


# Fahrrad-Mobilität in Wien

## Kohorten-Analyse Stadt Wien 2000 - 2009

Mittwoch, 1. September 2010

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -  
Stadtentwicklung und Stadtplanung



Konzeption, Analyse und Auswertung: **Socialdata** 

Institut für Verkehrs- und  
Infrastrukturforschung GmbH  
Stockhofstraße 3  
4020 Linz

## UNTERSUCHUNGSDESIGN

- ZIELSETZUNG:
- o Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Wien für die Jahre 2000 und 2009
  - o Darstellung der Alters,- Perioden- und Kohorteneffekte in Wien 2000-2009

- UNTERSUCHUNGSMETHODE:
- o Schriftlich-postalische Haushaltsbefragungen (Neues KONTIV®-Design)
  - o Personenbezogene Ermittlung kompletter Aktivitätsmuster für vorgegebene Stichtage
  - o Zufallsstichprobe der Wohnbevölkerung, Personen ab 0 Jahren
  - o Verschmolzener Datenbestand (Stand 2009) mit insgesamt 23.697 Personen:  
Antwortquote: 78 % (2009)
  - o Befragungstage: alle Tage des Jahres (also alle Wochentage inkl. aller Feiertage)
  - o Ergebnisse sind soziodemographisch gewichtet sowie um den „Non-Response-Effekt“ und die „Non-Reported-Trips“ bereinigt

AUFTRAGGEBER: Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18  
Stadtentwicklung und Stadtplanung

1. September 2010

## Ergebnisse zur Kohortenanalyse Stadt Wien 2000-2009:

1. Die folgenden Tabellen zeigen aufeinander aufbauend für die Bewohner(innen) der Stadt Wien anhand zentraler Mobilitätskennwerte für 2000 und 2009 folgende Unterschiede und Entwicklungen („effects“):
  - den Periodeneffekt („period-effect“): die Veränderung innerhalb einer Altersklasse zu den zwei unterschiedlichen Zeitpunkten
  - den Alterseffekt („age-effect“): den Unterschied zwischen zwei benachbarten Altersklassen zum gleichen Zeitpunkt
  - den Kohorteneffekt („cohort-effect“): die Entwicklung einer Bevölkerungsgruppe („Kohorte“) nach 10 Jahren inkl. der Wirkung des um 10 Jahre höheren Alters

Die nachfolgenden Erläuterungen dienen zunächst zum Leseverständnis der Tabellen. Darüber hinaus folgen (ab Punkt 15) Analysen zu den einzelnen Altersklassen.

2. Die Tabellen 1 – 3 zeigen die Grundkennwerte der Mobilität, die Verteilung der Aktivitäten und die Verkehrsmittelwahl für 2000 und 2009. Dies sind die Basisergebnisse, die im Saldo eher geringe Veränderungen zeigen (kaum veränderte Mobilitätskennziffern, etwas mehr Freizeit- und weniger Arbeitsaktivitäten; steigende Anteile bei Fahrrad und ÖPNV und Rückgang des Pkw-Fahreranteils). Tatsächlich haben sich – durch alle drei Effekte – starke Veränderungen ergeben, deren Wirkungen im Gesamt sich fast ausgleichen. Diese Veränderungen im Detail werden in den folgenden Tabellen 4a – 10c deutlich.
3. Die Gesamtanzahl der Wege pro Person und Tag liegt in Wien 2000 bei 2,7 und ist bis 2009 auf 2,8 umgestiegen (Tabelle 1). Auch andere Grundkennwerte (Anzahl der Ausgänge und Unterwegszeit pro Tag) zeigen einen leichten Anstieg. Die Anteile der meisten Aktivitäten sind unverändert geblieben (Tabelle 2). Nur Freizeit hat (relativ) zugenommen, während 2009 Arbeit abgenommen hat. Die Verkehrsmittelwahl ist in beiden Jahren unterschiedlich (Tabelle 3), der Anteil der Wege mit dem Fahrrad ist von 4 auf 6 % angestiegen, also relativ um 50 %. Auch der ÖPNV-Anteil ist von 33 auf 35 % angestiegen (= relativ +6 %), Der Pkw als Fahrer(in) hat vier Prozentpunkte verloren (= relativ -14 %).
4. Die Grundkennwerte der Mobilität unterscheiden sich je nach Alterskohorte (Tabelle 4a). Kinder, Jugendliche und Senioren weisen eine deutlich geringere Wegeanzahl auf als Personen im mittleren Alter. Zehn Jahre später (2009) besteht dieser prinzipielle Unterschied weiter (Tabelle 4b).

