

Aktive Mobilität in Wien

Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung
für das zu Fuß gehen und das Rad fahren

Endbericht vom 21.01.2021

Bearbeitung:
Jochen Heller, Markt- und Meinungsforschung, Wien

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung



Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	4
2	Einleitung	6
3	Die Struktur des Fuß- und Radverkehrs.....	7
3.1	Geschlecht und Alter.....	7
3.2	Wegzwecke	12
3.3	Jahreszeit.....	17
3.4	Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten.....	19
3.5	Entfernung	24
3.6	Dauer	30
3.7	Räumliche Aspekte	36
4	Berücksichtigung von Teilwegen (Fußwegeetappen)	54
4.1	Genutzte Verkehrsmittel auf Basis von Teilwegen	54
4.2	Dauer und Entfernung.....	57

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Fußwegeanteil und Anzahl an Fußwegen pro Tag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen	10
Tab. 2	Radweganteil und Anzahl an Radfahrten pro Tag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen	11
Tab. 3	Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel im Jahresverlauf.....	18
Tab. 4	Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen	26
Tab. 5	Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort	37
Tab. 6	Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk)	41
Tab. 7	Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk, Vergleich 2010-2014 mit 2015-2019)	41
Tab. 8	Klassifizierung der Wohngebietstyp.....	49
Tab. 9	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohngebietstyp.....	52
Tab. 10	Definition der Verkehrsmittel bei Zu- und Abgangswegen	54
Tab. 11	Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und von Etappen	55
Tab. 12	Genutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Haltestelle	56

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht im Zeitverlauf	7
Abb. 2	Genutzte Verkehrsmittel nach Altersgruppen im Zeitverlauf	8
Abb. 3	Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen	9
Abb. 4	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck	12
Abb. 5	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck und Geschlecht	13
Abb. 6	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck ausgewählter Altersgruppen	14
Abb. 7	Genutzte Verkehrsmittel auf Schulwegen der 6-10-Jährigen	15
Abb. 8	Wegzwecke auf Fußwegen nach Geschlecht und Alter	16
Abb. 9	Wegzwecke bei Radfahrten nach Geschlecht und Alter	16
Abb. 10	Genutzte Verkehrsmittel im Jahresverlauf.....	17
Abb. 11	Genutzte Verkehrsmittel nach Radausstattung des Haushalts.....	19
Abb. 12	Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt.....	20
Abb. 13	Nutzungshäufigkeit der Pkw im Haushalt	21
Abb. 14	Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp	22
Abb. 15	Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrscheinnutzung.....	23
Abb. 16	Durchschnittsentfernungen (km) im Binnenverkehr	24
Abb. 17	Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen	25
Abb. 18	Weglängenverteilung im Binnenverkehr.....	27
Abb. 19	Entfernungen der Fußwege (km)	28
Abb. 20	Entfernungen der Radfahrten (km)	29
Abb. 21	Dauer pro Weg (min) nach Verkehrsmittel.....	30
Abb. 22	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegdauer	31
Abb. 23	Wegdauerverteilung nach Verkehrsmittel.....	32
Abb. 24	Dauer pro Fußweg nach Wegzweck.....	33
Abb. 25	Dauer pro Fahrradfahrt nach Wegzweck	33
Abb. 26	Dauer der Fußwege (min).....	34
Abb. 27	Dauer der Radfahrten (min).....	35
Abb. 28	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnort des Befragten (Bezirksgruppe)	36
Abb. 29	Dauer der Fußwege (min) nach Bezirksgruppen	38
Abb. 30	Dauer der Radfahrten (min) nach Bezirksgruppen	39
Abb. 31	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten	40
Abb. 32	Fußwegeanteil nach Bezirken 2015-2019.....	42
Abb. 33	Fußwegeanteil nach Bezirken 2010-2014.....	43
Abb. 34	Radwegeanteil nach Bezirken 2015-2019	44
Abb. 35	Radwegeanteil nach Bezirken 2010-2014	45
Abb. 36	Anteile aktiver Mobilität nach Bezirken	46
Abb. 37	MIV-Anteil nach Bezirken.....	47
Abb. 38	ÖV-Anteil nach Bezirken.....	48
Abb. 39	Genutzte Verkehrsmittel nach Siedlungstyp	50
Abb. 40	Genutzte Verkehrsmittel in den Neubaugebieten (ab 1981 dominiert)	51
Abb. 41	Durchschnittsentfernungen (km) nach Siedlungstyp (nur Binnenverkehr Wien)	53
Abb. 42	Gesamtfußwegedauer inkl. Etappen	57
Abb. 43	Gesamtentfernung der Fußwege inkl. Etappen	58

1 Kurzfassung

In den Jahren 2010 bis 2014 bzw. 2015 bis 2019 wurden jeweils 12.000 Wiener*innen im Auftrag der Wiener Linien sowie der Stadt Wien zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Erhebungen wurden für diesen Bericht jeweils zu zwei 5-Jahresperioden für die Jahre 2010 bis 2014 bzw. 2015 bis 2019 zusammengefasst und vertiefend mit dem Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr ausgewertet.

Überblick

Im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 wurden 6,0% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Zeitraum 2015 bis 2019 erhöhte sich der Radanteil auf 6,9%. Der Anteil motorisierter Individualverkehrsmittel (MIV) reduzierte sich gleichzeitig von 28,4% auf 27,5%. Die Anteile für reine Fußwege (27,5% bzw. 27,4%) sowie für den öffentlichen Verkehr (38,2%) blieben unverändert. Die hier genannten Modal-Split-Werte beruhen immer auf das auf einem Weg genutzte Hauptverkehrsmittel. Bei Berücksichtigung von Fußwegeetappen (z.B. zur Haltestelle) verdoppelt sich der Zu-Fuß-Anteil.

Strukturen 2015-2019

Frauen haben in allen Altersgruppen einen höheren Fußwegeanteil als Männer (insgesamt 31% zu 24%). Spiegelbildlich sind die MIV-Anteile: Mit dem Auto legen Männer 31% aller Wege, Frauen dagegen nur 24% zurück. Der Radanteil ist bei Männern höher (9% zu 5%).

Die jüngsten und ältesten Altersgruppen weisen den höchsten Anteil reiner Fußwege auf: Kinder unter 15 Jahre legen 38% und Senior*innen ab 75 Jahre 35% aller Wege zu Fuß zurück. Besonders gering ist der Anteil reiner Fußwege bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 29 Jahre (22%). Dafür ist in dieser Gruppe der ÖV-Anteil mit Abstand am höchsten (54%). Der Radanteil liegt in den Altersgruppen 15 bis 59 Jahre über und bei Kindern und vor allem bei Senior*innen unter dem Durchschnitt.

Besonders deutlich werden die Unterschiede bei geschlechtsspezifischen Altersgruppen. Männer zwischen 60 und 74 Jahre legen 39% aller Wege als Pkw-Fahrer zurück. Bei Frauen zwischen 25 und 34 Jahren beträgt dieser Anteil nur 8%.

Jeder zweite Weg zum Einkaufen von Waren des täglichen Bedarfs erfolgt zu Fuß. Überdurchschnittliche Radanteile sind bei Arbeitswegen zu verzeichnen (13%).

In fast der Hälfte der Wiener Haushalte gibt es mindestens ein Fahrrad pro Person. Der Radanteil der zurückgelegten Wege liegt unter diesen Haushaltsmitgliedern mit 11% über dem Durchschnitt.

42% der Wiener Haushalte besitzen kein Auto, darunter überdurchschnittlich viele Single-Haushalte bzw. Alleinerziehende. Die Bewohner*innen autofreier Haushalte legen fast ein Drittel der Wege zu Fuß und 9% mit dem Fahrrad zurück. Öffentliche Verkehrsmittel dominieren mit einem Anteil von 55%.

Bei Wegen bis 500 Metern wird fast ausschließlich zu Fuß gegangen (diese Entfernungsklasse umfasst 16% aller Wege). Auch bei Wegen zwischen 500 Metern und einem Kilometer dominiert der Fußverkehr mit 79%. Im Bereich von 1 bis 2 km werden über ein Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt und der Radanteil erreicht hier mit 13% seinen höchsten Anteil. Auf längeren Wegen dominieren der öffentliche Verkehr und das Auto.

Unter Berücksichtigung von Teilwegen (z.B. Fußwege zur Haltestelle) gehen die Wiener*innen im Durchschnitt pro Person und Tag 1,1 Kilometer zu Fuß. Eine durchschnittliche Radfahrt (nur Binnenverkehr) reicht über 3,2 km für die einfache Strecke bzw. 7,8 km für alle Fahrten an diesem Tag.

Personen, die im Innenstadtbereich (Bezirke 1-9, 20) sowie im Westen (Bezirke 14-19) wohnen, gehen überdurchschnittlich oft zu Fuß (32% bzw. 31%). Am niedrigsten ist der Fußanteil im Nordosten (21., 22.) sowie Südosten (10., 11.) mit je 21%. Bewohner*innen der Innenstadt nutzen das Fahrrad mit 11% überdurchschnittlich. Der Westen liegt mit 7% im Durchschnitt. In den anderen Stadtgebieten beträgt der Radanteil nur 4%.

Die Siedlungsstruktur beeinflusst das Verkehrsverhalten stark. In den Gründerzeit- und Altstadtgebieten ist nicht nur der Rad-, sondern auch der Fußwegeanteil am höchsten (10% bzw. 33%). Besonders niedrig sind die Fußwegeanteile durch Bewohner*innen in den Gebieten mit überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern (19%). Die Bevölkerung in Wohngebieten der Bauperiode 1981 bis 2000 gehen deutlich weniger zu Fuß (18%) als jene in Wohngebieten, die seit der Jahrtausendwende entstanden sind (26%). Dort ist der Pkw-Fahrer*in-Anteil mit 14% nur halb so hoch wie in den Wohngebieten der 80er und 90er-Jahre. Die Radanteile unterscheiden sich dagegen wenig und sind niedriger als in der Gesamtstadt

Die durchschnittlichen Weglängen in den Gründerzeitgebieten sind mit 2,9 bis 3,6 Kilometer deutlich geringer als in den dünner besiedelten Gebieten. In Einfamilienhausgebieten beträgt die durchschnittliche Entfernung über 5 Kilometer.

Vergleich zu 2010-2014

Obwohl es im Vergleich der beiden 5-Jahreszeiträume nur geringe Veränderungen im Modal Split gibt, zeigen sich bei der differenzierten Betrachtung nach Alter und Geschlecht deutliche Tendenzen: In den Jahren 2015-2019 fahren Senior*innen deutlich häufiger mit dem Auto und nutzen dafür seltener öffentliche Verkehrsmittel oder gehen weniger zu Fuß als im Vergleichszeitraum. Ein plausible Erklärung könnte der Kohorteneffekt sein, d.h. die nachrückenden Altersgruppen nehmen ihr autorientiertes Verhalten mit. Diese negative Entwicklung gleichen jüngere Altersgruppen durch ein umwelt- und klimaverträglicheres Verhalten aus. Wiener*innen unter 45 Jahre gehen häufiger zu Fuß und nutzen seltener das Auto als in der vorherigen Erhebungsperiode. Der Fußwegeanteil der 6-10-Jährigen ist von 33% auf 43% gestiegen. Der Anteil des Elterntaxis zur Volksschule reduzierte sich von 19% auf 13%.

Für den Zuwachs des Radverkehrs im Vergleich zur Vorperiode sind mehr Fahrradfahrten auf dem Weg zur Arbeit (von 10% auf 13%), auf dem Weg zur Ausbildung/Schule und für private Besuche (jeweils von 3% auf 6%) sowie für gastronomische bzw. kulturelle Zwecke (4% auf 8%) verantwortlich.

Die Fahrradsaison scheint sich tendenziell auszudehnen, das heißt es wird auch in kälteren Monaten mehr Fahrrad gefahren. Im Vergleich zu 2010 bis 2014 hat sich die Entfernung um 400 Meter erhöht.

Der Rückgang des Pkw-Verkehrs in der Gesamtstadt beruht vor allem auf eine geringere Nutzung in den Außenbezirken (11., 16.-18., 21., 23.). Diese Abnahme kompensiert die tendenzielle Zunahme des Pkw-Verkehrs durch die Bevölkerung in den inneren Bezirken (1., 4. bis 9. Bezirk) – dort jedoch ausgehend von einem niedrigen Niveau. Der Anstieg des Radverkehrs stützt sich auf die Bewohner*innen in neun Bezirken, die alle westlich der Donau liegen. Rückgänge des Radwegeanteils gab es in den Bezirken 8, 9, 15, 19 und 22.

2 Einleitung

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die in den Jahren 2010 bis 2019 durch das Erhebungsinstitut Omnitrend erhobenen Daten im Rahmen der kontinuierlichen Marktforschung im Auftrag der Wiener Linien. Jährlich wurden so 2.000 Wiener*innen befragt, wobei der jährliche Panel-Anteil bei der kontinuierlichen Marktforschung bei rund zwei Drittel lag. Hinzu kommen jeweils die Aufstockungsstichproben der Jahre 2014 und 2019, die im Auftrag der Stadt Wien durchgeführt wurden und in diesen Jahren die Anzahl der befragten Personen jeweils verdoppelte.

Die Stichprobe für die Befragung wurde aus den Adressen des Einwohnermelderegisters der Stadt Wien gezogen. Nach einer ersten schriftlich-postalischen Kontaktaufnahme fanden die Interviews überwiegend telefonisch, bei den Aufstockungsstichproben teilweise auch online statt.

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wurde durch die Erfassung aller Wege der befragten Person an einem vorgegebenen Stichtag ermittelt. Dabei wurden Start- und Ankunftszeit, Ausgangs- und Zielort, Wegzweck sowie die genutzten Verkehrsmittel erfragt. Die Wegerfassung erfolgte nur, wenn sich die befragte Person am Stichtag in Wien aufhielt. Die Summe aller berichteten Wege ergibt sich ein repräsentatives Bild des Verkehrsverhaltens der Wiener Bevölkerung.

Die jährlichen Befragungsdaten wurden von Omnitrend jeweils durch Gewichtung an zahlreiche Randverteilungen aus Sekundärstatistiken angepasst, um unterschiedliche Auswahlwahrscheinlichkeiten und Teilnahmequoten auszugleichen. Dabei handelt es sich um demografische Merkmale (Bevölkerung nach Bezirk, Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Nationalität, Erwerbsstatus), unmittelbar mobilitätsbezogene Merkmale (meistens genutzter Fahrschein, Jahreskarten nach Bezirk, Pkw- und Fahrradausstattung im Haushalt) sowie zeitliche Merkmale (Verteilung der Stichtage für das berichtete Verkehrsverhalten nach Wochentag und Monat).

Die Erhebungen wurden für diesen Bericht jeweils zu zwei 5-Jahresperioden für die Jahre 2010-2014 bzw. 2015-2019 zusammengefasst, um Veränderungen im Zeitverlauf darstellen zu können. Die Werte der jeweiligen Erhebungsjahre gehen – unabhängig von der Fallzahl – mit dem gleichen Gewicht in den Gesamtwert der jeweiligen 5-Jahresperiode ein.

Die Datengrundlage bilden für jede Erhebungsperiode 12.000 Personeninterviews.

Die in den Tabellen und Abbildungen dargestellten Werte sind - soweit nicht anders angegeben – Prozentwerte. Die Werte für die Gesamtstichprobe sind in der Regel auf Zehntel, für Teilgruppen auf Einer gerundet. Es sind daher in der Summe Abweichungen zu 100% möglich.

Datenquellen

Kontinuierliche Mobilitätsbefragungen der Jahre 2010 bis 2019.

Durchführung: Omnitrend GmbH im Auftrag der Wiener Linien, 2014 und 2019 auch im Auftrag der Stadt Wien (MA18).

3 Die Struktur des Fuß- und Radverkehrs

In diesem Abschnitt werden die im Zeitraum 2010 bis 2014 bzw. 2015 bis 2019 kontinuierlich erhobenen Verkehrsverhaltensdaten der Wiener Bevölkerung insbesondere hinsichtlich der für den Fuß- und Radverkehr besonders interessanten Merkmale dargestellt. Es findet ein Vergleich nach demografischen und räumlichen Teilgruppen statt und relevante Veränderungen zwischen den beiden Erhebungsperioden werden analysiert.

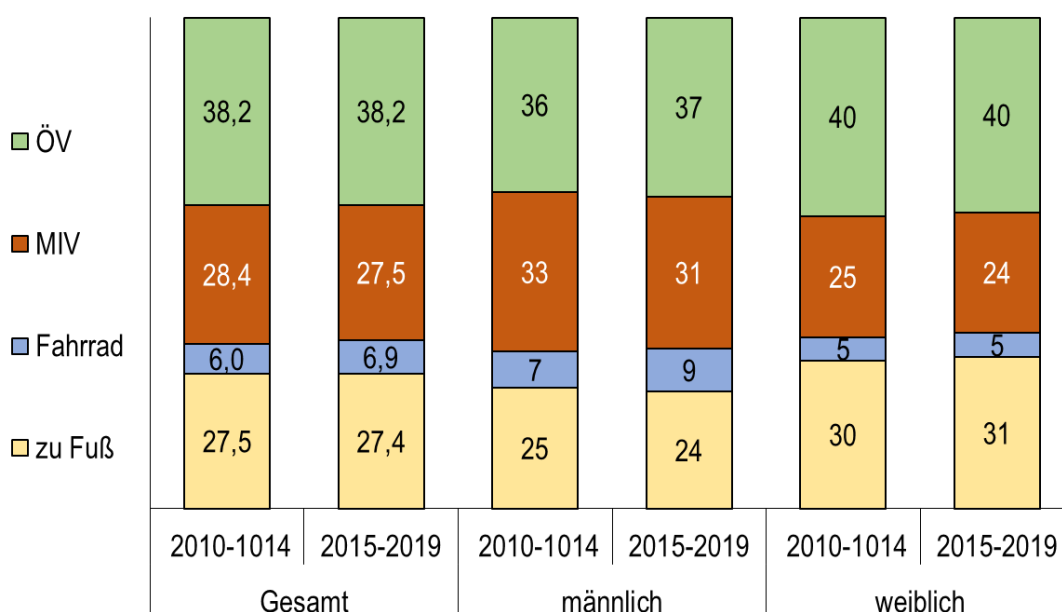
Die in diesem Kapitel ausgewiesenen Fußwege sind reine Fußwege, d.h. es wurde auf diesem Weg kein anderes Verkehrsmittel genutzt. Wurden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel kombiniert, so wurde ein Hauptverkehrsmittel in der Rangfolge zu Fuß < Rad < motorisierter Individualverkehr (MIV) < öffentlicher Verkehr (ÖV) festgelegt. Die folgenden Werte repräsentieren das durchschnittliche Verhalten der Wiener Bevölkerung der Jahre 2010 bis 2014 bzw. 2015-2019. Durch die große Datenbasis von jeweils über 12.000 Befragten in den beiden Erhebungsperioden sind sehr differenzierte Auswertungen möglich.

3.1 Geschlecht und Alter

Im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 wurden 6,0% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In den Jahren 2015 bis 2019 erhöhte sich der Radanteil auf 6,9%, der MIV-Anteil reduzierte sich gleichzeitig von 28,4% auf 27,5%. Diese Veränderungen sind statistisch signifikant, d.h. beruhen nicht auf einem Zufallsfehler. Die Anteile für reine Fußwege (27,5% bzw. 27,4%) sowie für den öffentlichen Verkehr (38,2%) blieben unverändert.

Es gibt deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede: Frauen legen 31% aller Wege nur zu Fuß zurück. Bei Männern ist der Anteil mit 24% deutlich geringer. Spiegelbildlich ist der MIV-Anteil: 31% bei Männern und nur 24% bei Frauen. Der Radanteil ist bei Männern höher als bei Frauen und stieg von 7% (2010-2014) auf 9% (2015-2019) an. Bei Frauen beträgt der Anteil unverändert 5%.

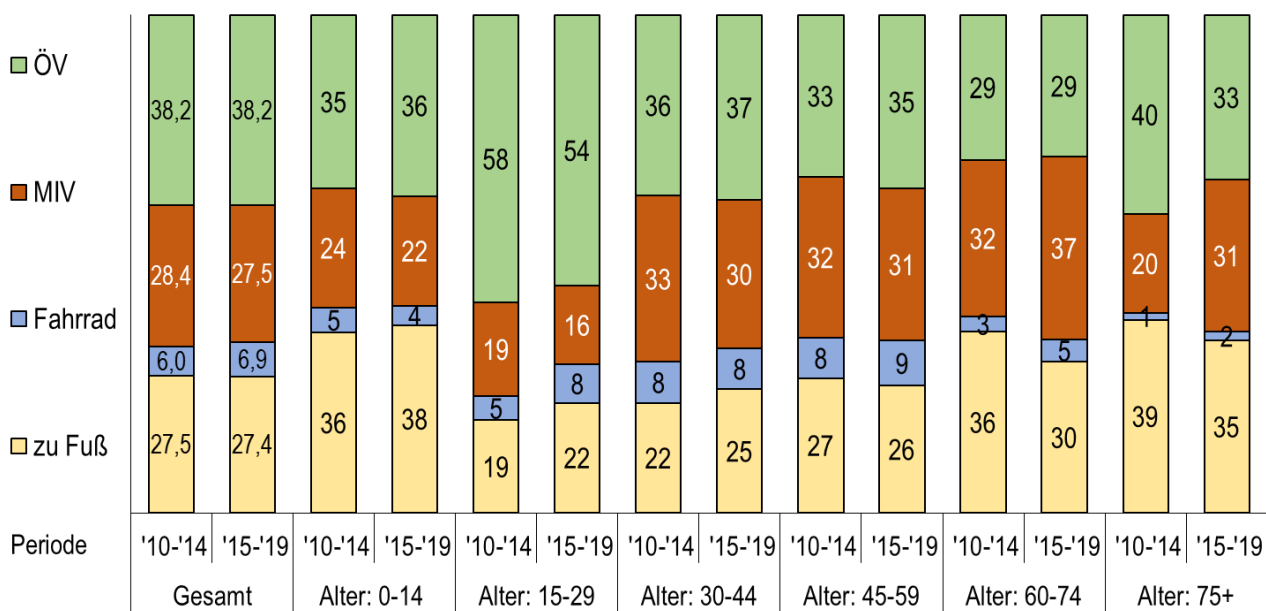
Abb. 1 Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht im Zeitverlauf



Betrachtet man verschiedene Altersgruppen zeigt sich, dass die jüngste und älteste Altersgruppe den höchsten Anteil reiner Fußwege aufweisen: Kinder unter 15 Jahre legen 38% und Senior*innen ab 75 Jahre 35% aller Wege zu Fuß zurück. Besonders gering ist der Anteil reiner Fußwege bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 29 Jahre (22%). Dafür ist in dieser Gruppe der ÖV-Anteil mit Abstand am höchsten (54%).

Der Radanteil liegt in den Altersgruppen 15 bis 59 Jahre über und bei Kindern und vor allem bei Senior*innen unter dem Durchschnitt. Im Vergleich zu 2010-2014 ist bei den 15-29-Jährigen der Radanteil nennenswert von 5% auf 8% angestiegen.

Abb. 2 Genutzte Verkehrsmittel nach Altersgruppen im Zeitverlauf



Eine deutliche Veränderung des Verkehrsverhaltens ist bei den Senioren*innen ab 75 Jahre zu verzeichnen: Der MIV-Anteil stieg von 20% auf 31%, während der Fußwege- und vor allem der ÖV-Anteil von 40% auf 33% stark abnahm. Ein plausible Erklärung könnte ein Kohorteneffekt sein, d.h. die nachrückende Altersgruppe weist eine höhere Pkw-Verfügbarkeit auf und nimmt das autoorientierte Verhalten mit ins hohe Alter. Die These lässt sich stützen, wenn man den Modal Split der 60-75-Jährigen in den Jahren 2010 bis 2014 mit dem Modal Split der über 75-Jährigen 5 Jahre später vergleicht: Das Verkehrsverhalten ist sehr ähnlich.

