

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

NÖ LANDESAKADEMIE
BEREICH UMWELT UND ENERGIE

MOBILITÄT IN NÖ
ERGEBNISSE DER LANDESWEITEN
MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2003



Inhalt

VORWORT	4/5
1 KURZFASSUNG	6
Mobilitätsverhalten – Werktag.....	7
Mobilitätsverhalten – Sonntag.....	9
Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen.....	10
Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens.....	11
2 TRENDS IM BEREICH PERSONENMOBILITÄT (IN NÖ)	12
3 LANDESWEITE MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2003	14
3.1 Ausgangslage/Motivation.....	14
3.2 Befragungsform und Erhebungsablauf.....	14
3.3 Inhalt der Befragung.....	15
3.4 Antwortverhalten und Bearbeitung.....	16
4 ERGEBNISSE AUF HAUSHALTSEBENE	18
4.1 Haushaltsgröße.....	18
4.2 Erreichbarkeit von Bus-/Bahnhaltstellen.....	19
4.3 Pkw-Besitz.....	20
4.4 Kaufabsicht eines Pkw mit Alternativantrieb.....	21
5 EREGBNISSE AUF PERSONENEBENE	22
5.1 Strukturdaten.....	22
5.1.1 Geschlecht.....	22
5.1.2 Altersklassen.....	22
5.1.3 Berufstätigkeit.....	23
5.2 Führerscheinbesitz.....	23
5.3 Pkw-Verfügbarkeit.....	24
5.4 Pkw-Abstellmöglichkeit.....	25
5.5 Zweiradbesitz.....	26
5.6 Besitz von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr.....	27
5.7 Mobilitätseinschränkung.....	28
6 MOBILITÄTSVERHALTEN - WERKTAG	30
6.1 Außer-Haus-Anteil.....	30
6.2 Wege pro Person/Wege pro mobiler Person.....	31
6.3 Verkehrsmittelwahl.....	31
6.4 Wegzweck.....	34
6.5 Weglänge.....	39
6.6 Wegdauer.....	41
6.7 Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege.....	42

7 MOBILITÄTSVERHALTEN - SONNTAG	44
7.1 Verkehrsmittelwahl.....	44
7.2 Wegzweck.....	44
7.3 Weglänge.....	45
7.4 Wegdauer.....	46
8 VERKEHRsverhalten versch. bevölkerungsgruppen	48
8.1 Außer-Haus-Anteil.....	48
8.2 Wege pro Person/mobiler Person.....	51
8.3 Verkehrsmittelwahl.....	53
8.4 Wegzweck.....	57
9 REGIONALE ASPEKTE DES VERKEHRsverhaltens	60
9.1 Außer-Haus-Anteil.....	60
9.2 Wege pro Person/mobiler Person.....	61
9.3 Verkehrsmittelwahl.....	61
9.4 Wegzweck.....	62
9.5 Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Arbeitswege.....	64
10 VERKEHRSMITTELWAHL IM NATIONALEN U. INTERN. VERGLEICH	66
10.1 Niederösterreich mit anderen Bundesländern in Österreich.....	66
10.2 Niederösterreich mit Bundesländern in Deutschland.....	67
10.3 Niederösterreich mit anderen europäischen Staaten.....	68
10.4 Niederösterreich mit weiteren Staaten (Australien, Japan, USA).....	68
10.5 Niederösterreichische Städte mit internationalen Städten.....	69
11 ONLINE-BEFragung	70
11.1 Aufbau und Inhalt.....	71
11.2 Internet-UserInnen nach soziodemografischen Merkmalen.....	71
11.3 Response je Tag.....	73
11.4 Response im Tagesverlauf.....	73
11.5 Ergebnistelegamm der Online-Befragung.....	74
11.5.1 Ausstattung der Haushalte mit Computer und Internet.....	74
11.5.2 Kaufbereitschaft Pkw mit Alternativantrieb.....	74
11.5.3 Einstellungen und Meinungen.....	75
11.5.3.2 Beurteilung verkehrsrelevanter Aussagen.....	75
11.5.3.3 Beurt. des Erfolges bish. Maßnahmen im Verkehrsbereich.....	76
11.5.3.4 Zukünftige Schwerpunkte im Bereich des öffentl. Verkehrs.....	77
12 GENDER MAINSTREAMING IN NIEDERÖSTERREICH	78
13 GÜTERMOBILITÄT IN NIEDERÖSTERREICH	80
14 GLOSSAR/BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	82

VORWORT



Die bereits in den letzten Jahren erkennbaren Trends im Mobilitätsbereich setzen sich konsequent fort – dies ergab unsere im Land Niederösterreich in Auftrag gegebene Mobilitätsenerhebung.

So wirken sich zum Beispiel geänderte Lebensformen und -bedingungen auf das Mobilitätsverhalten der NiederösterreicherInnen aus. Durchschnittlich geringere Haushaltsgrößen, die Anpassung des Bildungsstandards von Männern und Frauen, steigender Wohlstand etc. ziehen nach sich, dass bereits 94 % aller niederösterreichischen Haushalte mindestens einen PKW zur Verfügung haben.

Die Quote des Führerscheinbesitzes und auch der PKW-Verfügbarkeit steigt, geschlechterspezifische Unterschiede sind vor allem bei jungen Menschen nicht mehr vorhanden.

Generell wird die Wahl des Wohnortes vom Standort des Arbeitsplatzes immer mehr entkoppelt, da die Erreichbarkeiten auch peripherer Gebiete durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur laufend verbessert werden. Der noch neue Bereich der Verkehrstelematik gewinnt immer mehr an Bedeutung und nimmt Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Menschen.

Das Wissen um diese Trends ist für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sehr wichtig. Nur so ist gewährleistet, dass wichtige Maßnahmen gemäß den Bedürfnissen der Menschen geplant und auf Basis dieser Planungen an den maß-

geblichen Stellen die richtigen Entscheidungen getroffen werden.

Das NÖ Landesverkehrskonzept ist ein Instrument, das Ziele und Maßnahmen zu einem verkehrspolitischen Handlungsrahmen vereint. Derzeit wird das 1997 beschlossene Konzept überarbeitet und an geänderte Rahmenbedingungen angepasst. Dies geschieht bereits auf Basis unserer aktuellen Mobilitätsdaten der niederösterreichischen Bevölkerung.

Die vorliegenden Daten bestätigen auch Arbeitsprogramme, die wir bereits vor einiger Zeit begonnen haben. So wird z. B. das NÖ Park-and-Ride-Ausbauprogramm als sehr wichtig eingeschätzt.

Das Projekt Verkehrssparen, das der Bewusstseinsbildung einen hohen Stellenwert einräumt, wird mit Daten, die den Verkehrsarten Radfahren und zu Fuß gehen hohe Potentiale ausweisen, belegt.

Durch die hohe Beteiligung und Mitarbeit der niederösterreichischen Haushalte liegt nunmehr eine fundierte Datenbasis für unsere zukünftige Arbeit im Verkehrsbereich vor. Dieses Wissen werden wir auch weiterhin gezielt zum Wohle der niederösterreichischen Bevölkerung einsetzen.

Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll

Das Thema Verkehr ist eine der größten Herausforderungen in den nächsten Jahren. Um den Kyoto-Zielen näher zu kommen, ist es aus Sicht des Klimaschutzes unabdingbar Maßnahmen in diesem Bereich zu setzen. Dabei geht es nicht nur um die Bewältigung des Transitverkehrs, der aufgrund der Ost-Öffnung und EU-Erweiterung einen erheblichen Anstieg erfahren hat. Von ebensolcher Bedeutung ist es, den „hausgemachten“ Verkehr in die richtigen Bahnen zu leiten. Wichtig ist dazu die Information, wo die Hebel anzusetzen sind. Nicht zu letzt deshalb hat das Land Niederösterreich die Studie zum aktuellen Mobilitätsverhalten der NiederösterreicherInnen in Auftrag gegeben.

Die Zwischenergebnisse dieser Studie haben bereits vielfältige Anwendung gefunden. Die bisherigen Erfahrungen so wie die Ergebnisse dieser Befragung wurden auch in das NÖ Klimaprogramm 2004 - 2008 eingearbeitet. Dieses enthält ein Bündel an Maßnahmen im Bereich Verkehr. Sie setzen im Bereich der Raumordnung ebenso an wie beim Öffentlichen Verkehr sowie der Förderung des Gehens und Radfahrens.

Einen großen Schwerpunkt stellt die Bewusstseinsbildung dar. Wie aus der Befragung hervorgeht, ist ein großer Anteil der Wege, die mit dem Auto zu-

rückgelegt werden im Bereich von 1 - 5 km. Besonders hier gibt es ein großes Potenzial zum Umstieg auf das Fahrrad. Aus diesem Grunde entwickelt Niederösterreich ein Radleihsystem, das allen die Möglichkeit zur Benutzung des Fahrrades erleichtern soll.

In den Gemeinden werden die Voraussetzungen für die Mobilität geschaffen. Dazu werden Seminare beispielsweise von der NÖ Landesakademie angeboten, um das Wissen im Bereich Verkehr bei den Gemeindebediensteten und -funktionärInnen zu verdichten.

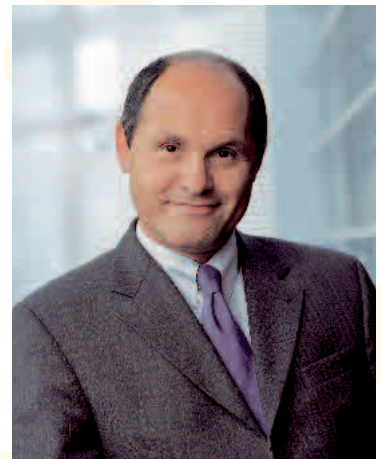
Niederösterreich ist in vielen Sektoren auf viel versprechendem Weg, die Treibhausgas-Emissionen zu verringern. Gemeinsam müssen wir weitere Anstrengungen unternehmen, um auch im Sektor Verkehr einen umwelt- und sozialverträglichen Weg zu beschreiten.

Diese Studie von geballten Informationen soll allen Interessierten, Verantwortlichen und PlanerInnen als Basiswerk dienen, auf dem Maßnahmen aufgebaut werden können.

Herzlichst,



Landesrat Mag. Wolfgang Sobotka



1 KURZFASSUNG

Bei der landesweiten Mobilitätsbefragung in Niederösterreich 2003 wurde - im Unterschied zu den meisten Verkehrsverhaltensbefragungen - sowohl die werktägliche als auch die sonntägliche Mobilität der BewohnerInnen erhoben und analysiert. Die Auswahl-einheit von Befragungen dieses Befragungstyps ist der Haushalt. Innerhalb des Haushaltes wurden für alle Personen ab sechs Jahren Informationen zu den von ihnen an einem vorgegebenen Stichtag (Dienstag, Donnerstag oder Sonntag) durchgeführten Wegen und Informationen zu ihrer Einstellung hinsichtlich Verkehrspolitik erfasst. Der Erhebungsablauf bei der Mobilitätsbefragung umfasste die Aussendung einer Ankündigungspostkarte, zwei Versandaktionen und mehrere Erinnerungsanrufe. 4.000 Haushalte nahmen an der Befragung teil. Innerhalb dieser Haushalte haben sich 9.000 Personen ab sechs Jahren an der schriftlichen Befragung beteiligt. Die Antworten liefern somit Angaben zu 25.000 Wegen von Personen aus allen Altersgruppen (ab sechs Jahren).

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

Haushaltsmerkmale

- Für nahezu alle niederösterreichischen Haushalte (94%) befindet sich eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung.

- Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über rd. 1,4 Autos. Mit steigender Haushaltsgröße steigt auch die Anzahl an Pkw im Haushalt. Bei den Haushalten ohne Pkw handelt es sich zum Großteil um Einpersonenhaushalte älterer Menschen.
- Ca. jeder fünfte Haushalt in Niederösterreich kann sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren (bis 2008) ein Auto mit Alternativantrieb (Erdgas, Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid) zu kaufen - wesentliche Voraussetzung dafür: vergleichbare Preise zu konventionell betriebenen Autos.

Personenmerkmale

- Zwei Drittel der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind berufstätig - 56 % sind voll berufstätig und 11 % sind teilweise berufstätig. Rund 16 % der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind in Pension, 7 % in Ausbildung (Schul-, Hochschul- bzw. Berufsausbildung), 8 % der Personen sind im Haushalt tätig und 2 % sind zur Zeit der Erhebung auf Arbeitssuche.

Nach wie vor existieren große Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei der Berufstätigkeit. Sind bei der männlichen Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren knapp drei Viertel der Personen voll berufstätig, so sind es bei den Frauen 39 %.

- Rund 85 % aller erwachsenen NiederösterreicherInnen besitzen einen Pkw-Führerschein. Dabei haben die Frauen stark aufgeholt: Ihr Führerscheinbesitz-Anteil liegt nun schon bei knapp 80%. Vor allem bei den jün-

geren Generationen verringern sich die Unterschiede zwischen Frauen und Männern.

- Fast jeder Niederösterreicher und jede Niederösterreicherin mit Pkw-Führerschein kann zumindest teilweise über einen Privat-Pkw verfügen.
- Acht von zehn Personen, die jederzeit über einen Privat-Pkw verfügen, haben auch einen privaten Abstellplatz bzw. eine private Garage.
- Nur eine von zehn Personen in Niederösterreich (ab 16 Jahren) verfügt über ein Mofa oder Motorrad.
- Die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Fahrrädern ist sehr gut. Sowohl bei den Frauen als

auch bei den Männern besitzen acht von zehn Personen ein Fahrrad.

- Derzeit ist jede vierte Person in Niederösterreich im Besitz einer Zeitkarte (Wochen-, Monats- Jahreskarte bzw. Schülerzeitkarte) für öffentliche Verkehrsmittel. Dabei konnte festgestellt werden, dass der Anteil der Zeitkartenbesitzer rapide mit zunehmendem Alter sinkt und erst leicht wieder bei den über 65-Jährigen steigt.
- 8% der NiederösterreicherInnen (vorwiegend ältere Personen) gaben bei der Mobilitätserhebung an, auf Grund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Seh-, Geh- und sonstigen Beeinträchtigungen) in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein.

Mobilitätsverhalten - Werktag

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

Außer-Haus-Anteil

- Rund 9 von 10 NiederösterreicherInnen unternehmen an einem Werktag

mindestens einen Weg außer Haus - das heißt, sie sind mobil. An einem Sonntag sinkt der Wert der mobilen Bevölkerung in Niederösterreich auf 80 %, d. h. von zehn Personen bleiben annähernd zwei an einem Sonntag zu Hause.

Wege pro Person/ Wege pro mobiler Person

- An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab 6 Jahren) 3,0 Wege durchgeführt. Werden nur jene Personen herangezogen, die mobil (d. h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl



der zurückgelegten Wege 3,4. An einem Sonntag beträgt die Anzahl der Wege pro mobiler Person 3,0.

Verkehrsmittelwahl

- Die Hälfte der Wege, welche die NiederösterreicherInnen werktags außer Haus unternehmen, werden mit dem Auto als FahrerIn zurückgelegt. Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Pkw als Mitfahrer oder Mitfahrerin absolviert - somit fahren durchschnittlich 1,2 Personen im Auto.

Betrachtet man die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung) der niederösterreichischen Wohnbevölkerung, unterschieden nach Verkehrsmitteln, so werden sieben von zehn Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt. War der Anteil des öffentlichen Verkehrs beim Verkehrsaufkommen relativ gering (13%), so liegt die Verkehrsleistung an Werktagen bei 26% - für längere Wege wird durchaus auf den ÖV zurückgegriffen.

- Wird die werktägliche Verkehrsmittelwahl nach dem Zweck des zurückgelegten Weges differenziert, so können insbesondere folgende Aspekte festgestellt werden:
 - Arbeits- und Dienstwege: Fast zwei Drittel der Arbeitswege und drei Viertel der Dienstwege werden mit dem Auto zurückgelegt, jeder sechste Arbeitsweg erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
 - Ausbildungswege: Jeder fünfte Ausbildungsweg wird zu Fuß zurückgelegt, fast die Hälfte dieser Wege erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
 - Einkaufs- und Freizeitwege werden

überdurchschnittlich oft zu Fuß zurückgelegt (je 26%). Der Anteil an Pkw-LenkerInnen ist geringer (Einkauf: 47%/Freizeit: 40%), der Mitfahranteil (Einkauf: 12%/Freizeit: 16%) höher als im niederösterreichischen Durchschnitt (Pkw-LenkerIn: 51%/Pkw-MitfahrerIn: 11%).

Wegzweck

- Bei der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege, Einkaufswege bzw. private Erledigungen (wie z. B. Arztbesuch, Behördenweg etc.). Knapp ein Viertel aller Wege wird von bzw. zur Arbeit unternommen. Etwa jeder zehnte Weg wird zur Begleitung einer Person zurückgelegt (wie z. B. Kinder in die Schule bringen etc.).

Rund 80% aller werktags zurückgelegten Wege haben ihren Beginn oder ihr Ende zu Hause. Der Weg von der Wohnung zum Arbeitsplatz und direkt wieder zurück ist mit 19% die häufigste Aktivitätskette der niederösterreichischen Wohnbevölkerung.

Bei Wegen, die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt werden, überwiegt der Männeranteil, dagegen werden Wege zwischen der Wohnung und privaten Erledigungen, Einkaufswege bzw. das Bringen und Holen von Personen mehrheitlich von Frauen durchgeführt.

Weglänge

- Die durchschnittliche Weglänge¹ der von der niederösterreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) zurückgelegten

¹ Die Weglängen wurden von den Personen selbst geschätzt.

Wege beträgt werktags rund 14 km. Mehr als die Hälfte der an einem Werktag unternommenen Wege sind kürzer als 5 km, bei rund 20% der Wege kann eine Entfernung von mehr als 20 km festgestellt werden. Vor allem bei den kurzen Pkw-Wegen bis 2,5 Kilometer ist ein großes Umsteigepotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Fuß, Rad) zu erkennen,

liegen doch 80% aller Rad- und 90% aller Fußwege in diesem Bereich.

Wegdauer

- Fast zwei Drittel der werktäglich zurückgelegten Wege der niederösterreichischen Bevölkerung dauern nicht länger als 20 Minuten, 8% aller Wege dauern länger als eine Stunde.

Mobilitätsverhalten - Sonntag

Verkehrsmittelwahl

- Sonntags gibt es weniger Pkw-Fahrten (Werktag: 51%/Sonntag: 39%), aber relativ gesehen sind mehr Personen mit dem Auto unterwegs. Damit erhöht sich auch der Besetzungsgrad der einzelnen Autos von 1,2 (werktags) auf 1,7 (sonntags) Personen je Pkw.

An einem Sonntag steigt auch der Anteil jener Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, von 18% (werktags) auf 24% (sonntags). Dagegen werden Sonntags deutlich weniger Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (nur 3%).

Wegzweck

- An Sonntagen sind drei Viertel aller zurückgelegten Wege Freizeitwege. Lediglich 4% der Wege der niederösterreichischen Bevölkerung sind Wege

zum bzw. vom Arbeitsplatz. Dienstwege (2%) und Ausbildungswegen (1%) spielen eine noch geringere Rolle.

Weglänge

- Im Vergleich zu Werktagen sind die Wege an Sonntagen durchschnittlich um fast 6 Kilometer länger. Dieser Unterschied in der durchschnittlichen Weglänge wird zum einen durch die geringere Anzahl sehr kurzer Wege (unter 1 km), zum anderen durch den im Vergleich zu Werktagen um 50% erhöhten Anteil an Wegen über 50 km verursacht.

Wegdauer

- Analog zu den Weglängen ist auch die Dauer der Wege an Sonntagen länger als an Werktagen. Sie steigt von durchschnittlich 26 Minuten werktags auf 33 Minuten an Sonntagen.

Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen

Wege pro Person/ mobiler Person

- Für Personen bis zum 49-sten Lebensjahr gilt: Je älter die Person ist, desto mehr Wege legt sie zurück. Erst die 50- bis 64-Jährigen legen im Schnitt wieder etwa gleich viele Wege pro Werktag zurück wie die unter 18-Jährigen.
- Frauen und Männer legen in etwa gleich viele Wege an einem Werktag zurück. Tendenziell ist festzuhalten, dass Frauen weniger außer Haus sind (und daher weniger Wege pro Person aufweisen), aber bei den Wegen pro mobiler Person leicht vor den Männern liegen. Das heißt, wenn Frauen außer Haus unterwegs sind, dann legen sie im Schnitt mehr Wege zurück als Männer.
- Berufstätige Personen (voll und teilweise berufstätig) sind am mobilsten (3,3 Wege pro Person bzw. 3,6 Wege pro mobiler Person), wobei die teilweise berufstätigen Personen wiederum mobiler sind als die Vollberufstätigen. Pensionisten und Pensionistinnen sind am wenigsten mobil (2,3 Wege pro Person bzw. 3,1 Wege pro mobiler Person).

Verkehrsmittelwahl

- Bei Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl altersbedingt geprägt durch hohe Anteile an Fußwegen und Wegen mit öffentlichen

Verkehrsmitteln, aber auch durch einen hohen Pkw-MitfahrerInnenanteil.

- Unterschiede zwischen den Geschlechtern bestehen vor allem im Fuß- und Pkw-Verkehr. Während Frauen deutlich mehr zu Fuß gehen (21% zu 15%), ist das Auto nach wie vor ein eher „männliches“ Verkehrsmittel. 57% der Wege der Männer, aber nur 44% der Wege der Frauen werden mit dem Pkw als Lenker bzw. Lenkerin zurückgelegt. Genau umgekehrt ist das Verhältnis bei jenen Personen, die als MitfahrerInnen unterwegs sind. Diese Unterschiede können in allen Regionen Niederösterreichs festgestellt werden. Die geschlechterspezifischen Differenzen sind u. a. durch die unterschiedliche Pkw-Verfügbarkeit begründet.

Wegzweck

- Bei der Differenzierung der Wegzwecke nach Geschlecht, lassen sich deutliche Unterschiede erkennen: Während Arbeitsplatzwege und Dienstwege männlich dominiert sind, sind Einkaufswege sowie Bring- und Holwege „Frauensache“. Keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind hingegen bei Ausbildungs- und Freizeitwegen festzustellen.

Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens

Außer-Haus-Anteil

- Beim werktäglichen Außer-Haus-Anteil bestehen zwischen den niederösterreichischen Hauptregionen (NÖ Mitte, NÖ West (Mostviertel), Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel) keine gravierenden Unterschiede. Während sich das Industrieviertel und NÖ Mitte mit 88% bzw. 89% knapp über dem niederösterreichischen Durchschnitt von 87,5% befinden, liegen NÖ West (Mostviertel) (85%) und das Waldviertel (86%) leicht darunter. Der Außer-Haus-Anteil im Weinviertel liegt mit 87,6% genau im Niederösterreich-Durchschnitt.

Wege pro Person/ mobiler Person

- Ein ähnliches Bild wie beim Außer-Haus-Anteil zeigt der Vergleich nach Wegen pro Person bzw. pro mobiler Person. Während Weinviertel und Industrieviertel ungefähr dem niederösterreichischen Durchschnitt entsprechen, fallen NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel in der Mobilitätsrate der Bevölkerung geringfügig darunter und NÖ Mitte etwas darüber.

Verkehrsmittelwahl

- Auch bei der Verkehrsmittelwahl stechen NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel aus dem sonst recht einheitlichen Bild heraus. Der Fußanteil ist in diesen beiden Regionen mit 19% bzw. 20% geringfügig höher als in den anderen niederösterreichi-

schen Regionen. Auch der Anteil an Pkw-LenkerInnen liegt über dem durchschnittlichen Wert. Eine Erklärung dafür könnte ein aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur nicht so dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Diese Vermutung wird durch die doch wesentlich geringeren Anteile an ÖV-BenutzerInnen in diesen beiden Regionen und die damit verbundene Verlagerung zu anderen Verkehrsmitteln bestätigt.

Wegzweck

- Hinsichtlich der Wegzwecke, betrachtet nach Regionen, sind in Niederösterreich nur sehr geringe Unterschiede festzustellen. Im Wesentlichen liegen alle Regionen bei den Arbeits- und Dienstwegen, Ausbildungswegen, Bring- und Holwegen, privaten Erledigungen und bei den Einkaufswegen im niederösterreichischen Durchschnitt. Lediglich bei den Freizeitwegen liegen das Weinviertel (19%) und das Waldviertel (18%) etwas unter dem Durchschnittswert (21%).



2 TRENDS IM BEREICH PERSONENMOBILITÄT (IN NIEDERÖSTERREICH)

Soziodemografie verändert sich gravierend

- Änderung der Bevölkerungspyramide, vor allem Zunahme der älteren Menschen
- Zunahme der Ein-Personen-Haushalte
- Zunahme der Kommunikation zwischen den Haushalten

Starke Zunahme des Pkw-Besitzes

- Abnahme der Haushalte ohne Pkw
- Zunahme der Haushalte mit Pkw
- Zunahme der Haushalte mit zwei und mehr Pkw

Zukünftig wird es keinen Geschlechterunterschied beim Führerscheinbesitz mehr geben!

- Zunahme der Personen mit Führerscheinbesitz
- Im Rahmen der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die Unterschiede im Führerscheinbesitz bei den jüngeren Generationen sich stark verringern. Deutlich niedriger als im Durchschnitt liegt die Führerschein-Besitzquote nur noch bei den über 65-Jährigen - in allen anderen Altersgruppen überschreitet der Wert die 90%-Marke bzw. nähert sich dieser Marke stark an.

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

- Steigerung der uneingeschränkten Pkw-Verfügbarkeit
- Generell zeigt sich in allen Altersklassen, dass bei den Frauen die derzeitige Verfügbarkeit geringer und die teilweise Verfügbarkeit höher als bei den Männern ist, wobei bei den jüngeren Personen die Unterschiede sehr gering sind. Wie schon beim Führerscheinbesitz festgestellt werden konnte, wird es auch bei der Pkw-Verfügbarkeit zukünftig keinen wesentlichen Geschlechterunterschied mehr geben.

Zukünftige Divergenz innerhalb der Mobilität

- Zunehmende Divergenz zwischen Fahren als „Lust- und Prestige-Gewinn“ und Notwendigkeit von (räumlicher) Zielerreichung
- Divergenz zwischen „obligatorischen“ Fahrtzwecken (Berufspendler-, Ausbildungs-, dienstlich-geschäftlicher und privater Erledigungsverkehr) und Freizeit- und Tourismus-Verkehr

Freizeitverkehr gewinnt in Zukunft immer mehr an Bedeutung

- Steigende Lebenserwartung, längere Ausbildungszeiten, zunehmende Außer-Haus-Freizeitaktivitäten (Kultur, Sport, Essen, Unterhaltung etc.) wer-

den in Zukunft vor allem das Freizeitverhalten und damit eng verbunden den (Freizeit-)Verkehr beeinflussen.

- Die zukünftige, wachsende Zahl von Senioren, die ihr Auto im Ruhestand nicht missen wollen, hat ebenfalls einen verstärkenden Einfluss auf die Freizeitmobilität.
- Für die anderen Wegezwecke ergeben sich folgende Trends:
 - Der Arbeitspendlerverkehr „stagniert“ im Verkehrsaufkommen.
 - Bringen und Holen von Personen, insbesondere von Kindern, nimmt (stark) zu.
 - Analog zu den Freizeitwegen wächst auch die Anzahl der Einkaufswege.
 - Die Anzahl der Erledigungswege nimmt eher ab.

Der Pkw-Verkehr steigt weiter

- Der Pkw-Verkehr nimmt auf Kosten des (motorisierten) öffentlichen Verkehrs - wenn nicht wesentliche Maßnahmen für den ÖV umgesetzt werden - weiter zu, insbesondere beim Einkaufs- und Freizeitverkehr, aber auch beim Bringen und Holen von Personen, insbesondere für Kinder.
- Beim nichtmotorisierten Verkehr steigt der Radverkehr, die Fußwege hingegen nehmen ab.
- Ebenfalls nimmt der Mitfahreranteil ab.

Die Wege werden für alle Wegezwecke länger

- Die Wegelängen nehmen zu, insbesondere für den Arbeitspendlerverkehr und in der Freizeit.

Barrierefreie Verkehrssysteme werden zukünftig immer wichtiger

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

Weitere Trends ...

