KORNEUBURG

Verkehrs- und Mobilitätserhebung 2015

Teil 2
Mobilitätserhebung
Eckdaten der Befragung, Einstellungen und Meinungen

Dezember

2015

Teil 1 – Verkehrserhebung
Teil 2 – Mobilitätserhebung
Teil 3 – SchülerInnenbefragung
Teil 4 – Betriebsbefragung

Auftraggeberin:

Stadtgemeinde Korneuburg
Hauptplatz 39
2100 Korneuburg

Auftragnehmerin:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Subauftragnehmerin:

Stadtpsychologie Cornelia Ehmayer
Fleischmarkt 1/6
1010 Wien

Bearbeitung Rosinak & Partner: DI Felix Beyer
DI[in] Andrea Weninger

Bearbeitung Stadtpsychologie: Dr.[in] Cornelia Ehmayer
Mag.[a] Helena Köfler

Stand: Wien, am 02.12.2015

INHALTSVERZEICHNIS

1 ZUSAMMENFASSUNG 5

2 ERHEBUNGSMETHODE UND ABLAUF 7

2.1 Erhebungsgebiet und Erhebungszeit 7

2.2 Grundgesamtheit und Stichprobe 7

2.3 Methode und Ablauf 7

2.3.1 Schriftlich-postalische Befragung 7

2.3.2 Schriftliche Online-Befragung 8

2.3.3 Information der Bevölkerung 8

2.3.4 Erhebungsinhalte 9

2.4 Rücklauf 11

2.5 Schwankungsbreiten 11

3 DATENVERARBEITUNG UND AUFBEREITUNG 12

3.1 Dateneingabe, Plausibilitätskontrolle und Datenbereinigung 12

3.2 Gewichtung 13

4 HAUSHALTSBEZOGENE ERGEBNISSE 14

4.1 Wohnform 14

4.2 Fahrzeugbesitz 14

4.3 PKW-Fahrleistungen 16

4.4 Pkw-Stellplatzverfügbarkeit 16

4.5 Fussläufige Erreichbarkeit von Bahn- und Bus 17

4.6 Fussläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen und Dienstleistungen 18

4.7 Internetanschluß / Computer 19

5 PERSONENBEZOGENE ERGEBNISSE 20

5.1 Soziodemografische Merkmale 20

5.1.1 Personen nach Geschlecht und Alter 20

5.1.2 Verfügbarkeit von Smartphone / Internet außer Haus 21

5.1.3 Personen nach Schulbildung und (Berufs-)Tätigkeit 22

5.1.4 Personen mit Beeinträchtigung in ihrer Mobilität 24

5.1.5 Personen mit Besitz eines Pkw-Führerscheines 24

5.1.6 Personen mit Besitz eines Motorrad/Moped-Führerscheines 25

5.1.7 Fahrzeug Verfügbarkeit 26

5.1.8 Besitz einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr 28

5.1.9 Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter 29

5.1.10 Kenntnis und Nutzung des ISTmobil 29

5.1.11 Kenntnis und Nutzung von nextbike 30

5.1.12 Kenntnis und Nutzung des EKO E Carsharing 31

5.2 Mobilitätskennzahlen 32

5.2.1 Außer-Haus-Anteil 32
5.2.2 Mobilitätsrate 33
5.2.3 Wahl des Verkehrsmittels / Modal Split 33
5.2.4 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Verkehrsleistungen 35
5.2.5 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Geschlecht und Alter 36
5.2.6 Modal Split nach Bildungsgrad 38
5.2.7 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Wegezweck 39
5.2.8 Wegzweckverteilung 41
5.2.9 Modal Split nach Weglängen 42
5.2.10 Weglänge und Wegdauern 43
5.2.11 Weglängenverteilung nach Verkehrsmitteln 44
5.2.12 Weglängenverteilung nach Wegezweck 46
5.2.13 Beginnzeiten der Wege 47
5.3 Qualitative Analysen 49
5.3.1 Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in den letzten fünf Jahren 49
5.3.2 Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot in Korneuburg 50
5.3.3 Potenziale zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl in der Zukunft 51
5.3.4 Was ist positiv am Verkehr und an der Mobilität in Korneuburg? 51
5.3.5 Was fehlt im Verkehr und in der Mobilität in Korneuburg? 52
5.3.6 Weitere Anregungen 53
ABBILUNGSVERZEICHNIS 55

1 ZUSAMMENFASSUNG

Als Grundlage für ein Mobilitätskonzept wurde von der Stadtgemeinde Korneuburg neben Verkehrserhebungen, einer SchülerInnen- und einer Betriebsbefragung auch eine Mobilitätsbefragung beauftragt.

Erhebungsgebiet und Stichprobe. Das **Erhebungsgebiet** umfasste die Stadtgemeinde Korneuburg. Insgesamt wurden 6.066 Haushalte angeschrieben. **Stichtag** war der Donnerstag, der 24. September 2015. Die Fragebögen konnten sowohl in Form von Papierbögen als auch als Online-Fragebogen ausgefüllt werden. Es gab einen Rücklauf von 926 Haushalten. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 15 %. Nach Prüfung auf Vollständigkeit der Fragebögen verblieb eine **Netto-Stichprobe** von 662 Haushalten mit 1.289 Personen. Dies entspricht rund 11 % der Haushalte und 10 % der EinwohnerInnen Korneuburgs.

Fahrzeugbesitz. 90 % der Korneuburger Haushalte besitzt mindestens ein Fahrrad. Im Durchschnitt hat jeder Haushalt 2,6 Fahrräder. Knapp 2 % besitzen mindestens ein E-Fahrrad. 12 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Moped oder Motorrad. Im Mittel besitzt jeder Haushalt 0,2 Mopeds oder Motorräder. 89 % der Haushalte besitzen mindestens einen Pkw. Im Durchschnitt gibt es 1,3 Pkw pro Haushalt. Etwa 0,9 % besitzen einen E-Pkw oder ein Hybridfahrzeug. Im Durchschnitt werden mit jedem Pkw 13.200 km pro Jahr zurückgelegt. 71 % der Haushalte verfügen über einen privaten Pkw-Abstellplatz.

Fußläufige Erreichbarkeit. Fußläufig erreichen 40 % der Haushalte den Bahnhof Korneuburg in einer Zeit von weniger als 10 Minuten. 47 % der Haushalte geben an bis zu 20 Minuten zum Bahnhof zu benötigen. Die nächste Bushaltestelle erreichen 68 % der Haushalte zu Fuß in unter 5 Minuten.

Führerscheinbesitz und Fahrzeugverfügbarkeit. 92 % der KorneuburgerInnen ab 17 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein. Über einen Moped- oder Motorradführerschein verfügen 24 %. 81 % der Befragten ab 17 Jahren geben an, dass Ihnen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht. 84 % der Befragten steht jederzeit ein Fahrrad zur Verfügung.

Zeit- und Ermäßigungskarten. 42 % der KorneuburgerInnen besitzt eine Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr. 28 % besitzen eine Zeitkarte und 21 % besitzen eine Vorteilskarte.

2% der Befragten sind Mitglied bei einem **Car-sharing**-Anbieter. 54 % kennen das **IST-Mobil**, aber nur 4 % nutzen es. **Nextbike** kennen 43 %, aber nur 1 % nutzt es. **EKO E Car-Sharing** kennen 21 % der Befragten und 1 % nutzt es auch.

Mobilitätsrate, Tagesweglänge und -dauer. 92 % der KorneuburgerInnen sind an einem Werktag mobil, d.h. außer Haus unterwegs. Die mobilen Personen legen dabei im Durchschnitt 3,6 Wege pro Werktag zurück. Die Gesamtweglänge pro Tag beträgt rund 40 Kilometer. Dafür werden durchschnittlich 83 Minuten benötigt. Fast 50 % der Pkw-Wege sind unter 5 km lang, 30 % der Pkw Wege sind sogar unter 2.500 m lang. Ein Großteil dieser Wege könnte auf Rad- und Fußwege verlagert werden.

Modal Split. 18 % der Wege werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, 16 % mit dem Fahrrad und 17 % mit dem öffentlichen Verkehr. 41 % der Wege werden als Kfz-LenkerInnen und 8 % als Kfz-MitfahrerInnen zurückgelegt.

Wegbeginnzeiten. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr (12 %) und zwischen 17 und 18 Uhr (9 %).

Im Vergleich zu vor 5 Jahren wird das Fahrrad etwas mehr genutzt. Busse werden deutlich weniger genutzt und die Bahn wird in etwa gleich oft genutzt.

Zufriedenheit. Am zufriedensten sind die KorneuburgerInnen damit, wie man sich in Korneuburg zu Fuß bewegen kann, aber auch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Fahrrad wird überwiegend positiv beurteilt. Eher unzufrieden sind die Befragten hingegen mit den Busintervallen.

Änderungen für weniger Pkw-Fahrten. Damit die KorneuburgerInnen weniger mit dem Pkw fahren, müsste es bessere und mehr Radwege geben, ein dichteres Busangebot sowie längere Betriebszeiten bei Bahn und Bus.

Die KorneuburgerInnen schätzen vor allem die gute Erreichbarkeit und zentrale Lage Korneuburgs, aber auch dass man sich gut mit dem Fahrrad fortbewegen kann. Hervorgehoben wird der moderne, barrierefreie Bahnhof mit einem guten Angebot im öffentlichen Verkehr.

Was verbessert werden sollte: Es besteht ein großer Wunsch nach dem weiteren Ausbau des Radwegenetzes hinsichtlich Qualität und Lückenschluss. Und auch das Angebot im öffentlichen Verkehr sollte weiter ausgebaut werden, mit kürzeren Intervallen und längeren Betriebszeiten. Weiters wird eine neue Gestaltung des Hauptplatzes von vielen Befragten gewünscht.

2 ERHEBUNGSMETHODE UND ABLAUF

In Anlehnung an die KONTIV/KOMOD-Standards galt es, für die Stadtgemeinde Korneuburg einen Mobilitätsfragebogen zu entwickeln, der sowohl quantitative als auch qualitative Fragen enthält. Besonders wichtig war dabei, dass der Fragebogen für die Bevölkerung gut verständlich ist und für die künftige Verkehrsplanung präzise Antworten liefert. Die Befragungslogistik und die Kommunikation mit der Stadtgemeinde übernahm die Subauftragnehmerin „Stadtpsychologie Ehmayer". Der Fragebogen wurde gemeinsam mit der Subauftragnehmerin und dem Grafikbüro hi-pe Martin Fößleitner entwickelt. Für die Befragung wurde ein Rücklauf von mindestens 500 ausgefüllten Fragebögen vorgegeben. Der Bruttorücklauf lag bei 962 Hauhalten, d.h. die Vorgabe konnte weit überschritten werden.

2.1 ERHEBUNGSGEBIET UND ERHEBUNGSZEIT

Das Erhebungsgebiet umfasste die Stadtgemeinde Korneuburg. Der Stichtag der Befragung war Donnerstag, der 24. September 2015. Der Versand der schriftlichen Fragebögen fand vom 11. bis 14. September 2015 statt. Die Online-Befragung wurde am 24. September auf der Website der Stadtgemeinde Korneuburg (www.korneuburg.gv.at) geöffnet.

2.2 GRUNDGESAMTHEIT UND STICHPROBE

Befragt wurden Haushalte und die in den Haushalten lebenden Personen. Die Auswahl der Haushalte erfolgte anhand der Haushaltsadressen der Melderegisterdaten der Stadtgemeinde Korneuburg. Es wurden von der Stadt Korneuburg sowohl Haushalte mit Hauptwohnsitzen als auch mit Nebenwohnsitzen angeschrieben. In den Haushalten wurden alle im Haushalt lebenden Personen ab dem Alter von 6 Jahren erfasst. Die Erhebungseinheit ist die einzelne Person und deren zurückgelegte Wege am Stichtag. Insgesamt wurden von der Stadtgemeinde 6.066 Haushalte angeschrieben.

2.3 METHODE UND ABLAUF

2.3.1 Schriftlich-postalische Befragung

Die Mobilitätserhebung Korneuburg ist nach dem Design KOMOD[1] aufgebaut, schon um die Ergebnisse mit Erhebungen in anderen Städten oder Bundesländern vergleichen zu können.

Die Erhebung erfolgte schriftlich-postalisch, das heißt, jedem der Haushalte wurde ein schriftlicher Fragebogen zugesandt. Um den Rücklauf zu erhöhen wurden die Haushalte durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und eine telefonische Erfassungsaktion aktiviert, den Fragebogen auszufüllen. Der wesentliche Vorteil der schriftlichen Befragung ist, dass alle im Haushalt lebenden Personen die Möglichkeit bekommen, den Fragebogen auszufüllen.

Die schriftlich ausgefüllten Fragebögen konnten postalisch an die Gemeinde zurück gesendet werden (Gebühr zahlt Empfänger), am Gemeindeamt (Bügerservice) abgegeben werden oder in die eigens dafür im

[1] BMVIT (Hrsg.): Handbuch für Mobilitätserhebungen KOMOD - Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreichs, Wien, 2011

Zeitraum von 24. September bis 2. Oktober 2015 aufgestellten Boxen geworfen werden, die täglich entleert wurden.

2.3.2 Schriftliche Online-Befragung

Neben der schriftlich-postalischen Erfassung der Mobilität der KorneuburgerInnen gab es die Möglichkeit, den Fragebogen über einen Online-Link auszufüllen. Die Online-Befragung hat den Vorteil, dass die ausgefüllten Daten schneller verfügbar sind, gleichzeitig aber den Nachteil, dass Beantwortungen abgebrochen werden können und dann in der Regel nicht mehr für die Auswertung zur Verfügung stehen.

Alle schriftlichen Fragebögen wiesen einen Zugangscode zur Online-Befragung auf. Dieser Code war notwendig, um den Fragebogen im Internet ausfüllen zu können. Doppelerfassungen (Haushaltsbogen schriftlich-postalisch und im Internet ausgefüllt) konnten dadurch bei der Datenprüfung ausgeschieden werden. Einen direkten Zusammenhang zwischen dem Code und dem Haushalt besteht nicht, da die Codes im Vorfeld nicht einer Haushaltsadresse zugeordnet wurden und der Code nach Beantwortung der Fragen nicht gespeichert wurde. Auch die von den Haushalten eingegebenen Adressen wurden nach Übermittlung der Daten, dem Plausibilitätscheck und der Analyse der Ergebnisse, insbesondere der Verkehrsmittelwahl und der Wegelängen, unwiderruflich gelöscht.

Sowohl bei der schriftlich-postalischen als auch bei der schriftlichen Online-Befragung ist sind die eingetragenen Daten zu plausibilisieren und Qualitätskontrollen vorzunehmen (vgl. Kapitel 3.1).

2.3.3 Information der Bevölkerung

Die Mobilitätserhebung wurde – neben der Sendung des Fragebogens an die Haushalte – in folgenden Medien und vor Ort angekündigt:

- Am 4. September erschien eine Information zur Mobilitätserhebung in der Korneuburger Stadtzeitung. Die Logos und das Design, das für die Mobilitätserhebung entwickelt wurde, fanden sich auch in der Stadtzeitung wieder. Um die BürgerInnen am Laufenden zu halten, wurde außerdem vereinbart, dass Informationen über die Ergebnisse ebenfalls in der Stadtzeitung publiziert werden.
- Ab dem 4. September gaben auch die MitarbeiterInnen des Bürgerservice Auskunft, die Einschulung fand am Tag davor statt.
- Am 10. September erging ein Informationsflyer an die Korneuburger Haushalte. Weiters wurden in mehreren Geschäften A3-Plakate zum Aufhängen verteilt und Info-Ständer an zentralen Punkten der Stadt (Bahnhof, Rathaus,...) aufgestellt.
- Zwischen 11. und 14. September wurden die Fragebögen personalisiert an die Korneuburger Haushalte ausgesendet. Für Ein- bis Zweipersonenhaushalte werden zwei Personenbögen, für Mehrpersonenhaushalte wurden fünf Personenbögen mitgesendet. Zusätzliche Personen oder Wegebögen konnten beim Bürgerservice abgeholt werden.
- Von 21. bis 25. September und am 28. und 29. September fand die Aktivierungsphase statt. Während der Öffnungszeiten des Bürgerservice (Montag und Mittwoch, 7:30 bis 16:00 Uhr, Dienstag, 7:30 bis 18:30 Uhr, Donnerstag, 7:30 bis 12:00 Uhr) waren zwei DialogpartnerInnen des Subauftragnehmers Stadtpsychologie anwesend und riefen die KorneuburgerInnen nach dem Zufallsprinzip an, um über die Mobilitätsbefragung zu informieren. Gleichzeitig konnte die Bevölkerung Fragen stellen. Zudem wurden in verschiedenen Ortsteilen Flyer verteilt, ebenso in Geschäften und

beim Korneuburger Markt, um auf den Stichtag der Erhebung hinzuweisen. Durch die Anwesenheit der DialogpartnerInnen gab es die Möglichkeit, direkt vor Ort Fragen zu stellen und zu beraten. Die MitarbeiterInnen des Bürgerservice standen außerdem als Auskunftspersonen vor Ort bereit.

- Am 24. September wurden an drei E-Mail-Verteiler der Stadtgemeinde (Wirtschaft, Interessierte, Personen aus der Bürgerbeteiligung) ergänzend Informationen ausgesendet.
- Die Online-Befragung wurde am 24. September geöffnet und schloss am 2. Oktober.

Die DialogpartnerInnen beantworteten vor allem Rückfragen hinsichtlich des Datenschutzes oder halfen vor Ort insbesondere älteren Personen beim Ausfüllen des Fragebogens. Insgesamt wurden an 25 Personen Auskünfte erteilt. Die häufigsten Fragen, die am Telefon oder im Bürgerservice beantwortet wurden, waren:

- Wo kann ich den Fragebogen abgeben?
- Bis wann kann ich den Fragebogen abgeben?
- Wann ist nun der Stichtag?
- Werden meine Daten im Fragebogen diskret behandelt? Was passiert mit meinen Daten?
- Wozu brauchen Sie meine genaue Anschrift?
- Wozu wird die Erhebung überhaupt gemacht? Was soll die Erhebung bewirken?
- Was soll ich mit meinen Angaben verändern können?
- Müssen alle Leute, die in meinem Haushalt leben den Fragebogen ausfüllen? Und was ist das Mindestalter für einen Wegebogen?
- Was hat es mit dem Haushalts- und dem Personenbogen auf sich?
- Wie viele Minuten brauche ich von x nach y?
- Können Sie mir bitte beim Ausfüllen des Fragebogens helfen? Ich verstehe nicht, was ich da machen muss.

2.3.4 Erhebungsinhalte

Um die Ergebnisse der Mobilitätserhebung Korneuburg mit jenen aus anderen Städten sowie mit der Mobilitätserhebung Österreich 2013 vergleichen zu können, wurden folgende zum Teil standardisierte Inhalte erfasst

Daten zum Haushalt:

- Haushaltsgröße
- Art des Wohnsitzes (Einfamilienhaus, Geschoßwohnungsbau,...)
- Anzahl der verkehrstüchtigen Fahrzeuge im Haushalt (Fahrräder, Pkw, Motorräder/Moped/Mofa)
- Elektrisch und/oder alternativ betriebene Fahrzeuge
- Jahresfahrleistung der vorhandenen Pkw
- Verfügbare private Pkw-Abstellplätze bei der Wohnung für Pkw
- Verfügbare Fahrrad-Abstellplätze bei der Wohnung
- Computerbesitz und Internetzugang im Haushalt
- Fußläufige Erreichbarkeit von Bus und Bahn, in Minuten
- Fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen, in Minuten

Daten zur Person im Haushalt:

- Geschlecht
- Geburtsjahr
- Höchster Schulabschluss
- Haupttätigkeit (Berufstätigkeit, Karenz, Schule, Universität/(Fach-)Hochschule, Pension, etc.
- Arbeitszeiten (Teilzeit, Organisation von Arbeitszeiten,...)
- Arbeitsplatz außerhalb Korneuburgs
- Besitz eines Smartphones, Internetzugang außerhalb der Wohnung
- Besitz des Führerscheins für Pkw, Motorrad/Moped/Mofa
- Verfügbarkeit eines Pkw, eines Fahrrades, eines Motorrades/Mopeds/Mofas (persönlich)
- Abstellmöglichkeit des Pkw bei Wohnung und Arbeits-/Ausbildungsplatz
- Zeitliche Verfügbarkeit eines nicht haushaltszugehörigen Pkw (z.B. Dienst-Pkw), Fahrrad, Moped/Motorrad, Pkw aus dem Haushalt
- Zeitkartenbesitz für öffentliche Verkehrsmittel, Besitz von Ermäßigungskarten für öffentliche Verkehrsmittel
- Körperliche Mobilitätseinschränkung
- Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing
- Kenntnis und Benutzung IST-MOBIL, ECO-Car-Sharing und nextbike
- Regelmäßige Benutzung von Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln, Next-Bike, ECO-Car-Sharing, IST-MOBIL
- Zufriedenheit mit Intervallen, Platzangebot im Bus / in der Bahn; Fußverkehr; Erreichbarkeit mit dem Fahrrad / mit dem Pkw

Zusätzlich wurden vier qualitative Fragen zur Zufriedenheit mit der Mobilität / der Verkehrssituation in Korneuburg gestellt:

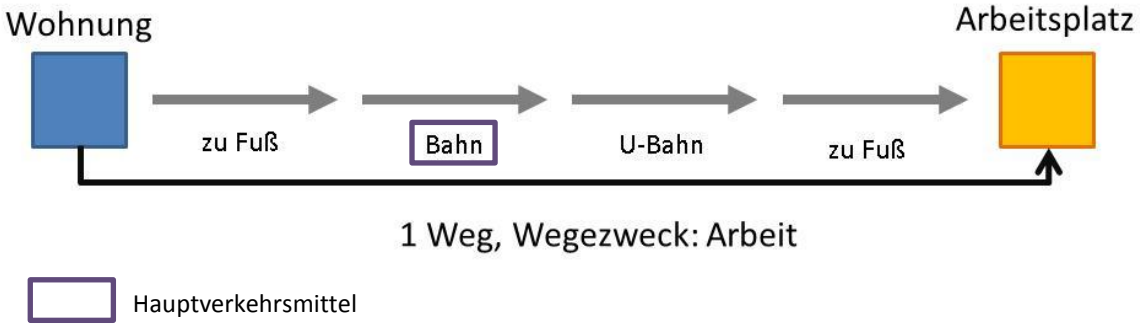
- Was müsste in Korneuburg im Verkehrsbereich geschehen, damit Sie persönlich vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel (z.B. Car-Sharing, Fahrrad, Bus, etc.) umsteigen?
- Was schätzen Sie in Hinblick auf Verkehr und Mobilität in Korneuburg besonders?
- Was fehlt Ihnen in Hinblick auf Verkehr und Mobilität in Korneuburg besonders?
- Haben Sie noch weitere Anregungen zu Verkehr und Mobilität in Korneuburg?

Daten zu den Wegen der Personen:

- Mobilität am Stichtag (Außer-Haus-Anteil); Gründe für Nicht-Mobilität
- Startpunkt des ersten Weges
- Beginn der Wege (Uhrzeit)
- Ziele des Wege (Ort, Adresse)
- Ende der Wege (Uhrzeit)
- Zweck des Weges
- Verkehrsmittelwahl (Mehrfachnennungen)
- Weglänge in km geschätzt

Die Definition eines Weges ist die Ortsveränderung vom Ausgangsort zum Zielort zu einem bestimmten Zweck. Bei einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Diese Erhebungsart zielt auf das Hauptverkehrsmittel eines Weges ab, das erst während der Auswertung der Ergebnisse bestimmt wird. Angemerkt wird hier, dass bei dieser Erhebungsmethode (zum Unterschied zur Wege-Etappen-Erhebung) vor allem die tatsächliche Zahl der Fußwege deutlich unterrepräsentiert ist, da etwa Fußwege zum Pkw oder Fußwege zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in den Ergebnissen nicht aufscheinen.

Abbildung 1: Definition eines Weges



2.4 RÜCKLAUF

In Summe wurden an 6.066 Korneuburger Haushalte schriftliche Fragebögen ausgesendet. Insgesamt wurde der Fragebogen von 926 Haushalten beantwortet. 688 Haushalte haben den Fragebogen postalisch zurückgesendet, 238 haben ihn online ausgefüllt. Von diesen wurden 264 als ungültig (z.B. leer, zu früher Stichtag) oder unbrauchbar (wesentliche Haushaltsdaten fehlen) ausgeschieden. Die bereinigte Netto-Stichprobe beträgt 662 Haushalte mit 1.289 Personen. Dies entspricht etwa 11 % der Haushalte in Korneuburg und 10 % der EinwohnerInnen.

2.5 SCHWANKUNGSBREITEN

Befragungen mit Stichproben unterliegen naturgemäß Schwankungen. Das bedeutet, dass bei einer gleichen zweiten Befragung nicht exakt jene Ergebnisse erreicht werden können wie bei der ersten. Die Aussagekraft der vorliegenden Befragung muss daher konkretisiert werden. Laut KOMOD[2] wird dazu eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 % angenommen, das bedeutet, dass mit einer statistischen Sicherheit von 95 % die Ergebnisse auf die Realität zutreffen. Daraus lassen sich die statistischen Schwankungsbreiten der Ergebnisse ermitteln. Die Schwankungsbreite hängt von der „Größe der Stichprobe ab und der Varianz des betrachteten Merkmals der analysierten Population“.[3]

[2] BMVIT (Hrsg.): Handbuch für Mobilitätserhebungen KOMOD - Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreichs, Wien, 2011
3 ebenda

3 DATENVERARBEITUNG UND AUFBEREITUNG

3.1 DATENEINGABE, PLAUSIBILITÄTSKONTROLLE UND DATENBEREINIGUNG

Die rückgesendeten postalischen Fragebögen wurden auf Vollständigkeit überprüft. Leere Fragebögen wurden ausgeschieden, ebenso Fragebögen, bei welchen wesentliche Merkmale fehlten, die zur Datenaufbereitung erforderlich sind (Haushaltsadresse, Alter, Geschlecht, Wegebogen unvollständig). Die postalischen Fragebögen wurden von geschultem Personal in eine digitale Eingabemaske eingetragen – dafür wurde der auch den KorneuburgerInnen zur Verfügung gestellte Online-Fragebogen genutzt. Die Schulung des Eingabepersonals bezog sich insbesondere auch auf Ergänzungen und Korrekturen der Fragebögen, beispielsweise die Eingabe von fehlenden Rückwegen.

Die Plausibilitätskontrollen umfassten einerseits die Prüfung des Fragebogens hinsichtlich Widersprüchlichkeit (z.B. Pkw-Fahrer aber kein Führerschein-Besitz), aber auch die Prüfung der Angaben der unterschiedlichen Haushaltsmitglieder zueinander; das ist zum Beispiel wesentlich bei Begleitwegen oder MitfahrerInnen im Pkw. Diese Kontrolle wird bereits bei der Dateneingabe (Übertragung des schriftlich-postalischen Fragebogens in den Online-Fragebogen) gemacht. Bei der Plausibilitätskontrolle wurde nach den Empfehlungen von KOMOD vorgegangen.

(1) Plausibilitätskontrolle bei den Angaben zu den Haushalten und den Personen

- Vollständigkeit und wenn möglich, Ergänzung von Angaben
- Kontrolle der Haushaltsgröße im Vergleich zu den Personen- und Wegeangaben
- Kontrolle der Pkw-Anzahl im Haushalt mit den Angaben in den Personenbögen „jederzeitige Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt“
- Kontrolle von Schulabschluss und Berufstätigkeit im Vergleich zum Alter

(2) Plausibilitätskontrollen bei den Wegen auf den Personenbögen

- Vollständigkeit und wenn möglich, Ergänzung von Angaben
- Kontrolle der Angabe „ich war am Stichtag außer Haus / nicht außer Haus“ mit den angegebenen Wegen
- Kontrolle der Wahl der Verkehrsmittel im Vergleich zur Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Kontrolle der Start-Ortes des ersten Weges (Wohnung, anderer Ort)
- Kontrolle der Wegelängen und der Wegedauer unter Berücksichtigung des Verkehrsmittels und der möglichen Geschwindigkeit
- Kontrolle der Wegezwecke im Vergleich zur angegebenen Berufstätigkeit
- Kontrolle und Ergänzung von Rückwegen und Kontrolle, wenn der letzte Weg nicht nach Hause führt
- Kontrolle von Begleitwegen oder gemeinsamen Wegen auf Uhrzeit, Start-/Zielort und Wegezweck

Personen, die am Erhebungsstichtag außerhalb Korneuburgs auf Urlaub waren und daher nicht in Korneuburg unterwegs, wurden als „nicht mobil“ gekennzeichnet, auch wenn sie am Urlaubsort selbst mobil wa-

ren. Die Mobilitätserhebung bezieht sich auf Korneuburg und die Umgebung von Korneuburg; die Mobilität im Urlaubsort ist daher nicht relevant. Unplausible Daten wurden bereinigt und fehlende Angaben soweit möglich nach den in KOMOD angegebenen Regeln ergänzt. Bei der Datenbereinigung ist wesentlich, die Wegezwecke zu prüfen und den Wegezweck „zurück nach Hause" dem Quellzweck des Weges zuzuordnen. Dadurch werden alle Wege einem Wegezweck zugeordnet. Bei der Datenbereinigung der Verkehrsmittelwahl muss die Kategorie „sonstiges Verkehrsmittel" zu den vorgegebenen Verkehrsmittel-Kategorien zugeordnet werden. Bei den sonstigen Verkehrsmitteln verbleiben bei der Mobilitäterhebung Korneuburg: Taxi, IST mobil und Lkw.

