



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Mobilitätstypen in Niederösterreich –
Analyse des aktionsräumlichen Verhaltens“

Verfasserin

Irene Steinacher

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Naturwissenschaften (Mag.rer.nat.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 454

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreuerin / Betreuer:

Univ.-Prof. Dr. Heinz Fassmann

Gender-Klausel:

In der vorliegenden Arbeit werden aufgrund der Textökonomie weibliche Formen nicht explizit angeführt. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich grundsätzlich alle personenbezogenen Formulierungen auf beide Geschlechter beziehen.

Inhalt

Inhalt.....	ii
Abbildungsverzeichnis	vi
Tabellenverzeichnis	xi
Abkürzungen	xiv
Kurzfassung/Abstract	xv
Vorwort.....	xvi
1 Einführung	1
1.1 Einleitung.....	1
1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen	2
1.3 Aufbau der Arbeit	3
2 Stand der Wissenschaft.....	5
2.1 Mobilitätsforschung.....	5
2.1.1 Mobilität.....	5
2.1.2 Mobilitätsverhalten	6
2.1.2.1 Objektive Verhaltensdeterminanten	6
2.1.2.2 Subjektive Verhaltensdeterminanten	7
2.1.3 Ansätze in der Mobilitätsforschung	7
2.1.3.1 Verhaltensorientierte Ansätze	8
2.1.3.2 Handlungstheoretische Ansätze	8
2.1.3.2.1 Theorie des geplanten Verhaltens (TPB – Theory of Planned Behaviour)	8
2.1.3.2.2 Norm-Aktivationsmodell	9
2.1.3.2.3 The Theory of Interpersonal Behaviour (TIB).....	10

2.2 Aktionsraumforschung.....	10
2.2.1 Aktionsraum	10
2.2.2 Ansätze der Aktionsraumforschung.....	11
2.2.2.1 Constraints (Restriktions)- Ansätze:	12
2.2.2.2 Mental Maps.....	12
2.2.2.3 Handlungstheoretischer Ansatz	13
2.2.3 Deskription von Aktionsräumen	15
2.3 Lebensformen und Mobilitätstypen.....	19
2.3.1 Lebensformen.....	19
2.3.2 Mobilitätsrelevante Lebensereignisse	20
2.3.3 Mobilitätstypen	22
3 Datengrundlage	24
3.1 Mobilitätsdaten NÖ	24
3.2 Räumliche Abgrenzung	24
3.3 Zeitliche Abgrenzung.....	26
3.4 Inhaltliche Abgrenzung	27
4 Analyse.....	28
4.1 Vorgehensweise	28
4.2 Sekundäranalyse.....	29
4.3 Mobilitätstypen in Niederösterreich	30
4.3.1 Identifizieren von Mobilitätstypen	30
4.3.1.1 Jungmobile.....	36
4.3.1.2 Junge Pkw-Individualisten.....	37
4.3.1.3 ÖV orientierte Jungerwachsene	37
4.3.1.4 Alleinlebend Mobile	38

4.3.1.5	ÖV orientierte Partner	39
4.3.1.6	Pkw orientierte Partner.....	39
4.3.1.7	Multimodale Familienpartner.....	40
4.3.1.8	Pkw orientierte Familienpartner	41
4.3.1.9	Dynamische Senioren	41
4.3.1.10	Mobilitätssensible Senioren	42
4.3.1.11	Erkenntnis	43
4.4	Analyse des Aktionsraumes der Mobilitätstypen	43
4.4.1	Aktionsräumliche Parameter.....	43
4.4.1.1	Komplexität der Wege.....	43
4.4.1.2	Mehrstationenausgänge.....	45
4.4.1.3	Ausdehnung des Aktionsraumes	46
4.4.1.4	Aktionsraumtypenbildung.....	48
4.4.1.5	Orientierung	50
4.4.2	Mobilitätsparameter	53
4.4.2.1	Modal-Split	53
4.4.2.2	Weglänge und Wegdauer in NÖ nach Aktivitätengruppen	56
4.4.2.2.1	Pendeln	58
4.4.2.2.2	Dienstwege.....	62
4.4.2.2.3	Begleitwege.....	64
4.4.2.2.4	Erledigungsweg.....	67
4.4.2.2.5	Freizeitweg	70
4.4.3	Analyse der Mobilitätstypen nach aktionsräumlichen – und Mobilitätsparametern..	74
4.4.3.1	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „Jungmobilen“	78
4.4.3.2	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „junge Pkw-Individualisten“	82
4.4.3.3	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „ÖV orientierten Jungerwachsenen“	87

4.4.3.4	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „alleinlebend Mobilen“	92
4.4.3.5	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „ÖV orientierte Partner“	96
4.4.3.6	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „Pkw orientierten Partners“ ...	101
4.4.3.7	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „multimodalen Familienpartners“	105
4.4.3.8	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „Pkw orientierten Familienpartners“	109
4.4.3.9	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „dynamische Jungseniors“	113
4.4.3.10	Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „mobilitätssensiblen Seniors“	118
4.4.4	Zusammenfassung	121
5	Mobilitätsziel in NÖ	123
5.1.1	Leitbild NÖ	123
5.1.2	Handlungsempfehlungen	126
6	Resümee	132
7	Literatur.....	133
Anhang		138
Lebenslauf		141

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit	4
Abbildung 2: Formen der Mobilität	6
Abbildung 3: Theorie des geplanten Verhaltens	9
Abbildung 4: Sozial selektive Teilräume einer Stadt	11
Abbildung 5: Mental Map einer Oberstufen-Schülerin	13
Abbildung 6: Analyseschema aktionsräumlichen Handelns	14
Abbildung 7: Komplexe Aktionsräumen	15
Abbildung 8: Verschiedene Anteile von Mehrstationenausgängen.....	16
Abbildung 9: Orientierung	18
Abbildung 10: Wechsel des Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsortes	21
Abbildung 11: Hauptregionen von Niederösterreich.....	26
Abbildung 12: Analyseschritte.....	28
Abbildung 13: Schematische Darstellung der Clusteranalyse	31
Abbildung 14: Dendrogramm von Clusterfusionen.....	33
Abbildung 15: Mobilitätstypenverteilung	35
Abbildung 16: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Jungmobilen	36
Abbildung 17: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „jungen Pkw-Individualisten“	37
Abbildung 18: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „ÖV orientierte Jungerwachsenen“	38
Abbildung 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „alleinlebend Mobilen“	38
Abbildung 20: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „ÖV orientierten Partner“	39
Abbildung 21: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „Pkw orientierten Partner“	40
Abbildung 22: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „multimodalen Familienpartner“	40

Abbildung 23: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „Pkw orientierten Familienpartner“	41
Abbildung 24: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „dynamischen Jungsenioren“	42
Abbildung 25: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „mobilitätssensiblen Senioren“	42
Abbildung 26: Komplexität der Wegzwecke nach Mobilitätstypen.....	45
Abbildung 27: Anteil der Mehrstationen-Ausgänge der Mobilitätstypen.....	46
Abbildung 28: Aktionsraumtypen nach Mobilitätstypen	49
Abbildung 29: Verteilung der Aktionsraumtypen nach Mobilitätstypen und Geschlecht ...	50
Abbildung 30: Weglängen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht.....	53
Abbildung 31: Modal Split nach Mobilitätstypen in NÖ 2008	56
Abbildung 32: Verteilung der Aktivitätengruppen nach Mobilitätstypen	58
Abbildung 33: Modal-Split der Pendelwege nach Mobilitätstypen	60
Abbildung 34: Weglängen der pendelnden Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht.....	62
Abbildung 35: Modal-Split der werktäglichen Dienst- bzw. geschäftlichen Wege nach Mobilitätstypen	63
Abbildung 36: Modal-Split der Begleitwege nach Mobilitätstypen.....	65
Abbildung 37: Weglängen von Begleitwegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht.....	67
Abbildung 38: Modal-Split der Erledigungswege nach Mobilitätstypen.....	68
Abbildung 39: Weglängen von Erledigungswegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht	70
Abbildung 40: Modal-Split der Freizeitwege nach Mobilitätstypen.....	72
Abbildung 41: Weglängen von Freizeitwegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht.....	73
Abbildung 42: Aktionsraummatrix der NÖ Bevölkerung	74

Abbildung 43: Beginnzeiten der werktäglichen Wege nach Wegzweck der NÖ Bevölkerung	76
Abbildung 44: Verkehrsmittelnutzung der NÖ Bevölkerung nach Beginnzeiten der Wege	77
Abbildung 45: Ausdehnung des werktäglichen Aktionsraumes der NÖ Bevölkerung nach Verkehrsmitteln.....	78
Abbildung 46: Aktionsraummatrix der „Jungmobilen“	78
Abbildung 47: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege von Jungmobilen nach Wegzweck.....	80
Abbildung 48: Verkehrsmittelnutzung der Jungmobilen nach Beginnzeiten der Wege	81
Abbildung 49: Weglängen der Jungmobilen nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	82
Abbildung 50: Aktionsraummatrix der „jungen Pkw-individualisten“	83
Abbildung 51: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „jungen Pkw-Individualisten“.....	85
Abbildung 52: Verkehrsmittelnutzung der „jungen Pkw-Individualisten“ nach Beginnzeiten der Wege.....	86
Abbildung 53: Weglängen der „jungen Pkw-Individualisten“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	87
Abbildung 54: Aktionsraummatrix der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“	88
Abbildung 55: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „ÖV orientierten Jungerwachsenen“	90
Abbildung 56: Verkehrsmittelnutzung der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach Beginnzeiten der Wege	91
Abbildung 57: Weglängen der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	92
Abbildung 58: Aktionsraummatrix der „alleinlebend Mobilen“	93

Abbildung 59: Werktäglich zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „alleinlebend Mobilen“	94
Abbildung 60: Verkehrsmittelnutzung der „alleinlebend Mobilen“ nach Beginnzeiten der Wege	95
Abbildung 61: Weglängen der „alleinlebend Mobilen“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	96
Abbildung 62: Aktionsraummatrix der „ÖV orientierten Partner“	97
Abbildung 63: Werktäglich zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „ÖV orientierten Partnern“	98
Abbildung 64: Verkehrsmittelnutzung der „ÖV orientierte Partner“ nach Beginnzeiten der Wege	99
Abbildung 65: Weglängen der „ÖV orientierten Partner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	100
Abbildung 66: Aktionsraummatrix der „Pkw orientierten Partner“	101
Abbildung 67: Werktäglich zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „Pkw orientierten Partner“	103
Abbildung 68: Verkehrsmittelnutzung der „Pkw orientierten Partner“ nach Beginnzeiten der Wege	104
Abbildung 69: Weglängen der „Pkw orientierten Partner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	105
Abbildung 70: Aktionsraummatrix der „multimodalen Familienpartner“	106
Abbildung 71: Werktäglich zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „multimodalen Familienpartner“	107
Abbildung 72: Verkehrsmittelnutzung der „multimodalen Familienpartner“ nach Beginnzeiten der Wege	108
Abbildung 73: Weglängen der „multimodalen Familienpartner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	109
Abbildung 74: Aktionsraummatrix der „Pkw orientierten Familienpartner“	110

Abbildung 75: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „Pkw orientierten Familienpartner“	111
Abbildung 76: Verkehrsmittelnutzung der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach Beginnzeiten der Wege.....	112
Abbildung 77: Weglängen der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	113
Abbildung 78: Aktionsraummatrix der „dynamischen Jungsenioren“	113
Abbildung 79: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „dynamischen Jungsenioren“	115
Abbildung 80: Verkehrsmittelnutzung der „dynamischen Jungsenioren“ nach Beginnzeiten der Wege.....	116
Abbildung 81: Weglängen der dynamischen Jungsenioren nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	117
Abbildung 82: Aktionsraummatrix der „mobilitätssensiblen Senioren“	118
Abbildung 83: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege von „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Wegzweck	119
Abbildung 84: Verkehrsmittelnutzung der „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Beginnzeiten der Wege.....	120
Abbildung 85: Weglängen der mobilitätssensiblen Senioren nach räumlicher Orientierung und Wegzweck	121
Abbildung 86: Leitbildkarte Zentren, Achsen, Verkehr in NÖ 2007	124

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahl von Mobilitäts(stil)typologien	23
Tabelle 2: Indikatoren zur räumlichen Gliederung.....	25
Tabelle 3: Bedeutsamkeit des Prädikators für Cluster	33
Tabelle 4: ANOVA-Ergebnis	34
Tabelle 5: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel pro Weg nach Mobilitätstypen	36
Tabelle 6: Tagesweglängen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen	48
Tabelle 7: Räumliche Orientierung der NÖ Bevölkerung nach Wegzweck.....	51
Tabelle 8: Räumliche Orientierung der Mobilitätstypen nach Geschlecht.....	52
Tabelle 9: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der werktäglichen Pendelwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen.....	60
Tabelle 10: Distanzen von Pendelwegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und Hauptregionen in NÖ	61
Tabelle 11: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Dienst- und geschäftlichen Wege nach Modal-Split und Mobilitätstypen	64
Tabelle 12: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Begleitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen.....	66
Tabelle 13: Distanzen von Begleitwegen der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen....	66
Tabelle 14: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der werktäglichen Erledigungswege nach Modal-Split und Mobilitätstypen	69
Tabelle 15: Distanzen von Erledigungswegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen	69
Tabelle 16: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Freizeitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen.....	72

Tabelle 17: Distanzen von Freizeitwegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen	73
Tabelle 18: Tageswegekettenmuster der Nö Bevölkerung nach Aktionsraumtypen	75
Tabelle 19: Tageswegekettenmuster der „Jungmobilen“ nach Aktionsraumtypen	79
Tabelle 20: ÖV-Beurteilung von Jungmobilen	81
Tabelle 21: Tageswegekettenmuster der „jungen Pkw-Individualisten“ nach Aktionsraumtypen	84
Tabelle 22: ÖV-Beurteilung von „jungen Pkw-Individualisten“	86
Tabelle 23: Tageswegekettenmuster der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach Aktionsraumtypen	89
Tabelle 24: ÖV-Beurteilung von „ÖV orientierten Jungerwachsenen“	91
Tabelle 25: Tageswegekettenmuster der „alleinlebens Mobilen“ nach Aktionsraumtypen	93
Tabelle 26: ÖV-Beurteilung von „alleinlebens Mobilen“	95
Tabelle 27: Tageswegekettenmuster der „ÖV orientierte Partner“ nach Aktionsraumtypen	98
Tabelle 28: ÖV-Beurteilung von „ÖV orientierten Partnern“	100
Tabelle 29: Tageswegekettenmuster der „Pkw orientierten Partner“ nach Aktionsraumtypen	102
Tabelle 30: ÖV-Beurteilung von „Pkw orientierten Partnern“	104
Tabelle 31: Tageswegekettenmuster der „multimodalen Familienpartner“ nach Aktionsraumtypen	106
Tabelle 32: ÖV-Beurteilung von „multimodalen Familienpartnern“	108
Tabelle 33: Tageswegekettenmuster der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach Aktionsraumtypen	110
Tabelle 34: ÖV-Beurteilung von „Pkw orientierten Familienpartnern“	112

Tabelle 35: Tageswegekettenmuster der „dynamischen Jungsenioren“ nach Aktionsraumtypen	114
Tabelle 36: ÖV-Beurteilung von „dynamischen Jungsenioren“	117
Tabelle 37: Tageswegekettenmuster der „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Aktionsraumtyp	118
Tabelle 38: ÖV-Beurteilung von „mobilitätssensiblen Senioren“	120
Tabelle 39: Zusammenfassung des aktionsräumlichen Verhaltens der einzelnen Mobilitätstypen	122

Abkürzungen

bzw.	... beziehungsweise
CO ₂	... Kohlendioxid
d.h.	... das heißt
et al.	... et alii (und andere)
etc.	... et cetera
EW	... Einwohner
f	... folgende
ff	... fortfolgende
km	... Kilometer
km ²	... Quadratkilometer
m.E.	... meines Erachtens
IV	... Individualverkehr
MAI	... Mobilitätsausweis für Immobilien
MIV-L	... motorisierter Individualverkehr-Lenker
MIV-M	... motorisierter Individualverkehr-Mitfahrer
MPT	... (multiple purpose trips) übersetzt Mehrstationenausgänge
nMIV	... nicht motorisierter Individualverkehr
NÖ	... Niederösterreich
NVFP	... Nahverkehrsfinanzierungsplan
ÖPNV	... Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	... Österreichische Raumordnungskonferenz
OR	... Odds Ratio
ÖV	... Öffentliche Verkehrsmittel
Pkw	... Personenkraftwagen
rd.	... rund
TIB	... Theory of Interpersonal Behaviour
TPB	... Theory of Planned Behaviour
u.a.	... unter anderem
VCÖ	... Verkehrsclub Österreich
vgl.	... vergleiche
VVNB	... Verkehrsverbund Niederösterreich und Burgenland
VOR	... Verkehrsverbund Ostregion

Kurzfassung/Abstract

Das Ziel dieser Arbeit ist die Darstellung des aktionsräumlichen Mobilitätsverhaltens der niederösterreichischen Bevölkerung in Form von Mobilitätstypen. Im Hauptteil wird eine Kategorisierung der niederösterreichischen Bevölkerung in zehn unterschiedlichen Mobilitätstypen durchgeführt. Dabei werden nicht nur Einflussgrößen, wie Alter, Geschlecht und mobilitätsrelevante Einflussgrößen (Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit, Außer-Haus-Anteil, ÖV-Zeitkartenbesitz, Häufigkeit der ÖV-Nutzung u.a.), sondern auch Einstellungen wie die Bewertung der ÖV-Verbindungen bei Arbeits- bzw. Ausbildungswegen u.a., mit einbezogen. Im Anschluss wird das aktionsräumliche Verhalten dieser Mobilitätstypen untersucht. Schlussendlich werden hinsichtlich der Leitziele bzw. Strategien des Landes Niederösterreich, Handlungsempfehlungen für die einzelnen Mobilitätstypen dargelegt.

This work has the intention to illustrate the action based activity mobility patterns of the Lower Austrian population in the form of mobility types. In the main part a categorization of the Lower Austrian population in ten different mobility types will be carried out. Not only factors like age, gender and mobility-related factors such as driving license, car availability, outdoor-share, public transport season ticket by public transport, frequency of public transport use, e.g., will be included, but also settings such as the evaluation of public transport connections at work - or educational ways, e.g.. Then the action based behavior of these types of mobility will be examined. Finally, based on the guiding principles and strategies of the Land of Lower Austria, recommendations for the various types of mobility will be presented.

Vorwort

Die Mitarbeit an den landesweiten niederösterreichischen Mobilitätserhebungen in den Jahren 2004 und 2008 gaben mir den Impuls, mich einerseits mit der Bildung von Mobilitätstypen zu beschäftigen und in weiterer Folge das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten dieser Typen näher zu beleuchten. Vor allem war es mir ein Anliegen, aus den bereits gut aufbereiteten bzw. plausibilisierten Daten eine eigenständige – zu den bereits in Form einer publizierten Auflage – ergänzende Arbeit zu schaffen. Aufgrund meiner Mitarbeit in einigen Forschungsprojekten wurde die Aktualität der Bildung von Mobilitätstypen immer offensichtlicher, sodass der Reiz immer stärker wurde, aus dem vorliegenden Datenkonvolut für Niederösterreich, in sich schlüssige Mobilitätstypen zu finden. Da das Mobilitätsverhalten der niederösterreichischen Bevölkerung bereits im Heft 26 der Niederösterreichischen Landesregierung (Amt der NÖ Land Landesregierung 2009) detailliert beschrieben wurde, war es mir ein Anliegen, ergänzend dazu, das aktionsräumlich Verhalten zu analysieren.

Für die Unterstützung meiner Diplomarbeit bedanke ich mich bei

- dem Land Niederösterreich, das mir erlaubte auf ein großes Datenkonvolut aus der Mobilitätserhebung NÖ zurückzugreifen,
- meinem Chef Dr. Max Herry und
- schlussendlich meiner Familie und meinem Lebenspartner.

1 Einführung

1.1 Einleitung

Die Schaffung eines nahezu „gerechten“ Raumes bzw. einer „gerechten“ Siedlungsstruktur ist das Ziel jedes Planers. Solche „gerechten“ raumfunktional ausgeglichenen Räume sind Utopien, aber anhand von Landesentwicklungsplanungen bzw. eines Österreichischen Raumentwicklungskonzeptes wird versucht, dass zumindest das Angebot zur Erreichung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Einkauf und Erholung) auch in peripheren Gebieten aufrecht erhalten bzw. verbessert wird. Schon geringfügige Eingriffe in Infrastruktur und Versorgung haben vor allem in ländlichen Gebieten weitreichende Folgen. Beispielsweise kann bereits eine geringfügige Reduktion der ÖV-Frequenzen zu einer spürbaren Einschränkung im täglichen Aktivitätenplan von Haushalten führen. Durch Erreichbarkeitsverschlechterungen können diversen Einrichtungen für gewisse Personengruppen nicht mehr in Anspruch genommen werden, *„...sie liegen nicht mehr im Rahmen des „Aktionsraumes“ des Haushaltes“* (Stiens/Türke 1984, 130). Daher ist es wichtig die Ansprüche der Bewohner aufgrund ihres Verhaltens und ihrer Einstellung zu analysieren, um „sozial gerechte“ Maßnahmen zu setzen.

Da die Lebenskonzepte der Bewohner immer komplexere Formen annehmen, wird es zukünftig immer wichtiger, zielgruppenspezifische bzw. mobilitätstypenspezifische Maßnahmen bzw. Kampagnen auszurichten, um eine entsprechende Nutzerakzeptanz² an gewissen Angeboten zu steigern.

Da das Verhalten des Individuums sehr stark von Gewohnheiten geprägt ist, gewinnen Umbrüche in den Lebensphasen, wie Ausbildungswechsel, Umzug, Gründung einer Familie, Scheidung, Jobverlust, Geburt eines Kindes etc. für eine

² Die Nutzerakzeptanz wird als „positive Annahme oder Übernahme einer Idee, eines Sachverhaltes oder eines Produktes, und zwar im Sinne aktiver Bereitwilligkeit und nicht nur im Sinne reaktiver Duldung“ (Detholff 2004, 18) definiert.

Neuorientierung des persönlichen Mobilitätsmusters an Bedeutung. Daher wurde bei der Bildung der Mobilitätstypen sehr viel Wert darauf gelegt, dass sich die einzelnen Typen in spezifischen Lebensphasen widerspiegeln, da angenommen werden kann, dass ein Single ein anderes aktionsräumliches Mobilitätsverhalten aufweist als eine Person, die in einer Partnerschaft, Alleinerziehend oder in einer Familie lebt.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

Ziel der Arbeit ist es, das mobilitätstypenspezifische Verhalten zu analysieren und auf diesem aufbauend typenspezifische Handlungsempfehlungen abzugeben.

Eine der wesentlichen Forschungsfragen dieser Arbeit ist:

- Welche Mobilitätstypen lassen sich identifizieren?

Eine ausführliche Literaturrecherche und ein wissenschaftlicher Diskurs in Fachkreisen belegt, dass aufgrund von Verhaltens- und Einstellungsmustern der Bevölkerung in bestimmten Lebensphasen sich in sich homogene, jedoch nach außen hin klar abgrenzbare Mobilitätstypen herausbilden.

Bezüglich des aktionsräumlichen Verhaltens werden folgende Forschungsfragen formuliert:

- Von welchen objektiven und subjektiven Faktoren wird das Mobilitätsverhalten beeinflusst?

Nicht nur objektive Faktoren bestimmen Mobilitätsmuster, sondern vor allem auch subjektive Faktoren, wie persönliche Normen, Einstellungen etc., die sich aber auch in den Lebensphasen ändern. Damit ist gemeint, eine Person die in ihrer persönlichen Norm umweltorientiert eingestellt ist, kann durch gewisse Lebensumstände das Verhalten nicht mit ihrer ökologischen Einstellung in Einklang bringen, jedoch bei einer Änderung der Lebensumstände ist sie eher bereit diese, ihrer Einstellung anzupassen.

- Wie sieht das aktionsräumliche Verhalten der einzelnen Mobilitätstypen aus?

Es wird die Hypothese vertreten, dass sich das aktionsräumliche Verhalten der einzelnen Mobilitätstypen wesentlich unterscheidet.

Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt darin, aufzuzeigen, dass sich die einzelnen Mobilitätstypen sehr unterschiedlich verhalten. Damit sollte aufgezeigt werden, wie wichtig es zukünftig sein wird, zielgruppenspezifische Maßnahmen zu setzen.

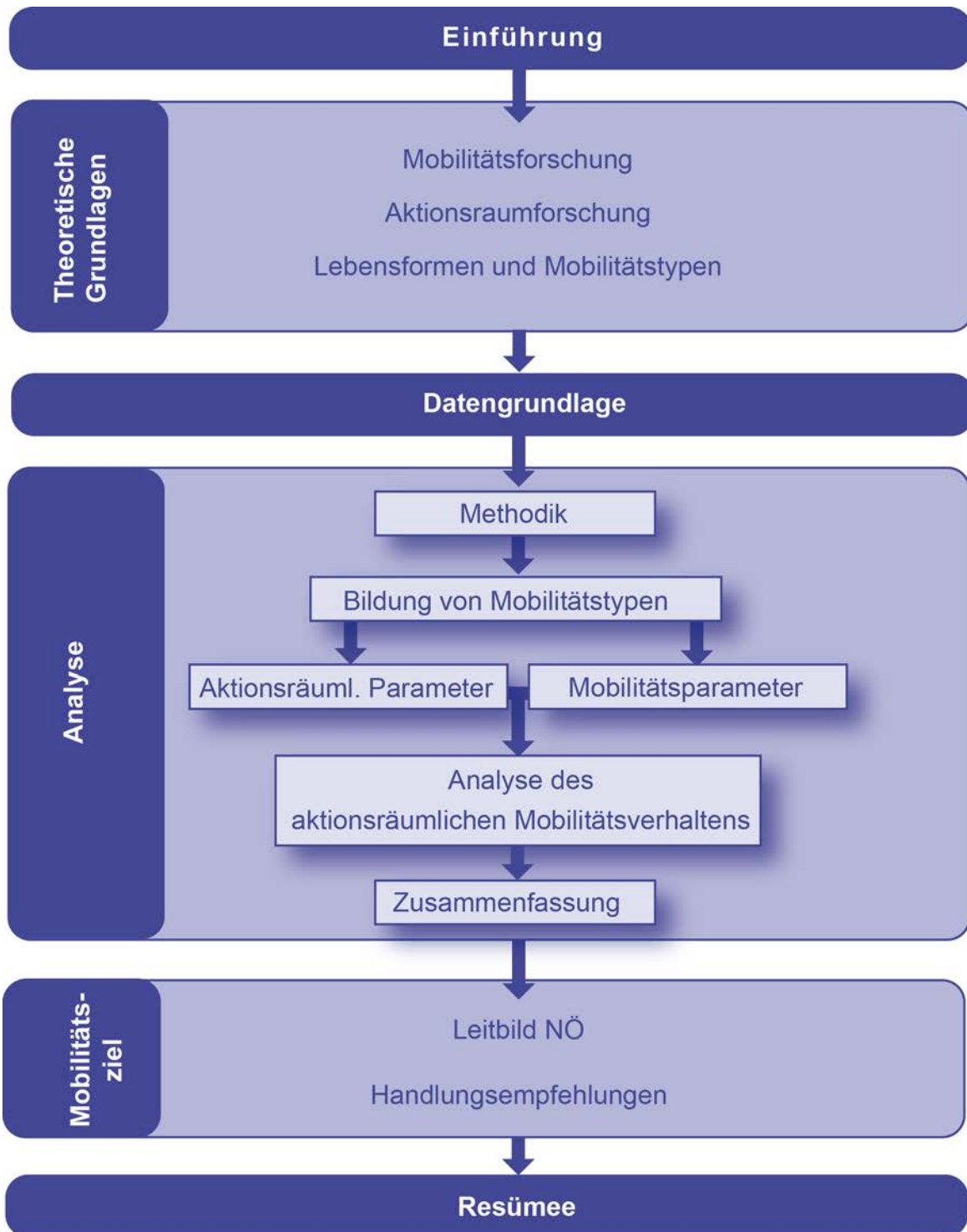
- Welche Mobilitätsleitziele setzt sich das Land Niederösterreich und wie können Maßnahmen besser zum Bürger transportiert werden, damit die Nutzerakzeptanz gesteigert wird?

Diverse Gemeinden haben durch ihre rigorose Flächenwidmungsplanung (v.a. durch die Ausweisung von Baulandreserven) dazu beigetragen, dass sich das heutige Dilemmata der Streusiedlungen in dieser Dimension entwickeln konnte. Ohne Pkw wären heutzutage diverse Siedlungen schwer erreichbar. Jahrelang wurden Straßenerschließungen forciert ohne Einbezug von Fußgänger- bzw. Mehrzweckwegen. Die Bewohner sind somit zwangsläufig auf den Pkw angewiesen. Das Ausdünnen des Öffentlichen Verkehrs vor allem in ländlichen Gebieten hat das Problem in zersiedelten Gebieten noch verschärft³. Das Ziel wieder „kompakte“ Siedlungen zu schaffen ist m.E. nicht ausreichend. Eine nachfrageorientierte Nutzungsmischung und neue, dem Raum angepasste, individuelle Verkehrssysteme sind zu forcieren.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in 6 Kapitel, einer Einführung (Kapitel 1), den theoretischen Grundlagen (Kapitel 2), einer kurzen Beschreibung der Datengrundlage (Kapitel 3), dem Hauptblock mit der Bildung der Mobilitätstypen und deren aktionsräumlichen Verhaltens (Kapitel 4), der NÖ Leitziele und den aus der Analyse schließenden Handlungsempfehlungen (Kapitel 5) und schlussendlich dem Resümee (Kapitel 6).

³ Das Fahrgastpotenzial je Bahnhaltestelle (bei einem Einzugsbereich von 1.500 Metern) liegt in Niederösterreich nur bei 1.675 Personen und ist somit ein Indikator für Zersiedelung, da aufgrund von geringeren naturräumlichen Einschränkungen kein Druck auf dem Bodenmarkt besteht und daher Raum für eine weitere disperse Siedlungsentwicklung gibt (vgl. ÖROK 2007, 29)



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit

2 Stand der Wissenschaft

2.1 Mobilitätsforschung

2.1.1 Mobilität

Grundsätzlich muss bei der Verwendung des Begriffs „Mobilität“ zwischen räumlicher und sozialer Mobilität (sozialer Auf- und Abstieg, Positionswechsel innerhalb einer sozialen Schicht) unterschieden werden. In dieser Arbeit ist ausschließlich die räumliche Mobilität von Interesse, die sich wiederum aufgrund des Positionswechsels innerhalb einer räumlichen Einheit in

- Wanderungsmobilität bzw. Migration, in der Haushalte ihre Wohnung bzw. ihren Wohnsitz auf Dauer wechseln,
- Alltags- und Freizeitmobilität: darunter wird jede physische Bewegung zwischen zwei Orten (außerhalb von Gebäuden) verstanden
- Reisemobilität, längere jedoch nicht dauerhafte Ortsveränderung

untergliedern lässt (Hautzinger/Pfeiffer/Tassaux-Becker 1994, 12).

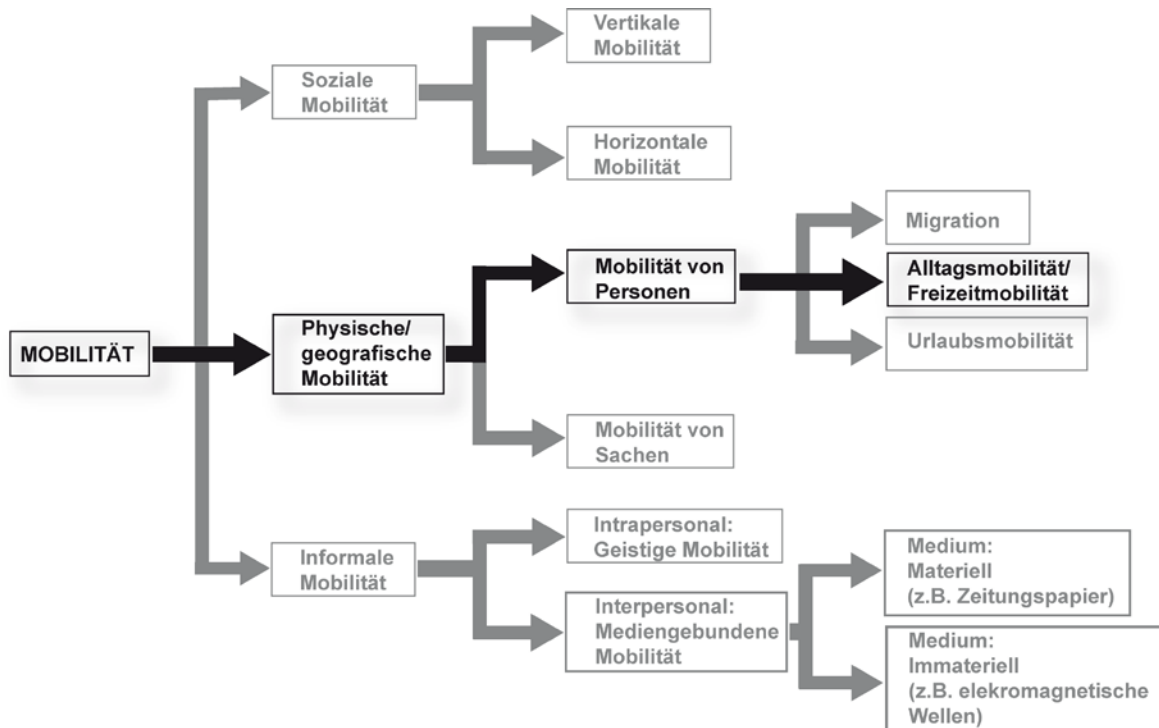


Abbildung 2: Formen der Mobilität

2.1.2 Mobilitätsverhalten

Um den Begriff „aktionsräumliches Verhalten“ zu beschreiben, sollte vorerst der Einzelbegriff „Verhalten“ in Bezug auf die Mobilität näher beleuchtet werden. Dieses Verhalten bezieht sich – im soziologischen Sinne – auf das „Handeln“, das nicht nur von externen (objektiven) Faktoren, sondern auch von subjektiven Faktoren beeinflusst wird. Dabei bilden die objektiven Faktoren den Rahmen für das individuelle Verhalten, das jedoch sehr stark von subjektiven Werten und Einstellungen geleitet wird (Hautzinger/Pfeiffer 1996, 13).

2.1.2.1 Objektive Verhaltensdeterminanten

Zu den objektiven Einflussfaktoren (Hautzinger/Pfeiffer 1996, 32 ff.), die auf das Verkehrsverhalten wirken, zählen:

- soziodemographische Merkmale einer Person bzw. eines Haushaltes, wie beispielweise das Alter, das Geschlecht, der Familienstand, Bildung und

Einkommen, welche die „innere“ Ursache der Verkehrsnachfrage charakterisieren,

- räumliche Merkmale (von der räumlichen Verteilung der Einwohner, Arbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen u.a. sind vor allem die Länge der Wege und die Anzahl der Wege abhängig),
- zeitliche Merkmale (Fahrzeit, Wegzeit) und
- sachliche Merkmale (Wegzweck), welche die „äußeren“ Bedingungen der Verkehrsnachfrage beschreiben; dazu zählen aber auch verkehrspolitische Rahmenbedingungen, wie Mineralölsteuer oder Emissions- und Sicherheitsvorschriften.

Objektive Einflussfaktoren nehmen einen entscheidenden Einfluss auf das tägliche Verhalten, vor allem hinsichtlich von regelmäßigen Tätigkeiten wie dem Arbeiten.

2.1.2.2 Subjektive Verhaltensdeterminanten

Das Mobilitätsverhalten wird nicht allein von objektiven Einflüssen gesteuert, sondern eher von subjektiven Beurteilungen dieser. Jedoch hängt diese Einschätzung stark von der Informiertheit der Person bezüglich des Angebotes an alternativen Verkehrsmitteln und dem Preis-Leistungsverhältnis ab.

Zu den subjektiven Einflussfaktoren, die auf das Verkehrsverhalten wirken zählen: Motive; Wertvorstellungen, Präferenzen, Bedürfnisse, Gewohnheiten etc. (Hautzinger/Pfeiffer 1996, 13)

2.1.3 Ansätze in der Mobilitätsforschung

Grundsätzlich wird in der Mobilitätsforschung zwischen zwei Ansätzen, dem verhaltensorientierten Ansatz und dem handlungstheoretischen Ansatz unterschieden:

2.1.3.1 Verhaltensorientierte Ansätze

Um das Mobilitätsverhalten hinsichtlich ihrer objektiven Faktoren zu erklären werden die verhaltensorientierte Ansätze gewählt. Ein solcher Ansatz ist die Rational-Choice-Theorie. Dabei wird das rationale Handeln einer Person betrachtet. Die Theorie unterstellt, dass „... *das menschliche Handeln zielgerichtet ist und Individuen stets so handeln, dass ihr Nutzen maximiert wird*“ (Flade/Wullkopf 2000, 5). Die Rational-Choice-Theorie wurde dahingehend kritisiert, dass nur der materielle Nutzen in die Betrachtung miteinbezogen wird, jedoch nicht der symbolische Nutzen, obwohl ersichtlich ist, dass Einstellungen, Motive und situationsbedingte Faktoren beispielweise die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Aufgrund dieser Erkenntnis wurden in Folge handlungstheoretische Modelle entwickelt:

2.1.3.2 Handlungstheoretische Ansätze

In der psychologischen Mobilitätsforschung gibt es eine Vielfalt von Ansätzen zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl, jedoch sind vor allem drei Handlungsmodelle dabei hervorzuheben: die Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen aus dem Jahr 1991, das Norm-Aktivationsmodell von Schwartz aus dem Jahr 1977 und die Theory of Interpersonal Behaviour von Triandis 1977. Der Hauptunterschied dieser Theorien liegt darin, dass das Norm-Aktivationsmodell ihren Fokus auf die persönliche Norm legt, hingegen die Theorie des geplanten Verhaltens eine allgemeine Erklärung des Verhaltens sucht. (vgl. Hunecke et al. 2008, 4)

2.1.3.2.1 Theorie des geplanten Verhaltens (TPB – Theory of Planned Behaviour)

Ajzen (vgl. 1991, 181) besagt in seiner Theorie des geplanten Verhaltens, dass subjektive Normen neben den Einstellungen und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, die Verhaltensabsicht (Intention) entscheidend beeinflussen.

Die subjektive Norm ist auf das soziale Umfeld (Familie, Freunde, Peergroups, u.a.) der handelnden Person ausgerichtet. Die tatsächliche bzw. wahrgenommene

Verhaltenskontrolle übt einen Einfluss auf die Verhaltensabsicht (Intention) und das Verhalten an sich aus. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann auch auf dem direkten Weg (nicht von Einstellungen und subjektiven Normen abhängig) das Verhalten beeinflussen, d.h. auch wenn das soziale Umfeld einer Person ein Verhalten präferiert und diese Person eine positive Einstellung zum Verhalten hat, verhält sie sich aus ganz persönlichen Gründen anders. Daher wird diese Theorie zum Erklären des Umweltverhaltens und modifiziert zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens verwendet (siehe Abbildung 3).

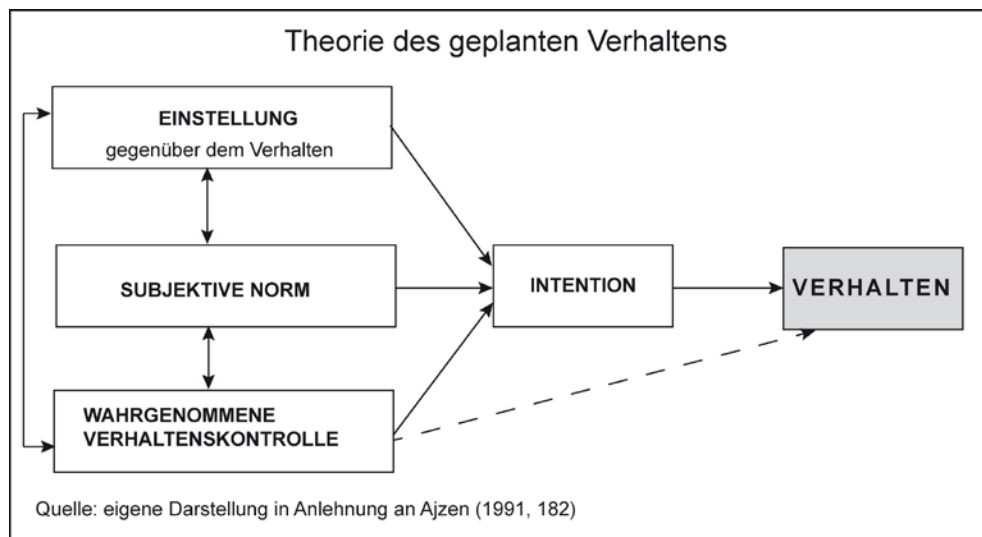


Abbildung 3: Theorie des geplanten Verhaltens

2.1.3.2.2 Norm-Aktivationsmodell

Das Norm-Aktivationsmodell, entwickelt von Schwartz im Jahr 1977, wurde von Hunecke et al. (1999, 13) für Anwendungen auf die Verkehrsmittelwahl modifiziert. Im Mittelpunkt steht die persönliche Norm als „Verpflichtung“ (Verantwortungsnorm) einen Beitrag beispielsweise zur CO₂ Reduktion zu leisten. Faktoren, die die persönliche Norm beeinflussen, sind das Problembewusstsein, das Wissen über die Handlungskonsequenzen, individuelle subjektive Ansprüche und die wahrgenommenen Verhaltenskontrolle (vgl. Flade/Wullkopf 2000, 16).

2.1.3.2.3 The Theory of Interpersonal Behaviour (TIB)

Der wesentliche Unterschied zu den beiden vorher genannten Ansätzen liegt in der Betrachtung, inwieweit die sozialen Verhaltensentscheidungen bewusst oder unbewusst getroffen werden. In der TPB wird angenommen, dass das soziale Verhalten aufgrund einer bewussten Kontrolle bestimmt wird. Im TIB-Ansatz von Triandis 1977 wird davon ausgegangen, dass sich die bewusste Kontrolle um jenes Maß verringert, in der sich das Maß der Gewohnheit erhöht. Somit wurde in das Verhaltensmodell noch der Prädiktor „Gewohnheit“ aufgenommen. (Pripfl et al. 2009, 24)

2.2 Aktionsraumforschung

2.2.1 Aktionsraum

Werlen (2000) beschreibt den Aktionsraum als einen Raum, in dem diverse Aktivitäten der Menschen (vor allem Arbeit, Versorgung und Wohnen) entsprechend deren Bedürfnissen und Lebensstil, durchgeführt werden. *„Die äußere Reichweite der räumlichen Zielorte des Handelns bildet die Grenze des Aktionsraums“* (Werlen 2000, 345).

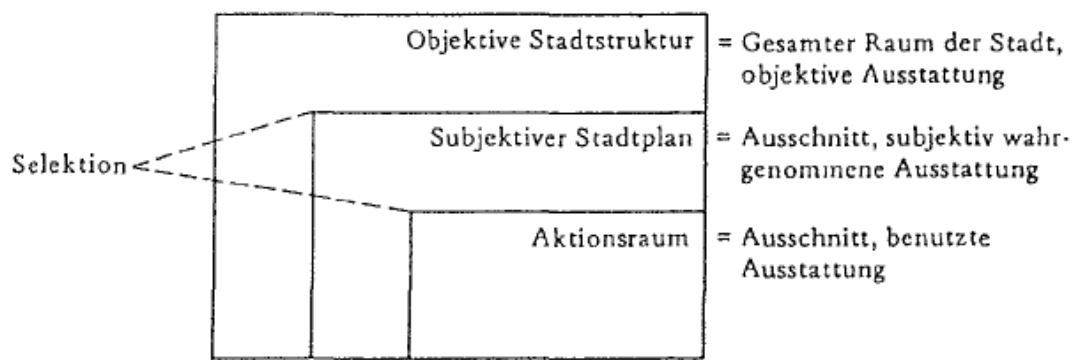
Ein Aktionsraum besteht im Wesentlichen aus drei Merkmalen (Klingbeil 1978, 23, Kutter 1973, 108):

- inhaltlich (Wer macht was? Warum?)
- zeitlich (Wann? Wie lange? Wie oft?) und
- räumlich (Wo?)

Diese drei Dimensionen sind aneinander gebunden, da ein Raum nicht überwunden werden kann, ohne dass dabei ein gewisse Zeit in Anspruch genommen wird und zumeist wird dieses Handeln durch einen bestimmten Grund ausgelöst. Weiters kann ein Mensch nicht zwei Orte zur gleichen Zeit aufsuchen und an diesen verschiedene Aktivitäten ausüben.

Der Aktionsraum entspricht daher dem Raum, in dem Alltagsmobilität stattfindet.

Friedrichs (1983, 307 ff.) geht davon aus, dass Stadtbewohner keine Kenntnis über den gesamten Stadtraum besitzen, wodurch sich der Aktionsraum der Stadtbewohner einschränkt. Neben diesem Wissensdefizit verkleinert sich der Aktionsraum auch durch die subjektive wahrgenommene Ausstattung weiter. Somit wird der städtische Raum durch eine zweistufige Selektion – einerseits aufgrund mangelnder Information und andererseits aufgrund der subjektiven Wahrnehmung (physische und soziale Hemmnisse) – eingegrenzt.



Quelle: Friedrichs 1983, 307

Abbildung 4: Sozial selektive Teilräume einer Stadt

2.2.2 Ansätze der Aktionsraumforschung

Das aktionsräumliche Verhalten wird durch menschliches Handeln ausgelöst, indem sich ein Mensch von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Diese Bewegung wird „Mobilität“ genannt. Erst durch sie wird ein Aktionsraum gebildet. Neben der Mobilität haben Verkehrsmittel und deren Verfügbarkeit einen großen Einfluss auf den Aktionsraum.

2.2.2.1 Constraints (Restriktions)- Ansätze:

Dieser zeitgeographische Ansatz geht auf die Forschungsgruppe um Thorsten Hägerstrand zurück, welche nicht nur relevante theoretische und methodische Konzepte hervorgebracht hat, sondern diese stetig weiterentwickelt haben (Trostdorf 1991, 12).

Kreibich (et al. 1987, 23-24) geht davon aus, dass das persönliche Handeln durch eine Fülle von Handlungszwängen beeinflusst wird. Hägerstrand unterscheidet grundsätzlich drei „Constraints“, d.h. übersetzt Bedingungsrahmen (Klingbeil 1978, 52 ff.):

A) Capability Constraints (Fähigkeitsbeschränkungen):

Darunter werden physiologische Notwendigkeiten des Menschen, wie beispielsweise das Bedürfnis zu schlafen, die Einnahme von Mahlzeiten u.v.m., aber auch ökonomische Leistungsgrenzen (begrenzttes Einkommen) und technische Reichweitenbeschränkungen (unterschiedliche Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) angesehen.

B) Coupling Constraints (Koordinationszwänge):

Hierunter werden räumliche und zeitliche „Bündelungen“ verstanden, da diverse Tätigkeiten nur zu bestimmten Zeiten und an Orten stattfinden können (Arbeitsplatz, Schulen) oder an Öffnungszeiten gebunden sind (Einkaufsmöglichkeiten, Ämter). Kingbeil (1978) führte diesbezüglich den Begriff „Koppelungsbegrenzung“ ein.

C) Autothority Constraints (autoritative Zwänge):

Dieser Constraintstyp umfasst sämtliche soziale-, räumliche und institutionelle Zugangsbeschränkungen.

2.2.2.2 Mental Maps

Im Mittelpunkt steht der Mensch als aktiv handelnde Person. Ziel ist keine objektive optimale Handlung, dass auf dem Reiz eine Reaktion folgt, sondern eine subjektiv zufriedenstellende Lösung zu erzielen, indem ein Reiz zuerst vom Individuum verarbeitet wird und danach erst eine Reaktion erfolgt. Der Mensch

verwendet hierfür kognitive Karten, diese ermöglichen ihm seine räumliche Umgebung im Kopf abzubilden und zu speichern. Teile von kognitiven Karten sind räumliche Einheiten, räumliche Beziehungen und Routenpläne. Die Wahl eines Verkehrsmittels ist ein Teil des Routenplanes, wird dieses Verkehrsmittel durch ein anderes ersetzt, ändert sich die subjektive Karte (vgl. Flade/Wullkopf 2000, 12). Kognitive Karten können als so genannte Mental Maps auf Papier gebracht werden.



Quelle: Jauschneg 2010, 43

Abbildung 5: Mental Map einer Oberstufen-Schülerin

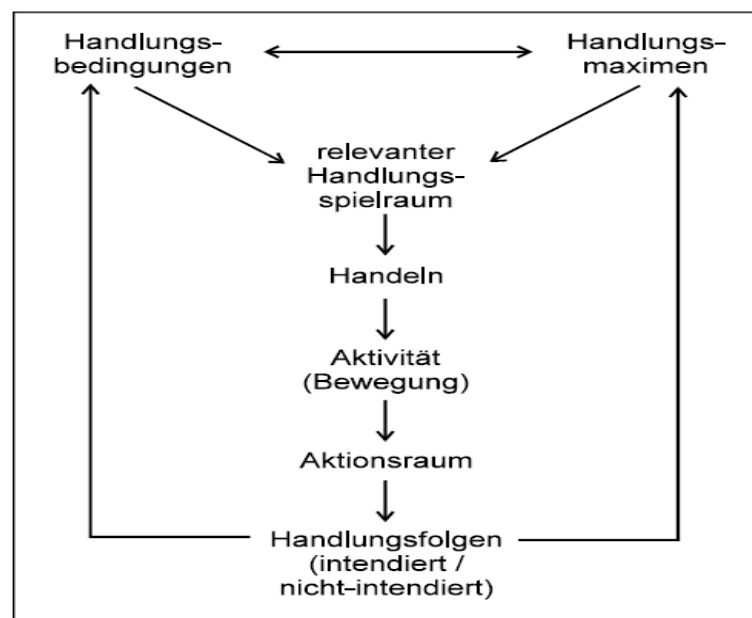
Ein Handlungsorientiertes Modell besteht aus einer Synthese von situationsbedingten Entscheidungen, daher schlägt Verron (1986: 202) vor, empirisch erhobene Daten aufgrund ihrer Entscheidungen in Gruppen zu clustern.

2.2.2.3 Handlungstheoretischer Ansatz

Klemm (1996, 42 f.) stellte fest, dass sich das aktionsräumliche Verhalten in den letzten hundertfünfzig Jahren dahingehend verändert hat, dass sich der Aktionsraum aufgrund des verstärkten Aufkommens von Massentransportmittel wie die Bahn und in weiterer Folge die Entwicklung des Automobils zum bedeutendsten Personenverkehrsmittel enorm vergrößert hat. Die Folgen dieser Entwicklung sind, dass sich die einstmals vorherrschenden kompakten Siedlungsstrukturen in einzelne dispers im Raum verstreute Siedlungsstrukturen

aufgelöst haben, das „... erst durch unsere modernen Verkehrssysteme ermöglicht wurden...“ (Klemm 1996, 43). Durch die Entwicklung immer schnellerer Transportmittel hat sich der individuelle Aktionsradius zwar erweitert, jedoch auf Kosten der Siedlungsstruktur und eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Geschwindigkeit und Fahrleistung. Es gibt jedoch Menschen, die ihren Aktionsraum nicht ausdehnen können (mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen, sozial schwache Personen u.a.). Diese bleiben von Aktivitäten aufgrund von sich stetig auseinander-entwickelnden Aktivitätenstandorten ausgeschlossen.

Scheiner (vgl. 1998, 61-62) entwickelte ein Analyseschema des aktionsräumlichen Handelns. Das Individuum als soziales Wesen steht im Zentrum seines Handelns. Handlungsmaxime (konkrete Ziele und Absichten, aber auch Prinzipien der Alltagsorganisation) und Handlungsbedingungen (Werte, soziale und ökonomische Faktoren) bedingen den Handlungsspielraum. Über dessen Reduktion vom Handeln auf die räumliche Fortbewegung, führt zum Aktionsraum. Somit wird der Aktionsraum als Ergebnis von Bewegungen angesehen und begründet damit die Notwendigkeit eines handlungstheoretischen Ansatzes.



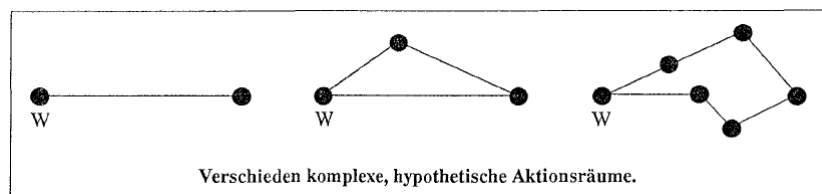
**Abbildung 6: Analyseschema (schematisch dargestellt) aktionsräumlichen Handelns
(Scheiner 1998, 60)**

2.2.3 Deskription von Aktionsräumen

Zur Beschreibung von Aktionsräumen werden vorwiegend folgende Aktionsraumparameter verwendet

a) Komplexität

Die Komplexität des Aktionsraumes ist die absolute Anzahl der am Erhebungstag aufgesuchten Stationen im Raum, wobei die Art und Lage der Verknüpfung der Aktivitäten nicht berücksichtigt wird. In Abbildung 7 wird beispielhaft verschiedene Möglichkeiten von Aktionsräumen dargestellt, im einfachsten Fall (linkes Beispiel) ist es ein 1-Punkt-Aktionsraum (Trostdorf 1991, 27).



Quelle: Trostdorf 1991, 27

Abbildung 7: Komplexe Aktionsräumen

b) Anteil der Mehrstationenausgänge (MPT's – multiple purpose trips)

Der Anteil der Mehrstationenausgänge gibt Aufschluss, ob Wegzwecke miteinander verbunden sind, oder ob dazwischen der Wohnort aufgesucht wird (Trostdorf 1991, 52).

Zur Berechnung der MPT's wird folgende Formel angewandt:

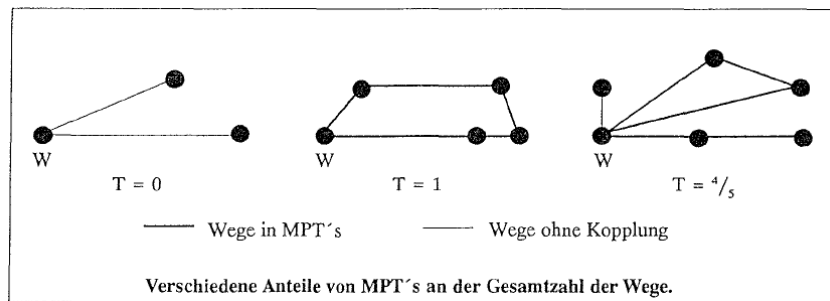
$$T = 1 - \frac{W - W_{MPT} - W_H}{W - W_H}$$

T ... Anteil der Mehrstationenausgänge (MPT)

W ... Wege (gesamt)

W_{MPT} ... Anzahl der in MPT's zurückgelegten Wege

W_H ... Nach-Hause-Wege



Quelle: Trostdorf 1991, 52

Abbildung 8: Verschiedene Anteile von Mehrstationenausgängen

Interpretation:

- T gleich Null bedeutet, dass keine gekoppelten Wege vorliegen. Die Person kehrt nach einer Aktivität direkt wieder zum Wohnort zurück, man spricht von einem so genannten *Ein-Zweck-Typ*.
- $T < 1$ bedeutet, dass die Person nach einer oder mehreren Aktivitäten zwischendurch zum Wohnort retour kehren. Diese Personen werden dem *Hybrid-Typ* zugeordnet.
- $T=1$ bedeutet, dass diverse Aktivitäten hintereinander gekoppelt werden. Erst danach kehrt die Person wieder nach Hause zurück. Diese Person entspricht dem *Mehrstationen-Ausgangstyp*.

c) Distanz

Das aktionsräumliche Verhalten wird mittels durchschnittlicher Tageswegdistanz und Distanzen für verschiedene Aktivitäten analysiert. Da einige Studien (Flade 1999, 137, Bühler/Kunert 2010, 17; Scheiner 2010, 679-690, Sicks 2011, 3) belegen, dass es wesentliche geschlechterspezifische Unterschiede zwischen den Wegdistanzen von Männern und Frauen gibt, wird ein geschlechter-spezifischer Vergleich durchgeführt.

