



Ausgangslage, Erhebungsmethode und Rücklauf

Ausgangslage

Im Zeitraum von Ende Oktober 2013 bis Ende Oktober 2014 wurde die Datenerhebung zur ersten österreichweiten Mobilitätsstudie seit dem Jahr 1995 durchgeführt. Auftraggeber sind das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), die Österreichischen Bundesbahnen Infrastruktur AG (ÖBB) sowie die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Tirol. Insgesamt wurden dabei 66.936 Haushalte angeschrieben, diese sollten u.a. die Wege erfassen, die alle Haushaltsmitglieder an zwei vorgegebenen Stichtagen zurückgelegt haben. Die vorliegende Zusammenfassung zeigt wesentliche Ergebnisse dieser Erhebung und vergleicht diese mit den früheren Ergebnissen aus dem Jahr 1995.

Erhebungsablauf

Alle für die Befragung zufällig ausgewählten Haushalte erhielten im ersten Schritt ein Ankündigungsschreiben des Auftraggebers, danach folgten die vollständigen Erhebungsunterlagen per Post. Die Stichprobe wurde dabei über ein ganzes Jahr verteilt. Lagen bis zu bestimmten Zeitpunkten keine Antworten vor, erfolgten bis zu drei Erinnerungen per Postkarte bzw. Telefonanruf. Führte auch dies nicht zu einer Antwort, erfolgte abschließend ein einmaliger Neuversand der kompletten Erhebungsunterlagen. Die Befragung wurde im Methodenmix durchgeführt, je nach Wahl der Haushalte war eine Studienteilnahme entweder schriftlich, telefonisch oder online möglich.

Erhebungsgebiet und befragte Personen

Das Erhebungsgebiet umfasste das gesamte Bundesgebiet. In Teilgebieten wurde die Stichprobe von den Mitauftraggebern aufgestockt, so dass diese nicht gleichmäßig auf Österreich verteilt war. Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Melderegister gezogen, innerhalb der angeschriebenen Haushalte wurden Personen ab 6 Jahren befragt.

Stichprobengröße und Rücklauf

Die bereinigte Bruttostichprobe beläuft sich auf 65.080 Haushalte. Die Nettostichprobe (Rücklauf) beträgt 18.232 Haushalte (28 Prozent), d.h. mehr als jeder vierte kontaktierte Haushalt nahm an der Befragung teil. 1.162 der teilnehmenden Haushalte erfüllten die Mindestkriterien an ein vollständiges Interview

nicht. Der Anteil der verwertbaren Haushalte, d.h. die verwertbare Nettostichprobe bzw. der verwertbare Rücklauf, beträgt damit 26 Prozent (17.070 Haushalte). Die Anzahl der befragten Personen aus diesen Haushalten beträgt 38.220 Personen, die zu 76.440 Stichtagen befragt wurden (2 je Person). Von diesen Personen wurden in Summe 196.604 Wege angegeben. Darüber hinaus wurden Informationen zu 24.011 haushaltszugehörigen Kfz gesammelt.

Gewichtung und Hochrechnung

Für die Erhebungszeiträume Sommer, Herbst, Winter und Frühling sowie für die Wochentagstypen Werktag (Montag bis Freitag), Samstag sowie Sonn- und Feiertage wurde bezüglich der Gewichtungsmerkmale jeweils die Repräsentativität der Stichprobe in Bezug auf die Grundgesamtheit, definiert als die Wohnbevölkerung ab 6 Jahren, unterschieden nach den Bundesländern und nach Raumtyp der Bezirke (Wien, Großstädte, zentrale Bezirke, periphere Bezirke) mittels Gewichtung und Hochrechnung hergestellt. Folgende Merkmale wurden bei den Gewichtungs- und Hochrechnungsschritten wenn möglich berücksichtigt: Bundesland, Raumtyp, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Beruf, Schulbildung, Pkw-Anzahl im Haushalt, ÖV-Zeitkartenbesitz.

Qualitätssicherung

Bereits im Vorfeld wurde mit der Erstellung des KOMOD Handbuchs ein methodischer Standard erarbeitet, mit dem Ziel, die Vergleichbarkeit verschiedener, zukünftiger Mobilitätsstudien in Österreich zu verbessern. Die eigens eingesetzte externe Qualitätssicherung sorgte während der gesamten Projektlaufzeit für die Einhaltung dieser hohen Qualitätsstandards.

