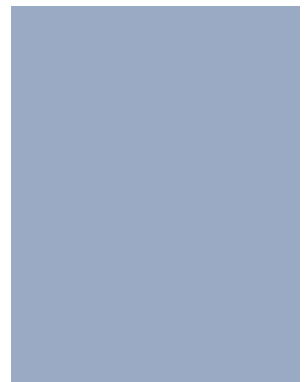


Factsheet

Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018

**Eckdaten der Befragung
Mobilitätsverhalten der Bevölkerung**

Im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien, April 2020

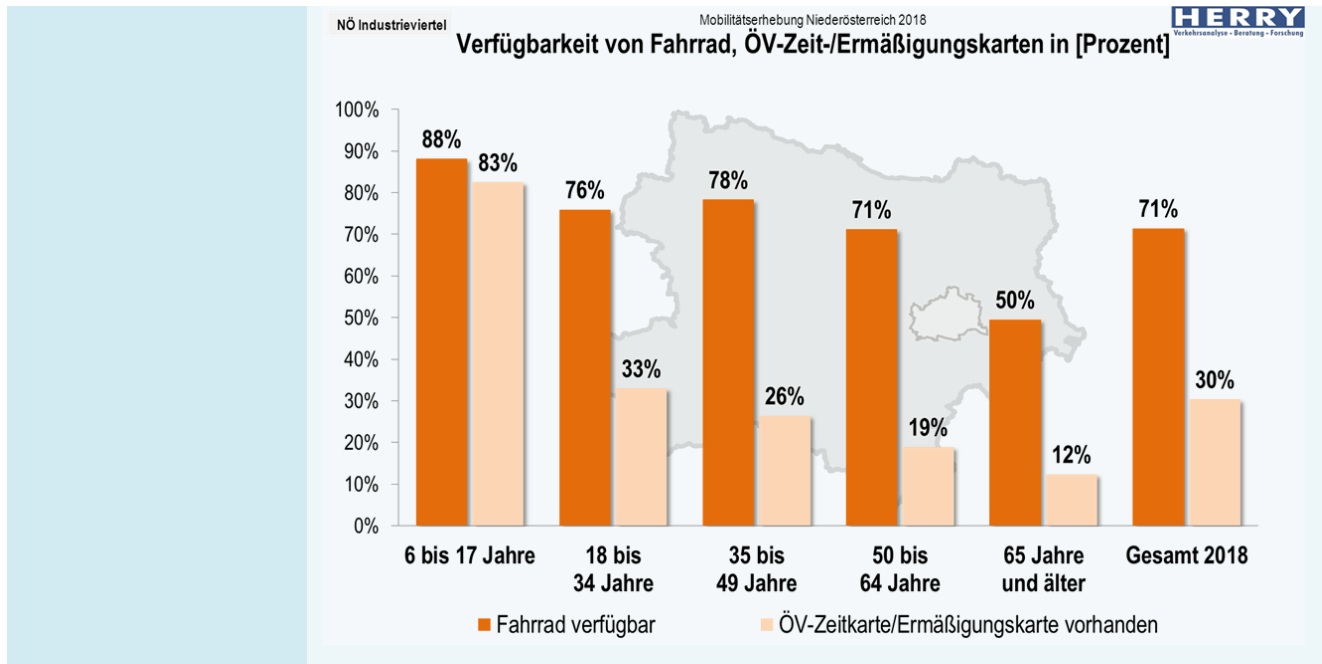


HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

1 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

| | |
|---|--|
| <p>Ausgangslage/ Motivation</p> | <p>Wie bereits in den Jahren 2003, 2008 und 2013/2014 war das wichtigste Ziel der aktuellen Verkehrsverhaltenserhebung in Niederösterreich im Jahr 2018 die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren der Wohnbevölkerung. Bei der aktuellen Erhebung wurde eine Stichprobenverdichtung für das Industrieviertel durchgeführt, so dass nun regionsspezifische Ergebnisse vorliegen. Die so gewonnenen Daten zur Verkehrssituation und zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung stellen eine wesentliche Grundlage für die Verkehrspolitik des Bundeslandes und des Industrieviertels dar.</p> |
| <p>Erhebungsmethode</p> | <p>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 („Österreich unterwegs“), wurde bei der aktuellen Erhebung eine adaptierte Vorgehensweise angewandt. Bei dieser erfolgte der Versand der Fragebogen 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.</p> <p>Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Adressregister der Österreichischen 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 festgelegten Wochentag befragt.</p> <p>Die ausgewählten Haushalte erhielten im ersten Schritt ein Ankündigungs-/Teilnahmeschreiben inkl. einem kurzen Haushaltsfragenbogen. Nach Rücksendung des Haushaltsfragenbogens wurden in einem zweiten Schritt die Personenfragebögen zugesandt. Gab es keine Rückmeldung, erfolgten bis zu drei Erinnerungsschreiben. Die Befragung wurde im Methodenmix durchgeführt, je nach Wahl der Haushalte war eine Studienteilnahme entweder schriftlich-postalisch oder online möglich.</p> |
| <p>Rücklaufquote Industrieviertel: 27% (NÖ 28%)</p> | <p>Der Rücklauf betrug bei der aktuellen Erhebung auf Haushaltsebene 27%, die bereinigte Netto-Stichprobe beläuft sich auf 1.983 verwertbare Haushalte. Aus diesen Haushalten berichteten 3.939 Personen in Summe 12.679 Wege.</p> <p>Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass sich auf Grund der Stichprobengröße statistische Schwankungsbreiten ergeben, die in den Ergebnistabellen ausgewiesen werden. Für das Industrieviertel ergibt sich beispielsweise beim Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel (14,4%) eine Schwankungsbreite von $\pm 0,61\%$-Punkten.</p> |
| <p>ÖV-Haltestellen sind in fußläufiger Ent- fernung vorhanden.</p> | <p>Mehr als 9 von 10 Haushalten im Industrieviertel (94%) geben an, eine Bushaltestelle fußläufig erreichen zu können, die sie im Schnitt innerhalb von 7 Minuten erreichen. Darüber hinaus erreichen fast 3/4tel (72%) der Haushalte eine Bahnhaltestelle zu Fuß und benötigen dafür durchschnittlich 17 Minuten.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Pkw-Besitz: 1,5 Pkw/Haushalt</p> <p>1,9 Fahrräder je Haushalt</p> <p>Haushaltsgröße: 2,2 Personen/ Haushalt</p> | <p>6% der Haushalte im Industrieviertel besitzen keinen eigenen Pkw, 49% besitzen einen Pkw, 36% besitzen 2 Pkw und 8% besitzen 3 oder mehr Pkw. Der Durchschnitt beträgt 1,5 Pkw je Haushalt.</p> <p>78% der Haushalte besitzen zumindest ein Fahrrad. 23% verfügen über ein Fahrrad, 26% über zwei und 13% über 3 Fahrräder. Weitere 16% haben 4 oder mehr Fahrräder im Haushalt, der Durchschnitt beträgt 1,9 Fahrräder je Haushalt.</p> <p>Die Anzahl der Fahrzeuge steht in engem Zusammenhang mit der Haushaltsgröße. Diese beträgt im Industrieviertel im Schnitt 2,2 Personen. Dabei sind 35% der Haushalte Ein-Personen-Haushalte, 32% sind 2-Personen-Haushalte, in 15% leben 3 Personen und bei weiteren 17% handelt es sich um größere Haushalte mit 4 oder mehr Personen.</p> |
| <p>Führerscheinbesitz-anteil: 87%</p> <p>Pkw-Verfügbarkeit: 93%</p> <p>Fahrrad-Verfügbarkeit: 71%</p> <p>ÖV-Zeit- und Ermäßigungs-kartenbesitz: 30%</p> | <p>Der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen (ab 17 Jahren) beträgt 87% und ist in den Altersklassen von 35 bis 49 Jahre und von 50 bis 64 Jahre am höchsten mit 92% bzw. 93%. Aber auch die älteren Personen ab 65 Jahren besitzen heute bereits zu 82% einen Führerschein. Nach wie vor sind Unterschiede zwischen Männern (90%) und Frauen (85%) feststellbar.</p> <p>93% der FührerscheinbesitzerInnen haben auch zumindest teilweise einen Pkw zur Verfügung (83% jederzeit), wobei im Industrieviertel knapp mehr Frauen (84%) jederzeit über einen Pkw verfügen als Männer (82%). Die Pkw-Verfügbarkeit ist bei der jungen Altersklasse (18 bis 34 Jahre) am größten (96%) bleibt aber über alle Altersklassen relativ konstant.</p> <p>71% der Personen im Industrieviertel verfügen über ein eigenes, konventionelles Fahrrad. Bei Personen zwischen 6 und 17 Jahren ist die Fahrradverfügbarkeit mit 88% am größten, am zweitgrößten ist sie mit 78% bei der mittleren Altersklasse zwischen 35 und 49 Jahren. Bei den älteren Personen ab 65 Jahren (50%) sinkt die Fahrradverfügbarkeit deutlich. Bereits 4% der Personen im Industrieviertel geben darüber hinaus an, über ein Elektro-Fahrrad zu verfügen.</p> <p>Der Anteil der Personen, die über eine Zeitkarte (inkl. Ermäßigungskarten wie die ÖBB Vorteilscard) für den Öffentlichen Verkehr verfügt, beträgt im Industrieviertel 30%. Der Anteil der ZeitkartenbesitzerInnen sinkt mit zunehmendem Alter, während 83% der Kinder und Jugendlichen eine solche besitzen, sinkt dieser Anteil bereits bei den 18 bis 34-Jährigen deutlich auf 33%. Am geringsten ist der Anteil der Personen mit ÖV-Zeitkarte bei den ab 65-Jährigen mit nur noch 12%.</p> |



89,8% der Personen verlassen werktags mind. einmal ihr Haus/Wohnung.

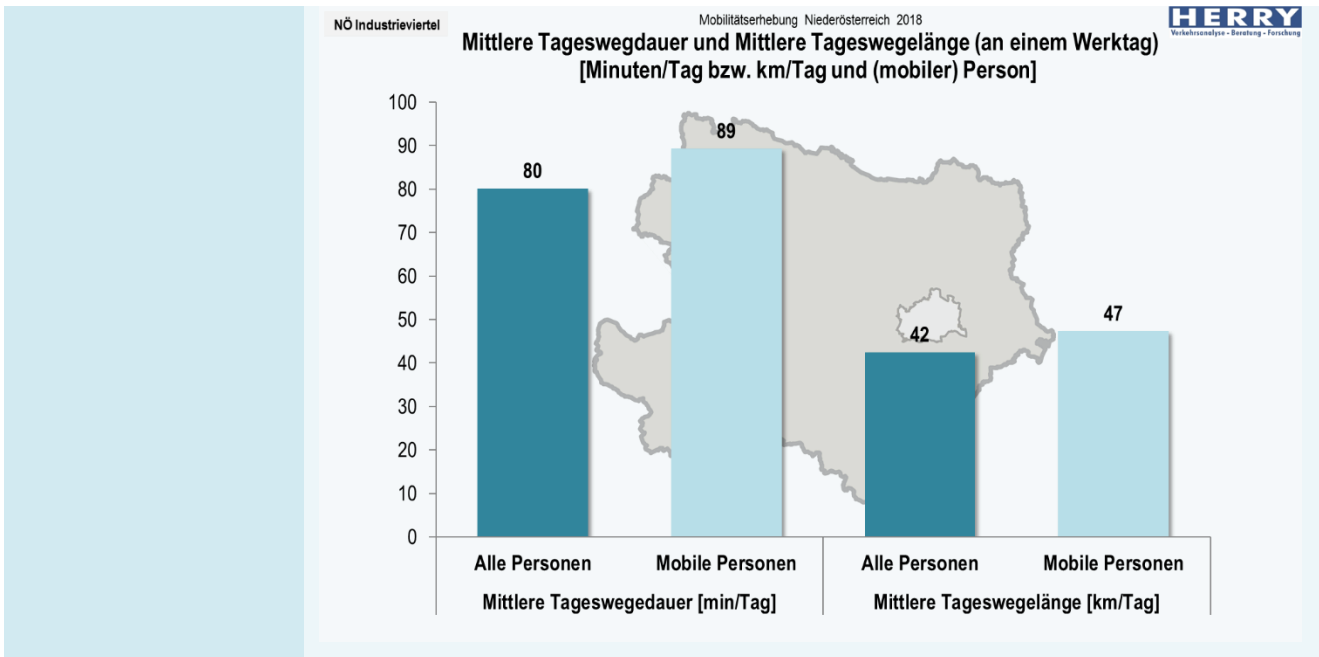
Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der „mobilen“ Bevölkerung an der Wohnbevölkerung an den ausgewählten Stichtagen. Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat. 89,8% der Bevölkerung des Industrieviertels sind entsprechend dieser Definition werktags „mobil“.

3,5 Wege pro mobiler Person

Die Personen im Industrieviertel (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 3,1 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,5 je mobiler Person je Werktag.

Mobile Personen sind 47 Kilometer und 89 Minuten pro Tag unterwegs.

Pro Tag legt eine mobile Person rund 47 Kilometer zurück und benötigt dafür 89 Minuten. Bezogen auf alle Personen beträgt die durchschnittliche Tageswegelänge 42 km, für die 80 Minuten benötigt werden. Je einzeltem Weg werden im Durchschnitt 14 km zurückgelegt, die Dauer eines durchschnittlichen Einzelweges beträgt 26 Minuten.



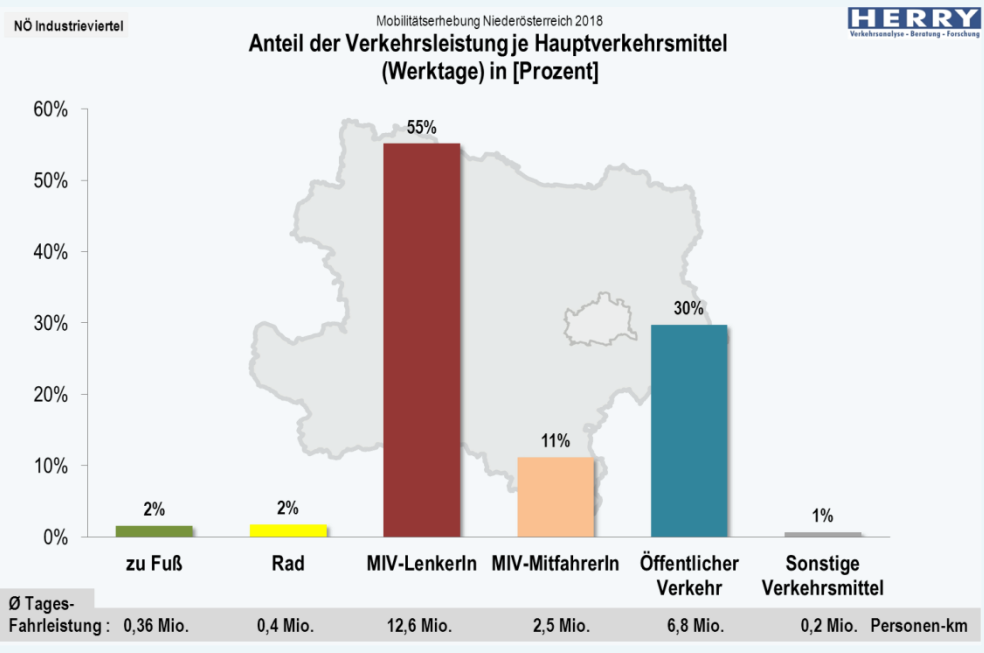
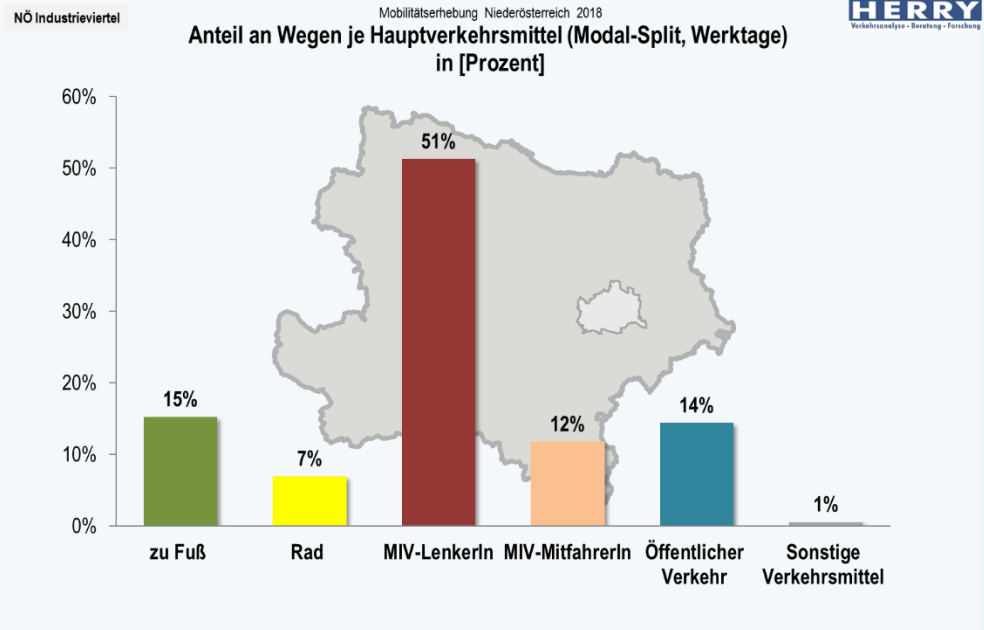
63% aller Wege werden werktags mit dem Auto zurückgelegt, mit einem Besetzungsgrad von 1,23 Pers. je Auto.