Die Tagesdistanzen werden wie folgt ermittelt: Mittels der Anzahl aller mobilen Personen und der Anzahl der Wege werden die durchschnittliche Anzahl der

Wege pro mobiler Person an einem Werktag berechnet. Das Produkt aus Wege pro Person und der durchschnittlichen Weglänge ergibt die Tageswegdistanz pro mobile Person. Zur Berechnung des geschlechterspezifischen Unterschiedes in der Weglängenverteilung werden die Odds Ratios der arithmetischen Mittel errechnet.

Neben dem Geschlecht gilt das Alter als ein wichtiger Marker für unterschiedliche Wegdistanzen (Crane 2007, 307 f.). Dies wird durch die unterschiedlichen Mobilitätstypen, die stark an Lebensphasen (Jugendliche, Jungerwachsene, Erwachsene und Senioren) gebunden sind, gut abgebildet.

d) Orientierung

Für die räumliche Orientierung der Bevölkerung wurde folgende Abgrenzung gewählt:

- 1) Kleinräumiger Aktionsradius: Sowohl Quellzweck als auch Zielzweck liegen innerhalb der Gemeindegrenze (Wohnumfeldorientierung). In Niederösterreich liegt der durchschnittliche „kleinräumige Aktionsradius“ bei 2,6 Kilometern.
- 2) Mitttelgroßer Aktionsradius: Entweder Quell- oder Zielzweck liegt außerhalb der Gemeinde, jedoch innerhalb des Bezirkes bzw. sowohl Quell- als auch Zielzweck liegen innerhalb des Bezirkes jedoch außerhalb der Gemeinde. Der „mittelgroße Aktionsradius“ beträgt in Niederösterreich im Schnitt 11 Kilometer.
- 3) Großräumiger Aktionsradius: Entweder Quell- oder Zielzweck liegt außerhalb des Bezirkes bzw. sowohl Quellzweck als auch Zielzweck liegen außerhalb des Bezirkes. Der „großräumige Aktionsradius“ liegt bei der niederösterreichischen Bevölkerung im Schnitt bei 29,6 Kilometer.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Aktivitäten nicht in Wegeketten betrachtet werden, sondern jeder Wegzweck für sich abgebildet wird. Eine Person, die ihre Arbeitsstätte außerhalb ihres Wohnbezirkes hat und auch ihre Einkäufe und Freizeit Zwecke außerhalb ihres Wohnbezirkes tätigt, für diese Person werden alle

ihre Wege dem „großräumigen Aktionsradius“ zugeordnet. Verlässt hingegen eine Person nur für ihre Ausbildung den Wohnbezirk, unternimmt jedoch ihre Freizeitwege und privaten Erledigung in der Gemeinde, so wird nur der Arbeitsweg der „großräumigen Orientierung“ zugeordnet, alle anderen Wege werden dem „Wohnumfeld“ hinzugerechnet.

Diese Form der Analyse gibt einen anschaulichen Hinweis, in welcher unterschiedlich großen Aktionsradien sich die einzelnen Mobilitätstypen für welche Aktivitäten bewegen.

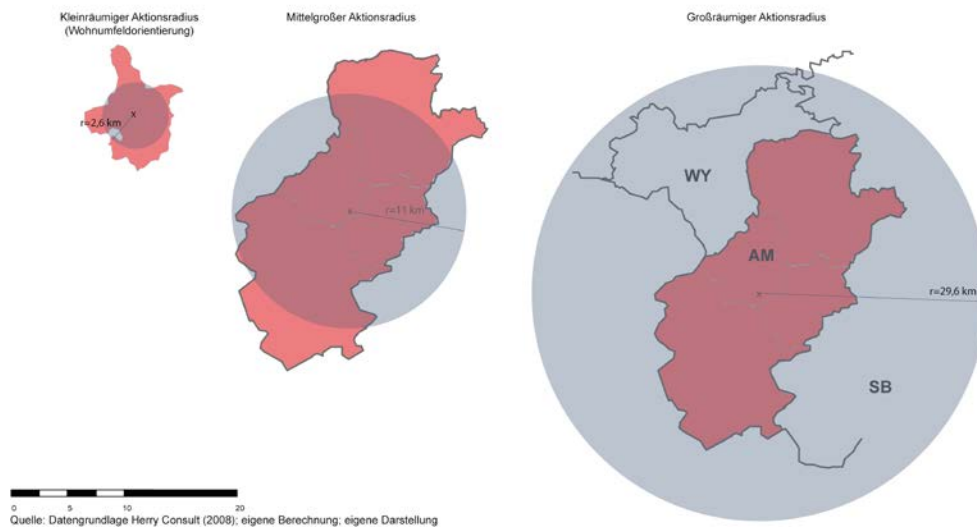


Abbildung 9: Orientierung

2.3 Lebensformen und Mobilitätstypen

2.3.1 Lebensformen

Die Menschen leben im Laufe ihres Lebens in unterschiedlichen Lebensformen. Statistik Austria (2009, 18-19) hat erhoben, dass bis zum Erreichen des 20. Lebensjahres der überwiegende Teil der Bevölkerung als Kind im Elternhaushalt bzw. in einem Alleinerzieherhaushalt lebt. Ab dem 20. Lebensjahr lassen sich geschlechtsspezifische Unterschiede dahingehend erkennen, dass nur noch die Hälfte der 20- bis 24-jährigen Frauen im Elternhaus lebt, hingegen bei den Männern noch etwa zwei Drittel. Zeitreihen der Statistik Austria zeigen, dass sich der Trend zum längeren Verbleib im elterlichen Haushalt weiter fortsetzt. Ein weiterer Trend liegt in der Zunahme von Einpersonenhaushalten, vor allem in der Altersgruppe der 15- bis 39-Jährigen, dem entspricht rund ein Achtel dieser Altersklasse. Ab dem 30. Lebensjahr überwiegt die Lebensform Familie mit Kind. Diese Lebensform dauert bei den Männern bis in die Altersklasse der 50- bis 59-Jährigen an, während die Frauen in dieser Altersklasse bereits häufig wieder (nacherlerliche) Partnerschaften ohne Kind im Haushalt eingehen. Im Alter zwischen 60 und 69 Jahren dominiert der Zweipersonenhaushalt ohne Kind(er). Je älter der Mensch wird, umso deutlicher werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede. Männer leben häufig bis ins hohe Alter in Partnerschaften, wohingegen ältere Frauen häufig ihren letzten Lebensabschnitt alleinlebend verbringen, da sie eine höhere Lebenserwartung haben bzw. oftmals jünger als der Ehepartner sind.

Friedrichs (1983, 142ff.) gliedert den menschlichen Lebenszyklus in sechs unterschiedlichen Phasen:

Kindheit → Jugend → frühe Ehephase ohne Kinder → mittlere Ehephase mit Kindern → späte Ehephase (Kinder haben das Haus verlassen) → Altersphase (Pension, Rente, Verwitung)

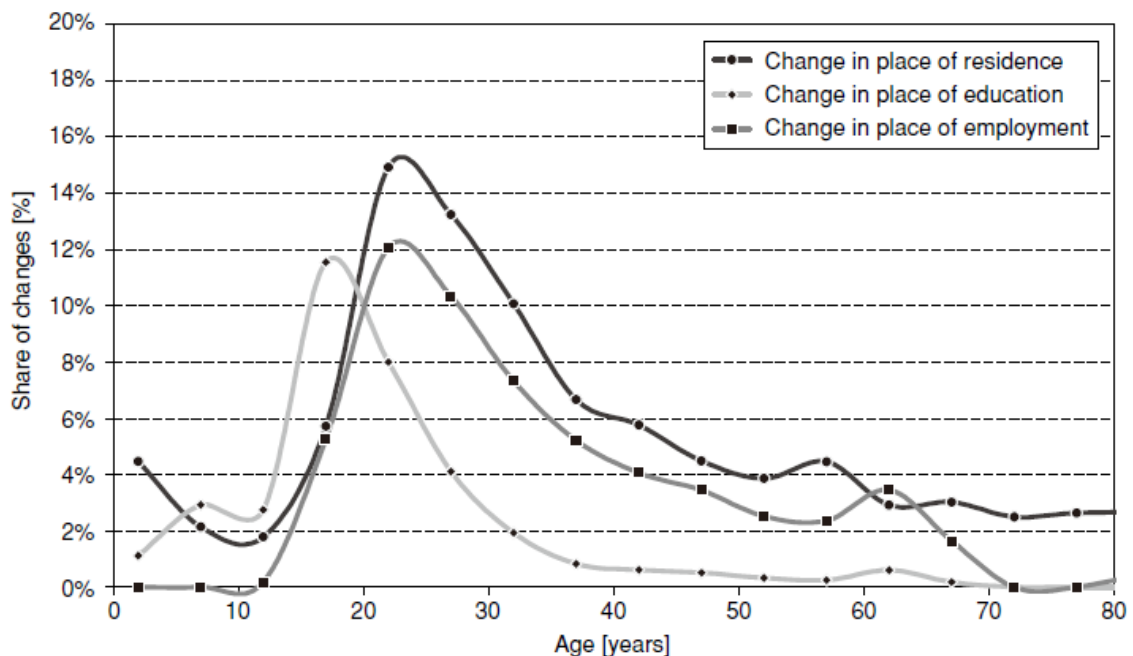
In einer Studie des Zukunftsinstitutes (2007, 13ff.) wurde festgestellt, dass die Normalbiografien (Jugend → Berufstätigkeit und Familie → Ruhestand) seit den siebziger Jahren von Multigrafien abgelöst wurden; aufgrund der Megatrends „Individualisierung“ (Aufbrechen traditioneller Familienmodelle), „New Works“ (lebenslanges Lernen, um in der Arbeitswelt bestehen zu können) und „Alterung“ (es ist nicht mehr entscheidend wie viel Jahre bereits vergangen sind, sondern wie viel noch vor einem liegen).

2.3.2 Mobilitätsrelevante Lebensereignisse

Eine Langzeitstudie aus der Schweiz (Beige/Axhausen 2008, 17-33) zeigt auf, welche Ereignisse im Leben für das Mobilitätsverhalten prägend sind:

- Der Autoerwerb: Rund ein Drittel der Schweizer Bevölkerung erhält im Alter von 18 Jahren gleichzeitig zum Führerscheinerwerb ein eigenes Auto. Bereits mit 20 Jahren besitzen etwa 60% der Bevölkerung ein Auto und zwischen 25 und 50 Jahren steigt der Anteil des Autobesitzes auf maximal 80% an. Danach fällt die Rate des Autobesitzes kontinuierlich mit steigendem Alter ab (Beige/Axhausen 2008, 20).
- Umzüge: Die meisten Umzüge werden im Alter von 20 bis 35 Jahren vollzogen, mit einem Anteil von maximal 15 %. Bis zum Alter von 40 Jahren sinkt die Häufigkeit der Umzüge stetig bis letztendlich 6 % ab, im steigenden Alter beträgt der Anteil an Umzügen nur noch rund 3 % (siehe Abbildung 10).
- Ausbildungswechsel: Die entscheidende Phase des Ausbildungswechsels liegt zwischen 15 und 25 Jahren (knapp 12 %), in der ein Wechsel zwischen Pflichtschulabschluss und Eintritt ins Erwerbsleben stattfindet, danach sinkt der Anteil bis zum Alter von 35 Jahren unter 2 % (siehe Abbildung 10).
- Wechsel des Arbeitsortes: Die meisten Arbeitsortswechsel ereignen sich im Alter zwischen 20 und 25 Jahren, das entspricht rund 12 % aller Arbeitsortswechsel im Lebensverlauf. Bis zum Alter von 50 Jahren sinkt die

Häufigkeit des Arbeitswechsels auf 4 % ab. Ab dem Pensionsalter sinkt der Anteil noch weiter ab.



Quelle: Beige/Axhausen 2008, 30

Abbildung 10: Wechsel des Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsortes

Ein wesentliches mobilitätsrelevantes Lebensereignis ist der Familienzuwachs von einem Kind bzw. mehreren Kindern. Durch dieses Lebensereignis kann sich das Mobilitätsverhalten komplett verändern, hier spielt vor allem die Begleitmobilität eine entscheidende Rolle. Das Ausmaß an Begleitmobilität nimmt stetig zu, immer weniger Wege werden von Kindern allein zurückgelegt (VCÖ 2008, 20). Eine Untersuchung an Kindergarten- und Volksschulkindern zeigte, dass jedes zweite Kind am Weg zur Schule begleitet wird, davon werden 36 % der Volksschulkinder immer mit dem Pkw zu Ausbildungsstätte gebracht (Sigl/Weber 2002, 46).

Somit lassen sich drei Biografien zusammenfassen, welche das Mobilitätsverhalten beeinflussen (Scheiner 2007, 167):

- Erwerbsbiografie: Ausbildungs- bzw. Erwerbstätigkeit → Wahl des Ausbildungs- bzw. Arbeitsortes

- Haushaltsbiografie: Heirat oder Lebenspartnerschaft, Single, Familien-gründung, Patchwork-Familie → Wahl der Haushaltszusammensetzung
- Wohnbiografie: Umzug, Gründung eines eigenen Haushaltes, Hausbau → Wohnstandortwahl

2.3.3 Mobilitätstypen

Die Planungspraxis zeigt, dass zielgruppenspezifisch ausgerichtete verkehrsplanerische Maßnahmen, die Effektivität der Maßnahmen deutlich steigern. Dies gilt vor allem für verhaltensorientierte Maßnahmen (Hunecke et al. 2008, 9).

In so genannten „Mobilitätstypen“ werden Personengruppen zusammengefasst, die sich innerhalb des Typs möglichst ähnlich sind, sich hingegen von den anderen Typen möglichst stark abgrenzen, das heißt diese Gruppen zeichnen sich durch ähnliche Merkmalsausprägungen aus und unterscheiden sich in ihrem Verhalten sehr deutlich von den anderen.

Für die Zielgruppensegmentierung werden grundsätzlich drei Merkmale unterschieden (Hunecke 2006, 35):

- 1) Verhaltensmerkmale: ÖPNV-Nutzungshäufigkeit, Pkw-Verfügbarkeit u.a.
- 2) Soziodemografische Merkmale: Haushaltsmerkmale (Personen im Haushalt, Haushaltstypen etc.) und Lebensphasen
- 3) Psychografische Merkmale: Einstellungen und Wertorientierungen

Tabelle 1 zeigt eine Reihe von Zielgruppenansätzen im Mobilitätsbereich, wobei anzumerken ist, dass Lebensstilansätze die Gefahr bergen, keine bedeutsamen Zusammenhänge zum Mobilitätsverhalten zu liefern (Hunecke 2006, 4). Deshalb merkt Hunecke (ebd. 2006, 4) an, die mobilitätsrelevanten Merkmalsausprägungen wesentlich stärker als einstellungsorientierte Merkmale einzubauen, um somit eine höhere Aussagekraft der einzelnen Mobilitätsstiltypen zu erzielen.

	Lebensphasen	Sinus-Milieus	Mobilitätsstile	RMV-Typologie	Mobilitätstypen
Quelle	Deutsche Bahn (Jäger 1989)	Sinus Sociovision 2006	Götz, Jahn & Schultz 1998	Schubert & Kamphausen 2006	Hunecke, Schubert & Zinn 2005
Typ-konstituierende Variablen	Soziodemographische Variablen (Alter, Haushaltsform, Berufstätigkeit, Kinder)	Wertorientierungen Einstellungen zu Arbeit, Familie, Freizeit, Geld, Konsum, Technik, (...)	Mobilitätsorientierungen (typkonstituierend) Verkehrsmittelwahl („weiche Verknüpfung“) Lebensstil/Lebenslage („weiche Verknüpfung“)	Wertorientierungen Einstellungen zur Mobilität Verkehrsmittel-nutzung	Verkehrsmittel-bezogene Einstellungen (TPB-Konstrukte + symbolische Dimension der Mobilität)
Zielgruppen	Lehrlinge/Schüler Studenten Junge Alleinlebende Haushalte mit mind. einem Kind < 6 J. Haushalte mit Schulkindern Junge 2- und Mehrpersonenhaushalte Erwachsenen-Haushalte < 65 J. Rentner-Haushalte Alleinstehende Rentner	Konservative Traditionsverwurzelte DDR-Nostalgische Etablierte Postmaterielle Bürgerliche Mitte Konsum-Materialisten Hedonisten Moderne Performer Experimentalisten	Risikoorientierte Autofans Statusorientierte Automobile Traditionell-Häusliche Traditionell Naturorientierte Ökologisch Entschiedene	Stressvermeidende ÖPNV-Bevorzuger Zweckorientierte ÖPNV-Pkw-Nutzer Erlebnisorientierte Allesnutzer Natur- und Gesundheitsorientierte Fahrradbevorzuger Anpassungsorientierte Pkw-Nutzer Familienorientierte Pkw- und Fahrradnutzer	ÖV-Orientierte ÖV-Sensibilisierte Pragmatiker ÖV-Distanzierte ÖV-Abgeneigte Desinteressierte

Quelle: Hunecke et al 2009, 11

Tabelle 1: Auswahl von Mobilitäts(stil)typologien

3 Datengrundlage

3.1 Mobilitätsdaten NÖ

Im Jahr 2008 wurde im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung eine landesweite Mobilitätserhebung durchgeführt⁴. Dabei wurden die Personen über ihre Soziodemographie, ihr Mobilitätsverhalten und zu einigen Einstellungen befragt. Insgesamt nahmen knapp 9.300 Personen an der Befragung teil und gaben zu rund 25.000 Wegen Auskunft (Niederösterreichische Landesregierung 2009, 5).

3.2 Räumliche Abgrenzung

Das Bundesland Niederösterreich ist mit einer Flächenausdehnung von 19.186 km² (lt. Statistik Austria, am Stichtag 1.1.2012) das größte der neun Bundesländer. In einer umfangreichen Studie wurde 2008 für ganz Niederösterreich und für einige Regionen gesondert, deskriptive Mobilitätsanalysen durchgeführt.

Die anfängliche Konzeption einer vertiefenden Analyse des aktionsräumlichen Verhaltens der Mobilitätstypen innerhalb der einzelnen Hauptregionen wurde nur in eingeschränkter Form wahrgenommen (siehe 4.4.1.3 und 4.4.2.2), da aufgrund vorzunehmender multidimensionaler Betrachtungsweisen der Mobilitätstypen, einzelne Zellengrößen, durch eine zu geringe Zellenbesetzung, ihre Aussagekraft verlieren würden.

Für die Analyse des aktionsräumlichen Verhaltens wird bei vertiefenden Betrachtungen auf eine räumliche Gliederung in Städten, ländlich geprägten und ländlichen Gemeinden der in Niederösterreich wohnhaften Bevölkerung

⁴ Die Mobilitätserhebung wurde von Herry Consult im Herbst 2008 durchgeführt.

zurückgegriffen (siehe Kapitel 4.4.2.1). Folgenden Auswahlkriterien wurden für die räumliche Abgrenzung herangezogen:

Indikator	Einteilung /Wertebereich
Einwohnerdichte	Land: 200 EW/km ² ländlich geprägt: 200 – 500 EW/km ² städtisch: über 500 EW/km ²
Zentrale-Orte-Stufe	Land: Stufe 0 ländlich geprägt: Stufe 1 und 2 städtisch: Stufe 3-5
Anteil der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Betriebe an allen Betrieben in der Gemeinde	Land: 25% und mehr ländlich geprägt: zwischen 7% und 24,9% städtisch: unter 7%
Anteil der Erwerbstätigen des primären Sektors an den Erwerbstätigen am Arbeitsort (NÖ-Schnitt = 7%)	Land: 8% und mehr ländlich geprägt: zwischen 4% und 7,9% städtisch: unter oder gleich 3,9%
Pendlersaldo: <i>Der Index des Pendlersaldos gibt an, ob die Beschäftigten vom Wohnort zum Arbeitsort in eine andere Gemeinde auspendeln, oder ob mehr Arbeitskräfte zum Arbeitsort in die Gemeinde einpendeln.</i>	Land: unter 80 oder gleich ländlich geprägt: zwischen 81 und 109 städtisch: 110 und mehr
Versorgungsdichte an AllgemeinmedizinerInnen pro 1.000 Einwohner	Land: unter oder gleich 0,4 ländlich geprägt: zwischen 0,41 und 0,5 städtisch: 0,51 und mehr
Versorgungsdichte an ÖV-Haltestellen pro km ²	Land: unter oder gleich 0,5 ländlich geprägt: zwischen 0,5 und 1 städtisch: 1 und mehr

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 2: Indikatoren zur räumlichen Gliederung

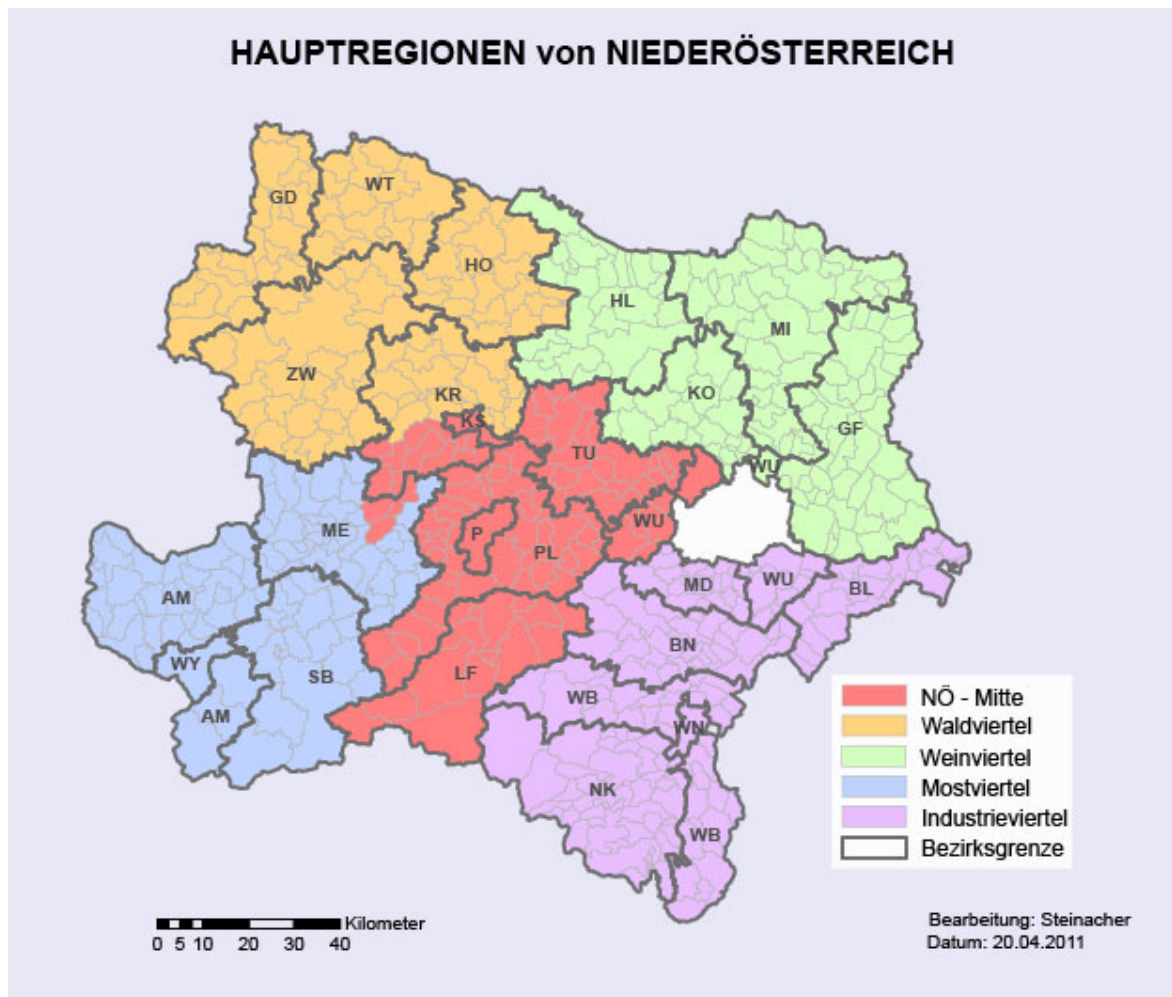


Abbildung 11: Hauptregionen von Niederösterreich

3.3 Zeitliche Abgrenzung

Der Betrachtungszeitraum des aktionsräumlichen Verhaltens ist in dieser Arbeit auf einen Erhebungstag beschränkt, daher sind diverse Aktivitäten, die außerhalb des Erhebungszeitraumes angefallen sind, nicht in der Stichprobe repräsentativ erfasst. Jedoch sind für aktionsräumliche Analysen Routinen (regelmäßige Wege im Wochenverlauf) von wesentlicher Bedeutung (Trostdorf 1991, 22). Diese werden aufgrund des großen Stichprobenumfanges gut abgebildet.

3.4 Inhaltliche Abgrenzung

Für die Bildung von Mobilitätstypen wurden vorerst alle erhobenen Personen miteinbezogen. Für die nachfolgende Analyse des aktionsräumlichen Verhaltens der einzelnen Mobilitätstypen wurden jedoch nur werktägliche außerhäusliche Aktivitäten in die Analyse miteinbezogen.

4 Analyse

4.1 Vorgehensweise

Um ein aktionsräumliches Verhalten von Mobilitätstypen analysieren zu können, bedarf es eines umfangreichen Datenmaterials, das sich mittels einer Primärerhebung im Rahmen der Erarbeitung einer Diplomarbeit nicht bewerkstelligen lässt. Daher wurde eine Sekundärdatenanalyse (siehe dazu Kapitel 4.2) durchgeführt.

Um Mobilitätstypen bezüglich ihres aktionsräumlichen Verhaltens innerhalb eines definierten Raumes (Bundesland Niederösterreich) zu analysieren, wurde im ersten Schritt eine Clusteranalyse zur Identifizierung von Mobilitätstypen gewählt, da dieses multivariate⁵ statistische Verfahren möglichst homogene Gruppen – so genannten Cluster – aufgrund zahlreicher festgelegter Merkmale zusammenfasst, die jedoch voneinander möglichst heterogen sind (Backhausen et al. 1996, S 261).

Im nächsten Schritt wurden die relevanten Mobilitäts- und aktionsräumlichen Parameter zur Interpretation der Typen erklärt und im letzten Analyseschritt wurde jeder Typ im speziellen auf sein aktionsräumliches Mobilitätsverhalten analysiert.

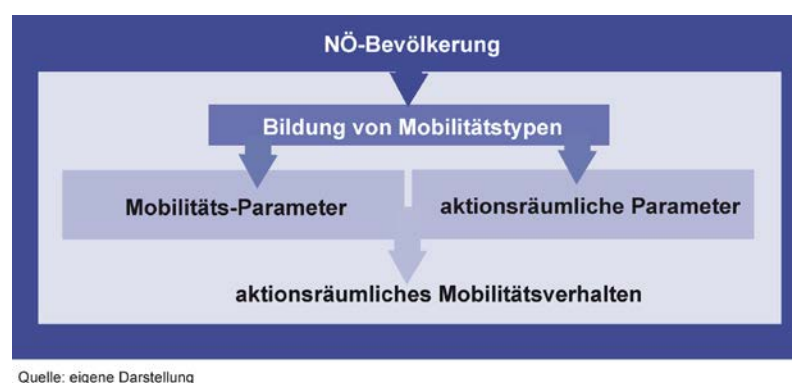


Abbildung 12: Analyseschritte

⁵ mehrere Variable betreffend

4.2 Sekundäranalyse

Eine Sekundäranalyse stützt sich auf bereits vorhandener Daten, die aufgrund einer Primärerhebung erhoben wurden. Laut Friedrichs (1981, 353) werden Sekundäranalysen in zwei Arten von Auswertungen unterschieden:

- Auswertung von sozialwissenschaftlichen Erhebungen und Meinungsumfragen
- Auswertungen von demographisch-statistischen Datensätzen (bspw. Daten der statistischen Ämter)

Friedrichs (1981, 354 ff.) beschreibt in weiterer Folge, die Vor- und Nachteile einer Sekundäranalyse gegenüber einer Primärerhebung:

- finanziell- und zeitlicher Vorteil, da die Daten nicht erhoben werden müssen,
- Vorteil der Verwendung von mehreren Datensätzen bzw. mehreren Untersuchungen und
- Vorteil einer Vergleichbarkeit der vorhandenen Daten über einen Zeitverlauf.
- Ein weiterer Vorteil m.E. besteht darin, dass die vorhandenen Daten - aufgrund bereits zahlreicher durchlaufener Plausibilisierungsschritte – hinsichtlich ihrer Validität, nicht mehr überprüft werden müssen.

Folgende Nachteile lassen sich bei einer Sekundäranalyse identifizieren:

- Die Auswertung wird durch das vorhandene Datenmaterial klar eingeschränkt,
- Zugänglichkeit der Daten (zumeist ist es sehr schwierig an die Rohdatensätze heranzukommen) und
- die Auswertung ist durch die Qualität der Datenerhebung eingeschränkt.

Da für diese Untersuchung die Vorteile einer Sekundäranalyse wesentlich gegenüber den Nachteilen einer solchen überwogen, wurde auf Daten der landesweiten Mobilitätserhebung in Niederösterreich, welche vom Land

Niederösterreich beauftragt wurde und von Herry Consult im Jahr 2008 durchgeführt wurde, zurückgegriffen.

4.3 Mobilitätstypen in Niederösterreich

4.3.1 Identifizieren von Mobilitätstypen

Zu Beginn stellte sich die Frage, welche Indikatoren für die Definition von Mobilitätstypen aus dem Datenbestand herangezogen werden könnten. Die Schwierigkeit bestand darin, dass die vorhandenen Daten nicht zu diesem Zweck erhoben wurden und daher mit jenen das Auslangen gefunden werden musste. Da sich die Daten der Mobilitätserhebung Niederösterreich auf drei unterschiedlichen Ebenen und zwar auf

- der Haushaltebene,
- der Personenebene und
- der Wegeebene

aufbereitet worden waren, mussten einige Variablen in die Personenebene eingespielt werden.

Folgende Variablen wurden für die Identifizierung von Mobilitätstypen ausgewählt:

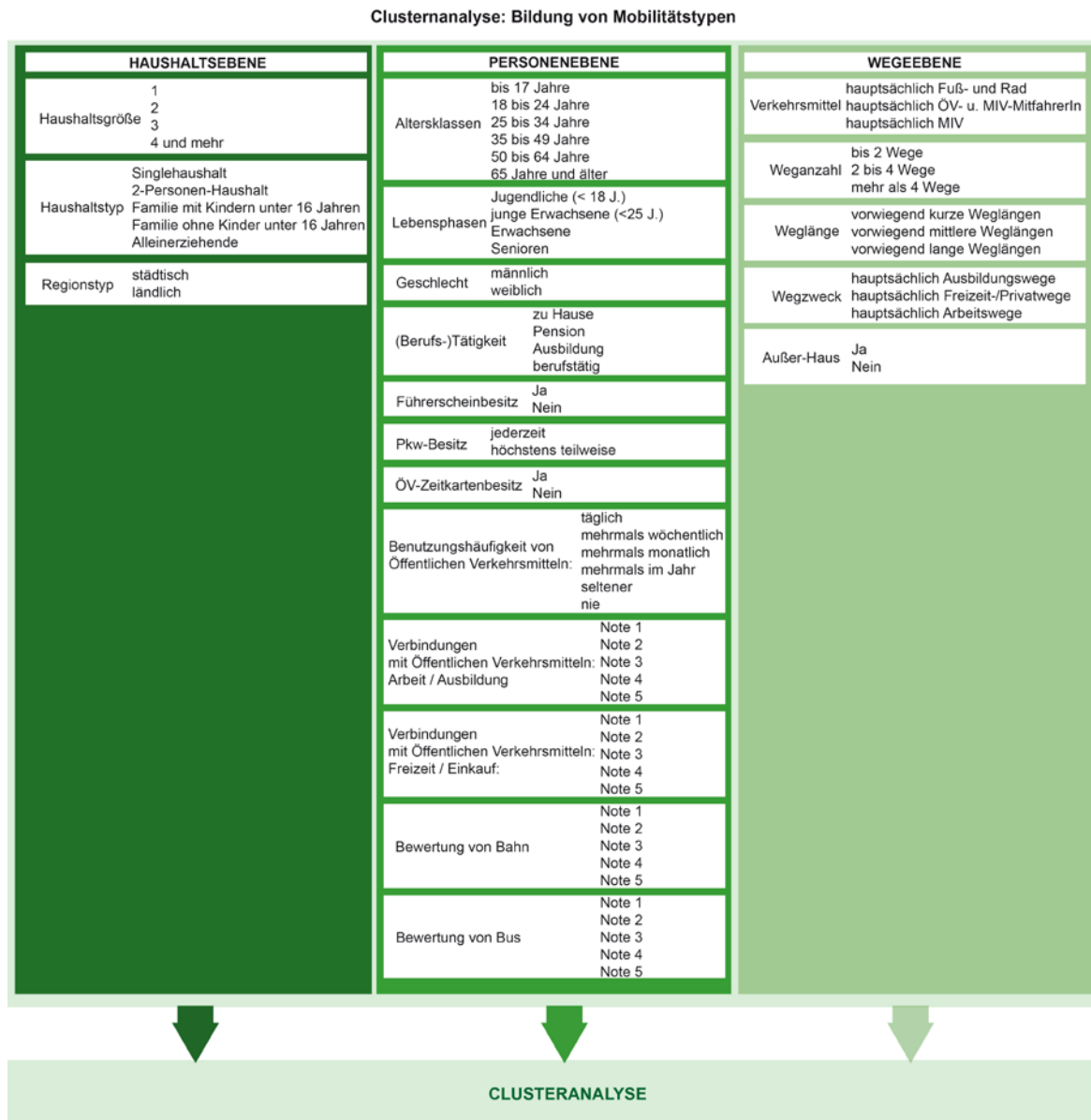


Abbildung 13: Schematische Darstellung der Clusteranalyse [eigene Darstellung]

In SPSS (Janssen/Laatz 2010, 484 ff.) kann zwischen folgenden Cluster-Methoden gewählt werden:

- hierarchische Clusteranalyse (eignet sich nicht für hohe Fallzahlen, es können aber sowohl metrische als auch nicht metrische Daten verwendet werden),
- die Clusterzentrenanalyse (K-Means), eignet sich nur für metrische Variablen und

- die Two-Step-Clusteranalyse (eignet sich für metrische als auch kategoriale⁶ Variablen und ist für große Datendateien geeignet, weiters können Ausreißer separiert werden).

Aufgrund der Vorteile der Two-Step-Clusteranalyse wurde diese Form gewählt. Da diese Clusteranalyse keine beste Gruppenlösung ausgibt, wurde zur Ermittlung der besten Clusterlösung eine Analyse für 4 bis 13 Clusterlösungen durchgeführt und hinsichtlich eindeutiger Verhaltenspräferenzen und Lebensformen geprüft.

Mit der Two-Step-Clusteranalyse wurde im ersten Durchlauf die maximale Anzahl, nämlich wie vorhin erwähnt, 13 Cluster, eingegeben. Weiteres wurden durch die Option „Rauschverarbeitung“ in der ersten Clusterstufe „Ausreißer“ ausgesondert. Im nächsten Schritt wurde die Anzahl der Cluster auf acht eingeschränkt, wodurch jedoch die älteren Personen nicht mehr in einem eigenen Cluster ausgewiesen wurden.

Abbildung 14 zeigt mögliche Clusterfusionsschritte. Mittels Kreuztabellenanalyse lässt sich berechnen, welche Cluster miteinander fusioniert wurden. Je weniger Cluster umso eher vermischen sich die Lebensformen innerhalb der Cluster. Senioren finden sich bis zu Cluster 9 in fast allen Gruppen, obwohl anzunehmen ist, dass sie sich wesentlich im aktionsräumlichen Verhalten von anderen Gruppen unterscheiden würden.

Nach einigen Tests mit mehreren Clustervarianten erwies sich eine Lösung mit 10 Clustern als optimal, da sich die Cluster klar voneinander unterscheiden und gleichzeitig eine sehr gute Interpretationsmöglichkeit bot.

⁶ Variablen (nominal- oder ordinalskalierte Variablen), die aufgrund einer Zusammenfassung in so genannte Kategorien gebildet werden, wie beispielweise die Variable Alter „15 - 20 Jahre“, „21 - 25 Jahre“ usw.

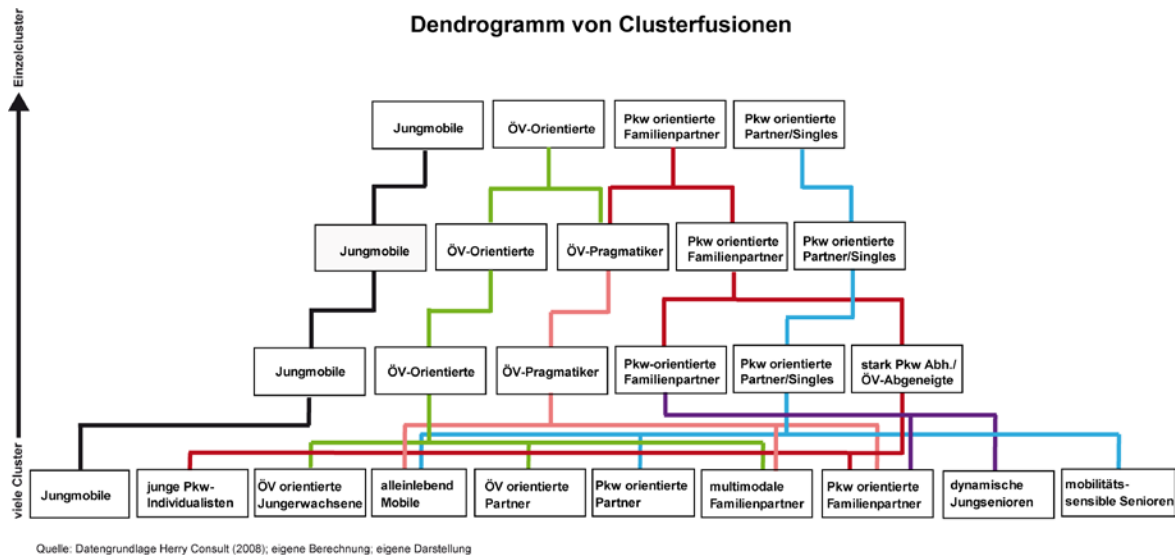


Abbildung 14: Dendrogramm von Clusterfusionen

In Tabelle 3 wird die relative Wichtigkeit jedes Feldes bei Schätzung des Modells dargestellt. Als die wichtigsten Variablen (Prädiktor = 1) wurden der Wegzweck, die ÖV-Nutzungshäufigkeit, der ÖV Zeitkartenbesitz, die Lebensphase, der Haushaltstyp, die Haushaltsgröße, der Führerscheinbesitz, die Altersklasse und die (Berufs-)/Tätigkeit ermittelt.

Bedeutsamkeit des Prädiktors für Cluster

	am wenigsten wichtig	am wichtigsten	Prädiktor
Wegzweck	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
ÖV-Nutzungshäufigkeit	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
ÖV Zeitkartenbesitz	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Lebensphase	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Haushaltstyp	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Haushaltsgröße	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Führerscheinbesitz	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Altersklasse	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
(Berufs-)/Tätigkeit	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	1
Verkehrsmittel	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,87
ÖV Verbindung:Arbeit/Ausbildung	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,8
Pkw Besitz	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,76
ÖV Verbindung:Freizeit/Einkauf	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,53
Bewertung Bahn	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,52
Bewertung Bus	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,5
Weganzahl	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,2
Weglänge	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,18
Raumtyp	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,14
Geschlecht	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,13
Außer-Haus-Anteil	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	0,1

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 3: Bedeutsamkeit des Prädiktors für Cluster

Anschließend wurde eine Varianzanalyse durchgeführt, um die Erklärungskraft der Mobilitätstypen im Hinblick auf die eingebundenen Faktoren darzustellen, dabei wurde η^2 ($\eta^2 = \text{SAQ}_{\text{zwischen}} / \text{SAQ}_{\text{Total}}$) berechnet (siehe dazu Tabelle 4). Die höchste Erklärungskraft für die Clusterung bilden die soziodemographischen Merkmale, wie Lebensphasen, Altersklassen, Haushaltsgröße bzw. -typ und (Berufs-)/Tätigkeit, erst danach sind die Verhaltensmerkmale, wie Wegzweck, ÖV-Nutzungshäufigkeit und Pkw-Besitz gereiht. Von den psychografischen Merkmalen hat die Einstellung zu den ÖV-Verbindungen zum Arbeits-/Ausbildungsort die höchste Erklärungskraft. Der Faktor Geschlecht (0,5%) besitzt die geringste Erklärungskraft (siehe dazu Abbildung 15).

Merkmale	Signifikanz	ETA ²
Haushaltsgröße	0,000	70,7%
Haushaltstyp	0,000	54,0%
Regionstyp	0,000	1,5%
Altersklasse	0,000	83,5%
Lebensphase	0,000	99,9%
Geschlecht	0,000	0,5%
(Berufs-)/Tätigkeit	0,000	40,0%
Führerscheinbesitz	0,000	4,5%
Pkw Besitz	0,000	37,5%
ÖV Zeitkartenbesitz	0,000	5,2%
ÖV-Nutzungshäufigkeit	0,000	37,6%
ÖV-Verbindung: Arbeit/Ausbildung	0,000	18,4%
ÖV-Verbindung: Freizeit/Einkauf	0,000	4,9%
Bewertung Bahn	0,000	3,0%
Bewertung Bus	0,000	3,6%
Außer-Haus-Anteil	0,000	3,4%
Weganzahl	0,000	10,2%
Verkehrsmittel	0,000	10,9%
Weglänge	0,000	3,9%
Wegzweck	0,000	38,4%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 4: ANOVA-Ergebnis

Folgende Tabelle stellt im Detail die Zusammensetzung der Mobilitätstypen in Niederösterreich dar. Insgesamt wurden 6.661 Personen in die Clusteranalyse einbezogen, die für eine vertiefende Analyse des werktäglichen aktionsräumlichen (Mobilität-)Verhaltens relevant waren.

Bei der Benennung der Typen wurde Bedacht genommen, dass die Lebensform und die vorwiegende Mobilitätsorientierung dem jeweiligen Typ entsprechen.

In Abbildung 15 wird die Verteilung der Mobilitätstypen in der Grundgesamtheit und nach Geschlecht dargestellt. Klar ersichtlich ist das sehr ausgeglichene Geschlechterverhältnis in den einzelnen Typen.

Die „Pkw orientierten Familienpartner“ machen knapp ein Drittel der Grundgesamtheit aus, mit nur 3 % ist der Typ des „ÖV orientierten Partners“ am geringsten vertreten.

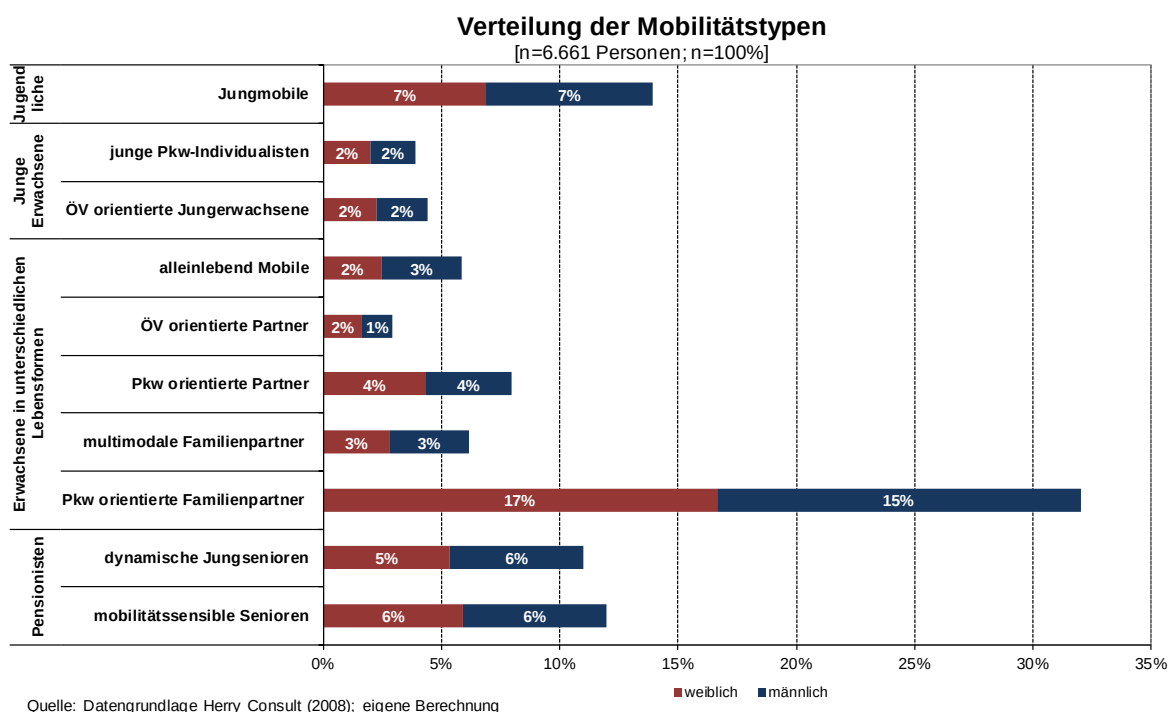


Abbildung 15: Mobilitätstypenverteilung

In Anlehnung an Götz (2007) wurde erst nach der Typenbildung das tatsächliche Verkehrsverhalten errechnet, denn es „... gehört zum Konzept der Mobilitätsstilforschung, dass dies in Anlehnung an Methoden der deskriptiven Verkehrsverhaltensforschung geschieht.“ (Götz 2007, 772)

Tabelle 5 zeigt das Ergebnis des Verkehrsverhaltens der einzelnen Typen. Dabei zeigen beispielsweise die beiden „Jungerwachsenen-Typen“ ein gänzlich anderes Mobilitätsverhalten. Während 78 % der „jungen Pkw-Individualisten“ bei all ihren Wegen hinter dem Steuer sitzen, sind es hingegen bei den „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nur 15 %, denn für mehr als die Hälfte ihrer Wege benutzt diese Gruppe die Öffentlichen Verkehrsmittel.

Anteil der pro Weg genutzten Hauptverkehrsmittel der Mobilitätstypen

	Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Gesamt
Jungmobile	21%	8%	4%	31%	35%	100%
junge Pkw-Individualisten	6%	3%	78%	8%	5%	100%
ÖV orientierte Jungerwachsene	11%	5%	15%	10%	59%	100%
alleinlebend Mobile	15%	7%	65%	3%	10%	100%
ÖV orientierte Partner	13%	7%	20%	17%	42%	100%
Pkw orientierte Partner	10%	4%	79%	6%	1%	100%
multimodale Familienpartner	9%	10%	33%	13%	35%	100%
Pkw orientierte Familienpartner	13%	6%	74%	5%	1%	100%
dynamische Jungsenioren	25%	8%	52%	12%	4%	100%
mobilitätssensible Senioren	24%	9%	41%	19%	6%	100%
Gesamt	16%	7%	53%	11%	13%	100%

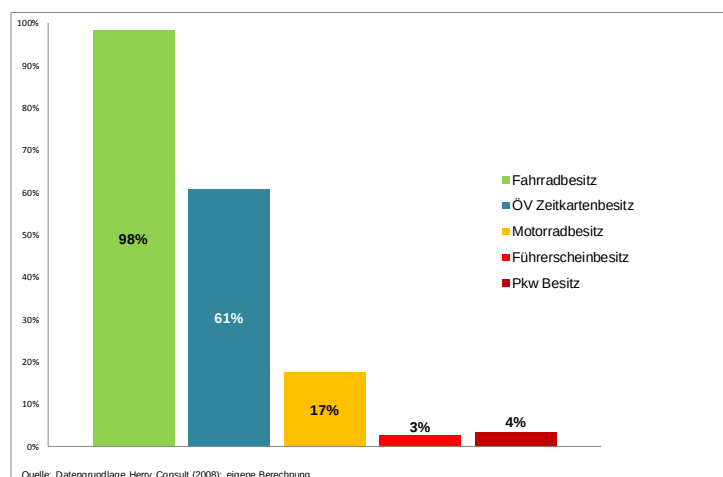
Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 5: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel pro Weg nach Mobilitätstypen

Die einzelnen Mobilitätstypen (Detailliste siehe Anhang 1) werden aufgrund ihrer charakteristische Merkmale wie folgt beschrieben:

4.3.1.1 Jungmobile

Diese Gruppe umfasst Jugendliche unter 18 Jahren. Der „Jungmobile“ lebt mehrheitlich in größeren Haushalten und befindet sich noch in Ausbildung. Mehr als die Hälfte besitzt eine ÖV-Zeitkarte (hier ist anzunehmen, dass dies hauptsächlich Schüler- bzw. Lehrlingsfreifahrtausweise sind). 3 % besitzen einen Führerschein. Der „Jungmobile“ nutzt häufig die öffentlichen Verkehrsmittel sowohl für den Ausbildungsweg als auch für andere tägliche Wege und ist zufrieden mit den ÖV-Verbindungen zur Ausbildungsstätte und benotet die Öffentlichen Verkehrsmittel durchwegs positiv. Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln werden auch häufig Mitfahrgelegenheiten genutzt.

**Abbildung 16: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Jungmobilen**

4.3.1.2 Junge Pkw-Individualisten

Diese Personengruppe ist zwischen 18 und 24 Jahre alt, lebt daheim oder in Wohngemeinschaften, ist überwiegend berufstätig, der Führerschein- und Pkw-Besitzanteil ist hoch, der ÖV-Zeitkartenbesitzanteil sehr niedrig (3 %). Die Verbindungen mit dem ÖV zur Arbeit bzw. zu Freizeit- und Einkaufsstätten werden sehr negativ bewertet. Diese Gruppe legt überdurchschnittlich lange Wege mit dem eigenen Pkw zur Erreichung des Arbeitsplatzes zurück.

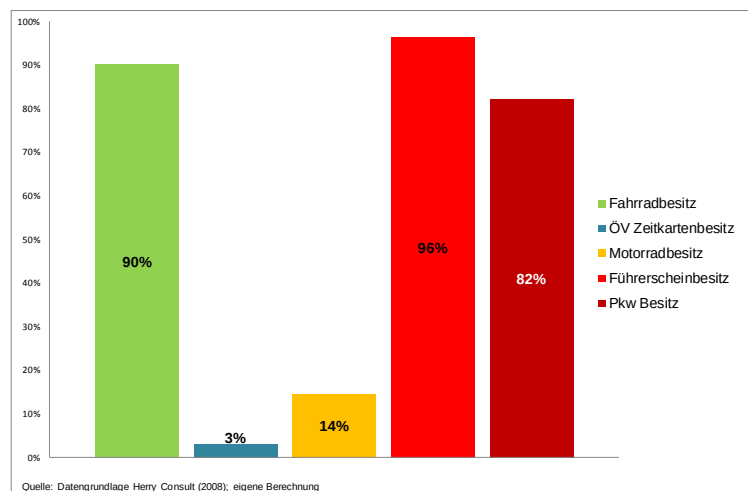


Abbildung 17: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „jungen Pkw-Individualisten“

4.3.1.3 ÖV orientierte Jungerwachsene

Zu den „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ werden jene Personen gezählt, die zwischen 18 und 24 Jahre alt sind und oft noch zu Hause leben. Der Ausbildungsanteil ist mit 74 % hoch (Studenten), ebenso der Führerschein- und der Zeitkartenbesitzanteil für öffentliche Verkehrsmittel. Es werden daher sowohl der Pkw als auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt, wobei die ÖV-Verbindung zu den Bildungsstätten als eher positiv und zu Freizeit- und Einkaufsstätten eher negativ beurteilt werden. Die Bahn wird gegenüber dem Bus zufrieden stellender bewertet. Die überdurchschnittlich langen Wege zum Ausbildungsplatz, die vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt werden überwiegen.

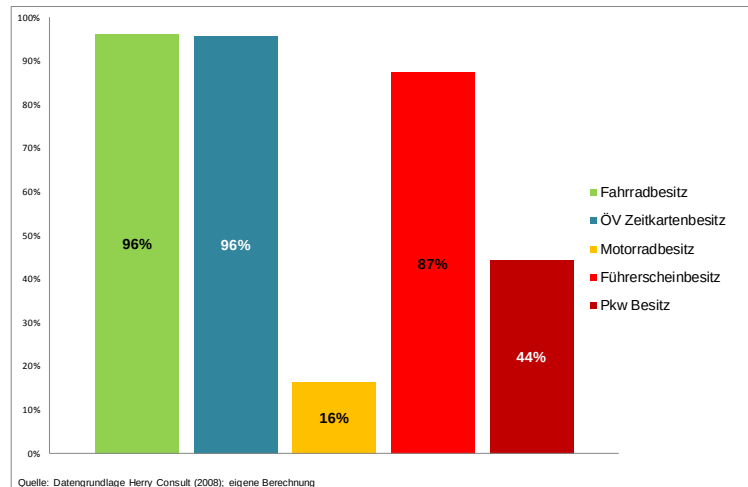


Abbildung 18: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“

4.3.1.4 Alleinlebend Mobile

Rund drei Viertel der „alleinlebend Mobilen“ (ohne Pensionisten) sind in den Altersklassen ab 25 Jahren anzutreffen. Zumeist sind sie berufstätig und besitzen einen eigenen Pkw. Öffentliche Verkehrsmittel werden eher selten genutzt, dementsprechend gering ist auch der Anteil des ÖV- Zeitkartenbesitzes. Die ÖV-Verbindungen zu sämtlichen Aktivitäten werden als sehr negativ beurteilt, daher werden die Arbeits- aber auch Freizeit- und Erledigungswege mit dem Pkw ausgeführt.

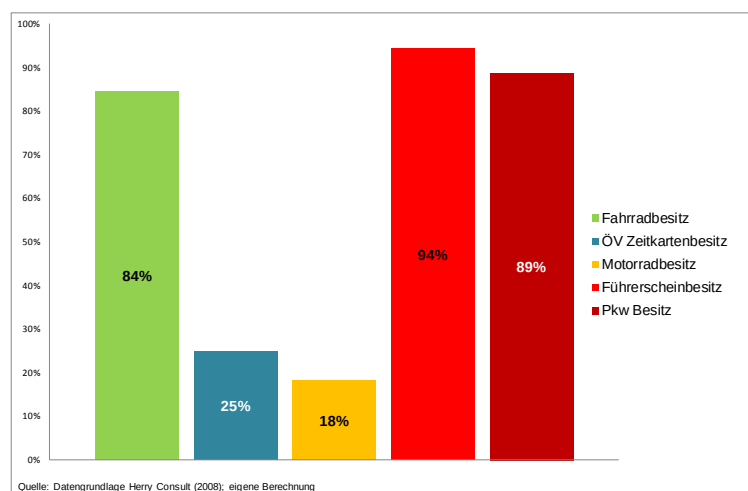


Abbildung 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „alleinlebend Mobilen“

4.3.1.5 ÖV orientierte Partner

Der „ÖV orientierte Partner“ lebt in Zwei-Personenhaushalten, somit in einer Lebenspartnerschaft ohne Kind oder Alleinerziehend, und ist hauptsächlich berufstätig. Der Führerscheinbesitzanteil ist hoch, aber auch der Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz ist überdurchschnittlich hoch, daher werden auch die öffentlichen Verkehrsmittel gerne für alltägliche Wege genutzt. Die eher langen Arbeits-, aber auch Privatwege, werden gerne mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) erledigt.