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



3 LANDESWEITE MOBILITÄTS- BEFRAGUNG 2003

3.1 Ausgangslage/Motivation

Mobilität bedeutet Beweglichkeit - Mobilität dient dazu, verschiedene Tätigkeiten auszuüben. Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, ob beim Einkauf oder in der Freizeit - es gibt kaum Jemanden, der nicht in vielfältiger Weise Verkehr erzeugt. Um die verschiedenen Interessen abzuwägen und die Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen, gibt es seit 1991 in Niederösterreich ein Landesverkehrskonzept, welches regelmäßig überarbeitet wird².

Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Vereinbarkeit von Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz dar. Deswegen werden in Niederösterreich Strategien überlegt, wie Mobilität von Personen und Gütern noch umweltfreundlicher und kosteneffizienter abgewickelt werden kann.

Die hohen Anforderungen, die damit an die Verkehrspolitik gerichtet werden, bedingen gute Entscheidungsgrundlagen. Verkehrsplanung ist auf das Wissen, welches Verkehrsmittel die einzelnen Personen benutzen und deren Beweggründe angewiesen. Aus dieser Überlegung heraus fand im Herbst 2003 in Niederösterreich eine landesweite Befragung zum Mobilitätsverhalten statt, die von der NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie, organisiert wurde. Mit der Durchführung der Befragung und der Erstellung der Projektplattform (inkl. der Online-Befragung) hat die NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie, das Verkehrsplanungsbüro HERRY Consult GmbH betraut, welches auch mit der Evaluierung des niederösterreichischen Pilotprojektes „Verkehrsparen Wienerwald“³ beauftragt ist.

3.2 Befragungsform und Erhebungsablauf

Als Befragungsform wurde bei dieser Untersuchung eine Kombination von schriftlicher (per Post) und mündlicher (per Telefon) Befragung ausgewählt. Basis war eine schriftlich-postalische Erhebung, die mit telefonischen Motivations- und Nachfassaktionen verknüpft wurde. Diese Verknüpfung mit sogenannten „Telefonexplorationen“ erlaubt komplexe Sachverhalte ergänzend gezielt zu ermitteln und Qualitätskontrollen vorzunehmen. Die Auswahlinheit von Befragungen dieses Befragungstyps ist der Haushalt. In-

nerhalb des Haushaltes wurden für alle Personen ab 6 Jahren Informationen zu den von ihnen an einem vorgegebenen Stichtag (Dienstag, Donnerstag oder Sonntag) durchgeführten Wegen und Informationen zu ihrer Einstellung hinsichtlich Verkehrspolitik erfasst. Die erwachsenen Personen wurden dabei ersucht, ihren Kindern oder älteren Personen beim Ausfüllen des Fragebogens zu helfen. Alle Angaben der Befragten wurden vertraulich behandelt und nur im aggregierten Zustand für Statistik- und Forschungszwecke ver-

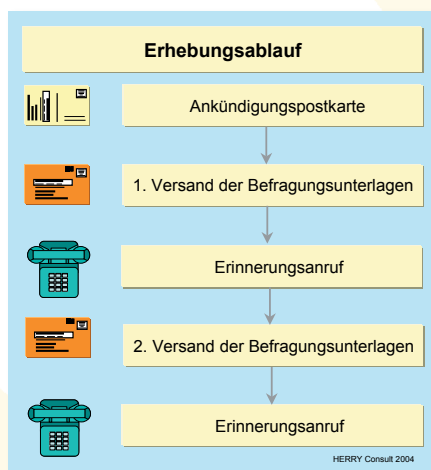
² Weitere Informationen unter: www.noel.gv.at/verkehrskonzept

³ Weitere Informationen unter: www.vspar.at

wendet, so dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt möglich sind.

Als einer der wichtigsten Vorteile einer schriftlichen Befragung gegenüber einer mündlichen bzw. telefonischen Befragung kann die Möglichkeit der Erfassung von Informationen aller in einem Haushalt wohnenden Personen angesehen werden. Besonders wichtig ist allerdings, dass viele Antworten gesichert werden. Im Rahmen der Befragung in Niederösterreich wurde daher ein Erhebungsablauf (Abb. 1), bestehend aus einer Aussendung von Ankündigungspostkarten, zwei Versandaktionen und mehreren Erinnerungsrufen, durchgeführt.

Da heutzutage Kommunikation zunehmend durch Instrumente, wie z.B. Internet, Intranet, Video- und Telefonkonferenzen etc., unterstützt wird, wurde in Ergänzung zu den Versandaktionen



und den Erinnerungsrufen eine web-basierte Kommunikationsplattform erstellt. Die Plattform war über die Internetseite des Landes NÖ zugänglich und bot somit allen NiederösterreicherInnen mit Internetzugang die Möglichkeit, sich über die landesweite Befragungsaktion zu informieren bzw. selbst - per Online-Befragung - aktiv mitzumachen (siehe auch Kapitel 11):

3.3 Inhalt der Befragung

Das Mobilitätsverhalten hat viele Facetten. Bei der Erhebung galt es, diese vielfältigen Aspekte der Mobilität in ihrem Zusammenhang zu erfassen. Die Abb. 3 zeigt die inhaltlichen Schwerpunkte der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003.

Bei der Erhebung wurden für einen bestimmten Tag (Dienstag, Donnerstag oder Sonntag) die zurückgelegten We-

ge nach dem benutzten Verkehrsmittel, dem Zielort und dem Wegezweck abgefragt. Außerdem wurden Fragen zum Thema Verkehr/Verkehrspolitik in Niederösterreich gestellt. Die Studie liefert für das gesamte Bundesland Erkenntnisse zur Haushaltsstruktur, zum Mobilitätsverhalten und über Einstellungen der NiederösterreicherInnen zu verschiedenen Verehrsthemen in ihrem Bundesland.

Abb. 1
Mobilitätsbefragung 2003 - Erhebungsablauf

Der Erhebungsablauf bei der Mobilitätsbefragung 2003 umfasste die Aussendung einer Ankündigungspostkarte, zwei Versandaktionen und mehrere Erinnerungsrufe.

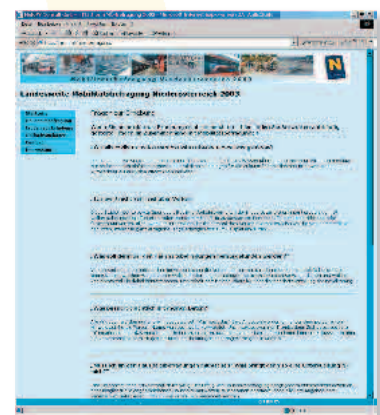


Abb. 2
Mobilitätsbefragung 2003 - Kommunikationsplattform

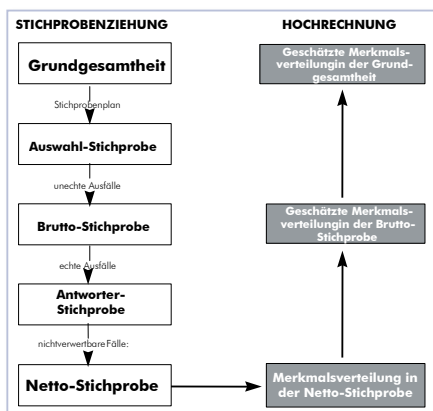
Auf der - die Mobilitätsbefragung begleitenden - Kommunikationsplattform fanden die NiederösterreicherInnen u. a. Antworten auf Fragestellungen wie: „Was soll die Haushaltsbefragung bringen?“, „Was sind die Ergebnisse der Untersuchung?“ bzw. „Was passiert mit den persönlichen Daten?“.

Abb. 3
Inhalt der Mobilitäts-
befragung 2003

Erhebungsinhalt		
Sozio-ökonomische Kriterien der Mobilität		Verkehrsinformationen
Haushalte: Größe, Wohnverhältnisse, Ausstattung, Verkehrliche Lage	Personen: Geschlecht, Alter, Schulabschluss, Berufstätigkeit, Führerscheinbesitz, Fahrzeugbesitz, Zeitkartenbesitz, Mobilitätseinschränkungen	Weganzahl, Wegdistanz, Wegzweck, Benutzte Verkehrsmittel, Abfahrts- und Ankunftszeit, Abfahrts- und Ankunftsort, Beförderte Personenanzahl

HERRY Consult GmbH

Abb. 4
Zusammenhang
zwischen Stichproben-
ziehung und
Hochrechnung⁵



Die Hochrechnung bzw. die Gewichtung ist die Umkehroperation zur Stichprobenziehung.

3.4 Antwortverhalten und Bearbeitung

4.000 Haushalte nahmen an der Befragung teil. Innerhalb dieser Haushalte haben sich 9.000 Personen ab sechs Jahren an der schriftlichen Befragung beteiligt. Die Antworten liefern Angaben zu 25.000 Wegen von Personen aus allen Altersgruppen (ausgenommen Kindern unter sechs Jahren).

Um Ziehungs- und Stichprobenfehler zu beheben bzw. zu reduzieren wurde eine Gewichtung⁴ der so erhaltenen Daten durchgeführt. Erst dadurch war es möglich, die Daten auf die niederösterreichische Bevölkerung hochzurechnen und damit von der Stichprobe auf die untersuchungsrelevante Grundgesamtheit zu schließen.

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

Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird.

Um nun stichprobenbedingte Verzerrungen der Erhebung zu beseitigen, wurde bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung eine Gewichtung des Datenbestandes nach soziodemographischen Merkmalen auf Ebene der Haushalte sowie auf Personenebene durchgeführt. Die einzelnen Gewichtungsschritte wurden dabei auf Basis der jeweiligen politischen Bezirke bzw. nach Gemeindegrößenklassen innerhalb der politischen Bezirke durchgeführt.

Es wurden folgende Gewichtungsschritte angewandt:

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

⁴ HERRY, M.: Gewichtung der KONTIV 1982. In: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Heft B 85, 1986.

⁵ HERRY, M.: Mobilität von Personen und Gütern. Vorlesung an der TU Wien, Wien 2002

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

(ad 1.) Die Wochentagsgewichtung wurde auf Haushaltsebene wie auf Personenebene angewandt und dient dazu, das Verhältnis von Werktagen und Wochenenden herzustellen.

(ad 2.) Die Haushaltsgrößengewichtung stellt eine Gewichtung der Haushalte in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße dar. Es erfolgte dabei eine Einteilung der Haushalte in 4 Klassen: 1-Personen-Haushalte; 2-Personen-Haushalte; 3-Personen-Haushalte; 4- und mehr-Personen-Haushalte. Für die SOLL-Verteilung der Haushalte nach Haushaltsgröße wurden die Ergebnisse der Volkszählung 2001 (Statistik Austria) herangezogen.

(ad 3.) Die Gewichtung nach soziodemographischen Merkmalen (auf Ebene der Personen) diente zur Herstellung einer der Grundgesamtheit entsprechenden repräsentativen Verteilung nach Alter und Geschlecht (5 Altersklassen gekreuzt mit 2 Geschlechtsklassen). Die Einteilung der Altersangaben wurde wie folgt vorgenommen: 6 - 17 Jahre; 18 - 34 Jahre; 35 - 49 Jahre; 50 - 64 Jahre und 65 und mehr Jahre. Für die SOLL-Verteilung der Personen nach Alter und Geschlecht wurden die Ergebnisse der Volkszählung 2001 (Statistik Austria) verwendet.

(ad 4.) Saisonale Gewichtung. Die Ergebnisse mehrerer internationaler Studien, insbesondere „The Effects of Seasonal and Daily Weather Conditions on Bicycle Use and Mode Substitution“⁶ machen deutlich, dass die Saison- und Wetter-Unterschiede im Zuge von Befragungen zum Verkehrsverhalten durch einen entsprechenden Gewichtungsschritt „entzerrt“ werden müssen. Auf Basis von Kennwertvergleichen der durchgeführten Frühjahrs- und Herbstbefragung in den Wienerwaldgemeinden und empirischer Grundlagen wurde bei den Mobilitätskennwerten Außer-Haus-Anteil, Wege pro mobiler Person und Modal-Split ein saisonaler Gewichtungsschritt durchgeführt.

(ad 5.) Die Non-Response-Gewichtung wurde durchgeführt, um ausschöpfungsbedingte Verzerrungen zu reduzieren. Es wurde dabei, mit Hilfe einer Trendextrapolation von Eckdaten der Untersuchung, von den AntwortInnen auf die Brutto-Stichprobe (sprich Grundgesamtheit) geschlossen. Über die Antwortgeschwindigkeit von Personen bzw. Haushalten werden Informationen für die Menge der AntwortInnen und der Nicht-AntwortInnen abgeschätzt. Für die Mobilitätsbefragung in Niederösterreich wurde eine Non-Response-Gewichtung bezüglich des Außer-Haus-Anteils sowie der Anzahl der Wege pro mobiler Person durchgeführt. Die Non-Response-Gewichtung basiert dabei auf einer Abschätzung des Außer-Haus-Anteils und der Anzahl der Wege in Abhängigkeit von der Antwortgeschwindigkeit. Die angewandten Faktoren entstammen der KONTIV Österreich⁷ (1995) sowie der KONTIV Deutschland⁸ (1982, 1989).

⁶ SAMMER, G.: The Effects of Seasonal and Daily Weather Conditions on Bicycle use and Mode Substitution. PTRC-Annual Meeting, Brighton 1983
⁷ HERRY / SAMMER: Mobilitätsbefragung österreichischer Haushalte 1995. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien 1999
⁸ HERRY, M.: Gewichtung der KONTIV 1982. In: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Heft B 85, 1986

4 ERGEBNISSE AUF HAUSHALTSEBENE

Zunächst werden allgemeine Ergebnisse auf Haushaltsebene dargestellt, im Anschluss daran die Auswertungen auf Personenebene.

4.1 Haushaltsgröße

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Niederösterreich beträgt 2,5 Personen je Haushalt (2001). Damit liegt Niederösterreich leicht über dem österreichischen Durchschnitt von 2,4 Personen je Haushalt (2001). Die Anzahl der Haushalte⁹ stieg im Zeitraum 1991

bis 2001 in Niederösterreich um 13% von 554.286 (1991) auf 622.746 Haushalte (2001)¹⁰. Im Vergleich dazu konnte für Österreich folgende Entwicklung festgestellt werden: 12% Zuwachs - von 2.980.989 Haushalte (1991) auf 3.339.663 Haushalte (2001)¹¹.

Abb. 5
Haushalte in NÖ nach Haushaltsgröße [in %]: Entwicklung 1991 – 2001

Fast jeder dritte Privathaushalt (30%) wurde 2001 von nur einer Person bewohnt. Zweipersonenhaushalte stellen ebenfalls 30%, Dreipersonenhaushalte 17% und Vier- und Mehr-Personenhaushalte 23% aller Privathaushalte.

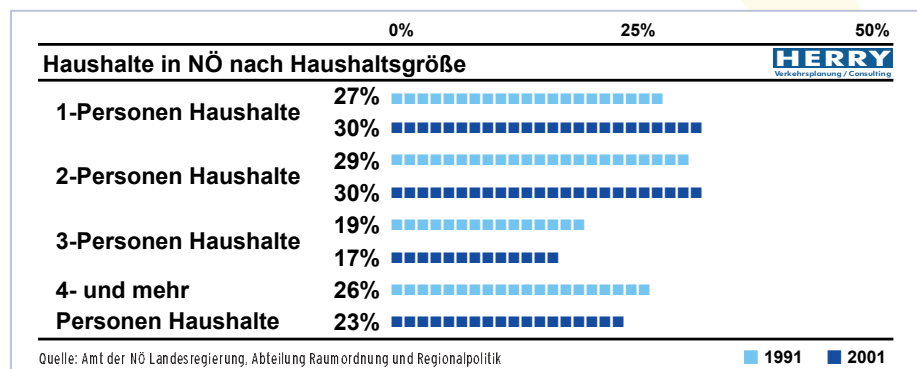
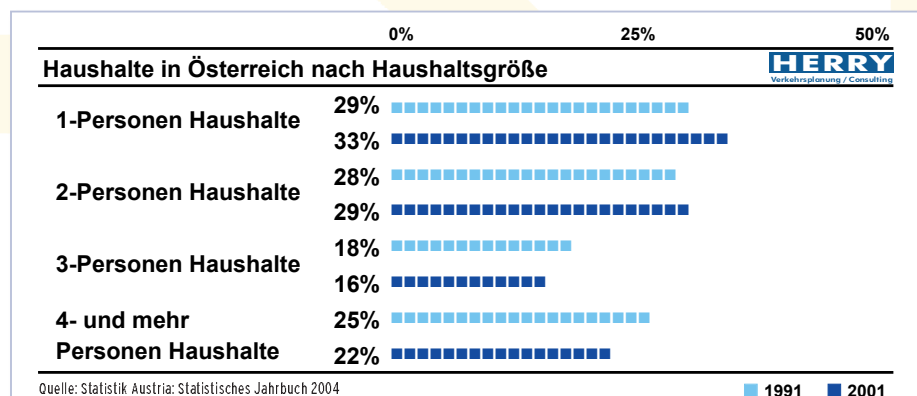


Abb. 6
Haushalte in Österreich nach Haushaltsgröße [in %]: Entwicklung 1991 – 2001

Wie bereits in Niederösterreich festgestellt werden konnte, beträgt der Anteil der Einpersonenhaushalte in Österreich ein Drittel.



⁹ Anmerkung: Unter Haushalt wird in der Studie Privathaushalt verstanden.

¹⁰ Statistik Austria: Volkszählung Hauptergebnisse II - Niederösterreich, Wien 2004

¹¹ Statistik Austria: Statistisches Jahrbuch 2004

4.2 Erreichbarkeit von Bus-/Bahnhaltstellen

Entscheidungen zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsverhalten fallen nicht allein auf Basis der objektiven Situation, sondern vielmehr auf Grund der subjektiven Einschätzung derselben. Diese Einschätzung ist sehr stark von der Information bzw. dem Kenntnisstand von Personen bezüglich des Angebotes von Einrichtungen in der Umgebung oder des Angebotes

von Verkehrsmitteln abhängig. Antworten nach der Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn) im näheren Umkreis der Wohnung messen die subjektive Wahrnehmung der Personen und geben Hinweise über die persönliche Wahrnehmung der Erreichbarkeit von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel.

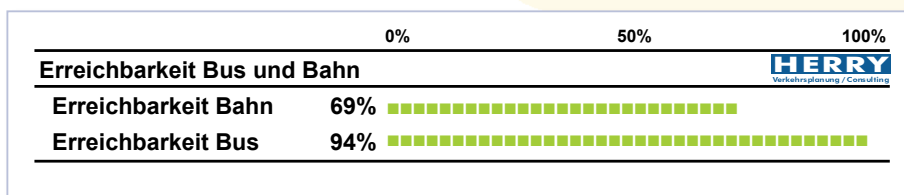


Abb. 7
Fußläufige Erreichbarkeit (subjektive Einschätzung) von Bus-/Bahnhaltstellen 2003 [Haushalte in %]



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

Dagegen ist die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle nur für zwei Drittel der niederösterreichischen Haushalte (subjektiv) gegeben.



4.3 Pkw-Besitz

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über 1,4 Autos und liegt damit über dem österreichischen Durchschnitt von 1,3 Autos je Haushalt im Jahr 2001. Bei den Haushalten ohne Pkw handelt es sich zum Großteil um 1-Personenhaushalte älterer Men-

schen. Der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Pkw liegt mittlerweile bei 40%, das heißt, von zehn niederösterreichischen Haushalten besitzen 4 Haushalte mindestens zwei Pkw! Eng damit verbunden ist die steigende Motorisierung in Niederösterreich.

Abb. 8
Pkw und Kombi-Besitz
je Haushalt 2003
[Haushalte in %]

Bei den Haushalten ohne Auto handelt es sich zum Großteil um 1-Personenhaushalte älterer Menschen.

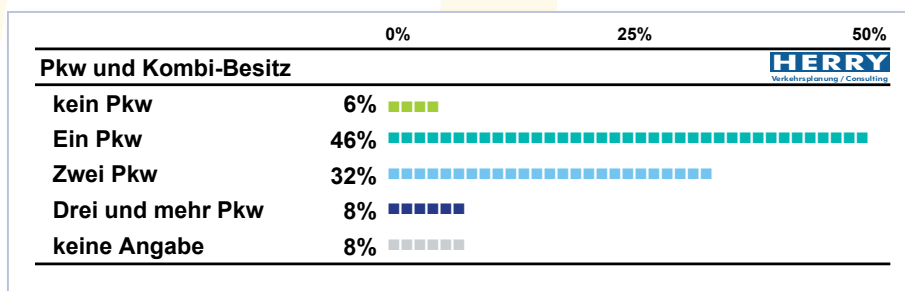
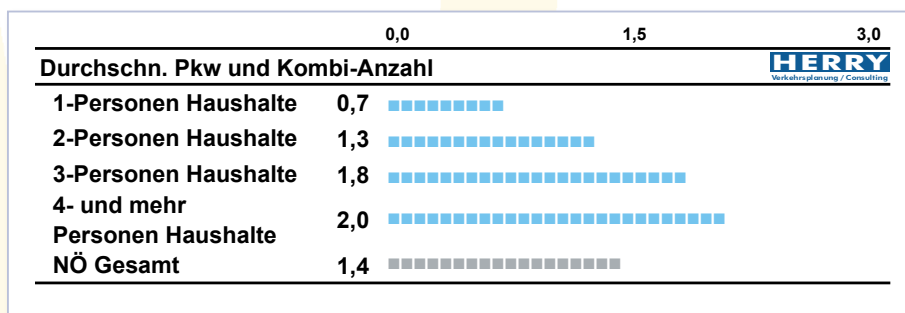


Abb. 9
Durchschnittliche
Pkw und Kombi-Anzahl
nach Haushaltsgröße
2003

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über rd. 1,4 Autos. Mit steigender Haushaltsgröße steigt auch die Pkw und Kombi-Anzahl.



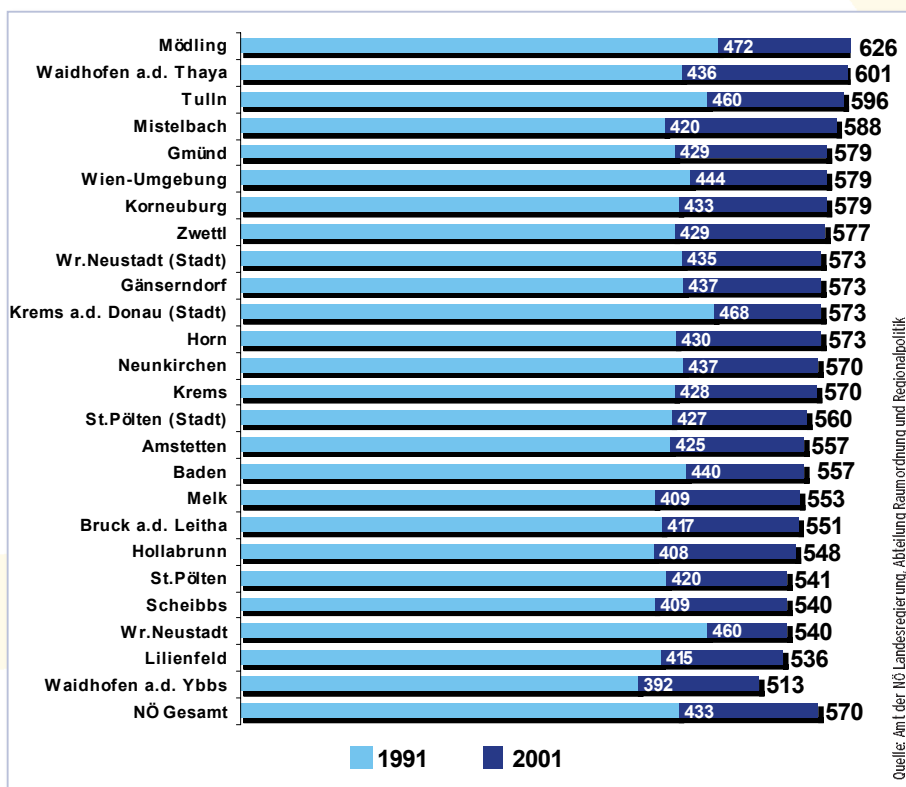


Abb. 10
Motorisierungs-
entwicklung in Nieder-
österreich 1991 – 2001
[Pkw u. Kombi je 1.000 EW]



Im Zeitraum von 1991 bis 2001 wuchs der Bestand an Pkw und Kombi in Niederösterreich um fast 40% von 638.222 auf 881.397. Der Motorisierungsgrad stieg dabei von 433 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner auf 570 Pkw und Kombi (plus 32%).

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik

4.4 Kaufabsicht eines Pkw mit Alternativantrieb

Rund 17% der Haushalte in Niederösterreich können sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren (bis 2008) ein Auto mit Alternativantrieb (Erdgas, Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid) zu kaufen - wesentliche Voraussetzung dafür: vergleichbare Preise zu konventionell betriebenen Autos (Benzin, Diesel).



Autos mit Alternativantrieb sind für jeden fünften Haushalt in Niederösterreich (bis 2008) vorstellbar. Der Preis sollte jedoch mit konventionellen Fahrzeugen vergleichbar sein.

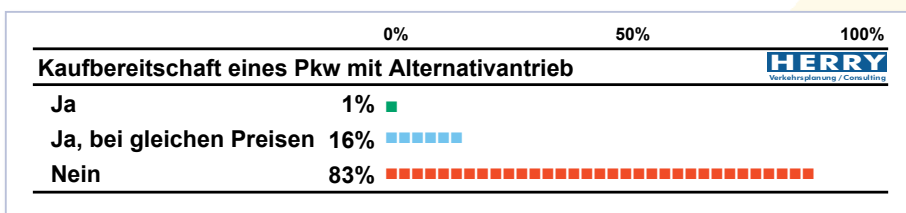


Abb. 11
Kaufbereitschaft eines
Pkw mit Alternativ-
antrieb 2003
[Haushalte in %]

5.1.3 Berufstätigkeit

67% der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind berufstätig – 56% sind voll berufstätig und 11% sind teilweise berufstätig. Rund 16% der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren sind in Pension, 7% in Ausbildung (Schul-, Hochschul- bzw. Berufsausbildung), 8% der Personen sind im Haushalt tätig und 2% sind zur Zeit auf Arbeitssuche¹².

Sind bei der männlichen Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren knapp drei

Viertel der Personen voll berufstätig, so sind es bei den Frauen 39%. Der Anteil der im Haushalt tätigen Frauen beträgt 16% – bei den Männern ist dies ein verschwindend geringer Anteil von 0,4%. Weitere 20% der Frauen sind teilweise berufstätig (Männer: 3%).

Bei den in Ausbildung befindlichen Personen, den zur Zeit Arbeitssuchenden sowie bei den PensionistInnen können keine geschlechtsspezifischen Unterschiede festgestellt werden.

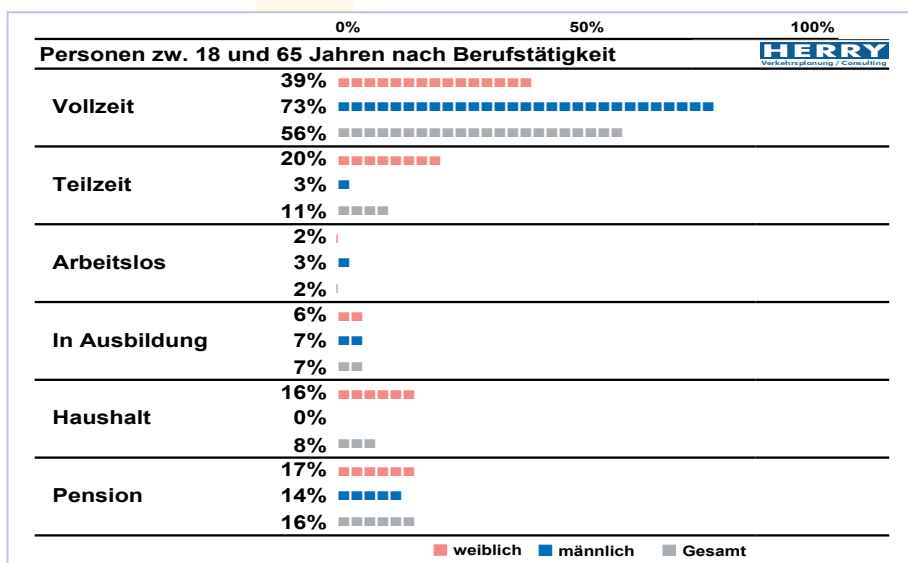


Abb. 14

Personen (zwischen 18 und 65 Jahren) nach Geschlecht und Berufstätigkeit 2003 [in %]

Nach wie vor existieren große Unterschiede zwischen den Geschlechtern hinsichtlich Berufstätigkeit¹³.