5. Der Periodeneffekt zeigt, wie sich die Wegeanzahl nach 10 Jahren für die gleichen Alterskohorten verändert hat (Tabelle 5a). Im Gesamt werden 2009 0,1 Wege pro Person und Tag mehr unternommen als 2000. Jedoch zeigt sich, dass Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (bis 39 Jahre) nun weniger Wege unternehmen als vor zehn Jahren, die Jahrgänge ab 50 Jahre jedoch mehr. Die Tabelle enthält zusätzlich einen Index der Wegeanzahl. Dabei wird die Gesamt-Wegeanzahl von 2000 zum Ausgangsniveau von 100 (für 2,7 Wege pro Person und Tag). Somit entsprechen die 2,8 Wege pro Person und Tag in 2009 einem Index-Wert von 104.
6. Mit dem Alterseffekt kann sowohl für 2000 wie auch für 2009 der Vergleich zwischen den Alterskohorten zum gleichen Zeitpunkt durchgeführt werden. 2000 nahm die Wegeanzahl pro Person / Tag mit dem Alter bis zur Gruppe der 30-39jährigen zu und in der Folge dann deutlich ab (Tabelle 5b). Diese Tendenz ist auch 2009 zu beobachten.
7. Der Kohorteneffekt wird in Tabelle 5c durch den diagonalen Pfeil angedeutet. Die unter 10-Jährigen legten 2000 im Durchschnitt 2,3 Wege pro Tag zurück. 10 Jahre später (2009) legte die gleiche Personengruppe, die nun im Alter zwischen 10 und 19 Jahren ist, ebenfalls 2,3 Wege am Tag zurück. Dies ist jedoch geringer als der „Erwartungswert“. Denn eigentlich wäre die Wegeanzahl der 10-19-Jährigen in 2000 (= 2,4 Wege pro Tag) erwartet worden. Eine auffällige Entwicklung ist dabei im Bereich der damals (2000) 50-59-Jährigen sowie der 60-69-Jährigen, bei denen 10 Jahre später durch den Alterungsprozess ein Rückgang der Wegeanzahl zu erwarten war (von 2,7 auf 2,3 bzw. von 2,3 auf 2,0), die tatsächlich aber angestiegen ist. Ältere werden also „mobiler“.
8. Die Tabellen 6a, 6b, 7a, 7b und 7c zeigen die gleichen Effekte für die Verteilung der Aktivitäten. Hier wird in der Tabelle 7c u. a. deutlich, dass die Anzahl der Pflichtaktivitäten Arbeit, dienstlich / geschäftlich und Ausbildung vor allem bei den mittleren Jahrgängen (20-39 Jahre) weitaus stärker zurückgegangen ist als dies zu erwarten war. Uneinheitlich ist das Bild bei den Versorgungs-Aktivitäten, wo Jüngere (20-39 Jahre) weniger einkaufen als erwartet, während die Älteren deutlich mehr einkaufen bzw. Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Die Anzahl der Freizeit-Aktivitäten liegt bei den Älteren deutlich höher als zu erwarten gewesen wäre.
9. In den folgenden fünf Tabellen (8a bis 9c) werden die Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich aller drei Effekte untersucht, und zwar wie schon bei den Aktivitäten unter Berücksichtigung der jeweils veränderten Wegeanzahl. Die steigende Wegeanzahl kommt dem Umweltverbund zugute, dies ist (Tabelle 9a) aber nicht in allen Altersklassen so: Der Umweltverbund nimmt bei den 10-19-Jährigen ab und bei den Senioren über 70, nimmt er kaum zu. Der MIV gewinnt vor allem bei den Senioren (ab 60 Jahre) und verliert besonders stark bei den 20-39-Jährigen. Bei den Tabellen 9a-9c ist in der Zeile des MIV-Anteils in Klammern dahinter der dabei enthaltene Anteil der Wege als Pkw-Fahrer(in) dargestellt.