Auch bei den 60-74-Jährigen ist der MIV-Anteil deutlich von 32% auf 37% gestiegen, während der Fußwegeanteil von 36% auf 30% zurückging. Diese Altersgruppe weist mit 29% den mit Abstand geringsten ÖV-Anteil auf.

Eine leicht positive Entwicklung ist bei den Fußwegeanteilen in den jüngeren Altersgruppen bis 44 Jahre zu verzeichnen.

In der folgenden Abbildung werden die Altersklassen weiter differenziert und die Grenzen teilweise anders definiert, um Veränderungen bei jungen Altersgruppen zu verdeutlichen. Zusätzlich wird in den Altersgruppen von 16 und 74 Jahren nach Geschlecht unterschieden.

Frauen haben in allen Altersgruppen einen höheren Fußwegeanteil als Männer. Umgekehrt ist der Radanteil – auf einem sehr viel niedrigeren Niveau - bei Männern über alle Altersgruppen hinweg höher. Männer fahren auch in jeder Altersklasse deutlich mehr

mit dem Pkw. Eine Angleichung des Verkehrsverhaltens zwischen jungen Männern und Frauen zeichnet sich nicht ab.

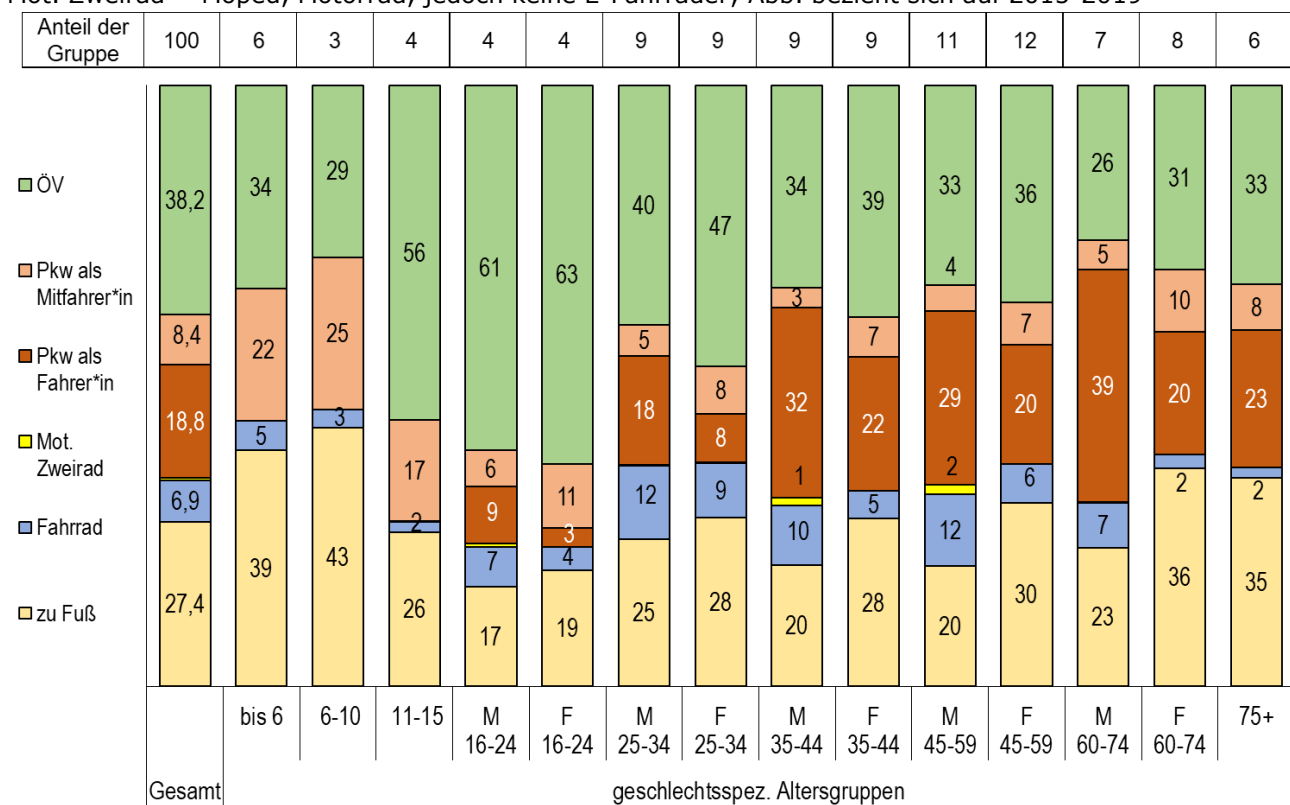
Kleinkinder (bis 6 Jahre) legen im Durchschnitt der Jahre 2015-2019 39% aller Wege zu Fuß (bzw. im Kinderwagen) zurück. Der Anteil beträgt bei 6-10-Jährigen 43% und ist damit deutlich höher als im Zeitraum 2010-2014 mit nur 33% (Werte 2010-2014 siehe Tabelle unten). Gleichzeitig ist der Anteil der Wege als Mitfahrer in einem Auto im Vergleich zur Vorperiode bei den Kindern auf 22% bzw. 25% leicht gesunken (vorher: 24% bzw. 29%).

Bei 16-24-Jährigen dominiert der ÖV mit steigender Tendenz. Das Auto spielt in dieser Gruppe fast keine Rolle. In der Altersgruppe der 25-34-Jährigen zeichnet sich ein Mobilitätswandel ab: Der Pkw-Fahrer*innen-Anteil sank deutlich (Männer: 27% auf 18%; Frauen: 14% auf 8%), der Fuß- und Radverkehr nahm dafür zu.

Die positiven Entwicklungen bei jungen Altersgruppen werden jedoch durch höhere Autoanteile bei den Senior*innen konterkariert. Männer zwischen 60 und 74 Jahre haben einen Bevölkerungsanteil von 7%. Diese Gruppe hat legt 39% alle Wege als Pkw-Fahrer zurück - den mit Abstand höchsten Anteil und mit steigender Tendenz gegenüber 2010-2014 (31%). Auch bei den über 75-Jährigen stieg der Pkw-Fahrer*innen-Anteil deutlich.

Abb. 3 Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Mot. Zweirad = Moped, Motorrad, jedoch keine E-Fahrräder; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014

ÖV	38,2	30	33	52	59	59	37	53	33	40	29	36	28	30	40
Pkw Mitfahrer*in	8,3	24	29	16	8	9	5	8	4	7	3	7	4	10	7
Pkw Fahrer*in	19,7				9	4	27	14	39	20	33	20	31	19	13
Mot. Zweirad	0,3				0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Fahrrad	6,0	5	5	6	5	4	9	7	8	8	11	5	4	2	1
zu Fuß	27,5	42	33	26	18	24	22	19	16	25	23	31	33	39	39
n (Wege)	30.960	1291	1260	1487	965	1006	1028	1339	1871	2754	3694	4597	3345	4313	2010

Die Wiener Bevölkerung legt durchschnittlich 2,6 Wege pro Tag zurück (Personen, die an einem Tag nicht außer Haus waren oder sich nicht in Wien aufhielten, gehen in diesem Wert mit Null Wegen ein). Von diesen 2,6 Wegen sind 0,69 reine Fußwege. Junge Männer zwischen 16 und 24 Jahre berichten durchschnittlich nur 2,1 Wege pro Tag und nur 0,34 Fußwege. Frauen zwischen 60 und 74 Jahre gehen dagegen fast dreimal so häufig zu Fuß (0,95 Fußweg/Tag bei insgesamt 2,7 Wegen/Tag).

Tab. 1 Fußwegeanteil und Anzahl an Fußwegen pro Tag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Werte 2015-2019

	Fußwege- Anteil	Wege pro Person und Tag	Anzahl Fußwege pro Per- son und Tag	n (Befragte)
Gesamt	27,4%	2,6	0,69	12045
bis 6 Jahre	39,2%	2,2	0,82	907
6-10 Jahre	43,1%	2,6	1,07	589
11-15 Jahre	25,5%	2,2	0,53	649
Männer 16-24	16,6%	2,1	0,34	398
Frauen 16-24	19,2%	2,2	0,41	420
Männer 25-34	24,5%	2,6	0,62	630
Frauen 25-34	28,1%	2,6	0,71	740
Männer 35-44	20,2%	2,9	0,57	901
Frauen 35-44	27,8%	3,1	0,85	933
Männer 45-59	20,0%	2,7	0,52	1229
Frauen 45-59	30,5%	2,9	0,87	1382
Männer 60-74	23,1%	2,8	0,61	1007
Frauen 60-74	36,3%	2,7	0,95	1308
75+	34,6%	2,0	0,64	952

Männer zwischen 25 und 59 Jahren legen 12% ihrer täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück. Das sind 0,3 Fahrten pro Person und Tag in dieser Gruppe. Bei Kindern und Jugendlichen ist die Radnutzung dagegen sehr gering. Dies gilt auch für Frauen ab 60 Jahre und generell Ältere ab 75 Jahre.

Tab. 2 Radwegenteil und Anzahl an Radfahrten pro Tag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Werte 2015-2019

	Radwege- Anteil	Wege pro Person und Tag	Anzahl Radfahrten pro Person und Tag	n (Befragte)
Gesamt	6,9%	2,6	0,17	12045
bis 6 Jahre	4,9%	2,2	0,10	907
6-10 Jahre	2,9%	2,6	0,07	589
11-15 Jahre	1,8%	2,2	0,04	649
Männer 16-24	6,6%	2,1	0,13	398
Frauen 16-24	3,9%	2,2	0,08	420
Männer 25-34	12,1%	2,6	0,31	630
Frauen 25-34	9,0%	2,6	0,23	740
Männer 35-44	9,9%	2,9	0,28	901
Frauen 35-44	4,7%	3,1	0,14	933
Männer 45-59	12,0%	2,7	0,31	1229
Frauen 45-59	6,5%	2,9	0,18	1382
Männer 60-74	7,4%	2,8	0,20	1007
Frauen 60-74	2,2%	2,7	0,06	1308
75+	1,8%	2,0	0,03	952

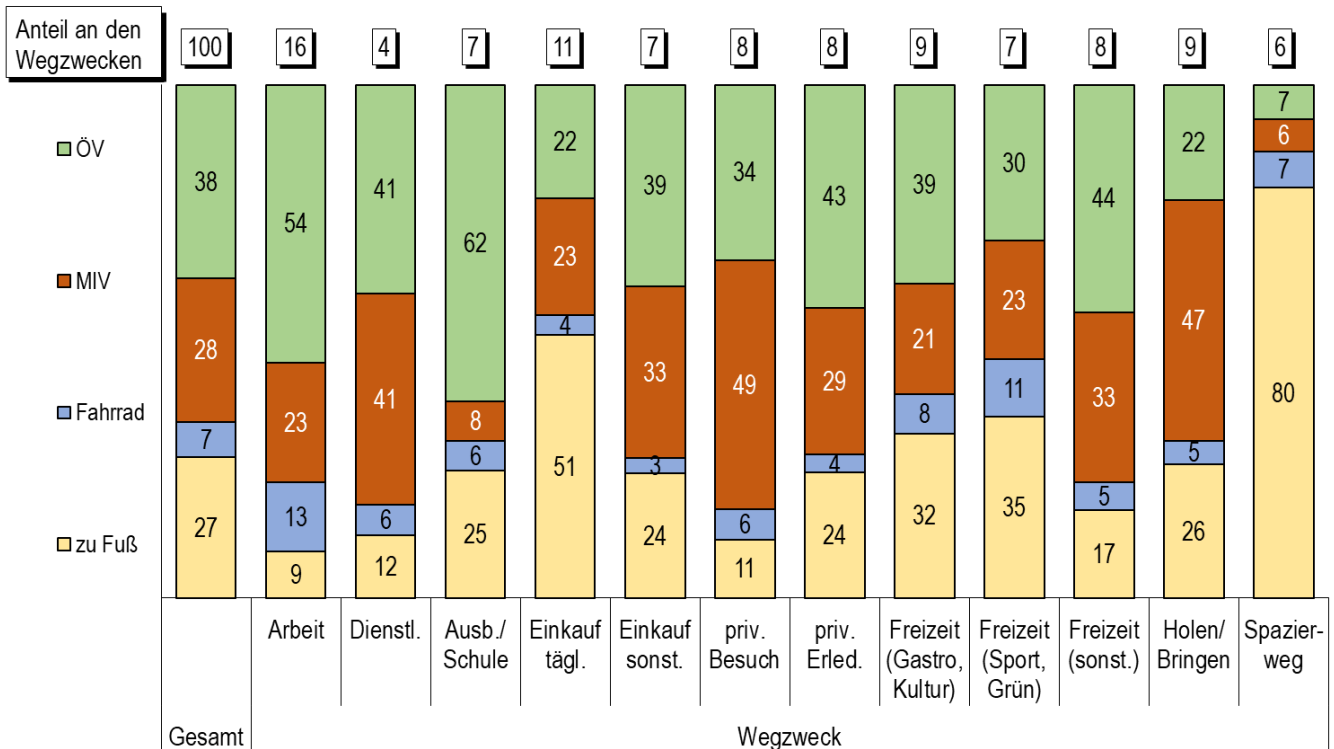
3.2 Wegzwecke

Betrachtet man die Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege), so entfallen auf Arbeitswege 16% und auf dienstliche Wege 4%. Einkaufswege machen insgesamt 18% aus (11% tägliche und 7% andere Einkäufe). Hinzu kommen private Erledigungen mit 8%, sodass Versorgungswege einen Anteil von insgesamt 26% erreichen. Der wichtigste Wegzweck sind Freizeitwege mit insgesamt 39%. Im Vergleich zur Vorperiode fällt auf, dass Freizeitwege zu gastronomischen und kulturellen Zwecken deutlich höher sind (9% zu 5%). Insgesamt ist die Wegzweckverteilung jedoch weitgehend stabil.

Neben Spazierwegen hat das Einkaufen für den täglichen Bedarf den höchsten Anteil an reinen Fußwegen (80% bzw. 51% - praktisch unverändert zu 2010-2014). Der hohe Fußwege-Anteil bei den Einkäufen für den täglichen Bedarf spiegelt die gute Infrastruktur im Bereich der Nahversorgung wider. Bei sonstigen Einkäufen (Anteil 7%) ist der Fußwegeanteil deutlich von 34% auf 24% gesunken. Unter den Freizeitaktivitäten werden Wege für gastronomische oder kulturelle Zwecke zu 32% zu Fuß zurückgelegt. Wenn das Freizeitziel Sport oder eine Grünfläche ist, so ist der Fußwegeanteil mit 35% ebenfalls hoch. Im Vergleich zu 2010-2014 ist der Fußwegeanteil hier stark gestiegen und vor allem der Autoanteil gesunken. Andere Freizeitwecke weisen dagegen einen unterdurchschnittlichen Fußwegeanteil auf. Wege zur Schule oder zur Ausbildung werden deutlich häufiger zu Fuß (26%) zurückgelegt als Wege zum Arbeitsplatz (9%). Dies dürfte an der größeren Wohnortnähe der Ausbildungsstätten im Vergleich zu den Arbeitsstätten liegen.

Abb. 4 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck

ohne Nach-Hause-Wege und andere Zwecke; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014

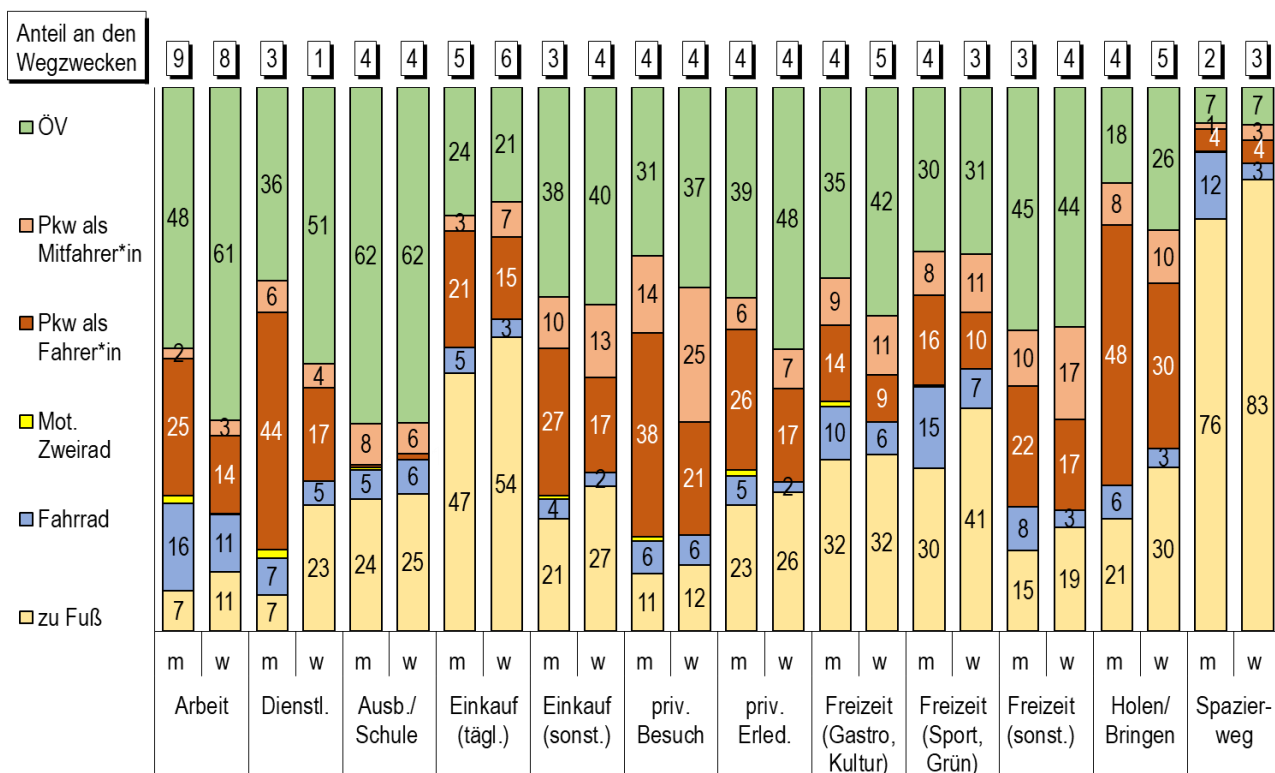
Anteil an d. Zwecken	17	3	7	11	6	9	9	5	8	8	8	6
ÖV	38	51	40	63	20	35	42	46	43	35	40	21
MIV	28	30	41	8	23	27	41	26	23	31	34	49
Fahrrad	6	10	9	3	6	5	3	5	4	11	5	3
zu Fuß	28	9	11	26	51	34	14	23	31	24	21	26
n (Wege)	18297	2527	576	1144	2215	1209	1580	1669	1855	1060	1600	1443

Für den Zuwachs des Radverkehrs im Vergleich zur Vorperiode sind mehr Fahrradfahrten auf dem Weg zur Arbeit (von 10% auf 13%), auf dem Weg zur Ausbildung/Schule und für private Besuche (jeweils von 3% auf 6%) sowie für gastronomische bzw. kulturelle Zwecke (4% auf 8%) verantwortlich (siehe jeweils Tab. bzw. Abb. oben).

Bei allen Wegzwecken ist der Fußwegeanteil unter Frauen höher als bei Männern. Umgekehrt ist der Radanteil bei Männern meist höher. In der Summe gleichen sich daher die Anteile der aktiven Mobilität bei vielen Zwecken zwischen den Geschlechtern an.

Abb. 5 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck und Geschlecht

Abb. bezieht sich auf 2015-2019; aus Gründen der Übersichtlichkeit keine Vergleichswerte 2010-2014 aufgeführt



Auffällig ist der hohe Radanteil von 16% auf Arbeitswegen bei Männern. Auch bei den Frauen ist dieser Radanteil mit 11% relativ hoch und nähert sich dem Pkw-Fahrer*innen-Anteil in Höhe von 14% an.

Die Bedeutung des Sportgeräts Rad wird am Anteil von 15% (Männer) bzw. 7% (Frauen) beim Wegzweck „Freizeit Sport/Grünanlage“ deutlich.

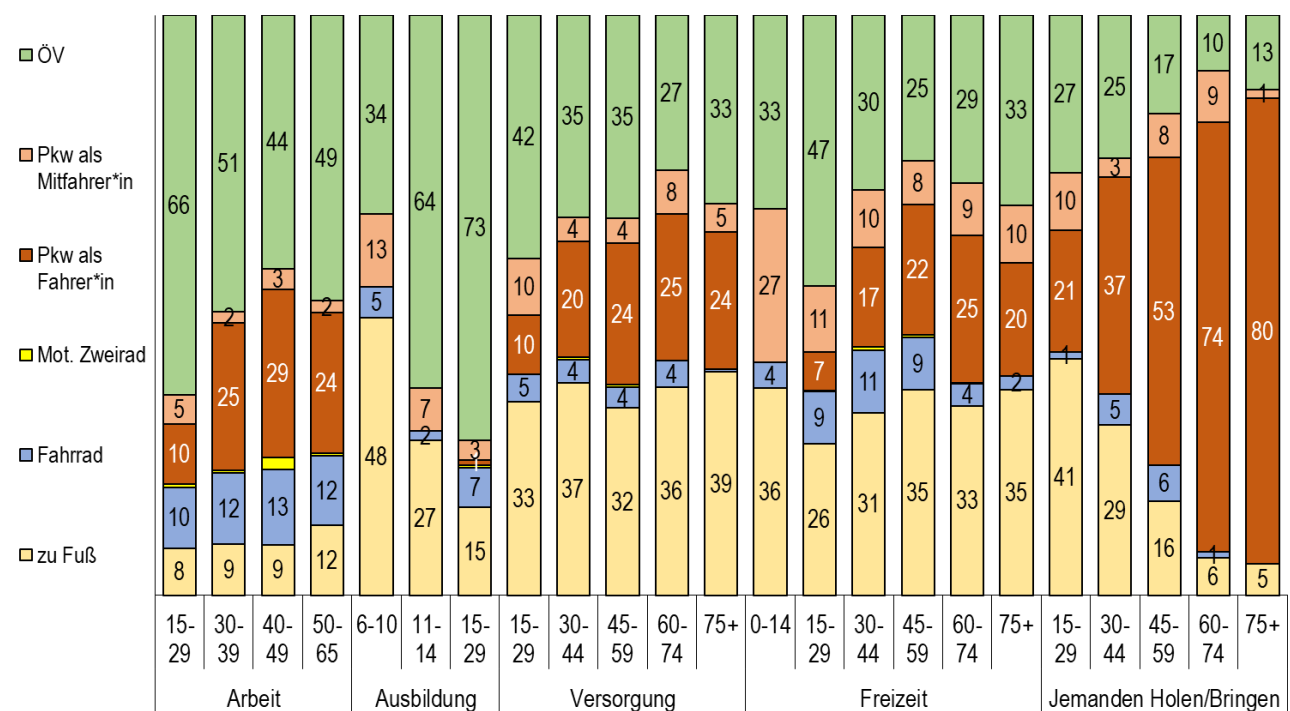
Beim Wegzweck Versorgung (Einkauf, Dienstleistungen) sind die Anteile aktiver Mobilität über die Altersgruppen ähnlich verteilt. Betrachtet man die Freizeitwege ist der Fußwegeanteil unter den 15-29-Jährigen mit 26% am niedrigsten. Ein Grund dafür dürfte der größere Aktionsradius der jungen Erwachsenen sein, die diese Wege vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, sowie die geringere Neigung zum Spazieren.

Beim Wegzweck „jemanden holen/bringen“ dominiert ab 30 Jahre der Pkw, in den jüngeren Altersgruppen dagegen die Fußwege.

Bemerkenswert ist, dass bei Arbeitswegen der Radanteil über alle Altersgruppen hinweg zwischen 10 und 13% liegt.