Durchführende Institutionen

Die Befragung wurde von infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und TRICONSULT – Wirtschafts-analytische Forschung Ges.m.b.H. durchgeführt. Die gesamte Datenaufbereitung einschließlich Gewichtung, Hochrechnung und Analyse oblag HERRY Consult GmbH. Die Stichprobenziehung sowie die externe Qualitätssicherung wurde von Sammer und Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. in Zusammenarbeit mit der Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, durchgeführt.

Studie erstellt von:



im Auftrag von:



Mobilität in Österreich

83% der Personen sind an einem Werktag mobil

Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Erhebungstag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat. Pro Werktag unternimmt eine Person durchschnittlich 2,8 Wege außer Haus. An Samstagen sind 77% der Personen mobil, an Sonn- und Feiertagen nur 66%. Ebenso sinkt die Anzahl der Wege pro Person und Tag an Sonn- und Feiertagen auf 1,9.

Durchschnittlich 36 Kilometer pro Werktag

Um die täglichen Ziele aufzusuchen und zurück nach Hause zu kommen, legen die Österreicherinnen und Österreicher pro Werktag im Schnitt 36 Kilometer zurück. Für diese Strecke benötigen sie durchschnittlich eine Stunde und zehn Minuten.

Mobilitätskennziffern Österreich (Gesamtjahr, alle Tage)

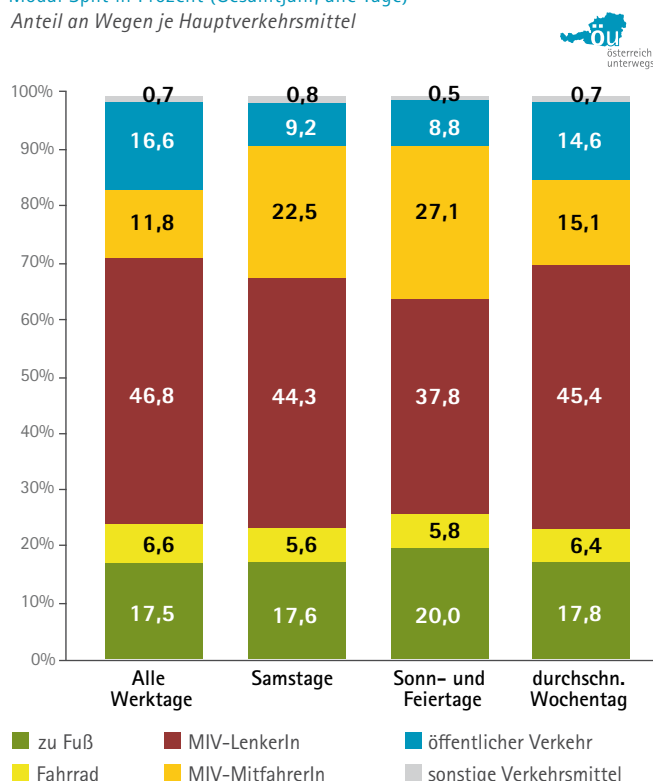
Merkmal	Außer-Haus-Anteil	Wege pro Person und Tag	zurückgelegte Tageskilometer	tägliche Unterwegszeit
Werktag	83%	2,8	36	70
Samstage	77%	2,5	37	66
Sonn- und Feiertage	66%	1,9	35	58
durchschn. Wochentag	79%	2,6	36	68

Fast die Hälfte der Wege wird mit dem MIV als LenkerIn zurückgelegt

In Österreich wird im Durchschnitt an Werktagen fast jeder zweite Weg mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als LenkerIn

Modal Split in Prozent (Gesamtjahr, alle Tage)

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel



Hinweis: Im Management Summary werden vorrangig Befunde bzw. Messergebnisse dargestellt. Detaillierte Erklärungen und Hintergründe stehen in den jeweiligen Kapiteln des Ergebnisberichts.

zurückgelegt, weitere 12% als MitfahrerIn. Der Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt bei 18%, mit dem Fahrrad werden 7% der Wege zurückgelegt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) beträgt an Werktagen rund 17%. Am Wochenende, insbesondere an Sonn- und Feiertagen, zeigt sich ein anderes Bild. Dort werden mehr Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, allerdings mit einem wesentlich höheren Besetzungsgrad und damit einem geringeren Anteil an MIV-LenkerInnen, zurückgelegt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs fällt beim sonntäglichen, vorwiegend freizeitbedingten, Verkehr auf unter 10%.

Je nach Wegelänge werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen und die daraus resultierenden Anteile an der gesamten Verkehrsleistung, ergibt sich ein deutlich abweichendes Bild.