An einem durchschnittlichen Werktag legen die BewohnerInnen des Industrieviertels (ab 6 Jahren) die Hälfte aller Wege mit dem Auto als LenkerIn (51%) zurück – der durchschnittliche Besetzungsgrad beträgt dabei 1,23 Personen pro Auto. 14% der Wege werden mit einem Öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt, der Anteil der aktiven Wege beträgt in Summe 22%, 15% sind Fußwege und 7% werden mit dem Rad zurückgelegt.

1.673 Tsd. Wege und 22,9 Mio. Personenkilometer pro Werktag

Betrachtet man an Stelle der Wegeanzahl die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken, ergibt sich ein abweichendes Bild. Der Anteil der Fußwege an der Verkehrsleistung beträgt 1,6%, der Anteil der Radwege ebenfalls 1,6%. 55,1% der Kilometer werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als LenkerInnen und 11,1% als MIV-MitfahrerInnen zurückgelegt. Am längsten sind die Strecken, die mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden, diese sind im Schnitt rund 28 km lang und weisen einen Anteil von 29,7% an der werktäglichen Verkehrsleistung auf.

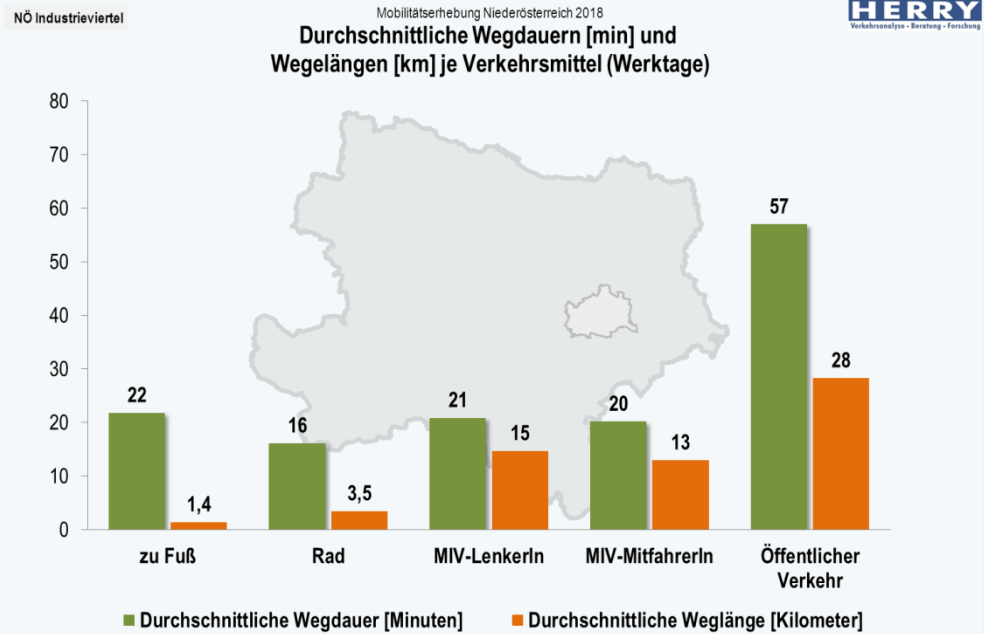
Insgesamt legen die BewohnerInnen des Industrieviertels (ab 6 Jahren) pro Werktag rund 1.673 Tsd. Wege zurück, die im Schnitt 14 km lang sind. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Verkehrsleistung pro Werktag von rund 22,9 Mio. Personenkilometern.



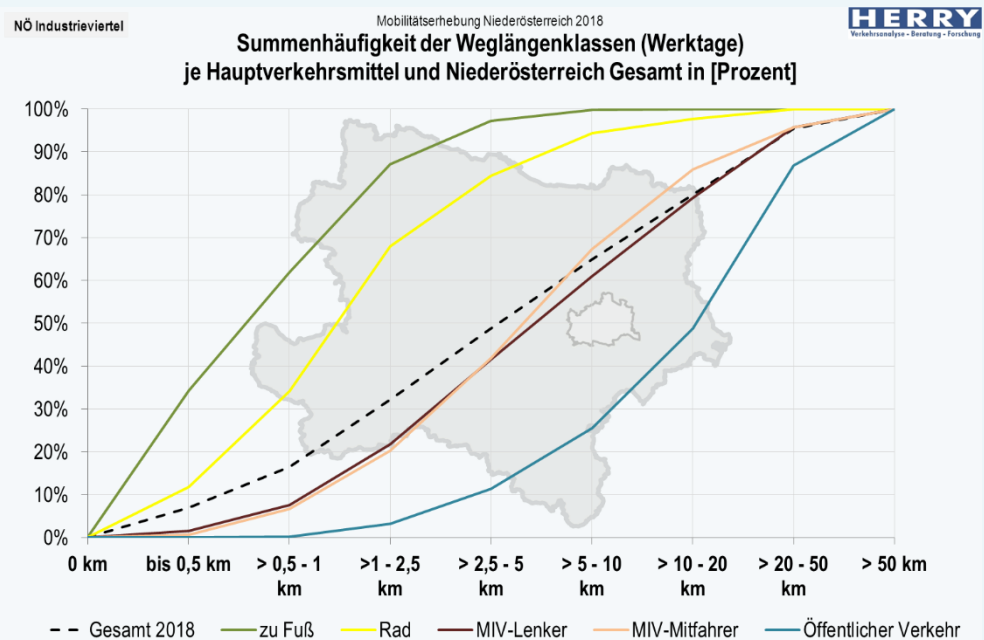
Wege mit dem Öffentlichen Verkehr sind im Schnitt knapp doppelt so lange als Wege mit dem MIV als LenkerIn.

Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt im Industrieviertel bei ca. 1,4 Kilometer, Radwege sind durchschnittlich 3,5 km lang. Hier besteht zwischen konventionellen Fahrrädern und Elektro-Fahrrädern nur ein geringer Unterschied (3,4 zu 4,2 km). Mit dem MIV werden pro Weg rund 15 km als LenkerIn und 13 km als MitfahrerIn zurückgelegt. Am längsten sind Wege mit dem Öffentlichen Verkehr, diese Enden im Schnitt nach 28 km. Bei den Wegedauern sind die Unterschiede wesentlich geringer. Lediglich die ÖV-Wege heben sich ab und dauern im Schnitt 57 Minuten, die anderen Wege dauern zwischen 16 und 22 Minuten.

Potential für Fuß- und Radwege ist vorhanden – über ein Fünftel aller MIV-Wege sind kürzer als 2,5 km!



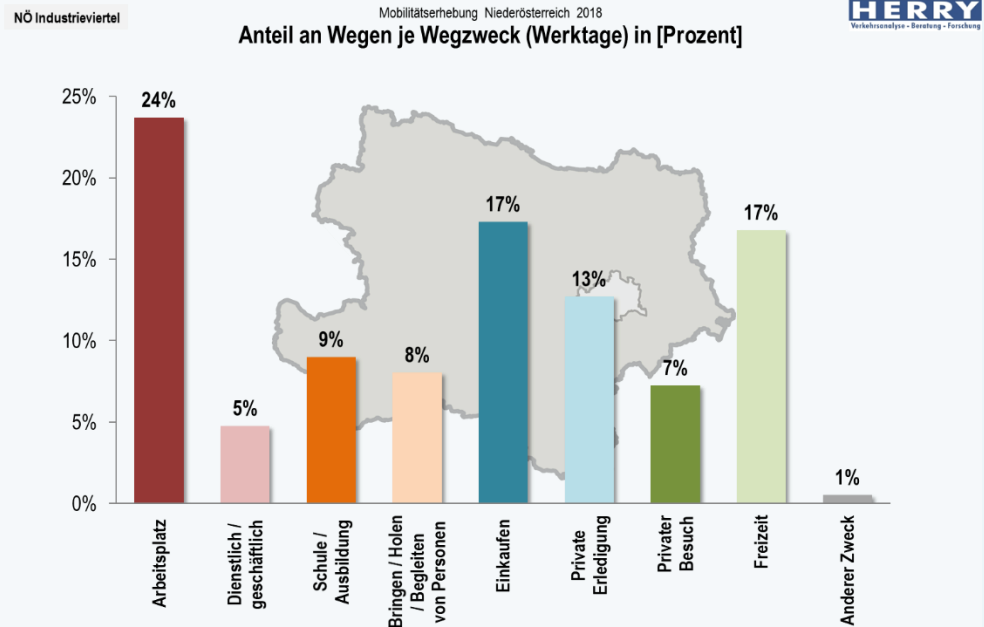
Bezüglich der Wegelänge besonders interessant sind die Wege mit dem MIV, da diese teilweise durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten und somit das Potential für den Umweltverbund darstellen. Es zeigt sich, dass 8% MIV-LenkerInnenwege bereits nach 1 km enden und somit – falls keine anderen beschränkenden Faktoren (z.B. Warentransport) vorhanden sind – auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. 22% dieser Wege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz. In Summe enden 42% der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten teilweise mit dem Rad zurückgelegt werden. Mit einem Elektrofahrrad können zukünftig auch Strecken bis zu 10 km zurückgelegt werden, hier liegt ein weiteres Potential von zusätzlich bis zu 19% der Wege mit dem MIV.



Werktags:

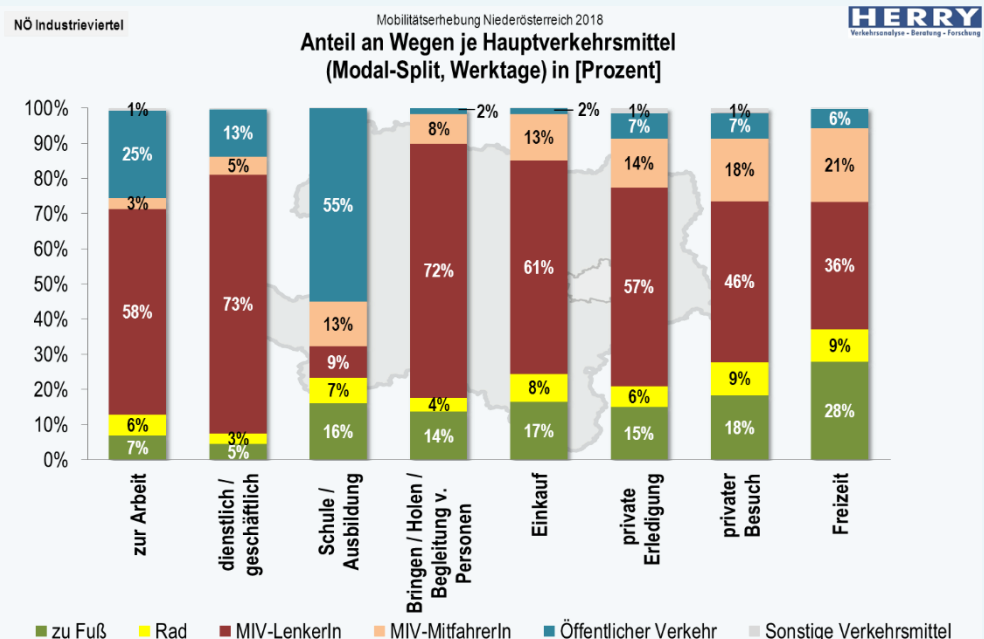
Mehr als die Hälfte aller Wege sind Einkaufs-, Freizeitwege, private Erledigungen oder private Besuche.

Bei mehr als der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Einkaufswege (17%), Freizeitwege (17%), private Erledigungen (13%) oder private Besuche (7%). 24% der Wege sind Wege zum Arbeitsplatz, 5% sind dienstliche Wege. Der Anteil der Schul- und Ausbildungswege beträgt 9%, der Anteil der Wege zum Bringen und Holen von Personen beträgt im Industrieviertel 8%.



Bei Wegen zur Ausbildung dominiert der Öffentliche Verkehr (55%).

Je nach Wegzweck werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt. Im Industrieviertel dominiert beim Arbeitspendlerverkehr der MIV mit 61%, beim Ausbildungsverkehr der ÖV mit 55% aller diesbezüglichen Wege. Bei Arbeitsplatzwegen ist der ÖV mit 25% ebenfalls stark. Überdurchschnittliche Fußwegeanteile weisen die Freizeitwege, private Besuche sowie Einkaufswege auf. Der MIV dominiert v.a. bei Begleitwegen und Dienstwegen, liegt aber auch bei allen anderen Wegen, bis auf Ausbildungs- und Freizeitwege, über dem Durchschnitt von 63%. Das Rad wird relativ häufig in der Freizeit, bei privaten Besuchen und bei Einkaufswegen genutzt.



2 Mobilitätskennzahlen im Überblick

| Übersicht der Mobilitätsmerkmale für NÖ Industrieviertel (Werktag) | | | | | | | | | |
|--|------|------|---------------|-------|---|------|------|---------------|------|
| NÖ Industrieviertel | 2003 | 2008 | 2013/ 2014 | 2018 | NÖ Industrieviertel | 2003 | 2008 | 2013/ 2014 | 2018 |
| Außer-Haus-Anteil | 90,0 | 90,2 | 87,7 | 89,8 | Mittlere Weglänge in km | 14,2 | 14,8 | 15,9 | 13,7 |
| Wege / Person | 3,0 | 3,0 | 2,91 | 3,10 | Mittlere Wegdauer in Min. | 26,9 | 25,0 | 28,3 | 25,8 |
| Wege / mobiler Person | 3,4 | 3,4 | 3,32 | 3,46 | Tagesweglänge / Person in km | 42,6 | 43,9 | 46,2 | 42,4 |
| Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag | | | 1.516 | 1.673 | Tageswegdauer / Person in Min. | 80,7 | 74,1 | 82,3 | 80,1 |
| Verkehrsleistung in 10 ⁶ Personen-km/Tag | | | 24 | 23 | Tagesweglänge / mobiler Person in km | 48,3 | 50,0 | 52,7 | 47,3 |
| Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag | | | 714 | 720 | Tageswegdauer / mobiler Person in Min. | 91,5 | 84,5 | 93,8 | 89,3 |
| Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel in [%] | | | | | Verkehrsleistungsanteile je Hauptverkehrsmittel | | | | |
| Fuß | 17,7 | 16,3 | 13,7 | 15,2 | Fuß | 1,8 | 1,4 | 1,2 | 1,6 |
| Rad | 7,3 | 7,0 | 6,7 | 6,4 | Rad | 1,5 | 1,3 | 1,5 | 1,6 |
| E-Rad | | | | 0,5 | E-Rad | | | | 0,2 |
| Rad Gesamt | 7,3 | 7,0 | 6,7 | 6,9 | Rad Gesamt | 1,5 | 1,3 | 1,5 | 1,8 |
| Motorrad | 0,6 | 0,6 | 1,7 | 0,8 | Motorrad | 0,4 | 0,3 | 2,9 | 0,8 |
| Pkw-LenkerIn | 49,5 | 51,4 | 49,6 | 49,6 | Pkw-LenkerIn | 57,9 | 55,7 | 54,6 | 53,0 |
| Pkw-MitfahrerIn | 10,9 | 10,7 | 13,8 | 11,7 | Pkw-MitfahrerIn | 11,6 | 11,4 | 15,4 | 11,1 |
| MIV-LenkerIn | 50,1 | 52,0 | 51,1 | 51,2 | MIV-LenkerIn | 58,4 | 55,4 | 57,3 | 55,1 |
| MIV-MitfahrerIn | 10,9 | 10,7 | 13,8 | 11,7 | MIV-MitfahrerIn | 11,6 | 11,4 | 15,4 | 11,1 |
| E-Pkw | | | | 0,9 | E-Pkw | | | | 1,4 |
| Stadt-/Regionalbus | 4,9 | 4,1 | 3,8 | 3,2 | Stadt-/Regionalbus | 5,0 | 5,5 | 1,4 | 2,7 |
| U-Bahn/Straßenbahn | 1,9 | 2,4 | 3,0 | 2,3 | U-Bahn/Straßenbahn | 3,0 | 3,6 | 3,3 | 3,3 |
| Eisenbahn/S-Bahn | 7,1 | 7,3 | 7,5 | 8,9 | Eisenbahn/S-Bahn | 18,6 | 21,1 | 17,7 | 23,8 |
| Öffentlicher Verkehr | 14,0 | 13,8 | 14,2 | 14,4 | Öffentlicher Verkehr | 26,7 | 30,2 | 22,6 | 29,7 |
| Sonstige Verkehrsmittel | | 0,3 | 0,3 | 0,5 | Sonstige Verkehrsmittel | | 0,2 | 2,0 | 0,7 |
| Verkehrszweckanteile der Wege | | | | | Durchschnittliche Weglänge in Kilometer je Hauptverkehrsmittel | | | | |
| Arbeitsplatz | 21,5 | 21,7 | 23,9 | 23,7 | Fuß | 1,5 | 1,3 | 1,4 | 1,4 |
| Dienstlich/geschäftlich | 8,9 | 7,1 | 4,6 | 4,8 | Rad | 3,0 | 2,8 | 3,6 | 3,5 |
| Schule/Ausbildung | 11,5 | 10,9 | 6,9 | 9,0 | MIV-LenkerIn | 16,3 | 15,8 | 17,9 | 14,7 |
| Bringen/Holen/Begleiten von Personen | 8,5 | 9,7 | 9,3 | 8,0 | MIV-MitfahrerIn | 15,4 | 15,8 | 17,7 | 13,0 |
| Einkaufen | 17,2 | 16,3 | 18,7 | 17,3 | ÖV | 27,9 | 32,4 | 25,3 | 28,3 |
| Private Erledigung | 9,2 | 11,4 | 11,7 | 12,7 | | | | | |
| Privater Besuch | | | | 7,2 | Durchschnittliche Wegdauer in Minuten je Hauptverkehrsmittel | | | | |
| Freizeit | 22,5 | 22,7 | 16,9 | 16,8 | Fuß | 18,6 | 17,3 | 21,1 | 21,8 |
| Anderer Zweck | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,5 | Rad | 17,6 | 13,8 | 19,1 | 16,1 |
| | | | | | MIV-LenkerIn | 24,8 | 21,7 | 24,0 | 20,9 |
| | | | | | MIV-MitfahrerIn | 26,2 | 23,2 | 27,1 | 20,2 |
| | | | | | ÖV | 50,0 | 53,6 | 52,2 | 57,0 |