Da für jeden Weg mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können (zu Fuß zur Haltestelle, Bus, zu Fuß von der Haltestelle zum Zielort oder die Nutzung von Park & Ride oder Bike & Ride Anlagen) ist das sogenannte „hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel" zu definieren. Das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist jenes Verkehrsmittel, das „innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt:

- „sonstiges Verkehrsmittel" hat Priorität vor öffentlichem Verkehr (ÖV)
- Bahn hat Priorität vor Bus,
- öffentlicher Verkehr (ÖV) hat Priorität vor motorisiertem Individualverkehr (MIV),
- Mitfahrer hat Priorität vor Lenker,
- motorisierter Individualverkehr (MIV) hat Priorität vor nichtmotorisiertem Individualverkehr (NMIV),
- Rad hat Priorität vor „zu Fuß"."[4]

3.2 GEWICHTUNG

Eine Gewichtung der Daten ist erforderlich, wenn eine ungleiche Verteilung in der Stichprobe bezogen auf bestimmt Merkmale vorliegt. Dadurch können unterschiedliche Bereitschaften zur Beantwortung der Fragen behoben werden. Die Gewichtung ist eine Entzerrung von ungleichen Verteilungen von vorab definierten Variablen. In der Regel werden dabei die Variablen „Geschlecht", „Alter" und „Haushaltsgröße" betrachtet. Diese Variablen der Netto-Stichprobe werden mit den statistischen Haushalts- und Personendaten der Stadtgemeinde Korneuburg verglichen und können gegebenenfalls entzerrt werden. Diese Vergleiche zeigen in Korneuburg nur bei der Haushaltsgröße relevante Unterschiede, Einpersonenhaushalte waren in der Befragung unterrepräsentiert. Da aber die Mobilität von Ein- und Zweipersonen in Korneuburg haushalten keine besonderen Unterschiede zeigt, wurde keine spezielle Gewichtung vorgenommen.

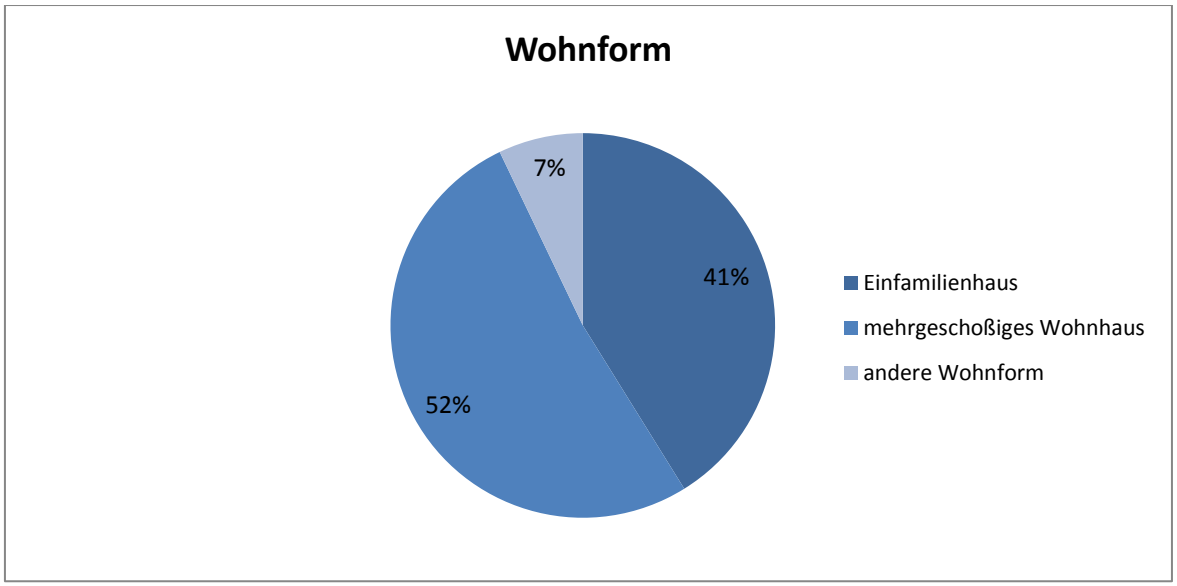
[4] KOMOD, Seite 73

4 HAUSHALTSBEZOGENE ERGEBNISSE

4.1 WOHNFORM

Der Anteil jener Haushalte, die in einem Einfamilienhaus leben, beträgt 41 %, der Anteil jener, die in einem mehrgeschoßigen Wohnbau wohnen, ist 52 %. Etwa 7 % geben an, in einer anderen Wohnform zu leben.

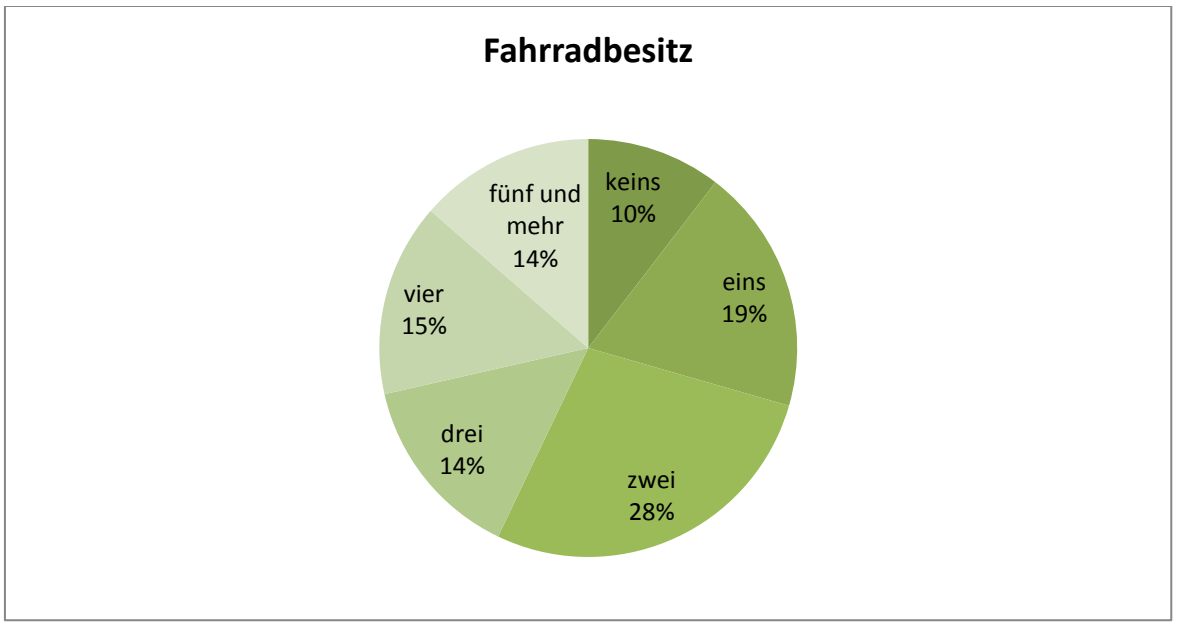
Abbildung 2: Wohnform



4.2 FAHRZEUGBESITZ

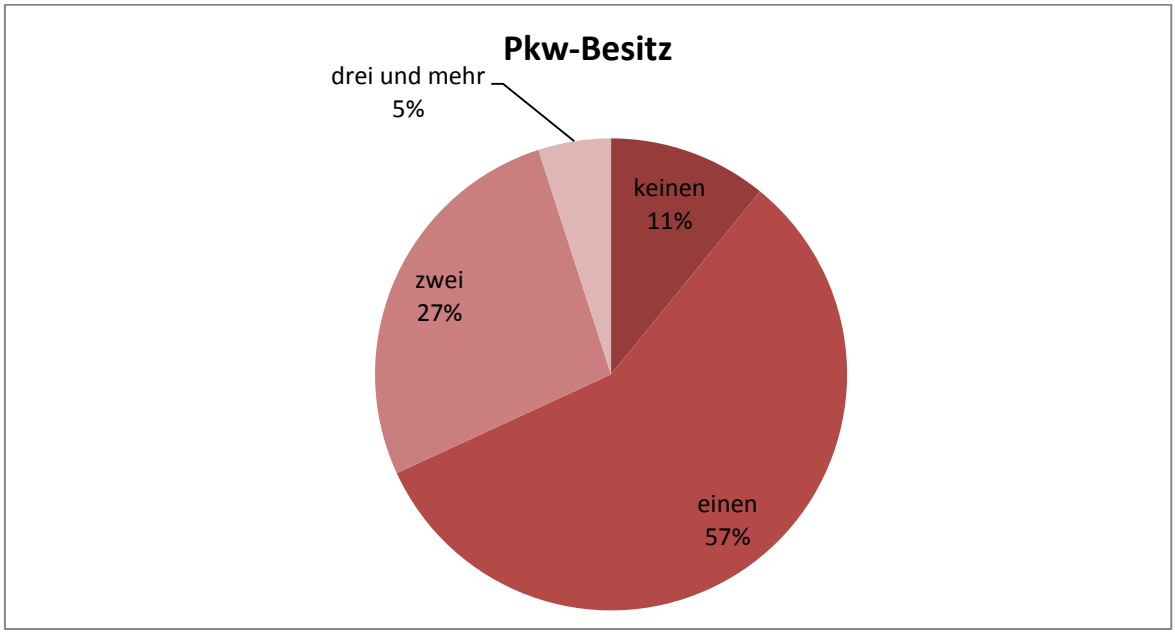
Neun von zehn Haushalten besitzen ein funktionsfähiges Fahrrad, durchschnittlich sind es 2,6 Fahrräder pro Haushalt. Etwa 2 % der Haushalte besitzen ein E-Fahrrad.

Abbildung 3: Fahrradbesitz pro Haushalt



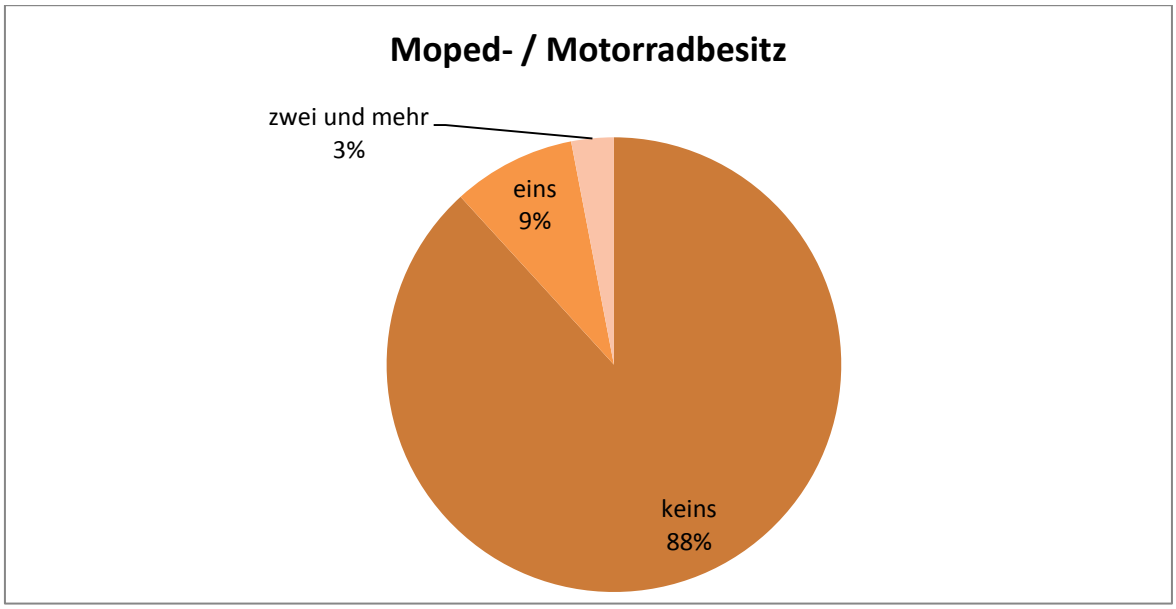
Etwa 89 % der Haushalte in Korneuburg besitzen einen oder mehrere Pkw (57 % der Haushalte besitzen einen Pkw, 27 % der Haushalte zwei Pkw und 5 % besitzen 3 oder mehr Pkw). 11 % der Haushalte besitzen keinen Pkw. Der Motorisierungsgrad in Korneuburg beträgt laut Statistik Austria 603 Pkw/1.000 EinwohnerInnen[5]. Jeder Haushalt verfügt im Durchschnitt über 1,3 Pkw. Etwa 0,9 % der Haushalte verfügt über einen E-Pkw oder ein Hybridfahrzeug.

Abbildung 4: Pkw-Besitz pro Haushalt



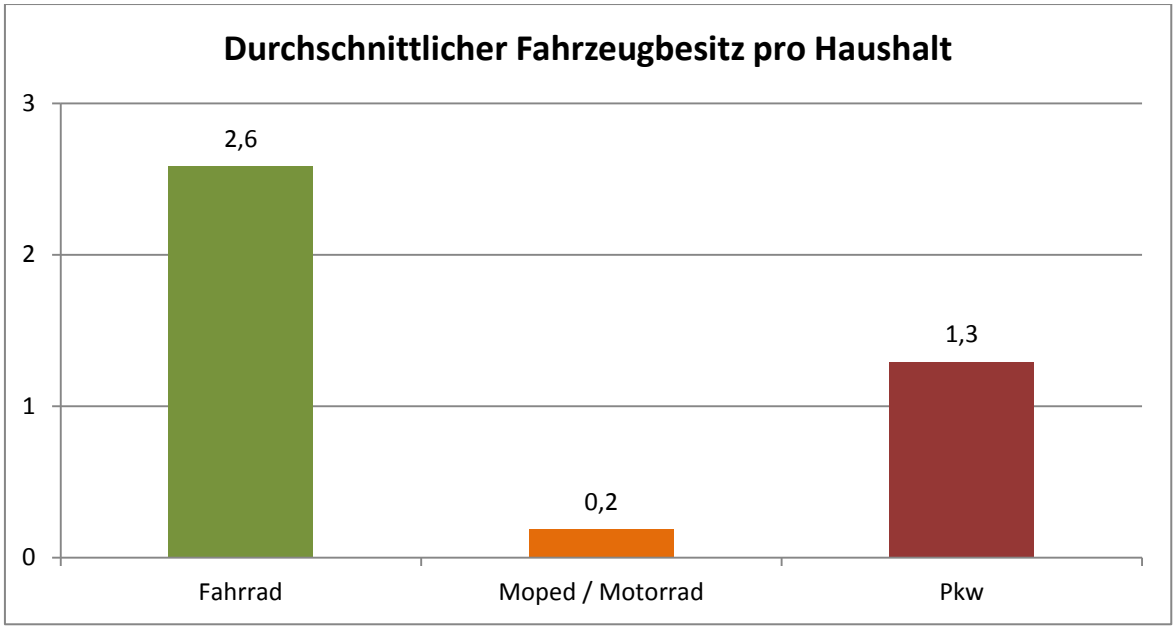
Etwa 12 % der Haushalte besitzen ein funktionsfähiges Motorrad/Moped/Mofa, durchschnittlich sind es 0,2 Motorräder/Mopeds/Mofas pro Haushalt. 88 % der Haushalte besitzen kein Motorrad/Moped/Mofa.

Abbildung 5: Moped- / Motorradbesitz pro Haushalt



[5] Statistik Austria Bestand Personenkraftwagen 2014 in Niederösterreich nach Meldestellen und Gemeinden.

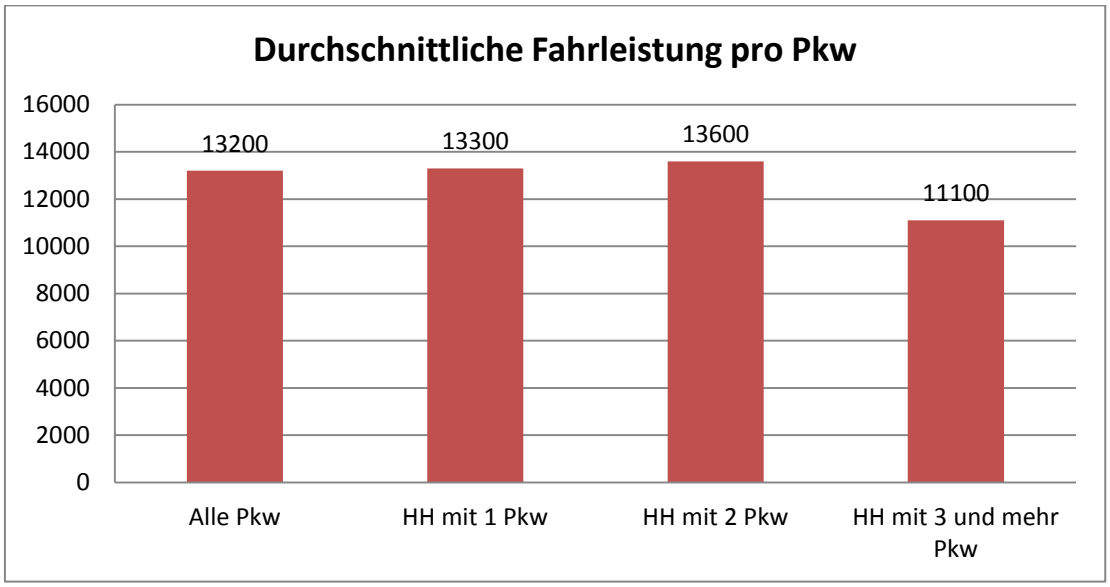
Abbildung 6: Durchschnittlicher Fahrzeugbesitz pro Haushalt



4.3 PKW-FAHRLEISTUNGEN

Jene Haushalte, die angeben, über mindestens einen Pkw zu verfügen, fahren mit diesen Fahrzeugen im Durchschnitt 13.200 km pro Jahr. Haushalte mit einem Pkw fahren im Jahr etwa 13.300 km, Haushalte mit zwei Pkw etwa 13.600 km und Haushalte mit drei oder mehr Pkw im Jahr etwa 11.100 km.

Abbildung 7: Durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw



4.4 PKW-STELLPLATZVERFÜGBARKEIT

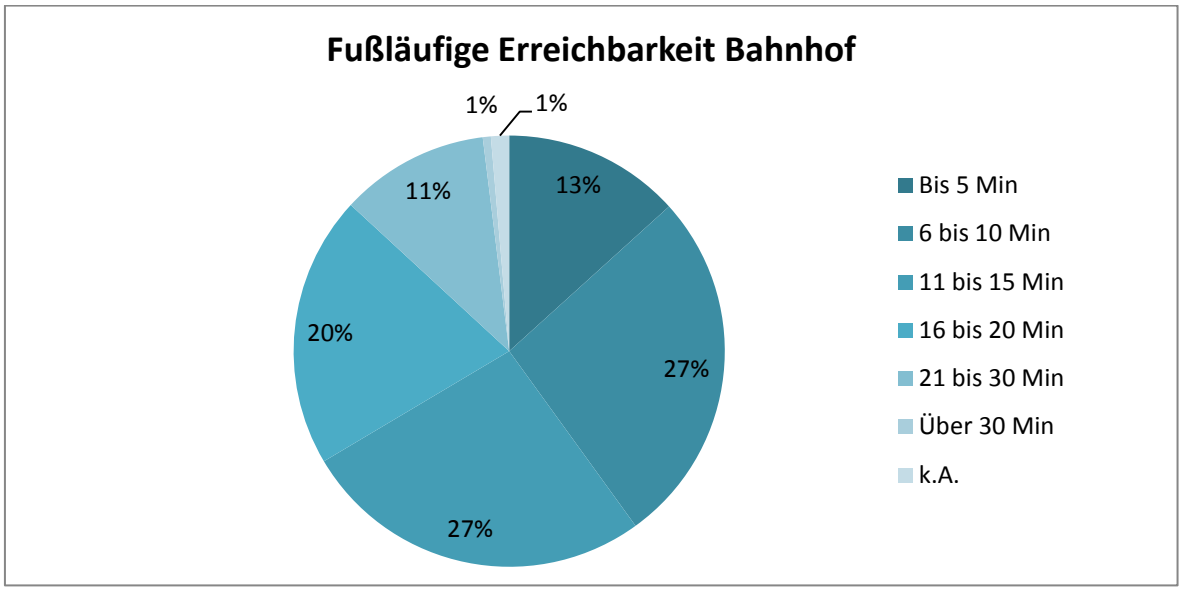
71 % der Haushalte in Korneuburg verfügen an ihrem Wohnort über einen privaten Pkw-Stellplatz. 29 % verfügen über keinen privaten Stellplatz. Als privater Stellplatz gelten Stellplätze am eigenen Grundstück, gemietete Stellplätze oder Stellplätze im Eigentum (z.B. Tiefgaragen), Stellplätze in Wohnhausanlagen etc.

4.5 FUSSLÄUFIGE ERREICHBARKEIT VON BAHN- UND BUS

Die fußläufigen Erreichbarkeiten von Bahn- und Bushaltestelle beruhen auf der Selbsteinschätzung der Befragten, die den Haushaltsfragebogen ausfüllen.

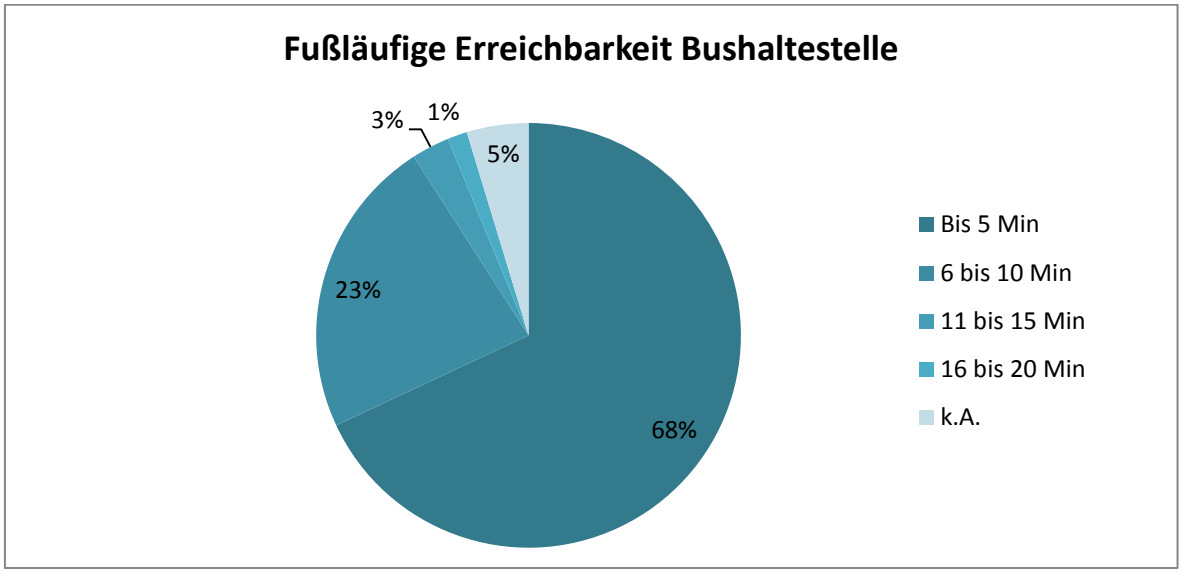
87 % der Haushalte geben an, dass sie innerhalb von 20 Minuten den Bahnhof Korneuburg zu Fuß erreichen können. Nur 12 % geben an, fußläufig länger als 20 Minuten bis zum Bahnhof zu brauchen. Der Anteil jener Personen, die den Bahnhof innerhalb von fünf Minuten erreichen kann beträgt 13 %.

Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhof Korneuburg



91 % der Haushalte in Korneuburg geben an, dass sie innerhalb von 10 Minuten eine Bushaltestelle in Korneuburg zu Fuß erreichen können. Der Anteil jener Personen, die die nächste Bushaltestelle innerhalb von fünf Minuten erreichen kann, beträgt 68 %. Allerdings sagt im Busverkehr die bloße Erreichbarkeit einer Haltestelle nichts über die Anzahl der Verbindungen an dieser Haltestelle aus.

Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der nächsten Bushaltestelle



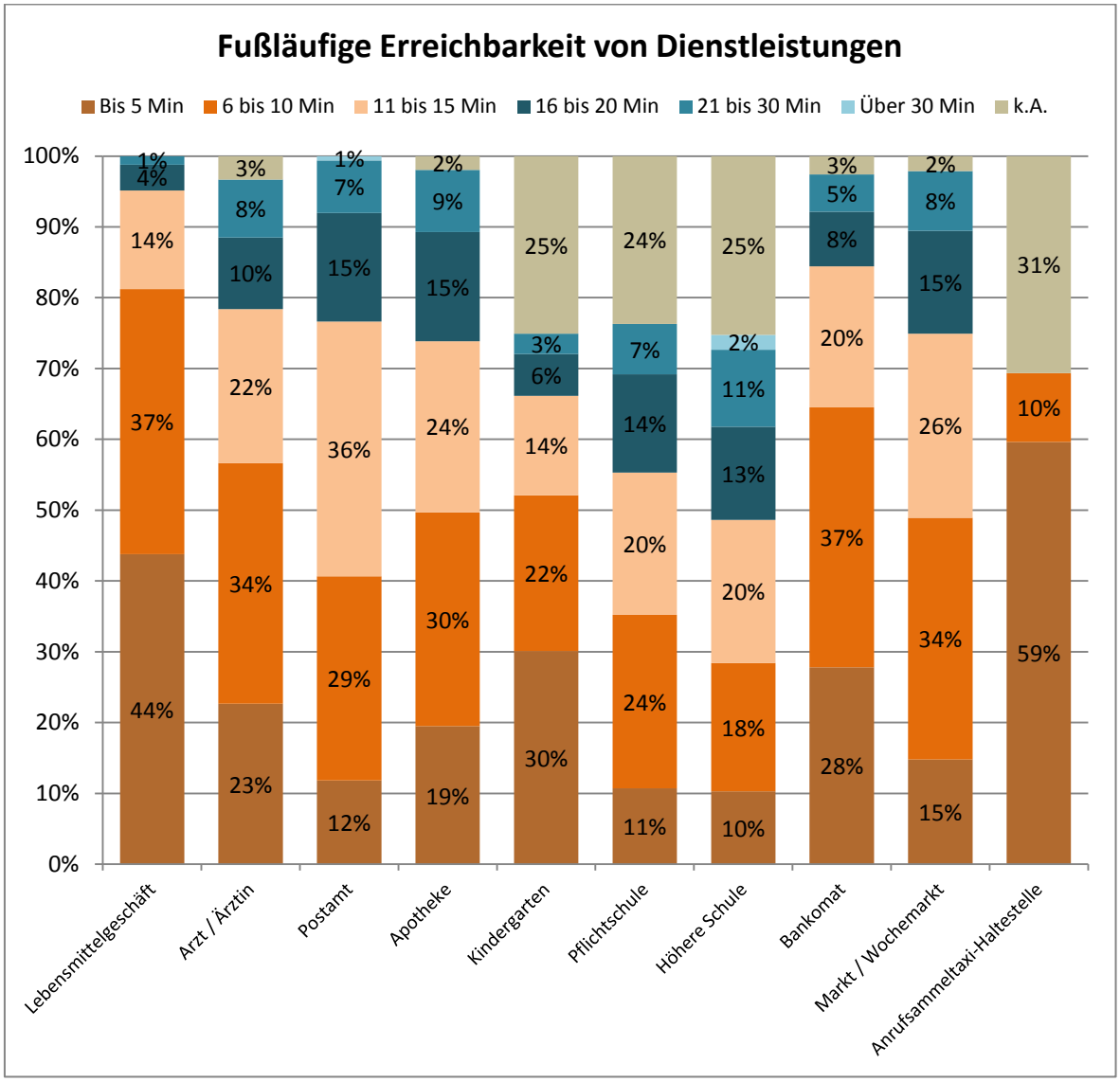
4.6 FUSSLÄUFIGE ERREICHBARKEIT VON NAHVERSORGUNGSEINRICHTUNGEN UND DIENSTLEISTUNGEN

Auch die fußläufigen Erreichbarkeiten von Nahversorgungseinrichtungen und Dienstleistungen beruhen auf der Selbsteinschätzung des Befragten. Es spielt also die Kenntnis jener Person, die den Haushaltsbogen ausfüllt, über die Angaben der Entfernungen zur jeweiligen Einrichtungen eine Rolle. 81 % der KorneuburgerInnen können innerhalb von zehn Minuten das nächste Lebensmittelgeschäft zu Fuß erreichen. Eine Apotheke können 49 % der Bevölkerung in zehn Minuten zu Fuß erreichen, ein Bankomat ist von 65 % der Bevölkerung innerhalb dieser Zeit erreichbar, der Arzt / die Ärztin von 57 %, das Postamt von 41 %.

Der Kindergarten ist für 64 %, die Pflichtschule für 55 %, die nächste Höhere Schule für 48 % der Bevölkerung in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen.

Den Wochenmarkt können 49 % der KorneuburgerInnen in zehn Minuten zu Fuß erreichen; die nächste Anrufsammeltaxi-Haltestelle 59 % in 5 Minuten erreichen.

Abbildung 10: Fußläufige Erreichbarkeit von Dienstleistungen



4.7 INTERNETANSCHLUß / COMPUTER

88 % der Haushalte geben an über einen Computer zu verfügen und 86 % der Haushalte haben einen Internetanschluß.