10. In der Tabelle 8b wird sehr gut der Lebenszyklus abgebildet: Ab 20 Jahren steigt die Fahrrad-Nutzung deutlich an, um dann ab 60 Jahren wieder deutlich abzunehmen. Das Fahrrad erreicht überdurchschnittliche Anteile bei den 30-59-Jährigen, jedoch nur unterdurchschnittliche bei Kindern und Jugendlichen sowie bei den über 60-Jährigen.
11. Beim Kohorten-Effekt (Tabelle 9c) zeigt sich, dass bei den Erwachsenen die Verkehrsmittelnutzung nicht der älteren Altersgruppe angepasst wurde, sondern stärker und zum Teil sogar gegenläufig verlief. Dies gilt vor allem für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Beispielsweise konnte für die jetzt 30-39-Jährigen ein Anteil des Umweltverbundes von 70 % erwartet werden, tatsächlich liegt er aber bei 81 %. Dagegen zeigt sich bei den Kindern / Jugendlichen ein schwächerer Anstieg bzw. beim Vergleich der Altersklassen 10-19 Jahre sogar ein Rückgang des Umweltverbunds.
12. Abschließend sind in den Tabellen 10a-c die Fahrrad-Anteile dargestellt. Hierbei ist zu beachten, dass auch hier die Basis die Gesamtanzahl der Wege pro Person und Tag von 2000 mit 2,7 gleich 100 gesetzt ist (wie u. a. bei den Tabellen 9a-c). Beispiel: Bei den unter 10-Jährigen 2009 beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 2,1 pro Tag. Dies sind 78 % von 2,7. Dem entsprechend wird der Fahrrad-Anteil von 3 % mit 0,78 „gewichtet“ und liegt somit bei 2 %. Die Darstellung in den Tabellen 10a-c berücksichtigt also nicht nur den Anteil des Fahrrads an allen Wegen, sondern auch die absolute Wegeanzahl je Person und Tag.
13. Der ersten dieser Tabellen (10a) kann die zeitliche Entwicklung des Fahrrad-Anteils der letzten zehn Jahre entnommen werden: Deutliche Zuwächse sind dabei bis 2009 vor allem bei den mittleren Jahrgängen (30 bis 59 Jahre) sowie (in geringem Umfang) bei den 60-69-Jährigen festzustellen. Hingegen ist der Fahrrad-Anteil bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen z. T. deutlich zurückgegangen sowie bei den Senioren (ab 70 Jahren) nicht weiter angestiegen.
14. Die abschließende Tabelle 10c zeigt, dass 2009 der Fahrrad-Anteil bei den 10-19-Jährigen deutlich unter den Erwartungen liegt (2000: 4 %, 2009 erwartet: 8 %, 2009 tatsächlich 6 %). Besonders deutlich sind positive Entwicklungen bei den heute 40-49-Jährigen und 50-59-Jährigen, bei denen ein Rückgang von 5 auf 4 % bzw. von 4 auf 3 % erwartet wurde, und 2009 der Anteil tatsächlich bei 9 % bzw. 8% liegt, also deutlich anstieg. Eine ähnlich positive Entwicklung zeigt sich bei den heute 30-39-Jährigen (Erwartungswert: 5 %; Ist-Wert: 8 %).
15. Im Folgenden sind einige Auffälligkeiten bezogen auf die jeweilige Altersgruppe erläutert: Die Kinder (unter 10 Jahre) sind 2009 etwas weniger mobil als die gleiche Altersgruppe 2000. Der Außer-Haus-Anteil liegt zwar um vier Prozentpunkte höher (jetzt 81 %), die Wegeanzahl ist aber niedriger (2,1 Wege statt 2,3) und die Wegedauer und Wegeentfernung sind gleichzeitig zurückgegangen. Letzteres hängt auch mit einem deutlich angestiegenen Fußwegeanteil zusammen, bei gleichzeitig zurückgehenden Mitfahrer(innen)-Anteil.
16. Die Kinder / Jugendlichen zwischen 10 und 19 Jahren sind 2009 nicht mobiler als sie es selbst als (Klein-)Kinder im Alter zwischen 0 und 9 Jahren waren (2,3 Wege pro Person und Tag). Ihre Pflichtaktivitäten (hauptsächlich Ausbildung)

haben sich um ein Drittel erhöht (31 zu 45 %) und ihre Versorgungsaktivitäten (vor allem Einkauf) halbiert (von 25 auf 12 %, siehe auch Tabelle 7c). Die Verkehrsmittelwahl hat sich auch stark verändert: Etwa halb so viel Fußwegen und Pkw-Mitfahrer-Wegen stehen erheblich mehr ÖPNV-Fahrten gegenüber. Im Vergleich zur gleichen Altersgruppe 10 Jahre zuvor ist die Wegezanzahl etwas zurückgegangen und der ÖPNV-Anteil um zehn Prozentpunkte auf 61 % angestiegen (letzteres u. a. bedingt durch weitere Schulwege als zehn Jahre zuvor). Das Fahrrad hingegen ist rückläufig (Rückgang von 5 auf 3 %).