NÖ Industrieviertel

Niederösterreich 2018

| Mobilitätsindikator (Werktag) | NÖ Industrie- viertel | Konfidenz- intervall (+/-) | Standard- abweichung |
|--|--------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Alle Personeninterviews | | | |
| Stichprobenumfang [Personenstichtage] | 3.939 | | |
| Anteil mobiler Personen [%] | 89,8 | ±0,95 | 30,3 |
| Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person] | 3,10 | ±0,06 | 2,02 |
| Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person] | 80,1 | ±2,11 | 67,65 |
| Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person] | 42,4 | ±1,71 | 54,80 |
| Personeninterviews mit mobilen Personen | | | |
| Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person] | 3,46 | ±0,06 | 1,82 |
| Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person] | 89,3 | ±2,04 | 65,44 |
| Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person] | 47,3 | ±1,74 | 55,83 |
| Berichtete Wege | | | |
| Stichprobenumfang [Wegeanzahl] | 12.679 | | |
| Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg] | 25,8 | ±0,47 | 27,01 |
| Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg] | 13,7 | ±0,40 | 23,13 |
| Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel | | | |
| zu Fuß [%] | 15,2 | ±0,63 | 35,9 |
| Rad [%] | 6,9 | ±0,44 | 25,4 |
| MIV-LenkerIn [%] | 51,2 | ±0,87 | 50,0 |
| MIV-MitfahrerIn [%] | 11,7 | ±0,56 | 32,2 |
| Öffentlicher Verkehr [%] | 14,4 | ±0,61 | 35,1 |
| Sonstige Verkehrsmittel [%] | 0,5 | ±0,13 | 7,2 |
| Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel | | | |
| Arbeitsplatz [%] | 23,7 | ±0,74 | 42,5 |
| Dienstlich/geschäftlich [%] | 4,8 | ±0,37 | 21,3 |
| Schule/Ausbildung [%] | 9,0 | ±0,50 | 28,6 |
| Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%] | 8,0 | ±0,47 | 27,2 |
| Einkaufen [%] | 17,3 | ±0,66 | 37,8 |
| Private Erledigung [%] | 12,7 | ±0,58 | 33,3 |
| Privater Besuch [%] | 7,2 | ±0,45 | 25,9 |
| Freizeit [%] | 16,8 | ±0,65 | 37,4 |
| Anderer Zweck [%] | 0,5 | ±0,12 | 7,2 |
| Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel im Detail | | | |
| zu Fuß [%] | 15,2 | ±0,63 | 35,9 |
| Rad (konventionell) [%] | 6,4 | ±0,43 | 24,5 |
| E-Rad [%] | 0,5 | ±0,13 | 7,2 |
| Motorrad [%] | 0,8 | ±0,15 | 8,8 |
| Pkw-LenkerIn [%] | 49,6 | ±0,87 | 50,0 |
| Pkw-MitfahrerIn [%] | 11,7 | ±0,56 | 32,2 |
| E-Pkw [%] | 0,9 | ±0,17 | 9,5 |
| Stadt-/Regionalbus [%] | 3,2 | ±0,30 | 17,5 |
| U-Bahn/Straßenbahn [%] | 2,3 | ±0,26 | 15,0 |
| Eisenbahn/S-Bahn [%] | 8,9 | ±0,50 | 28,5 |
| Sonstige Verkehrsmittel [%] | 0,5 | ±0,13 | 7,2 |

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%

Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$

Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

NÖ Industrieviertel

Niederösterreich 2018

| Mobilitätsindikator (Werktag) | NÖ Industrieviertel | Konfidenzintervall (±) | Standardabweichung | Mobilitätsindikator (Werktag) | NÖ Industrieviertel | Konfidenzintervall (±) | Standardabweichung |
|---|---------------------|------------------------|--------------------|--|---------------------|------------------------|--------------------|
| Berichtete Wege | | | | Anteil an Wegen je Weglängenkategorie | | | |
| Stichprobenumfang [Wegeanzahl] | | | | Anteil an Wegen je Weglängenkategorie | | | |
| 12.679 | | | | bis 0,5 km [%] | 6,9 | ±0,62 | 25,4 |
| Anteil an Wegen je Wegdauernklasse | | | | > 0,5 - 1 km [%] | 9,6 | ±0,73 | 29,5 |
| bis 10 min [%] | 36,9 | ±1,19 | 48,2 | > 1 - 2,5 km [%] | 15,7 | ±0,89 | 36,3 |
| > 10 - 15 min [%] | 15,2 | ±0,88 | 35,9 | > 2,5 - 5 km [%] | 16,6 | ±0,92 | 37,2 |
| > 15 - 20 min [%] | 8,8 | ±0,70 | 28,4 | > 5 - 10 km [%] | 16,2 | ±0,91 | 36,8 |
| > 20 - 30 min [%] | 15,2 | ±0,88 | 35,9 | > 10 - 20 km [%] | 15,2 | ±0,88 | 35,9 |
| > 30 - 45 min [%] | 8,8 | ±0,70 | 28,3 | > 20 - 50 km [%] | 15,3 | ±0,89 | 36,0 |
| > 45 - 60 min [%] | 7,6 | ±0,65 | 26,5 | > 50 km [%] | 4,6 | ±0,52 | 20,9 |
| > 60 - 90 min [%] | 5,0 | ±0,54 | 21,9 | | | | |
| > 90 - 120 min [%] | 1,7 | ±0,32 | 13,0 | | | | |
| > 120 - 240 min [%] | 0,7 | ±0,20 | 8,0 | | | | |
| > 240 min [%] | 0,1 | ±0,07 | 2,9 | | | | |

| Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel | | | |
|---|------|-------|------|
| zu Fuß [min] | 21,8 | ±0,59 | 23,9 |
| Rad [min] | 16,1 | ±0,48 | 19,6 |
| MIV-LenkerIn [min] | 20,9 | ±0,52 | 21,3 |
| MIV-MitfahrerIn [min] | 20,2 | ±0,54 | 21,8 |
| Öffentlicher Verkehr [min] | 57,0 | ±0,82 | 33,3 |
| Sonst. Verkehrsmittel [min] | 25,0 | ±0,72 | 29,2 |

| Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel | | | |
|---|------|-------|------|
| zu Fuß [km] | 1,4 | ±0,04 | 1,5 |
| Rad [km] | 3,5 | ±0,13 | 5,1 |
| MIV-LenkerIn [km] | 14,7 | ±0,59 | 23,9 |
| MIV-MitfahrerIn [km] | 13,0 | ±0,48 | 19,5 |
| Öffentlicher Verkehr [km] | 28,3 | ±0,73 | 29,7 |
| Sonst. Verkehrsmittel [km] | 18,1 | ±0,90 | 36,5 |

| Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel | | | | | | | |
|--|--------|-------|--------------|-----------------|----------------------|-------------------------|--------|
| | zu Fuß | Rad | MIV-LenkerIn | MIV-MitfahrerIn | Öffentlicher Verkehr | Sonstige Verkehrsmittel | Gesamt |
| bis 0,5 km [%] | 34,3 | 11,8 | 1,5 | 0,6 | 0,0 | 1,4 | 6,9 |
| > 0,5 - 1 km [%] | 27,6 | 22,3 | 6,1 | 6,1 | 0,2 | 0,6 | 9,6 |
| > 1 - 2,5 km [%] | 25,2 | 33,8 | 14,2 | 13,6 | 3,0 | 40,2 | 15,7 |
| > 2,5 - 5 km [%] | 10,2 | 16,5 | 19,8 | 21,6 | 8,2 | 2,4 | 16,6 |
| > 5 - 10 km [%] | 2,5 | 9,9 | 19,4 | 25,5 | 14,2 | 25,8 | 16,2 |
| > 10 - 20 km [%] | 0,2 | 3,3 | 18,3 | 18,6 | 23,2 | 3,0 | 15,2 |
| > 20 - 50 km [%] | 0,0 | 2,3 | 16,5 | 9,8 | 38,0 | 21,3 | 15,3 |
| > 50 km [%] | 0,0 | 0,0 | 4,3 | 4,3 | 13,2 | 5,2 | 4,6 |
| Gesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

| Weglängenverteilung je Wegzweck | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|---------------------------|---------------------|--|---------|--------------------|-----------------|----------|--------|
| | zur Arbeit | dienstlich / geschäftlich | Schule / Ausbildung | Bringen / Holen / Begleitung v. Personen | Einkauf | private Erledigung | privater Besuch | Freizeit | Gesamt |
| bis 0,5 km [%] | 4,4 | 4,1 | 4,7 | 8,6 | 9,2 | 7,1 | 14,7 | 5,8 | 6,9 |
| > 0,5 - 1 km [%] | 4,3 | 2,8 | 11,1 | 15,9 | 12,0 | 11,2 | 10,7 | 11,2 | 9,6 |
| > 1 - 2,5 km [%] | 5,4 | 7,6 | 16,4 | 20,6 | 23,7 | 22,4 | 8,6 | 19,4 | 15,7 |
| > 2,5 - 5 km [%] | 8,7 | 8,9 | 11,8 | 21,8 | 24,5 | 14,3 | 17,2 | 23,4 | 16,6 |
| > 5 - 10 km [%] | 12,7 | 10,0 | 19,4 | 14,3 | 19,0 | 19,2 | 15,0 | 17,4 | 16,2 |
| > 10 - 20 km [%] | 20,7 | 23,0 | 18,3 | 14,7 | 7,5 | 12,1 | 18,5 | 12,3 | 15,2 |
| > 20 - 50 km [%] | 33,8 | 24,5 | 16,1 | 3,6 | 3,8 | 11,4 | 11,4 | 8,2 | 15,3 |
| > 50 km [%] | 10,1 | 19,1 | 2,1 | 0,3 | 0,4 | 2,4 | 3,9 | 2,1 | 4,6 |
| Gesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

| Hauptverkehrsmittel je Wegzweck | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|---------------------------|---------------------|--|---------|--------------------|-----------------|----------|--------|
| | zur Arbeit | dienstlich / geschäftlich | Schule / Ausbildung | Bringen / Holen / Begleitung v. Personen | Einkauf | private Erledigung | privater Besuch | Freizeit | Gesamt |
| zu Fuß [%] | 6,9 | 4,5 | 16,2 | 13,7 | 16,6 | 15,1 | 18,4 | 27,9 | 15,2 |
| Rad [%] | 5,9 | 3,1 | 7,2 | 4,0 | 7,9 | 5,8 | 9,4 | 9,3 | 6,9 |
| MIV-LenkerIn [%] | 58,4 | 73,4 | 8,9 | 72,2 | 60,7 | 56,6 | 45,8 | 36,2 | 51,2 |
| MIV-MitfahrerIn [%] | 3,2 | 5,3 | 12,8 | 8,4 | 13,2 | 13,9 | 17,7 | 20,9 | 11,7 |
| Öffentlicher Verkehr [%] | 24,8 | 13,4 | 54,9 | 1,7 | 1,6 | 7,2 | 7,3 | 5,6 | 14,4 |
| Sonstige Verkehrsmittel [%] | 0,8 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 1,4 | 0,1 | 0,5 |
| Gesamt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t=1,96 bei α = 5%
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(pd*(1-pd))

NÖ Industrieviertel

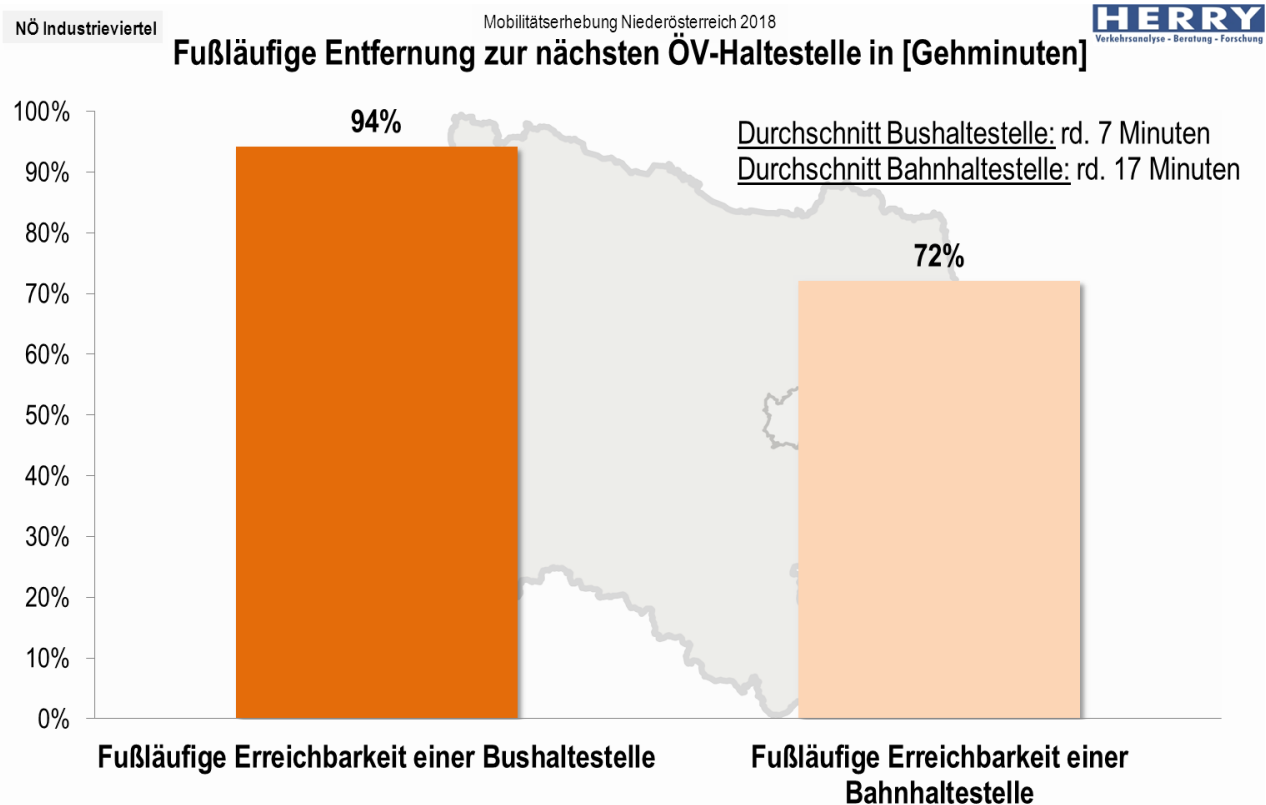
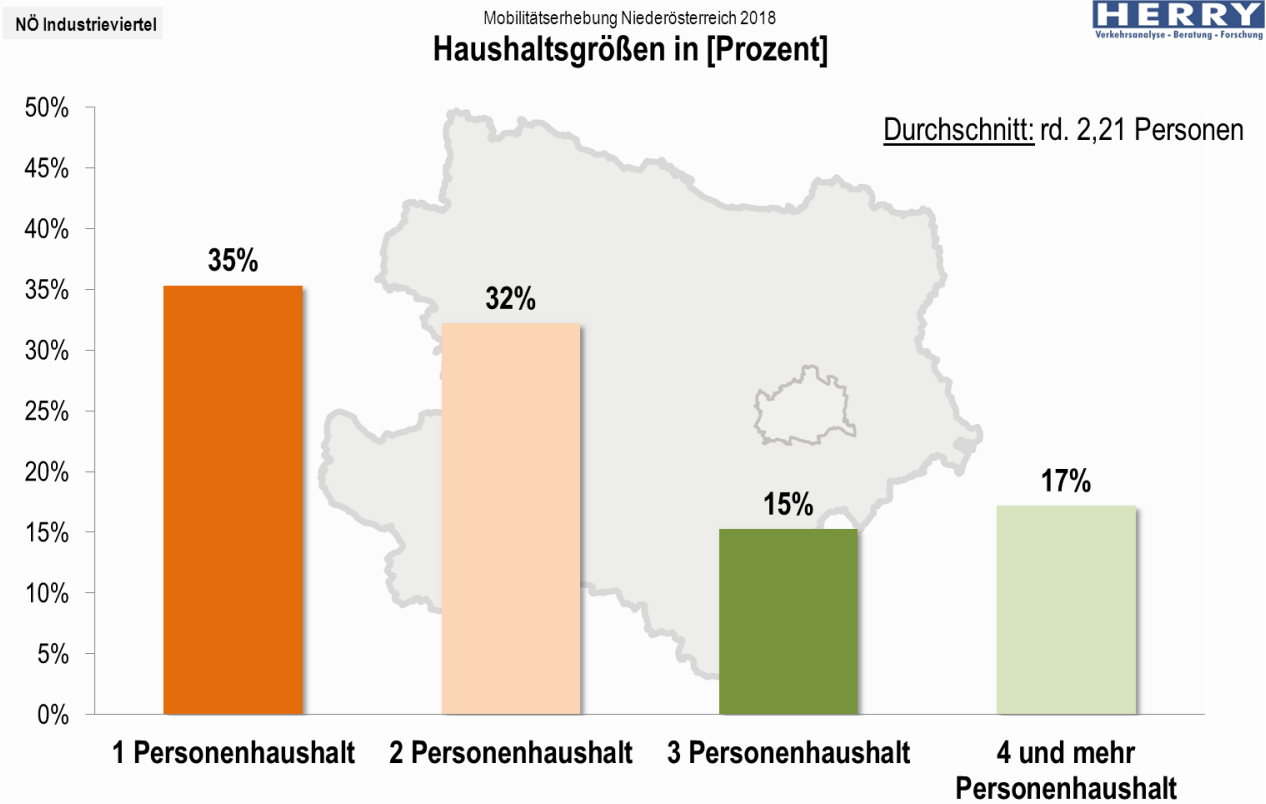
Niederösterreich 2018