Abbildung 11: Verfügbarkeit eines Computers im Haushalt

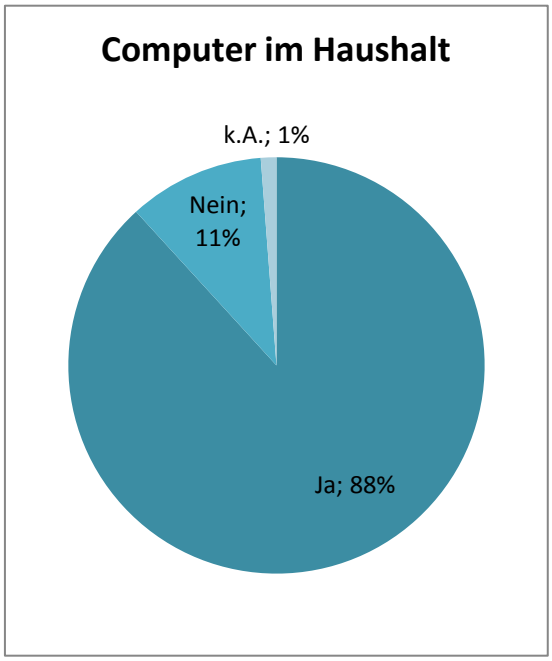
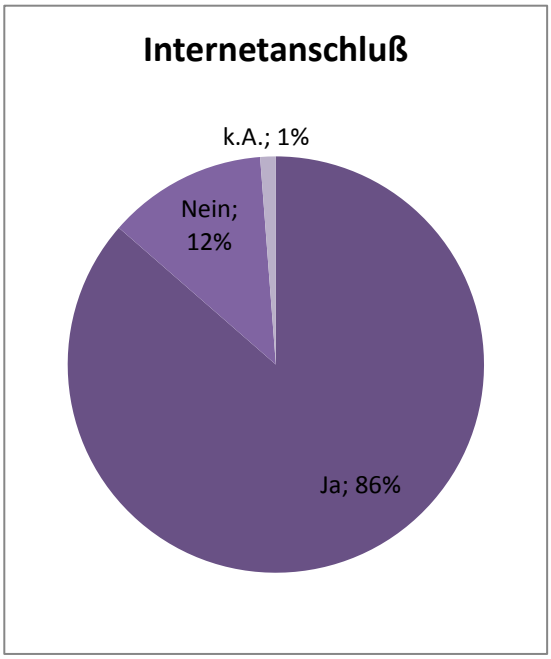


Abbildung 12: Verfügbarkeit eines Internetanschlusses im Haushalt



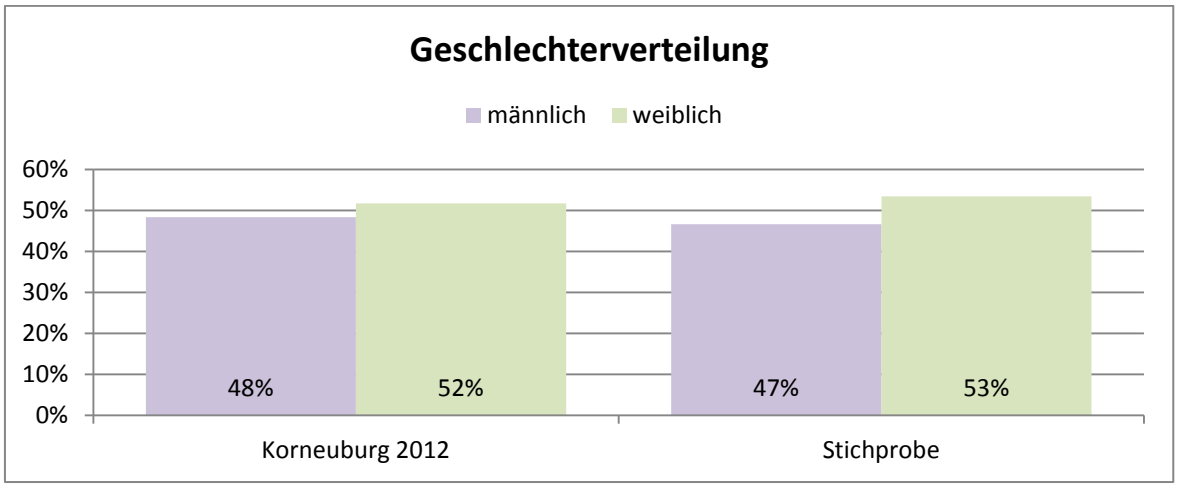
5 PERSONENBEZOGENE ERGEBNISSE

5.1 SOZIODEMOGRAFISCHE MERKMALE

5.1.1 Personen nach Geschlecht und Alter

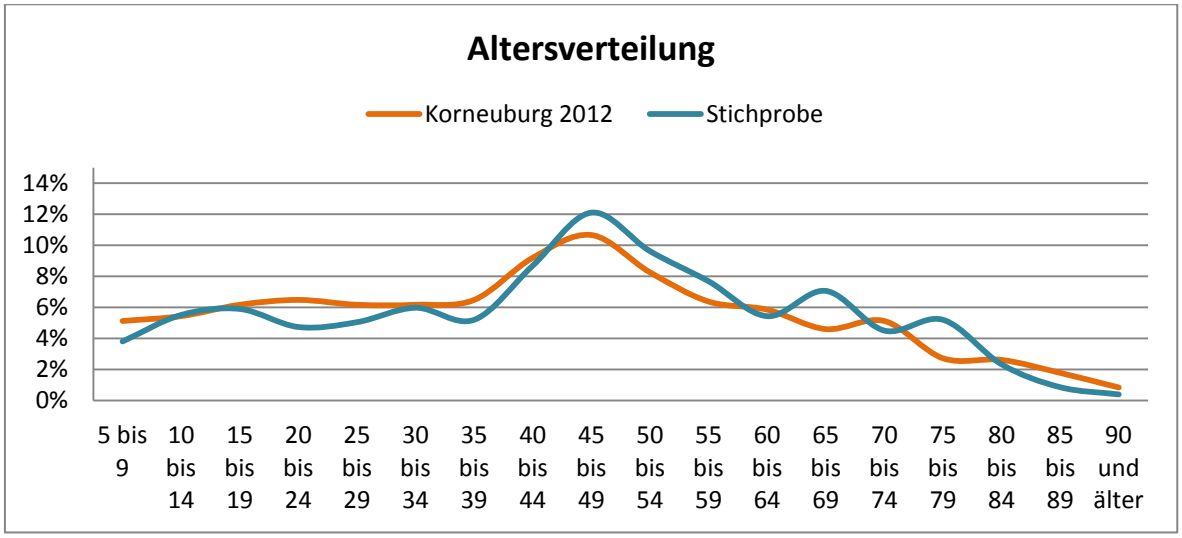
Die Verteilung der Personen der Mobilitätsbefragung nach Geschlecht (53 % Frauen,47 % Männer; ab 6 Jahren) entspricht den Bevölkerungsdaten der Statistik Austria (52 % Frauen, 48 % Männer; ab 6 Jahren; 2012).

Abbildung 13: Geschlechterverteilung



Auch die Altersverteilung der Personen entspricht in etwa der Verteilung in Korneuburg. Ca. 15 % der Befragten sind jünger als 20 Jahre, 65 % sind zwischen 20 und 64 Jahre alt und 20 % sind über 64 Jahre alt.

Abbildung 14: Altersverteilung



5.1.2 Verfügbarkeit von Smartphone / Internet außer Haus

68 % der KorneuburgerInnen verfügen über ein Smartphone; der Smartphone-Besitz ist besonders hoch in der Altersgruppe 18 bis 34 Jahre. Außerhalb der Wohnung verfügen 67 % der Personen über einen Internetzugang. In der Altersgruppe über 64 Jahre verfügen mit 30 % die wenigsten Personen über einen mobilen Internetzugang.

Abbildung 15: Smartphonebesitz nach Alter und Geschlecht

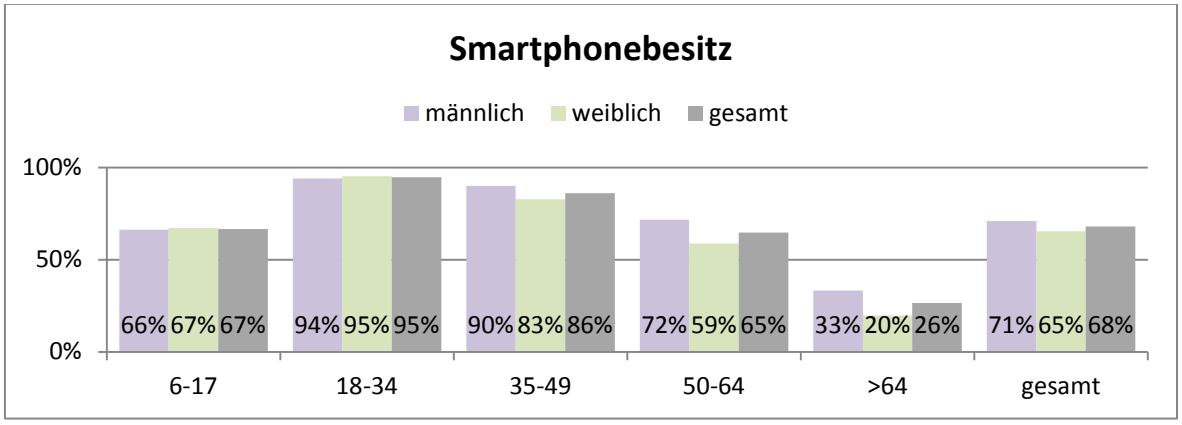
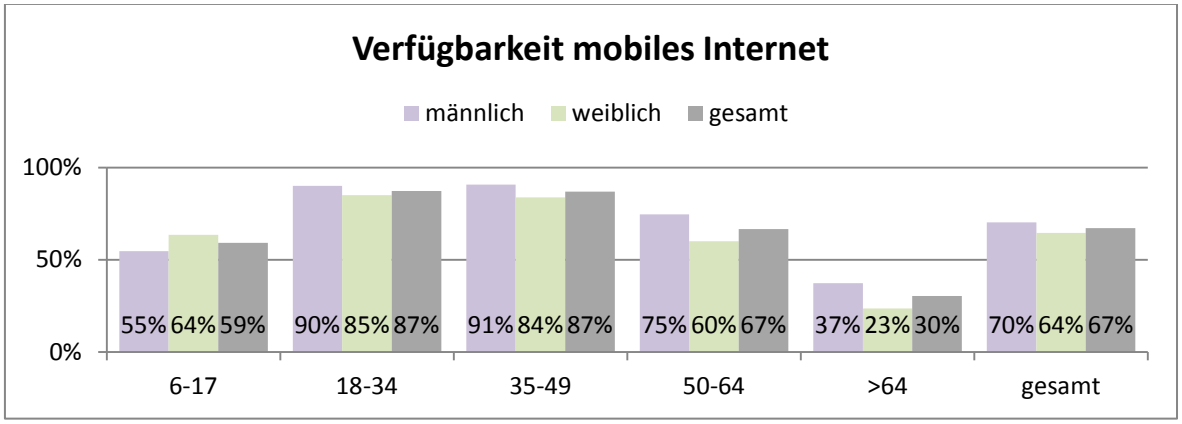


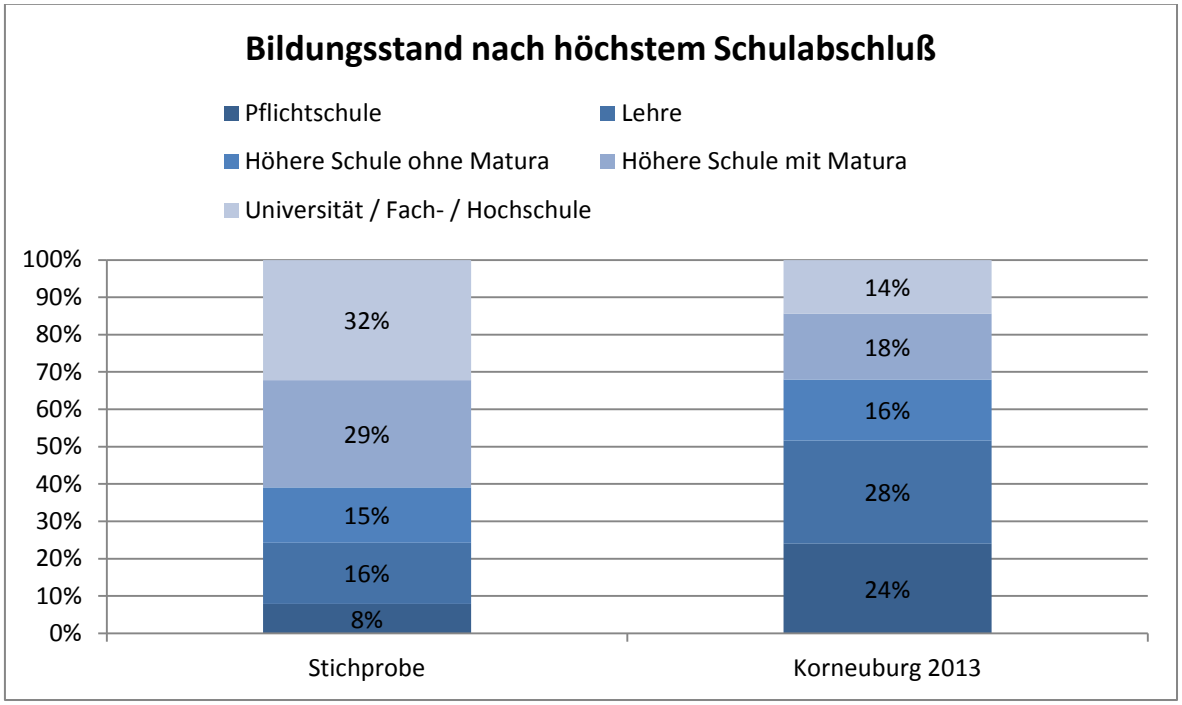
Abbildung 16: Verfügbarkeit mobiles Internet nach Alter und Geschlecht



5.1.3 Personen nach Schulbildung und (Berufs-)Tätigkeit

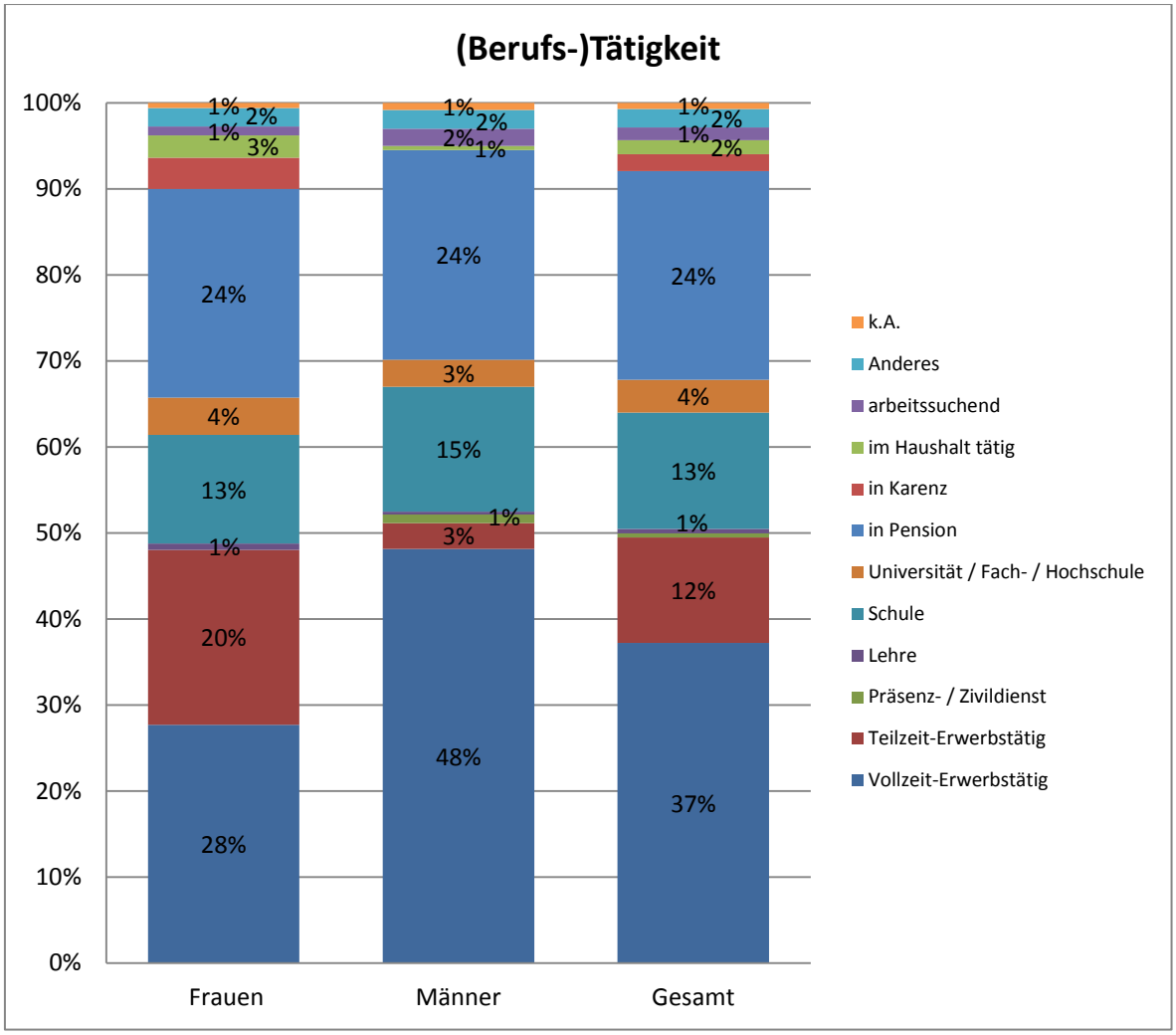
Der Bildungsstand in der Stichprobe liegt deutlich höher als in der Statistik für Korneuburg ausgewiesen. der Laut Statistik Austria (2013) haben 32 % der Bevölkerung mit Schulabschluss eine Matura oder einen Hochschulabschluss. In der Stichprobe liegt dieser Wert bei 61 %. Es wird daher auch der Modal Split nach Bildungsgrad ausgewertet, um eine mögliche Verzerrung beschreiben zu können.

Abbildung 17: Bildungsstand nach höchstem Schulabschluß



Etwa 24 % der Befragten sind bereits in Pension. 37 % sind Vollzeit erwerbstätig, wobei deutlich mehr Männer (48 %) als Frauen (28 %) Vollzeit-Erwerbstätig sind. Insgesamt sind 12 % der Befragten Teilzeit-Erwerbstätig (3 % der Männer, 20 % der Frauen). 18 % der KorneuburgerInnen sind in Ausbildung (Schule, Universität, Lehre) und 2 % im Haushalt tätig.

Abbildung 18: (Berufs-) Tätigkeit nach Geschlecht



71 % der berufstätigen Personen ab 15 Jahren haben flexible oder wechselnde Arbeitszeiten. 31 % der befragen Berufstätigen haben die Möglichkeit, ihre Arbeit auch von zu Hause aus zu erledigen.

Abbildung 19: Flexible Arbeitszeiten oder wechselnde Arbeitszeiten der werktätigen Bevölkerung

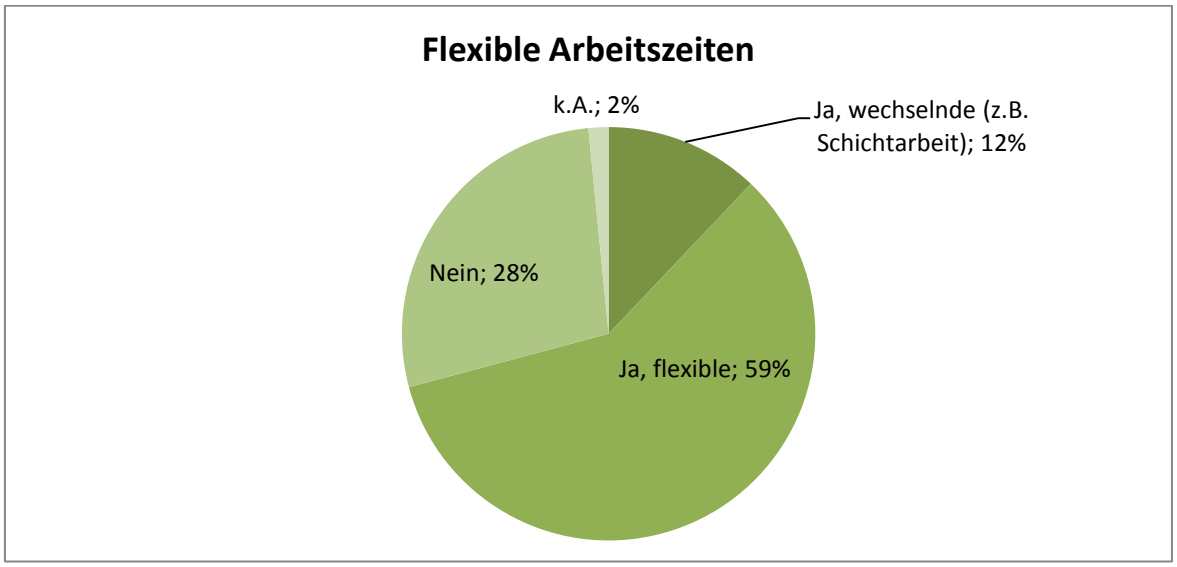
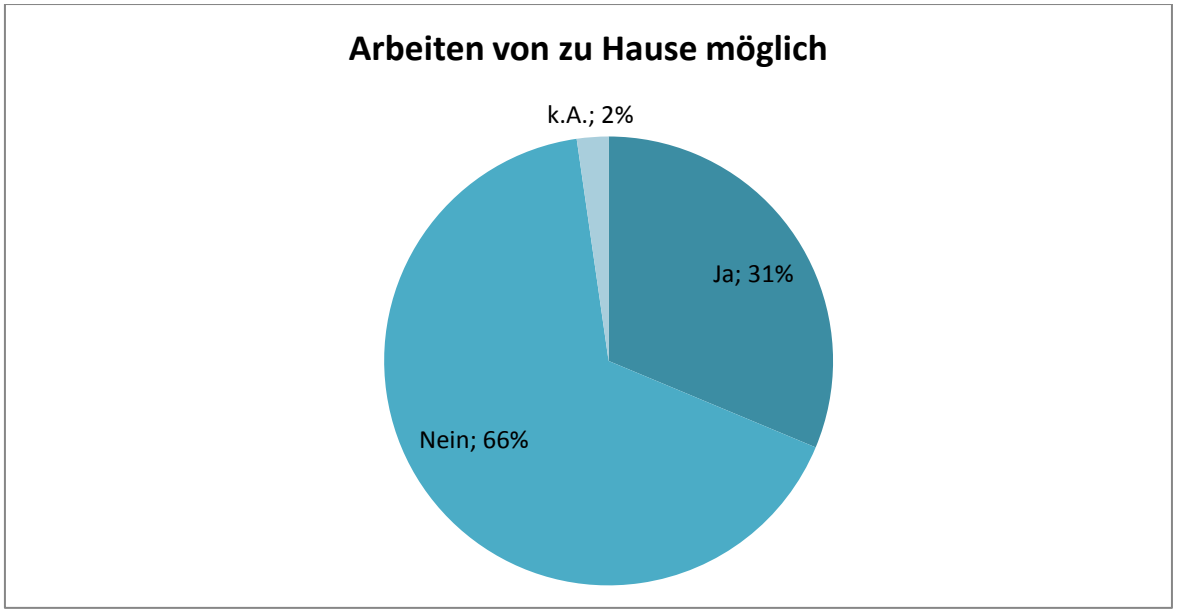


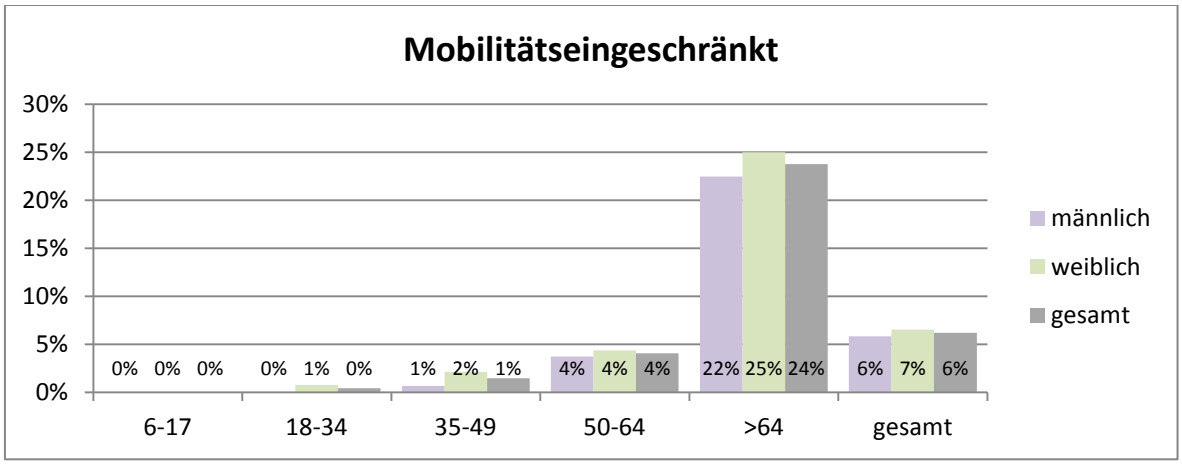
Abbildung 20: Möglichkeit von zu Hause zu arbeiten der werktätigen Bevölkerung



5.1.4 Personen mit Beeinträchtigung in ihrer Mobilität

6 % der befragten Personen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Die meisten davon sind über 64 Jahre alt. Dabei ist der Anteil von Frauen und Männern in etwa gleich (7 % bzw. 6 %).

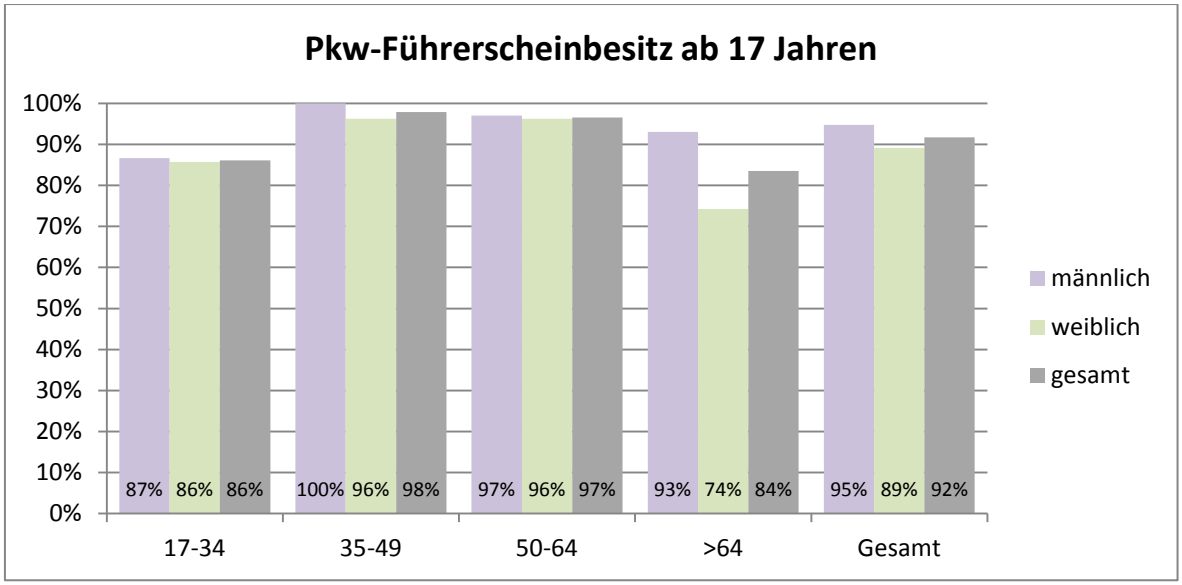
Abbildung 21: Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen nach Alter und Geschlecht



5.1.5 Personen mit Besitz eines Pkw-Führerscheines

Für das Mobilitätsverhalten sind neben anderen Rahmenbedingungen der Besitz eines Führerscheines und die Fahrzeugverfügbarkeit relevant. 92 % der Personen (ab 17 Jahren) in Korneuburg besitzen einen Pkw-Führerschein. Besonders hoch ist der Führerscheinbesitz in der Altersklasse der 35 bis 49-Jährigen, von denen fast jeder einen Pkw-Führerschein besitzt. Bei den jüngeren Menschen (Klasse 17 bis 34 Jahre) liegt der Führerscheinbesitz bei nur 86 %. Die Altersklasse mit den größten Werten „ohne Führerscheinbesitz“ ist die Klasse der über 64 –Jährigen (84 %). Dabei haben in dieser Altersklasse Frauen mit 74 % deutlich seltener einen Pkw-Führerschein als Männer (93 %).

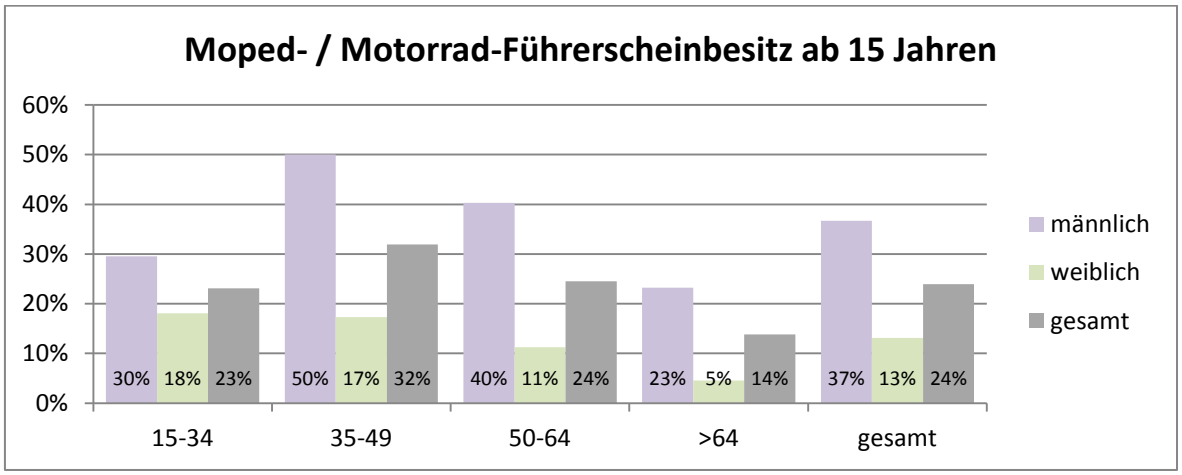
Abbildung 22: Pkw-Führerscheinbesitz ab 17 Jahren nach Alter und Geschlecht



5.1.6 Personen mit Besitz eines Motorrad/Moped-Führerscheines

24 % der Personen in Korneuburg besitzen einen Motorrad/Moped-Führerschein. Besonders hoch ist dieser Führerscheinbesitz in der Altersklasse der 35 bis 49 jährigen, bei den jüngeren Menschen (Klasse 15 bis 34 Jahre) liegt der Führerscheinbesitz bei nur 23 %. Die Unterschiede bei Männern und Frauen beim Motorrad/Moped-Führerscheinbesitz sind hoch (13 % Frauen, 37 % Männer).

