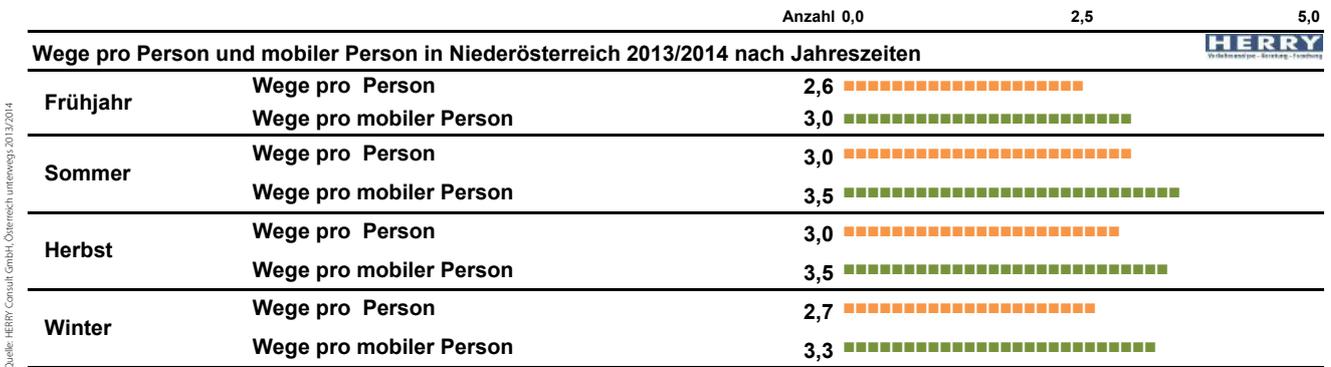


Abbildung 8-2 Wege pro Person und mobiler Person nach Jahreszeiten in NÖ 2013/2014 an Werktagen

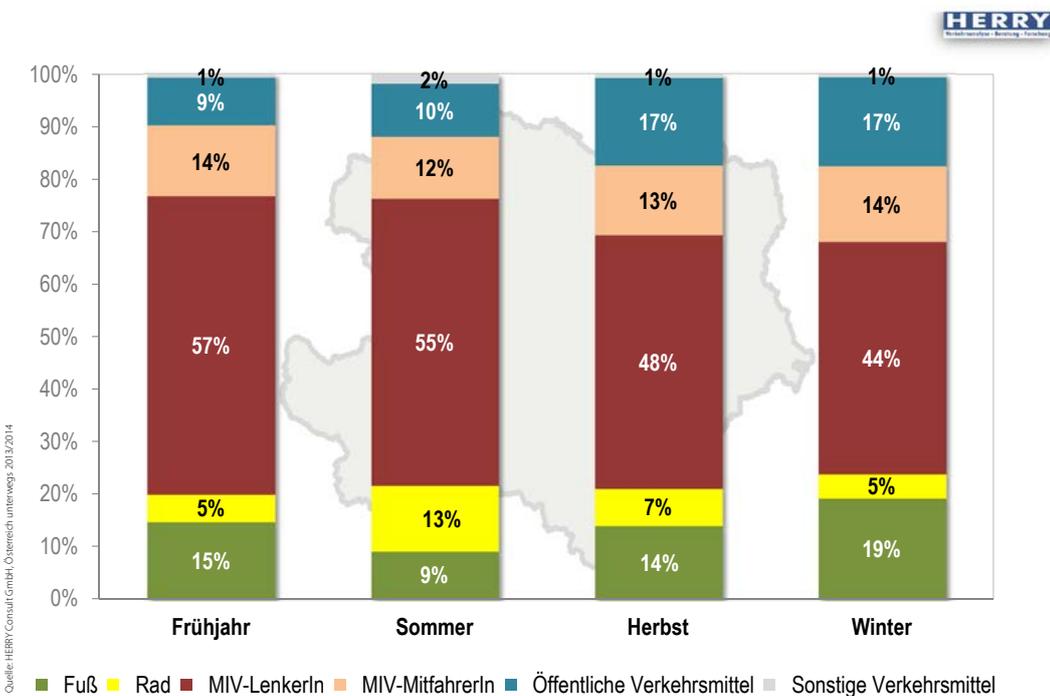


Abbildung 8-3 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Jahreszeiten 2013/2014 an Werktagen [in %]

lich unter dem Durchschnitt und beträgt beinahe nur ein Drittel des Sommer-Wertes von 13%. Zusammengenommen bleibt der Anteil der aktiven Wege über das Jahr aber relativ konstant.

Deutliche Unterschiede existieren zwischen den Jahreszeiten auch beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr. Im Winter ist der Anteil der MIV-LenkerInnen am geringsten und beträgt 44%, dagegen erreicht der ÖV im Winter und im Herbst seinen höchsten Wert (17%). Zwischen dem ÖV und dem MIV-LenkerInnenverkehr zeigt sich ein gewisser Substitutionseffekt, je größer der Anteil des MIV-LenkerInnen-Verkehrs, desto geringer ist der Anteil des ÖV, und umgekehrt. Dies ist am deutlichsten im Frühjahr zu erkennen, hier beträgt der Anteil der MIV-LenkerInnen 57%, während der Anteil des ÖV nur bei 9% (halb so hoch wie im Herbst und Winter) liegt. Im Sommer ist das Bild ähnlich (55% zu 10%). Der Anteil der MitfahrerInnen im Pkw ist dagegen im Jahresverlauf relativ konstant.

Der Vergleich der Wegzweckanteile nach Jahreszeiten zeigt, dass im Sommer insbesondere die Schul- und Ausbildungs-

wege deutlich geringere Anteile gegenüber den Jahreszeiten mit weniger Ferien aufweisen. Sehr konstant ist dagegen der Anteil der beruflichen Wege in den Jahreszeiten, der lediglich im Frühjahr über dem Durchschnitt liegt.

Dem gegenüber stehen höhere Anteile an Freizeit-, Erledigungs- und Einkaufswegen im Sommer. Einkaufs- und Freizeitwege liegen aber auch im Frühjahr über dem Jahresdurchschnitt, am geringsten sind diese Anteile im Herbst. Über das Jahr betrachtet zeigen sich also erwartungsgemäß relativ große Schwankungen der Verkehrszwecke des Freizeitverkehrs, des Einkaufsverkehrs, der privaten Erledigung und der Bring- und Holwege, die bei Kindern auch freizeitorientiert sind. Unterteilt man die Wegzwecke in 2 Gruppen, nämlich in regelmäßige Routinewege (Arbeitsplatzwege, dienstliche Wege sowie Ausbildungswege) und private Wege, so zeigt sich, dass sich lediglich der Sommer im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten unterscheidet. Im Sommer sind zwei Drittel der Wege private Wege, während diese in den anderen Jahreszeiten einen Anteil von rund 60% aufweisen.

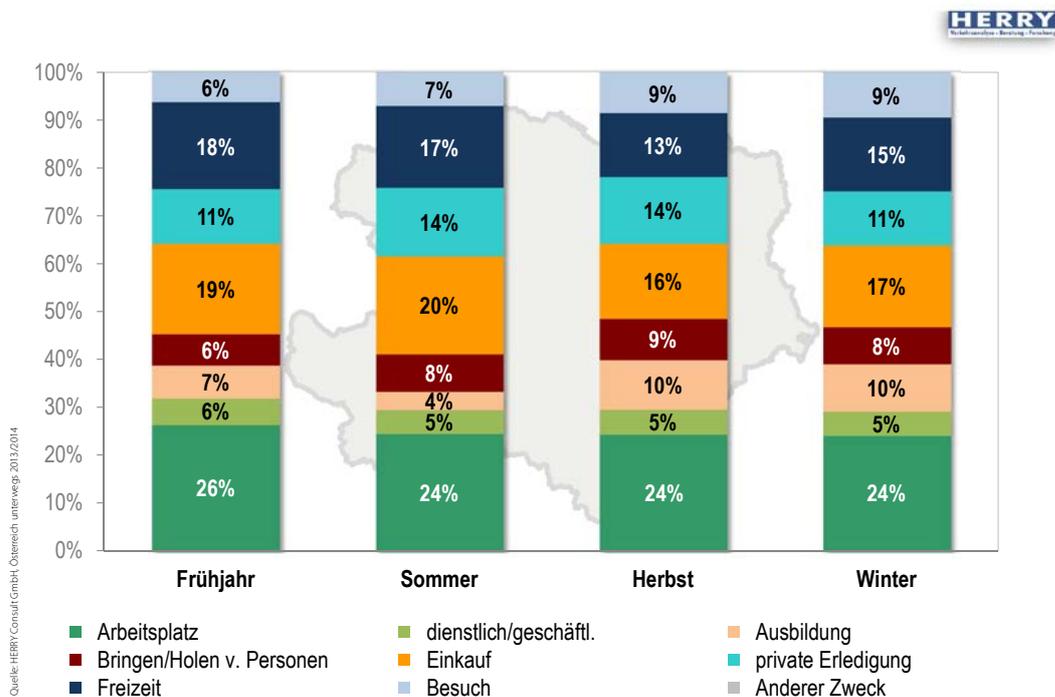


Abbildung 8-4 Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Jahreszeiten 2013/2014 an Werktagen [in %]

Regionale Aspekte des Mobilitätsverhaltens

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit den regionalen Aspekten des Verkehrsverhaltens. Dazu werden folgende räumliche Abgrenzungen getroffen: NÖ-Mitte, Most-, Wald-, Wein- und Industrieviertel.