17. Die Altersgruppe der 20-29-Jährigen war 2000 noch deutlich mobiler als die Jugendlichen (3,1 zu 2,4 Wege), 2009 war dieser Unterschied geringer (bei generell etwas höherer Mobilität). Die Versorgungsaktivitäten nehmen in diesem Alter deutlich zu, bei den anderen Aktivitäten zeigen sich (horizontal und vertikal) unterschiedliche Entwicklungen. Zu Fuß und ÖPNV werden deutlich weniger genutzt wie noch 10 Jahre zuvor von den gleichen Personen. Stattdessen wird ein Viertel aller Wege mit dem Pkw als Fahrer(in) unternommen. Jedoch auch im Vergleich zur gleichen Alterskohorte in 2000 zeigen sich 2009 deutliche Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl: Zu Fuß und ÖPNV haben zugenommen, das Fahrrad etwas abgenommen (von 7 auf 6 %), Pkw als Fahrer(in) hat deutlich abgenommen (von 32 auf 26 %). Bei diesen Veränderungen spielen auch veränderte Lebensstile (Einstieg ins Berufsleben, spätere Familiengründung, neue Möglichkeiten übers Internet, usw.) eine Rolle.
18. Von diesen Veränderungen ist auch die nächste Altersgruppe (30-39 Jahre) stark betroffen (dies gilt vor allem für den inzwischen späteren Zeitpunkt der Familiengründung). Innerhalb der Altersgruppe zeigt sich nach zehn Jahren ein deutlicher Rückgang von Pflicht-Aktivitäten zugunsten von Freizeitaktivitäten, der auch ein Indikator für die veränderten Lebenssituationen dieser Altersgruppe ist). Üblicherweise wäre im Vergleich zu den gleichen Personen 10 Jahre zuvor ein geringer Rückgang der Pflichtaktivitäten zu erwarten gewesen. Bei der Verkehrsmittelwahl hat der erwartete starke Anstieg beim Pkw-Fahrer(innen)-Anteil nicht stattgefunden (zugunsten von ÖPNV und Fahrrad). Das Fahrrad konnte Anteile gewinnen (2000: 4 %; 2009:7 %)
19. Bei den 40-49-Jährigen ist die Wegezanzahl unverändert, allerdings zeigt sich, wenn man sie mit den gleichen Personen zehn Jahr zuvor (bzw. jünger) vergleicht, eine geringere Mobilität (3,1 gegenüber 3,3 Wege pro Person und Tag). Vergleicht man die Aktivitäten für die gleichen Personen 10 Jahre zuvor (als sie noch zwischen 30 und 39 Jahre alt waren), haben alle Aktivitäten etwas abgenommen, am stärksten die Versorgungsaktivitäten. Somit zeigen sich nach 10 Jahren sowohl starke Veränderungen des individuellen Verhaltens als auch im Vergleich zur gleichen Altersgruppe in 2000. Bei der Verkehrsmittelwahl ist von beiden Veränderungen vor allem das Fahrrad betroffen: Statt eines erwarteten Rückgangs von 5 auf 4 %, liegt der Fahrrad-Anteil der 40-49-Jährigen 2009 nun bei 9 % (vgl. Tabelle 10c). Dagegen ist der Pkw-Fahrer(innen)-Anteil anders als geplant zurückgegangen (vgl. Tabelle 9a).
20. Eine ähnliche Entwicklung bezüglich des Fahrrad-Anteils zeigt sich bei den 50-59-Jährigen: Hier wäre ein Anteil von 3 % zu erwarten (gewesen), jedoch stieg der Fahrrad-Anteil auf 8 % an (vgl. Tabelle 10a). Dabei ist auch die leicht stei-

gende Wegeanzahl zu beachten. Dabei sind insbesondere die Pflicht- und Versorgungsaktivitäten angestiegen.

21. Die Senior(inn)en sind 2009 deutlich mobiler geworden. Bei der Altersgruppe zwischen 60 und 69 Jahren ist der Außer-Haus-Anteil von 67 auf 81 % angestiegen und die Wegeanzahl von 2,3 auf 3,0 Wege pro Person und Tag. Zugenommen haben dabei sowohl Versorgungs-, Freizeit- als auch Pflichtaktivitäten (letztere teilweise zur Aufbesserung der Pension). Die „zusätzlichen“ Wege dieser Altersgruppe werden fast ausschließlich mit dem Pkw unternommen. Hier zeigt sich auch die zunehmende Motorisierung bzw. Führerschein-Besitz bei den Senior(inn)en. Das Fahrrad kann hingegen seinen Anteil (3 %) halten und erreicht 2009 einen höheren als erwarteten Anteil (2 %).
22. Die älteren Senior(inn)en ab 70 Jahre waren 2000 zu 61 % an einem durchschnittlichen Tag mobil, 2009 sind es 62 %. Allerdings ist dabei die durchschnittliche Wegeanzahl von 2,0 pro Person und Tag auf 2,2 angestiegen. Dabei haben sowohl Versorgungsaktivitäten wie auch Freizeitaktivitäten zugenommen. Verglichen mit den gleichen Personen 10 Jahre zuvor sind die Pflichtaktivitäten fast alle entfallen, aber es werden mehr Versorgungs- und Freizeitaktivitäten unternommen. Der zu erwartende Anstieg von Fußwegen ist eingetreten, die gleichen Personen nutzen ihre Füße häufiger als zehn Jahre zuvor. Der Fahrrad-Anteil blieb wie erwartet „im Alter“ gleich (2 %). Deutlich angestiegen ist (wie auch schon bei den 60-69-Jährigen) die Pkw-Nutzung.

## Zusammenfassung

Die hier vorgelegten Ergebnisse sind eine solide Basis für Analysen zu Mobilität und Verkehrsmittelwahl nach Alterskohorten. Dabei zeigen sich gerade in Wien viele Veränderungen über die letzten zehn Jahre, die aber sicher noch nicht abgeschlossen sind. Es ist aber mit den hier vorgelegten Tabellen auch möglich – unter bestimmten Annahmen – Prognosen oder Abschätzungen über mögliche zukünftige Entwicklungen vorzunehmen.

Für eine Fahrradförderung wurde als „Problemgruppe“ die der 10-19-Jährigen (2009) identifiziert. Hier wächst eine Kohorte heran, die weniger mobil ist und weniger Fahrrad fährt. Die mittleren Altersjahrgänge hingegen sind die „Träger“ der in den letzten zehn Jahren stattgefundenen Fahrradsteigerung in Wien. Es ist zu erwarten, dass diese Kohorten ihre (stärkere) Fahrradnutzung auch weiterhin weitgehend beibehalten werden. Allerdings wird dann auch die Pkw-Nutzung der über 60-Jährigen ansteigen. Es gibt bereits Indizien dafür, dass der ÖPNV der Verlierer dieser Entwicklung sein wird. Das bedeutet aber auch, dass eine quasi „automatische“ Steigerung der Fahrradnutzung über Alterseffekte kaum stattfinden wird. Es sind vielmehr Anstrengungen erforderlich, neue FahrradnutzerInnen zu gewinnen und die Fahrradnutzung der mittleren Altersjahrgänge auch beim Alterwerden dieser Gruppen zu stabilisieren.