Abbildung 23: Moped- / Motorrad-Führerscheinbesitz ab 15 Jahren nach Alter und Geschlecht



5.1.7 Fahrzeug Verfügbarkeit

Von jenen Personen ab 17 Jahren, die einen Pkw-Führerschein besitzen, verfügen 81 % jederzeit, 10 % gelegentlich und 5 % nie persönlich über einen Pkw. 6 % können jederzeit, 11 % gelegentlich und 47 % nie über einen nicht haushaltsbezogenen Pkw (z.B. Dienst-Pkw) verfügen.

Abbildung 24: Pkw Verfügbarkeit der Personen ab 17 Jahren mit Pkw-Führerschein nach Geschlecht

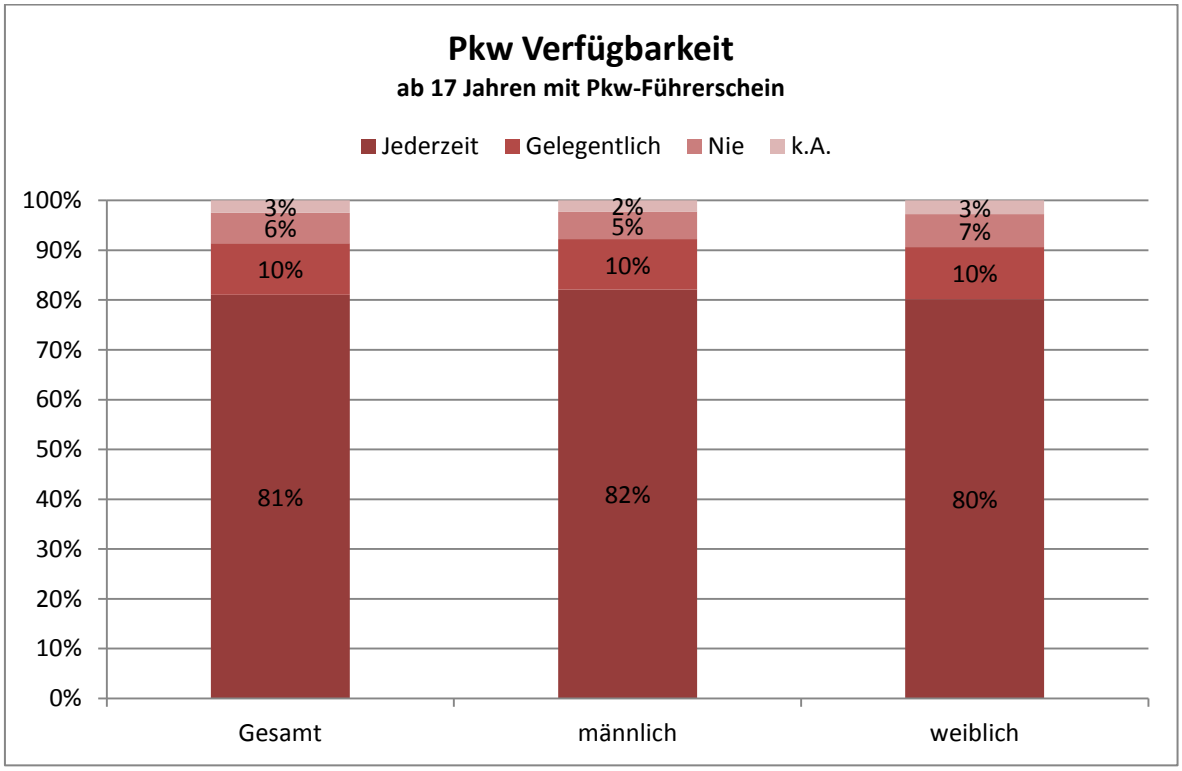
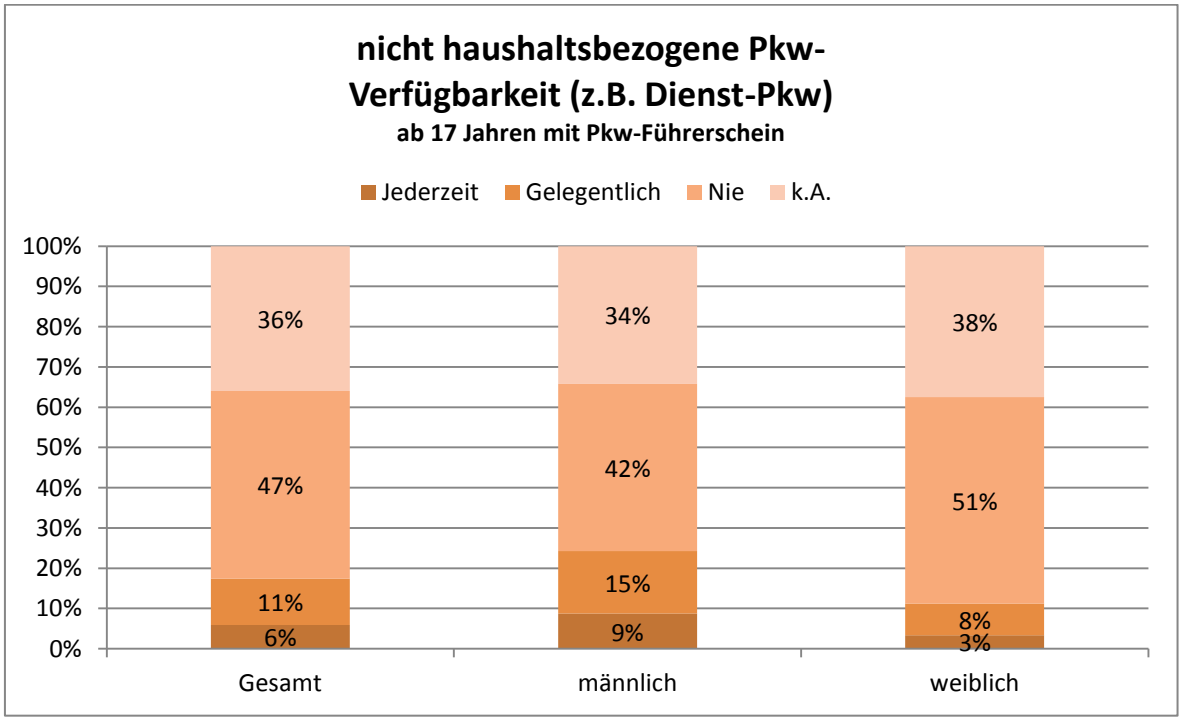
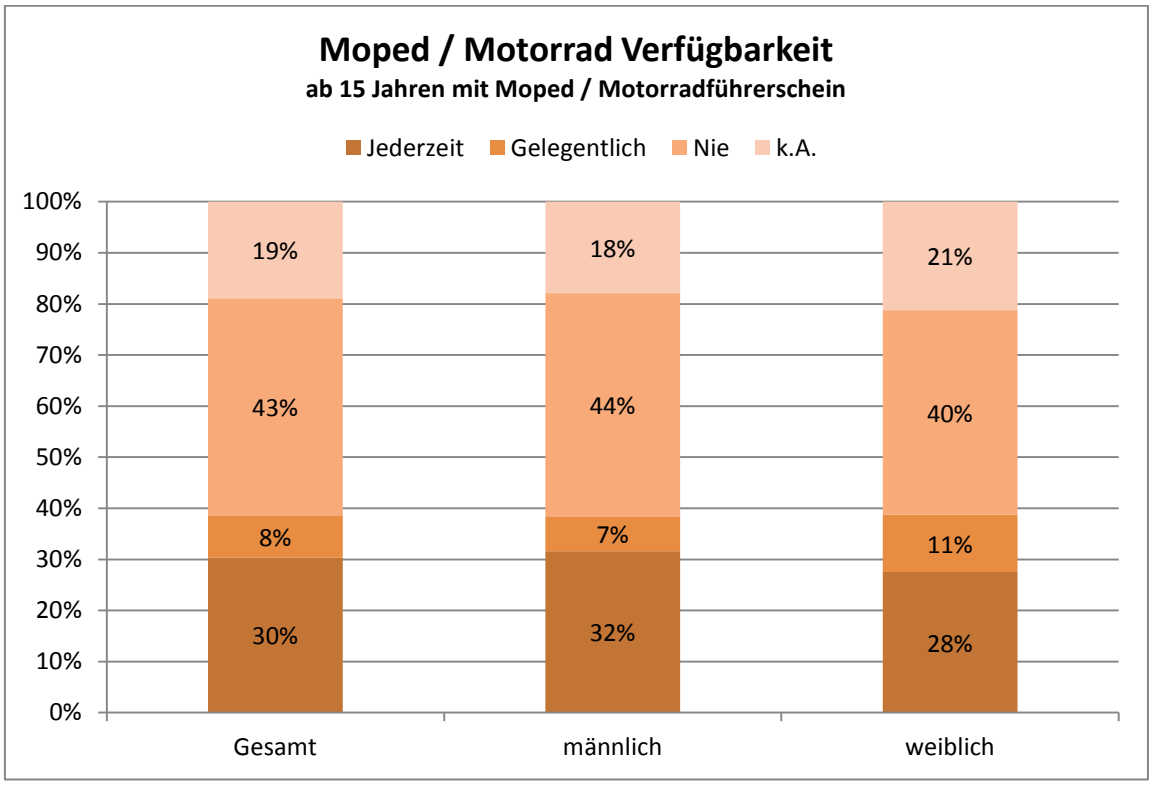


Abbildung 25: Dienst-Pkw Verfügbarkeit der Personen ab 17 Jahren mit Pkw-Führerschein nach Geschlecht



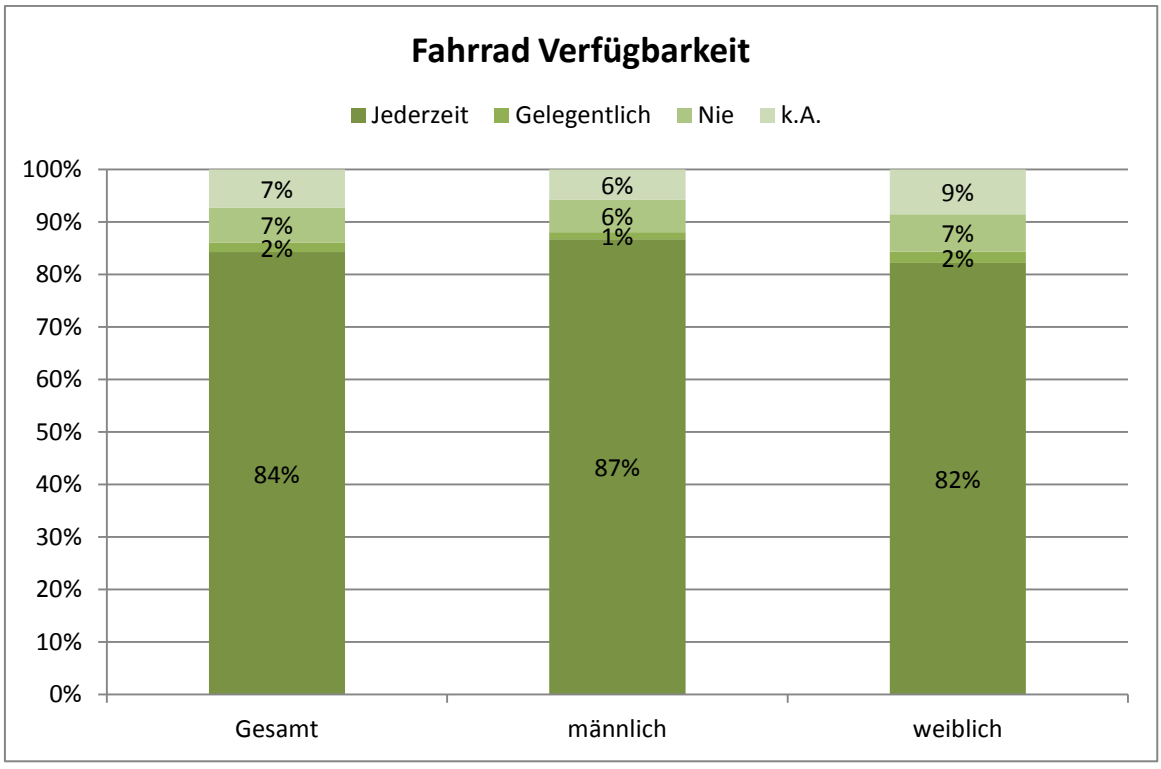
30 % der Personen mit Motorrad/Moped-Führerscheinbesitz (ab 15 Jahren) verfügen jederzeit über ein Motorrad/Moped, 8 % gelegentlich und 43 % nie.

Abbildung 26: Moped / Motorrad Verfügbarkeit der Personen ab 15 Jahren mit Moped / Motorradführerschein



84 % der KorneuburgerInnen verfügen jederzeit über ein Fahrrad, 2 % nur gelegentlich und 7 % nie.

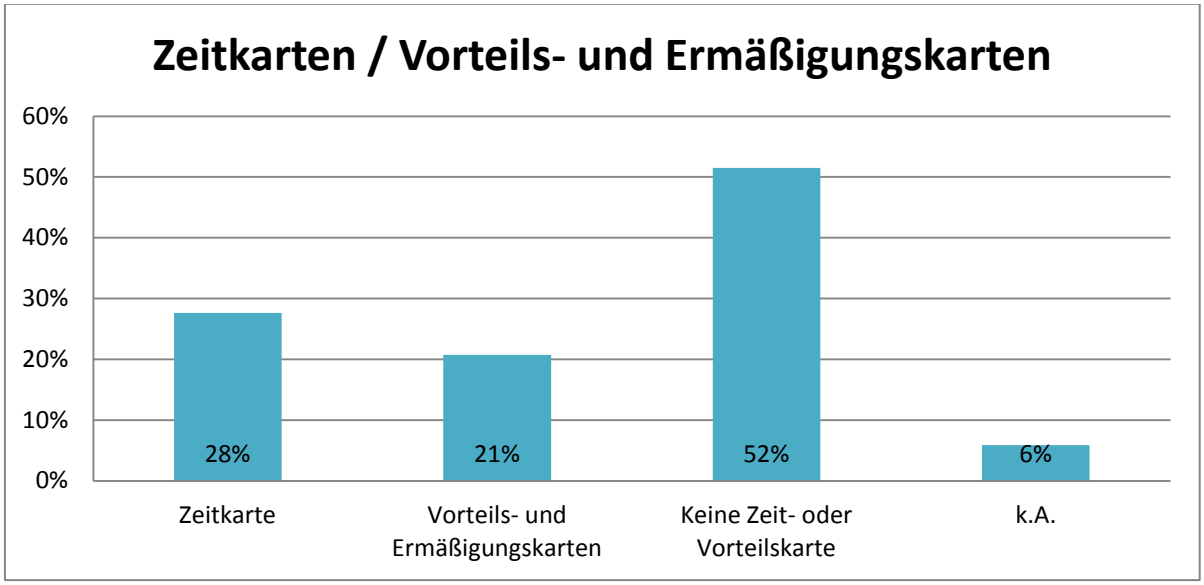
Abbildung 27: Fahrrad Verfügbarkeit



5.1.8 Besitz einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr

Der Anteil der KorneuburgerInnen mit Zeit- oder Ermäßigungskarten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beträgt 42 %. Von den BesitzerInnen haben etwa 28 % eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für Bus und/oder Bahn); 21 % haben eine ÖBB-Vorteilscard. Etwas über die Hälfte der Befragten gibt an weder eine Zeit- oder Ermäßigungskarte noch eine ÖBB-Vorteilscard zu besitzen.

Abbildung 28: Zeitkarten und Ermäßigungskartenbesitz für den öffentlichen Verkehr



Betrachtet man den Zeitkarten-/Ermäßigungskarten-Besitz nach Altersklassen, zeigt sich, dass die Gruppe der 6-17-Jährigen mit 46 % führend ist. Der Anteil der Personen mit Zeit- oder Ermäßigungskarten für öffentliche Verkehrsmittel nimmt mit zunehmendem Alter der Personen ab. Die Personen über 64 Jahren besitzen dafür am häufigsten eine Vorteilskarte (36 %). Zwischen Frauen und Männern gibt es nur geringe Unterschiede.

Abbildung 29: Zeitkartenbesitz nach Alter und Geschlecht

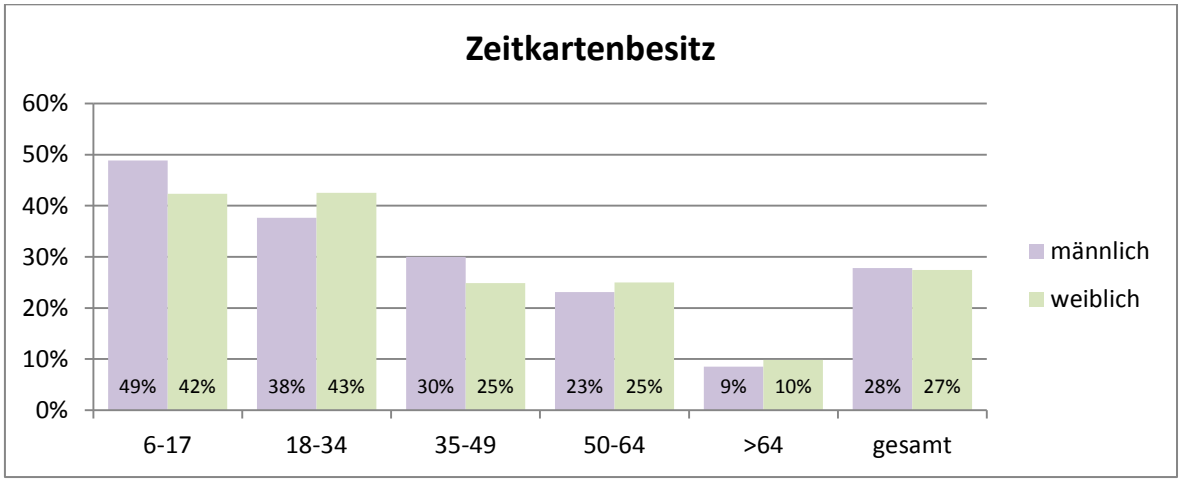
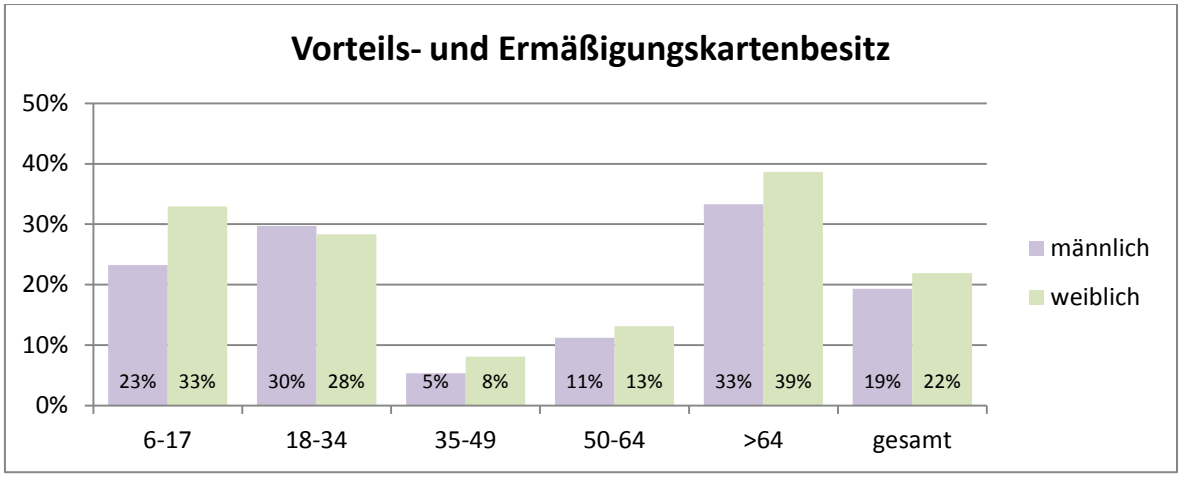


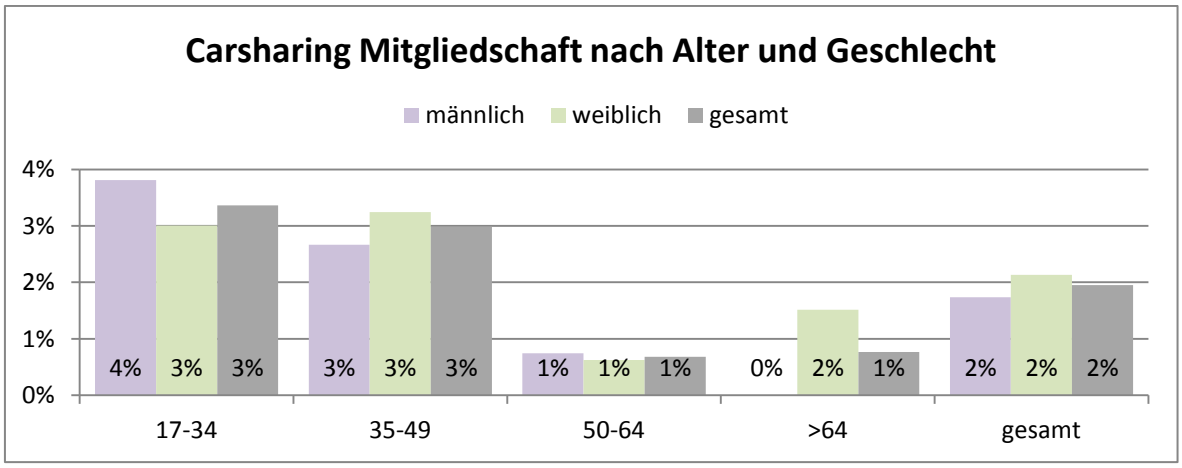
Abbildung 30: Vorteils- und Ermäßigungskartenbesitz nach Alter und Geschlecht



5.1.9 Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter

2 % der Befragten in Korneuburg haben eine Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing Anbieter. Am häufigsten ist die Mitgliedschaft in der Altersklasse der 17-34-Jährigen (3 %).

Abbildung 31: Carsharing Mitgliedschaft nach Alter und Geschlecht



5.1.10 Kenntnis und Nutzung des ISTmobil

54 % der Befragten kennen das Korneuburger ISTmobil. Aber nur knapp 4 % der Befragten nutzen es auch. Besonders hoch ist die Nutzung in der Altersklasse 50-64 –Jährigen. Am wenigsten wird das IST-Mobil von den 6 – 17-Jährigen genutzt (1 %).

Abbildung 32: Kennen Sie ISTmobil Korneuburg? nach Alter und Geschlecht

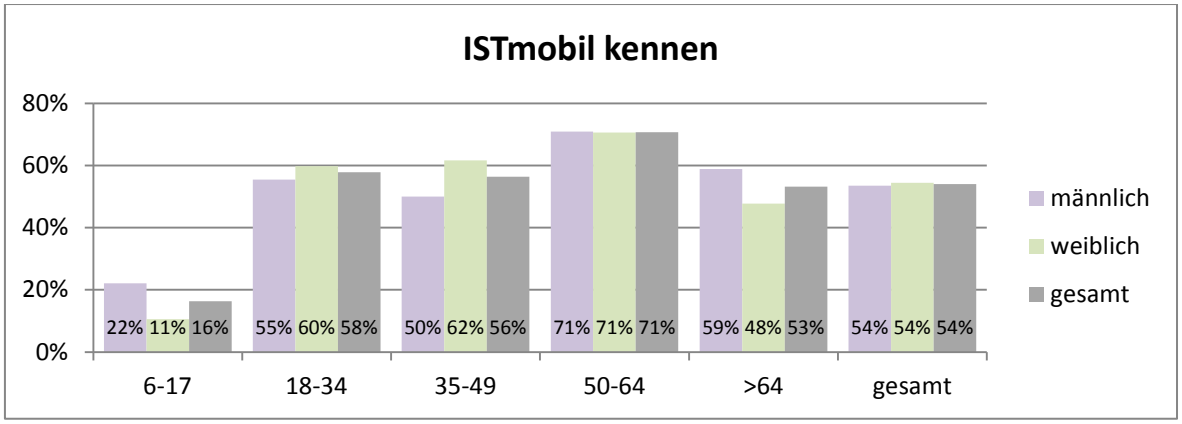
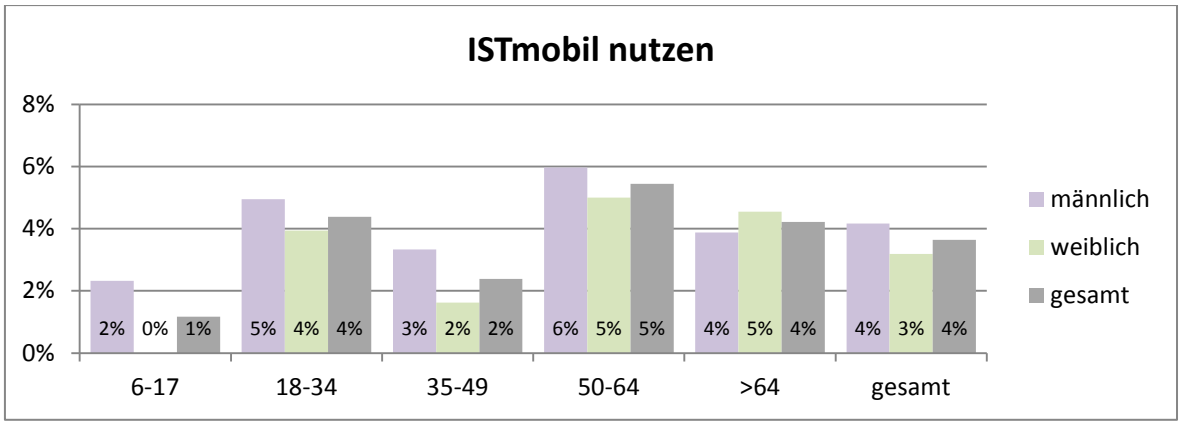


Abbildung 33:Nutzen Sie ISTmobil Korneuburg? nach Alter und Geschlecht



5.1.11 Kenntnis und Nutzung von nextbike

43 % der Befragten kennen nextbike. Genutzt wird nextbike aber nur von knapp 1 % der Befragten. In den Altersklassen von 6 bis 34 Jahren wird nextbike so gut wie gar nicht genutzt. Am häufigsten nutzen nextbike Personen zwischen 35 und 49 Jahren.

Abbildung 34: Kennen Sie nextbike Korneuburg? nach Alter und Geschlecht

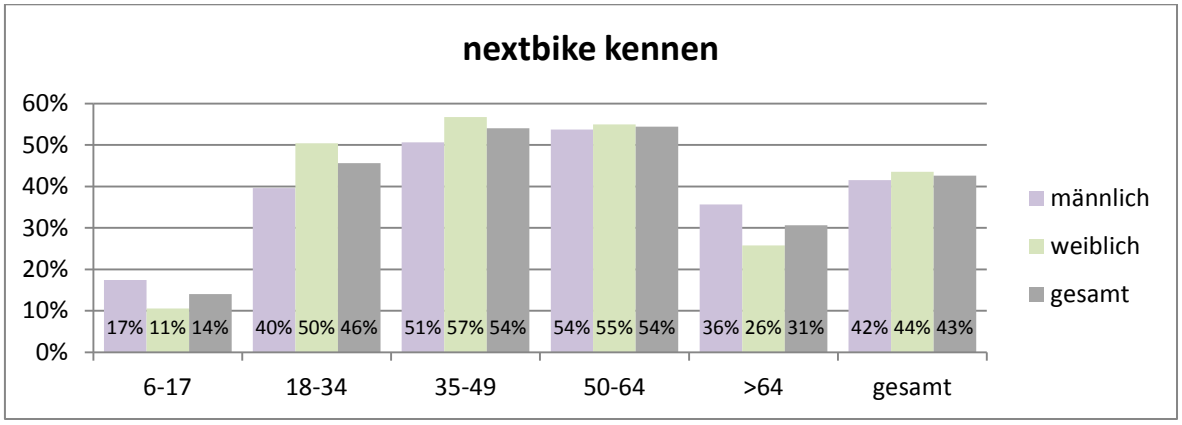
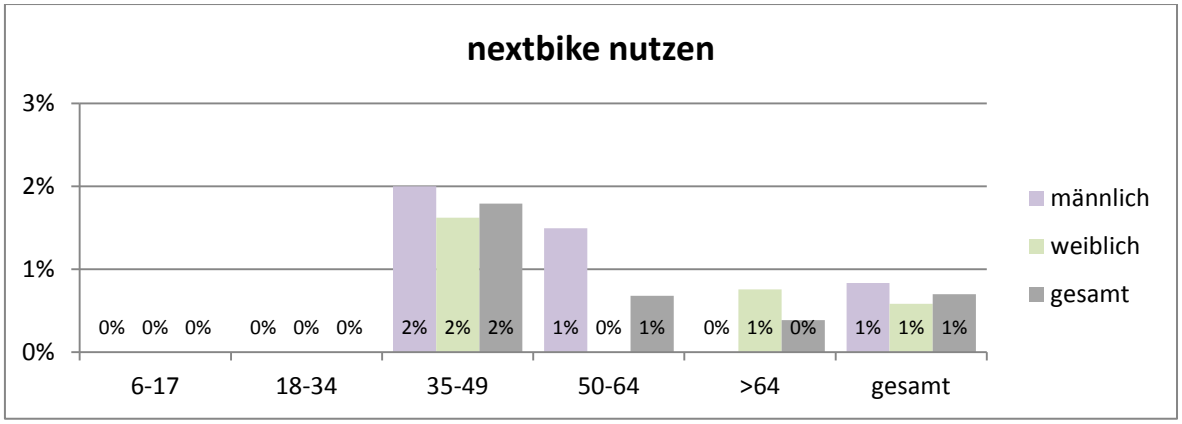


Abbildung 35: Nutzen Sie nextbike Korneuburg? nach Alter und Geschlecht



5.1.12 Kenntnis und Nutzung des EKO E Carsharing

21 % der Befragten ab 17 Jahren kennen das EKO-E-Carsharing und rund 1 % nutzt es auch. In der Alterklasse von 50 bis 64 Jahren ist der Anteil der Nutzer mit 2 % etwas höher als in den übrigen Altersklassen.