Mittlere Wegelänge je Hauptverkehrsmittel (Gesamtjahr, Werktag)

zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel	Österreich gesamt
1,4 km	3,5 km	16 km	16 km	17 km	45 km	13 km

Verkehrsleistung in Prozent (Gesamtjahr, Werktag)

zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel
2%	2%	57%	15%	22%	2%

Ein Weg ist durchschnittlich 13 km lang. Mit dem Öffentlichen Verkehr werden längere Entfernungen zurückgelegt als mit anderen Verkehrsmitteln (17 km pro Weg), daher liegt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung deutlich höher bei 22%. Aber auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei der Verkehrsleistung mit knapp drei Viertel höher als bei der Anzahl der Wege (rund 16 km pro Weg). Auf Grund der kürzeren Entfernungen sind hier die Anteile der Fuß- (1,4 km pro Weg bzw. 2%) und Radwege (3,5 km pro Weg bzw. 2%) deutlich geringer.

104 Milliarden Kilometer pro Jahr bei 7,5 Milliarden Wegen

Hochgerechnet auf ein gesamtes Jahr ergibt sich eine Jahresverkehrsleistung der Österreicherinnen und Österreicher ab 6 Jahren von rund 104 Milliarden Kilometern bei 7,5 Milliarden Wegen, für die in Summe 3,3 Milliarden Stunden benötigt werden. 76 Mrd. km entfallen auf den MIV. 21 Mrd. km entfallen auf den ÖV, davon wiederum 11 Mrd. km auf die Eisenbahn (inkl. Schnellbahn). Fuß- und Radwege machen in Summe 4 Mrd. km aus.

Mobilität in Österreich im Detail (Werktage)

Deutliche Unterschiede zwischen Stadt und Land

Der Anteil des FußgängerInnenverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) nimmt mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität sowie mit Zunahme der peripheren Lage des Wohnortes markant ab, während gleichzeitig der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutlich steigt. Der Anteil des Radverkehrs ist in den Großstädten (ohne Wien) am größten. In Wien steht der starke ÖV nicht nur in Konkurrenz zum MIV, sondern auch zum Radverkehr.

Modal Split in Prozent nach Raumtyp (Gesamtjahr, Werktage)

Hauptverkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel
Wien	24,6	4,0	24,7	7,7	38,3	0,6
Großstädte (o. Wien)	19,5	13,0	38,9	10,8	17,3	0,4
zentrale Bezirke	14,4	7,7	51,5	13,3	12,6	0,4
periphere Bezirke	15,3	5,8	56,5	13,1	8,4	0,9

Je Wegzweck werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt

Wege zur oder von der Arbeit werden sehr selten zu Fuß zurückgelegt, während die Anteile des MIV (bei sehr niedrigem Besetzungsgrad) und des ÖV sehr hoch sind. Beim Ausbildungsverkehr dominiert dagegen der ÖV, der für fast die Hälfte dieser Wege genutzt wird. Bei Begleitwegen (Bringen und Holen von Personen) dominiert der MIV, darüber hinaus weist dieser Zweck die geringsten Anteile beim Radverkehr und beim ÖV auf. Einkaufswege werden dagegen häufig zu Fuß und auch mit dem Fahrrad zurückgelegt, selten aber mit dem ÖV. Private Erledigungen weisen einen überdurchschnittlich hohen Anteil an MitfahrerInnen im MIV auf, am größten ist dieser bei den reinen Freizeitwegen. Diese haben (nach den Ausbildungswegen) den geringsten Anteil an MIV-Wege als LenkerInnen, welche jedoch einen hohen Besetzungsgrad aufweisen. Die Anteile der Fuß- und Radwege sind bei den Freizeitwegen am größten, während der Anteil der Wege mit dem ÖV hier relativ gering ist.

Modal Split in Prozent nach Wegzweck (Gesamtjahr, Werktage)

Hauptverkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel
Arbeitsplatz	7,6	6,6	60,1	5,1	20,2	0,5
Schule/Ausbildung	20,5	5,7	8,5	15,7	49,2	0,4
Begleitwege	16,0	2,4	66,8	8,7	6,1	0,1
Einkauf	25,1	7,6	45,5	13,0	8,7	0,1
private Erledigung	17,3	5,9	46,6	15,3	14,1	0,9
Freizeit	29,7	9,9	30,2	16,6	12,2	1,3

Unterschiede nach Alter und Geschlecht

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich zwischen den Altersklassen erheblich. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil des MIV als LenkerInnen an. Er erreicht bei den 35 bis 44-Jährigen seinen größten Anteil, bei höherem Alter sinkt dieser aber wieder. Insbesondere Kinder bis 14 Jahre, aber auch Jugendliche bis 19 Jahre und Personen ab 65 Jahren weisen die größten Anteile an MIV-Wege als MitfahrerInnen auf.