Bei Vergleichen mit den Ergebnissen der früheren Erhebungen in Niederösterreich ist zu beachten, dass diese jeweils im Herbst durchgeführt wurden, während es sich bei der aktuellen Erhebung um eine Ganzjahreserhebung handelt. Dies kann regional deutlich unterschiedliche Auswirkungen haben.

9.1 MOBILITÄTSRELEVANTE HAUSHALTS- UND PERSONENKENNZAHLEN

Zwischen den genannten Regionen zeigen sich mitunter deutliche Unterschiede bezüglich mobilitätsrelevanter Haushalts- und Personenkennzahlen. Die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs innerhalb von 15 Minuten ist im Industrieviertel mit 89% am häufigsten gegeben. In NÖ-West erreichen dagegen „nur“ 78% eine ÖV-Haltestelle in 15 Minuten. Die durchschnittliche Anzahl an Pkw je Haushalt schwankt zwischen 1,4 in NÖ-Mitte und im Industrieviertel und 1,6 Pkw je Haushalt in den anderen 3 Regionen. Der Anteil an FührerscheinbesitzerInnen (Perso-

nen ab 17 Jahren) liegt in allen 5 Regionen über 80% und unterscheidet sich nur geringfügig. Auch bei der Pkw-Verfügbarkeit existieren nur geringe Unterschiede, sie liegt zumeist über 90%. Einzig im Waldviertel liegt die teilweise Verfügbarkeit eines Pkw mit 9% deutlich unter den Werten der anderen Regionen (rund 15%) und somit die Pkw-Verfügbarkeit in Summe knapp unter 90%.

Die Verfügbarkeit funktionstüchtiger Fahrräder ist im Weinviertel mit 79% am größten, in NÖ-Mitte, NÖ-West und im Industrieviertel liegt sie bei rund 70% und im Waldviertel mit 65% etwas darunter.

Am deutlichsten sind die Unterschiede beim Besitz einer Zeitkarte (nur Wochen-, Monats- und Jahreskarten) für den öffentlichen Verkehr. In den an Wien angrenzenden Regionen besitzen zwischen 24% (Weinviertel) und rund 20% (NÖ-Mitte und Industrieviertel) eine solche Zeitkarte, im Waldviertel sowie im Mostviertel verfügen dagegen nur rund 10% über eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für den ÖV. Einen Überblick über die relevanten Kennzahlen gibt die folgende Abbildung.

Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen	NÖ Mitte	NÖ West (Mostviertel)	Waldviertel	Weinviertel	Industrieviertel
Fußläufige Erreichbarkeit einer ÖV-Haltestelle innerhalb von 15 Minuten	85 %	78 %	81 %	85 %	89 %
Durchschnittliche Anzahl Pkw je Haushalt	1,4	1,6	1,6	1,6	1,4
Führerscheinbesitz für den Pkw	85 %	85 %	85 %	82 %	83 %
Pkw-Verfügbarkeit jederzeit	78 %	78 %	80 %	79 %	80 %
Pkw-Verfügbarkeit teilweise	14 %	15 %	9 %	14 %	16 %
Fahrradverfügbarkeit (funktionstüchtig)	71 %	69 %	65 %	76 %	68 %
Zeitkartenbesitz für den ÖV (nur Wochen-, Monats- und Jahreskarten)	20 %	10 %	10 %	24 %	19 %

Tabelle 9-1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenmerkmale je Region

HERRY 2016

9.2 AUSSER-HAUS-ANTEIL UND MOBILITÄTSRATE

Der Anteil der mobilen Personen je Werktag (Außer-Haus-Anteil) unterscheidet sich zwischen den niederösterreichischen Hauptregionen (NÖ-Mitte, NÖ-West [Mostviertel], Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel). Es ist aber eine eindeutige Tendenz zu erkennen: Je „zentraler“ bzw. „städtischer“ die Region ist, desto größer ist der Anteil der mobilen Personen. Je „ländlicher“, „peripherer“ und weniger kompakt die Besiedlung ist, desto mehr sinkt der Anteil der mobilen Personen. Dies erklärt auch den im Vergleich zu den anderen Regionen niedrigen Außer-Haus-Anteil im Waldviertel (77%) und den hohen Anteil im Industrieviertel (88%) mit den

größeren Städten wie Wiener Neustadt, Baden, Mödling, Schwechat und Perchtoldsdorf.

Wesentlich geringer sind die Unterschiede bei der Anzahl an Wegen pro Tag (Tageswegehäufigkeit), die eine mobile Person unternimmt. Wenn eine Person in Niederösterreich das Haus bzw. die Wohnung verlässt, dann legt sie unabhängig von der Wohnregion etwa gleich viele Wege (zwischen 3,2 und 3,4) zurück.

9.2.1 Wegedauer und Wegelänge

Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Weges liegt im Weinviertel, in NÖ-Mitte und im Industrieviertel etwa gleich bei 28 bis 29 Minuten. Im Waldviertel und im Mostvier-

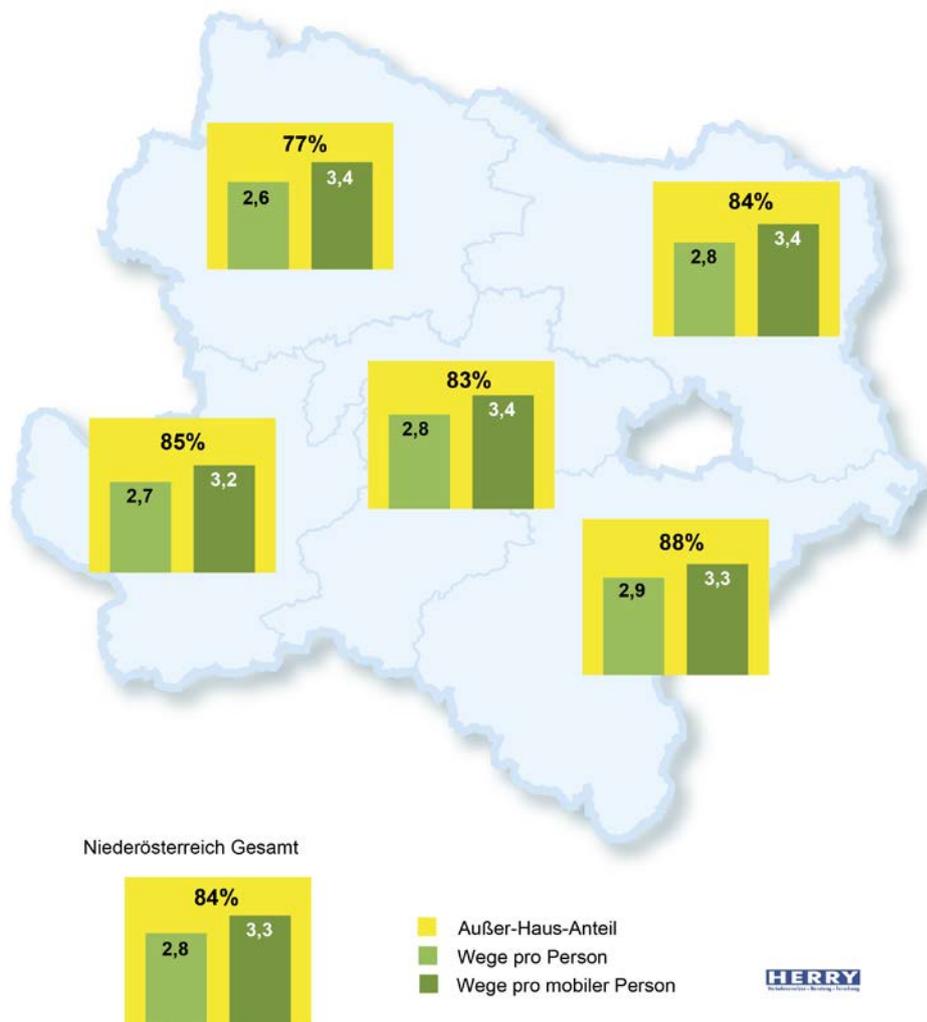


Abbildung 9-1 Außer-Haus-Anteil, Wege pro Person und mobiler Person nach Regionen in NÖ 2013/2014 an Werktagen [in %]

Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

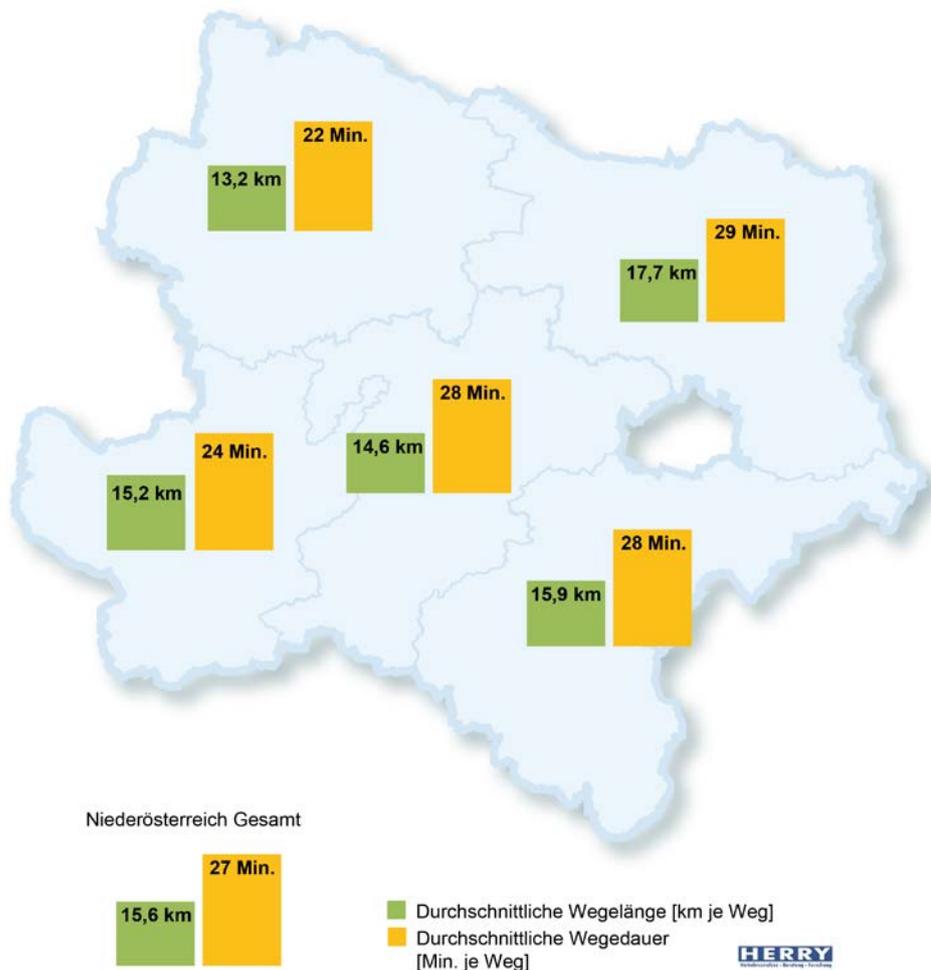


Abbildung 9-2 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Regionen in NÖ 2013/2014 an Werktagen

tel dauert ein Weg im Schnitt wesentlich weniger lang (22 bzw. 24 Minuten). Dies ist neben den unterschiedlichen Wegelängen vor allem auf die damit in Zusammenhang stehende unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zurückzuführen. Das Weinviertel weist die höchste durchschnittliche Wegelänge auf (17,7 km), gleichzeitig hat hier auch der (im Bahnverkehr) schnelle öffentliche Verkehr seinen größten Anteil (17%).

NÖ-Mitte und das Industrieviertel liegen bezüglich der durchschnittlichen Wegelänge mit 15 bis 16 km im Mittelfeld. Schneller unterwegs sind die Personen aus dem Mostviertel, sie benötigen für durchschnittlich 15 km 24 Minuten. Diese höhere Geschwindigkeit ist im Mostviertel auf den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen (57% MIV-LenkerInnen). Im Waldviertel ist die Bevölkerung ebenfalls aufgrund des auch dort hohen Anteils der MIV-

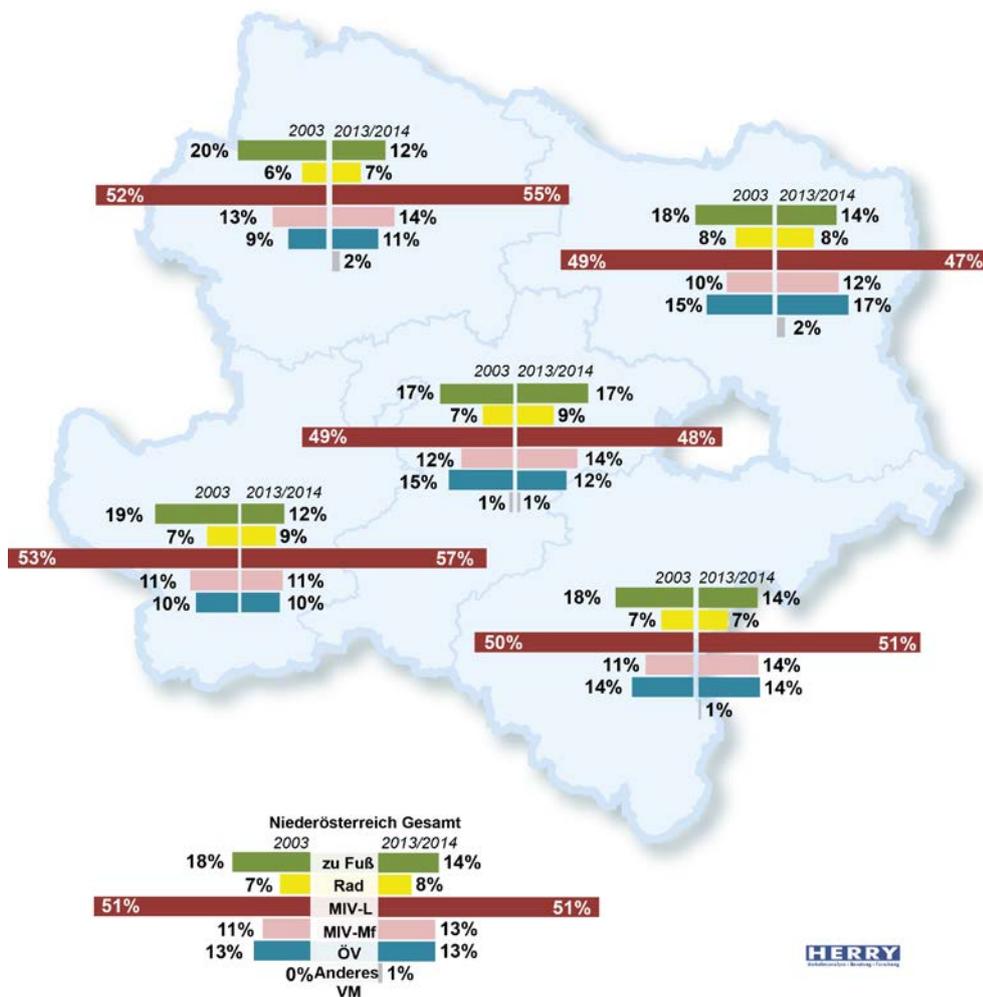
LenkerInnen (55%) schnell unterwegs, sie benötigt für gut 13 km rund 22 Minuten. Die kurze durchschnittliche Wegelänge im Waldviertel ist auch darauf zurückzuführen, dass das Waldviertel nicht im Einzugsbereich von Wien liegt bzw. auch sonst über keine wesentlichen überregionalen Zentren verfügt und damit die längeren Wege in solche Ballungsräume wegfallen.

9.3 VERKEHRSMITTELWAHL

Der Modal-Split drückt einerseits die Qualität des Verkehrsmittelangebotes in Abhängigkeit von der Raumstruktur und andererseits die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung aus. Beim Vergleich der niederösterreichischen Hauptregionen zeigt sich eine eindeutige Tendenz zu manchen Verkehrsmitteln.

