



# **Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 Ergebnisbericht**

Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr,  
Abteilung: Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Linz, Oktober 2023



# Auftraggeber:

---

Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr  
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

# Auftragnehmer:

---

HERRY Consult GmbH  
A-1040 Wien  
Argentinierstraße 21

Tel.: (01) – 504 12 58

Fax: (01) – 504 35 36

e-mail: [office@herry.at](mailto:office@herry.at)

<http://www.herry.at>

# Bearbeitungsteam:

---

Mag. Rupert Tomschy

Mag. Irene Steinacher

Luca Binder

Dokument: 2023-10-18 VE2022 BERICHT OÖ.docx  
GZ: 11547

Stand: Oktober 2023

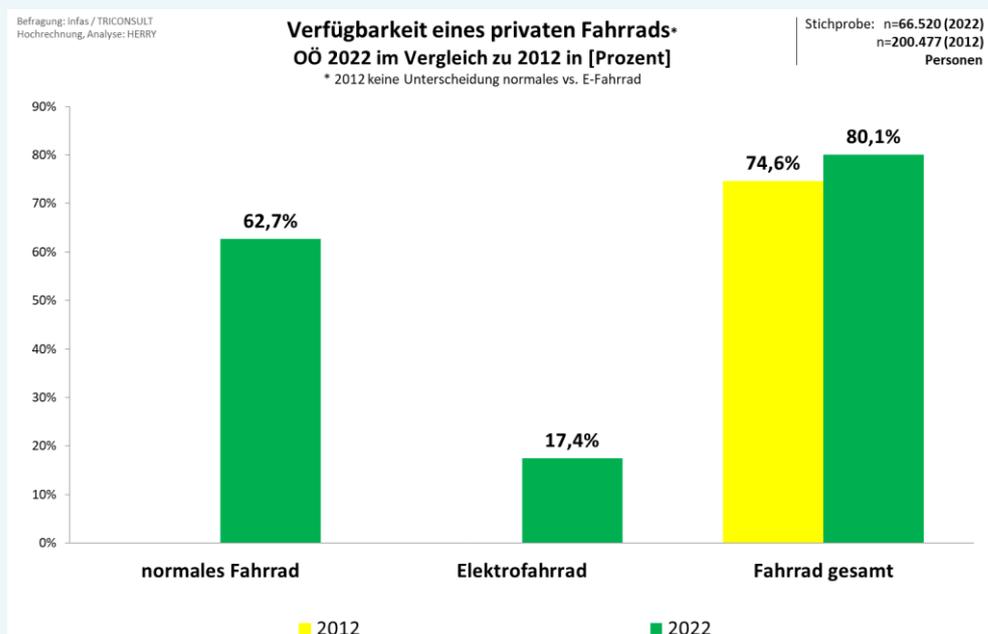
## 1 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

---

<b>Ausgangslage/ Motivation</b>	<p>Wie bereits in den Jahren 1992, 2002 und 2012 war das wichtigste Ziel der aktuellen Verkehrserhebung in Oberösterreich im Jahr 2022 die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren der Wohnbevölkerung. Die so gewonnenen Daten zur Verkehrssituation und zum Verkehrsverhalten der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher stellen eine wesentliche Grundlage für die Verkehrspolitik des Landes dar.</p>
<b>Postalische Befragung &amp; Online-Fragebogen</b>	<p>Die landesweite Verkehrserhebung wurde in 2 Phasen durchgeführt: in der ersten Phase erfolgte Ende Juli 2022 der Versand einer postalischen Einladung zur Teilnahme an der Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem vorgegebenen Wochentag im Oktober 2022. Dabei wurde auch die bevorzugte Erhebungsmethode (postalisch oder online) abgefragt.</p> <p>Ende September erfolgte der Versand der Befragungsunterlagen an jene Haushalte, die sich zur Teilnahme bereiterklärt haben, rund 75% haben dabei die Online-Variante gewählt. Diese Haushalte erhielten einige Tage vor Versand des Links zum Onlinefragebogen eine Vorabinformation über den zufällig ausgewählten Berichtstag per E-Mail. Beide Gruppen erhielten im Abstand von 2 Wochen ein Erinnerungsschreiben per Post bzw. per E-Mail.</p> <p>Bei dieser Untersuchung wurde wie bereits zuvor nur die Mobilität der Bewohner:innen erhoben und analysiert. Die Stichtage der Haupterhebung waren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Di, 4.10.22, Mi, 5.10.22, Do, 6.10.22, Fr, 7.10.22, Mo, 10.10.22,</li></ul> <p>Während der gesamten Erhebung stand den Proband:innen eine Telefon- und E-Mailhotline sowie die Info-Plattform <a href="http://verkehrserhebung-2022.at">verkehrserhebung-2022.at</a> als Unterstützung zur Verfügung.</p>
<b>276.625 Haushalte in allen Gemeinden angeschrieben</b>	<p>In Summe wurden Fragebögen an 276.625 Haushalte (= Auswahl-Stichprobe) in allen Gemeinden im Bundesland Oberösterreich (261.438) und den angrenzenden Bezirken in Niederösterreich (15.187) verschickt. Die Größe der Auswahl-Stichprobe entspricht somit rund 40% aller Oberösterreichischen Haushalte. Die Stichprobe wurde aus dem Melderegister zufällig gezogen, die Verteilung entsprach einer disproportionalen Stichprobe abhängig von der Gemeindegröße, wobei berücksichtigt wurde, dass für die Stadt Linz eine Unterteilung in 8 Teilbereiche möglich sein sollte. Bei den größeren Gemeinden wurde die Bruttostichprobe mit max. 15% der Haushalte gedeckelt.</p>
<b>Rücklaufquote 11,6%</b>	<p>Von den in der ersten Phase angeschriebenen Haushalten (Brutto-Stichprobe) haben 44.311 der Teilnahme zugestimmt. Rund 68% von diesen haben dann auch tatsächlich an der Verkehrserhebung im Oktober 2022 teilgenommen und verwertbare Fragebögen zurückgesandt. In absoluten Zahlen beträgt der bereinigte Netto-Rücklauf und somit die Stichprobengröße 32.125 Haushalte (7.972 postalisch und 24.153 online) und damit 11,6% der Bruttostichprobe. Diese Haushalte haben</p>

	<p>Informationen zu 68.958 Personen bekanntgegeben und 203.601 von diesen Personen zurückgelegte Wege berichtet.</p>
<p><b>Pkw-Besitz</b> <b>1,5 Pkw/Haushalt</b></p> <p><b>Haushaltsgröße:</b> <b>2,26 Personen/</b> <b>Haushalt</b></p>	<p>93% der Haushalte in Oberösterreich besitzen einen oder mehrere Pkw (49% der Haushalte besitzen einen Pkw, 34% der Haushalte zwei Pkw und 10% besitzen 3 oder mehr Pkw) und nur 7% der Haushalte besitzen keinen Pkw. 87% der Haushalte verfügen dabei über zumindest einen privaten Pkw-Abstellplatz. Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Oberösterreich beträgt ca. 1,5 Pkw/HH. Etwa die Hälfte der Pkw sind Diesel-Pkw und die andere Hälfte Benzin-Pkw, E-Pkw (0,1 E-Pkw je Haushalt) und Hybrid-Pkw spielen noch kaum eine Rolle.</p> <p>Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist im Bundesland Oberösterreich in den letzten 10 Jahren gesunken: Lebten 2012 noch durchschnittlich 2,35 Personen in einem Haushalt, sind es aktuell mit 2,26 Personen deutlich weniger. Der Anteil der Einpersonenhaushalte ist 2022 mit 35% nur geringfügig höher als 2012 (34%), der Anteil der Zweipersonenhaushalte ist von 29% auf 31% gestiegen und die Anteile der größeren Haushalte sind deutlich zurückgegangen (19% Haushalte mit 4 und mehr Personen 2022 im Vergleich zu 22% im Jahr 2012).</p>
<p><b>Fußläufige Erreichbarkeit</b></p> <p><b>62% der Haushalte haben einen Nahversorger in fußläufiger Entfernung</b></p>	<p>Die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs liegt in Oberösterreich zwischen 47% und 62%. Nahversorger erreichen dabei mit 62% (2012: 63%) dabei den höchsten Wert, die Erreichbarkeit einer Postfiliale liegt mit 47% (2012: 48%) deutlich darunter. Die fußläufige Erreichbarkeit ist bei den meisten Einrichtungen in den letzten 10 Jahren rückläufig, am stärksten ist der Rückgang bei der fußläufigen Erreichbarkeit eines Geldinstituts von 59% auf 56%. Nur bei der fußläufigen Erreichbarkeit einer Supermarktkette (2012: 57%, 2022: 52%) und von Apotheken (2012: 44%, 2022: 48%) kam es seit 2012 zu einem Anstieg.</p>
<p><b>Bus-Haltestellen für fast drei Viertel der Haushalte in fußläufiger Entfernung vorhanden</b></p>	<p>Etwas weniger als drei Viertel der oberösterreichischen Haushalte (72%) geben an, eine Bus-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zu haben und diese in durchschnittlich rund 9 Minuten Gehzeit erreichen zu können. Allerdings ist dieser Anteil seit 2012 deutlich gesunken (minus 12%-Punkte).</p> <p>Die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle ist für vier von zehn der oberösterreichischen Haushalte gegeben, auch hier kam es zu einem Rückgang von 46% im Jahr 2012 auf 39% im Jahr 2022. Die Gehzeit beträgt hier durchschnittliche 16 Minuten.</p> <p>Städtische Verkehrsmittel sind für 36% der Haushalte in durchschnittlich 6 Minuten erreichbar, hier kam es zu einem leichten Anstieg um 3-Prozentpunkte seit 2012.</p>
<p><b>Verkehrsmittel-Verfügbarkeit</b></p> <p><b>8 von 10 Personen besitzen ein Fahrrad, 17% ein Elektrofahrrad</b></p>	<p>Der Anteil der Führerscheinbesitzer:innen beträgt durchschnittlich 75% und ist seit 2012 leicht zurückgegangen (76%). Etwa 31% besitzen darüber hinaus einen Führerschein für ein Moped oder Motorrad. 62% der Bevölkerung haben einen Pkw jederzeit zur Verfügung, 2012 waren es noch 60%.</p> <p>Darüber hinaus besitzen 8 von 10 Oberösterreicher:innen ein privates Fahrrad (80%), dieser Anteil ist seit 2012 deutlich gestiegen und betrug vor 10 Jahren 75%.</p>

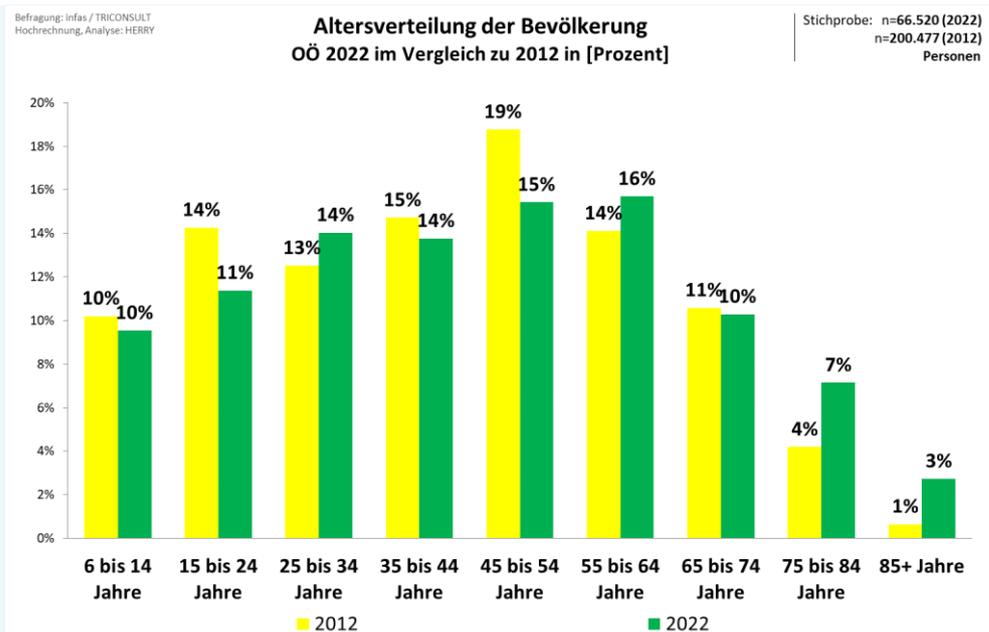
Bereits 17% verfügen aktuell über ein Elektrofahrzeug, das bedeutet, dass für diese euch weiter entferntere Ziele leichter mit dem Rad erreichbar werden.



Knapp jede fünfte Oberösterreicherin bzw. jeder fünfte Oberösterreicher verfügt über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (19,4%), darüber hinaus verfügen rund 11% über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr. Das KlimaTicket (7%) hat dabei bereits einen fast gleich großen Anteil wie die ausbildungsbezogenen Zeitkarten (8%). Die Hälfte (49%) der KlimaTickets sind KlimaTickets Österreich, weitere 30% sind KlimaTickets Oberösterreich Regional.

**Anstieg der Bevölkerung in Oberösterreich um 9%.**

Die Anzahl der in Oberösterreich gemeldeten Personen ab 6 Jahren ist im Vergleich zwischen 2012 und 2022 um rund 9% auf rund 1,4 Mio. gestiegen. Dabei kam es zu teilweise deutlichen Verschiebungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der Personen bis 24 Jahren von 24% auf 21% zurückgegangen ist, ist der Anteil der Personen ab 75 Jahren von 5% auf 10% gestiegen.



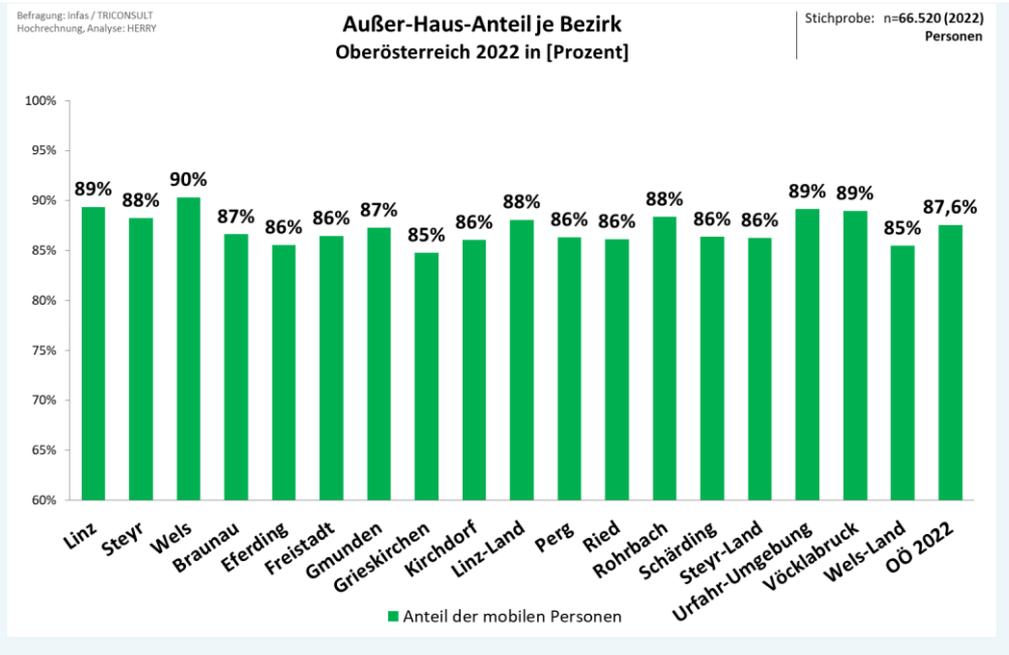
Rund 30% der Oberösterreicher:innen ab 6 Jahren verfügen über einen Lehrabschluss, 15% haben eine berufsbildende mittlere Schule oder Fachschule absolviert. Rund 22% haben einen Matura- oder Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss.

Rund 49% der Personen ab 6 Jahren sind derzeit unselbständig beschäftigt und weitere rund 4% freiberuflich oder in der Landwirtschaft tätig. Knapp 24% sind bereits in Pension und rund 13% befinden sich in Schul- oder Hochschulausbildung.

**Die oberösterreichische Bevölkerung ist sehr „mobil“: Knapp neun von zehn Personen verlassen werktags mind. einmal ihr Haus/Wohnung.**

Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der „mobilen“ Bevölkerung an der Wohnbevölkerung an einem ausgewählten Stichtag. Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat.

Fast Neun von zehn Oberösterreicher:innen sind werktags „mobil“. Der Außer-Haus-Anteil der Bevölkerung liegt in Oberösterreich mit 87,6% höher als der durchschnittliche Außer-Haus-Anteil in Österreich (2013/14: 83%), und auch etwas über dem Außer-Haus-Anteil im Jahr 2012 (86,8%). Erwartungsgemäß ist der Außer-Haus-Anteil in ländlichen Regionen geringer als etwa in der Stadt Wels, wo er bei rund 90% liegt.



**„Mobile“  
Oberösterreicher:innen  
legen durchschnittlich  
je Werktag 3,4 Wege  
zurück, sind dabei 1  
Std. und 25 Min. im  
Verkehr unterwegs und  
bewältigen ca. 38,5 km**

Oberösterreicher:innen (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 3,0 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4 je mobiler Person je Werktag. Diese Werte sind etwas höher als jene, die im Jahr 2012 festgestellt wurden (2,9 bzw. 3,3). In den ländlicheren Regionen wie Eferding werden etwas weniger Wege pro Person zurückgelegt (2,7 Wege/Person bzw. 3,2 Wege/mobiler Person). Dafür sind die zurückgelegten Wege dort länger (durchschnittlich 14,9 km in Eferding im Vergleich zu 9 km in der Stadt Linz).

Die durchschnittliche Weglänge beträgt im Landesdurchschnitt werktags 12,9 km, für die im Schnitt 25 Minuten benötigt werden. Das bedeutet, dass „mobile“ Oberösterreicher:innen rd. 1 Stunde und 25 Minuten ihres Tages unterwegs sind. Bezüglich der täglichen Unterwegszeit sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land etwas geringer als bei der Wegelängen (Linz: 85 Minuten, Eferding: 93 Minuten). Das liegt auch an einer unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl und den mit den Verkehrsmitteln erreichbaren Geschwindigkeiten.

**65,5% aller Wege  
werden werktags mit  
dem Auto  
zurückgelegt,**

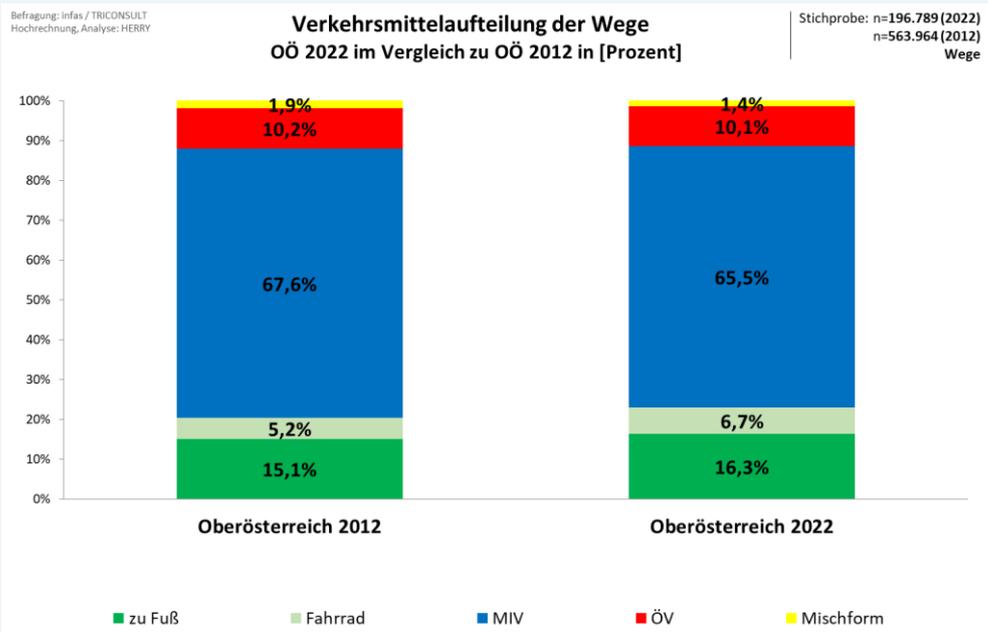
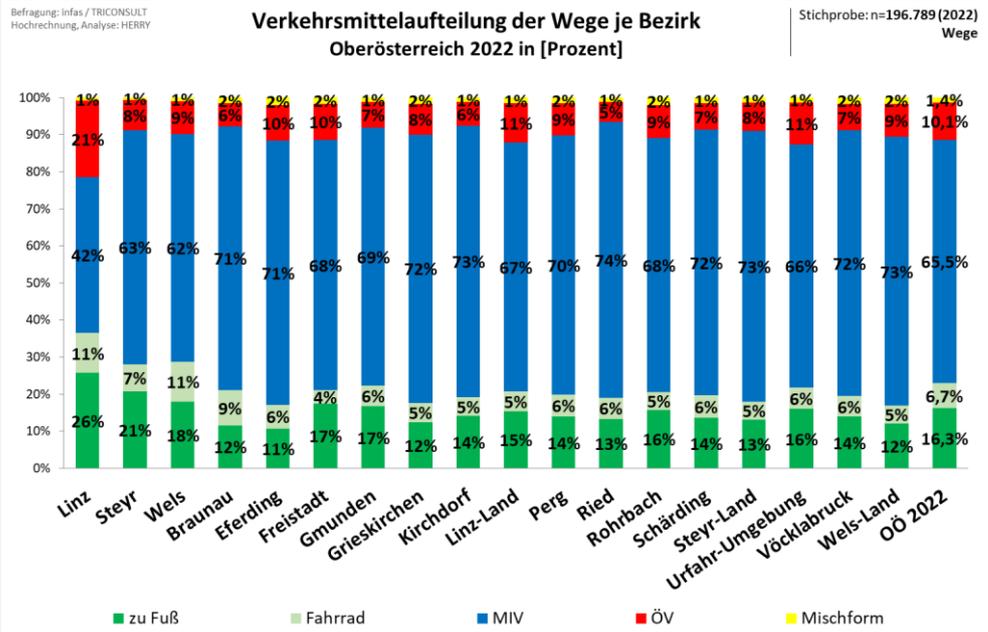
**mit einem  
Besetzungsgrad von  
1,20 Pers. je Auto.**

An einem durchschnittlichen Werktag (2022) legten die Oberösterreicher:innen (ab 6 Jahren) 65,5% aller Wege mit dem Auto zurück – die durchschnittliche Weglänge beträgt dabei 13,5 km. Damit liegt der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege um 2,1%-Punkt niedriger als im Jahr 2012 und ist damit nachweislich zurückgegangen. Die räumliche Lage des Wohnorts hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Je ländlicher der Bezirk umso höher ist im Durchschnitt der Anteil jener Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, dieser steigt von knapp 60% in der Linz auf 83% im Bezirk Kirchdorf.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt in Oberösterreich wie bereits 2012 rund 10%, der Anteil der Fußwege ist seit 2012 leicht um 1,2%-Punkte auf 16,3% gestiegen. Der Anteil der Radwege liegt im bundeslanddurchschnitt bei 6,7% und ist seit 2012 deutlich um 1,5%-Punkte gestiegen. Am höchsten ist der Radanteil in Linz

**7% der Wege werden mit dem Rad zurückgelegt.**

und in Wels mit je 11%, wobei der Anstieg im Vergleich zu 2012 in Linz stärker ausgefallen ist (+4%-Punkte) als in Wels (+2%-Punkte).



**Potential für noch mehr Fuß- und Radwege ist vorhanden –**

Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt in Oberösterreich bei ca. 1,7 Kilometer, in diesem Radius liegen 7,8% aller Pkw-Fahrten, die bezüglich der Weglänge auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

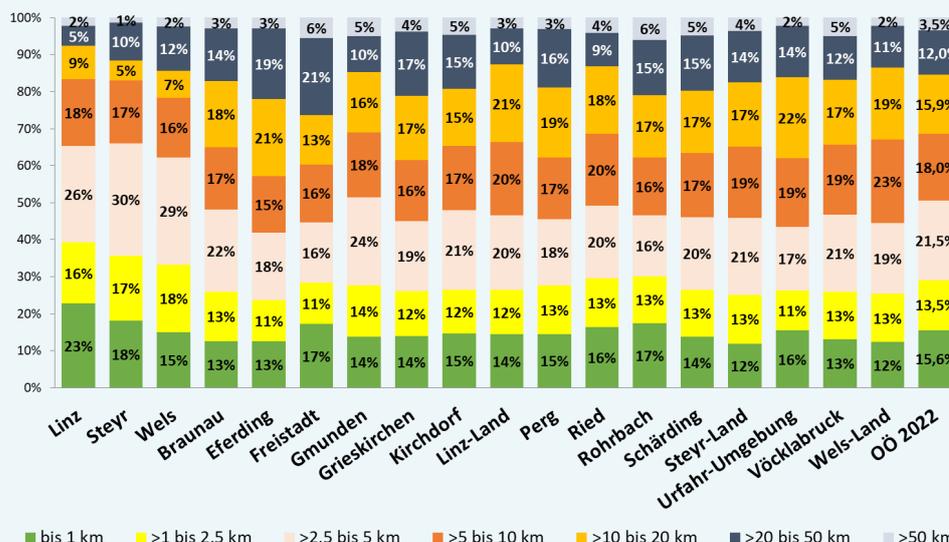
**30% aller Pkw-Wege sind kürzer als die durchschn. Radweglänge von 4,4 km!**

Das Potential für Radwege ist deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radweglänge der Fahrräder von 4,4 km liegen 30% aller Pkw-Wege, die somit – wenn keine anderen Gründe dagegensprechen – auch mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. In Summe sind 39% der Pkw-Wege max. 5 km lang und könnten teilweise auch noch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad zurückgelegt werden.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Weglängenverteilung je Bezirk  
Oberösterreich 2022 in [Prozent]**

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

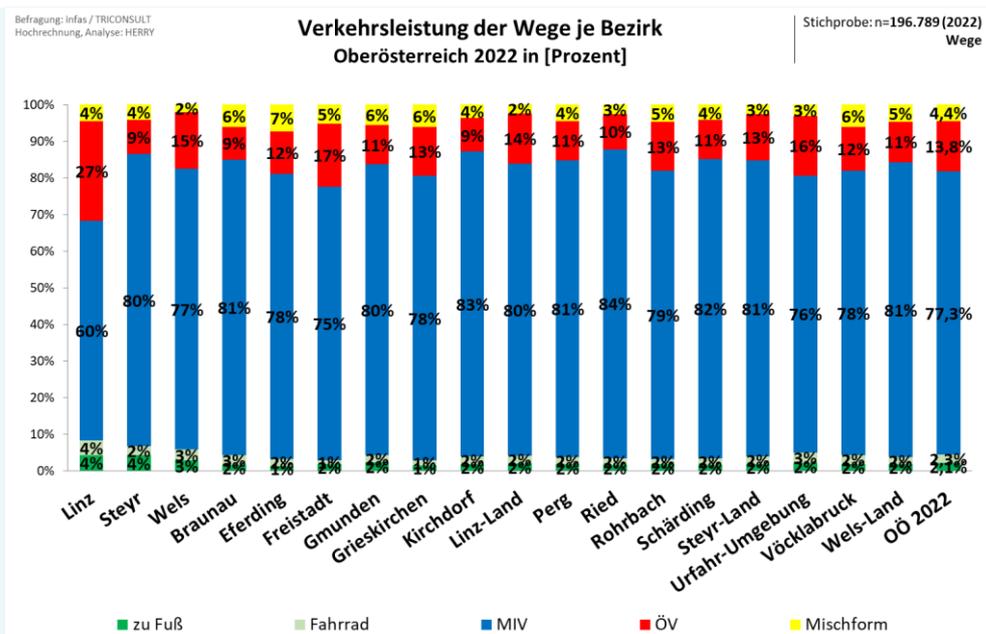


Im Vergleich zu 2012 zeigt sich bei den Wegen mit dem Fahrrad ein Trend in Richtung größerer durchschnittlicher Weglängen. War 2012 ein Weg mit dem Fahrrad durchschnittlich 3,0 km lang, beträgt dieser Wert 2022 bereits 4,4 km. Diese Entwicklung ist vor allem auch auf die höhere Anzahl an Elektrofahrrädern und den damit möglichen, längeren Distanzen zurückzuführen.

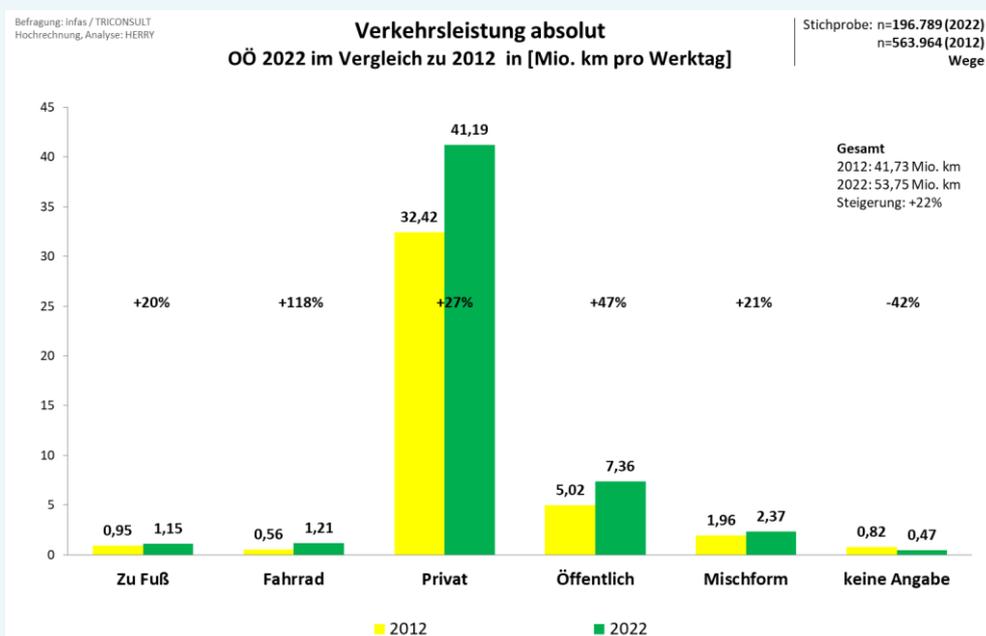
**Verkehrsleistung**

**14% der zurückgelegten Kilometer entfallen auf den öffentlichen Verkehr**

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken (Verkehrsleistung), ergibt sich eine deutlich abweichende Verteilung zwischen den Verkehrsmitteln. 77% der zurückgelegten Kilometer werden im Bundesland Oberösterreich mit dem Pkw zurückgelegt. Auf Grund der längeren Strecken ist hier auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 14% größer als beim Modal-Split der Wegezanzahl. Dagegen liegt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer mit 2,3% und der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Kilometer mit 2,1% hier deutlich niedriger. Bemerkenswert dabei ist der hohe Anteil von 27% an den Weglängen, die von den Bewohner:innen der Stadt Linz mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.



Im Vergleich zu 2012 kam es zu einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung im Bundesland Oberösterreich um 22% auf rund 53,8 Mio. km an einem durchschnittlichen Werktag. Rund 41 Mio.km werden dabei mit dem Pkw zurückgelegt, hier liegt der Anstieg seit 2012 bei einem Plus von 27%. Am höchsten sind die Steigerungsraten beim Radverkehr (+118% auf 1,21 Mio. km) und beim öffentlichen Verkehr (+47% auf 7,4 Mio. km). Auch die Fußwege haben bezüglich der Verkehrsleistung mit einem Plus von 20% auf 1,15 Mio. km etwas zugelegt.



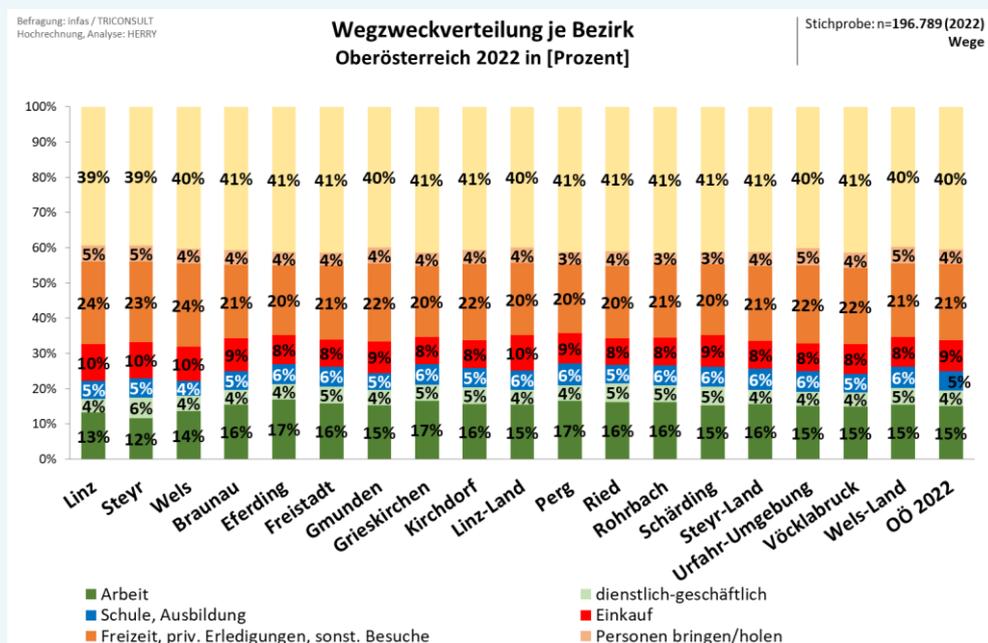
**Werktags:**

**Rund 30% aller Wege sind Freizeit-,**

Bei rund 30% der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Einkaufswege (9%) bzw. um „Freizeit, priv. Erledigungen, sonst. Besuche“ (21%). 15% der Wege sind Wege zum Arbeitsplatz, 4% sind dienstliche Wege. 6% entfallen auf Ausbildungswege und 4% auf Bring- und Holwege. Im Vergleich zu 2012 ist ein leichter Rückgang der Arbeitsplatzwege (-1,7%-Punkte), der Ausbildungswege (-

**Einkaufswege bzw. private Erledigungen**

1,5%-Punkte) sowie der Einkaufswege (-2,5%-Punkte) festzustellen. Demgegenüber steht entsprechender ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen.



## 1.1 Ergebnisüberblick im Vergleich

Übersicht der Mobilitätsmerkmale für Oberösterreich 2022 (Werktag)	2012	2022	Verkehrszweckanteile der Wege	2012	2022
	Außer-Haus-Anteil	86,8%		87,6%	Arbeit
Wege / Person	2,9	3,0	dienstlich-geschäftlich	4,4%	4,4%
Wege / mobiler Person	3,3	3,4	Schule, Ausbildung	7,0%	5,5%
Mittlere Weglänge in km	11,7	12,9	Einkauf	11,4%	8,9%
Mittlere Wegdauer in Min.	26,0	25,5	Freizeit, priv. Erledigungen, sonst. Besuche	15,5%	21,5%
Tagesweglänge / Person in km	33,4	38,3	Personen bringen/holen	4,9%	4,3%
Tageswegdauer / Person in Min.	74,2	75,6	nach Hause	40,1%	40,5%
Tagesweglänge / mobiler Person in km	38,5	43,8			
Tageswegdauer / mobiler Person in Min.	85,4	86,4			

Verkehrsmittelanteile (Wegeanzahl)	2012	2022	Verkehrsmittelanteile (Kilometer)	2012	2022
	zu Fuß	15,1%		16,3%	zu Fuß
Fahrrad	5,2%	6,7%	Fahrrad	1,4%	2,3%
MIV	67,6%	65,5%	MIV	79,3%	77,3%
ÖV	10,2%	10,1%	ÖV	12,3%	13,8%
Mischform	1,9%	1,4%	Mischform	4,8%	4,4%
Summe	100%	100%	Summe	100%	100%

Wegeanzahl je Werktag (Mio. Wege)	2012	2022	Verkehrsleistung je Werktag (Mio. km)	2012	2022
	Zu Fuß	0,542		0,672	Zu Fuß
Fahrrad	0,187	0,278	Fahrrad	0,555	1,213
MIV	2,428	2,710	MIV	32,418	41,187
Öffentlich	0,368	0,417	Öffentlich	5,020	7,364
Mischform	0,067	0,057	Mischform	1,959	2,370
keine Angabe	0,071	0,028	keine Angabe	0,821	0,474
Summe	3,663	4,162	Summe	41,725	53,754

Durchschnittliche Weglänge (km)	2012	2022	Durchschnittliche Wegdauer (min)	2012	2022
	zu Fuß	1,8		1,7	zu Fuß
Fahrrad	3,0	4,4	Fahrrad	18,9	22,3
MIV	13,5	15,2	MIV	24,3	23,1
ÖV	14,5	17,6	ÖV	41,9	39,6
Mischform	31,6	41,8	Mischform	62,2	62,6

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse .....</b>	<b>2</b>
1.1	Ergebnisüberblick im Vergleich .....	11
<b>2</b>	<b>Erhebungsmethode und Erhebungsablauf .....</b>	<b>14</b>
2.1	Ausgangslage / Zielsetzung .....	14
2.2	Erhebungsgebiet und –zeitraum.....	14
2.3	Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobengröße.....	15
2.4	Erhebungsmethode, Erhebungsablauf .....	17
2.4.1	Befragungsunterlagen und -ablauf.....	17
2.4.2	Selbstrekrutierung .....	19
2.5	Erhebungsinhalte .....	20
2.5.1	Haushaltsebene .....	20
2.5.2	Personenebene.....	20
2.5.3	Wegeebene.....	21
2.5.4	Online-Befragung .....	21
2.6	Rücklauf .....	22
2.7	Zusammenfassung zu Analyseregionen.....	23
2.8	Schwankungsbreiten .....	25
<b>3</b>	<b>Allgemeine Ergebnisse und Soziodemografie im Überblick .....</b>	<b>26</b>
3.1	Ergebnisse auf Haushaltsebene.....	26
3.1.1	Haushaltsgröße.....	26
3.1.2	Erreichbarkeit von Einrichtungen und ÖV-Haltestellen .....	28
3.1.3	Fahrzeugbesitz und Abstellplätze .....	30
3.2	Ergebnisse auf Personenebene .....	32
3.2.1	Personen nach soziodemographischen Merkmalen .....	33
3.2.2	Personen nach Schulbildung und Tätigkeit .....	35
3.2.3	Führerscheinbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit.....	39
3.2.4	Besitz einer ÖV-Zeitkarte.....	44
<b>4</b>	<b>Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Stichtagsverhalten).....</b>	<b>46</b>
4.1	Mobilitätskenngrößen .....	46
4.1.1	Außer-Haus-Anteil und Wege pro (mobiler) Person .....	47
4.1.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	49
4.1.3	Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg .....	52
4.1.4	Verkehrsmittelwahl nach Weglänge (Verkehrsleistung).....	53
4.1.5	Wege nach Wegzweck.....	53
4.1.6	Wegelängen & Verlagerungspotentiale.....	55
4.1.7	Wegdauern .....	59
4.1.8	Mobilitätsverhalten nach soziodemographischen Merkmalen .....	62

4.2	Vergleich der Erhebungsergebnisse mit 2012 .....	65
4.2.1	Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsraten .....	65
4.2.2	Verkehrsmittelwahl im Vergleich.....	66
4.2.3	Verkehrsleistung und Wegzweck.....	68
4.2.4	Soziodemographie .....	71
<b>5</b>	<b>Tabellenanhang.....</b>	<b>74</b>
5.1	Überblick über die wesentlichen Mobilitätskennzahlen .....	74
5.2	Verkehrsleistung .....	94
5.3	Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck.....	114

## **2 Erhebungsmethode und Erhebungsablauf**

---

### **2.1 Ausgangslage / Zielsetzung**

Im Oktober 2022 wurde wieder (nach 2012) eine landesweite Verkehrserhebung/ Haushaltsbefragung im Bundesland Oberösterreich durchgeführt werden. Mit dieser Erhebung auf Stichprobenbasis sollten aktuelle Daten zur Mobilität der Oberösterreicher:innen gewonnen werden. Vom Land Oberösterreich wurden dabei rund 276.000 Haushalte kontaktiert und gebeten, sich zu beteiligen. Mit dieser Verkehrserhebung knüpft das Land Oberösterreich an die bewährte Tradition an, regelmäßige Verkehrsbeobachtungen durchzuführen, bereits im Jahre 1982 wurde die erste Befragung in Oberösterreich durchgeführt. Es folgten periodische Erhebungen in 10-jährigen Intervallen. Die bisherigen Erfahrungen in Oberösterreich haben gezeigt, dass die Daten der Verkehrserhebung auf breiter Ebene Anwendung finden. Nach Auswertung der Datenbestände stehen die Erhebungsunterlagen allen Landesdienststellen zur Beantwortung diverser Fragestellungen zur Verfügung. Die von der Bevölkerung retournierten Daten sind ein unverzichtbares Instrument, um einerseits den Wandel im Mobilitätsverhalten mitverfolgen zu können und die Mobilitäts- und Verkehrsplanungen für die Zukunft auszurichten. Die Erhebung liefert somit wichtiges Datenmaterial als Informationsquelle und Entscheidungshilfe für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung. In Oberösterreich bilden die Daten auch eine wichtige Datengrundlage für die Berechnung von Verlagerungswirkungen durch Maßnahmen im Straßenbau mit dem Programmsystem VISUM.

Mit ihrer Stichprobengröße stellen diese Erhebungen die umfangreichsten im deutschsprachigen Raum dar. Aufgrund der Stichprobengröße sind räumliche und sachliche Detailauswertungen in verschiedenster Aggregation möglich. Die Erhebung 2022 war ebenso wie jene aus 2012 in Oberösterreich flächendeckend und umfasste alle Gemeinden Oberösterreichs. Weiters wurden zusätzlich die nach Oberösterreich orientierten niederösterreichischen Bezirke Amstetten und Waidhofen/Ybbs mit einbezogen.

Trotz geringerer Rücklaufquote konnte ein Stichprobengröße erreicht werden, die zusammen mit der hohen Qualität der Datenaufbereitung und Auswertung relativ gut abgesicherte Ergebnisse liefert und somit eine solide Datenbasis für politische Entscheidungen sowie verschiedene Formen der Planung bildet. Wichtig war bei der aktuellen Erhebung auch die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen zu gewährleisten, weshalb wiederum Daten für einen Werktag im Herbst (Oktober) 2022 erhoben wurden und das Erhebungsdesign nur hinsichtlich des Ablaufes der Erhebung angepasst wurde.

### **2.2 Erhebungsgebiet und –zeitraum**

Das Erhebungsgebiet umfasste das gesamte Bundesland Oberösterreich und die angrenzenden Bezirke Waidhofen an der Ybbs und Amstetten in Niederösterreich. Die erste Kontaktaufnahme mit den Proband:innen erfolgte Ende Juli 2022, bei wurden die Haushalte gebeten bekannt zu geben, ob sie an der Erhebung des Verkehrsverhaltens im Herbst 2022 teilnehmen möchten. Der Versand der Fragebögen zur Erfassung der Mobilität der Personen startete Ende September, je nach Wunsch elektronisch per Mail oder per Post. Die Rückmeldungen und somit die Stichtage der Wegeerhebung liegen zwischen dem 26.9.2022 und dem 18.11.2022, wobei der Großteil (ca. 95%) einen Stichtag im Oktober hatte.

## 2.3 Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobengröße

Inhaltlich wird die Personenmobilität der Wohnbevölkerung, also in der Erhebungsregion gemeldeter Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität), erhoben. Da der Haushalt als wesentliche Einheit im Kontext mit Kommunikation, Arbeitsteilung und Verkehrserzeugung zu verstehen ist, ist es wichtig, diesen in seiner Gesamtheit zu erheben. Haushalte haben einen großen Einfluss auf die Mobilität seiner Mitglieder. **Grundgesamtheit sind also alle Personen aller in der Erhebungsregion gemeldeter Haushalte ab einem Alter von 6 Jahren (=Erhebungseinheit), wobei die Auswahleinheit allerdings aus den genannten Gründen der Haushalt ist.**

Die Ziehung der Stichprobe erfolgte aus dem zentralen Melderegister des BMI. Die zufällig ausgewählte, anzuschreibende Person, die stellvertretend für den gesamten Haushalt die Befragungsunterlagen erhielt, sollte zwischen 18 und 90 Jahre alt sein. Pro Haushalt wurde nach folgendem Auswahl-Algorithmus (Priorität 1. – 4.) vorgegangen:

1. männliche Person im Alter von 30 bis 59 Jahren; wenn mehrere männliche Personen in dieser Altersgruppe vorhanden sind, dann die älteste (falls dies ebenfalls uneindeutig sein sollte: Zufallsauswahl)
2. weibliche Person im Alter von 30 bis 59 Jahren, analog Punkt 1., wenn unter Punkt 1. keine männliche Person gefunden wird
3. männliche Person im Alter von 18 bis 29 oder von 60 bis 90 Jahren, wenn 1. und 2. keine Person liefert; wenn mehrere Personen vorhanden, dann jene, die am nächsten zum Alter von 29 Jahren (von 18-29 J.) oder 60 Jahren (von 60-90 J.) ist. Z. B. 23 J. und 65 J. -> 65 J., weil  $29-23=6$ ,  $65-60=5$  (falls dies ebenfalls uneindeutig sein sollte: Zufallsauswahl)
4. weibliche Person im Alter von 18 bis 29 oder 60 bis 90 Jahren, analog Punkt 3., wenn unter 1. bis 3. keine Person gefunden wird

Nach diesem Schema wurden im Bundesland **Oberösterreich** in Summe **276. 625 Haushalte** und in den teilnehmenden Bezirken **Niederösterreichs 15.187 Haushalte** zufällig gezogen. Anstaltshaushalte wurden dabei nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich wurden alle Gemeinden berücksichtigt, für die Verteilung der Stichprobe wurde dabei nach folgenden Kriterien vorgegangen:

- Vollerhebung bei Gemeinden bis 1.500 Einwohner:innen
- 80% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 1.500 und 2.000 Einwohner:innen
- 60% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 2.000 und 2.500 Einwohner:innen
- 50% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 2.500 und 3.000 Einwohner:innen
- 40% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 3.000 und 4.000 Einwohner:innen
- 30% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 4.000 und 6.000 Einwohner:innen
- 20% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 6.000 und 10.000 Einwohner:innen
- 15% Stichprobe bei Gemeinden ab 10.000 Einwohner:innen

Die so definierte Stichprobe wurde in einem weiteren Schritt manuell verfeinert. Dabei war es für die Stichprobenziehung durch das BMI erforderlich, „Ziehungsschrittweiten“ je Gemeinde zu definieren (jede x-te Haushaltsadresse soll gezogen werden).

Folgende Regeln wurden für die Definition der Schrittweite zur Stichprobenziehung eingehalten:

- Keine Gemeinde / Teilregion sollte weniger als 480 Haushalte in der Bruttostichprobe aufweisen.
- Keine Teilregion sollte eine höhere Bruttostichprobe als 1.000 Haushalte erhalten (Ausnahme ländliche Gemeinden in NÖ: max. 600 Haushalte)
- Die maximale Schrittweite betrug 15.
- Städte mit mehr als 20.000 EW wurden dabei in Teilregionen unterteilt. Bei diesen sollte für die definierten Teilgebiete (Analyseregionen) bei Gleichverteilung der Stichprobe die Mindeststichprobe je Teilregion ebenfalls 480 HH nicht unterschritten werden.

## 2.4 Erhebungsmethode, Erhebungsablauf

In der ersten Phase der Erhebung wurden die Haushalte zur Teilnahme aufgefordert und erst in der zweiten Phase wurde der eigentliche Fragebogen bzw. der Zugang zur Online-Befragung zur Verkehrserhebung nur an jene verschickt, die sich zur Teilnahme bereit erklärt haben.

Die Vorteile dieser Vorgehensweise bestehen darin, dass die umfangreichen Befragungsunterlagen (Haushaltsfragebögen und eine bestimmte Anzahl an Personen-/Wegefragebögen) nicht an alle Haushalte der Stichprobe geschickt werden müssen, sondern nur an diejenigen, die sich in der ersten Phase zur Teilnahme bereit erklären und auch hier nur an diejenigen, die explizit angeben, Papierfragebögen nutzen zu wollen (statt der Online-Befragung). Dadurch entsteht eine erhebliche Druckkostensparnis (und Reduzierung der Umweltbelastung) und der Versand der Fragebögen kann gezielt auf die einzelnen Haushalte angepasst werden, da die Haushaltsgröße und die gewählte Methode zur Teilnahme in der Rekrutierungsphase bekanntgegeben werden.

### 2.4.1 Befragungsunterlagen und -ablauf

Folgende Befragungsunterlagen mit entsprechendem Inhalt wurden genutzt:

- **Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben inkl. Teilnahme-/Antwortpostkarte**
  - **Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung, zum zweistufigen Erhebungsablauf inkl. kurze Erläuterung des Erhebungsinhaltes beider Stufen und zu den Teilnahmemöglichkeiten (Methodenwahl).
  - **Hinweise zum Datenschutz** (auf der Rückseite des Teilnahme-/Rekrutierungsschreibens)
  - **Teilnahme-/Antwortpostkarte:** Personenanzahl nach Altersklassen, Wahl der Erhebungsmethode, bei Teilnahme via Online-Fragebogen elektronische Kontaktdaten (E-Mail). Die „Teilnahmekarte“ stand auch als Online-Version zur Verfügung, daher wurde ein Link bzw. QR-Code zu diesem Kurzfragebogen aufgedruckt.
  
- **Fragebogenversand:**
  - **Motivationsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung und weshalb es wichtig ist, auch den zweiten Teil der Erhebung auszufüllen.
  - **Infoblatt:** Erläuterung des Erhebungsinhaltes wurde in den Haushaltsbogen integriert.
  - **Datenschutzerklärung:** Hinweise zum Datenschutz (auf der Rückseite des Motivationsschreibens)
  - **Haushaltsfragebogen:** Erfassung der Haushalts- und Personeninformationen (inkl. Haushaltscode).
  - **Personen-/Wegefragebögen** (Anzahl Haushaltsmitglieder aus Rekrutierungsphase): Erfassung der Wege am Stichtag (inkl. Aufdruck des Haushaltscodes h)
  - **Rückantwortkuvert** (für postalischem Rückversand)

- **Bei Online-Teilnahme:**
  - **Motivationsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung und weshalb es wichtig ist, auch den zweiten Teil der Erhebung auszufüllen. Dabei wurde auch der Stichtag bekanntgegeben, damit sich die Proband:innen entsprechend vorbereiten konnten.
  - **Fragebogenversand:** Am Tag nach dem Stichtag wurde der Link zum Online-Fragebogen inkl. Zugangscode des Haushalts verschickt. Alle anderen Dokumente wie Datenschutzerklärung und FAQ wurden online zur Verfügung gestellt.
- **Erinnerungen:** Erinnerungspostkarte bzw. Erinnerungs-Mail mit einer Kurzinformation und nochmaliger Bitte zur Teilnahme nach 2 Wochen

Der Erhebungsablauf der Verkehrserhebung stellte sich folgendermaßen dar.

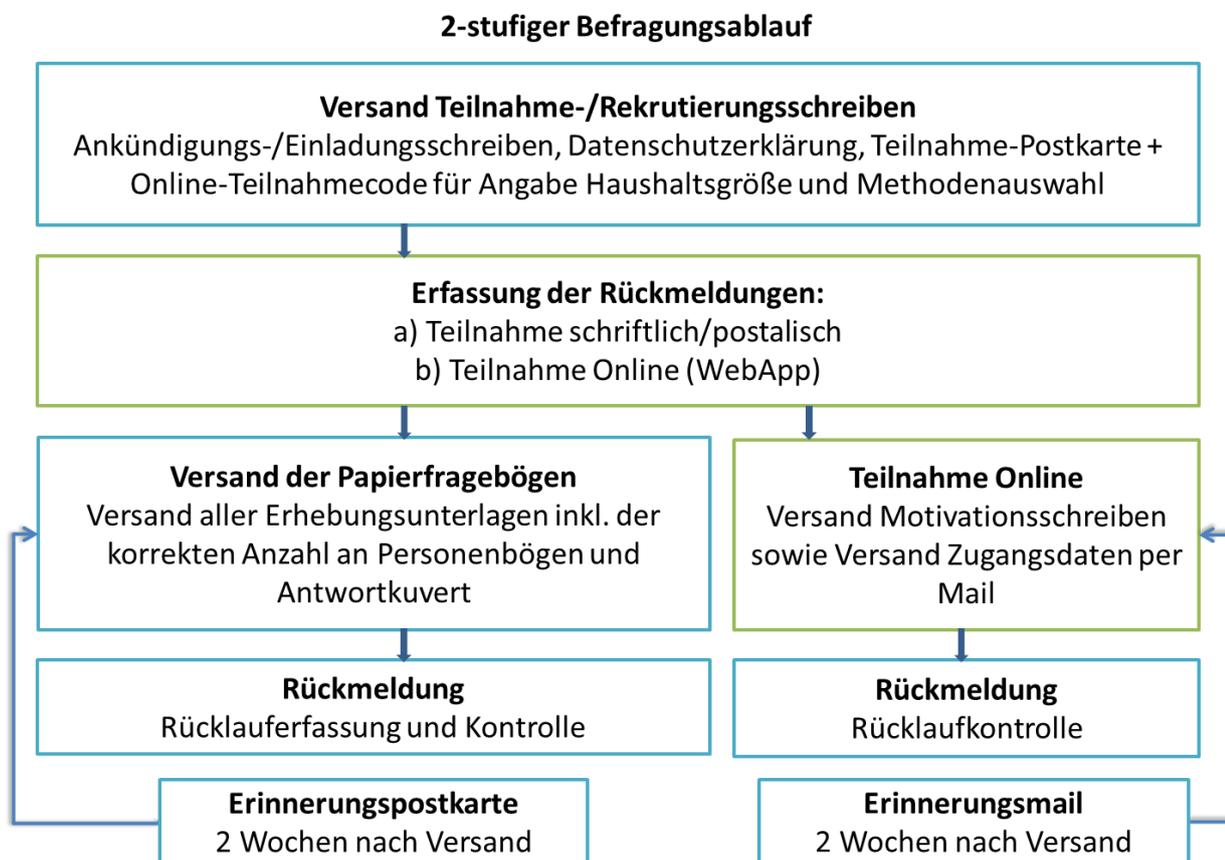


Abbildung 1: Befragungsablauf

Der Versand der Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben erfolgte Ende Juli, um genügend Vorlauf für den Hauptversand der Befragungsunterlagen Anfang Oktober zu haben. Der Rücklauf der ersten Erhebungsphase wurde laufend im August bis zur zweiten Septemberwoche bearbeitet. Im Wesentlichen war hier festzuhalten, wie viele Personen im Haushalt leben und ob der Haushalt postalisch oder Online teilnehmen wollte.