5.2 Führerscheinbesitz

Rund 85% aller erwachsenen NiederösterreicherInnen besitzen einen Pkw-Führerschein. Dabei haben die Frauen stark aufgeholt: Ihr Führerscheinbesitz-Anteil liegt nun schon bei knapp 80%. Die Unterschiede im Führerscheinbesitz bei den jüngeren

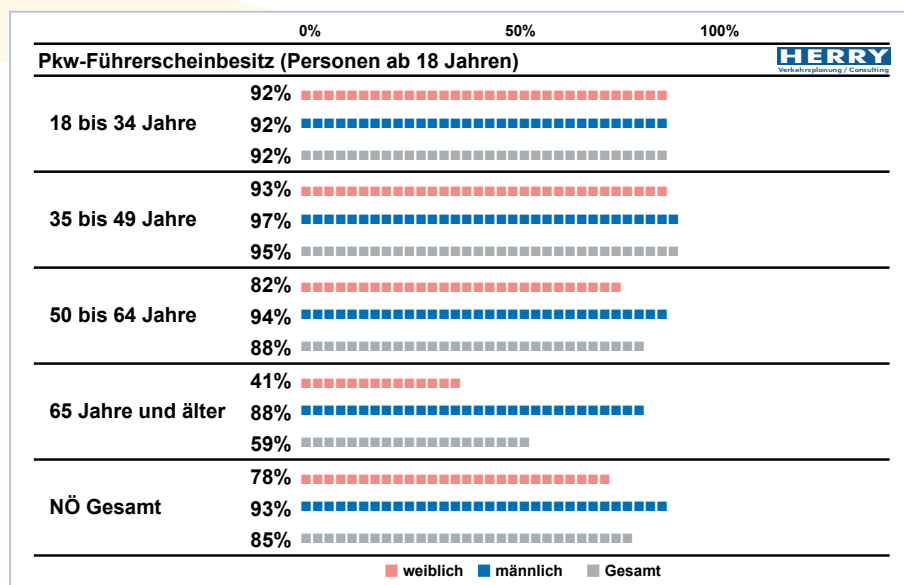
Generationen verringern sich. Deutlich niedriger als im Durchschnitt liegt die Führerschein-Besitzquote nur noch bei den über 65-Jährigen – in allen anderen Altersgruppen überschreitet der Wert die 90%-Marke bzw. nähert sich dieser Marke stark an.

¹² Anmerkung: Angaben beziehen sich auf das Erhebungsjahr 2003.

¹³ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.

Abb. 15
Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersklassen 2003 [Personen ab 18 Jahren in %]

Zukünftig wird es keinen Geschlechterunterschied beim Führerscheinbesitz mehr geben!



5.3 Pkw-Verfügbarkeit

Die Verkehrsmittelwahl wird stark von der Pkw-Verfügbarkeit (jederzeitige/teilweise Verfügbarkeit bzw. keine Verfügbarkeit) beeinflusst. 9 von 10 NiederösterreicherInnen ab 18 Jahren, die auch einen Führerschein B besitzen, verfügen zumindest teilweise über einen Pkw - 84% jederzeit und 10% teilweise.

Diese sehr hohe Pkw-Verfügbarkeit ist wohl die zentrale Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl. Hinsichtlich der jederzeitigen Verfügbarkeit eines Pkw zeigen sich kaum noch geschlechtsspezifische Unterschiede. 80% der Frauen verfügen jederzeit über einen Pkw, bei den Männern sind es 87%. Der Unterschied von 7% ist vor allem auf Personen über 64 Jahre zurückzuführen, in dieser Altersklasse verfügen Männer zu 90% jederzeit über einen privaten Pkw, Frauen jedoch nur zu 71%.



Generell zeigt sich in allen Altersklassen, dass bei den Frauen die jederzeitige Verfügbarkeit geringer und die teilweise Verfügbarkeit höher als bei den Männern ist, wobei bei den jüngeren Personen die Unterschiede sehr gering sind. Wie schon beim Führerscheinbesitz festgestellt werden konnte, wird es auch bei der Pkw-Verfügbarkeit zukünftig keinen wesentlichen Geschlechterunterschied mehr geben.

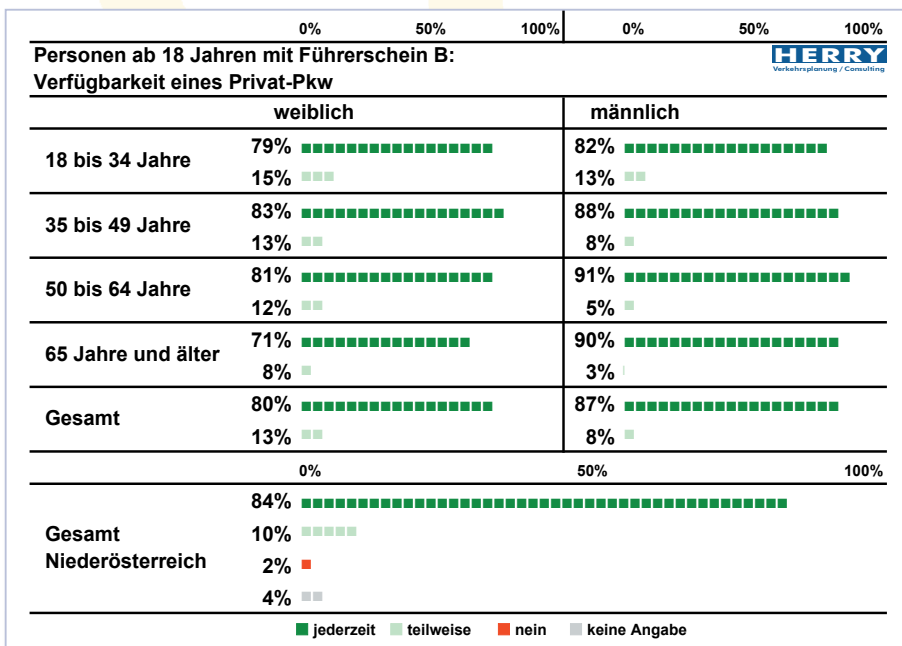


Abb. 16

Personen ab 18 Jahren mit Führerschein B: Verfügbarkeit eines Privat-Pkw nach Geschlecht und Altersklassen 2003 [in %]

Fast jede Niederösterreicherin/ jeder Niederösterreicher mit Führerschein kann zumindest teilweise über einen Pkw verfügen.

5.4 Pkw-Abstellmöglichkeit

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



8 von 10 NiederösterreicherInnen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, haben einen privaten Abstellplatz bzw. eine private Garage.

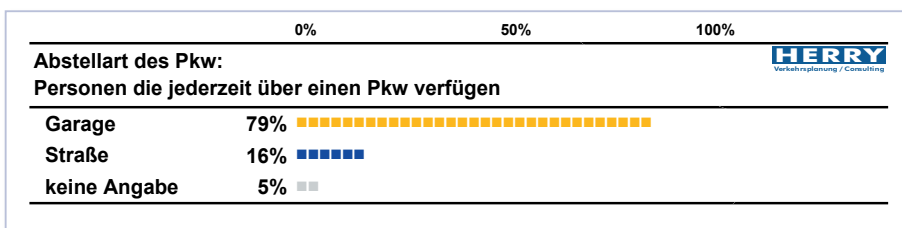


Abb. 17

Abstellart des Pkw [Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen in %]

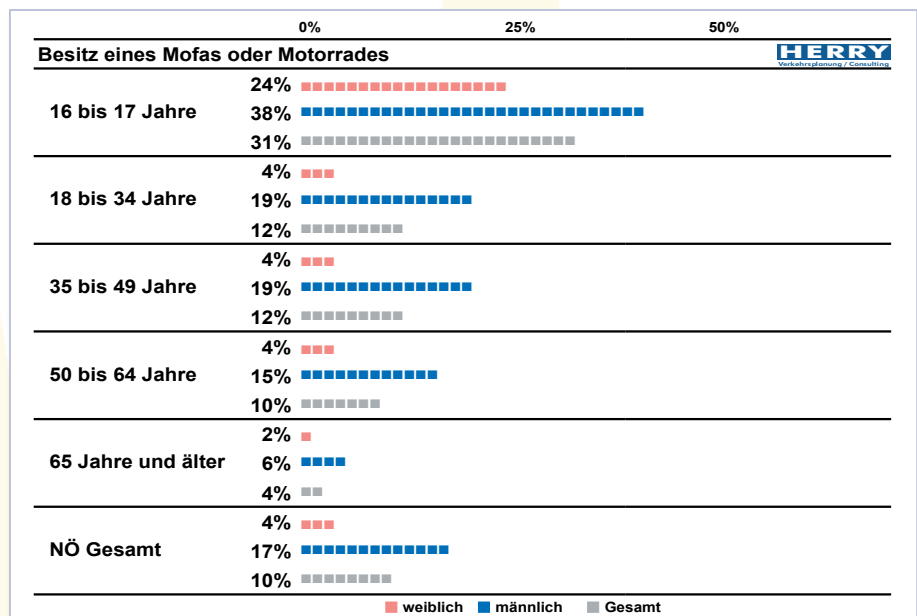


5.5 Zweiradbesitz

Im Vergleich zum Auto ist die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Motorrädern (inkl. Mopeds und Mofas) mit rund 10% aller Personen ab 16 Jahren wesentlich geringer. Es zeigt sich auch, dass das motorisierte Zweirad nach wie vor hauptsächlich von Männern benutzt wird - 17% der Männer ab 16 Jahren besitzen ein Motorrad, dagegen sind es bei den Frauen nur 4%.

Bei der Personengruppe der 16 bis 17-Jährigen ist der Besitz eines Mofas oder Kleinmotorrades am stärksten ausgeprägt: 31% aller Jugendlichen besitzen ein motorisiertes Zweirad - auch hier sind deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede erkennbar (38% der männlichen und 24% der weiblichen Personen).

Abb. 18
Besitz eines Mofas oder
Motorrades 2003
[Personen ab
16 Jahren in %]



Nur eine von zehn Personen (ab 16 Jahren) in Niederösterreich verfügt über ein Mofa oder Motorrad.



Die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Fahrrädern ist sehr gut.

Die Ausrüstung der niederösterreichischen Haushalte mit Fahrrädern ist sehr gut. Sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern besitzen acht von zehn Personen ein Fahrrad. 88% der Altersgruppe der 6- bis 17-Jährigen

besitzen ein Fahrrad; bei den über 65-Jährigen sind es 54%. Geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen lediglich bei den über 65-Jährigen: Besitzen noch rund 63% der Männer ein Fahrrad, so sind es bei den Frauen „nur“ 49%.

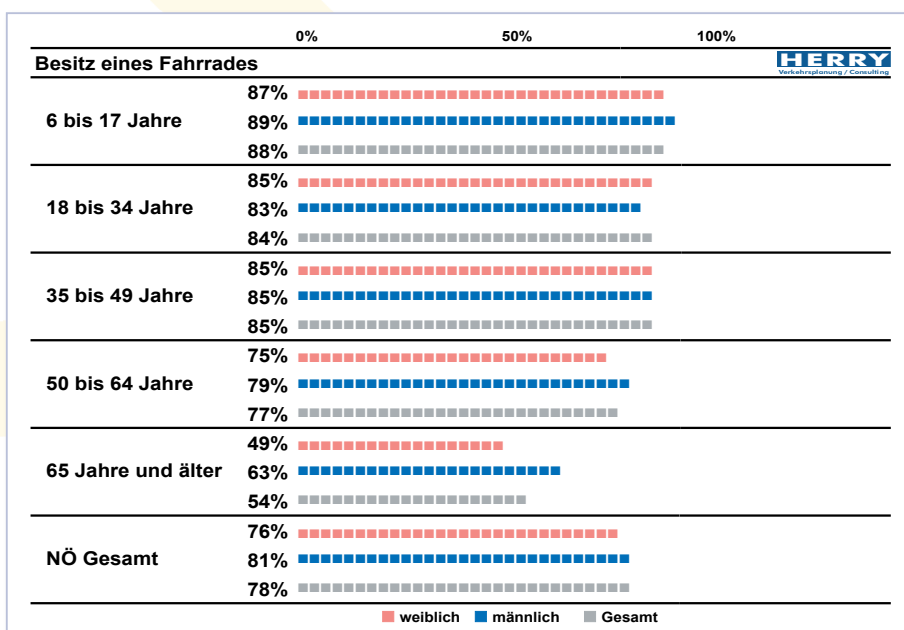


Abb. 19
Besitz eines Fahrrades
2003 [Personen in %]

5.6 Besitz von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr

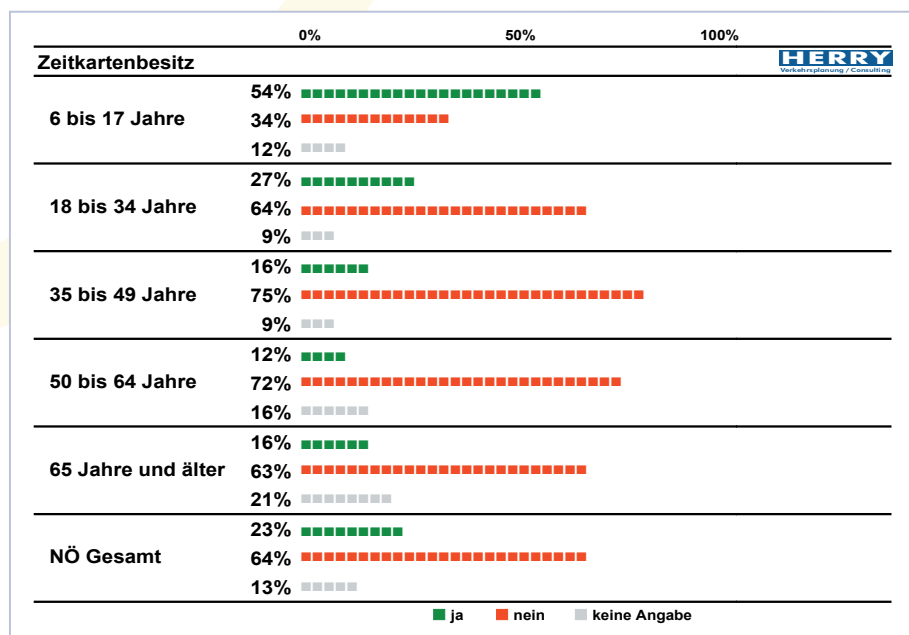
Neben dem Besitz von Fahrzeugen (Pkw, Zweiräder) und dem Besitz eines Führerscheins ist der Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor betreffend des Mobilitätsverhaltens.

Der Anteil an ZeitkartenbesitzerInnen für den öffentlichen Verkehr scheint noch ausbaufähig zu sein. Derzeit besitzt jede vierte Person in Niederösterreich eine Zeitkarte (Wochen-, Monats-Jahreskarte bzw. Schülerzeitkarte) für öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn).

Der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen sinkt rapide mit zunehmendem Alter und steigt erst leicht wieder bei den über 65-Jährigen. So halbiert sich der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen von 54% bei den unter 18-Jährigen auf 27% bei den 18- bis 34-Jährigen. Der hohe Anteil an BesitzerInnen von Zeitkarten bei den Jugendlichen ist vor allem auf den Umstand zurückzuführen, dass es sich dabei zum Großteil um Wege zur Schule handelt und die Jugendlichen meistens keine andere (Verkehrsmittel-)Wahl haben.

Abb. 20
 Personen nach Besitz
 einer Zeitkarte für den
 öffentlichen Verkehr
 und Altersklassen 2003
 [in %]

Jede vierte Person in Niederösterreich ist im Besitz einer Zeitkarte (Wochen-, Monats-, Jahreskarte bzw. Schülerzeitkarte) für öffentliche Verkehrsmittel.



Auf Grund ihrer weitestgehend umweltverträglichen Verhaltensweise sind aber gerade die 6- bis 17-Jährigen eine der wichtigsten Zielgruppen im öffentlichen Verkehr. Jugendgerechte Angebote, die verstärkt Freizeitmobilität

gewährleisten und verkehrsmittelübergreifend sind, können dazu führen, dass Jugendliche mit dem Erreichen des 18. Lebensjahres nicht so schnell auf das Auto als Fortbewegungsmittel umsteigen.

5.7 Mobilitätseinschränkung

Die wachsende Gruppe der älteren Menschen stellt besondere Anforderungen an das Verkehrssystem dar. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit von gesundheitlichen Beeinträchtigungen. So gaben 8% der NiederösterreicherInnen (vorwiegend ältere Personen) bei der Mobilitätserhebung an, auf Grund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Seh-, Geh- und sonstigen Beeinträchtigungen) in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein.

Vergleicht man diesen Wert mit den Angaben über die Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich¹⁴, so handelt es sich bei dem Wert von 8% von Personen mit Mobilitätseinschränkungen für Niederösterreich eher um die Untergrenze.

¹⁴ BM für soziale Sicherheit und Generationen: Bericht über die Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich, März 2003

Angaben über die Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich:

- 30% leiden an mindestens einer körperlichen Beeinträchtigung (inkl. Herz-Kreislaufkrankungen,
- 7% weisen mindestens eine Bewegungsbeeinträchtigung auf,
- 6,5% sind hörbeeinträchtigt und
- 43% haben mindestens eine Sehbeeinträchtigung, die jedoch zu knapp 90% durch eine Brille, Kontaktlinsen bzw. operativ behoben werden konnte.

Da die Menschen in Zukunft immer älter werden, wird dieser Anteil in Zukunft deutlich zunehmen. Barrierefreie Verkehrssysteme stellen für in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen eine wesentliche Grundvoraussetzung



dar und werden auch von den NiederösterreicherInnen als zukünftiger Schwerpunkt in der Verkehrspolitik stark gewünscht.

Fast ein Drittel der NiederösterreicherInnen ab 65 Jahren gibt an, in ihrem Mobilitätsverhalten auf Grund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen eingeschränkt zu sein.

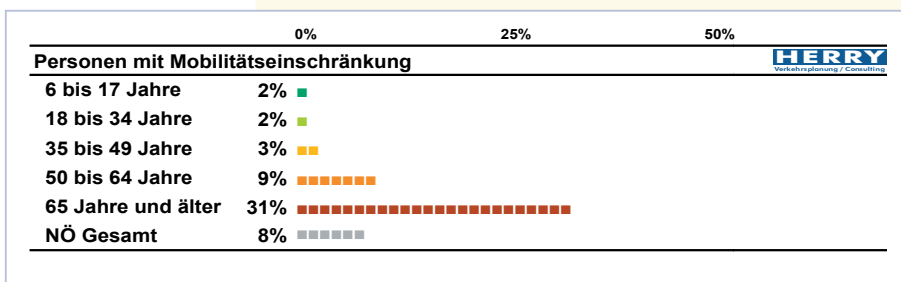


Abb. 21
Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Altersklassen 2003 [in %]

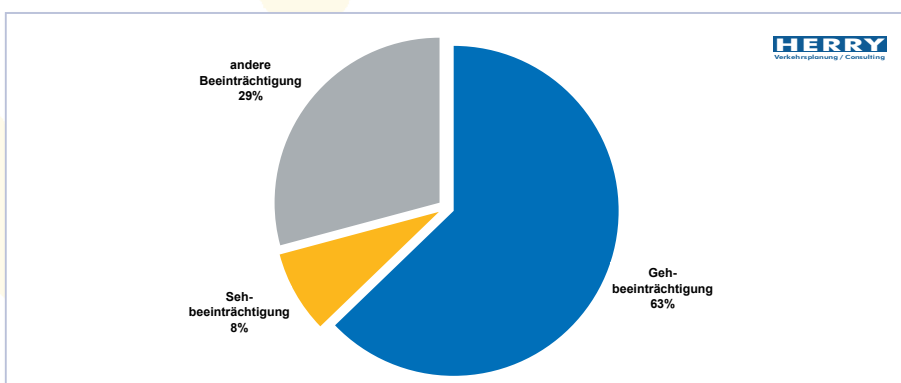


Abb. 22
Art der angegebenen Mobilitätseinschränkungen 2003 [in %]

Von den anzugebenden Gründen für Mobilitätseinschränkungen sind Gehbeeinträchtigungen (63%) die Hauptursache für eine Einschränkung der persönlichen Mobilität.

6.2 Wege pro Person/Wege pro mobiler Person

Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit: Anzahl der an einem Tag außer Haus unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person.

An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab sechs Jahren) 3,0 Wege durchgeführt¹⁵. Werden nur jene Personen herangezogen, die mobil (d. h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4.

Werden an einem Werktag von den mobilen NiederösterreicherInnen noch 3,4 Wege durchgeführt, so beträgt die Anzahl der Wege pro mobiler Person an einem Sonntag 3,0. So fallen am Sonntag die während eines Werktages doch maßgeblichen Arbeits- und Ausbildungswege - wie auch die Einkaufswege - größtenteils weg.



Mobile Personen legen in Niederösterreich im Durchschnitt 3,4 Wege an einem Werktag zurück.

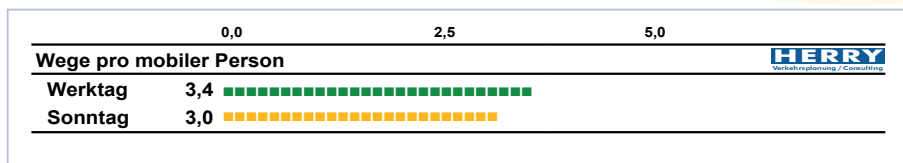


Abb. 24
Wege pro mobiler Person 2003

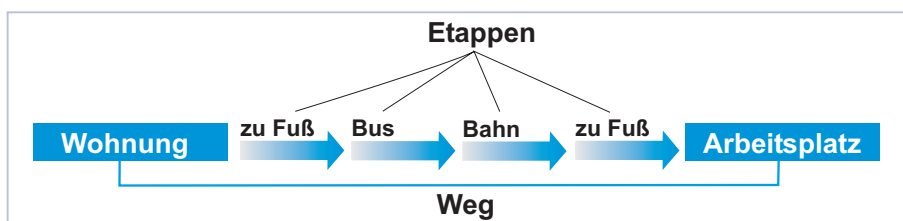
6.3 Verkehrsmittelwahl

Im Personenverkehr ist die Verkehrsmittelwahl komplexerer Natur. Neben objektiven Einflussfaktoren (wie z. B. Angebot an Verkehrsinfrastruktur) spielen subjektive Komponenten, z. B. Wahrnehmung, eine beachtliche Rolle.

Da innerhalb der Wege mehrere Verkehrsmittel benützt werden können

(z. B. wird bei der Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels meistens auch ein Teil des Weges zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt), muss einem Weg in eindeutiger Weise ein „**hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel**“¹⁶ zugeordnet werden.

Abb. 25 Darstellung eines Weges mit mehreren Verkehrsmitteln



¹⁵ Anmerkung: Wege pro Person = Wege pro mobiler Person x Außer-Haus-Anteil

¹⁶ HERRY, M.: Mobilität von Personen und Gütern, Skriptum zur Vorlesung 2003-2004 an der TU-Wien, Wien 2003
Definition „Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel“: Das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist das Verkehrsmittel jener Etappe dieses Weges, das innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt: Bahn schlägt Bus, Öffentlicher Verkehr (ÖV) schlägt Individualverkehr (IV), motorisierter Individualverkehr (MIV) schlägt nichtmotorisierten Individualverkehr (nMIV), Rad schlägt Fuß.



51 % aller werktäglichen Wege werden mit dem Auto (als LenkerIn) zurückgelegt.

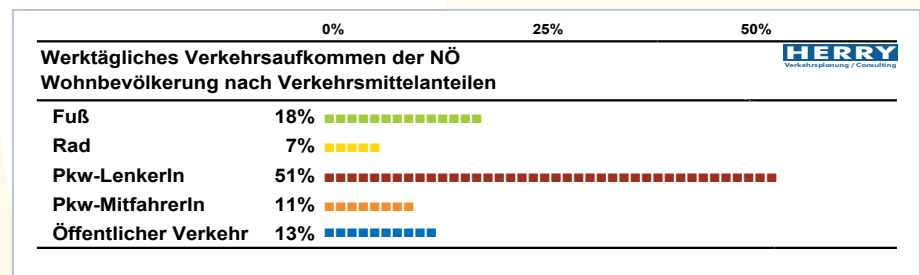


Im Rahmen der Erhebung zum Mobilitätsverhalten in Niederösterreich wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden: FußgängerIn, Fahrrad, Mofa/Moped/Motorrad, Pkw als LenkerIn, Pkw als MitfahrerIn, Bus, U-Bahn/Straßenbahn, Eisenbahn/Schnellbahn und sonstige Verkehrsmittel (wie z. B. Taxi).

Die Hälfte der Wege, welche die NiederösterreicherInnen werktags außer Haus unternehmen, werden mit dem Auto als LenkerIn zurückgelegt. Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Auto als Mitfahrer oder MitfahrerIn absolviert - somit fahren werktags durchschnittlich 1,2 Personen im Auto.

Weiters wird jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt, 13 % der Wege mit einem öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) und 7 % mit dem Rad. In Wien liegt der Wert der mit dem Rad zurückgelegten Wege bei drei bis vier Prozent.

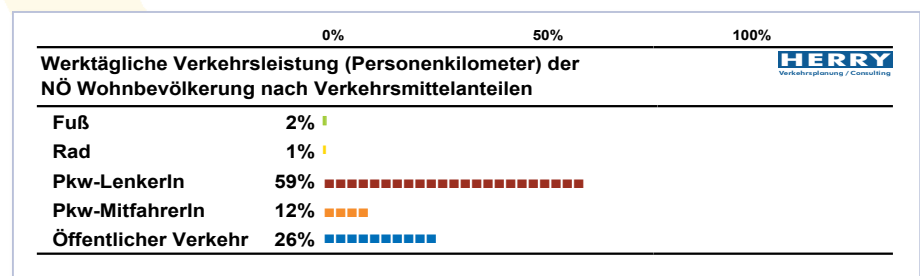
Abb. 26
Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2003
 [in %]



Betrachtet man die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung) der niederösterreichischen Wohnbevölkerung, unterschieden nach Verkehrsmitteln, so werden sieben von zehn Personenkilometer mit dem Auto

zurückgelegt. War der Anteil des öffentlichen Verkehrs beim Verkehrsaufkommen relativ gering (13 %), so liegt die Verkehrsleistung an Werktagen bei 26 % - für längere Wege wird durchaus auf den ÖV zurückgegriffen.

Abb. 27
Werktägliche Verkehrsleistung (Personenkilometer) der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen 2003
 [in %]



Bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung) zeigt sich, dass werktags 7 von 10 Personenkilometer mit dem Auto und ein Viertel mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.



Jeder Weg beinhaltet in der Regel eine Teilstrecke die zu Fuß bewältigt wird, um ein bestimmtes Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Pkw) zu erreichen. Jeder Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann dabei zusätzlich noch Teilstrecken beinhalten, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden (Bike&Ride bzw. Park&Ride). Daher ist auch interessant, neben dem bisher dargestellten hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel zu betrachten.

Demnach werden im Schnitt pro Weg 1,8 Verkehrsmittel genutzt. Da - mit Ausnahme der Radwege, bei denen das Fahrrad meistens direkt am Ausgangsort des Weges zur Verfügung steht - zwingend zumindest ein Teil des Weges zu Fuß zurückgelegt wird, beträgt der „zu Fuß“-Anteil mehr als 50 % aller genutzten Verkehrsmittel. Bei dieser Betrachtung sind der Pkw-Anteil und der Rad-Anteil etwas höher als bei der Betrachtung nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel. Dieser Umstand lässt sich auf jene Personen, die per Park&Ride bzw. Bike&Ride unterwegs sind, zurückführen.