Abbildung 36: Kennen Sie EKO-E-Carsharing Korneuburg? nach Alter und Geschlecht

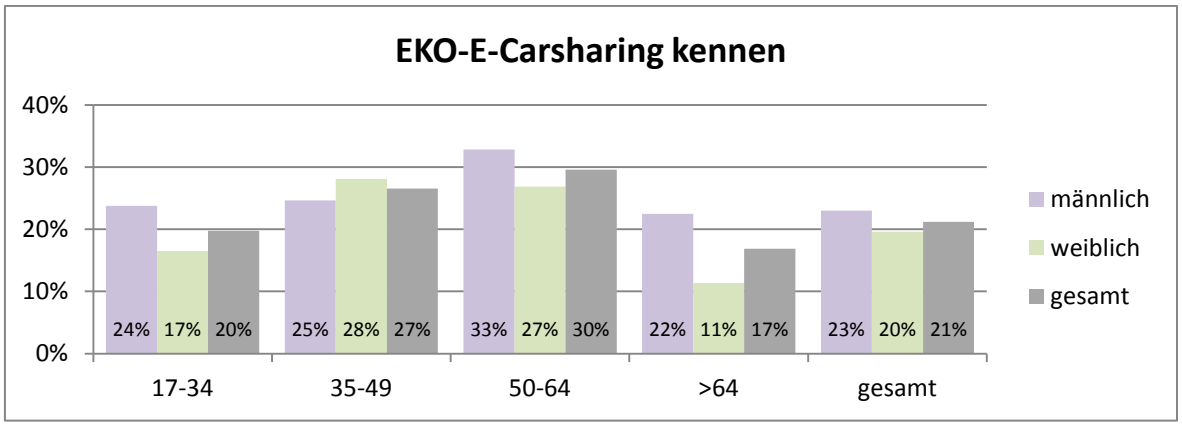
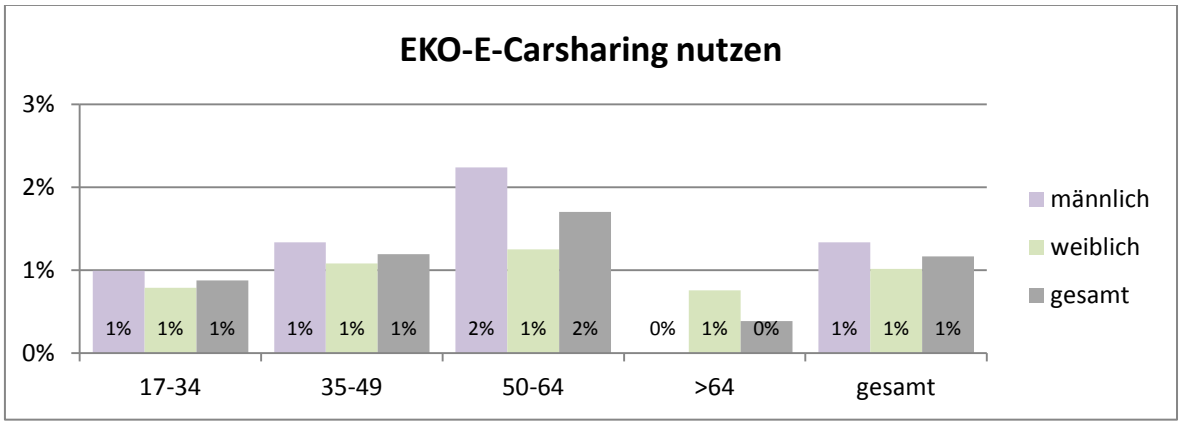


Abbildung 37: Nutzen Sie EKO-E-Carsharing? nach Alter und Geschlecht



5.2 MOBILITÄTSKENNZAHLEN

Die Mobilitätskennzahlen beschreiben die Mobilität der Bevölkerung. Diese Indikatoren sind auf Personen mit ihren Wegen bezogen. Die wichtigsten Kennzahlen, die auch zum Vergleich unterschiedlicher Untersuchungsgebiete dienen, sind:

- Außer-Haus-Anteil
- Anzahl der Wege / Person (Wegehäufigkeit = Mobilitätsrate)
- Tageswegedauer (Unterwegszeit)
- Tageswegelänge
- Wegezwecke
- Wegedauer
- Wahl des Verkehrsmittels je Weg

Die Definition eines Weges und des hauptsächlich benutzten Verkehrsmittels ist in den Kapiteln 2.3.4 und 3.1 dargestellt.

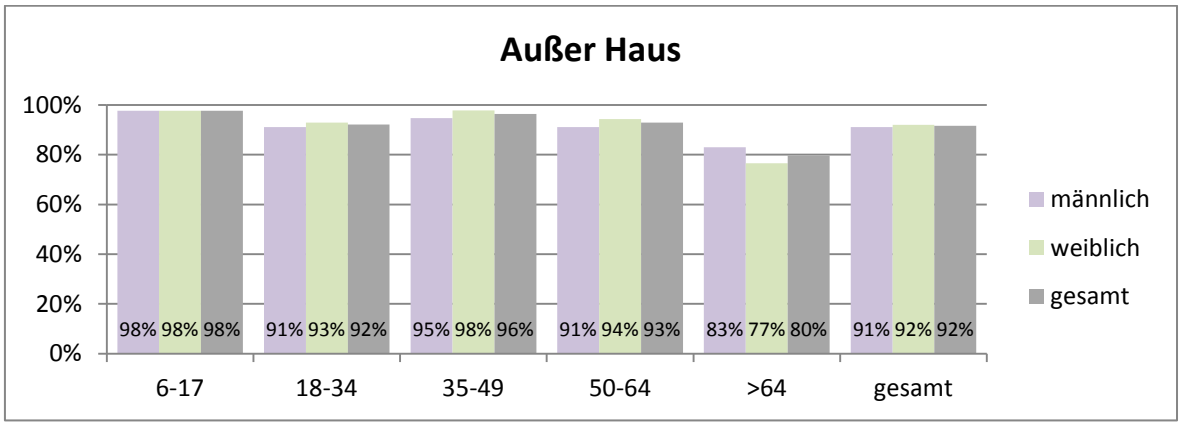
5.2.1 Außer-Haus-Anteil

Der Außer-Haus-Anteil beschreibt den Anteil der mobilen Bevölkerung (ab 6 Jahren) am Stichtag. Eine Person gilt als mobil, wenn sie am Stichtag einen Weg außer Haus unternommen hat. Personen, die an diesem Tag zu Hause geblieben sind, wurden als „nicht mobil" klassifiziert. Eine Person ist nicht mobil, wenn sie zum Beispiel krank ist und zu Hause bleibt, Besuch bekommt, Hausarbeit leistet oder einfach kein Bedürfnis hatte, nach draußen zu gehen.

In Korneuburg waren am Stichtag 92 % der Personen außer Haus, 8 % waren nicht mobil.

Zwischen Männern und Frauen gibt es keine deutlichen Unterschiede. Mit zunehmendem Alter nimmt der Außer-Haus-Anteil leicht ab. Der Außer-Haus-Anteil ist bei den über 64-Jährigen mit 80 % am geringsten.

Abbildung 38: Außerhausanteil nach Alter und Geschlecht

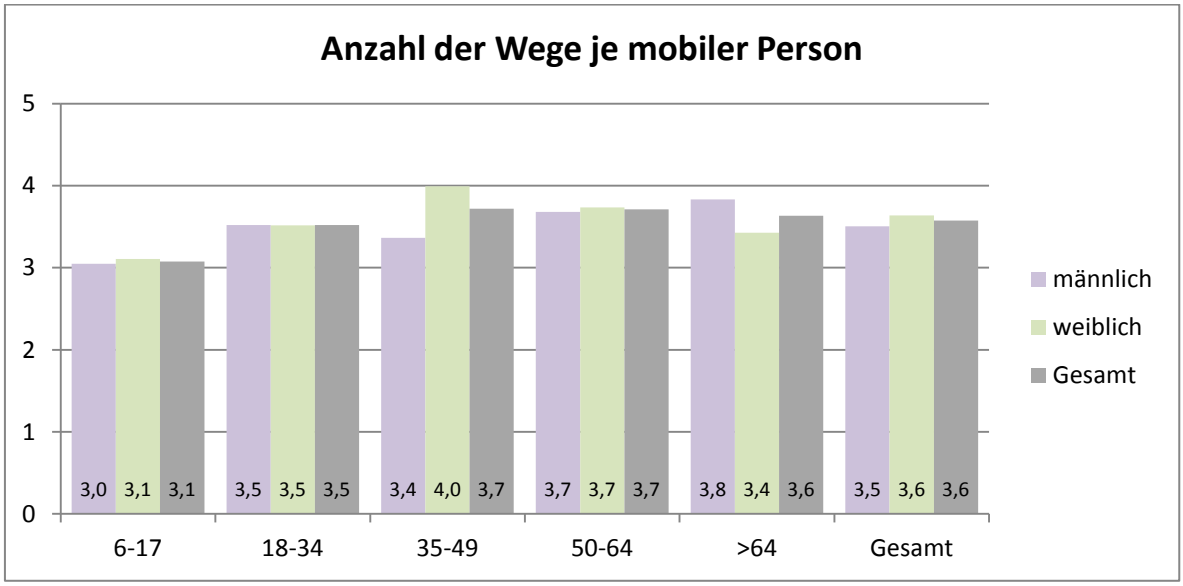


5.2.2 Mobilitätsrate

Die Mobilitätsrate beschreibt die Anzahl der Wege pro mobiler Person und Werktag (ab 6 Jahren). In Korneuburg liegt die Wegeanzahl pro Person bei durchschnittlich 3,3; die Anzahl der Wege der mobilen Personen beträgt 3,6 Wege / Tag.

Die Mobilitätrate der mobilen Personen nach Geschlecht und Alter unterscheidet sich nur geringfügig. So legen Frauen 3,6 Wege / Tag zurück und Männer 3,5 Wege / Tag. Die Altersgruppe der 35 bis 64 Jährigen ist die mobilste mit etwa 3,7 Wegen / Werktag, während die 6 bis 17 Jährigen 3,1 Wege/Werktag zurücklegen. Je älter eine Person ist, desto mehr Wege legt sie zurück; erst in der Altersklasse ab 65 Jahren geht die Mobilitätsrate wieder leicht zurück.

Abbildung 39: Anzahl der Wege je mobiler Person nach Alter und Geschlecht



5.2.3 Wahl des Verkehrsmittels / Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl der KorneuburgerInnen an einem Werktag bezogen auf deren Wege in Prozent. Da viele Wege aus Etappen bestehen und daher mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können, muss jedem Weg ein „hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel“ zugeordnet werden (vgl. Kapitel 3.1).

In Korneuburg werden 18 % der Wege zu Fuß und 16 % mit dem Fahrrad zurückgelegt; 17 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 49 % mit dem Pkw (40,5 % Lenker, 8,4 % Mitfahrer) und 0,5 % mit dem Motorrad/Moped.

Der Anteil des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist im Vergleich zu anderen Städten hoch. Beim öffentlichen Verkehr profitiert Korneuburg von dem vergleichsweise guten Bahn- und Busangebot und von der Nähe zu Wien. Durch die kurzen und topografisch flachen Wege innerhalb Korneuburgs und durch das Nahversorgungsangebot im Zentrum der Stadt ist der Anteil des Radverkehrs höher als in anderen Städten.

Abbildung 40:Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel

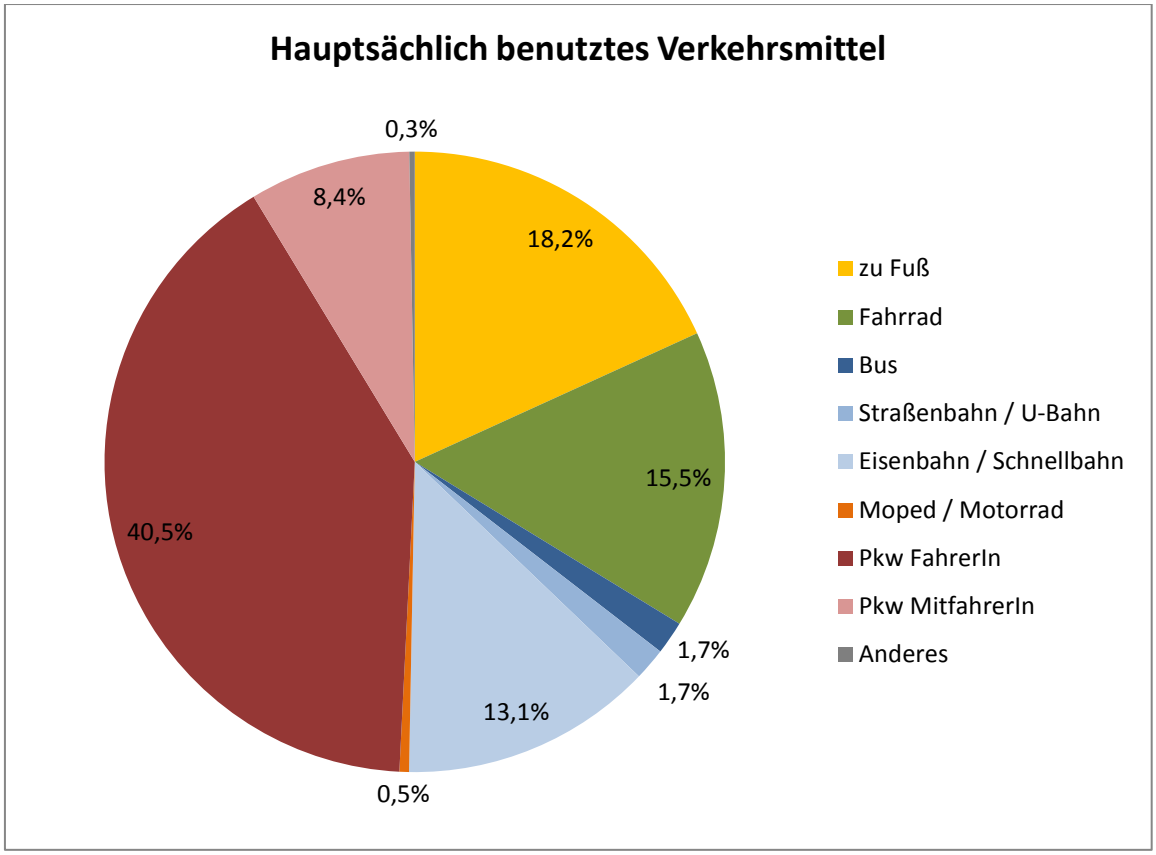
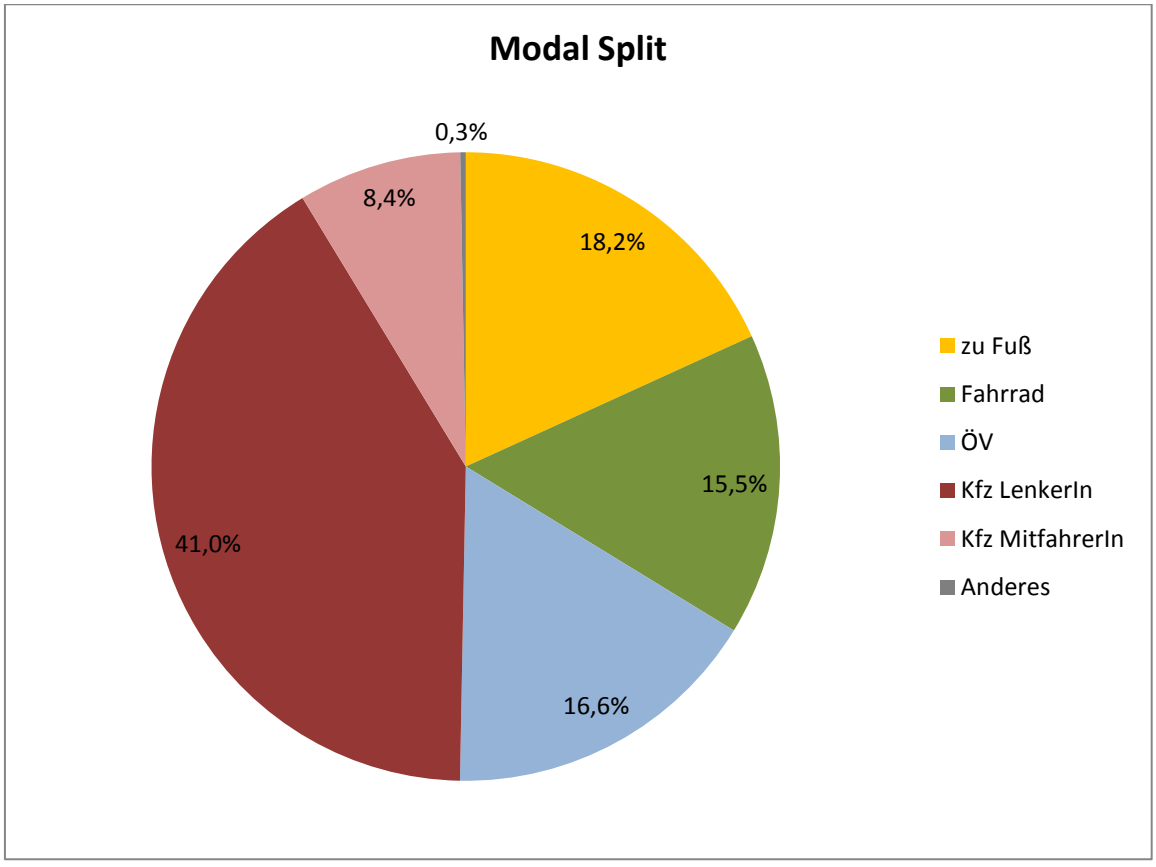


Abbildung 41: Modal Split



5.2.4 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Verkehrsleistungen

Bringt man die Verkehrsmittel mit den zurückgelegten Wegelängen in Verbindung (Ermittlung der verkehrsmittelspezifischen Verkehrsleistung), steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehr beim Modal Split aufgrund der längeren Wege.

Abbildung 42: Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel nach Fahrleistung

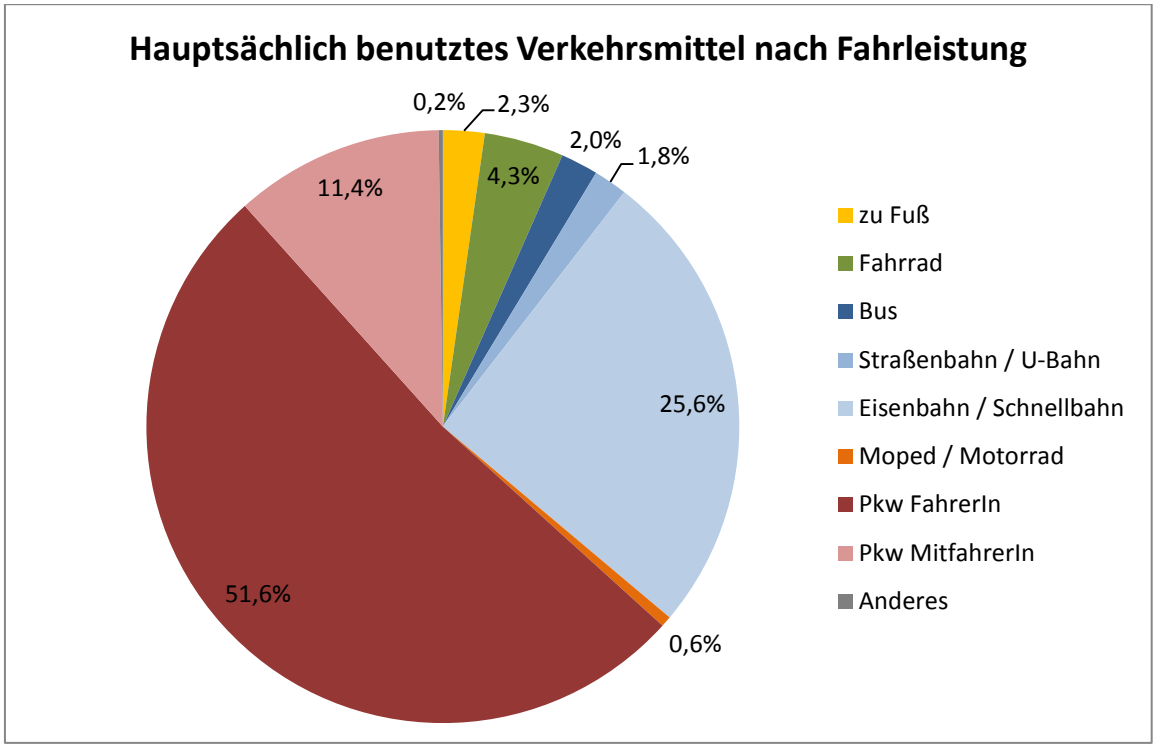
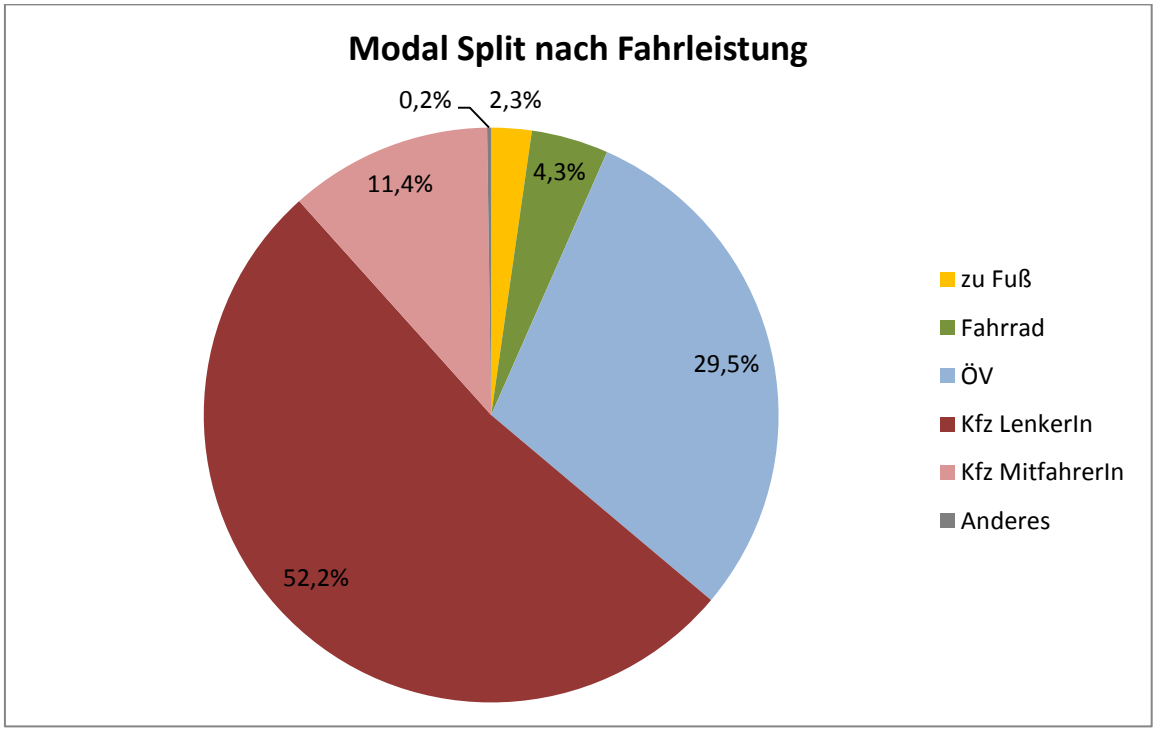


Abbildung 43: Modal Split nach Fahrleistung



5.2.5 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Geschlecht und Alter

Zwischen Frauen und Männern gibt es deutliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. Frauen gehen mehr zu Fuß und fahren weniger mit dem Pkw, sie sind öfter MitfahrerInnen. Bei der ÖV Nutzung und dem Radverkehrsanteil sind die Werte für Männer und Frauen ungefähr gleich.

Abbildung 44: Hauptverkehrsmittel nach Geschlecht

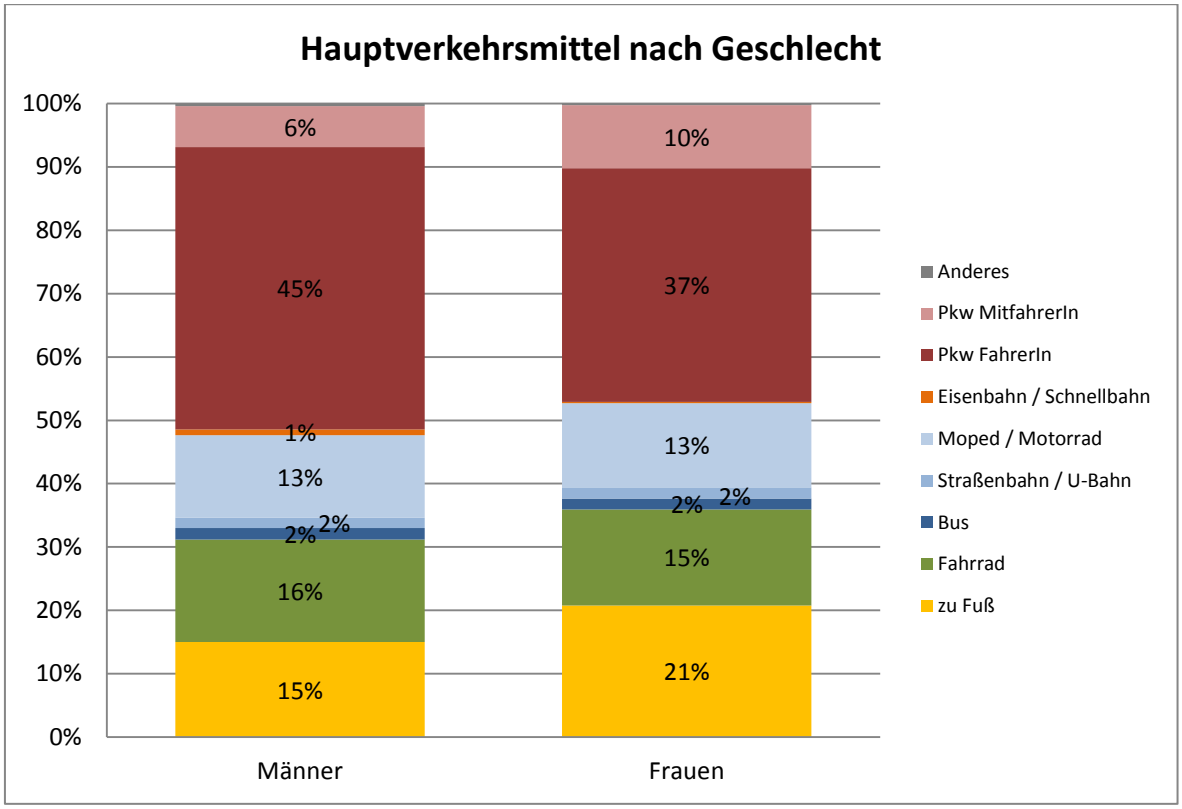
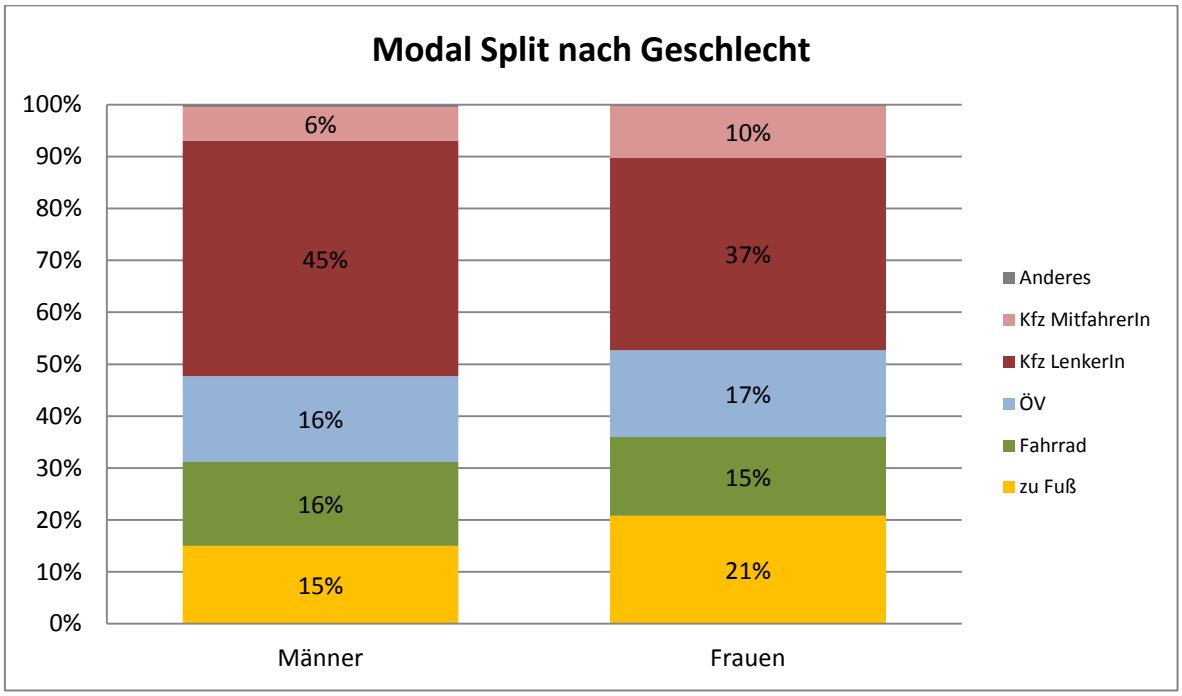


Abbildung 45: Modal Split nach Geschlecht



Auch bei den Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre legen 26 % ihrer Wege zu Fuß zurück, wobei für 9 % ein Roller verwendet wird. Weitere 29 % werden mit dem Fahrrad, 10 % mit dem Bus und 19 % als MitfahrerInnen zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt 25 %, der vor allem auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen ist. Bei den über 17 Jährigen spielen die Wege mit Rollern und dem Bus fast keine Rolle mehr. Dafür steigt der Anteil der Wege als Pkw-Fahrer stark an.