Hieraus ergeben sich als Schlussfolgerung zwei Zielvorgaben für die Fahrradförderung in Wien:

- Kinder / Jugendliche sollten (verstärkt) an das Fahrrad herangeführt werden
- Das Radfahren sollte auch für ältere Menschen sicher, komfortabel und „einfach“ sein.

Und letztendlich sollten sich Fahrrad und ÖPNV als Partner verstehen und verstärkt intermodale Verkehrskonzepte entwickeln und fördern.



## TABELLENVERZEICHNIS

- 1 Kennziffern der Mobilität – pro Tag – für alle Monate
- 2 Aktivitäten
- 3 Verkehrsmittelwahl – Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel
- 4a Mobilitätskennwerte nach Alterskohorten 2000
- 4b Mobilitätskennwerte nach Alterskohorten 2009
- 5a Mobilität nach Alterskohorten – Period Effect
- 5b Mobilität nach Alterskohorten – Age Effect
- 5c Mobilität nach Alterskohorten – Cohort Effect
- 6a Aktivitäten nach Alterskohorten 2000
- 6b Aktivitäten nach Alterskohorten 2009
- 7a Aktivitäten nach Alterskohorten – Period Effect
- 7b Aktivitäten nach Alterskohorten – Age Effect
- 7c Aktivitäten nach Alterskohorten – Cohort Effect
- 8a Hauptverkehrsmittel nach Alterskohorten 2000
- 8b Hauptverkehrsmittel nach Alterskohorten 2009
- 9a Hauptverkehrsmittel nach Alterskohorten – Period Effect
- 9b Hauptverkehrsmittel nach Alterskohorten – Age Effect
- 9c Hauptverkehrsmittel nach Alterskohorten – Cohort Effect
- 10a Fahrrad-Anteile nach Alterskohorten – Period Effect
- 10b Fahrrad-Anteile nach Alterskohorten – Age Effect
- 10c Fahrrad-Anteile nach Alterskohorten – Cohort Effect

TABELLE 1

**KENNZIFFERN DER MOBILITÄT – PRO TAG – 2000 / 2009**  
– Stadt Wien –

Pro Person und Tag	2000	2009
Außer-Haus-Anteil (%)	77	81
<b><u>MOBILE PERSONEN:</u></b>		
- Aktivitäten	2,1	2,0
- Ausgänge	1,4	1,4
- Wege	3,5	3,4
<b><u>ALLE PERSONEN:</u></b>		
- Aktivitäten	1,6	1,6
- Ausgänge	1,1	1,2
- Wege	2,7	2,8
- Dauer (Min)	68	71
- Entfernung (km)	19	19

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 2

AKTIVITÄTEN 2000 / 2009  
– Stadt Wien –

	2000	2009
	%	%
Arbeit	22	20
Dienstlich / geschäftlich	6	6
Ausbildung	9	9
Einkauf	21	21
Inanspruchnahme von Dienstleistungen	5	5
Begleitung <sup>*)</sup>	6	6
Freizeit	31	33
GESAMT	100	100

<sup>\*)</sup> Bringen / Holen von Personen

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 3

VERKEHRSMITTELWAHL 2000 / 2009  
– Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel –  
– Stadt Wien –

	2000	2009
	%	%
Zu Fuß	26	27
Fahrrad	4	6
Mot. Zweirad	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>
Pkw als Fahrer(in)	28	24
Pkw als Mitfahrer(in)	9	8
Öffentlicher Verkehr	33	35
GESAMT	100	100

<sup>\*)</sup> weniger als 0,5 %

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 4a

 MOBILITÄTSKENNWERTE NACH ALTERSKOHORTEN  
 – Stadt Wien, **2000** –

Pro Person / Tag	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
Außer-Haus-Anteil (%)	77	77	75	79	87	83	75	67	61
MOBILE PERSONEN:									
- Aktivitäten	2,1	1,7	1,8	2,3	2,3	2,2	2,1	1,9	1,8
- Ausgänge	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4
- Wege	3,5	3,0	3,2	3,8	3,8	3,7	3,6	3,4	3,2
ALLE PERSONEN:									
- Aktivitäten	1,6	1,3	1,3	1,8	2,0	1,9	1,6	1,3	1,1
- Ausgänge	1,1	1,0	1,1	1,3	1,3	1,2	1,1	1,0	0,9
- Wege	2,7	2,3	2,4	3,1	3,3	3,1	2,7	2,3	2,0
- Dauer (Min)	68	47	59	79	79	79	71	61	52
- Entfernung (km)	19	10	14	25	24	21	22	15	10