Abb. 6 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck ausgewählter Altersgruppen

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



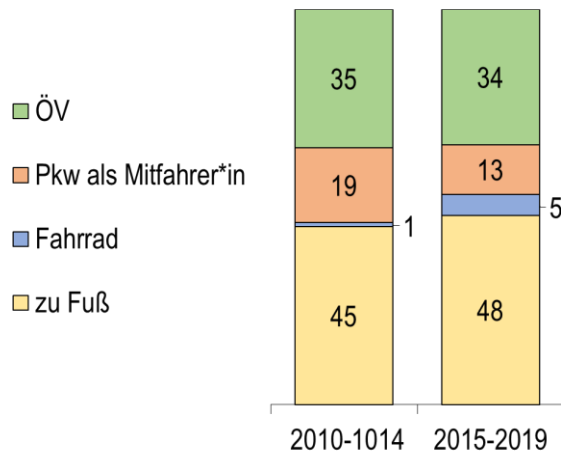
Vergleichswerte 2010-2014

ÖV	67	52	42	44	35	58	76	35	37	30	27	34	32	53	29	27	30	46	24	22	23	9	41
Pkw Mitfahrer*in	2	2	3	2	19	3	2	9	6	4	5	4	28	14	10	9	9	7	25	2	6	6	12
Pkw Fahrer*in	20	28	30	33	-	-	2	7	23	23	21	12	-	7	23	20	23	12	37	40	56	76	27
Mot. Zweirad	0	1	2	0	-	-	0	0	0	1	0	0	-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Fahrrad	6	12	14	8	1	5	2	12	8	6	3	2	6	4	6	8	3	1	0	5	3	2	0
zu Fuß	5	6	10	12	45	34	18	36	27	37	43	48	35	22	32	36	36	34	14	31	12	8	20
n (Wege)	290	616	1033	1022	295	261	441	285	828	1302	1854	511	916	771	1104	1803	2153	560	51	601	362	196	38

Mit zunehmendem Alter verringert sich der Fußwege-Anteil an den Ausbildungswegen deutlich, da sich die durchschnittliche Entfernung zur Ausbildungsstätte erhöht: 48% der Volksschüler*innen, 27% der 11-14-Jährigen und nur 15% der 15-29-Jährigen gehen zur Ausbildungsstätte. Sehr niedrig ist die Radnutzung zur Schule bei 11-14-Jährigen (2%).

Das Elterntaxi zur Volksschule macht einen Anteil von 13% aus. Im Vergleich zur Vorperiode ist dieser Anteil statistisch signifikant um sechs Prozentpunkte gesunken¹. Der Fußwege- und Radanteil ist dafür von insgesamt 46% auf 53% gestiegen.

Abb. 7 Genutzte Verkehrsmittel auf Schulwegen der 6-10-Jährigen

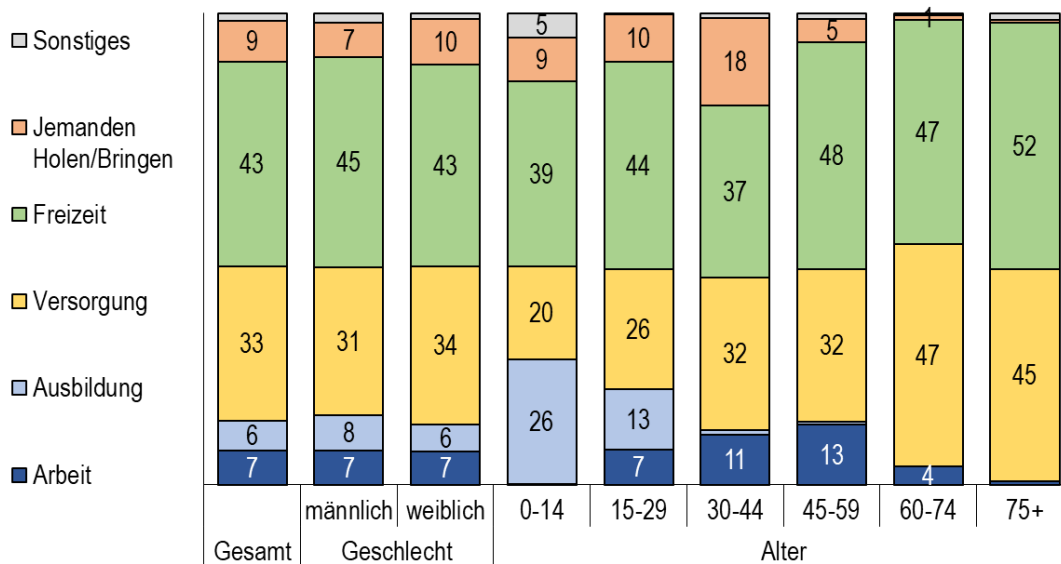


¹ 2010-2014: 18,8 %, n= 295 Wege / 2015-19: 12,5% n=334, z=-2,17

Betrachtet man die Wegzwecke nur der Fußwege bestätigt sich das Bild, dass vorwiegend in der Freizeit (43%) und zum Einkauf/Versorgung (33%) zu Fuß gegangen wird. In der Altersgruppe der 0-14-Jährigen entfallen 26% der Fußwege auf Ausbildungswege. Die 30-44-Jährigen unternehmen 18% ihrer Fußwege, um z.B. ihre Kinder zu holen oder zu bringen. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Fußwege zur Arbeit an (45-59-Jährige 13%).

Abb. 8 Wegzwecke auf Fußwegen nach Geschlecht und Alter

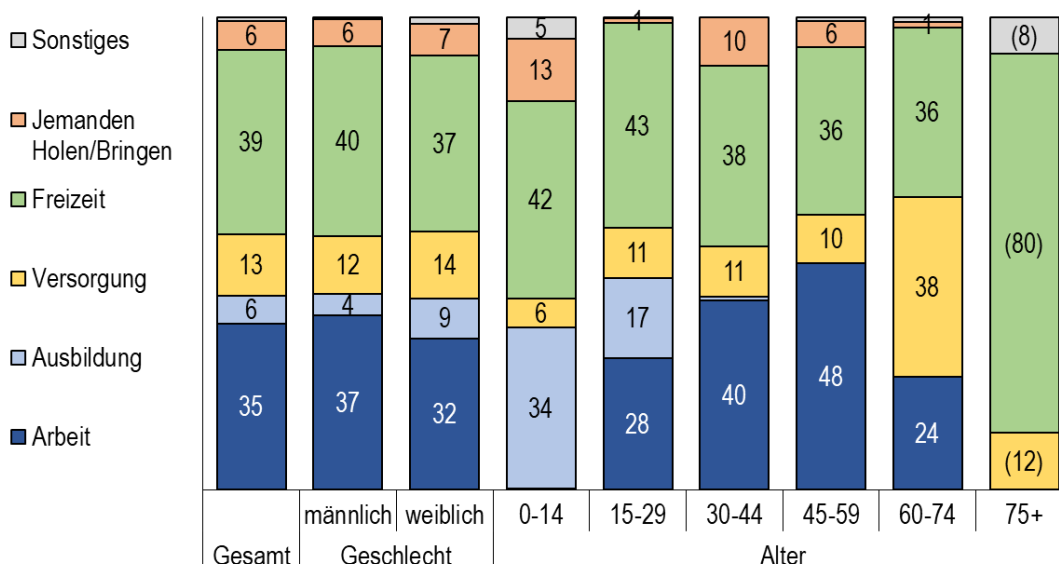
Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Der vergleichsweise hohe Radanteil bei Arbeitswegen spiegelt sich in der Wegzweckverteilung bei Radfahrten wider: 35% der Fahrten finden zu diesem Zweck statt. Bei Männern und Frauen sind die Anteile des Zwecks Arbeit bzw. Ausbildung bei Fahrradfahrten mit insgesamt 41% gleich hoch. Bei den Senior*innen von 60-75 Jahren fällt der hohe Anteil für Versorgungswege auf (38%) – allerdings ist die Fallzahl durch die generell niedrige Radnutzung in dieser Gruppe niedrig (n=149 Radfahrten).

Abb. 9 Wegzwecke bei Radfahrten nach Geschlecht und Alter

sehr geringe Fallzahlen bei 75+ (14 Wege); Abb. bezieht sich auf 2015-2019



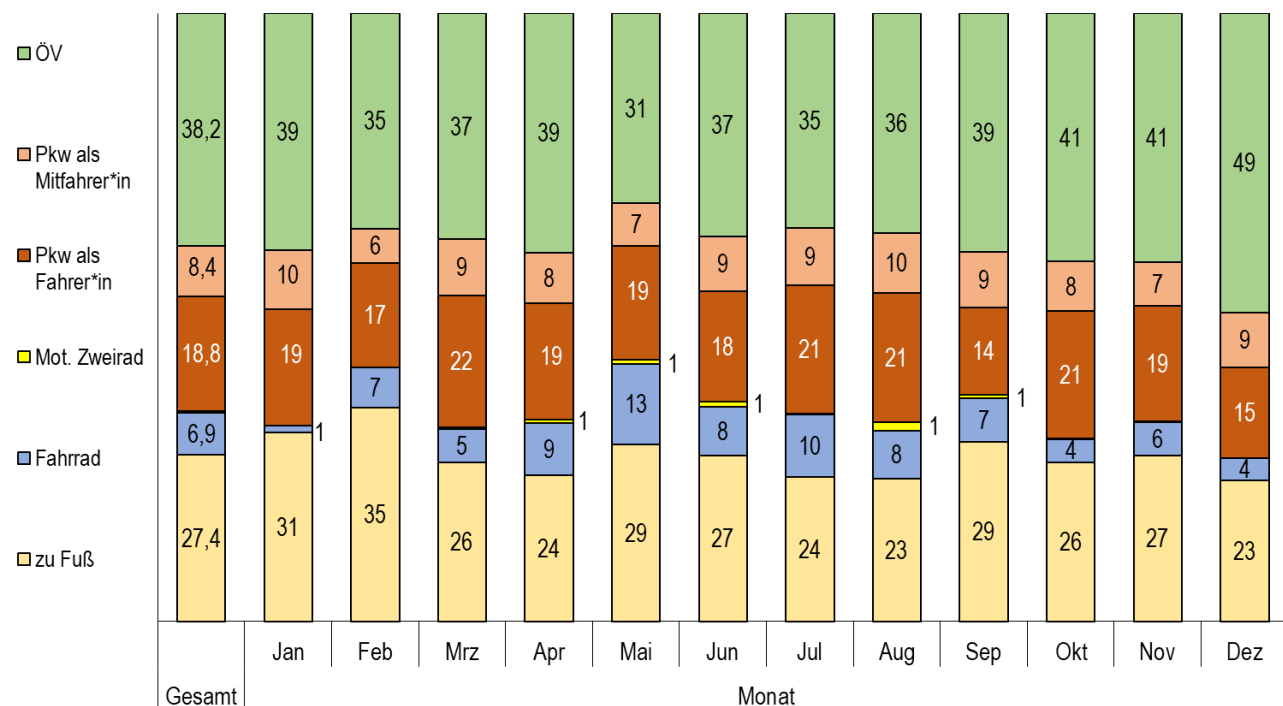
3.3 Jahreszeit

Bei der Verkehrsmittelnutzung im Jahresverlauf überlagern sich insbesondere beim Aktivverkehr verschiedene Einflussfaktoren: Das Wetter, Ferien- bzw. Urlaubszeiten sowie die Weihnachtszeit. Da jeweils zwei Fünfjahreszeiträume miteinander verglichen werden, sollten sich Witterungsextreme sowie die Lage von variablen Ferienzeiten auf Monatsebene ausgleichen. Insofern sind die teilweisen starken Unterschiede erstaunlich: Der Fuß- bzw. Radanteil eines mittleren Februars im Zeitraum 2010 bis 2014 betrug 25% bzw. 3%. Im Zeitraum 2015 bis 2019 lagen die Anteile bei 35% bzw. 7% deutlich höher. Auch wenn es hier um Extremwerte handelt, ist keine klare Tendenz zwischen den beiden Betrachtungszeiträumen zu erkennen.

Das gleiche gilt für die Schwankungen im Jahresverlauf. Zwar ist der Radanteil in den Sommermonaten tendenziell höher, aber auch der Februar (7%) und November (6%) sind vergleichsweise stark und höher als 2010-2014. Die Werte deuten darauf hin, dass sich mit Ausnahme des Januars die Fahrradsaison durch die milderen und schneefreien Winter tendenziell ausdehnt. Umgekehrt ist zu bedenken, dass extreme Hitze in den Sommermonaten ein Hinderungsgrund für aktive Mobilität sein kann. Dieser Effekt könnte in den kommenden Jahren im Zuge des Klimawandels spürbar werden.

Abb. 10 Genutzte Verkehrsmittel im Jahresverlauf

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
ÖV	38,2	44	36	37	33	36	33	37	34	41	41	40
Pkw Mitfahrer*in	8,3	7	7	8	11	8	10	8	10	7	8	7
Mot. Zweirad	19,7	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0
Pkw Fahrer*in	0,3	21	24	20	17	18	25	20	16	19	21	19
Fahrrad	6,0	3	4	8	8	9	9	9	10	6	1	5
zu Fuß	27,5	25	30	26	31	28	24	25	30	28	28	29
n (Wege)	30960	3505	2937	2526	2607	2313	2281	1854	2609	2716	2120	1068

Zur besseren Einordnung der Ergebnisse werden in der folgenden Tabelle die Modal-Split-Anteile mit einer Nachkommastelle und die jeweiligen Konfidenzintervalle dargestellt. Der in den Jahren 2015-2019 jeweils im Mai gemessene Radanteil betrug im Durchschnitt 13,2% bei einer Schwankungsbreite von +/-1,2 Prozentpunkte. Auch unter Berücksichtigung der statistischen Unschärfe bleibt ein hoher Radanteil im Mai. Eine Erklärung könnte sein, dass die überdurchschnittliche Zahl von Feiertagen in diesem Monat (Staatsfeiertag, Christi Himmelfahrt, Jahres abhängig auch Pfingsten und Fronleichnam) gepaart mit gutem Radfahrwetter zu diesem hohen Radanteil führen. Außerdem ist zu beachten, dass in den Sommermonaten urlaubsbedingt ein Teil der Fahrradfahrten zur Arbeit wegfallen. Dadurch erhöht sich der Kontrast der Sommermonate zum Mai.

Tab. 3 Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel im Jahresverlauf

Werte beziehen sich auf 2015-2019

	Gesamt	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
zu Fuß	27,4	31,1	35,2	26,2	24,1	29,2	27,3	23,7	23,5	29,5	26,2	27,3	23,1
Fahrrad	6,9	1,1	6,6	5,4	8,6	13,2	8,0	10,3	7,9	7,3	3,8	5,6	3,7
Mot. Zweirad	0,4	0,0	0,0	0,3	0,5	0,6	0,8	0,1	1,4	0,6	0,0	0,0	0,0
Pkw als Fahrer*in	18,8	19,1	17,3	21,6	19,2	18,8	18,2	21,1	21,3	14,3	21,0	19,0	14,9
Pkw als Mitfahrer*in	8,4	9,8	5,6	9,3	8,3	7,0	9,0	9,4	9,9	9,1	8,2	7,1	9,0
ÖV	38,2	39,0	35,4	37,1	39,4	31,2	36,6	35,3	36,1	39,3	40,8	41,0	49,2
Konfidenzintervall in Prozentpunkte (95%-Niveau, Basis: Wege, ohne Klumpeneffekt)													
zu Fuß	+/-0,5	+/-1,7	+/-1,6	+/-1,4	+/-1,7	+/-1,5	+/-1,7	+/-1,7	+/-1,8	+/-1,8	+/-1,6	+/-1,5	+/-3,0
Fahrrad	+/-0,3	+/-0,4	+/-0,8	+/-0,7	+/-1,1	+/-1,2	+/-1,0	+/-1,2	+/-1,1	+/-1,0	+/-0,7	+/-0,8	+/-1,3
Mot. Zweirad	+/-0,1	+/-0	+/-0	+/-0,2	+/-0,3	+/-0,3	+/-0,3	+/-0,1	+/-0,5	+/-0,3	+/-0	+/-0,1	+/-0
Pkw als Fahrer*in	+/-0,4	+/-1,5	+/-1,3	+/-1,3	+/-1,6	+/-1,3	+/-1,5	+/-1,7	+/-1,7	+/-1,3	+/-1,5	+/-1,4	+/-2,5
Pkw als Mitfahrer*in	+/-0,3	+/-1,1	+/-0,8	+/-0,9	+/-1,1	+/-0,9	+/-1,1	+/-1,2	+/-1,2	+/-1,1	+/-1	+/-0,9	+/-2,0
ÖV	+/-0,5	+/-1,8	+/-1,6	+/-1,6	+/-2	+/-1,6	+/-1,8	+/-1,9	+/-2,0	+/-1,9	+/-1,8	+/-1,7	+/-3,5
n (Wege)	31 930	2 751	3 267	3 668	2 311	3 316	2 675	2 344	2 230	2 588	2 833	3 172	775

3.4 Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten

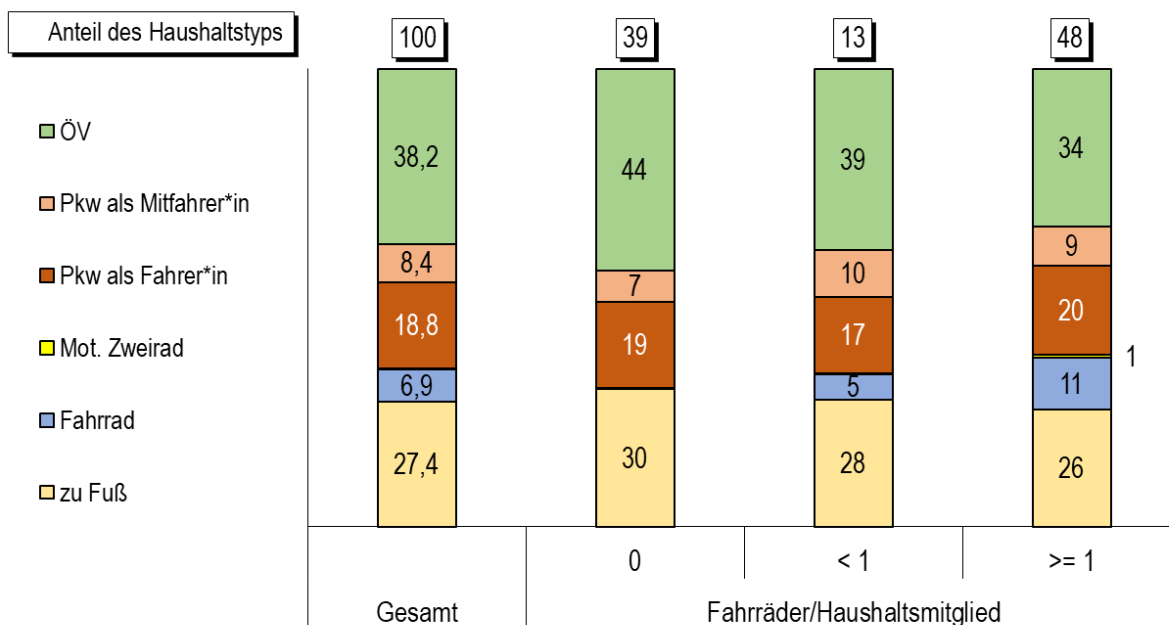
39% der Wiener Haushalte besitzen überhaupt kein (fahrtüchtiges) Fahrrad. Die Bewohner*innen dieser Haushalte gehen etwas überdurchschnittlich zu Fuß (30%), nutzen aber vor allem häufiger den öffentlichen Verkehr (44%).

In 13% der Haushalte gibt es zwar mindestens ein Fahrrad, aber es steht nicht jedem Haushaltsmitglied ein eigenes zur Verfügung. In dieser Gruppe beträgt der Radanteil unterdurchschnittliche 5%.

In fast der Hälfte der Haushalte gibt es mindestens ein Fahrrad pro Person. Der Radanteil ist hier mit 11% überdurchschnittlich hoch.

Abb. 11 Genutzte Verkehrsmittel nach Radausstattung des Haushalts

Abb. bezieht sich auf 2015-2019

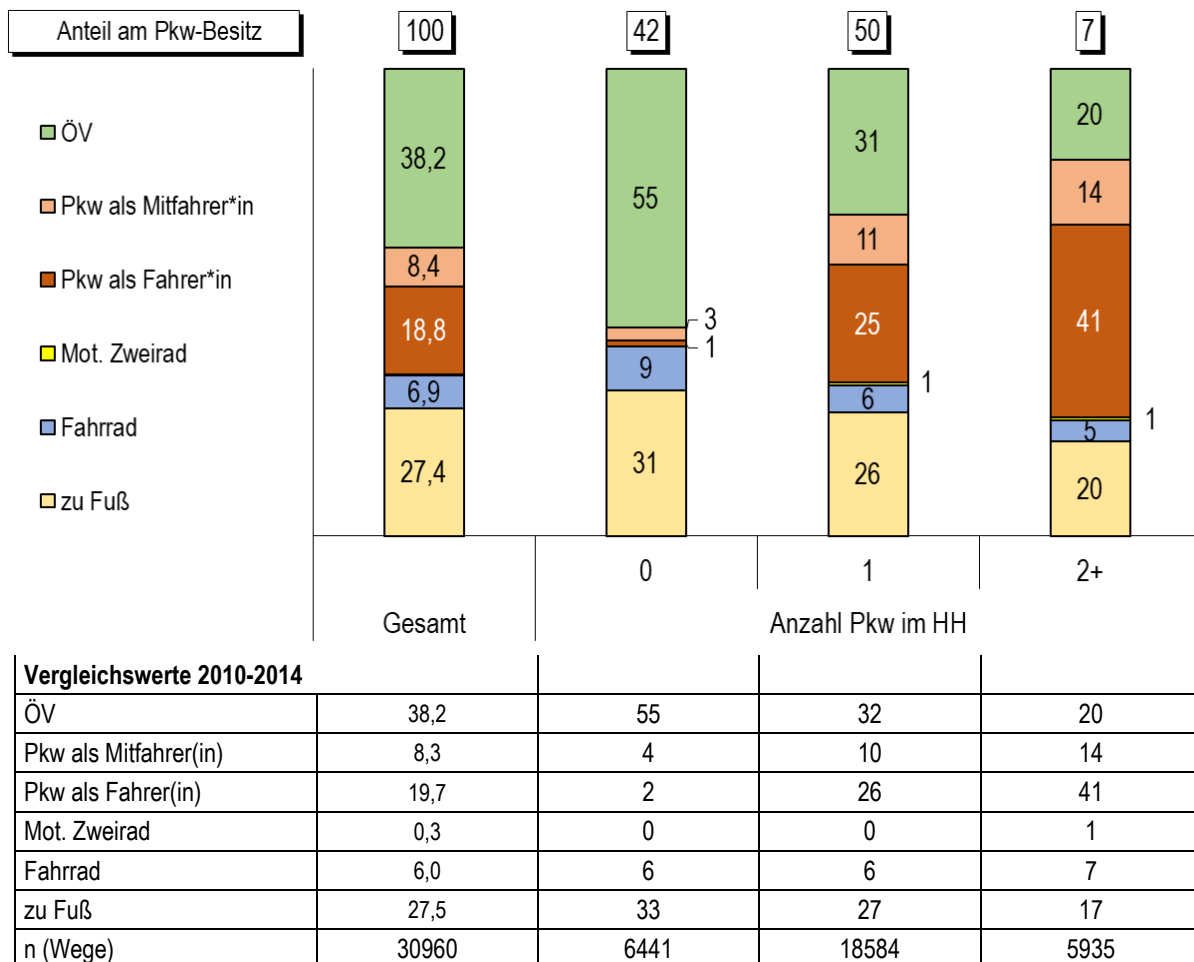


42% der Wiener Haushalte besitzen kein Auto (inkl. Firmenwagen zur privaten Nutzung). Die Bewohner*innen dieser Haushalte legen fast ein Drittel der Wege zu Fuß und 9% der Wege mit dem Fahrrad zurück. Dominierend sind in dieser Gruppe der öffentliche Verkehr mit 55%. Wenn sich ein Pkw im Haushalt befindet (dies trifft auf jeden zweiten Haushalt zu), reduziert sich der Anteil aktiver Mobilität auf 26% zu Fuß bzw. 6% Fahrrad. 7% der Haushalte besitzen zwei oder mehr Autos. In dieser Gruppe beträgt der Fußwegeanteil nur 20% und der Radanteil nur 5%. Über die Hälfte aller Wege werden mit dem Auto gefahren.