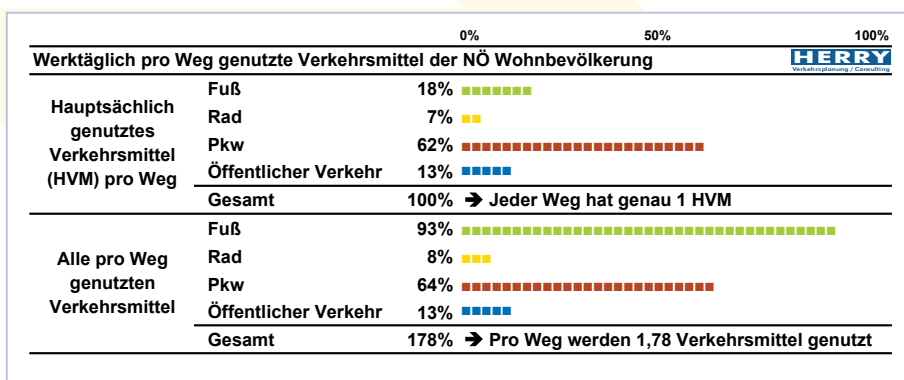


Abb. 28
Werktäglich pro Weg genutzte Verkehrsmittel der NÖ Wohnbevölkerung 2003 [in %]

Im Schnitt werden pro Weg rd. 1,8 Verkehrsmittel genutzt.

Bei den Verkehrsmittelkombinationen, die bei Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden, stellt sich heraus, dass 5% der Wege¹⁷ Bike&Ride-Wege sind, d.h. mit dem Rad und einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden.



Des Weiteren sind 20% Park&Ride-Wege, d.h. Wege, die mit dem Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Bei den restlichen 75% werden die öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß erreicht. Bei Arbeitswegen ist der Park&Ride-Anteil an den ÖV-Wege doppelt so groß (40%), während

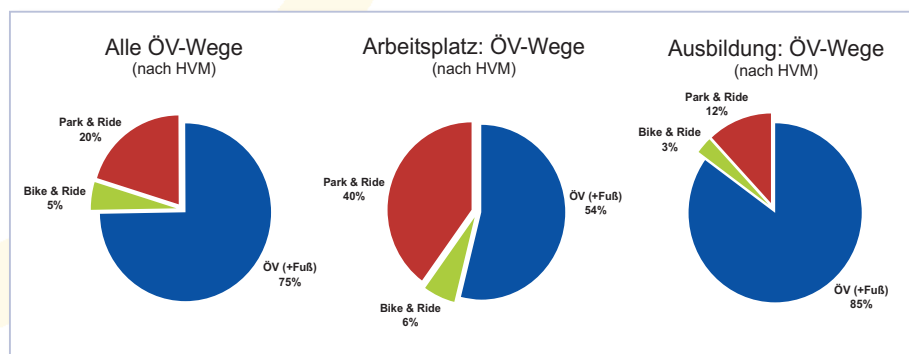
der Bike&Ride-Anteil im Wesentlichen gleich bleibt. Bei Ausbildungswegen werden 85% der genutzten öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß erreicht, der Park&Ride-Anteil beträgt 12% - größtenteils handelt es sich dabei um in einem Pkw mitfahrende Jugendliche.



¹⁷ Bezogen auf die gesamten werktags zurückgelegten ÖV-Wege der niederösterreichischen Wohnbevölkerung.

Abb. 29
**Werktäglich pro ÖV-Weg
 genutzte Verkehrsmittel
 der NÖ Wohnbevölke-
 rung 2003 [in %]**

Ein Fünftel aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind Park&Ride-Wege. Bei Arbeitswegen ist der Park&Ride-Anteil an den ÖV-Wege doppelt so groß (40%), während der Bike&Ride-Anteil im Wesentlichen gleich bleibt.



6.4 Wegzweck

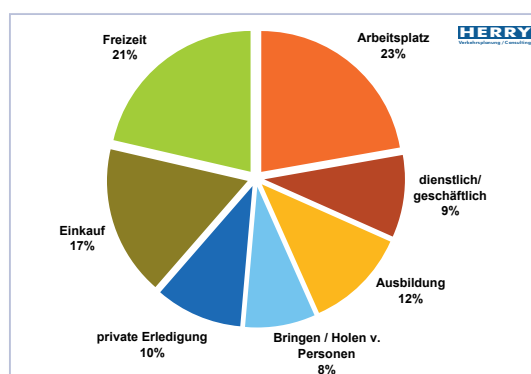
Mobilität dient der Erledigung von Tätigkeiten außer Haus. Diese Tätigkeiten können wie folgt zusammengefasst werden: Arbeiten, dienstliche/geschäftliche Erledigung, Einkaufen, private Erledigung (z. B. Arztbesuch, Behörde), Bringen und Holen von Personen, Freizeit (Kultur, Sport, Essen, Unterhaltung etc.).

Ein Weg wird definiert durch den Quell- und Zielzweck, d.h. der Tätigkeit am Anfang und am Ende des Weges. Bei der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege, Einkaufswege bzw. private Erledigungen (wie z. B. Arztbesuch, Behörden-

weg etc.). Steigende Lebenserwartung, längere Ausbildungszeiten, zunehmende Außer-Haus-Freizeitaktivitäten werden in Zukunft vor allem das Freizeitverhalten und damit eng verbunden den Freizeitverkehr stark beeinflussen. Verkehrs- und Umweltpolitik wird sich daher vor allem jenem Verkehr annehmen müssen, der auf Grund von Freizeitaktivitäten initiiert wird.

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

Abb. 30
**Werktägliches
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölke-
 rung nach Wegzweck
 2003 [Wege in %]**



Auffallend ist, dass es sich bei der Hälfte der zurückgelegten Wege werktags um Freizeitwege, Einkaufswege bzw. private Erledigungen handelt. Hingegen beträgt der Anteil der Arbeitswege 23 Prozent.

Eine Aktivitätenkette hat im Normalfall ihren Beginn und ihr Ende zu Hause. Dies bedeutet, dass mehrere Wege derart zusammengefasst werden, dass jeweils der erste und der letzte Weg den Wegzweck „Wohnen“ hat. Einzige Ausnahme bilden solche Personen, die am Ende eines Tages nicht an ihren Wohnort zurückkehren, sondern beispielsweise in einem Hotel nächtigen. In vielen Fällen handelt es sich dabei um Freizeitaktivitäten.

Es zeigt sich, dass die häufigsten Aktivitätenketten der niederösterreichischen Bevölkerung sehr einfach strukturiert sind und oft nur dem Weg vom Wohnort zu einem Zielort und wieder zurück dienen. So sind knapp ein Fünftel der Aktivitätenketten solche zum Arbeitsplatz und zurück. Jeweils rund 10 % der Aktivitätenketten verlaufen von der Wohnung zu Freizeitaktivitäten, zu Einkaufsaktivitäten oder zur Ausbildungsstätte und wieder zurück.

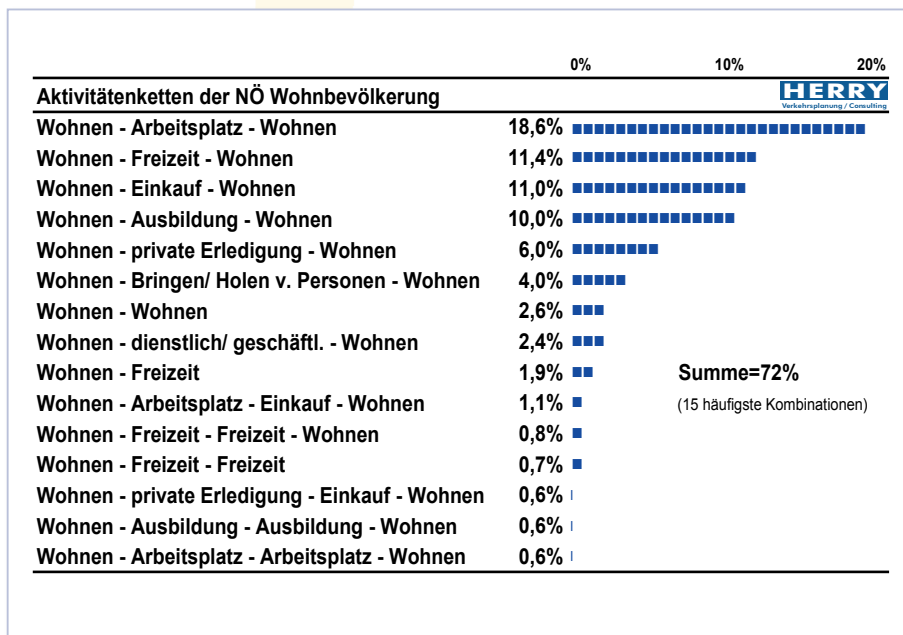


Abb. 31 Die 15 häufigsten Aktivitätenketten der NÖ Wohnbevölkerung 2003 [Ausgänge in %]

Die häufigste Aktivitätenkette der niederösterreichischen Wohnbevölkerung ist jene von der Wohnung zum Arbeitsplatz und (direkt) wieder zurück.

Die verkehrlichen Verflechtungen der Aktivitäten der niederösterreichischen Wohnbevölkerung werden in Abb. 32 schematisch dargestellt.

Der überwiegende Teil aller werktäglichen Wege der niederösterreichischen Wohnbevölkerung ab 6 Jahren beginnt oder endet zu Hause, dies gilt für Frauen und Männer gleichermaßen. Den zweitgrößten Anteil haben solche Wege, de-

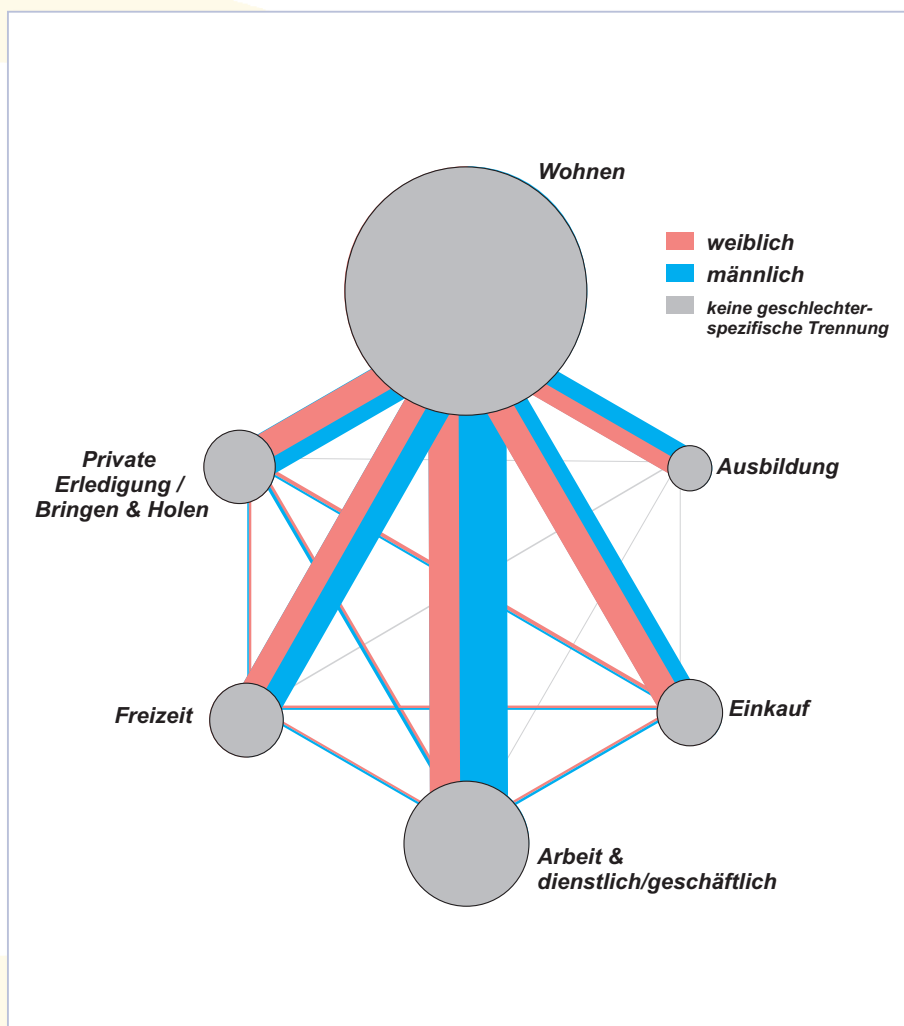
ren Ausgangspunkt oder Ziel der Arbeitsplatz ist.

Bei Wegen, die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt werden, überwiegt der Männeranteil, dagegen werden Wege zwischen der Wohnung und privaten Erledigungen, Einkaufswege bzw. das Bringen und Holen von Personen mehrheitlich von Frauen durchgeführt.



Abb. 32

Verkehrliche Verflechtung der Aktivitäten der NÖ Wohnbevölkerung 2003 [Grundgesamtheit: alle werktäglichen Wege]



Der überwiegende Teil aller werktags zurückgelegten Wege beginnt oder endet zu Hause. Bei Wegen, die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt werden, überwiegt der Männeranteil, dagegen werden Wege zwischen der Wohnung und privaten Erledigungen, Einkaufswege bzw. das Bringen und Holen von Personen mehrheitlich von Frauen durchgeführt.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl (hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel) differenziert nach dem Wegzweck, so fallen insbesondere folgende Aspekte auf:

- Arbeits- und Dienstwege: Fast zwei Drittel der Arbeitswege und drei Viertel der Dienstwege werden mit dem Pkw zurückgelegt, jeder sechste Arbeitsweg erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

- Ausbildungswege: Jeder fünfte Ausbildungsweg wird zu Fuß zurückgelegt, fast die Hälfte dieser Wege erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

- Einkaufs- und Freizeitwege werden überdurchschnittlich oft zu Fuß zurückgelegt (je 26%), der Anteil an Pkw-LenkerInnen ist geringer, der Mitfahranteil höher als im niederösterreichischen Durchschnitt für alle Wege.

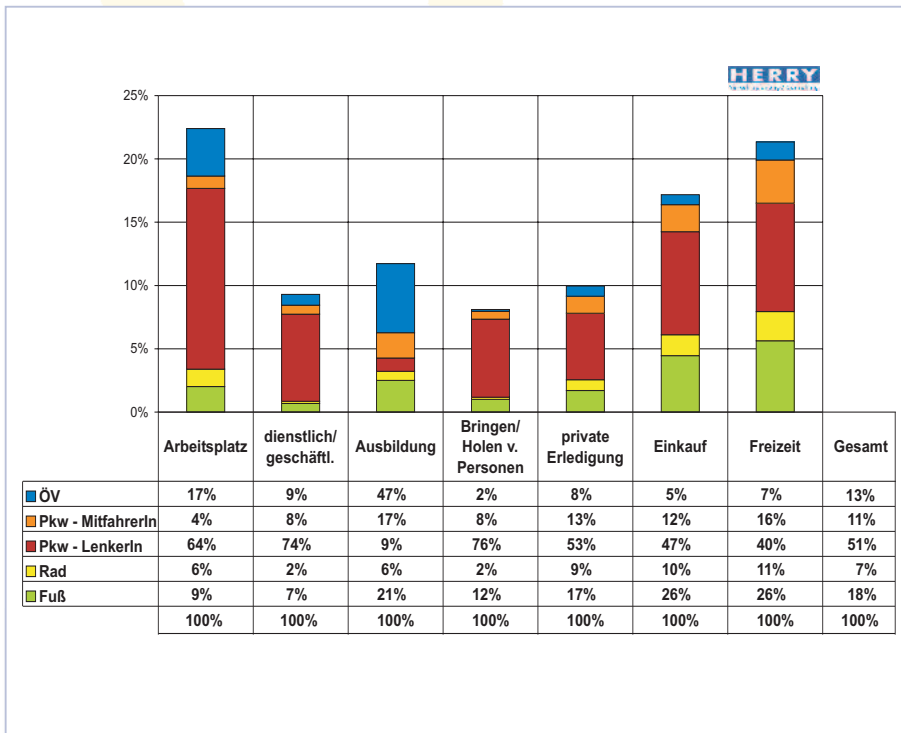


Abb. 33
Anteil der werktäglichen Wege der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel je Wegzweck 2003 [in %]

Arbeitswege werden überdurchschnittlich oft mit dem Pkw zurückgelegt, Ausbildungswege dagegen sehr häufig mit dem öffentlichen Verkehr.

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



Fußwege werden zu einem Drittel als Freizeitwege und zu je einem Viertel als Einkaufswege unternommen.



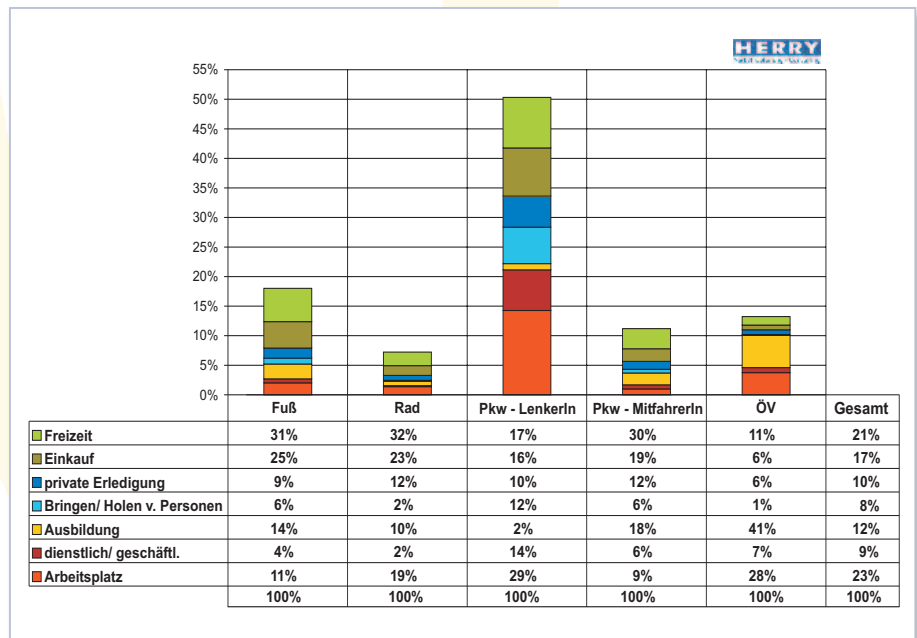
Radwege dienen ebenfalls diesen beiden Zwecken (Freizeit und Einkauf) zu einem Drittel bzw. einem Viertel. Immerhin 19% der Radwege führen zur Arbeit.



Pkw-LenkerInnen: Fast ein Drittel der Pkw-Wege werden zum Arbeitsplatz (oder von der Arbeit nach Hause) getätigt.

Knapp über 41 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausbildungswege. Damit ist der öffentliche Verkehr das Verkehrsmittel der SchülerInnen und sonstigen Auszubildenden.

Abb. 34
Anteil der werktäglichen Wege der NÖ Wohnbevölkerung nach Wegzweck je Verkehrsmittel 2003 [in %]



Etwa ein Drittel der Pkw-Wege führen zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl der niederösterreichischen Bevölkerung kombiniert mit den Wegzwecken, zeigt sich, dass 22 % aller werktäglichen

Wege Arbeitswege bzw. dienstliche Erledigungen sind, die mit dem Auto durchgeführt werden. Etwa ebenso viele Freizeit- und Einkaufswege bzw.

private Erledigungen werden mit dem Pkw zurückgelegt. 12% der gesamten Wege werden für diese Zwecke zu Fuß zurückgelegt. Jeder zwanzigste Weg

der NiederösterreicherInnen ist ein Ausbildungsweg, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt wird.

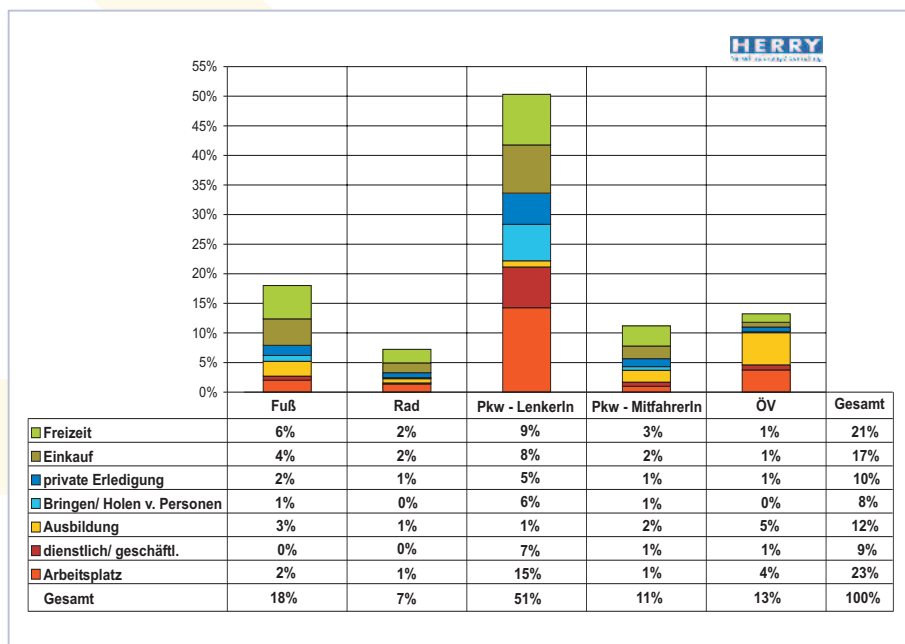


Abb. 35 Anteil der werktäglichen Wege der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel und Wegzweck je Verkehrsmittel 2003 [in %]

22% der Wege der Niederösterreicher und Niederösterreicherinnen sind Pkw-Wege, die als Arbeitsweg bzw. als dienstliche Erledigung zurückgelegt werden¹⁸.

6.5 Weglänge

Die durchschnittliche Weglänge¹⁹ der von der niederösterreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) zurückgelegten Wege beträgt werktags rd. 14 km. Mehr

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

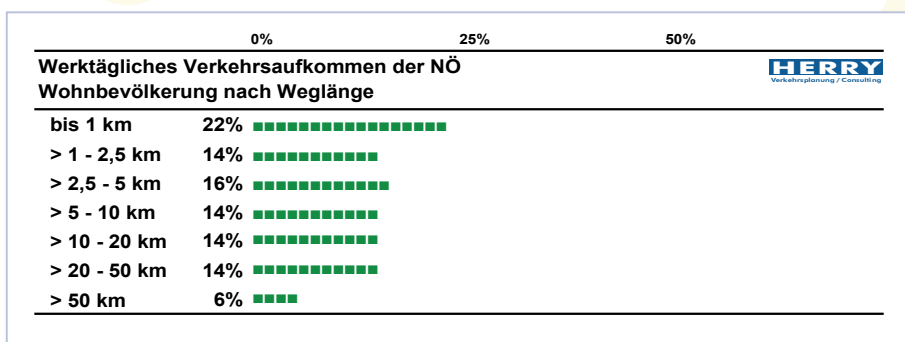


Abb. 36 Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Weglänge 2003 [in %]

Knapp jeder fünfte werktägliche Weg ist höchstens einen Kilometer lang.

¹⁸ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.

¹⁹ Die durchschnittliche Weglänge wurde von den Personen selbst geschätzt.



Die Grafik über die Summenhäufigkeiten der werktäglichen Wegdistanzen nach Verkehrsmitteln zeigt, dass ca. 45% der Fußwege nicht länger als 500 Meter sind.

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

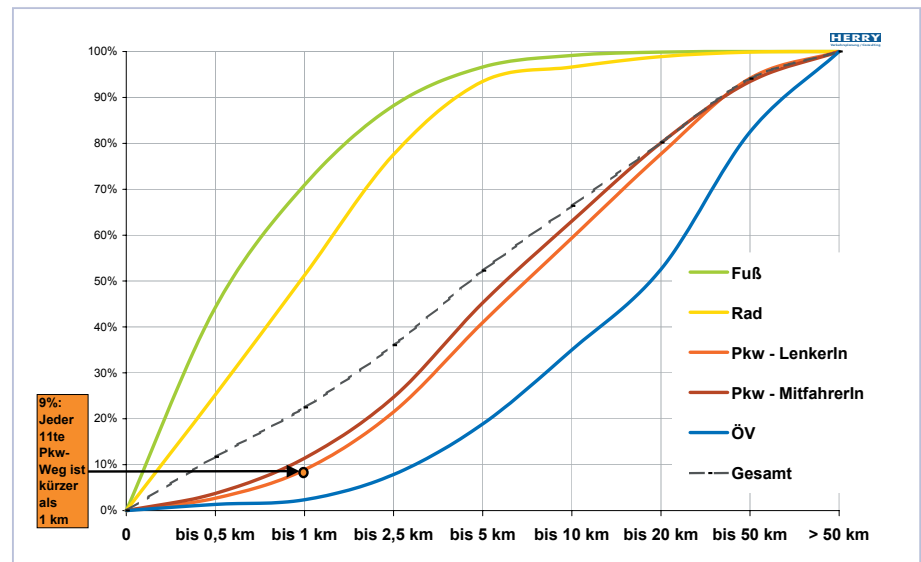
Der derzeitige Radanteil in Niederösterreich könnte in Zukunft mit einfachen Maßnahmen sicherlich noch erhöht werden - Potential ist - die Ent-

fernungszahlen sprechen eine deutliche Sprache - auf alle Fälle vorhanden! Pilotprojekte der NÖ Landesregierung, wie die Aktionen „ZweiRad - FreiRad“ (Motto: „Bis zu einer Woche gratis radeln!“)²⁰ oder „Verkehrsparen Wienerwald“ (Motto: „Umsteigen, wenn's einfach geht“) gehen genau in diese Richtung und versuchen, den NiederösterreicherInnen den Umstieg auf's Rad oder auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Fuß, Bus, Bahn) so schmackhaft wie möglich zu machen. Das ist in weiterer Folge ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Vor allem bei kurzen Wegen gibt es gute Alternativen zum Auto.

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

Abb. 37
Summenhäufigkeiten der werktäglichen Wegdistanzen nach Verkehrsmitteln 2003 [Wege in %]

Ca. 10% aller Autofahrten sind kürzer als 1 Kilometer und könnten durch umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Fuß, Rad) ersetzt werden.



Dass für längere Wege gerne auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen wird, belegt auch die „Durchschnittliche Wegelänge in km nach hauptsäch-

lich benutztem Verkehrsmittel“, die beim öffentlichen Verkehr mit knapp 30 km beinahe doppelt so hoch ist wie beim Pkw.

²⁰ Weitere Informationen finden Sie unter www.zweirad.at bzw. www.vsparat.at.

Betrachtet nach Wegzweck zeigt sich nochmals die große Bedeutung von Arbeitswegen für die Gesamtverkehrsleistung. Arbeitsplatzwege sowie Dienst-

wege sind im Durchschnitt deutlich länger (20 km bzw. 28 km) als Wege, die zu einem anderen Zweck vorgenommen werden.

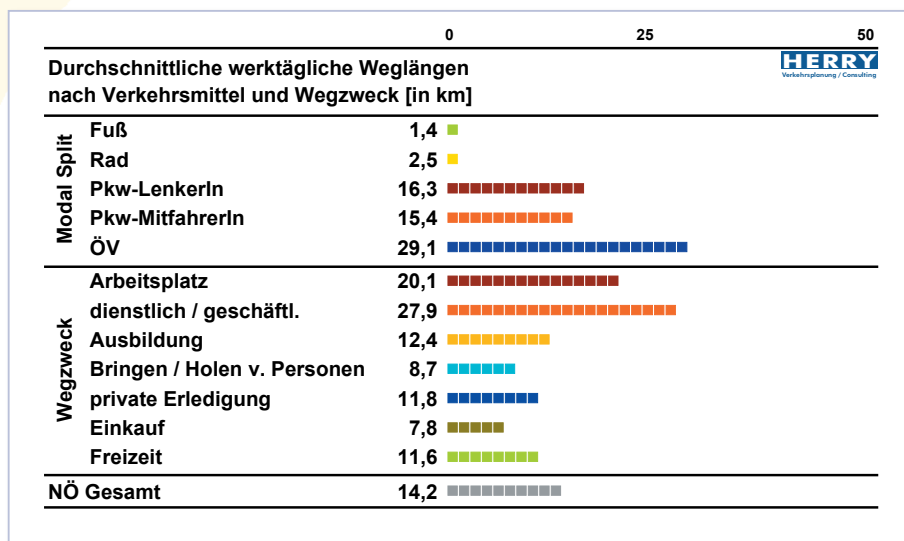


Abb. 38

Durchschnittliche werktägliche Weglängen nach Verkehrsmittel und Wegzweck 2003 [in km]

Arbeitswege haben eine große Bedeutung für die Gesamtverkehrsleistung, da sie im Durchschnitt wesentlich länger sind als andere Wege und sehr häufig mit dem Pkw zurückgelegt werden.