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 4b

 MOBILITÄTSKENNWERTE NACH ALTERSKOHORTEN  
 – Stadt Wien, **2009** –

Pro Person / Tag	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
Außer-Haus-Anteil (%)	81	81	80	83	89	86	82	81	62
MOBILE PERSONEN:									
- Aktivitäten	2,0	1,5	1,7	1,9	2,0	2,2	2,1	2,1	1,9
- Ausgänge	1,4	1,1	1,2	1,3	1,5	1,5	1,4	1,6	1,6
- Wege	3,4	2,6	2,9	3,2	3,6	3,7	3,5	3,7	3,5
ALLE PERSONEN:									
- Aktivitäten	1,6	1,2	1,3	1,6	1,9	1,9	1,7	1,7	1,2
- Ausgänge	1,2	0,9	1,0	1,1	1,3	1,2	1,2	1,3	1,0
- Wege	2,8	2,1	2,3	2,7	3,2	3,1	2,9	3,0	2,2
- Dauer (Min)	71	40	65	74	83	78	74	79	58
- Entfernung (km)	19	8	15	22	24	23	22	21	11

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 5a

 MOBILITÄT NACH ALTERSKOHORTEN – PERIOD EFFECT  
 – Stadt Wien –

Pro Person/Tag	GESAMT	A UNTER 10 JAHRE	B 10 - 19 JAHRE	C 20 - 29 JAHRE	D 30 - 39 JAHRE	E 40 - 49 JAHRE	F 50 - 59 JAHRE	G 60 - 69 JAHRE	H 70 JAHRE UND ÄLTER
<b>2000</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,7 (100)	2,3 (85)	2,4 (89)	3,1 (115)	3,3 (122)	3,1 (115)	2,7 (100)	2,3 (85)	2,0 (74)
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
<b>2009</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,8 (104)	2,1 (78)	2,3 (85)	2,7 (100)	3,2 (119)	3,1 (115)	2,9 (107)	3,0 (111)	2,2 (82)

\*) Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 5b

 MOBILITÄT NACH ALTERSKOHORTEN – AGE EFFECT  
 – Stadt Wien –

Pro Person/Tag		A	B	C	D	E	F	G	H
	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
<b>2000</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,7 (100)	2,3 (85)	→ 2,4 (89)	→ 3,1 (103)	→ 3,3 (124)	→ 3,1 (115)	→ 2,7 (100)	→ 2,3 (85)	→ 2,0 (74)
<b>2009</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,8 (104)	2,1 (78)	→ 2,3 (85)	→ 2,7 (100)	→ 3,2 (119)	→ 3,1 (115)	→ 2,9 (107)	→ 3,0 (111)	→ 2,2 (82)

<sup>\*)</sup> Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km



TABELLE 5c

**MOBILITÄT NACH ALTERSKOHORTEN – COHORT EFFECT**  
– Stadt Wien –

Pro Person/Tag		A	B	C	D	E	F	G	H
	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
<b>2000</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,7 (100)	2,3 (85)	2,4 (89)	3,1 (115)	3,3 (122)	3,1 (115)	2,7 (100)	2,3 (85)	2,0 (74)
<b>2009</b>									
Wege pro Person/Tag (Index <sup>*)</sup> )	2,8 (104)	2,1 (78)	2,3 (85)	2,7 (100)	3,2 (119)	3,1 (115)	2,9 (107)	3,0 (111)	2,2 (82)

<sup>\*)</sup> Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 6a

AKTIVITÄTEN NACH ALTERSKOHORTEN  
– Stadt Wien, **2000** –

	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTHER %
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Arbeit	22	-	8	26	32	33	30	6	1
Dienstlich / geschäftlich	6	-	1	7	7	12	9	5	1
Ausbildung	9	36	46	12	2	2	1	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>
Einkauf	21	20	10	15	18	20	22	37	39
Inanspruchnahme von Dienstleistungen	5	4	2	3	4	5	5	9	15
Begleitung <sup>**)</sup>	6	6	1	4	11	7	2	4	3
Freizeit	31	34	32	33	26	21	31	39	41
GESAMT	100	100	100	100	100	100	100	100	100

<sup>\*)</sup> unter 0,5 %

<sup>\*\*)</sup> Bringen / Holen von Personen

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 6b

 AKTIVITÄTEN NACH ALTERSKOHORTEN  
 – Stadt Wien, 2009 –

	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTHER %
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Arbeit	20	-	5	28	30	31	30	5	0 <sup>*)</sup>
Dienstlich / geschäftlich	6	-	1	3	7	9	11	5	1
Ausbildung	9	42	47	12	2	1	0 <sup>*)</sup>	1	0 <sup>*)</sup>
Einkauf	21	6	9	16	19	20	25	35	42
Inanspruchnahme von Dienstleistungen	5	3	3	3	5	3	5	11	12
Begleitung <sup>**)</sup>	6	22	2	3	9	7	1	2	2
Freizeit	33	27	33	35	28	29	28	41	43
GESAMT	100	100	100	100	100	100	100	100	100