Der Anteil des Fußgängerverkehrs nimmt mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität ab, Fußgängerverkehr benötigt eine kompakte Siedlungsstruktur, um als „Ort der kurzen Wege“ höhere Anteile zu erhalten. Er beträgt im Waldviertel und im Mostviertel 12% und ist hier auch im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2003 am stärksten zurückgegangen (von 19% bzw. 20% auf 12%). In NÖ-Mitte beträgt der Fußwegeanteil dagegen hohe 17% und hat sich im Vergleichszeitraum kaum verändert. Auch der Anteil der Radwege ist in dieser Region (gemeinsam mit dem Mostviertel) am größten und beträgt 9% aller Wege der Wohnbevölkerung an Werktagen. Am deutlichsten sind die Unterschiede

zwischen den Regionen und in der Entwicklung beim motorisierten Individualverkehr (MIV), mit zunehmender peripherer Lage und Abnahme der Besiedlungsdichte und der Kompaktheit der Raumstrukturen steigt der Anteil des MIV. Insbesondere im Waldviertel und im Mostviertel liegt der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 55% bzw. 57% deutlich über dem Durchschnitt und er ist auch nur in diesen Regionen seit dem Jahr 2003 gestiegen. In den anderen Hauptregionen ist im Gegenteil ein positiver Trend bei den MIV-LenkerInnen festzustellen. Im Industrieviertel ist dieser Anteil nur leicht gestiegen, im Weinviertel und in NÖ-Mitte ist er sogar rückläufig. Im Weinviertel wird dieser Rückgang zu gleichen Teilen durch



Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich, unterwegs, 2013/2014



Abbildung 9-3 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Regionen im Vergleich zwischen 2003 und 2013/2014 an Werktagen [in %]

Wege als MitfahrerInnen und durch Wege mit dem ÖV kompensiert, im Industrieviertel kam es dagegen zu keinem Anstieg des öffentlichen Verkehrs, hier ist der Anteil der MIV-MitfahrerInnen um 3%-Punkte angestiegen. Einen etwa gleich hohen Anstieg dieses Anteils seit 2003 gab es in NÖ-Mitte, dieser ist aber auf einen Rückgang beim Anteil des öffentlichen Verkehrs um 3%-Punkte in dieser Region zurückzuführen. In allen anderen Regionen Niederösterreichs ist aber ein positiver Trend hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs festzustellen, dieser ist entweder gleich geblieben oder konnte sogar erhöht werden (Waldviertel und Weinviertel). Wie oben bereits erwähnt liegt der hohe Anteil des ÖV von

17% im Weinviertel vor allem am hohen Anteil von Wegen der Bevölkerung nach Wien.

9.4 WEGZWECK

Im Mostviertel werden insgesamt weniger (Einkaufs- und Freizeit-)Wege zurückgelegt, daher haben dort die regelmäßigen Routinewege (Arbeitswege, Dienstwege und Ausbildungswege) – die jedenfalls zurückgelegt werden müssen – einen höheren Anteil als in den anderen Hauptregionen. Im Detail zeigen sich zwischen den Hauptregionen nur bei einzelnen privaten Wegezwecken größere Unterschiede, bei-

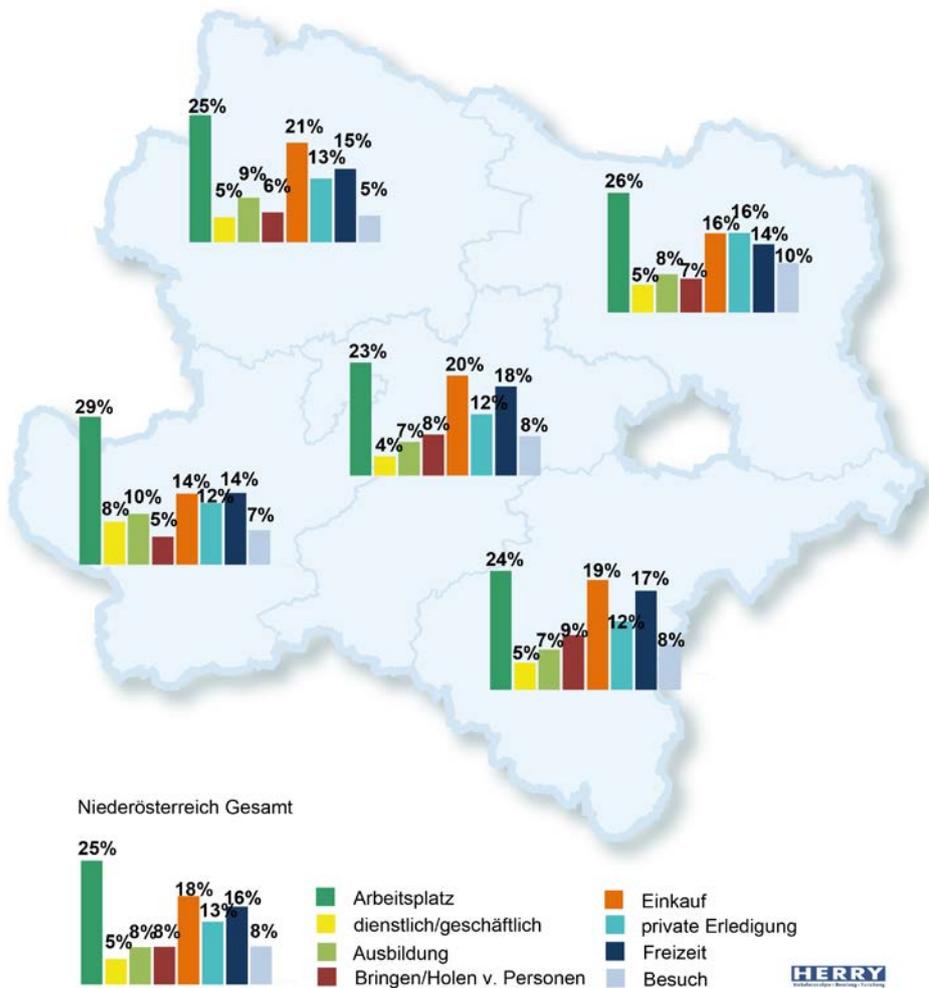


Abbildung 9-4 Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Regionen 2013/2014 an Werktagen [in %]

spielsweise liegt der Anteil des Wegezwecks „private Besuche“ im Weinviertel mit 10% doppelt so hoch wie im Waldviertel (5%). Andererseits werden im Waldviertel, in NÖ-Mitte und im Industrieviertel mit rund 20% anteilig mehr Einkaufswege unternommen als in den anderen beiden Regionen. Reine Freizeitwege liegen dagegen in NÖ-Mitte und im Industrieviertel über dem Durchschnitt, auch der Anteil der Bring- und Holwege ist in diesen beiden Regionen am größten.

9.5 VERKEHRSMITTELWAHL NACH RAUMTYP IM VERGLEICH MIT 2008

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hängt in entscheidendem Ausmaß von den raumstrukturellen Gegebenheiten am Wohnort sowie von den dort verfügbaren Mobilitätsoptionen ab. In der Stadt unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten, ausgedrückt durch die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split), von jenem in ländlichen Regionen. Um diese Unterschiede aufzuzeigen, wurde für den nachstehenden Vergleich des Modal-Splits des Verkehrsaufkommens eine Unterscheidung der niederösterreichischen Gemeinden nach den drei Raumtypen „Städtische Gemeinden“, „Ländlich geprägte Gemeinden“ und „Landgemeinden“ vorgenommen. Die Einteilung erfolgte im Wesentlichen auf Basis der Gemeindegröße und der Einwohnerdichte.

Je ländlicher einer Gemeinde gelegen ist, desto weniger wird zu Fuß gegangen. Während in städtischen Gemeinden 17% der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, sind es in Landgemeinden nur 11%. Auch der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist in ländlichen Gemeinden in Niederösterreich mit 6% am geringsten. Dementsprechend stark unterscheidet sich auch der Anteil der mit dem Pkw als Lenker oder Lenkerin zurückgelegten Wege. In städtischen Gemeinden beträgt dieser Anteil 47%, in ländlich geprägten Gemeinden bereits 52% und in Landgemeinden 56%. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs unterscheidet sich dagegen etwas weniger stark, er beträgt in städtischen Gemeinden in Niederösterreich 14%, in ländlich geprägten Gemeinden 12% und in den Landgemeinden 13%.

Im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2008 haben sich beim Modal-Split einige Verschiebungen ergeben. Insbesondere in den Landgemeinden wird heute deutlich weniger zu Fuß gegangen, der Anteil der Radwege ist dagegen in ländlich geprägten Gemeinden und in Landgemeinden gestie-

