

Mobilität in NÖ

Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2018



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

Mobilität in NÖ
Ergebnisse der landesweiten Mobilitätshebung 2018
Stand: 22. April 2020

Impressum:

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

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

Lektorat: puhr, text und werbung, 1060 Wien

Gestaltung:
gugler* brand & digital
3100 St. Pölten

Druck:
gugler* pure print
3390 Melk/Donau

Mobilität in NÖ

Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	6
2	Kurzfassung	7
3	Über die Mobilitätsbefragung 2018	11
3.1	Ausgangslage	11
3.2	Befragungsform und Erhebungsablauf	11
4	Ergebnisse auf Haushaltsebene Niederösterreich	14
4.1	Haushaltsgröße	14
4.2	Erreichbarkeit einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs	14
4.3	Fahrzeugverfügbarkeit	15
5	Ergebnisse auf Personenebene Niederösterreich	17
5.1	Geschlecht und Alter	17
5.2	Berufliche Tätigkeit	17
5.3	Führerscheinbesitz und Fahrzeugverfügbarkeit	19
5.4	Besitz von Zeit- und Ermäßigungskarten für den öffentlichen Verkehr	21
5.5	Körperliche Mobilitätsbeeinträchtigung	23
6	Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag	24
6.1	Außer-Haus-Anteil	24
6.2	Tageswegehäufigkeit	24
6.3	Tageswegelänge und Tageswegedauer	26
6.4	Verkehrsmittelwahl: Modal Split des Verkehrsaufkommens	26
6.5	Modal Split der Verkehrsleistung	28
6.6	Modal Split nach Geschlecht	29
6.7	Modal Split nach Altersklassen	30
6.8	Modal Split nach Berufstätigkeit	30
6.9	Modal Split nach Wegzweck	32
6.10	Wegzweckverteilung	33
6.11	Ausgangstypen und Tageswegketten	35
6.12	Wegelängen und Verlagerungspotenziale	37
6.13	Wegedauern	39
6.14	Zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege	41
7	Spezifika der Rad- und ÖV-Wege	42
7.1	Grundlegende Kennzahlen	42
7.1.1	Wegeanzahl, Kilometer und Stunden	42
7.1.2	Unterschiede zwischen Geschlechtern	42

7.2	Verkehrsleistung in Abhängigkeit der Pkw-Verfügbarkeit	44
7.3	Wegzweckverteilung	44
7.4	Weglänge	46
7.4.1	Durchschnittliche Weglänge	46
7.4.2	Weglängeklassen	46
7.5	Wegdauern	49
7.5.1	Durchschnittliche Wegdauern	49
7.5.2	Wegdauernklassen	49
7.6	Erreichbare Entfernungen je Zeiteinheit	50
7.7	Rad/ÖV nach Tageszeiten im Vergleich	50
8	Trends im Mobilitätsverhalten in 5-Jahres-Schritten	52
8.1	Entwicklung des Verkehrsaufkommens	52
8.2	Entwicklung der Verkehrsleistung	56
8.3	Entwicklung der Wegzwecke, Weglängen und Wegdauern	57
9	Regionale Aspekte des Mobilitätsverhaltens	59
9.1	Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkenzahlen	59
9.2	Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsrate	60
9.3	Wegedauer und Wegelänge	61
9.4	Verkehrsmittelwahl	63
9.5	Wegzweck	65
9.6	Ausgangstypen	66
9.7	Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp	67
10	RADLgrundnetzregionen	69
11	Nutzungshäufigkeiten des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrades	80
	Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs	80
	Fahrrad-Nutzungshäufigkeit	80
12	Verkehrsmittelwahl im nationalen und internationalen Vergleich	82
12.1	Niederösterreich im Vergleich mit anderen Bundesländern in Österreich	82
12.2	Niederösterreich im Vergleich mit Städten in Österreich	82
12.3	Niederösterreich im Vergleich mit Bundesländern in Deutschland	82
12.4	Niederösterreich im Vergleich mit anderen europäischen Staaten	84
13	Glossar/Begriffsbestimmungen	86
14	Schriftenreihe	87

1 Vorwort



© www.charakterphotos | Philipp Mothart

Wie wir unsere Mobilität gestalten oder, anders gesagt, die Frage beantworten, wie ich von A nach B komme, prägt unser tägliches Leben. Mobilität ist nämlich die Grundlage dafür, dass unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft am Laufen gehalten werden. Denn ohne Mobilität kein Zugang zu Bildung, keine Lieferung von Lebensmitteln und anderen Waren und auch kein Wohlstand.

Heute geht es aber nicht mehr nur um die Frage, wie ich möglichst schnell, sicher und komfortabel von einem Ort zum anderen kommen kann. Es geht auch darum, wie ich das möglichst nachhaltig tun kann. All das beschäftigt auch uns in der NÖ Landesregierung.

Niederösterreich war 1991 das erste Bundesland, das ein Landesverkehrskonzept erstellt hat, um die verschiedenen Interessen im Verkehr abzuwägen und die Ressourcen so effizient wie möglich einsetzen zu können. Die Inhalte werden seitdem regelmäßig überarbeitet und den sich verändernden Randbedingungen angepasst.

Die Grundlage für derartige Konzepte, wie etwa das derzeit gültige „Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+“, bildet die von uns im regelmäßigen Abstand durchgeführte Mobilitätsbefragung. Denn um den hohen Anforderungen in der Mobilitätsplanung gerecht zu werden, ist es erforderlich zu

wissen, welches Verkehrsmittel die Landsleute benutzen und warum diese Verkehrsmittel benutzt werden. Bei der nun bereits zum vierten Mal durchgeführten Erhebung wurde deshalb die werktägliche Mobilität der NiederösterreicherInnen detailliert erhoben und analysiert.

Insgesamt haben sich im Jahr 2018 mehr als 6.000 Haushalte aus ganz Niederösterreich an dieser Befragung beteiligt. 12.700 Personen haben dabei Informationen zu in Summe knapp 40.000 von ihnen zurückgelegten Wegen angegeben. Ich möchte mich bei allen bedanken, die diese Studie ermöglicht haben. Diese Erhebung ist eine wichtige Entscheidungshilfe für die tägliche Arbeit im Verkehrsbereich und bietet die Grundlage für viele darauf aufbauende Projekte. Auf Basis dieser Daten und im guten Miteinander können wir die Herausforderungen der Mobilität der Zukunft bestimmt bewältigen!

LR Ludwig Schleritzko

Kurzfassung

Im Rahmen dieser Broschüre werden die Ergebnisse der umfangreichen Mobilitätsverhaltenshebung der niederösterreichischen Wohnbevölkerung, welche 2018 durchgeführt wurde, zusammengefasst.

Ziel dieser Erhebung war es, das Verkehrsverhalten der NiederösterreicherInnen mittels Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren möglichst umfassend darzustellen. Die Ergebnisse dienen unter anderem als Grundlage für das Niederösterreichische Landesmobilitätskonzept, welches Strategien entwickelt, wie die Mobilität von Personen und Gütern zum Vorteil der Bevölkerung gestaltet werden kann.

Das Land Niederösterreich hat bereits in den Jahren 2003, 2008 und 2013/2014 Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Während im Zuge früherer Erhebungen in den Jahren 2003 und 2008 nur an bestimmten festgelegten Stichtagen im Oktober/November erhoben wurde und es sich bei der Erhebung im Jahr 2013/2014 um eine Ganzjahreserhebung handelte (im Rahmen von „Österreich unterwegs“), wurde bei der aktuellen Erhebung 2018 eine adaptierte Vorgehensweise angewandt.

Bei dieser Erhebung erfolgte der Versand der Fragebögen gestaffelt im Zeitraum zwischen Anfang September und Mitte Oktober und es wurde kein konkreter Stichtag, sondern nur ein spezifischer Wochentag vorgegeben. Somit erhielten die ProbandInnen mehr Flexibilität bezüglich des Ausfülldatums und der Erhebungszeitraum wurde ausgedehnt und erstreckte sich über 4 Monate von September bis Dezember 2018. Aufgrund der größeren Relevanz beschränkte sich die aktuelle Erhebung auf Werktage, es erfolgte also keine Erhebung des Wochenendverkehrs.

Insgesamt nahmen im Herbst 2018 12.683 Personen ab 6 Jahren aus 6.027 niederösterreichischen Haushalten teil, in Summe wurden 39.927 Wege angegeben.

HAUSHALTSMERKMALE

9 von 10 niederösterreichischen Haushalten haben eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung, Bahnhaltestellen erreichen dagegen nur 57% der Haushalte zu Fuß. Die Gehzeit

beträgt dabei durchschnittlich 7 Minuten (Bus) bzw. 17 Minuten (Bahn). Der generelle Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem ist somit für eine große Mehrheit der Bevölkerung in Niederösterreich gegeben.

94% der Haushalte in Niederösterreich besitzen einen oder mehrere Pkw (49% der Haushalte besitzen einen Pkw, 33% der Haushalte zwei Pkw und 12% besitzen 3 oder mehr Pkw). Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Niederösterreich beträgt 1,6 und hat sich in den letzten Jahren nur geringfügig erhöht.

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

PERSONENMERKMALE NÖ

In Niederösterreich ist – dem allgemeinen österreichischen Trend folgend – der Anteil an Personen in Ausbildung seit dem Jahr 2008 deutlich zurückgegangen und beträgt 14% (2008: 17%). Dem gegenüber steht ein Anstieg der Personen in Beschäftigung auf 53% (2008: 47%), was vor allem auf (häufig auch teilzeit-)erwerbstätige Frauen zurückzuführen ist. Während der Anteil an Personen im Alter ab 65 Jahren in den vergangenen 10 Jahren um 2%-Punkte gestiegen ist, ist der Anteil an PensionistInnen seit 2008 leicht gesunken und beträgt 24% (2008: 25%).

Beim Besitz einer Lenkberechtigung für den Pkw zeigt sich in Summe ein minimaler Anstieg in den letzten 10 Jahren, der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen ist seit 2008 leicht auf 88% gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf einen höheren Führerscheinbesitzanteil bei den älteren Personen ab 65 Jahren (79% im Vergleich zu 71% im Jahr 2008) zurückzuführen.

Wie bereits in den vorhergehenden Erhebungen stand auch 2018 fast allen NiederösterreicherInnen (ab 18 Jahren) mit

Führerschein auch ein Pkw – zumindest teilweise – zur Verfügung (94%). Die Entwicklung seit 2008 zeigt dabei bei der jederzeitigen Verfügbarkeit (84%) kaum Veränderungen.

72% der Personen (ab 6 Jahren) in Niederösterreich verfügen über ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, lediglich bei den älteren Personen ab 65 Jahren liegt die Fahrradverfügbarkeit mit 48% deutlich darunter. Bereits 7% der NiederösterreicherInnen verfügen über ein Elektrofahrrad. Jede vierte Person (27%) verfügt darüber hinaus über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr, wobei hier die Frauen mit 28% knapp vor den Männern (26%) liegen. Mit zunehmendem Alter sinkt der Zeitkartenbesitzanteil deutlich ab. Während 76% der Kinder und Jugendlichen (bis 17 Jahre) eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr besitzen (Stichwort SchülerInnenfreifahrt), verfügen bei den älteren Personen ab 65 Jahren nur noch 10% über eine Zeitkarte.

MOBILITÄTSKENNZAHLEN AN WERKTAGEN

Mobilitätsindikatoren sind verkehrliche Größen, die die Mobilität im öffentlichen Raum charakterisieren. Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, die wichtigsten Aspekte sind dabei die Zeit, Länge und Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl sowie der Wegzweck.

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

89% der NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren waren an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2018 außer Haus unterwegs, 2008 waren es 87%.

An einem Werktag werden durchschnittlich 3,0 Wege unternommen. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ (d.h. außer Haus) waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4 pro mobiler Person. Diese Werte sind seit 2008 leicht gestiegen (2,9 Wege pro Person bzw. 3,3 Wege pro mobiler Person).

Im Durchschnitt legt eine Person in Niederösterreich an einem Werktag 48 Kilometer zurück und benötigt dafür 1 Stunde und 21 Minuten. Werden nur die mobilen Personen betrachtet, beträgt die mittlere Tageswegelänge 53 Kilometer, für die rund 1,5 Stunden benötigt werden.

Verkehrsmittelwahl

In Niederösterreich wird im Durchschnitt jeder zweite Weg (52%) mit dem Pkw oder Motorrad als LenkerIn (MIV-LenkerIn) zurückgelegt, weitere 12% als MitfahrerIn, womit ein durchschnittlicher Besetzungsgrad der motorisierten Fahrzeuge von rund 1,2 Personen erreicht wird, welcher damit in etwa jenem aus dem Jahr 2008 entspricht. Der Fußwegeanteil liegt mit 15% an Werktagen etwas unter dem Ergebnis von 2008 (16%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt mit 14% etwas höher als 2008 (13%). Der Anteil der Radwege beträgt aktuell an Werktagen 7% und liegt damit auf dem Niveau von 2008.

Zwischen den Geschlechtern gibt es nach wie vor deutliche Unterschiede: Männer legen deutlich mehr Wege als Lenker eines motorisierten Verkehrsmittels zurück (58% zu 46%), während Frauen wesentlich häufiger als MitfahrerInnen unterwegs sind (15% zu 9%) und häufiger zu Fuß gehen als Männer (19% zu 12%). Beim Radverkehr liegen die Frauen und Männer mit 7% gleichauf, beim öffentlichen Verkehr liegen die Frauen mit 14% knapp vor den Männern mit 13%. Im Vergleich zu 2008 haben die Männer beim Radverkehrsanteil zu den Frauen aufgeschlossen, während die Frauen die Männer beim Anteil des öffentlichen Verkehrs überholt haben.

Differenziert nach Altersklassen zeigen sich ebenfalls deutliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel. Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren sind häufig mit dem ÖV und als MitfahrerInnen im Pkw unterwegs, die mittleren Altersklassen fahren überdurchschnittlich häufig selbst mit dem MIV und ältere Personen sind häufig zu Fuß und mit dem Rad unterwegs.

Auf Grund der dort überdurchschnittlich langen Strecken steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den zurückgelegten Kilometern (Verkehrsleistung) auf 29% und liegt damit in etwa doppelt so hoch wie beim Verkehrsaufkommen (14%). Es werden aber anteilig auch etwas mehr Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (zwei Drittel der zurückgelegten Kilometer). Aufgrund der kürzeren Strecken liegen bei der Verkehrsleistung die Anteile der Fuß- und Radwege (rund 1% bzw. rund 2%) deutlich niedriger als beim Verkehrsaufkommen (Fuß: 15%; Rad: 7%). Absolut betrachtet legen die mehr als 1,5 Mio. NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren pro Werktag rund 22 Mio. km mit dem öffentlichen Verkehr, knapp 50 Mio. km mit dem motorisierten

Individualverkehr, 1 Mio. km zu Fuß und rund 1,3 Mio. km mit dem Fahrrad zurück.

Wegzwecke

Der häufigste Wegzweck ist – mit 25 % aller Wege – der Weg zum Arbeitsplatz. Jeweils 16 % der Wege sind Einkaufswege sowie Freizeitwege. Dahinter folgen private Erledigungen mit einem Anteil von 13 %. Unter 10 % liegen Ausbildungswege (9 %), Bring- und Holwege von Personen (8 %), private Besuche (7 %) sowie Dienstwege (5 %). Frauen legen im Vergleich zu Männern in etwa doppelt so häufig Wege zum Bringen und Holen von Personen (überwiegend von Kindern) zurück (11 % zu 5 %), Ähnliches gilt bei den Einkaufswegen (20 % zu 12 %). Demgegenüber steht ein deutlich geringerer Anteil an Arbeitsplatzwegen und dienstlichen Wegen als bei Männern (23 % zu 38 %).

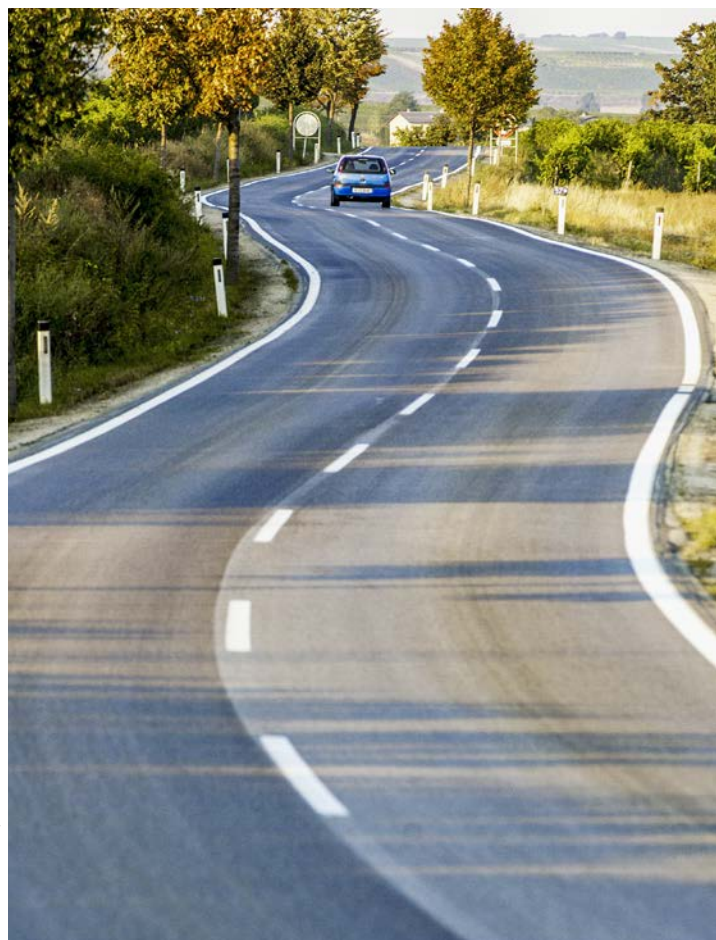
Wegelänge und Wegedauer

31 % der werktäglichen Wege sind nicht länger als 2,5 km, etwa jeder sechste Weg ist zwischen 2,5 und 5 km lang und 16 % enden nach 5 bis 10 km. Im Durchschnitt endet ein Weg der NiederösterreicherInnen nach knapp 16 km, Fußwege enden nach 1,4 km und Radwege nach 4,1 km. 19 % der MIV-LenkerInnenwege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz. In Summe enden 39 % der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten ebenfalls teilweise zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Durchschnittlich dauern die zurückgelegten Wege 27 Minuten, wobei 38 % bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 23 % enden zwischen 10 und 20 Minuten. Lediglich rund 9 % der Wege dauern länger als eine Stunde.

TRENDS IM MOBILITÄTSVERHALTEN

Im Vergleich zwischen den 4 Erhebungsjahren 2003, 2008, 2013/2014 und 2018 zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen um 3 %-Punkte von 18 % (2003) auf 15 % (2018). Der Anteil an Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr lag 2018, wie auch schon 2008, bei 64 % (52 % MIV-LenkerInnen + 12 % MIV-MitfahrerInnen). Innerhalb des MIV ist der Anteil der LenkerInnen seit 2008 um 1 %-Punkt zurückgegangen, der Anteil der MitfahrerInnen leicht gestiegen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist auf



© shutterstock.com/visualpower

14 % gestiegen und der Radverkehrsanteil ist mit 7 % (wie bereits 2008) konstant geblieben.

Im geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten hat sich bezüglich der Verkehrsmittelwahl seit 2003 nicht viel verändert, die Kernaussage gilt nach wie vor: Frauen gehen häufiger zu Fuß und Männer fahren öfter mit dem Auto. Im Vergleich zu den früheren Erhebungen ist bei den Frauen der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr um 2 %-Punkte auf 14 % gestiegen, während er bei den Männern mit aktuell 13 % relativ konstant geblieben ist. Nur geringe Unterschiede zwischen 2008 und 2018 existieren beim Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr. Bei Männern ist der Radverkehrsanteil im Vergleich zu 2008 um 1 %-Punkt gestiegen und der Anteil der reinen Fußwege um 1 %-Punkt zurückgegangen.

Unterschieden nach Altersklassen zeigt sich, dass gerade bei den Jungen (Personen zwischen 6 und 17 Jahren) und den Älteren (Personen ab 50 Jahren) der Anteil der Fußwege in den letzten 15 Jahren deutlich rückläufig ist. Beim Wegeanteil mit dem Fahrrad zeigen sich keine kontinuierlichen Entwick-

lungen, eine allgemeine Tendenz in die eine oder andere Richtung kann in keiner der Altersklassen abgeleitet werden. Beim motorisierten Individualverkehr sind dagegen einige Veränderungen erkennbar, bei den Altersklassen der 18-bis-34-Jährigen sowie der 50-bis-64-Jährigen kam es zu einem Anstieg in den letzten Jahren. Bei der mittleren Altersklasse der 35-bis-49-Jährigen kam es dagegen zu einem kontinuierlichen Rückgang des MIV-LenkerInnenanteils von bis zu 69% auf aktuell 63%, bei den älteren Personen ab 65 Jahren konnte der stetige und deutliche Trend in Richtung eines höheren Anteils an MIV-LenkerInnen gestoppt werden (2018: 48%). Bei den Jungen ist der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel seit der ersten Erhebung im Jahr 2003 von 33% auf 42% angestiegen. Auch bei den mittleren Altersgruppen (Personen zwischen 35 und 64 Jahren) kam es hier zu einem kontinuierlichen Anstieg. Einen geringeren und stetig rückläufigen ÖV-Anteil weisen dagegen die älteren Personen ab 65 Jahren auf, dieser beträgt aktuell nur noch 4%.

Der Anteil der Fußwege an der Verkehrsleistung (Anteil der zurückgelegten Kilometer je Verkehrsmittel) ist zwar in den letzten 15 Jahren deutlich zurückgegangen, im Gegenzug hat sich aber der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken zwischen 2003 und 2018 fast verdoppelt. Der Anteil der LenkerInnen motorisierter Individualverkehrsmittel an der Verkehrsleistung ist seit 2003 (59%) deutlich auf 54% zurückgegangen, der Anteil der MIV-MitfahrerInnen ist in etwa gleich geblieben (12%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung ist seit 2003 um 3%-Punkte gestiegen und lag 2018 bei 29%.

In absoluten Zahlen bedeuten die Ergebnisse von 2018, dass die NiederösterreicherInnen auf ihren 4,75 Millionen Wegen pro Tag 75 Millionen Kilometer zurückgelegt haben. Das entspricht einem Plus von 12% alleine in den letzten 5 Jahren. Die täglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sind in den letzten 5 Jahren um rund 23% von 1,09 Mio. auf 1,34 Mio. Personenkilometer gestiegen. Absolut am stärksten

gestiegen sind zwischen 2013/2014 und 2018 die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Kilometer, um rund 31% oder 5,2 Mio. km auf rund 22 Mio. km täglich. Absolut ebenfalls gestiegen sind die mit dem motorisierten Individualverkehr als LenkerIn zurückgelegten Kilometer, pro Tag um 4,4 Mio. km auf 41 Mio. km täglich. Dies entspricht der durchschnittlichen Steigerung über alle Verkehrsmittel von 12% in den letzten 5 Jahren.

REGIONALE ASPEKTE DER VERKEHRSMITTELWAHL

Der Anteil der reinen Fußwege ist im Waldviertel und im Mostviertel mit jeweils 14% am niedrigsten. Am höchsten ist dieser im Weinviertel und Zentralraum mit jeweils 16%. Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 ist der Fußwege-Anteil in allen Regionen (mit Ausnahme des Zentralraums) um jeweils 1%-Punkt zurückgegangen. Der Anteil der Radwege ist im Waldviertel mit 5% am niedrigsten. Seit 2008 ist der Radwege-Anteil im Mostviertel (um 2%-Punkte) sowie im Zentralraum (um 1%-Punkt) leicht zurückgegangen, in Summe beträgt er aber weiterhin rund 7%.

Im Waldviertel und im Mostviertel liegt der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 58% bzw. 57% deutlich über dem Durchschnitt (52%) und er ist auch nur in diesen Regionen seit dem Jahr 2008 gestiegen. In den anderen Hauptregionen ist im Gegenzug ein rückläufiger Trend bei den MIV-LenkerInnen festzustellen, den niedrigsten Wert erreicht das Weinviertel mit 48%. Im Weinviertel und im Zentralraum wird dieser Rückgang vorwiegend durch Wege mit dem ÖV kompensiert, im Industrieviertel eher durch Wege als MitfahrerInnen im motorisierten Individualverkehr.

In fast allen Regionen ist ein positiver Trend hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs festzustellen, dieser ist entweder gleich geblieben (Industrieviertel) oder konnte gesteigert werden (Mostviertel, Weinviertel und Zentralraum), lediglich im Waldviertel ist der ÖV-Anteil gesunken.

3 Über die Mobilitätserhebung 2018

3.1 AUSGANGSLAGE

Das Land Niederösterreich hat bereits in den Jahren 2003, 2008 und 2013/2014 Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. 2018 fand eine weitere Erhebungswelle in noch größerem Umfang statt. Ziel dieser Erhebungen war es, das Verkehrsverhalten der niederösterreichischen Wohnbevölkerung mittels Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren möglichst umfassend darzustellen. Die Ergebnisse dienen unter anderem als Grundlage für das Niederösterreichische Landesmobilitätskonzept, welches Strategien entwickelt, wie die Mobilität von Personen und Gütern zum Vorteil der Bevölkerung gestaltet werden kann. Das Landesmobilitätskonzept wird dabei regelmäßig seit dem Jahr 1991 überarbeitet, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich gerecht zu werden und dabei die Vereinbarkeit von Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz zu gewährleisten.

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

Während bei den früheren Erhebungen in den Jahren 2003 und 2008 nur an bestimmten festgelegten Stichtagen im Oktober/November erhoben wurde und es sich bei der Erhebung im Jahr 2013/2014 um eine Ganzjahreserhebung handelte (im Rahmen von „Österreich unterwegs“), wurde bei der aktuellen Erhebung 2018 eine adaptierte Vorgehensweise angewandt. Dabei wurde darauf geachtet, dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse auch mit den vorangegangenen Mobilitätserhebungen in Niederösterreich bestmöglich gewährleistet wurde.

Bei dieser Erhebung erfolgte der Versand der Fragebögen gestaffelt im Zeitraum zwischen Anfang September und Mitte

Oktober und es wurde kein konkreter Stichtag, sondern nur ein spezifischer Wochentag (Montag bis Freitag) vorgegeben. Somit erhielten die ProbandInnen mehr Flexibilität bezüglich des Ausfülldatums und der Erhebungszeitraum wurde ausgedehnt und erstreckte sich über 4 Monate von September bis Dezember 2018. Ein weiterer Vorteil dieser Vorgehensweise ist, dass etwaige besondere Wetterverhältnisse an einzelnen Erhebungstagen das Ergebnis deutlich weniger stark verzerren, als es bei der Vorgabe von wenigen fixen Erhebungstagen der Fall wäre. Aufgrund der größeren Relevanz beschränkte sich die aktuelle Erhebung auf Werktage, es erfolgte also keine Erhebung des Wochenendverkehrs. Insgesamt nahmen im Herbst 2018 12.683 Personen ab 6 Jahren aus 6.027 niederösterreichischen Haushalten teil, in Summe wurden 39.927 Wege angegeben. Der Rücklauf betrug bei dieser Erhebung auf Haushaltsebene knapp 28%.

3.2 BEFRAGUNGSFORM UND ERHEBUNGSABLAUF

Erhebungsablauf

Alle für die Befragung zufällig ausgewählten Haushalte erhielten im ersten Schritt ein Teilnahmebeschreiben des Auftraggebers per Post, welches bereits einen Kurzfragebogen zum Haushalt enthielt. Der Versand der Fragebögen erfolgte dabei gestaffelt im Rahmen von 6 Versandaktionen zwischen Anfang September und Mitte Oktober 2018. Nach Retournierung des ersten Teils der Befragung wurde unmittelbar die korrekte Anzahl an Personenfragebögen je Haushalt zugesandt. Lagen bis zu bestimmten Zeitpunkten keine Antworten vor, erfolgte ein Wiederholungsversand der Fragebögen sowie eine Erinnerung per Postkarte. Die Befragung wurde im Methodenmix durchgeführt, je nach Wahl der Haushalte war eine Befragungsteilnahme entweder schriftlich-postalisch

oder online möglich. Durch die Vorgabe von nur einem spezifischen Wochentag anstatt eines konkreten Datums erstreckte sich der Erhebungszeitraum aufgrund unterschiedlicher Antwortgeschwindigkeiten auf 4 Monate von September bis Dezember 2018.

Erhebungsgebiet & befragte Personen

Das Erhebungsgebiet umfasste das gesamte Bundesland Niederösterreich. Die Stichprobe wurde in Teilgebieten aufgestockt, sodass Analysen unterschieden nach den Hauptregionen (NÖ Mitte, Most-, Wald-, Wein- und Industrieviertel) und für einzelne Teilregionen (RADLgrundnetze) möglich wurden. Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Adressregister der Österreichische Post AG gezogen, innerhalb der angeschriebenen Haushalte wurden möglichst alle Personen ab 6 Jahren (also mit Beginn einer eigenständigen Mobilität beim Schuleintritt) zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem bestimmten Wochentag befragt. Alle Angaben der Befragten wurden vertraulich behandelt und so aufbereitet, dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt bzw. die einzelnen Personen möglich sind.

Erhebungsinhalte

Das Mobilitätsverhalten hat viele Facetten. Zielsetzung der Erhebung war es, die Alltagsmobilität der NiederösterreicherInnen zu erfassen. Dazu wurden sowohl allgemeine Merkmale der Haushalte und der darin lebenden Personen aufgenommen als auch die Verkehrsteilnahme – also die zurückgelegten Wege inklusive der benutzten Verkehrsmittel, der Zielorte und der Wegezwecke an einem vorgegebenen Werktag.

Stichprobengröße & Gewichtung/Hochrechnung

Insgesamt nahmen im Herbst 2018 12.683 Personen ab 6 Jahren aus 6.027 niederösterreichischen Haushalten an der Befragung teil, in Summe wurden Informationen zu 39.927 Wegen angegeben. Die Stichprobe ist somit bei der vorliegenden Erhebung um rund 50% größer als bei den früheren Erhebungen in den Jahren 2003, 2008 und 2013/2014.

Um Ziehungs- und Stichprobenfehler zu beheben bzw. zu reduzieren, wurde eine Gewichtung der erhobenen Daten durchgeführt. Erst dadurch war es möglich, die Daten auf die

Haushaltsebene

Haushaltsgröße, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Erreichbarkeit und Entfernung zur nächsten Haltestelle von Bus und Bahn, Verfügbarkeit von Abstellplätzen, Möglichkeit einer Wallbox, Jahreskilometerleistung der Pkw, Autobahnvignetten, Wohnsituation, wirtschaftliche Situation.



Personenebene (ab 6 Jahren)

Alter, Geschlecht, höchster Schulabschluss, Beschäftigung, Arbeitsorganisation (nur erwerbstätige Personen), Arbeitszeit (Wochenarbeitsstunden), flexible Arbeitszeiten, Home-Office/Telearbeit, Mobiltelefon mit Internetzugang, Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit privat/beruflich, E-Pkw-Verfügbarkeit, Pkw-Abstellplatz am Wohn- und Arbeitsplatz, Fahrradbesitz, ÖV-Zeitkartenbesitz, Mobilitätseinschränkung.

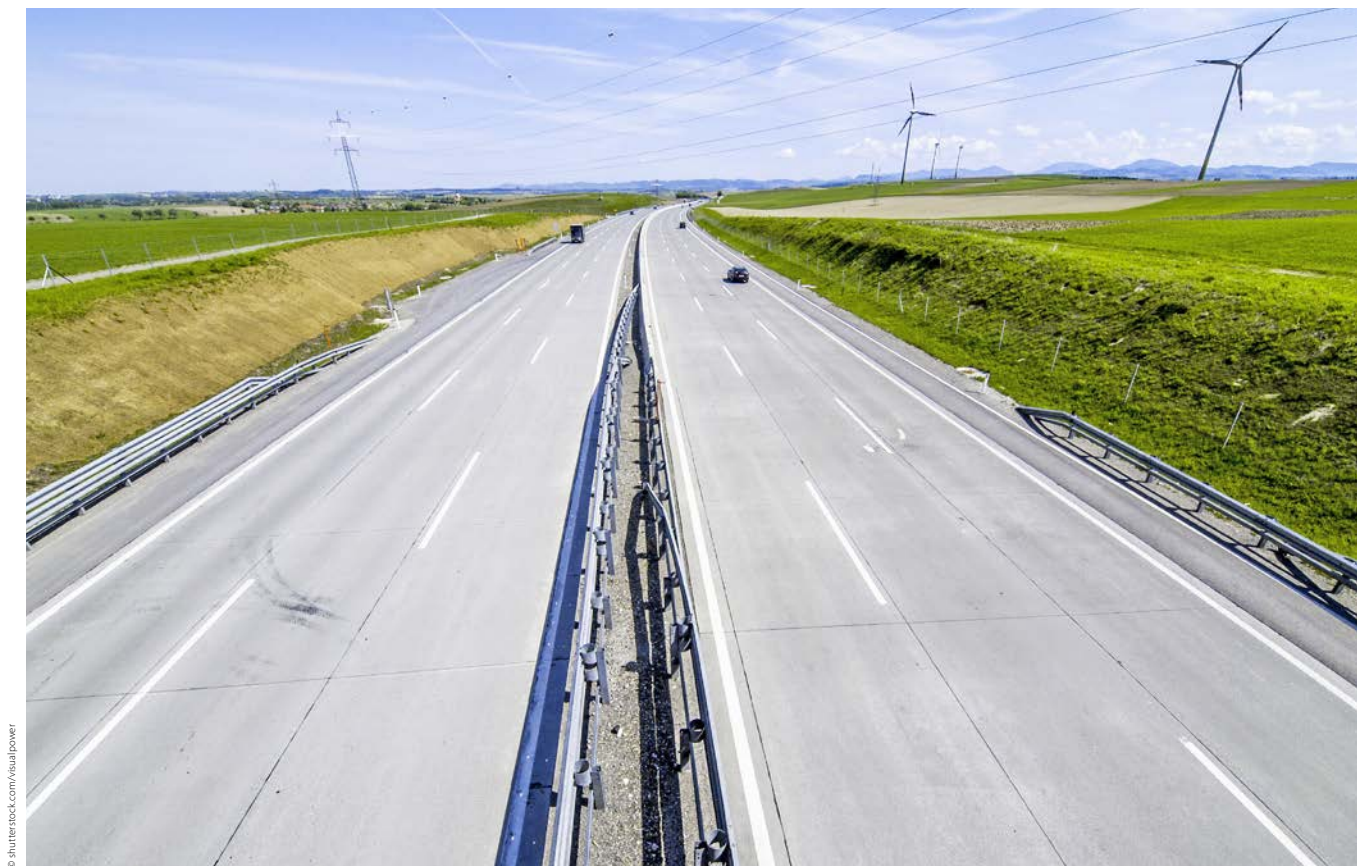


Berichtstags- und Wegeebene

Mobilität am Berichtstag, Startpunkt 1. Weg, Start- und Ankunftszeit, Zweck, Zielpunkt, genutzte Verkehrsmittel, zurückgelegte Entfernung.

Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 3-1 Befragungsinhalte



© shutterstock.com/visualpower

niederösterreichische Bevölkerung hochzurechnen und damit von der Stichprobe auf die untersuchungsrelevante Grundgesamtheit zu schließen. Das Wesen der Gewichtung besteht darin, Verteilungen von bestimmten (wichtigen) Variablen, die durch die Stichprobe verzerrt sind, zu entzerren. Diese Verteilungsveränderung wird grundsätzlich auf jene Weise herbeigeführt, bei der die zu verändernde Verteilung in der Datei (IST-Verteilung) auf eine extern vorgegebene (z.B. aus der Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird.

Für die Gewichtungsmerkmale Analyseregion, Wochentag, Geschlecht, Alter, Haushaltgröße, Beruf, Schulbildung und Pkw-Anzahl im Haushalt wurde auf diese Weise die Repräsentativität der Stichprobe in Bezug auf die Grundgesamtheit, definiert als die Wohnbevölkerung ab 6 Jahren, für jede der Analyseregionen (NÖ Mitte, Most-, Wald-, Wein- und Industrieviertel sowie die RADLgrundnetzregionen) mittels Gewichtung und Hochrechnung hergestellt.

Durchführende Institutionen

Mit der Erhebungsvorbereitung, Erhebungsbegleitung, Verarbeitung, Korrektur und Ergänzung der Daten sowie mit der Datengewichtung, Hochrechnung und Analyse wurde HERRY Consult GmbH beauftragt. Die Erhebungsdurchführung oblag TRICONSULT – Wissenschaftsanalytische Forschung Ges.m.b.H.