6.6 Wegdauer

Fast zwei Drittel der werktäglich zurückgelegten Wege der niederösterreichischen Bevölkerung dauern nicht länger als 20 Minuten, 8% aller Wege dauern länger als eine Stunde.

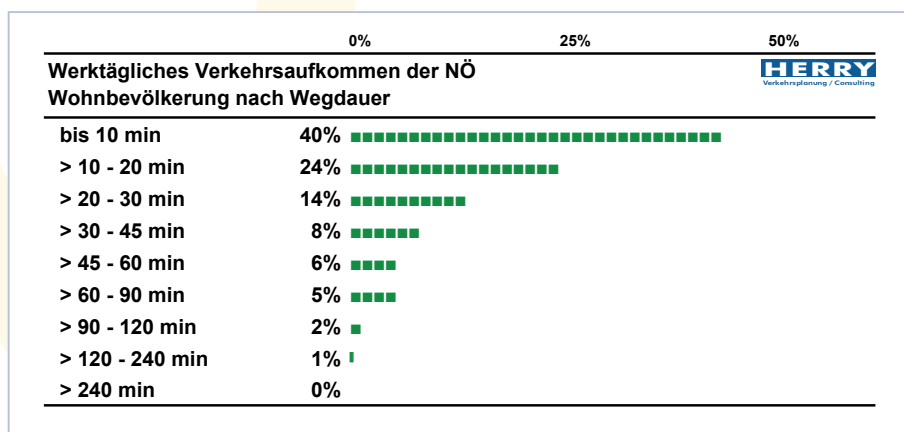


Abb. 39

Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Wegdauer 2003 [in %]

40% der Wege dauern nicht länger als 10 Minuten²¹.

²¹ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.

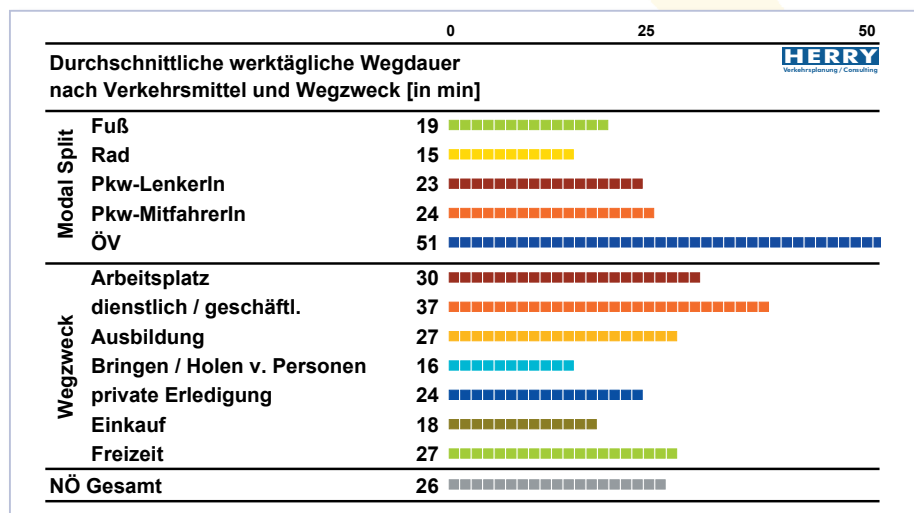


Betrachtet man die Wegdauer nach Verkehrsmitteln ergibt sich ein wesentlich einheitlicheres Bild als bei den Weglängen. Mit Ausnahme der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, diese dauern mit durchschnittlich 51 Minuten fast doppelt so lange, liegen alle durchschnittlichen Wegdauern zwischen 15 und 25 Minuten.

Die Wegdauer ist auch je nach Wegzweck verschieden: Wege zum und vom Arbeitsplatz sowie Dienstwege dauern länger als der Durchschnitt, dagegen liegen Einkaufswege, Bring- und Holwege und private Erledigungen unter der durchschnittlichen Wegdauer von 26 Minuten. Ausbildungs- und Freizeitwege dauern in der Regel jeweils rund 27 Minuten.

Abb. 40
Durchschnittliche
werktägliche Wegdauer
nach Verkehrsmittel
und Wegzweck 2003
[in min]

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauern mit durchschnittlich 51 Minuten am längsten.



6.7 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.

An Werktagen (und an Sonntagen) ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen stark an und erreicht zwischen 6 und 7 Uhr den höchsten Wert des Ta-

ges. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder und erreicht erst zwischen 16 und 17 Uhr einen weiteren Höhepunkt, der allerdings geringer ausfällt als der morgendliche Tageshöchstwert.

An Sonntagen stehen die Niederösterreicher und Niederösterreicherinnen später auf als an einem Werktag. Erst gegen 9 Uhr morgens ist eine erste Spitze im Verkehrsaufkommen erkennbar. Weitere Höchstwerte treten um 14 Uhr und zwischen 18 und 19 Uhr auf.

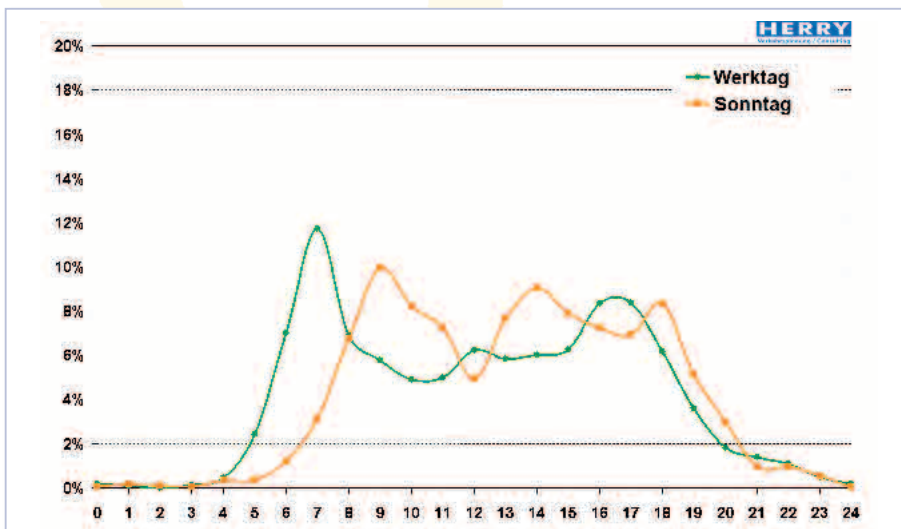


Abb. 41
Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege pro Tag nach Werktag/Sonntag 2003 [in %]

Morgens zwischen 6 und 7 Uhr ist das werktägliche Verkehrsaufkommen in Niederösterreich am größten.

Um festzustellen, aus welchen Gründen das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf schwankt, ist eine Betrachtung nach dem Zweck der Wege sinnvoll. Klar ersichtlich ist, dass der werktägliche Spitzenwert im Verkehrsaufkommen um 7 Uhr morgens vor allem durch Wege zur Arbeit und zur Ausbildung entsteht. Diese Wege fallen im Verlauf des Vormittags praktisch weg und werden vor allem durch Einkaufswege und private Erledigungen ersetzt. Erst zu Mittag setzen die Arbeitswege und Ausbildungswege wieder ein.

Der zweite Spitzenwert im Tagesverlauf (zwischen 16 und 17 Uhr) ist nicht mehr so eindeutig auf diese beiden Wegzwecke zurückzuführen wie der erste Tageshöchstwert. Hier sind es auch die Einkaufs- und Freizeitwege, die diese Spitze mit verursachen. Im Gegensatz zu allen anderen Wegen steigt der Anteil an Freizeitwegen an den Gesamtwegen im Verlauf des Tages an und ist ab ca. 19 Uhr der bestimmende Wegzweck.

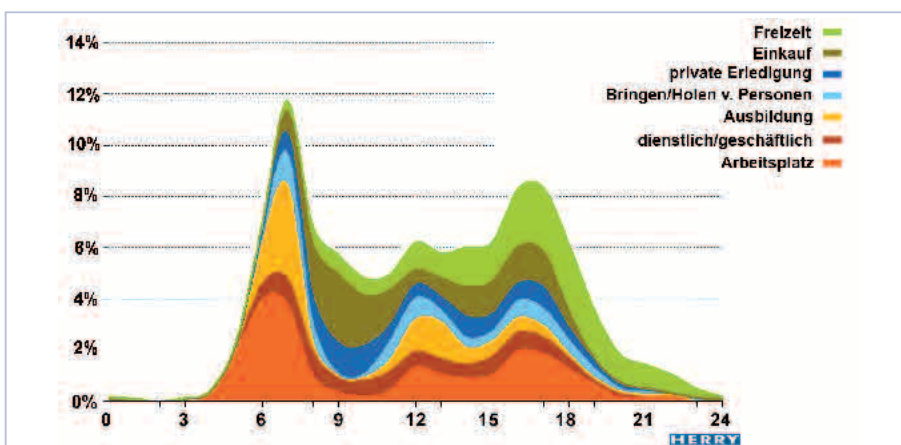


Abb. 42
Werktägliches zeitliches Verlauf der Beginnzeiten der Wege pro Tag nach Wegzwecken 2003 [in %]

Der werktägliche Spitzenwert im Verkehrsaufkommen um 7 Uhr morgens entsteht vor allem durch Wege zur Arbeit und zur Ausbildung.

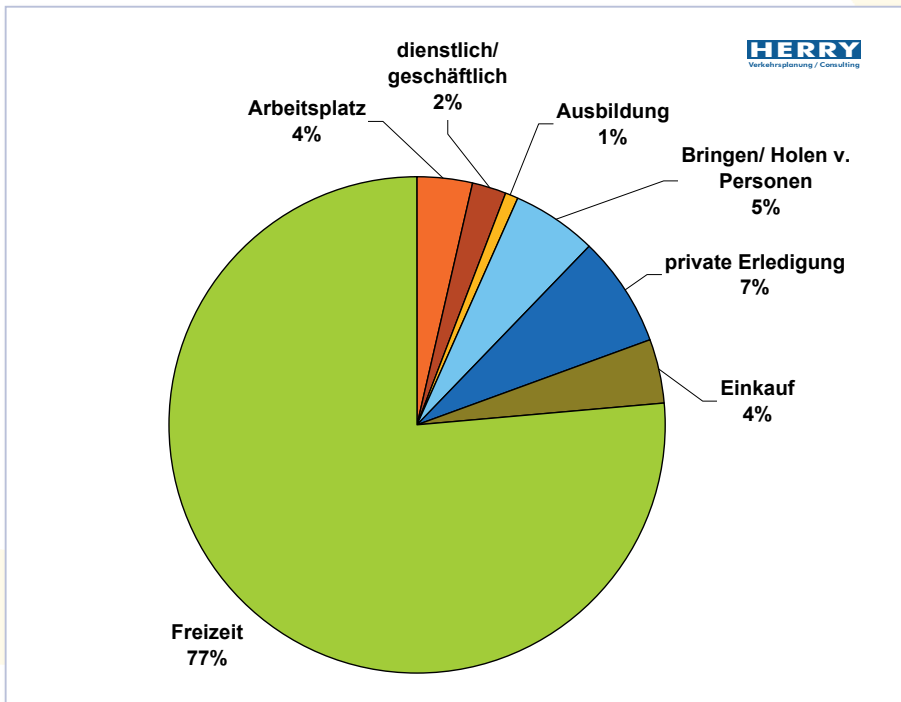


Abb. 44
Sonntägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Wegzwecken 2003 [Wege in %]

Fast 80% der an einem Sonntag zurückgelegten Wege sind Freizeitwege.

7.3 Weglänge

Im Vergleich zu Werktagen sind die Wege an Sonntagen durchschnittlich um fast 6 Kilometer länger. Dieser Unterschied in der durchschnittlichen Weglänge wird zum einen durch die

geringere Anzahl sehr kurzer Wege (unter 1 km), zum anderen durch den im Vergleich zu Werktagen um 50% erhöhten Anteil an Wegen über 50 km verursacht.

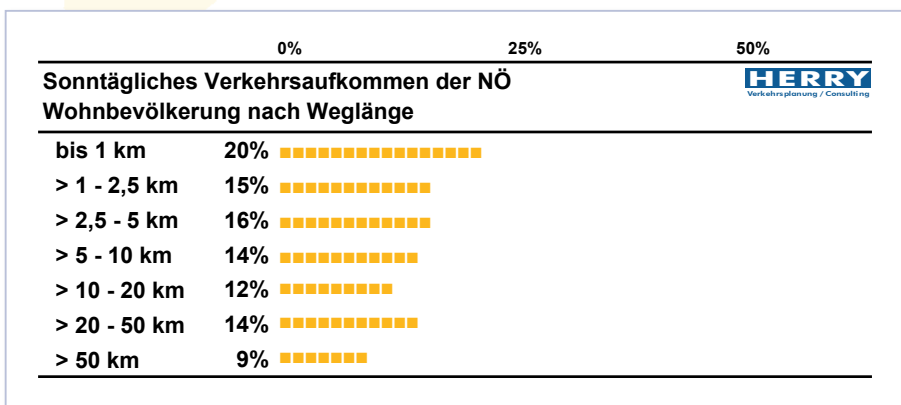


Abb. 45
Sonntägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Weglänge 2003 [in %]

An Sonntagen werden deutlich mehr Wege über 50 Kilometer als an Werktagen zurückgelegt.

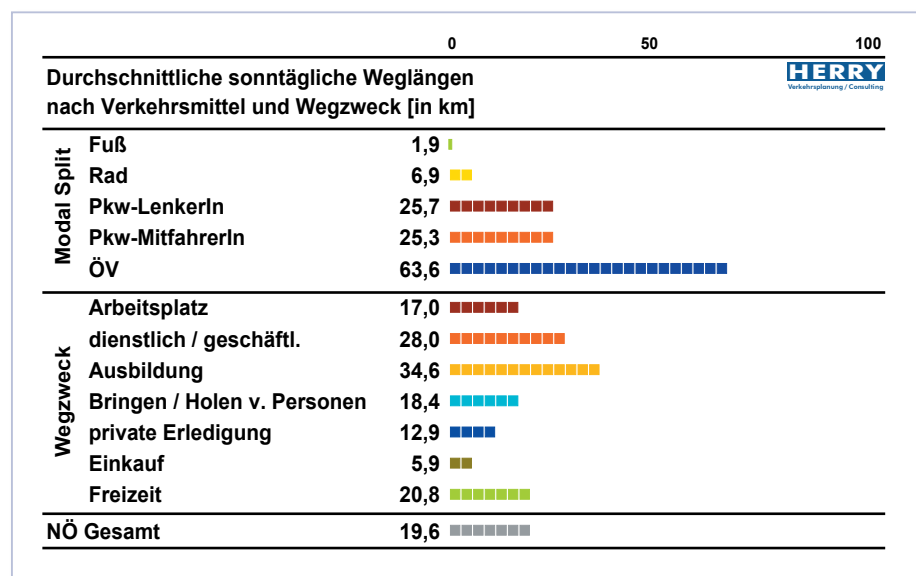
Abb. 46
 Durchschnittliche
 sonntägliche Weglänge
 nach Verkehrsmittel
 und Wegzweck 2003
 [in km]

Deutlicher erkennbar sind die Unterschiede in den Weglängen bei der Betrachtung nach Verkehrsmitteln und Wegzwecken. Vor allem Pkw-Wege und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind an Sonntagen wesentlich länger als an Werktagen – Pkw-Wege um 10 Kilometer, Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind mehr als doppelt so lang, aber seltener.

Bei den Wegzwecken sind in zwei Bereichen durchschnittlich längere Wege festzustellen. Einerseits die fast dreimal so lange Wegstrecke bei Ausbildungs-

wegen an Sonntagen. Diese lässt sich allerdings durch die Anreisewege von Auszubildenden (hauptsächlich Weiterbildung) zu einem nicht in derselben Gemeinde liegenden Ausbildungsort erklären.

Auffällig ist, die an Sonntagen durchschnittlich fast doppelt so lange Wegstrecke bei den Freizeitwegen als an Werktagen. Zusammen mit dem hohen Anteil an Freizeitwegen prägt dies das sonntägliche Mobilitätsbild der niederösterreichischen Bevölkerung.



Vor allem Pkw-Wege und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind an Sonntagen wesentlich länger als an Werktagen. Freizeitwege sind durchschnittlich fast doppelt so lang wie an Werktagen.

7.4 Wegdauer

Analog zu den Weglängen ist auch die Dauer der Wege an Sonntagen größer als an Werktagen. Sie steigt von durchschnittlich 26 Minuten werktags auf 33

Minuten an Sonntagen. Auch hier sind es vor allem die Wege über 2 Stunden, die den Durchschnittswert erhöhen.

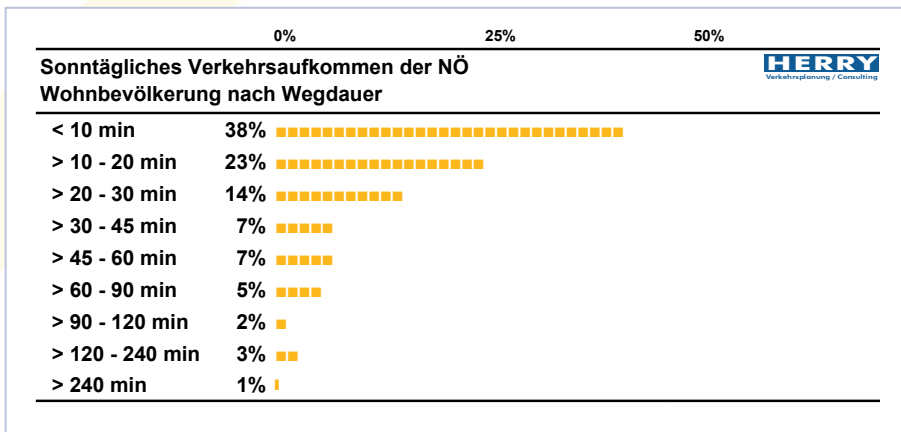


Abb. 47
Sonntägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Wegdauer 2003 [in %]

Auch die Wegdauer ist an Sonntagen länger als an Werktagen.

Betrachtet nach Verkehrsmitteln, kann festgestellt werden, dass die Unterwegszeit bei jedem einzelnen Verkehrsmittel deutlich höher liegt als an Werktagen. Interessant ist, dass die NiederösterreicherInnen an Sonntagen mit dem Fahrrad länger unterwegs sind als mit dem Pkw, was vor allem an den entsprechenden Wegelängen liegt.

Spitzenreiter ist auch hier der öffentliche Verkehr, der mit einer durchschnittlichen Wegdauer von 85 Minuten

(Werktag: 51 Minuten) weit vor allen anderen Verkehrsmitteln liegt, was wiederum durch die entsprechend größeren Wegelängen verursacht wird.

Unterschieden nach Wegzwecken sind wieder die Freizeitwege, auf Grund des hohen Anteils am sonntäglichen Verkehrsaufkommen, besonders interessant. Es zeigt sich, dass ein Freizeitweg sonntags im Schnitt um fast zehn Minuten länger dauert als an Werktagen.

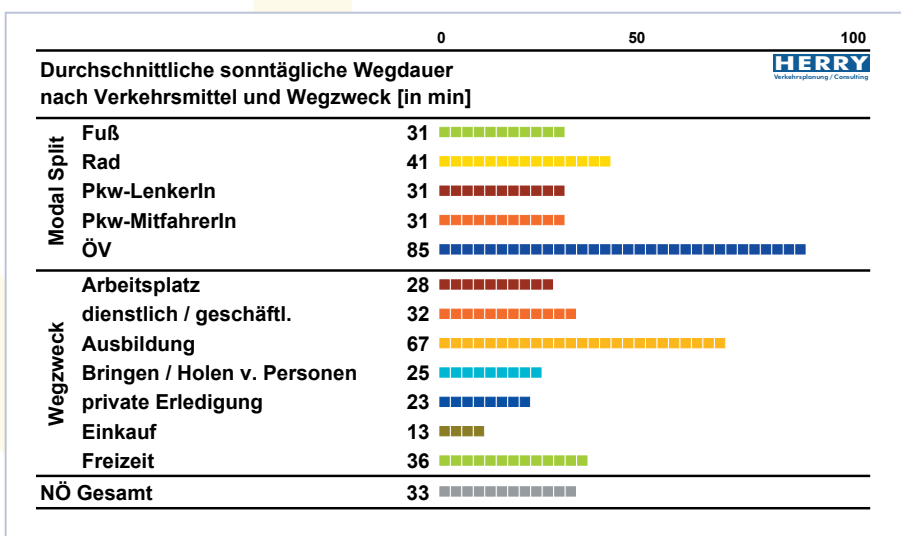


Abb. 48
Durchschnittliche sonntägliche Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wegzweck 2003 [in min]

Bei allen Verkehrsmitteln ist die durchschnittliche Wegdauer an Sonntagen deutlich länger als an Werktagen.

8 VERKEHRSVERHALTEN VERSCHIEDENER BEVÖLKERUNGSGRUPPEN

In diesem Abschnitt werden verschiedene Bevölkerungsgruppen bezüglich ihres Mobilitätsverhalten miteinander verglichen. Unterschieden wird hierbei nach Altersklassen, nach Geschlecht, nach „(Berufs-)Tätigkeit“ und nach „Haushaltstypen“.

Bei den „(Berufs-)Tätigkeiten“ wurde folgende Einteilung vorgenommen:

- Gruppe **„zu Hause“**: Diese Gruppe beinhaltet im Haushalt tätige Personen sowie jene, die „zur Zeit arbeitslos“ sind.
- Gruppe **„Pension“**: Pensionistinnen und Pensionisten
- Gruppe **„Ausbildung“**: alle Niederösterreicher und Niederösterreicherinnen, die sich in irgendeiner Form in Ausbildung befinden.
- Gruppe **„Berufstätig“**: Diese Gruppe inkludiert alle Vollzeit- sowie Teilzeitbeschäftigten.

Bei den „Haushaltstypen“ wurden ebenfalls vier Hauptgruppen unterschieden, diese wurden des Weiteren nach Altersklassen getrennt betrachtet:

- **„Singlehaushalte“**: alle allein lebende Personen
- **„2-Personen-Haushalt“**: Haushalte, in denen 2 Personen (beide Personen sind in etwa gleich alt, d. h. gehören derselben Altersklasse an²²) wohnen.
- **Familien mit Kindern unter 16 Jahren**: In einem solchen Haushalt leben mehr als 2 Personen, mindestens eine davon ist unter 16 Jahre alt.
- **Familien ohne Kinder unter 16 Jahren**: Haushalte mit mehr als 2 Personen, wobei alle Personen mindestens 16 Jahre alt sind.

8.1 Außer-Haus-Anteil

Der Anteil der Bevölkerung, der mindestens einen Weg an einem Werktag außer Haus unternimmt, ist bei den ersten drei Altersgruppen (6 bis 49-Jährige) in etwa gleich hoch (91% bis 93%) und liegt über dem niederösterreichischen Durchschnitt (87,5%).

Die 50- bis 64-Jährigen liegen mit rd. 87% geringfügig unter dem durchschnittlichen Wert. Erst ab 65 Jahren fällt der Außer-Haus-Anteil stark ab und erreicht in dieser Altersgruppe durchschnittlich nur noch 72%.

Etwas geringer sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen, wobei der Außer-Haus-Anteil bei Männern mit 90% etwas über, bei Frauen mit 85% etwas unter dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung (87,5%) liegt. Dieser Unterschied entsteht hauptsächlich durch die größere Anzahl älterer Frauen (über 65 Jahren) in der Bevölkerung. Vergleicht man nur die Frauen und Männer unter 65 Jahren, ist der Unterschied im Außer-Haus-Anteil wesentlich geringer (Männer 92%, Frauen 90%).

²² Zu den Altersklassen: siehe Kapitel 5.1

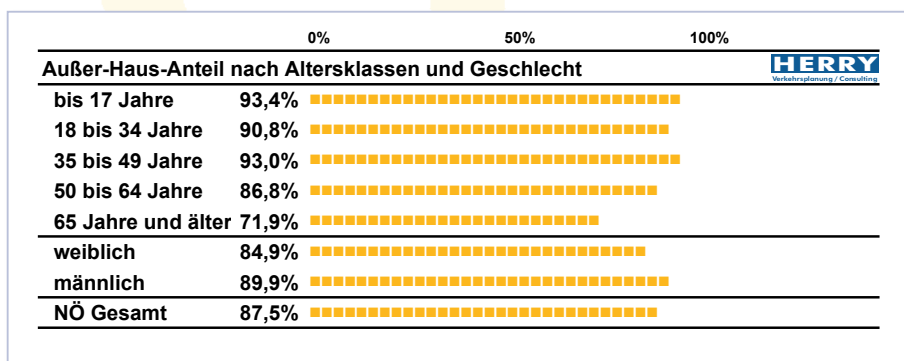


Abb. 49
Werktägliches Außer-Haus-Anteil nach Altersklassen und Geschlecht 2003 [Personen in %]

Mehr als ein Viertel aller älteren Personen über 65 Jahren bleibt an einem Werktag zu Hause. Bei Personen bis 49 Jahren bestehen praktisch keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

Größere Unterschiede existieren bei der Differenzierung nach (Berufs-)Tätigkeiten. Personen, die keiner regelmäßigen Tätigkeit außer Haus nachgehen,

sowie PensionistInnen verlassen werktags das Haus/die Wohnung wesentlich seltener als Berufstätige und Auszubildende.

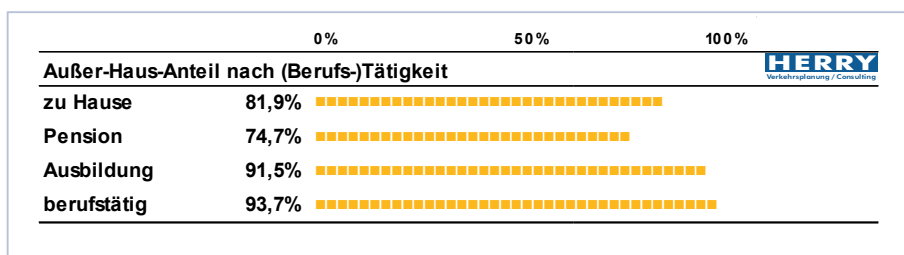


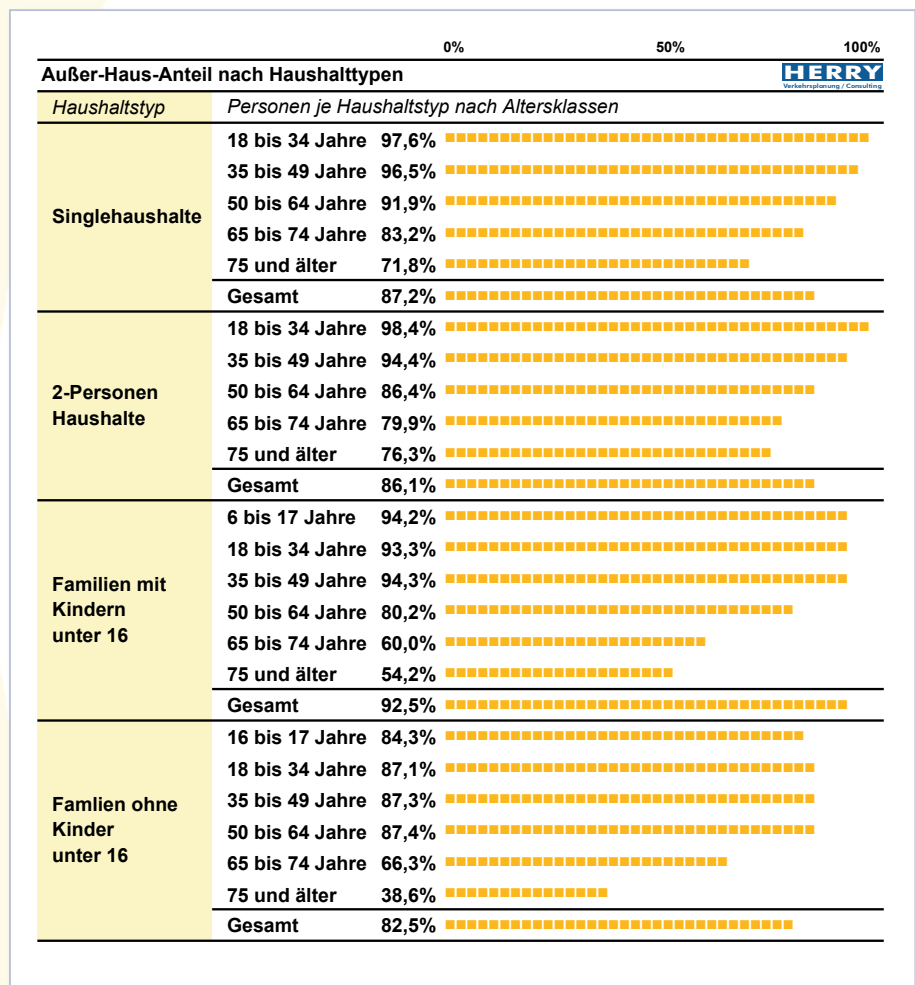
Abb. 50
Werktägliches Außer-Haus-Anteil nach (Berufs-)Tätigkeiten 2003 [Personen in %]

Der Außer-Haus-Anteil ist bei berufstätigen Personen und bei Personen in Ausbildung am größten.