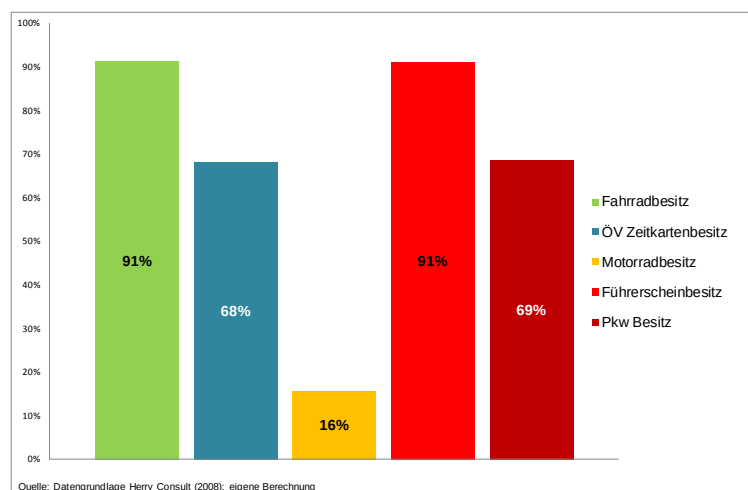


Abbildung 20: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „ÖV orientierten Partner“

4.3.1.6 Pkw orientierte Partner

„Pkw orientierten Partner“ leben in Zwei-Personenhaushalten, somit in einer Lebenspartnerschaft ohne Kind oder sind Alleinerziehend. Wie bereits die Bezeichnung vermuten lässt, hebt sich diese Gruppe vor allem durch den hohen Anteil des Pkw-Besitzes und der geringen Nutzungshäufigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln hervor. Mehr als drei Viertel ihrer Wege werden als MIV-Lenker bewältigt.

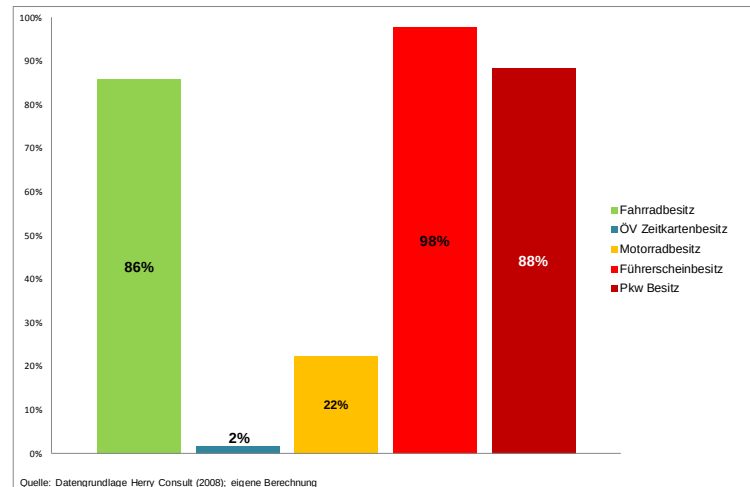


Abbildung 21: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „Pkw orientierten Partner“

4.3.1.7 Multimodale⁷ Familienpartner

Diese Personengruppe ist vorwiegend in städtischen Regionen in der Altersklasse der 34- bis 49-Jährigen anzutreffen, in Familien mit Kindern unter 16 Jahren. Der Führerscheinbesitzanteil ist hoch, ebenso der ÖV-Zeitkartenbesitzanteil. Für die überdurchschnittlich langen Arbeitswege werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt, kürzere Freizeitwege werden auch mit dem Pkw bzw. zu Fuß oder mit dem Rad erledigt.

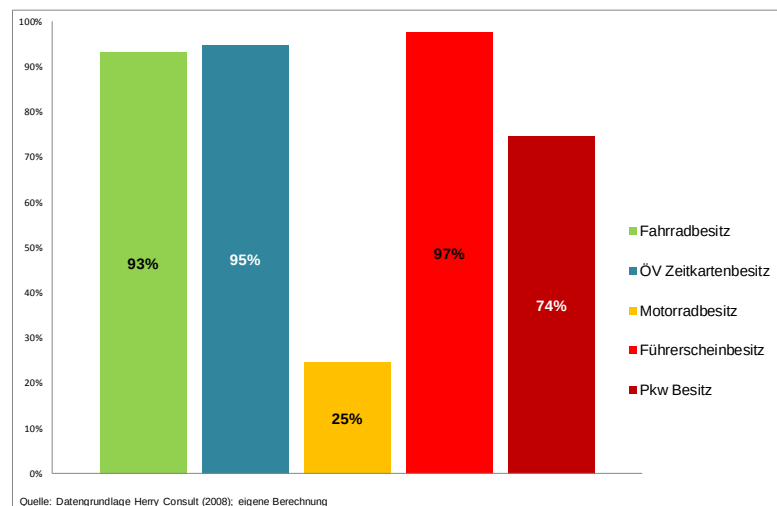


Abbildung 22: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „multimodalen Familienpartner“

⁷ Unter Multimodalität wird eine unterschiedliche Nutzung von Verkehrsmitteln zu verschiedenen Gelegenheiten verstanden; im Gegensatz zur Intermodalität, bei der verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg genutzt werden.

4.3.1.8 Pkw orientierte Familienpartner

Der „Pkw orientierte Familienpartner“ ist eher in ländlichen Regionen anzutreffen und sind im Alter zwischen 35 und 49 Jahren. Der Führerscheinanteil und die jederzeitige Verfügbarkeit eines Pkw sind sehr hoch. Öffentliche Verkehrsmittel werden selten bzw. nie genutzt, da die ÖV Verbindungen als sehr schlecht bewertet wurden. Aufgrund des Familienverbundes werden viele kurze, vor allem Versorgungswege mehrheitlich mit dem Pkw zurückgelegt, aber auch zu Fuß oder mit dem Rad unternommen. Trotz der Berufstätigkeit dieser Personen überwiegen die Freizeitwege und die Wege für private Erledigungen, beispielsweise das Bringen und Holen von Kindern oder das Einkaufen.

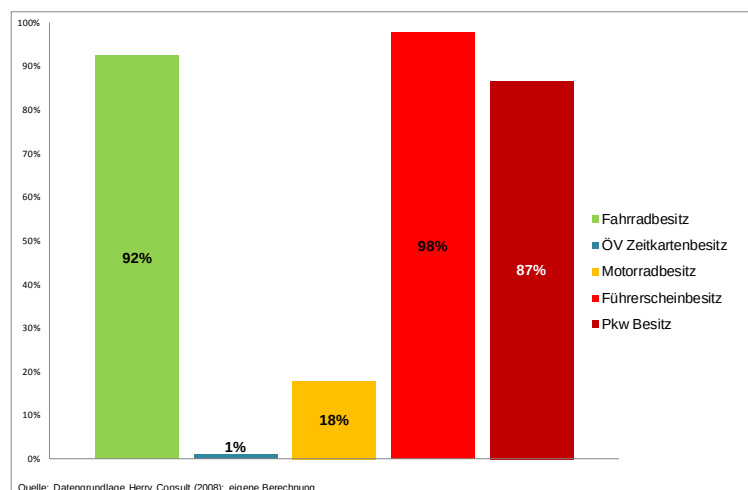


Abbildung 23: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „Pkw orientierten Familienpartner“

4.3.1.9 Dynamische Senioren

Als „dynamische Senioren“ werden Personen bezeichnet, die 50 Jahre und älter sind, aber eher erst vor kurzem in den Ruhestand getreten sind. Der Führerschein- und Pkw-Besitzanteil ist überdurchschnittlich hoch, öffentliche Verkehrsmittel werden eher selten genutzt. Die Personengruppe unternimmt pro Tag zahlreiche Wege aber eher mit kürzeren Distanzen. Obwohl der Anteil an Pkw-Wege zu Privat- und Freizeitzielen überwiegt, werden auch gerne kurze Besorgungen auf dem Rad oder zu Fuß erledigt.

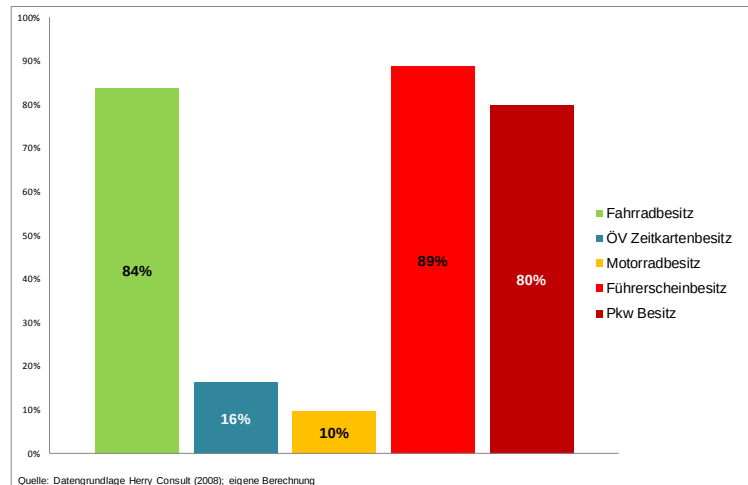


Abbildung 24: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „dynamischen Jungsenioren“

4.3.1.10 Mobilitätssensible Senioren

Im Gegensatz zu den „dynamischen Senioren“ gehören diese Senioren bereits hauptsächlich der Altersklasse 65 Jahre und älter an, der Anteil jener die über einen eigenen Pkw verfügen ist deutlich geringer, jedoch nutzen auch diese eher selten die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Begriff „mobilitätssensibel“ für diese Gruppe wurde deshalb gewählt, weil diese Gruppe einen geringen Außer-Haus-Anteil aufweist, daher nur Wege unternommen werden, wenn sie einer gewissen Notwendigkeit bedürfen. Diese Gruppe legt somit wenige (im Schnitt bis zu 2 Wege) und eher kurze Wege pro Tag zurück, wobei diese neben dem Pkw, auch öfters zu Fuß oder mit dem Rad unternommen werden.

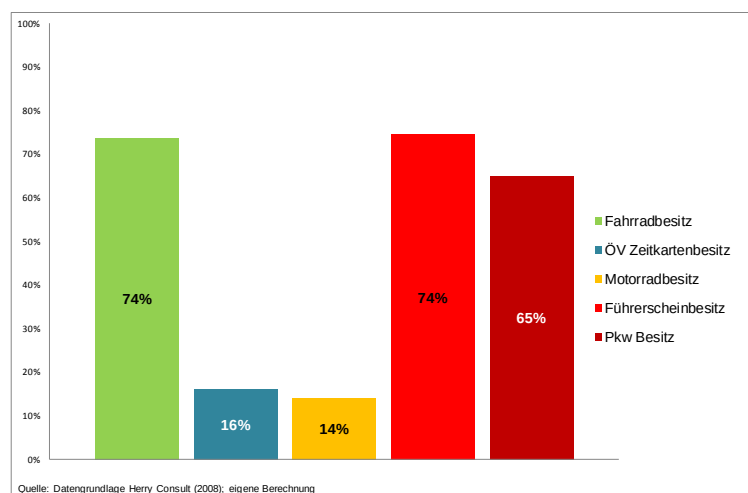


Abbildung 25: Verkehrsmittelverfügbarkeit der „mobilitätssensiblen Senioren“

4.3.1.11 Erkenntnis

Die Untergliederung der niederösterreichischen Bevölkerung in Mobilitätstypen zeigt anschaulich auf, dass die Grundgesamtheit keine homogene Gruppe ist. Da soziodemografische (Überalterung u.a.), ökologische (CO₂-Emissionen, Gesundheitseffekte etc.), aber auch ökonomische (Mobilitätskosten u.a.) Wirkungsfaktoren immer stärker auf die Gesellschaft einwirken, wird die Betrachtungsweise von Mobilitätstypen und nicht – wie bisher der Grundgesamtheit – an Bedeutung gewinnen.

4.4 Analyse des Aktionsraumes der Mobilitätstypen

Dieses Kapitel ist in drei Schwerpunkte aufgeteilt. Im ersten Teil wird allgemein auf die aktionsräumlichen Parameter der Mobilitätstypen eingegangen, somit eine aktionsräumliche Grundanalyse durchgeführt. Im zweiten Teil werden die einzelnen Aktivitätengruppen der Mobilitätstypen näher untersucht. Im dritten Teil wird eine Detailanalyse der in den vorherigen Kapiteln dargelegten Ergebnisse der Mobilitätstypen durchgeführt.

4.4.1 Aktionsräumliche Parameter

Die Aktionsraumanalyse basiert auf der Grundlage der Wegekettenmuster. Hierfür mussten zu Beginn einzelne Variablen der Wegeebene (Anzahl der Wege, Weglänge, Wegdauer und Wegzweck) auf die Personenebene im SPSS umstrukturiert werden.

4.4.1.1 Komplexität der Wege

Wie im Kapitel 2.2.3 bereits beschrieben, wird unter der Komplexität von Wegzwecken die Anzahl der „unterschiedlich“ verrichteten Aktivitäten bezeichnet.

Einige Mobilitätstypen unterscheiden sich sehr bei der Anzahl der unterschiedlichen Wegzwecke. Haben die „Jungmobilen“, die „jungen Pkw-

Individualisten“, die „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ und „alleinlebend Mobilen“ ein ähnliches Wegzweckmuster (je etwa die Hälfte unternimmt einen Wegzweck am Tag bzw. fast ein Viertel drei Wegzweck-Ausgänge), so sind es bei den dynamischen Jungsenioren nur 22 % und bei den Pkw orientierten Familienpartner 35 %, die nur einen Wegzweck am Tag haben, aber einen überdurchschnittlichen Anteil an vier und mehr Wegzwecken aufweisen. Über die Art des Wegzweckes wird in einem späteren Analyseschritt noch näher eingegangen.

Die beiden Seniorentypen unterscheiden sich grundsätzlich voneinander, unternehmen die „dynamischen Jungsenioren“ hauptsächlich mehrere Wegzwecke am Tag, so verlassen hingegen der Großteil – nämlich 79 % – der „mobilitätssensiblen Senioren“ nur wegen einem Wegzweck ihr Zuhause.

Fazit:

80 % bis 90 % der Jugendlichen und Jungerwachsenen unternehmen einen bis drei Wegzwecke am Tag.

Pkw affine Mobilitätstypen verrichten mehr Wegzwecke am Tag als ÖV-affine Mobilitätstypen.

Während drei Viertel der „dynamischen Jungsenioren“ wegen mehr als einer Aktivität das Haus verlassen, sind mehr als drei Viertel der „mobilitätssensiblen Senioren“ nur wegen einer Aktivität unterwegs.

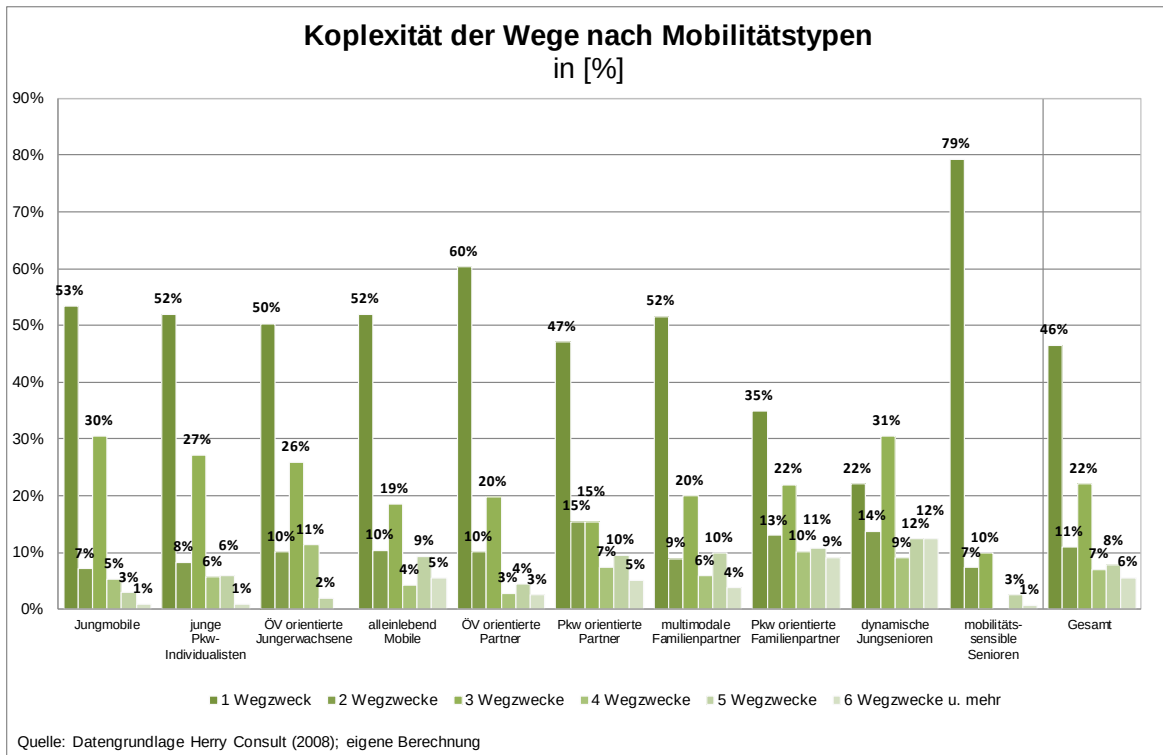


Abbildung 26: Komplexität der Wegzwecke nach Mobilitätstypen

4.4.1.2 Mehrstationenausgänge

Der Anteil der Mehrstationenausgänge zeigt ein deutliches Bild der Wegeketten.

Alle Typen weisen den höchsten Mehrstationenausgang bei null auf, welches darauf schließen lässt, dass die meisten Personen nach Erledigung eines Wegzweckes wieder den Wohnort aufsuchen. Jene Personen, die am Tag zwischendurch den Wohnort aufsuchen, liegen bei einem Anteil von über Null bis kleiner als 1. Jene Personen, deren Mehrstationen-Anteil die Größe 1 aufweist, kehren erst nach Erledigung aller Aktivitäten eines Tages nach Hause zurück.

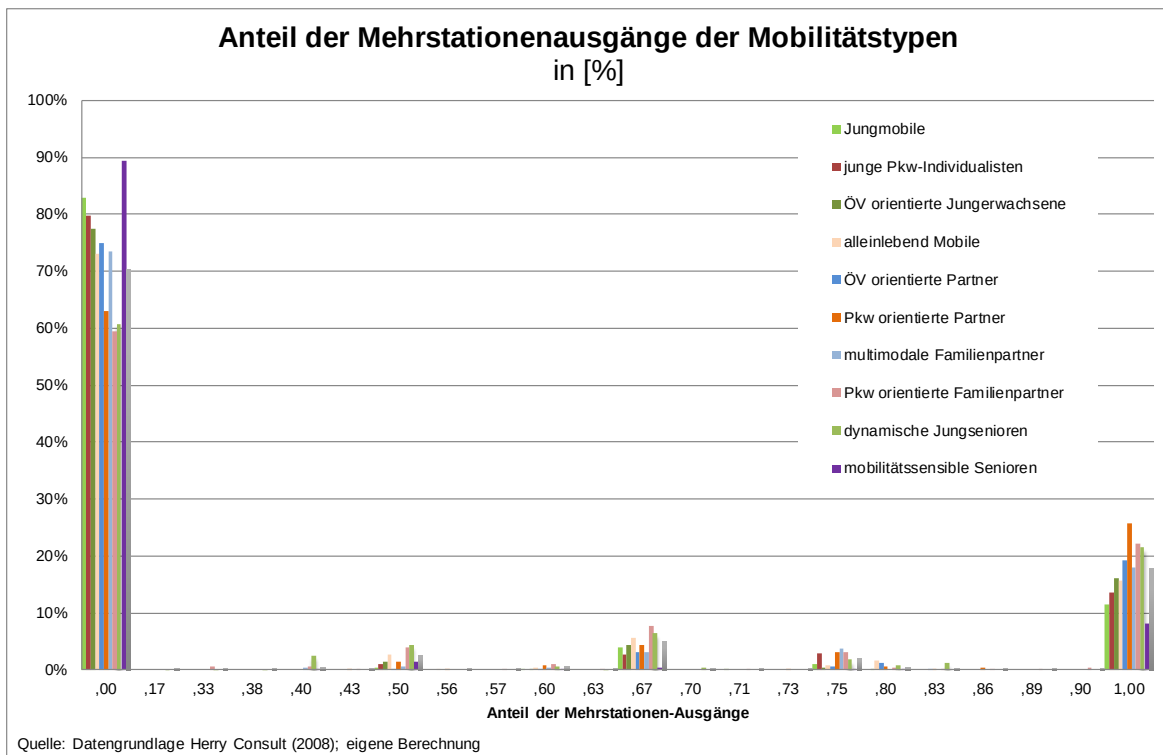


Abbildung 27: Anteil der Mehrstationenausgänge der Mobilitätstypen

4.4.1.3 Ausdehnung des Aktionsraumes

Die Ausdehnung des Aktionsraumes wird über die Tageswegdistanzen ermittelt, wobei zusätzlich geschlechterspezifische und regionale Unterschiede in die Analyse einfließen.

Diverse Mobilitätsdaten der letzten Jahre zeigen auf, dass seit den 80er Jahren eine deutliche Konvergenz zwischen den Tagesdistanzen von Männern und Frauen aufgrund einer deutlichen Zunahme des Führerscheinbesitzes, der Pkw-Verfügbarkeit und Erwerbstätigkeit der Frauen bemerkbar ist. Es wird daher die Hypothese getroffen, dass Frauen von ihrem früheren eher nähräumlichen Aktionsradius deutlich abweichen und sich jenen der Männer angleichen.

Im Jahr 1985 wurde für Niederösterreich eine Tageswegdistanz bei den Männern von 46,6 km und bei den Frauen von 24,1 km ermittelt (Herry et al. 2007, 104). Lag 1985 die Tagesdistanz von Männern noch um 93 % höher als jener der Frauen (OR=1,93), so ist der Unterschied bis 2008 auf 36 % gesunken (OR=

1,36). Das liegt daran, dass sich die Tagesdistanzen der Frauen von 24 km auf rund 42 km deutlich erhöht haben. Jedoch besteht nach wie vor ein klarer Unterschied zu den Weglängen der Männer.

Da Distanzen sehr stark von räumlichen Gegebenheiten (Topographie, Siedlungsstruktur etc.) beeinflusst werden und diese bei Betrachtung des gesamten niederösterreichischen Raumes an Aussagekraft einbüßen würde, wurde die Tagesdistanzen einer Untergliederung in Hauptregionen und Geschlecht unterzogen.

Auf der Ebene der Hauptregionen legen vor allem im Weinviertel und Industrieviertel die Männer werktags über 40 % längere Wege zurück, hingegen sind es in NÖ-Mitte und Waldviertel nur noch 24 % bzw. 22%. Im Mostviertel hat sich der geschlechterspezifische Unterschied in den Tagesweglängen bereits ausgeglichen.

Auf Ebene der Mobilitätstypen können Konvergenzen in den Tageswegdistanzen ausgemacht werden, dabei ist klar ersichtlich, dass sich die Frauen der Mobilitätstypen „Jungmobile“ und „junge Pkw-Individualisten“ sich jenen der Männer bereits angeglichen haben. Bei den „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ legen sogar die Frauen längere Wege als die Männer zurück, dabei kommt es im Waldviertel und Mostviertel zu wesentlichen Unterschieden in den Weglängen der Männer und Frauen. Ein ganz anderes Bild bei diesem Typ liefert das Wegelängenverhältnis im Industrieviertel, hier legen die Männer über 60 % längere Tagesdistanzen als Frauen zurück.

Wesentliche geschlechtsspezifische Divergenzen weist der Mobilitätstyp der „alleinlebend Mobilen“ auf, während Männer im Schnitt eine Tagesweglänge von 96 km zurücklegt, sind es bei den Frauen rd. 50 km, dabei divergieren vor allem im Industrieviertel die Tageswegelängen (Männer 128 km versus Frauen 44,7 km).

Tagesweglängen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und Hauptregionen in NÖ in [km]

	NÖ-Mitte			Mostviertel			Waldviertel			Weinviertel			Industrieviertel			Gesamt		
	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio	Tagesweglänge in [km]		Odds Ratio
	Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen	
Jungmobile	28,8	25,7	1,12	23,0	28,6	0,80	19,5	40,9	0,48	31,9	30,7	1,04	37,3	29,8	1,25	30,4	30,3	1,00
junge Pkw-Individualisten	42,8	40,3	1,06	55,5	50,7	1,09	41,5	47,4	0,88	40,7	37,9	1,07	98,7	64,2	1,54	55,1	52,1	1,06
ÖV orientierte Jung erwachsene	75,5	83,7	0,90	45,2	112,8	0,40	13,6	98,9	0,14	64,2	70,3	0,91	82,6	51,3	1,61	73,3	79,1	0,93
alleinlebend Mobile	55,9	64,5	0,87	29,6	19,4	1,53	99,1	84,8	1,17	92,3	68,0	1,36	128,3	44,7	2,87	96,2	51,9	1,85
ÖV orientierte Partner	70,1	59,0	1,19	16,2	56,5	0,29	76,5	34,0	2,25	112,0	59,1	1,89	68,2	67,6	1,01	85,8	62,6	1,37
Pkw orientierte Partner	49,9	35,9	1,39	35,3	42,2	0,84	59,4	43,6	1,36	62,6	42,3	1,48	69,0	52,8	1,31	62,9	45,0	1,40
multimodale Familienpartner	92,7	69,8	1,33	45,9	73,3	0,63	122,9	95,2	1,29	83,1	63,6	1,31	96,3	64,1	1,50	95,5	69,4	1,38
Pkw orientierte Familienpartner	59,0	43,4	1,36	61,1	36,3	1,68	61,1	34,5	1,77	70,6	39,4	1,79	53,9	43,3	1,25	61,3	40,2	1,53
dynamische Jungsenioren	45,7	26,8	1,71	52,7	40,0	1,32	44,9	37,7	1,19	31,1	21,7	1,43	38,1	28,7	1,33	45,4	29,1	1,56
mobilitäts-sensible Senioren	31,3	34,6	0,90	18,7	26,8	0,70	30,0	21,9	1,37	28,1	34,5	0,82	22,3	20,6	1,08	27,2	27,4	0,99
Gesamt	53,1	42,7	1,24	41,2	40,2	1,02	52,4	43,0	1,22	56,0	40,1	1,40	59,7	42,2	1,41	56,7	41,7	1,36

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 6: Tagesweglängen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen

4.4.1.4 Aktionsraumtypenbildung

Aufgrund der Analyse von Mehrstationenausgängen können je Mobilitätstyp drei Aktionsraumtypen gebildet werden:

- 1) Ein-Zweck-Typ
- 2) Mehrstationen-Ausgangstyp
- 3) Hybrid-Typ

70 % der Mobilitätstypen in Niederösterreich werden dem Ein-Zweck-Typ zugeordnet, den geringsten Anteil dieses Typs weisen die „Pkw orientierten Familienpartner“ (mit 59 %) auf, den höchsten Anteil die „mobilitätssensiblen Senioren“ (89 %) auf.

Über ein Viertel der „Pkw orientierten Partner“ und knapp unter ein Viertel der „Pkw orientierten Familienpartner“ bzw. der „dynamische Jungsenioren“ entsprechen dem Mehrstationen-Ausgangstyp.

Knapp 20 % der „Pkw orientierten Familienpartner“ und „dynamischen Jungsenioren“ lassen sich dem Hybridtyp zuordnen.

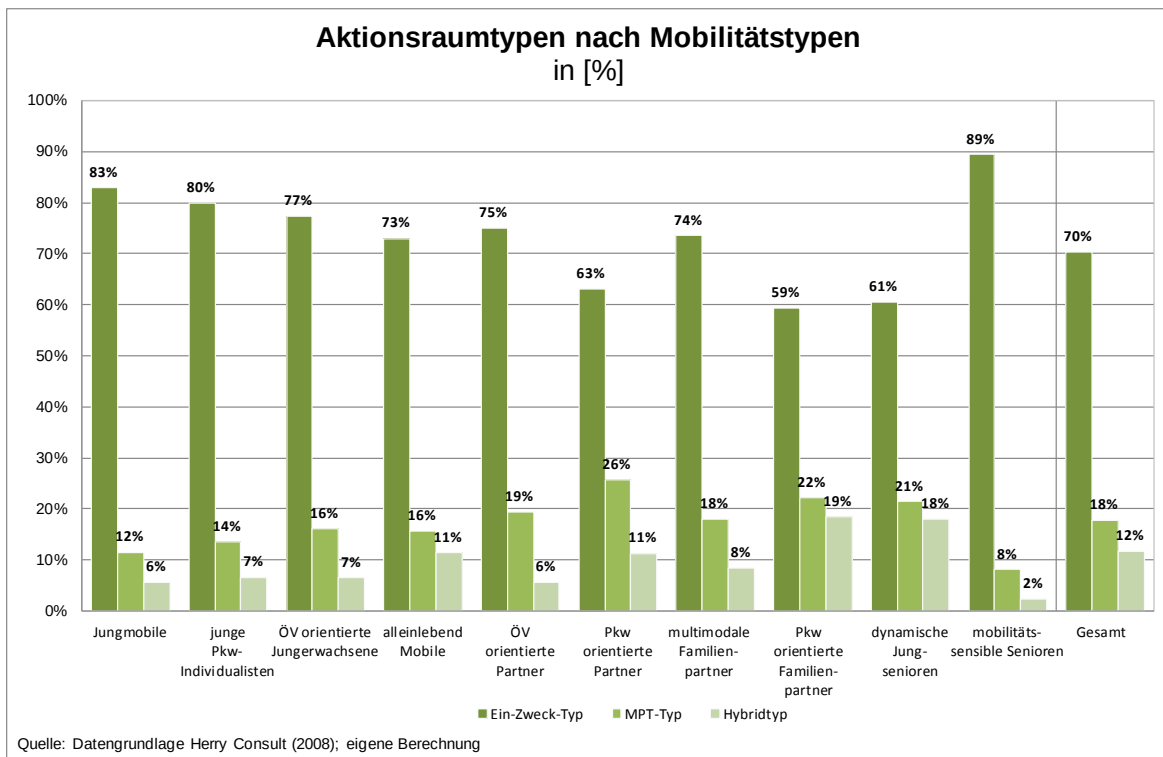


Abbildung 28: Aktionsraumtypen nach Mobilitätstypen

Einige Mobilitätstypen weisen geschlechtsspezifische Unterschiede im Aktionsraumtypenvergleich auf.

Lassen sich 86 % der „ÖV orientierten jungen Frauen“ dem Ein-Zweck-Typ zuordnen, sind es hingegen bei den Männern nur rund zwei Drittel, die nach einer Aktivität die Wohnung aufsuchen.

Nur bei den „Jungmobilen“, den „ÖV orientierten Partnern“ und den „multimodalen Familienpartnern“ ist der Anteil der Männer, die dem Ein-Zweck-Typ zuzuordnen sind, um rd. 5 %-Punkte höher als jener der Frauen.

Der Mehrstationen-Ausgangstyp weist in den Mobilitätstypen „ÖV orientierte Jungerwachsene“, mit einem Männeranteil von 21 % gegenüber einem Frauenanteil von 11 %, und den „Pkw orientierte Familienpartner“, mit einem Verhältnis von 26 % Männern zu 19 % Frauen, einen wesentlichen geschlechtsspezifischen Unterschied auf.

Bei einem hybridtypischen Verhalten ist bei den „alleinlebend Mobilen“ und den „Pkw orientierten Familienpartnern“ der höchste geschlechterspezifischen Unterschied bemerkbar.

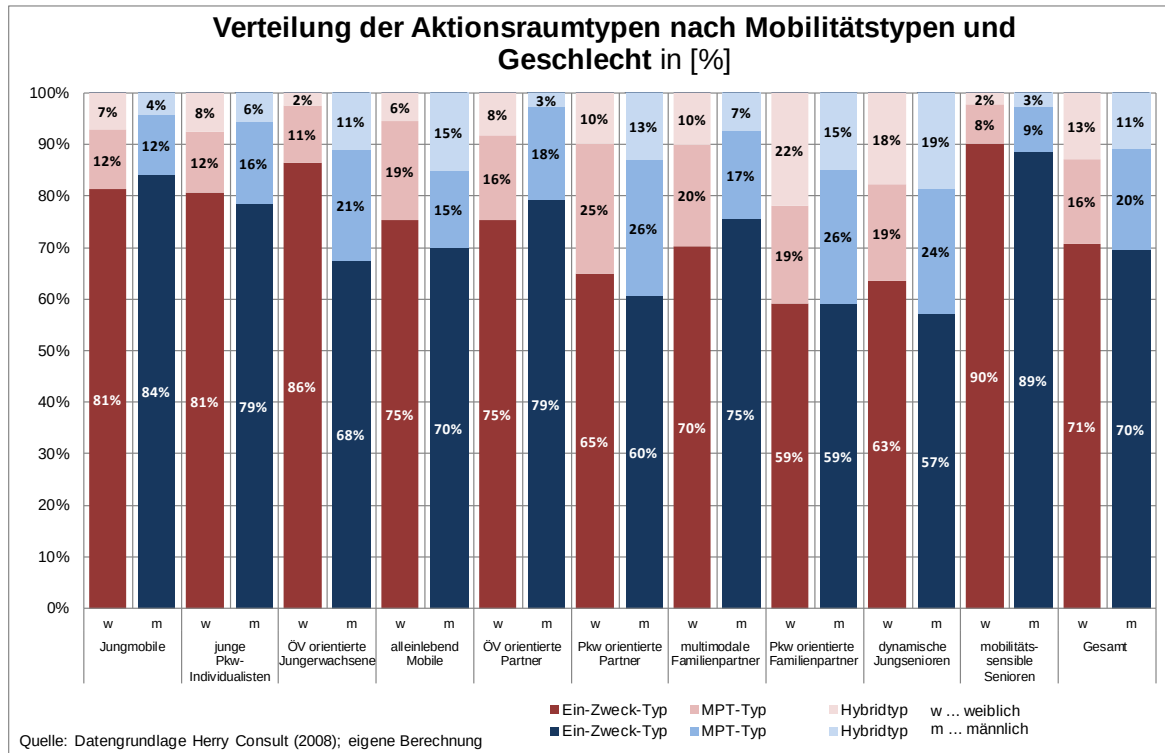


Abbildung 29: Verteilung der Aktionsraumtypen nach Mobilitätstypen und Geschlecht

4.4.1.5 Orientierung

Wird die räumliche Wege-Orientierung der niederösterreichischen Bevölkerung betrachtet, so haben 42 % einen kleinräumigen Aktionsradius (innerhalb der Gemeinde bzw. des Wohnumfeldes), 20 % einen mittelgroßen Aktionsraum (innerhalb des Bezirkes) und 38 % einen großräumigen Aktionsradius, wobei knapp ein Viertel der Frauen all ihre Wege innerhalb der Gemeinde erledigt, während 22 % der Männer ihre Wege außerhalb des Bezirkes erledigen.

„Jungmobile“ sind in ihrer Wege-Orientierung hauptsächlich wohnumfeldorientiert.

Mehr als die Hälfte der „jungen Pkw-Individualisten“ haben einen großen Aktionsradius, dabei zeigt sich kein geschlechtsspezifischer Unterschied.

Die „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ zeigen eine einheitliche räumliche Orientierung. Die Mehrzahl bewegt sich in einem großräumigen Aktionsradius,

bedingt durch die zentrale Lage von höheren Bildungseinrichtungen (Fachhochschulen, Universitäten u.a.).

Es besteht die Annahme, dass Pkw affine Typen eher größere Aktionsradien aufweisen. Insgesamt gesehen trifft diese Annahme bei den „jungen Pkw-Individualisten“ (52 %) und den „Pkw orientierten Partnern“ (46 %) zu. Jedoch bei den „Pkw orientierten Familienpartnern“ bewegen sich 41 % im nahen Wohnumfeld, somit innerhalb der Gemeinde und 36 % außerhalb des Bezirkes, dabei ist eine geschlechterspezifische Divergenz klar ersichtlich. Mehr als ein Viertel der Frauen in diesem Typ erledigen ihre Wege im Wohnumfeld, hingegen führen 21 % der Männer ihre Wegzwecke außerhalb des Bezirkes aus.

Eine detaillierte Tabelle der räumlichen Verteilung innerhalb der Hauptregionen und geschlechtsspezifischer Untergliederung findet sich im Anhang (siehe Anhang 2)

In Anhang 3 wird die räumliche Orientierung der Mobilitätstypen nach Zweck des Weges dargestellt. Von den Bewohnern in Niederösterreich (siehe Tabelle 7) werden 42 % aller (werktäglichen) Wege innerhalb des Wohnortes, 20 % innerhalb des Wohnbezirkes und 38 % außerhalb des Wohnbezirkes unternommen, dabei finden vorwiegend Begleit-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitwege innerhalb der Gemeinde statt und Dienst- bzw. Arbeits- bzw. Ausbildungswege außerhalb des Wohnbezirkes.

**Räumliche Orientierung aller Wege der NÖ Bevölkerung
nach Wegzweck
in [%]**

Wegzweck	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirkes
Arbeit-/Ausbildung	31%	20%	49%
Dienstweg	21%	16%	63%
Begleitung	61%	15%	23%
Einkauf	51%	23%	25%
private Erledigung	43%	23%	34%
Freizeit	50%	18%	32%
Gesamt	42%	20%	38%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 7: Räumliche Orientierung der NÖ Bevölkerung nach Wegzweck

Bei einem Vergleich der beiden Seniorentypen ist festzustellen, dass 37 % der „mobilitätssensiblen Senioren“, jedoch nur 23 % der „dynamischen Senioren“ für gewisse Wegzwecke Wege außerhalb des Bezirkes durchführen. Dieses Bild zeigt sich in annähernd allen Hauptregionen, mit Ausnahmen des Waldviertels, wo beide Typen hauptsächlich Wege innerhalb der Gemeinde bzw. überdurchschnittlich stark innerhalb des Bezirkes unternehmen. Bei einer Analyse der Wegzwecke sind es jedoch nicht die privaten Erledigungswege (Besuch von Fachärzten, Spital u.a.), sondern die Einkaufswege, für die der Wohnbezirk verlassen wird.

Durch die wesentlich höhere Auswahl an Angebot und die bessere Erreichbarkeit verändert sich dementsprechend auch die aktionsräumliche Orientierung von Personen. Diese These wird von einer Studie (Hunsicker et al. 2008, 21) untermauert, die besagt, dass durch die „Multioptionalität“ das Alltagsleben, und daher auch die individuelle Mobilität deutlich erhöht wird.

Anhand folgender Tabelle wird ersichtlich, dass die Mobilitätstypen eher geringe Geschlechterdivergenzen aufweisen:

Räumliche Orientierung der Wege der Mobilitätstypen nach Geschlecht in [%]

	innerhalb der Gemeinde		innerhalb des Bezirkes		außerhalb des Bezirkes		Gesamt
	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	
Jungmobile	28%	22%	10%	13%	13%	14%	100%
junge Pkw-Individualisten	11%	14%	11%	11%	24%	28%	100%
ÖV orientierte Jungerwachsene	5%	9%	7%	8%	39%	33%	100%
alleinlebend Mobile	17%	17%	7%	7%	36%	17%	100%
ÖV orientierte Partner	7%	20%	5%	8%	31%	30%	100%
Pkw orientierte Partner	13%	21%	11%	9%	23%	23%	100%
multimodale Familienpartner	11%	22%	5%	6%	33%	22%	100%
Pkw orientierte Familienpartner	14%	27%	9%	14%	21%	15%	100%
dynamische Jungsenioren	28%	31%	10%	9%	13%	9%	100%
mobilitätssensible Senioren	22%	24%	10%	8%	19%	18%	100%
Gesamt	18%	24%	9%	11%	22%	17%	100%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 8: Räumliche Orientierung der Mobilitätstypen nach Geschlecht

In Abbildung 30 werden die gesamten Wege nach räumlicher Orientierung, Weglänge und Geschlecht der einzelnen Mobilitätstypen dargestellt. Es zeigt sich, dass bei einem großräumigen Aktionsradius der Mobilitätstypen zumeist die Wegdistanzen der Männer länger sind als jener der Frauen, mit Ausnahme beim

Typ des „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ und der „mobilitätssensiblen Senioren“.

Innerhalb des Bezirkes sind die Wegdistanzen der männlichen „multimodalen Familienpartner“ (20 km) um das doppelte länger als jene der Frauen. Hingegen bei den „alleinlebend Mobilen“ sind im Schnitt die Distanzen der Frauen (16 km) länger als die der Männer (9 km).

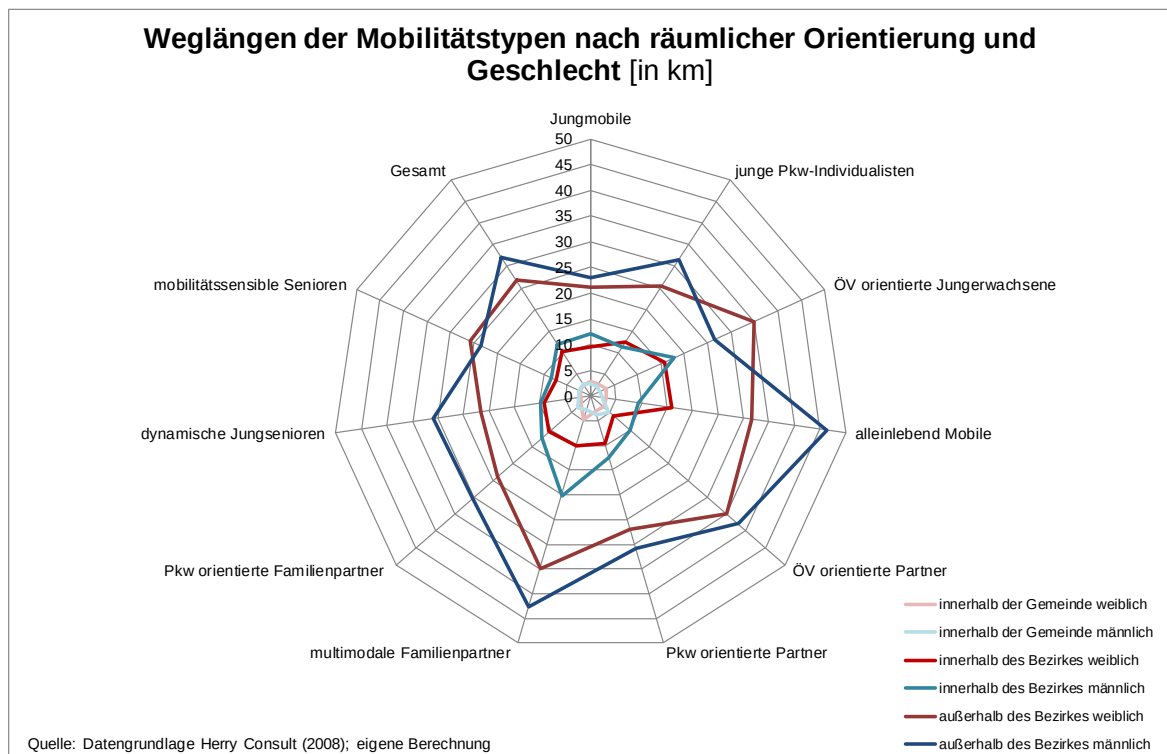


Abbildung 30: Weglängen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht

4.4.2 Mobilitätsparameter

4.4.2.1 Modal-Split

Den wesentlichen Input zur Bestimmung des aktionsräumlichen Verhaltens liefert das Mobilitätsverhalten und somit der Modal-Split.

Ein Weg setzt sich bekanntlich aus mehreren Etappen zusammen, somit kann ein Teil des Weges zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw zurückgelegt werden. Um nun einem Weg einem Verkehrsmittel zuordnen zu können, muss ein Weg mit

einem eindeutigen Verkehrsmittel ausgewiesen werden. Nach Herry (2003) wird das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel wie folgt definiert:

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

Erst aufgrund dieser Zuordnung kann der Modal-Split errechnet werden, wobei zumeist alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Straßenbahn und U-Bahn) zusammengefasst werden, somit untergliedert sich der Modal-Split in zu Fuß, Rad, MIV-Lenker (inkludiert auch Moped, Motorrad bzw. Lkw), MIV-Mitfahrer und öffentliche Verkehrsmittel.

Der Modal-Split der einzelnen Mobilitätstypen (siehe Abbildung 31) zeigt folgendes Ergebnis, wobei die detaillierten räumlichen Analysen (Untergliederung in städtisch, ländlich geprägt und Landgemeinde) nicht in der Abbildung dargestellt wurden:

- Mehr als ein Drittel der „Jungmobilen“ ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, ein knappes Drittel als MIV-Mitfahrer und fast ein Viertel geht zu Fuß. Eine Auswertung nach Raumtypen stellt fest, dass der Radanteil der Jugendlichen, die in ländlich geprägten Gemeinden wohnen höher liegt als Jugendliche die in Städten oder Landgemeinden wohnen, jedoch unterdurchschnittlich viele zu Fuß gehen, das heißt, dass in diesen Gebieten Jugendliche das Rad dem Gehen vorziehen.
- Mehr als drei Viertel der „jungen Pkw-Individualisten“ bewältigt ihre Wege mit dem Pkw, nur 5 % nehmen gelegentlich für ihre Wege öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch. Im städtischen Gebieten werden neben dem Pkw auch Mitfahrgelegenheiten (12 % gegenüber Durchschnitt 8 %) genutzt oder Wege zu Fuß (15 % gegenüber Durchschnitt 6 %) bewältigt. „Junge Pkw-Individualisten“ legen am Land weder Wege zu Fuß noch mit dem Rad zurück,

96 % fahren entweder mit dem eigenen Pkw (90 %) oder benutzen eine Mitfahrgelegenheit.

- 59 % der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ in Niederösterreich, legt Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück und nur 15 % nutzt den Pkw als Lenker. Räumlich betrachtet gibt es fast keine Unterschiede anzumerken, einzig die Bewohner am Land nutzen im Vergleich zu den anderen eher Mitfahrgelegenheiten und weniger öffentliche Verkehrsmittel.
- Zwei Drittel der „alleinlebend Mobilen“ nutzen den Pkw als Lenker. Während in städtische sowie in ländlich geprägten Gebieten das zu Fuß gehen und das Rad fahren als Alternative zum Auto genutzt wird, werden diese beiden Mobilitäts-alternativen von „alleinlebend Mobilen“ am Land kaum bzw. nicht genutzt.
- „ÖV orientierte Partner“ legen den Großteil ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, wobei im städtischen und ländlich geprägten Gebieten Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.
- 79 % der „Pkw orientierten Partner“ nutzen für ihre Wege ausschließlich den Pkw, wobei hier die räumliche Verteilung keinen Unterschied aufweist (zw. 79 % in städtischen und ländlich geprägten Gebieten und 80 % in Landgemeinden).
- Bei den „multimodalen Familienpartner“ nutzt nur ein Drittel den Pkw, ein weiteres Drittel nimmt öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch und überdurchschnittlich viele (mit 10 %) benutzen das Rad. Vor allem in der Stadt als auch auf dem Land werden überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt.
- 74 % der „Pkw orientierte Familienpartner“ fahren mit dem Pkw, wobei im Raumtypenvergleich überdurchschnittlich viel das Rad oder das zu Fuß gehen in Städten genutzt wird.
- Auch die „dynamischen Jungsenioren“ sind Pkw-affin, denn mehr als die Hälfte bewältigt die Wege mit dem Pkw als Lenker. Ein Viertel geht zu Fuß und 8 % nehmen das Rad. Vor allem in der Stadt wird das Rad überdurchschnittlich für

Wege genutzt (10 % gegenüber Durchschnitt 8 %). Am Land bewältigen die dynamischen Jungsenioren ihre Wege auch zu Fuß (32 % gegenüber Durchschnitt 25 %).

- 41 % der „mobilitätssensible Senioren“ sind noch mit dem Pkw als Lenker und 19 % als Pkw-Mitfahrer unterwegs. Trotz Mobilitätsbeeinträchtigung durch das fortgeschrittene Alter bedingt, ist knapp ein Viertel als Fußgänger unterwegs. Vor allem in städtischen und ländlich geprägten Gebieten werden überdurchschnittlich viele Wege mit dem Rad zurückgelegt.

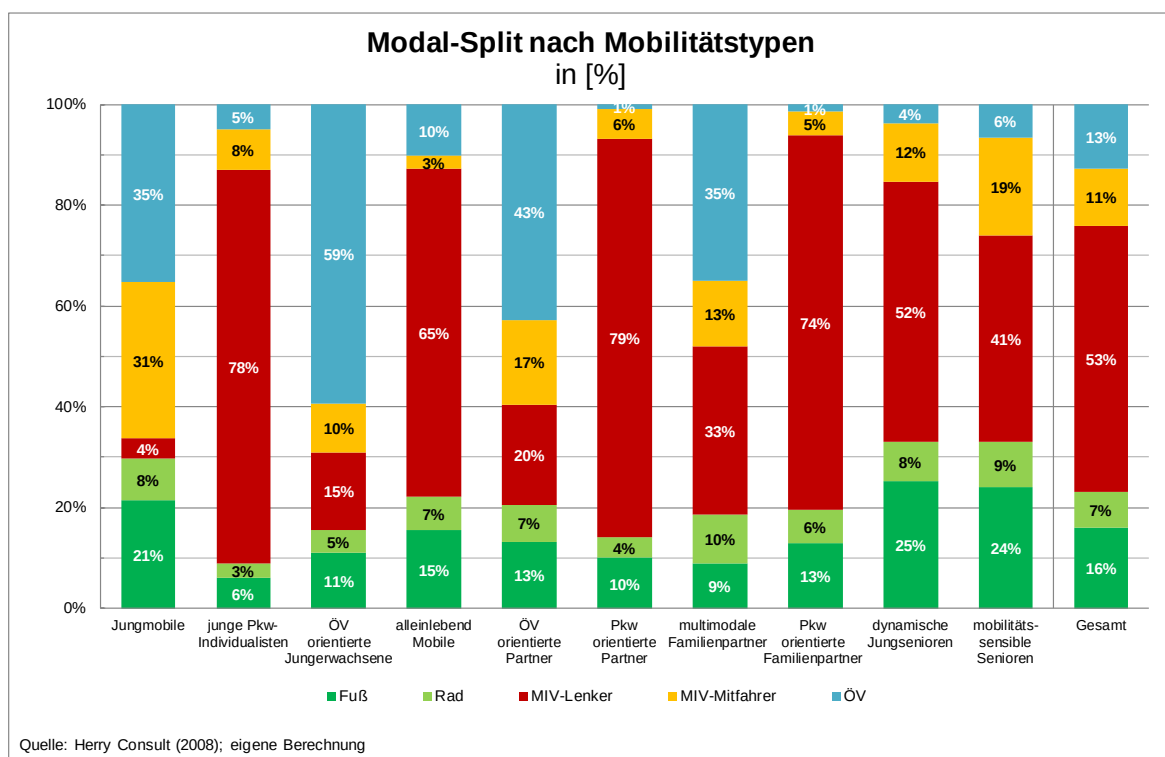


Abbildung 31: Modal Split nach Mobilitätstypen in NÖ 2008

4.4.2.2 Weglänge und Wegdauer in NÖ nach Aktivitätengruppen

Um das aktionsräumliche Verhalten der Mobilitätstypen in Niederösterreich vertiefender analysieren zu können, werden die in der Mobilitätsbefragung erhobenen Wegzwecke in Aktivitätengruppen wie folgt zusammengefasst:

1. Pendeln (Arbeit und Ausbildung)

2. Dienstweg
3. Begleitweg (Bringen und Holen von Personen)
4. Erledigungsweg (Einkauf und private Erledigungen)
5. Freizeitweg (Treffen von Personen, Besuch von Veranstaltungen, Sport, Essen, Spaziergang, Ausflug und sonstige Freizeitaktivitäten)

In Abbildung 32 ist ersichtlich, dass mit Ausnahme der beiden Mobilitätstypen dynamischen Jungsenioren und mobilitätssensiblen Senioren (Personen in beiden Typen sind bereits in Pension), das Pendeln zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort einen wesentlichen Anteil der Wege pro Mobilitätstyp ausmacht, insgesamt anfällt auf diese Aktivitätengruppe mehr als eine Drittel aller werktäglichen Wege.

Für sehr wichtig erschien, die Dienstwege in einer eigenen Aktivitätengruppe auszuweisen, da sie sich vor allem in der Weglänge (siehe Tabelle 11) wesentlich von alltäglichen Arbeitswegen unterscheiden, insgesamt stellen sie den geringsten Anteil, mit 7 %, aller werktäglichen Wege dar.

Der Anteil der Begleitwege beträgt 9 %, überdurchschnittlich hohe Anteile dieser Aktivitätengruppe finden sich – wie zu erwarten war – in den Mobilitätstypen „multimodale Familienpartner“ (15 %) und „Pkw orientierte Familienpartner“ (17 %).

Mit insgesamt 27 % rangieren die Erledigungswege an zweiter Stelle aller werktäglichen Wege. Überdurchschnittlich viele Erledigungswege legen die beiden Seniorentypen, aber auch die „alleinlebend Mobilen“ zurück.

Fast ein Viertel, nämlich 22 %, aller werktäglichen Wege sind Freizeitwege, wobei sowohl bei den beiden Seniorentypen als auch bei den jungen Mobilitätstypen und den „alleinlebend Mobilen“ dieser Anteil über den Durchschnitt liegt.

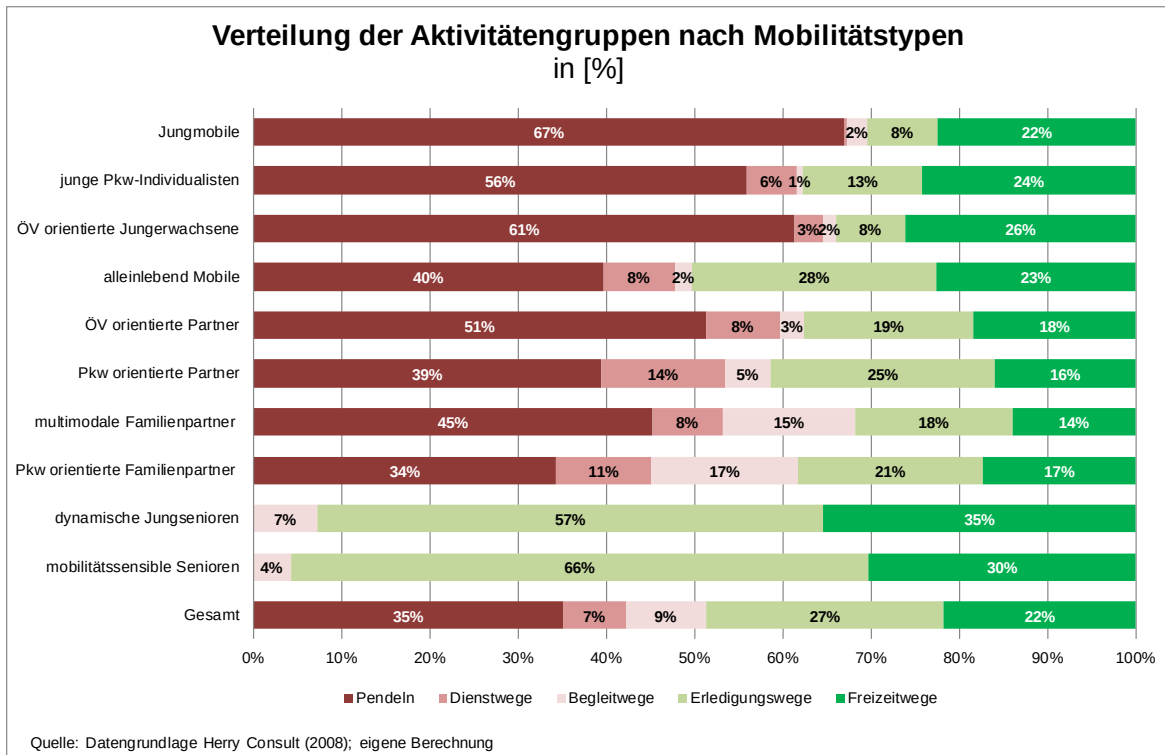


Abbildung 32: Verteilung der Aktivitätengruppen nach Mobilitätstypen

In weiterer Folge werden nun die einzelnen Aktivitätengruppen der Mobilitätstypen hinsichtlich ihrer Weglängen und Wegdauern⁸ näher beleuchtet.