Der starke Einfluss des Pkw-Besitzes auf die genutzten Verkehrsmittel zeigt sich auch darin, dass es im Vergleich zur vorherigen Erhebungsperiode fast keine Veränderungen gab.

Abb. 12 Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt

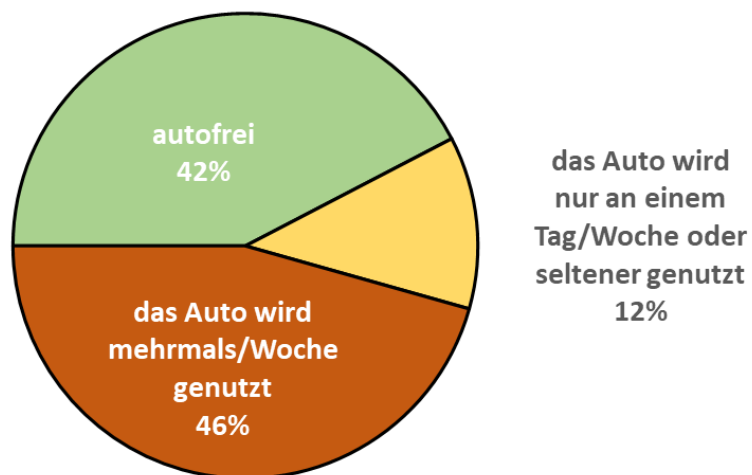
Abb. bezieht sich auf 2015-2019



42% der Wiener Haushalte sind autofrei. 46% der Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, der oder die mehrmals pro Woche genutzt werden. In 12% der Wiener Haushalte wird das Auto jedoch nur einmal pro Woche oder noch seltener genutzt. Bei den über 900.000 Privathaushalten in Wien entspricht dies über 100.000 Autos. Allein die Abstellfläche dieser kaum genutzten Pkw umfasst mindestens 1 Mio. Quadratmeter oder die 15-fache Fläche des Wiener Stadtparks.

Abb. 13 Nutzungshäufigkeit der Pkw im Haushalt

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



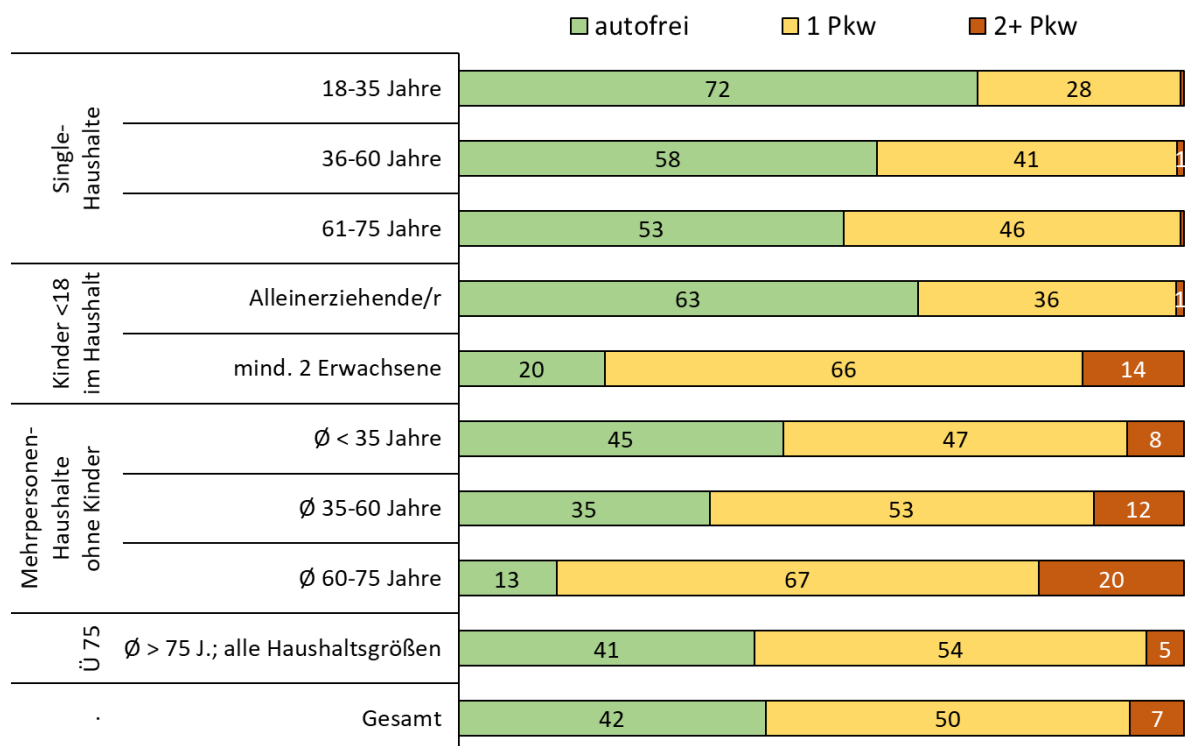
In Abhängigkeit der Größe und Zusammensetzung der Haushalte ist die Pkw-Ausstattung sehr unterschiedlich. Generell besitzen Single-Haushalte seltener ein Auto als Mehrpersonenhaushalte.

Am meisten Autos befinden sich in Mehrpersonenhaushalten, deren Bewohner*innen ein Durchschnittsalter von 60-75 Jahren aufweisen: Zwei Drittel besitzen ein Auto und 20% sogar zwei oder mehr. Auch Familien mit Kindern (d.h. mind. 2 Erwachsene sowie mind. ein Kind unter 18 Jahre) verfügen über eine überdurchschnittliche Pkw-Ausstattung (66% ein Auto, 14% zwei und mehr Autos).

Besonders hohe Anteile autofreier Haushalte finden sich unter jungen Singles bis 35 Jahre (72%) sowie Alleinerziehenden (63%).

Abb. 14 Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp

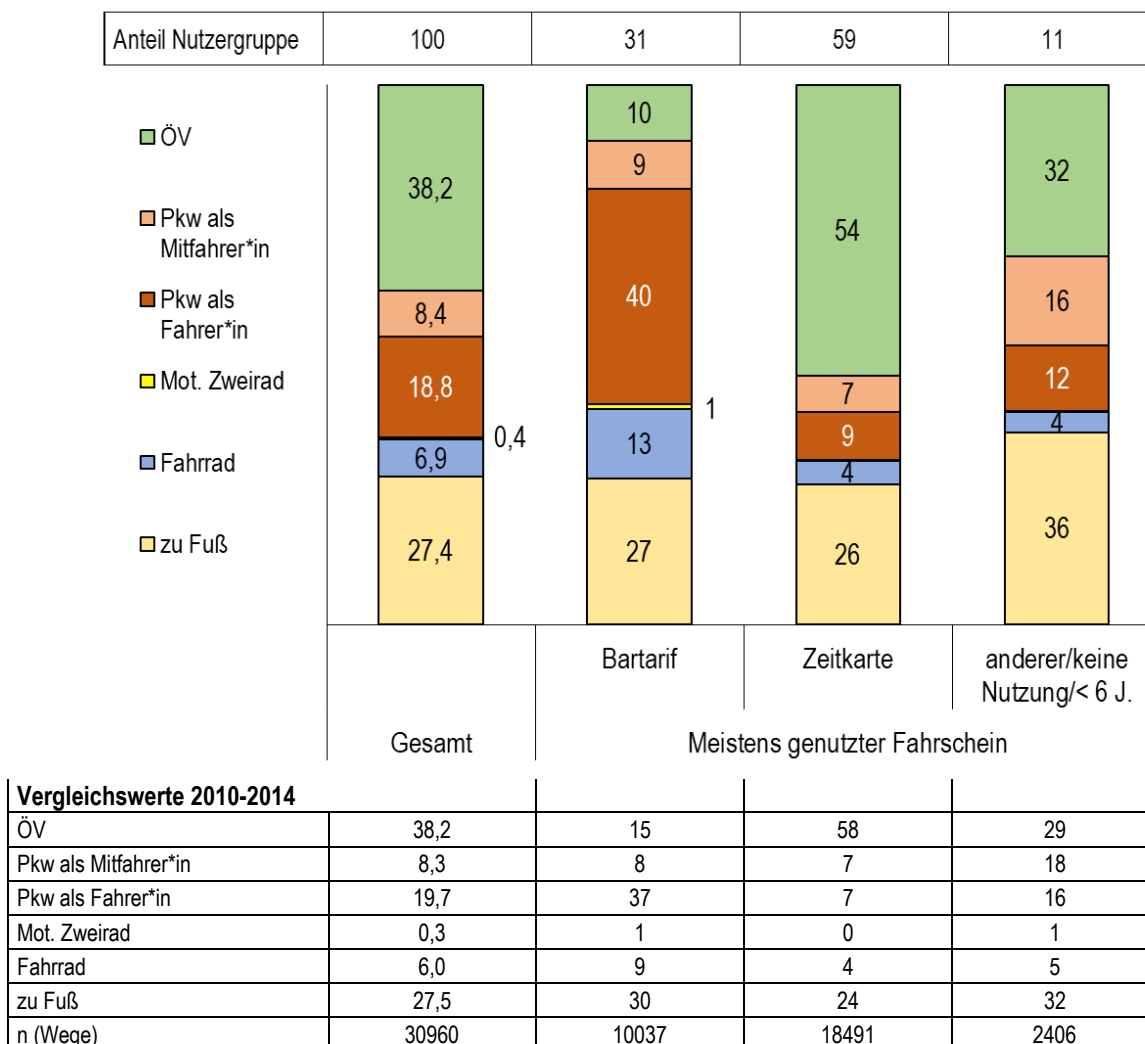
Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Bei Zeitkartenbesitzern*innen dominieren öffentliche Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel (54%). Im Vergleich zu 2010-2014 ist der ÖV-Anteil in dieser Gruppe jedoch zurückgegangen (minus 4 Prozentpunkte). Dafür wird etwas mehr mit dem Auto gefahren und zu Fuß gegangen (jeweils +2 Prozentpunkte). Wer vorrangig Fahrscheine des Bartarifs – z.B. Einzelfahrscheine – nutzt, legt die meisten Wege mit dem Auto zurück (40% Fahrer*in). Auch in dieser Gruppe ist der ÖV-Anteil gesunken (von 15% auf 10%). Ein Rückgang der ÖV-Nutzung bei Bartarif- und Zeitkartennutzern*innen lässt sich damit erklären, dass durch die sehr günstigen Jahreskarten viele Gelegenheitskund*innen in den letzten Jahren in den Zeitkartentarif gewechselt sind (2015-2019 59% der Bevölkerung). Geht man davon aus, dass diese Gruppe unter den Bartarifnutzer*innen überdurchschnittlich, unter den Zeitkartennutzer*innen jedoch unterdurchschnittlich viel gefahren ist, so bewirkt die Wanderung eine Verringerung des ÖV-Anteils in beiden Segmenten. Diese Fahrgäste haben also einerseits durch das „Verlassen“ des Segments des Bartarifs den Anteil regelmäßiger ÖV-Nutzer*innen in dieser Gruppe reduziert, andererseits haben sie durch die Wanderung in das Zeitkartensegment die dortige Nutzungshäufigkeit „verwässert“. Bartarifnutzer*innen fahren - bei steigender Tendenz - überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad (13%); Zeitkartenkunden dagegen nutzen unterdurchschnittlich oft das Rad (4%). Besonders hoch ist der Fußwegeanteil in der Gruppe ohne Fahrscheinnutzung, d.h. Personen ohne jede ÖV-Nutzung oder Kleinkinder. Diese Gruppe ist jedoch sehr klein.

Abb. 15 Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrscheinnutzung

Abb. bezieht sich auf 2015-2019; Zeitkarten: Fahrscheine mit durchgehender Gültigkeit > 1 Woche



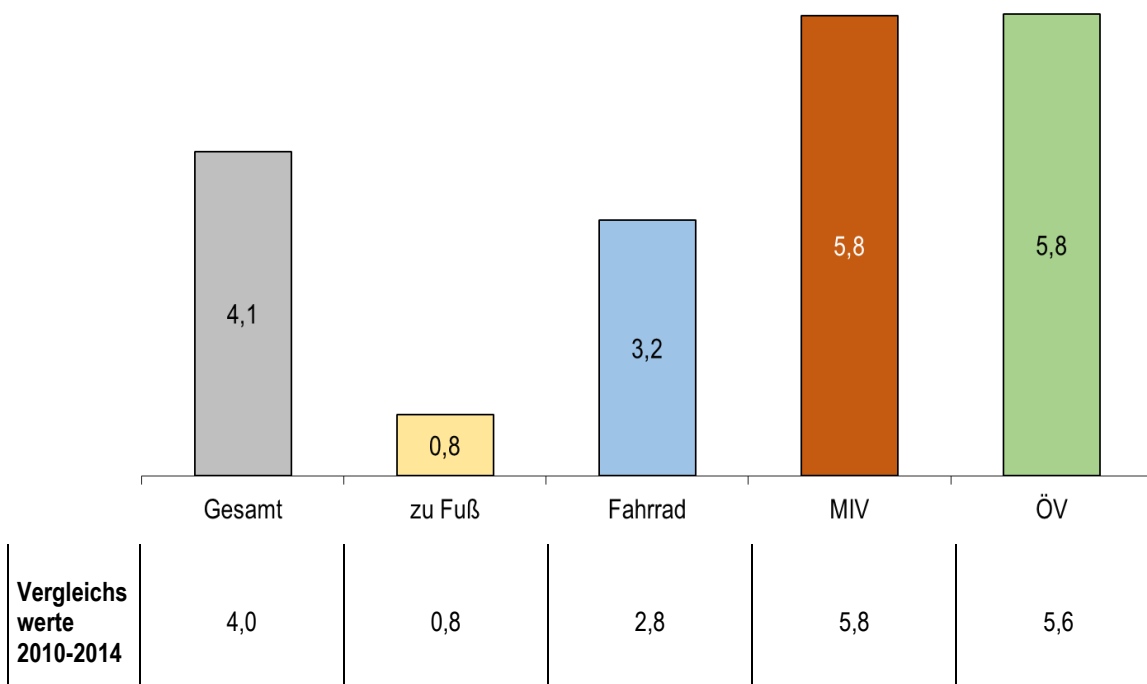
3.5 Entfernung

Die Weglängen wurden vom Erhebungsinstitut über ein Routingprogramm auf Grundlage der von den Befragten genannten Start- und Zieladressen errechnet. Es werden nur die Entfernungen im Binnenverkehr Wiens ausgewiesen. Demnach ist ein reiner Fußweg im Durchschnitt rund 800m lang. Dieser Wert ist über die Jahre hinweg konstant.

Eine durchschnittliche Fahrradfahrt erstreckt sich über 3,2 Kilometer. Im Vergleich zu 2010 bis 2014 hat sich die Entfernung um 400 Meter erhöht. Dies ist ein Indiz dafür, dass die Zunahme des Radverkehrs beim Modal Split bei tendenziell längeren Strecken erfolgt ist.

Abb. 16 Durchschnittsentfernungen (km) im Binnenverkehr

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Die genutzten Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen beziehen sich nur auf den Binnenverkehr. Aus diesem Grund unterscheidet sich der Gesamtwert des Modal Splits von den vorherigen Auswertungen, die auch den Quelle-Ziel-Verkehr enthalten.

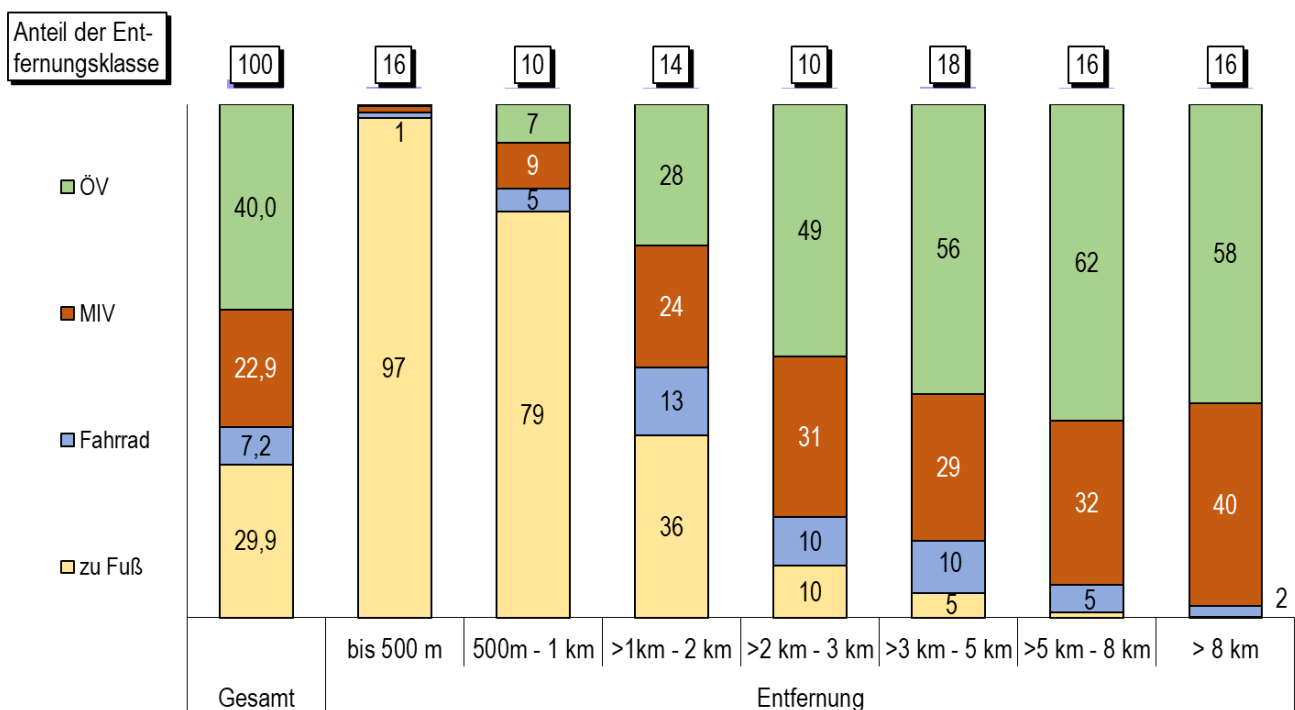
Bei Wegen bis 500 Metern wird fast ausschließlich zu Fuß gegangen (diese Entfernungsklasse umfasst 16% aller Wege). Auch bei Wegen zwischen 500 Metern und einem Kilometer dominiert der Fußverkehr mit 79%. Der Radanteil liegt hier bei 5%. Im Bereich von 1 bis 2 km werden über ein Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt und der Radanteil erreicht in hier mit 13% seinen höchsten Anteil.

Die Anteile der jeweiligen Entfernungsklassen sind im Vergleich zu 2010-2014 weitgehend unverändert (siehe Vergleichswerte in Tabelle unten).

Zwischen zwei und fünf Kilometer Entfernung wird jede 10. Fahrt mit dem Rad zurückgelegt. Bei größeren Entfernungen sinkt der Radanteil deutlich.

Abb. 17 Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014

Anteil der Entfernungsklasse	16	10	15	11	17	16	16
ÖV	40	6	30	50	64	63	59
MIV	24	10	23	27	26	30	39
Fahrrad	6	8	15	9	6	7	1
zu Fuß	30	77	32	14	4	0	0

Analog zur Auswertung auf Monatebene werden in der folgenden Tabelle die Konfidenzintervalle für die genutzten Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen ausgewiesen. In den Jahren 2015-2019 beträgt der maximale Zufallsfehler +/-1,8 Prozentpunkte (betrifft den ÖV-Anteil von 49,2% in der Klasse 2-3 Kilometer).

Es fällt auf, dass der Radanteil in der Entfernungsklasse 1-2 Kilometer 2015-2019 niedriger ist als in der Vorperiode (13% zu 15%). Der Rückgang ist statistisch signifikant, die exakte Differenz kann aber durch die Konfidenzintervalle (2015-2019 1,1 Prozentpunkte – 2010-2014 ähnlicher Wert) geringer sein.

Tab. 4 Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen

Werte beziehen sich auf 2015-2019

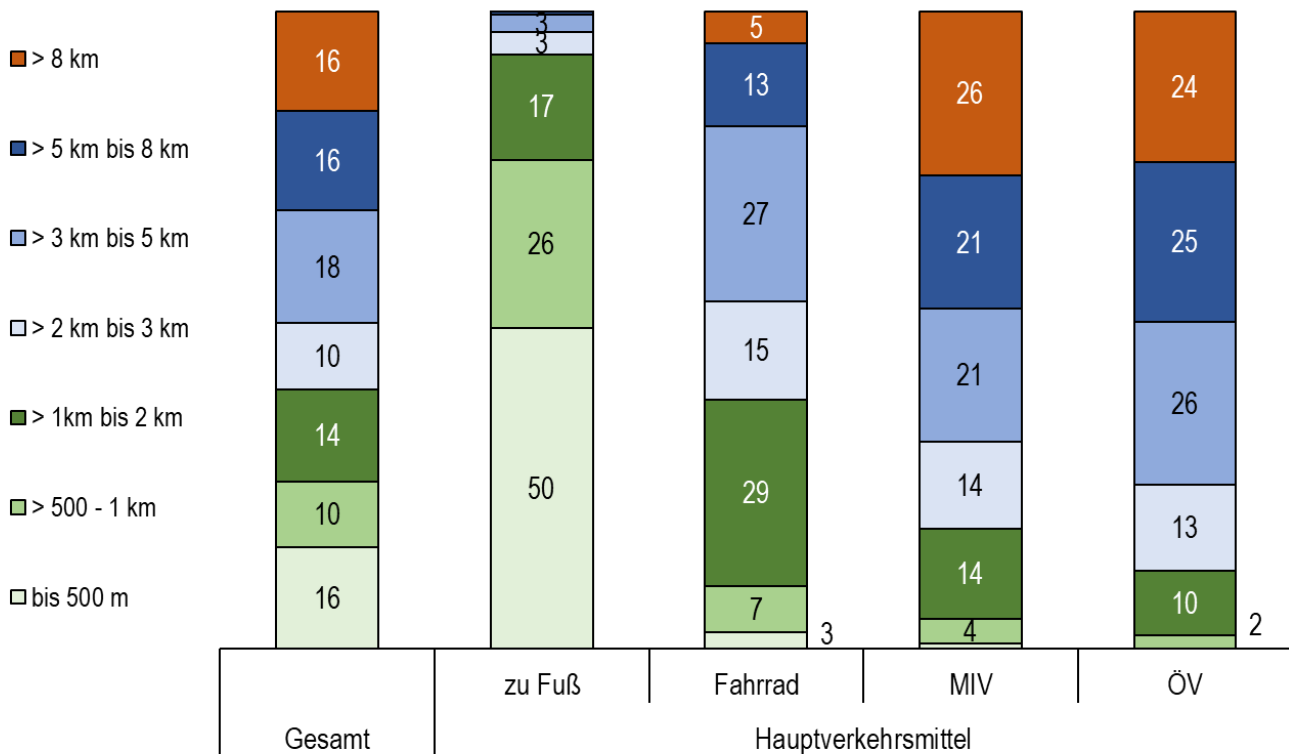
	Gesamt	bis 500 m	500m - 1 km	>1km - 2 km	>2 km - 3 km	>3 km - 5 km	>5 km - 8 km	> 8 km
zu Fuß	29,9	97,3	79,1	35,5	10,1	4,8	1,0	0,1
Fahrrad	7,2	1,1	4,6	13,3	9,5	10,2	5,4	2,1
MIV	22,9	1,4	8,9	23,7	31,2	28,6	32,0	39,6
ÖV	40,0	0,2	7,4	27,5	49,2	56,4	61,6	58,2
Konfidenzintervall in Prozentpunkte (95%-Niveau, Basis: Wege, ohne Klumpeneffekt)								
zu Fuß	+/-0,5	+/-0,5	+/-1,5	+/-1,5	+/-1,1	+/-0,6	+/-0,3	+/-0,1
Fahrrad	+/-0,3	+/-0,3	+/-0,8	+/-1,1	+/-1,1	+/-0,9	+/-0,7	+/-0,4
MIV	+/-0,5	+/-0,3	+/-1	+/-1,4	+/-1,7	+/-1,3	+/-1,5	+/-1,5
ÖV	+/-0,6	+/-0,1	+/-1	+/-1,4	+/-1,8	+/-1,5	+/-1,5	+/-1,5
n (Wege)	29 025	4 341	2 843	3 702	2 908	4 375	3 973	3 922

Umgekehrt betrachtet sind die Hälfte der Fußwege max. 500 m lang. Ein weiteres Viertel beträgt 500 m bis 1 km, 17% sind 1 bis 2 km lang und nur wenige noch weiter.

