

# Österreich unterwegs 2013/2014

Ergebnisbericht zur  
österreichweiten  
Mobilitätserhebung  
„Österreich unterwegs  
2013/2014“

[www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at)

im Auftrag von:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Abteilung II/Infra 2: Infrastrukturplanung  
(Gesamtprojektleitung)

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-  
Aktiengesellschaft

Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG

Land Burgenland

Land Niederösterreich

Land Steiermark

Land Tirol

Wien, Juni 2016



österreich  
unterwegs



# Österreich unterwegs 2013/2014

## **Auftraggeber, Gesamtprojektleitung**

### **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

Sektion II / Abteilung Infra 2: Infrastrukturplanung

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Abteilungsleitung: Dipl.-Ing. Dr. Thomas Spiegel

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Roman Kirnbauer

## **Auftraggeber**

### **Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

#### Projektträger:

ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983, 1011 Wien

#### Projektdurchführung:

ASFINAG Service GmbH

Traunuferstraße 9, 4052 Ansfelden

Abteilung Verkehrsmanagement

Klingerstraße 10b, 1230 Wien

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Ronald Pompl

### **Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG**

Geschäftsbereich Asset Management und Strategische Planung

Praterstern 3, 1020 Wien

Geschäftsbereichsleitung: Ing. Werner Baltram

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Bernhard Poimer

**Amt der Burgenländischen Landesregierung**

Stabstelle Raumordnung und Wohnbauförderung, Referat Gesamtverkehrscoordination  
7000 Eisenstadt, Europaplatz 1

Stabstellenleitung: Gesamtverkehrskordinator Mag. Peter Zinggl, LL.M.

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Hannes Klein

**Amt der Niederösterreichischen Landesregierung**

Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Abteilungsleitung: Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer

Projektleitung beim Auftraggeber: Mag. Roman Dangl

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung**

Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau

Stempfergasse 7, 8010 Graz

Abteilungsleitung: LBD Dipl.-Ing. Andreas Tropper

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Alfred Nagelschmied

**Amt der Tiroler Landesregierung**

SG Verkehrsplanung

Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck

Leitung: Dipl.-Ing. Ludwig Schmutzhard

Projektleitung beim Auftraggeber: Dipl.-Ing. Mag. Ekkehard Allinger-Csollich



## **Auftragnehmer**

### **Arbeitspaket: Erhebungsdurchführung**

#### **infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH**

Friedrich-Wilhelm-Straße 18, 53113 Bonn, Deutschland

Projektleitung beim Auftragnehmer: Dipl. Soz. Robert Follmer

Bearbeitungsteam:

MA Dana Gruschwitz

Dipl. Soz.-Wiss. Martin Kleudgen

Dipl. Soz.-Wiss. Zafirios Aki Kiatipis

Dipl. Des. (FH) Astrid Blome

#### **TRICONSULT - Wirtschaftsanalytische Forschung Gesellschaft m.b.H.**

Lange Gasse 30, 1080 Wien

Projektleitung beim Auftragnehmer: Dr. Felix Josef

Bearbeitungsteam:

Mag. Stefan Gensasz

Mag. Katja Körber

Samuel Kasper

### **Arbeitspaket: Datenverarbeitung, Hochrechnung und Analyse**

#### **HERRY Consult GmbH**

Argentinierstraße 21, 1040 Wien

Projektleitung beim Auftragnehmer: Mag. Ing. Rupert Tomschy

Bearbeitungsteam:

Dr. Max Herry

Mag. Irene Steinacher

Mag. Ing. Rupert Tomschy

### **Arbeitspaket: Stichprobenziehung und Externe Qualitätssicherung**

#### **Sammer und Partner Zivilingenieur GmbH, ZIS+P Verkehrsplanung**

Leonhardstraße 12, 8010 Graz, Lannerstraße 25, 1190 Wien

Projektleitung beim Auftragnehmer: em. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer

Bearbeitungsteam:

Dipl.-Ing. Christian Gruber

Dipl.-Ing. Dr. Gerald Röschel

em. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer

## **Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur**

Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (RaLI)

Peter Jordan Straße 82, 1190 Wien

Projektleitung beim Auftragnehmer: Dipl.-Ing. Dr. Roman Klementsitz

Bearbeitungsteam:

Ilil Beyer Bartana, M.Sc.

Dipl.-Ing. Dr. Roman Klementsitz

Dipl.-Ing. Elisabeth Raser

Dipl.-Ing. Sebastian Riegler

Dipl.-Ing. Dr. Oliver Roider

## **Impressum**

Herausgeber und Kontakt:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung II / Infra 2: Infrastrukturplanung

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

infra2@bmvit.gv.at

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Für den Inhalt verantwortlich:

HERRY Consult GmbH

Argentinierstraße 21, 1040 Wien

[www.herry.at](http://www.herry.at)

Stand: Juni 2016

## Vorwort

Große Infrastrukturprojekte im Bereich Straße und Schiene, der österreichweite Taktfahrplan oder multimodale Angebote im regionalen Verkehr – die Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) prägen und gestalten die Mobilität im ganzen Land. Entscheidungen, die wir heute treffen, haben Auswirkungen auf die Mobilität kommender Generationen – denken wir etwa an die auf viele Jahrzehnte ausgelegte Lebensdauer der großen Tunnelprojekte.



Die Grundlage guter Entscheidungen sind korrekte und vollständige Informationen zum Verkehrsverhalten und zu den soziodemographischen Hintergründen. In „Österreich unterwegs 2013/2014“ wurden erstmals seit 20 Jahren genau diese Informationen zur Mobilität österreichweit und vollständig erhoben. Die Ergebnisse dieser Studie bilden die Grundlage für unsere verkehrspolitischen Maßnahmen der kommenden Jahre. Deshalb stand bereits in der Vorbereitungsphase die höchstmögliche Qualität der gewonnenen Daten und Erkenntnisse im Mittelpunkt.

Mein Ressort hat durch den Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur, mit der Bestellung von Leistungen im Bahnverkehr und durch den vom bmvit geschaffenen rechtlichen Rahmen wichtige Instrumente in der Hand, um Mobilität zu gestalten und zu verändern.

Wichtige Zuständigkeiten im Bereich Mobilität liegen aber ebenso bei Ländern und Gemeinden. Auch diese Gebietskörperschaften haben Bedarf an verlässlichen Informationen. Ein wesentlicher Punkt in *Österreich unterwegs* ist deshalb die Zusammenarbeit von Bund und Ländern. Mit dem Ziel, österreichweit Mobilitätsdaten einheitlich zu erheben, auszuwerten und zu verwalten, haben sich mehrere Bundesländer am Projekt beteiligt. Darüber hinaus liegt nun eine einheitliche Methode - gleichsam ein gemeinsamer „Werkzeugkasten“ - bereit, um kommende Erhebungen der Gebietskörperschaften vergleichbar und in hoher Qualität durchzuführen.

Mit dem vorliegenden Bericht werden die wesentlichen Ergebnisse aus „Österreich unterwegs 2013/2014“ dargestellt. Eine differenzierte Betrachtung von Personengruppen und Raumtypen, aber auch der Vergleich mit der Erhebung von 1995 ermöglicht ein tiefgehendes Verständnis der Mobilität in Österreich und der Entwicklung in den vergangenen zwanzig Jahren.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre und dass dieser Bericht entscheidende Informationen für Ihre Arbeit oder für Ihr persönliches Interesse bietet. Für die Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist er ein wichtiger Input.

Jörg Leichtfried  
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Management Summary</b> .....	<b>I</b>
<b>1 Die Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Ablauf und Methode der Erhebung <i>Österreich unterwegs</i></b> .....	<b>4</b>
<b>1.3 Projektbegleitende Qualitätssicherung</b> .....	<b>9</b>
<b>1.4 Datenaufbereitung, Korrektur und Ergänzung</b> .....	<b>10</b>
1.4.1 Verwertbare Interviews - verwertbarer Rücklauf .....	10
1.4.2 Imputation und Korrektur von Wegen und bereinigter Analysedatensatz .....	11
1.4.3 Datenkorrekturen und Ergänzung fehlender Angaben .....	12
1.4.4 Berechnung von wesentlichen Mobilitätskennziffern (Wegzweck, hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel) .....	13
<b>1.5 Gewichtung und Hochrechnung</b> .....	<b>15</b>
1.5.1 Gewichtungsablauf und Gewichtungsebenen .....	16
1.5.2 Gewichtungsmerkmale und Gewichtungsschritte.....	19
<b>1.6 Darstellung der Erhebungsergebnisse</b> .....	<b>23</b>
1.6.1 Indikatoren der Mobilität .....	23
1.6.2 Statistischer Zufallsfehler der Ergebnisse .....	24
<b>2 Entwicklung der Haushaltsstruktur seit 1995</b> .....	<b>27</b>
<b>2.1 Haushaltsgrößen</b> .....	<b>27</b>
<b>2.2 Fahrzeugverfügbarkeit im Haushalt</b> .....	<b>28</b>
<b>2.3 Pkw-Stellplätze und Jahresfahrleistung der Haushalte</b> .....	<b>30</b>
<b>2.4 Entfernung des Haushalts zur nächsten Haltestelle Öffentlicher Verkehrsmittel</b> .....	<b>31</b>
<b>3 Entwicklung der Personenstruktur seit 1995</b> .....	<b>35</b>
<b>3.1 Demographische Entwicklung nach Altersklassen und (Berufs-)Tätigkeit</b> .....	<b>35</b>
<b>3.2 Entwicklung des Führerscheinbesitzes</b> .....	<b>38</b>
<b>3.3 Entwicklung der persönlichen Pkw-Verfügbarkeit</b> .....	<b>40</b>
<b>3.4 Entwicklung des Zeitkartenbesitzes für den Öffentlichen Verkehr</b> .....	<b>43</b>
<b>3.5 Verfügbarkeit über ein Fahrrad</b> .....	<b>45</b>
<b>3.6 Betreuungstätigkeiten</b> .....	<b>46</b>
<b>4 Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen 2013/2014</b> .....	<b>49</b>
<b>4.1 Mobilitätskennzahlen 2013/2014 nach Raumtypen der Bezirke (Werktage)</b> .....	<b>49</b>
<b>4.2 Mobilitätsverhalten an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen</b> .....	<b>61</b>
<b>4.3 Absolute Mobilitätsindikatoren für Österreich</b> .....	<b>67</b>
<b>4.4 Mobilitätsverhalten im Jahresverlauf (Werktage)</b> .....	<b>70</b>
<b>4.5 Mobilitätskennziffern nach verschiedenen Merkmalen (Werktage)</b> .....	<b>76</b>
4.5.1 Werktägliche Tageswegelänge und Modal-Split im Bundeslandvergleich .....	76
4.5.2 Werktäglicher Modal-Split und Wegzwecke nach Geschlecht .....	78
4.5.3 Werktäglicher Modal-Split nach Altersklassen .....	81
4.5.4 Werktäglicher Modal-Split und Wegzwecke nach (Berufs-)Tätigkeit.....	82
4.5.5 Werktäglicher Modal-Split nach Wegzweck .....	83

4.5.6	Werktägliches Modal-Split nach Pkw-Anzahl im Haushalt.....	84
4.5.7	Werktägliches Modal-Split nach Zeitkartenbesitz für den Öffentlichen Verkehr .....	85
4.5.8	Werktägliches Modal-Split nach Erreichbarkeit einer Haltestelle für den Öffentlichen Verkehr .....	86
4.5.9	Werktägliches Modal-Split nach Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsplatz.....	87
4.5.10	Werktägliches Modal-Split nach Betreuungstätigkeiten .....	88
4.5.11	Werktägliches Wegelängenverteilung je Verkehrsmittel .....	89
4.5.12	Werktägliches Anteil der intermodalen ÖV-Wege (Park&Ride bzw. Kiss&Ride, Bike&Ride) .....	91
4.5.13	Werktägliches Startzeiten der Wege nach Wegzweck.....	93
<b>5</b>	<b>Entwicklung des werktäglichen Mobilitätsverhaltens der ÖsterreicherInnen seit 1995 bis 2013/14.....</b>	<b>95</b>
5.1	Entwicklung des werktäglichen Mobilitätsverhaltens nach Raumtypen der Bezirke .....	95
5.2	Entwicklung der werktäglichen Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Einflussfaktoren.....	103
5.2.1	Entwicklung des werktäglichen Modal-Split und der Wegzwecke nach Geschlecht....	103
5.2.2	Entwicklung des werktäglichen Modal-Split nach Altersklassen .....	105
5.2.3	Entwicklung des werktäglichen Modal-Split nach (Berufs-)Tätigkeit.....	106
5.3	Fallbeispiele zur Entwicklung des werktäglichen Modal-Splits einzelner Bundesländer .....	108
5.4	Entwicklung der werktäglichen Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Vergleich 1995 und 2013/14 .....	109
<b>6</b>	<b>Schlussbemerkungen der Auftraggeber .....</b>	<b>112</b>
<b>7</b>	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>113</b>
<b>Anhang A: Erhebungsunterlagen und Fragebögen</b>		
<b>Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen und detaillierte Gewichtungseinheiten</b>		
<b>Anhang C: Ergebnistabellen</b>		

## **Kapitel 0**

# **Management Summary**



## 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)

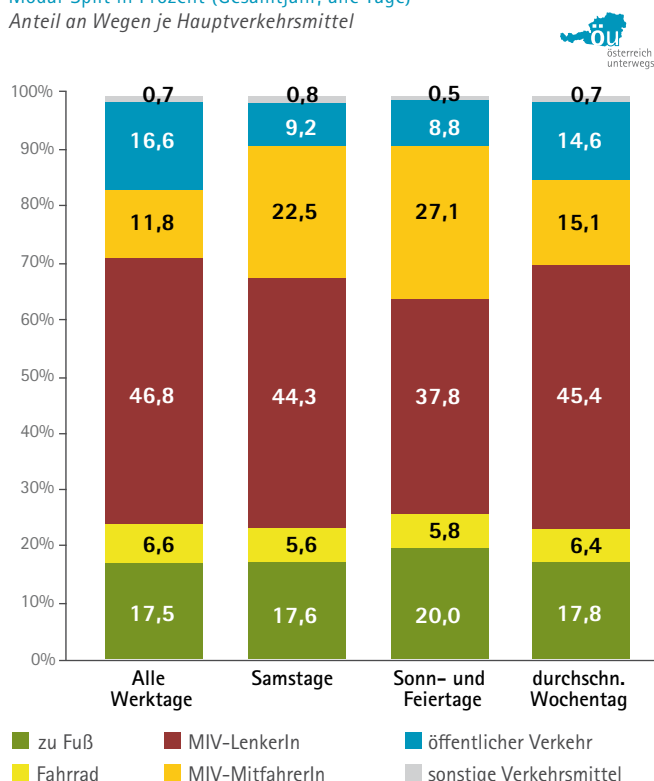
Merkmal	Außer-Haus-Anteil	Wege pro Person und Tag	zurückgelegte Tageskilometer	tägliche Unterwegszeit
Werktag	83%	2,8	36	70
Samstage	77%	2,5	37	66
Sonn- und Feiertage	66%	1,9	35	58
durchschn. Wochentag	79%	2,6	36	68

## 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-Wegen 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-Wegen 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)

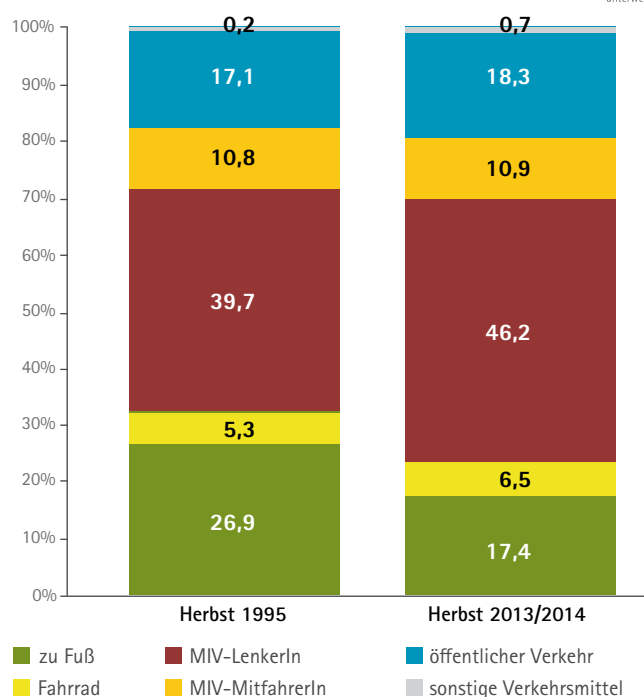
Merkmal (Werktage)	Außer-Haus-Anteil	Wege pro Person	zurückgelegte Tageskilometer	tägliche Unterwegszeit
Herbst 1995	82%	3,0	28 km	70 min
Herbst 2013/2014	85%	2,8	34 km	70 min

## 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

**Österreich unterwegs 2013/2014**

# **Ergebnisbericht**

## 1 Die Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“

---

### 1.1 Einleitung

Im Zeitraum von Ende Oktober 2013 bis Ende 2014 wurde die Datenerhebung zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ unter Gesamtprojektleitung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) durchgeführt. Mitauftraggeber sind die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFiNAG), die Österreichischen Bundesbahnen Infrastruktur AG (ÖBB) sowie die Länder Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Tirol. Die strategische Abstimmung und Steuerung erfolgte im Rahmen eines projektbegleitenden Koordinierungsausschusses der Auftraggeber. In diesen war ebenfalls das Land Wien als assoziiertes Mitglied eingebunden, und zwar im Rahmen des an *Österreich unterwegs* gekoppelten, EU-geförderten und grenzüberschreitenden Projektes BRAWISIMO (Region BRATislava-Wien: Studie zum MObilitätsverhalten). Die operative Umsetzung der Beschlüsse des Koordinierungsausschusses oblag dem bmvit.

Mit der eigentlichen Durchführung der Erhebung, der Feldarbeit, wurden die Institute infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und TRICONCONSULT – Wirtschaftsanalytische Forschung Ges.m.b.H beauftragt und von Snizek+Partner Verkehrsplanungs GmbH als Subauftragnehmer bei der internen Datenkontrolle und Plausibilitätsprüfung unterstützt. Die Erhebungsmethode basiert auf den methodischen Empfehlungen, welche im Rahmen des Forschungsprojektes „KOMOD - KONzeptstudie MObilitätsDaten Österreichs“ entwickelt wurden (im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Programmlinie ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus). Diese Empfehlungen wurden in einem umfangreichen Handbuch für Mobilitätserhebungen, dem KOMOD-Handbuch, zusammengefasst, das die Grundlage für *Österreich unterwegs* bildete.

Der Auftrag zur Erhebung wurde im Frühjahr 2013 erteilt. Die Feldphase der Erhebung erstreckte sich über einen Zeitraum von 14 Monaten und begann am 27. Oktober 2013 und dauerte inklusive der Rohdatenkontrolle und Verschlüsselung bis Ende Dezember 2014. Die Einsatzstichprobe inklusive der Zuweisung der Berichtstage wurde durch das Institut für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur (BOKU), Institut für Verkehrswesen erstellt.

Die an die Erhebungsphase anschließende Verarbeitung, Korrektur und Ergänzung der Daten sowie die Datengewichtung, Hochrechnung und Analyse wurde von HERRY Consult GmbH durchgeführt. Weiters wurde eine externe Qualitätssicherung (ZIS+P und BOKU/IVe Wien) eingerichtet, welche sowohl den Erhebungs- wie auch den Gewichtungs-, und Auswertungsprozess von Beginn an bis zum Projektabschluss begleitet hat.

Neben dem vorliegenden Ergebnisbericht sind folgende Methodenberichte zu den einzelnen Arbeitspaketen des Gesamtprojekts separat publiziert, in welchen die jeweiligen Arbeitsschritte detailliert beschrieben sind:

- **Methodenbericht zum Arbeitspaket „Erhebungsdurchführung“**
- **Methodenbericht zum Arbeitspaket „Datenverarbeitung, Hochrechnung und Analyse“**
- **Methodenbericht zum Arbeitspaket „Stichprobenziehung und Externe Qualitätssicherung“**

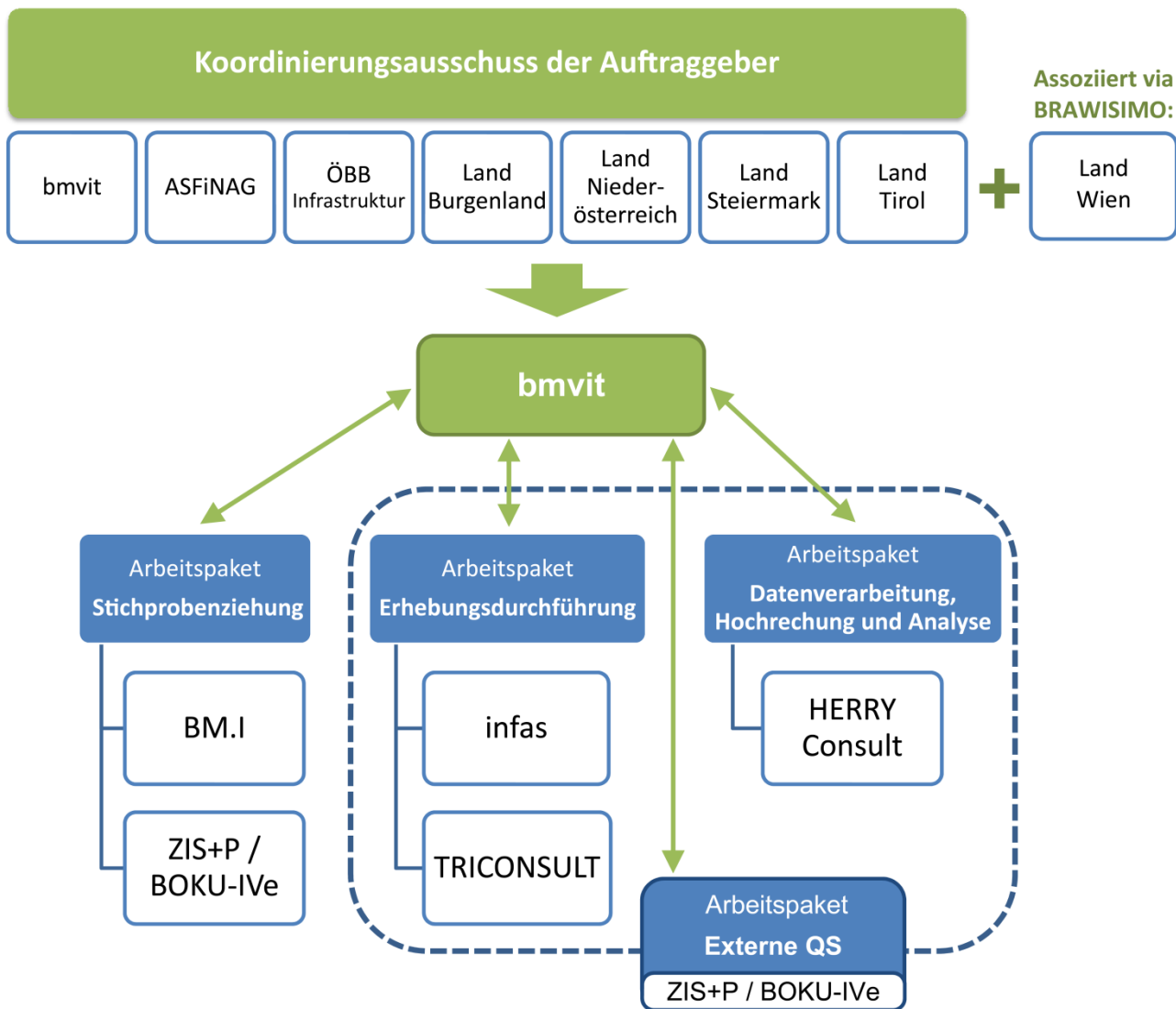


Abbildung 1.1-1: Projektstruktur von „Österreich unterwegs 2013/2014“

Weiters wurde vom bmvit eine ergänzende, eigenständige Begleitstudie zu *Österreich unterwegs* mit dem Titel „Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben - Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014““ beauftragt. Durchgeführt wurde diese Studie vom Büro für nachhaltige Kompetenz (B-NK GmbH). Sie widmet sich eingehend den besonderen Mobilitätsbedürfnissen und -herausforderungen jener Personengruppe, die Betreuungstätigkeiten für andere Personen übernimmt (siehe Kapitel 3.6) und liegt als eigenständiger Bericht vor.

### Systemabgrenzung

Die Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ ist folgendermaßen systemanalytisch abgegrenzt:

Die **Grundgesamtheit** beinhaltet die Wochentagsmobilität eines Jahres der österreichischen Wohnbevölkerung ab 6 Jahren mit ihrem Hauptwohnsitz. Alle räumlichen Auswertungen beziehen sich daher auf den Wohnort, wenn nicht etwas anderes speziell angegeben wird. Die Stichprobe

stellt eine **Cluster-Stichprobe** nach politischen Bezirken dar, das heißt, es ist nur ein Teil der Bezirke in der Stichprobe, unterschieden nach 4 Raumtypen, enthalten. Es ist keine Mobilität von Personen beinhaltet, die BesucherInnen und TouristInnen Österreichs sind und sich nur vorübergehend in Österreich aufhalten. Wege der österreichischen Wohnbevölkerung (ab 6 Jahren) im Ausland wurden nur dann erfasst, wenn am Stichtag zumindest ein Weg mit Quelle und/oder Ziel in Österreich zurückgelegt wurde. Desgleichen fehlt der Güterverkehr, während der personenbezogene Wirtschafts- und Geschäftsverkehr zwar erfasst, aber erfahrungsgemäß bei Haushaltsbefragungen unterpräsentiert ist. Das gilt auch für den Personenfernverkehr, der nur mit speziellen Erhebungsformen repräsentativ erfasst werden kann.

Die **Erhebungseinheit** ist der **Haushalt**. Die **Untersuchungseinheit** stellen die verschiedenen **spezifischen Mobilitätsindikatoren**, bezogen auf eine Person und einen Tag, dar sowie die **absoluten Mobilitätsindikatoren** der **Wohnbevölkerung**, bezogen auf räumliche und zeitliche Erhebungseinheiten. Inhaltlich sind alle **Personenverkehrsmittel** (zu Fuß, Rad, ÖV, MIV-LenkerInnen und MIV-MitfahrerInnen) erfasst, wobei das Verkehrsmittel Flugzeug auf Grund seiner Funktion im Fernverkehr untererfasst ist.

Der vorliegende Ergebnisbericht konzentriert sich auf Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten an Werktagen, da die Alltagsmobilität jene ist, auf die sich die meisten verkehrspolitischen Maßnahmen beziehen und zudem im Vergleichsjahr 1995 nur die Werktagmobilität erfasst wurde. Darüber hinaus unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen teilweise erheblich, so dass eine gemeinsame Darstellung der Wochentagstypen zu einer undifferenzierten Darstellung führen würde. Die wesentlichen Ergebnisse für Samstage, Sonn- und Feiertage sowie für einen durchschnittlichen Tag werden in Kapitel 4.2 dargestellt. Weitere Detailauswertungen auch zu den Ergebnissen an einem durchschnittlichen Tag finden sich im Tabellenanhang.

Teilweise unterscheiden sich die hier dargestellten Ergebnisse der Erhebung *Österreich unterwegs* bezüglich der wesentlichen Mobilitätskennzahlen von anderen Befragungsergebnissen einzelner Bundesländer oder Städte, welche nicht Gegenstand dieses Berichts sind. Bei einem Vergleich dieser Ergebnisse wäre jedenfalls zu berücksichtigen, dass die jeweiligen Erhebungen methodisch, räumlich, zeitlich sowie inhaltlich und bezüglich der Grundgesamtheit nicht immer direkt vergleichbar sind. Unterschiede können sich ergeben aus:

- bei Stichprobenerhebungen grundsätzlich auftretenden statistischen Unschärfen
- der Erhebungsmethode (telefonisch, schriftlich-postalisch, online)
- unterschiedlich hohen Stichprobengrößen und Rücklaufquoten sowie unterschiedlichen Gewichtungsmethoden
- der betrachteten Grundgesamtheit (Wohnbevölkerung, altersspezifische Einschränkungen)
- dem Erhebungszeitraum (z.B.: Erhebung im Herbst im Gegensatz zu (Ganz-)Jahreserhebung)
- räumlichen Einschränkungen (z.B.: Betrachtung aller Wege der Wohnbevölkerung, unabhängig davon, wo die Wege zurückgelegt werden im Gegensatz zur Betrachtung nur der Wege der Wohnbevölkerung mit Bezug zum jeweiligen Erhebungsgebiet (also ohne Außenverkehr).



## Hinweis zu den dargestellten Werten

**Die Einzelwerte im Bericht sind immer 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.**

Es kann daher auch vorkommen, dass beispielweise die Summe aus dem Anteil der LenkerInnen und der MitfahrerInnen in motorisierten Verkehrsmitteln (MIV) bei Darstellung des genutzten Verkehrsmittels von einem möglicherweise an anderer Stelle dargestellten Wert für den MIV (als Summe der LenkerInnen und MitfahrerInnen) abweicht.

Ein Beispiel: Beträgt das Ergebnis für LenkerInnen 40,6% und für MitfahrerInnen 8,6%, werden diese Werte bei getrennter Darstellung auf 41% und 9% einzeln aufgerundet. Die Summe der Originalwerte ergibt aber 49,2%, somit ergibt sich für den Wert der beiden zusammen bei gemeinsamer Darstellung gerundet als korrekter Wert 49% und nicht  $41\% + 9\% = 50\%$ .

Im Bericht werden immer die korrekten, errechneten und einzeln gerundeten Werte dargestellt.

## 1.2 Ablauf und Methode der Erhebung *Österreich unterwegs*

Das Ziel der Mobilitätserhebung *Österreich unterwegs* besteht darin, die Verkehrsmittelnutzung aller Tage eines Jahres der österreichischen Bevölkerung repräsentativ und valide abzubilden. Dadurch wird eine zukunftsorientierte Datengrundlage für die Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung in Österreich geschaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden über ein ganzes Jahr zufällig ausgewählte Haushalte in allen Bundesländern Österreichs zu ihrem Verkehrsverhalten an zwei vorgegebenen und aufeinanderfolgenden Stichtagen befragt. Um Angaben weiterer verkehrsrelevanter Informationen zum Haushalt sowie zu den einzelnen Mitgliedern des Haushalts zu erhalten, wurden auch Haushaltsdaten erfragt. Die Erhebung wurde im Haushaltskontext durchgeführt, da die Haushaltsstruktur (z.B. Verpflichtungen gegenüber anderen Haushaltsmitgliedern, Verkehrsmittelverfügbarkeit) einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausübt.

Das Erhebungsdesign und der Ablauf der Befragung basieren auf den Vorgaben aus dem KOMOD-Handbuch (Sammer et al., 2011), welches in Abstimmung mit dem Auftraggeber unter Mitwirkung der Auftragnehmer im Modul „Erhebungsdurchführung“ und unter Einbeziehung der im Auftrag vorgesehenen externen Qualitätssicherung in einzelnen Teilen adaptiert wurde.

### Stichprobenziehung und Stichtagsverteilung

Im Rahmen von *Österreich unterwegs* wurden insgesamt 65.080 Haushalte kontaktiert. Die Ziehung der Stichprobe erfolgte aus dem vom Bundesministerium für Inneres betreuten Melderegister. Dieses besteht aus einer Einwohnermeldedatei, also einem Personenregister, mit einem definierten Meldestichtag. Aus diesem Register wurden vom Bundesministerium für Inneres Personen per Zufallsauswahl und unter Vermeidung von Adressdubletten gezogen und dieses Ziehungsergebnis wurde intern vom Bundesministerium für Inneres um die Information zur Haushaltsgröße angereichert. Die Ziehung erfolgte nach genauen Vorgaben, die von der qualitätssichernden Stelle für *Österreich unterwegs* in Rücksprache mit dem bmvit festgelegt wurden. Je nach Bedarf der beteiligten Auftraggeber erfolgte eine Schichtung der Stichprobe nach

zeitlichen (Saisonen, Wochentage) und räumlichen Merkmalen (Bundesländer, Teilregionen, Gemeinden), die einen unterschiedlichen Stichprobenauswahlsatz für diese Schichten ergab. Pro Haushalt sind zwei aufeinanderfolgende, über ein ganzes Jahr verteilte Berichtstage (inklusive Wochenend- und Feiertage) vorgegeben. Für die Gewichtung und Hochrechnung wurden diese Stichprobenunterschiede in zeitlicher und räumlicher Hinsicht sachgerecht berücksichtigt, sodass die vorliegenden Ergebnisse eine repräsentative Stichprobe für die jeweilige Grundgesamtheit darstellen.

### **Erhebungsdesign**

Als Teil des „KOMOD-konformen Erhebungsdesigns“ (Sammer et al., 2011) wurde in einem mehrstufigen Rückkopplungsprozess ein Methodenmix aus schriftlicher (PAPI: paper-and-pencil-interview), telefonischer (CATI: computer-aided-telephone-interview) und web-basierter (CAWI: computer-and-web-based-interview) Befragung entwickelt, welcher eine möglichst gute Qualität der Erhebung sichern soll. Für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren wurde für die telefonische Befragung eigens ein spezieller Kinderfragebogen konzipiert, in dem Erwachsene die Angaben stellvertretend für ihre Kinder machen konnten. Allen Haushalten stand die Wahl der Befragungsmethode frei, wobei die Entscheidung für eine der drei Befragungsoptionen jeweils für den gesamten Haushalt galt, so dass alle Haushaltsmitglieder ab sechs Jahren auf dem gewählten Weg an der Befragung teilnehmen sollten.

### **Erhebungsinhalt**

Der Inhalt der Erhebung setzt sich aus zwei Bestandteilen zusammen, die unabhängig der Befragungsmethode abgefragt wurden:

- Zum einen sollen alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren alle durchgeführten Wege an zwei aufeinanderfolgenden Stichtagen berichten.
- Zum anderen werden Angaben zum Haushalt und für alle in einem Haushalt lebenden Personen gesammelt. Dazu zählen soziodemographische Merkmale (z.B. Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit, Bildungsstand), die Verkehrsmittelverfügbarkeit je Person (z.B. Besitz von ÖV-Zeitkarten, Pkw-Verfügbarkeit) und übergreifende Haushaltsmerkmale wie etwa die Haushaltsgröße und die im Haushalt verfügbaren Fahrzeuge. Ein Teil der Erhebung beschäftigt sich mit Betreuungspflichten gegenüber anderen Personen und mit der Nutzung von elektronischen Routenplanern.

Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit mit der letzten österreichweiten Mobilitätserhebung 1995 (Herry und Sammer et al., 1998) wurden neben den soziodemographischen Kenngrößen die grundlegenden Mobilitätskenngrößen (Wegehäufigkeit, Wegedauer, berichtete Wegelänge, benützte Verkehrsmittel als Lenker oder Mitfahrer, Quell- und Zielzwecke der Zielpersonen ab 6 Jahren) in derselben Definition wie bei der letzten Erhebung abgefragt. Dies entspricht auch dem europäischen Standard (SHANTI, 2013).

### **Erhebungsdurchführung**

Mit der eigentlichen Durchführung der Erhebung, der Feldarbeit, wurde die Bürogemeinschaft von infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft) und TRICONSULT (Wirtschaftsanalytische



Forschung Ges.m.b.H.) betraut und von Snizek+Partner Verkehrsplanungs GmbH als Subauftragnehmer bei der internen Datenkontrolle und Plausibilitätsprüfung unterstützt. Nach der Übergabe der Adresslisten der zu kontaktierenden Haushalte inklusive vorgesehener Berichtstage wurden für alle Adressen der Stichprobe mit gängigen Telefondatenbanken die dazugehörigen Telefonnummern (alle Festnetz- und Handynummern), soweit verfügbar, recherchiert und in die Adressliste eingearbeitet. Für etwa 50% der Zielhaushalte konnte zumindest eine Telefonnummer eines Haushaltsmitgliedes recherchiert werden, für die andere Hälfte war keine Telefonnummer aus den Telefonverzeichnissen eruierbar. Die Adressen wurden auf Doppeladressen und nicht komplette Postadressen kontrolliert und bereinigt.

Alle für die Befragung ausgewählten Haushalte erhielten in einem ersten Schritt ein einseitiges Ankündigungsschreiben des Auftraggebers per Post, gefolgt von einer postalischen Zusendung der vollständigen Erhebungsunterlagen (Unterstützungsschreiben des Auftraggebers, Begleitschreiben vom Erhebungsbüro, Beiblatt als Ausfüllhilfe, Haushaltsbogen, Personenbögen, Rücksendekuvert). In beiden Zusendungen wurden die Haushalte aufmerksam gemacht, dass ihnen drei verschiedene Befragungsarten zur Verfügung stehen. Nach Versand der schriftlichen Erhebungsunterlagen wurden die Haushalte mit bekannter Telefonnummer vor dem Erststichtag telefonisch kontaktiert und an das Aufzeichnen ihrer Wege an diesen beiden Tagen erinnert. In diesem Erinnerungsanruf wurden bei Bedarf auch Fragen zum Hintergrund der Studie beantwortet, die Haushalte zur Teilnahme motiviert und der Wunsch der Befragungsart ermittelt. Auch wenn diese Haushalte telefonisch kontaktiert wurden, stand ihnen dennoch die Wahl der Befragungsmethode vollkommen frei (Abbildung 1.2-1).

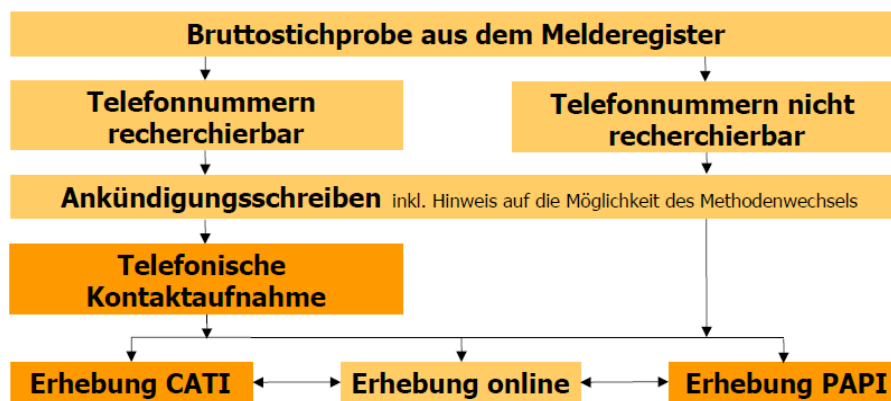


Abbildung 1.2-1: Erhebungsablauf mit Schema der Stichprobenziehung aus dem Melderegister, Kontaktaufnahme und Methodenauswahl durch die Haushalte

Beginnend mit dem ersten Berichtstag war für jeden Haushalt eine Befragungsfrist von maximal 42 Tagen vorgesehen, innerhalb welcher die Haushalte antworten sollten. Die Befragung eines Haushalts wurde dann abgeschlossen, wenn dieser die Teilnahme ausdrücklich verweigerte oder für alle Personen ab 6 Jahren aus diesem Haushalt Information zur Mobilität an beiden Berichtstagen vorlagen oder der Haushalt in dieser Frist nicht erreicht wurde oder keine Antwort vorlag. Trafen bis zu definierten Kontrollzeitpunkten keine Antworten ein, erfolgten bis zu drei Erinnerungen per Postkarte bzw. Telefonanrufe. Jede Erinnerung wurde – unter Beibehaltung der ursprünglichen Wochentage – mit neuen aktuellen Berichtstagen verbunden. Der erste dieser

Ersatzstichtage lag zwei, der letzte vier Wochen nach dem ursprünglich vorgesehenen Berichtstag. Führten auch diese Erinnerungen nicht zu einer Antwort, erfolgte abschließend ein Neuversand der kompletten Erhebungsunterlagen mit neuerlichen Ersatzstichtagen (Abbildung 1.2-2). Während des Befragungsprozesses standen eine kostenlose telefonische Hotline sowie eine Internetseite für Rückfragen bzw. weiterführende Informationen zur Verfügung.

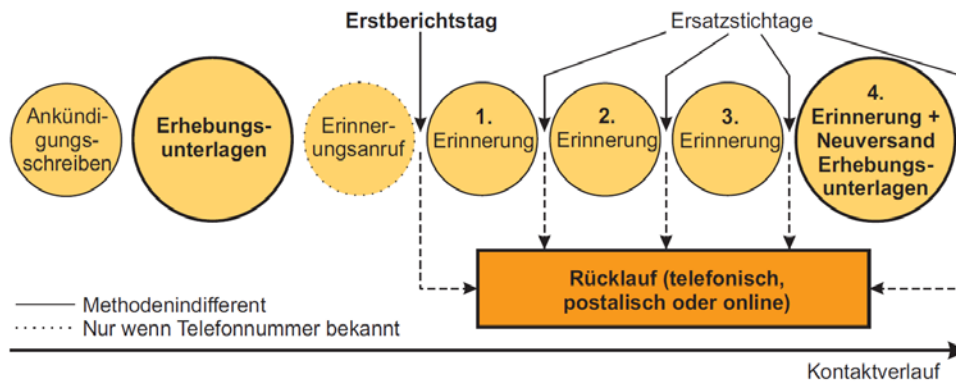


Abbildung 1.2-2: Schematische Darstellung des Befragungsablaufs für die österreichische Haushaltsbefragung

### Rücklauf

Mit 28% Rücklauf nahm mehr als jeder vierte der 65.080 kontaktierten Haushalte an der Befragung teil (Detailergebnisse des Rücklaufs siehe Kapitel 1.4.1). Basierend auf den Empfehlungen des KOMOD-Handbuchs wurden erstmals bei einer so groß angelegten Erhebung in Österreich klare und strenge Kriterien angewandt, welche Mindestanforderungen ein realisiertes Interview erfüllen muss, um als verwertbares Interview für die weiteren Auswertungen berücksichtigt zu werden. Etwa jeder dreizehnte teilnehmende Haushalt erfüllte diese Kriterien nicht. Deswegen beläuft sich der verwertbare Rücklauf mit 17.070 verwertbaren Haushaltsinterviews auf knapp 26%. Der Großteil dieser Haushalte wählte die schriftlich-postalische Befragungsmethode (75%), gefolgt von web-basierten (16%) und telefonischen Interviews (9%).

Die Digitalisierung und Kodierung der postalisch eingelangten Fragebögen (PAPI) sowie die Kodierung der Angaben bei telefonischen (CATI) und webbasierten Interviews (CAWI) wurde entsprechend den Vorgaben des KOMOD-Projekts umgesetzt (Sammer et al., 2011). Dies dient unter anderem der Sicherstellung einer größtmöglichen Vergleichbarkeit sowohl mit der letzten österreichischen Mobilitätserhebung 1995 als auch mit internationalen Mobilitätserhebungen.

### Unterschiede zur österreichweiten Mobilitätserhebung 1995

Ein wichtiges Ziel der Erhebung *Österreich unterwegs* ist einerseits die Sicherstellung der Vergleichbarkeit der wesentlichen Erhebungsergebnisse mit jenen aus der letzten österreichweiten Mobilitätserhebung von 1995. Andererseits ist festzuhalten, dass an mehreren Stellen Änderungen im Erhebungsdesign notwendig waren, um der fachlichen Entwicklung der Erhebungsverfahren und der geänderten soziodemographischen Rahmenbedingungen (z.B. sinkende Bereitschaft zu antworten) sowie den verkehrspolitischen Aufgabenstellungen Rechnung zu tragen. Bei einem Vergleich der Ergebnisse sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Mobilitätsbefragung 1995 umfasst einen Erhebungszeitraum des Normalverkehrs im Herbst über einen Erhebungszeitraum (inklusive Erinnerungen) von etwa 6 Wochen; *Österreich unterwegs* betrachtet den Verkehr eines ganzen Jahres. Um die Vergleichbarkeit beider Erhebungen sicher zu stellen, wurde einerseits eine Vergrößerung des Stichprobenumfanges im Herbst für *Österreich unterwegs* vorgenommen und andererseits eine spezielle Auswertung des Herbstverkehrs für *Österreich unterwegs* durchgeführt.
- Die Mobilitätsbefragung 1995 bezieht sich auf den Werktagsverkehr (Montag bis Freitag), während bei der Erhebung *Österreich unterwegs* alle Wochentage beinhaltet sind. Beim Vergleich ist die entsprechende Werktagsanalyse von *Österreich unterwegs* heranzuziehen.
- Methodisch baut die Mobilitätsbefragung 1995 auf einer schriftlichen Haushaltsbefragung auf, wobei die Fragebögen im Haushalt durch Befragungspersonal abgeholt wurden, welches die Fragebögen vor Ort kontrollierte. *Österreich unterwegs* besteht aus einem Mix der Methoden PAPI, CATI und CAWI. Da jede Methode ein unterschiedliches Antwortverhalten bewirkt, ergeben sich entsprechende Unterschiede in den Ergebnissen der Wegehäufigkeit, des Modal-Splits usw., welche im Zuge der Gewichtung und Hochrechnung nach Möglichkeit ausgeglichen wurden.
- Methodisch wurde in der *Österreich unterwegs*-Erhebung ein großes Augenmerk auf die Qualitätssicherung gelegt, wie z.B. der Definition des verwertbaren Rücklaufes, was bei der Erhebung 1995 nicht in der gleichen Intensität der Fall war.
- Bei beiden Befragungen gibt es gewisse Unterschiede der Fragenformulierung. Dies begründet sich in der Entwicklung der Erhebungsverfahren, die im KOMOD-Handbuch und dem europäischen SHANTI-Projekt erarbeitet wurden. Dies gilt vor allem in der Definition der Wegzwecke, die nur bedingt vergleichbar sind.
- Die Gewichtungsverfahren beider Erhebungen haben gewisse Unterschiede, die im Erkenntnisgewinn seit der älteren Erhebung begründet liegen. Bei der Erhebung *Österreich unterwegs* wurde unter anderem ein Imputationsverfahren für nicht oder nicht korrekt berichtete Wege sowie ein Gewichtungsverfahren für die Unterschiede in der berichteten Wegehäufigkeit zwischen dem ersten und dem zweiten Erhebungsstichtag entwickelt.
- Beide Erhebungen unterschieden sich bezüglich der Stichprobengröße (Mobilitätsbefragung 1995 mit 32.211 **Personenstichtagsinterviews** und „*Österreich unterwegs* 2013/2014“ **76.440 Personenstichtagsinterviews**) und Antwortrate an verwertbaren Interviews (Mobilitätsbefragung 1995 mit **77%** und „*Österreich unterwegs* 2013/2014“ **26%**). Die Unterschiede der Antwortraten liegen in der sinkenden Bereitschaft bei Erhebungen mitzumachen (Datenschutz und Übersättigung mit Erhebungen), der Anzahl der Stichtage und damit der Belastung der Befragten und den unterschiedlichen Erhebungsmethoden. Darüber hinaus wurden im Jahr 1995 die Fragebögen persönlich bei den Haushalten abgeholt und somit eine stärkere Verbindlichkeit erreicht. Festzuhalten ist auch, dass die Definition eines verwertbaren Interviews bei der Erhebung „*Österreich unterwegs* 2013/2014“ strikter ist. Damit steigt die Qualität der Antworten deutlich, während die Antwortrate selbst geringfügig sinkt.
- Die Ergebnisdarstellung und Qualitätskontrolle der Erhebung „*Österreich unterwegs* 2013/2014“ ist systematischer und umfangreicher. Während bei der älteren Erhebung nur der Erwartungswert (Mittelwert) der Mobilitätskennziffern ausgewertet und veröffentlicht wurde,

beinhaltet das Ergebnis der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ zusätzlich die Streuung und das Konfidenzintervall des Zufallsfehlers.

- Wegen der angeführten Unterschiede ist festzuhalten, dass beim Vergleich des Erwartungswerts (Mittelwert) von Mobilitätsindikatoren numerisch geringe Unterschiede nicht als statistisch signifikant zu werten sind. Nur deutliche Unterschiede sind als plausible Änderung des Verkehrsverhaltens zu interpretieren. Geringe Unterschiede können durch die methodisch bedingten Unterschiede beider Erhebungen bewirkt werden, was bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten ist.

### 1.3 Projektbegleitende Qualitätssicherung

Parallel zur eigentlichen Erhebung wurde seitens BOKU-IVe und ZIS+P eine umfassende externe Qualitätssicherung betrieben. Deren Ziel bestand darin – in beratender Funktion für den Auftraggeber – als unabhängige Institutionen die Einhaltung der Vorgaben an die Erhebung zu kontrollieren, Maßnahmen zur Rücklaufsteigerung zu empfehlen und die Datenqualität laufend zu beurteilen. Dies umfasst Aktivitäten wie

- die regelmäßige Teilnahme an Meetings vor und während der Erhebung, um die Wahrung der KOMOD-Vorgaben zu gewährleisten. Die laufende Antwortrate und Zwischenergebnisse wurden auf die Plausibilität kontrolliert und gegebenenfalls für Probleme Lösungen erarbeitet.
- einen Vor-Ort-Besuch im Telefonstudio, bei dem den TelefonistInnen unmittelbares Feedback zum Gesprächsleitfaden und zur Interviewführung gegeben wurde. Insbesondere wurden die Eignung der verwendeten Telefonsoftware, die beim Telefonat verwendeten Fragen und die Interviewerschulung und laufende Interviewkontrolle (Supervision) betrachtet.
- den Einsatz von sog. „Mystery Shopping“, d.h. von gezielt in die Stichprobe eingestreuten Zielpersonen, die die Einhaltung des vorgeschriebenen Befragungsablaufs kontrollierten.
- die Analyse der Rohdaten mit Plausibilitätskontrollen zur Kontrolle der Einhaltung des Codierungsschemas und Identifikation von Auffälligkeiten. Ein besonderes Augenmerk wurde der Verschlüsselung und Codierungsfestlegung offener Fragen gewidmet.
- die Vor-Ort-Kontrolle der Dateneingabe im Feldbüro der schriftlich eingelangten Fragebögen zur Prüfung der Datenqualität.
- die Erarbeitung eines Konzepts zur weiterführenden Datenaufbereitung und Datenbereinigung. Insbesondere wurde ein standardisiertes Verfahren der Imputation fehlender Antworten entwickelt und angewendet.
- eine laufende Qualitätsrückkoppelung der anzuwendenden Gewichtung und Hochrechnungsverfahren und deren Ergebnisse.
- eine gemeinsam entwickelte Vorgabe für die Ergebnisdarstellung mit Angabe des Mittelwerts, der Streuung und des Zufallsfehlers für die Mobilitätsindikatoren.
- die Prüfung aller relevanten Zwischenberichte sowie der Endberichte im Gesamtprojekt.

## 1.4 Datenaufbereitung, Korrektur und Ergänzung

Die rohen Erhebungsdaten wurden nach der Dateneingabe und Verschlüsselung bereits umfangreichen Plausibilitätskontrollen durch die interne Qualitätssicherung der Erhebungsinstitute unterzogen, es wurden aber keine Datenkorrekturen auf Basis inhaltlicher Überlegungen durchgeführt. Es wurden auch keine Datenergänzungen – beispielsweise bezüglich der Ergänzung von bei Mobilitätserhebungen bekannterweise oftmals fehlender Rückwege – durchgeführt. Es war daher die Aufgabe im Rahmen der Datenaufbereitung, die verschlüsselten Daten der Erhebung auf Basis der durchgeführten Plausibilitätskontrollen sowie weiterer inhaltlicher Überlegungen einer logischen Konsistenzprüfung zu unterziehen sowie zu korrigieren, zu bereinigen und zu ergänzen.

### 1.4.1 Verwertbare Interviews - verwertbarer Rücklauf

Im Zuge der österreichweiten Mobilitätserhebung wurden, basierend auf den Empfehlungen des KOMOD-Handbuchs, erstmals bei einer so groß angelegten Erhebung klare und strenge Kriterien angewandt, welche Mindestanforderungen ein ausgefülltes Interview erfüllen muss, um als tatsächlich verwertbares Interview für die weiteren Auswertungen berücksichtigt zu werden. Dementsprechend wurde jener Anteil an ausgefüllten Interviews wieder ausgeschieden, welcher nicht diesen Mindestanforderungen entsprochen hat.

#### Verwertbare Interviews

Folgende Definition für verwertbare Interviews wurde in Anlehnung an die KOMOD-Vorgaben und in Abstimmung mit Auftraggeber und der externen Qualitätssicherung festgelegt:

Ein Interview gilt als „**verwertbares Personeninterview**“, wenn zumindest folgende Informationen durch die Angabe der Zielperson in erlaubter Ausprägung vorhanden sind:

- Alter der Zielperson,
- Geschlecht der Zielperson,
- Angabe der Wege für beide, aufeinanderfolgenden Befragungstichtage mit nachfolgend angeführten Mindestangaben oder plausible Angabe von „nicht mobil“; für mindestens die Hälfte der angegebenen Wege je Stichtag sind folgende Informationen notwendig:
  - Startzeit der Wege oder Ankunftszeit der Wege,
  - Benütztes Hauptverkehrsmittel,
  - Zielzweck des Weges.
  - Zieladresse,
  - auf Gemeindeebene bei Zielen im Inland,
  - auf Staatenebene bei Zielen im Ausland.

Ein Interview gilt als „**verwertbares Haushaltsinterview**“, wenn zumindest folgende Informationen durch die Angabe der Zielperson in erlaubter Ausprägung vorhanden sind:

- Wohnort (Gemeinde) des Haushalts,



- Anzahl der Haushaltsmitglieder über 6 Jahre,
- Für Haushalte mit mehr als einem Haushaltsmitglied sind zumindest von 50% der Haushaltsmitglieder verwertbare Personeninterviews vorhanden.

Erfüllt ein Haushalts- oder Personeninterview diese Bedingungen nicht, so wurde es nicht in die Rücklaufquote eingerechnet. Diese Definition des verwertbaren Rücklaufs gilt für alle drei angewendeten Befragungsmethoden (PAPI, CATI, CAWI) gleichermaßen.

### Verwertbarer Rücklauf

Die im KOMOD-Handbuch enthaltenen, klaren Definitionen zur Ermittlung des verwertbaren Rücklaufs sind in Anhang B angegeben. Diese wurden für *Österreich unterwegs* übernommen und im Folgenden angewendet: Die für *Österreich unterwegs* eingesetzte Bruttostichprobe beträgt 66.936 Haushalte. Die um die sogenannten „qualitätsneutralen Ausfälle“ **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 oben genannten Mindestkriterien an ein vollständiges Interview nicht. Der Anteil der verwertbaren Haushalte, d.h. die **verwertbare Nettostichprobe** bzw. der **verwertbare Rücklauf** betrug damit **26 Prozent (17.070 Haushalte)**. Die Anzahl der befragten Personen im finalen Datensatz beträgt **38.220 Personen**, die zu **76.440 Stichtagen** befragt wurden (2 Stichtage je Person). Von diesen Personen wurden in Summe **196.604 Wege** angegeben. Darüber hinaus wurden Informationen zu **24.011** haushaltszugehörigen Kfz gesammelt. Der erzielte Rücklauf ist aus der Sicht von vergleichbaren nationalen Erhebungen als zufriedenstellend zu bezeichnen. Das ursprünglich angestrebte Ziel von 50 % erwies sich jedoch als nicht erreichbar. Eine detaillierte Analyse des Rücklaufverhaltens mit Ableitung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen für eine Überarbeitung des KOMOD-Handbuchs für zukünftige Erhebungen wird angestrebt.

#### 1.4.2 Imputation und Korrektur von Wegen und bereinigter Analysedatensatz

Im Rahmen der Datenerfassung wurden keinerlei logische Ergänzungen oder Korrekturen der von den ProbandInnen angegebenen Außer-Haus-Aktivitäten durchgeführt. Da es aber insbesondere bei der Angabe der Wegeinformation durch die ProbandInnen häufig zu Fehlern und zu unvollständigen Angaben kommt, ist eine Korrektur auf dieser Ebene unerlässlich, da sonst die Mobilität unvollständig abgebildet werden würde. Es ist bekannt, dass ProbandInnen oftmals vergessen, den Weg zurück von einer Tätigkeit nach Hause im Fragebogen anzugeben. Die Ergänzung/Korrektur der Wege erfordert besondere Sorgfalt, da hierfür der gesamte Tagesablauf betrachtet werden muss. Darüber hinaus kommt es häufig vor, dass die ProbandInnen anstatt ganzen Wegen einzelne Wegeetappen angeben, also jeden Verkehrsmittelwechsel dokumentieren. Hier ist es erforderlich, diese Etappen zu Wegen zusammenzufassen. Ein Weg wird also als Verbindung zweier Aktivitäten an unterschiedlichen Standorten definiert. Teilweise werden auch statt Wegen „Aktivitäten“ angegeben, z.B. wird nur 1 Weg mit dem Zweck „Einkaufen“ und einer Dauer von 2 Stunden angegeben, obwohl der Weg selbst z.B. nur wenige Minuten hin und zurück gedauert hat. In einem solchen Fall muss der angegebene „Weg“ auf 2 Wege aufgeteilt werden.

Die große Datenmenge erlaubt dabei keine händische Korrektur, so dass jeweils automatisierte Korrektur- und Ergänzungsalgorithmen entwickelt wurden, und zwar für folgende Aufgaben:

- Bereinigung von Wegetappen (Zusammenführung von angegebenen Wegetappen zu Wegen),
- Teilung von Wegen (wenn eine Aktivität angegeben wurde),
- Imputation fehlender Zwischenwege,
- Imputation fehlender Heimwege am Ende des Berichtstags.

Die entsprechenden Korrekturalgorithmen wurden in Zusammenarbeit zwischen BOKU/IVE und HERRY Consult entwickelt und von BOKU/IVE auf den Datensatz angewandt. Daran anschließend wurde der Datensatz in den finalen Analysedatensatz überführt, indem nicht verwertbarer Rücklauf auf den Ebenen Haushalte, Fahrzeuge, Personen(-stichtage) und Wege aus dem Datensatz ausgeschieden wurde. Die folgende Tabelle zeigt die ursprünglichen und finalen Stichprobengrößen je Betrachtungsebene.

Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Anzahl der Datensätze im finalen Analysedatensatz</b>				
	Haushalte	Fahrzeuge	Personen	Wege
Rohdatensatz (inkl. imputierter Wege)	18.232	26.100	43.657	213.309
<i>davon imputierte Wege</i>				19.070
Nicht verwertbare Haushalte	1.162			
Fahrzeuge aus nicht verwertbaren Haushalten		2.089		
Ungültige Personen			8	0
Nicht verwertbare Person aus nicht verwertbarem Haushalt			2.896	2.439
Nicht verwertbare Person aus verwertbarem Haushalt			1.954	4.221
Verwertbare Person aus nicht verwertbarem Haushalt			579	2.421
Geteilte Originalwege				2.762
Zu Wegen zusammengeführte Originalstappen				4.320
Zu viel imputierte Wege auf Grund versteckter Rückwege				410
Zu viel imputierte Zwischenwege auf Grund versteckter Rückwege				132
<b>Finale Datenmenge ÖU (verwertbarer Rücklauf)</b>	<b>17.070</b>	<b>24.011</b>	<b>38.220</b>	<b>196.604</b>

Table 1.4-1: Anzahl der Datensätze im finalen Analysedatensatz

### 1.4.3 Datenkorrekturen und Ergänzung fehlender Angaben

Die Rohdaten der Erhebung wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber und der externen Qualitätssicherung auf Basis der Plausibilitätsüberprüfungen, welche die Erhebungsinstitute bereits in einem ersten Schritt durchgeführt haben, umfangreichen Korrekturen und Ergänzungen unterzogen. Dabei wurde der Grundsatz eingehalten, dass alle Korrekturen nachvollziehbar bleiben. Somit wurden auch keine Originalvariablen überschrieben, sondern stets eigene Korrekturvariablen angelegt. Nach jedem Korrekturschritt war es notwendig, jene Plausibilitätskontrollen erneut durchlaufen zu lassen, die mit den korrigierten Variablen in

Zusammenhang stehen. Somit stellt sich das Korrekturverfahren ähnlich wie das Gewichtungs- und Hochrechnungsverfahren teilweise als iterativer Prozess dar, welches an der einen oder anderen Stelle mehrere Durchläufe benötigt.

Auf Ebene der Haushalte und Fahrzeuge wurden Korrekturen der Haushaltsgröße (anhand der Personendatei), bei unplausiblen offenen Eingaben zur Fahrzeuganzahl je Haushalt, beim Baujahr der Fahrzeuge sowie bei unplausiblen Jahresfahrleistungen durchgeführt.

Auf Personenebene wurden die Variablen „Schulbildung“ und „Berufstätigkeit“ analog zur Definition der Statistik Austria korrigiert, da es sich um Gewichtungsvariablen handelt. Unplausible Angaben bezüglich Führerscheinbesitz, Fahrzeugverfügbarkeit, Arbeitszeiten, Wochenarbeitsstunden und der Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes wurden anhand von logischen Plausibilitätsüberlegungen korrigiert.

Auf Ebene der Wege wurden neben einer händischen Korrektur der zeitlichen Abfolge der Wege (da hier die Art des Fehlers bzw. die fehlerhafte Variable nicht automatisiert erkennbar war) Korrekturen und Ergänzungen bei den angegebenen Wegzwecken, bei den genutzten Verkehrsmitteln sowie bei Quell- und Zielorten durchgeführt.

### **Korrekturalgorithmen und Imputation von Wegelänge und Wegedauer**

Insbesondere bei Wegelänge und Wegedauer kommt es auf Grund der offenen Zahleneingaben, welche direkt bei der Eingabe nicht auf Plausibilität geprüft wurden, zu fehlerhaften und unplausiblen Angaben. Insbesondere ist das dann problematisch, wenn die Wegelängen, Wegedauern und Geschwindigkeiten nicht mit dem genutzten Verkehrsmittel realisierbar sind. Hier kommt es zu einer Verzerrung insbesondere der Mittelwerte durch Extremwerte und Ausreißer, so dass die Durchschnittswerte von Wegelängen und Wegedauern je Verkehrsmittel ohne Korrektur der Angaben unbrauchbar wären. Es ist auch notwendig, fehlende Angaben bei diesen beiden Variablen zu ergänzen, da ansonsten die Tageswegelängen und Tageswegedauern – welche Personenmerkmale darstellen und über die Summierung der einzelnen Wegelängen und Wegedauer je Person und Stichtag berechnet werden – nicht korrekt abgebildet wären. In Zusammenarbeit zwischen HERRY Consult und der externen Qualitätssicherung von *Österreich unterwegs* wurde daher ein Korrektur- und Imputationsalgorithmus für diese Variablen entwickelt. Anders als bei anderen Mobilitätserhebungen ist es damit nicht notwendig, bei den Analysen Wege mit Wegelängen über einer bestimmten festgelegten Grenze (oft 100 km oder 300 km) auszuschneiden (ohne Korrektur käme es ansonsten zu Verzerrungen). Auch bei diesen Korrekturen wurde der Grundsatz eingehalten, dass keine Originalvariablen verändert wurden.

#### **1.4.4 Berechnung von wesentlichen Mobilitätskennziffern (Wegzweck, hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel)**

##### **Wegzweck**

Bei Mobilitätserhebungen wird so vorgegangen, dass die ProbandInnen nach dem Zielzweck des jeweiligen Weges gefragt werden, wobei jeder Weg genau einen bestimmten Zweck haben kann, welcher sich aus der Art der Aktivität am Zielort ergibt. Ein Weg kann auch „nach Hause“ führen, üblicherweise führen rund 40% der Wege nach Hause. Diese 40% der Wege sind insofern problematisch, da das „nach Hause fahren“ nicht den eigentlichen Zweck der Außer-Haus-Aktivität



darstellt. Eine Auswertung der Wegzwecke, bei der rund 40% der Wege als unspezifische „nach Hause“-Wege ausgewiesen werden, scheint nicht sinnvoll.

International üblich ist die Berechnung eines „**Wegzwecks**“ auf Basis der Tätigkeit am Ausgangsort (Quellzweck) und der Tätigkeit am Zielort (Zielzweck). Der Zielzweck eines Weges entspricht dabei dem Quellzweck des darauf folgenden Weges. Für den ersten Weg des ersten Berichtstages lässt sich aus dem Startort des ersten Weges auf den Quellzweck schließen, beim ersten Weg des zweiten Berichtstages entspricht der Quellzweck im Wesentlichen dem Zielzweck des letzten Weges am vorangegangenen Tag. Der Wegzweck wird nach dieser Vorgehensweise durch den Zielzweck bestimmt, außer der Weg führt nach Hause. Dann ist der Quellzweck des Weges ausschlaggebend (die Zuordnung erfolgt anhand einer sogenannten Wegzweckmatrix).

### Hauptverkehrsmittel

Innerhalb eines Weges können mehrere Verkehrsmittel benützt werden: Beispielsweise wird bei der Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel ein Teil des Weges, nämlich zur und von der Haltestelle, mit einem anderen Verkehrsmittel (z.B. zu Fuß, Rad, Pkw) zurückgelegt. Solche Teile eines Weges werden als Wegetappen bezeichnet. Gemäß dem KOMOD-Handbuch ist eine Etappe „jener Teil eines Weges, der mit ein- und demselben Verkehrsmittel oder Fahrzeug zurückgelegt wird“ (Sammer et al., 2011). Erfolgt ein Verkehrsmittel- oder Fahrzeugwechsel, wird die jeweilige Etappe dieses Weges beendet und eine neue begonnen. Um eine übersichtliche Auswertung und Darstellung zu ermöglichen, ist für einige Auswertungen eine Transformation aller im Rahmen eines Weges genutzten Verkehrsmittel auf ein "**hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel**" zweckmäßig. Dabei handelt es sich um jenes Verkehrsmittel, das nach einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Entsprechend dem KOMOD-Projekt gestaltet sich die Hierarchie wie folgt:

- „sonstiges Verkehrsmittel“ hat Priorität vor öffentlichem Verkehr (ÖV),
- Bahn hat Priorität vor Bus,
- öffentlicher Verkehr (ÖV) hat Priorität vor motorisiertem Individualverkehr (MIV),
- Mitfahrer hat Priorität vor Lenker,
- motorisierter Individualverkehr (MIV) hat Priorität vor nichtmotorisiertem Individualverkehr (NMIV),
- Rad hat Priorität vor „zu Fuß“.

Daraus folgt beispielsweise, dass Fußgängerwege nur dann dem Hauptverkehrsmittel „**zu Fuß**“ zugeordnet werden, **wenn sonst kein anderes Verkehrsmittel auf dem betrachteten Weg benutzt wird**. Für die Analyse von intermodalen Wegen (wie Park&Ride, etc - siehe Kapitel 4.5.12) bedarf es einer Betrachtung der zusätzlich zum Hauptverkehrsmittel je Weg genutzten Verkehrsmittel.

Bezüglich der Zuordnung von sonstigen Verkehrsmitteln, insbesondere von Flugzeugen, Lkw und Taxi, wurde wie in KOMOD vorgeschlagen vorgegangen und die genannten Verkehrsmitteln der Kategorie „sonstige Verkehrsmittel“ zugeordnet.

## 1.5 Gewichtung und Hochrechnung

Das Wesen und das Ziel der Gewichtung ist es, eine repräsentative Stichprobe herzustellen und zwar in Bezug auf alle relevanten Mobilitätsindikatoren und auf die Eigenschaften der VerkehrsteilnehmerInnen sowie auf die definierten zeitlichen und räumlichen Einheiten. Das heißt, dass die Verteilung der relevanten Mobilitätsindikatoren und Merkmale der befragten Personen in der Stichprobe jener in der Grundgesamtheit entspricht. Es ist also darauf zu achten, dass durch die Gewichtung zeitliche, räumliche, soziodemographische und sonstige mobilitätsrelevante Verzerrungen in der Stichprobe bestmöglich ausgeglichen werden. Insbesondere bei der Erhebung *Österreich unterwegs* sind in den ungewichteten Rohdaten auf Grund des komplexen Stichprobendesigns und der unterschiedlichen Befragungsmethoden sowie der zusätzlichen Anforderungen durch die unterschiedlichen Mitauftraggeber, aber auch auf Grund unterschiedlich hoher Rückläufe in den Teilzeiträumen bzw. Teilgebieten Verzerrungen enthalten, die bestmöglich ausgeglichen werden müssen.

Darüber hinaus besteht bei *Österreich unterwegs* die Besonderheit, dass die Mobilität der Personen nicht nur für einen Stichtag erhoben wurde, sondern für 2 aufeinanderfolgende Stichtage. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Datenbasis auf Wegeebe und man erhält damit eine gewisse Abbildung der Varianz der Mobilität derselben Zielpersonen. Die Ergebnisse haben aber auch gezeigt, dass die Wegehäufigkeit am zweiten Stichtag auf Grund eines Ermüdungseffektes der ProbandInnen nicht korrekt abgebildet ist (die am jeweils zweiten Stichtag angegebene Weganzahl ist geringer als jene des ersten Stichtages). Das Gewichtungsverfahren zielt darauf ab, die Tageswegehäufigkeit des zweiten Stichtages, welche einen der wesentlichsten Indikatoren der Mobilität darstellt, korrekt wie jene des ersten Stichtages abzubilden.

Beim hier angewandten Gewichtungsverfahren werden sämtliche relevanten Informationen der einzelnen Ebenen

- Haushaltsebene
- Personenebene
- Berichtstagebene (Personenstichtage)
- Wegeebe

der Ebene der Berichtstage zugespielt. Dies ermöglicht eine iterative Gewichtung der mobilitätsrelevanten Merkmale (Gewichtungsvariablen) auf einer Ebene, nämlich auf Ebene der Berichtstage, und führt damit zu einem konsistenten Ergebnis. Bei dem angewandten Verfahren handelt es sich daher um ein mehrstufiges Gewichtungsverfahren, das näherungsweise fehlende und nicht berichtete Informationen oder von der Grundgesamtheit abweichende Informationen **aller Ebenen** mittels Korrektur- bzw. Gewichtungsfaktoren **auf Ebene der Berichtstage bzw. Personenstichtage** ergänzt. Das Ergebnis ist somit repräsentativ für die Grundgesamtheit.

Im Prinzip kann bei diesem Verfahren nur jene fehlende Information korrigiert werden, die in der Rohstichprobe und Grundgesamtheit vorhanden und bekannt ist. Das Verfahren beruht darauf, dass für jede relevante Gewichtungsvariable (z.B. Verteilung des Alters, der Berufstätigkeit, der Verkehrsmittelverfügbarkeit, der Weganzahl je Person, der Haushaltsgröße) die eindimensionale Randverteilung sichergestellt wird. Da beim Einsatz einer schrittweisen Gewichtung die in den

vorhergehenden Schritten durchgeführten Korrekturen mehr oder weniger zerstört werden, ist ein iteratives Verfahren über alle Gewichtungsschritte anzuwenden. Bei diesem Verfahren werden alle einzelnen Schritte iterativ so lange wiederholt, bis eine zufriedenstellend geringe Abweichung zwischen der Stichprobenverteilung und der Verteilung der Grundgesamtheit für alle Gewichtungsvariablen erreicht wurde. Es ist festzuhalten, dass durch die Gewichtung nicht alle systematischen Fehler kompensiert werden können. Insbesondere zählen bei der vorliegenden Erhebung dazu erhebungsmethodisch bedingte systematische Verzerrungen, wie z.B. bezüglich des Nichtantwortverhaltens von Personen, Haushalten und Wegen. Dies ist bei der Interpretation des Ergebnisses und insbesondere beim Vergleich der Ergebnisse mit anderen Mobilitätserhebungen zu beachten.

### 1.5.1 Gewichtungsablauf und Gewichtungsebenen

Für die Erhebungszeiträume Sommer, Herbst, Winter und Frühling wurde in den Gewichtungsmerkmalen (diese werden weiter unten beschrieben) jeweils die Repräsentativität der Stichprobe in Bezug auf die Grundgesamtheit, definiert als die Wohnbevölkerung über 6 Jahre, unterschieden nach den Bundesländern und nach Raumtyp der Bezirke (Wien, Großstädte, zentrale Bezirke, periphere Bezirke) hergestellt. Wo es auf Grund der Anforderungen einzelner Bundesländer (insbesondere in Niederösterreich und der Steiermark) notwendig war, wurden die räumlichen Gewichtungseinheiten noch weiter differenziert. Im Anhang B sind die Informationen zur Zuordnung der Bezirke zu den Raumtypen und zu den konkreten räumlichen Einheiten der Gewichtung aufgelistet. Darüber hinaus wurde die Gewichtung nach den einzelnen Werktagen (Montag bis Freitag) und nach den Wochenendtagen Samstag und Sonntag (inkl. Feiertage)- und Feiertagen getrennt durchgeführt.

Zusätzlich zur Gewichtung auf Berichtstagebene (Personenstichtage) wurde ein davon unabhängiges, iteratives Gewichtungsverfahren auf Haushaltsebene durchgeführt. Getrennt nach Bundesland, Raumtyp der Bezirke und nach Jahreszeit wurde die Verteilung der Stichprobe in den wesentlichen Haushaltsmerkmalen (Haushaltsgröße, Pkw-Besitz) an die Grundgesamtheit angepasst.

#### Zeitliche Gewichtungsebenen nach Jahreszeiten

Da es sich bei der vorliegenden Erhebung um eine Ganzjahreserhebung handelt, müssen Auswirkungen der unterschiedlich großen Stichproben in den einzelnen Quartalen bzw. Jahreszeiten ausgeglichen werden. Es ist hinsichtlich der Ergebnisse für Gesamtösterreich vorgesehen, eben diese – im Mobilitätsbereich besonders relevanten – jahreszeitlichen Unterschiede analytisch darzustellen. Auch für den Vergleich der aktuellen Ergebnisse mit jenen aus dem Jahr 1995 ist eine jahreszeitliche Gewichtung für den Herbst notwendig, da 1995 nur im Herbst und nicht über das ganze Jahr erhoben wurde. Für eine Jahresbetrachtung ist es erforderlich, dass keine Jahreszeit in keiner der Analyseeinheiten zeitlich überrepräsentiert ist.

Die Stichprobengröße ermöglichte es, die soziodemographischen Gewichtungsschritte getrennt nach Bundesländern und Raumtypen **je folgender Jahreszeiten** durchzuführen, wobei zu

beachten ist, dass sich der Erhebungszeitraum über die zwei Teiljahre Herbst 2013 bis Herbst 2014 erstreckt:

- Frühjahr: 21.3. – 20.6.
- Sommer: 21.6. – 22.9.
- Herbst: 23.9. – 21.12.
- Winter: 22.12. – 20.3.

### Räumliche Gewichtungsebenen

Die Erhebung *Österreich unterwegs* zielt grundsätzlich darauf ab, Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung getrennt nach Bundesländern, nach Raumtyp der Bezirke (Wien, Großstädte ohne Wien, zentrale Bezirke, periphere Bezirke) sowie nach Jahreszeiten und nach Wochentagen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage) treffen zu können. Es war daher erforderlich, sowohl die Tageswegehäufigkeitsgewichtung des zweiten Stichtages (siehe unten) als auch die soziodemographische Gewichtung darauf auszurichten. Wenn es auf Grund der Stichprobengröße möglich war, wurden diese Gewichtungsschritte getrennt je Bundesland-/Raumtyp-Kombination durchgeführt (ansonsten iterativ nach Bundesland und Raumtyp der Bezirke). Folgende Kombinationen wurden wenn möglich getrennt berücksichtigt:

- Burgenland: zentrale und periphere Bezirke
- Kärnten: Großstädte (Klagenfurt), zentrale und periphere Bezirke
- Niederösterreich: zentrale und periphere Bezirke (getrennt nach Industrieviertel, Mostviertel, Waldviertel, Weinviertel, und Zentralraum)
- Oberösterreich: Großstädte (Linz), zentrale und periphere Bezirke
- Salzburg: Großstädte (Salzburg), zentrale und periphere Bezirke
- Steiermark: Großstädte (Graz); Graz-Umgebung; Leoben und Bruck-Mürzzuschlag; Hartberg-Fürstenfeld, Weiz und Südoststeiermark; Deutschlandsberg, Leibnitz und Voitsberg; Liezen, Murtal und Murau
- Tirol: Großstädte (Innsbruck), zentrale und periphere Bezirke
- Vorarlberg: zentrale und periphere Bezirke
- Wien: Bezirke 1-9+20; Bezirke 10-12+15-19; Bezirke 13-14+21-23

War eine detaillierte Gewichtung auf Grund zu geringer Stichprobe nicht möglich, wurde iterativ getrennt nach Bundesland und nach Raumtyp der Bezirke gewichtet. Für die Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung bedeuten die oben dargestellten räumlichen und zeitlichen Gewichtungsebenen, dass die geforderten Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus *Österreich unterwegs* getrennt nach den räumlichen Dimensionen

- Bundesländer gesamt,
  - Raumtypen (Wien, Großstädte ohne Wien, zentrale Bezirke, periphere Bezirke) gesamt
- sowie nach den zeitlichen Gesichtspunkten
- Jahreszeiten gesamt,

- Jahreszeiten je Raumtyp,
- Wochentage (Einzeltage) gesamt,
- Wochentagstypen (Werktage, Samstage, Sonn- und Feiertage) je Bundesland und
- Wochentage (Einzeltage) je Raumtyp jedenfalls möglich sind.

### Raumtypen der Bezirke

Alle politischen Bezirke Österreichs wurden (mit 2 Ausnahmen auf Grund von Analyseanforderungen), wie im „Handbuch für Mobilitätserhebungen“ (KOMOD) vorgeschlagen, anhand von Erreichbarkeiten überregionaler Zentren mit MIV und ÖV den Raumtypen zugeordnet. Dabei galt der Grundsatz, dass ein Bezirk als „zentral“ gewertet wird, wenn zumindest 73% der Bevölkerung des Bezirks das nächste überregionale Zentrum sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV innerhalb von 50 Minuten erreichen kann. Eine Zuordnungsliste der Bezirke zu den Raumtypen findet sich in Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen.

Die folgende Abbildung 1.5-1 zeigt die Größe der Raumtypen der Bezirke anhand der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 1995. Es zeigt sich, dass die Wohnbevölkerung in den zentralen Bezirken (das sind beispielsweise die meisten Umlandbezirke von Wien) etwas stärker zugenommen hat als in den anderen Raumtypen. Der Anteil (nicht aber die Anzahl) der Bevölkerung in peripheren Bezirken ist dagegen leicht rückläufig.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteile der Raumtypen (Wohnbevölkerung ab 6 Jahren)  
1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]

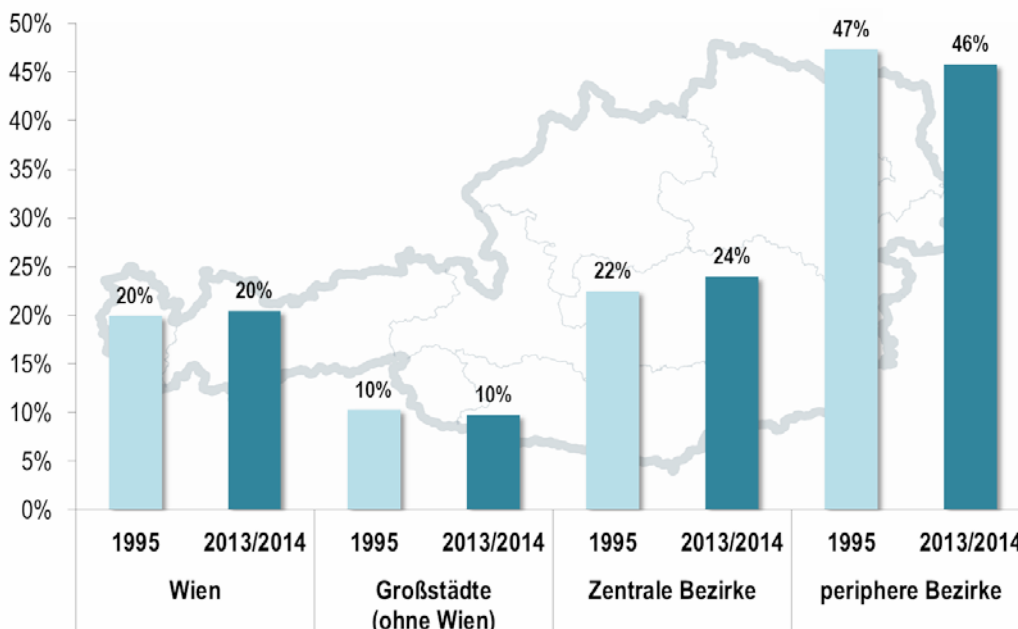


Abbildung 1.5-1: Anteile der Raumtypen der Bezirke im Vergleich der Mobilitätserhebung 1995 und „Österreich unterwegs 2013/2014“

### 1.5.2 Gewichtungsmerkmale und Gewichtungsschritte

Die folgende Tabelle 1.5-1: Merkmale und Ausprägungsklassen für die Gewichtung auf Berichtstagebene zeigt die Merkmale und deren Ausprägungen, die bei den verschiedenen Gewichtungsschritten bestmöglich berücksichtigt wurden.

Merkmalsname	Ausprägungsklassen
Teilregion	- Bundesland/Raumtyp der Bezirke-Kombination
Befragungsmethode	- PAPI (paper-and-pencil-interview) - CATI (computer-aided-telephone-interview) - CAWI (computer-and-web-based-interview)
Wochentag	- jeder Wochentag
Jahreszeit	- Frühjahr - Sommer - Herbst - Winter
Geschlecht	- männlich - weiblich
Alter	- 6 bis 14 Jahre - 15 bis 19 Jahre - 20 bis 24 Jahre - 25 bis 34 Jahre - 35 bis 44 Jahre - 45 bis 54 Jahre - 55 bis 64 Jahre - 65 und mehr Jahre
Haushaltsgröße	- 1 Person - 2 Personen - 3 Personen - 4 und mehr Personen
Beruf	- Schüler - erwerbstätig - Pension - anderer Beruf / keine Angabe usw.
Höchste abgeschlossene Schulbildung	- Volks-/Hauptschule ohne Lehre - Volks-/Hauptschule mit Lehre, Fachschule - Matura - Hochschule, Universität, Fachhochschule - anderer Bildungsabschluss / keine Angabe
Anzahl an Pkw im Haushalt	- 0 Pkw im Haushalt - 1 Pkw im Haushalt - 2 und mehr Pkw im Haushalt
ÖV-Zeitkartenbesitz	- Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte - Nein/keine Angabe usw.

Tabelle 1.5-1: Merkmale und Ausprägungsklassen für die Gewichtung auf Berichtstagebene



## Gewichtung der Tageswegehäufigkeit des 2. Berichtstages

Um die quantitativ abnehmende Tageswegehäufigkeit des zweiten Berichtstages im Vergleich zum ersten Berichtstag zu kompensieren, wurde die plausible Annahme getroffen, dass für den ersten und zweiten Berichtstag unter Berücksichtigung aller Gewichtungsklassen die Tageswegehäufigkeit des zweiten Berichtstages gleich groß sein soll wie am ersten Berichtstag. Im Rahmen der Gewichtung der Tageswegehäufigkeit des zweiten Berichtstages anhand der Ergebnisse des ersten Berichtstages wurde im ersten Schritt die Zielverteilung der Tageswegehäufigkeit am ersten Stichtag (Soll-Verteilung) je Ausprägungsklasse der Merkmale berechnet. Die Verteilung der Tageswegehäufigkeit des zweiten Stichtages (nach den Kategorien 0 Wege, 1-2 Wege, 3-4 Wege, 5 und mehr Wege) wurde nach Randverteilungen und nach den oben dargestellten Teilräumen (Bundesland/Raumtyp-Kombination) an den ersten Stichtag angepasst. Die Tageswegehäufigkeit des ersten Stichtages wurde bei jedem neuen Gesamt-Gewichtungsdurchlauf neu berechnet, da diese durch die räumliche, zeitliche und soziodemographische Gewichtung auf Berichtstagebene bei jedem iterativen Durchlauf verändert wird.

## Räumliche, zeitliche und soziodemographische Gewichtung

Die räumliche und zeitliche Gewichtung der Stichprobe ist aus zwei Gründen wesentlich:

- Die Antwortbereitschaft ist über den gesamten Erhebungszeitraum und zwischen den Teilräumen (Bundesländer, Raumtypen der Bezirke) sehr unterschiedlich und
- die Stichprobe wurde sowohl räumlich als auch nach Zeitbereichen aus erhebungstechnischen und inhaltlichen Gründen unterschiedlich groß konzipiert. Details dazu finden sich im Methodenbericht der Erhebung *Österreich unterwegs*.

Es erfolgte daher vor der soziodemographischen Gewichtung eine Ausrichtung der Stichproben nach Raum- und Zeiteinheiten. Die Zielverteilung entspricht der Anzahl der in den jeweiligen Teilräumen lebenden Personen ab 6 Jahren laut Statistik Austria. Der Gewichtung der zeitlichen Stichtagsverteilung (Berichtstage) der Personen wird eine Verteilung zugrunde gelegt, sodass innerhalb jeder der Bundesland/Raumtyp-Kombinationen jeder Wochentag je Jahreszeit und die Jahreszeiten entsprechend ihres Anteils (Anzahl Tage) am Gesamtjahr vertreten sind. Hierbei wurden Feiertage dem Sonntag zugeordnet.

Im Anschluss an die räumliche und zeitliche Gewichtung der Stichprobe je Berichtstag wurden die soziodemographischen Gewichtungsschritte durchgeführt. Die dazu genutzten Merkmale und Ausprägungsklassen entsprechen jenen, die in Tabelle 1.5-1 dargestellt sind. Einzige Ausnahme bildet der Zeitkartenbesitz für Öffentliche Verkehrsmittel, der nur für Wien korrigiert wurde. Auf Grund der Sonderstellung Wiens hinsichtlich des nicht mit dem restlichen Teil Österreichs vergleichbaren großen Angebotes an Öffentlichen Verkehrsmitteln ist davon auszugehen, dass es hier zu einer Verzerrung der Stichprobe in Richtung ÖV-affiner Bevölkerung kommt. Daher wurde für Wien eine Gewichtung der Stichprobe nach Zeitkartenbesitz unterschieden nach Innenbezirken (1.-9., 20. Bezirk), Außenbezirken (10.-19. Bezirk) und Randbezirken (21.-23. Bezirk) durchgeführt. Die Berechnung der Zeitkartenbesitzanteile für Wien wurde dabei von der für das Gesamtprojekt *Österreich unterwegs* zuständigen Qualitätssicherung (ZIS+P bzw. Boku/IVe) im Rahmen des

Projektes BRAWISIMO durchgeführt (vgl. Riegler S., 2015: Bestimmung des Anteils an ÖV-Zeitkartenbesitzern je Raumtyp - BRAWISIMO-Haushaltsbefragung, Wien.).

In Einzelfällen, wenn die Zellbelegung unterhalb des absoluten Wertes von 25 Personenstichtagen gelegen ist, wurden für einzelne Gewichtungsschritte Ausprägungsklassen der räumlichen und soziodemographischen Gewichtungsvariablen derart zusammengefasst, dass die Zellbelegung über dem Grenzwert von 25 Personenstichtagen lag.

Die in Abbildung 1.5-2 dargestellte Gewichtung erfolgte grundsätzlich für alle Schritte auf Berichtstagebene der Personen, d.h. getrennt für den 1. und 2. Berichtstag. Sämtliche Einzelgewichtungsschritte wurden schrittweise nacheinander ausgeführt, was einer iterativen Vorgehensweise entspricht, da sonst mit jedem nachfolgenden Gewichtungsschritt die Gewichtungsfaktoren der vorher durchgeführten Stufe verzerrt werden. Nach jeder Iteration wurde der ermittelte Gewichtungsfaktor fallzahlnormiert, das heißt die Gesamtsumme der Gewichte entspricht der Gesamtfallzahl der verwertbaren Berichtstage. Die nachfolgende Grafik stellt den gesamten Gewichtungsablauf auf Berichtstagebene der Personen (also inklusive der Gewichtung der Tageswegehäufigkeit des zweiten Berichtstages) schematisch dar. Je Gewichtungsschritt (Schritte 2 bis 4, bestehend aus in Summe 79 Einzelgewichtungsschritten) wurden in jedem Gesamtdurchlauf 12 Iterationen durchgeführt. Bis das Gewichtungsergebnis eine ausreichend gute Anpassung der wesentlichen Variablen an die Grundgesamtheit erreicht hatte, wurde die gesamte Gewichtungsprozedur darüber hinaus 5 mal durchlaufen.





Abbildung 1.5-2: Schematische Darstellung des iterativen Gewichtungsverfahrens auf Berichtstagebene

Die so ermittelten Gewichtungsfaktoren auf Berichtstagebene für jeden der beiden Berichtstage der Personen stellen gleichzeitig die Gewichtungsfaktoren auf Wegeebeene dar. Auf Personenebene wird der Mittelwert der beiden Gewichtungsfaktoren des jeweils ersten und zweiten Berichtstages je Person verwendet.

### **Auswahlgewichtung und Strukturgewichtung der Stichprobe auf Haushaltsebene**

Unabhängig vom mehrstufigen Gewichtungsverfahren auf Berichtstagebene wurde mit Hilfe eines iterativen Verfahrens ein Gewichtungsfaktor für die Haushalte der Stichprobe berechnet. Die Gewichtung der Haushalte, differenziert nach Raumtypen der Bezirke und nach Bundesländern, aber ohne Unterscheidung des Wochentags, erfolgte stufenweise, weshalb auch hier eine iterative Vorgehensweise erforderlich war. Berücksichtigt wurden dabei die Haushaltsanzahl, (Privathaushalte) je Raumeinheit, die Jahreszeit (Anzahl Tage), der Pkw-Besitz und die Haushaltsgröße (Personen ab 6 Jahren). Bereits nach 20 Iterationen wurde eine ausreichend gute Anpassung der Stichprobe der Haushalte an die Soll-Verteilungen erreicht.

## Hochrechnung der gewichteten Stichprobe

Mit Hilfe der im Zuge des schrittweisen, iterativen Gewichtungsverfahrens aufgestellten Gewichte lassen sich ausschließlich relative Auswertungen und Analysen (z.B. Tageswegehäufigkeit pro Person an einem Werktag) durchführen. Für absolute Auswertungen und Analysen (z.B. Summe aller Wege der Grundgesamtheit an einem Werktag) sind Hochrechnungsfaktoren auf die Grundgesamtheit der Personen bzw. Haushalte erforderlich. Dazu wurde der Divisor zwischen der Anzahl an Haushalten bzw. Personen in der Grundgesamtheit und der Anzahl an Haushalten bzw. Personen in der gewichteten Stichprobe berechnet. Zur Aufstellung des Hochrechnungsfaktors je Haushalt bzw. Person wurde das Gewicht jedes Haushalts bzw. jeder Person mit diesem Divisor multipliziert.

## 1.6 Darstellung der Erhebungsergebnisse

### 1.6.1 Indikatoren der Mobilität

Mobilität ist ein komplexes Phänomen, dessen vielschichtige Dimensionen nur mit einer Vielzahl von Indikatoren dargestellt werden können. Deswegen werden für *Österreich unterwegs* folgende, gängige Mobilitätsindikatoren dargestellt.

- Anteil der mobilen Personen
- Tageswegehäufigkeit aller Personen bzw. der (am Stichtag) mobilen Personen
- Tageswegelänge und Tageswegedauer pro Person bzw. mobiler Person
- Mittlere Wegedauer und Wegelänge
- Wegelängen- und Wegedauerverteilung.
- Modal-Split (Anteil der Wege je Hauptverkehrsmittel)
- Wegzwecke (Anteil der Wege je Zweck)

Diese Indikatoren stellen in der Regel Mittelwerte der jeweils betrachteten Bevölkerungsgruppe dar. Innerhalb der einzelnen Bevölkerungsgruppen weisen viele Werte aber eine starke Streuung auf. Deswegen wird zusätzlich zu den üblicherweise angegebenen Mittelwerten auch die Standardabweichung angegeben. Die Standardabweichung dient als wichtigste statistische Maßzahl, um darzustellen, wie stark die gemessenen Einzelwerte aus der Stichprobe im Durchschnitt vom angegebenen Mittelwert abweichen.

Für vertiefte Analysen sind die vorhin genannten Mobilitätskennziffern unterschieden nach verschiedenen Räumen, Jahreszeiten und soziodemographischen Merkmalen interessant. Im Anhang C sind diese Ergebnistabellen dokumentiert. Da die gewichteten und hochgerechneten Daten als separate Datensätze für fachliche und wissenschaftliche Zwecke verfügbar gemacht werden, ist die Spezifizierung weiterer gewünschter Mobilitätsergebnisse mittels Kreuztabellen möglich. Dieser Spezifizierung sind lediglich Grenzen der statistischen Genauigkeit auf Grund der Stichprobengröße gesetzt (siehe Kapitel 1.6.2).

Die Bedeutung der Angabe der Standardabweichung soll anhand folgender Beispiele verdeutlicht werden:

### **Werktägliche Tageswegehäufigkeit der Personen über 6 Jahre in Österreich 2013/14:**

Die mittlere Tageweghäufigkeit der Österreicher und Österreicherinnen beträgt 2,77 Wege/Werktag und Person. Sie stellt eine zentrale Kenngröße der Mobilität dar und ist stark von soziodemographischen Einflussfaktoren der Einzelperson abhängig. Dieser Wert bleibt über die Zeitentwicklung relativ konstant. Allerdings zeigt die Standardabweichung mit 2,0 Wege/Werktag und Person, dass die einzelnen Personen bezüglich dieses Mobilitätsindikators sehr stark streuen: Es gibt Personen, die ihr Haus am Stichtag überhaupt nicht verlassen (das sind rund 17% der Personen) und dann gibt es Personen, die weitaus mehr Wege als der Mittelwert von 2,77 Wege/Tag zurücklegen.

### **Tageswegelänge der Personen über 6 Jahre in Österreich 2013/14:**

Im Mittel legt die mobile ÖsterreicherIn über 6 Jahre 43 km pro Werktag zurück. Allerdings streut dieser Wert je nach Person und Stichtag sehr stark, was sich durch eine Standardabweichung von durchschnittlich 77 km pro Werktag und mobiler Person widerspiegelt. Diese große Streuung ist durch soziodemographische Merkmale wie Verkehrsmittelverfügbarkeit, Art der Berufstätigkeit, des Alters, des Raumtyps des Wohnbezirks usw. bedingt.

### **Verkehrsmittelspezifischer Weganteil des Radverkehrs:**

Der mittlere Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege der über Sechsjährigen in Österreich beträgt 7% an Werktagen. Beim Fahrradverkehr ist die Standardabweichung mit 25 Prozentpunkten durchschnittlicher Abweichung der Einzelwerte vom Mittelwert besonders hoch. Dies liegt daran, dass es sehr viele Personen gibt, die gar nicht das Fahrrad benutzen, und Personen, die relativ häufig viele Wege mit dem Fahrrad an Werktagen zurücklegen. Zusammengefasst lässt sich sagen, entweder man ist ein häufiger Fahrradnutzer oder man benutzt es fast gar nicht.

## **1.6.2 Statistischer Zufallsfehler der Ergebnisse**

Die sogenannte „Schwankungsbreite“ - oder präziser ausgedrückt: der statistische Zufallsfehler der Ergebnisse - ist mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung gut abschätzbar, wenn die Verteilung sich gut an die Normalverteilung annähert. Er variiert in Abhängigkeit von

- dem Stichprobenauswahlsatz bzw. der Stichprobengröße im Verhältnis zur Grundgesamtheit;
- der vorzugebenden statistischen Sicherheit von z.B. 95%, die einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% entspricht;
- der Zielgröße und Zielvariable sowie der Streuung und Standardabweichung, auf die der Fehler bezogen wird.

In den zusammenfassenden Ergebnissen des vorliegenden Ergebnisberichts werden zwecks Übersichtlichkeit nur Mittelwerte dargestellt. Es gilt zu beachten, dass es sich dabei um Durchschnittswerte handelt, die einen Glättungseffekt der Verteilung darstellen. Die einzelnen Mobilitätskenngrößen können aber beachtlicher Streuung unterliegen. Diese stichprobenbedingte Unsicherheit der Ergebnisse ist bei der Interpretation zu berücksichtigen. Denn beim Vergleich einzelner Mobilitätskennwerte (z.B. der Vergleich des Modal-Split verschiedener räumlicher Einheiten oder Personengruppen) müssen auch größere sichtbare Unterschiede im Mittelwert aufgrund der statistischen Schwankungsbreite nicht zwangsläufig signifikant, sondern können nur durch den Zufallsfehler bedingt sein. Im Anhang C sind die wesentlichen Kenngrößen der Mobilität als **Mittelwert** samt ihrer **Standardabweichung**, inklusive des **Konfidenzintervalls des Mittelwerts** angeführt. Im Rahmen von *Österreich unterwegs* wurde der zulässige relative Zufallsfehler im Verhältnis zum Mittelwert mit  $\pm 10\%$  definiert. Ergebnisse, für welche diese Schranke von  $\pm 10\%$  überschritten wird, sind links neben der Beschriftung durch eine rote Markierung gekennzeichnet, weil sie eine entsprechend große Unsicherheit aufweisen.

Weitere Informationen zu diesem Thema sowie einige Beispiele finden sich in der nachfolgenden Erklärungsbox.

#### **Erklärungsbox: Beispiele zum Konfidenzintervall bei *Österreich unterwegs***

Der Zufallsfehler entspricht dem Konfidenzintervall für den Mittelwert der Ergebnisvariablen mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit  $\alpha$  bzw. einer statistischen Sicherheit von  $(1-\alpha)$ . Die gewünschte Irrtumswahrscheinlichkeit wird in weiterer Folge mit  $\alpha = 5\%$  festgelegt und entspricht einer statistischen Sicherheit von 95% unter der Voraussetzung normalverteilter Variablen der Stichprobe. Dies kann näherungsweise angenommen werden. Gemäß dem Stichprobendesign liegen für alle verwertbaren Personeninterviews jeweils zwei Berichtstage mit Mobilitätsangaben vor. Durch die gegenseitige Abhängigkeit der Ergebnisse beider Berichtstage der einzelnen Personen kommt es zu einer Verringerung des Zufallsfehlers. Für die Ermittlung des Konfidenzintervalls und des Zufallsfehlers der Mobilitätskennwerte wird deshalb näherungsweise der Mittelwert der Stichprobengröße beider Berichtstage als Stichprobengröße angenommen, also gegenüber der gewöhnlichen Berechnung halbiert.

Zwischen Stichprobengröße und Konfidenzintervall besteht ein direkter Zusammenhang: Je größer die Stichprobe ist, umso kleiner wird das Konfidenzintervall und umgekehrt. Die im Anhang C angegebenen Konfidenzintervalle sind bei der Interpretation der einzelnen Ergebnisse jedenfalls zu beachten.

Auf Grund der Größe der Gesamtstichprobe der Erhebung *Österreich unterwegs* von 76.440 Personenstichtagen und 196.604 Wegen sind die statistischen Zufallsfehler bei Auswertungen für Gesamtösterreich sehr gering. Wie dem in Tabelle 1.6-1 enthaltenen Auszug aus Anhang C zu entnehmen ist, beträgt beispielsweise für den Modal-Split der MIV-Lenkerwege an Werktagen mit einem Mittelwert von 46,8% das Konfidenzintervall  $\pm 0,36$  Prozentpunkte. Das bedeutet: Mit 95-prozentiger Sicherheit liegt der „wahre Wert“ im Bereich zwischen 46,44% (= 46,8% - 0,36%) und 47,16% (= 46,8% + 0,36%) und die Ober- bzw. Untergrenze weicht hier nur um  $\pm 0,8\%$  (=  $\pm 0,36\% / 46,8\%$ ) relativ zum betrachteten Mittelwert von 46,8% ab.

Für den Radverkehr mit einem Mittelwert des Modal-Splits von 6,6% an Werktagen beträgt das Konfidenzintervall  $\pm 0,18$  Prozentpunkte und ist damit zwar absolut gesehen deutlich kleiner als

jenes für den MIV-Lenkerverkehr, aber relativ zum betrachteten Mittelwert von 6,6% signifikant größer. Mit 95-prozentiger Sicherheit liegt hier der „wahre Wert“ also im Bereich zwischen 6,42% (= 6,6% - 0,18%) und 6,78% (= 6,6% + 0,18%) und die Ober- bzw. Untergrenze der Schwankungsbreite weicht hier um  $\pm 2,7\%$  (=  $\pm 0,18\% / 6,6\%$ ) relativ zum betrachteten Mittelwert von 6,6% ab.

Bei Betrachtung kleinerer räumlicher oder zeitlicher Einheiten können diese statistischen Zufallsfehler aber je nach Größe der Teilstichprobe wesentlich höher sein und betragen beispielsweise bei den Mobilitätskennzahlen der Großstädte (ohne Wien) an Sonn- und Feiertagen bei einem Mittelwert von 8,7% Fahrradwegeanteil  $\pm 1,8$  Prozentpunkten, d.h. mit 95-prozentiger Sicherheit liegt der „wahre Wert“ zwischen 6,9% (= 8,7% - 1,8%) und 10,5% (= 8,7% + 1,8%) und die Ober- bzw. Untergrenze der Schwankungsbreite weicht hier um  $\pm 21\%$  (=  $\pm 1,8\% / 8,7\%$ ) relativ zum betrachteten Mittelwert von 8,7% ab.

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel	Österreich Gesamt an Werktagen	Konfidenzintervall (+/-)	Großstädte (ohne Wien) an Sonn- und Feiertagen	Konfidenzintervall (+/-)
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>145.384</b>		<b>1.974</b>	
zu Fuß [%]	<b>17,5</b>	$\pm 0,28$	<b>22,3</b>	$\pm 2,60$
Rad [%]	<b>6,6</b>	$\pm 0,18$	<b>8,7</b>	$\pm 1,76$
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,8</b>	$\pm 0,36$	<b>35,9</b>	$\pm 2,99$
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,8</b>	$\pm 0,23$	<b>24,2</b>	$\pm 2,67$
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,6</b>	$\pm 0,27$	<b>8,2</b>	$\pm 1,71$
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	$\pm 0,06$	<b>0,6</b>	$\pm 0,50$

Österreich unterwegs 2013/2014

Tabelle 1.6-1: Beispiele für Anteilswerte und Konfidenzintervalle

## 2 Entwicklung der Haushaltsstruktur seit 1995

Die Grundgesamtheit der Mobilitätserhebung *Österreich unterwegs* stellen alle Personen ab 6 Jahren (als Mitglieder des Haushalts) dar, da erst mit Schuleintritt eine selbstständige Mobilität zu erwarten ist. Die Auswahleinheit der Befragung ist der Haushalt. Innerhalb des Haushaltes wurden für möglichst alle Personen (ab 6 Jahren) Informationen zu den von ihnen an den zwei vorgegebenen Stichtagen durchgeführten Wegen erfasst.

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.

### 2.1 Haushaltsgrößen

Bereits 36% der Haushalte in Österreich sind im Jahr 2013/2014 Einpersonenhaushalte – 1995 waren es noch 29% – der Anteil der Haushalte mit 4 und mehr Personen ist dagegen von 25% im Jahr 1995 auf 18% im Jahr 2013/2014 zurückgegangen. Interessant ist dabei, dass die Anteile der Haushalte mit 2 und 3 Personen im selben Zeitraum in Summe relativ konstant geblieben sind.

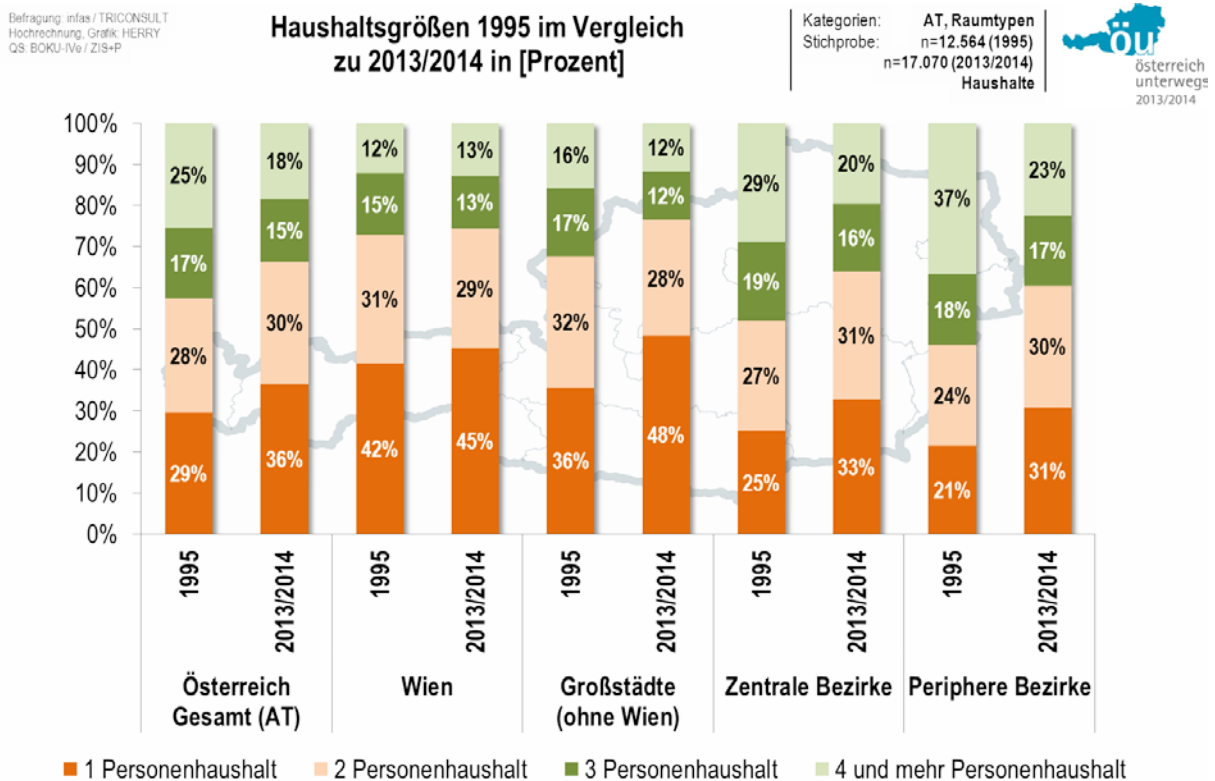


Abbildung 2.1-1: Anteil der Klassen von Haushaltsgrößen 1995 im Vergleich zu 2013/2014

Insbesondere in Wien und in den größeren Landeshauptstädten lebt bereits fast jede zweite Person alleine, Großfamilien sind hier nur selten anzutreffen. Allerdings ist festzuhalten, dass in Wien der Unterschied zu 1995 relativ gering ist. Im Gegensatz dazu ist die Entwicklung hin zu



kleineren Haushalten im ländlichen Bereich rasant. Speziell in den peripheren Bezirken ist der Anteil an Haushalten mit 4 und mehr Personen – ausgehend von einem hohen Niveau – besonders stark um fast 40% zurückgegangen. Die Ursache dafür liegt in den Veränderungen der Familienstruktur und den soziodemographischen Rahmenbedingungen.

## 2.2 Fahrzeugverfügbarkeit im Haushalt

Die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Fahrzeuge, insbesondere die Anzahl der Pkw, hat wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Haushaltsmitglieder. Auch weil der Anteil der Ein-Personen-Haushalte seit 1995 stark gestiegen ist, sinkt der Anteil der Haushalte ohne Pkw-Verfügbarkeit in Österreich deutlich, lediglich in Wien ist kaum eine Veränderung in diesem Zeitraum erkennbar. Auch dieser Effekt ist in den Regionen außerhalb der Städte deutlich stärker spürbar. Besonders stark zugenommen hat hier der Anteil an Haushalten mit zumindest 2 Pkw, dieser ist in Relation zum Ausgangswert um bis zu 60% höher als im Jahr 1995.

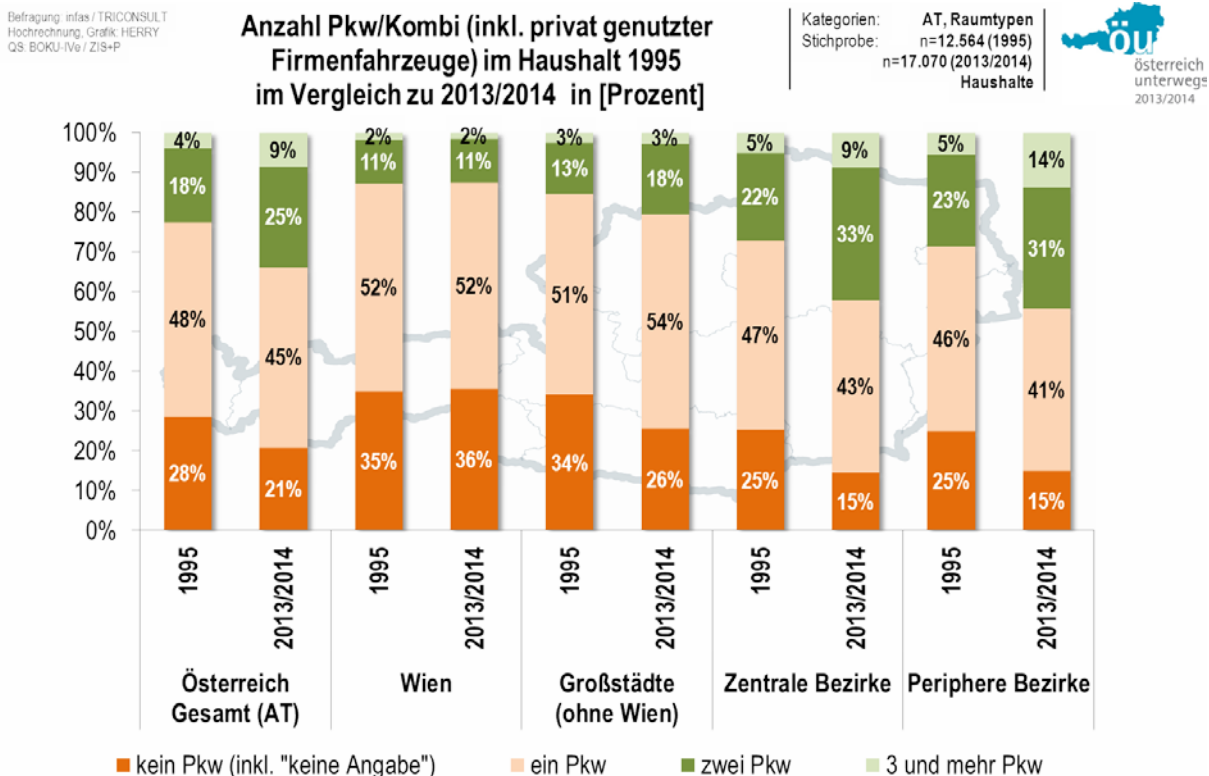


Abbildung 2.2-1: Verteilung der Anzahl von Pkw/Kombi im Haushalt im Vergleich 1995 und 2013/14

Diese Entwicklung spiegelt sich auch bei der Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl an Pkw je Haushalt wider, diese ist von rund einem verfügbaren Pkw pro Haushalt im Jahr 1995 auf 1,24 Pkw je Haushalt im Österreich-Schnitt angestiegen. Lediglich in Wien ist die durchschnittliche Anzahl an Pkw/Kombi (inkl. privat genutzter Firmenfahrzeuge), das sind rund 8% der angegebenen Fahrzeuge) pro Haushalt leicht von 0,81 auf 0,79 zurückgegangen. Dem gegenüber steht ein besonders starker Anstieg in den peripheren Bezirken von 1,13 auf beinahe 1,5 Pkw pro Haushalt. Auch hier spielen geänderte Sozial- und Raumstrukturen, wirtschaftliche Aspekte, die Zunahme

der Pendelentfernungen sowie geänderte Erreichbarkeiten von Arbeitsstätten und Einrichtungen des täglichen Bedarfs eine wesentliche Rolle.