Abbildung 46: Hauptverkehrsmittel nach Alter

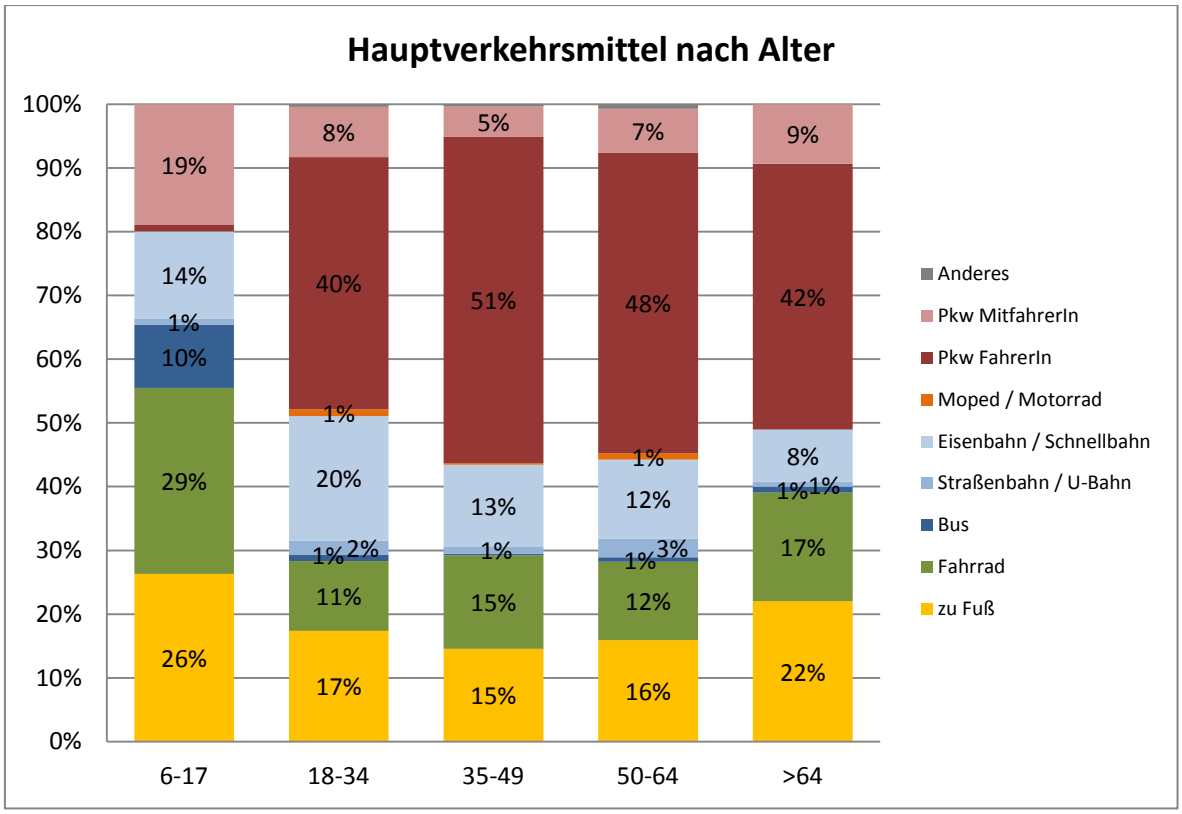
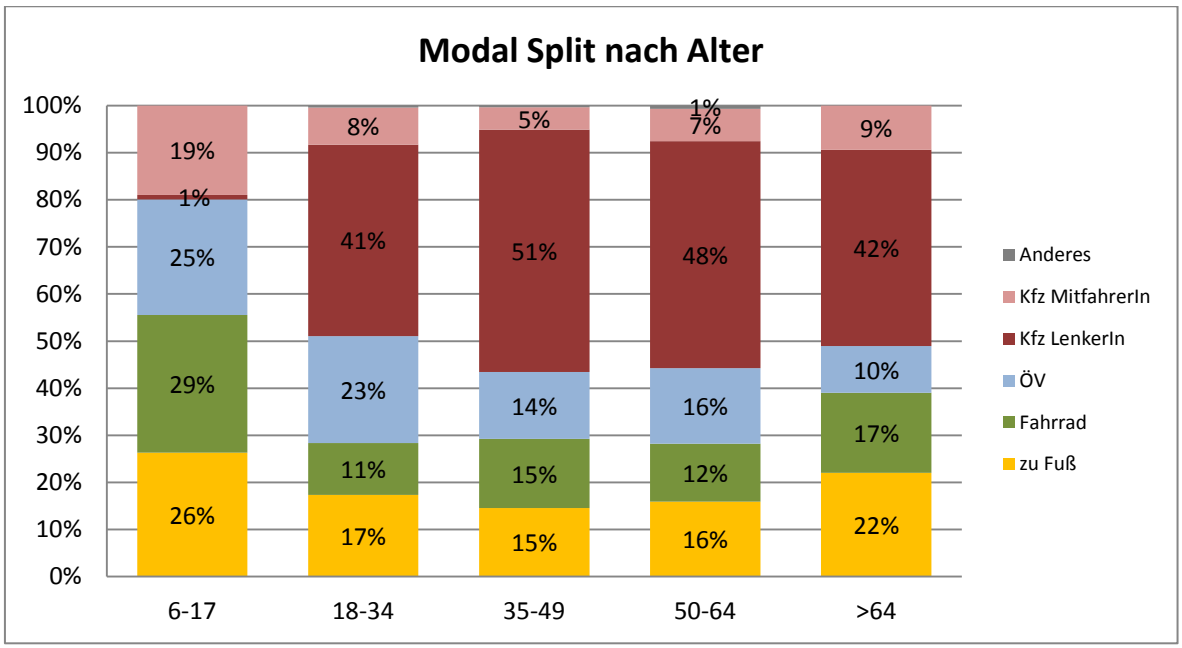


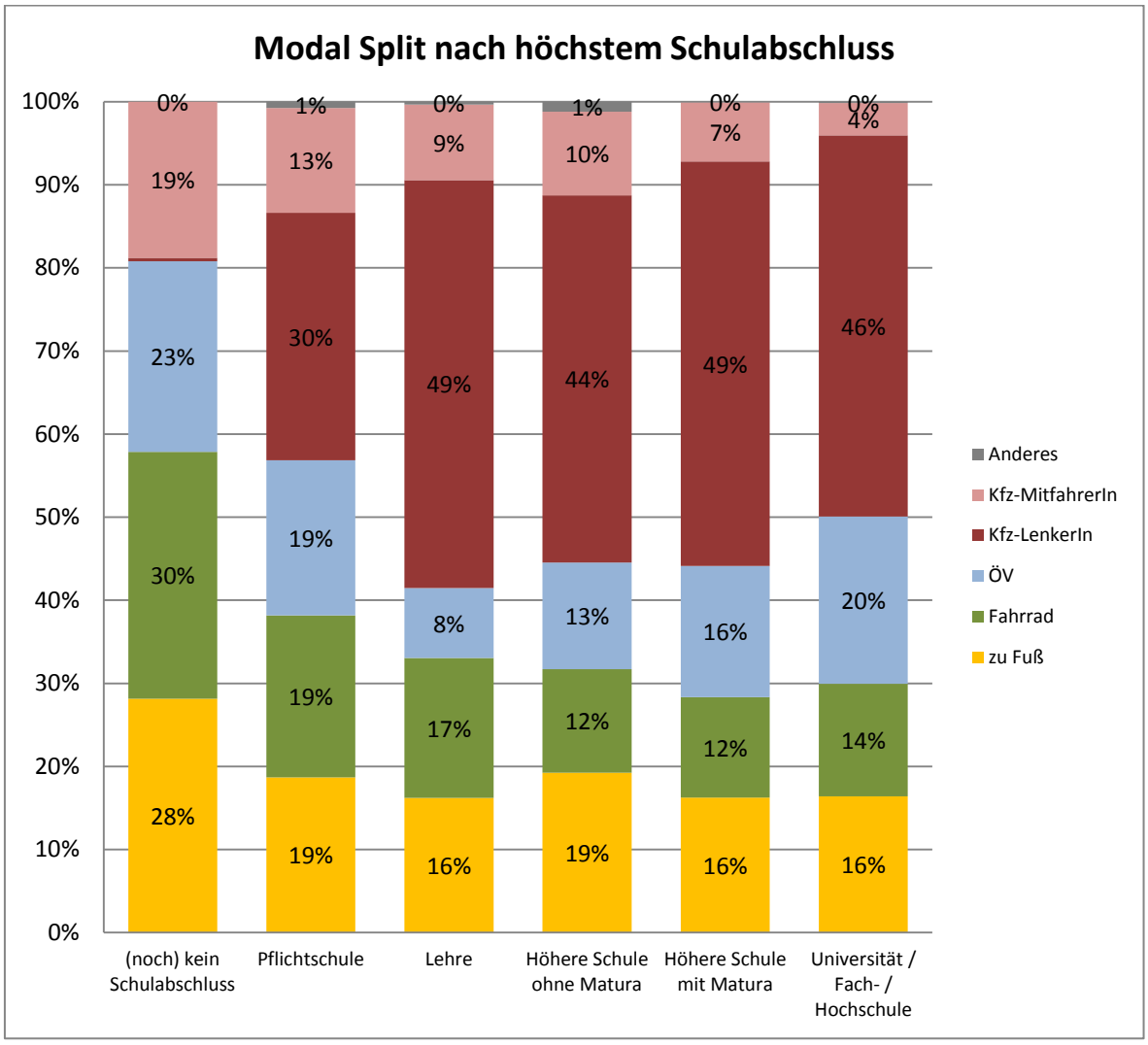
Abbildung 47: Modal Split nach Alter



5.2.6 Modal Split nach Bildungsgrad

Bei der Betrachtung des Modal Split nach dem höchsten Schulabschluss zeigt sich, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Personen ohne Schulabschluss (überwiegend Kinder) stark von denen mit Schulabschluss unterscheidet. Zwischen den einzelnen Schulabschlüssen sind die Unterschiede relativ gering, Personen mit Pflichtschulabschluss fahren etwas weniger mit dem Pkw und nutzen dafür öfter den Umweltverbund.

Abbildung 48: Modal Split nach höchstem Schulabschluss



5.2.7 Verkehrsmittelwahl und Modal Split nach Wegezweck

Auch bei den Wegezwecken gibt es deutliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. Bei den Arbeitswegen ist das häufigste benutzte Verkehrsmittel der Pkw mit 51 %, gefolgt von der Bahn mit 28 %. Bei Dienstwegen dominiert auch der Pkw Anteil mit 82 % (inkl. Mitfahrer). Wege, die dem Bringen und Holen zugezählt werden, sind zu 58 % Pkw-Lenker-Wege. Bei Ausbildungswegen steht der öffentliche Verkehr mit 40 % im Vordergrund.

Abbildung 49: Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck

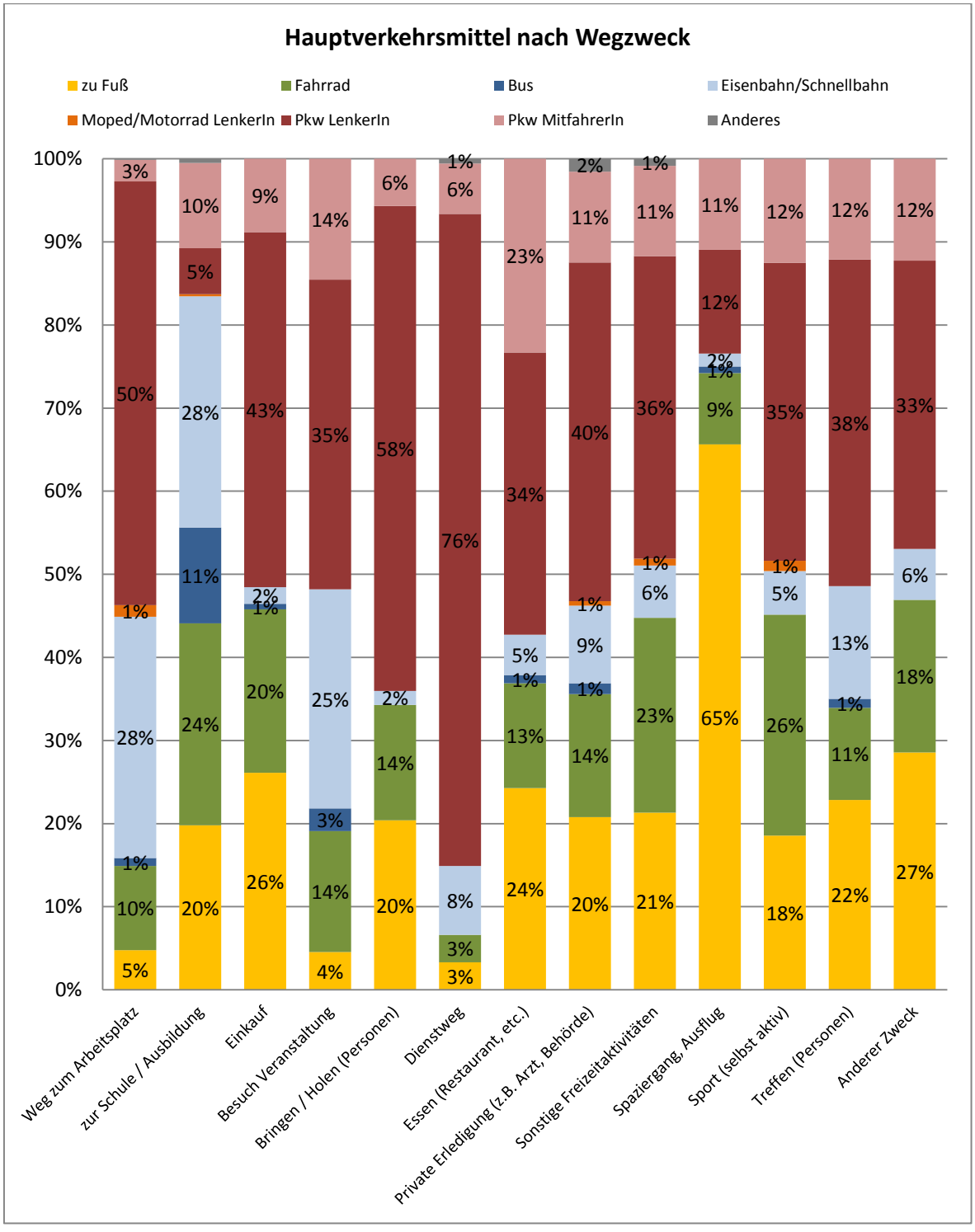
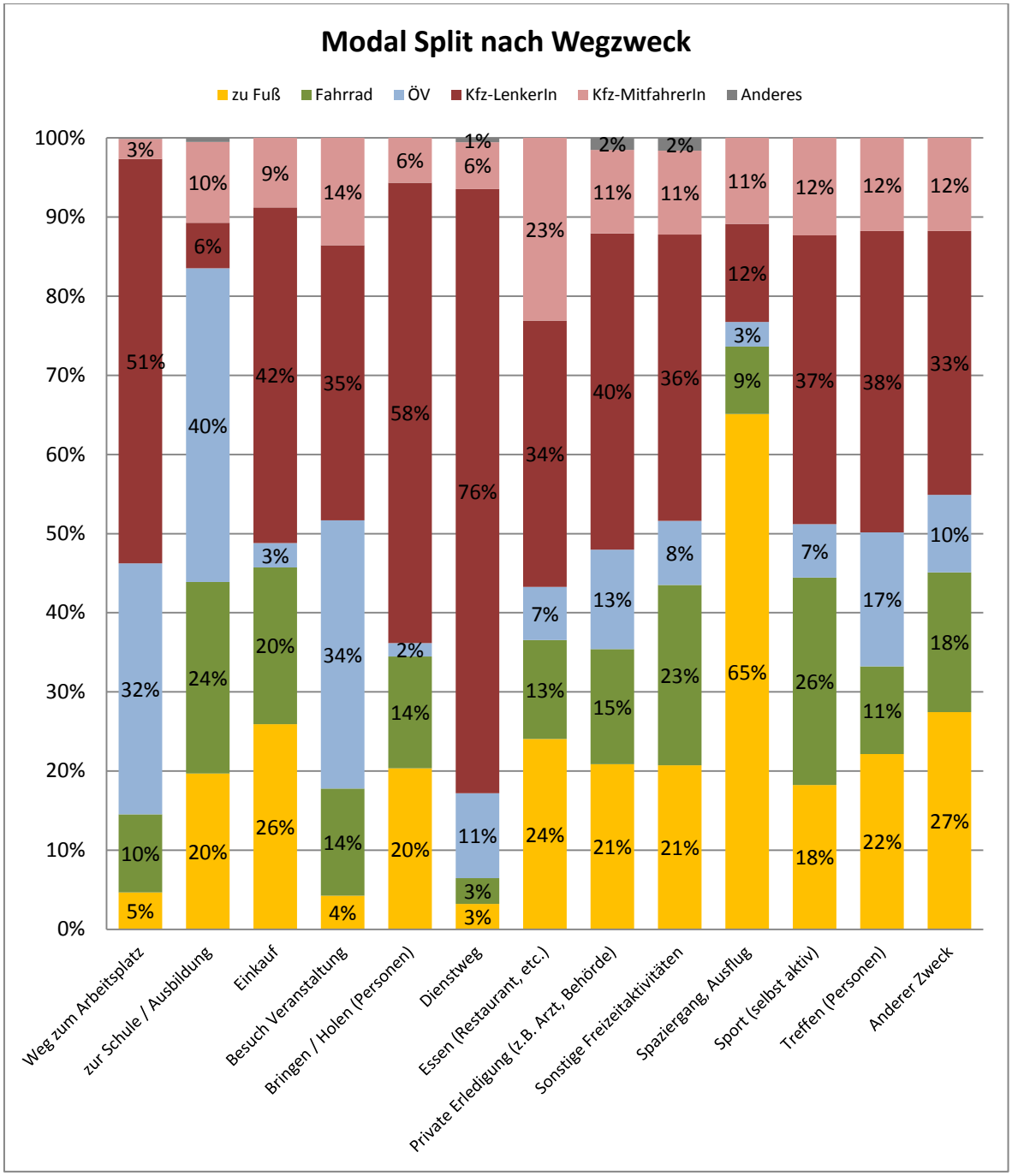


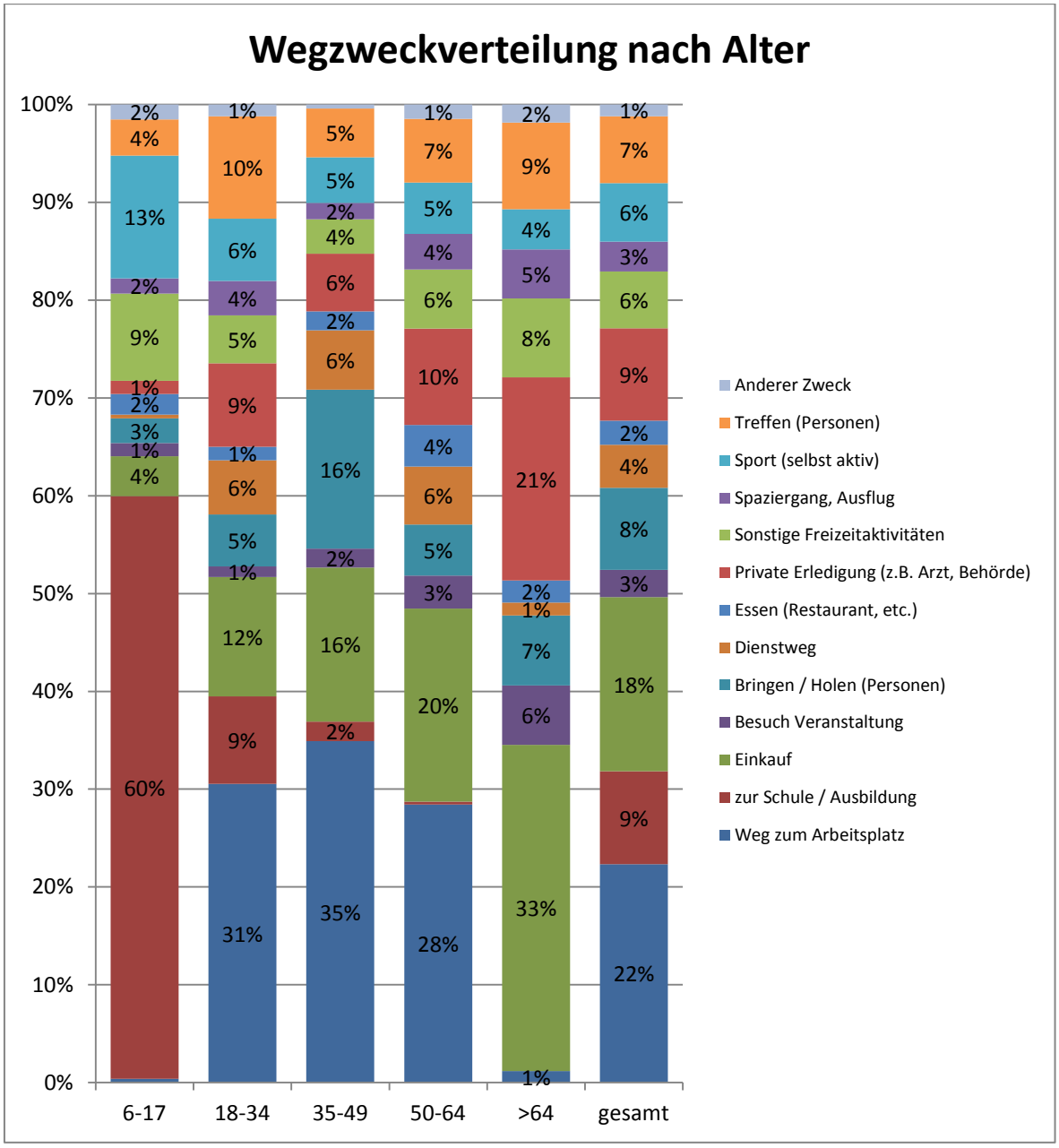
Abbildung 50: Modal Split nach Wegezweck



5.2.8 Wegzweckverteilung

Die Verteilung der Wegzwecke unterscheidet sich je nach Altersklasse sehr. Bei den unter 18 Jährigen dominieren deutlich die Ausbildungswege gefolgt von Sport und Freizeitaktivitäten. Zwischen 18 und 64 Jahren überwiegen die Wege zum Arbeitsplatz gefolgt von Einkaufswegen. In der Gruppe der 35 bis 49 Jährigen entfällt ein großer Teil der Wege auf Bringen und Holen von Personen. Bei den über 64 Jährigen fallen überwiegend Einkaufswege an gefolgt von privaten Erledigungen.

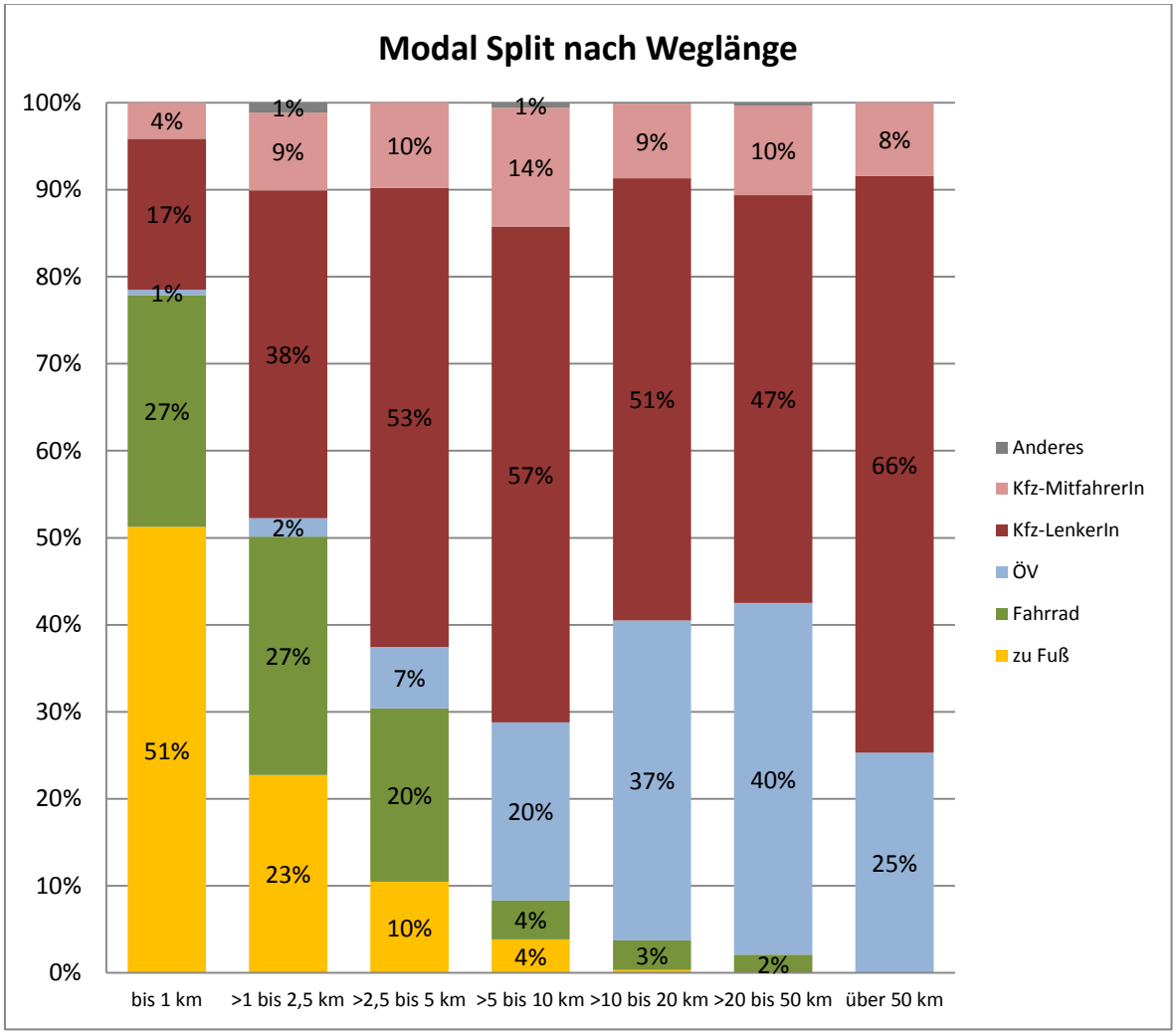
Abbildung 51: Wegzweckverteilung nach Alter



5.2.9 Modal Split nach Weglängen

Auch die Wegelängen nach Verkehrsmitteln zeigen starke Unterschiede. Bei kurzen Wegen bis zu 1 km dominieren die Fußwege und Wege mit dem Fahrrad. Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, liegen zu einem Großteil in den Entfernungsklassen über 5 km. Der Anteil der Pkw-LenkerInnenwege ist bei den Weglängen zwischen 5 und 10 Kilometern sowie über 50 km am größten.