Fahrradfahrten erstrecken sich zu 29% zwischen 1 und 2 Kilometer, zu 15% zwischen 2 und 3 Kilometer und zu 27% zwischen 3 und 5 Kilometer. Im Vergleich zu 2010-2014 fällt der Zuwachs der Entfernungsklasse 3 bis 5 Kilometer von 15% auf 27% auf.

Abb. 18 Weglängenverteilung im Binnenverkehr

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014					
> 8 km	16	0	4	28	23
> 5 km bis 8 km	16	0	17	21	24
> 3 km bis 5 km	17	2	15	20	27
> 2 km bis 3 km	11	5	16	13	14
> 1km bis 2 km	15	16	35	14	11
> 500 - 1 km	10	25	12	4	1
bis 500 m	16	52	2	0	0

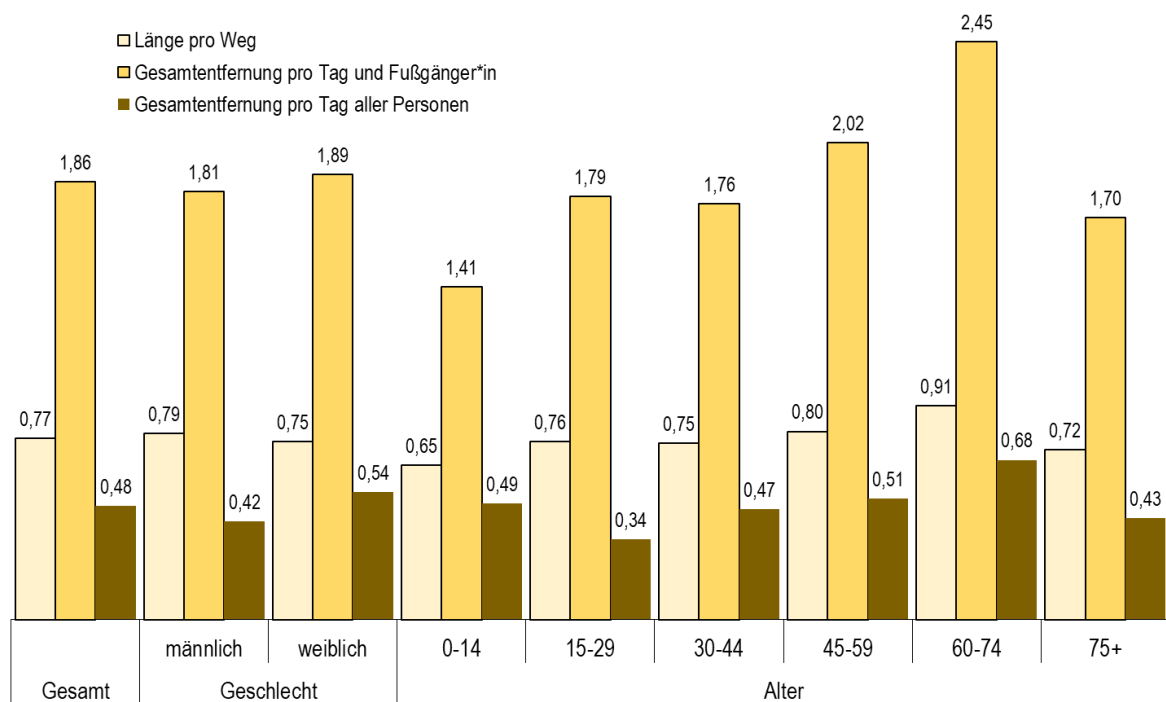
Wenn jemand einen reinen Fußweg zurücklegt, beträgt die durchschnittliche Fußwegelänge 770 Meter bis zum Ziel. In der Summe eines kompletten Tages kommen die Fußgänger und Fußgängerinnen auf insgesamt 1,9 km. Da aber nicht jeder täglich zu Fuß geht, beträgt die durchschnittliche Gesamtfußwegeentfernung der Gesamtbevölkerung nur 480 Meter. Es ist zu betonen, dass diese Werte nur reine Fußwege enthalten. Teilwege (z.B. die Fußwegeetappen zur Haltestelle) werden im Kapitel 4 (S. 54ff) behandelt.

Zwischen Männern und Frauen unterscheiden sich die Entfernungen der einzelnen Fußwege kaum. Da jedoch ein höherer Anteil der Frauen zu Fuß geht, ist der Gesamtwert mit 540 Metern höher als bei Männern mit 420 Metern.

In der Summe gehen Personen zwischen 60 und 74 Jahre mit einer täglichen Gesamtfußlänge von 680 Meter besonders viel, während 15-29-Jährige mit insgesamt 340 Meter deutlich weniger zurücklegen.

Abb. 19 Entfernungen der Fußwege (km)

bezogen auf Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014 in Meter									
pro Fußweg	772	787	762	731	1005	709	795	745	705
Gesamt/P.	479	444	512	506	353	442	523	601	522
n (Wege)	12362	5714	6645	1770	1579	2225	3008	2883	894

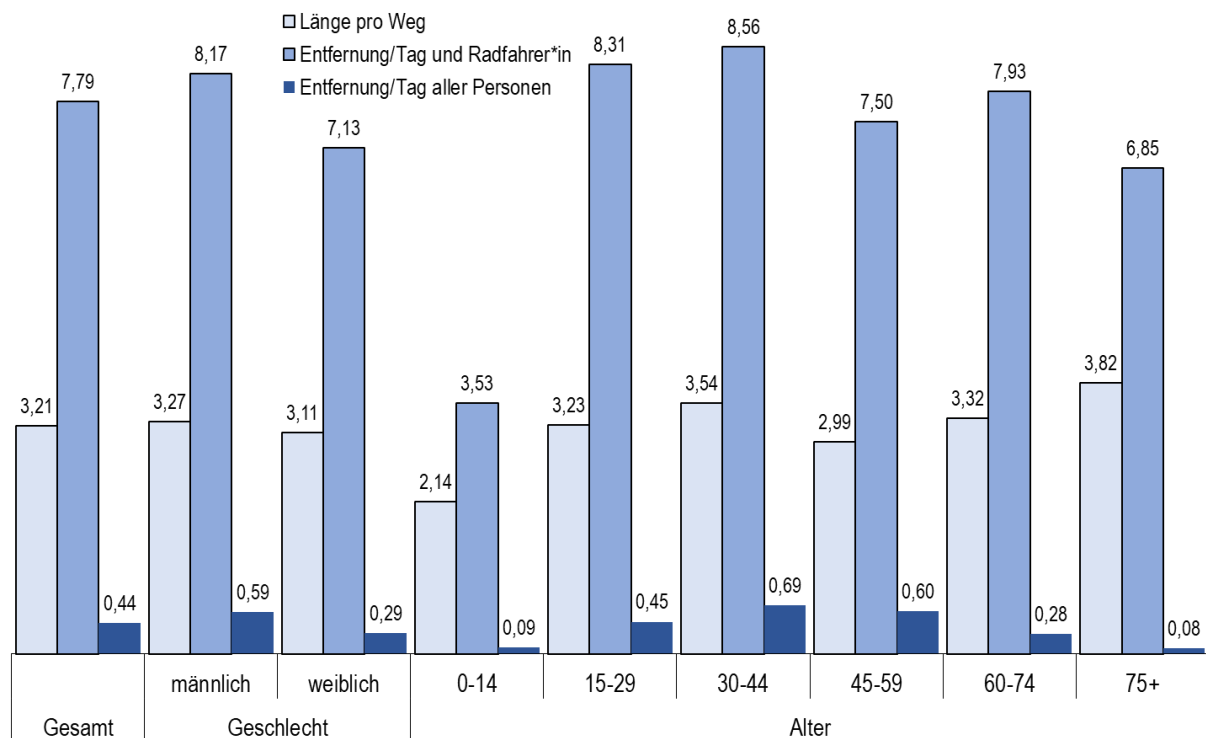
Eine durchschnittliche Radfahrt (nur Binnenverkehr) erstreckt sich über 3,2 km. Im Durchschnitt legt jede Radfahrer*in insgesamt 7,8 km an einem Tag zurück. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung ist die tägliche Radfahrleistung mit 0,4 km jedoch gering.

Bezogen auf die Gesamtbevölkerung fahren Männer doppelt so viele Radkilometer (0,59) als Frauen (0,29).

Die Gruppe mit den meisten Radkilometern sind die 30-44-Jährigen (0,69).

Abb. 20 Entfernungen der Radfahrten (km)

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



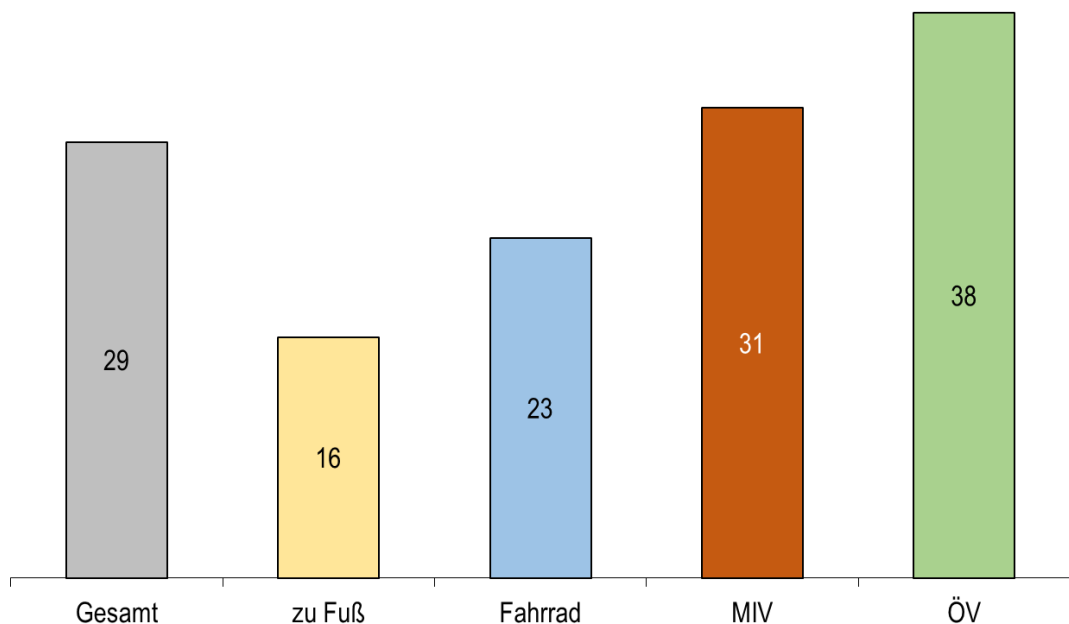
3.6 Dauer

Die Dauer eines Weges wurde aus der Differenz der von den Befragten berichteten Ankunftszeit und Abfahrtszeit berechnet. Die durchschnittliche Wegdauer für reine Fußwege beträgt 16 Minuten und ist damit kürzer als bei Fahrradfahrten (23 min). Die Wegdauer ist bei Fußwegen leicht gesunken (2010-2014 18 min) und bei Fahrradfahrten entsprechend der größeren Entfernungen leicht gestiegen (2010-2014 21 min).

Vergleichsweise lange dauern ÖV-Fahrten (38 Minuten). Dabei ist zu beachten, dass hier auch die Wege zur und von der Haltestelle, Warte- und Umsteigezeiten enthalten sind.

Abb. 21 Dauer pro Weg (min) nach Verkehrsmittel

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014					
Dauer pro Weg	29	18	21	31	37
n (Wege)	31035	9053	1116	9624	11165

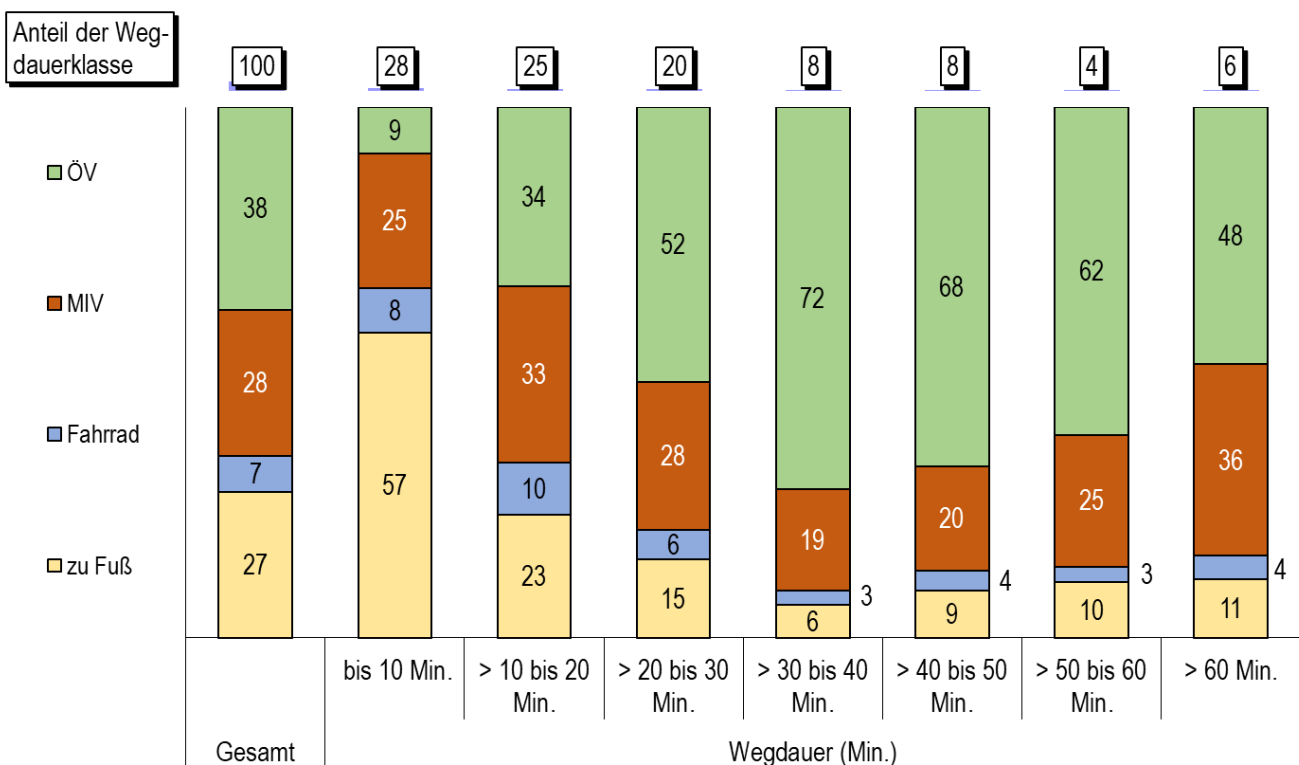
28% aller Wege dauern unter 10 Minuten. Ein Viertel nimmt über 10 bis zu 20 Minuten in Anspruch und jeder fünfte Wege 20-30 Minuten. Diese Verteilung ist im Vergleich zu 2010-2014 unverändert.

Von den kurzen Wegen mit einer Dauer von weniger als 10 Minuten werden 57% zu Fuß gegangen. Ab einer Wegdauer von 10 Minuten ist der Fußwegeanteil unterdurchschnittlich.

Der Radanteil beträgt bei den Wegen bis 10 Minuten 8% und bei 10 bis 20 Minuten Dauer 10%. Bei einer längeren Dauer wird das Rad seltener genutzt.

Abb. 22 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegdauer

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



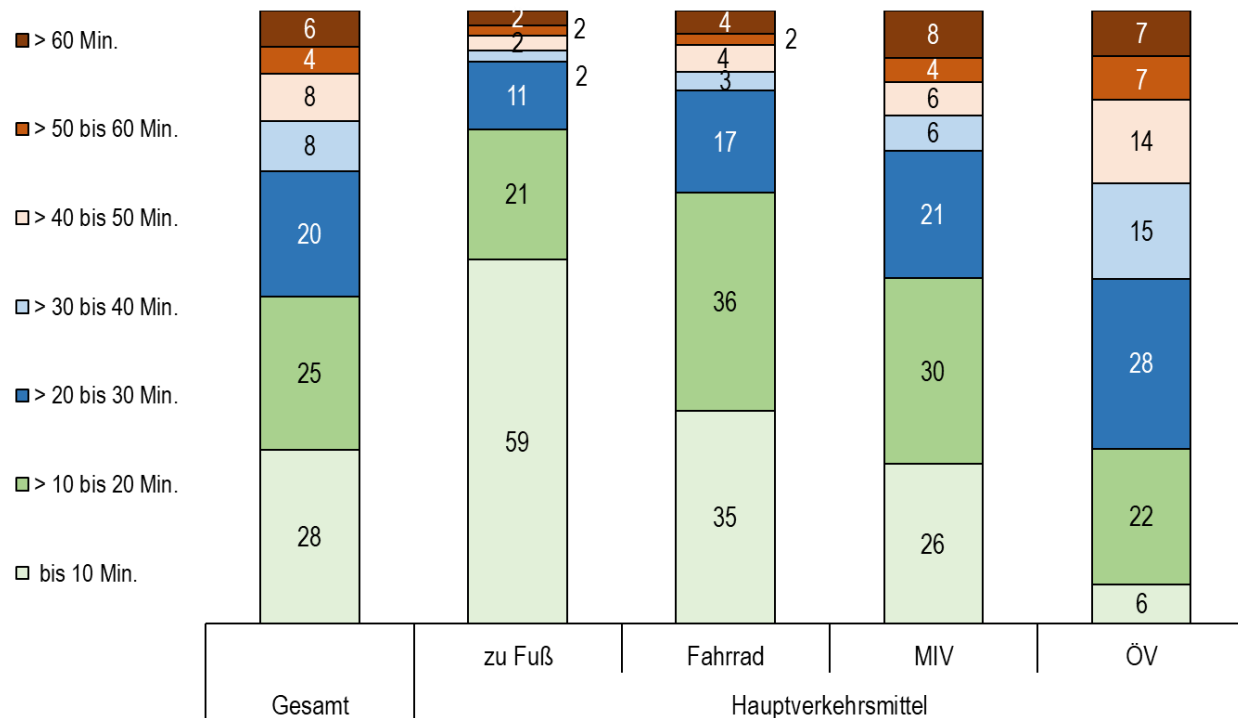
Vergleichswerte 2010-2014								
Anteile Wegdauerklasse		28	26	20	7	7	5	6
ÖV	38	10	33	54	73	68	61	44
MIV	28	25	36	29	17	19	26	34
Fahrrad	6	9	8	3	5	2	3	4
zu Fuß	28	56	24	14	5	10	11	18
n	30960	8861	7966	6289	2128	2349	1511	1854

59% aller Fußwege sind kürzer als 10 Minuten. Weitere 21% dauern über 10 bis 20 Minuten.

Bei 35% der Fahrradfahrten ist nach maximal 10 Minuten und bei 36% nach über 10 bis 20 Minuten das Ziel erreicht. 17% dauern bis zu einer halben Stunde.

Abb. 23 Wegdauererzeugung nach Verkehrsmittel

Abb. bezieht sich auf 2015-2019

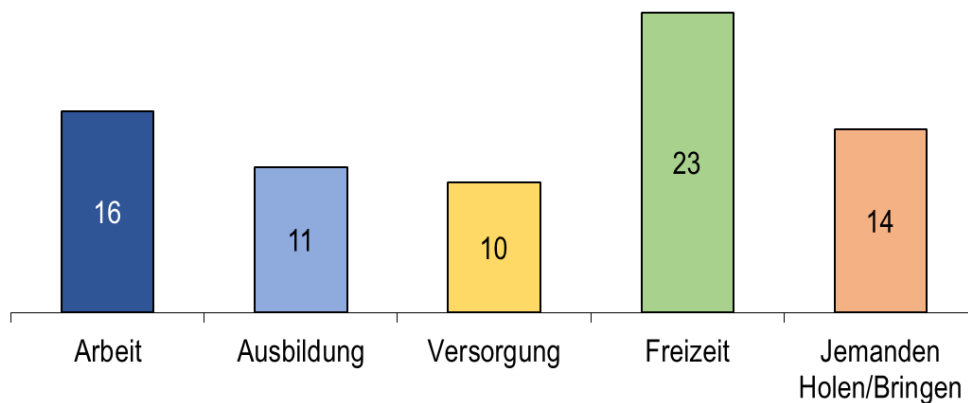


Vergleichswerte 2010-2014					
> 60 Min.	6	4	4	7	7
> 50 bis 60 Min.	5	2	3	5	8
> 40 bis 50 Min.	7	3	3	5	13
> 30 bis 40 Min.	7	1	6	5	14
> 20 bis 30 Min.	20	10	11	21	29
> 10 bis 20 Min.	26	23	33	33	22
bis 10 Min.	28	57	42	25	8
n	31035	9053	1116	9624	11165

Fußwege zur Arbeit sowie Begleitwege dauern durchschnittlich rund 15 Minuten, Ausbildungs- und Versorgungswege (Einkaufen, Erledigungen, Dienstleistungen) durchschnittlich 10 Minuten. Freizeitwege, die auch Spaziergänge, wandern, joggen etc. beinhalten, machen einen Anteil von 43% an den Fußwegen (siehe Abb. 8, S. 16) aus und haben eine durchschnittliche Dauer von 23 Minuten. Zu betonen ist, dass die Wegdauer auf den Schätzungen der Befragten beruht und Fußwegeetappen bei der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel hier nicht enthalten sind.

Abb. 24 Dauer pro Fußweg nach Wegzweck

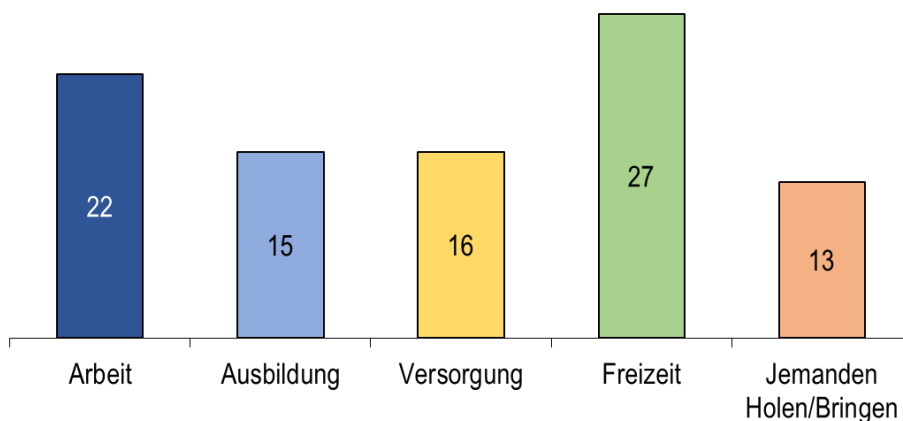
Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Radler benötigen für Fahrten zur Arbeit durchschnittlich 22 Minuten. Ausbildungs- Versorgungs- und Begleitwege dauern etwa eine viertel, Freizeitwege knapp eine halbe Stunde.