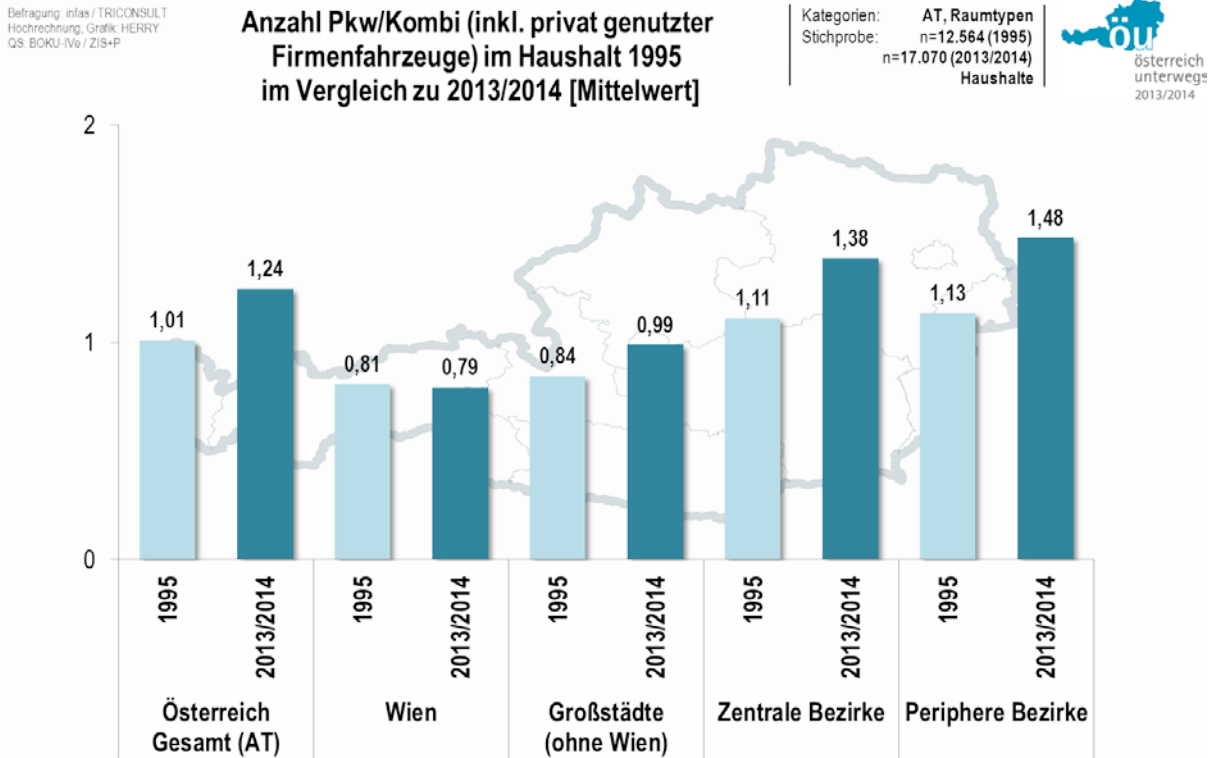


Abbildung 2.2-2: Mittelwert der Anzahl an Pkw/Kombi je Haushalt im Vergleich 1995 und 2013/14

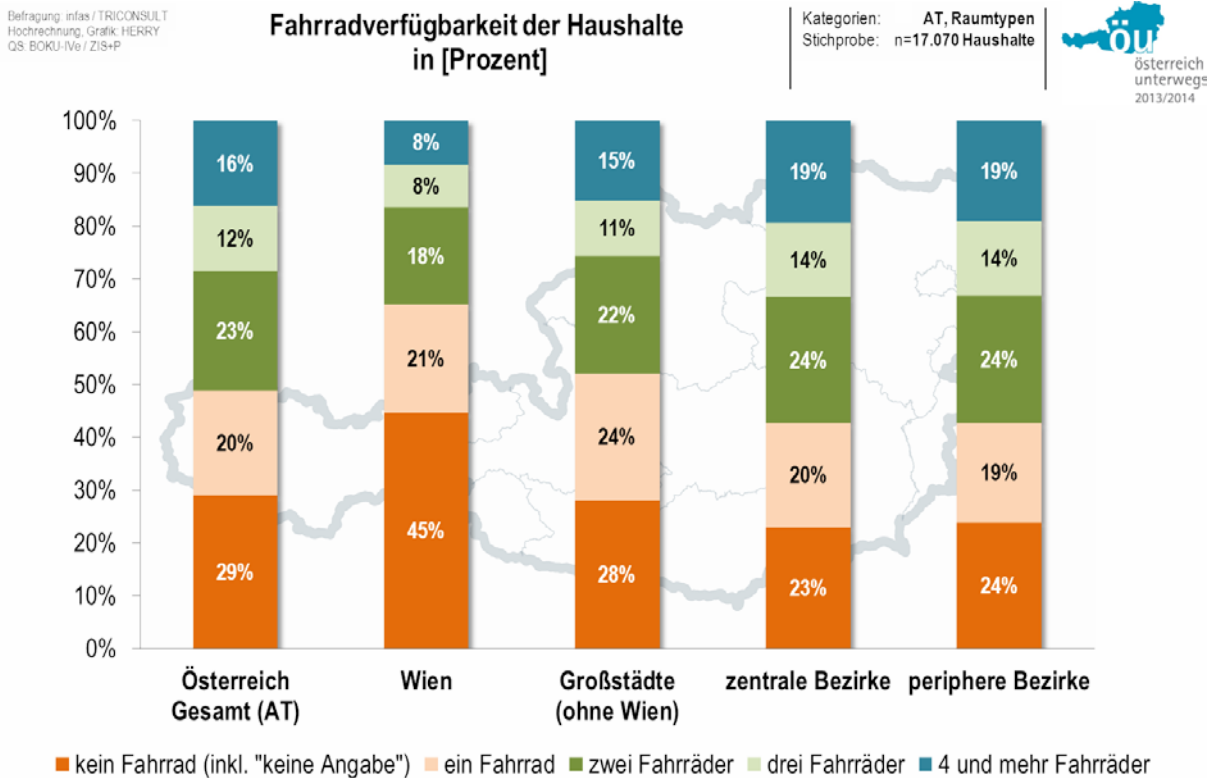


Abbildung 2.2-3: Verteilung der Fahrradverfügbarkeit der Haushalte 2013/14



In Österreich verfügen rund 70% der Haushalte über zumindest ein funktionstüchtiges Fahrrad, die Anzahl der Fahrräder pro Haushalt steigt im Wesentlichen proportional mit der Haushaltsgröße. Etwas mehr als 4% der Haushalte verfügen österreichweit bereits über zumindest ein Elektrofahrrad, dieser Anteil wird zukünftig deutlich steigen.

Bei der Fahrradverfügbarkeit zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen der Bundeshauptstadt und dem Rest von Österreich, in Wien verfügen nur 55% der Haushalte laut eigenen Angaben über zumindest ein funktionstüchtiges Fahrrad.

### 2.3 Pkw-Stellplätze und Jahresfahrleistung der Haushalte

Die Möglichkeit, den eigenen Pkw im Wohnbereich abzustellen, hat wesentlichen Einfluss zum einen auf die Pkw-Verfügbarkeit (bzw. den Pkw-Besitz generell) und zum anderen auf die Häufigkeit der Pkw-Nutzung, da ansonsten oftmals mit – je nach konkretem Wohnort mehr oder weniger zeitaufwändigem – Parkplatzsuchverkehr zu rechnen ist. Dieser Umstand wirkt oftmals, wenn attraktive Alternativen zur Verfügung stehen, als Hemmschwelle, den Pkw zu nutzen. Die nachfolgende Abbildung 2.3-1 zeigt, dass im peripheren Raum beinahe für jeden Pkw ein eigener Stellplatz direkt nahe dem Wohnbereich zur Verfügung steht und diesbezüglich keine Einschränkung bei der Pkw-Nutzung besteht. Ganz anders ist die Situation in Wien, hier existiert nur für etwa jeden zweiten Pkw ein eigener Abstellplatz im Wohnbereich.

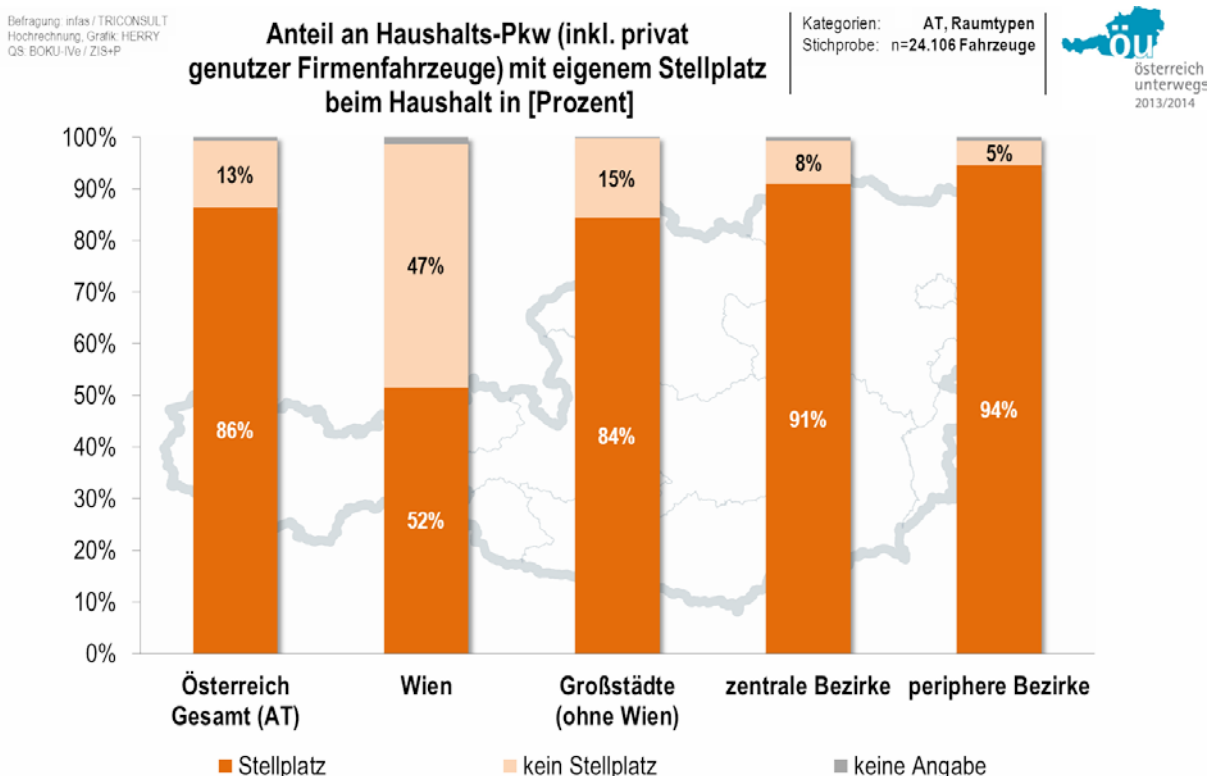


Abbildung 2.3-1: Anteil an Haushalts-Pkws mit eigenem Stellplatz im Wohnbereich 2013/2014

Durchschnittlich wird in Österreich mit einem Pkw jährlich eine Strecke von 13.300 km zurückgelegt, die Wiener Bevölkerung mit Pkw legt durchschnittlich „nur“ rund 11.800 km mit dem Auto zurück (Abbildung 2.3-2). Hier zeigt sich das erwartete Bild, dass die mit dem Pkw zurückgelegten Strecken steigen, je peripherer eine Region ist – in den peripheren Bezirken beträgt die Jahresfahrleistung der Pkw durchschnittlich rund 13.800 km.

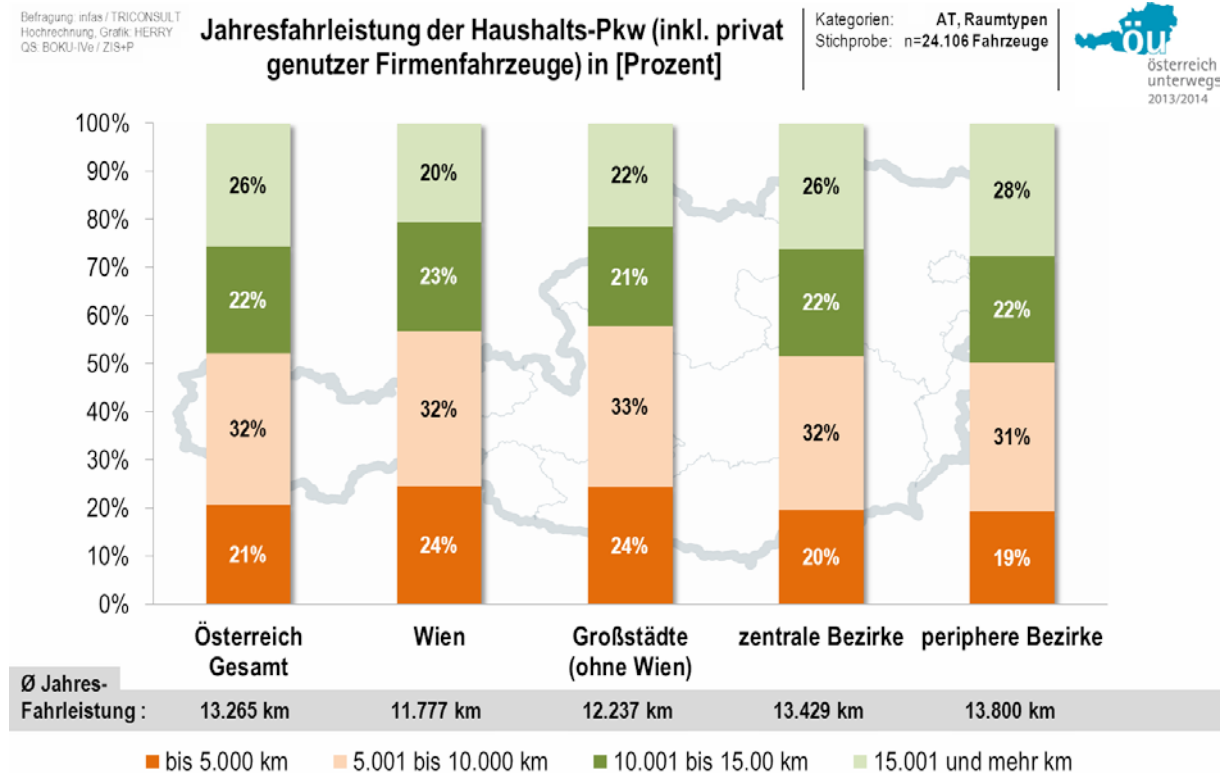


Abbildung 2.3-2: Verteilung der Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkws 2013/14

## 2.4 Entfernung des Haushalts zur nächsten Haltestelle Öffentlicher Verkehrsmittel

Bezüglich der Frage nach der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ist festzuhalten, dass es sich dabei um eine Selbsteinschätzung der Befragten handelt. Entscheidungen zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsverhalten fallen nicht allein auf Basis der objektiven Situation, sondern vielmehr aufgrund der subjektiven Einschätzung der VerkehrsnutzerInnen. Diese Einschätzung ist sehr stark von der Information bzw. dem Kenntnisstand von Personen bezüglich des Angebotes von Einrichtungen in der Umgebung oder des Angebotes von Verkehrsmitteln abhängig. Zudem sagt die bloße Erreichbarkeit von Haltestellen zwar etwas über den prinzipiellen Zugang zum Verkehrssystem aus, nicht jedoch über die Qualität der verfügbaren Verkehrsverbindung.

In Wien und in den Großstädten können beinahe alle Haushalte eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichen, drei Viertel sogar innerhalb von 5 Minuten (Abbildung 2.4-1). Erwartungsgemäß sinkt dieser Anteil, je ländlicher eine Region ist, aber auch hier können fast 80%

eine ÖV-Haltestelle innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen. Sogar für periphere Bezirke ist die entfernungsmäßige Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen in Österreich als sehr gut einzuschätzen.

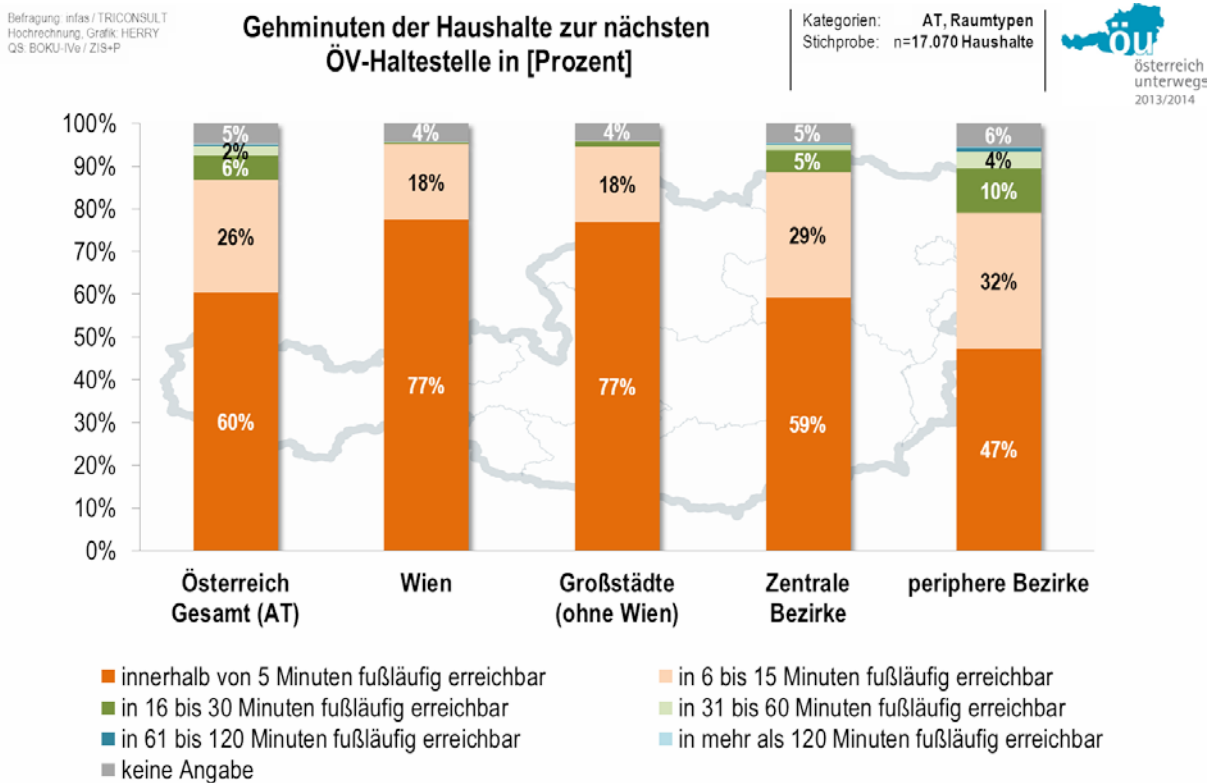


Abbildung 2.4-1: Anteil der Haushalte nach Klassen der berichteten Gehminuten zur nächsten ÖV-Haltestelle 2013/14

Bei den fußläufig erreichbaren Haltestellen handelt es sich mehrheitlich um Bushaltestellen. Nur in den größeren Städten spielen Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen (Wien) eine wichtige Rolle (Abbildung 2.4-2). Dieses Ergebnis zeigt, dass gerade in peripheren Regionen und im Bahnverkehr (mit dem vermehrt überregionale Ziele zu erreichen sind) die sogenannte „letzte Meile“, also die Strecke von der nächsten (Bahn-)Haltestelle zum eigenen Wohnort oder zu sonstigen Zielen, eine große Hürde zur Nutzung des Angebotes an Öffentlichem Verkehr darstellt. Angebote zur Überbrückung dieser letzten Meile (z.B. Sharing-Konzepte oder bedarfsorientierte Zubringerverkehre) werden in Zukunft vor allem für Wege über 15 Minuten noch wichtiger werden und könnten diese Lücke teilweise reduzieren.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Art der fußläufig erreichbaren ÖV-Haltestelle  
in [Prozent, Mehrfachnennung]**

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=17.070 Haushalte

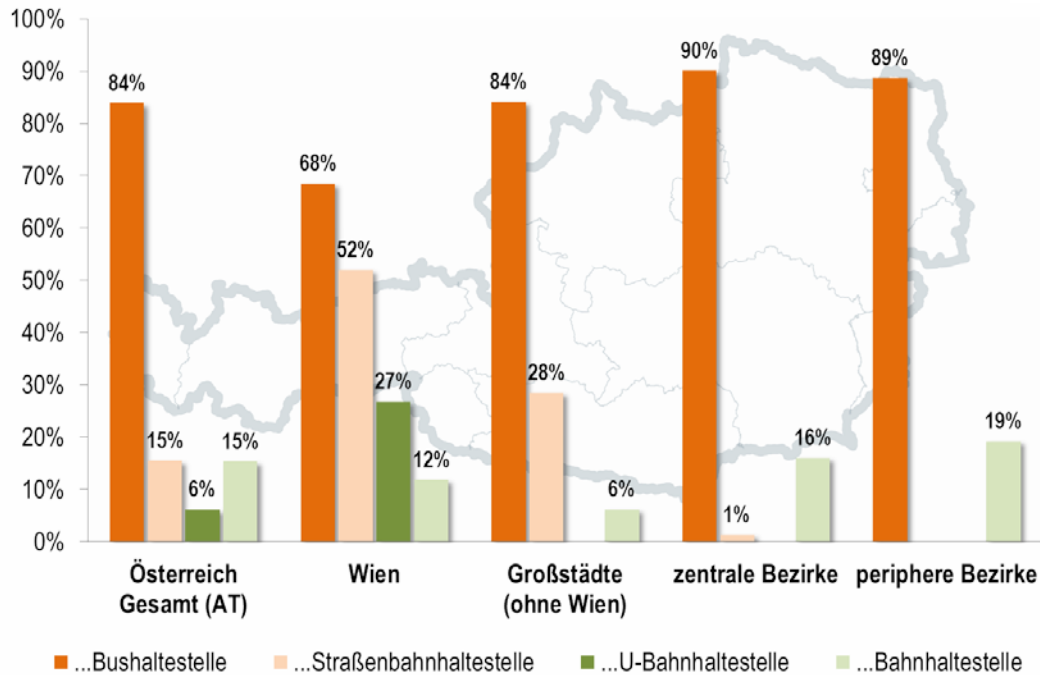


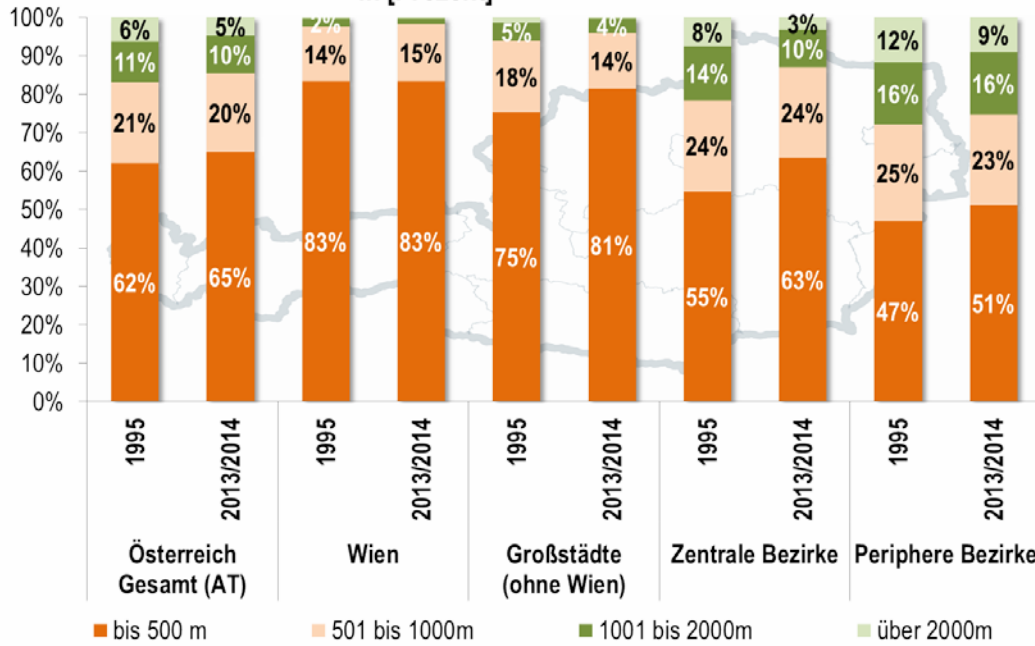
Abbildung 2.4-2: Anteil der Haushalte nach Art der fußläufig erreichbaren nächsten ÖV-Haltestelle 2013/14

Wie sich die Erreichbarkeit bzw. die Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle nach der subjektiven Einschätzung der Haushalte seit der letzten Erhebung im Jahr 1995 geändert hat, zeigt die nachfolgende Abbildung 2.4-3. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, wurden die aktuellen Ergebnisse von Gehminuten auf Entfernungen in Metern mittels durchschnittlicher Fußweggeschwindigkeiten umgerechnet (im Jahr 1995 wurde nur die Entfernung in Metern abgefragt).

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Entfernung der Haushalte zur nächsten  
ÖV-Haltestelle 1995 im Vergleich zu 2013/2014\*  
in [Prozent]

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=12.564 (1995)  
n=17.070 (2013/2014)  
Haushalte



\* 2013/2014: Berechnete Werte aus Gehminuten zur nächsten ÖV-Haltestelle und durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit

Abbildung 2.4-3: Anteil der Haushalte nach Entfernungsklassen der Haushalte zur nächsten ÖV-Haltestelle im Vergleich 1995 und 2013/14

In Summe zeigt sich eine leichte Verbesserung der Erreichbarkeiten öffentlicher Haltestellen im Vergleich zu 1995, die in den zentralen Bezirken (Entfernung bis 1 km) am stärksten ausfällt. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Siedlungsentwicklung mit der Tendenz in Richtung städtischer Strukturen oder Stadtumlandgemeinden (Stichwort „Speckgürtel“) und die dadurch geänderte Siedlungsstruktur für einen guten Teil dieses Effekts verantwortlich ist. Auch in den peripheren Bezirken sind, nicht zuletzt durch die Schaffung von Verkehrsverbänden, Verbesserungen festzustellen.

### 3 Entwicklung der Personenstruktur seit 1995

---

Das Mobilitätsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher hat sich in den vergangenen knapp 20 Jahren deutlich verändert. Wie die nachfolgenden Analysen (siehe Kapitel 5) zum Mobilitätsverhalten der Personen im Vergleich zwischen den Erhebungen der Jahre 1995 und 2013/2014 zeigen werden, spielt dabei neben der veränderten Siedlungs- und Raumstruktur insbesondere die starke Veränderung der soziodemographischen Zusammensetzung der Bevölkerung eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus gab es aber auch innerhalb der soziodemographischen Gruppen eine deutliche Veränderung der verfügbaren Mobilitätsoptionen insbesondere bei der älteren Generation. Beispielsweise verfügen ältere Personen – aber auch Frauen – heute wesentlich häufiger über einen Führerschein (und einen eigenen Pkw) als im Jahr 1995.

#### 3.1 Demographische Entwicklung nach Altersklassen und (Berufs-)Tätigkeit

Die Entwicklung nach Altersklassen zeigt, dass der Anteil (und damit auch die absolute Anzahl) der Personen im Alter ab 45 Jahren in den vergangenen 20 Jahren deutlich um mehr als ein Viertel gestiegen ist. Einzige Ausnahme ist die Bundeshauptstadt, in der sich generell die Bevölkerung hinsichtlich der Zusammensetzung der Altersklassen kaum verändert hat (Abbildung 3.1-1). Dem gegenüber steht ein deutlicher Rückgang der Anteile der jungen Generation im Alter bis 24 Jahre, am stärksten ist diese Entwicklung in den peripheren Bezirken zu beobachten. Hier ist beispielsweise der Anteil der Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren von 15% auf 9%, also um rund 40% zurückgegangen. Im Durchschnitt ist das Alter der Befragten im Vergleich zum Jahr 1995 um 4 Jahre von 40 auf 44 Jahre gestiegen. In Wien liegt das Durchschnittsalter mit 43 Jahren etwas unter dem Gesamtdurchschnitt und ist in den vergangenen 20 Jahren weniger stark gestiegen als in den zentralen und peripheren Bezirken. Die Großstädte (ohne Wien) liegen altersmäßig aktuell im Durchschnitt, auch hier kam es aber zu einem etwas geringeren Anstieg seit 1995. Die Tatsache, dass die Alterung der Bevölkerung in den österreichischen Städten etwas weniger schnell voranschreitet als außerhalb, deutet darauf hin, dass ein Zuzug jüngerer Menschen in die Städte stattfindet.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Altersklassen 1995 im Vergleich zu 2013/2014  
in [Prozent]**

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

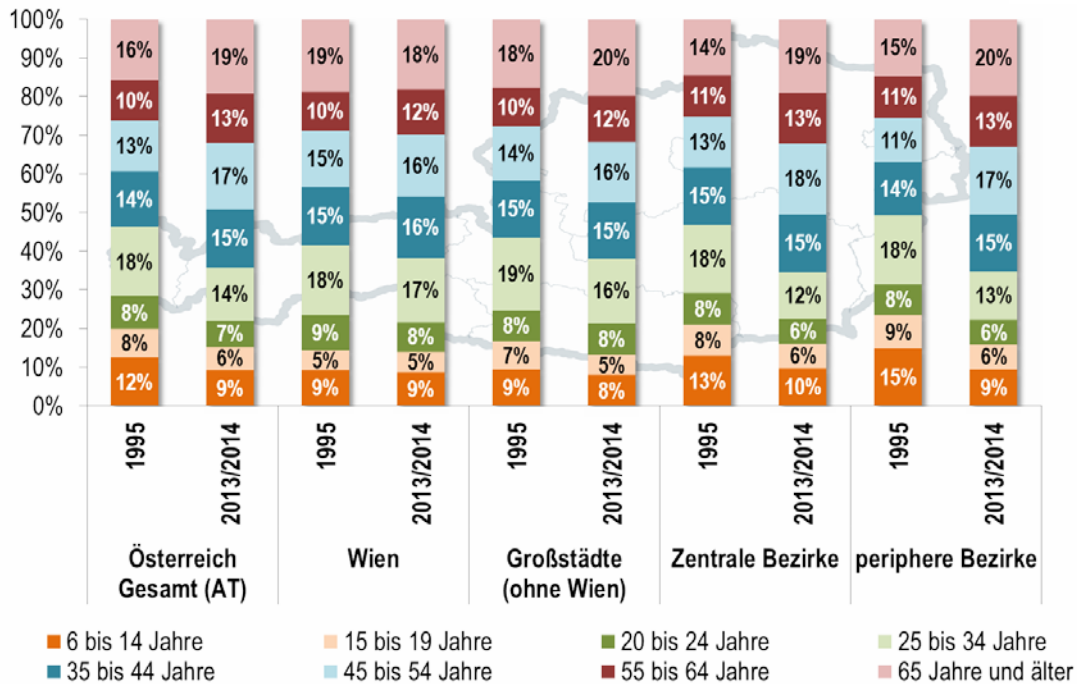


Abbildung 3.1-1: Verteilung der Altersklassen der Wohnbevölkerung nach Raumtypen der Bezirke im Vergleich 1995 und 2013/14

Stellt man die Entwicklung nach Altersklassen jener nach (beruflicher) Tätigkeit gegenüber, so ist klar ersichtlich, dass vor allem der Anteil an (jungen) Personen in Ausbildung seit dem Jahr 1995 deutlich zurückgegangen ist (Abbildung 3.1-2). Darüber hinaus ist der Anteil der Personen in Beschäftigung, aber auch der Anteil der arbeitssuchenden Personen, hier besonders stark in Wien, angestiegen. Der gestiegene Anteil an beschäftigten Personen ist vor allem auf einen deutlich gestiegenen Anteil an (häufig auch Teilzeit) beschäftigten Frauen zurückzuführen. Damit einher geht eine Halbierung des Anteils jener Personen, die ausschließlich im Haushalt tätig sind. Etwas weniger stark, als auf Grund der Altersentwicklung zu erwarten wäre, ist der Anteil an Pensionistinnen und Pensionisten gestiegen. Dies hängt mit geänderten Bedingungen beim Pensionszugang und dem gestiegenen Pensionsantrittsalter ebenso wie mit der immer aktiver werdenden Gruppe der älteren Personen zusammen.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**(Berufs-)Tätigkeit 1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

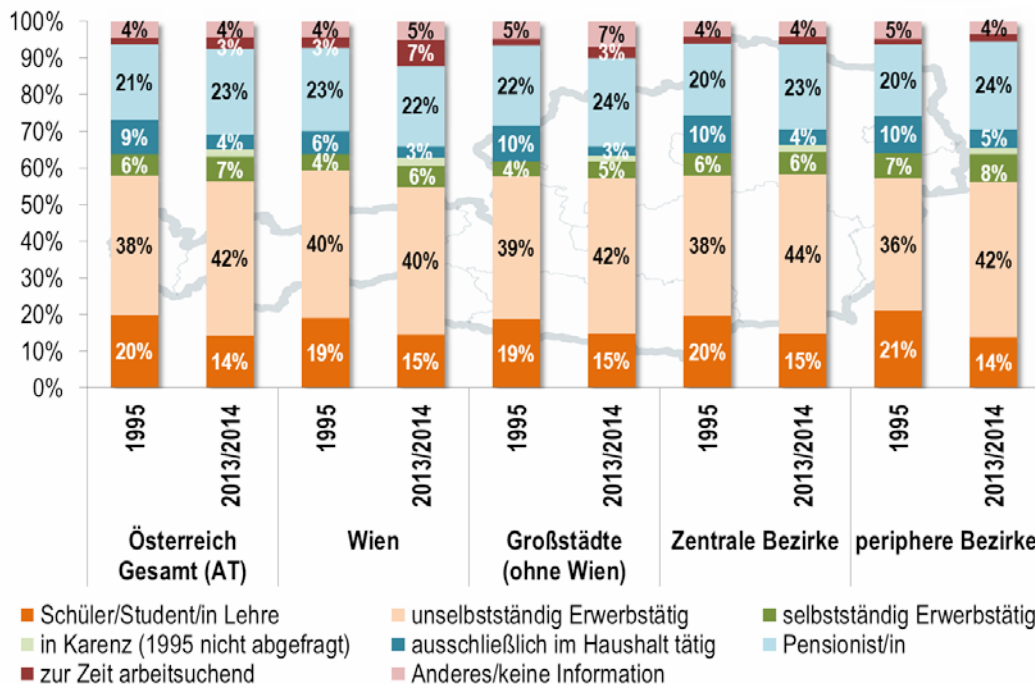


Abbildung 3.1-2: Veränderung der Anteile der Bevölkerung nach Klassen der (Berufs-)Tätigkeit der Personen von 1995 bis 2013/14

Während der Rückgang des Anteils der Schülerinnen und Schüler bei beiden Geschlechtern etwa gleich stark ist, ist der Anteil der Pensionistinnen in den vergangenen 20 Jahren etwas stärker gestiegen als jener der Pensionisten (Abbildung 3.1-2). Auf Grund der längeren Lebenserwartung und unterschiedlichem Pensionsantrittsalter befinden sich deutlich mehr Frauen als Männer in Pension. Auch der Anteil der berufstätigen Frauen ist deutlich stärker gestiegen als jener der Männer. Letzterer ist im Gegenteil sogar leicht rückläufig. Nach wie vor sind Frauen deutlich häufiger teilzeitbeschäftigt als Männer: während aktuell nur rund 10% der berufstätigen Männer teilzeitbeschäftigt sind, sind es bei den Frauen fast die Hälfte. Interessant ist auch der Unterschied zwischen Männern und Frauen bei den „anderen Tätigkeiten“ (ausschließlich im Haushalt tätig, arbeitsuchend, Karenz, sonstiges). Hier hat sich der Anteil bei den Männern verdoppelt, während er bei den Frauen um fast ein Drittel zurückgegangen ist. Diese Entwicklung zeigt, dass zwar nach wie vor deutliche Unterschiede bezüglich der (Berufs-)Tätigkeit zwischen Männern und Frauen bestehen, das traditionelle Rollenbild aber langsam aufgeweicht wird. Auch diese Veränderung wirkt sich in weiterer Folge auf das Mobilitätsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher aus.



Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**(Berufs-)Tätigkeit 1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Geschlecht  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

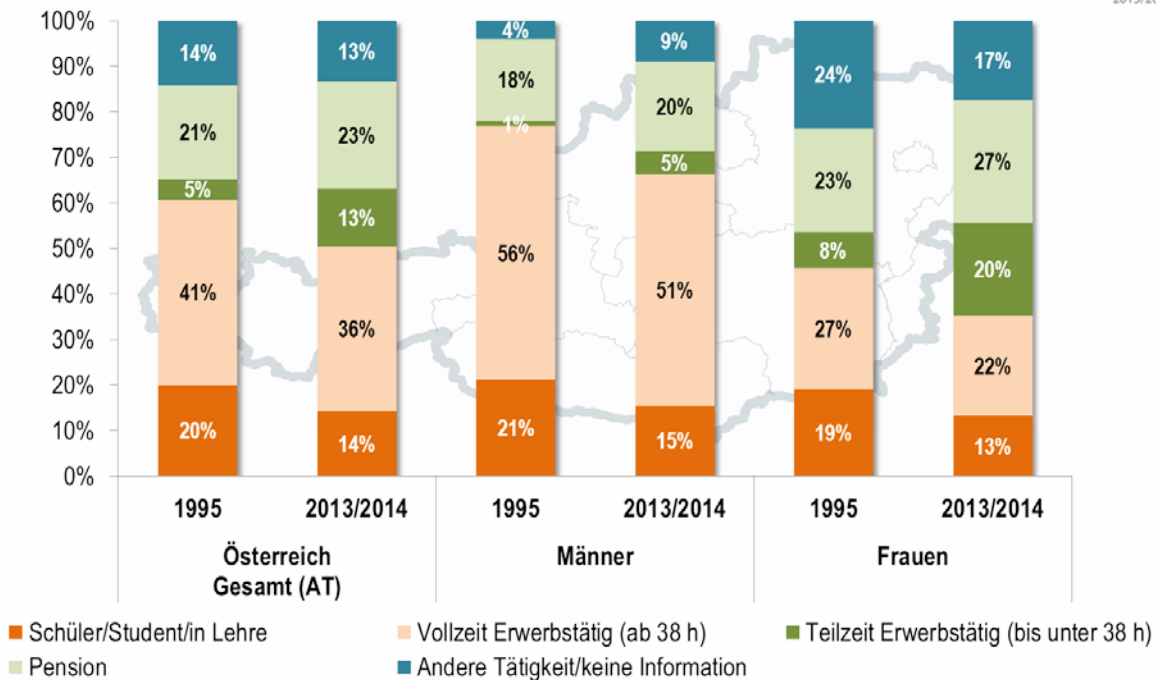


Abbildung 3.1-3: Entwicklung der Anteile der Bevölkerung nach Klassen der (Berufs-) Tätigkeit nach Geschlecht von 1995 bis 2013/14

### 3.2 Entwicklung des Führerscheinbesitzes

Einen besonders starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Personen hat neben den persönlich verfügbaren Verkehrsmitteln natürlich auch der Besitz einer Lenkberechtigung für den Pkw. In Summe ist der Anteil der Personen mit Führerscheinbesitz in Österreich seit 1995 weiter gestiegen, wobei sich Wien auch hier deutlich unterscheidet (Abbildung 3.2-1). Nicht nur, dass der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen deutlich geringer ist als in anderen Raumtypen der Bezirke, er ist auch entgegen dem allgemeinen Trend leicht rückläufig. Dies ist sicherlich damit zu begründen, dass die Vielzahl an Mobilitätsoptionen, insbesondere der sehr gut ausgebaute Öffentliche Verkehr in der Bundeshauptstadt und die Schwierigkeit, über einen eigenen Pkw-Stellplatz zu verfügen, vielfach den Besitz eines Führerscheins (und den Besitz eines eigenen Pkw) nicht erforderlich macht.

Unterschieden nach Geschlechtern ist festzustellen, dass Männer zwar nach wie vor deutlich häufiger einen Führerschein besitzen, der Anstieg in der Führerscheinbesitzquote im Vergleichszeitraum 1995 bis 2013/14 allerdings fast ausschließlich auf die Frauen zurückzuführen ist. Auch hier fand eine deutliche Angleichung zwischen den Geschlechtern statt (Abbildung 3.2-2).

Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren)  
1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

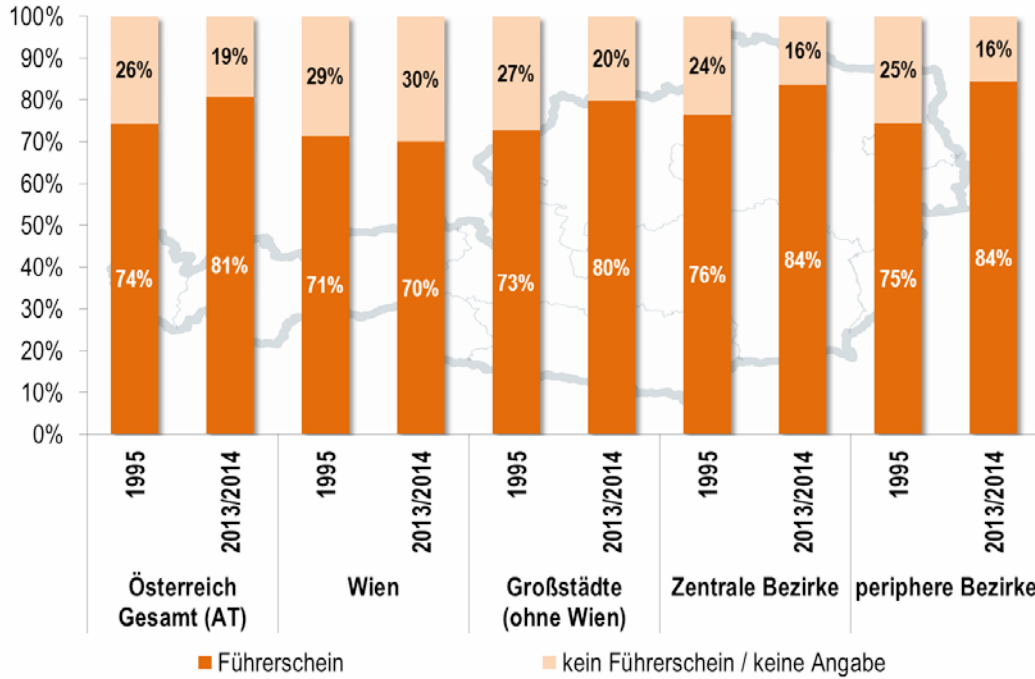


Abbildung 3.2-1: Führerscheinbesitzquote nach Raumtypen der Bezirke 1995 und 2013/14

Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Führerscheinbesitz (Personen ab 17 Jahren)  
1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Geschlecht  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

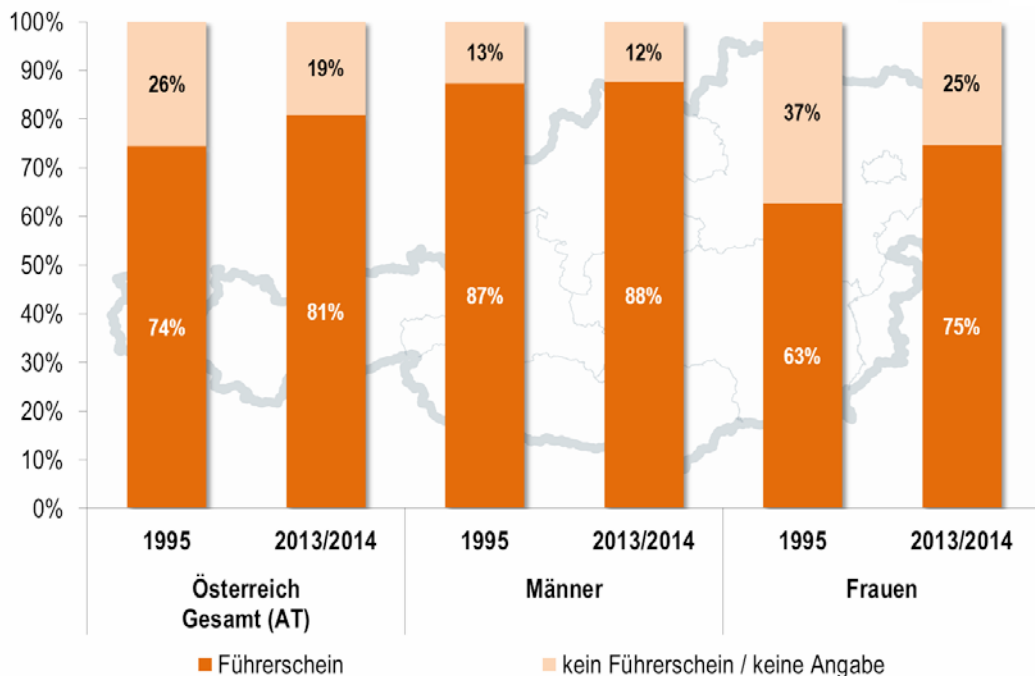


Abbildung 3.2-2: Führerscheinbesitzquote im Vergleich zwischen Männern und Frauen von 1995 und 2013/14

Unterschieden nach Altersklassen ist klar ersichtlich, dass der Anstieg beim Führerscheinbesitz alleine auf die älteren Personen beginnend ab 45 Jahren und besonders stark auf die ab 65-Jährigen zurückzuführen ist (Abbildung 3.2-3). Hier ist dieser Anteil um fast 70% gestiegen. Darin spiegelt sich ein Alterskohorten-Effekt der letzten zwei Jahrzehnte wider. Das heißt, dass jene Personen, die in der Jugend einen Führerschein erworben haben, diesen bis ins hohe Alter behalten. Interessant ist darüber hinaus der Rückgang der Führerscheinbesitzquoten bei den Personen bis 24 Jahre. Das deutet darauf hin, dass der Führerschein immer häufiger nicht mehr gleich mit 17 (bzw. 18) Jahren, sondern erst etwas später gemacht wird. Dies ändert allerdings nichts daran, dass die Gruppe der Personen ab 20 Jahren doppelt so häufig über einen Führerschein verfügt als die Gruppe der 15- bis 19-Jährigen und sich dementsprechend auch die Verkehrsmittelwahl zwischen diesen beiden Altersklassen erheblich unterscheidet.

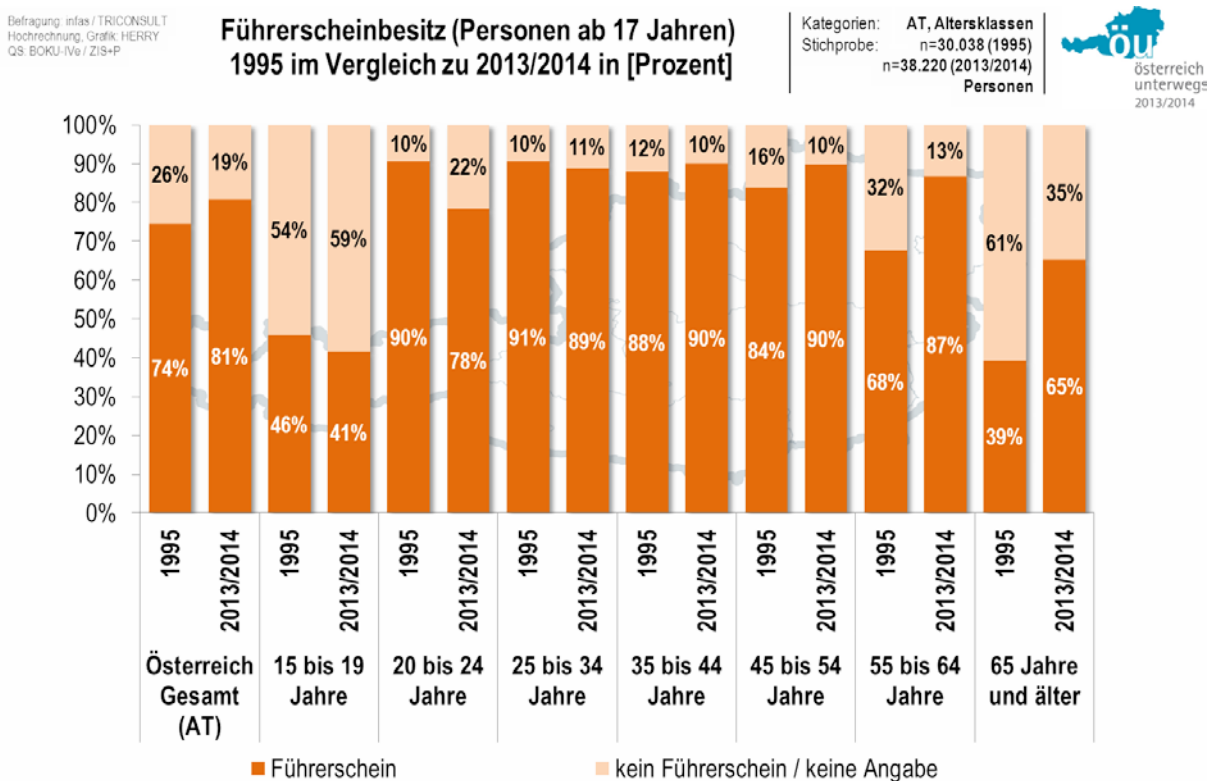


Abbildung 3.2-3: Führerscheinbesitzquote nach Altersklassen im Vergleich 1995 und 2013/14

### 3.3 Entwicklung der persönlichen Pkw-Verfügbarkeit

Nicht nur die Anzahl der Pkw im Haushalt ist für die Verkehrsmittelwahl entscheidend, sondern auch die Frage, ob dem jeweiligen Haushaltsmitglied ein Fahrzeug jederzeit, teilweise oder gar nicht zur Verfügung steht. Insbesondere in städtischen Regionen spielen dabei nicht nur Haushalts-Pkw und privat genutzte Firmen-Pkw, sondern auch Car-Sharing-Konzepte eine Rolle. Dies können neben dem klassischen Mietauto auch die verfügbaren Free-Floating-Angebote mehrerer Anbieter sowie private Initiativen zum „Autoteilen“ sein.

Österreichweit ist der Anteil jener Personen, die keinen Pkw zur Verfügung haben, seit dem Jahr 1995 um rund ein Viertel auf 24% gesunken, wobei auch hier die stärkste Veränderung außerhalb der Städte stattgefunden hat. In Wien ist dieser Anteil nur leicht zurückgegangen. Auffällig ist aber die Verschiebung der Anteile zwischen jederzeitiger und teilweiser Verfügbarkeit eines Pkw. Der Anteil der Personen, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben, hat sich im genannten Zeitraum mehr als verdoppelt. Selbst in Wien kam es zu einem Anstieg um mehr als 50% des Ausgangswertes. Neben der höheren Anzahl an Fahrzeugen pro Haushalt und den geringeren Haushaltsgrößen kann dafür – speziell in Wien – auch ein unterschiedliches NutzerInnenverhalten verantwortlich sein. Der Pkw bleibt beispielsweise im städtischen Bereich öfter im Wohnbereich anstatt tagsüber ungenutzt beim Arbeitsort eines Haushaltsmitgliedes und steht somit den anderen Haushaltsmitgliedern heute häufiger für andere Zwecke zur Verfügung.

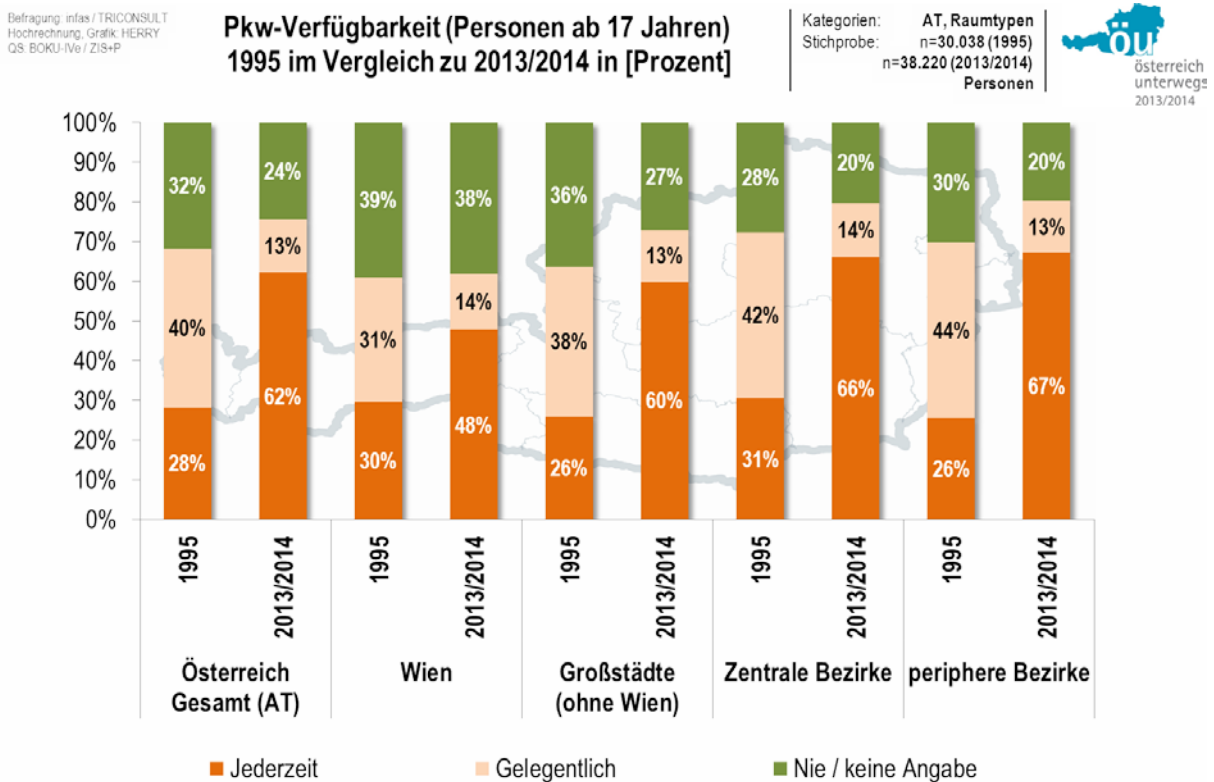


Abbildung 3.3-1: Verteilung der Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtypen der Bezirke im Vergleich von 1995 und 2013/14

Ähnlich wie beim Führerscheinbesitz sieht man auch bei der Verfügbarkeit eines Pkw eine Angleichung zwischen den Geschlechtern, bei der die Frauen zwar immer noch deutlich seltener als Männer jederzeit über einen Pkw verfügen können, aber auch hier deutlich aufgeholt haben (Abbildung 3.3-2).

Unterschieden nach Alter (Abbildung 3.3-3) der Personen zeigt sich bei allen Altersklassen ein deutlicher Anstieg der jederzeitigen Pkw-Verfügbarkeit und ein Rückgang der teilweisen Verfügbarkeit. Besonders stark ist dieser Anstieg bei den älteren Personen. Die Gruppe der 55- bis 64-Jährigen verfügt heute bereits gleich häufig jederzeit über einen Pkw wie die jüngeren Altersklassen ab 25 Jahren. Dies ist insofern auch ein Alterskohorten-Effekt, als Personen, die in

jüngeren Jahren über einen Pkw verfügt haben, auch mit zunehmendem Alter über einen Pkw verfügen wollen. Wie schon beim Führerscheinbesitz sieht man auch hier nur bei der Gruppe der 20- bis 24-Jährigen insgesamt einen Rückgang der Pkw-Verfügbarkeit („jederzeit und teilweise“ zusammengefasst). Die Gruppe der ab 65-Jährigen liegt zwar mit einem Anteil von 50% an Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, immer noch deutlich unter dem Durchschnitt, konnte diesen aber in den letzten 20 Jahren fast verdreifachen.

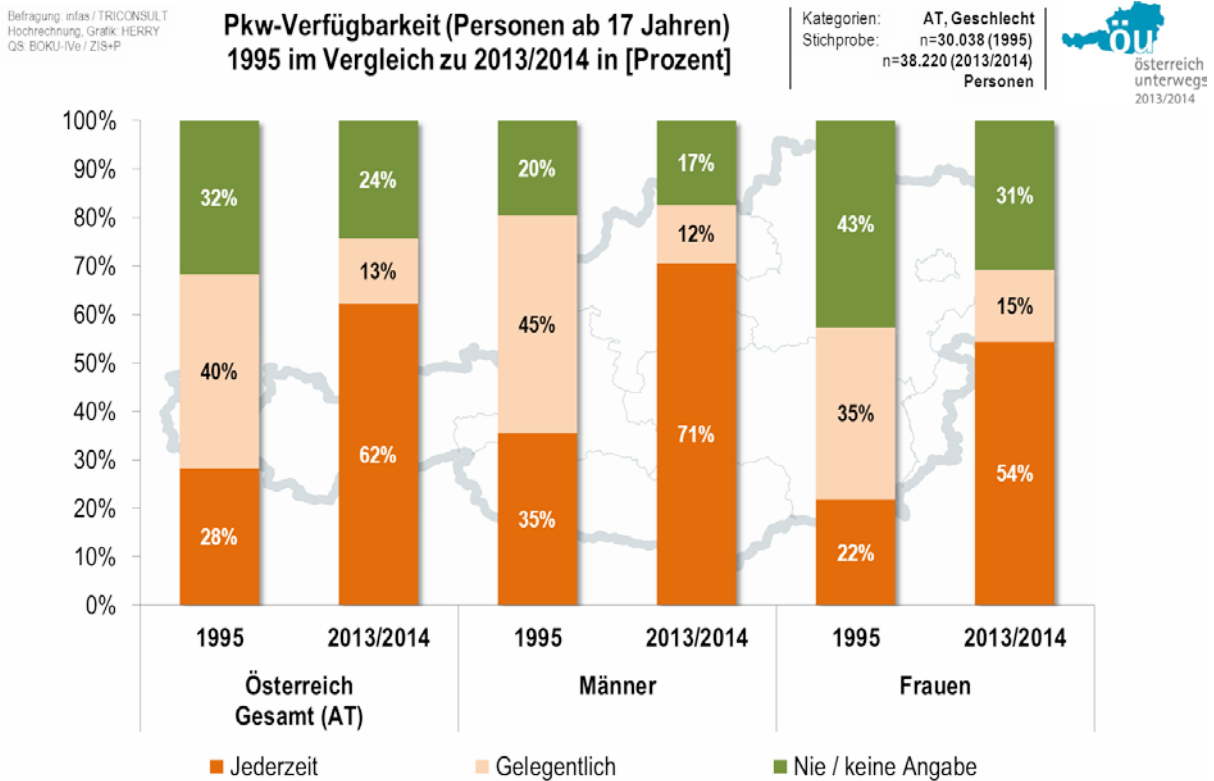


Abbildung 3.3-2: Verteilung der Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht im Vergleich von 1995 und 2013/14

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVG / ZIS+P

**Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 17 Jahren)  
1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Altersklassen  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

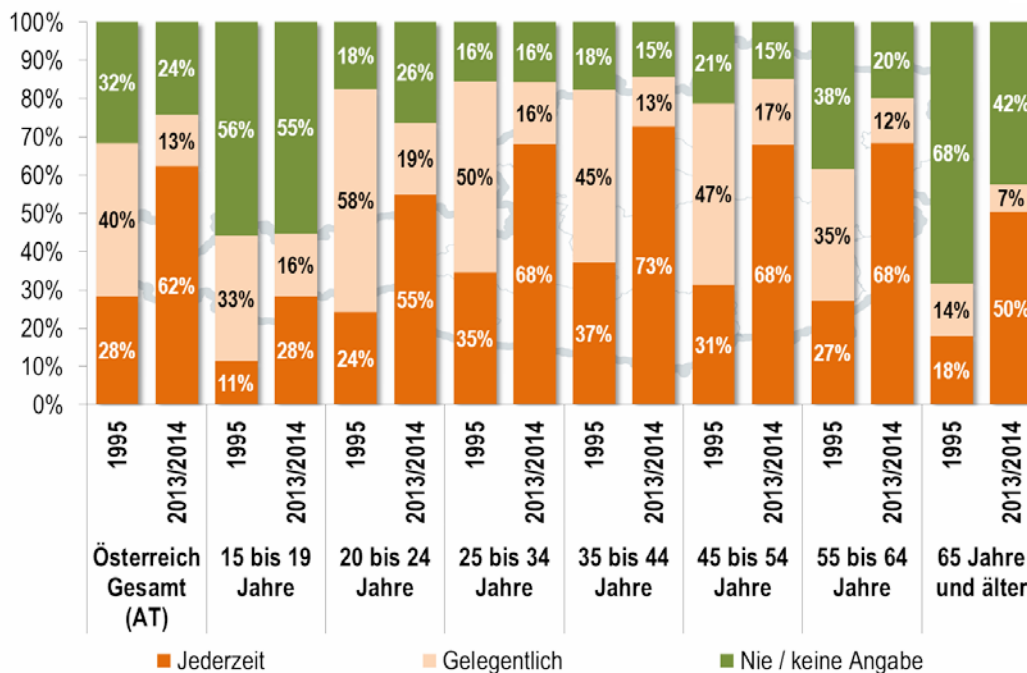


Abbildung 3.3-3: Verteilung der Pkw-Verfügbarkeit nach Altersklassen im Vergleich von 1995 und 2013/14

### 3.4 Entwicklung des Zeitkartenbesitzes für den Öffentlichen Verkehr

Beim Vergleich des Zeitkartenbesitzes für Öffentliche Verkehrsmittel zwischen dem Jahr 1995 und dem Jahr 2013/2014 ist zu beachten, dass es 1995 Verkehrsverbünde im heutigen Sinn nur vereinzelt in den größeren Städten gegeben hat. Mit dem Zusammenschluss der Betreiber zu Verbänden hat auch das Angebot an Zeitkarten (insbesondere an Jahreskarten) sowie die Attraktivität dieser Zeitkarten stark zugenommen.

Dementsprechend ist der Anteil an Personen, die über eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr verfügen, seit 1995 stark von 13% auf 22% gestiegen (Abbildung 3.4-1). Dieser Anstieg zieht sich durch alle Raumtypen der Bezirke durch, wobei der Anteil an ÖV-ZeitkartenbesitzerInnen erwartungsgemäß in den peripheren Bezirken mit 11% am geringsten ist. Hier schlägt ganz klar das unterschiedliche Angebot an Öffentlichem Verkehr durch, besonders stark zu erkennen in der Bundeshauptstadt. In Wien stieg der Anteil an Personen mit einer ÖV-Zeitkarte von 32% der Wiener Bevölkerung im Jahr 1995 auf 51% im Jahr 2013/2014. Vor allem durch die Reduktion der Kosten der Jahreskarte für die Kernzone Wien kam es hier in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg, der sich auch auf das Verkehrsverhalten spürbar auswirken dürfte.

Österreichweit besonders stark war der Anstieg des Anteils an ZeitkartenbesitzerInnen bei den Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (Abbildung 3.4-2). Bei diesen hat sich der Anteil verdreifacht bzw. bei den Kindern fast vervierfacht. Dies ist vor allem auf Verbesserungen und Zuzahlungsmöglichkeiten zur SchülerInnenfreifahrt und auf seit 1995 neu eingeführte Angebote der Verkehrsverbünde zurückzuführen. Aber auch bei allen anderen Altersklassen sind deutliche



Steigerungen erkennbar. Einzige Ausnahme sind Personen ab 65 Jahren, bei diesen ist der ÖV-Zeitkartenbesitzanteil seit 1995 auf niedrigem Niveau praktisch gleich geblieben. Zwischen den Geschlechtern bestehen keine nennenswerten Unterschiede beim Besitz von ÖV-Zeitkarten.

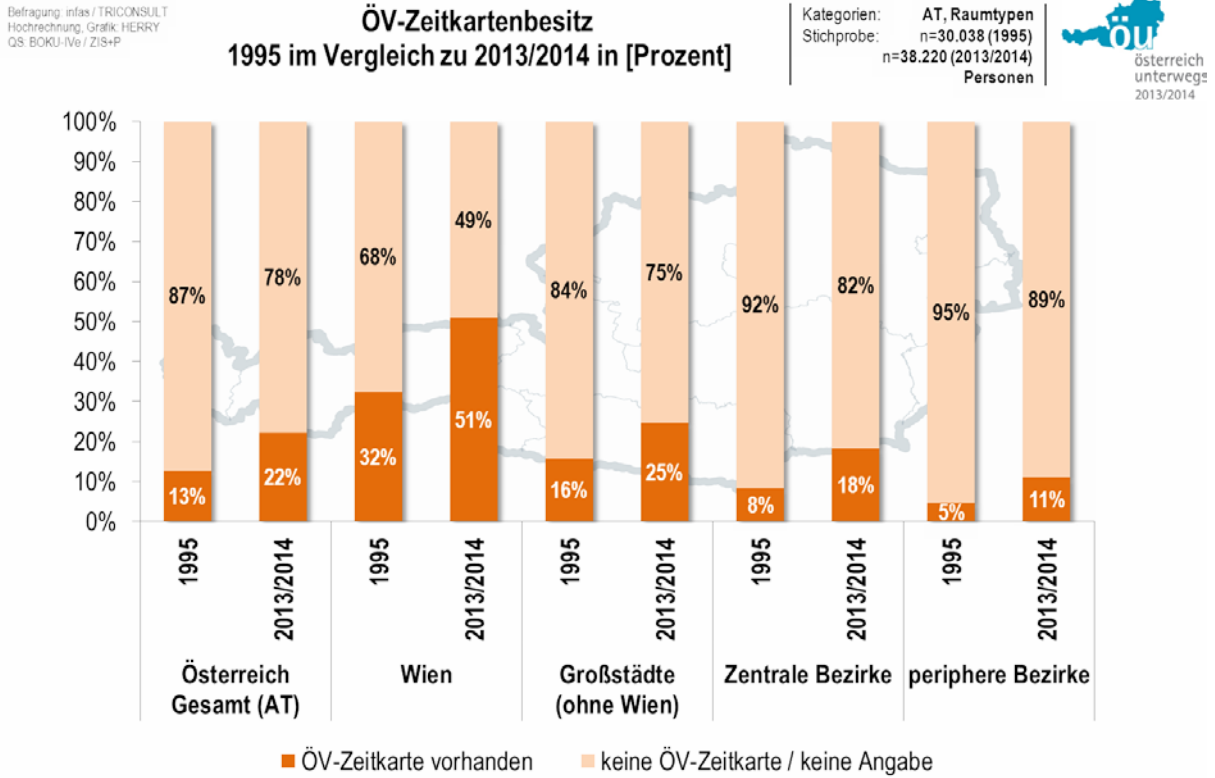


Abbildung 3.4-1: Anteil der Personen über 6 Jahre mit ÖV-Zeitkartenbesitz nach Raumtypen der Bezirke im Vergleich von 1995 und 2013/14

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**ÖV-Zeitkartenbesitz  
1995 im Vergleich zu 2013/2014 in [Prozent]**

Kategorien: AT, Altersklassen  
Stichprobe: n=30.038 (1995)  
n=38.220 (2013/2014)  
Personen

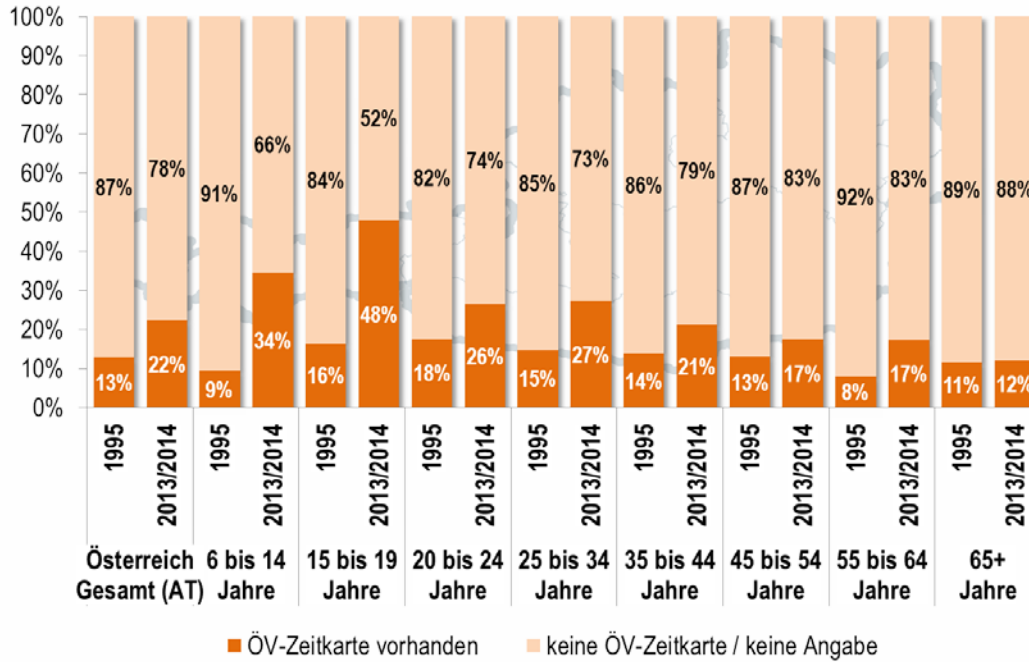


Abbildung 3.4-2: Anteil der Personen über 6 Jahre mit ÖV-Zeitkartenbesitz nach Altersklassen im Vergleich von 1995 und 2013/14

### 3.5 Verfügbarkeit über ein Fahrrad

Ungefähr zwei Drittel der Bevölkerung (ab 6 Jahren) verfügt über ein eigenes Fahrrad (Abbildung 3.5-1). Wie schon auf Haushaltsebene zeigen sich hier außerhalb Wiens nur geringe Unterschiede zwischen den Raumtypen der Bezirke und ein deutlich niedrigerer Anteil an Fahrrad-BesitzerInnen in Wien.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

### Fahrrad-Verfügbarkeit in [Prozent]

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=38.220 Personen

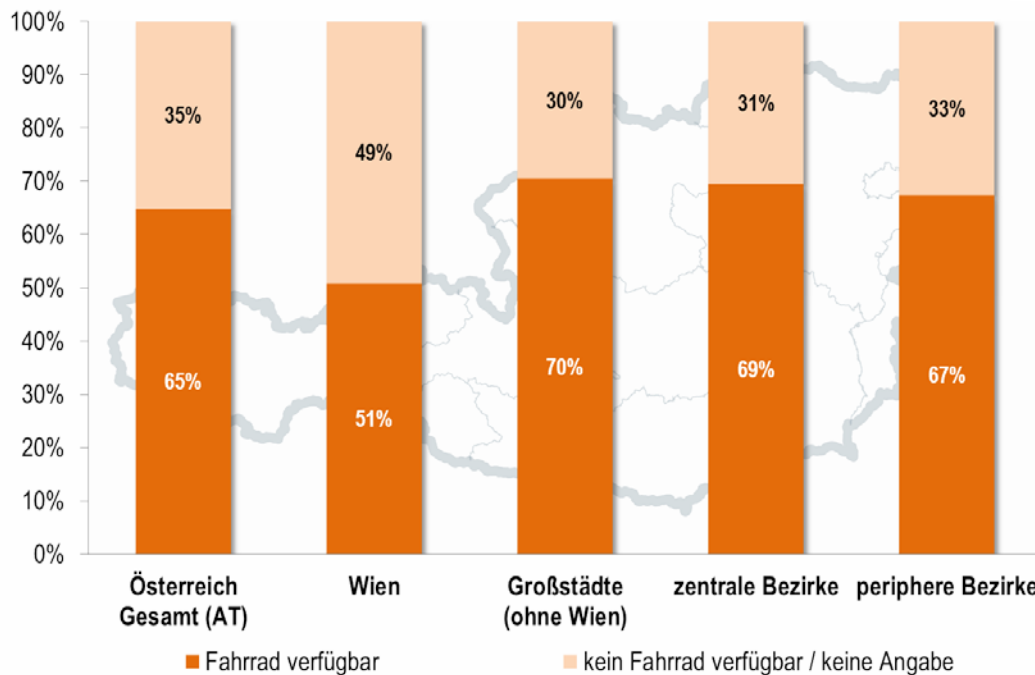


Abbildung 3.5-1: Anteil der Befragten mit Fahrradverfügbarkeit nach Raumtypen der Bezirke  
2013/14

### 3.6 Betreuungstätigkeiten

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben Betreuungsverpflichtungen für andere Personen, da hierdurch Wege erzeugt werden, die zur „Zwangsmobilität“ zählen und damit die freie Wahl der Mobilität einschränken, daher schwer planbar sind und vor allem im ländlichen Raum die Nutzung motorisierter Individualverkehrsmittel erforderlich machen.

In Summe geben 31% der befragten Personen (ab 18 Jahren) an, Betreuungspflichten für andere Personen zu übernehmen (Abbildung 3.6-1). Bei Frauen ist dieser Anteil deutlich höher als bei Männern, was nach wie vor dem klassischen Rollenbild entspricht – wenn auch nicht ganz so deutlich, wie dies vermutet werden könnte (Abbildung 3.6-2). Der Unterschied zieht sich in dieser Größenordnung auch bei der Unterscheidung nach Art der zu betreuenden Person durch, 22% der ProbandInnen gaben an, Kinder zu betreuen (Frauen 25%, Männer 19%), und 10% gaben an, andere Verwandte zu betreuen (Frauen 12%, Männer 8%).

Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Anteil an Personen mit Betreuungstätigkeiten  
(Personen ab 18 Jahren) in [Prozent]**

Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=38.220 Personen

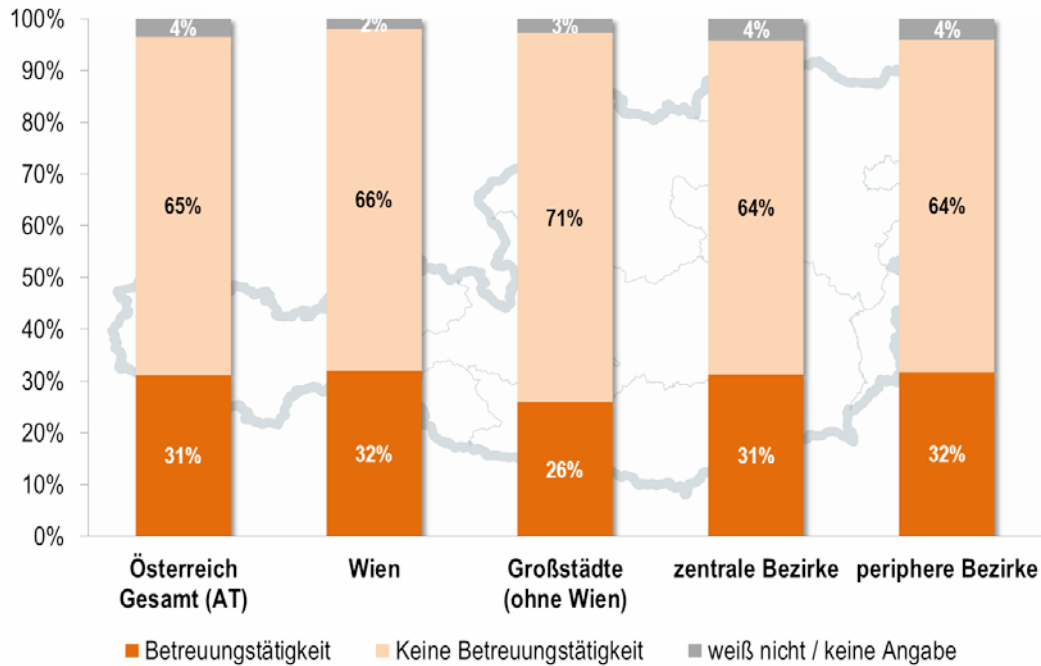


Abbildung 3.6-1: Anteil an Personen mit Betreuungstätigkeiten nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Anteil an Personen mit Betreuungstätigkeiten  
(Personen ab 18 Jahren) in [Prozent]**

Kategorien: AT, Geschlecht  
Stichprobe: n=38.220 Personen

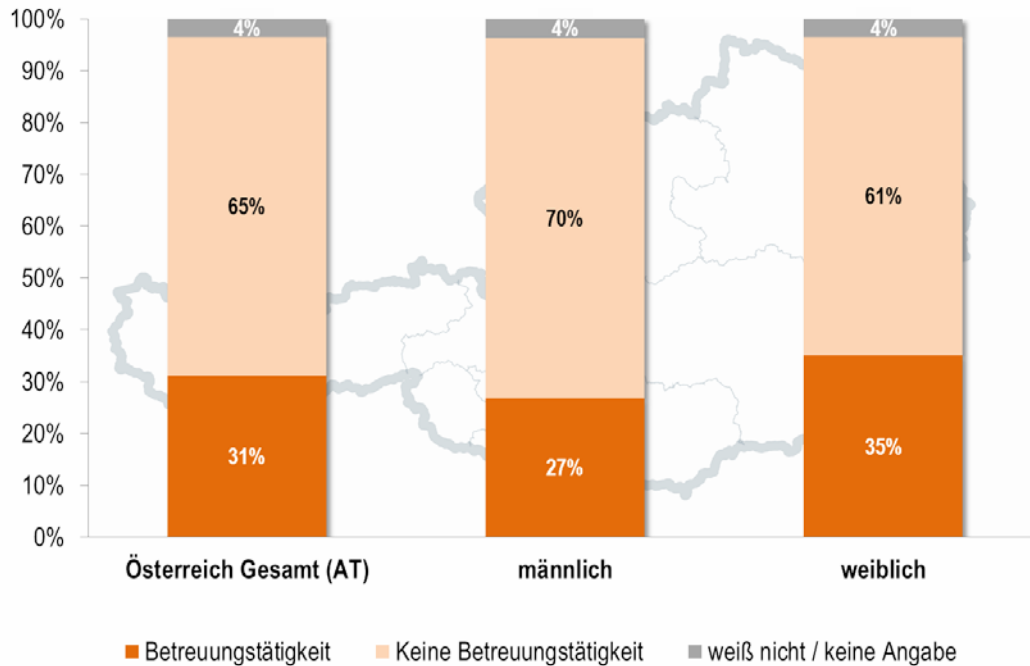


Abbildung 3.6-2: Anteil an Personen mit Betreuungstätigkeiten nach Geschlecht 2013/14

Im Zusammenhang mit Betreuungstätigkeiten sei an dieser Stelle auf die Begleitstudie „Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben - Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014““ hingewiesen, durchgeführt vom Büro für nachhaltige Kompetenz (B-NK GmbH) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Diese Studie widmet sich eingehend den besonderen Mobilitätsbedürfnissen und -herausforderungen dieser Personengruppe.

Ergänzend zur qualitativ angelegten Begleitstudie ist auch eine eigene, quantitative Analyse der Mobilitätscharakteristika nach dem Merkmal Personen mit und ohne Betreuungstätigkeiten unterschieden nach verschiedenen soziodemographischen Merkmalen angedacht.

## 4 Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen 2013/2014

---

Die verwertbare Zufallsstichprobe für Österreich während des Erhebungsjahres (27.10.2013 bis 26.10.2014) beträgt **76.440 Personenstichtage** für **alle Wochentage**, davon **52.417 Personenstichtage**, die für den **Werktagverkehr** erhoben wurden. Für jede Person über 6 Jahre wurden je 2 aufeinanderfolgende Stichtage erhoben. Der Stichprobenumfang bezüglich der erhobenen Wege der Befragten umfasst insgesamt **196.604 an allen Wochentagen**, davon **145.384 Wege an Werktagen**. Es ist zu beachten, dass die Personenstichprobe halb so groß ist wie jene der Personenstichtage und die Stichprobe der erfassten Wege etwa drei Mal so groß, da pro Person im Schnitt etwa drei Wege/Tag durchgeführt werden.

### 4.1 Mobilitätskennzahlen 2013/2014 nach Raumtypen der Bezirke (Werktage)

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse für Werktage nach 4 Raumtypen (Wien, Großstädte ohne Wien, zentrale Bezirke, periphere Bezirke) dargestellt. Die Zuordnung zu diesen Raumtypen erfolgte auf Ebene der politischen Bezirke auf Basis der Erreichbarkeit überregionaler Zentren mit dem motorisiertem Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr. Diese Raumtypen charakterisieren daher die Raumnutzung und die Verkehrserschließung. Damit sind charakteristische Mobilitätsunterschiede erkennbar. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass Unterschiede in den Raumstrukturen, die sich in der Klassifizierung nach Raumtypen widerspiegeln, mitunter starken Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben können. Allerdings wurden in *Österreich unterwegs* keine Merkmale bezüglich der allgemeinen Raumstruktur abgefragt, weshalb eine tiefgehende Analyse zum Thema Raumstrukturen nicht Gegenstand dieses Berichts ist. Unmittelbare Vergleiche zwischen den einzelnen Raumtypen sind daher unter diesem Vorbehalt zu betrachten, denn um den konkreten Einfluss der Unterschiede in den Raumstrukturen auf das Verkehrsverhalten im Detail beurteilen zu können, bedürfte es weiterer Detailuntersuchungen zu mehreren, der in den folgenden Kapiteln dargelegten, Befunde.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Wien, welche als eigener Raumtyp klassifiziert ist, eine klare Sonderstellung innerhalb Österreichs einnimmt, da in keiner anderen Region eine annähernd ähnlich dichte Siedlungs- und Infrastrukturdichte vorliegt. D.h.: Eine Beurteilung für den Raumtyp Wien wäre erst bei Betrachtung ähnlich dicht besiedelter Großstädte im Rahmen eines internationalen Vergleichs möglich.

Der Stichprobenumfang für die einzelnen Raumtypen unterscheidet sich auf Grund der unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Auftraggeber deutlich. Sie beträgt im Werktagverkehr für Wien 8.449 Personenstichtage, für Großstädte (ohne Wien) 5.146 Personenstichtage, für zentrale Bezirke 14.920 Personenstichtage und für periphere Bezirke 23.902 Personenstichtage. Das führt dazu, dass die statistischen Zufallsfehler (siehe Kapitel 1.6.2) für die Raumtypen unterschiedlich groß sind, dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse je Raumtyp der Bezirke zu beachten. Generell wird die Stichprobe für die einzelnen Raumtypen der Bezirke als ausreichend angesehen, um die Ergebnisse als statistisch signifikant zu bezeichnen.

### Anteil mobiler Personen

Der Anteil der mobilen Personen, erhoben über ein Jahr, drückt aus, wie groß der Prozentsatz der Personen ist, die an einem Werktag das Haus für Mobilitätsaktivitäten auf öffentlichem Grund verlassen (Abbildung 4.1-1).

Der Anteil der mobilen Personen je Werktag unterscheidet sich kaum nach Raumtyp der Bezirke. Es ist aber eine Tendenz zu erkennen: Je „zentraler“ bzw. „städtischer“ der Raumtyp der politischen Bezirke ist, desto größer ist der Anteil der mobilen Personen. Je „ländlicher“, „peripherer“ und weniger kompakt die Besiedlung ist, desto mehr sinkt der Anteil der mobilen Personen.

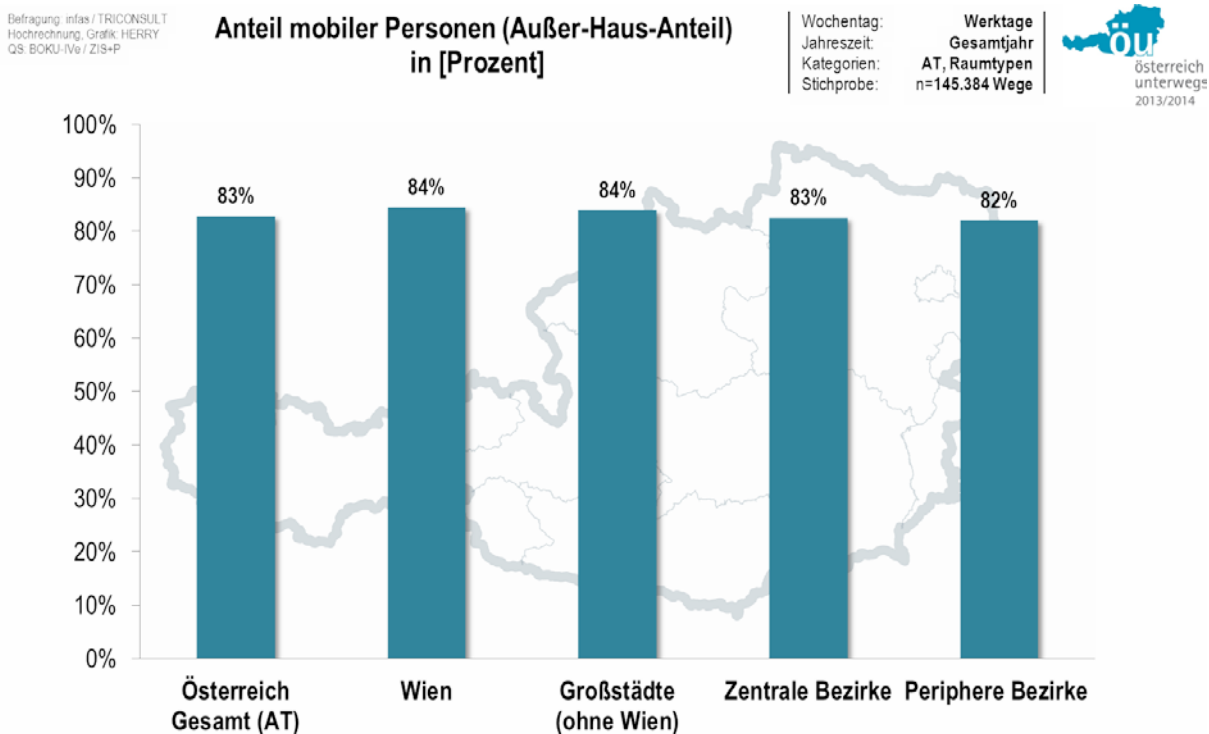


Abbildung 4.1-1: Anteil mobiler Personen nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

### Tageswegehäufigkeit, Tageswegedauer und Tageswegelänge

Eine zentrale Kenngröße der Personenmobilität stellt die Tageswegehäufigkeit je Werktag und Person dar (Abbildung 4.1-2). Es sind zwei Indikatoren der Tageswegehäufigkeit zu unterscheiden, die Wegehäufigkeit je Person (= alle Personen, inklusive der am Stichtag nicht mobilen Personen) und je mobiler Person. Die Wegehäufigkeit ist ein Spiegelbild für die außerhäuslichen Aktivitäten und auch von der Mobilitätsverfügbarkeit der einzelnen Personen abhängig. Bei der Interpretation ist zu beachten, dass mit den üblichen Erhebungsmethoden kurze Wege oder Zwischenwege häufig nicht berichtet werden, also eine gewisse Untererfassung von kurzen Wegen vorhanden sein kann.

Die Anzahl der Wege, die pro Person bzw. pro mobiler Person zurückgelegt werden, ist in peripheren Bezirken etwas geringer als in städtischen und zentralen Bezirken. Dies erklärt sich

einerseits aus der Beschäftigungsstruktur der Bevölkerung und andererseits aus der sinkenden Verkehrserschließungsqualität für weniger zentrale Bezirke.

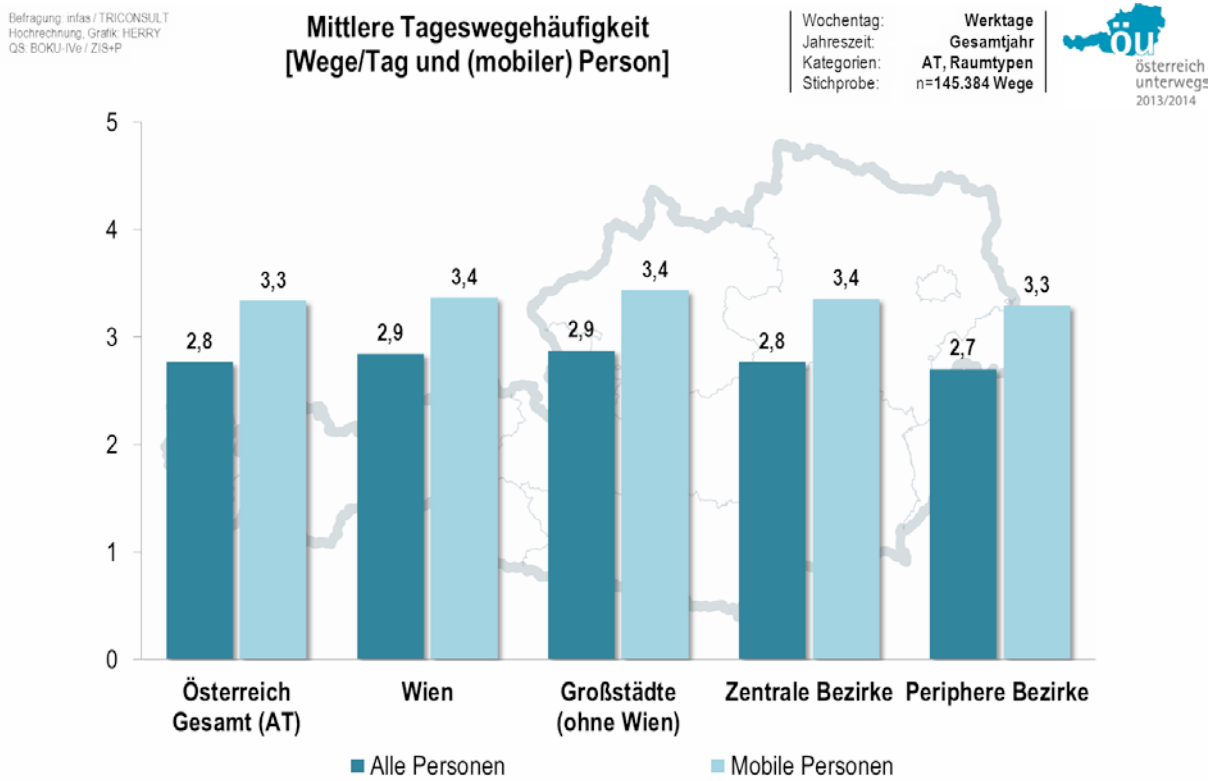


Abbildung 4.1-2: Mittlere Tageswegehäufigkeit nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Mittlere Tageswegedauer  
[Minuten/Tag und (mobiler) Person]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

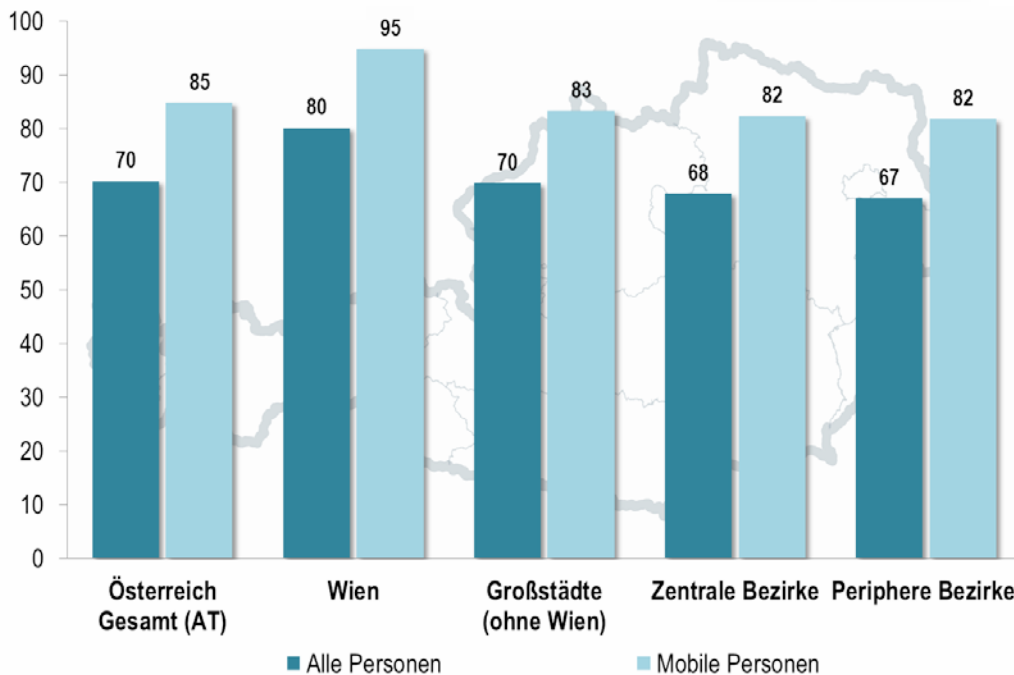


Abbildung 4.1-3: Mittlere Tageswegedauer nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Die mittlere Tageswegedauer pro Werktag und Person drückt aus, wieviel Zeit des Tages im Durchschnitt eine Person benötigt, um alle werktäglichen Aktivitäten und Wege unterzubringen.

Die durchschnittliche Tageswegedauer, die pro Person und Werktag benötigt wird, um die werktäglichen Tagesaktivitäten durchführen zu können, zeigt ein markantes Bild (Abbildung 4.1-4). Diese Mobilitätskennziffer gibt an, wieviel Reisezeit die einzelnen BewohnerInnen an Werktagen für die Durchführung ihrer Tagesaktivitäten benötigen. In Wien liegt sie im Durchschnitt bei 80 Minuten pro Person und Werktag und sinkt mit Zunahme der peripheren Lage der Bezirke auf 67 Minuten oder um 16%. Für mobile Personen liegt der Mittelwert der Tageswegedauer naturgemäß etwas höher, hat aber dieselbe Tendenz mit Zunahme in der peripheren Lage: in Wien beträgt sie 95 Minuten pro mobiler Person und Werktag, also mehr als eineinhalb Stunden oder 6,6% der 24 h eines Tages; in peripheren Bezirken sinkt sie auf 82 Minuten oder 5,7% des Tages. Die Ursache hierfür liegt unter anderem in der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung, Wege-, Aktivitätenhäufigkeit der BewohnerInnen und der Dichte des Angebots an möglichen Nutzungen im Raum. Es ist zu beachten, dass die Tageswegedauer jeweils eine sehr große Streuung zwischen den einzelnen BewohnerInnen aufweisen kann: Für Österreich liegt die mittlere Tageswegedauer bei 85 Minuten pro mobiler Person und weist eine Standardabweichung von 80 Minuten pro mobiler Person auf.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Mittlere Tageswegelänge  
[Kilometer/Tag und (mobiler) Person]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

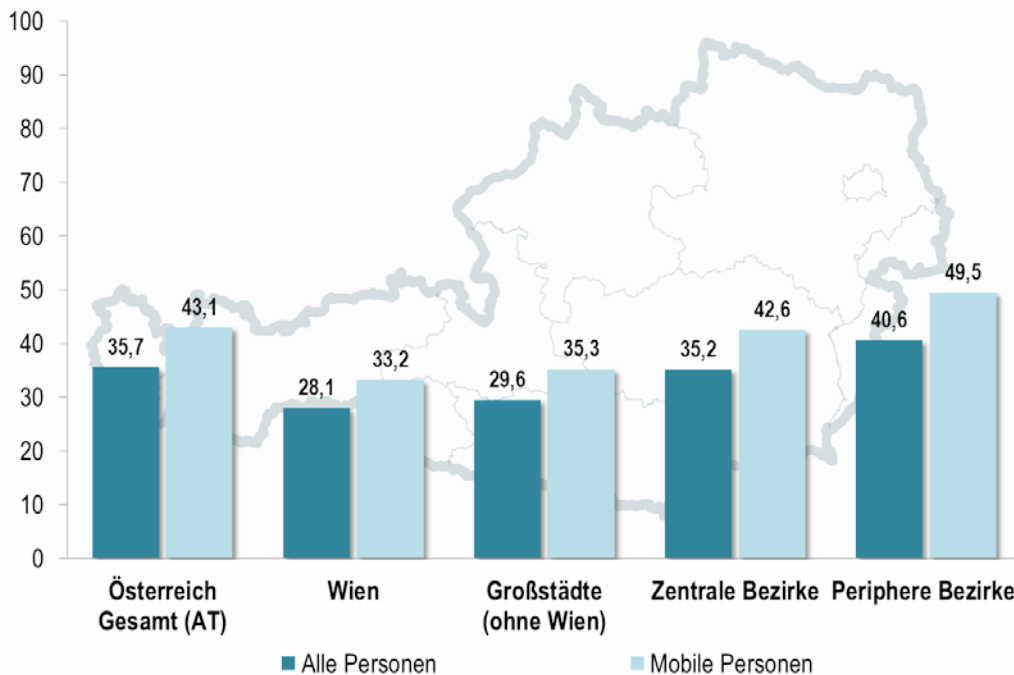


Abbildung 4.1-4: Mittlere Tageswegelänge nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Die mittlere Tageswegelänge je Person an Werktagen zeigt ein klares Bild für die Raumtypen der Bezirke. Sie gilt als Maß für die zurückzulegende Entfernung, um alle Tagesaktivitäten einer Person an Werktagen durchführen zu können. Sie zeigt die entgegen gerichtete Tendenz wie bei der Tageswegedauer, was sich vor allem durch die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl erklärt: Mit abnehmender Besiedlungsdichte und Zentralität sowie mit zunehmender peripherer Lage des Bezirkstyps nimmt sie zu. Sie liegt als Mittelwert in Wien mit rd. 28 km je Werktag und Person am niedrigsten und steigt für periphere Bezirke auf rd. 41km. Für am Stichtag der Erhebung mobile Personen steigt sie von 33 km je mobiler Person und Werktag in Wien auf rd. 50 km in peripheren Bezirken an. Damit lässt sich eindeutig aufzeigen, dass mit abnehmender Besiedlungsdichte und Zentralität der Bezirke die zurückzulegende Entfernung für die durchzuführenden Tagesaktivitäten zunimmt. Eine kompakte Raumstruktur spart also zurückzulegende Entfernung, egal mit welchem Verkehrsmittel. Es ist festzuhalten, dass diese Mittelwerte der Raumtypen der Bezirke eine sehr große Streuung innerhalb der einzelnen Raumtypen, aber auch der einzelnen BewohnerInnen aufweisen. So beträgt die mittlere Tageswegelänge pro mobiler Person in Österreich 43 km und weist eine Standardabweichung von 77 km auf.

### Wegedauer und Wegelänge

Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Weges ist in Wien mit 28 Minuten pro Weg am größten und unterscheidet sich zwischen den anderen Raumtypen der Bezirke kaum (Abbildung 4.1-5). Dagegen steigt die durchschnittliche Länge eines Einzelweges an, je ländlicher die Raumstruktur ist. Dieser Effekt ist im Wesentlichen auf die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zurückzuführen, außerhalb der Städte wird zur Erreichung der Ziele wesentlich

häufiger der schnellere motorisierte Individualverkehr genutzt. Insgesamt beträgt die mittlere Länge pro Weg in Österreich 13 km, die zugehörige Standardabweichung ist mit 33 km sehr groß.

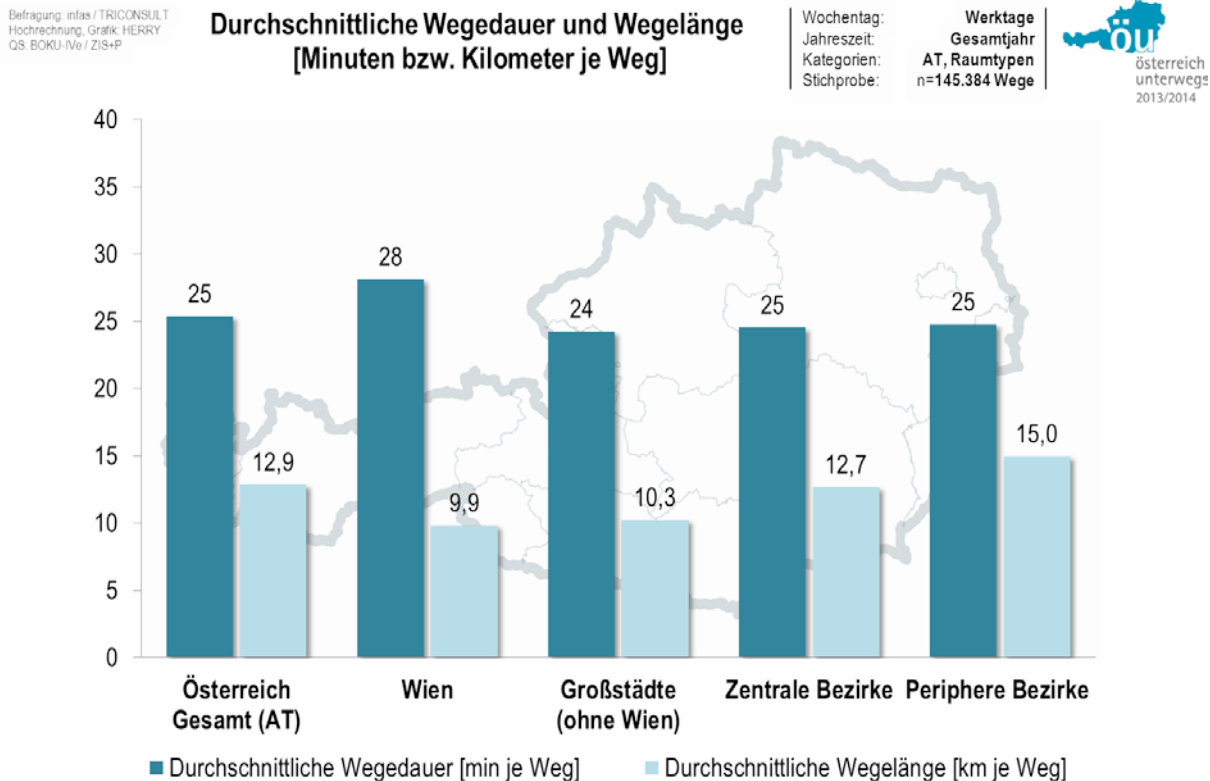


Abbildung 4.1-5: Durchschnittliche Wegedauer und Wegelänge nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

### Modal-Split nach Wegeanteil

Einen verkehrspolitisch sehr **interessanten Indikator stellt der Modal-Split** der Bevölkerung ab 6 Jahre dar. Dieser Indikator beschreibt den Wegeanteil, der an Werktagen mit den fünf Hauptverkehrsmitteln zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr als Mitfahrer und als Lenker zurückgelegt wird. Das bedeutet, dass für jeden Weg ein Hauptverkehrsmittel definiert wird. So werden z.B. Fußgängerwege dann dem Verkehrsmittel „zu Fuß“ zugeordnet, wenn sonst kein anderes Verkehrsmittel auf dem betrachteten Weg benutzt wird. Die komplette Auflistung der Zuordnung zum Hauptverkehrsmittel ist in Kapitel 1.4.4 enthalten. Der Modal-Split drückt einerseits die Qualität des Verkehrsmittelangebotes in Abhängigkeit von der Raumstruktur und andererseits die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung aus. Es ist wichtig zu betonen, dass diese Ergebnisse sich auf die Wohnbevölkerung beziehen und nicht die Mobilität von BesucherInnen und PendlerInnen aus anderen Bezirken beinhalten. Beim Vergleich der Raumtypen zeigt sich eine eindeutige Tendenz für manche Verkehrsmittel (Abbildung 4.1-6):

Der **Anteil des Fußgängerverkehrs** nimmt mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität sowie mit Zunahme der peripheren Lage der Bezirke markant ab: so beträgt er in Wien 25% und

sinkt für periphere Bezirke auf 15% ab. Dies wird hauptsächlich durch die abnehmende Besiedlungsdichte und zunehmende Entfernung der Versorgungseinrichtungen bedingt. Fußgängerverkehr benötigt eine kompakte Siedlungsstruktur, um als „Ort der kurzen Wege“ höhere Anteile zu erhalten.

Beim **Radverkehr** zeigt sich ein differenzierteres Bild, das durch den „Ausreißer“ Wien bedingt ist. Ohne Wien nimmt der Anteil des Radverkehrs tendenziell mit abnehmender Besiedlungsdichte der Raumtypen ab, von 13% Radanteil der werktäglichen Wege für Großstädte ohne Wien bis auf 6% bei peripheren Bezirken. Die Ursache ist dieselbe wie beim Fußgängerverkehr.

Der Anteil des **motorisierten Individualverkehrs** (MIV) zeigt eine eindeutige Tendenz: Mit zunehmender peripherer Lage und Abnahme der Besiedlungsdichte und der Kompaktheit der Raumstrukturen steigt der Anteil des MIV sowohl für LenkerInnen als auch für MitfahrerInnen. Er liegt in Wien an Werktagen bei 33% am niedrigsten und steigt für eine periphere Lage auf 69%. Diese Ergebnisse stellen Mittelwerte dar und sind für Bundesländer oder einzelne Gemeinden unterschiedlich. Die Ursache liegt in der unterschiedlichen Wegeentfernung, dem schlechteren Angebot von ÖV in peripheren Lagen usw. Deutlich zeigt sich auch, dass in peripheren Lagen der MIV-MitfahrerInnen die Funktion des ÖV in Städten übernimmt, also primär jene Personen auf diesen angewiesen sind, die über kein Auto als LenkerIn verfügen.

Der Besetzungsgrad der Pkw beträgt im Österreich-Schnitt rund 1,3 Personen und unterscheidet sich zwischen den Raumtypen der Bezirke nur geringfügig. Tendenziell liegt er in peripheren Bezirken etwas geringer als in zentralen Bezirken und in Städten.