4.4.2.2.1 Pendeln

Die Hälfte der „Jungmobilen“ legen ihre täglichen Pendelwege zur Arbeit oder Ausbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, dabei beträgt ihre durchschnittliche Pendeldistanz rd. 17 km (siehe Tabelle 9). Überdurchschnittlich viele „Jungmobile“ pendeln entweder zu Fuß (21 %) oder als Pkw-Mitfahrer (20 %). Innerhalb der Gemeinde legen sie im Schnitt rd. 3 km zurück (Frauen 3,4 km und Männer 2,6 km), innerhalb des Bezirkes Frauen etwa 11 km und Männer rd. 13 km, außerhalb des Bezirkes rd. 22,5 km (siehe Abbildung 34).

⁸ Die Weglänge und der Zeitaufwand pro Weg wurden von den Personen selbst eingeschätzt. Laut einer Studie (Herry et al. 2010, 110) wird die Länge eines MIV-Weges eher zu kurz und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher zu lang geschätzt (um rd. 10 %). Weglängen v.a. Routinen werden zumeist sehr genau angegeben.

81 % der „jungen Pkw-Individualisten“ pendeln mit dem Pkw und legen dabei im Schnitt eine Strecke von etwa 22 km zurück. Pendeln Frauen innerhalb des Bezirkes im Schnitt rd. 19 km, sind es hingegen bei Männern rd. 11,4 km.

Der Großteil der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ bewältigt den täglichen Weg zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln (74 %). Sie benötigen hierfür einen Zeitaufwand von einer Stunde pro Weg. Die größten Weglängendivergenzen zwischen Frauen und Männern ergeben sich bei Wegen außerhalb des Bezirkes. Frauen legen dabei rd. 42 km, hingegen Männer rd. 26 km.

Über zwei Drittel der „alleinlebend Mobilen“ fährt mit dem eigenen Pkw zur Arbeit, die durchschnittliche Fahrtzeit beträgt etwa eine halbe Stunde. Bei den „alleinlebend Mobilen“ gibt es starke geschlechterspezifische Unterschiede in der Weglängenverteilung der Orientierung. Innerhalb des Bezirkes legen Frauen länger Distanzen zurück als Männer, jedoch außerhalb des Bezirkes legen die Männer (46 km) wesentlich längere Distanzen als Frauen (24 km) zurück.

Zwei Drittel der „ÖV orientierten Partner“ pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit, bei einer durchschnittlichen Weglänge von 44 km und einer Fahrzeit von mehr als einer Stunde.

Der Großteil der „Pkw orientierten Partner“, nämlich 82 %, pendelt mit dem Pkw zur Arbeit.

Fast zwei Drittel der „multimodale Familienpartner“ fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit. Überdurchschnittlich hoch liegt der Radanteil (8 %), dabei legen sie im Schnitt eine Distanz von 3,5 km zurück.

Über drei Viertel der „Pkw orientierten Familienpartner“ fahren mit dem Pkw zur Arbeit. Interessant ist jedoch der überdurchschnittlich hohe Radanteil (9 %) bei diesem Typ. Arbeitspendler mit dem Rad legen dabei durchschnittlich eine Distanz von 3,5 km zurück. Dies zeigt augenscheinlich auf, dass trotz Pkw-Affinität auch eine gewisse Radakzeptanz bei diesen Gruppen in Verbindung mit Tagespendeln vorliegt, da sie längere Strecken als Alternative zum Pkw mit dem Rad bewältigen.

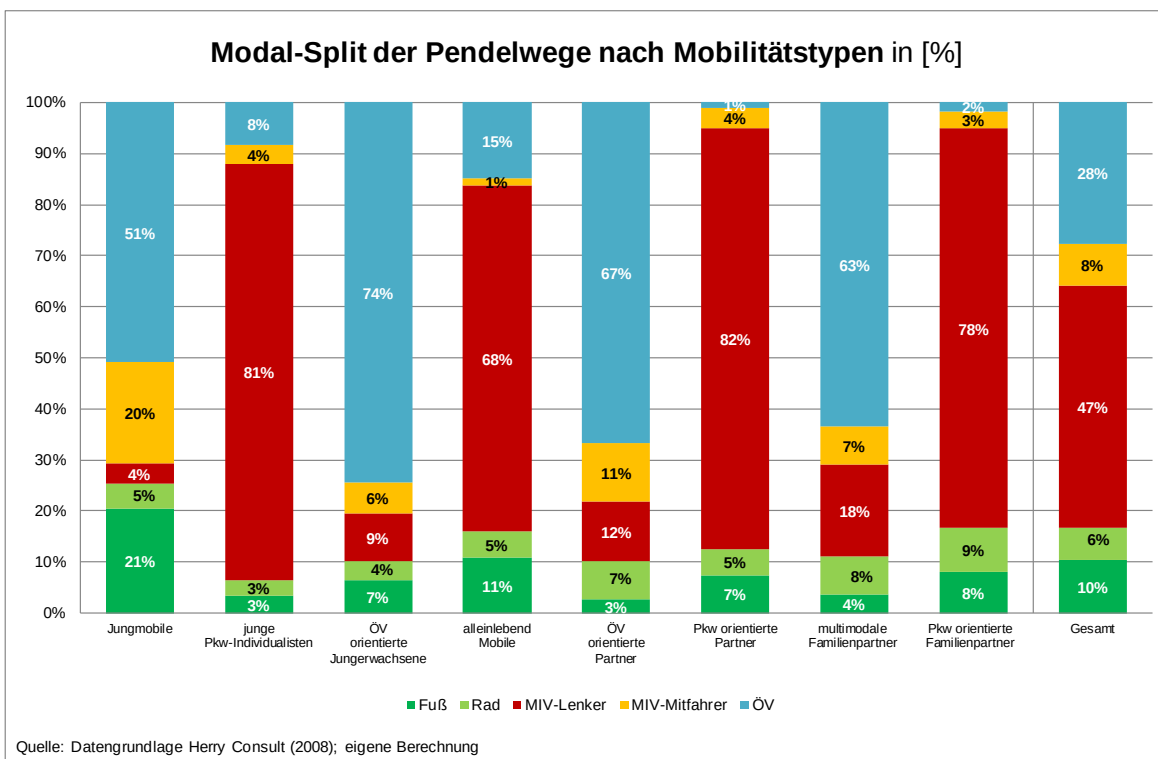


Abbildung 33: Modal-Split der Pendelwege nach Mobilitätstypen

**Durchschnittliche Weglänge in [km] und Wegdauer in [min]
der Pendelwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

		Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Insgesamt
Jungmobile	Weglänge	1,2	3,2	15,3	7,4	16,5	10,9
	Wegdauer	1	15	15	12	38	27
junge Pkw-Individualisten	Weglänge	1,1	3,5	22,1	13,7	37,1	22
	Wegdauer	11	15	26	25	76	30
ÖV orientierte Jungerwachsene	Weglänge	1,5	1,9	19,2	48,1	34,4	30,5
	Wegdauer	16	9	28	42	59	51
alleinlebend Mobile	Weglänge	1,2	1,2	27,8	31,6	34,9	24,7
	Wegdauer	13	9	32	30	63	34
ÖV orientierte Partner	Weglänge	0,7	2,3	19,8	20,7	43,8	34,1
	Wegdauer	11	12	27	28	70	54
Pkw orientierte Partner	Weglänge	1,3	1,5	18,3	21,6	15,2	16,3
	Wegdauer	12	9	25	32	58	24
multimodale Familienpartner	Weglänge	1,1	3,5	28,5	19,6	47,0	36,7
	Wegdauer	14	11	34	26	72	55
Pkw orientierte Familienpartner	Weglänge	0,6	3,5	19,0	19,2	15,4	16,1
	Wegdauer	8	14	24	27	52	23
Insgesamt	Weglänge	1,0	3,1	20,1	14,0	29,1	19,0
	Wegdauer	12	13	26	21	53	31

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 9: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der werktäglichen Pendelwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen

Im Gendervergleich der Weglängen zum Arbeits- oder Ausbildungsort zeigt sich ganz eindeutig der Trend zur Konvergenz bei den drei jungen Mobilitätstypen,

wobei die weiblichen „Jungmobilen“ und „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ in Waldviertel wesentlich längere Wege zurücklegen.

Distanzen von Pendelwegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und Hauptregionen in NÖ in [km]																		
	NÖ-Mitte			Mostviertel			Waldviertel			Weinviertel			Industrieviertel			Gesamt		
	Weglänge in [km]		Odds Ratio	Weglänge in [km]		Odds Ratio	Weglänge in [km]		Odds Ratio	Weglänge in [km]		Odds Ratio	Weglänge in [km]		Odds Ratio	Weglänge in [km]		Odds Ratio
	Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen	
Jungmobile	7,1	8,2	0,87	8,6	10,0	0,86	7,8	15,8	0,49	13,8	10,8	1,28	15,6	10,2	1,53	11,5	10,3	1,11
junge Pkw- individualisten	17,5	19,5	0,90	23,0	22,7	1,01	12,8	17,7	0,72	18,7	18,7	1,00	25,9	33,5	0,77	19,0	24,7	0,77
ÖV orientierte Jung erwachsene	27,1	32,1	0,84	54,2	53,1	1,02	6,7	49,4	0,13	24,1	27,4	0,88	26,0	21,0	1,24	25,4	34,9	0,73
alleinlebend Mobile	16,4	14,0	1,17	37,5	12,6	2,96	40,3	9,2	4,39	55,1	15,7	3,50	29,1	18,2	1,60	31,9	15,8	2,02
ÖV orientierte Partner *	26,9	21,3	1,27	45,7	-	-	-	-	-	45,1	38,3	1,18	38,6	36,4	1,06	36,4	31,9	1,14
Pkw orientierte Partner	15,6	13,4	1,16	26,5	9,5	2,79	16,2	12,6	1,29	28,8	11,2	2,56	18,8	14,4	1,31	20,0	13,1	1,54
multimodale Familienpartner	42,1	21,6	1,95	50,9	39,5	1,29	42,9	38,9	1,10	43,5	49,2	0,89	37,1	23,2	1,60	41,8	29,5	1,42
Pkw orientierte Familienpartner	18,0	9,5	1,89	21,9	10,4	2,11	15,3	11,0	1,39	27,3	11,8	2,31	17,2	12,5	1,37	19,6	11,1	1,76
Gesamt	19,3	18,2	1,06	22,4	16,4	1,37	16,7	18,2	0,92	27,4	15,9	1,72	21,2	17,2	1,23	21,5	16,2	1,33

* Die Stichproben im Mostviertel und Waldviertel sind zu gering, um die durchschnittlichen Weglängen in der Region repräsentativ abzubilden.
Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 10: Distanzen von Pendelwegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und Hauptregionen in NÖ

Gut ersichtlich ist in Abbildung 34 die divergenten durchschnittlichen Pendeldistanzen der „ÖV orientierten jungerwachsenen Frauen“ (42 km) außerhalb des Bezirkes gegenüber jenen der Männer (26 km). Bei den „alleinlebend Mobilen“ pendeln die Männer rd. 47 km, hingegen die Frauen nur im Schnitt 24 km außerhalb des Bezirkes; innerhalb des Bezirkes dreht sich dieser Unterschied um; Frauen legen rd. 17 km, während Männer nur rd. 10 km zurücklegen.

Des Weiteren ist deutlich ersichtlich, dass Pkw-affine Typen geringere Distanzen als ÖV-affine Typen zurücklegen. Das verdeutlicht den hohen Stellenwert des Öffentlichen Verkehrs bei Pendelwegen. Daraus lässt sich die These ableiten: Je länger die Distanzen der Pendler, umso eher werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt.

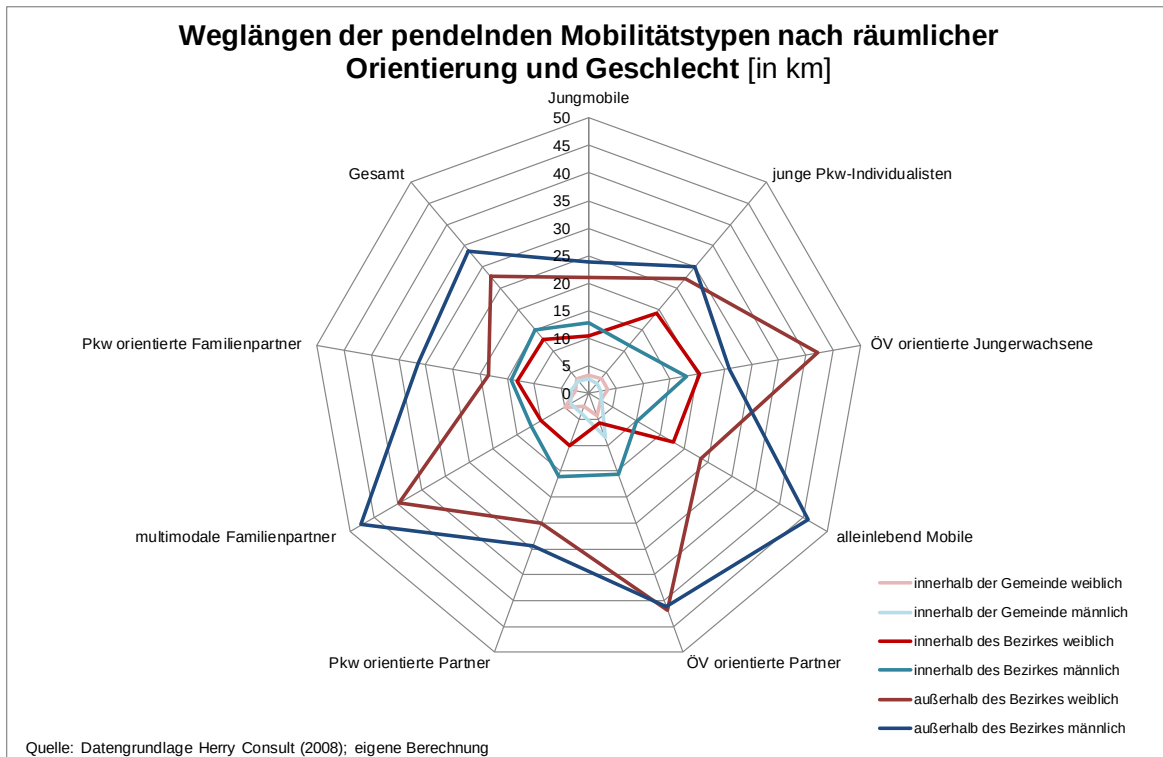


Abbildung 34: Weglängen der pendelnden Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht

4.4.2.2.2 Dienstwege

Als eigene Aktivitätengruppe wurden die Dienstwege ausgewiesen, da diese Wege sich zumeist wesentlich durch eine längere Wegdistanz gegenüber Arbeitswege unterscheiden.

Insgesamt sind 7 % aller werktäglichen Wege Dienstwege. Aufgrund der zu geringen Stichproben der jungen Mobilitätstypen und der Seniorentypen in dieser Aktivitätengruppe, wurde auf eine Darstellung in Abbildung 35 und Tabelle 11 verzichtet.

Mehr als drei Viertel aller Dienstwege werden mit dem Pkw zurückgelegt, dabei beträgt die durchschnittliche Weglänge rd. 28 km und die Fahrtzeit knapp über eine halbe Stunde.

40 % der „ÖV orientierten Partner“ und 23 % der „multimodalen Familienpartner“ nehmen öffentliche Verkehrsmittel für ihre Dienstwege in Anspruch. Die Weglängen betragen hierfür rd. 54 km bzw. 44 km.

Über ein Viertel der „ÖV orientierten Partner“ ist auf einem Dienstweg bei einer durchschnittlichen Weglänge von fast 2,5 km zu Fuß unterwegs.

Die Weglängen der Dienstwege bei Pkw- Mitfahrern und Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel sind mit rd. 58 km bzw. 92 km deutlich länger als jene der Arbeitswege (14 km bzw. 29 km).

Da Dienstwege zumeist keine Routinen besitzen werden die Distanzen nicht detaillierter analysiert.

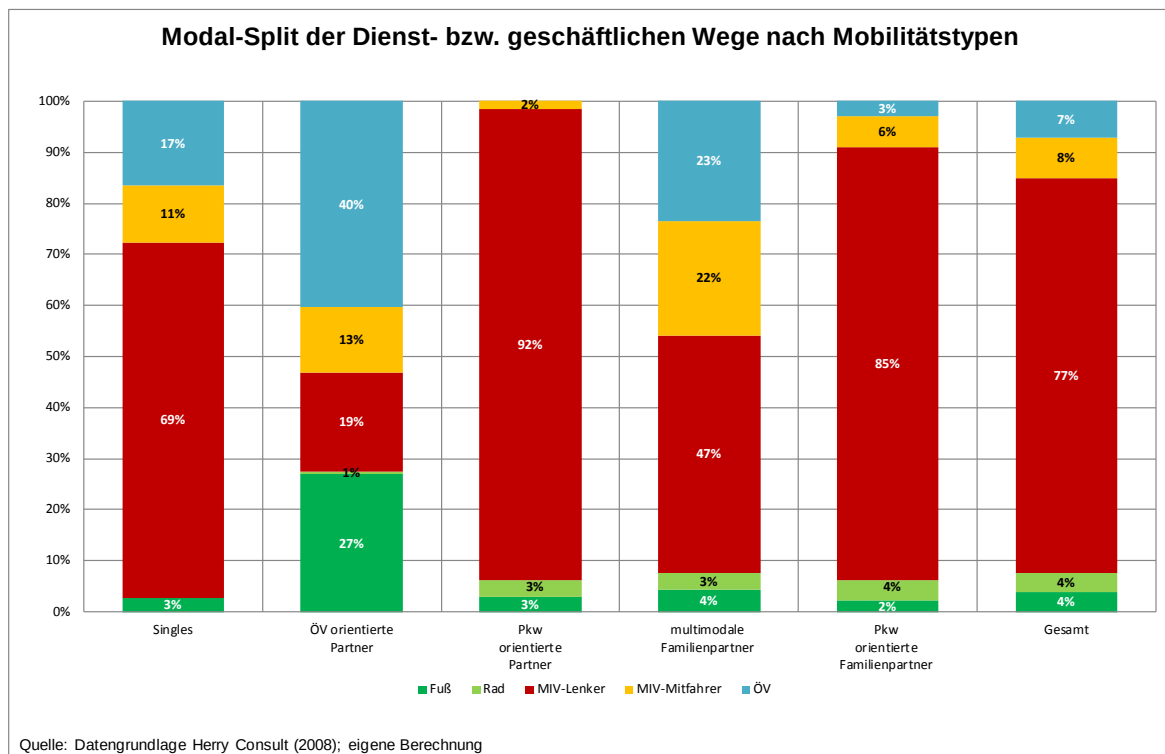


Abbildung 35: Modal-Split der werktäglichen Dienst- bzw. geschäftlichen Wege nach Mobilitätstypen

**Durchschnittliche Weglänge in [km] und Wegdauer in [min]
der Dienst- und geschäftl. Wege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

		Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Insgesamt
alleinlebend Mobile	Weglänge	0,9	1,5	50,3	53,4	319,2	94
	Wegdauer	12	10	46	57	212	73
ÖV orientierte Partner	Weglänge	2,3	2,0	14,6	29,7	54,2	29
	Wegdauer	33	10	19	32	61	49
Pkw orientierte Partner	Weglänge	1,0	2,2	30,9	60,7	179,2	30
	Wegdauer	14	8	34	49	161	33
multimodale Familienpartner	Weglänge	1,1	2,7	33,7	50,8	44,0	38
	Wegdauer	14	14	38	35	69	43
Pkw orientierte Familienpartner	Weglänge	0,4	2,0	27,5	66,1	36,0	28
	Wegdauer	14	8	31	61	61	33
Insgesamt	Weglänge	1,2	1,8	27,7	57,7	91,7	32,7
	Wegdauer	19	8	32	55	88	36

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

**Tabelle 11: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Dienst- und geschäftlichen
Wege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

4.4.2.2.3 Begleitwege

Unter Begleitwege werden Wege verstanden, die für das Bringen bzw. Holen von Personen (zum Beispiel das Bringen bzw. Holen von Kindern aus der Schule) aufgewendet werden. In Niederösterreich beträgt die durchschnittliche Distanz eines Begleitweges rd. 7 km (siehe Tabelle 13).

Für Begleitwege nutzen 83 % der „Jungmobilen“ den MIV als Mitfahrer. Aufgrund dieses hohen Anteils ist davon auszugehen, dass aufgrund der Wegeketten der Eltern (MIV-Fahrer) mehrere Personen zur Ausbildungsstätte oder einem Freizeitort gebracht werden.

„Junge Pkw-Individualisten“ erledigen alle Begleitwege mit dem Pkw, die durchschnittliche Weglänge beträgt annähernd 5 km.

Über drei Viertel aller „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nutzen für ihre Begleitwege öffentliche Verkehrswege.

Die Begleitwege der „alleinlebend Mobilen“ werden fast ausschließlich mit dem Pkw zurückgelegt.

Zu je fast zwei Drittel benutzen der „ÖV orientierte Partner“ und der „multimodale Familienpartner“ den Pkw für Begleitwege, d.h. trotz hoher ÖV-Affinität dieser beiden Mobilitätstypen, werden weit mehr als die Hälfte der Begleitwege mit dem

Pkw getätigt, wobei die durchschnittlichen Weglängen von 2,2 km bzw. 8,5 km nur die Vermutung zulassen, dass die öffentliche Erreichbarkeit der Standorte nicht gegeben ist, so dass auf das Auto zurückgegriffen werden muss.

Einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Begleitwegen, die zu Fuß getätigt werden weisen sowohl „ÖV orientierte Partner“ als auch „mobilitätssensible Senioren“ auf. Die Weglängen belaufen sich im Schnitt unter 1 km.

Das Rad für Begleitwege wird vorwiegend von „multimodalen Familienpartnern“ (19 %) und den „Dynamischen Jungsenioren“ (11 %) genutzt.

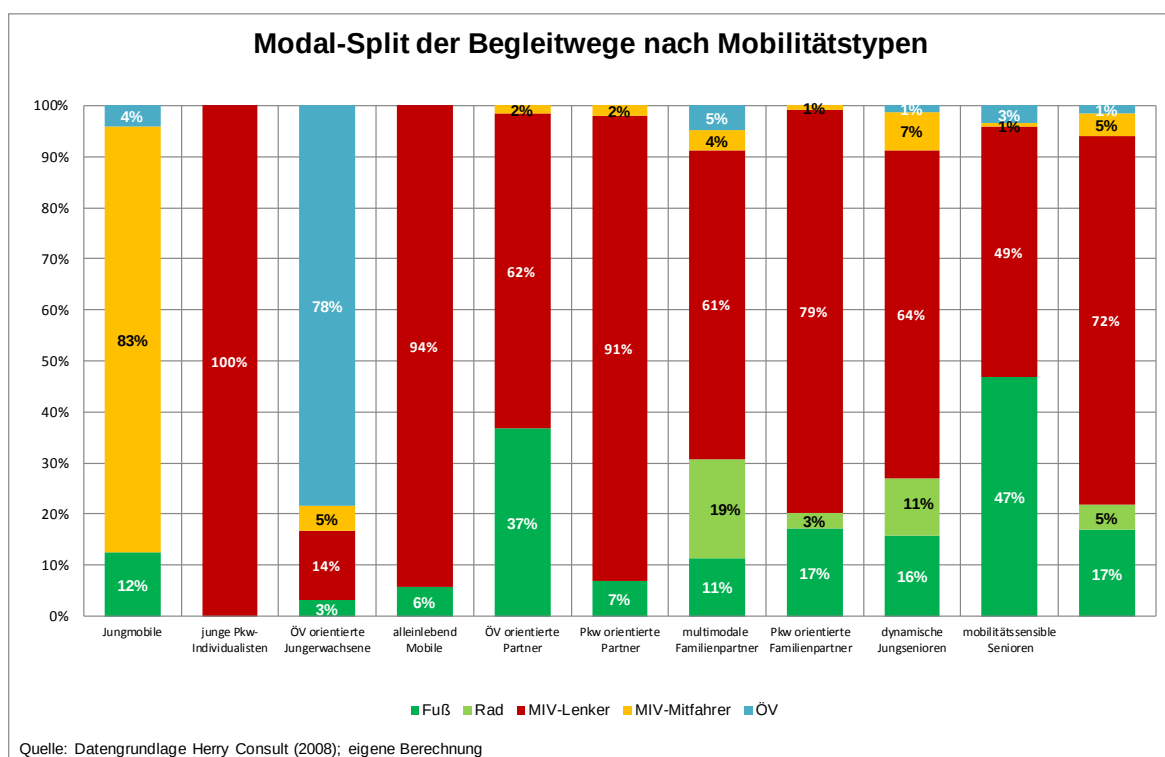


Abbildung 36: Modal-Split der Begleitwege nach Mobilitätstypen

**Durchschnittliche Weglänge in [km] und Wegdauer in [min]
der werktäglichen Begleitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

		Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Insgesamt
Jungmobile	Weglänge	0,2	-	2,0	11,9	8,0	10,2
	dauer	3	-	10	19	15	18
junge Pkw-Individualisten	Weglänge	-	-	4,8	-	-	4,8
	dauer	-	-	9	-	-	9
ÖV orientierte Jungerwachsene	Weglänge	0,8	-	13,0	17,4	28,2	24,7
	dauer	7	-	20	20	31	28
alleinlebend Mobile	Weglänge	0,8	-	11,3	-	-	10,7
	dauer	10	-	20	-	-	19
ÖV orientierte Partner	Weglänge	0,4	-	2,2	6,5	-	1,6
	dauer	5	-	6	10	-	6
Pkw orientierte Partner	Weglänge	0,7	-	16,2	6,6	-	14,9
	dauer	8	-	25	17	-	23
multimodale Familienpartner	Weglänge	1,5	0,7	8,5	38,1	5,0	7,2
	dauer	12	5	14	41	23	14
Pkw orientierte Familienpartner	Weglänge	0,6	1,5	7,2	31,9	20,0	6,1
	dauer	10	10	12	35	45	12
dynamische Jungsenioren	Weglänge	0,7	2,0	8,8	16,3	14,1	6,5
	dauer	10	15	17	30	34	16
mobilitätssensible Senioren	Weglänge	0,5	-	14,1	10,0	35,0	9,2
	dauer	9	-	22	20	125	20
Insgesamt	Weglänge	0,6	1,3	8,2	15,6	17,6	7,0
	dauer	10	9	14	23	36	14

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 12: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Begleitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen

Überdurchschnittlich lange Begleitwege legen die „Pkw orientierten Partner“ im Weinviertel und Industrieviertel zurück. Im Schnitt die längsten Begleitwege unternehmen die „multimodalen Familienpartner“ im Waldviertel.

Distanzen von Begleitwegen der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen in [km]

	NÖ-Mitte	Mostviertel	Waldviertel	Weinviertel	Industrie-viertel	Gesamt
Weglänge in [km]						
Pkw orientierte Partner	8,1	9,1	7,8	20,6	20,1	14,9
multimodale Familienpartner	7,5	3,5	21,2	3,6	5,4	7,2
Pkw orientierte Familienpartner	5,6	6,4	10,2	4,5	6,3	6,1
dynamische Jungsenioren	5,8	6,6	7,2	7,7	6,2	8,2
mobilitätssensible Senioren	14,8	7,8	5,9	6,4	13,4	9,2
Gesamt	6,3	6,3	10,4	6,4	7,0	7,1

Anmerkung: Von einer geschlechtsspez. Untergliederung wurde aufgrund einer zu geringen Stichprobe in einzelnen Zellen verzichtet.

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 13: Distanzen von Begleitwegen der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen

Das Netz der Begleitwegelängen der Männer und Frauen zeigt ein sehr inhomogenes Bild im Vergleich zu den anderen Netzen, so legen außerhalb den Bezirkes die „Pkw orientierten männlichen Familienpartner“ rd. 27 km zurück, hingegen Frauen dieses Typs nur rd. 15 km.

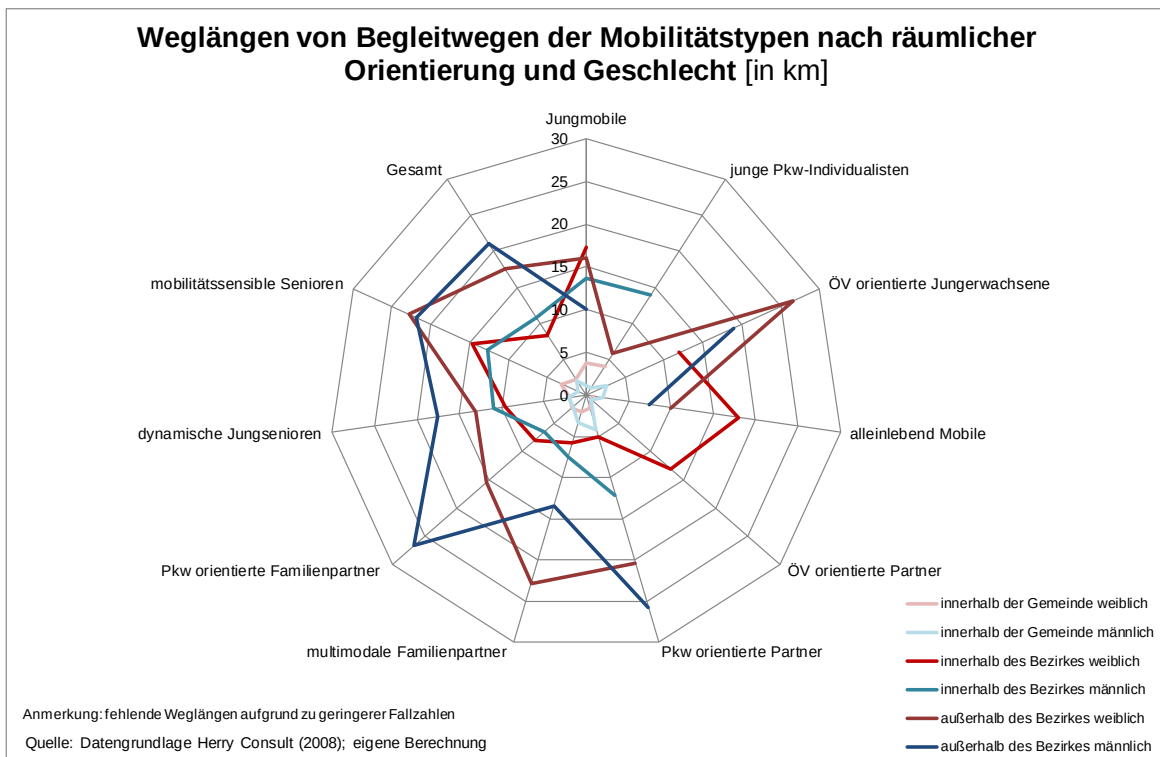


Abbildung 37: Weglängen von Begleitwegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht

4.4.2.2.4 Erledigungsweg

Unter Erledigungswege werden jene Wege zusammengefasst, die für private Erledigungen wie Behördenwege, Arztbesuch, Einkauf u.v.m. getätigt werden

Insgesamt werden mehr als die Hälfte der Erledigungswege mit dem Pkw zurückgelegt, die durchschnittliche Wegdistanz liegt bei etwa 10 km.

Überdurchschnittlich (Schnitt liegt bei 18 %) hoch ist der Anteil der Erledigungswege, die zu Fuß bewältigt werden, bei den „ÖV orientierten Partnern“ (24 %), bei den „dynamischen Jungsenioren“ (24 %) und den „mobilitätssensiblen Senioren“ (21 %), die Strecke liegt bei allen bei rund 1 km.

Zwei Drittel der „Jungmobilen“ legen Erledigungswege als MIV-Mitfahrer und 10 % mit dem Rad zurück, dabei wird das Rad nur für sehr kurze Wege (500 m) und Erledigungswege als MIV-Mitfahrer für längere Wege (8 km) genutzt.

84 % der „jungen Pkw-Individualisten“, 78 % der „Pkw orientierten Partner“ und 73 % der „Pkw orientierten Familienpartner“ benutzen für ihre Erledigungswege den Pkw, dabei legen sie eine durchschnittlich Distanz von 8 km, 13 km bzw. 10 km zurück.

„ÖV orientierte Jungerwachsene“ legen ihre Erledigungswege größtenteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln (44 %) zurück.

Fast drei Viertel der „alleinlebend Mobilen“ benutzen den Pkw für Erledigungswege, wobei sie eine durchschnittliche Distanz von rd. 12 km zurücklegen.

„ÖV orientierte Partner“ nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für Erledigungswege hauptsächlich bei längeren Wegen (rd. 20 km), ein Viertel nimmt den Pkw bei einer Weglänge von 8 km und ein weiteres knappes Viertel legt ihre Erledigungen zu Fuß zurück.

42 % der „multimodalen Familienpartner“ und der „mobilitätssensiblen Senioren“ nehmen den Pkw, wobei erstere im Schnitt eine Distanz von rd. 15 km und letztere rd. 11 km zurücklegen.

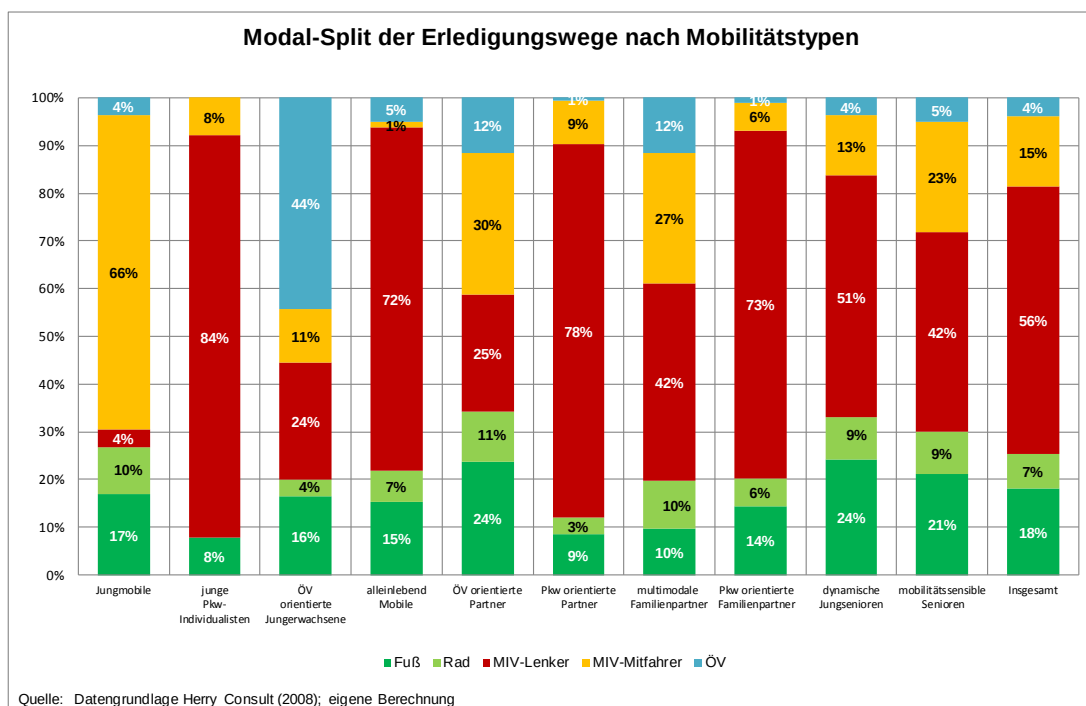


Abbildung 38: Modal-Split der Erledigungswege nach Mobilitätstypen

**Durchschnittliche Weglänge in [km] und Wegdauer in [min]
der Erledigungswege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

		Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Insgesamt
Jungmobile	Weglänge	1,2	0,5	8,0	12,0	15,3	9,0
	dauer	14	8	10	18	36	17
junge Pkw-Individualisten	Weglänge	0,7	-	3,4	23,9	-	4,8
	dauer	4	-	9	29	-	10
ÖV orientierte Jungerwachsene	Weglänge	1,5	0,8	14,5	7,2	18,0	12,6
	dauer	10	15	21	11	46	29
alleinlebend Mobile	Weglänge	0,9	1,2	12,4	25,5	18,5	10,4
	dauer	14	10	16	24	52	17
ÖV orientierte Partner	Weglänge	1,0	1,6	8,1	6,8	21,8	6,9
	dauer	16	10	15	15	66	21
Pkw orientierte Partner	Weglänge	0,9	3,9	12,9	26,6	10,0	12,8
	dauer	12	13	20	32	40	20
multimodale Familienpartner	Weglänge	0,6	2,0	14,9	9,0	35,9	13,0
	dauer	8	11	23	17	43	21
Pkw orientierte Familienpartner	Weglänge	1,0	1,4	10,2	16,4	11,3	8,7
	dauer	12	8	15	21	36	15
dynamische Jungsenioren	Weglänge	0,9	1,7	9,6	13,6	12,6	7,4
	dauer	15	12	17	22	43	18
mobilitätssensible Senioren	Weglänge	1,1	2,2	11,1	16,7	14,3	9,6
	dauer	16	13	19	25	43	20
Insgesamt	Weglänge	1,0	1,7	10,6	14,6	17,4	9,1
	dauer	14	11	17	22	45	18

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 14: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der werktäglichen Erledigungswege nach Modal-Split und Mobilitätstypen

Markante überdurchschnittlich lange Distanzen von Erledigungswegen legen „ÖV orientierte Jungerwachsene“ im Mostviertel, „ÖV orientierte Partner“ und „multimodale Familienpartner“ im Waldviertel zurück.

Distanzen von Erledigungswege der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen in [km]

	NÖ-Mitte	Mostviertel	Waldviertel	Weinviertel	Industrie-viertel	Gesamt
Weglänge in [km]						
Jungmobile	8,2	8,3	11,1	17,0	2,9	9,0
junge Pkw-Individualisten	7,8	2,1	8,5	1,0	4,3	4,8
ÖV orientierte Jungerwachsene	9,4	31,2	6,1	14,6	9,6	12,6
alleinlebend Mobile	11,9	6,1	14,1	10,6	10,2	10,4
ÖV orientierte Partner	6,1	4,5	26,6	4,1	5,7	6,9
Pkw orientierte Partner	6,8	9,8	12,1	12,8	17,7	12,8
multimodale Familienpartner	19,5	11,1	26,0	8,4	8,8	13,0
Pkw orientierte Familienpartner	9,2	10,4	8,5	8,2	8,1	8,7
dynamische Jungsenioren	7,1	10,5	8,4	6,7	7,0	7,4
mobilitätssensible Senioren	10,6	10,7	9,4	14,1	5,6	9,6
Gesamt	9,2	10,3	10,1	9,3	8,1	9,1

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 15: Distanzen von Erledigungswegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen

Geschlechterspezifische Unterschiede in den Weglängen gibt es bei den „jungen Pkw-Individualisten“, die ihre Erledigungswege außerhalb des Bezirkes tätigen, wobei die kurze Weglänge der Männer daher rührt, dass sie durch die Verkettung

mit dem Arbeitsweg entstanden sind, d. h. die Erledigungswege werden im nahen Umfeld des Arbeitsplatzes getätigt.

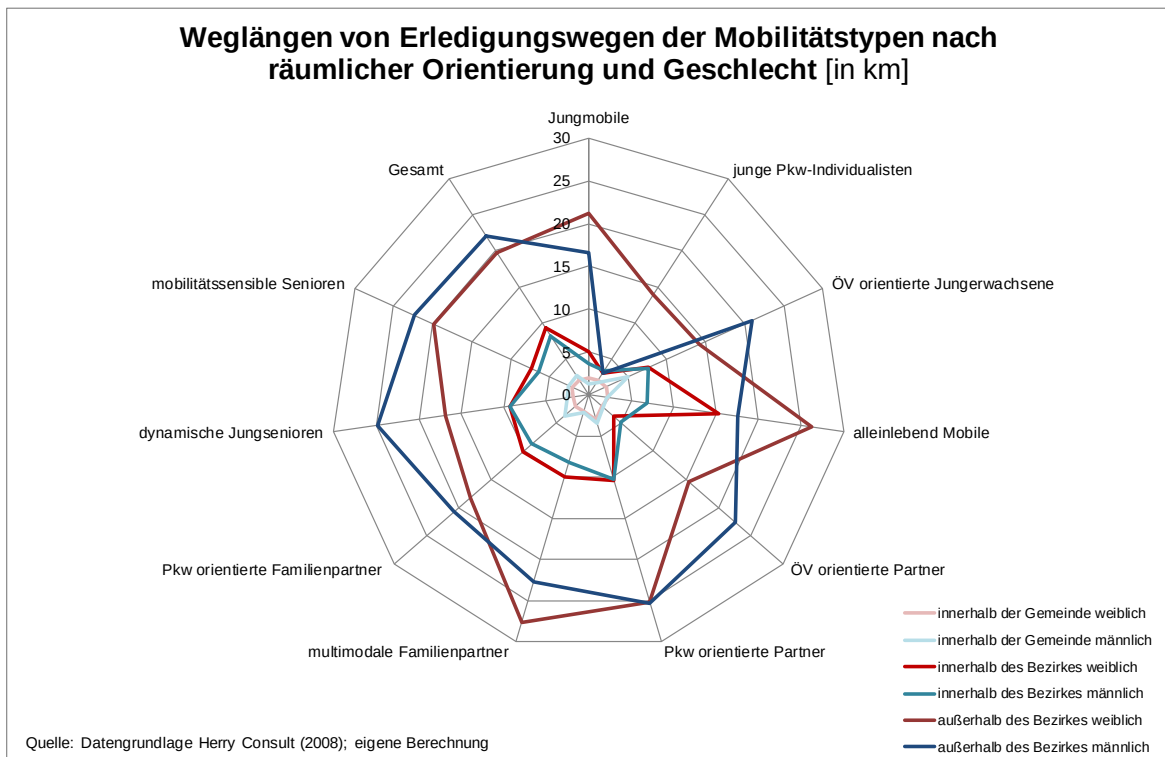


Abbildung 39: Weglängen von Erledigungswegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht

4.4.2.2.5 Freizeitweg

Als Freizeitweg werden alle Wege, die ausschließlich dem Freizeitvergnügen dienen, zusammengefasst.

Mehr als ein Viertel aller Freizeitwege werden zu Fuß unternommen, 9 % nutzen das Rad, 42 % den Pkw, 16 % MIV als Mitfahrer und 6 % die öffentlichen Verkehrsmittel, wobei letztere für die durchschnittlich längsten Distanzen von etwa 44 km genutzt werden, der Pkw hingegen für Distanzen von rd. 14 km.

Einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Fußwegen bei Freizeitwegen weisen die Mobilitätstypen der „Jungmobilen“ mit 27 %, der „alleinlebend Mobilen“ mit 29 %, der „dynamischen Jungsenioren“ mit 33 % und der „mobilitätssensiblen

Senioren“ mit 29 % auf. Die durchschnittlichen Wegdistanzen dieser Typen liegen dabei zwischen 0,9 km („Jungmobile“) und 2,3 km (mobilitätssensible Senioren).

Mit dem Rad sind in der Freizeit mit 20 % die „Jungmobilen“ und mit 13 % die „alleinlebend Mobilen“ unterwegs. Die durchschnittlich längsten Wege mit dem Rad legen aber die „multimodalen Familienpartner“ mit rd. 8 km zurück.

Fast 72 % der „jungen Pkw Individualisten“ benötigen für ihre Freizeitwege den Pkw, die Wegdistanz beträgt im Schnitt rd. 11 km.

27 % der Freizeitwege legen „ÖV orientierte Jungerwachsene“ entweder mit dem Pkw oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, wobei der Pkw für kurze Wege etwa 9 km und die öffentlichen Verkehrsmittel für längere Wege von über 30 km genutzt wird.

7 % der „alleinlebend Mobilen“ nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Freizeitwege, sie legen aber im Schnitt die längsten Distanzen von fast 70 km zurück.

58 % der „dynamischen Jungsenioren“ nutzen den Pkw entweder als Fahrer oder als Mitfahrer für ihre Freizeitwege, ihre Wege weisen dabei eine Distanz von rd. 16 km auf.

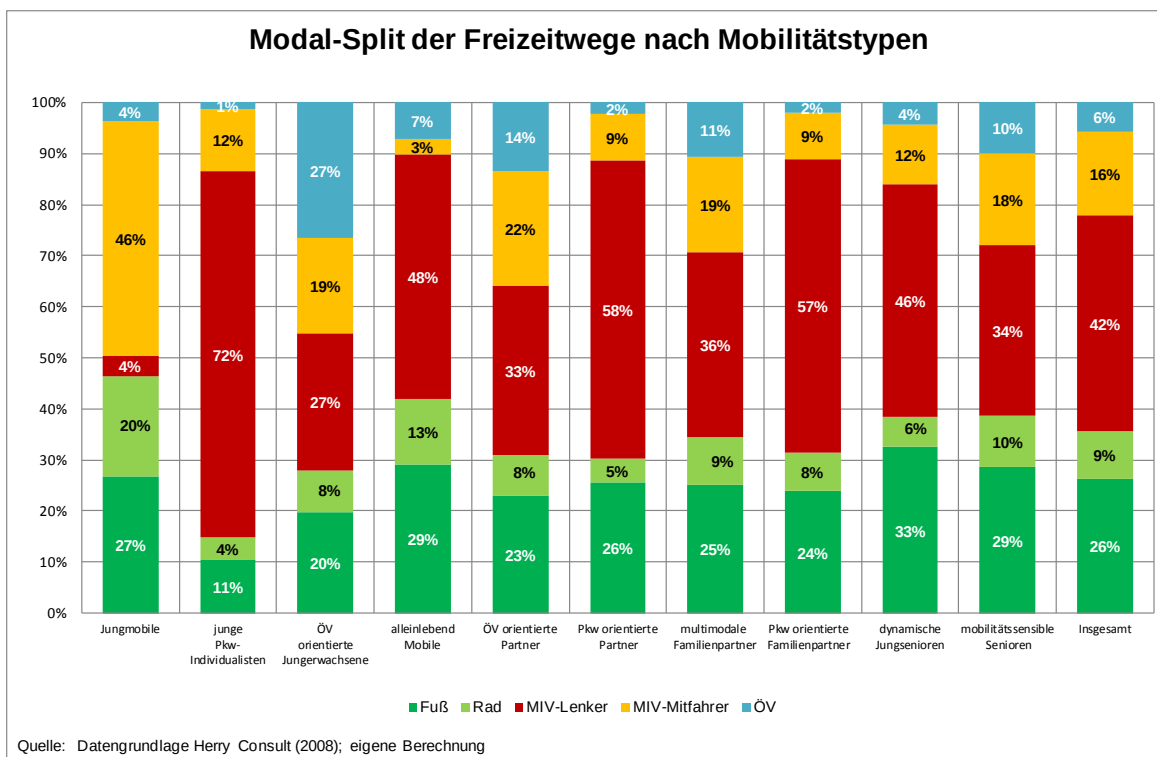


Abbildung 40: Modal-Split der Freizeitwege nach Mobilitätstypen

**Durchschnittliche Weglänge in [km] und Wegdauer in [min]
der Freizeitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen**

		Fuß	Rad	MIV-Lenker	MIV-Mitfahrer	ÖV	Insgesamt
Jungmobile	Weglänge	0,9	2,2	7,4	8,0	28,6	5,7
	dauer	13	12	12	14	53	15
junge Pkw-Individualisten	Weglänge	2,5	1,8	11,2	15,3	47,8	10,8
	dauer	34	10	16	20	73	19
ÖV orientierte Jungerwachsene	Weglänge	2,0	1,7	8,9	13,6	31,1	13,7
	dauer	22	6	15	18	50	25
alleinlebend Mobile	Weglänge	1,8	5,5	14,4	38,7	68,5	14,2
	dauer	22	22	25	41	71	28
ÖV orientierte Partner	Weglänge	1,6	2,6	13,6	14,7	33,6	12,9
	dauer	22	18	19	22	54	25
Pkw orientierte Partner	Weglänge	3,8	3,1	13,9	15,9	26,3	11,3
	dauer	51	14	21	22	53	29
multimodale Familienpartner	Weglänge	2,5	7,7	7,1	19,1	24,8	10,1
	dauer	32	33	13	23	49	25
Pkw orientierte Familienpartner	Weglänge	1,9	2,9	14,5	13,3	20,1	12,4
	dauer	29	12	19	18	45	23
dynamische Jungsenioren	Weglänge	2,0	3,3	15,7	16,9	30,8	11,3
	dauer	28	22	22	24	55	26
mobilitätssensible Senioren	Weglänge	2,3	4,7	15,0	27,3	46,6	15,7
	dauer	41	24	24	38	76	36
Insgesamt	Weglänge	2,0	3,3	14,0	14,3	44,1	11,6
	dauer	28	16	20	21	66	25

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 16: Durchschnittliche Weglänge und Wegdauer der Freizeitwege nach Modal-Split und Mobilitätstypen

Überdurchschnittlich lange Freizeitwege legen diversen Mobilitätstypen im Weinviertel zurück sowohl im Typenvergleich innerhalb des Weinviertels als auch im Vergleich zu den anderen Hauptregionen innerhalb der Typen.

Distanzen von Freizeitwegen der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen in [km]

	NÖ-Mitte	Mostviertel	Waldviertel	Weinviertel	Industrie- viertel	Gesamt
Weglänge in [km]						
Jungmobile	5,6	4,1	9,1	6,0	5,3	5,7
junge Pkw-Individualisten	8,7	10,4	14,3	11,4	10,1	10,8
ÖV orientierte Jungerwachsene	16,6	12,6	8,2	15,5	12,6	13,6
alleinlebend Mobile	22,6	10,7	11,5	14,8	9,9	14,3
ÖV orientierte Partner	12,6	13,0	10,2	16,5	11,0	12,9
Pkw orientierte Partner	7,1	9,7	12,3	13,7	12,7	11,3
multimodale Familienpartner	12,1	14,1	19,7	6,3	6,9	10,1
Pkw orientierte Familienpartner	10,0	13,9	11,9	13,1	12,7	12,4
dynamische Jungsenioren	10,5	22,6	16,7	7,8	8,3	11,3
mobilitätssensible Senioren	18,0	13,0	12,3	20,3	14,5	15,8
Gesamt	12,0	13,3	12,3	12,0	10,4	11,6

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 17: Distanzen von Freizeitwegen der Mobilitätstypen nach Geschlecht und NÖ Hauptregionen

Außerhalb des Bezirkes legen Frauen in sieben Mobilitätstypen längere Freizeitwege als Männer zurück.

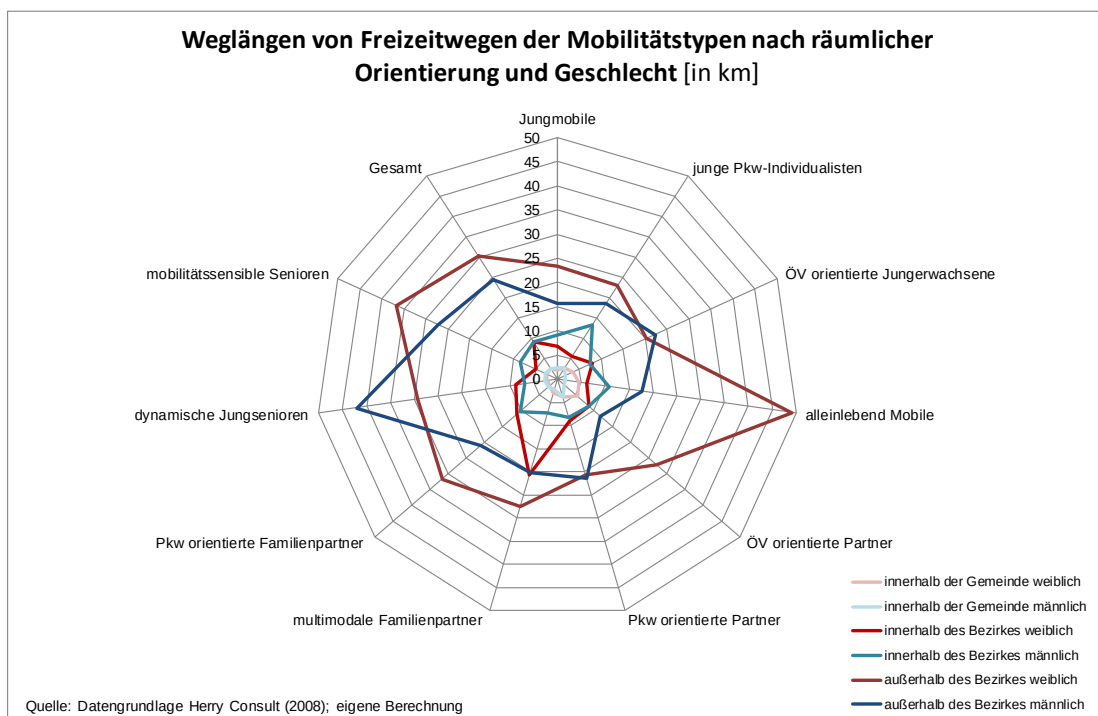


Abbildung 41: Weglängen von Freizeitwegen der Mobilitätstypen nach räumlicher Orientierung und Geschlecht

4.4.3 Analyse der Mobilitätstypen nach aktionsräumlichen – und Mobilitätsparametern

Jeder Mobilitätstyp weist ein typisches Muster der drei Aktionsraumtypen auf. Die einzelnen Aktionsräume werden nun anhand ihrer Wegeketten näher beschreiben.

Weiters wird für jeden Mobilitätstyp eine Aktionsraummatrix abgebildet, dabei werden die unterschiedlichen Wegemuster bezüglich der Wegzwecke je Mobilitätstyp ersichtlich. Dabei wird der Wegzweck (Quell- und Zielzweck) als Wegbeziehung zwischen zwei Grunddaseinsfunktionen dargestellt.