Als Stichtage der Haupterhebung zur Erfassung der Mobilität wurden die folgenden Tage festgelegt:

- **Di, 4.10.22, Mi, 5.10.22, Do, 6.10.22, Fr, 7.10.22, Mo, 10.10.22**

Der Versand der postalischen Befragungsunterlagen erfolgte entsprechend in der Woche davor ab 26.9.22, das Infomail an die Online-Teilnehmer:innen wurde am Freitag, dem 30.9.22 verschickt, die E-Mails mit dem Link zum Online-Fragebogen jeweils am Tag nach dem Stichtag.

Im Abstand von 2 Wochen erfolgte eine Erinnerung per Postkarte bzw. per E-Mail.

Während der gesamten Erhebung stand den Proband:innen eine Telefon- und E-Mail-Hotline sowie die Info-Plattform [verkehrserhebung-2022.at](http://verkehrserhebung-2022.at) als Unterstützung zur Verfügung.

## **2.4.2 Selbstrekrutierung**

Auf Wunsch der Auftraggeber wurde Anfang Oktober eine Möglichkeit zur „Selbstrekrutierung“ geschaffen, so dass auch Personen an der Erhebung teilnehmen konnten, die nicht in der ursprünglichen Stichprobe waren. Diese Möglichkeit wurde im Bundesland Oberösterreich von 2.094 Haushalten und im Bundesland Niederösterreich von 53 Haushalten genutzt.

Die Stichprobe der Selbstrekrutierer:innen wurde getrennt von der Stichprobe der Haupterhebung verarbeitet. Eine Analyse der wesentlichen Kennzahlen hat aber gezeigt, dass diese Ergebnisse nur unwesentlich von jenen der Haupterhebung abweichen und somit diese Teilstichprobe bei den Analysen berücksichtigt werden konnte.

## 2.5 Erhebungsinhalte

Die Erhebungsinhalte orientierten sich sehr stark an den früheren Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, insbesondere an jener aus dem Jahr 2012. Die Befragungsinhalte werden im folgenden überblicksmäßig dargestellt, die Papierfragebögen finden sich im Anhang.

### 2.5.1 Haushaltsebene

Folgende Fragen wurden auf Haushaltsebene gestellt:

- Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst miteingeschlossen?
- Welche Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel können Sie von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen? Wie viele Gehminuten sind diese von Ihrer Wohnung entfernt? (Städtisches Verkehrsmittel, Bus, Bahn)
- Welche dieser Einrichtungen können Sie von zu Hause aus in 15 Minuten zu Fuß erreichen? (Nahversorger, Supermarktkette, Kindergarten, Volksschule, Praktischer Arzt, Apotheke, Postamt / Postpartner, Geldinstitut)
- Wie viele der folgenden motorisierten Verkehrsmittel besitzt Ihr Haushalt? (Benzin-Pkw, Diesel-Pkw, Hybrid-Pkw, Elektro-Pkw, Motorräder, Moped, Mofas)
- Wo stellen Sie Ihre(n) Pkw(s) zu Hause meistens ab? (Privater Abstellplatz/Garage, Öffentlicher Straßenraum)

### 2.5.2 Personenebene

Folgende Fragen wurden auf Personenebene gestellt:

- Geschlecht
- Geburtsjahr
- Höchste abgeschlossene Schulausbildung (Noch kein Schulabschluss, Pflichtschule ohne Lehre, Lehrabschluss, Berufsbildende mittlere Schule, Fachschule (ohne Matura), Allgemeinbildende höhere Schule (mit Matura), Berufsbildende höhere Schule (mit Matura), Fachhochschule / Hochschule / Universität / Akademie / Kolleg)
- Derzeitige (Haupt-)tätigkeit (In Schul-/ Hochschulausbildung, In Berufsausbildung (Lehre), In Pension, Im Haushalt tätig, In Karenz, Zurzeit arbeitssuchend, Präsenzdienst/Zivildienst, Landwirt:in, Arbeiter:in, Angestellte\_r, Beamt:in, Selbstständige\_r, Freiberufler:in)
- Wochenarbeitsstunden
- Home-Office-Möglichkeit
- Kostenloser Pkw-Abstellplatz bei der Arbeit verfügbar
- Besitz eines Pkw-Führerscheines
- Besitz eines Moped-, Motorrad-Führerscheines
- Fahrzeugverfügbarkeit (Privates normales Fahrrad, Privates Elektrofahrrad, Privater Pkw, Geschäfts-/Dienstwagen)

- Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (KlimaTicket, Schüler:innen-/Lehrlings-Ticket, Semesterkarte, Andere Wochen-, Monats-, oder Jahreskarte, Vorteils- oder Ermäßigungskarte (z.B. ÖBB-Vorteilscard))

### 2.5.3 Wegeebene

Folgende Fragen wurden auf Personenebene gestellt:

- Datum des Berichtstages
- Waren Sie an diesem Tag außer Haus?
- Für Berufstätige und Personen in Ausbildung: War dieser ein... (Arbeits- oder Schultag vor Ort, Tag im Homeoffice /Homeschooling, Kein Arbeits- oder Schultag)
- Ausgangspunkt des ersten Weges
- Um wieviel UHR haben
- Sie diesen Weg begonnen?
- Zu welchem ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen? (zum Arbeitsplatz, dienstlich/geschäftlich, zur Schule/Ausbildung, zum Einkauf, Personen bringen/holen, Erledigung (Arzt, Post, etc.), Freizeit, zurück nach Hause, anderer Zweck)
- Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges benutzt? (zu Fuß, normales Fahrrad, Elektrofahrrad, Pkw als Fahrer:in, Pkw als Mitfahrer:in, Städtisches Verkehrsmittel, (Straßenbahn, Obus, Bus), Bus (Regional- und Fernverkehr), Bahn, Anderes Verkehrsmittel)
- Wohin führte dieser Weg?
- Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?
- Schätzen Sie bitte die ENTFERNUNG dieses Weges möglichst genau!

### 2.5.4 Online-Befragung

Auf Grund der technischen Möglichkeiten wurden bei der Online-Befragung einige zusätzliche Fragen gestellt:

- Verfügbarkeit eines E-Scooters im Haushalt
- An wie vielen Tagen pro Woche arbeiten Sie in der Regel zu Hause und sind deshalb nicht an Ihrem Arbeitsplatz?
- An wie vielen Tagen pro Woche pendeln Sie in der Regel zu Ihrem Arbeitsplatz?
- Wird vom Arbeitgeber ein kostenloses Ticket für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt?
- Verfügbarkeit eines E-Scooters auf Personenebene
- Welches KlimaTicket nutzen Sie?
- Detailfrage Bringen/Holen: Bringen/Holen von Kindern, Bringen/Holen von Erwachsenen (z.B. Betreuungspflichtige), sonstige Begleitwege
- Detailinformation zur Ein- und Ausstiegshaltstellen

## 2.6 Rücklauf

Beim Rücklauf der Befragung muss zwischen dem Rücklauf auf der ersten Befragungsstufe, dem Rücklauf auf der zweiten Befragungsstufe und dem Gesamtrücklauf unterschieden werden. Die folgende Tabelle zeigt die Rücklaufquoten in der ersten und zweiten Phase sowie den Gesamtrücklauf. Die Rücklaufquote betrug im Bundesland Oberösterreich (inkl. der angrenzenden Bezirke aus Niederösterreich) demnach in Summe 11,6% der angeschriebenen Haushalte.

Verkehrserhebung Oberösterreich 2022		Ober- Österreich (inkl. NÖ)
<b>Rücklaufübersicht</b>		
<b>1. Phase (Juli/August)</b>	<b>Teilnehmerrekrutierung postalisch:</b> Angeschrieben Haushalte	<b>276.625</b>
	<b>Verwertbarer Rücklauf:</b> Teilnahme an der Befragung (absolut)	<b>44.311</b>
	davon Teilnahme Online	33.535
	davon Teilnahme Postalisch	10.776
	<b>Verwertbarer Rücklauf in Prozent</b>	<b>16,0%</b>
<b>2. Phase (Oktober)</b>	<b>Verwertbarer Rücklauf (bereinigte Stichprobe)</b>	<b>32.125</b>
	davon Online aus der Basisstichprobe	<b>22.006</b>
	Online-Selbstrekrutierung	<b>2.147</b>
	davon Postalisch	<b>7.972</b>
	<b>Rücklauf von Phase 1 auf Phase 2 in Prozent</b>	<b>67,7%</b>
<b>Verwertbarer Netto-Gesamtrücklauf</b>		<b>11,6%</b>
ohne Selbstrekrutierung		10,8%
<b>Anzahl Daten- sätze</b>	Anzahl befragte Haushalte	<b>32.125</b>
	Anzahl befragte Personen	<b>68.958</b>
	Anzahl berichtete Wege	<b>203.601</b>

HERRY 2023

## 2.7 Zusammenfassung zu Analyseregionen

Auf Grund der oben dargestellten Rücklaufquote war es nicht möglich wie ursprünglich geplant, für jede einzelne Gemeinde eine gesicherte Aussage zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung zu treffen. Die Gemeinden mussten daher zu „Analyseregionen“ zusammengefasst werden – das sind jene kleinsten Einheiten im Bundesland, für die aus den verfügbaren Daten eine zuverlässige Aussage zum Mobilitätsverhalten noch möglich ist.

Im Bundesland Oberösterreich sowie für Niederösterreich wurde dazu eine eigene Zusammenfassung von angrenzenden Gemeinden zu den Analyseregionen vorgenommen. In Oberösterreich ergaben sich dabei 119 Analyseregionen (ohne Linz), für die erfassten Bezirke in Niederösterreich 5 Analyseregionen. Eine genaue Auflistung der zu den Analyseregionen gehörenden Gemeinden findet sich im Anhang.

Für die **Stadt Linz** konnte dagegen eine Unterteilung in mehrere Analyseregionen erfolgen. Es erfolgte eine Unterteilung in 8 Teilbereiche:

- Linz Gebiet 1 Innenstadt: Altstadtviertel, Rathausviertel, Neustadtviertel, Volksgartenviertel
- Linz Gebiet 2: Froschberg, Freinberg, St. Margarethen
- Linz Gebiet 3: Franckviertel, Hafenviertel, Kaplanhofviertel
- Linz Gebiet 4: Keferfeld, Bindermichl, Spallerhof, Wankmüllerhofviertel, Andreas-Hofer-Platz-Viertel, Makartviertel
- Linz Gebiet 5: Scharlinz, Neue Heimat, Wegscheid, Schörgenhub, Kleinmünchen
- Linz Gebiet 6: St. Peter (Vöest)
- Linz Gebiet 7: Ebelsberg, Pichling
- Linz Gebiet 8: Alt-Urfahr, Heilham, Hartmayrsiedlung, Harbachsiedlung, Karlhofsiedlung, Auberg, Pöstlingberg, Bachtl-Gründberg, St. Magdalena, Katzbach, Elmberg

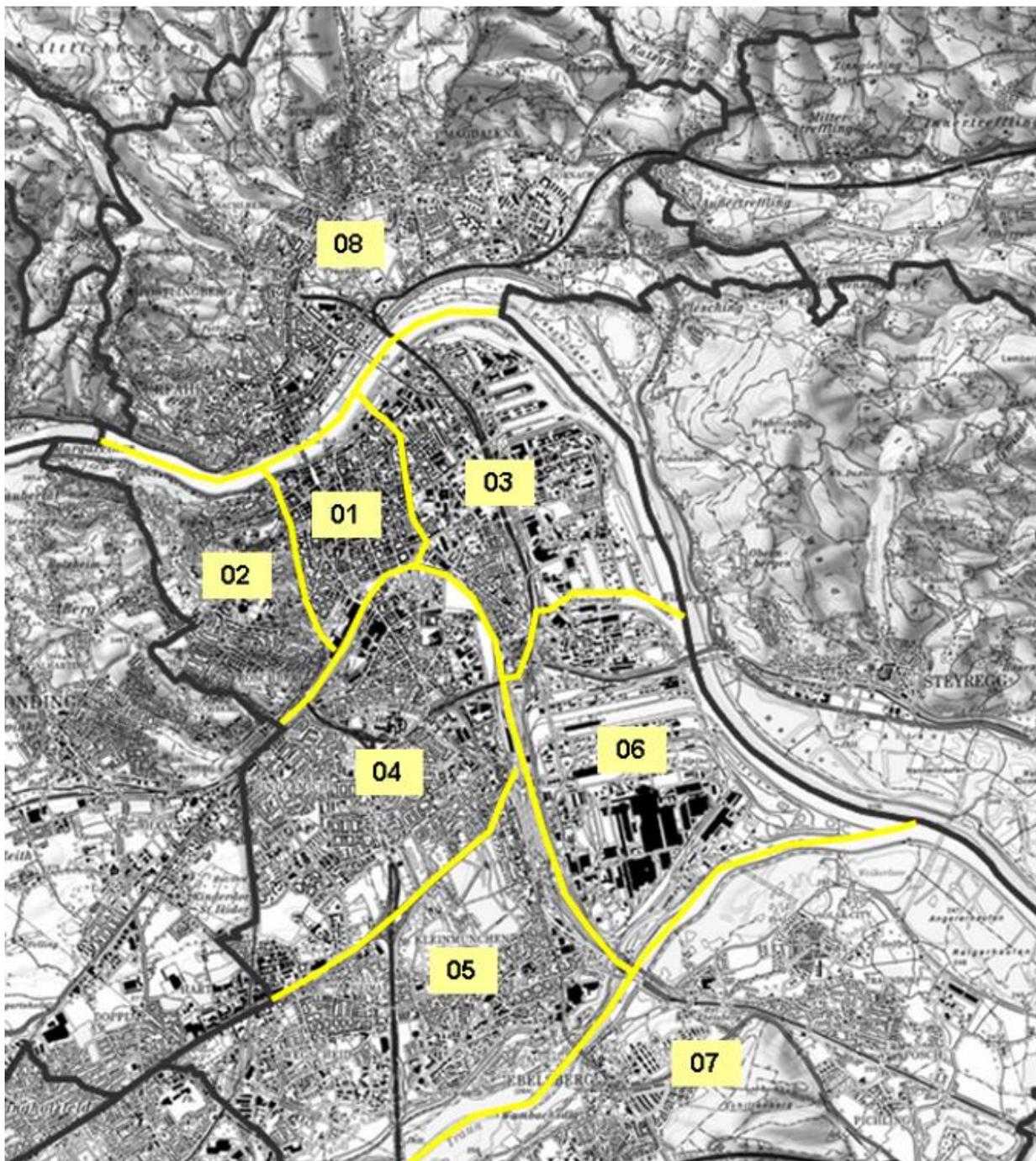


Abbildung 2: Gebietseinteilung Linz

## 2.8 Schwankungsbreiten

Mit welchen Schwankungsbreiten der Ergebnisse zu rechnen ist, hängt im Wesentlichen von der akzeptierten Irrtumswahrscheinlichkeit (akzeptierter Zufallsfehler) und der Stichprobengröße der untersuchten Erhebungseinheit ab. Die Irrtumswahrscheinlichkeit wird üblicherweise mit 5% angenommen und entspricht einer statistischen Sicherheit von 95%, mit der die Ergebnisse zutreffen – das heißt der Realität entsprechend – sind. Aus diesen Vorgaben kann man unter bestimmten Voraussetzungen die statistischen Schwankungsbreiten ermitteln. Die errechneten Werte haben theoretischen Charakter, da diese nur für annähernd homogene und normal verteilte Stichproben gelten. Die errechneten Schwankungsbreiten bei einer bestimmten Stichprobengröße stellen daher Werte da, die unter optimaler Bedingung und bei größtmöglicher Sorgfalt bei allen Erhebungsschritten erreicht werden.

Stichprobengröße		Anteil der Merkmalsausprägung									
		99,0%	97,5%	95,0%	92,5%	90,0%	85,0%	80,0%	70,0%	60,0%	50,0%
Haushalte	Personen	1,0%	2,5%	5,0%	7,5%	10,0%	15,0%	20,0%	30,0%	40,0%	50,0%
<b>300</b>	<b>660</b>	± 0,8%	± 1,2%	± 1,7%	± 2,0%	± 2,3%	± 2,7%	± 3,1%	± 3,5%	± 3,7%	± 3,8%
<b>700</b>	<b>1.540</b>	± 0,5%	± 0,8%	± 1,1%	± 1,3%	± 1,5%	± 1,8%	± 2,0%	± 2,3%	± 2,5%	± 2,5%
<b>1.200</b>	<b>2.640</b>	± 0,4%	± 0,6%	± 0,8%	± 1,0%	± 1,1%	± 1,4%	± 1,5%	± 1,8%	± 1,9%	± 1,9%
<b>1.500</b>	<b>3.300</b>	± 0,3%	± 0,5%	± 0,7%	± 0,9%	± 1,0%	± 1,2%	± 1,4%	± 1,6%	± 1,7%	± 1,7%
<b>2.200</b>	<b>4.840</b>	± 0,3%	± 0,4%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,9%	± 1,0%	± 1,1%	± 1,3%	± 1,4%	± 1,4%
<b>4.000</b>	<b>8.800</b>	± 0,2%	± 0,3%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,6%	± 0,8%	± 0,8%	± 1,0%	± 1,0%	± 1,0%
<b>6.000</b>	<b>13.200</b>	± 0,2%	± 0,3%	± 0,4%	± 0,5%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,8%	± 0,8%	± 0,9%
<b>8.000</b>	<b>17.600</b>	± 0,2%	± 0,2%	± 0,3%	± 0,4%	± 0,4%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,7%	± 0,7%

HERRY 2014

Tabelle 1: Theoretische Schwankungsbreiten bei unterschiedlichen Stichprobengrößen (Nettohaushalte mit durchschnittlich 2,2 Personen)

Tabelle 1 zeigt die unterschiedlichen theoretischen Schwankungsbreiten bei verschiedenen Nettostichproben (Nettohaushalte mit durchschnittlich 2,2 befragten Personen). Demnach ist bei einer Netto-Stichprobe von etwa 1.200 Haushalten (Bezirk Kirchdorf) und beispielsweise einem Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 15% damit zu rechnen, dass der wahre Wert zwischen 13,6% und 16,4% liegt. Bei einer Netto-Stichprobe von 2.200 Haushalten (Bezirk Rohrbach) ist bei einem Rad-Anteil von 7,5% damit zu rechnen, dass der tatsächliche Anteil des Radverkehrs zwischen 6,8% und 8,2% liegt. Es zeigt sich, dass trotz der in Summe hohen Fallzahlen und Stichprobengrößen nicht unwesentliche Schwankungsbreiten auftreten können. Dieser Umstand ist bei den Vergleichen der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Bei einer Auswertung für das gesamte Erhebungsgebiet ist dagegen auf Grund der großen Stichprobe von mehr als 32.000 Haushalten mit nur sehr geringen Schwankungsbreiten zu rechnen. Ein Radanteil von z.B. 10% liegt demnach mit einer 95%-igen Wahrscheinlichkeit im Bereich zwischen 9,8% und 10,2%.

## **3 Allgemeine Ergebnisse und Soziodemografie im Überblick**

---

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse auf Haushalts- und Personenebene grafisch dargestellt und analysiert.

Zunächst werden allgemeine Ergebnisse auf Haushalts- und Personenebene dargestellt, im Anschluss daran die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung.

Die Ergebnisdaten wurden wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben nach Haushaltsgrößenklassen und Haushaltsanzahl bzw. Personen nach Anzahl, Altersklassen, Geschlecht, Berufstätigkeit und Schulbildung je Analyseregion gewichtet und hochgerechnet. Daher entspricht die Haushaltsgrößenverteilung, die Verteilung nach Altersklassen, nach Geschlecht, nach Berufstätigkeit sowie nach höchstem Schulabschluss weitestgehend jener der Grundgesamtheit der Personen ab 6 Jahren.

### **3.1 Ergebnisse auf Haushaltsebene**

#### **3.1.1 Haushaltsgröße**

Auf Grund der Hochrechnung entspricht die hier dargestellte Verteilung nach Haushaltsgröße der tatsächlichen Verteilung laut Statistik Austria.

In den Städten existieren demnach erwartungsgemäß wesentlich mehr Einpersonenhaushalte und entsprechend weniger Mehrpersonenhaushalte als im Durchschnitt. Durchschnittlich sind rund 35% Einpersonenhaushalte und 31% Zweipersonenhaushalte. In rund einem Drittel der Haushalte leben 3 oder mehr Personen.

Im Vergleich zu 2012 ist die Anzahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte auf Kosten der Haushalte mit 3 und mehr Personen weiter gestiegen. Insbesondere bei den Zweipersonenhaushalten kam es zu einem signifikanten Anstieg um 2%-Punkte von 29% auf 31%.

Analog zu dieser Entwicklung sind auch die durchschnittlichen Haushaltsgrößen leicht zurückgegangen, lebten 2012 durchschnittlich noch 2,35 Personen in einem Haushalt, waren es aktuell nur noch 2,26.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Haushaltsgrößen je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
Haushalte

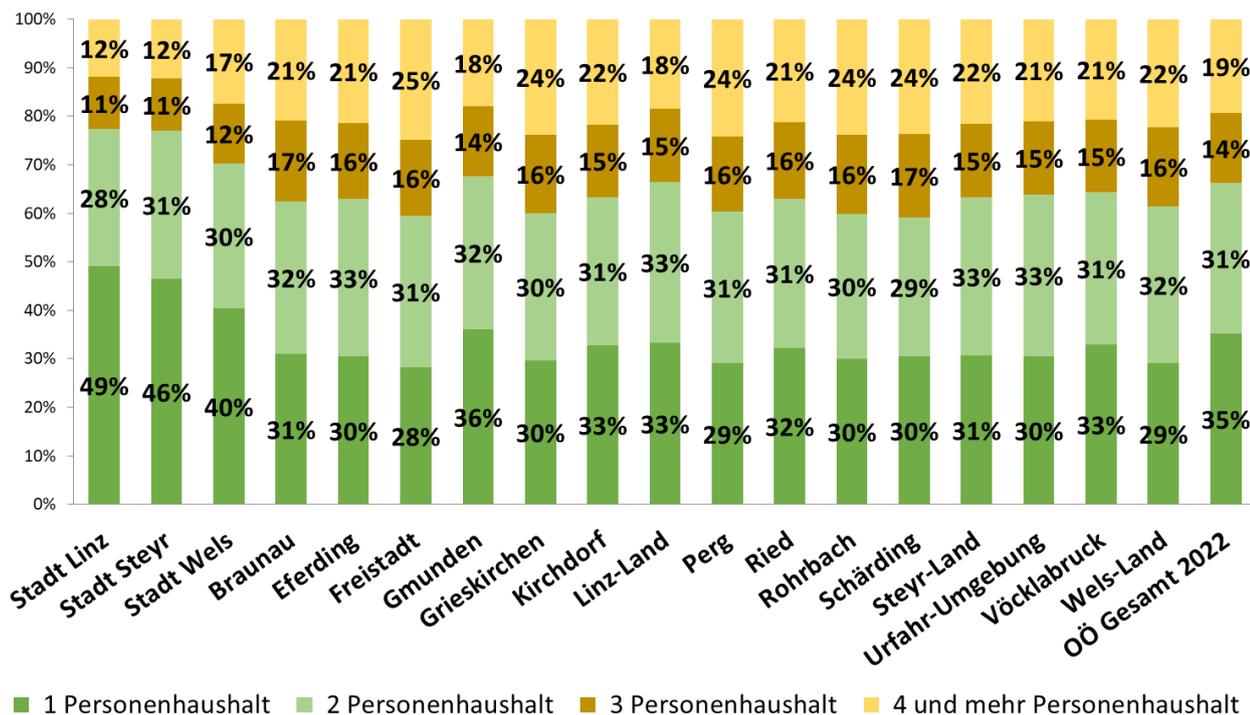


Abbildung 3: Haushaltsgrößen nach Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Haushaltsgrößen OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

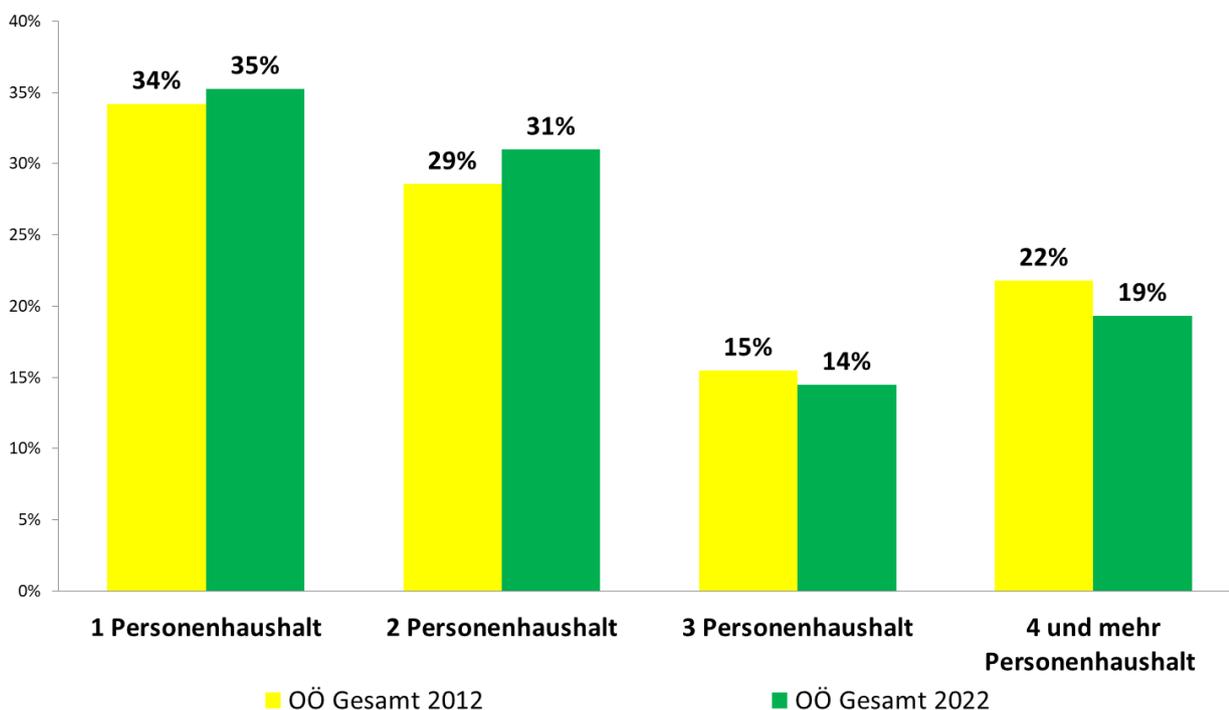


Abbildung 4: Entwicklung der Haushaltsgrößen 2012 bis 2022

### 3.1.2 Erreichbarkeit von Einrichtungen und ÖV-Haltestellen

Die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs liegt in Oberösterreich zwischen 47% und 62%. Nahversorger erreichen dabei mit 62% (2012: 63%) den höchsten Wert, die Erreichbarkeit einer Postfiliale liegt mit 47% (2012: 48%) deutlich darunter. Die fußläufige Erreichbarkeit ist bei den meisten Einrichtungen in den letzten 10 Jahren rückläufig, am stärksten ist der Rückgang bei der fußläufigen Erreichbarkeit eines Geldinstituts von 59% auf 56%. Nur bei der fußläufigen Erreichbarkeit einer Supermarktkette (2012: 57%, 2022: 52%) und von Apotheken (2012: 44%, 2022: 48%) kam es seit 2012 zu einem Anstieg.

Etwas weniger als drei Viertel der oberösterreichischen Haushalte (72%) geben an, eine Bus-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zu haben und diese in durchschnittlich rund 9 Minuten Gehzeit erreichen zu können. Allerdings ist dieser Anteil seit 2012 deutlich gesunken (minus 12%-Punkte).

Die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle ist für vier von zehn der oberösterreichischen Haushalte gegeben, auch hier kam es zu einem Rückgang von 46% im Jahr 2012 auf 39% im Jahr 2022. Die Gehzeit beträgt hier durchschnittliche 16 Minuten.

Städtische Verkehrsmittel sind für 36% der Haushalte in durchschnittlich 6 Minuten erreichbar, hier kam es zu einem leichten Anstieg um 3-Prozentpunkte seit 2012.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

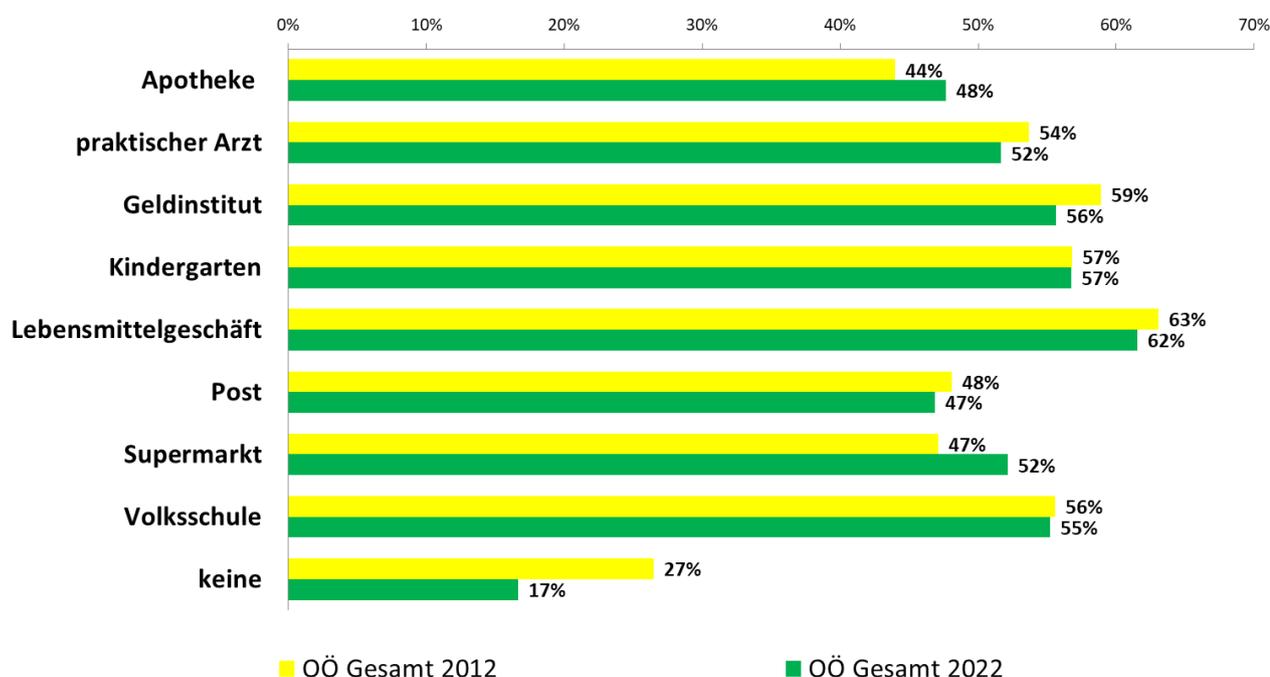


Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen ÖÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

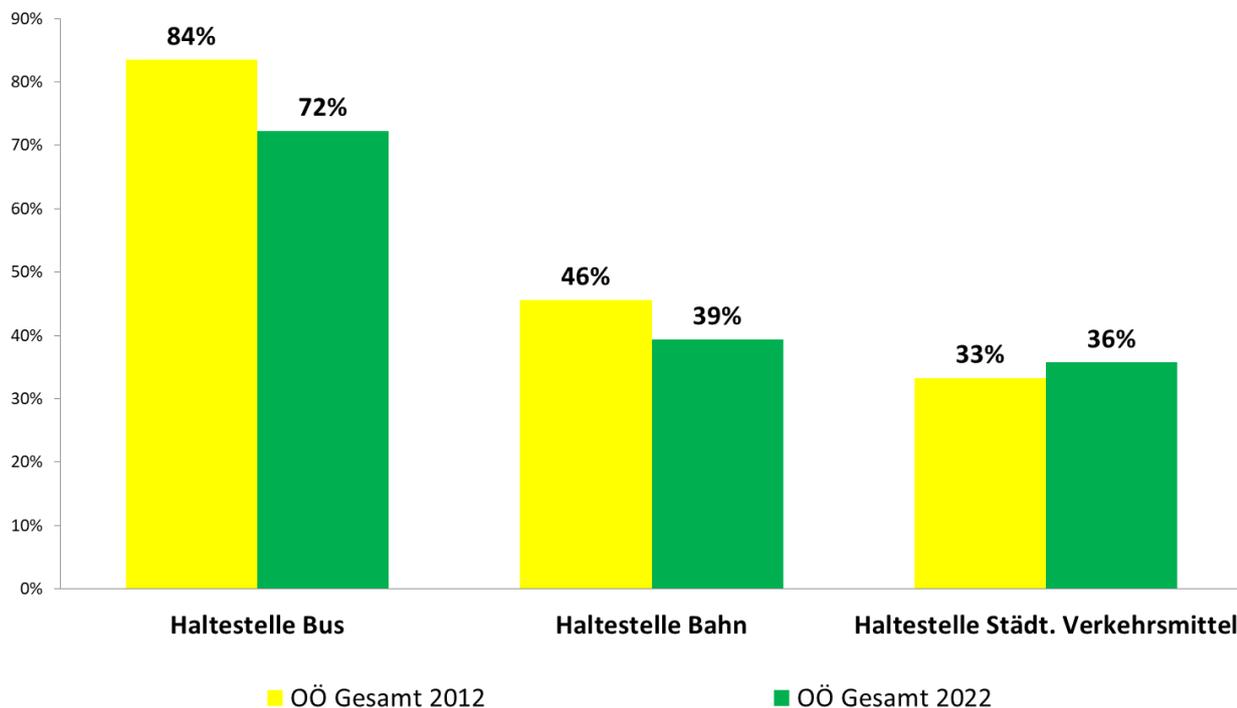


Abbildung 6: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Durchschnittliche Gehdauer zu erreichbaren Haltestellen ÖÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Minuten]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

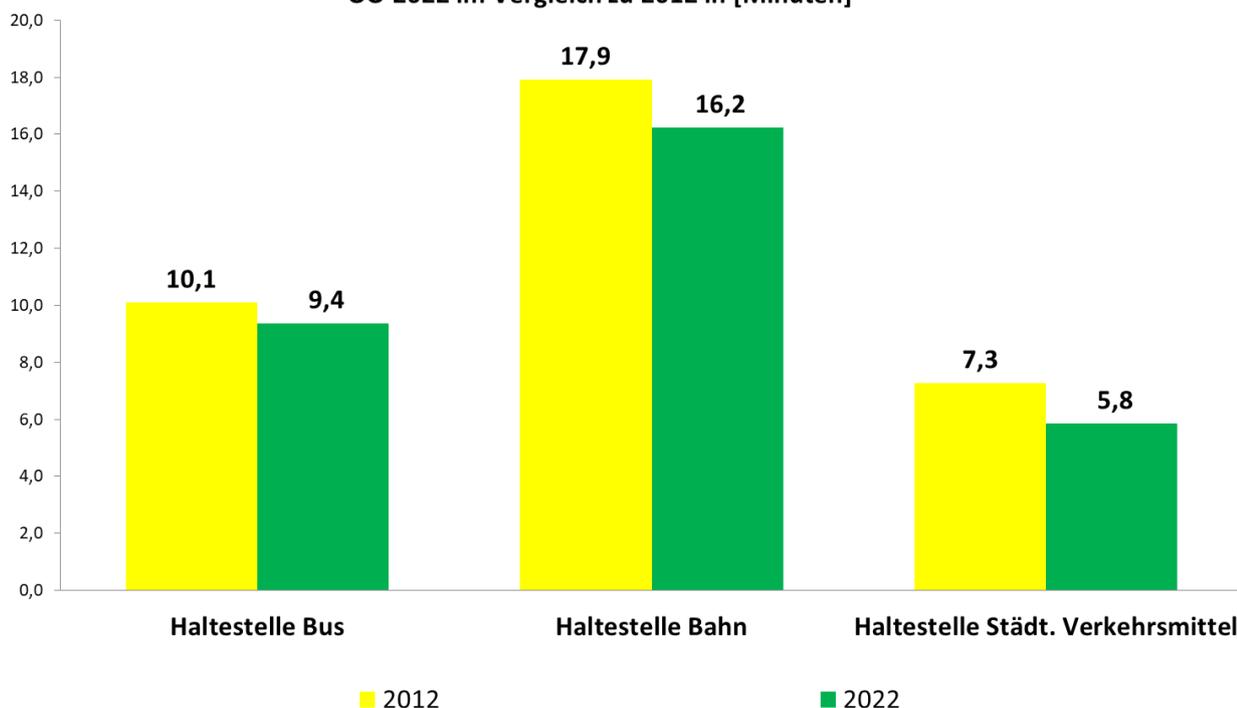


Abbildung 7: Durchschnittliche Gehdauer zu erreichbaren Haltestellen 2012 und 2022

### 3.1.3 Fahrzeugbesitz und Abstellplätze

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Oberösterreich beträgt ca. 1,5 Pkw/HH. Etwa die Hälfte der Pkw sind Diesel-Pkw und die andere Hälfte Benzin-Pkw, E-Pkw (0,1 E-Pkw je Haushalt) und Hybrid-Pkw spielen noch kaum eine Rolle. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über 0,3 Motorräder bzw. Mopeds und 0,1 E-Scooter.

93% der Haushalte in Oberösterreich besitzen einen oder mehrere Pkw (49% der Haushalte besitzen einen Pkw, 34% der Haushalte zwei Pkw und 10% besitzen 3 oder mehr Pkw) und nur 7% der Haushalte besitzen keinen Pkw. 87% der Haushalte verfügen dabei über zumindest einen privaten Pkw-Abstellplatz. Deutliche Unterschiede sind hier je nach Wohnbezirk festzustellen, in Linz besitzen 21% keinen eigenen Pkw und 59% nur einen Pkw. Das ist neben der besseren Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsmitteln und (Park-)Platzmangel auch auf die geringere Haushaltsgröße in städtischen Gebieten zurückzuführen. In den ländlicheren Bezirken wie etwa Perg kommen nur 4% der Haushalte ohne Pkw aus, dagegen besitzen 15% 3 oder mehr Pkw.

Der Pkw wird von der überwiegenden Mehrheit der Oberösterreicher:innen auf einem privaten Abstellplatz/Garage (Eigentum oder Miete) abgestellt (87%), nur 9% parken zu Hause im öffentlichen Straßenraum.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Durchschnittliche Anzahl Verkehrsmittel je Haushalt OÖ 2022 [Anzahl]

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

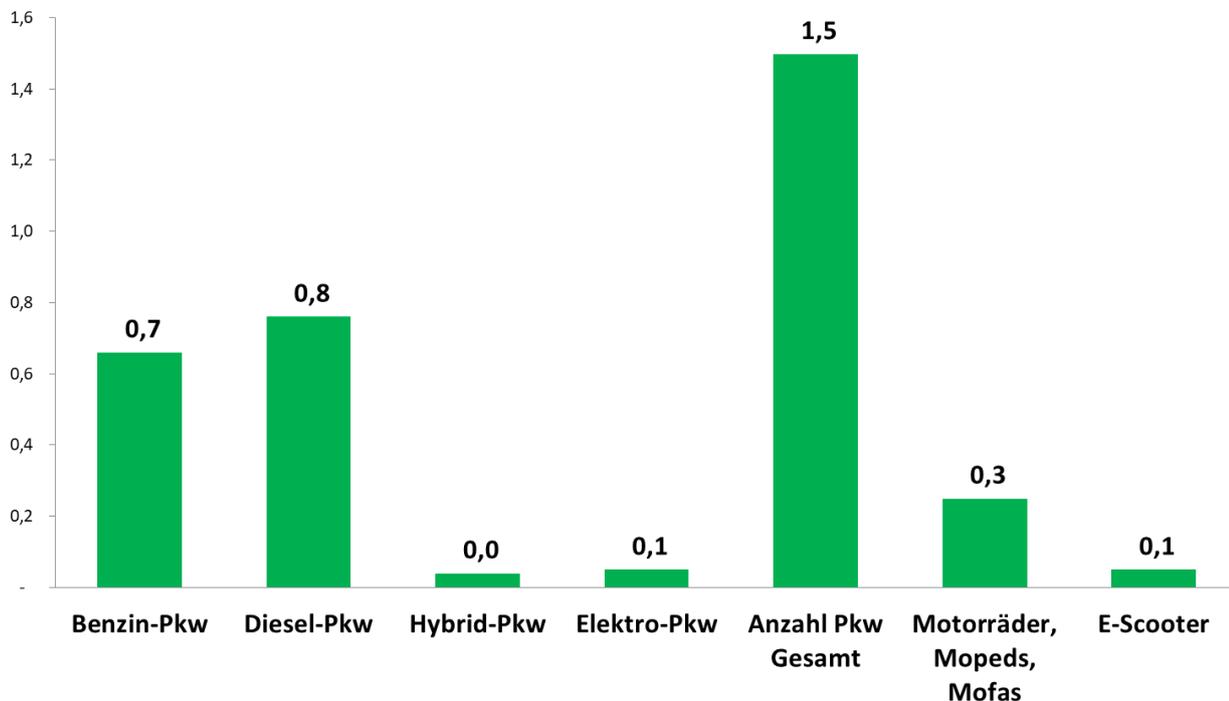


Abbildung 8: Durchschnittliche Anzahl an Verkehrsmittel je Haushalt 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Pkw-Anzahl je Haushalt je Bezirk  
Oberösterreich 2022 [Prozent]**

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
Haushalte

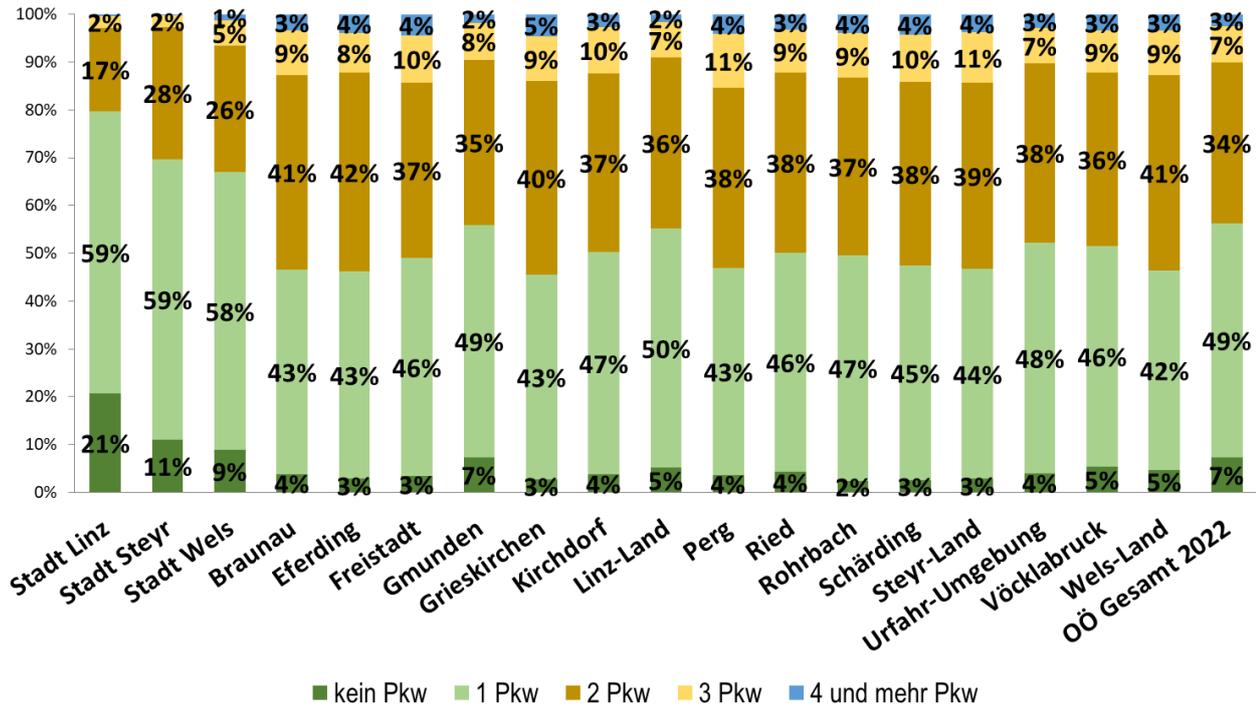


Abbildung 9: Pkw-Anzahl je Haushalt je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Abstellplatz des Pkw beim Wohnort  
OÖ 2022 [Prozent]**

Stichprobe: n=31.055 (2022)  
n=88.408 (2012)  
Haushalte

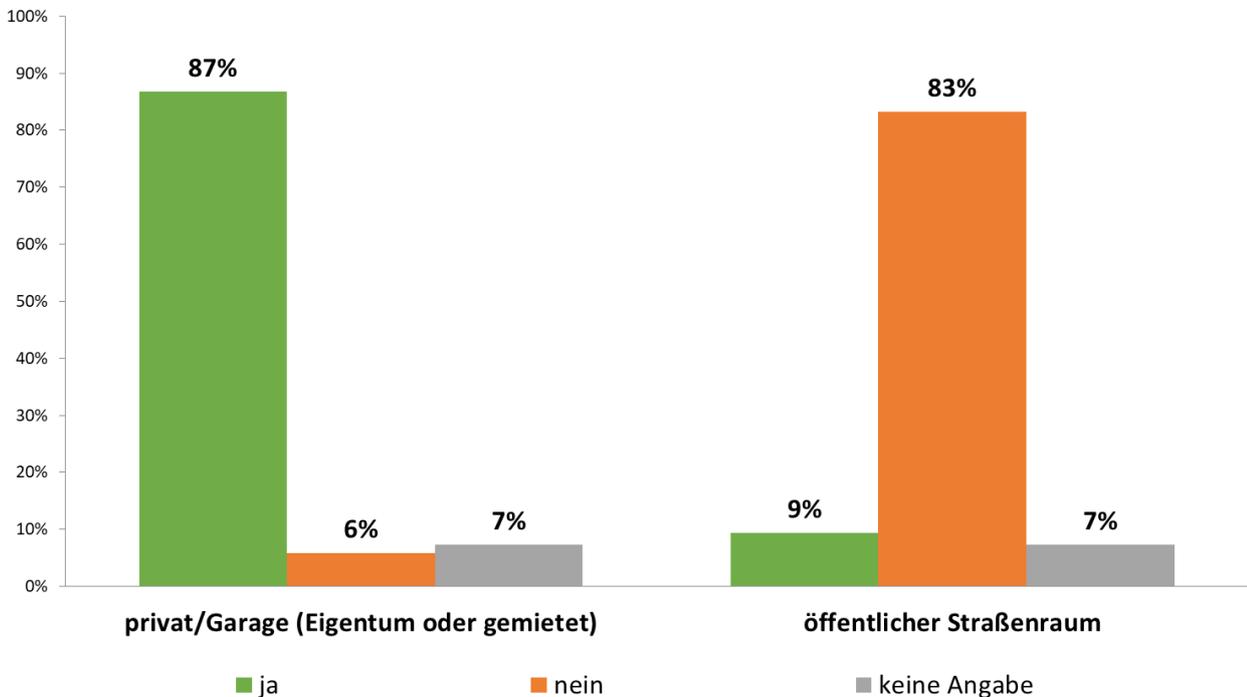


Abbildung 10: Art des Pkw-Abstellplatzes beim Wohnort 2022

### 3.2 Ergebnisse auf Personenebene

Die Anzahl der in Oberösterreich gemeldeten Personen ab 6 Jahren ist im Vergleich zwischen 2012 und 2022 um rund 9% auf rund 1,4 Mio. gestiegen. Daher sind auch mehr Menschen im Verkehr unterwegs, und zwar um rund 115.000 oder 10%. Der so genannten „Außer-Haus-Anteil“, also der Anteil der Personen, die an einem Stichtag das eigene Zuhause verlassen haben, ist dabei in Oberösterreich leicht um 1%-Punkte auf knapp 88% gestiegen.

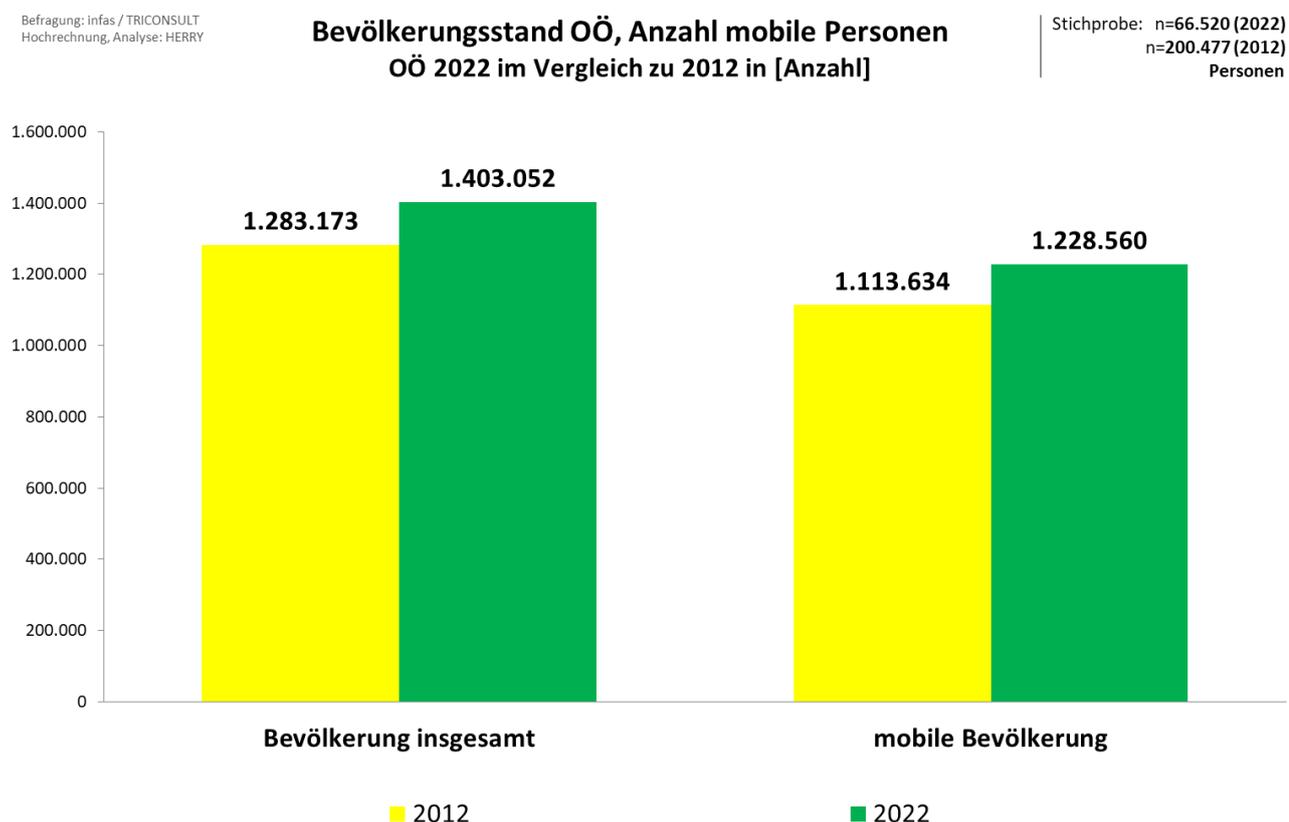


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Bundesland Oberösterreich 2012 bis 2022

**Anteil der mobilen Personen  
OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]**

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

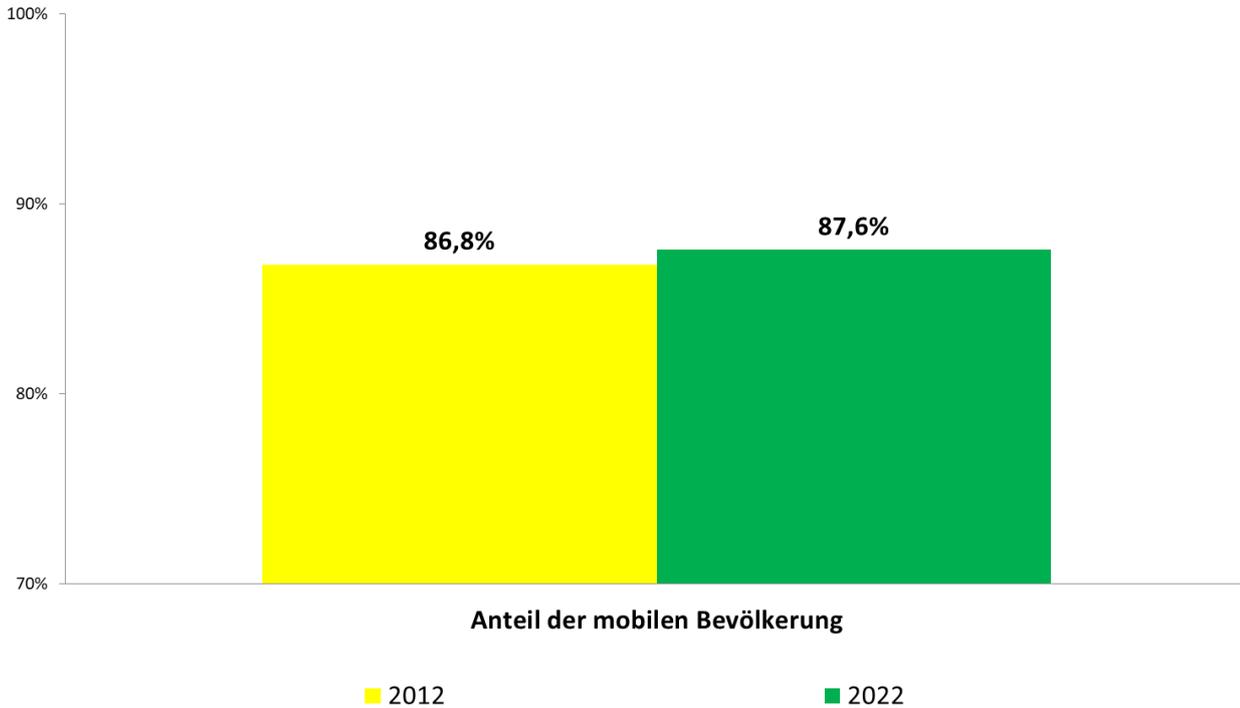


Abbildung 12: Anteil der mobilen Bevölkerung 2012 und 2022

### 3.2.1 Personen nach soziodemographischen Merkmalen

Hinsichtlich der Altersstruktur kam es im 10-Jahresvergleich zu deutlichen Verschiebungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der Personen bis 24 Jahren von 24% auf 21% zurückgegangen ist, ist der Anteil der Personen ab 75 Jahren von 5% auf 10% gestiegen. Ansonsten kam es nur in einer weiteren Gruppe zu einem starken Rückgang des Anteils an der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren, nämlich bei den 45- bis 54-Jährigen von 19% auf 15%, dagegen ist der Anteil der 55- bis 64-Jährigen von 14% auf 16% gestiegen.