Der **öffentliche Verkehr** (ÖV) hat eine gegenüber dem MIV entgegengesetzte Tendenz: Er liegt in Wien an Werktagen bei 38% am höchsten und sinkt für eine periphere Lage auf 8% herab. Dort wird er praktisch nur mehr von jenen Personen genutzt, die keine Alternative zum ÖV haben und über kein Auto verfügen. Die Ursache liegt in der unterschiedlichen Wegentfernung, dem schlechteren Angebot von ÖV in peripheren Lagen usw. Wien weist sehr gute ÖV-Systeme mit hohen Reisegeschwindigkeiten auf, die tendenziell das Potential für den Radverkehr beschränken. In Summe zeigt sich, dass Wien mit einem sehr hohen Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr) von mehr als zwei Drittel der Wege mit keiner anderen Region in Österreich vergleichbar ist.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

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

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

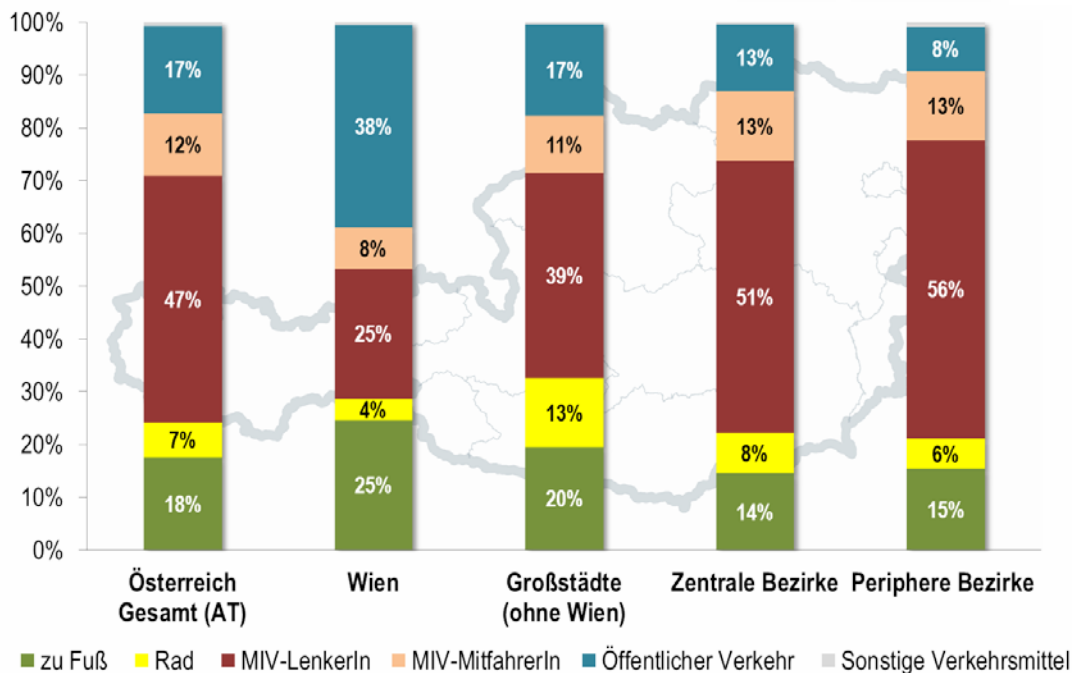


Abbildung 4.1-6: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Die Detailbetrachtung der Öffentlichen Verkehrsmittel zeigt, dass außerhalb der Städte auf den Busverkehr jeweils gut 50% und auf die Bahn rund 40% des Öffentlichen Verkehrs entfallen (Abbildung 4.1-7). In den Städten (außerhalb Wiens) entfallen 40% auf die Straßenbahn und rund 50% auf Stadt- und Regionalbusse, in Wien entfallen 80% des Öffentlichen Verkehrs auf Straßenbahn und U-Bahn, Bus und Bahn spielen hier eine untergeordnete Rolle.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil an Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln im Detail in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

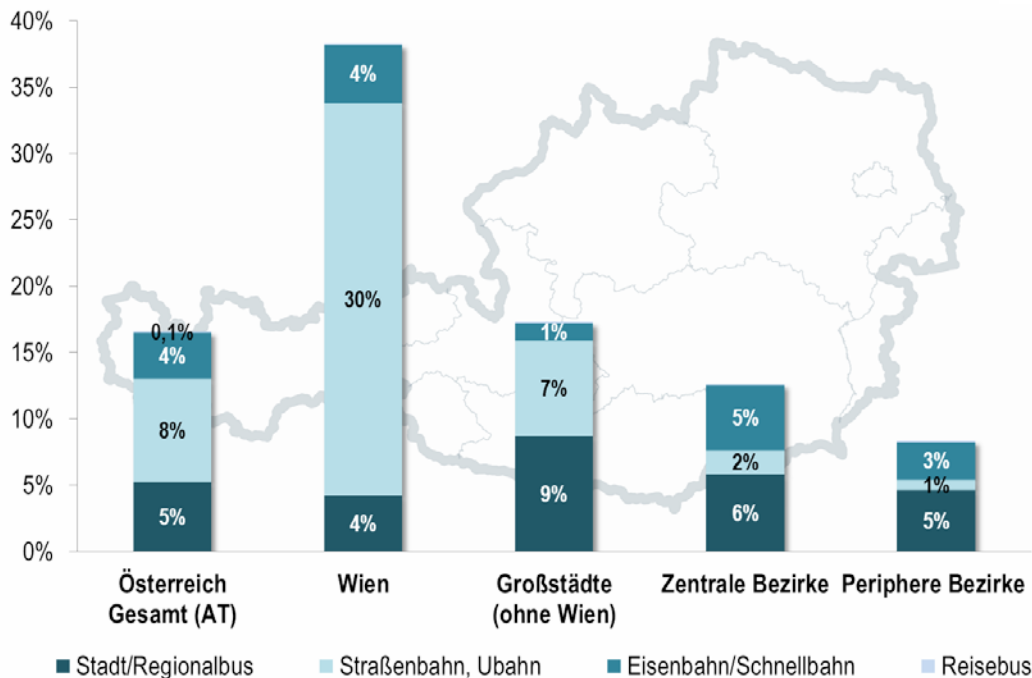


Abbildung 4.1-7: Anteile der ÖV-Wege im Detail nach Art des ÖV und nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

**Durchschnittliche Wegelängen je Verkehrsmittel und Modal-Split nach Verkehrsleistung**

Mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden unterschiedlich lange Strecken zurückgelegt. Die unten dargestellten durchschnittlichen Wegelängen wurden dabei von den ProbandInnen selbst geschätzt und geben somit eine subjektive Wahrnehmung wieder (Abbildung 4.1-8). Gerade diese subjektive Einschätzung ist es, die für die Verkehrsmittelwahl relevant ist. Anzumerken ist auch, dass die Wegelängen der Verkehrsmittel von Person zu Person sehr stark um den angegebenen Mittelwert streuen.

Im Allgemeinen gilt, dass die Wegelängen in ländlichen Regionen länger sind als in den Großstädten und (insbesondere bei den Fuß-, Rad- und ÖV-Wegen) in Wien auf Grund der urbanen Strukturen am kürzesten sind. In Wien und in den Großstädten werden mit dem Pkw längere Strecken zurückgelegt als mit dem Öffentlichen Verkehr, in zentralen und peripheren Bezirken ist es genau umgekehrt, hier wird der Öffentliche Verkehr vor allem bei längeren Strecken genutzt. Für den Österreich-Schnitt bedeuten diese Unterschiede, dass die durchschnittlichen Wegelängen des MIV und des ÖV mit 16 bis 17 km in etwa gleich groß sind.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Durchschnittliche Wegelängen  
je Verkehrsmittel in [Kilometern]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

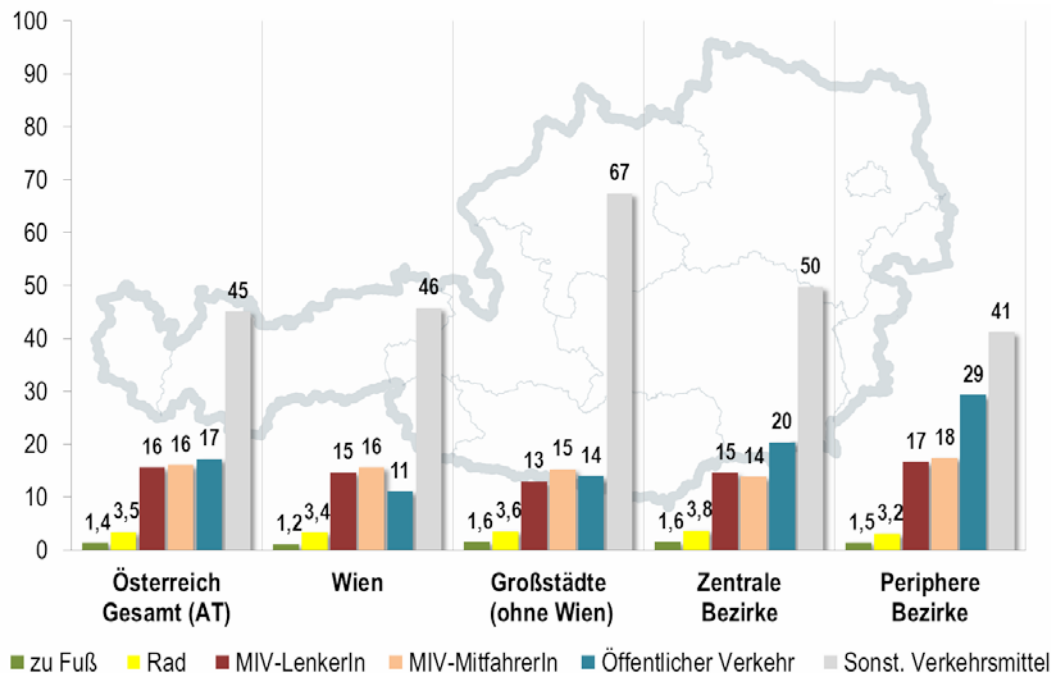


Abbildung 4.1-8: Durchschnittliche Wegelängen nach Verkehrsmittel und nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege (Verkehrsaufkommen) die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln an den Stichtagen zurückgelegten Strecken bzw. Wegelängen, ergibt sich ein deutlich vom Modal-Split des Verkehrsaufkommens bzw. der Wege abweichendes Bild. Auf Grund der überdurchschnittlich langen Strecken außerhalb der Großstädte steigt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf 22%, wobei deutliche Unterschiede zwischen den Raumtypen der Bezirke bestehen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist, wie schon beim Wegeanteil, auch bei der Verkehrsleistung geringer, je peripherer die Bezirke gelegen sind. Es werden anteilig mehr Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, der Anteil des MIV an den zurückgelegten Kilometern beträgt in Summe fast drei Viertel, in den peripheren Bezirken sogar darüber. Auf Grund der kürzeren Strecken liegen bei der Verkehrsleistung die Anteile der Fuß- und Radwege (2%) deutlich niedriger als beim Verkehrsaufkommen. Auch bei der Verkehrsleistung ist der relativ hohe Anteil des Radverkehrs in den Großstädten ohne Wien auffallend (Abbildung 4.1-9).

Hochgerechnet auf alle Personen ab 6 Jahren ergibt sich eine Gesamtverkehrsleistung von rund 285 Mio. km pro Werktag. Die Fahrleistungen der ÖsterreicherInnen unterschieden nach Wochentagen und für das gesamte Jahr werden im nachfolgenden Kapitel 4.3 ausführlich dargestellt.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil der Verkehrsleistung je  
Hauptverkehrsmittel in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

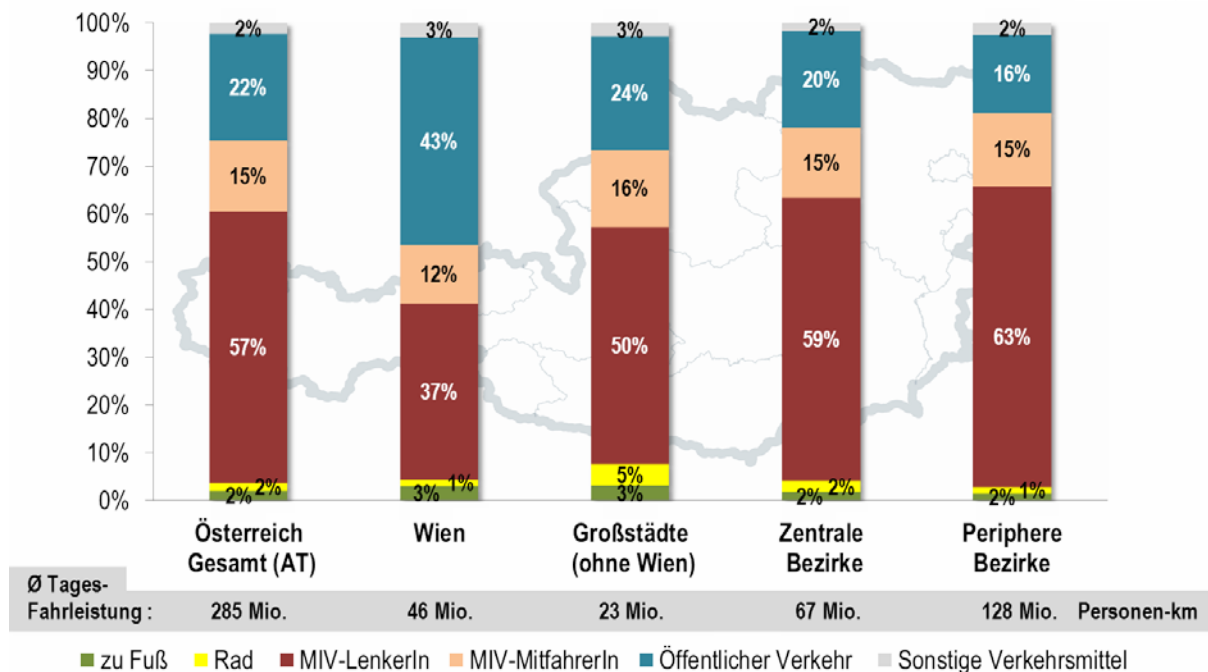


Abbildung 4.1-9: Anteil der Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel und mittlere Tagesfahrleistung nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

### Wegzweck

Der Wegzweck ist ein wichtiger Indikator der Mobilität, der anzeigt, zu welchem Zweck und für welche Aktivitäten die werktägliche Mobilität außer Haus stattfindet. Er wird als Anteil der Wegzwecke an allen Wegen pro Werktag gemessen, wobei Wege nach Hause im Wesentlichen dem Ziel des vorhergehenden Weges zugerechnet werden. Es zeigt sich zwischen den Raumtypen der Bezirke kein großer Unterschied (Abbildung 4.1-10). Das bedeutet, dass die Tagesaktivitäten der Bevölkerung im Mittel relativ ähnlich sind, wobei aber die Wegzwecke der einzelnen Personen sehr stark streuen. Dies hängt vor allem von der Berufstätigkeit, dem Alter, von Betreuungstätigkeiten usw. ab.

Der dominante Wegzweck ist der Weg zum und vom Arbeitsplatz mit 24 bis 28%, gefolgt von zwei Wegzwecken mit annähernd gleichem Anteil: Einkaufen zwischen 15 und 18% sowie Freizeit zwischen 15 und 17%. Knapp dahinter folgt die private Erledigung mit Anteilen zwischen 12 und 14%, gefolgt vom Ausbildungspendlerverkehr mit Anteilen zwischen 8 und 10%. Die weiteren Zwecke haben einstellige Anteile, wie der Besuchsverkehr zwischen 7 und 9%, der Zweck des Bringens und Holens von anderen Personen zwischen 7 und 8% und der dienstliche und geschäftliche Verkehr zwischen 5 und 6%. Für den letzten Wegzweck ist darauf hinzuweisen, dass dieser bei Haushaltserhebungen wie *Österreich unterwegs* in der Regel unterrepräsentiert erhoben wird.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

## Anteil an Wegen je Wegzweck in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=145.384 Wege

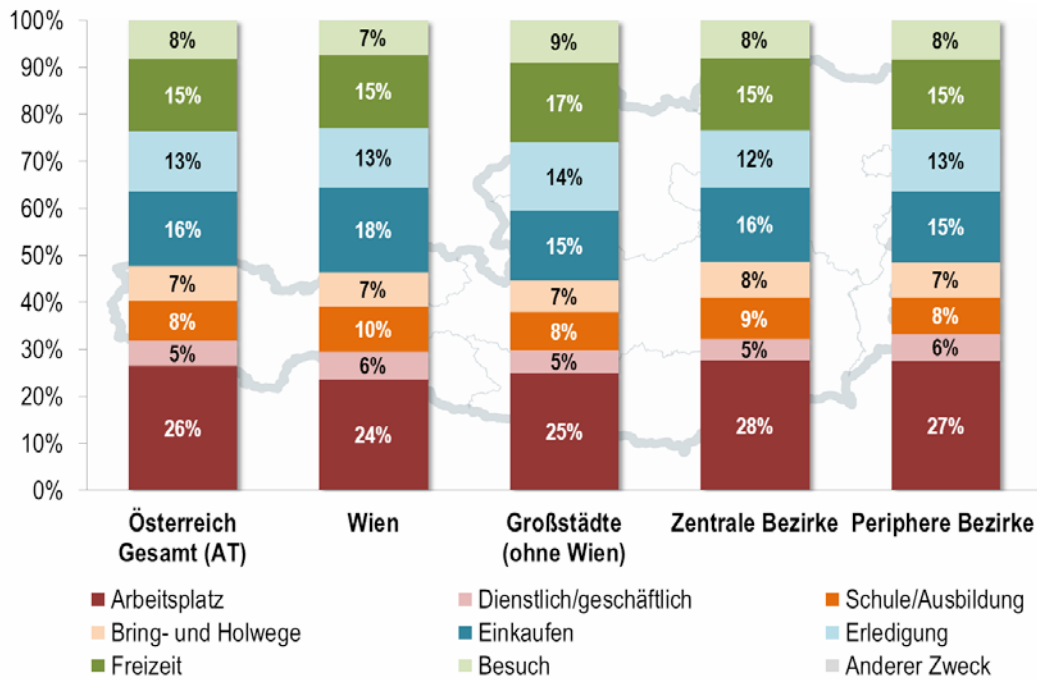


Abbildung 4.1-10: Anteil an Wegen je Wegzweck und nach Raumtypen der Bezirke 2013/14

## 4.2 Mobilitätsverhalten an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen

Im Rahmen von *Österreich unterwegs* wurden für Österreich erstmals neben den Werktagen alle Wochentage erhoben. Damit ist ein Vergleich des Mobilitätsverhaltens für die unterschiedlichen Wochentage, also Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage möglich, die sehr große Unterschiede für die meisten der Mobilitätskennziffern aufweisen. Damit soll zwischen arbeitsfreien Tagen, die primär für Freizeit und persönliche Interessen (= Sonn- und Feiertage) genutzt werden, arbeitsfreien Tagen, die primär für Versorgungszwecke, Einkaufen und Freizeit (= Samstag) genutzt werden, sowie Arbeitstagen (= Werktag Montag bis Freitag außer Feiertage) unterschieden werden.

### Anteil mobiler Personen

Sehr markant unterscheidet sich der Anteil der mobilen Personen für Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage: Die höchste Mobilität, ausgedrückt durch den Anteil der am Stichtag mobilen Personen (über 6 Jahre), ist an Werktagen mit 83% zu beobachten. Dieser Anteil sinkt an Samstagen auf 77% und findet an Sonn- und Feiertagen mit 66% seinen niedrigsten Wert. Mit dem Wegfall eines großen Teils berufsbedingter Wege reduziert sich der Anteil mobiler Personen also bereits am Samstag im Vergleich zu einem Werktag deutlich. An Sonn- und Feiertagen sind nur zwei Drittel der Personen außer Haus unterwegs (Abbildung 4.2-1).

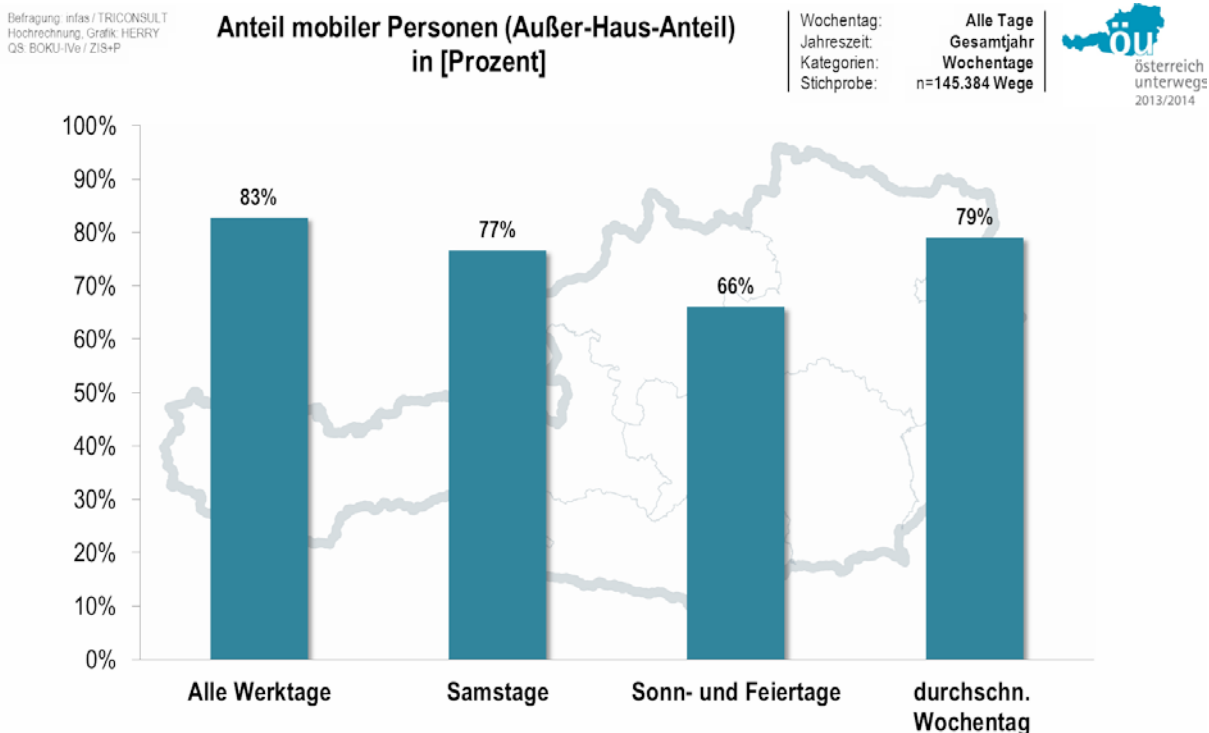


Abbildung 4.2-1: Anteil mobiler Personen über 6 Jahre (Außer-Haus-Anteil) der Befragten nach Wochentagen 2013/14

### Tageswegehäufigkeit, Tageswegedauer und Tageswegelänge

Auch die Anzahl an Wegen pro mobiler Person (mittlere Tageswegehäufigkeit) sinkt von 3,3 an Werktagen auf 2,8 an Sonn- und Feiertagen (Abbildung 4.2-2). Der Samstag liegt dagegen bei der Anzahl der von einer mobilen Person zurückgelegten Wege ebenso wie ein durchschnittlicher Tag bei rund 3,3 Wegen pro mobiler Person. Betrachtet man anstatt nur der mobilen Personen alle Personen, also auch jene, die am Stichtag nicht außer Haus waren, zeigen sich deutlichere Unterschiede zwischen den Wochentagen. Während an einem Werktag rund 2,8 Wege pro Person zurückgelegt werden, sind es an Sonn- und Feiertagen um ein Drittel weniger (1,9 Wege). An Sonn- und Feiertagen sind also nicht nur weniger Personen unterwegs, sondern diese legen auch weniger Wege zurück. Oft werden nur einzelne Freizeitwege gemacht, etwa zum Spaziergehen von der Wohnung zurück zur Wohnung.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVE / ZIS+P

#### Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und (mobiler) Person]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Alle Tage  
Gesamtjahr  
Wochentage  
n=145.384 Wege  

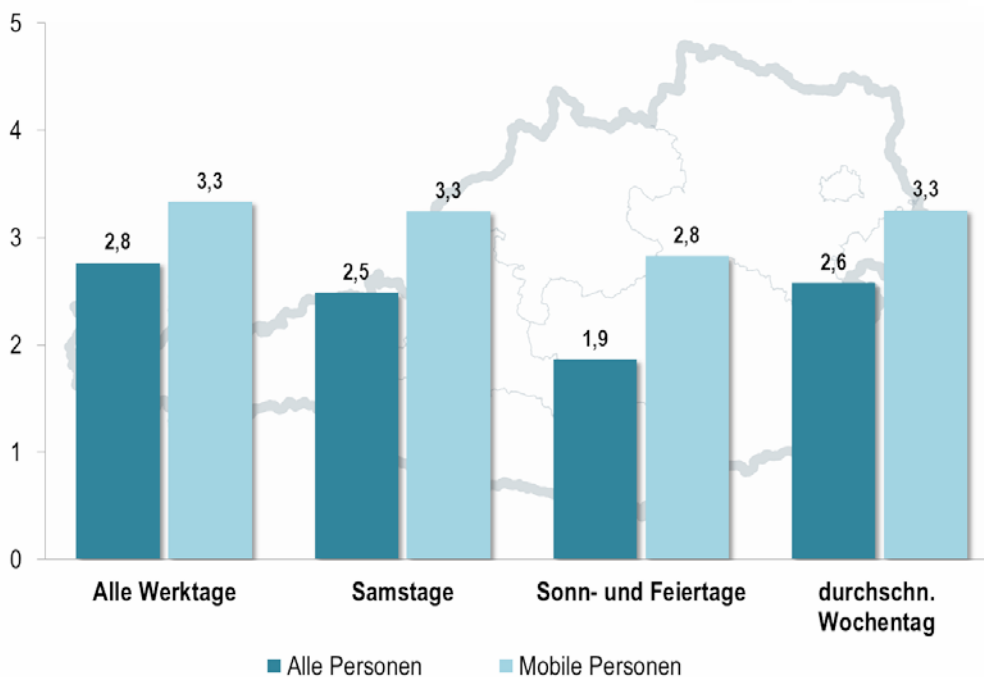



Abbildung 4.2-2: Mittlere Tageswegehäufigkeit nach Wochentagtyp 2013/14

Die mittlere Tageswegedauer je mobiler Person weist gegenüber der mittleren Tageswegehäufigkeit einen entgegengesetzten Trend, allerdings mit sehr geringem quantitativen Unterschied, auf (Abbildung 4.2-3): An Sonn- und Feiertagen erreicht sie den höchsten Wert (87 Minuten) und an Werktagen den niedrigsten (85 Minuten). Dem gegenüber steht ein wesentlich größerer Unterschied bei der Tageswegelänge je mobiler Person, diese ist an Sonn- und Feiertagen um über 20% größer als an Werktagen (

Abbildung 4.2-4). Das heißt, wenn eine Person an Sonn- und Feiertagen das Haus verlässt, dann für eine längere Tageswegelänge als an Werktagen – dies trotz einer geringeren Anzahl an Wegen. Die mittlere Tageswegelänge an Samstagen liegt in der Tendenz dazwischen. Auch hier ist zu beachten, dass die Streuung der Tageswegelänge der einzelnen Personen sehr groß ist. Die

Unterschiede der spezifischen Tageswegelängen der einzelnen Personen unterscheiden sich stärker als die mittlere Tageswegelänge der unterschiedlichen Wochentage.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS, BOKU-IVE / ZIS+P

### Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und (mobiler) Person]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Alle Tage  
Gesamtjahr  
Wochentage  
n=145.384 Wege

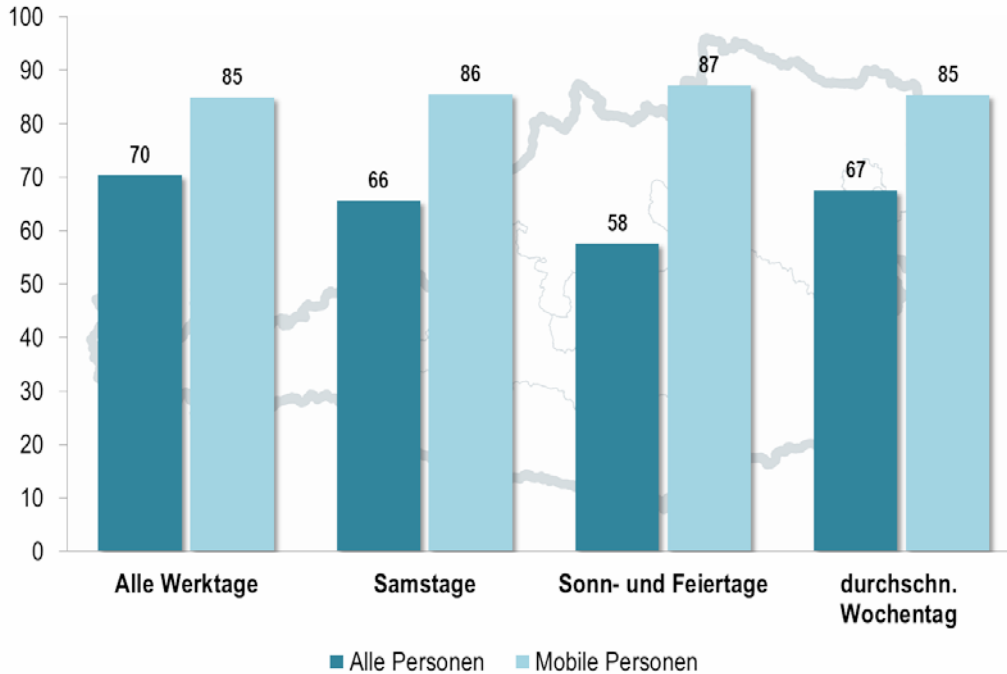


Abbildung 4.2-3: Mittlere Tageswegedauer je Wochentagtyp 2013/14

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS, BOKU-IVE / ZIS+P

### Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und (mobiler) Person]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Alle Tage  
Gesamtjahr  
Wochentage  
n=145.384 Wege

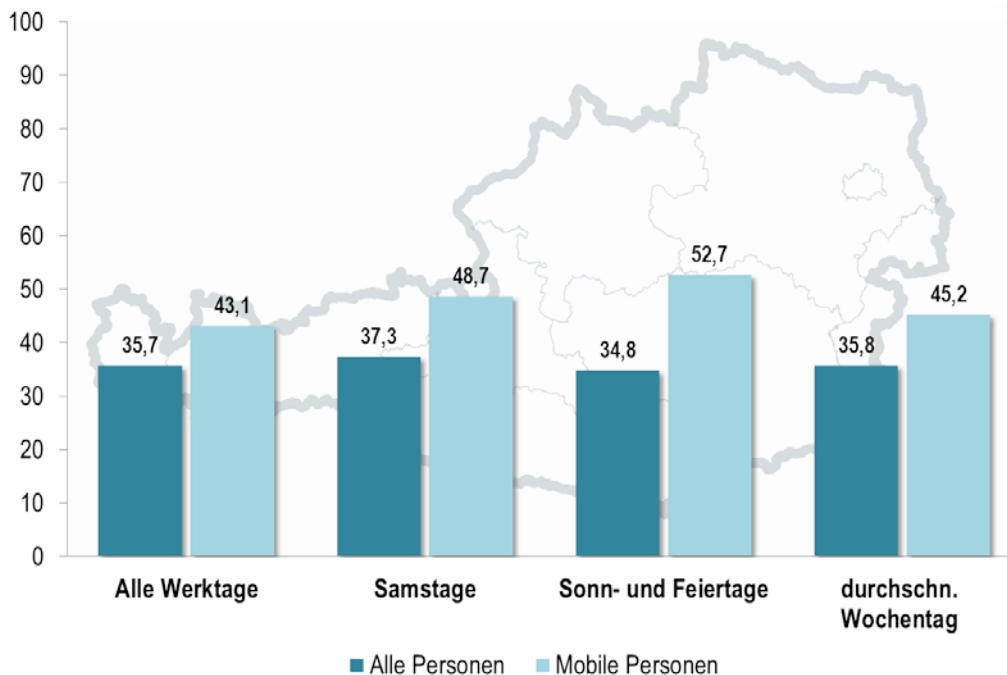


Abbildung 4.2-4: Mittlere Tageswegelänge je Wochentagtyp 2013/14

### Wegedauer und Wegelänge

Betrachtet man einzelne Wege, so sind die Unterschiede zwischen den Wochentagen bei der durchschnittlichen Dauer und Länge der Einzelwege deutlicher ersichtlicher als bei der summierten Darstellung über den gesamten Tagesablauf (Abbildung 4.2-5). So steigt die Wegelänge an Sonn- und Feiertagen im Vergleich zu einem Werktag um fast 50% und auch die Dauer steigt deutlich um mehr als 20%. Die Freizeitwege am Sonntag spielen hier eine wesentliche Rolle, diese werden häufig mit dem Pkw, allerdings mit deutlich höheren Besetzungsgraden als am Werktag, zurückgelegt. An Samstagen sind die Unterschiede geringer.

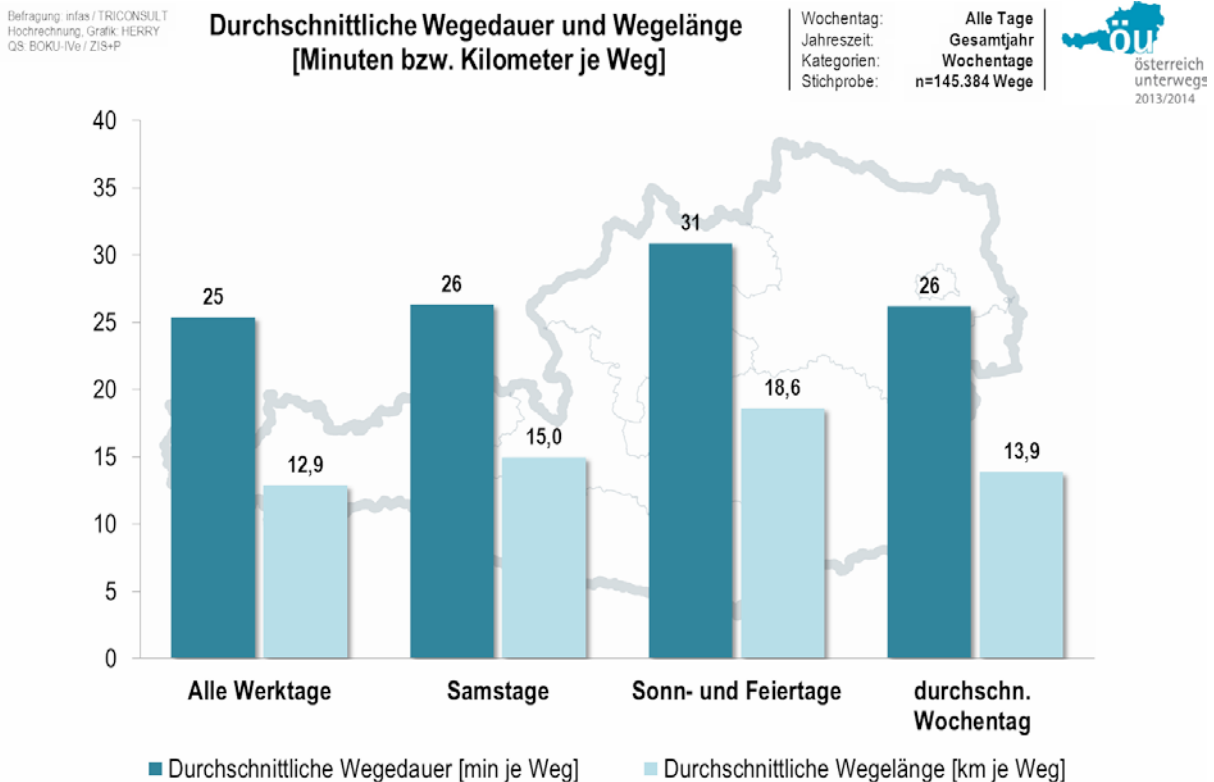


Abbildung 4.2-5: Durchschnittliche Wegedauern und –längen je Wochentagtyp 2013/14

### Modal-Split nach Wegeanteil und Verkehrsleistung

Der Modal-Split der Wegeanteile verhält sich in Bezug zu den unterschiedlichen Arten der Wochentage nicht gleich (Abbildung 4.2-6). So zeigt der mittlere Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs geringe Unterschiede zwischen Werktagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Der mittlere Anteil des Fußgängerverkehrs bewegt sich zwischen 18 und 20%, der Radverkehr zwischen 6 und 7%. Eine gegensätzliche und quantitativ stark unterschiedliche Tendenz zeigen die Anteile der MIV-LenkerInnen, der MIV-MitfahrerInnen und des ÖV. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen steigt von 12% an Werktagen auf 27% an Sonn- und Feiertagen. Das entspricht einer Zunahme des Besetzungsgrades der Personenkraftwagen von 1,3 Personen je Pkw an Werktagen auf 1,7 Personen an Sonn- und Feiertagen und spiegelt sich auch im niedrigeren Wegeanteil der MIV-LenkerInnen von 38% an Sonn- und Feiertagen gegenüber 47% an

Werktagen wider. Das erklärt sich durch den hohen Anteil an Freizeit- und Besuchsverkehr, der eher in Form von familiären Fahrgemeinschaften durchgeführt wird. Der ÖV, der an Werktagen 17% Wegeanteil hat, sinkt am Sonntag auf 9%. Dies ist dadurch erklärbar, dass einerseits der Freizeit- und Besuchsverkehr nicht so ÖV-orientiert ist wie der Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr und andererseits das ÖV-Angebot an Sonn- und Feiertagen gegenüber den anderen Wochentagen deutlich ausgedünnt sind.

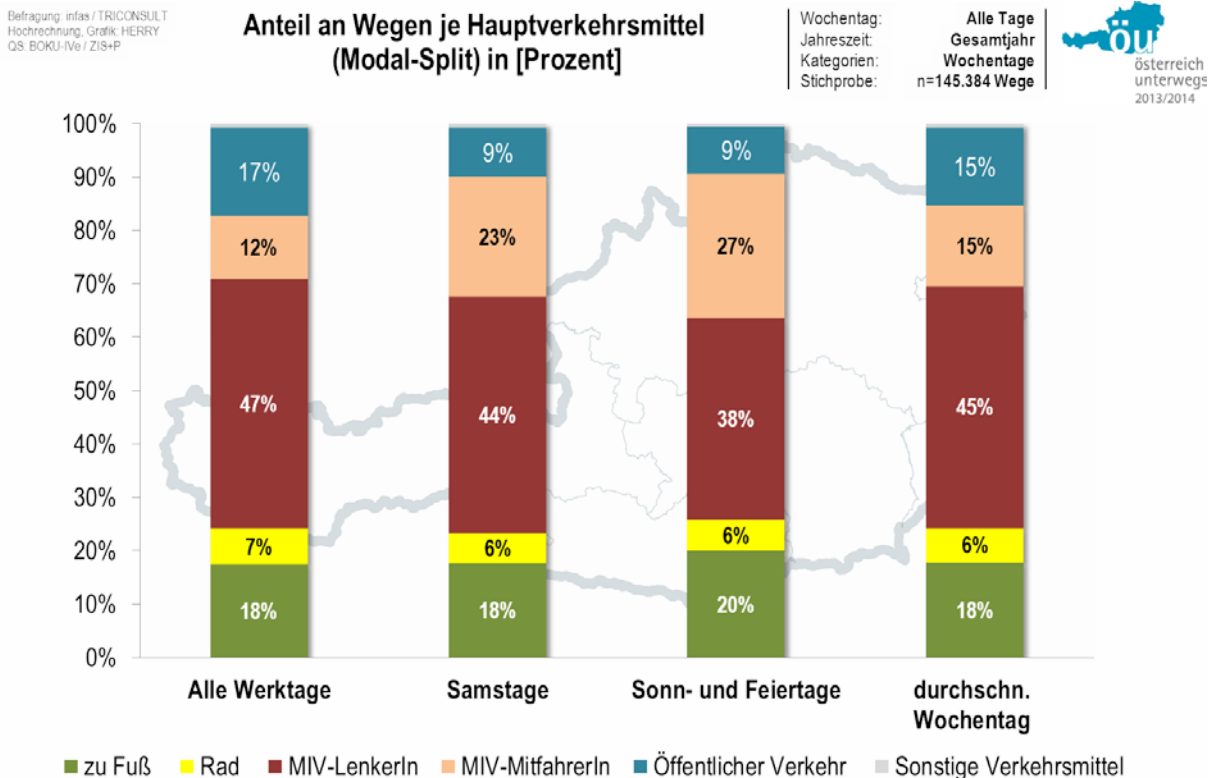


Abbildung 4.2-6: Modal-Split der Hauptverkehrsmittel nach Wochentagtyp 2013/14

Auch bei der Verkehrsleistung steigt am Wochenende der Anteil der MIV-Wege bei einer deutlichen Verschiebung hin zu den Wegen als MitfahrerInnen, während der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Wochenende geringer ist als an Werktagen (Abbildung 4.2-7). Auf Grund der Kürze der Fuß- und Radwege spielen diese bei der Verkehrsleistung eine untergeordnete Rolle und die Anteile unterscheiden sich am Wochenende nur geringfügig von jenen an Werktagen.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil der Verkehrsleistung je  
Hauptverkehrsmittel in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Alle Tage  
Gesamtjahr  
Wochentage  
n=145.384 Wege

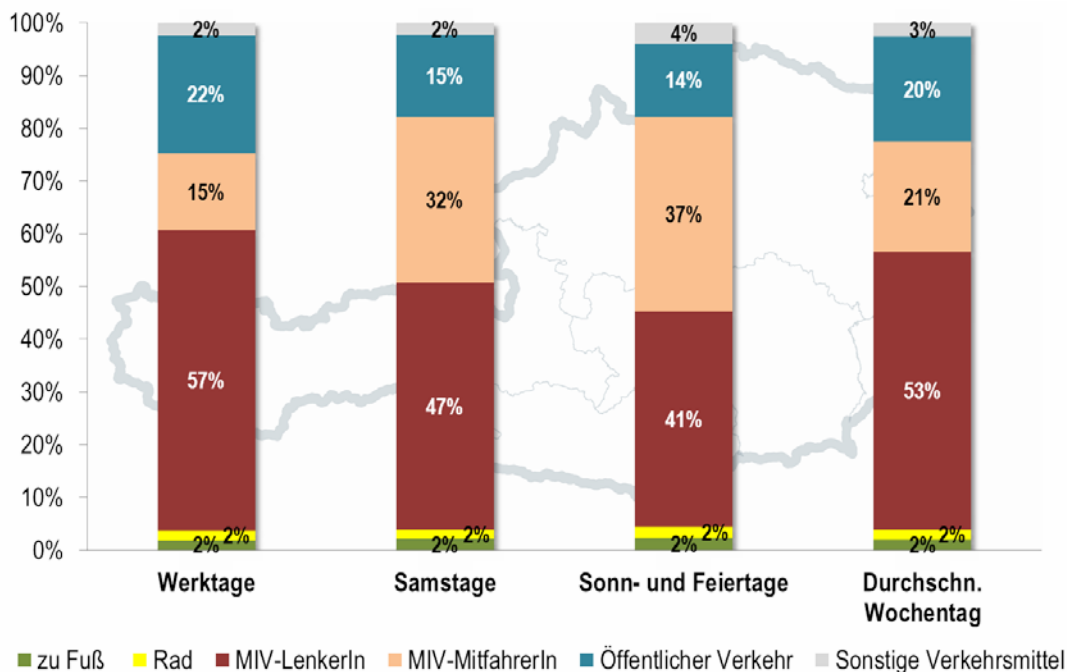



Abbildung 4.2-7: Modal-Split der Verkehrsleistung je Wochentag 2013/14

**Wegzweck nach Art der Wochentage**

Erwartungsgemäß sind die Wegzwecke je nach Art des Wochentages äußerst unterschiedlich verteilt. An Werktagen dominiert der Berufspendlerverkehr zum und vom Arbeitsplatz mit einem Anteil von 26%, gefolgt vom Einkaufsverkehr mit 16%, dem Freizeitverkehr mit 15% und dem privaten Erledigungsverkehr mit 13%. An Samstagen weist der Einkaufsverkehr mit 29% den größten Anteil auf, gleichauf mit dem Freizeitverkehr mit ebenfalls 29%, gefolgt vom privaten Besuchsverkehr mit 15% und dem privaten Erledigungsverkehr mit 12%. An Sonn- und Feiertagen ändert sich das Bild sehr stark: Hier dominiert klar der Freizeitverkehr mit einem Anteil von 47%, also fast die Hälfte aller Wege. An zweiter Stelle folgt der Besuchsverkehr mit 26%. Auch hier ist zu betonen, dass diese Ergebnisse den Mittelwert beschreiben, der im spezifischen Fall von Person zu Person bzw. von Gemeinde zu Gemeinde eine große Streuung aufweisen kann. Dieses Ergebnis spiegelt die Verhaltensweise und Aktivitäten in Abhängigkeit der unterschiedlichen Wochentage sehr plausibel wider.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil an Wegen je Wegzweck  
in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Alle Tage  
Gesamtjahr  
Wochentage  
n=145.384 Wege

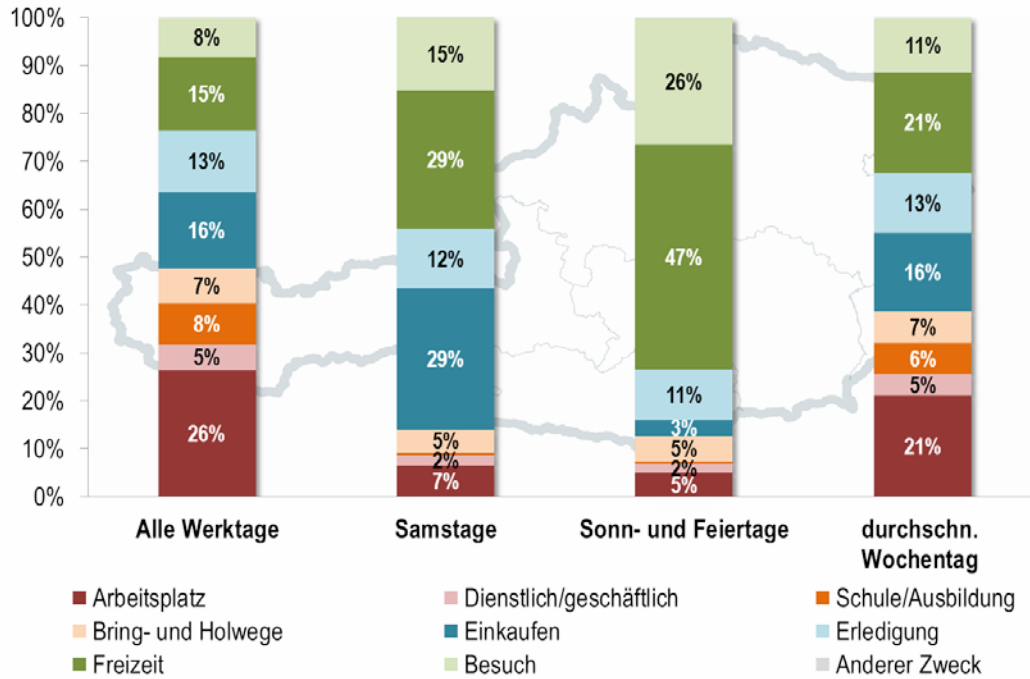


Abbildung 4.2-8: Wegzweckverteilung nach Wochentagtyp

### 4.3 Absolute Mobilitätsindikatoren für Österreich

Bei einem Vergleich dieser absoluten Mobilitätsindikatoren mit anderen Datenquellen für Österreich ist zu berücksichtigen, dass diese Daten von „Österreich unterwegs 2013/2014“ nur den Verkehr der in Österreich gemeldeten Personen beinhaltet.

<b>Absolute Mobilitätsindikatoren in Österreich Gesamt (AT) pro Tag</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikatoren</b>	<b>Werktage</b>	<b>Samstage</b>	<b>Sonn- und Feiertage</b>	<b>Durchschn. Wochentag</b>
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>145.384</b>	<b>28.528</b>	<b>22.692</b>	<b>196.604</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	<b>7.976.261</b>			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	22.090	19.851	14.885	20.549
Verkehrsleistung in Mio. Personen-km/Tag	284,5	297,4	277,6	285,2
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	9.350	8.714	7.658	8.973
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [Mio. Personen-km/Tag]	0,9	0,9	0,4	0,8
zu Fuß [Mio. Personen-km/Tag]	5,53	6,25	6,59	5,81
Rad [Mio. Personen-km/Tag]	5,03	4,94	5,61	5,12
MIV-LenkerIn [Mio. Personen-km/Tag]	161,3	139,1	113,4	150,0
MIV-MitfahrerIn [Mio. Personen-km/Tag]	41,8	93,7	102,1	59,4
<b>Öffentlicher Verkehr [Mio. Personen-km/Tag]</b>	<b>63,2</b>	<b>45,9</b>	<b>38,6</b>	<b>56,5</b>
<i>davon Stadt/Regionalbus</i>	<i>12,7</i>	<i>5,9</i>	<i>3,5</i>	<i>10,2</i>
<i>davon Straßenbahn, U-bahn</i>	<i>14,3</i>	<i>7,5</i>	<i>6,5</i>	<i>12,0</i>
<i>davon Eisenbahn/Schnellbahn</i>	<i>33,5</i>	<i>28,8</i>	<i>19,8</i>	<i>30,5</i>
<i>davon Reisebus</i>	<i>2,6</i>	<i>3,7</i>	<i>8,8</i>	<i>3,8</i>
Sonst. Verkehrsmittel [Mio. Personen-km/Tag]	6,8	6,7	10,8	7,4

Tabelle 4.3-1: Absolute Mobilitätsindikatoren pro Tag in Österreich, unterschieden nach Art des Wochentags 2013/2014

An einem durchschnittlichen Tag werden von der österreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) 20,5 Mio. Wege und rund 285 Mio. Kilometer zurückgelegt (Tabelle 4.3-1: Absolute Mobilitätsindikatoren pro Tag in Österreich, unterschieden nach Art des Wochentags 2013/2014). Dafür werden in Summe 9 Mio. Stunden benötigt. An Sonn- und Feiertagen ist das Wegeaufkommen deutlich geringer (15 Mio. Wege), während die Verkehrsleistung (auf Grund der durchschnittlich längeren Wege) nur leicht unter dem Durchschnittswert liegt. An Samstagen werden etwa gleich viele Wege wie an einem durchschnittlichen Tag und eine etwas höhere Kilometeranzahl zurückgelegt. Die höchste Anzahl an Wegen weisen aber Werkstage auf (22 Mio.), die Verkehrsleistung liegt dabei im Durchschnitt.

150 Mio. der in Summe 285 Mio. Kilometer an einem durchschnittlichen Tag legen die Österreicherinnen und Österreicher mit dem motorisierten Individualverkehr als LenkerInnen und weitere 59 Mio. als MitfahrerInnen zurück. Mit dem Öffentlichen Verkehr werden pro Tag in Summe 56 Mio. Kilometer zurückgelegt, wobei hier die Bahn mit etwas mehr als 30 Mio. Kilometer den größten Anteil hat. Relativ hoch im Verhältnis zur geringen Anzahl an Wegen sind die mit sonstigen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometer (rund 7 Mio.), Grund dafür ist der Flugverkehr.

Im Vergleich zum Werktag zeigt sich auch bei der Verkehrsleistung eine deutliche Verschiebung der zurückgelegten Strecken hin zu Wegen als MitfahrerIn im motorisierten Individualverkehr, die

Kilometerleistung wird hier mehr als verdoppelt. Die zurückgelegten Kilometer als MIV-LenkerInnen und NutzerInnen des ÖV sind dagegen am Wochenende deutlich geringer als an Werktagen. An Sonntagen wird in Summe auch um 1 Mio. Kilometer mehr zu Fuß gegangen als an Werktagen, unter Beachtung der Zuordnung zum Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ (siehe Kapitel 1.4.4).

<b>Absolute Mobilitätsindikatoren in Österreich</b>	
<b>Gesamt (AT) pro Jahr</b>	
Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikatoren</b>	<b>Gesamtjahresfahrleistung</b>
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>196.604</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	<b>7.976.261</b>
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Jahr	7.500.212
Verkehrsleistung in Mio. Personen-km/Jahr	104.094
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Jahr	3.275.016
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>	
keine Angabe [Mio. Personen-km/Jahr]	307
zu Fuß [Mio. Personen-km/Jahr]	2.121
Rad [Mio. Personen-km/Jahr]	1.867
MIV-LenkerIn [Mio. Personen-km/Jahr]	54.745
MIV-MitfahrerIn [Mio. Personen-km/Jahr]	21.699
<b>Öffentlicher Verkehr [Mio. Personen-km/Jahr]</b>	<b>20.638</b>
<i>davon Stadt/Regionalbus</i>	<i>3.706</i>
<i>davon Straßenbahn, Ubahn</i>	<i>4.385</i>
<i>davon Eisenbahn/Schnellbahn</i>	<i>11.150</i>
<i>davon Reisebus</i>	<i>1.397</i>
Sonst. Verkehrsmittel [Mio. Personen-km/Jahr]	2.717

Tabelle 4.3-2: Absolute Mobilitätsindikatoren pro Jahr in Österreich

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.

55 Milliarden Kilometer werden mit dem MIV als LenkerIn, weitere 22 Milliarden Kilometer als MitfahrerIn zurückgelegt. Der Öffentliche Verkehr kommt auf knapp 21 Milliarden Kilometer, davon wird mit etwas mehr als 11 Milliarden Kilometer über die Hälfte mit der Bahn (inkl. Schnellbahn) zurückgelegt.

#### 4.4 Mobilitätsverhalten im Jahresverlauf (Werktage)

Zum ersten Mal wurde für Österreich eine Erhebung über ein ganzes Jahr durchgeführt, um die saisonalen Unterschiede der Mobilität der österreichischen Wohnbevölkerung über 6 Jahre aufzuzeigen. Festzuhalten ist, dass die auf den Alltagsverkehr der Werktage konzentrierte Erhebung methodisch den Nachteil hat, dass Fernreise- sowie Urlaubsverkehr mit Übernachtung methodisch bedingt deutlich untererfasst werden. Diese Art der Mobilität tritt im Vergleich mit dem Alltagsverkehr relativ selten auf. Personen, die auf Urlaub oder mehrere Tage verreist sind, werden an den Stichtagen sehr schwer erfasst, weil sie nicht zu Hause sind. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten. Methodisch ist bei der Erhebung des Fernreise- sowie Urlaubsverkehrs eine andere Vorgangsweise zu wählen, die einen längeren Zeitbereich der Erhebungsstichtage umfasst und ein deutlich aufwändigeres Erinnerungsverfahren der Befragten benötigt, um eine ausreichend große Antwortquote sicherzustellen.

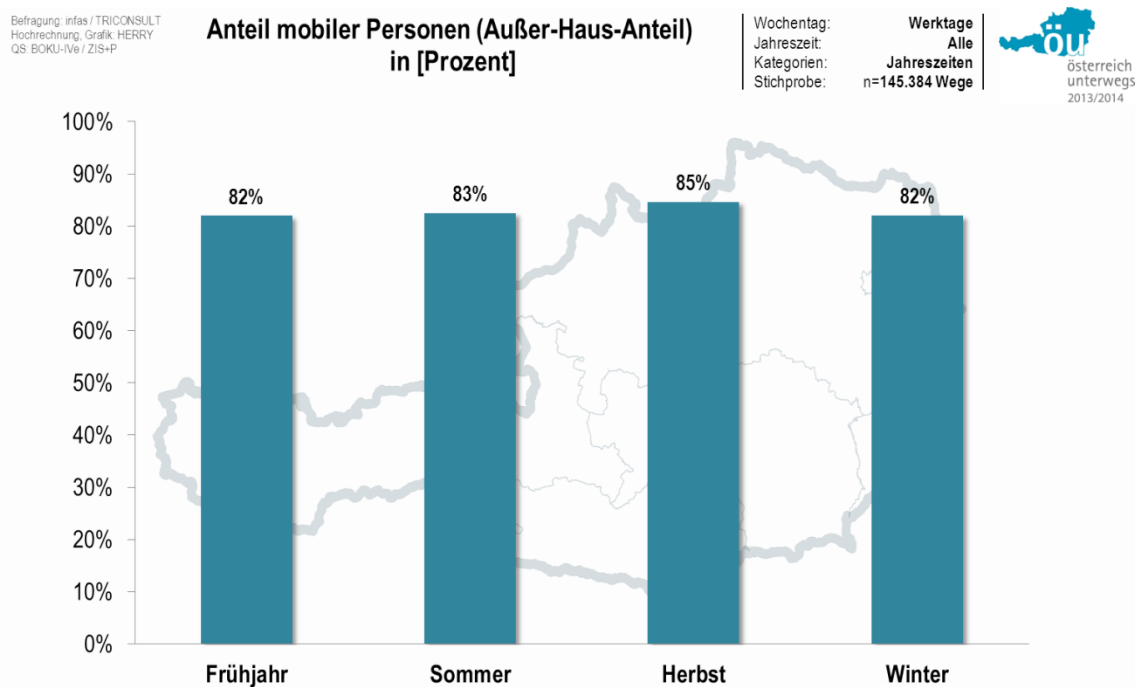


Abbildung 4.4-1: Außer-Haus-Anteil im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Unterschieden nach Jahreszeiten zeigt sich, dass der Anteil mobiler Personen im Herbst auf Grund der geringeren Anzahl an Urlaubs- und Ferientagen über dem Jahresdurchschnitt von 83% liegt (Abbildung 4.4-1). Der Herbst ist somit bezüglich der außerhäuslichen alltäglichen Aktivitäten die aktivste Zeit. Im Frühjahr sind weniger Personen mobil als im Sommer und Herbst, aber gleich viele wie im Winter. Insgesamt schwankt der Anteil der mobilen Bevölkerung relativ wenig, da im Werktagverkehr die Mobilität der Bevölkerung relativ fixiert ist.

Im Vergleich der Jahreszeiten ist kein großer Unterschied in der Wegehäufigkeit des Werktagverkehrs zu erkennen. Am stärksten weicht das Frühjahr ab. Dass diese Unterschiede so

gering ausfallen, erklärt sich aus dem Werktagverkehr, der relativ konstantes Verhalten und Wegeverpflichtung erkennen lässt (Abbildung 4.4-2).

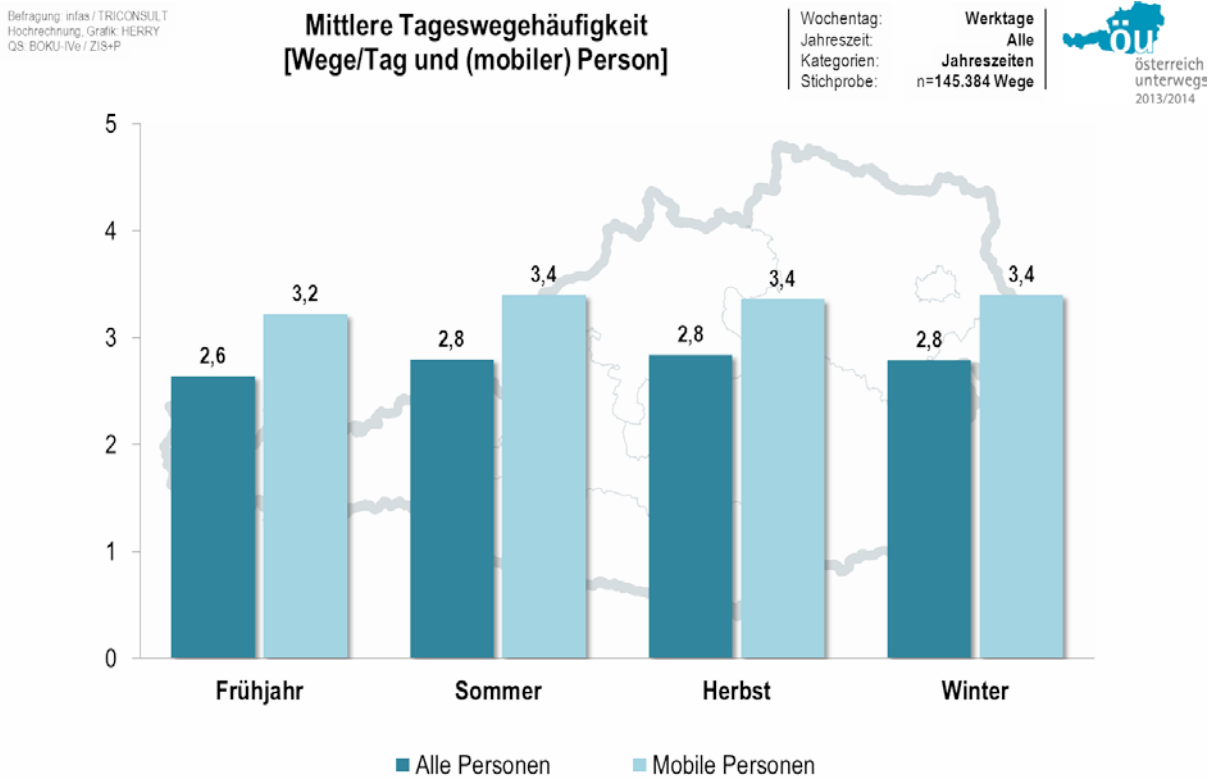


Abbildung 4.4-2: Mittlere Tageswegehäufigkeit im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Die durchschnittliche Tageswegedauer liegt im Frühjahr, aber auch im Sommer, über dem werktäglichen Durchschnitt von 85 Minuten. Gleiches gilt für die durchschnittliche Tageswegelänge, diese ist im Frühjahr am längsten und im Herbst/Winter am kürzesten. Im Sommer liegt sie ebenfalls noch leicht über dem Jahresdurchschnitt von 43 km (Abbildung 4.4-3 und Abbildung 4.4-4).

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVE / ZIS+P

**Mittlere Tageswegedauer  
[min/Tag und (mobiler) Person]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Alle  
Jahreszeiten  
n=145.384 Wege

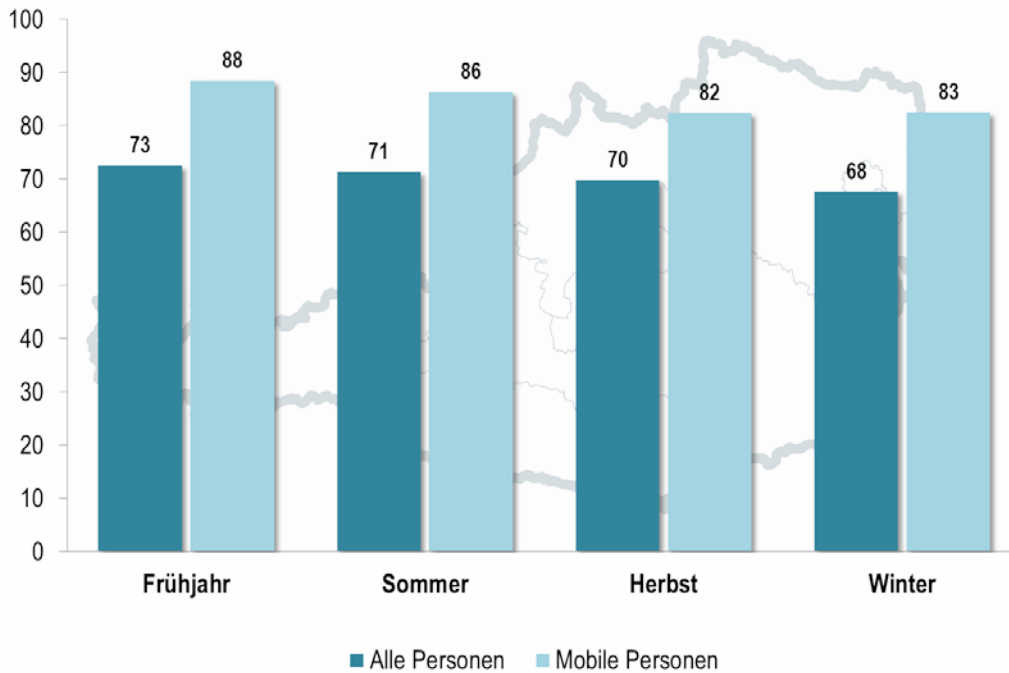


Abbildung 4.4-3: Mittlere Tageswegedauer im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVE / ZIS+P

**Mittlere Tageswegelänge  
[km/Tag und (mobiler) Person]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Alle  
Jahreszeiten  
n=145.384 Wege

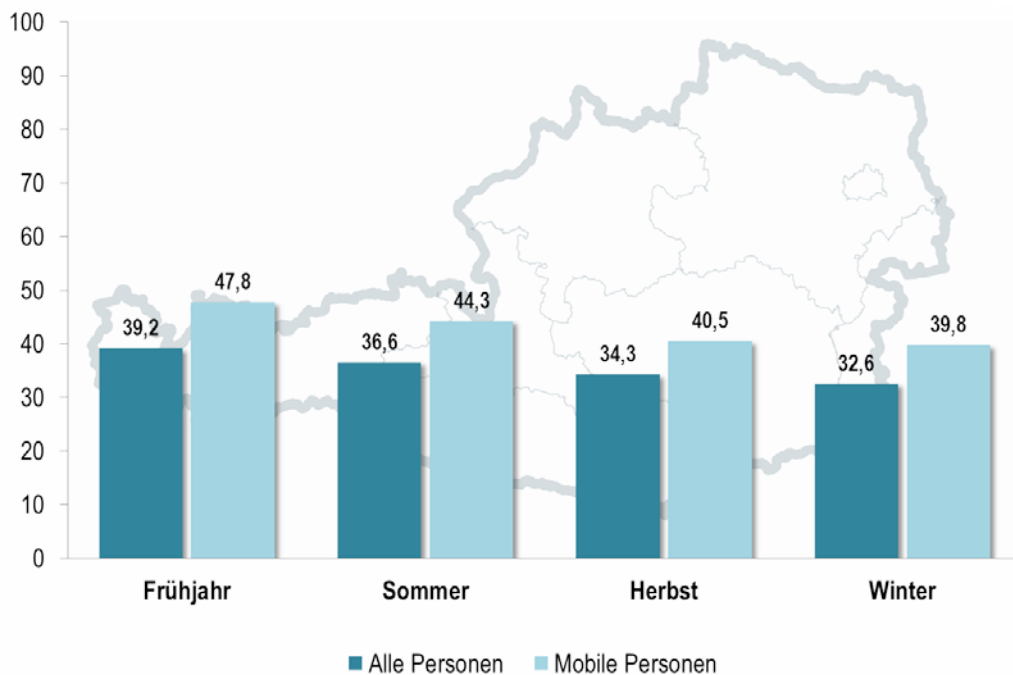


Abbildung 4.4-4: Mittlere Tageswegelänge im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Die durchschnittlichen Dauern und Längen einzelner Wege im Werktagverkehr unterscheiden sich zwischen den Jahreszeiten, so sind die im Frühjahr zurückgelegten Wege im Schnitt um fast 3 Kilometer länger als im Winter und auch die Dauer ist um rund 3 Minuten länger (Abbildung 4.4-5). Eine Erklärung für diese im Vergleich der anderen Mobilitätskennziffern relativ großen Unterschiede ist aus der rein deskriptiven Gegenüberstellung nicht möglich und bedarf einer vertieften Analyse.

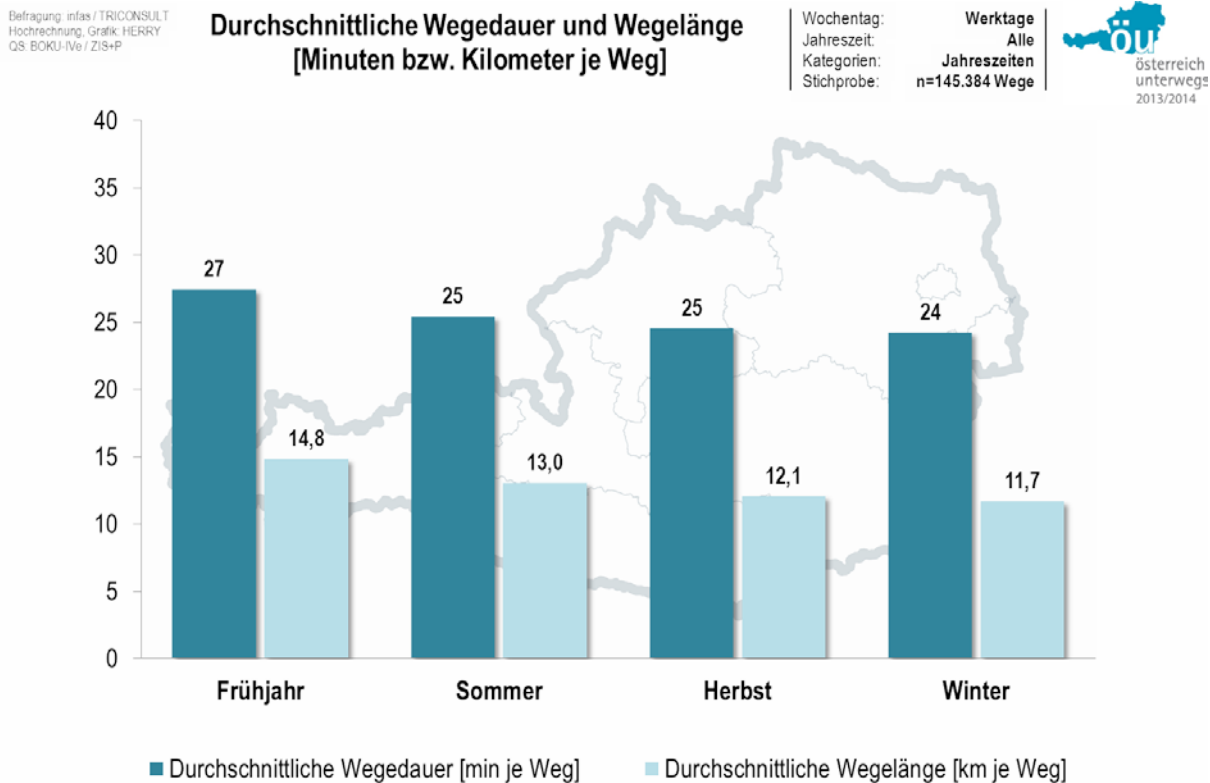


Abbildung 4.4-5: Durchschnittliche Wegedauern und -längen im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl zeigt sich im Jahresverlauf, dass insbesondere im Winter deutlich mehr zu Fuß gegangen wird – unter Beachtung der Zuordnung zum Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ (siehe Kapitel 1.4.4) – und im Herbst und Winter häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden als im Frühjahr und im Sommer (Abbildung 4.4-6). Hier ist der Anteil des ÖV am geringsten. Der Anteil der MIV-MitfahrerInnen ist über das Jahr relativ konstant, der Anteil der MIV-Lenker-Wege dagegen im Frühjahr und im Sommer höher als im Herbst und im Winter. Zwischen dem ÖV und dem MIV-Lenkerverkehr zeigt sich ein gewisser Substitutionseffekt, je größer der Anteil des MIV-Lenkerverkehrs, desto geringer ist der Anteil des ÖV und umgekehrt. Ein ähnliches Bild zeigt die Substitution zwischen dem Fußgänger- und MIV-Lenkerverkehr. Besonders stark sind die Unterschiede beim Radverkehr aus Wettergründen. Während der Radverkehrsanteil im Winter mit 5% am niedrigsten ist, ist er im Sommer mit 9% fast doppelt so hoch (hier sind starke regionale Schwankungen zu erwarten, da in größeren Städten in tieferliegenden, flachen Gebieten der Einfluss des Wetters auf das Radfahrverhalten geringer ausfallen dürfte als im Hochgebirge).



Das Frühjahr und der Herbst liegen dagegen mit einem Anteil von je gut 6% nur leicht unter dem Gesamtdurchschnitt an Werktagen (knapp 7%).

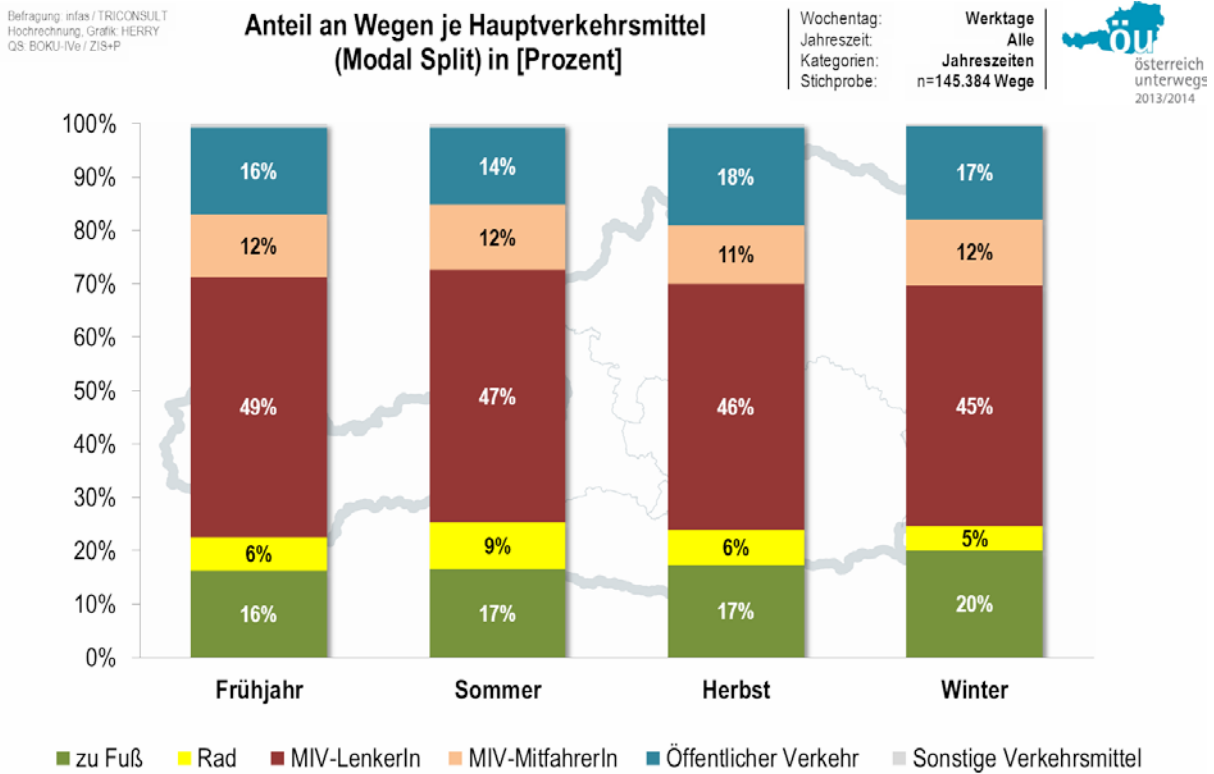


Abbildung 4.4-6: Modal-Split im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

Der Vergleich der Wegzweckanteile nach Jahreszeiten zeigt, dass im Sommer die regelmäßigen Routinewege, wie Arbeitswege und insbesondere die Schul- und Ausbildungswege, deutlich geringere Anteile gegenüber den Jahreszeiten mit wenig Urlaub aufweisen (Abbildung 4.4-7). Dem gegenüber stehen höhere Anteile an Freizeit- und Erledigungswegen im Sommer. Über das Jahr betrachtet zeigt sich erwartungsgemäß eine relativ große Schwankung der Wegzwecke des Freizeitverkehrs, des Einkaufsverkehrs und des Verkehrs der Bring- und Holwege, die bei Kindern zum Teil freizeitorientiert sind.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

## Anteil an Wegen je Wegzweck in [Prozent]

Wochentag: | Werktage  
Jahreszeit: | Alle  
Kategorien: | Jahreszeiten  
Stichprobe: | n=145.384 Wege

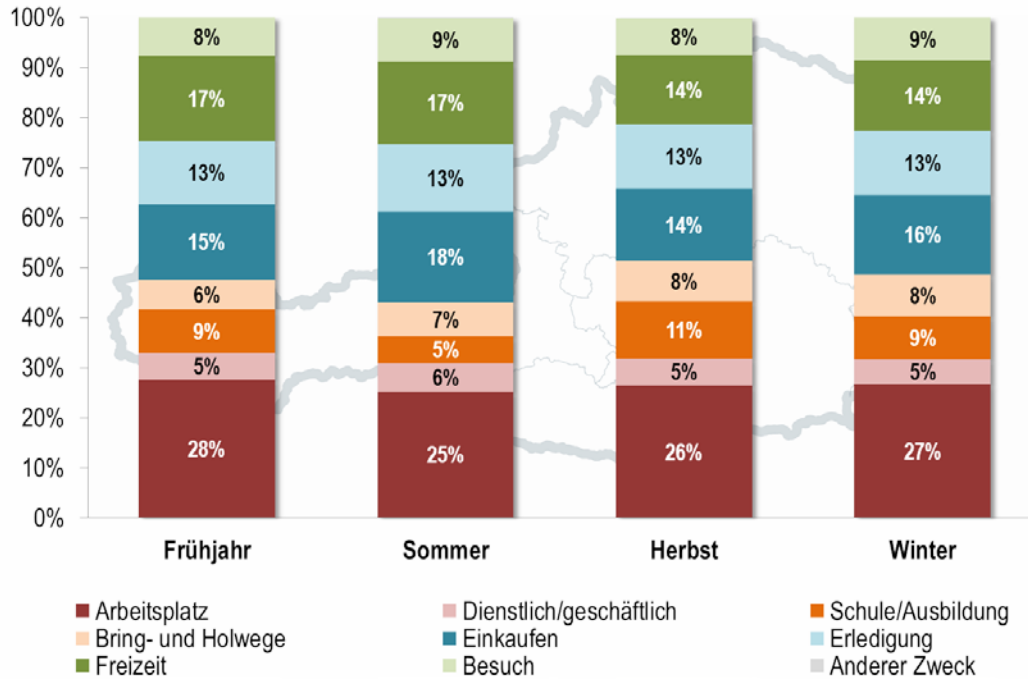


Abbildung 4.4-7: Wegzweckverteilung im Werktagverkehr in Österreich nach Jahreszeit

## 4.5 Mobilitätskennziffern nach verschiedenen Merkmalen (Werktage)

In diesem Kapitel werden einige Mobilitätskennziffern zum Verkehrsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher nach verschiedenen Merkmalen im Detail dargestellt. Auf Grund der großen Anzahl möglicher und interessanter Darstellungskombinationen handelt es sich dabei um eine Auswahl, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Es ist für die Interpretation darauf hinzuweisen, dass die statistische Betrachtung von zwei Merkmalen, z.B. der zu erklärenden Verkehrsmittelwahl und dem der Erklärung dienenden Geschlecht oder dem Bundesland, nur ein phänomenologisches und kein kausales Bild ergibt. Im Regelfall benötigt die Verkehrsmittelwahl zur ausreichenden Erklärung des Zusammenhangs eine Vielzahl von erklärenden Einflussfaktoren. Die im Folgenden dokumentierte zweidimensionale Betrachtung kann nur einen ersten Überblick geben, der keine kausalen Zusammenhänge belegt.

### 4.5.1 Werktägliche Tageswegelänge und Modal-Split im Bundeslandvergleich

Mobilität im Allgemeinen, die durchschnittliche Tageswegelänge im Besonderen, ist stark von der Raumstruktur und der räumlichen Verteilung von möglichen Zielen beeinflusst. Diese Strukturen sind einerseits das Ergebnis vorhandener oder langfristig gewachsener Gegebenheiten, andererseits sind und werden sie durch Raumordnungs- und Verkehrspolitik aktiv beeinflusst. Vergleicht man die Mobilität unterschiedlicher Raumtypen - was mit dem Vergleich von Bundesländern grundsätzlich geschieht – ist ohne eine tiefere Analyse nicht zu sagen, welche Unterschiede aufgrund vorgegebener Gegebenheiten oder unterschiedlicher politischer Steuerungen begründet sind.

Der Bundesländervergleich der werktäglichen Wegelängen (Abbildung 4.5-1) zeigt überdurchschnittlich lange Tageswege der NiederösterreicherInnen und BurgenländerInnen. Es ist davon auszugehen, dass hier die Pendelbeziehungen in den Großraum Wien einen entscheidenden Einfluss auf die Tageswegelänge haben. Hohe Tageswegelängen verzeichnet auch Kärnten. OberösterreicherInnen und SalzburgerInnen legen dagegen pro Tag deutlich kürzere Strecken zurück. Dies geschieht mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, wie weiter unten zu sehen ist. Hier dürften die in diesen Bundesländern kürzeren PendlerInnenverflechtungen hauptsächlich dafür verantwortlich sein. Erwartungsgemäß weisen die Bundesländer Wien und Vorarlberg durch ihre konzentrierte Siedlungsform die kürzesten Tageswegelängen auf, was einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat.

Befragung: ifas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

### Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und (mobiler) Person]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktag  
Gesamtjahr  
Bundesländer  
n=145.384 Wege

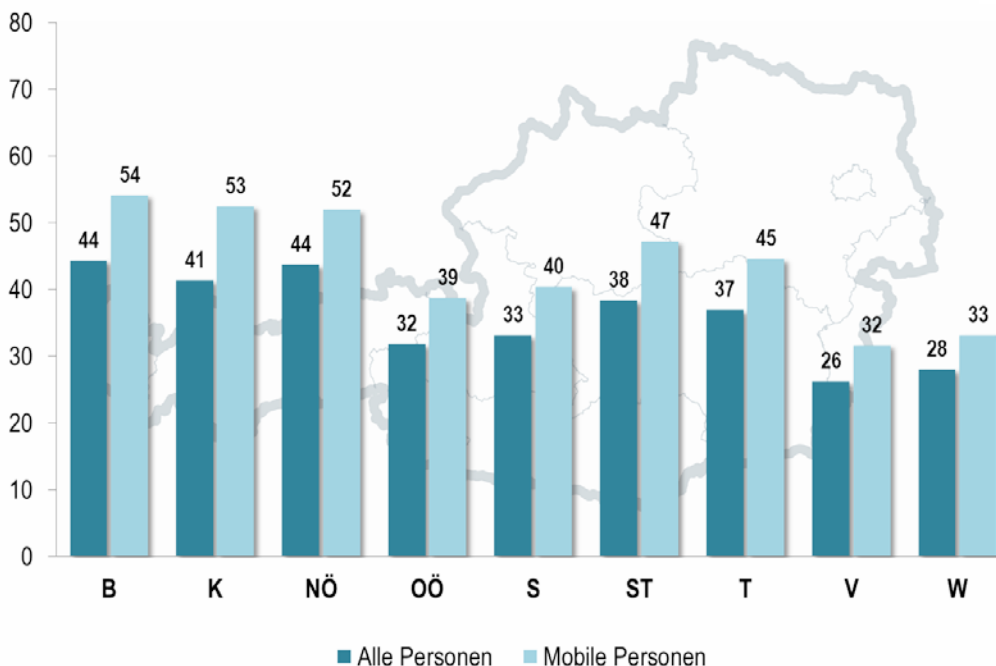


Abbildung 4.5-1: Mittlere Tageswegelänge im Werktagverkehr in Österreich je Bundesland

Im Bundesländervergleich weist werktags Wien den höchsten Anteil des Verkehrsmittels zu Fuß auf, Kärnten den niedrigsten (Abbildung 4.5-2). Dies liegt für Wien natürlich an der städtischen Struktur und einer in vielen Bereichen fußgängerfreundlichen Gestaltung mit kürzeren Wegen und in Kärnten an dem im Vergleich geringen Anteil der städtischen Wohnbevölkerung. Ursache hierfür sind die größeren Wegelängen auf Grund der unterschiedlichen Raumstrukturen. Um aufzuzeigen, in welchem Umfang diese Unterschiede durch unterschiedliche Ansätze in Verkehrs- und Raumordnungspolitik begründet liegen, wären weitergehende Analysen notwendig. In Bundesländern mit einer Bevölkerungskonzentration in den Tallandschaften liegt der Fußgängeranteil etwas höher, in flächig besiedelten Bundesländern niedriger.

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

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

13% zu finden, der niedrigste in Kärnten mit 6%. Dies liegt an der sehr unterschiedlichen Qualität des Verkehrsangebotes, aber auch an der unterschiedlichen Raumstruktur.

Der niedrigste Anteil des MIV der Wohnbevölkerung liegt werktags in Wien mit 33% aller Wege. Dieser niedrige Anteil ist durch das ausgezeichnete öffentliche Verkehrsangebot in Verbindung mit der dichten Stadtstruktur einer Großstadt und der restriktiven Verkehrspolitik in Bezug auf Pkw zu erklären. Deshalb ist Wien bezüglich des MIV-Anteils nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar. Unter den übrigen Bundesländern ist der niedrigste MIV-Anteil in Vorarlberg mit 54% zu finden, der höchste in Kärnten mit 76%.

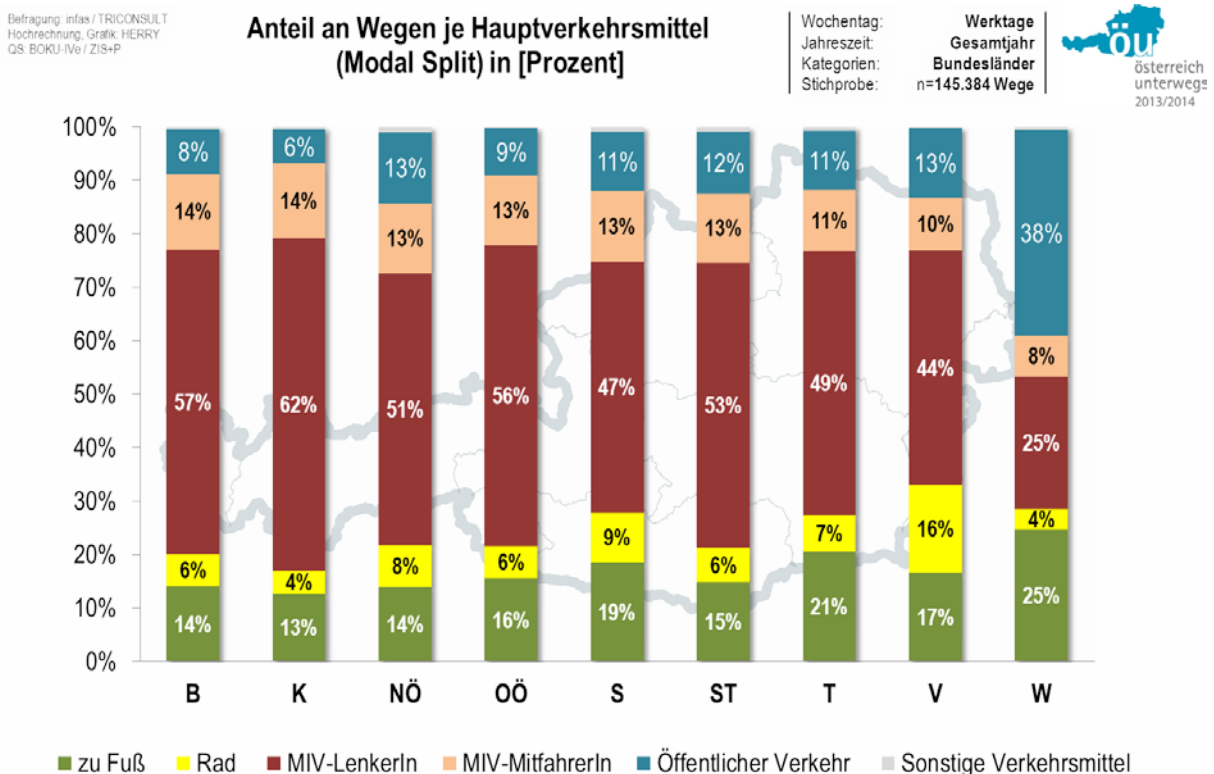


Abbildung 4.5-2: Hauptverkehrsmittel im Werktagverkehr nach Bundesländern

#### 4.5.2 Werktägliches Modal-Split und Wegzwecke nach Geschlecht

Die Unterscheidung der werktäglichen Mobilitätskennziffern nach dem Geschlecht ist für Genderanalysen von großer Bedeutung. Generell ist festzuhalten, dass das Geschlecht im Rahmen der Gewichtung und Hochrechnung in Hinblick auf die Geschlechterverteilung der Bevölkerung in den politischen Bezirken repräsentativ abgebildet wurde, genauso wie die Altersverteilung. Es zeigt sich, dass sich in den letzten Jahrzehnten das geschlechtsspezifische Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern stark angenähert hat und die Unterschiede geringer geworden sind.

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 Pkw zurück (Abbildung 4.5-3). Auch innerhalb der Pkw-Fahrten sind die Frauen deutlich seltener Lenkerinnen und wesentlich häufiger als die Männer Mitfahrerinnen. Diese Unterschiede ergeben sich aus der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sowie aus unterschiedlichen beruflichen und privaten Verpflichtungen und daraus resultierend unterschiedlichen Wegzwecken. Ob darüber hinaus unterschiedliche Einstellungen zur Nutzung der Verkehrsmittel vorliegen, bedürfte gesonderter Untersuchungen.

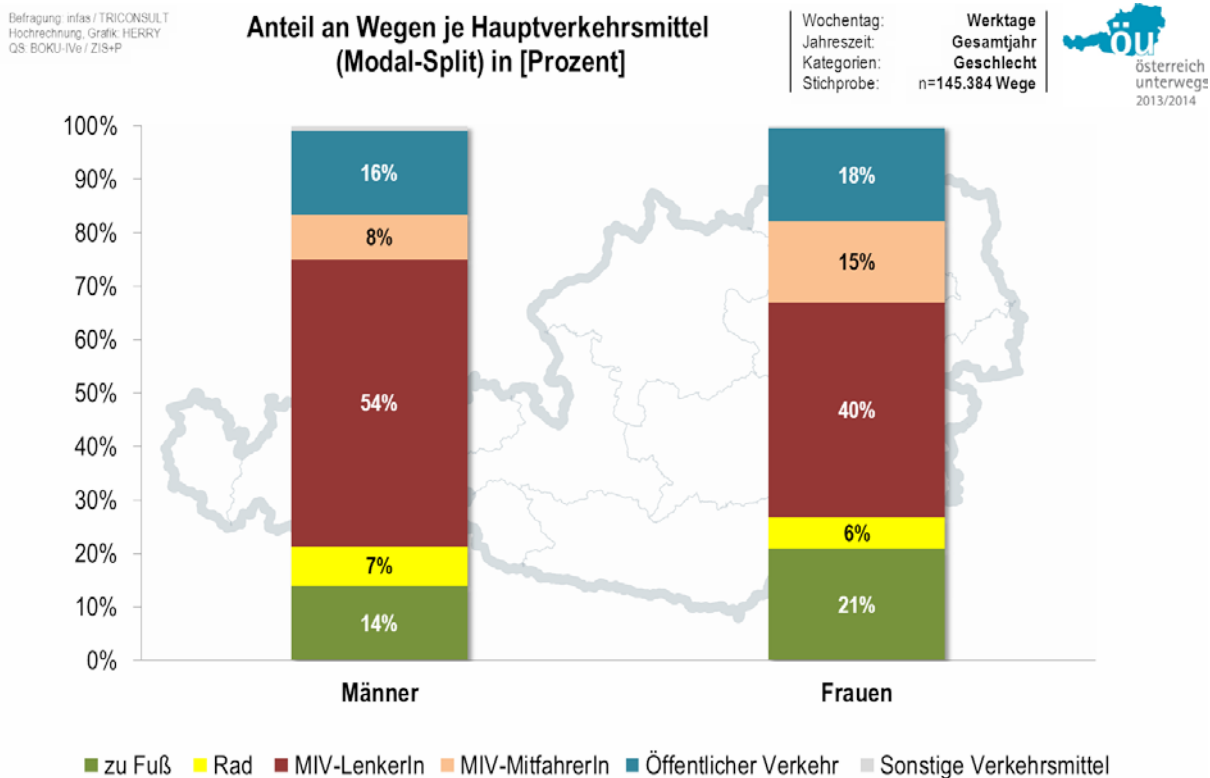


Abbildung 4.5-3: Modal-Split im Werktagverkehr nach Geschlecht

Die Darstellung nach dem Zweck der zurückgelegten Wege zeigt ein deutliches Bild (Abbildung 4.5-4). Lediglich die Anteile der Freizeitwege und der Schul-/Ausbildungswege sind bei Männern und Frauen in etwa gleich groß. Bei den Erledigungswegen und bei Wegen zum Zweck des Besuchs anderer Personen liegen die Frauen anteilmäßig leicht vor den Männern. Dies setzt sich besonders deutlich bei den Einkaufswegen und noch deutlicher beim Bringen und Holen von Personen fort. Hier ist der Anteil bei den Frauen mit 9% fast doppelt so hoch wie bei den Männern mit 5%. Demgegenüber steht ein bei Frauen deutlich geringerer Anteil an Arbeitsplatzwegen und dienstlichen Wegen als bei Männern. Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen im Mobilitätsbereich sind im Vergleich zum Jahr 1995 (siehe Kapitel 5.2.1) bezüglich der Verkehrsmittelwahl deutlich geringer geworden, bei den Wegzwecken ist eine solche Angleichung allerdings nur in geringem Ausmaß festzustellen (Abbildung 4.5-4).

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

## Anteil an Wegen je Wegzweck in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
Geschlecht  
n=145.384 Wege

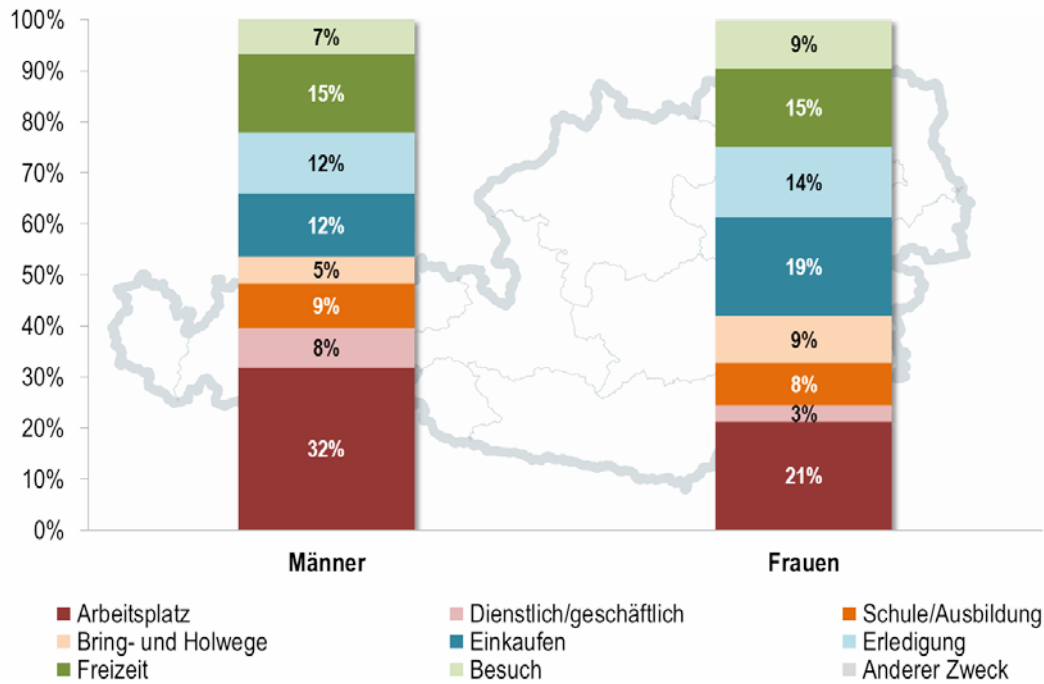


Abbildung 4.5-4: Wegzwecke im Werktagverkehr nach Geschlecht



### 4.5.3 Werktäglich Modal-Split nach Altersklassen

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich zwischen den Altersklassen erheblich (Abbildung 4.5-5). Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an und erreicht bei den 35- bis 44-Jährigen seinen größten Anteil, bei höherem Alter sinkt der MIV-Anteil wieder. Insbesondere Kinder bis 14, aber auch Jugendliche bis 19 und die älteren Personen ab 65 Jahren weisen die größten Anteile an MIV-Wegen als MitfahrerInnen auf. Auch bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen liegen Kinder bis 14 Jahre und Personen ab 65 Jahren voran. Dies ist durch die mangelnde Autoverfügbarkeit bedingt. Der Zu-Fuß-Anteil ist geprägt durch einen sprunghaften Abfall im Alter von 15 Jahren, da hier zum einen motorisierte Individualverkehrsmittel erstmals verfügbar sind, zum anderen aber auch der Öffentliche Verkehr (auf Grund der größeren Distanzen zu den Ausbildungsstellen) deutlich in dieser Altersklasse zulegt. Danach, ab einem Alter von etwa 25 Jahren, steigt der Zu-Fuß-Anteil wieder langsam an. Der Öffentliche Verkehr 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. Hier ist der Substitutionseffekt der Autonutzung deutlich erkennbar. Besonders interessant ist die Entwicklung beim Radverkehr. Während Kinder bis 14 Jahre relativ häufig Radfahren, halbiert sich der Radanteil in der Altersklasse ab 15 Jahren und erreicht bei den 20- bis 34-Jährigen den geringsten Wert. Ab dann 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. Es ist zu erwarten, dass Pedelecs, also Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb, insbesondere bei den älteren Personen zukünftig weiter in Richtung eines Anstiegs des Radanteils in dieser Gruppe wirken.

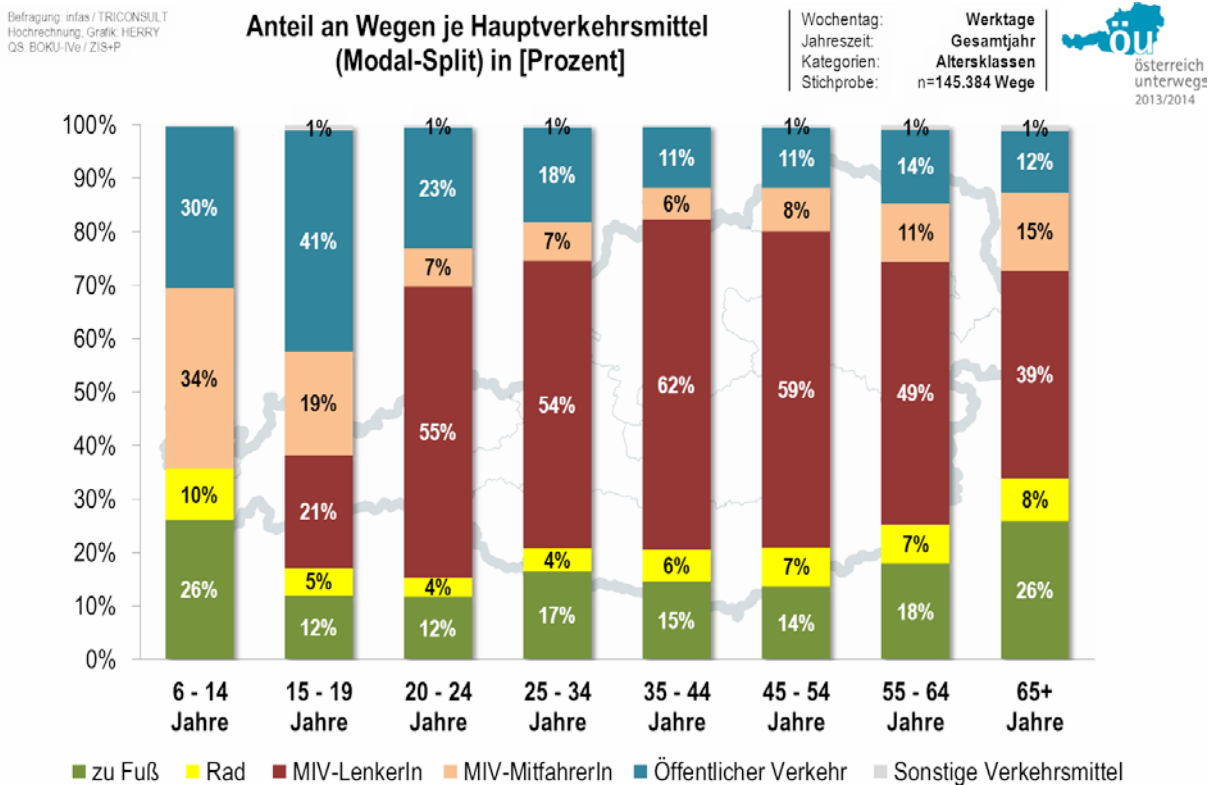


Abbildung 4.5-5: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen

#### 4.5.4 Werktäglich Modal-Split und Wegzwecke nach (Berufs-)Tätigkeit

Abbildung 4.5-6 zeigt deutlich, dass die soziale Rolle der Personen, hier vereinfacht abgebildet in Form der (beruflichen) Tätigkeit, und die damit verbundenen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. So sind Personen in Ausbildung (SchülerInnen) – die Hälfte der Wege dieser Gruppe hängt mit der Ausbildungstätigkeit zusammen – mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als MitfahrerInnen in motorisierten Individualverkehrsmitteln oder zu Fuß unterwegs. Auch der Anteil des Fahrrades ist hier, wie bei den PensionistInnen (welche erwartungsgemäß fast ausschließlich private Wege zurücklegen), höher als beim Durchschnitt der Bevölkerung. Die PensionistInnen weisen ein recht ähnliches Bild wie Personen mit „Sonstiger Tätigkeit“ (mehrheitlich Personen, die ausschließlich im Haushalt tätig sind) auf, welche aber öfter mit dem Öffentlichen Verkehr und weniger mit dem Fahrrad unterwegs sind. 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 oder nur erschwert durchführbar sind. Erwerbstätige dagegen legen zwei Drittel ihrer zur Hälfte berufsbedingten Wege mit dem Pkw zurück.

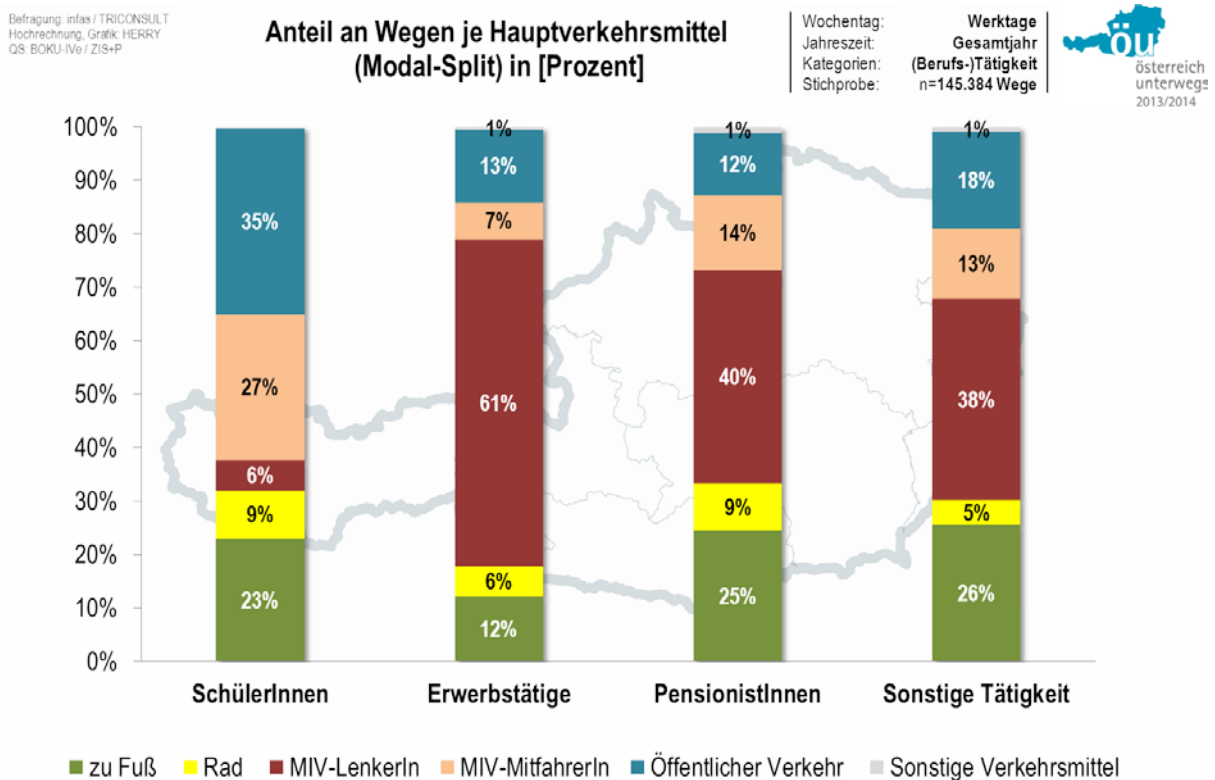


Abbildung 4.5-6: Modal-Split im Werktagverkehr nach (Berufs-)Tätigkeit

Bei unterschiedlichen (beruflichen) Tätigkeiten der Personen ändern sich natürlich auch die Zwecke, zu denen die täglichen Wege zurückgelegt werden (Abbildung 4.5-7). So bestimmen bei SchülerInnen und StudentInnen die Wege von und zur Ausbildungsstätte den Tagesablauf markant, mehr als die Hälfte der Wege dieser Gruppen dienen diesem Zweck. Ähnliches gilt auch bei Berufstätigen, die häufig an Werktagen nur die Wege in die Arbeit und danach wieder direkt nach Hause zurücklegen. Bei Personen mit seltenen Wegen im PendlerInnenverkehr, das sind im

Wesentlichen PensionistInnen und im Haushalt tätige Personen, zeigt die Wegzweckverteilung ein vollständig anderes Bild. Hier sind es vor allem Einkaufswege, private Freizeit- und Besuchswege, die dieses Bild prägen. Bei Personen, die in der Kategorie „Sonstige Tätigkeit“ zusammengefasst sind (das sind mehrheitlich Personen, die ausschließlich im Haushalt tätig sind), nimmt der Wegzweck „Bringen und Holen von Personen“ mit einem Anteil von 15% einen vergleichsweise hohen Stellenwert ein.

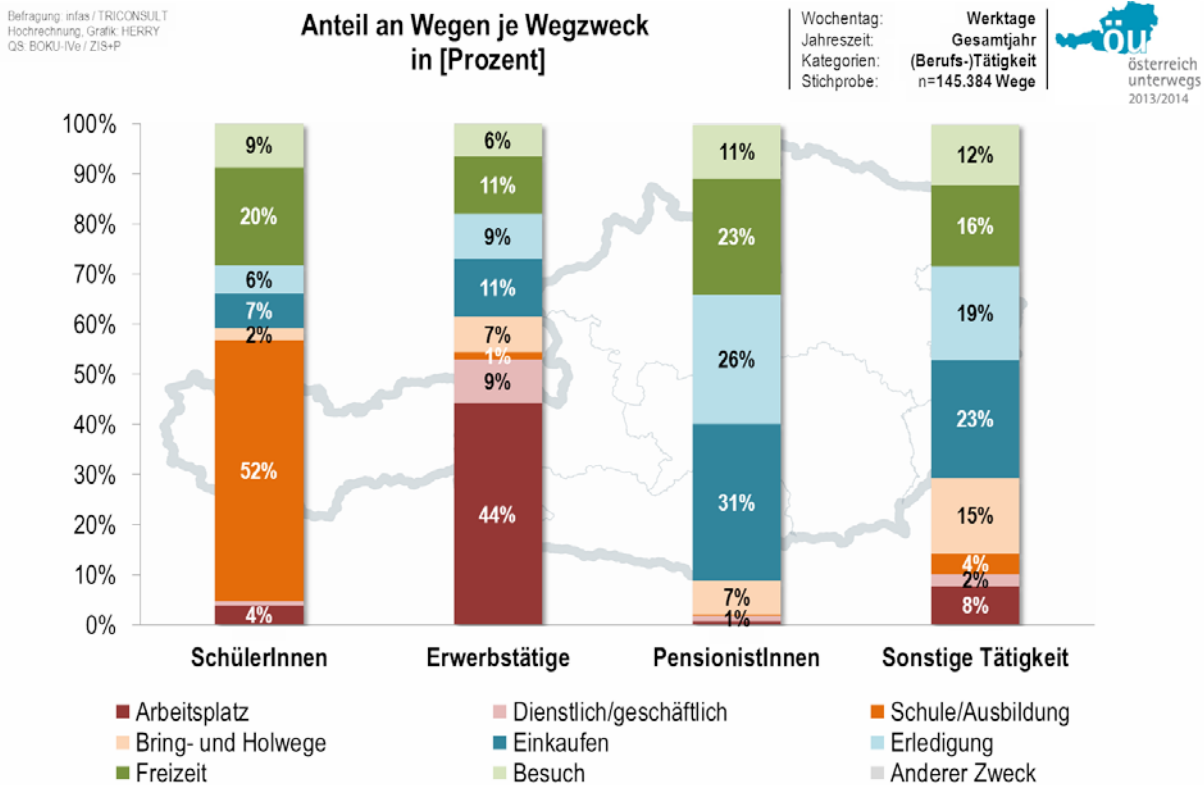


Abbildung 4.5-7: Anteil der Wegzwecke im Werktagverkehr nach Berufstätigkeit

#### 4.5.5 Werktägliches Modal-Split nach Wegzweck

Noch detaillierter als bei der Darstellung nach (Berufs-)Tätigkeit zeigen sich die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl je Wegzweck (Abbildung 4.5-8). Wege zur oder von der Arbeit werden sehr selten zu Fuß zurückgelegt. Dies erfolgt schlicht und einfach deswegen, weil der Arbeitsplatz selten in fußläufiger Erreichbarkeit des Wohnortes liegt. Der Anteil des Radverkehrs liegt dagegen im Durchschnitt, während die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (bei sehr niedrigem Besetzungsgrad) und des Öffentlichen Verkehrs bei den Arbeitsplatzwegen sehr hoch sind. Dienstliche Wege zeigen dieses Verhalten noch stärker. Diese werden zu fast 80% mit dem Pkw – auch hier fast immer alleine ohne MitfahrerInnen – zurückgelegt.

Beim Ausbildungsverkehr dominiert erwartungsgemäß der Öffentliche Verkehr, der fast für die Hälfte dieser Wege genutzt wird. Der Anteil der Fußwege liegt ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt, ebenso wie der Anteil der MIV-MitfahrerInnen. Dies ist besonders bemerkenswert, da bei den Ausbildungswegen der Anteil der MIV-LenkerInnen nur halb so groß ist. Häufig werden also vorwiegend Kinder nach wie vor mit dem Pkw zur Ausbildungsstätte gebracht.

Eine besondere Stellung hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl nimmt der Wegzweck „Bringen und Holen von Personen“ ein. Beim Bringen und Holen dominiert der motorisierte Individualverkehr ebenso stark wie bei den Dienstwegen. Dieser Zweck weist die geringsten Anteile beim Radverkehr und beim Öffentlichen Verkehr auf.

Einkaufswegen werden häufig zu Fuß (insbesondere, wenn es sich um den Einkauf für den täglichen Bedarf handelt) und auch mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei hier der MIV den größten Anteil hat, der allerdings im Gesamtdurchschnitt liegt. Sehr gering ist bei den Einkaufswegen der Anteil des Öffentlichen Verkehrs.

Private Erledigungen und der private Besuch weisen sehr ähnliche Muster bezüglich der Verkehrsmittelwahl auf. Hier ist der hohe Anteil an MitfahrerInnen im motorisierten Individualverkehr auffällig. Ein anderes Bild ergibt sich bei den reinen Freizeitwegen. Diese haben (nach den Ausbildungswegen) den geringsten Anteil an MIV-Wegen als LenkerInnen und diese Nutzung erfolgt mit einem sehr hohen Besetzungsgrad. Bei den Freizeitwegen sind die Anteile der Fuß- und Radwege am größten, während der Anteil der Wege mit dem ÖV relativ gering ist.