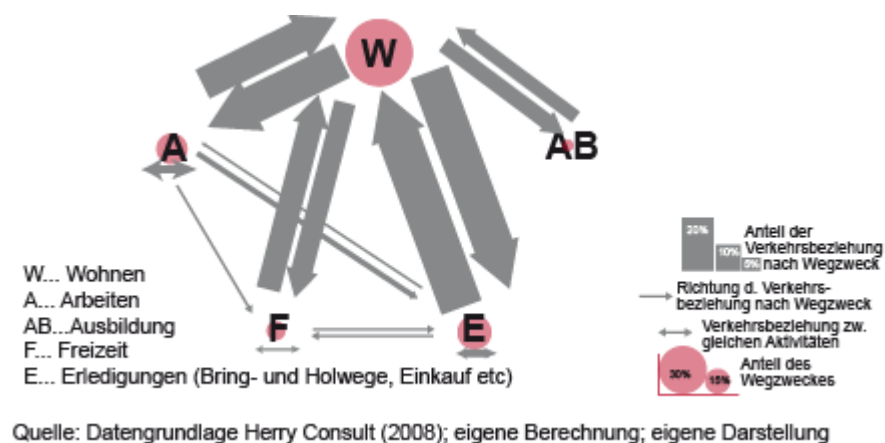


Abbildung 42: Aktionsraummatrix der NÖ Bevölkerung

Die zehn häufigsten Tageswegemuster der Niederösterreicher, die aufgrund ihres aktionsräumlichen Verhaltens dem Ein-Zweck-Typ zugeordnet werden, decken über drei Viertel aller Wegeketten in diesem Typ ab. Davon kehren 28 % nach der Arbeit an ihren Wohnort zurück und unternehmen danach keine weiteren Wege.

Jene Personen in Niederösterreich, die dem Mehrstationen-Ausgangstyp entsprechen, unternehmen vorwiegend nach der Arbeit einen Freizeitweg (6 %) bzw. einen Einkaufsweg (5 %).

Aufgrund des niedrigen Abdeckungsgrades der zehn häufigsten Wegekettenmuster des Hybridtyps ist ersichtlich, dass dieser Typ sehr viele unterschiedliche Wegeketten beinhaltet, in Summe sind es 478 unterschiedliche Wegekettenmuster.

Die 10 häufigsten Tageswegekettenmuster der NÖ Bevölkerung nach Aktionsraumtypen

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
70%		18%		12%	
W-A-W	28%	W-A-F-W	6%	W-E-W-F-F-W	2%
W-E-W	11%	W-A-E-W	5%	W-A-W-F-F-W	2%
W-AB-W	11%	W-pE-E-W	4%	W-F-F	2%
W-F-W	8%	W-A-dg-W	3%	W-A-E-W-F-W	1%
W-pE-W	7%	W-F-F-W	3%	W-A-W-E-F-W	1%
W-A-W-F-W	4%	W-F-E-W	3%	W-A-F-W-F-W	1%
W-AB-W-F-W	3%	W-E-F-W	3%	W-F-E-W-F-W	1%
W-E-W-F-W	3%	W-A-pE-W	2%	W-A-F-A-W-F-W	1%
W-A-W-A-W	3%	W-AB-F-W	2%	W-BH-E-W-BH-W	1%
W-dg-W	2%	W-A-F-A-W	2%	W-A-W-A-E-W	1%
Summe	79%	Summe	34%	Summe	11%

*W ... Wohnen**AB ... Ausbildung**E ... Einkauf**A ... Arbeit**BH ... Bringen/Holen v. Pers.**F ... Freizeit**dg ... dienstlich/geschäftlich**pE ... private Erledigung*

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 18: Tageswegekettenmuster der NÖ Bevölkerung nach Aktionsraumtypen

Nicht nur die Wegeketten sondern auch die Verteilung der einzelnen Wegzwecke im Tagesverlauf prägen das aktionsräumliche Verhalten.

Wird das gesamte Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf betrachtet, so ist erkennbar, dass es ab 4 Uhr morgens stark ansteigt und zwischen 7 und 8 Uhr Früh am stärksten ist, danach sinkt es wieder ab. Am Nachmittag ist eine weitere Aufkommensspitze zwischen 16 und 18 Uhr erkennbar, die jedoch gegenüber der Morgenspitze wesentlich abgeschwächt ist.

Die morgendliche Verkehrsspitze der Arbeitswege liegt zwischen 6 und 8 Uhr und nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr. Bei Ausbildungswegen liegt die morgendliche Spitze bei 7 bis 8 Uhr und am Nachmittag zwischen 13 und 14 Uhr. Die Verkehrsspitzen der Einkaufswege liegen am Morgen zwischen 9 und 10 Uhr und am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr. Die meisten Freizeitwege werden am Nachmittag zwischen 17 und 19 Uhr getätigt.

Es wird jedoch die Hypothese aufgestellt, dass sich die tageszeitliche Verkehrsverteilungsmuster der einzelnen Mobilitätstypen aufgrund ihrer unterschiedlichen Wegzweckmotive klar voneinander unterscheiden werden.

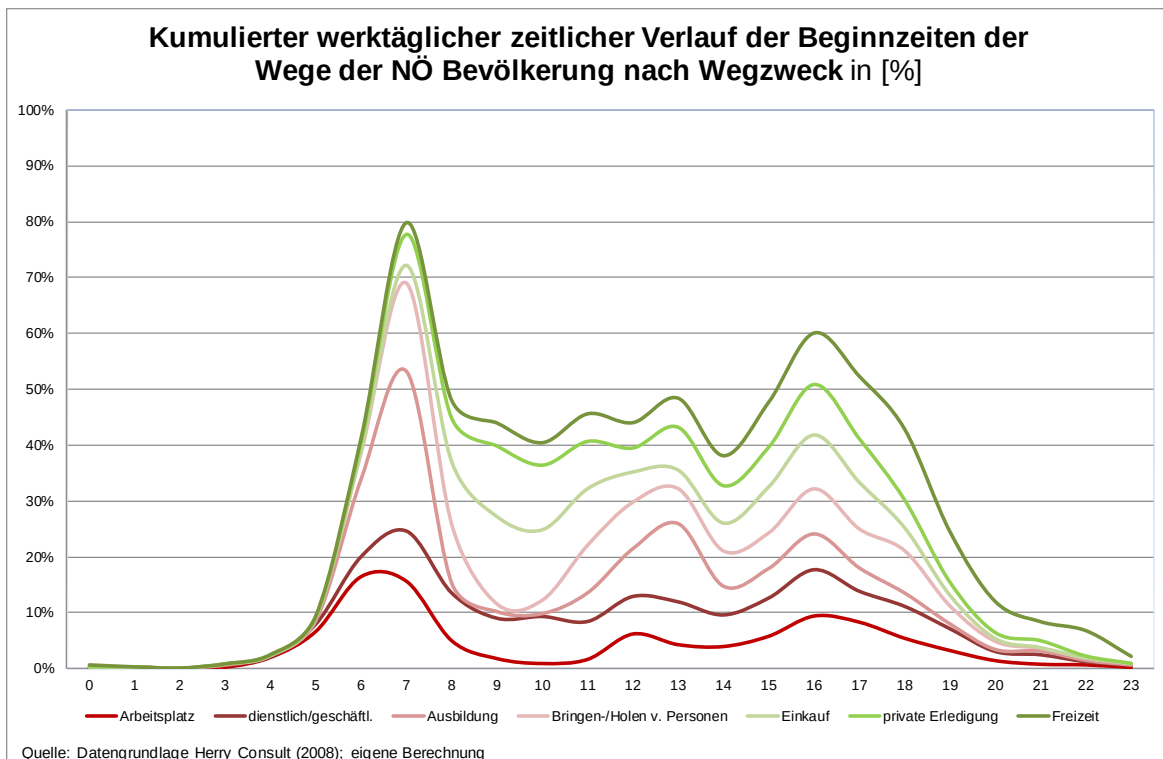


Abbildung 43: Beginnzeiten der werktäglichen Wege nach Wegzweck der NÖ Bevölkerung

Die Verkehrsmittelnutzung der niederösterreichischen Bevölkerung im Tagesverlauf zeigt eine klare Dominanz des Pkw's gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln auf, denn unabhängig von der Uhrzeit werden rund die Hälfte aller Wege pro Stunde – in den frühen Morgenstunden bis 3 Uhr liegt der Anteil sogar bei ca. 60 % bis über 90 % - mit dem Pkw als Lenker zurückgelegt. Rund ein Viertel der Wege werden zwischen 8 und 12 Uhr zu Fuß unternommen. Etwa ein Viertel der Wege wird mit Mitfahrgelegenheit zwischen 22 und 3 Uhr in Anspruch genommen. Im Zeitraum von 3 bis 8 Uhr werden mehr als ein Viertel der Wege pro Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Da der Modal-Split der einzelnen Mobilitätstypen (siehe Abbildung 31) eindeutige voneinander divergierende Anteile aufweist, wird die Hypothese vertreten, dass sich im tageszeitlichen Verlauf das Mobilitätsverhalten der Mobilitätstypen stark unterscheidet.

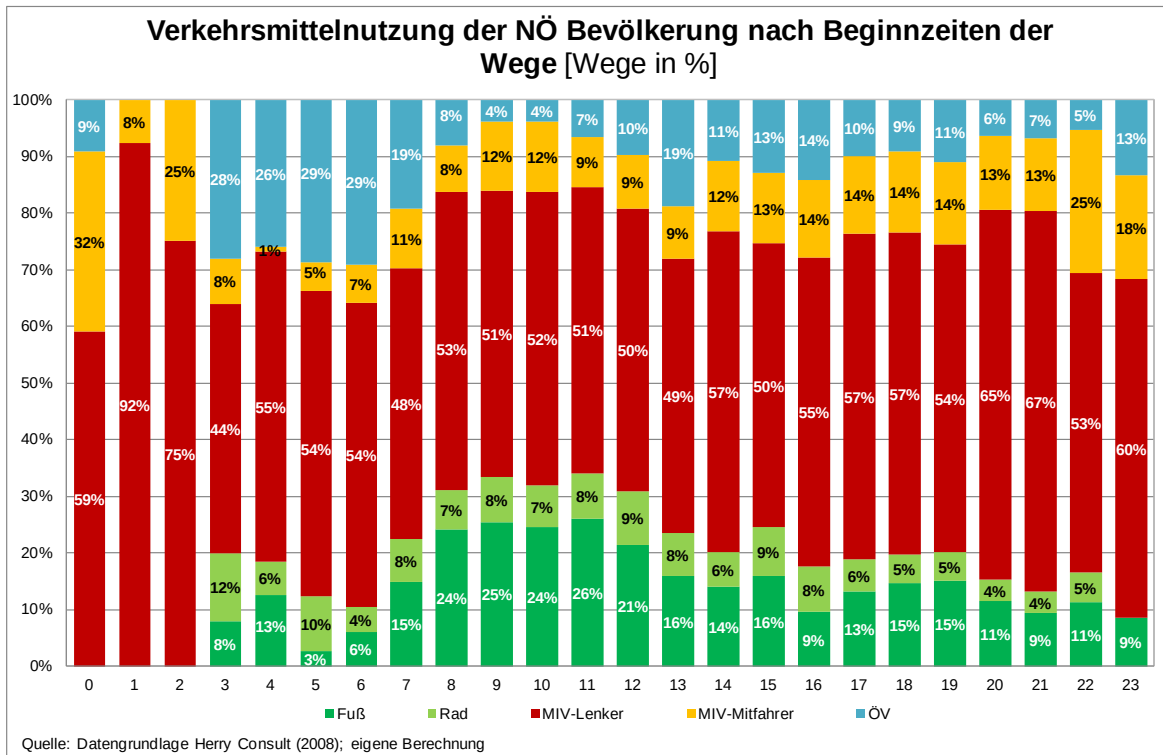


Abbildung 44: Verkehrsmittelnutzung der NÖ Bevölkerung nach Beginnzeiten der Wege

In Abbildung 45 wird die kumulierte Wegdistanz je nach Verkehrsmittelwahl der niederösterreichischen Bevölkerung dargestellt. Dabei wird deutlich ersichtlich, dass fast die Hälfte der Fußwege der niederösterreichischen Bevölkerung nicht länger als 500 Meter ist und 44 % der Radwege unter einer Distanz von einem Kilometer liegen. 22 % aller Autofahrten enden bereits nach maximal 2,5 km, 41 %, (somit jede 2,5-te Autofahrt) nach maximal 5 km. Öffentliche Verkehrsmittel hingegen werden für längere Wege genutzt. Mehr als die Hälfte der ÖV-Wegdistanzen liegen zwischen 10 und 20 km.

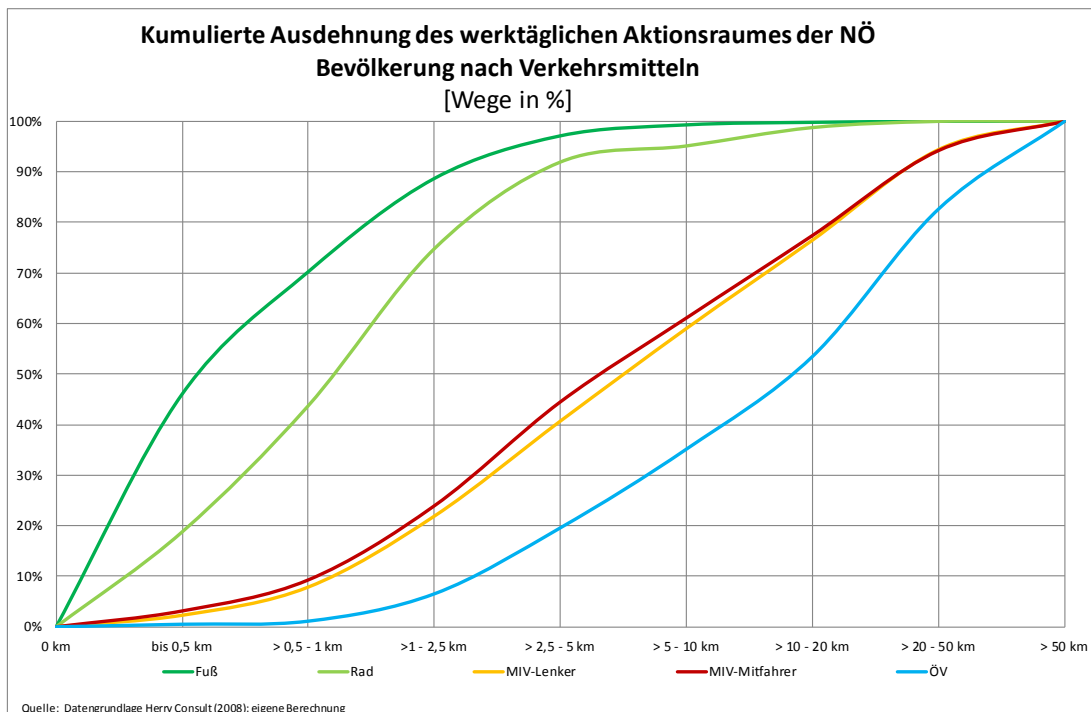


Abbildung 45: Ausdehnung des werktäglichen Aktionsraumes der NÖ Bevölkerung nach Verkehrsmitteln

4.4.3.1 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „Jungmobilen“

Die „Jungmobilen“ bewegen sich hauptsächlich zwischen ihrer Wohnung (W) und dem Ausbildungsplatz (B), sie fahren nicht direkt vom Ausbildungsplatz zur Freizeitstätte, sondern kehren nach der Schule bzw. Lehre zuerst wieder nach Hause zurück, um anschließend von daheim aus zu Freizeit- (F)- bzw. Erledigungsaktivitäten (E) aufzubrechen.

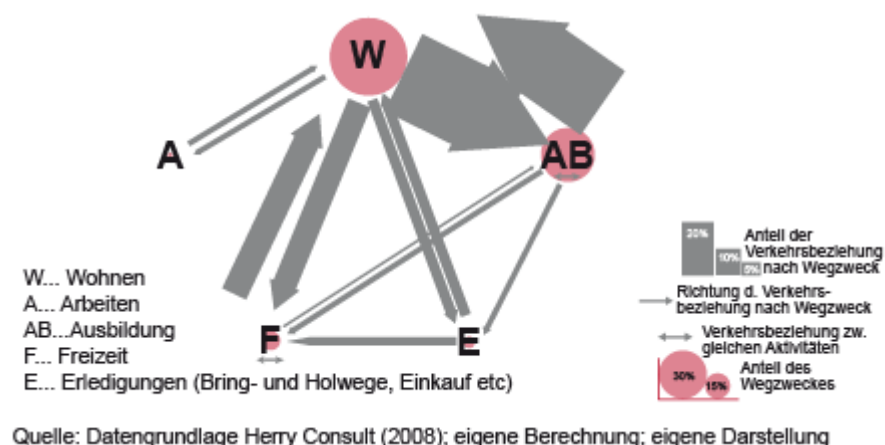


Abbildung 46: Aktionsraummatrix der „Jungmobilen“

62 % der „Jungmobilen“ kehren nach Erreichen der Ausbildungsstätte wieder nach Hause zurück. 20 % suchen danach einen Freizeitort auf. 27 % der „Jungmobilen, die ihre Wege in Mehrstationenausgängen zurücklegen suchen nach der Ausbildungsstätte einen Freizeitort auf. 7 % kombinieren diese beiden vorher erwähnten Ausgangstypen.

Anhand der Summenverteilung der einzelnen Aktionsraumtypen ist erkennbar, dass je komplexer die Ausgangstypen werden umso mehr Wegeverkettungen entstehen, d.h. die 10 häufigsten Wegeketten der „Jungmobilen“, die dem Ein-Zweck-Typ entsprechen, decken 97 % aller Wegeketten dieses Typs ab, hingegen werden mit den zehn häufigsten des Hybrid-Typs nur etwas mehr als die Hälfte (57 %) an Wegekettenmustern dargestellt.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
83%		12%		6%	
W-AB-W	62%	W-AB-F-W	27%	W-AB-W-AB-F-W	7%
W-AB-W-F-W	20%	W-F-AB-W	9%	W-AB-W-BH-F-W	7%
W-A-W	4%	W-AB-E-W	8%	W-AB-W-F-F-W	7%
W-AB-W-BH-W	3%	W-AB-AB-W	8%	W-AB-W-E-F-W	7%
W-AB-W-AB-W	3%	W-AB-F-F-F-W	5%	W-AB-AB-W-F-W	7%
W-AB-W-E-W	3%	W-AB-F-F-W	4%	W-AB-W-F-AB-W	5%
W-A-W-F-W	1%	W-F-pE-W	3%	W-AB-W-F-E-W	5%
W-AB-W-BH-W	1%	W-AB-pE-W	3%	W-AB-F-W-F-W	5%
W-AB-W-F-W-F-W	1%	W-AB-BH-W	3%	W-AB-F-AB-W-F-W	5%
W-AB-W-E-W-F-W	1%	W-AB-E-F-W	3%	W-A-E-W-F-W	2%
Summe	97%	Summe	72%	Summe	57%

W ... Wohnen

AB ... Ausbildung

E ... Einkauf

A ... Arbeit

BH ... Bringen/Holen v. Pers.

F ... Freizeit

dg ... dienstlich/geschäftlich

pE ... private Erledigung

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 19: Tageswegekettenmuster der „Jungmobilen“ nach Aktionsraumtypen

Die „Jungmobilen“ weisen einen wesentlichen anderen Wegzeitenverlauf auf, als die Gesamtwegeverteilung der NÖ Bevölkerung. Zwischen 17 Und 18 Uhr wird bei diesem Mobilitätstyp das höchste Verkehrsaufkommen verzeichnet, hauptsächlich aufgrund der Wegzwecke Einkauf, private Erledigung und Freizeit. Auch in der darauffolgenden Stunde ist das Verkehrsaufkommen noch sehr hoch, in diesem Zeitraum dominieren die Freizeitwege.

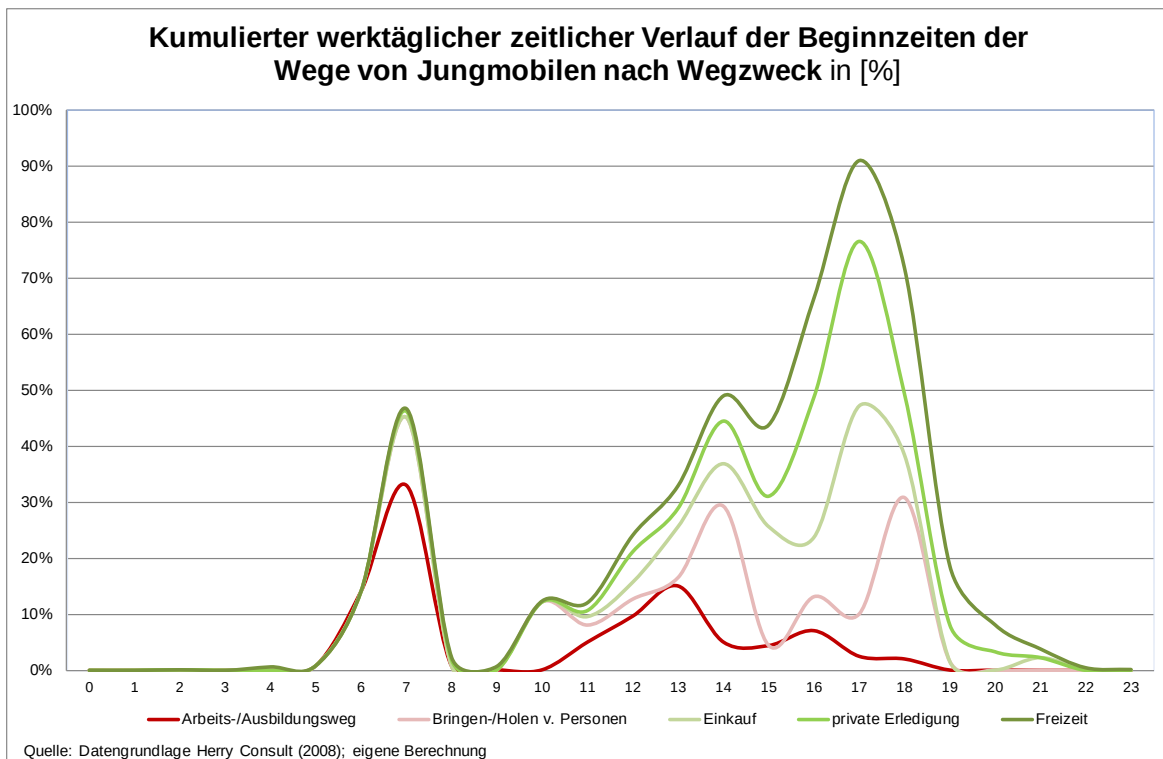


Abbildung 47: Werk­täglich­er zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege von „Jungmobilen“ nach Wegzweck

Die Verkehrsmittelverteilung der Wege der „Jungmobilen“ zeigt, dass zwischen 5 und 10 Uhr Wege vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, zwischen 6 und 7 Uhr werden sogar 83 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen. In Verbindung mit Abbildung 47 wird deutlich dass es sich hierbei vorwiegend um Arbeits- und Ausbildungswege handelt.

Der Anteil der Wege als MIV-Mitfahrer ist in diesem Typ im gesamten Zeitverlauf neben den ÖV- Wegen und den Fußwegen hoch.

Es ist sehr deutlich ersichtlich, dass bei den „Jungmobilen“ bis 14 Uhr vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, jedoch danach – somit in der Freizeit – die Wege als MIV-Mitfahrer oder zu Fuß durchgeführt werden. Zwischen 15 und 20 Uhr werden Wege auch mit dem Rad zurückgelegt. Wege, die ab 20 Uhr beginnen, werden von den „Jungmobilen“, die bereits einen Führerschein besitzen und einen Pkw zur Verfügung haben, mit dem Pkw zurückgelegt.

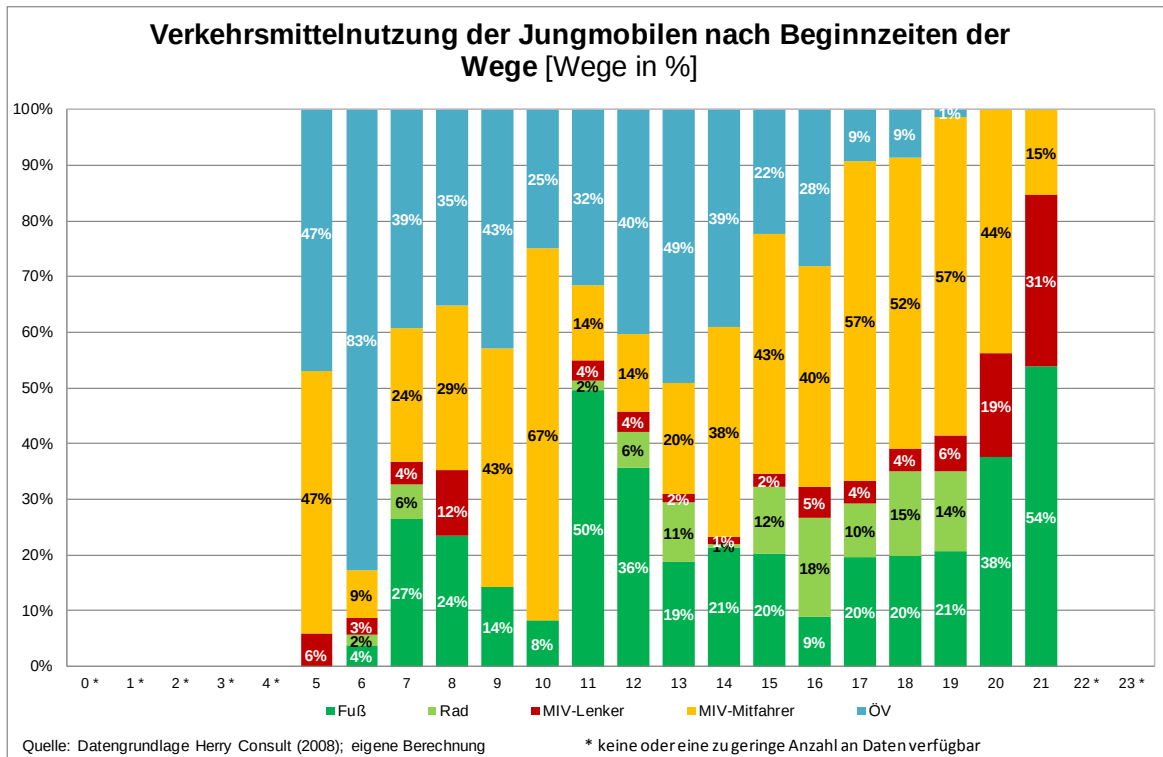


Abbildung 48: Verkehrsmittelnutzung der „Jungmobilen“ nach Beginnzeiten der Wege

Da rund die Hälfte der „Jungmobilen“ für ihre täglichen Wege zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte (siehe Abbildung 33), jedoch nur ein geringer Anteil für Freizeit- und Erledigungswege (siehe Abbildung 38 und Abbildung 40) die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt, gibt die Beurteilung des Öffentlichen Verkehrs in diesem Typ einen Aufschluss über ihr Mobilitätsverhalten. Je ein Viertel befindet die öffentlichen Verbindungen zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz als „sehr gut“ bzw. „gut“, jedoch insgesamt mehr als die Hälfte (56 %) beurteilen die öffentlichen Verbindungen zu Einkaufs- bzw. Freizeitzielen mit „genügend“ bzw. „nicht genügend“. Diese Beurteilung hat einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, wie es Abbildung 48 deutlich aufzeigt.

Wie beurteilen die „Jungmobilen“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	24%	25%	21%	15%	14%	2,70
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	4%	14%	25%	24%	32%	3,65

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 20: ÖV-Beurteilung von „Jungmobilen“

50 % der Wege der „Jungmobilen“ werden innerhalb der Gemeindegrenze unternommen, dabei wird durchschnittlich eine Distanz von 2,6 km zurückgelegt, wobei der Arbeitsweg mit rd. 7 km deutlich länger ist als bei allen anderen Wegzwecken. Innerhalb des Bezirkes wird im Schnitt eine Distanz von ca. 11 km zurückgelegt, dabei sind die Wegdistanzen zur Arbeit und als Begleitung überdurchschnittlich länger. Außerhalb des Bezirkes wird eine Distanz von 22 km zurückgelegt, wobei auch hier der Arbeitsweg deutlich über dem Durchschnitt liegt.

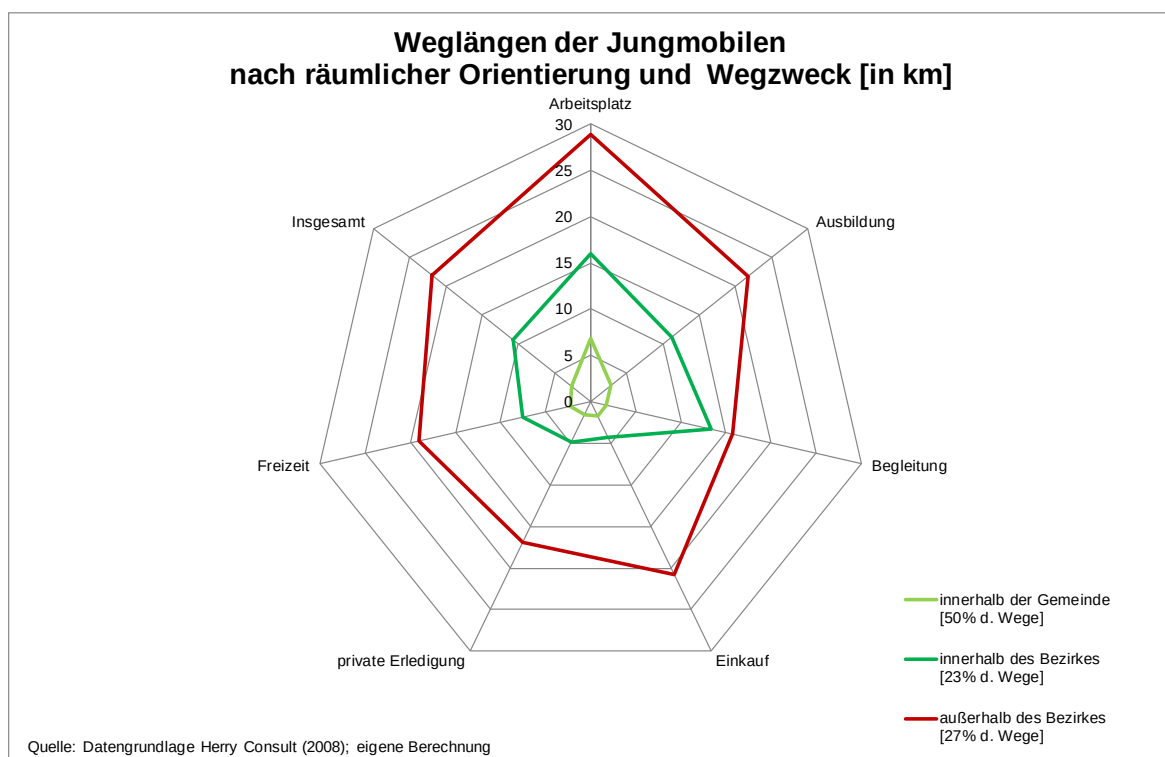


Abbildung 49: Weglängen der „Jungmobilen“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

Die räumliche Orientierung der „Jungmobilen“ ist bei Arbeits- und Ausbildungswegen (45 %), bei privaten Erledigungswegen (49 %) sowie bei Freizeitwegen (70 %) hauptsächlich wohnumfeldorientiert (siehe dazu Anhang 3).

4.4.3.2 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „junge Pkw-Individualisten“

„Junge Pkw-Individualisten“ stehen zumeist bereits im Berufsleben, daher ist die Relation Wohnen und Arbeiten wesentlich stärker ausgebildet als die Relation Wohnen – Ausbildung. Zum Unterschied der Jungmobilen spielt die Relation Wohnen – Erledigung, hier v.a. der Einkauf eine bereits bedeutendere Rolle, da

viele Jugendliche nach Beendigung der Ausbildung das Elternhaus verlassen und eine eigene Wohnung bzw. in eine Wohngemeinschaft (klassische WG's oder Wohnheime) ziehen und für den Lebensunterhalt (hier vor allem in Bezug auf „sich Ernähren“) nun selbst aufkommen müssen.

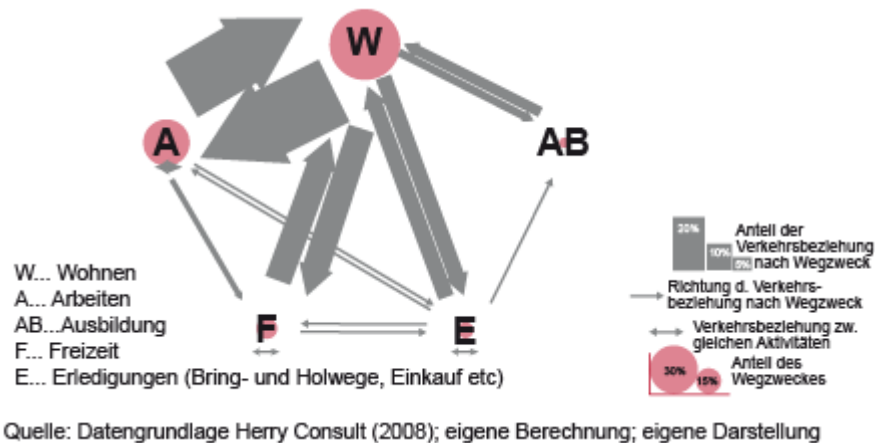


Abbildung 50: Aktionsraummatrix der „jungen Pkw-individualisten“

80 % der „jungen Pkw-Individualisten“ entsprechen aufgrund ihres Wegekettensystems dem Ein-Zweck-Typ (siehe Abbildung 28), davon pendeln 54 % zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, 16 % gehen anschließend einer Freizeitaktivität außer Haus nach.

Im Mehrstationen-Ausgangstyp gehen 16 % nach der Arbeit einer Ausbildung nach.

Im Hybrid-Typ sind die 10 häufigsten Wegekettensysteme gleichverteilt und decken bereits 91 % aller Wegekettensysteme dieses Typs ab.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
80%		14%		7%	
W-A-W	54%	W-A-AB-W	16%	W-A-W-F-F-W	9%
W-A-W-F-W	16%	W-A-F-A-W	11%	W-A-BH-W-E-W	9%
W-AB-W	7%	W-F-F-W	5%	W-A-F-W-F-W	9%
W-A-W-A-W	3%	W-A-dg-dg-W	5%	W-A-F-A-W-F-W	9%
W-pE-W	3%	W-BH-E-W	5%	W-A-E-A-W-F	9%
W-A-W-E-W	3%	W-AB-E-W	5%	W-A-E-A-W-F-W	9%
W-AB-W-F-W	3%	W-AB-pE-W	5%	W-dg-W-dg-dg-A-W	9%
W-F-W	1%	W-A-dg-dg-dg-dg-dg-v	5%	W-AB-W-F-W-F-F-W	9%
W-A-W-AB-W	1%	W-pE-pE-F-W	5%	W-pE-W-pE-pE-AB-W	9%
W-F-W-F-W	1%	W-A-F-E-F-W	5%	W-E-A-W-E-W	9%
Summe	92%	Summe	68%	Summe	91%

W ... Wohnen

AB ... Ausbildung

E ... Einkauf

A ... Arbeit

BH ... Bringen/Holen v. Pers.

F ... Freizeit

dg ... dienstlich/geschäftlich

pE ... private Erledigung

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 21: Tageswegekettenmuster der „jungen Pkw-Individualisten“ nach Aktionsraumtypen

Ein sehr interessantes Bild zeigt das Verkehrsaufkommen der „jungen Pkw-Individualisten“. Insgesamt verursacht dieser Mobilitätstyp fünf Verkehrsspitzen, nämlich zwischen 7 und 8 Uhr, von 10 bis 11 Uhr, von 14 bis 15 Uhr, von 17 bis 18 Uhr (höchster Peak) und zwischen 20 und 21 Uhr. Das höchste Verkehrsaufkommen (von 17 bis 18 Uhr) wird vorwiegend durch Erledigungswege und Freizeitwege verursacht. Arbeitswege werden vorwiegend zwischen 6 und 7 Uhr, 11 und 12 Uhr und nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr getätigt, Ausbildungswege zwischen 7 und 8 Uhr und am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr.

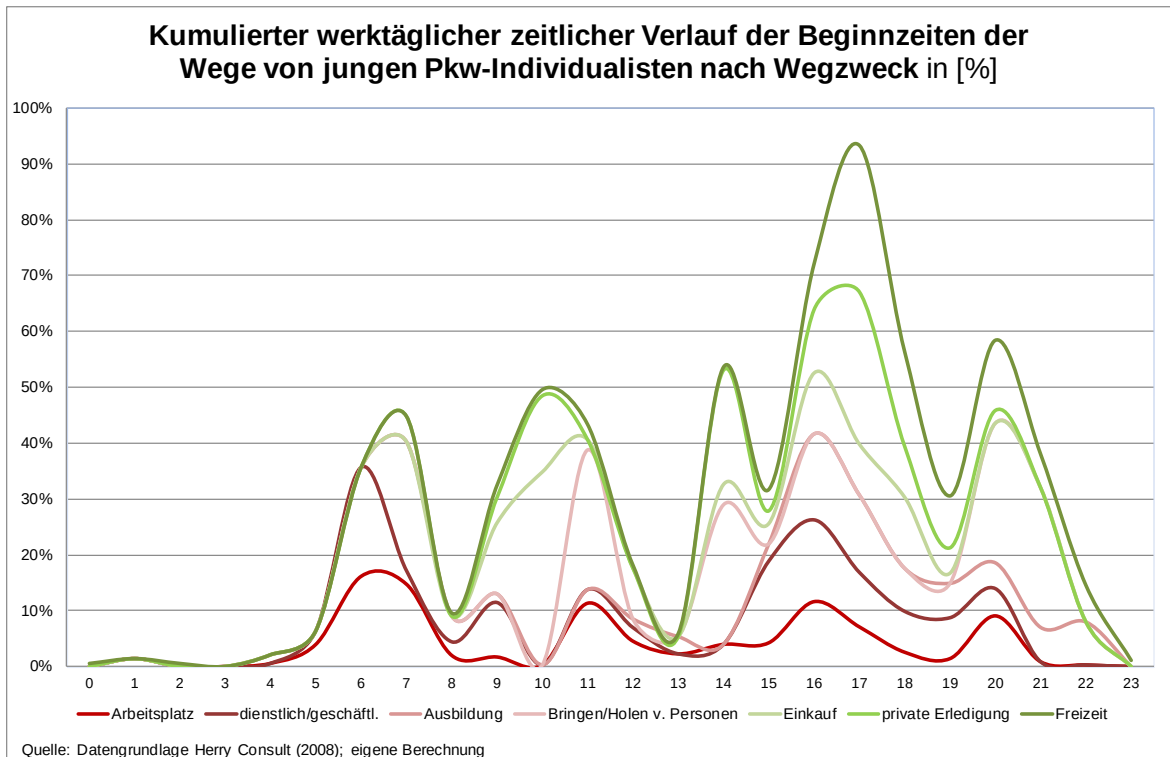


Abbildung 51: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „jungen Pkw-Individualisten“

„Junge Pkw-Individualisten“ erledigen die meisten ihrer Wege mit dem Pkw. Somit werden alle Wegzwecke vorwiegend mit dem Pkw getätigt.

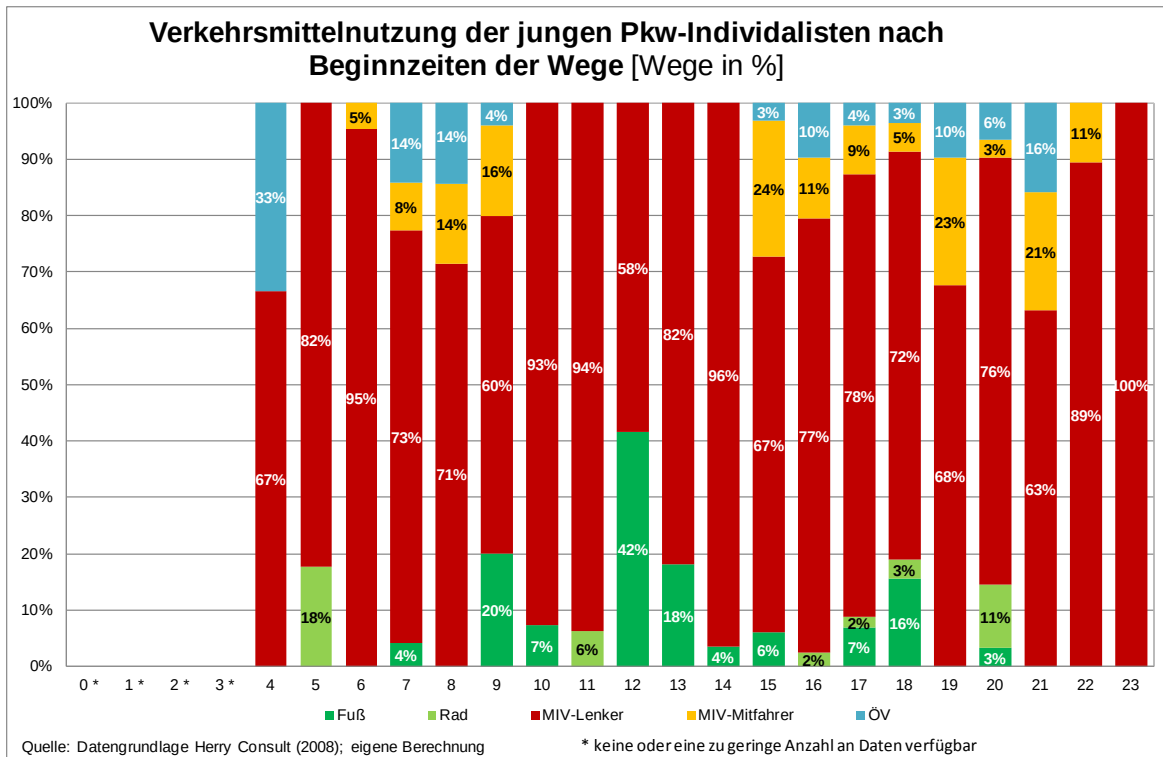


Abbildung 52: Verkehrsmittelnutzung der „jungen Pkw-Individualisten“ nach Beginnzeiten der Wege

Die Begründung für die hohen Anteile an Pkw-Nutzung liegt darin, dass dieser Typ den Öffentlichen Verkehr aufgrund der eher schlechten (Note: 4) Verbindungen zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort, aber auch zu den Freizeit- bzw. Einkaufsorten als keine Alternative zum eigenen Pkw ansieht.

Wie beurteilen die „jungen Pkw-Individualisten“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	4%	8%	17%	11%	60%	4,16
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	3%	12%	24%	15%	46%	3,91

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 22: ÖV-Beurteilung von „jungen Pkw-Individualisten“

53 % der Wege werden außerhalb des Bezirkes unternommen, wobei der Ausbildungsweg mit einer Distanz von etwa 47 km der längste ist. 25 % der Wege werden innerhalb der Gemeindegrenze getätigt, bei einer durchschnittlichen Entfernung von rd. 3 km zur Wohnung.

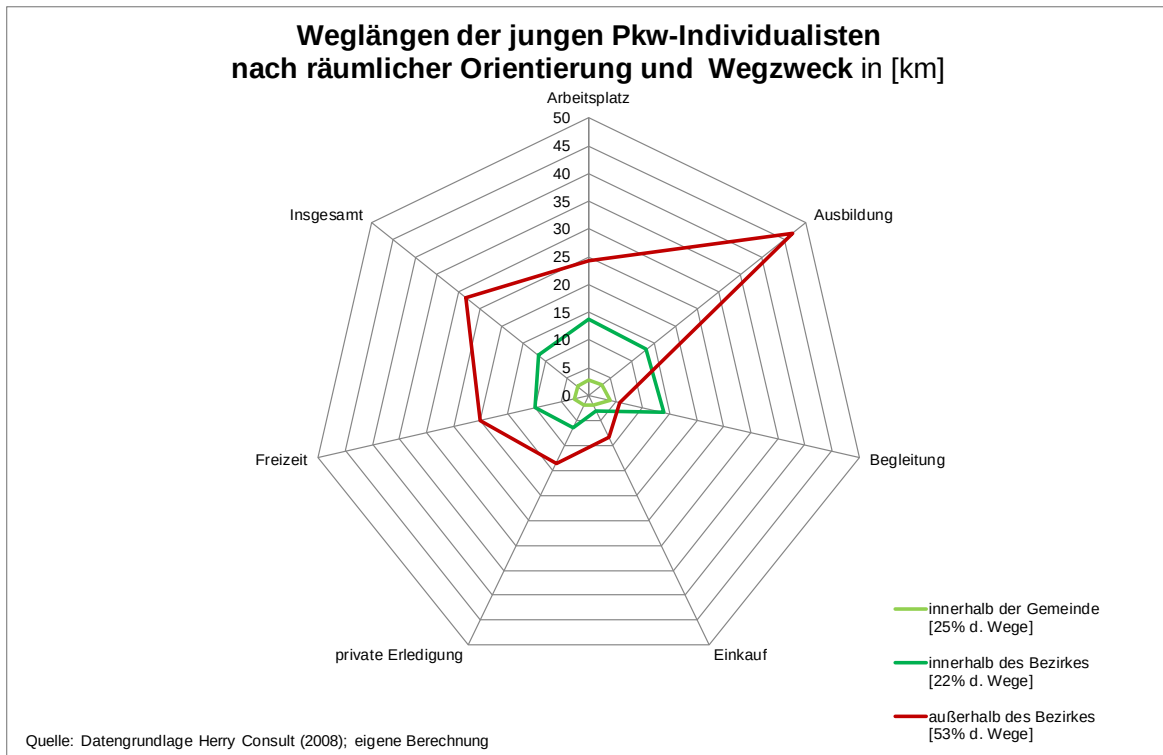
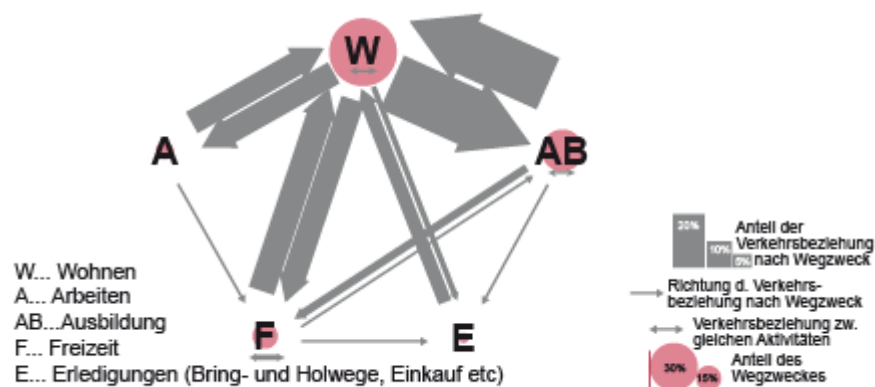


Abbildung 53: Weglängen der „jungen Pkw-Individualisten“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

Die „jungen Pkw-Individualisten“ streuen ihre räumliche Wegzweck-Orientierung, während 65 % der Arbeits- bzw. Ausbildungswege außerhalb des Wohnbezirkes liegen, werden 64 % der Einkaufswege innerhalb des Wohnbezirkes und der gleiche Anteil an privaten Erledigungswegen innerhalb der Gemeinde unternommen.

4.4.3.3 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „ÖV orientierten Jungerwachsenen“

Die „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ bewegen sich vorwiegend in der Relation Wohnen und Ausbildung. Interessant ist, dass zwischen Ausbildung und Arbeit keine Relation dargestellt ist (0,2 % war zu gering, um dargestellt zu werden), das lässt vermuten, dass Jungerwachsene einerseits neben der Ausbildung generell nur sehr wenig Zeit zur Verfügung haben oder entweder in der Nähe der Ausbildungsstätte bzw. in der Nähe des Wohnumfeldes keine angemessene Arbeit finden, die in ihr vorhandenes Zeitbudget passt.



Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung; eigene Darstellung

Abbildung 54: Aktionsraummatrix der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“

43 % bzw. 20 % der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“, die in ihrem aktionsräumlichen Verhalten dem Ein-Zweck-Typ entsprechen, kehren nach dem Aufsuchen der Ausbildungsstätte bzw. der Arbeitsstätte nach Hause zurück und unternehmen ansonsten keine weiteren Wege.

Je 13 %, die dem Mehrstationen-Ausgangstyp entsprechen, suchen gleich nach der Arbeit bzw. der Ausbildung einen Freizeitort auf.

Auch bei den „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ zeichnet sich bei jenen, die dem Hybrid-Typ angehören, kein mobilitätstypenspezifisches Wegekettenmuster ab, obwohl die 10 häufigsten bereits 91 % aller Hybrid-Tageswegeketten abdecken.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
77%		16%		7%	
W-AB-W	43%	W-A-F-W	13%	W-A-W-F-E-W	9%
W-A-W	20%	W-AB-F-W	13%	W-A-dg-A-W-F-BH-W	9%
W-AB-W-F-W	10%	W-AB-E-W	8%	W-A-dg-dg-dg-W-F-W	9%
W-A-W-F-W	7%	W-AB-F-F-W	8%	W-AB-W-A-W-F	9%
W-F-W	3%	W-AB-F-AB-E-W	8%	W-AB-W-F-F-W	9%
W-A-W-AB-W	1%	W-A-pE-W	4%	W-AB-pE-W-F-W	9%
W-A-W-E-W	1%	W-pE-pE-W	4%	W-AB-F	9%
W-AB-W-AB-W	1%	W-A-E-A-W	4%	W-AB-F-W-F-W	9%
W-AB-W-E-W	1%	W-A-AB-W	4%	W-AB-F-W-F-dg-dg-dg-dg-W	9%
W-E-W-F-W	1%	W-F-AB-W	4%	W-AB-F-AB-AB	9%
Summe	90%	Summe	71%	Summe	91%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			
Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen					

Tabelle 23: Tageswegekettenmuster der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach Aktionsraumtypen

Das höchste Verkehrsaufkommen der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ wird am Vormittag von 6 bis 8 Uhr aufgrund von Ausbildungs- und Arbeitswegen verursacht. Jedoch am Nachmittag verteilt es sich zwischen 16 und 20 Uhr, wobei der Höhepunkt zwischen 16 und 17 Uhr liegt und vorwiegend durch private Erledigungswege verursacht wird. Arbeitende Jungerwachsenen kehren zwischen 17 und 18 Uhr heim, in Ausbildung Stehende zwischen 17 und 18 Uhr. Freizeitwege werden zwischen 19 und 20 Uhr bzw. zwischen 22 und 23 Uhr (Heimkehr) unternommen.

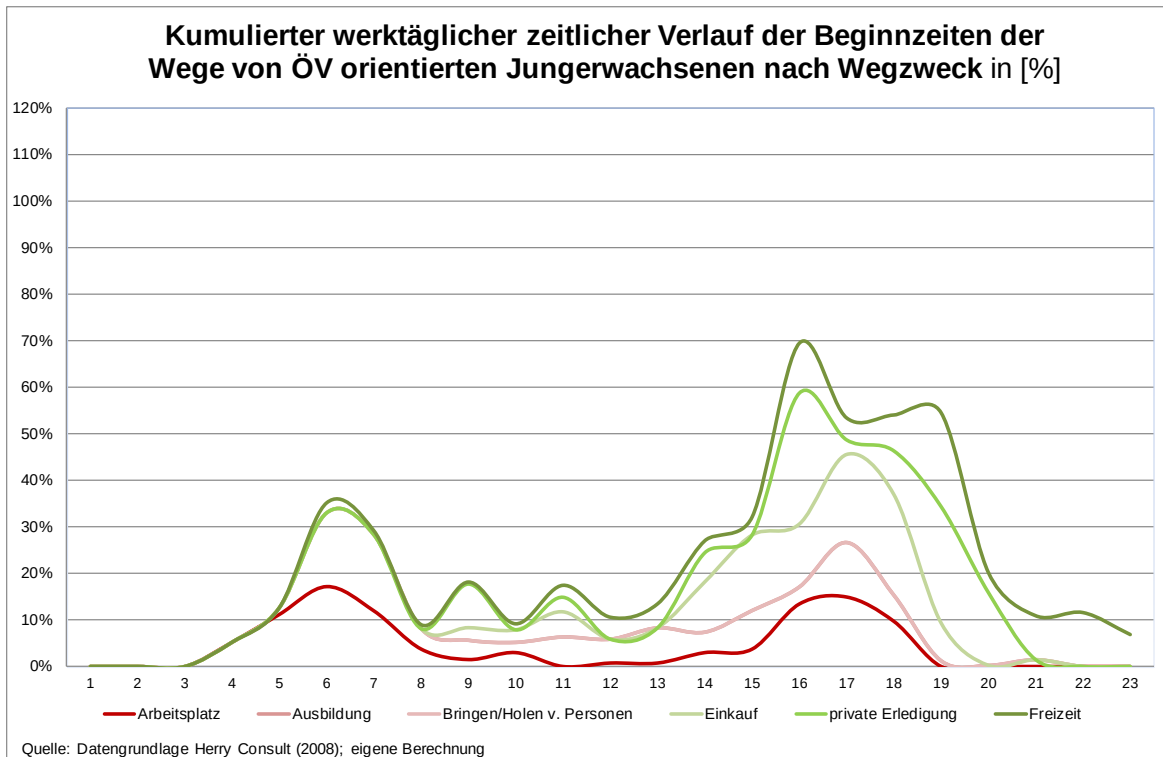


Abbildung 55: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „ÖV orientierten Jungerwachsenen“

Die „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nutzen bis 18 Uhr sehr stark die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Alltags- und Freizeitwege. danach jedoch greifen sie auf den Pkw als Lenker bzw. Mitfahrer zurück. Das lässt darauf schließen, dass es ab dieser Zeit schwieriger wird Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen.

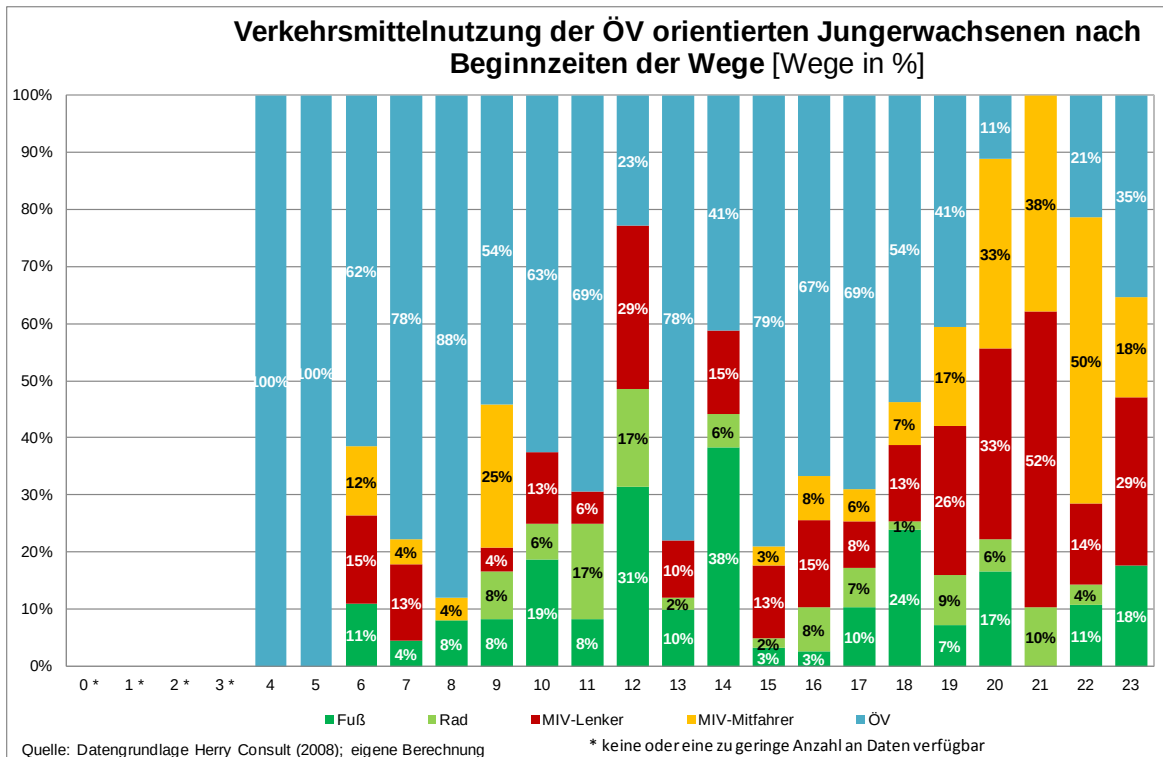


Abbildung 56: Verkehrsmittelnutzung der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach Beginnzeiten der Wege

Dieser Mobilitätstyp beurteilt die ÖV- Verbindung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort am positivsten (Note: 2,7) gegenüber allen anderen Mobilitätstypen. Bei Freizeit- und Erledigungswegen wird jedoch nur mehr die Note „Befriedigend“ vergeben.