Abb. 25 Dauer pro Fahrradfahrt nach Wegzweck

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



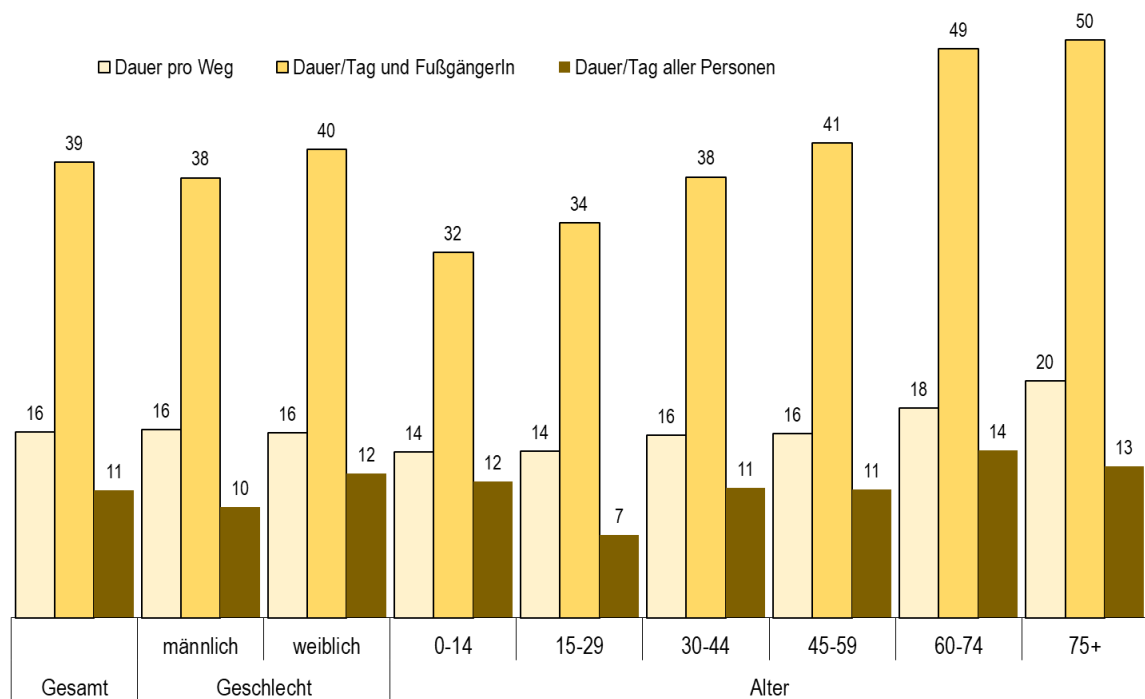
Betrachtet man alle reinen Fußwege, die die Bevölkerung pro Tag zurücklegt, beträgt die Gesamtfußwegedauer pro Person 11 Minuten. In diesem Durchschnittswert gehen auch Personen ein, die an einem Tag keine Wege zu Fuß unternommen haben. Nur bezogen auf Fußgänger*innen des jeweiligen Tages, liegt die tägliche Dauer bei 39 Minuten. Die Durchschnittsdauer der einzelnen Wege beträgt 16 Minuten.

Zwischen den Geschlechtern gibt es bei der Fußwegedauer vergleichsweise geringe Unterschiede. Deutlich ist der Anstieg bei Gesamtdauer der Fußgänger*innen nach Alter: Wenn ein über 75-Jährige/r zu Fuß unterwegs ist, dann geht er in der Summe des Tages 50 Minuten. Bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen beträgt der Wert nur 32-34 Minuten.

Da Jugendliche und junge Erwachsene oft überhaupt keine reinen Fußwege an einem Tag zurücklegen, verbringen sie mit 7 Minuten am wenigsten Zeit als Fußgänger*innen.

Abb. 26 Dauer der Fußwege (min)

bezogen auf Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014									
pro Weg	18	18	18	18	21	15	17	17	18
Gesamt/P.	13	11	15	15	9	11	13	17	18
n (alle Wege)	12362	5714	6645	1770	1579	2225	3008	2883	894

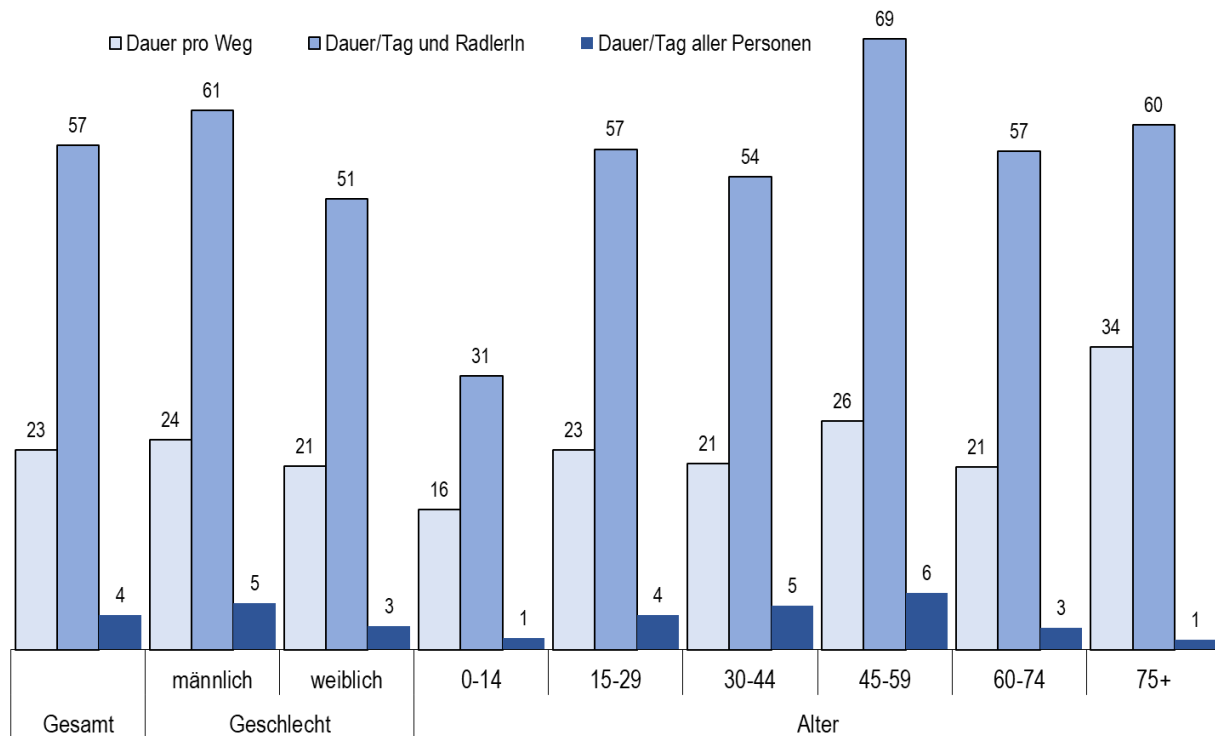
Eine Berücksichtigung auch von Fußwegeetappen, beispielsweise der Fußweg zur bzw. von der Haltestelle oder zu/vom geparkten Auto führt zu deutlich höheren Werten (siehe Abschnitt 4.2, S. 57).

Wer an einem Tag auf das Fahrrad steigt, fährt durchschnittlich fast eine Stunde damit. Da jedoch nur wenige Wiener*innen an einem durchschnittlichen Tag das Fahrrad nutzen, beträgt die tägliche Radfahrzeit der Gesamtbevölkerung nur 4 Minuten.

Die geringeren Radfahrzeiten bei Frauen spiegeln die niedrigere Nutzung und kürzeren Entfernungen wider.

Abb. 27 Dauer der Radfahrten (min)

geringe Fallzahlen bei 75+ mit Radnutzung (n=15 Fahrten); Abb. bezieht sich auf 2015-2019

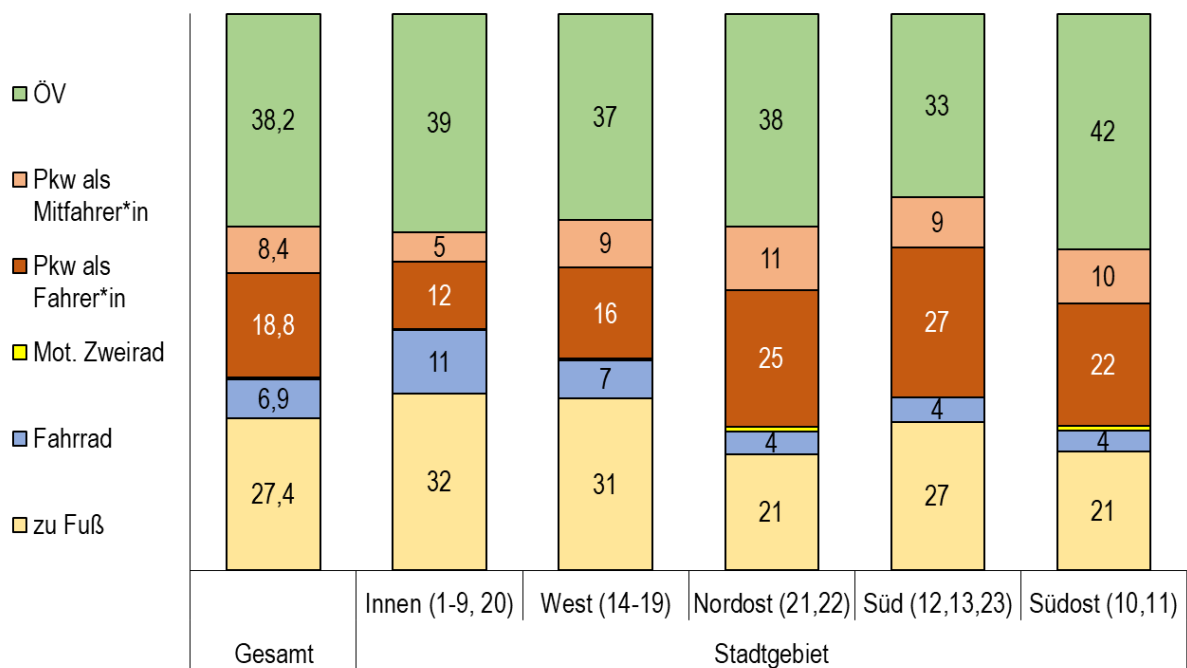


3.7 Räumliche Aspekte

Im Folgenden wird die Verkehrsmittelnutzung nach dem Wohnort der Befragten dargestellt. Personen, die im Innenstadtbereich wohnen, gehen überdurchschnittlich oft zu Fuß (32% Fußwegeanteil). Auch im Westen (Bezirke 14-19) ist der Fußwegeanteil mit 31% hoch und gegenüber 2010-2014 leicht gestiegen. Am niedrigsten ist der Fußanteil im Nordosten (21., 22.) sowie Südosten (10., 11.) Wiens mit je 21%. In diesen Gebieten ging der Fußwegeanteil tendenziell zurück. Eine eher positive Entwicklung zeigt sich im Süden (12, 13, 23.): Der Fußwegeanteil stieg hier von 24% auf 27%.

Abb. 28 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnort des Befragten (Bezirksgruppe)

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Vergleichswerte 2010-2014						
ÖV	38,2	40	39	34	34	41
Pkw Mitfahrer*in	8,3	5	9	11	11	9
Pkw Fahrer*in	19,7	12	19	27	28	24
Mot. Zweirad	0,3	0	0	1	0	0
Fahrrad	6,0	9	5	5	4	3
zu Fuß	27,5	33	28	23	24	24
n (Wege)	30960	10727	7965	4182	4266	3820

Bewohner*innen der Innenstadt nutzen das Fahrrad mit 11% überdurchschnittlich. Der Westen liegt mit 7% im Durchschnitt. In den anderen Stadtgebieten beträgt der Radanteil nur 4%.

Die in den Jahren 2015-2019 gemessenen Verkehrsmittelanteile weisen auf der Ebene der Bezirksgruppen maximale Zufallsfehler von 0,1 Prozentpunkte für motorisierte Zweiräder bis 1,6 Prozentpunkte für den öffentlichen Verkehr auf. Für 2010-2014 sind die Konfidenzintervalle sehr ähnlich.

Im Bereich des Fußverkehrs beträgt im Süden der maximale Fehler +/- 1,4 Prozentpunkte bei 26,7% Anteil. Der Rückgang des Fußwegeanteils im Südosten (10 und 11. Bezirk) von 24% auf 21% ist statistisch signifikant (d.h. die negative Tendenz ist kein Zufallsfehler), der tatsächliche Rückgang kann aber im Rahmen der Schwankungsbreiten auch unter 3% Prozentpunkte liegen.

Tab. 5 Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort
nur Werte 2015-2019

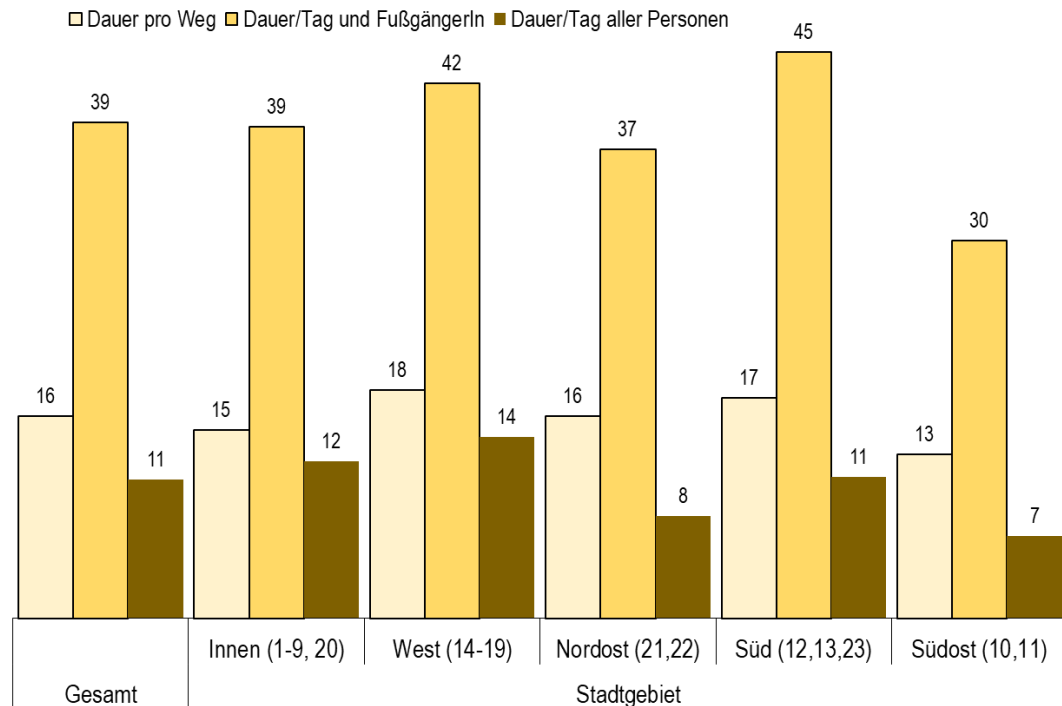
	Gesamt	Innen (1-9, 20)	West (14-19)	Nordost (21,22)	Süd (12,13,23)	Südost (10,11)
zu Fuß	27,4	31,8	30,9	20,8	26,7	21,3
Fahrrad	6,9	11,4	6,8	4,1	4,4	3,8
Mot. Zweirad	0,4	0,1	0,3	0,8	0,0	0,8
Pkw als Fahrer*in	18,8	12,0	16,3	24,6	26,9	22,0
Pkw als Mitfahrer*in	8,4	5,4	8,6	11,4	8,9	9,7
ÖV	38,2	39,2	37,1	38,3	33,0	42,4
Konfidenzintervall in Prozentpunkte (95%-Niveau, Basis: Wege, ohne Klumpeneffekt)						
zu Fuß	+/-0,5	+/-0,9	+/-0,9	+/-1,1	+/-1,4	+/-1,3
Fahrrad	+/-0,3	+/-0,6	+/-0,5	+/-0,5	+/-0,6	+/-0,6
Mot. Zweirad	+/-0,1	+/-0,1	+/-0,1	+/-0,2	+/-0,1	+/-0,3
Pkw als Fahrer*in	+/-0,4	+/-0,6	+/-0,8	+/-1,2	+/-1,4	+/-1,3
Pkw als Mitfahrer*in	+/-0,3	+/-0,4	+/-0,6	+/-0,9	+/-0,9	+/-1
ÖV	+/-0,5	+/-1	+/-1	+/-1,3	+/-1,5	+/-1,6
n (Wege)	31 930	9 864	9 314	5 127	3 998	3 627

Östlich der Donau sowie im 10. und 11. Bezirk verbringen die Einwohner*innen täglich nur 7 bis 8 Minuten mit reinen Fußwegen. Deutlich höher sind die Werte in den inneren und westlichen Bezirken.

Bezogen auf Personen, die an einem Tag zu Fuß gehen, reicht die Gesamtdauer mit 30 Minuten in Favoriten und Simmering bis 45 Minuten im Süden (Bezirke 12, 13, 23).

Abb. 29 Dauer der Fußwege (min) nach Bezirksgruppen

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



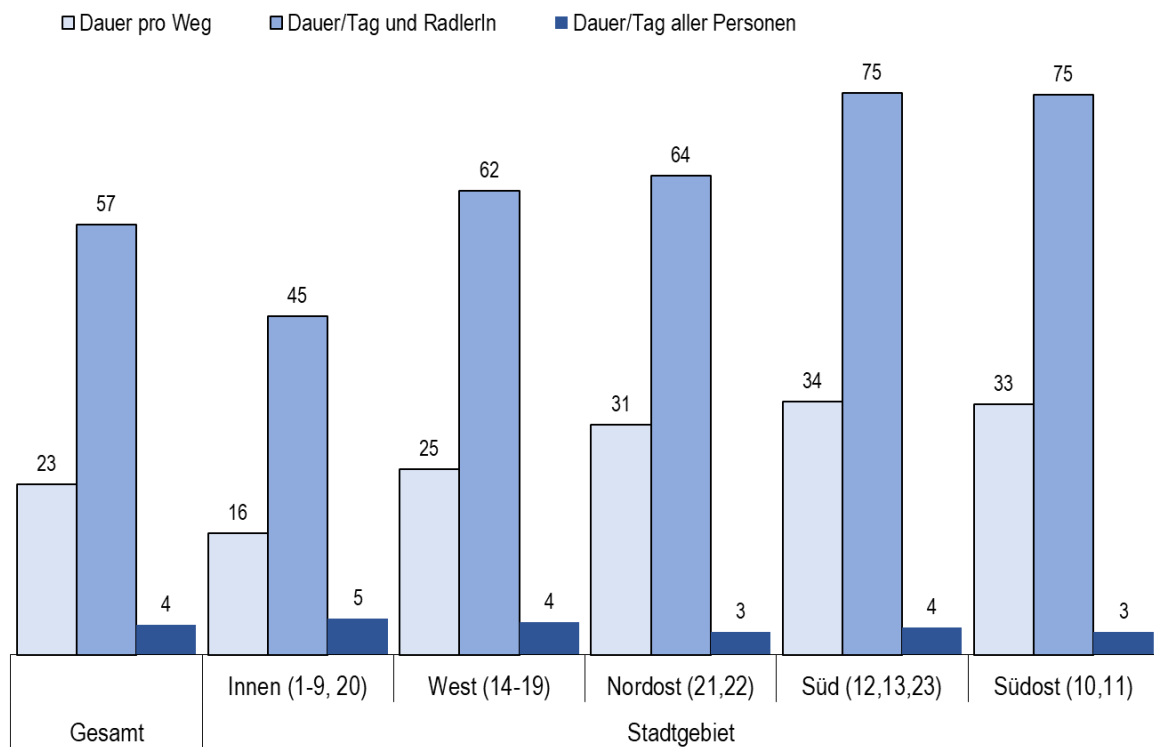
Vergleichswerte 2010-2014						
Gesamtfußwegedauer pro Person und Tag (in Min.)	13	15	15	11	13	8
n	12362	4099	3269	1720	1726	1548

Wenn im Süden und Südosten jemand Rad fährt, dann beträgt die Dauer pro Einzelfahrt über 30 Minuten und die Gesamtfahrzeit an diesem Tag durchschnittlich 75 Minuten. Diese Werte sind deutlich höher als in den inneren Bezirken und im Westen. Die Unterschiede sind ein Hinweis darauf, dass das Rad im Süden und Südosten häufiger zu Freizeitzwecken mit größeren Entfernungen genutzt wird.

Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind die Radfahrzeiten in allen Stadtgebieten sehr niedrig.

Abb. 30 Dauer der Radfahrten (min) nach Bezirksgruppen

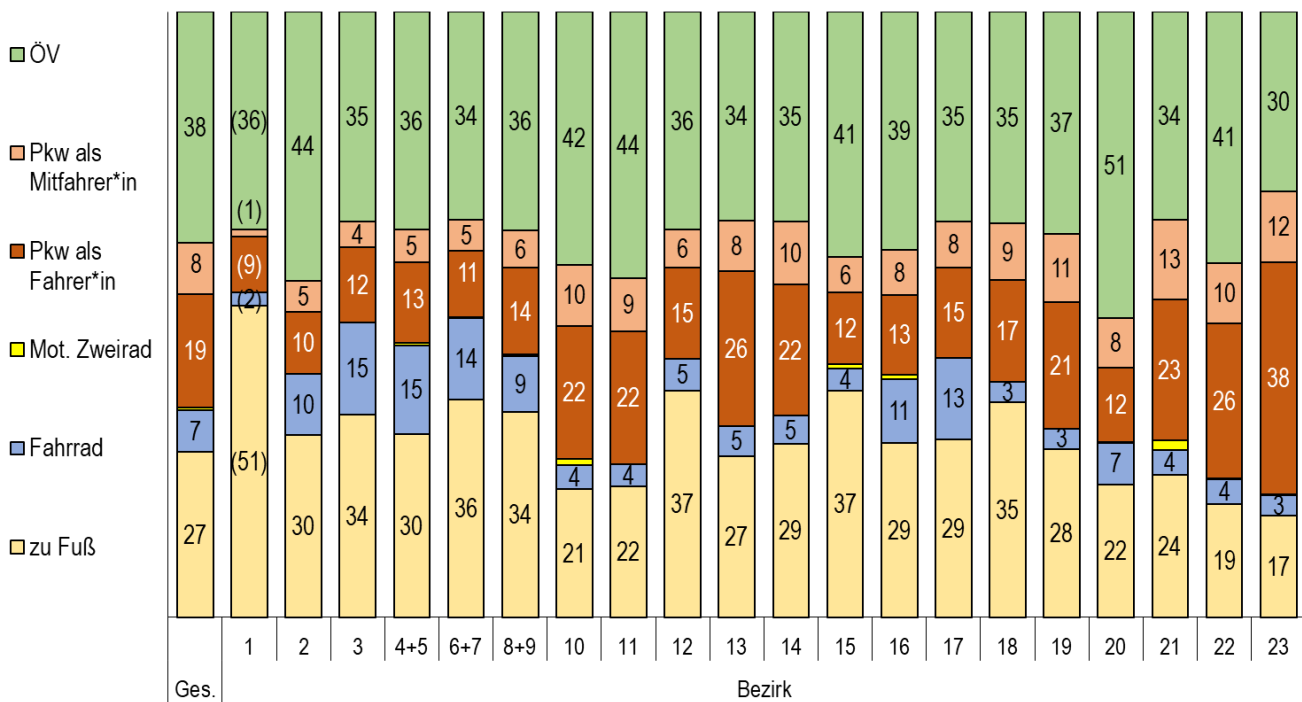
Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Betrachtet man die einzelnen Bezirke, lässt sich tendenziell feststellen: Je weiter außen sich der Wohnort befindet, desto mehr wird das Auto genutzt und umgekehrt je zentraler, desto höher ist der Anteil aktiver Mobilität (siehe auch Abb. 32ff ab Seite 42).

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl auf Bezirksebene sind die folgenden Aspekte besonders hervorzuheben.