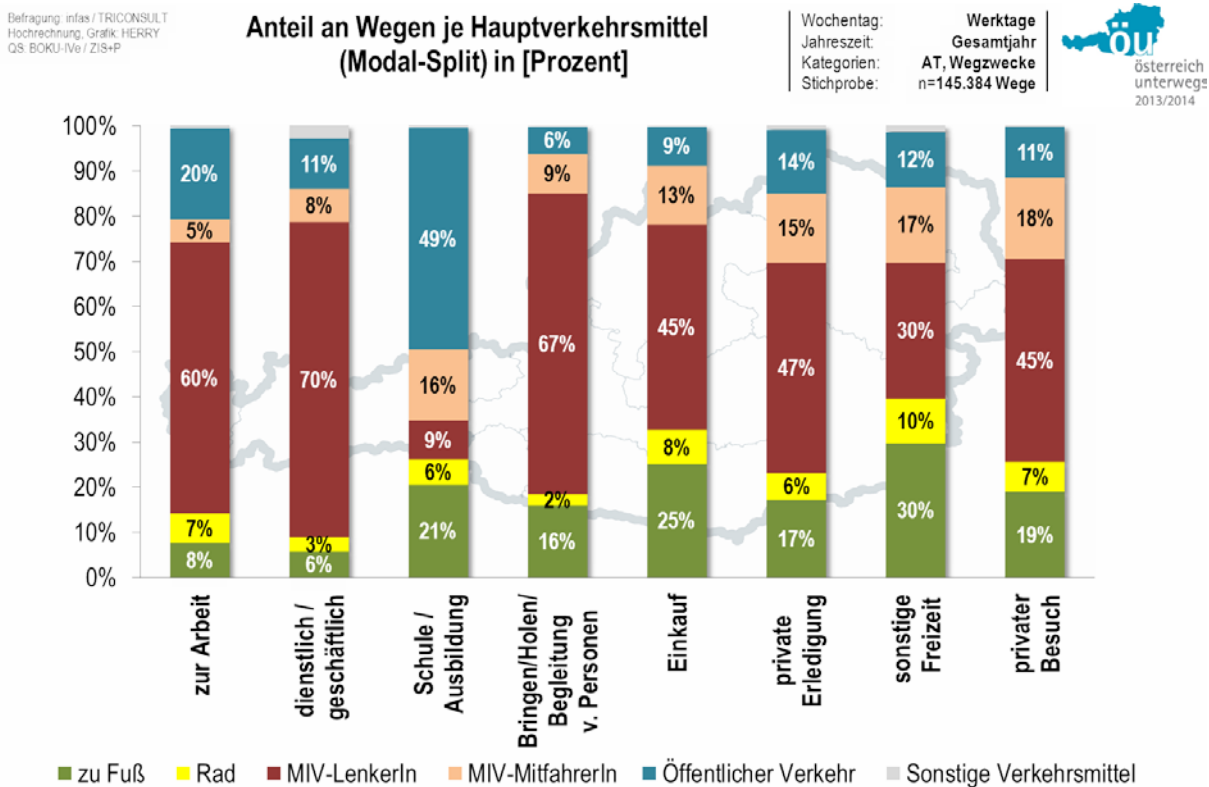


Abbildung 4.5-8: Modal-Split im Werktagverkehr je Wegzweck

#### 4.5.6 Werktägliches Modal-Split nach Pkw-Anzahl im Haushalt

Die Anzahl der Pkw in einem Haushalt steht in einem engen Verhältnis mit der Haushaltsgröße, oft sind es die Ein-Personen-Haushalte, die sich keinen eigenen Pkw leisten können oder wollen. Personen aus Haushalten ohne Pkw legen mehr als 40% ihrer Wege mit dem Öffentlichen Verkehr und ein weiteres Drittel zu Fuß zurück. Oftmals ist dieses im Sinne des Umweltgedankens vorbildliche Verhalten allerdings nicht bewusst gewählt, sondern ergibt sich aus wirtschaftlichen Zwängen und der sozialen Position der Personen. Es ist allerdings festzustellen, dass in

Großstädten der Verzicht auf einen eigenen Pkw mit der guten Erschließung durch den ÖV und der Parkplatzproblematik zusammenhängt. Je mehr Pkw in einem Haushalt verfügbar sind, desto größer wird der Anteil der von jedem einzelnen Haushaltsmitglied mit dem Pkw zurückgelegten Wege (Abbildung 4.5-9). Das hängt eng damit zusammen, dass mit der höheren Anzahl an Pkw im Haushalt für jedes einzelne Haushaltsmitglied die Verfügbarkeit eines Fahrzeugs steigt.

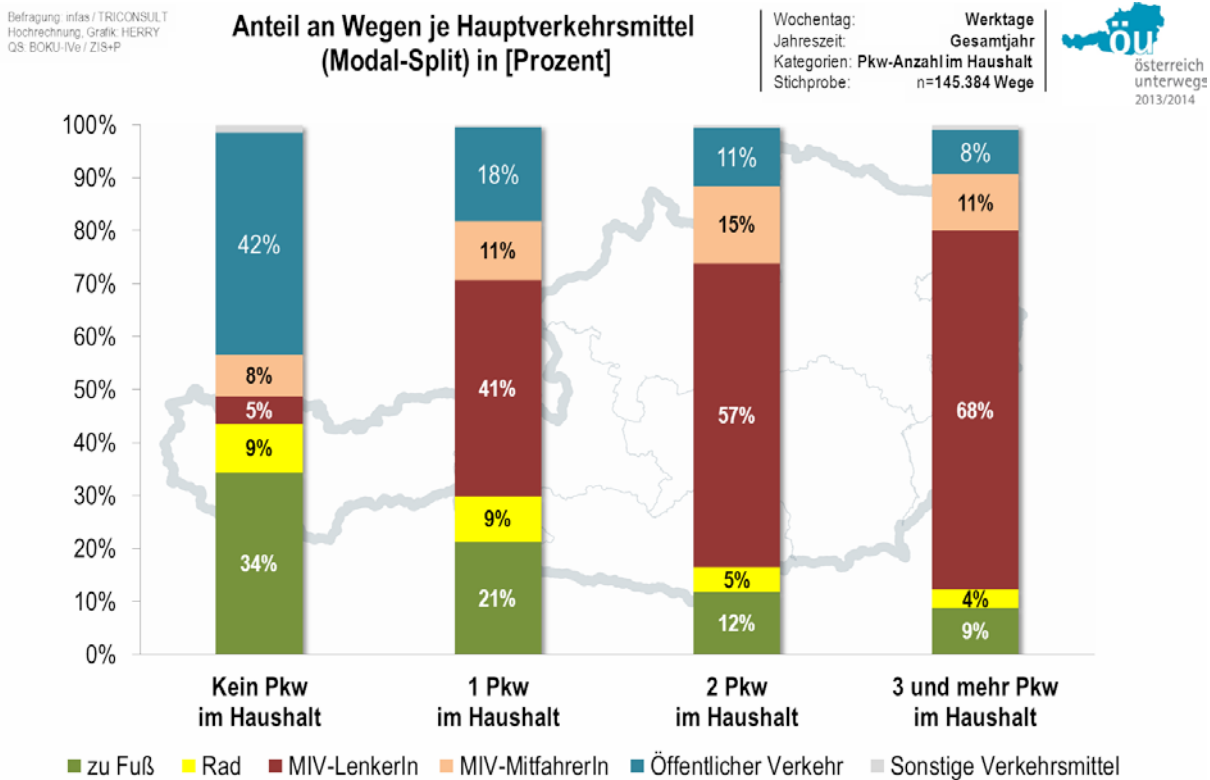


Abbildung 4.5-9: Modal-Split im Werktagverkehr nach Pkw-Anzahl im Haushalt

#### 4.5.7 Werktägliches Modal-Split nach Zeitkartenbesitz für den Öffentlichen Verkehr

Verfügt eine Person über eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr, wird diese intensiv genutzt, die Hälfte der zurückgelegten Wege wird dann im Mittel mit dem ÖV unternommen (Abbildung 4.5-10). Auch der Anteil der Fußwege liegt bei diesen Personen über dem Durchschnitt. Bei Personen, die keine Zeitkarte besitzen, sinkt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf 6% im Mittel. Der Zeitkartenbesitz ist also ein wesentlicher Treiber für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Um Zeitkarten für die Kundinnen und Kunden attraktiv zu machen, braucht es ein entsprechend gutes Angebot an ÖV-Verbindungen, Taktfrequenz, Komfort und Information. Es zeigen sich folgende Zusammenhänge: Je geringer die Autoverfügbarkeit ist, desto größer ist der Zeitkartenbesitz. Der Zeitkartenbesitz variiert stark nach soziodemographischen Merkmalen der Befragten wie Alter, Berufstätigkeit etc.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

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

Wochentag: | Werktag  
Jahreszeit: | Gesamtjahr  
Kategorien: | ÖV-Zeitkartenbesitz  
Stichprobe: | n=145.384 Wege

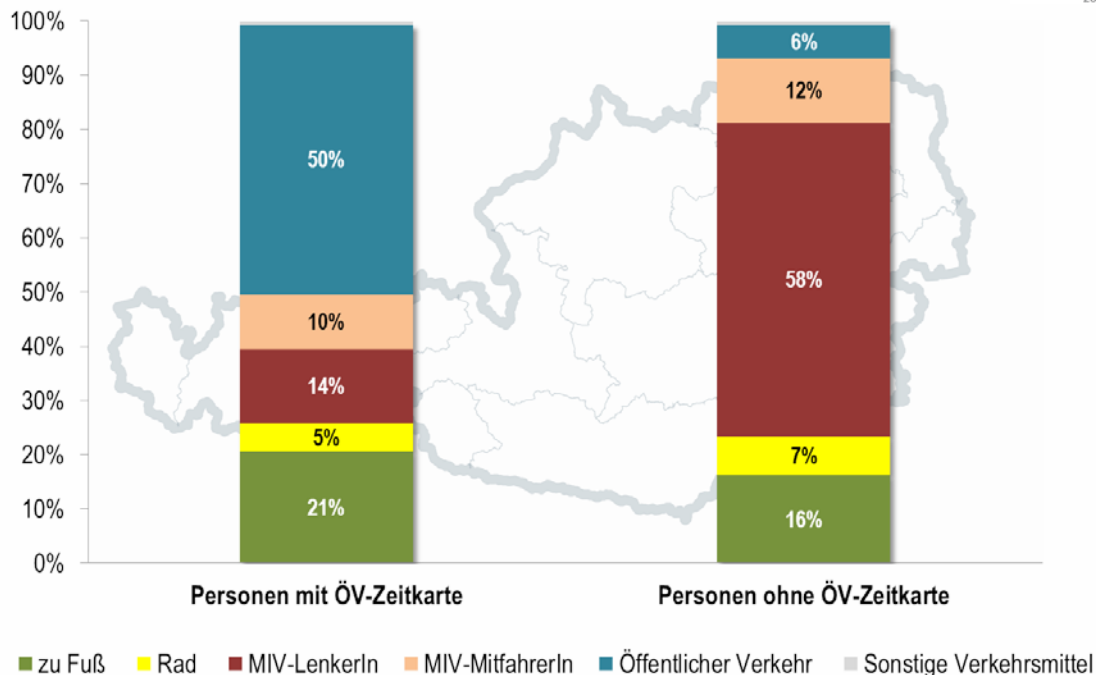


Abbildung 4.5-10: Modal-Split im Werktagverkehr nach Zeitkartenbesitz für den ÖV

#### 4.5.8 Werktägliches Modal-Split nach Erreichbarkeit einer Haltestelle für den Öffentlichen Verkehr

Die nachfolgende Abbildung 4.5-11 ist ein Beleg dafür, dass für die Häufigkeit der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs insbesondere die Nähe des Wohnortes zu einer Haltestelle (mit für die einzelnen Personen relevantem Angebot) entscheidend ist. Ist eine Haltestelle innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichbar, beträgt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal-Split fast 20%. Benötigen die Personen mehr als 15 Minuten zu Fuß zur nächsten Haltestelle, sinkt dieser Anteil auf nur mehr 8%. Die Erreichbarkeit einer Haltestelle des ÖV ist eng verbunden mit der räumlichen Lage des Wohnorts: je ländlicher der Wohnbezirk, desto weiter entfernt ist im Durchschnitt die nächste Haltestelle. Dementsprechend steigt bei diesen Personen der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

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

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
Erreichbarkeit ÖV  
n=145.384 Wege

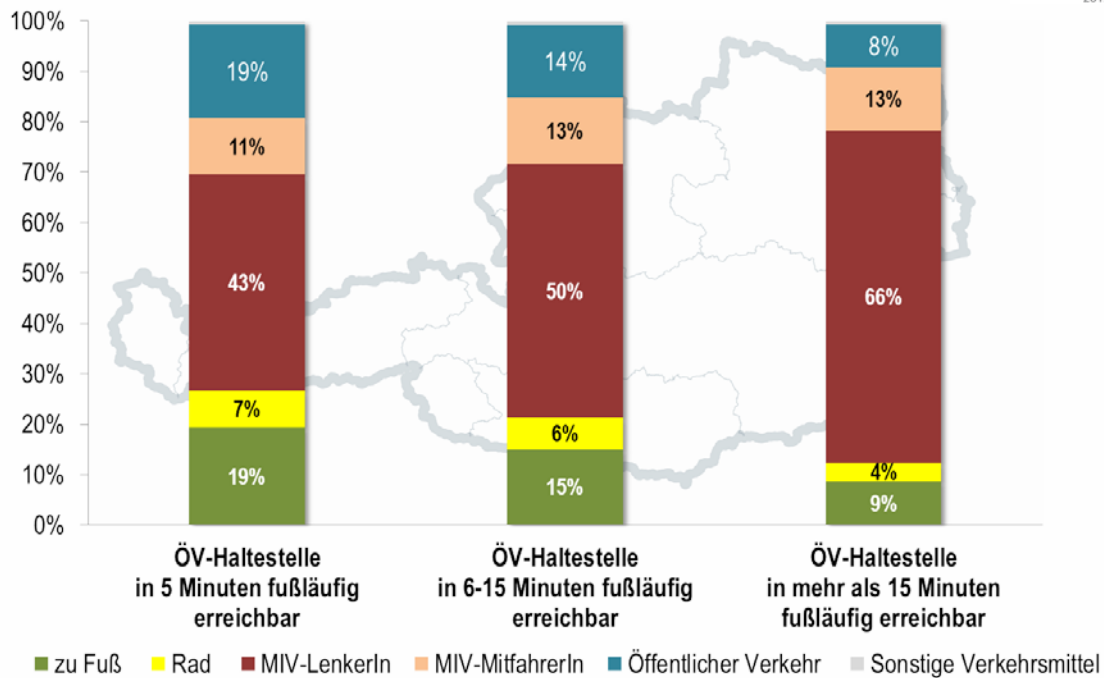


Abbildung 4.5-11: Modal-Split im Werktagverkehr nach Erreichbarkeit einer ÖV-Haltestelle

#### 4.5.9 Werktäglicher Modal-Split nach Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsort

Einen sehr großen Einfluss auf die Pkw-Nutzung bei berufstätigen Personen (am Arbeitsweg) hat die Verfügbarkeit eines (persönlichen) Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsplatz (Abbildung 4.5-12). Betrachtet man nur die Wege zum Arbeitsplatz, legen Personen mit verfügbarem Abstellplatz mehr als drei Viertel aller Arbeitsplatzwege mit dem Pkw als LenkerIn zurück. Bei Personen ohne persönlichen Abstellplatz am Arbeitsort sinkt dieser Anteil auf unter ein Drittel, dem gegenüber steht ein sehr hoher Anteil an Wegen mit dem Öffentlichen Verkehr bei diesen Berufstätigen von 44%. Auch hier ist zu bedenken, dass insbesondere in Städten oftmals kein Abstellplatz am Arbeitsplatz zur Verfügung steht und gleichzeitig das Angebot an Öffentlichem Verkehr deutlich besser ist als am Land.



Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel  
(Modal-Split) der Berufstätigen in [Prozent]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien: **Abstellplatz Arbeitsort**  
Stichprobe: **n=78.257 Wege**

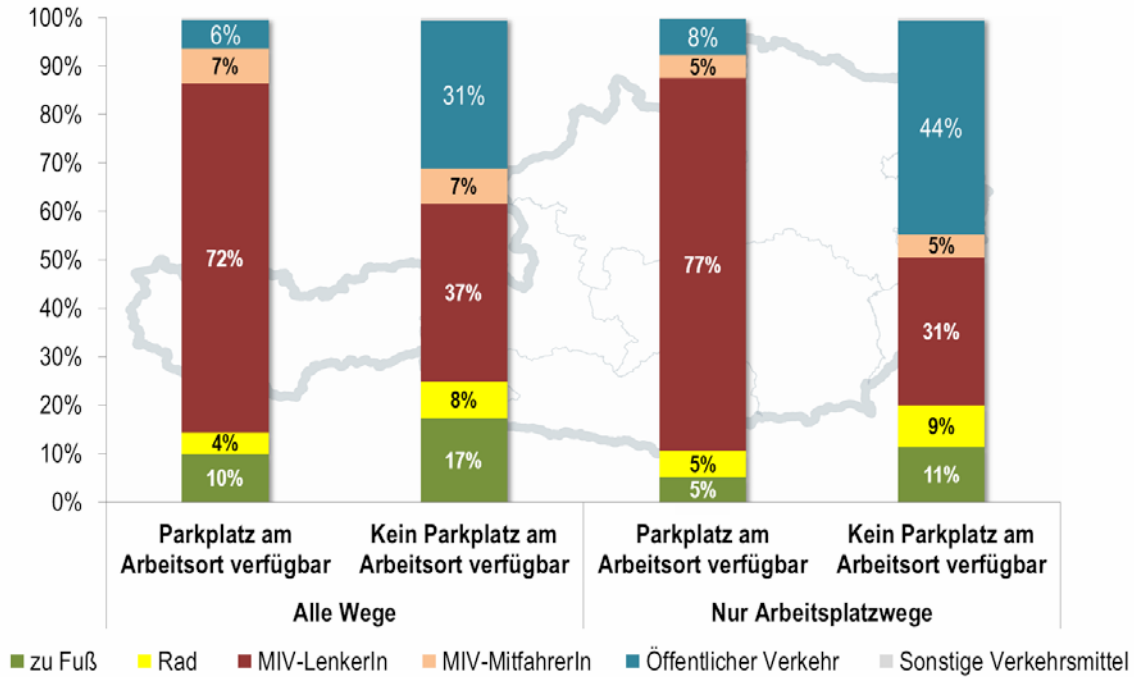



Abbildung 4.5-12: Modal-Split im Werktagverkehr nach Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsort

#### 4.5.10 Werktäglicher Modal-Split nach Betreuungstätigkeiten

27% der befragten Personen betreuen Kinder oder andere Personen, vorwiegend aus dem familiären Umfeld. Es zeigt sich, dass sich das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl von Personen mit Betreuungstätigkeit von jenen ohne Betreuungstätigkeit deutlich unterscheidet. Personen mit einer Autoverfügbarkeit sind eher in der Lage spezielle Betreuungsaufgaben zu übernehmen. Oftmals stehen mit der Betreuungstätigkeit Bring- und Holwege in Zusammenhang, die zu zwei Drittel mit dem Pkw zurückgelegt werden. Dementsprechend liegt der Anteil der MIV-Wege als LenkerIn bei Personen mit Betreuungstätigkeit deutlich höher (Abbildung 4.5-13), der Anteil des Öffentlichen Verkehrs deutlich niedriger als bei Personen ohne Betreuungstätigkeit.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

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

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien: **Betreuungspflichten**  
Stichprobe: n=145.384 Wege

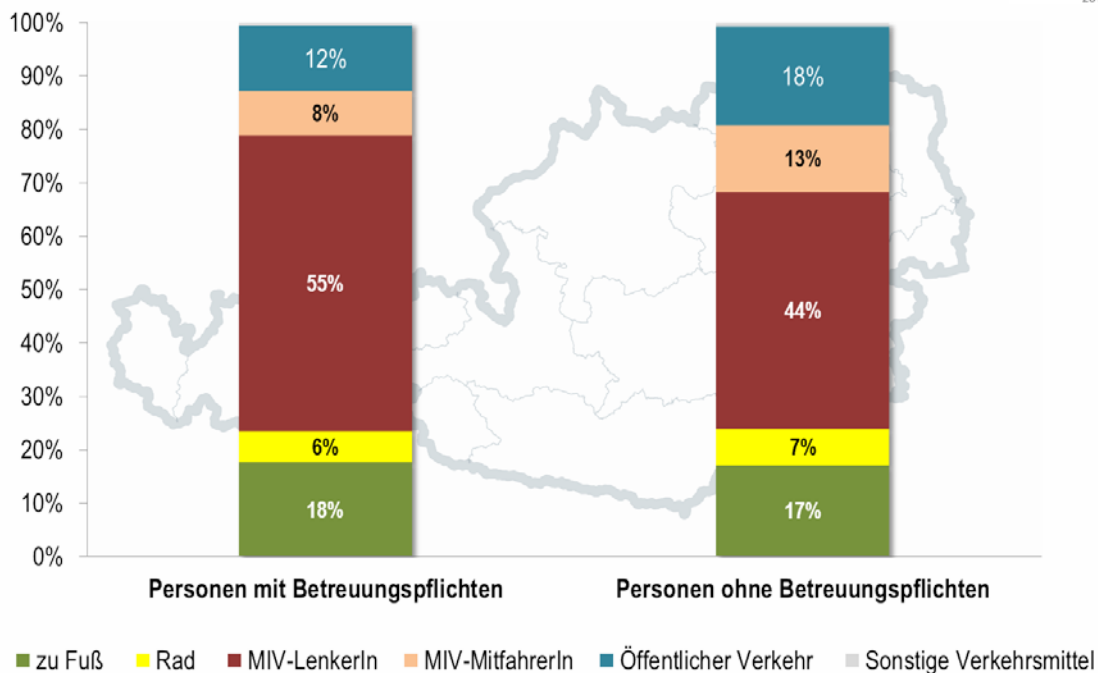



Abbildung 4.5-13: Modal-Split im Werktagverkehr nach Betreuungspflichten

#### 4.5.11 Werktägliche Wegelängenverteilung je Verkehrsmittel

Je nach Verkehrsmittel werden unterschiedlich lange Strecken zurückgelegt. Wie sich die Wegelängensklassen je Verkehrsmittel zusammensetzen, zeigt Abbildung 4.5-14. Bereits hier ist ersichtlich, dass viele der mit dem MIV als LenkerIn zurückgelegten Wege relativ kurz sind und durchaus auch mit dem Fahrrad oder sogar zu Fuß zurückgelegt werden könnten. Allerdings steht dieser Potentialnutzung das Faktum entgegen, dass viele kurze Wege Teil einer aus mehreren Wegen bestehenden Wegekette sind und das Auto für Folgewege nicht zurückgelassen werden kann. Zwei Drittel der Fußwege sind kürzer als 1 km (der Durchschnitt liegt bei 1,4 km) und 85% der Wege mit dem Fahrrad sind kürzer als 5 km, weitere 10% sind zwischen 5 und 10 km lang. Der Öffentliche Verkehr wird erst ab einer Distanz von 2,5 km häufiger genutzt. Das liegt daran, dass für kurze Wege der zu- und Abgangsweg und die Wartezeit im Verhältnis zur Wegelänge im ÖV ein zu großes Gewicht haben. Ein Viertel der ÖV-Wege ist zwischen 2,5 und 5 km lang, zwei Drittel sind länger als 5 km.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil der Wegelängerklassen  
in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien: Hauptverkehrsmittel  
Stichprobe: n=145.384 Wege

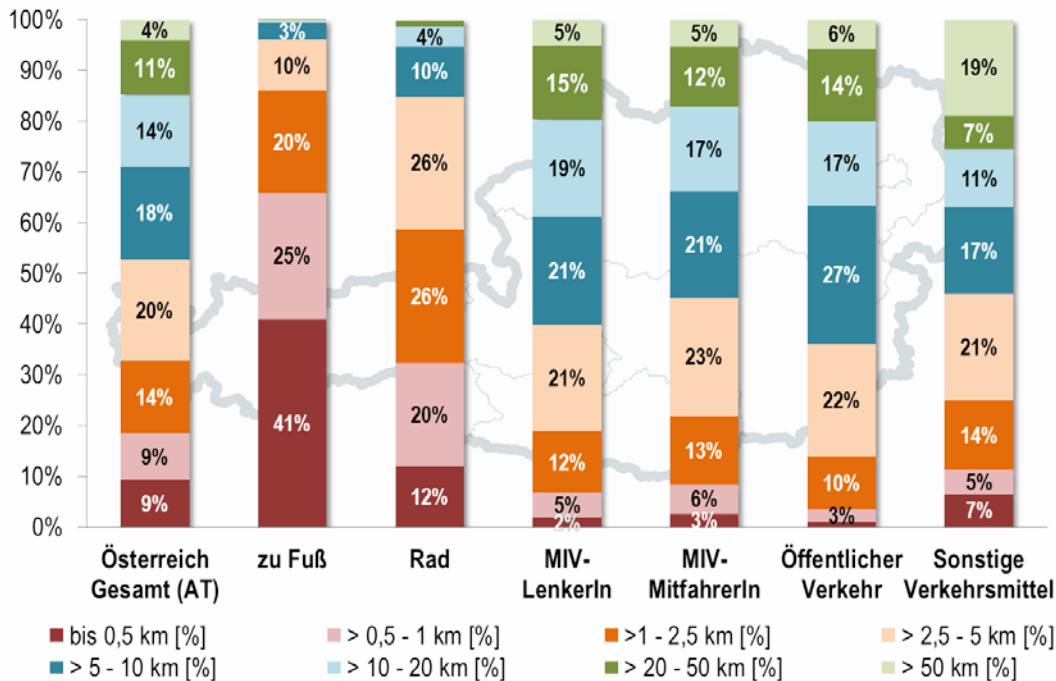



Abbildung 4.5-14: Anteile der Wegelängerklassen im Werktagverkehr je Verkehrsmittel

Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege, gemessen als Anteil in %, bereits nach der angegebenen Wegelänge (km) enden (Abbildung 4.5-15). Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Wegelänge teilweise durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten. So zeigt sich, dass 7% MIV-Lenkerwege bereits nach 1 km enden und somit – falls keine anderen beschränkenden Faktoren (z.B. Warentransport, auf das Auto bezogene Wegeketten) vorhanden sind – auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. 19% dieser Wege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Wegdistanz mit dem Fahrrad von rund 3,5 km. In Summe enden 40% der MIV-Lenkerwege nach max. 5 km und könnten teilweise – bezogen auf die Wegelänge – mit dem Rad oder auch mit einem Elektrofahrrad zurückgelegt werden.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Summenhäufigkeit der Wegelängerklassen  
je Hauptverkehrsmittel und Österreich Gesamt (AT)  
in [Prozent]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien: **Wegelängerklassen**  
Stichprobe: **n=145.384 Wege**

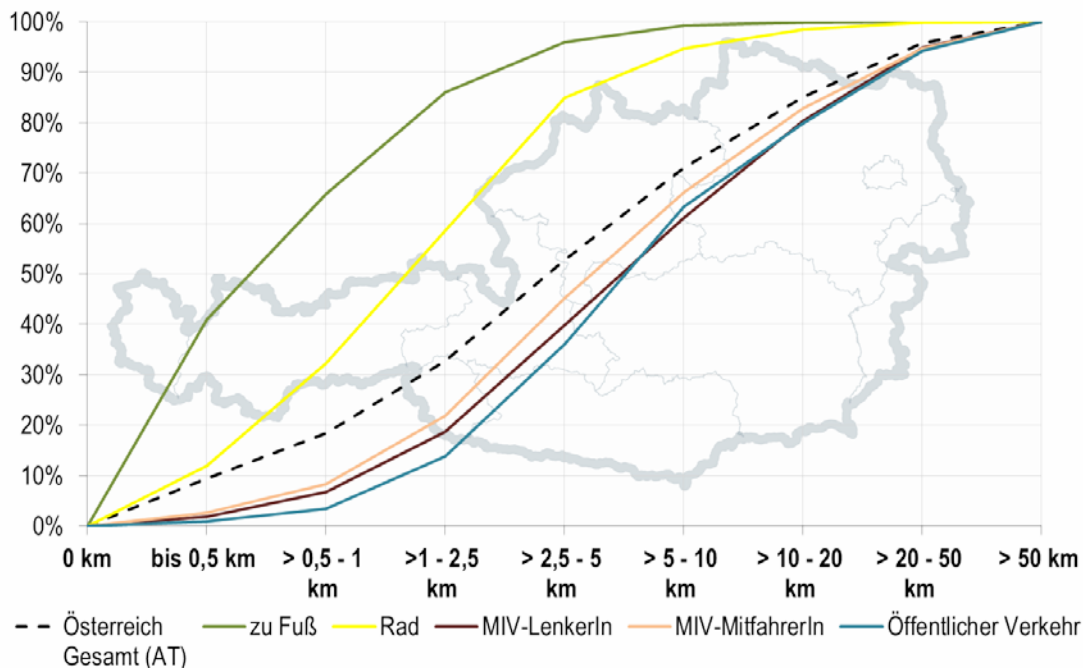



Abbildung 4.5-15: Summenhäufigkeit der Wegelängen je Hauptverkehrsmittel im Werktagverkehr

#### 4.5.12 Werktäglicher Anteil der intermodalen ÖV-Wege (Park&Ride bzw. Kiss&Ride, Bike&Ride)

Ein ÖV-Weg wird hier als intermodal bezeichnet, wenn innerhalb dieses Weges neben zumindest einem Öffentlichen Verkehrsmittel auch ein Individualverkehrsmittel genutzt wird, d.h. für das Teilstück des Weges (= Etappe) zur oder von den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs kommt ein Individualverkehrsmittel zum Einsatz. Die Zu- und Abgangs- oder Verbindungswegetappen zu Fuß, die praktisch immer vorkommen, werden bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Letztendlich stellt eine Fußwegetappe keine Fahrzeugnutzung dar, auch wenn diese als Verkehrsmittel definiert ist. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind in dieser Darstellung Umstiege bzw. Wechsel zwischen den verschiedenen Öffentlichen Verkehrsmitteln, z.B. wenn eine Person mit dem Bus zum Bahnhof kommt und dann mit der Bahn zum Zielort weiterfährt.

Insbesondere außerhalb der Städte, dort, wo die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs seltener zu Fuß erreichbar sind, ist oft ein Individualverkehrsmittel als Zubringer zum ÖV notwendig. Durchschnittlich wird bei jeder achten Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr ein Individualverkehrsmittel zur oder von der Haltestelle genutzt. In drei Viertel der Fälle ist dies ein motorisiertes Individualverkehrsmittel, in einem Viertel der Fälle wird das Fahrrad genutzt (Abbildung 4.5-16). Wenn ein MIV als Zu- und Abgangsfahrzeug benutzt wird, ist grundsätzlich zwischen Park&Ride (hier wird das Auto an der Haltestelle oder Bahnhof abgestellt bzw. geparkt) und Kiss&Ride (hier bringt eine andere Person die ÖV-NutzerIn zur Haltestelle oder Bahnhof, verabschiedet sich mit einem „Kuss“ und parkt das Auto nicht dort) zu unterscheiden (in Abbildung 4.5-16 werden diese beiden Formen zusammen genommen dargestellt). Große Unterschiede

bestehen zwischen den Raumtypen der Bezirke, während in den Städten für die ÖV-Nutzung nur sehr selten ein weiteres Fahrzeug notwendig ist, sieht es in den zentralen und peripheren Bezirken vollkommen anders aus. Rund ein Viertel der Wege mit dem Öffentlichen Verkehr werden als intermodale Wege in Kombination mit einem Individualverkehrsmittel unternommen. Auch hier dominiert der motorisierte Individualverkehr deutlich, immerhin 6 bis 7% der ÖV-Wege werden aber als intermodale Wege in Kombination mit dem Fahrrad unternommen.

Betrachtet man nur die Wege mit der Eisenbahn und Schnellbahn (Abbildung 4.5-17), zeigen sich deutlich höhere Anteile intermodaler Bahn-Wege. In peripheren Bezirken beinhaltet die Hälfte aller Wege mit der Bahn als Hauptverkehrsmittel auch eine Zubringerwegetappe mit dem motorisierten Individualverkehr oder mit dem Fahrrad, wobei das Fahrrad in Kombination mit der Bahn rund ein Viertel der intermodalen Wege ausmacht. In Städten ist der Anteil der intermodalen Bahn-Wege mit in Summe 10% relativ gering.

Es ist der Vollständigkeit halber darauf hinzuweisen, dass es noch andere Formen gibt, wie z.B. „Share&Ride“ (die Fahrt zum Bahnhof erfolgt in Form einer Fahrgemeinschaft) oder Park&Bike (das Auto wird am Innenstadtrand bei einer Parkgarage abgestellt und das eigene oder ein geliehenes Fahrrad wird für die letzte Wegetappe genutzt). Diese Formen kommen allerdings relativ selten vor.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS BOKU-IVe / ZIS+P

**Anteil intermodaler Wege mit  
Öffentlichen Verkehrsmitteln in [Prozent]**

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:

Werktage  
Gesamtjahr  
AT, Raumtypen  
n=22.594 ÖV-Wege

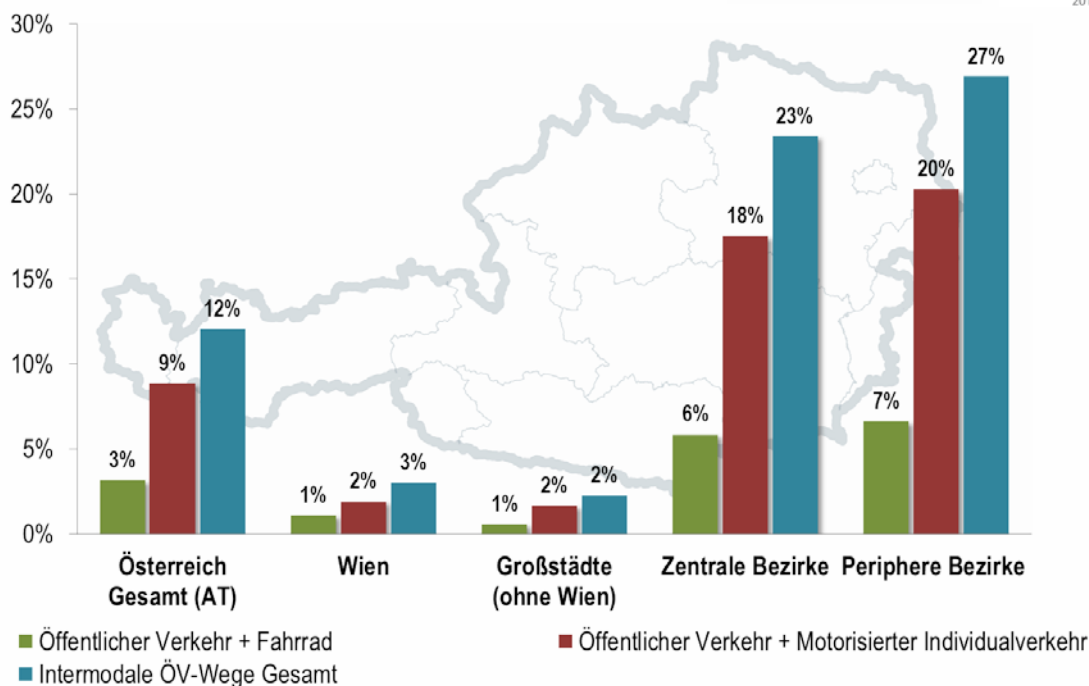


Abbildung 4.5-16: Anteil intermodaler Wege an den ÖV-Wege im Werktagverkehr

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

**Anteil intermodaler Wege mit  
der Eisenbahn/Schnellbahn in [Prozent]**

Wochentag: Werktage  
Jahreszeit: Gesamtjahr  
Kategorien: AT, Raumtypen  
Stichprobe: n=5.546 Bahn-Wege

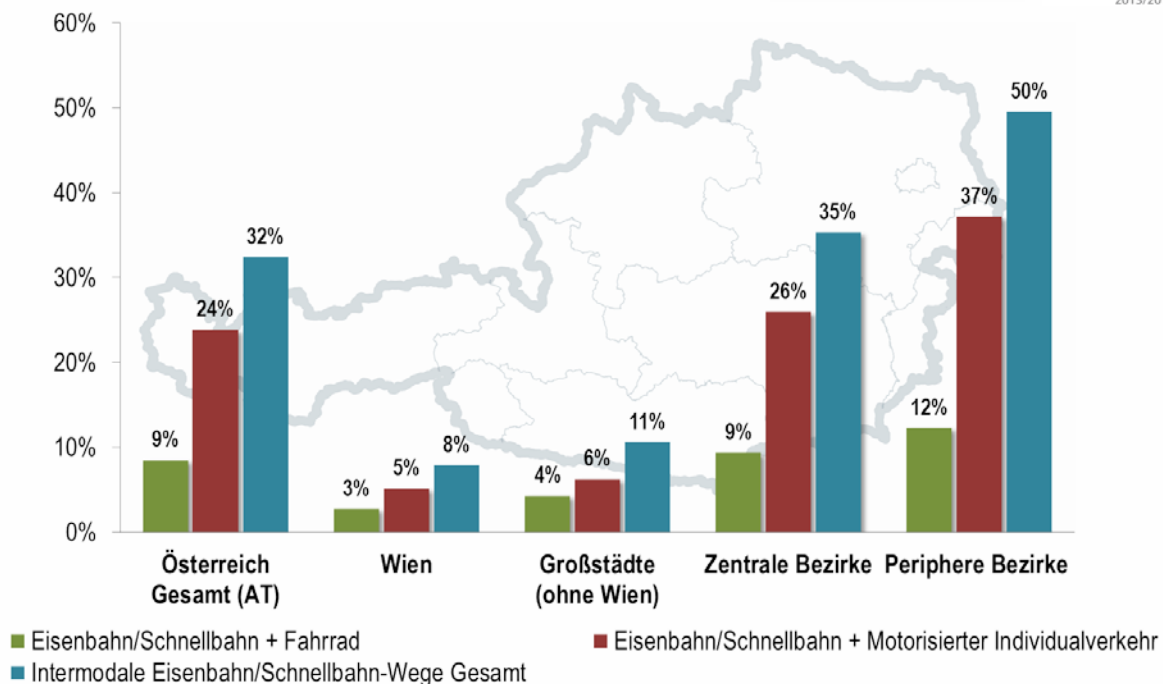


Abbildung 4.5-17: Anteil intermodaler Wege an den ÖV-Wegen mit der Bahn im Werktagverkehr

#### 4.5.13 Werktägliche Startzeiten der Wege nach Wegzweck

Erwartungsgemäß ist das Verkehrsaufkommen nicht gleichmäßig auf den Tag verteilt, sondern unterliegt starken Schwankungen im Tagesverlauf. Abbildung 4.5-18 zeigt, wann (zu welcher Stunde) die an einem Werktag zurückgelegten Wege beginnen, und zwar unterschieden nach Wegzweck.

An Werktagen ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen der beginnenden Wege stark an und erreicht ab 7 Uhr den höchsten Wert des Tages. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder, erreicht zwischen 11 und 14 Uhr einen weiteren und ab 17 Uhr einen dritten Höhepunkt. Die beiden weiteren Höhepunkte fallen allerdings geringer aus als der morgendliche Tageshöchstwert. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Betrachtung der Startzeiten der Wege nicht die Verkehrsspitzen des Wegenetzes repräsentiert, da bei diesen auch die Wegedauer eine Rolle spielt.

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



Schülerinnen und Schüler nach Hause kommt – nicht so groß aus, bzw. verteilt er sich auf einen größeren Zeitraum.

Bei den privaten Wegen und Freizeitwegen zeigt sich, dass Einkaufswege häufig am Vormittag erledigt werden, während private Erledigungen gleichmäßiger über den Tag verteilt sind. Dagegen weisen private Besuche und Freizeitwege ein anderes Muster auf. Diese haben ihre anteiligen Höchstwerte zwischen 17 und 20 Uhr.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS BOKU-IVe / ZIS+P

### Beginnzeiten der Wege nach Wegzwecken in [Prozent]

Wochentag:                      Werktag  
Jahreszeit:                    Gesamtjahr  
Kategorien:                    Uhrzeit  
Stichprobe:                    n=145.384 Wege

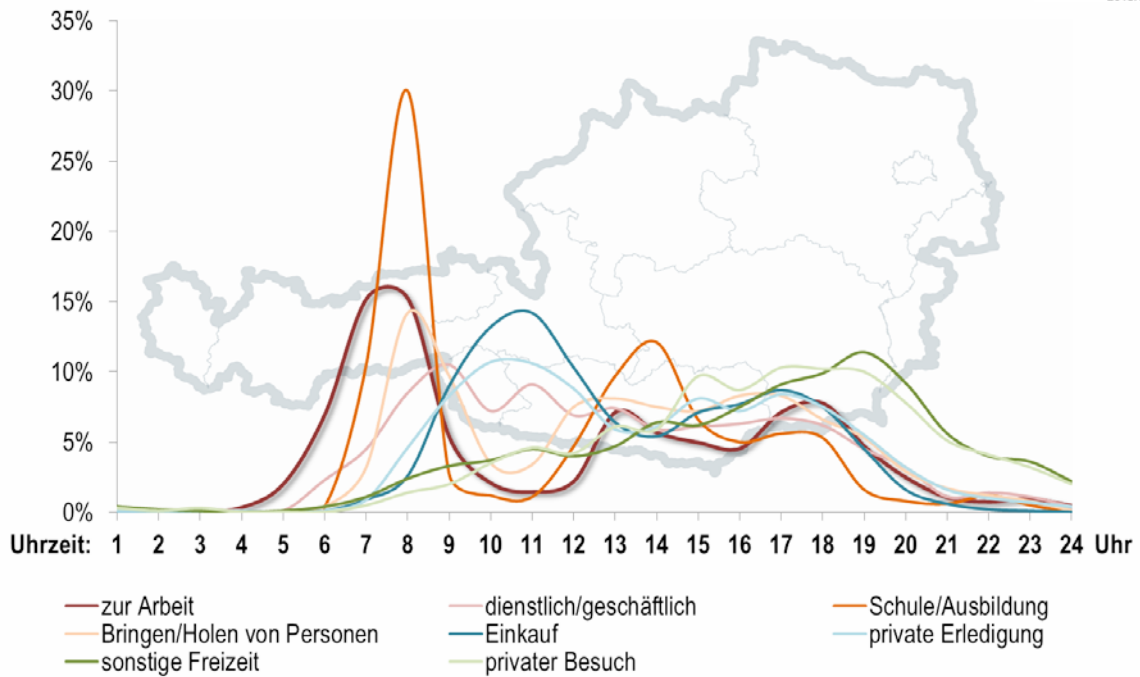


Abbildung 4.5-18: Startzeiten der Wege nach Wegzweck im Werktagverkehr



## 5 Entwicklung des werktäglichen Mobilitätsverhaltens der ÖsterreicherInnen seit 1995 bis 2013/14

---

Der Vergleich der Mobilitätskennziffern der beiden bundesweiten Mobilitätserhebungen 1995 und „Österreich unterwegs 2013/14“ für den Herbst ermöglicht eine detaillierte Darstellung der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens – unterschieden nach den 4 Raumtypen der politischen Bezirke – in den letzten 20 Jahren. Der Vergleich bezieht sich dabei ausschließlich auf die Herbst-Ergebnisse im Werktagverkehr der aktuellen Erhebung, da im Jahr 1995 nur im Herbst und kein Wochenendverkehr erfasst wurde. **Die hier dargestellten Ergebnisse aus der Erhebung 2013/2014 unterscheiden sich daher geringfügig von jenen, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden.**

Die Erhebungsmethode der österreichweiten Erhebung 1995 ist relativ gut mit „Österreich unterwegs 2013/14“ vergleichbar, allerdings ist bei der Interpretation der Ergebnisse auf die Unterschiede der angewendeten Methoden zu achten. **Kleinere Unterschiede in den Ergebnissen können methoden- oder stichprobenbedingt sein.** Es zeigen sich trotz dieses Umstands sehr deutliche Entwicklungstrends für manche Mobilitätsindikatoren, die erfahrungsgemäß als valide einzustufen sind. Deshalb ist bei der Interpretation der Entwicklung primär das Augenmerk auf jene Aspekte zu legen, bei denen die Differenzen im zeitlichen Vergleich entsprechend groß sind.

Während soziodemographische Merkmale in der Erhebung *Österreich unterwegs* direkt abgefragt wurden und die diesbezüglichen Veränderungen seit 1995 in Kapitel 3 ausführlich erörtert sind, ist darauf hinzuweisen, dass jedoch keine Merkmale bezüglich der allgemeinen Raumstruktur abgefragt wurden. Eine tiefgehende Analyse zum Thema Veränderung der Raumstrukturen ist daher nicht Gegenstand dieses Berichts. Da sich aber die Raumstrukturen seit 1995 ebenfalls verändert haben – jedoch nicht gleichmäßig in allen Teilregionen Österreichs (z.B.: ländlicher Raum, Ballungsräume sowie Entstehung der sogenannten „Speckgürtel“ um die Ballungsräume) – können diese Veränderungen mitunter maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse ebenfalls zu berücksichtigen.

### 5.1 Entwicklung des werktäglichen Mobilitätsverhaltens nach Raumtypen der Bezirke

Generell ist beim Vergleich der Ergebnisse zu berücksichtigen, dass sich die soziodemographische Bevölkerungsstruktur in den vergangenen rund 20 Jahren deutlich verändert hat. Somit ist ein Teil der Unterschiede bei den wesentlichen Mobilitätsindikatoren nicht auf ein geändertes Mobilitätsverhalten einzelner Personengruppen, sondern teilweise auf eine geänderte Zusammensetzung der Bevölkerung zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich auch die raumstrukturellen Gegebenheiten (z.B. Zersiedelung, Einkaufszentren am Stadtrand) sowie die persönlichen Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsoptionen (z.B. Führerscheinbesitzquoten, Autoverfügbarkeit) deutlich verändert. Einige der personenbezogenen Entwicklungen in diesen Bereichen wurden bereits in Kapitel 3 dargestellt.

### Anteil mobiler Personen an Werktagen

Der Anteil jener Personen, die an einem durchschnittlichen Werktag im Herbst ihr Haus oder ihre Wohnung verlassen, ist seit 1995 um 3 Prozentpunkte auf 85% gestiegen (Abbildung 5.1-1). Am stärksten ist dieser Anstieg in den peripheren Bezirken, in Wien ist dagegen – auf hohem Niveau – sogar ein leichter Rückgang der werktätlich mobilen Personen festzustellen. Ein Grund für den starken Anstieg der mobilen Personen in peripheren Bezirken ist die in diesem Raumtyp besonders stark gestiegene Pkw- und Führerschein-Verfügbarkeit unter der Bevölkerung. Diese ermöglicht das Erreichen von Zielen, die zuvor auf Grund der Entfernung nicht erreichbar waren, und diese Möglichkeit wird offenbar auch genutzt.

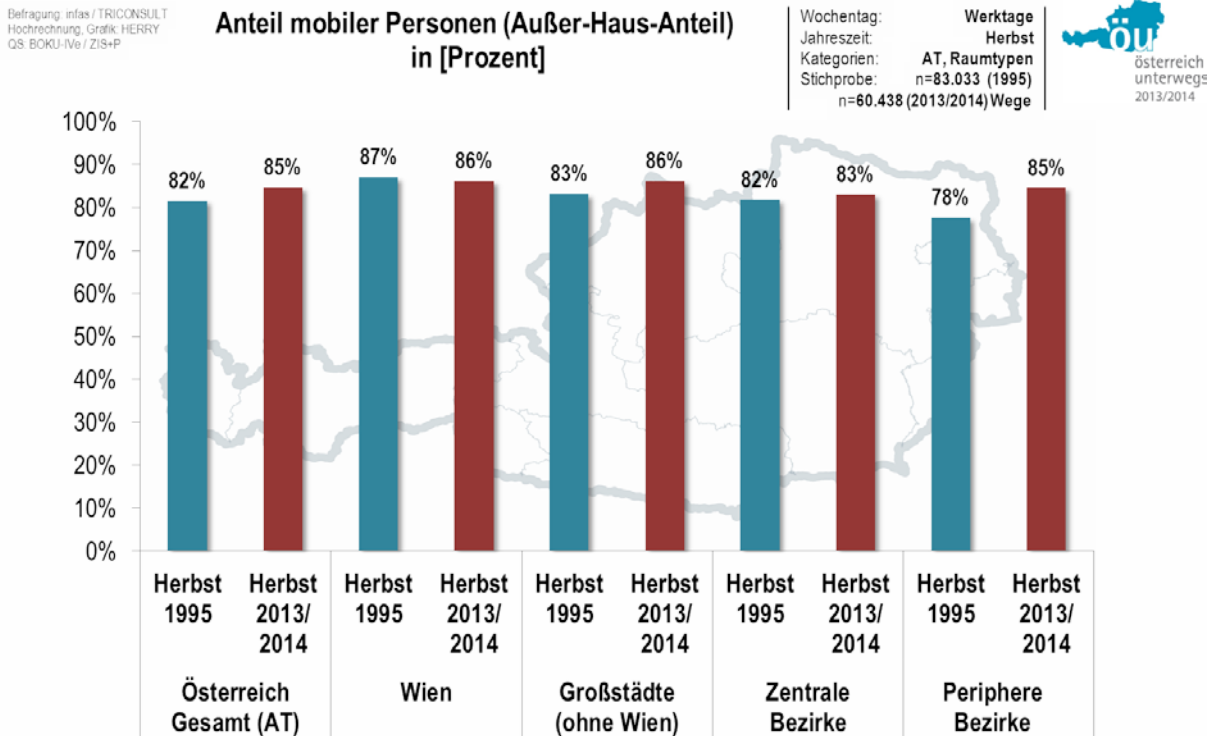


Abbildung 5.1-1: Außer-Haus-Anteil im Zeit-Vergleich nach Raumtypen im Werktagverkehr

### Mittlere Tageswegehäufigkeit an Werktagen

Anders als beim Anteil mobiler Personen ist bei der durchschnittlichen Anzahl der pro Tag und Person zurückgelegten Wege seit 1995 ein leichter Rückgang festzustellen (Abbildung 5.1-2). Das bedeutet, die Bevölkerung ist zwar an einem Werktag im Schnitt häufiger außer Haus unterwegs, legt dann aber weniger Wege zurück. Diese Entwicklung tritt in allen Raumtypen in ähnlicher Form auf, unabhängig davon, ob man die mittlere Tageswegehäufigkeit auf alle Personen oder nur auf die mobilen Personen bezieht. Einzige Ausnahme sind die peripheren Bezirke, hier ist die Anzahl der Wege pro Person im Durchschnitt gleich geblieben, nicht aber die Anzahl der Wege je mobiler Person (diese ist auch hier rückläufig). Die Gründe dafür sind vielfältig, insbesondere sind hier die Entwicklungen seit 1995 im Freizeit- und Einkaufsbereich mitverantwortlich. War es vor 20 Jahren noch notwendig, für unterschiedliche Aktivitäten wie Einkaufen, private Erledigung oder Freizeitaktivitäten (wie Essen oder ins Kino gehen) unterschiedliche Orte aufzusuchen, werden diese Aktivitäten heute oftmals in multifunktionalen Einkaufs- und Freizeitzentren an ein und

demselben Ort erledigt. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die Möglichkeiten, die das Internet heute bietet, im Jahr 1995 praktisch noch nicht verfügbar waren. Dies betrifft insbesondere Einkaufsaktivitäten, aber auch im beruflichen Bereich gibt es Entwicklungen wie beispielsweise Tele-Working, die in Richtung einer geringeren Anzahl an Wegen pro Person wirken.

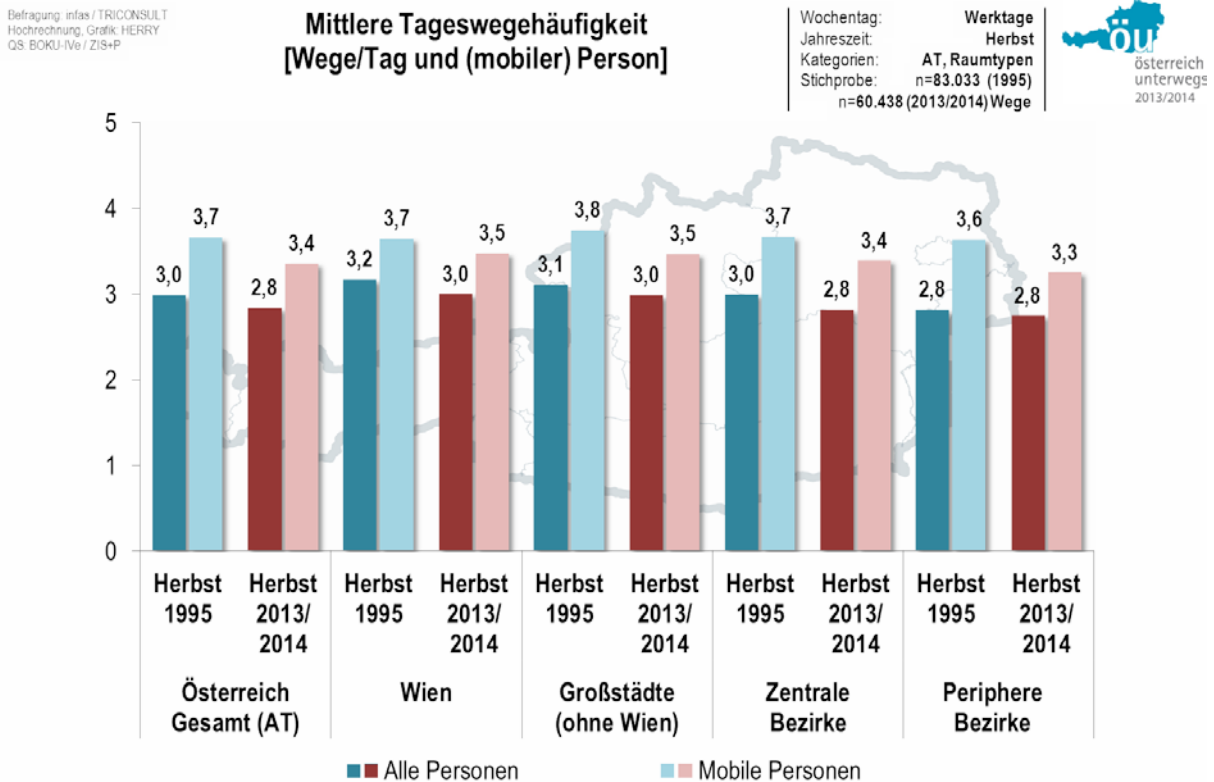


Abbildung 5.1-2: Wege pro (mobiler) Person im Zeit-Vergleich nach Raumtypen im Werktagverkehr

### Mittlere Tageswegedauer und Tageswegelänge

Die mittlere Tageswegedauer, also jene Zeit, die eine Person pro Tag im Verkehr verbringt, ist im Vergleich zum Jahr 1995 etwa gleich geblieben bzw. bezogen auf die mobilen Personen sogar leicht zurückgegangen (Abbildung 5.1-3). Lediglich in peripheren Bezirken, dort, wo die pro Tag zurückgelegten Strecken am längsten sind und auch am stärksten gestiegen sind, ist die mittlere Tageswegedauer pro Person ebenfalls gestiegen. Es ist darauf hinzuweisen, dass Teile dieser Unterschiede auch durch methodische Effekte bedingt sein können.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

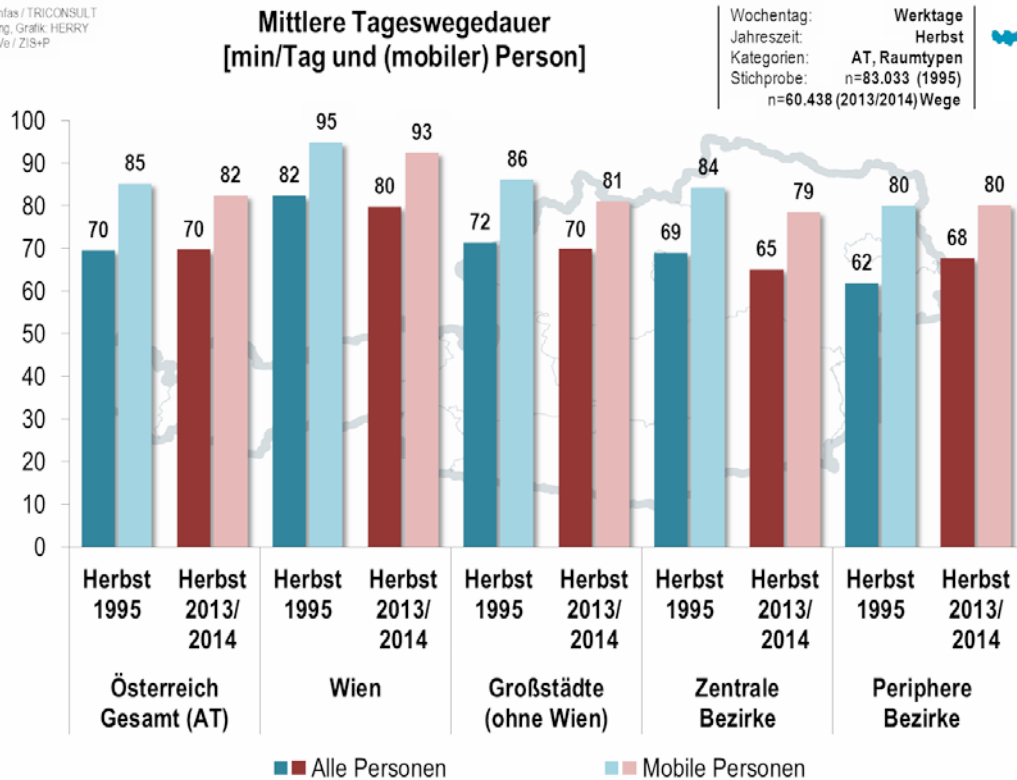


Abbildung 5.1-3: Mittlere Tageswegedauer im Zeit-Vergleich nach Raumtypen der Bezirke im Werktagverkehr

Die mittlere Tageswegedauer ist in Zusammenhang mit der mittleren Tageswegelänge, also der pro Person und Tag im Verkehr zurückgelegten Strecke, zu sehen. Anders als bei der Dauer zeigt sich bei der durchschnittlich zurückgelegten Strecke ein Anstieg in allen Raumtypen, der in den peripheren Bezirken am deutlichsten ausfällt (Abbildung 5.1-4). Für diesen Anstieg sind im Wesentlichen Veränderungen in der Raumstruktur, Zersiedelung und Verschlechterungen der kleinräumigen Versorgungsqualität für den täglichen Bedarf, vom Lebensmitteleinkauf bis hin zur ärztlichen Versorgung, verantwortlich. Dass trotz gestiegener Tageswegelängen die Tageswegedauern im Durchschnitt annähernd gleich geblieben sind, ergibt sich aus einer damit in Zusammenhang stehenden geänderten Verkehrsmittelwahl und den daraus resultierenden höheren durchschnittlichen Geschwindigkeiten. Insbesondere ist hier die Zunahme der MIV-Lenkerwege zu beachten. Die Zunahme der Tageswegelänge ist als relativ gesichertes Ergebnis zu werten. Dagegen sind die Unterschiede beim Anteil der mobilen Bevölkerung, der Tageswegehäufigkeit und Tageswegedauer verhältnismäßig gering, sodass hier erhebungsmethodische Aspekte einen wesentlichen Einfluss haben können.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

### Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und (mobiler) Person]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:  
n=60.438 (2013/2014) Wege

Werktag  
Herbst  
AT, Raumtypen  
n=83.033 (1995)  
österreich  
unterwegs  
2013/2014

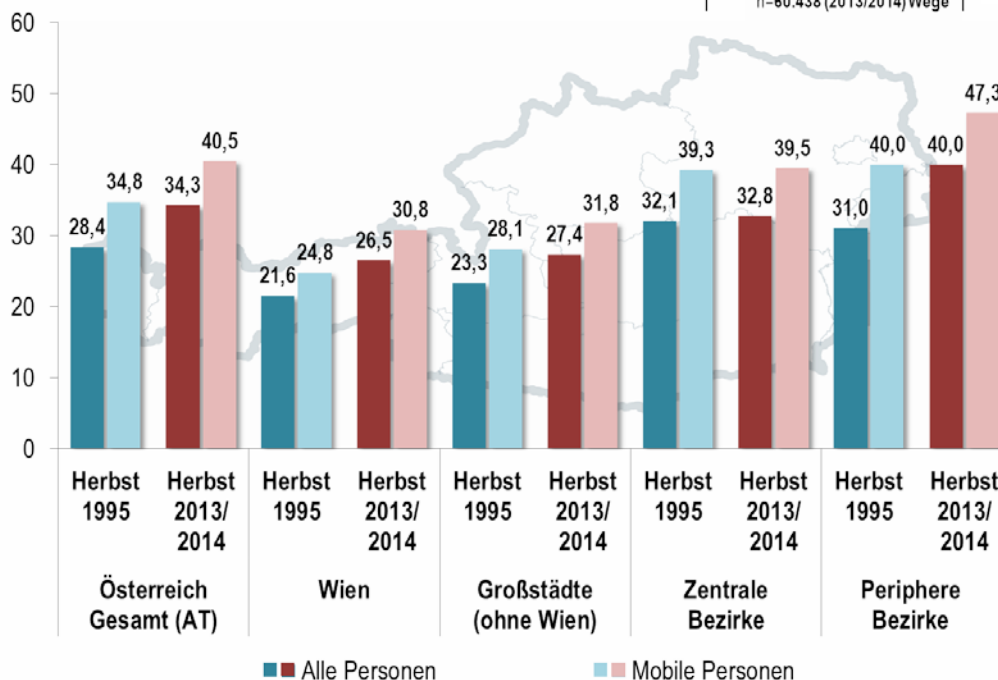


Abbildung 5.1-4: Mittlere Tageswegelänge im Zeit-Vergleich nach Raumtypen der Bezirke im Werktagverkehr

### Mittlere Länge und Dauer von Wegen

Betrachtet man die Einzelwege, ist ersichtlich, dass die durchschnittliche Wegelänge seit dem Jahr 1995 um rund 27% gestiegen ist, während die durchschnittliche Wegedauer je Weg an Werktagen nur um ca. 6% gestiegen ist (Abbildung 5.1-5). Die Ursachen für diese Entwicklung liegen unter anderem in der Entwicklung der Raumstrukturen und damit in Zusammenhang stehenden längeren Wegestrecken sowie der gestiegenen Verfügbarkeit über motorisierte Verkehrsmittel, Veränderungen bei Haushaltsgrößen, veränderte Formen von Lebensgemeinschaften, Patchworkfamilien, etc. Auch hier sind die Unterschiede in peripheren Bezirken deutlich größer als in zentralen Bezirken, während in zentralen Bezirken die mittlere Wegelänge nur um 8% gestiegen ist, ist sie in peripheren Bezirken um rund 32% angestiegen. Die häufigere Nutzung schnellerer Verkehrsmittel (insbesondere des Pkw) führt hier dazu, dass trotz des starken Anstiegs der durchschnittlichen Wegelängen die durchschnittliche Wegedauer in peripheren Bezirken nur um ca. 12% gestiegen ist.

Noch stärker auseinander geht die Schere zwischen den prozentuellen Anstiegen bei der durchschnittlichen Wegelänge und der durchschnittlichen Wegedauer aber in Wien und in etwas geringerem Ausmaß auch in den Großstädten. In Wien beträgt der Anstieg bei der mittleren Wegelänge seit 1995 31%, während gleichzeitig die mittlere Wegedauer nur um 2% gestiegen ist. Relativ betrachtet ist die Wegegeschwindigkeit also in Wien am stärksten gestiegen. Im Gegensatz zu den peripheren Bezirken, wo die häufigere Nutzung des Pkw für die höheren Geschwindigkeiten verantwortlich ist, dürfte in Wien der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (insbesondere der schnelleren U-Bahnen) für diese höheren durchschnittlichen

Fortbewegungsgeschwindigkeiten verantwortlich sein. Im Zusammenhang damit steht aber in allen Regionen auch der deutliche Rückgang beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege.

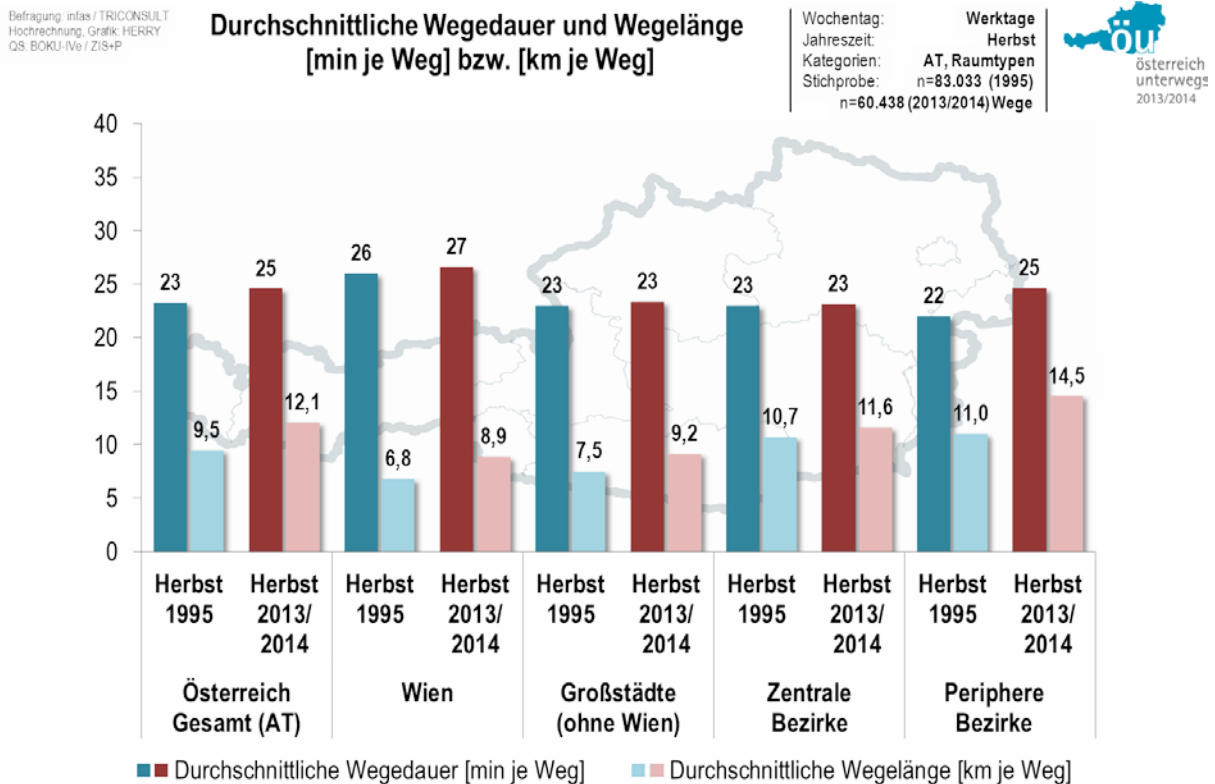


Abbildung 5.1-5: Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer im Zeit-Vergleich nach Raumtypen der Bezirke im Werktagverkehr

### Modal-Split

Der Modal-Split der Wege gibt an, welches Hauptverkehrsmittel für welchen Prozentanteil der Wege durchschnittlich genutzt wird. Betrachtet man die gesamtösterreichischen Durchschnittswerte (an Werktagen im Herbst) im Vergleich zwischen 1995 und 2013/2014, so zeigt sich eine besonders herausstehende Veränderung, nämlich ein äußerst starker Rückgang des Anteils an reinen Fußwegen von 27% auf 17%. Dies entspricht einem relativen Rückgang um fast 40%. Heute werden demnach deutlich weniger Wege zu Fuß zurückgelegt als noch vor 20 Jahren. Dem gegenüber steht ein Anstieg bei Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr von 51% auf 57%. Die Steigerungen betreffen allerdings nur die LenkerInnen. Der Anteil der MitfahrerInnen ist in etwa gleich geblieben, was dazu führt, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad der Fahrzeuge heute etwas geringer ist als im Jahr 1995. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (von 17% auf 18%) und der Radverkehrsanteil (von 5% auf 6%) haben in diesem Zeitraum leicht zugenommen. Dies ist im Hinblick auf die oben bereits genannten Entwicklungen in der Raum- und Siedlungsstruktur, aber auch in der Bevölkerungsstruktur, durchaus als Erfolg zu werten.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich allerdings, dass die Entwicklungen in den unterschiedlichen Raumtypen der Bezirke unterschiedlich bzw. zum Teil sogar gegenläufig waren. In Wien ist es



durch umfangreiche Maßnahmen (z.B. Ausbau des ÖV-Angebotes, günstige Jahreskarten, Parkraumbewirtschaftung usw.) gelungen, trotz des auch hier rückläufigen Anteils an Fußwegen den Anteil der MIV-Wege signifikant von 35% auf 31% zu senken und den Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 32% auf 40% deutlich zu erhöhen. Auch der Anteil des Radverkehrs wurde von 1% auf 3% deutlich erhöht, wobei jedoch zu beachten ist, dass in der Erhebung von 1995 der Radverkehr tendenziell unterschätzt wurde.

Außerhalb Wiens ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs dagegen eher leicht rückläufig (Großstädte ohne Wien) oder mehr oder weniger konstant und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs steigt stärker als im Österreich-Schnitt. Auch hier sind starke Rückgänge beim Anteil der nur zu Fuß zurückgelegten Wege ersichtlich. Bemerkenswert ist der deutliche Anstieg des Radverkehrsanteils in den Großstädten (ohne Wien) von 9% auf 15% in den letzten 20 Jahren. Insbesondere ist diese Entwicklung auf die positiven Auswirkungen der Radverkehrsförderung und restriktive Maßnahmen beim motorisierten Individualverkehr in einigen Landeshauptstädten zurückzuführen, so ist es insbesondere in Bregenz, Salzburg, Innsbruck und Graz gelungen, die Radverkehrsanteile in den letzten 20 Jahren teilweise deutlich zu erhöhen.

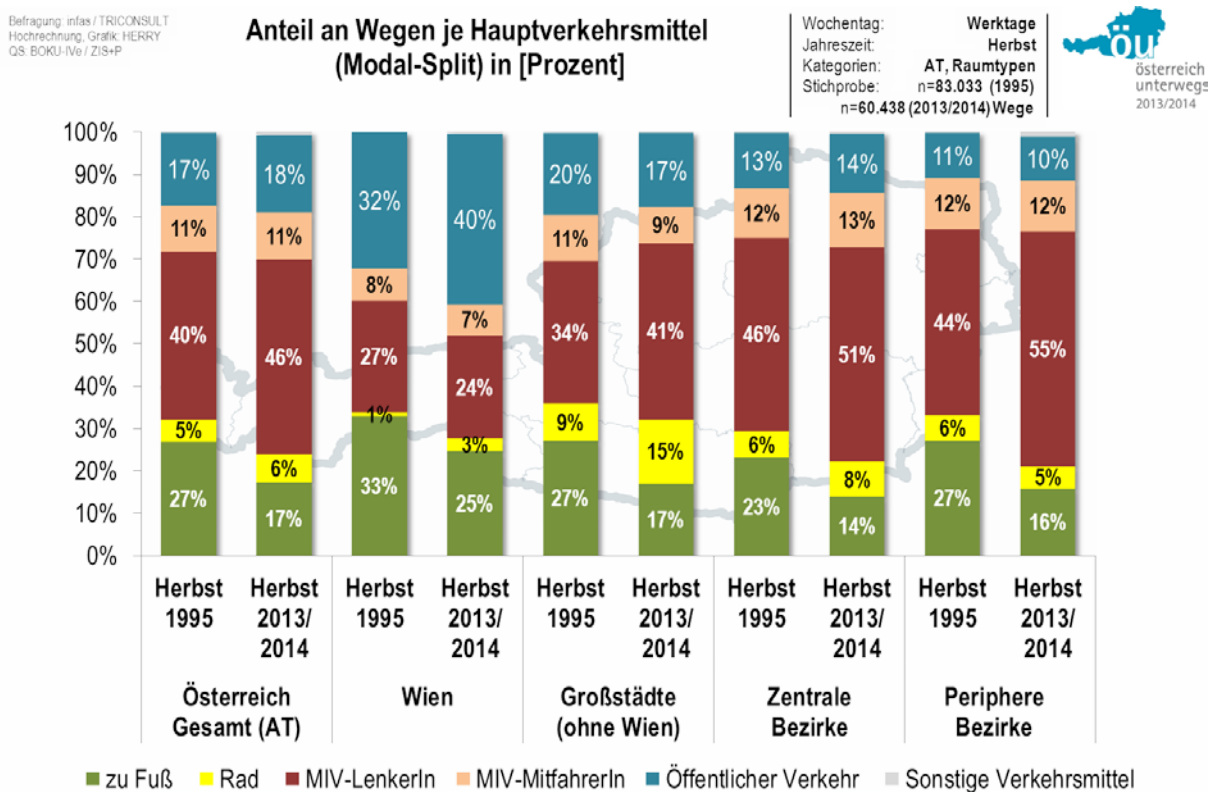


Abbildung 5.1-6: Modal-Split im Zeit-Vergleich nach Raumtypen der Bezirke im Werktagverkehr

### Wegzweck

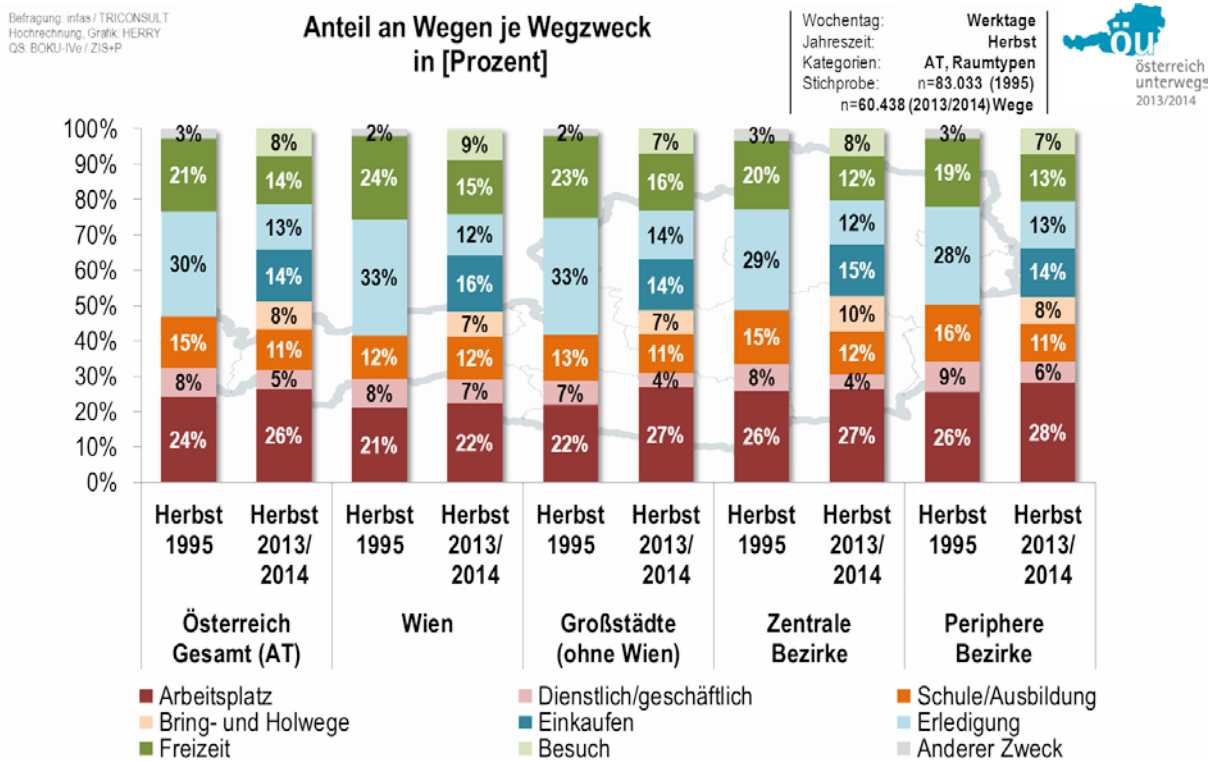
Geringer als bei der Verkehrsmittelwahl sind die Unterschiede zwischen den Erhebungsjahren 2013/2014 und 1995 bei den Anteilen des Wegzwecks (Abbildung 5.1-7). Im Durchschnitt ist in Österreich im genannten Zeitraum der Anteil der beruflich und schulisch bedingten Wege um rund



5 Prozentpunkte zurück gegangen, wobei der Großteil dieser Veränderung auf den geringer werdenden Anteil des Ausbildungsverkehrs zurückzuführen ist. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Wegzwecke bei der Erhebung aus dem Jahr 1995 anders abgefragt wurden, insbesondere wurde der Wegzweck „Bringen und Holen von Personen“ 1995 nicht als Auswahlmöglichkeit vorgegeben. Darüber hinaus wurde im Jahr 1995 nicht zwischen privater Erledigung und Einkaufen unterschieden. Auch bei den Freizeitwegen wurde nicht wie aktuell zwischen den Zwecken „Freizeit“ und „Besuch“ unterschieden. Diese Unterschiede müssen bei der Interpretation berücksichtigt werden.

Es ist anzunehmen, dass bei der früheren Erhebung Wege, die heute als „Bringen und Holen von Personen“ erfasst sind, teilweise als Ausbildungswege und teilweise als private Erledigungen erfasst wurden. Wie hoch der jeweilige Anteil ist, der diesen beiden Wegzwecken zugeordnet wurde, ist nicht abschätzbar. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs (um 4 Prozentpunkte) ist daher zu relativieren. Es ist aber ein Faktum, dass die Anzahl der Kinder und der SchülerInnen seit Jahren rückläufig ist und sich entsprechend auf die Wegzweckverteilung auswirkt. Vor diesem Hintergrund sind die Zunahmen im ÖV positiver zu bewerten, da gerade die damit jetzt wegfallenden Schulwege zu einem großen Teil mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt worden sind.

Insgesamt ist bezüglich der Wegzwecke festzustellen, dass die Unterschiede zwischen den Erhebungsjahren im Allgemeinen so gering sind, dass nicht klar feststellbar ist, ob diese auf eine tatsächliche Veränderung seit 1995 oder auf die genannten methodischen Unterschiede zurückzuführen sind.



Die Erhebung 1995 weist Bring- und Holwege nicht explizit aus. Bei "Erledigung" sind Einkaufswege inkludiert, bei "Freizeit" sind Besuche inkludiert.

Abbildung 5.1-7: Wegzweckverteilung im Zeit-Vergleich nach Raumtypen der Bezirke im Werktagverkehr

## **5.2 Entwicklung der werktäglichen Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Einflussfaktoren**

In diesem Kapitel werden einige Detailspekte zur Verkehrsmittelwahl der Österreicherinnen und Österreicher im Vergleich der aktuellen Erhebung zu jener aus dem Jahr 1995 dargestellt. Es werden nur jene Aspekte behandelt, die aus beiden Erhebungen verfügbar sind und bei denen interessante Entwicklungen des Mobilitätsverhaltens und ihrer Einflussfaktoren stattgefunden haben.

### **5.2.1 Entwicklung des werktäglichen Modal-Split und der Wegzwecke nach Geschlecht**

Bei der Unterscheidung nach Geschlecht zeigt sich bei Männern und Frauen gleichermaßen der deutliche Rückgang des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege um jeweils rund ein Drittel (Abbildung 5.2-1). Auch bei der leicht zunehmenden Entwicklung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs bestehen keine wesentlichen Unterschiede nach dem Geschlecht. Während bei den Frauen der Anteil des Radverkehrs in den letzten 20 Jahren in etwa gleich geblieben ist, ist er bei den Männern von 5 auf 7% gestiegen. In Summe ist der Anteil der nichtmotorisierten Mobilität (FußgängerInnen und Radverkehr) bei den Frauen stärker zurückgegangen als bei den Männern. Dies liegt vor allem daran, dass bei den Frauen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Lenkerinnen um ein Drittel gestiegen ist, während dieser bei den Männern nur minimal höher als vor 20 Jahren liegt. Gründe dafür sind höherer Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeiten, aber auch gesellschaftliche Veränderungen, beispielsweise bei der Berufstätigkeit von Frauen. Aus der Gender-Perspektive ist diese Entwicklung einerseits positiv zu sehen, da es zu einer Chancenangleichung bei den Mobilitätsoptionen zwischen Männern und Frauen gekommen ist. Andererseits könnte der deutlich gestiegene MIV-Anteil bei den Frauen auf einen durch die raumstrukturellen Entwicklungen bestimmten Zwang zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs auf Grund von längeren Wegen zur Erreichung der täglichen Ziele insbesondere der Frauen hindeuten.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

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

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:  
n=60.438 (2013/2014) Wege

Werktag  
Herbst  
Geschlecht  
n=83.033 (1995)  
österreich unterwegs  
2013/2014

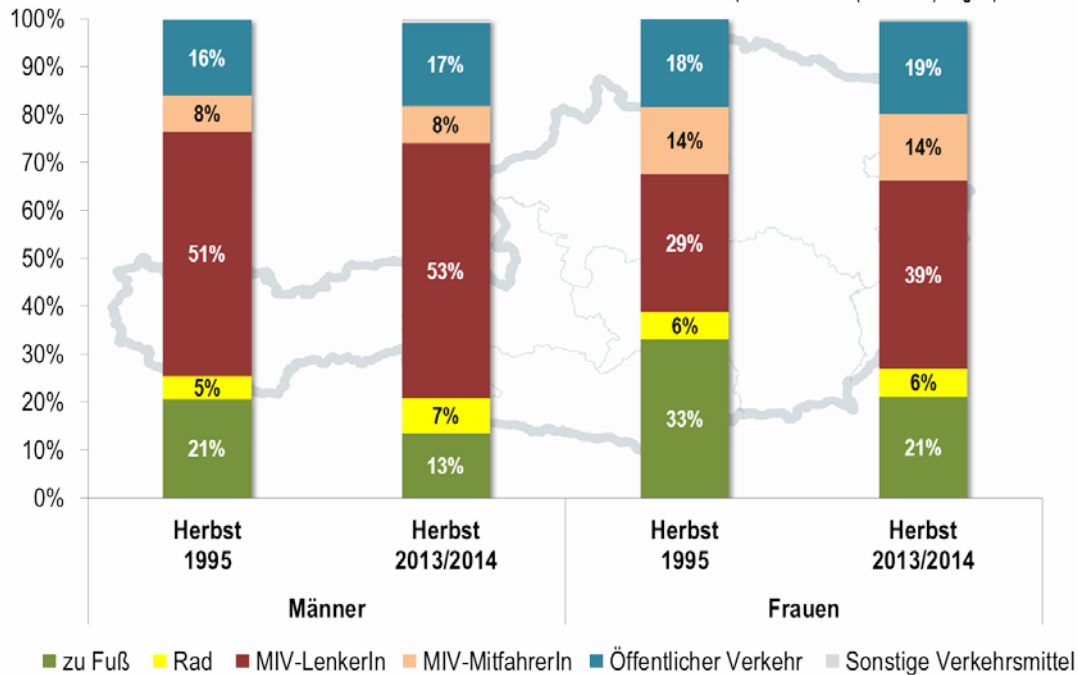


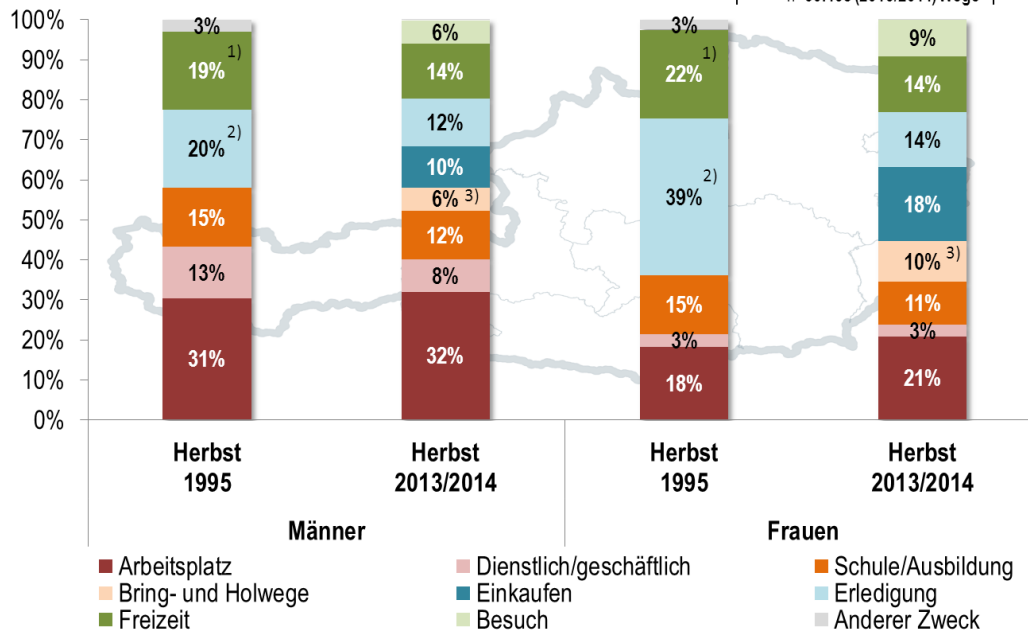
Abbildung 5.2-1: Modal-Split im Zeit-Vergleich nach Geschlecht im Werktagverkehr

Betrachtet man die Entwicklung der Wegzwecke, bestätigt sich die Vermutung, dass Frauen heute etwas mehr Wege zu beruflichen Zwecken zurücklegen als noch vor 20 Jahren, während bei Männern dieser Anteil zurückgegangen ist (Abbildung 5.2-2). Der Anteil der Ausbildungswege ist bei Männern und Frauen etwa im gleichen Ausmaß rückläufig, wobei auch hier zu berücksichtigen ist, dass bei der früheren Erhebung der Zweck „Bringen und Holen von Personen“ nicht abgefragt wurde und daher ein Teil der Wege, die 1995 als Ausbildungswege erfasst wurden, heute bei den Bring- und Holwegen inkludiert sein dürften. Innerhalb der privaten Wege und der Freizeitwege haben sich – soweit es der unten dargestellte Vergleich zeigt (1995 wurden die Zwecke nicht so detailliert abgefragt) – nur geringfügige Veränderungen zwischen der Wegzweckverteilung ergeben. Klar ersichtlich ist, dass Frauen nach wie vor wesentlich häufiger die Versorgungsfunktion (Kinderbetreuung, Einkaufen, Erledigungen) im Haushalt übernehmen als Männer.

Befragung: ifas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVE / ZIS+P

Anteil an Wegen je Wegzweck  
in [Prozent]

Wochentag:  
Jahreszeit:  
Kategorien:  
Stichprobe:  
n=83.033 (1995)  
n=60.438 (2013/2014) Wege

1) 1995: die Kategorien "Freizeit" und "Besuch" wurden nicht getrennt ausgewiesen. 2) 1995: die Kategorien "Erledigung" und "Einkaufen" wurden nicht getrennt ausgewiesen.  
3) Bei der Erhebung 1995 wurden im Gegensatz zu 2013/2014 "Bring- und Holwege" nicht als Kategorie abgefragt.

Abbildung 5.2-2: Wegzweckverteilung im Zeit-Vergleich nach Geschlecht im Werktagverkehr

### 5.2.2 Entwicklung des werktäglichen Modal-Split nach Altersklassen

Besonders deutliche Entwicklungen zeigen sich beim Vergleich 2013/204 mit den Ergebnissen aus den Jahr 1995 für den Modal-Split nach Altersklassen (Abbildung 5.2-3). Zwar ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in allen Altersklassen deutlich zurückgegangen, besonders ausgeprägt ist dieser Rückgang aber bei den Kindern bis 14 Jahre (um mehr als ein Drittel des Ausgangswertes) sowie bei den älteren Personen ab 55 Jahren. Bei Personen ab 65 Jahren hat sich der Fußwegeanteil sogar halbiert, liegt aber immer noch über dem Gesamtdurchschnitt. Ob diese starken Veränderungen ausschließlich in Verhaltensänderungen in der Bevölkerungsgruppe begründet liegen oder auch methodische Effekte zum Tragen kommen, könnte nur anhand tiefergehender Analysen beantwortet werden.

Beim Wegeanteil mit dem Fahrrad zeigt sich ein differenziertes Bild: Dieser stagniert bei den Kindern und ist bei den jungen Erwachsenen teilweise deutlich von einem ohnehin bereits niedrigen Ausgangswert nochmals zurückgegangen. Ab der Altersklassen der 25- bis 34-Jährigen gibt es dagegen einen Zuwachs beim Radverkehrsanteil, der mit zunehmendem Alter stärker ausfällt. Ob ein Grund für diese Entwicklung in der stärkeren Verbreitung von Elektro-Fahrrädern liegt, die besonders stark von älteren Personen genutzt werden, müsste durch weitere Erhebungen und Analysen belegt werden.

Auch beim motorisierten Individualverkehr zeigen sich interessante Entwicklungen, da dieser je nach Altersklasse unterschiedlich stark gestiegen bzw. in der Altersklasse der 25- bis 34-Jährigen leicht zurückgegangen ist. Bei den 35- bis 54-Jährigen ist der Anteil des MIV seit 1995 nur leicht gestiegen, befand sich aber damals bereits auf einem sehr hohen Niveau. Überaus große

Unterschiede bzw. Steigerungsraten gibt es beim motorisierten Individualverkehr bei älteren Personen ab 55 Jahren und noch stärker bei Personen ab 65 Jahren. Bei diesen hat sich der MIV-Anteil mehr als verdoppelt, während sich der Anteil der Fußwege im selben Zeitraum halbiert hat. Verantwortlich sind auch hier die deutlich höheren Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeiten im Vergleich zum Jahr 1995. Diese Entwicklung bei den älteren Personen ist insofern besonders relevant, da diese Personengruppe in Zukunft einen immer größer werdenden Anteil an der Gesamtbevölkerung ausmachen wird.

Im Öffentlichen Verkehr gab es bei den jüngeren Personen bis unter 20 Jahren einen leichten Anstieg des ÖV-Anteils. Am stärksten war der Anstieg beim Öffentlichen Verkehr bei den 25- bis 34-Jährigen Personen. Hier gab es eine überaus große Steigerung um 75%. Dies könnte neben den veränderten ÖV-Angeboten (insbesondere in Wien) mit längeren Ausbildungszeiten und späterem Berufseintritt bzw. der höheren Anzahl an Studentinnen und Studenten zusammenhängen. Bei älteren Personen ab 45 Jahren zeigt sich allerdings ein gegenteiliger Trend, bei diesen ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs in den letzten 20 Jahren rückläufig, was mit der erhöhten Autoverfügbarkeit zusammenhängt.

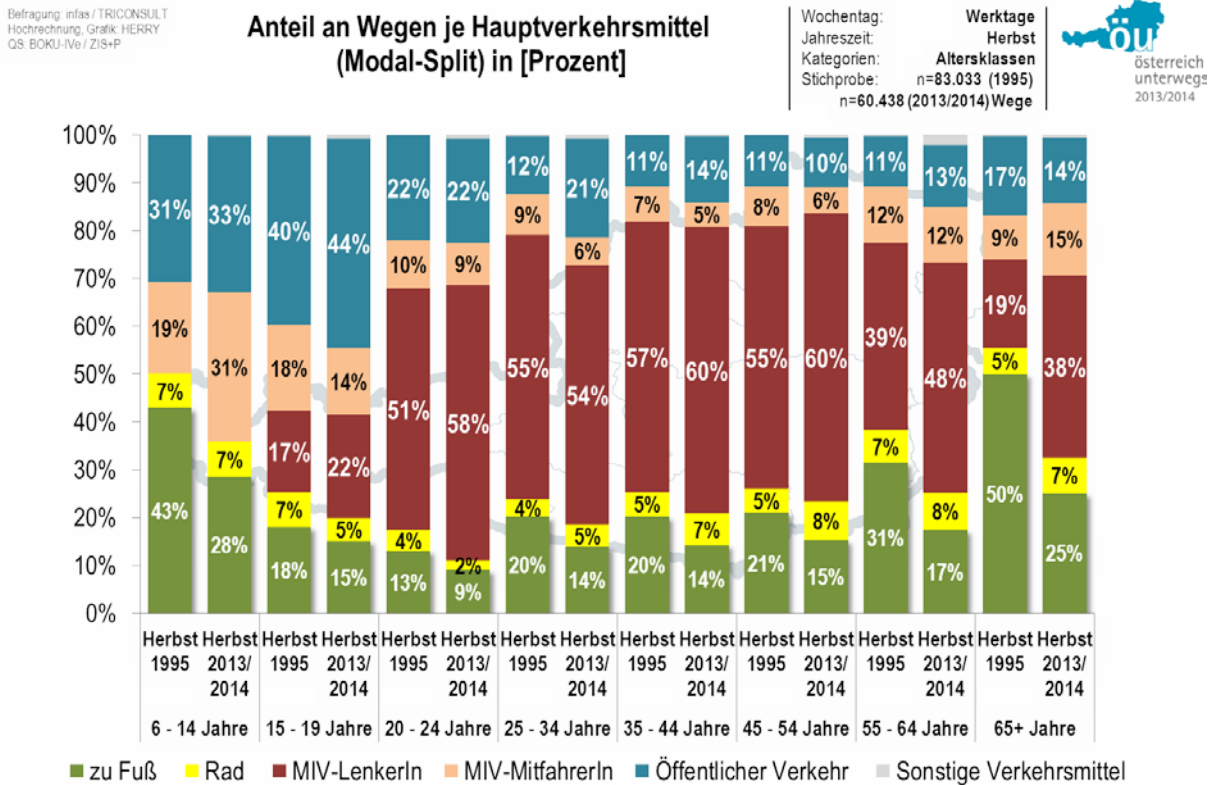


Abbildung 5.2-3: Modal-Split im Zeit-Vergleich nach Altersklassen im Werktagverkehr

### 5.2.3 Entwicklung des werktäglichen Modal-Split nach (Berufs-)Tätigkeit

Betrachtet man die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nach (beruflicher) Tätigkeit der Personen, sind auch hier sehr starke Rückgänge des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege ersichtlich (Abbildung 5.2-4). Am geringsten ist der Rückgang bei den Berufstätigen, die ohnehin sehr wenige Wege zu Fuß zurücklegen. Die Berufstätigen sind es auch, bei denen sich das Mobilitätsverhalten



seit 1995 am wenigsten verändert hat. Zugenommen hat in dieser Personengruppe der Anteil an Wegen mit dem Fahrrad.

Bei den SchülerInnen und StudentInnen ist der erhebliche Anstieg des Anteils der MitfahrerInnen im motorisierten Individualverkehr auffällig. Die Anzahl entfallender Fußwege wird heute praktisch 1:1 als MitfahrerInnen unternommen.

Die Entwicklung bei den PensionistInnen deckt sich im Wesentlichen mit den Befunden, die bereits bei der Darstellung nach Altersklassen festgestellt wurden. Während der Anteil der MIV-LenkerInnen stark zugenommen hat, sind der Anteil der Fußwege stark und der Anteil der ÖV-Wege leicht zurückgegangen. Deutlich gestiegen ist in dieser Personengruppe der Anteil an Wegen mit dem Fahrrad mit einem Zunahme von 50% gegenüber dem Ausgangswert.

Bei Personen mit „Sonstigen Tätigkeiten“ (mehrheitlich Personen, die ausschließlich im Haushalt tätig sind) ist der erhebliche Anstieg bei den Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln auffällig. Dieser hat sich in den letzten 20 Jahren fast verdreifacht. Gleichzeitig ist hier der Anteil der Fußwege deutlich zurückgegangen und der Anteil der MIV-Lenkerwege ist gestiegen. Auch bei diesen Ergebnissen kann ein Einfluss der unterschiedlichen Erhebungsmethoden und Antwortquoten nicht ausgeschlossen werden.

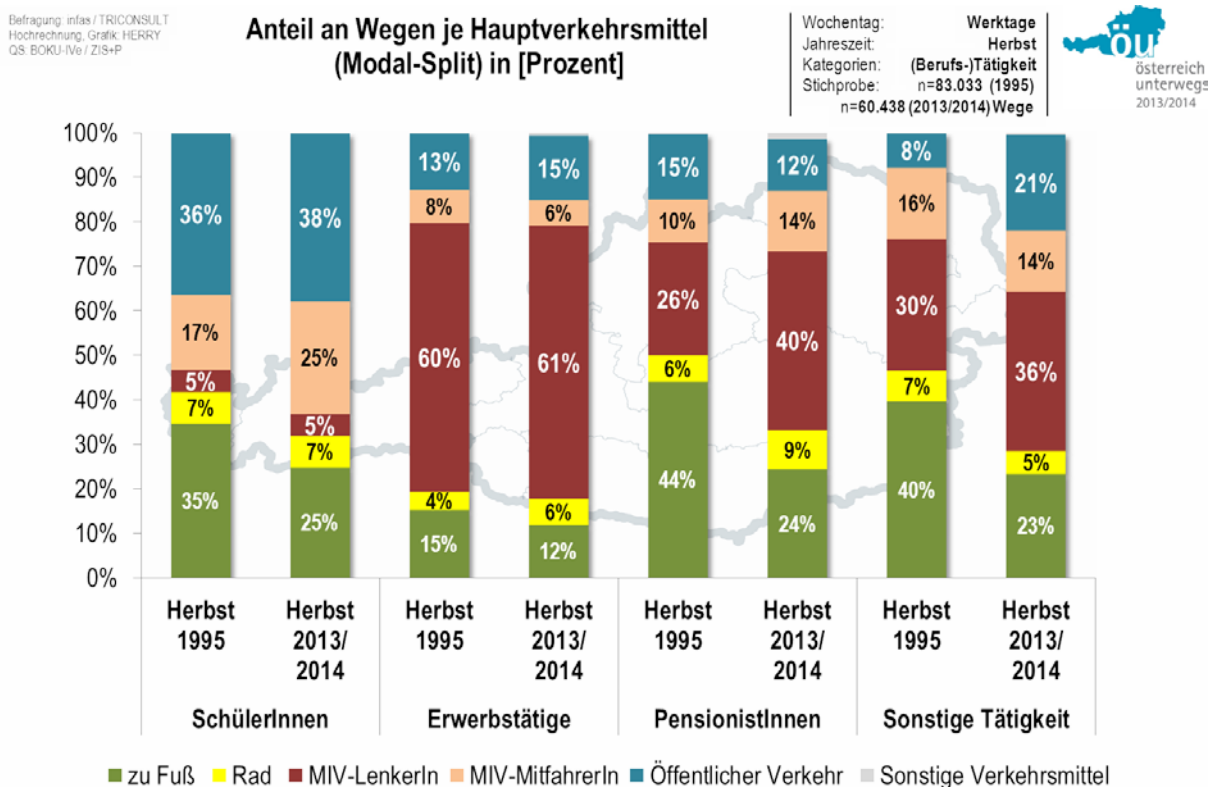


Abbildung 5.2-4: Modal-Split im Zeit-Vergleich nach (Berufs-)Tätigkeit im Werktagverkehr

### 5.3 Fallbeispiele zur Entwicklung des werktäglichen Modal-Splits einzelner Bundesländer

Die nachfolgende Abbildung der Entwicklung der Verkehrsmittelwahl zeigt anhand der beiden Beispiele Wien und Vorarlberg, dass es trotz der soziodemographischen und raumstrukturellen Entwicklung der letzten 20 Jahre unter bestimmten Voraussetzungen und bei entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen möglich ist, die allgemeine Entwicklung hin zum motorisierten Individualverkehr einzudämmen oder sogar umzukehren.

In Wien ist es gelungen, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs seit 1995 um ein Viertel auf rund 40% zu erhöhen (Abbildung 5.3-1). Gleichzeitig ist, obwohl der Anteil der Fußwege um ein Viertel zurückgegangen ist, der Anteil des MIV um mehr als ein Zehntel gesunken und damit in Summe um 4 Prozentpunkte zurückgegangen. Der Anteil des Radverkehrs konnte ebenfalls gesteigert werden.

Vorarlberg ist zwar hinsichtlich der Siedlungsdichte nicht mit dem Ballungsraum Wien zu vergleichen, im Siedlungsschwerpunkt Rheintal ist aber eine höhere Bevölkerungsdichte als in anderen Bundesländern gegeben. Hier ist es gelungen, die Anteile des motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs in etwa konstant zu halten bzw. kam es nur zu einer minimalen Verschiebung hin zum MIV. Dies ist im Lichte der soziodemographischen und raumstrukturellen Entwicklung seit 1995 als großer Erfolg zu werten. Auch der beinahe gleich gebliebene Anteil der nicht motorisierten Mobilität in Vorarlberg - mit einer Verschiebung von Fußwegen in Richtung Radwege - zeigt, dass die Vielzahl der in diesem Bundesland in den letzten Jahren gesetzten Maßnahmen für den Radverkehr und für die Elektromobilität Wirkung zeigen.

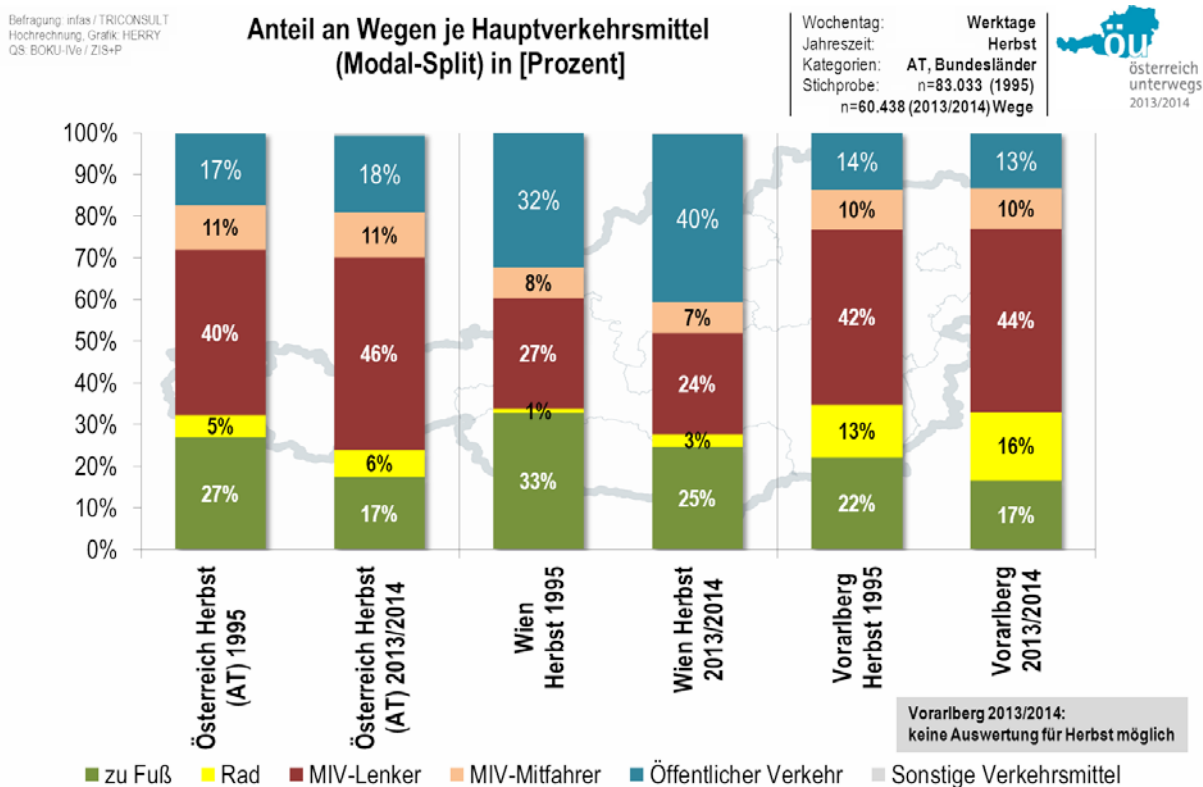


Abbildung 5.3-1: Modal-Split im Zeit-Vergleich zweier Bundesländern im Werktagverkehr



### 5.4 Entwicklung der werktäglichen Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Vergleich 1995 und 2013/14

Die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die Verkehrsmittel (häufig auch als „Modal-Split der Verkehrsleistungen“ bezeichnet) ist ein maßgebender Indikator für die Umweltfreundlichkeit, da er die sehr unterschiedlichen Wegelängen der Verkehrsmitteln berücksichtigt. Die Umweltauswirkungen des Verkehrs und der Mobilität hängen viel stärker mit der Verkehrsleistung zusammen als mit der Wegeanzahl. Betrachtet man anstatt der Anzahl der Wege mit den einzelnen Verkehrsmitteln die mit diesen zurückgelegten Strecken, also die Verkehrsleistung, zeigen sich bezüglich der Anteile nur geringe Unterschiede zwischen den Jahren 1995 und 2013/2014 (Abbildung 5.4-1). Der Anteil der Fußwege an der Verkehrsleistung ist hier ebenfalls zurückgegangen. Diese machen aber auf Grund der kurzen zu Fuß zurückgelegten Wegelängen nur einen geringen Anteil an der Verkehrsleistung aus. Der (ebenfalls geringe) Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung ist dagegen in diesem Zeitraum deutlich gestiegen. Die Anteile des Öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung haben sich in Summe kaum verändert, allerdings kam es innerhalb des Öffentlichen Verkehrs zu einer deutlichen Verschiebung in Richtung des Bahnverkehrs. Der Anteil der MIV-LenkerInnen an der Verkehrsleistung ist um 2 Prozentpunkte gestiegen.

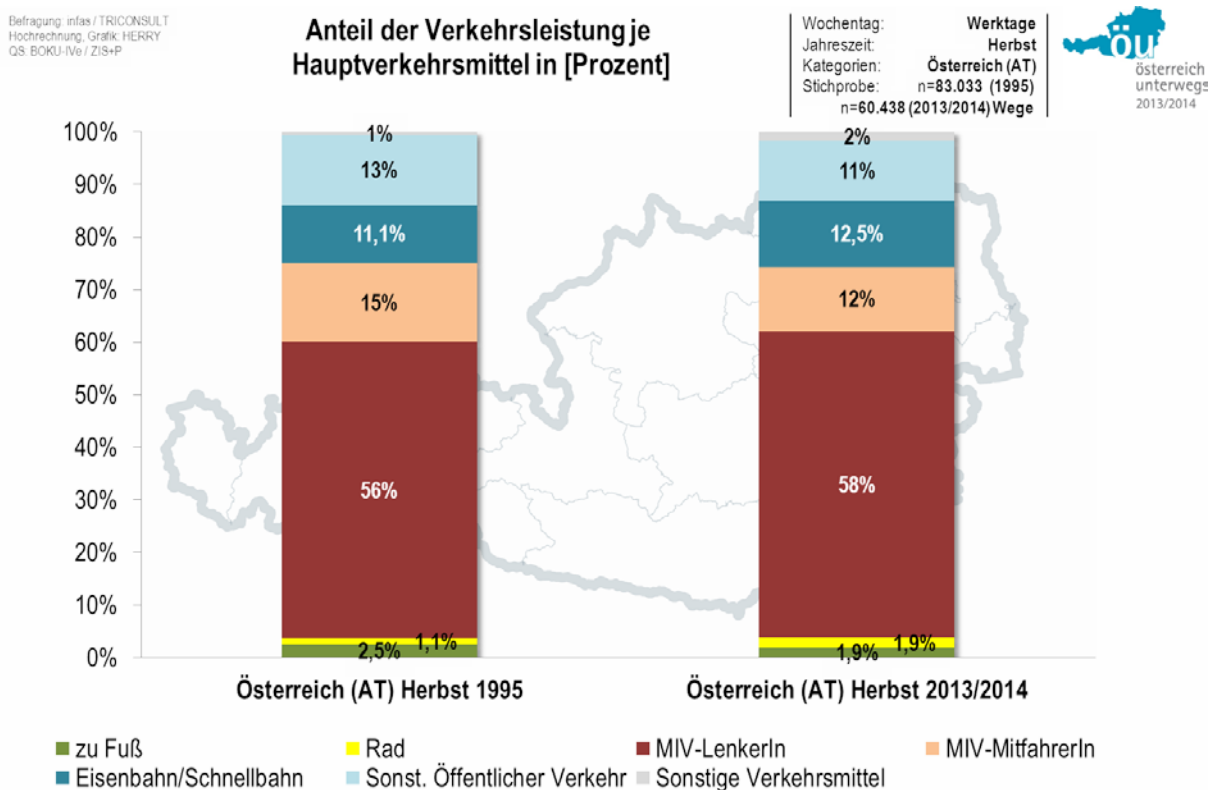


Abbildung 5.4-1: Anteile der Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung im Zeitvergleich im Werktagverkehr

Aufschlussreich ist die nachfolgende Darstellung der Entwicklung der absoluten, auf einen durchschnittlichen Werktag hochgerechneten, Verkehrsleistungen mit den einzelnen Verkehrsmitteln im Vergleich der beiden Erhebungsjahre 1995 und 2013/2014. Die Verkehrsleistung der österreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) ist in diesem Zeitraum um mehr als ein Drittel oder um rund 70 Mio. Personenkilometer pro Werktag gestiegen. Dies ist neben der Steigerung bei der Bevölkerungsanzahl um etwa 8% vor allem auf die Entwicklung bei den Entfernungen zu den täglichen Zielen, also auf die gestiegenen Wegelängen bzw. Tageswegelängen der Personen, zurückzuführen.

Die zu Fuß zurückgelegten Strecken der österreichischen Gesamtbevölkerung (ab 6 Jahren) pro Werktag sind in Summe etwa gleich geblieben, pro Person werden aber weniger Kilometer zu Fuß zurückgelegt als noch vor 20 Jahren. Dagegen sind die mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken pro Werktag in Summe deutlich um 3 Mio. Personenkilometer angestiegen und haben sich somit mehr als verdoppelt. Auch beim Öffentlichen Verkehr kam es zu einer deutlichen Steigerung um 15 Mio. Personenkilometer, davon entfällt mit 11 Mio. Personenkilometern der Großteil dieses Zuwachses auf die Bahn. Dies bedeutet eine Steigerung der absoluten Personenverkehrsleistung im Bahnverkehr seit 1995 um beinahe 50%.

Absolut gesehen kam es bei LenkerInnen des motorisierten Individualverkehrs zur größten Steigerung um rund 43 Mio. Personenkilometer an Werktagen. Relativ betrachtet ist diese Steigerung aber geringer als die Steigerung im Bahnverkehr und beträgt etwas weniger als 40%. Der oben dargestellte Rückgang des Anteils der MIV-MitfahrerInnen an der Gesamtfahrleistung ist darauf zurückzuführen, dass es hier nur zu einer geringen absoluten Steigerung der Verkehrsleistung um 2,5 Mio. Personenkilometer, das sind rund 8% relativer Zuwachs, gekommen ist. Die erhebliche Steigerung bei den „Sonstigen Verkehrsmitteln“ ist auf einen deutlichen Anstieg beim Flugverkehr, welcher in diese Kategorie fällt, zurückzuführen.