Wie beurteilen die "ÖV orientierten Jungerwachsenen" den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	18%	31%	24%	16%	10%	2,70
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	8%	19%	19%	32%	21%	3,38

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 24: ÖV-Beurteilung von „ÖV orientierten Jungerwachsenen“

72 % der Wege werden außerhalb des Bezirkes unternommen, wobei die Entfernung von Wohnort zum Arbeitsplatz oder Ausbildungsplatz rd. 50 km beträgt.

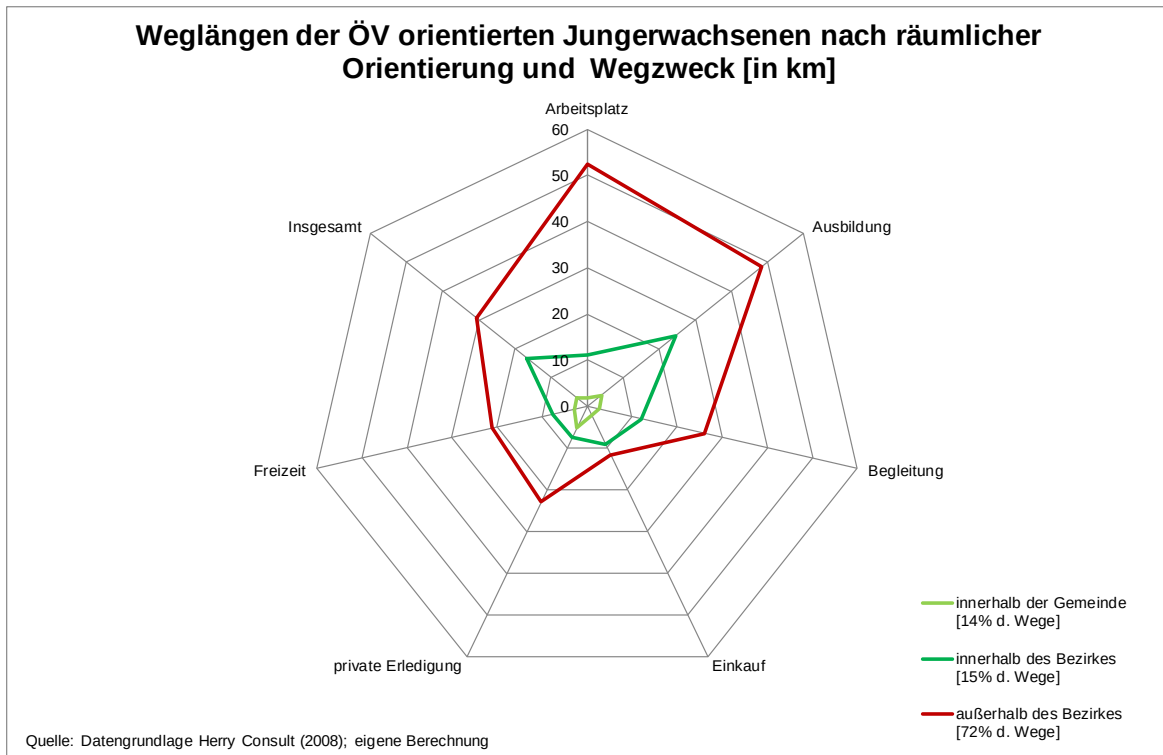


Abbildung 57: Weglängen der „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

„ÖV orientierten Jungerwachsenen“ unternehmen vorwiegend all ihre Wegzwecke außerhalb des Wohnbezirkes.

4.4.3.4 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „alleinlebend Mobilen“

„alleinlebend Mobilen“ sind berufstätig, daher sind die Relationen Wohnen – Arbeiten beziehungsweise Wohnen – Erledigung vorherrschend. Weiters sind in diesem Typ Wegeketten zwischen Wohnen – Arbeiten – Erledigung bzw. Freizeit – Wohnen erkennbar.

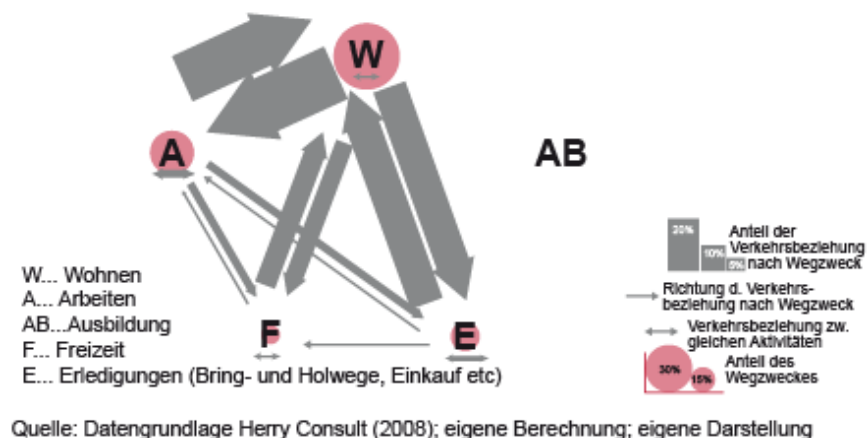


Abbildung 58: Aktionsraummatrix der „alleinlebend Mobilen“

Fast drei Viertel der „alleinlebend Mobilen“ gehören aufgrund ihres aktionsräumlichen Verhaltens dem Einzweck-Typ an. Die zehn häufigsten Wegekettens der „alleinlebend Mobilen“ Einzweck-Typ erklären 90 % der Wege, dabei kehren fast die Hälfte (49 %) gleich nach der Arbeit nach Hause zurück. 6 % erledigen nach der Heimkehr von der Arbeit noch einen Einkaufsweg. Die Mehrstationenausgänge der „alleinlebend Mobilen“ sind sehr breitgefächert, jedoch 15 % decken das Wegmuster Wohnen – Arbeiten – Freizeit – Wohnen ab und weitere 11 % das Wegmuster Wohnen – Arbeiten – Einkauf- Wohnen ab. 11 % des „alleinlebend Mobilen“ werden entsprechend ihres Aktivitätenmusters dem Hybridtyp zugeordnet. Insgesamt wurden 27 verschiedene Wegemuster identifiziert, wobei der Anteil je Wegemuster mit 4 % sehr ausgeglichen ist.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
73%		16%		11%	
W-A-W	49%	W-A-F-W	15%	W-A-W-A-dg-dg-dg-W	4%
W-E-W	8%	W-A-E-W	11%	W-A-W-dg-W-A-E-A-pE-A-W-BH-W	4%
W-F-W	8%	W-A-dg-W	9%	W-A-W-F-F-W	4%
W-A-W-E-W	6%	W-dg-dg-W	4%	W-A-W-E-W-pE-F-W	4%
W-pE-W	5%	W-E-A-W	4%	W-A-W-E-A-F-F-W	4%
W-A-W-pE-W	4%	W-A-E-F-W	4%	W-A-W-E-F-W	4%
W-A-W-F-W	4%	W-pE-A-W	4%	W-A-A-W-F-W	4%
W-A-W-A-W	3%	W-pE-E-W	2%	W-A-A-A	4%
W-dg-W	2%	W-F-F-W	2%	W-A-dg-W-F-W	4%
W-pE-W-E-W	1%	W-A-pE-W	2%	W-A-dg-dg-dg-W-F	4%
Summe	90%	Summe	57%	Summe	37%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 25: Tageswegekettensmuster der „alleinlebend Mobilen“ nach Aktionsraumtypen

Aufgrund der sehr geringen Zahl an Ausbildungs- und Begleitwege in diesem Typ wurde auf eine Darstellung verzichtet. „Alleinlebend Mobile“ sind vermehrt morgens zwischen 7 und 8 Uhr, zu Mittag zwischen 13 und 14 Uhr und am späten Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr, wobei dieser Höhepunkt etwas höher ausfällt als die beiden anderen, da in diesem Zeitraum neben der Heimkehr vom Arbeitsplatz auch Einkaufs- und Freizeitwege getätigt werden.

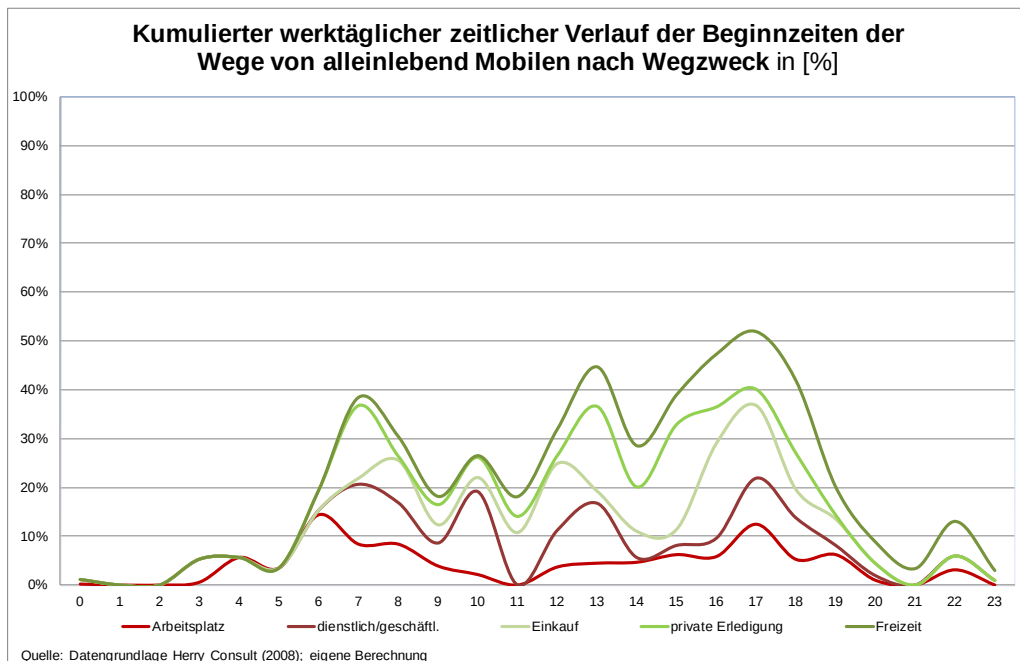


Abbildung 59: Werkтäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „alleinlebend Mobilen“

„Alleinlebend Mobile“ nutzen für ihre Wege vorwiegend den Pkw. Interessant ist, dass rund die Hälfte der Wege im Zeitraum zwischen 11 und 12 Uhr bzw. 13 und 14 Uhr mit dem Rad oder zu Fuß bewältigt werden. Dies zeigt, dass in dieser Gruppe eine grundsätzliche Affinität zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Rad, zu Fuß) besteht, aber andere Beweggründe⁹ sie abhalten diese vermehrt zu nutzen.

⁹ Die Beweggründe konnten aufgrund der standardisierten Befragung nicht näher beleuchtet werden. Diese Motive müssten durch qualitative Interviews analysiert werden.

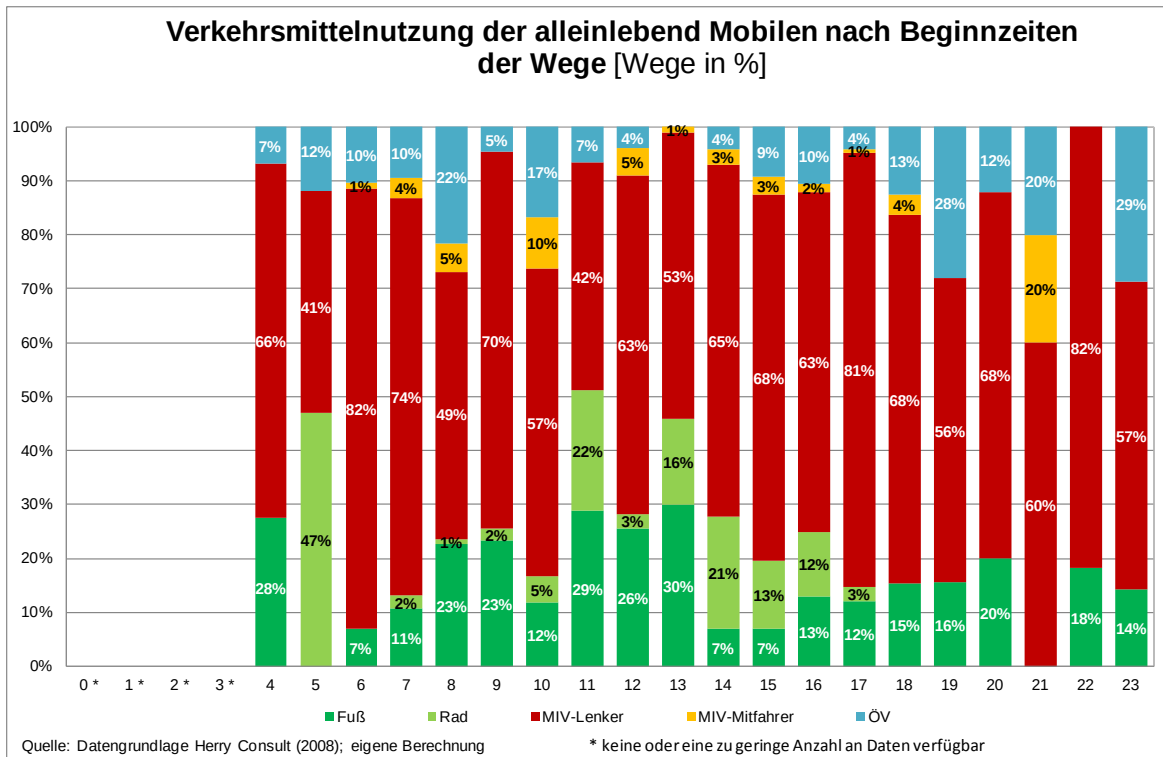


Abbildung 60: Verkehrsmittelnutzung der „alleinlebend Mobilen“ nach Beginnzeiten der Wege

45 % der „alleinlebend Mobilen“ bewerten die ÖV Verbindungen zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort mit einem „Nicht genügend“, die durchschnittliche Benotung liegt bei 3,7. Die ÖV Verbindungen zur Freizeit- bzw. Einkaufsorten werden hingegen im Schnitt etwas positiver bewertet.

Wie beurteilen die „alleinlebend Mobilen“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	11%	15%	14%	15%	45%	3,66
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	6%	20%	17%	27%	30%	3,54

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 26: ÖV-Beurteilung von „alleinlebend Mobilen“

Mehr als die Hälfte der Wege der „alleinlebend Mobilen“ liegen außerhalb des Wohnbezirkes. Ein Drittel der Wege werden innerhalb der Gemeindegrenze des Wohnortes unternommen.

59 % der Arbeits-/Ausbildungswege, 79 % der Dienstwege und 58 % der Begleitwege werden außerhalb des Wohnbezirkes durchgeführt. Alle übrigen

Wegzwecke werden entweder innerhalb des Wohnortes oder außerhalb des Wohnbezirkes unternommen (siehe dazu Anhang 3).

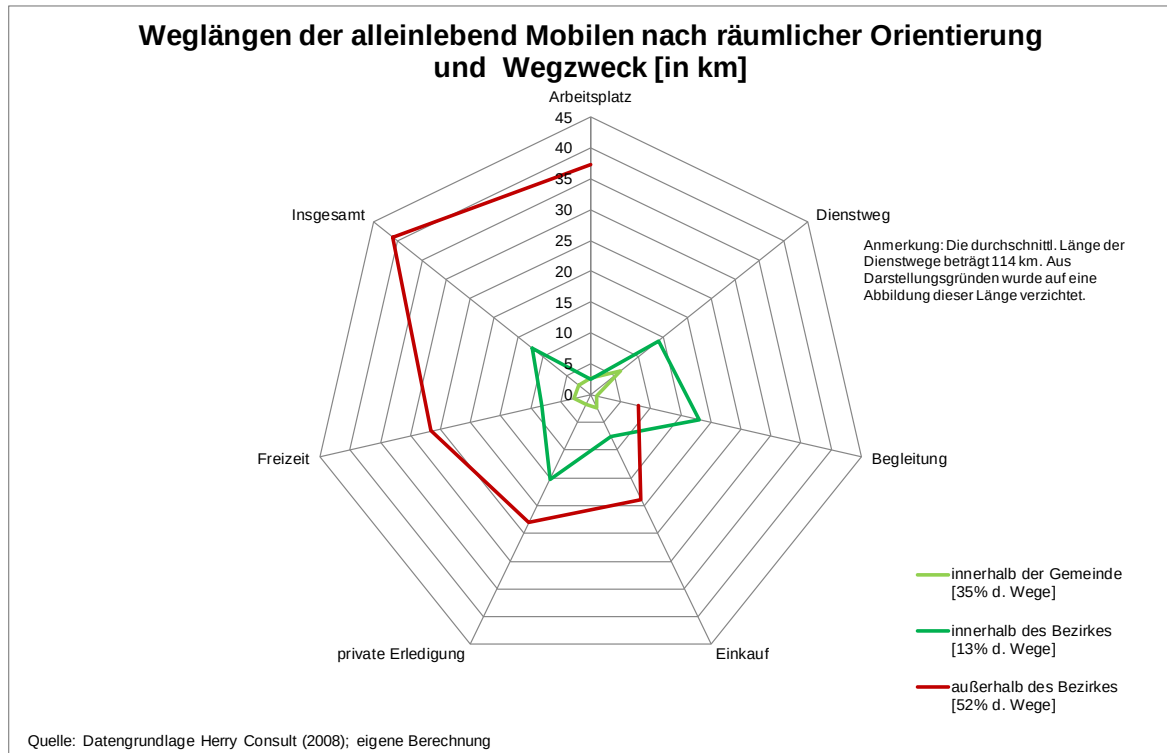


Abbildung 61: Weglängen der „alleinlebend Mobilen“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.3.5 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „ÖV orientierte Partner“

Das Wegzweckmuster der „ÖV orientierte Partner“ ist eindeutig arbeitsorientiert. Die Relationen Wohnen – Arbeit und Wohnen – Erledigung sind die häufigsten Wegzweckbeziehungen.

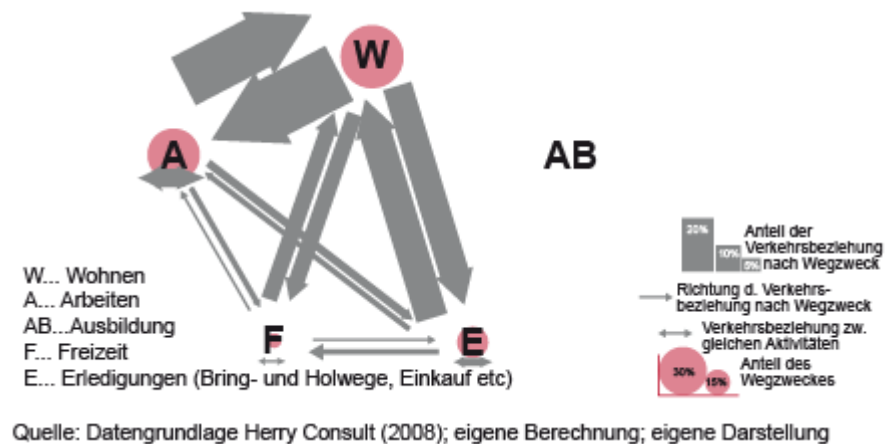


Abbildung 62: Aktionsraummatrix der „ÖV orientierte Partner“

Der „ÖV orientierte Partner“ deckt im Ein-Zweck-Typ bereits mit zehn Wegemustern 90 % aller Wegemuster in diesem Typ ab. Mehr als die Hälfte kehrt nach der Arbeit nach Hause retour, 10 % gehen danach noch einer Freizeitaktivität nach und 5 % erledigen danach noch ihren Einkauf.

Der Mehrstationen-Ausgangstyp der „ÖV orientierte Partner“ unternimmt nach der Arbeit noch einen Freizeitweg (12 %), oder einen Einkaufsweg (9 %) bzw. erledigt seinen täglich Einkauf zwischen der Arbeit (7 %, wahrscheinlich in der Mittagspause).

Nur 6 % der „ÖV orientierte Partner“ werden aufgrund ihres aktionsräumlichen Verhaltens dem Hybridtyp zugeordnet. Insgesamt wurden 19 unterschiedliche Wegemuster erhoben, wobei diese mit 5 % gleichmäßig verteilt sind und somit kein typenspezifisches hybridisches Wegemuster ersichtlich ist.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
75%		19%		6%	
W-A-W	53%	W-A-F-W	12%	W-A-W-A-W-pE-F-F-W	5%
W-A-W-F-W	10%	W-A-E-W	9%	W-A-W-F-F-W	5%
W-E-W	6%	W-A-E-A-W	7%	W-A-W-E-F-W	5%
W-A-W-E-W	5%	W-E-F-W	5%	W-A-dg-W-F-W	5%
W-pE-W	5%	W-A-F-A-W	5%	W-A-dg-F-F-dg-W-F-W	5%
W-F-W	5%	W-A-AB-W	5%	W-A-E-W-A-W	5%
W-dg-W	2%	W-A-E-F-W	5%	W-A-E-W-F-W-F-W	5%
W-F-W-F-W	2%	W-pE-E-W	5%	W-A-E-A-W-F-W	5%
W-E-W-F-W	2%	W-F-F-W	2%	W-BH-W-BH-dg-dg-BH-dg-W	5%
W-AB-W	1%	W-F-E-W	2%	W-BH-W-BH-F-W	5%
Summe	90%	Summe	56%	Summe	53%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 27: Tageswegekettenmuster der „ÖV orientierte Partner“ nach Aktionsraumtypen

Der „ÖV orientierte Partner“ verteilt die Wege wesentlich strukturierter als die vorher beschriebenen Typen, den zwischen 7 und 8 Uhr und 16 und 17 Uhr sind der Großteil der Personen dieses Typs unterwegs um zur Arbeit zu gelangen bzw. am späten Nachmittag Personen zu begleiten bzw. Einkäufe zu tätigen.

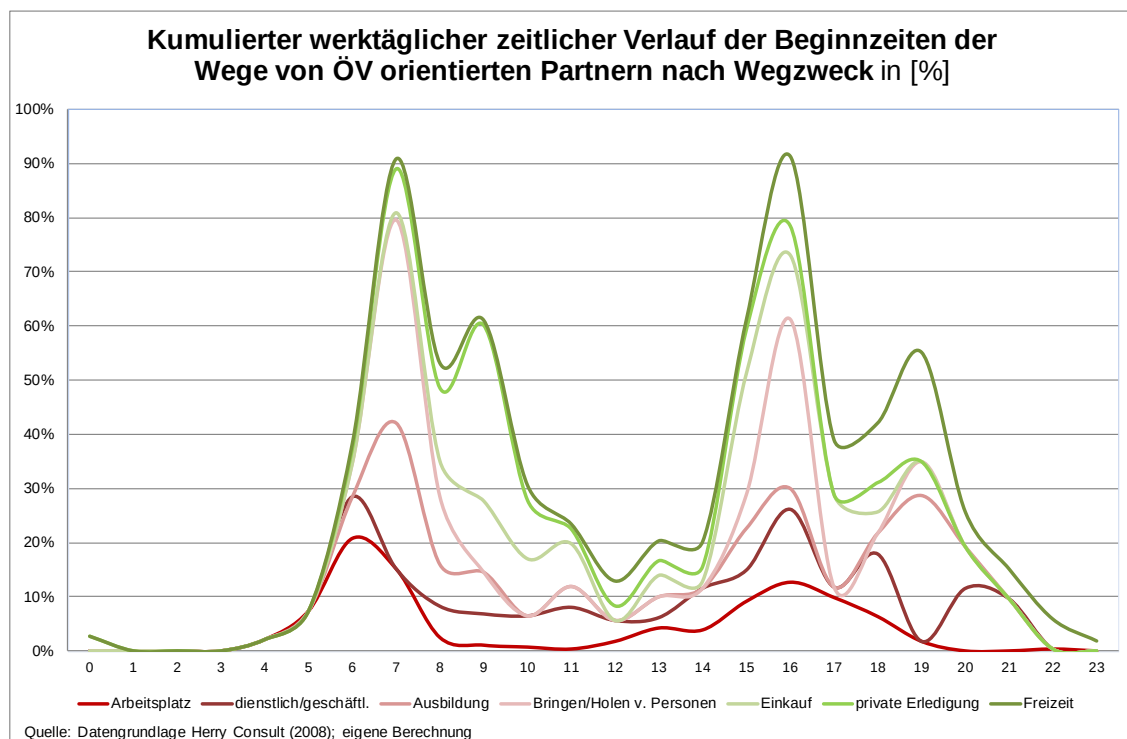


Abbildung 63: Werkträglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „ÖV orientierten Partnern“

Bei den „ÖV orientierten Partnern“ prägen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes das Mobilitätsverhalten. Zu den Verkehrsspitzen (siehe Abbildung 63) werden zur Bewältigung der Wege vorwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt. In den Randzeiten wird das zu Fuß gehen und das Rad genutzt. Erwähnenswert ist der hohe Anteil der MIV-Mitfahrer (40 bzw. 45 %) zwischen 9 und 11 Uhr. Späte Wege (ab 21 Uhr) legen „ÖV orientierte Partner“ vorwiegend mit dem Pkw zurück.

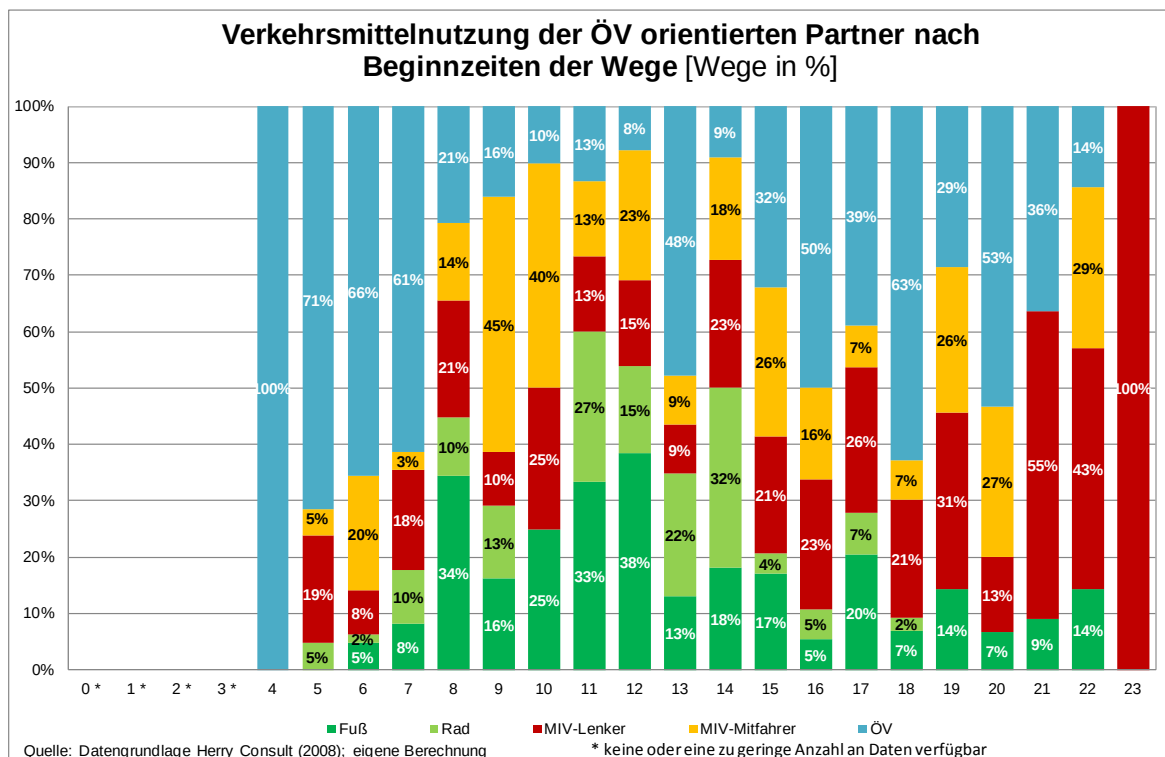


Abbildung 64: Verkehrsmittelnutzung der „ÖV orientierte Partner“ nach Beginnzeiten der Wege

„ÖV orientierte Partner“ bewerten die ÖV Verbindungen zum Arbeitsort mit der Note 2,8 etwas schwächer fällt die Bewertung der ÖV Verbindungen zu Freizeit- und Einkaufsorten aus (Note 3,5). Dies veranschaulicht, dass dieser Typ trotz hoher ÖV-Affinität einen Handlungsbedarf in der Verbindungsqualität des Öffentlichen Verkehrs sieht.

Wie beurteilen die "ÖV orientierten Partner" den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	18%	29%	22%	14%	17%	2,84
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	13%	12%	21%	26%	29%	3,47

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 28: ÖV-Beurteilung von „ÖV orientierten Partnern“

59 % der Wege der „ÖV orientierte Partner“ werden außerhalb des Wohnbezirkes unternommen, die durchschnittliche Entfernung beträgt dabei rd. 40 km.

Mehr als ein Viertel der Wege werden jedoch innerhalb des Wohnortes durchgeführt.

Während „ÖV orientierte Partner“ ihre Arbeits- bzw. Ausbildungs- und Dienstwege hauptsächlich außerhalb des Wohnbezirkes durchführen, werden die übrigen Wegzwecke vorwiegend im Wohnumfeld getätigt (siehe dazu Anhang 3).

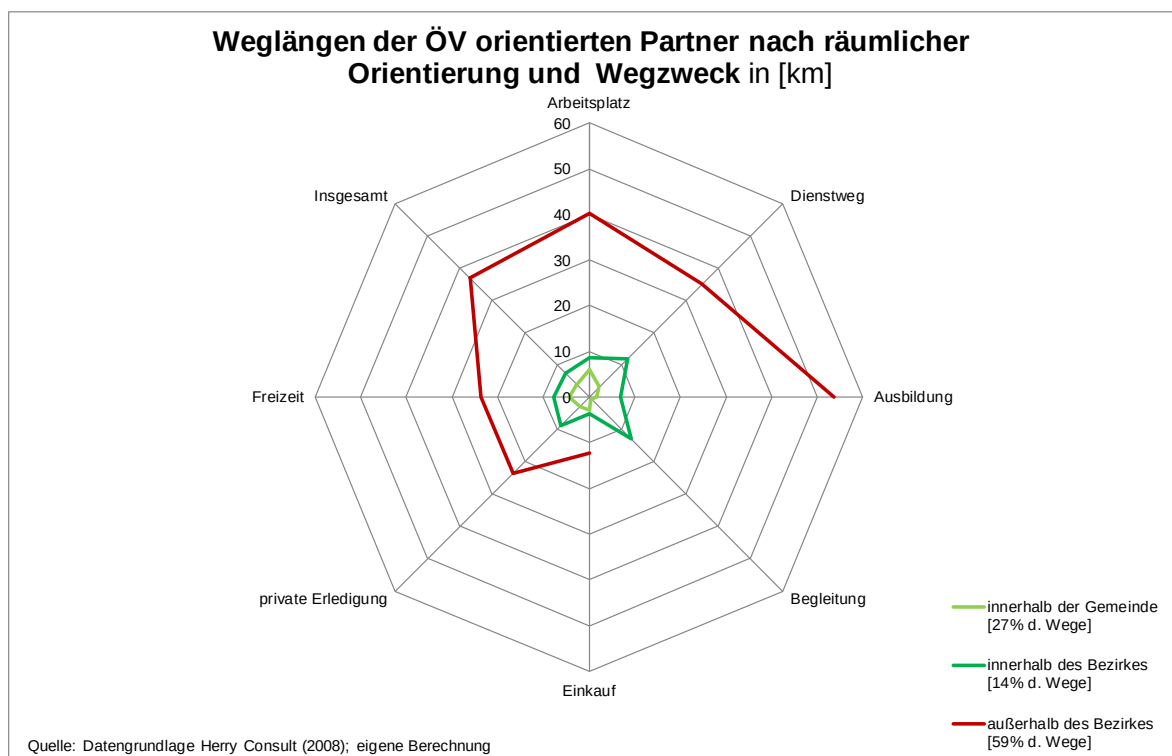


Abbildung 65: Weglängen der „ÖV orientierten Partner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

Trotz überwiegender Pkw-Nutzung unterscheidet sich der Typ des „Pkw orientierten Partners“ anhand der Aktionsraummatrix nur geringfügig vom „ÖV orientierten Partnern“. Jedoch der wesentliche Unterschied liegt in den vorher erwähnten Wegekettensmustern, während mehr als drei Viertel der „ÖV orientierten Partner“ dem Ein-Zweck-Typ zugeordnet werden, sind es hingegen bei den Pkw-Orientierten nur zwei Drittel.



Die „Pkw orientierten Partner“ weisen mit 26 % – gegenüber allen anderen Mobilitätstypen – den höchsten Anteil der Mehrstationen-Ausgangstypen auf. Dies zeigen auch die vielen (mehr als 70) unterschiedlichen Wegemuster, wobei die

101

zehn häufigsten bereits 50 % aller Wegmuster des Typs abdecken. Die häufigste Relation ist Wohnen – Arbeit – Einkauf – Wohnen (14 %).

11 % der „Pkw orientierten Partner“ werden aufgrund ihres Tagewegemusters dem Hybridtyp zugewiesen. Auch hier wurden mehr als 70 unterschiedliche Wegeketten erhoben, wobei bei den hier angeführten zehn häufigsten ersichtlich wird, dass fast alle Wegeketten nach der Arbeit die Wohnung aufsuchen und danach erst andere Aktivitätenkombinationen durchgeführt werden.

An diesem Beispiel wird deutlich, wie wichtig es ist, nicht nur die Wegzweck-Matrixen von Mobilitätstypen darzustellen, wie sie oft in Mobilitätshebungen abgebildet werden, sondern auch die Unterscheidung von Aktionsraumtypen bzw. zumindest Wegekettenmuster einzubinden.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
63%		26%		11%	
W-A-W	54%	W-A-E-W	14%	W-A-W-F-F-W	3%
W-E-W	7%	W-A-F-W	7%	W-A-W-E-F-W	3%
W-A-W-F-W	6%	W-A-dg-W	6%	W-A-pE-W-A-W	3%
W-pE-W	4%	W-A-pE-W	4%	W-A-F-A-W-F-W	3%
W-dg-W	3%	W-dg-dg-dg-W	4%	W-A-W-A-F-W	1%
W-F-W	3%	W-pE-E-W	3%	W-A-W-A-F-A-pE-W	1%
W-A-W-A-W	3%	W-dg-dg-W	3%	W-A-W-A-E-W	1%
W-A-W-E-W	2%	W-A-F-A-W	2%	W-A-W-BH-A-W-A-W-F-F-F-W	1%
W-A-W-pE-W	2%	W-A-BH-W	2%	W-A-W-F-pE-W-F-W-	1%
W-E-W-F-W	2%	W-A-dg-dg-W	2%	W-A-W-E-F-W-F-W-	1%
Summe	87%	Summe	50%	Summe	18%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			
Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen					

Tabelle 29: Tageswegekettenmuster der „Pkw orientierten Partner“ nach Aktionsraumtypen

Das Verkehrsaufkommen der „Pkw orientierten Partner“ zeigt ein über den Tag verteiltes eher ausgeglichenes Bild, mit dem Höhepunkt zwischen 16 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden neben der Heimkehr vom Arbeitsplatz Einkaufs-, private Erledigungs- bzw. Freizeitwege getätigt.

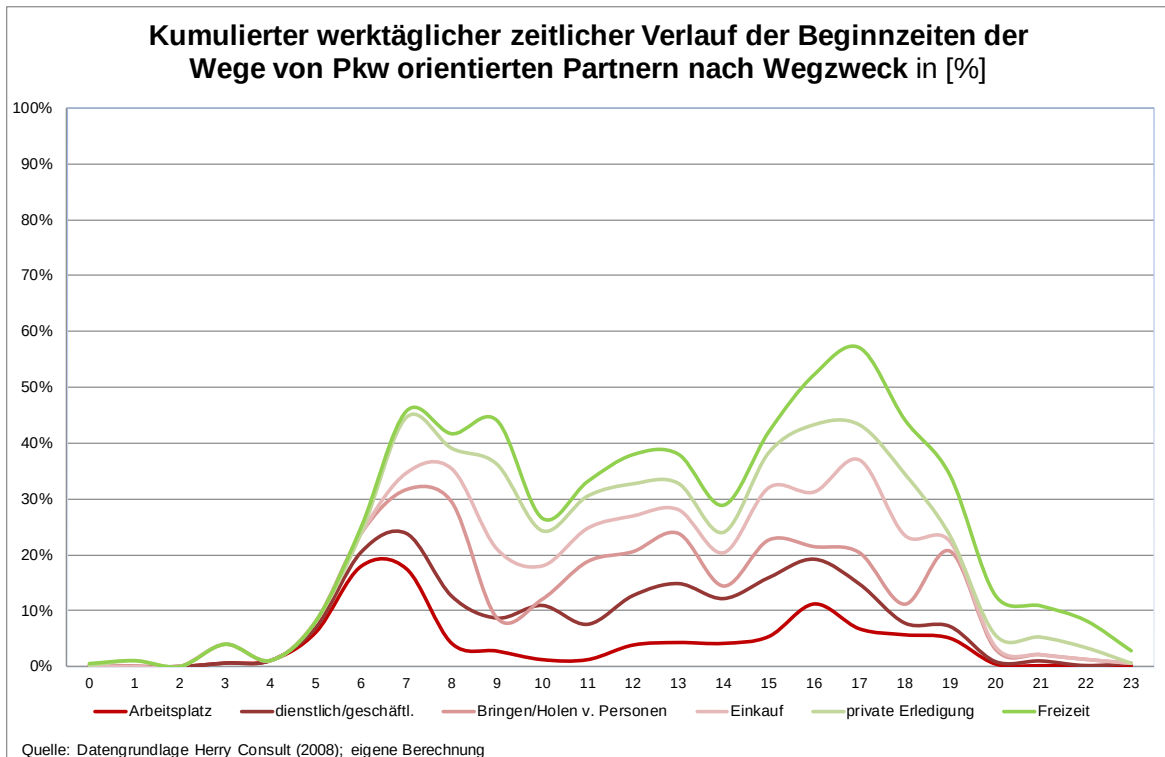


Abbildung 67: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „Pkw orientierten Partner“

Dieser Typ definiert sich klar über die bevorzugte Autonutzung. Rund drei Viertel der Wege – unabhängig von der Tageszeit – werden grundsätzlich mit dem Pkw erledigt – in den späten Abendstunden wird auch eine Mitfahrgelegenheit bevorzugt. Ersichtlich ist, dass dem Rad gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln der Vorzug gegeben wird.

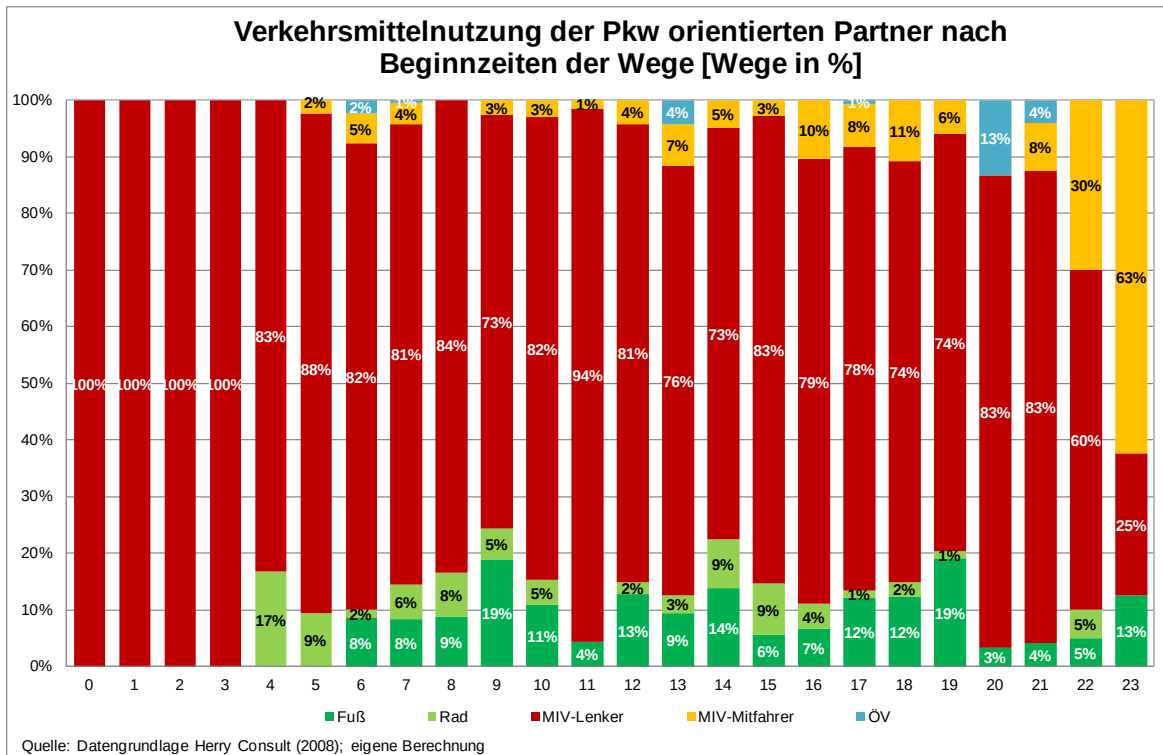


Abbildung 68: Verkehrsmittelnutzung der „Pkw orientierten Partner“ nach Beginnzeiten der Wege

Der Großteil der „Pkw orientierten Partner“ bewertet die ÖV Verbindungen sowohl zum Arbeitsort als auch zu Freizeit- bzw. Einkaufsorten mit der Note „Genügend“. Diese Einstellung zum Öffentlichen Verkehr spiegelt sich sehr eindeutig im Verkehrsverhalten wider.

Wie beurteilen die „Pkw orientierten Partner“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	5%	8%	14%	23%	50%	4,05
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	6%	13%	22%	23%	37%	3,72

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 30: ÖV-Beurteilung von „Pkw orientierten Partnern“

46 % der Wege werden außerhalb des Wohnbezirkes getätigt, die durchschnittliche Distanz beträgt rd. 30 km. Mehr als ein Drittel der Wege werden innerhalb des Wohnortes unternommen.

Innerhalb des Wohnortes werden von den „Pkw orientierten Partnern“ Einkauf- und Freizeitwege unternommen, die übrigen Wegzwecke werden vorwiegend außerhalb des Wohnbezirkes getätigt (siehe dazu Anhang 3).

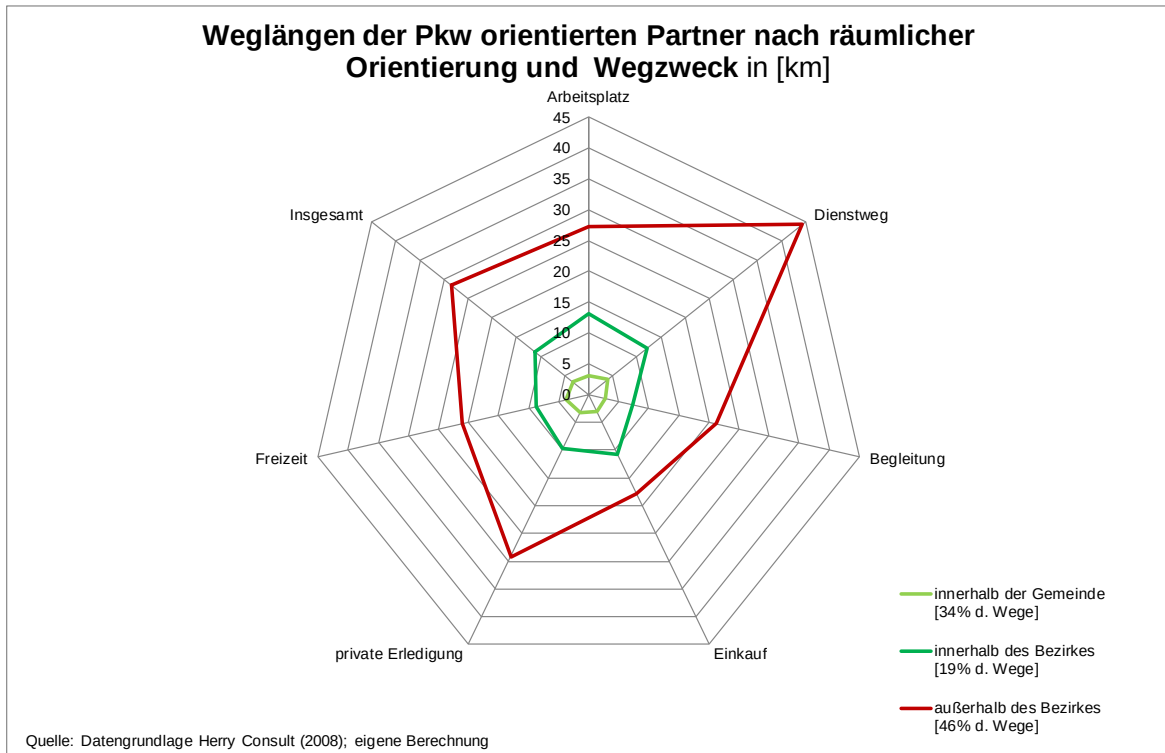
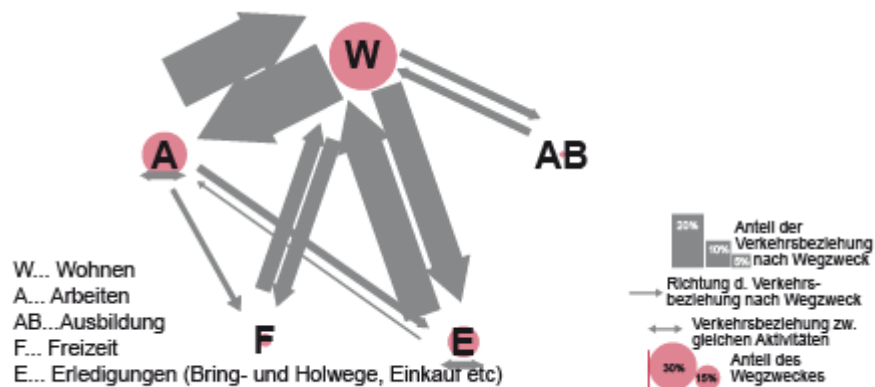


Abbildung 69: Weglängen der „Pkw orientierten Partner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.3.7 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „multimodalen Familienpartners“

„Multimodale Familienpartner“ zeigen ein ähnliches Bild wie die vorhergehenden beiden Typen, jedoch ähneln sie bei genauerer Analyse der Wegekettenmuster eher den „ÖV orientierten Partnern“ als den „Pkw-Orientierten“, was verdeutlicht, dass das Präferieren von Verkehrsmitteln im Alltagsverkehr (zwischen ÖV- und Pkw) den Aktionsraumtyp beeinflussen. Je mehr Wegzwecke mit dem Pkw zurückgelegt werden umso mehr Wege bzw. unterschiedliche Wegzwecke werden miteinander gekoppelt.



Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung; eigene Darstellung

Abbildung 70: Aktionsraummatrix der „multimodalen Familienpartner“

74 % der „multimodalen Familienpartner“ werden dem Ein-Zweck-Typ zugeordnet, davon unternehmen 51 % nur einen täglichen Weg zur Arbeitsstätte und wieder retour. 18 % dieses Mobilitätstyps werden dem Mehrstationen-Ausgangstyp zugewiesen, wobei in diesem Aktionsraumtyp die Wegeketten Wohnen – Arbeiten – Freizeit – Wohnen klar dominiert. Nur 8 % gehören in ihrem aktionsräumlichen Verhalten dem Hybridtyp an. Im Wegekettenmuster ist jedoch kein typisches Muster erkennbar.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
74%		18%		8%	
W-A-W	51%	W-A-F-W	15%	W-A-W-A-dg-dg-W-E-F-W	3%
W-AB-W	7%	W-A-dg-W	7%	W-A-W-A-BH-W	3%
W-A-W-F-W	7%	W-BH-E-W	7%	W-A-W-A-E-W	3%
W-F-W	4%	W-A-dg-A-W	3%	W-A-W-BH-W-E-BH-W-BH-W	3%
W-E-W	3%	W-dg-dg-W	3%	W-A-W-pE-E-W	3%
W-A-W-E-W	3%	W-F-pE-W	3%	W-A-dg-W-pE-W-F-F-W	3%
W-dg-W	2%	W-A-dg-dg-dg-dg-W	3%	W-A-dg-W-E-W	3%
W-pE-W	2%	W-F-F-W	2%	W-A-dg-dg-W-F-W	3%
W-A-W-A-W	2%	W-A-pE-W	2%	W-A-dg-dg-W-E-W	3%
W-A-W-BH-W	2%	W-A-F-A-W	2%	W-A-BH-BH-W-F-W	3%
Summe	82%	Summe	47%	Summe	33%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 31: Tageswegekettenmuster der „multimodalen Familienpartner“ nach Aktionsraumtypen

Der werktägliche Verlauf des Verkehrsaufkommens in diesem Mobilitätstyp weist zwei Verkehrsspitzen auf, einerseits morgens zwischen 7 und 8 Uhr und andererseits am späten Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr, wobei die Nachmittagsspitze etwas höher liegt als die morgendliche Spitze, da in diesem Zeitraum neben der Heimkehr von der Arbeit auch Einkaufs-, private Erledigungs- und Freizeitwege getätigt werden.

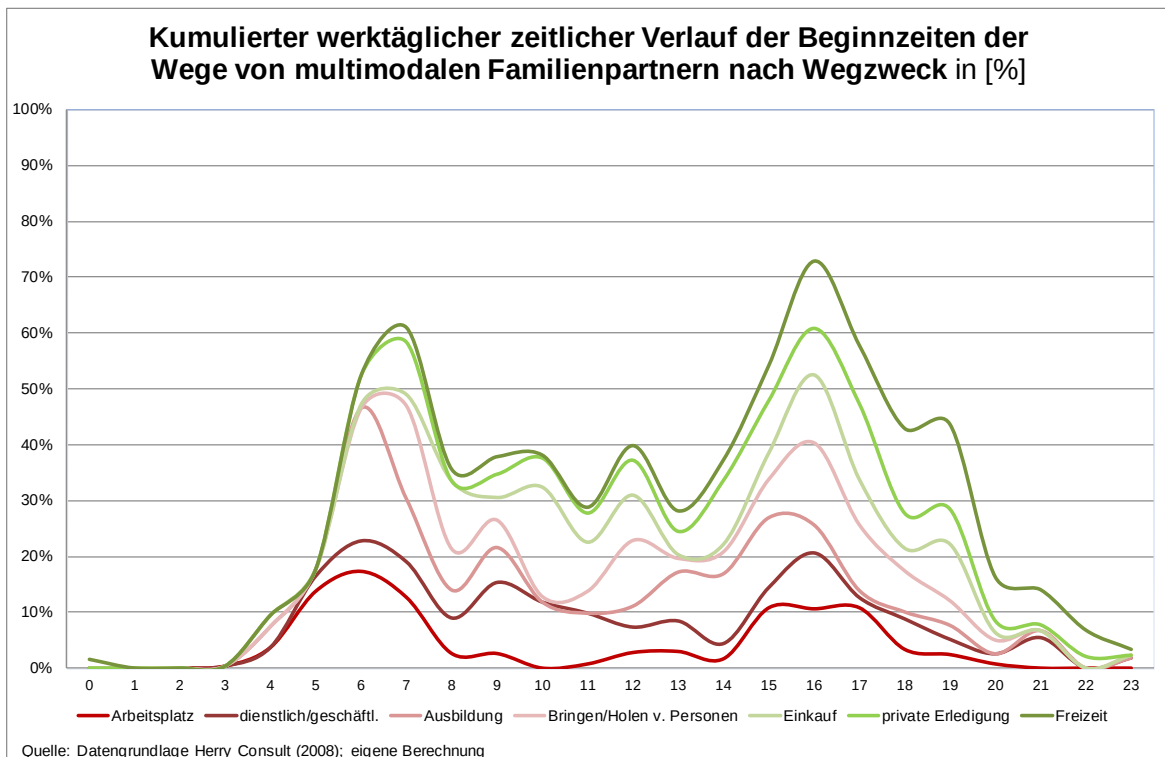


Abbildung 71: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „multimodalen Familienpartner“

Multimodale Familienpartner nutzen vor allem in den Morgenstunden und zwischen 15 und 17 Uhr für ihre Wege die öffentlichen Verkehrsmittel. Ab 17 Uhr wird jedoch der Pkw für diverse Wegzwecke bevorzugt. Das Rad wird vorwiegend in der Früh (von 7 bis 8 Uhr) und um die Mittagszeit (von 11 bis 14 Uhr) genutzt.

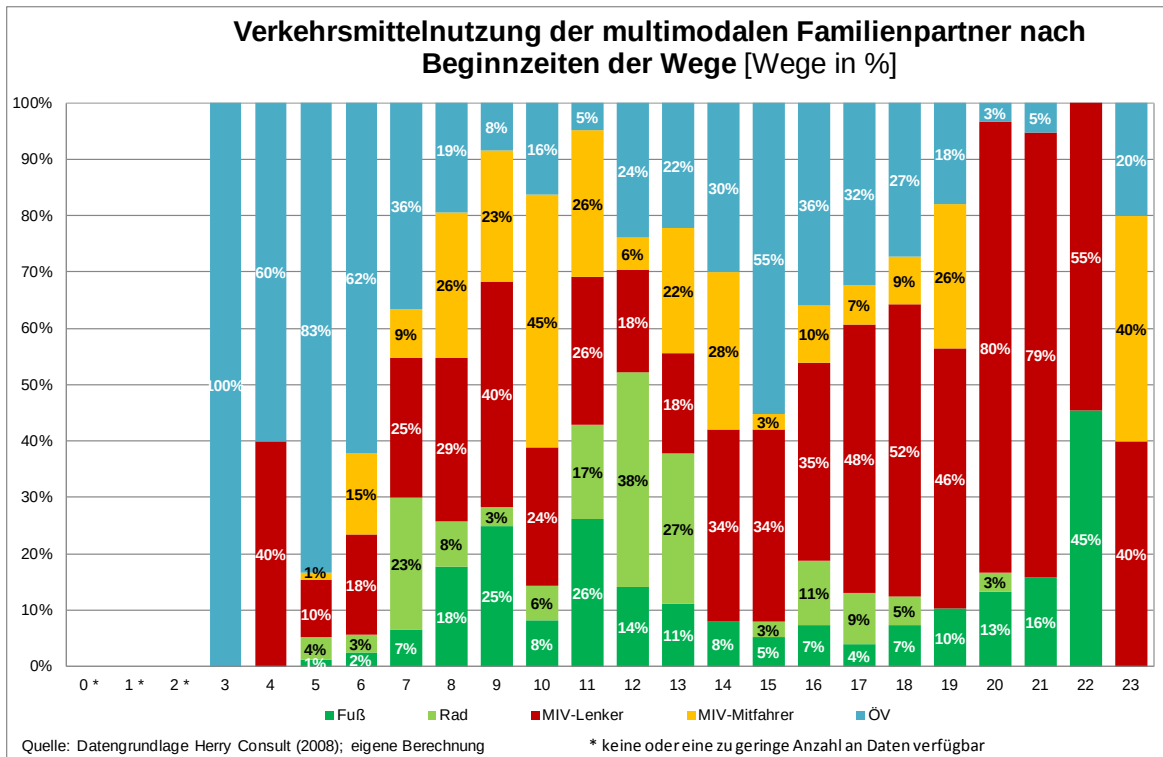


Abbildung 72: Verkehrsmittelnutzung der „multimodalen Familienpartner“ nach Beginnzeiten der Wege

29 % der der „multimodalen Familienpartner“ bewerten die ÖV Verbindungen zum Arbeitsort mit einem „Gut“. Die Verbindungen zu Freizeit-/Einkaufsmöglichkeiten werden hingegen wesentlich schlechter – im Schnitt mit 3,6 – benotet. Diese Einstellung spiegelt sich im Verhalten wider, da ab 16 Uhr, somit nach der Arbeit vorwiegend Erledigungs- und Freizeitwege getätigt werden und für diese Fahrten vorwiegend der Pkw genutzt wird.