Auch bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen liegen Kinder bis 14 Jahre und Personen ab 65 Jahren voran. Der Zu-Fuß-Anteil ist geprägt durch einen sprunghaften Abfall in der Altersklasse ab 15 Jahren, da hier der MIV erstmals als LenkerInnen verfügbar wird und der ÖV (auf Grund der größeren Distanzen zu den Ausbildungsstellen) deutlich zulegt. Danach, ab einem Alter von etwa 25 Jahren, steigt der Zu-Fuß-Anteil wieder langsam an.

Der ÖV wird von jüngeren Personen deutlich häufiger genutzt als von älteren, der Anteil sinkt mit zunehmendem Alter und erreicht bereits bei Personen ab 35 Jahren den geringsten Wert. Besonders interessant ist die Entwicklung beim Radverkehr. Während Kinder bis 14 Jahre noch relativ häufig Radfahren, halbiert sich der Radanteil im Alter von 15-19 Jahren und erreicht bei den 20- bis 34-Jährigen den geringsten Wert. Mit weiter zunehmendem Alter steigt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege wieder an und erreicht bei den Personen ab 65 Jahren beinahe wieder jenen Anteil, den auch Kinder aufweisen.

Während die Anteile der Radwege und der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bei Männern und Frauen in etwa gleich groß sind (Männer fahren etwas mehr Rad, Frauen etwas mehr mit dem ÖV), legen Frauen nach wie vor mehr Wege zu Fuß und deutlich weniger mit dem MIV zurück. Auch innerhalb der MIV-Fahrten sind die Frauen deutlich seltener LenkerInnen und wesentlich häufiger als Männer MitfahrerInnen. Diese Unterschiede ergeben sich aus der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sowie aus unterschiedlichen beruflichen und privaten Verpflichtungen und daraus resultierend unterschiedlichen Wegzwecken.

Modal Split in Prozent nach Alter und Geschlecht (Gesamtjahr, Werktage)

Hauptverkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel
6-14 Jahre	26,0	9,7	0,0	33,8	30,2	0,3
15-19 Jahre	11,9	5,2	21,2	19,3	41,3	1,1
20-24 Jahre	11,7	3,6	54,6	7,0	22,5	0,6
25-34 Jahre	16,5	4,2	53,8	7,3	17,5	0,6
35-44 Jahre	14,5	6,0	61,7	5,9	11,5	0,4
45-54 Jahre	13,7	7,2	59,1	8,2	11,2	0,6
55-64 Jahre	17,9	7,4	49,1	10,9	13,8	0,9
65 und älter	25,8	8,1	38,8	14,6	11,5	1,1
männlich	13,9	7,4	53,7	8,3	15,7	1,0
weiblich	20,9	5,9	40,2	15,1	17,5	0,4

Mobilität in Österreich 1995 bis 2013/2014

Unterschiede zwischen den Erhebungen

Anders als bei der aktuellen Erhebung wurde im Jahr 1995 nur an Werktagen im Herbst befragt. Der Vergleich zwischen den Erhebungen bezieht sich daher auf die aktuellen Herbst-Ergebnisse an Werktagen. Die Erhebungsmethode der österreichweiten Erhebung 1995 ist relativ gut mit „Österreich unterwegs 2013/14“ vergleichbar. Trotz möglicher methoden- oder stichprobenbedingter Unterschiede in den Ergebnissen zeigen sich sehr deutliche Entwicklungstrends für die hier dargestellten Mobilitätsindikatoren. Generell ist beim Vergleich der Ergebnisse zu berücksichtigen, dass sich die Bevölkerungsstruktur in den vergangenen 20 Jahren deutlich verändert hat. Ein Teil der Unterschiede des durchschnittlichen Mobilitätsverhaltens ist daher auf eine geänderte Zusammensetzung der Bevölkerung zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich aber auch die raumstrukturellen Gegebenheiten (z.B. Zersiedelung, Einkaufszentren am Stadtrand) und die Verkehrsinfrastruktur, die persönlichen Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsoptionen (z.B. Führerscheinbesitz) sowie die realen Verkehrskosten maßgeblich verändert.