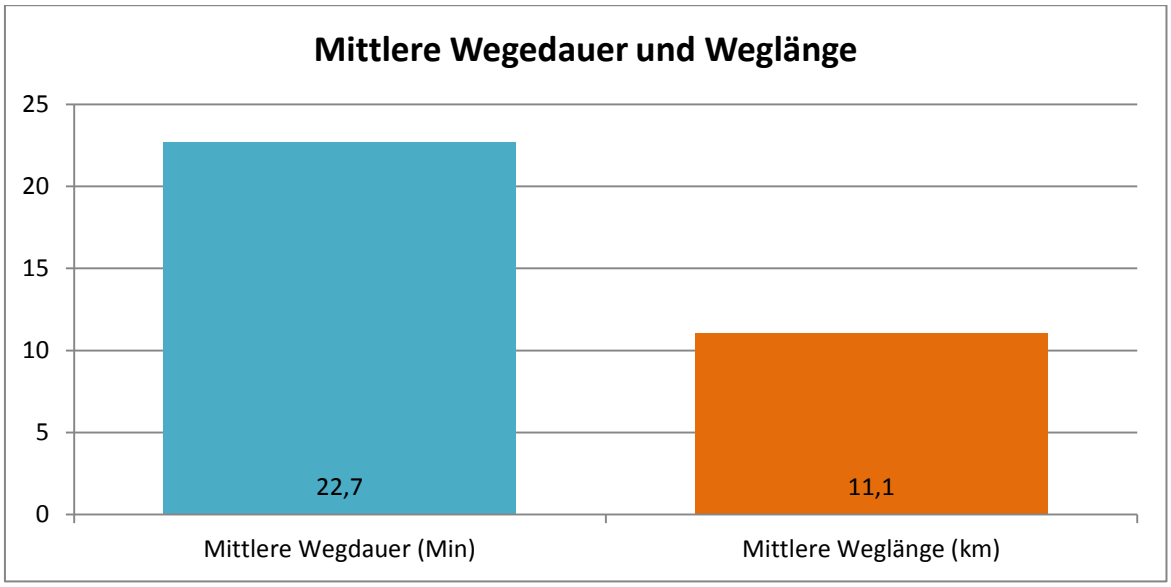
Abbildung 52: Modal Split nach Weglänge



5.2.10 Weglänge und Wegdauern

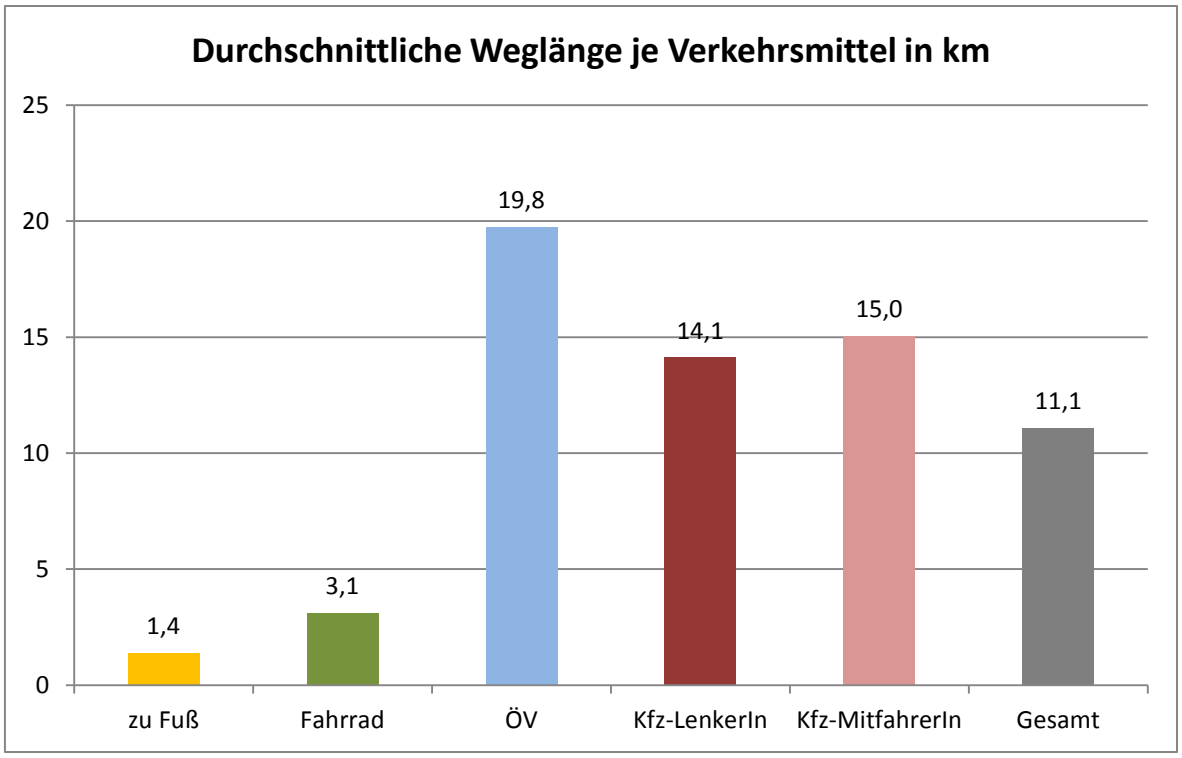
Die durchschnittliche Weglänge über alle Wege beträgt für die Korneuburger Bevölkerung 11,1 km, die durchschnittliche Dauer eines Weges beträgt 22,7 Minuten.

Abbildung 53: Mittlere Wegedauer und Wegelänge



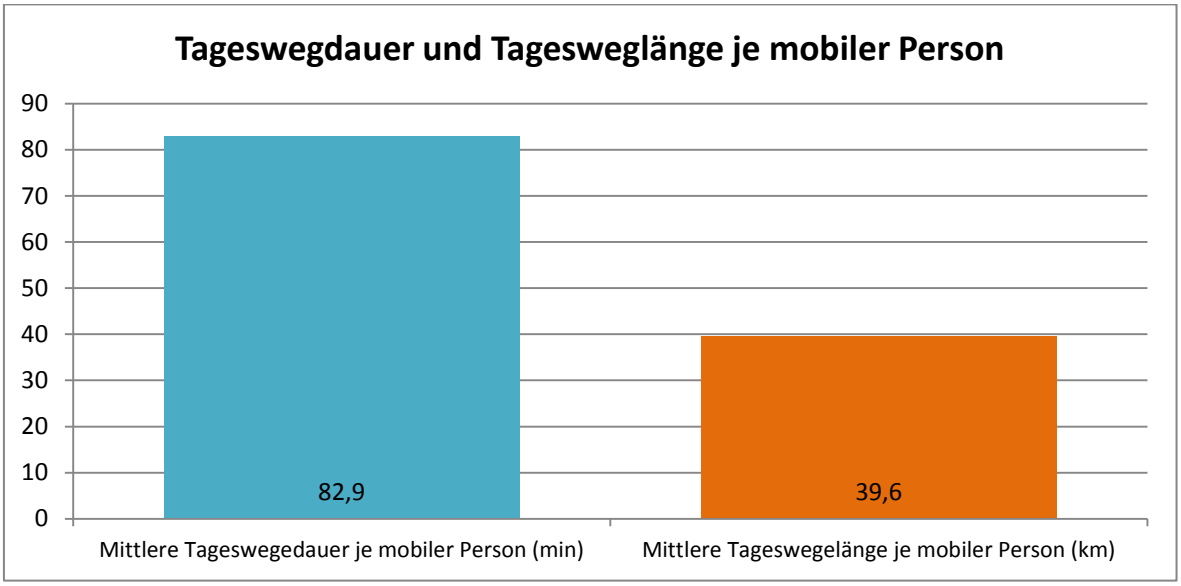
Wege mit dem ÖV sind im Mittel am längsten (19,8 km). Mit dem Pkw werden durchschnittlich 14,1 km von Pkw-LenkerInnen und 15,0 von Pkw-MitfahrerInnen zurückgelegt. Radwege sind im Schnitt 3,1 km lang, Fußwege 1,4 km.

Abbildung 54: Mittlere Weglänge je Verkehrsmittel in km



Die durchschnittliche Tagesweglänge beträgt 39,6 km, die durchschnittliche Tageswegdauer 82,9 Minuten.

Abbildung 55: Tageswegdauer und Tagesweglänge je mobiler Person



5.2.11 Weglängenverteilung nach Verkehrsmitteln

Je nach Verkehrsmittel werden unterschiedlich lange Wege zurückgelegt. Ein großer Anteil der Pkw-Wege (ca. 32 %) ist unter 5 km lang, 19 % sind unter 2,5 km lang. Hier wird das große Potenzial der Verlagerung der Wege auf Fahrrad oder den Fußverkehr sichtbar.

Abbildung 56: Weglängenverteilung je Verkehrsmittel

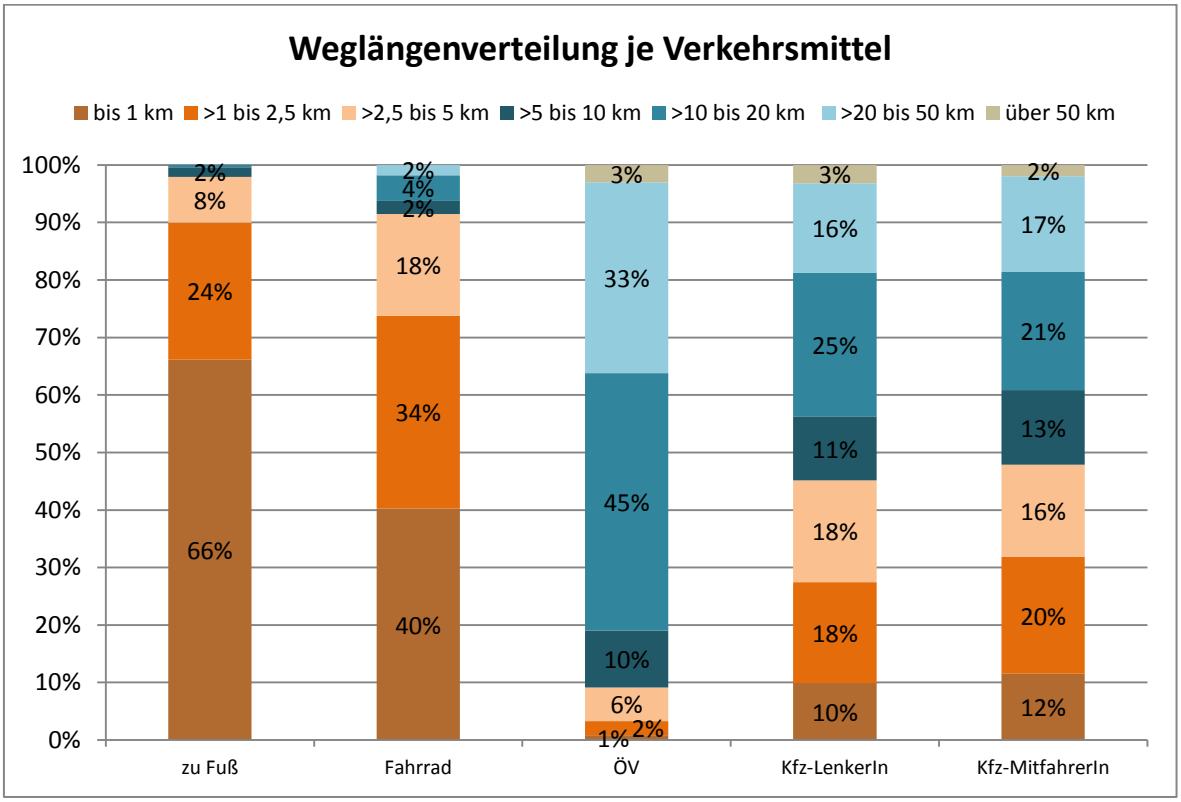
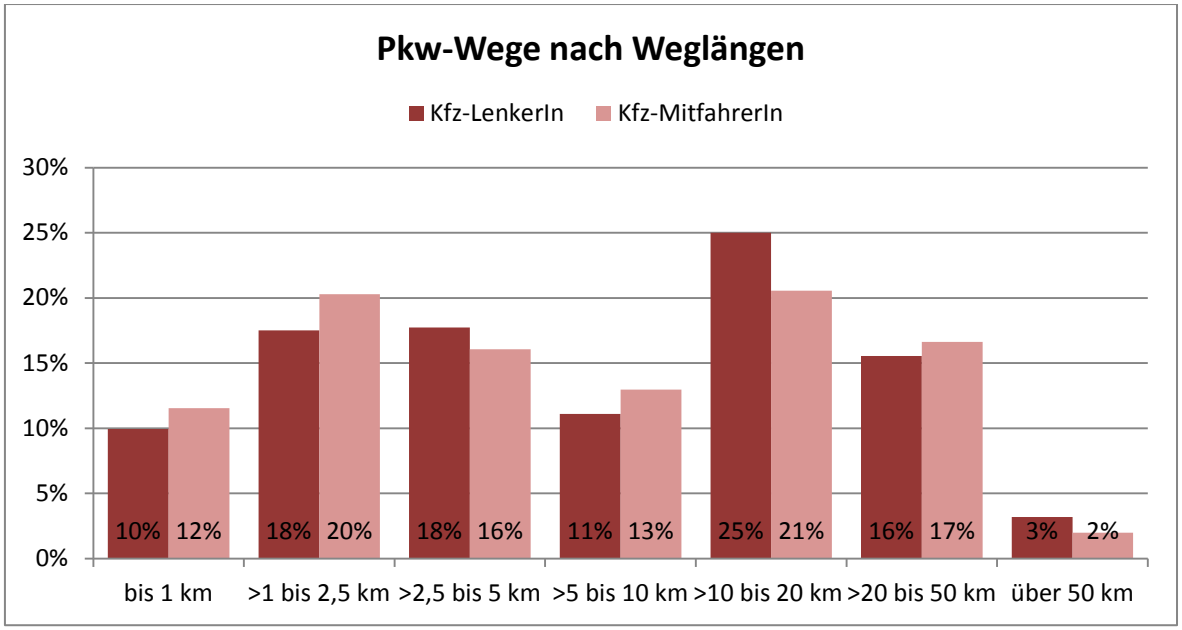
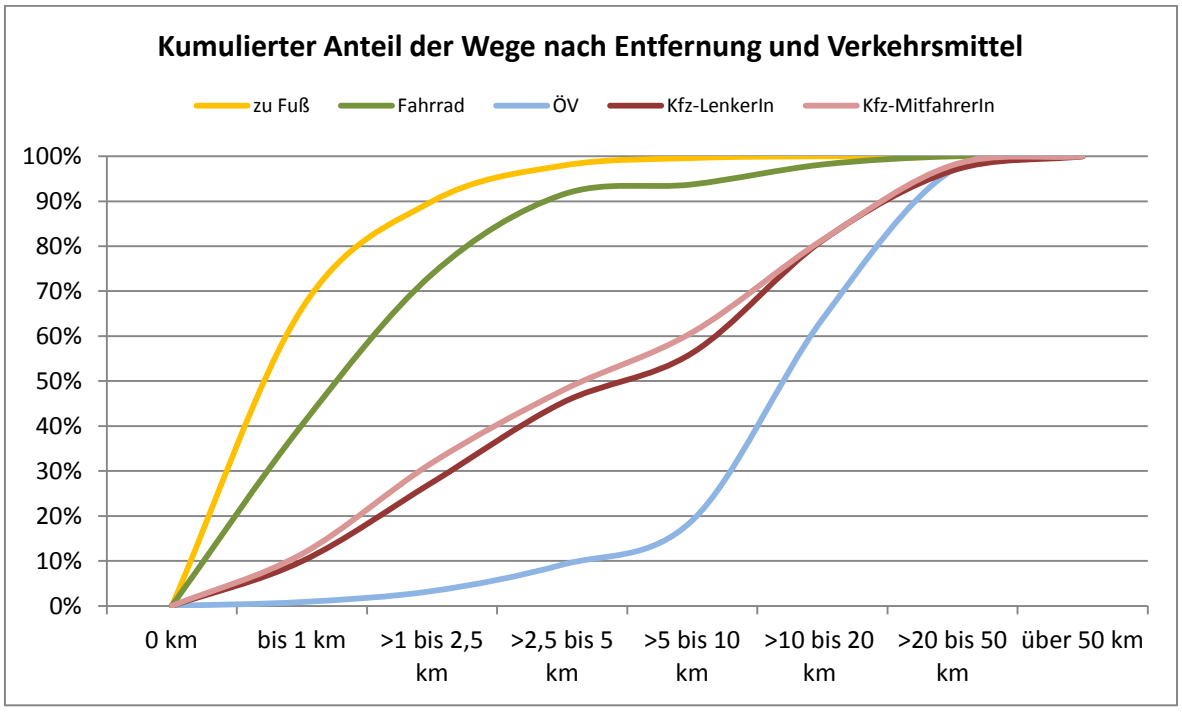


Abbildung 57: Pkw-Wege nach Weglänge



Der kumulierte Anteil der Wege nach Wegelänge zeigt wie viele Wege nach der jeweiligen Wegelänge enden – je nach Verkehrsmittel. Bei den Wegen, die mit dem Pkw-Zurückgelegt werden, sieht man, dass diese bis zu einer bestimmten Wegelänge durch Fußwege oder Radwege ersetzt werden könnten.

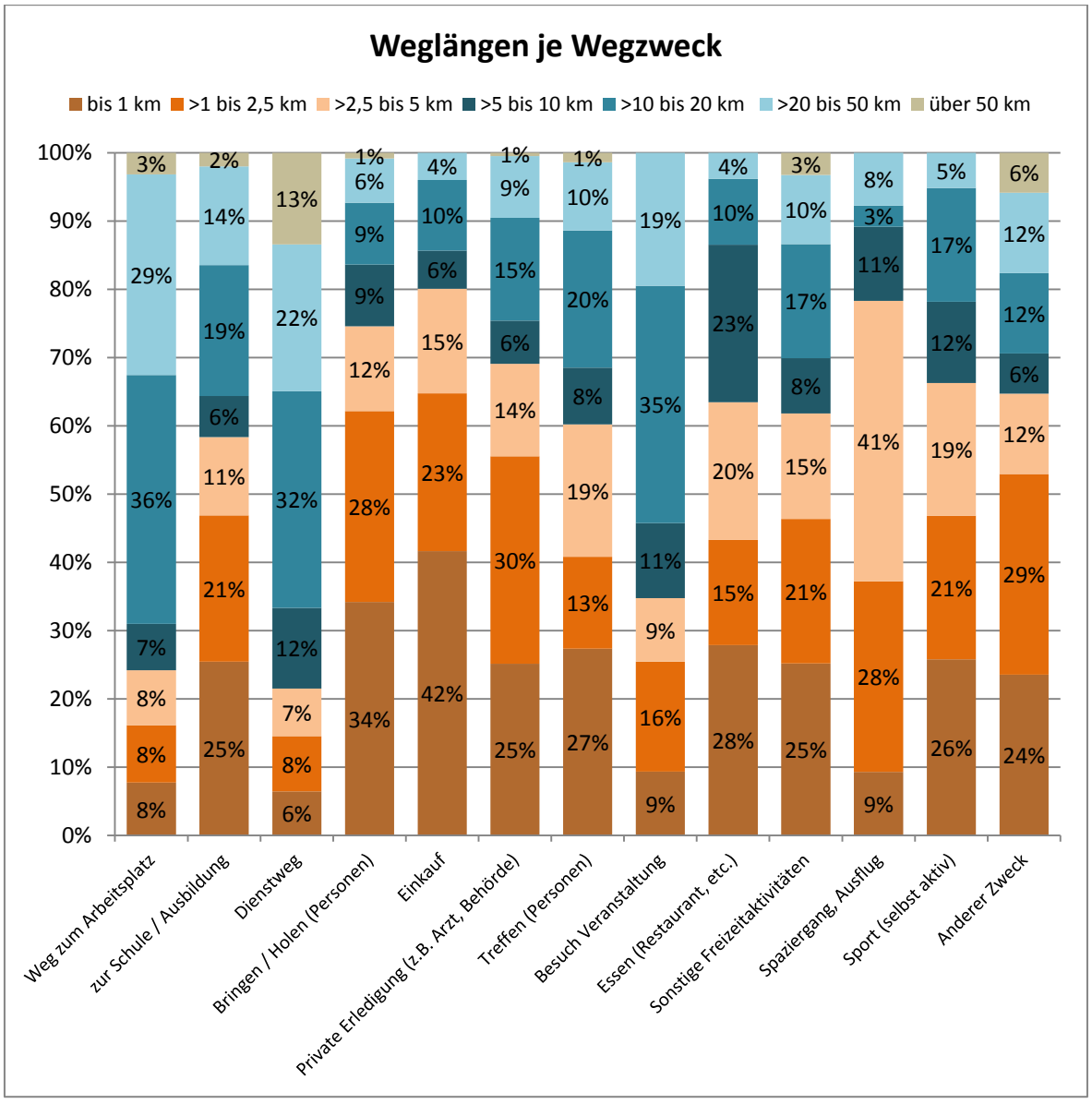
Abbildung 58: Kumulierter Anteil der Wege nach Entfernung und Verkehrsmittel



5.2.12 Weglängenverteilung nach Wegezweck

Bei Betrachtung der Verteilung der Weglängenkategorien je Wegezweck sieht man, dass Arbeitswege deutlich längere Wege sind als Schulwege oder Einkaufswege.

Abbildung 59: Weglängenverteilung je Wegezweck



5.2.13 Beginnzeiten der Wege

Eine wichtige Größe in der Verkehrsplanung im Personenverkehr ist die Tageszeit, zu der die BewohnerInnen ihre Wege beginnen. Das Verkehrsaufkommen ist nicht über alle 24 Stunden gleichverteilt. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen, wann an einen durchschnittlichen Werktag die Wege der KorneuburgerInnen beginnen. Den höchsten Wert des Tages erreichen die Wege zwischen 7 und 8 Uhr in der Früh (12,2 %), danach sinken die Wege wieder ab und erreichen ihren zweiten Höhepunkt zwischen 17 und 18 Uhr (9,1 %). Die Spitzen werden vor allem von Arbeitswegen und Ausbildungswegen bestimmt. Einkaufswege werden häufig am Vormittag und am späten Nachmittag erledigt, während private Erledigungen vorwiegend auf den Vormittag fallen. Sportwege und Freizeitaktivitäten werden eher am Nachmittag gemacht.

Abbildung 60: Beginnzeiten der Wege

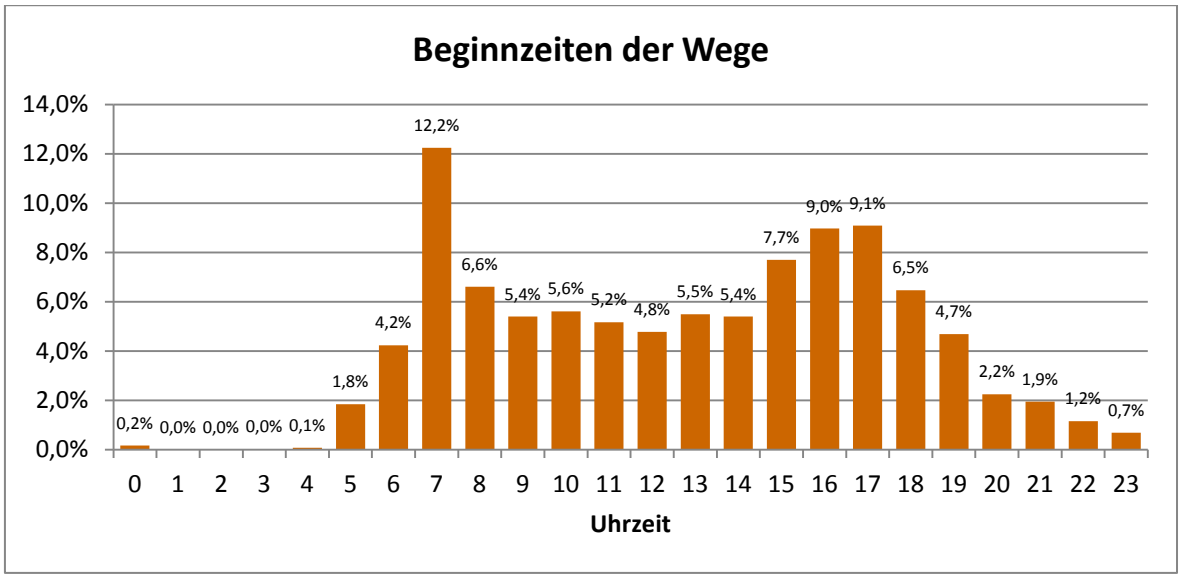


Abbildung 61: Begin Zeiten der Wege nach Wegzweck

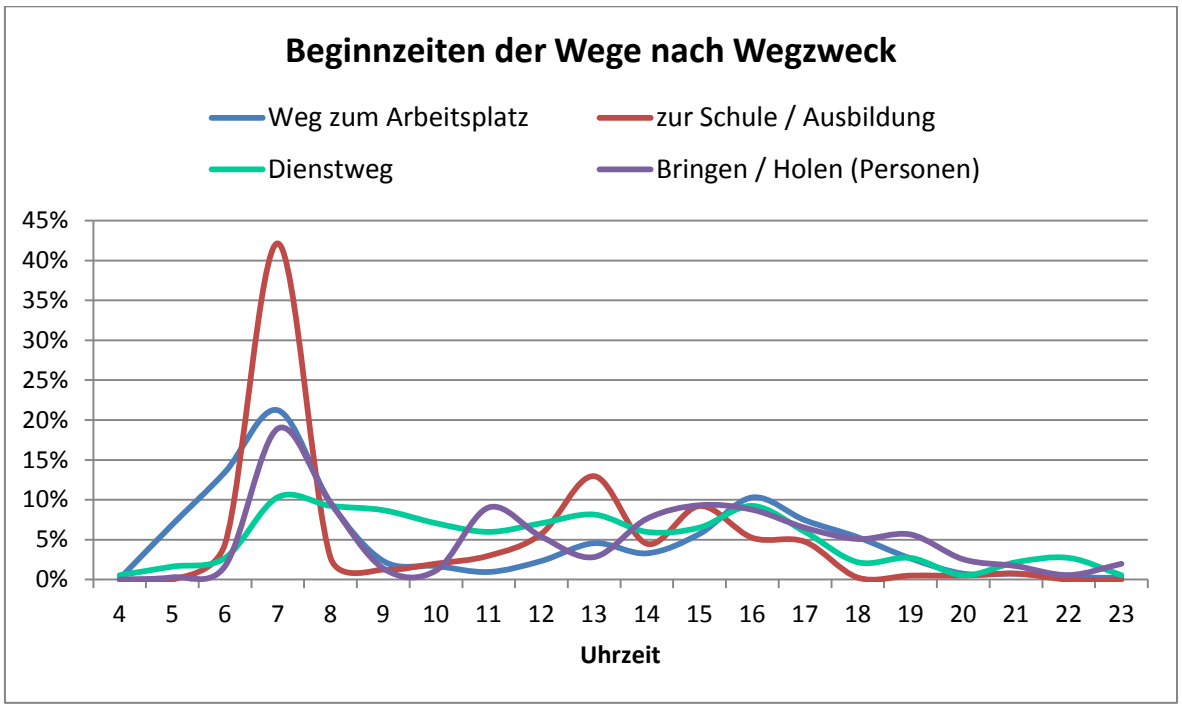


Abbildung 62: Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck

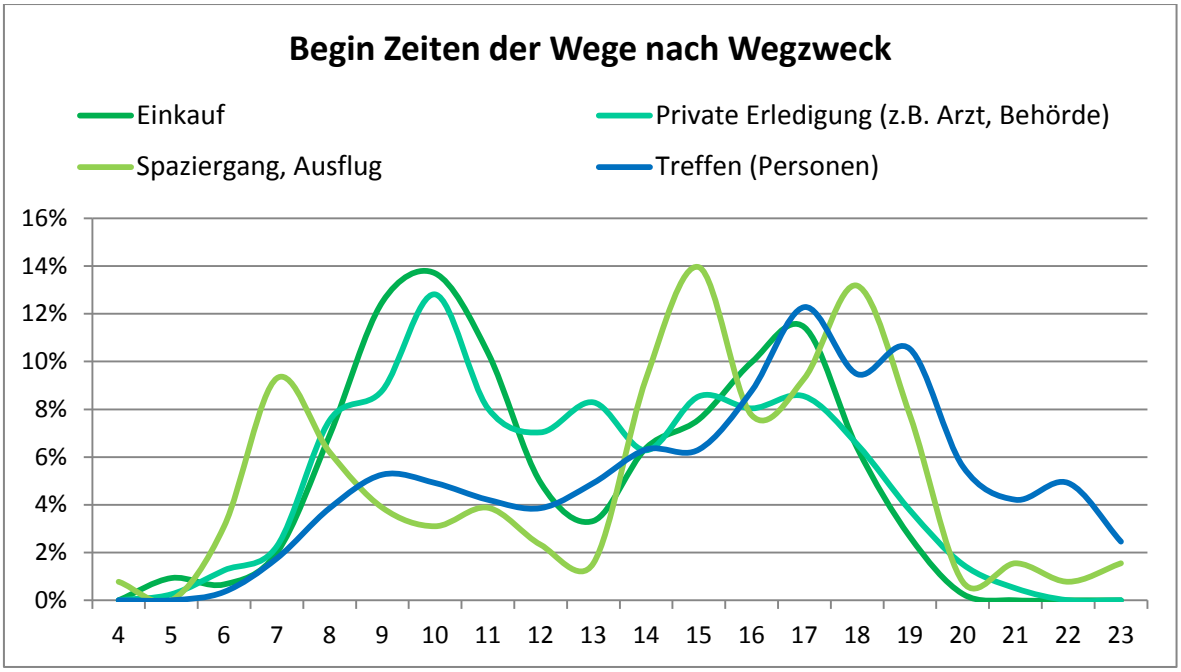
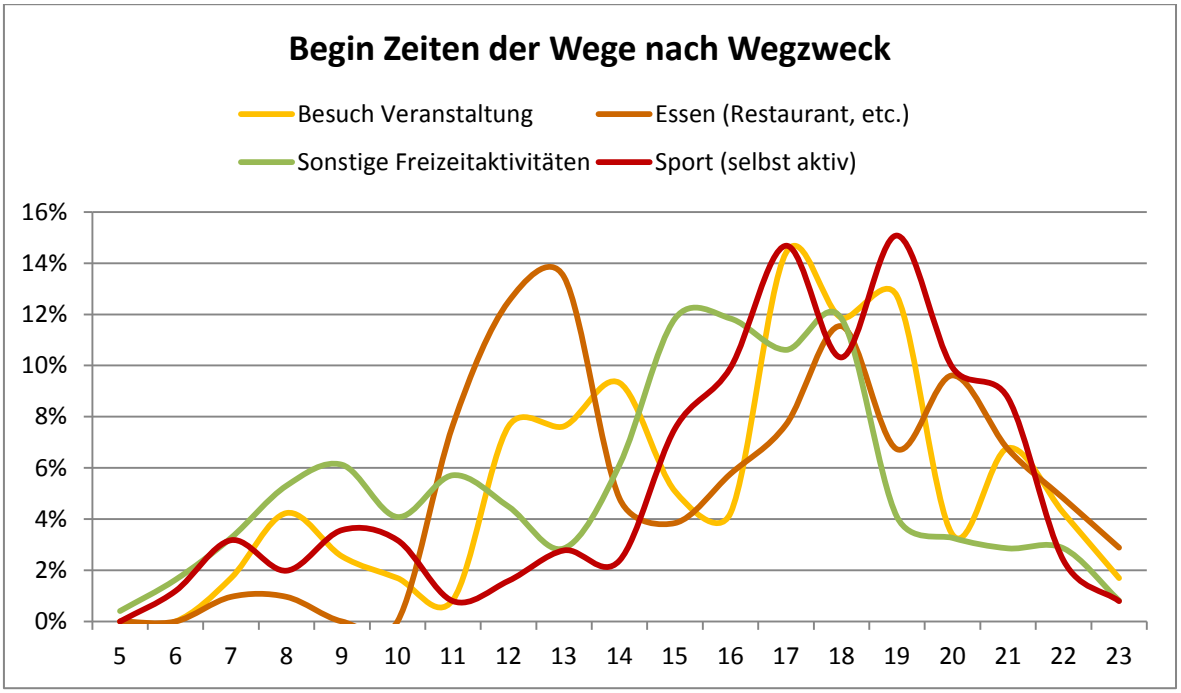


Abbildung 63: Beginnzeiten der Wege nach Wegzweck



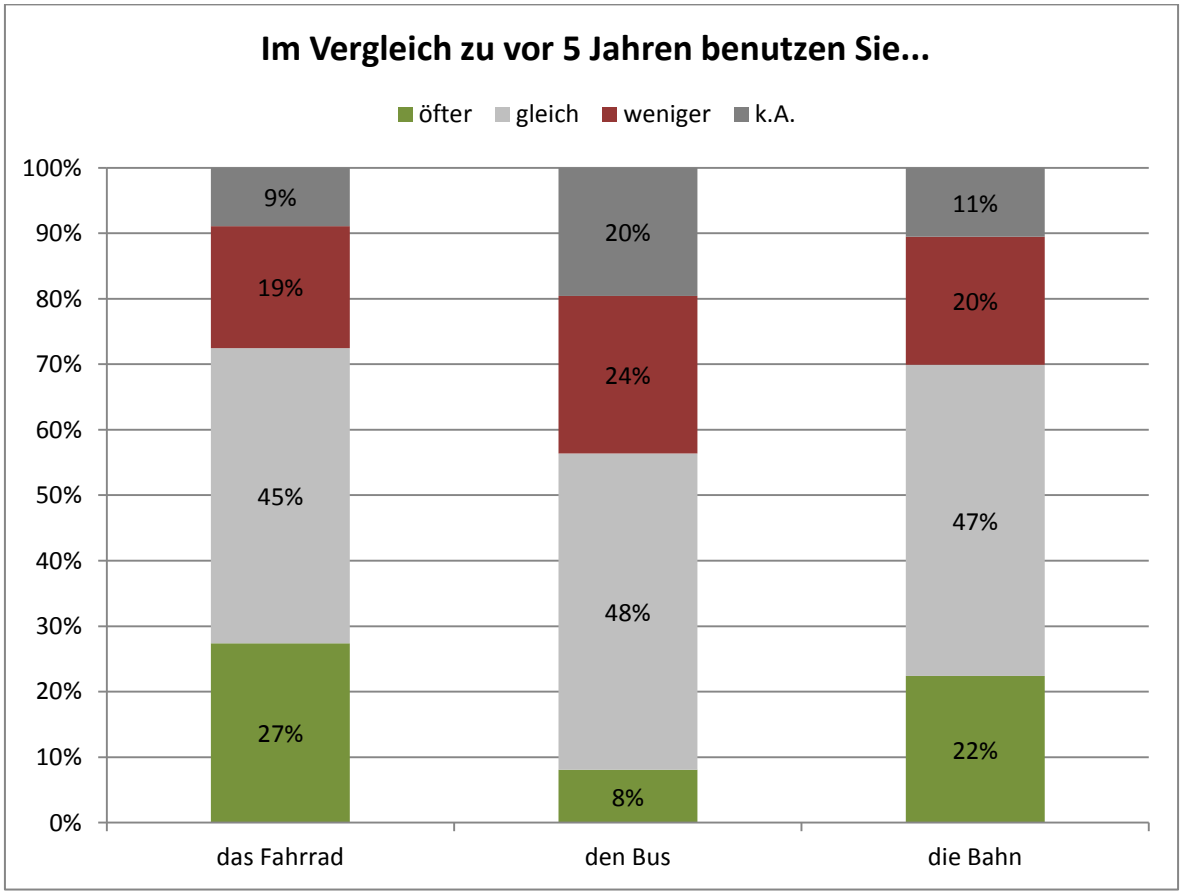
5.3 QUALITATIVE ANALYSEN

5.3.1 Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in den letzten fünf Jahren

Die Wahl des Verkehrsmittels ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Verschiedene Lebensphasen, aber auch die Änderung des Wohn- oder Arbeitsortes, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz, Steuern und Preise oder veränderte Werthaltungen, aber auch veränderte Mobilitätsangebote haben einen Einfluss auf die tägliche Verkehrsmittelwahl.