Die folgende Tabelle zeigt den werktäglichen Außer-Haus-Anteil differenziert nach Haushaltstypen.

Abb. 51
Werktägliches Außer-Haus-Anteil nach Haushaltstypen 2003
 [Personen in %]



8.2 Wege pro Person/mobiler Person

Bezüglich der Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person an einem Wochentag können große Unterschiede zwischen den Altersklassen festgestellt werden.

- Für Personen bis zum 49sten Lebensjahr gilt: Je älter die Person ist, desto mehr Wege legt sie zurück.
- Erst die 50- bis 64-Jährigen legen im Schnitt wieder etwa gleich viele Wege pro Tag zurück wie die unter 18-Jährigen (2,8 zu 3,0 Wege pro Person bzw. 3,2 Wege pro mobiler Person).
- Bei den über 65-Jährigen ist zwar festzustellen, dass diese gerechnet

auf alle über 65-Jährigen deutlich weniger Wege (pro Person) zurücklegen, jedoch die Wege pro mobiler Person mit 3,0 nur leicht unter dem Wert der 50- bis 64-Jährigen liegen.

- Frauen und Männer legen in etwa gleich viele Wege an einem Werktag zurück. Tendenziell ist festzuhalten, dass Frauen weniger außer Haus sind (und daher weniger Wege pro Person aufweisen), aber bei den Wegen pro mobiler Person leicht vor den Männern liegen. Das heißt, wenn Frauen außer Haus unterwegs sind, dann legen sie im Schnitt mehr Wege zurück als Männer.

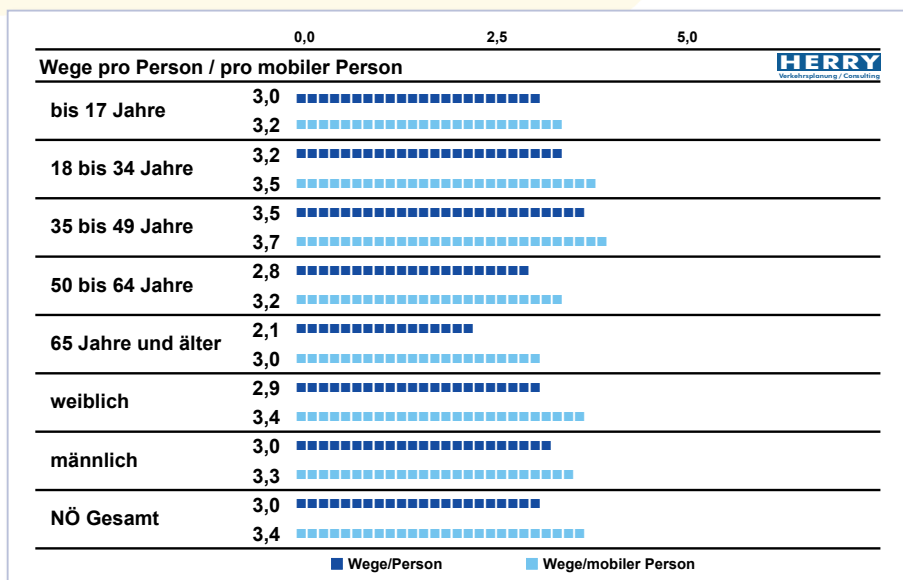


Abb. 52

Wege pro Person und mobiler Person nach Altersklassen und Geschlecht 2003

Die 35 bis 49-Jährigen legen im Schnitt am meisten Wege an einem Werktag zurück. Zwischen Männern und Frauen bestehen keine großen Unterschiede.

Nach (Berufs-)Tätigkeit unterschieden ergibt sich ein ganz klares Bild der niederösterreichischen Wohnbevölkerung:

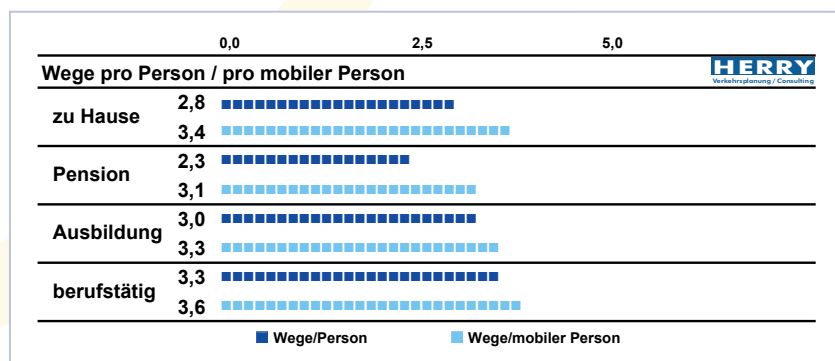
- Berufstätige Personen (voll und teilweise berufstätig) sind am mobilsten (3,3 Wege pro Person bzw. 3,6 Wege pro mobiler Person), wobei die teilwei-

se berufstätigen Personen wiederum mobiler sind als die Vollberufstätigen.

- Pensionisten und Pensionistinnen sind am wenigsten mobil (2,3 Wege pro Person bzw. 3,1 Wege pro mobiler Person).

Abb. 53
 Wege pro Person und mobiler Person nach (Berufs-)Tätigkeit 2003

Berufstätige Personen legen im Durchschnitt mehr Wege an einem Tag zurück als alle anderen Bevölkerungsgruppen.



Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Wege pro Person und mobiler Person differenziert nach Haushaltstypen.

Abb. 54
 Wege pro Person und mobiler Person nach Haushaltstyp 2003

Haushaltstyp	Personen je Haushaltstyp nach Altersklassen	Wege pro Person	Wege pro mobiler Person
Singlehaushalte	18 bis 34 Jahre	3,5	3,6
	35 bis 49 Jahre	3,4	3,5
	50 bis 64 Jahre	3,1	3,4
	65 bis 74 Jahre	2,4	2,9
	75 und älter	2,0	2,7
	Gesamt	2,8	3,2
2-Personen Haushalte	18 bis 34 Jahre	3,5	3,6
	35 bis 49 Jahre	3,1	3,3
	50 bis 64 Jahre	2,7	3,2
	65 bis 74 Jahre	2,3	2,9
	75 und älter	2,2	2,9
	Gesamt	2,7	3,2
Familien mit Kindern unter 16	6 bis 17 Jahre	3,0	3,2
	18 bis 34 Jahre	3,6	3,8
	35 bis 49 Jahre	3,7	4,0
	50 bis 64 Jahre	2,5	3,1
	65 bis 74 Jahre	1,6	2,7
	75 und älter	1,3	2,5
Gesamt	3,3	3,6	
Familien ohne Kinder unter 16	16 bis 17 Jahre	2,6	3,1
	18 bis 34 Jahre	2,8	3,2
	35 bis 49 Jahre	3,1	3,6
	50 bis 64 Jahre	2,9	3,3
	65 bis 74 Jahre	2,0	3,0
	75 und älter	1,1	2,9
Gesamt	2,7	3,3	

HERRY Consult GmbH



8.3 Verkehrsmittelwahl

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

Bei Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl altersbedingt geprägt durch hohe Anteile an Fußwegen und Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch durch einen hohen Pkw-MitfahrerInnenanteil.

Die Verkehrsmittelwahl markiert aber auch deutlich den Übergang von der Gruppe der Jugendlichen, die vorwiegend zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, hin zur „automobilen“ Gruppe der Erwachsenen. Diese Verschiebung ist bedingt durch die berufliche Entwicklung der jungen Erwachsenen und damit einer Verschiebung von Ausbildungswegen hin zu Arbeitswegen, aber vor allem auch durch die nun vorhandene recht-

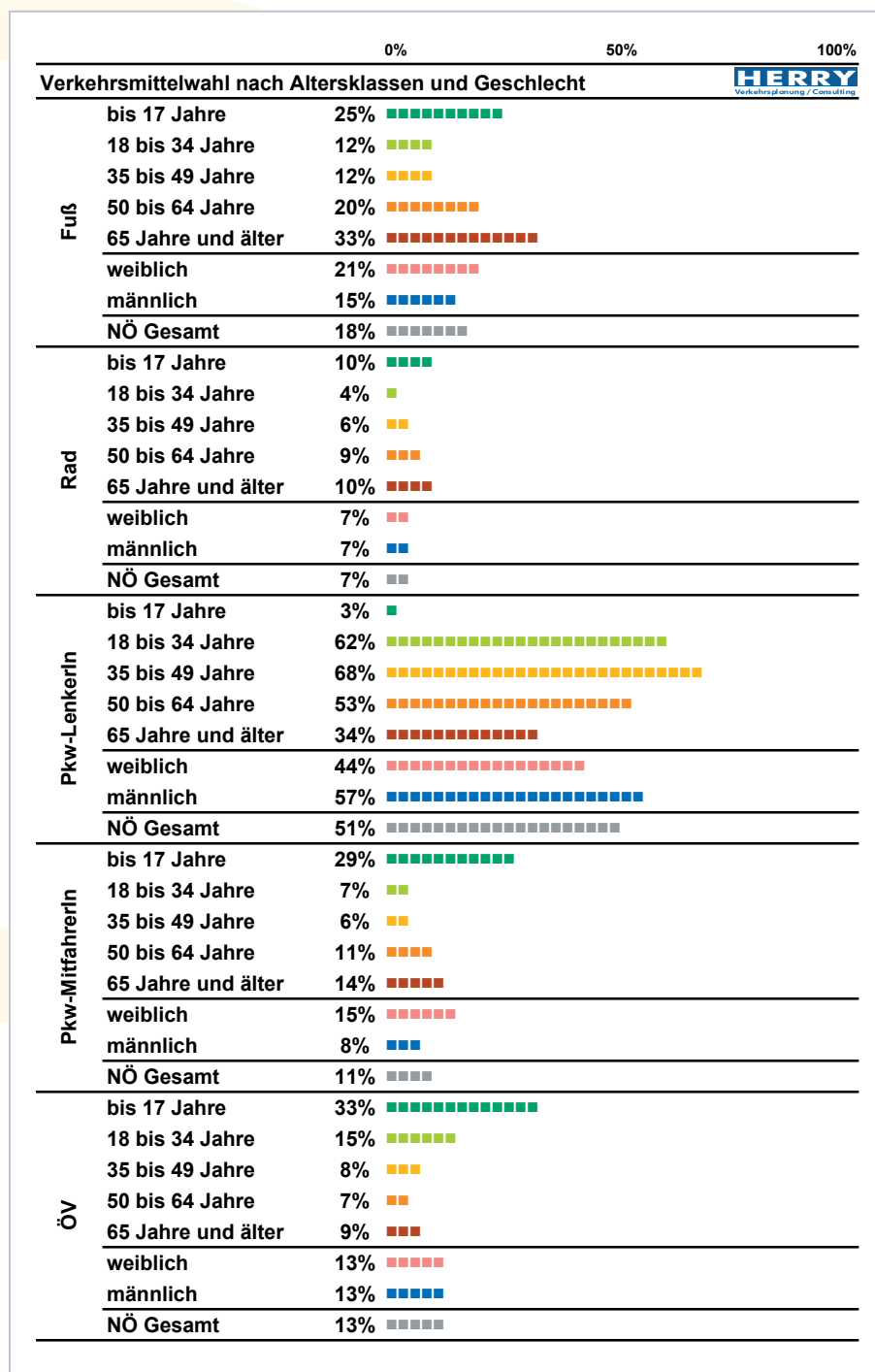
liche Möglichkeit (Führerscheinbesitz), einen Pkw lenken zu können.

Unterschiede zwischen den Geschlechtern bestehen vor allem im Fuß- und Pkw-Verkehr. Während Frauen deutlich mehr zu Fuß gehen (21% zu 15%), ist der Pkw nach wie vor ein eher „männliches“ Verkehrsmittel. 57% der Wege der Männer, aber nur 44% der Wege der Frauen werden mit dem Pkw als Lenker bzw. Lenkerin zurückgelegt (was zum Teil an der gegenüber den männlichen Personen geringeren Pkw-Verfügbarkeit liegt). Genau umgekehrt ist das Verhältnis bei jenen Personen, die als MitfahrerInnen unterwegs sind. Diese Unterschiede können in allen Regionen Niederösterreichs festgestellt werden. Die geschlechterspezifischen Differenzen sind u.a. durch die unterschiedliche Pkw-Verfügbarkeit begründet (siehe Kapitel 5.3 „Pkw-Verfügbarkeit“).



Bei Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl altersbedingt geprägt durch hohe Anteile an Fußwegen und Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Abb. 55
**Werktägliches
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölkerung
 nach Verkehrsmittelanteilen nach
 Altersklassen und
 Geschlecht 2003 [in %]**



Zwischen den Altersklassen und den Geschlechtern zeigen sich erhebliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl.

Abb. 56
 Werktätiges
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölkerung
 nach Verkehrsmittelanteilen,
 Regionen und
 Geschlecht 2003 [in %]

Region		Fuß	Rad	MIV - LenkerIn	MIV - MittfahrerIn	ÖV	Summe
NÖ Mitte	weiblich	19%	7%	44%	15%	15%	100%
	männlich	15%	7%	55%	9%	14%	100%
	Gesamt	17%	7%	49%	12%	15%	100%
NÖ West (Mostviertel)	weiblich	22%	8%	45%	15%	10%	100%
	männlich	15%	6%	62%	8%	9%	100%
	Gesamt	19%	7%	53%	11%	10%	100%
Waldviertel	weiblich	25%	4%	44%	17%	10%	100%
	männlich	16%	7%	61%	8%	8%	100%
	Gesamt	20%	6%	52%	13%	9%	100%
Weinviertel	weiblich	25%	8%	39%	13%	15%	100%
	männlich	11%	9%	59%	7%	14%	100%
	Gesamt	18%	8%	49%	10%	15%	100%
Industrieviertel	weiblich	19%	7%	46%	15%	13%	100%
	männlich	16%	7%	55%	7%	15%	100%
	Gesamt	18%	7%	50%	11%	14%	100%
NÖ-Gesamt	weiblich	21%	7%	44%	15%	13%	100%
	männlich	15%	7%	57%	8%	13%	100%
	Gesamt	18%	7%	51%	11%	13%	100%

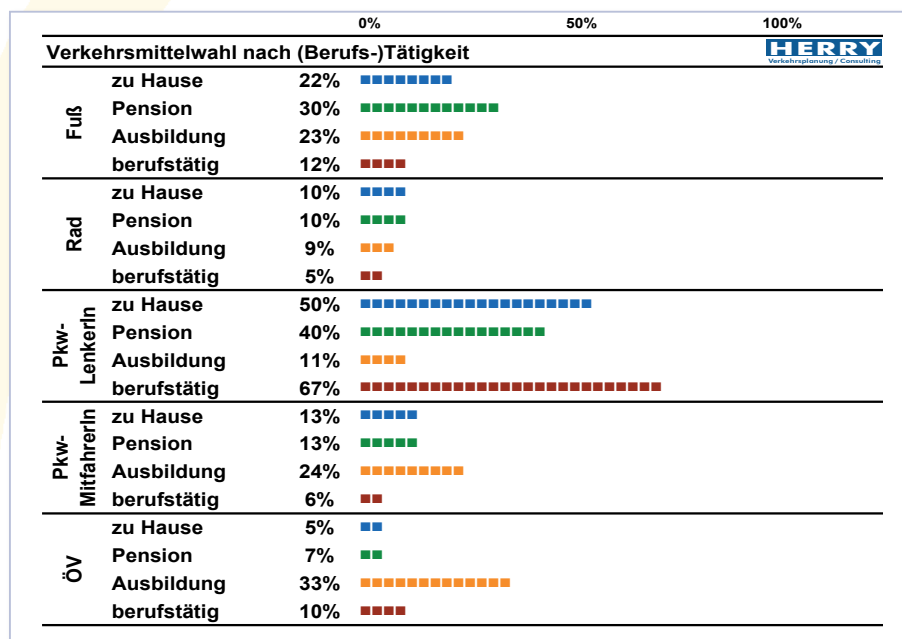
HERRY Consult 2004

Bei der Unterscheidung nach (Berufs-) Tätigkeit zeigen sich drei wesentliche Unterschiede bezüglich der Verkehrsmittelwahl:

- Personen in Pension gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß,
- das Auto (als Lenker bzw. Lenkerin) ist das Verkehrsmittel der (Voll-)Berufstätigen und
- Personen in Ausbildung benutzen im Vergleich zu den anderen Personengruppen sehr häufig öffentliche Verkehrsmittel.



Abb. 57
 Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen nach (Berufs-)Tätigkeit 2003 [in %]



Der Pkw ist das Verkehrsmittel der (Voll-)Berufstätigen. Auszubildende benutzen überdurchschnittlich oft öffentliche Verkehrsmittel.

Die folgende Tabelle zeigt das werktägliche Verkehrsaufkommen der niederösterreichischen Wohnbevölkerung differenziert nach Verkehrsmittelanteilen und Haushaltstyp.

Abb. 58
 Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen nach Haushaltstyp 2003 [in %]

Haushaltstyp	Personen je Haushaltstyp nach Altersklassen	Fuß	Rad	Pkw - LenkerIn	Pkw - MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Summe
Singlehaushalte	18 bis 34 Jahre	10%	3%	62%	6%	19%	100%
	35 bis 49 Jahre	18%	4%	63%	3%	12%	100%
	50 bis 64 Jahre	36%	8%	44%	5%	7%	100%
	65 bis 74 Jahre	33%	18%	32%	5%	12%	100%
	75 und älter	45%	15%	10%	5%	25%	100%
	Gesamt	28%	9%	44%	5%	14%	100%
2-Personen Haushalte	18 bis 34 Jahre	11%	3%	64%	7%	15%	100%
	35 bis 49 Jahre	14%	5%	59%	12%	10%	100%
	50 bis 64 Jahre	19%	10%	51%	13%	7%	100%
	65 bis 74 Jahre	28%	11%	37%	21%	3%	100%
	75 und älter	38%	8%	30%	18%	6%	100%
	Gesamt	20%	8%	51%	14%	7%	100%
Familien mit Kindern unter 16	6 bis 17 Jahre	26%	10%	2%	30%	32%	100%
	18 bis 34 Jahre	16%	4%	63%	6%	11%	100%
	35 bis 49 Jahre	11%	7%	70%	5%	7%	100%
	50 bis 64 Jahre	15%	6%	55%	7%	17%	100%
	65 bis 74 Jahre	22%	0%	55%	23%	0%	100%
	75 und älter	40%	0%	47%	13%	0%	100%
Gesamt	17%	7%	47%	13%	16%	100%	
Familien ohne Kinder unter 16	16 bis 17 Jahre	16%	13%	12%	15%	44%	100%
	18 bis 34 Jahre	7%	3%	61%	9%	20%	100%
	35 bis 49 Jahre	14%	8%	64%	8%	6%	100%
	50 bis 64 Jahre	14%	9%	61%	9%	7%	100%
	65 bis 74 Jahre	31%	9%	40%	18%	2%	100%
	75 und älter	42%	7%	27%	21%	3%	100%
Gesamt	13%	6%	58%	10%	13%	100%	

HERRY Consult GmbH

8.4 Wegzweck

Bei rund der Hälfte (48%) der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um folgende Aktivitäten: „Freizeit“ (21%), „Einkauf“ (17%) und „private Erledigungen“ (10%).

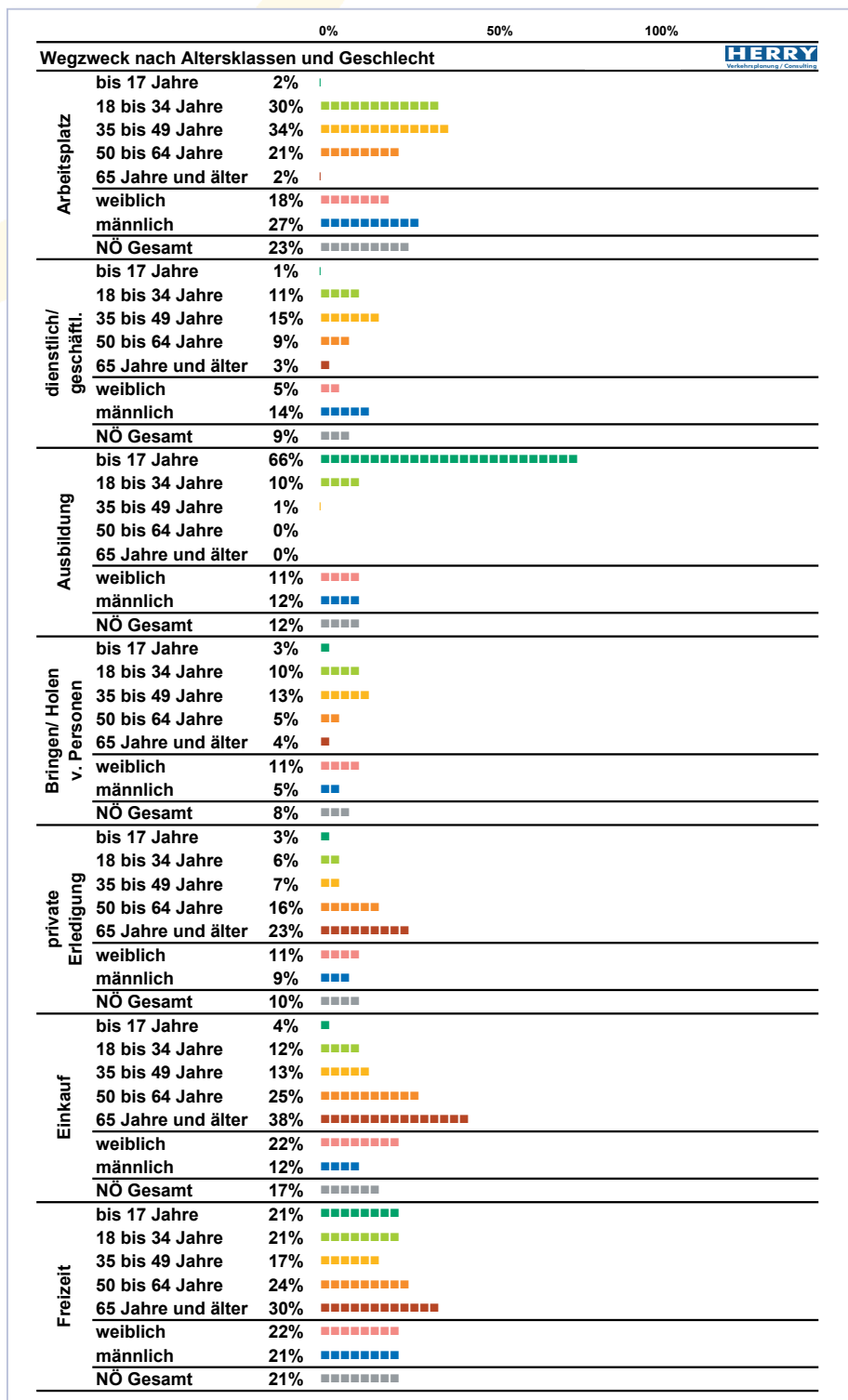
- Beobachtet man die Entwicklungen in den letzten Jahren, wie z. B. steigende Lebenserwartung, längere Ausbildungszeiten, zunehmende Außer-Haus-Freizeitaktivitäten (Essen, Kultur, Sport, Unterhaltung) usw., ist davon auszugehen, dass sich diese Trends auch in Zukunft fortsetzen werden und vor allem das Freizeitverhalten und damit eng verbunden der Freizeitverkehr der älteren BewohnerInnen noch weiter zunehmen werden.

Schon jetzt liegen Personen mit über 50 Jahren bei diesen Aktivitäten deutlich über den Durchschnittswerten der niederösterreichischen Bevölkerung.

- Wege zu Schulen, Fachhochschulen, Universitäten und Weiterbildungsinstitutionen (sog. Ausbildungswege) dominieren bei der jüngsten Altersklasse mit zwei Drittel der Wege diese Personengruppe.
- Wege zum und vom Arbeitsplatz haben für die beiden Altersklassen der 18- bis 34-Jährigen und der 35- bis 49-Jährigen eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung.
- Deutliche Unterschiede treten zwischen den Geschlechtern auf. Während Arbeitsplatzwege und Dienstwege männlich dominiert sind, sind Einkaufswege sowie Bring- und Holwege Frauensache.
- Keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind hingegen bei Ausbildungs- und Freizeitwegen festzustellen.



Abb. 59
**Werktägliches
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölkerung
 nach Wegzweck,
 Altersklassen und
 Geschlecht 2003**
 [Wege in %]



Auch bei den Wegzwecken sind deutliche Unterschiede zwischen den Altersklassen und den Geschlechtern festzustellen²³.

²³ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.



Die folgende Tabelle zeigt das werktägliche Verkehrsaufkommen der niederösterreichischen Wohnbevölkerung differenziert nach Wegzwecken und Haushaltstyp.

Haushaltstyp	Personen je Haushaltstyp nach Altersklassen	Personen je Haushaltstyp nach Wegzwecken				Personen je Haushaltstyp nach Wegzwecken			Summe
		Arbeitsplatz	dienstlich/ geschäftl.	Ausbildung	Bringen/ Holen v. Personen	private Erledigung	Einkauf	Freizeit	
Singlehaushalte	18 bis 34 Jahre	34%	15%	4%	1%	14%	11%	21%	100%
	35 bis 49 Jahre	35%	15%	1%	4%	9%	12%	24%	100%
	50 bis 64 Jahre	13%	11%	0%	3%	15%	34%	24%	100%
	65 bis 74 Jahre	6%	1%	0%	4%	21%	34%	34%	100%
	75 und älter	1%	1%	0%	1%	23%	39%	35%	100%
	Gesamt	19%	10%	1%	2%	16%	25%	27%	100%
2-Personen Haushalte	18 bis 34 Jahre	38%	11%	3%	2%	3%	21%	22%	100%
	35 bis 49 Jahre	40%	18%	1%	5%	10%	11%	15%	100%
	50 bis 64 Jahre	19%	7%	0%	5%	16%	26%	27%	100%
	65 bis 74 Jahre	1%	2%	0%	4%	24%	43%	26%	100%
	75 und älter	0%	1%	0%	5%	22%	42%	30%	100%
	Gesamt	20%	8%	1%	4%	15%	27%	25%	100%
Familien mit Kindern unter 16	6 bis 17 Jahre	1%	0%	68%	3%	3%	4%	21%	100%
	18 bis 34 Jahre	25%	11%	7%	16%	7%	14%	20%	100%
	35 bis 49 Jahre	31%	15%	1%	18%	7%	12%	16%	100%
	50 bis 64 Jahre	40%	13%	0%	8%	16%	11%	12%	100%
	65 bis 74 Jahre	3%	7%	0%	3%	25%	38%	24%	100%
	75 und älter	3%	0%	0%	6%	23%	49%	19%	100%
Gesamt	21%	10%	22%	12%	6%	11%	18%	100%	
Familien ohne Kinder unter 16	16 bis 17 Jahre	8%	0%	56%	1%	7%	6%	22%	100%
	18 bis 34 Jahre	35%	8%	17%	4%	5%	7%	24%	100%
	35 bis 49 Jahre	37%	14%	1%	8%	5%	17%	18%	100%
	50 bis 64 Jahre	28%	10%	1%	5%	13%	23%	20%	100%
	65 bis 74 Jahre	3%	7%	0%	2%	24%	38%	26%	100%
	75 und älter	8%	1%	0%	2%	22%	36%	31%	100%
Gesamt	31%	9%	10%	5%	8%	15%	22%	100%	

HERRY Consult GmbH

Abb. 60
 Werktägliches Verkehrsaufkommen der NÖ Wohnbevölkerung nach Wegzweck und Haushaltstyp 2003 [Wege in %]

9 REGIONALE ASPEKTE DES VERKEHRSVERHALTENS

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

Abb. 61
Regionseinteilung



9.1 Außer-Haus-Anteil

Beim werktäglichen Außer-Haus-Anteil bestehen zwischen den niederösterreichischen Hauptregionen (NÖ Mitte, NÖ West (Mostviertel), Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel) keine gravierenden Unterschiede. Während sich das Industrieviertel und NÖ Mitte mit 88% bzw. 89% knapp über dem

niederösterreichischen Durchschnitt von 87,5% befinden, liegen NÖ West (Mostviertel) (85%) und das Waldviertel (86%) leicht darunter. Der Außer-Haus-Anteil im Weinviertel liegt mit 87,6% genau im Niederösterreich-Durchschnitt.