Anstieg beim Anteil mobiler Personen

Der Anteil der Personen, die an einem Werktag außer Haus unterwegs sind, ist 2013/2014 um 3 Prozentpunkte höher als 1995. Umgekehrt verhält es sich mit der Anzahl der zurückgelegten Wege, 2013/2014 wurden pro Person weniger Wege zurückgelegt als 1995. Trotz gestiegener Tageswegelängen um mehr als 20% ist die Tageswegedauer im Durchschnitt annähernd gleich geblieben. Dies ist auf eine (zum Teil soziodemographisch und raumstrukturell bedingte) Änderung bei der Verkehrsmittelwahl und der damit in Zusammenhang stehenden höheren durchschnittlichen Fortbewegungsgeschwindigkeit zurückzuführen.

Mobilitätskennziffern nach Erhebungsjahr (Herbst, Werktage)

Merkmal (Werktage)	Außer-Haus-Anteil	Wege pro Person	zurückgelegte Tageskilometer	tägliche Unterwegszeit
Herbst 1995	82%	3,0	28 km	70 min
Herbst 2013/2014	85%	2,8	34 km	70 min

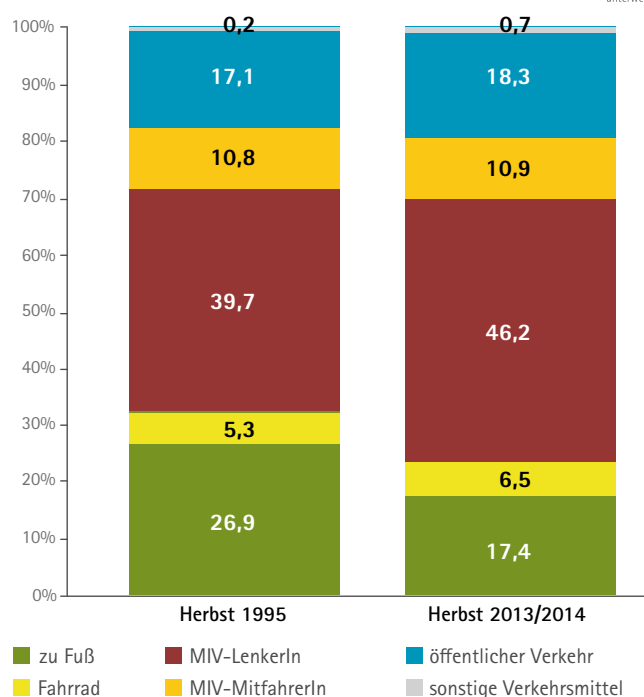
Starker Rückgang des Anteils der Fußwege

Der Vergleich mit 1995 zeigt einen starken Rückgang des Wegeanteils, der zu Fuß zurückgelegt wird. Dem gegenüber steht ein wesentlicher Anstieg beim Anteil der Wege mit dem motorisierten Individual-

verkehr, allerdings nur bei Wegen als LenkerIn. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs sowie der Radverkehrsanteil haben im selben Zeitraum leicht zugenommen.

Modal Split in Prozent nach Erhebungsjahr (Herbst, Werktage)

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel



Starker Anstieg der Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung der Bevölkerung (ab 6 Jahren) ist seit 1995 um mehr als ein Drittel auf 273 Mio. Personen-km pro Werktag im Herbst gestiegen. Dabei sind die zu Fuß in Summe zurückgelegten Entfernungen, trotz des Rückgangs beim Anteil der Fußwege, etwa gleich geblieben, was auch auf längere durchschnittliche Fußwege zurückzuführen ist. Mit dem Fahrrad werden heute um 3 Mio. Personen-km mehr zurückgelegt, auch beim ÖV - hauptsächlich aufgrund der Zuwächse beim Bahnverkehr - ist eine Steigerung um 15 Mio. Personen-km ersichtlich. Absolut kam es bei LenkerInnen des MIV zur größten Steigerung um rund 43 Mio. Personen-km an Werktagen. Relativ gesehen ist diese Steigerung um rd. 37% aber geringer als jene im Bahnverkehr, wo sie rd. 48% beträgt.

Verkehrsleistung in Mio. Personen-km nach Erhebungsjahr (Herbst, Werktage)

Verkehrsleistung (Werktage, Mio. Personen-km)	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	Eisenbahn	sonstiger öffentlicher Verkehr	sonstige Verkehrsmittel	Summe
Herbst 1995	5,2	2,3	116,2	31,0	22,8	27,2	1,3	206,2
Herbst 2013/2014	5,1	5,2	158,7	33,5	34,0	31,2	4,7	273,4

Impressum

Medieninhaber und für den Inhalt verantwortlich: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Redaktion: HERRY Consult GmbH; Wien, Juni 2016