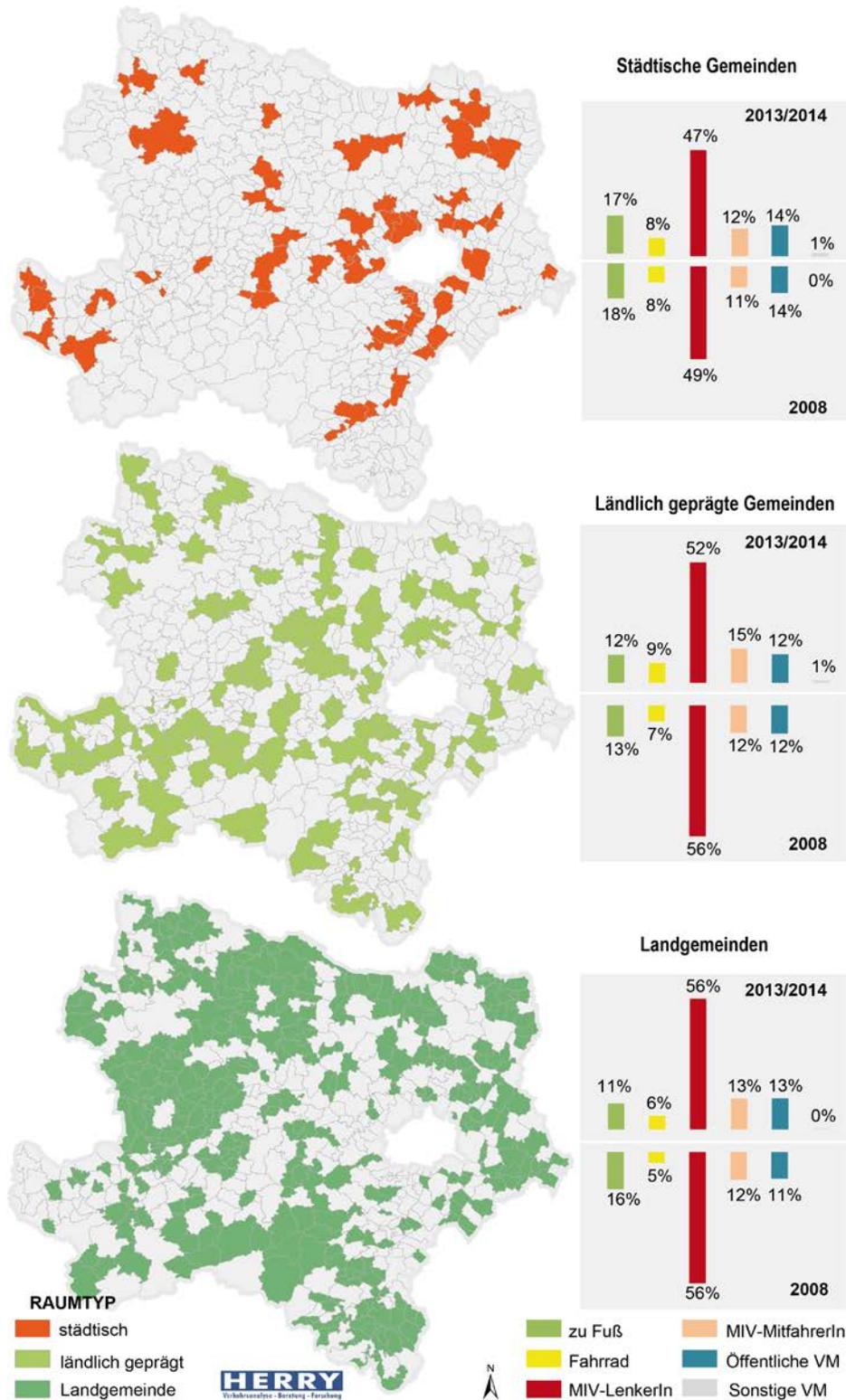
gen. Der Anteil der Pkw-LenkerInnen konnte dagegen in den Landgemeinden – trotz des deutlich geringeren Anteils an Fußwegen – gehalten werden, in den städtischen Gemeinden und insbesondere in den Landgemeinden (-4%-Punkte) sogar reduziert werden. Ein Teil des Rückgangs bei den Fußwegen in den Landgemeinden wird vom öffentlichen Verkehr kompensiert, hier kam es zu einem Anstieg des Anteils um 2%-Punkte.

9.6 VERKEHRSMITTEL NACH TEIL-REGIONEN IM VERGLEICH MIT 2008

Bereits bei der Erhebung im Jahr 2008 wurde die Stichprobe in einigen Teilregionen in Niederösterreich derart verdichtet, dass für diese Teilgebiete Aussagen zur Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung möglich waren. Bei der aktuellen Erhebung aus dem Jahr 2013/2014 wurde eine ähnliche Vorgehensweise gewählt, wobei sich aber die regionale Abgrenzung leicht von jener aus 2008 unterscheidet. Dies hat allerdings einen nur sehr geringen Einfluss auf die Modal-Split-Werte. Um dennoch eine direkte Vergleichbarkeit herzustellen, wurden die Daten der Erhebung des Jahres 2008 entsprechend der aktuellen Regionsaufteilung neu ausgewertet. Folgende Regionen werden unterschieden:

- **Südliches Mostviertel:** Bezirk Waidhofen an der Ybbs, Teile der Bezirke Scheibbs und Amstetten
- **Nördliches Waldviertel:** Bezirke Gmünd, Waidhofen an der Thaya
- **Tullnerfeld-West:** Gemeinden Atzenbrugg, Judenau-Baumgarten, Königstetten, Langenrohr, Michelhausen, Muckendorf-Wipfing, Sieghartskirchen, Sitzenberg-Reidling, Tulbing, Tulln an der Donau, Würmla, Zwentendorf an der Donau

Im südlichen Mostviertel kam es zwischen 2008 und 2013/2014 zu einem Rückgang des Anteils der Fußwege um 2%-Punkte auf 17%. Dieser Rückgang wird aber mehr als kompensiert durch einen deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils um ein Drittel auf 12%. Auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs konnte von 10% auf 11% leicht gesteigert werden. Sowohl beim Anteil der Pkw-LenkerInnen als auch beim Anteil der Pkw-MitfahrerInnen kam es dagegen zu einer leichten Reduktion.



Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

Abbildung 9-5 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Raumtyp im Vergleich zwischen 2008 und 2013/2014 an Werktagen [in %]

Im nördlichen Waldviertel ist der Radwegeanteil um einen %-Punkt auf nur mehr 3% zurückgegangen, der Fußwegeanteil ist dagegen im selben Ausmaß auf 18% angestiegen. Ein leichter Rückgang des Anteils an Wegen mit dem Pkw (-2%-Punkte) steht im nördlichen Waldviertel einem leichten Anstieg beim öffentlichen Verkehr auf 11% gegenüber. Am deutlichsten zurückgegangen ist der Anteil der Fußwege in der Region Tullnerfeld-West, 2013/2014 konnte, nach 14%

im Jahr 2008, nur mehr ein Anteil von 10% festgestellt werden. Gestiegen ist dagegen in dieser Region der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege, und zwar auf hohe 13% nach 11% im Jahr 2008. Einen leichten Anstieg gab es beim Anteil der Wege mit dem Pkw als LenkerIn, der aber begleitet wird von einem leichten Rückgang der Wege als Pkw-MitfahrerIn. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt in der Region Tullnerfeld-West nach wie vor rund 15%.

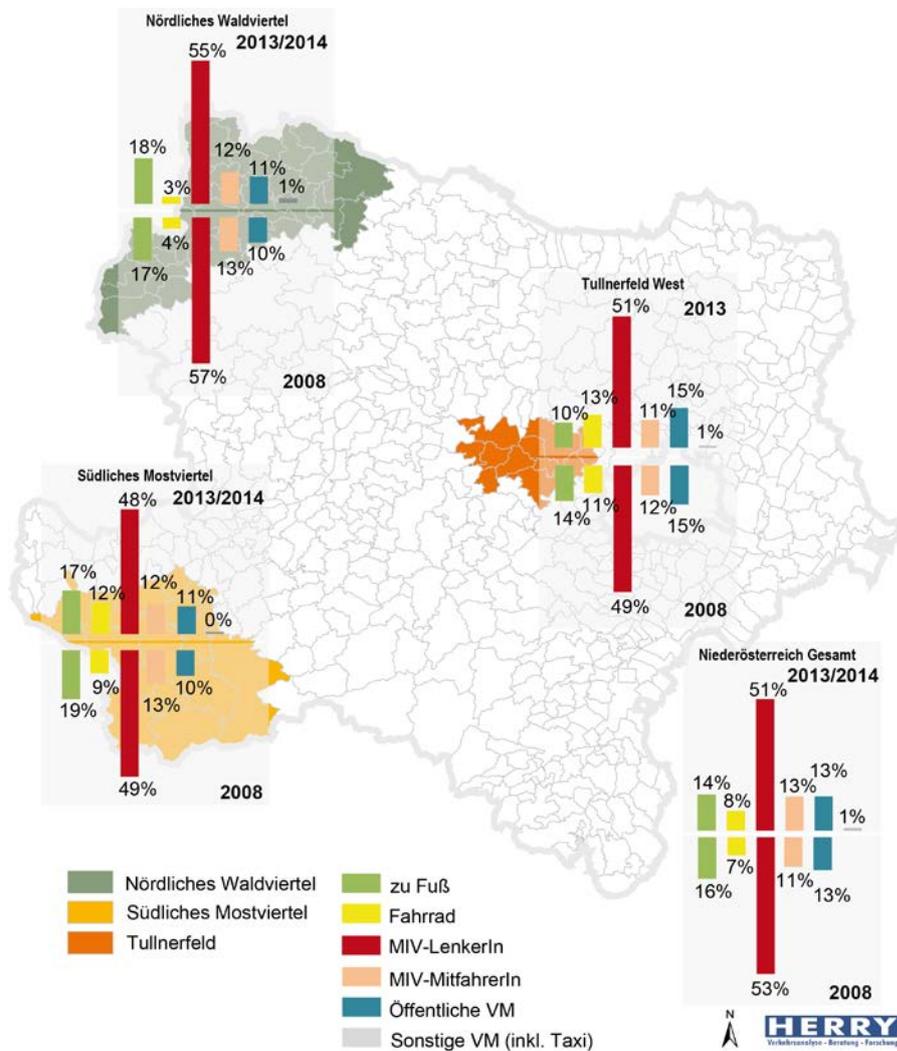


Abbildung 9-6 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen in drei Teilregionen im Vergleich zwischen 2008 und 2013/2014 an Werktagen [in %]