Bezüglich der Verteilung der Geschlechter sind nur wenig Unterschiede im 10-Jahresvergleich festzustellen, der Anteil der Frauen ist leicht von 50,1% auf 50,5% angestiegen.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Altersverteilung der Bevölkerung ÖÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

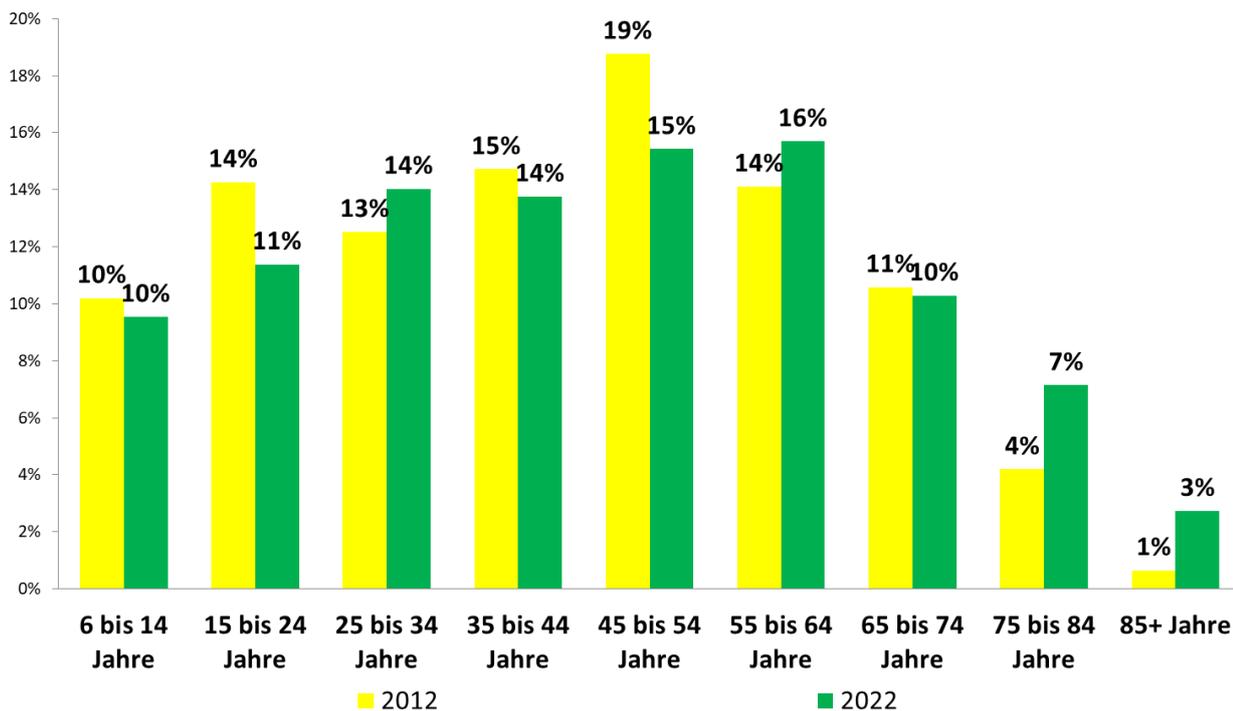


Abbildung 13: Altersverteilung der Bevölkerung 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Geschlechterverteilung der Bevölkerung\* ÖÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

\* Kategorie "divers" aus Datenschutzgründen nicht dargestellt

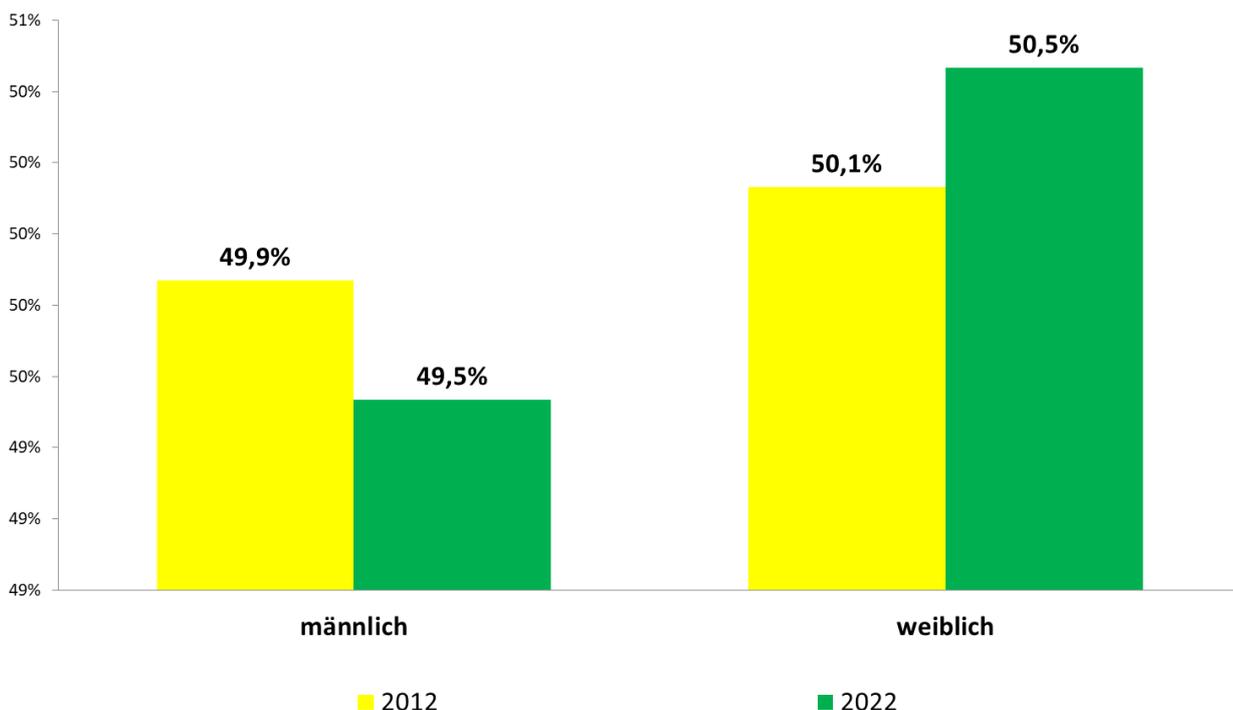


Abbildung 14: Geschlechterverteilung 2012 und 2022

### 3.2.2 Personen nach Schulbildung und Tätigkeit

Rund 30% der Oberösterreicher:innen ab 6 Jahren verfügen über einen Lehrabschluss, 15% haben eine berufsbildende mittlere Schule oder Fachschule absolviert. Rund 22% haben einen Matura- oder Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss.

Rund 49% der Personen ab 6 Jahren sind derzeit unselbständig beschäftigt und weitere rund 4% freiberuflich oder in der Landwirtschaft tätig. Knapp 24% sind bereits in Pension und rund 13% befinden sich in Schul- oder Hochschulausbildung.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Höchste abgeschlossene Schulausbildung der Personen OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
Personen

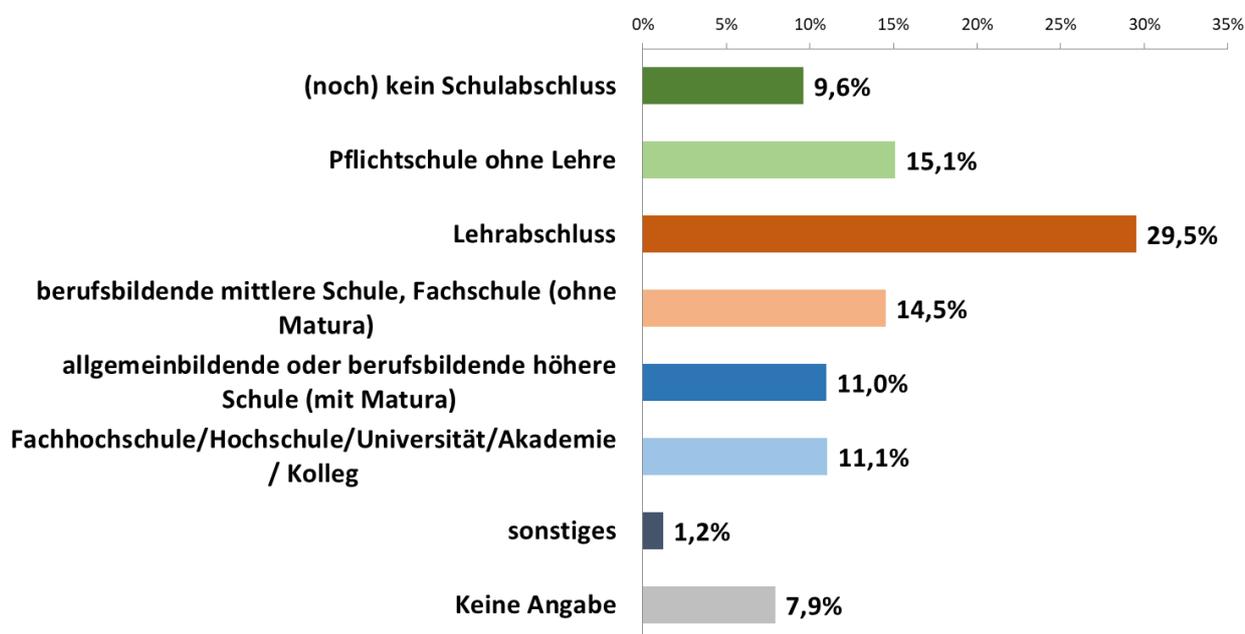


Abbildung 15: Personen nach höchster abgeschlossener Schulbildung 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Aktuelle Haupttätigkeit der Personen OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
Personen

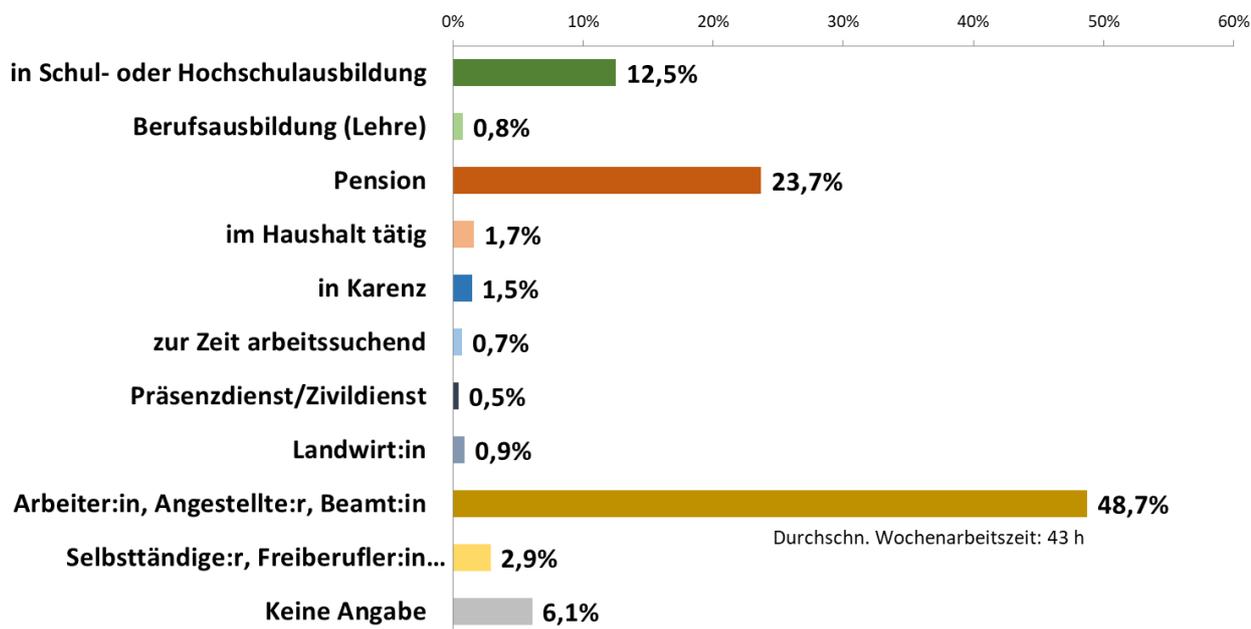


Abbildung 16: Haupttätigkeit der Personen 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Anzahl Pendel-Tage pro Woche zum Arbeitsplatz (ohne k.A.)\* OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=28.626 (2022)  
Personen

\* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

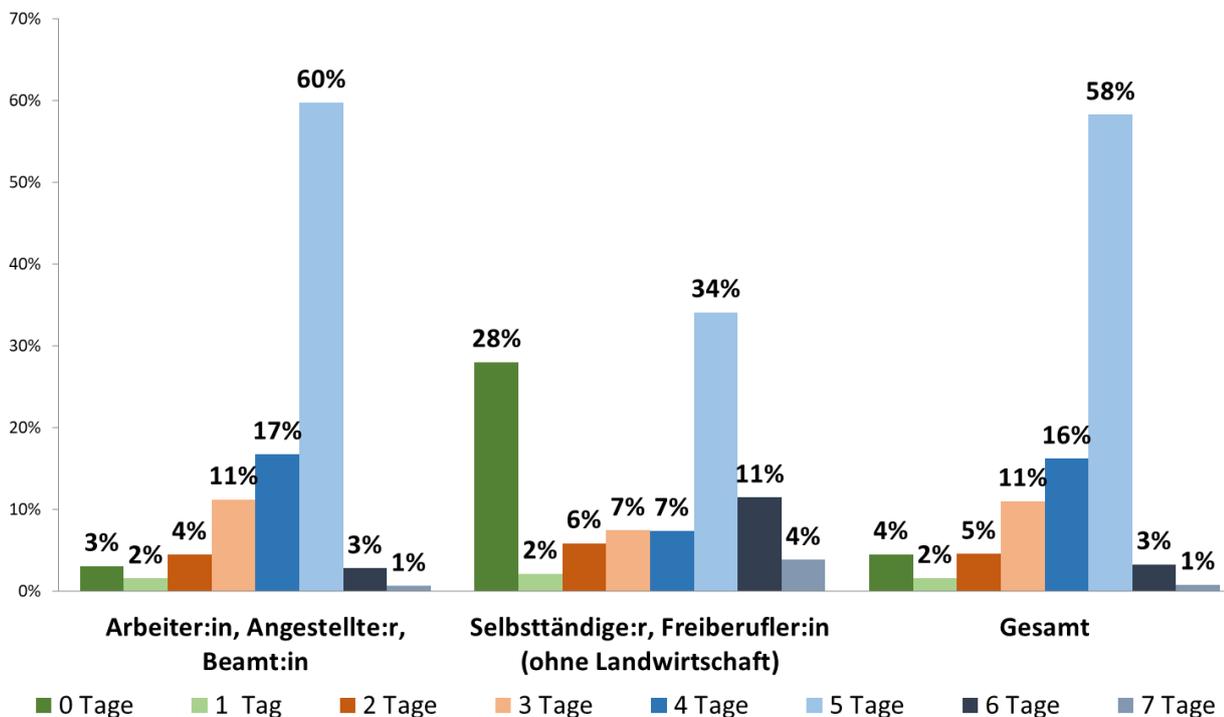


Abbildung 17: Anzahl der Pendel-Tage pro Woche 2022

Bei der Online-Befragung wurden die Berufstätigen zusätzlich gefragt, wie häufig sie zum Arbeitsplatz pendeln. Dabei gaben 62% an, zumindest 5 mal pro Woche physisch zum Arbeitsplatz zu pendeln, während nur 4% durchgehend zu Hause arbeiten. Etwas mehr als ein Viertel (27%) der Befragten ist an 3 oder 4 Tagen vor Ort am Arbeitsplatz. Bei den Selbständigen ist der Anteil der Personen, die nur zu Hause arbeiten mit 28% deutlich höher.

Ebenso nur bei der Online-Befragung erfolgte eine Abfrage der generellen Home-Office-Möglichkeit. Dabei gaben 35% an, grundsätzlich die Möglichkeit zu haben, zu Hause arbeiten zu können (unabhängig von der tatsächlichen Häufigkeit). Diese Häufigkeit wurde bei der nächsten Frage angesprochen und es zeigt sich, dass ein Drittel nie zu Hause arbeitet und ebenso fast ein Drittel (31%) höchstens an einem Tag pro Woche im Home-Office ist. 9% arbeiten demnach immer zu Hause. Auch hier ist der Anteil jener, die zumindest 5-mal pro Woche zu Hause arbeiten bei den Selbständigen mit 48% deutlich höher als bei den unselbständig Beschäftigten.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Möglichkeit von zuhause aus zu arbeiten (ohne k.A.)\***  
**OÖ 2022 in [Prozent]**

Stichprobe: n=28.626 (2022)  
Personen

\* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

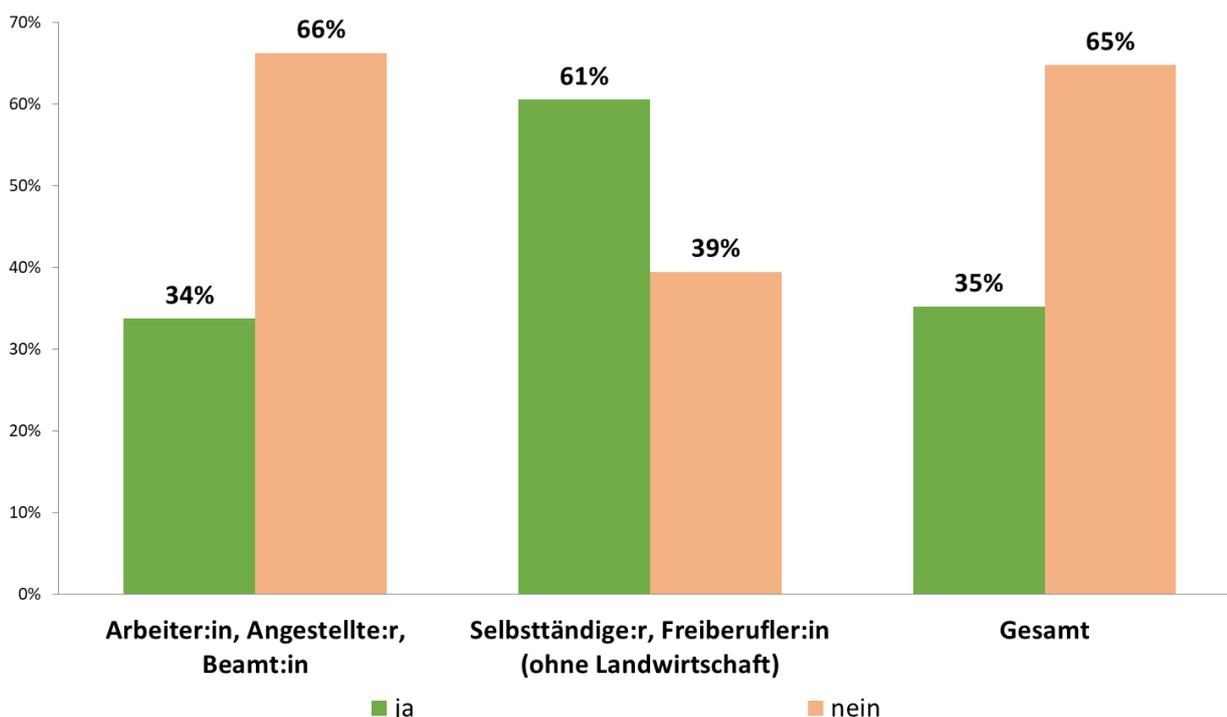


Abbildung 18: Möglichkeit Zuhause zu Arbeiten 2022

**Anzahl Tage pro Woche, an denen die Person zu Hause arbeitet (ohne k.A.)\* - OÖ 2022 in [Prozent]**

\* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

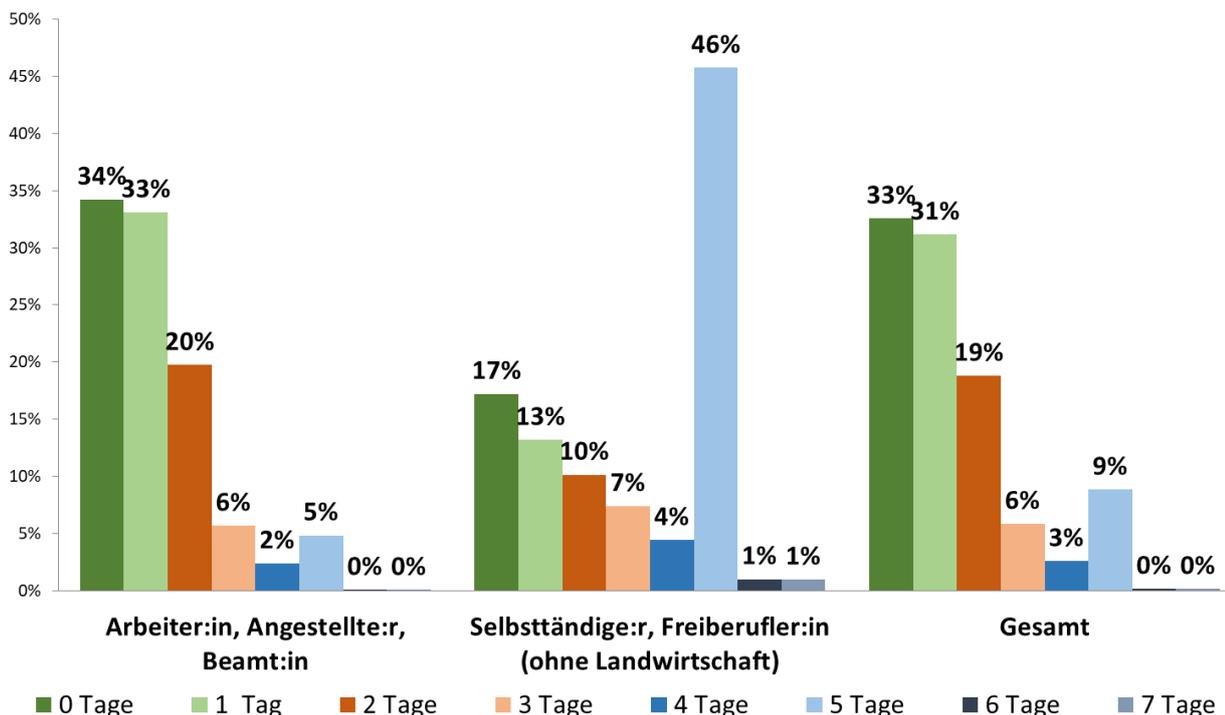


Abbildung 19: Tage pro Woche, an denen die Personen zu Hause arbeiten 2022

Erstmals abgefragt wurde der „Tagestyp“ des vorgegebenen Stichtags, um eine Einschätzung darüber zu erhalten, wie sich die Stichtage der Berufstätigen zusammensetzen. Interessanterweise sind hier die Unterschiede zwischen den unselbständig Erwerbstätigen und den selbständig Erwerbstätigen vergleichsweise gering. 74% der unselbständig Erwerbstätigen und 67% der selbständig Erwerbstätigen hatten am Stichtag einen Präsenztage am Arbeitsplatz, nur 4% bzw. 8% waren an diesem Tag in Home-Office. Bei den Selbständigen kann es hier aber zu einer Unschärfe gekommen sein, da ein nicht unwesentlicher Anteil das Büro zu Hause haben dürfte und demnach immer zu Hause arbeitet.

**Tagestyp des Stichtages**  
**OÖ 2022 in [Prozent]**  
nur berufstätige Personen

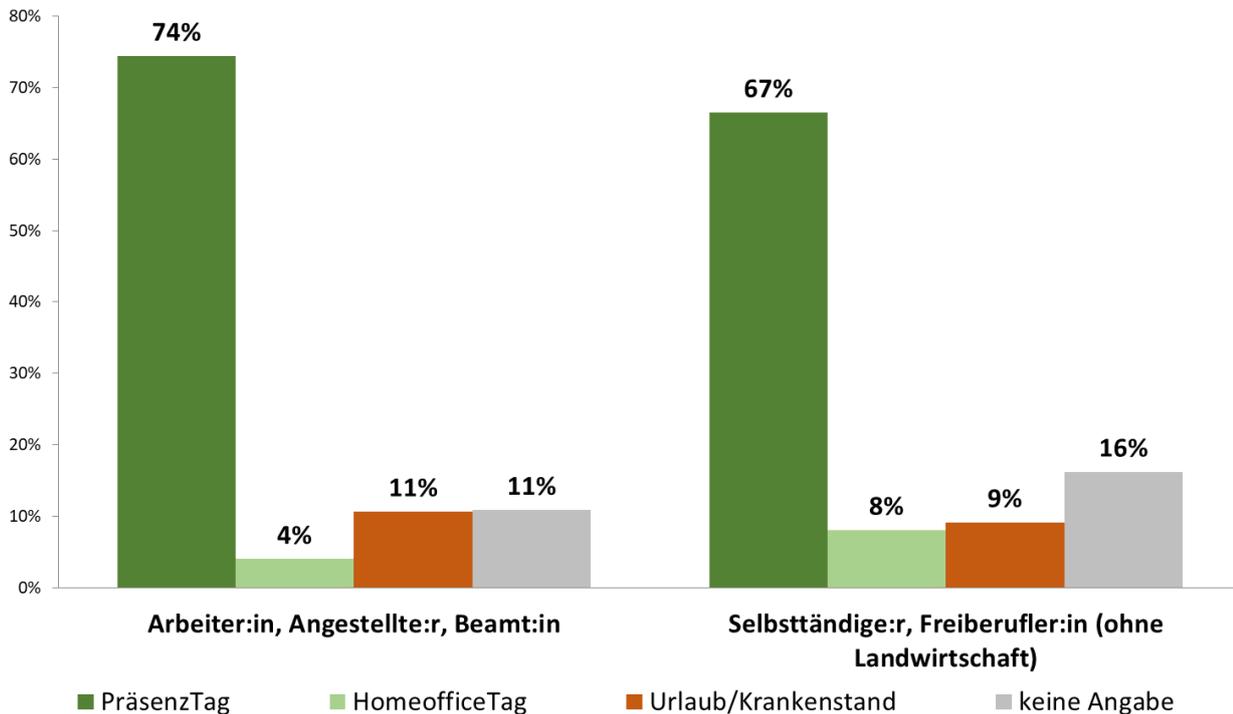


Abbildung 20: Tagestyp des Stichtages 2022

### 3.2.3 Führerscheinbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit

Der Anteil der Führerscheinbesitzer:innen beträgt in Oberösterreich durchschnittlich 75% und ist seit 2012 leicht zurückgegangen (76%). Insbesondere jüngere Personen verzichten immer häufiger auf den Erwerb eines B-Führerscheins oder holen diesen erst später nach. Etwa 31% der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher besitzen darüber hinaus einen Führerschein für ein Moped oder Motorrad, das sind nur geringfügig mehr als vor 10 Jahren.

62% der Bevölkerung haben einen Pkw jederzeit zur Verfügung, weitere 9% teilweise. 2012 wurde die Pkw-Verfügbarkeit etwas anders abgefragt, damals antworteten 60% auf die Frage, ob sie einen Pkw zur Verfügung haben mit „Ja“. Darüber hinaus haben knapp 5,4% der Bevölkerung in Oberösterreich auch einen Dienstwagen jederzeit verfügbar, dieser Wert hat sich seit 2012 nicht verändert. 67% der berufstätigen Personen haben dabei einen Pkw-Abstellplatz am Arbeitsort zur Verfügung.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Führerscheinbesitzanteil Pkw OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

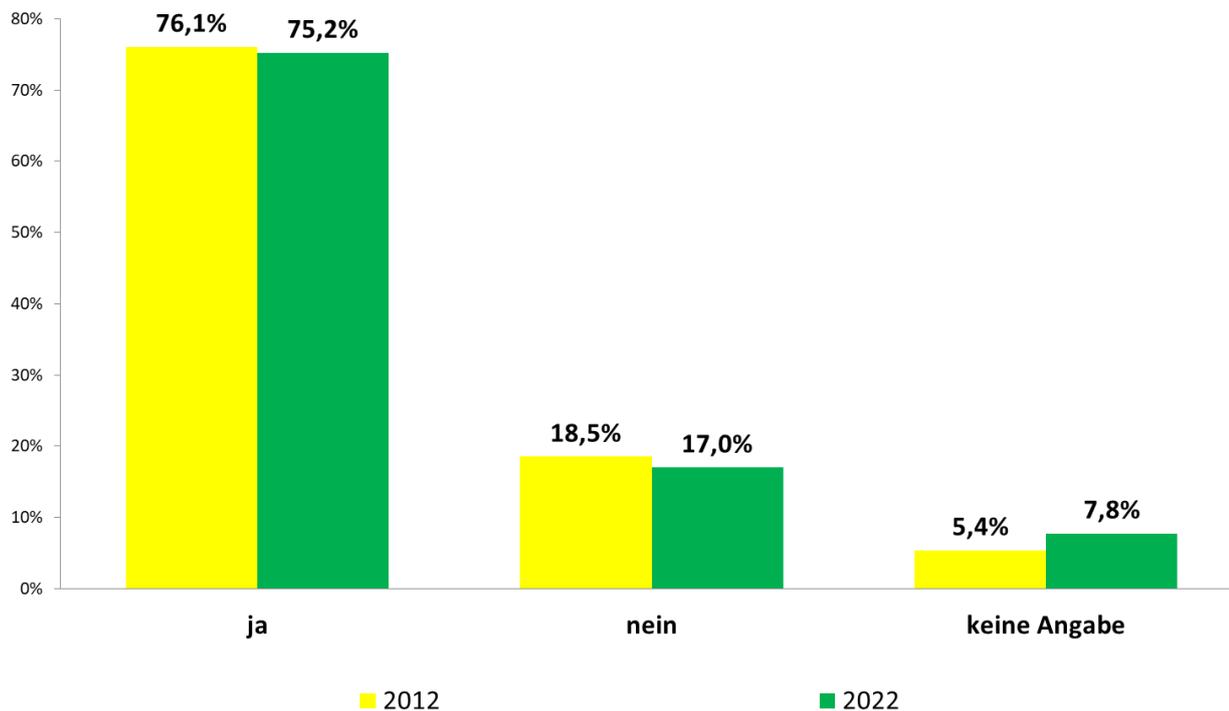


Abbildung 21: Anteil der Personen mit Pkw-Führerschein 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Führerscheinbesitzanteil Moped/Motorrad OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

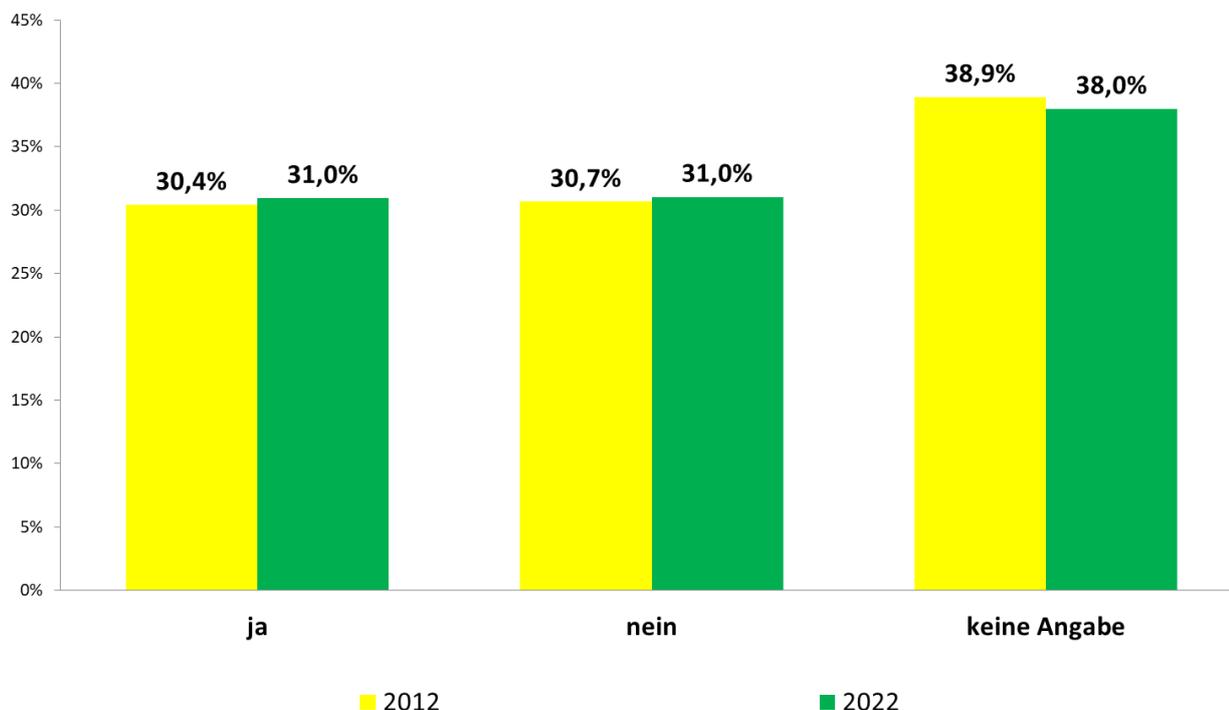


Abbildung 22: Anteil der Personen mit Moped-/Motorradführerschein 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Verfügbarkeit eines privaten Pkws\***  
**OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]**

\* 2012 keine Unterscheidung jederzeit/teilweise

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

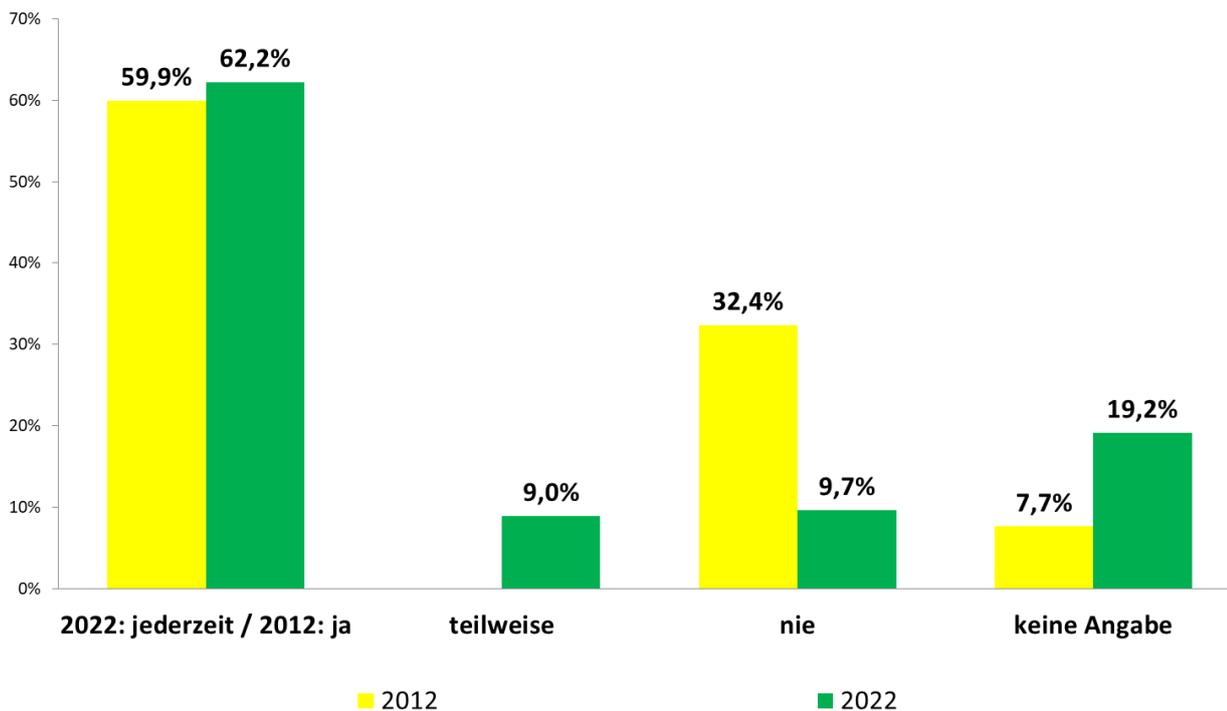


Abbildung 23: Verfügbarkeit eines Privat-Pkw 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Verfügbarkeit eines Dienstwagens\***  
**OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]**

\* 2012 keine Unterscheidung jederzeit/teilweise

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

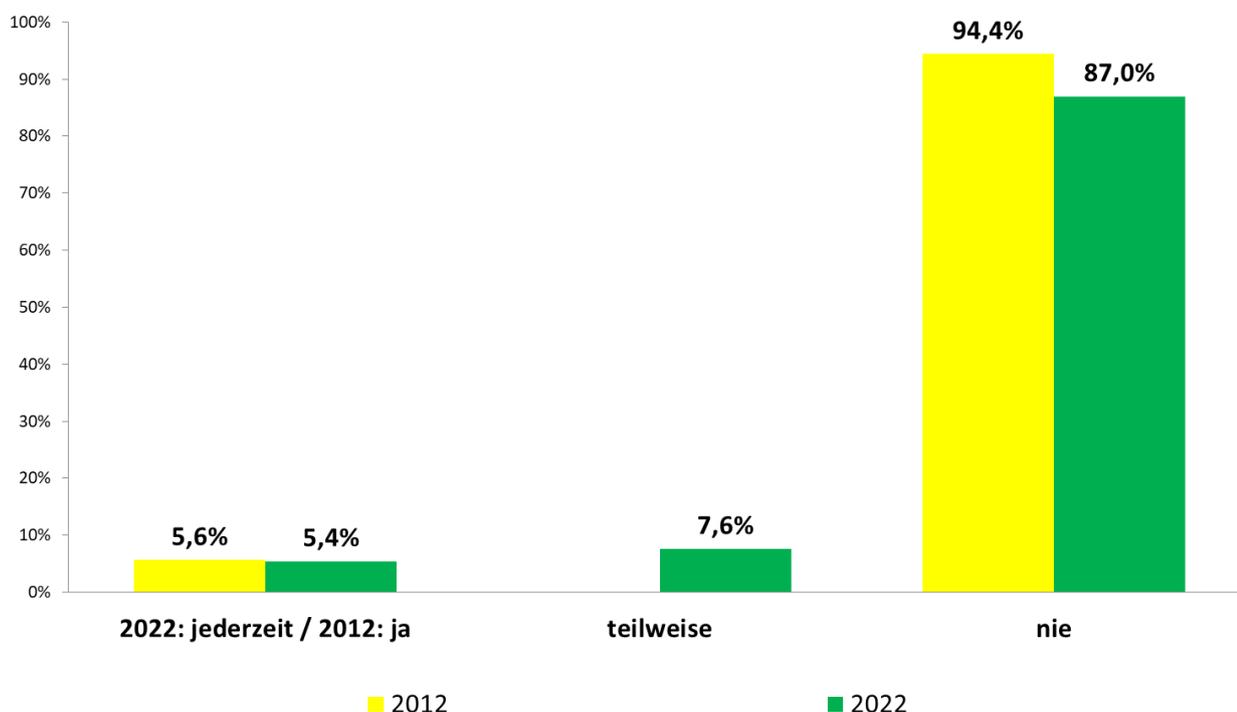


Abbildung 24: Verfügbarkeit eines Dienst-Pkw 2012 und 2022

### Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsplatz OÖ 2022 in [Prozent] nur berufstätige Personen

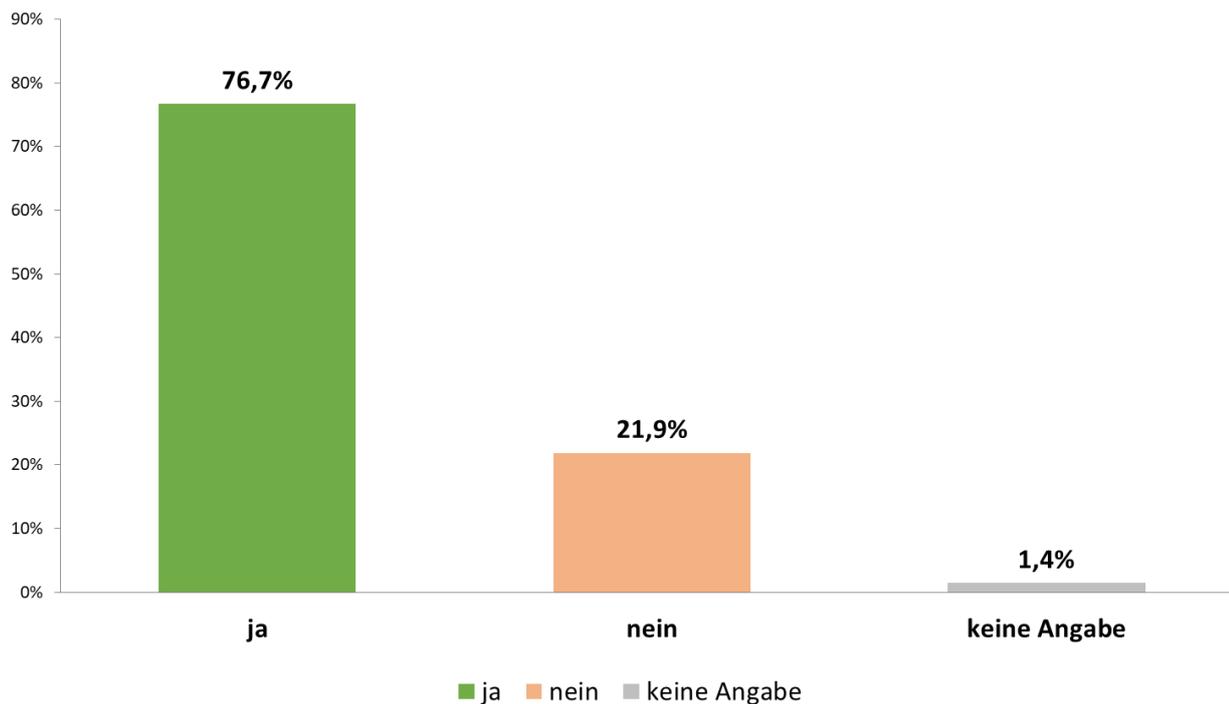


Abbildung 25: Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes beim Arbeitsplatz

8 von 10 Oberösterreicher:innen besitzen ein privates Fahrrad (80%), dieser Anteil ist seit 2012 deutlich gestiegen und betrug vor 10 Jahren 75%. Bereits 17% verfügen dabei aktuell über ein Elektrofahrrad, das bedeutet, dass für diese auch weiter entfernte Ziele leichter mit dem Rad erreichbar werden. Scooter sind dagegen weniger verbreitet, nur rund 3% gaben an, persönlich über einen Scooter zu verfügen.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verfügbarkeit eines privaten Fahrrads\* OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

\* 2012 keine Unterscheidung normales vs. E-Fahrrad

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

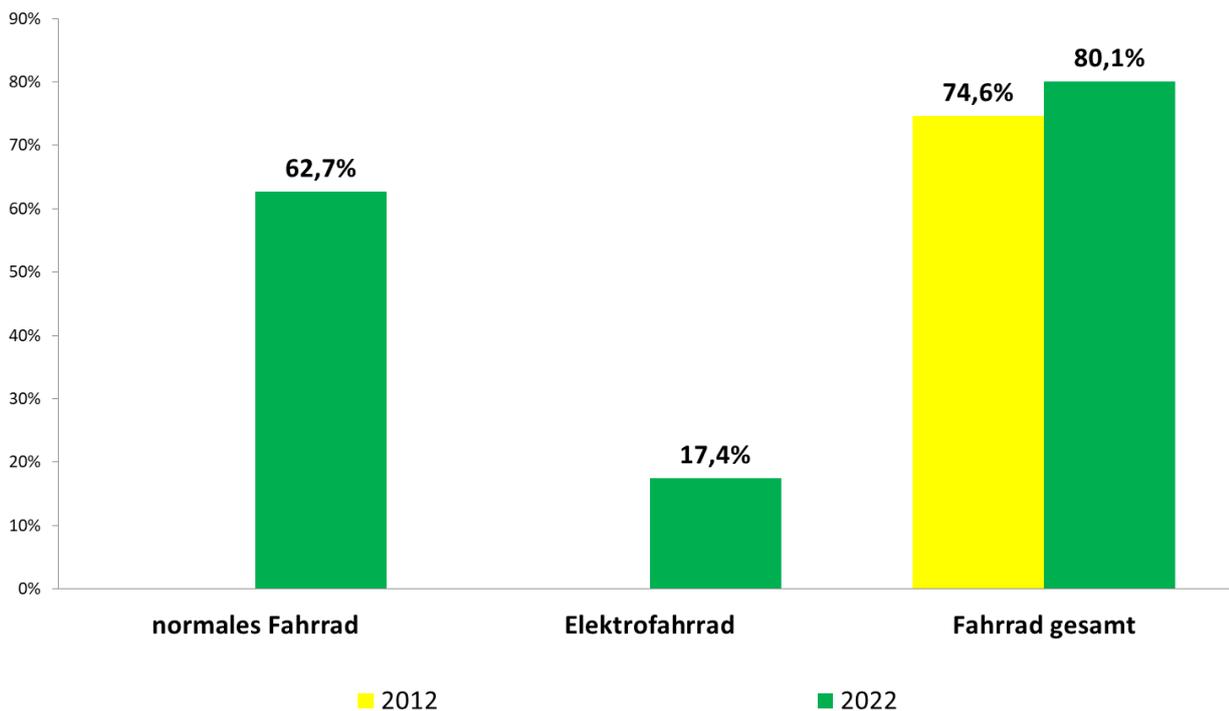


Abbildung 26: Fahrradbesitz 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verfügbarkeit eines Scooters OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
Personen

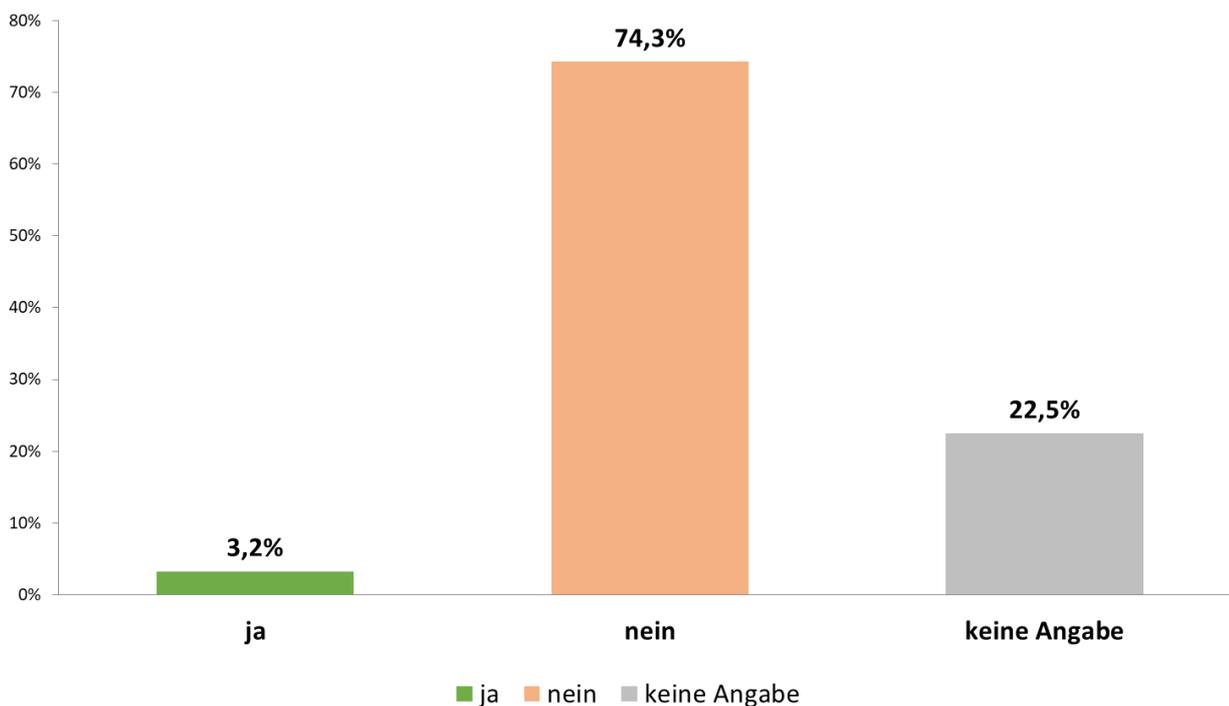


Abbildung 27: Verfügbarkeit eines Scooters 2022

### 3.2.4 Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Während drei von vier Berufstätigen beim Arbeitsplatz einen Pkw-Abstellplatz zur Verfügung haben, werden für nur rund 5% kostenlose Tickets für den öffentlichen Verkehr vom Arbeitgeber für den Arbeitsweg zur Verfügung gestellt.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Stellt der Arbeitgeber ein kostenloses Ticket für den ÖV zur Verfügung? OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=28.626 (2022)  
Personen

\*nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

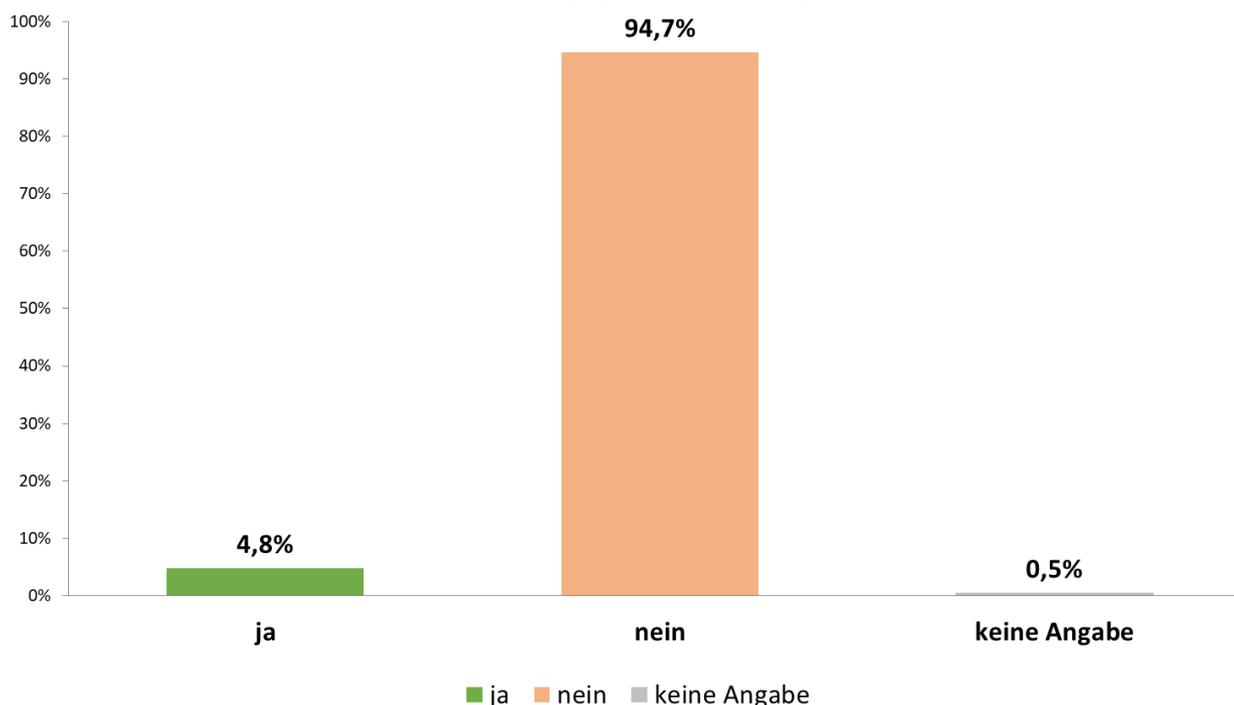


Abbildung 28: Zur Verfügungstellung eines kostenlosen ÖV-Tickets durch den Arbeitgeber 2022

Knapp jede fünfte Oberösterreicherin bzw. jeder fünfte Oberösterreicher verfügt über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (19,4%), 8% der Zeitkarten sind Schul-/Lehrlingstickets oder Semesterkarten, 5% sind andere Wochen-/Monats- oder Jahreskarten.