| Mobilitätsindikator | NÖ Industrie- viertel | Mobilitätsindikator | NÖ Industrie- viertel |
|---|--------------------------|---|--------------------------|
| Alle Personeninterviews | | | |
| <i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i> | 12.679 | | |
| Personenanzahl [Grundgesamtheit] | 539.217 | Verkehrsleistung in 10 ⁶ Personen-km/Tag | 23 |
| Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag | 1.673 | Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag | 720 |
| Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut | | Verkehrsleistung im Detail absolut | |
| zu Fuß [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 0,36 | zu Fuß [106 Personen-km/Tag] | 0,36 |
| Rad [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 0,40 | Rad (konventionell) [106 Personen-km/Tag] | 0,37 |
| MIV-LenkerIn [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 12,6 | E-Rad [106 Personen-km/Tag] | 0,04 |
| MIV-MitfahrerIn [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 2,5 | Motorrad [106 Personen-km/Tag] | 0,18 |
| Öffentlicher Verkehr [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 6,8 | Pkw-LenkerIn [106 Personen-km/Tag] | 12,12 |
| Sonst. Verkehrsmittel [10 ⁶ Personen-km/Tag] | 0,2 | Pkw-MitfahrerIn [106 Personen-km/Tag] | 2,55 |
| | | E-Pkw [106 Personen-km/Tag] | 0,31 |
| | | Stadt-/Regionalbus [106 Personen-km/Tag] | 0,61 |
| | | U-Bahn/Straßenbahn [106 Personen-km/Tag] | 0,74 |
| | | Eisenbahn/S-Bahn [106 Personen-km/Tag] | 5,44 |
| | | Sonstige Verkehrsmittel [106 Personen-km/Tag] | 0,2 |
| Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ | | Verkehrsleistung im Detail relativ | |
| zu Fuß [%] | 1,6 | zu Fuß [106 Personen-km/Tag] | 1,6 |
| Rad [%] | 1,8 | Rad (konventionell) [106 Personen-km/Tag] | 1,6 |
| MIV-LenkerIn [%] | 55,1 | E-Rad [106 Personen-km/Tag] | 0,2 |
| MIV-MitfahrerIn [%] | 11,1 | Motorrad [106 Personen-km/Tag] | 0,8 |
| Öffentlicher Verkehr [%] | 29,7 | Pkw-LenkerIn [106 Personen-km/Tag] | 53,0 |
| Sonstige Verkehrsmittel [%] | 0,7 | Pkw-MitfahrerIn [106 Personen-km/Tag] | 11,1 |
| | | E-Pkw [106 Personen-km/Tag] | 1,4 |
| | | Stadt-/Regionalbus [106 Personen-km/Tag] | 2,7 |
| | | U-Bahn/Straßenbahn [106 Personen-km/Tag] | 3,3 |
| | | Eisenbahn/S-Bahn [106 Personen-km/Tag] | 23,8 |
| | | Sonstige Verkehrsmittel [106 Personen-km/Tag] | 0,7 |
| Konfidenzintervall (+/-) | | Konfidenzintervall (+/-) | |
| zu Fuß [%] | ±0,22 | zu Fuß [106 Personen-km/Tag] | ±0,22 |
| Rad [%] | ±0,23 | Rad (konventionell) [106 Personen-km/Tag] | ±0,22 |
| MIV-LenkerIn [%] | ±0,87 | E-Rad [106 Personen-km/Tag] | ±0,07 |
| MIV-MitfahrerIn [%] | ±0,55 | Motorrad [106 Personen-km/Tag] | ±0,15 |
| Öffentlicher Verkehr [%] | ±0,80 | Pkw-LenkerIn [106 Personen-km/Tag] | ±0,87 |
| Sonstige Verkehrsmittel [%] | ±0,14 | Pkw-MitfahrerIn [106 Personen-km/Tag] | ±0,55 |
| | | E-Pkw [106 Personen-km/Tag] | ±0,20 |
| | | Stadt-/Regionalbus [106 Personen-km/Tag] | ±0,28 |
| | | U-Bahn/Straßenbahn [106 Personen-km/Tag] | ±0,31 |
| | | Eisenbahn/S-Bahn [106 Personen-km/Tag] | ±0,74 |
| | | Sonstige Verkehrsmittel [106 Personen-km/Tag] | ±0,14 |

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

3 Abbildungen

3.1 Haushaltskennzahlen

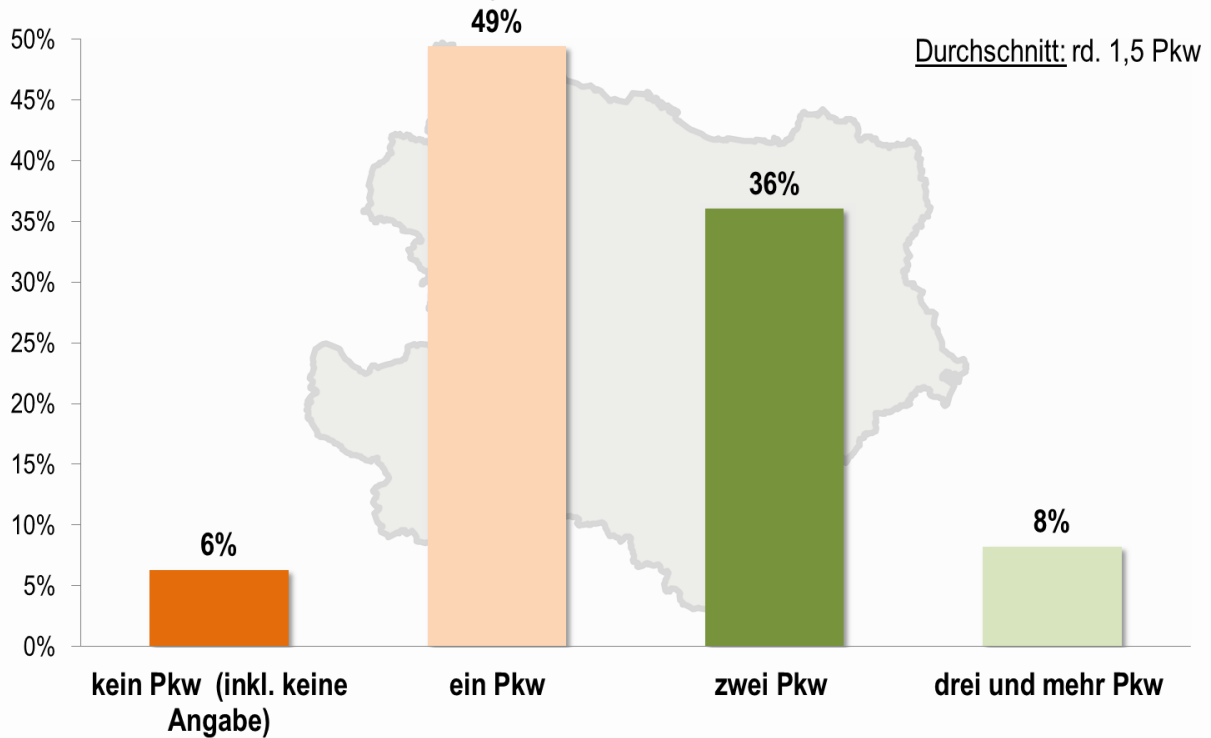


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Pkw je Haushalt in [Prozent]

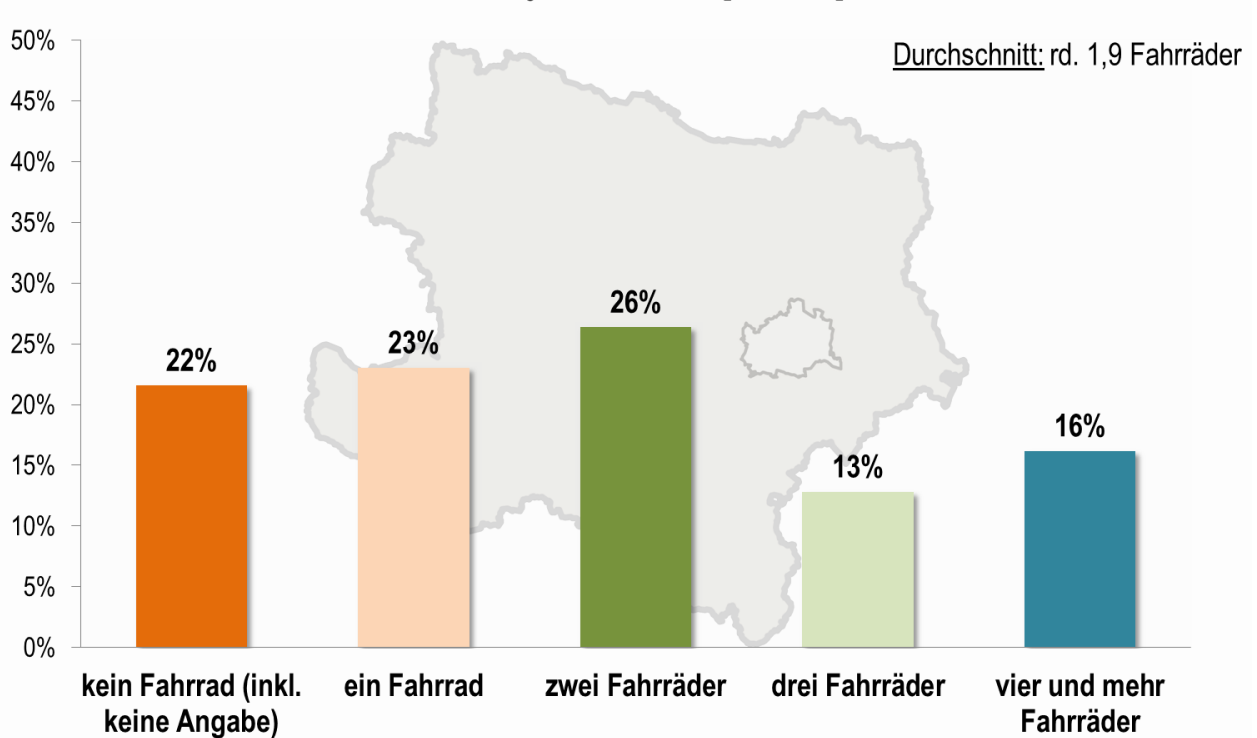


NÖ Industrieviertel

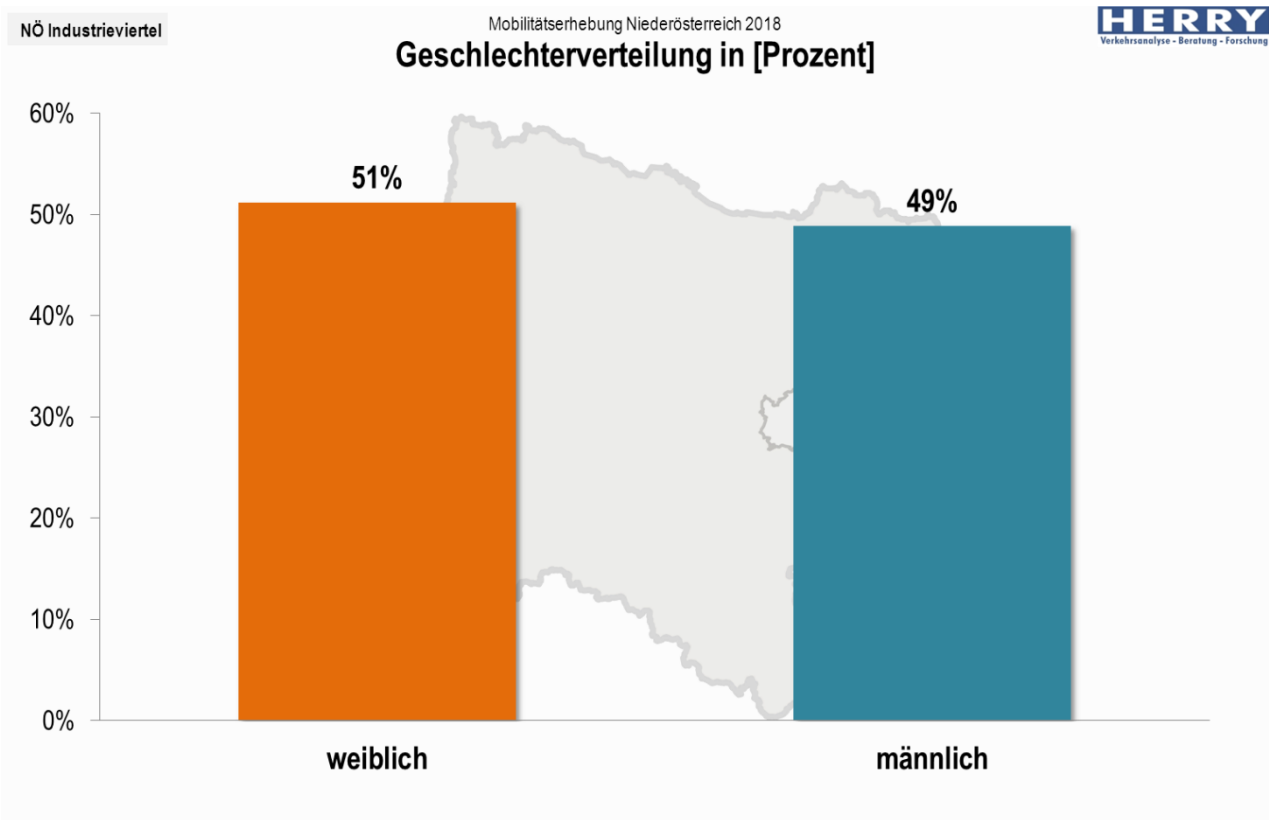
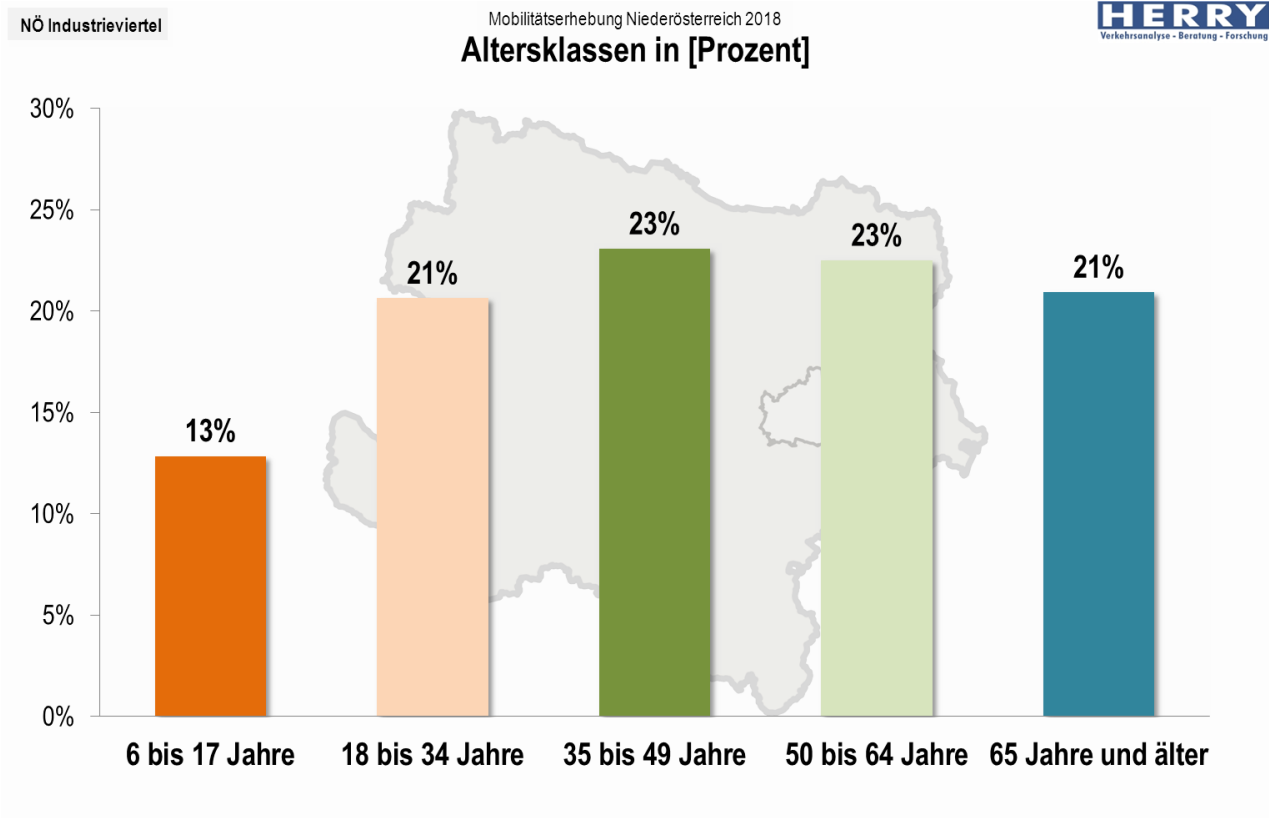
Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Fahrräder je Haushalt in [Prozent]