Generelle Anmerkungen

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

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

4 Ergebnisse auf Haushaltsebene Niederösterreich

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

4.1 HAUSHALTSGRÖSSE

Bereits 34% der Haushalte¹⁾ in Niederösterreich waren im Jahr 2018 Einpersonenhaushalte – 2013/2014 waren es 33% – der Anteil der Haushalte mit 4 und mehr Personen ist dagegen von 20% im Jahr 2013/2014 auf 19% im Jahr 2018 zurückgegangen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei rund 2,3 Personen und ist damit in den letzten 10 Jahren etwas zurückgegangen, 2008 lebten durchschnittlich 2,4 Personen in einem Haushalt. Im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt ist die Haushaltsgröße in Niederösterreich nach wie vor etwas höher und es gibt etwas weniger Einpersonenhaushalte.

4.2 ERREICHBARKEIT EINER HALTESTELLE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Bezüglich der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist festzuhalten, dass es sich dabei um eine Selbsteinschätzung handelt und somit auch das Wissen über die erreichbaren Haltestellen eine Rolle spielt. Zudem sagt die Erreichbarkeit von Haltestellen noch nichts über die Qualität der verfügbaren Verkehrsverbindungen aus. 9 von 10 niederösterreichischen Haushalten haben – laut Selbsteinschätzung – eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung, Bahnhaltstellen erreichen dagegen nur 57% der

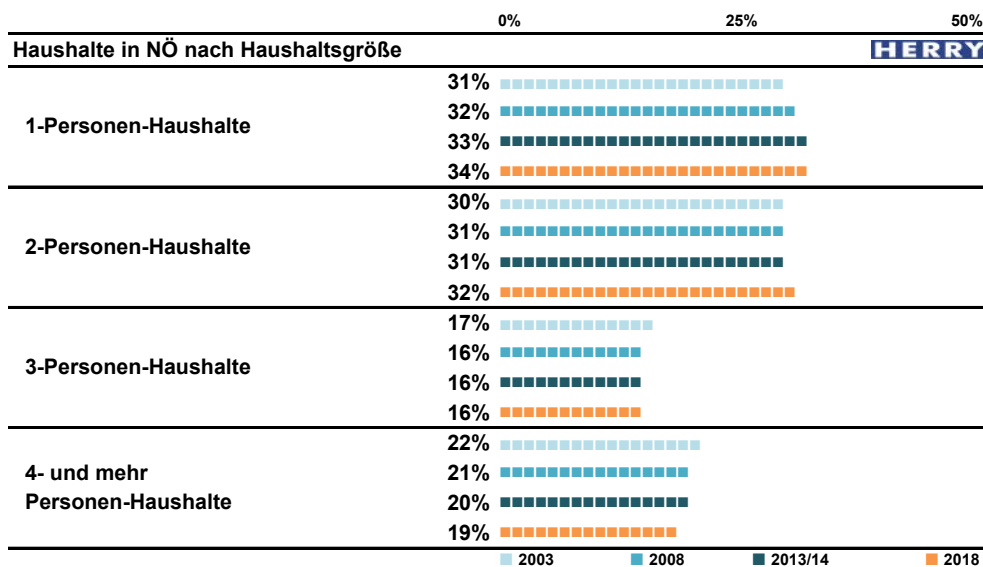


Abbildung 4-1 Haushalte in Niederösterreich nach Haushaltsgröße in [%]

1) Anmerkung: Unter Haushalt wird in dieser Studie ein Privathaushalt verstanden.

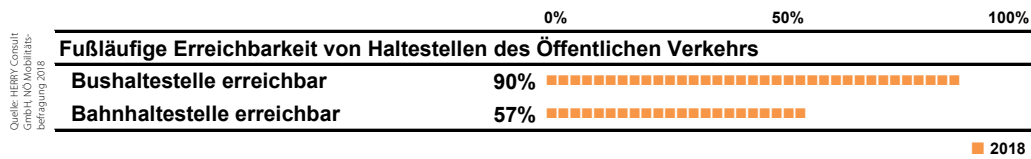


Abbildung 4-2 Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in [%]

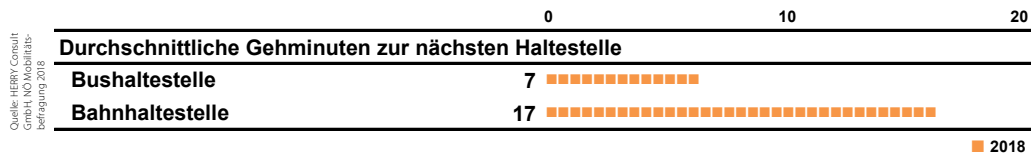


Abbildung 4-3 Durchschnittliche Gehminuten zur nächsten Haltestelle in [min]

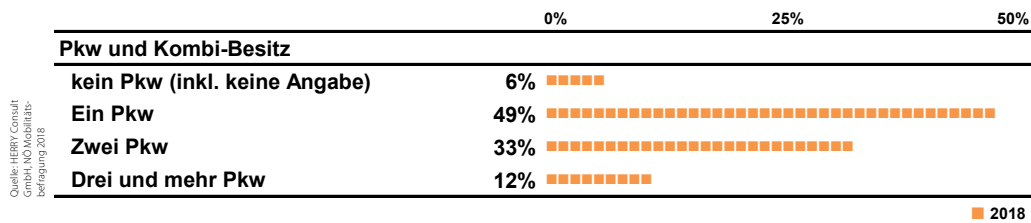


Abbildung 4-4 Besitz eines Pkw oder Kombi in [%]

Haushalte zu Fuß. Die nächste Bushaltestelle ist dabei in durchschnittlich 7 Minuten erreichbar, bis zur nächsten Bahnhaltestelle sind es dagegen etwa 17 Minuten zu Fuß. Der generelle Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem ist also für eine große Mehrheit der Bevölkerung in Niederösterreich gegeben. Das Ergebnis zeigt aber auch, dass gerade im Bahnverkehr die sogenannte „letzte Meile“, also die Strecke von der nächsten Bahnhaltestelle zum eigenen Wohnort, oftmals eine große Hürde zur Nutzung des Angebotes an öffentlichem Verkehr darstellt. Angebote zur Überbrückung dieser letzten Meile (z.B. Radwegeausbau, Sharing-Konzepte oder bedarfsorientierte Zubringerverkehre) werden in Zukunft noch wichtiger werden und könnten diese Lücke teilweise schließen.

4.3 FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Fahrzeuge, insbesondere die Anzahl der Pkw, hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Haushaltsmitglieder. 94% der



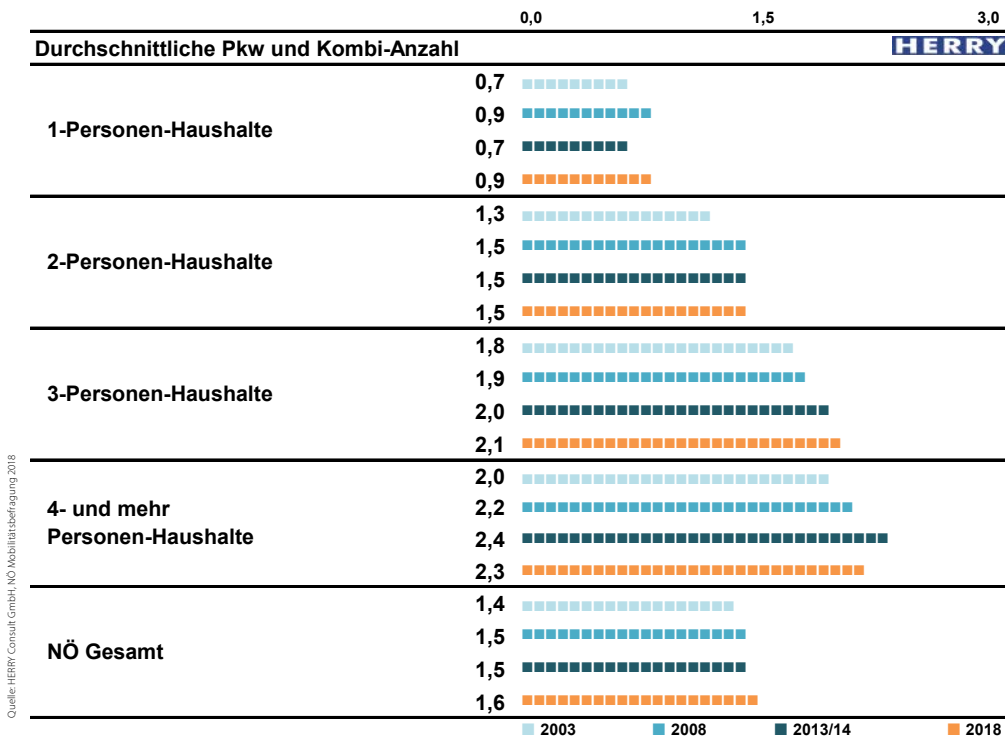


Abbildung 4-5 Durchschnittliche Anzahl an Pkw und Kombis

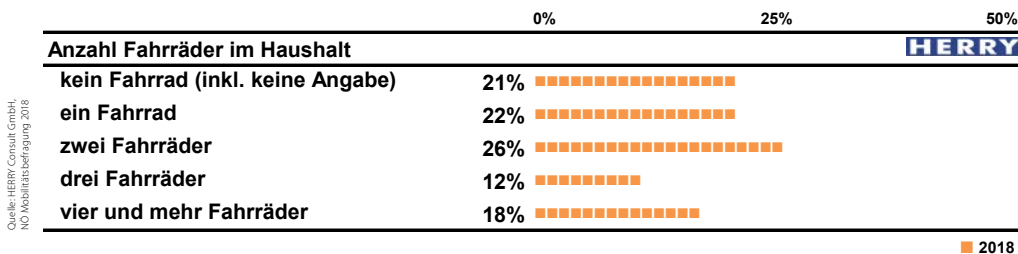


Abbildung 4-6 Anzahl Fahrräder in [%]

Haushalte in Niederösterreich besitzen einen oder mehrere Pkw (49% der Haushalte besitzen einen Pkw, 33% der Haushalte zwei Pkw und 12% besitzen 3 oder mehr Pkw).

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt (HH) in Niederösterreich beträgt 1,6 Pkw/HH und hat sich seit 2013/2014 (1,5 Pkw/HH) geringfügig erhöht. Unterschieden nach Haushaltsgröße sind folgende Tendenzen erkennbar: Bei Haushalten bis 3 Personen steigt oder stagniert die Anzahl der Pkw im Haushalt in der jüngeren Vergangenheit, bei Haushalten mit mehr als 3 Personen ist die durchschnittliche Anzahl der

Pkw dagegen leicht gesunken. Neben dem Pkw als motorisiertes Individualverkehrsmittel verfügen rund 16% der Haushalte über zumindest ein Moped bzw. Motorrad.

In Summe besitzen 8 von 10 Haushalten zumindest ein funktionsfähiges Fahrrad, im Durchschnitt sind es rund 2 Fahrräder je Haushalt bei durchschnittlich 2,3 Personen pro Haushalt. Die grundsätzliche Möglichkeit der Radnutzung ist also für den größten Teil der Haushalte und Personen gegeben. Bereits in 11% der Haushalte in Niederösterreich ist zumindest ein Elektrofahrrad vorhanden.

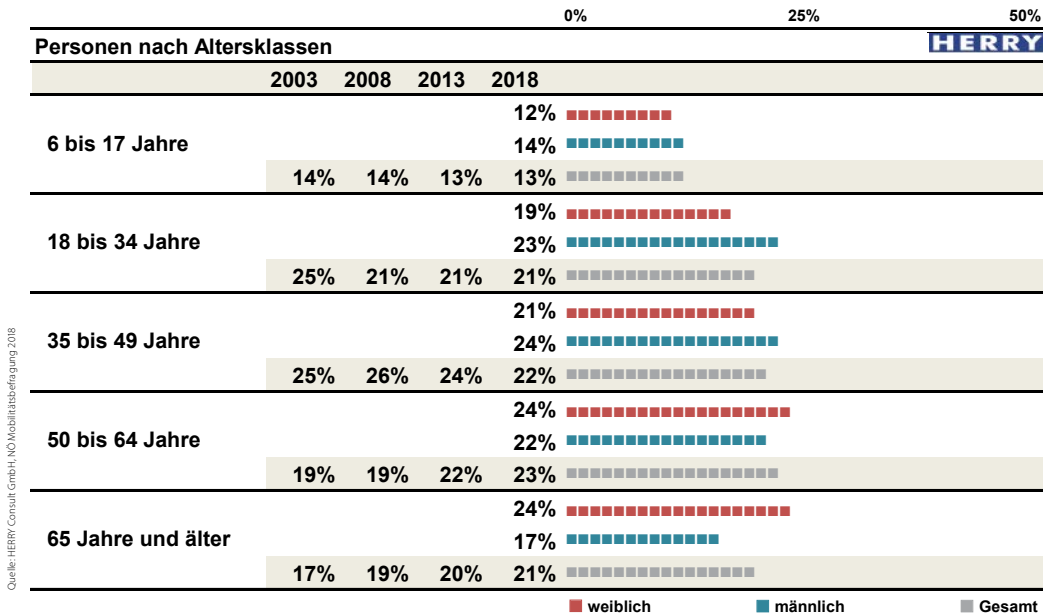


Abbildung 5-2 Verteilung nach Altersklassen und Geschlecht in [%]

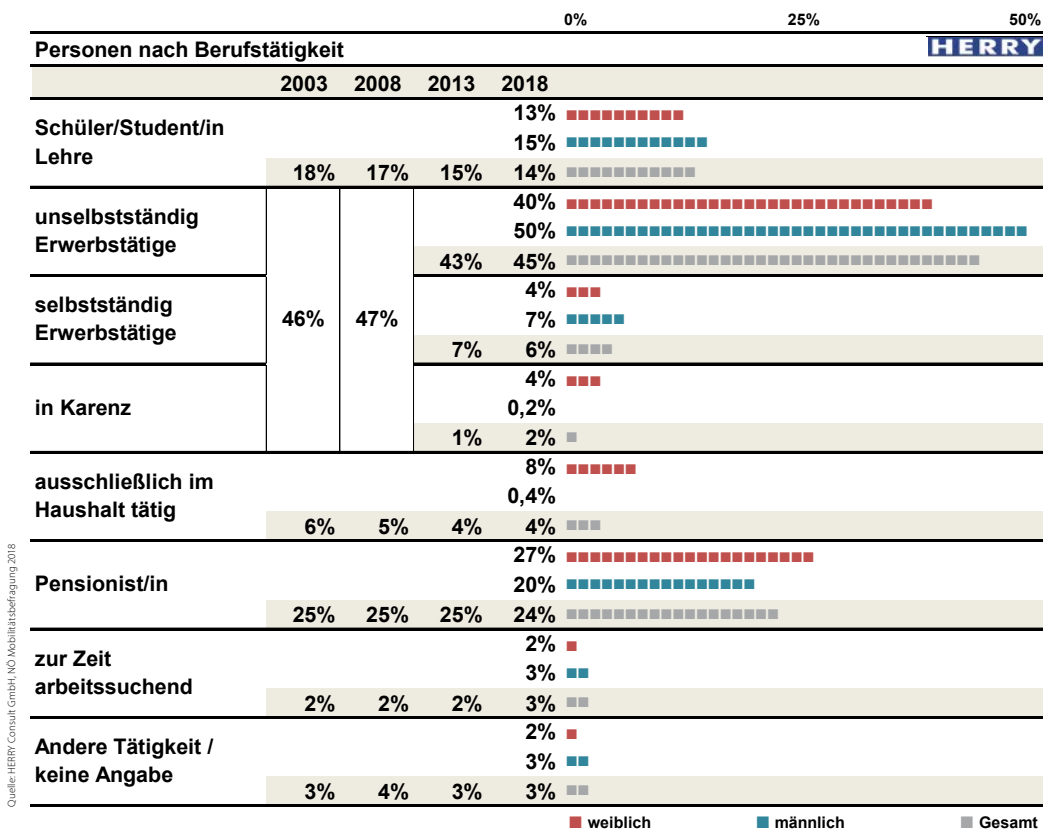


Abbildung 5-3 Verteilung nach Berufstätigkeit und Geschlecht in [%]

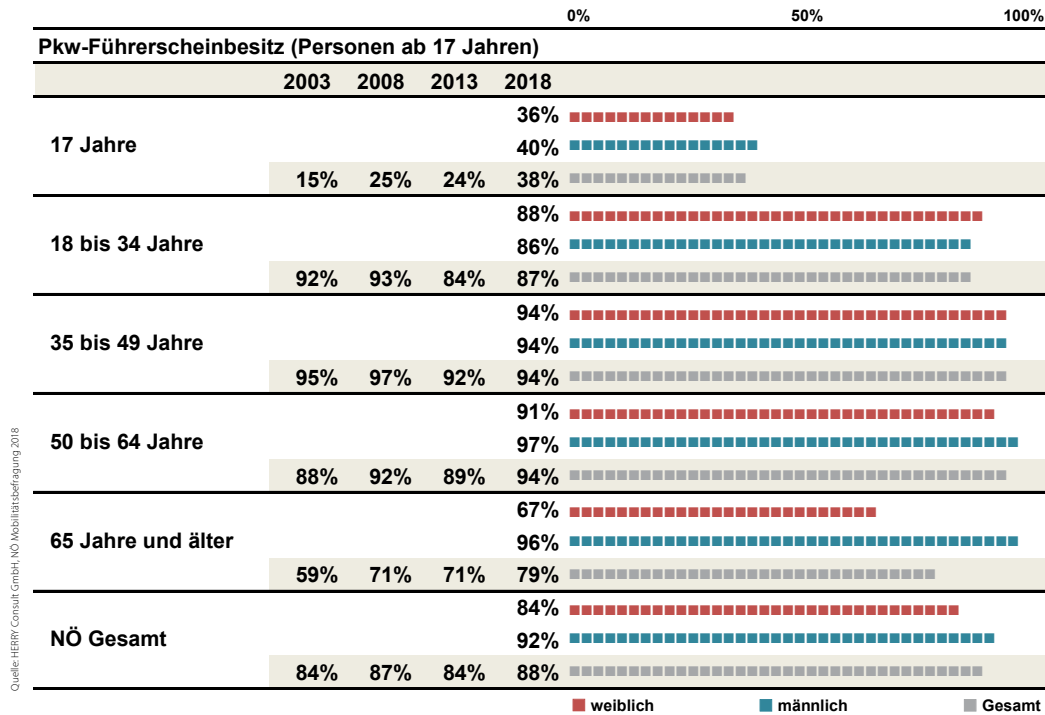


Abbildung 5-4 Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren) nach Geschlecht in [%]

ist der Anteil der Personen in Beschäftigung angestiegen, was vor allem auf einen Anstieg bei (häufig auch teilzeit-)erwerbstätigen Frauen zurückzuführen ist. Mit dem einher geht eine Reduktion des Anteils jener Personen, die ausschließlich im Haushalt tätig sind. Anders als es aufgrund der Altersentwicklung zu erwarten wäre, ist der Anteil an PensionistInnen seit 2008 leicht gesunken. Dies hängt mit geänderten Bedingungen beim Pensionszugang und dem gestiegenen Pensionsantrittsalter ebenso zusammen wie mit generell immer aktiver und mobiler werdenden älteren Personen.

5.3 FÜHRERSCHEINBESITZ UND FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Einen besonders starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Personen hat der Besitz einer Lenkberechtigung für den Pkw, welcher Voraussetzung für die Nutzung von motorisierten Individualverkehrsmitteln ist. In Summe zeigt sich hier in Niederösterreich ein minimaler Anstieg in den letzten 10 Jahren, der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen ist seit 2008 (87%) leicht auf durchschnittlich 88% gestiegen. Dieser An-

stieg ist insbesondere auf einen höheren Führerscheinbesitzanteil bei den älteren Personen ab 65 Jahren (79% im Vergleich zu 71% im Jahr 2008) zurückzuführen. Einen starken Anstieg um 13 %-Punkte auf 38% im Jahr 2018 gab es in diesem Zeitraum auch bei den 17-Jährigen, dies ist auf die vermehrte Nutzung der L17-Führerscheinausbildung zurückzuführen. Rückläufig ist der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen im Vergleich zu 2008 bei den 18-bis-49-Jährigen.

Nach wie vor verfügen Männer häufiger über einen Führerschein als Frauen, dieser Unterschied ist aber im Wesentlichen auf den großen Unterschied in der Gruppe der Personen ab 65 Jahren zurückzuführen und wird zukünftig immer kleiner werden.

Nicht nur die Anzahl der Pkw im Haushalt und der Führerscheinbesitz ist für die Verkehrsmittelwahl entscheidend, sondern auch die Frage, ob dem jeweiligen Haushaltsmitglied ein Fahrzeug jederzeit, teilweise oder gar nicht zur Verfügung steht. Wie bereits bei den vorhergehenden Erhebungen stand auch 2018 fast allen NiederösterreicherInnen (ab 18 Jahren) mit Führerschein auch ein Pkw – zumindest teilweise – zur Verfügung (94%). Die Entwicklung seit 2008 zeigt

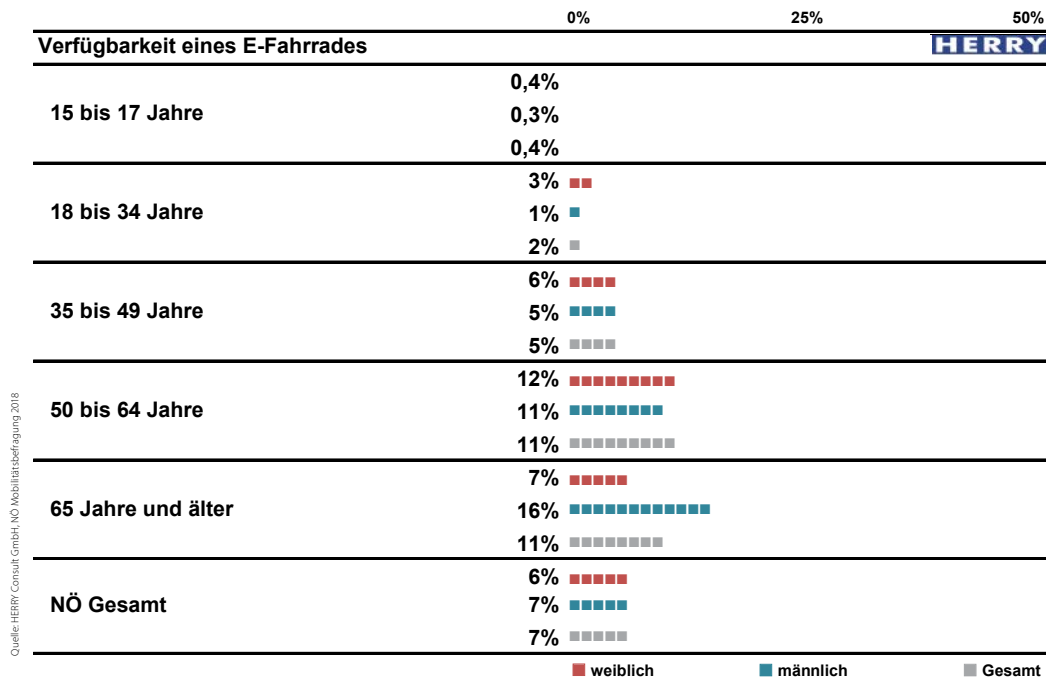


Abbildung 5-8 E-Fahrradverfügbarkeit (Personen ab 15 Jahren) nach Geschlecht in [%]

dabei einen minimalen Anstieg bei der jederzeitigen Pkw-Verfügbarkeit um einen Prozentpunkt auf 84%, während die teilweise Verfügbarkeit in diesem Zeitraum von 12% auf 10% zurückgegangen ist. Zwischen Frauen und Männern sind in Summe kaum Unterschiede feststellbar. Neben konventionellen Pkw verfügen 2,4% der NiederösterreicherInnen auch über ein Elektroauto.

Für 85% der Personen in Niederösterreich existiert für den/die Pkw auch ein privater Abstellplatz in einer Garage oder auf dem privaten Grundstück.

72% der Personen (ab 6 Jahren) in Niederösterreich verfügen über ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, lediglich bei den älteren Personen ab 65 Jahren liegt die Fahrradverfügbarkeit mit 48% deutlich darunter. Es besteht also für mehr als zwei Drittel der Bevölkerung grundsätzlich die Möglichkeit, ein Fahrrad zu benutzen. Bei Personen ab 50 Jahren ist ein wesentlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern erkennbar. Männer verfügen in dieser Altersgruppe deutlich häufiger (der Unterschied beträgt rund 15%-Punkte) über ein Fahrrad als Frauen. Dieser große Unterschied bei älteren Personen schlägt sich auch im Gesamt-

ergebnis nieder, 67% der Frauen bzw. 76% der Männer verfügen im Gesamtdurchschnitt über ein funktionstüchtiges, konventionelles Fahrrad.

Bereits 7% der NiederösterreicherInnen verfügen über ein Elektrofahrrad. Der Unterschied zwischen Männern und Frauen ist dabei in Summe sehr gering, bei Personen ab 65 Jahren allerdings signifikant: Hier verfügen 16% der Männer, aber nur 7% der Frauen über ein Elektrofahrrad. Insgesamt verfügen ältere Personen ab 50 Jahren deutlich häufiger über ein Elektrofahrrad als der Durchschnitt (11% zu 7%).

5.4 BESITZ VON ZEIT- UND ERMÄSSIGUNGSKARTEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Neben dem Besitz von Fahrzeugen (Pkw, Zweiräder) und dem Besitz eines Führerscheins ist der Besitz von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten der Personen. Erfasst wurden bei der aktuellen Erhebung alle Zeitkarten inkl. SchülerInnenfreifahrt und Ermäßigungskarten.

In Niederösterreich verfügt jede vierte Person (27%) über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Zwischen Frauen und Männern ergibt sich dabei ein geringer Unterschied, in fast allen Altersklassen besitzen Frauen etwas häufiger eine Zeitkarte als Männer. Der Zeitkartenbesitzanteil sinkt mit dem Alter jedoch deutlich. Während drei Viertel der Kinder und Jugendlichen (bis 17 Jahre) eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr besitzen (Stichwort SchülerInnenfreifahrt), sinkt der

Anteil ab 18 Jahren bereits auf unter 30%. Bei den älteren Personen ab 65 Jahren besitzt nur noch eine von zehn Personen eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr.

Die am häufigsten genutzte Zeitkartenart für den öffentlichen Verkehr sind Jahreskarten (34%) gefolgt von SchülerInnenzeitkarten (27%). Deutlich seltener werden Wochen- bzw. Monatskarten (8%) sowie Ermäßigungskarten wie etwa die ÖBB Vorteils card (9%) genutzt.

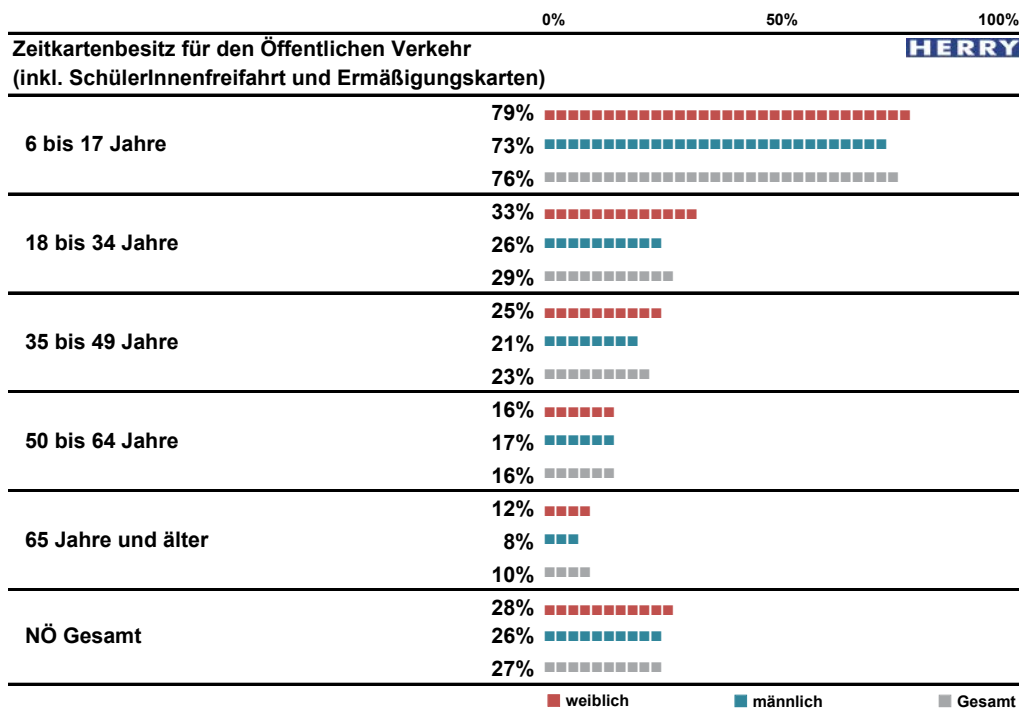


Abbildung 5-9 Zeitkartenbesitz für den ÖV nach Geschlecht in [%]

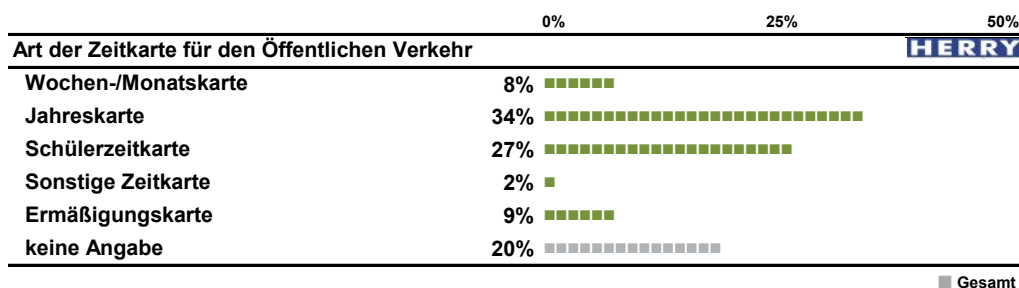


Abbildung 5-10 Art der Zeitkarte für den ÖV nach Geschlecht in [%]

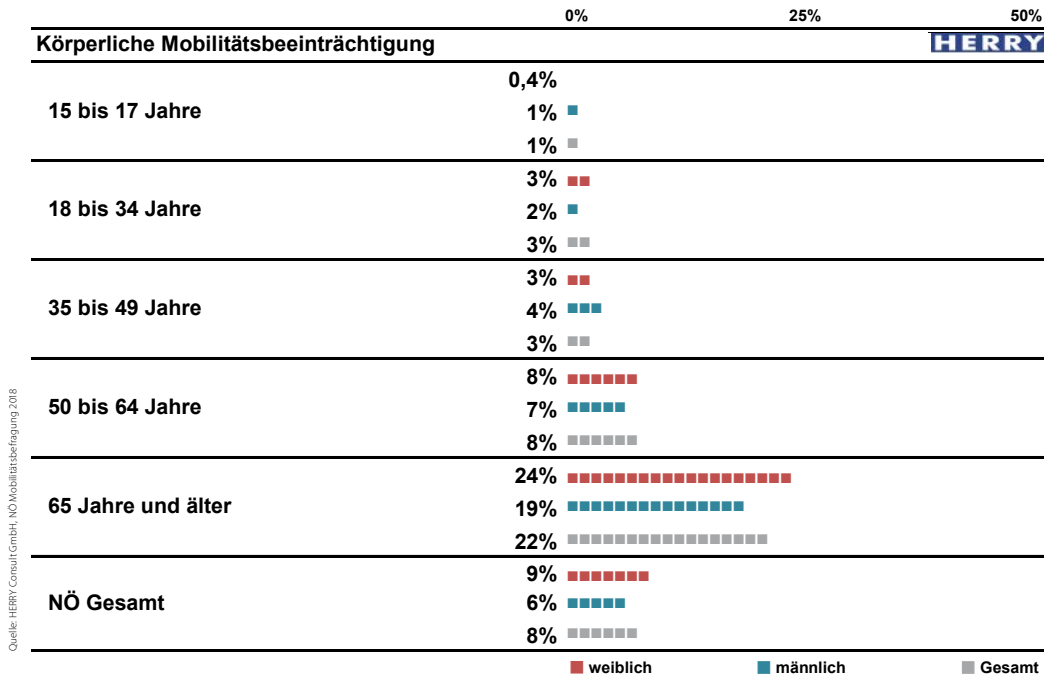
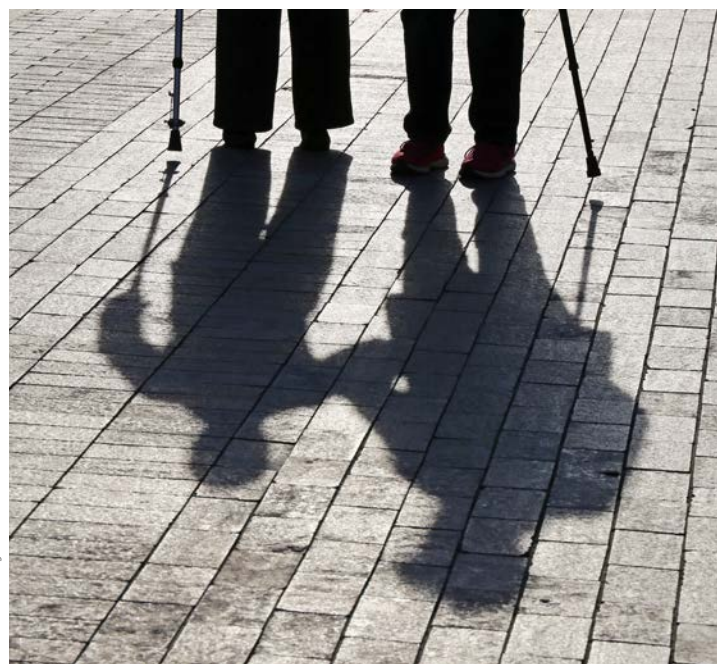


Abbildung 5-11 Körperliche Mobilitätsbeeinträchtigung nach Geschlecht in [%]

5.5 KÖRPERLICHE MOBILITÄTSBEEINTRÄCHTIGUNG

Die stetig steigende Anzahl an älteren Personen stellt besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur bzw. das Verkehrssystem. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit einer körperlichen Mobilitätseinschränkung. 8% der NiederösterreicherInnen sind aufgrund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt. Bei der Altersklasse der über-65-jährigen NiederösterreicherInnen gibt fast ein Viertel der Frauen und fast ein Fünftel der Männer an, in ihrer Alltagsmobilität eingeschränkt zu sein.



Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag

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

Das Mobilitätsverhalten wird von einer Vielzahl an subjektiven wie auch objektiven Kriterien bestimmt. Diese stehen in Zusammenhang mit den Bedürfnissen, Motiven, Einstellungen und sozialen Rollen der einzelnen Personen. Die objektiven Komponenten ergeben sich aus den verfügbaren Optionen und (Verkehrs-)Mitteln, die den einzelnen Personen zur Verfügung stehen. Dazu gehören das Angebot an Verkehrsinfrastruktur, die Wohnsituation, das Einkommen und die Siedlungsstruktur.

Indikatoren bzw. Kennziffern zur Mobilität sind vor allem folgende:

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

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der niederösterreichischen Bevölkerung ab 6 Jahren an einem Werktag im Jahr 2018 dargestellt.

6.1 AUßER-HAUS-ANTEIL

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

89% der NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren waren an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2018 außer Haus unterwegs, 2008 waren es 87%. Zwischen den Geschlechtern gibt es dabei wie bereits vor 10 Jahren einen Unterschied, bei den Männern (91%) ist der Außer-Haus-Anteil nach wie vor um 3%-Punkte höher als bei den Frauen (88%).

In einigen Altersklassen ist der Außer-Haus-Anteil an einem Werktag deutlich höher als im Durchschnitt, beispielsweise sind durchschnittlich 96% der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 17 Jahren an einem Werktag außer Haus unterwegs. Eine Gruppe ist allerdings deutlich weniger häufig unterwegs: Personen ab 65 Jahren verlassen das Haus/die Wohnung deutlich seltener als der Durchschnitt, hier beträgt der Außer-Haus-Anteil nur 79%.

6.2 TAGESWEGEHÄUFIGKEIT

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

und auch von den verfügbaren Mobilitätsoptionen der einzelnen Personen abhängig.

An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab 6 Jahren) durchschnittlich 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 pro mobiler Person. Diese Werte sind seit 2008 leicht gestiegen (2,9 Wege pro Person bzw. 3,3 Wege pro mobiler Person).

