



Ergebniszusammenfassung

Mobilitätserhebung 2024 St. Pölten

Eckdaten der Befragung
Mobilitätsverhalten in der Landeshauptstadt St. Pölten

Im Auftrag der Landeshauptstadt St. Pölten, Wien, Jänner 2025



Auftraggeber:

Magistrat der Landeshauptstadt St. Pölten
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
3100 St. Pölten



Auftragnehmer:

HERRY Consult GmbH
Argentinierstraße 21
1040 Wien

Tel.: (01) – 504 12 58

Fax: (01) – 504 35 36

e-mail: office@herry.at

<http://www.herry.at>

Bearbeitungsteam:

Mag. Ing. Rupert Tomschy

Mag. Irene Steinacher

GZ: 11672

Stand: Jänner 2025

Vorwort

Der Magistrat der Landeshauptstadt St. Pölten, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Abteilung Verkehrsplanung, hat im Frühjahr 2024 die HERRY Consult GmbH damit beauftragt, eine Mobilitätserhebung der Wohnbevölkerung durchzuführen.

Zahlen und Fakten betreffend die Entwicklung von Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung sind eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung der Stadt. Bereits zum dritten Mal (nach 2013 und 2018) erfolgte eine umfassende Erhebung mobilitätsbezogener Kennzahlen, die wichtige Trends und Veränderungen aufzeigt.

St. Pölten spielt darüber hinaus als urbaner Knotenpunkt im europäischen Verkehrsnetz (TEN-T) eine zentrale Rolle. Als Landeshauptstadt ist St. Pölten dazu verpflichtet, bis Ende 2027 einen nachhaltigen Mobilitätsplan „SUMP“ (Sustainable Urban Mobility Plan) zu erstellen. Für diesen Entwicklungsprozess ist es besonders wichtig, auf aktuelle Zahlen zurückgreifen zu können.

Die vorliegende Zusammenfassung enthält die wesentlichen Ergebnisse dieser Verkehrsverhaltensbefragung.

Wien, im Dezember 2024

1 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

<p>Ausgangslage/ Motivation</p>	<p>Das wichtigste Ziel der Mobilitätserhebung St. Pölten 2024 war die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren der Wohnbevölkerung (Personen im Haushalt).</p> <p>Zahlen und Fakten betreffend die Entwicklung von Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung stellen eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung der niederösterreichischen Landeshauptstadt dar. Bereits zum dritten Mal (nach 2013 und 2018) erfolgte damit eine umfassende Erhebung mobilitätsbezogener Kennzahlen, die wichtige Trends und Veränderungen aufzeigt. Ergänzend wurden Meinungen und Einstellungen der Bevölkerung zu aktuellen, verkehrspolitischen Fragestellungen eingeholt.</p> <p>Des Weiteren spielt St. Pölten als urbaner Knotenpunkt im europäischen Verkehrsnetz (TEN-T) eine zentrale Rolle. Als Landeshauptstadt ist St. Pölten dazu verpflichtet, bis Ende 2027 einen nachhaltigen Mobilitätsplan „SUMP“ (Sustainable Urban Mobility Plan) zu erstellen. Für diesen Entwicklungsprozess ist es besonders wichtig, auf aktuelle Zahlen zurückgreifen zu können.</p>
<p>Online- und Offline- Rekrutierung</p> <p>Online-Fragebogen</p>	<p>Als Befragungsform bzw. Erhebungsmethode wurde eine Online- und Offline-Rekrutierung mit breiter Streuung der Information zur Teilnahmemöglichkeit an der Mobilitätserhebung in Kombination mit einer Online-Erhebung (CAWI) angewandt.</p> <p>Für die Offline-Rekrutierung wurde die Information zur Teilnahmemöglichkeit über verschiedene Kanäle (St. Pölten konkret, Gemeindefwebseite, Newsletter, verschiedene Social-Media Kanäle, Aushänge usw.) möglichst breit gestreut.</p> <p>Die Teilnahme erfolgte mittels Anforderung eines Zugangscodes zum Online-Fragebogen durch die Teilnehmer:innen selbst auf der dafür bereitgestellten Befragungswebseite. Die Teilnehmer:innen gaben dabei Ihre Kontaktdaten (inkl. E-Mailadresse) und den Wohnort an und erhielten umgehend einen Zugangscodes zum Online-Fragebogen per E-Mail zugesandt.</p> <p>Der Fragebogen bestand insgesamt aus drei Teilen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haushaltsteil („Haushaltsangaben“) 2. Personenteil („Personenangaben“) 3. Wegeteil („Tagesablauf am Stichtag“) <p>Der Befragungsstichtag (Wochentag), für den das Mobilitätsverhalten berichtet werden sollte, wurde dabei automatisiert und zufällig vergeben. Innerhalb der teilnehmenden Haushalte sollten möglichst alle Personen ab 6 Jahren (also mit Beginn einer eigenständigen Mobilität beim Schuleintritt) Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem festgelegten Wochentag (Werkstage sowie Wochenenden) machen.</p>

Befragungszeitraum & Teilnahmequote

Die Erhebung wurde im Zeitraum von 30. April 2024 bis 4. Juli 2024 durchgeführt. Grundgesamtheit waren alle 26.775 Haushalte bzw. 56.401 Personen (ab 6 Jahren), die in St. Pölten ihren Hauptwohnsitz haben.

Der Bruttorücklauf betrug 876 Haushalte, von denen 61 außerhalb des Erhebungsgebietes wohnhaft sind. Diese wurden, ebenso wie weitere 254 Haushalte mit unvollständigen Angaben, ausgeschieden. Somit ergibt sich eine verwertbare Netto-Stichprobe von 561 Haushalten und 1.084 Personen (ab 6 Jahre), die in Summe 3.208 Wege berichtet haben (das sind rund 2% der Haushalte / Personen).

Im Vergleich dazu wurden bei der letzten Mobilitätserhebung 2018 in St. Pölten 537 Personen befragt – die aktuelle Stichprobengröße ist somit ausreichend, um valide und repräsentative Ergebnisse bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Wohnbevölkerung zu liefern.

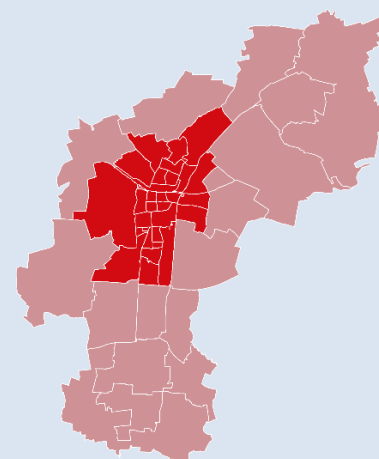
Die Altersverteilung der Stichprobe ist typisch für Online-Befragungen und konnte durch Gewichtung der Daten ausgeglichen werden (Basis Personen ab 65 Jahren: 110 Teilnehmer:innen).

Die Daten wurden nach folgenden Merkmalen anhand der Daten zur Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren der Statistik Austria gewichtet und hochgerechnet: Haushaltgröße, Alter, Geschlecht, formale Bildung, (Berufs-)tätigkeit.

St. Pölten 2024	Altersverteilung				
	6 bis 17 Jahre	18 bis 34 Jahre	35 bis 49 Jahre	50 bis 64 Jahre	65 Jahre und älter
Rohdaten	15%	25%	29%	20%	10%
Grundgesamtheit	12%	23%	23%	21%	22%

Regionale Unterteilung

Aufgrund der Stichprobengröße bzw. der großen Rücklaufquote konnte eine Unterteilung nach Kerngebiet (urban geprägte Stadtteile) und Außengebiet (ländlich geprägte Stadtteile) getroffen werden. Die Unterteilung erfolgte auf Basis der statistischen Zählsprengel sowie nach Bebauungs- und Bevölkerungsdichte.



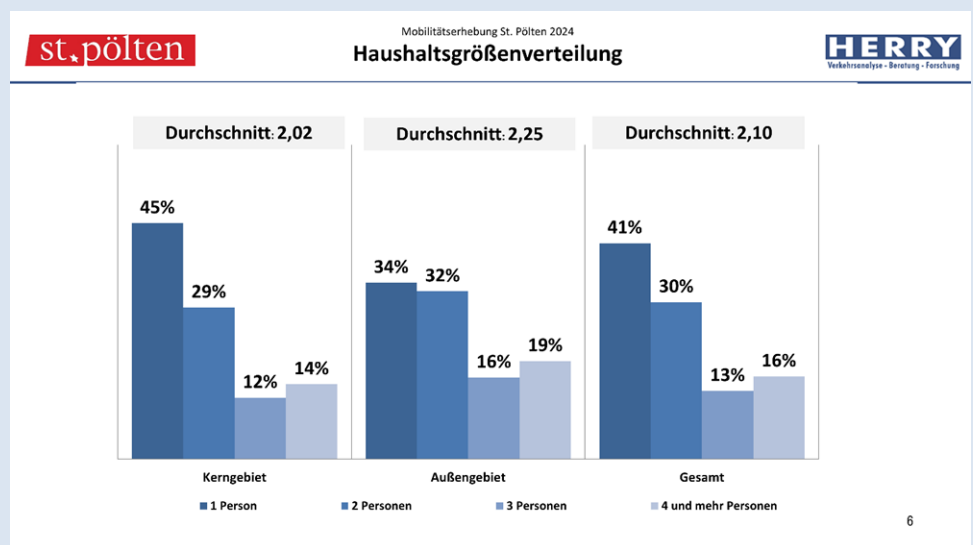
Kerngebiet | Außengebiet

1.1 Ergebnisse des Haushaltsteils

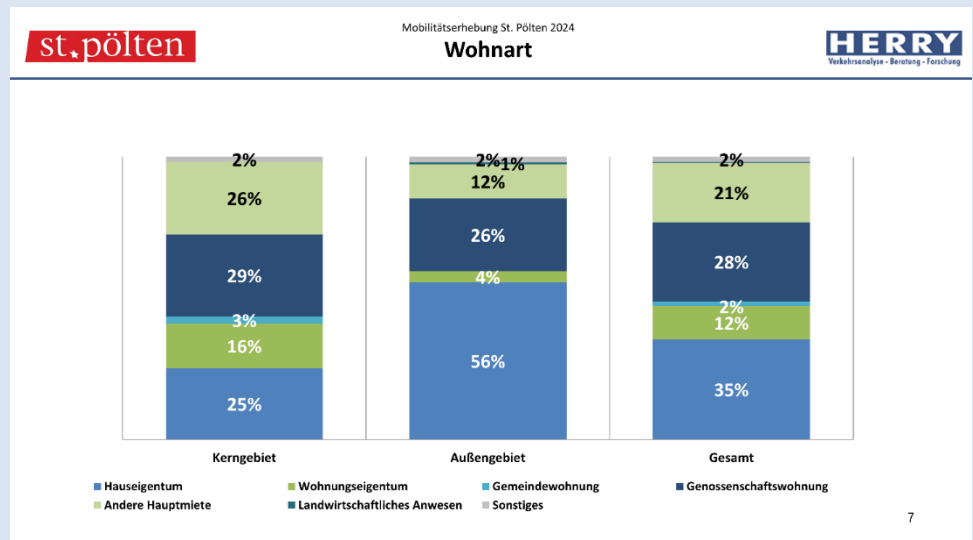
Im Haushaltsteil wurden sowohl konkrete als auch subjektive Fragen gestellt. Zu den konkreten (objektiven) Fragen zählen beispielsweise die Wohnform oder die Anzahl verkehrstüchtiger Fahrzeuge. Die subjektiven Fragen umfassen z.B. eine Selbsteinschätzung zur wirtschaftlichen Situation des Haushalts oder eine ungefähre Angabe, in wie vielen Minuten die nächste Bahn- und/oder Bushaltestelle zu Fuß erreichbar ist.

Haushaltsgröße: 2,10 Personen/ Haushalt

Die Haushaltsgröße beträgt in St. Pölten im Schnitt 2,10 Personen pro Haushalt, wobei die Haushaltsgröße im Kerngebiet bei 2,02 und im Außengebiet bei 2,25 Personen pro Haushalt liegt. Dabei sind 41% Ein-Personen-Haushalte, 30% sind 2-Personen-Haushalte, in 13% leben 3 Personen und bei weiteren 16% handelt es sich um größere Haushalte mit 4 oder mehr Personen.



Etwa ein Drittel der Haushalte wohnt im Eigentumshaus (35%), gefolgt von der Genossenschaftswohnung (28%) und einer anderen Form der Hauptmiete (21%). Im Kerngebiet sind die Wohnformen relativ ausgeglichen, während im Außengebiet die Wohnform „Hauseigentum“ mit 56% deutlich überwiegt.

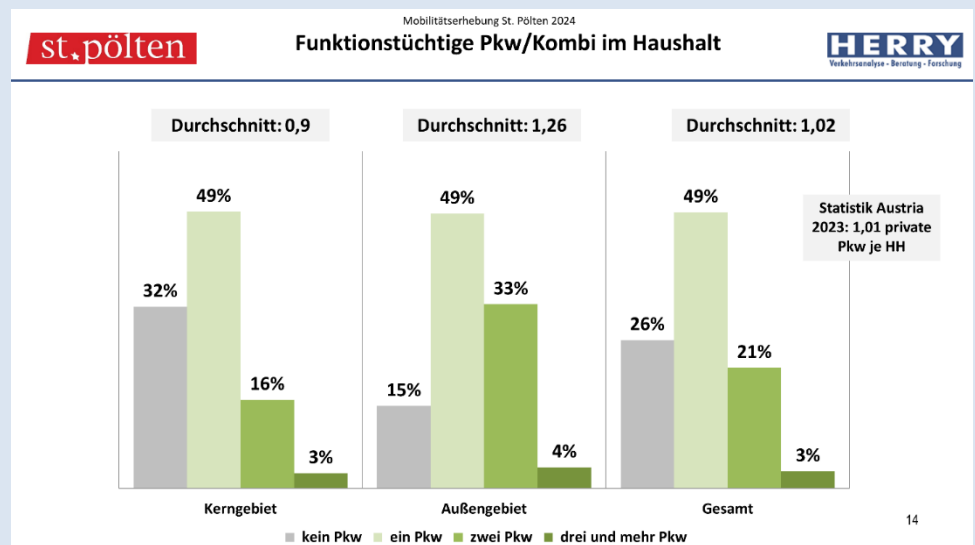


**Pkw-Besitz:
1,02 private
Pkw/Haushalt**

Die Anzahl der Fahrzeuge steht in engem Zusammenhang mit der Haushaltsgröße. 74% der Haushalte in der Landeshauptstadt besitzen einen oder mehrere private Pkw (68% der Haushalte besitzen zumindest einen konventionellen Pkw, 4% zumindest einen Hybrid-Pkw und 10% zumindest einen E-Pkw).

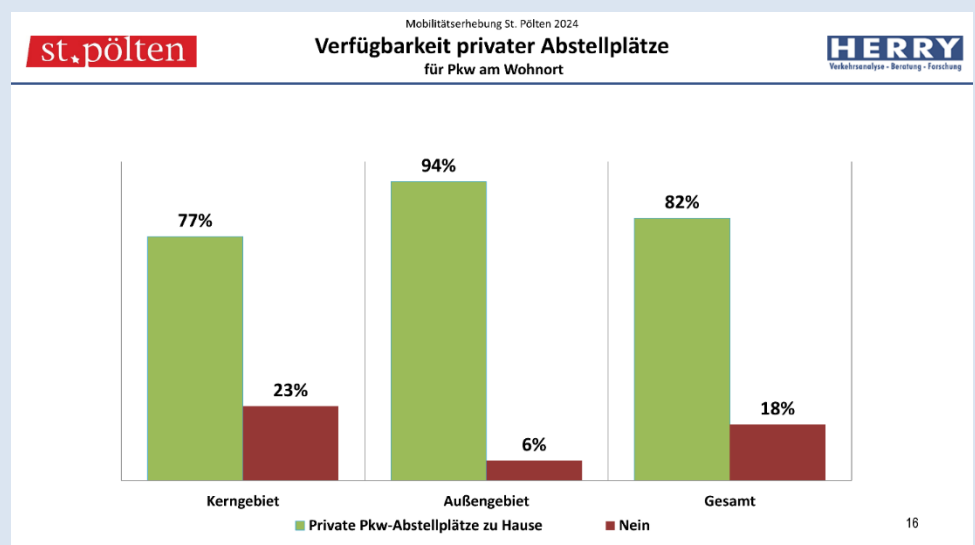
Die durchschnittliche Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in St. Pölten beträgt 1,02 Pkw/HH, wobei sie im Kerngebiet mit 0,9 Pkw/HH deutlich geringer als im Außengebiet (1,26 Pkw/HH) ausfällt.

Die Anzahl der Pkw/HH deckt sich weitgehend mit Angaben der Statistik Austria für Ende 2023, wonach in St. Pölten 457,1 Pkw je 1.000 Einwohner:innen privat zugelassen sind.



**82% der Haushalte
verfügen über ≥1
Pkw-Abstellplatz**

82% der Haushalte mit Pkw verfügen über zumindest einen privaten Pkw-Abstellplatz. Im Kerngebiet liegt dieser Wert deutlich unter dem des Außengebiets (77% zu 94%).



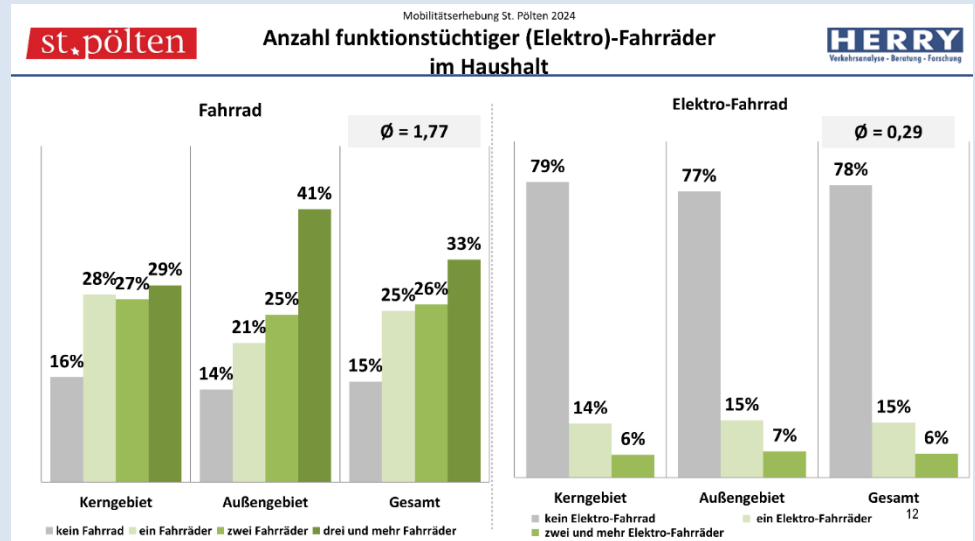
85% der Haushalte verfügen über ein konventionelles Fahrrad

22% der Haushalte besitzen ein Elektrofahrrad

85% der Haushalte verfügen zumindest über ein verkehrstüchtiges, konventionelles Fahrrad. Pro Haushalt existieren demnach durchschnittlich 1,77 (konventionelle) Fahrräder.

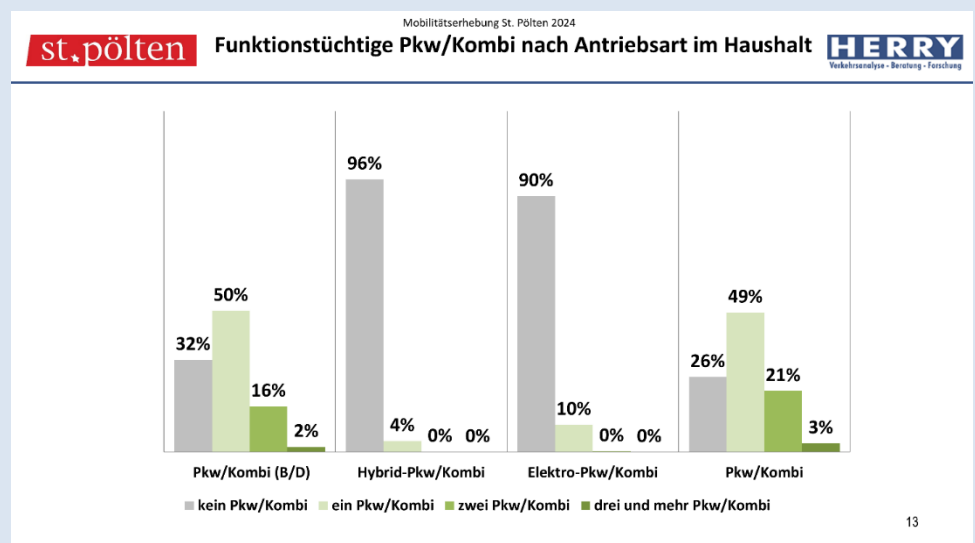
Bei den Elektrofahrzeugen sind bisher nur Elektrofahrräder bzw. Pedelegs relevant. Durchschnittlich besitzen aber bereits rund 22% der Haushalte ein Elektrofahrrad. Das entspricht aktuell einer Anzahl von durchschnittlich 0,29 Elektro-Fahrrädern je Haushalt.

Konventionelle Scooter bzw. Tretroller sind dagegen etwas mehr (0,36 je Haushalt) und E-Scooter deutlich weniger (0,09 je Haushalt) weit verbreitet.



In jedem 10. Haushalt ist ein E Pkw vorhanden

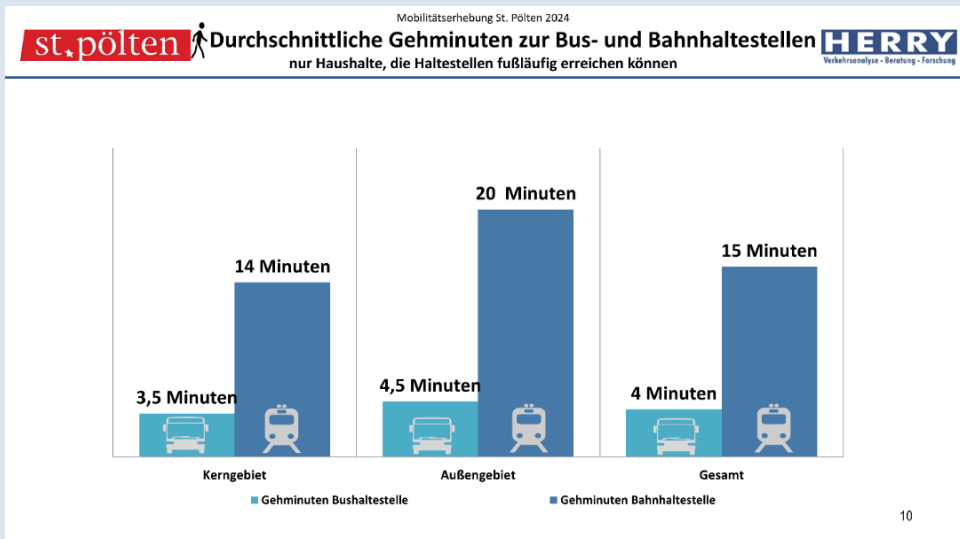
E-Pkw sind noch nicht so weit verbreitet, durchschnittlich existieren 0,1 E-Pkw je Haushalt, somit ist etwa in jedem 10ten Haushalte ein E-Pkw vorhanden.



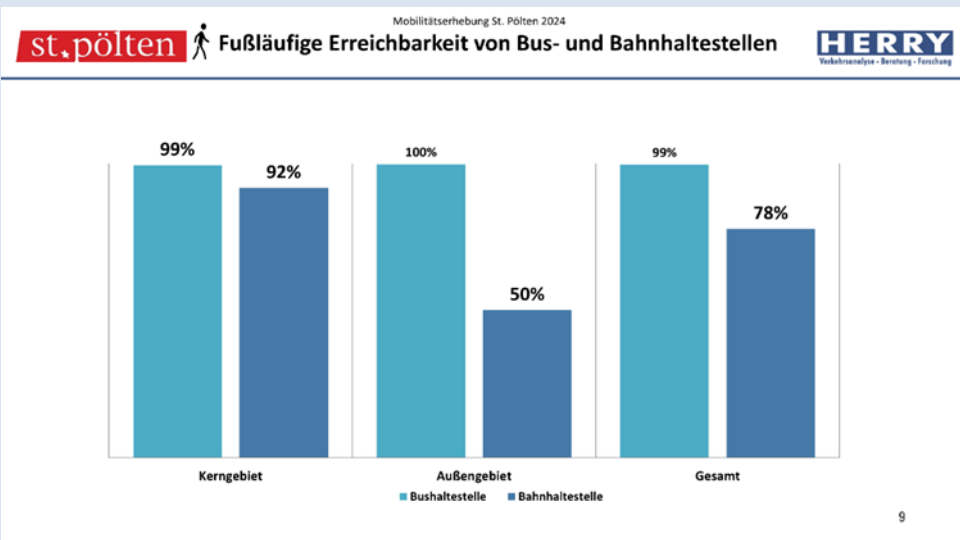
Bushaltestellen in fußläufiger Entfernung erreichbar

Fast alle Haushalte in St. Pölten geben an, eine Bushaltestelle (LUP und Regionalbus) in fußläufiger Entfernung zu haben und diese in 4 Minuten Gehzeit erreichen zu können.

Dagegen ist die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahnhaltestelle mit 78% deutlich geringer. Diese kann durchschnittlich in rund 15 Minuten zu Fuß erreicht werden.

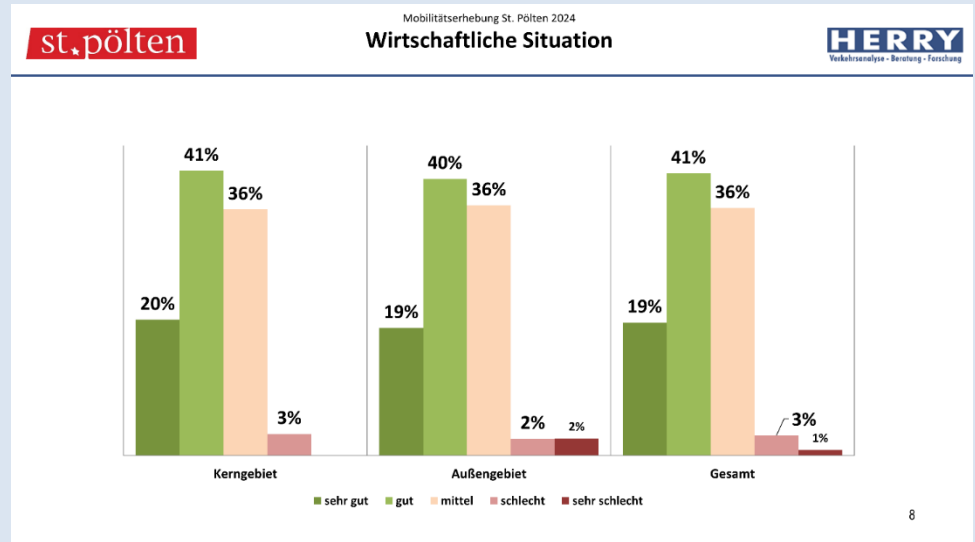


Deutliche Unterschiede bestehen hier zwischen Kerngebiet und Außengebiet: im Kerngebiet können 92% eine Bahnhaltestelle in durchschnittlich 14 Minuten zu Fuß erreichen, im Außengebiet aber nur jede zweite Person (50%), und dann innerhalb von durchschnittlich 20 Minuten.



Wirtschaftliche Situation

19% der Haushalte schätzen ihre wirtschaftliche Situation als „sehr gut“ ein, der Großteil empfindet die eigene Situation als „gut“ (41%) oder „mittel“ (36%). Dabei gibt es de facto kaum Unterschiede zwischen dem Kerngebiet und dem Außengebiet.



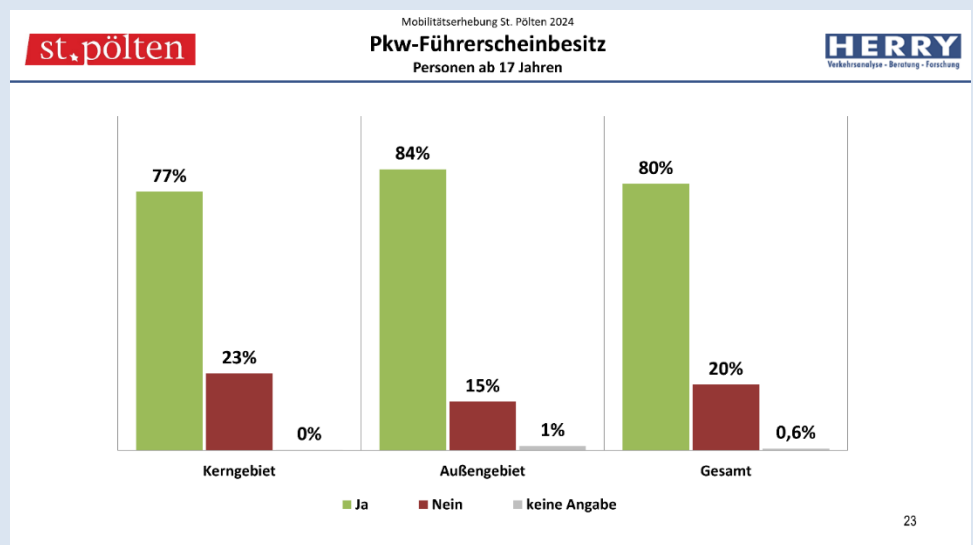
1.2 Ergebnisse des Personenteils

Um ein vollständiges Bild des Mobilitätsverhaltens, der Mobilitätsmöglichkeiten sowie mögliche Motive oder Einstellungen zur Mobilität der St. Pöltner:innen zu erhalten, wurden alle im Haushalt lebenden Personen ab 6 Jahren aufgefordert (anonymisierte) Angaben zur Person zu machen. Neben soziodemografischen Merkmalen wurden Fahrzeug- bzw. Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Informationen zu Begleit- und Arbeits- bzw. Ausbildungswegen sowie allgemeine und detaillierte Informationen zu den unterschiedlichen Verkehrsmittelkategorien abgefragt.

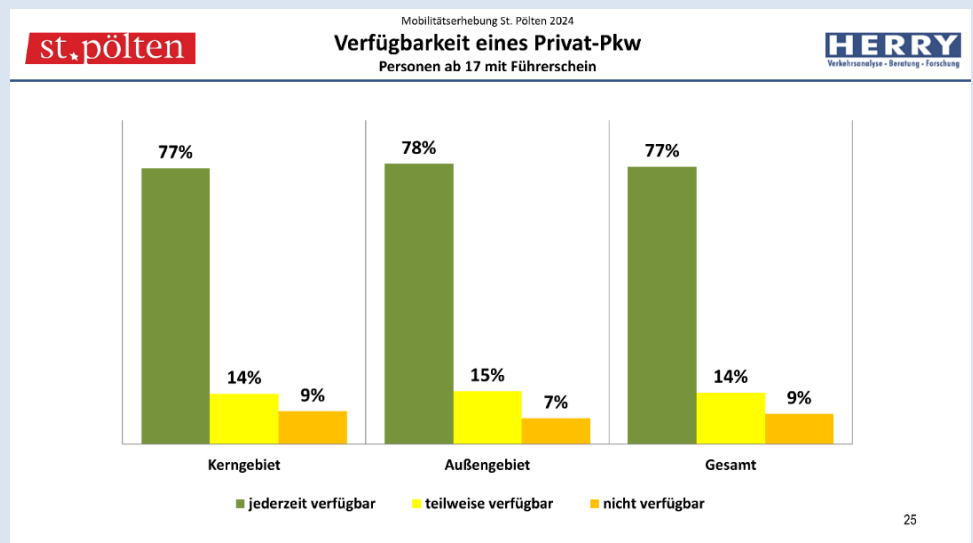
Führerschein und Pkw

8 von 10 Personen besitzen einen Pkw-Führerschein, 77% davon steht jederzeit ein Pkw zur Verfügung

Der Anteil der Führerscheinbesitzer:innen (Personen ab 17 Jahren) beträgt durchschnittlich 80% und ist im Außengebiet mit 84% höher als im Kerngebiet mit 77%. Der Führerscheinbesitzanteil steigt mit zunehmendem Alter, ab 50 Jahren besitzen bereits 90% einen Führerschein.

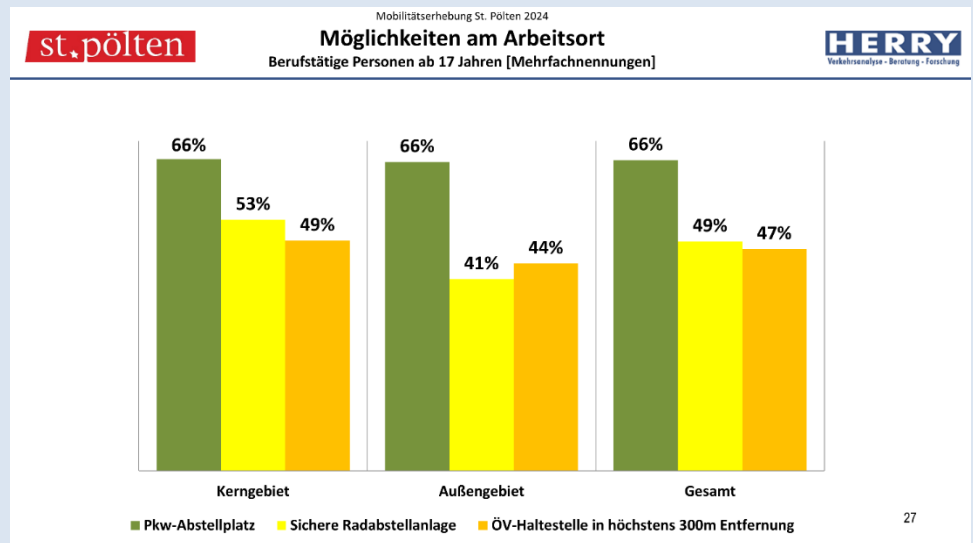


91% der Führerscheinbesitzer:innen haben auch zumindest teilweise einen Pkw zur Verfügung (77% davon jederzeit), hier besteht nur ein geringer Unterschied zwischen Kerngebiet und Außengebiet. Rund ein Viertel (26%) der berufstätigen Personen (mit Führerschein) steht ein Dienst-Pkw zur Verfügung.



Möglichkeiten am Arbeitsplatz

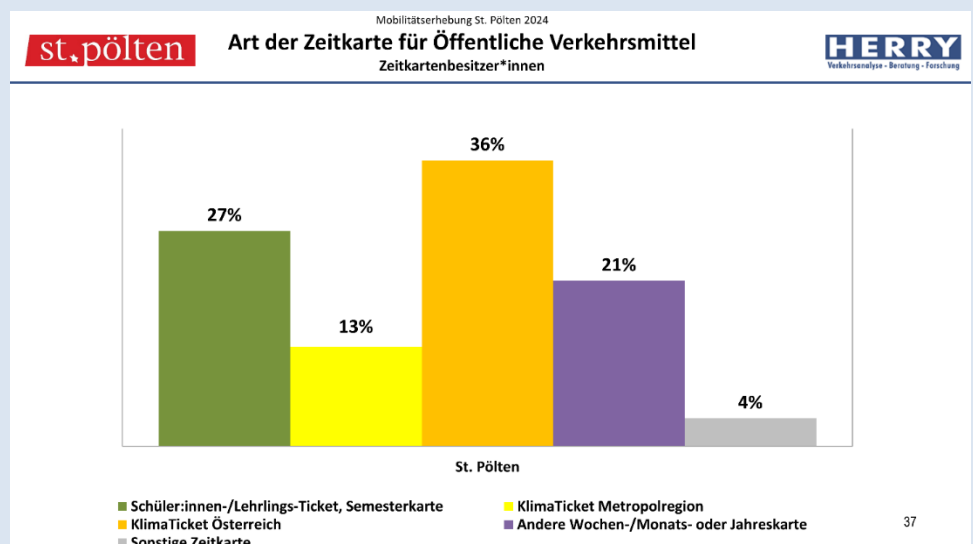
Generell haben zwei Drittel am Arbeitsort einen Pkw-Abstellplatz zur Verfügung. Knapp der Hälfte steht eine sichere Radabstellanlage zur Verfügung, rund 47% haben eine ÖV-Haltestelle in höchstens 300 Metern Entfernung vom Arbeitsort.



34% haben eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr

In der Stadt St. Pölten liegt die Besitzquote von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel mit 34% auf einem hohen Niveau, wobei hier besonders die Jungen bis 17 Jahre mit einem Anteil von 76% herausstechen. Personen ab 65 Jahren verfügen dagegen nur zu 17% über eine ÖV-Zeitkarte. Das KlimaTicket (Österreich und Metropolregion) macht mit 49% inzwischen fast die Hälfte aller Zeitkarten aus.