Die Entwicklung der Verkehrsleistungen deutet darauf hin, dass die Bahn vor allem auf der Mittel- und Langstrecke Marktanteile vom Pkw gewinnen konnte. Dies erscheint angesichts mehrerer Faktoren plausibel: Einerseits wurden seit 1995 flächendeckend Verkehrsverbünde eingeführt und durch die Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurden bereits deutliche Fahrzeitreduktionen realisiert. Andererseits wurde in Bezug auf den Arbeitspendelverkehr aufgrund der zunehmend eingeführten Parkraumbewirtschaftungen in den Ballungsräumen das Einpendeln per PKW erschwert, während gleichzeitig als weitere, den Bahn- und Busverkehr begünstigende Maßnahme die Anzahl und Kapazitäten von Park&Ride-Standorten ständig gestiegen sind.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Grafik: HERRY  
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

## Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel pro Werktag in [Mio. Personen-km/Tag]

Wochentag: Werktag  
Jahreszeit: Herbst  
Kategorien: Österreich (AT)  
Stichprobe: n=83.033 (1995)  
n=60.438 (2013/2014) Wege

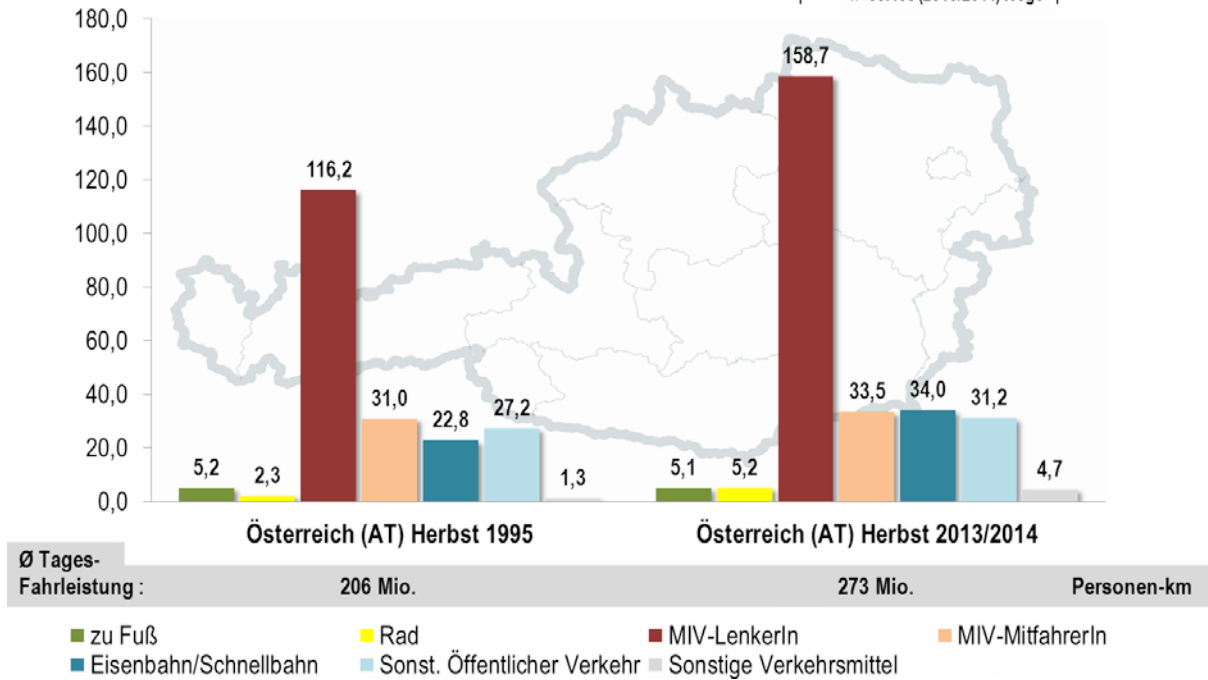


Abbildung 5.4-2: Verkehrsleistung der Verkehrsmittel im Zeit-Vergleich im Werktagverkehr

## 6 Schlussbemerkungen der Auftraggeber

---

Österreich unterwegs wurde vorrangig mit dem Ziel durchgeführt, eine aktuelle, einheitliche, qualitativ hochwertige, bundesweite Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher zu schaffen. Einerseits haben die Daten aus Österreich unterwegs unmittelbaren Nutzen für die öffentliche Verwaltung und Verkehrspolitik sowie die im Verkehrsbereich tätigen Organisationen. Andererseits eröffnen die Daten neue Möglichkeiten im gesamten Bereich der Mobilitäts- und Sozialforschung. So war bereits während der Planungs- und Durchführungsarbeiten von Österreich unterwegs dessen positive, „katalytische“ Wirkung auf die Forschungslandschaft anhand von konkreten Forschungsprojekten klar erkennbar.

Um einen möglichst breiten Nutzen aus den Daten zu Österreich unterwegs generieren zu können, haben die Auftraggeber entschieden, nicht nur die Ergebnisse, sondern auch die Daten möglichst umfassend einer breiten Fachöffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Im Internetauftritt des bmvit wurde die zentrale Anlaufstelle zum Thema Österreich unterwegs eingerichtet ([www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at)), wo auch der vorliegende Ergebnisbericht, eine Kurzfassung, sowie der Bericht zur separat durchgeführten Studie „Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben“ (Gender-Modul zu Österreich unterwegs) heruntergeladen werden können. Ein umfangreiches Datenhosting wird dort ab Herbst 2016 ebenfalls zur Verfügung stehen. Das Datenhosting umfasst sowohl die anonymisierten Ergebnisdatensätze aus Österreich unterwegs sowie sämtliche Unterlagen, die im Zusammenhang mit dem KOMOD-Prozess zur Standardisierung der Erhebungsmethoden stehen.

Österreich unterwegs steht aber nicht nur für eine einmalige Erhebung, sondern repräsentiert ein neues, nachhaltiges Modell für die Durchführung zukünftiger, bundesweiter Erhebungen, das auf den folgenden, wesentlichen Eckpfeilern beruht:

- Kooperation zwischen Bund und Ländern mit dem erklärten Ziel, österreichweit Mobilitätsdaten gemeinschaftlich und einheitlich zu erheben, auszuwerten und zu verwalten.
- Anwendung eines österreichweiten, methodischen Standards für Mobilitätserhebungen (KOMOD), um bessere Vergleichbarkeit von Erhebungen unterschiedlicher Institutionen und zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu ermöglichen.
- Weitreichende Verfügbarkeit der Berichte und Datensätze im Sinne eines „Open Government Data“-Ansatzes

Für die Weiterführung dieses Prozesses sind folgende Schritte vorgesehen:

- Die methodischen Erkenntnisse, die aus der nun abgeschlossenen Erhebung Österreich unterwegs gewonnen werden konnten, werden im Rahmen einer Überarbeitung des KOMOD-Handbuchs dokumentiert und können damit in künftige Erhebungen einfließen. Ebenso werden Arbeitsunterlagen wie die Originalfragebögen von Österreich unterwegs in editierbarem Format oder die kompletten Listen der Variablencodes und -ausprägungen zur freien Verwendung publiziert werden.
- Für eine periodische Wiederholung der Erhebung Österreich unterwegs unter Beibehaltung des Kooperationsprinzips zwischen Bund und Ländern werden die Entscheidungsgrundlagen aufbereitet. Dazu werden als erster Schritt der Bedarf und die speziellen Anforderungen bei Bund und Bundesländern erhoben.

## 7 Quellenverzeichnis

---

Sammer G., Fellendorf M., Herry M., Karmasin H., Klementsitz R., Kohla B., Meschik M., Rehl K., Reiter T., Schneider C., Sedlacek N., Tomschy R., Wolf E.: **KOMOD** - KOnzeptstudie MOBilitätsDaten Österreichs, Gesamtbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Programmlinie ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splusWien, 2011

Follmer R., Gruschwitz D., Kiatipis Z., Gensasz S.: **Österreich unterwegs 2013/2014: Methodenbericht zum Arbeitspaket „Erhebungsdurchführung“**, im Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Amt der Tiroler Landesregierung, Wien, 2016

Tomschy R., Herry M.: **Österreich unterwegs 2013/2014: Methodenbericht zum Arbeitspaket „Datenverarbeitung, Hochrechnung und Analyse“**, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 2016

Sammer G., Riegler S., Klementsitz R.: **Österreich unterwegs 2013/2014: Methodenbericht zum Arbeitspaket „Stichprobenziehung und Qualitätssicherung“**, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 2016

Knoll B., Fitz B., Schwaninger T., Spreitzer G., Deimel A.: **Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben** - Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Forschungsbericht im Auftrag des Bundesministerium für Verkehrs, Innovation und Technologie, Wien, 2016

Herry M. Sammer G.: **Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte**, Arbeitspaket A3-H2 im Rahmen des Österreichischen Bundesverkehrswegeplan im Auftrag des BMWV, Wien, 1998

ÖROK Schriftenreihe Nr. 174, **Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005**, Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV, Wien 2007

Riegler S., Sammer G., Klementsitz R.; Bezák B., Balkó G., Kirnbauer R., Los P.: **BRAWISIMO** – Region BRATISLAVA Wien: Studie zum MOBilitätsverhalten; **Bericht zu Arbeitspaket 4 und 6, Verdichtung der Mobilitätserhebung in AT und Durchführung der Mobilitätserhebung in SK**; Ein Projekt gefördert im Rahmen des "Programms zur Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Slowakei - Österreich 2007 - 2013" aus Mitteln des EFRE (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung), Wien und Bratislava 2015

SHANTI: COST Action TU 0804, **Survey HARmonisation with New Technologies Improvement (SHANTI)**, COST Action TU 0804. Edited by Armoogum, J., Bonsall, P., Browne, M., Christensen, L., Cools, M., Cornélis, E., Diana, D., Harder, H., Hegner-Reinau, K., Hubert, J.-P., Kuhnimhof, T., Madre, J.-L., Moiseeva, A., Polak, J., Tébar, M. Funded by the European Commission, Brussels, 2013

**Anhang A: Erhebungsunterlagen und Fragebögen**

---

Anrede  
Name  
Anschrift  
PLZ Ort

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien,

Adressinformationen  
Bundesland

Wien und  
Landeshauptstadt  
Monat 2013

## Haushalterhebung Österreich unterwegs

Sehr geehrte(r) Herr / Frau Name,

in Österreich findet zurzeit eine Mobilitätserhebung statt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil unserer verkehrspolitischen Entscheidungen. Die Erhebung erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gemeinsam mit dem Land <Bundesland>, den übrigen Bundesländern, der ASFINAG und der ÖBB. Mit der Durchführung der Mobilitätserhebung wurden infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft und TRICONSULT Wirtschaftsanalytische Forschung beauftragt.

Ihr Haushalt wurde nach einem Zufallsverfahren bestimmt, um an der österreichischen Haushalterhebung teilzunehmen. In der Mobilitätserhebung bitten wir alle Mitglieder Ihres Haushalts ab einem Alter von 6 Jahren, uns für zwei ausgewählte Tage zu berichten, welche Wege sie zurückgelegt haben. Ihre Angaben werden anonym ausgewertet. Ein Rückschluss aus den Ergebnissen auf Ihren Haushalt ist ausgeschlossen. Die Erhebungsunterlagen erhalten Sie in einigen Tagen per Post.

Schon jetzt können Sie entscheiden, in welcher Form Ihr Haushalt teilnehmen wird. Eine Teilnahme ist entweder telefonisch, online oder schriftlich möglich. Wenn Sie sich für den telefonischen Weg oder eine Online-Teilnahme entscheiden, können Sie dies dem Erhebungsteam entweder über die kostenfreie Telefonnummer unter 0800/ 24 25 24 oder online unter [www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at) über den Zugangscode <code> für Ihren Haushalt mitteilen.

Dort erhalten Sie bei Interesse auch Hintergrundinformationen zum Ablauf und der Aufgabe der Mobilitätserhebung. Sie dient einer bürgerorientierten Verkehrsplanung. Dafür werden aus allen Regionen aktuelle Angaben benötigt, wie das tägliche Mobilitätsverhalten der in Österreich lebenden Bevölkerung aussieht und welche Wege zurückgelegt werden - zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr. Nur so können die verfügbaren finanziellen Mittel für eine bürgernahe Verkehrsplanung sinnvoll eingesetzt werden. Dies kommt uns allen zugute, denn Verkehr betrifft uns alle.

Selbstverständlich ist die Teilnahme an der Erhebung freiwillig.  
Doch wir zählen auf Sie und bedanken uns schon jetzt herzlich für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen



Anrede  
Name  
Anschrift  
PLZ Ort

Ihr Kontakt zu unserem  
gemeinsamen Erhebungsteam:  
kostenfreies Servicetelefon  
unter 0800/ 24 25 24  
www.oesterreich-unterwegs.at  
info@oesterreich-unterwegs.at

## Haushalterhebung Österreich unterwegs

Wien, Monat 2013

Sehr geehrte(r) Herr / Frau Name,

vor einigen Tagen haben Sie die Ankündigung zur Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte erhalten. Nun senden wir Ihnen die dazugehörigen Unterlagen.

**Worum es geht:** *Österreich unterwegs* soll ein zuverlässiges Bild der Mobilität in Österreich liefern. Diese Informationen helfen, das Verkehrsangebot bedarfsgerecht zu gestalten. Die Erhebung erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gemeinsam mit den Bundesländern, der ASFiNAG und der ÖBB. In Wien, Niederösterreich und dem Burgenland wird die Erhebung aus Mitteln des grenzüberschreitenden EU-Programms „Slowakei - Österreich 2007-2013“ kofinanziert.

**Worum wir Sie bitten:** Um die Mobilität der in Österreich lebenden Personen beschreiben zu können, bitten wir die Mitglieder zufällig bestimmter Haushalte um Angaben zu ihren Wegen an zwei vorgegebenen Berichtstagen:

Für Ihren Haushalt sind dies **1. Wochentag, Datum** und **2. Wochentag, Datum**

Wir haben uns bemüht, das Ausfüllen so einfach wie möglich zu gestalten. Der Zeitaufwand pro Person beträgt nur einige Minuten. Bitte füllen Sie die Fragebögen auch aus, wenn Sie an einem oder beiden genannten Tagen nicht unterwegs waren. Sie können dies telefonisch, online oder schriftlich tun. Alle Erläuterungen finden Sie in den beiliegenden Unterlagen. Beginnen Sie mit dem beiliegenden Blatt **Wie es funktioniert**.

Die Teilnahme ist freiwillig. Als einer der ausgewählten Haushalte leisten Sie damit einen wichtigen Beitrag. Gemeinsam tragen alle befragten Haushalte zu einer zuverlässigen Erhebung und damit zu einer bürgernahen Verkehrsplanung bei.

Mit herzlichem Dank und freundlichen Grüßen

# Wie es funktioniert

Zum Ausfüllen der Erhebungsunterlagen können Sie sich zwischen drei Möglichkeiten entscheiden. Bitte beachten Sie, dass diese Entscheidung immer für alle Mitglieder Ihres Haushalts gilt.

## Telefonisch:

Wenn uns Ihre Telefonnummer vorliegt, rufen wir Sie an. Ihre Telefonnummer können Sie uns dazu bis zu Ihrem zweiten Berichtstag mitteilen – online oder über unser kostenfreies Servicetelefon unter 0800/ 24 25 24.

## Online:

Dazu finden Sie unter [www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at) alle wichtigen Informationen. Dort können alle Haushaltsmitglieder die Fragebögen am besten direkt nach dem zweiten Berichtstag ausfüllen. Für den Zugang benötigen Sie Ihren Haushaltszugangscode: <code>

## Schriftlich:

Wenn Sie sich für diese Möglichkeit entscheiden, füllen Sie bitte die beiliegenden Unterlagen aus:

- ① Beginnen Sie mit dem *blauen Haushaltsbogen*.
- ② An den Berichtstagen folgen die *grünen Personenbögen*.  
Nutzen Sie dabei bitte für jedes Haushaltsmitglied ab 6 Jahren einen eigenen *grünen Personenbogen*. Zur Sicherheit haben wir Ihnen auch „Reservebögen“ beigelegt. Wenn Sie diese nicht benötigen, müssen Sie diese nicht zurückschicken.
- ③ Unmittelbar nach dem zweiten Berichtstag senden Sie alle ausgefüllten Bögen in dem *gelben Kuvert* portofrei an uns zurück.

Die Auswertung erfolgt ausschließlich in anonymisierter Form. Hinweise zum Datenschutz sind auf den Projektseiten im Internet oder über das kostenfreie Servicetelefon verfügbar.

## Ihr Kontakt zum Erhebungsteam Österreich unterwegs:

- Per Telefon über das kostenfreie Servicetelefon 0800/ 24 25 24 – hier können Sie uns Ihre Telefonnummer mitteilen, damit wir Sie für die Erhebung anrufen können. Gerne beantworten wir Ihnen auch Fragen zu den Unterlagen und dem Ablauf der Erhebung.
- Im Internet unter [www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at) – zur Online-Teilnahme, der Hinterlegung Ihrer Telefonnummer oder zur weiteren Information über die Erhebung.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir führen in Österreich eine **Mobilitätserhebung** durch, mit deren Hilfe die Verkehrsplanung weiter verbessert werden kann. Der Erfolg dieser Erhebung ist auch von Ihrer Teilnahme abhängig.

Vor etwa einer Woche haben wir Ihnen dazu **Fragebögen** mit der Bitte zugesandt, diese möglichst bald ausgefüllt zurückzusenden. Sollten Sie dies bereits getan haben, bedanken wir uns sehr für Ihre Unterstützung. Sollten Sie die Unterlagen schon ausgefüllt, aber noch nicht zurückgeschickt haben, bitten wir Sie, diese **so bald wie möglich an uns zurückzusenden**.

Sollten Sie die Unterlagen für die beiden ursprünglich angegebenen Berichtstage **noch gar nicht ausgefüllt haben**, bitten wir Sie **jetzt stattdessen**

**<WOCHENTAG, DATUM 1 und WOCHENTAG, DATUM 2>**

jeweils als Datum auf den *grünen Personenbögen* zu vermerken und für diese Tage die erbetenen Eintragungen zu machen.

Noch einfacher ist dies online. Ihr Online-Code für den Zugang unter [www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at) lautet **<code>**. Wenn Sie stattdessen lieber von uns telefonisch befragt werden möchten, können Sie uns Ihre Telefonnummer online hinterlegen oder uns telefonisch mitteilen.

Dafür und für weitere **Fragen** stehen wir Ihnen **unter der kostenfreien Telefonnummer 0800/242524** zur Verfügung. Oder besuchen Sie die Projektseite im Internet unter **[www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at)**.

Herzlichen Dank!

Ihr Österreich-unterwegs-Team



österreich  
unterwegs

mit der Durchführung sind beauftragt:

**TRI CONSULT**

Wirtschaftsanalytische  
Forschung Ges.m.b.H.  
Lange Gasse 30  
1080 Wien  
[www.triconsult.at](http://www.triconsult.at)

**infas**

infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Postfach 240101  
D- 53154 Bonn  
[www.infas.de](http://www.infas.de)

im Auftrag mehrerer  
Gebietskörperschaften  
und Infrastrukturunternehmen  
unter Federführung des

**bmvft**

*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*



An den Haushalt  
Vorname Name  
Straße  
PLZ Ort

**7. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?**

funktionsstüchtige Fahrräder:  Mopeds/Motorräder:

↳ davon Elektrofahrräder:  Autos:

**8. Bitte tragen Sie die folgenden Angaben zu den in Ihrem Haushalt verfügbaren Pkw ein (einschließlich Kombis, Vans und weiterer Autos).**

☞ Wenn es keine Pkw in Ihrem Haushalt gibt, gehen Sie bitte direkt zu den weiteren Hinweisen unten auf dieser Seite.

	Pkw 1	Pkw 2	Pkw 3	Pkw 4
<b>Kategorie</b>	Kleinwagen <input type="checkbox"/> Mittelklasse <input type="checkbox"/> Oberklasse <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Kleinwagen <input type="checkbox"/> Mittelklasse <input type="checkbox"/> Oberklasse <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Kleinwagen <input type="checkbox"/> Mittelklasse <input type="checkbox"/> Oberklasse <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Kleinwagen <input type="checkbox"/> Mittelklasse <input type="checkbox"/> Oberklasse <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>
<b>Baujahr</b>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Firmenwagen</b>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
<b>Antriebsart</b>	Benzin <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Benzin <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Benzin <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>	Benzin <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/>
<b>pro Jahr gefahrene Kilometer</b>	<input type="text"/> km	<input type="text"/> km	<input type="text"/> km	<input type="text"/> km
<b>Autobahn-jahresvignette</b>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
<b>Stellplatz zu Hause in Garage/ auf privatem Grund</b>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>

Das waren die Fragen zu Ihrem Haushalt. Wie geht es weiter?

Verteilen Sie nun die grünen Personenbögen ② an alle Haushaltsmitglieder. Dort ist für jeden der beiden Berichtstage das Datum eingedruckt. Diese sind für alle Haushaltsmitglieder identisch. Für jedes Haushaltsmitglied ab 6 Jahren haben wir einen Personenbogen beigelegt. Jede Person bitten wir darum, dort alle Wege einzutragen, die sie an den beiden Berichtstagen zurückgelegt hat. Für Kinder unter 6 Jahren ist kein Personenbogen auszufüllen. Ältere Kinder können ihren Bogen zusammen mit einer erwachsenen Person ausfüllen.

**Ganz wichtig dabei:** auch wenn eine Person an einem oder beiden Berichtstagen nicht unterwegs war, ist dies eine wichtige Information. Vermerken Sie daher auch dies oben im grünen Personenbogen in dem entsprechenden Feld.

Vor der Verteilung übertragen Sie bitte die Zuordnungsnummer und den Vornamen oder das Namenskürzel der jeweiligen Person aus der Personenliste auf diesem blauen Haushaltsbogen in die grünen Personenbögen.

Nach dem zweiten Berichtstag sammeln Sie bitte alle ausgefüllten Bögen ein. Senden Sie dann den blauen Haushaltsbogen und alle ausgefüllten grünen Personenbögen in dem beiliegenden gelben Kuvert portofrei an uns zurück ③.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Ihr Österreich-unterwegs-Team

# ① Haushaltsbogen

Willkommen bei der Mobilitätserhebung *Österreich unterwegs*,

vielen Dank für's Mitmachen! Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag, denn diese Mobilitätserhebung dient einer bürgernahen Verkehrsplanung in Ihrer Region und in ganz Österreich.

Füllen Sie bitte zunächst diesen Haushaltsbogen aus. Er enthält allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt und zu den dort lebenden Personen. Es dauert nur wenige Minuten.

Am Ende dieses Bogens finden Sie Hinweise zu den Berichtstagen Ihres Haushalts.

**1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst eingeschlossen?**

Personen gesamt:  davon: unter 6 Jahren:  zwischen 6 und 17 Jahren:  18 Jahre und älter:

**2. Wie weit ist die nächste Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel zu Fuß entfernt?**

etwa  Minuten

**3. Bitte geben Sie alle Verkehrsmittel an, die an dieser Haltestelle halten.**

Bus   
Straßenbahn   
U-Bahn   
S-Bahn/Regionalbahn/Fernzug

**4. Ist jemand in Ihrem Haushalt Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter oder einer Carsharing-Organisation?**

ja   
nein

**5. Mit der Bitte um eine Selbsteinschätzung: Wie stufen Sie die wirtschaftliche Situation Ihres Haushalts ein? Würden Sie sagen, diese ist...**

sehr schlecht   
schlecht   
mittel   
gut   
sehr gut

Bitte weiter auf der nächsten Seite! →

**6. Bitte füllen Sie nun die folgenden Spalten für alle Personen in Ihrem Haushalt aus, die 6 Jahre oder älter sind. Beginnen Sie bitte mit der ältesten Person und setzen dann die Liste dem Alter nach fort.**

<i>Die Zuordnungsnummer und den Vornamen bzw. das Namenskürzel benötigen Sie auch auf den grünen Personenbögen!</i>	Älteste Person Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste
Zuordnungsnummer für Person im Haushalt	1	2	3	4	5
Vorname/Namenskürzel	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Geburtsjahr</b>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Geschlecht</b>	männlich..... <input type="checkbox"/> weiblich..... <input type="checkbox"/>	männlich..... <input type="checkbox"/> weiblich..... <input type="checkbox"/>	männlich..... <input type="checkbox"/> weiblich..... <input type="checkbox"/>	männlich..... <input type="checkbox"/> weiblich..... <input type="checkbox"/>	männlich..... <input type="checkbox"/> weiblich..... <input type="checkbox"/>
<b>Höchster Schulabschluss</b>					
(noch) kein Abschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule ohne Lehre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule mit Lehre, Fachschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hochschule, Universität, Fachhochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Beschäftigung</b>					
Schüler/in, Student/in, in Lehre unselbständig erwerbstätig	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
selbständig erwerbstätig in Karenz	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
ausschließlich im Haushalt tätig Pensionist/in	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
zurzeit arbeitssuchend anderes	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Arbeitszeit/Arbeitsplatz (falls zutreffend)</b>					
Wie viele Stunden arbeiten Sie üblicherweise pro Woche?	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden
Haben Sie flexible Arbeitszeiten?	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>
Haben Sie die Möglichkeit, einen Teil Ihrer Arbeit von zu Hause zu erledigen (Homeoffice bzw. Telearbeit)?	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>
Verfügen Sie am Arbeitsplatz über einen Pkw-Abstellplatz?	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>
<b>Führerscheinbesitz</b>					
ja, für Moped/Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, für Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein, gar nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Fahrzeugverfügbarkeit</b>					
Fahrrad	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>	ja..... <input type="checkbox"/> nein..... <input type="checkbox"/>
Pkw	jederzeit..... <input type="checkbox"/> teilweise..... <input type="checkbox"/> nie..... <input type="checkbox"/>	jederzeit..... <input type="checkbox"/> teilweise..... <input type="checkbox"/> nie..... <input type="checkbox"/>	jederzeit..... <input type="checkbox"/> teilweise..... <input type="checkbox"/> nie..... <input type="checkbox"/>	jederzeit..... <input type="checkbox"/> teilweise..... <input type="checkbox"/> nie..... <input type="checkbox"/>	jederzeit..... <input type="checkbox"/> teilweise..... <input type="checkbox"/> nie..... <input type="checkbox"/>
<b>Zeit- oder Ermäßigungskarten für öffentliche Verkehrsmittel</b>					
Wochen-, Monats- oder Jahreskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorteils- oder Ermäßigungskarte etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nichts davon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Nutzen Sie Navigationsgeräte, das Handy oder andere elektronische Möglichkeiten, um sich über Routen, Verbindungen, Zeiten oder anderes bei Ihren Wegen zu informieren – egal ob vorab oder unterwegs?</b>	ja, für Autofahrten..... <input type="checkbox"/> ja, für Bus und Bahn..... <input type="checkbox"/> ja, für andere Gelegenheiten..... <input type="checkbox"/> nein, gar nicht..... <input type="checkbox"/>	ja, für Autofahrten..... <input type="checkbox"/> ja, für Bus und Bahn..... <input type="checkbox"/> ja, für andere Gelegenheiten..... <input type="checkbox"/> nein, gar nicht..... <input type="checkbox"/>	ja, für Autofahrten..... <input type="checkbox"/> ja, für Bus und Bahn..... <input type="checkbox"/> ja, für andere Gelegenheiten..... <input type="checkbox"/> nein, gar nicht..... <input type="checkbox"/>	ja, für Autofahrten..... <input type="checkbox"/> ja, für Bus und Bahn..... <input type="checkbox"/> ja, für andere Gelegenheiten..... <input type="checkbox"/> nein, gar nicht..... <input type="checkbox"/>	ja, für Autofahrten..... <input type="checkbox"/> ja, für Bus und Bahn..... <input type="checkbox"/> ja, für andere Gelegenheiten..... <input type="checkbox"/> nein, gar nicht..... <input type="checkbox"/>
<b>Betreuen Sie regelmäßig und unentgeltlich Kinder bzw. andere Personen, die auf Ihre Hilfe oder Unterstützung angewiesen sind – egal ob diese zu Ihrem Haushalt gehören oder nicht?</b>					
nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, und zwar: Kind/Kinder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere Verwandte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere Personen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte beantworten Sie auch die Fragen auf der Rückseite dieses Haushaltsbogens. →

# 2 Personenbogen: erster Berichtstag

Wochentag:  Datum:  Bitte Zuordnungsnummer für Person im Haushalt eintragen:  Bitte Vorname/ Namenskürzel eintragen:

Waren Sie an diesem Tag außer Haus? ja  nein  → bitte zum zweiten Berichtstag (auf der Rückseite)

Ein Hinweis zu Beginn: Ein Weg ist hier immer eine Strecke von einem Ausgangspunkt zum Ziel. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg. Vergessen Sie bitte nicht, auch die Wege nach Hause als eigene Wege einzutragen!

Wo begann Ihr erster Weg?  
zu Hause  anderer Ort  → Postleitzahl/ Gemeinde:  Straße:

**Wann begann der Weg?**

**Zu welchem Zweck haben Sie den Weg unternommen?**  
*Bitte nur eine Angabe!*

**Welche Verkehrsmittel haben Sie benutzt?**  
*Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie alle an. Geben Sie bitte auch an, wenn Sie ein Stück zu Fuß oder einen kompletten Fußweg zurückgelegt haben.*

**Wo lag das Ziel?**  
*Vermerken Sie möglichst die genaue Adresse. Wenn Sie diese nicht kennen, notieren Sie eine kurze Beschreibung.*

**Wann sind Sie angekommen?**

**Wie weit war der Weg?**

**Haben Sie weitere Wege zurückgelegt?**

Erster Weg	Zweiter Weg	Dritter Weg	Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebenter Weg
<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr
zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>
dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>
Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>
Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>
Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>
private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>
privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>
sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>
nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>
anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>
zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>
Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>
Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>
Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>
U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>
S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>
anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>
Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>
Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>
<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr
ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km
ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
						Anzahl weiterer Wege: <input type="text"/>

Wenn möglich, bitte die weiteren Wege dieses Tages in einem weiteren grünen Personenbogen eintragen!

Bitte füllen Sie auch die Rückseite für Ihren zweiten Berichtstag aus!



# 2 Personenbogen: zweiter Berichtstag

Wochentag:  Datum:  Bitte Zuordnungsnummer für Person im Haushalt eintragen:  Bitte Vorname/ Namenskürzel eintragen:

Waren Sie an diesem Tag außer Haus? ja  nein  → bitte vergessen Sie nicht, diesen Bogen zurückzuschicken

Ein Hinweis zu Beginn: Ein Weg ist hier immer eine Strecke von einem Ausgangspunkt zum Ziel. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg. Vergessen Sie bitte nicht, auch die Wege nach Hause als eigene Wege einzutragen!

Wo begann Ihr erster Weg?  
zu Hause  anderer Ort  → Postleitzahl/Gemeinde:  Straße:

## Wann begann der Weg?

Zu welchem Zweck haben Sie den Weg unternommen?

Bitte nur eine Angabe!

## Welche Verkehrsmittel haben Sie benutzt?

Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie alle an. Geben Sie bitte auch an, wenn Sie ein Stück zu Fuß oder einen kompletten Fußweg zurückgelegt haben.

## Wo lag das Ziel?

Vermerken Sie möglichst die genaue Adresse. Wenn Sie diese nicht kennen, notieren Sie eine kurze Beschreibung.

## Wann sind Sie angekommen?

Wie weit war der Weg?

Haben Sie weitere Wege zurückgelegt?

Erster Weg	Zweiter Weg	Dritter Weg	Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebenter Weg
<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr
zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>	zur Arbeit <input type="checkbox"/>
dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>
Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>
Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>	Bringen/Holen/Begleitung von Personen <input type="checkbox"/>
Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>	Einkauf <input type="checkbox"/>
private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>	private Erledigung <input type="checkbox"/>
privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>	privater Besuch <input type="checkbox"/>
sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>
nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>	nach Hause <input type="checkbox"/>
anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>
zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/>
Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>
Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Lenker/in <input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>
Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>	Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/>
U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>	U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/>
S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	S-Bahn/Eisenbahn <input type="checkbox"/>
anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>	anderes, und zwar: <input type="text"/>
Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>
Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>	Adresse/Beschreibung: <input type="text"/>
<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr	<input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr
ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km
ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
						Anzahl weiterer Wege: <input type="text"/>

Wenn möglich, bitte die weiteren Wege dieses Tages in einem weiteren grünen Personenbogen eintragen!

Sie haben es geschafft. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

**Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen und detaillierte Gewichtungseinheiten**

---

### Definition des verwertbaren Rücklaufs

Die „wertbare Nettostichprobe“ bzw. der „standardisierte Rücklauf“ wird gemäß dem Projekt KOMOD wie folgt definiert (Sammer et al., 2011):

- (1) Anzahl der für die Stichprobe gezogenen Stichprobeneinheiten, die Haushalte: **Bruttostichprobe**;
- (2) Abzüglich nicht erreichbarer Stichprobeneinheiten, die einen „**qualitätsneutralen Ausfall**“ darstellen. Hierbei handelt es sich um nachweislich am Befragungstichtag nicht existierende Haushalte oder nachweislich über einen längeren Zeitraum um den Befragungstichtag nicht im Untersuchungsraum am Wohnort anwesende Haushalte;
- (3) Die Summe der vom qualitätsneutralen Ausfall bereinigten Stichprobeneinheiten ergibt die „**bereinigte Bruttostichprobe**“;
- (4) Abzüglich der definitiv deklarierten Verweigerungen von Stichprobeneinheiten, an der Befragung teilzunehmen;
- (5) Abzüglich der trotz 5 postalischer oder telefonischer Kontakt- oder Erinnerungsversuche nicht erreichten Haushalte und Zielpersonen;
- (6) Der Saldo aus (3) bis (5) ergibt die **Nettostichprobe (Rücklauf)** der Erhebung;
- (7) Abzüglich des nicht verwertbaren Rücklaufs;
- (8) Der Saldo aus (6) und (7) ergibt die **wertbare Nettostichprobe (wertbarer Rücklauf)**;
- (9) Der „**wertbare Rücklauf**“, der sich aus dem Verhältnis der Werte (8) und (3) errechnet, wird auch als „**standardisierter Rücklauf**“ definiert.

**Zuordnung der Bezirke zu den Raumtypen**

Räumliche Einheit		Erreichbarkeitsgrade		Raumtyp aus ÖROK2005 (Z05 in 50 min <=73% bei MIV und bei ÖV=periph. Bez.)
Bezirkscode	Gemeinde	MIV Z05 in 50min	ÖV Z05 in 50 min	Zuordnung
101	Eisenstadt(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
102	Rust(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
103	Eisenstadt-Umgebung	100,0 %	99%	zentrale Bezirke
104	Güssing	13,4 %	0%	peripherer Bezirk
105	Jennersdorf	1,8%	0%	peripherer Bezirk
106	Mattersburg	100,0 %	99%	zentrale Bezirke
107	Neusiedl am See	70,2 %	21%	zentrale Bezirke
108	Oberpullendorf	100,0 %	38%	peripherer Bezirk
109	Oberwart	87,0%	0%	peripherer Bezirk
201	Klagenfurt(Stadt)	100,0 %	99%	Großstädte ohne Wien
202	Villach(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
203	Hermagor	41,8%	1%	peripherer Bezirk
204	Klagenfurt Land	100,0 %	89%	zentrale Bezirke
205	Sankt Veit an der Glan	91,1 %	34%	peripherer Bezirk
206	Spittal an der Drau	69,7 %	24%	peripherer Bezirk
207	Villach Land	100,0 %	84%	zentrale Bezirke
208	Völkermarkt	93,8 %	33%	peripherer Bezirk
209	Wolfsberg	67,6 %	0%	peripherer Bezirk
210	Feldkirchen	98,8 %	41%	peripherer Bezirk
301	Krems an der Donau(Stadt)	100,0%	100%	zentrale Bezirke
302	Sankt Pölten(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
303	Waidhofen an der Ybbs(Stadt)	97,8 %	0%	peripherer Bezirk
304	Wiener Neustadt(Stadt)	100,0%	95%	zentrale Bezirke
305	Amstetten	94,6%	36%	peripherer Bezirk
306	Baden	100,0 %	88%	zentrale Bezirke
307	Bruck an der Leitha	100,0 %	43%	peripherer Bezirk
308	Gänserndorf	90,0 %	51%	peripherer Bezirk
309	Gmünd	0,0%	0%	peripherer Bezirk
310	Hollabrunn	61,9 %	13%	peripherer Bezirk
311	Horn	77,6%	1%	peripherer Bezirk
312	Korneuburg	100,0 %	73%	zentrale Bezirke
313	Krems(Land)	100,0%	77%	zentrale Bezirke
314	Lilienfeld	72,5 %	33%	peripherer Bezirk
315	Melk	91,8%	34%	peripherer Bezirk
316	Mistelbach	61,2 %	22%	peripherer Bezirk
317	Mödling	100,0 %	97%	zentrale Bezirke
318	Neunkirchen	99,1 %	70%	peripherer Bezirk
319	Sankt Pölten(Land)	99,8 %	72%	peripherer Bezirk
320	Scheibbs	49,0 %	5%	peripherer Bezirk
321	Tulln	100,0%	42%	peripherer Bezirk
322	Waidhofen an der Thaya	0,0%	0%	peripherer Bezirk

Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen und detaillierte Gewichtungseinheiten

Räumliche Einheit		Erreichbarkeitsgrade		Raumtyp aus ÖROK2005 (Z05 in 50 min <=73% bei MIV und bei ÖV=periph. Bez.)
Bezirkscode	Gemeinde	MIV Z05 in 50min	ÖV Z05 in 50 min	Zuordnung
323	Wiener Neustadt(Land)	99,3 %	61%	peripherer Bezirk
324	Wien-Umgebung	100,0 %	94%	zentrale Bezirke
325	Zwettl	44,8 %	0%	peripherer Bezirk
401	Linz(Stadt)	100,0 %	100%	Großstädte ohne Wien
402	Steyr(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
403	Wels(Stadt)	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
404	Braunau am Inn	74,9 %	4%	peripherer Bezirk
405	Eferding	100,0 %	56%	peripherer Bezirk
406	Freistadt	86,0 %	22%	peripherer Bezirk
407	Gmunden	63,0 %	4%	peripherer Bezirk
408	Grieskirchen	100,0%	36%	peripherer Bezirk
409	Kirchdorf an der Krems	92,0 %	29%	peripherer Bezirk
410	Linz-Land	100,0 %	94%	zentrale Bezirke
411	Perg	80,9 %	36%	peripherer Bezirk
412	Ried im Innkreis	98,6 %	0%	peripherer Bezirk
413	Rohrbach	65,5%	6%	peripherer Bezirk
414	Schärding	100,0 %	33%	peripherer Bezirk
415	Steyr-Land	97,20%	72%	peripherer Bezirk
416	Urfahr-Umgebung	100,0 %	72%	peripherer Bezirk
417	Vöcklabruck	92,6 %	33%	peripherer Bezirk
418	Wels-Land	100,0 %	88%	zentrale Bezirke
501	Salzburg(Stadt)	100,0 %	98%	Großstädte ohne Wien
502	Hallein	98,0 %	62%	peripherer Bezirk
503	Salzburg-Umgebung	99,2 %	77%	zentrale Bezirke
504	Sankt Johann im Pongau	57,2 %	1%	peripherer Bezirk
505	Tamsweg	0,3%	0%	peripherer Bezirk
506	Zell am See	5,7%	0%	peripherer Bezirk
601	Graz(Stadt)	100,0 %	100%	Großstädte ohne Wien
602	Bruck an der Mur	92,3 %	46%	peripherer Bezirk
603	Deutschlandsberg	80,0%	6%	peripherer Bezirk
604	Feldbach	51,2%	2%	peripherer Bezirk
605	Fürstenfeld	83,7 %	0%	peripherer Bezirk
606	Graz-Umgebung	100,0 %	75%	zentrale Bezirke
607	Hartberg	33,7 %	0%	peripherer Bezirk
608	Judenburg	84,0 %	50%	peripherer Bezirk
609	Knittelfeld	99,8 %	63%	peripherer Bezirk
610	Leibnitz	99,9%	27%	peripherer Bezirk
611	Leoben	99,9%	79%	peripherer Bezirk
612	Liezen	16,5 %	5%	peripherer Bezirk
613	Mürzzuschlag	98,0 %	6%	peripherer Bezirk
614	Murau	1,0%	0%	peripherer Bezirk
615	Radkersburg	65,7 %	0%	peripherer Bezirk
616	Voitsberg	83,5 %	18%	peripherer Bezirk

Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen und detaillierte Gewichtungseinheiten

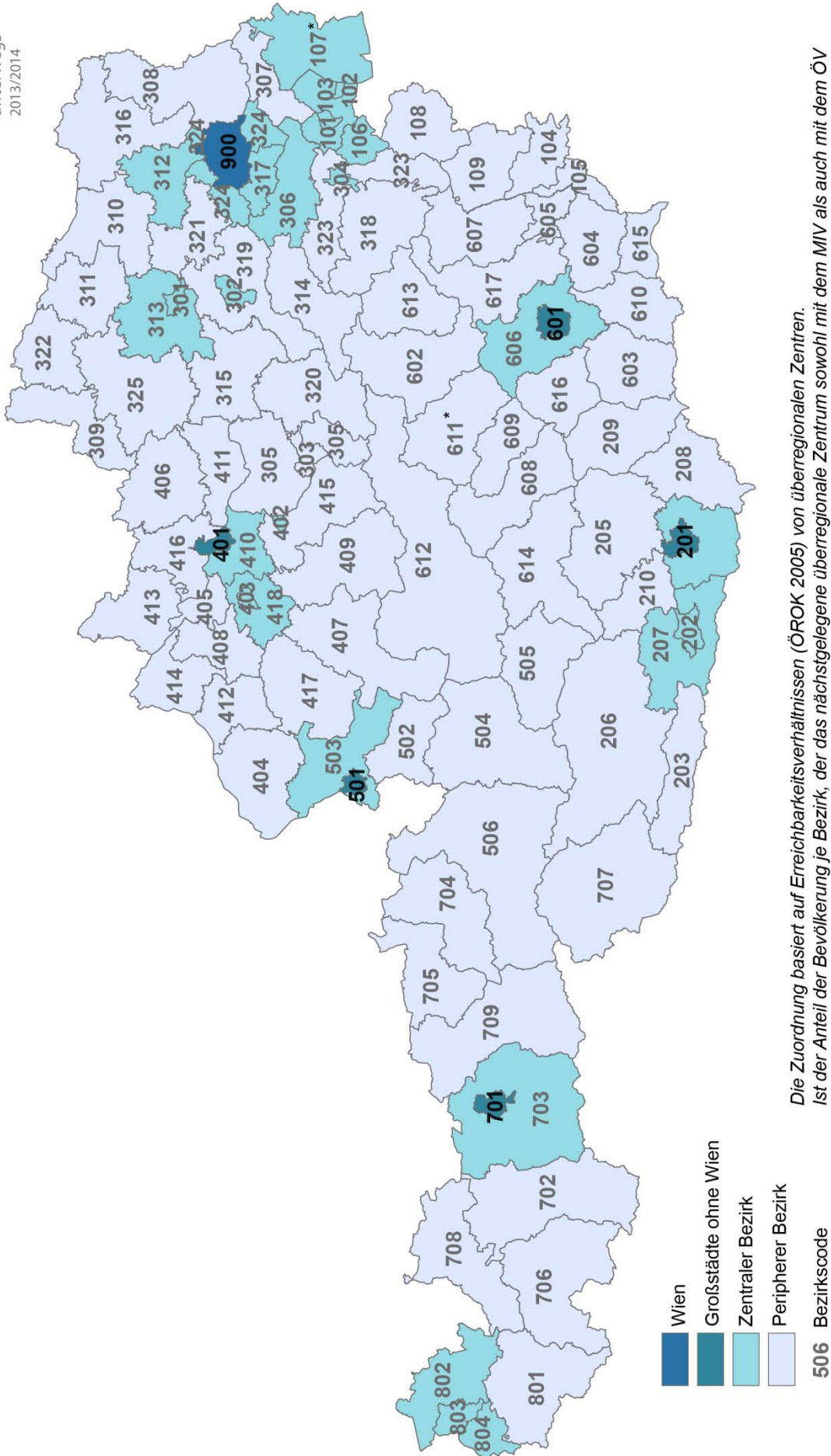
Räumliche Einheit		Erreichbarkeitsgrade		Raumtyp aus ÖROK2005 (ZO5 in 50 min <=73% bei MIV und bei ÖV=periph. Bez.)
Bezirkscode	Gemeinde	MIV ZO5 in 50min	ÖV ZO5 in 50 min	Zuordnung
617	Weiz	81,8%	11%	peripherer Bezirk
701	Innsbruck-Stadt	100,0 %	100%	Großstädte ohne Wien
702	Imst	83,1 %	26%	peripherer Bezirk
703	Innsbruck-Land	100,0 %	92%	zentrale Bezirke
704	Kitzbühel	22,5%	0%	peripherer Bezirk
705	Kufstein	98,3 %	33%	peripherer Bezirk
706	Landeck	27,0%	0%	peripherer Bezirk
707	Lienz	0,0%	0%	peripherer Bezirk
708	Reutte	29.7%	0%	peripherer Bezirk
709	Schwaz	81,6%	41%	peripherer Bezirk
801	Bludenz	95,6 %	72%	peripherer Bezirk
802	Bregenz	95,8 %	85%	zentrale Bezirke
803	Dornbirn	100,0 %	100%	zentrale Bezirke
804	Feldkirch	100,0 %	96%	zentrale Bezirke
900	Wien(Stadt)	100,0%	100%	Wien
901	Wien 1.,Innere Stadt	100,0%	100%	Wien
902	Wien 2.,Leopoldstadt	100,0%	100%	Wien
903	Wien 3.,Landstraße	100,0%	100%	Wien
904	Wien 4.,Wieden	100,0%	100%	Wien
905	Wien 5.,Margareten	100,0%	100%	Wien
906	Wien 6.,Mariahilf	100,0%	100%	Wien
907	Wien 7.,Neubau	100,0%	100%	Wien
908	Wien 8.,Josefstadt	100,0%	100%	Wien
909	Wien 9.,Alsergrund	100,0%	100%	Wien
910	Wien 10.,Favoriten	100,0%	100%	Wien
911	Wien 11.,Simmering	100,0%	100%	Wien
912	Wien 12.,Meidling	100,0%	100%	Wien
913	Wien 13.,Hietzing	100,0%	100%	Wien
914	Wien 14.,Penzing	100,0%	100%	Wien
915	Wien 15.,Rudolfsheim-Fünfhaus	100,0%	100%	Wien
916	Wien 16.,Ottakring	100,0%	100%	Wien
917	Wien 17.,Hernals	100,0%	100%	Wien
918	Wien 18.,Währing	100,0%	100%	Wien
919	Wien 19.,Döbling	100,0%	100%	Wien
920	Wien 20.,Brigittenau	100,0%	100%	Wien
921	Wien 21.,Floridsdorf	100,0%	100%	Wien
922	Wien 22.,Donaustadt	100,0%	100%	Wien
923	Wien 23.,Liesing	100,0%	100%	Wien

Ausnahmen auf Grund von Wünschen der Bundesländer

Die Zuordnung basiert auf Erreichbarkeitsverhältnissen (ÖROK 2005) von überregionalen Zentren. Ist der Anteil der Bevölkerung je Bezirk, der das nächstgelegene überregionale Zentrum (ZO5 - zentraler Ort der Stufe 5 oder zentraler) sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV innerhalb von 50 Minuten erreichen kann, geringer als 73%, wurde der Bezirk der Gruppe der peripheren Bezirke zugeordnet.

Befragung: ifas / TRICONSULT  
 Hochrechnung, Grafik: HERRY  
 QS: BOKU-We / ZIS+P

## Zuordnung der Bezirke zu den Raumtypen





### **Räumliche Gewichtungseinheiten**

In der Konzeptstudie „KOMOD“ wurde festgelegt, dass die Gewichtungsschritte je Bundesland/Raumtyp-Kombination bzw. je Sample-Point-Gemeinde getrennt durchgeführt werden sollen, diese sind:

- Burgenland: zentrale Bezirke, periphere Bezirke
- Kärnten: Großstädte (Klagenfurt), zentrale Bezirke, periphere Bezirke
- Niederösterreich: zentrale Bezirke, periphere Bezirke, Sample-Point peripher: Gemeinde Sieghartskirchen, Sample-Point zentral: Gemeinde Bergern im Dunkelsteinerwald
- Oberösterreich: Großstädte (Linz), zentrale Bezirke, periphere Bezirke
- Salzburg: Großstädte (Salzburg), zentrale Bezirke, periphere Bezirke
- Steiermark: Großstädte (Graz), zentrale Bezirke, periphere Bezirke, Sample-Point peripher: Gemeinde Hartberg Umgebung, Sample-Point zentral: Seiersberg
- Tirol: Großstädte (Innsbruck), zentrale Bezirke, periphere Bezirke
- Vorarlberg: zentrale Bezirke, periphere Bezirke, Sample-Point peripher: Gemeinden Ludesch und St. Gerold, Sample-Point zentral: Hittisau
- Wien Bezirke 1-9 + 20; 10 bis 12 + 15 bis 19; 13, 14, 21 bis 23

Darüber hinaus waren auf Grund von regionalen Verdichtungen (Projekt BRAWISIMO, Land Niederösterreich, Gemeinden Baden, Mödling, Perchtoldsdorf, Land Steiermark) mehrere Besonderheiten zu beachten.

Für das Projekt BRAWISIMO wurden zeitliche und räumliche Stichprobenverdichtungen in der Ostregion vorgenommen, folgende Bezirke sind davon betroffen:

- Wien: alle Bezirke
- Neusiedl am See (Burgenland)
- Eisenstadt-Umgebung (inkl. Stadt Rust) (Burgenland)
- Bruck an der Leitha (NÖ)
- Gänserndorf (NÖ)
- Mistelbach (NÖ)
- Wien-Umgebung (NÖ)

Für Österreich Unterwegs bedeutete diese Verdichtung der Stichprobe, dass diese bei der Gewichtung ausgeglichen werden musste, damit diese Bezirke im Gesamtergebnis nicht überrepräsentiert sind.

Eine zusätzliche Stichprobenverdichtung auf Gemeindeebene wurde für folgende Niederösterreichische Gemeinden beauftragt und durchgeführt:

- Baden (NÖ)
- Mödling (NÖ)

- Perchtoldsdorf (NÖ)

Diese waren als eigene räumliche Einheiten zu berücksichtigen, damit diese in den gewichteten Endergebnissen nicht überrepräsentiert bleiben.

Auf Bezirksebene wurde eine zusätzliche Stichprobenverdichtung für die niederösterreichischen Bezirke

- Korneuburg (NÖ)
- Mödling (NÖ)
- Tulln (NÖ)

beauftragt. Auch diese waren als eigene räumliche Einheiten zu berücksichtigen, damit diese nicht überrepräsentiert bleiben.

Neben den Verdichtungen auf Bezirksebene waren Auswertungen für einige bestimmte Regionen vorgesehen. Für diese wurde die Stichprobe über mehrere Bezirke hinweg gleichverteilt aufgestockt, so dass für diese Regionen (aber nicht für die einzelnen Bezirke in diesen Regionen) Analysen möglich sind. Folgende Bezirksübergreifende Regionen wurden daher als eigene Regionen und somit als eigene Gewichtungseinheiten berücksichtigt werden:

- Südliches Mostviertel (NÖ): Bezirke Scheibbs, Amstetten, Waidhofen an der Ybbs
- Nördliches Waldviertel (NÖ): Bezirke Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Zwettl
- Mostviertel (NÖ)
- Waldviertel (NÖ)
- Weinviertel (NÖ)
- Industrieviertel (NÖ)
- Zentralraum (NÖ)
- Steiermark: Leoben und Bruck-Mürzzuschlag (LE-BM)
- Steiermark: Hartberg-Fürstenfeld, Weiz und Südoststeiermark (HF-WZ- SO)
- Steiermark: Deutschlandsberg, Leibnitz und Voitsberg (DL-LB-VO)
- Steiermark: Liezen, Murtal und Murau (LI-MT-MU)
- Steiermark: Graz-Umgebung

Auch diese Regionen waren als eigene räumliche Einheiten zu berücksichtigen, damit diese im gewichteten Ergebnis nicht überrepräsentiert bleiben.

Die hier dargestellten Anforderungen haben in Kombination dazu geführt, dass bei der Gewichtung in Summe **49 Teilräume** getrennt berücksichtigt werden mussten. Damit wurde sichergestellt, dass keine der 49 Teilräume im Endergebnis über- oder unterrepräsentiert ist. Nachfolgend eine Liste dieser 49 Teilräume.

Anhang B: Rücklaufdefinition, Raumtypen und detaillierte Gewichtungseinheiten

Interne Nummer des Teilraumes	Räumliche Gewichtungsebenen: Bezeichnung des Teilraumes
3	Burgenland periphere Bezirke
1	Burgenland zentrale Bezirke
2	Burgenland zentrale Bezirke BRAWISIMO (Eisenstadt-Umgebung, Neusiedl am See)
5	Kärnten Goßstädte
7	Kärnten periphere Bezirke
6	Kärnten zentrale Bezirke
24	NÖ Industrieviertel periphere Bezirke
10	NÖ Industrieviertel zentrale Bezirke
14	NÖ Industrieviertel zentrale Bezirke - Bezirk Mödling
12	NÖ Industrieviertel zentrale Bezirke - Gemeinde Baden
15	NÖ Industrieviertel zentrale Bezirke - Gemeinde Mödling
16	NÖ Industrieviertel zentrale Bezirke - Gemeinde Perchtoldsdorf
19	NÖ Mostviertel periphere Bezirke
20	NÖ Mostviertel periphere Bezirke - Südliches Mostviertel
21	NÖ Waldviertel periphere Bezirke
22	NÖ Waldviertel periphere Bezirke - Nördliches Waldviertel
9	NÖ Waldviertel zentrale Bezirke
23	NÖ Weinviertel periphere Bezirke
26	NÖ Weinviertel periphere Bezirke BRAWISIMO (Gänserndorf)
13	NÖ Weinviertel zentrale Bezirke BRAWISIMO (Korneuburg)
17	NÖ Zentralraum periphere Bezirke
18	NÖ Zentralraum periphere Bezirke - Bezirk Tulln
25	NÖ Zentralraum periphere Bezirke - Sample Point Gemeinde
8	NÖ Zentralraum zentrale Bezirke
11	NÖ Zentralraum zentrale Bezirke - Sample Point Gemeinde
27	Oberösterreich Goßstädte
29	Oberösterreich periphere Bezirke
28	Oberösterreich zentrale Bezirke
30	Salzburg Goßstädte
32	Salzburg periphere Bezirke
31	Salzburg zentrale Bezirke
33	Steiermark Goßstädte
83	Steiermark periphere Bezirke - Deutschlandsberg, Leibnitz und Voitsberg
82	Steiermark periphere Bezirke - Hartberg-Fürstenfeld, Weiz, Südoststeiermark
47	Steiermark periphere Bezirke - Hartberg-Fürstenfeld, Weiz, Südoststeiermark Sample Point Gemeinde
81	Steiermark periphere Bezirke - Leoben und Bruck-Mürzzuschlag
84	Steiermark periphere Bezirke - Liezen, Murtal und Murau
34	Steiermark zentrale Bezirke
36	Steiermark zentrale Bezirke - Sample Point Gemeinde
48	Tirol Goßstädte
50	Tirol periphere Bezirke
49	Tirol zentrale Bezirke
53	Vorarlberg periphere Bezirke
54	Vorarlberg periphere Bezirke - Sample Point Gemeinde
51	Vorarlberg zentrale Bezirke
52	Vorarlberg zentrale Bezirke - Sample Point Gemeinde
86	Wien Bezirke 10-12+15-19
87	Wien Bezirke 13-14+21-23
85	Wien Bezirke 1-9+20

## **Anhang C: Ergebnistabellen**

---

### **Anhang C - Teil 1**

#### **Mobilitätskennziffern nach Raum**

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>52.417</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,8</b>	±0,46	37,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,77</b>	±0,02	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>70,3</b>	±0,96	79,38
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,7</b>	±0,87	71,88
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,34</b>	±0,02	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>84,9</b>	±0,97	79,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>43,1</b>	±0,93	76,94
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>145.384</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,4</b>	±0,24	33,36
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,9</b>	±0,24	33,43
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,5</b>	±0,28	38,0
Rad [%]	<b>6,6</b>	±0,18	24,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,8</b>	±0,36	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,8</b>	±0,23	32,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,6</b>	±0,27	37,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,06	8,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,4</b>	±0,32	44,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,4</b>	±0,16	22,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,5</b>	±0,20	27,9
Bring- und Holwege [%]	<b>7,3</b>	±0,19	26,1
Einkaufen [%]	<b>15,9</b>	±0,27	36,6
Erledigung [%]	<b>12,9</b>	±0,24	33,5
Freizeit [%]	<b>15,4</b>	±0,26	36,0
Besuch [%]	<b>8,1</b>	±0,20	27,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,02	2,9

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Burgenland</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b>	Burgenland	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.189</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,0</b>	±1,64	38,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,74</b>	±0,09	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,7</b>	±3,20	74,69
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>44,4</b>	±3,09	72,25
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,34</b>	±0,07	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,1</b>	±3,22	75,15
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>54,2</b>	±3,27	76,39
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>11.284</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,0</b>	±0,81	31,19
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,2</b>	±0,85	32,66
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,0</b>	±0,91	34,7
Rad [%]	<b>6,0</b>	±0,62	23,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>57,0</b>	±1,29	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,2</b>	±0,91	34,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,3</b>	±0,72	27,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,16	6,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,7</b>	±1,17	44,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,5</b>	±0,54	20,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,1</b>	±0,67	25,8
Bring- und Holwege [%]	<b>6,6</b>	±0,65	24,8
Einkaufen [%]	<b>18,0</b>	±1,00	38,4
Erledigung [%]	<b>12,4</b>	±0,86	33,0
Freizeit [%]	<b>13,7</b>	±0,90	34,4
Besuch [%]	<b>9,6</b>	±0,77	29,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,3</b>	±0,13	5,1
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Kärnten

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Kärnten	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.445</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>78,9</b>	±2,29	40,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,54</b>	±0,11	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>64,2</b>	±4,69	83,60
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>41,5</b>	±4,78	85,30
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,21</b>	±0,09	1,62
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,4</b>	±4,84	86,37
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,5</b>	±5,21	92,93
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.897</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,3</b>	±1,32	36,57
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,3</b>	±1,43	39,68
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>12,7</b>	±1,20	33,2
Rad [%]	<b>4,3</b>	±0,73	20,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>62,1</b>	±1,75	48,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,0</b>	±1,25	34,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>6,4</b>	±0,88	24,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,26	7,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,4</b>	±1,59	44,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,0</b>	±0,86	23,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>9,6</b>	±1,07	29,5
Bring- und Holwege [%]	<b>7,8</b>	±0,97	26,8
Einkaufen [%]	<b>13,9</b>	±1,25	34,6
Erledigung [%]	<b>14,9</b>	±1,28	35,6
Freizeit [%]	<b>12,0</b>	±1,17	32,5
Besuch [%]	<b>9,2</b>	±1,04	28,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,14	4,0
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Niederösterreich

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Nieder- österreich	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>12.973</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,3</b>	±0,88	36,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,81</b>	±0,05	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,0</b>	±2,00	82,18
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>43,8</b>	±1,76	72,32
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,34</b>	±0,04	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>90,2</b>	±2,00	82,06
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,0</b>	±1,85	76,02
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>37.028</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>27,0</b>	±0,50	34,52
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,6</b>	±0,48	33,57
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,0</b>	±0,50	34,7
Rad [%]	<b>7,7</b>	±0,38	26,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>50,9</b>	±0,72	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,2</b>	±0,49	33,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,2</b>	±0,49	33,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,0</b>	±0,14	10,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>24,8</b>	±0,62	43,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,2</b>	±0,32	22,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,6</b>	±0,38	26,6
Bring- und Holwege [%]	<b>7,7</b>	±0,38	26,7
Einkaufen [%]	<b>18,0</b>	±0,55	38,4
Erledigung [%]	<b>12,8</b>	±0,48	33,4
Freizeit [%]	<b>15,9</b>	±0,53	36,6
Besuch [%]	<b>7,8</b>	±0,39	26,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Oberösterreich

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.074</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,3</b>	±1,91	38,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,77</b>	±0,10	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>59,9</b>	±3,54	70,84
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>31,9</b>	±2,85	56,97
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,37</b>	±0,09	1,76
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>72,8</b>	±3,59	71,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>38,8</b>	±3,03	60,64
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.609</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>21,6</b>	±0,86	28,62
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,5</b>	±0,73	24,36
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,5</b>	±1,08	36,2
Rad [%]	<b>6,1</b>	±0,71	23,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>56,3</b>	±1,48	49,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,1</b>	±1,01	33,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,8</b>	±0,85	28,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,14	4,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>28,5</b>	±1,35	45,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,4</b>	±0,61	20,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,8</b>	±0,80	26,9
Bring- und Holwege [%]	<b>7,2</b>	±0,77	25,8
Einkaufen [%]	<b>15,0</b>	±1,07	35,7
Erledigung [%]	<b>13,0</b>	±1,01	33,7
Freizeit [%]	<b>14,9</b>	±1,06	35,6
Besuch [%]	<b>9,2</b>	±0,86	28,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,06	2,1
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Salzburg

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Salzburg	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.493</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,1</b>	±2,13	38,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,66</b>	±0,11	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>64,0</b>	±4,16	74,97
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>33,2</b>	±4,08	73,50
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,23</b>	±0,10	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>77,9</b>	±4,21	75,90
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,4</b>	±4,40	79,29
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>6.479</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,1</b>	±1,04	30,32
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,5</b>	±1,08	31,45
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>18,5</b>	±1,34	38,9
Rad [%]	<b>9,3</b>	±1,00	29,0
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,9</b>	±1,72	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,3</b>	±1,17	34,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,0</b>	±1,08	31,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,33	9,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,9</b>	±1,55	44,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,3</b>	±0,84	24,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,8</b>	±0,98	28,3
Bring- und Holwege [%]	<b>7,3</b>	±0,90	26,0
Einkaufen [%]	<b>13,7</b>	±1,18	34,4
Erledigung [%]	<b>14,6</b>	±1,22	35,3
Freizeit [%]	<b>15,1</b>	±1,23	35,8
Besuch [%]	<b>6,2</b>	±0,83	24,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,02	0,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Steiermark</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b>	Steiermark	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>12.520</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,3</b>	±0,97	39,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,64</b>	±0,05	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,2</b>	±2,09	84,21
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>38,4</b>	±2,14	86,27
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,25</b>	±0,04	1,64
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,1</b>	±2,13	85,84
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,3</b>	±2,32	93,48
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>32.932</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,2</b>	±0,55	36,25
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,5</b>	±0,67	43,68
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,8</b>	±0,54	35,5
Rad [%]	<b>6,4</b>	±0,37	24,4
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,3</b>	±0,76	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,0</b>	±0,51	33,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,5</b>	±0,49	31,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,0</b>	±0,15	9,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,1</b>	±0,68	44,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,4</b>	±0,37	24,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,5</b>	±0,43	27,9
Bring- und Holwege [%]	<b>7,5</b>	±0,40	26,4
Einkaufen [%]	<b>15,1</b>	±0,55	35,9
Erledigung [%]	<b>13,7</b>	±0,52	34,3
Freizeit [%]	<b>14,2</b>	±0,53	34,9
Besuch [%]	<b>7,5</b>	±0,40	26,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,5
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Tirol</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b>	Tirol	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.005</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,8</b>	±1,65	37,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,91</b>	±0,09	2,12
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,9</b>	±4,06	92,79
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>37,0</b>	±3,26	74,34
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,51</b>	±0,08	1,82
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,8</b>	±4,18	95,40
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,6</b>	±3,48	79,57
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.128</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,7</b>	±1,07	42,41
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,7</b>	±0,84	33,49
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>20,5</b>	±1,02	40,4
Rad [%]	<b>6,8</b>	±0,63	25,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>49,4</b>	±1,26	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,5</b>	±0,80	31,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,0</b>	±0,79	31,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,22	8,9
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,5</b>	±1,12	44,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,7</b>	±0,53	21,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,4</b>	±0,70	27,8
Bring- und Holwege [%]	<b>8,2</b>	±0,69	27,4
Einkaufen [%]	<b>11,9</b>	±0,82	32,4
Erledigung [%]	<b>10,9</b>	±0,78	31,1
Freizeit [%]	<b>18,7</b>	±0,98	39,0
Besuch [%]	<b>9,6</b>	±0,74	29,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	1,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Vorarlberg

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Vorarlberg	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.269</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,0</b>	±2,19	37,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,88</b>	±0,12	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>61,7</b>	±3,87	66,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>26,3</b>	±3,04	52,16
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,48</b>	±0,10	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>74,4</b>	±3,86	66,26
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>31,7</b>	±3,24	55,75
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>6.428</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>21,4</b>	±0,90	26,18
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,1</b>	±0,94	27,05
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>16,6</b>	±1,29	37,2
Rad [%]	<b>16,3</b>	±1,28	37,0
MIV-LenkerIn [%]	<b>43,9</b>	±1,72	49,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>9,8</b>	±1,03	29,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,1</b>	±1,17	33,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,14	4,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>31,5</b>	±1,61	46,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,9</b>	±0,75	21,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,9</b>	±0,93	26,9
Bring- und Holwege [%]	<b>4,4</b>	±0,71	20,5
Einkaufen [%]	<b>15,4</b>	±1,25	36,1
Erledigung [%]	<b>10,7</b>	±1,07	30,9
Freizeit [%]	<b>16,9</b>	±1,30	37,5
Besuch [%]	<b>8,1</b>	±0,94	27,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,12	3,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Wien</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b>	Wien	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.449</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,5</b>	±1,09	36,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,85</b>	±0,06	1,98
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>80,2</b>	±2,27	75,26
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>28,1</b>	±2,02	67,14
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,37</b>	±0,05	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>95,0</b>	±2,20	72,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>33,2</b>	±2,17	71,87
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>24.599</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,2</b>	±0,54	30,57
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,9</b>	±0,55	31,26
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,6</b>	±0,76	43,1
Rad [%]	<b>4,0</b>	±0,34	19,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>24,7</b>	±0,76	43,1
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,7</b>	±0,47	26,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>38,3</b>	±0,86	48,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,14	8,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>23,6</b>	±0,75	42,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,9</b>	±0,42	23,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>9,7</b>	±0,52	29,6
Bring- und Holwege [%]	<b>7,2</b>	±0,46	25,9
Einkaufen [%]	<b>17,9</b>	±0,68	38,4
Erledigung [%]	<b>12,7</b>	±0,59	33,3
Freizeit [%]	<b>15,5</b>	±0,64	36,2
Besuch [%]	<b>7,3</b>	±0,46	26,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.146</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,9</b>	±1,42	36,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,88</b>	±0,08	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>70,0</b>	±2,96	76,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>29,6</b>	±2,88	74,54
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,44</b>	±0,07	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>83,4</b>	±2,96	76,50
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>35,3</b>	±3,10	80,14
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>15.579</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,3</b>	±0,65	29,47
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>10,3</b>	±0,76	34,16
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>19,5</b>	±0,88	39,6
Rad [%]	<b>13,0</b>	±0,75	33,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>38,9</b>	±1,08	48,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,8</b>	±0,69	31,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,3</b>	±0,84	37,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,14	6,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>24,9</b>	±0,96	43,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,9</b>	±0,48	21,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,1</b>	±0,60	27,2
Bring- und Holwege [%]	<b>6,8</b>	±0,56	25,1
Einkaufen [%]	<b>14,9</b>	±0,79	35,6
Erledigung [%]	<b>14,5</b>	±0,78	35,2
Freizeit [%]	<b>16,9</b>	±0,83	37,5
Besuch [%]	<b>9,1</b>	±0,64	28,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,07	3,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>14.920</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	82,5	±0,86	38,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,77	±0,05	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	68,0	±1,72	75,70
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,2	±1,46	64,28
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,36	±0,04	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,5	±1,72	75,87
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	42,6	±1,55	68,48
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>42.414</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,6	±0,43	31,92
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,7	±0,40	29,92
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	14,4	±0,47	35,2
Rad [%]	7,7	±0,36	26,7
MIV-LenkerIn [%]	51,5	±0,67	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	13,3	±0,46	33,9
Öffentlicher Verkehr [%]	12,6	±0,45	33,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	±0,09	6,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	27,5	±0,60	44,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,6	±0,28	21,0
Schule/Ausbildung [%]	8,8	±0,38	28,3
Bring- und Holwege [%]	7,6	±0,36	26,5
Einkaufen [%]	15,9	±0,49	36,6
Erledigung [%]	12,1	±0,44	32,7
Freizeit [%]	15,4	±0,49	36,1
Besuch [%]	7,9	±0,36	27,0
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,05	3,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Periphere Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Periphere Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>23.902</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,0</b>	±0,69	38,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,71</b>	±0,04	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>67,2</b>	±1,49	83,20
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,6</b>	±1,37	76,55
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,30</b>	±0,03	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,9</b>	±1,52	85,06
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>49,5</b>	±1,47	81,88
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>62.792</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,8</b>	±0,40	36,03
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,0</b>	±0,40	35,79
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,3</b>	±0,40	36,0
Rad [%]	<b>5,8</b>	±0,26	23,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>56,5</b>	±0,55	49,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,1</b>	±0,37	33,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,4</b>	±0,31	27,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,10	9,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,5</b>	±0,49	44,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,7</b>	±0,26	23,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,8</b>	±0,30	26,9
Bring- und Holwege [%]	<b>7,4</b>	±0,29	26,1
Einkaufen [%]	<b>15,2</b>	±0,40	35,9
Erledigung [%]	<b>13,0</b>	±0,37	33,7
Freizeit [%]	<b>14,9</b>	±0,39	35,6
Besuch [%]	<b>8,4</b>	±0,31	27,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Österreich Gesamt Frühjahr	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.624</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	82,0	±1,15	38,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,64	±0,06	1,90
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	72,5	±2,69	90,24
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	39,2	±2,37	79,55
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,22	±0,05	1,59
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	88,4	±2,76	92,33
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	47,8	±2,55	85,49
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>23.561</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	27,5	±0,73	40,15
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	14,8	±0,68	37,64
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	16,2	±0,67	36,9
Rad [%]	6,4	±0,44	24,4
MIV-LenkerIn [%]	48,7	±0,90	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	11,7	±0,58	32,1
Öffentlicher Verkehr [%]	16,3	±0,67	36,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,7	±0,16	8,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	27,5	±0,81	44,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	5,4	±0,41	22,5
Schule/Ausbildung [%]	8,7	±0,51	28,1
Bring- und Holwege [%]	6,0	±0,43	23,8
Einkaufen [%]	15,0	±0,65	35,7
Erledigung [%]	12,6	±0,60	33,2
Freizeit [%]	17,0	±0,68	37,6
Besuch [%]	7,7	±0,48	26,7
Anderer Zweck [%]	0,0	±0,04	2,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Österreich Gesamt Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>10.231</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	82,5	±1,04	38,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,80	±0,06	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	71,3	±2,15	78,62
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	36,6	±2,04	74,43
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,40	±0,05	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	86,4	±2,16	78,65
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	44,3	±2,19	79,81
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>26.524</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,4	±0,57	33,43
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,0	±0,62	36,61
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	16,5	±0,63	37,1
Rad [%]	8,8	±0,48	28,3
MIV-LenkerIn [%]	47,3	±0,85	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	12,2	±0,56	32,7
Öffentlicher Verkehr [%]	14,5	±0,60	35,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,8	±0,15	8,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	25,2	±0,74	43,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	5,7	±0,39	23,2
Schule/Ausbildung [%]	5,3	±0,38	22,4
Bring- und Holwege [%]	6,9	±0,43	25,3
Einkaufen [%]	18,1	±0,66	38,5
Erledigung [%]	13,4	±0,58	34,1
Freizeit [%]	16,5	±0,63	37,1
Besuch [%]	8,7	±0,48	28,2
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,06	3,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>20.757</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,7</b>	±0,69	36,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,84</b>	±0,04	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,8</b>	±1,45	75,15
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,3</b>	±1,29	66,81
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,36</b>	±0,03	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>82,4</b>	±1,44	75,02
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,5</b>	±1,36	70,86
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>60.438</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,6</b>	±0,34	30,02
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,1</b>	±0,34	29,84
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,4</b>	±0,43	37,9
Rad [%]	<b>6,5</b>	±0,28	24,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,2</b>	±0,56	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,9</b>	±0,35	31,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>18,3</b>	±0,44	38,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,10	8,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,4</b>	±0,50	44,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,4</b>	±0,26	22,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>11,4</b>	±0,36	31,8
Bring- und Holwege [%]	<b>8,0</b>	±0,31	27,2
Einkaufen [%]	<b>14,5</b>	±0,40	35,2
Erledigung [%]	<b>12,8</b>	±0,38	33,4
Freizeit [%]	<b>13,8</b>	±0,39	34,5
Besuch [%]	<b>7,5</b>	±0,30	26,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	3,1

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Österreich Gesamt Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>12.805</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	82,0	±0,94	38,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,79	±0,05	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	67,7	±1,77	72,32
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,6	±1,61	65,57
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,40	±0,04	1,79
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,5	±1,76	71,79
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	39,8	±1,72	70,41
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>34.861</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,3	±0,43	29,14
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,7	±0,43	28,75
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	20,0	±0,59	40,0
Rad [%]	4,6	±0,31	20,9
MIV-LenkerIn [%]	45,1	±0,74	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	12,4	±0,49	32,9
Öffentlicher Verkehr [%]	17,5	±0,56	38,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	±0,10	6,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	26,7	±0,66	44,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	5,0	±0,32	21,9
Schule/Ausbildung [%]	8,6	±0,42	28,0
Bring- und Holwege [%]	8,3	±0,41	27,6
Einkaufen [%]	15,9	±0,54	36,6
Erledigung [%]	12,8	±0,50	33,4
Freizeit [%]	14,1	±0,52	34,8
Besuch [%]	8,5	±0,41	27,9
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,04	2,5

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Wien Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Wien Frühjahr	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>742</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,1</b>	±3,82	37,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,69</b>	±0,19	1,86
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>83,0</b>	±7,76	76,29
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>31,3</b>	±6,40	62,89
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,23</b>	±0,16	1,55
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>100,0</b>	±7,42	72,90
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>37,7</b>	±6,84	67,24
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>2.064</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>30,9</b>	±1,69	27,69
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,7</b>	±1,66	27,20
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>23,9</b>	±2,60	42,7
Rad [%]	<b>4,0</b>	±1,20	19,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>25,2</b>	±2,65	43,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,0</b>	±1,55	25,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>39,0</b>	±2,98	48,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,59	9,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>24,5</b>	±2,62	43,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,7</b>	±1,29	21,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>10,7</b>	±1,89	30,9
Bring- und Holwege [%]	<b>6,0</b>	±1,45	23,8
Einkaufen [%]	<b>17,7</b>	±2,33	38,2
Erledigung [%]	<b>12,1</b>	±1,99	32,7
Freizeit [%]	<b>17,0</b>	±2,29	37,6
Besuch [%]	<b>7,2</b>	±1,58	25,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,09	1,5
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Wien Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Wien Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.012</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,4</b>	±2,98	34,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,96</b>	±0,17	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>86,2</b>	±7,34	84,24
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>31,1</b>	±5,90	67,71
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,15	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>99,8</b>	±7,22	82,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>36,0</b>	±6,24	71,61
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>2.809</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>29,2</b>	±1,96	37,49
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>10,5</b>	±1,90	36,36
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,7</b>	±2,26	43,1
Rad [%]	<b>5,6</b>	±1,21	23,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>23,9</b>	±2,23	42,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>9,8</b>	±1,56	29,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>35,1</b>	±2,50	47,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,48	9,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>22,4</b>	±2,18	41,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,4</b>	±1,28	24,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,3</b>	±1,36	26,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,6</b>	±1,39	26,5
Einkaufen [%]	<b>20,5</b>	±2,11	40,3
Erledigung [%]	<b>13,8</b>	±1,80	34,5
Freizeit [%]	<b>15,1</b>	±1,87	35,8
Besuch [%]	<b>6,7</b>	±1,31	25,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,25	4,8

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Wien Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Wien Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.237</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	86,2	±1,68	34,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,00	±0,10	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	79,8	±3,60	73,89
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	26,5	±2,57	52,68
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,48	±0,08	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	92,6	±3,50	71,77
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	30,8	±2,71	55,58
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>10.226</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,6	±0,83	30,44
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	8,9	±0,67	24,49
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	24,6	±1,18	43,1
Rad [%]	3,0	±0,47	17,0
MIV-LenkerIn [%]	24,3	±1,18	42,9
MIV-MitfahrerIn [%]	7,4	±0,72	26,2
Öffentlicher Verkehr [%]	40,4	±1,34	49,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,3	±0,15	5,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	22,4	±1,14	41,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	6,8	±0,69	25,1
Schule/Ausbildung [%]	12,1	±0,89	32,6
Bring- und Holwege [%]	7,0	±0,70	25,6
Einkaufen [%]	15,9	±1,00	36,5
Erledigung [%]	11,8	±0,88	32,2
Freizeit [%]	15,3	±0,99	36,0
Besuch [%]	8,7	±0,77	28,1
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,09	3,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Wien Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Wien Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.458</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,0</b>	±1,81	38,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,75</b>	±0,09	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,4</b>	±3,00	63,60
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>23,1</b>	±3,89	82,44
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,35</b>	±0,08	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,1</b>	±2,82	59,73
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>28,2</b>	±4,25	90,27
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>9.500</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,0</b>	±0,67	23,42
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>8,4</b>	±1,00	35,33
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>25,3</b>	±1,24	43,5
Rad [%]	<b>3,1</b>	±0,49	17,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>25,7</b>	±1,24	43,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>6,4</b>	±0,70	24,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>39,1</b>	±1,39	48,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,20	7,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,3</b>	±1,24	43,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,4</b>	±0,64	22,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,8</b>	±0,81	28,4
Bring- und Holwege [%]	<b>8,2</b>	±0,78	27,5
Einkaufen [%]	<b>17,7</b>	±1,09	38,2
Erledigung [%]	<b>13,3</b>	±0,97	34,0
Freizeit [%]	<b>14,6</b>	±1,01	35,3
Besuch [%]	<b>6,6</b>	±0,70	24,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,05	1,9
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien) Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Großstädte (ohne Wien) Frühjahr	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.147</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,5</b>	±3,04	37,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,73</b>	±0,16	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,2</b>	±6,46	78,99
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>32,7</b>	±7,35	89,86
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,27</b>	±0,14	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,7</b>	±6,53	79,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>39,1</b>	±7,94	97,04
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>3.581</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,9</b>	±1,52	32,91
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,0</b>	±2,11	45,51
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>18,1</b>	±1,78	38,5
Rad [%]	<b>10,9</b>	±1,45	31,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>43,0</b>	±2,29	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>9,5</b>	±1,36	29,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>18,0</b>	±1,78	38,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,29	6,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>28,6</b>	±2,09	45,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,7</b>	±0,87	18,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,5</b>	±1,14	24,7
Bring- und Holwege [%]	<b>4,5</b>	±0,96	20,7
Einkaufen [%]	<b>14,0</b>	±1,61	34,7
Erledigung [%]	<b>16,2</b>	±1,71	36,8
Freizeit [%]	<b>17,6</b>	±1,76	38,1
Besuch [%]	<b>8,9</b>	±1,32	28,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,06	1,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien) Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Großstädte (ohne Wien) Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.090</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	85,1	±2,99	35,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,05	±0,17	2,07
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	82,5	±7,43	88,47
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	36,9	±6,75	80,42
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,58	±0,15	1,77
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	97,0	±7,41	88,30
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	43,4	±7,18	85,54
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>3.055</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	27,1	±1,66	33,19
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,1	±1,75	34,97
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	21,4	±2,06	41,0
Rad [%]	17,0	±1,88	37,6
MIV-LenkerIn [%]	34,9	±2,39	47,7
MIV-MitfahrerIn [%]	10,4	±1,53	30,5
Öffentlicher Verkehr [%]	16,0	±1,84	36,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	±0,21	4,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	19,6	±1,99	39,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	6,8	±1,27	25,2
Schule/Ausbildung [%]	4,9	±1,08	21,5
Bring- und Holwege [%]	7,1	±1,29	25,6
Einkaufen [%]	15,5	±1,81	36,2
Erledigung [%]	12,3	±1,65	32,8
Freizeit [%]	20,5	±2,02	40,4
Besuch [%]	13,1	±1,69	33,7
Anderer Zweck [%]	0,3	±0,28	5,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien) Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Großstädte (ohne Wien) Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.704</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,1</b>	±2,32	34,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,99</b>	±0,13	1,93
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,9</b>	±5,01	74,55
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>27,4</b>	±4,90	73,03
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,47</b>	±0,11	1,63
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,1</b>	±5,00	74,44
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>31,8</b>	±5,22	77,79
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.407</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,4</b>	±1,00	26,64
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,2</b>	±1,09	28,84
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,0</b>	±1,41	37,5
Rad [%]	<b>15,3</b>	±1,36	36,0
MIV-LenkerIn [%]	<b>41,5</b>	±1,86	49,3
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>8,5</b>	±1,05	27,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,5</b>	±1,43	38,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,20	5,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,8</b>	±1,67	44,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,2</b>	±0,75	20,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>11,0</b>	±1,18	31,3
Bring- und Holwege [%]	<b>6,6</b>	±0,94	24,9
Einkaufen [%]	<b>14,4</b>	±1,32	35,1
Erledigung [%]	<b>13,7</b>	±1,30	34,4
Freizeit [%]	<b>16,3</b>	±1,39	36,9
Besuch [%]	<b>6,9</b>	±0,96	25,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,06	1,7
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Großstädte (ohne Wien) Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Großstädte (ohne Wien) Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.205</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,6</b>	±3,15	39,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,75</b>	±0,16	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>58,4</b>	±4,59	57,52
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>20,9</b>	±3,65	45,66
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,41</b>	±0,13	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>72,4</b>	±4,44	55,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>25,9</b>	±3,96	49,56
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>3.536</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>21,2</b>	±1,08	23,11
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>7,6</b>	±1,10	23,54
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>21,6</b>	±1,92	41,1
Rad [%]	<b>7,4</b>	±1,22	26,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>36,6</b>	±2,25	48,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,3</b>	±1,68	36,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>18,1</b>	±1,79	38,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,45	9,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,2</b>	±2,02	43,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,7</b>	±0,98	21,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>10,0</b>	±1,40	30,0
Bring- und Holwege [%]	<b>8,8</b>	±1,32	28,4
Einkaufen [%]	<b>15,7</b>	±1,69	36,3
Erledigung [%]	<b>16,2</b>	±1,72	36,9
Freizeit [%]	<b>12,5</b>	±1,54	33,1
Besuch [%]	<b>6,9</b>	±1,18	25,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,05	1,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Zentrale Bezirke Frühjahr	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.343</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,3</b>	±2,19	38,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,64</b>	±0,11	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>70,6</b>	±5,03	87,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>41,8</b>	±4,81	84,07
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,21</b>	±0,10	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,8</b>	±5,14	89,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>50,8</b>	±5,16	90,19
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>6.462</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,8</b>	±1,35	39,20
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,8</b>	±1,44	41,89
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,3</b>	±1,17	33,9
Rad [%]	<b>7,7</b>	±0,92	26,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>56,4</b>	±1,71	49,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,7</b>	±1,11	32,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>10,3</b>	±1,05	30,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,25	7,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>29,9</b>	±1,58	45,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,3</b>	±0,84	24,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,2</b>	±0,94	27,4
Bring- und Holwege [%]	<b>6,4</b>	±0,84	24,5
Einkaufen [%]	<b>14,2</b>	±1,20	34,9
Erledigung [%]	<b>10,1</b>	±1,04	30,1
Freizeit [%]	<b>18,2</b>	±1,33	38,6
Besuch [%]	<b>6,6</b>	±0,85	24,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,14	4,0
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Zentrale Bezirke Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.059</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,0</b>	±1,88	37,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,86</b>	±0,10	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,9</b>	±3,58	71,42
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>33,7</b>	±2,70	53,88
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,44</b>	±0,09	1,80
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>79,5</b>	±3,57	71,22
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,6</b>	±2,84	56,72
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.370</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,1</b>	±0,90	29,79
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,8</b>	±0,72	23,64
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,9</b>	±1,05	34,6
Rad [%]	<b>9,2</b>	±0,88	28,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>54,8</b>	±1,51	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,0</b>	±1,02	33,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,6</b>	±0,85	28,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,21	7,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,0</b>	±1,33	43,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,4</b>	±0,62	20,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>5,6</b>	±0,70	23,0
Bring- und Holwege [%]	<b>6,2</b>	±0,73	24,2
Einkaufen [%]	<b>18,9</b>	±1,19	39,1
Erledigung [%]	<b>14,6</b>	±1,07	35,3
Freizeit [%]	<b>15,4</b>	±1,09	36,1
Besuch [%]	<b>8,7</b>	±0,85	28,2
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,13	4,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Zentrale Bezirke Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Zentrale Bezirke Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>6.243</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,0</b>	±1,32	37,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,82</b>	±0,07	2,07
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,2</b>	±2,34	66,60
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>32,8</b>	±2,03	57,98
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,39</b>	±0,06	1,79
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>78,5</b>	±2,30	65,55
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>39,5</b>	±2,16	61,53
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>18.390</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,1</b>	±0,54	26,56
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,6</b>	±0,53	25,73
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,9</b>	±0,71	34,6
Rad [%]	<b>8,3</b>	±0,56	27,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>50,7</b>	±1,02	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,8</b>	±0,68	33,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>14,0</b>	±0,71	34,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,13	6,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,5</b>	±0,90	44,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,9</b>	±0,39	19,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>12,3</b>	±0,67	32,9
Bring- und Holwege [%]	<b>10,0</b>	±0,61	29,9
Einkaufen [%]	<b>14,7</b>	±0,72	35,4
Erledigung [%]	<b>12,4</b>	±0,67	33,0
Freizeit [%]	<b>12,4</b>	±0,67	33,0
Besuch [%]	<b>7,7</b>	±0,54	26,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,1
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Zentrale Bezirke Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.275</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,7</b>	±1,87	38,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,76</b>	±0,10	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>70,8</b>	±3,68	76,01
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>32,8</b>	±2,77	57,22
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,38</b>	±0,08	1,63
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,6</b>	±3,66	75,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,1</b>	±2,95	60,93
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>9.192</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,6</b>	±0,91	31,62
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,9</b>	±0,76	26,25
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>16,7</b>	±1,08	37,3
Rad [%]	<b>5,6</b>	±0,67	23,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>44,0</b>	±1,44	49,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,5</b>	±1,04	36,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,8</b>	±1,11	38,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,16	5,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>28,0</b>	±1,30	44,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,0</b>	±0,56	19,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,9</b>	±0,82	28,5
Bring- und Holwege [%]	<b>7,7</b>	±0,77	26,7
Einkaufen [%]	<b>15,6</b>	±1,05	36,3
Erledigung [%]	<b>11,1</b>	±0,91	31,4
Freizeit [%]	<b>15,9</b>	±1,06	36,5
Besuch [%]	<b>8,8</b>	±0,82	28,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	1,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Periphere Bezirke Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Periphere Bezirke Frühjahr	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.392</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,0</b>	±1,64	39,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,60</b>	±0,08	1,88
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,7</b>	±4,13	98,73
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>42,7</b>	±3,40	81,19
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,21</b>	±0,06	1,55
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,0</b>	±4,31	103,10
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,7</b>	±3,65	87,24
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>11.454</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,8</b>	±1,20	46,40
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,4</b>	±0,97	37,42
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,7</b>	±0,89	34,4
Rad [%]	<b>5,8</b>	±0,60	23,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>56,9</b>	±1,28	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,4</b>	±0,91	35,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,4</b>	±0,72	27,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,24	9,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,4</b>	±1,16	44,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,6</b>	±0,59	22,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,5</b>	±0,72	27,8
Bring- und Holwege [%]	<b>6,1</b>	±0,62	24,0
Einkaufen [%]	<b>14,5</b>	±0,91	35,2
Erledigung [%]	<b>13,3</b>	±0,88	33,9
Freizeit [%]	<b>16,3</b>	±0,96	36,9
Besuch [%]	<b>8,3</b>	±0,72	27,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,02	0,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Periphere Bezirke Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Periphere Bezirke Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.070</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,0</b>	±1,56	40,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,66</b>	±0,08	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,0</b>	±2,96	76,16
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,4</b>	±3,28	84,26
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,32</b>	±0,07	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,3</b>	±3,00	77,01
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>50,6</b>	±3,56	91,46
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.290</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,5</b>	±0,83	33,11
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,2</b>	±1,06	42,49
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>12,7</b>	±0,83	33,3
Rad [%]	<b>8,1</b>	±0,68	27,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>57,7</b>	±1,24	49,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,4</b>	±0,85	34,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>7,1</b>	±0,64	25,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,0</b>	±0,25	10,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>27,4</b>	±1,11	44,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,8</b>	±0,59	23,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>4,3</b>	±0,51	20,2
Bring- und Holwege [%]	<b>6,9</b>	±0,63	25,3
Einkaufen [%]	<b>17,2</b>	±0,94	37,8
Erledigung [%]	<b>12,9</b>	±0,84	33,5
Freizeit [%]	<b>16,9</b>	±0,94	37,5
Besuch [%]	<b>8,6</b>	±0,70	28,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,03	1,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Periphere Bezirke Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Periphere Bezirke Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>9.573</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,5</b>	±1,02	36,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,75</b>	±0,06	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>67,8</b>	±2,25	79,55
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,0</b>	±2,11	74,46
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,25</b>	±0,05	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,2</b>	±2,28	80,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,3</b>	±2,23	78,81
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>26.415</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,6</b>	±0,55	32,17
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,5</b>	±0,58	34,00
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,8</b>	±0,62	36,5
Rad [%]	<b>5,2</b>	±0,38	22,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>55,5</b>	±0,85	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,2</b>	±0,56	32,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>10,2</b>	±0,52	30,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,2</b>	±0,19	10,9
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>28,2</b>	±0,77	45,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,9</b>	±0,40	23,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>10,7</b>	±0,53	30,9
Bring- und Holwege [%]	<b>7,8</b>	±0,46	26,8
Einkaufen [%]	<b>13,7</b>	±0,59	34,4
Erledigung [%]	<b>13,2</b>	±0,58	33,9
Freizeit [%]	<b>13,3</b>	±0,58	34,0
Besuch [%]	<b>7,0</b>	±0,44	25,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,2

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Periphere Bezirke Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage)	Periphere Bezirke Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.867</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,5</b>	±1,51	38,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,83</b>	±0,09	2,17
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>66,3</b>	±3,04	76,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,3</b>	±2,54	63,91
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,43</b>	±0,08	1,91
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,5</b>	±3,07	77,20
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,6</b>	±2,68	67,50
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.633</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,4</b>	±0,77	31,02
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,9</b>	±0,68	27,54
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>19,1</b>	±0,97	39,3
Rad [%]	<b>4,1</b>	±0,49	19,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>55,9</b>	±1,22	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,7</b>	±0,82	33,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>7,7</b>	±0,66	26,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,16	6,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>26,8</b>	±1,09	44,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,5</b>	±0,56	22,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,0</b>	±0,67	27,1
Bring- und Holwege [%]	<b>8,6</b>	±0,69	28,0
Einkaufen [%]	<b>15,4</b>	±0,89	36,1
Erledigung [%]	<b>12,8</b>	±0,82	33,4
Freizeit [%]	<b>13,3</b>	±0,84	33,9
Besuch [%]	<b>9,6</b>	±0,73	29,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,08	3,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>11.622</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	76,6	±1,09	42,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,49	±0,05	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	65,6	±2,15	83,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,3	±2,08	81,02
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,04	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	85,5	±2,21	86,10
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	48,7	±2,30	89,51
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>28.528</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,3	±0,60	36,67
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	15,0	±0,69	42,30
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	17,6	±0,63	38,1
Rad [%]	5,6	±0,38	23,0
MIV-LenkerIn [%]	44,3	±0,82	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	22,5	±0,69	41,8
Öffentlicher Verkehr [%]	9,2	±0,47	28,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,8	±0,15	8,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	6,6	±0,41	24,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	2,1	±0,23	14,3
Schule/Ausbildung [%]	0,5	±0,12	7,4
Bring- und Holwege [%]	4,8	±0,35	21,4
Einkaufen [%]	29,5	±0,75	45,6
Erledigung [%]	12,4	±0,54	32,9
Freizeit [%]	28,9	±0,74	45,3
Besuch [%]	15,1	±0,59	35,8
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,04	2,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Wien</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Samstage)</b>	Wien	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.694</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>79,4</b>	±2,73	40,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,38</b>	±0,13	1,88
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,3</b>	±5,69	84,45
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>37,2</b>	±7,79	115,66
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,00</b>	±0,11	1,61
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>89,8</b>	±5,76	85,57
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>46,8</b>	±8,63	128,08
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>4.252</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>29,9</b>	±1,75	41,17
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,6</b>	±2,92	68,60
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>25,9</b>	±1,86	43,8
Rad [%]	<b>4,2</b>	±0,85	20,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>27,2</b>	±1,89	44,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,9</b>	±1,56	36,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>26,0</b>	±1,86	43,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,37	8,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>5,5</b>	±0,97	22,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,9</b>	±0,59	13,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,8</b>	±0,39	9,1
Bring- und Holwege [%]	<b>4,0</b>	±0,84	19,7
Einkaufen [%]	<b>34,1</b>	±2,02	47,4
Erledigung [%]	<b>8,5</b>	±1,18	27,9
Freizeit [%]	<b>30,2</b>	±1,95	45,9
Besuch [%]	<b>14,7</b>	±1,51	35,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,16	3,8
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>989</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,6</b>	±3,49	39,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,63</b>	±0,18	2,06
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,9</b>	±8,25	93,57
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>37,8</b>	±7,30	82,83
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,26</b>	±0,16	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>89,2</b>	±8,51	96,54
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,0</b>	±7,92	89,91
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>2.764</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>27,3</b>	±1,96	37,13
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,4</b>	±2,03	38,50
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>16,4</b>	±1,95	37,0
Rad [%]	<b>11,1</b>	±1,66	31,4
MIV-LenkerIn [%]	<b>37,7</b>	±2,56	48,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>20,4</b>	±2,12	40,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>14,0</b>	±1,83	34,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,33	6,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>6,0</b>	±1,25	23,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,8</b>	±0,69	13,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,6</b>	±0,42	7,9
Bring- und Holwege [%]	<b>6,0</b>	±1,25	23,8
Einkaufen [%]	<b>30,5</b>	±2,43	46,0
Erledigung [%]	<b>11,8</b>	±1,70	32,3
Freizeit [%]	<b>26,1</b>	±2,32	43,9
Besuch [%]	<b>17,2</b>	±1,99	37,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	0,7
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstage)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.036</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	76,8	±2,12	42,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,51	±0,10	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	63,6	±4,05	80,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	34,8	±3,34	66,40
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,27	±0,09	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,8	±4,17	82,86
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	45,3	±3,65	72,55
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>7.652</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,3	±1,12	35,29
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,9	±1,00	31,48
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	17,6	±1,21	38,0
Rad [%]	5,7	±0,74	23,2
MIV-LenkerIn [%]	45,5	±1,58	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	25,3	±1,38	43,5
Öffentlicher Verkehr [%]	5,7	±0,74	23,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	±0,14	4,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	6,0	±0,76	23,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	2,0	±0,44	13,8
Schule/Ausbildung [%]	0,5	±0,22	7,1
Bring- und Holwege [%]	3,7	±0,60	19,0
Einkaufen [%]	32,0	±1,48	46,6
Erledigung [%]	12,4	±1,04	32,9
Freizeit [%]	27,2	±1,41	44,5
Besuch [%]	16,1	±1,16	36,8
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,10	3,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Periphere Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstage)	Periphere Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.903</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	74,5	±1,57	43,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,49	±0,08	2,09
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	62,7	±2,97	82,33
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	38,5	±2,44	67,66
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,35	±0,06	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	84,1	±3,08	85,41
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	51,7	±2,67	73,91
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>13.860</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,1	±0,83	35,10
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	15,4	±0,76	32,12
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	14,4	±0,83	35,1
Rad [%]	4,9	±0,51	21,6
MIV-LenkerIn [%]	52,5	±1,18	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	24,3	±1,01	42,9
Öffentlicher Verkehr [%]	2,7	±0,38	16,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,2	±0,26	10,9
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	7,5	±0,62	26,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	2,3	±0,35	14,9
Schule/Ausbildung [%]	0,4	±0,15	6,5
Bring- und Holwege [%]	5,5	±0,54	22,8
Einkaufen [%]	26,0	±1,03	43,8
Erledigung [%]	14,1	±0,82	34,8
Freizeit [%]	29,9	±1,08	45,8
Besuch [%]	14,3	±0,82	35,0
Anderer Zweck [%]	0,0	±0,04	1,7
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- & Feiertage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>12.401</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	66,1	±1,18	47,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	1,87	±0,04	1,81
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	57,6	±2,06	82,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	34,8	±2,10	84,19
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	2,83	±0,04	1,49
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	87,2	±2,20	88,32
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	52,7	±2,46	98,94
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>22.692</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	30,9	±0,79	42,95
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	18,6	±0,94	51,22
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	20,0	±0,74	40,0
Rad [%]	5,8	±0,43	23,5
MIV-LenkerIn [%]	37,8	±0,89	48,5
MIV-MitfahrerIn [%]	27,1	±0,82	44,4
Öffentlicher Verkehr [%]	8,8	±0,52	28,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	±0,13	7,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	5,0	±0,40	21,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	1,9	±0,25	13,8
Schule/Ausbildung [%]	0,5	±0,13	7,1
Bring- und Holwege [%]	5,2	±0,41	22,2
Einkaufen [%]	3,3	±0,33	18,0
Erledigung [%]	10,6	±0,57	30,8
Freizeit [%]	46,8	±0,92	49,9
Besuch [%]	26,3	±0,81	44,1
Anderer Zweck [%]	0,2	±0,09	4,9
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Wien</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Sonn- &amp; Feiertage)</b>	Wien	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.671</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>65,7</b>	±3,22	47,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>1,77</b>	±0,11	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,2</b>	±5,87	86,57
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,6</b>	±5,70	84,13
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>2,70</b>	±0,09	1,34
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>99,2</b>	±6,08	89,60
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,6</b>	±6,72	99,10
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>2.926</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>36,8</b>	±2,25	43,99
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>19,5</b>	±2,69	52,58
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>23,1</b>	±2,16	42,1
Rad [%]	<b>4,4</b>	±1,05	20,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>24,7</b>	±2,21	43,1
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>20,3</b>	±2,06	40,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>27,0</b>	±2,27	44,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,39	7,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>3,7</b>	±0,96	18,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,8</b>	±0,46	9,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,5</b>	±0,38	7,4
Bring- und Holwege [%]	<b>4,4</b>	±1,05	20,6
Einkaufen [%]	<b>4,6</b>	±1,07	20,9
Erledigung [%]	<b>8,8</b>	±1,45	28,4
Freizeit [%]	<b>52,8</b>	±2,56	49,9
Besuch [%]	<b>24,3</b>	±2,20	42,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,08	1,6
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- & Feiertage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.037</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	72,5	±3,84	44,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,10	±0,16	1,83
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	64,3	±7,95	92,33
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	34,5	±6,24	72,48
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	2,90	±0,13	1,52
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	88,7	±8,43	97,94
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	47,5	±7,00	81,38
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>1.974</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	30,6	±2,87	45,95
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	16,4	±2,61	41,77
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	22,3	±2,60	41,6
Rad [%]	8,7	±1,76	28,2
MIV-LenkerIn [%]	35,9	±2,99	48,0
MIV-MitfahrerIn [%]	24,2	±2,67	42,8
Öffentlicher Verkehr [%]	8,2	±1,71	27,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	±0,50	8,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	3,3	±1,11	17,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	1,7	±0,80	12,8
Schule/Ausbildung [%]	0,7	±0,51	8,1
Bring- und Holwege [%]	5,3	±1,39	22,3
Einkaufen [%]	7,5	±1,65	26,4
Erledigung [%]	11,5	±1,99	31,9
Freizeit [%]	43,4	±3,09	49,6
Besuch [%]	25,6	±2,72	43,6
Anderer Zweck [%]	1,0	±0,63	10,1
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- & Feiertage)	Zentrale Bezirke	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.352</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>60,6</b>	±2,34	48,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>1,71</b>	±0,09	1,81
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>53,7</b>	±3,87	80,86
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,7</b>	±4,47	93,46
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>2,82</b>	±0,07	1,51
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,7</b>	±4,20	87,71
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>57,3</b>	±5,48	114,55
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.982</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>31,4</b>	±1,57	43,88
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>20,3</b>	±2,19	61,15
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,0</b>	±1,35	37,5
Rad [%]	<b>9,4</b>	±1,04	29,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>39,1</b>	±1,75	48,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>28,9</b>	±1,62	45,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>5,4</b>	±0,81	22,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,21	5,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>5,3</b>	±0,80	22,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>2,2</b>	±0,52	14,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,7</b>	±0,30	8,4
Bring- und Holwege [%]	<b>4,6</b>	±0,75	20,8
Einkaufen [%]	<b>3,0</b>	±0,61	17,0
Erledigung [%]	<b>10,7</b>	±1,11	31,0
Freizeit [%]	<b>51,1</b>	±1,79	50,0
Besuch [%]	<b>22,3</b>	±1,49	41,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,13	3,7
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Periphere Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- & Feiertage)	Periphere Bezirke	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>6.341</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>67,7</b>	±1,63	46,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>1,94</b>	±0,06	1,84
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>54,8</b>	±2,77	79,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,0</b>	±2,83	81,38
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>2,86</b>	±0,05	1,54
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,0</b>	±2,96	85,08
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>51,7</b>	±3,29	94,45
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>11.810</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,3</b>	±1,05	41,08
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>18,1</b>	±1,21	47,43
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>19,5</b>	±1,01	39,6
Rad [%]	<b>4,1</b>	±0,51	19,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>43,0</b>	±1,26	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>29,7</b>	±1,17	45,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>3,0</b>	±0,44	17,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,19	7,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>5,7</b>	±0,59	23,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>2,3</b>	±0,39	15,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,4</b>	±0,15	6,0
Bring- und Holwege [%]	<b>5,8</b>	±0,60	23,4
Einkaufen [%]	<b>2,1</b>	±0,36	14,2
Erledigung [%]	<b>11,2</b>	±0,80	31,5
Freizeit [%]	<b>43,1</b>	±1,26	49,5
Besuch [%]	<b>29,2</b>	±1,16	45,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,11	4,5
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>76.440</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	79,1	±0,41	40,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,58	±0,02	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	67,5	±0,81	80,72
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,8	±0,76	75,45
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,26	±0,02	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	85,3	±0,82	81,95
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	45,2	±0,82	82,28
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>196.604</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,2	±0,22	35,19
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,9	±0,23	37,40
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	17,8	±0,24	38,3
Rad [%]	6,4	±0,15	24,4
MIV-LenkerIn [%]	45,4	±0,31	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	15,1	±0,22	35,8
Öffentlicher Verkehr [%]	14,6	±0,22	35,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,7	±0,05	8,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	21,1	±0,25	40,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,5	±0,13	20,8
Schule/Ausbildung [%]	6,4	±0,15	24,5
Bring- und Holwege [%]	6,7	±0,16	25,1
Einkaufen [%]	16,3	±0,23	36,9
Erledigung [%]	12,6	±0,21	33,1
Freizeit [%]	21,0	±0,25	40,8
Besuch [%]	11,3	±0,20	31,7
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,02	3,2

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Burgenland</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Alle Tage)</b>	Burgenland	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.850</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>78,3</b>	±1,49	41,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,59</b>	±0,07	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>62,0</b>	±2,70	74,46
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>41,8</b>	±2,58	71,24
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,31</b>	±0,06	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>79,1</b>	±2,74	75,64
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>53,4</b>	±2,78	76,57
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>15.071</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,9</b>	±0,73	32,23
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,1</b>	±0,75	33,35
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,7</b>	±0,80	35,5
Rad [%]	<b>5,9</b>	±0,53	23,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>54,8</b>	±1,12	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>17,3</b>	±0,85	37,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>6,8</b>	±0,57	25,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,13	5,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>21,8</b>	±0,93	41,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,6</b>	±0,42	18,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>5,3</b>	±0,51	22,5
Bring- und Holwege [%]	<b>6,1</b>	±0,54	23,9
Einkaufen [%]	<b>17,1</b>	±0,85	37,7
Erledigung [%]	<b>12,9</b>	±0,76	33,5
Freizeit [%]	<b>19,2</b>	±0,89	39,4
Besuch [%]	<b>13,7</b>	±0,78	34,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,3</b>	±0,12	5,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



<b>Kärnten</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Alle Tage)</b>	Kärnten	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.466</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>75,0</b>	±2,04	43,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,36</b>	±0,09	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>61,1</b>	±3,91	83,06
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,1</b>	±3,99	84,74
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,14</b>	±0,08	1,61
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,5</b>	±4,09	86,81
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>53,5</b>	±4,43	94,12
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>7.973</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,9</b>	±1,16	37,22
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>17,0</b>	±1,28	41,37
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,2</b>	±1,05	33,9
Rad [%]	<b>4,1</b>	±0,62	19,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>59,0</b>	±1,53	49,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>17,5</b>	±1,18	38,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>5,4</b>	±0,70	22,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,26	8,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>21,3</b>	±1,27	40,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,9</b>	±0,67	21,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,3</b>	±0,81	26,0
Bring- und Holwege [%]	<b>8,0</b>	±0,84	27,1
Einkaufen [%]	<b>14,9</b>	±1,11	35,6
Erledigung [%]	<b>13,9</b>	±1,08	34,6
Freizeit [%]	<b>17,2</b>	±1,17	37,7
Besuch [%]	<b>12,2</b>	±1,02	32,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,12	3,9
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Niederösterreich

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Nieder- österreich	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>18.364</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,6</b>	±0,81	39,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,68</b>	±0,04	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,6</b>	±1,65	80,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>42,3</b>	±1,50	73,47
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,33</b>	±0,03	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,9</b>	±1,66	81,05
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,5</b>	±1,61	78,50
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>48.862</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,7</b>	±0,44	35,01
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,8</b>	±0,45	35,63
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,9</b>	±0,45	35,6
Rad [%]	<b>7,0</b>	±0,32	25,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>49,0</b>	±0,63	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>17,5</b>	±0,48	38,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>10,6</b>	±0,39	30,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,12	9,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>19,0</b>	±0,49	39,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,6</b>	±0,26	20,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>5,7</b>	±0,29	23,1
Bring- und Holwege [%]	<b>6,8</b>	±0,32	25,2
Einkaufen [%]	<b>18,0</b>	±0,48	38,4
Erledigung [%]	<b>12,5</b>	±0,41	33,0
Freizeit [%]	<b>21,3</b>	±0,51	40,9
Besuch [%]	<b>12,1</b>	±0,41	32,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	3,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Oberösterreich

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.274</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	79,1	±1,72	40,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,57	±0,09	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	59,1	±3,20	75,54
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,8	±2,62	61,89
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,07	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	74,7	±3,30	77,77
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	41,5	±2,84	66,95
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>11.194</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,0	±0,84	32,03
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,8	±0,74	28,16
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	15,8	±0,96	36,5
Rad [%]	5,8	±0,61	23,3
MIV-LenkerIn [%]	53,7	±1,31	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	16,6	±0,98	37,2
Öffentlicher Verkehr [%]	7,7	±0,70	26,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,3	±0,15	5,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	23,1	±1,10	42,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	3,6	±0,49	18,7
Schule/Ausbildung [%]	5,9	±0,62	23,5
Bring- und Holwege [%]	6,8	±0,66	25,3
Einkaufen [%]	14,9	±0,93	35,6
Erledigung [%]	13,7	±0,90	34,4
Freizeit [%]	20,0	±1,05	40,0
Besuch [%]	11,9	±0,85	32,3
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,07	2,9
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Salzburg

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Salzburg	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.548</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	77,0	±1,96	42,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,45	±0,09	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	63,3	±3,78	81,31
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	36,2	±4,12	88,43
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,18	±0,08	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,2	±3,90	83,85
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	47,0	±4,57	98,22
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.630</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,8	±1,02	34,15
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	14,8	±1,36	45,51
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	18,0	±1,15	38,4
Rad [%]	9,9	±0,89	29,8
MIV-LenkerIn [%]	44,6	±1,48	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	17,1	±1,12	37,7
Öffentlicher Verkehr [%]	9,6	±0,88	29,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,8	±0,26	8,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	22,4	±1,24	41,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	5,4	±0,67	22,6
Schule/Ausbildung [%]	6,8	±0,75	25,2
Bring- und Holwege [%]	6,9	±0,76	25,4
Einkaufen [%]	14,0	±1,04	34,7
Erledigung [%]	13,8	±1,03	34,5
Freizeit [%]	21,0	±1,21	40,7
Besuch [%]	9,6	±0,88	29,5
Anderer Zweck [%]	0,0	±0,03	1,1
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Steiermark</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Alle Tage)</b>	Steiermark	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>17.408</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>77,3</b>	±0,88	41,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,45</b>	±0,04	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,5</b>	±1,76	83,68
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>37,1</b>	±1,73	82,23
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,17</b>	±0,03	1,62
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>84,7</b>	±1,81	86,20
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>48,0</b>	±1,91	90,70
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>42.607</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,8</b>	±0,50	37,47
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,2</b>	±0,58	43,04
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,6</b>	±0,49	36,3
Rad [%]	<b>6,2</b>	±0,32	24,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>51,7</b>	±0,67	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>16,1</b>	±0,49	36,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>9,5</b>	±0,39	29,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,13	9,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>21,7</b>	±0,55	41,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,2</b>	±0,30	22,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,4</b>	±0,33	24,5
Bring- und Holwege [%]	<b>6,8</b>	±0,34	25,2
Einkaufen [%]	<b>15,5</b>	±0,49	36,2
Erledigung [%]	<b>12,9</b>	±0,45	33,6
Freizeit [%]	<b>20,3</b>	±0,54	40,2
Besuch [%]	<b>11,1</b>	±0,42	31,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