Die Unterschiede zwischen den Altersklassen bei der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Anzahl an Wegen

pro Person an einem Werktag stellen sich wie folgt dar: Die höchste Mobilitätsrate weisen die mittleren Altersklassen zwischen 35 und 64 Jahren mit 3,3 Wegen pro Person auf. Je jünger eine Person ist, desto geringer ist die zurückgelegte Anzahl an Wegen pro Person, sie beträgt bei den 6-bis-17-Jährigen durchschnittlich 2,8. Die Mobilitätsrate liegt bei den älteren Personen ab 65 Jahren mit 2,9 leicht über diesem Wert. Das bedeutet, dass ältere Personen zwar deutlich seltener außer Haus unterwegs sind als die jüngeren Personen (der Außer-Haus-Anteil in der Gruppe der Personen ab 65 Jahren beträgt 79%, während dieser in der Gruppe der

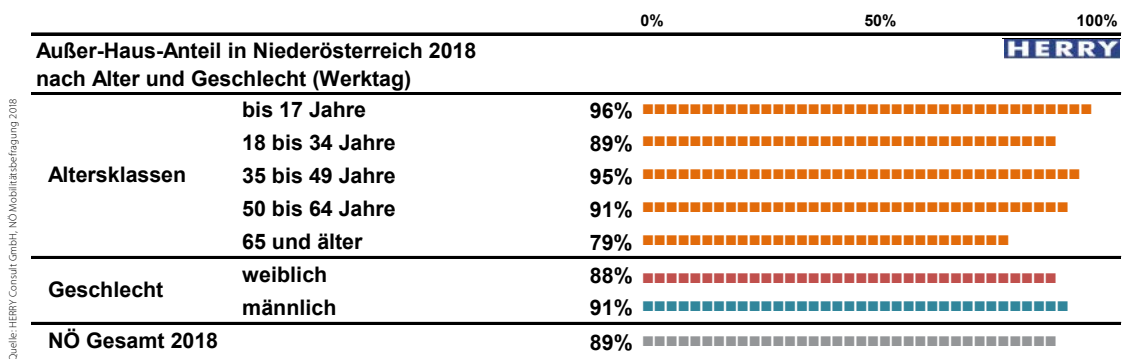


Abbildung 6-1 Außer-Haus-Anteil nach Alter und Geschlecht an Werktagen in [%]

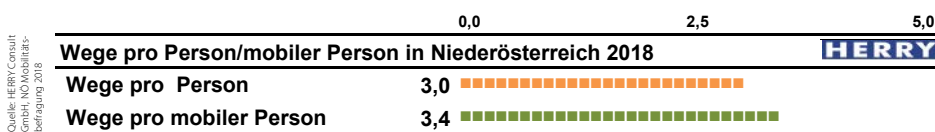


Abbildung 6-2 Wege pro Person und mobiler Person an Werktagen

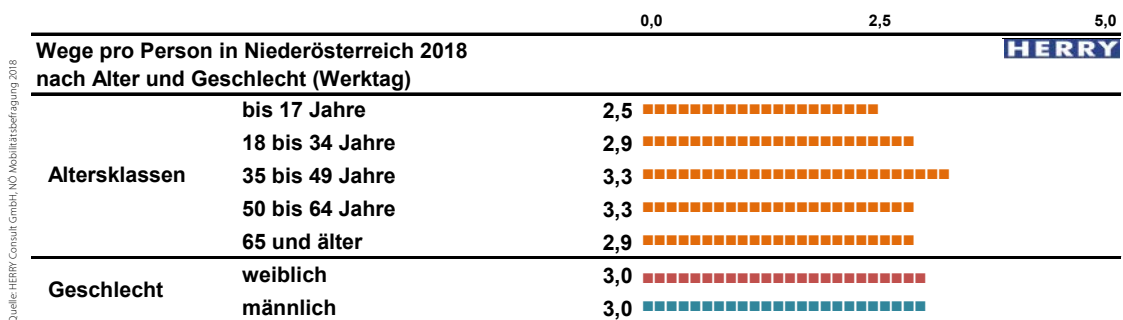


Abbildung 6-3 Wege pro Person nach Alter und Geschlecht an Werktagen

6-bis-17-Jährigen 96% beträgt), dann aber sogar etwas mehr Wege zurücklegen. Zwischen Frauen und Männern ist bezüglich der Mobilitätsrate kein Unterschied festzustellen.

6.3 TAGESWEGELÄNGE UND TAGESWEGEDAUER

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

Eine Person legt in Niederösterreich an einem Werktag durchschnittlich 48 Kilometer zurück und benötigt dafür 1 Stunde und 21 Minuten. Werden nur die mobilen Personen betrachtet, beträgt die mittlere Tageswegelänge 53 Kilometer, für die rund 1,5 Stunden benötigt werden. Im Vergleich zur Erhebung

aus dem Jahr 2008 liegt aktuell sowohl die Tageswegelänge als auch die Tageswegedauer etwas höher.

Alle NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren legen an einem durchschnittlichen Werktag zusammen rund 75 Millionen Kilometer zurück und benötigen dafür etwas mehr als 2,1 Millionen Stunden.

6.4 VERKEHRSMITTELWAHL: MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS

Die Verkehrsmittelwahl (auch Modal Split) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Bei dieser Definition werden auch Fuß- bzw. Radwege – also der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) – berücksichtigt. Da der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) in der gegenständlichen Arbeit miteinbezo-

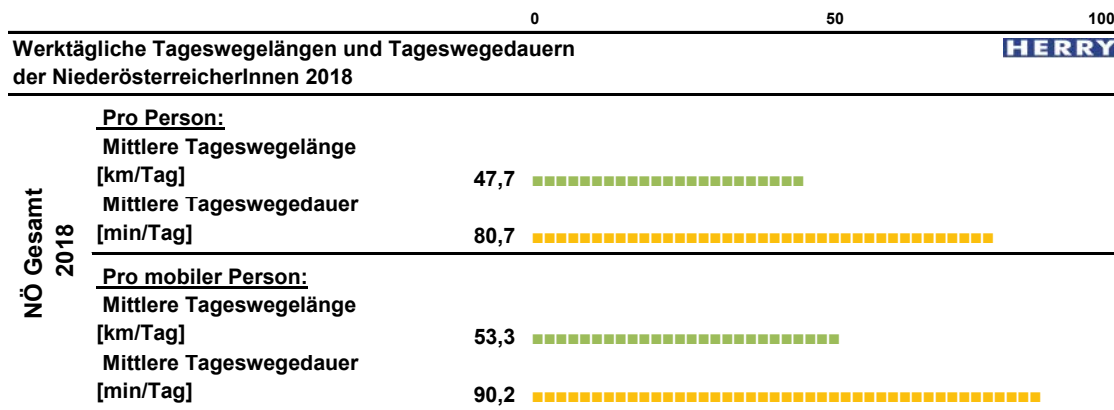


Abbildung 6-4 Tageswegelängen und -dauern pro Person und mobiler Person an Werktagen in [min] und [km]

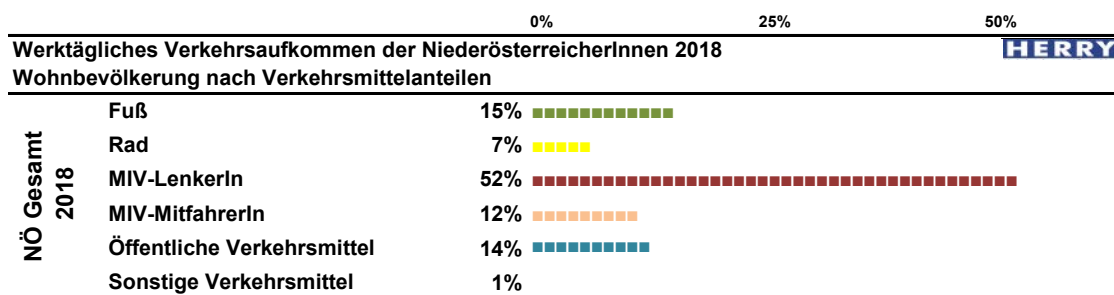


Abbildung 6-5 Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen in [%]

gen wurde, ist von einem so genannten „erweiterten Modal Split“ auszugehen. Im Rahmen der Erhebung zum Verkehrsverhalten in Niederösterreich wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden:

Zu Fuß, Rad, E-Rad, Moped/Motorrad, Pkw-LenkerIn, Pkw-MitfahrerIn, Stadt-/Regionalbus, U-Bahn/Straßenbahn, Eisenbahn/S-Bahn, Sonst. Verkehrsmittel

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

In Niederösterreich wird im Durchschnitt jeder zweite Weg (52%) mit dem Pkw oder Motorrad als LenkerIn (MIV-LenkerIn) zurückgelegt, weitere 12% als MitfahrerIn im motorisierten Individualverkehr, womit ein durchschnittlicher Besetzungs-

grad der motorisierten Fahrzeuge von rund 1,22 Personen (und damit etwa gleich viel wie im Jahr 2008) erreicht wird. Der Fußwegeanteil liegt mit 15% an Werktagen etwas unter dem Ergebnis von 2008 (16%). Hier ist festzuhalten, dass es sich bei den 15% um reine Fußwege handelt, also jene Wege, bei denen kein weiteres Verkehrsmittel genutzt wird. Nicht enthalten sind einzelne Etappen, die zu Fuß zurückgelegt werden, beispielsweise zur oder von der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Ein leichter Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen ist nicht nur in Niederösterreich, sondern österreichweit und international zu beobachten. Dies wird hauptsächlich durch die abnehmende Besiedlungsdichte und zunehmende Entfernung der Versorgungseinrichtungen bedingt.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt mit 14% etwas höher als 2008 (13%), der Anteil der Radwege beträgt aktuell an Werktagen 7% und liegt damit auf dem Niveau von 2008. Werden anstelle des Hauptverkehrsmittels alle je Weg genutzten Verkehrsmittel betrachtet, zeigt sich, dass pro Weg durchschnittlich 1,87 Verkehrsmittel (inkl. „zu Fuß gehen“) genutzt werden. Dies entspricht in etwa den Ergebnissen früherer Erhebungen. 8% der Wege enthalten zumindest eine Teilstrecke mit dem Fahrrad, 55% enthalten eine Teilstrecke mit dem Pkw als LenkerIn, 13% enthalten eine Teilstrecke mit dem Pkw als MitfahrerIn und 19% der Wege beinhalten zumindest eine Teilstrecke, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird. Diese 19% ergeben sich aus der Addition der Anteile von Bus, U-Bahn, Straßenbahn und Bahn bzw. Schnellbahn.

Praktisch jeder Weg (mit Ausnahme der Fahrradwege) beinhaltet eine Teilstrecke, die zu Fuß zurückgelegt wird. Ein Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel kann dabei zusätzlich

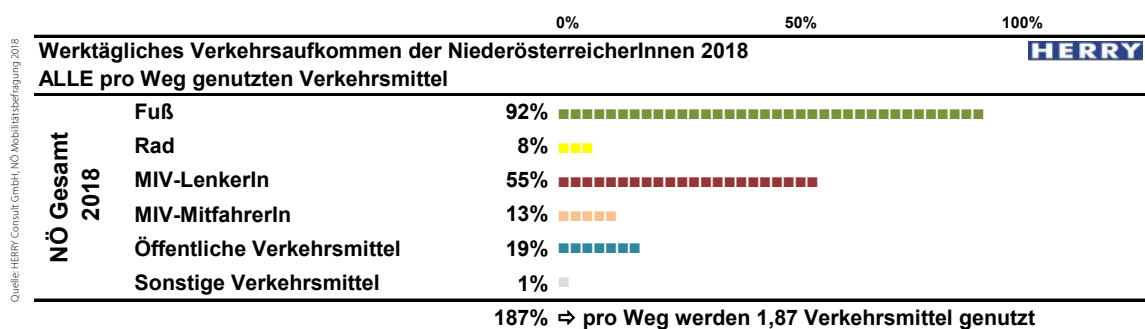


Abbildung 6-6 Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]



deutlich häufiger ohne ein zusätzliches Verkehrsmittel zum Erreichen der Haltestelle bewerkstelligt, als das bei Arbeitsplatzwegen der Fall ist. Bei der Hälfte der Arbeitsplatzwege mit dem öffentlichen Verkehr handelt es sich dagegen um Park-&-Ride-Wege.

Im Unterschied zu 2008 sind folgende Änderungen bemerkbar: Bei den Ausbildungswegen ist der Anteil der reinen ÖV-Wege in den letzten 10 Jahren um 3%-Punkte gestiegen und der Park-&-Ride-Anteil ist um 4%-Punkte gesunken. Eine positive Entwicklung zeigt sich bei den kombinierten ÖV-Wegen zum Arbeitsplatz, hier ist der Anteil der Bike-&-Ride-Wege von 9% (2008) auf 12% (2018) angestiegen und der Anteil der Park-&-Ride-Wege von 52% auf 50% gesunken.

6.5 MODAL SPLIT DER VERKEHRSLAISTUNG

Werden an Stelle der Anzahl der Wege (Verkehrsaufkommen) die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln an den Stichtagen zurückgelegten Strecken bzw. Wegelängen (Verkehrsleistung) betrachtet, so zeigt sich, dass der Modal Split des Verkehrsaufkommens deutlich vom Modal Split der Verkehrsleistung abweicht.

Aufgrund der dort überdurchschnittlich langen Strecken steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 29% und liegt damit in etwa doppelt so hoch wie beim Modal Split des Verkehrsaufkommens (14%). Aber auch der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Kilometer

noch Teilstrecken beinhalten, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden (Bike & Ride bzw. Park & Ride). Der Anteil der Bike-&-Ride-Wege an den Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt im Jahresdurchschnitt an Werktagen 9% (2008: 7%), der Anteil an Park & Ride (inkl. Kiss & Ride, also Wege, bei denen die Personen mit dem Pkw zur ÖV-Haltestelle gebracht werden) beträgt durchschnittlich 30% aller ÖV-Wege. Unterschiedliche Ergebnisse zeigt die getrennte Betrachtung von Arbeitsplatz- und Ausbildungswegen. Die kürzeren Ausbildungswege mit dem ÖV werden

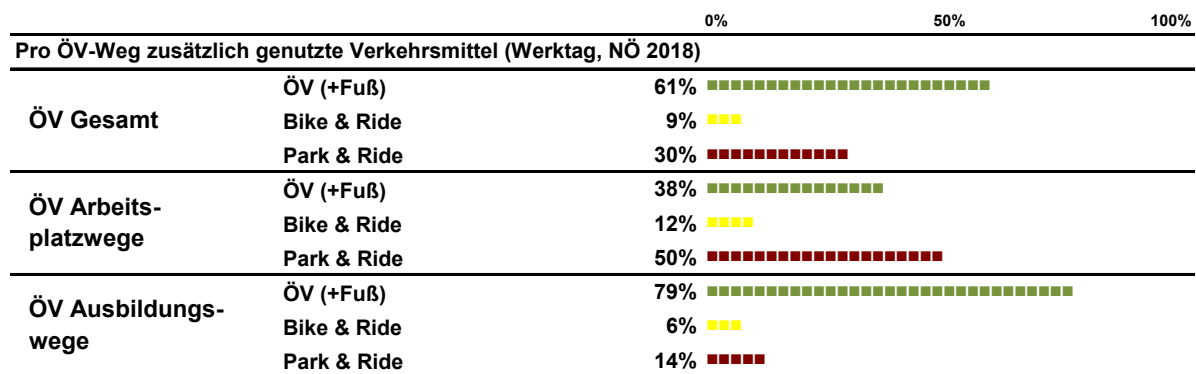


Abbildung 6-7 Pro ÖV-Weg genutzte Verkehrsmittel der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]

liegt etwas höher als beim Verkehrsaufkommen (64%), der Anteil des MIV beträgt hier in Summe zwei Drittel. Aufgrund der kürzeren Strecken liegen bei der Verkehrsleistung die Anteile der Fuß- und Radwege (1,4% bzw. 1,8%) deutlich niedriger als beim Verkehrsaufkommen (Fuß: 15%; Rad: 7%).

Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 ist eine positive Entwicklung festzustellen, während der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung um 2%-Punkte gestiegen ist, ist der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Kilometer um 3%-Punkte zurückgegangen. Der Anteil des Radverkehrs ist heute um rund 0,6%-Punkte höher als 2008 und damit um 50% angestiegen.

Absolut betrachtet legen die mehr als 1,5 Mio. NiederösterreicherInnen ab 6 Jahren pro Werktag rund 22 Mio. km mit dem öffentlichen Verkehr, knapp 50 Mio. km mit dem motorisierten Individualverkehr, 1 Mio. km zu Fuß und rund 1,3 Mio. km mit dem Fahrrad zurück. Die restlichen 1 Mio. km entfallen auf sonstige Verkehrsmittel (inkl. Flugreisen).

6.6 MODAL SPLIT NACH GESCHLECHT

Zwischen den Geschlechtern bestehen nach wie vor bei einigen Verkehrsmitteln deutliche Unterschiede:

- „Zu-Fuß-Gehen“ = „weiblich“
(Anteil Frauen: 19% / Anteil Männer: 12%)
- „Autofahren als LenkerIn“ = „männlich“
(Anteil Frauen: 46% / Anteil Männer: 58%)
- „Autofahren als MitfahrerIn“ = „weiblich“
(Anteil Frauen: 15% / Anteil Männer: 9%)

Beim Radverkehr liegen die Frauen mit einem Radanteil von 7% gleichauf mit den Männern. Beim öffentlichen Verkehr sind die Unterschiede ebenfalls sehr gering, Frauen legen 14% ihrer Wege und damit etwas mehr als die Männer (13%) mit dem ÖV zurück. Anders beim motorisierten Individualverkehr, Männer legen deutlich mehr Wege als Lenker zurück (58%), während Frauen wesentlich häufiger als MitfahrerIn-

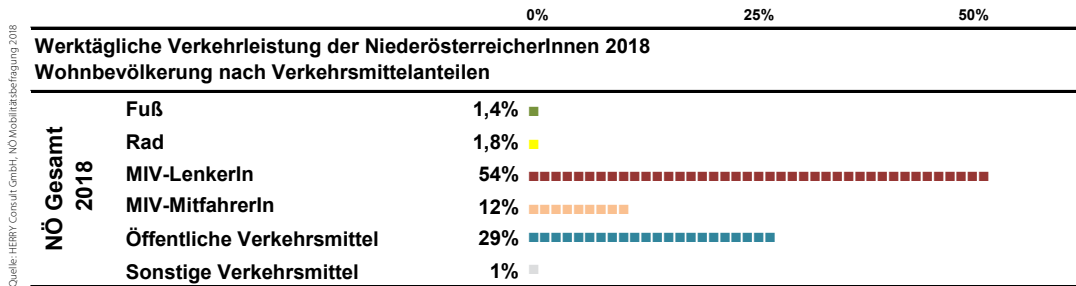


Abbildung 6-8 Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen in [%]

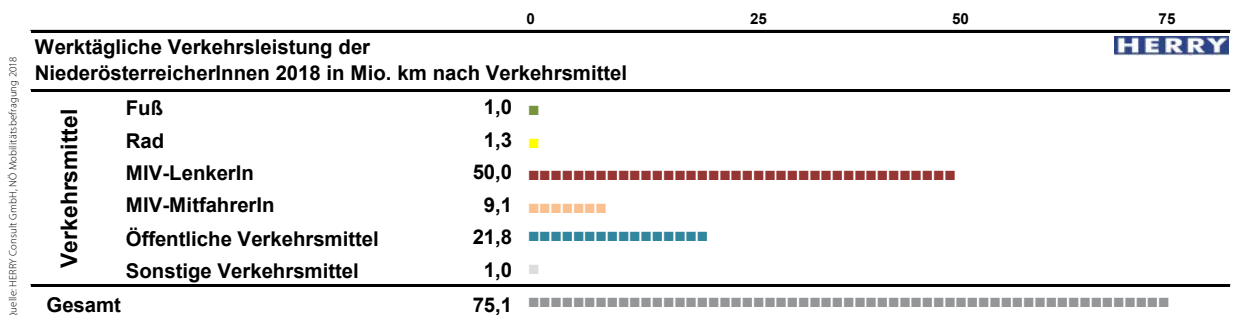


Abbildung 6-9 Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung absolut nach Verkehrsmitteln in [Mio. km]

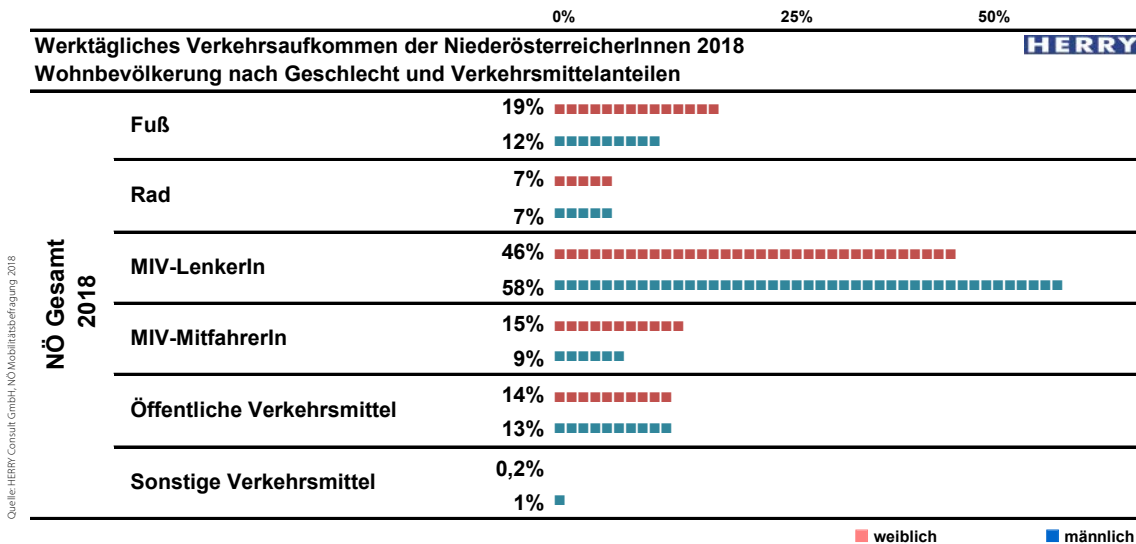


Abbildung 6-10 Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Geschlecht an Werktagen in [%]

nen unterwegs sind (15%). Im Vergleich zu 2008 haben die Männer beim Radverkehrsanteil zu den Frauen aufgeschlossen, während die Frauen die Männer beim Anteil des öffentlichen Verkehrs überholt haben.

6.7 MODAL SPLIT NACH ALTERSKLASSEN

Differenziert nach Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel. Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren legen 18% ihrer Wege zu Fuß zurück, 8% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und 26% sind Wege als MitfahrerInnen im motorisierten Verkehr (vorwiegend Bring- und Holwege zur Ausbildung). Aufgrund des hohen Anteils an Ausbildungswegen ist bei den 6-bis-17-Jährigen der öffentliche Verkehr mit 42% das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, dieser Anteil liegt um 7%-Punkte höher als vor 10 Jahren. Auch bei den 18-bis-34-Jährigen hat der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 16% noch einen hohen Stellenwert, wird aber durch die oft in dieser Altersklasse erstmals verfügbaren motorisierten Individualverkehrsmittel deutlich zurückgedrängt. Personen dieser Altersklasse legen bereits 60% ihrer Wege als LenkerInnen eines motorisierten Fahrzeuges zurück (das sind 8%-Punkte mehr im Durchschnitt). Der Anteil des Rad-

verkehrs ist in dieser Gruppe mit nur 4% am geringsten, auch der Fußwegeanteil ist – im Vergleich zu den anderen Altersklassen – relativ gering (11%). Ab der mittleren Altersgruppe spielt der öffentliche Verkehr eine immer geringere Rolle: Sind es bei den 35-bis-49-Jährigen noch 11%, liegt dieser Anteil bei den Über-65-Jährigen nur noch bei 4%. Der Anteil der MIV-LenkerInnen ist in der Gruppe der 35-bis-49-Jährigen mit 63% am höchsten. Mit zunehmendem Alter sinken die MIV-LenkerInnen-Anteile (in der Gruppe der Über-65-Jährigen liegt dieser bei 48%), dafür steigen die Anteile der Fuß- und Radwege wieder an. Die 50-bis-64-Jährigen haben bereits einen Radanteil von 7%, bei Personen ab 65 Jahren ist dieser mit 9% am höchsten von allen Altersklassen. Auch der Anteil der Fußwege ist in dieser Altersklasse mit 23% am höchsten. Die Veränderungen seit 2003 nach Altersklassen und Geschlecht werden in den nachfolgenden Kapiteln gesondert dargestellt.

6.8 MODAL SPLIT NACH BERUFSTÄTIGKEIT

Es zeigt sich deutlich, dass die soziale Rolle der Personen – hier vereinfacht abgebildet in Form der (beruflichen) Tätigkeit – und die damit verbundenen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl



© shutterstock.com/Monkey Business Images

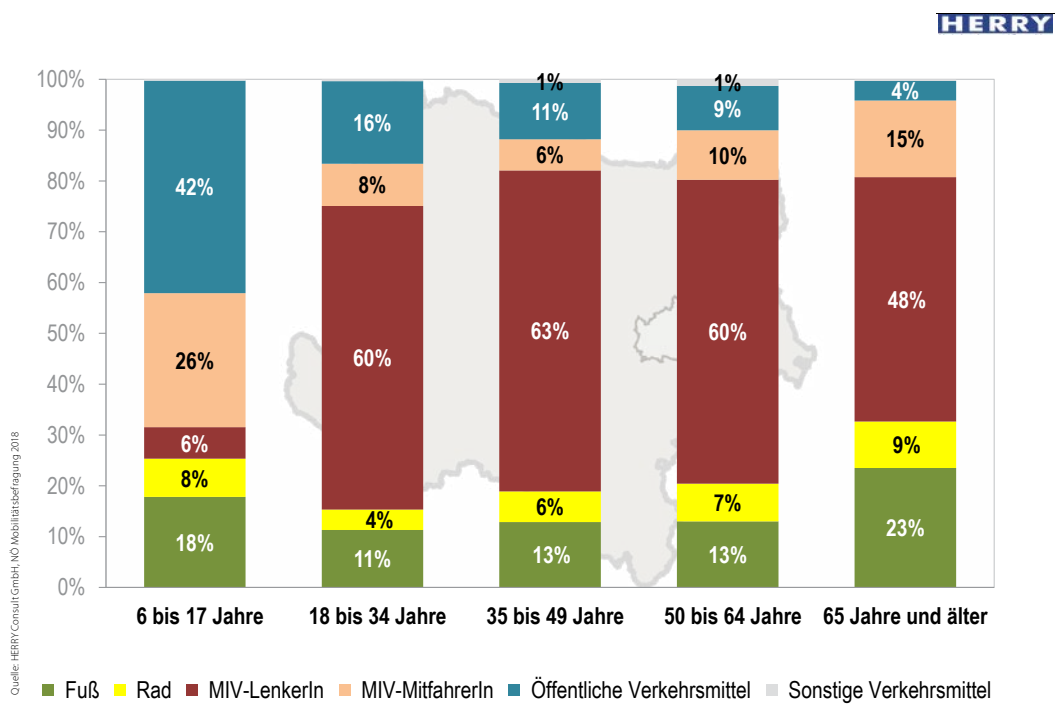


Abbildung 6-11 Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Alter an Werktagen in [%]

haben. So sind Personen in Ausbildung (SchülerInnen) – etwa die Hälfte der Wege dieser Gruppe hängt mit der Ausbildungstätigkeit zusammen – mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (43%), als MitfahrerInnen in motorisierten Individualverkehrsmitteln (24%) oder zu Fuß (17%) unterwegs. Der Anteil des Fahrrades liegt in dieser Gruppe im niederösterreichischen Durchschnitt bei 7%. Bei den PensionistInnen (welche fast ausschließlich private Wege zurücklegen) ist der Anteil der Radwege am größten (9%), ansonsten weist diese Gruppe eine recht ähnliche Verkehrsmittelwahl wie Personen mit „Sonstiger Tätigkeit“ (mehrheitlich im Haushalt tätige Personen) auf, wobei die letztgenannte Gruppe öfter mit dem öffentlichen Verkehr (6% zu 4%), weniger mit dem Fahrrad (6% zu 9%) und etwas häufiger zu Fuß (22% zu 21%) unterwegs ist. Dieser Unterschied ergibt sich aus unterschiedlichen Wegzwecken, insbesondere haben Personen, die im Haushalt tätig sind, häufiger Betreuungspflichten bzw. Bring- und Holwege, die mit dem Fahrrad nicht durchführbar sind. Erwerbstätige dagegen legen knapp zwei Drittel ihrer – zur Hälfte berufsbedingten – Wege mit dem Pkw als LenkerInnen zurück.

6.9 MODAL SPLIT NACH WEGZWECK

Differenziert nach dem Zweck des Weges zeigen sich deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Bei Dienstwegen wird besonders häufig (74% MIV-LenkerInnen) auf den motorisierten Individualverkehr zurückgegriffen, bei Wegen zum Bringen und Holen von Personen liegt der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 73% ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt von 52%. Der Anteil der mitfahrenden Personen und somit der Besetzungsgrad der Pkw ist hier zudem sehr gering, beide Zwecke weisen darüber hinaus – mit einem Anteil von jeweils 3% – auch sehr geringe Radwegeanteile auf. Bei den Arbeitsplatzwegen liegt der MIV-LenkerInnen-Anteil mit 61% ebenfalls sehr hoch, auch hier ist der Besetzungsgrad relativ gering. Der öffentliche Verkehr liegt bei den Arbeitsplatzwegen mit 22% deutlich über dem Durchschnitt von 14%, der Radanteil liegt mit 6% knapp unter dem Schnitt von 7%. Nur ein geringer Anteil bewältigt den Arbeitsplatzweg zu Fuß (6%) oder als MIV-MitfahrerIn (5%). Im Bereich der Ausbildungswege dominiert der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 56% deutlich, gefolgt von einem überdurchschnittlich hohen Wert beim Anteil der

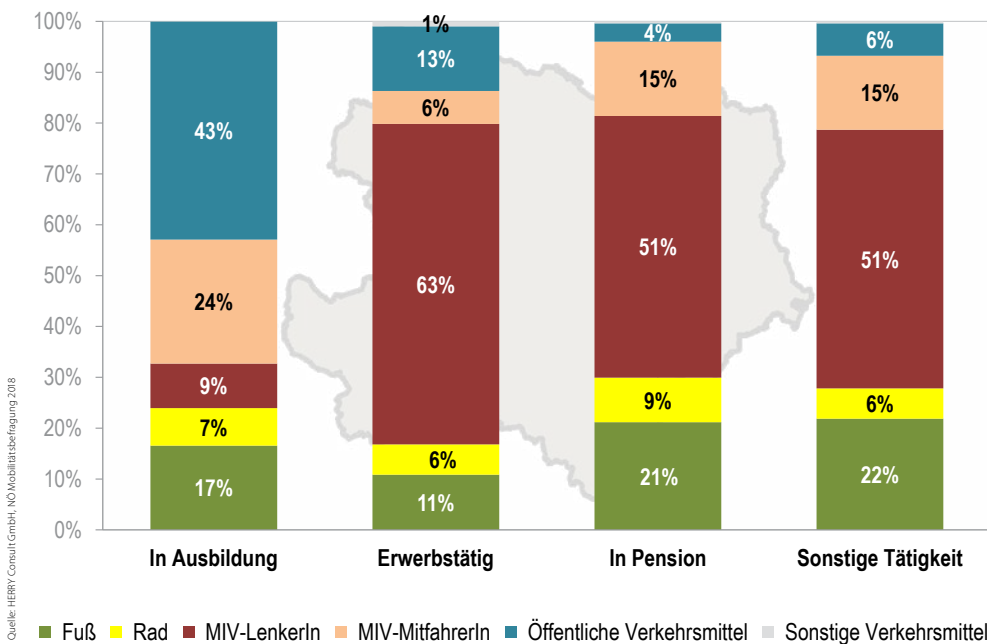


Abbildung 6-12 Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Berufstätigkeit an Werktagen in [%]

Quelle: HERRY-Consult GmbH, NÖ-Mobilitätsbefragung 2018

NÖ Gesamt 2018 (Werktag) in %	Wegzweck								Gesamt
	zur Arbeit	dienstlich/ geschäftlich	Schule/ Ausbildung	Bringen/ Holen/ Begleitung von Personen	Einkauf	private Erledi- gung	privater Besuch	Freizeit	
Hauptverkehrsmittel									
Fuß	6	5	14	14	17	14	20	31	15
Rad	6	3	6	3	9	6	9	10	7
MIV-LenkerIn	61	74	8	73	59	58	48	35	52
MIV-MitfahrerIn	5	7	15	9	13	14	17	17	12
Öffentliche Verkehrsmittel	22	9	56	1	2	5	6	7	14
Sonstige Verkehrsmittel	1	1	0,03	0,01	0,1	2	1	0,5	1

Abbildung 6-13 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Wegzweck an Werktagen in [%]

MIV-MitfahrerInnen (15%). Der Anteil der Fußwege liegt mit 14% knapp unter dem Durchschnitt von 15%. Am häufigsten zu Fuß zurückgelegt werden Freizeitwege (31%), auch der Radanteil ist bei diesem Wegzweck mit 10% am größten. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist dagegen mit 35% (bei einem sehr hohen Besetzungsgrad) am geringsten (Ausbildungswege ausgenommen). Einkaufswege werden überdurchschnittlich oft zu Fuß (17%), mit dem Rad (9%) und mit dem Auto (MIV-LenkerIn: 59%) erledigt, der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist hier mit 2% besonders gering. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen ist bei Wegen zum Zweck des privaten Besuchs mit 17% gleich hoch wie bei den Freizeitwegen. Private Besuche weisen außerdem den zweithöchsten Anteil an Fußwegen auf (20%).

6.10 WEGZWECKVERTEILUNG

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

Der häufigste Wegzweck ist demnach der Weg zum Arbeitsplatz bzw. vom Arbeitsplatz nach Hause, 25% aller Wege werden zu diesem Zweck zurückgelegt. Jeweils 16% der Wege sind Einkaufswege sowie Freizeitwege. Knapp dahinter folgen private Erledigungen mit einem Anteil von 13% aller Wege. Knapp unter 10% liegen die Anteile der Wegzwecke Ausbildung (9%), Bringen und Holen von Personen (8%) und privater Besuch (7%). Den geringsten Anteil weisen die Dienstwege mit 5% auf.



Der Vergleich der Zwecke der zurückgelegten Wege nach dem Geschlecht zeigt deutliche Unterschiede, wobei es aber in den letzten 10 Jahren zu einer Reduktion dieser Unterschiede beim geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten kam.

Die Anteile der Freizeitwege und privaten Besuche, der privaten Erledigungen und der Schul-/Ausbildungswege sind bei Frauen und Männern in etwa gleich groß. Große Unterschiede bestehen bei den anderen Wegzwecken: Frauen legen im Vergleich zu Männern in etwa doppelt so häufig

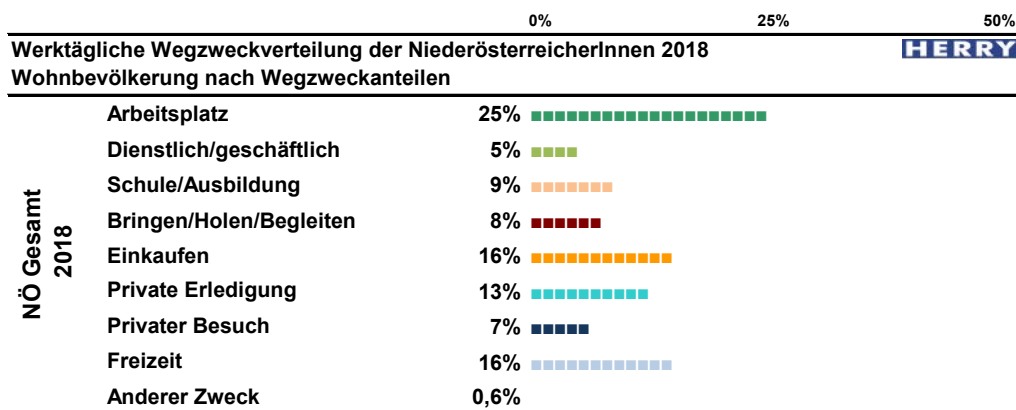


Abbildung 6-14 Wegzweckverteilung der Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen an Werktagen in [%]

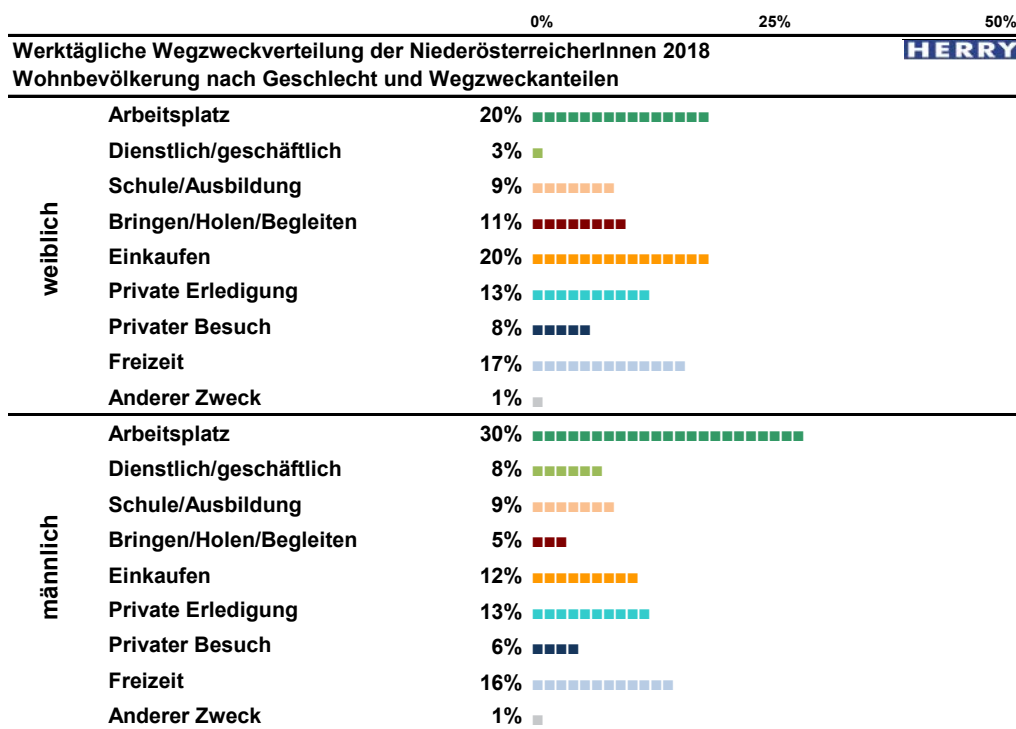


Abbildung 6-15 Wegzweckverteilung der Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Geschlecht an Werktagen in [%]

Wege zum Bringen und Holen von Personen (überwiegend Kindern) zurück (11 % im Vergleich zu 5 %), Ähnliches gilt bei den Einkaufswegen (20 % im Vergleich zu 12 %). Demgegenüber steht ein bei Frauen deutlich geringerer Anteil an Arbeitsplatzwegen und dienstlichen Wegen als bei Männern, bei den Frauen erreichen diese Wegzwecke zusammen 23 %, bei den Männern 38 %.