3.2 Personenkenzzahlen

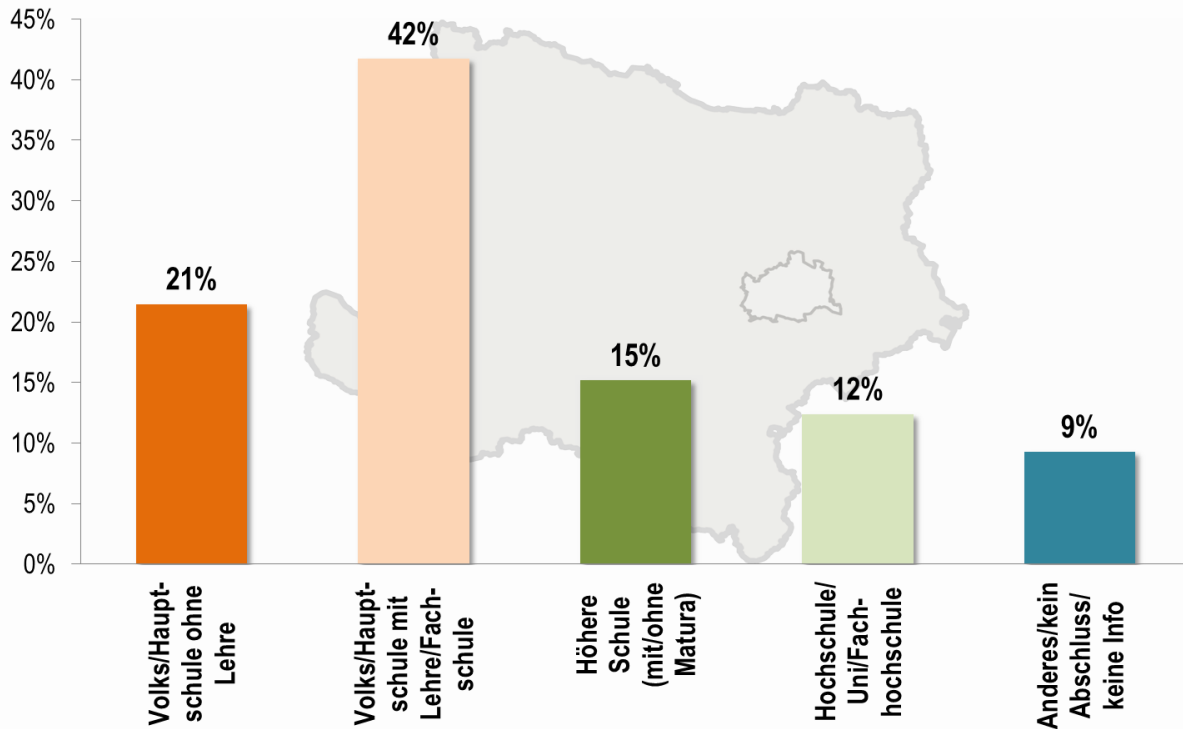


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Personen nach Bildungsabschluss in [Prozent]

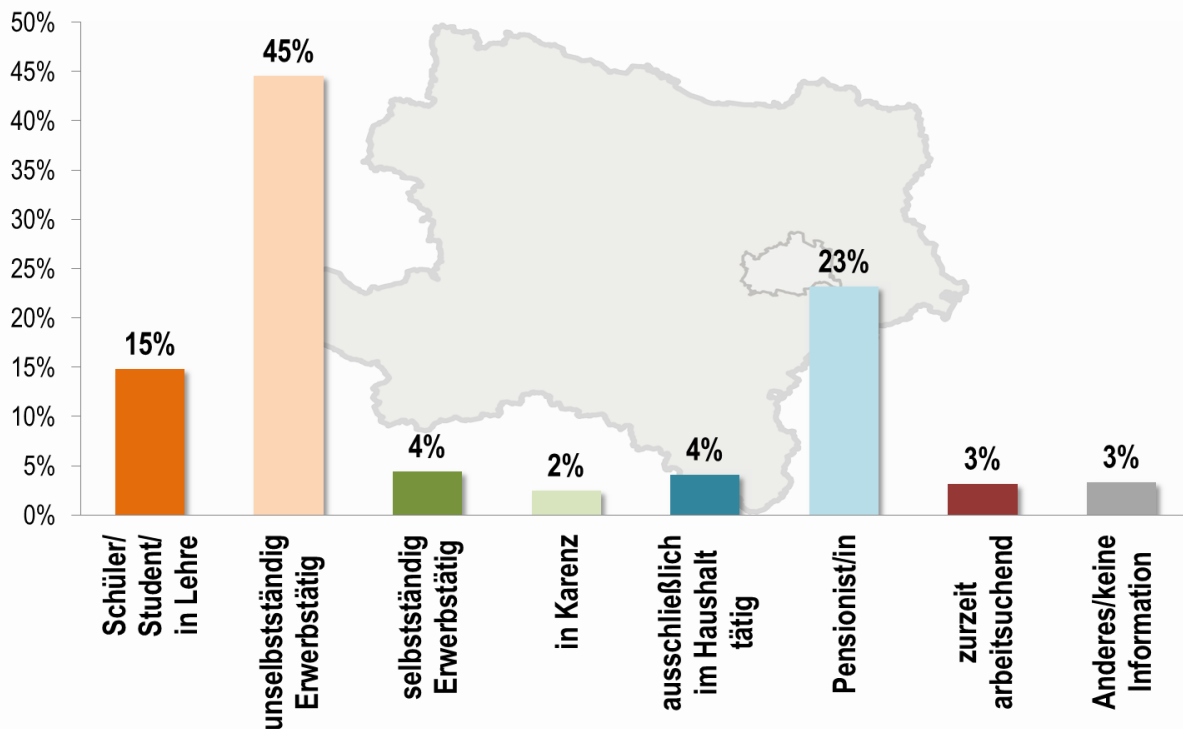


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Personen nach Tätigkeit in [Prozent]

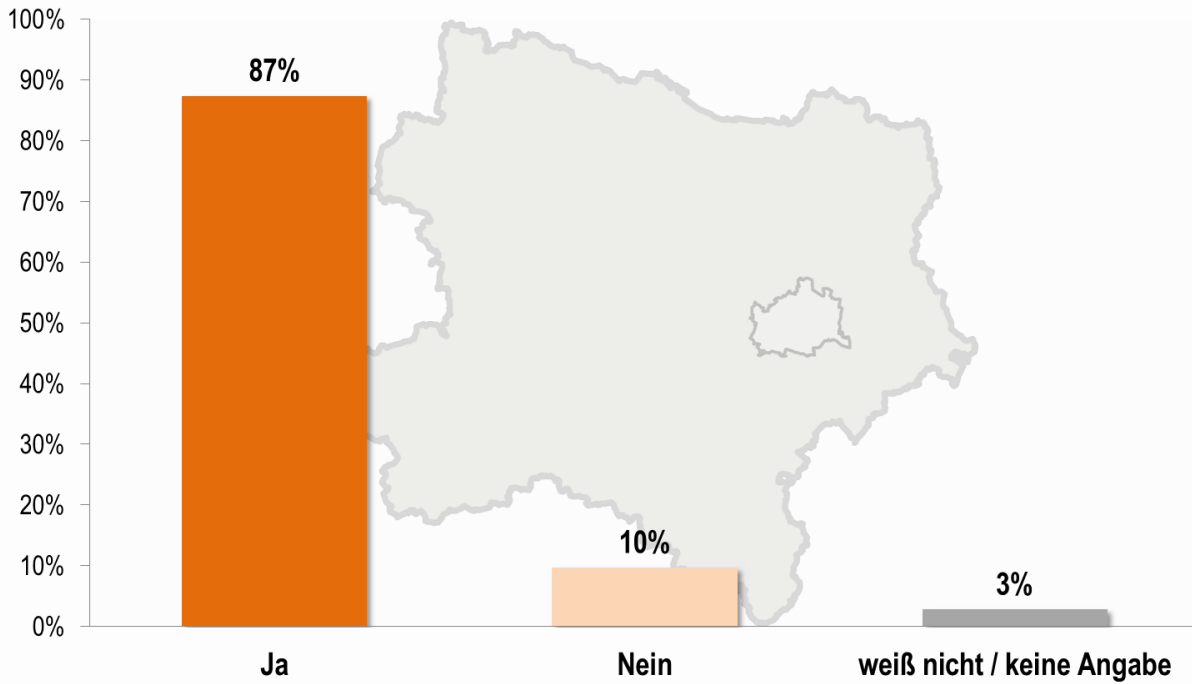


NÖ Industrieviertel

Mobilitätshebung Niederösterreich 2018



Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren) in [Prozent]

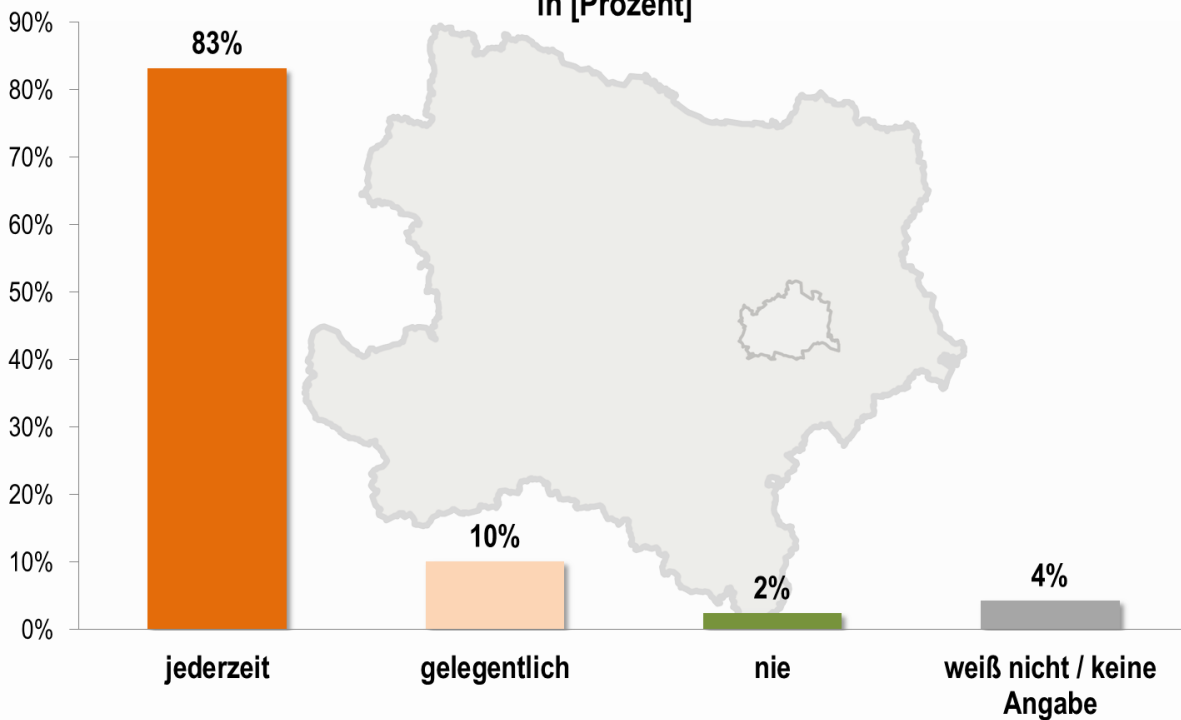


NÖ Industrieviertel

Mobilitätshebung Niederösterreich 2018



Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren mit Führerschein) in [Prozent]

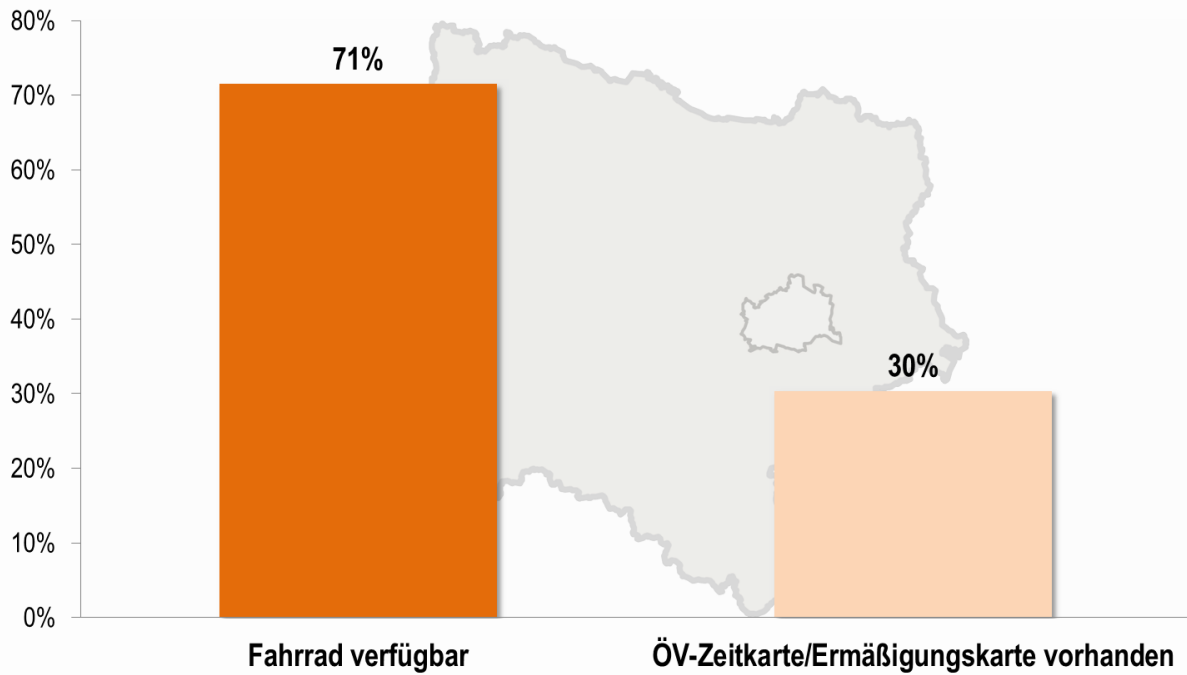


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Verfügbarkeit von Fahrrad, ÖV-Zeit-/Ermäßigungskarten in [Prozent]