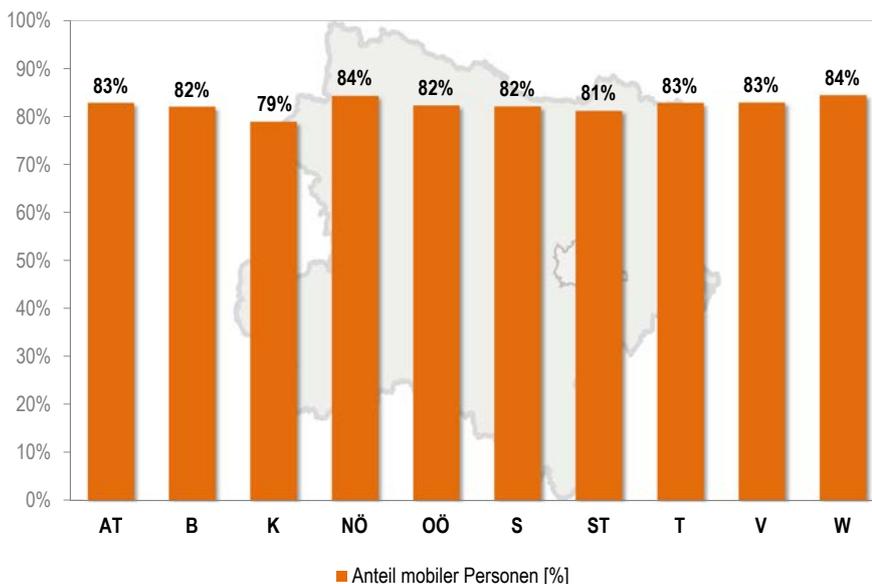
Vergleich des Mobilitätsverhaltens mit anderen Bundesländern und mit Österreich gesamt

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse für Niederösterreich den Ergebnissen der anderen Bundesländer sowie dem Österreich-Durchschnitt gegenübergestellt.

Bezüglich des Anteils an Personen, die an einem durchschnittlichen Werktag ihr Haus bzw. ihre Wohnung verlassen, liegt Niederösterreich gemeinsam mit Wien mit 84% im Jahreschnitt leicht über dem österreichischen Durchschnitt von 83%. Tirol und Vorarlberg liegen genau im Durchschnitt, Burgenland, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark liegen leicht unter dem Österreich-Schnitt. Einzig Kärnten fällt hier etwas aus dem Gesamtbild und weist einen Außer-Haus-Anteil von 79% an Werktagen auf, wobei dieser Wert auch nur um 5% unter dem Durchschnitt liegt.

Die durchschnittliche Tageswegelänge an Werktagen ist vor allem ein Ergebnis der Raum- und Versorgungsstruktur, die ein Ergebnis der Raumordnungs- und Verkehrspolitik, insbesondere bezüglich der Auto-Orientiertheit, ist. Das bedeutet,

dass dieser Mobilitätsindikator einerseits deutlich durch menschlichen Einfluss gesteuert werden kann. Andererseits ergibt sich die pro Tag zurückgelegte Distanz auch aus geografischen Fakten, wie etwa die überdurchschnittlich langen Tageswege der NiederösterreicherInnen zeigen. Diese sind geprägt durch die Pendelbeziehungen zu Wien. Da viele dieser Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, ist die Tageswegedauer der niederösterreichischen Bevölkerung im Verkehr auch höher als in anderen Bundesländern wie beispielsweise in Kärnten oder im Burgenland, wo deutlich häufiger der MIV genutzt wird. OberösterreicherInnen und SalzburgerInnen legen pro Tag deutlich kürzere Strecken zurück. Hier dürften die in diesen Bundesländern kürzeren PendlerInnenverflechtungen hauptsächlich dafür



Quelle: HERRY Consult GmbH, Österreich unterwegs 2013/2014

Abbildung 10-1 Außer-Haus-Anteil nach Bundesländern 2013/2014 an Werktagen [in %]

verantwortlich sein. Erwartungsgemäß weisen die Bundesländer Wien und Vorarlberg durch ihre konzentrierte Siedlungsform die kürzesten Tageswegelängen auf, was einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat.

Lässt man Wien und Vorarlberg beiseite, die beide vollkommen andere raumstrukturelle Voraussetzungen als Niederösterreich haben, zeigt sich, dass die NiederösterreicherInnen den höchsten Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln und den zweithöchsten Anteil an Wegen mit dem Fahrrad (nach Salzburg) aufweisen. Auch der Anteil der Wege als MIV-LenkerInnen liegt mit 51% noch im guten Mittelfeld. Niedrig ist allerdings im Vergleich zu allen anderen Bundesländern der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden (14%), nur in Kärnten ist dieser noch etwas geringer.

Im Bundesländervergleich weist werktags Wien den höchsten Anteil des Verkehrsmittels „zu Fuß“ auf und Kärnten den niedrigsten. Dies liegt für Wien natürlich an der städtischen Struktur, den vielen Fußgängerzonen und kürzeren Wegen und in Kärnten an dem im Vergleich geringen Anteil der städtischen Wohnbevölkerung. Ursache hierfür sind die größeren Wegelängen aufgrund der unterschiedlichen Raumstrukturen, Ursachen liegen aber auch in der weniger fußgängerfreundlichen Verkehrspolitik begründet. In Bundesländern mit starken

Tallandschaften liegt der Fußgängeranteil etwas höher, in flächig besiedelten Bundesländern niedriger. Nicht zu vernachlässigen sind die unterschiedlich fußgängerfreundliche Verkehrspolitik und Einstellungen der Bevölkerung, die sich bei Bundesländern mit ähnlicher Raumstruktur, wie z.B. Kärnten mit 13% und Salzburg mit 19%, widerspiegeln.

Der höchste werktägliche Anteil im Radverkehr wird in Vorarlberg mit 16% erreicht, der niedrigste in Wien und Kärnten mit 4%. Hier spiegelt sich sehr stark die Angebotsqualität für den und die Einstellung zum Radverkehr wider. Interessant ist auch der große Unterschied zwischen den raumstrukturell relativ ähnlichen Bundesländern Salzburg mit 9% und Kärnten mit 4%. Das Ergebnis von 4% für Wien zeigt, dass ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr nicht nur in Konkurrenz zum Pkw, sondern auch in Konkurrenz zum Fahrrad steht.

Der höchste Anteil im ÖV liegt werktags in Wien bei 38%. Dieser hohe Anteil ist durch das ausgezeichnete öffentliche Verkehrsangebot (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn mit dichten Intervallen etc.) in Wien in Verbindung mit der dichten Stadtstruktur einer Großstadt zu erklären. Deshalb ist Wien in dieser Hinsicht strukturell nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar. Unter den übrigen Bundesländern ist der höchste ÖV-Anteil in Vorarlberg und Niederösterreich mit 13% zu

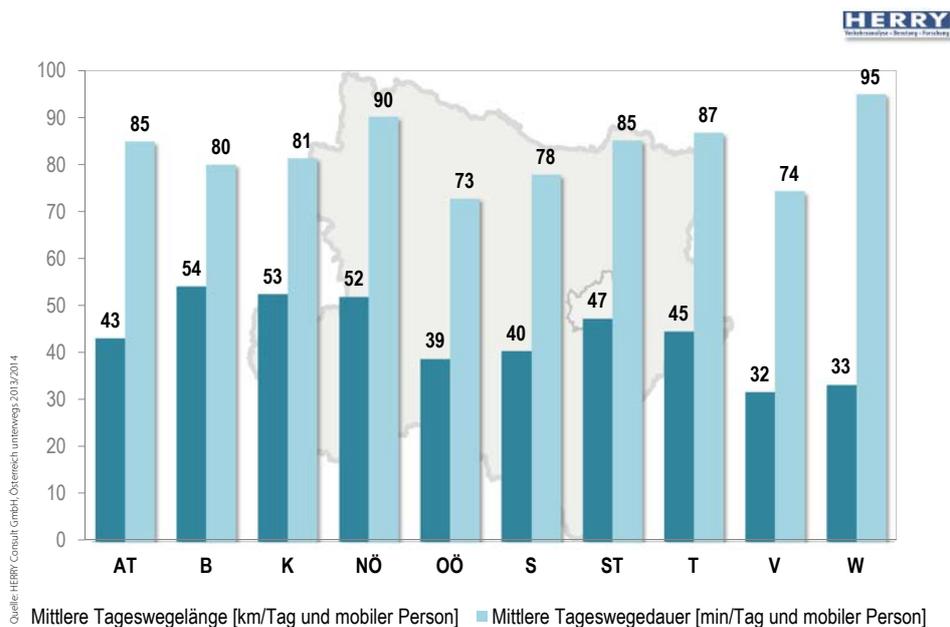


Abbildung 10-2 Wege pro Person und mobiler Person nach Bundesländern 2013/2014 an Werktagen

finden, der niedrigste in Kärnten mit 6%. Dies liegt an der sehr unterschiedlichen Qualität des Verkehrsangebotes, aber auch an der unterschiedlichen Raumstruktur.