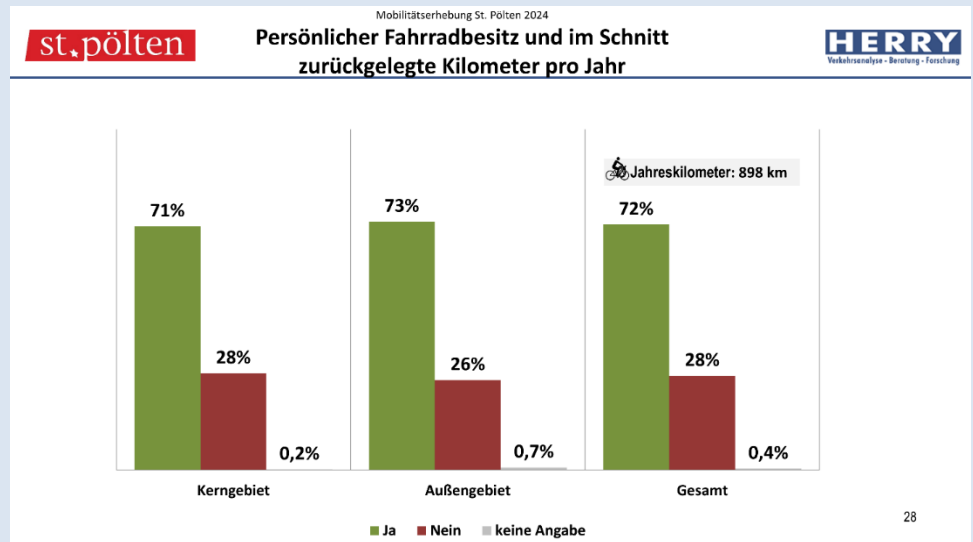
49% aller Zeitkarten sind ein Klimaticket



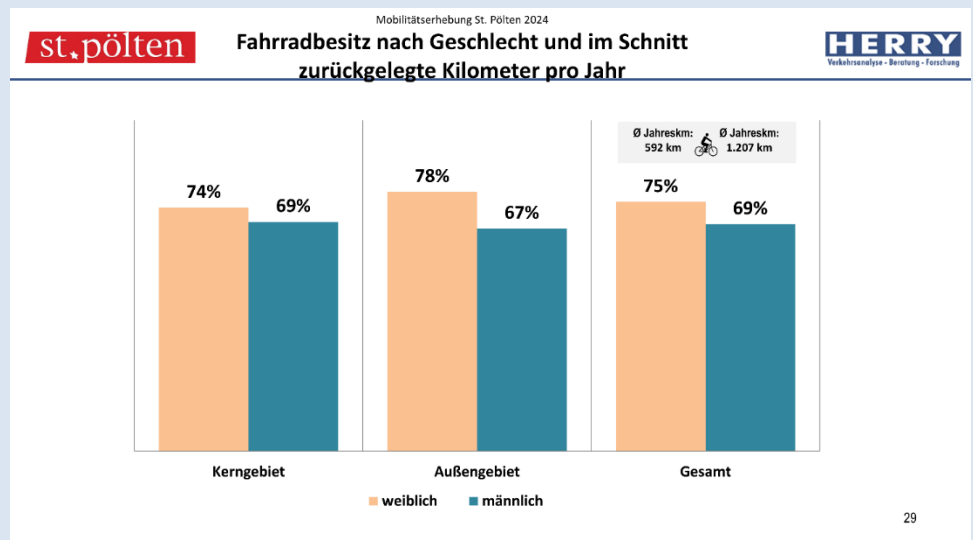
7 von 10 Personen besitzen ein konventionelles Fahrrad, 17% ein Elektrofahrrad

72% der Bewohner:innen St. Pöltens besitzen ein verkehrstüchtiges, konventionelles Fahrrad. Dieser Anteil ist allgemein in den letzten Jahren zu Gunsten der Elektrofahräder leicht zurückgegangen - in St. Pölten verfügen bereits 17% über ein E-Fahrrad.

Die Jahresfahrleistung beträgt im Durchschnitt laut Selbsteinschätzung der Fahrradbesitzer:innen bei konventionellen Fahrrädern 898 km und bei Elektrofahrrädern 1.173 km.

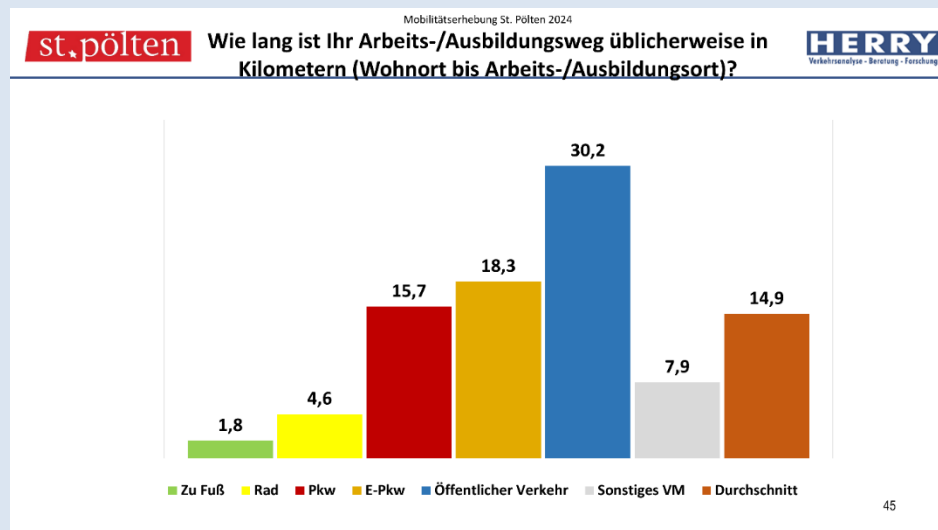


Frauen besitzen etwas häufiger ein Fahrrad als Männer (75% zu 69%), diese legen damit aber durchschnittlich doppelt so viele Kilometer zurück (1.207 km zu 592 km). Beim E-Fahrrad sind es die älteren Personen ab 50 Jahren, die mit bis zu 34% E-Fahrradbesitz deutlich über dem Durchschnitt liegen.



Arbeits-/Ausbildungswege sind im Schnitt rund 15 km lang.

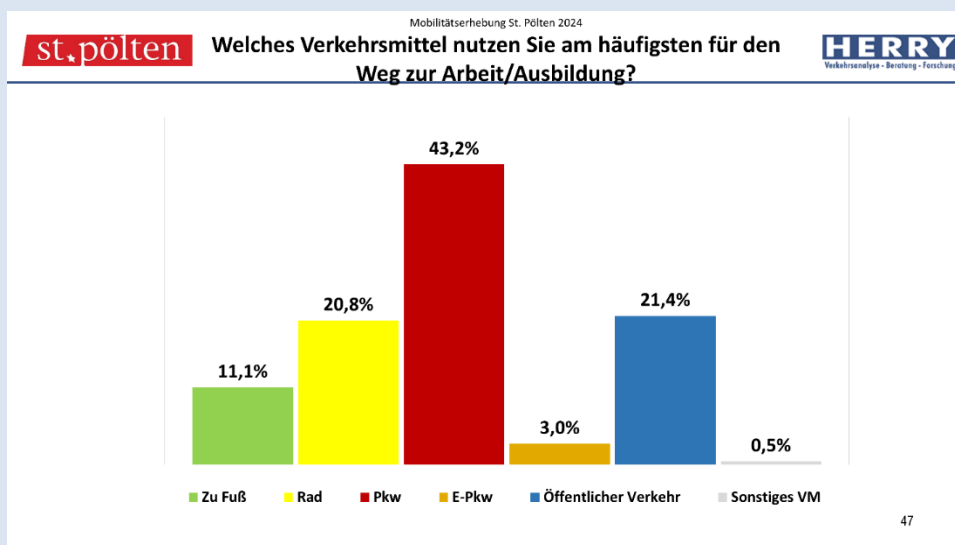
Während mit dem Pkw zurückgelegte Arbeits-/Ausbildungswege rund 16 km lang sind, sind Arbeits-/Ausbildungswege, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, fast doppelt so lang (30 km). Mit dem Rad werden am Weg zur Arbeit rund 4,6 km zurückgelegt, durchschnittlich ist ein Arbeits-/Ausbildungsweg im Schnitt 15 km lang. Die zurückgelegten Distanzen wurden von den Teilnehmer:innen als Zirka-Werte angegeben.



Je 21% nutzen am häufigsten das Rad oder den ÖV; 11% gehen zu Fuß zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte

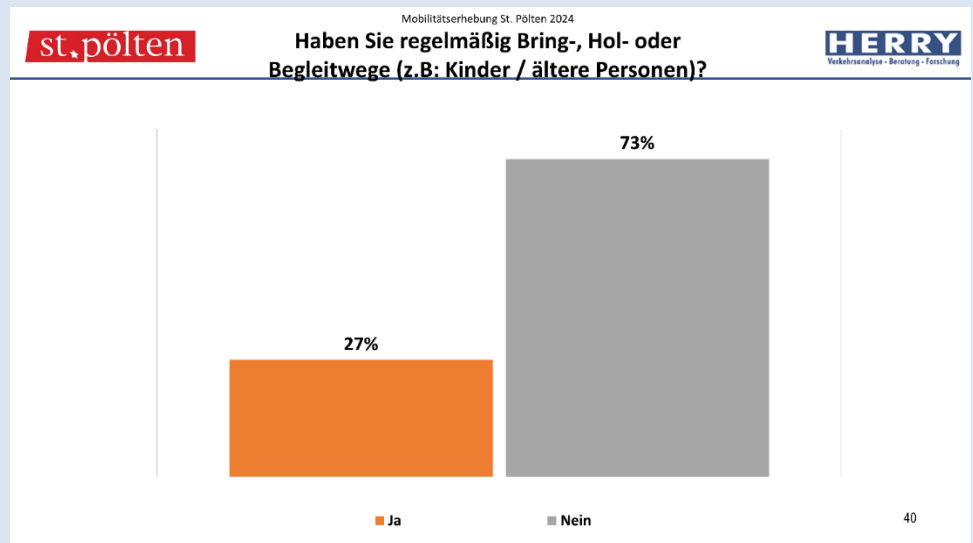
Am Arbeits-/Ausbildungsweg überwiegt nach Angabe der Teilnehmer:innen die Pkw-Nutzung: rund 46% geben an, dieses Verkehrsmittel am häufigsten für diesen Zweck zu nutzen. Jeweils 21% nutzen am häufigsten das Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr. 11% gehen zu Fuß zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte. Damit gelangen mehr als die Hälfte der St. Pöltner:innen (53%) mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr) zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort.

Die Gründe für die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels sind ähnlich wie bei den Bring- und Holwegen, allerdings spielt beim Pkw die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Zielort eine wesentliche Rolle - ebenso wie beim ÖV die Nähe des Zielortes zur nächsten ÖV-Haltestelle.

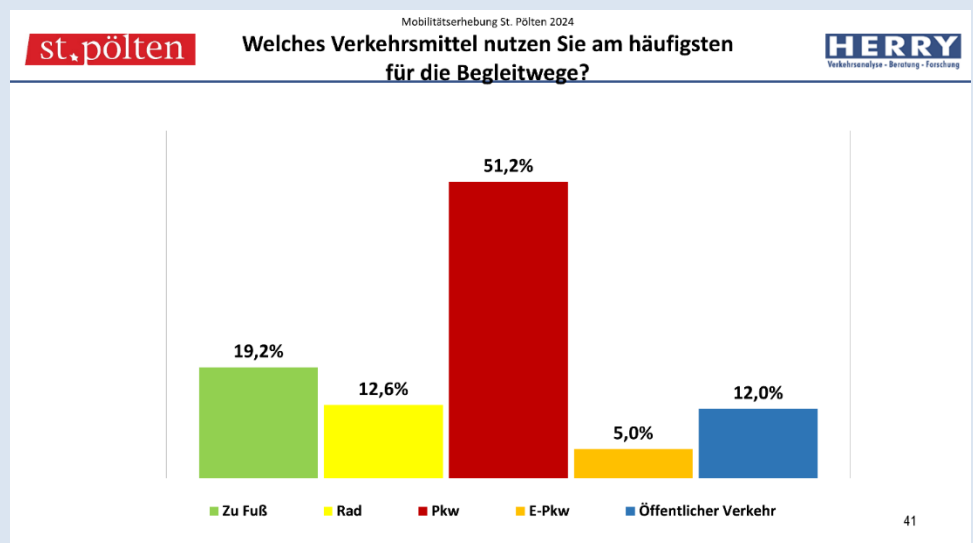


Mehr als die Hälfte der Bring- & Holwege werden mit dem Pkw zurückgelegt

27% der St. Pöltner:innen absolvieren regelmäßige Bring-, Hol- oder Begleitwege für Kinder bzw. ältere Menschen.



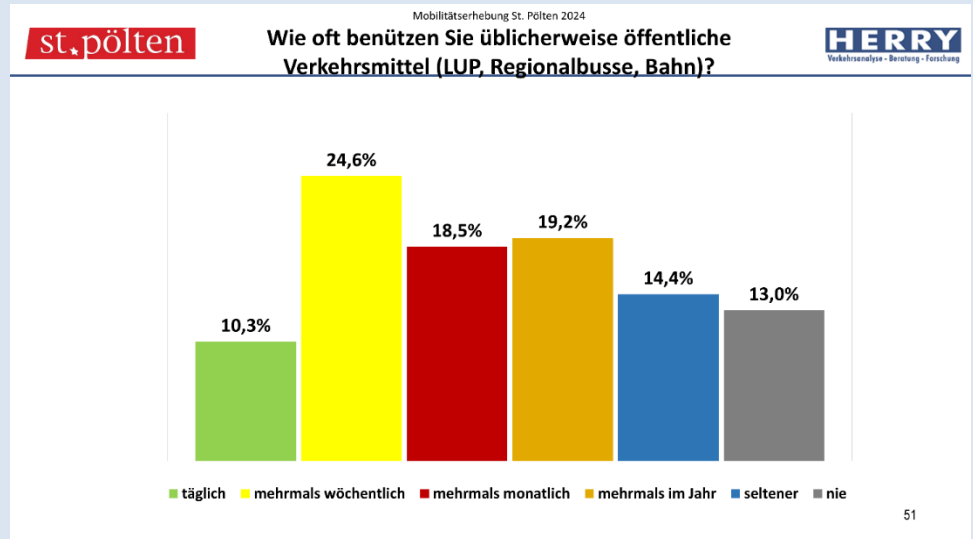
Diese werden nach eigenen Angaben zu 56% mit dem Pkw zurückgelegt. Knapp ein Drittel dieser Wege erfolgen zu Fuß oder mit dem Rad, nur 12% mit dem öffentlichen Verkehr.



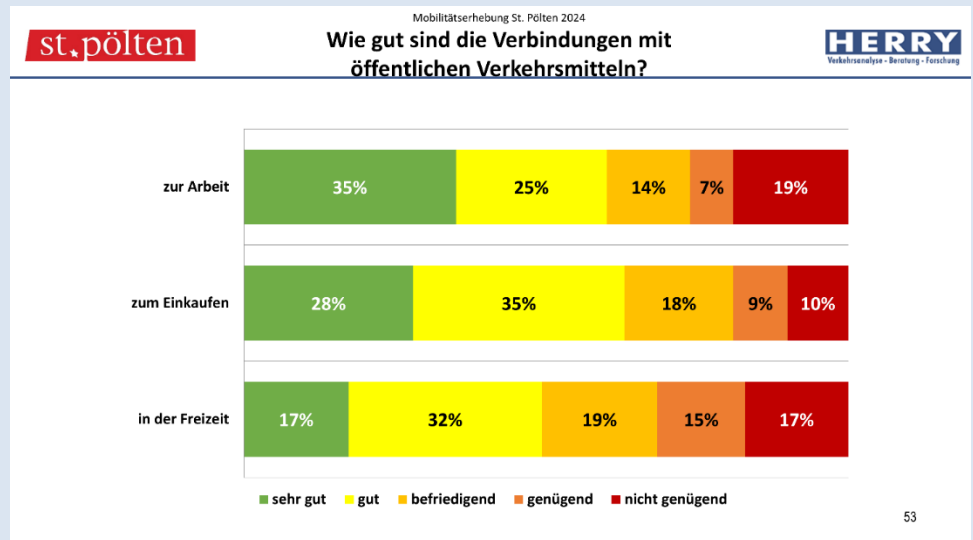
Während für das Zufußgehen und das Radfahren vor allem Gesundheit / Fitness, Unabhängigkeit / Flexibilität, Umweltschutz und Kostenersparnis sprechen, sind die Hauptgründe für die Nutzung des Pkw Unabhängigkeit / Flexibilität und Zeitersparnis (die Kosten spielen hier eine geringe Rolle). Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sprechen vor allem Umweltschutz, Kostenersparnis und Wetter / Witterungsverhältnisse.

**35% nutzen
mehrmals
wöchentlich den
öffentlichen
Verkehr**

35% der St. Pöltner:innen nutzen zumindest mehrmals wöchentlichen den öffentlichen Verkehr, 10% davon sogar täglich. 27% geben an, den ÖV sehr selten oder gar nicht zu nutzen. Laut subjektiver Einschätzung hat sich die Nutzungshäufigkeit bei 38% in den letzten 5 Jahren erhöht.



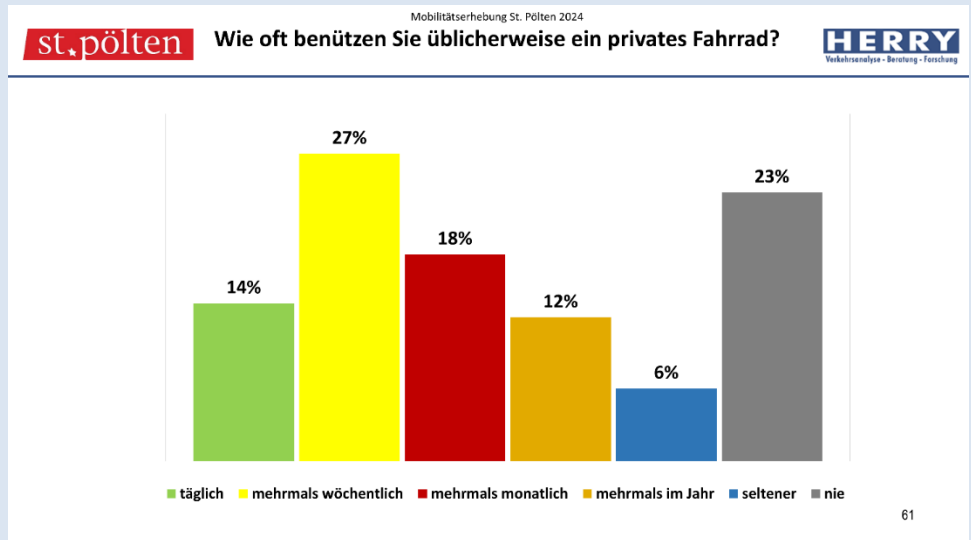
60% geben an, zumindest gute ÖV-Verbindungen zu Ihrem Arbeitsplatz zu haben. Ähnlich hoch ist dieser Wert bei Einkaufswegen. Die ÖV-Verbindungen für Freizeitwege werden etwas schlechter bewertet, insbesondere der Anteil, der diese mit „sehr gut“ bewertet liegt mit 17% deutlich unter den Verbindungen zur Arbeit (35% „sehr gut“) und zum Einkaufen (25% „sehr gut“).



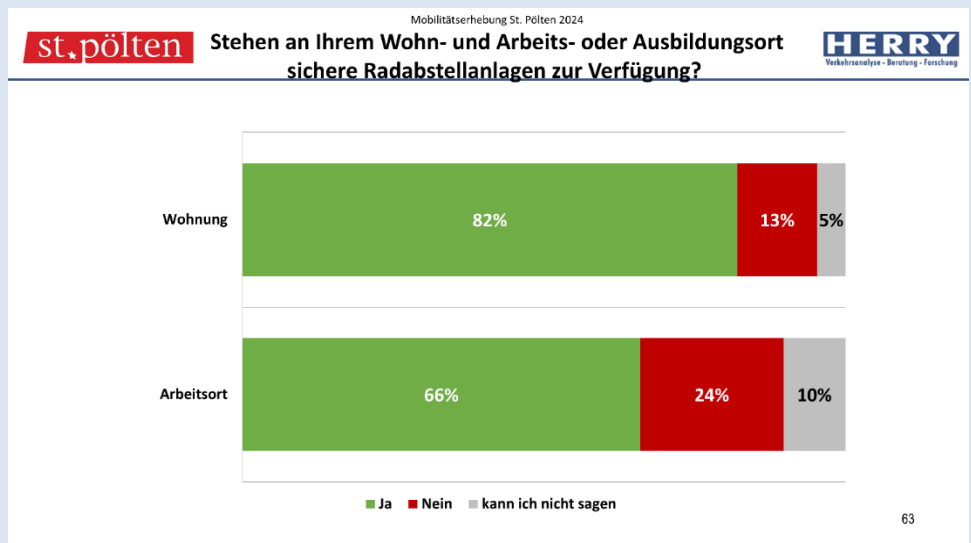
Betrachtet man nur die ÖV-Nutzer:innen bzw. nur die Pkw-Nutzer:innen, ergibt sich ein differenzierteres Bild: während 54% der ÖV-Nutzer:innen die ÖV-Verbindungen zur Arbeit als „sehr gut“ bezeichnen, tun dies bei den Pkw-Nutzer:innen nur 22%.

**41% fahren
mehrmals
wöchentlich mit
dem Fahrrad**

41% der St. Pöltner:innen fahren zumindest mehrmals wöchentlichen mit dem Fahrrad, 14% davon sogar täglich. Rund 29% fahren dagegen sehr selten oder gar nicht Rad.

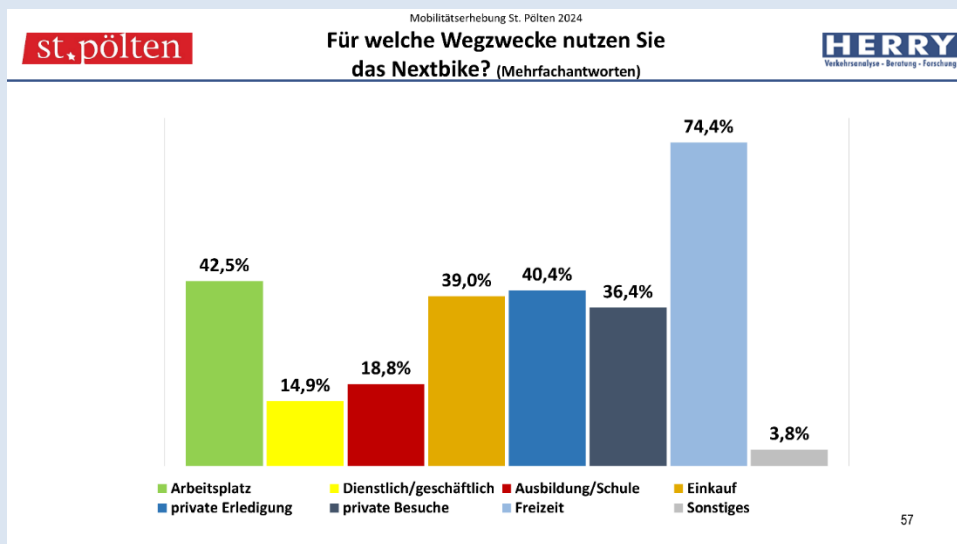


Laut subjektiver Einschätzung hat sich die Radfahrfähigkeit bei 29% in den letzten 5 Jahren erhöht, 26% fahren laut eigenen Angaben dagegen seltener. 82% verfügen an ihrem Wohnort über sichere Radabstellanlagen, 66% auch am Arbeits- bzw. Ausbildungsort.

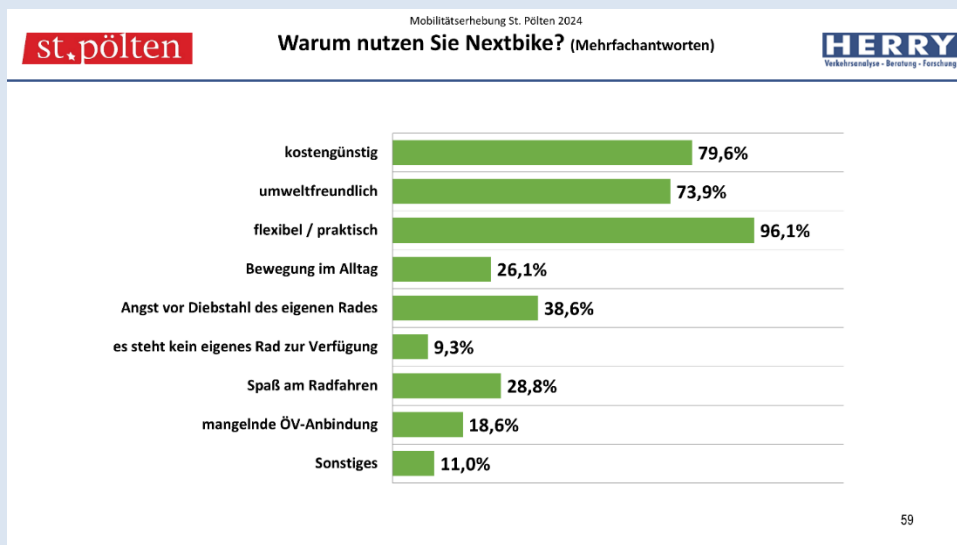


Das Nextbike-Angebot wird am häufigsten in der Freizeit, aber auch am Arbeitsweg, für private Einkaufs- und Erledigungswege genutzt

12% der St. Pöltner:innen haben das Nextbike-Angebot bereits zumindest einmal genutzt, allerdings nutzen nur gut 2% das Nextbike zumindest mehrmals wöchentlich. Das Leihradssystem wird von den Bewohner:innen der Landeshauptstadt am häufigsten in der Freizeit (74%), aber auch am Arbeitsweg (43%), für private Einkaufs- und Erledigungswege (39% bzw. 40%) und für private Besuche (36%) genutzt. Sehr häufig wird es in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr genutzt: 65% nutzen es in Kombination mit dem Bus, rund 72% in Kombination mit der Bahn.



Vor allem 3 Gründe sprechen für die Next-Bike Nutzung: es ist flexibel / praktisch, kostengünstig und umweltfreundlich. In diesem Zusammenhang ist die Regelung der kostenlosen Nutzung in der ersten halben Stunde pro Ausleihe besonders relevant: mehr als die Hälfte (54%) sehen hier einen sehr großen Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit.



1.3 Ergebnisse des Wegeteils (Tagesablauf am Stichtag)

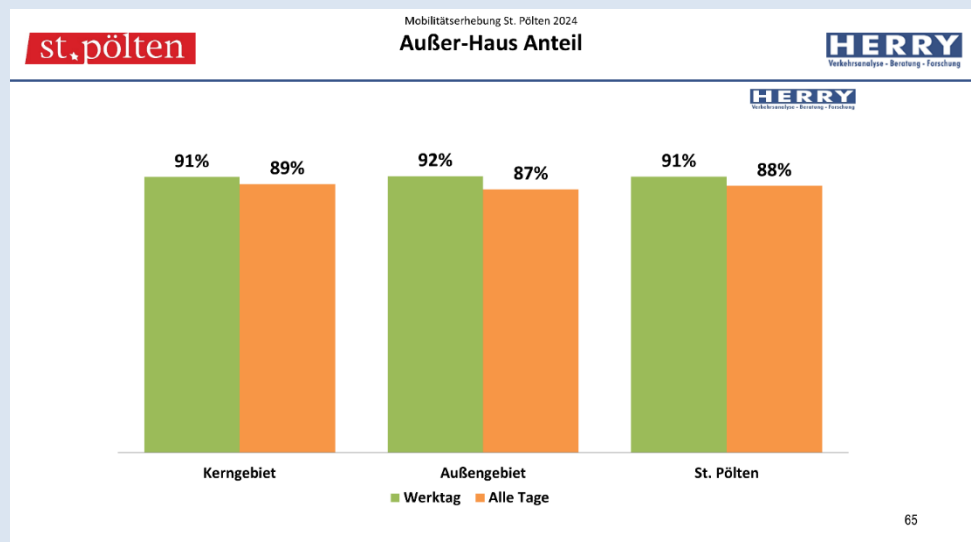
Im letzten Teil wurden die Tagesabläufe der teilnehmenden Personen je Haushalt abgefragt. Jede Person musste dabei ihre Wege bzw. Wegekettten (Abfolge mehrerer Wege) angeben. Unter einem Weg wird dabei die Ortveränderung einer Person von einem Ausgangsort zu einem Zielort, mit einem oder mehreren Verkehrsmittel/n sowie zu einem bestimmten Zweck verstanden.

Für jeden Weg wurden folgenden Informationen abgefragt: Ausgangs- und Zielort, Start- und Endzeit, Wegezweck, alle genutzten Verkehrsmittel sowie Entfernungsangaben. War man am zugewiesenen Stichtag nicht außer Haus (Homeoffice, Krankheit etc.), musste dies ebenfalls angegeben werden.

Die Bevölkerung der Stadt St. Pölten ist sehr „mobil“: 9 von 10 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.

9 von 10 Bewohner:innen der Stadt St. Pölten sind werktags „mobil“, der Außer-Haus-Anteil liegt an Werktagen bei rund 91%, im Durchschnitt über alle Tage bei 88%.

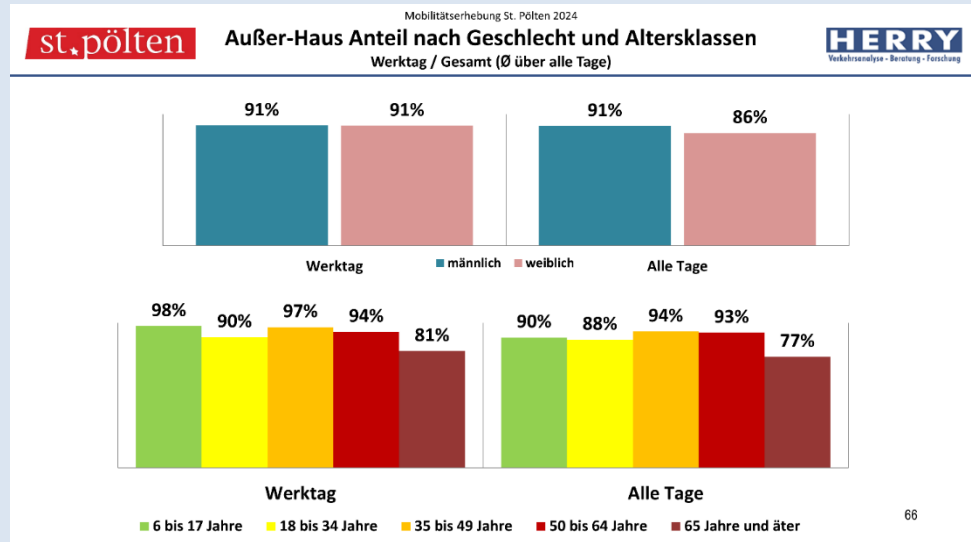


7% der Berufstätigen waren am Stichtag in Home-Office

7% der berufstätigen Personen waren am Befragungsstichtag – sofern dieser ein Werktag war – im Home-Office. Knapp 80% waren an ihrem Arbeitsplatz. Für die anderen Berufstätigen war der Stichtag kein Arbeitstag (Urlaub, Krankenstand).

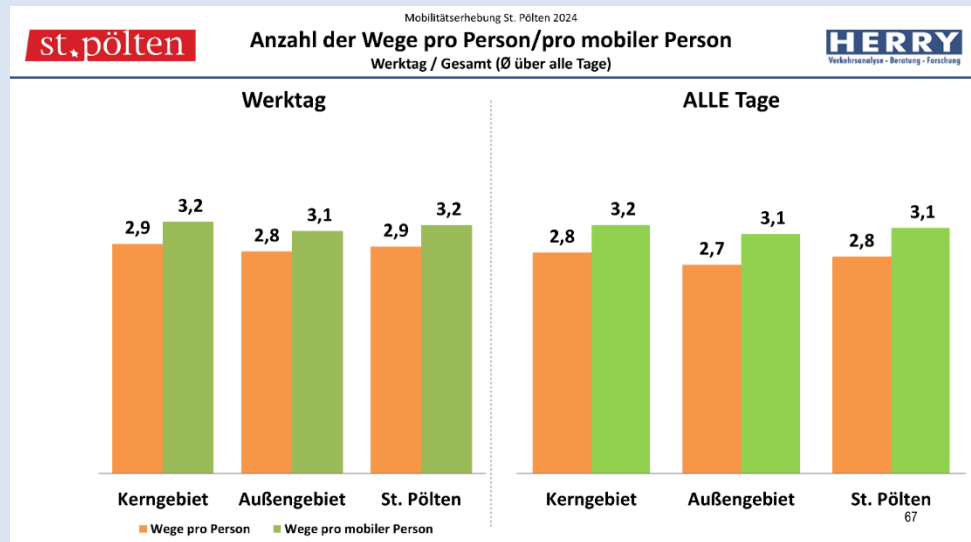
98% der 6 bis 17-Jährigen waren am Stichtag außer Haus

Die höchsten Außer-Haus-Anteile sind bei der Altersklasse zwischen 6 und 17 Jahren mit 98% (Schulpflicht) und bei den 35- bis 49-Jährigen mit 97% feststellbar. Bei Personen ab 65 Jahren sinkt der Außer-Haus-Anteil an Werktagen auf 81%.



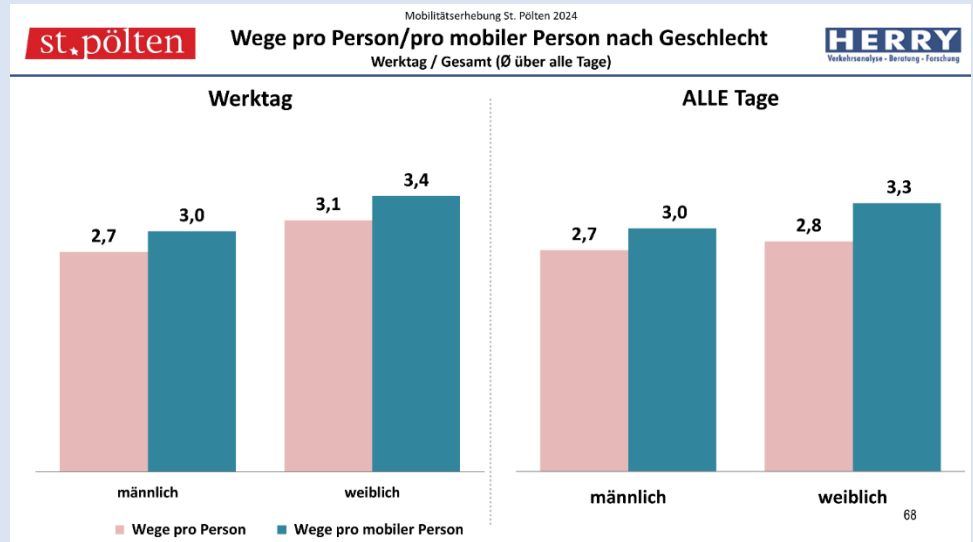
„Mobile“ St. Pöltener:innen legen je Werktag durchschnittlich 3,2 Wege zurück

Die St. Pöltener:innen (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 2,9 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,2 je mobiler Person je Werktag.



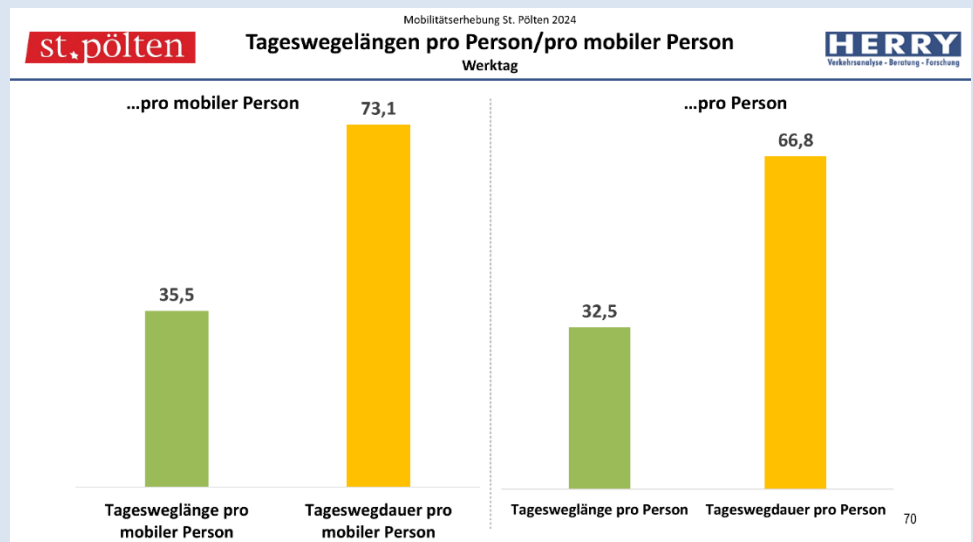
Frauen legen an Werktagen 3,4 Wege, Männer 3,0 Wege zurück

Frauen (3,4 Wege pro mobile Person) legen dabei deutlich mehr Wege zurück als Männer (3,0 Wege pro mobile Person). Ältere Personen ab 65 Jahren sind zwar seltener außer Haus unterwegs, wenn sie mobil sind, dann legen sie aber relativ viele Wege zurück (3,5 Wege pro mobile Person).



„Mobile“ St. Pöltner:innen sind täglich 1 Std. und 13 Min. im Verkehr unterwegs und bewältigen 35,5 km

Die durchschnittliche Weglänge beträgt – laut subjektiver Schätzung der Personen – werktags 11,3 km, für die im Schnitt 23 Minuten benötigt werden. Das bedeutet, dass die „mobile“ Bevölkerung rd. 1 Stunde und 13 Minuten ihres Tages unterwegs ist und dabei 35,5 km zurücklegt.



In Summe legt die Bevölkerung der Stadt St. Pölten (ab 6 Jahren) pro Werktag 163.346 Wege mit einer Gesamtweglänge von 1,831 Mio. Kilometern zurück und benötigt dafür in Summe 62.751 Stunden.

36,7% aller Wege werden werktags mit dem Auto als Lenker:in zurückgelegt, mit einem Besetzungsgrad von 1,22 Pers. je Auto

15,9% der Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, bereits 4,4%-Punkte davon entfallen auf E-Fahrräder.

An einem durchschnittlichen Werktag legten die Bewohner:innen der Stadt St. Pölten (ab 6 Jahren) 36,7% aller Wege mit dem Auto als Fahrer:in zurück. Die durchschnittliche Weglänge beträgt dabei rund 13,8 km. Im städtischen Kerngebiet ist dieser Anteil mit 33% deutlich geringer als im Außenbereich (43,5%). 2,4% der Wege sind Wege mit dem E-Pkw als Lenker:in, somit sind 34,3% Wege mit konventionell angetriebenen Pkw. 8% der Wege werden als Mitfahrer:in in einem Auto zurückgelegt.