6.11 AUSGANGSTYPEN UND TAGESWEGEKETTEN

Es existieren unterschiedliche Möglichkeiten, wie die Personen ihre außerhäuslichen Aktivitäten organisieren. Die nachfolgende Grafik zeigt die unterschiedlichen Möglichkeiten und deren Häufigkeiten in der niederösterreichischen Bevölkerung im Jahr 2018.

Der mit Abstand häufigste Ausgangstyp ist mit 63 % der Ein-Zweck-Typ; also jener, bei dem die Personen nach jeder Tätigkeit außer Haus (unabhängig von der Art der Tätigkeit wie beispielsweise Arbeiten, Einkaufen oder private Erledigung) wieder direkt an den Wohnort zurückkehren, bevor sie eventuell einer weiteren Tätigkeit außer Haus nachgehen. Dem

gegenüber steht der sogenannte „Mehrstationen-Ausgangstyp“ mit einem Anteil von 21 %. Bei diesem Typ handelt es sich um Personen, die am Stichtag immer zumindest 2 Aktivitäten außer Haus miteinander verknüpft haben. Der dritte – hier dargestellte – Typ ist der sogenannte „Hybrid-Typ“ mit einem Anteil von 13 %. Diese Personen kombinieren die ersten beiden Varianten und erledigen je nach Bedarf entweder nur eine oder auch mehrere außerhäusliche Aktivitäten, bevor sie an den Wohnort zurückkehren.

Wird der Zweck der zurückgelegten Wege im Tagesablauf betrachtet, ergibt sich ein sehr differenziertes Bild. Eine Tageswegekette – unabhängig von der Anzahl der außerhäuslichen Aktivitäten bzw. Wege – hat in der Regel ihren Beginn und ihr Ende zu Hause; der Zweck des ersten und des letzten Weges ist daher in den meisten Fällen „Wohnen“. Die einzig relevante Ausnahme bilden die Freizeitwege, da es sich hier teilweise um „Rundwege“ ohne konkretes Ziel (z. B. mit dem Hund spazieren gehen) handelt. Werden die zehn häufigsten Tageswegketten der NiederösterreicherInnen an Werktagen im Jahr 2018 betrachtet, zeigt sich, dass diese zusammen 45 % aller möglichen Kombinationen ausmachen. 18 % davon sind einfache Tageswegketten, die zum Arbeitsplatz und direkt

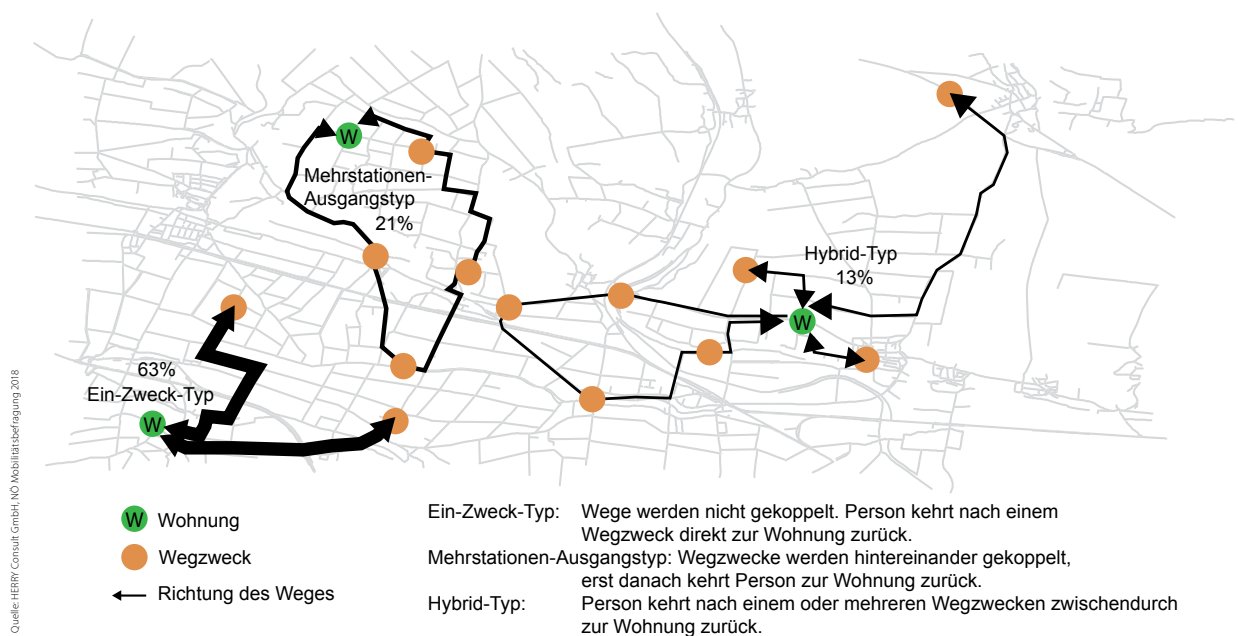


Abbildung 6-16 Häufigkeit der Ausgangstypen in [%]

wieder nach Hause führen, 60% der Personen sind dabei als Pkw-LenkerInnen unterwegs. In diesem Fall unternehmen die Personen am selben Tag keine weiteren außerhäuslichen Aktivitäten. 7% der Tageswegeketten bestehen aus einem Weg zur Schule/Ausbildung und anschließend wieder direkt zurück nach Hause. Bei je 5% wird lediglich eine Einkaufsaktivität bzw. eine private Erledigung pro Tag unternommen. Jeweils 2% der Tageswegeketten führen zu einem Freizeitziel oder zu einem privaten Besuch und anschließend wieder zurück nach Hause. Folgende Wegeketten weisen ebenfalls

einen Anteil von jeweils 2% auf, sind jedoch etwas komplexer: ein Arbeitsweg oder ein Ausbildungsweg, der zuerst nach Hause, danach zu einer Freizeitaktivität und dann wieder nach Hause führt. Jeweils rund 1% der Tageswegeketten führen zur Arbeit, nach Hause, dann zum Einkaufen und wieder nach Hause bzw. zum Einkaufen, zurück nach Hause, danach zu einem Freizeitziel und dann wieder nach Hause. In der nachfolgenden Grafik sind neben den Tageswegeketten auch die jeweils am häufigsten genutzten Verkehrsmittel dargestellt.

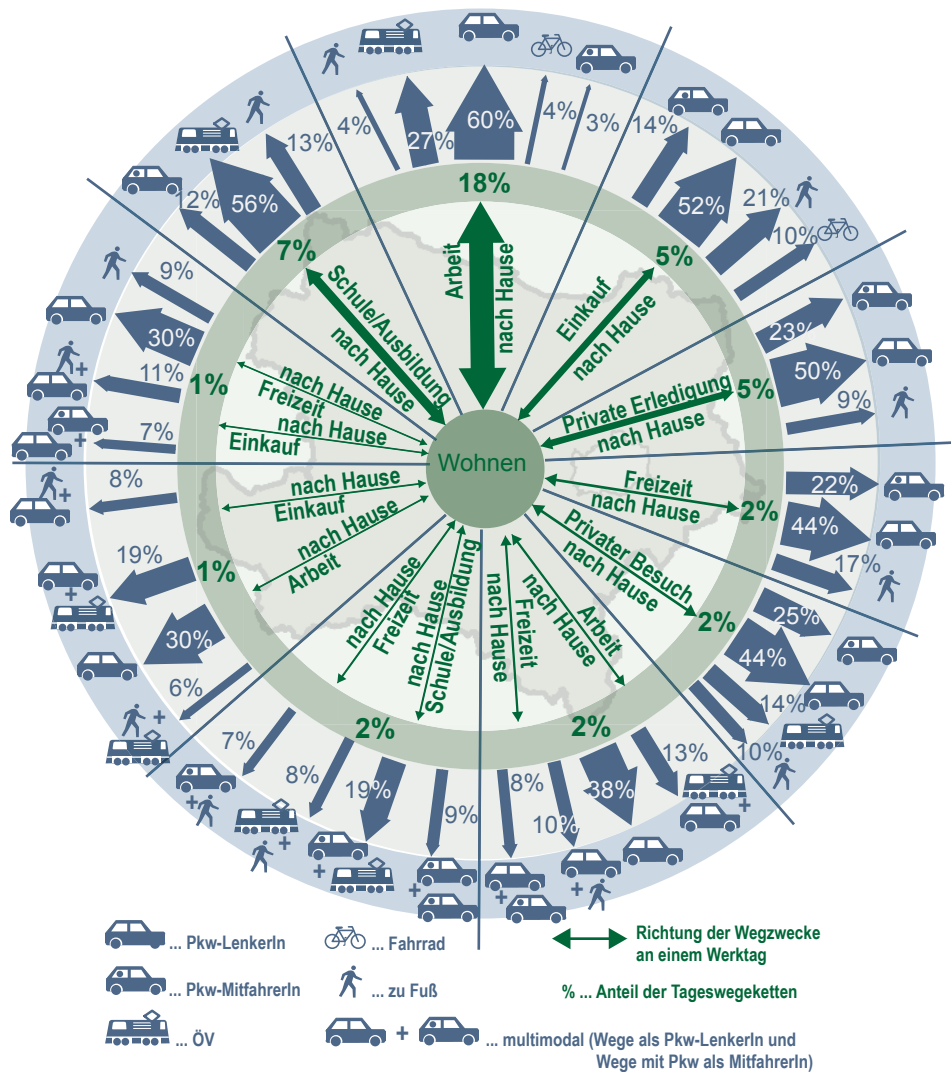


Abbildung 6-17 Die zehn häufigsten Tageswegeketten an Werktagen und die jeweils genutzten Hauptverkehrsmittel in [%]

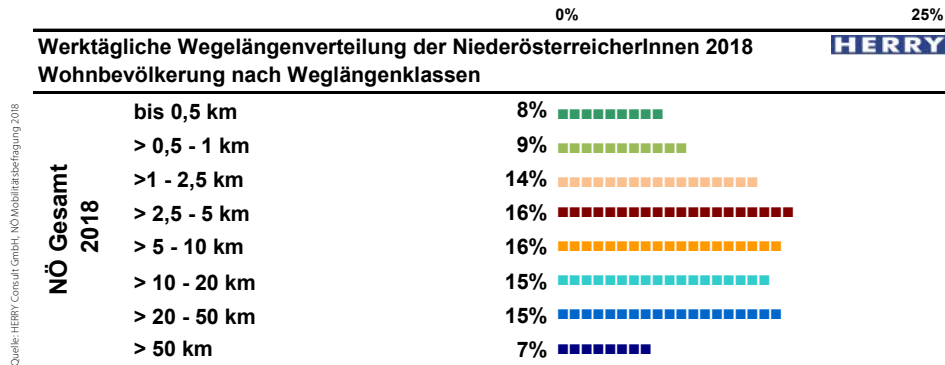


Abbildung 6-18 Wegelängenverteilung der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]

6.12 WEGELÄNGEN UND VERLAGERUNGSPOTENZIALE

Bezüglich der hier dargestellten durchschnittlichen Wegelängen ist anzumerken, dass diese von den ProbandInnen selbst geschätzt wurden, sie geben somit eine subjektive Wahrnehmung wieder. Gerade diese subjektive Einschätzung ist es aber, die für die Verkehrsmittelwahl relevant ist. 8% der werktäglichen Wege enden bereits nach maximal 500 Metern, weitere 23% sind nicht länger als 2,5 km. Etwa jeder sechste Weg ist zwischen 2,5 und 5 km lang und ebenfalls 16% enden nach 5 bis 10 km. Knapp ein Drittel der Wege der NiederösterreicherInnen ist länger als 10 und kürzer als 50 Kilometer und nur 7% enden erst nach 50 oder mehr Kilometern.

Je nach Verkehrsmittel werden unterschiedlich lange Strecken zurückgelegt. Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege bereits nach der angegebenen Weglänge (km) enden. Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Weglänge durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten und somit das maximale Potenzial für den Umweltverbund darstellen. Es zeigt sich, dass 6% MIV-LenkerInnenwege bereits nach 1 km enden und somit – falls keine anderen einschränkenden Faktoren (z.B. Warentransport) vorhanden sind – auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. 19% dieser Wege enden nach max. 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz von rund 4 km. In Summe enden 39% der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten teil-



weise – bezogen auf die Weglänge – mit dem Rad zurückgelegt werden. Mit einem Elektrofahrrad könnten zukünftig Strecken bis zu 10 km zurückgelegt werden, hier liegt ein weiteres Potenzial von zusätzlich bis zu 19% der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr.

Im Durchschnitt endet ein Weg der NiederösterreicherInnen

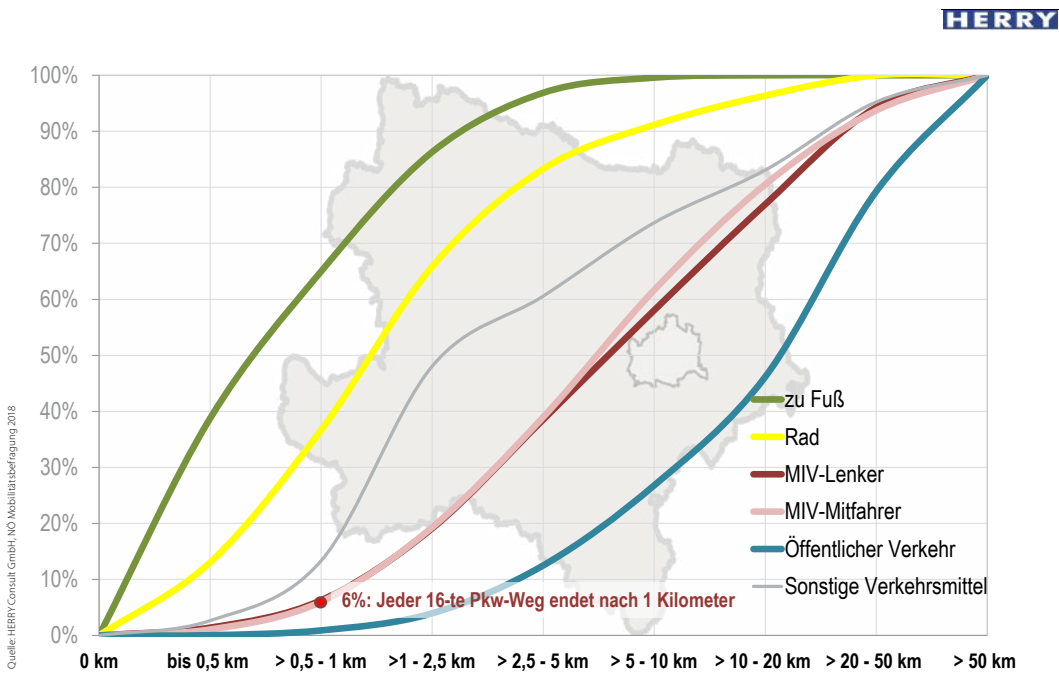


Abbildung 6-19 Summenhäufigkeit der Wegdistanzen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln an Werktagen in [%]



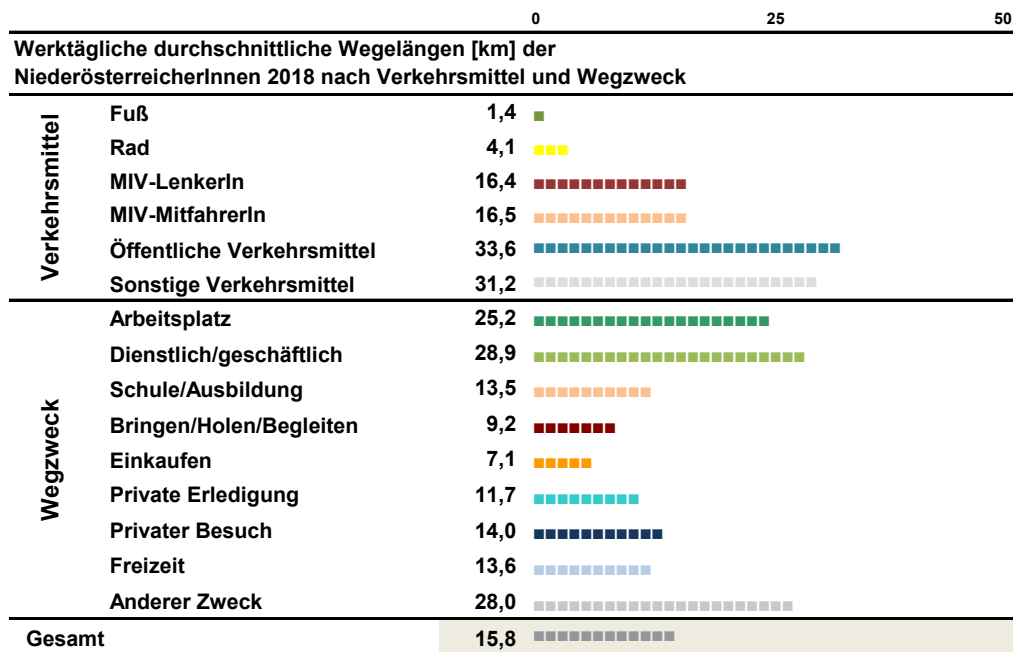
nach knapp 16 km, Fußwege nach 1,4 km und Radwege nach 4,1 km. Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als LenkerIn sind 16,4 km lang und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln 33,6 km. Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 ergibt sich 2018 ein um rund einen Kilometer höherer Wert der durchschnittlichen Wegelänge (15,8 km im Vergleich zu 14,7 km). Dieser Unterschied ist insbesondere auf um durchschnittlich rund 2 km längere Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch auf etwas längere Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als LenkerIn (+0,7 km) und einem deutlichen Anstieg bei den Radwegen (+1,5 km) zurückzuführen. Hier spielen auch Wege mit Elektrofahrzeugen eine wesentliche Rolle, die bereits rund 12% aller Fahrradwege ausmachen und im Durchschnitt 8,4 km lang sind.

Unterschieden nach Wegzweck zeigt sich die große Bedeutung der Arbeitswege für die Gesamtverkehrsleistung. Arbeitsplatzwege sowie Dienstwege sind im Durchschnitt deutlich länger (25 km bzw. 29 km) als die Wege zu anderen Zwecken, die alle unter dem Durchschnittswert von 15,8 km liegen. Am kürzesten sind die Einkaufswege mit 7 km sowie die Bring- und Holwege mit durchschnittlich 9 km.

6.13 WEGEDAVERN

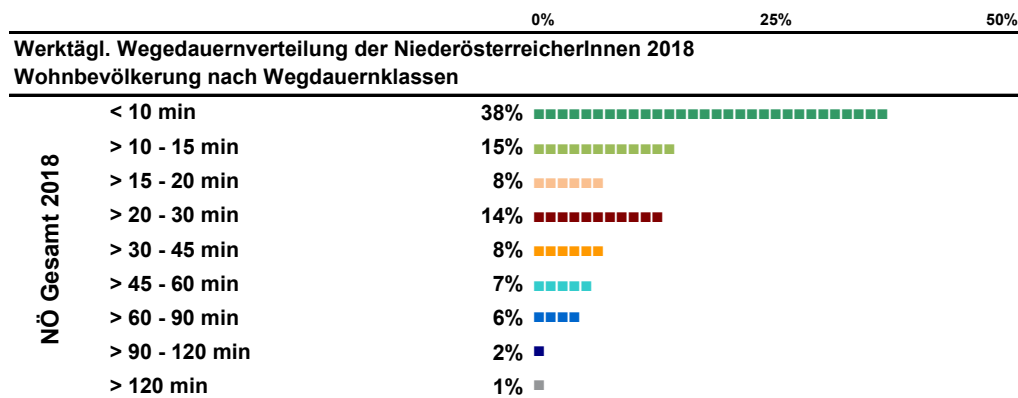
Durchschnittlich dauern die von den NiederösterreicherInnen an einem Werktag zurückgelegten Wege 27 Minuten, wobei 38% bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 23% dauern zwischen 10 und 20 Minuten und weitere 14% dauern zwischen 20 und 30 Minuten. Lediglich 9% der Wege dauern länger als eine Stunde.

Wird die durchschnittlich benötigte Zeit pro Weg betrachtet, zeigen sich aufgrund der unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten geringere Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln als bei den Wegelängen. Lediglich der öffentliche Verkehr sticht mit durchschnittlich 59 Minuten je zurückgelegtem Weg heraus. Fußwege dauern dagegen gleich lang wie Wege mit dem motorisierten Individual-



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 6-20 Durchschnittliche Wegelängen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln und Wegzweck an Werktagen in [km]



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 6-21 Wegedauernverteilung der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]

verkehr (je 22 Minuten), auch Radwege liegen mit rund 19 Minuten pro Weg nur geringfügig darunter. Zwischen den Wegzwecken ergibt sich – bedingt durch die jeweils unterschiedliche Verkehrsmittelwahl – bei den Wegedauern im Vergleich zu den Wegelängen ein abweichendes Bild. Arbeitsplatz- und Dienstwege (36 bzw. 34 Minuten) dauern aufgrund der größeren Distanzen, Wege zur Ausbildung (32 Minuten) aufgrund des hohen Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel länger als ein durchschnittlicher Weg (27 Minuten). Freizeitwege (30 Minuten) dauern aufgrund des hohen Fußwegeanteils ebenfalls überdurchschnittlich lang.

6.14 ZEITLICHER VERLAUF DER BEGINNZEITEN DER WEGE

Ein weiterer Indikator des Personenverkehrs ist die Tageszeit, zu der die Bevölkerung unterwegs ist. Erwartungsgemäß ist das Verkehrsaufkommen nicht gleichmäßig auf den Tag verteilt, sondern unterliegt starken Schwankungen im Tagesverlauf. Die nachfolgende Abbildung zeigt, wann (zu welcher Stunde) die an einem Werktag zurückgelegten Wege, unterschieden nach Wegzwecken, beginnen.

An Werktagen ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen stark an und erreicht um 7 Uhr den höchsten Gesamtwert des Tages. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder, steigt ab 12 Uhr kontinuierlich an und erreicht um 16 Uhr einen zweiten Höhepunkt, der allerdings geringer ausfällt als der morgendliche Höchstwert.

Bestimmt wird diese Verteilung vorwiegend durch Arbeitsplatzwege und Wege zu Ausbildungszwecken bzw. durch die Wege zum Bringen und Holen von Personen (vorwiegend von Kindern). Alle 3 Wegzwecke haben einen ähnlichen Tagesverlauf mit einem morgendlichen Höhepunkt, zu Mittag endet die Ausbildung teilweise bereits, Teilzeitbeschäftigte fahren teilweise nach Hause und Vollzeitbeschäftigte gehen auf Mittagspause. Daher fällt der abendliche Verkehr – wenn die Vollzeitbeschäftigten nach Hause fahren und der Rest der SchülerInnen nach Hause kommt – nicht so groß aus. Bei den privaten Wegen und Freizeitwegen zeigt sich, dass Einkaufswege häufig am Vormittag erledigt werden, während private Erledigungen etwas gleichmäßiger über den Tag verteilt sind. Dagegen weisen private Besuche und Freizeitwege ein anderes Muster auf, diese haben ihre anteiligen Höchstwerte um jeweils 18 Uhr.

7 Spezifika der Rad- und ÖV-Wege

7.1 GRUNDLEGENDE KENNZAHLEN

7.1.1 Wegezahlg, Kilometer und Stunden

Insgesamt wurden im Jahr 2018 von jeder Niederösterreicherin/jedem Niederösterreicher an Werktagen mit allen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, MIV, ÖV) knapp 760 Wege – mit einer Kilometerleistung von rund 12.000 km und einer Dauer von 337 Stunden – zurückgelegt.

Im Durchschnitt legte ein/e NiederösterreicherIn 51 Wege mit dem Rad zurück, absolvierte dabei eine Strecke von 213 km und benötigte dafür rund 16 Stunden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden pro Person mehr als doppelt so viele Wege zurückgelegt (103 Wege an den Werktagen 2018). Die mit dem ÖV zurückgelegte Strecke betrug 3.470 km pro Person, für die 101 Stunden benötigt wurden.

7.1.2 Unterschiede zwischen Geschlechtern

Unterschieden nach Geschlechtern lässt sich erkennen, dass Männer 2018 durchschnittlich etwas längere Wege mit dem Rad zurücklegten als Frauen: Die Radwege der Männer waren im Durchschnitt rund 5 km lang und wurden mit einer Geschwindigkeit von rund 14 km/h in 21 Minuten zurückgelegt. Im Unterschied dazu waren die von Frauen zurückgelegten Radwege im Schnitt rund 3,5 km lang und wurden mit einer Geschwindigkeit von rund 11 km/h in 17 Minuten bewältigt. Diese Unterschiede ergeben sich vor allem durch den höheren Anteil der längeren Arbeitsplatzwege bei den Männern und umgekehrt dem höheren Anteil der kürzeren Einkaufswege bei den Frauen. Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs existieren hier keine wesentlichen Unterschiede.

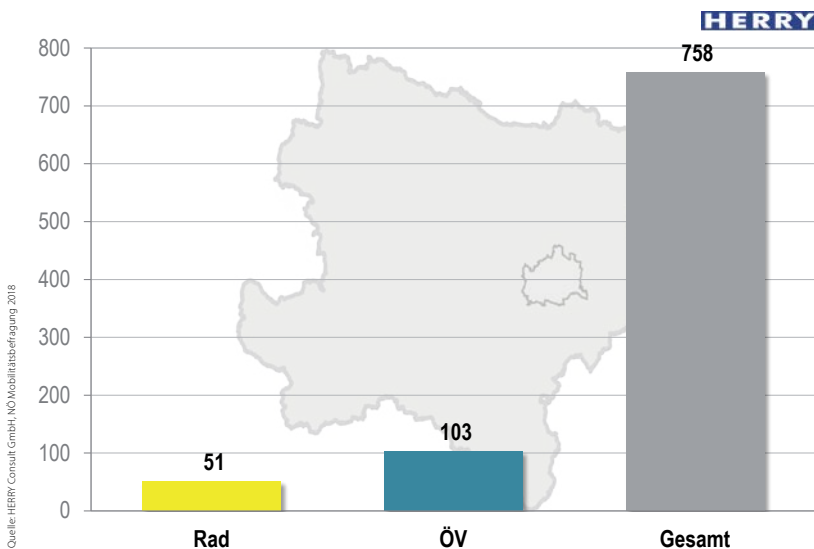


Abbildung 7-1 Wegezahlg pro EinwohnerIn pro Jahr an Werktagen

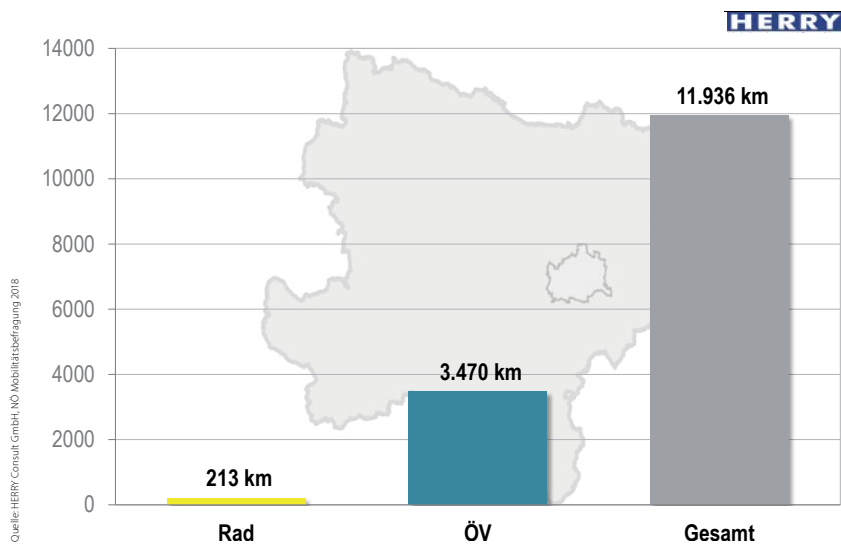


Abbildung 7-2 Kilometer pro EinwohnerIn pro Jahr an Werktagen in [km]

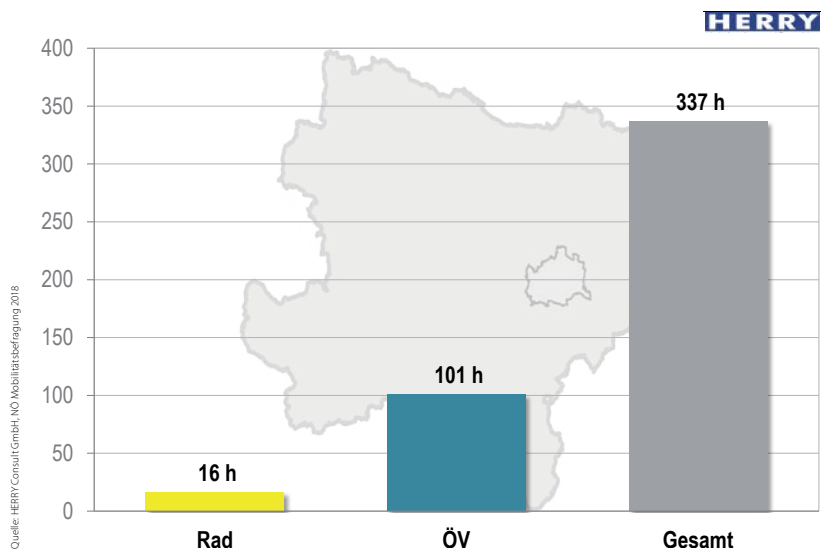


Abbildung 7-3 Stunden pro EinwohnerIn pro Jahr an Werktagen in [h]

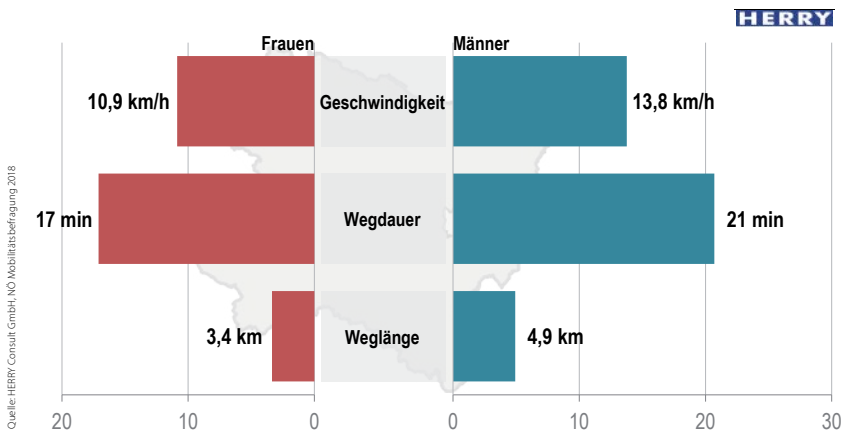


Abbildung 7-4 Radgeschwindigkeit, -dauer und -länge nach Geschlecht

7.2 VERKEHRSLEISTUNG IN ABHÄNGIGKEIT DER PKW-VERFÜGBARKEIT

Unterschieden nach der Verfügbarkeit eines Pkw ergibt sich bei der Fahrleistung folgendes Bild: Personen, welche keinen Pkw zur Verfügung hatten, legten im Jahr 2008 pro Tag insgesamt mit allen Verkehrsmitteln weniger Kilometer zurück (Gesamtkilometer: 42 km vs. 52 km). Betrachtet man nur den öffentlichen Verkehr, dreht sich dieses Bild: Personen, die keinen Pkw zur Verfügung hatten, legten pro Werktag im Durchschnitt um 50% längere Strecken mit dem ÖV zurück als Personen, die einen Pkw zur Verfügung hatten (18 km vs. 12 km). Auch hier spielen die längeren Arbeitsplatzwege eine wesentliche Rolle, die bei Verfügbarkeit eines Pkw häufig auch mit diesem, ansonsten häufig mit dem ÖV zurückgelegt werden. Bezogen auf die Rad-Kilometer pro Tag sind zwischen den hier betrachteten Gruppen dagegen nur sehr geringe Unterschiede feststellbar (0,8 km vs. 0,9 km).

Der ÖV-Anteil an der Verkehrsleistung lag 2018 bei Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit mit 42% deutlich über dem Anteil des öffentlichen Verkehrs bei Personen mit verfügbarem Pkw (24%). Dies zeigt nochmals deutlich, dass Pkw-Verfügbarkeit und ÖV-Nutzung stark zusammenhängen. Beim Rad-Anteil zeigen sich erwartungsgemäß nur geringe Unterschiede zwischen Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (1,9%) und Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (1,7%).

7.3 WEGZWECKVERTEILUNG

Eine Betrachtung der Verteilung der Wegzwecke im Jahr 2018, zu denen die Rad- und ÖV-Wege zurückgelegt wurden, zeigt, dass der größte Anteil der Radwege Freizeitwege waren (24%). Jeweils 21% waren Arbeits- und Einkaufswege, 11% der Radwege wurden für private Erledigungen zurückgelegt, 9% waren private Besuche und 8% waren Ausbildungswege. Erwartungsgemäß gering sind die Anteile der Bring- und Holwege sowie der dienstlichen Wege mit jeweils 3%. Mehr als drei Viertel aller Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, waren Arbeitsplatzwege (40%) und Ausbildungswege (37%). Die Anteile für Freizeitwege (8%), private Erledigungen (5%) und dienstliche Wege (4%) lagen deutlich darunter.

Im Vergleich zur Wegzweckverteilung über alle Verkehrsmittel fällt auf, dass der Anteil der Arbeitswege bei den Radwegen mit 21% etwas unter und der Anteil der ÖV-Wege mit 40% deutlich über dem jeweiligen Anteil in der Gesamtbetrachtung aller genutzten Verkehrsmittel liegt. Viele der ÖV-Wege waren auch Wege zur Erreichung des Ausbildungsortes (37%). Weiters ist zu beobachten, dass der Freizeitwegeanteil bei den Radwegen deutlich höher und bei den ÖV-Wege deutlich geringer ist als in der Gesamtbetrachtung. Das Fahrrad kam dem zufolge also häufiger in der Freizeit zum Einsatz, während der öffentliche Verkehr häufiger bei regelmäßigen Wegen (Arbeits- und Ausbildungswege) genutzt wurde.