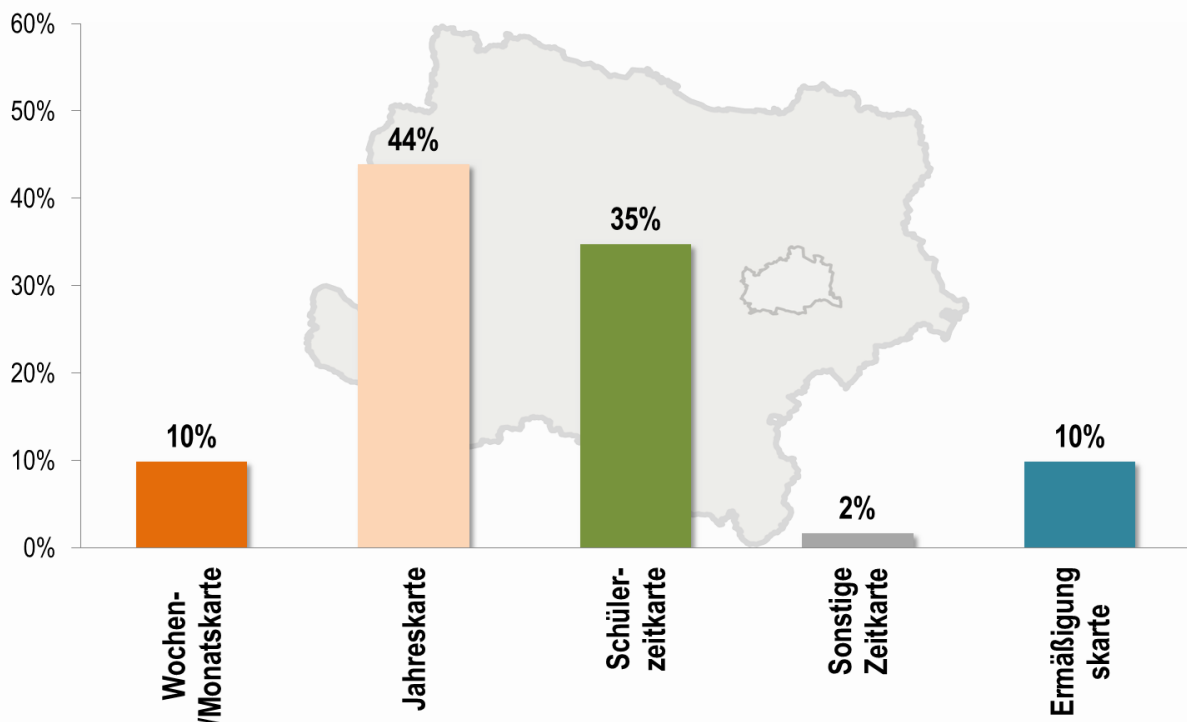


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Art der ÖV-Zeit-/Ermäßigungskarten in [Prozent]

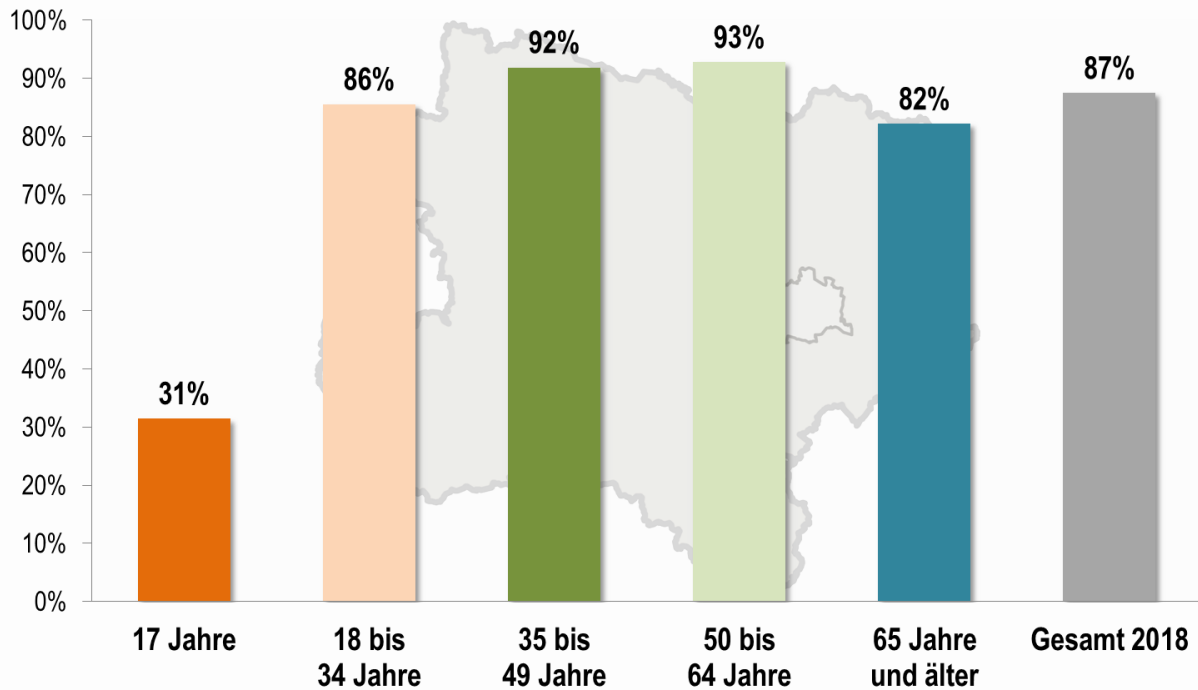


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren) nach Altersklassen in [Prozent]

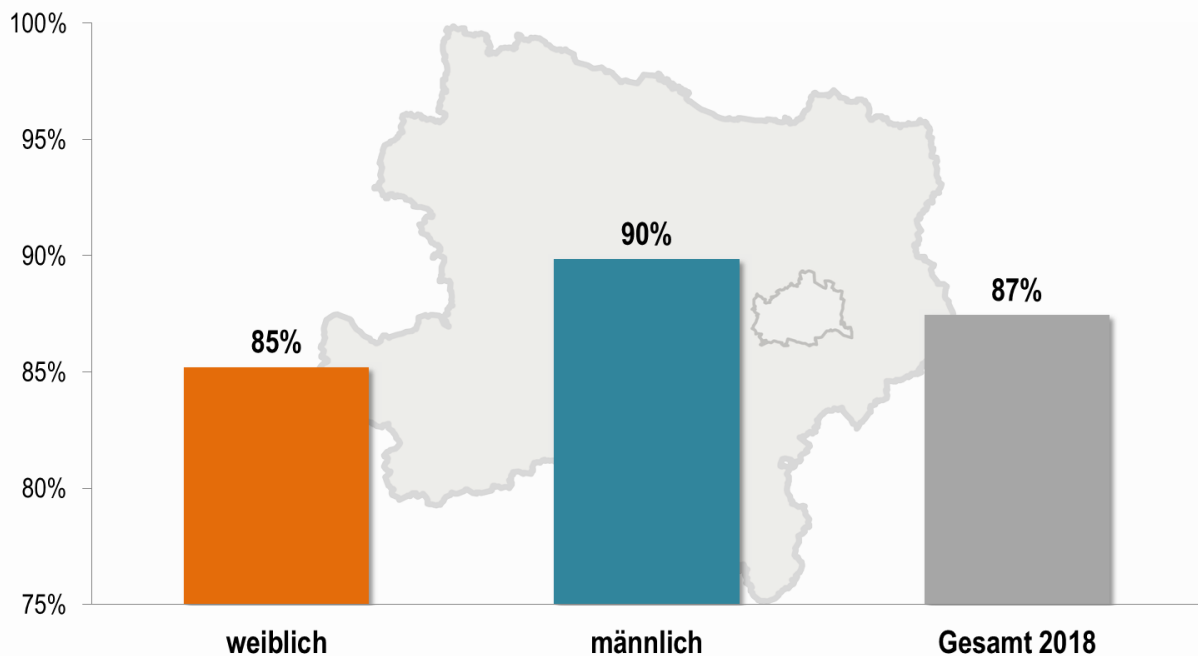


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren) nach Geschlecht in [Prozent]

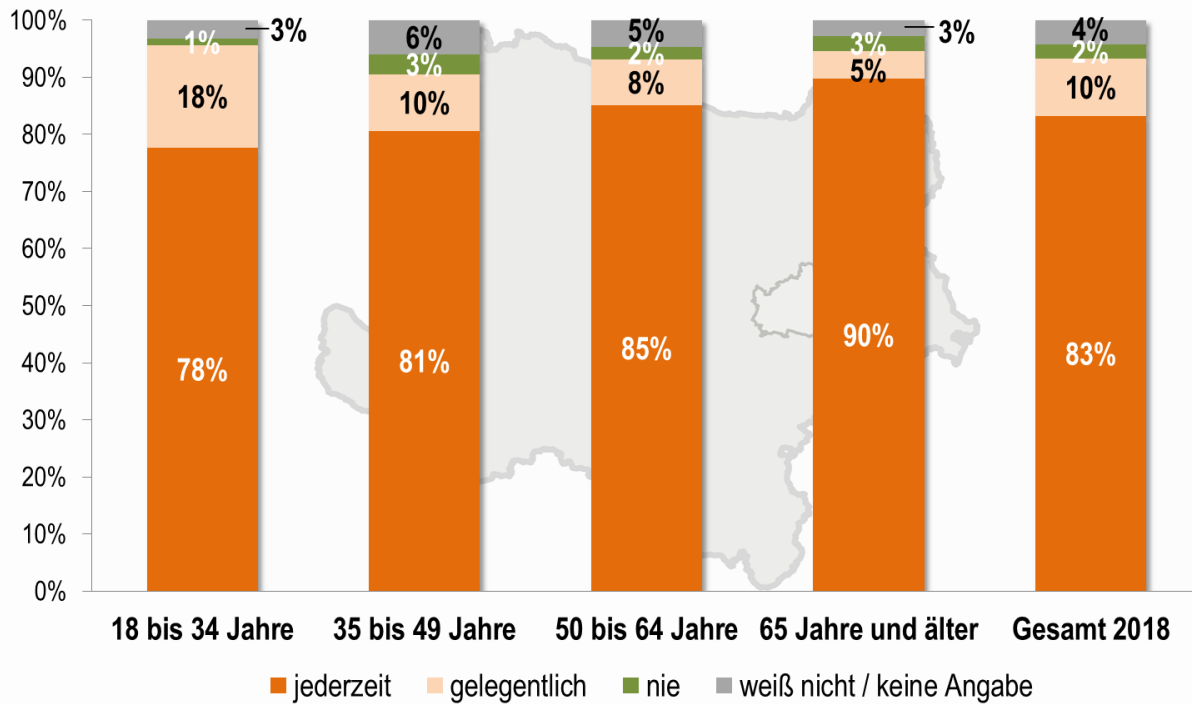


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren mit Führerschein) nach Altersklassen in [Prozent]

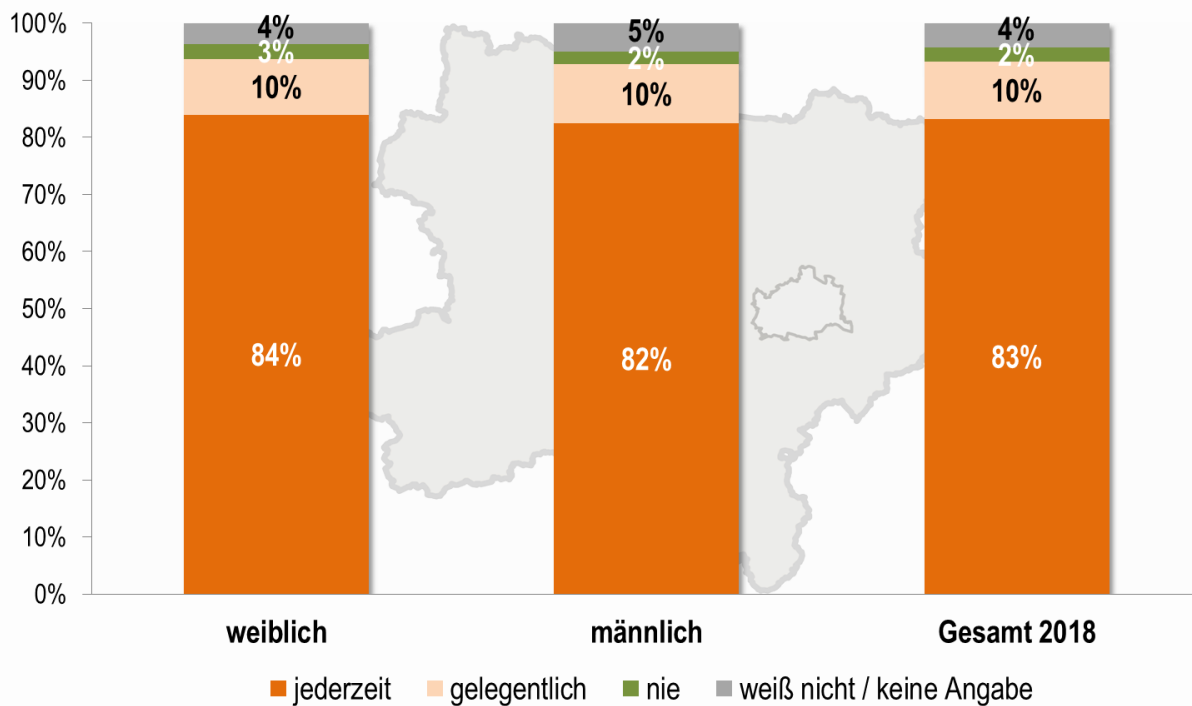


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahren mit Führerschein) nach Geschlecht in [Prozent]

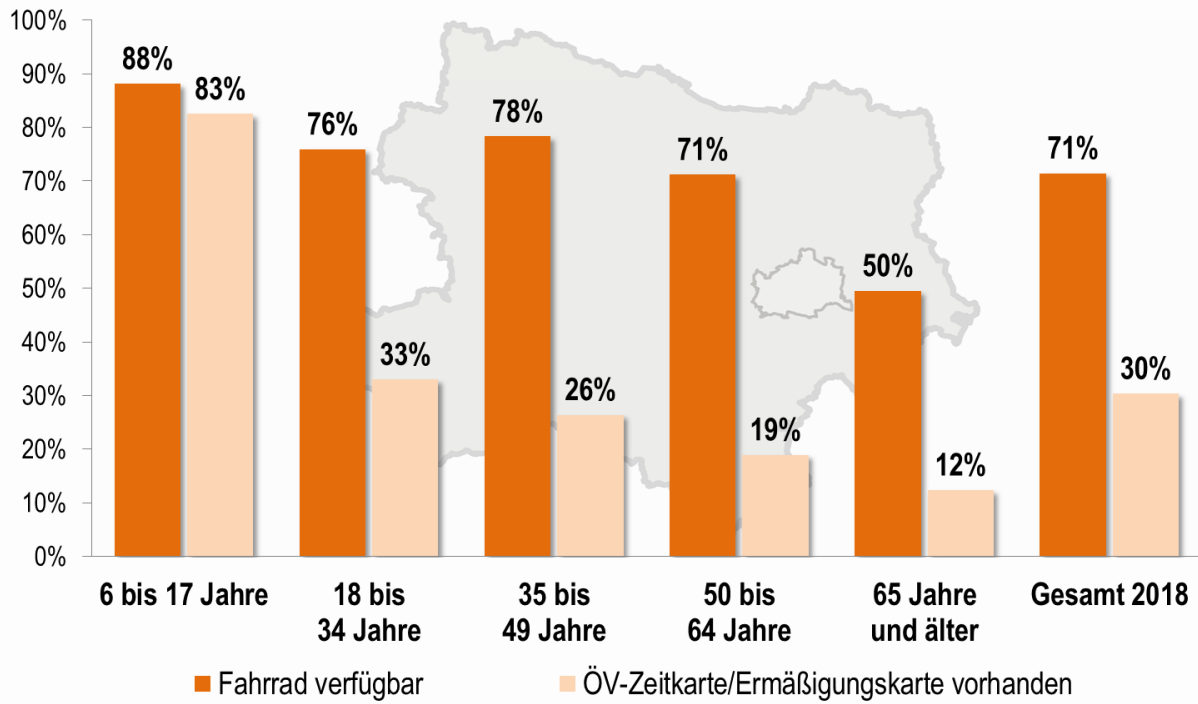


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Verfügbarkeit von Fahrrad, ÖV-Zeit-/Ermäßigungskarten in [Prozent]