<b>Tirol</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Alle Tage)</b>	Tirol	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.634</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,1</b>	±1,19	39,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,72</b>	±0,06	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,8</b>	±2,67	89,43
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,3</b>	±2,22	74,37
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,39</b>	±0,05	1,77
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,8</b>	±2,75	92,29
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,0</b>	±2,41	80,72
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>22.379</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,3</b>	±0,77	41,34
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,0</b>	±0,64	34,32
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>20,7</b>	±0,75	40,5
Rad [%]	<b>6,2</b>	±0,45	24,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>48,4</b>	±0,93	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,1</b>	±0,64	34,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>9,8</b>	±0,55	29,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,17	9,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>22,4</b>	±0,77	41,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,0</b>	±0,37	19,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,3</b>	±0,45	24,3
Bring- und Holwege [%]	<b>7,2</b>	±0,48	25,8
Einkaufen [%]	<b>13,3</b>	±0,63	33,9
Erledigung [%]	<b>10,7</b>	±0,57	31,0
Freizeit [%]	<b>24,6</b>	±0,80	43,1
Besuch [%]	<b>11,4</b>	±0,59	31,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Vorarlberg

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Vorarlberg	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.082</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	79,3	±2,02	40,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,67	±0,10	2,06
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	63,9	±3,76	75,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	27,4	±2,78	55,75
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,37	±0,09	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	80,6	±3,81	76,26
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	34,6	±3,03	60,60
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.111</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,9	±0,96	31,15
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	10,3	±0,88	28,44
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	16,5	±1,14	37,1
Rad [%]	16,0	±1,13	36,7
MIV-LenkerIn [%]	41,4	±1,52	49,3
MIV-MitfahrerIn [%]	13,2	±1,04	33,8
Öffentlicher Verkehr [%]	12,8	±1,03	33,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	±0,12	4,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	25,3	±1,34	43,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,3	±0,62	20,3
Schule/Ausbildung [%]	6,1	±0,74	24,0
Bring- und Holwege [%]	4,4	±0,63	20,5
Einkaufen [%]	15,8	±1,12	36,5
Erledigung [%]	11,1	±0,97	31,5
Freizeit [%]	22,5	±1,28	41,7
Besuch [%]	10,3	±0,93	30,3
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,12	3,8
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



<b>Wien</b>			
Österreich unterwegs 2013/2014			
<b>Mobilitätsindikator (Alle Tage)</b>	Wien	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>11.814</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,6</b>	±1,01	39,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,60</b>	±0,05	1,96
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,4</b>	±2,01	78,86
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>30,5</b>	±2,01	78,87
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,23</b>	±0,04	1,65
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>94,9</b>	±1,97	77,27
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>37,8</b>	±2,20	86,28
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>31.777</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>29,4</b>	±0,53	34,02
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,7</b>	±0,64	41,02
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,6</b>	±0,67	43,1
Rad [%]	<b>4,0</b>	±0,31	19,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>25,0</b>	±0,67	43,3
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,3</b>	±0,47	30,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>35,4</b>	±0,74	47,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,13	8,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>18,9</b>	±0,61	39,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,8</b>	±0,33	21,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,5</b>	±0,41	26,4
Bring- und Holwege [%]	<b>6,5</b>	±0,38	24,7
Einkaufen [%]	<b>18,5</b>	±0,60	38,8
Erledigung [%]	<b>11,7</b>	±0,50	32,2
Freizeit [%]	<b>21,7</b>	±0,64	41,2
Besuch [%]	<b>10,2</b>	±0,47	30,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>7.172</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,5</b>	±1,27	38,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,72</b>	±0,07	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,3</b>	±2,68	82,00
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>31,6</b>	±2,47	75,50
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,33</b>	±0,06	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,0</b>	±2,72	83,15
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>38,8</b>	±2,68	81,95
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>20.317</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,5</b>	±0,65	33,28
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,6</b>	±0,70	35,95
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>19,4</b>	±0,77	39,6
Rad [%]	<b>12,1</b>	±0,64	32,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>38,4</b>	±0,95	48,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,9</b>	±0,67	34,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>15,7</b>	±0,71	36,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,13	6,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>19,5</b>	±0,77	39,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,1</b>	±0,38	19,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,1</b>	±0,46	23,9
Bring- und Holwege [%]	<b>6,5</b>	±0,48	24,6
Einkaufen [%]	<b>16,1</b>	±0,71	36,8
Erledigung [%]	<b>13,7</b>	±0,67	34,4
Freizeit [%]	<b>21,6</b>	±0,80	41,1
Besuch [%]	<b>12,3</b>	±0,64	32,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,09	4,5
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Zentrale Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>21.308</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	78,0	±0,79	41,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,55	±0,04	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	65,0	±1,47	77,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,1	±1,34	70,38
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,27	±0,03	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	83,3	±1,49	78,56
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	44,9	±1,46	76,86
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>56.048</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,4	±0,40	34,04
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,7	±0,41	35,19
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	15,2	±0,42	35,9
Rad [%]	7,6	±0,31	26,6
MIV-LenkerIn [%]	49,2	±0,59	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	16,7	±0,44	37,3
Öffentlicher Verkehr [%]	10,9	±0,36	31,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	±0,07	6,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	22,0	±0,49	41,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,0	±0,23	19,5
Schule/Ausbildung [%]	6,7	±0,29	25,0
Bring- und Holwege [%]	6,7	±0,29	25,0
Einkaufen [%]	16,7	±0,44	37,3
Erledigung [%]	12,0	±0,38	32,5
Freizeit [%]	21,0	±0,48	40,8
Besuch [%]	10,7	±0,36	30,9
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,04	3,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Periphere Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Periphere Bezirke	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>36.146</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	78,5	±0,60	41,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,55	±0,03	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	64,4	±1,20	82,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	39,4	±1,11	76,23
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,02	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,1	±1,24	85,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	50,1	±1,21	82,83
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>88.462</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,3	±0,34	36,61
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	15,5	±0,35	37,04
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	15,8	±0,34	36,4
Rad [%]	5,5	±0,21	22,7
MIV-LenkerIn [%]	54,2	±0,46	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	16,8	±0,35	37,4
Öffentlicher Verkehr [%]	6,9	±0,24	25,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,9	±0,09	9,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	21,9	±0,39	41,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,8	±0,20	21,4
Schule/Ausbildung [%]	5,9	±0,22	23,5
Bring- und Holwege [%]	6,9	±0,24	25,3
Einkaufen [%]	15,0	±0,33	35,8
Erledigung [%]	13,0	±0,31	33,6
Freizeit [%]	20,6	±0,38	40,4
Besuch [%]	11,9	±0,30	32,3
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,02	2,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt Frühjahr	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>12.898</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	77,9	±1,01	41,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,47	±0,05	1,94
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	66,9	±2,10	86,08
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,5	±1,91	78,18
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,04	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,1	±2,08	85,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	50,1	±2,02	82,83
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>32.587</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	27,0	±0,60	38,87
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	15,2	±0,59	38,59
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	16,3	±0,57	36,9
Rad [%]	6,1	±0,37	24,0
MIV-LenkerIn [%]	47,0	±0,77	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	15,7	±0,56	36,4
Öffentlicher Verkehr [%]	14,1	±0,53	34,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,7	±0,13	8,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	21,6	±0,63	41,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,6	±0,32	21,0
Schule/Ausbildung [%]	6,3	±0,37	24,4
Bring- und Holwege [%]	5,8	±0,36	23,3
Einkaufen [%]	15,3	±0,55	36,0
Erledigung [%]	12,0	±0,50	32,4
Freizeit [%]	22,5	±0,64	41,8
Besuch [%]	11,9	±0,50	32,3
Anderer Zweck [%]	0,0	±0,03	2,1

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt Sommer	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>14.956</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	79,6	±0,91	40,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,65	±0,05	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	70,4	±1,87	82,59
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,0	±1,72	75,80
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,04	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,1	±1,93	85,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	50,1	±1,88	82,83
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>36.501</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,5	±0,53	36,48
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	14,0	±0,55	37,93
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	17,2	±0,55	37,7
Rad [%]	8,7	±0,41	28,2
MIV-LenkerIn [%]	45,0	±0,72	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	15,7	±0,53	36,4
Öffentlicher Verkehr [%]	12,7	±0,48	33,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,7	±0,13	8,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	19,7	±0,58	39,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,6	±0,30	20,9
Schule/Ausbildung [%]	4,0	±0,28	19,5
Bring- und Holwege [%]	6,3	±0,35	24,4
Einkaufen [%]	18,4	±0,56	38,8
Erledigung [%]	13,1	±0,49	33,7
Freizeit [%]	22,6	±0,61	41,8
Besuch [%]	11,1	±0,46	31,4
Anderer Zweck [%]	0,2	±0,06	4,4
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t=1,96</math> bei <math>\alpha=5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>29.760</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,3</b>	±0,63	39,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,66</b>	±0,03	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,4</b>	±1,27	78,90
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,9</b>	±1,18	73,33
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,25</b>	±0,03	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>82,1</b>	±1,37	85,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>50,1</b>	±1,33	82,83
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>80.747</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,7</b>	±0,32	33,02
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,5</b>	±0,34	35,37
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,4</b>	±0,37	37,9
Rad [%]	<b>6,1</b>	±0,23	23,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>45,3</b>	±0,49	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,2</b>	±0,34	35,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,3</b>	±0,36	36,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,08	8,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>21,5</b>	±0,40	41,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,5</b>	±0,20	20,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,9</b>	±0,28	28,4
Bring- und Holwege [%]	<b>7,4</b>	±0,25	26,1
Einkaufen [%]	<b>14,9</b>	±0,35	35,6
Erledigung [%]	<b>12,4</b>	±0,32	32,9
Freizeit [%]	<b>19,8</b>	±0,39	39,9
Besuch [%]	<b>10,5</b>	±0,30	30,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,9
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t=1,96</math> bei <math>\alpha=5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Österreich Gesamt Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt Winter	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>18.826</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	77,6	±0,84	41,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,52	±0,04	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	64,1	±1,51	74,50
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,5	±1,50	74,21
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,25	±0,03	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,1	±1,72	85,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	50,1	±1,67	82,83
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>46.769</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,5	±0,41	31,88
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,9	±0,48	37,67
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	20,5	±0,52	40,4
Rad [%]	4,3	±0,26	20,3
MIV-LenkerIn [%]	44,1	±0,64	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	15,0	±0,46	35,7
Öffentlicher Verkehr [%]	15,6	±0,47	36,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	±0,09	7,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	21,6	±0,53	41,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,3	±0,26	20,4
Schule/Ausbildung [%]	6,6	±0,32	24,9
Bring- und Holwege [%]	7,4	±0,34	26,2
Einkaufen [%]	16,3	±0,47	36,9
Erledigung [%]	12,7	±0,43	33,3
Freizeit [%]	19,1	±0,50	39,3
Besuch [%]	11,8	±0,41	32,3
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,04	2,8
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t=1,96</math> bei <math>\alpha=5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## **Anhang C - Teil 2**

**Mobilitätskennziffern nach Soziodemographie und Ausstattungsmerkmalen**

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 6 bis 14 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>3.935</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,0</b>	±1,54	34,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,70</b>	±0,07	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>55,5</b>	±2,24	50,70
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>18,0</b>	±1,42	32,12
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,14</b>	±0,06	1,39
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>64,6</b>	±2,17	49,04
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>21,0</b>	±1,49	33,74
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>10.699</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>20,6</b>	±0,57	21,29
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>6,7</b>	±0,41	15,25
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>26,0</b>	±1,18	43,9
Rad [%]	<b>9,7</b>	±0,79	29,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>0,0</b>	±0,05	1,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>33,8</b>	±1,27	47,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>30,2</b>	±1,23	45,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,15	5,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>0,3</b>	±0,15	5,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,9</b>	±0,25	9,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>56,6</b>	±1,33	49,6
Bring- und Holwege [%]	<b>2,9</b>	±0,45	16,8
Einkaufen [%]	<b>6,1</b>	±0,64	24,0
Erledigung [%]	<b>5,2</b>	±0,59	22,2
Freizeit [%]	<b>19,2</b>	±1,06	39,4
Besuch [%]	<b>8,7</b>	±0,76	28,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	1,6

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 15 bis 19 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.374</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,8</b>	±1,71	35,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,46</b>	±0,07	1,56
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>80,3</b>	±3,72	77,89
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>38,8</b>	±2,95	61,92
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>2,90</b>	±0,06	1,27
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>94,7</b>	±3,63	76,09
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>45,7</b>	±3,09	64,84
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.473</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>32,6</b>	±1,11	36,92
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,8</b>	±0,91	30,14
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>11,9</b>	±0,98	32,4
Rad [%]	<b>5,2</b>	±0,67	22,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>21,2</b>	±1,23	40,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>19,3</b>	±1,19	39,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>41,3</b>	±1,48	49,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,1</b>	±0,31	10,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>19,4</b>	±1,19	39,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,5</b>	±0,37	12,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>37,8</b>	±1,46	48,5
Bring- und Holwege [%]	<b>1,7</b>	±0,39	13,1
Einkaufen [%]	<b>5,5</b>	±0,69	22,9
Erledigung [%]	<b>7,4</b>	±0,79	26,2
Freizeit [%]	<b>19,3</b>	±1,19	39,5
Besuch [%]	<b>7,2</b>	±0,78	25,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,09	2,8

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 20 bis 24 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.992</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,4</b>	±1,84	36,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,64</b>	±0,09	1,83
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>75,0</b>	±3,84	75,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,9</b>	±2,93	57,73
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,13</b>	±0,08	1,56
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,8</b>	±3,79	74,70
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,2</b>	±3,04	60,00
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>7.985</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,4</b>	±0,89	28,56
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,1</b>	±0,80	25,67
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>11,7</b>	±1,00	32,1
Rad [%]	<b>3,6</b>	±0,57	18,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>54,6</b>	±1,54	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,0</b>	±0,79	25,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>22,5</b>	±1,30	41,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,24	7,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>44,9</b>	±1,54	49,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,2</b>	±0,62	20,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,6</b>	±0,87	28,0
Bring- und Holwege [%]	<b>2,0</b>	±0,43	14,0
Einkaufen [%]	<b>10,3</b>	±0,94	30,4
Erledigung [%]	<b>7,3</b>	±0,81	26,0
Freizeit [%]	<b>15,4</b>	±1,12	36,1
Besuch [%]	<b>7,2</b>	±0,80	25,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,08	2,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 25 bis 34 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>5.521</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>87,3</b>	±1,24	33,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,97</b>	±0,07	1,94
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>79,2</b>	±3,21	86,18
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>43,5</b>	±3,14	84,29
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,40</b>	±0,06	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>90,7</b>	±3,22	86,38
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>49,8</b>	±3,30	88,43
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>16.118</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,7</b>	±0,88	40,24
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,6</b>	±0,93	42,78
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>16,5</b>	±0,81	37,2
Rad [%]	<b>4,2</b>	±0,44	20,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,8</b>	±1,09	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,3</b>	±0,57	26,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,5</b>	±0,83	38,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,17	7,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>38,9</b>	±1,06	48,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,1</b>	±0,52	23,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>2,5</b>	±0,34	15,5
Bring- und Holwege [%]	<b>9,3</b>	±0,63	29,0
Einkaufen [%]	<b>12,2</b>	±0,71	32,7
Erledigung [%]	<b>9,3</b>	±0,64	29,1
Freizeit [%]	<b>12,3</b>	±0,72	32,8
Besuch [%]	<b>9,4</b>	±0,64	29,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,08	3,7
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 35 bis 44 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>6.759</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>88,3</b>	±1,08	32,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,17</b>	±0,07	2,15
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,1</b>	±2,83	83,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>45,1</b>	±2,94	87,31
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,59</b>	±0,07	1,94
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,2</b>	±2,84	84,17
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>51,1</b>	±3,08	91,27
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>22.037</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,0</b>	±0,60	32,19
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,2</b>	±0,67	36,08
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,5</b>	±0,66	35,2
Rad [%]	<b>6,0</b>	±0,44	23,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>61,7</b>	±0,91	48,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,9</b>	±0,44	23,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,5</b>	±0,59	31,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,11	6,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>37,2</b>	±0,90	48,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>7,7</b>	±0,50	26,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,2</b>	±0,21	11,1
Bring- und Holwege [%]	<b>14,0</b>	±0,65	34,7
Einkaufen [%]	<b>12,9</b>	±0,63	33,6
Erledigung [%]	<b>9,5</b>	±0,55	29,4
Freizeit [%]	<b>11,0</b>	±0,58	31,3
Besuch [%]	<b>6,3</b>	±0,45	24,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,03	1,4

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 45 bis 54 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>10.136</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>88,4</b>	±0,88	32,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,07</b>	±0,06	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,2</b>	±2,29	83,25
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>43,1</b>	±2,20	79,94
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,47</b>	±0,05	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,2</b>	±2,30	83,53
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>48,7</b>	±2,30	83,37
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>31.542</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,8</b>	±0,52	33,55
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,0</b>	±0,54	34,77
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,7</b>	±0,54	34,4
Rad [%]	<b>7,2</b>	±0,40	25,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>59,1</b>	±0,77	49,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>8,2</b>	±0,43	27,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,2</b>	±0,49	31,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,12	8,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>36,9</b>	±0,75	48,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,4</b>	±0,46	29,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,9</b>	±0,15	9,7
Bring- und Holwege [%]	<b>7,3</b>	±0,41	26,0
Einkaufen [%]	<b>15,0</b>	±0,56	35,8
Erledigung [%]	<b>12,1</b>	±0,51	32,6
Freizeit [%]	<b>11,6</b>	±0,50	32,0
Besuch [%]	<b>6,6</b>	±0,39	24,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,1

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 55 bis 64 Jahre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.183</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,7</b>	±1,13	37,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,83</b>	±0,06	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>74,5</b>	±2,56	83,70
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>37,5</b>	±2,27	73,95
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,38</b>	±0,05	1,77
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>89,1</b>	±2,58	84,13
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,8</b>	±2,41	78,79
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>22.867</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,3</b>	±0,63	34,16
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,2</b>	±0,63	34,34
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,9</b>	±0,70	38,3
Rad [%]	<b>7,4</b>	±0,48	26,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>49,1</b>	±0,92	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,9</b>	±0,57	31,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,8</b>	±0,63	34,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,17	9,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>23,4</b>	±0,78	42,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,8</b>	±0,43	23,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,6</b>	±0,14	7,9
Bring- und Holwege [%]	<b>5,6</b>	±0,42	22,9
Einkaufen [%]	<b>20,6</b>	±0,74	40,4
Erledigung [%]	<b>17,7</b>	±0,70	38,2
Freizeit [%]	<b>17,2</b>	±0,69	37,7
Besuch [%]	<b>9,0</b>	±0,53	28,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,2

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 65 Jahre und älter</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>11.517</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>67,0</b>	±1,21	47,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,17</b>	±0,05	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>53,6</b>	±1,89	73,33
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>20,7</b>	±1,42	55,13
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,24</b>	±0,04	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,0</b>	±1,99	76,91
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>31,0</b>	±1,68	64,96
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>25.663</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,7</b>	±0,55	32,03
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,5</b>	±0,48	28,00
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>25,8</b>	±0,76	43,8
Rad [%]	<b>8,1</b>	±0,47	27,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>38,8</b>	±0,84	48,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,6</b>	±0,61	35,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,5</b>	±0,55	31,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,1</b>	±0,18	10,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>1,2</b>	±0,19	10,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,2</b>	±0,19	10,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,2</b>	±0,08	4,8
Bring- und Holwege [%]	<b>6,2</b>	±0,42	24,1
Einkaufen [%]	<b>31,8</b>	±0,81	46,6
Erledigung [%]	<b>26,0</b>	±0,76	43,8
Freizeit [%]	<b>22,9</b>	±0,73	42,0
Besuch [%]	<b>10,4</b>	±0,53	30,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) Männer</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>25.358</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>85,2</b>	±0,62	35,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,78</b>	±0,03	1,92
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>75,4</b>	±1,49	85,75
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>42,1</b>	±1,46	83,94
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,26</b>	±0,03	1,66
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,5</b>	±1,50	86,44
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>49,5</b>	±1,55	88,92
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>71.022</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>27,1</b>	±0,39	37,18
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,2</b>	±0,41	39,38
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,9</b>	±0,36	34,6
Rad [%]	<b>7,4</b>	±0,27	26,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,7</b>	±0,52	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>8,3</b>	±0,29	27,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>15,7</b>	±0,38	36,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,0</b>	±0,10	9,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>31,8</b>	±0,48	46,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>7,7</b>	±0,28	26,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,7</b>	±0,29	28,2
Bring- und Holwege [%]	<b>5,3</b>	±0,23	22,5
Einkaufen [%]	<b>12,3</b>	±0,34	32,8
Erledigung [%]	<b>12,0</b>	±0,34	32,5
Freizeit [%]	<b>15,3</b>	±0,37	36,0
Besuch [%]	<b>6,7</b>	±0,26	25,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,5

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage) Frauen	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>27.059</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,6</b>	±0,67	39,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,76</b>	±0,03	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,5</b>	±1,22	72,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>29,6</b>	±0,97	57,57
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,03	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,3</b>	±1,22	72,39
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>36,7</b>	±1,05	62,06
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>74.362</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,8</b>	±0,30	29,17
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>10,7</b>	±0,27	26,37
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>20,9</b>	±0,41	40,7
Rad [%]	<b>5,9</b>	±0,24	23,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>40,2</b>	±0,50	49,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,1</b>	±0,36	35,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,5</b>	±0,39	38,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,07	6,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>21,2</b>	±0,42	40,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,2</b>	±0,18	17,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,3</b>	±0,28	27,5
Bring- und Holwege [%]	<b>9,2</b>	±0,29	28,9
Einkaufen [%]	<b>19,4</b>	±0,40	39,5
Erledigung [%]	<b>13,8</b>	±0,35	34,4
Freizeit [%]	<b>15,4</b>	±0,37	36,1
Besuch [%]	<b>9,5</b>	±0,30	29,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	3,3

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) SchülerIn/StudentIn/in Lehre</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>9.014</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>85,7</b>	±1,02	35,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,68</b>	±0,05	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,3</b>	±1,80	61,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>24,6</b>	±1,26	43,24
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,13</b>	±0,04	1,41
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>76,3</b>	±1,76	60,23
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>28,7</b>	±1,33	45,43
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>24.052</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,4</b>	±0,47	26,41
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,2</b>	±0,38	21,06
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>22,9</b>	±0,75	42,0
Rad [%]	<b>9,1</b>	±0,51	28,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>5,6</b>	±0,41	23,1
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>27,2</b>	±0,80	44,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>34,8</b>	±0,85	47,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,3</b>	±0,09	5,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>4,0</b>	±0,35	19,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,8</b>	±0,16	8,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>52,0</b>	±0,89	50,0
Bring- und Holwege [%]	<b>2,4</b>	±0,27	15,3
Einkaufen [%]	<b>7,0</b>	±0,45	25,4
Erledigung [%]	<b>5,6</b>	±0,41	23,0
Freizeit [%]	<b>19,6</b>	±0,71	39,7
Besuch [%]	<b>8,6</b>	±0,50	28,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,03	1,9

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Erwerbstätige</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>23.357</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>90,2</b>	±0,54	29,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,09</b>	±0,04	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>79,9</b>	±1,53	84,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>47,5</b>	±1,54	84,88
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,43</b>	±0,03	1,77
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,6</b>	±1,53	84,37
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,7</b>	±1,59	87,84
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>73.467</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,9</b>	±0,36	35,52
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,4</b>	±0,39	38,37
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>12,2</b>	±0,33	32,7
Rad [%]	<b>5,6</b>	±0,24	23,0
MIV-LenkerIn [%]	<b>61,0</b>	±0,50	48,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,1</b>	±0,26	25,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,5</b>	±0,35	34,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,08	7,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>44,2</b>	±0,51	49,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>8,8</b>	±0,29	28,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,4</b>	±0,12	11,6
Bring- und Holwege [%]	<b>7,2</b>	±0,26	25,8
Einkaufen [%]	<b>11,4</b>	±0,32	31,8
Erledigung [%]	<b>9,1</b>	±0,29	28,8
Freizeit [%]	<b>11,5</b>	±0,33	31,9
Besuch [%]	<b>6,4</b>	±0,25	24,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,5

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage) PensionistInnen	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>14.699</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>68,9</b>	±1,06	46,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,29</b>	±0,05	2,10
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>56,4</b>	±1,71	74,81
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>22,1</b>	±1,24	54,19
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,33</b>	±0,04	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,8</b>	±1,78	77,72
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>32,2</b>	±1,44	62,78
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>34.031</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,6</b>	±0,47	31,29
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,7</b>	±0,40	26,40
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,5</b>	±0,65	43,0
Rad [%]	<b>8,8</b>	±0,42	28,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>39,9</b>	±0,74	49,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,9</b>	±0,52	34,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,7</b>	±0,48	32,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,1</b>	±0,16	10,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>0,9</b>	±0,14	9,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,0</b>	±0,15	9,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,3</b>	±0,08	5,4
Bring- und Holwege [%]	<b>6,8</b>	±0,38	25,2
Einkaufen [%]	<b>31,2</b>	±0,70	46,3
Erledigung [%]	<b>25,8</b>	±0,66	43,8
Freizeit [%]	<b>23,1</b>	±0,63	42,2
Besuch [%]	<b>10,8</b>	±0,47	31,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Andere Tätigkeit</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>4.742</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	76,7	±1,70	42,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,53	±0,08	2,07
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	64,2	±3,11	77,25
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	26,3	±2,40	59,56
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,30	±0,07	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	83,8	±3,16	78,40
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	34,3	±2,66	65,97
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.254</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,3	±0,83	32,99
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	10,4	±0,73	29,11
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	25,6	±1,09	43,6
Rad [%]	4,6	±0,53	21,0
MIV-LenkerIn [%]	37,6	±1,21	48,4
MIV-MitfahrerIn [%]	13,2	±0,85	33,8
Öffentlicher Verkehr [%]	18,2	±0,97	38,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,9	±0,23	9,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	7,8	±0,67	26,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	2,3	±0,38	15,0
Schule/Ausbildung [%]	4,2	±0,50	20,0
Bring- und Holwege [%]	15,1	±0,90	35,8
Einkaufen [%]	23,5	±1,06	42,4
Erledigung [%]	18,6	±0,97	38,9
Freizeit [%]	16,3	±0,92	36,9
Besuch [%]	12,0	±0,81	32,5
Anderer Zweck [%]	0,2	±0,11	4,3

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) Wirtschaftl. Situation "sehr schlecht bis mittel"

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>26.578</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,8</b>	±0,66	38,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,70</b>	±0,03	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,4</b>	±1,31	77,19
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>33,8</b>	±1,08	63,55

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,29</b>	±0,03	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>83,6</b>	±1,32	77,54
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,4</b>	±1,16	68,01

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>71.432</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,4</b>	±0,33	31,36
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,6</b>	±0,29	28,32

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>17,5</b>	±0,39	38,0
Rad [%]	<b>6,0</b>	±0,25	23,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,9</b>	±0,52	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,7</b>	±0,33	32,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,4</b>	±0,39	37,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,07	7,2

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>26,9</b>	±0,46	44,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,0</b>	±0,23	21,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,6</b>	±0,29	28,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,8</b>	±0,28	26,9
Einkaufen [%]	<b>16,8</b>	±0,39	37,4
Erledigung [%]	<b>13,5</b>	±0,35	34,2
Freizeit [%]	<b>13,2</b>	±0,35	33,8
Besuch [%]	<b>8,0</b>	±0,28	27,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	3,2

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Wirtschaftl. Situation "gut bis sehr gut"</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>24.787</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,9</b>	±0,63	35,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,89</b>	±0,04	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>73,4</b>	±1,45	82,18
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>38,5</b>	±1,43	81,28
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,41</b>	±0,03	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,5</b>	±1,45	82,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>45,3</b>	±1,52	86,46
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>72.670</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,4</b>	±0,37	35,58
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,3</b>	±0,40	38,55
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,3</b>	±0,39	37,9
Rad [%]	<b>7,4</b>	±0,27	26,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>46,8</b>	±0,51	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,0</b>	±0,33	32,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>15,7</b>	±0,37	36,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,10	9,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,8</b>	±0,45	43,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,8</b>	±0,24	23,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,4</b>	±0,28	27,7
Bring- und Holwege [%]	<b>6,8</b>	±0,26	25,1
Einkaufen [%]	<b>15,0</b>	±0,37	35,8
Erledigung [%]	<b>12,1</b>	±0,34	32,6
Freizeit [%]	<b>17,7</b>	±0,39	38,1
Besuch [%]	<b>8,3</b>	±0,28	27,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,6

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>1 Personenhaushalte</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.092</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,6</b>	±1,50	38,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,69</b>	±0,08	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>72,3</b>	±3,36	86,42
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,1</b>	±3,03	78,11
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,30</b>	±0,07	1,69
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>88,6</b>	±3,41	87,79
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,8</b>	±3,29	84,59
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.683</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,9</b>	±0,88	35,82
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,7</b>	±0,88	35,77
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>22,1</b>	±1,02	41,5
Rad [%]	<b>7,9</b>	±0,66	26,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>43,2</b>	±1,22	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,2</b>	±0,55	22,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>21,0</b>	±1,00	40,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,20	8,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,4</b>	±1,07	43,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,7</b>	±0,47	19,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,2</b>	±0,27	10,9
Bring- und Holwege [%]	<b>3,4</b>	±0,44	18,0
Einkaufen [%]	<b>20,7</b>	±1,00	40,5
Erledigung [%]	<b>17,4</b>	±0,93	37,9
Freizeit [%]	<b>17,1</b>	±0,93	37,6
Besuch [%]	<b>11,0</b>	±0,77	31,2
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,10	4,2

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>2 Personenhaushalte</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>17.879</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,4</b>	±0,81	38,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,73</b>	±0,04	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,4</b>	±1,69	81,56
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,7</b>	±1,64	79,04
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,36</b>	±0,04	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,7</b>	±1,70	82,10
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>43,9</b>	±1,77	85,56
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>49.189</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,1</b>	±0,43	34,36
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,1</b>	±0,49	39,11
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>19,1</b>	±0,49	39,3
Rad [%]	<b>7,1</b>	±0,32	25,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>47,8</b>	±0,62	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,2</b>	±0,41	32,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>12,9</b>	±0,42	33,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,11	9,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>23,2</b>	±0,53	42,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,2</b>	±0,28	22,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>2,0</b>	±0,18	14,0
Bring- und Holwege [%]	<b>5,7</b>	±0,29	23,2
Einkaufen [%]	<b>20,2</b>	±0,50	40,2
Erledigung [%]	<b>17,3</b>	±0,47	37,8
Freizeit [%]	<b>18,2</b>	±0,48	38,6
Besuch [%]	<b>8,1</b>	±0,34	27,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	3,2

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>3 Personenhaushalte</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>10.580</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,6</b>	±0,97	36,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,73</b>	±0,05	1,88
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,1</b>	±2,18	80,99
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,2</b>	±2,08	77,36
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,22</b>	±0,04	1,61
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>84,1</b>	±2,20	81,64
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>46,4</b>	±2,21	82,12
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>29.616</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,1</b>	±0,59	36,36
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,4</b>	±0,57	35,32
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,5</b>	±0,55	34,1
Rad [%]	<b>4,9</b>	±0,35	21,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>51,7</b>	±0,80	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,7</b>	±0,54	33,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,6</b>	±0,60	37,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,13	8,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>32,6</b>	±0,76	46,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,4</b>	±0,40	24,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,9</b>	±0,43	26,9
Bring- und Holwege [%]	<b>6,6</b>	±0,40	24,9
Einkaufen [%]	<b>14,6</b>	±0,57	35,3
Erledigung [%]	<b>10,7</b>	±0,50	30,9
Freizeit [%]	<b>12,5</b>	±0,53	33,0
Besuch [%]	<b>8,6</b>	±0,45	28,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,5

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) 4 und mehr Personenhaushalte</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>18.866</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,5</b>	±0,75	37,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,86</b>	±0,04	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,1</b>	±1,47	72,71
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,4</b>	±1,17	58,00
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,43</b>	±0,04	1,76
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,5</b>	±1,46	72,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,2</b>	±1,24	61,22
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>53.896</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,8</b>	±0,35	29,38
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,0</b>	±0,31	25,64
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>16,4</b>	±0,44	37,1
Rad [%]	<b>6,6</b>	±0,30	24,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>45,0</b>	±0,59	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>14,1</b>	±0,41	34,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,4</b>	±0,45	37,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,09	7,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,8</b>	±0,52	43,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,8</b>	±0,28	23,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>17,1</b>	±0,45	37,6
Bring- und Holwege [%]	<b>10,8</b>	±0,37	31,0
Einkaufen [%]	<b>11,2</b>	±0,38	31,5
Erledigung [%]	<b>8,7</b>	±0,34	28,3
Freizeit [%]	<b>14,0</b>	±0,41	34,7
Besuch [%]	<b>6,6</b>	±0,30	24,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,03	2,2

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 6 bis 14 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>1.599</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>96,0</b>	±1,35	19,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,07</b>	±0,11	1,53
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>61,9</b>	±3,15	45,38
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>19,2</b>	±1,80	25,96
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,20</b>	±0,10	1,43
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>64,4</b>	±3,08	44,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>20,0</b>	±1,82	26,19
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>4.770</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>20,1</b>	±0,77	19,08
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>6,3</b>	±0,42	10,49
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>28,4</b>	±1,81	45,1
Rad [%]	<b>7,4</b>	±1,05	26,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>0,0</b>	±0,00	0,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>31,1</b>	±1,86	46,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>32,8</b>	±1,88	47,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,17	4,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>0,1</b>	±0,10	2,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,1</b>	±0,15	3,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>63,6</b>	±1,93	48,1
Bring- und Holwege [%]	<b>2,8</b>	±0,67	16,6
Einkaufen [%]	<b>3,7</b>	±0,75	18,8
Erledigung [%]	<b>4,3</b>	±0,81	20,3
Freizeit [%]	<b>18,1</b>	±1,55	38,5
Besuch [%]	<b>7,2</b>	±1,04	25,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,08	2,1

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 15 bis 19 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.322</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>91,0</b>	±2,18	28,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,58</b>	±0,11	1,44
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,0</b>	±4,49	58,96
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>31,2</b>	±2,96	38,83
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>2,83</b>	±0,09	1,25
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>83,5</b>	±4,31	56,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>34,3</b>	±3,00	39,38
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>3.590</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>29,5</b>	±1,35	29,24
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,1</b>	±0,96	20,64
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,0</b>	±1,65	35,7
Rad [%]	<b>4,8</b>	±0,99	21,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>21,6</b>	±1,90	41,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,9</b>	±1,60	34,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>43,8</b>	±2,30	49,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,42	9,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>14,2</b>	±1,62	35,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,3</b>	±0,52	11,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>53,6</b>	±2,31	49,9
Bring- und Holwege [%]	<b>1,0</b>	±0,45	9,7
Einkaufen [%]	<b>3,8</b>	±0,88	19,1
Erledigung [%]	<b>7,1</b>	±1,18	25,6
Freizeit [%]	<b>14,0</b>	±1,60	34,6
Besuch [%]	<b>4,9</b>	±1,00	21,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,21	4,6

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 20 bis 24 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.091</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>89,8</b>	±2,54	30,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,87</b>	±0,15	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>77,8</b>	±5,97	71,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>41,0</b>	±3,90	46,50
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,19</b>	±0,13	1,52
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,5</b>	±5,85	69,76
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>45,7</b>	±3,93	46,85
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>3.049</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>27,1</b>	±1,26	25,18
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,3</b>	±0,97	19,28
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>9,0</b>	±1,43	28,6
Rad [%]	<b>1,9</b>	±0,69	13,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>57,7</b>	±2,48	49,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>8,9</b>	±1,43	28,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>21,8</b>	±2,07	41,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,44	8,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>46,5</b>	±2,50	49,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>2,7</b>	±0,81	16,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>11,5</b>	±1,60	31,8
Bring- und Holwege [%]	<b>1,5</b>	±0,61	12,2
Einkaufen [%]	<b>10,0</b>	±1,50	30,0
Erledigung [%]	<b>7,9</b>	±1,35	26,9
Freizeit [%]	<b>14,4</b>	±1,76	35,1
Besuch [%]	<b>5,6</b>	±1,16	23,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,13	2,6

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 25 bis 34 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>2.143</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>88,2</b>	±1,93	32,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,06</b>	±0,12	1,96
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>76,9</b>	±4,31	71,98
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,2</b>	±3,48	58,11
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,47</b>	±0,10	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,2</b>	±4,22	70,55
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,4</b>	±3,59	59,97
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>6.471</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,1</b>	±0,95	27,62
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,8</b>	±0,86	24,90
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,9</b>	±1,19	34,6
Rad [%]	<b>4,5</b>	±0,72	20,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>54,4</b>	±1,72	49,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,8</b>	±0,81	23,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>20,7</b>	±1,40	40,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,30	8,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>37,7</b>	±1,67	48,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,1</b>	±0,82	23,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>3,6</b>	±0,64	18,6
Bring- und Holwege [%]	<b>12,1</b>	±1,12	32,6
Einkaufen [%]	<b>10,2</b>	±1,04	30,3
Erledigung [%]	<b>9,4</b>	±1,01	29,2
Freizeit [%]	<b>11,8</b>	±1,11	32,3
Besuch [%]	<b>9,0</b>	±0,99	28,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,10	3,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 35 bis 44 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>2.702</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>91,4</b>	±1,50	28,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,34</b>	±0,12	2,18
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>78,6</b>	±4,31	80,76
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>47,5</b>	±4,64	87,07
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,66</b>	±0,11	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,1</b>	±4,30	80,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>52,0</b>	±4,79	89,80
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>9.386</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,5</b>	±0,82	28,69
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,2</b>	±0,98	34,09
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>14,2</b>	±1,00	34,9
Rad [%]	<b>6,5</b>	±0,71	24,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>59,9</b>	±1,40	49,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,2</b>	±0,63	22,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,9</b>	±0,99	34,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,13	4,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>36,3</b>	±1,38	48,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,2</b>	±0,83	28,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,7</b>	±0,37	13,0
Bring- und Holwege [%]	<b>16,0</b>	±1,05	36,7
Einkaufen [%]	<b>12,8</b>	±0,96	33,4
Erledigung [%]	<b>8,4</b>	±0,79	27,7
Freizeit [%]	<b>9,7</b>	±0,85	29,6
Besuch [%]	<b>5,8</b>	±0,67	23,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	1,3
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 45 bis 54 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.876</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>88,8</b>	±1,40	31,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,10</b>	±0,09	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>73,1</b>	±3,73	83,75
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,9</b>	±3,90	87,53
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,49</b>	±0,08	1,80
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>82,3</b>	±3,76	84,49
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>46,1</b>	±4,08	91,59
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.792</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,6</b>	±0,84	34,21
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,2</b>	±0,96	38,99
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>15,2</b>	±0,88	35,9
Rad [%]	<b>8,1</b>	±0,67	27,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>60,1</b>	±1,20	49,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,5</b>	±0,56	22,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>10,5</b>	±0,75	30,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,18	7,3
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>38,7</b>	±1,19	48,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,1</b>	±0,71	28,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,3</b>	±0,28	11,3
Bring- und Holwege [%]	<b>7,6</b>	±0,65	26,5
Einkaufen [%]	<b>13,9</b>	±0,85	34,6
Erledigung [%]	<b>12,2</b>	±0,80	32,7
Freizeit [%]	<b>11,0</b>	±0,77	31,3
Besuch [%]	<b>6,0</b>	±0,58	23,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,10	4,2
<p>Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%</p> <p>Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math></p> <p>Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}</math></p> <p>Konfidenzintervall berechnet mit <math>n/2</math></p>			



## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Altersklasse 55 bis 64 Jahre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>3.309</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>80,8</b>	±1,90	39,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,70</b>	±0,10	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,4</b>	±4,04	83,77
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>33,0</b>	±3,34	69,36
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,34</b>	±0,08	1,73
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,9</b>	±4,11	85,25
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,8</b>	±3,62	75,06
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>9.532</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,7</b>	±1,00	35,17
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,2</b>	±0,90	31,66
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,3</b>	±1,07	37,8
Rad [%]	<b>7,9</b>	±0,77	27,0
MIV-LenkerIn [%]	<b>48,0</b>	±1,42	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,7</b>	±0,91	32,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,0</b>	±0,96	33,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>2,1</b>	±0,41	14,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>25,8</b>	±1,24	43,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,6</b>	±0,70	24,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,8</b>	±0,25	8,7
Bring- und Holwege [%]	<b>5,0</b>	±0,62	21,7
Einkaufen [%]	<b>18,9</b>	±1,11	39,1
Erledigung [%]	<b>16,2</b>	±1,05	36,8
Freizeit [%]	<b>15,9</b>	±1,04	36,6
Besuch [%]	<b>10,8</b>	±0,88	31,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,08	2,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) Altersklasse 65 Jahre und älter</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>4.715</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>66,7</b>	±1,90	47,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,14</b>	±0,08	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>54,1</b>	±2,98	73,76
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>21,7</b>	±2,25	55,64
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,21</b>	±0,07	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>81,1</b>	±3,12	77,22
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>32,5</b>	±2,64	65,48
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>10.848</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,2</b>	±0,84	31,57
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>10,1</b>	±0,80	30,15
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>25,0</b>	±1,15	43,3
Rad [%]	<b>7,5</b>	±0,70	26,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>38,1</b>	±1,29	48,6
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,2</b>	±0,95	35,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>13,7</b>	±0,91	34,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,21	7,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>1,0</b>	±0,26	9,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,5</b>	±0,32	12,1
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,5</b>	±0,18	6,8
Bring- und Holwege [%]	<b>7,2</b>	±0,69	25,8
Einkaufen [%]	<b>31,7</b>	±1,24	46,5
Erledigung [%]	<b>29,5</b>	±1,21	45,6
Freizeit [%]	<b>19,3</b>	±1,05	39,4
Besuch [%]	<b>9,3</b>	±0,77	29,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,09	3,5

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Männer</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>10.062</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,9</b>	±0,93	33,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,87</b>	±0,05	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>74,8</b>	±2,17	78,54
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>41,5</b>	±2,18	78,97
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,31</b>	±0,05	1,71
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,1</b>	±2,16	78,27
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,8</b>	±2,29	82,95
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>29.357</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,0</b>	±0,50	31,14
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,5</b>	±0,55	34,23
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>13,5</b>	±0,55	34,1
Rad [%]	<b>7,2</b>	±0,42	25,8
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,3</b>	±0,81	49,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,9</b>	±0,44	26,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,3</b>	±0,61	37,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	±0,15	9,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>32,1</b>	±0,76	46,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>8,1</b>	±0,44	27,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>12,2</b>	±0,53	32,7
Bring- und Holwege [%]	<b>5,7</b>	±0,38	23,3
Einkaufen [%]	<b>10,4</b>	±0,49	30,5
Erledigung [%]	<b>11,8</b>	±0,52	32,3
Freizeit [%]	<b>13,7</b>	±0,56	34,4
Besuch [%]	<b>5,9</b>	±0,38	23,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	3,4

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktage) Frauen	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>10.695</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,6</b>	±1,02	37,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,81</b>	±0,05	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,0</b>	±1,92	71,46
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>27,4</b>	±1,39	51,83
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,40</b>	±0,05	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>78,8</b>	±1,91	71,43
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>33,2</b>	±1,48	55,32
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>31.081</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,1</b>	±0,45	28,82
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,8</b>	±0,39	24,65
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>21,1</b>	±0,64	40,8
Rad [%]	<b>5,8</b>	±0,37	23,3
MIV-LenkerIn [%]	<b>39,3</b>	±0,77	48,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,9</b>	±0,54	34,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>19,4</b>	±0,62	39,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,11	7,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>20,9</b>	±0,64	40,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>2,9</b>	±0,26	16,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>10,6</b>	±0,48	30,8
Bring- und Holwege [%]	<b>10,2</b>	±0,48	30,3
Einkaufen [%]	<b>18,5</b>	±0,61	38,8
Erledigung [%]	<b>13,7</b>	±0,54	34,4
Freizeit [%]	<b>14,0</b>	±0,55	34,7
Besuch [%]	<b>9,1</b>	±0,45	28,7
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,8

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) SchülerIn/StudentIn/in Lehre</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>3.599</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>95,0</b>	±1,01	21,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,99</b>	±0,07	1,52
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>70,1</b>	±2,52	54,47
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>24,4</b>	±1,61	34,78
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,14</b>	±0,06	1,39
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>73,8</b>	±2,47	53,39
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>25,7</b>	±1,63	35,21
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>10.343</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,5</b>	±0,66	24,11
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>8,2</b>	±0,44	16,18
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,8</b>	±1,18	43,2
Rad [%]	<b>7,1</b>	±0,70	25,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>4,8</b>	±0,58	21,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>25,5</b>	±1,19	43,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>37,7</b>	±1,32	48,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,11	4,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>2,4</b>	±0,42	15,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,2</b>	±0,12	4,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>62,1</b>	±1,32	48,5
Bring- und Holwege [%]	<b>2,3</b>	±0,41	15,0
Einkaufen [%]	<b>4,4</b>	±0,56	20,4
Erledigung [%]	<b>4,5</b>	±0,57	20,8
Freizeit [%]	<b>17,1</b>	±1,03	37,7
Besuch [%]	<b>6,9</b>	±0,69	25,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,07	2,6

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) Erwerbstätige</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>9.112</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>91,5</b>	±0,81	27,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,15</b>	±0,06	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>78,7</b>	±2,35	81,07
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>45,5</b>	±2,28	78,68
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,44</b>	±0,05	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,0</b>	±2,35	80,96
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>49,7</b>	±2,35	80,95
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>30.091</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,0</b>	±0,51	31,95
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,5</b>	±0,53	33,20
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>11,8</b>	±0,52	32,3
Rad [%]	<b>5,8</b>	±0,37	23,4
MIV-LenkerIn [%]	<b>61,5</b>	±0,78	48,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,6</b>	±0,37	23,0
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>14,6</b>	±0,56	35,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,13	8,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>45,9</b>	±0,80	49,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,1</b>	±0,46	28,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>2,1</b>	±0,23	14,4
Bring- und Holwege [%]	<b>8,0</b>	±0,43	27,2
Einkaufen [%]	<b>9,8</b>	±0,47	29,7
Erledigung [%]	<b>8,9</b>	±0,46	28,5
Freizeit [%]	<b>10,9</b>	±0,50	31,1
Besuch [%]	<b>5,3</b>	±0,36	22,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	2,9

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) PensionistInnen</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>5.982</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>69,0</b>	±1,66	46,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,28</b>	±0,07	2,08
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>55,7</b>	±2,62	73,19
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>22,0</b>	±1,96	54,79
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,30</b>	±0,06	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,8</b>	±2,72	75,76
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>31,9</b>	±2,28	63,55
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>14.379</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,5</b>	±0,72	31,16
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,7</b>	±0,64	27,60
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>24,3</b>	±0,99	42,9
Rad [%]	<b>8,8</b>	±0,66	28,4
MIV-LenkerIn [%]	<b>40,3</b>	±1,13	49,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,5</b>	±0,79	34,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>11,7</b>	±0,74	32,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,4</b>	±0,27	11,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>0,9</b>	±0,22	9,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,5</b>	±0,28	12,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,4</b>	±0,15	6,5
Bring- und Holwege [%]	<b>7,8</b>	±0,62	26,8
Einkaufen [%]	<b>30,8</b>	±1,07	46,2
Erledigung [%]	<b>27,2</b>	±1,03	44,5
Freizeit [%]	<b>20,0</b>	±0,92	40,0
Besuch [%]	<b>11,1</b>	±0,73	31,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,08	3,3

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage)</b> <b>Andere Tätigkeit</b>	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.860</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>75,4</b>	±2,77	43,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,58</b>	±0,14	2,18
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>60,7</b>	±4,55	70,78
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>24,1</b>	±3,67	57,16
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,12	1,85
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,4</b>	±4,57	71,07
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>31,9</b>	±4,11	63,88
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.068</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,5</b>	±0,98	25,07
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,3</b>	±1,15	29,46
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>23,3</b>	±1,65	42,3
Rad [%]	<b>5,2</b>	±0,86	22,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>35,8</b>	±1,87	47,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,7</b>	±1,34	34,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>21,5</b>	±1,60	41,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,28	7,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>5,0</b>	±0,85	21,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>1,8</b>	±0,51	13,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,7</b>	±1,04	26,7
Bring- und Holwege [%]	<b>15,8</b>	±1,42	36,5
Einkaufen [%]	<b>23,8</b>	±1,66	42,6
Erledigung [%]	<b>18,3</b>	±1,51	38,7
Freizeit [%]	<b>13,9</b>	±1,35	34,6
Besuch [%]	<b>13,7</b>	±1,34	34,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,10	2,6

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - ÖV-Haltestelle in 5 Minuten fußläufig erreichbar

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>31.550</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,4</b>	±0,57	36,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,89</b>	±0,03	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>72,3</b>	±1,26	80,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,1</b>	±1,17	74,79

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,03	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,6</b>	±1,26	80,84
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,6</b>	±1,24	79,74

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>91.798</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,0</b>	±0,31	33,38
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,1</b>	±0,31	34,16

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>19,4</b>	±0,36	39,6
Rad [%]	<b>7,2</b>	±0,24	25,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>42,9</b>	±0,45	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,2</b>	±0,29	31,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>18,6</b>	±0,36	38,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,07	8,0

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>26,2</b>	±0,40	43,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,5</b>	±0,21	22,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,6</b>	±0,26	28,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,3</b>	±0,24	26,0
Einkaufen [%]	<b>15,5</b>	±0,33	36,2
Erledigung [%]	<b>12,5</b>	±0,30	33,1
Freizeit [%]	<b>16,0</b>	±0,34	36,7
Besuch [%]	<b>8,3</b>	±0,25	27,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	3,2

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - ÖV-Haltestelle in 6-15 Minuten fußläufig erreichbar

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>14.385</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>81,8</b>	±0,89	38,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,69</b>	±0,05	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,9</b>	±1,80	77,83
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>36,4</b>	±1,55	66,91

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,28</b>	±0,04	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>85,4</b>	±1,80	77,96
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,5</b>	±1,65	71,49

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>39.565</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,0</b>	±0,45	32,35
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,6</b>	±0,43	30,52

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>15,1</b>	±0,50	35,8
Rad [%]	<b>6,2</b>	±0,34	24,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>50,3</b>	±0,70	50,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>13,3</b>	±0,47	33,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>14,3</b>	±0,49	35,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,12	8,9

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>25,8</b>	±0,61	43,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,9</b>	±0,30	21,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,6</b>	±0,39	28,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,8</b>	±0,37	26,8
Einkaufen [%]	<b>17,9</b>	±0,53	38,4
Erledigung [%]	<b>12,8</b>	±0,47	33,4
Freizeit [%]	<b>14,0</b>	±0,48	34,7
Besuch [%]	<b>8,1</b>	±0,38	27,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,5

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - ÖV-Haltestelle in mehr als 15 Minuten fußläufig erreichbar

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>5.434</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>78,2</b>	±1,55	41,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,36</b>	±0,07	1,86
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>61,9</b>	±2,84	75,50
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>38,2</b>	±2,49	66,12

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,02</b>	±0,06	1,57
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>79,1</b>	±2,89	76,97
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>48,8</b>	±2,68	71,21

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.688</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>26,2</b>	±0,87	35,27
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,2</b>	±0,84	34,07

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>8,8</b>	±0,70	28,3
Rad [%]	<b>3,6</b>	±0,46	18,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>65,9</b>	±1,17	47,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,6</b>	±0,82	33,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,4</b>	±0,68	27,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,21	8,3

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>29,9</b>	±1,13	45,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,4</b>	±0,60	24,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,5</b>	±0,65	26,3
Bring- und Holwege [%]	<b>6,2</b>	±0,59	24,1
Einkaufen [%]	<b>13,6</b>	±0,84	34,3
Erledigung [%]	<b>15,4</b>	±0,89	36,0
Freizeit [%]	<b>13,7</b>	±0,85	34,4
Besuch [%]	<b>7,3</b>	±0,64	26,1
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,06	2,5

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) - kein Pkw im Haushalt</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>2.778</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>75,8</b>	±2,25	42,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,31</b>	±0,10	1,88
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>66,1</b>	±4,36	82,94
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>22,7</b>	±3,83	72,81
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,05</b>	±0,08	1,55
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,3</b>	±4,47	85,05
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>29,9</b>	±4,33	82,35
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>6.854</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,6</b>	±1,17	34,80
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>9,8</b>	±1,31	38,99
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>34,4</b>	±1,59	47,5
Rad [%]	<b>9,2</b>	±0,97	28,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>5,1</b>	±0,74	22,0
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,9</b>	±0,90	26,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>41,9</b>	±1,65	49,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,6</b>	±0,41	12,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>22,5</b>	±1,40	41,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>2,6</b>	±0,53	15,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>5,9</b>	±0,79	23,5
Bring- und Holwege [%]	<b>5,2</b>	±0,75	22,3
Einkaufen [%]	<b>22,4</b>	±1,40	41,7
Erledigung [%]	<b>15,5</b>	±1,21	36,2
Freizeit [%]	<b>16,5</b>	±1,24	37,1
Besuch [%]	<b>9,3</b>	±0,97	29,0
Anderer Zweck [%]	<b>0,2</b>	±0,13	3,9

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - 1 Pkw im Haushalt

	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
--	----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>19.687</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,5</b>	±0,73	37,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,84</b>	±0,04	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>72,1</b>	±1,55	78,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>32,1</b>	±1,29	65,16

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,40</b>	±0,03	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,3</b>	±1,55	78,55
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>38,5</b>	±1,37	69,57

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>55.696</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,4</b>	±0,38	32,25
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,3</b>	±0,34	28,99

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>21,3</b>	±0,48	40,9
Rad [%]	<b>8,5</b>	±0,33	27,9
MIV-LenkerIn [%]	<b>40,9</b>	±0,58	49,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,1</b>	±0,37	31,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,7</b>	±0,45	38,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	±0,08	6,6

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>23,1</b>	±0,50	42,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,3</b>	±0,24	20,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,6</b>	±0,31	26,6
Bring- und Holwege [%]	<b>7,9</b>	±0,32	26,9
Einkaufen [%]	<b>17,8</b>	±0,45	38,2
Erledigung [%]	<b>13,9</b>	±0,41	34,6
Freizeit [%]	<b>16,7</b>	±0,44	37,3
Besuch [%]	<b>8,5</b>	±0,33	27,9
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	3,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - 2 Pkw im Haushalt

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>18.531</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	86,2	±0,70	34,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,93	±0,04	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	71,4	±1,57	77,26
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	41,8	±1,67	81,89

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,40	±0,04	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,9	±1,57	77,31
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	48,5	±1,76	86,33

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>54.009</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,3	±0,38	31,85
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	14,3	±0,46	38,18

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	11,8	±0,38	32,2
Rad [%]	4,8	±0,25	21,3
MIV-LenkerIn [%]	57,4	±0,59	49,5
MIV-MitfahrerIn [%]	14,6	±0,42	35,3
Öffentlicher Verkehr [%]	10,9	±0,37	31,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	±0,09	7,6

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	28,0	±0,54	44,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	6,0	±0,28	23,8
Schule/Ausbildung [%]	10,4	±0,36	30,5
Bring- und Holwege [%]	8,3	±0,33	27,7
Einkaufen [%]	13,6	±0,41	34,3
Erledigung [%]	11,2	±0,38	31,6
Freizeit [%]	15,0	±0,43	35,7
Besuch [%]	7,4	±0,31	26,2
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,03	2,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - 3 und mehr Pkw im Haushalt

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>9.016</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,2</b>	±1,09	37,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,77</b>	±0,06	1,99
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,8</b>	±2,45	83,97
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>44,4</b>	±1,93	65,98

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,33</b>	±0,05	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>83,9</b>	±2,49	85,38
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>53,4</b>	±2,01	68,95

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>24.339</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,2</b>	±0,67	37,66
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,1</b>	±0,52	29,33

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>8,8</b>	±0,50	28,3
Rad [%]	<b>3,5</b>	±0,33	18,4
MIV-LenkerIn [%]	<b>67,7</b>	±0,83	46,8
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,7</b>	±0,55	30,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,4</b>	±0,49	27,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>1,0</b>	±0,17	9,7

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>34,6</b>	±0,85	47,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,2</b>	±0,51	28,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>8,1</b>	±0,48	27,3
Bring- und Holwege [%]	<b>5,6</b>	±0,41	23,0
Einkaufen [%]	<b>10,6</b>	±0,55	30,7
Erledigung [%]	<b>11,7</b>	±0,57	32,1
Freizeit [%]	<b>12,1</b>	±0,58	32,6
Besuch [%]	<b>8,1</b>	±0,49	27,3
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>	±0,04	2,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt - Berufstätige

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) - Parkplatz am Arbeitsplatz verfügbar</b>	Österreich Gesamt - Berufstätige	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>16.107</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>90,3</b>	±0,65	29,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,09</b>	±0,04	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>77,9</b>	±1,94	88,89
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>51,2</b>	±2,03	92,78
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,04	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,2</b>	±1,96	89,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>56,7</b>	±2,10	96,01
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>50.272</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,2</b>	±0,47	37,69
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,6</b>	±0,52	41,93
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>9,9</b>	±0,37	29,9
Rad [%]	<b>4,5</b>	±0,26	20,7
MIV-LenkerIn [%]	<b>72,0</b>	±0,56	44,9
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,2</b>	±0,32	25,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>5,9</b>	±0,29	23,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	±0,09	7,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>43,7</b>	±0,61	49,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>9,2</b>	±0,36	28,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>1,5</b>	±0,15	12,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,4</b>	±0,32	26,2
Einkaufen [%]	<b>10,9</b>	±0,39	31,2
Erledigung [%]	<b>9,3</b>	±0,36	29,1
Freizeit [%]	<b>11,1</b>	±0,39	31,4
Besuch [%]	<b>6,8</b>	±0,31	25,2
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Österreich Gesamt - Berufstätige

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - Parkplatz am Arbeitsplatz verfügbar

	Österreich Gesamt - Berufstätige	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
--	--	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>16.107</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>90,3</b>	±0,65	29,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,09</b>	±0,04	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>77,9</b>	±1,94	88,89
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>51,2</b>	±2,03	92,78

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,42</b>	±0,04	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>86,2</b>	±1,96	89,61
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>56,7</b>	±2,10	96,01

#### Berichtete Wege zum Arbeitsplatz

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>20.932</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,9</b>	±0,47	24,44
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>16,1</b>	±0,51	26,58

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>5,1</b>	±0,42	22,1
Rad [%]	<b>5,4</b>	±0,43	22,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>77,0</b>	±0,81	42,1
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>4,7</b>	±0,41	21,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>7,6</b>	±0,51	26,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	±0,09	4,5

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>100,0</b>		
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,0</b>		
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,0</b>		
Bring- und Holwege [%]	<b>0,0</b>		
Einkaufen [%]	<b>0,0</b>		
Erledigung [%]	<b>0,0</b>		
Freizeit [%]	<b>0,0</b>		
Besuch [%]	<b>0,0</b>		
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>		

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt - Berufstätige

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - kein Parkplatz am Arbeitsplatz verfügbar

Österreich Gesamt - Berufstätige	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
--	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.881</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>89,6</b>	±0,90	30,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,05</b>	±0,06	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>86,1</b>	±2,27	77,32
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,6</b>	±1,93	65,48

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,41</b>	±0,05	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>96,1</b>	±2,22	75,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,2</b>	±1,99	67,69

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>27.985</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,2</b>	±0,52	31,12
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,0</b>	±0,49	29,46

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>17,3</b>	±0,63	37,8
Rad [%]	<b>7,6</b>	±0,44	26,5
MIV-LenkerIn [%]	<b>36,6</b>	±0,80	48,2
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>7,2</b>	±0,43	25,9
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>30,6</b>	±0,76	46,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,13	7,9

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>43,0</b>	±0,82	49,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>7,3</b>	±0,43	26,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>2,3</b>	±0,25	14,9
Bring- und Holwege [%]	<b>6,9</b>	±0,42	25,4
Einkaufen [%]	<b>12,3</b>	±0,54	32,8
Erledigung [%]	<b>9,1</b>	±0,48	28,7
Freizeit [%]	<b>13,1</b>	±0,56	33,7
Besuch [%]	<b>6,0</b>	±0,39	23,8
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,04	2,7

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt - Berufstätige

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - kein Parkplatz am Arbeitsplatz verfügbar

Österreich Gesamt - Berufstätige	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
--	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>8.881</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>89,6</b>	±0,90	30,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>3,05</b>	±0,06	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>86,1</b>	±2,27	77,32
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>39,6</b>	±1,93	65,48

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,41</b>	±0,05	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>96,1</b>	±2,22	75,58
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,2</b>	±1,99	67,69

#### Berichtete Wege zum Arbeitsplatz

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>10.983</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>33,0</b>	±0,74	28,00
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,5</b>	±0,68	25,67

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>11,3</b>	±0,84	31,7
Rad [%]	<b>8,6</b>	±0,74	28,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>30,5</b>	±1,22	46,1
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>4,8</b>	±0,56	21,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>44,1</b>	±1,31	49,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	±0,20	7,7

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>100,0</b>		
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>0,0</b>		
Schule/Ausbildung [%]	<b>0,0</b>		
Bring- und Holwege [%]	<b>0,0</b>		
Einkaufen [%]	<b>0,0</b>		
Erledigung [%]	<b>0,0</b>		
Freizeit [%]	<b>0,0</b>		
Besuch [%]	<b>0,0</b>		
Anderer Zweck [%]	<b>0,0</b>		

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - Personen mit Betreuungspflichten

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>15.453</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	86,5	±0,76	34,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,20	±0,05	2,19
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	80,1	±2,00	89,87
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	42,0	±1,67	74,68

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,70	±0,04	1,93
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	92,6	±2,02	90,44
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	48,6	±1,75	78,28

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>50.040</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,0	±0,46	36,73
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,1	±0,39	31,71

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	17,6	±0,47	38,1
Rad [%]	5,9	±0,29	23,6
MIV-LenkerIn [%]	55,3	±0,62	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	8,3	±0,34	27,6
Öffentlicher Verkehr [%]	12,3	±0,41	32,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	±0,09	7,2

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	24,5	±0,53	43,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	6,6	±0,31	24,9
Schule/Ausbildung [%]	1,8	±0,16	13,1
Bring- und Holwege [%]	14,0	±0,43	34,7
Einkaufen [%]	17,9	±0,48	38,3
Erledigung [%]	12,8	±0,41	33,4
Freizeit [%]	13,7	±0,43	34,4
Besuch [%]	8,6	±0,35	28,0
Anderer Zweck [%]	0,1	±0,04	3,1

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

<b>Mobilitätsindikator (Werktage) - Personen ohne Betreuungspflichten</b>	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>			
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>32.621</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,4</b>	±0,58	38,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,64</b>	±0,03	1,90
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>68,2</b>	±1,16	75,62
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,2</b>	±1,10	71,80
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,21</b>	±0,02	1,60
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>82,8</b>	±1,16	75,72
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,5</b>	±1,18	77,17
<b>Berichtete Wege</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>86.872</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,8</b>	±0,30	31,97
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,9</b>	±0,32	34,39
<b>Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")</b>			
zu Fuß [%]	<b>17,1</b>	±0,35	37,7
Rad [%]	<b>6,8</b>	±0,24	25,2
MIV-LenkerIn [%]	<b>44,4</b>	±0,47	49,7
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>12,5</b>	±0,31	33,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>18,4</b>	±0,36	38,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,8</b>	±0,08	8,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")</b>			
Arbeitsplatz [%]	<b>28,5</b>	±0,42	45,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,0</b>	±0,21	21,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>9,9</b>	±0,28	29,8
Bring- und Holwege [%]	<b>4,2</b>	±0,19	20,2
Einkaufen [%]	<b>15,5</b>	±0,34	36,2
Erledigung [%]	<b>13,2</b>	±0,32	33,9
Freizeit [%]	<b>15,9</b>	±0,34	36,6
Besuch [%]	<b>7,7</b>	±0,25	26,6
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,03	2,8

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - Personen mit ÖV-Zeitkarte

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>11.138</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>87,5</b>	±0,87	33,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,89</b>	±0,05	1,87
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>92,2</b>	±2,12	80,85
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>36,5</b>	±1,76	66,99

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,31</b>	±0,04	1,62
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>105,4</b>	±2,05	77,98
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,7</b>	±1,84	70,09

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>32.569</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>31,8</b>	±0,52	33,84
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,6</b>	±0,48	31,54

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>20,7</b>	±0,62	40,5
Rad [%]	<b>5,2</b>	±0,34	22,1
MIV-LenkerIn [%]	<b>13,7</b>	±0,53	34,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>10,1</b>	±0,46	30,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>49,7</b>	±0,77	50,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,13	8,5

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>26,9</b>	±0,68	44,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,5</b>	±0,28	18,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>14,9</b>	±0,55	35,6
Bring- und Holwege [%]	<b>6,4</b>	±0,38	24,5
Einkaufen [%]	<b>13,5</b>	±0,53	34,2
Erledigung [%]	<b>10,5</b>	±0,47	30,7
Freizeit [%]	<b>16,6</b>	±0,57	37,2
Besuch [%]	<b>7,6</b>	±0,41	26,4
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,05	3,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator (Werktage) - Personen ohne ÖV-Zeitkarte

Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
----------------------	-------------------------------	-------------------------

#### Alle Personeninterviews

<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>37.318</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>82,3</b>	±0,55	38,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,77</b>	±0,03	2,04
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,1</b>	±1,13	78,44
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>36,3</b>	±1,06	74,20

#### Personeninterviews mit mobilen Personen

Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,36</b>	±0,03	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>79,1</b>	±1,14	79,79
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>44,0</b>	±1,14	79,65

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>105.207</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>23,5</b>	±0,28	33,06
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,1</b>	±0,29	34,20

#### Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%]	<b>16,3</b>	±0,32	36,9
Rad [%]	<b>7,0</b>	±0,22	25,6
MIV-LenkerIn [%]	<b>57,9</b>	±0,42	49,4
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>11,9</b>	±0,28	32,4
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>6,2</b>	±0,21	24,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,7</b>	±0,07	8,1

#### Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne "keine Angabe")

Arbeitsplatz [%]	<b>26,9</b>	±0,38	44,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>6,1</b>	±0,20	24,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>5,6</b>	±0,20	23,0
Bring- und Holwege [%]	<b>7,7</b>	±0,23	26,6
Einkaufen [%]	<b>16,7</b>	±0,32	37,3
Erledigung [%]	<b>13,7</b>	±0,29	34,3
Freizeit [%]	<b>14,9</b>	±0,30	35,6
Besuch [%]	<b>8,3</b>	±0,24	27,5
Anderer Zweck [%]	<b>0,1</b>	±0,02	2,9

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## **Anhang C - Teil 3**

**Wegelängen, Wegedauern, Hauptverkehrsmittel je Wegzweck**



### Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>145.384</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	36,7	±0,35	48,2
> 10 - 15 min [%]	16,2	±0,27	36,9
> 15 - 20 min [%]	10,0	±0,22	30,1
> 20 - 30 min [%]	15,7	±0,26	36,3
> 30 - 45 min [%]	9,5	±0,21	29,3
> 45 - 60 min [%]	5,4	±0,16	22,6
> 60 - 90 min [%]	3,9	±0,14	19,3
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,08	10,7
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,08	10,4
> 240 min [%]	0,3	±0,04	5,7

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	9,3	±0,21	29,1
> 0,5 - 1 km [%]	9,1	±0,21	28,8
> 1 - 2,5 km [%]	14,3	±0,25	35,0
> 2,5 - 5 km [%]	20,0	±0,29	40,0
> 5 - 10 km [%]	18,3	±0,28	38,7
> 10 - 20 km [%]	14,1	±0,25	34,8
> 20 - 50 km [%]	10,7	±0,22	30,9
> 50 km [%]	4,1	±0,14	19,9

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	20,4	±0,20	27,5
Rad [min]	18,4	±0,17	23,2
MIV-LenkerIn [min]	22,2	±0,21	29,2
MIV-MitfahrerIn [min]	23,0	±0,24	32,4
Öffentlicher Verkehr [min]	42,5	±0,26	36,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	72,3	±0,99	136,9

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,4	±0,01	1,9
Rad [km]	3,5	±0,04	4,9
MIV-LenkerIn [km]	15,7	±0,21	29,4
MIV-MitfahrerIn [km]	16,1	±0,27	37,4
Öffentlicher Verkehr [km]	17,3	±0,28	38,4
Sonst. Verkehrsmittel [km]	45,2	±1,42	195,9

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	40,9	12,0	1,8	2,6	0,9	6,5	9,3
> 0,5 - 1 km [%]	25,0	20,4	4,9	5,8	2,5	4,7	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	20,1	26,3	12,0	13,5	10,4	13,7	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	10,0	26,2	21,1	23,3	22,3	20,9	20,0
> 5 - 10 km [%]	3,3	9,8	21,3	21,1	27,3	17,2	18,3
> 10 - 20 km [%]	0,6	3,9	19,1	16,7	16,6	11,4	14,1
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,3	14,6	11,8	14,3	6,7	10,7
> 50 km [%]	0,0	0,2	5,1	5,3	5,8	18,9	4,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,7	4,1	9,8	9,2	16,9	9,5	9,8	11,7	9,3
> 0,5 - 1 km [%]	5,2	5,3	10,0	11,7	13,8	10,7	9,7	9,1	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	9,7	9,0	16,7	19,5	17,7	15,5	16,7	12,5	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	16,9	15,2	19,2	21,7	21,5	21,0	24,4	19,5	20,0
> 5 - 10 km [%]	20,6	18,9	17,7	17,8	15,8	18,8	17,3	18,3	18,3
> 10 - 20 km [%]	20,2	18,1	13,3	10,0	8,7	14,3	11,4	12,2	14,1
> 20 - 50 km [%]	17,9	14,8	11,3	6,9	4,4	7,7	7,1	10,8	10,7
> 50 km [%]	4,8	14,5	2,2	3,1	1,1	2,5	3,6	5,9	4,1
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	7,6	5,8	20,5	16,0	25,1	17,3	29,7	18,9	17,5
Rad [%]	6,6	3,1	5,7	2,4	7,6	5,9	9,9	6,6	6,6
MIV-LenkerIn [%]	60,1	69,8	8,5	66,8	45,5	46,6	30,2	45,0	46,8
MIV-MitfahrerIn [%]	5,1	7,5	15,7	8,7	13,0	15,3	16,6	17,9	11,8
Öffentlicher Verkehr [%]	20,2	11,0	49,2	6,1	8,7	14,1	12,2	11,3	16,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	2,9	0,4	0,1	0,1	0,9	1,3	0,2	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Burgenland

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Burgenland	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	------------	------------------------	--------------------

Mobilitätsindikator (Werktag)	Burgenland	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl]	11.284		
-------------------------	--------	--	--

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	45,3	±1,30	49,8
> 10 - 15 min [%]	14,6	±0,92	35,3
> 15 - 20 min [%]	7,1	±0,67	25,7
> 20 - 30 min [%]	12,2	±0,86	32,8
> 30 - 45 min [%]	7,5	±0,69	26,3
> 45 - 60 min [%]	5,5	±0,59	22,7
> 60 - 90 min [%]	4,6	±0,54	20,8
> 90 - 120 min [%]	1,7	±0,33	12,8
> 120 - 240 min [%]	1,4	±0,30	11,6
> 240 min [%]	0,2	±0,11	4,4

#### Anteil an Wegen je Wegelängensklasse

bis 0,5 km [%]	10,0	±0,78	29,9
> 0,5 - 1 km [%]	9,9	±0,78	29,8
> 1 - 2,5 km [%]	15,3	±0,94	36,0
> 2,5 - 5 km [%]	16,2	±0,96	36,9
> 5 - 10 km [%]	14,1	±0,91	34,8
> 10 - 20 km [%]	13,5	±0,89	34,1
> 20 - 50 km [%]	12,6	±0,87	33,2
> 50 km [%]	8,6	±0,73	28,0

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	18,4	±0,62	23,9
Rad [min]	14,6	±0,51	19,4
MIV-LenkerIn [min]	21,8	±0,70	26,9
MIV-MitfahrerIn [min]	20,5	±0,90	34,4
Öffentlicher Verkehr [min]	60,1	±1,13	43,2
Sonst. Verkehrsmittel [min]	40,7	±1,57	60,0

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	1,2	±0,04	1,7
Rad [km]	2,6	±0,13	4,9
MIV-LenkerIn [km]	17,7	±0,77	29,5
MIV-MitfahrerIn [km]	15,9	±0,87	33,3
Öffentlicher Verkehr [km]	38,4	±1,03	39,3
Sonst. Verkehrsmittel [km]	85,9	±5,76	220,8

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	48,4	21,9	2,4	3,4	0,0	5,9	10,0
> 0,5 - 1 km [%]	22,7	28,1	6,3	9,9	0,2	8,5	9,9
> 1 - 2,5 km [%]	16,8	28,8	14,0	19,8	4,9	9,3	15,3
> 2,5 - 5 km [%]	8,7	12,4	17,7	22,0	8,8	20,0	16,2
> 5 - 10 km [%]	3,2	5,0	17,2	14,3	17,2	14,2	14,1
> 10 - 20 km [%]	0,3	1,7	18,0	12,4	15,6	2,9	13,5
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,0	15,6	10,8	24,4	15,2	12,6
> 50 km [%]	0,0	0,0	8,8	7,4	28,9	23,9	8,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,2	3,9	7,6	15,0	17,9	9,7	10,2	13,3	10,0
> 0,5 - 1 km [%]	4,7	9,6	13,5	12,2	12,5	10,9	10,5	14,1	9,9
> 1 - 2,5 km [%]	11,7	10,7	11,7	20,8	17,0	15,8	17,5	20,6	15,3
> 2,5 - 5 km [%]	9,6	11,5	14,9	20,2	18,7	21,3	23,1	14,1	16,2
> 5 - 10 km [%]	14,1	14,2	15,9	11,2	15,3	14,1	14,9	11,6	14,1
> 10 - 20 km [%]	17,2	16,5	16,0	9,5	11,1	13,5	10,6	10,1	13,5
> 20 - 50 km [%]	20,4	14,1	16,3	8,4	6,8	10,8	9,1	7,1	12,6
> 50 km [%]	18,2	19,5	4,2	2,8	0,6	3,9	4,2	9,1	8,6
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,2	2,7	18,1	10,8	17,3	12,8	27,5	21,1	14,0
Rad [%]	3,0	2,5	3,4	2,3	8,7	5,9	10,1	10,9	6,0
MIV-LenkerIn [%]	72,7	76,4	8,1	74,9	59,2	63,0	35,9	45,4	57,0
MIV-MitfahrerIn [%]	7,6	10,9	24,4	11,1	14,3	15,1	21,9	17,1	14,2
Öffentlicher Verkehr [%]	11,3	5,0	45,7	0,9	0,5	2,5	3,9	5,5	8,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	2,6	0,3	0,1	0,0	0,6	0,6	0,1	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Kärnten

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Kärnten	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	---------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **5.897**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>38,2</b>	±1,75	48,6
> 10 - 15 min [%]	<b>17,4</b>	±1,37	37,9
> 15 - 20 min [%]	<b>10,6</b>	±1,11	30,8
> 20 - 30 min [%]	<b>13,7</b>	±1,24	34,4
> 30 - 45 min [%]	<b>9,3</b>	±1,05	29,1
> 45 - 60 min [%]	<b>4,3</b>	±0,73	20,3
> 60 - 90 min [%]	<b>3,7</b>	±0,68	18,8
> 90 - 120 min [%]	<b>0,9</b>	±0,35	9,7
> 120 - 240 min [%]	<b>1,3</b>	±0,40	11,2
> 240 min [%]	<b>0,6</b>	±0,27	7,6

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>21,5</b>	±0,85	23,5
Rad [min]	<b>21,1</b>	±0,84	23,3
MIV-LenkerIn [min]	<b>23,1</b>	±1,14	31,6
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>28,7</b>	±1,93	53,4
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>49,6</b>	±1,85	51,2
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>31,2</b>	±1,94	53,7

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	<b>36,9</b>	<b>7,1</b>	<b>2,5</b>	<b>4,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>	<b>7,1</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>23,9</b>	<b>11,2</b>	<b>4,2</b>	<b>9,0</b>	<b>0,6</b>	<b>23,3</b>	<b>7,6</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>17,0</b>	<b>24,5</b>	<b>9,0</b>	<b>14,1</b>	<b>8,5</b>	<b>10,1</b>	<b>11,4</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,4</b>	<b>40,6</b>	<b>23,3</b>	<b>23,8</b>	<b>24,5</b>	<b>14,3</b>	<b>23,6</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>1,1</b>	<b>11,2</b>	<b>20,7</b>	<b>15,3</b>	<b>20,3</b>	<b>39,1</b>	<b>17,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>1,6</b>	<b>3,1</b>	<b>17,8</b>	<b>13,3</b>	<b>13,1</b>	<b>7,0</b>	<b>14,1</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>2,3</b>	<b>16,6</b>	<b>13,5</b>	<b>27,5</b>	<b>4,4</b>	<b>14,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>5,8</b>	<b>7,0</b>	<b>5,5</b>	<b>0,0</b>	<b>4,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>3,7</b>	<b>1,2</b>	<b>10,4</b>	<b>6,9</b>	<b>7,2</b>	<b>7,8</b>	<b>8,5</b>	<b>14,3</b>	<b>7,1</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>4,1</b>	<b>3,6</b>	<b>12,5</b>	<b>10,2</b>	<b>11,5</b>	<b>8,2</b>	<b>6,1</b>	<b>8,6</b>	<b>7,6</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>10,7</b>	<b>8,4</b>	<b>9,4</b>	<b>11,1</b>	<b>20,2</b>	<b>10,0</b>	<b>11,1</b>	<b>6,2</b>	<b>11,4</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>17,9</b>	<b>10,9</b>	<b>28,3</b>	<b>33,6</b>	<b>28,3</b>	<b>26,7</b>	<b>29,6</b>	<b>15,0</b>	<b>23,6</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>16,2</b>	<b>18,7</b>	<b>10,4</b>	<b>23,5</b>	<b>13,3</b>	<b>23,6</b>	<b>15,7</b>	<b>19,7</b>	<b>17,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>20,7</b>	<b>24,0</b>	<b>11,3</b>	<b>7,4</b>	<b>9,1</b>	<b>10,8</b>	<b>14,0</b>	<b>10,0</b>	<b>14,1</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>20,5</b>	<b>15,7</b>	<b>16,0</b>	<b>5,8</b>	<b>8,7</b>	<b>10,3</b>	<b>11,0</b>	<b>19,9</b>	<b>14,1</b>
> 50 km [%]	<b>6,1</b>	<b>17,6</b>	<b>1,8</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>2,6</b>	<b>3,8</b>	<b>6,4</b>	<b>4,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>5,4</b>	<b>1,3</b>	<b>20,4</b>	<b>9,5</b>	<b>13,3</b>	<b>12,6</b>	<b>24,2</b>	<b>16,9</b>	<b>12,7</b>
Rad [%]	<b>4,2</b>	<b>0,7</b>	<b>3,6</b>	<b>0,6</b>	<b>5,2</b>	<b>2,4</b>	<b>12,7</b>	<b>2,1</b>	<b>4,3</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>80,3</b>	<b>87,6</b>	<b>10,0</b>	<b>78,4</b>	<b>63,9</b>	<b>64,0</b>	<b>38,6</b>	<b>62,2</b>	<b>62,1</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>6,8</b>	<b>7,1</b>	<b>24,6</b>	<b>10,7</b>	<b>15,2</b>	<b>16,5</b>	<b>18,7</b>	<b>17,9</b>	<b>14,0</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>2,6</b>	<b>1,5</b>	<b>41,5</b>	<b>0,8</b>	<b>1,4</b>	<b>4,0</b>	<b>5,6</b>	<b>0,8</b>	<b>6,4</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	<b>1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

**Niederösterreich**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Nieder- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	-----------------------	-----------------------------	-------------------------

Mobilitätsindikator (Werktag)	Nieder- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	-----------------------	-----------------------------	-------------------------

**Berichtete Wege**

<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>37.028</b>		
--------------------------------	---------------	--	--

**Anteil an Wegen je Wegedauernklasse**

bis 10 min [%]	39,2	±0,70	48,8
> 10 - 15 min [%]	16,2	±0,53	36,9
> 15 - 20 min [%]	7,6	±0,38	26,6
> 20 - 30 min [%]	12,7	±0,48	33,3
> 30 - 45 min [%]	8,3	±0,40	27,6
> 45 - 60 min [%]	6,4	±0,35	24,4
> 60 - 90 min [%]	5,9	±0,34	23,5
> 90 - 120 min [%]	1,9	±0,20	13,8
> 120 - 240 min [%]	1,5	±0,17	12,0
> 240 min [%]	0,3	±0,08	5,8

**Anteil an Wegen je Wegelängenklasse**

bis 0,5 km [%]	9,7	±0,43	29,6
> 0,5 - 1 km [%]	8,8	±0,41	28,3
> 1 - 2,5 km [%]	13,8	±0,50	34,5
> 2,5 - 5 km [%]	17,3	±0,54	37,8
> 5 - 10 km [%]	16,0	±0,53	36,7
> 10 - 20 km [%]	13,8	±0,50	34,5
> 20 - 50 km [%]	14,9	±0,51	35,6
> 50 km [%]	5,7	±0,33	23,3

**Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel**

zu Fuß [min]	22,7	±0,41	28,6
Rad [min]	18,4	±0,34	23,5
MIV-LenkerIn [min]	22,3	±0,40	28,0
MIV-MitfahrerIn [min]	23,5	±0,45	31,3
Öffentlicher Verkehr [min]	55,2	±0,59	40,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	74,0	±1,66	115,4

**Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel**

zu Fuß [km]	1,4	±0,03	2,1
Rad [km]	3,3	±0,08	5,2
MIV-LenkerIn [km]	16,7	±0,42	28,9
MIV-MitfahrerIn [km]	17,0	±0,51	35,5
Öffentlicher Verkehr [km]	29,4	±0,65	45,2
Sonst. Verkehrsmittel [km]	56,0	±1,95	135,2

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	43,5	19,7	2,7	3,8	0,3	9,1	9,7
> 0,5 - 1 km [%]	23,2	21,9	5,3	5,1	3,7	3,3	8,8
> 1 - 2,5 km [%]	20,2	22,9	13,2	13,4	4,4	13,8	13,8
> 2,5 - 5 km [%]	8,8	20,4	18,6	24,2	12,6	12,1	17,3
> 5 - 10 km [%]	3,7	8,5	19,8	18,9	16,5	12,1	16,0
> 10 - 20 km [%]	0,4	5,2	18,6	14,0	14,8	2,5	13,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,2	16,2	14,4	34,9	6,6	14,9
> 50 km [%]	0,0	0,2	5,6	6,1	12,8	40,5	5,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	5,7	4,2	8,9	9,1	12,6	12,9	10,2	14,4	9,7
> 0,5 - 1 km [%]	4,5	4,1	7,8	8,9	13,1	10,9	10,2	10,4	8,8
> 1 - 2,5 km [%]	9,9	6,5	14,6	19,2	16,4	13,2	18,1	10,7	13,8
> 2,5 - 5 km [%]	11,7	13,8	14,0	17,8	25,3	18,1	20,2	15,3	17,3
> 5 - 10 km [%]	14,9	15,2	18,4	18,5	16,3	16,4	14,9	17,2	16,0
> 10 - 20 km [%]	19,5	15,3	13,5	9,1	9,5	16,5	11,6	10,3	13,8
> 20 - 50 km [%]	26,9	20,9	18,8	12,1	5,2	8,9	10,0	12,4	14,9
> 50 km [%]	6,9	20,0	3,9	5,4	1,7	3,0	4,7	9,3	5,7
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,4	3,1	15,9	9,9	12,8	16,1	28,7	19,2	14,0
Rad [%]	8,4	1,1	5,6	1,6	8,3	9,1	11,2	7,2	7,7
MIV-LenkerIn [%]	58,7	77,1	5,4	76,1	56,1	54,5	34,1	46,4	50,9
MIV-MitfahrerIn [%]	6,2	5,9	16,3	10,5	18,0	12,5	17,0	21,7	13,2
Öffentlicher Verkehr [%]	20,8	7,7	56,7	1,8	4,8	6,1	6,5	5,5	13,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	5,1	0,0	0,0	0,1	1,8	2,5	0,1	1,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} * (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Oberösterreich

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>8.609</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	42,0	±1,47	49,4
> 10 - 15 min [%]	17,0	±1,12	37,6
> 15 - 20 min [%]	10,8	±0,93	31,0
> 20 - 30 min [%]	14,8	±1,06	35,5
> 30 - 45 min [%]	6,7	±0,75	25,0
> 45 - 60 min [%]	3,9	±0,58	19,3
> 60 - 90 min [%]	3,3	±0,53	17,8
> 90 - 120 min [%]	0,7	±0,25	8,4
> 120 - 240 min [%]	0,5	±0,21	7,0
> 240 min [%]	0,3	±0,17	5,8

Mobilitätsindikator (Werktag)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	7,7	±0,80	26,7
> 0,5 - 1 km [%]	9,0	±0,85	28,6
> 1 - 2,5 km [%]	14,3	±1,05	35,1
> 2,5 - 5 km [%]	20,6	±1,21	40,4
> 5 - 10 km [%]	18,4	±1,16	38,7
> 10 - 20 km [%]	16,0	±1,09	36,6
> 20 - 50 km [%]	10,6	±0,92	30,8
> 50 km [%]	3,4	±0,54	18,1

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	21,0	±0,80	26,9
Rad [min]	17,5	±0,67	22,4
MIV-LenkerIn [min]	19,7	±0,85	28,3
MIV-MitfahrerIn [min]	18,4	±0,70	23,4
Öffentlicher Verkehr [min]	41,7	±0,90	30,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	74,6	±3,63	121,6

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,6	±0,06	2,0
Rad [km]	3,4	±0,13	4,4
MIV-LenkerIn [km]	14,0	±0,84	28,2
MIV-MitfahrerIn [km]	12,4	±0,65	21,8
Öffentlicher Verkehr [km]	17,3	±0,74	24,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	19,8	±0,92	30,7

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	36,6	10,6	1,9	2,0	0,8	26,0	7,7
> 0,5 - 1 km [%]	22,8	18,9	5,5	6,9	3,5	0,0	9,0
> 1 - 2,5 km [%]	24,1	27,2	11,2	12,9	11,6	8,9	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	11,7	30,2	22,0	21,8	19,0	16,0	20,6
> 5 - 10 km [%]	4,2	8,6	22,2	21,7	21,2	7,6	18,4
> 10 - 20 km [%]	0,5	3,9	19,9	21,9	16,3	20,3	16,0
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,6	13,3	9,9	20,4	2,6	10,6
> 50 km [%]	0,0	0,0	4,0	3,1	7,0	18,6	3,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,7	2,1	7,2	4,9	14,3	7,9	9,3	8,7	7,7
> 0,5 - 1 km [%]	6,0	9,7	10,6	14,2	10,2	10,5	8,8	9,0	9,0
> 1 - 2,5 km [%]	8,7	5,4	18,0	24,3	19,3	14,8	14,7	16,2	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	18,1	11,6	19,5	20,6	20,8	17,6	29,0	24,2	20,6
> 5 - 10 km [%]	19,1	19,2	16,3	16,2	18,2	20,8	17,7	18,1	18,4
> 10 - 20 km [%]	21,5	16,8	15,5	11,6	13,1	18,6	10,9	11,8	16,0
> 20 - 50 km [%]	18,0	13,4	11,5	6,2	3,4	6,9	8,1	9,8	10,6
> 50 km [%]	3,9	21,7	1,5	2,1	0,6	3,0	1,7	2,2	3,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,5	3,4	22,0	15,3	20,3	13,1	25,9	17,3	15,5
Rad [%]	4,2	0,4	4,8	0,9	9,0	3,9	11,5	8,5	6,1
MIV-LenkerIn [%]	76,3	83,9	16,9	73,9	51,1	51,5	36,8	47,7	56,3
MIV-MitfahrerIn [%]	3,0	10,0	15,1	8,3	14,1	22,3	19,3	23,5	13,1
Öffentlicher Verkehr [%]	8,1	0,6	40,6	1,6	5,4	8,9	6,3	2,9	8,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,0	1,7	0,5	0,1	0,1	0,3	0,2	0,0	0,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

**Salzburg**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------	-----------------------------	-------------------------

Berichtete Wege			
Stichprobe [Wegeanzahl]	6.479		
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	39,5	±1,68	48,9
> 10 - 15 min [%]	14,2	±1,20	34,9
> 15 - 20 min [%]	11,6	±1,10	32,0
> 20 - 30 min [%]	15,7	±1,25	36,3
> 30 - 45 min [%]	8,4	±0,96	27,8
> 45 - 60 min [%]	5,4	±0,78	22,7
> 60 - 90 min [%]	2,9	±0,58	16,8
> 90 - 120 min [%]	0,7	±0,29	8,4
> 120 - 240 min [%]	1,4	±0,40	11,6
> 240 min [%]	0,2	±0,14	4,2

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	21,5	±0,91	26,3
Rad [min]	18,9	±0,87	25,3
MIV-LenkerIn [min]	21,8	±0,90	26,1
MIV-MitfahrerIn [min]	19,2	±0,72	21,0
Öffentlicher Verkehr [min]	47,2	±1,59	46,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	44,0	±2,51	72,9

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	36,0	5,3	1,3	3,9	1,3	2,2	8,4
> 0,5 - 1 km [%]	24,4	24,1	5,5	5,7	0,2	13,4	10,3
>1 - 2,5 km [%]	26,6	22,1	12,2	14,9	6,9	7,8	15,5
> 2,5 - 5 km [%]	8,5	27,4	23,4	24,7	30,9	14,2	22,0
> 5 - 10 km [%]	4,0	13,6	18,4	24,3	21,0	5,1	16,2
> 10 - 20 km [%]	0,5	6,9	20,1	12,7	17,6	31,3	14,1
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,3	13,9	11,1	15,4	24,2	9,9
> 50 km [%]	0,0	0,2	5,3	2,6	6,8	1,8	3,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	2,8	11,6	4,5	13,1	14,9	9,2	8,8	13,5	8,4
> 0,5 - 1 km [%]	8,6	4,9	9,1	17,5	12,6	8,3	12,1	11,9	10,3
>1 - 2,5 km [%]	8,1	6,2	27,3	17,0	17,2	20,5	21,3	12,6	15,5
> 2,5 - 5 km [%]	16,7	14,9	19,8	29,6	22,1	30,6	24,9	22,4	22,0
> 5 - 10 km [%]	22,8	17,2	11,9	5,5	16,5	15,0	14,8	11,2	16,2
> 10 - 20 km [%]	21,5	10,0	15,6	8,5	10,4	9,8	10,5	15,8	14,1
> 20 - 50 km [%]	15,1	21,6	9,7	5,4	5,8	5,8	5,2	8,7	9,9
> 50 km [%]	4,3	13,6	2,0	3,4	0,5	0,8	2,5	3,9	3,6
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	6,3	13,4	20,5	23,2	24,4	17,6	34,4	21,9	18,5
Rad [%]	12,6	6,6	6,3	5,8	9,2	8,3	9,8	7,7	9,3
MIV-LenkerIn [%]	63,2	69,6	8,7	59,5	48,0	38,9	30,9	42,6	46,9
MIV-MitfahrerIn [%]	8,0	2,1	18,8	10,9	14,7	19,3	15,8	20,8	13,3
Öffentlicher Verkehr [%]	9,3	4,3	42,5	0,4	3,6	15,1	8,1	6,9	11,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	4,1	3,1	0,2	0,0	0,8	0,9	0,0	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2



### Steiermark

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Steiermark	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	32.932		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	35,9	±0,73	48,0
> 10 - 15 min [%]	17,0	±0,57	37,5
> 15 - 20 min [%]	10,2	±0,46	30,2
> 20 - 30 min [%]	15,5	±0,55	36,2
> 30 - 45 min [%]	9,8	±0,45	29,7
> 45 - 60 min [%]	5,0	±0,33	21,7
> 60 - 90 min [%]	3,6	±0,28	18,5
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,17	10,9
> 120 - 240 min [%]	1,5	±0,18	12,1
> 240 min [%]	0,4	±0,09	6,2

Mobilitätsindikator (Werktag)	Steiermark	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	6,2	±0,37	24,1
> 0,5 - 1 km [%]	7,4	±0,40	26,2
> 1 - 2,5 km [%]	15,7	±0,56	36,4
> 2,5 - 5 km [%]	21,2	±0,62	40,8
> 5 - 10 km [%]	17,8	±0,58	38,2
> 10 - 20 km [%]	14,1	±0,53	34,8
> 20 - 50 km [%]	12,4	±0,50	33,0
> 50 km [%]	5,2	±0,34	22,3

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	24,5	±0,54	35,2
Rad [min]	19,1	±0,35	22,8
MIV-LenkerIn [min]	22,7	±0,48	31,5
MIV-MitfahrerIn [min]	24,9	±0,51	33,3
Öffentlicher Verkehr [min]	46,9	±0,72	47,0
Sonst. Verkehrsmittel [min]	63,2	±1,55	101,7

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,7	±0,04	2,4
Rad [km]	3,9	±0,08	5,5
MIV-LenkerIn [km]	16,4	±0,43	28,2
MIV-MitfahrerIn [km]	18,5	±0,64	41,9
Öffentlicher Verkehr [km]	20,3	±0,61	39,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	59,8	±5,01	327,9

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	32,6	6,2	1,3	1,0	0,2	10,2	6,2
> 0,5 - 1 km [%]	24,7	15,5	3,8	3,4	2,0	5,9	7,4
> 1 - 2,5 km [%]	25,2	30,8	12,6	13,8	11,1	26,2	15,7
> 2,5 - 5 km [%]	11,9	33,3	20,7	23,0	26,3	17,9	21,2
> 5 - 10 km [%]	4,2	7,7	20,8	20,9	23,5	12,9	17,8
> 10 - 20 km [%]	1,2	4,4	18,5	18,0	12,0	7,4	14,1
> 20 - 50 km [%]	0,2	1,9	16,3	13,1	15,5	6,0	12,4
> 50 km [%]	0,0	0,3	5,9	6,9	9,4	13,4	5,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,0	3,3	3,9	5,5	10,4	6,8	7,4	8,3	6,2
> 0,5 - 1 km [%]	3,4	4,3	8,9	8,8	13,2	8,9	7,9	7,0	7,4
> 1 - 2,5 km [%]	10,5	9,7	22,0	19,7	19,1	16,8	19,7	12,6	15,7
> 2,5 - 5 km [%]	16,3	16,1	23,5	23,9	23,5	21,6	25,8	23,6	21,2
> 5 - 10 km [%]	18,7	15,0	17,7	18,9	16,6	17,7	17,7	18,7	17,8
> 10 - 20 km [%]	19,5	16,3	11,8	11,0	10,4	14,4	10,5	12,7	14,1
> 20 - 50 km [%]	20,7	17,3	9,9	10,2	5,7	10,5	6,2	11,7	12,4
> 50 km [%]	6,9	18,1	2,4	2,0	1,2	3,2	4,8	5,4	5,2
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	7,1	6,3	18,0	8,7	19,1	16,6	28,2	16,2	14,8
Rad [%]	6,4	5,2	7,2	1,4	6,7	6,0	9,6	5,4	6,4
MIV-LenkerIn [%]	67,9	69,1	10,1	79,3	53,6	51,0	33,7	51,4	53,3
MIV-MitfahrerIn [%]	5,6	7,3	19,9	9,0	13,3	16,5	19,6	20,8	13,0
Öffentlicher Verkehr [%]	12,4	8,0	44,3	1,0	7,1	7,9	8,1	5,5	11,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	4,1	0,5	0,5	0,1	1,9	0,8	0,7	1,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

**Tirol**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Tirol	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------	------------------------	--------------------

Berichtete Wege			
Stichprobe [Wegeanzahl]	12.128		
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	40,9	±1,24	49,2
> 10 - 15 min [%]	15,7	±0,92	36,4
> 15 - 20 min [%]	11,6	±0,80	32,0
> 20 - 30 min [%]	13,9	±0,87	34,6
> 30 - 45 min [%]	7,6	±0,67	26,6
> 45 - 60 min [%]	4,3	±0,51	20,2
> 60 - 90 min [%]	3,0	±0,43	17,2
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,27	10,9
> 120 - 240 min [%]	1,4	±0,29	11,6
> 240 min [%]	0,4	±0,16	6,3

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	20,7	±0,72	28,4
Rad [min]	22,0	±0,83	32,9
MIV-LenkerIn [min]	21,7	±0,74	29,5
MIV-MitfahrerIn [min]	23,1	±0,91	36,1
Öffentlicher Verkehr [min]	39,2	±0,98	39,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	168,3	±7,04	279,6

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	46,7	17,9	1,0	0,7	0,5	1,0	11,4
> 0,5 - 1 km [%]	22,4	26,3	5,7	6,6	2,4	1,5	10,3
>1 - 2,5 km [%]	15,3	19,0	13,1	13,2	9,3	4,9	13,4
> 2,5 - 5 km [%]	10,7	20,0	21,8	32,3	17,1	70,5	20,6
> 5 - 10 km [%]	4,5	11,2	19,5	20,8	31,1	10,9	17,1
> 10 - 20 km [%]	0,2	2,9	20,8	10,4	15,6	0,9	13,4
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,2	12,7	9,6	18,4	0,9	9,6
> 50 km [%]	0,0	0,6	5,5	6,4	5,7	9,5	4,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,2	1,8	18,7	3,5	19,2	11,6	11,5	22,0	11,4
> 0,5 - 1 km [%]	8,3	4,5	7,1	10,4	16,0	12,4	10,8	11,5	10,3
>1 - 2,5 km [%]	10,2	12,6	15,2	27,0	12,4	14,3	13,6	10,7	13,4
> 2,5 - 5 km [%]	18,1	13,9	17,0	26,3	22,1	18,1	27,3	18,2	20,6
> 5 - 10 km [%]	19,9	12,3	15,2	15,5	17,9	16,7	16,9	14,5	17,1
> 10 - 20 km [%]	20,9	29,0	11,2	8,4	5,2	13,8	9,6	7,8	13,4
> 20 - 50 km [%]	14,0	18,1	13,2	1,6	5,6	8,8	5,7	9,0	9,6
> 50 km [%]	2,4	7,7	2,5	7,4	1,6	4,2	4,7	6,3	4,2
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	11,3	5,6	19,3	14,0	26,0	18,5	33,8	31,5	20,5
Rad [%]	4,2	2,7	12,5	2,4	9,0	7,6	9,6	6,2	6,8
MIV-LenkerIn [%]	64,2	74,6	9,5	72,9	44,4	55,4	29,3	47,7	49,4
MIV-MitfahrerIn [%]	6,6	8,4	13,7	9,5	16,3	12,0	17,0	9,6	11,5
Öffentlicher Verkehr [%]	13,4	6,1	45,0	1,2	4,0	6,1	7,8	4,3	11,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,1	2,7	0,0	0,0	0,3	0,4	2,6	0,7	0,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2



### Vorarlberg

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Vorarlberg	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	6.428		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	41,2	±1,70	49,2
> 10 - 15 min [%]	18,8	±1,35	39,1
> 15 - 20 min [%]	10,6	±1,06	30,7
> 20 - 30 min [%]	14,6	±1,22	35,3
> 30 - 45 min [%]	6,1	±0,83	24,0
> 45 - 60 min [%]	3,4	±0,62	18,0
> 60 - 90 min [%]	3,4	±0,63	18,2
> 90 - 120 min [%]	1,1	±0,36	10,4
> 120 - 240 min [%]	0,7	±0,28	8,2
> 240 min [%]	0,2	±0,14	4,1

Mobilitätsindikator (Werktag)	Vorarlberg	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängengruppe</b>			
bis 0,5 km [%]	8,9	±0,99	28,5
> 0,5 - 1 km [%]	12,5	±1,14	33,0
> 1 - 2,5 km [%]	16,6	±1,29	37,2
> 2,5 - 5 km [%]	19,8	±1,38	39,8
> 5 - 10 km [%]	19,8	±1,38	39,9
> 10 - 20 km [%]	12,3	±1,14	32,9
> 20 - 50 km [%]	8,7	±0,98	28,2
> 50 km [%]	1,4	±0,40	11,6

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	20,9	±0,94	27,1
Rad [min]	15,7	±0,69	19,8
MIV-LenkerIn [min]	17,6	±0,71	20,6
MIV-MitfahrerIn [min]	21,3	±1,17	33,7
Öffentlicher Verkehr [min]	41,5	±1,09	31,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	61,8	±1,79	51,9

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,5	±0,07	2,0
Rad [km]	3,1	±0,15	4,4
MIV-LenkerIn [km]	11,8	±1,04	29,9
MIV-MitfahrerIn [km]	15,4	±1,80	52,2
Öffentlicher Verkehr [km]	12,8	±0,64	18,5
Sonst. Verkehrsmittel [km]	7,4	±0,21	6,2

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	37,9	9,4	2,1	2,2	0,0	0,0	8,9
> 0,5 - 1 km [%]	32,2	23,2	6,1	7,1	0,0	0,2	12,5
> 1 - 2,5 km [%]	15,8	34,3	13,7	16,4	5,3	8,7	16,6
> 2,5 - 5 km [%]	8,9	21,4	23,8	18,4	18,4	21,6	19,8
> 5 - 10 km [%]	4,7	8,3	21,9	28,1	40,0	58,1	19,8
> 10 - 20 km [%]	0,5	1,4	18,0	15,0	20,3	11,4	12,3
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,1	13,2	9,1	12,9	0,0	8,7
> 50 km [%]	0,0	0,0	1,4	3,7	3,0	0,1	1,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	7,7	12,8	14,6	9,8	13,3	4,8	7,8	5,5	8,9
> 0,5 - 1 km [%]	5,1	5,3	18,7	27,6	17,2	19,1	14,8	8,1	12,5
> 1 - 2,5 km [%]	12,6	15,2	17,0	23,4	19,3	17,8	18,5	17,5	16,6
> 2,5 - 5 km [%]	23,6	13,6	6,8	14,9	18,0	18,1	22,5	24,3	19,8
> 5 - 10 km [%]	20,1	33,5	25,7	11,6	21,2	24,9	12,3	15,6	19,8
> 10 - 20 km [%]	16,2	9,7	6,5	6,7	4,4	10,7	16,8	17,4	12,3
> 20 - 50 km [%]	13,5	6,8	7,7	4,1	5,5	3,9	6,7	9,5	8,7
> 50 km [%]	0,9	3,1	3,0	1,9	1,2	0,8	0,7	2,0	1,4
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	10,0	9,7	35,5	29,3	21,6	10,6	23,2	8,6	16,6
Rad [%]	14,1	12,6	8,5	9,4	21,7	11,5	22,7	20,9	16,3
MIV-LenkerIn [%]	52,6	47,6	3,0	56,5	45,9	56,5	26,5	54,9	43,9
MIV-MitfahrerIn [%]	7,1	6,6	16,2	4,8	8,8	10,1	15,4	9,9	9,8
Öffentlicher Verkehr [%]	16,2	23,5	36,9	0,0	2,0	10,7	11,7	5,6	13,1
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,4	0,0	0,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

**Wien**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Wien	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	24.599		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	25,2	±0,77	43,4
> 10 - 15 min [%]	15,3	±0,64	36,0
> 15 - 20 min [%]	10,8	±0,55	31,0
> 20 - 30 min [%]	21,2	±0,72	40,9
> 30 - 45 min [%]	14,7	±0,63	35,5
> 45 - 60 min [%]	7,3	±0,46	26,0
> 60 - 90 min [%]	3,5	±0,32	18,3
> 90 - 120 min [%]	0,9	±0,17	9,5
> 120 - 240 min [%]	0,8	±0,16	9,1
> 240 min [%]	0,3	±0,09	5,0

Mobilitätsindikator (Werktag)	Wien	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	12,3	±0,58	32,9
> 0,5 - 1 km [%]	9,5	±0,52	29,3
> 1 - 2,5 km [%]	13,9	±0,61	34,6
> 2,5 - 5 km [%]	20,1	±0,71	40,1
> 5 - 10 km [%]	22,4	±0,74	41,7
> 10 - 20 km [%]	13,8	±0,61	34,5
> 20 - 50 km [%]	5,7	±0,41	23,2
> 50 km [%]	2,3	±0,26	14,9

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	16,9	±0,43	24,1
Rad [min]	18,6	±0,27	15,3
MIV-LenkerIn [min]	27,4	±0,56	32,0
MIV-MitfahrerIn [min]	26,8	±0,51	29,0
Öffentlicher Verkehr [min]	36,8	±0,52	29,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	53,0	±1,81	102,2

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,2	±0,03	1,6
Rad [km]	3,4	±0,06	3,3
MIV-LenkerIn [km]	14,7	±0,48	26,9
MIV-MitfahrerIn [km]	15,7	±0,59	33,2
Öffentlicher Verkehr [km]	11,2	±0,58	32,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	45,8	±3,59	203,2

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	44,4	7,4	1,2	2,9	1,4	0,3	12,3
> 0,5 - 1 km [%]	27,5	16,4	3,2	4,2	2,6	0,6	9,5
> 1 - 2,5 km [%]	17,6	27,7	10,5	10,7	12,9	11,5	13,9
> 2,5 - 5 km [%]	8,1	30,9	21,7	19,5	25,7	16,8	20,1
> 5 - 10 km [%]	2,0	14,6	27,7	25,5	32,3	32,3	22,4
> 10 - 20 km [%]	0,5	2,6	19,5	21,6	18,1	24,7	13,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,4	11,8	10,8	4,9	4,3	5,7
> 50 km [%]	0,0	0,0	4,4	4,8	2,0	9,6	2,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,8	3,4	12,7	16,6	28,8	10,3	11,5	8,1	12,3
> 0,5 - 1 km [%]	4,4	4,8	10,4	12,0	17,1	11,2	9,1	6,7	9,5
> 1 - 2,5 km [%]	8,7	11,3	14,8	15,0	18,1	17,3	16,2	10,7	13,9
> 2,5 - 5 km [%]	20,0	20,6	21,2	18,2	16,7	22,4	21,7	18,1	20,1
> 5 - 10 km [%]	31,4	25,4	21,4	22,5	12,1	20,2	22,1	24,9	22,4
> 10 - 20 km [%]	20,6	21,3	14,0	11,3	5,1	12,4	11,8	15,4	13,8
> 20 - 50 km [%]	9,8	6,7	4,8	3,5	1,5	4,8	4,2	9,1	5,7
> 50 km [%]	1,3	6,4	0,8	0,9	0,6	1,3	3,5	6,9	2,3
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,4	7,8	22,5	27,3	47,5	25,1	34,0	17,0	24,6
Rad [%]	5,7	3,0	3,3	3,6	3,4	3,2	4,2	2,5	4,0
MIV-LenkerIn [%]	30,0	52,2	4,7	39,1	20,8	21,3	17,7	26,7	24,7
MIV-MitfahrerIn [%]	2,2	8,8	9,5	5,3	6,4	11,6	11,5	12,7	7,7
Öffentlicher Verkehr [%]	52,6	26,8	59,9	24,6	22,0	38,6	31,1	40,8	38,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,0	1,5	0,0	0,1	0,0	0,1	1,5	0,3	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>15.579</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	33,1	±1,05	47,1
> 10 - 15 min [%]	18,5	±0,86	38,8
> 15 - 20 min [%]	13,5	±0,76	34,1
> 20 - 30 min [%]	17,0	±0,83	37,5
> 30 - 45 min [%]	9,5	±0,65	29,3
> 45 - 60 min [%]	3,7	±0,42	19,0
> 60 - 90 min [%]	2,4	±0,34	15,3
> 90 - 120 min [%]	0,9	±0,21	9,2
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,25	11,3
> 240 min [%]	0,2	±0,11	4,8

Mobilitätsindikator (Werktag)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	7,9	±0,60	27,0
> 0,5 - 1 km [%]	8,5	±0,62	27,9
> 1 - 2,5 km [%]	18,4	±0,86	38,7
> 2,5 - 5 km [%]	30,1	±1,02	45,9
> 5 - 10 km [%]	18,1	±0,85	38,5
> 10 - 20 km [%]	9,1	±0,64	28,8
> 20 - 50 km [%]	4,9	±0,48	21,6
> 50 km [%]	2,9	±0,37	16,8

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	21,7	±0,56	25,2
Rad [min]	18,2	±0,40	17,9
MIV-LenkerIn [min]	21,0	±0,51	23,2
MIV-MitfahrerIn [min]	24,2	±0,75	34,0
Öffentlicher Verkehr [min]	39,0	±0,95	42,7
Sonst. Verkehrsmittel [min]	30,1	±0,93	41,8

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,6	±0,04	1,8
Rad [km]	3,6	±0,07	3,4
MIV-LenkerIn [km]	13,1	±0,59	26,6
MIV-MitfahrerIn [km]	15,3	±0,96	43,4
Öffentlicher Verkehr [km]	14,1	±1,00	45,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	67,5	±5,84	263,1