Einerseits handelt es sich bei den Werten um die genutzten Verkehrsmittel durch die Bevölkerung des jeweiligen Bezirks. Die Wege der Befragten finden nur teilweise im Heimatbezirk statt. Insbesondere in den inneren Bezirken wird das Verkehrsgeschehen durch Einpendler*innen, Besucher*innen und Durchgangsverkehr geprägt. Der hier ausgewiesene Modal Split gibt die genutzten Verkehrsmittel der Bewohner*innen des jeweiligen Bezirks wider, jedoch nicht den Modal Split im Bezirk.

Andererseits sind die Fallzahlen auf Bezirksebene deutlich geringer und die Konfidenzintervalle entsprechend groß (siehe Tab. 6, S. 41). Sowohl positive als auch negative Veränderungen können starken Zufallsfehlern unterliegen. Ein direkter Vergleich der jeweiligen Anteilswerte zwischen den beiden Erhebungsperioden ist deshalb nicht aussagekräftig. Angesichts der zwangsläufig auftretenden statistischen Ausreißer ergibt die Berechnung und qualitative Darstellung der signifikanten Veränderungen ein besser interpretierbares Bild. Signifikant bedeutet, dass der Trend nicht auf einem Zufallsfehler beruht (siehe Tab. 7, S. 41).

Tab. 6 Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk)

nur Werte 2015-2019

	Ges	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
zu Fuß	27,4	51,5	30,1	33,5	30,3	35,9	33,9	21,2	21,7	37,5	26,6	28,6	37,4	28,8	29,4	35,5	27,8	22,0	23,6	18,7	16,8
Fahrrad	6,9	2,1	10,1	15,1	14,7	13,5	9,3	3,9	3,6	5,3	5,1	4,7	3,8	10,6	13,5	3,5	3,4	6,9	4,0	4,2	3,4
Mot. Zweirad	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	0,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,1	1,6	0,2	0,1
Pkw als Fahrer*in	18,8	9,2	10,2	12,5	13,3	10,9	14,4	22,0	22,0	15,0	25,5	21,6	11,8	13,1	14,8	16,7	20,8	12,3	23,4	25,6	38,4
Pkw als Mitfahrer*in	8,4	1,3	5,1	4,2	5,4	5,2	6,1	10,1	8,7	6,3	8,4	10,5	5,8	7,5	7,6	9,4	11,3	8,1	13,2	10,0	11,6
ÖV	38,2	35,9	44,4	34,7	36,0	34,3	36,2	41,7	44,0	36,0	34,5	34,6	40,5	39,3	34,6	35,0	36,6	50,6	34,3	41,5	29,7
Konfidenzintervall in Prozentpunkte (95%-Niveau, Basis: Wege, ohne Klumpeneffekt)																					
zu Fuß	+/-0,5	+/-6,1	+/-2,1	+/-2,1	+/-2,3	+/-2,4	+/-2,4	+/-1,6	+/-2,3	+/-3,1	+/-2,5	+/-2	+/-2,8	+/-1,9	+/-2,5	+/-2,6	+/-2,5	+/-2,4	+/-2	+/-1,3	+/-1,7
Fahrrad	+/-0,3	+/-1,8	+/-1,4	+/-1,6	+/-1,7	+/-1,7	+/-1,5	+/-0,8	+/-1	+/-1,4	+/-1,3	+/-0,9	+/-1,1	+/-1,3	+/-1,9	+/-1	+/-1	+/-1,5	+/-0,9	+/-0,7	+/-0,8
Mot. Zweirad	+/-0,1	+/-0	+/-0	+/-0	+/-0,3	+/-0,2	+/-0,2	+/-0,4	+/-0	+/-0	+/-0	+/-0	+/-0,5	+/-0,4	+/-0	+/-0	+/-0	+/-0,2	+/-0,6	+/-0,1	+/-0,1
Pkw als Fahrer*in	+/-0,4	+/-3,5	+/-1,4	+/-1,5	+/-1,7	+/-1,5	+/-1,8	+/-1,7	+/-2,3	+/-2,3	+/-2,5	+/-1,8	+/-1,9	+/-1,4	+/-1,9	+/-2	+/-2,3	+/-1,9	+/-2	+/-1,5	+/-2,2
Pkw als Mitfahrer*in	+/-0,3	+/-1,4	+/-1	+/-0,9	+/-1,1	+/-1,1	+/-1,2	+/-1,2	+/-1,6	+/-1,6	+/-1,6	+/-1,3	+/-1,4	+/-1,1	+/-1,4	+/-1,6	+/-1,8	+/-1,6	+/-1,6	+/-1	+/-1,4
ÖV	+/-0,5	+/-5,8	+/-2,3	+/-2,1	+/-2,4	+/-2,3	+/-2,4	+/-2	+/-2,8	+/-3,1	+/-2,7	+/-2,1	+/-2,8	+/-2	+/-2,6	+/-2,6	+/-2,7	+/-2,9	+/-2,2	+/-1,7	+/-2,1
n (Wege)	31.930	259	1.866	1.912	1.590	1.567	1.499	2.377	1.250	930	1.175	2.033	1.141	2.267	1.303	1.321	1.249	1.171	1.730	3.397	1.893

Tab. 7 Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk, Vergleich 2010-2014 mit 2015-2019)

	Ges.	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
zu Fuß	○	↑	○	↓	↓	○	○	↓	○	↑	↑	↑	○	○	○	↑	↑	○	○	↓	○
Fahrrad	↑	○	↑	↑	○	↑	↓	↑	○	↑	○	○	↓	↑	↑	○	↓	↑	○	↓	○
Mot. Zweirad	○	○	↓	○	○	↓	○	↑	↓	○	○	↓	↑	↑	○	○	○	○	↑	↓	○
Pkw als Fahrer*in	↓	↑	↓	○	↑	↑	↑	○	↓	○	○	○	○	↓	↓	↓	○	○	↓	○	↓
Pkw als Mitfahrer*in	○	○	○	○	○	↓	○	↑	○	○	↓	↓	○	↑	○	○	○	↑	↑	○	↓
ÖV	○	↓	↑	○	○	○	○	○	↑	↓	○	○	○	↓	○	○	○	○	○	↑	↑

Der Rückgang des Pkw-Verkehrs in der Gesamtstadt beruht vor allem auf eine geringere Nutzung in den Außenbezirken (11., 16.-18., 21., 23.), während in den inneren Bezirken die Pkw-Nutzung tendenziell zunahm, wenn auch von einem geringeren Niveau als in den Außenbezirken (1., 4. bis 9. Bezirk).

Der Anstieg des Radverkehrs stützt sich auf Bewohner*innen in 9 Bezirken, die alle westlich der Donau liegen. Rückgänge gab es durch die Bevölkerung in den Bezirken 8, 9, 15, 19 und 22.

Obwohl der Fußwege-Anteil insgesamt unverändert blieb, gibt es deutliche höhere Anteile durch die Bevölkerung in den eher am westlichen Rand liegenden Bezirken 12-14 sowie 18 und 19 (außerdem im 1. Bezirk). Rückgänge verteilen sich über verschiedene Bezirkstypen: Einerseits die inneren Bezirke 3, 4 und 5, andererseits die Flächenbezirke 10 und 22.

In den folgenden Karte werden jeweils die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel nach Bezirken dargestellt. Die Werte beziehen sich immer auf den Wohnbezirk der Befragten, unabhängig davon, wo er den Weg zurückgelegt hat. Für den Fuß- und Radwegeanteil wird jeweils zu Vergleichszwecken auch eine analoge Karte für die Erhebungsperiode 2010-2014 abgebildet.

Abb. 32 Fußwegeanteil nach Bezirken 2015-2019

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Abb. bezieht sich auf 2015-2019

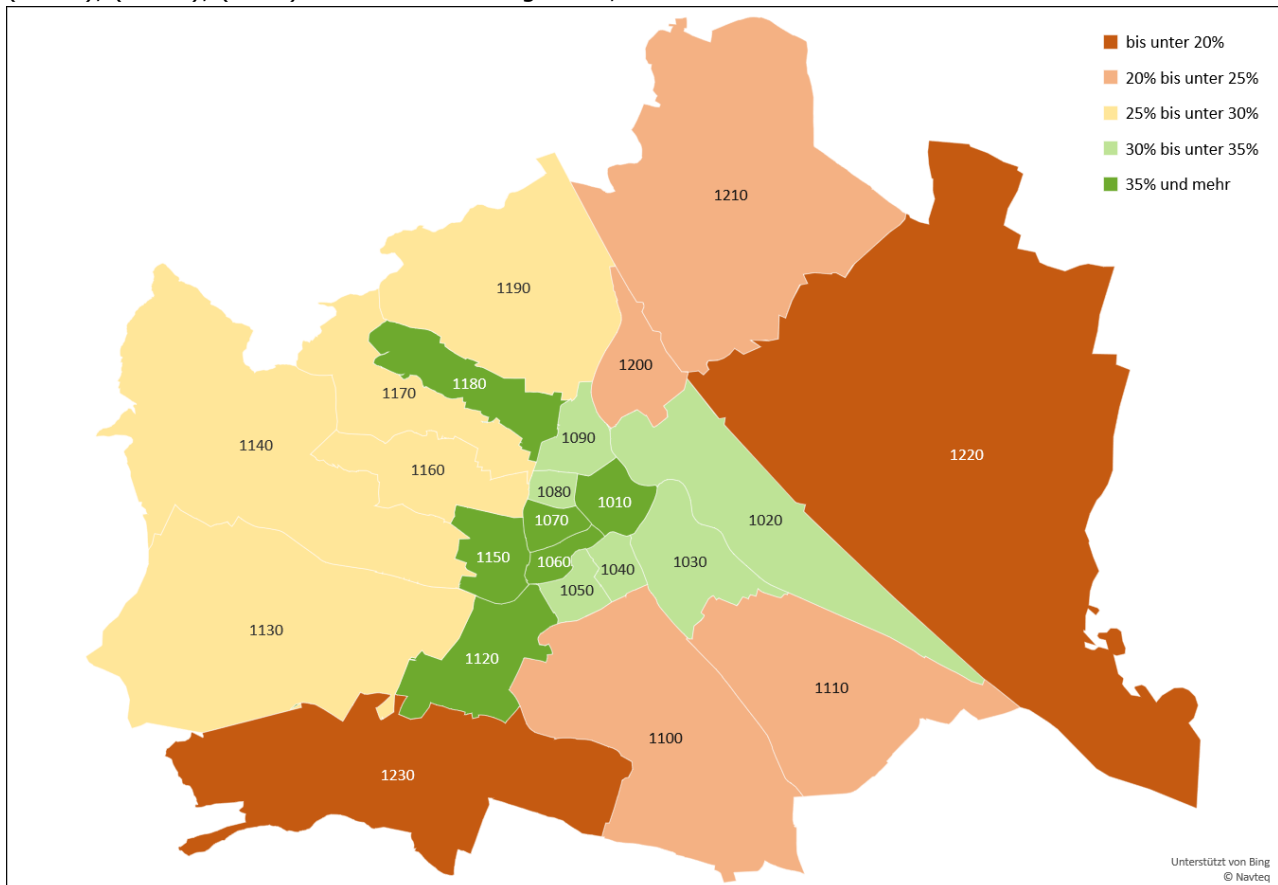


Abb. 33 Fußwegeanteil nach Bezirken 2010-2014

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst, Klassifikation erfolgte auf Basis ungerundeter Werte. Dadurch erscheinen der 2. und der 20. Bezirk in anderen Klassen als die Werte unter Abb. 31 vermuten lassen. Ungerundete Werte 2. Bezirk: 29,7%; 20. Bezirk: 24,6%.

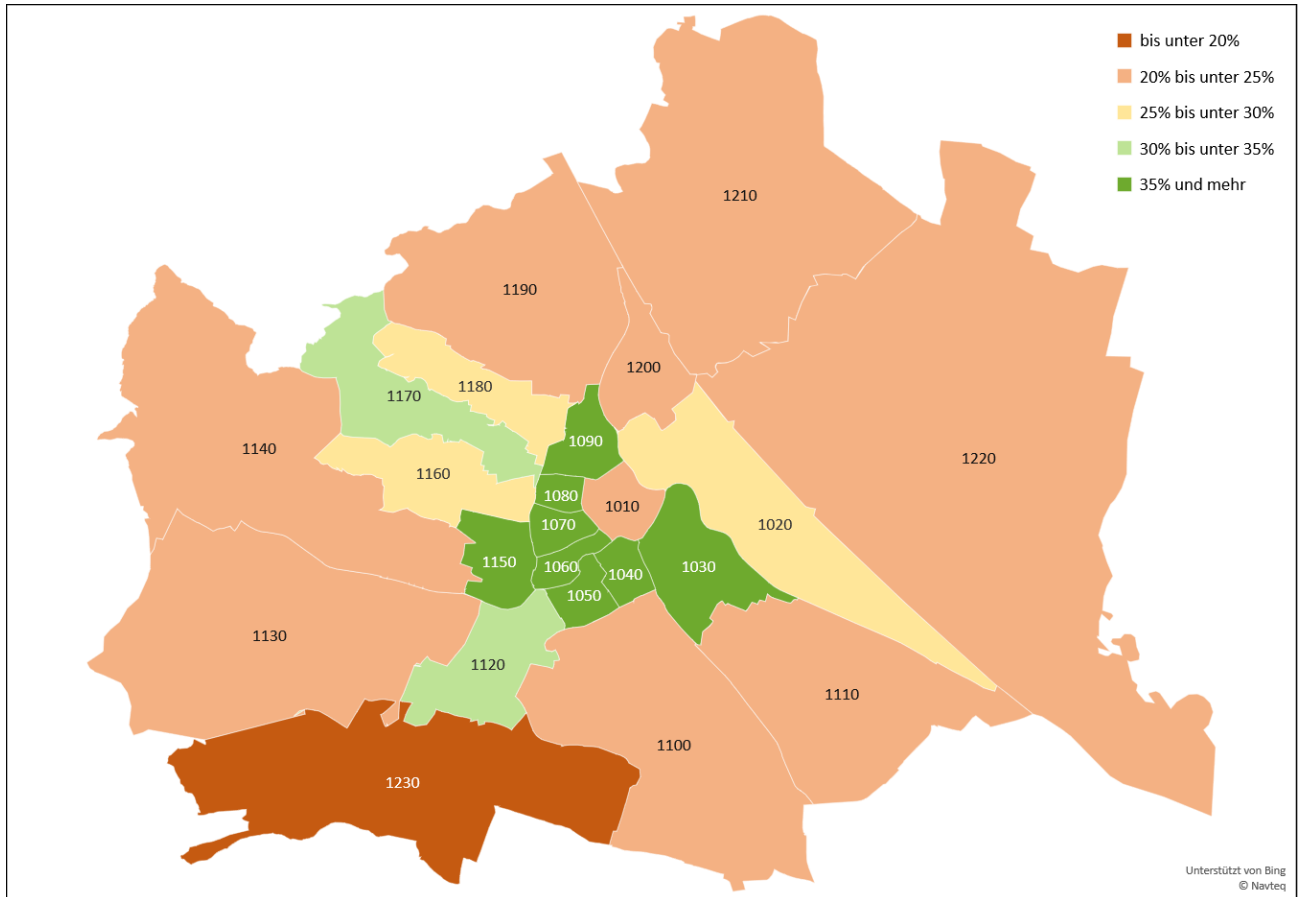


Abb. 34 Radwegeanteil nach Bezirken 2015-2019

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Abb. bezieht sich auf 2015-2019

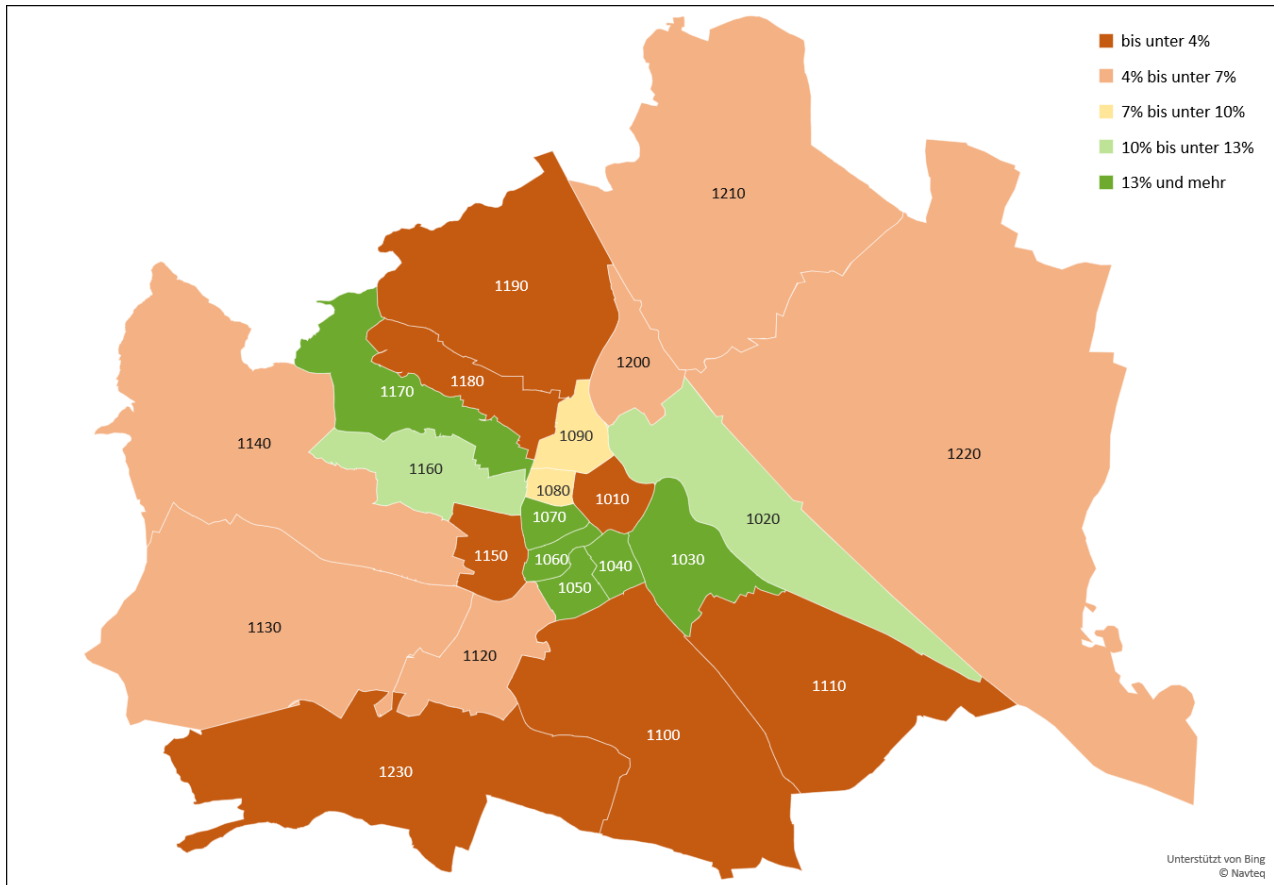


Abb. 35 Radwegeanteil nach Bezirken 2010-2014

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Klassifikation erfolgte auf Basis ungerundeter Werte.

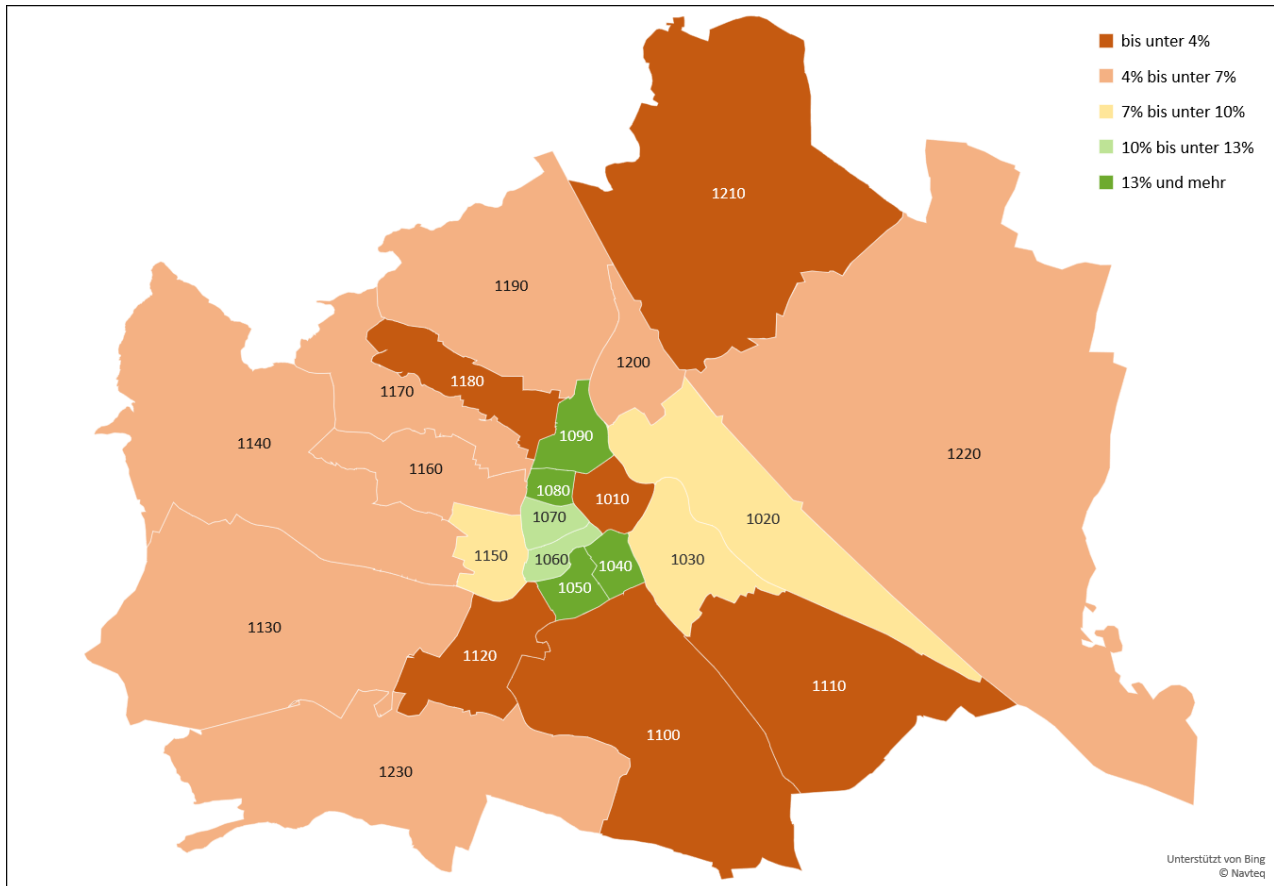


Abb. 36 Anteile aktiver Mobilität nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Abb. bezieht sich auf 2015-2019