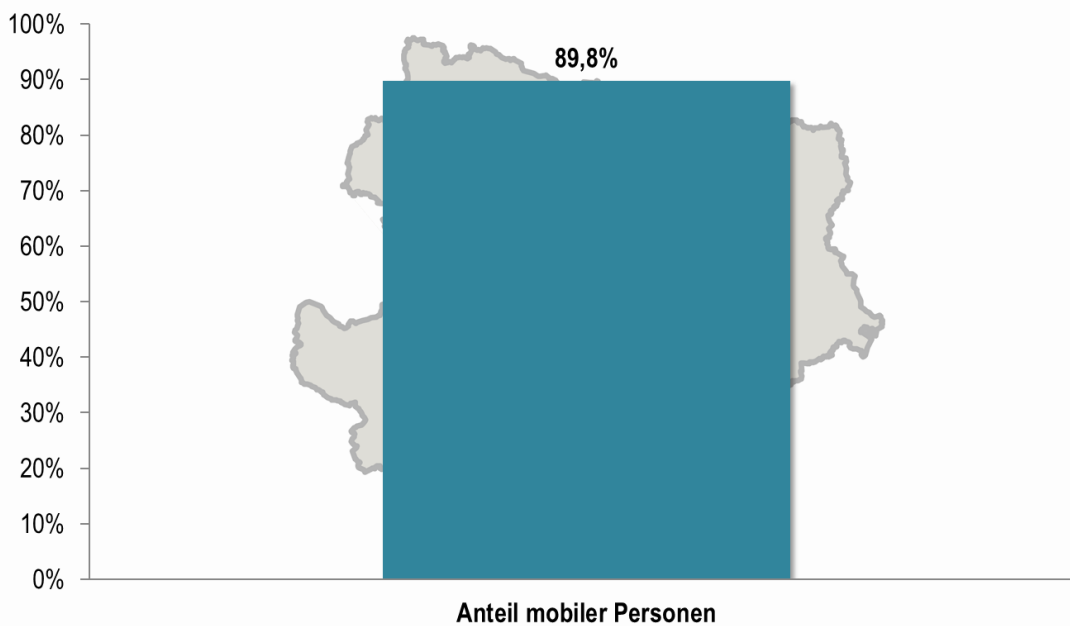
3.3 Wegekennzahlen

NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Anteil mobiler Personen (Außer-Haus-Anteil, Werktage) in [Prozent]

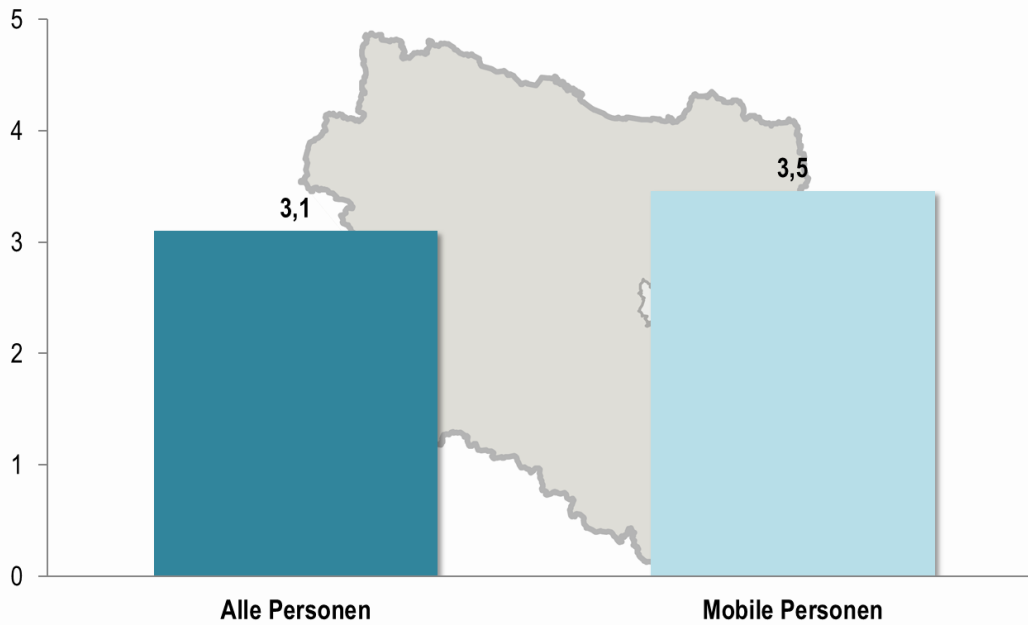


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



**Mittlere Tageswegehäufigkeit (an einem Werktag)
[Wege/Tag und (mobiler) Person]**

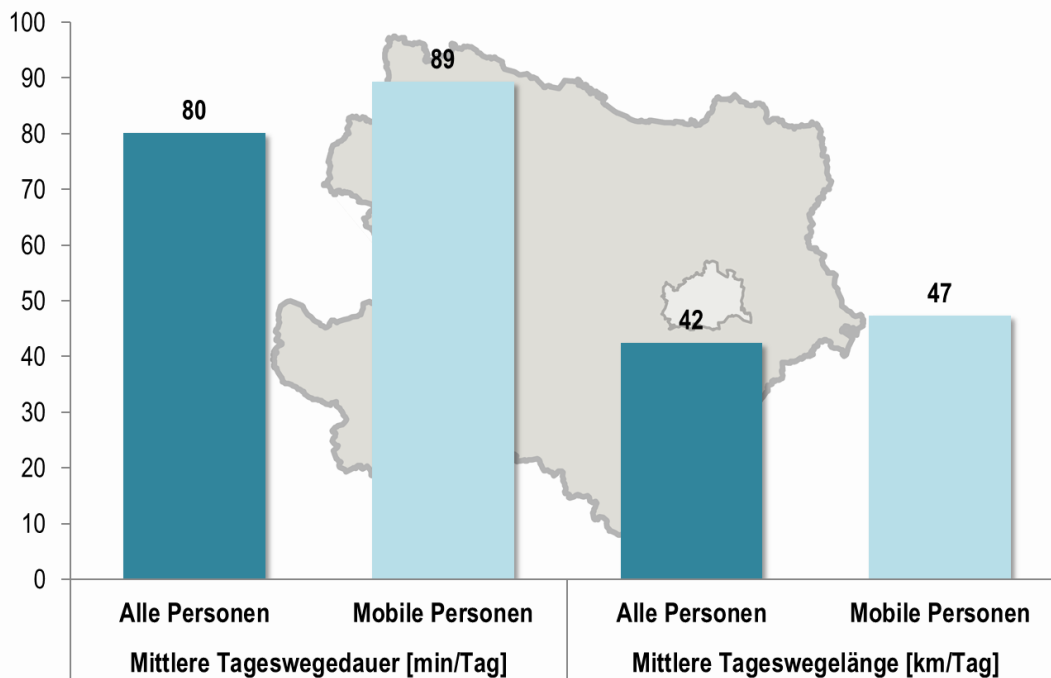


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



**Mittlere Tageswegdauer und Mittlere Tageswegelänge (an einem Werktag)
[Minuten/Tag bzw. km/Tag und (mobiler) Person]**

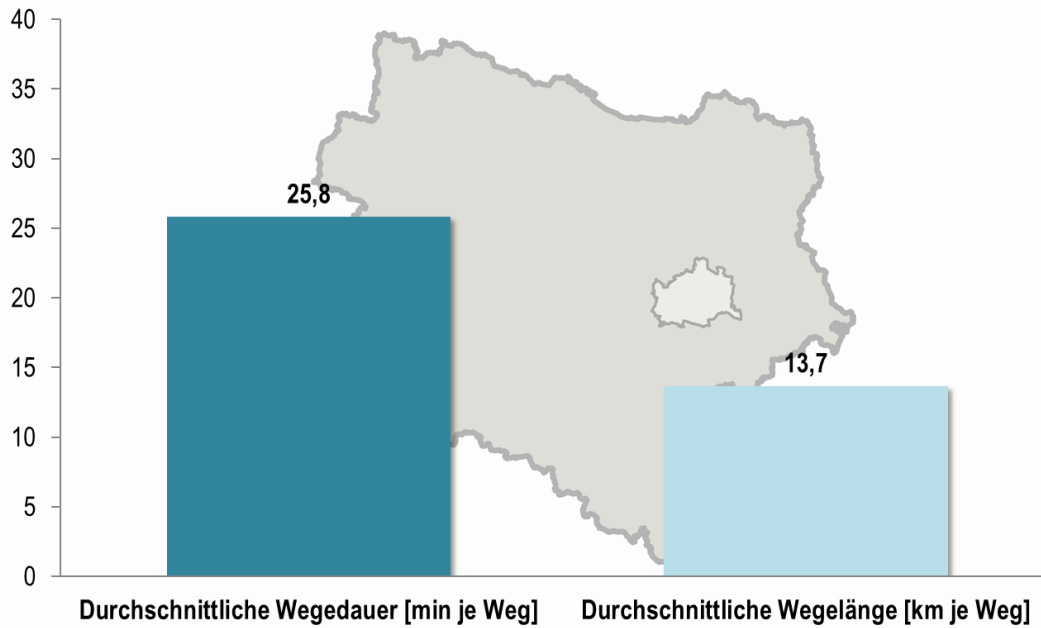


NÖ Industrieviertel

Mobilitätshebung Niederösterreich 2018



**Durchschnittliche Wegedauer und Wegelänge (Werktage)
[Minuten bzw. Kilometer je Weg]**

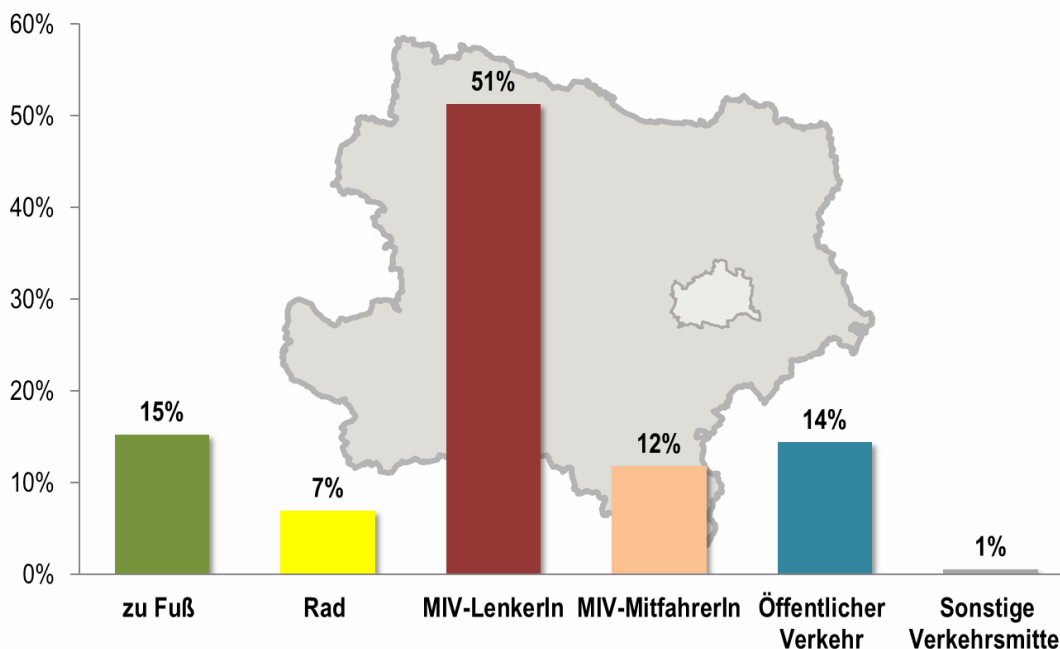


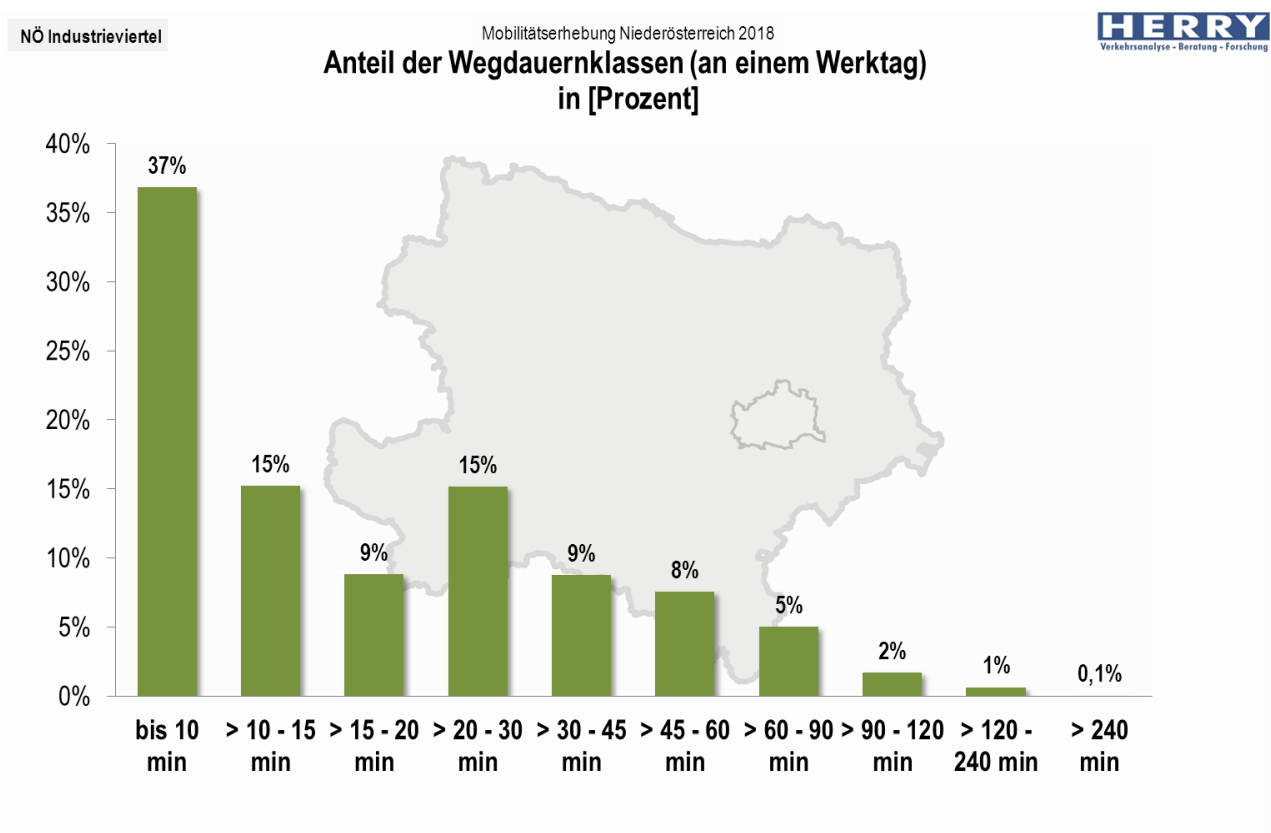
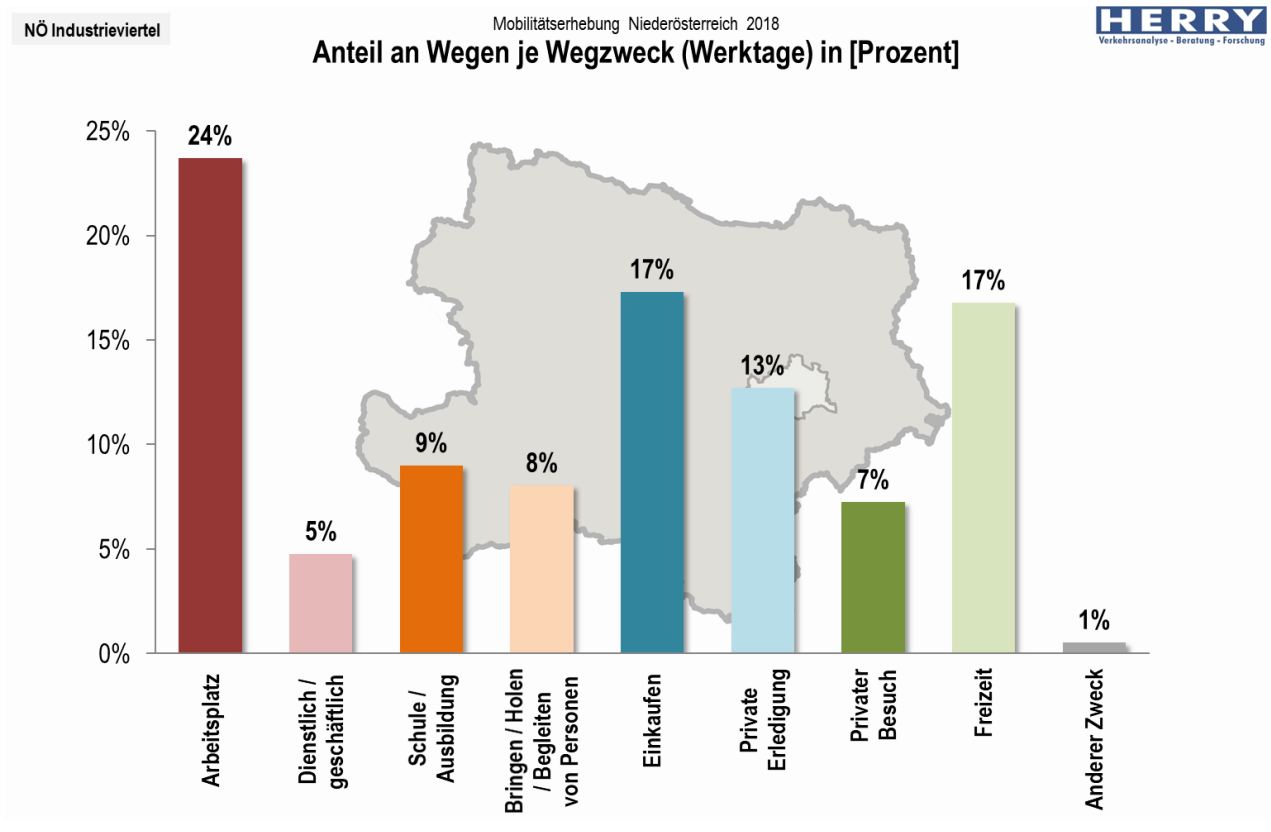
NÖ Industrieviertel