<sup>\*)</sup> unter 0,5 %

<sup>\*\*)</sup> Bringen / Holen von Personen

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 7a

 AKTIVITÄTEN NACH ALTERSKOHORTEN – PERIOD EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT	A	B	C	D	E	F	G	H
	%	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	31	49	52	50	54	40	9	2
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	32	25	12	25	40	37	29	43	42
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	31	29	28	38	32	24	31	33	30
GESAMT <sup>4)</sup>	100	856	89	115	122	115	100	85	74
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
<b>2009</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	33	45	43	47	47	44	12	1
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	33	24	12	22	39	35	33	53	46
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	34	21	28	35	33	33	30	46	35
GESAMT <sup>4)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

<sup>1)</sup> Arbeit; dienstlich / geschäftlich; Ausbildung

<sup>2)</sup> Einkauf; Inanspruchnahme von Dienstleistungen; Begleitung

<sup>3)</sup> Freizeit

<sup>4)</sup> Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 7b

 AKTIVITÄTEN NACH ALTERSKOHORTEN – AGE EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT	A	B	C	D	E	F	G	H
	%	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	31	49	52	50	54	40	9	2
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	32	25 →	12 →	25 →	40 →	37 →	29 →	43 →	42
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	31	29	28	38	32	24	31	33	30
GESAMT <sup>4)</sup>	100	856	89	115	122	115	100	85	74
<b>2009</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	33	45	43	47	47	44	12	1
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	33	24 →	12 →	22 →	39 →	35 →	33 →	53 →	46
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	34	21	28	35	33	33	30	46	35
GESAMT <sup>4)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

<sup>1)</sup> Arbeit; dienstlich / geschäftlich; Ausbildung

<sup>2)</sup> Einkauf; Inanspruchnahme von Dienstleistungen; Begleitung

<sup>3)</sup> Freizeit

<sup>4)</sup> Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 7c

 AKTIVITÄTEN NACH ALTERSKOHORTEN – COHORT EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT	A	B	C	D	E	F	G	H
	%	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	31	49	52	50	54	40	9	2
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	32	25	12	25	40	37	29	43	42
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	31	29	28	38	32	24	31	33	30
GESAMT <sup>4)</sup>	100	856	89	115	122	115	100	85	74
<b>2009</b>									
Pflicht-Aktivitäten <sup>1)</sup>	37	33	45	43	47	47	44	12	1
Versorgungs- Aktivitäten <sup>2)</sup>	33	24	12	22	39	35	33	53	46
Freizeit-Aktivitäten <sup>3)</sup>	34	21	28	35	33	33	30	46	35
GESAMT <sup>4)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

<sup>1)</sup> Arbeit; dienstlich / geschäftlich; Ausbildung

<sup>2)</sup> Einkauf; Inanspruchnahme von Dienstleistungen; Begleitung

<sup>3)</sup> Freizeit

<sup>4)</sup> Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 8a

 HAUPTVERKEHRSMITTEL NACH ALTERSKOHORTEN  
 – Stadt Wien, **2000** –

	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Zu Fuß	26	37	28	17	23	20	25	36	41
Fahrrad	4	3	5	7	4	3	3	1	2
Mot. Zweirad	0 <sup>*)</sup>	-	0 <sup>*)</sup>	1	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>
Pkw als Fahrer(in)	28	-	3	32	37	39	40	22	11
Pkw als Mitfahrer(in)	9	38	13	7	5	4	6	6	5
Öffentlicher Verkehr	33	22	51	36	30	34	26	34	41
GESAMT	100	100	100	100	100	100	100	100	100

<sup>\*)</sup> unter 0,5 %

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 8b

 HAUPTVERKEHRSMITTEL NACH ALTERSKOHORTEN  
 – Stadt Wien, 2009 –

	GESAMT	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Zu Fuß	27	43	20	20	24	22	24	32	41
Fahrrad	6	3	3	6	7	8	7	3	2
Mot. Zweirad	0 <sup>*)</sup>	-	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	1	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>	0 <sup>*)</sup>
Pkw als Fahrer(in)	24	-	2	26	26	33	34	29	15
Pkw als Mitfahrer(in)	8	29	14	5	5	6	6	8	7
Öffentlicher Verkehr	35	25	61	43	37	31	29	28	35
GESAMT	100	100	100	100	100	100	100	100	100

<sup>\*)</sup> unter 0,5 %

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km



TABELLE 9a

 HAUPTVERKEHRSMITTEL NACH ALTERSKOHORTEN – PERIOD EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT %	A UNTER 10 JAHRE %	B 10 - 19 JAHRE %	C 20 - 29 JAHRE %	D 30 - 39 JAHRE %	E 40 - 49 JAHRE %	F 50 - 59 JAHRE %	G 60 - 69 JAHRE %	H 70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	63	53	75	69	70	66	54	61	62
Motorisierter Individual- verkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	37 (28)	32 (-)	14 (6)	46 (37)	52 (45)	49 (45)	46 (40)	24 (19)	12 (8)
GESAMT <sup>3)</sup>	100	85	89	115	122	115	100	85	74
<b>2009</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	71	55	71	69	81	70	64	70	64
Motorisierter Individual- verkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	33 (25)	32 (-)	14 (2)	31 (26)	38 (31)	45 (38)	43 (36)	41 (32)	18 (12)
GESAMT <sup>3)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