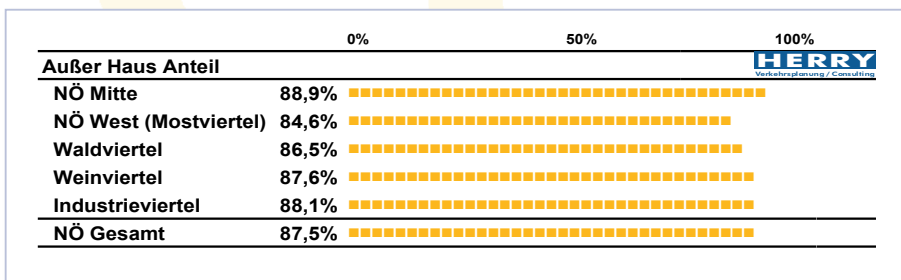


Abb. 62
 Werk­täglicher Außer-Haus-Anteil nach Region 2003
 [Personen in %]

Bezüglich des Außer-Haus-Anteils liegen Personen aus dem Industrieviertel und aus NÖ Mitte leicht über dem niederösterreichischen Durchschnitt.

9.2 Wege pro Person/mobiler Person

Ein ähnliches Bild wie beim Außer-Haus-Anteil zeigt der Vergleich nach Wegen pro Person bzw. Wegen pro mobiler Person. Während Weinviertel und Industrieviertel ungefähr dem nie-

derösterreichischen Durchschnitt entsprechen, fallen NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel in der Mobilitätsrate der Bevölkerung geringfügig darunter und NÖ Mitte etwas darüber.

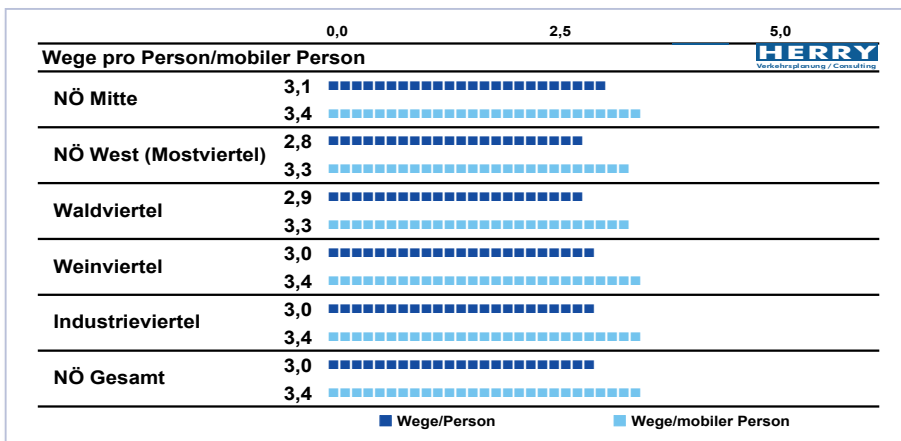


Abb. 63
 Wege pro mobiler und nicht mobiler Person nach Region 2003
 [Personen in %]

NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel liegen bezüglich der Wege pro Person/mobiler Person geringfügig unter dem niederösterreichischen Durchschnitt.

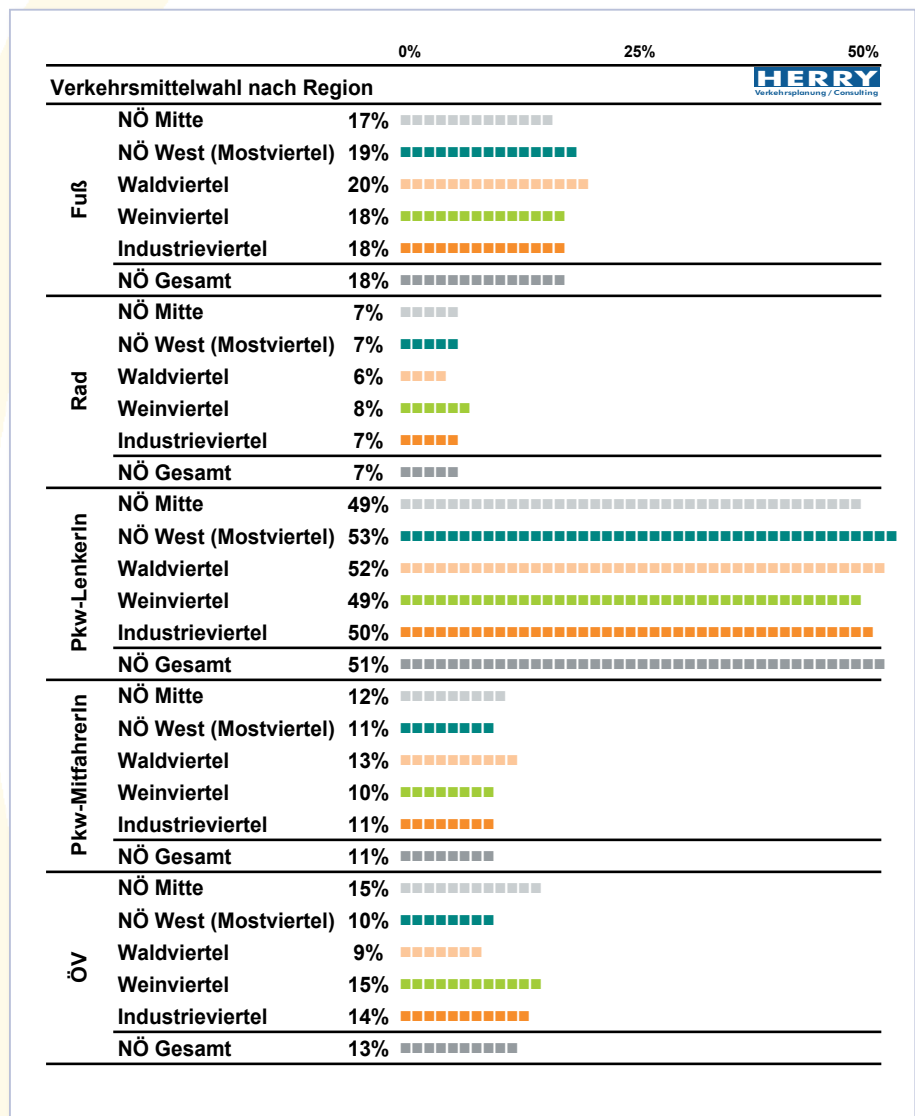
9.3 Verkehrsmittelwahl

Auch bei der Verkehrsmittelwahl stehen NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel aus dem sonst recht einheitlichen Bild heraus. Der Fußanteil ist in diesen beiden Regionen mit 19% bzw. 20% geringfügig höher als in den anderen niederösterreichischen Regionen. Auch der Anteil an Pkw-LenkerInnen liegt über dem durchschnittlichen

Wert. Eine Erklärung dafür könnte ein aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur nicht so dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Diese Vermutung wird durch die doch wesentlich geringeren Anteile an ÖV-BenutzerInnen in diesen beiden Regionen und die damit verbundene Verlagerung zu anderen Verkehrsmitteln bestätigt.



Abb. 64
**Werktägliches
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölkerung
 nach Verkehrsmittelanteilen und
 Region 2003 [in %]**



Auch bei der Verkehrsmittelwahl stechen NÖ West (Mostviertel) und das Waldviertel aus dem sonst recht einheitlichen Bild durch mehr Pkw-Fahrten und weniger Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln heraus.

9.4 Wegzweck

Hinsichtlich der Wegzwecke, betrachtet nach Regionen, sind in Niederösterreich nur sehr geringe Unterschiede festzustellen. Im Wesentlichen liegen alle Regionen bei den Arbeits- und Dienstwegen, Ausbildungswegen, Bring- und

Holwegen, privaten Erledigungen und bei den Einkaufswegen im niederösterreichischen Durchschnitt. Lediglich bei den Freizeitwegen liegen das Weinviertel und das Waldviertel etwas unter dem Durchschnittswert.

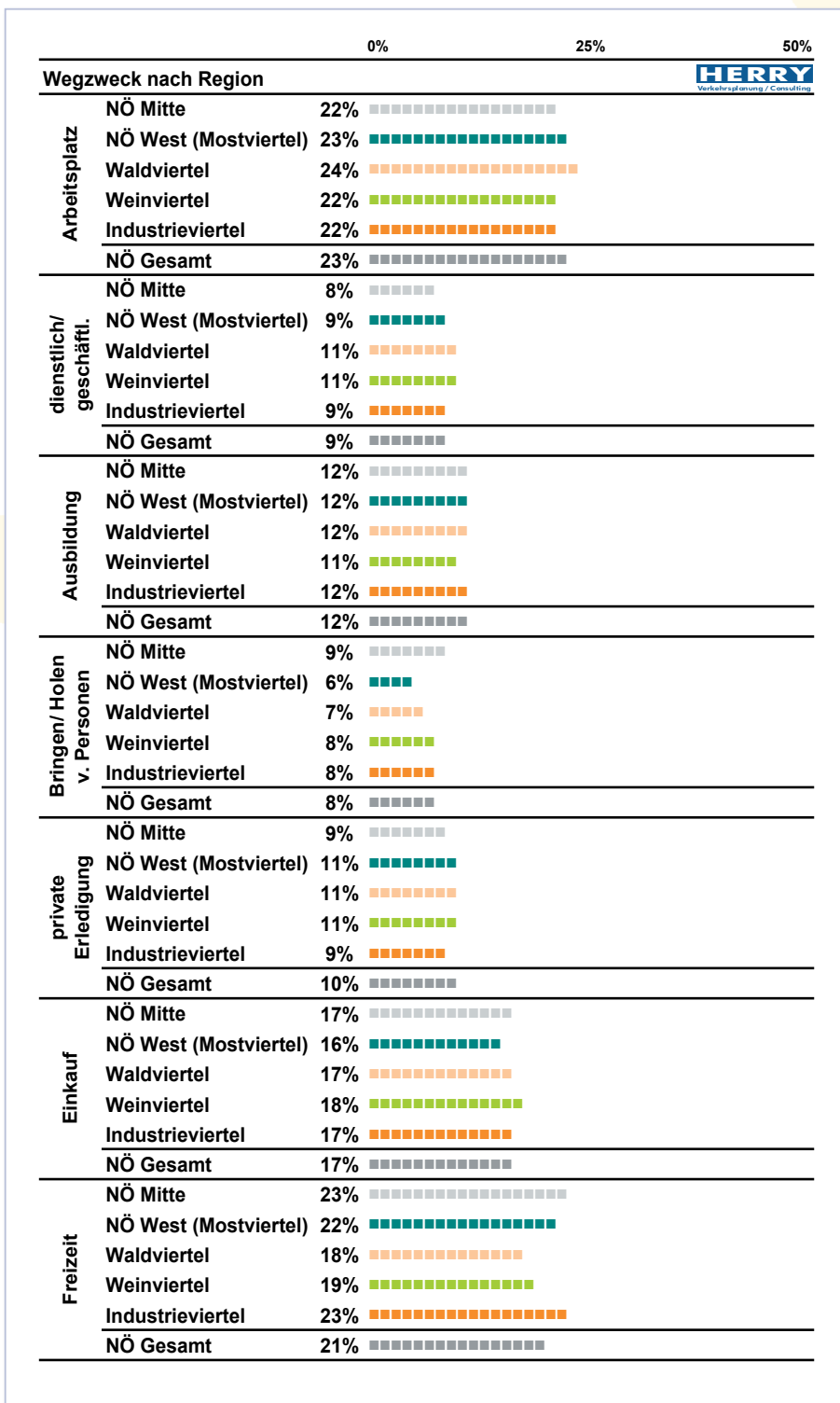


Abb. 65
 Werktätiges
 Verkehrsaufkommen
 der NÖ Wohnbevölkerung
 nach Verkehrsmittelanteilen und
 Region 2003 [in %]

Geringer als bei den Verkehrsmitteln
 fallen die regionalen Unterschiede bei
 den Wegzwecken aus.

9.5 Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Arbeitswege

Einige interessante Unterschiede zwischen den niederösterreichischen Regionen konnten bezüglich der Beginnzeiten der Arbeitswege festgestellt werden. Demnach kann Niederösterreich in zwei Gebiete - Waldviertel und NÖ West (Mostviertel) auf der einen, NÖ Mitte, Weinviertel und Industrieviertel auf der anderen Seite - unterteilt werden, innerhalb derer die Beginnzeiten der Arbeitswege sehr homogen verlaufen, die sich aber von einander stark unterscheiden.

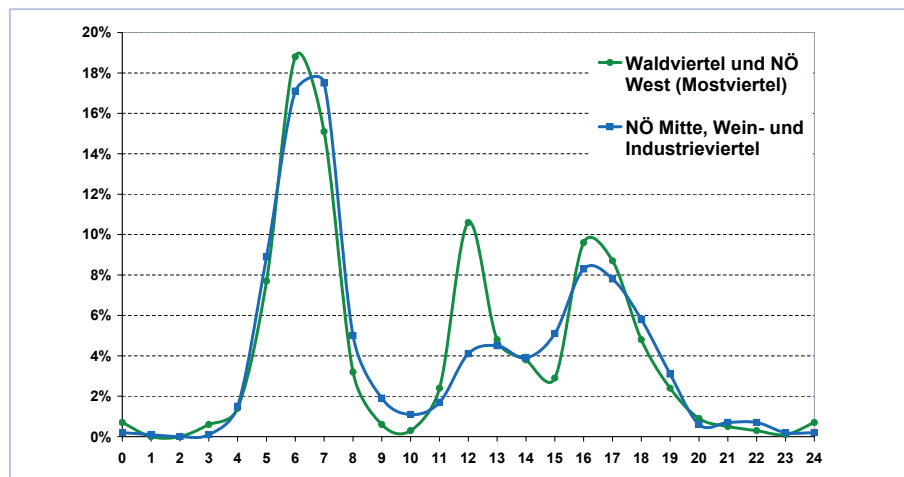
Für das Waldviertel und für NÖ West (Mostviertel) konnte festgestellt werden, dass Personen aus diesen Regionen tendenziell früher zu arbeiten beginnen und auch früher wieder nach Hause zurückkehren als Personen aus NÖ Mitte, dem Weinviertel und dem Industrieviertel. Dabei legen die Personen aus den zuerst genannten Regionen deutlich kürzere Wegdistanzen zurück (durchschnittlich 16 km im Vergleich zu durchschnittlich 22 km in den anderen drei Regionen). Dies lässt auf eine noch immer sehr regionale Beschäftigungs-

struktur im Waldviertel und in NÖ West (Mostviertel) schließen.

Bestätigt wird dieser Eindruck durch die deutlich höhere Anzahl an Arbeitswegen zur Mittagszeit in diesen Regionen. Die Vermutung, dass es sich bei den Wegen zwischen 11 und 13 Uhr um Wege vom Arbeitsplatz nach Hause und wieder zurück (Mittagspause) handelt, kann durch einen Blick auf die Quell- und Zielzwecke dieser Wege bestätigt werden. Demnach handelt es sich im Waldviertel und in NÖ West (Mostviertel) bei 87% der Arbeitswege zwischen 11 und 13 Uhr um Wege von der Arbeit nach Hause bzw. um Wege von der Wohnung (zurück) zum Arbeitsplatz. In den anderen Regionen liegt dieser Wert ebenfalls in diesem Bereich (82%). Die genannten Unterschiede zwischen Waldviertel bzw. NÖ West (Mostviertel) und NÖ Mitte, Wein- und Industrieviertel treten sowohl bei Frauen als auch bei Männern, sowie beim Vergleich der Gebiete nach Altersklassen auf.

Abb. 66
Werktägliches zeitliches
Verlauf der
Beginnzeiten der
Arbeitswege pro Tag
nach Region 2003
[in % der Arbeitswege]

Personen aus dem Waldviertel oder aus NÖ West (Mostviertel) beginnen durchschnittlich früher zu arbeiten und verbringen ihre Mittagspause sehr häufig zu Hause.





Für das Waldviertel und für NÖ West (Mostviertel) konnte festgestellt werden, dass Personen aus diesen Regionen tendenziell früher zu arbeiten beginnen



Die Vermutung, dass es sich bei den Wegen zwischen 11 und 13 Uhr um Wege vom Arbeitsplatz nach Hause und wieder zurück (Mittagspause) handelt, kann durch einen Blick auf die Quell- und Zielzwecke dieser Wege bestätigt werden.

10 VERKEHRSMITTELWAHL IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN VERGLEICH

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

10.1 Niederösterreich mit anderen Bundesländern in Österreich

Auf Grund von aktuellen Erhebungen in den Bundesländern Niederösterreich, Vorarlberg und Oberösterreich können Vergleiche zu früheren Erhebungen gezogen werden, die in allen drei Bundesländern folgende Tendenzen aufzeigen:

- Rückgang der Fußwege und der ÖV-Wege und
- Anstieg des motorisierten Individualverkehrs.
- Der Radverkehr konnte in Vorarlberg einen starken und in Niederösterreich einen schwachen Zuwachs verzeichnen - in Oberösterreich blieb der Anteil des Radverkehrs eher gleich.

Generell zeigt sich, dass die benachbarten Bundesländer Nieder- und Oberösterreich sehr ähnliche Mobilitätskennzahlen aufzeichnen. Hingegen werden in Vorarlberg mehr Wege mit dem Fahrrad und weniger Wege mit dem Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Abb. 67
Modal-Split Vergleich
NÖ mit anderen
österreichischen
Bundesländern [in %]

Modal-Split Vergleich Österreich	Fuß	Rad	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Summe
Niederösterreich 2003	18%	7%	62%	13%	100%
Niederösterreich 1995	23%	6%	58%	14%	100%
Oberösterreich 2001	17%	7%	62%	15%	100%
Oberösterreich 1992	22%	7%	55%	17%	100%
Vorarlberg 2003	17%	16%	56%	11%	100%
Vorarlberg 1995	22%	13%	52%	14%	100%
Österreich 1995	27%	5%	51%	17%	100%

HERRY Consult GmbH

Quellen:

Niederösterreich 2003: HERRY Consult GmbH. Im Auftrag der NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie; Wien 2004

Vorarlberg 2003: HERRY Consult GmbH. Im Auftrag der Vorarlberg Landesregierung, Wien 2004

Niederösterreich 1995 und Vorarlberg 1995: HERRY / SAMMER: Mobilitätshebung österreichischer Haushalte 1995 - Sonderauswertung

Österreich 1995: HERRY / SAMMER: Mobilitätshebung österreichischer Haushalte 1995. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien 1999

Oberösterreich 1992 und 2001: Amt der OÖ Landesregierung, Verkehrserhebungen 1992 und 2001

10.2 Niederösterreich mit Bundesländern in Deutschland

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsmittelwahlaufteilung in Niederösterreich 2003 im Vergleich mit den aktuellen Ergebnissen für die deutschen Bundesländern (2002). Ist in allen deutschen Bundesländern der Anteil der Fußwege höher als in Nieder-

österreich, so zeigt sich beim öffentlichen Verkehr ein gänzlich konträres Bild: Mit einem Anteil von 13% liegt Niederösterreich weit über den Anteilen in den meisten deutschen Ländern - Ausnahmen sind Berlin, Bremen, und Hamburg.

Bundesländer Deutschland (2002) Niederösterreich (2003)	Fuß	Rad	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Summe
Schleswig-Holstein	23%	10%	63%	5%	100%
Hamburg	25%	9%	47%	19%	100%
Niedersachsen	21%	13%	61%	6%	100%
Bremen	24%	17%	46%	13%	100%
Nordrhein-Westfalen	21%	9%	63%	7%	100%
Hessen	22%	6%	64%	8%	100%
Rheinland-Pfalz	23%	5%	65%	6%	100%
Baden-Württemberg	25%	7%	61%	7%	100%
Bayern	20%	8%	65%	7%	100%
Saarland	22%	3%	68%	7%	100%
Berlin	28%	7%	43%	22%	100%
Brandenburg	19%	17%	57%	8%	100%
Mecklenburg-Vorpommern	26%	12%	57%	6%	100%
Sachsen	26%	7%	59%	8%	100%
Sachsen-Anhalt	26%	11%	58%	5%	100%
Thüringen	30%	7%	57%	5%	100%
Niederösterreich	18%	7%	62%	13%	100%

HERRY Consult GmbH

Abb. 68

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

Quellen:

Niederösterreich 2003: HERRY Consult GmbH. Im Auftrag der NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie; Wien 2004

DIW Berlin: Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten - Projektnummer 70.0981/2001, im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Juni 2003



10.3 Niederösterreich mit anderen europäischen Staaten

Um die Ergebnisse für Niederösterreich auch in einem breiteren Kontext zu beleuchten, erfolgt in der Abb. 69 eine Gegenüberstellung der niederösterreichischen Ergebnisse mit den Mobilitätskennzahlen (Verkehrsleistung nach Verkehrsmittelanteilen) europäischer Staaten.

Abb. 69
Modal Split Vergleich NÖ mit europäischen Ländern
[in % der Jahresverkehrsleistung]

EU-15	Fuß	Rad	Pkw	Öffentlicher Verkehr	Summe
B	3%	2%	80%	15%	100%
DK	3%	6%	73%	18%	100%
D	3%	3%	78%	16%	100%
EL	3%	1%	76%	20%	100%
E	4%	0%	77%	19%	100%
F	3%	1%	82%	14%	100%
IRL	3%	2%	78%	17%	100%
I	3%	1%	80%	16%	100%
L	3%	0%	79%	18%	100%
NL	3%	7%	76%	14%	100%
P	3%	0%	83%	14%	100%
FIN	3%	2%	79%	16%	100%
S	3%	2%	77%	18%	100%
UK	3%	1%	84%	12%	100%
EU-15	3%	1%	80%	16%	100%
NÖ (werktag)	2%	1%	71%	26%	100%

Quelle:
Niederösterreich 2003: HERRY Consult GmbH, im Auftrag der NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie; Wien 2004
EUROPEAN UNION, ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2003, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission²⁴.

HERRY Consult GmbH

10.4 Niederösterreich mit weiteren Staaten (Australien, Japan, USA)

Wie außerhalb von Europa Mobilität bewältigt wird, zeigt die folgende Tabelle.

Abb. 70
Modal-Split Vergleich NÖ mit weiteren Staaten
[in % des Jahresaufkommens]

Niederösterreich	2003	Australien*	2001	USA*	2001	Japan*	2001
Fuß	18%	Walk only	17%	Walk only	9%		
Rad	7%	Other modes	2%	Other modes	2%		
Pkw-LenkerIn	51%	Vehicle driver	49%	Personal vehicle-singel occupant	38%	Passenger Cars	64%
				Personal vehicle-multiple occupant	49%		
Pkw-MitfahrerIn	11%	Vehicle passenger	21%				
Öffentliche Verkehrsmittel	13%	Train	5%	Transit	2%	Railway	28%
		Bus	6%	School bus	2%	Busses	8%

* Jahresdurchschnittliches Verkehrsaufkommen

HERRY Consult GmbH

²⁴ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.



10.5 Niederösterreichische Städte mit internationalen Städten

In Ergänzung zu den Vergleichen mit deutschen Bundesländern, europäischen Staaten bzw. mit Australien, Japan und den USA, erfolgt abschließend noch ein Vergleich ausgewählter niederösterreichischer Städte (Krems, St. Pölten

und Wr. Neustadt) mit internationalen Städten. Der Vergleich mit diesen Städten muss natürlich unter besonderer Berücksichtigung der Größe der einzelnen Städte erfolgen.

Abb. 71
Modal-Split Vergleich niederösterreichischer Städte mit internationalen Städten [in %]

Stadt / Region	Land	Einwohner			Motorisierter		Summe
			Fuß	Rad	Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	
Aachen (1990) **	Deutschland	245.800	28%	10%	52%	10%	100%
Barcelona (2000) *	Spanien	1.501.321	33%	1%	35%	31%	100%
Berlin (1998) *	Deutschland	3.383.334	22%	10%	40%	28%	100%
Bremen (2000) *	Deutschland	546.968	17%	19%	49%	15%	100%
Brünn (1997) *	Tschechische Republik	382.207	34%	3%	25%	38%	100%
Brüssel (1999) *	Belgien	959.318	28%	1%	56%	15%	100%
Ceske Budejovice (2000) *	Tschechische Republik	99.708	31%	7%	36%	26%	100%
Dresden (2000) *	Deutschland	453.710	27%	8%	42%	23%	100%
Essen (1993) ***	Deutschland	588.817	27%	5%	53%	15%	100%
Freiburg (1990) **	Deutschland	205.102	22%	18%	44%	16%	100%
Hamburg (1993) ***	Deutschland	1.737.893	22%	12%	45%	21%	100%
Hannover (1993) ***	Deutschland	515.894	23%	16%	39%	22%	100%
Helsinki (2000) *	Finnland	956.000	23%	7%	41%	29%	100%
Kassel (1990) **	Deutschland	194.322	28%	6%	48%	18%	100%
Köln (1993) ***	Deutschland	966.208	30%	11%	42%	17%	100%
München (2000) *	Deutschland	1.190.000	22%	13%	39%	26%	100%
Nantes (2000) *	Frankreich	546.419	23%	3%	60%	14%	100%
Nottingham (2000) *	Großbritannien	284.300	24%	2%	55%	19%	100%
Nürnberg (1993) ***	Deutschland	491.300	23%	10%	47%	20%	100%
Prag (2000) *	Tschechische Republik	1.200.000	23%	1%	30%	46%	100%
Rom (2000) *	Italien	2.808.000	21%	0%	58%	21%	100%
Saarbrücken (1990) **	Deutschland	349.900	28%	2%	53%	17%	100%
Wiesbaden (1990) **	Deutschland	271.100	28%	4%	51%	17%	100%
Krems an der Donau (Stadt)	Niederösterreich	23.713	24%	7%	61%	9%	100%
Sankt Pölten (Stadt)	Niederösterreich	49.121	18%	8%	58%	16%	100%
Wiener Neustadt (Stadt)	Niederösterreich	37.627	20%	12%	55%	13%	100%

HERRY Consult GmbH

Quellen:

* EU - DG Energy and Transport Citizens' network Benchmarking Initiative - Results of the comm on indicators: Statistical indicators on local and regional passenger transport in 40 European cities and regions. Feb. 2002²⁵;

** Socialdata GmbH - München, Mobilität in Salzburg Band 1, 1992;

*** Socialdata GmbH - München, Mobilität in Wien, Heft 5 der Sonderreihe zum Wiener Verkehrskonzept, 1993

²⁵ Anmerkung: 0 bedeutet, Wert ist kleiner als 0,5.

11.1 Aufbau und Inhalt

Der Onlinefragebogen war in zwei Bereiche unterteilt. Im ersten Bereich konnte die Meinung zu verkehrspolitisch relevanten Fragestellungen ausgedrückt werden. Beispielsweise wurde gefragt, wie erfolgreich verschiedene Maßnahmen der letzten zehn Jahre waren (Ausbau der Straßeninfrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit etc.) und welche Schwerpunkte in Zukunft gesetzt werden sollten.

Im zweiten Bereich wurden soziodemographische Merkmale erhoben und einige Fragen zur Lebenssituation der ProbandInnen (z. B.: Haushaltsgröße, Pkw-Besitz) gestellt.

Der Fragebogen war über zwei Monate (Oktober bis Dezember 2003) zugänglich und wurde über die Homepage der NÖ Landesakademie (<http://www.noelak.at/>) sowie über die Projektplattform (http://www.herry.at/noe_befragung) beworben. In diesem Zeitraum konnten etwa 500 Zugriffe auf den Fragebogen von unterschiedlichen Rechnern verzeichnet werden. Von diesen füllten 311 Personen den Fragebogen vollständig aus. Die so gewonnenen Ergebnisse wurden automatisch verarbeitet und in einer Datenbank gespeichert.