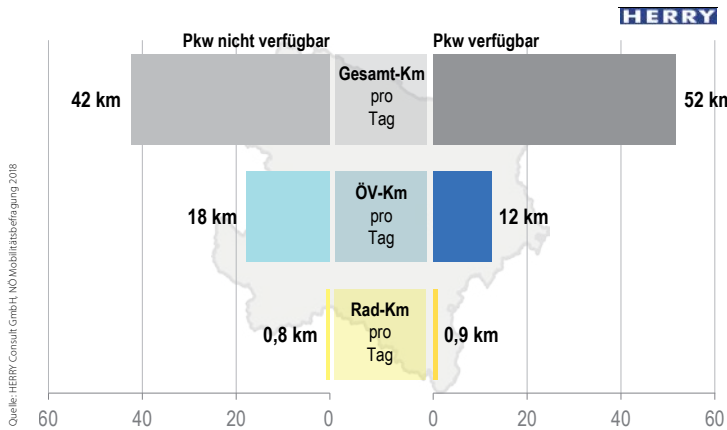


Abbildung 7-5 Fahrleistung von Rad und ÖV, unterschieden nach Pkw-Verfügbarkeit in [km]

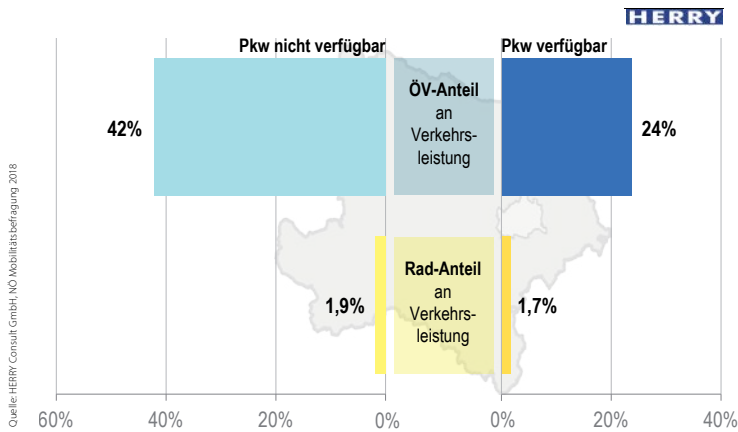


Abbildung 7-6 Rad- und ÖV-Anteile an Verkehrsleistung, unterschieden nach Pkw-Verfügbarkeit in [%]

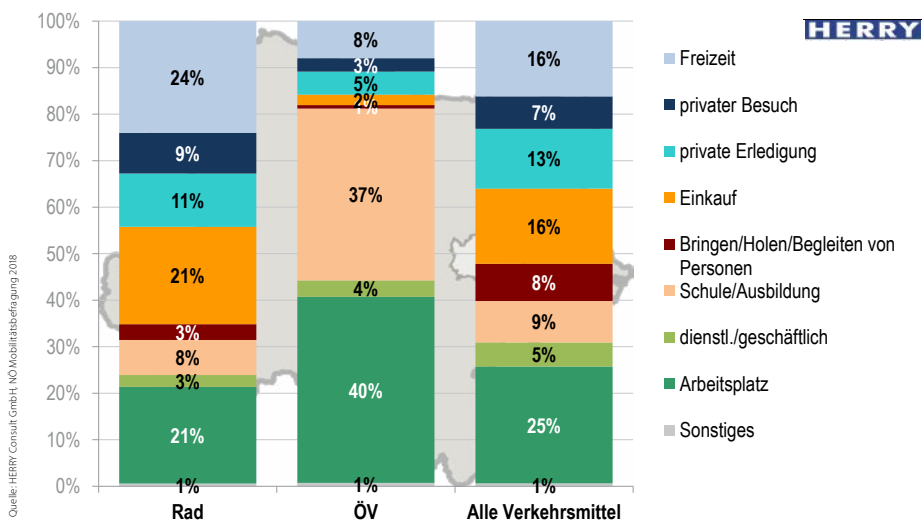


Abbildung 7-7 Wegzweckverteilung Rad und ÖV im Vergleich in [%]

7.4 WEGLÄNGE

7.4.1 Durchschnittliche Weglänge

Unterschieden nach der Weglänge je Wegzweck zeigt sich folgendes Bild: Sowohl bei den ÖV-Wegen als auch bei den Radwegen waren im Jahr 2018 die Freizeitwege mit durchschnittlich 41 km bzw. knapp 8 km Weglänge am längsten. Die Weglängen von regelmäßigen Arbeits- und Ausbildungswegen (33 km ÖV bzw. 3 km Rad) sowie die Weglängen der Einkaufswege, privaten Erledigungen und privaten Besuche (31 km ÖV bzw. 3 km Rad) lagen dagegen unter dem Gesamtdurchschnitt aller Wege.

Unterschieden nach konventionellem Rad und E-Rad lassen sich deutlich längere Strecken mit E-Rad als mit dem konventionellen Rad beobachten. Dies zeigt sich insbesondere bei den überdurchschnittlich langen Freizeitwegen; während mit dem E-Rad 2018 durchschnittlich 18 km pro Weg zurückgelegt wurden, waren es beim konventionellen Rad rund 6 km. Bei regelmäßigen Wegen sowie bei Wegen zu privaten Zwecken (Einkaufswege, private Erledigungen und private

Besuche) waren die Unterschiede bei den Weglängen deutlich geringer. Über alle Wegzwecke betrachtet war 2018 ein Weg mit einem E-Rad durchschnittlich etwa doppelt so lang wie ein Weg mit einem konventionellen Rad (8,4 km vs. 3,6 km).

Bei einer Detailbetrachtung der Ausbildungs- und Arbeitswege zeigt sich, dass 2018 der ÖV sowohl zur Ausbildungsstätte (rund 18 km) als auch zum Arbeitsplatz (rund 47 km) vor allem dann genutzt wurde, wenn längere Strecken zurückgelegt werden mussten. Die Weglängen lagen hier jeweils deutlich über dem Durchschnittswert. Ausbildungswege mit dem Fahrrad waren dagegen deutlich kürzer als ein durchschnittlicher Radweg (1,9 km vs. 4,1 km), Arbeitsplätze mit dem Fahrrad lagen ebenfalls, aber nur leicht unter der durchschnittlichen Radweglänge (3,6 km).

7.4.2 Weglängeklassen

Differenziert nach Rad- und ÖV-Wegen zeigt sich für 2018 bezüglich der Weglängeklassen folgendes Bild: Zwei Drittel aller Radwege waren nicht länger als 2,5 km und am häufig-



© shutterstock.com/mmel

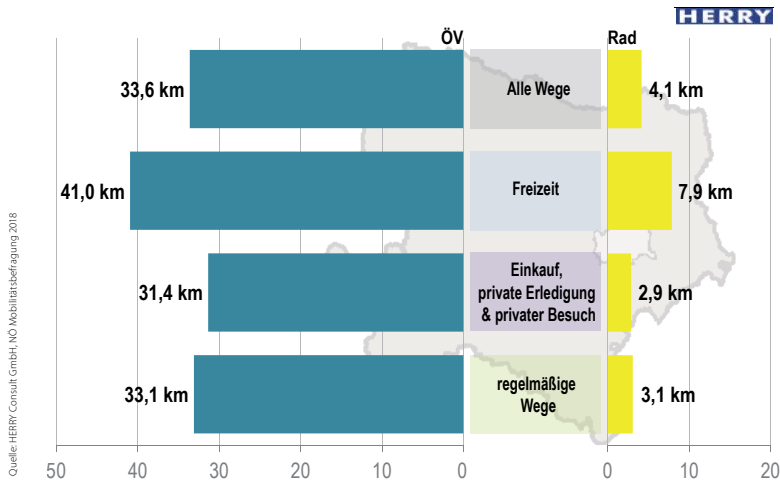


Abbildung 7-8 Durchschnittliche Weglänge je Wegzweck, Rad und ÖV im Vergleich in [km]

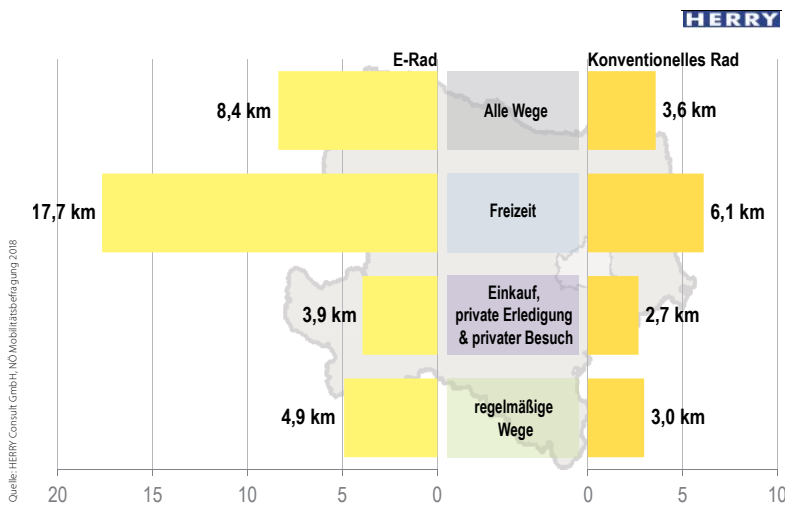


Abbildung 7-9 Durchschnittliche Weglänge je Wegzweck, E-Rad und konventionelles Rad im Vergleich in [km]

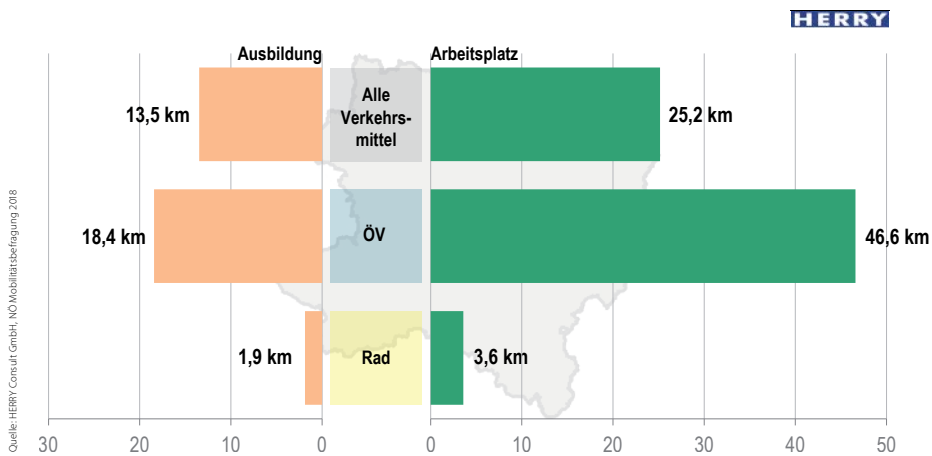


Abbildung 7-10 Durchschnittliche Weglänge der Arbeits- und Ausbildungswege, Rad und ÖV im Vergleich in [km]

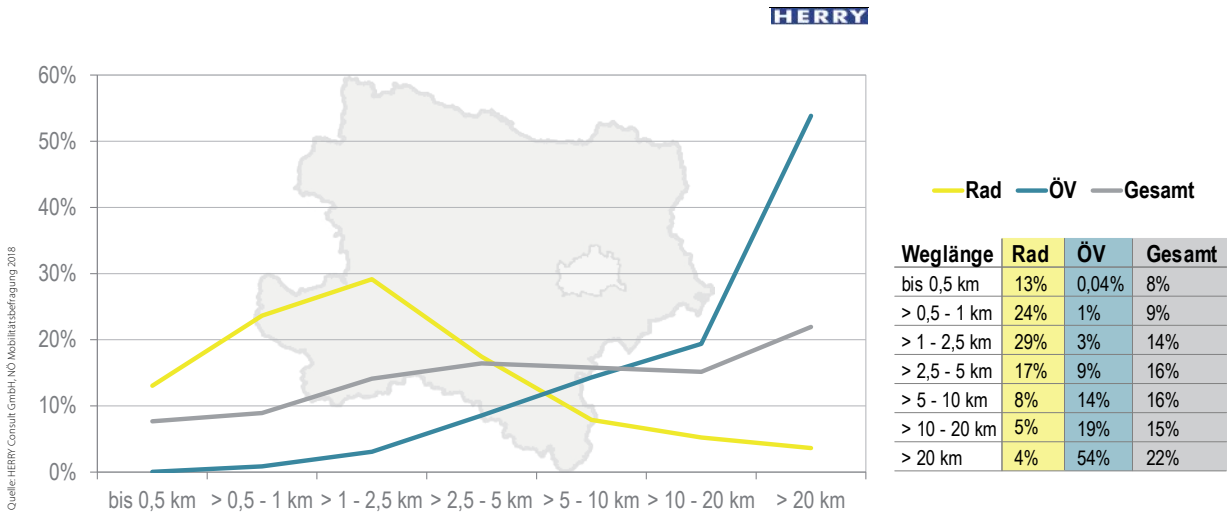


Abbildung 7-11 Weglängeklassen, Rad und ÖV im Vergleich in [%]

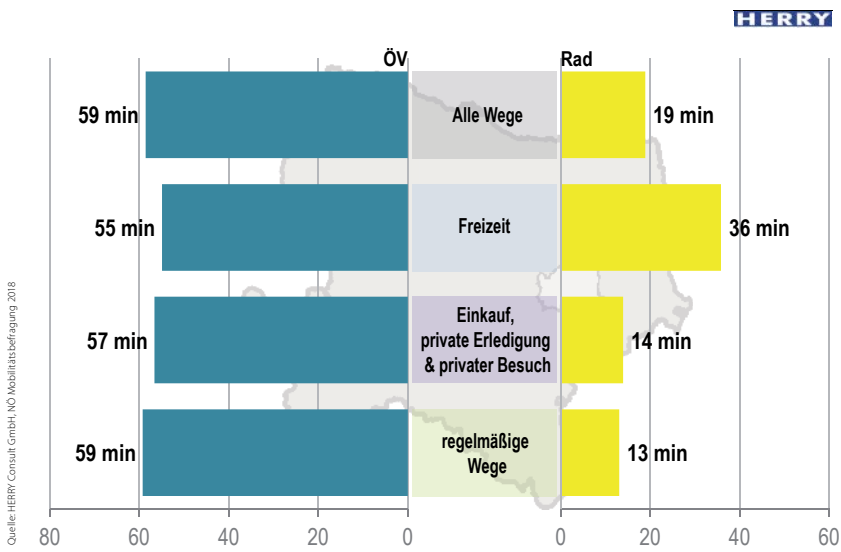


Abbildung 7-12 Durchschnittliche Wegdauern je Wegzweck, Rad und ÖV im Vergleich in [min]

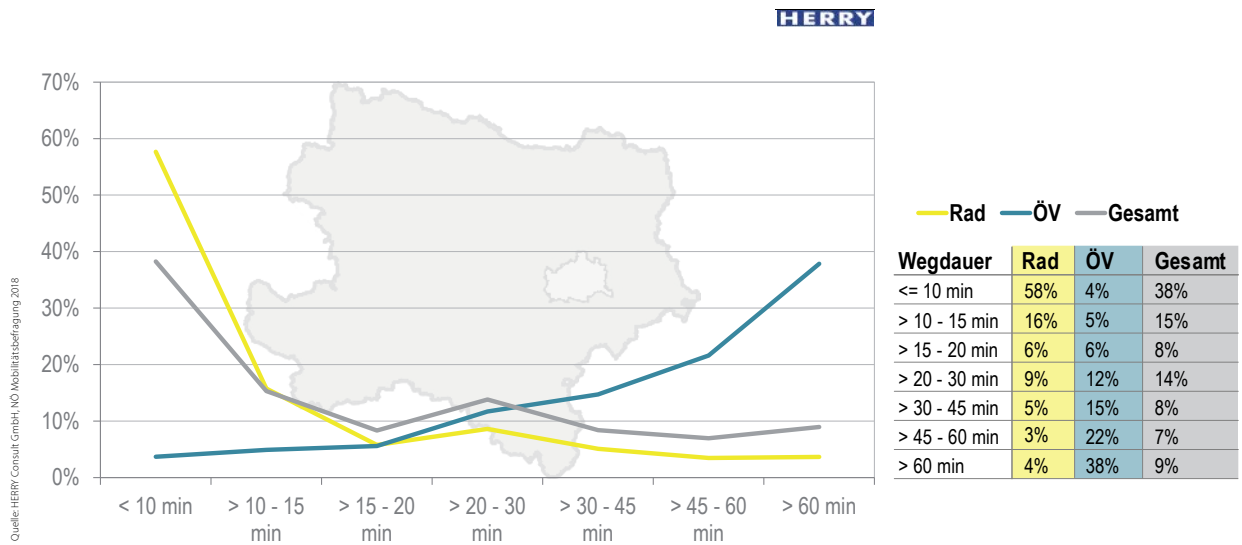


Abbildung 7-13 Wegdauerklassen, Rad und ÖV im Vergleich in [min] und [%]

sten ist das Rad bei Entfernungen zwischen 1 km und 2,5 km zum Einsatz gekommen (29 %). 17 % der Radwege waren 2,5 km bis 5 km lang, 8 % zwischen 5 km und 10 km und längere Distanzen kamen mit einem Anteil von 5 % bzw. 4 % deutlich seltener vor.

Bei den ÖV-Wege zeigt sich ein konträres Bild: Während ÖV-Wege bis 5 km nur einen Anteil von rund 13 % ausmachen, fällt rund ein Drittel aller ÖV-Wege in die Entfernungsklasse zwischen 5 und 20 km. Mehr als die Hälfte aller ÖV-Wege (54 %) war mehr als 20 km lang.

7.5 WEGDAUERN

7.5.1 Durchschnittliche Wegdauern

Die durchschnittliche Wegdauer eines Radweges betrug 2018 knapp 20 Minuten, wobei je nach Wegzweck große Unterschiede erkennbar sind. Die Fahrzeit bei Freizeitwegen lag im Schnitt bei 36 Minuten, während sie bei regelmäßigen Wegen und bei privaten Wegen (Einkaufswegen, private Erledigungen und private Besuche) mit 13 Minuten bzw. 14 Minuten deutlich unter dem Durchschnitt lag.

Die durchschnittliche Wegdauer eines ÖV-Weges betrug 2018 knapp eine Stunde, wobei hier im Gegensatz zu den Radwegen unterschieden nach Wegzwecken kaum Unterschiede in der Fahrdauer erkennbar sind (55 Minuten bei Freizeitwegen vs. 59 Minuten bei regelmäßigen Wegen).

7.5.2 Wegdauerklassen

Differenziert nach Rad- und ÖV-Wege zeigt sich bezüglich der Wegdauerklassen für 2018 folgendes Bild: Knapp 60 % aller Radwege dauerten maximal 10 Minuten, weitere 16 % lagen zwischen 10 und 15 Minuten und nur jeder vierte Radweg dauerte länger als 15 Minuten.

Wie schon bei den Weglängen zeigt sich auch hier bei den ÖV-Wege ein konträres Bild: Nur jeder vierte ÖV-Weg endete nach 30 Minuten, weitere 15 % lagen zwischen 30 und 45 Minuten und 22 % der Wege dauerten 45 bis 60 Minuten. Der größte Anteil der ÖV-Wege (38 %) dauerte aber länger als eine Stunde.



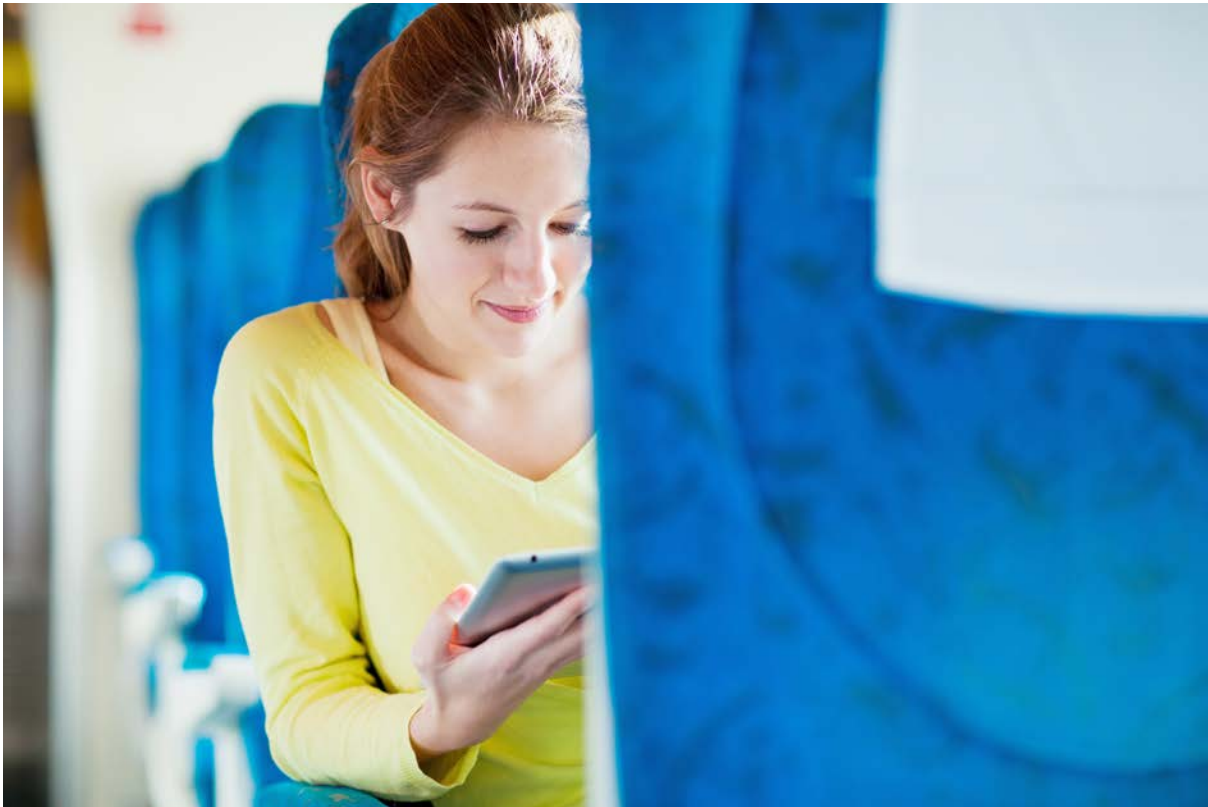
7.6 ERREICHBARE ENTFERNUNGEN JE ZEITEINHEIT

Bedingt durch die unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten der jeweiligen Verkehrsmittel (zu Fuß: 4,5 km/h, Rad: 11,9 km/h, E-Rad: 15,1 km/h und ÖV: 30,7 km/h) ergeben sich je Zeiteinheit unterschiedliche erreichbare Entfernungen. Während innerhalb von 10 Minuten zu Fuß 0,8 km zurückgelegt werden können, ist es in der gleichen Zeit möglich mit dem Rad ein Ziel in 2 km Entfernung, mit dem E-Rad ein Ziel in 2,5 km Entfernung und mit dem ÖV ein Ziel in 5,1 km Entfernung zu erreichen. Innerhalb von 30 Minuten ist zu Fuß die Überbrückung einer Distanz von 2,3 km, mit dem Rad 6 km, mit dem E-Rad 7,5 km und mit dem ÖV 15,4 km möglich.

7.7 RAD/ÖV NACH TAGESZEITEN IM VERGLEICH

Interessante Unterschiede ergeben sich bei der Betrachtung der Rad- und ÖV-Wege unterschieden nach Tageszeit, an der sie zurückgelegt wurden.

Während das Radverkehrsaufkommen 2018 relativ gleichmäßig über den Tag verteilt war und seinen größten Anteilswert mit 24% zwischen 15 und 18 Uhr erreicht hat, wurde ein Drittel aller ÖV-Wege in den Morgenstunden zwischen 6 und 9 Uhr zurückgelegt. Dieser hohe Anteilswert ist insbesondere auf die Arbeits- und Ausbildungswege zurückzuführen. Zwischen 9 und 12 Uhr wurden dagegen nur 6% aller ÖV-Wege zurückgelegt, das ist weniger als in den Nachtstunden. Nach 12 Uhr mittags und vor 15 Uhr bzw. nach 15 Uhr und vor 18 Uhr wurden jeweils 22% der ÖV-Wege zurückgelegt. Hier verteilen sich die Arbeits- und Ausbildungswege bzw. die Rückwege nach Hause zeitlich stärker, als das in der Früh der Fall ist.



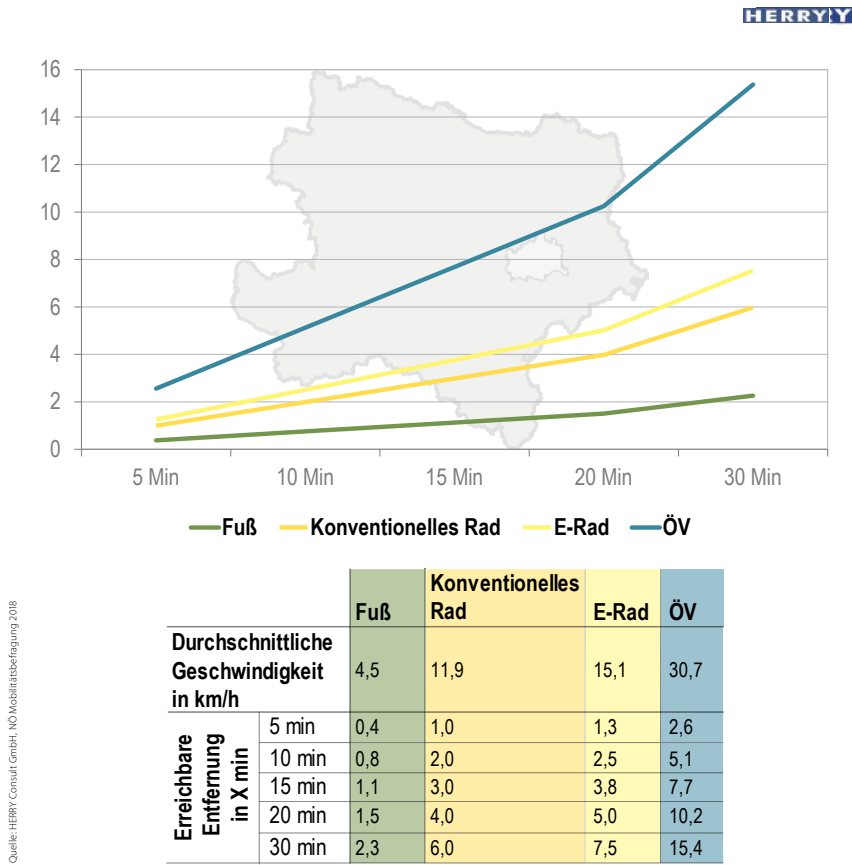


Abbildung 7-14 Erreichbare Entfernungen, E-Rad, konventionelles Rad, ÖV und Fuß im Vergleich in [km]

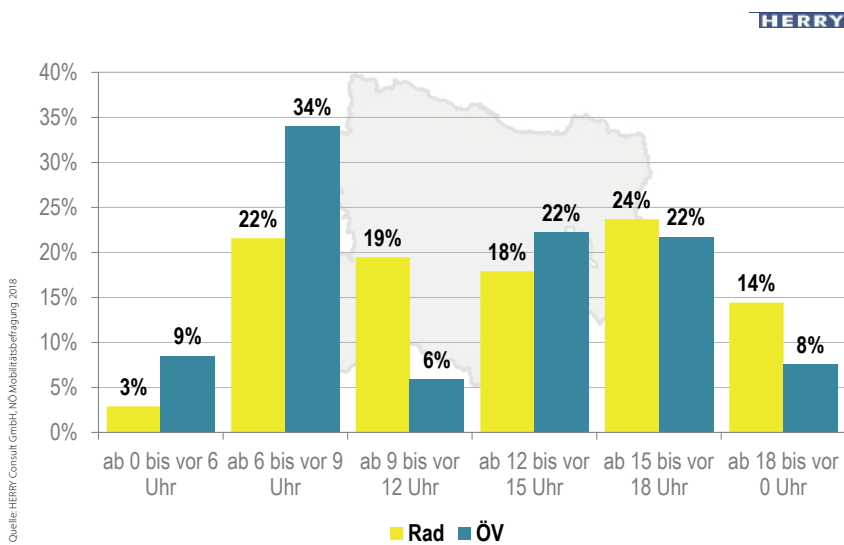


Abbildung 7-15 Anteil Tageszeiten am Radverkehrsaufkommen und ÖV-Aufkommen in [%]

Trends im Mobilitätsverhalten in 5-Jahres-Schritten

Kernergebnis jeder Mobilitätsbefragung ist die Darstellung der Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung. In diesem Abschnitt werden die Modal-Split-Ergebnisse der aktuellen Befragung aus dem Jahr 2018, unterschieden nach soziodemographischen Merkmalen sowie verschiedenen Verkehrskennzahlen, jenen aus den Vorerhebungen 2003, 2008 und 2013/2014 gegenübergestellt.

8.1 ENTWICKLUNG DES VERKEHRS-AUFKOMMENS

Ein Vergleich der vier Befragungsjahre zeigt einen kontinuierlichen Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen zwischen 2003 und 2013/2014 von 18% auf 14%. 2018 ist der Anteil wieder um 1%-Punkt auf 15% gestiegen. Heute werden demnach – trotz eines leichten Anstiegs seit der letzten Befragung – deutlich weniger Wege zu Fuß zurückgelegt als noch vor 15 Jahren, dieser Trend ist nicht nur in Niederösterreich, sondern österreichweit zu beobachten. Aus verkehrspolitischer Sicht erfreulich ist der seit 2008 gleichbleibende Anteil an motorisiertem Individualverkehr von 64% (52% MIV-LenkerInnen + 12% MIV-MitfahrerInnen), nachdem er im Zeitraum davor noch gestiegen ist. Zudem waren 2018 etwas weniger Personen als LenkerInnen und etwas mehr als MitfahrerInnen unterwegs als im Jahr 2008. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an allen zurückgelegten Wegen ist 2018 mit 14% im Vergleich zu den Vorerhebungen (jeweils 13%) leicht gestiegen. Der Radverkehrsanteil war in den letzten 15 Jahren im Wesentlichen auf dem gleichen Niveau von 7%, wobei es hier seit 2013/2014 nach einem Anstieg des Radverkehrsanteils auf rund 8% innerhalb des nicht-motorisierten Verkehrs zu einer leichten Verschiebung um 1%-Punkt vom Radverkehr zurück zu den Fußwegen gekommen ist.

Im geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten hat sich bezüglich der Verkehrsmittelwahl seit 2003 nicht sehr viel verändert, die Kernaussage gilt nach wie vor: Frauen gehen häufiger zu Fuß und Männer fahren öfter mit dem Auto.

Im Vergleich zu den früheren Befragungen ist bei den Frauen der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr um 2%-Punkte auf 14% gestiegen, während er bei den Männern mit aktuell 13% konstant geblieben ist. Die Frauen haben die Männer demnach also beim Anteil des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren überholt.

Geringe Unterschiede im Zeitverlauf sind bei den Männern bezüglich des motorisierten Individualverkehrs festzustellen, nach einem leichten Anstieg des Anteils der MIV-Lenker bis 2008 ist dieser danach wieder leicht zurückgegangen und seit 5 Jahren konstant hoch (58%), einen leichten Anstieg gab es in diesem Zeitraum bei den Mitfahrern auf 9%. Frauen liegen beim Anteil der MIV-Lenkerinnen auf einem niedrigeren Niveau, dieser Anteil ist in den letzten 10 Jahren um 1%-Punkt auf 46% gesunken. Der Anteil der MIV-Mitfahrerinnen liegt aktuell – wie schon vor 15 Jahren – bei 15%.

Die Anteile der Radwege weisen im Vergleich zu den früheren Befragungen ebenfalls nur geringfügige Veränderungen auf: Sowohl bei Frauen als auch bei Männern liegt dieser in Niederösterreich in etwa bei 7% und hat sich lediglich um +1%-Punkt verändert. Nach einem stetigen Rückgang der reinen Fußwege von 2003 bis 2013/2014 stiegen diese 2018 wieder etwas an. Am deutlichsten ist dieser Anstieg bei den Männern mit einem Plus von 3%-Punkten in den letzten 5 Jahren, diese liegen aber mit einem Wert von 12% noch immer 1%-Punkt unter dem Ergebnis von 2008.

Zwischen den Altersklassen zeigen sich beim Vergleich der aktuellen Modal-Split-Werte mit den früheren Ergebnissen teilweise recht deutliche Unterschiede.

Der Rückgang der reinen Fußwege von 2003 bis 2013/2014 lässt sich in allen Altersklassen mit Ausnahme der 18-bis-34-Jährigen erkennen. 2018 ist hingegen der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bei Kindern und Jugendlichen von 6 bis 17 Jahren (um 1%-Punkt), bei den 35-bis-49-Jährigen (um 3%-Punkte) sowie bei den älteren Personen ab 65 Jahren (um 3%-Punkte) im Vergleich zu 2013/2014 wieder gestiegen. Bei den beiden anderen Altersgruppen (18 bis 34 Jahre und 50 bis 64 Jahre) ist der Anteil der reinen Fußwege geringfügig gesunken (um 2%-Punkte bzw. 1%-Punkt). Im Vergleich zum Gesamt-Ergebnis liegt der Anteil der Fußwege bei der jungen Altersgruppe (6 bis 17 Jahre) mit 18%

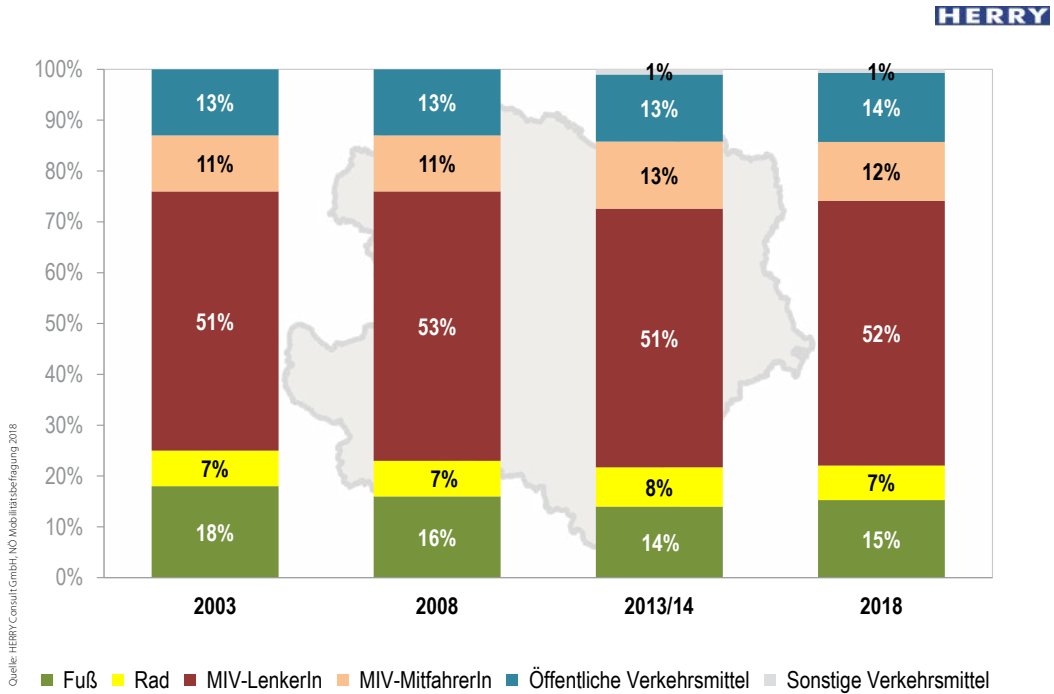


Abbildung 8-1 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen in [%]

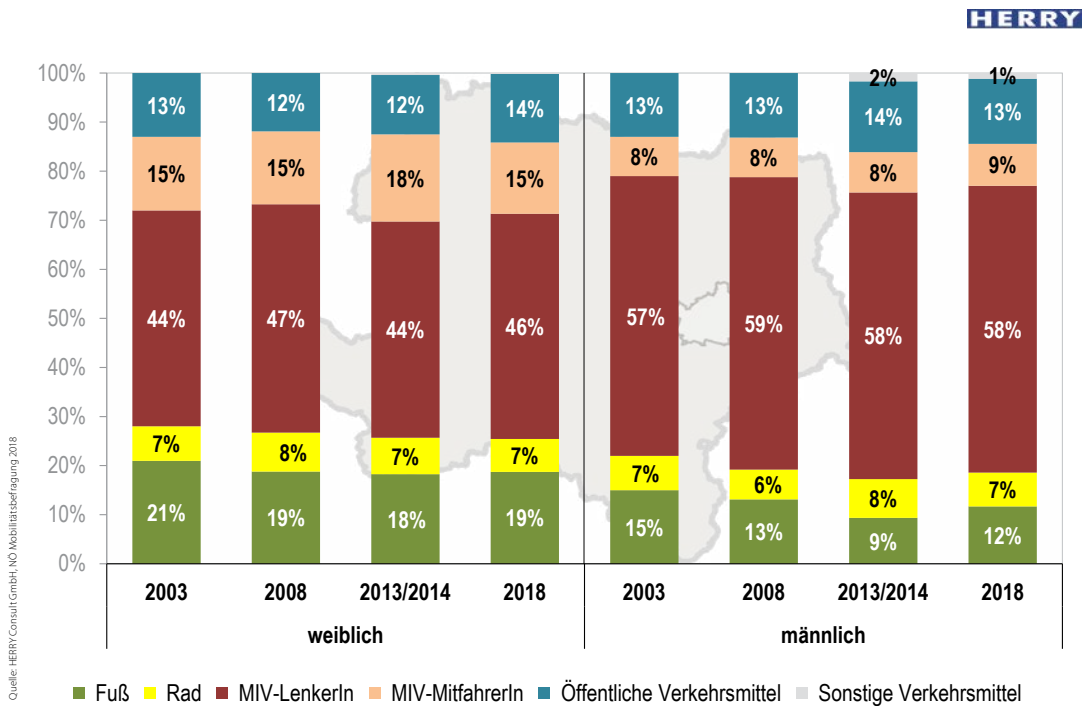


Abbildung 8-2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Geschlecht an Werktagen in [%]

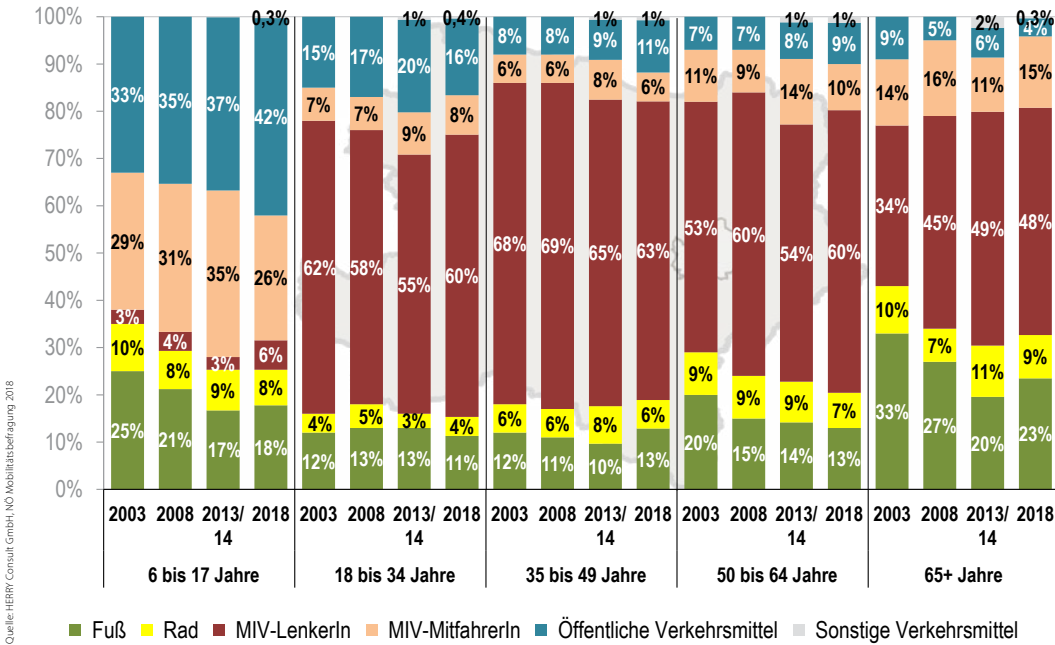


Abbildung 8-3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Alter an Werktagen in [%]

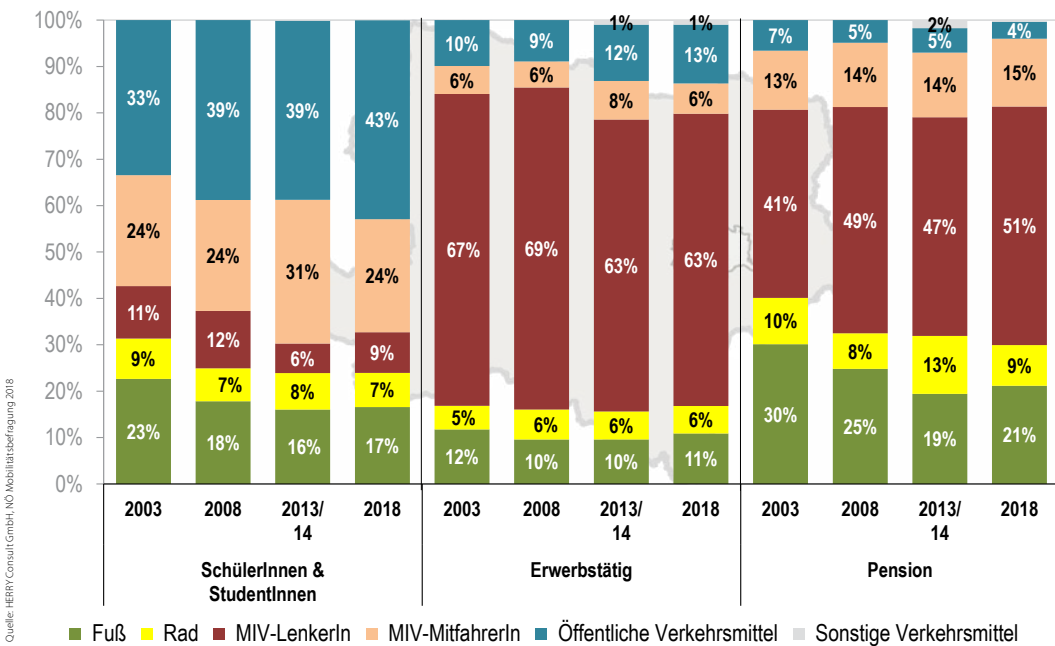


Abbildung 8-4 Entwicklung des Verkehrsaufkommens der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Tätigkeit an Werktagen in [%]

und bei der ältesten Altersgruppe (ab 65 Jahren) mit 23 % jeweils über dem Durchschnittsanteil von 15 %.