Wie beurteilen die „multimodalen Familienpartner“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	15%	29%	26%	13%	17%	2,88
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	9%	10%	25%	28%	29%	3,57

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 32: ÖV-Beurteilung von „multimodalen Familienpartnern“

Mehr als die Hälfte der Wege der „multimodalen Familienpartner“ liegen außerhalb des Wohnbezirkes. Etwa ein Drittel der Wege liegen innerhalb des Wohnortes.

Während 67 % der Begleitwege, 45 % der Einkaufswege und 58 % der Einkaufswege der „multimodalen Familienpartner“ im Wohnumfeld unternommen werden, werden die übrigen Wegzwecke vorwiegend außerhalb des Wohnbezirkes getätigt (siehe dazu Anhang 3).

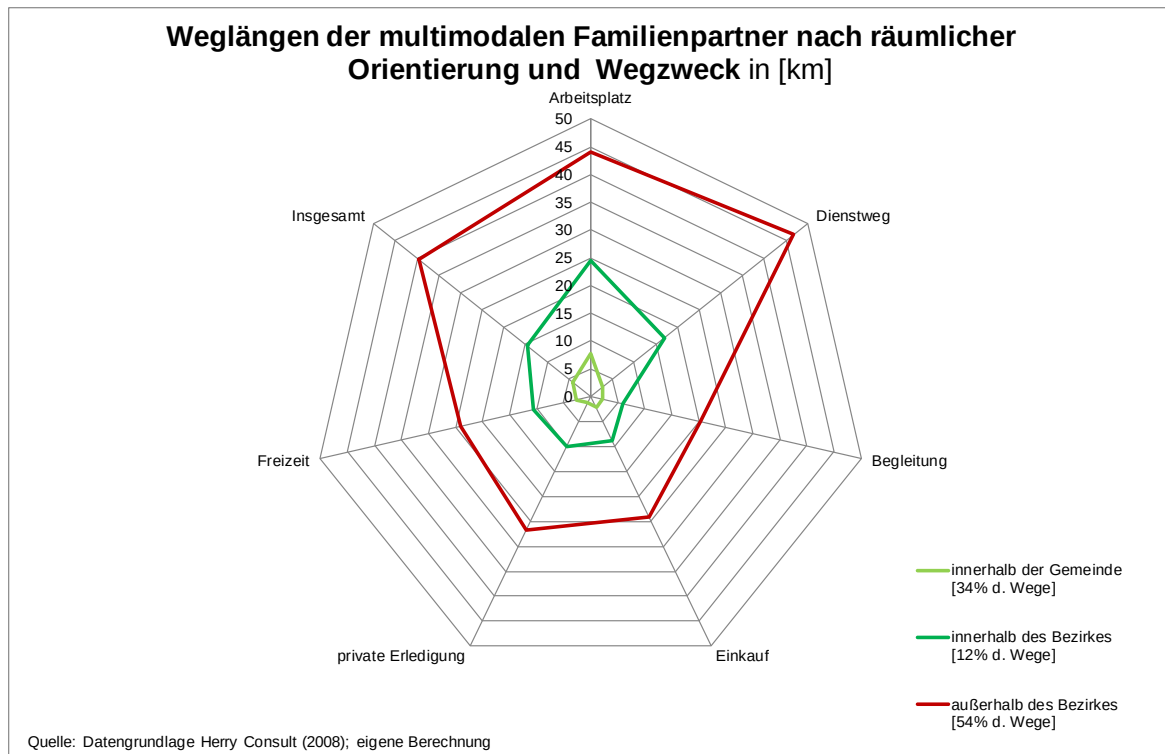


Abbildung 73: Weglängen der „multimodalen Familienpartner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.3.8 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „Pkw orientierten Familienpartners“

Der „Pkw orientierte Familienpartner“ verfügt im Vergleich zu den anderen Typen – mit Ausnahme der beiden Senioren-Typen – über den höchsten Anteil an Erledigungswegen.

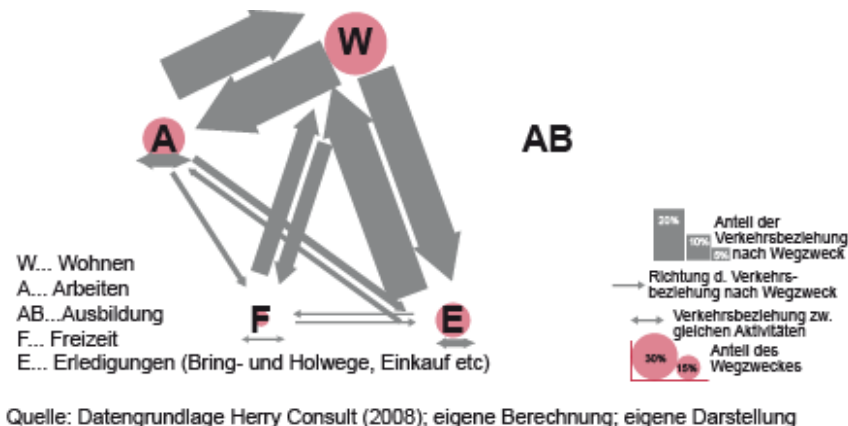


Abbildung 74: Aktionsraummatrix der „Pkw orientierten Familienpartner“

Im Typ des „Pkw orientierten Familienpartners“ ist der Ein-Zweck-Typ, mit 59 %, unterdurchschnittlich (geringster Anteil gegenüber allen anderen Mobilitätstypen), hingegen in den beiden übrigen Aktionsraumtypen, den Mehrstationen-Ausgangstyp mit 22 % und dem Hybridtyp mit 19 %, überdurchschnittlich stark vertreten. Die häufigste Wegekette des Mehrstationen-Ausgangstyps sind Wohnen – Arbeiten – Einkauf – Wohnen. Auch das Bringen und Holen von Personen ist auf Rang drei und fünf stark vertreten. Jedoch anders als bei dem Typ des „multimodalen Familienpartners“ wird das Bringen und Holen von jener Person übernommen, die mit dem Pkw zur Arbeit bzw. am Heimweg von der Arbeit ist, beim Typ des „multimodalen Familienpartner“ werden Bring- und Holwege von Personen weniger oft mit dem Arbeitsweg gekoppelt.

Ein-Zweck-Typ 59%		Mehrstationen-Ausgangstyp 22%		Hybridtyp 19%	
W-A-W	44%	W-A-E-W	7%	W-A-E-W-F-W	2%
W-A-W-A-W	6%	W-A-F-W	6%	W-A-W-F-F-W	1%
W-E-W	6%	W-BH-A-W	5%	W-A-F-W-F-W	1%
W-A-W-F-W	5%	W-A-dg-W	5%	W-A-W-pE-E-W	1%
W-F-W	4%	W-A-BH-W	4%	W-BH-A-W-BH-W	1%
W-dg-W	3%	W-A-pE-W	3%	W-BH-E-W-BH-W	1%
W-pE-W	3%	W-A-dg-A-W	3%	W-BH-E-W-F-W	1%
W-A-W-E-W	3%	W-A-dg-dg-W	3%	W-pE-A-W-F-W	1%
W-A-W-BH-W	2%	W-A-F-A-W	2%	W-A-W-A-F-W	1%
W-BH-W-BH-W	2%	W-E-F-W	2%	W-A-W-A-E-W	1%
Summe	78%	Summe	40%	Summe	12%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erladigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 33: Tageswegekettenmuster der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach Aktionsraumtypen

Der Pkw orientierte Familienpartner-Typ weist drei Verkehrsspitzen über den Tag auf, die erste Spitze liegt zwischen 7 und 8 Uhr, die Zweite zwischen 13 und 14 Uhr und die Dritte zwischen 16 und 17 Uhr. Die Begleitwege liegen vor allem in der Früh im Zeitraum der Arbeitswege, das lässt auf eine starke „Beziehung“ dieser beiden Wege (siehe dazu auch Tabelle 33) schließen. Erledigungswege werden zwischen 11 und 12 bzw. zwischen 16 und 18 Uhr unternommen. Einkaufswege werden zwischen 8 und 10 Uhr oder 15 bis 18 Uhr erledigt.

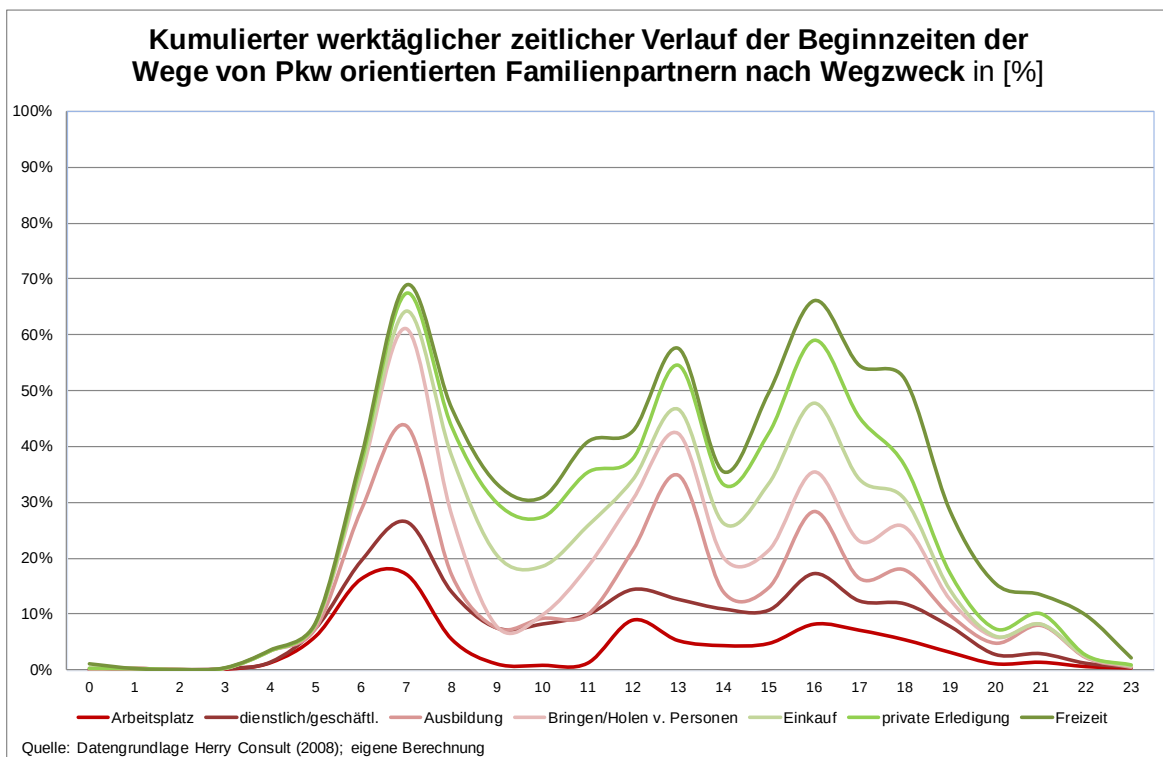


Abbildung 75: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „Pkw orientierten Familienpartner“

„Pkw orientierte Familienpartner“ nutzen zumeist für ihre Wegzwecke den Pkw. Neben Mitfahrgelegenheiten, diese werden hauptsächlich zwischen 22 und 4 Uhr in Anspruch genommen, und dem Gehen wird das Rad genutzt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von diesem Typ fast nicht beansprucht.

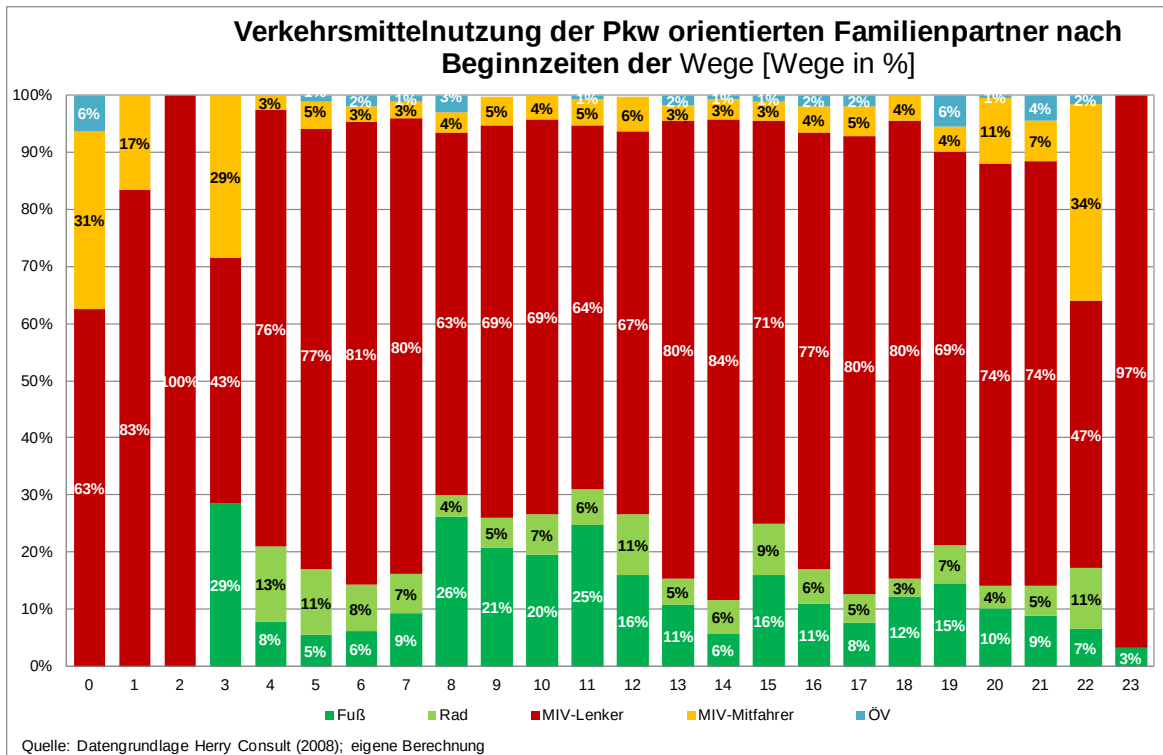


Abbildung 76: Verkehrsmittelnutzung der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach Beginnzeiten der Wege

Die niedrige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln schlägt sich in der Bewertung dieser nieder. Diese werden im Schnitt mit einem „Genügend“ benotet. Die Akzeptanz zu diesem Verkehrsmittelangebot ist daher sehr gering.

Wie beurteilen die "Pkw orientierten Familienpartner " den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	3%	11%	15%	18%	53%	4,07
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	3%	11%	20%	24%	43%	3,93

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 34: ÖV-Beurteilung von „Pkw orientierten Familienpartnern“

41 % der Wege werden innerhalb des Wohnortes unternommen, 36 % außerhalb des Wohnbezirkes und fast ein Viertel innerhalb des Bezirkes.

Während 44 % aller Arbeitswege und 63 % aller Dienstwege außerhalb des Wohnbezirkes durchgeführt werden, werden die übrigen Wegzwecke überwiegend innerhalb des Wohnortes unternommen (siehe dazu Anhang 3).

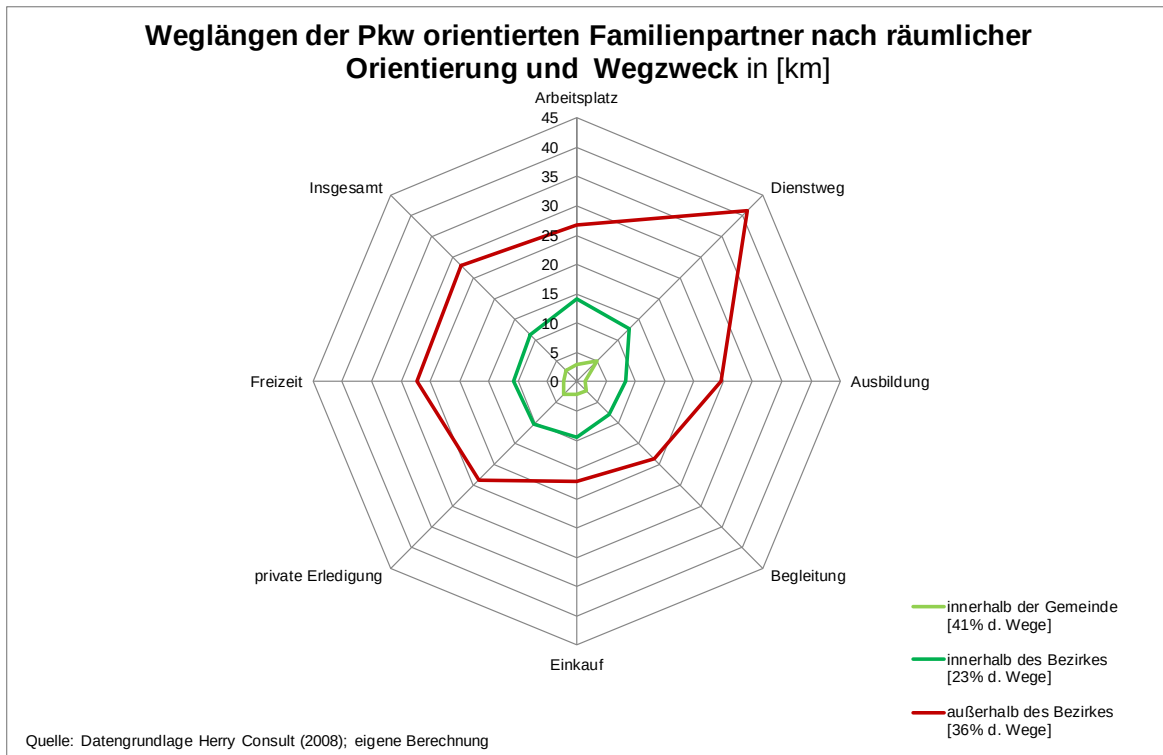


Abbildung 77: Weglängen der „Pkw orientierten Familienpartner“ nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.3.9 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „dynamische Jungseniors“

Beim Typ des „dynamischen Jungseniors“ überwiegen die Erledigungswege, aufgrund dessen guter gesundheitlicher Konstitution unternimmt dieser Typ etwas mehr Freizeitwege als die „mobilitätssensiblen Senioren“.

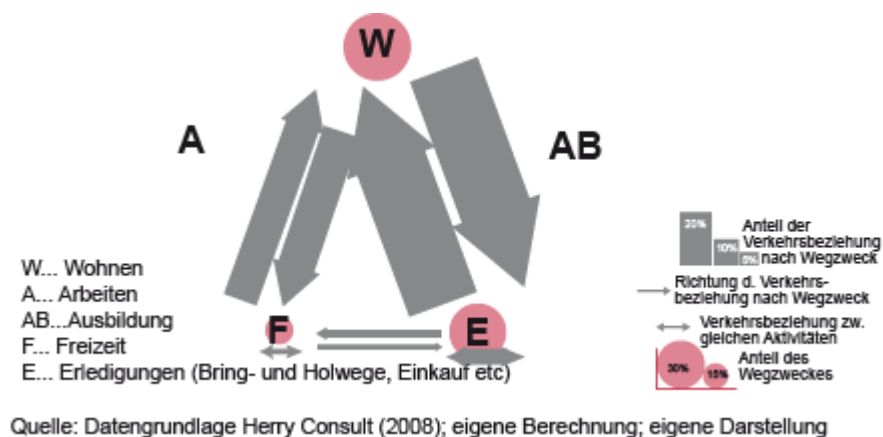


Abbildung 78: Aktionsraummatrix der „dynamischen Jungsenioren“

Im aktionsräumlichen Verhalten zeigen die „dynamischen Jungsenioren“ ihre „Dynamik“, in dem sie aufgrund ihrer Tageswegeketten überdurchschnittlich stark im Mehrstationen-Ausgangstyp (mit 21 %) und im Hybrid-Typ (mit 18 %) vertreten sind. Im Vergleich des aktionsräumlichen Verhalten zu den „mobilitätssensiblen Senioren“, die Großteils dem Ein-Zweck-Typ (89 %) zugeordnet werden, wird deutlich, wie wichtig die Splittung dieser beiden Typen ist. Somit wird belegt, dass „Senioren“ nicht als homogene Gruppe angesehen werden darf.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
61%		21%		18%	
W-E-W	16%	W-pE-E-W	12%	W-E-W-F-F-W	7%
W-E-W-F-W	13%	W-F-F-W	11%	W-F-E-W-F-W	2%
W-pE-W	10%	W-F-E-W	6%	W-BH-E-W-BH-W	2%
W-F-W	9%	W-E-E-W	6%	W-pE-W-E-E-W-F	2%
W-E-W-pE-W	7%	W-E-pE-W	6%	W-pE-F-W-F-W	2%
W-E-W-E-W	4%	W-E-F-W	5%	W-pE-E-W-pE-W	2%
W-pE-W-F-W	3%	W-pE-pE-W	5%	W-F-F	2%
W-pE-W-E-W	3%	W-pE-F-W	3%	W-E-W-E-pE-W	2%
W-F-W-F-W	3%	W-pE-E-F-W	3%	W-E-E-W-F-W	2%
W-BH-W	3%	W-dg-dg-W	2%	W-A-W-F-F-W	1%
Summe	72%	Summe	58%	Summe	21%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 35: Tageswegekettenmuster der „dynamischen Jungsenioren“ nach Aktionsraumtypen

Die Verkehrsspitze der „dynamischen Jungsenioren“ liegt zwischen 9 und 12 Uhr. Die Spitzen der Begleitwege zwischen 7 und 8 Uhr bzw. 11 und 12 Uhr deuten darauf hin, dass diese Gruppe als Begleiter der Enkel zu deren Ausbildungsstelle fungiert. Während private Erledigungswege und Einkaufswege am Vormittag unternommen werden, werden Freizeitwege am Nachmittag getätigt.

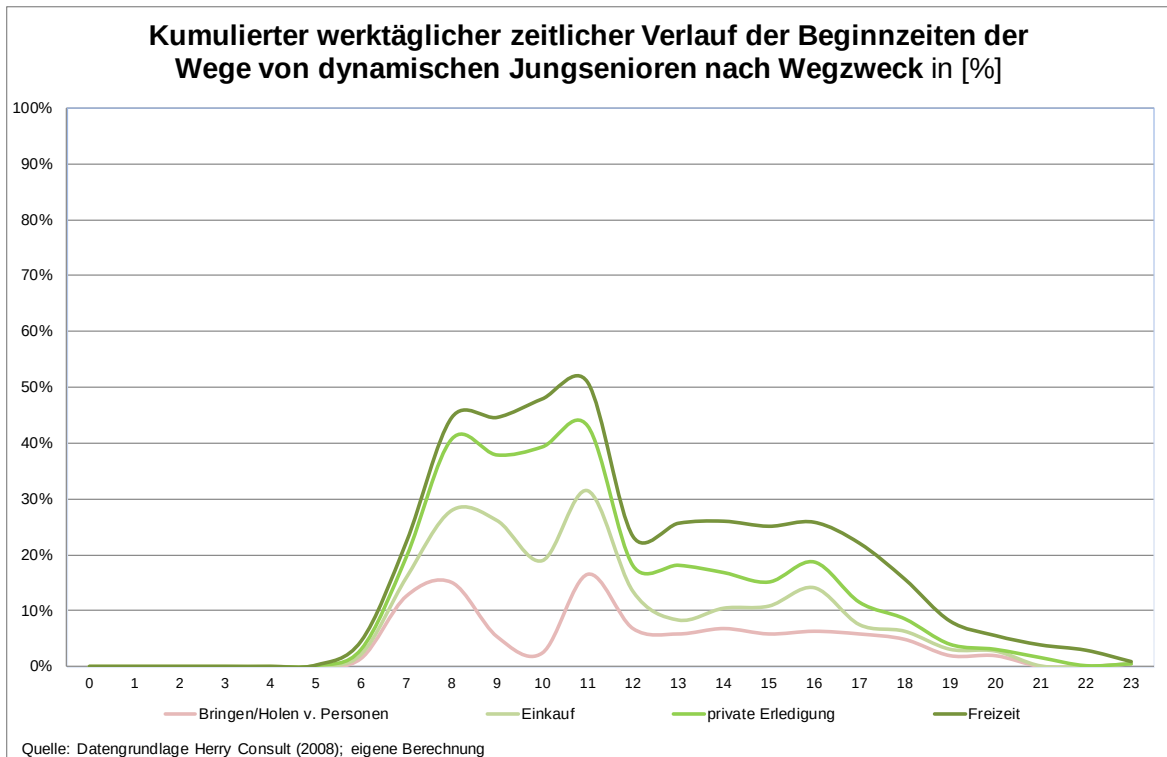


Abbildung 79: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck von „dynamischen Jungsenioren“

Die Verkehrsmittelwahl ist im Tagesverlauf sehr ausgeglichen. Das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel ist der Pkw. Jedoch werden Wege auch zu Fuß als Mitfahrer oder mit dem Rad bewältigt. Öffentliche Verkehrsmittel werden hingegen am wenigsten genutzt.

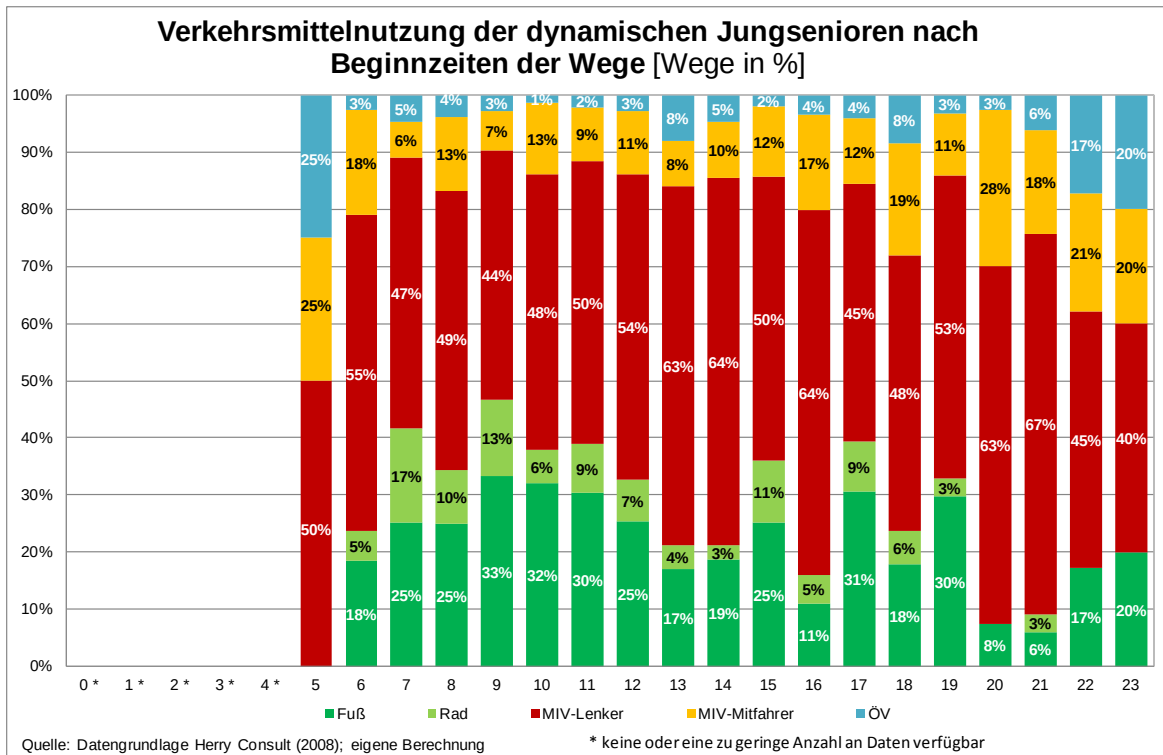


Abbildung 80: Verkehrsmittelnutzung der „dynamischen Jungsenioren“ nach Beginnzeiten der Wege

Die Hälfte der „dynamischen Jungsenioren“ nutzt nur selten bzw. nie die öffentlichen Verkehrsmittel und etwa ein Viertel ist mehrmals im Jahr mit diesen unterwegs. Trotzdem haben fast alle eine Bewertung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln abgegeben. Eigentlich wäre zu erwarten gewesen, dass die Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich negativer ausfällt. Jedoch bei einer detaillierteren Auswertung der Wenig-ÖV-Nutzer geben nur die Hälfte an das sie wenig bis überhaupt nicht zufrieden mit den ÖV-Verbindungen sind. Daher liegt das Problem nicht an schlechten Verbindungen, sondern eher an Barrieren wie hohe Einstiege bei Bussen und Zügen, zu leise bzw. keine Haltestellendurchsagen in den öffentlichen Verkehrsmitteln, Umgang mit Ticketautomaten, zu etc.¹¹, wodurch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für diese Zielgruppe erschwert wird.

¹¹ Diese Barrieren wurden im Zuge des Forschungsprojektes MOTION 55+ anhand von telefonischen- und Tiefeninterviews erhoben (Aigner-Breuss et al. 2011)

Wie beurteilen die „dynamischen Jungsenioren“ den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	10%	22%	28%	14%	25%	3,22

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 36: ÖV-Beurteilung von „dynamischen Jungsenioren“

Fast 60 % der Wege der „dynamischen Jungsenioren“ erfolgen innerhalb der Gemeinde bei einer Distanz von durchschnittlich 2 km. 22 % der Wege liegen außerhalb des Bezirkes und haben eine Länge von rd. 27 km, dabei sind die Freizeitwege mit 36 km die längsten.

Mehr als die Hälfte jedes Wegzweckes der „dynamischen Jungsenioren“ wird im Wohnumfeld durchgeführt.

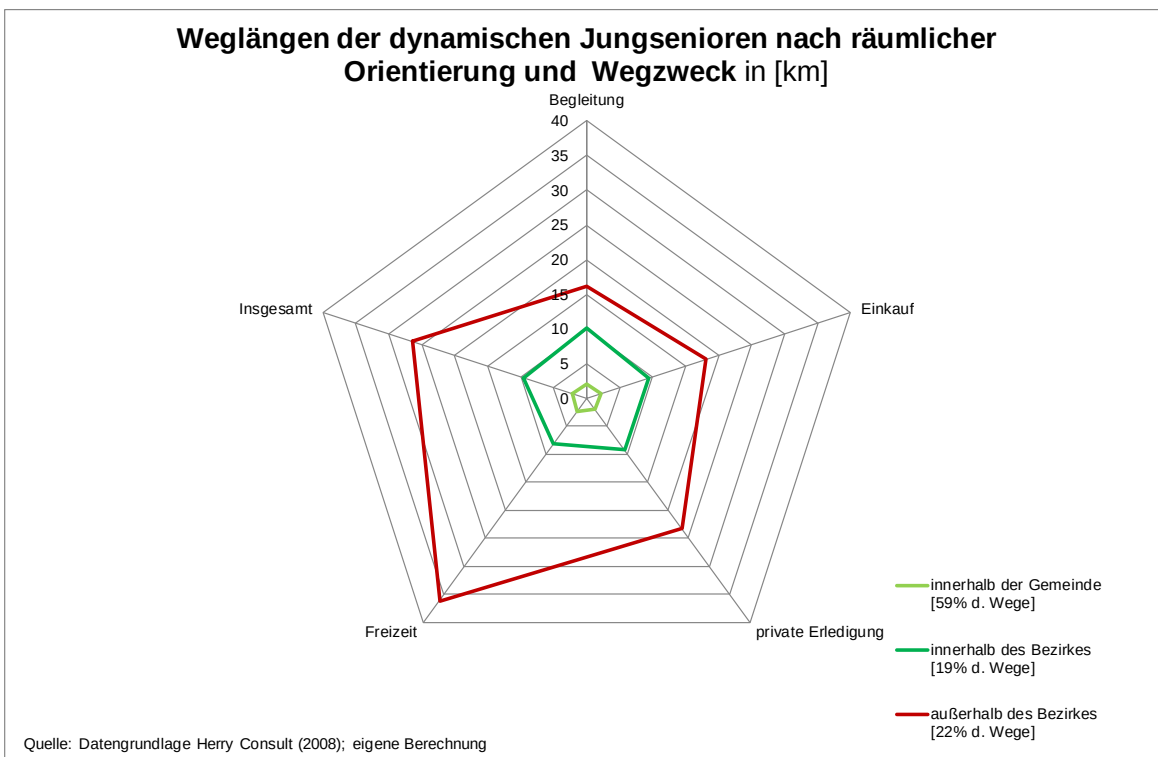


Abbildung 81: Weglängen der dynamischen Jungsenioren nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.3.10 Das aktionsräumliche Mobilitätsverhalten des „mobilitätssensiblen Seniors“

Sowohl bei den „dynamische Senioren“ als auch bei den „mobilitätssensible Senioren“ überwiegen die Erledigungswege, wobei der Anteil bei den „Mobilitätssensiblen“ etwas höher liegt; im Gegensatz dazu unternehmen die „dynamischen Senioren“ aufgrund ihrer guten Konstitution mehr Freizeitwege.

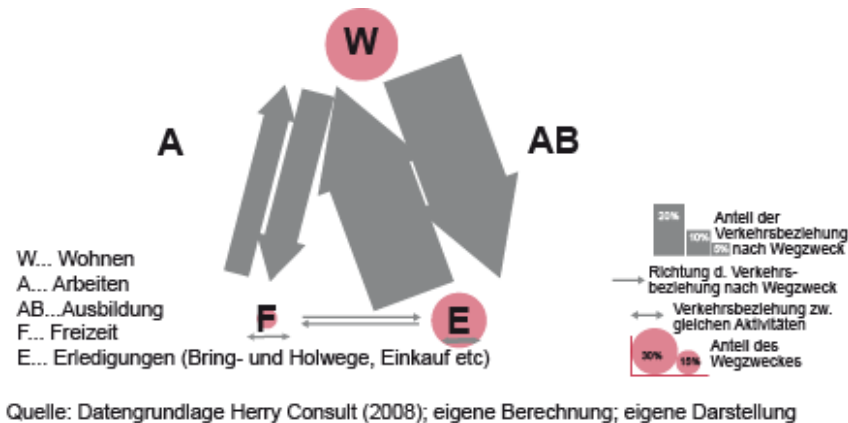


Abbildung 82: Aktionsraummatrix der „mobilitätssensiblen Senioren“

Der Großteil (89 %) der „mobilitätssensiblen Senioren“ werden nach ihrem aktionsräumlichen Verhalten dem Ein-Zweck-Typ zugeordnet, davon wenden 36 % einen täglichen Weg zum Einkaufen auf, 25 % für einen Freizeitweg und 22 % für einen privaten Erledigungsweg auf. Mehrere Wege hintereinander oder miteinander gekoppelt werden von diesem Typ eher selten gemacht.

Ein-Zweck-Typ		Mehrstationen-Ausgangstyp		Hybridtyp	
89%		8%		3%	
W-E-W	36%	W-F-E-W	9%	W-F-F	25%
W-F-W	25%	W-pE-F-W	7%	W-pE-W-BH-pE-W	7%
W-pE-W	22%	W-F-F-W	6%	W-E-W-F-F-W	7%
W-A-W	4%	W-E-F-W	6%	W-pE-W-BH-E-W	4%
W-E-W-F-W	3%	W-E-E-W	6%	W-pE-W-pE-pE-pE-W	4%
W-E-W-pE-W	1%	W-pE-pE-W	6%	W-pE-W-F-W-F-F-W	4%
W-BH-W	1%	W-E-pE-W	3%	W-pE-W-F-F-W	4%
W-E-W-E-W	1%	W-F-pE-W	3%	W-pE-pE-W-E-BH-BH-W	4%
		W-E-F-E-W	3%	W-F-W-E-E-W-F-W	4%
		W-F-F-F-W	2%	W-pE-W-BH-E-W	4%
Summe	93%	Summe	51%	Summe	64%
W ... Wohnen		AB ... Ausbildung		E ... Einkauf	
A ... Arbeit		BH ... Bringen/Holen v. Pers.		F ... Freizeit	
dg ... dienstlich/geschäftlich		pE ... private Erledigung			

Quelle: Datengrundlage: Herry Consult (2008); eigene Berechnungen

Tabelle 37: Tageswegekettenmuster der „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Aktionsraumtyp

Die „mobilitätssensiblen Senioren“ haben eine sehr deutliche Verkehrsaufkommensspitze vormittags zwischen 9 und 11 Uhr. In dieser werden vorwiegend Begleitwege, Einkaufwege und private Erledigungen unternommen. Auch in diesem Seniorentyp werden Freizeitwege vorwiegend am frühen Nachmittag unternommen.

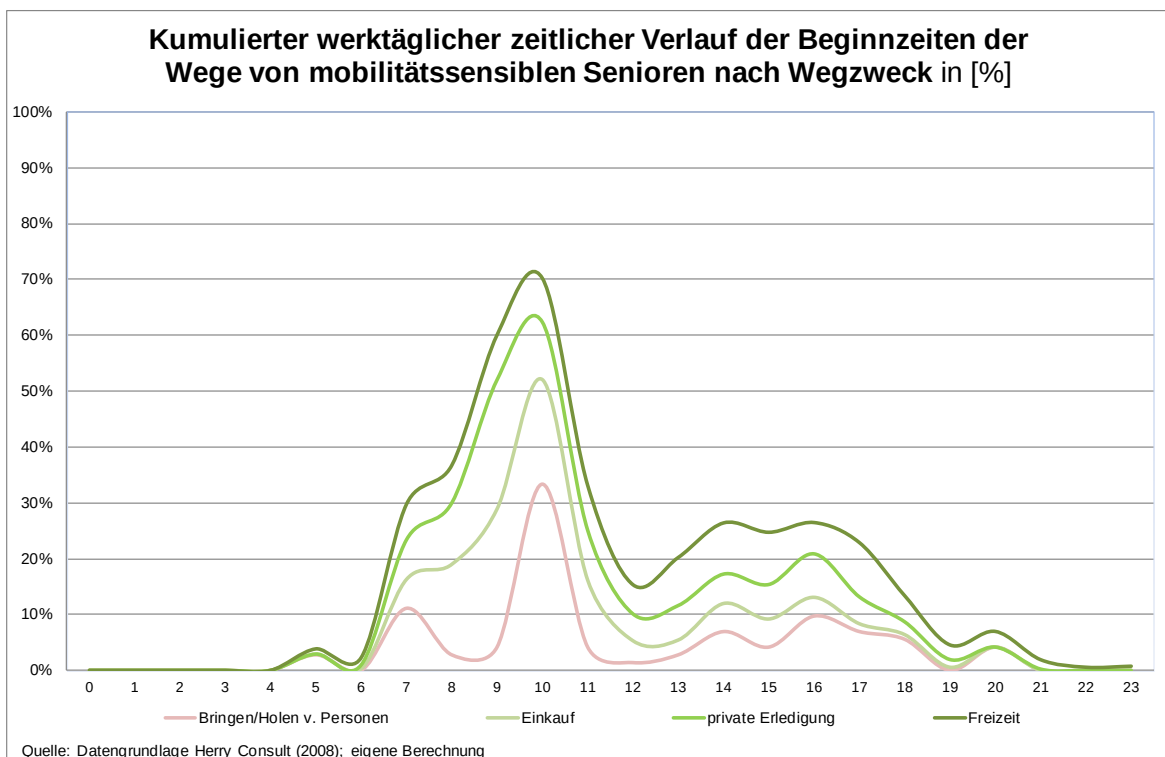


Abbildung 83: Werktäglicher zeitlicher Verlauf der Beginnzeiten der Wege von „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Wegzweck

Das Mobilitätsverhalten ist in diesem Typ im Tagesverlauf sehr homogen. Rund die Hälfte nutzt den Pkw für diversen Wegzwecke. Neben dem Pkw wird auch das Mitfahren und das zu Fuß gehen bevorzugt. Auch das Rad wird für Wege genutzt, vor allem am Vormittag für den Einkauf und private Erledigungen und erst ab 10 Uhr für Freizeitwege¹².

¹² Für diese Betrachtung wurde eine Detailauswertung vorgenommen.

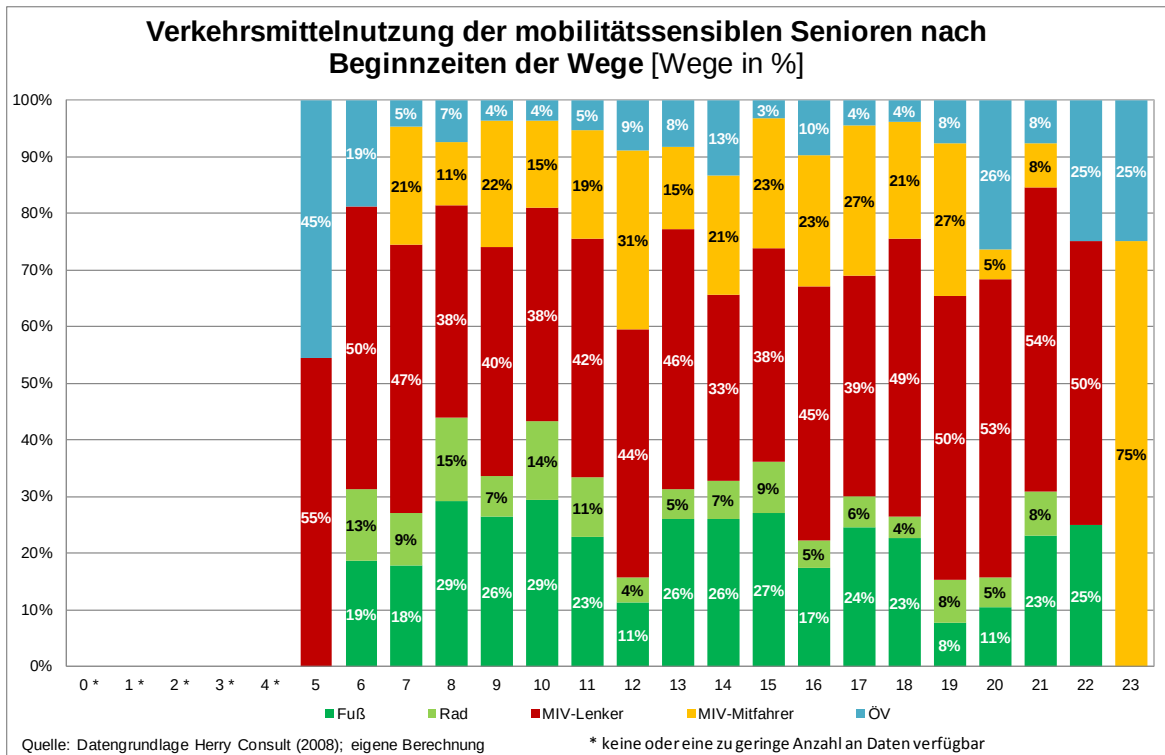


Abbildung 84: Verkehrsmittelnutzung der „mobilitätssensiblen Senioren“ nach Beginnzeiten der Wege

Wie beurteilen die "mobilitätssensiblen Senioren" den Öffentlichen Verkehr in NÖ?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	Bewertung [Mittelwert]
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	8%	22%	30%	17%	23%	3,26

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Tabelle 38: ÖV-Beurteilung von „mobilitätssensiblen Senioren“

„Mobilitätssensible Senioren“ legen neben ihren Wegen innerhalb der Gemeinde (45 %) einen beachtlichen Anteil an Wegen (37 %) außerhalb des Bezirkes zurück, dabei wird eine durchschnittlich Strecke von 24 km bewältigt.

Während Begleitwege und Einkaufswege vorwiegend im Wohnumfeld unternommen werden, werden private Erledigungswege und Freizeitwege eher außerhalb des Wohnbezirkes durchgeführt (siehe dazu Anhang 3).

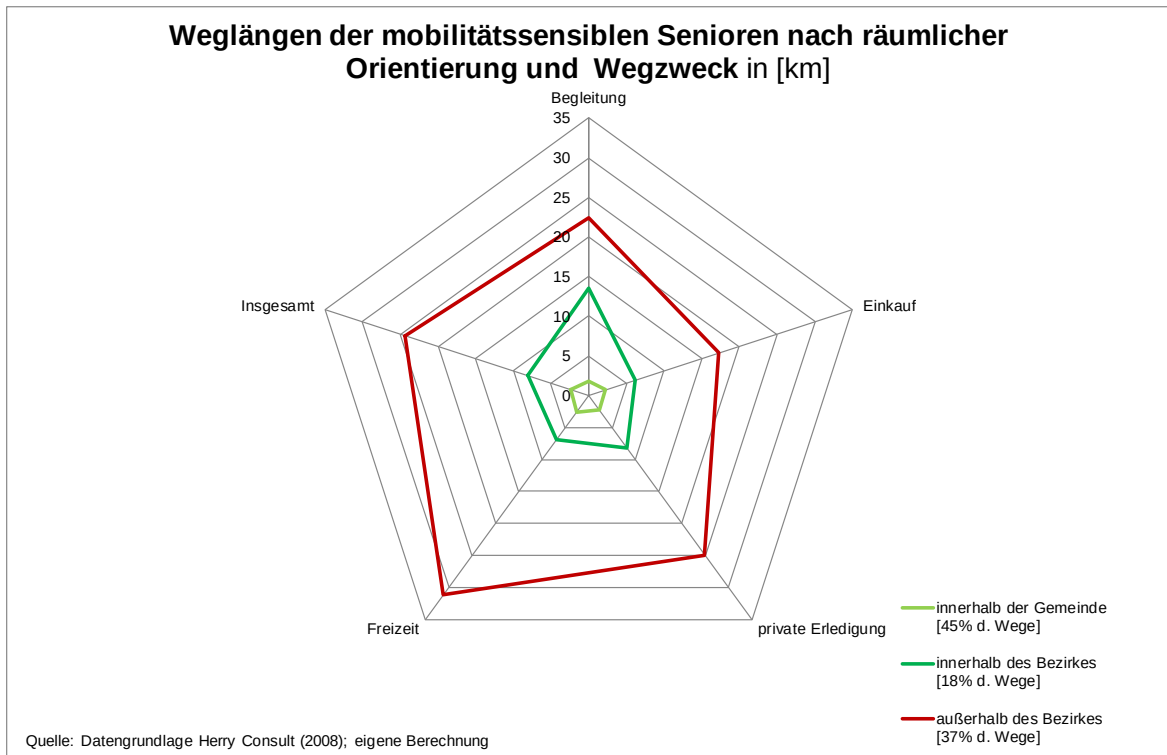


Abbildung 85: Weglängen der mobilitätssensiblen Senioren nach räumlicher Orientierung und Wegzweck

4.4.4 Zusammenfassung

Die einzelnen Mobilitätstypen lassen sich wie folgt in ihrem aktionsräumlichen Mobilitätsverhalten charakterisieren:

	Jungmobile	junge Pkw-Individualisten	ÖV orientierte Jung erwachsene	alleinlebend Mobile	ÖV orientierte Partner
Lebensphase	Jugendliche bis einschl. 17 Jahre	junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahre	junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahre	Erwachsene ab 25 Jahren	Erwachsene zwischen 24 und 34 Jahre
Haushaltsstruktur	in einem Familienhaushalt lebend	in einem Familienhaushalt lebend	in einem Familienhaushalt lebend	Singlehaushalt	in einem Zweipersonenhaushalt lebend
(Berufs-)Tätigkeit	in Ausbildung	vorwiegend berufstätig	hauptsächlich in Ausbildung	vorwiegend berufstätig	vorwiegend berufstätig
Wege pro Tag	2,7	2,4	2,7	3,0	2,9
Aktionsraumtyp	einfache Wegeketten, kehren meist nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück	einfache Wegeketten, kehren meist nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück	einfache Wegeketten, kehren meist nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück	einfache Wegeketten, kehren meist nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück	einfache Wegeketten und überdurchschnittlich viele entsprechen dem Mehrstationen-Ausgangs-Typ
durchschnittl. Wegdistanzen	Pendeln: 11 km - M:12 km/F: 10 km private Erledigung: 9 km Freizeit: 6 km	Pendeln: 22 km - M:19 km/F: 25 km private Erledigung: 5 km Freizeit: 11 km	Pendeln: 31 km - M:25 km/F: 35 km private Erledigung: 13 km Freizeit: 14 km	Pendeln: 25 km - M:32 km/F: 16 km private Erledigung: 10 km Freizeit: 14 km	Pendeln: 34 km - M:36 km/F: 32 km private Erledigung: 7 km Freizeit: 13 km
Tageswegdistanzen	rd. 30 km; im Waldviertel starke Divergenzen zw. männl. (19,5 km) und weibl. (41 km) Weglängen	rd. 54 km; im Industrieviertel deutlich länger, im Wein-, Waldviertel und NO-Mitte deutlich weniger	rd. 76 km; im Most-, Wald- und Industrieviertel starke Divergenz zw. männl. und weibl. Weglängen	bei Männern 96 km, bei Frauen 52 km; im Industrieviertel starke Divergenz zw. männl. und weibl. Weglängen	bei Männern 86 km, bei Frauen 63 km; im Mos-, Wald- und Weinviertel starke Divergenz zw. männl. und weibl. Weglängen
Orientierung im Gendervergleich	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend innerhalb der Gemeinde	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend außerhalb des Bezirkes	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend außerhalb des Bezirkes	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend außerhalb des Bezirkes	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend außerhalb des Bezirkes
Aktionsradius	Wohnumfeldorientierung: 50% d. Wege innerhalb der Gemeinde	großräumiger Aktionsradius: 53% d. Wege außerhalb des Bezirkes	großräumiger Aktionsradius: 72% d. Wege außerhalb des Bezirkes	großräumiger Aktionsradius: 53% d. Wege außerhalb des Bezirkes	großräumiger Aktionsradius: 60% d. Wege außerhalb des Bezirkes
Aktionsradien nach Wegzwecken	Pendeln: innerhalb der Gemeinde Einkauf: im Wohnumfeld bzw. außerhalb des Wohnbezirkes Erledigungs- und Freizeitwege im Wohnumfeld	Pendeln: außerhalb des Wohnbezirkes Einkauf: innerhalb des Bezirkes/außerhalb des Wohnbezirkes Erledigungen im Wohnumfeld	alle Wegzwecke hauptsächlich außerhalb des Wohnbezirkes	Pendel-, Dienst- und Arbeits-/Ausbildungswege: vorwiegend außerhalb des Wohnbezirkes; alle anderen Wegzwecke eher im Wohnumfeld oder außerhalb des Bezirkes	Arbeits- und Dienstwege hauptsächlich außerhalb des Wohnbezirkes; alle anderen Wege vorwiegend im Wohnumfeld
Mobilität im tageszeitl. Verlauf	zwei Verkehrsspitzen: zw. 7 und 8 Uhr, jedoch viel stärker am Nachmittag zw. 17 und 18 Uhr	Fünf Verkehrsspitzen: das höchste Verkehrsaufkommen liegt zw. 17 und 18 Uhr	Zwei Verkehrsspitzen: am Vormittag zw. 6 und 8 Uhr und der Höhepunkt am Nachmittag zw. 16 und 17 Uhr	Drei Verkehrsaufkommensspitzen: zwischen 7 und 8 Uhr, 13 und 14 Uhr und der Höhepunkt zwischen 16 und 18 Uhr	2 Verkehrsspitzen: zwischen 7 und 8 Uhr bzw. 16 und 17 Uhr
Verkehrsmittelwahl im tageszeitl. Verlauf	von 6 bis etwa 14 Uhr wird für hauptsächlich der ÖV genutzt, zw. 15 und 20 Uhr sind das Rad und das zu Fuß gehen die wichtigsten VM, ab 20 sind sie MIV-Mitfahrer oder -Lenker	alle Wege vorwiegend mit dem Pkw	bis 18 Uhr wird ÖV genutzt, danach MIV-Lenker oder -Mitfahrer	vorwiegend Pkw-Nutzung; zw. 11 und 12 Uhr bzw. 13 und 14 Uhr werden auch Alternativen zum MIV (zu Fuß und Rad) genutzt	vorwiegend ÖV-Nutzung, zu den Randzeiten auch Rad und zu Fuß Gehen
Wegzwecke	Am Vormittag Ausbildungswege, am Nachmittag dominieren die Einkaufs- und Erledigungswege	Am Vormittag Ausbildungswege, am Nachmittag dominieren die Einkaufs- und Erledigungswege	Ausbildungs, Arbeits- und Freizeitwege	vorwiegend Arbeitswege, am Nachmittag Freizeit- und Einkaufswege	vorwiegend Arbeitswege, am Nachmittag Freizeit- und Einkaufswege

	Pkw orientierte Partner	multimodale Familienpartner	Pkw orientierte Familienpartner	dynamische Jungsenioren	mobilitätssensible Senioren
Lebensphase	Erwachsene ab 34 Jahren	Erwachsene zwischen 24 und 34 Jahre	Erwachsene zwischen 24 und 34 Jahre	Pensionisten im Alter von 50+	Pensionisten im Alter von 50+
Haushaltsstruktur	in einem Zweipersonenhaushalt lebend	in einem Familienhaushalt lebend	in einem Familienhaushalt lebend	vorwiegend in Zweipersonen- bzw. Singlehaushalte lebend	vorwiegend in Zweipersonen- bzw. Singlehaushalte lebend
(Berufs-)Tätigkeit	vorwiegend berufstätig	vorwiegend berufstätig	vorwiegend berufstätig	in Pension	in Pension
Wege pro Tag	2,7	3,2	3,3	4,2	1,6
Aktionsraumtyp	Unterdurchschnittl. Anteil des Ein-Zweck-Typs, höchster Anteil des Mehrstationen-Ausgangs-Typs	einfache Wegeketten, kehren meist nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück	Unterdurchschnittl. Anteil des Ein-Zweck-Typs, überdurchschnittliche Anteile des Mehrstationen-Ausgangs-Typs und Hybrid-Typs	Unterdurchschnittl. Anteil des Ein-Zweck-Typs, überdurchschnittliche Anteile des Mehrstationen-Ausgangs-Typs und Hybrid-Typs	einfache Wegeketten, kehren nach einem Wegzweck wieder nach Hause zurück
durchschnittl. Wegdistanzen	Pendeln: 16 km - M:20 km/F: 13 km Begleitwege: 15 km private Erledigung: 13 km Freizeit: 11 km	Pendeln: 37 km - M:42 km/F: 30 km Begleitwege: 7 km private Erledigung: 13 km Freizeit: 10 km	Pendeln: 16 km - M:20 km/F: 11 km Begleitwege: 6 km private Erledigung: 9 km Freizeit: 12 km	Begleitwege: 8 km private Erledigung: 7 km Freizeit: 11 km	Begleitwege: 9 km private Erledigung: 10 km Freizeit: 15,8 km
Tageswegdistanzen	bei Männern 63 km, bei Frauen 45 km	bei Männern 96 km, bei Frauen 69 km; im Mostviertel legen Frauen längere Tagesweglängen (73 km) als Männer (46 km) zurück	bei Männern 41 km, bei Frauen 40 km; Männer legen zw. 25% (Industrieviertel) und 79% (Weinviertel) längere Tagesweglängen zurück	bei Männern 45 km, bei Frauen 29 km	rd. 27 km; im Most- und Weinviertel legen Frauen längere Tagesweglängen als Männer zurück.
Orientierung im Gendervergleich	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend außerhalb des Bezirkes	Frauen eher innerhalb der Gemeinde bzw. außerhalb des Bezirkes; Männer vorwiegend außerhalb des Bezirkes	Frauen hauptsächlich innerhalb der Gemeinde; Männer vorwiegend außerhalb des Bezirkes	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend innerhalb der Gemeinde	sowohl Männer als auch Frauen vorwiegend innerhalb der Gemeinde
Aktionsradius	großräumiger Aktionsradius: 46% d. Wege außerhalb des Bezirkes	Frauen eher wohnumfeld- oder großräumig orientiert; Männer großräumiger Aktionsradius: 34% d. Wege innerhalb der Gemeinde, 56% d. Wege außerhalb des Bezirkes	Frauen wohnumfeldorientiert; Männer großräumig orientiert: 41% d. Wege innerhalb der Gemeinde, 36% d. Wege außerhalb des Bezirkes	Wohnumfeldorientierung: 59% d. Wege innerhalb der Gemeinde	Wohnumfeldorientierung: 45% d. Wege innerhalb der Gemeinde
Aktionsradien nach Wegzwecken	Arbeits-, Dienst-, Begleit- und Erledigungswege hauptsächlich außerhalb des Wohnbezirkes; Einkaufs- und Freizeitwege eher im Wohnumfeld	Arbeits- und Dienst- und private Erledigungswege hauptsächlich außerhalb des Wohnbezirkes; Begleit-, Einkaufs- und Freizeitwege vorwiegend im Wohnumfeld	Arbeits- und Dienstwege vorwiegend außerhalb des Bezirkes; alle übrigen Wegzwecke hauptsächlich innerhalb der Wohngemeinde	alle Wegzwecke hauptsächlich im Wohnumfeld	Begleit- und Einkaufswege vorwiegend im Wohnumfeld; private Erledigungs- und Freizeitwege eher außerhalb des Bezirkes bzw. im Wohnumfeld
Mobilität im tageszeitl. Verlauf	eine deutlich Verkehrsspitze zwischen 16 und 18 Uhr	2 Verkehrsspitzen: zwischen 7 und 8 Uhr bzw. 16 und 17 Uhr	3 Verkehrsspitzen: zwischen 7 und 8 Uhr, zwischen 13 und 14 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr	Verkehrsspitze zwischen 9 und 12 Uhr	Verkehrsspitze zwischen 9 und 11 Uhr
Verkehrsmittelwahl im tageszeitl. Verlauf	nutzen hauptsächlich den Pkw, manche Wegzwecke werden auch mit dem Rad und zu Fuß erledigt	nutzen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Rad und Gehen), ab 17 Uhr wird vermehrt Pkw genutzt	nutzen hauptsächlich den Pkw, manche Wegzwecke werden auch mit dem Rad und zu Fuß erledigt	nutzen hauptsächlich den Pkw, manche Wegzwecke werden auch mit dem Rad und zu Fuß erledigt	der Pkw wird hauptsächlich genutzt, daneben werden Wege als Mitfahrer oder zu Fuß getätigt
Wegzwecke	vorwiegend Arbeitswege, am Nachmittag auch Freizeit- und Einkaufswege	vorwiegend Arbeitswege, am Nachmittag auch Freizeit- und Einkaufswege	in der Früh vorwiegend Arbeits- und Begleitwege, am Nachmittag zusätzl. auch Freizeit- und Einkaufswege	Am Vormittag werden Einkaufs- und Erledigungswege getätigt, am Nachmittag Freizeitwege	Am Vormittag werden Einkaufs- und Erledigungswege getätigt, am Nachmittag Freizeitwege

M... Männer
F ... Frauen

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 39: Zusammenfassung des aktionsräumlichen Verhaltens der einzelnen Mobilitätstypen

5 Mobilitätsziel in NÖ

Das Land Niederösterreich legt im Landesentwicklungskonzept „... *die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Prinzipien der Entwicklung eines Landes als Ziele der Raumordnung und der Landesentwicklung ...*“ fest (Amt der NÖ Landesregierung 2004, 10). Die sektoralen Themenfelder werden in den „regionale Entwicklungskonzepten“ der fünf Hauptregionen dargestellt.