Das KlimaTicket (7%) hat dabei bereits einen fast gleich großen Anteil wie die ausbildungsbezogenen Zeitkarten (8%). Das KlimaTicket Österreich stellt mit 49% den größten Anteil an den KlimaTickets, weitere 30% sind KlimaTickets Oberösterreich Regional.

Darüber hinaus verfügen rund 11% über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr wie etwa die ÖBB-Vorteilscard.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verfügbarkeit einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den ÖV OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
Personen

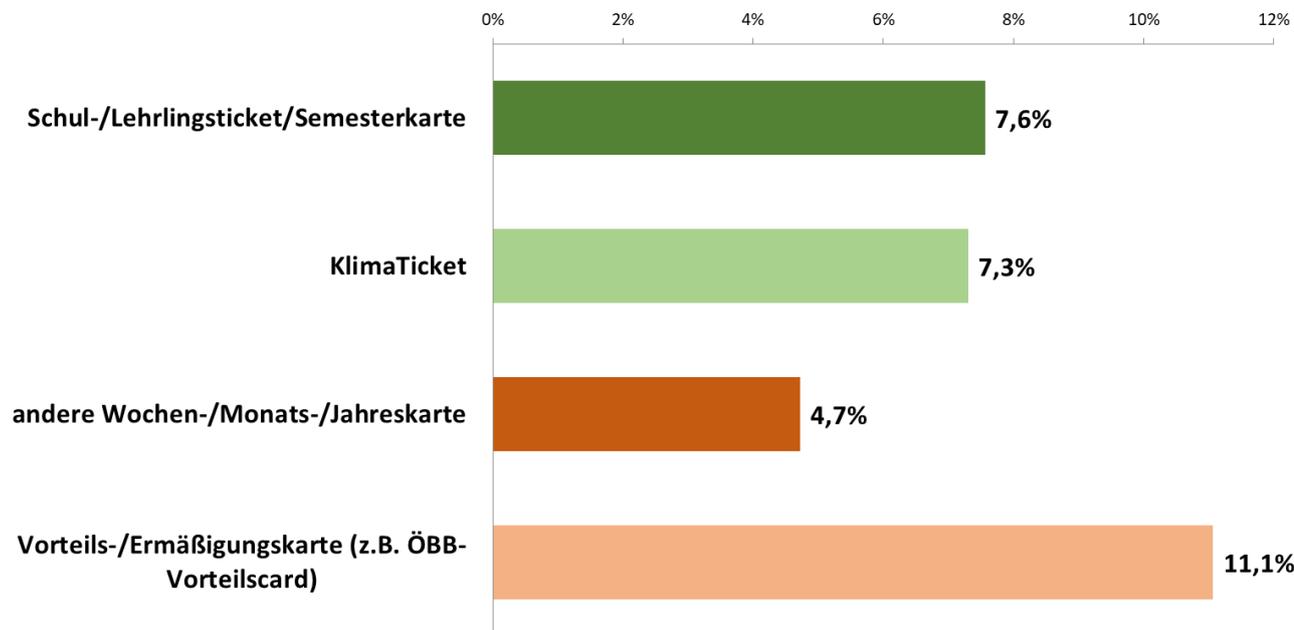


Abbildung 29: Verfügbarkeit einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den ÖV 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Art des KlimaTickets OÖ 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=4.983 (2022)  
Personen

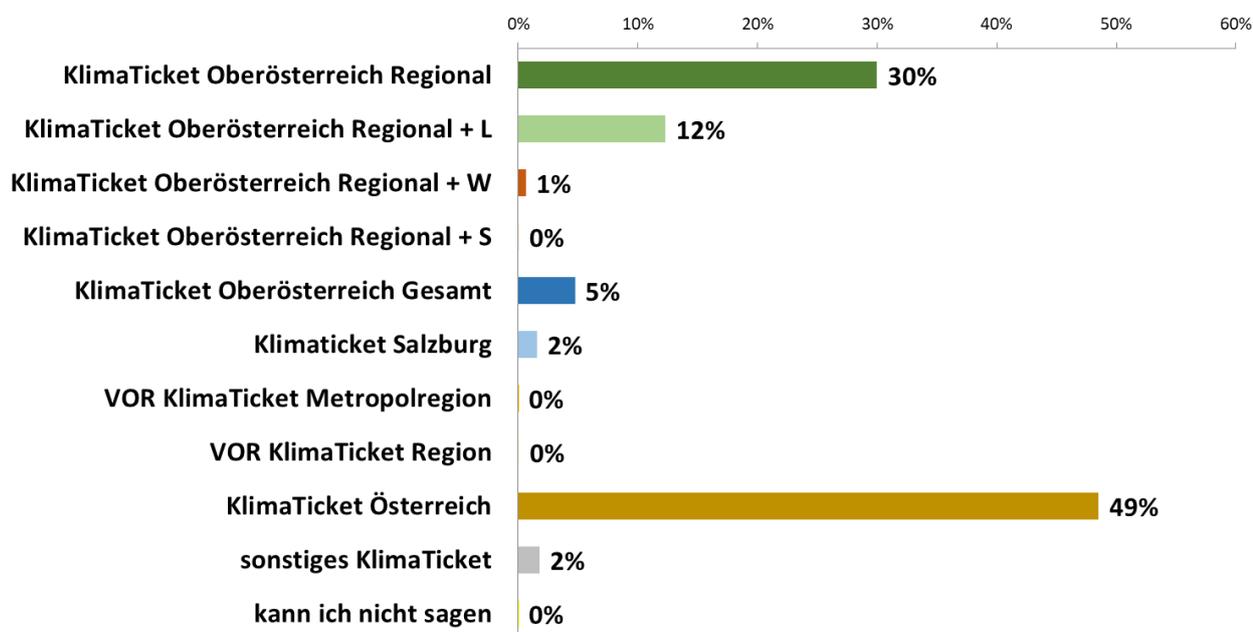


Abbildung 30: Art des genutzten Klimatickets 2022

## **4 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Stichtagsverhalten)**

---

### **4.1 Mobilitätskenngrößen**

In diesem Abschnitt werden die Erhebungsergebnisse bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Personen der Untersuchungsregion dargestellt. Nachfolgend werden diese Ergebnisse – soweit möglich – den Ergebnissen der Verkehrserhebung 2012 gegenübergestellt.

Mobilitätsverhalten von Personen lässt sich in viele Einzelbestandteile zerlegen: Wichtig sind dabei die Häufigkeit und der Anlass der Ortsveränderungen sowie deren räumliche, zeitliche und modale Aspekte. Zur Abbildung dieser Aspekte stehen im verwendeten Datenbestand eine Reihe von Mobilitätsmerkmalen, wie z.B.

- die Verkehrsmittelwahl,
- der Wegzweck (Anlass der Ortsveränderung) oder
- die Weglänge und -dauer,

zur Verfügung.

Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, die wichtigsten Aspekte bei Betrachtung der Mobilität stellen dabei sicherlich jene der Zeit, des Raumes und der Häufigkeit dar. Des Weiteren spielt bei der Beschreibung der Alltagsmobilität natürlich auch die Wahl des Verkehrsmittels sowie der Wegzweck (Anlass) eine wichtige Rolle.

Indikatoren bzw. Kennziffern zur Mobilität sind vor allem folgende:

- Außer-Haus-Anteil
- Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit
- Verkehrsmittel: Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Neben der Aufteilung bezogen auf die Häufigkeit der Wege (Verkehrsaufkommen) kann auch eine Aufteilung bezogen auf die Verkehrsleistung (zurückgelegte Wegstrecke) vorgenommen werden.
- Wegezweck: Der Zweck eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt, derentwegen er unternommen wurde.
- Weglänge bzw. Tagesweglänge
- Wegdauer (auch Weg- bzw. Reisezeit) bzw. Tageswegdauer

### 4.1.1 Außer-Haus-Anteil und Wege pro (mobiler) Person

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Außer-Haus-Anteil je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
Personen

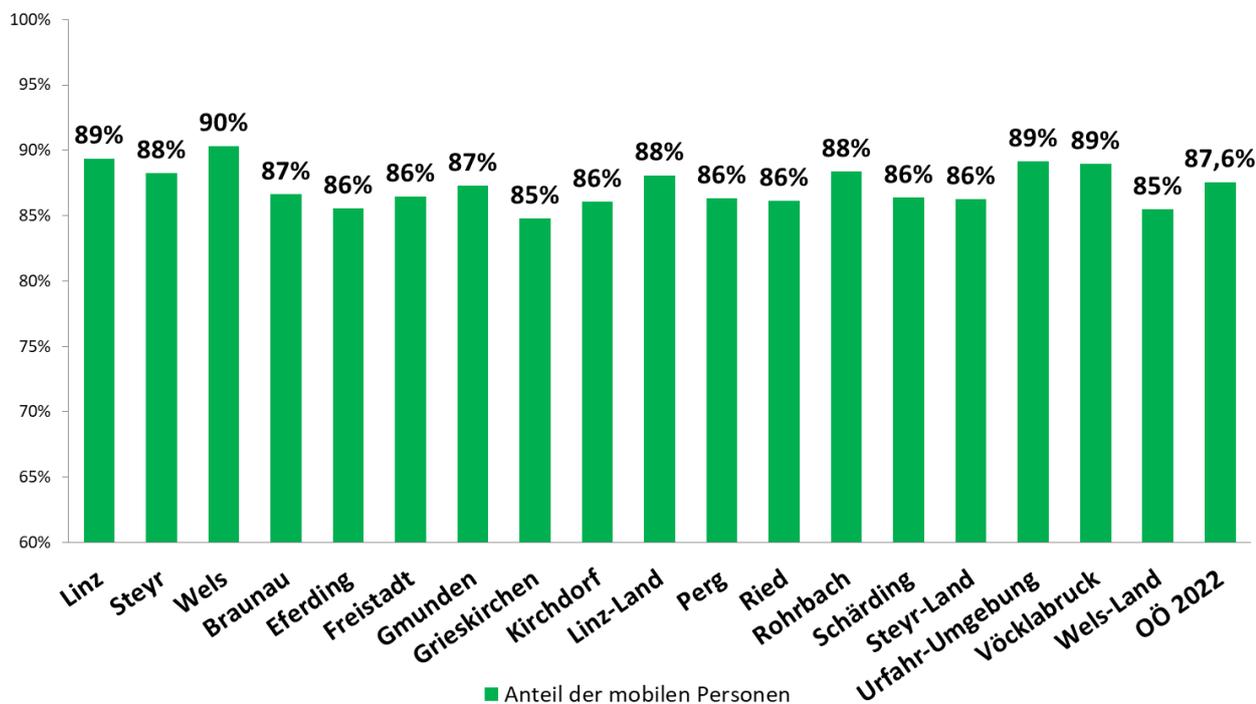


Abbildung 31: Außer-Hausanteil nach Bezirk 2022

Als Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit wird die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person an einem Tag verstanden.

Oberösterreicher:innen (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 3,0 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4 je mobiler Person je Werktag. Diese Werte sind etwas höher als jene, die im Jahr 2012 festgestellt wurden (2,9 bzw. 3,3). In den ländlicheren Regionen wie Eferding werden etwas weniger Wege pro Person zurückgelegt (2,7 Wege/Person bzw. 3,2 Wege/mobiler Person).

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Wege pro Person je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Anzahl]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

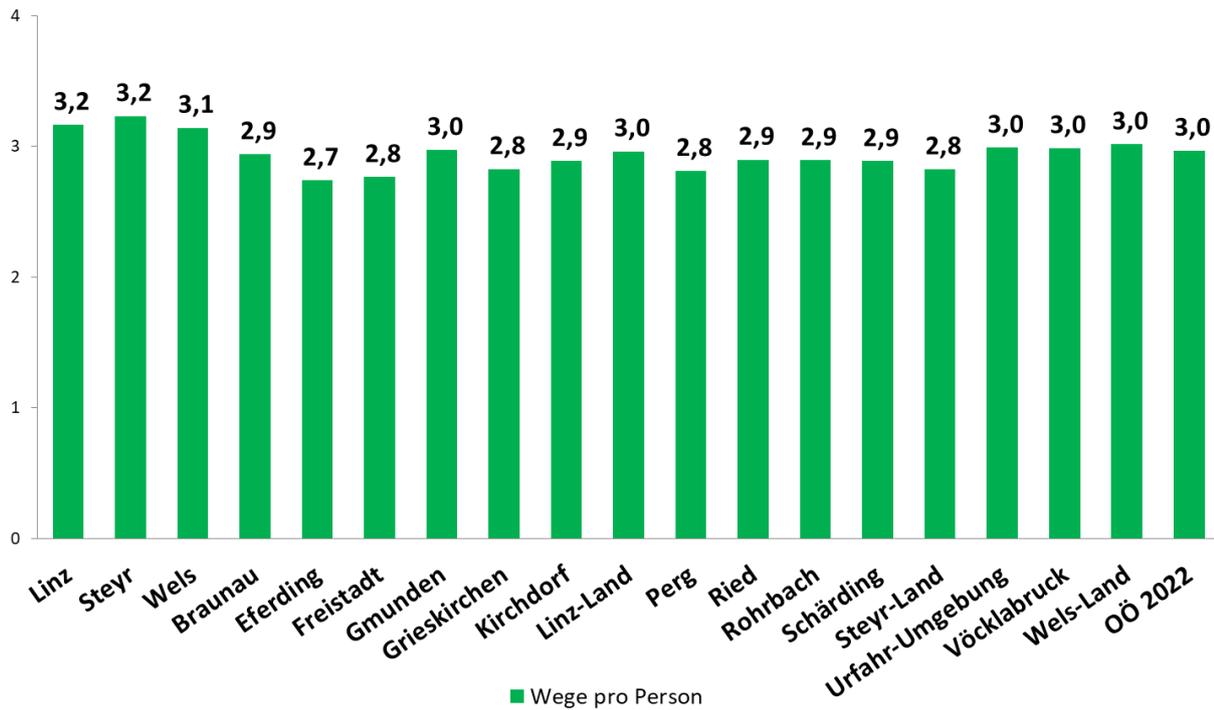


Abbildung 32: Wege pro Person je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Wege pro mobiler Person je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Anzahl]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

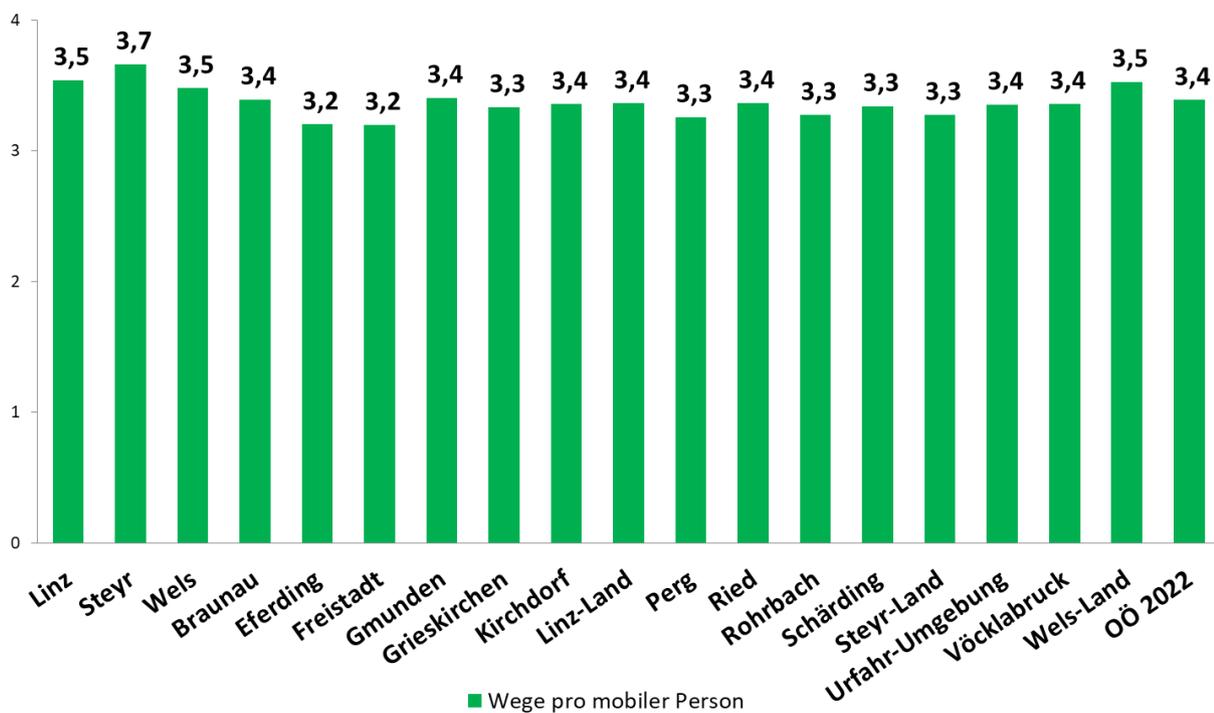


Abbildung 33: Wege pro mobiler Person je Bezirk 2022

#### 4.1.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl (auch Modal-Split) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Bei dieser Definition werden Fuß- bzw. Radwege – also der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) – berücksichtigt. Da der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) in der gegenständlichen Arbeit miteinbezogen wurde, ist von einem so genannten „erweiterten Modal-Split“ auszugehen.

Im Rahmen der Erhebung zum Verkehrsverhalten in Oberösterreich wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden:

- Nur zu Fuß
- Nur Rad
- MIV-Fahrer:in
- MIV-Mitfahrer:in
- Nur Bahn
- Bahn+ Kombination
- Nur Bus
- Bus+ Kombination
- Nur Städt. Verkehrsmittel
- Städt. Verkehrsmittel + Kombination
- Sonst. Verkehrsmittel

Da in der Regel ein Weg aus mehreren Etappen besteht und dabei mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können, muss einem Weg in eindeutiger Weise ein Verkehrsmittel zugeordnet werden. Das genutzte Verkehrsmittel wurde anhand der Zuordnung, die im Methodenteil beschrieben wird, bestimmt. Ist jemand beispielsweise mit Bahn, Bus und Rad unterwegs, wird ihm als Verkehrsmittel „Bahn + Kombination“ zugeordnet.

Darüber hinaus wurde das Verkehrsmittel nochmals zum „Verkehrsmittel grob“ zusammengefasst, bei dem nach dem ebenfalls im Methodenteil beschriebenen Schema vorgegangen wurde:

- zu Fuß
- Fahrrad
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Mischform

An einem durchschnittlichen Werktag (2022) legten die Oberösterreicher:innen (ab 6 Jahren) 65,5% aller Wege mit dem Auto zurück – die durchschnittliche Weglänge beträgt dabei 13,5 km. Damit liegt der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege um 2,1%-Punkt niedriger als im Jahr 2012 und ist damit signifikant zurückgegangen. Die räumliche Lage des Wohnorts hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Je ländlicher der Bezirk, umso höher ist im Durchschnitt der Anteil jener Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, dieser steigt von knapp 60% in der Linz auf 83% im Bezirk Kirchdorf.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt in Oberösterreich wie bereits 2012 rund 10%, der Anteil der Fußwege ist seit 2012 leicht um 1,2%-Punkte auf 16,3% gestiegen. Der Anteil der Radwege liegt im Bundeslanddurchschnitt bei 6,7% und ist seit 2012 ähnlich stark um 1,5%-Punkte gestiegen. Am höchsten ist der Radanteil in Linz und in Wels mit je 11%, wobei der Anstieg im Vergleich zu 2012 in Linz stärker ausgefallen ist (+4%-Punkte) als in Wels (+2%-Punkte). Einen für einen städtischen Bereich relativ geringen Radanteil weist die Stadt Steyr auf (7%), hier ist auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 8% relativ gering.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Detail Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

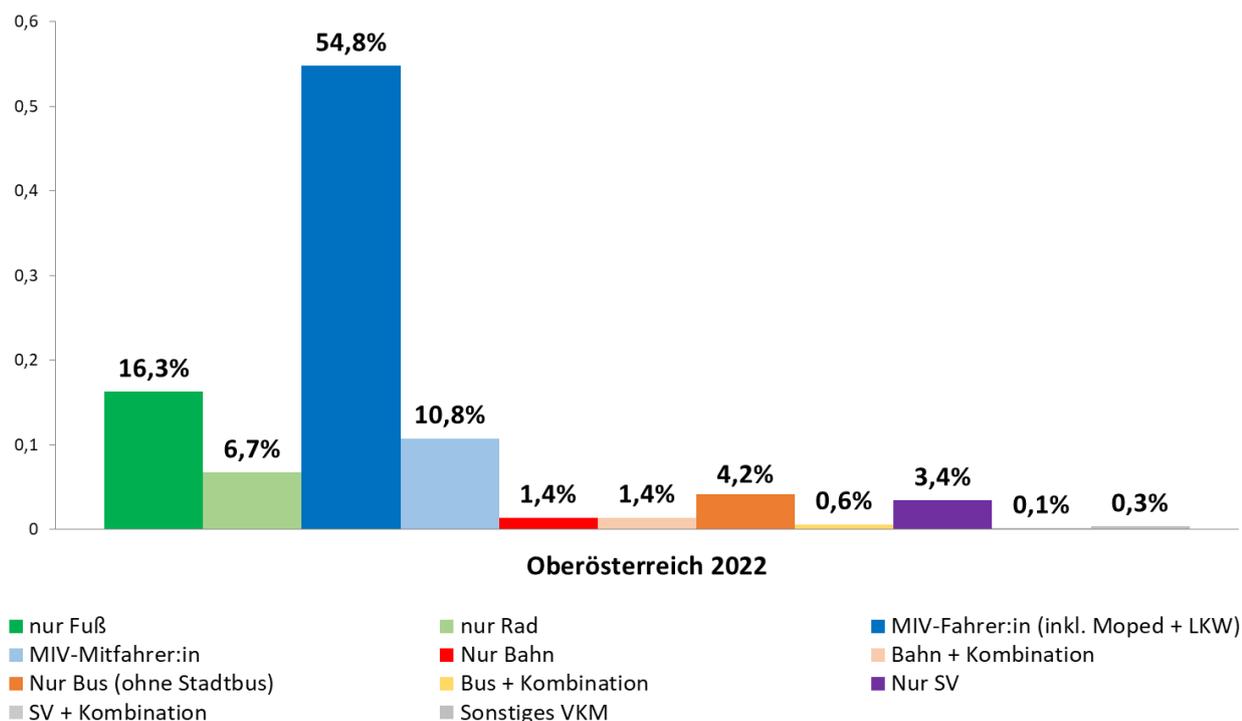


Abbildung 34: Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Detail 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

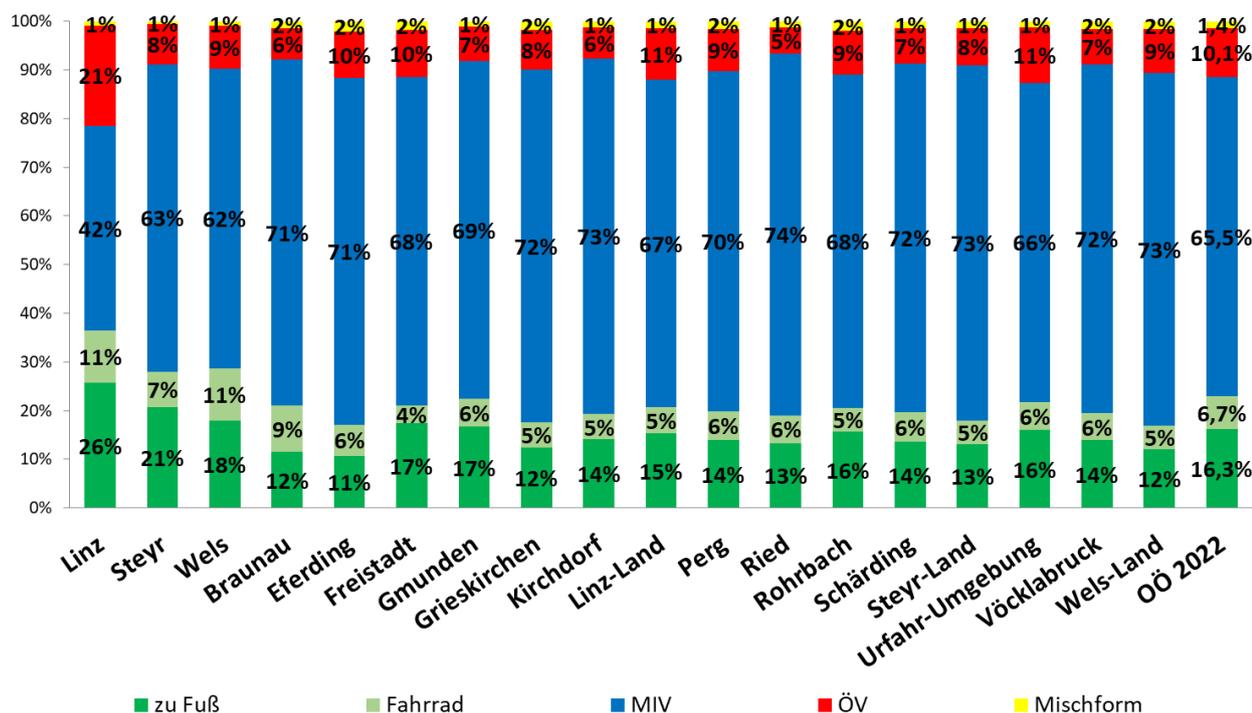


Abbildung 35: Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

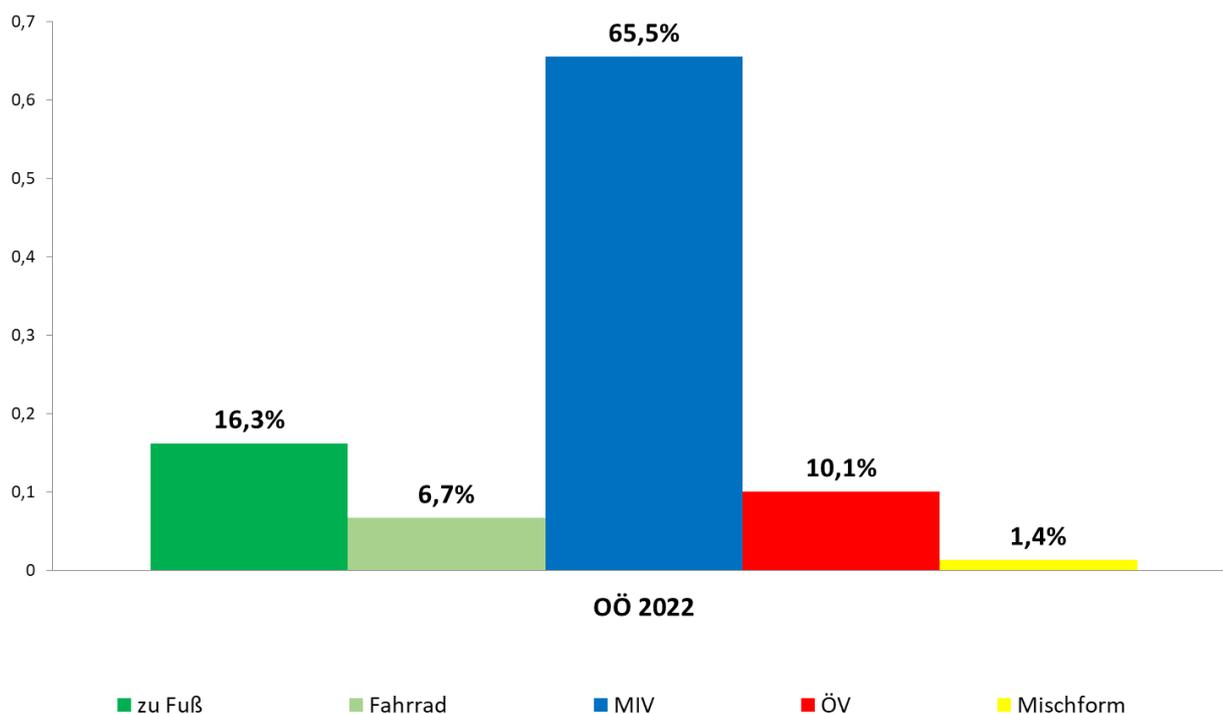


Abbildung 36: Verkehrsmittelaufteilung der Wege Gesamt 2022

### 4.1.3 Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg

Die am Arbeitsweg genutzten Verkehrsmittel sind insofern relevant, da es sich bei diesen Routinewegen um solche handelt, die zum einen – jedenfalls in der Früh – relativ gleichzeitig stattfinden und somit die Infrastruktur stark belasten und zum anderen in vielen Fällen leichter durch verschiedene Maßnahmen beeinflussbar sind.

Auffallend ist, dass hier der Anteil des MIV um 10%-Punkte größer ist als im Gesamtdurchschnitt. und gleichzeitig die MIV-Mitfahrer:innen einen nur halb so großen (4% zu 10,7%) Anteil ausmachen. Das bedeutet, dass der Pkw im Berufsverkehr nicht nur einen höheren Stellenwert hat, sondern die Autos auch mit einem noch deutlich niedrigeren Besetzungsgrad (1,06 zu 1,2 Personen je Pkw) als ohnehin schon unterwegs sind.

Deutlich geringer ist dagegen der Anteil der Arbeitsplatzwege, die zu Fuß zurückgelegt werden (7,5% im Vergleich zu 16,3%), während die Unterschiede bei den anderen Verkehrsmitteln relativ gering sind.

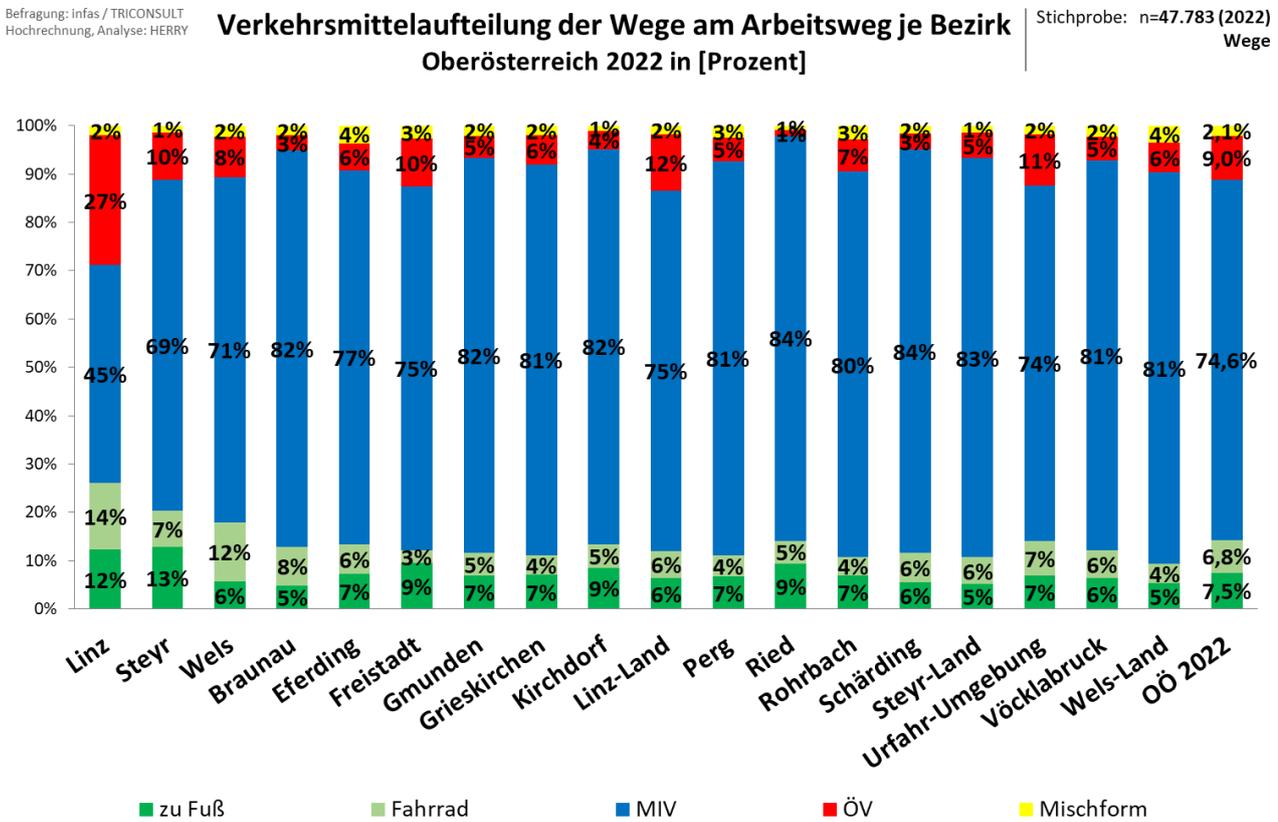


Abbildung 37: Verkehrsmittelaufteilung der Arbeitswege 2022

### 4.1.4 Verkehrsmittelwahl nach Weglänge (Verkehrsleistung)

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken (Verkehrsleistung), ergibt sich eine deutlich abweichende Verteilung. 77% der zurückgelegten Kilometer werden im Bundesland Oberösterreich mit dem Pkw zurückgelegt. Auf Grund der längeren Strecken ist hier auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 14% größer als beim Modal-Split der Wegezanzahl. Dagegen liegt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer mit 2,3% und der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Kilometer mit 2,1% hier deutlich niedriger. Bemerkenswert dabei ist der hohe Anteil von 27% an den Weglängen, die von den Bewohner:innen der Stadt Linz mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Im ländlichen Bereich wie etwa im Bezirk Kirchdorf beträgt der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wegstrecke dagegen nur 9%.

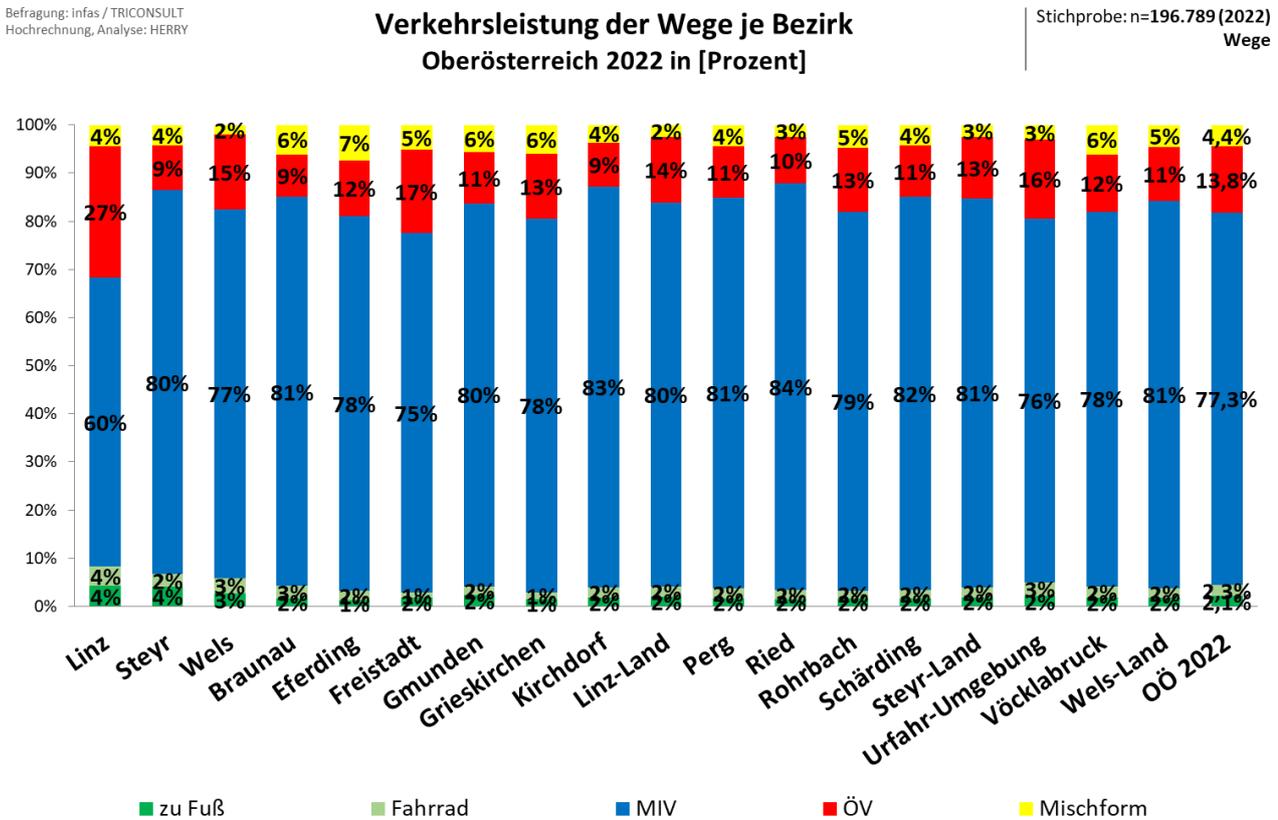


Abbildung 38: Verkehrsleistung der Wege je Bezirk 2022

### 4.1.5 Wege nach Wegzweck

Die Verteilung der Wegzwecke zeigt, dass es sich bei rund 30% der zurückgelegten Wege werktags um Einkaufswege (9%) oder um „Freizeit, priv. Erledigungen, sonst. Besuche“ (21%) handelt. 15% der Wege sind Wege zum Arbeitsplatz, 4% sind dienstliche Wege. 6% entfallen auf Ausbildungswege und 4% auf Bring- und Holwege. Im Vergleich zu 2012 ist ein leichter Rückgang der Arbeitsplatzwege (-1,7%-Punkte), der Ausbildungswege (-1,5%-Punkte) sowie der Einkaufswege (-2,5%-Punkte) festzustellen. Demgegenüber steht entsprechender ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen.

Die Unterschiede zwischen den Bezirken sind dabei relativ gering, wobei tendenziell in den Städten die Anteile der Arbeitsplatzwege niedriger und die Anteile der Einkaufs- und Freizeitwege etwas höher sind als im ländlichen Bereich. Dies ist auf die höhere Anzahl an Wegen in den Städten zurückzuführen, da die zusätzlichen Wege mehrheitlich privaten Zwecken dienen und sich entsprechend auf die Anteilsverteilung zwischen beruflichen und privaten Wegen auswirken.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Wegzweckverteilung je Bezirk  
Oberösterreich 2022 in [Prozent]**

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

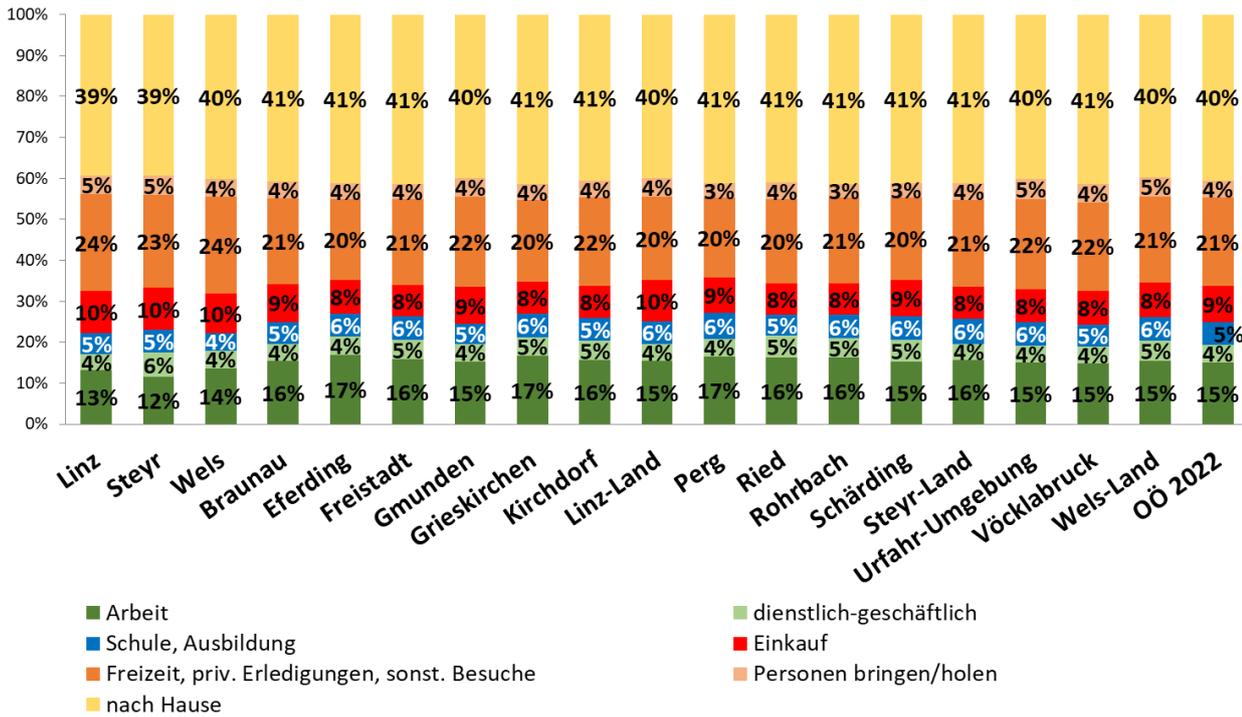


Abbildung 39: Wegzweckverteilung je Bezirk 2022

Differenziert nach Zweck des Weges zeigen sich deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Während bei Dienstwegen sowie Wegen zum Bingen und Holen von Personen sehr häufig (4/5tel der Wege) auf den Pkw zurückgegriffen wird, dominiert im Bereich der Ausbildungswege der Öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 42%. Wege vom oder zum Arbeitsplatz werden zu 75% mit dem MIV bei sehr geringem Besetzungsgrad (1,06) zurückgelegt. Jeweils rund 7% sind hier Fuß- bzw. Radwege, 9% Wege mit dem öffentlichen Verkehr. Im Freizeit- und Einkaufsbereich ist der öffentliche Verkehr unterrepräsentiert, dafür liegen hier die zu Fuß zurückgelegten Wege mit 20% (Einkauf) und 26% (Freizeit) deutlich über dem Durchschnitt. Der Anteil der Radwege ist im Freizeitbereich mit 7% aller Wege am größten, aber auch bei den Einkaufswegen erreicht der Radanteil fast 8%.

**Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Wegzweck  
Oberösterreich 2022 in [Prozent]**

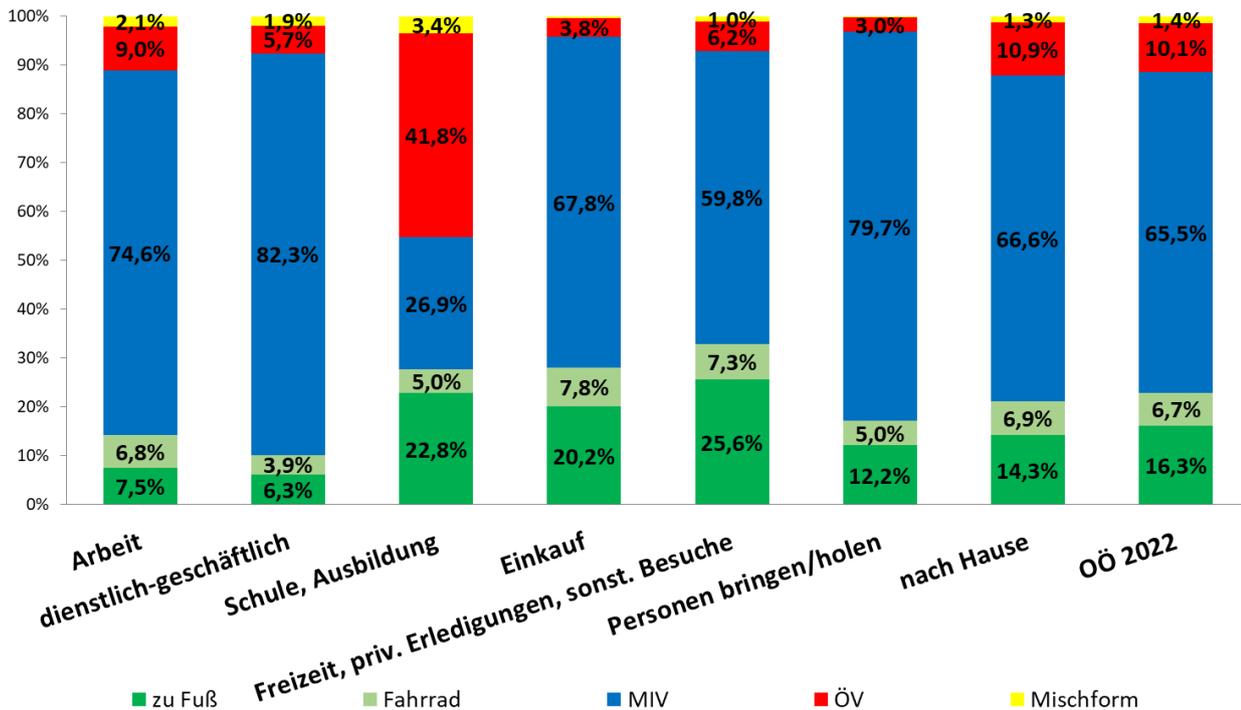


Abbildung 40: Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Wegzweck 2022

#### 4.1.6 Wegelängen & Verlagerungspotentiale

Bezüglich der Wegelängen ist anzumerken, dass diese von den Probanden selbst geschätzt wurden und somit eine subjektive Einschätzung darstellen. Diese subjektiven Zahlen wurden im Zuge der Plausibilisierung nach Möglichkeit überprüft und falls notwendig korrigiert. Fehlende Angaben zu den Wegelängen wurden auf Basis objektiver Wegelängen bzw. auf Basis der angegebenen Wegdauern und Verkehrsmittel abgeschätzt.

Im Durchschnitt sind 29% der Wege nicht länger als 2,5 km, weitere 21,5% liegen zwischen 2,5 und 5 km und 18% enden nach 5 bis 10 km. Besonders auffällig ist auch hier die unterschiedliche Verteilung in den größeren Städten, dort sind die Anteile der Wege bis 5 km mit rund zwei Drittel deutlich höher als im ländlichen Bereich wie beispielsweise in Eferding, wo nur 42% der Wege kürzer als 5 km sind.

Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigt sich ein erwartbares Bild, nämlich dass Fuß- und Radwege eher kurz (vorwiegend unter 5 km) sind und Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und Wege mit dem motorisierten Individualverkehr im Durchschnitt deutlich länger sind. Mit Abstand am längsten sind die Wege, die hier als „Mischform“ dargestellt sind und bei denen sowohl Öffentliche Verkehrsmittel als auch Individualverkehrsmittel genutzt werden. Auch Flüge fallen in diese Kategorie, weshalb der Anteil der Wege länger als 50 km hier auch mit 20% am größten ist.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Weglängenverteilung je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

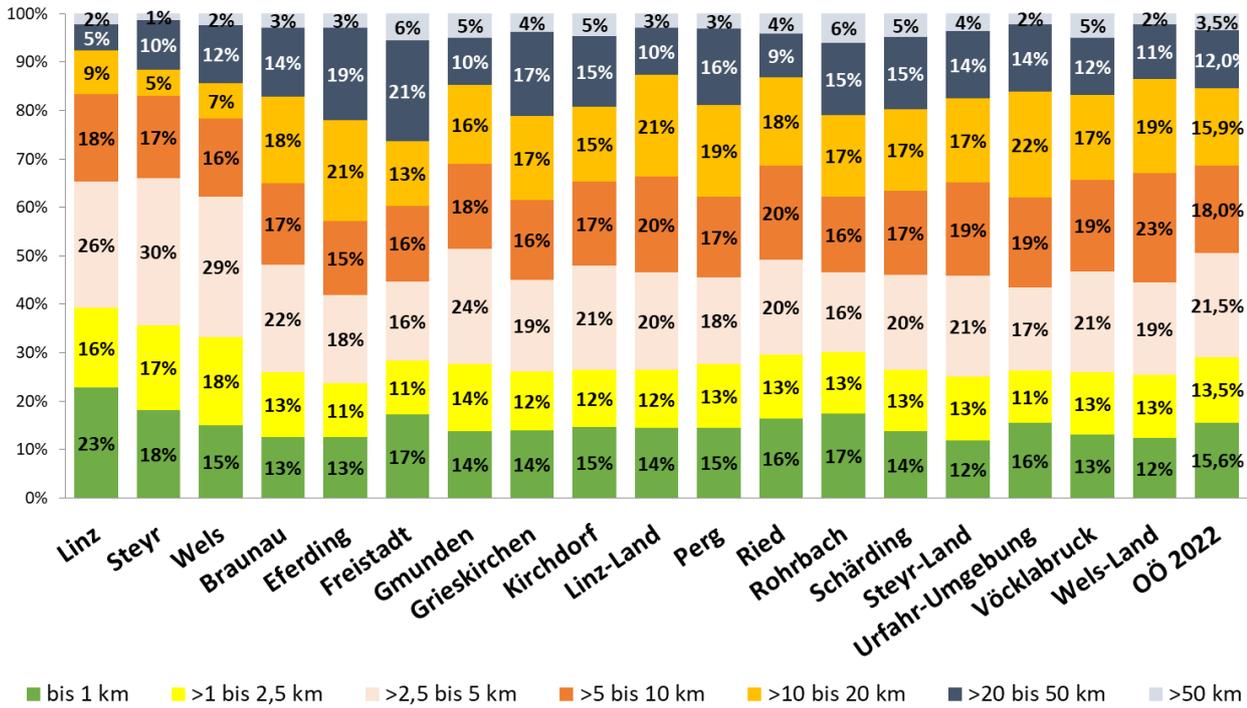


Abbildung 41: Weglängenverteilung / Anteil der Weglängenklassen je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Weglängenverteilung je Verkehrsmittel Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

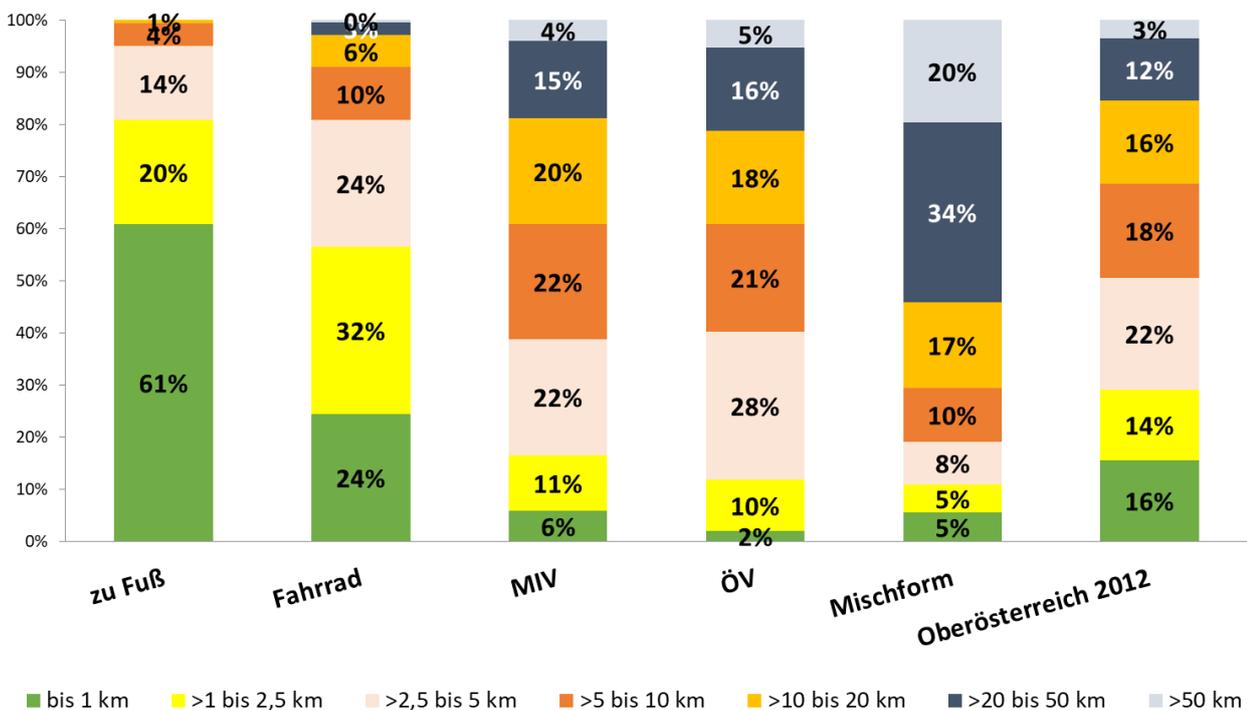


Abbildung 42: Weglängenverteilung / Anteil der Weglängenklassen je Verkehrsmittel 2022

Die durchschnittliche Weglänge über alle an einem Werktag zurückgelegten Wege beträgt 12,9 km. Diese unterscheiden sich je Verkehrsmittel deutlich, ein Fußweg ist im Schnitt 1,7 km lang, mit dem Fahrrad werden pro Weg 4,4 km zurückgelegt. Im Vergleich zu 2012 zeigt sich bei den Wegen mit dem Fahrrad ein Trend in Richtung größerer durchschnittlicher Weglängen, 2012 war ein Weg mit dem Fahrrad durchschnittlich nur 3,0 km lang. Diese Entwicklung ist vor allem auch auf die höhere Anzahl an Elektrofahrrädern und den damit möglichen, längeren Distanzen zurückzuführen.