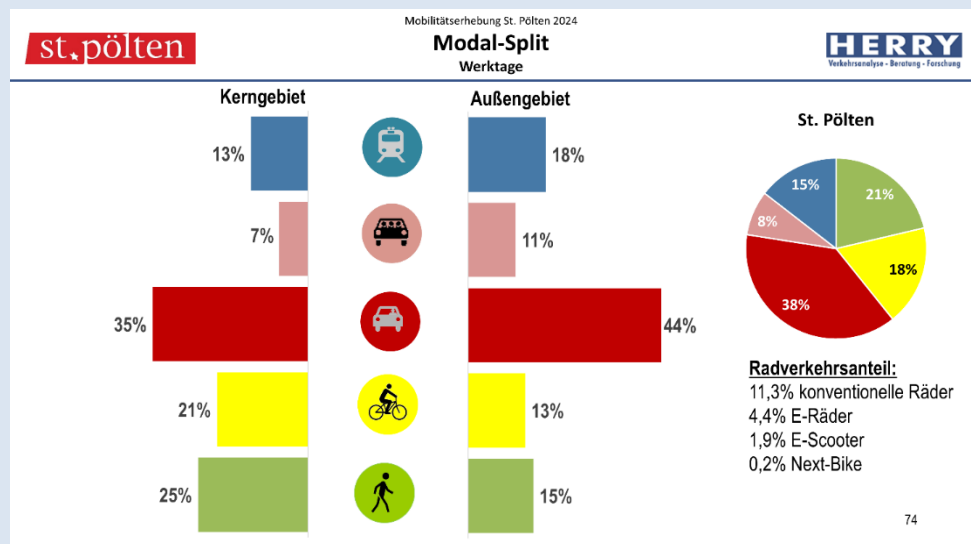
Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der mit einer durchschnittlichen Weglänge von 27,6 km eher auf längeren Strecken genutzt wird, beträgt werktags rund 15%, wobei zwei Drittel davon auf den Bus entfallen. Auch der ÖV-Anteil ist im Außengebiet (18% größer als im Kerngebiet (13%).

Umgekehrt ist das Verhältnis bei den zu Fuß zurückgelegten wegen, diese haben im Kerngebiet einen Anteil von 25%, im Außengebiet dagegen nur von 15%. Durchschnittlich werden in St. Pölten 21% der Wege zu Fuß zurückgelegt, diese Wege sind im Schnitt 1,3 km lang.

Der Radverkehrsanteil insgesamt - bestehend aus konventionellen Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs, E-Scootern und Nextbikes - beträgt 17,8%. Im Kerngebiet ist dieser Wert mit 21% deutlich höher als im Außengebiet (13%).

15,9% der Wege werden mit einem Fahrrad zurückgelegt, wobei sich dieser Wert aus 11,3% konventionellen Rädern, 4,4% E-Bikes und 0,2% Next-Bikes zusammensetzt. Darüber hinaus werden bereits 1,9% der Wege mit E-Scootern zurückgelegt.

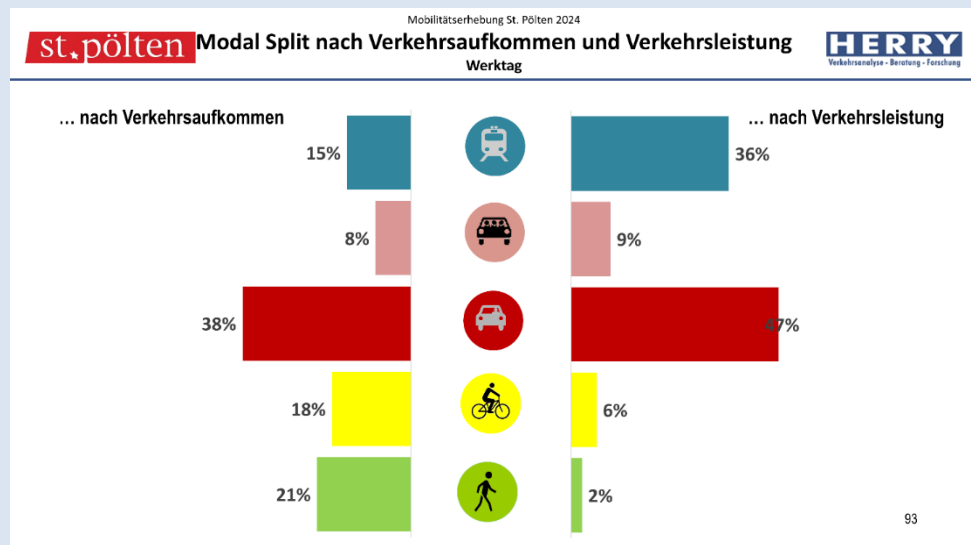
Die durchschnittlichen Weglängen betragen dabei zwischen 3,6 km (konventionelle Fahrräder) und 4,6 km (E-Fahrräder), bei den E-Scootern 1,6 km.



56% aller gefahrenen Kilometer werden mit einem Kfz zurückgelegt.

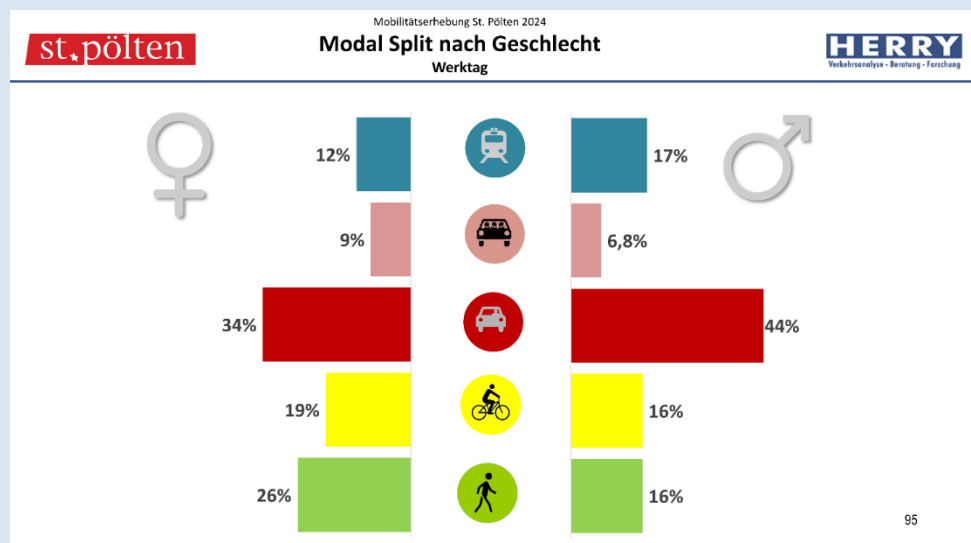
Betrachtet man an Stelle der Anzahl der zurückgelegten Wege die zurückgelegten Kilometer je Verkehrsmittel, ergibt sich auf Grund der unterschiedlichen Weglängen der Verkehrsmittel ein gänzlich anderes Bild.

Der Modal-Split der Verkehrsleistung zeigt, dass 47% aller Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr als Lenker:in zurückgelegt werden, weitere 9% als Mitfahrer:in. Auf Grund der langen Wege steigt hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 36%. Umgekehrt werden nur 2% der Kilometerleistung zu Fuß zurückgelegt. War der Anteil der Fahrräder (inkl. E-Scooter) bei der zurückgelegten Wegeanzahl noch 18%, beträgt er bei den zurückgelegten Kilometern nur 6%.



Frauen nutzen mit 57% häufiger den Umweltverbund als Männer (49%).

Bim Modal Split nach Geschlecht zeigt sich, dass Frauen mit 57% häufiger im Umweltverbund unterwegs sind als Männer (49%). Auch finden sich bei den Pkw-Mitfahrer:innen mehr Frauen (9%) als Männer (7%). Letztere überwiegen als Pkw-Lenker mit 44% (Frauen: 34%).

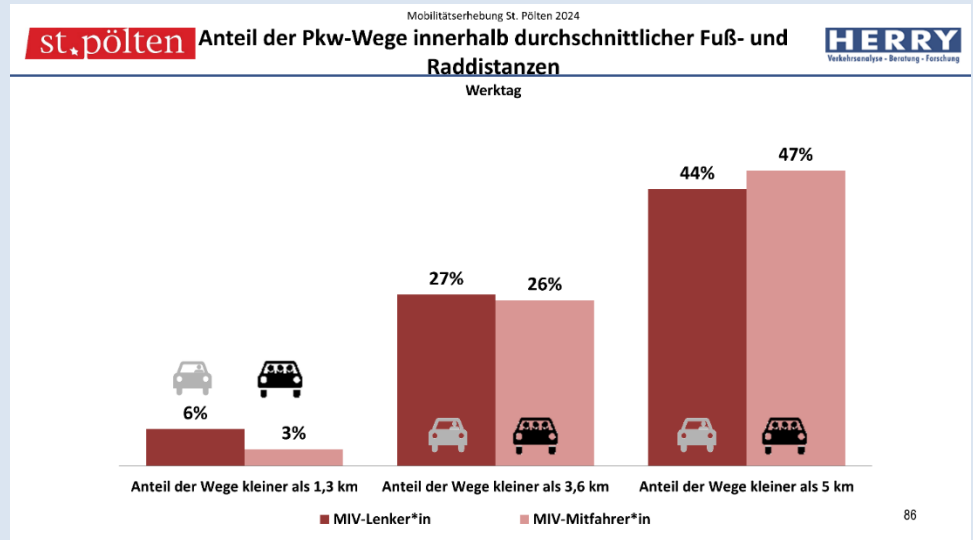


Potential für Fuß- und Radwege ist vorhanden –

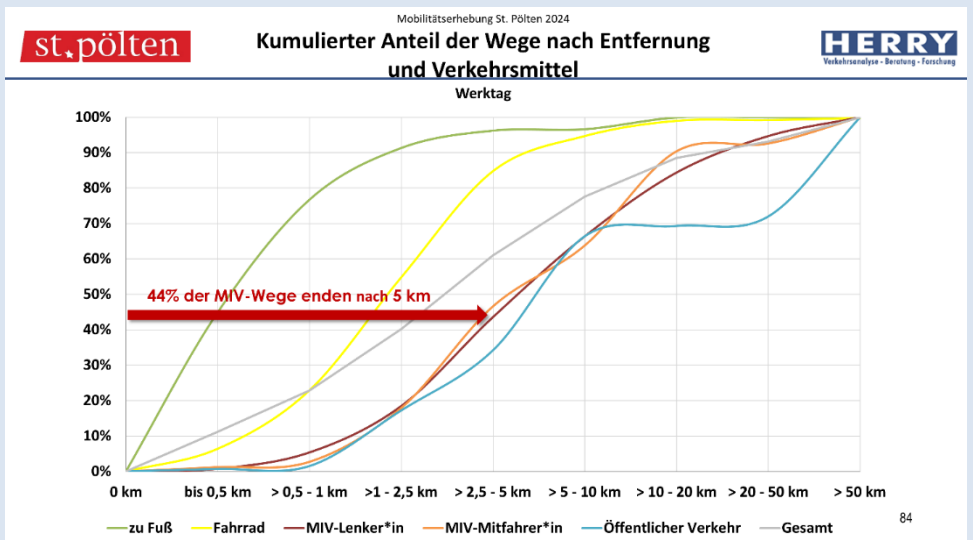
Jeder 4. Pkw-Weg ist kürzer als die durchschnittliche Radweglänge von 3,6 km!

Die durchschnittlich zurückgelegte Strecke bei einem reinen Fußweg liegt in St. Pölten bei ca. 1,3 Kilometer. In diesem Radius liegen 6% aller Pkw-Fahrten, die damit bezüglich der Weglänge auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

Das Potential für Fahrrad-Wege ist deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radweglänge der konventionellen Fahrräder von 3,6 km liegen 27% aller Pkw-Wege, die somit – wenn keine anderen Gründe dagegensprechen – auch mit dem Rad zurückgelegt werden könnten.



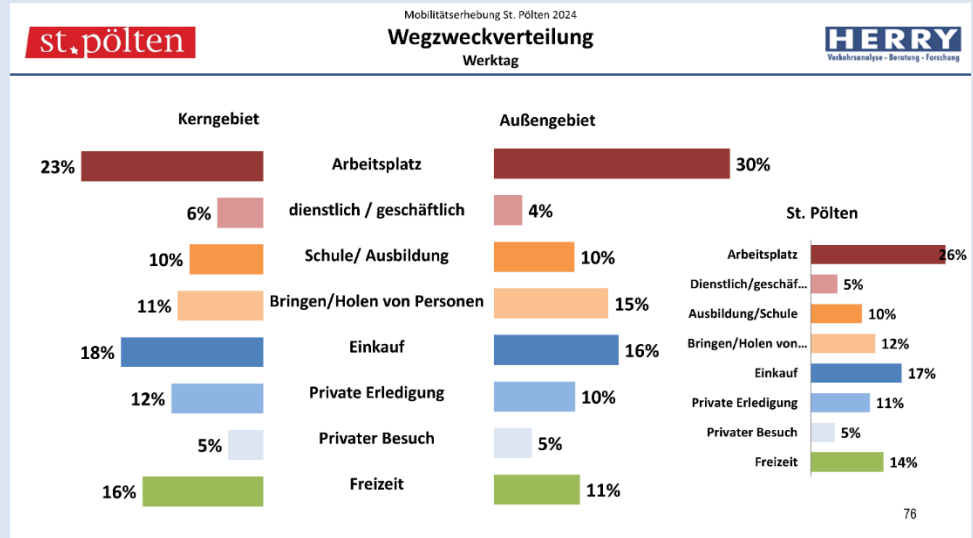
44% der Pkw-Wege sind höchstens 5 km lang und könnten teilweise auch noch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad (durchschnittliche Weglänge 4,6 km) zurückgelegt werden.



Werktags:

Knapp 5 von 10 Wegen sind Freizeit-oder Einkaufswege bzw. private Besuche oder Erledigungen

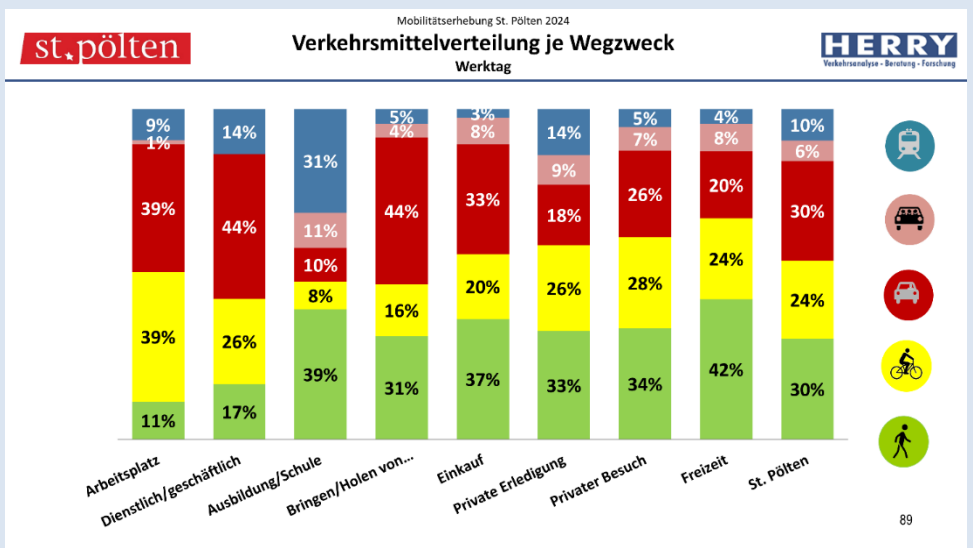
Bei knapp 5 von 10 zurückgelegten Wegen (47%) handelt es sich werktags um Einkaufswege (17%), private Erledigungen (11%), privater Besuch (5%) oder um Freizeitwege (14%). 26% der Wege führen zum Arbeitsplatz, weitere 5% sind dienstlich. 10% der Wege führen zum Ausbildungsplatz, 12% der Wege dienen dem Bringen und Holen von Personen.



Freizeit- (42%), Ausbildungs- (39%) und Einkaufswege (37%) werden am häufigsten zu Fuß zurückgelegt. Zum Arbeitsplatz gehen nur zu 11% zu Fuß. Dagegen ist hier der Radverkehrsanteil mit 39% sehr hoch.

MIV-Lenker:innen haben die größten Anteile bei Hol- und Bring- sowie bei Dienstwegen (je 44%). Auch bei Wegen zum Arbeitsplatz ist dieser Anteil deutlich über dem Durchschnitt (39%). Den höchsten Anteil an MIV-Wege als Mitfahrer:in weisen Ausbildungswege auf (11%), gefolgt von privaten Erledigungen mit 9% sowie Freizeit- und Einkaufswegen (je 8%).

Erwartungsgemäß ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Wegen zur Ausbildung / Schule mit 31% am größten. Für andere Wegzwecke konnte sich der öffentliche Verkehr nicht eindeutig durchsetzen.



2 Ergebnistabellen

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator (Werktage)	St. Pölten Gesamt	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
Alle Personeninterviews			
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	904		
Anteil mobiler Personen [%]	91,4	±1,83	28,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,9	±0,13	2,01
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	66,8	±4,31	66,11
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,5	±3,57	54,77
Personeninterviews mit mobilen Personen			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,17	±0,12	1,89
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	73,1	±4,29	65,75
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	35,5	±3,67	56,34
Berichtete Wege			
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	2.813		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,0	±1,07	29,08
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,2	±0,97	26,38
Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [%]	21,3	±1,51	41,0
Rad [%]	17,9	±1,42	38,3
MIV-Lenker_in [%]	38,2	±1,80	48,6
MIV-Mitfahrer_in [%]	8,0	±1,00	27,2
Öffentlicher Verkehr [%]	14,5	±1,30	35,3
Anteil an Wegen je Wegzweck			
Arbeitsplatz [%]	25,7	±1,61	43,7
Dienstlich/geschäftlich [%]	5,1	±0,81	22,0
Schule/Ausbildung [%]	9,8	±1,10	29,7
Bring- und Holwege [%]	12,3	±1,21	32,8
Einkaufen [%]	17,4	±1,40	37,9
private Erledigung [%]	11,3	±1,17	31,6
privater Besuch [%]	4,6	±0,77	21,0
Freizeit [%]	13,9	±1,28	34,6

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit n

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	St. Pölten Gesamt	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
Alle Personeninterviews			
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	1.084		
Anteil mobiler Personen [%]	88,3	±1,91	32,1
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,8	±0,12	2,03
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	69,0	±4,17	69,98
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	31,9	±3,21	53,86
Personeninterviews mit mobilen Personen			
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,13	±0,11	1,88
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	78,1	±4,14	69,52
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	36,1	±3,33	55,97
Berichtete Wege			
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	3.208		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	24,9	±1,05	30,48
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,5	±0,92	26,71
Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [%]	23,8	±1,47	42,6
Rad [%]	20,5	±1,40	40,4
MIV-Lenker_in [%]	35,8	±1,66	47,9
MIV-Mitfahrer_in [%]	7,5	±0,91	26,3
Öffentlicher Verkehr [%]	12,4	±1,14	33,0
Anteil an Wegen je Wegzweck			
Arbeitsplatz [%]	20,4	±1,39	40,3
Dienstlich/geschäftlich [%]	4,2	±0,69	20,0
Schule/Ausbildung [%]	7,3	±0,90	26,0
Bring- und Holwege [%]	10,5	±1,06	30,7
Einkaufen [%]	18,1	±1,33	38,5
private Erledigung [%]	10,4	±1,06	30,5
privater Besuch [%]	7,3	±0,90	26,0
Freizeit [%]	21,8	±1,43	41,3

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

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

Konfidenzintervall berechnet mit n

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Pölten Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Pölten Gesamt	Konfidenzintervall (±)	Standardabweichung
Berichtete Wege				Anteil an Wegen je Wegelängenklasse			
Stichprobe [Wegeanzahl]	2.813			bis 0,5 km [%]	11,2	±1,65	31,6
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse				> 0,5 - 1 km [%]	11,7	±1,68	32,2
bis 10 min [%]	38,3	±2,54	48,6	> 1 - 2,5 km [%]	17,3	±1,98	37,9
> 10 - 15 min [%]	20,8	±2,12	40,6	> 2,5 - 5 km [%]	20,8	±2,12	40,6
> 15 - 20 min [%]	10,8	±1,62	31,1	> 5 - 10 km [%]	16,6	±1,95	37,2
> 20 - 30 min [%]	13,9	±1,81	34,5	> 10 - 20 km [%]	10,9	±1,63	31,2
> 30 - 45 min [%]	5,7	±1,21	23,2	> 20 - 50 km [%]	4,6	±1,09	20,9
> 45 - 60 min [%]	4,6	±1,09	20,9	> 50 km [%]	6,8	±1,32	25,2
> 60 - 90 min [%]	3,8	±1,00	19,1				
> 90 - 120 min [%]	1,0	±0,52	10,0				
> 120 - 240 min [%]	0,9	±0,50	9,7				
> 240 min [%]	0,2	±0,23	4,4				

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	19,5	±1,77	33,8
Rad [min]	14,6	±0,95	18,1
MIV-Lenker*in [min]	20,3	±1,07	20,6
MIV-Mitfahrer*in [min]	21,1	±0,94	18,1
Öffentlicher Verkehr [min]	47,0	±2,18	41,8

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,3	±0,12	2,2
Rad [km]	3,6	±0,28	5,3
MIV-Lenker*in [km]	13,8	±1,40	26,7
MIV-Mitfahrer*in [km]	12,5	±0,88	16,8
Öffentlicher Verkehr [km]	27,6	±2,46	47,0

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel						
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker*in	MIV-Mitfahrer*in	Öffentlicher Verkehr	Gesamt
bis 0,5 km [%]	44,9	6,4	0,8	1,2	0,7	11,2
> 0,5 - 1 km [%]	31,8	16,5	4,6	1,5	0,8	11,7
> 1 - 2,5 km [%]	14,6	31,9	13,1	15,2	15,7	17,3
> 2,5 - 5 km [%]	4,9	30,0	25,1	28,7	17,0	20,8
> 5 - 10 km [%]	0,4	9,9	22,8	17,2	32,2	16,6
> 10 - 20 km [%]	3,3	4,3	18,0	26,6	2,9	10,9
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,2	10,3	2,2	2,7	4,6
> 50 km [%]	0,0	0,6	5,3	7,4	28,0	6,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Gesamt
bis 0,5 km [%]	4,2	3,3	15,0	13,8	21,8	14,0	11,3	6,8	11,2
> 0,5 - 1 km [%]	4,0	3,5	17,5	25,2	16,5	11,0	7,7	9,1	11,7
> 1 - 2,5 km [%]	12,6	19,1	19,5	18,4	21,4	21,6	5,6	18,4	17,3
> 2,5 - 5 km [%]	22,4	15,6	17,8	21,6	20,7	17,5	22,1	23,5	20,8
> 5 - 10 km [%]	29,0	11,4	13,5	10,7	10,8	18,4	13,9	9,7	16,6
> 10 - 20 km [%]	8,9	13,7	13,7	7,1	7,0	7,0	16,0	21,4	10,9
> 20 - 50 km [%]	8,2	10,5	0,9	1,2	0,9	4,6	1,7	6,6	4,6
> 50 km [%]	10,7	22,9	2,1	2,0	0,9	5,9	21,6	4,5	6,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hauptverkehrsmittel je Wegzweck									
	Arbeitsplatz	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Gesamt
zu Fuß [%]	6,1	8,4	29,2	26,3	34,8	24,1	16,9	26,6	21,3
Rad [%]	24,5	19,0	6,2	13,2	16,5	20,0	14,7	18,5	17,9
MIV-Lenker*in [%]	49,5	53,2	10,4	53,0	33,4	27,4	38,2	33,1	38,2
MIV-Mitfahrer*in [%]	1,8	3,1	16,6	3,6	7,5	14,7	7,8	14,7	8,0
Öffentlicher Verkehr [%]	18,1	16,3	37,6	3,9	7,8	13,7	22,4	7,1	14,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$
 Konfidenzintervall berechnet mit n

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator (Alle Tage)	St. Pölten Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Alle Tage)	St. Pölten Gesamt	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung
Berichtete Wege				Anteil an Wegen je Wegelängensklasse			
Stichprobe [Wegeanzahl]	3.208			bis 0,5 km [%]	10,1	±1,48	30,2
Anteil an Wegen je Wegedauernklasse				> 0,5 - 1 km [%]	13,4	±1,67	34,0
bis 10 min [%]	38,1	±2,38	48,6	>1 - 2,5 km [%]	15,6	±1,78	36,3
> 10 - 15 min [%]	19,0	±1,92	39,2	> 2,5 - 5 km [%]	23,0	±2,06	42,1
> 15 - 20 min [%]	10,9	±1,52	31,1	> 5 - 10 km [%]	16,1	±1,80	36,7
> 20 - 30 min [%]	13,2	±1,65	33,8	> 10 - 20 km [%]	9,2	±1,41	28,9
> 30 - 45 min [%]	6,1	±1,17	23,8	> 20 - 50 km [%]	6,0	±1,16	23,7
> 45 - 60 min [%]	5,1	±1,08	22,1	> 50 km [%]	6,6	±1,22	24,9
> 60 - 90 min [%]	4,1	±0,97	19,8				
> 90 - 120 min [%]	2,6	±0,77	15,8				
> 120 - 240 min [%]	0,9	±0,46	9,3				
> 240 min [%]	0,2	±0,20	4,0				

Durchschnittliche Wegedauer je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [min]	25,7	±1,86	38,0
Rad [min]	18,7	±1,08	22,1
MIV-Lenker*in [min]	19,9	±1,00	20,3
MIV-Mitfahrer*in [min]	21,6	±0,95	19,5
Öffentlicher Verkehr [min]	47,0	±2,02	41,3

Durchschnittliche Wegelänge je Hauptverkehrsmittel			
zu Fuß [km]	1,6	±0,11	2,2
Rad [km]	4,7	±0,33	6,7
MIV-Lenker*in [km]	13,8	±1,23	25,2
MIV-Mitfahrer*in [km]	13,4	±0,87	17,7
Öffentlicher Verkehr [km]	27,6	±2,62	53,4

Wegelängenverteilung je Hauptverkehrsmittel						
	zu Fuß	Rad	MIV- Lenker*in	MIV- Mitfahrer*in	Öffentlicher Verkehr	Gesamt
bis 0,5 km [%]	35,7	6,2	0,6	1,0	0,7	10,1
> 0,5 - 1 km [%]	31,9	19,6	4,2	2,3	0,7	13,4
>1 - 2,5 km [%]	14,6	23,8	13,0	12,2	13,8	15,6
> 2,5 - 5 km [%]	13,6	24,4	28,6	34,1	15,7	23,0
> 5 - 10 km [%]	1,7	18,1	20,3	15,7	28,2	16,1
> 10 - 20 km [%]	2,5	4,6	15,5	21,3	3,9	9,2
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,8	12,7	5,0	3,8	6,0
> 50 km [%]	0,0	0,5	5,1	8,5	33,1	6,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Wegelängenverteilung je Wegzweck									
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Gesamt
bis 0,5 km [%]	3,9	3,0	15,0	12,0	22,0	14,9	5,3	4,3	10,1
> 0,5 - 1 km [%]	4,5	3,2	17,4	23,6	20,4	13,2	7,0	13,7	13,4
>1 - 2,5 km [%]	11,8	17,5	19,8	24,3	18,3	18,1	4,4	13,6	15,6
> 2,5 - 5 km [%]	23,2	22,6	17,7	21,8	18,7	24,7	17,4	29,8	23,0
> 5 - 10 km [%]	28,3	10,5	13,5	9,3	13,5	15,0	25,6	9,2	16,1
> 10 - 20 km [%]	8,4	12,5	13,6	6,2	5,8	5,7	10,1	13,4	9,2
> 20 - 50 km [%]	9,1	9,7	0,9	1,0	0,7	3,7	14,4	9,1	6,0
> 50 km [%]	10,7	21,0	2,1	1,8	0,7	4,8	15,7	6,8	6,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hauptverkehrsmittel je Wegzweck									
	Arbeitsplatz	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Bringen / Holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Gesamt
zu Fuß [%]	6,1	7,7	29,1	24,5	35,2	27,0	8,8	35,3	23,8
Rad [%]	25,4	17,5	6,5	11,8	23,3	17,5	33,5	20,2	20,5
MIV-Lenker*in [%]	48,5	57,0	10,4	57,3	30,5	32,3	29,5	26,2	35,8
MIV-Mitfahrer*in [%]	2,3	2,8	16,5	3,1	5,4	11,9	7,5	11,9	7,5
Öffentlicher Verkehr [%]	17,6	15,0	37,4	3,4	5,6	11,2	20,7	6,4	12,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{\text{Anteilswert} \cdot (1 - \text{Anteilswert})}$
 Konfidenzintervall berechnet mit n

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator

Werktag

Alle Personeninterviews

Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 2.813

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 56.400

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 163

Verkehrsleistung in 10⁶ Personen-km/Tag 1,83

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 63

Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

zu Fuß [10⁶ Personen-km/Tag] 0,05

Rad [10⁶ Personen-km/Tag] 0,11

MIV-Lenker*in [10⁶ Personen-km/Tag] 0,86

MIV-Mitfahrer*in [10⁶ Personen-km/Tag] 0,16

Öffentlicher Verkehr [10⁶ Personen-km/Tag] 0,66

Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ

zu Fuß [%] 2,5

Rad [%] 5,79

MIV-Lenker*in [%] 47,0

MIV-Mitfahrer*in [%] 9,0

Öffentlicher Verkehr [%] 35,8

Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,81

Rad [%] ±1,22

MIV-Lenker*in [%] ±2,61

MIV-Mitfahrer*in [%] ±1,49

Öffentlicher Verkehr [%] ±2,51

St. Pölten Gesamt

St. Pölten 2024

Mobilitätsindikator

Alle Tage

Alle Personeninterviews
Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 3.208

Personenanzahl [Grundgesamtheit] 56.400

Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag 156

 Verkehrsleistung in 10⁶ Personen-km/Tag 1,80

Verkehrsdauer in 1.000 Personen-h/Tag 65

Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut

 zu Fuß [10⁶ Personen-km/Tag] 0,06

 Rad [10⁶ Personen-km/Tag] 0,15

 MIV-Lenker*in [10⁶ Personen-km/Tag] 0,77

 MIV-Mitfahrer*in [10⁶ Personen-km/Tag] 0,16

 Öffentlicher Verkehr [10⁶ Personen-km/Tag] 0,66

Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ

zu Fuß [%] 3,3

Rad [%] 8,31

MIV-Lenker*in [%] 43,0

MIV-Mitfahrer*in [%] 8,7

Öffentlicher Verkehr [%] 36,7

Konfidenzintervall (+/-)

zu Fuß [%] ±0,88

Rad [%] ±1,35

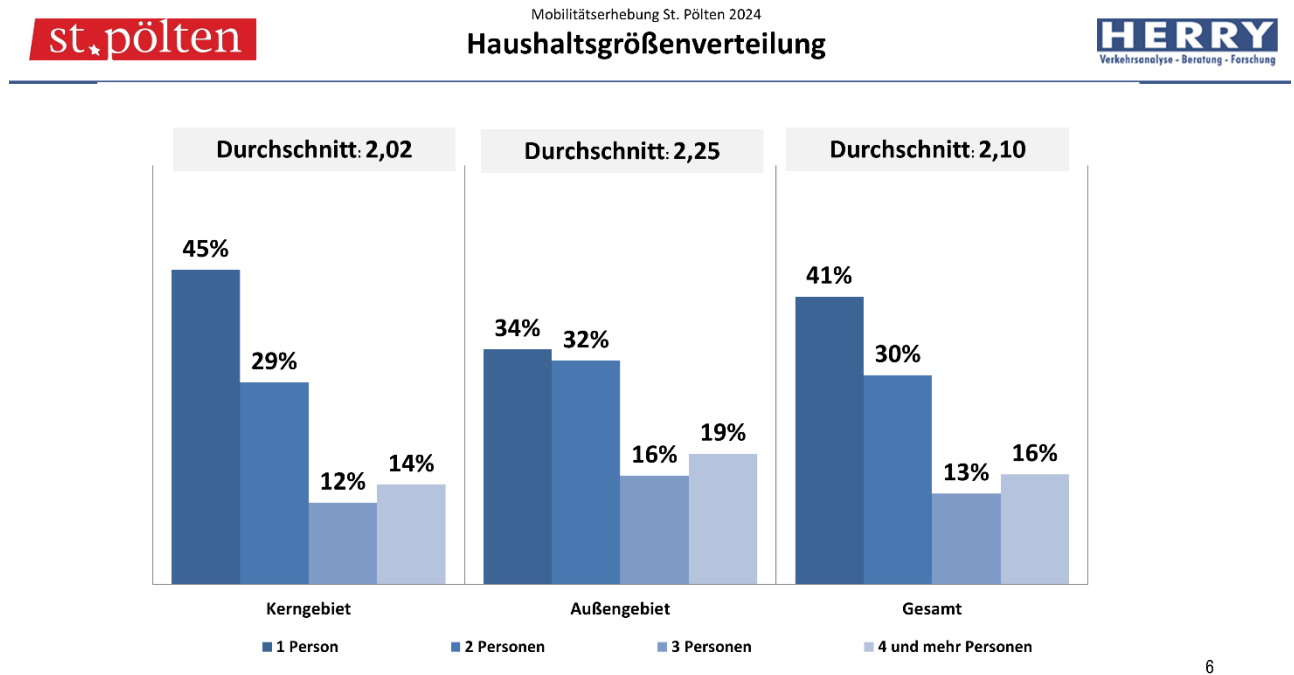
MIV-Lenker*in [%] ±2,42

MIV-Mitfahrer*in [%] ±1,38

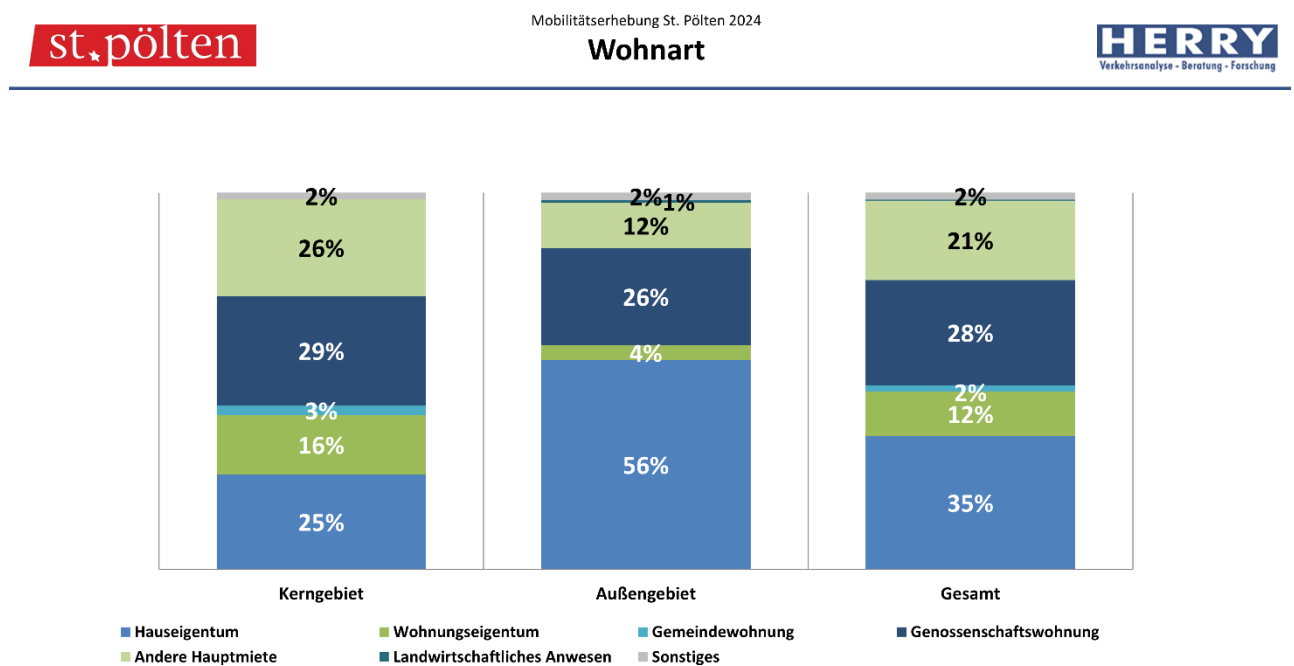
Öffentlicher Verkehr [%] ±2,36

3 Abbildungen

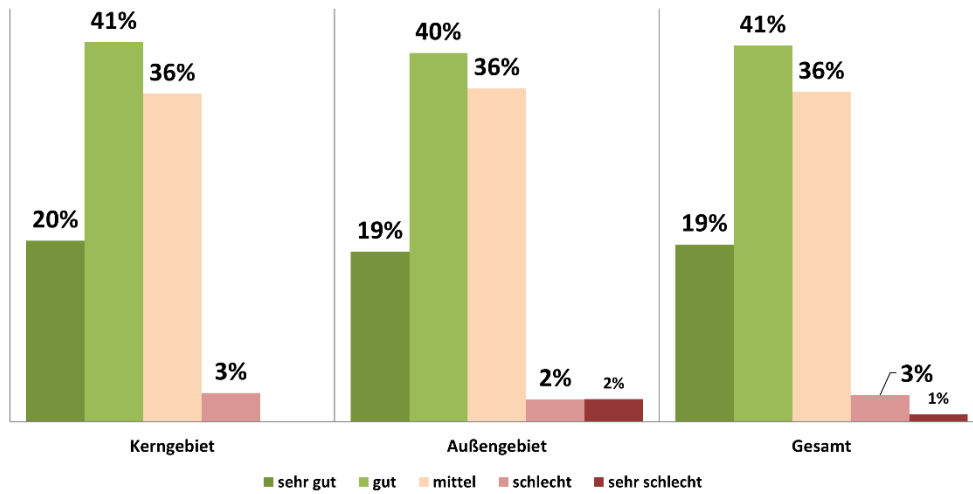
3.1 Haushaltsteil



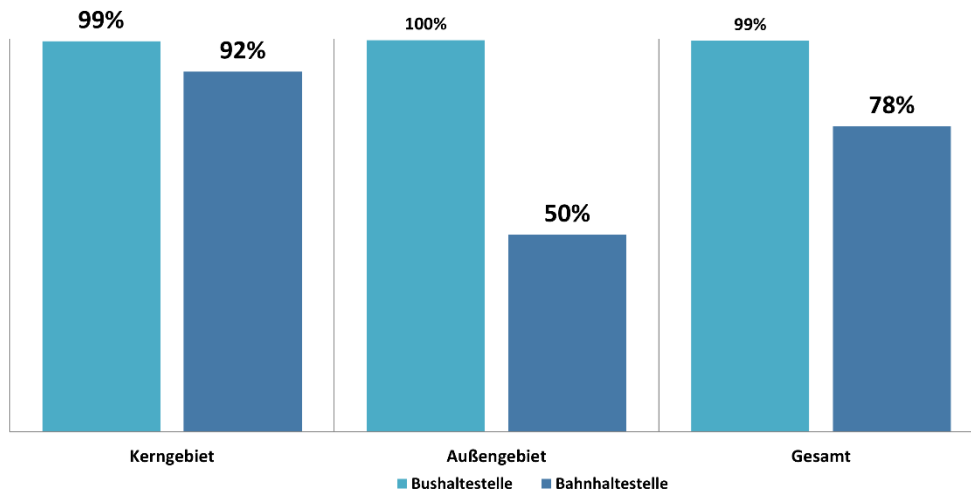
6



7

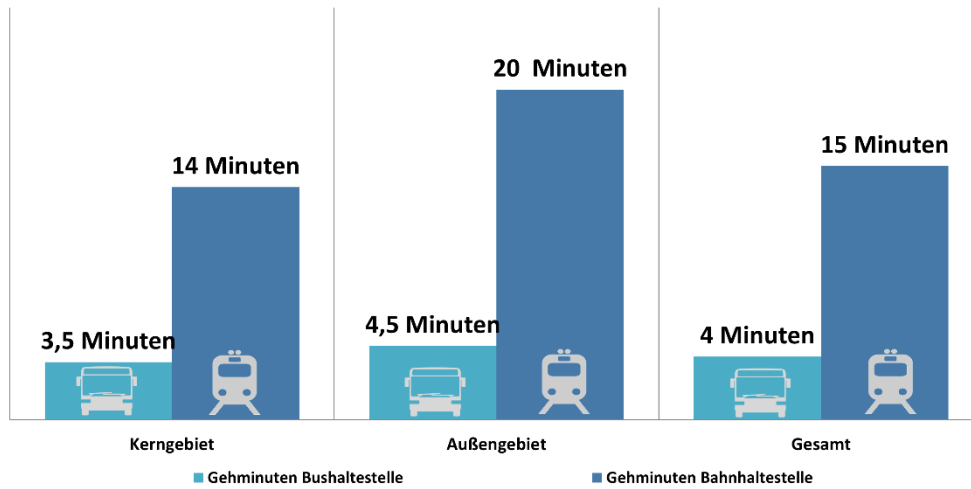


8



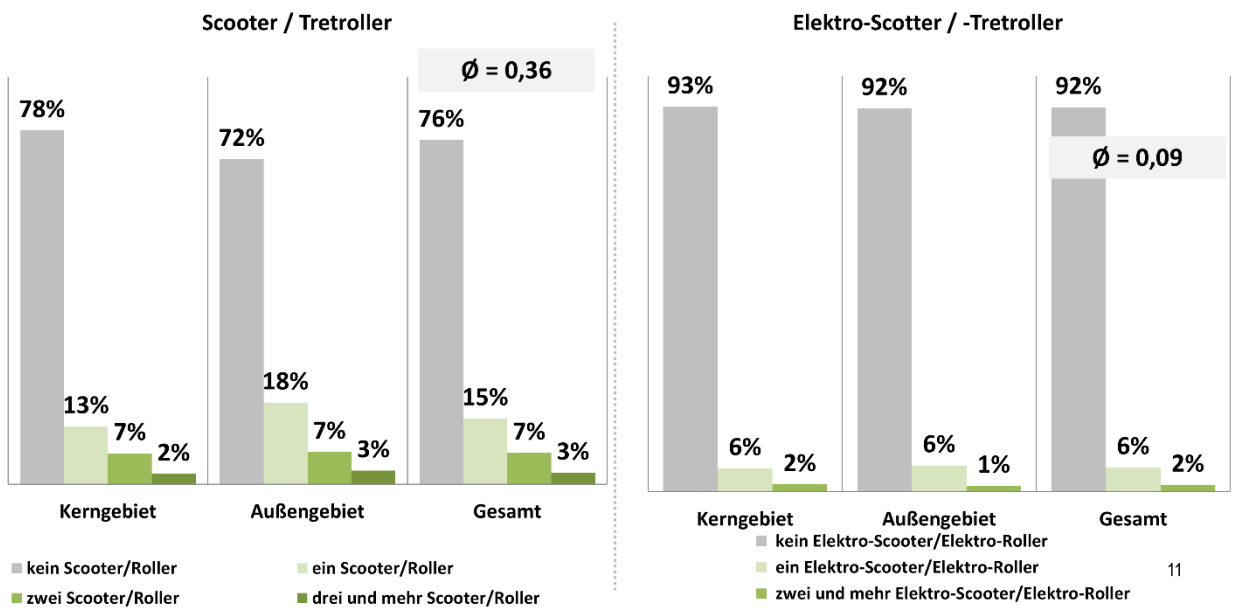
9

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
st.pölten Durchschnittliche Gehminuten zur Bus- und Bahnhaltestellen **HERRY**
 nur Haushalte, die Haltestellen fußläufig erreichen können
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung



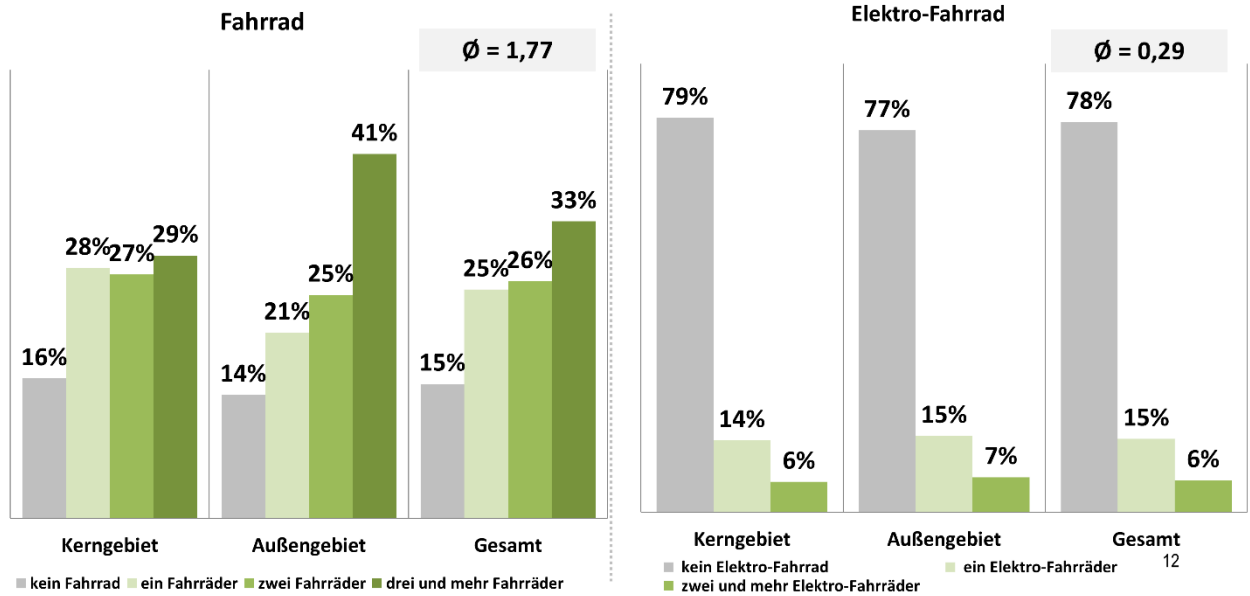
10

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
st.pölten Funktionstüchtiger (Elektro)-Scooter/-Roller **HERRY**
 im Haushalt
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

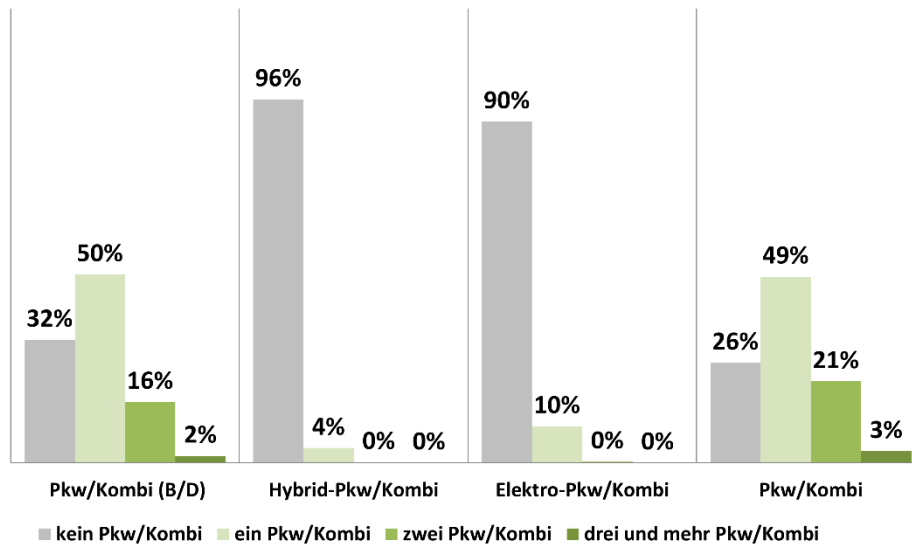


11

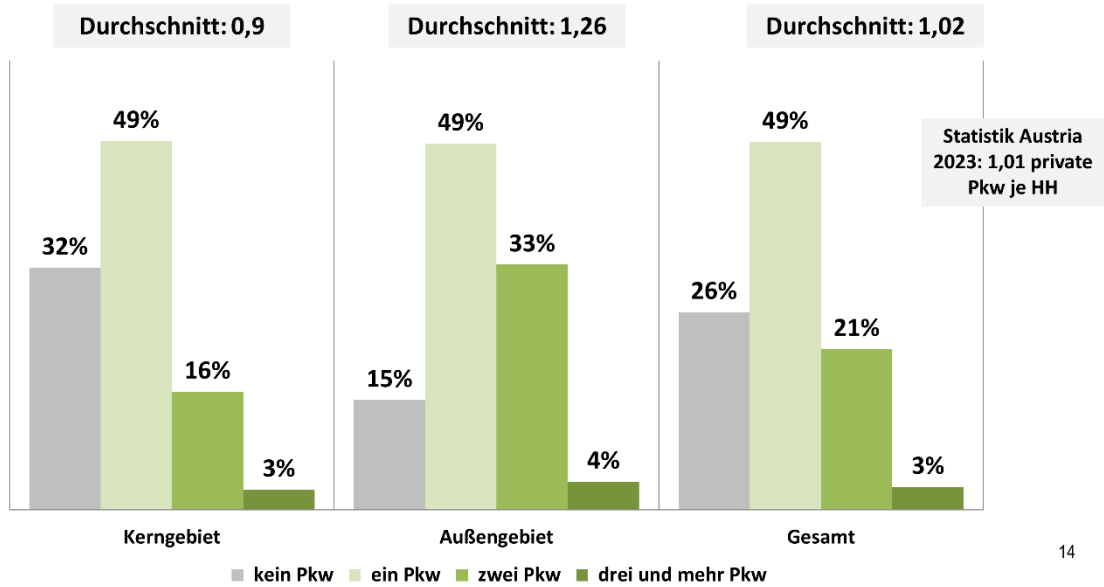
Anzahl funktionstüchtiger (Elektro)-Fahrräder im Haushalt



Funktionstüchtige Pkw/Kombi nach Antriebsart im Haushalt

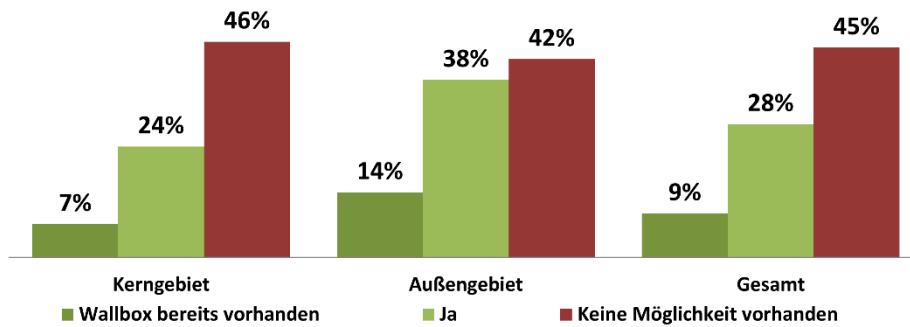


Funktionstüchtige Pkw/Kombi im Haushalt

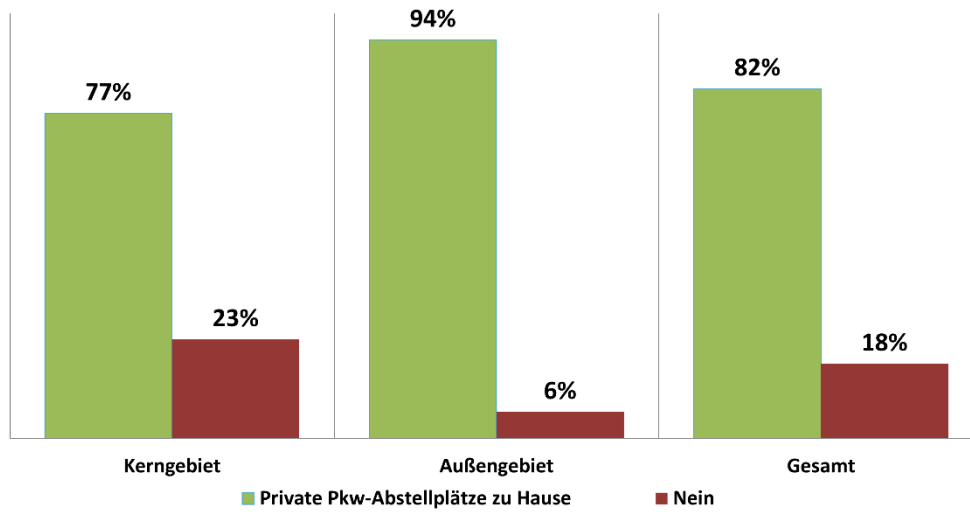


14

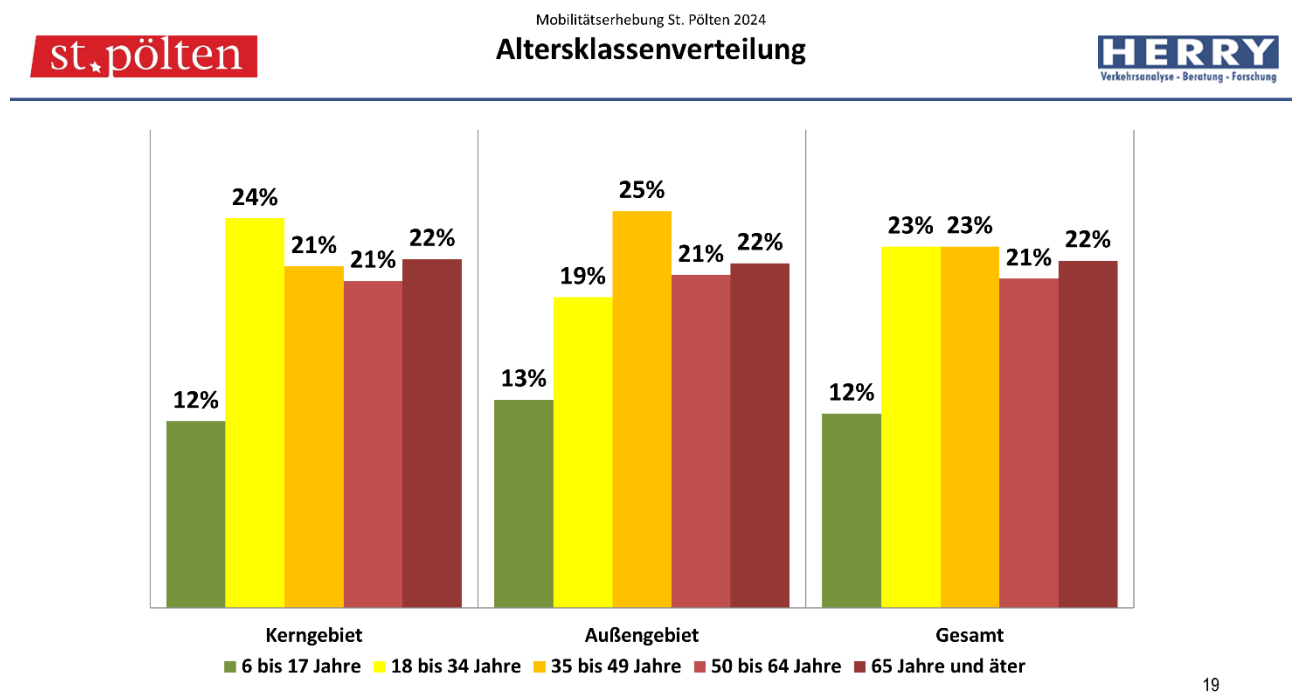
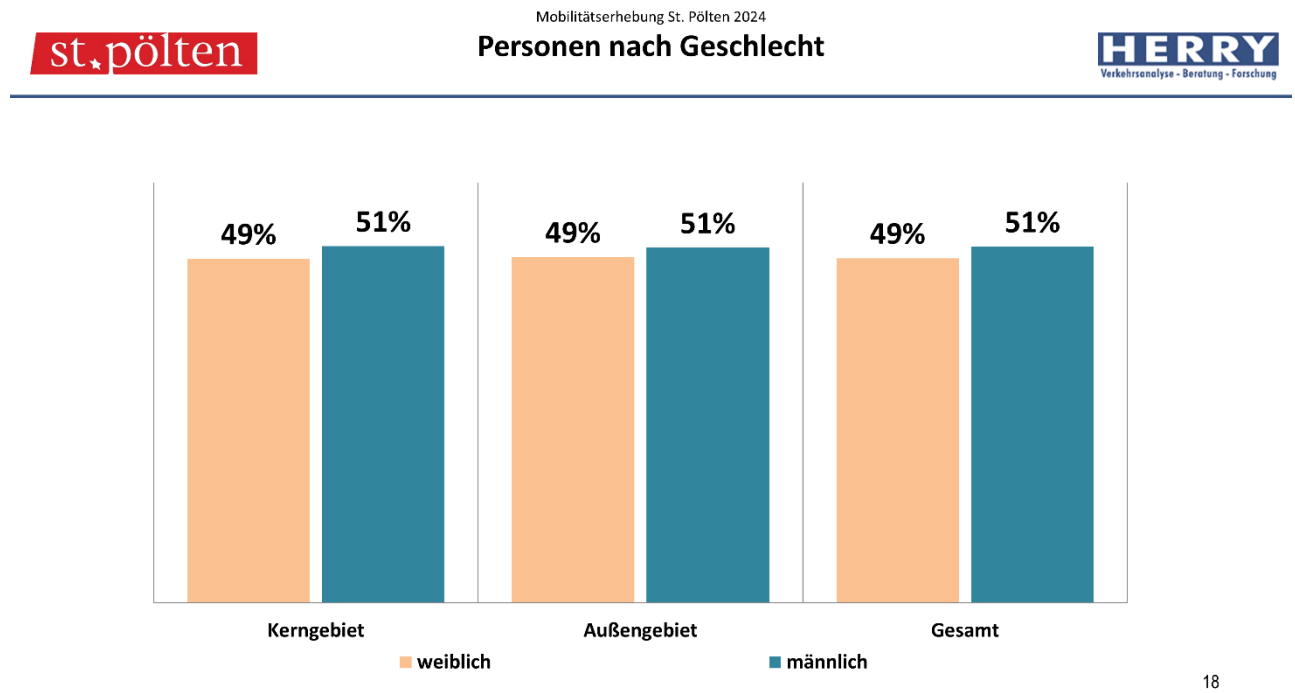
Möglichkeit der Installation einer privaten Wallbox zu Hause

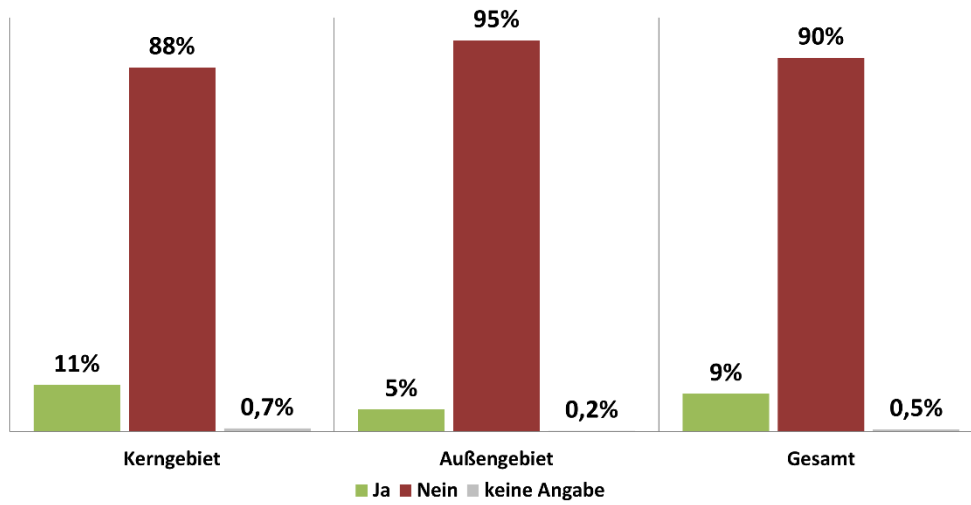


15

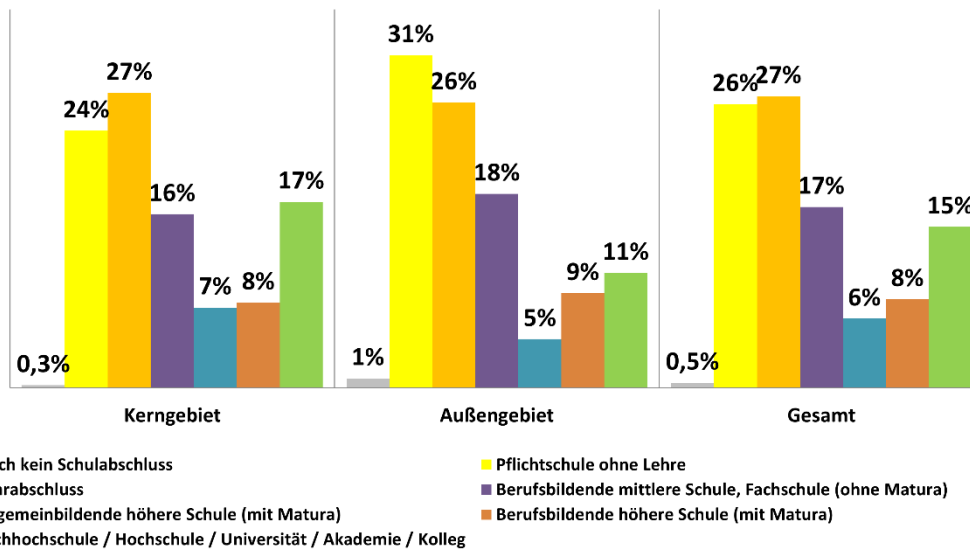


3.2 Personenteil

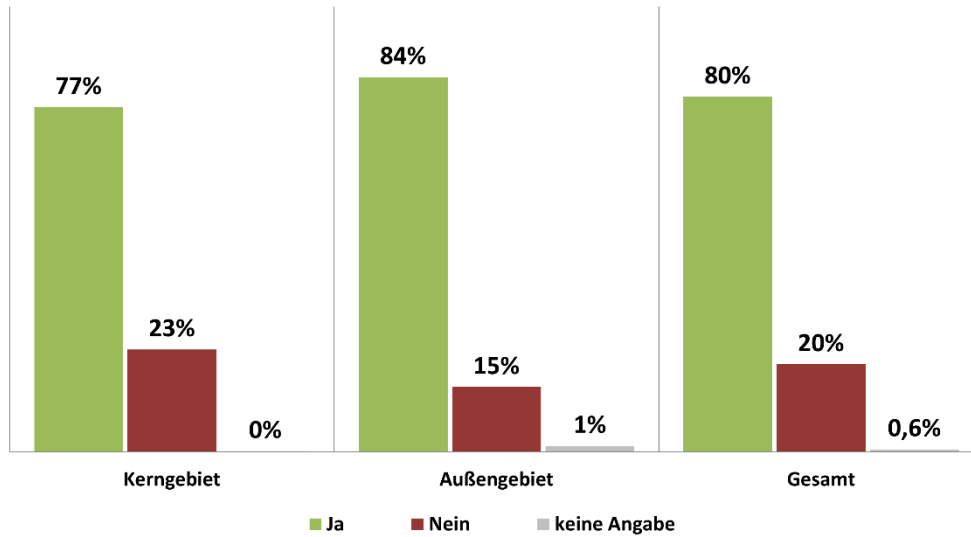
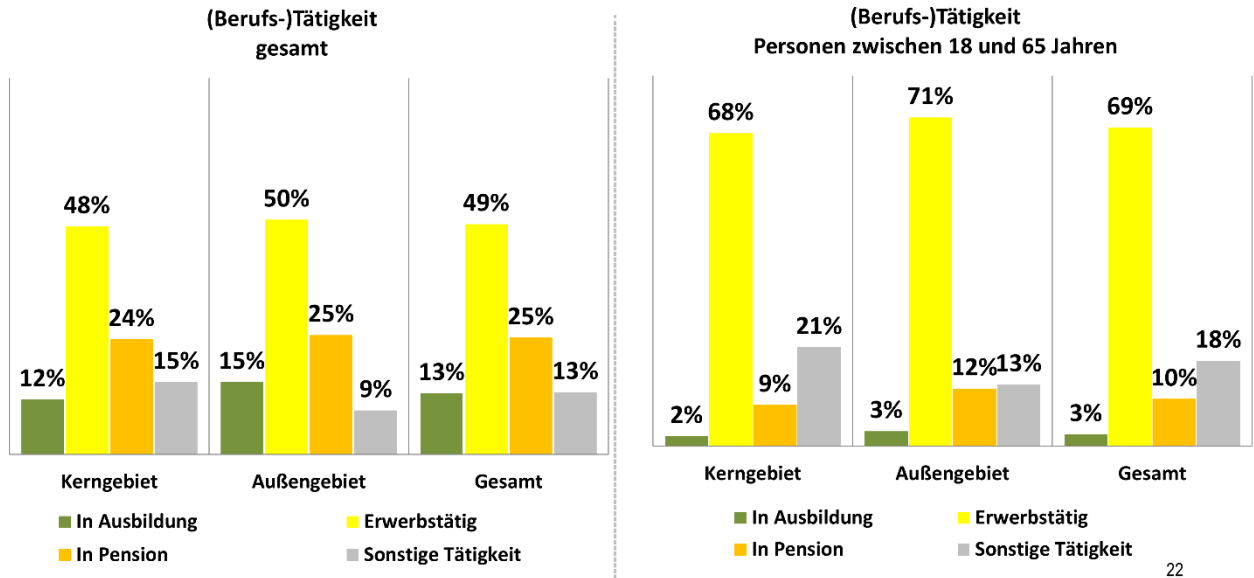




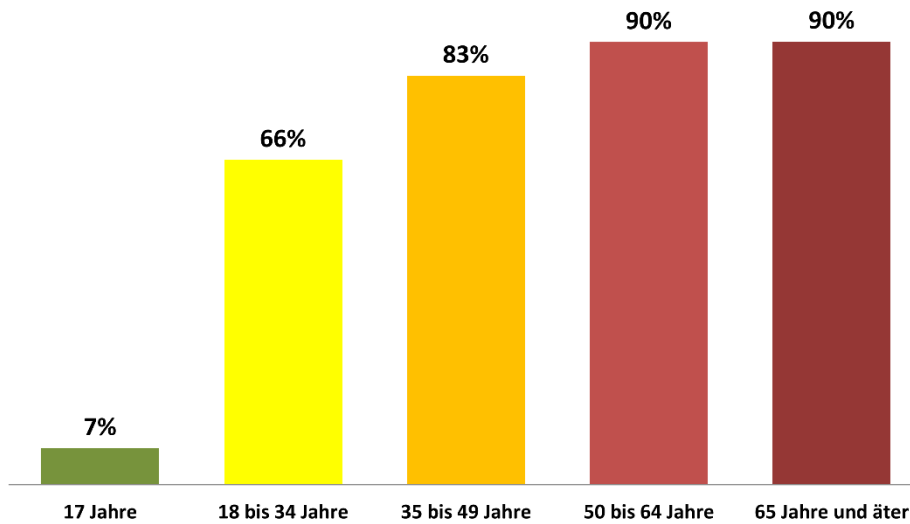
20



21

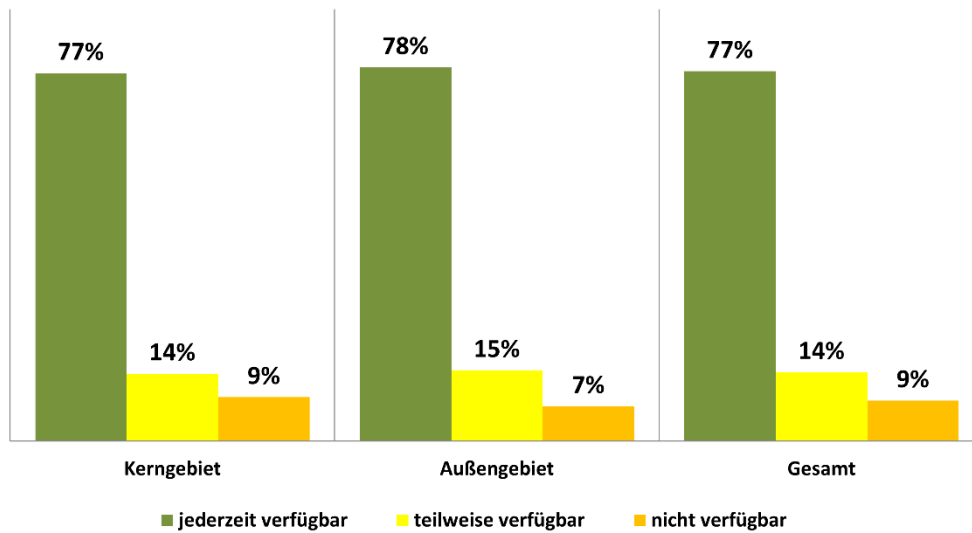


Pkw-Führerscheinbesitzanteil nach Altersklassen
Personen ab 17 Jahren



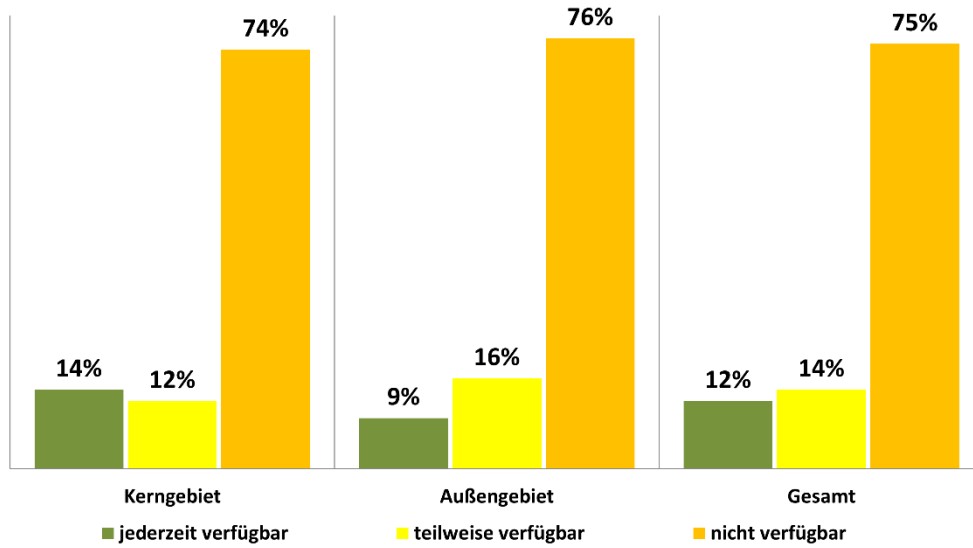
24

Verfügbarkeit eines Privat-Pkw
Personen ab 17 mit Führerschein



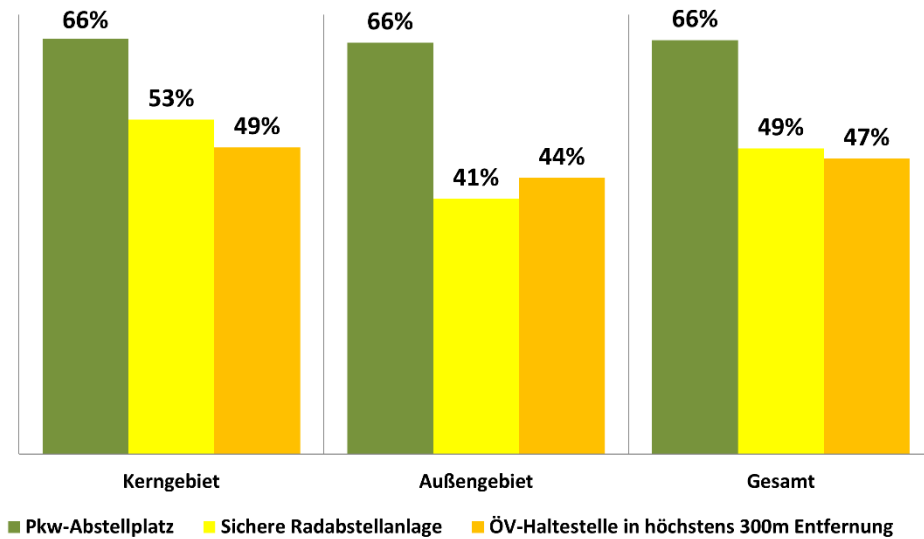
25

Verfügbarkeit eines Dienst-Pkw
Berufstätige Personen ab 17 mit Führerschein



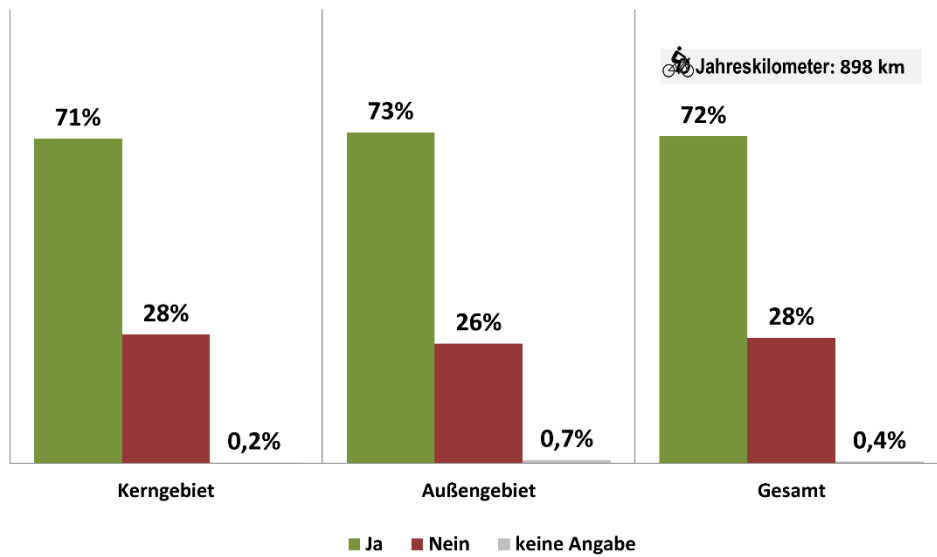
26

Möglichkeiten am Arbeitsort
Berufstätige Personen ab 17 Jahren [Mehrfachnennungen]



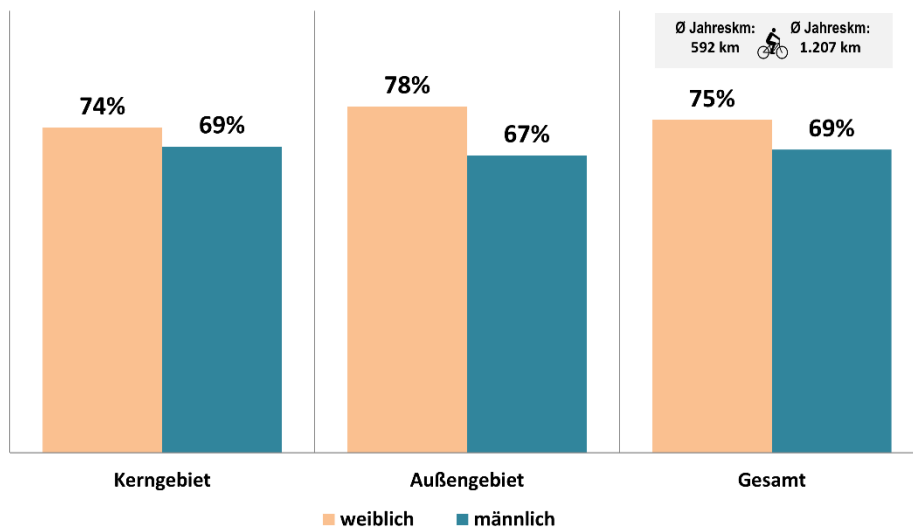
27

Persönlicher Fahrradbesitz und im Schnitt zurückgelegte Kilometer pro Jahr

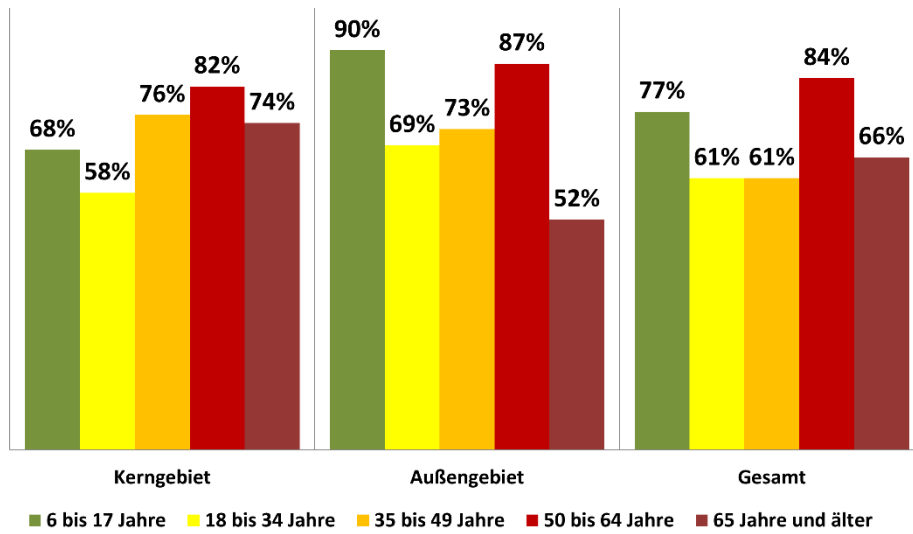


28

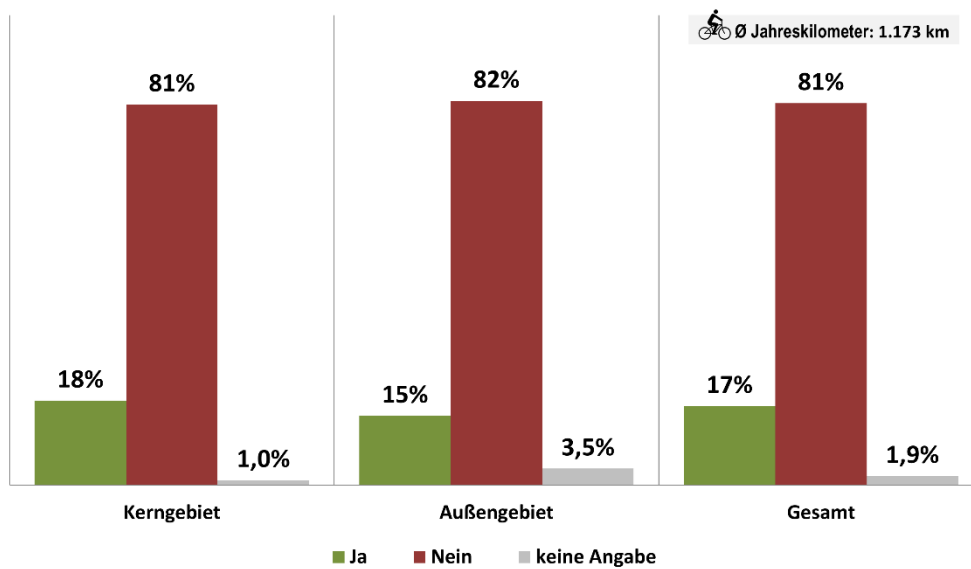
Fahrradbesitz nach Geschlecht und im Schnitt zurückgelegte Kilometer pro Jahr