Der Trend zu einer höheren Mobilität und der damit einhergehenden Ausdehnung des Aktionsraumes macht eine verstärkte kommunale Kooperation erforderlich. Dadurch gewinnt die überörtliche Raumordnung an Relevanz, *„wenn sich durch das reale Geschehen neue räumliche Strukturen herausbilden“* (Amt der NÖ Landesregierung 2004, 21).

5.1.1 Leitbild NÖ

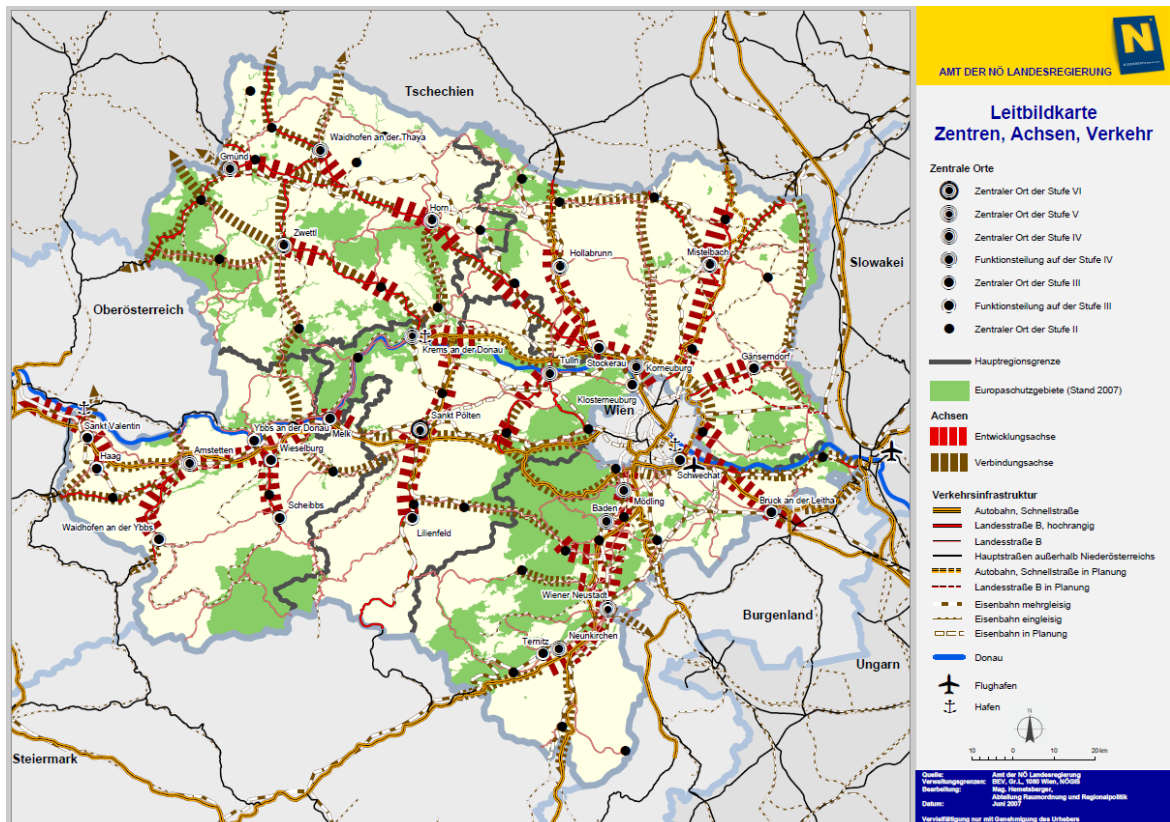
Das Leitbild NÖ verfolgt das Ziel einer nachhaltigen, wirtschaftlich wettbewerbsfähigen und sozial gerechten Raumentwicklung. Eines der drei Hauptziele einer nachhaltigen Raumentwicklung in Niederösterreich ist:

- Eine soziale Gerechtigkeit durch *„gleichwertige Lebensbedingungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in allen Landesteilen“* (Amt der NÖ Landesregierung 2004, 24) zu schaffen.

Abbildung 86 visualisiert das Verkehrsleitbild von Niederösterreich. Dabei ist ersichtlich, dass die „hochrangigen“ Zentralen Orte Niederösterreichs durch Entwicklungsachsen bzw. –korridore miteinander vernetzt sind. Diese „Leitlinien“ stellen die Entwicklungsachsen und somit die soziale und raumwirtschaftliche „Lebensader“ eines Landes dar. Durch die Erhaltung bzw. Errichtung eines hochrangigen überregionalen Verkehrsnetzes (wie etwa die Autobahn A5) und des Öffentlichen Personennahverkehrs geben den Impuls für eine Verdichtung des Siedlungsraumes und der wirtschaftlichen Dynamik entlang dieser Achsen. Dabei wird im Landesentwicklungskonzept (Amt der NÖ Landesregierung 2004,

39) besonders hervorgehoben, dass es nur sinnvoll ist, hochrangige Verkehrsachsen mit hochrangigen Zentralen Orten zu verbinden.

Ein wesentliches Ziel der Raumordnung ist es, (wieder) kompakte Siedlungskörper zu schaffen und dem unstrukturierten Wachstum der Verdichtungsgebiete durch ordnungspolitisches Handeln Einhalt zu gebieten (Amt der NÖ Landesregierung 2004, 42).



(Leitbildkarte Zentren, Achsen, Verkehr 2007)

Abbildung 86: Leitbildkarte Zentren, Achsen, Verkehr in NÖ 2007

Niederösterreich wird von zwei Raumkategorien geprägt (ÖROK 2007, 70):

- 1) Stark periphere Räume (Waldviertel, Teile des Weinviertels und Westniederösterreich), mit sehr disperser Siedlungsstruktur und unter Bevölkerungsverlusten leidend und
- 2) Dem Kernraum (Krems und St. Pölten und den wienumgebenden Bezirken) der geprägt ist durch eine hochrangige Infrastruktur (Gemeinden mit Süd-

bzw. Westbahnanbindung sowie Anbindungen an Autobahnen und Schnellstraßen), einer Dichte an Zentren und Bevölkerungswachstum

Das Land Niederösterreich sieht unter anderem folgende „Strategien“ für die Hauptregionen vor (Amt der NÖ Landesregierung 2005, 40 ff.):

- Wohnbauförderung soll schwerpunktmäßig auf zentrale Orte mit guten Erreichbarkeitsverhältnissen gelenkt werden (Waldviertel),
- Erhaltung von kompakten und traditionellen Siedlungsstrukturen und Vermeidung der Zersiedlung (Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel, NÖ-Mitte),
- Stärkung des Polyzentrismus, Abstimmung der Funktionen innerhalb von Kleinregionen (NÖ-Mitte),
- Verbindungsachsen zur Ergänzung der hochrangigen Verkehrsträgern ausbauen (Waldviertel),
- Aufrechterhaltung und Verdichtung bzw. Attraktivieren des ÖPNV (Waldviertel, Mostviertel),
- Sicherstellung der Versorgung mit bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrsmitteln (Waldviertel, Mostviertel),
- Ausbau der mobilen Dienste (Waldviertel, NÖ-Mitte),
- Prinzip der kürzesten Wege unterstützen (Weinviertel),
- Verlagerung des Verkehrs, ÖV bevorzugen; Ausbau von Park&Ride-Anlagen (Weinviertel),
- Verbesserung der Abstimmung des ÖPNV sowohl innerhalb der Hauptregion als auch im grenzüberschreitenden Verkehr (Industrieviertel),
- etc.

5.1.2 Handlungsempfehlungen

Die Analyse der niederösterreichischen Bevölkerung mit räumlichem Bezug zeigt deutlich auf, dass das verkehrspolitische Handeln verstärkt auf Mobilitätstypen ausgerichtet werden soll. Die in dieser Arbeit ermittelten Typen sind stark geprägt durch Lebensphasen und Mobilitätsorientierungen, da Lebensumbrüche wie ein Umzug, das Gründen einer Familie, Erweiterung oder Verkleinerung der Haushaltgröße etc. einen starken Einfluss auf das Verhalten eines Individuums haben. Jede Umbruchsphase wäre somit der geeignete Zeitpunkt, um beeinflussende Maßnahmen zu setzen.

In Ausbildung stehende Jungerwachsene haben zumeist lange Wege zur Bildungsstätte zu bewältigen. Positive Anreize wie vergünstigte ÖV-Studententtarife bzw. einer Fahrkostenförderung des Landes NÖ¹³ wirken sich sichtlich beim Typ des „ÖV orientierten Jungerwachsenen“ aus, bei dem 96 % eine Zeitkarte besitzen. Obwohl 87 % in Besitz eines Führerscheins sind, verfügen nur 44 % über einen Pkw. Wenn diese Personen mit den öffentlichen Verkehrsangebot gute Erfahrungen machen und während ihrer Umbruchsphase (Einstieg in die Arbeitswelt, Schaffung eines eigenen Wohnumfeldes, Gründung einer Familie etc.) durch gezielte Maßnahmen (Infomanagement, Carsharing-Angebot, intermodale Angebote etc.) weiter dem Öffentlichen Verkehr positiv gegenüber eingestellt bleiben, so wird sich dies weiterhin positiv auf die Nutzerakzeptanz zum ÖPNV (kurz-, mittel- oder langfristig) auswirken.

„Jungmobile“ sind eher Zwangsnutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, da sie in ihrem aktionsräumlichen Agieren aufgrund ihres Alters noch Einschränkungen unterworfen sind. Negative Mobilitätserfahrungen wirken sich daher prägend aus. Eigene Erfahrungen im Zuge von Fahrgasterhebungen auf Nebenbahnen, haben deutlich aufgezeigt, weshalb viele „Jungmobile“ in Niederösterreich nach Erhalt des Führerscheines auf den Pkw umsteigen. Stark überfüllte Schülerzüge,

¹³ Lt. Förderrichtlinie F3-A-1804/003-2008 der Fahrkosten von Studierenden (max. EUR 50,- pro Semester); ÖBB, VOR und VVNB bieten vergünstigte Monatskarten für Studierende an.

schlechtes Wagenmaterial, keine Durchsagen bezgl. Verspätungen¹⁴ sind nur einige Gründe hierfür. Sämtliche Jugendliche haben bestätigt, dass sie nach Erhalt des Führerscheines unbedingt auf den Pkw umsteigen möchten. Im Kundenservice liegt m. E. der Schlüssel des Erfolges. Die „Jungmobilen“ möchten nicht als „Nutznießer“, sondern als „Kundenpotenzial von Morgen“ angesehen werden.

Ein positiver Zugang der „Jungmobilen“ zu öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst diese durch ihre gesamte Entwicklung, auch wenn in einer bzw. einigen Lebensphasen ihr Verhalten nicht ihrer Einstellung entspricht, so kann sich dieses Verhalten bei Eintritt in eine neue Lebensphase (wie beispielweise Gründung einer Familie, Einstieg ins Berufsleben) wieder näher zu ihrer Grundeinstellung entwickeln.

„Junge Pkw-Orientierte“ werden vorwiegend auf dem Land und in ländlich geprägten Gemeinden auf ihr eigenes Auto nicht verzichten wollen, aber trendige Angebots-Alternativen – vorerst im Freizeitbereich (Scooter, Mountainbikes etc.) – könnten auf das gesamte Mobilitätsverhalten in längerfristiger Folge eine Wirkung erzielen.

Da viele Menschen eine gewisse Distanz zu Verhaltensumstellungen besitzen, v.a. bei einem Wechsel vom ausschließlichen Autofahren auf das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel, ist es wichtig durch zielgerichtete Aktionen und Aufzeigen von positiven Effekten den Nutzen eines Umstiegs darzustellen. Ganz aktuell wäre beispielweise bei einem Wohnungswechsel, sich über ein spezielles Internettool „MAI“¹⁵ (unter www.mobilitaetsausweis.at) die zukünftigen Mobilitätskosten eines Jahres für verschiedene potenzielle Wohnstandorte auszurechnen. Dabei können bei Eingabe verschiedener Verkehrsmittel neben den Mobilitäts- und Mietkosten, die Jahreskilometer und die Jahres-CO₂-Emissionen berechnet werden. Gerade für junge Familien, die einen Umzug

¹⁴ Diese Erfahrungen wurden im Zuge von diversen offiziellen Erhebungen auf vorwiegend Bahnstrecken in allen Teilen Niederösterreichs (Zeitraum 2001-2008) gesammelt.

¹⁵ MAI ist ein so genannter „Mobilitätsausweis für Immobilien“ und wurde im Zuge der FF-Förderschiene way2go im Auftrag des BMVIT vom Konsortium CEIT, KfV, FH Immobilien und Herry Consult entwickelt.

planen, wäre dies eine geeignete Informationsquelle, um vor dem Wohnungswechsel Auskunft zu erhalten, in welcher Höhe sich die zukünftigen jährlichen Mobilitätskosten am neuen Wohnstandort belaufen werden. Weiters sollte, wie die Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität (Hiess 2010, 57) vorschlägt, die Wohnbauförderung an die Lage, der Minstdichte sowie der ÖV- und Raderschließung gekoppelt werden.

Die Zukunft liegt in einem inter- oder multimodalen Angebot. Der Pkw wird an Symbolkraft verlieren, aber trotzdem ein wichtiger nicht zu unterschätzender Bestandteil des Verkehrs bleiben. Jedoch kann das starke MIV-Aufkommen in den Spitzenzeiten durch beispielsweise Forcierung von Fahrgemeinschaften verringert werden. Erkenntnisse aus Fahrgemeinschaftsbörsen zeigen, dass eine gewisse Distanz bei der Nutzung herrscht, da man den Fahrer nicht kennt und in kein fremdes Auto einsteigen möchte. Daher würden Fahrgemeinschaften innerhalb von Unternehmen das höchste Potenzial besitzen. Die in Niederösterreich sehr gut ausgelasteten Park&Drive- Stellplätze an Schnittstellen höherrangigen Verkehrsknoten (wie A2 Auf-/Abfahrt Wöllersdorf) zeigen, dass unter gewissen Umständen (ähnliches Ziel/gleiche Zeit/Kollege oder Bekannte) Fahrgemeinschaften angenommen werden. Dies wäre beispielweise ein Alternativangebot für Pkw orientierte Mobilitätstypen.

Der Ausbau und die hohe Nutzerakzeptanz von Park&-Ride-Anlagen an der Schnittstelle zwischen MIV und ÖPNV zeigt die Bereitschaft der niederösterreichischen Bevölkerung für gewisse Wegstrecken auf das Auto zu verzichten.

Die abgeschlossene Analyse macht die Defizite im öffentlichen Verkehrsangebot ersichtlich, da selbst ÖV-affine Mobilitätstypen bei einer abendlichen Tätigkeit außer Haus auf das Auto zurückgreifen. Neben den Defiziten konnten aber auch Potenziale ermittelt werden. Beispielsweise besitzen das Rad und das Gehen bei den Pkw-affinen Typen einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert.

Einige Pkw affine Mobilitätstypen wie die „alleinlebend Mobilen“ und die „Pkw orientierten Familienpartner“ weisen auf eine gewisse Nutzungsbereitschaft zum Verkehrsmittel Rad hin. Hier könnte durch spezielle Angebote (wie E-Bike-

Testmonat, Infobroschüren für nextbike-Nutzung etc.) ein zumindest temporärer Umstieg auf ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes erzielt werden.

ÖV orientierte Mobilitätstypen nutzen vor allem für Ausbildungs- und Arbeitswege die öffentlichen Verkehrsmittel, aber auch sie weichen je später ihre Wegzwecke beginnen auf Alternativen aus. Durch den Einsatz von Mikro-ÖV-Systemen¹⁶ in Regions- oder Gemeinde(verbünden)¹⁷ könnten die Randzeiten mit flexiblen öffentlichen Verkehrsmitteln (in Ergänzung zum Linienverkehr) abgedeckt werden.

Durch die immer höheren Treibstoffpreise gewinnen Alternativen zum Pkw an Bedeutung. Jedoch waren die jahrzehntelangen Verkehrsplanungen sehr stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Im Gegenzug wurden immer mehr öffentliche Verkehrsangebote vor allem im ländlichen Raum ausgedünnt.

Ein Richtungswechsel erfolgte 2010 als das Land Niederösterreich mit der Republik Österreich und der ÖBB eine Grundsatzvereinbarung traf, die zur Übernahme von 630 km Regionalbahnstrecken führte. Jedoch diese Nebenbahnstrecken müssen wirtschaftlich sein. Nun könnten sich die hohen Treibstoffpreise als Motor für ein „Mehr“ an ÖV-Nutzer dienen, wenn gewisse Rahmenbedingungen abgedeckt werden. Gerade Tagespendler sind sehr sensibel, wenn es um Verspätungen geht. Falls sie noch dazu keine Informationen erhalten wie lange die Verzögerung dauern wird, schmälert das die Akzeptanz der weiteren Nutzung dieses öffentlichen Verkehrsmittels. Diverse Informations-Angebote (Infotainment, Wartezeitanzeigen, Durchsagen etc.) an Haltestellen, die zumeist die „subjektiven“ überlangen Wartezeiten verkürzen, wären ein wichtiger Schritt, um eine höhere Nutzerakzeptanz zu erzielen.

Eine immer wichtig werdende Gruppe sind die Senioren, wobei im Mobilitätsverhalten zwischen mobilitätsaktive (viele Wege) und mobilitätssensible Senioren unbedingt unterschieden werden muss. Bei den dynamischen

¹⁶ Das Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“ (Wolf-Eberl et al. 2011) soll den Gemeinden als Entscheidungshilfe zur Implementierung solcher technologisch innovativen Systeme dienen.

¹⁷ Das NÖ-Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ-NVFP) fördert bei Einführung und Betrieb bedarfsgesteuerter Formen des Öffentlichen Nahverkehrs 30 % - 40 % der effektiven Kosten (in Abhängigkeit von der Finanzkraftquote der Gemeinden).

Jungsenioren in Niederösterreich liegt die durchschnittliche Weganzahl pro Tag bei 4,2, hingegen bei den mobilitätssensiblen Senioren bei nur 1,6 Wegen. Somit sind die dynamischen Jungsenioren die aktivste Gruppe, da sie von allen zehn Mobilitätstypen im Schnitt die meisten Wege zurücklegen. Bei den dynamischen Jungsenioren wäre daher ein hohes Umsteigepotenzial zu Pkw-Alternativen vorhanden. Diverse Studien belegen, dass Elektroräder bei Senioren einen hohen Akzeptanzgrad besitzen. Eine Zwischenevaluation der Kampagne RadLand NÖ im Auftrag des Landes Niederösterreich (Herry et al. 2012) zeigt auf, dass in gewissen Hauptregionen (v.a. Waldviertel) das Rad als Alternative bei den Senioren nicht angesehen wird, da beim Verkehrsmittel Rad externe Faktoren wie Wetter und Topografie eine große Rolle spielen. Wenn beispielsweise im Most- und Waldviertel für Senioren Infonachmittage mit der Möglichkeit einer kurzen Probefahrt mit einem Elektrofahrrad bzw. Elektroscooter angeboten werden, so könnte dies auch in solchen Regionen bei den Senioren auf Interesse stoßen. Senioren haben eine gewisse Technikscheue, deshalb muss ein spezieller Informationsumgang mit dieser Altersgruppe gepflegt werden, um bei dieser großen Zielgruppe den gewünschten Effekt zu erreichen.

Dynamische Jungsenioren unternehmen all ihre Wege größtenteils innerhalb der Wohngemeinde und weisen daher eine starke Bindung zur Wohngemeinde auf. Das zeigt aber auch, wie wichtig es ist, für diese Zielgruppe einen sozialverträglichen und mobilitäts-sicheren Raum zu schaffen. Pensionisten haben Zeit und wollen diese auch sinnvoll nutzen, daher sollte dies als Potenzial genutzt werden, beispielsweise für freiwillige Fahrtendienste, wie es derzeit bereits unter Nachbarschaftshilfe funktioniert. Durch eine verbesserte Vernetzung bzw. Koordinierung von freiwilligen Fahrten für andere Gemeindebewohner, könnte die multioptionale Mobilität erhalten bleiben, aber durch Fahrtenbündelung das Verkehrsaufkommen verringert werden.

Gemeindeübergreifende (freiwillige) mobile Dienste – vor allem in ländlichen Regionen – können dem Entwurzeln der älteren mobilitätssensiblen Personen aus ihrer heimatlichen Umgebung entgegenwirken.

Das Attraktivieren der Fußwege innerhalb der Gemeinden (40 % aller Wege werden innerhalb der Gemeindegrenze unternommen) sollte nach zielgruppen-

spezifischen Bedürfnissen (mehr Sitzgelegenheiten für Ältere, Meetingpoints für Jugendliche etc.) in Angriff genommen werden. Der „soziale Aktionsraum“ sollte sich, wenn überhaupt noch vorhanden bzw. vom Rand der Gemeinden (v.a. in den Einkaufszentren), wieder in den Ortskern verlagern.

Mikro-ÖV Systeme können vor allem bei Jugendlichen, Familien mit Kleinkindern und mobilitätssensible Senioren in Landgemeinden, aber auch bei Touristen auf größere Akzeptanz stoßen, jedoch ist hier die Einbindung der Bürger und dieser Gruppen im Planungsprozess wichtig.

Wesentlich wäre, dass vorhandene Systeme wie Bahnlinien und Linienbusse mit der technologischen Entwicklung einhergehen müssen, damit ist gemeint, dass die Ansprüche der Nutzer nicht nur im Wesentlichen vom Preis bestimmt wird, sondern auch von der technischen Ausstattung und dem Design. Wer steht schon gerne auf einer Bushaltestelle ohne Information, wie lange der Bus Verspätung hat, bzw. welcher Arbeitspendler von Scheibbs nach Wieselburg setzt sich gerne in einen extrem überfüllten Schülerzug? Jedoch die guten Auslastungen an der Süd- und Westbahn im Pendelverkehr zeigen, dass öffentliche Verkehrsmittel attraktiv sind. Somit sollte der ÖV im intermodalen Verkehrsangebot an den Verbindungsachsen zu den Oberzentren weiter ausgebaut werden, insbesondere mit Einbeziehung der potenziellen Kunden durch beispielsweise ÖV-Workshops.

Über 40 % der Wege der niederösterreichischen Bevölkerung finden innerhalb der Wohngemeinde statt, 20 % innerhalb des Bezirkes und knapp unter 40 % außerhalb des Bezirkes. Etwa die Hälfte aller Begleit-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitwege werden innerhalb des Wohnortes getätigt. Das ist ein Hinweis dafür, dass die Bevölkerung ihren Wohnstandort schätzt und darum sollten mit den Bürgern Konzepte entwickelt werden, die den Umweltverbund (ÖV, Rad, Gehen) in den Vordergrund stellt, wodurch das soziale Gefüge einer Gemeinde wesentlich gestärkt werden kann. Beispielsweise durch ein Mitbestimmen an einer Rad-/Fußwegleitplanung in der Gemeinde hat jeder einzelne Anteil an der Verantwortung, dass diese Maßnahme den höchstbringenden Nutzen für die Gemeinschaft bringt. Somit hat der Bürger keinen Vorwand, dass über seinen Kopf hinweg Maßnahmen bestimmt werden, die für die Bewohner keinen Nutzen bringen.

6 Resümee

Durch die Gliederung der niederösterreichischen Bevölkerung in Mobilitätstypen konnten umfangreiche aktionsräumliche Verhaltensmuster der einzelnen Typen herausgearbeitet werden, wobei die Analyse sowohl in praktischer als auch in theoretischer Hinsicht zu neuen Erkenntnissen führte.

Zahlreiche Analysen der einzelnen Typen verdeutlichten das differenzierte Muster ihrer Aktionsradien und ihrer unterschiedlichen Verkehrsmittelpräferenzen im Tagesverlauf. Dabei konnte veranschaulichend die unterschiedlichen Tagesspitzen des Verkehrsaufkommen mit Wegzweck und Verkehrsmittelwahl dargestellt werden.

Die umfangreichen Analysen des aktionsräumlichen Mobilitätsverhaltens der einzelnen Mobilitätstypen geben den Akteuren des Landes Niederösterreich (Politiker, Planer, Verbänden u.a.) Anhaltspunkte, um zielgruppenspezifische Maßnahmen zu implementieren, wie beispielsweise bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme wesentlich effektiver den Bedürfnissen der(n) Zielgruppe(n) entsprechend eingesetzt werden können.

(Lokal)-Politiker oder andere verantwortliche Stellen sind gefordert, mit Lebensumbrüchen in Familien (Pkw fahrender Senior stirbt, verwitwete Frau ohne Pkw-Erfahrung muss ihren Alltag neu organisieren) sensibilisiert umzugehen und zu versuchen durch Hilfestellung bei der Neuorientierung des Haushaltes auf das Mobilitätsverhalten in Richtung Umweltverträglichkeit einzuwirken.

Über zwei Drittel der Mobilitätstypen in Niederösterreich werden dem Ein-Zweck-Aktionsraumtyp zugeordnet, den geringsten Anteil dieses Typs weisen dabei die „Pkw orientierten Familienpartner“ (mit 59 %) auf. Im Vergleich zwischen ÖV affinen Typen und MIV affinen Typen weisen die ÖV-Typen wesentlich höhere Anteile am Ein-Zweck-Typ auf, demzufolge koppeln sie wesentlich weniger Wege vor dem Heimweg. Hierbei könnte nun Bedacht genommen werden, dass die nachfolgenden Wege durch den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖV) abgedeckt werden können.

7 Literatur

- Amt der Niederösterreichische Landeregierung 2004: *Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich – Prinzipien, Grundsätze und Ziele einer integrierten Raumentwicklung*, St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichische Landeregierung 2005: *Perspektiven für die Hauptregionen*, St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichische Landesregierung 2009: ‚Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008‘, Schriftreihe Niederösterreichisches Verkehrskonzept, Heft 26.
- Aigner-Breuss, Eva/Braun, Eveline/Schöne, Maria-Luise/Herry, Max/Steinacher, Irene/Sedlacek, Norbert/Hauger, Georg/Klamer, Michael/Kriks Stephanie 2011: *Mobilitätsszenarienkatalog - Mobilitätszukunft für die Generation 55+*, Wien.
- Ajzen, Icek 1991: 'The theory of planned behaviour. Organizational Behavior and Human Decision Processes', 50, 179-211. Abgerufen am 24. November 2011, <http://www.cas.hse.ru/data/816/479/1225/Oct%2019%2020Cited%20%231%20Manage%20THE%20THEORY%20OF%20PLANNED%20BEHAVIOR.pdf>
- Backhaus, Klaus/Erichson, Bernd/Plinke, Wulff/Schuchard-Ficher, Christiane/Weiber, Rolf 1996: 'Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung', in Springer Verlag (Hg.), 8. Auflage, Berlin Heidelberg.
- Beige, Sigrun/Axhausen Kay W. 2008: 'Long-term and mid-term mobility decisions during the life course – Experiences with a Retrospective Survey, *IATSS Research*, vol. 32, no. 2, 17-33.
- Bühler, Ralph/Kunert, Uwe 2010: 'Determinanten und Perspektiven des Verkehrsverhaltens. USA und Deutschland im Vergleich', *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 62, Nr. 6, 16-21.
- Crane, Randall 2007: 'Is There a Quiet Revolution in Women´s Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting', *Journal of the American Planning Association*, vol. 73, no. 3, 298-316.
- Dangschat, Jens 1982: 'Aktionsräume und Stadtbewohner', in Westdeutscher Verlag, Opladen: Westdeutscher Verlag (Hg.): *Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung*, Band 36.
- Detholff, Claus 2004: 'Akzeptanz und Nicht-Akzeptanz von technischen Produktinnovationen', in: Pabst Science Publishers (Hg.): *Beiträge zur Wirtschaftspsychologie*, Band 6.

- Flade, Antje/Limbourg, Maria 1999: 'Begleitung und Transport von Kindern', in Opladen: Leske + Budrich (Hg.): *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*, 257-262.
- Flade, Antje 1999: 'Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen', in Falde, Antje/Limbourg, Maria (Hg.): *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*, 137-151.
- Flade, Antja/Wullkopf, Uwe 2000: *Theorien und Modelle zur Verkehrsmittelwahl*, Darmstadt.
- Friedrichs, Jürgen 1981: 'Methoden empirischer Sozialforschung', in Westdeutscher Verlag, Opladen (Hg.), 9. Auflage, Band 28.
- Friedrichs, Jürgen 1983: 'Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation Westdeutscher Verlag', Opladen Westdeutscher Verlag (Hg.), 3. Auflage, Band 104.
- Götz, Konrad 2007: 'Mobilitätsstile', *Handbuch der Verkehrspolitik*, II, 6, 2007, 756-784.
- Hautzinger, Heinz/Pfeiffer, Manfred 1996: 'Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens - Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre', *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*, Bergisch Gladbach, M57.
- Hautzinger, Heinz/Pfeiffer, Manfred/Tassaux-Becker, Brigitte 1994: *Mobilität – Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit*. Heilbronn.
- Herry, Max 2003: 'Mobilität von Personen und Gütern', *Skriptum zur Vorlesung 2003-2004 an der TU Wien*, Wien.
- Herry, Max/Sammer, Gerd/Tomschy, Rupert/Menschik, Michael 2010: 'MOBIFIT – Mobilitätsenerhebung basierend auf intelligente Technologien', *Forschungsbericht der BMVIT Programmlinie Iv2splus/ways2go (intern)*, Wien.
- Herry, Max/Sedlacek Norbert/Steinacher, Irene 2007: 'Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2007', Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.), Wien.
- Herry Max/Schuster Markus/Steinacher Irene/Tomschy Rupert 2012: 'Initiative RadLand – Zwischenevaluierung 2011', *im Auftrag der der NÖ Landesregierung*, Wien.
- Hiess, Helmut 2010: 'Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung – Entwicklungen, Politiken, Anforderungen, Zielkonflikte, Lösungen. Ergebnispapier AG IV – Verkehr und Mobilität', in ÖROK (Hg.): *Unterlagen auf dem Weg zum ÖREK 2011*, Wien.
- Hunecke M./Matthies E./Blöbaum A./Höger R. 1999: 'Die Umsetzung einer persönlichen Norm in umweltverantwortliches Handeln. Ansätze zur

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in einer Kleinstadt', *Umweltpsychologie*, 3(2), 10-22.
- Hunecke, Marcel 2006: 'Zwischen Wollen und Müssen. Ansatzpunkte zur Veränderung der Verkehrsmittelnutzung', *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis*, Jg. 15, Nr. 3, 31-37.
- Hunecke, Marcel/Böhler, Susanne/Grischkat, Sylvie/Haustein, Sonja 2008: *MOBILANZ – Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und der Stoffströme unterschiedlicher Mobilitätsstile durch zielgruppenspezifische Mobilitätsdienstleistungen*, Bochum/Lüneburg/Wuppertal.
- Hunecke, Marcel 2009: 'Modernes Marketing im ÖPNV – Mobilität aus der Nutzerperspektive verstehen', 4. ÖPNV-Innovationskongress, Freiburg. Abgerufen am 2. Juni 2011, <http://www.innovationskongress-bw.de/documents/VortragHunecke.pdf>
- Hunsicker Frank/Karl, Astrid/Lange, Günter/Schmöe, Hinrich 2008: 'Megatrends und Verkehrsmarkt. Langfristige Auswirkungen auf den Personenverkehr', *InnoZ-Bausteine*, Nr. 4.
- Janssen, Jürgen/Laatz, Wilfried 2010: 'Statistische Datenanalyse mit SPSS. Eine anwendungsorientierte Einführung in das Basissystem und das Modul Exakte Tests', in Springer Verlag (Hg.), 7. Auflage, Berlin Heidelberg.
- Jauschneg, Martina 2010: *ECOMOB – Equal Chances of Mobility in Rural Space. Planerischer Beitrag zur Gewährleistung einer sicheren und sozialverträglichen Mobilität von Jugendlichen im ländlichen Raum*, Wien.
- Klemm, Martin Oliver 1996: *Welche Mobilität wollen wir? Unser kollektiver Umgang mit dem Problem des städtischen Personenverkehrs*, Basel/Boston/Berlin.
- Klingbeil, Detlev 1978: 'Aktionsräume im Verdichtungsraum. Zeitpotentiale und ihre räumliche Nutzung', *Münchener Geographische Hefte*, Nr. 41.
- Kreibich, Volker/Kreibich Barbara/Ruhl Gernot 1987: 'Aktionsraumforschung in der Landes- und Regionalplanung. Entwicklung eines Raum-Zeit-Modells', *Schriftreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen*, Band 1.041.
- Kutter, Eckhard 1973: 'Areales Verhalten der Stadtbewohner – Folgerungen für die Verkehrsplanung', *Veröffentlichungen des Institutes für Stadtbauwesen der TU Braunschweig*, Heft 12, 1973, 99-135.
- ÖAR/ÖIR 2002: RWK NÖ-Mitte. *Endbericht. Im Auftrag von REV NÖ-Mitte und Amt der NÖ Landesregierung*, Wien.
- ÖROK 2007: 'Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnung für den ÖPNRV und den MIV', Nr. 174.

- Pripfl, Jürgen/Aigner-Breuss Eva/Fürdos Alexander/Wiesauer Leonhard 2009: 'EKoM – Emotionale und Kognitive Mobilitätsbarrieren und deren Beseitigung mittels multimodalen Verkehrsinformationssystemen', Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.), Wien.
- Scheiner, Joachim 1998: 'Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage', *Geographische Zeitschrift*, vol. 86, 50-66.
- Scheiner, Joachim 2007: 'Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand', *Erdkunde*, vol. 61(2), 161-173.
- Scheiner, Joachim 2010: 'Social inequalities in travel behaviour: trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles', *Journal of Transport Geography*, vol. 18, 679-690.
- Sicks, Kathrin/Holz-Rau, Christian 2011: 'Neubestimmung des Wegdauern und Distanzen einzelner Wegzwecke auf Basis der Kontiv- und MiD-Daten. Technische Universität Dortmund, Raum und Mobilität', *Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung*, Nr. 21.
- Sigl, Ulrike/Weber, Karin 2002: 'Hurra, wir sind mobil. Mobilitätsverhalten von 5- bis 10-jährigen Kindern in Wien, Niederösterreich und im Burgenland', Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.), Wien.
- Statistik Austria 2009: 'Familien- und Haushaltsstatistik. Ergebnisse des Mikrozensus', Wien.
- Stiens, G./Türke K. 1984: 'Infrastruktur und Kommunikationsstrukturen als Ansatzpunkte regional angepasster Entwicklungsstrategie', *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 1, Nr. 2, 129-142.
- Torstdorf, Lutz 1991: 'Die geometrische Struktur der Aktionsräume von Großstadtbewohnern am Beispiel Berlin. Ein theoretischer, methodischer Beitrag zur Beschreibung und Erklärung aktionsräumlichen Verhaltens', in TEAS an der Freien Universität Berlin (Hg.): *Manuskripte des Geographischen Institutes der FU Berlin*, Band 18.
- VCÖ 2008: 'Sicherer Straßenverkehr durch Vision Zero', *Mobilität mit Zukunft*, Nr. 4.
- Verron, Hedwig 1986: 'Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot', in: *Schriftreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau TU, Berlin*.
- Werlen, Benno 2000: *Sozialgeographie. Eine Einführung*, Bern.
- Wolf-Eberl, Susanne/Koch, Helmut/Estermann, Gernot/Fürdos, Alexander in Zusammenarbeit mit dem BMVIT 2011: *Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum*, Wien.

Zängler, Thomas W. 2000: 'Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit', Institut für Mobilitätsforschung (Hg.), Heidelberg.

Zukunftsinstitut GmbH 2007: *Lebensstile 2020. Eine Typologie für Gesellschaft, Konsum und Marketing*, Kelkheim.

Anhang

Merkmale	Ausprägung	Jugendliche	Junge Erwachsene		Erwachsene					Pensionisten		Gesamt
		Jungmobile	junge Pkw-Individualisten	ÖV orientierte Jungerwachsene	mobile Alleinlebende	ÖV orientierte Lebenspartner	Pkw orientierte Lebenspartner	multimodale Familien-partner	Pkw orientierte Familien-partner	dynamische Jungsenoren	mobilitäts-sensible Senoren	
Haushaltsgröße	1	0%	0%	1%	100%	1%	0%	0%	0%	25%	24%	12%
	2	3%	6%	7%	0%	99%	100%	0%	0%	49%	56%	25%
	3	18%	31%	29%	0%	0%	0%	34%	37%	17%	12%	22%
	4 und mehr	79%	64%	63%	0%	0%	0%	66%	63%	8%	8%	41%
Haushaltstyp	Singlehaushalte	0%	0%	1%	100%	0%	0%	0%	0%	25%	24%	12%
	2 Personen Haushalte	0%	6%	5%	0%	93%	94%	0%	0%	49%	56%	24%
	Familien mit Kindern unter 16 J.	85%	18%	28%	0%	0%	0%	57%	65%	7%	5%	38%
	Familien ohne Kinder unter 16 J.	9%	76%	64%	0%	0%	0%	42%	34%	19%	15%	24%
Raumtyp	Alleinerziehende	7%	0%	2%	0%	7%	5%	0%	1%	0%	0%	2%
	städtisch	39%	31%	44%	52%	53%	48%	51%	36%	46%	40%	41%
	ländlich	61%	69%	56%	48%	47%	52%	49%	64%	54%	60%	59%
Altersklasse	bis 17 Jahre	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	18 - 24 Jahre	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%
	25 - 34 Jahre	0%	0%	0%	20%	23%	18%	31%	26%	0%	0%	13%
	35 - 49 Jahre	0%	0%	0%	38%	43%	34%	54%	58%	0%	0%	26%
	50 - 64 Jahre	0%	0%	0%	40%	34%	47%	15%	16%	46%	17%	19%
	65 Jahre u. älter	0%	0%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	54%	83%	19%
Lebensphase	Jugendliche	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	junge Erwachsene	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%
	Erwachsene	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	52%
Geschlecht	Pensionisten	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	25%
	weiblich	48%	50%	54%	42%	57%	54%	46%	52%	49%	55%	51%
	männlich	52%	50%	46%	58%	43%	46%	54%	48%	51%	45%	49%
(Berufs-)/Tätigkeit	zu Hause	0%	9%	1%	5%	12%	11%	11%	18%	2%	1%	8%
	Pension	0%	0%	0%	2%	0%	2%	2%	1%	98%	99%	26%
	Ausbildung	100%	25%	74%	3%	7%	0%	7%	1%	0%	0%	19%
	berufstätig	0%	66%	25%	90%	81%	87%	79%	80%	0%	0%	46%
Führerscheinbesitz	Ja	3%	96%	87%	94%	91%	98%	97%	98%	89%	74%	79%
	Nein	97%	4%	13%	6%	9%	2%	3%	2%	11%	26%	21%
Pkw Besitz	Jederzeit	4%	82%	44%	89%	69%	88%	74%	87%	80%	65%	68%
	höchstens teilweise	96%	18%	56%	11%	31%	12%	26%	13%	20%	35%	32%
ÖV Zeitkartenbesitz	Ja	61%	3%	96%	25%	68%	2%	95%	1%	16%	16%	26%
	Nein	39%	97%	4%	75%	32%	98%	5%	99%	84%	84%	74%
ÖV-Nutzungshäufigkeit	täglich	47%	1%	50%	12%	40%	1%	35%	1%	1%	0%	12%
	mehrmals wöchentlich	18%	6%	34%	7%	22%	2%	22%	2%	4%	6%	8%
	mehrmals monatlich	6%	10%	5%	16%	9%	9%	14%	6%	16%	14%	10%
	mehrmals im Jahr	9%	14%	6%	17%	9%	21%	10%	19%	20%	21%	17%
	seltener	11%	47%	3%	31%	10%	39%	12%	37%	34%	33%	30%
	nie	10%	23%	2%	18%	9%	28%	8%	34%	24%	26%	24%
ÖV Verbindung: Arbeit/Ausbildung	sehr gut	24%	4%	18%	11%	18%	5%	15%	3%	7%	9%	9%
	gut	25%	8%	31%	15%	29%	8%	29%	11%	10%	17%	17%
	befriedigend	21%	17%	24%	14%	22%	14%	26%	15%	29%	36%	19%
	genügend	15%	11%	16%	15%	14%	23%	13%	18%	15%	10%	16%
	nicht genügend	14%	60%	10%	45%	17%	50%	17%	53%	39%	29%	39%
ÖV Verbindung: Freizeit/Einkauf	sehr gut	4%	3%	8%	6%	13%	6%	9%	3%	10%	8%	6%
	gut	14%	12%	19%	20%	12%	13%	10%	11%	22%	22%	15%
	befriedigend	25%	24%	19%	17%	21%	22%	25%	20%	28%	30%	23%
	genügend	24%	15%	32%	27%	26%	23%	28%	24%	14%	17%	22%
	nicht genügend	32%	46%	21%	30%	29%	37%	29%	43%	25%	23%	34%
Bewertung Bahn	sehr gut	9%	4%	7%	6%	12%	3%	3%	4%	10%	9%	6%
	gut	25%	21%	33%	16%	35%	20%	27%	22%	32%	33%	25%
	befriedigend	38%	40%	26%	46%	26%	40%	37%	34%	32%	38%	36%
	genügend	15%	20%	22%	22%	15%	22%	23%	24%	15%	12%	20%
	nicht genügend	12%	15%	12%	10%	11%	15%	11%	16%	11%	9%	13%
Bewertung Bus	sehr gut	6%	5%	4%	2%	6%	3%	6%	3%	8%	12%	6%
	gut	28%	20%	20%	22%	24%	23%	23%	17%	31%	31%	23%
	befriedigend	28%	32%	27%	36%	30%	41%	35%	38%	37%	35%	35%
	genügend	24%	28%	35%	30%	20%	24%	23%	26%	14%	13%	23%
	nicht genügend	14%	15%	14%	9%	19%	10%	14%	15%	10%	9%	13%
Außer-Haus-Anteil		92%	83%	88%	95%	93%	86%	95%	92%	100%	69%	88%
Weganzahl	bis 2 Wege	52%	56%	52%	54%	62%	48%	48%	38%	24%	81%	48%
	2 bis 4 Wege	40%	33%	35%	28%	29%	33%	31%	34%	45%	15%	33%
	über 4 Wege	9%	11%	13%	18%	9%	19%	21%	28%	31%	4%	19%
Verkehrsmittel	Fuß- und Radwege	23%	10%	13%	19%	22%	18%	18%	21%	33%	33%	23%
	ÖV- und MIV-Mitfahrwege	72%	15%	73%	17%	70%	8%	62%	11%	21%	28%	30%
	MIV-Wege	5%	75%	14%	63%	8%	74%	20%	69%	46%	40%	47%
Weglänge	kurze Wege	31%	31%	15%	25%	26%	24%	24%	26%	40%	37%	29%
	mittlere Wege	35%	12%	23%	19%	18%	26%	17%	29%	32%	33%	28%
	lange Wege	34%	57%	62%	56%	56%	50%	60%	46%	28%	30%	43%
Wegzweck	Ausbildungswege	77%	11%	59%	0%	6%	1%	8%	2%	0%	1%	15%
	Freizeit-/Privatwege	17%	28%	18%	50%	39%	47%	42%	53%	95%	94%	54%
	Arbeitswege	6%	61%	23%	49%	55%	52%	50%	45%	5%	5%	31%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Anhang 1: Ausprägungen der Mobilitätstypen in Niederösterreich

Räumliche Orientierung der Wege der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen in [%]

	NÖ-Mitte			Mostviertel		
	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks
Jungmobile	64%	13%	24%	52%	18%	30%
junge Pkw-Individualisten	29%	12%	58%	22%	16%	62%
ÖV orientierte Jungerwachsene	17%	10%	73%	11%	21%	68%
alleinlebend Mobile	28%	11%	61%	44%	8%	48%
ÖV orientierte Partner	26%	10%	64%	35%	19%	46%
Pkw orientierte Partner	47%	16%	37%	36%	23%	41%
multimodale Familienpartner	37%	3%	59%	25%	15%	60%
Pkw orientierte Familienpartner	48%	12%	40%	38%	19%	42%
dynamische Jungsenioren	66%	12%	21%	59%	16%	24%
mobilitätssensible Senioren	48%	11%	40%	51%	13%	36%
Gesamt	48%	12%	41%	42%	18%	40%

	Waldviertel			Weinviertel		
	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks
Jungmobile	44%	25%	30%	50%	29%	22%
junge Pkw-Individualisten	34%	23%	43%	24%	47%	29%
ÖV orientierte Jungerwachsene	10%	13%	77%	17%	8%	75%
alleinlebend Mobile	45%	14%	40%	32%	23%	45%
ÖV orientierte Partner	35%	25%	40%	23%	11%	66%
Pkw orientierte Partner	42%	23%	35%	32%	18%	50%
multimodale Familienpartner	33%	8%	60%	30%	22%	48%
Pkw orientierte Familienpartner	43%	28%	29%	46%	29%	25%
dynamische Jungsenioren	63%	14%	23%	67%	18%	15%
mobilitätssensible Senioren	51%	26%	23%	37%	22%	40%
Gesamt	44%	23%	33%	44%	24%	32%

	Industrieviertel			Gesamt		
	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks	innerhalb der Gemeinde	innerhalb des Bezirkes	außerhalb des Bezirks
Jungmobile	42%	28%	30%	50%	23%	27%
junge Pkw-Individualisten	19%	25%	56%	25%	22%	53%
ÖV orientierte Jungerwachsene	11%	20%	69%	14%	15%	72%
alleinlebend Mobile	33%	12%	55%	35%	13%	52%
ÖV orientierte Partner	28%	14%	58%	27%	14%	59%
Pkw orientierte Partner	25%	20%	55%	34%	19%	46%
multimodale Familienpartner	36%	12%	52%	34%	12%	54%
Pkw orientierte Familienpartner	33%	26%	41%	41%	23%	36%
dynamische Jungsenioren	50%	25%	26%	59%	19%	23%
mobilitätssensible Senioren	42%	19%	39%	45%	18%	37%
Gesamt	35%	22%	42%	42%	20%	38%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Anhang 2: Räumliche Verteilung der Wege der Mobilitätstypen nach NÖ Hauptregionen

Räumliche Orientierung aller Wege der Mobilitätstypen in NÖ nach Wegzweck
in [%]

	Wegzweck	Wege-Orientierung		
		innerhalb der Wohngemeinde	innerhalb des Wohnbezirkes	außerhalb des Wohnbezirkes
Jungmobile	Arbeit-/Ausbildung	45%	26%	29%
	Begleitung	33%	36%	30%
	Einkauf	42%	14%	44%
	private Erledigung	49%	19%	32%
	Freizeit	70%	13%	16%
	Gesamt	50%	23%	27%
junge Pkw- Individualisten	Arbeit-/Ausbildung	19%	16%	65%
	Begleitung	67%	0%	33%
	Einkauf	18%	64%	18%
	private Erledigung	64%	2%	34%
	Freizeit	33%	35%	32%
	Gesamt	25%	22%	53%
ÖV orientierte Jungerwachsene	Arbeit-/Ausbildung	6%	14%	80%
	Begleitung	0%	7%	93%
	Einkauf	42%	3%	55%
	private Erledigung	0%	30%	70%
	Freizeit	29%	17%	54%
	Gesamt	14%	15%	72%
alleinlebend Mobile	Arbeit-/Ausbildung	29%	12%	59%
	Dienstweg	4%	18%	79%
	Begleitung	8%	33%	58%
	Einkauf	46%	19%	35%
	private Erledigung	40%	19%	42%
	Freizeit	48%	5%	47%
	Gesamt	35%	13%	52%
ÖV orientierte Partner	Arbeit-/Ausbildung	13%	9%	79%
	Dienstweg	8%	14%	78%
	Begleitung	94%	6%	0%
	Einkauf	56%	29%	16%
	private Erledigung	50%	8%	42%
	Freizeit	40%	19%	41%
	Gesamt	27%	14%	59%
Pkw orientierte Partner	Arbeit-/Ausbildung	35%	18%	47%
	Dienstweg	18%	19%	63%
	Begleitung	26%	10%	63%
	Einkauf	47%	22%	31%
	private Erledigung	29%	23%	48%
	Freizeit	42%	21%	38%
	Gesamt	34%	19%	46%
multimodale Familienpartner	Arbeit-/Ausbildung	18%	8%	73%
	Dienstweg	17%	6%	77%
	Begleitung	67%	7%	25%
	Einkauf	45%	17%	38%
	private Erledigung	21%	38%	41%
	Freizeit	58%	12%	31%
	Gesamt	34%	12%	54%
Pkw orientierte Familienpartner	Arbeit-/Ausbildung	31%	25%	44%
	Dienstweg	23%	13%	63%
	Begleitung	65%	17%	18%
	Einkauf	47%	30%	24%
	private Erledigung	43%	32%	25%
	Freizeit	44%	24%	32%
	Gesamt	41%	23%	36%
dynamische Jungsenioren	Begleitung	64%	9%	27%
	Einkauf	62%	20%	18%
	private Erledigung	55%	19%	25%
	Freizeit	59%	18%	24%
	Gesamt	59%	19%	23%
mobilitätssensible Senioren	Begleitung	58%	12%	30%
	Einkauf	53%	20%	27%
	private Erledigung	35%	19%	46%
	Freizeit	43%	12%	44%
	Gesamt	45%	18%	37%
Gesamt	Arbeit-/Ausbildung	31%	20%	49%
	Dienstweg	21%	16%	63%
	Begleitung	61%	15%	23%
	Einkauf	51%	23%	25%
	private Erledigung	43%	23%	34%
	Freizeit	50%	18%	32%
	Gesamt	42%	20%	38%

Quelle: Datengrundlage Herry Consult (2008); eigene Berechnung

Anhang 3: Räumliche Orientierung aller Wege der Mobilitätstypen in NÖ nach Wegzweck

Lebenslauf

Angaben zur Person	
Nachname(n) / Vorname(n)	Steinacher Irene
Adresse(n)	Selzergasse, 32, 1150 Wien
Staatsangehörigkeit	Österreich
Geburtsdatum	16.11.1969
Geburtsort	Mödling
Schul- und Berufsbildung	
Zeitraum	seit 1996 Studium „Raumordnung und Raumforschung“ an der Uni Wien 1991 – 1996 Studium der Geologie an der Universität Wien 1989 – 1991 Studium der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur 1989 Matura am Wirtschaftskundlichen Realgymnasium in Wr. Neustadt
Berufserfahrung	
Zeitraum	Seit Oktober 2000 Projektleiterin/Sachbearbeiterin bei Herry Consult GmbH 1998 – 08/2000 Technische Angestellte im Architekturbüro Wilda (Örtl. Raumplanung) 1991 – 1998 Freiberufliche Mitarbeiterin im Architekturbüro Wilda (Örtl. Raumplanung)
Beruf oder Funktion	Angestellte/Studentin
Wichtigste Tätigkeiten und Zuständigkeiten	- Entwicklung und Durchführung von Mobilitätserhebungen - Datenanalyse - Verkehrsstatistik - Projektmitarbeit/-leitung in nationalen und internationalen Projekten Qualifikationsschwerpunkte: Parkraumbewirtschaftung, Öffentlicher Verkehr, Mobilität von speziellen Gruppen, Statistik
Name des Arbeitgebers	Herry Consult GmbH
Tätigkeitsbereich oder Branche	Verkehr

Ich versichere:

- dass ich die Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland (einer Beurteilerin/ einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.
- dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Datum

Unterschrift