Wege mit dem öffentlichen Verkehr sind mit 17,6 km durchschnittlich etwas länger als Wege mit dem motorisierten Individualverkehr. Mit Abstand am längsten (fast 42 km) sind die intermodalen Wege („Mischform“) bei denen auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Hierunter fallen beispielsweise alle längeren Bahnreisen, aber auch Flüge inkl. Anreise fallen in diese Kategorie.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Durchschnittliche Weglänge je Verkehrsmittel Oberösterreich 2022 in [Kilometer]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

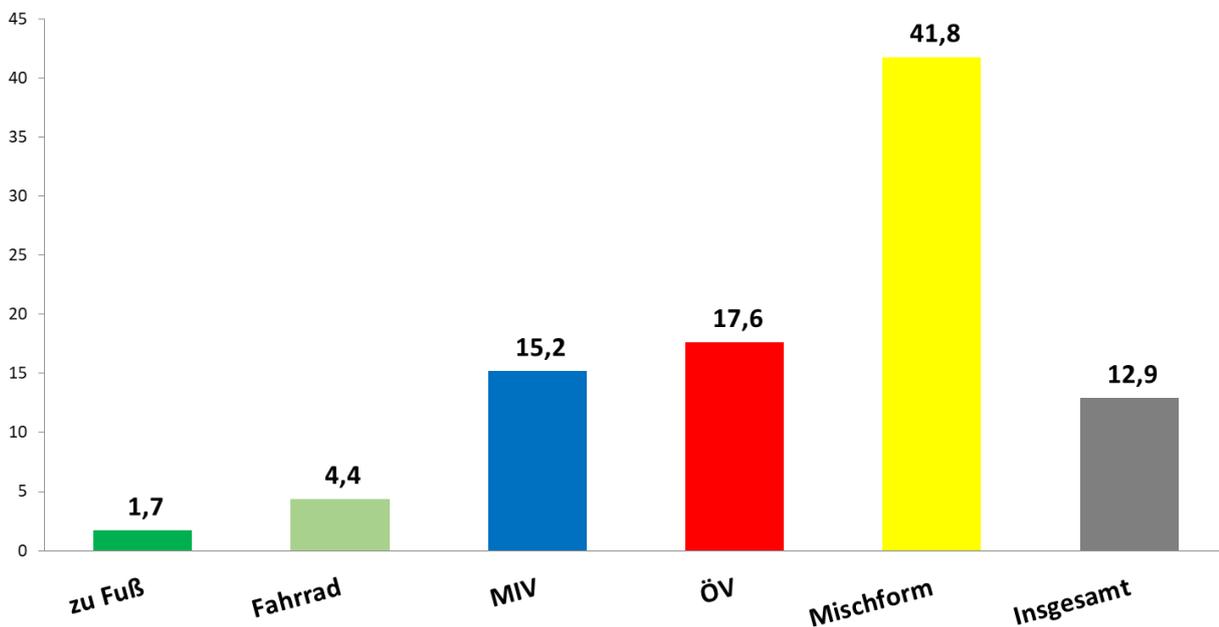


Abbildung 43: Durchschnittliche Weglängen je Verkehrsmittel 2022

Multipliziert man die weiter oben dargestellten Wege pro Person bzw. Wege pro mobiler Person mit der durchschnittlichen Weglänge, erhält man die Strecke („Tagesweglänge“), die eine Person an einem Werktag durchschnittlich im Verkehr unterwegs ist. Eine mobile Person legt demnach pro Werktag rund 44 km zurück, im Durchschnitt über alle Personen bedeutet das eine Tagesweglänge von 38 km pro Person.

Die Tagesweglängen unterscheiden sich zwischen den einzelnen Bezirken deutlich und liegen in den größeren Städten deutlich unter dem Durchschnittswert (Linz: 31 km je mobiler Person, Steyr: 30 km, Wels: 37 km). Dagegen betragen die Tagesweglängen in den ländlichen Regionen über 50 km pro mobiler Personen, wie etwa in Freistadt mit 58 km je mobiler Person oder in Rohrbach mit 55 km je mobiler Person.

**Tageswegelänge pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk  
Oberösterreich 2022 in [Kilometer]**

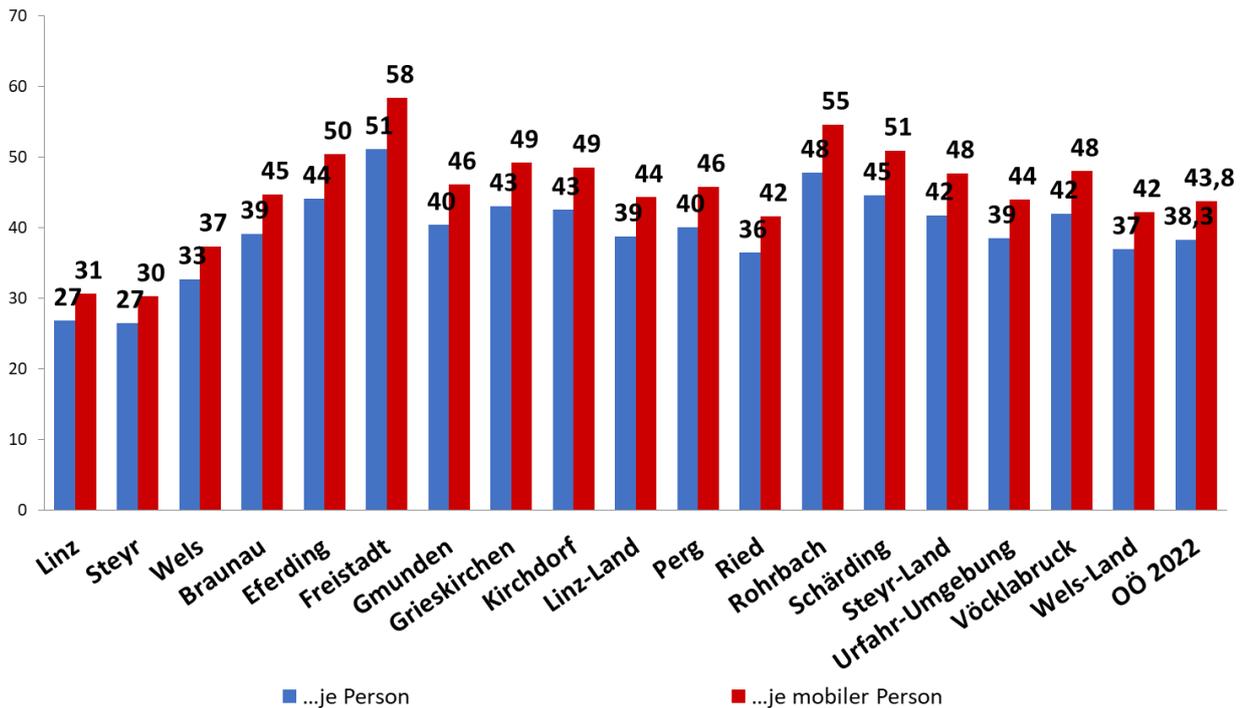


Abbildung 44: Tageswegelänge je Person bzw. je mobiler Person 2022

Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege bereits nach der angegebenen Weglänge (km) enden. Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Weglänge durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten.

Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt in Oberösterreich bei ca. 1,7 Kilometer, in diesem Radius liegen 7,8% aller MIV-Fahrten, die bezüglich der Weglänge auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

Das Potential für Radwege ist deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radweglänge der Fahrräder von 4,4 km liegen 30% aller MIV-Wege, die somit – wenn keine anderen Gründe dagegensprechen – auch mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. In Summe sind 39% der Pkw-Wege max. 5 km lang und könnten teilweise auch noch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad zurückgelegt werden.

**Kumulierter Anteil der Wege nach Weglänge und Verkehrsmittel - Oberösterreich 2022 in [Prozent]**

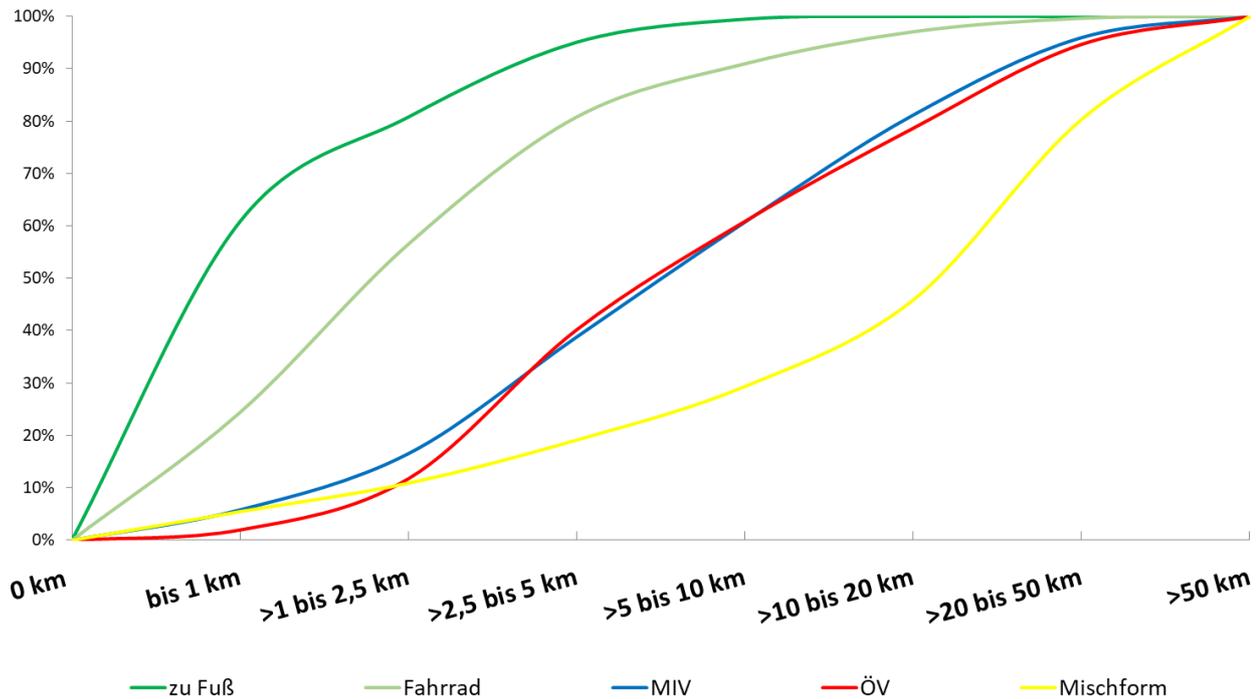


Abbildung 45: Kumulierter Anteil der Wege nach Wegelängen und Verkehrsmittel 2022

### 4.1.7 Wegdauern

Wie schon bei den Weglängen, handelt es sich bei den Wegdauern um von den Probanden selbst geschätzte, subjektive Angabe. Diese subjektiven Zahlen wurden im Zuge der Plausibilisierung nach Möglichkeit überprüft und falls notwendig korrigiert. Fehlende Angaben zu den Wegdauern wurden auf Basis objektiver Wegdauern bzw. auf Basis der angegebenen Weglängen und Verkehrsmittel abgeschätzt.

Durchschnittlich dauern die von den Probanden am Stichtag zurückgelegten Wege 25 Minuten, wobei 37% bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 28% enden nach zwischen 10 und 20 Minuten und weitere 15% dauern zwischen 20 und 30 Minuten. Lediglich rund 6% der Wege dauern länger als eine Stunde.

Betrachtet man die pro Weg benötigte Zeit zeigen sich geringere Unterschiede als bei den Weglängen. So sind die Wege im ländlichen Bereich zwar teilweise fast doppelt so lang wie in der Stadt, dauern aber nur unwesentlich länger (z.B. Linz durchschnittlich 25 Minuten pro Weg, Rohrbach durchschnittlich 27 Minuten pro Weg. Grund dafür ist einerseits die Verkehrsmittelwahl in der Stadt mit einem hohen Anteil an Rad- und Fußwegen, die nur eine geringe Geschwindigkeit erlauben, andererseits der innerstädtische Verkehr an sich, der keine höheren Geschwindigkeit zulässt (dies betrifft vor allem den MIV und den Öffentlichen Verkehr).

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Wegdauernverteilung je Bezirk Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

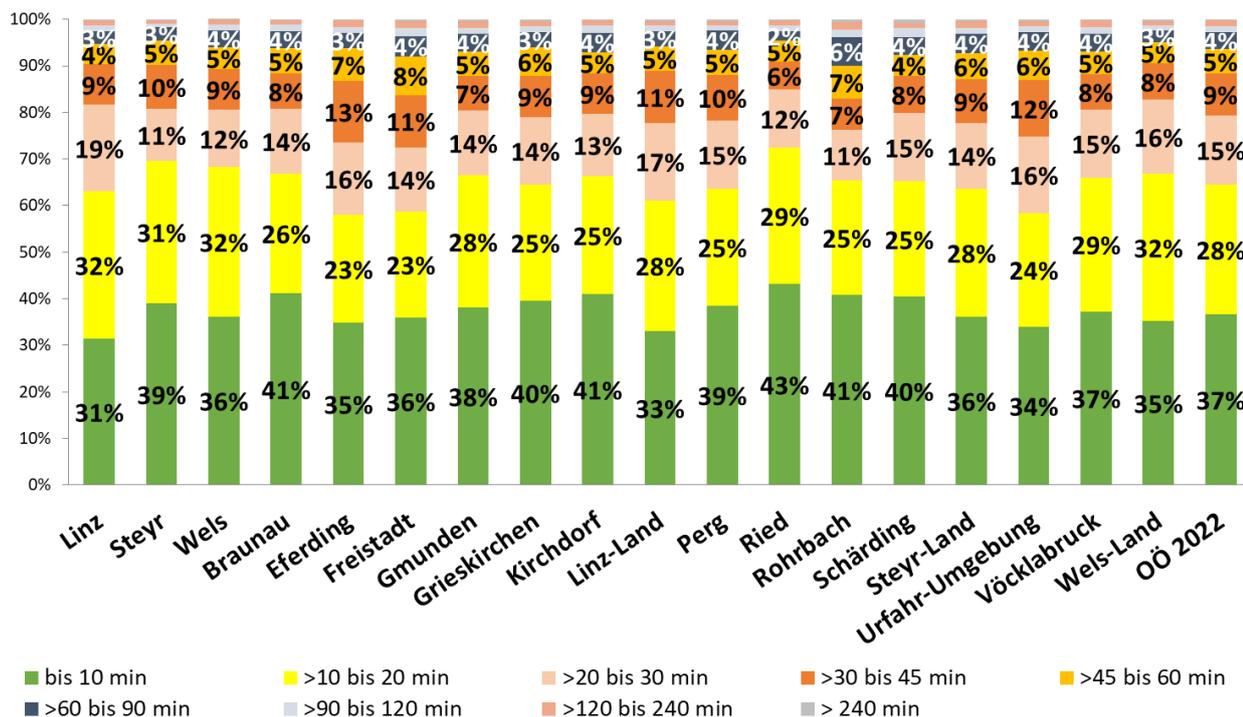


Abbildung 46: Wegdauernverteilung je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Durchschnittliche Wegdauer je Verkehrsmittel Oberösterreich 2022 in [Minuten]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

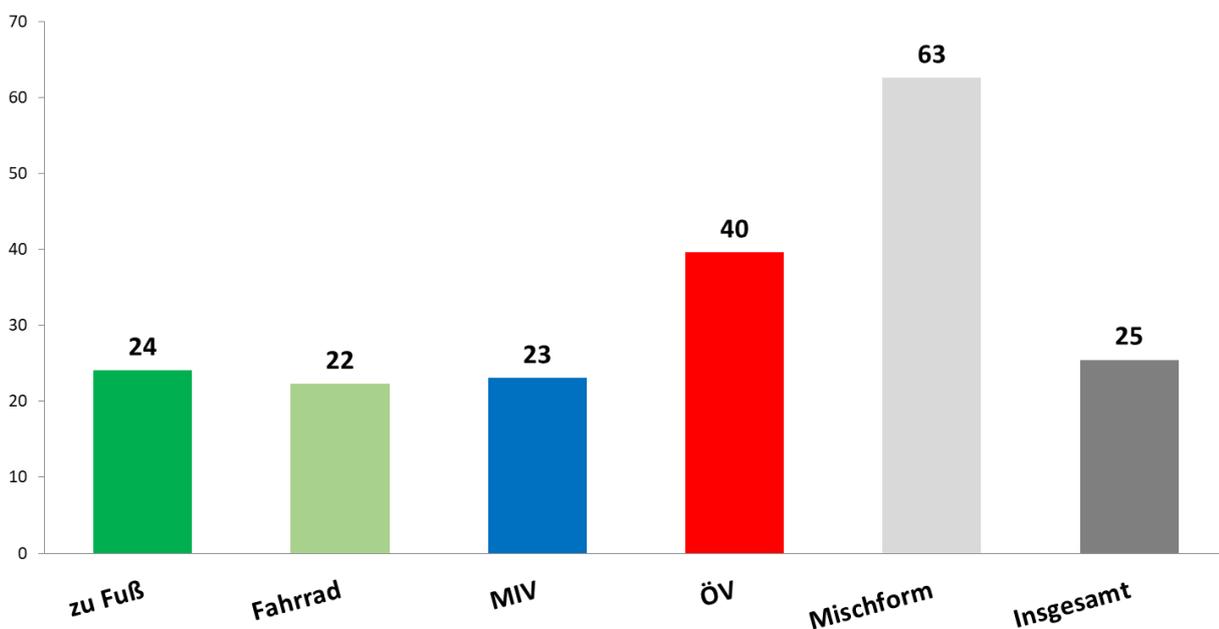


Abbildung 47: Durchschnittliche Wegdauer je Verkehrsmittel 2022

Zwischen der durchschnittlichen Dauer von Fuß-, Rad- und MIV-Wegen besteht praktisch gar kein Unterschied, die jeweilige Dauer liegt hier zwischen 22 und 24 Minuten. Ein ÖV-Weg dauert im Schnitt 40 Minuten und ein intermodaler Weg, bei dem mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, dauert durchschnittlich 63 Minuten.

Bezüglich der an einem Tag benötigte Zeit (Tageswegedauer) für die zurückgelegten Wege ergibt sich damit ein etwas anderes Bild als bei der Tagesweglänge. Im Schnitt verbringen die mobilen Oberösterreicher:innen rund 86 Minuten pro Tag im Verkehr. Die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen sind dabei deutlich geringer als bei der Tagesweglänge, der höchste Wert wird in Freistadt mit 98 Minuten pro mobiler Person erreicht, in der Stadt Linz sind es 85 Minuten und somit nur um 13 Minuten weniger (trotz fast doppelt so hoher Tagesweglänge in Freistadt).

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Tageswegedauer pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk  
Oberösterreich 2022 in [Minuten]**

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

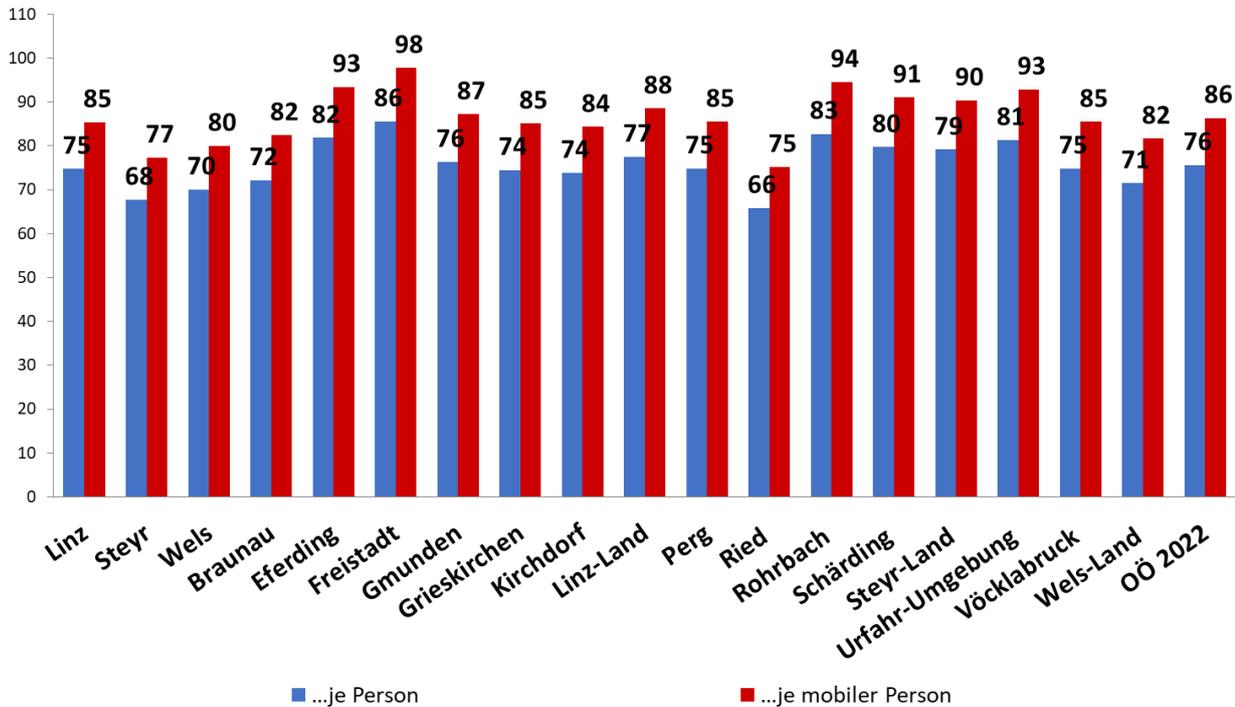


Abbildung 48: Tageswegedauer pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk 2022

#### 4.1.8 Mobilitätsverhalten nach soziodemographischen Merkmalen

Unterschieden nach Geschlecht zeigt sich, dass Frauen deutlich mehr zu Fuß gehen (19% im Vergleich zu 13% Fußwegeanteil bei den Männern) und etwas häufiger die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen (11% zu 9%). Im Vergleich zu den Männern niedrige 62% der Wege werden von Frauen mit dem MIV zurückgelegt, bei den Männern beträgt dieser Anteil 69%. Dagegen fahren Männer (7,5%) etwas häufiger mit dem Fahrrad als Frauen (5,9%).

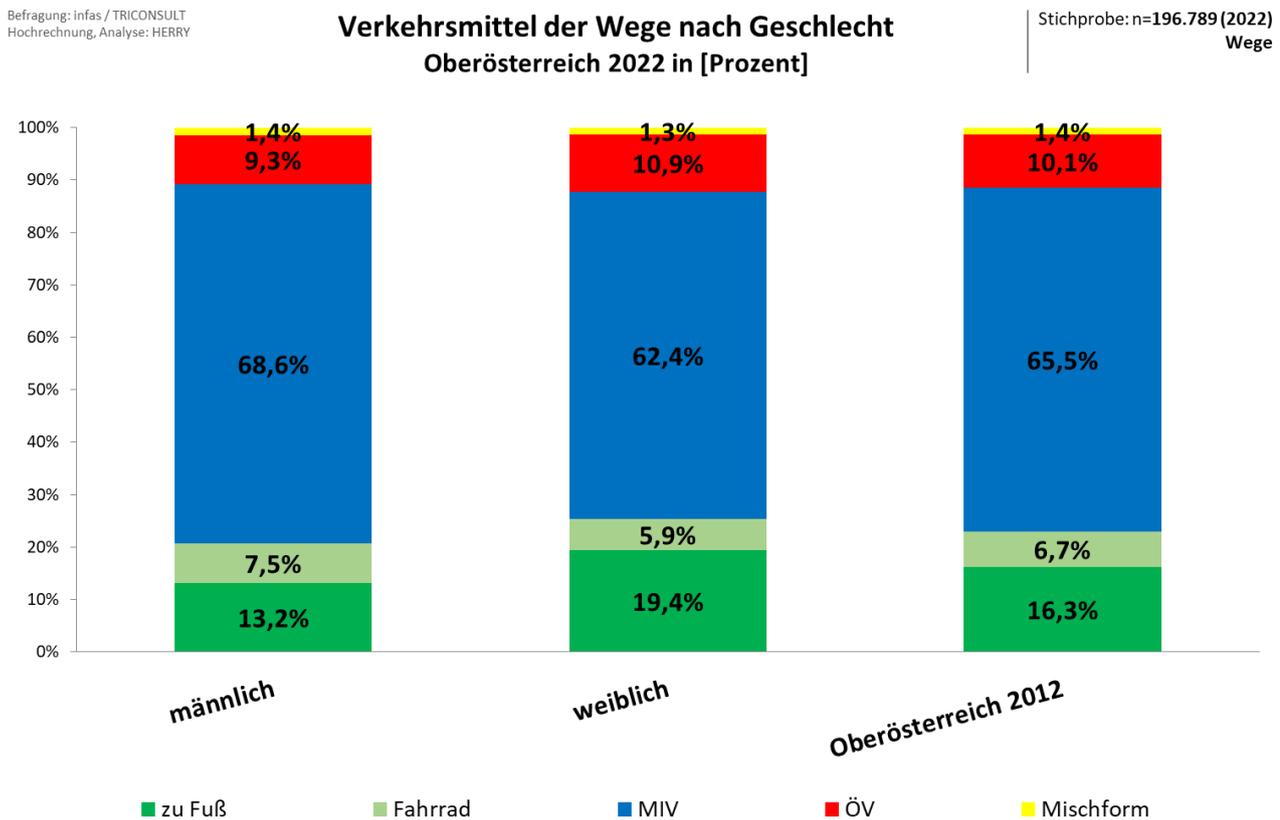


Abbildung 49: Verkehrsmittel der Wege nach Geschlecht 2022

Differenziert nach Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel. Kinder bis 14 Jahre legen 26% ihrer Wege zu Fuß und 33% mit dem MIV als Mitfahrer:innen zurück, 6% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Grund des hohen Anteils an Ausbildungswegen ist bei den ganz Jungen der Öffentliche Verkehr mit 33% das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Auch bei den 15 bis 24-Jährigen hat der Öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 18% noch einen sehr hohen Stellenwert, wird aber durch die in dieser Altersklasse erstmals verfügbaren motorisierten Individualverkehrsmittel bereits deutlich zurückgedrängt. Personen dieser Altersklasse legen bereits 62% ihrer Wege in einem motorisierten Fahrzeug zurück. Der Radverkehrsanteil (4,3%) ist in dieser Gruppe am geringsten, auch der Fußwegeanteil ist mit rund 13% relativ gering. Bei Personen ab 25 Jahren spielt der Öffentliche Verkehr immer weniger eine Rolle, nur noch 7% der Wege werden öffentlich zurückgelegt. Der Anteil des MIV ist in der Gruppe der 45 bis 54-Jährigen mit 75% am größten und der Anteil der Fußwege am geringsten (12%). Die Anteile der Fuß- und Radwege steigen mit zunehmendem Alter wieder an, erst bei Personen ab 85 Jahren sinkt der Radanteil wieder, aber der Fußwegeanteil hat dort den höchsten Wert und beträgt fast

27%. Auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs steigt mit zunehmendem Alter wieder auf 10% an, erreicht aber die Werte bei den jüngeren Personen bei weitem nicht.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Modal-Split nach Altersklasse Oberösterreich 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

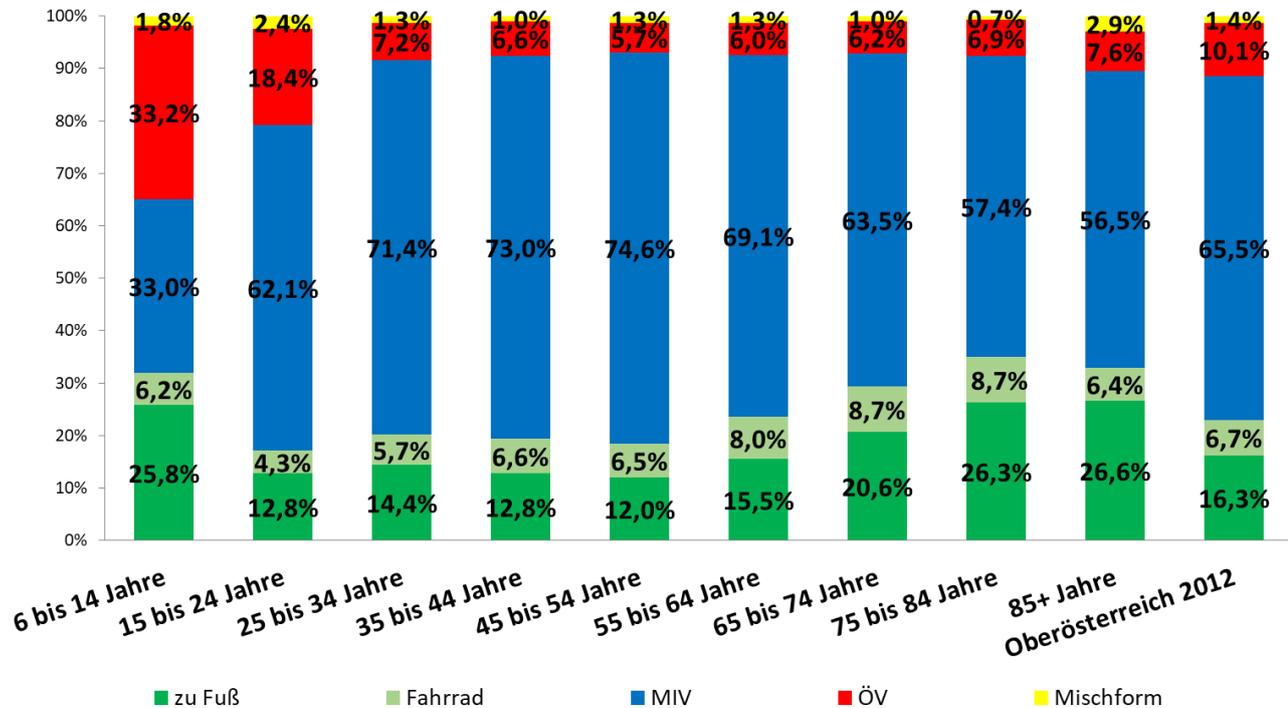


Abbildung 50: Verkehrsmittel der Wege nach Altersklassen 2022

Die (Haupt-)Tätigkeit einer Person hat einen erheblichen Einfluss darauf, welche Verkehrsmittel genutzt werden, korreliert aber teilweise auch mit dem Alter. Personen in Ausbildung – also meist die jüngeren Personen – legen 34% ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück und nur geringfügig mehr mit dem motorisierten Individualverkehr (35%). Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist bei Personen in Ausbildung mit rund 23% deutlich über dem Durchschnitt und gleich hoch wie bei nicht berufstätigen Personen (Haushalt, Karenz, Arbeitssuchen) und bei den Pensionist:innen. Bei diesen ist der Anteil der Radwege mit 8,6% am größten, der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit rund 6% wiederum gleich hoch wie bei den nicht berufstätigen Personen. Die höchsten Anteile des motorisierten Individualverkehrs erreichen die berufstätigen Personen mit rund 74%, gleichzeitig ist hier der Anteil der Fußwege mit 12% bis 13% am niedrigsten. Dies liegt sicher auch an den längeren Wegen zum und vom Arbeitsplatz im Vergleich zu Freizeit- und Einkaufswegen.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Modal-Split nach Haupttätigkeit  
Oberösterreich 2022 in [Prozent]**

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
Wege

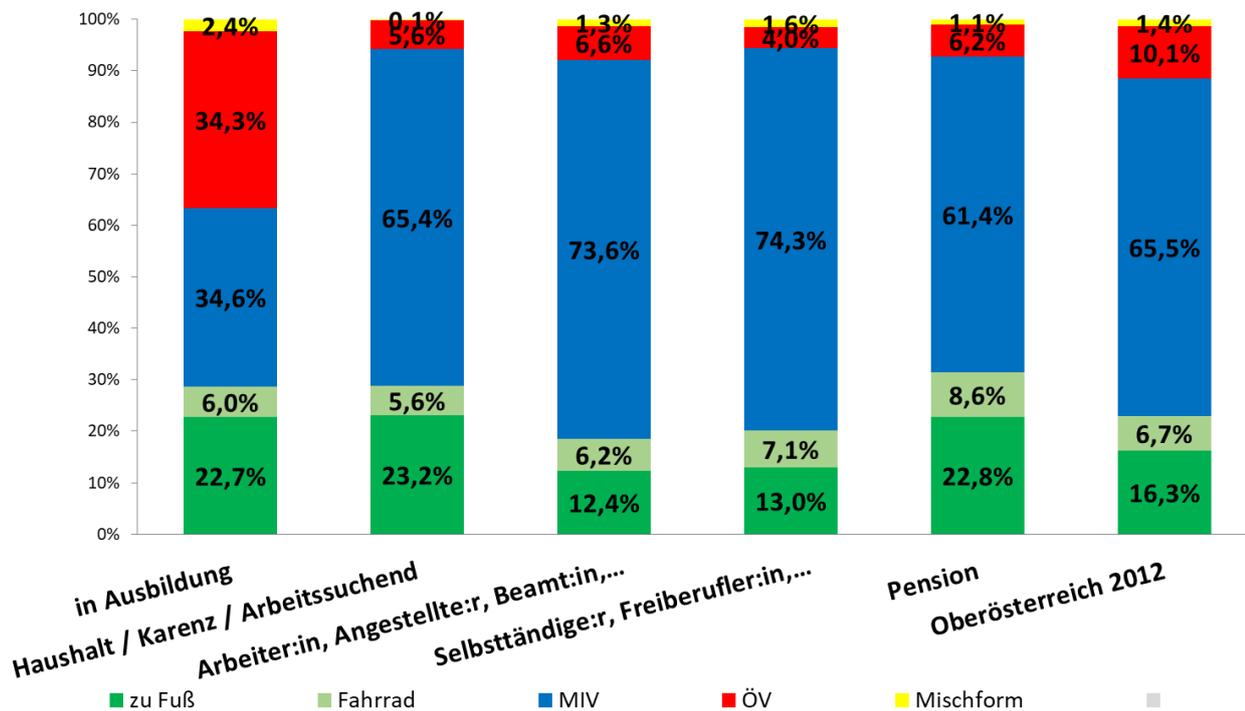


Abbildung 51: Verkehrsmittel der Wege nach Haupttätigkeit 2022

## 4.2 Vergleich der Erhebungsergebnisse mit 2012

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der aktuellen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2022 mit jenen aus dem Jahr 2012 auf Bundeslandebene verglichen.

Sämtliche nachfolgende Aussagen zu Veränderung im Mobilitätsverhalten werden ohne Berücksichtigung der möglichen statistischen Schwankungsbreiten getroffen, außer diese werden explizit angesprochen. Bezüglich der möglichen statistischen Schwankungsbreiten siehe auch Kapitel 2.8).

### 4.2.1 Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsraten

Der Außer-Haus-Anteil in den Ergebnissen der Erhebung des Jahres 2022 ist um rund 1%-Punkte höher als in der Erhebung des Jahres 2012. Die Bevölkerungsanzahl ab 6 Jahren ist im Vergleichszeitraum um 9,3% auf 1,403 Mio. gestiegen. Der etwas höhere Außer-Haus-Anteil bedeutet, dass somit um 10,3% mehr Personen als 2012 an einem durchschnittlichen Werktag mobil sind. In absoluten Zahlen sind aktuell 1,229 Mio. Personen ab 6 Jahren an einem Werktag unterwegs. Auch die Wegerate, also die Anzahl pro Werktag zurückgelegter Wege, ist im Vergleichszeitraum leicht gestiegen, und zwar von 2,9 Wege pro Person auf 3,0 Wege pro Person. Bezogen nur auf die mobilen Personen kam es zu einem geringfügigen Anstieg von 3,3 auf 3,4 Wegen pro mobiler Person. Die Anzahl der Wege ist somit um 14% auf 4,16 Mio. Wege pro Werktag gestiegen.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

#### Außer-Haus-Anteil OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=66.520 (2022)  
n=200.477 (2012)  
Personen

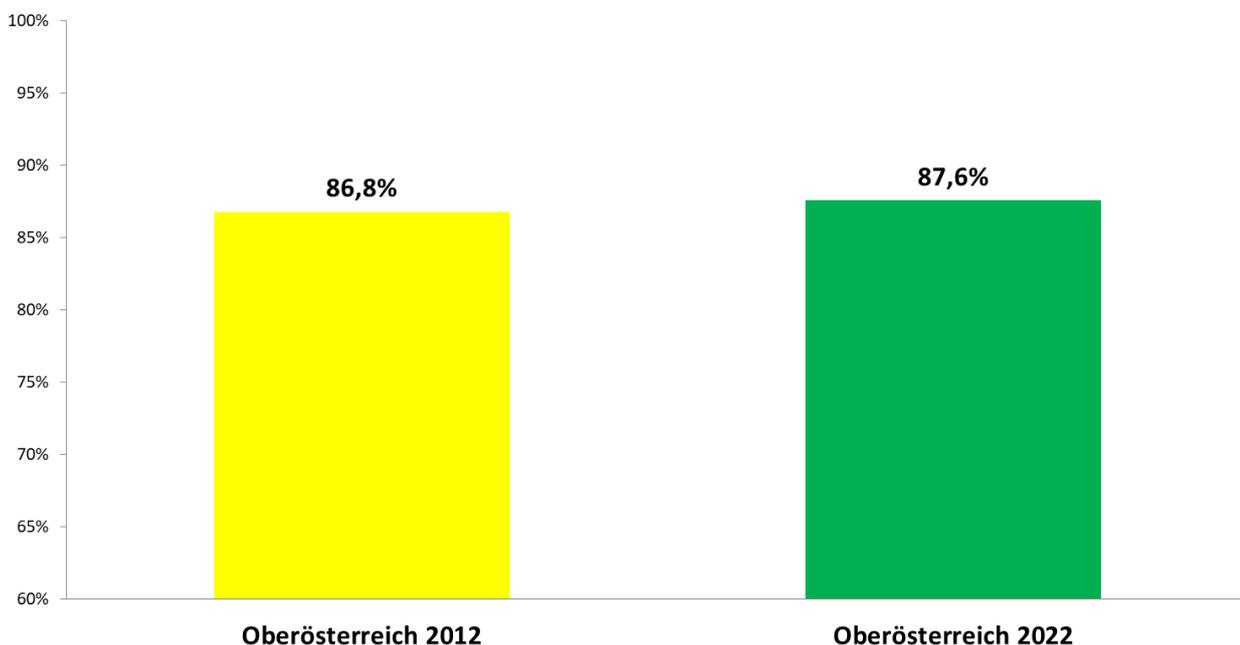


Abbildung 52: Außer-Haus-Anteil im Vergleich zwischen 2012 und 2022

**Wege pro Person bzw. mobiler Person  
OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Anzahl]**

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

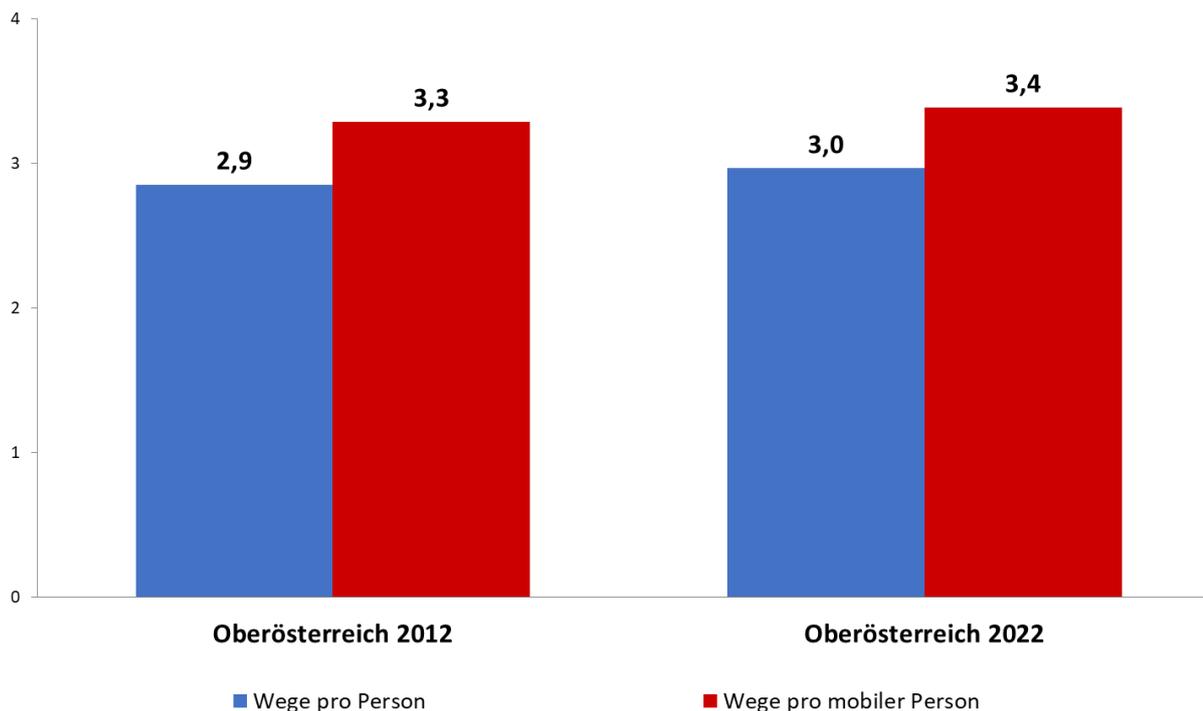


Abbildung 53: Wege pro Person bzw. mobiler Person im Vergleich zwischen 2012 und 2022

#### 4.2.2 Verkehrsmittelwahl im Vergleich

Kernergebnis einer jeden Verkehrserhebung stellt die Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung dar, dieses wird in den folgenden Abbildungen jenem aus dem Jahr 2012 gegenübergestellt.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel an der Anzahl der zurückgelegten Wege der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren im Vergleich der Erhebungsjahre 2012 und 2022. Im Bundesland Oberösterreich ist der Anteil der Fußwege um 1,2%-Punkte auf rund 16% gestiegen, ebenso ist der Anteil der Radwege um 1,5%-Punkte auf knapp 7% gestiegen. Beim Anteil der mit einem motorisierten Verkehrsmittel (MIV) als Mitfahrer:in zurückgelegten Wege kam es zu einem minimalen Anstieg, dagegen ist der Anteil der Wege als MIV-Lenker:in deutlich um 2%-Punkte auf rund 55% gesunken. Somit ist auch der Besetzungsgrad der Fahrzeuge gestiegen, insgesamt werden 65,5% der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt im 10-Jahresvergleich praktisch unverändert bei 10%, auch innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel haben sich kaum Veränderungen ergeben, es zeigt sich lediglich ein leichter Anstieg des Anteils der Bahn am Gesamtverkehrsaufkommen.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Detail OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

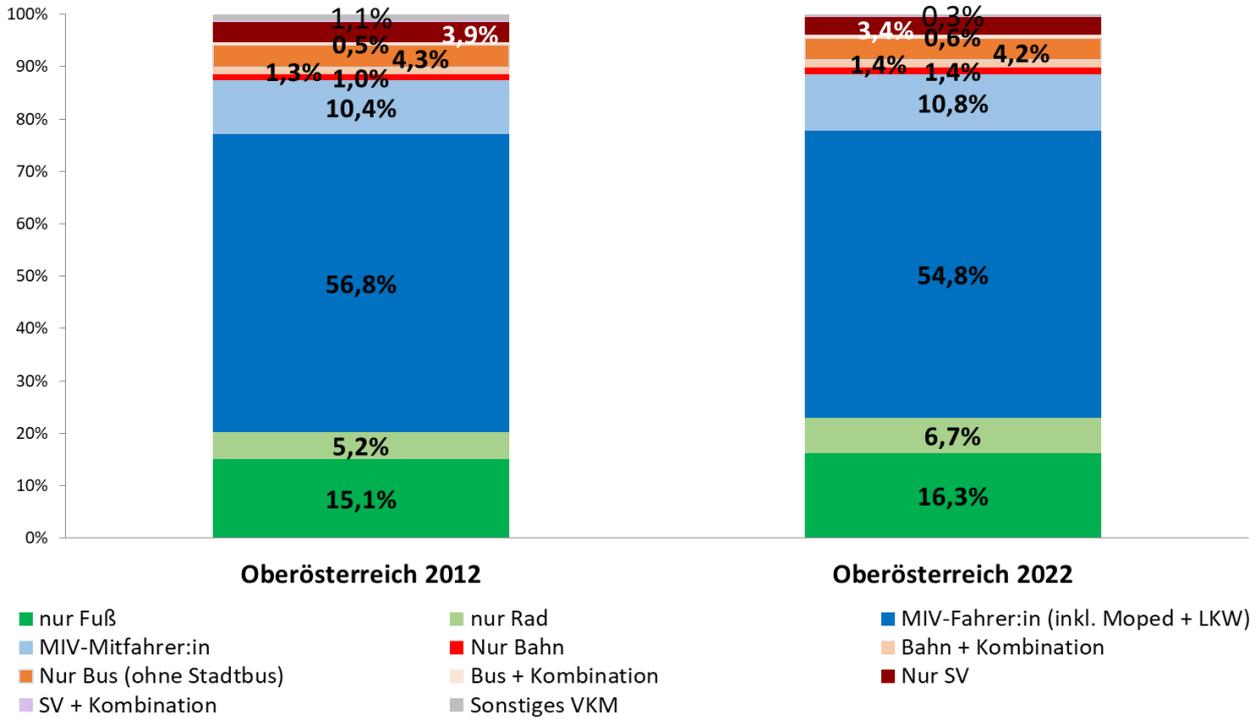


Abbildung 54: Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Detail im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

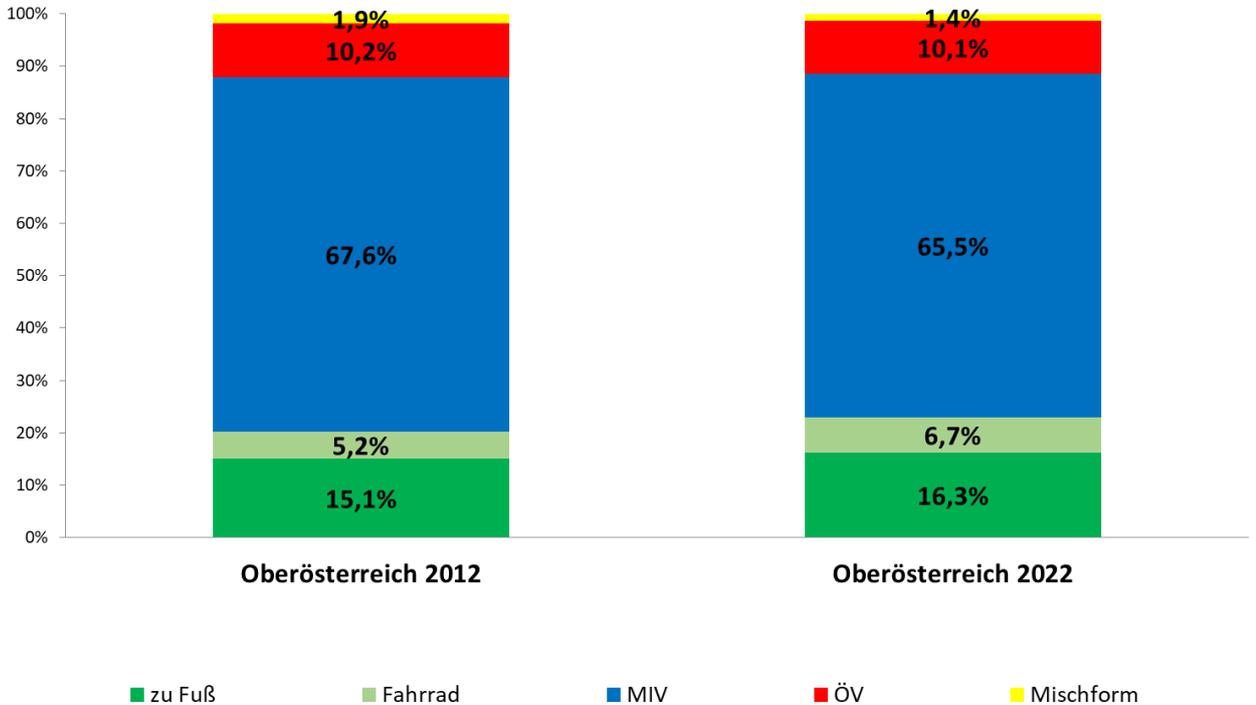


Abbildung 55: Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Wie oben bereits erwähnt, ist im Vergleichszeitraum seit 2012 die Anzahl der insgesamt von der oberösterreichischen Bevölkerung ab 6 Jahren durchschnittlich pro Werktag zurückgelegten Wege um 14% von 3,66 Mio. Wege auf 4,16 Mio. Wege angestiegen. In absoluten Zahlen wurden um 0,28 Mio. Wege mehr und somit 2,71 Mio. Wege pro Werktag mit motorisierten Individualverkehrsmitteln (MIV) zurückgelegt. Das ist zwar absolut betrachtet die höchste Steigerung, gleichzeitig aber prozentuell mit +12% ein deutlich geringerer Anstieg als beim Radverkehr. Dieser ist um +49% auf 0,28 Mio. Wege pro Werktag deutlich angestiegen. Auch der Anstieg bei den Fußwegen ist mit einem Plus von 24% wesentlich höher ausgefallen, 2022 wurden 0,67 Mio. Wege an einem Werktag zu Fuß zurückgelegt. Auch der öffentliche Verkehr liegt mit +13% bezüglich der prozentuellen Steigerung vor dem motorisierten Individualverkehr, hier wurden von der oberösterreichischen Bevölkerung ab 6 Jahren 2022 0,42 Mio. Wege pro Werktag zurückgelegt. Einen Rückgang um -15% gab es dagegen bei der Mischform, also bei intermodalen Wegen, bei denen mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Wegeanzahl absolut ÖÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Mio. Wege pro Werktag]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

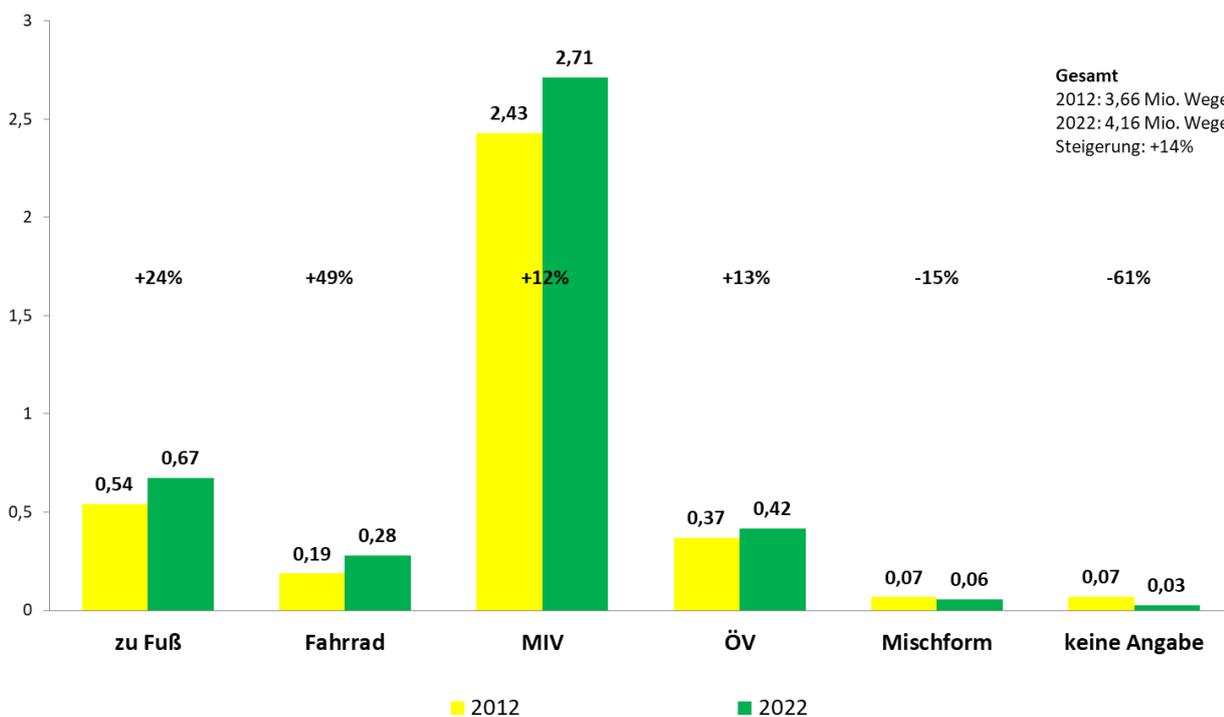


Abbildung 56: Wegeanzahl absolut im Vergleich zwischen 2012 und 2022

#### 4.2.3 Verkehrsleistung und Wegzweck

Die oben dargestellten Entwicklungen der Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen bewirken auch eine veränderte Verkehrsmittelaufteilung bezogen auf die Wegelängen (Verkehrsleistung). Trotz Steigerung beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Kilometer leicht auf von 2,3% auf 2,1% zurückgegangen. Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer ist dagegen deutlich von 1,4% auf 2,3% gestiegen. Auch beim öffentlichen Verkehr konnte eine Steigerung des Anteils

der zurückgelegten Kilometer pro Werktag um 1,5%-Punkte auf 13,8% erreicht werden. Zurückgegangen ist dagegen der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Wege, und zwar um 2%-Punkte von rund 79% auf rund 77%. Der intermodale Verkehr (Mischform) erreicht heute ebenfalls einen geringfügig geringeren Anteil an den zurückgelegten Kilometern (-0,4%-Punkte auf 4,4%).

Im Vergleich zu 2012 kam es zu einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung im Bundesland Oberösterreich um 22% auf rund 53,8 Mio. km an einem durchschnittlichen Werktag. Rund 41 Mio. km werden dabei mit dem Pkw zurückgelegt, hier liegt der relative Anstieg seit 2012 bei einem Plus von 27%, absolut betrachtet bedeutet das 8,77 Mio. zusätzliche Pkw-Kilometer. Somit ist die Verkehrsleistung im MIV in absoluten Zahlen am stärksten angestiegen. Am höchsten sind die Steigerungsraten beim Radverkehr (+118% auf 1,21 Mio. km) und beim öffentlichen Verkehr (+47% auf 7,4 Mio. km). Auch die Fußwege haben bezüglich der Verkehrsleistung mit einem Plus von 20% auf 1,15 Mio. km deutlich zugelegt.