29



30



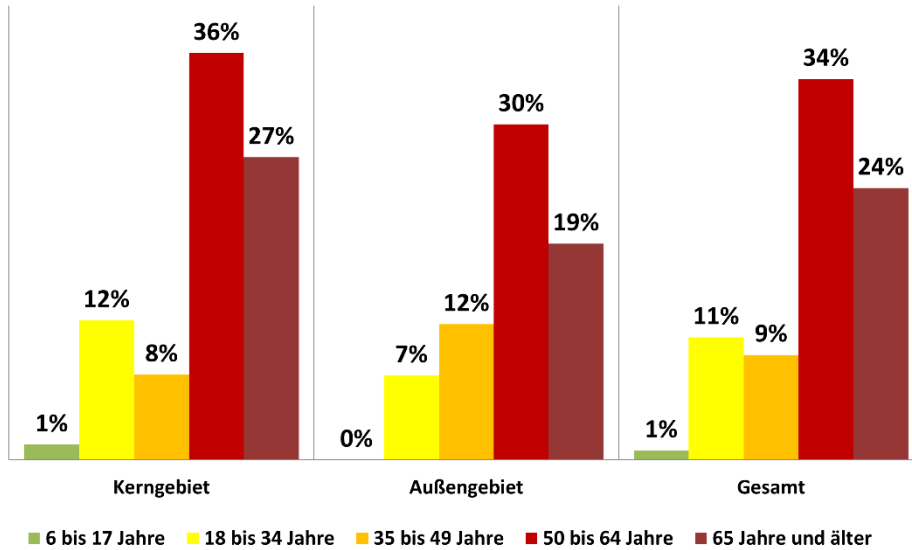
31

E-Fahrradbesitz nach Geschlecht und im Schnitt / zurückgelegte Kilometer pro Jahr

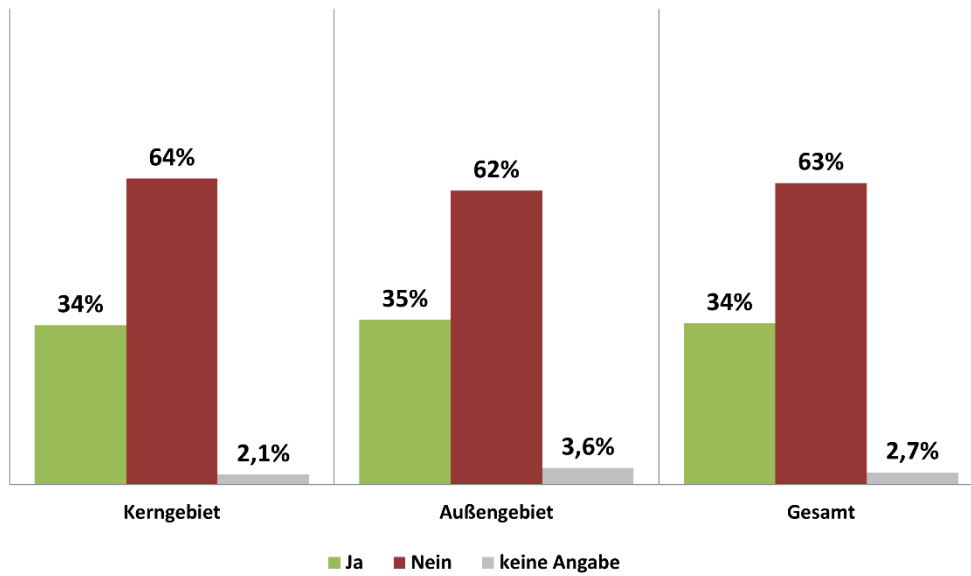


32

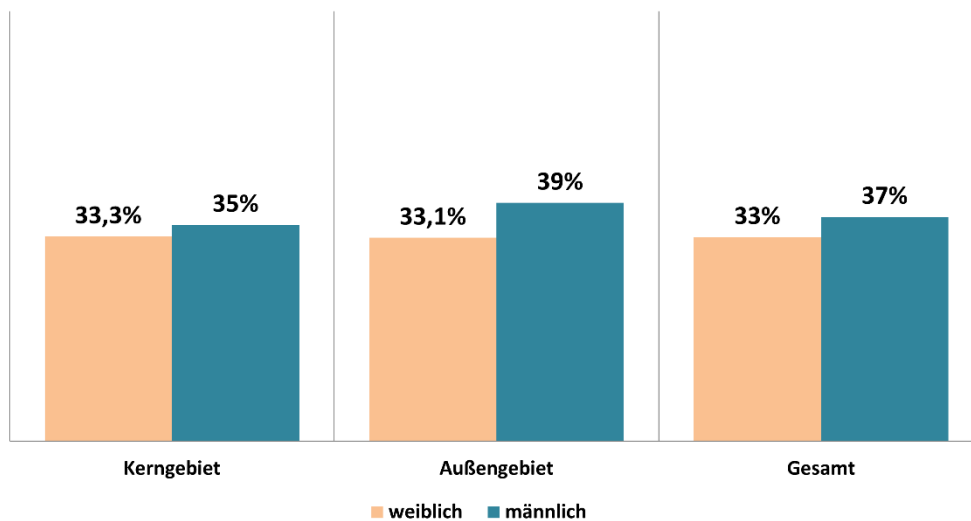
E-Fahrradbesitz nach Altersklassen



33

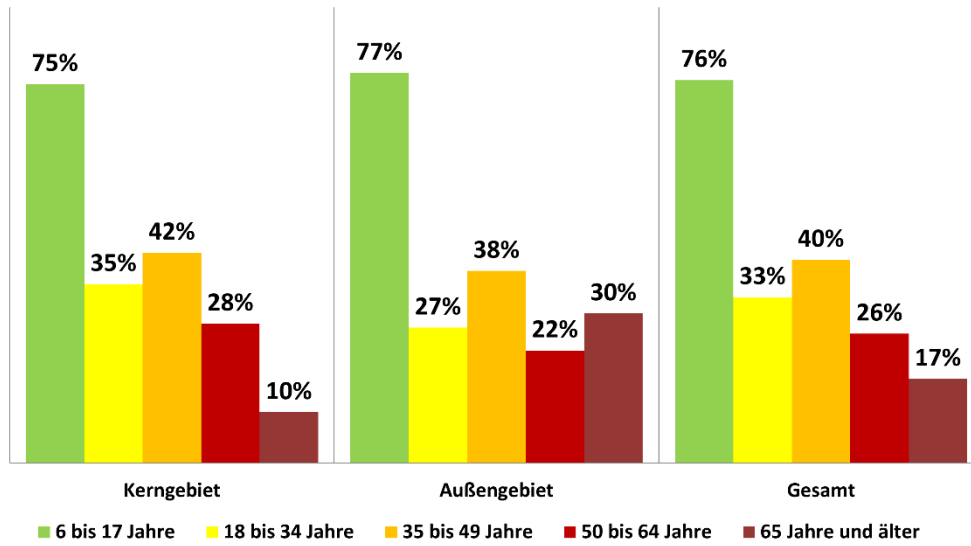


34



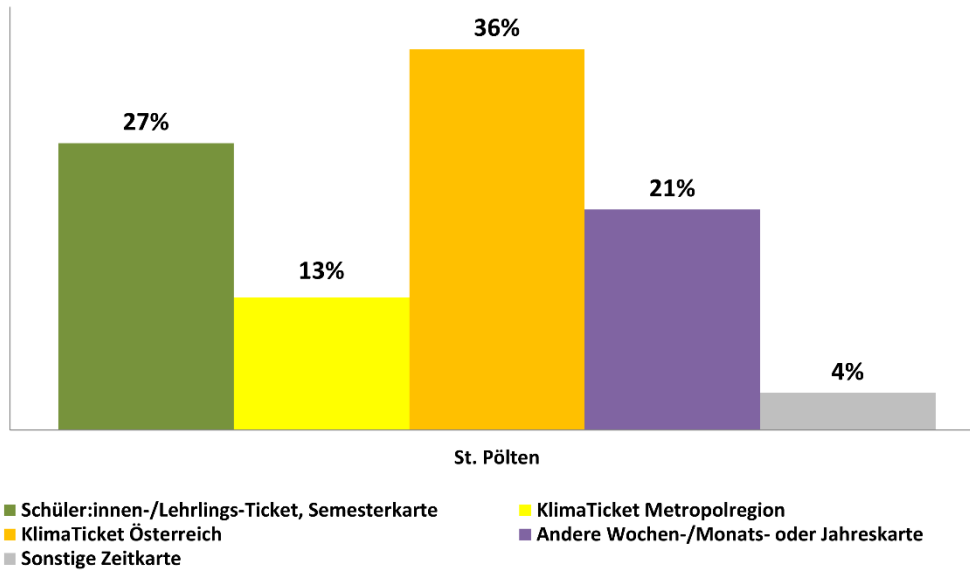
35

**Zeitkartenbesitz für Öffentliche Verkehrsmittel
nach Altersklassen** Zeitkartenbesitzer*innen



36

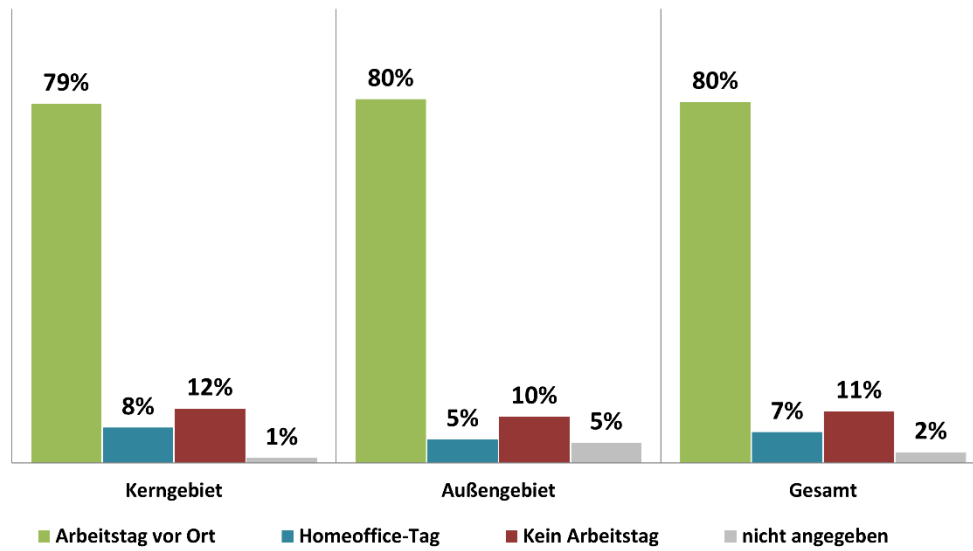
Art der Zeitkarte für Öffentliche Verkehrsmittel
Zeitkartenbesitzer*innen



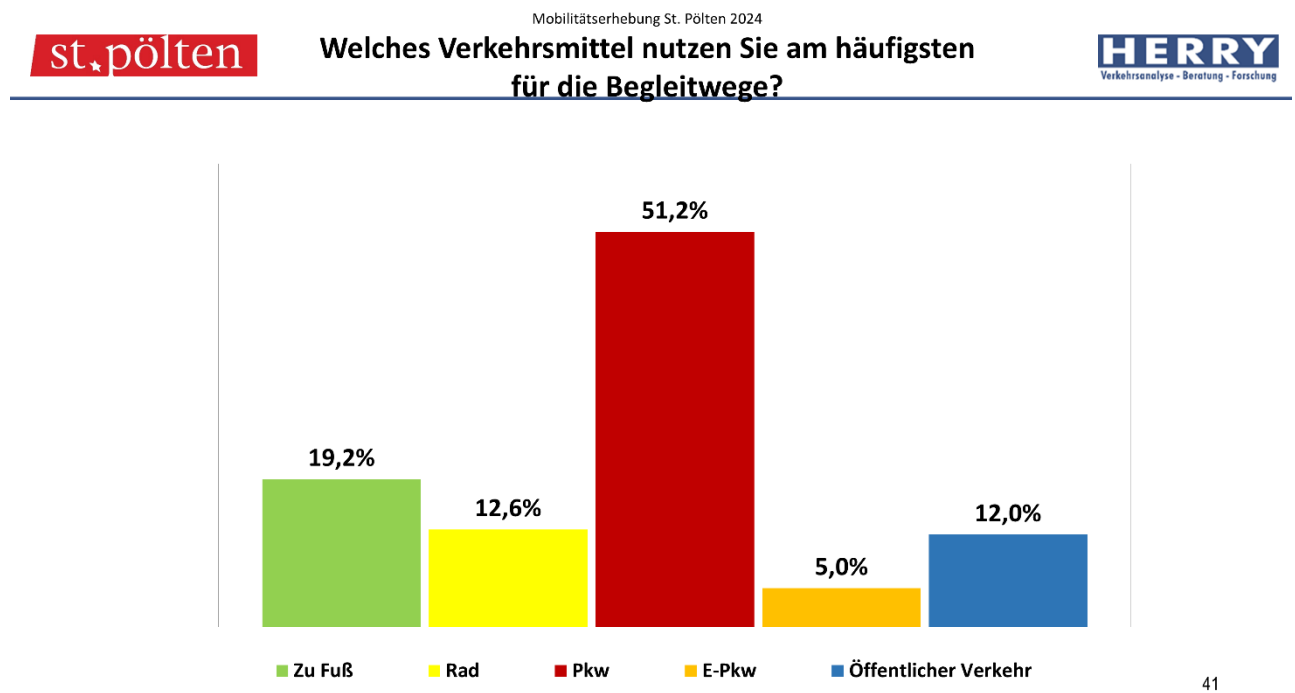
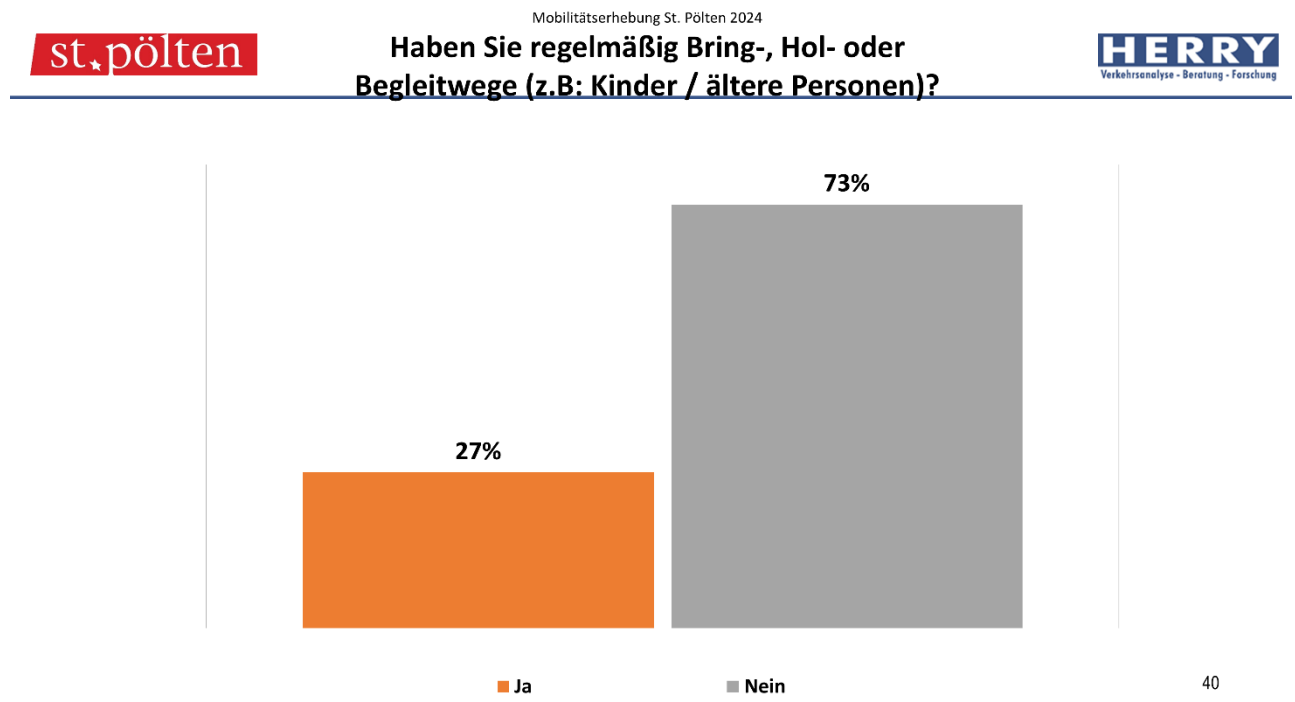
37



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
War der Stichtag ein...
 nur Berufstätige, Werktage



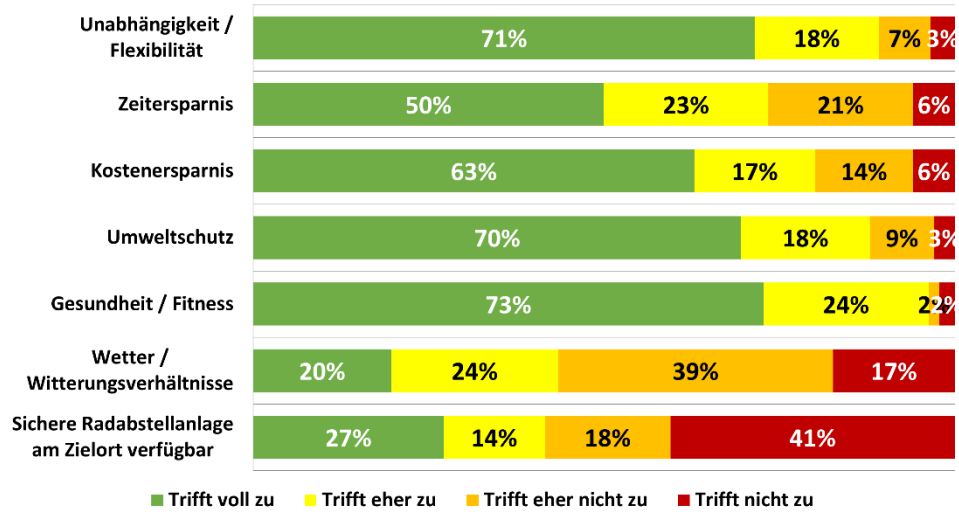
3.2.1 Ergänzungsfragen: Bring-, Hol- und Begleitwege



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024



Aus welchem Grund verwenden Sie dieses Verkehrsmittel (Fuß, Rad) am häufigsten für Ihren Weg zum Arbeitsplatz/Ausbildungsort?

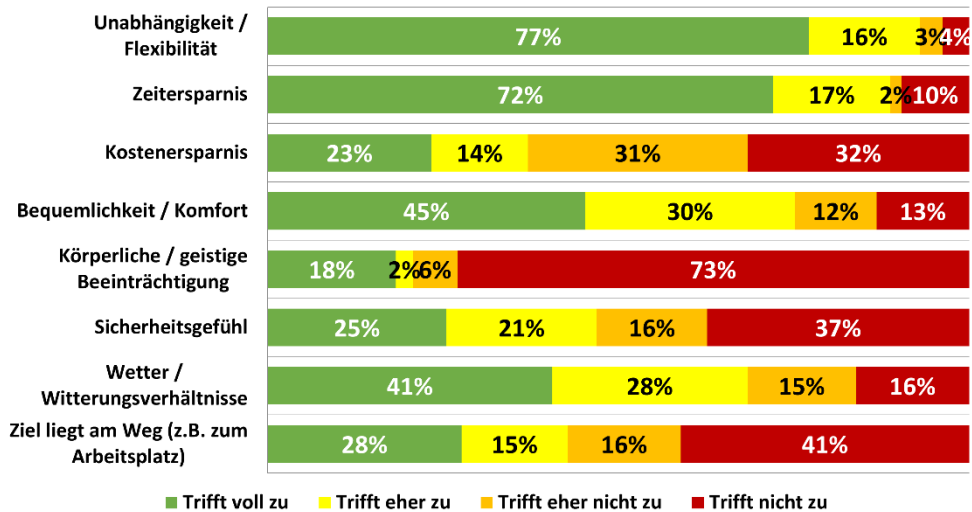


42

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024



Aus welchem Grund nutzen Sie den (E-)Pkw am häufigsten für Ihre Begleitwege?

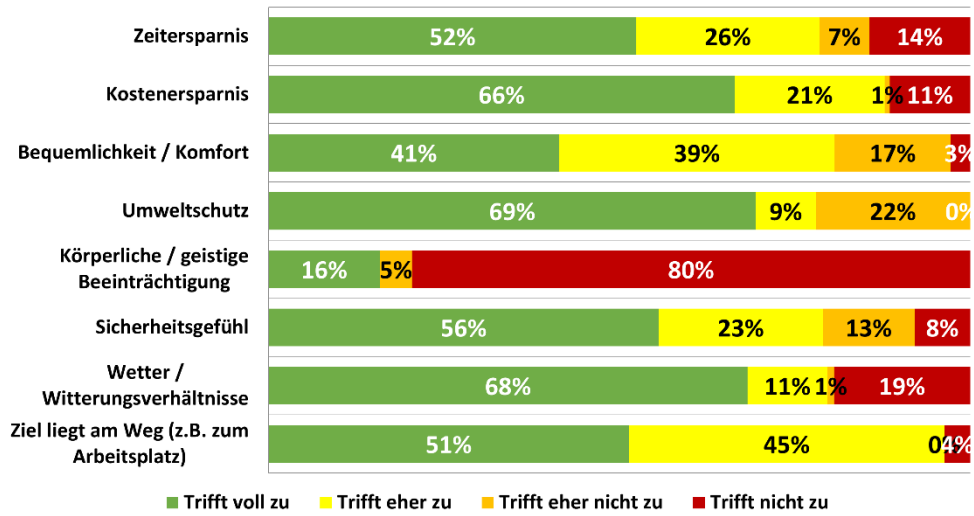


43



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Aus welchem Grund nutzen Sie den öffentlichen Verkehr am häufigsten für Ihre Begleitwege?

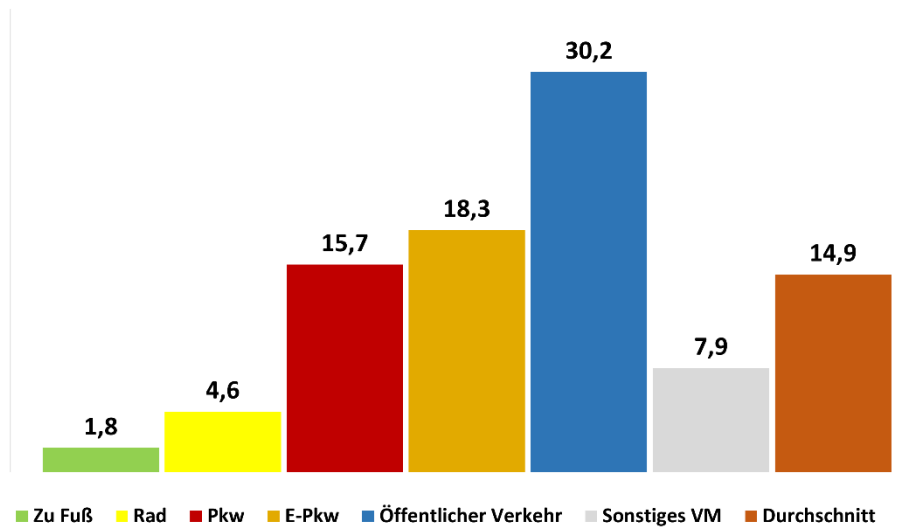


3.2.2 Ergänzungsfragen: Arbeits- und Ausbildungswege

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

st.pölten Wie lang ist Ihr Arbeits-/Ausbildungsweg üblicherweise in Kilometern (Wohnort bis Arbeits-/Ausbildungsort)?

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

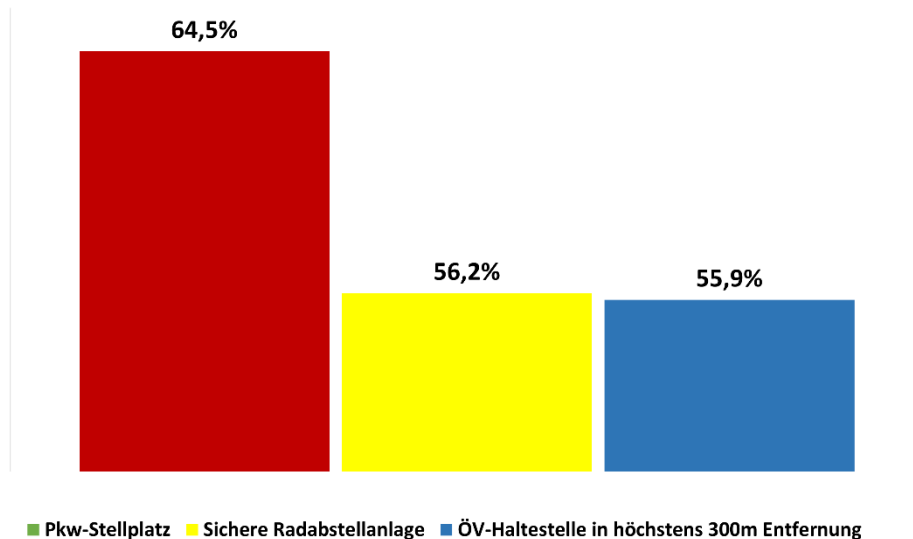


45

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

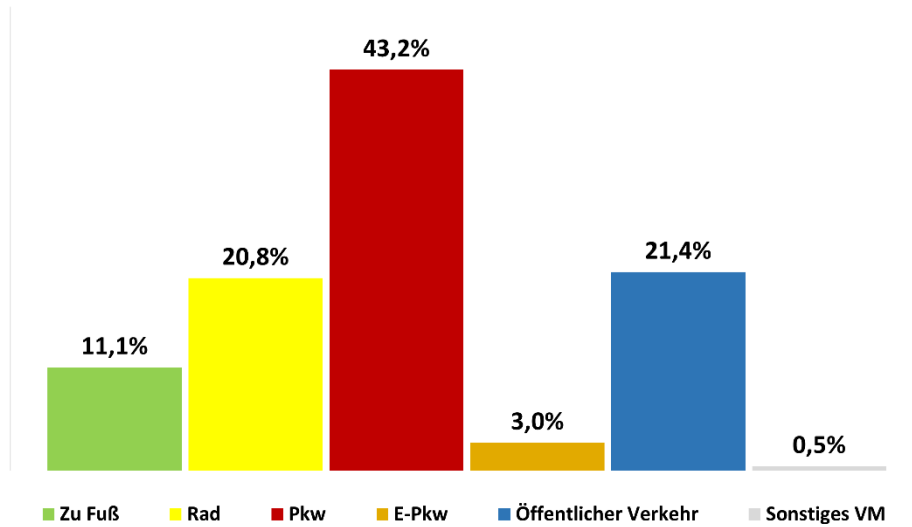
st.pölten Welche Möglichkeiten stehen an Ihrem Arbeitsort/ Ausbildungsort zu Ihrer Verfügung? (Mehrfachantworten)

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung



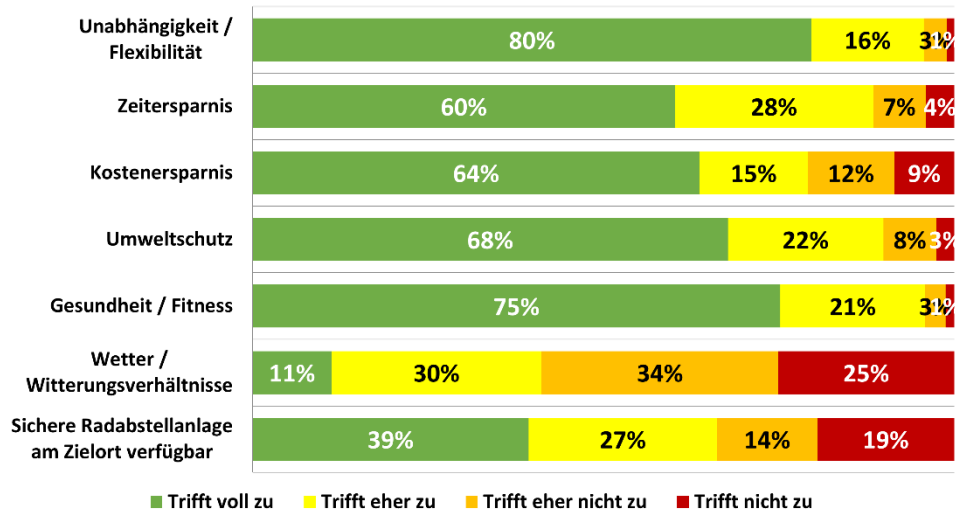
46

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten für den Weg zur Arbeit/Ausbildung?



47

Aus welchem Grund verwenden Sie dieses Verkehrsmittel (Fuß, Rad) am häufigsten für Ihren Weg zum Arbeitsplatz/Ausbildungsort?

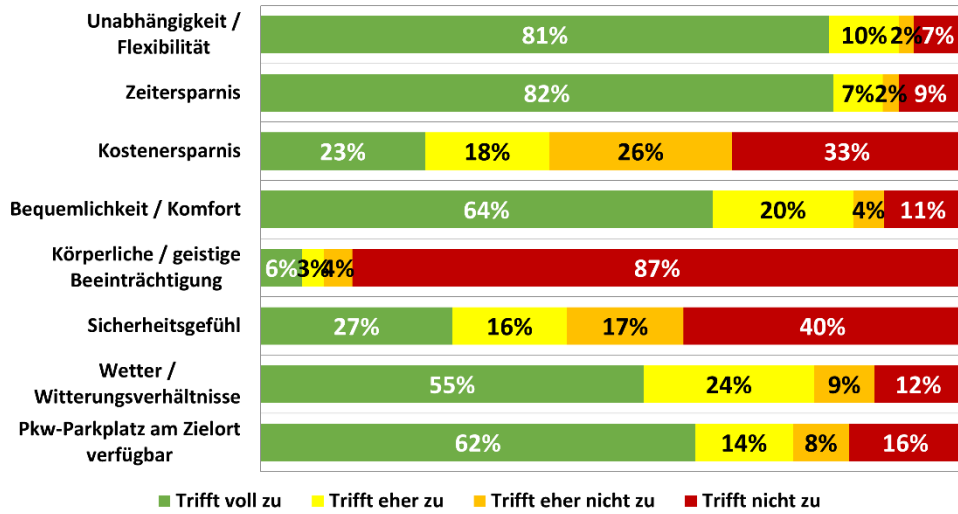


48

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024



Aus welchem Grund nutzen Sie den (E-)Pkw am häufigsten für Ihren Weg zum Arbeitsplatz/Ausbildungsort?

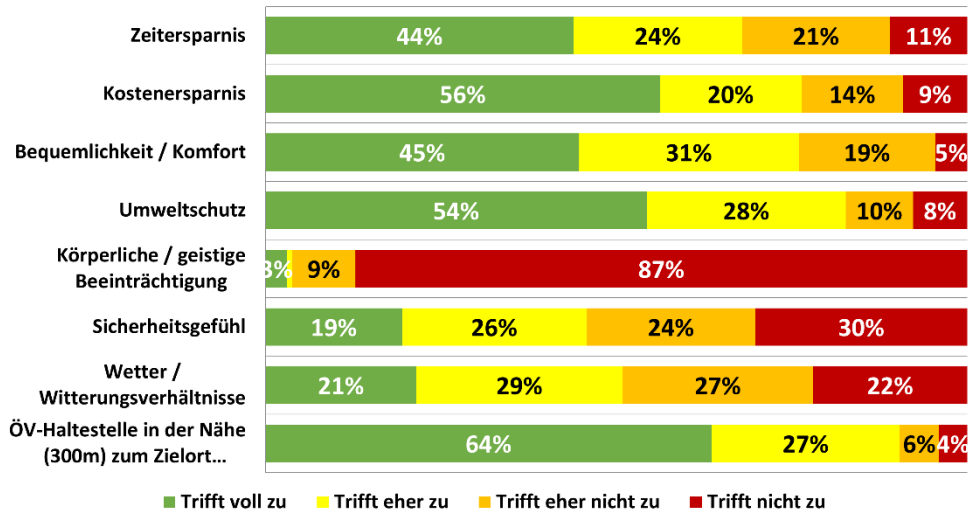


49

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

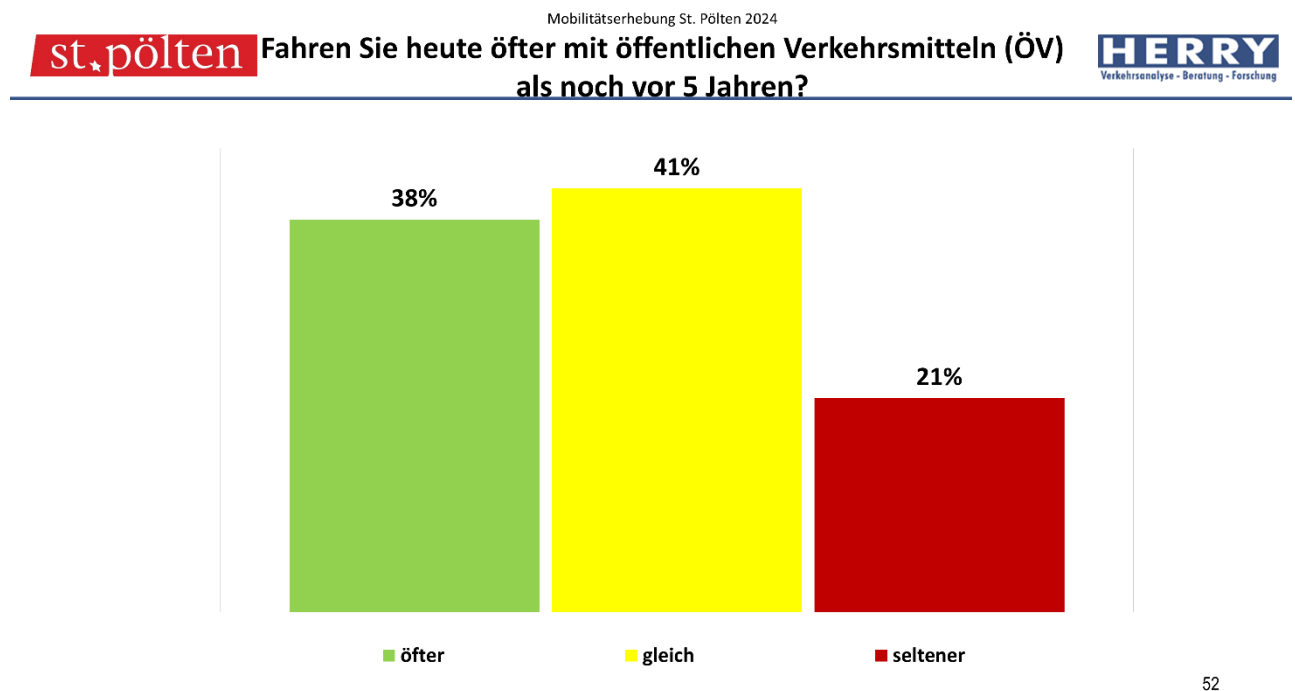
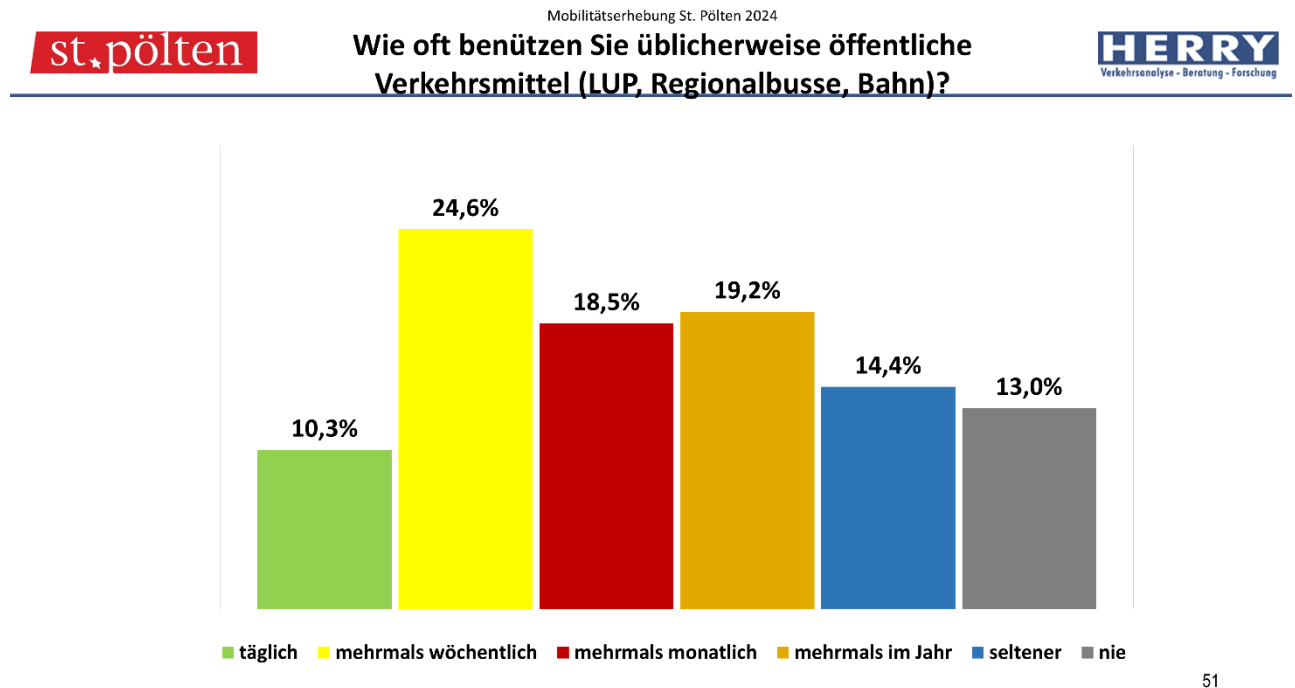


Aus welchem Grund nutzen Sie den öffentlichen Verkehr am häufigsten für Ihren Weg zum Arbeitsplatz/Ausbildungsort?