Beim Wegeanteil mit dem Fahrrad zeigen sich in den Altersklassen zwischen den einzelnen Erhebungsjahren keine kontinuierlichen Entwicklungen. Je nach Vergleichsjahr kommt es zu Rückgängen oder Steigerungen beim Radverkehrsanteil, eine allgemeine Tendenz in die eine oder andere Richtung kann in keiner der Altersklassen abgeleitet werden. Beim motorisierten Individualverkehr sind dagegen einige Veränderungen erkennbar. Bei den Altersklassen der 18-bis-34-Jährigen sowie der 50-bis-64-Jährigen kam es nach einem Rückgang des MIV-LenkerInnen-Anteils von 2008 bis 2013/2014 im Jahr 2018 wieder zu einem Anstieg (2013/2014: 55 % zu 2018: 60 % bzw. 2013/2014: 54 % zu 2018: 60 %). Bei der mittleren Altersklasse der 35-bis-49-Jährigen kam es dagegen zu einem kontinuierlichen Rückgang des MIV-LenkerInnenanteils von 69 % (2008) auf aktuell 63 % (2018), bei den älteren Personen ab 65 Jahren konnte der stetige und deutliche Trend in Richtung eines höheren Anteils an MIV-LenkerInnen gestoppt werden (2018: 48 %). Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen sank bzw. stagniert im Vergleich der letzten 15 Jahre in allen Altersgruppen. Am deutlichsten ist der Rückgang des Anteils der Wege als MIV-MitfahrerInnen bei den 6-bis-17-Jährigen, dieser ist im 10-Jahres-Vergleich um 5 %-Punkte auf 26 % zurückgegangen.

Dem gegenüber steht ein deutlicher und kontinuierlicher Anstieg des Anteils öffentlicher Verkehrsmittel bei den 6-bis-17-Jährigen seit der ersten Erhebung im Jahr 2003 von 33 % auf 42 %. Auch bei den mittleren Altersgruppen (Personen zwischen 35 und 49 Jahren) kam es hier zu einem kontinuierlichen Anstieg (2003: 8 % zu 2018: 11 %). Einen geringeren und stetig rückläufigen ÖV-Anteil weisen dagegen die älteren Personen ab 65 Jahren auf, dieser beträgt aktuell nur noch 4 %.

Bei Betrachtung der Veränderung der Verkehrsmittelwahl nach (beruflicher) Tätigkeit der Personen ist ein deutlicher Rückgang der Anteile der zu Fuß zurückgelegten Wege im Zeitraum von 2003 bis 2013/2014 insbesondere bei den SchülerInnen und StudentInnen (23 % zu 16 %) sowie den Personen in Pension (30 % zu 19 %) festzustellen. Bei den Erwerbstätigen ist der Rückgang des Fußwegeanteils etwas schwächer (12 % zu 10 %). Bei allen Personengruppen kam es zwischen 2013/2014 und 2018 dagegen wieder zu einem leichten Anstieg des Fußwegeanteils.

Die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen hat sich in den letzten 15 Jahren insofern verändert, als der Anteil der Wege als Pkw-LenkerIn spürbar zurückgegangen ist, sich aber immer noch auf einem hohen Niveau von 63 % befindet. Verkehrspolitisch positiv ist auch ein Anstieg des Anteils der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln um 3 %-Punkte auf 13 % seit 2003. Der Anteil der zu Fuß sowie mit dem Rad zurückgelegten Wege ist in dieser Gruppe über die Jahre relativ konstant (Fuß: zwischen 10 und 12 %, Rad: zwischen 5 und 6 %).

Bei Personen in Pension ist insgesamt eine aus verkehrspolitischer Sicht negative Entwicklung festzustellen, neben dem Rückgang der zu Fuß zurückgelegten Wege sind auch die Anteile der Wege mit dem Fahrrad sowie mit dem öffentlichen Verkehr eher rückläufig. Dagegen ist hier der Anteil der Pkw-LenkerInnenwege in 15 Jahren um 10 %-Punkte auf 51 % angestiegen.



8.2 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG

Wird anstelle der Anzahl der Wege mit den einzelnen Verkehrsmitteln die mit diesen zurückgelegte Strecke – d. h. die Verkehrsleistung – betrachtet, zeigt sich bezüglich der Anteile der Verkehrsmittel eine im Sinne des Umweltverbundes durchaus positive Entwicklung zwischen 2003 und 2018.

Der Anteil der Fußwege an der Verkehrsleistung ist zwar (insbesondere zwischen 2003 und 2008) deutlich zurückgegangen, im Gegenzug hat sich aber der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken zwischen 2003 und 2018 fast verdoppelt. Der Fuß- und der Radverkehr machen allerdings insgesamt nur einen geringen Anteil an der Gesamtverkehrsleistung aus (Fußverkehr: 1,4%, Radverkehr: 1,8%).

Am meisten Kilometer werden nach wie vor mit dem Pkw als LenkerInnen zurückgelegt, der Anteil dieser Wegstrecken an allen zurückgelegten Kilometern ist aber zwischen 2003 und 2018 um 5%-Punkte auf 54% zurückgegangen. Dagegen

wurde im Jahr 2018 ein um 3%-Punkte höherer Anteil an den Wegstrecken mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, der nun einen Anteil von 29% an der Gesamtverkehrsleistung der NiederösterreicherInnen aufweist.

In absoluten Zahlen bedeuten die Ergebnisse von 2018, dass die NiederösterreicherInnen auf ihren 4,75 Millionen Wegen pro Tag insgesamt rund 75 Millionen Kilometer zurückgelegt haben. Das entspricht einem Plus von 12% alleine in den letzten 5 Jahren. Die täglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sind in den letzten 5 Jahren um rund 23% von 1,09 Mio. auf 1,34 Mio. Personenkilometer gestiegen, auch zu Fuß werden mehr Kilometer zurückgelegt (1 Mio. km, das entspricht einem Plus von 19%). Absolut am stärksten gestiegen sind zwischen 2013/2014 und 2018 die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Kilometer und zwar um rund 31% oder 5,2 Mio. km auf rund 22 Mio. km täglich (17 Mio. km davon alleine mit der Eisenbahn). Absolut ebenfalls gestiegen sind die mit dem motorisierten Individual-

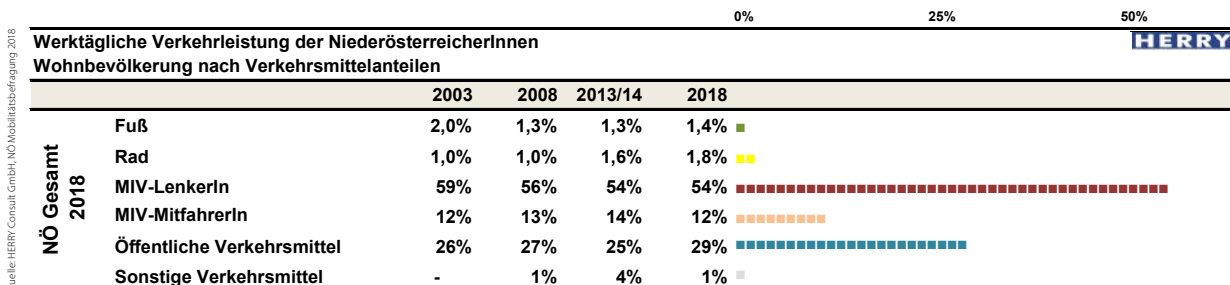


Abbildung 8-5 Entwicklung der Verkehrsleistung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen in [%]

Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Verkehrsleistung der NiederösterreicherInnen in Mio. km pro Werktag		HERRY		
Verkehrsmittel	2013/2014	2018	Differenz absolut	Differenz relativ
zu Fuß	0,9	1,0	0,2	18,8%
Rad	1,1	1,3	0,2	22,6%
MIV-Lenker	36,4	40,8	4,4	12,2%
MIV-Mitfahrer	9,6	9,1	-0,5	-5,3%
Öffentlicher Verkehr	16,6	21,8	5,2	31,2%
Sonst. Verkehrsmittel	2,4	1,0	-1,5	-60,0%
NÖ Gesamt	67,0	75,1	8,1	12,0%

Abbildung 8-6 Verkehrsleistung der NiederösterreicherInnen in Mio. km pro Werktag

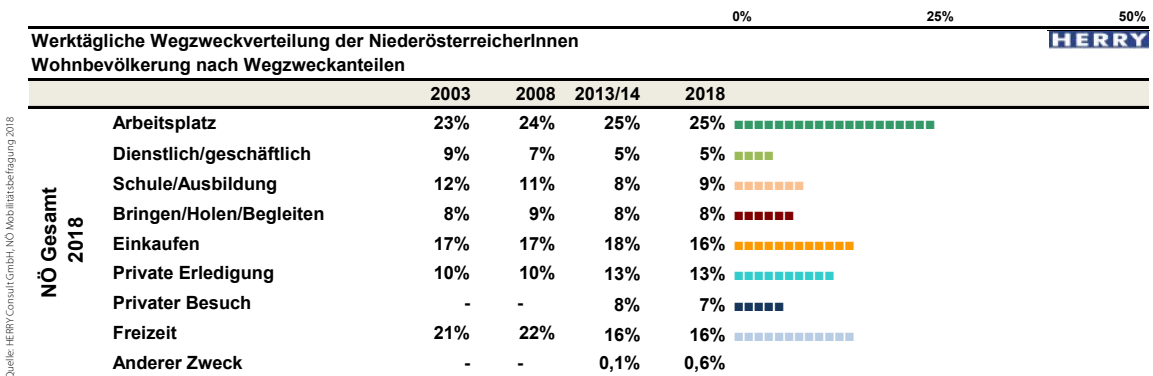


verkehr als LenkerIn zurückgelegten Kilometer pro Tag um 4,4 Mio. km auf rund 41 Mio. km täglich. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung der Verkehrsleistung über alle Verkehrsmittel von 12 %.

8.3 ENTWICKLUNG DER WEGZWECKE, WEGLÄNGEN UND WEGDAUERN

Bezüglich der Zwecke, zu denen die Wege außer Haus unternommen werden, ist festzustellen, dass es zwischen 2003 und 2018 zu einer Verschiebung in Richtung privater und Frei-

zeitwege gekommen ist. Der Anteil der berufsbedingten Wege (Arbeitsplatzwege sowie Dienstwege) ist in diesen 15 Jahren in Summe um 2%-Punkte zurückgegangen und betrug 2018 30%. Auch der Anteil der Schul- und Ausbildungswege ist um 3%-Punkte auf 9% zurückgegangen. Andererseits kam es bei den privaten Erledigungen, privaten Besuchen und Freizeitwegen in Summe zwischen 2003 und 2018 zu einem Anstieg um 5%-Punkte von 31% auf 36%. Im Wesentlichen konstant geblieben sind dagegen die Anteile der Wege zum Bringen und Holen von Personen sowie der Einkaufswege.



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 8-7 Entwicklung der Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen an Werktagen in [%]



© shutterstock.com/Revin George

rädern und die bereits 12% aller Fahrradwege ausmachen. Die Weglängen mit dem motorisierten Individualverkehr als LenkerInnen waren dagegen 2018 praktisch gleich lang (16,4 km) wie im Jahr 2003.

Bezüglich der durchschnittlichen Dauer der Wege sind in Summe nur geringfügige Unterschiede festzustellen. Die durchschnittliche Wegedauer ist generell eine sehr konstante Mobilitätskennzahl, die sich über die Jahre kaum verändert. Relativ am stärksten ist die Wegdauer bei den Wegen mit dem Fahrrad gestiegen: Im Zeitraum zwischen 2003 und 2018 sind die Radwege im Schnitt um 4 Minuten länger geworden und dauern 19 Minuten (das entspricht einem Anstieg um rund 27%). Fußwege dauerten 2018 3 Minuten länger als 2003, sind somit um 16% auf durchschnittlich 22 Minuten gestiegen. Beim öffentlichen Verkehr betrug der Anstieg der durchschnittlichen Wegdauer zwischen 2003 und 2018 ebenfalls rund 16%, pro ÖV-Weg wurde 2018 knapp eine Stunde benötigt. Wege mit dem öffentlichen Verkehr dauern somit (bei rund doppelt so hoher Weglänge) durchschnittlich fast dreimal so lange wie Wege mit dem motorisierten Individualverkehr.

Im Vergleich zu den Vorerhebungen ist ein Anstieg der durchschnittlichen Wegelänge von 14,2 km im Jahr 2003 auf 15,8 km im Jahr 2018 festzustellen. Absolut am stärksten sind die Weglängen beim öffentlichen Verkehr seit 2003 gestiegen, und zwar um durchschnittlich 4,5 km auf 33,6 km pro Weg. Relativ am stärksten sind die durchschnittlichen Radweglängen gestiegen, und zwar von 2,5 km pro Weg im Jahr 2003 auf 4,1 km im Jahr 2018. Ein Grund insbesondere für den Anstieg in den letzten 5 Jahren sind Elektrofahräder, mit denen deutlich längere Wege (durchschnittlich 8,4 km pro Weg) zurückgelegt werden als mit konventionellen Fahr-

0 25 50

Werktägliche durchschnittliche Wegelängen [km] der NiederösterreicherInnen				
Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln und Wegzwecken				
	2003	2008	2013/14	2018
Fuß	1,4	1,3	1,4	1,4
Rad	2,5	2,6	3,3	4,1
MIV-LenkerIn	16,3	15,7	16,7	16,4
MIV-MitfahrerIn	15,4	16,7	17,0	16,5
Öffentliche Verkehrsmittel	29,1	31,9	29,4	33,6
Gesamt	14,2	14,7	15,6	15,8

Quelle: HERRY Consult/Conbit, NÖ-Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 8-8 Entwicklung Wegelängenverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel und Wegzweck an Werktagen in [km]

0 25 50 75

Werk tägliche durchschnittliche Wegedauern [Min] der NiederösterreicherInnen 2013/2014				
Wohnbevölkerung nach Verkehrsmitteln und Wegzwecken				
	2003	2008	2013/14	2018
Fuß	19	18	23	22
Rad	15	13	18	19
MIV-LenkerIn	23	21	22	22
MIV-MitfahrerIn	24	23	24	22
Öffentliche Verkehrsmittel	51	55	55	59
Gesamt	26	25	27	27

Quelle: HERRY Consult/Conbit, NÖ-Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 8-9 Entwicklung Wegedauernverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittel und Wegzweck an Werktagen in [min]

Regionale Aspekte des Mobilitätsverhaltens

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit den regionalen Aspekten des Verkehrsverhaltens und betrachtet darüber hinaus die Entwicklungen im 10-Jahres-Vergleich zwischen 2008 und 2018. Dazu werden folgende räumliche Abgrenzungen getroffen: Zentralraum, Most-, Wald-, Wein- und Industrieviertel.

9.1 MOBILITÄTSRELEVANTE HAUSHALTS- UND PERSONENKENNZAHLEN

Zwischen den genannten Regionen zeigen sich mitunter deutliche Unterschiede bezüglich mobilitätsrelevanter Haushalts- und Personenkenzzahlen. In allen Regionen haben jeweils mindestens 80% der Haushalte eine fußläufig erreichbare Bushaltestelle in ihrer Umgebung, am höchsten ist dieser Anteil im Industrieviertel mit 94%. Anders verhält es sich mit einer fußläufig erreichbaren Bahnhaltestelle, hier schwanken die Anteile stärker. Den niedrigsten Anteil weist das Waldviertel mit 28% auf und den höchsten auch hier das Industrieviertel mit 72%.

Die durchschnittliche Anzahl an Pkw je Haushalt (HH) schwankt zwischen 1,5 Pkw/HH im Zentralraum sowie im Industrieviertel und 1,7 Pkw/HH im Waldviertel. Der Anteil an FührerscheinbesitzerInnen (Personen ab 17 Jahren) liegt in allen 5 Teilräumen bei 86% oder darüber, die Unterschiede zwischen den Vierteln sind dabei nur gering.



Auch bei der Pkw-Verfügbarkeit in Summe (jederzeitige und teilweise Verfügbarkeit) existieren nur geringe Unterschiede, dieser Anteil liegt bei zumindest 93% (Industrieviertel) und ist mit jeweils 95% im Wald- und Weinviertel am höchsten. Dabei erreicht im Weinviertel die teilweise Verfügbarkeit eines Pkw mit 7% den geringsten Wert, im Zentralraum mit 12% den höchsten.

Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkenzzahlen 2018	Zentralraum	NÖ West (Mostviertel)	Waldviertel	Weinviertel	Industrieviertel
Fußläufige Erreichbarkeit einer Bushaltestelle	87 %	80 %	89 %	91 %	94 %
Fußläufige Erreichbarkeit einer Bahnhaltestelle	64 %	44 %	28 %	45 %	72 %
Durchschnittliche Anzahl Pkw je Haushalt	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5
Führerscheinbesitz für den Pkw	87 %	91 %	90 %	86 %	87 %
Pkw-Verfügbarkeit jederzeit	82 %	83 %	86 %	88 %	83 %
Pkw-Verfügbarkeit teilweise	12 %	11 %	9 %	7 %	10 %
Fahrradverfügbarkeit (funktionstüchtig)	69 %	73 %	71 %	75 %	72 %
E-Fahrradverfügbarkeit (funktionstüchtig)	7 %	10 %	9 %	6 %	5 %
Zeitkartenbesitz für den ÖV (inkl. Ermäßigungskarten)	27 %	21 %	17 %	31 %	30 %

Quelle: HEBBY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 9-1 Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenmerkmale je Region, 2018

Die Verfügbarkeit funktionstüchtiger Fahrräder ist in allen Regionen relativ hoch, im Weinviertel ist dieser Anteil mit 75 % am größten und im Zentralraum mit 69 % am geringsten. Größere Unterschiede lassen sich bei der Verfügbarkeit eines E-Fahrrades erkennen. Am höchsten ist dieser Anteil im Mostviertel mit 10%, bei den übrigen Regionen liegt dieser im einstelligen Bereich und ist im Industrieviertel mit 5 % am geringsten.

Der Zeitkartenbesitz für den ÖV variiert zwischen den Regionen besonders stark. Am geringsten ist dieser Anteil im Waldviertel mit 17%, gefolgt vom Mostviertel mit 21%. Höhere Werte erzielen der Zentralraum (mit 27%) sowie das Industrieviertel (mit 30%), am höchsten ist der Anteil im Weinviertel (mit 31%).

9.2 AUSSER-HAUS-ANTEIL UND MOBILITÄTSRATE

Der Anteil der mobilen Personen je Werktag (Außer-Haus-Anteil) unterscheidet sich zwischen den niederösterreichischen Hauptregionen (Zentralraum, Mostviertel, Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel).

Es ist aber eine eindeutige Tendenz zu erkennen: Je „zentraler“ bzw. „städtischer“ die Region ist, desto größer ist der Anteil der mobilen Personen. Je „ländlicher“, „peripherer“ und weniger kompakt die Besiedlung ist, desto geringer ist der Anteil der mobilen Personen. Dies erklärt auch den – im Vergleich zu den anderen Regionen – etwas niedrigeren Außer-Haus-Anteil im Waldviertel (87%) und den etwas höheren Anteil im Weinviertel (91%) und Industrieviertel (90%) mit den größeren Städten wie Wiener Neustadt, Baden, Mödling, Schwechat und Perchtoldsdorf.

Bezüglich der Anzahl an Wegen pro Tag (Tageswegehäufigkeit), die eine mobile Person unternimmt, sind ebenso geringe Unterschiede zu erkennen. Hier spielen insbesondere städtische Strukturen mit kurzen Wegen und mehr Möglichkeiten eine Rolle. Dies erklärt auch die Unterschiede zwischen dem Weinviertel mit 3,3 Wegen pro mobiler Person und dem stärker städtisch geprägten Industrieviertel mit 3,5 Wegen pro mobiler Person.

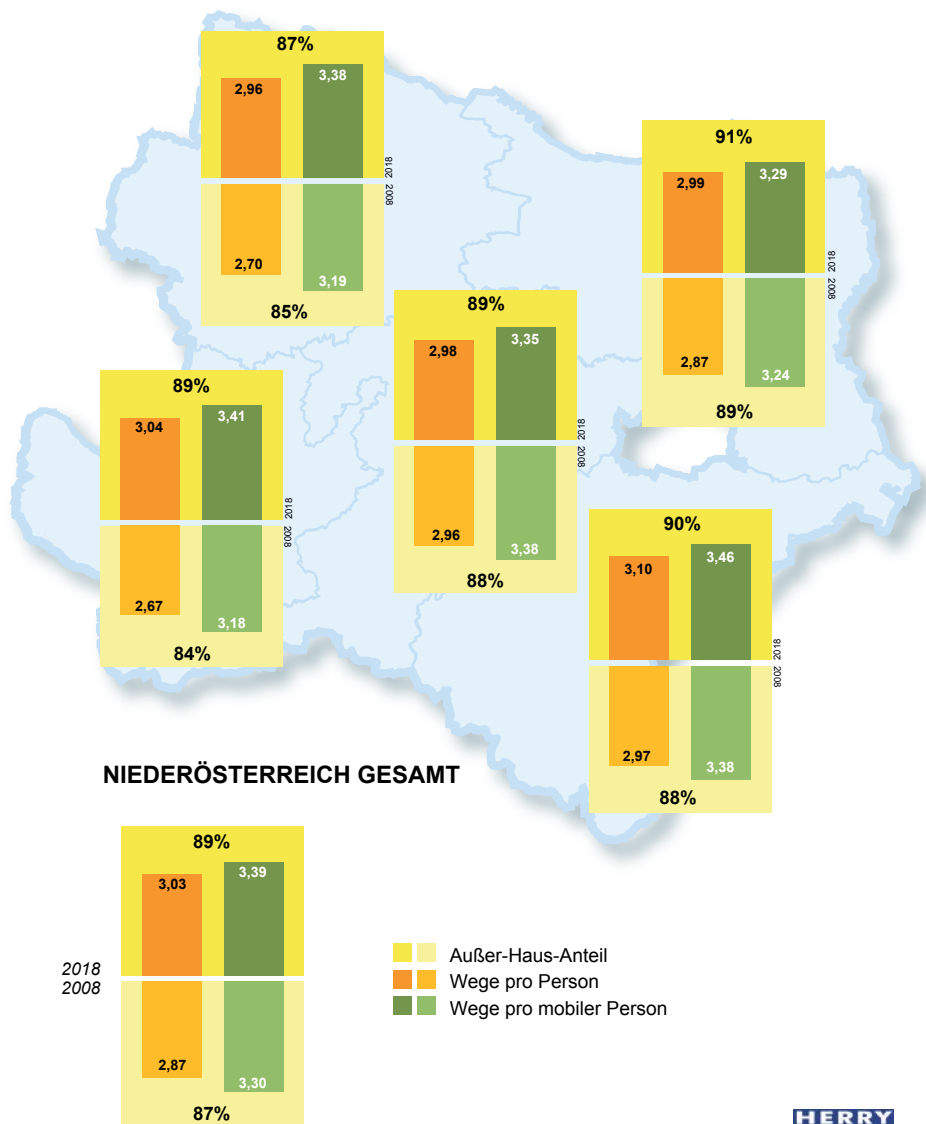
Verglichen mit 2008 lässt sich in Summe ein geringfügiger Anstieg der Wege pro mobile Person erkennen. Lag dieser Wert 2008 bei 3,3 Wegen pro mobiler Person, waren es 2018 3,4 Wege pro mobiler Person; der Anstieg ist vor allem auf ein



Plus im Waldviertel und im Mostviertel zurückzuführen. Auch beim Außer-Haus-Anteil macht sich in Summe eine kleine Steigerung um 2%-Punkte von 87% auf 89% bemerkbar. Am stärksten ist der Außer-Haus-Anteil im Mostviertel gestiegen, und zwar um 5%-Punkte von 84% im Jahr 2008 auf 89% im Jahr 2018.

9.3 WEGEDAUER UND WEGELÄNGE

Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Weges liegt im Weinviertel und Zentralraum mit jeweils 29 Minuten am höchsten und über dem Durchschnitt von 27 Minuten. Bei den verbleibenden 3 Regionen liegt die Wegdauer unter dem Mittelwert, im Industrieviertel dauert ein Weg durch-



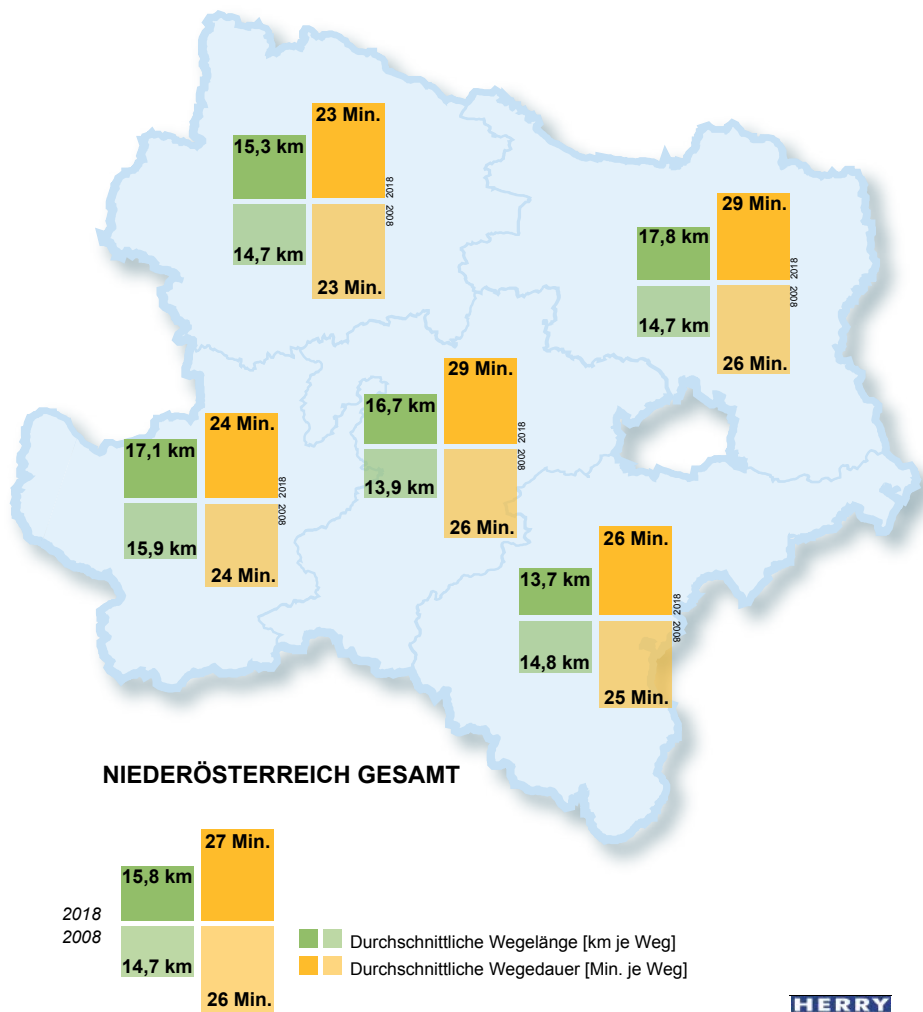
Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 9-2 Außer-Haus-Anteil, Wege pro Person und mobiler Person nach Regionen an Werktagen in [%]

schnittlich 26 Minuten, im Mostviertel 24 Minuten und im Waldviertel 23 Minuten. Dies ist neben den unterschiedlichen Wegelängen vor allem auf die damit in Zusammenhang stehende unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zurückzuführen. Das Weinviertel weist die höchste durchschnittliche Wegelänge auf (17,8 km), gleichzeitig hat hier der öffentliche Verkehr seinen größten Anteil (16%). Das Mostviertel und der Zentralraum liegen bezüglich der durchschnittlichen Wegelängen mit 17,1 km bzw. 16,7 km noch über dem Durchschnitt von 15,8 km. Am kürzesten sind die Wege im Schnitt im Waldviertel (15,3 km) und Industrieviertel (13,7 km). Am schnellsten

sind die Personen aus dem Mostviertel unterwegs, sie benötigen für durchschnittlich 17 km 24 Minuten. Diese hohe Geschwindigkeit ist vor allem auf den überdurchschnittlichen Anteil des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen (57% MIV-LenkerInnen). Im Waldviertel ist die Bevölkerung ebenfalls aufgrund des auch dort hohen Anteils der MIV-LenkerInnen (58%) schnell unterwegs, sie benötigt für rund 15 km in etwa 23 Minuten.

Im Vergleich zu 2008 legten die Personen in Niederösterreich 2018 etwas längere Wege zurück und benötigten etwas mehr Zeit dafür, die durchschnittliche Weglänge ist in allen Regio-



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



Abbildung 9-3 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauern an Werktagen nach Regionen in NÖ, 2018



© shutterstock.com/Halfpoint

nen außer dem Industrieviertel gestiegen. Während die durchschnittliche Weglänge in Niederösterreich 2008 im Gesamtdurchschnitt 14,7 km betrug, lag diese 2018 bei 15,8 km. Bei den Wegdauern ist der Unterschied geringer: 2008 wurde im Schnitt ein Weg innerhalb von 26 Minuten bewältigt, 2018 lag der Wert bei 27 Minuten.

9.4 VERKEHRSMITTELWAHL

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

Der Anteil des Fußgängerverkehrs nimmt mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität ab, Fußgängerverkehr benötigt eine kompakte Siedlungsstruktur, um als „Ort der kurzen Wege“ höhere Anteile zu erhalten. Am niedrigsten und leicht unter dem Durchschnitt von Gesamt-Niederösterreich (15%) ist der Anteil der reinen Fußwege im Waldviertel

und im Mostviertel mit jeweils 14%. Am höchsten ist dieser im Weinviertel und im Zentralraum mit jeweils 16%. Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 ist der Fußwege-Anteil in allen Regionen, bis auf den Zentralraum (hier ist der Anteil mit 16% gleich geblieben), um jeweils 1%-Punkt zurückgegangen.

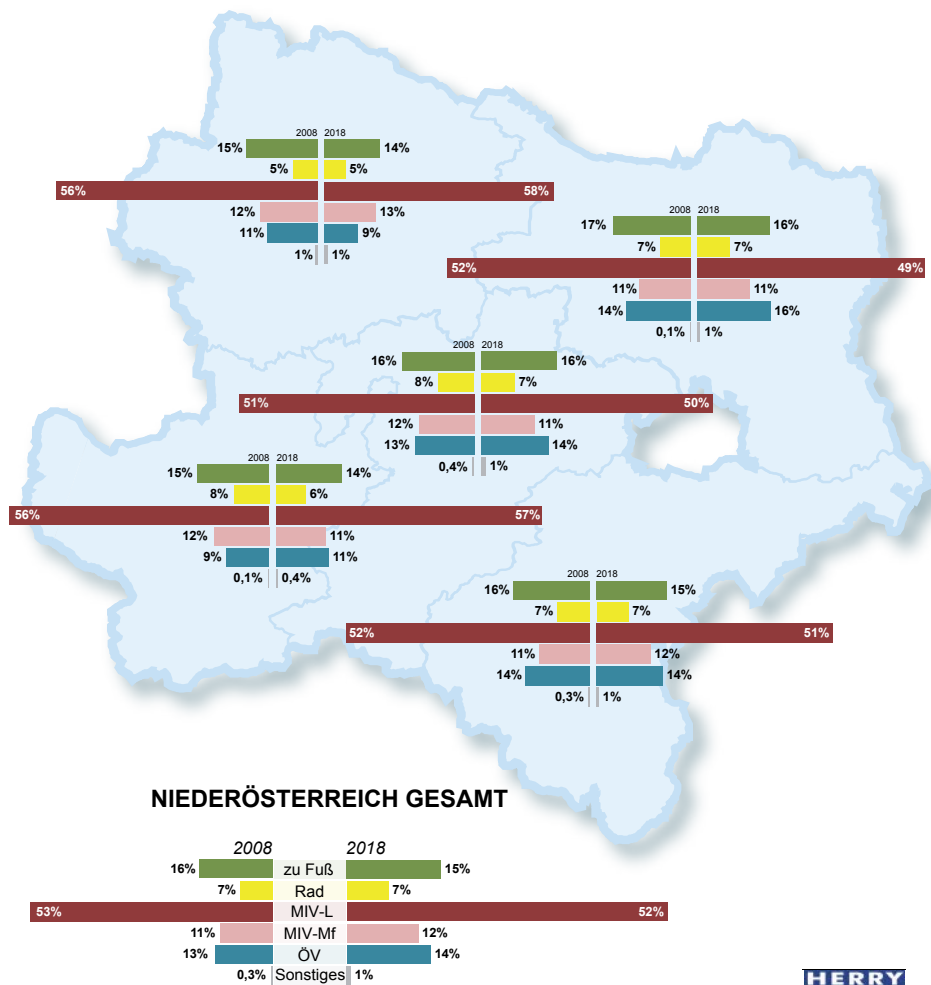
Der Anteil der Radwege liegt in keiner Region wesentlich über dem Durchschnitt von rund 7%, am niedrigsten ist der Wert im Waldviertel mit 5%. Seit 2008 ist der Radwege-Anteil im Mostviertel (um 2%-Punkte) sowie im Zentralraum (um 1%-Punkt) leicht zurückgegangen, in Summe beträgt er aber weiterhin rund 7%.