1) Zu Fuß; Fahrrad; ÖPNV

2) Pkw als Fahrer(in); Pkw als Mitfahrer(in); mot. Zweirad

3) Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 9b

 HAUPTVERKEHRSMITTEL NACH ALTERSKOHORTEN – AGE EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT	A	B	C	D	E	F	G	H
	%	UNTER 10 JAHRE	10 - 19 JAHRE	20 - 29 JAHRE	30 - 39 JAHRE	40 - 49 JAHRE	50 - 59 JAHRE	60 - 69 JAHRE	70 JAHRE UND ÄLTER
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>2000</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	63	53	75	69	70	66	54	61	62
Motorisierter Individualverkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	37 (28)	32 (-)	14 (6)	46 (37)	52 (45)	49 (45)	46 (40)	24 (19)	12 (8)
GESAMT <sup>3)</sup>	100	85	89	115	122	115	100	85	74
<b>2009</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	71	55	71	69	81	70	64	70	64
Motorisierter Individualverkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	33 (25)	32 (-)	14 (2)	31 (26)	38 (31)	45 (38)	43 (36)	41 (32)	18 (12)
GESAMT <sup>3)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

1) Zu Fuß; Fahrrad; ÖPNV

2) Pkw als Fahrer(in); Pkw als Mitfahrer(in); mot. Zweirad

3) Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 9c

 HAUPTVERKEHRSMITTEL NACH ALTERSKOHORTEN – COHORT EFFECT  
 – Stadt Wien –

	GESAMT %	A UNTER 10 JAHRE %	B 10 - 19 JAHRE %	C 20 - 29 JAHRE %	D 30 - 39 JAHRE %	E 40 - 49 JAHRE %	F 50 - 59 JAHRE %	G 60 - 69 JAHRE %	H 70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	63	53	75	69	70	66	54	61	62
Motorisierter Individual- verkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	37 (28)	32 (-)	14 (6)	46 (37)	52 (45)	49 (45)	46 (40)	24 (19)	12 (8)
GESAMT <sup>3)</sup>	100	85	89	115	122	115	100	85	74
<b>2009</b>									
Umweltverbund <sup>1)</sup>	71	55	71	69	81	70	64	70	64
Motorisierter Individual- verkehr <sup>2)</sup> (nur Pkw-Fahrer)	33 (25)	32 (-)	14 (2)	31 (26)	38 (31)	45 (38)	43 (36)	41 (32)	18 (12)
GESAMT <sup>3)</sup>	104	78	85	100	119	115	107	111	82

1) Zu Fuß; Fahrrad; ÖPNV

2) Pkw als Fahrer(in); Pkw als Mitfahrer(in); mot. Zweirad

3) Gesamt 2000 = 100

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 10a

**FAHRRAD-ANTEILE NACH ALTERSKOHORTEN – PERIOD EFFECT**  
– Stadt Wien –

	GESAMT %	A UNTER 10 JAHRE %	B 10 - 19 JAHRE %	C 20 - 29 JAHRE %	D 30 - 39 JAHRE %	E 40 - 49 JAHRE %	F 50 - 59 JAHRE %	G 60 - 69 JAHRE %	H 70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	4	3	4	8	5	4	3	2	2
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
<b>2009</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	6	2	3	6	8	9	8	3	2

<sup>\*)</sup> angepasst an das Gesamt 2000 = 100 (s. Tabelle 9a)

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 10b

**FAHRRAD-ANTEILE NACH ALTERSKOHORTEN – AGE EFFECT**  
– Stadt Wien –

	GESAMT %	A UNTER 10 JAHRE %	B 10 - 19 JAHRE %	C 20 - 29 JAHRE %	D 30 - 39 JAHRE %	E 40 - 49 JAHRE %	F 50 - 59 JAHRE %	G 60 - 69 JAHRE %	H 70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	4	3 →	4 →	8 →	5 →	4 →	3 →	2 →	2
<b>2009</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	6	2 →	3 →	6 →	8 →	9 →	8 →	3 →	2

<sup>\*)</sup> angepasst an das Gesamt 2000 = 100 (s. Tabelle 9b)

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km

TABELLE 10c

**FAHRRAD-ANTEILE NACH ALTERSKOHORTEN – COHORT EFFECT**  
– Stadt Wien –

	GESAMT %	A UNTER 10 JAHRE %	B 10 - 19 JAHRE %	C 20 - 29 JAHRE %	D 30 - 39 JAHRE %	E 40 - 49 JAHRE %	F 50 - 59 JAHRE %	G 60 - 69 JAHRE %	H 70 JAHRE UND ÄLTER %
<b>2000</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	4	3	4	8	5	4	3	2	2
<b>2009</b> Fahrrad <sup>*)</sup>	6	2	3	6	8	9	8	3	2

<sup>\*)</sup> angepasst an das Gesamt 2000 = 100 (s. Tabelle 9c)

Datengrundlage: Personen ab 0 Jahren, Wege bis einschließlich 100 km