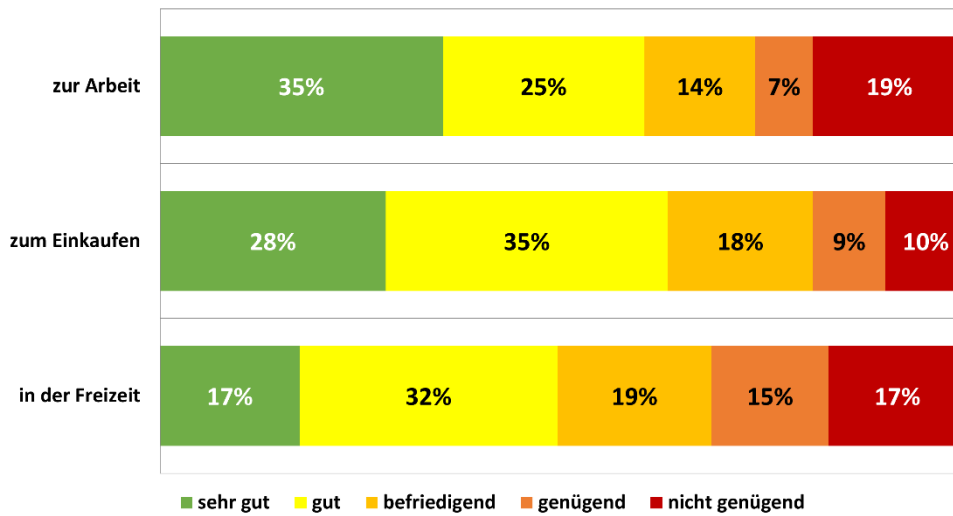


50

3.2.3 Ergänzungsfragen: Öffentlicher Verkehr



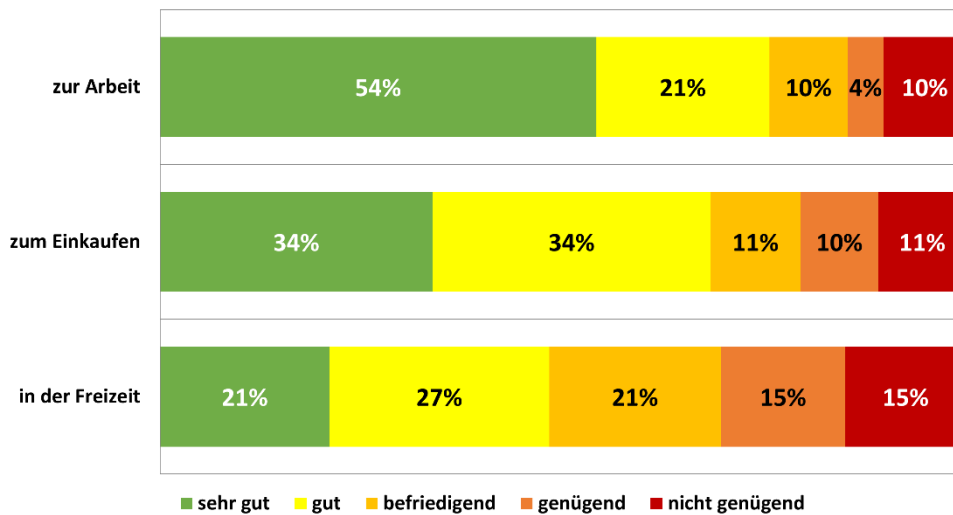
Wie gut sind die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln?



53

Wie gut sind die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Nur ÖV-Nutzer:innen



54

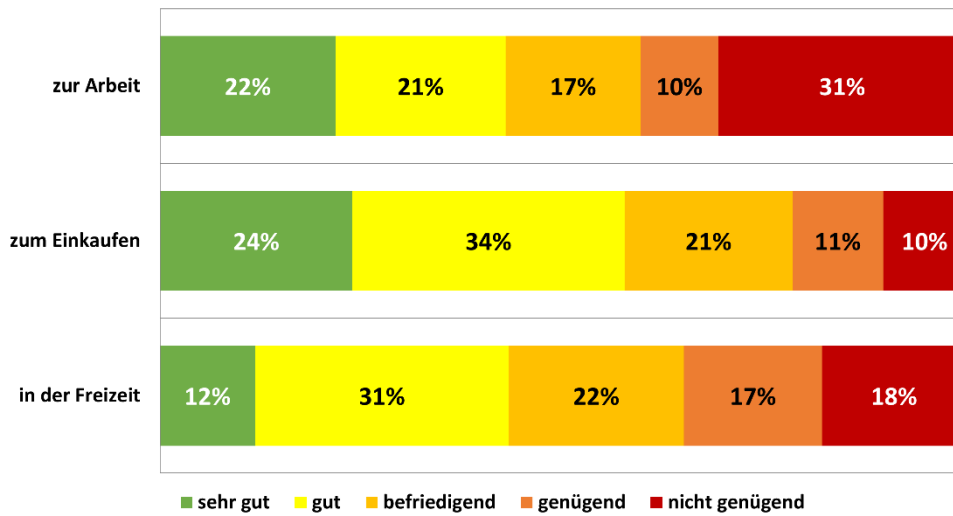


Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

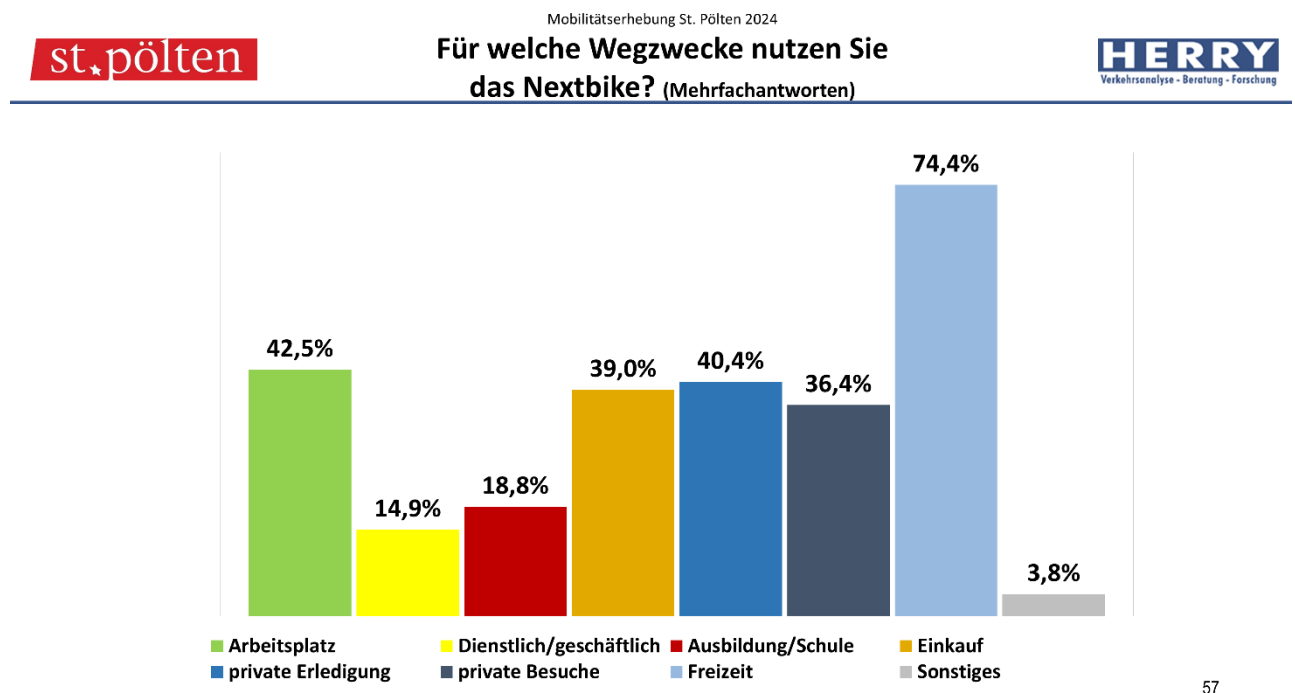
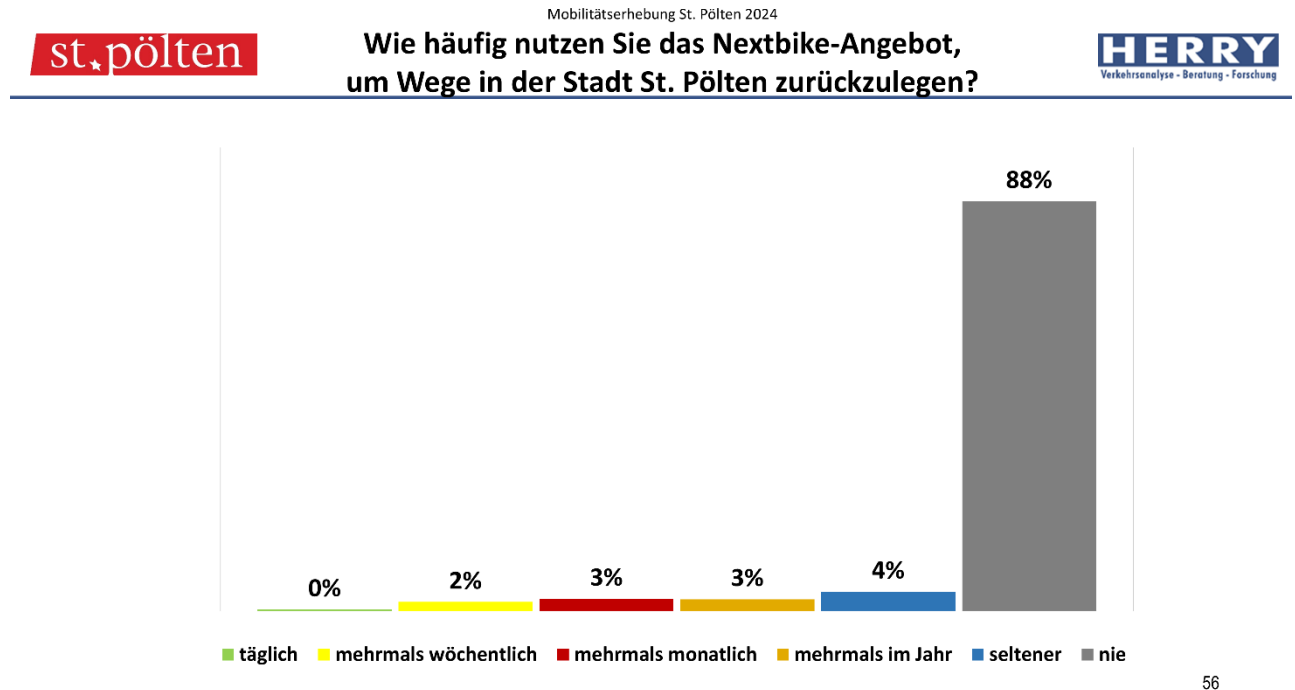
Wie gut sind die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln?



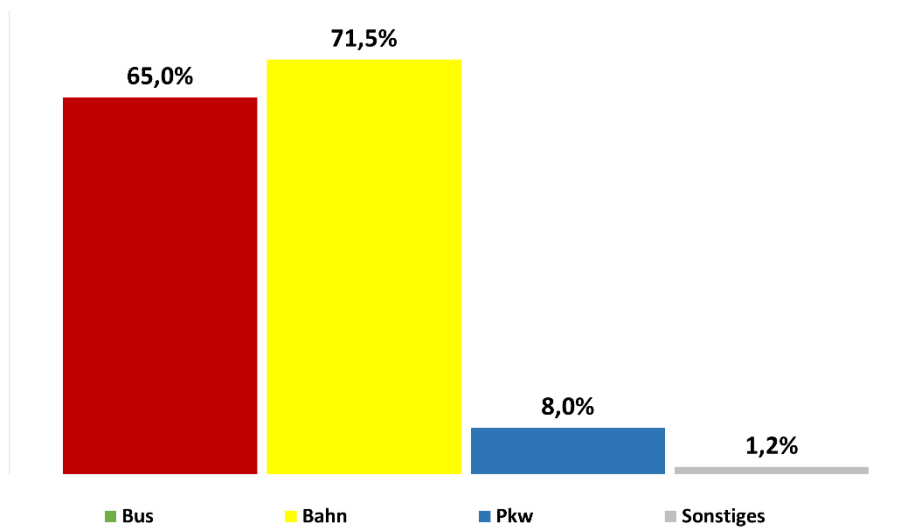
Nur Pkw-Nutzer:innen



3.2.4 Ergänzungsfragen: Nextbike-Angebot

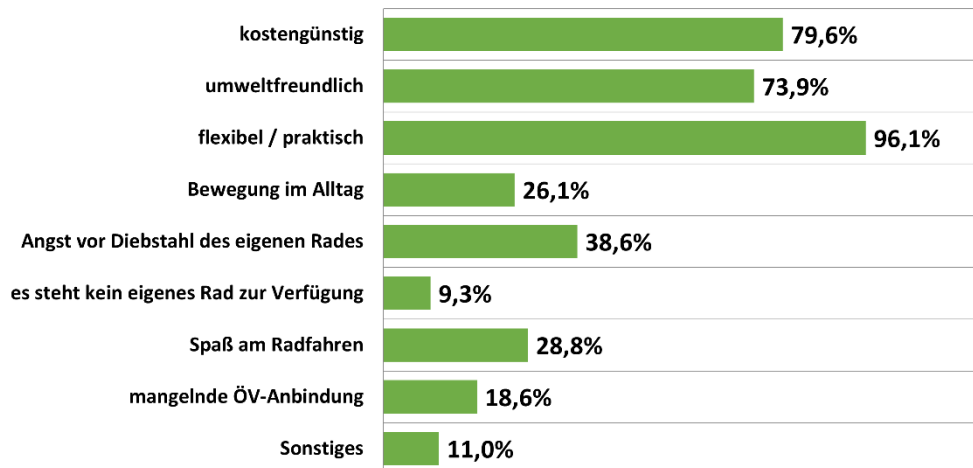


Nutzen Sie das Nextbike in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln? (Mehrfachantworten)



58

Warum nutzen Sie Nextbike? (Mehrfachantworten)

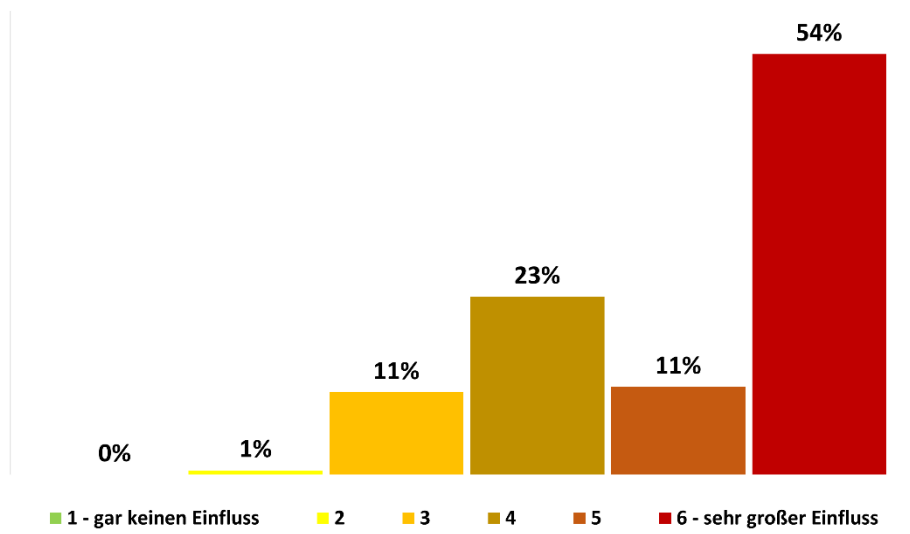


59

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024



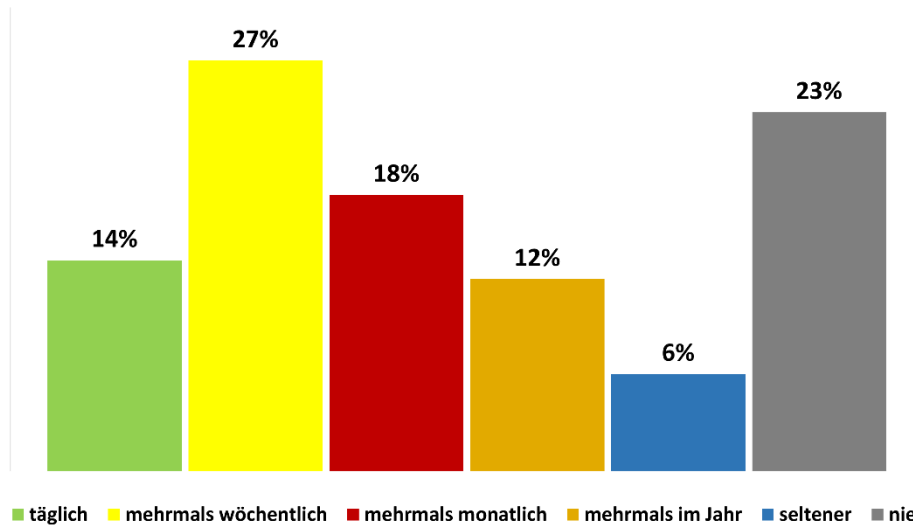
Hat die Tatsache, dass sie in St. Pölten die erste halbe Stunde bei jeder Ausleihe gratis mit dem Nextbike fahren, Einfluss auf ihr Ausleihverhalten?



3.2.5 Ergänzungsfragen: Radverkehr

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

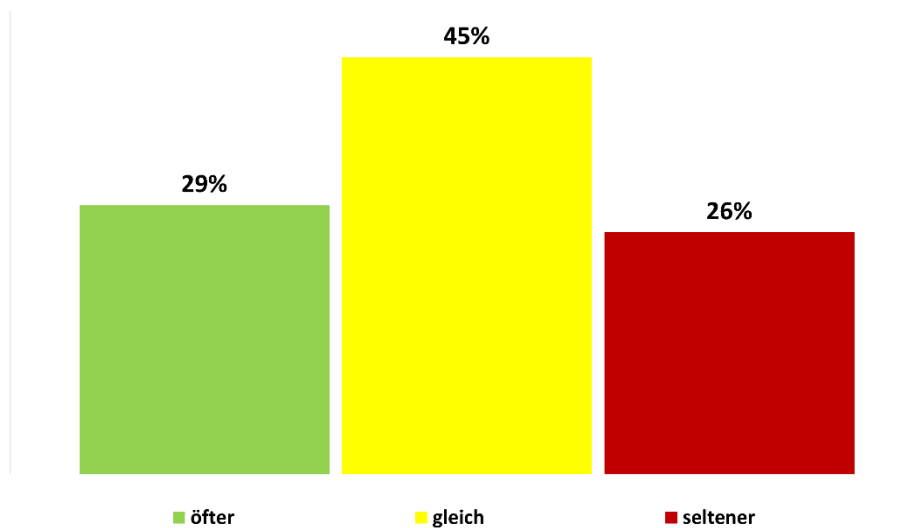
st.pölten **Wie oft benützen Sie üblicherweise ein privates Fahrrad?** **HERRY**
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung



61

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

st.pölten **Fahren Sie heute öfter mit dem privaten Fahrrad als noch vor 5 Jahren?** **HERRY**
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

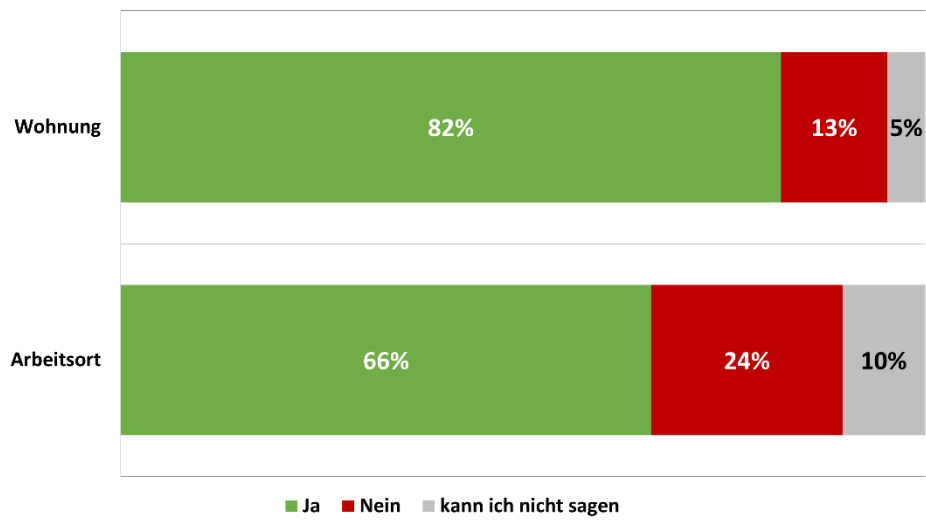


62

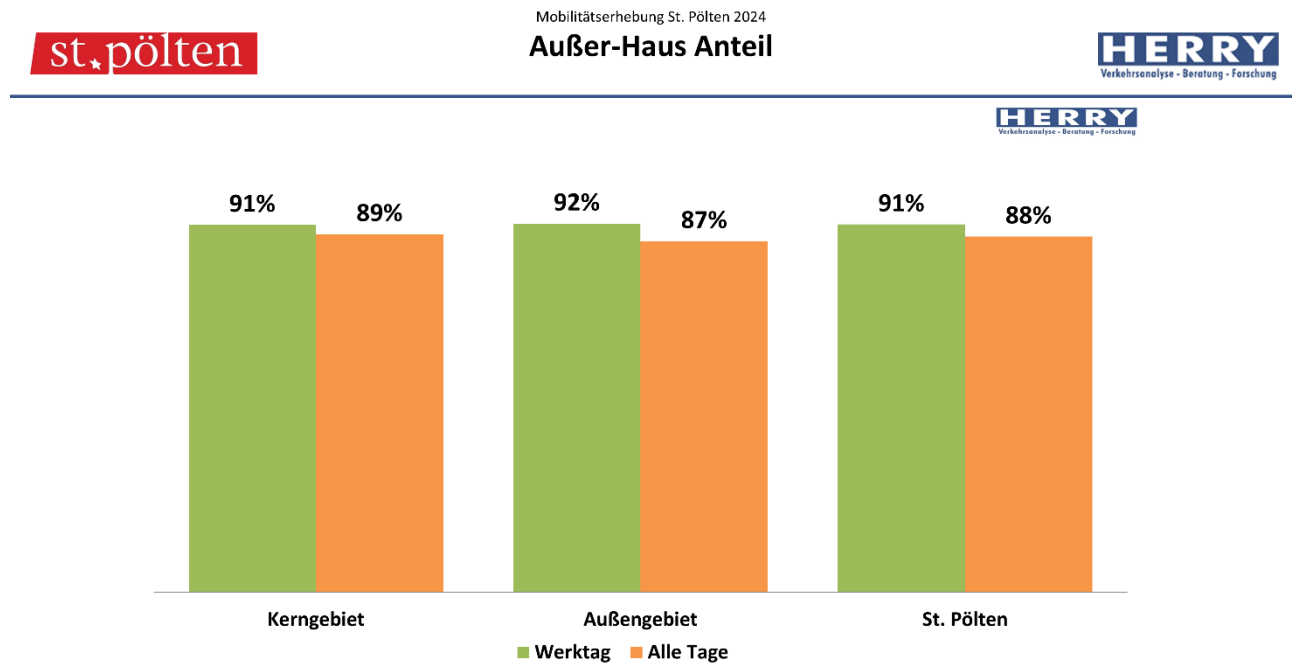
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024



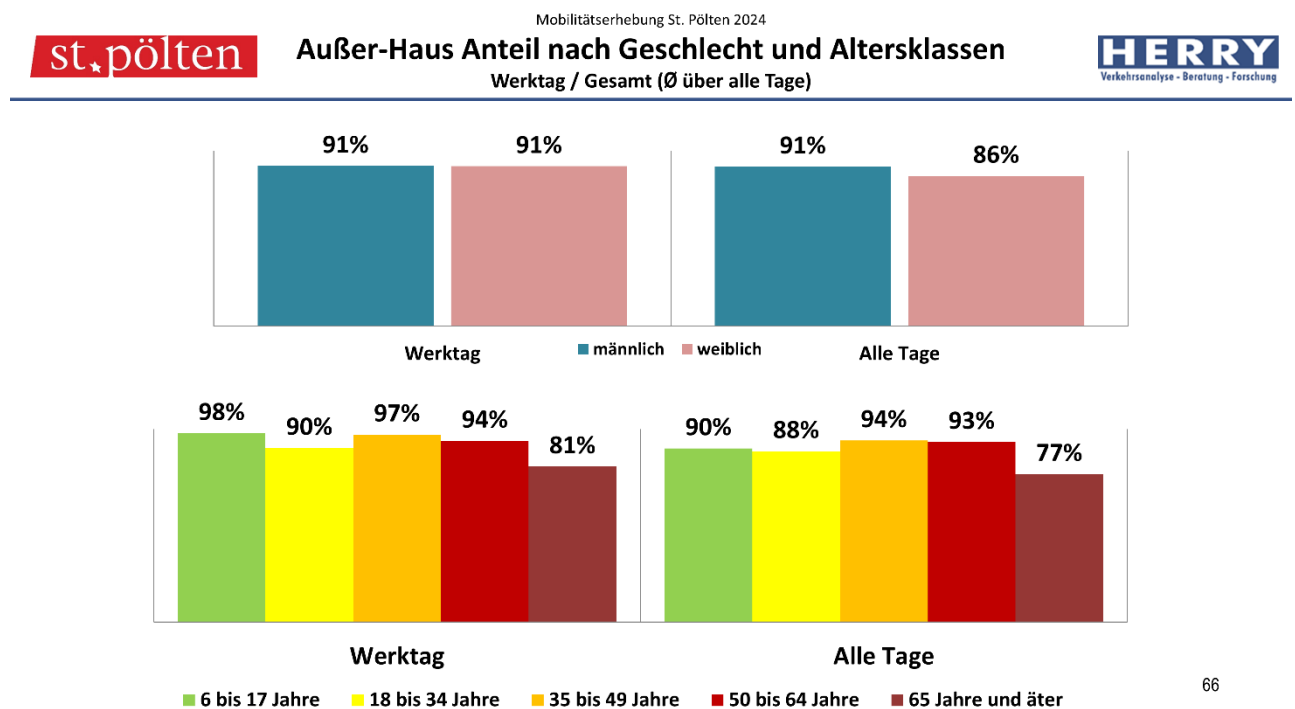
Stehen an Ihrem Wohn- und Arbeits- oder Ausbildungsort sichere Radabstellanlagen zur Verfügung?



3.3 Wegeteil (Tagesablauf am Stichtag)

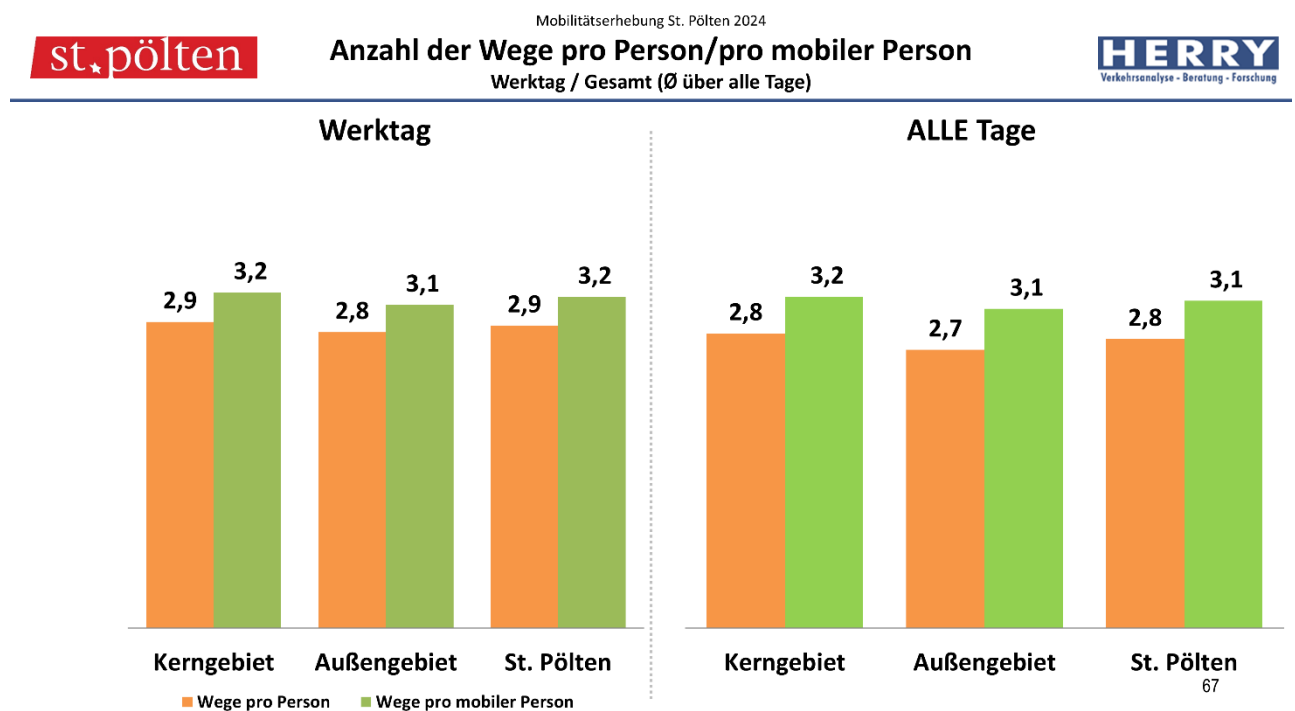
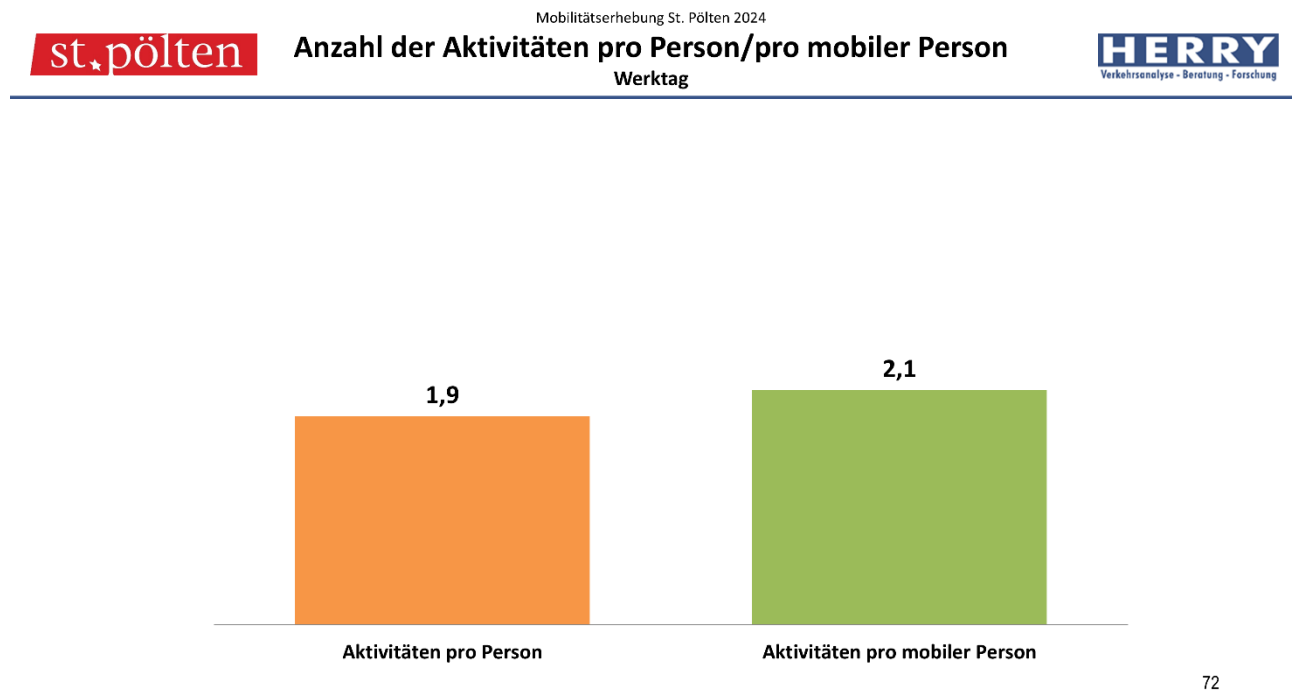


65



66

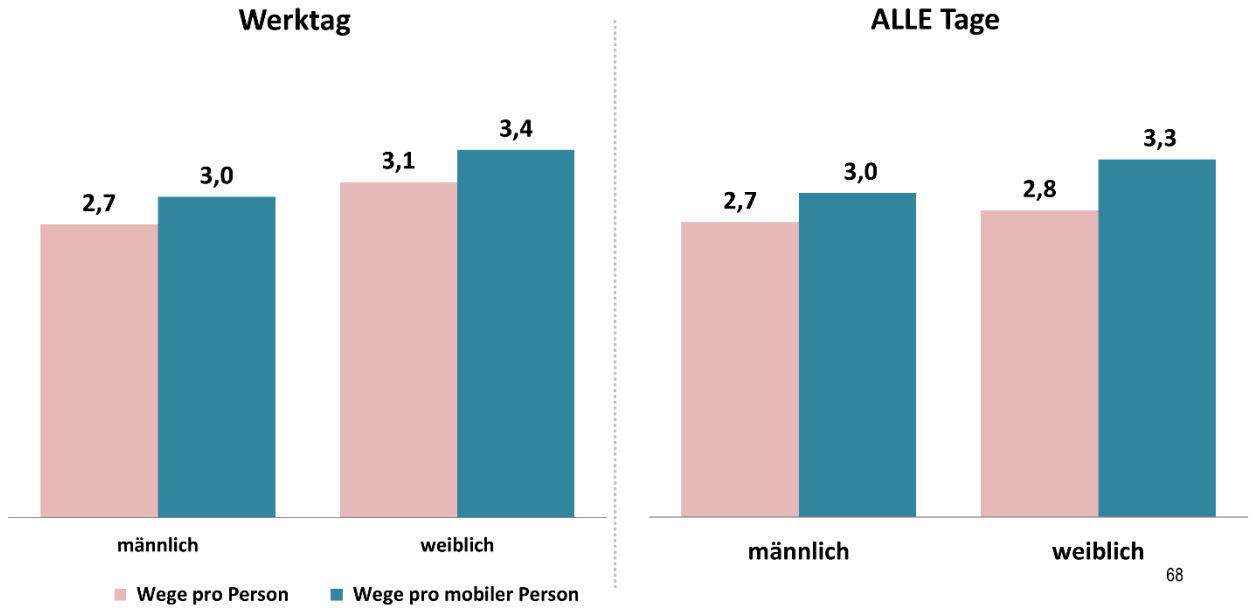
3.3.1 Wege





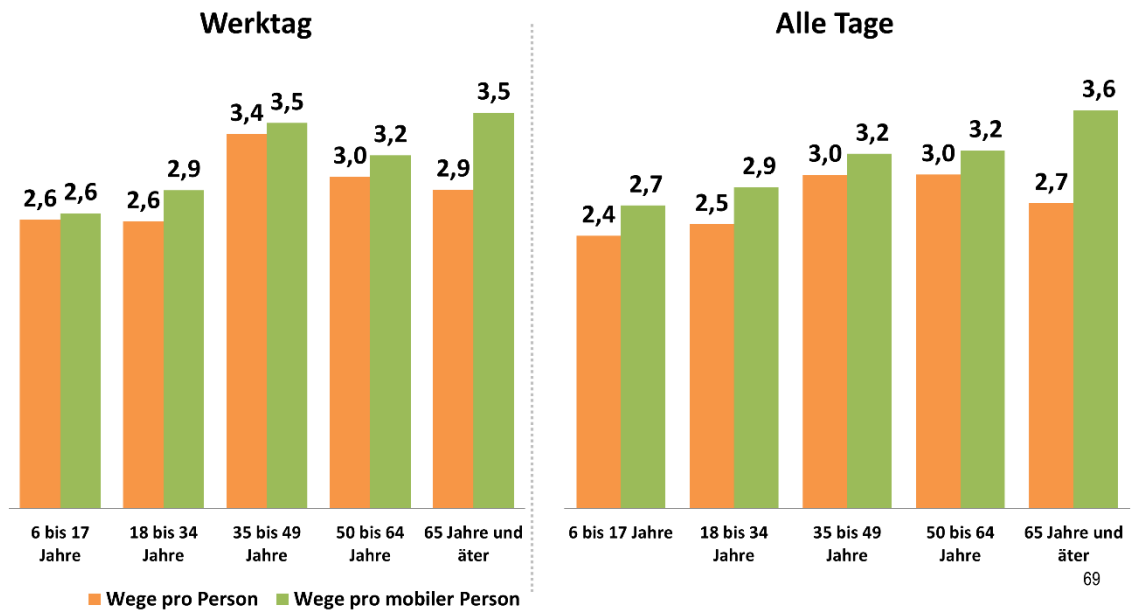
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Wege pro Person/pro mobiler Person nach Geschlecht
 Werktag / Gesamt (Ø über alle Tage)