Mobilitätshebung Niederösterreich 2018



**Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split, Werktage)
in [Prozent]**



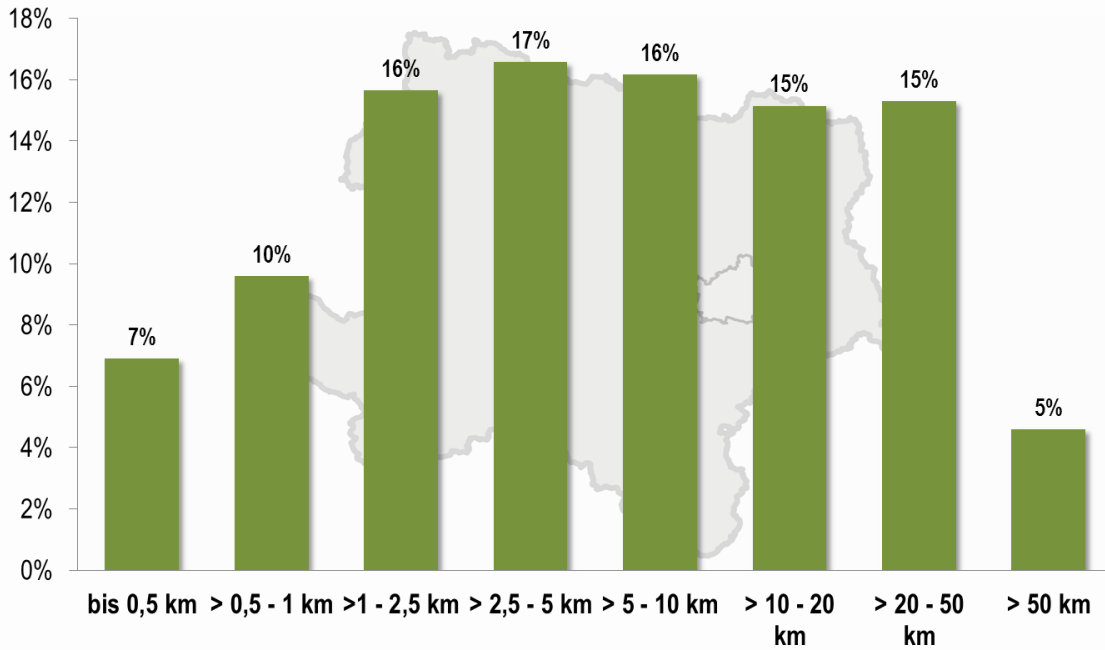


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



**Anteil der Weglängenklassen (an einem Werktag)
in [Prozent]**

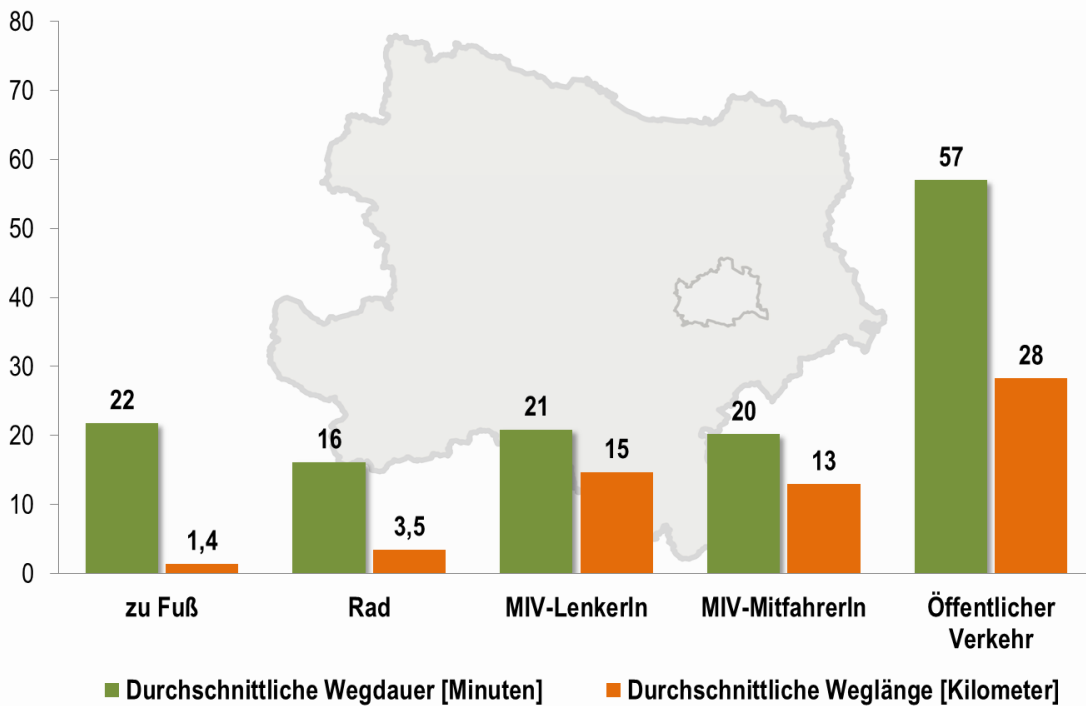


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



**Durchschnittliche Wegdauern [min] und
Weglängen [km] je Verkehrsmittel (Werktage)**

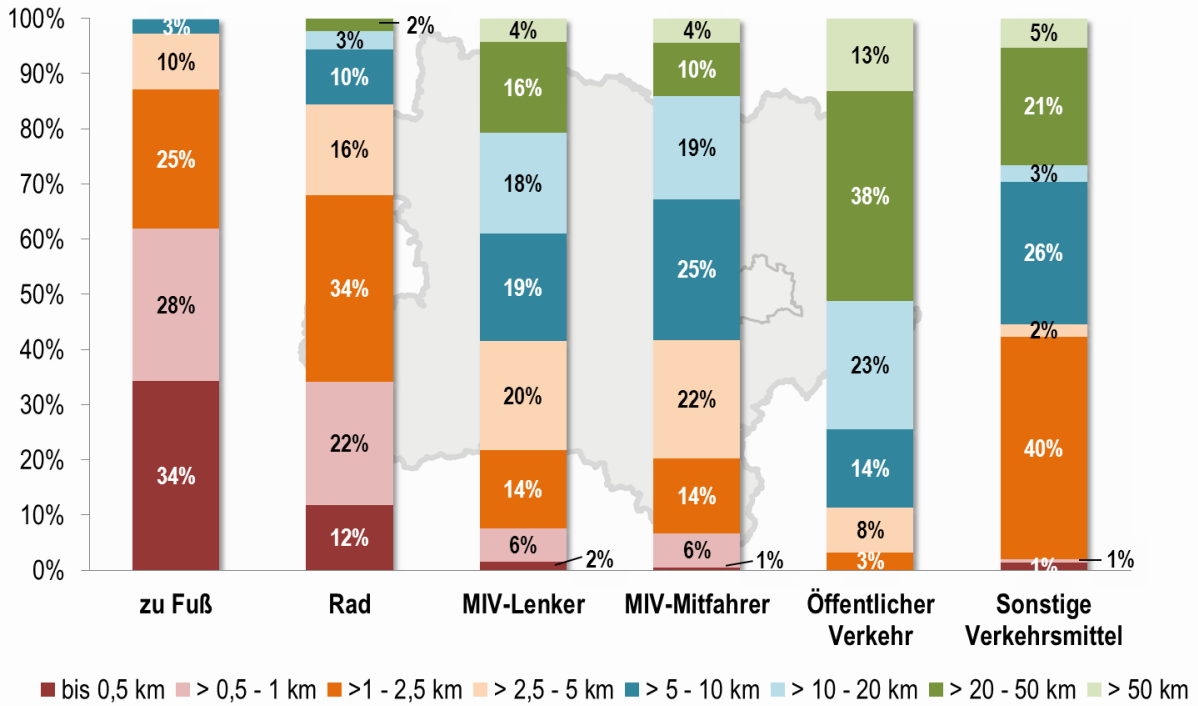


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018



Anteil der Weglängenklassen (an einem Werktag) in [Prozent]

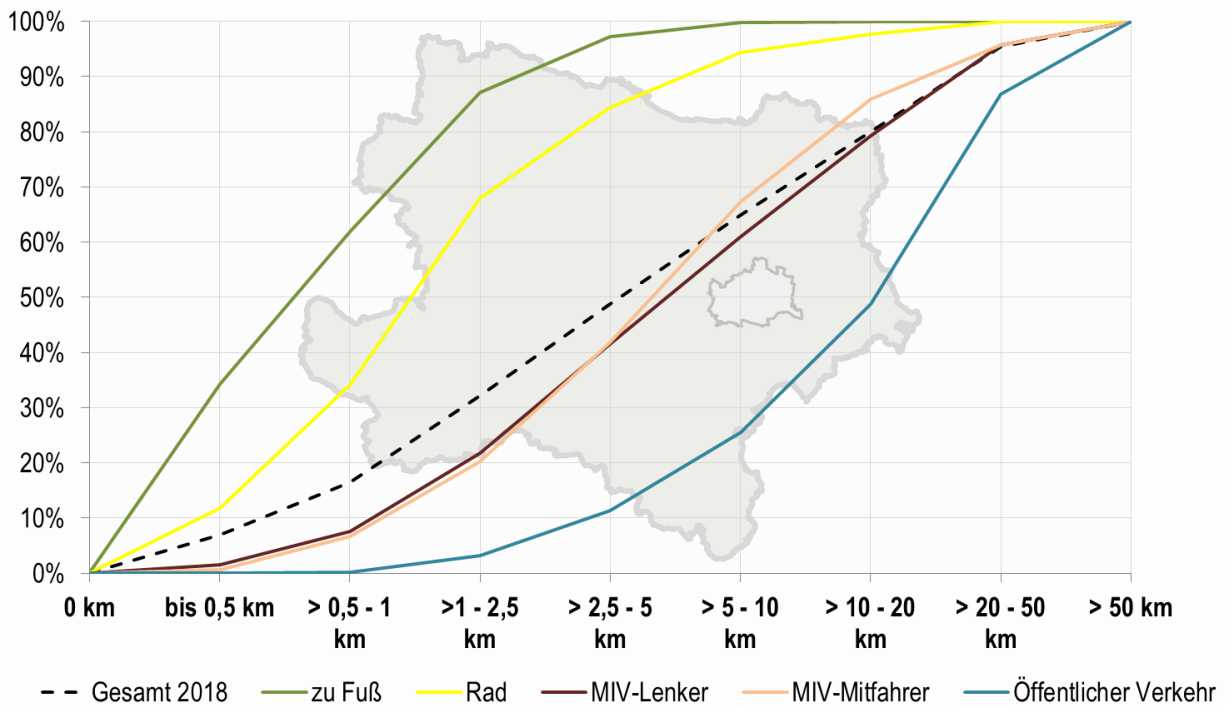


NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018

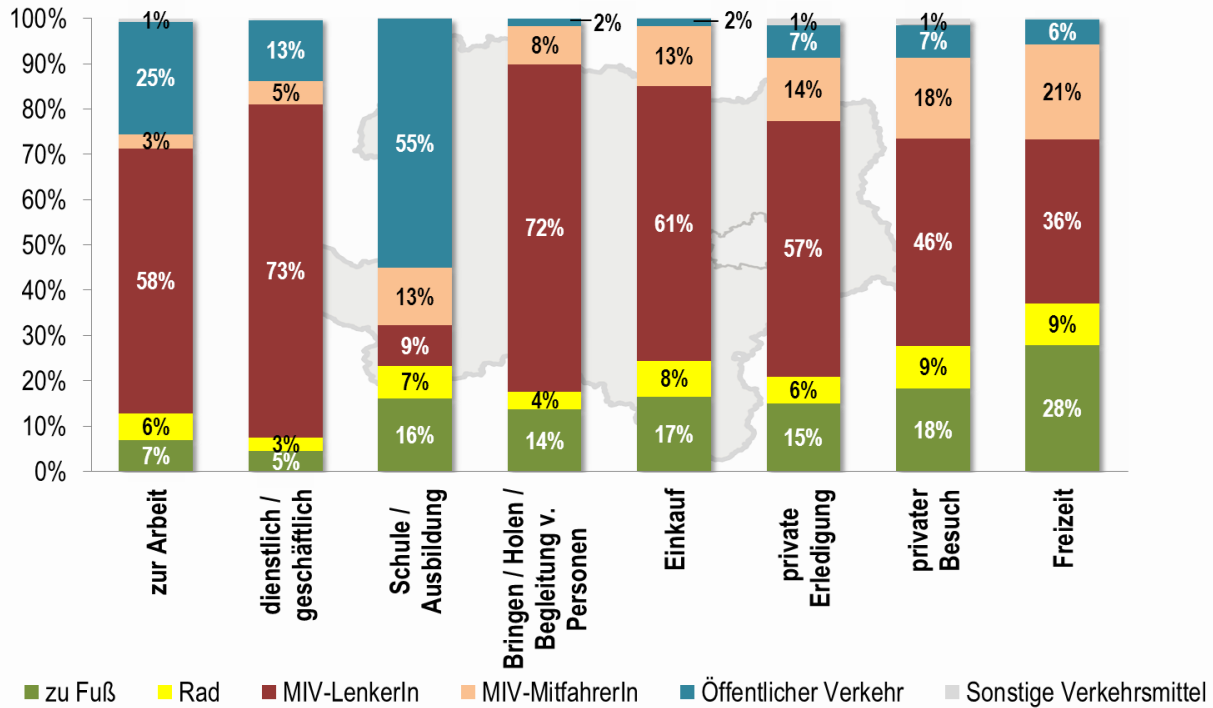


Summenhäufigkeit der Weglängenklassen (Werktage) je Hauptverkehrsmittel und Niederösterreich Gesamt in [Prozent]



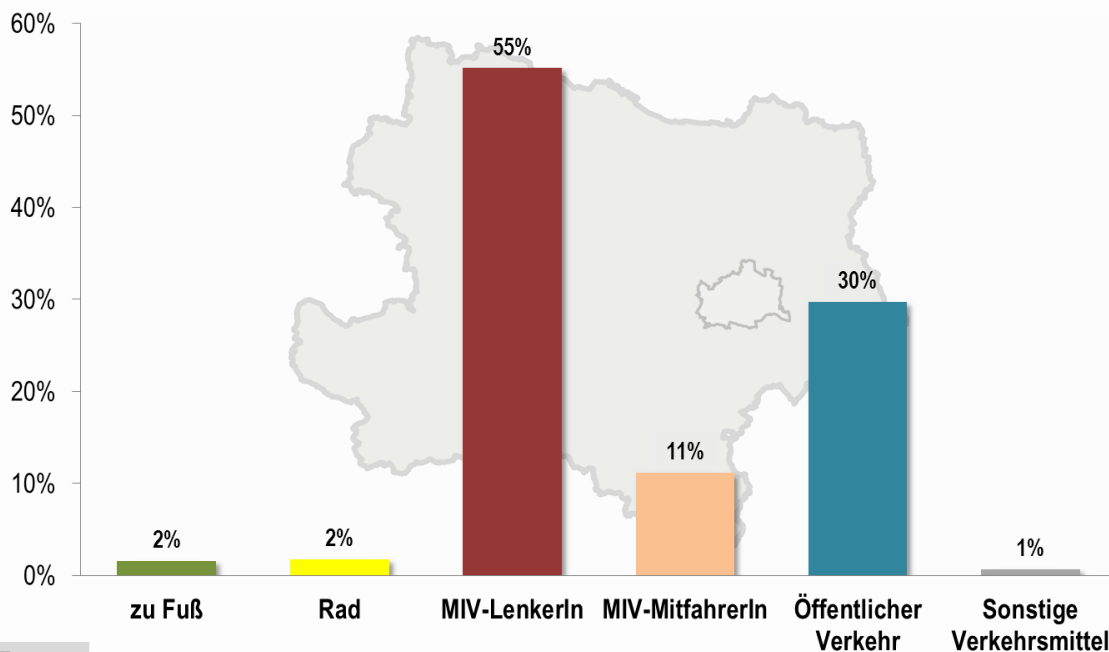
NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018
**Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel
 (Modal-Split, Werktage) in [Prozent]**



NÖ Industrieviertel

Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018
**Anteil der Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel
 (Werktage) in [Prozent]**



Ø Tages-
 Fahrleistung : 0,36 Mio. 0,4 Mio. 12,6 Mio. 2,5 Mio. 6,8 Mio. 0,2 Mio. Personen-km