Befragung: infas / TRICONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsleistung (Verkehrsmittelaufteilung der Wegelängen) OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

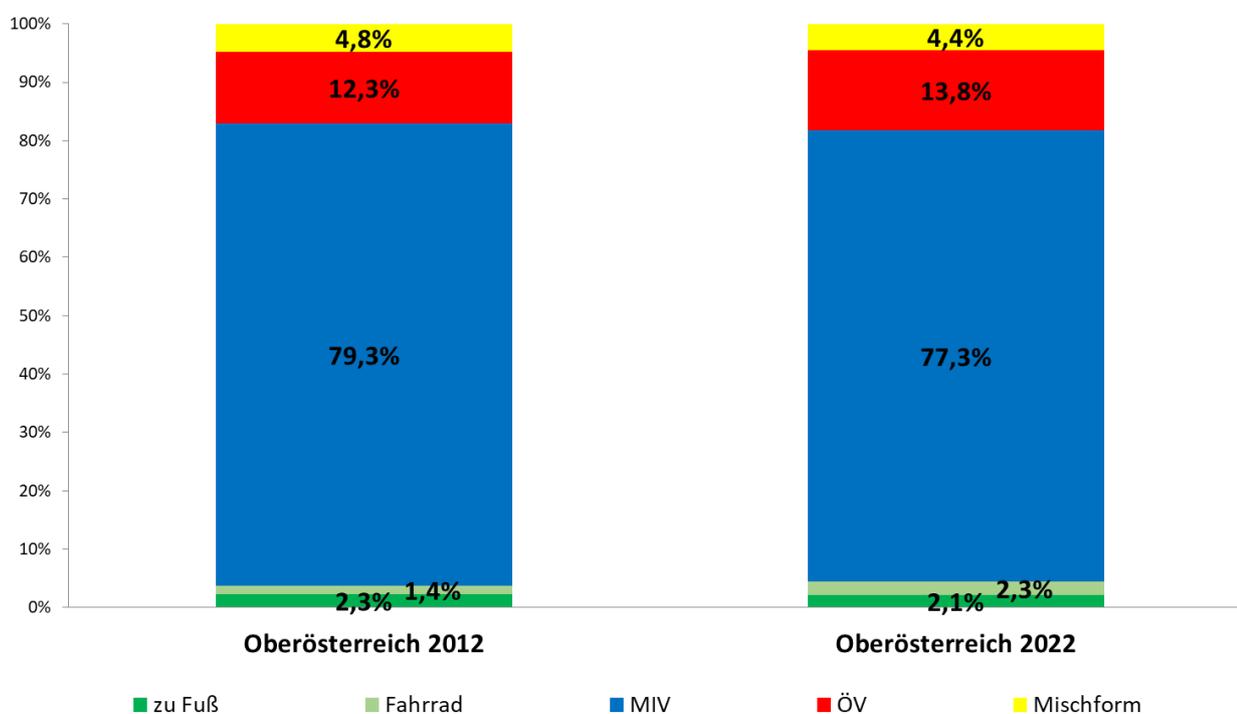


Abbildung 57: Verkehrsleistung (Verkehrsmittelaufteilung der Wegelängen) im Vergleich zwischen 2012 und 2022

### Verkehrsleistung absolut OÖ 2022 im Vergleich zu 2012 in [Mio. km pro Werktag]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

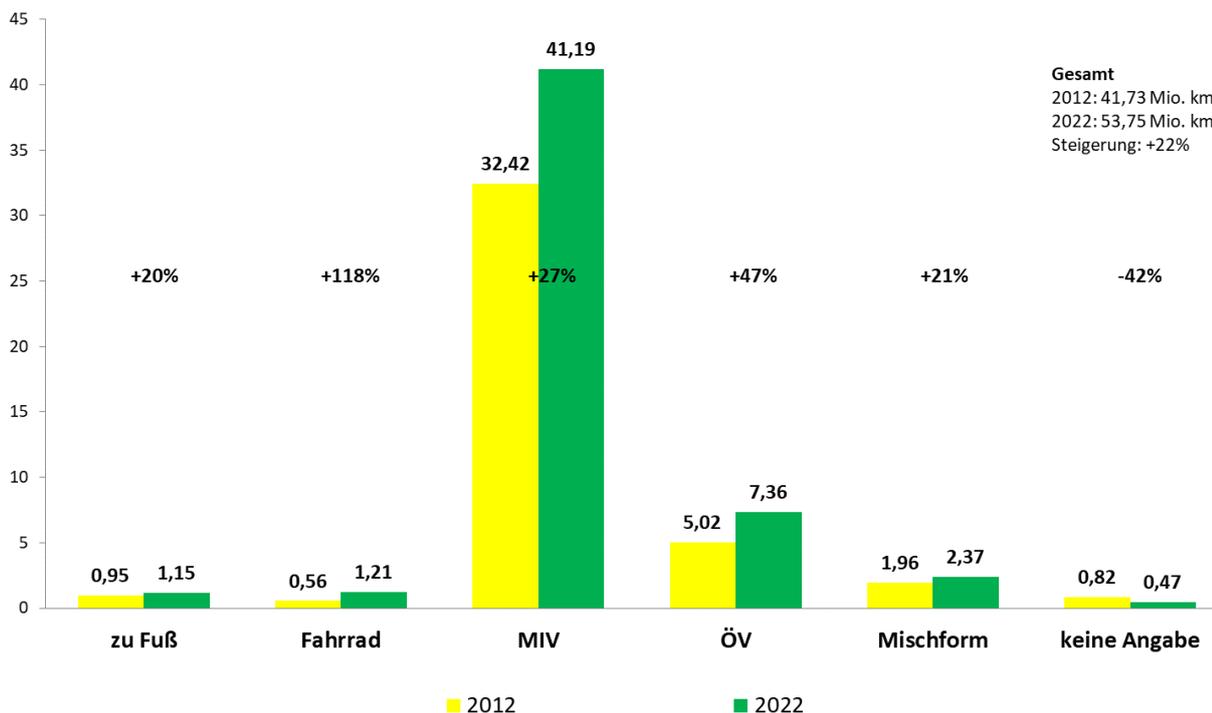


Abbildung 58: Verkehrsleistung absolut in Mio.km im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Beim Vergleich der Wegzwecke zu 2012 zeigt sich ein leichter Rückgang der Arbeitsplatzwege (-1,7%-Punkte), der Ausbildungswege (-1,5%-Punkte) sowie der Einkaufswegen (-2,5%-Punkte). Demgegenüber steht entsprechender ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen von 6%-Punkten, wobei hier der Vergleich der einzelnen Unterkategorien auf Grund unterschiedlicher Zuordnungsmethoden im Jahr 2012 nicht direkt möglich ist.

**Wegzweckverteilung**  
OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

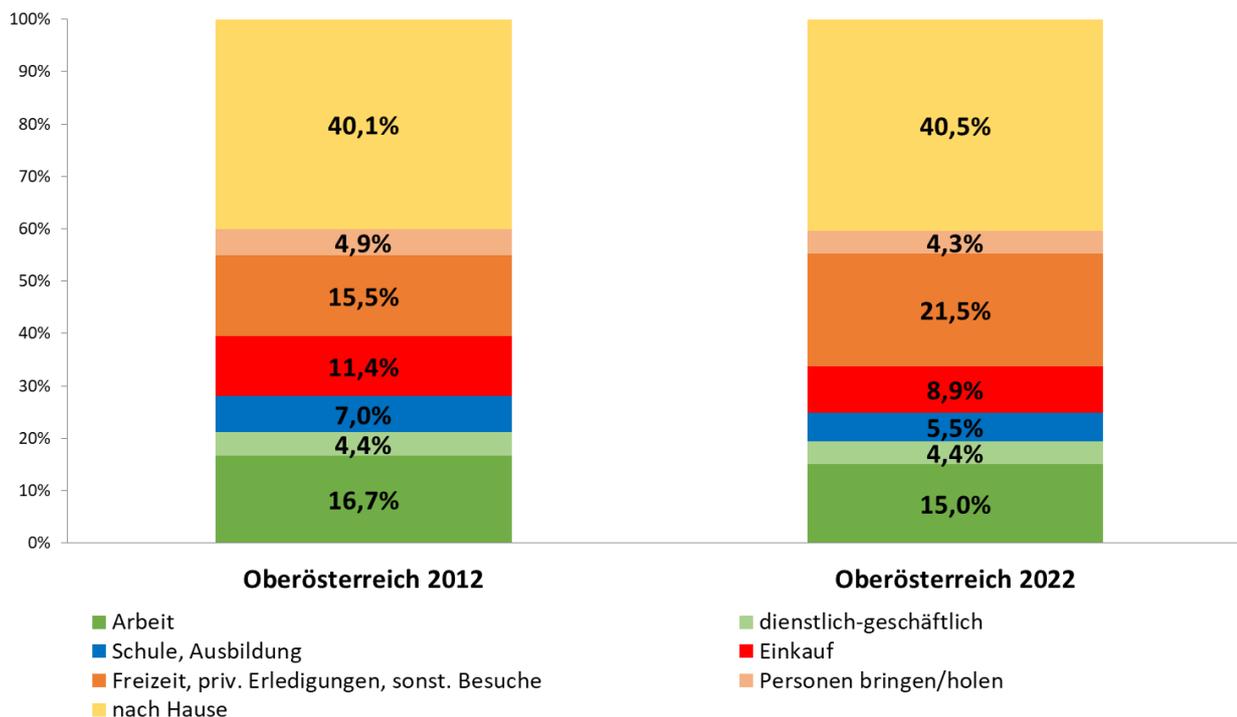


Abbildung 59: Wegzweckverteilung im Vergleich zwischen 2012 und 2022

#### 4.2.4 Soziodemographie

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen unterschieden nach Geschlechtern in der Entwicklung von 2012 bis 2022. In der ersten Abbildung zeigt sich, dass die Entwicklungen bei beiden Geschlechtern relativ gleich verlaufen ist. Ein kleiner Unterschied besteht nur hinsichtlich des Anteils an Wegen mit dem Fahrrad, dieser ist bei den Männern etwas stärker gestiegen als bei den Frauen und beträgt nun 7% im Vergleich zu rund 6% bei den Frauen.

**Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Geschlecht**  
OÖ 2022 im Vergleich zu OÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

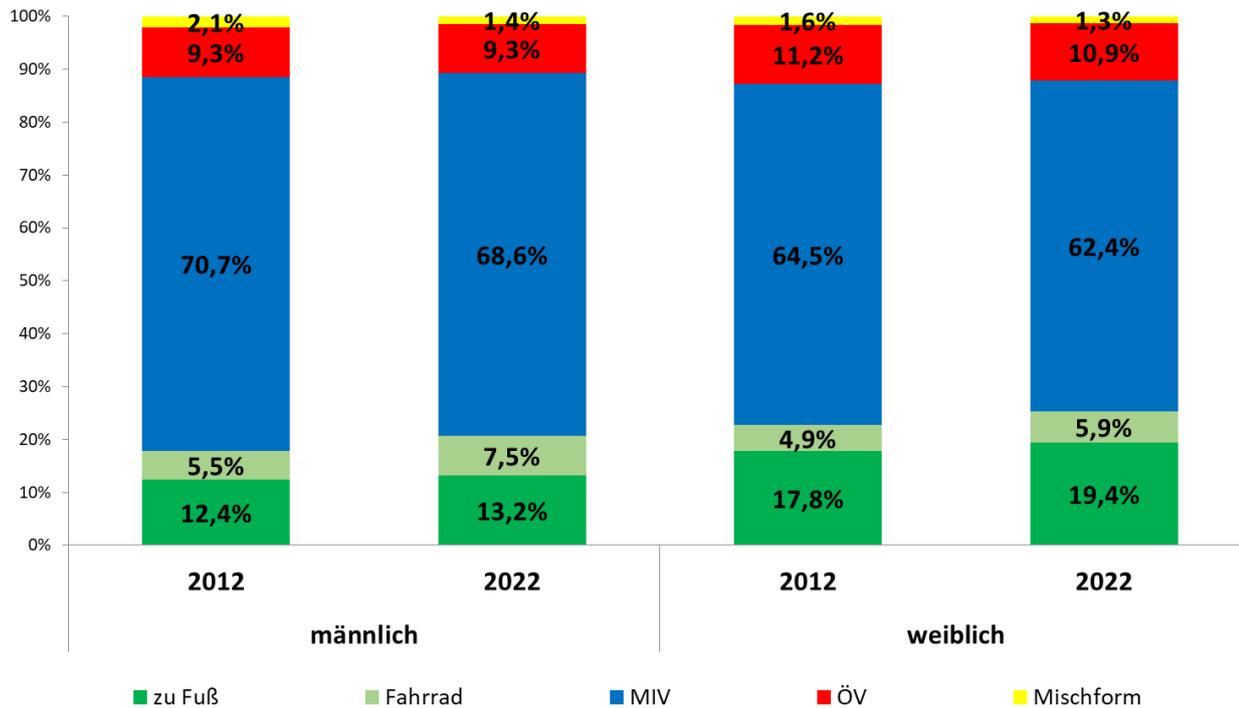


Abbildung 60: Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Geschlecht im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Im Vergleich des Modal-Splits nach Altersklassen zeigen sich folgende Entwicklungen:

Bei den ganz Jungen bis 14 Jahren kam nur zu sehr geringen Unterschieden mit einer leichten Tendenz in Richtung der Wege mit dem MIV, der hier ein Plus von 2%-Punkten auf 33% erreicht.

Bei den 15- bis 24-jährigen sind die Anteile der Fußwege und der Radwege leicht angestiegen, der MIV aber – entgegen dem allgemeinen Trend – stark von 57% auf 62% angestiegen. Im Gegenzug ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich von 24% auf 18% gesunken.

Mit am stärksten war der Rückgang der MIV-Wege in der Gruppe der 25- bis 34-jährigen, und zwar von 76% auf 71%. Dort ist auch der Anteil des Radverkehrs (+100% auf 6%) sehr deutlich und auch der öffentliche Verkehr (+1%-Punkt auf 7%) hat leicht zugelegt.

Bei den 35- bis 44-jährigen ist die Entwicklung ähnlich, hier ist der MIV-Anteil am stärksten um 6%-Punkte auf 73% zurückgegangen, dagegen sind die Anteile des Radverkehrs (+3%-Punkte auf 7%), der Fußwege (+2%-Punkte auf 13%) sowie des öffentlichen Verkehrs (+3%-Punkte auf 7%) deutlich gestiegen.

Bei den 45- bis 54-jährigen ist die Entwicklung zwar ähnlich, aber nicht so stark ausgeprägt. Hier sind die Anteile des ÖV, der Fußwege und der Radwege je um 1%-Punkt gestiegen und der Anteil des MIV um 2%-Punkte auf 75% zurückgegangen.

Auch in der Altersgruppe der 55- bis 64-jährigen sind die Unterschiede relativ gering, der Anteil des MIV ist aber um 3%-Punkte auf 69% gesunken.

Noch geringer sind die Unterschiede bei Personen zwischen 65 und 74 Jahren, hier ist nur eine leichte Verschiebung zwischen Rad- und Fußwegen hin zum Rad erkennbar, alle anderen Anteile bleiben in etwa gleich.

Auch bei der Gruppe der Personen zwischen 75 und 84 Jahren sind wenig Unterschiede feststellbar, mit einer leichten Tendenz von MIV-Wegen hin zu Wegen mit dem Fahrrad. Deutlicher sind die Unterschiede dann wieder bei Personen ab 85 Jahren, dort hat der ÖV um 3%-Punkte auf 8% zugelegt, aber auch der MIV ist um 2%-Punkte auf 57% gestiegen. Ebenfalls ein Plus von 2%-Punkten entfällt auf den Radverkehr, der nun einen Anteil von 6% hat (hier könnten E-Bikes eine entscheidende Rolle spielen). Stark zurückgegangen ist hier der Fußwegeanteil mit minus 5%-Punkten auf 27%, trotzdem erreicht er in dieser Gruppe den höchsten Wert von allen.

Befragung: infas / TRICONCONSULT  
Hochrechnung, Analyse: HERRY

### Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Altersklassen ÖÖ 2022 im Vergleich zu ÖÖ 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=196.789 (2022)  
n=563.964 (2012)  
Wege

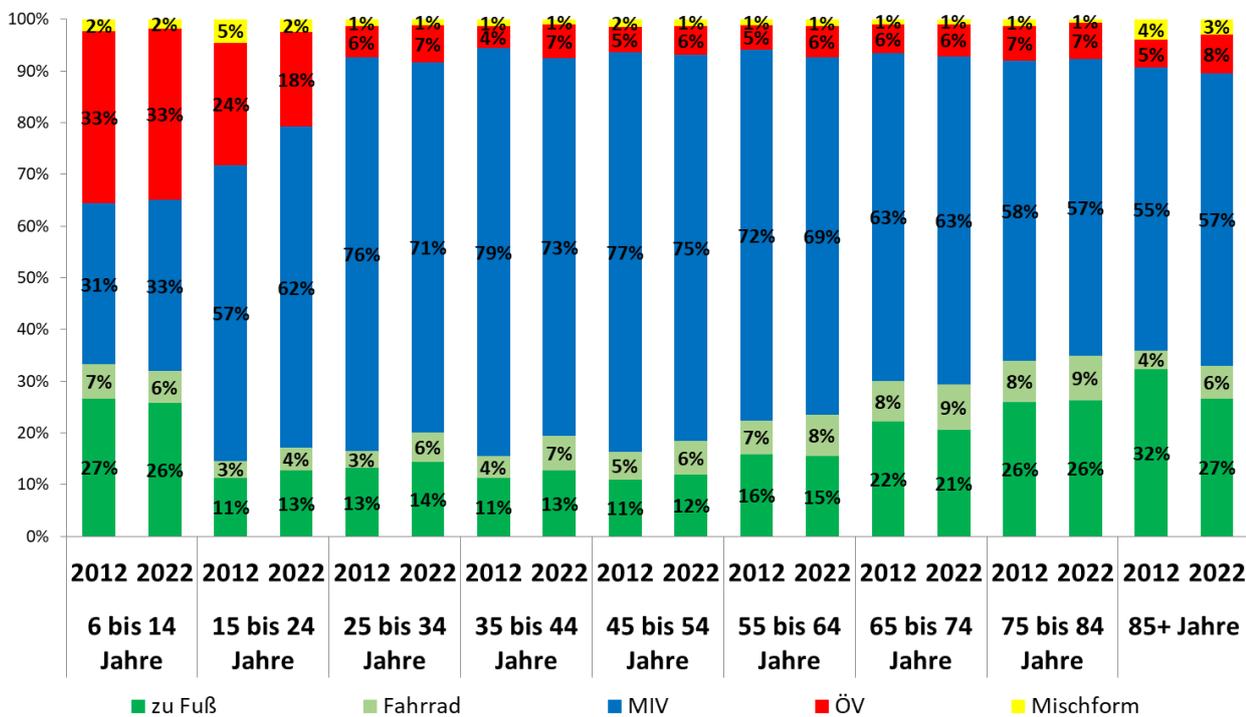


Abbildung 61: Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Altersklassen im Vergleich zwischen 2012 und 2022

## **5 Tabellenanhang**

---

### **5.1 Überblick über die wesentlichen Mobilitätskennzahlen**

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Oberösterreich Gesamt</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Oberösterreich 2012	Oberösterreich 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	215.258	66.520		
Anteil mobiler Personen [%]	86,7	87,6	±0,25	33,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,85	2,97	±0,02	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	70,9	75,6	±0,62	82,04
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	33,1	38,3	±0,50	66,28
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,29	3,39	±0,01	1,77
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,0	86,4	±0,62	82,22
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	38,2	43,8	±0,53	69,13
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	604.835	196.789		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,0	25,5	±0,15	33,94
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,7	12,9	±0,13	29,90
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	14,9	16,3	±0,16	36,9
Fahrrad [%]	5,2	6,7	±0,11	25,0
MIV [%]	67,9	65,5	±0,21	47,5
Öffentlicher Verkehr [%]	10,0	10,1	±0,13	30,1
Mischform [%]	1,9	1,4	±0,05	11,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,6	15,0	±0,16	35,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,4	4,4	±0,09	20,5
Schule/Ausbildung [%]	7,0	5,5	±0,10	22,7
Einkaufen [%]	11,4	8,9	±0,13	28,5
Nach Hause [%]	40,2	40,5	±0,22	49,1
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	15,5	21,5	±0,18	41,1
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	4,9	4,3	±0,09	20,2
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	14,9	16,3	±0,16	36,9
nur Rad [%]	5,2	6,7	±0,11	25,0
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	57,0	54,8	±0,22	49,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,5	10,8	±0,14	31,0
Nur Bahn [%]	1,1	1,4	±0,05	11,7
Bahn + Kombination [%]	1,4	1,4	±0,05	11,8
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,3	4,2	±0,09	20,0
Bus + Kombination [%]	0,5	0,6	±0,03	7,8
Nur Stadtverkehr [%]	3,6	3,4	±0,08	18,2
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,3	0,1	±0,02	3,7
Sonstiges VKM [%]	1,1	0,4	±0,03	5,9

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Stadt Linz</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Stadt Linz 2012	Stadt Linz 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	6.916	3.286		
Anteil mobiler Personen [%]	90,0	89,4	±1,05	30,8
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,05	3,16	±0,07	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	81,0	79,7	±2,70	78,87
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	24,6	28,6	±1,99	58,28
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,39	3,54	±0,06	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	90,2	89,2	±2,67	78,19
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	27,4	32,0	±2,08	60,76
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	21.302	10.826		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	27,8	25,2	±0,61	32,58
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	8,2	9,0	±0,51	26,88
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	21,8	25,7	±0,82	43,7
Fahrrad [%]	7,2	10,7	±0,58	30,9
MIV [%]	49,1	42,1	±0,93	49,4
Öffentlicher Verkehr [%]	21,0	20,5	±0,76	40,4
Mischform [%]	0,9	0,9	±0,18	9,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,1	13,2	±0,64	33,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	3,7	3,9	±0,36	19,3
Schule/Ausbildung [%]	6,3	5,2	±0,42	22,2
Einkaufen [%]	13,5	10,3	±0,57	30,4
Nach Hause [%]	38,7	39,4	±0,92	48,9
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	17,1	23,5	±0,80	42,4
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	4,6	4,5	±0,39	20,7
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	21,8	25,7	±0,82	43,7
nur Rad [%]	7,2	10,7	±0,58	30,9
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	41,3	33,9	±0,89	47,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	7,6	8,3	±0,52	27,5
Nur Bahn [%]	0,5	1,0	±0,18	9,8
Bahn + Kombination [%]	0,9	1,5	±0,23	12,1
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	1,3	1,5	±0,23	12,1
Bus + Kombination [%]	0,4	0,8	±0,17	9,0
Nur Stadtverkehr [%]	17,9	16,1	±0,69	36,8
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,5	0,4	±0,12	6,6
Sonstiges VKM [%]	0,7	0,1	±0,07	3,5

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Stadt Steyr</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Stadt Steyr 2012	Stadt Steyr 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>1.685</b>	<b>563</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>89,1</b>	<b>88,2</b>	±2,66	32,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,97</b>	<b>3,23</b>	±0,18	2,17
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>71,8</b>	<b>73,7</b>	±6,26	75,82
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>25,4</b>	<b>28,9</b>	±3,91	47,38
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,34</b>	<b>3,66</b>	±0,16	1,94
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,7</b>	<b>83,6</b>	±6,23	75,45
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>28,6</b>	<b>32,7</b>	±4,06	49,18
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.023</b>	<b>1.823</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,2</b>	<b>22,8</b>	±1,24	27,01
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>8,6</b>	<b>8,9</b>	±0,86	18,73
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>24,8</b>	<b>20,8</b>	±1,86	40,6
Fahrrad [%]	<b>3,9</b>	<b>7,3</b>	±1,19	26,0
MIV [%]	<b>62,1</b>	<b>63,2</b>	±2,21	48,2
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>	±1,26	27,4
Mischform [%]	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	±0,35	7,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>15,7</b>	<b>11,5</b>	±1,47	32,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,1</b>	<b>6,0</b>	±1,09	23,7
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,3</b>	<b>5,4</b>	±1,04	22,7
Einkaufen [%]	<b>13,0</b>	<b>10,3</b>	±1,39	30,4
Nach Hause [%]	<b>39,6</b>	<b>39,4</b>	±2,24	48,9
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>17,6</b>	<b>22,7</b>	±1,92	41,9
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>4,7</b>	<b>4,7</b>	±0,97	21,1
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>24,8</b>	<b>20,8</b>	±1,86	40,6
nur Rad [%]	<b>3,9</b>	<b>7,3</b>	±1,19	26,0
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>52,2</b>	<b>51,4</b>	±2,29	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>9,6</b>	<b>11,7</b>	±1,48	32,2
Nur Bahn [%]	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	±0,45	9,8
Bahn + Kombination [%]	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	±0,28	6,2
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>1,6</b>	<b>2,1</b>	±0,66	14,4
Bus + Kombination [%]	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	±0,18	4,0
Nur Stadtverkehr [%]	<b>5,1</b>	<b>4,9</b>	±0,99	21,5
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	±0,16	3,5
Sonstiges VKM [%]	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>	±0,19	4,2
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Stadt Wels</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Stadt Wels 2012	Stadt Wels 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	1.652	589		
Anteil mobiler Personen [%]	88,8	90,3	±2,39	29,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,11	3,14	±0,17	2,12
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	72,9	74,2	±5,61	69,42
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	26,2	34,7	±4,87	60,25
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,50	3,48	±0,16	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	82,2	82,1	±5,53	68,43
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	29,6	38,4	±5,03	62,26
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	5.139	1.943		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,5	23,6	±1,12	25,18
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	8,5	11,0	±1,14	25,58
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	17,1	18,0	±1,71	38,4
Fahrrad [%]	8,9	10,7	±1,38	31,0
MIV [%]	62,6	61,5	±2,16	48,7
Öffentlicher Verkehr [%]	10,0	8,9	±1,26	28,4
Mischform [%]	1,4	0,9	±0,43	9,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	15,3	13,6	±1,52	34,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,0	4,4	±0,91	20,5
Schule/Ausbildung [%]	6,9	4,3	±0,90	20,2
Einkaufen [%]	11,4	9,7	±1,31	29,5
Nach Hause [%]	39,2	40,2	±2,18	49,0
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	17,8	23,7	±1,89	42,5
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	5,4	4,2	±0,89	20,1
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	17,1	18,0	±1,71	38,4
nur Rad [%]	8,9	10,7	±1,38	31,0
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	50,4	51,1	±2,22	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,9	10,4	±1,36	30,5
Nur Bahn [%]	1,5	2,2	±0,66	14,7
Bahn + Kombination [%]	1,6	2,2	±0,65	14,7
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	1,5	2,4	±0,68	15,2
Bus + Kombination [%]	0,2	0,2	±0,18	4,1
Nur Stadtverkehr [%]	5,8	2,6	±0,71	16,0
# Stadtverkehr + Kombination [%]	0,2	0,0	±0,00	0,0
Sonstiges VKM [%]	0,9	0,2	±0,20	4,4

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Braunau</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Braunau 2012	Braunau 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>15.486</b>	<b>5.471</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>85,7</b>	<b>86,6</b>	±0,90	34,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,79</b>	<b>2,94</b>	±0,05	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>67,3</b>	<b>71,5</b>	±2,11	79,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,1</b>	<b>38,8</b>	±1,77	66,76
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,26</b>	<b>3,39</b>	±0,05	1,78
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>78,8</b>	<b>82,5</b>	±2,13	80,25
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>39,8</b>	<b>44,8</b>	±1,85	69,84
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>42.990</b>	<b>16.294</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,2</b>	<b>24,3</b>	±0,50	32,40
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,3</b>	<b>13,2</b>	±0,48	31,36
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,4</b>	<b>11,6</b>	±0,49	32,0
Fahrrad [%]	<b>8,3</b>	<b>9,5</b>	±0,45	29,3
MIV [%]	<b>71,7</b>	<b>71,1</b>	±0,70	45,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>6,3</b>	<b>6,3</b>	±0,37	24,3
Mischform [%]	<b>2,3</b>	<b>1,5</b>	±0,19	12,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,5</b>	<b>15,5</b>	±0,56	36,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	±0,30	19,8
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,6</b>	<b>5,3</b>	±0,34	22,4
Einkaufen [%]	<b>11,2</b>	<b>9,3</b>	±0,45	29,1
Nach Hause [%]	<b>41,1</b>	<b>40,7</b>	±0,75	49,1
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,7</b>	<b>20,9</b>	±0,62	40,6
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>5,0</b>	<b>4,2</b>	±0,31	20,2
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,4</b>	<b>11,6</b>	±0,49	32,0
nur Rad [%]	<b>8,3</b>	<b>9,5</b>	±0,45	29,3
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>61,0</b>	<b>60,7</b>	±0,75	48,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	±0,47	30,5
Nur Bahn [%]	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>	±0,17	11,2
Bahn + Kombination [%]	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	±0,18	11,8
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	±0,31	20,2
Bus + Kombination [%]	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	±0,08	5,5
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	±0,06	4,1
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	±0,01	0,4
Sonstiges VKM [%]	<b>1,3</b>	<b>0,4</b>	±0,10	6,5

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Eferding</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Eferding 2012	Eferding 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>5.678</b>	<b>2.128</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,2</b>	<b>85,5</b>	±1,49	35,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,81</b>	<b>2,74</b>	±0,08	1,92
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>69,0</b>	<b>75,5</b>	±3,47	81,67
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,2</b>	<b>40,7</b>	±2,85	67,19
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,26</b>	<b>3,20</b>	±0,07	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>80,2</b>	<b>88,3</b>	±3,47	81,68
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,9</b>	<b>47,6</b>	±2,99	70,35
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>15.898</b>	<b>6.047</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,6</b>	<b>27,6</b>	±0,89	35,35
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,6</b>	<b>14,9</b>	±0,79	31,36
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,5</b>	<b>10,8</b>	±0,78	31,0
Fahrrad [%]	<b>4,6</b>	<b>6,4</b>	±0,62	24,4
MIV [%]	<b>73,2</b>	<b>71,2</b>	±1,14	45,3
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,4</b>	<b>9,6</b>	±0,74	29,5
Mischform [%]	<b>2,4</b>	<b>2,1</b>	±0,36	14,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>16,7</b>	<b>16,9</b>	±0,94	37,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,9</b>	<b>4,4</b>	±0,52	20,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,0</b>	<b>5,7</b>	±0,58	23,2
Einkaufen [%]	<b>11,1</b>	<b>8,2</b>	±0,69	27,4
Nach Hause [%]	<b>40,7</b>	<b>41,2</b>	±1,24	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,4</b>	<b>19,7</b>	±1,00	39,8
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>5,2</b>	<b>3,9</b>	±0,49	19,4
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,5</b>	<b>10,8</b>	±0,78	31,0
nur Rad [%]	<b>4,6</b>	<b>6,4</b>	±0,62	24,4
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>61,5</b>	<b>60,4</b>	±1,23	48,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>11,2</b>	<b>10,8</b>	±0,78	31,0
Nur Bahn [%]	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>	±0,30	12,1
Bahn + Kombination [%]	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>	±0,37	14,5
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>5,5</b>	<b>6,4</b>	±0,61	24,4
Bus + Kombination [%]	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	±0,21	8,3
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	±0,19	7,7
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	±0,06	2,3
Sonstiges VKM [%]	<b>1,1</b>	<b>0,4</b>	±0,16	6,2
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Freistadt</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Freistadt 2012	Freistadt 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>12.464</b>	<b>4.386</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>83,8</b>	<b>86,5</b>	±1,01	34,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,66</b>	<b>2,76</b>	±0,06	1,89
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>73,3</b>	<b>79,8</b>	±2,60	87,75
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>38,1</b>	<b>47,6</b>	±2,24	75,84
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,17</b>	<b>3,20</b>	±0,05	1,66
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,7</b>	<b>92,3</b>	±2,61	88,05
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>45,5</b>	<b>55,1</b>	±2,34	79,01
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>33.160</b>	<b>12.530</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,8</b>	<b>28,9</b>	±0,66	37,80
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>14,4</b>	<b>17,2</b>	±0,59	33,81
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>16,0</b>	<b>17,5</b>	±0,66	38,0
Fahrrad [%]	<b>3,0</b>	<b>3,6</b>	±0,33	18,7
MIV [%]	<b>68,5</b>	<b>67,5</b>	±0,82	46,8
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>9,9</b>	<b>9,7</b>	±0,52	29,5
Mischform [%]	<b>2,5</b>	<b>1,7</b>	±0,23	13,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,7</b>	<b>15,8</b>	±0,64	36,5
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>	±0,37	21,4
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,4</b>	<b>5,7</b>	±0,41	23,1
Einkaufen [%]	<b>10,5</b>	<b>7,7</b>	±0,47	26,7
Nach Hause [%]	<b>40,8</b>	<b>41,4</b>	±0,86	49,3
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,7</b>	<b>20,9</b>	±0,71	40,6
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>4,1</b>	<b>3,7</b>	±0,33	18,9
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>16,0</b>	<b>17,5</b>	±0,66	38,0
nur Rad [%]	<b>3,0</b>	<b>3,6</b>	±0,33	18,7
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>57,4</b>	<b>57,5</b>	±0,87	49,4
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>10,6</b>	<b>10,0</b>	±0,52	30,0
Nur Bahn [%]	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	±0,14	7,8
Bahn + Kombination [%]	<b>0,8</b>	<b>0,5</b>	±0,13	7,2
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>	±0,48	27,2
Bus + Kombination [%]	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	±0,20	11,3
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	±0,11	6,5
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	±0,06	3,3
Sonstiges VKM [%]	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>	±0,11	6,4
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

## Bezirk Gmunden

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Gmunden 2012	Gmunden 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>16.206</b>	<b>2.905</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	86,9	87,3	±1,21	33,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,90	2,97	±0,07	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	70,0	76,5	±3,05	83,94
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	33,4	40,5	±2,63	72,21
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,34	3,41	±0,07	1,83
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	80,8	87,6	±3,06	84,24
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	38,5	46,4	±2,75	75,51
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>46.998</b>	<b>8.769</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,2	25,7	±0,72	34,36
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,6	13,6	±0,68	32,43
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	14,9	16,7	±0,78	37,3
Fahrrad [%]	4,9	5,7	±0,48	23,1
MIV [%]	70,8	69,4	±0,96	46,1
Öffentlicher Verkehr [%]	7,8	7,1	±0,54	25,7
Mischform [%]	1,5	1,1	±0,22	10,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	15,8	15,3	±0,75	36,0
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,7	4,4	±0,43	20,4
Schule/Ausbildung [%]	6,7	4,8	±0,45	21,5
Einkaufen [%]	11,9	9,0	±0,60	28,6
Nach Hause [%]	40,3	40,0	±1,03	49,0
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	15,6	22,1	±0,87	41,5
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	5,1	4,5	±0,43	20,7
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	14,9	16,7	±0,78	37,3
nur Rad [%]	4,9	5,7	±0,48	23,1
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	59,0	57,7	±1,03	49,4
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,4	11,7	±0,67	32,1
Nur Bahn [%]	1,2	1,6	±0,26	12,5
Bahn + Kombination [%]	1,2	0,9	±0,20	9,4
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,7	3,9	±0,41	19,5
Bus + Kombination [%]	0,3	0,4	±0,13	6,0
Nur Stadtverkehr [%]	1,1	1,1	±0,22	10,5
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0	±0,02	0,8
Sonstiges VKM [%]	1,0	0,3	±0,12	5,7

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Grieskirchen</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Grieskirchen 2012	Grieskirchen 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>10.854</b>	<b>4.302</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>85,4</b>	<b>84,8</b>	±1,07	35,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,73</b>	<b>2,83</b>	±0,06	1,97
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>66,0</b>	<b>71,0</b>	±2,43	81,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>35,1</b>	<b>41,0</b>	±1,97	65,89
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,20</b>	<b>3,33</b>	±0,05	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>77,5</b>	<b>83,7</b>	±2,45	82,09
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>41,2</b>	<b>48,4</b>	±2,06	69,03
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>29.636</b>	<b>12.501</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,3</b>	<b>25,1</b>	±0,59	33,44
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,9</b>	<b>14,5</b>	±0,54	30,66
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,8</b>	<b>12,4</b>	±0,58	33,0
Fahrrad [%]	<b>4,3</b>	<b>5,2</b>	±0,39	22,2
MIV [%]	<b>72,2</b>	<b>72,4</b>	±0,78	44,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>8,2</b>	<b>8,2</b>	±0,48	27,5
Mischform [%]	<b>2,4</b>	<b>1,7</b>	±0,23	13,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,8</b>	<b>16,6</b>	±0,65	37,2
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,1</b>	<b>4,6</b>	±0,37	20,9
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,4</b>	<b>5,7</b>	±0,41	23,2
Einkaufen [%]	<b>10,0</b>	<b>7,8</b>	±0,47	26,8
Nach Hause [%]	<b>41,2</b>	<b>41,3</b>	±0,86	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,1</b>	<b>20,0</b>	±0,70	40,0
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>4,5</b>	<b>4,0</b>	±0,34	19,5
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,8</b>	<b>12,4</b>	±0,58	33,0
nur Rad [%]	<b>4,3</b>	<b>5,2</b>	±0,39	22,2
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>62,2</b>	<b>61,4</b>	±0,85	48,7
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>9,6</b>	<b>10,9</b>	±0,55	31,2
Nur Bahn [%]	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	±0,26	14,8
Bahn + Kombination [%]	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>	±0,23	13,4
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>5,1</b>	<b>4,5</b>	±0,36	20,7
Bus + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	±0,09	5,3
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	±0,13	7,6
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	±0,04	2,3
Sonstiges VKM [%]	<b>1,3</b>	<b>0,5</b>	±0,13	7,2

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Kirchdorf</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Kirchdorf 2012	Kirchdorf 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	9.200	2.695		
Anteil mobiler Personen [%]	84,5	86,0	±1,31	34,7
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,73	2,89	±0,08	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	66,1	71,8	±3,10	82,19
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,0	41,4	±2,60	68,78
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,23	3,36	±0,07	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	78,5	83,5	±3,13	82,93
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	41,4	48,1	±2,72	71,94
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	25.059	7.899		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,3	24,9	±0,71	32,10
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,9	14,3	±0,62	27,97
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	15,0	14,1	±0,77	34,8
Fahrrad [%]	4,6	5,1	±0,49	22,1
MIV [%]	71,2	73,1	±0,98	44,3
Öffentlicher Verkehr [%]	7,2	6,4	±0,54	24,4
Mischform [%]	2,0	1,2	±0,24	11,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,7	15,6	±0,80	36,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,9	4,9	±0,47	21,5
Schule/Ausbildung [%]	7,4	5,4	±0,50	22,7
Einkaufen [%]	10,4	7,9	±0,59	26,9
Nach Hause [%]	41,0	40,6	±1,08	49,1
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	14,9	21,5	±0,91	41,1
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	4,6	4,1	±0,44	19,9
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	15,0	14,1	±0,77	34,8
nur Rad [%]	4,6	5,1	±0,49	22,1
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	59,6	62,8	±1,07	48,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,1	10,3	±0,67	30,3
Nur Bahn [%]	1,2	1,4	±0,26	11,8
Bahn + Kombination [%]	1,3	1,3	±0,25	11,4
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,9	4,1	±0,44	19,9
Bus + Kombination [%]	0,4	0,2	±0,11	4,8
Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,3	±0,11	5,0
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,0	0,0	±0,04	1,9
Sonstiges VKM [%]	1,2	0,3	±0,12	5,6
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

Bezirk Linz-Land				
Mobilitätsindikator (Werktag)	Oberösterreich 2022			
	Bezirk Linz-Land 2012	Bezirk Linz-Land 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>18.765</b>	<b>4.353</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	88,5	88,1	±0,96	32,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,98	2,96	±0,06	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	74,0	77,4	±2,36	79,52
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,6	38,7	±2,21	74,24
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,37	3,36	±0,05	1,81
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	83,7	87,8	±2,35	79,12
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	36,8	44,0	±2,31	77,64
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>55.821</b>	<b>13.194</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,9	26,1	±0,58	34,00
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,0	13,1	±0,63	36,91
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	13,7	15,4	±0,62	36,0
Fahrrad [%]	4,4	5,3	±0,38	22,4
MIV [%]	70,1	67,3	±0,80	46,9
Öffentlicher Verkehr [%]	10,0	10,6	±0,52	30,7
Mischform [%]	1,8	1,5	±0,21	12,2
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,1	15,4	±0,62	36,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,6	4,2	±0,34	20,1
Schule/Ausbildung [%]	7,1	5,6	±0,39	23,0
Einkaufen [%]	11,6	9,9	±0,51	29,9
Nach Hause [%]	39,2	40,0	±0,84	49,0
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	15,7	20,5	±0,69	40,4
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	5,5	4,4	±0,35	20,6
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	13,7	15,4	±0,62	36,0
nur Rad [%]	4,4	5,3	±0,38	22,4
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	58,8	56,0	±0,85	49,6
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,8	11,3	±0,54	31,6
Nur Bahn [%]	1,0	1,7	±0,22	12,9
Bahn + Kombination [%]	1,7	2,1	±0,24	14,3
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	3,4	2,8	±0,28	16,4
Bus + Kombination [%]	0,6	1,1	±0,18	10,4
Nur Stadtverkehr [%]	3,6	3,7	±0,32	18,8
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,9	0,3	±0,09	5,5
Sonstiges VKM [%]	1,0	0,4	±0,11	6,6

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Perg</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Perg 2012	Perg 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	11.356	3.421		
Anteil mobiler Personen [%]	85,6	86,3	±1,15	34,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,71	2,81	±0,06	1,92
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	67,3	70,9	±2,66	79,34
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,0	38,0	±1,96	58,39
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,16	3,26	±0,06	1,68
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	78,8	82,2	±2,67	79,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	41,0	44,0	±2,03	60,71
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	30.724	9.717		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	25,9	25,2	±0,66	32,95
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,0	13,5	±0,52	26,14
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	12,8	14,0	±0,69	34,7
Fahrrad [%]	4,7	5,8	±0,47	23,4
MIV [%]	71,5	70,0	±0,91	45,8
Öffentlicher Verkehr [%]	8,8	8,6	±0,56	28,1
Mischform [%]	2,2	1,6	±0,25	12,4
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	17,4	16,5	±0,74	37,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,1	4,4	±0,41	20,4
Schule/Ausbildung [%]	7,6	6,2	±0,48	24,1
Einkaufen [%]	10,8	8,7	±0,56	28,2
Nach Hause [%]	40,9	41,3	±0,98	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	14,3	19,6	±0,79	39,7
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	4,9	3,3	±0,36	18,0
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	12,8	14,0	±0,69	34,7
nur Rad [%]	4,7	5,8	±0,47	23,4
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	60,1	58,9	±0,98	49,2
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,9	11,1	±0,62	31,4
Nur Bahn [%]	1,4	1,3	±0,23	11,5
Bahn + Kombination [%]	2,1	1,9	±0,27	13,7
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,5	5,7	±0,46	23,2
Bus + Kombination [%]	0,5	0,6	±0,15	7,8
Nur Stadtverkehr [%]	0,6	0,3	±0,12	5,9
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,2	0,1	±0,05	2,3
Sonstiges VKM [%]	1,3	0,3	±0,11	5,5
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Ried</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Ried 2012	Ried 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>10.173</b>	<b>4.464</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,0</b>	<b>86,1</b>	±1,01	34,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,84</b>	<b>2,90</b>	±0,06	2,00
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>62,3</b>	<b>64,3</b>	±2,27	77,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>32,9</b>	<b>35,6</b>	±1,75	59,82
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,31</b>	<b>3,36</b>	±0,05	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>72,7</b>	<b>74,7</b>	±2,31	78,76
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>38,3</b>	<b>41,3</b>	±1,84	62,60
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>28.961</b>	<b>13.146</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>22,9</b>	<b>22,2</b>	±0,54	31,73
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,7</b>	<b>12,3</b>	±0,44	25,89
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,9</b>	<b>13,4</b>	±0,58	34,0
Fahrrad [%]	<b>5,2</b>	<b>5,7</b>	±0,40	23,1
MIV [%]	<b>74,6</b>	<b>74,3</b>	±0,75	43,7
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>5,8</b>	<b>5,4</b>	±0,39	22,6
Mischform [%]	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	±0,19	11,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,1</b>	<b>16,2</b>	±0,63	36,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,7</b>	<b>5,3</b>	±0,38	22,3
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,7</b>	<b>5,2</b>	±0,38	22,3
Einkaufen [%]	<b>10,4</b>	<b>7,6</b>	±0,45	26,5
Nach Hause [%]	<b>40,5</b>	<b>41,1</b>	±0,84	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>15,3</b>	<b>20,5</b>	±0,69	40,3
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>5,2</b>	<b>4,1</b>	±0,34	19,9
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,9</b>	<b>13,4</b>	±0,58	34,0
nur Rad [%]	<b>5,2</b>	<b>5,7</b>	±0,40	23,1
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>63,0</b>	<b>64,3</b>	±0,82	47,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>11,1</b>	<b>10,0</b>	±0,51	30,0
Nur Bahn [%]	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	±0,17	9,7
Bahn + Kombination [%]	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	±0,13	7,7
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>4,1</b>	<b>3,7</b>	±0,32	18,8
Bus + Kombination [%]	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	±0,08	4,8
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	±0,12	6,8
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	±0,01	0,6
Sonstiges VKM [%]	<b>1,4</b>	<b>0,7</b>	±0,15	8,6

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Rohrbach</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Rohrbach 2012	Rohrbach 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	<b>10.779</b>	<b>4.791</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,9</b>	<b>88,4</b>	±0,91	32,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,67</b>	<b>2,89</b>	±0,05	1,89
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>74,0</b>	<b>80,7</b>	±2,69	95,15
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>40,4</b>	<b>46,6</b>	±2,20	77,57
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,15</b>	<b>3,27</b>	±0,05	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>87,4</b>	<b>91,3</b>	±2,73	96,32
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>47,6</b>	<b>52,8</b>	±2,28	80,54
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	<b>28.877</b>	<b>13.938</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,9</b>	<b>27,9</b>	±0,67	40,18
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>15,2</b>	<b>16,1</b>	±0,55	33,26
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>15,2</b>	<b>15,7</b>	±0,60	36,4
Fahrrad [%]	<b>2,5</b>	<b>4,9</b>	±0,36	21,6
MIV [%]	<b>69,8</b>	<b>68,5</b>	±0,77	46,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>9,8</b>	<b>8,9</b>	±0,47	28,4
Mischform [%]	<b>2,6</b>	<b>2,0</b>	±0,23	14,1
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>18,6</b>	<b>16,2</b>	±0,61	36,8
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,6</b>	<b>4,7</b>	±0,35	21,2
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,1</b>	<b>5,8</b>	±0,39	23,4
Einkaufen [%]	<b>9,8</b>	<b>7,7</b>	±0,44	26,7
Nach Hause [%]	<b>41,3</b>	<b>41,4</b>	±0,82	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,9</b>	<b>20,9</b>	±0,67	40,7
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>3,8</b>	<b>3,3</b>	±0,30	17,9
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>15,2</b>	<b>15,7</b>	±0,60	36,4
nur Rad [%]	<b>2,5</b>	<b>4,9</b>	±0,36	21,6
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>59,2</b>	<b>58,8</b>	±0,82	49,2
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>10,1</b>	<b>9,6</b>	±0,49	29,4
Nur Bahn [%]	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	±0,08	4,5
Bahn + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	±0,08	4,7
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>8,3</b>	<b>7,8</b>	±0,45	26,9
Bus + Kombination [%]	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	±0,19	11,7
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	±0,11	6,5
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	±0,04	2,3
Sonstiges VKM [%]	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>	±0,16	9,4

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Schärding</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Schärding 2012	Schärding 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>9.270</b>	<b>4.091</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>84,4</b>	<b>86,4</b>	±1,05	34,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,65</b>	<b>2,89</b>	±0,06	2,02
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>65,7</b>	<b>77,5</b>	±3,01	98,36
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>36,4</b>	<b>43,4</b>	±2,27	73,96
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,14</b>	<b>3,34</b>	±0,05	1,79
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>78,1</b>	<b>89,8</b>	±3,08	100,52
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>43,1</b>	<b>50,2</b>	±2,37	77,39
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>24.588</b>	<b>11.534</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>25,9</b>	<b>26,9</b>	±0,79	43,06
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>13,8</b>	<b>15,0</b>	±0,65	35,38
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,3</b>	<b>13,6</b>	±0,63	34,3
Fahrrad [%]	<b>4,9</b>	<b>6,1</b>	±0,44	23,9
MIV [%]	<b>72,4</b>	<b>71,7</b>	±0,82	45,1
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>7,9</b>	<b>7,2</b>	±0,47	25,9
Mischform [%]	<b>2,4</b>	<b>1,5</b>	±0,22	12,0
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,9</b>	<b>15,2</b>	±0,65	35,9
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>4,2</b>	<b>5,4</b>	±0,41	22,6
Schule/Ausbildung [%]	<b>6,7</b>	<b>5,7</b>	±0,42	23,1
Einkaufen [%]	<b>11,0</b>	<b>9,0</b>	±0,52	28,6
Nach Hause [%]	<b>41,4</b>	<b>41,1</b>	±0,90	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,4</b>	<b>20,1</b>	±0,73	40,1
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>4,4</b>	<b>3,5</b>	±0,34	18,4
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>12,3</b>	<b>13,6</b>	±0,63	34,3
nur Rad [%]	<b>4,9</b>	<b>6,1</b>	±0,44	23,9
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>61,4</b>	<b>60,4</b>	±0,89	48,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>10,6</b>	<b>11,2</b>	±0,57	31,5
Nur Bahn [%]	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	±0,21	11,5
Bahn + Kombination [%]	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	±0,20	10,9
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>5,7</b>	<b>4,8</b>	±0,39	21,4
Bus + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	±0,09	4,8
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	±0,16	8,8
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	±0,04	2,4
Sonstiges VKM [%]	<b>1,5</b>	<b>0,3</b>	±0,10	5,5

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Steyr-Land</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Steyr-Land 2012	Steyr-Land 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	10.240	3.402		
Anteil mobiler Personen [%]	85,6	86,3	±1,16	34,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,77	2,82	±0,06	1,91
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	69,4	75,3	±2,85	84,67
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	33,3	39,8	±2,20	65,43
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,23	3,27	±0,06	1,66
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	81,3	87,3	±2,86	85,23
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	38,9	46,1	±2,30	68,34
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	28.313	9.907		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	26,1	26,7	±0,72	36,53
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,1	14,1	±0,57	28,86
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	12,4	13,0	±0,66	33,7
Fahrrad [%]	3,3	4,9	±0,43	21,7
MIV [%]	74,1	73,0	±0,87	44,4
Öffentlicher Verkehr [%]	8,6	7,7	±0,52	26,6
Mischform [%]	1,6	1,4	±0,23	11,7
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,3	15,7	±0,72	36,4
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,3	3,9	±0,38	19,4
Schule/Ausbildung [%]	7,3	6,0	±0,47	23,8
Einkaufen [%]	11,2	8,0	±0,53	27,1
Nach Hause [%]	40,9	41,2	±0,97	49,2
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	15,2	21,1	±0,80	40,8
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	4,8	4,1	±0,39	19,7
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	12,4	13,0	±0,66	33,7
nur Rad [%]	3,3	4,9	±0,43	21,7
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	61,8	60,5	±0,96	48,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,8	12,5	±0,65	33,1
Nur Bahn [%]	1,0	1,4	±0,23	11,8
Bahn + Kombination [%]	1,2	1,1	±0,20	10,2
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,7	5,3	±0,44	22,3
Bus + Kombination [%]	0,5	0,3	±0,11	5,6
Nur Stadtverkehr [%]	0,9	0,4	±0,13	6,6
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,3	0,0	±0,04	2,2
Sonstiges VKM [%]	1,0	0,5	±0,14	7,3

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Urfahr-Umgebung</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Urfahr- Umgebung 2012	Urfahr- Umgebung 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>15.781</b>	<b>5.249</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>87,0</b>	<b>89,1</b>	±0,84	31,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,84</b>	<b>2,99</b>	±0,05	1,96
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>77,5</b>	<b>81,9</b>	±2,23	82,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>34,9</b>	<b>38,8</b>	±1,54	57,06
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,26</b>	<b>3,35</b>	±0,05	1,75
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>89,3</b>	<b>91,9</b>	±2,21	81,80
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>40,1</b>	<b>43,5</b>	±1,59	58,71
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>44.878</b>	<b>15.462</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>28,5</b>	<b>27,4</b>	±0,55	35,11
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>12,4</b>	<b>13,0</b>	±0,39	25,04
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>14,1</b>	<b>16,0</b>	±0,58	36,7
Fahrrad [%]	<b>3,9</b>	<b>5,8</b>	±0,37	23,4
MIV [%]	<b>69,1</b>	<b>65,6</b>	±0,75	47,5
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>10,5</b>	<b>11,3</b>	±0,50	31,6
Mischform [%]	<b>2,4</b>	<b>1,3</b>	±0,18	11,5
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>17,0</b>	<b>15,0</b>	±0,56	35,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,2</b>	<b>4,2</b>	±0,32	20,0
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,5</b>	<b>5,8</b>	±0,37	23,4
Einkaufen [%]	<b>10,2</b>	<b>7,9</b>	±0,42	26,9
Nach Hause [%]	<b>39,9</b>	<b>40,1</b>	±0,77	49,0
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>15,5</b>	<b>22,1</b>	±0,65	41,5
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>4,9</b>	<b>4,9</b>	±0,34	21,7
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>14,1</b>	<b>16,0</b>	±0,58	36,7
nur Rad [%]	<b>3,9</b>	<b>5,8</b>	±0,37	23,4
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>57,8</b>	<b>54,0</b>	±0,79	49,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>10,8</b>	<b>11,6</b>	±0,50	32,0
Nur Bahn [%]	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	±0,16	9,9
Bahn + Kombination [%]	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	±0,17	11,0
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>6,2</b>	<b>7,2</b>	±0,41	25,8
Bus + Kombination [%]	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	±0,19	11,9
Nur Stadtverkehr [%]	<b>1,4</b>	<b>1,3</b>	±0,18	11,2
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>	±0,08	5,2
Sonstiges VKM [%]	<b>1,2</b>	<b>0,3</b>	±0,08	5,2