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

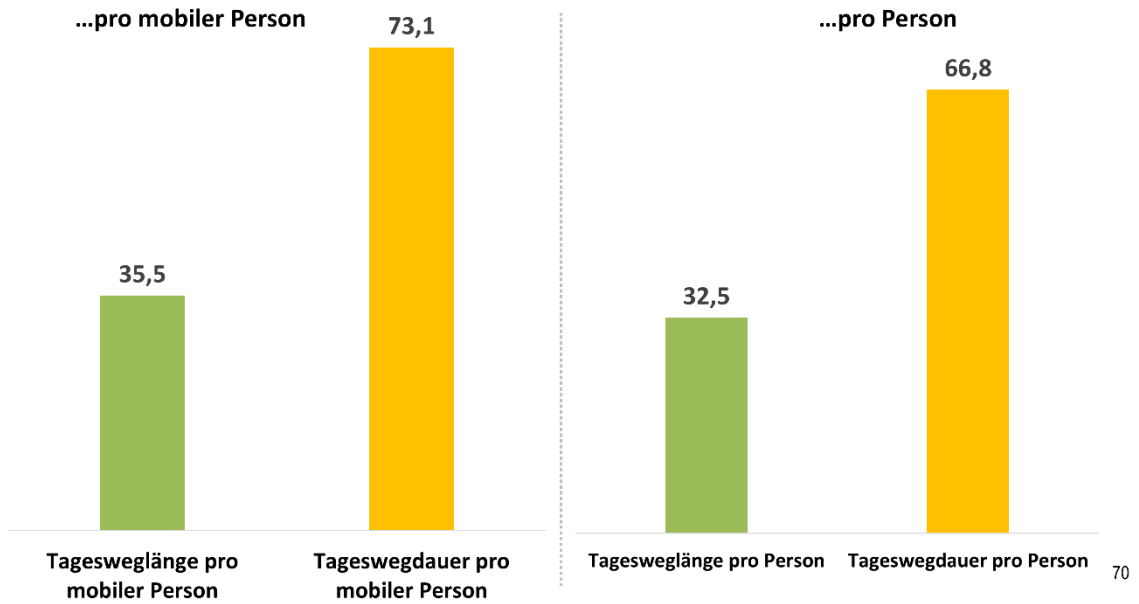
Wege pro Person/pro mobiler Person nach Altersklassen
 Werktag / Gesamt (Ø über alle Tage)





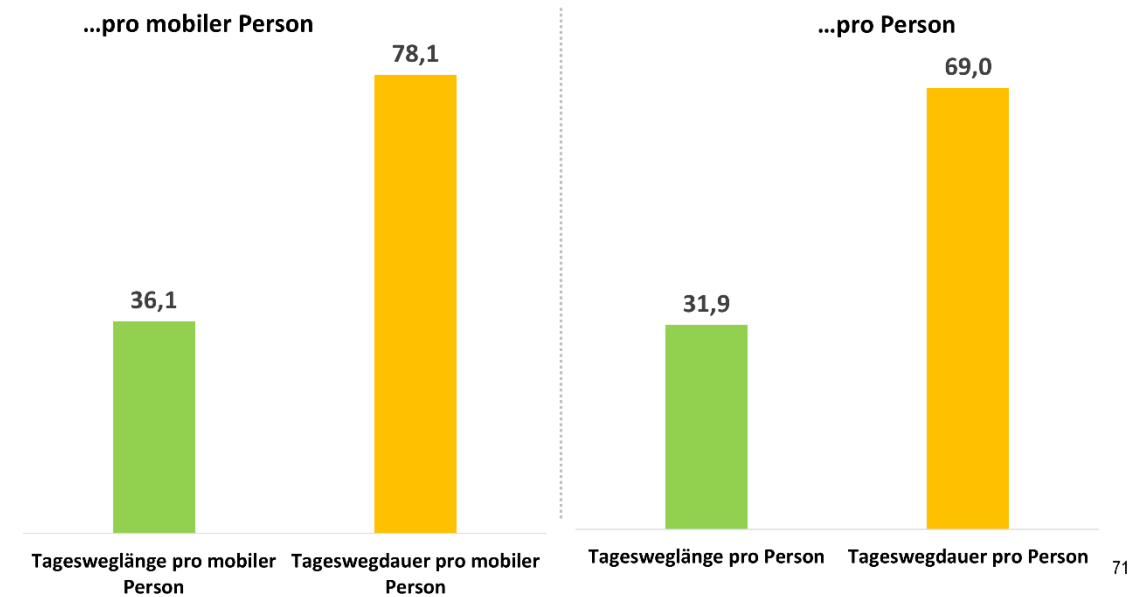
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Tageswegelängen pro Person/pro mobiler Person
Werktag

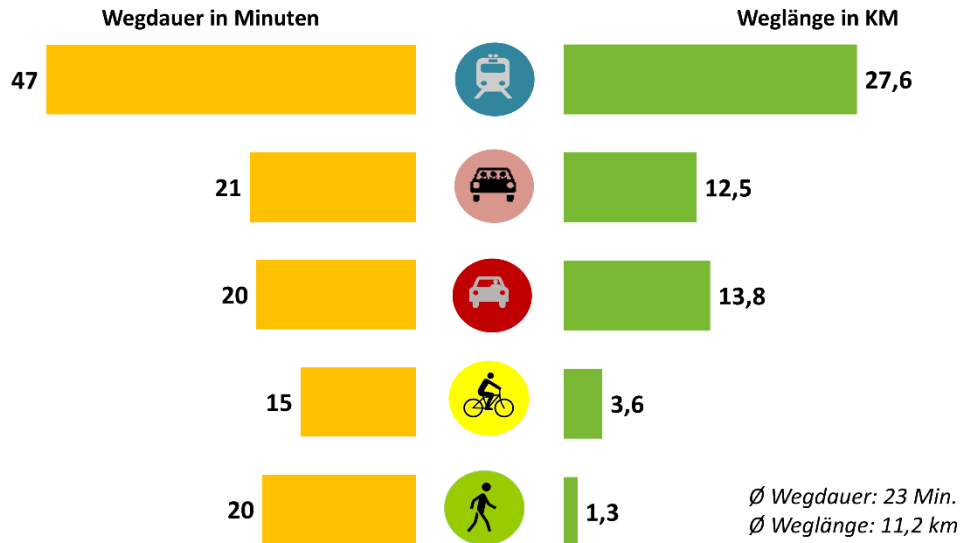


Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Tageswegelängen pro Person/pro mobiler Person
Gesamt (Ø über alle Tage)

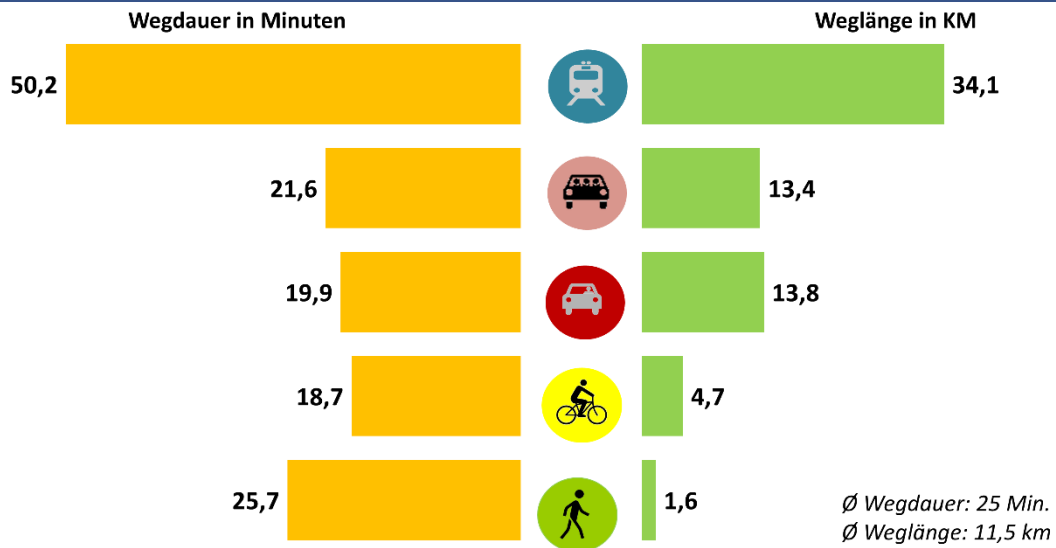


Durchschnittliche Weglänge (km) und Wegdauer (min)
Werktag



78

Durchschnittliche Weglänge (km) und Wegdauer (min)
Gesamt (Ø über alle Tage)

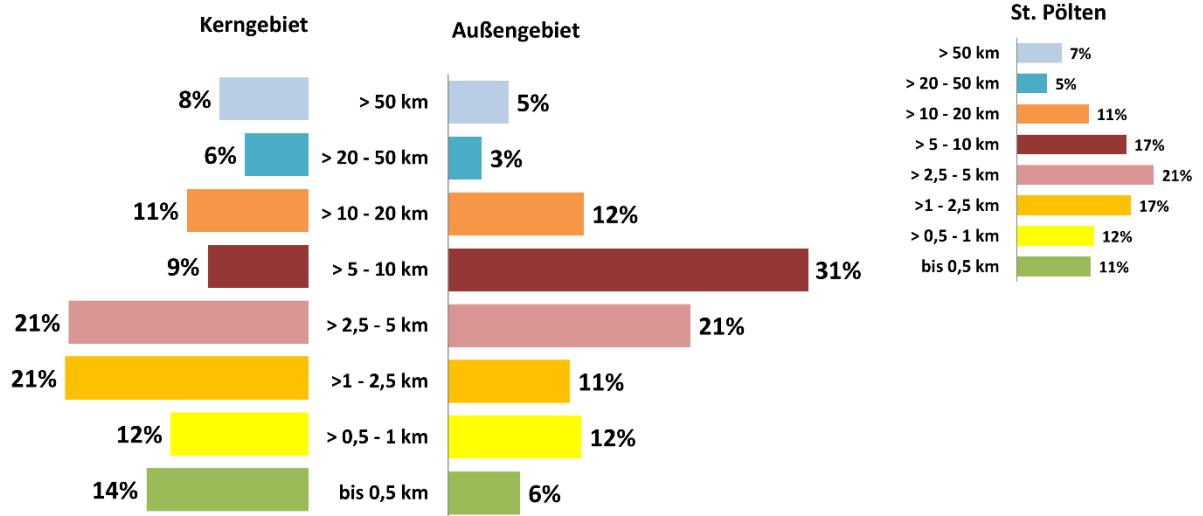


79



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Durchschnittliche Weglänge (km) Werktag



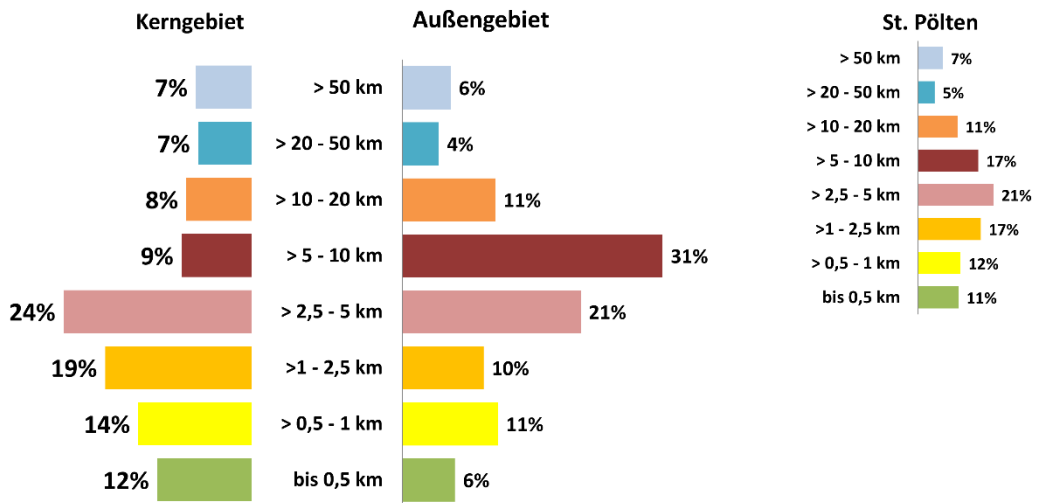
80



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Durchschnittliche Weglänge (km)

Gesamt (Ø über alle Tage)

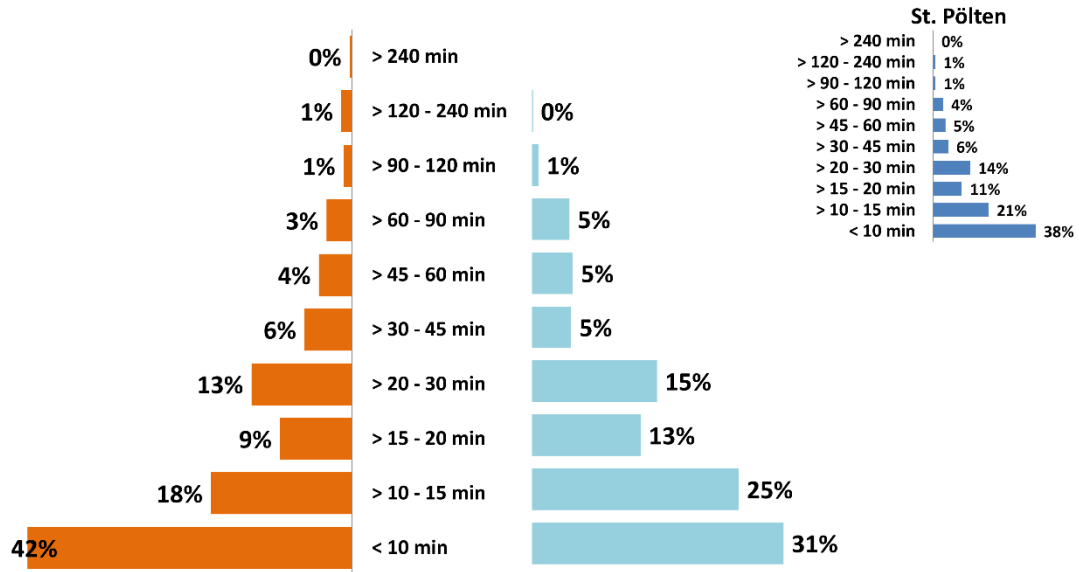


81



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Durchschnittliche Wegdauer (min)
Werktag

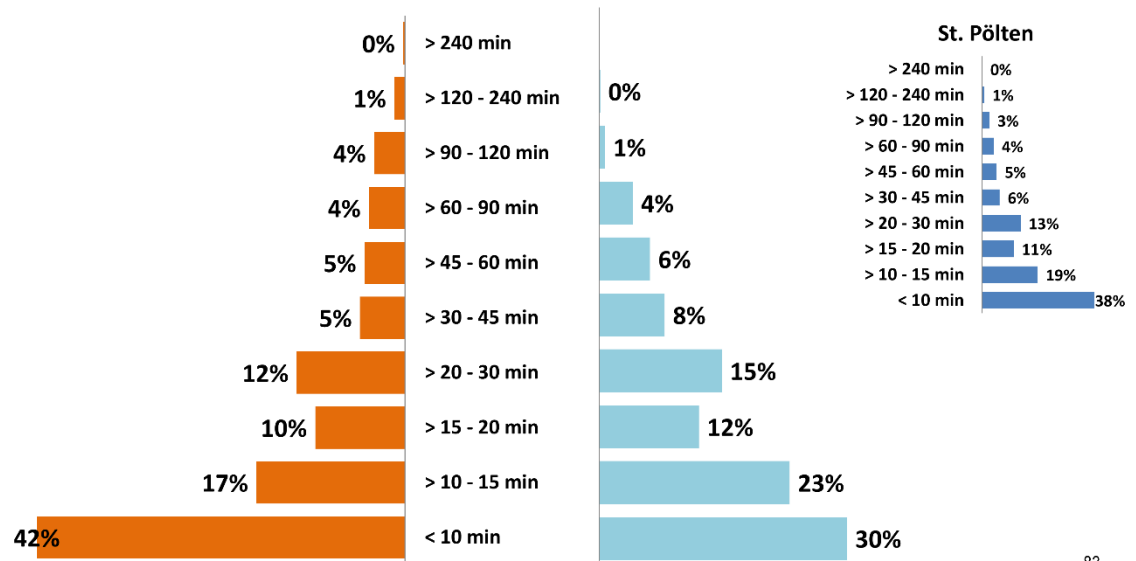


82



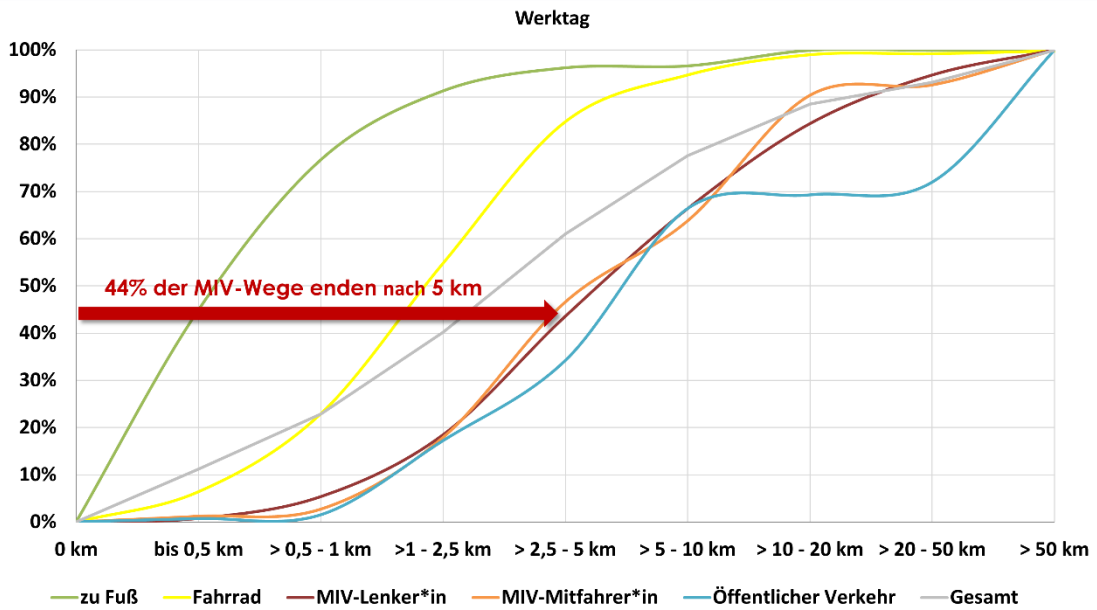
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Durchschnittliche Wegdauer (min)
Gesamt (Ø über alle Tage)



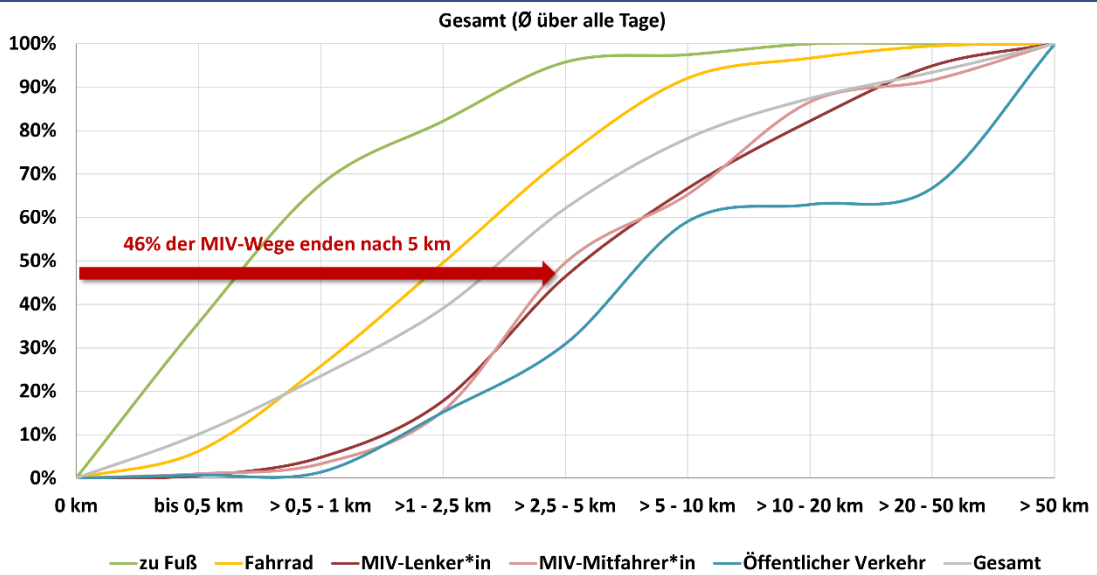
83

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
**Kumulierter Anteil der Wege nach Entfernung
 und Verkehrsmittel**



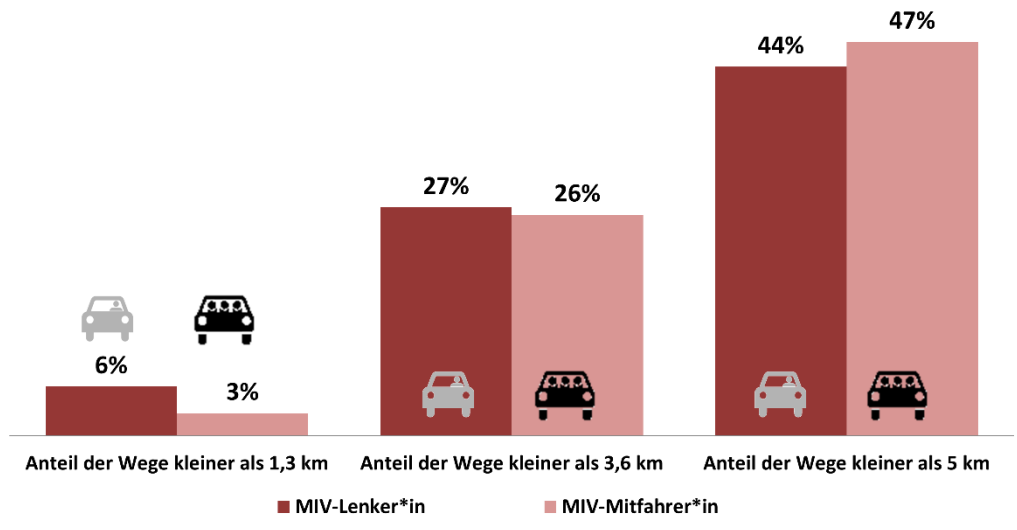
84

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
**Kumulierter Anteil der Wege nach Entfernung
 und Verkehrsmittel**



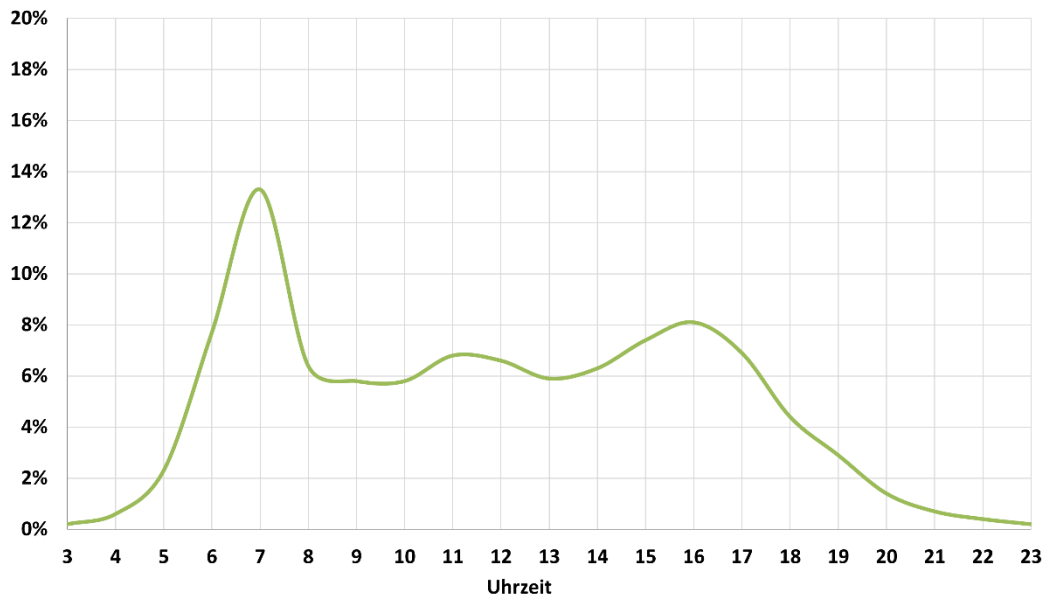
85

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
st.pölten Anteil der Pkw-Wege innerhalb durchschnittlicher Fuß- und Raddistanzen
HERRY Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung
Werktag



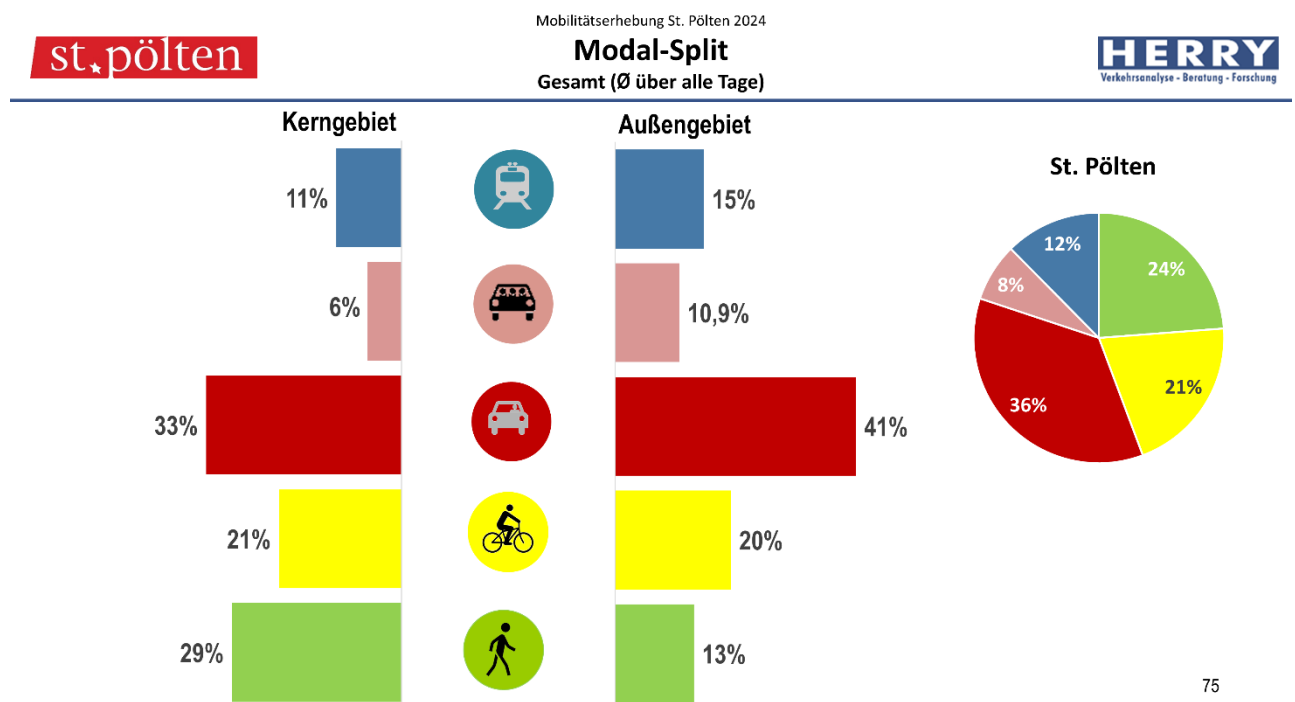
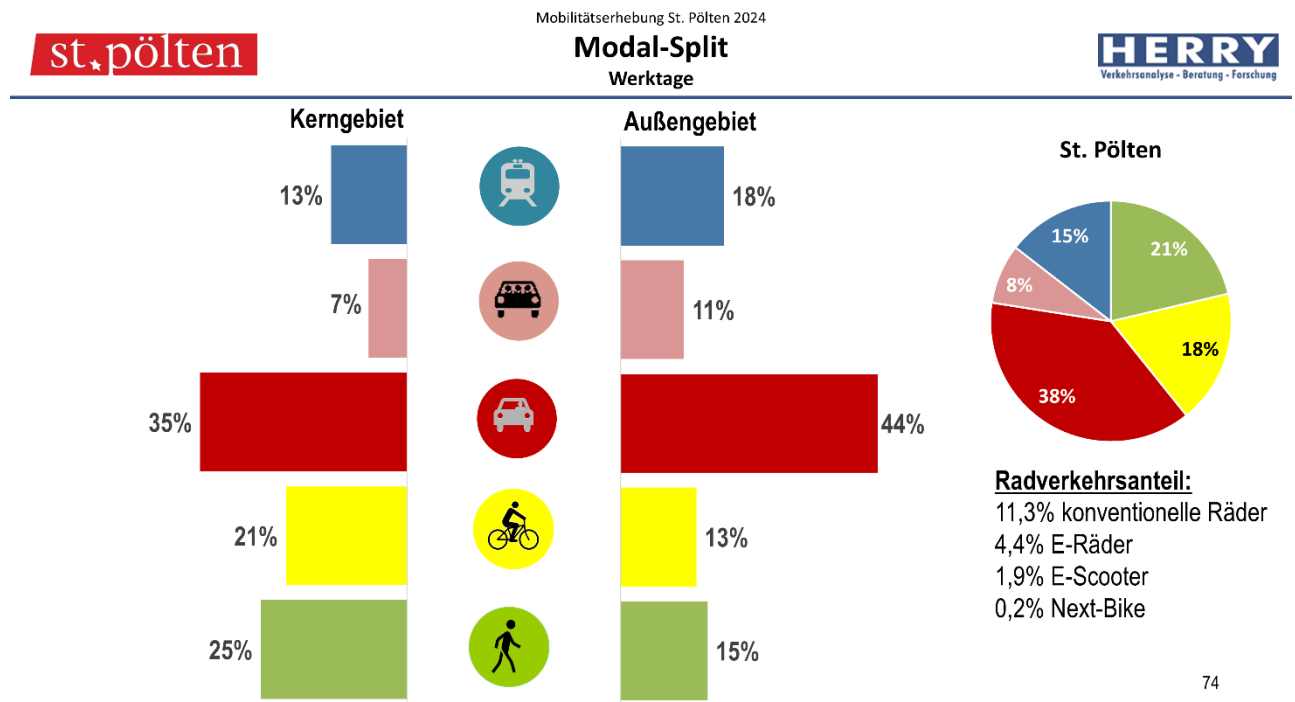
86

Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
st.pölten Beginnzeiten der Wege
HERRY Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung
Werktag



101

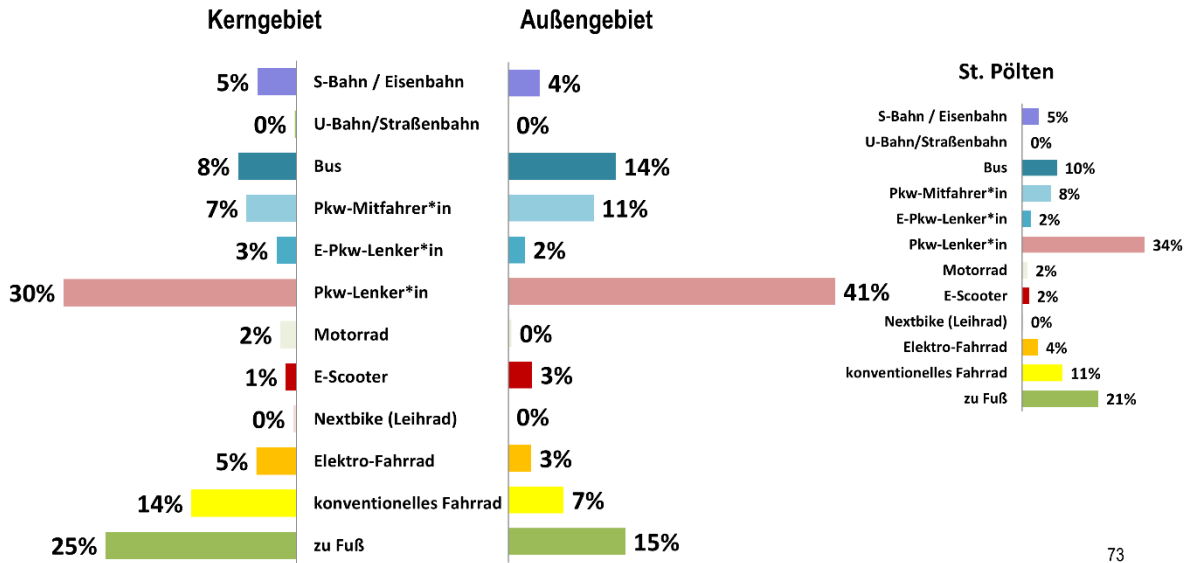
3.3.2 Modal Split



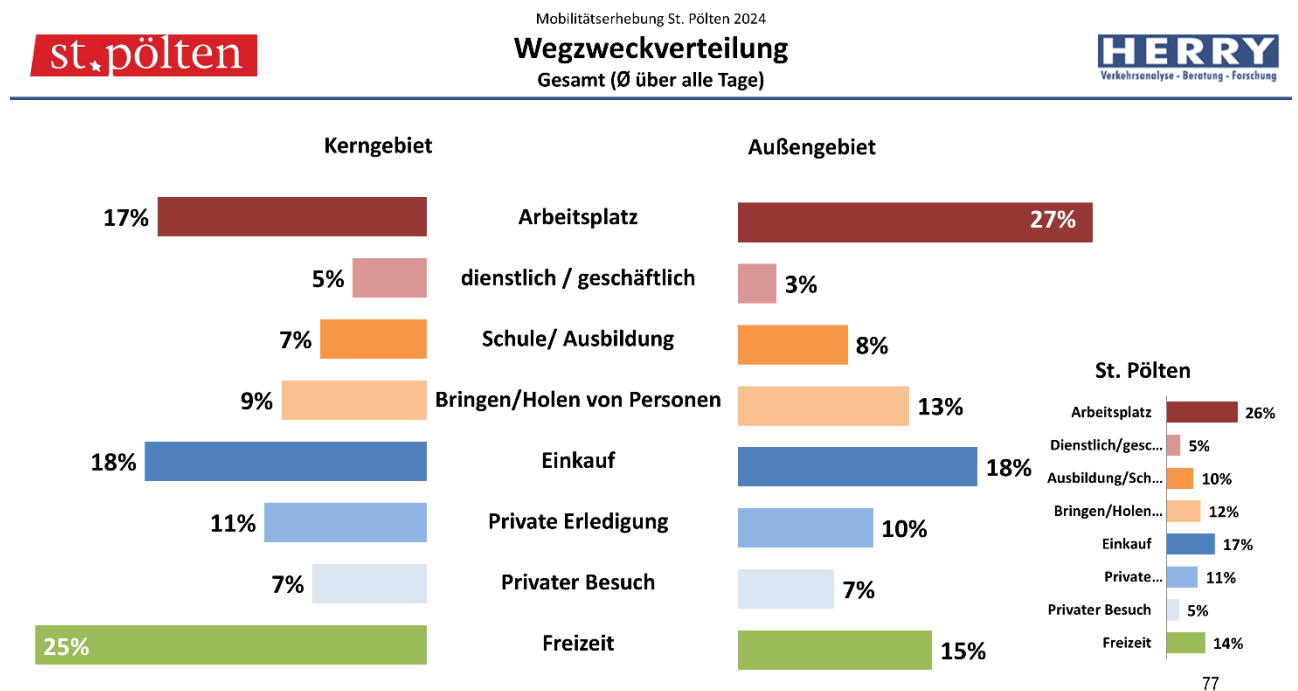
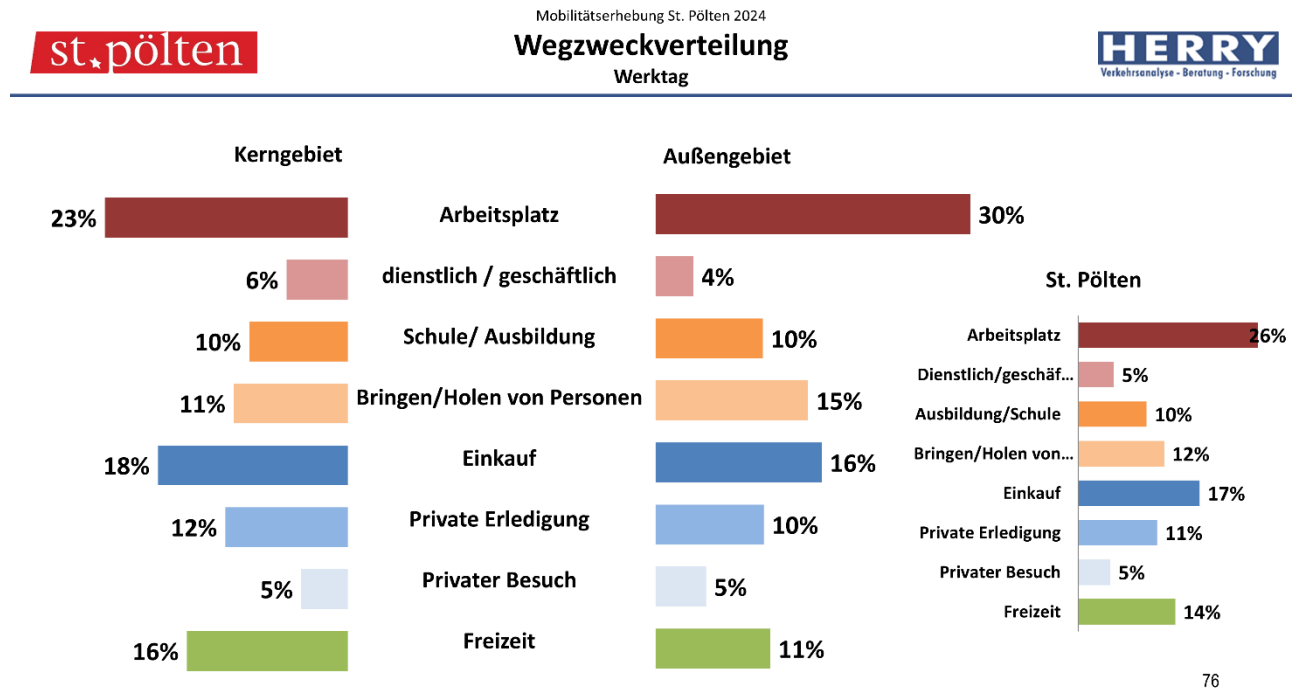


Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

Modal-Split nach Hauptverkehrsmittel
Werktag

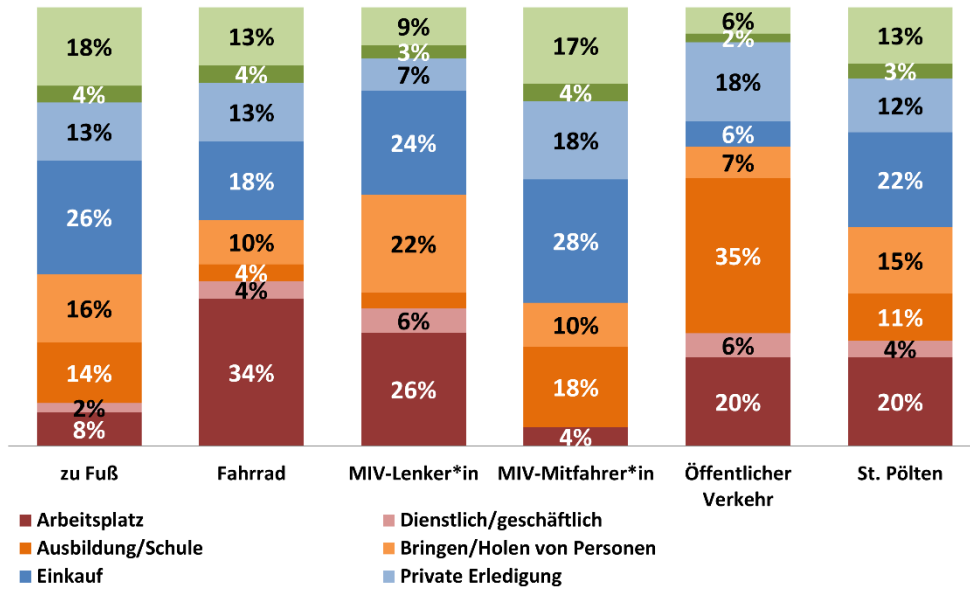


3.3.3 Wegezweck





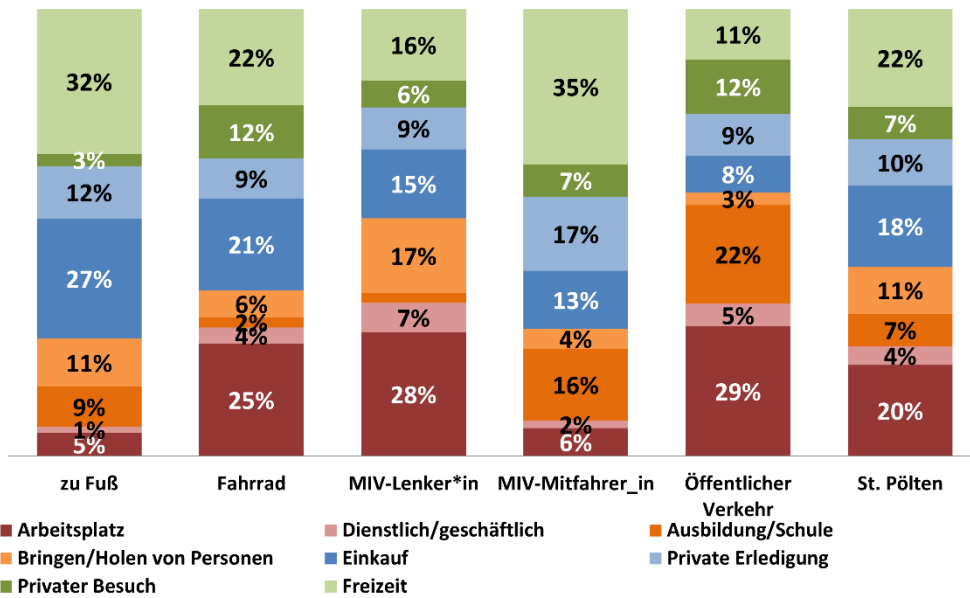
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Wegzweckverteilung je Verkehrsmittel
 Werktag



87

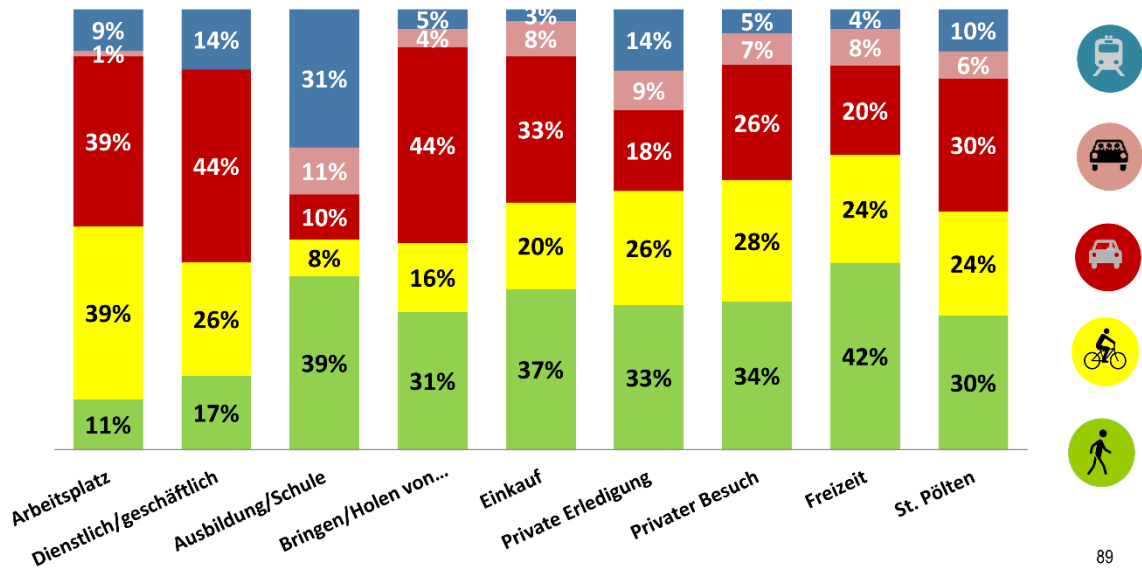


Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Wegzweckverteilung je Verkehrsmittel
 Gesamt (Ø über alle Tage)

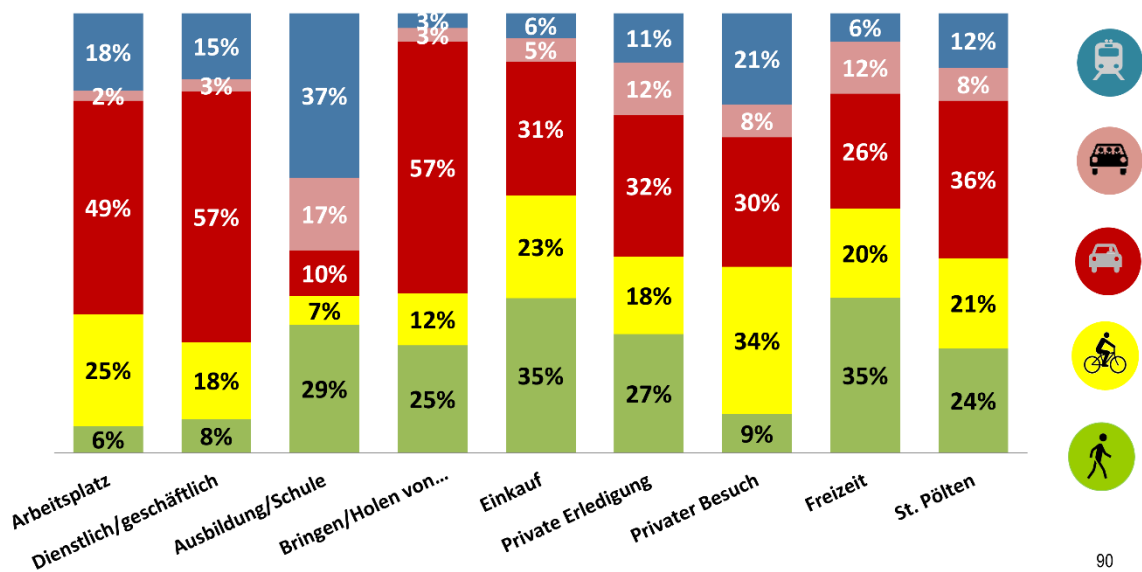


88

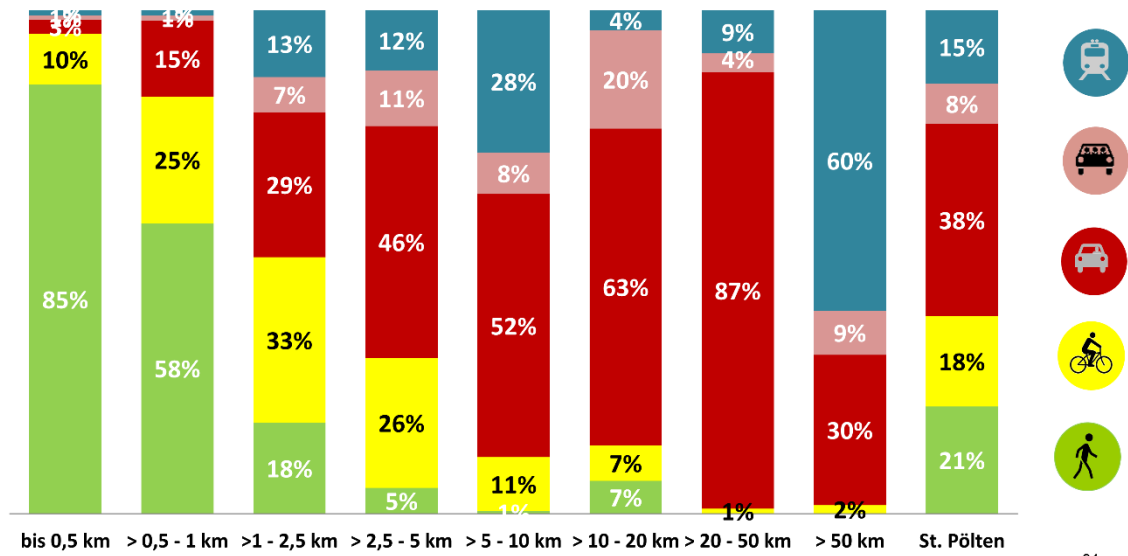
Verkehrsmittelverteilung je Wegzweck
Werktag



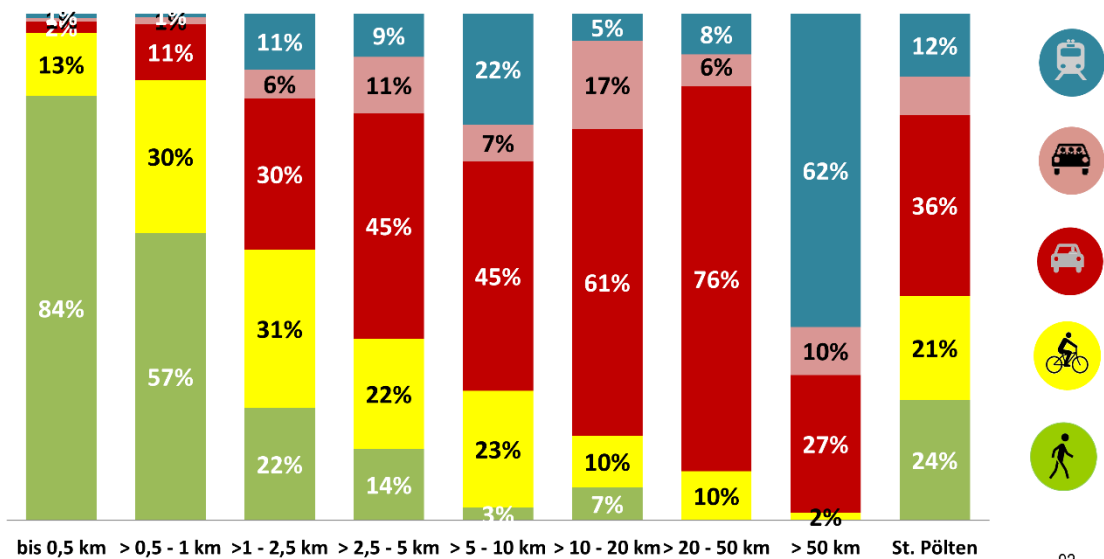
Verkehrsmittelverteilung je Wegzweck
Gesamt (Ø über alle Tage)



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Verkehrsmittelverteilung je Entfernungsklasse
 Werktag



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Verkehrsmittelverteilung je Entfernungsklasse
 Gesamt (Ø über alle Tage)



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

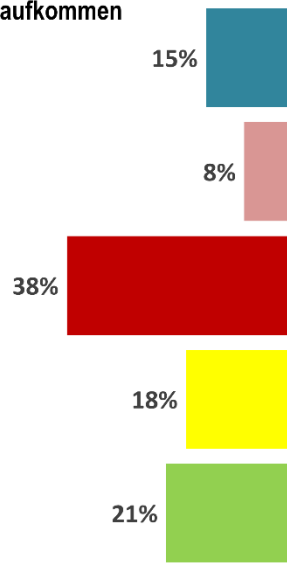


Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

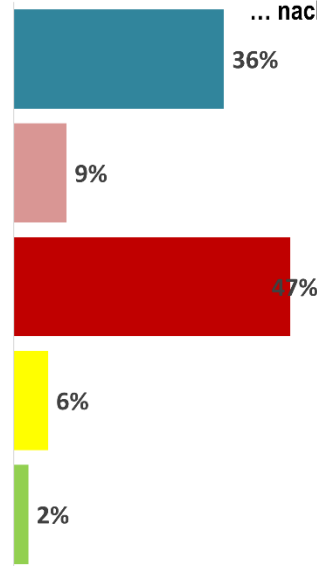


Werktag

... nach Verkehrsaufkommen



... nach Verkehrsleistung



Mobilitätserhebung St. Pölten 2024

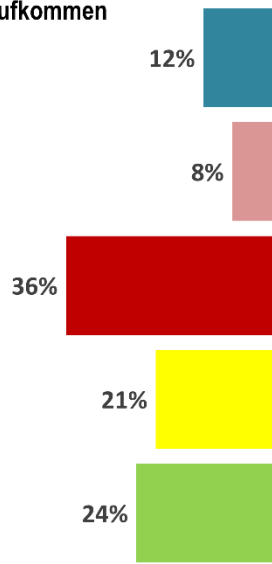


Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

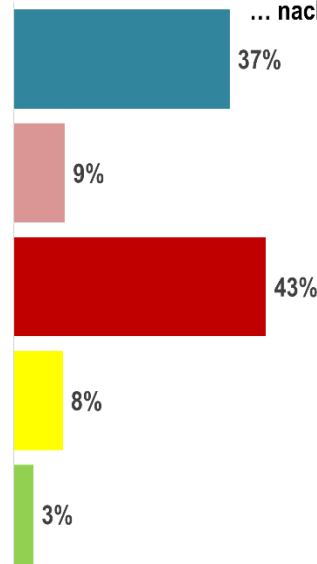


Gesamt (Ø über alle Tage)

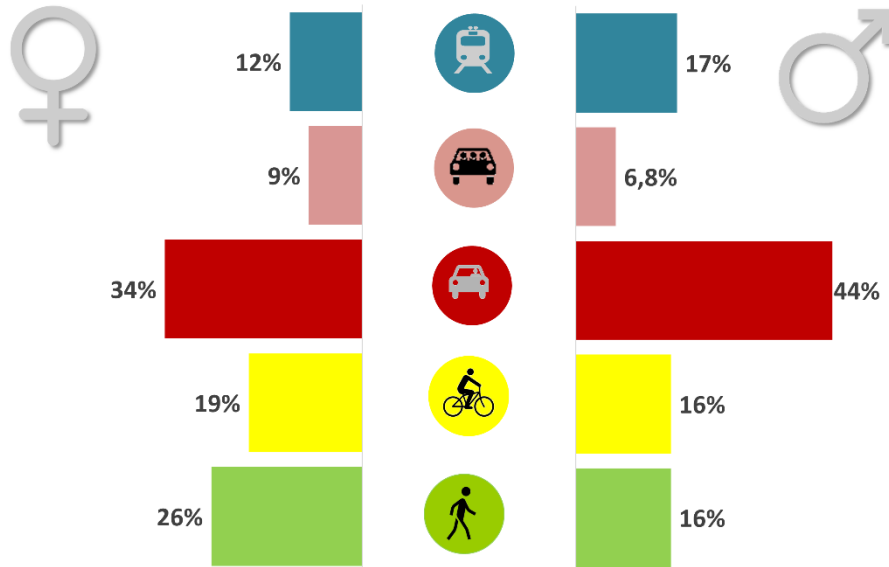
... nach Verkehrsaufkommen



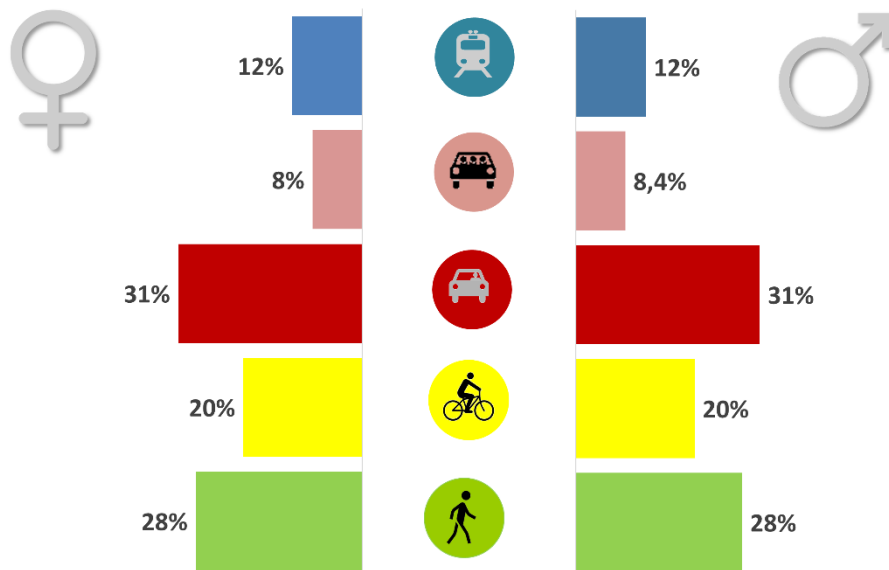
... nach Verkehrsleistung



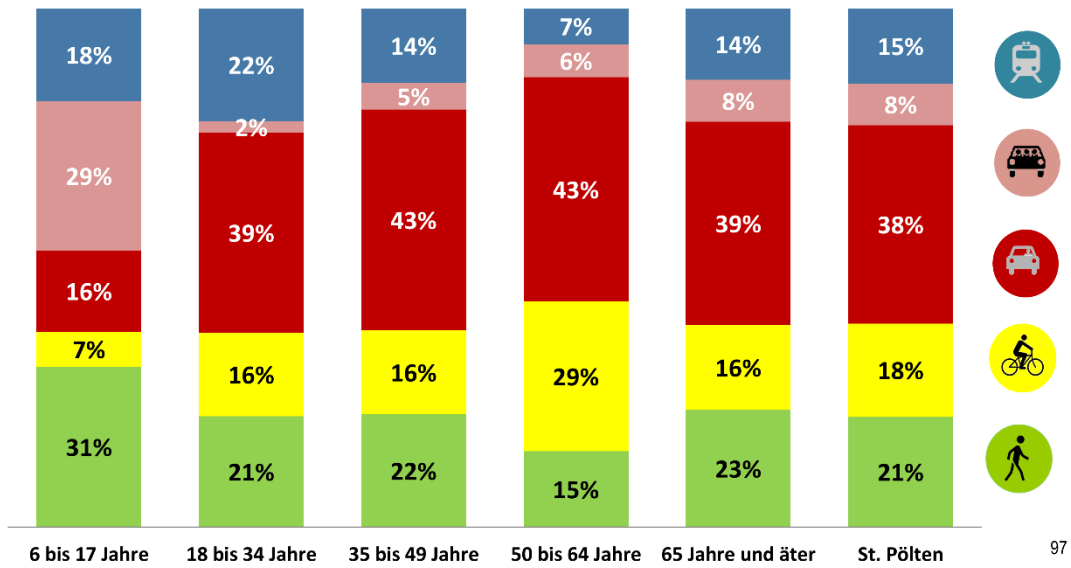
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Modal Split nach Geschlecht
 Werktag



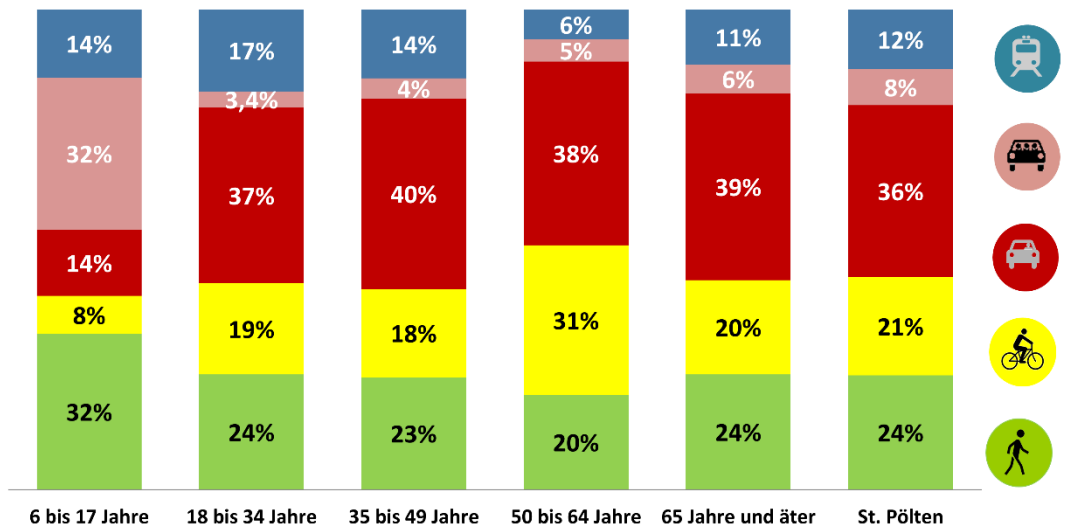
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Modal Split nach Geschlecht
 Gesamt (Ø über alle Tage)



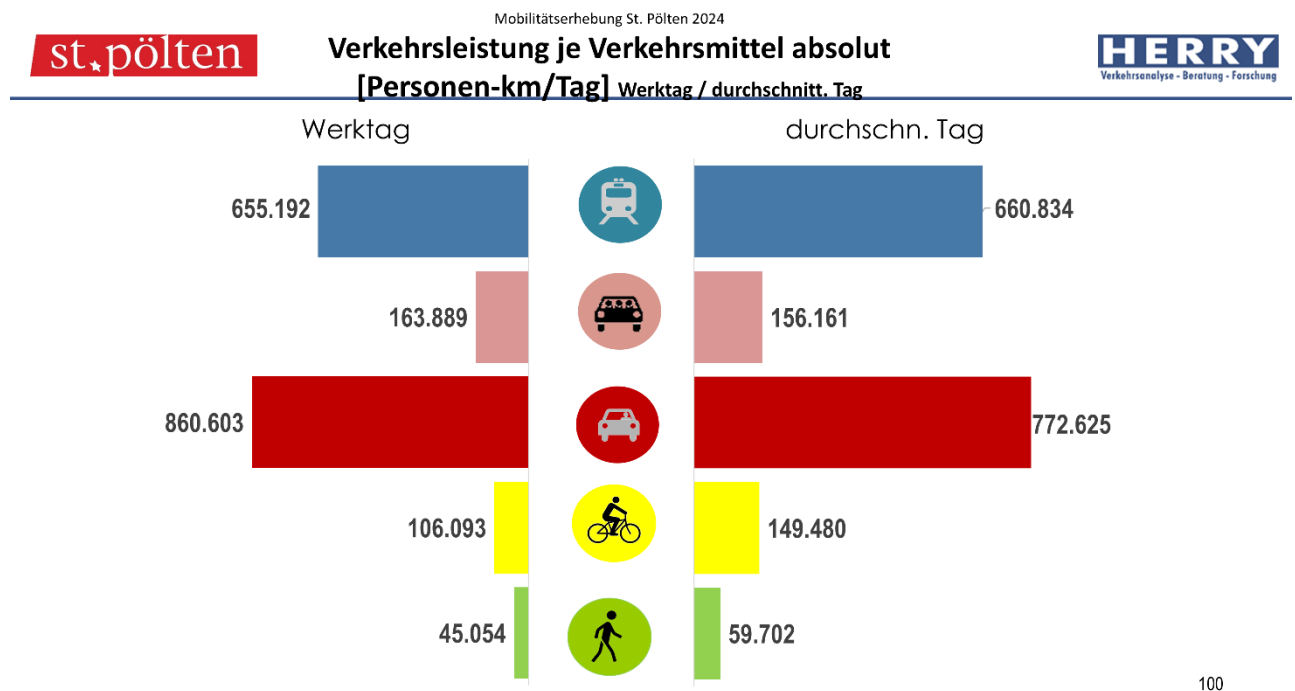
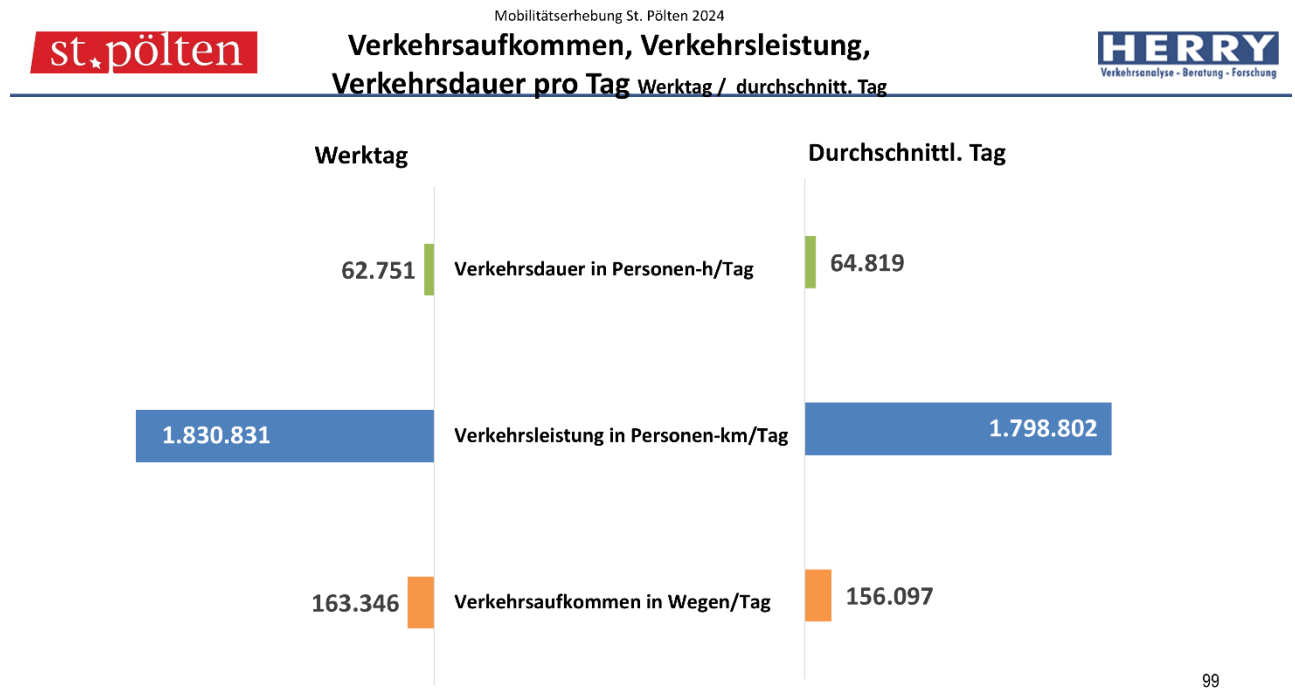
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Modal Split nach Altersklassen
 Werktag



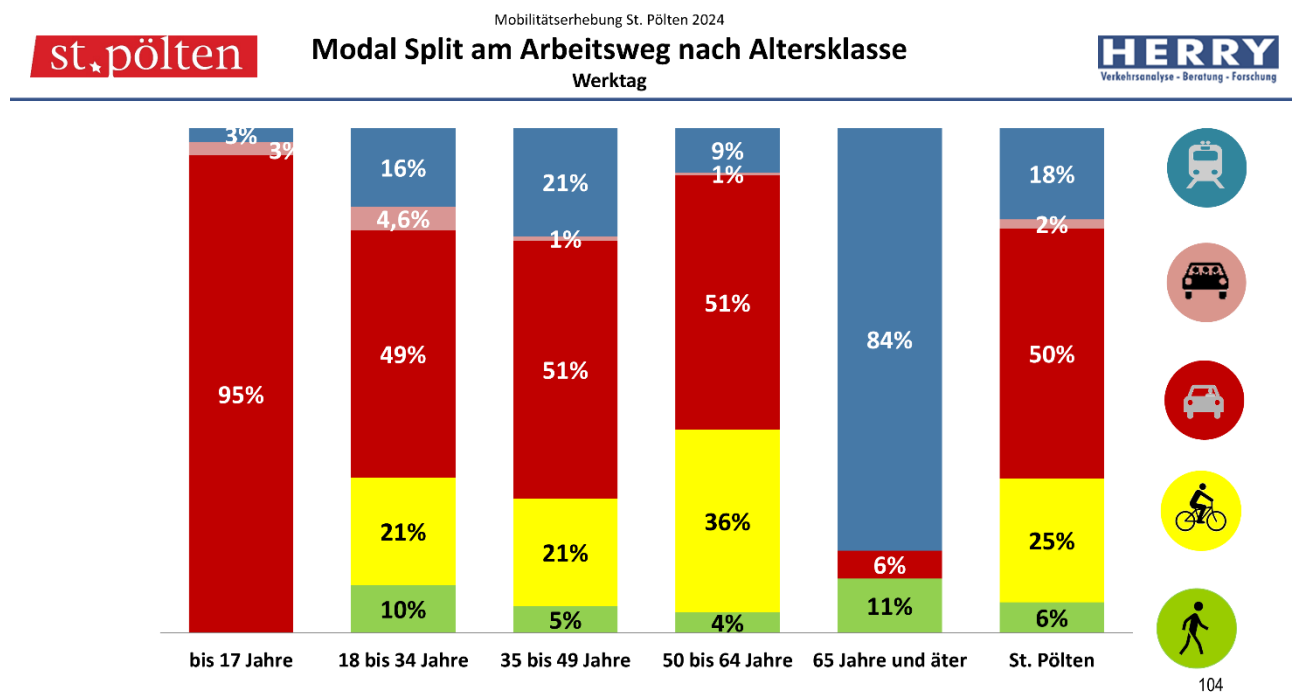
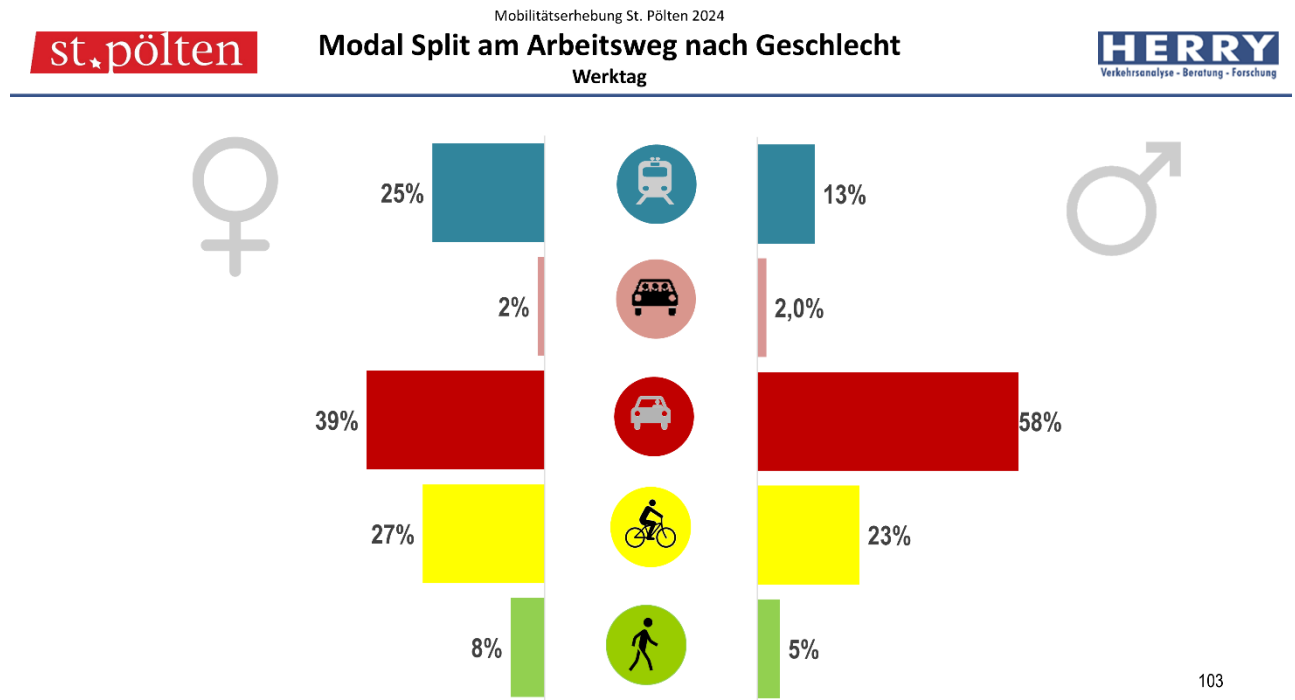
Mobilitätserhebung St. Pölten 2024
Modal Split nach Altersklassen
 Gesamt (Ø über alle Tage)



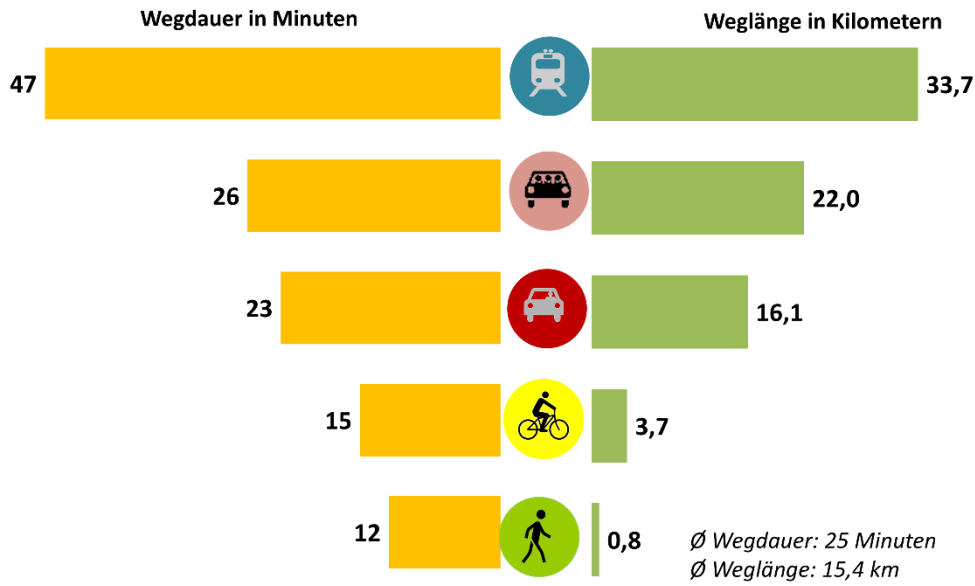
3.3.4 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung



3.3.5 Arbeitsplatzwege an Werktagen



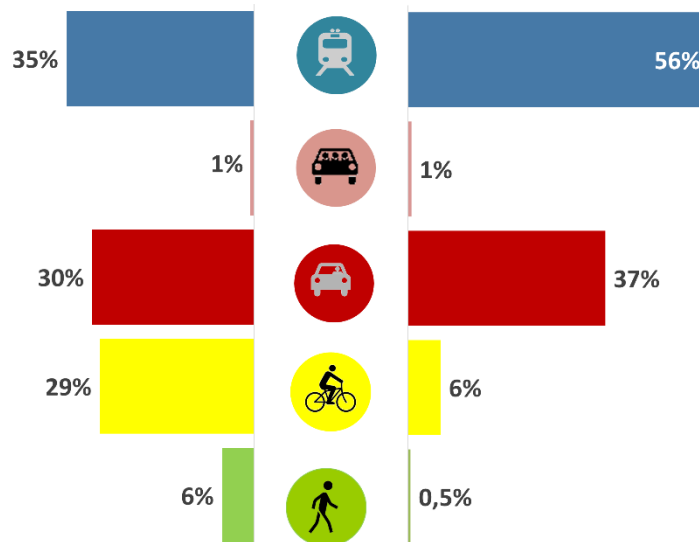
Arbeitsweg nach durchschnittlicher Weglänge (km) und Wegdauer (min)



Modal-Split am Arbeitsweg nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung am Arbeitsweg

... nach Verkehrsaufkommen

... nach Verkehrsleistung



Beginnzeiten des Arbeitweges Werktag