27 % der KorneuburgerInnen geben an, dass sie jetzt das Fahrrad öfter nutzen als noch vor fünf Jahren- im Vergleich zu 19 %, die das Fahrrad heute weniger nutzen als früher. Der Bus wird mit 24 % deutlich weniger genutzt als noch vor 5 Jahren, nur 8 % nutzen den Bus öfter. Bei der Bahn halten sich die, die sie weniger nutzen, und jene, die sie mehr nutzen, in etwa die Waage.

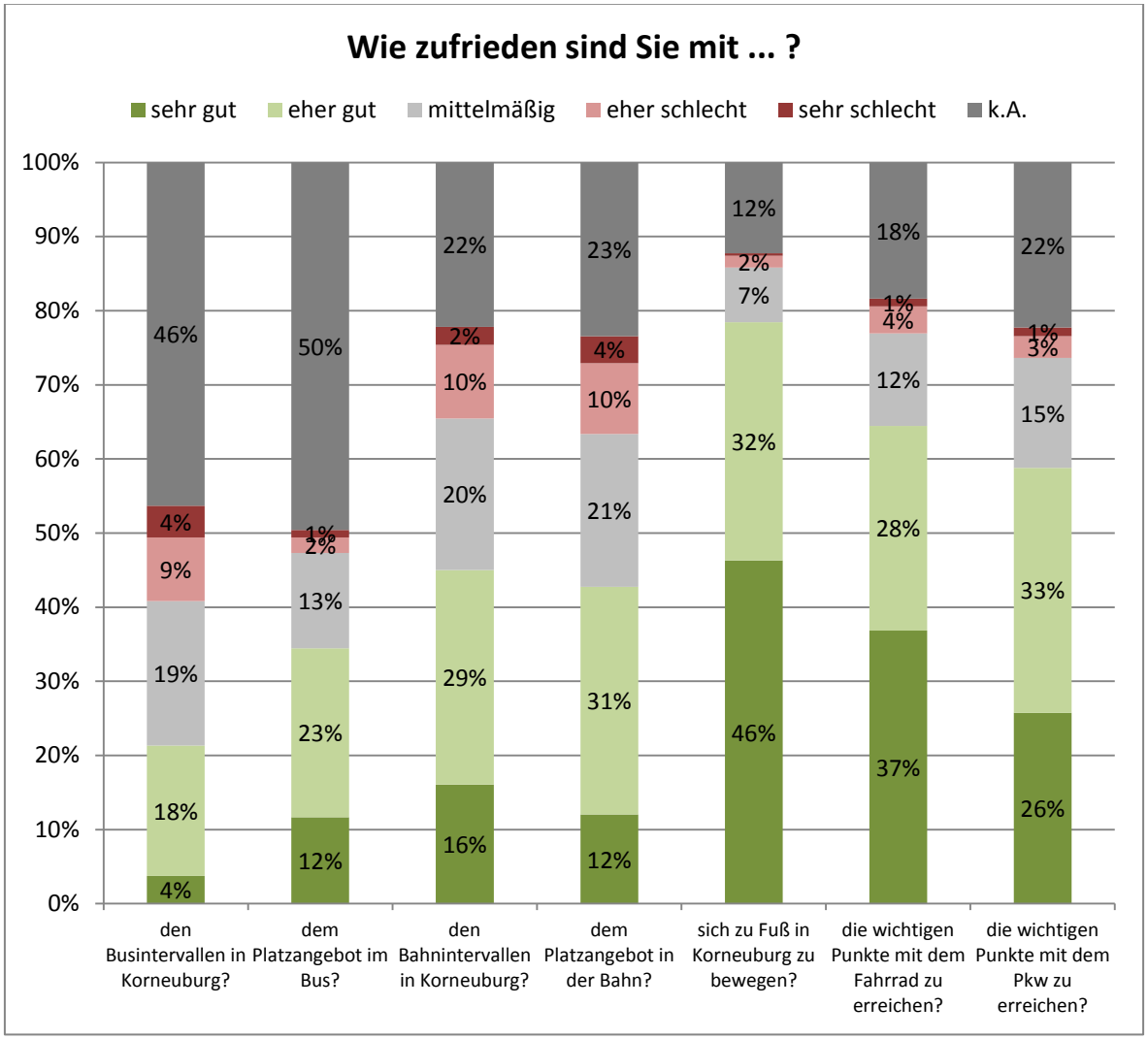
Abbildung 64: Im Vergleich zu vor 5 Jahren benutzen sie folgende Verkehrsmittel öfter oder weniger?



5.3.2 Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot in Korneuburg

Die Zufriedenheit mit dem Verkehrs- und Mobilitätsangebot in Korneuburg ist relativ hoch, insbesondere was die FußgängerInnen betrifft. 78 % der Befragten geben an, sich gut oder eher gut zu Fuß in Korneuburg bewegen zu können. Am wenigsten zufrieden sind KorneuburgerInnen mit den Busintervallen. Wobei viele Befragte keine Angaben zum Busangebot gemacht haben, da sie den Bus offenbar nicht nutzen.

Abbildung 65: Wie zufrieden sind Sie mit... ?



5.3.3 Potenziale zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl in der Zukunft

Fragt man die KorneuburgerInnen, unter welchen Umständen sie vom Pkw auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen würden, antworten 13 %, dass sie entweder über keinen Pkw verfügen oder ihr Verhalten bereits geändert hätten und zu Fuß gehen, Radfahren und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

19 % der Bewohnerinnen sagen, dass eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur und die Förderung des Radverkehrs in Korneuburg zu einer Verhaltensänderung wesentlich beitragen werden. Weitere 19 % verlangen dichtere Bahnintervalle bzw. Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr und 19 % auf dichtere Busintervalle jeweils längere Betriebszeiten im öffentlichen Verkehr. Lediglich 8 % der BewohnerInnen sagen wollen ihre Verkehrsmittelwahl nicht verändern.

Abbildung 66: Potenzieller Umstieg vom Pkw auf andere Verkehrsmittel in Korneuburg

5.3.4 Was ist positiv am Verkehr und an der Mobilität in Korneuburg?

Die KorneuburgerInnen wurden gefragt, was sie in Hinblick auf Verkehr und Mobilität in Korneuburg bereits heute schätzen. Die meisten Rückmeldungen (19 % der Antworten) betreffen die gute Erreichbarkeit der Stadtgemeinde per Bahn, Bus und Auto und die Nähe zu Wien.

Bereits an zweiter Stelle steht der Radverkehr (17 %), wobei insbesondere die Möglichkeit, sich in Korneuburg gut mit dem Fahrrad fortbewegen zu können, die generelle Radfahrfreundlichkeit der Stadt sowie das Vorhandensein von Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Radabstellanlagen) genannt werden.

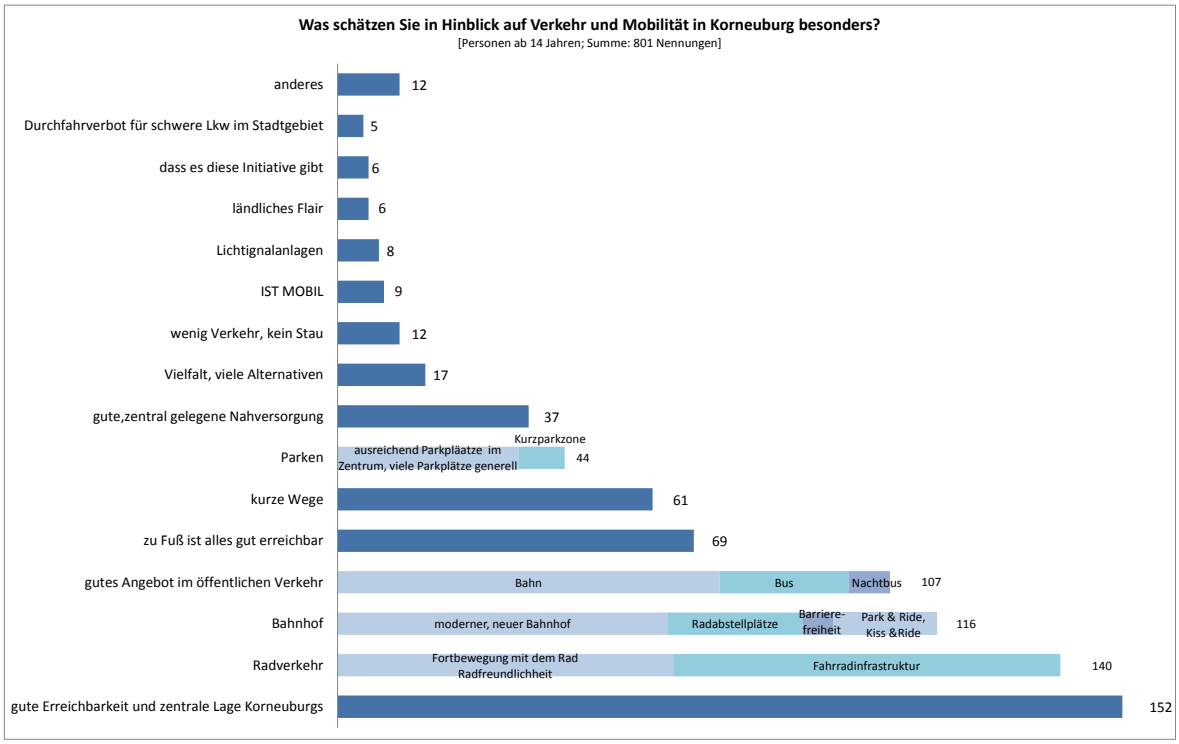
Besonders geschätzt wird der neue Bahnhof: 14 % der Antworten sind positiv - der neue Bahnhof wird wegen seiner Modernität, der Park & Ride Anlage, der Bike & Ride Anlage und der Barrierefreiheit gelobt.

Etwa 5 % der Antworten finde die Parkplatzsituation in Korneuburg positiv, es seien genügend Parkplätze vorhanden, die Kurzparkzonenregelung habe die Parkplatzsituation am Hauptplatz entschärft.

Auffällig hoch ist der Anteil an Antworten (17 %) hinsichtlich des Fußverkehrs: „alles ist zu Fuß gut erreichbar“, „die Wege sind kurz“. Die Bevölkerung schätzt die Durchmischung an Geschäften im Zentrum und die kurzen Wege zum Einkaufen, zu Freizeiteinrichtungen etc.

Besonders hervorzuheben sind noch die Nennungen zum Thema „vielfältige Mobilität“. Korneuburg hat bereits heute das Potenzial, seinen BewohnerInnen multimodale Mobilitätsoptionen zur Verfügung zu stellen.

Abbildung 67: Positive Rückmeldungen zu Verkehr und Mobilität in Korneuburg



5.3.5 Was fehlt im Verkehr und in der Mobilität in Korneuburg?

Schließlich wurden die KorneuburgerInnen gefragt, was ihnen in Hinblick auf Verkehr und Mobilität besonders fehlt. Der größte Veränderungsbedarf besteht im Radverkehr, wenngleich die Situation im Radverkehr von einem Gutteil der Bevölkerung geschätzt wird. Den BewohnerInnen (32 % der Antworten) fehlen gute Radverkehrsanlagen, Lückenschlüsse (im Zentrum) und damit ein durchgängiges Radverkehrsnetz. Auch die Supermärkte am Ortsrand sollen mit Radverkehrsanlagen (und Fußwegen) erschlossen werden. Einbahnen sollen für den Radverkehr geöffnet werden, zudem sollten mehr Radabstellplätze an den Zielorten, vor allem im Zentrum und am Bahnhof Korneuburgs, geschaffen werden.

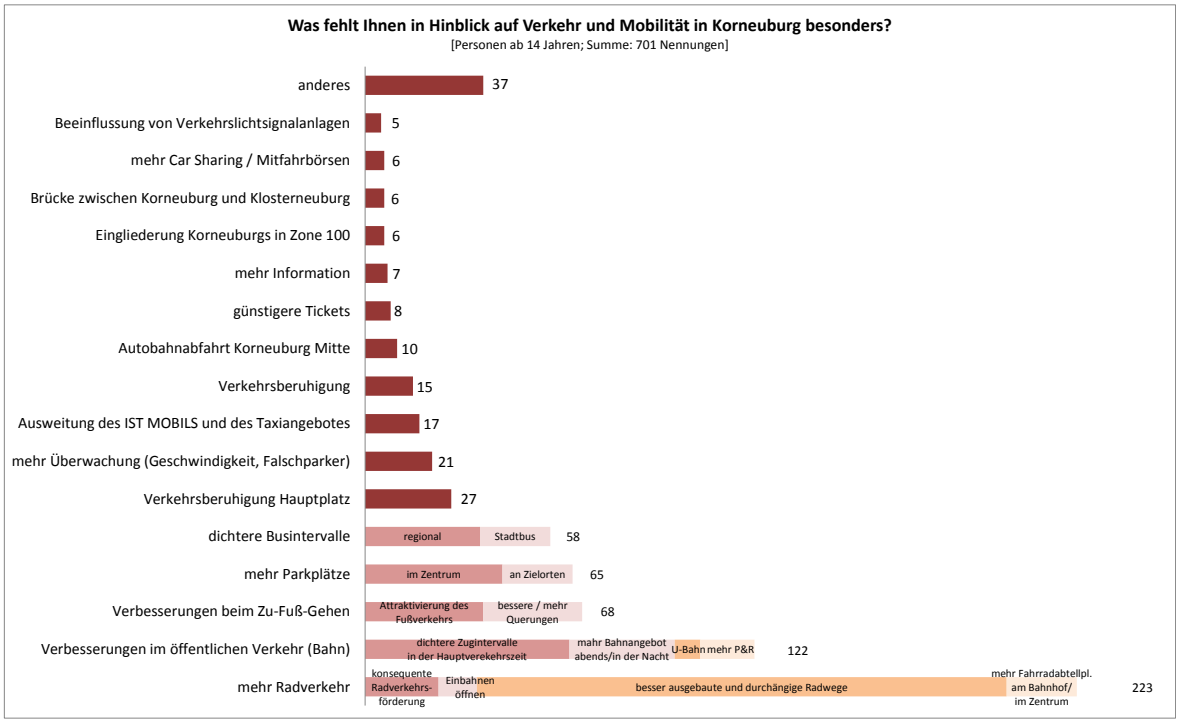
Defizite gibt es auch im öffentlichen Verkehr. 15 % der Antworten betreffen dichtere Zugintervalle (15-Minuten-Takt) und ein verbessertes Bahnangebot nach Mitternacht. Auch rasch realisierbare Maßnahmen werden genannt, wie zum Beispiel ein zweiter Ticket-Automat am Bahnhof. Weiters wird der Ausbau von Park & Ride Anlagen und Bike & Ride Anlagen am Bahnhof genannt sowie die Verbesserung der Radinfrastruktur zum Bahnhof.

Öfters genannt wurden auch der schlechte Straßenzustand (insbesondere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen) und die fehlende fußläufige Anbindung des Wohngebietes südlich der Bahn.

Etwa 9 % der Antworten betreffen die Parkplatzsituation: es seien zu wenige Parkplätze vorhanden, es kann nicht direkt vor den Geschäften geparkt werden (z. B. Post); es fehlen auch Pkw-Stellplätze für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Eine Tiefgarage im Zentrum wird gefordert.

Lediglich 1 % der Antworten steht für eine neue Anschlussstelle Korneuburg Mitte; 0,9 % der Antworten für eine Brücke zwischen Korneuburg und Klosterneuburg.

Abbildung 68: Negative Rückmeldungen zu Verkehr und Mobilität in Korneuburg



5.3.6 Weitere Anregungen

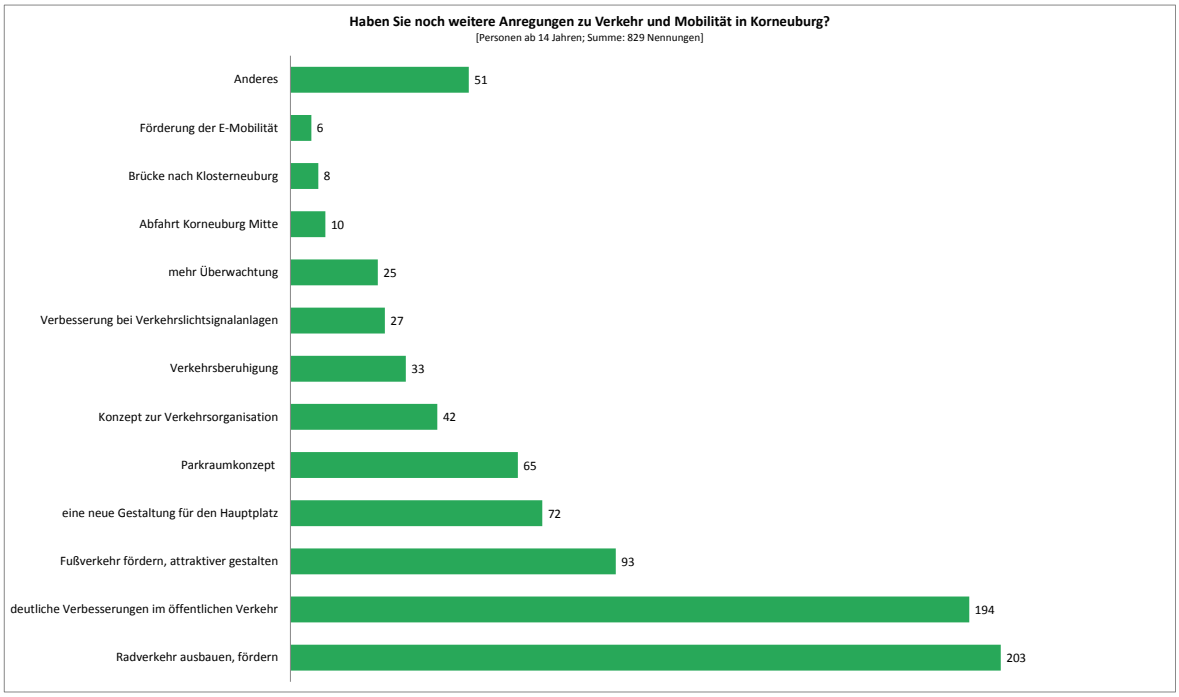
Fragt man die Bevölkerung nach Anregungen für die Mobilität der Zukunft in Korneuburg, steht wieder der Radverkehr im Zentrum. 24 % der BewohnerInnen wünschen sich „mehr Radwege“, eine Aufwertung des RadfahrerInnen: eine aktive Förderung des Radverkehrs in der Stadtpolitik, den Ausbau und den Lückenschluss in der Radinfrastruktur, die Öffnung von Einbahnen für RadfahrerInnen sowie ein Bekenntnis als radfahrfreundliche Stadt. Öfter genannt werden ein durchgehender Radweg entlang der Stockerauer Straße, ein Radweg in der Mechtlerstraße, Radwege zum Bahnhof und in die Nachbargemeinden.

An zweiter Stelle der Nennungen stehen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr: ein 15-Minuten-Intervall der S-Bahn von / nach Korneuburg, ein Taktverkehr auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie abends und vor allem längere Betriebszeiten in der Nacht. Die meisten Nennungen beziehen sich dabei auf den Bahnverkehr von / nach Wien. Im Busverkehr geht es ebenso um dichtere Intervalle und die Ausweitung der Betriebszeiten in die Abend- und Nachtstunden, wenngleich der Nachtbus von Wien nach Korneuburg/Stockerau von vielen bereits geschätzt wird. Auch beim Stadtbusverkehr besteht der Wunsch nach einem dichteren Fahrplan bzw. regelmäßigen Fahrzeiten.

Weiters regen die BewohnerInnen Taxiverkehre in der Stadtgemeinde an, vor allem in der Nacht.

Ein großer Bedarf besteht hinsichtlich der Gestaltung des Hauptplatzes. Es werden Parkraumkonzepte vorgeschlagen, die die Stellplatzsituation am Hauptplatz ändern sollen (das reicht von „mehr Stellplätze“ über „weniger Stellplätze“ bis zur „Tiefgarage“). Außerdem werden Maßnahmen vorgeschlagen, die von einer Verkehrsberuhigung, einer Begegnungszone oder einer Fußgängerzone bis hin zu einem autofreien Hauptplatz reichen.

Abbildung 69: Anregungen für den Verkehr und die Mobilität in Korneuburg



ABBILUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Definition eines Weges 11
Abbildung 2: Wohnform....14
Abbildung 3: Fahrradbesitz pro Haushalt....14
Abbildung 4: Pkw-Besitz pro Haushalt 15
Abbildung 5: Moped- / Motorradbesitz pro Haushalt 15
Abbildung 6: Durchschnittlicher Fahrzeugbesitz pro Haushalt 16
Abbildung 7: Durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw 16
Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhof Korneuburg....17
Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der nächsten Bushaltestelle 17
Abbildung 10: Fußläufige Erreichbarkeit von Dienstleistungen 18
Abbildung 11: Verfügbarkeit eines Computers im Haushalt....19
Abbildung 12: Verfügbarkeit eines Internetanschlusses im Haushalt....19
Abbildung 13: Geschlechterverteilung....20
Abbildung 14: Altersverteilung....20
Abbildung 15: Smartphonebesitz nach Alter und geschlecht 21
Abbildung 16: Verfügbarkeit mobiles Internet nach Alter und Geschlecht 21
Abbildung 17: Bildungsstand nach höchstem Schulabschluß 22
Abbildung 18: (Berufs-) Tätigkeit nach Geschlecht 23
Abbildung 19: Flexible Arbeitszeiten oder wechselnde Arbeitszeiten der werktätigen Bevölkerung 23
Abbildung 20: Möglichkeit von zu Hause zu arbeiten der werktätigen Bevölkerung 24
Abbildung 21: Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen nach Alter und Geschlecht 24
Abbildung 22: Pkw-Führerscheinbesitz ab 17 Jahren nach Alter und Geschlecht 25
Abbildung 23: Moped- / Motorrad-Führerscheinbesitz ab 15 Jahren nach Alter und Geschlecht 25
Abbildung 24: Pkw Verfügbarkeit der Personen ab 17 Jahren mit Pkw-Führerschein nach Geschlecht 26
Abbildung 25: Dienst-Pkw Verfügbarkeit der Personen ab 17 Jahren mit Pkw-Führerschein nach Geschlecht 26
Abbildung 26: Moped / Motorrad Verfügbarkeit der Personen ab 15 Jahren mit Moped / Motorradführerschein....27
Abbildung 27: Fahrrad Verfügbarkeit....27
Abbildung 28: Zeitkarten und Ermäßigungskartenbesitz für den öffentlichen Verkehr 28
Abbildung 29: Zeitkartenbesitz nach Alter und Geschlecht 28
Abbildung 30: Vorteils- und Ermäßigungskartenbesitz nach Alter und Geschlecht....29
Abbildung 31: Carsharing Mitgliedschaft nach Alter und Geschlecht....29
Abbildung 32: Kennen Sie ISTmobil Korneuburg? nach Alter und Geschlecht....30
Abbildung 33:Nutzen Sie ISTmobil Korneuburg? nach Alter und Geschlecht 30
Abbildung 35: Kennen Sie nextbike Korneuburg? nach Alter und Geschlecht....30
Abbildung 36: Nutzen Sie nextbike Korneuburg? nach Alter und Geschlecht 31
Abbildung 37: Kennen Sie EKO-E-Carsharing Korneuburg? nach Alter und Geschlecht 31
Abbildung 38: Nutzen Sie EKO-E-Carsharing? nach Alter und Geschlecht....31
Abbildung 39: Außerhausanteil nach Alter und Geschlecht 32
Abbildung 40: Anzahl der Wege je mobiler Person nach Alter und Geschlecht 33

Abbildung 41:Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel 34
Abbildung 42: Modal Split 34
Abbildung 43: Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel nach Fahrleistung 35
Abbildung 44: Modal Split nach Fahrleistung 35
Abbildung 45: Hauptverkehrsmittel nach Geschlecht 36
Abbildung 46: Modal Split nach Geschlecht 36
Abbildung 47: Hauptverkehrsmittel nach Alter 37
Abbildung 48: Modal Split nach Alter 37
Abbildung 49: Modal Split nach höchstem Schulabschluss 38
Abbildung 50: Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck 39
Abbildung 51: Modal Split nach Wegezweck 40
Abbildung 52: Wegzweckverteilung nach Alter 41
Abbildung 53: Modal Split nach Weglänge 42
Abbildung 54: Mittlere Wegedauer und Wegelänge 43
Abbildung 55: Mittlere Wegelänge je Verkehrsmittel in km 43
Abbildung 56: Tageswegedauer und Tageswegelänge je mobiler Person 44
Abbildung 57: Wegelängenverteilung je Verkehrsmittel 44
Abbildung 58: Pkw-Wege nach Wegelänge 45
Abbildung 59: Kumulierter Anteil der Wege nach Entfernung und Verkehrsmittel 45
Abbildung 60: Wegelängenverteilung je Wegezweck 46
Abbildung 61: Begin Zeiten der Wege 47
Abbildung 62: Begin Zeiten der Wege nach Wegzweck 47
Abbildung 63: Begin Zeiten der Wege nach Wegzweck 48
Abbildung 64: Begin Zeiten der Wege nach Wegzweck 48
Abbildung 65: Im Vergleich zu vor 5 Jahren benutzen sie folgende Verkehrsmittel öfter oder weniger? 49
Abbildung 66: Wie zufrieden sind Sie mit... ? 50
Abbildung 67: Potenzieller Umstieg vom Pkw auf andere Verkehrsmittel in Korneuburg 51
Abbildung 68: Positive Rückmeldungen zu Verkehr und Mobilität in Korneuburg 52
Abbildung 69: Negative Rückmeldungen zu Verkehr und Mobilität in Korneuburg 53
Abbildung 70: Anregungen für den Verkehr und die Mobilität in Korneuburg 54