Am deutlichsten sind die Unterschiede zwischen den Regionen und in der Entwicklung beim motorisierten Individualverkehr (MIV), mit zunehmender peripherer Lage und Abnahme der Besiedlungsdichte und der Kompaktheit der Raumstrukturen steigt der Anteil des MIV. Insbesondere im Waldviertel sowie im Mostviertel lag im Jahr 2018 der Anteil der MIV-LenkerInnen mit 58% bzw. 57% deutlich über dem Durchschnitt von 52% und ist seit 2008 auch nur in diesen Regionen um bis zu 2%-Punkte gestiegen. In den anderen

Hauptregionen ist im Gegenteil ein rückläufiger Trend beim Anteil der MIV-LenkerInnen festzustellen. Im Industrieviertel und im Zentralraum war dieser Anteil mit einer Reduktion um jeweils 1%-Punkt auf 51% bzw. 50% leicht rückläufig, während der MIV-LenkerInnen-Anteil im Weinviertel um 3%-Punkte auf 48% gesunken ist. Diese drei Regionen lagen 2018 somit, wie auch 2008, unter dem Durchschnitt von Niederösterreich (2008: 53%, 2018: 52%). Im Weinviertel und im Zentralraum wird dieser Rückgang durch Wege mit dem ÖV kompensiert, im Industrieviertel eher durch Wege als MitfahrerInnen.

Der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr ist nur im Waldviertel rückläufig, hier sank dieser Anteil seit 2008 um 2%-Punkte, lag im Jahr 2018 bei 9% und somit unter dem Durchschnitt von 14%. In allen anderen Regionen Niederösterreichs ist aber ein positiver Trend hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs festzustellen, dieser ist entweder gleichgeblieben (Industrieviertel) oder konnte um bis zu 2%-Punkte gesteigert werden (Weinviertel, Mostviertel und Zentralraum).

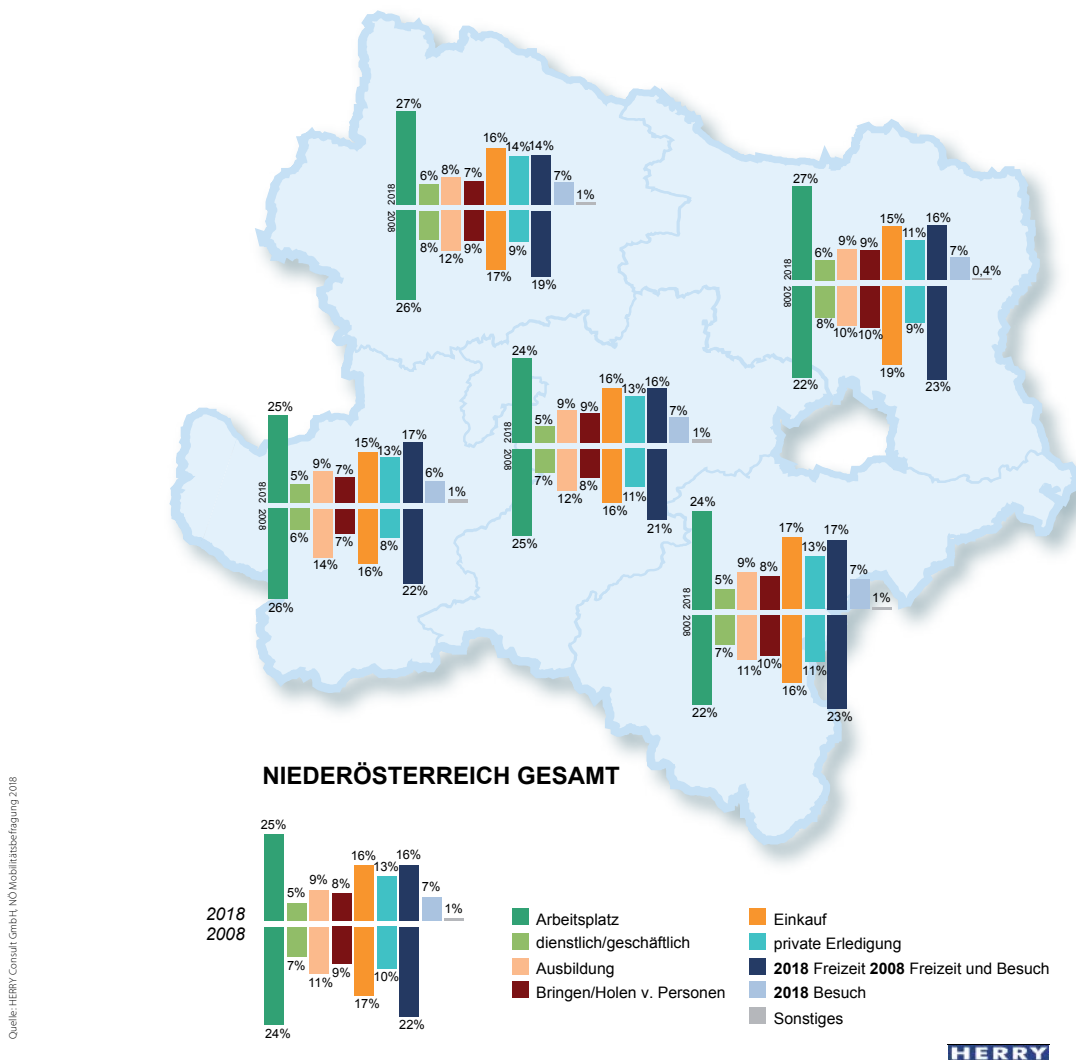
In Summe hat sich im Vergleich zwischen 2008 und 2018 der Modal Split nur geringfügig verändert. Die Anteile der Fuß-



Quelle: HERRY Consult, GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



Abbildung 9-4 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Regionen im Vergleich zwischen 2008 und 2018 an Werktagen in [%]



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



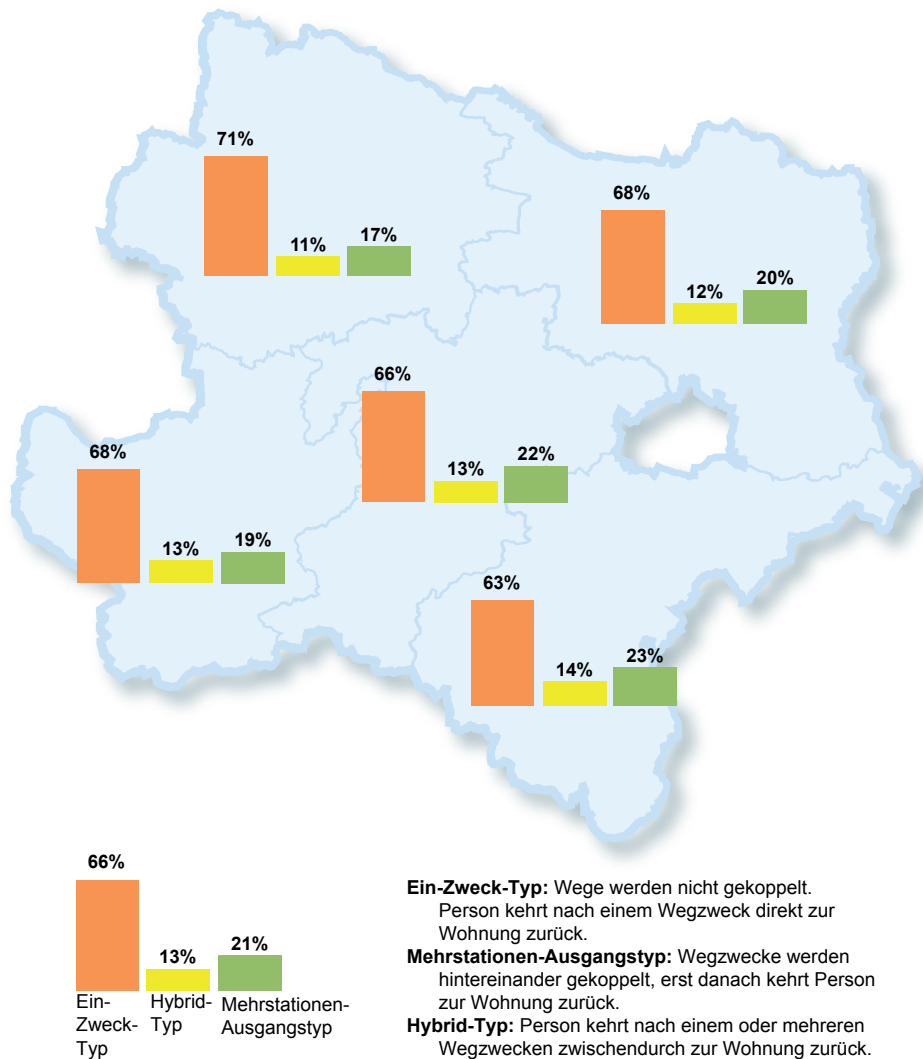
Abbildung 9-5 Wegzweckverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzweckanteilen und Regionen 2018 an Werktagen in [%]

wege sowie der Wege als MIV-LenkerIn sind um jeweils 1%-Punkt auf 15% bzw. 52% gesunken. Der Anteil der Wege als MIV-MitfahrerIn ist dagegen um 1%-Punkt auf 12% und der Anteil der Wege mit dem ÖV ebenfalls um 1%-Punkt auf 14% gestiegen. Der Anteil der Radwege ist in den letzten 10 Jahren mit 7% konstant geblieben.

9.5 WEGZWECK

Unterschieden nach den Wegzwecken ergeben sich zwischen den Hauptregionen in Niederösterreich nur geringe Differenzen. Im Waldviertel und im Weinviertel werden anteilig mehr regelmäßige Routenwege (Arbeits-, Dienst- und

Ausbildungswege) und weniger private Wege (Einkaufswege, private Erledigungen und private Besuche) zurückgelegt als im niederösterreichischen Durchschnitt. Das Mostviertel liegt beim Anteil der regelmäßigen Routenwege genau im Durchschnitt, das Industrieviertel und der Zentralraum liegen leicht darunter. Im zeitlichen Vergleich der Jahre 2008 und 2018 zeigt sich in Summe ein leichter Anstieg beim Anteil der Arbeitsplatzwege (von 24% auf 25%), während gleichzeitig ein etwas stärkerer Rückgang beim Anteil der dienstlichen Wege festzustellen ist (von 7% auf 5%). Am stärksten zeigt sich diese Verschiebung innerhalb der arbeitsbezogenen Wege im Weinviertel (Arbeitswege: 22% 2008 auf 27% 2018; Dienstwege: 8% 2008 auf 6% 2018). Der Anteil der



Quelle: HEBRR Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 9-6 Wegzwecktypenverteilung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Wegzwecktypenanteilen und Regionen 2018 an Werktagen in [%]

Ausbildungswege war in allen Hauptregionen rückläufig, am deutlichsten fiel dieser Rückgang im Mostviertel (-5 %-Punkte) und im Waldviertel (-4 %-Punkte) aus. Deutlich zugelegt hat dagegen in den letzten 10 Jahren der Anteil der Wege mit dem Zweck private Erledigungen (in allen Regionen) mit einem Plus von 3 %-Punkten auf 13 % im Jahr 2018. Ebenfalls, aber weniger stark, gestiegen ist der Anteil der reinen Freizeitwege (+1 %-Punkt). Über alle Wegzwecke hinweg kam es damit tendenziell zu einer anteiligen Verschiebung von regelmäßigen Routinewegen hin zu Privat- und Freizeitwegen.

9.6 AUSGANGSTYPEN

Die Abbildung der Ausgangstypenverteilung nach Regionen zeigt auf, dass der Anteil des Einzwecktyps (Tageswegzwecke werden nicht gekoppelt) im Waldviertel mit 71 % sowie im Wein- und Mostviertel mit je 68 % über dem niederösterreichischen Durchschnitt (66 %) liegt, im Industrieviertel (63 %) dagegen deutlich darunter. Dort und im Zentralraum liegt andererseits der Anteil des Mehrstationen-Ausgangstyps deutlich höher als in den restlichen Regionen, somit werden in diesen beiden Regionen vermehrt Wegzwecke

miteinander gekoppelt. Der Hybrid-Typ (Person kehrt nach einem oder mehreren Wegezwecken zwischendurch zur Wohnung zurück) weist im Industrieviertel mit 14% den höchsten Wert auf. In den übrigen Hauptregionen liegt dieser Anteil im oder unter dem Durchschnitt von 13%.

9.7 VERKEHRSMITTELWAHL NACH RAUMTYP

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

Die Ergebnisse für 2018 zeigen folgendes Bild: Je ländlicher eine Gemeinde gelegen ist, desto weniger wird zu Fuß gegangen. Während in städtischen Gemeinden 17% der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, sind es in Landgemeinden nur 12%. Auch der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege war 2018 in ländlichen Gemeinden in Niederösterreich mit 4% am geringsten und in städtischen Gemeinden am höchsten (9%). Dementsprechend stark unterscheidet sich auch der Anteil der mit dem Pkw als Lenker oder Lenkerin zurückgelegten Wege. In städtischen Gemeinden betrug dieser Anteil 49%, in ländlich geprägten Gemeinden 52%, und in Landgemeinden lag er mit 59% deutlich über dem Durchschnittswert von 52%. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs unterscheidet sich dagegen weniger stark, am höchsten war dieser mit 15% in ländlich geprägten Gemeinden, in städtischen Gemeinden lag dieser bei 14% und in den Landgemeinden bei 11%. Der etwas höhere Wert in ländlich geprägten Gemeinden im Vergleich zu städtischen Gemeinden ist dadurch zu erklären, dass in städtischen Gemeinden aufgrund kürzerer Wege mehr Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind und die Bevölkerung daher seltener überhaupt auf motorisierte Verkehrsmittel angewiesen ist.

Im Vergleich zur Erhebung im Jahr 2008 haben sich beim Modal Split innerhalb der Raumtypen einige Verschiebungen ergeben.

Der Anteil der Fußwege ist in den Landgemeinden deutlich von 16% auf 12% zurückgegangen, auch der Anteil der Wege mit dem Fahrrad war leicht rückläufig (von 5% auf 4%). Dagegen ist der Anteil der mit dem MIV als LenkerIn zurückgelegten Wege um 3%-Punkte auf 59% angestiegen. Ganz anders stellt sich das Bild bei den ländlichen geprägten Gemeinden dar, hier ist es gelungen, den Anteil der Wege mit dem MIV als LenkerIn um 4%-Punkte auf 52% zu reduzieren. Gleichzeitig ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs in diesem Raumtyp um 3%-Punkte auf 15% gestiegen. Auch der Anteil der aktiven Wege (zu Fuß und mit dem Fahrrad) ist in Summe leicht um 1%-Punkt auf 21% gestiegen.

Bei den städtischen Gemeinden hat sich seit 2008 am wenigsten verändert. Der Anteil der Radwege ist hier leicht um 1%-Punkt auf 9% gestiegen, der Anteil der Fußwege im selben Ausmaß auf 17% zurückgegangen. Der Anteil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr ist in etwa gleich geblieben (14%), der Anteil der Wege mit dem MIV als LenkerIn leicht um 1%-Punkt auf 49% gestiegen.



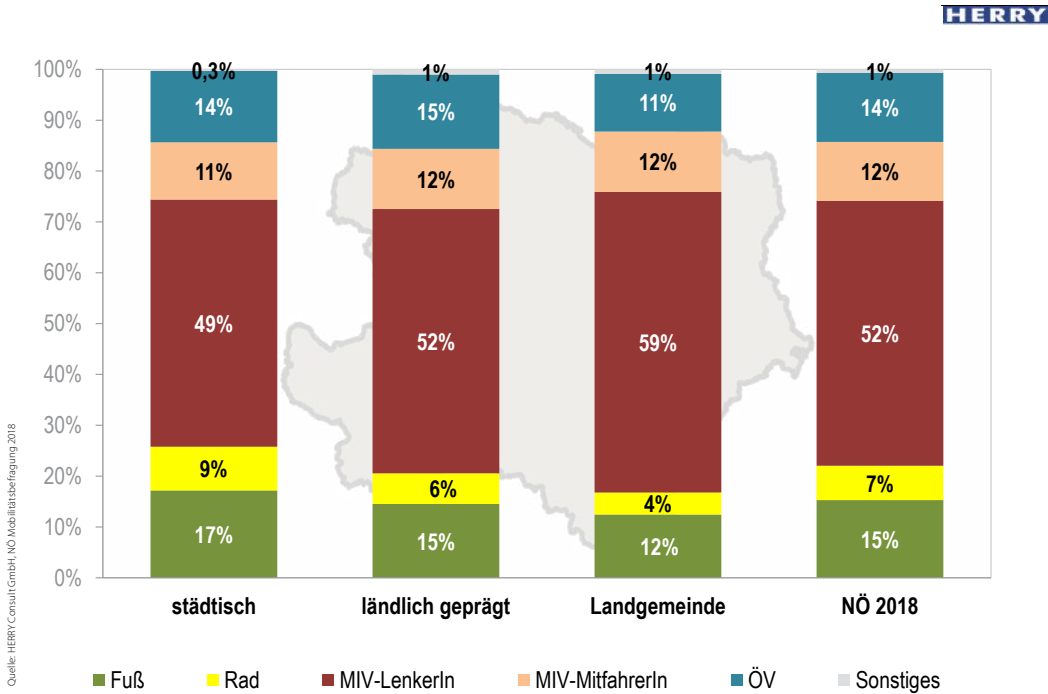


Abbildung 9-7 Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp in [%], Niederösterreich 2018

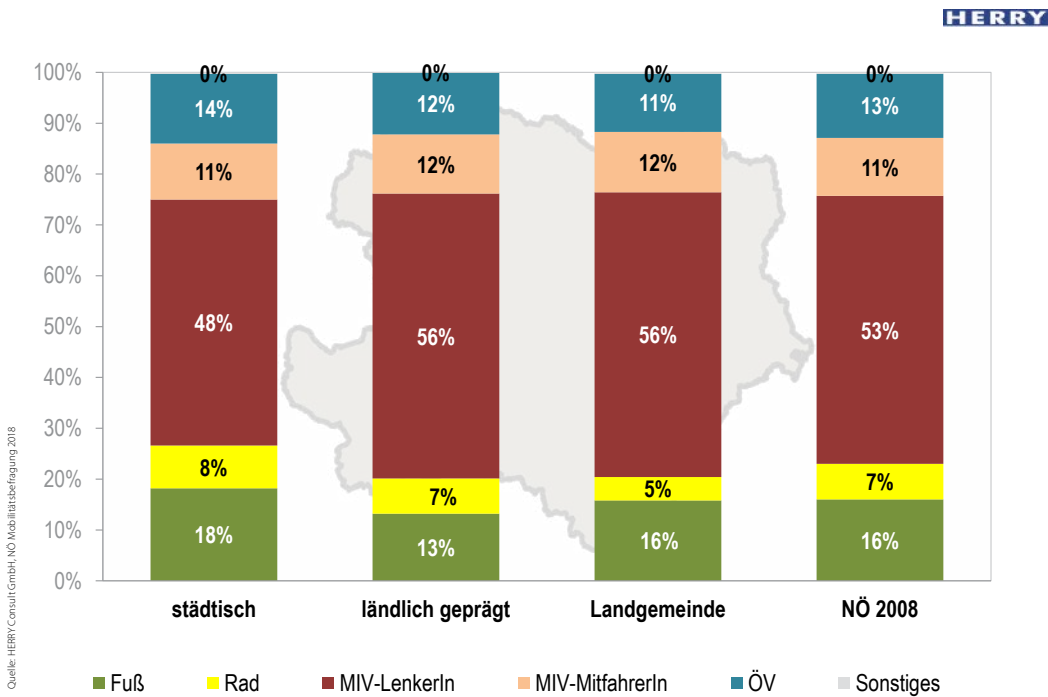


Abbildung 9-8 Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp in [%], Niederösterreich 2008

10 RADLgrundnetzregionen

Für eine Steigerung bzw. Etablierung des Radverkehrs in den niederösterreichischen Gemeinden bedarf es umwegfreier und sicherer regionaler Radrouten. Gerade in dicht besiedelten Gebieten ist die Planung von gemeindeübergreifenden Radwegen für den Alltagsradverkehr sehr interessant.

Aus diesem Grund initiierte das Land Niederösterreich im Jahr 2013 in Kooperation mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), der NÖ Regional GmbH und der Energie- und Umweltagentur des Landes NÖ (eNu) das Projekt RADLgrundnetz. Beim RADLgrundnetz sollen vordergründig jene Räume gemeindeübergreifend erschlossen werden, bei denen die Nutzung des Rads für Alltagswege besonders gut möglich ist. Für die definierten RADLgrundnetze wurde die Stichprobe im Rahmen der vorliegenden Mobilitätsbefragung Niederöster-

reich 2018 so verdichtet, dass valide Aussagen über den aktuellen Radverkehrsanteil sowie über andere wesentliche Mobilitätskennzahlen in diesen Regionen getroffen werden können.

Einen Überblick über die RADLgrundnetze gibt Abbildung 10-1, die wesentlichen Mobilitätskennzahlen je RADLgrundnetz zeigen die nachfolgenden Abbildungen 10-2 bis 10-11 im Überblick.



Quelle: HENRY Consult/GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-1 Überblick über die RADLgrundnetzregionen in Niederösterreich, 2018

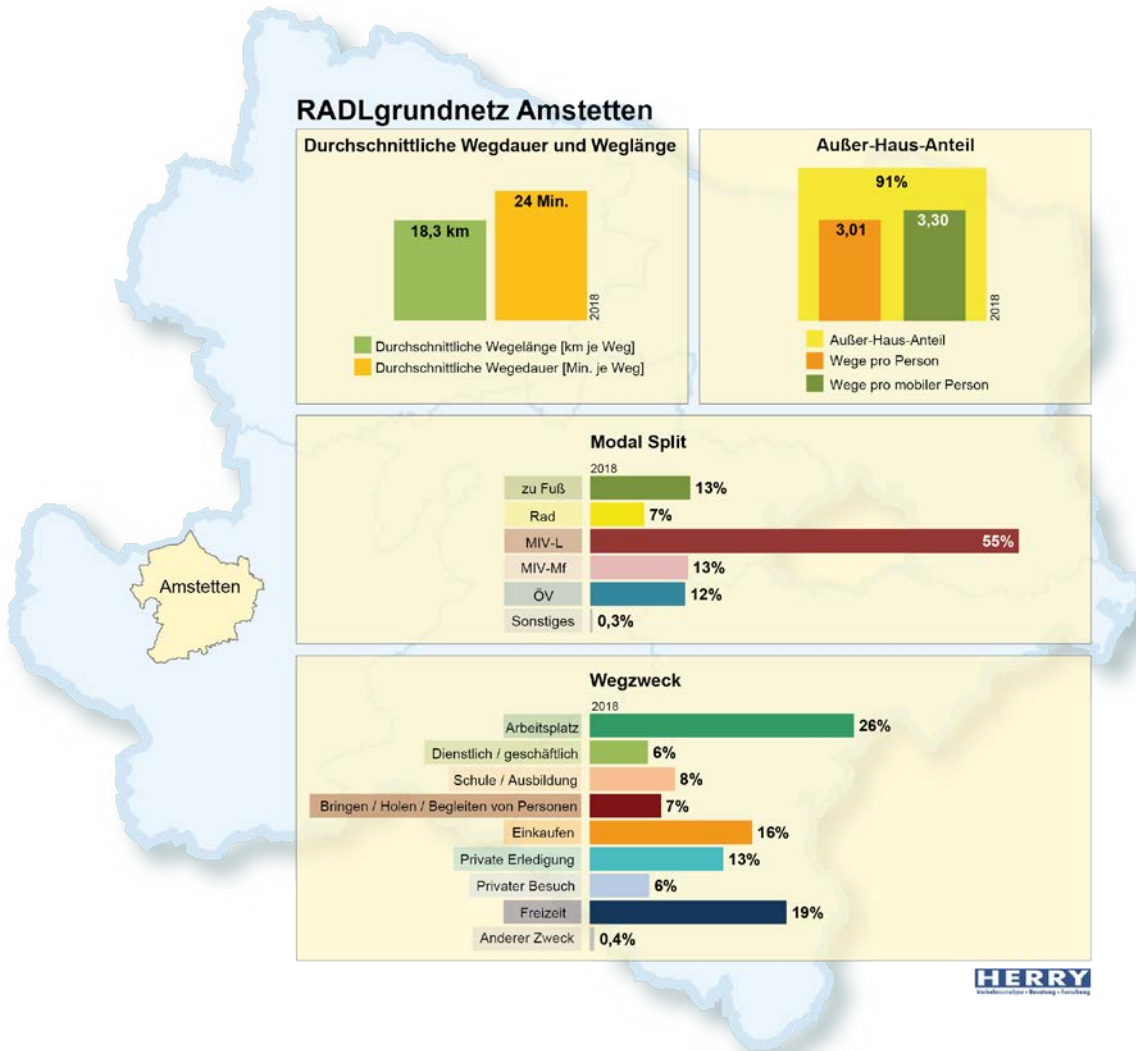
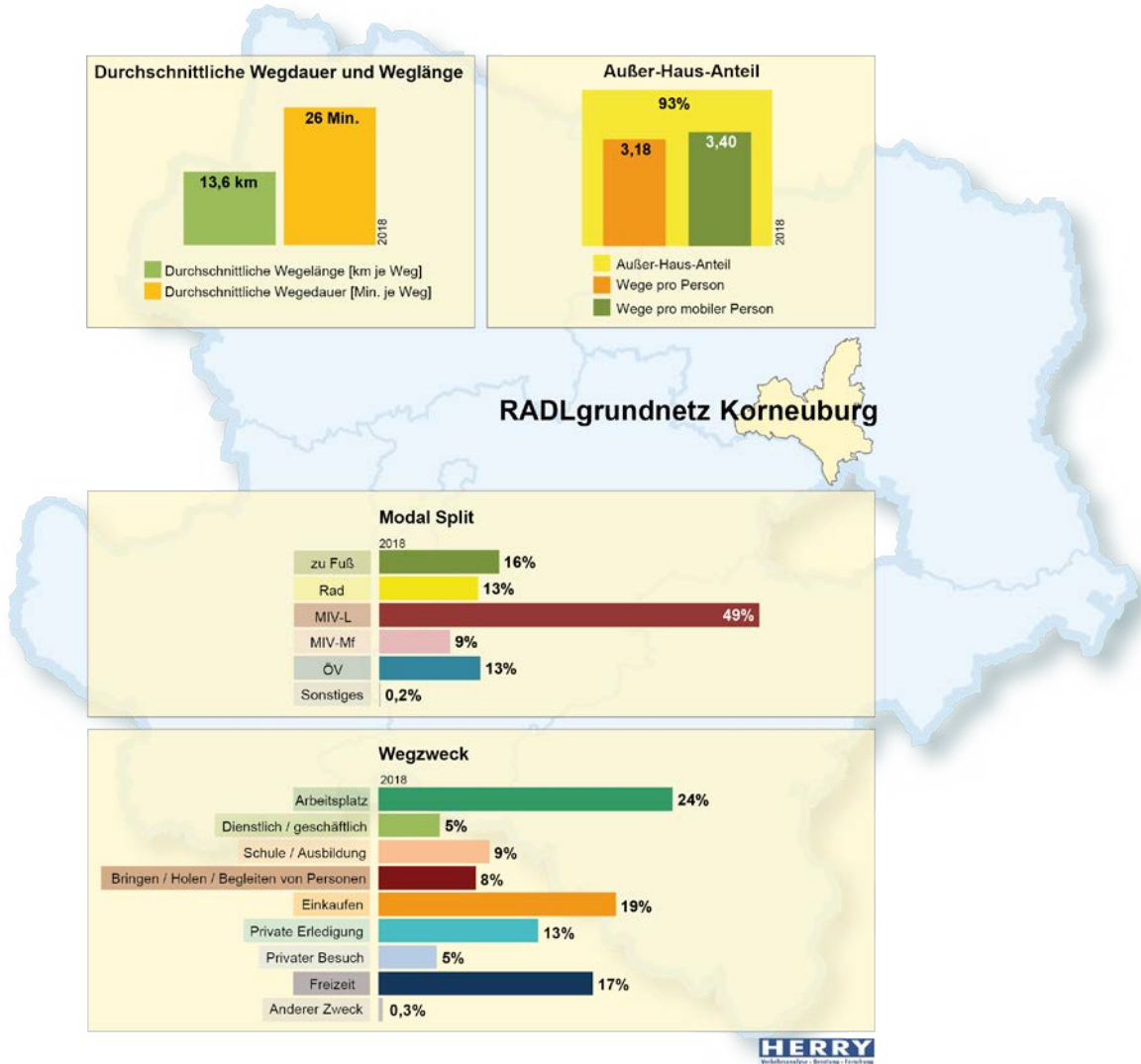


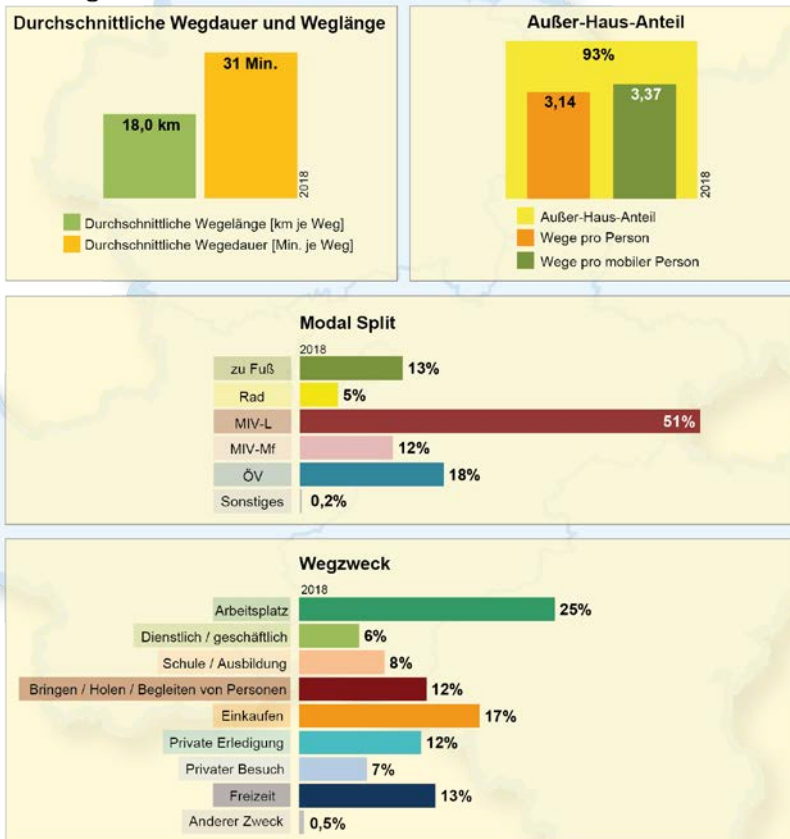
Abbildung 10-2 Kennzahlen, RADLgrundnetz Amstetten, 2018



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-3 Kennzahlen, RADLgrundnetz Korneuburg, 2018

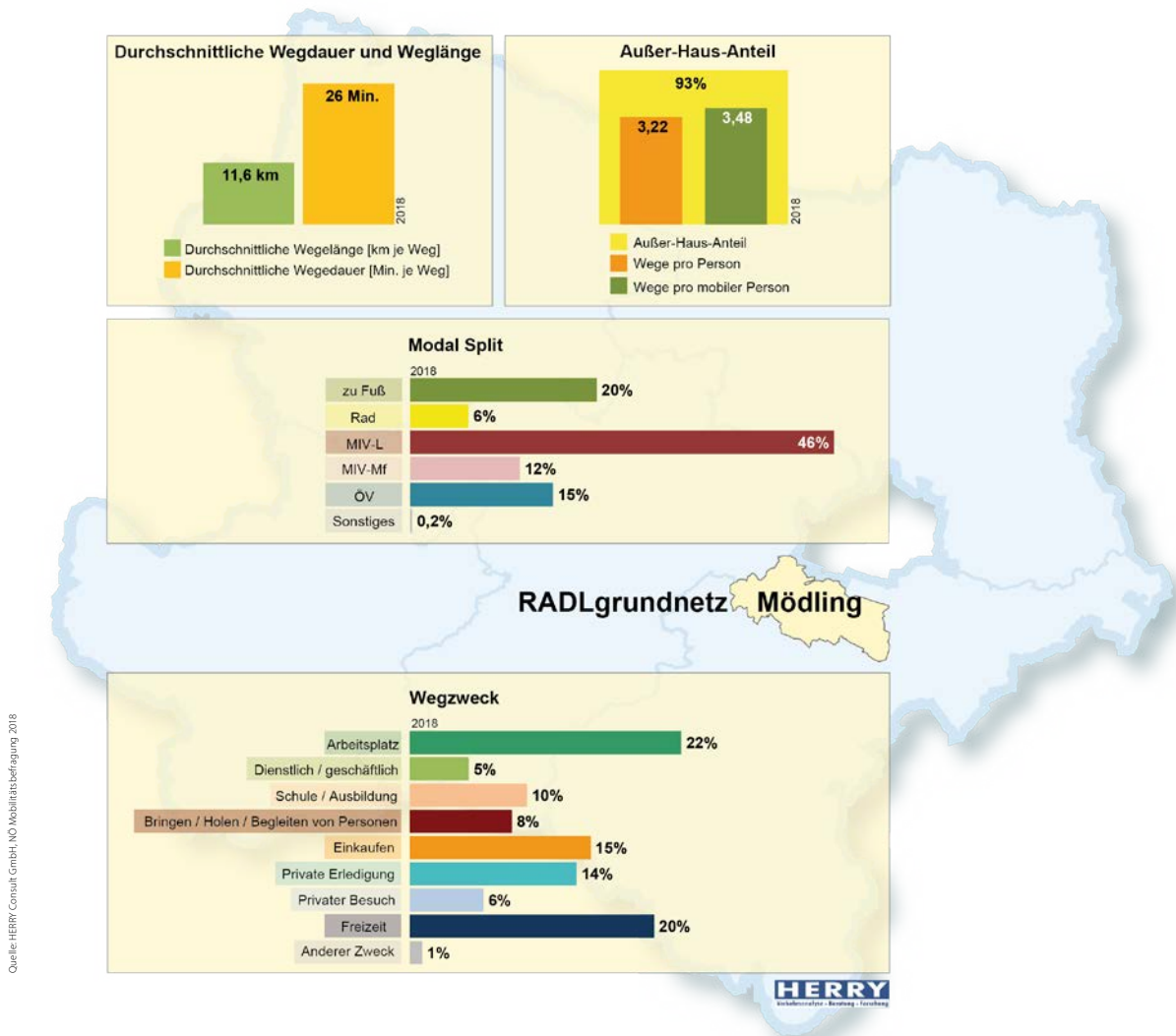
RADLgrundnetz Marchfeld



Quelle: HERR Consult GmbH, NÖ-Mobilitätsbefragung 2018



Abbildung 10-4 Kennzahlen, RADLgrundnetz Marchfeld, 2018



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ-Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-5 Kennzahlen, RADLgrundnetz Mödling, 2018