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	33,8	4,8	0,9	1,6	1,2	1,0	7,9
> 0,5 - 1 km [%]	20,5	12,7	4,4	4,3	3,8	4,6	8,5
> 1 - 2,5 km [%]	28,4	24,6	13,0	17,6	14,7	54,5	18,4
> 2,5 - 5 km [%]	13,3	44,0	27,7	34,8	41,4	15,4	30,1
> 5 - 10 km [%]	3,3	9,7	24,8	20,7	24,0	10,9	18,1
> 10 - 20 km [%]	0,8	3,9	16,2	7,7	7,7	4,9	9,1
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,3	9,0	8,6	2,4	1,2	4,9
> 50 km [%]	0,0	0,0	3,9	4,8	4,8	7,5	2,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,3	8,1	8,5	7,4	15,1	7,0	7,5	10,3	7,9
> 0,5 - 1 km [%]	5,3	4,6	9,3	16,2	13,3	8,5	7,7	8,2	8,5
> 1 - 2,5 km [%]	11,7	11,1	26,0	27,2	23,4	20,1	19,5	14,9	18,4
> 2,5 - 5 km [%]	29,3	23,6	34,2	26,4	29,4	32,7	31,1	31,3	30,1
> 5 - 10 km [%]	25,9	13,2	14,4	14,9	12,7	19,2	17,6	13,1	18,1
> 10 - 20 km [%]	15,8	8,5	4,6	4,0	5,5	7,3	9,8	6,3	9,1
> 20 - 50 km [%]	6,4	10,1	2,4	3,6	0,3	3,1	3,7	13,3	4,9
> 50 km [%]	2,4	20,7	0,6	0,3	0,3	2,1	3,1	2,6	2,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,5	14,3	29,0	22,0	27,2	17,1	25,1	23,8	19,5
Rad [%]	16,8	13,9	13,6	6,1	9,6	9,4	16,1	12,6	13,0
MIV-LenkerIn [%]	54,2	53,4	6,4	64,3	37,1	31,8	27,0	36,0	38,9
MIV-MitfahrerIn [%]	4,6	6,4	15,9	6,4	9,5	11,8	17,2	18,2	10,8
Öffentlicher Verkehr [%]	15,9	11,3	34,9	1,1	16,6	28,2	14,2	9,4	17,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,0	0,7	0,3	0,1	0,1	1,8	0,5	0,1	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Zentrale Bezirke

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	42.414		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	38,1	±0,65	48,6
> 10 - 15 min [%]	16,9	±0,50	37,5
> 15 - 20 min [%]	9,9	±0,40	29,9
> 20 - 30 min [%]	14,7	±0,48	35,4
> 30 - 45 min [%]	8,5	±0,38	27,9
> 45 - 60 min [%]	5,5	±0,31	22,8
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,26	19,2
> 90 - 120 min [%]	1,1	±0,14	10,6
> 120 - 240 min [%]	1,0	±0,14	10,1
> 240 min [%]	0,3	±0,08	5,7

Mobilitätsindikator (Werktag)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	7,9	±0,36	27,0
> 0,5 - 1 km [%]	9,1	±0,39	28,8
> 1 - 2,5 km [%]	15,0	±0,48	35,7
> 2,5 - 5 km [%]	18,5	±0,52	38,8
> 5 - 10 km [%]	18,6	±0,52	38,9
> 10 - 20 km [%]	15,0	±0,48	35,7
> 20 - 50 km [%]	12,2	±0,44	32,8
> 50 km [%]	3,6	±0,25	18,6

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	22,3	±0,39	29,3
Rad [min]	19,3	±0,33	24,7
MIV-LenkerIn [min]	21,1	±0,36	26,6
MIV-MitfahrerIn [min]	20,9	±0,37	27,7
Öffentlicher Verkehr [min]	47,0	±0,54	39,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	72,5	±1,99	147,7

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,6	±0,03	2,1
Rad [km]	3,8	±0,07	5,4
MIV-LenkerIn [km]	14,7	±0,36	26,9
MIV-MitfahrerIn [km]	14,0	±0,42	31,2
Öffentlicher Verkehr [km]	20,4	±0,57	42,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	49,8	±2,29	170,2

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	38,2	9,2	2,3	2,7	0,3	17,1	7,9
> 0,5 - 1 km [%]	26,2	22,2	4,6	6,5	3,2	2,4	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	20,6	30,3	13,8	14,1	5,3	7,9	15,0
> 2,5 - 5 km [%]	10,0	20,8	20,3	23,9	13,2	23,1	18,5
> 5 - 10 km [%]	3,9	10,0	21,1	21,0	28,4	24,7	18,6
> 10 - 20 km [%]	1,1	5,1	18,9	16,2	20,0	5,8	15,0
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,2	14,4	11,1	25,0	5,5	12,2
> 50 km [%]	0,0	0,1	4,6	4,5	4,5	13,6	3,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,6	5,9	9,2	8,3	12,3	9,0	8,4	10,4	7,9
> 0,5 - 1 km [%]	4,0	4,9	11,9	12,4	13,3	10,6	10,4	10,2	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	11,7	8,4	14,5	22,3	19,6	14,8	16,8	12,0	15,0
> 2,5 - 5 km [%]	13,6	11,1	15,4	21,9	26,7	18,0	23,1	16,2	18,5
> 5 - 10 km [%]	20,1	22,1	22,1	17,8	14,7	20,2	16,2	18,6	18,6
> 10 - 20 km [%]	22,0	15,3	14,4	8,1	7,5	15,3	15,0	13,2	15,0
> 20 - 50 km [%]	20,8	17,7	11,3	6,9	5,6	9,6	7,1	12,4	12,2
> 50 km [%]	4,2	14,7	1,2	2,4	0,3	2,6	3,1	7,0	3,6
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	6,1	4,8	20,2	10,2	17,1	12,4	28,9	16,4	14,4
Rad [%]	6,6	4,0	4,6	2,3	10,9	7,4	11,9	8,5	7,7
MIV-LenkerIn [%]	64,9	69,5	7,0	74,5	52,1	57,0	31,9	50,2	51,5
MIV-MitfahrerIn [%]	5,5	7,3	21,3	11,1	15,1	16,7	18,2	19,2	13,3
Öffentlicher Verkehr [%]	16,8	10,6	46,7	1,7	4,6	5,8	8,5	5,7	12,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,1	3,7	0,2	0,1	0,2	0,7	0,6	0,1	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

**Periphere Bezirke**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Periphere Bezirke	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>62.792</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	<b>42,1</b>	±0,55	49,4
> 10 - 15 min [%]	<b>15,8</b>	±0,40	36,4
> 15 - 20 min [%]	<b>9,0</b>	±0,32	28,7
> 20 - 30 min [%]	<b>13,2</b>	±0,37	33,9
> 30 - 45 min [%]	<b>7,5</b>	±0,29	26,4
> 45 - 60 min [%]	<b>4,9</b>	±0,24	21,5
> 60 - 90 min [%]	<b>4,5</b>	±0,23	20,7
> 90 - 120 min [%]	<b>1,4</b>	±0,13	11,6
> 120 - 240 min [%]	<b>1,2</b>	±0,12	11,0
> 240 min [%]	<b>0,4</b>	±0,07	6,2

Mobilitätsindikator (Werktag)	Periphere Bezirke	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	<b>9,0</b>	±0,32	28,6
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,1</b>	±0,32	28,7
> 1 - 2,5 km [%]	<b>13,1</b>	±0,37	33,8
> 2,5 - 5 km [%]	<b>18,5</b>	±0,43	38,8
> 5 - 10 km [%]	<b>16,2</b>	±0,41	36,9
> 10 - 20 km [%]	<b>14,9</b>	±0,39	35,7
> 20 - 50 km [%]	<b>13,6</b>	±0,38	34,3
> 50 km [%]	<b>5,5</b>	±0,25	22,9

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	<b>21,8</b>	±0,33	29,4
Rad [min]	<b>17,9</b>	±0,29	26,2
MIV-LenkerIn [min]	<b>21,8</b>	±0,34	30,5
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>22,9</b>	±0,39	35,1
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>52,6</b>	±0,45	40,8
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>83,5</b>	±1,65	148,9

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	<b>1,5</b>	±0,02	2,1
Rad [km]	<b>3,2</b>	±0,06	5,6
MIV-LenkerIn [km]	<b>16,8</b>	±0,35	31,4
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>17,6</b>	±0,44	40,2
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>29,4</b>	±0,44	39,5
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>41,3</b>	±2,11	190,8

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
3 bis 0,5 km [%]	<b>41,7</b>	<b>19,1</b>	<b>1,9</b>	<b>2,6</b>	<b>0,2</b>	<b>6,5</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>23,8</b>	<b>24,2</b>	<b>5,5</b>	<b>6,1</b>	<b>1,2</b>	<b>6,8</b>	<b>9,1</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>19,3</b>	<b>23,9</b>	<b>11,4</b>	<b>13,1</b>	<b>6,8</b>	<b>11,6</b>	<b>13,1</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,6</b>	<b>19,5</b>	<b>20,4</b>	<b>21,9</b>	<b>13,2</b>	<b>22,4</b>	<b>18,5</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>4,1</b>	<b>8,3</b>	<b>19,5</b>	<b>19,9</b>	<b>17,0</b>	<b>10,6</b>	<b>16,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,4</b>	<b>3,4</b>	<b>19,6</b>	<b>17,2</b>	<b>14,9</b>	<b>8,9</b>	<b>14,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>	<b>16,1</b>	<b>13,1</b>	<b>31,4</b>	<b>8,4</b>	<b>13,6</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>	<b>15,5</b>	<b>24,8</b>	<b>5,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>6,0</b>	<b>2,8</b>	<b>8,7</b>	<b>6,7</b>	<b>13,3</b>	<b>10,1</b>	<b>10,4</b>	<b>14,1</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>6,2</b>	<b>5,9</b>	<b>8,8</b>	<b>10,4</b>	<b>12,4</b>	<b>11,0</b>	<b>10,0</b>	<b>9,8</b>	<b>9,1</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>8,6</b>	<b>7,8</b>	<b>17,0</b>	<b>18,5</b>	<b>15,3</b>	<b>13,8</b>	<b>16,2</b>	<b>12,8</b>	<b>13,1</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>14,9</b>	<b>12,8</b>	<b>16,9</b>	<b>22,3</b>	<b>19,5</b>	<b>18,9</b>	<b>24,6</b>	<b>19,0</b>	<b>18,5</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>15,4</b>	<b>15,6</b>	<b>13,7</b>	<b>16,3</b>	<b>19,1</b>	<b>17,3</b>	<b>15,6</b>	<b>16,8</b>	<b>16,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>19,9</b>	<b>19,6</b>	<b>14,1</b>	<b>11,7</b>	<b>12,2</b>	<b>16,5</b>	<b>9,7</b>	<b>11,7</b>	<b>14,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>22,0</b>	<b>18,3</b>	<b>17,0</b>	<b>9,1</b>	<b>6,3</b>	<b>9,2</b>	<b>9,3</b>	<b>10,1</b>	<b>13,6</b>
> 50 km [%]	<b>6,9</b>	<b>17,2</b>	<b>3,9</b>	<b>5,0</b>	<b>1,9</b>	<b>3,2</b>	<b>4,0</b>	<b>5,7</b>	<b>5,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>7,9</b>	<b>3,6</b>	<b>17,6</b>	<b>12,7</b>	<b>16,8</b>	<b>16,1</b>	<b>29,2</b>	<b>19,8</b>	<b>15,3</b>
Rad [%]	<b>4,8</b>	<b>0,6</b>	<b>6,0</b>	<b>1,0</b>	<b>7,6</b>	<b>5,5</b>	<b>10,0</b>	<b>6,0</b>	<b>5,8</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>70,8</b>	<b>81,6</b>	<b>12,1</b>	<b>75,7</b>	<b>57,3</b>	<b>56,7</b>	<b>36,1</b>	<b>51,9</b>	<b>56,5</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>6,1</b>	<b>7,2</b>	<b>15,9</b>	<b>9,3</b>	<b>16,3</b>	<b>17,0</b>	<b>18,1</b>	<b>19,4</b>	<b>13,1</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>9,8</b>	<b>3,4</b>	<b>47,7</b>	<b>1,0</b>	<b>1,8</b>	<b>3,5</b>	<b>4,7</b>	<b>2,6</b>	<b>8,4</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	<b>3,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>60.438</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	37,6	±0,55	48,4
> 10 - 15 min [%]	15,9	±0,41	36,6
> 15 - 20 min [%]	9,4	±0,33	29,1
> 20 - 30 min [%]	15,7	±0,41	36,4
> 30 - 45 min [%]	9,3	±0,33	29,1
> 45 - 60 min [%]	5,9	±0,27	23,6
> 60 - 90 min [%]	3,9	±0,22	19,3
> 90 - 120 min [%]	1,1	±0,12	10,6
> 120 - 240 min [%]	0,8	±0,10	8,9
> 240 min [%]	0,2	±0,06	4,9

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Herbst	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	9,3	±0,33	29,1
> 0,5 - 1 km [%]	10,0	±0,34	30,0
> 1 - 2,5 km [%]	14,3	±0,40	35,1
> 2,5 - 5 km [%]	20,4	±0,45	40,3
> 5 - 10 km [%]	18,0	±0,43	38,4
> 10 - 20 km [%]	13,8	±0,39	34,5
> 20 - 50 km [%]	10,4	±0,34	30,5
> 50 km [%]	3,7	±0,21	19,0

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	18,5	±0,28	24,5
Rad [min]	18,1	±0,26	22,7
MIV-LenkerIn [min]	21,9	±0,33	29,3
MIV-MitfahrerIn [min]	21,4	±0,32	28,1
Öffentlicher Verkehr [min]	40,5	±0,36	31,6
Sonst. Verkehrsmittel [min]	46,8	±0,80	71,3

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,3	±0,02	1,7
Rad [km]	3,6	±0,06	5,3
MIV-LenkerIn [km]	15,3	±0,33	29,2
MIV-MitfahrerIn [km]	13,6	±0,36	31,6
Öffentlicher Verkehr [km]	15,8	±0,35	31,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	28,8	±1,77	157,4

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
3 bis 0,5 km [%]	41,2	10,0	2,1	2,9	0,9	8,7	9,3
> 0,5 - 1 km [%]	28,3	22,9	5,3	6,3	2,4	6,2	10,0
> 1 - 2,5 km [%]	18,7	23,4	12,6	14,1	11,6	16,5	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	8,9	29,3	22,0	21,6	22,6	27,3	20,4
> 5 - 10 km [%]	2,5	8,9	21,1	22,6	25,2	17,8	18,0
> 10 - 20 km [%]	0,4	3,5	17,3	18,2	18,9	11,2	13,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,8	14,4	10,9	13,2	7,9	10,4
> 50 km [%]	0,0	0,3	5,1	3,5	5,2	4,4	3,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,9	3,9	10,3	11,3	17,6	8,7	9,9	9,6	9,3
> 0,5 - 1 km [%]	6,0	4,4	10,4	12,6	13,9	12,3	11,2	11,1	10,0
> 1 - 2,5 km [%]	10,3	8,6	15,2	18,9	19,9	14,1	15,9	13,9	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	17,3	16,9	19,1	23,4	20,3	21,5	26,2	20,9	20,4
> 5 - 10 km [%]	20,4	20,9	16,6	16,7	14,7	20,0	16,3	17,3	18,0
> 10 - 20 km [%]	18,2	16,0	15,9	9,7	8,4	13,3	11,5	13,3	13,8
> 20 - 50 km [%]	17,8	13,2	10,4	5,7	4,4	8,0	6,4	9,8	10,4
> 50 km [%]	5,0	16,2	2,0	1,7	0,8	2,2	2,6	4,1	3,7
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	7,0	5,0	21,2	16,9	26,1	18,7	28,9	17,7	17,4
Rad [%]	6,6	3,1	4,9	2,7	8,4	5,3	9,6	7,0	6,5
MIV-LenkerIn [%]	60,6	73,2	10,6	68,0	44,1	47,2	29,3	40,9	46,2
MIV-MitfahrerIn [%]	4,3	6,1	14,1	7,1	11,3	15,3	16,0	19,2	10,9
Öffentlicher Verkehr [%]	21,0	10,2	48,7	5,0	9,9	13,0	14,4	14,8	18,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,5	2,4	0,6	0,2	0,2	0,5	1,8	0,4	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Wien Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Wien Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	10.226		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	27,9	±1,23	44,9
> 10 - 15 min [%]	14,4	±0,96	35,1
> 15 - 20 min [%]	10,5	±0,84	30,6
> 20 - 30 min [%]	21,6	±1,13	41,2
> 30 - 45 min [%]	14,4	±0,96	35,2
> 45 - 60 min [%]	7,0	±0,70	25,5
> 60 - 90 min [%]	2,6	±0,43	15,8
> 90 - 120 min [%]	0,9	±0,25	9,2
> 120 - 240 min [%]	0,5	±0,20	7,3
> 240 min [%]	0,2	±0,13	4,7

Mobilitätsindikator (Werktag)	Wien Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	12,9	±0,92	33,5
> 0,5 - 1 km [%]	9,5	±0,80	29,3
> 1 - 2,5 km [%]	14,6	±0,97	35,3
> 2,5 - 5 km [%]	21,2	±1,12	40,9
> 5 - 10 km [%]	23,0	±1,15	42,1
> 10 - 20 km [%]	12,7	±0,91	33,3
> 20 - 50 km [%]	4,0	±0,53	19,5
> 50 km [%]	2,2	±0,40	14,7

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	15,3	±0,52	18,9
Rad [min]	19,1	±0,45	16,3
MIV-LenkerIn [min]	27,5	±1,25	45,5
MIV-MitfahrerIn [min]	24,7	±0,69	25,1
Öffentlicher Verkehr [min]	33,9	±0,64	23,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	30,9	±0,94	34,1

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,1	±0,04	1,5
Rad [km]	3,5	±0,08	3,0
MIV-LenkerIn [km]	14,8	±0,93	33,8
MIV-MitfahrerIn [km]	13,9	±0,79	28,9
Öffentlicher Verkehr [km]	9,2	±0,55	20,2
Sonst. Verkehrsmittel [km]	42,0	±4,03	146,9

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	46,7	10,6	1,3	2,5	1,3	0,0	12,9
> 0,5 - 1 km [%]	26,5	10,0	4,5	3,7	3,2	4,3	9,5
> 1 - 2,5 km [%]	18,4	18,8	11,3	9,0	15,2	0,0	14,6
> 2,5 - 5 km [%]	6,5	40,5	24,6	16,8	27,4	22,5	21,2
> 5 - 10 km [%]	1,5	17,9	26,3	39,4	31,4	50,2	23,0
> 10 - 20 km [%]	0,2	1,9	19,2	13,6	16,9	13,9	12,7
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,3	8,0	11,1	2,8	3,3	4,0
> 50 km [%]	0,0	0,0	4,8	3,9	1,9	5,7	2,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,8	3,9	14,1	17,6	27,1	12,0	13,9	9,6	12,9
> 0,5 - 1 km [%]	5,8	5,1	9,1	13,9	15,9	12,1	9,0	5,2	9,5
> 1 - 2,5 km [%]	10,5	9,6	14,2	18,0	25,0	12,5	15,7	10,3	14,6
> 2,5 - 5 km [%]	23,2	23,7	23,5	16,6	15,2	25,5	22,3	17,2	21,2
> 5 - 10 km [%]	29,8	35,7	22,1	19,1	12,2	22,7	19,8	27,1	23,0
> 10 - 20 km [%]	18,4	11,3	14,5	9,2	3,1	10,9	13,2	15,6	12,7
> 20 - 50 km [%]	6,3	5,3	1,7	4,8	1,1	3,0	3,5	6,7	4,0
> 50 km [%]	1,2	5,3	0,9	0,8	0,4	1,3	2,5	8,4	2,2
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,0	8,1	22,4	29,9	48,2	26,3	33,0	18,0	24,6
Rad [%]	4,9	3,6	0,9	2,8	2,6	1,6	3,6	2,0	3,0
MIV-LenkerIn [%]	32,1	57,3	6,6	38,7	20,2	19,8	15,3	19,7	24,3
MIV-MitfahrerIn [%]	2,4	3,1	8,0	7,3	5,5	11,2	10,9	15,2	7,4
Öffentlicher Verkehr [%]	51,4	25,9	62,0	21,2	23,6	41,0	36,9	44,6	40,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,1	1,9	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4	0,4	0,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Großstädte (ohne Wien) Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Großstädte (o. Wien) Herbst	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>5.407</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	<b>33,7</b>	±1,78	47,3
> 10 - 15 min [%]	<b>20,1</b>	±1,51	40,1
> 15 - 20 min [%]	<b>11,8</b>	±1,21	32,2
> 20 - 30 min [%]	<b>17,8</b>	±1,44	38,3
> 30 - 45 min [%]	<b>7,8</b>	±1,01	26,8
> 45 - 60 min [%]	<b>3,8</b>	±0,72	19,2
> 60 - 90 min [%]	<b>3,2</b>	±0,66	17,6
> 90 - 120 min [%]	<b>0,8</b>	±0,34	9,1
> 120 - 240 min [%]	<b>0,9</b>	±0,36	9,5
> 240 min [%]	<b>0,2</b>	±0,15	4,1

Mobilitätsindikator (Werktag)	Großstädte (o. Wien) Herbst	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	<b>7,5</b>	±0,99	26,4
> 0,5 - 1 km [%]	<b>7,5</b>	±0,99	26,3
> 1 - 2,5 km [%]	<b>17,8</b>	±1,44	38,2
> 2,5 - 5 km [%]	<b>31,1</b>	±1,74	46,3
> 5 - 10 km [%]	<b>22,4</b>	±1,57	41,7
> 10 - 20 km [%]	<b>7,9</b>	±1,02	27,0
> 20 - 50 km [%]	<b>3,2</b>	±0,67	17,7
> 50 km [%]	<b>2,5</b>	±0,59	15,6

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	<b>21,3</b>	±0,94	24,8
Rad [min]	<b>18,8</b>	±0,69	18,3
MIV-LenkerIn [min]	<b>19,5</b>	±0,79	20,9
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>23,1</b>	±0,93	24,7
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>39,2</b>	±1,48	39,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>19,3</b>	±0,51	13,6

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	<b>1,5</b>	±0,06	1,6
Rad [km]	<b>3,8</b>	±0,12	3,1
MIV-LenkerIn [km]	<b>11,5</b>	±0,98	25,9
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>12,2</b>	±0,98	25,9
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>14,5</b>	±1,98	52,4
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>6,3</b>	±0,23	6,2

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	<b>37,0</b>	<b>2,8</b>	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	<b>7,5</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>18,7</b>	<b>10,7</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>4,4</b>	<b>0,0</b>	<b>7,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>27,0</b>	<b>21,9</b>	<b>13,0</b>	<b>21,3</b>	<b>15,5</b>	<b>33,5</b>	<b>17,8</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>15,0</b>	<b>48,3</b>	<b>27,7</b>	<b>26,8</b>	<b>41,1</b>	<b>35,5</b>	<b>31,1</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>2,0</b>	<b>13,1</b>	<b>31,6</b>	<b>24,7</b>	<b>26,4</b>	<b>5,8</b>	<b>22,4</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,3</b>	<b>3,0</b>	<b>14,1</b>	<b>6,6</b>	<b>5,8</b>	<b>17,4</b>	<b>7,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>4,7</b>	<b>12,9</b>	<b>1,0</b>	<b>6,9</b>	<b>3,2</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>4,1</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>6,0</b>	<b>3,5</b>	<b>7,6</b>	<b>9,3</b>	<b>16,1</b>	<b>7,6</b>	<b>3,8</b>	<b>4,5</b>	<b>7,5</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>2,7</b>	<b>5,7</b>	<b>9,0</b>	<b>7,4</b>	<b>14,5</b>	<b>7,3</b>	<b>6,0</b>	<b>14,4</b>	<b>7,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>10,1</b>	<b>8,2</b>	<b>31,0</b>	<b>32,2</b>	<b>18,7</b>	<b>18,8</b>	<b>17,2</b>	<b>17,6</b>	<b>17,8</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>30,5</b>	<b>18,8</b>	<b>24,9</b>	<b>25,5</b>	<b>32,0</b>	<b>29,6</b>	<b>43,8</b>	<b>25,1</b>	<b>31,1</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>33,1</b>	<b>19,9</b>	<b>18,1</b>	<b>20,8</b>	<b>17,0</b>	<b>24,2</b>	<b>15,7</b>	<b>16,3</b>	<b>22,4</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>11,8</b>	<b>14,0</b>	<b>7,4</b>	<b>3,5</b>	<b>1,1</b>	<b>8,7</b>	<b>9,3</b>	<b>3,7</b>	<b>7,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>4,1</b>	<b>3,9</b>	<b>1,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,4</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>14,6</b>	<b>3,2</b>
> 50 km [%]	<b>1,7</b>	<b>26,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>	<b>2,4</b>	<b>3,8</b>	<b>2,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>8,7</b>	<b>4,3</b>	<b>30,5</b>	<b>16,7</b>	<b>26,4</b>	<b>13,6</b>	<b>21,8</b>	<b>11,5</b>	<b>17,0</b>
Rad [%]	<b>18,3</b>	<b>16,7</b>	<b>12,0</b>	<b>5,4</b>	<b>12,6</b>	<b>10,7</b>	<b>21,0</b>	<b>18,4</b>	<b>15,3</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>56,8</b>	<b>65,1</b>	<b>6,3</b>	<b>70,9</b>	<b>31,7</b>	<b>43,4</b>	<b>29,5</b>	<b>39,5</b>	<b>41,5</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>3,9</b>	<b>4,9</b>	<b>14,8</b>	<b>5,3</b>	<b>5,0</b>	<b>11,6</b>	<b>11,1</b>	<b>17,3</b>	<b>8,5</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>12,3</b>	<b>7,2</b>	<b>36,4</b>	<b>1,7</b>	<b>24,2</b>	<b>20,6</b>	<b>15,8</b>	<b>13,3</b>	<b>17,5</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,1</b>	<b>1,8</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Zentrale Bezirke Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Zentrale Bezirke Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>18.390</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	40,9	±1,01	49,2
> 10 - 15 min [%]	16,0	±0,75	36,6
> 15 - 20 min [%]	8,9	±0,58	28,4
> 20 - 30 min [%]	14,1	±0,71	34,8
> 30 - 45 min [%]	8,7	±0,58	28,2
> 45 - 60 min [%]	5,8	±0,48	23,4
> 60 - 90 min [%]	3,4	±0,37	18,1
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,23	11,4
> 120 - 240 min [%]	0,7	±0,18	8,6
> 240 min [%]	0,1	±0,07	3,3

Mobilitätsindikator (Werktag)	Zentrale Bezirke Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	7,8	±0,55	26,8
> 0,5 - 1 km [%]	10,6	±0,63	30,8
> 1 - 2,5 km [%]	14,8	±0,73	35,5
> 2,5 - 5 km [%]	20,4	±0,82	40,3
> 5 - 10 km [%]	14,8	±0,73	35,5
> 10 - 20 km [%]	17,5	±0,78	38,0
> 20 - 50 km [%]	11,4	±0,65	31,7
> 50 km [%]	2,8	±0,34	16,6

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	19,1	±0,61	30,0
Rad [min]	18,7	±0,51	25,0
MIV-LenkerIn [min]	20,2	±0,46	22,3
MIV-MitfahrerIn [min]	18,3	±0,47	22,8
Öffentlicher Verkehr [min]	44,7	±0,62	30,3
Sonst. Verkehrsmittel [min]	37,2	±0,91	44,3

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,3	±0,04	1,9
Rad [km]	4,0	±0,13	6,2
MIV-LenkerIn [km]	13,4	±0,46	22,5
MIV-MitfahrerIn [km]	11,0	±0,50	24,2
Öffentlicher Verkehr [km]	19,4	±0,62	30,5
Sonst. Verkehrsmittel [km]	51,4	±4,21	205,9

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	36,6	13,3	2,4	2,5	0,7	1,2	7,8
> 0,5 - 1 km [%]	34,5	21,9	5,9	6,4	1,1	8,9	10,6
> 1 - 2,5 km [%]	16,3	27,9	14,5	15,2	6,2	10,8	14,8
> 2,5 - 5 km [%]	9,8	21,7	22,7	26,3	15,1	20,8	20,4
> 5 - 10 km [%]	2,2	4,8	17,9	19,4	18,1	26,4	14,8
> 10 - 20 km [%]	0,6	6,6	19,2	20,9	31,5	11,0	17,5
> 20 - 50 km [%]	0,1	3,5	13,6	7,5	22,9	10,8	11,4
> 50 km [%]	0,0	0,2	3,8	1,8	4,4	10,0	2,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,4	4,8	10,7	6,5	14,7	5,9	6,0	10,0	7,8
> 0,5 - 1 km [%]	5,2	4,6	12,2	17,8	12,2	9,2	13,0	15,9	10,6
> 1 - 2,5 km [%]	11,3	9,5	15,2	18,6	17,9	13,7	15,1	18,0	14,8
> 2,5 - 5 km [%]	16,3	17,1	16,9	26,7	22,9	20,3	27,2	20,3	20,4
> 5 - 10 km [%]	15,7	19,9	14,6	15,1	13,5	18,1	12,1	12,0	14,8
> 10 - 20 km [%]	24,2	16,9	19,7	9,5	12,0	18,4	16,5	12,1	17,5
> 20 - 50 km [%]	18,5	16,3	9,4	4,7	6,5	10,6	7,8	9,7	11,4
> 50 km [%]	4,3	11,0	1,4	1,1	0,2	3,8	2,2	2,0	2,8
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,2	4,2	22,0	11,8	16,9	9,7	26,9	18,7	13,9
Rad [%]	6,8	2,7	6,0	4,5	10,0	8,7	13,1	13,5	8,3
MIV-LenkerIn [%]	64,6	79,8	6,0	76,4	52,4	56,6	31,1	46,4	50,7
MIV-MitfahrerIn [%]	5,4	4,6	18,3	5,9	17,0	17,8	20,1	15,9	12,8
Öffentlicher Verkehr [%]	17,9	6,7	47,7	1,4	3,5	6,3	8,2	5,4	14,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	1,9	0,0	0,1	0,3	1,0	0,6	0,1	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

**Periphere Bezirke Herbst**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Periphere Bezirke Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
----------------------------------	--------------------------	------------------------	--------------------

Berichtete Wege			
Stichprobe [Wegeanzahl]	26.415		
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	41,5	±0,84	49,3
> 10 - 15 min [%]	15,7	±0,62	36,4
> 15 - 20 min [%]	8,6	±0,48	28,0
> 20 - 30 min [%]	13,3	±0,58	34,0
> 30 - 45 min [%]	7,5	±0,45	26,3
> 45 - 60 min [%]	6,0	±0,40	23,7
> 60 - 90 min [%]	5,0	±0,37	21,7
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,19	11,2
> 120 - 240 min [%]	0,9	±0,16	9,7
> 240 min [%]	0,3	±0,10	5,9

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	19,9	±0,43	25,1
Rad [min]	16,8	±0,42	24,6
MIV-LenkerIn [min]	22,0	±0,49	29,0
MIV-MitfahrerIn [min]	21,9	±0,54	31,8
Öffentlicher Verkehr [min]	50,8	±0,66	38,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	51,9	±1,35	79,1

Mobilitätsindikator (Werktag)	Periphere Bezirke Herbst	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
----------------------------------	--------------------------	------------------------	--------------------

Anteil an Wegen je Wegelängengruppe			
bis 0,5 km [%]	8,8	±0,48	28,4
> 0,5 - 1 km [%]	10,5	±0,52	30,6
> 1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,58	33,9
> 2,5 - 5 km [%]	17,6	±0,65	38,1
> 5 - 10 km [%]	16,2	±0,63	36,8
> 10 - 20 km [%]	13,8	±0,59	34,5
> 20 - 50 km [%]	14,7	±0,60	35,4
> 50 km [%]	5,3	±0,38	22,3

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,4	±0,03	1,9
Rad [km]	3,1	±0,11	6,2
MIV-LenkerIn [km]	16,9	±0,54	31,4
MIV-MitfahrerIn [km]	15,3	±0,62	36,3
Öffentlicher Verkehr [km]	26,2	±0,58	34,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	24,3	±2,60	152,5

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	40,3	12,0	2,3	3,5	0,1	11,5	8,8
> 0,5 - 1 km [%]	29,0	35,6	5,4	7,4	0,9	6,3	10,5
> 1 - 2,5 km [%]	18,0	21,8	12,0	13,8	7,3	18,7	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	8,7	19,7	20,1	19,5	11,8	28,6	17,6
> 5 - 10 km [%]	3,5	7,0	19,8	19,2	18,0	12,8	16,2
> 10 - 20 km [%]	0,4	1,5	16,6	19,8	18,6	10,6	13,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,7	17,8	12,4	30,8	8,0	14,7
> 50 km [%]	0,0	0,8	6,1	4,5	12,5	3,5	5,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,9	3,6	8,7	12,3	14,3	8,9	11,3	10,5	8,8
> 0,5 - 1 km [%]	7,3	3,7	10,3	9,5	13,6	15,1	12,9	11,1	10,5
> 1 - 2,5 km [%]	9,8	7,8	12,0	16,8	18,4	13,9	16,0	12,8	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	12,7	12,7	16,7	23,6	18,8	18,3	22,8	22,4	17,6
> 5 - 10 km [%]	16,4	13,3	14,6	15,8	16,1	18,8	16,8	14,9	16,2
> 10 - 20 km [%]	16,6	18,5	16,4	11,4	11,2	12,8	8,7	14,7	13,8
> 20 - 50 km [%]	24,8	18,0	18,0	7,8	6,0	10,2	8,7	10,7	14,7
> 50 km [%]	7,6	22,4	3,5	2,7	1,6	1,9	2,9	2,9	5,3
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	6,8	3,7	17,8	14,7	18,9	21,1	29,7	18,4	15,8
Rad [%]	4,7	0,7	4,6	1,0	9,9	3,9	8,0	3,7	5,2
MIV-LenkerIn [%]	70,4	81,0	16,6	74,6	55,7	55,1	36,1	50,6	55,5
MIV-MitfahrerIn [%]	4,6	8,4	14,8	8,3	12,8	16,6	18,2	24,0	12,2
Öffentlicher Verkehr [%]	12,7	3,2	44,9	1,1	2,5	2,7	4,5	2,7	10,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,9	3,0	1,3	0,3	0,3	0,6	3,4	0,7	1,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Österreich Gesamt Frühjahr

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Frühjahr	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Frühjahr	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	----------------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	----------------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **23.561**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>35,3</b>	±0,86	47,8
> 10 - 15 min [%]	<b>16,8</b>	±0,68	37,4
> 15 - 20 min [%]	<b>9,6</b>	±0,53	29,5
> 20 - 30 min [%]	<b>15,5</b>	±0,65	36,2
> 30 - 45 min [%]	<b>10,2</b>	±0,55	30,3
> 45 - 60 min [%]	<b>5,3</b>	±0,40	22,4
> 60 - 90 min [%]	<b>3,7</b>	±0,34	19,0
> 90 - 120 min [%]	<b>1,3</b>	±0,21	11,4
> 120 - 240 min [%]	<b>1,7</b>	±0,23	12,8
> 240 min [%]	<b>0,5</b>	±0,13	7,3

#### Anteil an Wegen je Wegelängenklasse

bis 0,5 km [%]	<b>8,3</b>	±0,50	27,6
> 0,5 - 1 km [%]	<b>8,0</b>	±0,49	27,2
> 1 - 2,5 km [%]	<b>15,6</b>	±0,66	36,3
> 2,5 - 5 km [%]	<b>18,8</b>	±0,70	39,0
> 5 - 10 km [%]	<b>18,0</b>	±0,69	38,4
> 10 - 20 km [%]	<b>15,3</b>	±0,65	36,0
> 20 - 50 km [%]	<b>11,1</b>	±0,57	31,4
> 50 km [%]	<b>4,9</b>	±0,39	21,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>21,2</b>	±0,48	26,5
Rad [min]	<b>18,7</b>	±0,43	23,6
MIV-LenkerIn [min]	<b>24,5</b>	±0,61	33,9
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>26,3</b>	±0,75	41,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>43,6</b>	±0,74	40,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>106,6</b>	±3,80	210,5

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,5</b>	±0,04	2,2
Rad [km]	<b>3,5</b>	±0,09	4,9
MIV-LenkerIn [km]	<b>17,8</b>	±0,63	35,0
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>19,4</b>	±0,82	45,6
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>19,1</b>	±0,79	43,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>46,3</b>	±3,05	168,9

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	<b>40,8</b>	<b>8,3</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>	<b>10,4</b>	<b>8,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>22,1</b>	<b>19,2</b>	<b>4,6</b>	<b>5,9</b>	<b>1,8</b>	<b>3,8</b>	<b>8,0</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>21,7</b>	<b>35,4</b>	<b>12,8</b>	<b>15,2</b>	<b>11,0</b>	<b>16,7</b>	<b>15,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,6</b>	<b>20,6</b>	<b>18,8</b>	<b>24,0</b>	<b>22,0</b>	<b>18,8</b>	<b>18,8</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>3,7</b>	<b>10,5</b>	<b>20,7</b>	<b>16,6</b>	<b>28,1</b>	<b>22,4</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>1,1</b>	<b>4,9</b>	<b>20,3</b>	<b>17,8</b>	<b>17,0</b>	<b>6,3</b>	<b>15,3</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>1,0</b>	<b>15,4</b>	<b>11,0</b>	<b>13,4</b>	<b>8,6</b>	<b>11,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>5,9</b>	<b>8,2</b>	<b>6,1</b>	<b>13,1</b>	<b>4,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>4,2</b>	<b>5,6</b>	<b>6,5</b>	<b>9,0</b>	<b>14,9</b>	<b>8,2</b>	<b>9,1</b>	<b>11,1</b>	<b>8,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>4,4</b>	<b>3,7</b>	<b>7,8</b>	<b>10,0</b>	<b>15,5</b>	<b>8,7</b>	<b>8,5</b>	<b>6,8</b>	<b>8,0</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>10,9</b>	<b>10,5</b>	<b>20,7</b>	<b>18,2</b>	<b>18,5</b>	<b>18,6</b>	<b>19,0</b>	<b>11,6</b>	<b>15,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>16,3</b>	<b>14,6</b>	<b>18,6</b>	<b>18,4</b>	<b>21,5</b>	<b>19,2</b>	<b>22,0</b>	<b>18,8</b>	<b>18,8</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>21,6</b>	<b>16,5</b>	<b>17,7</b>	<b>18,9</b>	<b>15,8</b>	<b>16,2</b>	<b>17,1</b>	<b>16,4</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>21,0</b>	<b>17,6</b>	<b>13,5</b>	<b>9,9</b>	<b>8,9</b>	<b>19,1</b>	<b>11,5</b>	<b>14,4</b>	<b>15,3</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>17,4</b>	<b>16,2</b>	<b>12,8</b>	<b>9,3</b>	<b>3,5</b>	<b>7,7</b>	<b>7,5</b>	<b>11,5</b>	<b>11,1</b>
> 50 km [%]	<b>4,2</b>	<b>15,3</b>	<b>2,4</b>	<b>6,3</b>	<b>1,4</b>	<b>2,5</b>	<b>5,2</b>	<b>9,4</b>	<b>4,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>6,4</b>	<b>4,7</b>	<b>17,7</b>	<b>10,6</b>	<b>23,0</b>	<b>16,9</b>	<b>30,2</b>	<b>16,5</b>	<b>16,2</b>
Rad [%]	<b>6,0</b>	<b>3,6</b>	<b>4,9</b>	<b>3,7</b>	<b>6,1</b>	<b>5,9</b>	<b>10,9</b>	<b>5,3</b>	<b>6,4</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>64,5</b>	<b>70,7</b>	<b>6,1</b>	<b>67,8</b>	<b>50,2</b>	<b>50,3</b>	<b>28,3</b>	<b>50,7</b>	<b>48,7</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>4,7</b>	<b>7,0</b>	<b>14,9</b>	<b>11,3</b>	<b>13,7</b>	<b>13,3</b>	<b>18,0</b>	<b>16,2</b>	<b>11,7</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>17,8</b>	<b>8,8</b>	<b>56,2</b>	<b>6,6</b>	<b>7,0</b>	<b>13,0</b>	<b>11,6</b>	<b>11,0</b>	<b>16,3</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	<b>5,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt Sommer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Sommer	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>26.524</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,9	±0,82	48,3
> 10 - 15 min [%]	15,7	±0,62	36,4
> 15 - 20 min [%]	10,1	±0,51	30,2
> 20 - 30 min [%]	16,2	±0,63	36,9
> 30 - 45 min [%]	9,2	±0,49	28,9
> 45 - 60 min [%]	5,2	±0,38	22,1
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,34	19,8
> 90 - 120 min [%]	1,0	±0,17	10,2
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,19	10,9
> 240 min [%]	0,3	±0,09	5,4

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Sommer	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	8,9	±0,48	28,5
> 0,5 - 1 km [%]	9,1	±0,49	28,8
> 1 - 2,5 km [%]	14,1	±0,59	34,8
> 2,5 - 5 km [%]	20,9	±0,69	40,7
> 5 - 10 km [%]	17,8	±0,65	38,3
> 10 - 20 km [%]	13,6	±0,58	34,3
> 20 - 50 km [%]	11,2	±0,54	31,5
> 50 km [%]	4,3	±0,34	20,3

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	22,3	±0,53	31,0
Rad [min]	19,9	±0,44	25,8
MIV-LenkerIn [min]	21,5	±0,48	28,0
MIV-MitfahrerIn [min]	24,2	±0,57	33,4
Öffentlicher Verkehr [min]	45,0	±0,74	43,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	57,0	±1,38	80,9

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,6	±0,03	2,0
Rad [km]	3,7	±0,09	5,3
MIV-LenkerIn [km]	14,9	±0,46	26,8
MIV-MitfahrerIn [km]	17,5	±0,66	38,9
Öffentlicher Verkehr [km]	19,9	±0,83	48,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	54,4	±3,95	232,3

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	37,6	13,6	1,6	3,4	1,8	3,4	8,9
> 0,5 - 1 km [%]	25,0	19,4	4,6	5,0	3,3	5,3	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	20,6	21,9	11,7	14,5	10,0	5,2	14,1
> 2,5 - 5 km [%]	11,5	28,0	22,0	21,5	23,4	18,7	20,9
> 5 - 10 km [%]	4,7	10,7	21,3	19,9	24,6	10,5	17,8
> 10 - 20 km [%]	0,6	4,7	19,3	15,9	13,3	16,7	13,6
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,5	14,7	15,0	15,4	0,9	11,2
> 50 km [%]	0,0	0,1	4,6	4,9	8,4	39,2	4,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,2	3,2	8,7	6,2	17,1	10,3	9,6	8,3	8,9
> 0,5 - 1 km [%]	5,6	6,7	12,2	10,7	13,7	11,1	8,3	8,1	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	9,6	8,7	17,3	18,1	17,4	15,9	15,0	15,0	14,1
> 2,5 - 5 km [%]	16,5	15,5	21,2	21,7	22,1	22,2	25,2	21,2	20,9
> 5 - 10 km [%]	18,2	15,8	17,7	19,3	14,7	19,4	18,3	20,8	17,8
> 10 - 20 km [%]	20,8	21,2	7,9	13,3	9,1	10,2	11,2	11,6	13,6
> 20 - 50 km [%]	19,7	14,0	12,2	8,1	4,8	7,5	8,5	10,7	11,2
> 50 km [%]	5,3	15,0	2,7	2,6	1,1	3,3	3,7	4,2	4,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	7,8	5,7	20,5	16,4	24,0	15,9	24,9	17,2	16,5
Rad [%]	8,1	3,6	9,2	2,4	9,4	8,1	13,6	9,8	8,8
MIV-LenkerIn [%]	58,7	66,7	7,8	63,8	44,3	46,0	32,9	46,7	47,3
MIV-MitfahrerIn [%]	5,6	9,3	19,1	10,2	12,6	15,6	16,4	16,7	12,2
Öffentlicher Verkehr [%]	19,5	12,5	43,2	7,3	9,6	13,0	10,3	9,6	14,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	2,2	0,3	0,0	0,2	1,4	1,9	0,1	0,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt Winter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Winter	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>34.861</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,8	±0,72	48,2
> 10 - 15 min [%]	16,5	±0,55	37,1
> 15 - 20 min [%]	11,1	±0,47	31,4
> 20 - 30 min [%]	15,1	±0,53	35,8
> 30 - 45 min [%]	9,2	±0,43	28,9
> 45 - 60 min [%]	5,3	±0,33	22,4
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,28	19,1
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,16	10,8
> 120 - 240 min [%]	0,8	±0,13	8,7
> 240 min [%]	0,2	±0,07	4,9

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt Winter	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	10,8	±0,46	31,1
> 0,5 - 1 km [%]	9,3	±0,43	29,0
> 1 - 2,5 km [%]	13,0	±0,50	33,7
> 2,5 - 5 km [%]	19,8	±0,59	39,8
> 5 - 10 km [%]	19,5	±0,59	39,6
> 10 - 20 km [%]	13,9	±0,51	34,5
> 20 - 50 km [%]	10,2	±0,45	30,3
> 50 km [%]	3,6	±0,27	18,5

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	19,9	±0,41	27,6
Rad [min]	15,5	±0,24	16,0
MIV-LenkerIn [min]	20,8	±0,37	24,7
MIV-MitfahrerIn [min]	20,5	±0,36	24,4
Öffentlicher Verkehr [min]	41,4	±0,44	29,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	89,3	±2,11	142,2

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,3	±0,03	1,8
Rad [km]	2,6	±0,05	3,2
MIV-LenkerIn [km]	14,8	±0,38	25,7
MIV-MitfahrerIn [km]	14,2	±0,47	31,8
Öffentlicher Verkehr [km]	15,0	±0,42	28,4
Sonst. Verkehrsmittel [km]	54,1	±3,24	218,2

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	43,7	16,5	2,1	2,7	0,4	2,6	10,8
> 0,5 - 1 km [%]	24,1	20,2	5,1	6,0	2,6	2,5	9,3
> 1 - 2,5 km [%]	19,7	27,7	11,0	10,3	8,6	20,0	13,0
> 2,5 - 5 km [%]	9,3	25,3	21,5	26,2	21,1	17,5	19,8
> 5 - 10 km [%]	2,6	8,6	22,0	24,8	31,3	20,0	19,5
> 10 - 20 km [%]	0,4	1,3	19,8	15,0	16,6	9,8	13,9
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,4	13,7	10,1	15,4	12,2	10,2
> 50 km [%]	0,0	0,0	4,8	4,8	3,9	15,5	3,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	5,7	3,8	12,8	9,8	17,8	10,9	10,8	17,8	10,8
> 0,5 - 1 km [%]	4,8	6,4	10,1	13,0	12,5	10,3	11,1	10,3	9,3
> 1 - 2,5 km [%]	7,9	8,5	14,5	22,5	15,4	13,4	17,1	9,1	13,0
> 2,5 - 5 km [%]	17,5	13,7	18,6	22,4	22,0	20,7	24,1	17,1	19,8
> 5 - 10 km [%]	22,2	22,9	19,3	17,0	18,3	19,2	17,5	18,3	19,5
> 10 - 20 km [%]	20,7	17,3	12,7	7,3	8,4	15,6	11,6	9,7	13,9
> 20 - 50 km [%]	16,8	16,2	10,3	5,3	4,8	7,7	5,4	11,4	10,2
> 50 km [%]	4,5	11,2	1,7	2,7	0,9	2,1	2,4	6,4	3,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,2	7,8	22,3	18,5	27,5	17,6	35,9	24,1	20,0
Rad [%]	5,6	2,0	5,5	1,1	5,8	4,1	4,5	4,0	4,6
MIV-LenkerIn [%]	56,6	68,6	8,3	67,4	44,0	43,2	29,8	41,9	45,1
MIV-MitfahrerIn [%]	5,7	7,6	16,4	7,1	14,6	16,7	16,0	19,6	12,4
Öffentlicher Verkehr [%]	22,4	12,1	47,0	5,9	7,9	17,6	13,2	10,2	17,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	1,9	0,3	0,2	0,1	0,9	0,6	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 zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt Samstag

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstag)	Österreich Gesamt Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>28.528</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	38,1	±0,80	48,6
> 10 - 15 min [%]	17,1	±0,62	37,6
> 15 - 20 min [%]	9,3	±0,48	29,0
> 20 - 30 min [%]	16,1	±0,60	36,8
> 30 - 45 min [%]	7,0	±0,42	25,5
> 45 - 60 min [%]	4,9	±0,35	21,6
> 60 - 90 min [%]	3,3	±0,29	17,9
> 90 - 120 min [%]	1,9	±0,22	13,7
> 120 - 240 min [%]	1,8	±0,22	13,4
> 240 min [%]	0,4	±0,11	6,5

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	26,9	±0,64	39,2
Rad [min]	23,1	±0,51	31,3
MIV-LenkerIn [min]	21,8	±0,50	30,6
MIV-MitfahrerIn [min]	26,7	±0,55	33,5
Öffentlicher Verkehr [min]	47,5	±0,88	53,6
Sonst. Verkehrsmittel [min]	40,6	±1,19	72,2

Mobilitätsindikator (Samstag)	Österreich Gesamt Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	8,8	±0,47	28,4
> 0,5 - 1 km [%]	9,0	±0,47	28,7
> 1 - 2,5 km [%]	14,8	±0,58	35,5
> 2,5 - 5 km [%]	20,1	±0,66	40,1
> 5 - 10 km [%]	16,8	±0,61	37,4
> 10 - 20 km [%]	14,3	±0,57	35,0
> 20 - 50 km [%]	10,6	±0,51	30,8
> 50 km [%]	5,5	±0,37	22,8

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,8	±0,04	2,5
Rad [km]	4,5	±0,13	7,8
MIV-LenkerIn [km]	15,9	±0,53	32,5
MIV-MitfahrerIn [km]	21,1	±0,62	37,8
Öffentlicher Verkehr [km]	25,4	±1,09	66,6
Sonst. Verkehrsmittel [km]	43,0	±4,27	260,2

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	38,2	11,4	2,1	1,8	1,0	3,5	8,8
> 0,5 - 1 km [%]	20,8	24,1	5,9	4,1	4,7	7,2	9,0
> 1 - 2,5 km [%]	20,7	22,6	15,1	10,2	9,7	4,5	14,8
> 2,5 - 5 km [%]	14,0	22,9	21,2	18,7	26,6	19,7	20,1
> 5 - 10 km [%]	5,2	10,8	19,7	18,8	22,4	33,0	16,8
> 10 - 20 km [%]	0,9	4,8	17,7	20,8	13,5	24,6	14,3
> 20 - 50 km [%]	0,2	2,8	12,9	16,7	10,8	2,6	10,6
> 50 km [%]	0,0	0,7	5,4	8,8	11,3	4,9	5,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,0	1,3	2,5	1,9	14,0	9,3	6,7	7,4	8,8
> 0,5 - 1 km [%]	5,9	3,1	6,5	4,4	12,7	12,3	7,2	6,3	9,0
> 1 - 2,5 km [%]	12,2	8,5	11,0	12,7	21,6	15,4	12,6	8,9	14,8
> 2,5 - 5 km [%]	16,3	14,8	17,9	14,9	22,1	20,4	20,8	18,8	20,1
> 5 - 10 km [%]	20,5	21,7	7,9	14,0	13,2	19,5	18,1	18,5	16,8
> 10 - 20 km [%]	18,1	18,5	24,8	31,1	9,8	12,3	14,3	16,8	14,3
> 20 - 50 km [%]	17,5	8,6	23,1	17,5	5,6	8,0	10,7	17,0	10,6
> 50 km [%]	3,5	23,5	6,3	3,3	1,0	2,8	9,6	6,2	5,5
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,6	2,9	5,5	5,4	20,5	15,2	23,6	12,4	17,6
Rad [%]	7,5	2,5	6,5	0,4	5,1	4,6	7,0	6,0	5,6
MIV-LenkerIn [%]	64,0	75,9	32,3	72,9	47,1	49,8	31,3	39,0	44,3
MIV-MitfahrerIn [%]	5,2	6,4	13,3	18,6	20,0	21,6	26,2	31,3	22,5
Öffentlicher Verkehr [%]	13,4	9,5	42,4	2,3	7,3	8,1	9,9	10,9	9,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,3	2,9	0,0	0,4	0,0	0,6	2,0	0,3	0,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Wien Samstag

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstag)	Wien Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	4.252		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	29,1	±1,93	45,4
> 10 - 15 min [%]	17,2	±1,61	37,8
> 15 - 20 min [%]	12,5	±1,41	33,1
> 20 - 30 min [%]	17,9	±1,63	38,3
> 30 - 45 min [%]	9,8	±1,27	29,8
> 45 - 60 min [%]	5,9	±1,00	23,5
> 60 - 90 min [%]	2,8	±0,70	16,5
> 90 - 120 min [%]	1,5	±0,52	12,2
> 120 - 240 min [%]	2,3	±0,63	14,9
> 240 min [%]	0,9	±0,41	9,6

Mobilitätsindikator (Samstag)	Wien Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	13,2	±1,44	33,8
> 0,5 - 1 km [%]	9,7	±1,26	29,6
> 1 - 2,5 km [%]	14,1	±1,48	34,8
> 2,5 - 5 km [%]	18,5	±1,65	38,9
> 5 - 10 km [%]	21,5	±1,75	41,1
> 10 - 20 km [%]	12,4	±1,40	33,0
> 20 - 50 km [%]	5,1	±0,94	22,0
> 50 km [%]	5,5	±0,97	22,8

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	22,5	±1,60	37,7
Rad [min]	26,3	±0,94	22,1
MIV-LenkerIn [min]	26,1	±1,55	36,4
MIV-MitfahrerIn [min]	31,6	±1,40	32,8
Öffentlicher Verkehr [min]	40,6	±2,23	52,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	37,3	±1,83	43,0

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,5	±0,10	2,2
Rad [km]	4,7	±0,24	5,6
MIV-LenkerIn [km]	17,5	±1,79	42,2
MIV-MitfahrerIn [km]	23,8	±1,73	40,6
Öffentlicher Verkehr [km]	20,9	±3,27	76,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	131,4	±22,90	538,8

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	46,4	6,5	1,8	0,8	1,4	0,0	13,2
> 0,5 - 1 km [%]	20,9	25,7	5,3	2,3	5,5	0,0	9,7
> 1 - 2,5 km [%]	19,7	12,4	12,6	11,6	12,4	0,6	14,1
> 2,5 - 5 km [%]	8,2	21,8	17,1	16,2	31,1	10,7	18,5
> 5 - 10 km [%]	3,3	29,4	33,2	23,0	24,4	44,0	21,5
> 10 - 20 km [%]	1,5	3,9	15,1	21,1	16,3	27,7	12,4
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,2	8,2	10,7	3,9	7,8	5,1
> 50 km [%]	0,0	0,2	6,7	14,2	5,0	9,2	5,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,3	2,7	7,5	0,8	20,2	23,3	8,4	8,9	13,2
> 0,5 - 1 km [%]	0,4	5,1	0,0	7,5	16,1	4,3	8,4	6,0	9,7
> 1 - 2,5 km [%]	13,5	20,1	0,0	9,9	20,6	18,8	8,7	8,0	14,1
> 2,5 - 5 km [%]	23,4	33,7	21,8	26,8	18,6	19,8	16,3	17,7	18,5
> 5 - 10 km [%]	37,0	11,1	16,9	20,4	14,5	14,8	27,2	28,1	21,5
> 10 - 20 km [%]	15,7	8,9	53,0	22,4	6,4	8,9	14,8	18,4	12,4
> 20 - 50 km [%]	3,6	0,2	0,0	7,8	3,1	6,5	7,0	6,7	5,1
> 50 km [%]	0,0	18,2	0,8	4,4	0,6	3,6	9,1	6,4	5,5
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	6,5	1,0	7,5	7,3	35,1	33,9	28,1	12,5	25,9
Rad [%]	4,6	3,7	11,2	0,4	2,2	4,7	5,7	4,9	4,2
MIV-LenkerIn [%]	37,9	62,4	2,9	53,6	27,0	30,6	22,0	25,4	27,2
MIV-MitfahrerIn [%]	2,3	2,0	1,8	28,0	13,0	8,2	17,8	25,4	15,9
Öffentlicher Verkehr [%]	48,5	30,5	76,6	10,0	22,8	22,6	24,3	31,3	26,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	0,3	0,0	0,7	0,0	0,0	2,2	0,4	0,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} * (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Großstädte (ohne Wien) Samstag

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstag)	Großstädte (o. Wien) Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	------------------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **2.764**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>31,3</b>	±2,44	46,4
> 10 - 15 min [%]	<b>20,4</b>	±2,13	40,3
> 15 - 20 min [%]	<b>12,3</b>	±1,73	32,9
> 20 - 30 min [%]	<b>17,1</b>	±1,99	37,7
> 30 - 45 min [%]	<b>5,2</b>	±1,17	22,2
> 45 - 60 min [%]	<b>5,3</b>	±1,18	22,4
> 60 - 90 min [%]	<b>3,8</b>	±1,01	19,1
> 90 - 120 min [%]	<b>2,8</b>	±0,87	16,5
> 120 - 240 min [%]	<b>1,5</b>	±0,65	12,3
> 240 min [%]	<b>0,2</b>	±0,25	4,8

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>26,6</b>	±1,77	33,6
Rad [min]	<b>19,0</b>	±1,55	29,4
MIV-LenkerIn [min]	<b>23,5</b>	±1,97	37,4
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>31,7</b>	±2,16	41,0
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>39,1</b>	±1,95	37,0
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>29,3</b>	±2,29	43,4

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
0 bis 0,5 km [%]	<b>28,7</b>	<b>8,4</b>	<b>2,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>6,4</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>21,7</b>	<b>26,1</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>10,7</b>	<b>1,1</b>	<b>9,1</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>32,0</b>	<b>26,3</b>	<b>11,3</b>	<b>9,6</b>	<b>7,7</b>	<b>4,6</b>	<b>15,4</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>11,9</b>	<b>18,2</b>	<b>28,2</b>	<b>23,0</b>	<b>35,4</b>	<b>44,8</b>	<b>24,8</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>5,3</b>	<b>15,2</b>	<b>22,7</b>	<b>16,2</b>	<b>23,1</b>	<b>34,1</b>	<b>17,8</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,1</b>	<b>3,1</b>	<b>20,8</b>	<b>29,9</b>	<b>2,7</b>	<b>5,5</b>	<b>14,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,3</b>	<b>2,7</b>	<b>6,8</b>	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	<b>0,0</b>	<b>6,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6,0</b>	<b>9,8</b>	<b>10,8</b>	<b>10,0</b>	<b>5,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>12,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,6</b>	<b>12,9</b>	<b>5,5</b>	<b>3,1</b>	<b>0,7</b>	<b>6,4</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>18,6</b>	<b>1,8</b>	<b>17,0</b>	<b>0,1</b>	<b>11,8</b>	<b>13,1</b>	<b>6,4</b>	<b>3,8</b>	<b>9,1</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>9,7</b>	<b>7,9</b>	<b>12,6</b>	<b>4,6</b>	<b>25,3</b>	<b>11,1</b>	<b>11,4</b>	<b>14,2</b>	<b>15,4</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>27,1</b>	<b>19,1</b>	<b>51,5</b>	<b>12,7</b>	<b>29,9</b>	<b>23,2</b>	<b>28,4</b>	<b>14,7</b>	<b>24,8</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>14,5</b>	<b>58,0</b>	<b>1,2</b>	<b>20,2</b>	<b>11,6</b>	<b>23,0</b>	<b>20,1</b>	<b>18,9</b>	<b>17,8</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>15,5</b>	<b>0,3</b>	<b>9,6</b>	<b>47,8</b>	<b>6,8</b>	<b>7,8</b>	<b>12,9</b>	<b>26,7</b>	<b>14,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>1,9</b>	<b>11,2</b>	<b>8,2</b>	<b>9,0</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>9,2</b>	<b>10,2</b>	<b>6,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,4</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>11,4</b>	<b>8,5</b>	<b>10,7</b>	<b>5,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>20,1</b>	<b>5,7</b>	<b>4,8</b>	<b>6,8</b>	<b>20,5</b>	<b>13,5</b>	<b>19,1</b>	<b>8,7</b>	<b>16,4</b>
Rad [%]	<b>15,9</b>	<b>4,1</b>	<b>6,5</b>	<b>0,0</b>	<b>12,5</b>	<b>7,8</b>	<b>12,5</b>	<b>12,2</b>	<b>11,1</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>38,5</b>	<b>81,3</b>	<b>40,8</b>	<b>53,3</b>	<b>40,6</b>	<b>30,6</b>	<b>32,7</b>	<b>35,9</b>	<b>37,7</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>0,2</b>	<b>8,1</b>	<b>18,2</b>	<b>39,1</b>	<b>18,8</b>	<b>10,0</b>	<b>22,4</b>	<b>29,7</b>	<b>20,4</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>25,3</b>	<b>0,8</b>	<b>29,7</b>	<b>0,5</b>	<b>7,6</b>	<b>38,2</b>	<b>12,3</b>	<b>12,9</b>	<b>14,0</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Zentrale Bezirke Samstag

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstag)	Zentrale Bezirke Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	7.652		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	40,4	±1,55	49,1
> 10 - 15 min [%]	16,4	±1,17	37,0
> 15 - 20 min [%]	9,1	±0,91	28,7
> 20 - 30 min [%]	15,6	±1,15	36,3
> 30 - 45 min [%]	7,0	±0,81	25,5
> 45 - 60 min [%]	4,3	±0,65	20,4
> 60 - 90 min [%]	3,3	±0,56	17,7
> 90 - 120 min [%]	2,1	±0,45	14,3
> 120 - 240 min [%]	1,6	±0,39	12,4
> 240 min [%]	0,3	±0,18	5,7

Mobilitätsindikator (Samstag)	Zentrale Bezirke Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	7,7	±0,84	26,6
> 0,5 - 1 km [%]	10,1	±0,96	30,2
> 1 - 2,5 km [%]	14,0	±1,10	34,7
> 2,5 - 5 km [%]	21,2	±1,30	40,9
> 5 - 10 km [%]	17,3	±1,20	37,8
> 10 - 20 km [%]	13,3	±1,08	33,9
> 20 - 50 km [%]	11,2	±1,00	31,5
> 50 km [%]	5,2	±0,70	22,2

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	29,5	±1,30	41,0
Rad [min]	18,8	±0,77	24,4
MIV-LenkerIn [min]	20,8	±0,93	29,4
MIV-MitfahrerIn [min]	23,3	±0,88	27,9
Öffentlicher Verkehr [min]	62,3	±1,73	54,7
Sonst. Verkehrsmittel [min]	112,0	±5,06	159,5

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	2,0	±0,09	2,8
Rad [km]	2,9	±0,11	3,5
MIV-LenkerIn [km]	14,8	±0,97	30,7
MIV-MitfahrerIn [km]	18,5	±1,13	35,6
Öffentlicher Verkehr [km]	33,4	±1,65	52,0
Sonst. Verkehrsmittel [km]	34,6	±3,77	119,0

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	33,3	15,9	1,6	1,0	0,0	0,0	7,7
> 0,5 - 1 km [%]	24,1	22,1	7,5	5,0	0,0	0,5	10,1
> 1 - 2,5 km [%]	20,8	26,7	12,4	11,1	7,9	3,5	14,0
> 2,5 - 5 km [%]	14,1	26,6	24,4	21,1	9,7	5,8	21,2
> 5 - 10 km [%]	6,3	6,1	19,7	22,6	18,1	52,2	17,3
> 10 - 20 km [%]	1,4	1,8	16,9	15,7	22,1	22,3	13,3
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,9	12,5	16,1	24,6	12,6	11,2
> 50 km [%]	0,0	0,0	5,1	7,3	17,5	3,1	5,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	2,8	0,7	1,2	0,9	14,0	3,9	5,1	7,1	7,7
> 0,5 - 1 km [%]	7,9	5,5	19,1	8,1	12,9	14,6	6,6	8,8	10,1
> 1 - 2,5 km [%]	14,7	2,0	30,6	17,4	21,3	11,7	12,2	6,0	14,0
> 2,5 - 5 km [%]	9,3	4,1	8,8	12,7	27,2	18,5	22,7	18,2	21,2
> 5 - 10 km [%]	17,8	13,8	7,1	16,1	11,9	35,6	16,3	16,0	17,3
> 10 - 20 km [%]	20,1	37,9	6,7	35,0	8,1	10,6	13,1	14,1	13,3
> 20 - 50 km [%]	24,0	11,9	26,1	9,5	4,2	3,7	11,6	25,9	11,2
> 50 km [%]	3,5	24,2	0,4	0,3	0,5	1,5	12,4	4,0	5,2
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,1	6,6	2,4	7,9	20,5	15,5	23,9	11,7	17,6
Rad [%]	12,9	1,2	0,0	1,4	3,0	3,8	7,6	8,7	5,7
MIV-LenkerIn [%]	63,0	67,6	34,7	76,8	50,7	50,2	31,3	39,6	45,5
MIV-MitfahrerIn [%]	10,1	11,2	22,1	10,8	22,6	26,0	28,8	33,9	25,3
Öffentlicher Verkehr [%]	8,5	13,5	40,8	3,1	3,1	4,4	7,8	6,1	5,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,0	0,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Periphere Bezirke Samstag

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Samstag)	Periphere Bezirke Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>13.860</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	42,3	±1,16	49,4
> 10 - 15 min [%]	16,6	±0,88	37,2
> 15 - 20 min [%]	7,3	±0,61	26,0
> 20 - 30 min [%]	15,4	±0,85	36,1
> 30 - 45 min [%]	6,2	±0,57	24,2
> 45 - 60 min [%]	4,7	±0,50	21,2
> 60 - 90 min [%]	3,4	±0,43	18,2
> 90 - 120 min [%]	1,8	±0,31	13,3
> 120 - 240 min [%]	1,9	±0,32	13,5
> 240 min [%]	0,3	±0,13	5,6

Mobilitätsindikator (Samstag)	Periphere Bezirke Samstag	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängengruppe</b>			
bis 0,5 km [%]	8,1	±0,64	27,3
> 0,5 - 1 km [%]	8,2	±0,64	27,4
> 1 - 2,5 km [%]	15,4	±0,85	36,1
> 2,5 - 5 km [%]	19,1	±0,93	39,3
> 5 - 10 km [%]	14,3	±0,82	35,0
> 10 - 20 km [%]	15,6	±0,85	36,3
> 20 - 50 km [%]	13,7	±0,81	34,4
> 50 km [%]	5,6	±0,54	22,9

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	28,6	±0,95	40,2
Rad [min]	26,7	±0,88	37,6
MIV-LenkerIn [min]	21,0	±0,67	28,4
MIV-MitfahrerIn [min]	26,3	±0,81	34,6
Öffentlicher Verkehr [min]	69,2	±1,50	63,6
Sonst. Verkehrsmittel [min]	36,0	±1,51	64,1

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,9	±0,06	2,5
Rad [km]	5,7	±0,24	10,4
MIV-LenkerIn [km]	16,1	±0,74	31,5
MIV-MitfahrerIn [km]	20,8	±0,83	35,4
Öffentlicher Verkehr [km]	45,2	±1,41	59,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	14,8	±1,50	63,6

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	37,5	11,9	2,4	2,8	1,8	5,1	8,1
> 0,5 - 1 km [%]	18,4	23,9	5,9	4,7	0,0	10,2	8,2
> 1 - 2,5 km [%]	18,6	21,8	17,6	9,5	3,1	5,6	15,4
> 2,5 - 5 km [%]	18,9	23,4	19,6	17,3	16,0	21,6	19,1
> 5 - 10 km [%]	6,0	4,6	16,2	16,0	17,7	28,1	14,3
> 10 - 20 km [%]	0,5	7,9	18,1	21,7	4,8	25,3	15,6
> 20 - 50 km [%]	0,3	5,0	15,1	20,0	25,7	0,5	13,7
> 50 km [%]	0,0	1,6	5,2	8,0	30,7	3,5	5,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,1	1,4	0,0	2,0	10,8	8,9	7,5	8,8	8,1
> 0,5 - 1 km [%]	4,5	1,4	0,5	3,2	10,9	13,2	7,2	5,7	8,2
> 1 - 2,5 km [%]	11,3	7,3	7,5	13,9	21,5	17,0	14,7	9,6	15,4
> 2,5 - 5 km [%]	15,2	12,0	9,1	12,6	18,7	20,8	20,3	20,9	19,1
> 5 - 10 km [%]	17,6	22,9	3,2	9,7	13,7	12,7	14,7	15,5	14,3
> 10 - 20 km [%]	18,4	16,5	17,4	28,4	13,7	14,7	14,9	15,0	15,6
> 20 - 50 km [%]	21,9	9,7	45,6	25,5	9,0	11,0	12,2	18,2	13,7
> 50 km [%]	5,1	28,9	16,8	4,7	1,7	1,6	8,6	6,2	5,6
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	10,5	1,3	5,9	3,6	12,4	10,7	22,4	13,9	14,4
Rad [%]	4,6	2,4	6,7	0,2	6,0	4,3	6,2	3,2	4,9
MIV-LenkerIn [%]	77,1	83,6	52,8	82,2	57,6	58,0	35,0	45,5	52,5
MIV-MitfahrerIn [%]	5,0	5,4	15,9	13,5	22,4	25,2	29,3	32,8	24,3
Öffentlicher Verkehr [%]	2,5	1,5	18,7	0,0	1,5	0,5	4,3	4,3	2,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,3	5,7	0,0	0,5	0,0	1,2	2,7	0,4	1,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt Sonn- und Feiertage

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Österreich Gesamt Sonntag	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Österreich Gesamt Sonntag	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
---	---------------------------------	-----------------------------	-------------------------	---	---------------------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>22.692</b>						
--------------------------------	---------------	--	--	--	--	--	--

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	34,1	±0,87	47,4
> 10 - 15 min [%]	15,8	±0,67	36,4
> 15 - 20 min [%]	9,0	±0,53	28,7
> 20 - 30 min [%]	15,9	±0,67	36,6
> 30 - 45 min [%]	8,7	±0,52	28,2
> 45 - 60 min [%]	6,5	±0,45	24,6
> 60 - 90 min [%]	4,6	±0,39	21,0
> 90 - 120 min [%]	2,4	±0,28	15,2
> 120 - 240 min [%]	2,4	±0,28	15,2
> 240 min [%]	0,7	±0,15	8,1

#### Anteil an Wegen je Wegelängenklasse

bis 0,5 km [%]	7,4	±0,48	26,2
> 0,5 - 1 km [%]	8,3	±0,51	27,5
> 1 - 2,5 km [%]	13,3	±0,63	34,0
> 2,5 - 5 km [%]	19,9	±0,74	40,0
> 5 - 10 km [%]	17,3	±0,70	37,8
> 10 - 20 km [%]	16,1	±0,68	36,8
> 20 - 50 km [%]	9,9	±0,55	29,9
> 50 km [%]	7,7	±0,49	26,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	33,1	±0,80	43,2
Rad [min]	36,3	±0,96	52,4
MIV-LenkerIn [min]	24,4	±0,59	32,0
MIV-MitfahrerIn [min]	28,9	±0,72	39,1
Öffentlicher Verkehr [min]	54,5	±1,26	68,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	59,1	±1,35	73,2

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	2,2	±0,05	2,8
Rad [km]	6,5	±0,20	10,6
MIV-LenkerIn [km]	20,2	±0,76	41,1
MIV-MitfahrerIn [km]	25,4	±0,96	52,3
Öffentlicher Verkehr [km]	29,6	±1,28	69,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	140,0	±6,52	354,1

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	29,0	10,9	1,6	1,2	0,5	1,9	7,4
> 0,5 - 1 km [%]	21,3	11,1	4,1	5,7	2,9	2,4	8,3
> 1 - 2,5 km [%]	21,9	20,9	11,8	9,6	7,2	3,2	13,3
> 2,5 - 5 km [%]	18,2	26,4	20,0	18,2	24,5	12,7	19,9
> 5 - 10 km [%]	8,2	16,8	19,6	18,0	25,4	27,6	17,3
> 10 - 20 km [%]	1,1	7,6	21,5	20,6	18,6	30,0	16,1
> 20 - 50 km [%]	0,3	5,0	12,3	15,3	9,0	6,7	9,9
> 50 km [%]	0,0	1,3	9,1	11,4	12,0	15,6	7,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,3	2,4	0,0	2,2	17,3	14,1	7,3	6,2	7,4
> 0,5 - 1 km [%]	6,8	3,8	4,1	9,3	20,6	10,1	8,5	6,7	8,3
> 1 - 2,5 km [%]	12,8	9,6	3,6	13,0	17,3	18,8	14,2	10,4	13,3
> 2,5 - 5 km [%]	14,0	9,2	19,2	21,8	21,8	21,9	21,7	18,0	19,9
> 5 - 10 km [%]	15,9	18,9	11,0	18,0	12,9	13,1	17,8	19,4	17,3
> 10 - 20 km [%]	28,9	16,4	11,2	18,0	3,5	11,6	14,0	20,7	16,1
> 20 - 50 km [%]	10,6	17,8	20,7	9,0	2,5	6,9	10,2	10,1	9,9
> 50 km [%]	4,7	21,8	30,1	8,7	4,2	3,5	6,3	8,5	7,7
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	10,6	3,5	4,8	5,3	36,9	23,8	26,2	12,8	20,0
Rad [%]	6,9	1,1	1,6	0,6	5,9	4,9	7,6	4,4	5,8
MIV-LenkerIn [%]	69,5	67,3	20,3	70,0	38,7	48,2	28,2	36,6	37,8
MIV-MitfahrerIn [%]	2,3	6,8	23,5	21,9	14,9	17,2	27,8	37,7	27,1
Öffentlicher Verkehr [%]	9,3	16,6	48,7	2,0	3,5	5,7	9,7	8,2	8,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,3	4,7	1,1	0,1	0,0	0,3	0,5	0,2	0,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Wien Sonn- und Feiertage

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Wien Sonntag	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
---	-----------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **2.926**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>18,3</b>	±1,98	38,6
> 10 - 15 min [%]	<b>17,6</b>	±1,95	38,1
> 15 - 20 min [%]	<b>10,4</b>	±1,56	30,5
> 20 - 30 min [%]	<b>20,3</b>	±2,06	40,2
> 30 - 45 min [%]	<b>12,4</b>	±1,69	33,0
> 45 - 60 min [%]	<b>8,2</b>	±1,40	27,4
> 60 - 90 min [%]	<b>7,2</b>	±1,33	25,9
> 90 - 120 min [%]	<b>2,7</b>	±0,83	16,1
> 120 - 240 min [%]	<b>2,2</b>	±0,76	14,7
> 240 min [%]	<b>0,7</b>	±0,44	8,6

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>33,4</b>	±2,79	54,4
Rad [min]	<b>33,4</b>	±1,79	35,0
MIV-LenkerIn [min]	<b>33,3</b>	±1,72	33,6
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>32,9</b>	±1,46	28,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>45,6</b>	±2,57	50,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>71,6</b>	±4,21	82,1

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Wien Sonntag	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
---	-----------------	-----------------------------	-------------------------

#### Anteil an Wegen je Wegelängengruppe

bis 0,5 km [%]	<b>6,7</b>	±1,28	25,0
> 0,5 - 1 km [%]	<b>7,7</b>	±1,37	26,7
> 1 - 2,5 km [%]	<b>11,3</b>	±1,62	31,7
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,9</b>	±2,05	39,9
> 5 - 10 km [%]	<b>22,6</b>	±2,14	41,8
> 10 - 20 km [%]	<b>15,4</b>	±1,85	36,1
> 20 - 50 km [%]	<b>6,8</b>	±1,29	25,1
> 50 km [%]	<b>9,6</b>	±1,51	29,4

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>2,2</b>	±0,16	3,2
Rad [km]	<b>7,3</b>	±0,52	10,2
MIV-LenkerIn [km]	<b>28,6</b>	±2,34	45,6
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>23,7</b>	±1,88	36,6
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>19,9</b>	±2,81	54,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>248,1</b>	±18,37	358,5

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	<b>27,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>6,7</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>25,6</b>	<b>7,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>4,7</b>	<b>0,0</b>	<b>7,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>24,0</b>	<b>9,9</b>	<b>4,1</b>	<b>10,1</b>	<b>8,4</b>	<b>3,4</b>	<b>11,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>14,6</b>	<b>49,8</b>	<b>19,2</b>	<b>15,7</b>	<b>23,6</b>	<b>4,7</b>	<b>19,9</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>7,0</b>	<b>18,5</b>	<b>23,6</b>	<b>27,1</b>	<b>32,2</b>	<b>35,2</b>	<b>22,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>1,5</b>	<b>6,8</b>	<b>22,8</b>	<b>20,5</b>	<b>18,0</b>	<b>11,1</b>	<b>15,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,2</b>	<b>6,6</b>	<b>12,2</b>	<b>7,5</b>	<b>7,0</b>	<b>12,2</b>	<b>6,8</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>17,2</b>	<b>17,1</b>	<b>5,9</b>	<b>33,5</b>	<b>9,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>1,7</b>	<b>8,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>33,9</b>	<b>15,1</b>	<b>5,6</b>	<b>3,7</b>	<b>6,7</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>10,9</b>	<b>3,3</b>	<b>5,6</b>	<b>2,9</b>	<b>25,6</b>	<b>8,0</b>	<b>9,0</b>	<b>3,1</b>	<b>7,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>10,6</b>	<b>20,0</b>	<b>13,9</b>	<b>26,8</b>	<b>10,3</b>	<b>8,2</b>	<b>11,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>30,0</b>	<b>27,3</b>	<b>6,3</b>	<b>28,2</b>	<b>13,0</b>	<b>11,3</b>	<b>23,6</b>	<b>14,9</b>	<b>19,9</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>25,0</b>	<b>15,3</b>	<b>34,5</b>	<b>32,8</b>	<b>7,1</b>	<b>18,1</b>	<b>23,2</b>	<b>25,4</b>	<b>22,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>12,4</b>	<b>11,0</b>	<b>1,9</b>	<b>12,0</b>	<b>0,5</b>	<b>14,2</b>	<b>15,7</b>	<b>20,2</b>	<b>15,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>18,3</b>	<b>11,1</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>3,9</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>	<b>10,2</b>	<b>6,8</b>
> 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>23,5</b>	<b>38,4</b>	<b>0,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>7,7</b>	<b>14,4</b>	<b>9,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>12,7</b>	<b>11,3</b>	<b>2,3</b>	<b>15,6</b>	<b>68,7</b>	<b>39,5</b>	<b>25,7</b>	<b>9,6</b>	<b>23,1</b>
Rad [%]	<b>4,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,3</b>	<b>4,4</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>49,2</b>	<b>21,1</b>	<b>0,0</b>	<b>50,5</b>	<b>10,4</b>	<b>23,0</b>	<b>17,3</b>	<b>34,5</b>	<b>24,7</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>0,0</b>	<b>9,7</b>	<b>5,6</b>	<b>23,0</b>	<b>9,6</b>	<b>12,9</b>	<b>21,8</b>	<b>24,3</b>	<b>20,3</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>33,2</b>	<b>30,9</b>	<b>84,4</b>	<b>10,7</b>	<b>11,2</b>	<b>22,5</b>	<b>29,3</b>	<b>26,2</b>	<b>27,0</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,9</b>	<b>27,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Großstädte Sonn- und Feiertage

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Großstädte (o. Wien) Sonntage	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Großstädte (o. Wien) Sonntage	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
---	-------------------------------------	-----------------------------	-------------------------	---	-------------------------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **1.974**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>29,4</b>	±2,84	45,5
> 10 - 15 min [%]	<b>17,9</b>	±2,39	38,3
> 15 - 20 min [%]	<b>9,3</b>	±1,81	29,0
> 20 - 30 min [%]	<b>20,5</b>	±2,52	40,3
> 30 - 45 min [%]	<b>7,6</b>	±1,66	26,6
> 45 - 60 min [%]	<b>7,3</b>	±1,63	26,1
> 60 - 90 min [%]	<b>3,7</b>	±1,18	18,9
> 90 - 120 min [%]	<b>2,0</b>	±0,88	14,1
> 120 - 240 min [%]	<b>1,5</b>	±0,77	12,3
> 240 min [%]	<b>0,8</b>	±0,54	8,7

#### Anteil an Wegen je Wegelängenklasse

bis 0,5 km [%]	<b>6,2</b>	±1,51	24,2
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,3</b>	±1,81	29,0
> 1 - 2,5 km [%]	<b>12,2</b>	±2,04	32,7
> 2,5 - 5 km [%]	<b>25,1</b>	±2,71	43,4
> 5 - 10 km [%]	<b>17,6</b>	±2,38	38,1
> 10 - 20 km [%]	<b>13,0</b>	±2,10	33,6
> 20 - 50 km [%]	<b>9,8</b>	±1,86	29,8
> 50 km [%]	<b>6,8</b>	±1,57	25,2

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>29,5</b>	±2,06	33,0
Rad [min]	<b>38,0</b>	±4,60	73,7
MIV-LenkerIn [min]	<b>24,2</b>	±1,81	29,1
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>32,4</b>	±2,82	45,2
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>46,9</b>	±5,05	80,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>66,3</b>	±3,51	56,2

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>2,2</b>	±0,20	3,1
Rad [km]	<b>7,4</b>	±0,91	14,6
MIV-LenkerIn [km]	<b>18,7</b>	±1,88	30,1
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>27,7</b>	±3,60	57,8
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>20,2</b>	±3,56	57,0
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>41,1</b>	±12,21	195,7

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
0 bis 0,5 km [%]	<b>23,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>	<b>2,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6,2</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>30,0</b>	<b>8,7</b>	<b>2,5</b>	<b>4,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>9,3</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>19,0</b>	<b>17,8</b>	<b>8,6</b>	<b>8,6</b>	<b>16,0</b>	<b>1,9</b>	<b>12,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>20,9</b>	<b>29,8</b>	<b>23,8</b>	<b>19,4</b>	<b>50,2</b>	<b>7,5</b>	<b>25,1</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>5,2</b>	<b>34,1</b>	<b>21,9</b>	<b>20,1</b>	<b>8,1</b>	<b>24,7</b>	<b>17,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,1</b>	<b>4,1</b>	<b>22,4</b>	<b>14,1</b>	<b>10,6</b>	<b>53,3</b>	<b>13,0</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>	<b>12,3</b>	<b>18,6</b>	<b>6,8</b>	<b>10,4</b>	<b>9,8</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>3,6</b>	<b>7,5</b>	<b>13,6</b>	<b>6,2</b>	<b>2,2</b>	<b>6,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>9,8</b>	<b>15,3</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>17,4</b>	<b>7,7</b>	<b>5,4</b>	<b>5,1</b>	<b>6,2</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>27,4</b>	<b>8,3</b>	<b>0,6</b>	<b>17,2</b>	<b>32,6</b>	<b>11,9</b>	<b>6,9</b>	<b>2,9</b>	<b>9,3</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>9,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>21,9</b>	<b>14,4</b>	<b>19,9</b>	<b>14,8</b>	<b>5,7</b>	<b>12,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>29,4</b>	<b>19,1</b>	<b>0,9</b>	<b>23,4</b>	<b>34,0</b>	<b>26,3</b>	<b>23,4</b>	<b>27,1</b>	<b>25,1</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>6,2</b>	<b>40,2</b>	<b>1,5</b>	<b>14,9</b>	<b>0,5</b>	<b>9,0</b>	<b>23,2</b>	<b>17,9</b>	<b>17,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>17,9</b>	<b>8,2</b>	<b>20,5</b>	<b>4,1</b>	<b>0,4</b>	<b>7,4</b>	<b>14,5</b>	<b>16,9</b>	<b>13,0</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>7,5</b>	<b>68,2</b>	<b>9,3</b>	<b>0,7</b>	<b>10,2</b>	<b>7,2</b>	<b>16,2</b>	<b>9,8</b>
> 50 km [%]	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>8,4</b>	<b>8,2</b>	<b>0,0</b>	<b>7,7</b>	<b>4,5</b>	<b>8,3</b>	<b>6,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>36,9</b>	<b>13,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,7</b>	<b>52,1</b>	<b>23,0</b>	<b>29,3</b>	<b>8,3</b>	<b>22,3</b>
Rad [%]	<b>5,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,5</b>	<b>8,3</b>	<b>3,2</b>	<b>12,8</b>	<b>6,3</b>	<b>8,7</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>31,6</b>	<b>33,7</b>	<b>51,4</b>	<b>73,1</b>	<b>28,7</b>	<b>47,3</b>	<b>27,2</b>	<b>40,1</b>	<b>35,9</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>0,3</b>	<b>19,8</b>	<b>25,2</b>	<b>19,0</b>	<b>10,2</b>	<b>18,5</b>	<b>21,5</b>	<b>37,5</b>	<b>24,2</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>25,7</b>	<b>29,8</b>	<b>22,8</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>	<b>7,6</b>	<b>8,2</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,0</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Zentrale Bezirke Sonn- und Feiertage

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Zentrale Bezirke Sonntage	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Zentrale Bezirke Sonntage	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>				<b>Anteil an Wegen je Wegelängengruppe</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>5.982</b>			bis 0,5 km [%]	<b>7,3</b>	±0,93	26,1
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>				<b>Anteil an Wegen je Wegelängengruppe</b>			
bis 10 min [%]	<b>37,9</b>	±1,74	48,5	> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,6</b>	±1,05	29,4
> 10 - 15 min [%]	<b>14,6</b>	±1,27	35,3	> 1 - 2,5 km [%]	<b>14,1</b>	±1,25	34,8
> 15 - 20 min [%]	<b>8,8</b>	±1,02	28,3	> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,5</b>	±1,42	39,6
> 20 - 30 min [%]	<b>13,1</b>	±1,21	33,7	> 5 - 10 km [%]	<b>15,2</b>	±1,29	35,9
> 30 - 45 min [%]	<b>8,6</b>	±1,01	28,1	> 10 - 20 km [%]	<b>13,9</b>	±1,24	34,6
> 45 - 60 min [%]	<b>5,0</b>	±0,78	21,8	> 20 - 50 km [%]	<b>12,0</b>	±1,16	32,4
> 60 - 90 min [%]	<b>5,5</b>	±0,82	22,7	> 50 km [%]	<b>8,5</b>	±1,00	28,0
> 90 - 120 min [%]	<b>3,0</b>	±0,61	17,1				
> 120 - 240 min [%]	<b>2,9</b>	±0,60	16,7				
> 240 min [%]	<b>0,7</b>	±0,30	8,4				

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	<b>35,8</b>	±1,48	41,2
Rad [min]	<b>41,1</b>	±1,80	50,2
MIV-LenkerIn [min]	<b>26,2</b>	±1,25	35,0
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>25,3</b>	±1,25	35,0
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>65,6</b>	±3,11	86,8
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>121,6</b>	±4,00	111,5

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	<b>2,4</b>	±0,10	2,7
Rad [km]	<b>6,8</b>	±0,33	9,2
MIV-LenkerIn [km]	<b>21,9</b>	±1,43	39,8
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>23,2</b>	±1,67	46,6
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>44,1</b>	±2,74	76,4
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>484,2</b>	±22,50	627,8

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	<b>29,9</b>	<b>11,5</b>	<b>2,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>2,4</b>	<b>7,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>19,7</b>	<b>6,1</b>	<b>5,1</b>	<b>12,6</b>	<b>0,6</b>	<b>13,6</b>	<b>9,6</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>18,4</b>	<b>30,3</b>	<b>12,5</b>	<b>10,6</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>14,1</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,0</b>	<b>19,9</b>	<b>20,1</b>	<b>17,9</b>	<b>22,8</b>	<b>20,7</b>	<b>19,5</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>11,2</b>	<b>14,6</b>	<b>15,4</b>	<b>16,4</b>	<b>22,1</b>	<b>7,4</b>	<b>15,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>1,9</b>	<b>10,2</b>	<b>18,8</b>	<b>14,9</b>	<b>17,3</b>	<b>3,7</b>	<b>13,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>7,3</b>	<b>13,6</b>	<b>17,9</b>	<b>14,6</b>	<b>2,3</b>	<b>12,0</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>11,8</b>	<b>9,4</b>	<b>20,3</b>	<b>49,9</b>	<b>8,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>3,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,9</b>	<b>9,6</b>	<b>16,2</b>	<b>7,4</b>	<b>6,1</b>	<b>7,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>8,1</b>	<b>3,6</b>	<b>9,4</b>	<b>4,8</b>	<b>17,8</b>	<b>6,8</b>	<b>10,5</b>	<b>10,6</b>	<b>9,6</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>19,3</b>	<b>2,5</b>	<b>0,4</b>	<b>9,6</b>	<b>23,0</b>	<b>19,2</b>	<b>13,6</b>	<b>13,4</b>	<b>14,1</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,5</b>	<b>4,2</b>	<b>57,3</b>	<b>28,4</b>	<b>14,9</b>	<b>23,1</b>	<b>19,9</b>	<b>18,2</b>	<b>19,5</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>16,3</b>	<b>7,1</b>	<b>0,3</b>	<b>15,1</b>	<b>24,0</b>	<b>9,7</b>	<b>16,0</b>	<b>16,9</b>	<b>15,2</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>18,7</b>	<b>7,3</b>	<b>14,6</b>	<b>20,1</b>	<b>4,3</b>	<b>15,0</b>	<b>11,5</b>	<b>18,4</b>	<b>13,9</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>18,4</b>	<b>26,1</b>	<b>12,6</b>	<b>5,7</b>	<b>4,9</b>	<b>6,2</b>	<b>13,9</b>	<b>9,3</b>	<b>12,0</b>
> 50 km [%]	<b>5,4</b>	<b>49,2</b>	<b>5,5</b>	<b>14,3</b>	<b>1,6</b>	<b>3,9</b>	<b>7,2</b>	<b>7,3</b>	<b>8,5</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Hauptverkehrsmittel je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>4,5</b>	<b>3,3</b>	<b>9,7</b>	<b>5,0</b>	<b>11,9</b>	<b>14,1</b>	<b>21,8</b>	<b>15,1</b>	<b>17,0</b>
Rad [%]	<b>15,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>11,2</b>	<b>8,9</b>	<b>11,8</b>	<b>5,3</b>	<b>9,4</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>70,3</b>	<b>76,8</b>	<b>1,4</b>	<b>80,9</b>	<b>58,0</b>	<b>62,7</b>	<b>28,1</b>	<b>32,0</b>	<b>39,1</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>3,6</b>	<b>8,2</b>	<b>24,9</b>	<b>12,8</b>	<b>17,2</b>	<b>12,8</b>	<b>32,6</b>	<b>40,7</b>	<b>28,9</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>5,9</b>	<b>4,9</b>	<b>64,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>5,5</b>	<b>6,8</b>	<b>5,4</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,0</b>	<b>5,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Periphere Bezirke Sonn- und Feiertage

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Periphere Bezirke Sonntage	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>11.810</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	40,0	±1,25	49,0
> 10 - 15 min [%]	15,0	±0,91	35,7
> 15 - 20 min [%]	8,5	±0,71	27,9
> 20 - 30 min [%]	14,3	±0,89	35,0
> 30 - 45 min [%]	7,5	±0,67	26,3
> 45 - 60 min [%]	6,3	±0,62	24,2
> 60 - 90 min [%]	3,4	±0,46	18,2
> 90 - 120 min [%]	2,0	±0,36	13,9
> 120 - 240 min [%]	2,4	±0,39	15,2
> 240 min [%]	0,6	±0,19	7,6

Mobilitätsindikator (Sonn- und Feiertag)	Periphere Bezirke Sonntage	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	8,0	±0,69	27,2
> 0,5 - 1 km [%]	7,6	±0,68	26,6
> 1 - 2,5 km [%]	14,0	±0,89	34,7
> 2,5 - 5 km [%]	19,0	±1,00	39,2
> 5 - 10 km [%]	16,0	±0,93	36,6
> 10 - 20 km [%]	18,2	±0,98	38,6
> 20 - 50 km [%]	10,3	±0,78	30,4
> 50 km [%]	6,8	±0,64	25,2

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	32,9	±1,02	40,1
Rad [min]	31,6	±1,22	47,7
MIV-LenkerIn [min]	21,6	±0,77	30,3
MIV-MitfahrerIn [min]	28,7	±1,07	42,0
Öffentlicher Verkehr [min]	83,0	±2,27	88,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	33,8	±0,97	38,2

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	2,2	±0,07	2,6
Rad [km]	5,3	±0,25	9,8
MIV-LenkerIn [km]	17,8	±1,07	42,1
MIV-MitfahrerIn [km]	26,5	±1,46	57,1
Öffentlicher Verkehr [km]	58,8	±2,60	102,0
Sonst. Verkehrsmittel [km]	20,3	±3,06	119,8

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	31,1	19,8	1,7	1,4	0,2	3,0	8,0
> 0,5 - 1 km [%]	17,6	19,3	4,7	4,5	0,1	0,8	7,6
> 1 - 2,5 km [%]	23,1	17,5	13,9	9,2	1,6	4,4	14,0
> 2,5 - 5 km [%]	18,8	21,2	19,4	18,8	13,2	15,3	19,0
> 5 - 10 km [%]	8,3	9,9	20,1	15,8	13,9	30,8	16,0
> 10 - 20 km [%]	0,9	6,8	22,2	24,4	27,2	39,5	18,2
> 20 - 50 km [%]	0,2	3,8	11,7	15,6	13,0	4,7	10,3
> 50 km [%]	0,0	1,7	6,3	10,3	30,9	1,5	6,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	8,3	0,5	0,0	3,0	7,3	14,4	8,5	7,3	8,0
> 0,5 - 1 km [%]	2,5	3,3	0,0	11,3	8,2	11,9	7,6	7,4	7,6
> 1 - 2,5 km [%]	13,4	15,3	3,7	10,2	18,8	15,7	16,4	11,1	14,0
> 2,5 - 5 km [%]	9,3	7,2	0,6	17,0	24,3	23,7	21,4	17,1	19,0
> 5 - 10 km [%]	14,7	21,0	10,0	15,1	20,9	13,9	14,7	18,6	16,0
> 10 - 20 km [%]	39,1	22,4	10,2	22,0	8,1	10,3	14,3	22,5	18,2
> 20 - 50 km [%]	6,5	16,9	19,5	12,0	1,2	7,1	11,6	9,1	10,3
> 50 km [%]	6,2	13,3	56,0	9,4	11,1	2,9	5,4	6,9	6,8
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,3	0,9	3,7	2,9	12,1	23,2	28,1	13,9	19,5
Rad [%]	4,1	1,5	0,0	0,0	5,8	4,8	5,2	3,5	4,1
MIV-LenkerIn [%]	79,4	75,3	36,9	71,5	59,9	50,2	34,0	38,3	43,0
MIV-MitfahrerIn [%]	2,7	3,6	32,6	25,5	22,0	20,2	29,7	41,3	29,7
Öffentlicher Verkehr [%]	2,4	17,4	23,5	0,1	0,0	1,7	2,5	2,6	3,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,1	1,3	3,3	0,0	0,1	0,0	0,6	0,3	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
------------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------	------------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **196.604**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>36,6</b>	±0,30	48,2
> 10 - 15 min [%]	<b>16,3</b>	±0,23	36,9
> 15 - 20 min [%]	<b>9,8</b>	±0,19	29,8
> 20 - 30 min [%]	<b>15,7</b>	±0,23	36,4
> 30 - 45 min [%]	<b>9,0</b>	±0,18	28,7
> 45 - 60 min [%]	<b>5,5</b>	±0,14	22,8
> 60 - 90 min [%]	<b>3,9</b>	±0,12	19,4
> 90 - 120 min [%]	<b>1,4</b>	±0,07	11,8
> 120 - 240 min [%]	<b>1,4</b>	±0,07	11,6
> 240 min [%]	<b>0,4</b>	±0,04	6,2

#### Anteil an Wegen je Wegelängenskategorie

bis 0,5 km [%]	<b>9,0</b>	±0,18	28,7
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,0</b>	±0,18	28,6
> 1 - 2,5 km [%]	<b>14,2</b>	±0,22	34,9
> 2,5 - 5 km [%]	<b>20,0</b>	±0,25	40,0
> 5 - 10 km [%]	<b>18,0</b>	±0,24	38,4
> 10 - 20 km [%]	<b>14,4</b>	±0,22	35,1
> 20 - 50 km [%]	<b>10,6</b>	±0,19	30,8
> 50 km [%]	<b>4,7</b>	±0,13	21,3

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>23,0</b>	±0,20	32,2
Rad [min]	<b>21,0</b>	±0,18	29,5
MIV-LenkerIn [min]	<b>22,3</b>	±0,19	29,7
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>25,1</b>	±0,21	34,3
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>43,8</b>	±0,26	41,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>66,0</b>	±0,78	124,2

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,6</b>	±0,01	2,2
Rad [km]	<b>3,9</b>	±0,04	6,3
MIV-LenkerIn [km]	<b>16,2</b>	±0,20	31,2
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>19,2</b>	±0,26	41,4
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>18,9</b>	±0,28	44,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>53,8</b>	±1,43	228,3

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>38,9</b>	<b>11,8</b>	<b>1,9</b>	<b>2,1</b>	<b>0,9</b>	<b>5,6</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>23,9</b>	<b>19,8</b>	<b>5,0</b>	<b>5,4</b>	<b>2,7</b>	<b>4,9</b>	<b>9,0</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>20,4</b>	<b>25,3</b>	<b>12,4</b>	<b>12,0</b>	<b>10,1</b>	<b>11,2</b>	<b>14,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>11,7</b>	<b>25,8</b>	<b>21,0</b>	<b>21,2</b>	<b>22,8</b>	<b>19,9</b>	<b>20,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>4,3</b>	<b>10,7</b>	<b>20,9</b>	<b>19,9</b>	<b>26,7</b>	<b>20,7</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,7</b>	<b>4,4</b>	<b>19,2</b>	<b>18,4</b>	<b>16,5</b>	<b>15,3</b>	<b>14,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>1,9</b>	<b>14,1</b>	<b>13,6</b>	<b>13,6</b>	<b>6,0</b>	<b>10,6</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>5,6</b>	<b>7,4</b>	<b>6,7</b>	<b>16,3</b>	<b>4,7</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>4,8</b>	<b>3,8</b>	<b>9,6</b>	<b>7,8</b>	<b>16,2</b>	<b>10,0</b>	<b>8,6</b>	<b>9,3</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>5,3</b>	<b>5,1</b>	<b>9,9</b>	<b>10,8</b>	<b>13,7</b>	<b>10,8</b>	<b>8,9</b>	<b>7,9</b>	<b>9,0</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>9,9</b>	<b>9,0</b>	<b>16,5</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>15,8</b>	<b>15,3</b>	<b>11,2</b>	<b>14,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>16,8</b>	<b>14,9</b>	<b>19,2</b>	<b>21,1</b>	<b>21,7</b>	<b>21,0</b>	<b>23,0</b>	<b>19,0</b>	<b>20,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>20,5</b>	<b>19,1</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>	<b>15,1</b>	<b>18,3</b>	<b>17,6</b>	<b>18,7</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>20,3</b>	<b>18,0</b>	<b>13,4</b>	<b>12,8</b>	<b>8,9</b>	<b>13,8</b>	<b>12,7</b>	<b>15,4</b>	<b>14,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>17,7</b>	<b>14,5</b>	<b>11,5</b>	<b>8,1</b>	<b>4,7</b>	<b>7,7</b>	<b>8,6</b>	<b>11,8</b>	<b>10,6</b>
> 50 km [%]	<b>4,7</b>	<b>15,5</b>	<b>2,5</b>	<b>3,6</b>	<b>1,1</b>	<b>2,7</b>	<b>5,4</b>	<b>6,7</b>	<b>4,7</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>7,8</b>	<b>5,5</b>	<b>20,2</b>	<b>13,9</b>	<b>24,3</b>	<b>17,7</b>	<b>27,6</b>	<b>16,0</b>	<b>17,8</b>
Rad [%]	<b>6,6</b>	<b>3,0</b>	<b>5,7</b>	<b>2,0</b>	<b>6,9</b>	<b>5,6</b>	<b>8,7</b>	<b>5,9</b>	<b>6,4</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>60,5</b>	<b>70,0</b>	<b>8,9</b>	<b>67,7</b>	<b>45,7</b>	<b>47,2</b>	<b>29,9</b>	<b>41,5</b>	<b>45,4</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,0</b>	<b>7,4</b>	<b>15,7</b>	<b>10,9</b>	<b>14,8</b>	<b>16,3</b>	<b>21,5</b>	<b>26,0</b>	<b>15,1</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>19,6</b>	<b>11,1</b>	<b>49,1</b>	<b>5,4</b>	<b>8,2</b>	<b>12,4</b>	<b>11,1</b>	<b>10,3</b>	<b>14,6</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,5</b>	<b>3,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>
Gesamt	<b>100,1</b>	<b>100,4</b>	<b>100,2</b>	<b>100,3</b>	<b>100,5</b>	<b>100,5</b>	<b>100,5</b>	<b>100,2</b>	<b>100,4</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



**Wien**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Wien	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
------------------------------------	------	-----------------------------	-------------------------

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Wien	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
------------------------------------	------	-----------------------------	-------------------------

**Berichtete Wege**

<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>31.777</b>		
--------------------------------	---------------	--	--

Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	24,9	±0,67	43,3
> 10 - 15 min [%]	15,8	±0,57	36,5
> 15 - 20 min [%]	10,9	±0,49	31,2
> 20 - 30 min [%]	20,7	±0,63	40,5
> 30 - 45 min [%]	13,8	±0,54	34,5
> 45 - 60 min [%]	7,2	±0,40	25,9
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,30	19,1
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,17	10,9
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,17	10,8
> 240 min [%]	0,4	±0,10	6,3

Anteil an Wegen je Wegelängensklasse			
bis 0,5 km [%]	11,8	±0,50	32,2
> 0,5 - 1 km [%]	9,3	±0,45	29,1
> 1 - 2,5 km [%]	13,6	±0,53	34,3
> 2,5 - 5 km [%]	19,9	±0,62	39,9
> 5 - 10 km [%]	22,3	±0,65	41,7
> 10 - 20 km [%]	13,8	±0,54	34,5
> 20 - 50 km [%]	5,7	±0,36	23,3
> 50 km [%]	3,5	±0,29	18,4

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	19,5	±0,49	31,3
Rad [min]	21,5	±0,32	20,5
MIV-LenkerIn [min]	27,9	±0,51	32,9
MIV-MitfahrerIn [min]	29,2	±0,46	29,8
Öffentlicher Verkehr [min]	37,9	±0,54	34,6
Sonst. Verkehrsmittel [min]	52,5	±1,46	93,9

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,3	±0,03	2,0
Rad [km]	4,1	±0,08	5,2
MIV-LenkerIn [km]	16,7	±0,50	32,4
MIV-MitfahrerIn [km]	19,2	±0,56	35,8
Öffentlicher Verkehr [km]	12,9	±0,64	41,5
Sonst. Verkehrsmittel [km]	80,0	±4,74	304,8

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	42,8	6,4	1,2	2,2	1,3	0,2	11,8
> 0,5 - 1 km [%]	26,4	16,5	3,2	3,0	3,0	0,4	9,3
> 1 - 2,5 km [%]	18,6	23,4	10,1	10,7	12,5	9,0	13,6
> 2,5 - 5 km [%]	8,8	32,1	20,7	17,9	26,0	14,6	19,9
> 5 - 10 km [%]	2,7	17,1	28,0	25,4	31,6	34,4	22,3
> 10 - 20 km [%]	0,7	3,3	19,3	21,3	17,9	23,7	13,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,2	11,3	10,0	5,0	5,6	5,7
> 50 km [%]	0,0	0,2	6,2	9,5	2,6	12,0	3,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,9	3,5	12,5	14,1	26,9	11,9	9,3	7,1	11,8
> 0,5 - 1 km [%]	4,4	4,8	10,2	10,9	17,1	10,3	8,9	5,5	9,3
> 1 - 2,5 km [%]	8,7	11,5	14,5	15,0	18,5	18,2	13,2	9,5	13,6
> 2,5 - 5 km [%]	20,4	21,5	21,0	19,7	17,0	21,2	21,2	17,1	19,9
> 5 - 10 km [%]	31,5	24,4	21,4	23,2	12,5	19,5	23,3	25,6	22,3
> 10 - 20 km [%]	20,2	20,5	14,5	12,3	5,3	12,3	13,4	17,3	13,8
> 20 - 50 km [%]	9,8	6,5	4,7	3,8	1,9	5,0	4,8	9,0	5,7
> 50 km [%]	1,2	7,3	1,1	1,1	0,6	1,6	5,7	8,8	3,5
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,4	7,5	22,1	24,8	45,1	27,2	30,6	14,2	24,6
Rad [%]	5,6	3,0	3,5	3,1	3,0	3,2	4,8	3,7	4,0
MIV-LenkerIn [%]	30,7	52,1	4,6	41,2	22,0	22,3	18,4	28,6	25,0
MIV-MitfahrerIn [%]	2,2	8,4	9,4	8,5	8,1	11,4	15,5	18,2	10,3
Öffentlicher Verkehr [%]	52,0	27,1	60,4	22,3	21,9	35,7	29,3	35,1	35,4
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,0	1,9	0,0	0,1	0,0	0,2	1,3	0,3	0,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,2	100,4	100,6	100,4	100,1	100,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Großstädte (ohne Wien)

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Großstädte (ohne Wien)	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
------------------------------------	---------------------------	-----------------------------	-------------------------	------------------------------------	---------------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **20.317**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>32,4</b>	±0,91	46,8
> 10 - 15 min [%]	<b>18,7</b>	±0,76	39,0
> 15 - 20 min [%]	<b>12,7</b>	±0,65	33,3
> 20 - 30 min [%]	<b>17,4</b>	±0,74	37,9
> 30 - 45 min [%]	<b>8,6</b>	±0,55	28,1
> 45 - 60 min [%]	<b>4,4</b>	±0,40	20,6
> 60 - 90 min [%]	<b>2,8</b>	±0,32	16,4
> 90 - 120 min [%]	<b>1,3</b>	±0,22	11,3
> 120 - 240 min [%]	<b>1,4</b>	±0,23	11,6
> 240 min [%]	<b>0,3</b>	±0,11	5,5

#### Anteil an Wegen je Wegelängenklasse

bis 0,5 km [%]	<b>7,5</b>	±0,51	26,3
> 0,5 - 1 km [%]	<b>8,7</b>	±0,55	28,2
> 1 - 2,5 km [%]	<b>17,2</b>	±0,73	37,7
> 2,5 - 5 km [%]	<b>28,7</b>	±0,88	45,2
> 5 - 10 km [%]	<b>18,0</b>	±0,75	38,4
> 10 - 20 km [%]	<b>10,4</b>	±0,59	30,5
> 20 - 50 km [%]	<b>5,7</b>	±0,45	23,3
> 50 km [%]	<b>3,8</b>	±0,37	19,2

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>23,4</b>	±0,54	27,8
Rad [min]	<b>20,2</b>	±0,58	30,1
MIV-LenkerIn [min]	<b>21,8</b>	±0,51	26,3
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>27,6</b>	±0,75	38,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>39,6</b>	±0,89	45,8
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>36,7</b>	±0,92	47,2

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,7</b>	±0,04	2,1
Rad [km]	<b>4,0</b>	±0,12	5,9
MIV-LenkerIn [km]	<b>14,1</b>	±0,53	27,3
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>20,2</b>	±0,95	48,6
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>14,8</b>	±0,87	44,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>66,9</b>	±5,10	262,5

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
1 bis 0,5 km [%]	<b>31,7</b>	<b>4,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>7,5</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>22,1</b>	<b>14,0</b>	<b>3,9</b>	<b>3,7</b>	<b>4,4</b>	<b>3,3</b>	<b>8,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>27,4</b>	<b>24,2</b>	<b>12,2</b>	<b>13,9</b>	<b>13,9</b>	<b>38,8</b>	<b>17,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>14,3</b>	<b>39,4</b>	<b>27,3</b>	<b>28,9</b>	<b>41,3</b>	<b>17,4</b>	<b>28,7</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>3,8</b>	<b>12,7</b>	<b>24,1</b>	<b>19,7</b>	<b>22,8</b>	<b>16,2</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,6</b>	<b>3,8</b>	<b>17,6</b>	<b>13,6</b>	<b>7,3</b>	<b>14,0</b>	<b>10,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>9,1</b>	<b>11,1</b>	<b>3,5</b>	<b>2,7</b>	<b>5,7</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>4,7</b>	<b>7,8</b>	<b>5,7</b>	<b>6,8</b>	<b>3,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>3,8</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>	<b>6,3</b>	<b>14,7</b>	<b>6,9</b>	<b>6,2</b>	<b>7,1</b>	<b>7,5</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>6,3</b>	<b>4,6</b>	<b>9,3</b>	<b>14,3</b>	<b>14,1</b>	<b>9,4</b>	<b>7,3</b>	<b>5,9</b>	<b>8,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>11,6</b>	<b>10,4</b>	<b>25,4</b>	<b>23,7</b>	<b>23,4</b>	<b>19,0</b>	<b>16,9</b>	<b>12,3</b>	<b>17,2</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>29,2</b>	<b>23,1</b>	<b>34,0</b>	<b>24,3</b>	<b>29,8</b>	<b>30,9</b>	<b>28,7</b>	<b>27,0</b>	<b>28,7</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>24,9</b>	<b>17,3</b>	<b>14,1</b>	<b>15,6</b>	<b>11,7</b>	<b>18,6</b>	<b>19,5</b>	<b>15,5</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>15,8</b>	<b>8,0</b>	<b>4,9</b>	<b>9,6</b>	<b>5,5</b>	<b>7,4</b>	<b>11,5</b>	<b>13,1</b>	<b>10,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>6,0</b>	<b>10,0</b>	<b>3,3</b>	<b>4,9</b>	<b>0,5</b>	<b>4,1</b>	<b>5,5</b>	<b>13,5</b>	<b>5,7</b>
> 50 km [%]	<b>2,3</b>	<b>18,5</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,4</b>	<b>3,8</b>	<b>4,4</b>	<b>5,7</b>	<b>3,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>9,6</b>	<b>13,8</b>	<b>28,3</b>	<b>17,9</b>	<b>26,9</b>	<b>17,3</b>	<b>25,2</b>	<b>16,7</b>	<b>19,4</b>
Rad [%]	<b>16,5</b>	<b>12,6</b>	<b>13,3</b>	<b>5,1</b>	<b>10,2</b>	<b>8,5</b>	<b>14,6</b>	<b>10,8</b>	<b>12,1</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,1</b>	<b>54,0</b>	<b>7,5</b>	<b>63,8</b>	<b>37,5</b>	<b>33,3</b>	<b>28,0</b>	<b>37,1</b>	<b>38,4</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>4,3</b>	<b>7,2</b>	<b>16,1</b>	<b>11,9</b>	<b>12,0</b>	<b>12,3</b>	<b>19,1</b>	<b>25,6</b>	<b>13,9</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,5</b>	<b>11,6</b>	<b>34,6</b>	<b>1,1</b>	<b>13,3</b>	<b>27,2</b>	<b>12,4</b>	<b>9,6</b>	<b>15,7</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>
Gesamt	<b>100,2</b>	<b>100,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,3</b>	<b>100,7</b>	<b>100,8</b>	<b>100,5</b>	<b>100,2</b>	<b>100,5</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