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

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Vöcklabruck</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Vöcklabruck 2012	Vöcklabruck 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	22.376	6.833		
Anteil mobiler Personen [%]	86,1	88,9	±0,74	31,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,83	2,99	±0,05	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	67,1	75,3	±1,94	81,86
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	35,4	42,3	±1,61	67,98
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,29	3,36	±0,04	1,74
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	78,0	84,7	±1,95	82,10
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	41,1	47,6	±1,67	70,33
<b>Berichtete Wege</b>				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	63.564	20.494		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,8	25,2	±0,46	33,93
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,6	14,2	±0,40	28,91
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	13,7	13,9	±0,47	34,6
Fahrrad [%]	4,8	5,6	±0,31	22,9
MIV [%]	71,1	71,7	±0,62	45,0
Öffentlicher Verkehr [%]	8,0	7,1	±0,35	25,8
Mischform [%]	2,4	1,7	±0,17	12,8
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	16,2	14,9	±0,49	35,6
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,4	4,0	±0,27	19,5
Schule/Ausbildung [%]	7,1	5,4	±0,31	22,6
Einkaufen [%]	11,3	8,3	±0,38	27,6
Nach Hause [%]	40,5	41,4	±0,67	49,3
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	15,3	21,6	±0,56	41,1
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	5,1	4,4	±0,28	20,6
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	13,7	13,9	±0,47	34,6
nur Rad [%]	4,8	5,6	±0,31	22,9
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	59,6	59,3	±0,67	49,1
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,0	12,5	±0,45	33,0
Nur Bahn [%]	1,5	1,9	±0,19	13,5
Bahn + Kombination [%]	1,8	1,6	±0,17	12,6
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,1	4,1	±0,27	19,9
Bus + Kombination [%]	0,5	0,4	±0,09	6,5
Nur Stadtverkehr [%]	0,8	0,5	±0,09	6,9
Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0	±0,03	2,0
Sonstiges VKM [%]	1,2	0,3	±0,07	5,1
<p>Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes <math>\alpha</math>, <math>t = 1,96</math> bei <math>\alpha = 5\%</math>, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach <math>\sqrt{pd \cdot (1-pd)}</math></p>				

## Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Überblick

<b>Bezirk Wels-Land</b>				
<b>Mobilitätsindikator (Werktag)</b>	Oberösterreich 2022			
	Wels-Land 2012	Wels-Land 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
<b>Alle Personeninterviews</b>				
<b>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</b>	<b>11.594</b>	<b>3.591</b>		
Anteil mobiler Personen [%]	<b>86,8</b>	<b>85,5</b>	±1,15	35,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	<b>2,85</b>	<b>3,01</b>	±0,07	2,12
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	<b>67,9</b>	<b>72,6</b>	±2,68	81,81
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	<b>33,6</b>	<b>37,6</b>	±2,04	62,40
<b>Personeninterviews mit mobilen Personen</b>				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	<b>3,28</b>	<b>3,53</b>	±0,06	1,86
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	<b>78,4</b>	<b>85,0</b>	±2,69	82,35
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	<b>38,7</b>	<b>44,0</b>	±2,14	65,38
<b>Berichtete Wege</b>				
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>33.033</b>	<b>10.765</b>		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	<b>24,8</b>	<b>24,1</b>	±0,62	33,07
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	<b>11,9</b>	<b>12,5</b>	±0,51	27,20
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.)</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,1</b>	<b>12,1</b>	±0,62	32,6
Fahrrad [%]	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>	±0,40	21,3
MIV [%]	<b>75,1</b>	<b>72,6</b>	±0,84	44,6
Öffentlicher Verkehr [%]	<b>7,3</b>	<b>8,9</b>	±0,54	28,5
Mischform [%]	<b>2,2</b>	<b>1,6</b>	±0,24	12,6
<b>Anteil an Wegen je Wegzweck (ohne k.A.)</b>				
Arbeitsplatz [%]	<b>16,7</b>	<b>15,4</b>	±0,68	36,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>	±0,41	21,5
Schule/Ausbildung [%]	<b>7,3</b>	<b>5,9</b>	±0,44	23,5
Einkaufen [%]	<b>10,6</b>	<b>8,5</b>	±0,53	27,8
Nach Hause [%]	<b>39,8</b>	<b>39,7</b>	±0,92	48,9
Freizeit, private Erledigungen, sonst. Besuche [%]	<b>14,5</b>	<b>21,0</b>	±0,77	40,7
Bringen/Holen/Begleiten von Personen [%]	<b>5,9</b>	<b>4,7</b>	±0,40	21,2
<b>Anteil an Wegen je Verkehrsmittel (ohne k.A.) im Detail</b>				
zu Fuß [%]	<b>11,1</b>	<b>12,1</b>	±0,62	32,6
nur Rad [%]	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>	±0,40	21,3
MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW) [%]	<b>63,1</b>	<b>60,1</b>	±0,93	49,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	<b>11,5</b>	<b>12,5</b>	±0,62	33,1
Nur Bahn [%]	<b>1,3</b>	<b>2,2</b>	±0,28	14,8
Bahn + Kombination [%]	<b>1,9</b>	<b>2,1</b>	±0,27	14,2
Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	<b>4,5</b>	<b>4,9</b>	±0,41	21,5
Bus + Kombination [%]	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	±0,07	3,8
Nur Stadtverkehr [%]	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	±0,18	9,7
Stadtverkehr + Kombination [%]	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	±0,03	1,7
Sonstiges VKM [%]	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>	±0,10	5,5

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

## **5.2 Verkehrsleistung**

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Oberösterreich Gesamt					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	OÖ Gesamt 2012	OÖ Gesamt 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	OÖ Gesamt 2012	OÖ Gesamt 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>563.964</b>	<b>196.789</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	1.283.173	1.403.052	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	41,7	53,8
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	3.663	4.162	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	1.501	1.768
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,95	1,15	zu Fuß	0,95	1,15
Rad	0,56	1,21	nur Rad	0,56	1,21
MIV	32,42	41,19	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	27,37	34,11
ÖV	5,02	7,36	MIV-Mitfahrer:in	4,76	7,02
Mischform	1,96	2,37	Nur Bahn	1,31	2,40
keine Angabe	0,8	0,5	Bahn + Kombination	1,94	2,90
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	1,90	2,59
			Bus + Kombination	0,42	0,55
			Nur Stadtverkehr	0,74	0,72
			Stadtverkehr + Kombination	0,21	0,08
			Sonstiges VKM	0,75	0,54
			keine Angabe	0,82	0,47
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,3	2,1	zu Fuß [%]	2,3	2,1
Fahrrad [%]	1,4	2,3	nur Rad [%]	1,4	2,3
MIV [%]	79,3	77,3	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	66,9	64,0
Öffentlicher Verkehr [%]	12,3	13,8	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,6	13,2
Mischform [%]	4,8	4,4	Nur Bahn [%]	3,2	4,5
			Bahn + Kombination [%]	4,7	5,4
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,6	4,9
			Bus + Kombination [%]	1,0	1,0
			Nur Stadtverkehr [%]	1,8	1,4
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,5	0,1
			Sonstiges VKM	1,8	1,0
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,04	±0,06	zu Fuß [%]	±0,04	±0,06
Fahrrad [%]	±0,03	±0,07	nur Rad [%]	±0,03	±0,07
MIV [%]	±0,11	±0,19	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,12	±0,21
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,09	±0,15	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,08	±0,15
Mischform [%]	±0,06	±0,09	Nur Bahn [%]	±0,05	±0,09
			Bahn + Kombination [%]	±0,06	±0,10
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,05	±0,10
			Bus + Kombination [%]	±0,03	±0,04
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,03	±0,05
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,02	±0,02
			Sonstiges VKM	±0,03	±0,04

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Stadt Linz					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Linz 2012	Stadt Linz 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Linz 2012	Stadt Linz 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>21.302</b>	<b>10.826</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	171.094	194.382	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	4,1	5,6
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	521,1	615,1	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	227	258
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,15	0,24	zu Fuß	0,15	0,24
Rad	0,12	0,22	nur Rad	0,12	0,22
MIV	2,88	3,30	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	2,37	2,62
ÖV	0,79	1,50	MIV-Mitfahrer:in	0,49	0,68
Mischform	0,09	0,24	Nur Bahn	0,12	0,37
keine Angabe	0,1	0,1	Bahn + Kombination	0,19	0,65
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,06	0,13
			Bus + Kombination	0,03	0,07
			Nur Stadtverkehr	0,40	0,47
			Stadtverkehr + Kombination	0,03	0,02
			Sonstiges VKM	0,09	0,03
			keine Angabe	0,06	0,07
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	3,6	4,3	zu Fuß [%]	3,6	4,3
Fahrrad [%]	2,9	4,0	nur Rad [%]	2,9	4,0
MIV [%]	71,4	59,9	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	58,8	47,6
Öffentlicher Verkehr [%]	19,7	27,3	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,1	12,3
Mischform [%]	2,3	4,4	Nur Bahn [%]	2,9	6,8
			Bahn + Kombination [%]	4,7	11,8
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	1,4	2,4
			Bus + Kombination [%]	0,7	1,3
			Nur Stadtverkehr [%]	10,0	8,5
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,7	0,4
			Sonstiges VKM	2,1	0,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,25	±0,38	zu Fuß [%]	±0,25	±0,38
Fahrrad [%]	±0,23	±0,37	nur Rad [%]	±0,23	±0,37
MIV [%]	±0,61	±0,92	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,66	±0,94
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,53	±0,84	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,44	±0,62
Mischform [%]	±0,20	±0,39	Nur Bahn [%]	±0,23	±0,47
			Bahn + Kombination [%]	±0,29	±0,61
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,16	±0,29
			Bus + Kombination [%]	±0,11	±0,21
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,40	±0,53
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,11	±0,12
			Sonstiges VKM	±0,19	±0,15

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Stadt Steyr					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Steyr 2012	Stadt Steyr 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Steyr 2012	Stadt Steyr 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.023</b>	<b>1.823</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	34.077	36.031	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	0,9	1,0
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	101,2	116,4	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	40	44
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,03	0,04	zu Fuß	0,03	0,04
Rad	0,02	0,03	nur Rad	0,02	0,03
MIV	0,67	0,83	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	0,54	0,72
ÖV	0,10	0,10	MIV-Mitfahrer:in	0,13	0,11
Mischform	0,02	0,04	Nur Bahn	0,04	0,04
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,03	0,05
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,01	0,03
			Bus + Kombination	0,00	0,00
			Nur Stadtverkehr	0,02	0,02
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,01	0,00
			keine Angabe	0,01	0,00
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	3,8	4,2	zu Fuß [%]	3,8	4,2
Fahrrad [%]	1,8	2,5	nur Rad [%]	1,8	2,5
MIV [%]	80,1	79,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	64,5	69,3
Öffentlicher Verkehr [%]	12,1	9,4	MIV-Mitfahrer:in [%]	15,1	10,5
Mischform [%]	2,2	4,2	Nur Bahn [%]	5,2	3,5
			Bahn + Kombination [%]	3,6	4,8
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	1,4	2,6
			Bus + Kombination [%]	0,3	0,4
			Nur Stadtverkehr [%]	2,9	2,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,4	0,0
			Sonstiges VKM	0,9	0,1
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,53	±0,92	zu Fuß [%]	±0,53	±0,92
Fahrrad [%]	±0,37	±0,71	nur Rad [%]	±0,37	±0,71
MIV [%]	±1,10	±1,84	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±1,32	±2,12
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,90	±1,34	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,99	±1,41
Mischform [%]	±0,41	±0,92	Nur Bahn [%]	±0,62	±0,84
			Bahn + Kombination [%]	±0,51	±0,98
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,33	±0,73
			Bus + Kombination [%]	±0,15	±0,29
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,47	±0,67
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,18	±0,10
			Sonstiges VKM	±0,26	±0,12

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Stadt Wels					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Wels 2012	Stadt Wels 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Wels 2012	Stadt Wels 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>5.139</b>	<b>1.943</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	52.701	58.619	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,4	2,0
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	163,7	184,2	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	63	72
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,06	zu Fuß	0,05	0,06
Rad	0,04	0,06	nur Rad	0,04	0,06
MIV	1,00	1,54	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	0,86	1,22
ÖV	0,20	0,31	MIV-Mitfahrer:in	0,14	0,31
Mischform	0,05	0,04	Nur Bahn	0,09	0,12
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,08	0,17
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,01	0,03
			Bus + Kombination	0,00	0,00
			Nur Stadtverkehr	0,04	0,02
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,02	0,00
			keine Angabe	0,02	0,03
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	3,5	2,8	zu Fuß [%]	3,5	2,8
Fahrrad [%]	2,9	3,0	nur Rad [%]	2,9	3,0
MIV [%]	74,7	76,7	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	64,1	61,2
Öffentlicher Verkehr [%]	15,3	15,4	MIV-Mitfahrer:in [%]	10,5	15,5
Mischform [%]	3,6	2,1	Nur Bahn [%]	7,0	5,9
			Bahn + Kombination [%]	6,3	8,7
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	1,1	1,7
			Bus + Kombination [%]	0,1	0,1
			Nur Stadtverkehr [%]	3,3	1,0
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0
			Sonstiges VKM	1,1	0,0
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,50	±0,73	zu Fuß [%]	±0,50	±0,73
Fahrrad [%]	±0,46	±0,76	nur Rad [%]	±0,46	±0,76
MIV [%]	±1,19	±1,88	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±1,31	±2,17
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,98	±1,61	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,84	±1,61
Mischform [%]	±0,51	±0,63	Nur Bahn [%]	±0,70	±1,05
			Bahn + Kombination [%]	±0,66	±1,25
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,29	±0,57
			Bus + Kombination [%]	±0,09	±0,17
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,49	±0,44
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,08	±0,00
			Sonstiges VKM	±0,29	±0,10

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Braunau					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Braunau 2012	Bezirk Braunau 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Braunau 2012	Bezirk Braunau 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	42.990	16.294			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	89.301	99.590	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	3,0	3,9
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	249,1	292,7	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	99	119
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,06	zu Fuß	0,05	0,06
Rad	0,06	0,10	nur Rad	0,06	0,10
MIV	2,42	3,11	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	2,07	2,65
ÖV	0,24	0,34	MIV-Mitfahrer:in	0,34	0,44
Mischform	0,18	0,23	Nur Bahn	0,07	0,14
keine Angabe	0,1	0,0	Bahn + Kombination	0,13	0,17
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,12	0,15
			Bus + Kombination	0,04	0,02
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,06	0,12
			keine Angabe	0,08	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	1,7	1,6	zu Fuß [%]	1,7	1,6
Fahrrad [%]	2,0	2,6	nur Rad [%]	2,0	2,6
MIV [%]	82,1	80,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	70,1	68,9
Öffentlicher Verkehr [%]	8,2	8,9	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,5	11,6
Mischform [%]	6,0	6,1	Nur Bahn [%]	2,5	3,5
			Bahn + Kombination [%]	4,4	4,3
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,1	3,8
			Bus + Kombination [%]	1,4	0,5
			Nur Stadtverkehr [%]	0,3	0,1
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0
			Sonstiges VKM	2,0	3,0
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,12	±0,19	zu Fuß [%]	±0,12	±0,19
Fahrrad [%]	±0,13	±0,25	nur Rad [%]	±0,13	±0,25
MIV [%]	±0,36	±0,60	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,43	±0,71
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,26	±0,44	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,30	±0,49
Mischform [%]	±0,23	±0,37	Nur Bahn [%]	±0,15	±0,28
			Bahn + Kombination [%]	±0,19	±0,31
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,19	±0,29
			Bus + Kombination [%]	±0,11	±0,11
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,05	±0,05
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,03	±0,01
			Sonstiges VKM	±0,13	±0,26

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Eferding					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Eferding 2012	Bezirk Eferding 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Eferding 2012	Bezirk Eferding 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>15.898</b>	<b>6.047</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	28.998	31.295	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,0	1,3
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	81,4	85,7	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	33	39
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,02	0,02	zu Fuß	0,02	0,02
Rad	0,01	0,02	nur Rad	0,01	0,02
MIV	0,81	0,99	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	0,70	0,85
ÖV	0,11	0,15	MIV-Mitfahrer:in	0,11	0,13
Mischform	0,05	0,09	Nur Bahn	0,03	0,02
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,04	0,09
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,06	0,08
			Bus + Kombination	0,01	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,02	0,03
			keine Angabe	0,02	0,01
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	1,6	1,3	zu Fuß [%]	1,6	1,3
Fahrrad [%]	0,9	1,9	nur Rad [%]	0,9	1,9
MIV [%]	81,5	77,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	70,1	66,7
Öffentlicher Verkehr [%]	11,0	11,7	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,0	10,6
Mischform [%]	5,0	7,3	Nur Bahn [%]	2,5	1,8
			Bahn + Kombination [%]	4,0	7,0
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,8	6,5
			Bus + Kombination [%]	1,0	1,1
			Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,3
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,7	0,1
			Sonstiges VKM	1,7	2,7
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,19	±0,29	zu Fuß [%]	±0,19	±0,29
Fahrrad [%]	±0,15	±0,34	nur Rad [%]	±0,15	±0,34
MIV [%]	±0,60	±1,05	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,71	±1,19
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,49	±0,81	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,49	±0,78
Mischform [%]	±0,34	±0,66	Nur Bahn [%]	±0,24	±0,33
			Bahn + Kombination [%]	±0,31	±0,64
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,36	±0,62
			Bus + Kombination [%]	±0,16	±0,26
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,11	±0,13
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,13	±0,07
			Sonstiges VKM	±0,20	±0,41

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Freistadt					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Freistadt 2012	Bezirk Freistadt 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Freistadt 2012	Bezirk Freistadt 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>33.160</b>	<b>12.530</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	59.201	62.731	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,2	3,0
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	157,3	173,4	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	72	83
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,04	0,05	zu Fuß	0,04	0,05
Rad	0,01	0,03	nur Rad	0,01	0,03
MIV	1,71	2,22	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,45	1,88
ÖV	0,31	0,51	MIV-Mitfahrer:in	0,25	0,34
Mischform	0,12	0,15	Nur Bahn	0,03	0,09
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,06	0,11
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,23	0,35
			Bus + Kombination	0,06	0,09
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,02	0,00
			Sonstiges VKM	0,04	0,02
			keine Angabe	0,04	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,0	1,8	zu Fuß [%]	2,0	1,8
Fahrrad [%]	0,5	1,1	nur Rad [%]	0,5	1,1
MIV [%]	78,0	74,7	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	65,7	63,3
Öffentlicher Verkehr [%]	14,1	17,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,4	11,3
Mischform [%]	5,4	5,2	Nur Bahn [%]	1,6	3,0
			Bahn + Kombination [%]	2,5	3,6
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	10,3	11,7
			Bus + Kombination [%]	2,7	3,1
			Nur Stadtverkehr [%]	0,6	0,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,9	0,1
			Sonstiges VKM	1,8	0,7
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,15	±0,23	zu Fuß [%]	±0,15	±0,23
Fahrrad [%]	±0,08	±0,18	nur Rad [%]	±0,08	±0,18
MIV [%]	±0,45	±0,76	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,51	±0,84
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,38	±0,66	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,34	±0,56
Mischform [%]	±0,24	±0,39	Nur Bahn [%]	±0,13	±0,30
			Bahn + Kombination [%]	±0,17	±0,33
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,33	±0,56
			Bus + Kombination [%]	±0,18	±0,30
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,08	±0,07
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,10	±0,07
			Sonstiges VKM	±0,14	±0,15

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Gmunden					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Gmunden 2012	Bezirk Gmunden 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Gmunden 2012	Bezirk Gmunden 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>46.998</b>	<b>8.769</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	89.770	96.265	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	3,0	3,9
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	260,1	286,1	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	103	123
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,07	0,09	zu Fuß	0,07	0,09
Rad	0,03	0,07	nur Rad	0,03	0,07
MIV	2,36	3,08	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,97	2,60
ÖV	0,33	0,41	MIV-Mitfahrer:in	0,36	0,47
Mischform	0,12	0,22	Nur Bahn	0,11	0,18
keine Angabe	0,1	0,0	Bahn + Kombination	0,15	0,14
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,13	0,16
			Bus + Kombination	0,02	0,02
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,01
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,05	0,11
			keine Angabe	0,06	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,4	2,3	zu Fuß [%]	2,4	2,3
Fahrrad [%]	1,1	1,9	nur Rad [%]	1,1	1,9
MIV [%]	80,8	79,5	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	67,7	67,3
Öffentlicher Verkehr [%]	11,4	10,6	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,4	12,2
Mischform [%]	4,2	5,6	Nur Bahn [%]	3,8	4,7
			Bahn + Kombination [%]	5,1	3,7
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,6	4,2
			Bus + Kombination [%]	0,6	0,5
			Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,3
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,2	0,0
			Sonstiges VKM	1,5	2,8
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,14	±0,32	zu Fuß [%]	±0,14	±0,32
Fahrrad [%]	±0,10	±0,28	nur Rad [%]	±0,10	±0,28
MIV [%]	±0,36	±0,84	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,42	±0,98
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,29	±0,65	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,30	±0,69
Mischform [%]	±0,18	±0,48	Nur Bahn [%]	±0,17	±0,44
			Bahn + Kombination [%]	±0,20	±0,40
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,19	±0,42
			Bus + Kombination [%]	±0,07	±0,15
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,06	±0,11
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,04	±0,02
			Sonstiges VKM	±0,11	±0,34

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Grieskirchen					Oberösterreich 2022	
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Grieskirchen 2012	Bezirk Grieskirchen 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Grieskirchen 2012	Bezirk Grieskirchen 2022	
<b>Alle Personeninterviews</b>						
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	29.636	12.501				
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	56.994	61.205	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,0	2,5	
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	155,6	173,0	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	62	72	
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>			
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			
zu Fuß	0,04	0,04	zu Fuß	0,04	0,04	
Rad	0,02	0,04	nur Rad	0,02	0,04	
MIV	1,56	1,94	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,34	1,65	
ÖV	0,23	0,34	MIV-Mitfahrer:in	0,20	0,29	
Mischform	0,11	0,15	Nur Bahn	0,09	0,15	
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,12	0,18	
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,09	0,11	
			Bus + Kombination	0,01	0,01	
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,01	
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00	
			Sonstiges VKM	0,04	0,03	
			keine Angabe	0,04	0,02	
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>			
zu Fuß [%]	2,0	1,5	zu Fuß [%]	2,0	1,5	
Fahrrad [%]	0,8	1,4	nur Rad [%]	0,8	1,4	
MIV [%]	79,7	77,6	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	68,6	66,1	
Öffentlicher Verkehr [%]	12,0	13,4	MIV-Mitfahrer:in [%]	10,3	11,5	
Mischform [%]	5,5	6,1	Nur Bahn [%]	4,6	6,0	
			Bahn + Kombination [%]	5,9	7,2	
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,8	4,3	
			Bus + Kombination [%]	0,8	0,4	
			Nur Stadtverkehr [%]	0,4	0,3	
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,1	
			Sonstiges VKM	1,9	1,2	
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			
zu Fuß [%]	±0,16	±0,21	zu Fuß [%]	±0,16	±0,21	
Fahrrad [%]	±0,10	±0,21	nur Rad [%]	±0,10	±0,21	
MIV [%]	±0,46	±0,73	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,53	±0,83	
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,37	±0,60	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,35	±0,56	
Mischform [%]	±0,26	±0,42	Nur Bahn [%]	±0,24	±0,42	
			Bahn + Kombination [%]	±0,27	±0,45	
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,24	±0,35	
			Bus + Kombination [%]	±0,10	±0,11	
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,07	±0,10	
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,03	±0,07	
			Sonstiges VKM	±0,15	±0,19	

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Kirchdorf					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Kirchdorf 2012	Bezirk Kirchdorf 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Kirchdorf 2012	Bezirk Kirchdorf 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>25.059</b>	<b>7.899</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	50.094	53.824	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,7	2,2
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	136,7	155,4	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	54	64
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,04	zu Fuß	0,05	0,04
Rad	0,02	0,05	nur Rad	0,02	0,05
MIV	1,39	1,84	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,16	1,58
ÖV	0,18	0,20	MIV-Mitfahrer:in	0,22	0,25
Mischform	0,08	0,08	Nur Bahn	0,06	0,07
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,08	0,12
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,08	0,08
			Bus + Kombination	0,01	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,03	0,01
			keine Angabe	0,03	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,6	1,8	zu Fuß [%]	2,6	1,8
Fahrrad [%]	1,0	2,1	nur Rad [%]	1,0	2,1
MIV [%]	81,3	83,2	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	67,9	71,6
Öffentlicher Verkehr [%]	10,5	9,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	13,0	11,1
Mischform [%]	4,5	3,7	Nur Bahn [%]	3,4	3,3
			Bahn + Kombination [%]	4,7	5,2
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,5	3,7
			Bus + Kombination [%]	0,7	0,4
			Nur Stadtverkehr [%]	0,6	0,1
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0
			Sonstiges VKM	1,5	0,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,20	±0,29	zu Fuß [%]	±0,20	±0,29
Fahrrad [%]	±0,13	±0,32	nur Rad [%]	±0,13	±0,32
MIV [%]	±0,48	±0,82	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,58	±0,99
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,38	±0,64	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,42	±0,69
Mischform [%]	±0,26	±0,41	Nur Bahn [%]	±0,22	±0,39
			Bahn + Kombination [%]	±0,26	±0,49
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,26	±0,42
			Bus + Kombination [%]	±0,10	±0,13
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,10	±0,07
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,04	±0,04
			Sonstiges VKM	±0,15	±0,16

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Linz-Land					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Linz-Land 2012	Bezirk Linz-Land 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Linz-Land 2012	Bezirk Linz-Land 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>55.821</b>	<b>13.194</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	126.639	142.412	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	4,1	5,5
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	377,7	421,9	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	154	184
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,08	0,11	zu Fuß	0,08	0,11
Rad	0,05	0,12	nur Rad	0,05	0,12
MIV	3,24	4,34	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	2,76	3,27
ÖV	0,47	0,74	MIV-Mitfahrer:in	0,45	1,07
Mischform	0,18	0,13	Nur Bahn	0,10	0,29
keine Angabe	0,1	0,1	Bahn + Kombination	0,20	0,23
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,12	0,14
			Bus + Kombination	0,04	0,06
			Nur Stadtverkehr	0,10	0,11
			Stadtverkehr + Kombination	0,05	0,02
			Sonstiges VKM	0,07	0,02
			keine Angabe	0,08	0,08
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,0	2,0	zu Fuß [%]	2,0	2,0
Fahrrad [%]	1,3	2,1	nur Rad [%]	1,3	2,1
MIV [%]	80,7	79,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	68,7	60,1
Öffentlicher Verkehr [%]	11,6	13,7	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,2	19,7
Mischform [%]	4,5	2,4	Nur Bahn [%]	2,5	5,4
			Bahn + Kombination [%]	5,0	4,2
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	3,0	2,6
			Bus + Kombination [%]	0,9	1,2
			Nur Stadtverkehr [%]	2,4	1,9
			Stadtverkehr + Kombination [%]	1,2	0,3
			Sonstiges VKM	1,8	0,4
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,11	±0,24	zu Fuß [%]	±0,11	±0,24
Fahrrad [%]	±0,09	±0,25	nur Rad [%]	±0,09	±0,25
MIV [%]	±0,33	±0,68	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,38	±0,84
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,27	±0,59	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,26	±0,68
Mischform [%]	±0,17	±0,26	Nur Bahn [%]	±0,13	±0,39
			Bahn + Kombination [%]	±0,18	±0,34
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,14	±0,27
			Bus + Kombination [%]	±0,08	±0,18
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,13	±0,24
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,09	±0,10
			Sonstiges VKM	±0,11	±0,11

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Perg					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Perg 2012	Bezirk Perg 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Perg 2012	Bezirk Perg 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>30.724</b>	<b>9.717</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	60.090	64.739	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,1	2,5
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	162,7	182,0	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	67	77
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,03	0,04	zu Fuß	0,03	0,04
Rad	0,02	0,05	nur Rad	0,02	0,05
MIV	1,65	1,98	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,39	1,66
ÖV	0,24	0,26	MIV-Mitfahrer:in	0,25	0,31
Mischform	0,10	0,11	Nur Bahn	0,06	0,07
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,10	0,10
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,13	0,14
			Bus + Kombination	0,02	0,03
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,01
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,04	0,04
			keine Angabe	0,04	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	1,7	1,7	zu Fuß [%]	1,7	1,7
Fahrrad [%]	0,9	2,0	nur Rad [%]	0,9	2,0
MIV [%]	80,7	81,1	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	68,0	68,1
Öffentlicher Verkehr [%]	12,0	10,7	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,0	12,9
Mischform [%]	4,7	4,5	Nur Bahn [%]	2,9	2,7
			Bahn + Kombination [%]	4,9	3,9
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	6,1	5,7
			Bus + Kombination [%]	1,0	1,1
			Nur Stadtverkehr [%]	0,4	0,3
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,3	0,1
			Sonstiges VKM	1,7	1,5
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,14	±0,26	zu Fuß [%]	±0,14	±0,26
Fahrrad [%]	±0,11	±0,28	nur Rad [%]	±0,11	±0,28
MIV [%]	±0,44	±0,78	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,52	±0,93
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,36	±0,61	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,36	±0,67
Mischform [%]	±0,24	±0,41	Nur Bahn [%]	±0,19	±0,32
			Bahn + Kombination [%]	±0,24	±0,39
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,27	±0,46
			Bus + Kombination [%]	±0,11	±0,21
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,07	±0,10
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,06	±0,06
			Sonstiges VKM	±0,14	±0,24

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Ried					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Ried 2012	Bezirk Ried 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Ried 2012	Bezirk Ried 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	28.961	13.146			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	53.388	58.072	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,7	2,1
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	151,7	168,3	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	55	62
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,03	zu Fuß	0,05	0,03
Rad	0,02	0,04	nur Rad	0,02	0,04
MIV	1,46	1,74	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,25	1,52
ÖV	0,12	0,20	MIV-Mitfahrer:in	0,19	0,22
Mischform	0,06	0,05	Nur Bahn	0,04	0,11
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,05	0,05
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,06	0,06
			Bus + Kombination	0,00	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,03	0,02
			keine Angabe	0,04	0,01
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,9	1,5	zu Fuß [%]	2,9	1,5
Fahrrad [%]	1,3	1,9	nur Rad [%]	1,3	1,9
MIV [%]	85,3	84,4	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	73,0	74,0
Öffentlicher Verkehr [%]	7,1	9,6	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,3	10,5
Mischform [%]	3,4	2,5	Nur Bahn [%]	2,5	5,3
			Bahn + Kombination [%]	2,8	2,6
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	3,4	3,0
			Bus + Kombination [%]	0,3	0,3
			Nur Stadtverkehr [%]	0,6	0,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0
			Sonstiges VKM	1,9	0,8
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,19	±0,21	zu Fuß [%]	±0,19	±0,21
Fahrrad [%]	±0,13	±0,23	nur Rad [%]	±0,13	±0,23
MIV [%]	±0,41	±0,62	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,51	±0,75
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,30	±0,50	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,36	±0,52
Mischform [%]	±0,21	±0,27	Nur Bahn [%]	±0,18	±0,38
			Bahn + Kombination [%]	±0,19	±0,27
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,21	±0,29
			Bus + Kombination [%]	±0,06	±0,09
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,09	±0,08
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,03	±0,01
			Sonstiges VKM	±0,16	±0,15

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Rohrbach					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Rohrbach 2012	Bezirk Rohrbach 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Rohrbach 2012	Bezirk Rohrbach 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	28.877	13.938			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	51.068	53.051	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,1	2,5
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	136,4	153,5	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	62	71
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,04	zu Fuß	0,05	0,04
Rad	0,01	0,04	nur Rad	0,01	0,04
MIV	1,57	1,91	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,30	1,62
ÖV	0,27	0,32	MIV-Mitfahrer:in	0,25	0,29
Mischform	0,12	0,12	Nur Bahn	0,02	0,01
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,03	0,03
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,20	0,27
			Bus + Kombination	0,06	0,09
			Nur Stadtverkehr	0,02	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,02	0,00
			Sonstiges VKM	0,05	0,03
			keine Angabe	0,04	0,05
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,4	1,7	zu Fuß [%]	2,4	1,7
Fahrrad [%]	0,6	1,5	nur Rad [%]	0,6	1,5
MIV [%]	78,0	78,6	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	64,8	66,7
Öffentlicher Verkehr [%]	13,2	13,3	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,3	11,8
Mischform [%]	5,8	4,8	Nur Bahn [%]	1,1	0,6
			Bahn + Kombination [%]	1,4	1,4
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	9,9	11,0
			Bus + Kombination [%]	3,1	3,5
			Nur Stadtverkehr [%]	0,7	0,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	1,0	0,1
			Sonstiges VKM	2,7	1,4
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,18	±0,22	zu Fuß [%]	±0,18	±0,22
Fahrrad [%]	±0,09	±0,20	nur Rad [%]	±0,09	±0,20
MIV [%]	±0,48	±0,68	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,55	±0,78
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,39	±0,56	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,38	±0,54
Mischform [%]	±0,27	±0,35	Nur Bahn [%]	±0,12	±0,13
			Bahn + Kombination [%]	±0,14	±0,20
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,34	±0,52
			Bus + Kombination [%]	±0,20	±0,31
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,10	±0,07
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,12	±0,06
			Sonstiges VKM	±0,19	±0,20

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Schärding					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Schärding 2012	Bezirk Schärding 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Schärding 2012	Bezirk Schärding 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>24.588</b>	<b>11.534</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	51.632	54.039	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,9	2,3
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	136,7	156,0	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	56	70
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,04	0,04	zu Fuß	0,04	0,04
Rad	0,02	0,04	nur Rad	0,02	0,04
MIV	1,44	1,91	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,22	1,59
ÖV	0,20	0,25	MIV-Mitfahrer:in	0,20	0,31
Mischform	0,12	0,10	Nur Bahn	0,07	0,12
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,10	0,11
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,09	0,10
			Bus + Kombination	0,02	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,01
			Stadtverkehr + Kombination	0,00	0,00
			Sonstiges VKM	0,04	0,01
			keine Angabe	0,05	0,01
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,5	1,7	zu Fuß [%]	2,5	1,7
Fahrrad [%]	0,8	1,6	nur Rad [%]	0,8	1,6
MIV [%]	79,1	81,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	67,0	68,2
Öffentlicher Verkehr [%]	10,9	10,7	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,2	13,5
Mischform [%]	6,7	4,2	Nur Bahn [%]	3,8	5,3
			Bahn + Kombination [%]	5,7	4,8
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,1	4,1
			Bus + Kombination [%]	0,9	0,3
			Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,3
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,1	0,0
			Sonstiges VKM	2,5	0,3
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,19	±0,24	zu Fuß [%]	±0,19	±0,24
Fahrrad [%]	±0,11	±0,23	nur Rad [%]	±0,11	±0,23
MIV [%]	±0,51	±0,70	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,59	±0,85
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,39	±0,56	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,39	±0,62
Mischform [%]	±0,31	±0,37	Nur Bahn [%]	±0,24	±0,41
			Bahn + Kombination [%]	±0,29	±0,39
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,28	±0,36
			Bus + Kombination [%]	±0,12	±0,10
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,09	±0,10
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,03	±0,04
			Sonstiges VKM	±0,19	±0,09

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Steyr-Land					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Steyr-Land 2012	Bezirk Steyr-Land 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Steyr-Land 2012	Bezirk Steyr-Land 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>28.313</b>	<b>9.907</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	53.073	57.199	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	1,8	2,3
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	147,0	161,5	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	61	72
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,04	0,04	zu Fuß	0,04	0,04
Rad	0,02	0,05	nur Rad	0,02	0,05
MIV	1,40	1,82	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,18	1,54
ÖV	0,20	0,29	MIV-Mitfahrer:in	0,21	0,29
Mischform	0,06	0,06	Nur Bahn	0,05	0,12
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,07	0,07
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,10	0,13
			Bus + Kombination	0,01	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,00
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,03	0,01
			keine Angabe	0,03	0,02
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,3	1,9	zu Fuß [%]	2,3	1,9
Fahrrad [%]	1,0	2,0	nur Rad [%]	1,0	2,0
MIV [%]	81,4	80,9	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	68,7	68,2
Öffentlicher Verkehr [%]	11,7	12,6	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,2	12,7
Mischform [%]	3,6	2,6	Nur Bahn [%]	3,0	5,5
			Bahn + Kombination [%]	3,8	3,1
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	5,8	5,6
			Bus + Kombination [%]	0,8	0,5
			Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,4	0,1
			Sonstiges VKM	1,6	0,3
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,18	±0,27	zu Fuß [%]	±0,18	±0,27
Fahrrad [%]	±0,11	±0,28	nur Rad [%]	±0,11	±0,28
MIV [%]	±0,45	±0,77	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,54	±0,92
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,37	±0,65	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,38	±0,66
Mischform [%]	±0,22	±0,31	Nur Bahn [%]	±0,20	±0,45
			Bahn + Kombination [%]	±0,22	±0,34
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,27	±0,45
			Bus + Kombination [%]	±0,10	±0,14
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,08	±0,08
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,07	±0,05
			Sonstiges VKM	±0,15	±0,11

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Urfahr-Umgebung					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Urfahr-Umgebung 2012	Urfahr-Umgebung 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Urfahr-Umgebung 2012	Urfahr-Umgebung 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>44.878</b>	<b>15.462</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	74.666	80.905	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,6	3,1
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	212,0	241,9	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	95	110
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,05	0,07	zu Fuß	0,05	0,07
Rad	0,03	0,09	nur Rad	0,03	0,09
MIV	2,03	2,35	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,72	1,94
ÖV	0,33	0,51	MIV-Mitfahrer:in	0,29	0,41
Mischform	0,11	0,09	Nur Bahn	0,04	0,07
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,08	0,12
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,17	0,29
			Bus + Kombination	0,04	0,07
			Nur Stadtverkehr	0,03	0,02
			Stadtverkehr + Kombination	0,04	0,01
			Sonstiges VKM	0,05	0,02
			keine Angabe	0,04	0,03
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,1	2,1	zu Fuß [%]	2,1	2,1
Fahrrad [%]	1,2	2,9	nur Rad [%]	1,2	2,9
MIV [%]	79,6	75,6	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	67,6	62,3
Öffentlicher Verkehr [%]	12,8	16,4	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,2	13,3
Mischform [%]	4,3	3,0	Nur Bahn [%]	1,7	2,2
			Bahn + Kombination [%]	3,3	3,8
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	6,8	9,4
			Bus + Kombination [%]	1,7	2,3
			Nur Stadtverkehr [%]	1,0	0,8
			Stadtverkehr + Kombination [%]	1,6	0,4
			Sonstiges VKM	1,8	0,6
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,13	±0,23	zu Fuß [%]	±0,13	±0,23
Fahrrad [%]	±0,10	±0,26	nur Rad [%]	±0,10	±0,26
MIV [%]	±0,37	±0,68	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,43	±0,76
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,31	±0,58	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,29	±0,53
Mischform [%]	±0,19	±0,27	Nur Bahn [%]	±0,12	±0,23
			Bahn + Kombination [%]	±0,17	±0,30
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,23	±0,46
			Bus + Kombination [%]	±0,12	±0,23
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,09	±0,14
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,11	±0,10
			Sonstiges VKM	±0,12	±0,12

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Vöcklabruck					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Vöcklabruck 2012	Bezirk Vöcklabruck 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Vöcklabruck 2012	Bezirk Vöcklabruck 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>63.564</b>	<b>20.494</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	118.648	129.130	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	4,2	5,5
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	336,4	385,6	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	131	162
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,08	0,10	zu Fuß	0,08	0,10
Rad	0,05	0,13	nur Rad	0,05	0,13
MIV	3,17	4,22	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	2,68	3,42
ÖV	0,49	0,65	MIV-Mitfahrer:in	0,45	0,80
Mischform	0,30	0,33	Nur Bahn	0,19	0,32
keine Angabe	0,1	0,0	Bahn + Kombination	0,32	0,35
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,17	0,23
			Bus + Kombination	0,03	0,04
			Nur Stadtverkehr	0,02	0,01
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,08	0,02
			keine Angabe	0,08	0,04
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	2,0	1,8	zu Fuß [%]	2,0	1,8
Fahrrad [%]	1,1	2,4	nur Rad [%]	1,1	2,4
MIV [%]	77,7	77,8	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	65,6	62,9
Öffentlicher Verkehr [%]	11,9	12,0	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,1	14,8
Mischform [%]	7,3	6,1	Nur Bahn [%]	4,6	6,0
			Bahn + Kombination [%]	7,9	6,5
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	4,1	4,2
			Bus + Kombination [%]	0,8	0,7
			Nur Stadtverkehr [%]	0,5	0,2
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,3	0,0
			Sonstiges VKM	1,9	0,4
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,11	±0,18	zu Fuß [%]	±0,11	±0,18
Fahrrad [%]	±0,08	±0,21	nur Rad [%]	±0,08	±0,21
MIV [%]	±0,32	±0,57	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,37	±0,66
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,25	±0,44	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,24	±0,49
Mischform [%]	±0,20	±0,33	Nur Bahn [%]	±0,16	±0,32
			Bahn + Kombination [%]	±0,21	±0,34
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,15	±0,27
			Bus + Kombination [%]	±0,07	±0,11
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,06	±0,06
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,04	±0,03
			Sonstiges VKM	±0,11	±0,09

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Wels-Land					
Oberösterreich 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Wels-Land 2012	Bezirk Wels-Land 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Wels-Land 2012	Bezirk Wels-Land 2022
<b>Alle Personeninterviews</b>					
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>	<b>33.033</b>	<b>10.765</b>			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	61.740	69.563	Verkehrsleistung in 10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag	2,1	2,6
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	175,9	209,7	Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag	69	84
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail absolut</b>		
in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]			in [10 <sup>6</sup> Personen-km/Tag]		
zu Fuß	0,03	0,05	zu Fuß	0,03	0,05
Rad	0,03	0,05	nur Rad	0,03	0,05
MIV	1,65	2,09	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	1,41	1,79
ÖV	0,20	0,29	MIV-Mitfahrer:in	0,23	0,30
Mischform	0,10	0,12	Nur Bahn	0,08	0,10
keine Angabe	0,0	0,0	Bahn + Kombination	0,11	0,17
			Nur Bus (ohne Stadtbus)	0,07	0,12
			Bus + Kombination	0,01	0,01
			Nur Stadtverkehr	0,01	0,01
			Stadtverkehr + Kombination	0,01	0,00
			Sonstiges VKM	0,03	0,02
			keine Angabe	0,05	0,01
<b>Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ (ohne k.A.)</b>			<b>Verkehrsleistung im Detail relativ (ohne k.A.)</b>		
zu Fuß [%]	1,6	1,8	zu Fuß [%]	1,6	1,8
Fahrrad [%]	1,3	2,0	nur Rad [%]	1,3	2,0
MIV [%]	82,1	80,6	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	70,1	68,7
Öffentlicher Verkehr [%]	10,1	11,1	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,4	11,5
Mischform [%]	5,0	4,6	Nur Bahn [%]	3,8	3,8
			Bahn + Kombination [%]	5,6	6,4
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	3,5	4,5
			Bus + Kombination [%]	0,5	0,3
			Nur Stadtverkehr [%]	0,6	0,4
			Stadtverkehr + Kombination [%]	0,3	0,1
			Sonstiges VKM	1,3	0,7
<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>			<b>Konfidenzintervall (+/-)</b>		
zu Fuß [%]	±0,14	±0,25	zu Fuß [%]	±0,14	±0,25
Fahrrad [%]	±0,12	±0,26	nur Rad [%]	±0,12	±0,26
MIV [%]	±0,41	±0,75	MIV-Fahrer:in (inkl. Moped + LKW)	±0,49	±0,88
Öffentlicher Verkehr [%]	±0,33	±0,59	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,34	±0,60
Mischform [%]	±0,23	±0,40	Nur Bahn [%]	±0,21	±0,36
			Bahn + Kombination [%]	±0,25	±0,46
			Nur Bus (ohne Stadtbus) [%]	±0,20	±0,39
			Bus + Kombination [%]	±0,08	±0,10
			Nur Stadtverkehr [%]	±0,08	±0,12
			Stadtverkehr + Kombination [%]	±0,06	±0,06
			Sonstiges VKM	±0,12	±0,15

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

### **5.3 Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck**

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Oberösterreich Gesamt 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Ober- österreich	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>196.789</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,6	±0,30	48,2	bis 1 km [%]	15,6	±0,23	36,3
> 10 - 20 min [%]	27,8	±0,28	44,8	>1 - 2,5 km [%]	13,5	±0,21	34,2
> 20 - 30 min [%]	15,0	±0,22	35,7	> 2,5 - 5 km [%]	21,5	±0,26	41,1
> 30 - 45 min [%]	8,9	±0,18	28,5	> 5 - 10 km [%]	18,0	±0,24	38,4
> 45 - 60 min [%]	5,3	±0,14	22,4	> 10 - 20 km [%]	15,9	±0,23	36,6
> 60 - 90 min [%]	3,5	±0,12	18,5	> 20 - 50 km [%]	12,0	±0,20	32,5
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,07	11,5	> 50 km [%]	3,5	±0,11	18,3
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,07	10,7				
> 240 min [%]	0,3	±0,04	5,7				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	24,1	±0,20	32,1	zu Fuß [km]	1,7	±0,01	1,9
Rad [min]	22,3	±0,21	33,9	Rad [km]	4,4	±0,04	6,8
MIV [min]	23,1	±0,20	31,3	MIV [km]	15,2	±0,19	30,1
ÖV [min]	39,6	±0,24	38,1	ÖV [km]	17,6	±0,23	37,5
Mischform [min]	62,6	±0,40	64,1	Mischform [km]	41,8	±0,57	91,2
Gesamt [min]	25,5	±0,21	33,9	Gesamt [km]	12,9	±0,19	29,9
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	60,9	24,4	5,8	2,0	5,5	15,6	
>1 - 2,5 km [%]	19,9	32,1	10,7	9,8	5,4	13,5	
> 2,5 - 5 km [%]	14,3	24,3	22,3	28,4	8,2	21,5	
> 5 - 10 km [%]	4,4	10,2	21,9	20,7	10,2	18,0	
> 10 - 20 km [%]	0,5	6,1	20,4	17,8	16,5	15,9	
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,6	14,8	16,0	34,5	12,0	
> 50 km [%]	0,0	0,4	4,0	5,3	19,6	3,5	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	9,0	8,5	21,1	26,1	14,9	16,5	19,3
>1 - 2,5 km [%]	8,5	8,5	16,2	17,5	13,1	15,5	18,2
> 2,5 - 5 km [%]	16,0	16,7	21,1	23,8	21,0	25,6	25,8
> 5 - 10 km [%]	18,7	15,5	17,2	16,5	18,3	18,1	18,4
> 10 - 20 km [%]	22,5	18,4	13,2	11,2	16,7	12,9	11,7
> 20 - 50 km [%]	21,3	19,5	9,3	4,2	12,6	8,1	5,4
> 50 km [%]	3,9	13,0	1,9	0,7	3,5	3,3	1,3
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	7,5	6,3	22,8	20,2	14,3	25,6	12,2
Rad [%]	6,8	3,9	5,0	7,8	6,9	7,3	5,0
MIV [%]	74,6	82,3	26,9	67,8	66,6	59,8	79,7
ÖV [%]	9,0	5,7	41,8	3,8	10,9	6,2	3,0
Mischform [%]	2,1	1,9	3,4	0,4	1,3	1,0	0,2

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

**Stadt Linz 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Linz	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Linz	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>10.826</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	31,4	±1,24	46,4	bis 1 km [%]	22,8	±1,12	41,9
> 10 - 20 min [%]	31,6	±1,24	46,5	>1 - 2,5 km [%]	16,5	±0,99	37,1
> 20 - 30 min [%]	18,6	±1,04	38,9	> 2,5 - 5 km [%]	26,0	±1,17	43,9
> 30 - 45 min [%]	8,7	±0,75	28,2	> 5 - 10 km [%]	18,1	±1,03	38,5
> 45 - 60 min [%]	4,3	±0,54	20,3	> 10 - 20 km [%]	8,9	±0,76	28,5
> 60 - 90 min [%]	2,8	±0,44	16,5	> 20 - 50 km [%]	5,4	±0,60	22,6
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,29	10,9	> 50 km [%]	2,2	±0,39	14,8
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,28	10,5				
> 240 min [%]	0,2	±0,12	4,7				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	21,2	±0,71	26,6	zu Fuß [km]	1,5	±0,04	1,6
Rad [min]	19,5	±0,70	26,2	Rad [km]	3,4	±0,12	4,4
MIV [min]	23,8	±0,90	33,8	MIV [km]	12,8	±0,74	27,8
ÖV [min]	34,0	±0,88	33,2	ÖV [km]	12,0	±1,05	39,2
Mischform [min]	65,1	±1,74	65,2	Mischform [km]	44,3	±1,68	63,0
Gesamt [min]	25,2	±0,87	32,6	Gesamt [km]	9,0	±0,72	26,9
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	65,8	21,7	6,4	4,0	5,8	22,8	
>1 - 2,5 km [%]	18,0	36,3	11,7	15,0	1,4	16,5	
> 2,5 - 5 km [%]	13,1	26,9	25,8	42,9	15,2	26,0	
> 5 - 10 km [%]	2,8	12,3	26,4	23,2	21,8	18,1	
> 10 - 20 km [%]	0,3	1,7	17,3	5,5	15,9	8,9	
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,0	9,3	6,2	10,2	5,4	
> 50 km [%]	0,0	0,0	3,1	3,2	29,7	2,2	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	11,8	12,0	26,9	40,5	22,6	22,0	23,8
>1 - 2,5 km [%]	14,0	14,1	19,7	19,2	16,5	15,8	19,0
> 2,5 - 5 km [%]	24,9	18,5	25,6	21,0	26,2	28,5	32,7
> 5 - 10 km [%]	25,6	11,5	18,6	11,4	18,8	17,3	15,6
> 10 - 20 km [%]	12,5	17,8	4,1	6,3	8,7	8,6	6,3
> 20 - 50 km [%]	8,8	13,6	4,3	1,2	5,1	5,3	2,1
> 50 km [%]	2,3	12,6	0,8	0,3	2,0	2,5	0,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	12,3	9,0	29,3	37,6	24,5	33,2	19,8
Rad [%]	13,8	8,8	12,1	12,2	11,1	7,6	11,2
MIV [%]	45,0	65,6	13,9	40,2	41,5	42,3	55,4
ÖV [%]	26,9	14,7	43,2	9,6	22,1	16,1	13,3
Mischform [%]	2,0	1,8	1,4	0,4	0,7	0,7	0,2

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

**Stadt Steyr 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Steyr	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Steyr	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>1.823</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	38,9	±3,17	48,8	bis 1 km [%]	18,2	±2,51	38,6
> 10 - 20 min [%]	30,7	±2,99	46,1	>1 - 2,5 km [%]	17,4	±2,46	37,9
> 20 - 30 min [%]	11,1	±2,04	31,4	> 2,5 - 5 km [%]	30,5	±2,99	46,0
> 30 - 45 min [%]	9,5	±1,91	29,4	> 5 - 10 km [%]	16,9	±2,43	37,5
> 45 - 60 min [%]	5,2	±1,44	22,2	> 10 - 20 km [%]	5,4	±1,47	22,6
> 60 - 90 min [%]	2,8	±1,08	16,6	> 20 - 50 km [%]	10,3	±1,98	30,4
> 90 - 120 min [%]	0,9	±0,60	9,2	> 50 km [%]	1,3	±0,73	11,2
> 120 - 240 min [%]	0,7	±0,53	8,1				
> 240 min [%]	0,2	±0,30	4,6				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,7	±1,92	29,5	zu Fuß [km]	1,8	±0,13	2,0
Rad [min]	20,5	±2,23	34,4	Rad [km]	3,0	±0,28	4,3
MIV [min]	20,0	±1,49	23,0	MIV [km]	11,3	±1,30	20,0
ÖV [min]	34,6	±1,93	29,8	ÖV [km]	10,3	±1,12	17,3
Mischform [min]	78,5	±3,61	55,7	Mischform [km]	63,1	±5,30	81,7
Gesamt [min]	22,8	±1,75	27,0	Gesamt [km]	8,9	±1,22	18,7
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	56,1	27,3	6,9	0,5	12,1	18,2	
>1 - 2,5 km [%]	23,1	24,9	14,4	19,0	6,1	17,4	
> 2,5 - 5 km [%]	14,8	40,0	33,2	42,3	20,5	30,5	
> 5 - 10 km [%]	5,3	5,8	21,9	18,5	12,0	16,9	
> 10 - 20 km [%]	0,6	1,3	8,0	1,6	0,0	5,4	
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,5	13,9	17,2	23,5	10,3	
> 50 km [%]	0,0	0,1	1,6	0,9	25,7	1,3	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	12,2	7,7	24,6	31,9	18,0	16,2	20,4
>1 - 2,5 km [%]	11,8	9,8	9,3	26,2	16,5	18,7	32,3
> 2,5 - 5 km [%]	27,6	34,0	33,7	33,7	30,2	30,3	25,0
> 5 - 10 km [%]	19,5	21,1	23,8	6,7	16,9	16,8	19,9
> 10 - 20 km [%]	6,6	4,1	0,0	0,9	5,5	9,2	0,4
> 20 - 50 km [%]	21,2	17,3	8,5	0,7	11,5	7,7	0,7
> 50 km [%]	1,1	6,0	0,0	0,0	1,2	1,1	1,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	12,8	7,2	19,5	31,8	18,1	29,8	13,0
Rad [%]	7,4	6,5	0,3	9,6	6,6	10,0	3,4
MIV [%]	68,5	81,5	55,8	53,0	65,2	55,2	78,6
ÖV [%]	9,8	3,8	23,6	5,3	9,5	4,6	5,0
Mischform [%]	1,4	1,0	0,8	0,4	0,5	0,3	0,0