11.2 Internet-UserInnen nach soziodemografischen Merkmalen

Betrachtet man die Geschlechterverteilung, dann ist auffällig, dass bei der Online-Befragung überdurchschnittlich viele männliche Internetuser (73%) teil-

genommen haben. Zwar ist der Anteil der männlichen Internetnutzer höher als deren Anteil in der Gesamtbevölkerung, jedoch nicht in einem solch hohen Ausmaß²⁶.

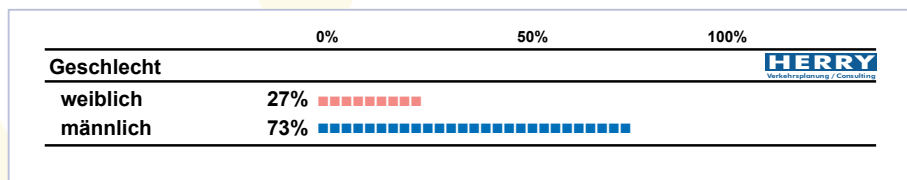


Abb. 73
Online-Befragung:
Personen nach
Geschlecht [in %]

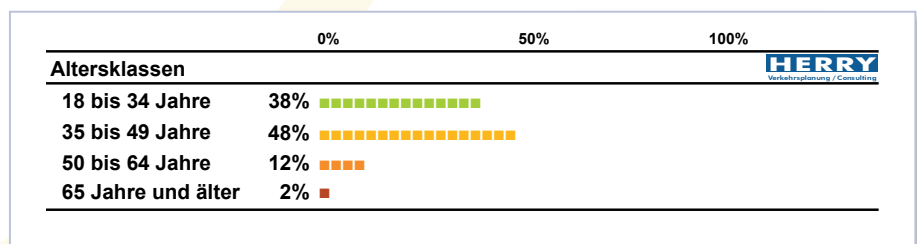
Die Altersstruktur entspricht nur zum Teil jener der niederösterreichischen Bevölkerung bzw. der InternetnutzerInnen. Vor allem die Altersgruppe der 35- bis 49-Jährigen ist mit knapp der

Hälfte im Vergleich zum Austrian Internet Monitor (AIM) in der Stichprobe stark überrepräsentiert. Dort liegt der Anteil dieser Gruppe bei etwa einem Drittel.

²⁶ Vgl.: Austrian Internet Monitor - AIM 2.Quartal 2004: Prozentuelle Verteilung der Intensiv-InternetnutzerInnen: 57% Männer, 43% Frauen

Abb. 74
**Online-Befragung:
 Personen nach Alters-
 klassen 2003 [in %]**

**Online-Befragung:
 Besonders hoch lag die Beteiligung der
 Personen zwischen 35-49 Jahren.**

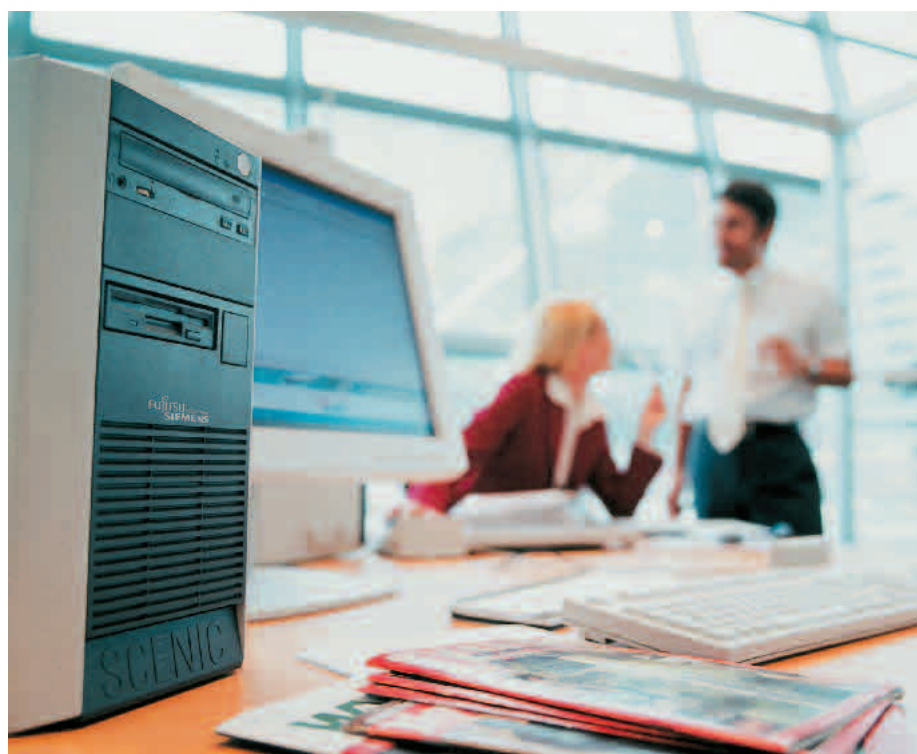
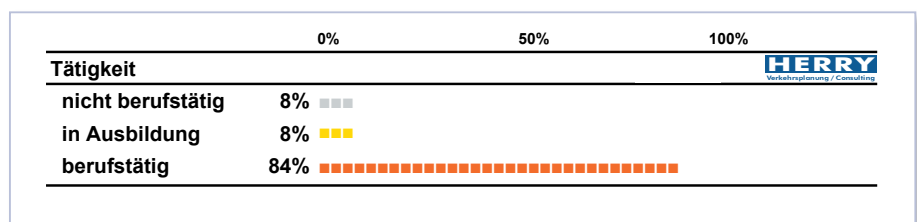


Ein Großteil der Befragten ist berufstätig. Dagegen sind jeweils unter 10% entweder in Ausbildung oder nicht im Berufsleben. Im Vergleich zur nieder-

österreichischen Bevölkerung bedeutet das eine Verzerrung der Stichprobe zugunsten der berufstätigen Bevölkerung.

Abb. 75
**Online-Befragung:
 Personen nach
 Berufstätigkeit [in %]**

**Online-Befragung:
 Ein Großteil der Befragten ist
 berufstätig.**





11.3 Response je Tag

Wie schon bei anderen Online-Befragungen festgestellt werden konnte²⁷, unterliegt die Antworthäufigkeit im Zeitverlauf starken Schwankungen. Dabei handelt es sich zum einen um periodische Schwankungen - es konnte eine höhere Antworthäufigkeit an Werktagen als am Wochenende festgestellt werden - als auch um einen allgemein

rückläufigen Trend im Zeitverlauf. Dies wird dadurch bestätigt, dass zwei Drittel der AnswerInnen bereits im ersten Monat der Befragung registriert werden konnten, während in den letzten beiden Wochen im Schnitt nur noch eine Person pro Tag den Online-Fragebogen ausgefüllt hat.

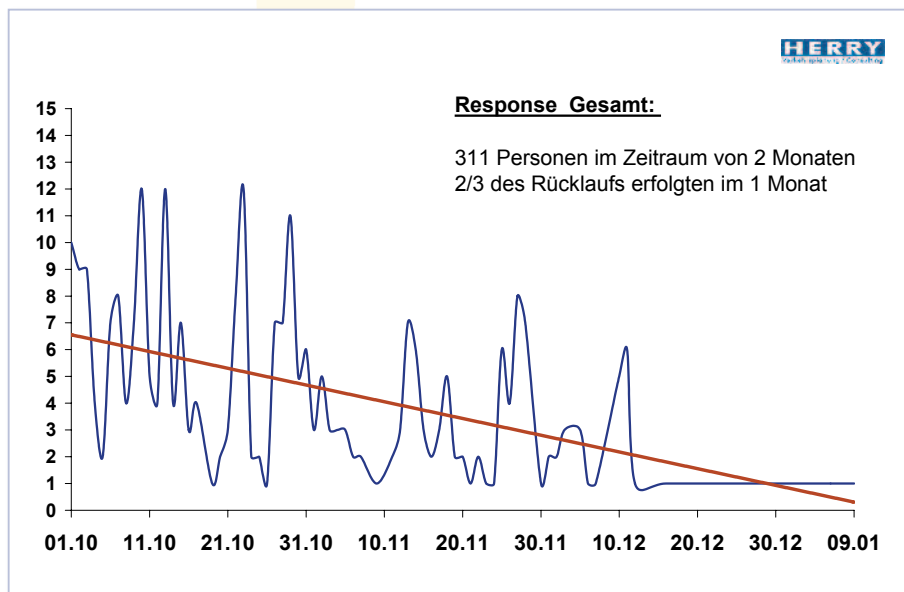


Abb. 76

Online-Befragung:
Rücklauf im Erhebungszeitraum
[in Fragebögen pro Tag]

Online-Befragung:
Zwei Drittel des Rücklaufs erfolgte im ersten Monat des 2-monatigen Befragungszeitraumes.

11.4 Response im Tagesverlauf

Auch im Tagesverlauf zeichnen sich starke Schwankungen ab. Um diese Schwankungen zu erklären, muss berücksichtigt werden, dass die Antworten zu über 80% von berufstätigen Personen stammen und diese den Fragebogen auch am Arbeitsplatz ausgefüllt haben.

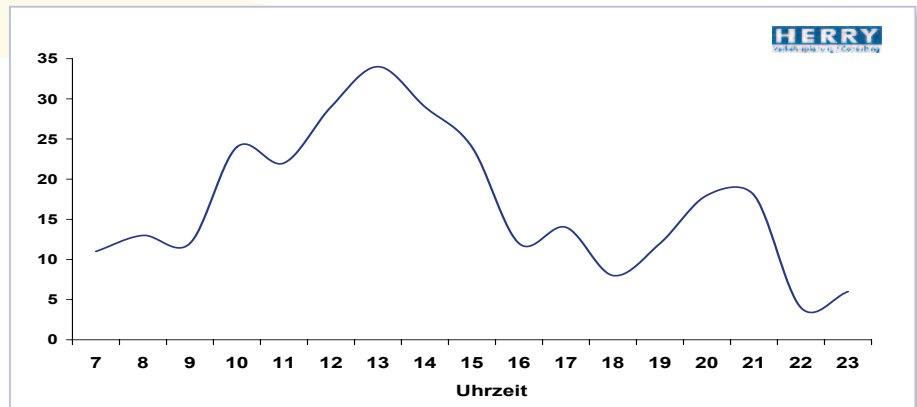
Dies führt dazu, dass im Zeitraum zwischen 11:30 - 14:30 Uhr, also in jener Zeit, in der im Normalfall die Mittagspause abgehalten wird, 28% der gesamten Fragebögen ausgefüllt wurden. Weitere Spitzenwerte treten um 10 Uhr, um 17 Uhr und am Abend zwischen 20 und 21 Uhr auf.

²⁷ Vgl.: Batinic, Bernad et al.: Online Research. Methoden, Anwendungen und Ergebnisse; Hogrefe 1999



Abb. 77
**Online-Befragung:
 Rücklauf im
 Tagesverlauf**
 [in Fragebögen pro Stunde]

Online-Befragung:
 Vor allem zur Mittagszeit wurde der
 Online-Fragebogen ausgefüllt.



11.5 Ergebnistelegamm der Online-Befragung

11.5.1 Ausstattung der Haushalte mit Computer und Internet

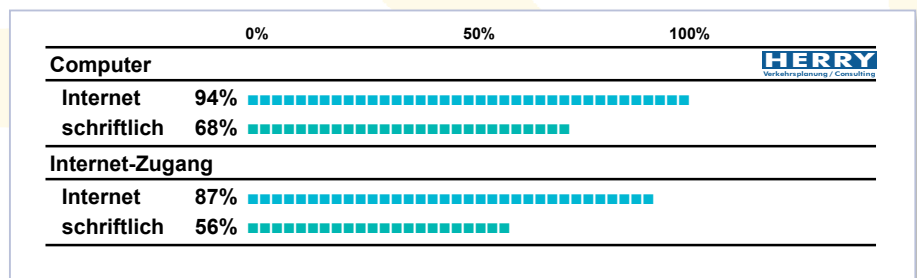
Erwartungsgemäß ist die Ausstattung der Haushalte mit Computer und Internet bei den ProbandInnen der Online-Befragung höher als bei den Personen der schriftlichen Befragung. In der ersten Gruppe haben 19 von 20 Personen

einen PC zu Hause, bei der zweiten lediglich zwei Drittel, ähnlich ist das Verhältnis beim Zugang zum Internet.

Interessant ist, dass dennoch über 10% der Internet-ProbandInnen über keinen Internetzugang zu Hause verfügen. Es ist daher zu vermuten, dass diese Personen den Fragebogen am Arbeits- oder Ausbildungsplatz ausgefüllt haben.

Abb. 78
**Ausstattungsmerkmale
 der Haushalte [in %]**

94% der TeilnehmerInnen haben auch zu Hause einen Internetzugang.



11.5.2 Kaufbereitschaft Pkw mit Alternativantrieb

Die Kaufbereitschaft hinsichtlich eines Pkw mit alternativem und umweltschonendem Antriebssystem (Erdgas, Elektro, Brennstoffzelle, Hybrid) liegt bei den Internet-ProbandInnen mit 45%

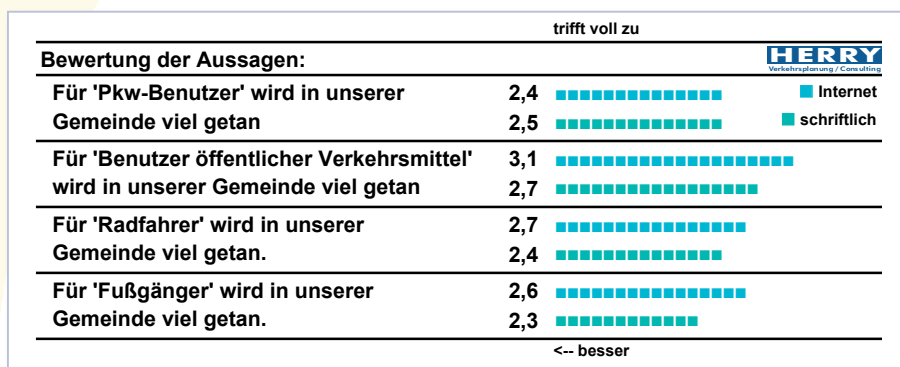
wesentlich höher als bei den schriftlich Befragten (16%). Es kann davon ausgegangen werden, dass Personen, die sich mit neuen Technologien wie dem Internet auseinandersetzen, eher bereit sind auch in anderen Bereichen, wie eben dem Verkehrsbereich, neue Wege zu gehen.

Abb. 81
Durchschnittliche Beurteilung verkehrsrelevanter Aussagen

InternetnutzerInnen bewerten die genannten Aussagen etwas schlechter als TeilnehmerInnen der schriftlichen Befragung.

dem Durchschnittswert 2,3 am besten, jene der Onlinebefragung das Engagement ihrer Gemeinde für „Pkw-Benutzer“

(2,4). Auch in diesem Bereich zeigt sich eine tendenziell schlechtere Bewertung durch die InternetnutzerInnen.



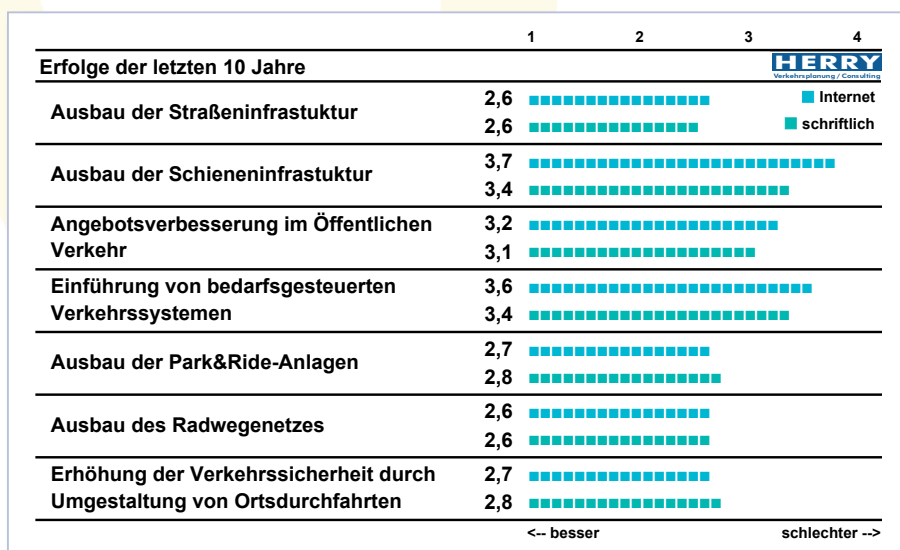
11.5.3.3 Beurteilung des Erfolges bisheriger Maßnahmen im Verkehrsbereich

Eine Fragestellung bezog sich auf die Erfolge in der niederösterreichischen Verkehrspolitik in den letzten zehn Jahren. Am schlechtesten wurden hier der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Einführung von bedarfsgesteuerten Verkehrssystemen (wie beispielsweise Anrufsammeltaxis) bewertet (Notendurchschnitt 3,4 bis 3,7).

Auch der öffentliche Verkehr erhält im Schnitt lediglich ein „Befriedigend“, sowohl von den InternetnutzerInnen als auch von den TeilnehmerInnen der schriftlichen Befragung. Mit Noten zwischen 2,6 und 2,8 werden die anderen Bereiche bewertet, die Erfolge im Ausbau der Straßeninfrastruktur und des Radwegnetzes schneiden bei beiden Befragungen am besten ab.

Abb. 82
Durchschnittliche Beurteilung des Erfolges verschiedener Maßnahmen der letzten 10 Jahre nach Schulnoten

Am schlechtesten wurden die Erfolge im Ausbau der Schieneninfrastruktur und in der Einführung von bedarfsgesteuerten Verkehrssystemen eingeschätzt.



11.5.3.4 Zukünftige Schwerpunkte im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Bei der Frage nach den zukünftigen Schwerpunkten im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der niederösterreichischen Verkehrspolitik ergibt sich ein im Wesentlichen dreistufiges Bild.

Am wichtigsten sind den NiederösterreicherInnen der verbesserte Zugang für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen, bessere Informationen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie raschere und gesicherte Umsteigemöglichkeiten. Diese Bereiche erhalten Durchschnittswerte zwischen 1,7 und 1,9.

Knapp hinter diesen Wünschen an die Verkehrspolitik liegen jene Bereiche, bei denen es sich um die Qualität des öffentlichen Verkehrs handelt (durchschnittliche Werte zwischen 2,0 und 2,3).

Weniger wichtig sind der Ausbau bedarfsorientierter Verkehrssysteme sowie die Möglichkeit, Fahrkarten mobil mit dem Handy oder über das Internet zu bestellen (naturgemäß halten die InternetnutzerInnen diese Möglichkeit eher für wünschenswert als die TeilnehmerInnen der schriftlichen Befragung).

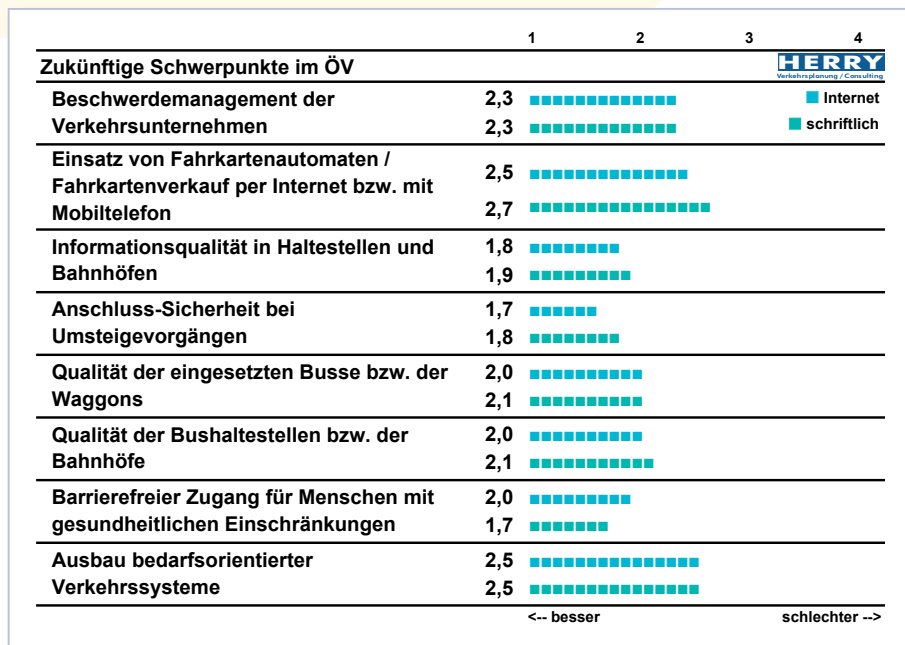


Abb. 83
Durchschnittliche Beurteilung von zukünftigen Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Gute Informationsqualität in Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Anschluss-Sicherheit bei Umsteigevorgängen sind den NiederösterreicherInnen im öffentlichen Verkehr am wichtigsten.



12 GENDER MAINSTREAMING IN NIEDERÖSTERREICH

In unserer Gesellschaft nehmen Frauen und Männer sehr oft unterschiedliche Rollen und Positionen ein. Eine „geschlechtsneutrale“ Perspektive ist daher nur schwer zu finden, da Frau oder Mann zu sein oft ausschlaggebend dafür ist, welchen Platz wir in der Gesellschaft zu welchen Bedingungen einnehmen können. Frauen haben immer noch schlechtere Chancen am Arbeitsmarkt, sind häufiger in Teilzeitjobs beschäftigt, leisten mehr unbezahlte Arbeit, haben weniger Einkommen und ein höheres Armutsrisiko als Männer. Den Leistungen von Frauen kommen immer noch weniger Anerkennung und Wertschätzung zu, in Entscheidungs- und Machtstrukturen sind Frauen immer noch weniger vertreten als Männer.

Auch in der Verkehrsplanung in Österreich sind nach wie vor mehr Männer als Frauen beschäftigt. Insbesondere in den Entscheidungspositionen sowohl in den Verwaltungen als auch Betrieben und Verkehrsplanungsbüros sind vor allem Männer vertreten. Erst langsam ist ein Aufbrechen dieser Strukturen bemerkbar. Es werden somit nur in geringem Ausmaß Perspektiven, Bedürfnisse und Ansprüche von Frauen in der Verkehrsplanung eingebracht.

Als neue Strategie, um diese oben genannten Ungleichheiten zu beseitigen, kann Gender Mainstreaming angesehen werden. Der Niederösterreichische Landtag hat in seiner Sitzung am 3. Oktober 2002 beschlossen, Gender Mainstreaming als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Landespolitik als verbindliches Leitziel zu verankern. Dieser Beschluss von auch von der NÖ Landesregierung am 9. März 2003 be-

stätigt und eine Arbeitsgruppe für die konkrete Umsetzung eingerichtet. Bei allen Vorhaben, Aktivitäten und Maßnahmen werden damit die unterschiedlichen Lebenssituationen, Anliegen, Bedürfnisse, Interessen, Probleme von Frauen und Männern verstärkt einbezogen.

Erstmals im deutschsprachigen Raum wird nun die Strategie Gender Mainstreaming mit dem Thema Verkehrsplanung in Verbindung gebracht und es werden konkrete Handlungsfelder aufgezeigt. Eine diesbezügliche Broschüre zum Thema „Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich“ ist in Ausarbeitung. Nähere Informationen zum Thema erhalten Sie daher im nächsten Heft der Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, das in Kürze erscheinen wird.





13 GÜTERMOBILITÄT IN NIEDERÖSTERREICH

Die Auseinandersetzung mit dem Güterverkehr hat in Niederösterreich eine lange Tradition. Mit dem Heft Nummer 10 des Niederösterreichischen Landesverkehrskonzeptes zum Güterverkehr hat die Niederösterreichische Landesregierung im Jahr 1994 ein kompaktes Heft zur Situation und zur zukünftigen Entwicklung des Güterverkehrs in Niederösterreich veröffentlicht.

Seit diesem Zeitpunkt sind zehn ereignisreiche Jahre vergangen, in welchen sich wesentliche Faktoren, die den Güterverkehr in Niederösterreich beeinflussen, zum Teil sehr stark verändert haben. Knapp nach dem Erscheinen des angesprochenen Heftes ist Österreich der EU beigetreten, seit 1994 hat sich die wirtschaftliche Lage der Staaten des ehemaligen Ostblocks weiter stark verändert. Mit 1. Mai 2004 sind die Nachbarstaaten Slowakei, Slowenien und Tschechien der EU beigetreten; seit Anfang 2004 wird auf den österreichischen Autobahnen und Schnell-

straßen eine fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht eingehoben; das Ökopunkte-Regime gilt seit diesen nicht mehr; die ersten Schritte zur Liberalisierung des Schienenverkehrs sind getan.

Diese wichtigen Veränderungen des den Güterverkehr beeinflussenden Umfeldes Niederösterreichs und viele weitere Entwicklungen haben die Niederösterreichische Landesregierung veranlasst, das Güterverkehrsheft nach zehn Jahren zu aktualisieren. Dieser Aktualisierung ist eine umfangreiche Arbeit zur Analyse und Prognose des Güterverkehrs in Niederösterreich vorangegangen. Zusammen mit weiteren Informationen und Aktivitäten, welche die NÖ Landesregierung zur Optimierung der Abwicklung des Güterverkehrs in Niederösterreich setzt und zu setzen gedenkt, bilden diese Arbeiten die Basis für die Zusammenstellung für den Güterverkehr.

Abb. 84
Güterverkehr in NÖ 2000

Im Jahr 2000 betrug das gesamte Aufkommen des Güterverkehrs in Niederösterreich auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Schiff und Rohr etwa 170 Millionen Tonnen (dies entspricht einer Steigerung um etwa 50% in den letzten 10 Jahren).

Der überwiegende Teil davon (über 61%) wird vom Verkehrsträger Straße erbracht. Die Schiene mit 18%, die Rohrleitungen mit mehr als 15% und die Donau mit nur 5% weisen wesentlich geringere Anteile auf. Somit hat es in den letzten zehn Jahren eine deutliche Verschiebung des Aufkommens in Richtung Straße (Anteil der Straße am Transportaufkommen: 1990: 53%/2000: 61%) gegeben.

Nähere Informationen zum Thema „Güterverkehr in Niederösterreich“ finden Sie in der Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 10





14 GLOSSAR/ BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Außer-Haus-Anteil	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag verkehrlich unterwegs ist.
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (FahrzeuglenkerInnen und MitfahrerInnen) pro Fahrzeug
Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (HVM)	Das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist das Verkehrsmittel jener Etappe dieses Weges, das innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt: Bahn schlägt Bus, Öffentlicher Verkehr (ÖV) schlägt Individualverkehr (IV), motorisierter Individualverkehr (MIV) schlägt nichtmotorisierten Individualverkehr (nMIV), Rad schlägt Fuß.
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad)
Mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außerhalb der Wohnung unternommen haben
Modal Split	Aufteilung von Wegen auf verschiedene Verkehrsmittel
nMIV	Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fuß, Rad)
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel
Umweltverbund	Unter „Umweltverbund“ wird folgende Verkehrsmittelkombination verstanden: Fuß, Rad, öffentliche Verkehrsmittel
Verkehrsmittel	Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der Mobilitätsforschung 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 beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z. B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z. B. Einkauf) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Wegzweck [siehe Wegzweck] wechselt.
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 Mobilitätsforschung wird unterschieden in: Arbeiten, dienstliche/geschäftliche Erledigung, Einkaufen, private Erledigung (z. B. Arztbesuch, Behörde), Bringen und Holen von Personen, Freizeit (z. B. Gastronomie, Besuch von Kulturveranstaltungen)

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

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

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationen sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 A-3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Tel.: 02742/90 05-149 73

Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003

Herausgeber und Medieninhaber:
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
für Gesamtverkehrsangelegenheiten
NÖ Landesakademie, Umwelt und
Energie

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

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

Erstellt von:
Dr. Max Herry
Dipl.-Ing. Martin Russ
Dipl.-Ing. Markus Schuster
Mag. Rupert Tomschy

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

Korrekturlesung:
Dipl.-Ing. Regina Rausch

Fotos:
HERRY Consult GmbH
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. RU7
Toni Rappersberger

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

ISBN 3-902372-04-4