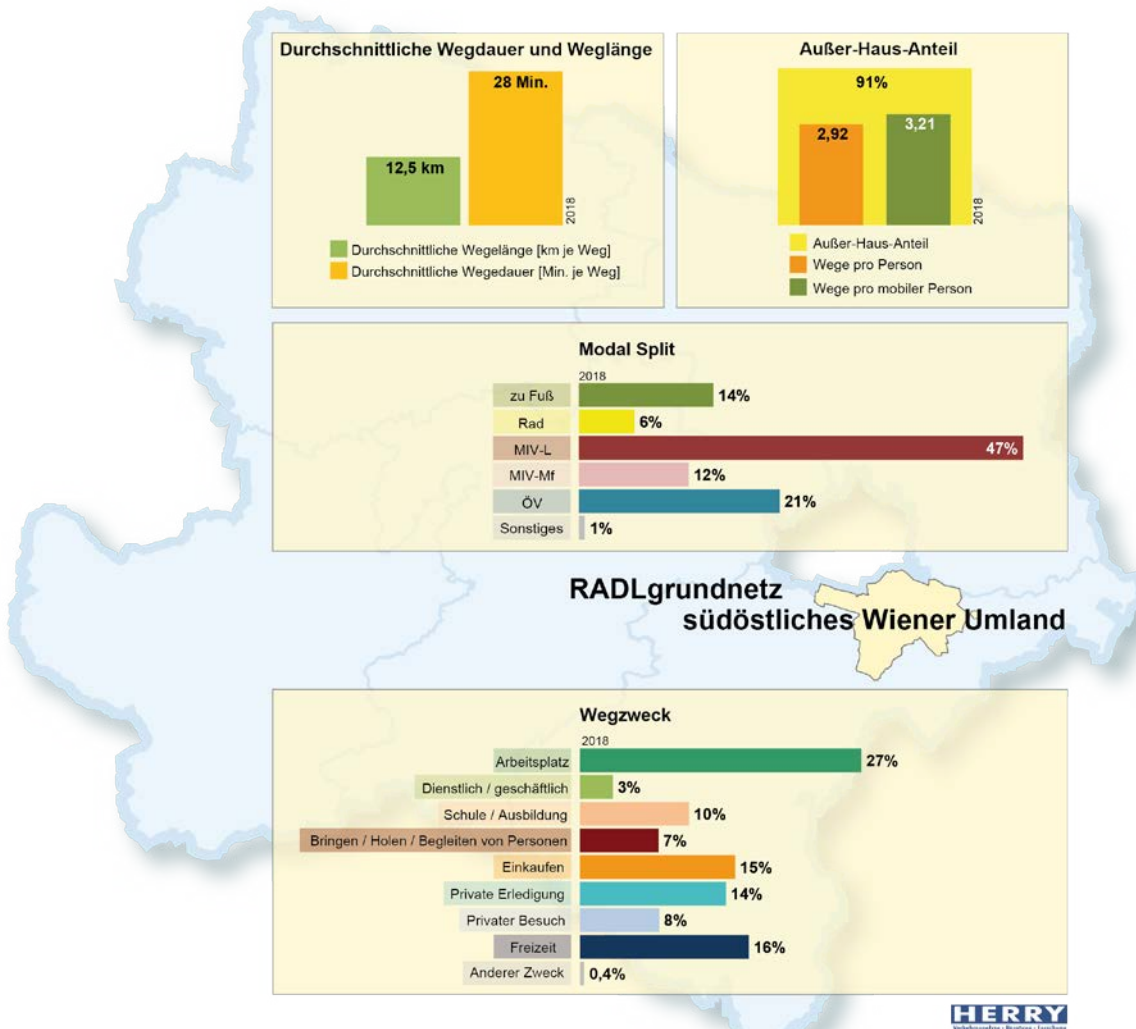


Abbildung 10-6 Kennzahlen, RADLgrundnetz Wiener Umland, 2018

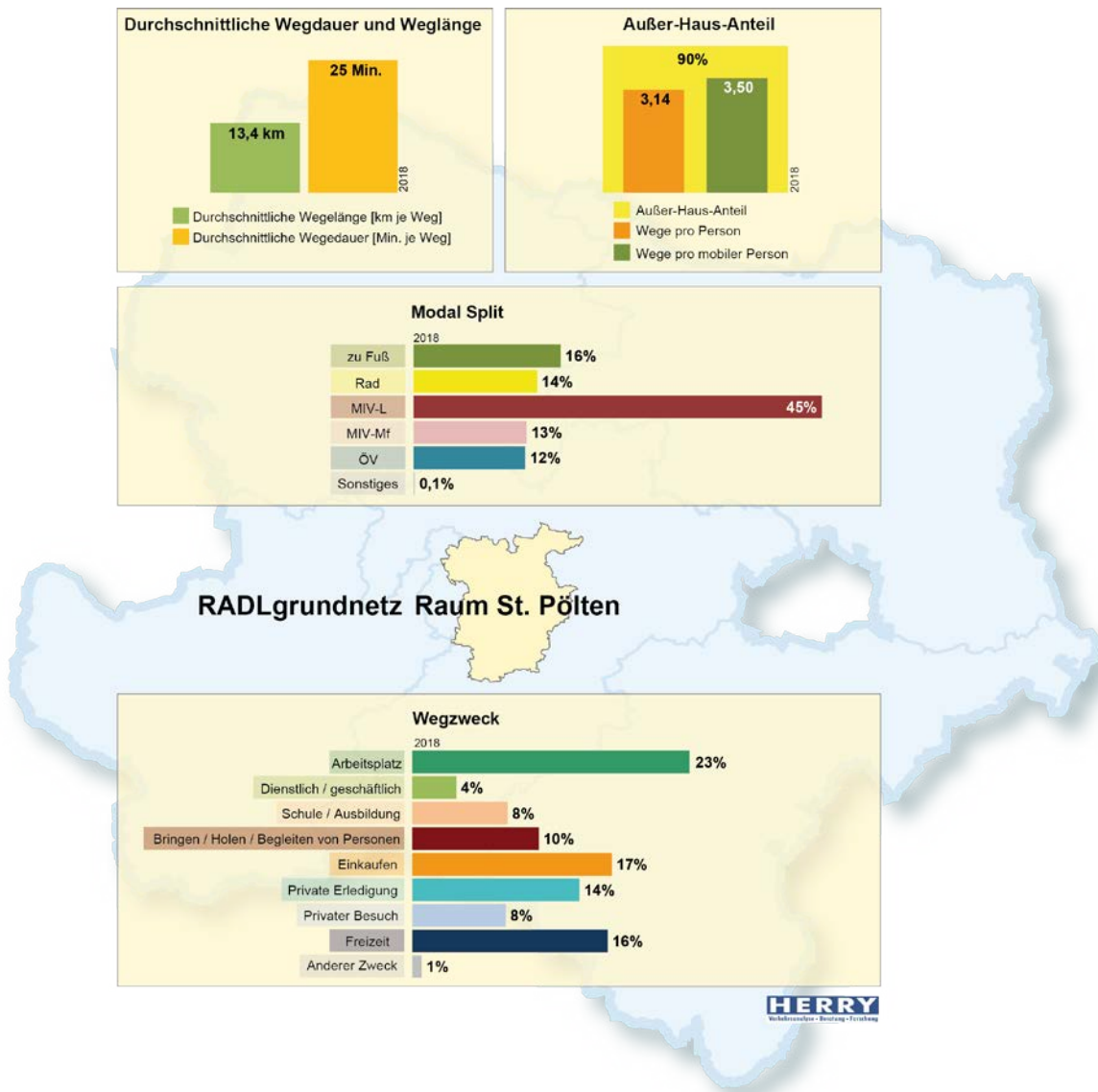
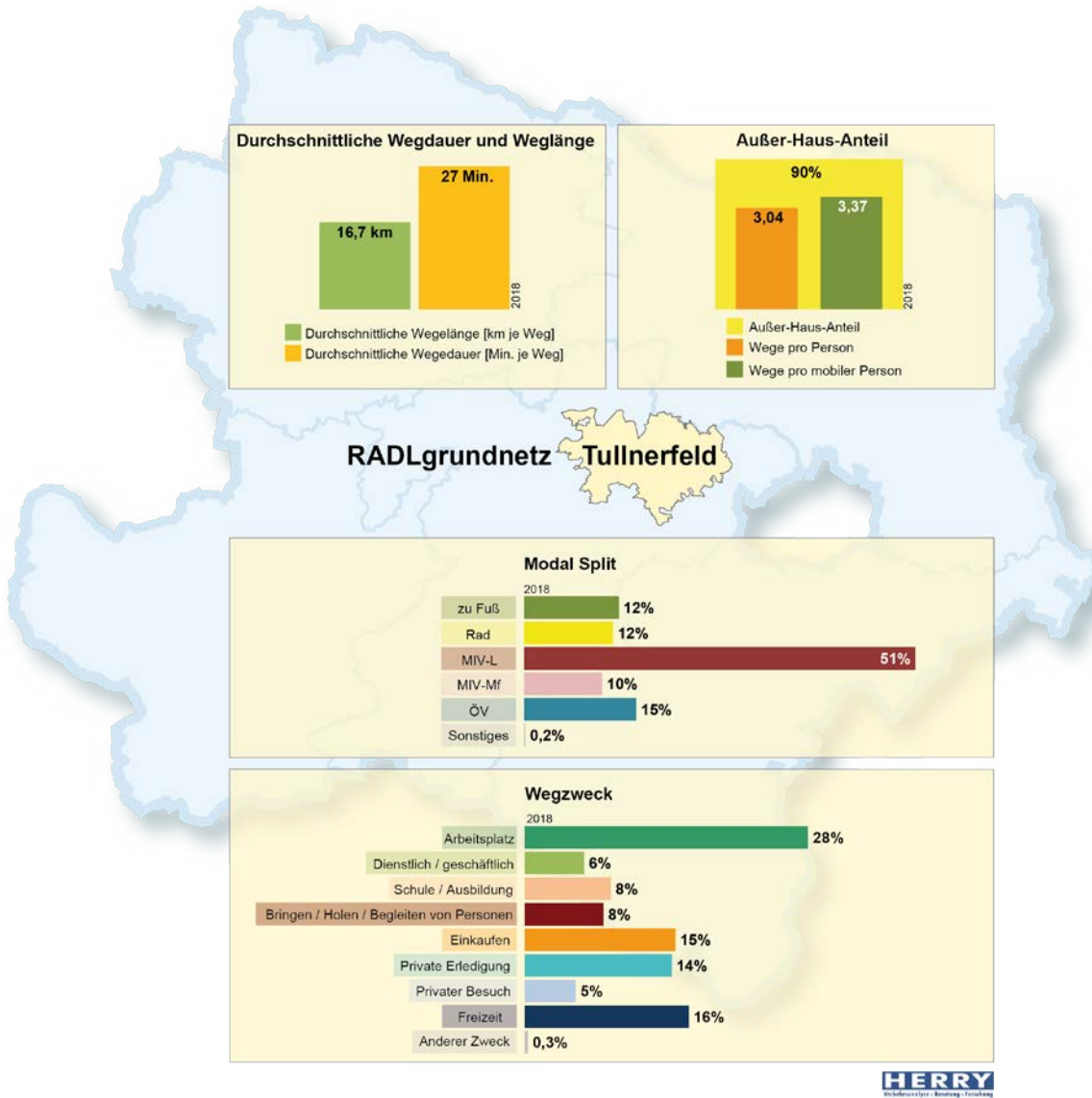


Abbildung 10-7 Kennzahlen, RADLgrundnetz St. Pölten, 2018



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-8 Kennzahlen, RADLgrundnetz Tullnerfeld, 2018

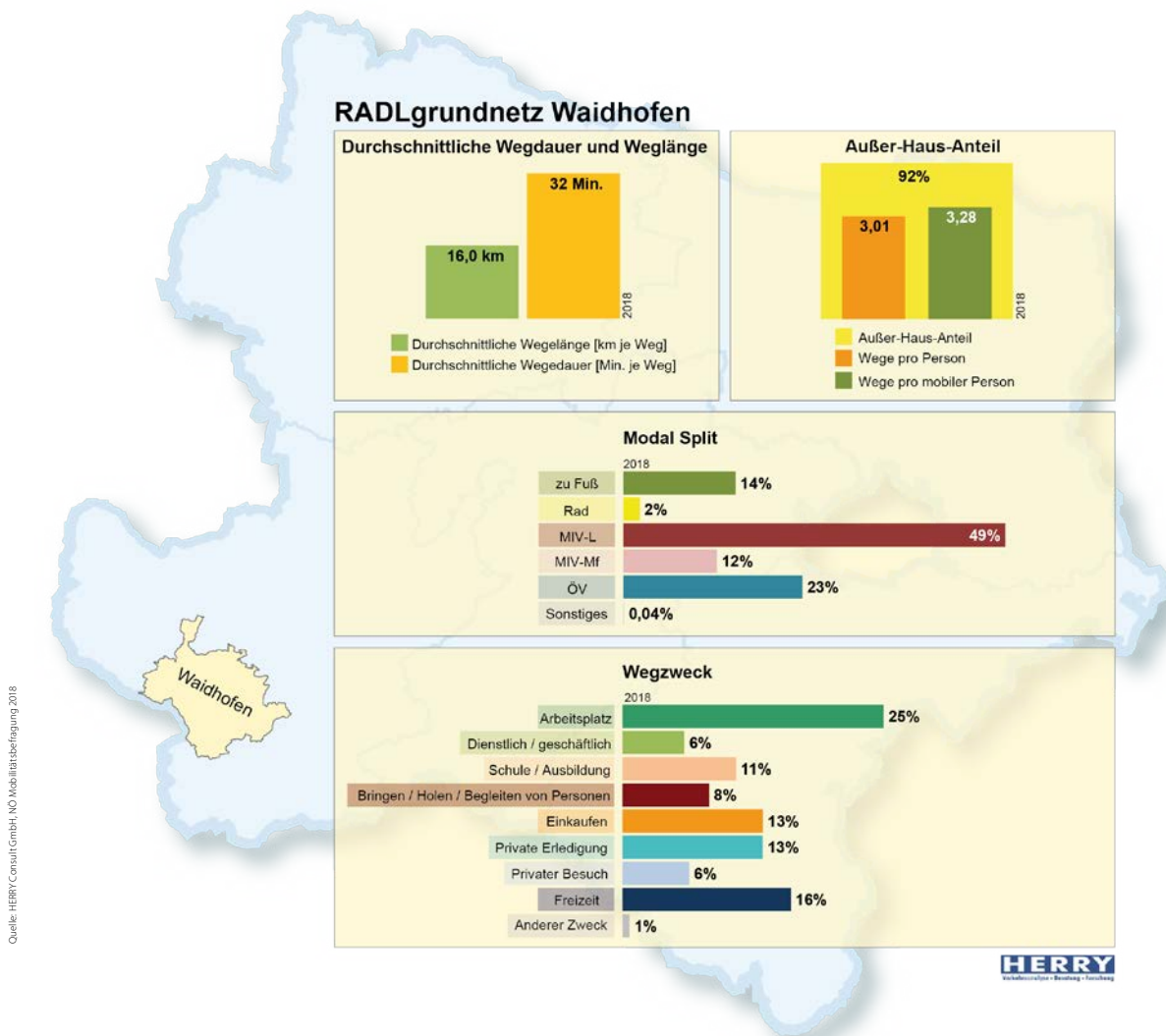
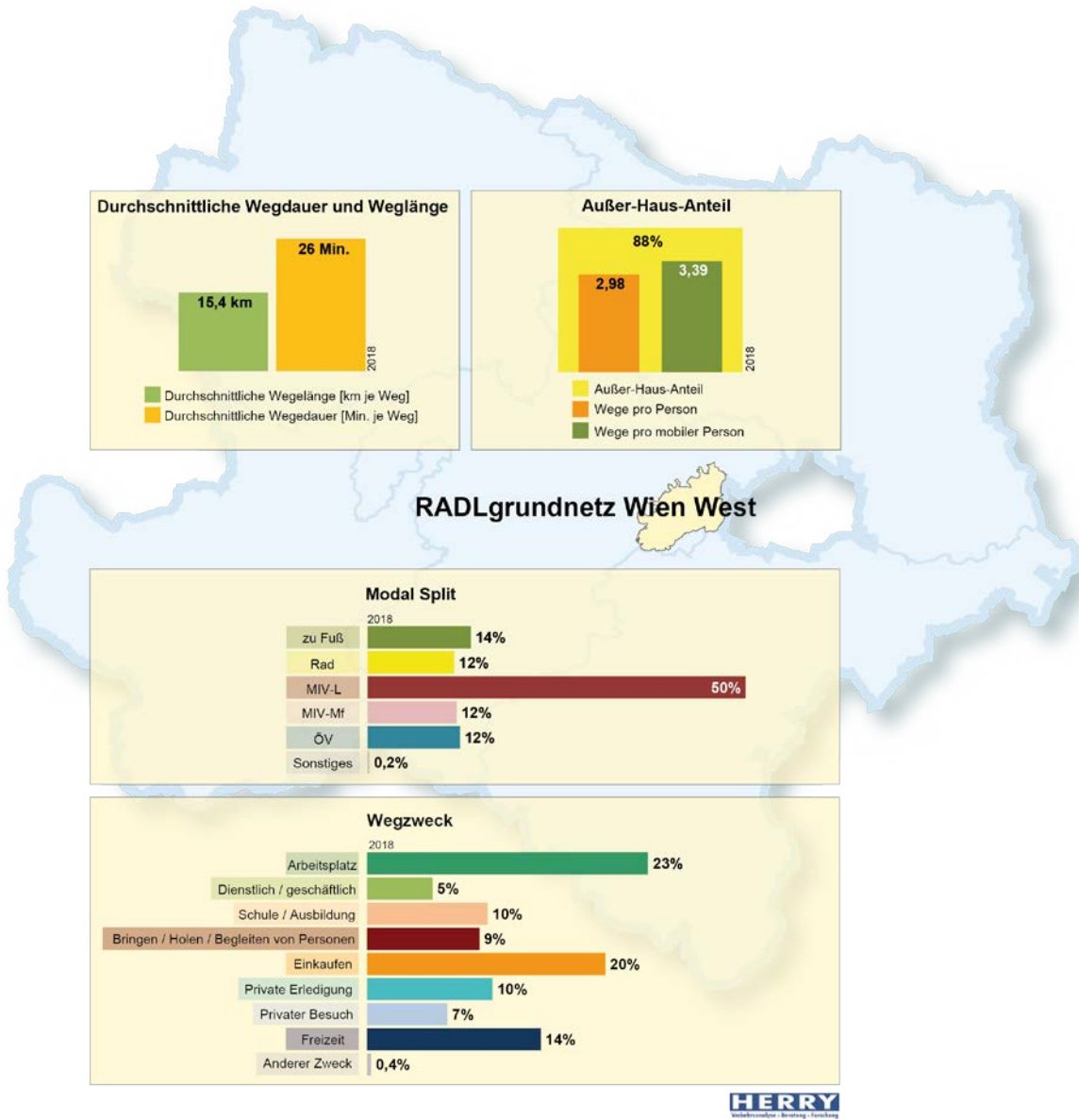
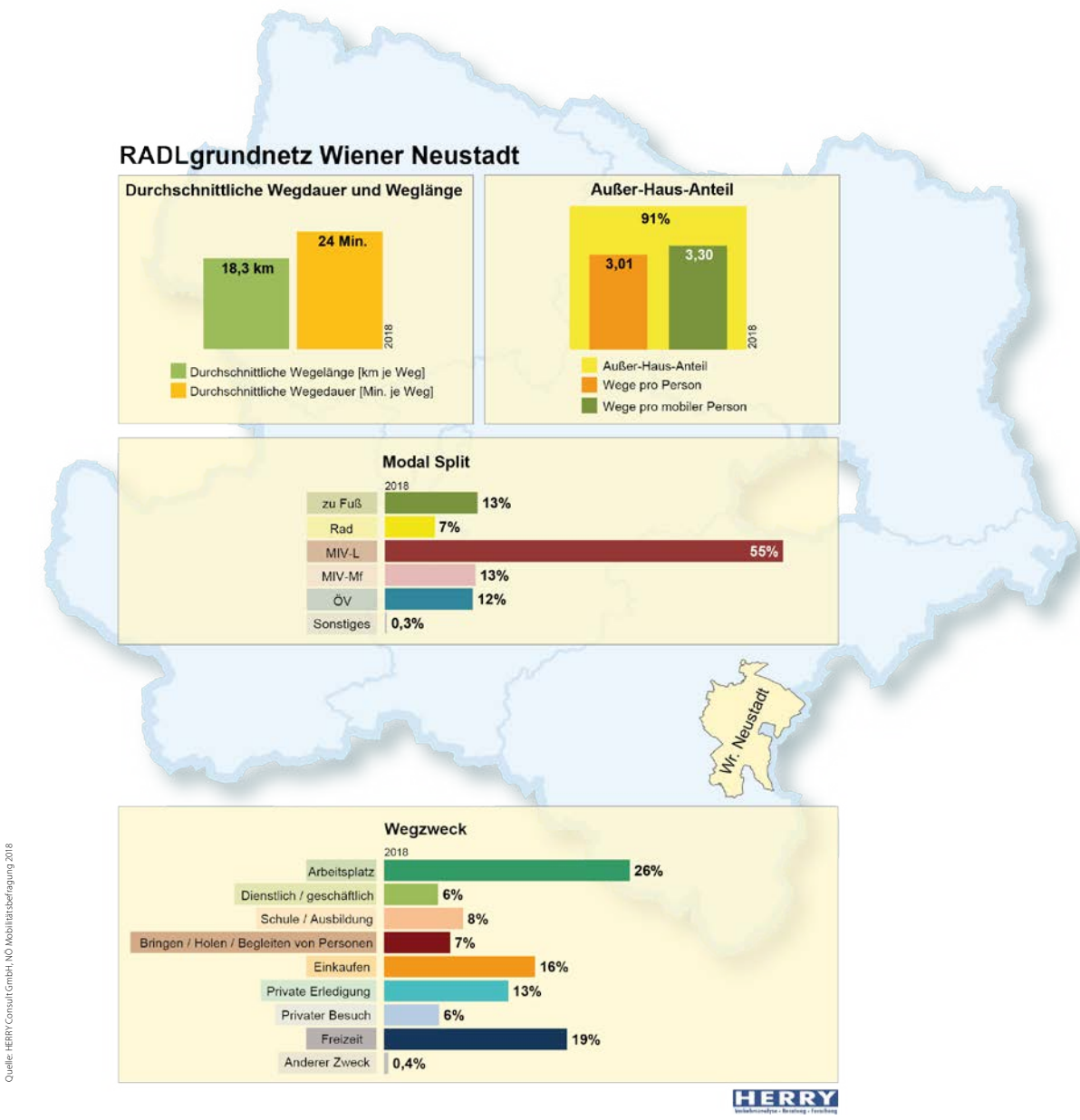


Abbildung 10-9 Kennzahlen, RADLgrundnetz Waidhofen, 2018



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-10 Kennzahlen, RADLgrundnetz Wien West, 2018



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018

Abbildung 10-11 Kennzahlen, RADLgrundnetz Wiener Neustadt, 2018

11

Nutzungshäufigkeiten des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrades

Neben der Erhebung des Mobilitätsverhaltens wurden 2018 auch einige allgemeine Fragen zur Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel sowie zum Radverkehr gestellt.

Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs

9% der Befragten gaben 2018 an, täglich öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, weitere 12% nutzten nach eigener Aussage öffentliche Verkehrsmittel zumindest mehrmals wöchentlich. 50% nutzten nur sehr selten oder gar keine öffentlichen Verkehrsmittel. Im Jahr 2008 gaben um 4%-Punkte weniger Befragte an, zumindest mehrmals wöchentlich öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, hier kam es also zu einer Intensivierung der Nutzung innerhalb der

ÖV-KundInnen. 14% der Befragten gaben darüber hinaus an, heute häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein als noch vor 5 Jahren.

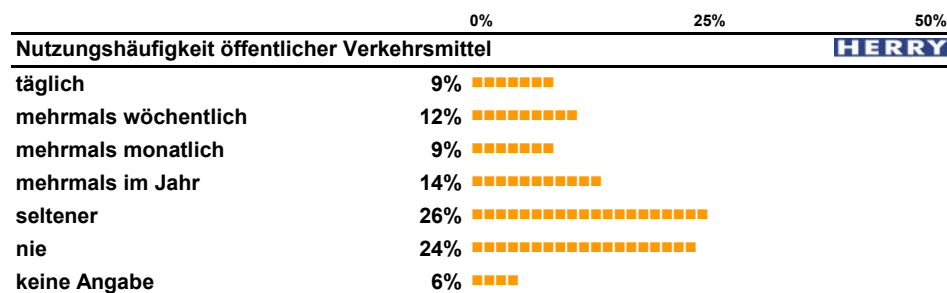
Fahrrad-Nutzungshäufigkeit

7% der Befragten gaben 2018 an, täglich mit dem Fahrrad zu fahren, weitere 15% nutzten das Fahrrad zumindest mehrmals wöchentlich. 39% fuhren seltener als einige Male im Jahr mit dem Fahrrad. Bei einem Fahrradbesitzanteil von annähernd drei Viertel der Bevölkerung bedeutet das, dass ein nicht unerheblicher Teil zwar ein Fahrrad besitzt, es aber nur sehr selten nutzt.

Genutzt wird das Fahrrad überwiegend in der Freizeit, fast die Hälfte (48%) der FahrradnutzerInnen gab an, das Fahrrad vor allem für Freizeitzwecke und/oder Radrouten zu nutzen. 25% nutzten das Fahrrad sowohl in der Freizeit als auch auf alltäglichen Wegen (z.B. Arbeits- oder Ausbildungsweg), nur 16% nutzten das Fahrrad überwiegend auf solchen alltäglichen Wegen. 15% der Befragten gaben darüber hinaus an, heute häufiger mit dem Fahrrad unterwegs zu sein als noch vor 5 Jahren. Fast die Hälfte (48%) hat den Wunsch, (noch) häufiger mit dem Fahrrad zu fahren als sie es heute bereits tut.



© Shutterstock.com/jfchromosphera



Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



Abbildung 11-1 Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Niederösterreich 2018

12 Verkehrsmittelwahl im nationalen und internationalen Vergleich

Eine Betrachtung der landesweiten Ergebnisse der Mobilitätsbefragung ist sowohl im Kontext nationaler als auch internationaler Ergebnisse interessant. Im folgenden Kapitel werden die Modal-Split-Werte für Niederösterreich sowohl internationalen als auch nationalen Vergleichswerten gegenübergestellt.

12.1 NIEDERÖSTERREICH IM VERGLEICH MIT ANDEREN BUNDESLÄNDERN IN ÖSTERREICH

Aufgrund der österreichweiten Erhebung aus dem Jahr 2013/2014 sowie neueren Erhebungen in Vorarlberg (2017) und Wien (2016) können Vergleiche zwischen den Bundesländern gezogen werden:

Es zeigt sich, dass die NiederösterreicherInnen eine ähnliche Verkehrsmittelwahl aufweisen wie das Nachbarbundesland Steiermark, allerdings anteilig etwas mehr Wege mit dem Rad zurücklegen. Bezogen auf den Anteil öffentlicher Verkehrsmittel liegt Niederösterreich mit einem Anteil von 14% gleichauf mit Vorarlberg (14%) und vor den Bundesländern Steiermark, 12%, Salzburg, 11%, Tirol, 11%, Oberösterreich, 9%, Burgenland, 8%, und Kärnten, 6%. Wien nimmt hier mit einem Anteil von 39% eine Sonderstellung ein. Der Radanteil

ist in Niederösterreich mit 7% gleich hoch wie in Wien; hier liegen nur Vorarlberg (16%) und Salzburg (9%) höher. Der Anteil der Fußwege liegt mit 15% gleich hoch bzw. niedrig wie in der Steiermark, weniger zu Fuß gegangen wird nur im Burgenland (14%) und in Kärnten (13%).

12.2 NIEDERÖSTERREICH IM VERGLEICH MIT STÄDTEN IN ÖSTERREICH

Niederösterreichs Landeshauptstadt St. Pölten weist mit insgesamt 55% nach Eisenstadt (57%) den höchsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr auf, gleichzeitig liegt der Anteil der reinen Fußwege mit 17% zwar über dem Landeschnitt, aber deutlich unter den Anteilen in den anderen Landeshauptstädten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt genau im Landesdurchschnitt von 14%. Im Vergleich zu anderen Städten ist das ein relativ geringer Wert; nur in Eisenstadt wird mit einem Anteil von 5% weniger mit dem öffentlichen Verkehr gefahren. Der Radwegeanteil liegt mit 14% zwar doppelt so hoch wie im Landesschnitt (7%), im Vergleich zu anderen Städten liegt St. Pölten damit aber nur im Durchschnitt.

12.3 NIEDERÖSTERREICH IM VERGLEICH MIT BUNDESLÄNDERN IN DEUTSCHLAND

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsmittelaufteilung in Niederösterreich 2018 im Vergleich mit den Ergebnissen für die deutschen Bundesländer aus dem Jahr 2017. In allen deutschen Bundesländern ist der Anteil der Fußwege (welcher zwischen 17% und 27% liegt) höher als in Niederösterreich (15%), auch der Anteil der in Niederösterreich mit dem Rad zurückgelegten Wege liegt im Vergleich mit den deutschen



© Shutterstock.com/Halipoint

Quelle: BMWIT (2016) Österreich unterwegs 2013/2014; HEBC/Consult GmbH, Mobilitätshebung Vorarlberg 2017

Jahr der Erhebung	Ort	V-LenkerIn [%]	MIV-MitfahrerIn [%]	ÖV [%]	Rad [%]	Fuß [%]
Bundesländer Österreich						
2017	Vorarlberg	43	9	14	16	18
2013	Tirol	49	11	11	7	21
2013	Steiermark	53	13	12	6	15
2013	Salzburg	47	13	11	9	19
2013	Oberösterreich	56	13	9	6	16
2013	Kärnten	62	14	6	4	13
2013	Burgenland	57	14	8	6	14
2016	Wien	MV gesamt: 27		39	7	27
2018	Niederösterreich	52	12	14	7	15
2013/14	Österreich	47	12	17	7	17

Abbildung 12-1 Modal-Split-Vergleich NÖ mit anderen österreichischen Bundesländern in [%]

Quelle: TEMS - The EPDM/ModalSplit Tool/BMWIT (2016) Österreich unterwegs 2013/2014

Jahr der Erhebung	Ort	MIV-LenkerIn [%]	MIV-MitfahrerIn [%]	ÖV [%]	Rad [%]	Fuß [%]
Landeshauptstädte Österreich						
2017	Bregenz	30	7	14	19	30
2003	Innsbruck	MV gesamt: 43		16	14	27
2018	Graz	34	8	20	19	19
2012	Salzburg (Stadt)	37	8	15	20	20
2008	Linz	MV gesamt: 49		24	5	22
2009	Klagenfurt	MV gesamt: 48		15	14	23
1995	Eisenstadt	MV gesamt: 57		5	5	33
2016	Wien	MV gesamt: 27		39	7	27
2018	St. Pölten	43	12	14	14	17
2018	Niederösterreich	52	12	14	7	15
2013/14	Österreich	47	12	17	7	17

Abbildung 12-2 Modal-Split-Vergleich NÖ mit anderen Städten in Österreich in [%]



12.4 NIEDERÖSTERREICH IM VERGLEICH MIT ANDEREN EUROPÄISCHEN STAATEN

Um die Ergebnisse für Niederösterreich auch in einem breiteren Kontext zu beleuchten, erfolgt in der nachstehenden Abbildung eine Gegenüberstellung der niederösterreichischen Ergebnisse mit den Mobilitätskennzahlen europäischer Staaten. Hierbei handelt es sich allerdings um die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel (ohne die aktiven Wege) an der Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) und nicht um den Modal Split des Verkehrsaufkommens (Wegeanzahl) wie in den vorhergehenden Kapiteln. Bei diesem Vergleich liegt Niederösterreich bei den mit dem Pkw zurückgelegten Kilometern am unteren Ende, ebenso bei den mit Bussen zurückgelegten Strecken. Den mit Abstand größten Anteil an zurückgelegten Kilometern erreichen in diesem Vergleich die – von den Niederösterreichern genutzten – schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel.

Bundesländern eher niedrig. Beim öffentlichen Verkehr zeigt sich dagegen ein ganz anderes Bild: Mit einem Anteil von 14% liegt Niederösterreich über den Anteilen in den meisten deutschen Ländern – Ausnahmen sind Berlin (22%), Hamburg (22%) und Bremen (14%). Der Anteil der Wege mit dem MIV als LenkerIn ist mit 52% ebenfalls vergleichsweise hoch, nur im Saarland (55%) wird anteilig noch mehr mit dem motorisierten Individualverkehr gefahren.

Jahr der Erhebung	Ort	MIV-LenkerIn [%]	MIV-MitfahrerIn [%]	ÖV [%]	Rad [%]	Fuß [%]
Bundesländer Deutschland						
2017	Schleswig-Holstein	45	14	7	13	21
2017	Hamburg	26	10	22	15	27
2017	Niedersachsen	47	14	7	15	17
2017	Bremen	29	10	14	21	26
2017	Nordrhein-Westfalen	43	14	10	11	22
2017	Hessen	43	14	11	8	24
2017	Rheinland-Pfalz	47	16	8	8	21
2017	Baden-Württemberg	44	15	10	10	21
2017	Bayern	45	14	10	11	20
2017	Saarland	55	16	8	2	19
2017	Berlin	23	10	25	15	27
2017	Brandenburg	46	13	11	11	19
2017	Mecklenburg-Vorpommern	42	14	6	14	24
2017	Sachsen	46	14	9	8	23
2017	Sachsen-Anhalt	44	14	9	11	22
2017	Thüringen	46	14	8	6	26
2017	Deutschland	43	14	10	11	22
2018	Niederösterreich	52	12	14	7	15
2013/14	Österreich	47	12	17	7	17

Quelle: BMWV (2018), Österreich unterwegs 2013/2014, m.f.s., D.L.B./V.T und m.f.s. 360 (2018), Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMWV)

Abbildung 12-3 Modal-Split-Vergleich NÖ mit Bundesländern in Deutschland in [%]

Aufteilung des Personenbinnenverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger („Modal Split“), 2015 (in % der gesamten pkm im Binnenverkehr)			
	Personenkraftwagen	Busse, Reisebusse und Oberleitungsbusse	Züge
EU-28	83,1	9,2	7,7
Portugal*	89,4	6,4	4,2
Litauen	89,2	9,9	0,9
Niederlande*	86,1	3,0	10,8
Slowenien*	86,1	11,8	2,1
Ver. Königreich*	86,0	5,3	8,7
Kroatien*	85,9	11,0	3,1
Deutschland	85,6	6,0	8,4
Finnland	85,0	9,7	5,3
Frankreich*	84,8	5,3	9,9
Bulgarien*	83,2	14,5	2,3
Schweden	83,2	7,3	9,5
Luxemburg*	82,9	12,4	4,7
Lettland	82,3	14,1	3,6
Malta*	82,3	17,7	–
Griechenland*	81,4	17,5	1,0
Spanien	81,4	11,9	6,7
Zypern*	81,4	18,7	–
Belgien*	80,8	11,4	7,8
Dänemark	80,8	9,9	9,3
Italien*	80,8	13,0	6,2
Irland*	80,4	16,7	3,0
Rumänien*	79,9	15,5	4,6
Polen	78,5	14,7	6,8
Estland*	78,2	20,0	1,8
Österreich	77,8	10,2	12,0
Slowakei*	75,8	14,8	9,4
Tsch. Republik*	74,1	17,3	8,6
Ungarn	68,2	22,3	9,5
Norwegen	89,4	5,7	4,9
Island	88,6	11,4	–
Schweiz	75,2	5,7	19,1
Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien*	83,1	14,8	2,1
Türkei	67,6	30,7	1,6
NÖ 2018	69,4	4,0	26,6

Quelle: EUROSTAT, Modal Split of Passenger Transport 2015

* Enthält Schätzwerte oder vorläufige Daten.

Abbildung 12-4 Modal-Split-Vergleich von NÖ mit europäischen Ländern in [%] der Jahresverkehrsleistung

13 Glossar/Begriffsbestimmungen

Arbeitswege

Wege zum/vom Arbeitsplatz

Außer-Haus-Anteil

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

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (FahrzeuglenkerInnen und MitfahrerInnen) pro Fahrzeug

Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel (HVM)

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

MIV

Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Mofa, Moped, Motorrad)

Mobile Personen

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

Modal Split

Aufteilung von Wegen auf verschiedene Verkehrsmittel

nMIV

Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fuß, Rad)

ÖV

Öffentliche Verkehrsmittel

Umweltverbund

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

Verkehrsmittel

Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der Mobilitätsbefragung 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

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

Weg

Ein Weg ist eine Ortsveränderung zwischen zwei Aktivitäten.

Wegehäufigkeit bzw. Mobilitätsrate

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

Wegzweck

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

14 Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
 Heft 2: Park & Ride (September 1990)
 Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
 Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
 Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
 Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
 Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
 Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
 Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
 Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
 Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
 Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
 Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
 Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
 Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
 Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
 Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
 Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
 Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
 Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
 Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
 Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
 Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
 Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
 Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
 Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007)
 Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
 Heft 27: „Hast du einen Plan?“ – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
 Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011)
 Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
 Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
 Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013)
 Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
 Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
 Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern
 Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2013/2014
 Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden
 Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser
 Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2018
 Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes – ein Leitfaden

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005 14971 oder herunterladbar auf www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

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

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-14971
Fax: +43 (0)2742 9005-14950
Internet: www.noegv.at