Der niedrigste Anteil des MIV der Wohnbevölkerung liegt werktags in Wien mit 33% aller Wege. Dieser niedrige Anteil ist durch das ausgezeichnete öffentliche Verkehrsangebot in Verbindung mit der dichten Stadtstruktur einer Großstadt und der autorestriktiven Verkehrspolitik zu erklären. Deshalb ist Wien bezüglich des MIV-Anteils nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar. Unter den übrigen Bundesländern ist der niedrigste MIV-Anteil in Vorarlberg mit 44% zu finden, der zweitniedrigste in Niederösterreich mit 51%, der höchste in Kärnten mit 76%. Dies ist ein Indikator, dass ein relativ großer Gestaltungsspielraum für den Modal-Split durch die realisierte Verkehrspolitik besteht.

Bezüglich der Wegezwecke liegt die niederösterreichische Bevölkerung sehr nahe am österreichischen Durchschnitt, wobei insgesamt die Unterschiede nicht allzu groß sind. Betrachtet man die privaten Wegezwecke Erledigung, Freizeit und Besuch zusammen, zeigt sich nur in Tirol ein höherer Anteil als bei den anderen Bundesländern. Allerdings liegt der Anteil der Einkaufswege in Tirol mit 12% deutlich unter dem Durch-

schnitt, hier weist Niederösterreich gemeinsam mit dem Burgenland und Wien den größten Anteil von 18% auf. In Summe liegt Niederösterreich bei den privaten Wegen (inklusive des mit 8% relativ hohen Anteils an Bring- und Holwegen) mit rund 62% vor allen anderen Bundesländern. Der Anteil der Ausbildungswege liegt in Niederösterreich eher im unteren Bereich (8%), auch der Anteil der Arbeitsplatzwege liegt mit 25% nur knapp über dem Wert von Wien (24%) und ist somit der zweitniedrigste unter den Bundesländern. Zusammen mit dem hohen Außer-Haus-Anteil zeigt dies, dass die niederösterreichische Bevölkerung im Vergleich zu den anderen Bundesländern sehr freizeitorientiert ist und überdurchschnittlich viele nicht routinemäßige private Wege vorwiegend zu Einkaufs- und Freizeitzwecken zurücklegt.

10.1 GRENZÜBERSCHREITENDE WEGE VON/NACH WIEN

Bei den hier dargestellten Ergebnissen handelt es sich Modal-Split-Werte des Hauptverkehrsmittels. Insbesondere bei Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Wien wird häufig ein weiteres Verkehrsmittel genutzt, um die Umstiegsstelle zum

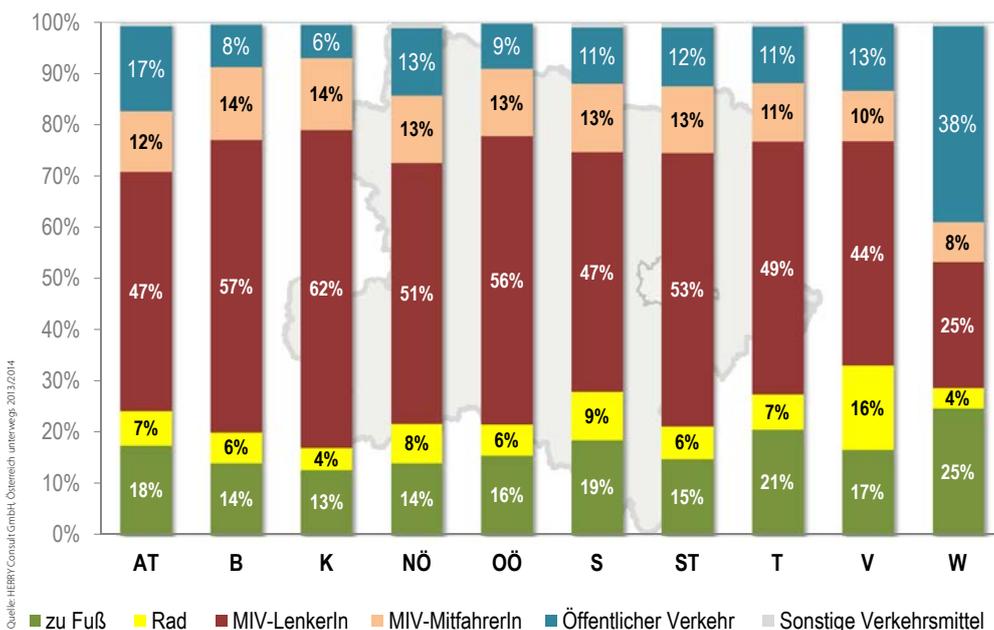


Abbildung 10-3 Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Bundesländern 2013/2014 an Werktagen [in %]

öffentlichen Verkehr zu erreichen. Da aus Mobilitätserhebungsdaten nicht ersichtlich ist, an welchem Ort der Umstieg beispielsweise vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr (Park & Ride) erfolgt, handelt es sich bei den hier dargestellten Werten auch nicht um den Verkehr an der Wiener Stadtgrenze. Darüber hinaus sind hier nur Wege der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren enthalten. Nicht enthalten sind daher der Wirtschaftsverkehr, der Verkehr von TouristInnen und Geschäftsleuten und auch kein Durchzugsverkehr durch eines der beiden Bundesländer.

In Summe legen die NiederösterreicherInnen (ab 6 Jahren) an einem Werktag rund 4,3 Millionen Wege zurück, 490.000 davon führen nach Wien oder wieder zurück. Das entspricht einem Anteil von 11,2% aller Wege der niederösterreichischen Wohnbevölkerung. Die WienerInnen und Wiener legen etwas mehr Wege pro durchschnittlichem Werktag zurück (4,66 Millionen), von diesen Wegen führen rund 333.000 Wege nach Niederösterreich oder wieder zurück, das entspricht etwa 7,1% der Wege der WienerInnen an einem Werktag. Wesentlich größer als bei der Anzahl der Wege sind aber die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl sowie die Unterschiede beim Zweck der Wege.

Während die NiederösterreicherInnen 50% ihrer nach Wien führenden Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen oder zumindest in Wien mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind (inkludiert sind hier methodenbedingt auch Park-&-Ride-Wege, bei denen der Pkw am Bahnhof oder am Wiener Stadtrand abgestellt wird), nutzen nur 20% der WienerInnen den ÖV um nach Niederösterreich zu fahren. 35% der Fahrten der NiederösterreicherInnen nach Wien werden ausschließlich mit dem MIV zurückgelegt, d.h. es wird auch in Wien nicht auf den ÖV umgestiegen. Umgekehrt wird für 57% der Fahrten der WienerInnen nach Niederösterreich der motorisierte Individualverkehr als LenkerIn genutzt, weitere 19% dieser Fahrten (insbesondere im Freizeitverkehr) werden als MitfahrerIn im MIV unternommen. Bei den NiederösterreicherInnen ist dieser Anteil mit 11% wesentlich geringer. Fuß- und Radwege spielen hier aufgrund der zumeist höheren Wegelängen keine wesentliche Rolle.