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

Stadt Wels 2022

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Wels	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Wels	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>1.943</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,2	±3,02	48,1	bis 1 km [%]	15,1	±2,25	35,8
> 10 - 20 min [%]	32,0	±2,93	46,7	>1 - 2,5 km [%]	18,2	±2,43	38,6
> 20 - 30 min [%]	12,3	±2,07	32,9	> 2,5 - 5 km [%]	29,0	±2,85	45,4
> 30 - 45 min [%]	8,8	±1,78	28,3	> 5 - 10 km [%]	16,0	±2,31	36,7
> 45 - 60 min [%]	4,6	±1,32	21,0	> 10 - 20 km [%]	7,4	±1,64	26,1
> 60 - 90 min [%]	3,6	±1,17	18,6	> 20 - 50 km [%]	11,9	±2,04	32,4
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,72	11,5	> 50 km [%]	2,4	±0,97	15,3
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,64	10,3				
> 240 min [%]	0,0	±0,04	0,6				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	22,3	±1,54	24,4	zu Fuß [km]	1,7	±0,11	1,8
Rad [min]	16,1	±0,87	13,8	Rad [km]	3,1	±0,22	3,4
MIV [min]	22,0	±1,51	24,1	MIV [km]	13,6	±1,87	29,8
ÖV [min]	40,2	±1,97	31,4	ÖV [km]	19,0	±1,78	28,3
Mischform [min]	48,8	±1,53	24,3	Mischform [km]	24,3	±1,12	17,9
Gesamt [min]	23,6	±1,58	25,2	Gesamt [km]	11,0	±1,61	25,6
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	58,6	11,9	5,2	1,0	2,5	15,1	
>1 - 2,5 km [%]	20,4	45,0	13,6	14,4	6,5	18,2	
> 2,5 - 5 km [%]	17,0	34,0	32,2	28,5	14,4	29,0	
> 5 - 10 km [%]	4,0	7,2	21,8	13,7	0,0	16,0	
> 10 - 20 km [%]	0,1	1,7	10,2	10,1	8,4	7,4	
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,0	14,3	24,1	67,5	11,9	
> 50 km [%]	0,0	0,2	2,7	8,2	0,8	2,4	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	7,8	12,6	16,4	26,8	14,5	15,4	16,7
>1 - 2,5 km [%]	14,5	15,0	23,6	19,9	16,4	22,4	16,9
> 2,5 - 5 km [%]	23,9	23,3	34,6	34,5	28,1	29,4	39,6
> 5 - 10 km [%]	16,6	13,4	10,8	14,0	16,2	17,4	17,4
> 10 - 20 km [%]	9,8	14,9	9,7	1,5	8,0	6,0	4,6
> 20 - 50 km [%]	25,7	14,9	4,5	1,9	13,5	7,5	4,8
> 50 km [%]	1,7	5,9	0,4	1,4	3,3	1,9	0,0
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	5,7	13,4	22,4	27,1	16,5	24,6	14,6
Rad [%]	12,2	8,5	19,2	9,0	10,6	9,6	11,3
MIV [%]	71,4	71,8	27,2	59,7	63,2	55,8	74,0
ÖV [%]	8,5	6,3	30,3	4,2	8,9	9,0	0,1
Mischform [%]	2,2	0,0	0,9	0,0	0,8	1,0	0,0

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Braunau 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Braunau 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Braunau 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>16.294</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	41,1	±1,07	49,2	bis 1 km [%]	12,5	±0,72	33,1
> 10 - 20 min [%]	25,8	±0,95	43,8	>1 - 2,5 km [%]	13,4	±0,74	34,1
> 20 - 30 min [%]	13,8	±0,75	34,5	> 2,5 - 5 km [%]	22,2	±0,90	41,6
> 30 - 45 min [%]	7,7	±0,58	26,6	> 5 - 10 km [%]	16,7	±0,81	37,3
> 45 - 60 min [%]	5,3	±0,49	22,5	> 10 - 20 km [%]	17,9	±0,83	38,4
> 60 - 90 min [%]	3,7	±0,41	18,8	> 20 - 50 km [%]	14,3	±0,76	35,0
> 90 - 120 min [%]	1,5	±0,26	12,0	> 50 km [%]	2,9	±0,36	16,7
> 120 - 240 min [%]	0,9	±0,20	9,4				
> 240 min [%]	0,3	±0,11	5,2				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,9	±0,82	37,6	zu Fuß [km]	1,8	±0,04	2,0
Rad [min]	18,6	±0,53	24,5	Rad [km]	3,7	±0,12	5,3
MIV [min]	22,4	±0,60	27,8	MIV [km]	15,0	±0,58	26,7
ÖV [min]	39,7	±0,90	41,3	ÖV [km]	18,6	±0,71	32,6
Mischform [min]	67,3	±1,54	70,8	Mischform [km]	53,3	±3,35	154,5
Gesamt [min]	24,3	±0,70	32,4	Gesamt [km]	13,2	±0,68	31,4
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	55,0	25,5	5,2	0,4	1,8	12,5	
>1 - 2,5 km [%]	24,3	33,1	9,7	8,1	3,3	13,4	
> 2,5 - 5 km [%]	15,9	27,9	22,4	27,9	4,0	22,2	
> 5 - 10 km [%]	4,3	6,8	20,6	13,6	6,9	16,7	
> 10 - 20 km [%]	0,4	4,4	22,4	19,4	11,2	17,9	
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,2	16,1	28,3	53,2	14,3	
> 50 km [%]	0,0	0,0	3,4	2,3	19,6	2,9	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	6,1	6,5	18,4	18,1	12,4	13,5	19,1
>1 - 2,5 km [%]	6,8	9,5	20,8	17,0	12,3	16,1	22,7
> 2,5 - 5 km [%]	18,2	18,6	21,2	25,5	21,6	26,6	19,4
> 5 - 10 km [%]	16,9	18,9	10,7	18,7	16,9	16,2	18,0
> 10 - 20 km [%]	25,3	17,6	15,1	13,7	18,9	14,5	11,5
> 20 - 50 km [%]	24,4	18,8	12,7	6,8	14,7	10,1	6,8
> 50 km [%]	2,4	10,2	1,1	0,3	3,1	3,1	2,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	4,9	1,6	22,8	7,9	10,3	20,9	6,6
Rad [%]	8,0	2,8	7,7	11,3	9,6	11,1	10,5
MIV [%]	81,9	88,8	27,6	77,3	71,5	64,7	82,7
ÖV [%]	3,2	4,7	36,7	3,1	7,3	2,1	0,2
Mischform [%]	2,0	2,1	5,3	0,3	1,3	1,2	0,0

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

**Bezirk Eferding 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Eferding 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Eferding 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				6.047			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	34,8	±1,70	47,6	bis 1 km [%]	12,6	±1,18	33,2
> 10 - 20 min [%]	23,2	±1,50	42,2	>1 - 2,5 km [%]	11,1	±1,12	31,4
> 20 - 30 min [%]	15,6	±1,29	36,3	> 2,5 - 5 km [%]	18,2	±1,37	38,6
> 30 - 45 min [%]	13,1	±1,20	33,8	> 5 - 10 km [%]	15,3	±1,28	36,0
> 45 - 60 min [%]	7,1	±0,91	25,6	> 10 - 20 km [%]	20,9	±1,45	40,7
> 60 - 90 min [%]	3,3	±0,64	17,9	> 20 - 50 km [%]	19,1	±1,40	39,3
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,40	11,2	> 50 km [%]	2,8	±0,59	16,6
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,41	11,4				
> 240 min [%]	0,3	±0,19	5,4				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,3	±1,27	35,6	zu Fuß [km]	1,9	±0,08	2,1
Rad [min]	24,8	±1,38	38,7	Rad [km]	4,4	±0,26	7,2
MIV [min]	24,4	±0,99	27,8	MIV [km]	16,3	±0,93	26,0
ÖV [min]	45,3	±1,91	53,7	ÖV [km]	18,1	±0,93	26,0
Mischform [min]	74,3	±2,66	74,8	Mischform [km]	52,6	±4,83	135,6
Gesamt [min]	27,6	±1,26	35,3	Gesamt [km]	14,9	±1,12	31,4

**Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt
bis 1 km [%]	59,6	27,1	6,2	0,7	3,1	12,6
>1 - 2,5 km [%]	19,4	33,0	9,0	3,7	3,4	11,1
> 2,5 - 5 km [%]	14,6	23,4	18,7	17,6	7,9	18,2
> 5 - 10 km [%]	5,5	6,0	17,1	20,0	4,4	15,3
> 10 - 20 km [%]	0,9	8,9	24,1	27,7	19,2	20,9
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,3	21,5	28,3	50,2	19,1
> 50 km [%]	0,0	0,3	3,4	2,0	11,7	2,8

**Weglängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	8,9	4,6	12,4	23,1	12,1	13,1	19,8
>1 - 2,5 km [%]	7,2	3,6	10,2	18,6	10,8	13,3	13,5
> 2,5 - 5 km [%]	10,4	13,2	22,8	20,7	17,2	25,0	21,1
> 5 - 10 km [%]	10,2	19,2	19,2	17,2	14,9	16,8	18,8
> 10 - 20 km [%]	25,3	19,6	22,1	15,1	22,3	17,3	15,6
> 20 - 50 km [%]	35,9	24,0	12,8	4,2	20,2	11,4	10,2
> 50 km [%]	2,1	15,8	0,4	1,1	2,5	3,0	1,1

**Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	7,3	4,3	13,1	13,5	9,2	17,2	8,4
Rad [%]	6,1	0,8	1,5	11,5	6,3	8,4	0,2
MIV [%]	77,4	89,1	24,7	74,6	72,1	68,4	90,3
ÖV [%]	5,7	2,6	54,8	0,5	10,6	4,8	0,8
Mischform [%]	3,6	3,2	5,9	0,0	1,8	1,3	0,2

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

**Bezirk Freistadt 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Freistadt 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Freistadt 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>12.530</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,0	±1,19	48,0	bis 1 km [%]	17,3	±0,94	37,8
> 10 - 20 min [%]	22,8	±1,04	41,9	>1 - 2,5 km [%]	11,1	±0,78	31,4
> 20 - 30 min [%]	13,8	±0,86	34,5	> 2,5 - 5 km [%]	16,4	±0,92	37,0
> 30 - 45 min [%]	11,2	±0,78	31,6	> 5 - 10 km [%]	15,6	±0,90	36,3
> 45 - 60 min [%]	8,3	±0,68	27,6	> 10 - 20 km [%]	13,3	±0,84	33,9
> 60 - 90 min [%]	4,4	±0,51	20,4	> 20 - 50 km [%]	20,8	±1,01	40,6
> 90 - 120 min [%]	1,7	±0,32	13,0	> 50 km [%]	5,6	±0,57	23,0
> 120 - 240 min [%]	1,4	±0,29	11,8				
> 240 min [%]	0,5	±0,17	6,8				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	23,7	±0,69	27,7	zu Fuß [km]	1,7	±0,05	2,0
Rad [min]	30,3	±1,34	54,0	Rad [km]	5,2	±0,27	10,8
MIV [min]	26,2	±0,85	34,3	MIV [km]	19,1	±0,73	29,3
ÖV [min]	48,6	±1,10	44,3	ÖV [km]	30,8	±1,19	47,9
Mischform [min]	71,2	±2,12	85,7	Mischform [km]	52,0	±2,99	120,7
Gesamt [min]	28,9	±0,94	37,8	Gesamt [km]	17,2	±0,84	33,8
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	64,5	35,1	6,6	1,2	8,3	17,3	
>1 - 2,5 km [%]	16,0	28,9	9,7	5,7	5,8	11,1	
> 2,5 - 5 km [%]	13,7	20,5	16,7	20,3	4,1	16,4	
> 5 - 10 km [%]	5,5	5,1	19,1	14,0	5,4	15,6	
> 10 - 20 km [%]	0,3	4,5	16,9	16,2	5,8	13,3	
> 20 - 50 km [%]	0,0	3,2	24,9	32,0	49,4	20,8	
> 50 km [%]	0,0	2,7	6,1	10,7	21,1	5,6	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	11,7	9,9	25,9	28,4	16,0	19,3	16,5
>1 - 2,5 km [%]	5,4	5,4	16,6	13,0	10,6	14,1	19,9
> 2,5 - 5 km [%]	9,9	12,2	14,5	20,1	16,2	22,8	12,3
> 5 - 10 km [%]	12,0	12,1	15,7	16,8	15,4	17,9	18,8
> 10 - 20 km [%]	14,0	18,0	11,4	11,6	13,8	11,6	14,6
> 20 - 50 km [%]	38,8	27,1	15,1	9,6	22,3	9,8	13,8
> 50 km [%]	8,3	15,3	0,7	0,5	5,8	4,5	4,2
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	9,5	6,6	28,0	18,5	14,6	29,2	14,0
Rad [%]	2,7	0,9	3,6	3,7	3,6	5,4	1,0
MIV [%]	75,3	84,9	20,1	74,5	69,2	61,6	83,9
ÖV [%]	9,9	5,2	45,0	2,7	10,8	2,7	0,9
Mischform [%]	2,7	2,5	3,3	0,6	1,7	1,1	0,1

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Gmunden 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Gmunden 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Gmunden 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>8.769</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	38,1	±1,44	48,6	bis 1 km [%]	13,8	±1,02	34,5
> 10 - 20 min [%]	28,4	±1,33	45,1	>1 - 2,5 km [%]	13,8	±1,02	34,5
> 20 - 30 min [%]	14,0	±1,03	34,7	> 2,5 - 5 km [%]	23,9	±1,26	42,6
> 30 - 45 min [%]	7,3	±0,77	26,0	> 5 - 10 km [%]	17,5	±1,13	38,0
> 45 - 60 min [%]	5,2	±0,66	22,3	> 10 - 20 km [%]	16,2	±1,09	36,9
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,56	19,0	> 20 - 50 km [%]	9,8	±0,88	29,7
> 90 - 120 min [%]	1,4	±0,35	11,8	> 50 km [%]	5,0	±0,64	21,7
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,34	11,5				
> 240 min [%]	0,5	±0,20	6,7				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	26,3	±0,94	31,6	zu Fuß [km]	1,9	±0,06	2,0
Rad [min]	22,0	±0,93	31,3	Rad [km]	4,5	±0,20	6,8
MIV [min]	22,9	±0,92	31,0	MIV [km]	15,6	±0,92	31,2
ÖV [min]	44,9	±1,30	43,9	ÖV [km]	20,5	±1,06	35,7
Mischform [min]	77,5	±1,98	66,8	Mischform [km]	69,0	±4,16	140,4
Gesamt [min]	25,7	±1,02	34,4	Gesamt [km]	13,6	±0,96	32,4

**Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt
bis 1 km [%]	53,4	20,2	5,3	1,3	0,6	13,8
>1 - 2,5 km [%]	22,5	33,3	10,5	13,4	3,0	13,8
> 2,5 - 5 km [%]	18,6	26,9	24,8	23,7	18,5	23,9
> 5 - 10 km [%]	4,8	9,2	21,5	16,7	10,6	17,5
> 10 - 20 km [%]	0,6	9,0	20,2	21,5	9,5	16,2
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,3	12,0	15,7	20,2	9,8
> 50 km [%]	0,0	0,1	5,8	7,7	37,7	5,0

**Weglängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	9,3	7,3	24,8	21,8	12,6	14,9	12,4
>1 - 2,5 km [%]	6,7	10,5	17,2	19,2	14,3	15,4	14,9
> 2,5 - 5 km [%]	17,6	16,6	21,0	24,3	22,8	30,1	33,5
> 5 - 10 km [%]	21,8	15,3	12,2	17,2	18,1	15,3	18,5
> 10 - 20 km [%]	23,4	17,8	11,2	11,1	17,3	12,4	14,0
> 20 - 50 km [%]	14,4	17,4	10,4	5,3	9,9	7,6	4,4
> 50 km [%]	6,8	15,1	3,3	1,1	4,9	4,3	2,2

**Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	6,9	11,7	26,1	18,2	14,4	27,7	9,5
Rad [%]	4,8	6,2	3,0	5,2	6,2	6,4	3,3
MIV [%]	81,6	76,1	30,0	72,7	70,7	61,1	86,2
ÖV [%]	4,6	4,1	38,3	3,7	7,5	4,3	1,0
Mischform [%]	2,1	1,9	2,7	0,2	1,1	0,5	0,0

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Grieskirchen 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Grieskirchen 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Grieskirchen 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				12.501			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	39,5	±1,21	48,9	bis 1 km [%]	14,0	±0,86	34,7
> 10 - 20 min [%]	25,0	±1,07	43,3	>1 - 2,5 km [%]	12,1	±0,81	32,6
> 20 - 30 min [%]	14,4	±0,87	35,1	> 2,5 - 5 km [%]	18,9	±0,97	39,2
> 30 - 45 min [%]	8,9	±0,71	28,5	> 5 - 10 km [%]	16,4	±0,92	37,0
> 45 - 60 min [%]	6,0	±0,59	23,8	> 10 - 20 km [%]	17,4	±0,94	37,9
> 60 - 90 min [%]	3,2	±0,44	17,7	> 20 - 50 km [%]	17,4	±0,94	37,9
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,27	11,0	> 50 km [%]	3,7	±0,47	19,0
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,28	11,1				
> 240 min [%]	0,3	±0,14	5,8				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	23,9	±0,81	32,6	zu Fuß [km]	1,7	±0,05	2,0
Rad [min]	22,4	±1,05	42,2	Rad [km]	3,9	±0,18	7,4
MIV [min]	22,5	±0,70	28,2	MIV [km]	15,6	±0,60	24,2
ÖV [min]	43,4	±1,18	47,7	ÖV [km]	23,8	±1,01	40,9
Mischform [min]	62,9	±1,58	63,5	Mischform [km]	50,7	±3,38	136,5
Gesamt [min]	25,1	±0,83	33,4	Gesamt [km]	14,5	±0,76	30,7
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	63,3	40,7	5,3	1,7	4,1	14,0	
>1 - 2,5 km [%]	17,7	27,8	10,8	6,7	8,6	12,1	
> 2,5 - 5 km [%]	13,2	15,4	20,5	18,1	8,5	18,9	
> 5 - 10 km [%]	4,8	8,2	19,4	14,0	5,3	16,4	
> 10 - 20 km [%]	1,0	4,8	20,2	25,1	18,4	17,4	
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,4	19,8	28,2	35,3	17,4	
> 50 km [%]	0,0	0,7	4,0	6,2	19,8	3,7	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	9,5	5,3	19,4	22,0	13,5	15,9	15,0
>1 - 2,5 km [%]	8,8	7,0	15,3	18,6	11,7	12,5	18,2
> 2,5 - 5 km [%]	11,0	14,3	17,0	25,4	18,2	25,3	23,2
> 5 - 10 km [%]	14,4	15,1	14,0	14,6	16,6	19,3	16,5
> 10 - 20 km [%]	21,4	15,4	18,9	12,9	18,4	13,5	17,7
> 20 - 50 km [%]	30,2	31,2	13,7	5,6	18,1	9,6	8,3
> 50 km [%]	4,7	11,8	1,6	0,9	3,5	3,9	1,0
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	7,0	2,9	19,3	12,8	11,1	21,1	5,4
Rad [%]	4,1	1,2	1,6	7,7	4,9	7,3	6,9
MIV [%]	80,8	91,5	28,4	78,1	73,5	66,3	87,0
ÖV [%]	6,1	2,0	46,8	0,9	8,8	3,6	0,5
Mischform [%]	2,0	2,4	3,9	0,6	1,7	1,6	0,2

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Kirchdorf 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Kirchdorf 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Kirchdorf 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>7.899</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	41,0	±1,53	49,2	bis 1 km [%]	14,7	±1,10	35,4
> 10 - 20 min [%]	25,3	±1,36	43,5	>1 - 2,5 km [%]	11,8	±1,01	32,3
> 20 - 30 min [%]	13,5	±1,06	34,1	> 2,5 - 5 km [%]	21,4	±1,28	41,0
> 30 - 45 min [%]	8,5	±0,87	28,0	> 5 - 10 km [%]	17,4	±1,18	37,9
> 45 - 60 min [%]	4,7	±0,66	21,1	> 10 - 20 km [%]	15,5	±1,13	36,2
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,62	19,9	> 20 - 50 km [%]	14,6	±1,10	35,3
> 90 - 120 min [%]	1,6	±0,39	12,6	> 50 km [%]	4,6	±0,65	21,0
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,33	10,5				
> 240 min [%]	0,2	±0,13	4,2				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,6	±0,99	31,8	zu Fuß [km]	1,8	±0,06	2,0
Rad [min]	29,5	±1,43	45,8	Rad [km]	6,0	±0,33	10,4
MIV [min]	22,1	±0,90	28,8	MIV [km]	16,3	±0,95	30,4
ÖV [min]	39,8	±0,92	29,4	ÖV [km]	20,6	±0,77	24,8
Mischform [min]	72,9	±2,09	66,9	Mischform [km]	42,5	±1,33	42,5
Gesamt [min]	24,9	±1,00	32,1	Gesamt [km]	14,3	±0,87	28,0

**Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel**

	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt
bis 1 km [%]	62,3	29,9	5,7	0,6	7,8	14,7
>1 - 2,5 km [%]	15,2	25,8	10,6	8,9	6,3	11,8
> 2,5 - 5 km [%]	16,1	20,0	22,7	23,0	10,0	21,4
> 5 - 10 km [%]	6,0	9,8	20,5	15,6	4,0	17,4
> 10 - 20 km [%]	0,3	6,5	18,9	18,1	8,6	15,5
> 20 - 50 km [%]	0,1	6,6	16,8	25,1	27,2	14,6
> 50 km [%]	0,0	1,3	4,8	8,8	36,1	4,6

**Weglängenverteilung je Wegzweck**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	11,6	10,2	18,0	28,1	13,5	14,2	15,1
>1 - 2,5 km [%]	7,2	4,6	18,3	16,6	12,2	11,8	16,7
> 2,5 - 5 km [%]	18,3	18,6	21,0	20,8	21,2	23,8	27,0
> 5 - 10 km [%]	18,7	14,6	12,5	15,0	17,2	19,6	18,1
> 10 - 20 km [%]	19,4	14,6	10,1	9,5	16,6	14,4	14,8
> 20 - 50 km [%]	20,5	17,3	13,5	9,6	14,9	12,4	7,8
> 50 km [%]	4,4	20,1	6,5	0,5	4,3	3,7	0,5

**Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)**

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	8,5	5,7	21,2	18,5	12,1	21,9	7,0
Rad [%]	4,8	1,6	2,4	5,7	5,2	7,3	1,0
MIV [%]	81,8	89,1	34,2	74,8	74,0	67,5	90,8
ÖV [%]	3,7	3,5	36,9	0,2	7,7	2,1	1,3
Mischform [%]	1,2	0,2	5,3	0,9	1,1	1,2	0,0

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Linz-Land 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Linz-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Linz-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				13.194			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	33,0	±1,14	47,0	bis 1 km [%]	14,4	±0,85	35,1
> 10 - 20 min [%]	28,1	±1,08	45,0	>1 - 2,5 km [%]	12,0	±0,78	32,5
> 20 - 30 min [%]	16,6	±0,90	37,2	> 2,5 - 5 km [%]	20,3	±0,97	40,2
> 30 - 45 min [%]	11,1	±0,76	31,4	> 5 - 10 km [%]	19,7	±0,96	39,7
> 45 - 60 min [%]	5,3	±0,54	22,5	> 10 - 20 km [%]	21,0	±0,98	40,7
> 60 - 90 min [%]	3,3	±0,43	17,8	> 20 - 50 km [%]	9,8	±0,72	29,7
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,26	11,0	> 50 km [%]	2,9	±0,41	16,8
> 120 - 240 min [%]	1,0	±0,24	9,9				
> 240 min [%]	0,3	±0,14	5,8				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	23,4	±0,68	28,1	zu Fuß [km]	1,7	±0,04	1,7
Rad [min]	24,3	±0,89	37,0	Rad [km]	5,2	±0,20	8,3
MIV [min]	24,0	±0,84	34,9	MIV [km]	15,4	±1,01	42,1
ÖV [min]	39,8	±0,67	27,8	ÖV [km]	16,9	±0,81	33,6
Mischform [min]	48,4	±0,80	33,2	Mischform [km]	21,0	±0,96	39,7
Gesamt [min]	26,1	±0,82	34,0	Gesamt [km]	13,1	±0,89	36,9
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	58,3	23,8	6,1	0,7	5,9	14,4	
>1 - 2,5 km [%]	22,9	30,5	9,2	4,3	5,3	12,0	
> 2,5 - 5 km [%]	14,5	17,7	21,8	23,1	3,3	20,3	
> 5 - 10 km [%]	3,9	14,2	22,5	27,6	20,4	19,7	
> 10 - 20 km [%]	0,4	10,6	25,2	28,1	38,2	21,0	
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,4	11,8	12,3	22,3	9,8	
> 50 km [%]	0,0	0,8	3,4	3,8	4,6	2,9	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	7,6	5,8	19,9	23,8	13,7	15,0	22,5
>1 - 2,5 km [%]	6,5	3,5	14,9	14,6	11,9	15,4	14,3
> 2,5 - 5 km [%]	13,6	16,8	14,9	26,3	19,8	25,1	21,5
> 5 - 10 km [%]	20,2	16,3	23,7	19,6	19,6	18,4	22,5
> 10 - 20 km [%]	32,2	24,9	17,1	13,1	22,4	15,9	12,3
> 20 - 50 km [%]	17,7	20,5	8,0	2,1	10,0	5,9	6,5
> 50 km [%]	2,2	12,1	1,6	0,4	2,7	4,2	0,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	6,4	4,2	23,9	16,9	13,6	25,3	12,7
Rad [%]	5,5	2,2	4,3	6,6	5,5	5,6	2,9
MIV [%]	74,7	87,9	26,2	71,8	68,0	61,5	84,0
ÖV [%]	11,6	5,4	40,4	4,5	11,4	6,2	0,0
Mischform [%]	1,8	0,3	5,3	0,2	1,5	1,4	0,5

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

**Bezirk Perg 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Perg 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Perg 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				9.717			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	38,6	±1,37	48,7	bis 1 km [%]	14,5	±0,99	35,2
> 10 - 20 min [%]	25,0	±1,22	43,3	>1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,95	33,8
> 20 - 30 min [%]	14,8	±1,00	35,5	> 2,5 - 5 km [%]	17,9	±1,08	38,3
> 30 - 45 min [%]	9,7	±0,83	29,5	> 5 - 10 km [%]	16,7	±1,05	37,3
> 45 - 60 min [%]	5,5	±0,64	22,8	> 10 - 20 km [%]	18,9	±1,10	39,1
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,56	19,9	> 20 - 50 km [%]	15,8	±1,02	36,5
> 90 - 120 min [%]	1,1	±0,29	10,4	> 50 km [%]	3,1	±0,49	17,3
> 120 - 240 min [%]	1,0	±0,27	9,8				
> 240 min [%]	0,3	±0,16	5,7				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	23,2	±1,00	35,4	zu Fuß [km]	1,7	±0,06	2,1
Rad [min]	22,4	±0,96	34,0	Rad [km]	4,7	±0,19	6,8
MIV [min]	23,2	±0,80	28,5	MIV [km]	15,7	±0,73	26,0
ÖV [min]	40,1	±1,32	47,0	ÖV [km]	16,7	±0,54	19,1
Mischform [min]	55,1	±0,89	31,8	Mischform [km]	38,9	±2,64	93,7
Gesamt [min]	25,2	±0,93	33,0	Gesamt [km]	13,5	±0,74	26,1
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	66,4	28,4	5,0	0,7	2,4	14,5	
>1 - 2,5 km [%]	16,1	29,7	12,1	6,6	5,5	33,2	
> 2,5 - 5 km [%]	11,4	25,3	18,7	18,5	5,8	39,7	
> 5 - 10 km [%]	5,5	3,4	20,3	16,9	4,1	30,2	
> 10 - 20 km [%]	0,6	8,0	21,4	33,3	30,6	33,9	
> 20 - 50 km [%]	0,1	5,1	18,5	21,7	39,6	36,5	
> 50 km [%]	0,0	0,2	3,9	2,3	12,0	17,3	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	8,4	8,6	18,7	21,3	14,1	16,6	19,6
>1 - 2,5 km [%]	7,2	9,7	12,1	18,7	12,6	16,7	20,5
> 2,5 - 5 km [%]	12,5	20,3	21,2	20,1	16,8	21,5	21,8
> 5 - 10 km [%]	15,0	12,3	13,9	20,6	16,8	19,3	10,1
> 10 - 20 km [%]	25,6	14,8	22,3	12,2	19,8	13,8	19,8
> 20 - 50 km [%]	27,8	21,3	10,7	6,3	17,1	9,3	5,6
> 50 km [%]	3,5	12,9	1,0	0,9	2,9	2,8	2,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	6,7	7,2	18,9	14,1	11,9	24,6	12,2
Rad [%]	4,5	5,9	3,2	6,1	6,2	7,1	5,4
MIV [%]	81,4	81,0	26,8	77,0	70,8	64,7	81,8
ÖV [%]	4,9	3,1	48,1	2,6	9,5	2,7	0,1
Mischform [%]	2,5	2,8	3,0	0,3	1,5	0,8	0,5

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

**Bezirk Ried 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Ried 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Ried 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				13.146			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	43,1	±1,20	49,5	bis 1 km [%]	16,4	±0,89	37,0
> 10 - 20 min [%]	29,3	±1,10	45,5	>1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,82	33,9
> 20 - 30 min [%]	12,4	±0,80	33,0	> 2,5 - 5 km [%]	19,6	±0,96	39,7
> 30 - 45 min [%]	6,0	±0,57	23,8	> 5 - 10 km [%]	19,5	±0,96	39,6
> 45 - 60 min [%]	4,6	±0,51	20,9	> 10 - 20 km [%]	18,1	±0,93	38,5
> 60 - 90 min [%]	2,0	±0,34	14,0	> 20 - 50 km [%]	9,0	±0,69	28,6
> 90 - 120 min [%]	1,2	±0,26	10,9	> 50 km [%]	4,2	±0,49	20,1
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,25	10,3				
> 240 min [%]	0,3	±0,12	5,1				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	20,5	±0,59	24,5	zu Fuß [km]	1,4	±0,04	1,5
Rad [min]	21,4	±0,84	34,9	Rad [km]	4,0	±0,17	7,0
MIV [min]	20,8	±0,72	29,9	MIV [km]	14,0	±0,64	26,5
ÖV [min]	38,4	±0,94	38,9	ÖV [km]	21,9	±1,04	43,2
Mischform [min]	53,2	±1,94	80,1	Mischform [km]	25,5	±0,97	40,0
Gesamt [min]	22,2	±0,77	31,7	Gesamt [km]	12,3	±0,63	25,9
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	66,7	35,1	6,6	6,4	21,6	16,4	
>1 - 2,5 km [%]	22,0	30,9	10,7	8,4	11,8	13,2	
> 2,5 - 5 km [%]	7,9	16,5	21,6	24,6	12,5	19,6	
> 5 - 10 km [%]	3,2	9,4	23,2	22,9	7,1	19,5	
> 10 - 20 km [%]	0,1	5,4	22,7	14,7	12,4	18,1	
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,4	10,8	11,1	17,2	9,0	
> 50 km [%]	0,0	0,4	4,5	12,0	17,4	4,2	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	10,2	7,0	22,2	20,3	16,7	18,6	23,5
>1 - 2,5 km [%]	10,0	9,1	15,3	18,1	12,1	15,7	18,2
> 2,5 - 5 km [%]	14,5	15,4	26,6	23,9	18,6	22,4	23,4
> 5 - 10 km [%]	21,8	13,9	16,5	17,2	20,3	19,3	17,6
> 10 - 20 km [%]	23,7	21,9	10,6	16,6	18,6	15,7	11,9
> 20 - 50 km [%]	15,1	20,8	5,1	2,5	9,4	4,8	3,3
> 50 km [%]	4,6	11,8	3,7	1,3	4,2	3,4	2,1
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	9,4	6,2	22,0	15,6	12,0	18,4	10,6
Rad [%]	4,7	0,8	2,4	4,7	5,6	9,6	3,7
MIV [%]	83,8	87,7	34,8	78,3	75,7	67,2	85,1
ÖV [%]	1,2	2,5	37,4	0,6	5,8	3,2	0,6
Mischform [%]	0,9	2,8	3,4	0,8	0,9	1,5	0,0

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

**Bezirk Rohrbach 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Rohrbach 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Rohrbach 2022	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				13.938			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	40,7	±1,15	49,1	bis 1 km [%]	17,4	±0,89	37,9
> 10 - 20 min [%]	24,7	±1,01	43,1	>1 - 2,5 km [%]	12,7	±0,78	33,3
> 20 - 30 min [%]	10,8	±0,73	31,0	> 2,5 - 5 km [%]	16,4	±0,87	37,0
> 30 - 45 min [%]	6,8	±0,59	25,1	> 5 - 10 km [%]	15,8	±0,86	36,4
> 45 - 60 min [%]	7,1	±0,60	25,8	> 10 - 20 km [%]	16,8	±0,88	37,4
> 60 - 90 min [%]	6,2	±0,56	24,0	> 20 - 50 km [%]	14,8	±0,83	35,5
> 90 - 120 min [%]	1,6	±0,30	12,6	> 50 km [%]	6,1	±0,56	23,9
> 120 - 240 min [%]	1,6	±0,29	12,5				
> 240 min [%]	0,6	±0,17	7,4				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,0	±0,78	33,1	zu Fuß [km]	1,8	±0,05	2,2
Rad [min]	27,3	±1,10	46,7	Rad [km]	5,0	±0,23	9,8
MIV [min]	25,5	±0,92	39,4	MIV [km]	18,4	±0,79	33,7
ÖV [min]	44,1	±0,88	37,5	ÖV [km]	24,0	±0,75	31,9
Mischform [min]	57,0	±1,61	68,6	Mischform [km]	37,8	±2,01	85,5
Gesamt [min]	27,9	±0,94	40,2	Gesamt [km]	16,1	±0,78	33,3
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	64,0	40,3	7,3	1,2	14,6	17,4	
>1 - 2,5 km [%]	17,4	26,6	11,6	7,0	8,1	12,7	
> 2,5 - 5 km [%]	11,8	14,1	17,7	18,5	6,9	16,4	
> 5 - 10 km [%]	5,8	7,6	18,8	15,4	8,6	15,8	
> 10 - 20 km [%]	1,0	6,6	20,8	21,4	10,3	16,8	
> 20 - 50 km [%]	0,0	3,3	17,2	26,0	30,7	14,8	
> 50 km [%]	0,0	1,5	6,6	10,5	20,8	6,1	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	10,9	7,6	23,5	28,8	16,9	18,7	24,5
>1 - 2,5 km [%]	6,2	9,8	14,8	16,4	12,2	17,1	17,0
> 2,5 - 5 km [%]	9,9	11,5	16,7	20,8	16,1	20,4	21,9
> 5 - 10 km [%]	15,5	14,5	13,6	14,1	15,8	17,5	12,9
> 10 - 20 km [%]	21,2	17,9	16,2	14,9	17,4	13,5	13,6
> 20 - 50 km [%]	26,0	19,4	13,3	4,5	15,6	9,3	6,7
> 50 km [%]	10,3	19,3	1,9	0,5	6,0	3,6	3,4
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	7,0	3,5	25,8	18,7	14,1	25,1	12,9
Rad [%]	3,7	3,3	3,7	6,6	5,0	6,0	2,8
MIV [%]	79,8	82,8	21,2	73,1	69,8	63,5	80,4
ÖV [%]	6,6	6,5	46,7	1,1	9,1	3,8	3,8
Mischform [%]	2,9	3,9	2,6	0,5	2,0	1,6	0,1

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Schärding 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Schärding 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Schärding 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				11.534			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	40,4	±1,27	49,1	bis 1 km [%]	13,8	±0,89	34,5
> 10 - 20 min [%]	24,8	±1,11	43,2	>1 - 2,5 km [%]	12,6	±0,86	33,2
> 20 - 30 min [%]	14,6	±0,91	35,4	> 2,5 - 5 km [%]	19,6	±1,02	39,7
> 30 - 45 min [%]	8,1	±0,70	27,2	> 5 - 10 km [%]	17,5	±0,98	38,0
> 45 - 60 min [%]	4,5	±0,53	20,7	> 10 - 20 km [%]	16,7	±0,96	37,3
> 60 - 90 min [%]	3,8	±0,50	19,2	> 20 - 50 km [%]	15,0	±0,92	35,7
> 90 - 120 min [%]	1,9	±0,35	13,5	> 50 km [%]	4,8	±0,55	21,4
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,29	11,1				
> 240 min [%]	0,7	±0,21	8,3				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	29,7	±1,46	56,7	zu Fuß [km]	1,9	±0,06	2,3
Rad [min]	19,5	±0,83	32,0	Rad [km]	4,1	±0,18	7,0
MIV [min]	24,4	±0,99	38,2	MIV [km]	17,1	±0,87	33,9
ÖV [min]	44,9	±1,43	55,3	ÖV [km]	22,2	±1,71	66,2
Mischform [min]	61,3	±1,40	54,4	Mischform [km]	43,4	±1,72	66,5
Gesamt [min]	26,9	±1,11	43,1	Gesamt [km]	15,0	±0,91	35,4
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	56,8	32,9	5,6	1,1	1,0	13,8	
>1 - 2,5 km [%]	21,8	32,9	9,9	7,9	2,5	12,6	
> 2,5 - 5 km [%]	15,9	17,8	20,5	22,7	6,6	19,6	
> 5 - 10 km [%]	4,0	7,6	20,4	22,9	11,4	17,5	
> 10 - 20 km [%]	1,4	5,5	20,4	19,9	13,1	16,7	
> 20 - 50 km [%]	0,1	2,9	18,0	17,4	37,4	15,0	
> 50 km [%]	0,0	0,4	5,3	8,1	28,2	4,8	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	7,2	8,6	19,9	22,5	13,0	15,1	19,7
>1 - 2,5 km [%]	8,7	9,5	12,4	15,3	12,0	16,4	13,9
> 2,5 - 5 km [%]	13,3	13,2	19,8	23,9	19,5	22,8	26,9
> 5 - 10 km [%]	15,4	15,4	19,7	16,1	18,4	17,8	16,4
> 10 - 20 km [%]	23,0	20,8	12,6	14,4	16,4	14,6	13,0
> 20 - 50 km [%]	25,8	15,0	12,3	6,6	16,1	10,1	8,4
> 50 km [%]	6,6	17,6	3,3	1,3	4,5	3,3	1,8
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	5,5	7,3	20,1	13,5	10,9	26,0	8,3
Rad [%]	6,1	4,7	2,9	6,6	6,4	7,1	2,2
MIV [%]	83,6	82,4	23,7	78,0	73,5	63,5	88,5
ÖV [%]	3,2	3,0	49,9	2,0	7,9	1,5	1,0
Mischform [%]	1,7	2,6	3,3	0,0	1,2	1,9	0,1

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Steyr-Land 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Steyr-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Steyr-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>			<b>9.907</b>				
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	36,1	±1,34	48,0	bis 1 km [%]	11,9	±0,90	32,4
> 10 - 20 min [%]	27,5	±1,24	44,7	>1 - 2,5 km [%]	13,2	±0,94	33,9
> 20 - 30 min [%]	14,2	±0,97	34,9	> 2,5 - 5 km [%]	20,7	±1,13	40,5
> 30 - 45 min [%]	9,3	±0,81	29,0	> 5 - 10 km [%]	19,3	±1,10	39,5
> 45 - 60 min [%]	5,7	±0,65	23,2	> 10 - 20 km [%]	17,4	±1,06	37,9
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,55	19,8	> 20 - 50 km [%]	13,9	±0,96	34,6
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,31	11,3	> 50 km [%]	3,6	±0,52	18,5
> 120 - 240 min [%]	1,5	±0,34	12,3				
> 240 min [%]	0,3	±0,16	5,9				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	30,2	±1,28	46,0	zu Fuß [km]	2,0	±0,06	2,2
Rad [min]	28,8	±1,20	43,1	Rad [km]	5,7	±0,23	8,1
MIV [min]	23,4	±0,86	30,9	MIV [km]	15,6	±0,77	27,8
ÖV [min]	44,1	±1,34	48,1	ÖV [km]	23,2	±1,44	51,8
Mischform [min]	50,7	±1,25	44,8	Mischform [km]	25,8	±1,10	39,7
Gesamt [min]	26,7	±1,02	36,5	Gesamt [km]	14,1	±0,80	28,9
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	53,0	21,1	5,1	3,2	7,1	11,9	
>1 - 2,5 km [%]	24,5	30,7	10,9	7,6	2,4	13,2	
> 2,5 - 5 km [%]	14,4	22,2	22,0	18,5	20,3	20,7	
> 5 - 10 km [%]	7,4	9,3	21,8	23,3	11,4	19,3	
> 10 - 20 km [%]	0,7	11,3	20,4	19,1	16,9	17,4	
> 20 - 50 km [%]	0,0	4,9	15,7	23,1	34,7	13,9	
> 50 km [%]	0,0	0,4	4,1	5,1	7,1	3,6	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	6,2	9,0	18,0	16,1	11,0	15,2	13,0
>1 - 2,5 km [%]	7,8	5,6	17,9	18,7	12,6	15,0	20,6
> 2,5 - 5 km [%]	14,3	12,8	22,4	27,5	20,4	22,9	28,7
> 5 - 10 km [%]	18,2	15,5	17,0	21,9	19,4	20,6	17,3
> 10 - 20 km [%]	25,1	19,9	15,0	9,4	18,7	13,8	9,4
> 20 - 50 km [%]	24,7	19,2	8,5	6,0	14,7	8,9	9,1
> 50 km [%]	3,7	18,0	1,2	0,4	3,2	3,6	1,9
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	5,1	2,6	17,8	14,3	11,7	22,7	8,0
Rad [%]	5,6	1,9	1,9	5,1	5,2	6,1	1,5
MIV [%]	82,6	89,3	40,7	78,8	73,1	66,1	90,2
ÖV [%]	5,3	3,2	35,9	1,8	8,6	4,1	0,1
Mischform [%]	1,5	3,1	3,8	0,1	1,4	1,0	0,2

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Urfahr-Umgebung 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Urfahr-Umgebung 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Urfahr-Umgebung 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>			15.462				
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	34,0	±1,06	47,4	bis 1 km [%]	15,5	±0,81	36,2
> 10 - 20 min [%]	24,4	±0,96	43,0	>1 - 2,5 km [%]	10,7	±0,69	30,9
> 20 - 30 min [%]	16,4	±0,82	37,0	> 2,5 - 5 km [%]	17,2	±0,84	37,7
> 30 - 45 min [%]	12,1	±0,73	32,6	> 5 - 10 km [%]	18,7	±0,87	39,0
> 45 - 60 min [%]	6,4	±0,55	24,5	> 10 - 20 km [%]	21,8	±0,92	41,3
> 60 - 90 min [%]	3,9	±0,43	19,3	> 20 - 50 km [%]	13,9	±0,77	34,6
> 90 - 120 min [%]	1,3	±0,26	11,5	> 50 km [%]	2,2	±0,33	14,8
> 120 - 240 min [%]	1,1	±0,24	10,6				
> 240 min [%]	0,4	±0,13	5,9				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	24,9	±0,72	32,4	zu Fuß [km]	1,7	±0,05	2,1
Rad [min]	29,1	±0,94	42,1	Rad [km]	6,4	±0,17	7,6
MIV [min]	24,2	±0,71	31,9	MIV [km]	14,9	±0,59	26,5
ÖV [min]	43,2	±0,73	32,7	ÖV [km]	18,8	±0,63	28,4
Mischform [min]	69,2	±2,03	91,1	Mischform [km]	29,5	±1,12	50,2
Gesamt [min]	27,4	±0,78	35,1	Gesamt [km]	13,0	±0,56	25,0
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	63,9	27,9	5,6	0,5	3,7	15,5	
>1 - 2,5 km [%]	16,0	18,2	9,8	4,3	11,1	10,7	
> 2,5 - 5 km [%]	13,6	17,5	18,7	14,5	5,7	17,2	
> 5 - 10 km [%]	5,5	13,3	22,2	20,2	10,7	18,7	
> 10 - 20 km [%]	1,0	17,0	24,6	36,4	33,8	21,8	
> 20 - 50 km [%]	0,0	6,0	16,5	20,8	27,4	13,9	
> 50 km [%]	0,0	0,1	2,6	3,4	7,6	2,2	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	8,2	7,7	23,9	28,9	14,5	17,2	14,7
>1 - 2,5 km [%]	5,3	6,5	10,2	14,4	10,0	13,9	17,6
> 2,5 - 5 km [%]	9,6	15,6	16,1	17,2	16,1	23,4	22,6
> 5 - 10 km [%]	16,1	18,9	17,4	18,2	19,2	19,2	21,9
> 10 - 20 km [%]	32,6	19,4	20,0	15,0	23,3	16,0	17,3
> 20 - 50 km [%]	26,7	22,1	11,5	5,9	14,6	8,1	4,9
> 50 km [%]	1,6	9,8	0,9	0,4	2,3	2,3	1,1
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	6,8	3,6	24,5	21,0	13,2	27,6	8,0
Rad [%]	7,2	2,8	2,4	7,0	6,2	5,8	2,5
MIV [%]	73,6	86,7	24,6	68,1	66,9	59,4	86,1
ÖV [%]	10,6	5,4	46,1	2,7	12,2	6,4	3,3
Mischform [%]	1,8	1,5	2,3	1,2	1,5	0,8	0,1

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk Vöcklabruck 2022

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Vöcklabruck 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Vöcklabruck 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<b>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</b>				<b>20.494</b>			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	37,3	±0,94	48,4	bis 1 km [%]	13,1	±0,65	33,8
> 10 - 20 min [%]	28,8	±0,88	45,3	>1 - 2,5 km [%]	12,8	±0,65	33,4
> 20 - 30 min [%]	14,6	±0,68	35,3	> 2,5 - 5 km [%]	20,9	±0,79	40,7
> 30 - 45 min [%]	7,6	±0,51	26,5	> 5 - 10 km [%]	18,9	±0,76	39,2
> 45 - 60 min [%]	4,8	±0,42	21,5	> 10 - 20 km [%]	17,5	±0,74	38,0
> 60 - 90 min [%]	3,9	±0,37	19,3	> 20 - 50 km [%]	11,8	±0,62	32,2
> 90 - 120 min [%]	1,4	±0,23	11,9	> 50 km [%]	5,0	±0,42	21,8
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,22	11,4				
> 240 min [%]	0,3	±0,11	5,4				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,7	±0,63	32,6	zu Fuß [km]	1,8	±0,04	2,0
Rad [min]	27,4	±0,76	39,1	Rad [km]	6,1	±0,16	8,3
MIV [min]	21,8	±0,56	28,7	MIV [km]	15,4	±0,53	27,6
ÖV [min]	44,9	±0,83	42,9	ÖV [km]	23,7	±0,75	39,0
Mischform [min]	69,8	±1,43	73,7	Mischform [km]	52,0	±1,66	85,6
Gesamt [min]	25,2	±0,66	33,9	Gesamt [km]	14,2	±0,56	28,9

Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel

	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt
bis 1 km [%]	56,0	19,0	5,7	0,6	5,1	13,1
>1 - 2,5 km [%]	22,4	27,9	10,5	6,0	8,1	12,8
> 2,5 - 5 km [%]	15,3	21,1	22,1	25,4	1,7	20,9
> 5 - 10 km [%]	5,8	14,8	22,2	17,0	8,4	18,9
> 10 - 20 km [%]	0,4	10,4	21,1	21,6	9,9	17,5
> 20 - 50 km [%]	0,0	6,3	13,7	15,8	31,4	11,8
> 50 km [%]	0,0	0,4	4,7	13,6	35,6	5,0

Weglängenverteilung je Wegzweck

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	8,7	10,3	18,2	20,0	12,1	13,3	20,0
>1 - 2,5 km [%]	7,8	6,3	12,8	18,8	12,4	14,4	18,3
> 2,5 - 5 km [%]	15,5	12,4	23,6	23,4	20,7	24,6	24,4
> 5 - 10 km [%]	17,7	19,7	18,0	19,4	19,1	18,9	20,1
> 10 - 20 km [%]	26,4	18,4	14,6	12,9	18,1	14,0	10,8
> 20 - 50 km [%]	18,6	19,6	8,4	4,0	12,2	10,0	5,4
> 50 km [%]	5,4	13,3	4,4	1,5	5,4	4,8	0,9

Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)

	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	6,4	5,9	19,6	14,4	11,7	23,0	14,5
Rad [%]	5,9	3,0	1,3	7,0	5,5	7,0	1,5
MIV [%]	80,6	86,4	29,8	76,7	73,6	65,8	82,9
ÖV [%]	4,9	1,9	44,0	1,3	7,5	3,4	0,4
Mischform [%]	2,3	2,8	5,3	0,6	1,6	0,8	0,7

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

Ergebnisse Verkehrserhebung Oberösterreich 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

**Bezirk Wels-Land 2022**

Oberösterreich 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Wels-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Wels-Land 2022	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
<b>Berichtete Wege</b>							
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>				10.765			
<b>Anteil an Wegen je Wegdauerklasse</b>				<b>Anteil an Wegen je Weglängenklasse</b>			
bis 10 min [%]	35,2	±1,28	47,7	bis 1 km [%]	12,3	±0,88	32,9
> 10 - 20 min [%]	31,6	±1,24	46,5	>1 - 2,5 km [%]	13,0	±0,90	33,7
> 20 - 30 min [%]	15,9	±0,98	36,6	> 2,5 - 5 km [%]	19,1	±1,05	39,3
> 30 - 45 min [%]	7,8	±0,72	26,9	> 5 - 10 km [%]	22,7	±1,12	41,9
> 45 - 60 min [%]	4,6	±0,56	20,9	> 10 - 20 km [%]	19,3	±1,05	39,4
> 60 - 90 min [%]	2,5	±0,42	15,6	> 20 - 50 km [%]	11,4	±0,85	31,8
> 90 - 120 min [%]	1,0	±0,27	10,0	> 50 km [%]	2,2	±0,39	14,5
> 120 - 240 min [%]	1,0	±0,26	9,9				
> 240 min [%]	0,4	±0,17	6,2				
<b>Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel</b>				<b>Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel</b>			
zu Fuß [min]	25,5	±0,92	34,5	zu Fuß [km]	1,8	±0,06	2,4
Rad [min]	23,2	±0,98	36,8	Rad [km]	5,1	±0,20	7,6
MIV [min]	21,6	±0,84	31,5	MIV [km]	13,8	±0,78	29,1
ÖV [min]	37,5	±0,96	35,9	ÖV [km]	15,5	±0,77	28,8
Mischform [min]	55,1	±0,90	33,7	Mischform [km]	35,6	±1,02	38,1
Gesamt [min]	24,1	±0,88	33,1	Gesamt [km]	12,5	±0,73	27,2
<b>Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel</b>							
	zu Fuß	Rad	MIV	ÖV	Mischform	Gesamt	
bis 1 km [%]	60,9	17,8	5,4	1,2	1,2	12,3	
>1 - 2,5 km [%]	20,3	30,8	11,7	7,0	1,5	13,0	
> 2,5 - 5 km [%]	14,7	26,8	19,9	16,8	7,4	19,1	
> 5 - 10 km [%]	3,3	13,2	26,1	29,6	6,4	22,7	
> 10 - 20 km [%]	0,6	8,5	22,3	27,4	3,4	19,3	
> 20 - 50 km [%]	0,1	2,0	12,0	15,9	73,4	11,4	
> 50 km [%]	0,0	0,9	2,5	2,1	6,7	2,2	
<b>Weglängenverteilung je Wegzweck</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
bis 1 km [%]	7,0	7,0	17,0	20,3	10,5	14,8	20,4
>1 - 2,5 km [%]	9,3	6,6	21,5	12,7	12,7	14,6	17,0
> 2,5 - 5 km [%]	13,6	13,4	14,5	21,7	18,3	25,2	22,8
> 5 - 10 km [%]	22,7	14,6	25,2	21,1	24,6	20,8	23,0
> 10 - 20 km [%]	25,0	23,3	14,2	19,4	20,1	15,1	14,0
> 20 - 50 km [%]	20,7	23,2	6,8	4,4	11,7	7,3	2,7
> 50 km [%]	1,6	11,9	0,8	0,3	2,1	2,1	0,2
<b>Hauptverkehrsmittel je Wegzweck (ohne k.A.)</b>							
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	nach Hause	Freizeit, Erledigungen, Besuche	Personen bringen / holen
zu Fuß [%]	5,3	4,9	17,4	12,4	9,5	21,9	12,8
Rad [%]	4,1	0,6	4,9	4,1	5,3	5,9	1,9
MIV [%]	80,9	84,2	30,8	81,6	74,2	66,3	83,8
ÖV [%]	6,2	9,0	44,2	1,6	9,3	5,1	1,6
Mischform [%]	3,5	1,3	2,7	0,3	1,7	0,8	0,0

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