**Zentrale Bezirke**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Zentrale Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
------------------------------------	------------------	------------------------	--------------------	------------------------------------	------------------	------------------------	--------------------

**Berichtete Wege**

<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>56.048</b>		
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	<b>38,4</b>	±0,57	48,6
> 10 - 15 min [%]	<b>16,6</b>	±0,44	37,2
> 15 - 20 min [%]	<b>9,6</b>	±0,35	29,5
> 20 - 30 min [%]	<b>14,6</b>	±0,41	35,4
> 30 - 45 min [%]	<b>8,3</b>	±0,32	27,6
> 45 - 60 min [%]	<b>5,3</b>	±0,26	22,4
> 60 - 90 min [%]	<b>3,9</b>	±0,23	19,4
> 90 - 120 min [%]	<b>1,5</b>	±0,14	12,1
> 120 - 240 min [%]	<b>1,3</b>	±0,13	11,4
> 240 min [%]	<b>0,4</b>	±0,07	6,1

**Anteil an Wegen je Wegelängenklasse**

bis 0,5 km [%]	<b>7,8</b>	±0,31	26,9
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,3</b>	±0,34	29,1
> 1 - 2,5 km [%]	<b>14,8</b>	±0,42	35,5
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,0</b>	±0,46	39,2
> 5 - 10 km [%]	<b>18,0</b>	±0,45	38,5
> 10 - 20 km [%]	<b>14,6</b>	±0,41	35,3
> 20 - 50 km [%]	<b>12,1</b>	±0,38	32,6
> 50 km [%]	<b>4,4</b>	±0,24	20,5

**Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel**

zu Fuß [min]	<b>25,1</b>	±0,39	33,5
Rad [min]	<b>22,3</b>	±0,36	30,6
MIV-LenkerIn [min]	<b>21,5</b>	±0,33	27,9
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>22,3</b>	±0,34	29,4
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>49,2</b>	±0,53	45,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>80,2</b>	±1,71	146,4

**Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel**

zu Fuß [km]	<b>1,7</b>	±0,03	2,3
Rad [km]	<b>4,1</b>	±0,07	6,0
MIV-LenkerIn [km]	<b>15,3</b>	±0,34	28,8
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>16,7</b>	±0,42	35,8
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>22,7</b>	±0,54	46,4
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>91,9</b>	±3,34	284,9

**Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
2 bis 0,5 km [%]	<b>36,3</b>	<b>10,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>0,3</b>	<b>14,4</b>	<b>7,8</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>25,0</b>	<b>20,0</b>	<b>5,0</b>	<b>7,4</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>9,3</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>20,4</b>	<b>29,9</b>	<b>13,5</b>	<b>12,8</b>	<b>5,3</b>	<b>6,8</b>	<b>14,8</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>11,8</b>	<b>21,3</b>	<b>20,8</b>	<b>22,1</b>	<b>13,5</b>	<b>21,6</b>	<b>19,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>5,2</b>	<b>10,2</b>	<b>20,4</b>	<b>20,5</b>	<b>27,3</b>	<b>24,9</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>1,2</b>	<b>5,5</b>	<b>18,6</b>	<b>15,8</b>	<b>20,0</b>	<b>6,8</b>	<b>14,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>2,7</b>	<b>14,1</b>	<b>13,5</b>	<b>24,4</b>	<b>5,7</b>	<b>12,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>5,3</b>	<b>6,0</b>	<b>6,4</b>	<b>16,4</b>	<b>4,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Wegelängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>3,5</b>	<b>5,1</b>	<b>9,0</b>	<b>7,2</b>	<b>12,7</b>	<b>9,0</b>	<b>7,5</b>	<b>8,7</b>	<b>7,8</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>	<b>11,9</b>	<b>11,5</b>	<b>13,3</b>	<b>10,7</b>	<b>9,7</b>	<b>10,0</b>	<b>9,3</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>12,1</b>	<b>7,6</b>	<b>14,5</b>	<b>20,9</b>	<b>20,1</b>	<b>14,8</b>	<b>15,1</b>	<b>11,1</b>	<b>14,8</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>13,4</b>	<b>10,2</b>	<b>15,8</b>	<b>21,7</b>	<b>26,6</b>	<b>18,6</b>	<b>22,1</b>	<b>17,1</b>	<b>19,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>19,9</b>	<b>20,6</b>	<b>21,7</b>	<b>17,4</b>	<b>14,1</b>	<b>21,4</b>	<b>16,2</b>	<b>17,6</b>	<b>18,0</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>21,8</b>	<b>16,4</b>	<b>14,4</b>	<b>11,1</b>	<b>7,6</b>	<b>14,6</b>	<b>13,7</b>	<b>14,6</b>	<b>14,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>20,9</b>	<b>17,8</b>	<b>11,5</b>	<b>7,0</b>	<b>5,2</b>	<b>8,4</b>	<b>9,8</b>	<b>14,5</b>	<b>12,1</b>
> 50 km [%]	<b>4,2</b>	<b>17,4</b>	<b>1,2</b>	<b>3,2</b>	<b>0,4</b>	<b>2,5</b>	<b>5,9</b>	<b>6,4</b>	<b>4,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Hauptverkehrsmittel je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>6,0</b>	<b>4,8</b>	<b>19,9</b>	<b>9,6</b>	<b>17,9</b>	<b>13,0</b>	<b>26,0</b>	<b>15,1</b>	<b>15,2</b>
Rad [%]	<b>7,1</b>	<b>3,6</b>	<b>4,5</b>	<b>2,1</b>	<b>8,8</b>	<b>7,1</b>	<b>11,1</b>	<b>7,8</b>	<b>7,6</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>64,9</b>	<b>69,8</b>	<b>7,2</b>	<b>75,2</b>	<b>51,9</b>	<b>56,6</b>	<b>30,7</b>	<b>43,7</b>	<b>49,2</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,6</b>	<b>7,6</b>	<b>21,4</b>	<b>11,2</b>	<b>17,2</b>	<b>17,7</b>	<b>24,1</b>	<b>27,3</b>	<b>16,7</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,2</b>	<b>10,5</b>	<b>46,9</b>	<b>1,7</b>	<b>4,1</b>	<b>5,1</b>	<b>7,6</b>	<b>6,0</b>	<b>10,9</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,1</b>	<b>3,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>
Gesamt	<b>100,1</b>	<b>100,6</b>	<b>100,1</b>	<b>100,3</b>	<b>100,4</b>	<b>100,5</b>	<b>101,0</b>	<b>100,2</b>	<b>100,5</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

**Periphere Bezirke**

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Periphere Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>88.462</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	41,9	±0,46	49,3
> 10 - 15 min [%]	15,8	±0,34	36,5
> 15 - 20 min [%]	8,7	±0,26	28,2
> 20 - 30 min [%]	13,7	±0,32	34,4
> 30 - 45 min [%]	7,3	±0,24	26,1
> 45 - 60 min [%]	5,0	±0,20	21,9
> 60 - 90 min [%]	4,2	±0,19	20,0
> 90 - 120 min [%]	1,5	±0,11	12,2
> 120 - 240 min [%]	1,5	±0,11	12,0
> 240 min [%]	0,4	±0,06	6,3

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	Periphere Bezirke	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	8,7	±0,26	28,3
> 0,5 - 1 km [%]	8,8	±0,26	28,3
> 1 - 2,5 km [%]	13,6	±0,32	34,2
> 2,5 - 5 km [%]	18,6	±0,36	38,9
> 5 - 10 km [%]	15,9	±0,34	36,6
> 10 - 20 km [%]	15,5	±0,34	36,2
> 20 - 50 km [%]	13,2	±0,32	33,8
> 50 km [%]	5,7	±0,22	23,2

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	24,4	±0,31	33,1
Rad [min]	20,4	±0,29	30,9
MIV-LenkerIn [min]	21,7	±0,28	30,2
MIV-MitfahrerIn [min]	24,9	±0,34	36,8
Öffentlicher Verkehr [min]	55,2	±0,44	47,0
Sonst. Verkehrsmittel [min]	70,6	±1,24	132,6

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,7	±0,02	2,2
Rad [km]	3,7	±0,06	7,0
MIV-LenkerIn [km]	16,8	±0,30	32,6
MIV-MitfahrerIn [km]	20,3	±0,41	43,9
Öffentlicher Verkehr [km]	31,9	±0,44	47,2
Sonst. Verkehrsmittel [km]	34,6	±1,58	169,3

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
3 bis 0,5 km [%]	39,5	18,2	1,9	2,4	0,3	6,0	8,7
> 0,5 - 1 km [%]	22,1	23,7	5,4	5,5	1,0	6,9	8,8
> 1 - 2,5 km [%]	19,8	23,0	12,5	11,5	6,3	9,9	13,6
> 2,5 - 5 km [%]	13,0	20,1	20,2	20,3	13,3	21,7	18,6
> 5 - 10 km [%]	5,0	8,0	19,1	18,2	16,8	15,6	15,9
> 10 - 20 km [%]	0,5	4,3	19,7	19,8	15,0	14,5	15,5
> 20 - 50 km [%]	0,2	2,1	15,5	15,1	30,1	6,6	13,2
> 50 km [%]	0,0	0,6	5,7	7,4	17,2	18,9	5,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,1	2,6	8,5	5,8	12,6	10,4	9,3	11,1	8,7
> 0,5 - 1 km [%]	6,0	5,4	8,6	9,7	12,0	11,4	8,8	8,3	8,8
> 1 - 2,5 km [%]	8,9	8,2	16,8	17,1	16,8	14,5	16,0	11,7	13,6
> 2,5 - 5 km [%]	14,7	12,4	16,7	20,7	19,4	19,7	22,9	18,7	18,6
> 5 - 10 km [%]	15,5	16,4	13,5	15,5	17,8	16,2	15,2	17,2	15,9
> 10 - 20 km [%]	20,5	19,6	14,1	14,6	12,5	15,6	12,0	15,7	15,5
> 20 - 50 km [%]	21,5	17,6	17,4	11,3	6,9	9,3	10,5	11,2	13,2
> 50 km [%]	6,8	17,8	4,4	5,5	2,0	2,9	5,3	6,2	5,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,1	3,3	17,3	10,7	15,6	16,1	27,5	17,0	15,8
Rad [%]	4,8	0,8	6,0	0,8	7,2	5,2	8,0	4,7	5,5
MIV-LenkerIn [%]	71,4	81,3	12,7	76,0	57,4	56,2	35,3	46,6	54,2
MIV-MitfahrerIn [%]	6,0	6,9	16,0	11,5	17,9	18,6	23,5	28,5	16,8
Öffentlicher Verkehr [%]	9,2	4,1	47,2	0,8	1,7	2,9	4,0	2,9	6,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	3,6	0,7	0,2	0,1	1,0	1,7	0,3	0,9
Gesamt	100,2	100,5	100,4	100,3	100,6	100,4	100,4	100,3	100,4

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Österreich Gesamt - Altersklasse 6 bis 14 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **10.699**

Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	<b>42,1</b>	±1,32	49,4
> 10 - 15 min [%]	<b>17,3</b>	±1,01	37,8
> 15 - 20 min [%]	<b>9,4</b>	±0,78	29,2
> 20 - 30 min [%]	<b>14,9</b>	±0,95	35,6
> 30 - 45 min [%]	<b>8,4</b>	±0,74	27,8
> 45 - 60 min [%]	<b>4,5</b>	±0,55	20,7
> 60 - 90 min [%]	<b>2,2</b>	±0,39	14,7
> 90 - 120 min [%]	<b>0,6</b>	±0,20	7,4
> 120 - 240 min [%]	<b>0,6</b>	±0,21	7,9
> 240 min [%]	<b>0,0</b>	±0,06	2,2

Anteil an Wegen je Wegelängensklasse			
bis 0,5 km [%]	<b>14,1</b>	±0,93	34,8
> 0,5 - 1 km [%]	<b>13,7</b>	±0,92	34,4
> 1 - 2,5 km [%]	<b>19,6</b>	±1,06	39,7
> 2,5 - 5 km [%]	<b>20,9</b>	±1,09	40,6
> 5 - 10 km [%]	<b>15,9</b>	±0,98	36,5
> 10 - 20 km [%]	<b>10,2</b>	±0,81	30,3
> 20 - 50 km [%]	<b>4,6</b>	±0,56	21,0
> 50 km [%]	<b>1,1</b>	±0,28	10,4

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	<b>14,8</b>	±0,48	17,9
Rad [min]	<b>16,4</b>	±0,55	20,4
MIV-LenkerIn [min]	<b>20,0</b>	±0,00	0,0
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>16,0</b>	±0,52	19,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>31,8</b>	±0,55	20,3
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>40,4</b>	±2,25	84,1

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	<b>1,1</b>	±0,04	1,4
Rad [km]	<b>2,5</b>	±0,07	2,7
MIV-LenkerIn [km]	<b>9,0</b>	±0,00	0,0
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>9,5</b>	±0,59	22,1
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>9,7</b>	±0,35	13,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>7,5</b>	±0,30	11,1

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>42,0</b>	<b>17,6</b>	<b>0,0</b>	<b>3,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,7</b>	<b>14,1</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>30,8</b>	<b>19,6</b>	<b>0,0</b>	<b>8,2</b>	<b>3,1</b>	<b>18,6</b>	<b>13,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>21,1</b>	<b>31,0</b>	<b>0,0</b>	<b>19,6</b>	<b>14,7</b>	<b>9,1</b>	<b>19,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>3,9</b>	<b>23,7</b>	<b>0,0</b>	<b>27,0</b>	<b>27,3</b>	<b>35,3</b>	<b>20,9</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>2,2</b>	<b>6,6</b>	<b>100,0</b>	<b>18,7</b>	<b>27,5</b>	<b>3,0</b>	<b>15,9</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>15,5</b>	<b>15,9</b>	<b>26,7</b>	<b>10,2</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5,4</b>	<b>9,1</b>	<b>5,6</b>	<b>4,6</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>13,0</b>	<b>29,3</b>	<b>16,3</b>	<b>8,4</b>	<b>14,1</b>	<b>20,4</b>	<b>14,1</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>17,1</b>	<b>13,0</b>	<b>13,7</b>	<b>11,6</b>	<b>10,6</b>	<b>13,3</b>	<b>14,8</b>	<b>14,2</b>	<b>13,7</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>65,7</b>	<b>20,8</b>	<b>21,4</b>	<b>17,2</b>	<b>10,4</b>	<b>18,0</b>	<b>18,0</b>	<b>17,1</b>	<b>19,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>19,6</b>	<b>15,5</b>	<b>26,3</b>	<b>32,6</b>	<b>22,7</b>	<b>20,0</b>	<b>20,9</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>4,7</b>	<b>1,2</b>	<b>17,0</b>	<b>13,6</b>	<b>17,7</b>	<b>12,7</b>	<b>16,6</b>	<b>9,7</b>	<b>15,9</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,0</b>	<b>64,1</b>	<b>9,9</b>	<b>10,6</b>	<b>14,0</b>	<b>9,2</b>	<b>8,5</b>	<b>9,3</b>	<b>10,2</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>11,5</b>	<b>0,0</b>	<b>4,9</b>	<b>2,1</b>	<b>4,2</b>	<b>3,8</b>	<b>3,9</b>	<b>5,7</b>	<b>4,6</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>2,0</b>	<b>1,4</b>	<b>3,5</b>	<b>1,1</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>17,3</b>	<b>6,5</b>	<b>26,8</b>	<b>36,9</b>	<b>20,1</b>	<b>19,7</b>	<b>25,8</b>	<b>28,8</b>	<b>26,0</b>
Rad [%]	<b>65,0</b>	<b>6,6</b>	<b>6,2</b>	<b>0,5</b>	<b>8,7</b>	<b>10,3</b>	<b>17,7</b>	<b>16,6</b>	<b>9,7</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,4</b>	<b>66,7</b>	<b>21,3</b>	<b>55,3</b>	<b>65,0</b>	<b>60,0</b>	<b>43,9</b>	<b>44,2</b>	<b>33,8</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>12,3</b>	<b>20,1</b>	<b>45,4</b>	<b>7,3</b>	<b>6,2</b>	<b>10,0</b>	<b>12,1</b>	<b>10,1</b>	<b>30,2</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} * (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Altersklasse 15 bis 19 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

Berichtete Wege			
Stichprobe [Wegeanzahl]	8.473		
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	25,2	±1,31	43,4
> 10 - 15 min [%]	13,2	±1,02	33,9
> 15 - 20 min [%]	9,7	±0,89	29,6
> 20 - 30 min [%]	17,2	±1,14	37,7
> 30 - 45 min [%]	13,6	±1,03	34,3
> 45 - 60 min [%]	10,1	±0,91	30,1
> 60 - 90 min [%]	7,9	±0,81	26,9
> 90 - 120 min [%]	1,6	±0,38	12,7
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,31	10,3
> 240 min [%]	0,4	±0,19	6,5

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	15,8	±0,60	19,9
Rad [min]	16,5	±0,50	16,6
MIV-LenkerIn [min]	21,3	±0,62	20,5
MIV-MitfahrerIn [min]	24,3	±0,98	32,4
Öffentlicher Verkehr [min]	47,1	±0,96	31,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	118,7	±5,37	178,4

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	33,7	6,5	0,8	0,6	0,3	0,0	4,7
> 0,5 - 1 km [%]	33,0	20,1	4,2	4,9	1,1	6,6	7,3
> 1 - 2,5 km [%]	18,5	28,6	12,2	11,5	6,1	52,5	11,5
> 2,5 - 5 km [%]	11,6	28,8	21,0	19,1	15,1	4,2	17,3
> 5 - 10 km [%]	3,1	12,9	23,9	25,0	21,5	19,3	20,0
> 10 - 20 km [%]	0,0	3,1	17,0	18,8	19,1	6,5	15,4
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,0	17,1	13,8	30,0	0,5	18,7
> 50 km [%]	0,0	0,0	3,8	6,2	6,8	10,4	5,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	2,1	16,1	3,6	4,2	8,1	3,4	6,4	7,7	4,7
> 0,5 - 1 km [%]	6,5	6,0	4,5	1,7	21,0	7,5	9,5	11,6	7,3
> 1 - 2,5 km [%]	7,9	11,1	8,4	21,8	14,7	21,1	16,8	9,0	11,5
> 2,5 - 5 km [%]	13,1	5,6	16,5	24,7	20,0	15,1	22,6	20,6	17,3
> 5 - 10 km [%]	19,2	13,2	18,6	7,4	13,8	27,3	24,9	21,6	20,0
> 10 - 20 km [%]	21,3	23,1	17,9	16,7	8,0	13,8	9,6	11,5	15,4
> 20 - 50 km [%]	22,3	10,8	26,9	21,4	11,3	10,8	7,6	11,8	18,7
> 50 km [%]	7,6	14,2	3,6	2,2	3,1	1,1	2,7	6,2	5,0
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,4	29,4	9,8	20,1	22,4	9,7	16,6	15,3	11,9
Rad [%]	5,1	0,0	3,1	0,0	7,2	6,8	10,1	2,5	5,2
MIV-LenkerIn [%]	30,9	5,7	9,4	35,9	24,2	24,9	23,9	44,5	21,2
MIV-MitfahrerIn [%]	21,6	34,2	9,9	37,6	31,9	29,7	23,5	20,4	19,3
Öffentlicher Verkehr [%]	36,1	8,7	67,8	6,3	14,2	23,9	24,9	17,2	41,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,9	22,0	0,0	0,0	0,1	5,0	1,0	0,1	1,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} * (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Österreich Gesamt - Altersklasse 20 bis 24 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **7.985**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>26,8</b>	±1,37	44,3
> 10 - 15 min [%]	<b>17,0</b>	±1,17	37,6
> 15 - 20 min [%]	<b>10,5</b>	±0,95	30,7
> 20 - 30 min [%]	<b>20,3</b>	±1,25	40,2
> 30 - 45 min [%]	<b>10,4</b>	±0,95	30,6
> 45 - 60 min [%]	<b>6,2</b>	±0,75	24,2
> 60 - 90 min [%]	<b>6,1</b>	±0,74	24,0
> 90 - 120 min [%]	<b>1,6</b>	±0,39	12,6
> 120 - 240 min [%]	<b>0,8</b>	±0,27	8,7
> 240 min [%]	<b>0,2</b>	±0,15	4,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>21,7</b>	±1,00	32,3
Rad [min]	<b>17,8</b>	±0,46	14,8
MIV-LenkerIn [min]	<b>23,5</b>	±0,73	23,6
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>28,1</b>	±0,89	28,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>45,3</b>	±1,00	32,3
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>34,5</b>	±0,98	31,7

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrs- mittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>41,5</b>	<b>2,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,6</b>	<b>1,7</b>	<b>5,6</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>20,9</b>	<b>14,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,0</b>	<b>1,6</b>	<b>3,4</b>	<b>5,2</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>18,7</b>	<b>39,7</b>	<b>5,4</b>	<b>8,6</b>	<b>10,6</b>	<b>4,6</b>	<b>9,5</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>13,3</b>	<b>24,3</b>	<b>20,4</b>	<b>19,5</b>	<b>18,4</b>	<b>16,5</b>	<b>19,2</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>4,6</b>	<b>12,7</b>	<b>19,2</b>	<b>20,0</b>	<b>30,9</b>	<b>21,8</b>	<b>20,1</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,8</b>	<b>6,5</b>	<b>27,0</b>	<b>19,6</b>	<b>21,3</b>	<b>47,3</b>	<b>21,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>19,1</b>	<b>18,5</b>	<b>10,8</b>	<b>2,3</b>	<b>14,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5,1</b>	<b>8,0</b>	<b>5,8</b>	<b>2,5</b>	<b>4,7</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>2,5</b>	<b>3,1</b>	<b>1,4</b>	<b>7,1</b>	<b>25,0</b>	<b>3,3</b>	<b>5,8</b>	<b>4,6</b>	<b>5,6</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>3,0</b>	<b>6,7</b>	<b>3,0</b>	<b>5,7</b>	<b>12,6</b>	<b>6,6</b>	<b>8,0</b>	<b>4,3</b>	<b>5,2</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>6,0</b>	<b>5,2</b>	<b>5,5</b>	<b>8,2</b>	<b>14,4</b>	<b>19,4</b>	<b>15,8</b>	<b>9,7</b>	<b>9,5</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>15,0</b>	<b>15,6</b>	<b>20,6</b>	<b>27,8</b>	<b>15,3</b>	<b>17,9</b>	<b>27,7</b>	<b>29,3</b>	<b>19,2</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>23,8</b>	<b>29,4</b>	<b>20,5</b>	<b>17,4</b>	<b>14,4</b>	<b>14,7</b>	<b>15,0</b>	<b>19,6</b>	<b>20,1</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>26,1</b>	<b>14,3</b>	<b>24,9</b>	<b>13,0</b>	<b>8,9</b>	<b>23,0</b>	<b>19,0</b>	<b>19,0</b>	<b>21,6</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>17,9</b>	<b>14,3</b>	<b>16,6</b>	<b>16,2</b>	<b>9,2</b>	<b>12,9</b>	<b>6,7</b>	<b>10,6</b>	<b>14,1</b>
> 50 km [%]	<b>5,7</b>	<b>11,4</b>	<b>7,6</b>	<b>4,6</b>	<b>0,3</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,7</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>4,5</b>	<b>5,3</b>	<b>4,3</b>	<b>6,4</b>	<b>36,0</b>	<b>12,2</b>	<b>23,3</b>	<b>10,0</b>	<b>11,7</b>
Rad [%]	<b>1,6</b>	<b>3,1</b>	<b>10,9</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>	<b>4,7</b>	<b>6,8</b>	<b>2,1</b>	<b>3,6</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>67,5</b>	<b>48,1</b>	<b>40,6</b>	<b>75,1</b>	<b>37,1</b>	<b>49,6</b>	<b>39,0</b>	<b>53,0</b>	<b>54,6</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>3,3</b>	<b>10,1</b>	<b>1,6</b>	<b>14,1</b>	<b>14,5</b>	<b>11,3</b>	<b>9,8</b>	<b>13,7</b>	<b>7,0</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>23,0</b>	<b>29,9</b>	<b>40,2</b>	<b>2,3</b>	<b>10,7</b>	<b>22,1</b>	<b>19,9</b>	<b>21,2</b>	<b>22,5</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,1</b>	<b>3,5</b>	<b>2,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Österreich Gesamt - Altersklasse 25 bis 34 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **16.118**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>35,0</b>	±1,04	47,7
> 10 - 15 min [%]	<b>15,2</b>	±0,78	35,9
> 15 - 20 min [%]	<b>9,7</b>	±0,65	29,6
> 20 - 30 min [%]	<b>16,7</b>	±0,81	37,3
> 30 - 45 min [%]	<b>11,6</b>	±0,70	32,1
> 45 - 60 min [%]	<b>5,9</b>	±0,51	23,5
> 60 - 90 min [%]	<b>3,5</b>	±0,40	18,3
> 90 - 120 min [%]	<b>0,8</b>	±0,20	9,0
> 120 - 240 min [%]	<b>1,3</b>	±0,25	11,2
> 240 min [%]	<b>0,4</b>	±0,13	6,1

#### Anteil an Wegen je Wegelängenskategorie

bis 0,5 km [%]	<b>9,0</b>	±0,63	28,6
> 0,5 - 1 km [%]	<b>6,2</b>	±0,53	24,1
> 1 - 2,5 km [%]	<b>14,0</b>	±0,76	34,7
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,0</b>	±0,86	39,2
> 5 - 10 km [%]	<b>18,6</b>	±0,85	38,9
> 10 - 20 km [%]	<b>14,4</b>	±0,77	35,1
> 20 - 50 km [%]	<b>14,4</b>	±0,77	35,1
> 50 km [%]	<b>4,4</b>	±0,45	20,6

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>18,3</b>	±0,51	23,3
Rad [min]	<b>18,8</b>	±0,50	23,0
MIV-LenkerIn [min]	<b>22,9</b>	±0,64	29,1
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>25,4</b>	±0,82	37,5
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>44,4</b>	±0,91	41,7
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>155,1</b>	±6,21	284,6

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,4</b>	±0,04	2,0
Rad [km]	<b>3,8</b>	±0,10	4,4
MIV-LenkerIn [km]	<b>16,8</b>	±0,58	26,4
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>20,4</b>	±1,07	49,0
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>19,7</b>	±1,18	53,8
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>52,1</b>	±7,70	352,6

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>47,1</b>	<b>5,6</b>	<b>0,9</b>	<b>3,5</b>	<b>0,9</b>	<b>12,8</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>20,0</b>	<b>14,3</b>	<b>3,4</b>	<b>2,4</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>6,2</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>19,6</b>	<b>31,4</b>	<b>11,9</b>	<b>18,1</b>	<b>9,6</b>	<b>13,5</b>	<b>14,0</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,4</b>	<b>33,8</b>	<b>18,4</b>	<b>21,1</b>	<b>23,9</b>	<b>27,1</b>	<b>19,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>2,2</b>	<b>10,3</b>	<b>21,5</b>	<b>19,6</b>	<b>26,3</b>	<b>16,4</b>	<b>18,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,6</b>	<b>3,3</b>	<b>18,1</b>	<b>12,8</b>	<b>19,7</b>	<b>5,0</b>	<b>14,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>1,3</b>	<b>20,9</b>	<b>14,8</b>	<b>11,3</b>	<b>6,9</b>	<b>14,4</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,9</b>	<b>7,6</b>	<b>6,6</b>	<b>18,1</b>	<b>4,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>4,9</b>	<b>1,9</b>	<b>8,4</b>	<b>12,1</b>	<b>19,4</b>	<b>8,2</b>	<b>14,0</b>	<b>9,8</b>	<b>9,0</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>3,1</b>	<b>2,6</b>	<b>5,1</b>	<b>13,3</b>	<b>13,0</b>	<b>8,1</b>	<b>5,9</b>	<b>5,1</b>	<b>6,2</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>10,6</b>	<b>8,6</b>	<b>17,0</b>	<b>22,5</b>	<b>19,2</b>	<b>13,1</b>	<b>20,4</b>	<b>9,6</b>	<b>14,0</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>13,8</b>	<b>14,6</b>	<b>28,5</b>	<b>22,9</b>	<b>22,2</b>	<b>24,2</b>	<b>23,1</b>	<b>21,2</b>	<b>19,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>21,7</b>	<b>19,9</b>	<b>20,0</b>	<b>15,9</b>	<b>13,7</b>	<b>20,3</b>	<b>12,4</b>	<b>19,9</b>	<b>18,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>18,3</b>	<b>20,9</b>	<b>11,7</b>	<b>6,5</b>	<b>6,7</b>	<b>14,8</b>	<b>14,4</b>	<b>12,4</b>	<b>14,4</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>22,3</b>	<b>14,5</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>5,4</b>	<b>9,3</b>	<b>7,9</b>	<b>17,6</b>	<b>14,4</b>
> 50 km [%]	<b>5,2</b>	<b>17,0</b>	<b>3,9</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>7,5</b>	<b>3,9</b>	<b>16,5</b>	<b>22,4</b>	<b>30,3</b>	<b>17,7</b>	<b>35,2</b>	<b>15,2</b>	<b>16,5</b>
Rad [%]	<b>4,4</b>	<b>1,6</b>	<b>7,8</b>	<b>1,8</b>	<b>4,8</b>	<b>3,0</b>	<b>6,8</b>	<b>4,0</b>	<b>4,2</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>59,6</b>	<b>68,5</b>	<b>30,4</b>	<b>62,0</b>	<b>49,2</b>	<b>51,5</b>	<b>33,8</b>	<b>51,4</b>	<b>53,8</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,0</b>	<b>9,1</b>	<b>0,9</b>	<b>4,0</b>	<b>6,6</b>	<b>9,9</b>	<b>10,8</b>	<b>13,5</b>	<b>7,3</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>22,9</b>	<b>14,4</b>	<b>44,5</b>	<b>9,7</b>	<b>9,1</b>	<b>17,5</b>	<b>12,8</b>	<b>15,4</b>	<b>17,5</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	<b>2,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Österreich Gesamt - Altersklasse 35 bis 44 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **22.037**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>40,5</b>	±0,92	49,1
> 10 - 15 min [%]	<b>16,6</b>	±0,69	37,2
> 15 - 20 min [%]	<b>9,5</b>	±0,55	29,3
> 20 - 30 min [%]	<b>13,6</b>	±0,64	34,3
> 30 - 45 min [%]	<b>8,9</b>	±0,53	28,5
> 45 - 60 min [%]	<b>5,1</b>	±0,41	22,0
> 60 - 90 min [%]	<b>3,3</b>	±0,33	17,7
> 90 - 120 min [%]	<b>0,9</b>	±0,18	9,4
> 120 - 240 min [%]	<b>1,2</b>	±0,20	10,7
> 240 min [%]	<b>0,4</b>	±0,12	6,7

#### Anteil an Wegen je Wegelängenskategorie

bis 0,5 km [%]	<b>7,3</b>	±0,49	26,0
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,5</b>	±0,55	29,3
> 1 - 2,5 km [%]	<b>13,6</b>	±0,64	34,3
> 2,5 - 5 km [%]	<b>20,6</b>	±0,76	40,5
> 5 - 10 km [%]	<b>17,9</b>	±0,72	38,4
> 10 - 20 km [%]	<b>14,7</b>	±0,66	35,4
> 20 - 50 km [%]	<b>11,4</b>	±0,59	31,8
> 50 km [%]	<b>5,0</b>	±0,41	21,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>17,3</b>	±0,40	21,5
Rad [min]	<b>15,9</b>	±0,33	17,5
MIV-LenkerIn [min]	<b>22,0</b>	±0,58	31,0
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>24,0</b>	±0,55	29,6
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>45,8</b>	±0,70	37,3
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>89,0</b>	±2,46	131,6

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,3</b>	±0,03	1,7
Rad [km]	<b>3,4</b>	±0,08	4,4
MIV-LenkerIn [km]	<b>16,1</b>	±0,56	29,8
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>19,2</b>	±0,72	38,4
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>20,9</b>	±0,85	45,6
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>99,4</b>	±5,80	310,6

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>36,6</b>	<b>12,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>0,6</b>	<b>2,0</b>	<b>7,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>30,1</b>	<b>17,4</b>	<b>5,6</b>	<b>8,3</b>	<b>1,3</b>	<b>0,5</b>	<b>9,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>20,9</b>	<b>24,2</b>	<b>11,6</b>	<b>12,2</b>	<b>10,0</b>	<b>28,6</b>	<b>13,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,1</b>	<b>30,4</b>	<b>22,8</b>	<b>16,8</b>	<b>19,4</b>	<b>3,9</b>	<b>20,6</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>1,6</b>	<b>9,7</b>	<b>20,0</b>	<b>22,6</b>	<b>29,1</b>	<b>30,9</b>	<b>17,9</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,7</b>	<b>5,1</b>	<b>19,0</b>	<b>14,2</b>	<b>14,5</b>	<b>5,1</b>	<b>14,7</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>13,2</b>	<b>17,3</b>	<b>18,5</b>	<b>7,1</b>	<b>11,4</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>6,0</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>	<b>21,9</b>	<b>5,0</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>4,3</b>	<b>2,2</b>	<b>8,3</b>	<b>10,2</b>	<b>12,0</b>	<b>6,7</b>	<b>5,3</b>	<b>20,0</b>	<b>7,3</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>5,6</b>	<b>6,4</b>	<b>10,2</b>	<b>14,8</b>	<b>16,1</b>	<b>10,9</b>	<b>9,6</b>	<b>9,0</b>	<b>9,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>9,6</b>	<b>6,8</b>	<b>25,3</b>	<b>21,8</b>	<b>17,4</b>	<b>13,0</b>	<b>17,9</b>	<b>11,6</b>	<b>13,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>18,9</b>	<b>15,9</b>	<b>15,0</b>	<b>23,0</b>	<b>21,8</b>	<b>23,1</b>	<b>27,6</b>	<b>14,1</b>	<b>20,6</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>18,7</b>	<b>17,1</b>	<b>21,7</b>	<b>13,9</b>	<b>15,8</b>	<b>22,6</b>	<b>18,7</b>	<b>19,7</b>	<b>17,9</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>20,2</b>	<b>13,4</b>	<b>9,0</b>	<b>9,1</b>	<b>10,8</b>	<b>14,6</b>	<b>10,8</b>	<b>12,8</b>	<b>14,7</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>17,9</b>	<b>16,1</b>	<b>6,3</b>	<b>5,4</b>	<b>5,0</b>	<b>6,5</b>	<b>6,7</b>	<b>8,7</b>	<b>11,4</b>
> 50 km [%]	<b>4,8</b>	<b>22,1</b>	<b>4,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,1</b>	<b>2,6</b>	<b>3,4</b>	<b>4,1</b>	<b>5,0</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>6,7</b>	<b>4,2</b>	<b>24,4</b>	<b>17,9</b>	<b>23,2</b>	<b>15,3</b>	<b>25,3</b>	<b>26,1</b>	<b>14,5</b>
Rad [%]	<b>7,3</b>	<b>3,5</b>	<b>6,8</b>	<b>3,2</b>	<b>6,3</b>	<b>3,1</b>	<b>10,1</b>	<b>4,9</b>	<b>6,0</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>64,6</b>	<b>79,6</b>	<b>40,2</b>	<b>69,1</b>	<b>58,0</b>	<b>62,1</b>	<b>41,5</b>	<b>54,7</b>	<b>61,7</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>4,2</b>	<b>3,5</b>	<b>2,3</b>	<b>5,4</b>	<b>6,6</b>	<b>6,8</b>	<b>11,4</b>	<b>7,8</b>	<b>5,9</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>16,8</b>	<b>7,8</b>	<b>26,2</b>	<b>4,2</b>	<b>5,9</b>	<b>12,4</b>	<b>11,2</b>	<b>6,4</b>	<b>11,5</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,4</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Altersklasse 45 bis 54 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>31.542</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie</b>			
bis 10 min [%]	37,8	±0,76	48,5
> 10 - 15 min [%]	15,6	±0,57	36,3
> 15 - 20 min [%]	11,0	±0,49	31,3
> 20 - 30 min [%]	15,5	±0,57	36,2
> 30 - 45 min [%]	9,0	±0,45	28,7
> 45 - 60 min [%]	4,8	±0,33	21,4
> 60 - 90 min [%]	3,5	±0,29	18,4
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,18	11,5
> 120 - 240 min [%]	1,0	±0,16	10,1
> 240 min [%]	0,3	±0,09	5,8

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenkategorie</b>			
bis 0,5 km [%]	7,8	±0,42	26,8
> 0,5 - 1 km [%]	9,1	±0,45	28,8
> 1 - 2,5 km [%]	12,8	±0,52	33,4
> 2,5 - 5 km [%]	19,7	±0,62	39,8
> 5 - 10 km [%]	18,5	±0,61	38,9
> 10 - 20 km [%]	16,5	±0,58	37,1
> 20 - 50 km [%]	10,9	±0,49	31,2
> 50 km [%]	4,7	±0,33	21,1

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	19,9	±0,44	28,4
Rad [min]	17,8	±0,39	25,0
MIV-LenkerIn [min]	22,1	±0,48	30,7
MIV-MitfahrerIn [min]	28,8	±0,64	41,1
Öffentlicher Verkehr [min]	45,1	±0,60	38,6
Sonst. Verkehrsmittel [min]	55,4	±1,28	82,3

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,5	±0,03	2,2
Rad [km]	3,5	±0,08	5,3
MIV-LenkerIn [km]	15,6	±0,48	31,1
MIV-MitfahrerIn [km]	21,8	±0,68	43,5
Öffentlicher Verkehr [km]	19,8	±0,61	38,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	58,3	±3,16	202,2

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	41,5	7,9	2,0	1,9	0,8	15,5	7,8
> 0,5 - 1 km [%]	27,2	27,2	5,1	3,4	1,2	2,1	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	17,1	20,5	12,6	7,0	8,0	6,0	12,8
> 2,5 - 5 km [%]	8,9	29,8	19,6	26,8	21,3	17,7	19,7
> 5 - 10 km [%]	4,1	10,3	21,4	15,8	29,2	13,5	18,5
> 10 - 20 km [%]	1,1	2,7	21,5	20,3	15,5	10,7	16,5
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,6	12,7	16,5	16,1	18,9	10,9
> 50 km [%]	0,0	0,1	5,1	8,3	8,1	15,5	4,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	5,7	5,9	16,3	4,1	16,5	8,8	6,5	6,5	7,8
> 0,5 - 1 km [%]	7,5	4,0	3,7	12,0	12,5	11,1	10,4	9,4	9,1
> 1 - 2,5 km [%]	9,9	10,4	7,9	17,9	16,6	15,6	15,4	9,7	12,8
> 2,5 - 5 km [%]	19,3	14,6	16,5	19,9	22,3	20,0	21,0	20,2	19,7
> 5 - 10 km [%]	20,1	19,7	13,4	21,2	15,4	17,9	17,5	17,0	18,5
> 10 - 20 km [%]	19,8	18,6	17,3	11,5	12,1	14,7	15,7	14,5	16,5
> 20 - 50 km [%]	14,0	15,6	16,5	7,5	4,1	9,4	9,1	10,7	10,9
> 50 km [%]	3,7	11,4	8,5	5,9	0,4	2,5	4,6	12,0	4,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,5	5,7	21,0	7,8	20,5	14,8	28,1	11,6	13,7
Rad [%]	9,2	3,8	3,0	3,3	8,4	4,7	8,7	4,4	7,2
MIV-LenkerIn [%]	59,5	73,6	37,0	81,1	56,9	56,1	39,4	60,5	59,1
MIV-MitfahrerIn [%]	4,8	5,6	6,3	4,1	9,1	12,4	13,6	16,1	8,2
Öffentlicher Verkehr [%]	16,6	8,2	32,7	3,7	4,9	11,4	9,0	7,2	11,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,3	3,1	0,0	0,0	0,1	0,6	1,2	0,1	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} * (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Altersklasse 55 bis 64 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>22.867</b>		
--------------------------------	---------------	--	--

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	35,6	±0,88	47,9
> 10 - 15 min [%]	17,0	±0,69	37,5
> 15 - 20 min [%]	9,7	±0,54	29,6
> 20 - 30 min [%]	16,1	±0,67	36,8
> 30 - 45 min [%]	9,1	±0,53	28,7
> 45 - 60 min [%]	5,2	±0,41	22,2
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,36	19,8
> 90 - 120 min [%]	1,6	±0,23	12,7
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,21	11,5
> 240 min [%]	0,3	±0,11	5,8

#### Anteil an Wegen je Wegelängensklasse

bis 0,5 km [%]	9,9	±0,55	29,8
> 0,5 - 1 km [%]	8,9	±0,52	28,5
> 1 - 2,5 km [%]	13,0	±0,62	33,7
> 2,5 - 5 km [%]	20,2	±0,74	40,1
> 5 - 10 km [%]	19,6	±0,73	39,7
> 10 - 20 km [%]	13,9	±0,63	34,6
> 20 - 50 km [%]	10,1	±0,55	30,1
> 50 km [%]	4,4	±0,38	20,6

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	24,5	±0,62	33,6
Rad [min]	20,0	±0,47	25,6
MIV-LenkerIn [min]	22,9	±0,58	31,7
MIV-MitfahrerIn [min]	25,2	±0,64	34,8
Öffentlicher Verkehr [min]	44,1	±0,69	37,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	49,4	±1,26	68,7

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	1,6	±0,04	2,2
Rad [km]	3,8	±0,10	5,7
MIV-LenkerIn [km]	16,6	±0,67	36,7
MIV-MitfahrerIn [km]	17,7	±0,76	41,6
Öffentlicher Verkehr [km]	18,1	±0,69	37,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	17,1	±1,94	105,9

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	41,1	11,0	2,6	0,9	1,1	7,0	9,9
> 0,5 - 1 km [%]	20,4	21,7	5,6	3,5	3,3	7,2	8,9
> 1 - 2,5 km [%]	20,8	25,7	10,9	9,0	7,5	9,1	13,0
> 2,5 - 5 km [%]	11,5	22,1	20,9	21,6	24,5	41,1	20,2
> 5 - 10 km [%]	5,5	12,6	23,0	22,0	28,4	24,4	19,6
> 10 - 20 km [%]	0,7	5,3	17,4	23,6	15,6	2,2	13,9
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,3	13,9	14,9	11,1	5,9	10,1
> 50 km [%]	0,0	0,3	5,6	4,6	8,4	3,1	4,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	5,8	4,6	3,5	5,5	17,3	9,2	11,1	8,7	9,9
> 0,5 - 1 km [%]	4,8	7,8	1,8	8,6	11,1	10,4	10,5	10,3	8,9
> 1 - 2,5 km [%]	10,4	9,6	1,9	14,4	15,6	12,4	14,2	14,3	13,0
> 2,5 - 5 km [%]	16,0	17,1	26,6	22,3	22,5	19,9	23,6	19,5	20,2
> 5 - 10 km [%]	21,3	19,0	11,6	29,2	19,2	20,0	17,4	15,8	19,6
> 10 - 20 km [%]	19,4	18,6	36,0	11,6	8,0	16,9	10,1	11,9	13,9
> 20 - 50 km [%]	17,9	12,5	11,8	7,2	4,4	7,7	7,2	12,4	10,1
> 50 km [%]	4,5	10,7	6,8	1,2	1,7	3,5	5,8	7,1	4,4
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	8,8	7,7	3,6	9,8	21,3	15,3	36,0	17,3	17,9
Rad [%]	8,0	1,8	4,2	1,4	8,2	6,9	8,9	10,1	7,4
MIV-LenkerIn [%]	55,8	68,6	47,8	66,3	46,6	49,7	29,8	48,6	49,1
MIV-MitfahrerIn [%]	3,7	7,1	27,0	9,1	12,7	15,1	13,7	15,2	10,9
Öffentlicher Verkehr [%]	23,2	11,1	17,4	13,1	11,0	12,4	9,6	8,9	13,8
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	3,7	0,0	0,3	0,2	0,6	2,0	0,0	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%  
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach wurzel(Anteilswert\*(1-Anteilswert))  
 Konfidenzintervall berechnet mit n/2

### Österreich Gesamt - Altersklasse 65 Jahre und älter

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>25.663</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	38,9	±0,84	48,7
> 10 - 15 min [%]	17,0	±0,65	37,6
> 15 - 20 min [%]	10,4	±0,53	30,5
> 20 - 30 min [%]	14,6	±0,61	35,3
> 30 - 45 min [%]	7,6	±0,46	26,5
> 45 - 60 min [%]	4,9	±0,37	21,5
> 60 - 90 min [%]	4,0	±0,34	19,5
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,19	10,9
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,19	10,8
> 240 min [%]	0,3	±0,09	5,4

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	13,9	±0,60	34,6
> 0,5 - 1 km [%]	11,5	±0,55	31,9
> 1 - 2,5 km [%]	18,1	±0,67	38,5
> 2,5 - 5 km [%]	21,3	±0,71	41,0
> 5 - 10 km [%]	17,1	±0,65	37,6
> 10 - 20 km [%]	9,1	±0,50	28,8
> 20 - 50 km [%]	5,9	±0,41	23,6
> 50 km [%]	3,1	±0,30	17,3

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,4	±0,55	32,0
Rad [min]	21,8	±0,46	26,8
MIV-LenkerIn [min]	20,0	±0,42	24,1
MIV-MitfahrerIn [min]	23,9	±0,61	35,5
Öffentlicher Verkehr [min]	39,3	±0,79	45,8
Sonst. Verkehrsmittel [min]	49,7	±0,64	36,9

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,5	±0,03	1,9
Rad [km]	3,8	±0,11	6,2
MIV-LenkerIn [km]	11,9	±0,42	24,2
MIV-MitfahrerIn [km]	14,6	±0,61	35,0
Öffentlicher Verkehr [km]	13,6	±0,76	44,0
Sonst. Verkehrsmittel [km]	47,9	±1,72	99,2

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	39,7	19,0	3,0	3,9	2,6	2,4	13,9
> 0,5 - 1 km [%]	22,2	19,1	6,0	6,9	7,5	6,4	11,5
> 1 - 2,5 km [%]	21,4	26,3	17,1	12,9	16,3	6,7	18,1
> 2,5 - 5 km [%]	12,3	19,5	25,3	23,6	26,6	17,3	21,3
> 5 - 10 km [%]	3,8	8,1	21,7	25,7	27,0	10,5	17,1
> 10 - 20 km [%]	0,4	5,0	13,9	12,5	10,8	14,6	9,1
> 20 - 50 km [%]	0,1	2,7	9,4	8,9	6,0	1,3	5,9
> 50 km [%]	0,0	0,3	3,6	5,6	3,3	40,9	3,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	10,5	5,9	35,0	7,9	17,8	13,2	11,5	12,6	13,9
> 0,5 - 1 km [%]	5,3	8,3	6,5	5,5	15,5	11,9	8,7	9,8	11,5
> 1 - 2,5 km [%]	22,9	11,7	7,3	17,7	20,7	17,7	16,3	15,8	18,1
> 2,5 - 5 km [%]	22,6	22,5	15,3	19,9	20,4	19,8	26,2	18,0	21,3
> 5 - 10 km [%]	19,2	14,1	18,0	19,4	15,0	16,8	17,9	22,1	17,1
> 10 - 20 km [%]	10,1	15,8	10,2	12,6	6,4	12,0	8,3	9,4	9,1
> 20 - 50 km [%]	4,0	16,3	7,7	10,3	2,9	6,2	7,0	7,7	5,9
> 50 km [%]	5,4	5,6	0,0	6,6	1,3	2,4	4,1	4,6	3,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	11,4	9,4	40,0	13,6	28,1	21,6	33,7	22,9	25,8
Rad [%]	4,5	5,9	1,0	0,9	9,0	7,8	9,9	6,8	8,1
MIV-LenkerIn [%]	67,7	62,1	21,8	67,1	38,4	38,4	30,8	37,2	38,8
MIV-MitfahrerIn [%]	4,6	9,2	14,3	13,9	13,7	16,1	12,8	19,9	14,6
Öffentlicher Verkehr [%]	8,4	11,9	22,7	4,0	10,4	14,9	10,4	12,5	11,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	3,4	1,5	0,2	0,4	0,3	1,3	2,5	0,6	1,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Männer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>71.022</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	34,6	±0,49	47,6
> 10 - 15 min [%]	15,7	±0,38	36,4
> 15 - 20 min [%]	10,1	±0,31	30,1
> 20 - 30 min [%]	16,3	±0,38	36,9
> 30 - 45 min [%]	10,1	±0,31	30,1
> 45 - 60 min [%]	5,8	±0,24	23,4
> 60 - 90 min [%]	4,3	±0,21	20,3
> 90 - 120 min [%]	1,4	±0,12	11,7
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,12	11,1
> 240 min [%]	0,4	±0,07	6,6

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängenklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	7,0	±0,27	25,5
> 0,5 - 1 km [%]	8,4	±0,29	27,7
> 1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,35	33,9
> 2,5 - 5 km [%]	19,6	±0,41	39,7
> 5 - 10 km [%]	18,9	±0,41	39,2
> 10 - 20 km [%]	14,8	±0,37	35,5
> 20 - 50 km [%]	12,7	±0,35	33,3
> 50 km [%]	5,4	±0,23	22,6

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	20,5	±0,29	28,0
Rad [min]	19,1	±0,27	25,7
MIV-LenkerIn [min]	24,4	±0,33	31,7
MIV-MitfahrerIn [min]	22,8	±0,36	34,8
Öffentlicher Verkehr [min]	45,0	±0,41	39,5
Sonst. Verkehrsmittel [min]	87,5	±1,65	158,7

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,5	±0,02	2,1
Rad [km]	3,8	±0,06	5,4
MIV-LenkerIn [km]	18,0	±0,35	34,1
MIV-MitfahrerIn [km]	16,5	±0,42	40,5
Öffentlicher Verkehr [km]	20,1	±0,47	44,8
Sonst. Verkehrsmittel [km]	51,3	±2,19	210,9

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	37,5	10,7	1,3	2,2	0,4	5,7	7,0
> 0,5 - 1 km [%]	28,0	18,4	4,2	6,2	2,0	4,2	8,4
> 1 - 2,5 km [%]	20,0	25,1	10,6	14,9	9,7	15,7	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	9,9	29,7	20,3	22,8	19,3	15,3	19,6
> 5 - 10 km [%]	3,8	9,9	21,4	21,2	27,1	14,8	18,9
> 10 - 20 km [%]	0,7	4,4	18,7	16,0	18,2	10,4	14,8
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,5	16,8	11,4	16,1	8,5	12,7
> 50 km [%]	0,0	0,2	6,6	5,4	7,3	25,4	5,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,5	2,5	9,3	7,6	14,7	7,5	8,2	8,9	7,0
> 0,5 - 1 km [%]	4,7	5,5	11,1	9,0	13,2	10,9	9,9	8,5	8,4
> 1 - 2,5 km [%]	9,0	7,8	15,1	18,1	17,0	16,0	16,9	13,0	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	16,9	15,5	19,5	20,8	22,3	20,6	24,4	19,7	19,6
> 5 - 10 km [%]	19,7	19,0	18,2	20,4	17,1	19,3	18,5	19,2	18,9
> 10 - 20 km [%]	20,1	16,8	13,7	13,1	9,2	14,0	10,5	11,3	14,8
> 20 - 50 km [%]	20,1	16,0	10,4	8,9	5,2	8,3	7,2	12,7	12,7
> 50 km [%]	5,9	17,1	2,7	2,2	1,3	3,5	4,2	6,6	5,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	5,6	4,3	19,3	11,0	22,8	15,9	25,2	15,8	13,9
Rad [%]	7,1	2,5	7,6	3,0	7,0	5,8	12,8	9,0	7,4
MIV-LenkerIn [%]	64,6	75,6	7,8	73,9	56,3	55,9	37,0	50,8	53,7
MIV-MitfahrerIn [%]	4,7	5,4	16,1	6,9	6,8	8,5	12,2	12,4	8,3
Öffentlicher Verkehr [%]	17,3	8,8	48,4	5,0	7,0	12,4	11,3	11,8	15,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,6	3,4	0,7	0,2	0,2	1,5	1,4	0,1	1,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Österreich Gesamt - Frauen

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
----------------------------------	----------------------	-----------------------------	-------------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **74.362**

Anteil an Wegen je Wegedauernklasse			
bis 10 min [%]	<b>38,7</b>	±0,50	48,7
> 10 - 15 min [%]	<b>16,7</b>	±0,38	37,3
> 15 - 20 min [%]	<b>10,0</b>	±0,30	30,0
> 20 - 30 min [%]	<b>15,0</b>	±0,36	35,8
> 30 - 45 min [%]	<b>8,9</b>	±0,29	28,5
> 45 - 60 min [%]	<b>5,0</b>	±0,22	21,9
> 60 - 90 min [%]	<b>3,5</b>	±0,19	18,3
> 90 - 120 min [%]	<b>1,0</b>	±0,10	9,8
> 120 - 240 min [%]	<b>1,0</b>	±0,10	9,8
> 240 min [%]	<b>0,2</b>	±0,05	4,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>20,4</b>	±0,28	27,2
Rad [min]	<b>17,6</b>	±0,20	19,7
MIV-LenkerIn [min]	<b>19,3</b>	±0,26	25,3
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>23,2</b>	±0,32	31,1
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>40,3</b>	±0,34	33,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>39,9</b>	±0,59	58,2

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrs- mittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>43,1</b>	<b>13,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>	<b>1,4</b>	<b>8,2</b>	<b>11,6</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>23,1</b>	<b>22,7</b>	<b>5,8</b>	<b>5,5</b>	<b>2,9</b>	<b>5,7</b>	<b>9,9</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>20,2</b>	<b>27,8</b>	<b>13,9</b>	<b>12,7</b>	<b>11,0</b>	<b>9,6</b>	<b>15,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>10,1</b>	<b>22,0</b>	<b>22,1</b>	<b>23,6</b>	<b>24,8</b>	<b>32,9</b>	<b>20,4</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>3,1</b>	<b>9,8</b>	<b>21,1</b>	<b>21,0</b>	<b>27,4</b>	<b>22,2</b>	<b>17,7</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,5</b>	<b>3,2</b>	<b>19,7</b>	<b>17,0</b>	<b>15,3</b>	<b>13,4</b>	<b>13,5</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>11,7</b>	<b>12,0</b>	<b>12,7</b>	<b>2,9</b>	<b>8,8</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>3,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4,5</b>	<b>5,0</b>	<b>2,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>6,5</b>	<b>7,8</b>	<b>10,3</b>	<b>10,1</b>	<b>18,3</b>	<b>11,2</b>	<b>11,4</b>	<b>13,5</b>	<b>11,6</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>5,9</b>	<b>4,8</b>	<b>8,9</b>	<b>13,3</b>	<b>14,2</b>	<b>10,5</b>	<b>9,4</b>	<b>9,5</b>	<b>9,9</b>
>1 - 2,5 km [%]	<b>10,7</b>	<b>11,9</b>	<b>18,2</b>	<b>20,3</b>	<b>18,2</b>	<b>15,0</b>	<b>16,5</b>	<b>12,1</b>	<b>15,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>16,9</b>	<b>14,8</b>	<b>18,9</b>	<b>22,3</b>	<b>21,0</b>	<b>21,3</b>	<b>24,3</b>	<b>19,5</b>	<b>20,4</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>21,8</b>	<b>18,7</b>	<b>17,2</b>	<b>16,5</b>	<b>15,0</b>	<b>18,4</b>	<b>16,2</b>	<b>17,7</b>	<b>17,7</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>20,2</b>	<b>21,2</b>	<b>12,8</b>	<b>8,3</b>	<b>8,5</b>	<b>14,6</b>	<b>12,3</b>	<b>12,7</b>	<b>13,5</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>14,8</b>	<b>12,0</b>	<b>12,1</b>	<b>5,8</b>	<b>3,9</b>	<b>7,2</b>	<b>6,9</b>	<b>9,6</b>	<b>8,8</b>
> 50 km [%]	<b>3,1</b>	<b>8,7</b>	<b>1,6</b>	<b>3,6</b>	<b>0,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,9</b>	<b>5,4</b>	<b>2,9</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>10,5</b>	<b>9,2</b>	<b>21,7</b>	<b>18,7</b>	<b>26,6</b>	<b>18,4</b>	<b>33,9</b>	<b>21,0</b>	<b>20,9</b>
Rad [%]	<b>5,8</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>	<b>2,0</b>	<b>7,9</b>	<b>6,0</b>	<b>7,2</b>	<b>5,1</b>	<b>5,9</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>53,7</b>	<b>56,3</b>	<b>9,2</b>	<b>62,8</b>	<b>39,0</b>	<b>38,9</b>	<b>23,7</b>	<b>41,0</b>	<b>40,2</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,6</b>	<b>12,3</b>	<b>15,3</b>	<b>9,6</b>	<b>16,8</b>	<b>20,9</b>	<b>20,8</b>	<b>21,6</b>	<b>15,1</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>24,2</b>	<b>15,9</b>	<b>49,9</b>	<b>6,7</b>	<b>9,7</b>	<b>15,5</b>	<b>13,1</b>	<b>11,0</b>	<b>17,5</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



### Österreich Gesamt - SchülerIn/StudentIn/in Lehre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **24.052**

#### Anteil an Wegen je Wegedauerkategorie

bis 10 min [%]	<b>36,6</b>	±0,86	48,2
> 10 - 15 min [%]	<b>16,1</b>	±0,66	36,8
> 15 - 20 min [%]	<b>9,2</b>	±0,52	28,8
> 20 - 30 min [%]	<b>15,9</b>	±0,65	36,5
> 30 - 45 min [%]	<b>10,1</b>	±0,54	30,1
> 45 - 60 min [%]	<b>6,3</b>	±0,43	24,3
> 60 - 90 min [%]	<b>3,8</b>	±0,34	19,2
> 90 - 120 min [%]	<b>1,1</b>	±0,18	10,2
> 120 - 240 min [%]	<b>0,8</b>	±0,16	8,7
> 240 min [%]	<b>0,2</b>	±0,07	4,0

#### Anteil an Wegen je Wegelängenskategorie

bis 0,5 km [%]	<b>11,7</b>	±0,57	32,1
> 0,5 - 1 km [%]	<b>11,9</b>	±0,58	32,3
> 1 - 2,5 km [%]	<b>17,3</b>	±0,68	37,8
> 2,5 - 5 km [%]	<b>19,7</b>	±0,71	39,8
> 5 - 10 km [%]	<b>17,3</b>	±0,68	37,9
> 10 - 20 km [%]	<b>11,7</b>	±0,57	32,1
> 20 - 50 km [%]	<b>8,1</b>	±0,49	27,2
> 50 km [%]	<b>2,3</b>	±0,27	15,0

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>15,5</b>	±0,37	20,8
Rad [min]	<b>17,0</b>	±0,34	19,2
MIV-LenkerIn [min]	<b>20,1</b>	±0,38	21,2
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>17,7</b>	±0,41	22,7
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>37,9</b>	±0,50	27,8
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>52,9</b>	±1,84	103,0

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,2</b>	±0,03	1,6
Rad [km]	<b>2,8</b>	±0,05	2,8
MIV-LenkerIn [km]	<b>12,5</b>	±0,42	23,5
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>11,3</b>	±0,48	26,9
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>13,8</b>	±0,38	21,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>22,4</b>	±1,92	107,4

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>40,8</b>	<b>13,7</b>	<b>1,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>11,7</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>30,8</b>	<b>18,5</b>	<b>3,7</b>	<b>7,5</b>	<b>2,4</b>	<b>15,0</b>	<b>11,9</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>20,6</b>	<b>30,5</b>	<b>12,4</b>	<b>18,1</b>	<b>12,0</b>	<b>7,5</b>	<b>17,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>5,5</b>	<b>25,0</b>	<b>25,2</b>	<b>25,0</b>	<b>22,5</b>	<b>31,2</b>	<b>19,7</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>2,2</b>	<b>10,4</b>	<b>25,2</b>	<b>20,3</b>	<b>25,7</b>	<b>18,0</b>	<b>17,3</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,2</b>	<b>1,7</b>	<b>19,4</b>	<b>16,5</b>	<b>16,9</b>	<b>20,3</b>	<b>11,7</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>10,2</b>	<b>6,8</b>	<b>16,1</b>	<b>4,8</b>	<b>8,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>3,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>3,4</b>	<b>5,8</b>	<b>10,3</b>	<b>24,6</b>	<b>21,7</b>	<b>7,2</b>	<b>11,5</b>	<b>16,5</b>	<b>11,7</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>9,5</b>	<b>9,7</b>	<b>11,3</b>	<b>10,3</b>	<b>12,3</b>	<b>12,4</b>	<b>12,9</b>	<b>14,0</b>	<b>11,9</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>16,6</b>	<b>18,4</b>	<b>18,1</b>	<b>15,9</b>	<b>13,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,8</b>	<b>15,1</b>	<b>17,3</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>11,2</b>	<b>4,7</b>	<b>18,8</b>	<b>19,3</b>	<b>20,6</b>	<b>27,4</b>	<b>22,3</b>	<b>20,8</b>	<b>19,7</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>21,9</b>	<b>5,3</b>	<b>17,5</b>	<b>14,3</b>	<b>16,4</b>	<b>17,2</b>	<b>18,9</b>	<b>13,1</b>	<b>17,3</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>15,8</b>	<b>50,2</b>	<b>12,2</b>	<b>12,0</b>	<b>10,6</b>	<b>9,9</b>	<b>9,7</b>	<b>10,2</b>	<b>11,7</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>13,9</b>	<b>1,9</b>	<b>10,1</b>	<b>2,9</b>	<b>4,1</b>	<b>6,1</b>	<b>5,1</b>	<b>5,9</b>	<b>8,1</b>
> 50 km [%]	<b>7,5</b>	<b>3,9</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>2,4</b>	<b>1,8</b>	<b>4,4</b>	<b>2,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>13,6</b>	<b>12,2</b>	<b>22,1</b>	<b>35,1</b>	<b>28,2</b>	<b>15,9</b>	<b>25,2</b>	<b>25,9</b>	<b>22,9</b>
Rad [%]	<b>13,6</b>	<b>6,9</b>	<b>6,0</b>	<b>0,4</b>	<b>8,6</b>	<b>11,3</b>	<b>16,1</b>	<b>12,2</b>	<b>9,1</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>24,8</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>8,8</b>	<b>7,6</b>	<b>6,5</b>	<b>6,0</b>	<b>11,2</b>	<b>5,6</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>15,1</b>	<b>57,3</b>	<b>18,0</b>	<b>47,8</b>	<b>43,0</b>	<b>46,5</b>	<b>35,1</b>	<b>35,7</b>	<b>27,2</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>32,3</b>	<b>20,8</b>	<b>51,0</b>	<b>7,8</b>	<b>12,6</b>	<b>19,8</b>	<b>17,2</b>	<b>14,9</b>	<b>34,8</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Erwerbstätige Personen

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>73.467</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	35,9	±0,49	48,0
> 10 - 15 min [%]	16,0	±0,37	36,6
> 15 - 20 min [%]	10,4	±0,31	30,6
> 20 - 30 min [%]	16,0	±0,37	36,7
> 30 - 45 min [%]	9,9	±0,30	29,8
> 45 - 60 min [%]	5,3	±0,23	22,4
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,19	19,0
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,12	11,2
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,11	10,6
> 240 min [%]	0,4	±0,06	6,2

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	7,4	±0,27	26,2
> 0,5 - 1 km [%]	7,3	±0,27	25,9
> 1 - 2,5 km [%]	12,4	±0,34	33,0
> 2,5 - 5 km [%]	18,8	±0,40	39,1
> 5 - 10 km [%]	18,6	±0,40	38,9
> 10 - 20 km [%]	16,7	±0,38	37,3
> 20 - 50 km [%]	13,5	±0,35	34,2
> 50 km [%]	5,2	±0,23	22,2

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	18,0	±0,26	25,4
Rad [min]	17,1	±0,23	22,2
MIV-LenkerIn [min]	23,0	±0,31	30,4
MIV-MitfahrerIn [min]	25,7	±0,36	35,2
Öffentlicher Verkehr [min]	47,0	±0,41	40,0
Sonst. Verkehrsmittel [min]	91,3	±1,81	177,1

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,4	±0,02	2,0
Rad [km]	3,5	±0,05	4,9
MIV-LenkerIn [km]	16,8	±0,31	30,5
MIV-MitfahrerIn [km]	20,6	±0,46	45,1
Öffentlicher Verkehr [km]	21,9	±0,48	47,1
Sonst. Verkehrsmittel [km]	59,2	±2,67	260,9

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	46,5	9,2	1,6	2,1	0,5	9,8	7,4
> 0,5 - 1 km [%]	22,5	21,6	4,5	4,4	1,4	3,8	7,3
> 1 - 2,5 km [%]	18,6	24,7	11,0	11,6	8,3	15,8	12,4
> 2,5 - 5 km [%]	8,3	30,0	19,4	21,0	19,4	16,6	18,8
> 5 - 10 km [%]	3,1	9,0	20,7	18,4	27,6	20,4	18,6
> 10 - 20 km [%]	0,9	4,2	20,8	18,4	17,3	6,4	16,7
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,2	16,3	16,6	16,8	11,3	13,5
> 50 km [%]	0,0	0,1	5,6	7,5	8,6	15,9	5,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,8	3,7	8,0	7,1	16,5	8,5	9,2	10,8	7,4
> 0,5 - 1 km [%]	5,3	5,0	3,0	11,2	13,1	9,1	8,2	6,5	7,3
> 1 - 2,5 km [%]	9,7	8,5	6,3	21,0	17,4	14,1	15,9	11,3	12,4
> 2,5 - 5 km [%]	16,6	15,4	21,1	24,2	20,6	19,4	24,5	18,6	18,8
> 5 - 10 km [%]	20,2	18,3	15,3	16,4	16,2	20,4	16,6	17,7	18,6
> 10 - 20 km [%]	20,4	17,7	19,2	10,5	10,2	17,4	13,4	13,6	16,7
> 20 - 50 km [%]	18,3	15,5	21,2	7,3	5,3	8,2	8,3	13,8	13,5
> 50 km [%]	4,8	15,9	5,9	2,2	0,7	2,9	3,9	7,7	5,2
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	7,5	5,3	10,0	10,3	21,3	13,9	24,8	15,7	12,2
Rad [%]	6,6	2,8	6,2	2,8	5,9	3,8	7,4	4,4	5,6
MIV-LenkerIn [%]	61,3	73,1	50,4	76,4	60,0	61,8	43,4	60,7	61,0
MIV-MitfahrerIn [%]	4,7	6,1	5,1	5,3	7,5	9,9	12,4	12,4	7,1
Öffentlicher Verkehr [%]	19,5	9,9	28,3	5,2	5,2	10,0	11,1	6,7	13,5
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6	0,9	0,2	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - PensionistInnen

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl]	34.031						
-------------------------	--------	--	--	--	--	--	--

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	39,0	±0,73	48,8
> 10 - 15 min [%]	17,2	±0,57	37,8
> 15 - 20 min [%]	9,6	±0,44	29,5
> 20 - 30 min [%]	14,7	±0,53	35,4
> 30 - 45 min [%]	7,9	±0,40	26,9
> 45 - 60 min [%]	4,8	±0,32	21,3
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,30	19,8
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,17	11,4
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,16	10,6
> 240 min [%]	0,2	±0,07	4,9

#### Anteil an Wegen je Wegelängensklasse

bis 0,5 km [%]	12,9	±0,50	33,5
> 0,5 - 1 km [%]	12,1	±0,49	32,6
> 1 - 2,5 km [%]	16,7	±0,56	37,3
> 2,5 - 5 km [%]	21,7	±0,62	41,2
> 5 - 10 km [%]	17,8	±0,57	38,2
> 10 - 20 km [%]	9,7	±0,44	29,5
> 20 - 50 km [%]	6,3	±0,36	24,2
> 50 km [%]	3,1	±0,26	17,3

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	25,3	±0,47	31,5
Rad [min]	21,4	±0,40	26,6
MIV-LenkerIn [min]	20,0	±0,38	25,1
MIV-MitfahrerIn [min]	24,8	±0,50	33,5
Öffentlicher Verkehr [min]	38,7	±0,64	42,4
Sonst. Verkehrsmittel [min]	54,1	±0,60	40,1

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	1,6	±0,03	2,1
Rad [km]	3,8	±0,09	6,0
MIV-LenkerIn [km]	12,3	±0,40	26,5
MIV-MitfahrerIn [km]	15,1	±0,45	29,7
Öffentlicher Verkehr [km]	12,9	±0,57	37,9
Sonst. Verkehrsmittel [km]	37,9	±1,33	88,7

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	38,3	17,0	2,7	3,1	2,7	3,0	12,9
> 0,5 - 1 km [%]	24,5	19,9	6,7	6,2	6,8	6,4	12,1
> 1 - 2,5 km [%]	19,7	25,0	15,7	12,6	13,9	5,9	16,7
> 2,5 - 5 km [%]	12,3	20,2	25,6	21,4	28,2	28,5	21,7
> 5 - 10 km [%]	4,6	10,1	22,4	25,3	27,1	10,4	17,8
> 10 - 20 km [%]	0,5	5,3	13,6	14,7	12,2	11,9	9,7
> 20 - 50 km [%]	0,1	2,2	9,5	11,3	5,6	2,7	6,3
> 50 km [%]	0,0	0,3	3,9	5,5	3,4	31,3	3,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	14,0	6,7	22,2	6,2	17,3	11,9	10,7	10,8	12,9
> 0,5 - 1 km [%]	6,8	9,1	4,4	7,8	15,1	12,3	9,5	12,3	12,1
> 1 - 2,5 km [%]	15,4	14,3	6,4	16,0	19,0	15,8	15,3	16,1	16,7
> 2,5 - 5 km [%]	28,2	17,3	27,4	22,5	21,0	19,6	26,0	17,4	21,7
> 5 - 10 km [%]	16,8	18,9	22,9	22,7	16,1	17,5	17,8	20,8	17,8
> 10 - 20 km [%]	12,1	17,0	6,1	11,4	6,9	13,1	8,5	10,1	9,7
> 20 - 50 km [%]	3,6	13,0	4,8	8,7	3,2	7,2	7,2	8,9	6,3
> 50 km [%]	3,0	3,8	5,9	4,7	1,3	2,6	4,9	3,6	3,1
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	13,5	9,8	24,6	12,0	25,7	20,4	33,2	23,1	24,5
Rad [%]	7,9	2,9	2,5	1,0	10,1	7,9	10,4	8,8	8,8
MIV-LenkerIn [%]	55,8	64,8	45,5	65,2	40,1	40,5	30,2	39,1	39,9
MIV-MitfahrerIn [%]	5,1	13,6	11,0	12,2	12,7	15,8	13,0	17,7	13,9
Öffentlicher Verkehr [%]	10,9	7,5	16,2	9,3	11,1	14,4	10,4	10,9	11,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	6,8	1,5	0,1	0,4	0,3	1,1	2,8	0,5	1,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Andere Tätigkeit

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
Stichprobe [Wegeanzahl]	12.254		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,3	±1,20	48,1
> 10 - 15 min [%]	16,4	±0,93	37,0
> 15 - 20 min [%]	10,4	±0,76	30,5
> 20 - 30 min [%]	15,6	±0,91	36,3
> 30 - 45 min [%]	9,4	±0,73	29,2
> 45 - 60 min [%]	5,8	±0,58	23,3
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,49	19,7
> 90 - 120 min [%]	0,5	±0,18	7,3
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,27	10,9
> 240 min [%]	0,3	±0,14	5,6

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	10,4	±0,76	30,5
> 0,5 - 1 km [%]	10,3	±0,76	30,3
> 1 - 2,5 km [%]	16,2	±0,92	36,8
> 2,5 - 5 km [%]	22,4	±1,04	41,7
> 5 - 10 km [%]	18,3	±0,97	38,7
> 10 - 20 km [%]	12,1	±0,82	32,6
> 20 - 50 km [%]	7,7	±0,67	26,6
> 50 km [%]	2,7	±0,41	16,3

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	23,1	±0,74	29,6
Rad [min]	19,8	±0,62	24,8
MIV-LenkerIn [min]	19,3	±0,60	24,2
MIV-MitfahrerIn [min]	25,7	±1,03	41,2
Öffentlicher Verkehr [min]	40,8	±0,80	32,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	56,0	±3,12	124,6

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,6	±0,05	1,8
Rad [km]	3,6	±0,13	5,4
MIV-LenkerIn [km]	12,7	±0,51	20,2
MIV-MitfahrerIn [km]	18,4	±1,21	48,2
Öffentlicher Verkehr [km]	13,6	±0,88	35,2
Sonst. Verkehrsmittel [km]	21,7	±3,07	122,6

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	32,9	9,5	2,9	1,9	0,9	5,3	10,4
> 0,5 - 1 km [%]	24,9	19,3	5,4	4,6	2,1	0,0	10,3
> 1 - 2,5 km [%]	24,6	28,7	13,9	8,5	11,1	27,6	16,2
> 2,5 - 5 km [%]	14,2	29,7	22,1	29,8	27,4	14,2	22,4
> 5 - 10 km [%]	2,9	8,5	23,3	21,4	30,0	21,4	18,3
> 10 - 20 km [%]	0,4	3,1	17,1	16,1	16,4	24,3	12,1
> 20 - 50 km [%]	0,1	0,9	11,4	12,9	9,2	0,7	7,7
> 50 km [%]	0,0	0,3	4,1	4,7	2,9	6,6	2,7
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,8	8,0	6,1	13,0	15,4	7,5	7,9	11,6	10,4
> 0,5 - 1 km [%]	4,0	6,6	4,2	14,6	13,3	10,2	10,4	6,5	10,3
> 1 - 2,5 km [%]	8,9	9,3	17,5	20,4	17,4	17,8	19,5	7,0	16,2
> 2,5 - 5 km [%]	16,5	14,0	23,6	17,0	24,7	24,0	23,7	23,4	22,4
> 5 - 10 km [%]	26,3	32,2	20,3	18,6	14,1	18,7	16,4	21,2	18,3
> 10 - 20 km [%]	21,9	15,4	16,2	7,6	8,4	11,6	14,8	13,1	12,1
> 20 - 50 km [%]	14,7	10,8	8,9	5,7	5,3	8,5	5,4	11,1	7,7
> 50 km [%]	2,9	3,7	3,2	3,1	1,5	1,7	1,8	6,2	2,7
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	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,0	10,0	16,7	26,7	31,5	19,1	45,2	15,1	25,6
Rad [%]	1,3	7,7	3,2	3,0	5,1	4,2	7,5	4,5	4,6
MIV-LenkerIn [%]	41,3	34,1	25,7	57,7	36,6	37,8	19,5	41,9	37,6
MIV-MitfahrerIn [%]	10,3	10,2	1,1	6,6	16,4	15,7	13,7	16,9	13,2
Öffentlicher Verkehr [%]	36,0	31,8	50,5	6,0	10,4	21,7	13,3	21,4	18,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,1	6,2	2,9	0,0	0,0	1,4	0,8	0,1	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - keine Betreuungspflichten

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	------------------------	--------------------

#### Berichtete Wege

Stichprobe [Wegeanzahl] **86.872**

#### Anteil an Wegen je Wegedauernklasse

bis 10 min [%]	<b>35,1</b>	±0,45	47,7
> 10 - 15 min [%]	<b>15,8</b>	±0,34	36,5
> 15 - 20 min [%]	<b>10,6</b>	±0,29	30,7
> 20 - 30 min [%]	<b>16,6</b>	±0,35	37,2
> 30 - 45 min [%]	<b>9,7</b>	±0,28	29,6
> 45 - 60 min [%]	<b>5,6</b>	±0,22	23,0
> 60 - 90 min [%]	<b>4,0</b>	±0,18	19,5
> 90 - 120 min [%]	<b>1,3</b>	±0,10	11,1
> 120 - 240 min [%]	<b>1,1</b>	±0,10	10,3
> 240 min [%]	<b>0,3</b>	±0,05	5,7

#### Anteil an Wegen je Wegelängensklasse

bis 0,5 km [%]	<b>8,9</b>	±0,27	28,5
> 0,5 - 1 km [%]	<b>8,5</b>	±0,26	27,9
> 1 - 2,5 km [%]	<b>14,6</b>	±0,33	35,3
> 2,5 - 5 km [%]	<b>20,0</b>	±0,38	40,0
> 5 - 10 km [%]	<b>18,6</b>	±0,37	38,9
> 10 - 20 km [%]	<b>14,3</b>	±0,33	35,0
> 20 - 50 km [%]	<b>11,1</b>	±0,30	31,4
> 50 km [%]	<b>4,0</b>	±0,19	19,7

#### Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [min]	<b>20,6</b>	±0,25	26,7
Rad [min]	<b>18,6</b>	±0,22	23,4
MIV-LenkerIn [min]	<b>22,5</b>	±0,27	28,7
MIV-MitfahrerIn [min]	<b>22,1</b>	±0,27	28,9
Öffentlicher Verkehr [min]	<b>42,6</b>	±0,35	37,1
Sonst. Verkehrsmittel [min]	<b>57,2</b>	±0,89	94,6

#### Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel

zu Fuß [km]	<b>1,5</b>	±0,02	1,9
Rad [km]	<b>3,4</b>	±0,04	4,7
MIV-LenkerIn [km]	<b>15,8</b>	±0,26	27,9
MIV-MitfahrerIn [km]	<b>15,1</b>	±0,31	33,0
Öffentlicher Verkehr [km]	<b>17,4</b>	±0,37	39,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	<b>47,0</b>	±2,05	217,8

#### Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>39,8</b>	<b>10,8</b>	<b>1,8</b>	<b>2,6</b>	<b>0,9</b>	<b>2,9</b>	<b>8,9</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>24,5</b>	<b>20,4</b>	<b>4,1</b>	<b>5,1</b>	<b>2,5</b>	<b>4,9</b>	<b>8,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>21,8</b>	<b>26,9</b>	<b>12,0</b>	<b>14,3</b>	<b>10,0</b>	<b>16,5</b>	<b>14,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>9,9</b>	<b>26,8</b>	<b>20,6</b>	<b>23,4</b>	<b>22,7</b>	<b>16,5</b>	<b>20,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>3,4</b>	<b>10,2</b>	<b>21,4</b>	<b>21,6</b>	<b>27,3</b>	<b>19,3</b>	<b>18,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>0,6</b>	<b>3,5</b>	<b>19,8</b>	<b>16,6</b>	<b>16,4</b>	<b>12,8</b>	<b>14,3</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>	<b>15,6</b>	<b>11,5</b>	<b>14,1</b>	<b>7,2</b>	<b>11,1</b>
> 50 km [%]	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>4,8</b>	<b>4,9</b>	<b>6,1</b>	<b>19,8</b>	<b>4,0</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Wegelängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>9,7</b>	<b>7,7</b>	<b>16,5</b>	<b>9,9</b>	<b>9,2</b>	<b>12,2</b>	<b>8,9</b>
> 0,5 - 1 km [%]	<b>5,2</b>	<b>4,4</b>	<b>8,8</b>	<b>7,0</b>	<b>13,4</b>	<b>11,1</b>	<b>9,5</b>	<b>8,1</b>	<b>8,5</b>
> 1 - 2,5 km [%]	<b>10,3</b>	<b>9,0</b>	<b>16,0</b>	<b>19,9</b>	<b>18,9</b>	<b>16,4</b>	<b>17,4</b>	<b>12,1</b>	<b>14,6</b>
> 2,5 - 5 km [%]	<b>16,7</b>	<b>15,7</b>	<b>19,4</b>	<b>22,8</b>	<b>22,0</b>	<b>21,0</b>	<b>24,1</b>	<b>19,7</b>	<b>20,0</b>
> 5 - 10 km [%]	<b>21,0</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>17,5</b>	<b>15,6</b>	<b>17,9</b>	<b>17,8</b>	<b>19,3</b>	<b>18,6</b>
> 10 - 20 km [%]	<b>19,9</b>	<b>18,8</b>	<b>13,4</b>	<b>11,3</b>	<b>8,1</b>	<b>14,2</b>	<b>11,6</b>	<b>12,3</b>	<b>14,3</b>
> 20 - 50 km [%]	<b>18,4</b>	<b>14,5</b>	<b>11,3</b>	<b>9,0</b>	<b>4,6</b>	<b>7,0</b>	<b>6,9</b>	<b>10,9</b>	<b>11,1</b>
> 50 km [%]	<b>4,6</b>	<b>14,0</b>	<b>2,3</b>	<b>4,9</b>	<b>0,9</b>	<b>2,5</b>	<b>3,5</b>	<b>5,4</b>	<b>4,0</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### Hauptverkehrsmittel je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	<b>7,0</b>	<b>5,9</b>	<b>19,3</b>	<b>11,4</b>	<b>25,6</b>	<b>17,7</b>	<b>29,6</b>	<b>18,8</b>	<b>17,1</b>
Rad [%]	<b>6,9</b>	<b>3,3</b>	<b>5,6</b>	<b>1,0</b>	<b>7,5</b>	<b>6,4</b>	<b>9,7</b>	<b>7,2</b>	<b>6,8</b>
MIV-LenkerIn [%]	<b>59,1</b>	<b>68,1</b>	<b>7,9</b>	<b>68,8</b>	<b>43,3</b>	<b>43,2</b>	<b>29,7</b>	<b>43,3</b>	<b>44,4</b>
MIV-MitfahrerIn [%]	<b>5,7</b>	<b>8,2</b>	<b>15,2</b>	<b>13,3</b>	<b>14,1</b>	<b>17,1</b>	<b>16,4</b>	<b>17,9</b>	<b>12,5</b>
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>20,6</b>	<b>11,5</b>	<b>51,7</b>	<b>5,5</b>	<b>9,4</b>	<b>14,6</b>	<b>13,2</b>	<b>12,7</b>	<b>18,4</b>
Sonstige Verkehrsmittel [%]	<b>0,6</b>	<b>3,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>
Gesamt	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

### Österreich Gesamt - Betreuungspflichten

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>			
<b>Stichprobe [Wegeanzahl]</b>	<b>50.040</b>		
<b>Anteil an Wegen je Wegedauernklasse</b>			
bis 10 min [%]	39,4	±0,61	48,9
> 10 - 15 min [%]	16,8	±0,46	37,4
> 15 - 20 min [%]	9,0	±0,36	28,7
> 20 - 30 min [%]	13,8	±0,43	34,5
> 30 - 45 min [%]	9,4	±0,36	29,2
> 45 - 60 min [%]	5,1	±0,27	21,9
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,24	19,2
> 90 - 120 min [%]	1,1	±0,13	10,6
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,13	10,9
> 240 min [%]	0,4	±0,07	5,9

Mobilitätsindikator (Werktag)	Österreich Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Anteil an Wegen je Wegelängensklasse</b>			
bis 0,5 km [%]	9,8	±0,37	29,8
> 0,5 - 1 km [%]	9,9	±0,37	29,8
> 1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,42	33,9
> 2,5 - 5 km [%]	20,4	±0,50	40,3
> 5 - 10 km [%]	18,2	±0,48	38,6
> 10 - 20 km [%]	14,0	±0,43	34,7
> 20 - 50 km [%]	10,0	±0,37	30,0
> 50 km [%]	4,6	±0,26	20,9

<b>Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	20,6	±0,37	29,9
Rad [min]	18,8	±0,29	23,4
MIV-LenkerIn [min]	21,5	±0,37	29,7
MIV-MitfahrerIn [min]	27,7	±0,53	43,0
Öffentlicher Verkehr [min]	44,4	±0,46	36,9
Sonst. Verkehrsmittel [min]	119,7	±2,66	214,8

<b>Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [km]	1,4	±0,03	2,1
Rad [km]	3,8	±0,07	5,5
MIV-LenkerIn [km]	15,3	±0,37	30,1
MIV-MitfahrerIn [km]	21,0	±0,60	48,2
Öffentlicher Verkehr [km]	18,3	±0,48	38,7
Sonst. Verkehrsmittel [km]	40,5	±1,57	126,6

<b>Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel	Gesamt
bis 0,5 km [%]	43,2	14,5	1,9	1,3	0,7	17,8	9,8
> 0,5 - 1 km [%]	25,0	19,3	6,4	6,1	2,5	3,5	9,9
> 1 - 2,5 km [%]	17,3	22,2	12,1	10,3	10,3	5,9	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	10,4	26,8	22,2	23,1	20,6	34,4	20,4
> 5 - 10 km [%]	3,4	10,4	21,2	19,4	29,1	11,5	18,2
> 10 - 20 km [%]	0,7	5,1	17,9	18,5	16,6	3,9	14,0
> 20 - 50 km [%]	0,1	1,5	12,5	13,8	14,6	5,4	10,0
> 50 km [%]	0,0	0,2	5,7	7,5	5,6	17,5	4,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Wegelängenverteilung je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
bis 0,5 km [%]	6,6	3,7	6,3	9,9	17,7	9,1	10,3	8,7	9,8
> 0,5 - 1 km [%]	5,4	6,5	3,7	14,7	14,4	10,2	9,0	10,6	9,9
> 1 - 2,5 km [%]	8,5	8,8	13,5	19,0	15,6	13,7	15,3	12,7	13,2
> 2,5 - 5 km [%]	17,8	14,6	22,7	21,4	21,2	20,7	25,8	18,8	20,4
> 5 - 10 km [%]	20,4	18,8	18,8	18,4	16,2	20,4	15,6	17,2	18,2
> 10 - 20 km [%]	19,9	17,1	15,2	9,2	9,4	14,6	12,1	13,1	14,0
> 20 - 50 km [%]	16,2	14,9	15,6	5,5	4,0	8,7	7,9	11,7	10,0
> 50 km [%]	5,3	15,5	4,2	2,1	1,4	2,6	4,1	7,1	4,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck</b>									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen / Begleitung v. Personen	Einkauf	private Erledigung	sonstige Freizeit	privater Besuch	Gesamt
zu Fuß [%]	9,2	5,5	15,9	18,4	24,1	17,0	30,8	17,3	17,6
Rad [%]	6,1	2,7	6,2	3,3	7,6	4,7	9,2	5,4	5,9
MIV-LenkerIn [%]	62,1	73,0	32,9	66,1	50,8	54,5	34,7	52,2	55,3
MIV-MitfahrerIn [%]	3,4	5,7	5,9	5,3	9,9	9,6	13,8	15,3	8,3
Öffentlicher Verkehr [%]	19,0	10,3	39,1	6,7	7,6	13,7	10,2	9,3	12,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	2,7	0,0	0,2	0,0	0,4	1,3	0,5	0,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach  $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## **Anhang C - Teil 4**

### **Verkehrsleistungen**



<b>Österreich Gesamt</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>145.384</b>	<b>28.528</b>	<b>22.692</b>	<b>196.604</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	7.976.261	7.976.261	7.976.261	7.976.261
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	22.090	19.851	14.885	20.549
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	284,5	297,4	277,6	285,2
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	9.350	8.714	7.658	8.973
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,9	0,9	0,4	0,8
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,53	6,25	6,59	5,81
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,03	4,94	5,61	5,12
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	161,3	139,1	113,4	150,0
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	41,8	93,7	102,1	59,4
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	63,2	45,9	38,6	56,5
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	6,8	6,7	10,8	7,4
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>				
zu Fuß [%]	1,9	2,1	2,4	2,0
Rad [%]	1,8	1,7	2,0	1,8
MIV-LenkerIn [%]	56,9	46,9	40,9	52,7
MIV-MitfahrerIn [%]	14,8	31,6	36,8	20,9
Öffentlicher Verkehr [%]	22,3	15,5	13,9	19,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,4	2,3	3,9	2,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>				
zu Fuß [%]	±0,10	±0,24	±0,28	±0,09
Rad [%]	±0,10	±0,21	±0,26	±0,08
MIV-LenkerIn [%]	±0,36	±0,82	±0,90	±0,31
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,26	±0,76	±0,89	±0,25
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,30	±0,59	±0,64	±0,25
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,11	±0,24	±0,36	±0,10

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Wien</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>24.599</b>	<b>4.252</b>	<b>2.926</b>	<b>31.777</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.634.339	1.634.339	1.634.339	1.634.339
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	4.657	3.895	2.904	4.251
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	45,9	60,7	56,6	49,8
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	2.185	1.941	1.780	2.081
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,1	0,3	0,1	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,38	1,46	1,48	1,40
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,63	0,76	0,93	0,70
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	16,9	18,4	20,5	17,7
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,6	14,7	13,9	8,3
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	19,9	21,1	15,5	19,3
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,4	4,0	4,2	2,2
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>				
zu Fuß [%]	3,0	2,4	2,6	2,8
Rad [%]	1,4	1,3	1,6	1,4
MIV-LenkerIn [%]	36,9	30,5	36,2	35,6
MIV-MitfahrerIn [%]	12,3	24,3	24,6	16,8
Öffentlicher Verkehr [%]	43,4	35,0	27,5	38,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	3,0	6,5	7,5	4,5
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>				
zu Fuß [%]	±0,30	±0,65	±0,82	±0,26
Rad [%]	±0,21	±0,47	±0,65	±0,18
MIV-LenkerIn [%]	±0,85	±1,96	±2,46	±0,74
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,58	±1,82	±2,21	±0,58
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,88	±2,03	±2,29	±0,76
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,30	±1,05	±1,35	±0,32

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Großstädte (ohne Wien)</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>15.579</b>	<b>2.764</b>	<b>1.974</b>	<b>20.317</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	777.906	777.906	777.906	777.906
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	2.242	2.046	1.640	2.112
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	23,0	29,4	26,9	24,6
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	907	932	836	899
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,1	0,1	0,1	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,71	0,61	0,80	0,71
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,05	0,87	1,06	1,02
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	11,4	11,7	10,9	11,3
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	3,7	10,6	10,9	5,9
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,4	4,7	2,7	4,9
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,6	0,8	0,4	0,6
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>				
zu Fuß [%]	3,1	2,1	3,0	2,9
Rad [%]	4,6	2,9	3,9	4,2
MIV-LenkerIn [%]	49,6	39,8	40,7	46,3
MIV-MitfahrerIn [%]	16,1	36,2	40,7	24,1
Öffentlicher Verkehr [%]	23,8	16,2	10,1	19,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,8	2,8	1,6	2,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>				
zu Fuß [%]	±0,39	±0,75	±1,06	±0,33
Rad [%]	±0,46	±0,89	±1,21	±0,39
MIV-LenkerIn [%]	±1,11	±2,58	±3,07	±0,97
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,82	±2,53	±3,06	±0,83
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,95	±1,94	±1,88	±0,78
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,37	±0,87	±0,78	±0,31

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Zentrale Bezirke</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>42.414</b>	<b>7.652</b>	<b>5.982</b>	<b>56.048</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.910.831	1.910.831	1.910.831	1.910.831
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	5.291	4.798	3.272	4.878
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	67,2	66,6	66,4	67,0
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	2.166	2.027	1.713	2.069
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,2	0,2	0,1	0,2
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,18	1,67	1,32	1,28
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,54	0,78	2,07	1,52
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	39,8	32,1	27,9	36,7
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	9,8	22,4	21,8	13,6
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	13,6	9,1	7,8	12,0
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,1	0,3	5,4	1,7
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>				
zu Fuß [%]	1,8	2,5	2,0	1,9
Rad [%]	2,3	1,2	3,1	2,3
MIV-LenkerIn [%]	59,3	48,4	42,1	54,9
MIV-MitfahrerIn [%]	14,6	33,7	32,9	20,4
Öffentlicher Verkehr [%]	20,3	13,7	11,7	17,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,7	0,5	8,1	2,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>				
zu Fuß [%]	±0,18	±0,50	±0,50	±0,16
Rad [%]	±0,20	±0,34	±0,62	±0,17
MIV-LenkerIn [%]	±0,66	±1,58	±1,77	±0,58
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,47	±1,50	±1,68	±0,47
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,54	±1,09	±1,15	±0,45
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,17	±0,22	±0,98	±0,19

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Periphere Bezirke</b>				
Österreich unterwegs 2013/2014				
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>62.792</b>	<b>13.860</b>	<b>11.810</b>	<b>88.462</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	3.653.185	3.653.185	3.653.185	3.653.185
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	9.900	9.112	7.069	9.307
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	148,4	140,7	127,7	143,8
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	4.093	3.814	3.330	3.924
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>				
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,5	0,3	0,2	0,4
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	2,26	2,51	2,99	2,42
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,82	2,53	1,55	1,87
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	93,3	76,9	54,1	84,3
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	22,8	46,0	55,5	31,6
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	24,2	10,9	12,6	20,4
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	3,6	1,6	0,8	2,8
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>				
zu Fuß [%]	1,5	1,8	2,3	1,7
Rad [%]	1,2	1,8	1,2	1,3
MIV-LenkerIn [%]	63,0	54,7	42,4	58,8
MIV-MitfahrerIn [%]	15,4	32,8	43,5	22,1
Öffentlicher Verkehr [%]	16,4	7,8	9,9	14,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,4	1,1	0,6	2,0
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>				
zu Fuß [%]	±0,14	±0,31	±0,39	±0,12
Rad [%]	±0,12	±0,31	±0,28	±0,11
MIV-LenkerIn [%]	±0,53	±1,17	±1,26	±0,46
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,40	±1,11	±1,26	±0,39
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,41	±0,63	±0,76	±0,33
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,17	±0,25	±0,20	±0,13

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Burgenland</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>11.284</b>	<b>15.071</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	272.476	272.476
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	746	707
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	12,1	11,4
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	298	281
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,1	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,13	0,14
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,11	0,11
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	7,5	6,7
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,7	2,3
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	2,4	1,9
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,2	0,2
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	1,1	1,3
Rad [%]	0,9	0,9
MIV-LenkerIn [%]	62,3	59,0
MIV-MitfahrerIn [%]	14,0	20,7
Öffentlicher Verkehr [%]	19,8	16,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,0	1,5
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,27	±0,25
Rad [%]	±0,25	±0,22
MIV-LenkerIn [%]	±1,26	±1,11
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,90	±0,91
Öffentlicher Verkehr [%]	±1,04	±0,84
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,36	±0,27

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Kärnten</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.897</b>	<b>7.973</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	527.500	527.500
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	1.336	1.244
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	21,8	21,2
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	564	538
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,0	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,27	0,29
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,24	0,22
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	14,9	13,2
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	4,3	5,3
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	2,0	2,0
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,0	0,2
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	1,3	1,4
Rad [%]	1,1	1,0
MIV-LenkerIn [%]	68,3	62,3
MIV-MitfahrerIn [%]	19,8	25,3
Öffentlicher Verkehr [%]	9,4	9,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,2	0,7
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,40	±0,36
Rad [%]	±0,38	±0,31
MIV-LenkerIn [%]	±1,68	±1,50
MIV-MitfahrerIn [%]	±1,44	±1,35
Öffentlicher Verkehr [%]	±1,05	±0,90
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,17	±0,26

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



<b>Niederösterreich</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>37.028</b>	<b>48.862</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.531.605	1.531.605
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	4.311	4.105
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	67,2	64,8
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	1.942	1.828
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,1	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,87	0,96
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,09	1,12
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	36,4	33,4
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	9,6	13,9
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	16,6	13,4
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	2,4	2,0
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	1,3	1,5
Rad [%]	1,6	1,7
MIV-LenkerIn [%]	54,3	51,5
MIV-MitfahrerIn [%]	14,3	21,5
Öffentlicher Verkehr [%]	24,8	20,7
Sonstige Verkehrsmittel [%]	3,7	3,1
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,16	±0,15
Rad [%]	±0,18	±0,16
MIV-LenkerIn [%]	±0,72	±0,63
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,50	±0,51
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,62	±0,51
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,27	±0,22

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Oberösterreich</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>8.609</b>	<b>11.194</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.336.091	1.336.091
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	3.701	3.437
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	42,6	43,8
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	1.335	1.316
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,3	0,2
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,90	0,89
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,75	0,81
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	28,9	26,6
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	6,0	9,4
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,6	5,6
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,2	0,2
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	2,1	2,0
Rad [%]	1,8	1,9
MIV-LenkerIn [%]	68,3	61,1
MIV-MitfahrerIn [%]	14,1	21,6
Öffentlicher Verkehr [%]	13,3	12,9
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,4	0,5
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,43	±0,37
Rad [%]	±0,39	±0,35
MIV-LenkerIn [%]	±1,39	±1,28
MIV-MitfahrerIn [%]	±1,04	±1,08
Öffentlicher Verkehr [%]	±1,01	±0,88
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,18	±0,18

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Salzburg</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>6.479</b>	<b>8.630</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	501.788	501.788
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	1.333	1.229
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	16,7	18,2
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	535	530
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,0	0,0
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,37	0,38
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,46	0,48
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	9,8	9,4
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	2,0	4,0
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	3,7	2,9
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,3	0,9
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	2,2	2,1
Rad [%]	2,8	2,6
MIV-LenkerIn [%]	58,8	51,9
MIV-MitfahrerIn [%]	11,9	22,3
Öffentlicher Verkehr [%]	22,2	16,0
Sonstige Verkehrsmittel [%]	2,1	5,1
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,51	±0,43
Rad [%]	±0,56	±0,48
MIV-LenkerIn [%]	±1,69	±1,49
MIV-MitfahrerIn [%]	±1,11	±1,24
Öffentlicher Verkehr [%]	±1,43	±1,09
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,49	±0,66

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Steiermark</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>32.932</b>	<b>42.607</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.149.294	1.149.294
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	3.038	2.812
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	44,2	42,6
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	1.325	1.254
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,2	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,78	0,84
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,75	0,74
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	26,4	24,4
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	7,3	9,4
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	7,1	5,8
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,7	1,3
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	1,8	2,0
Rad [%]	1,7	1,7
MIV-LenkerIn [%]	60,1	57,5
MIV-MitfahrerIn [%]	16,5	22,1
Öffentlicher Verkehr [%]	16,0	13,6
Sonstige Verkehrsmittel [%]	3,9	3,0
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,20	±0,19
Rad [%]	±0,20	±0,18
MIV-LenkerIn [%]	±0,75	±0,66
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,57	±0,56
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,56	±0,46
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,30	±0,23

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Tirol</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>12.128</b>	<b>22.379</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	674.027	674.027
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	1.960	1.830
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	24,9	23,8
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	807	773
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,1	0,1
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,57	0,62
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,49	0,46
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	15,3	13,8
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	3,9	4,8
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	4,2	3,6
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,4	0,4
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	2,3	2,6
Rad [%]	2,0	1,9
MIV-LenkerIn [%]	61,5	58,0
MIV-MitfahrerIn [%]	15,6	20,3
Öffentlicher Verkehr [%]	16,9	15,3
Sonstige Verkehrsmittel [%]	1,6	1,8
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,38	±0,30
Rad [%]	±0,35	±0,26
MIV-LenkerIn [%]	±1,22	±0,91
MIV-MitfahrerIn [%]	±0,91	±0,74
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,94	±0,67
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,32	±0,25

■ Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10%  
 Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$   
 Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

<b>Vorarlberg</b>		
	Österreich unterwegs 2013/2014	
<b>Mobilitätsindikator</b>	Werktage	Alle Tage
<b>Alle Personeninterviews</b>		
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>6.428</b>	<b>8.111</b>
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	349.141	349.141
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	1.008	934
Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	9,2	9,6
Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	359	372
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>		
keine Angabe [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,0	0,0
zu Fuß [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,25	0,28
Rad [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,51	0,48
MIV-LenkerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	5,2	4,8
MIV-MitfahrerIn [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,5	1,9
Öffentlicher Verkehr [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	1,7	2,0
Sonst. Verkehrsmittel [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]	0,0	0,1
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")</b>		
zu Fuß [%]	2,8	3,0
Rad [%]	5,6	5,1
MIV-LenkerIn [%]	56,7	50,7
MIV-MitfahrerIn [%]	16,5	19,5
Öffentlicher Verkehr [%]	18,3	21,2
Sonstige Verkehrsmittel [%]	0,1	0,5
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,57	±0,52
Rad [%]	±0,79	±0,68
MIV-LenkerIn [%]	±1,71	±1,54
MIV-MitfahrerIn [%]	±1,28	±1,22
Öffentlicher Verkehr [%]	±1,34	±1,26
Sonstige Verkehrsmittel [%]	±0,13	±0,23

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Österreich Gesamt Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

**Mobilitätsindikator**

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 60.438**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 7.976.261

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 22.658

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 273,4

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 9.278

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,9

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,09

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,22

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 158,7

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 33,5

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 65,2

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 4,7

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,9

Rad [%] 1,9

MIV-LenkerIn [%] 58,3

MIV-MitfahrerIn [%] 12,3

Öffentlicher Verkehr [%] 23,9

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,7

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,15

Rad [%] ±0,15

MIV-LenkerIn [%] ±0,56

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,37

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,48

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,15

**Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$**



## Wien Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator

Werktage

#### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 10.226**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.634.339

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 4.879

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 43,2

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 2.164

#### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,2

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,32

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,51

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 17,5

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,0

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 18,1

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,6

#### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 3,1

Rad [%] 1,2

MIV-LenkerIn [%] 40,6

MIV-MitfahrerIn [%] 11,6

Öffentlicher Verkehr [%] 42,0

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,5

#### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,47

Rad [%] ±0,30

MIV-LenkerIn [%] ±1,35

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,88

Öffentlicher Verkehr [%] ±1,35

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,33

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Großstädte (ohne Wien) Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 5.407**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 777.906

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 2.317

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 21,2

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 903

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,1

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,60

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,32

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 10,9

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 2,4

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,8

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,0

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 2,8

Rad [%] 6,3

MIV-LenkerIn [%] 51,8

MIV-MitfahrerIn [%] 11,3

Öffentlicher Verkehr [%] 27,6

Sonstige Verkehrsmittel [%] 0,2

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,63

Rad [%] ±0,91

MIV-LenkerIn [%] ±1,88

MIV-MitfahrerIn [%] ±1,19

Öffentlicher Verkehr [%] ±1,68

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,16

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Zentrale Bezirke Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 18.390**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.910.831

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 5.424

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 63,1

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 2.091

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,2

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,00

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,80

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 36,8

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 7,6

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 14,7

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,1

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,6

Rad [%] 2,9

MIV-LenkerIn [%] 58,4

MIV-MitfahrerIn [%] 12,1

Öffentlicher Verkehr [%] 23,3

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,7

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,26

Rad [%] ±0,34

MIV-LenkerIn [%] ±1,01

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,67

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,86

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,26

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Periphere Bezirke Herbst

Österreich unterwegs 2013/2014

**Mobilitätsindikator**

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 26.415**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 3.653.185

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 10.038

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 145,9

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 4.120

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,4

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 2,17

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,58

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 93,6

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 18,5

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 26,7

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 2,9

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,5

Rad [%] 1,1

MIV-LenkerIn [%] 64,3

MIV-MitfahrerIn [%] 12,7

Öffentlicher Verkehr [%] 18,3

Sonstige Verkehrsmittel [%] 2,0

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,21

Rad [%] ±0,18

MIV-LenkerIn [%] ±0,82

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,57

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,66

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,24

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 6-14 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 10.699**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 744.336

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 1.963

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 13,1

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 673

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,0

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,57

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,47

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,0

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 6,3

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,7

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,0

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 4,4

Rad [%] 3,6

MIV-LenkerIn [%] 0,0

MIV-MitfahrerIn [%] 47,9

Öffentlicher Verkehr [%] 43,8

Sonstige Verkehrsmittel [%] 0,3

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,55

Rad [%] ±0,50

MIV-LenkerIn [%] ±0,05

MIV-MitfahrerIn [%] ±1,34

Öffentlicher Verkehr [%] ±1,33

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,15

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 15-19 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 8.473**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 482.023

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 1.184

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 18,7

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 644

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,1

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,20

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,20

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 3,5

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 4,4

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 9,9

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,3

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,1

Rad [%] 1,1

MIV-LenkerIn [%] 19,0

MIV-MitfahrerIn [%] 23,6

Öffentlicher Verkehr [%] 53,6

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,7

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,31

Rad [%] ±0,31

MIV-LenkerIn [%] ±1,18

MIV-MitfahrerIn [%] ±1,28

Öffentlicher Verkehr [%] ±1,50

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,38

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 20-24 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 7.985**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 537.407

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 1.428

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 21,5

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 675

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,0

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,28

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,19

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 13,4

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,9

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,5

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,2

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,3

Rad [%] 0,9

MIV-LenkerIn [%] 62,6

MIV-MitfahrerIn [%] 8,7

Öffentlicher Verkehr [%] 25,5

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,0

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,35

Rad [%] ±0,29

MIV-LenkerIn [%] ±1,50

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,87

Öffentlicher Verkehr [%] ±1,35

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,31

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$



## Ö Gesamt - Altersklasse 25-34 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 16.118**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.107.349

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 3.273

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 47,9

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 1.455

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,1

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,74

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,52

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 29,4

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 4,9

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 11,3

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,0

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,5

Rad [%] 1,1

MIV-LenkerIn [%] 61,5

MIV-MitfahrerIn [%] 10,2

Öffentlicher Verkehr [%] 23,6

Sonstige Verkehrsmittel [%] 2,1

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,27

Rad [%] ±0,23

MIV-LenkerIn [%] ±1,06

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,66

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,93

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,31

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 35-44 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 22.037**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.209.518

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 3.783

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 53,8

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 1.513

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,2

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,74

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,78

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 37,4

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 4,3

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 9,0

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,4

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,4

Rad [%] 1,4

MIV-LenkerIn [%] 69,7

MIV-MitfahrerIn [%] 8,0

Öffentlicher Verkehr [%] 16,8

Sonstige Verkehrsmittel [%] 2,6

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,22

Rad [%] ±0,22

MIV-LenkerIn [%] ±0,86

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,51

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,70

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,30

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 45-54 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 31.542**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.360.851

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 4.210

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 59,0

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 1.741

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,2

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,85

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,05

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 38,7

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 7,5

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 9,3

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,6

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,4

Rad [%] 1,8

MIV-LenkerIn [%] 65,7

MIV-MitfahrerIn [%] 12,7

Öffentlicher Verkehr [%] 15,7

Sonstige Verkehrsmittel [%] 2,7

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,19

Rad [%] ±0,21

MIV-LenkerIn [%] ±0,74

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,52

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,57

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,25

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 55-64 Jahre

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 22.867**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.009.837

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 2.924

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 38,7

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 1.283

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,1

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,84

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,82

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 23,6

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,6

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 7,3

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,4

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 2,2

Rad [%] 2,1

MIV-LenkerIn [%] 61,2

MIV-MitfahrerIn [%] 14,5

Öffentlicher Verkehr [%] 18,8

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,1

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,27

Rad [%] ±0,26

MIV-LenkerIn [%] ±0,89

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,65

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,72

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,19

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Altersklasse 65 Jahre und älter

Österreich unterwegs 2013/2014

### Mobilitätsindikator

Werktage

#### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 25.663**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 1.524.940

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 3.325

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 31,7

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 1.366

#### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,1

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,31

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,01

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 15,2

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 7,1

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,2

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,8

#### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 4,1

Rad [%] 3,2

MIV-LenkerIn [%] 48,2

MIV-MitfahrerIn [%] 22,4

Öffentlicher Verkehr [%] 16,4

Sonstige Verkehrsmittel [%] 5,7

#### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,34

Rad [%] ±0,30

MIV-LenkerIn [%] ±0,86

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,72

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,64

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,40

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t=1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Männer

Österreich unterwegs 2013/2014

Mobilitätsindikator

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 71.022**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 3.877.776

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 10.775

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 163,3

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 4.872

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,6

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 2,28

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 3,00

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 103,7

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 14,7

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 33,8

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 5,2

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 1,4

Rad [%] 1,8

MIV-LenkerIn [%] 63,7

MIV-MitfahrerIn [%] 9,1

Öffentlicher Verkehr [%] 20,8

Sonstige Verkehrsmittel [%] 3,2

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,12

Rad [%] ±0,14

MIV-LenkerIn [%] ±0,50

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,30

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,42

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,18

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$

## Ö Gesamt - Frauen

Österreich unterwegs 2013/2014

**Mobilitätsindikator**

Werktage

### Alle Personeninterviews

**Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 74.362**

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 4.098.485

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 11.315

Verkehrsleistung in 10<sup>6</sup> Personen-km/Tag 121,3

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 4.479

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

keine Angabe [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 0,4

zu Fuß [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 3,25

Rad [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 2,03

MIV-LenkerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 57,6

MIV-MitfahrerIn [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 27,1

Öffentlicher Verkehr [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 29,4

Sonst. Verkehrsmittel [10<sup>6</sup> Personen-km/Tag] 1,5

### Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne "keine Angabe")

zu Fuß [%] 2,7

Rad [%] 1,7

MIV-LenkerIn [%] 47,6

MIV-MitfahrerIn [%] 22,4

Öffentlicher Verkehr [%] 24,3

Sonstige Verkehrsmittel [%] 1,3

### Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,16

Rad [%] ±0,13

MIV-LenkerIn [%] ±0,51

MIV-MitfahrerIn [%] ±0,42

Öffentlicher Verkehr [%] ±0,44

Sonstige Verkehrsmittel [%] ±0,11

Ergebnis überschreitet den zulässigen relativen Stichprobenfehler von ±10% Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes  $\alpha$ ,  $t = 1,96$  bei  $\alpha = 5\%$  Konfidenzintervall berechnet mit  $n/2$