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich nicht nur aus den verfügbaren Verkehrsmittelooptionen, dem Parkplatzangebot und den raumstrukturellen Unterschieden, sondern auch aufgrund der unterschiedlichen Wegezwecke. Es ist klar ersichtlich, dass die NiederösterreicherInnen vor-

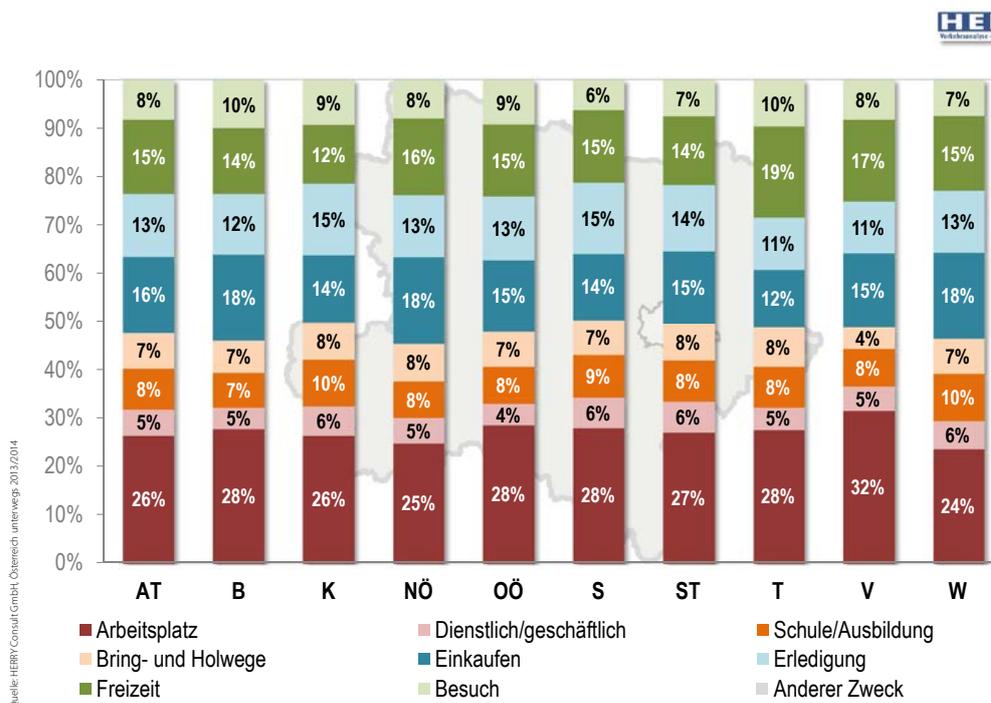


Abbildung 10-4 Wegzweckverteilung der Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Bundesländern 2013/2014 an Werktagen [in %]

wiegend nach Wien kommen, um dort zu arbeiten oder die Ausbildungsstätte zu erreichen, mehr als zwei Drittel der Wege von/nach Wien dienen diesen Zwecken. Dem gegenüber fahren die WienerInnen vorwiegend zu Einkaufs- oder Freizeitzwecken (inklusive privaten Erledigungen und Be-

suchen) nach Niederösterreich, aber auch der Anteil der Dienstwege in Niederösterreich liegt hier deutlich über dem Durchschnitt. Die genannten Wegezwecke der WienerInnen bei ihren Wegen nach Niederösterreich machen zusammen ebenfalls zwei Drittel aller dieser Wege aus.

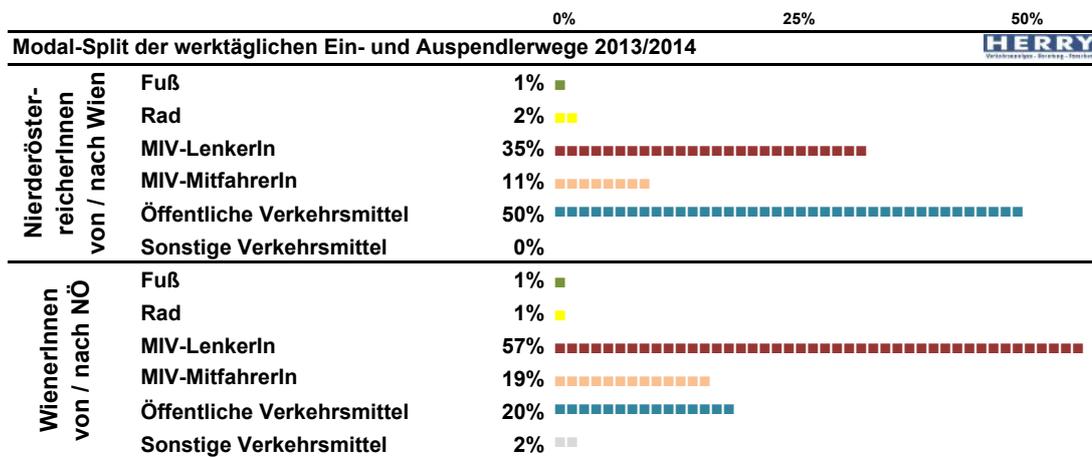


Abbildung 10-5 Verkehrsaufkommen der NÖ- und Wiener Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Quell-/Zielort 2013/2014 an Werktagen [in %]

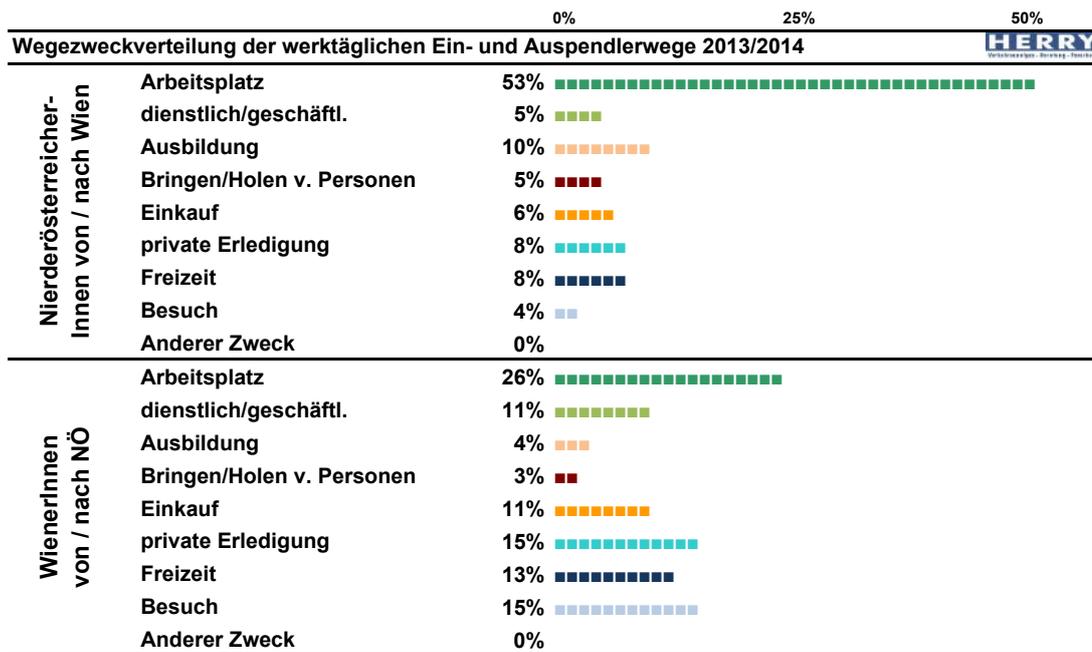


Abbildung 10-6 Wegzweckverteilung der NÖ- und Wiener Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Quell-/Zielort 2013/2014 an Werktagen [in %]

11 Glossar/Begriffsbestimmungen

Arbeitswege

Wege zum/vom Arbeitsplatz

Außer-Haus-Anteil

Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag verkehrlich unterwegs ist

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der FahrzeuginsassInnen (FahrzeuglenkerInnen und MitfahrerInnen) pro Fahrzeug

Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (HVM)

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

MIV

Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad)

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außerhalb der Wohnung unternommen haben

Modal-Split

Aufteilung von Wegen auf verschiedene Verkehrsmittel

nMIV

Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fuß, Rad)

ÖV

Öffentliche Verkehrsmittel

Umweltverbund

Unter „Umweltverbund“ werden folgende Verkehrsmittel verstanden: Fuß, Rad, öffentliche Verkehrsmittel.

Verkehrsmittel

Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der Mobilitätserhebung unterschieden: zu Fuß, Rad, Mofa/Moped/Motorrad, Pkw als FahrerIn, Pkw als MitfahrerIn, Bus, U-Bahn/ Straßenbahn, Eisenbahn/Schnellbahn, andere Verkehrsmittel (z. B. Taxi).

Verfügbarkeit eines Pkw

Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Pkw zur jederzeitigen Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern (teilweise) oder gar nicht zur Verfügung steht.

Weg

Ein Weg ist eine Ortsveränderung zwischen zwei Aktivitäten.

Wegehäufigkeit bzw. Mobilitätsrate

Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. pro mobiler Person an einem Tag

Wegzweck

Der Wegzweck ergibt sich aus dem Quell- und Zielzweck eines Weges, d. h. der Tätigkeit am Anfang und am Ende des Weges. In der Mobilitätserhebung wird unterschieden in: Arbeiten, dienstliche/ geschäftliche Wege, Einkaufen, private Erledigung (z. B. Arztbesuch, Behörde), Bringen und Holen von Personen, Freizeit (z. B. Gastronomie, Besuch von Kulturveranstaltungen), Besuch (privat), anderer Zweck.

Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park & Ride (September 1990)
- Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007)
- Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
- Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
- Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011)
- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
- Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
- Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013)
- Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
- Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+
Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern
- Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014
weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7
Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten,
Telefon: +43 2742 9005 14973 oder herunterladbar auf
www.noegv.at/verkehrsberatung und
www.noegv.at/publikationen-verkehr

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-14971
Fax: +43 (0)2742 9005-14950
Internet: www.no.e.gv.at