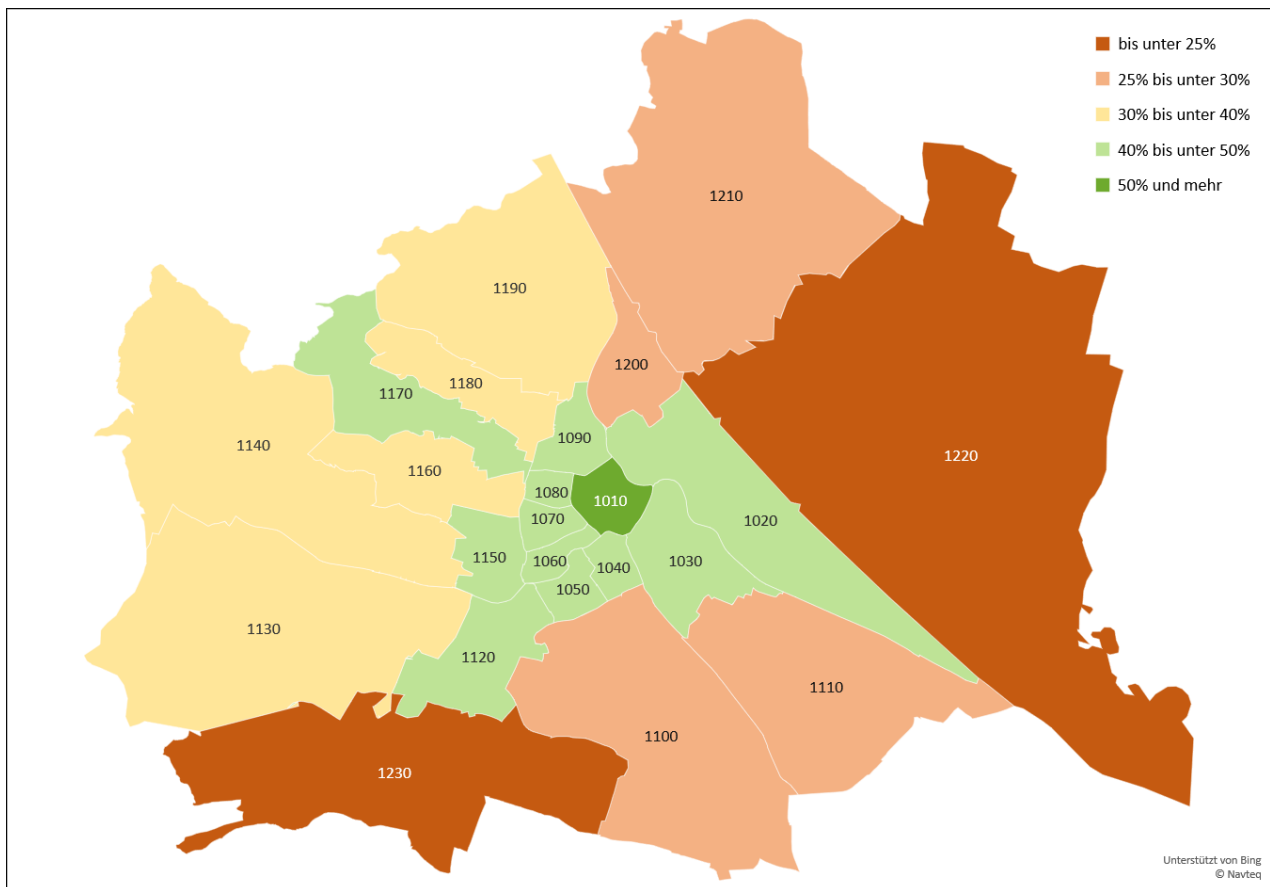


Abb. 37 MIV-Anteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Abb. bezieht sich auf 2015-2019

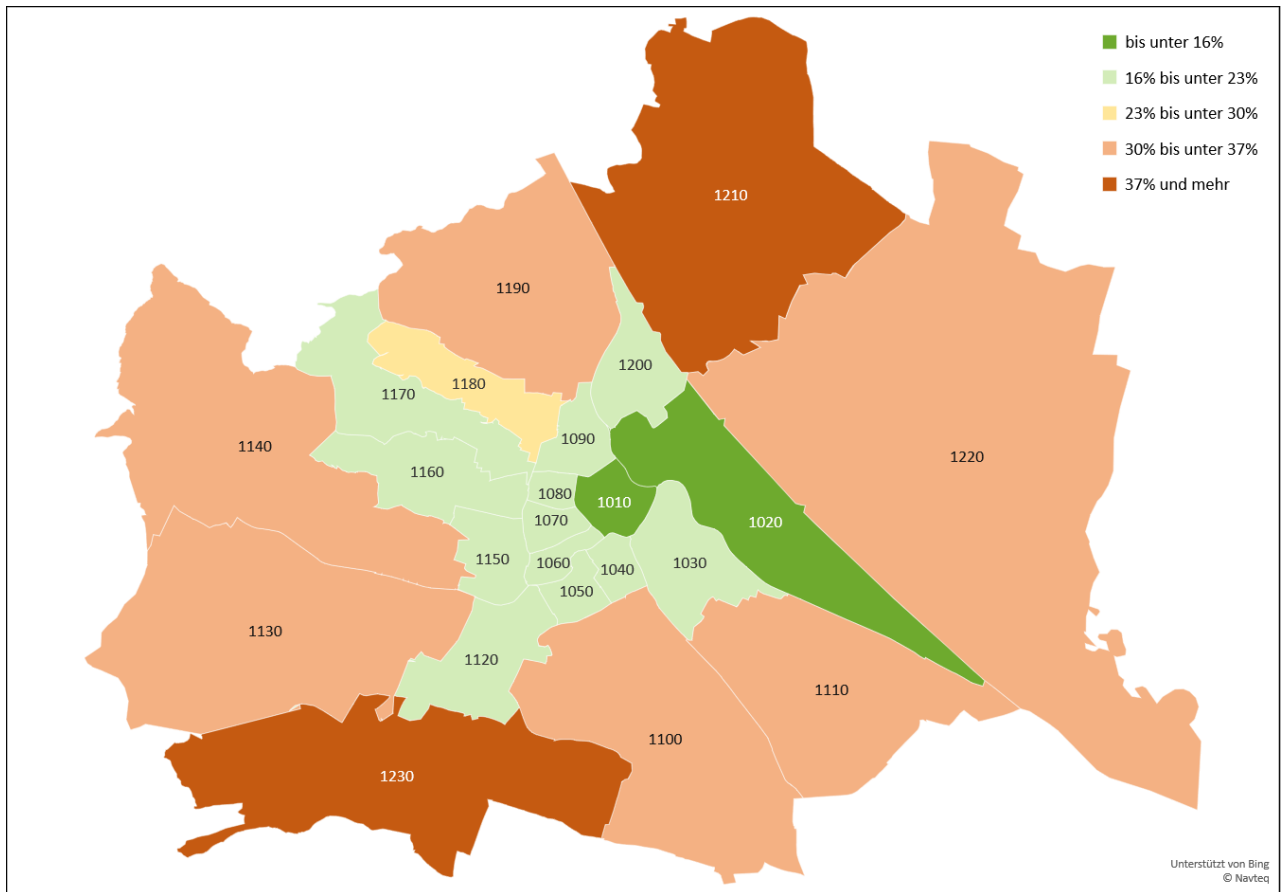
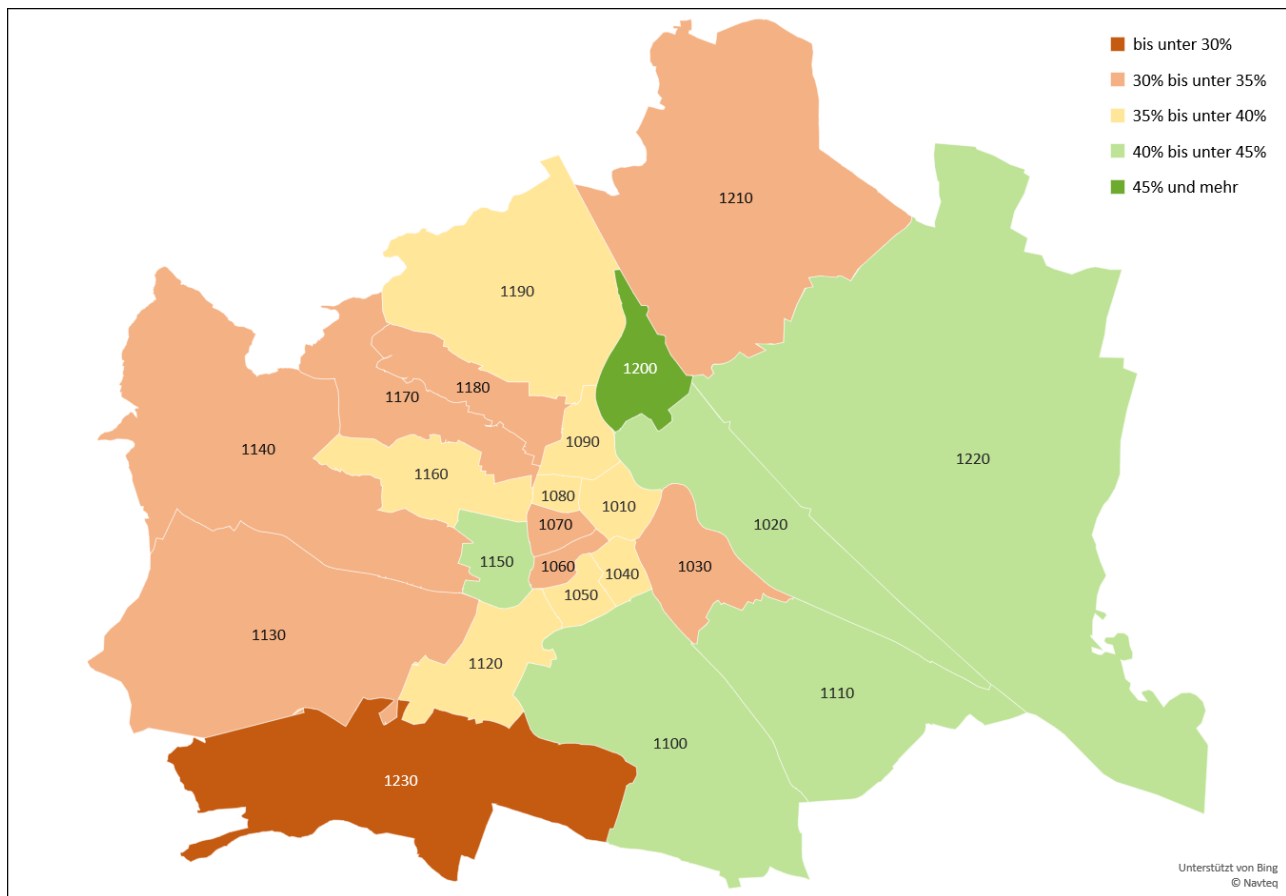


Abb. 38 ÖV-Anteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Entscheidenden Einfluss auf die genutzten Verkehrsmittel hat die Siedlungsstruktur, insbesondere die Baudichte und damit die verbundene fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktur im Wohnumfeld. Eine geringe Baudichte geht umgekehrt in der Regel mit einer guten Pkw-Erreichbarkeit und üppigen Parkplatzangebot einher. Verschiedene Wohngebietstypen sprechen unterschiedliche sozio-demografische Gruppen mit unterschiedlichem Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Präferenzen an.

Zur Darstellung der Verkehrsmittelnutzung nach der Siedlungsstruktur wurden die Wohnadressen des Befragten sowie die sich in Wien befindlichen Ausgangs- und Zielorte der Wege den Wohngebietstypen der MA 18 zugeordnet. Diese stellen eine Typisierung der 1.364 Wiener Zählgebiete auf Basis der Gebäudegrößen (Anzahl der Wohnungen im Gebäude), des Alters des Gebäudebestands (nach Bauperioden) sowie teilweise auch der baulichen bzw. Bevölkerungsdichte dar (siehe <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/wohngebietstypen-2016>). Die Klassifizierung lag für die vorherige Erhebungsperiode noch nicht vor, so dass kein zeitlicher Vergleich durchgeführt wird.

In einem weiteren Schritt wurden die 13 Wohngebietstypen zu 5 Klassen zusammengefasst.

Tab. 8 Klassifizierung der Wohngebietstyp

	Wohngebietstyp	Wohngebietstyp (Klasse)
0	nahezu unbewohnt	
1	Einfamilienhaus und Kleingarten	(A) Gebiete mit überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern
2	Einfamilienhaus und Kleingarten mit signifikantem Anteil an Geschoßwohnbau	
3	Gründerzeit hohe bauliche Dichte, hohe Bevölkerungsdichte	(B) Gründerzeit und Altstadt
4	Gründerzeit und Altstadt - hohe bauliche Dichte, niedrige Bevölkerungsdichte	
5	Gründerzeit niedrige bauliche Dichte	
6	Zwischenkriegszeit (1919-1944)	(C) Zwischenkriegszeit, Wiederaufbau, Wirtschaftswunder (1919-1980 dominiert)
7	Gemischtes Baualter, Zeitraum 1919-1960 dominiert	
8	Wiederaufbau (1945-1960)	
9	Wirtschaftswunder (1961-1980)	(D) Stark gemischte Gebiete (ab 1961 dominiert)
10	Gemischtes Baualter -Zeitraum ab 1961 dominiert	
11	Bauperiode 1981-2000	(E) Neubaugebiete der jüngeren Vergangenheit (ab 1981 dominiert)
12	Bauperiode ab 1981 - gemischtes Baualter	
13	Bauperiode ab 2001	

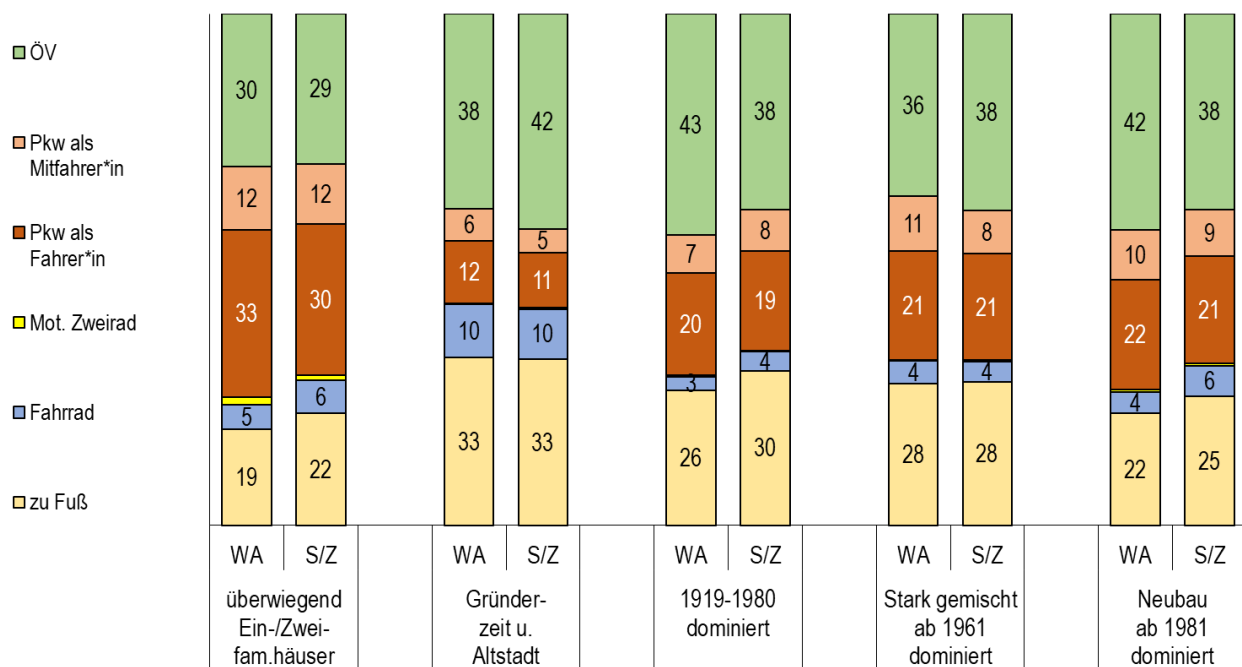
Der Fahrradanteil ist unter den Bewohner*innen der Altstadt und den Gründerzeitgebieten mit 10% am höchsten (siehe linke Säule in der Abbildung). Mit 3%-4% besonders niedrig ist der Radanteil in Wohngebieten aus der Zwischenkriegszeit, dem Wiederaufbau bzw. Wirtschaftswunderzeit (1919-1980 dominiert) in den stark gemischten Gebieten (ab 1961 dominiert) sowie in Neubaugebieten der jüngeren Vergangenheit (ab 1981 dominiert).

Besonders niedrig sind die Fußwegeanteile durch Bewohner*innen in den Gebieten mit überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern (19%) sowie in den Neubaugebieten (ab 1981 dominiert). Bei den Neubaugebieten lohnt sich jedoch die zeitliche Differenzierung (siehe nächste Seite).

In den Gründerzeit- und Altstadtgebieten ist nicht nur der Rad-, sondern auch der Fußwegeanteil am höchsten (33%).

Abb. 39 Genutzte Verkehrsmittel nach Siedlungstyp

Einteilung nach Siedlungstypen MA 18; Abb. bezieht sich auf 2015-2019



WA = Wege durch Bewohner des jeweiligen Gebietstyps

S/Z = Wege mit Start oder Ziel im jeweiligen Gebietstyp

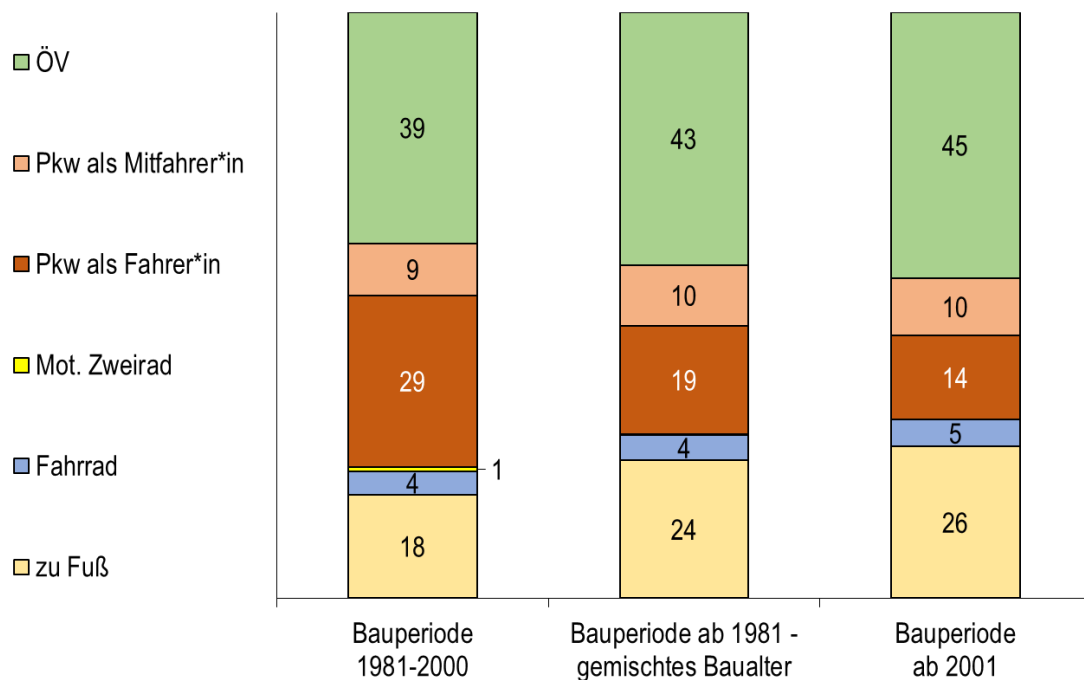
In der jeweils rechten Säule werden die Fußwegeanteile dargestellt, wenn Start- oder Ziel im jeweiligen Gebietstyp liegt, unabhängig vom Wohnort des Befragten. Die grundsätzlichen Tendenzen sind bei dieser Betrachtungsweise sehr ähnlich.

In der Altstadt sowie in den Gründerzeitgebieten beträgt der MIV-Anteil beim Binnen- und Quelle-Zielverkehr nur 16%. Dafür nehmen die Autos unverhältnismäßig viel öffentliche Fläche in Anspruch.

Während in der Abbildung oben die Neubaugebiete ab 1981 zusammengefasst dargestellt wurden, fällt bei einer zeitlich differenzierten Betrachtung des Siedlungstyps auf, dass Bewohner*innen in Wohngebieten der Bauperiode 1981 bis 2000 deutlich weniger zu Fuß gehen (18%) und den ÖV nutzen (39%) als die Bevölkerung in Wohngebieten, die seit der Jahrtausendwende entstanden sind. Dort ist der Pkw-Fahrer*in-Anteil mit 14% nur halb so hoch wie in den Wohngebieten der 80er und 90er-Jahre. Dafür beträgt der Fußwege-Anteil 26% und der ÖV-Anteil 45%. Die Radanteile unterscheiden sich dagegen wenig und sind niedriger als in der Gesamtstadt (3,9% bzw. 4,6% - siehe auch Tab. 9 auf der folgenden Seite).

Abb. 40 Genutzte Verkehrsmittel in den Neubaugebieten (ab 1981 dominiert)

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Tab. 9 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohngebietstyp

in Zeilen-Prozent

	zu Fuß	Fahrrad	Mot. Zweirad	Pkw als FahrerIn	Pkw als MitfahrerIn	ÖV	n (Wege)
Einfamilienhaus und Kleingarten	18,6	4,6	2,0	33,4	12,7	28,6	3215
Einfamilienhaus und Kleingarten mit signifikantem Anteil an Geschoß- wohnbau	19,3	5,2	0,3	29,9	11,4	33,9	1059
Gründerzeit hohe bauliche Dichte, hohe Bevölkerungsdichte	30,3	10,3	0,1	12,7	7,8	38,8	5816
Gründerzeit und Altstadt - hohe bauliche Dichte, niedrige Bevölke- rungsdichte	34,7	10,8	0,3	11,3	4,4	38,5	6425
Gründerzeit niedrige bauliche Dichte	38,5	7,6	-	16,3	8,8	28,8	908
Zwischenkriegszeit (1919-1944)	31,5	3,6	0,2	10,3	4,6	49,7	508
Gemischtes Baualter, Zeitraum 1919-1960 dominiert	40,0	1,5	-	18,9	6,8	32,8	259
Wiederaufbau (1945-1960)	30,5	2,3	0,1	17,2	5,7	44,2	772
Wirtschaftswunder (1961-1980)	22,8	2,7	0,3	22,9	8,6	42,8	2866
Gemischtes Baualter -Zeitraum ab 1961 dominiert	27,7	4,5	0,2	21,4	10,7	35,6	5227
Bauperiode 1981-2000	17,7	3,9	0,8	29,3	8,9	39,4	1567
Bauperiode ab 1981 - gemischtes Baualter	23,5	4,3	0,2	18,5	10,4	43,1	1521
Bauperiode ab 2001	25,9	4,6	-	14,4	9,8	45,4	1223

Erwartungsgemäß sind die durchschnittlichen Weglängen in den Gründerzeitgebieten mit 2,9 bis 3,6 Kilometer deutlich geringer als in den dünner besiedelten Gebieten. In Einfamilienhausgebieten beträgt die durchschnittliche Entfernung über 5 Kilometer.

Abb. 41 Durchschnittsentfernungen (km) nach Siedlungstyp (nur Binnenverkehr Wien)

Abb. bezieht sich auf 2015-2019

Wohngebietstyp (Klasse)	Wohngebietstyp	Entfernung	n (Wege)
(A) Gebiete mit überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern	Einfamilienhaus und Kleingarten	5,5	2682
	Einfamilienhaus und Kleingarten mit signifikantem Anteil Geschoßwohnbau	5,2	802
(B) Gründerzeit und Altstadt	Gründerzeit hohe bauliche Dichte, hohe Bevölkerungsdichte	3,6	4800
	Gründerzeit und Altstadt - hohe bauliche Dichte, niedrige Bevölkerungsdichte	2,9	5310
	Gründerzeit niedrige bauliche Dichte	3,5	805
(C) Zwischenkriegszeit, Wiederaufbau, Wirtschaftswunder (1919-1980 dominiert)	Zwischenkriegszeit (1919-1944)	3,9	439
	Gemischtes Baualter, Zeitraum 1919-1960 dominiert	3,2	224
	Wiederaufbau (1945-1960)	4,1	628
	Wirtschaftswunder (1961-1980)	4,7	2394
(D) Stark gemischte Gebiete (ab 1961 dominiert)	Gemischtes Baualter -Zeitraum ab 1961 dominiert	4,2	4380
(E) Neubaugebiete der jüngeren Vergangenheit (ab 1981 dominiert)	Bauperiode 1981-2000	5,2	1267
	Bauperiode ab 1981 - gemischtes Baualter	4,7	1300
	Bauperiode ab 2001	4,8	1045

4 Berücksichtigung von Teilwegen (Fußwegeetappen)

Bisher wurde die Verkehrsmittelnutzung nach dem üblichen Verfahren über die Definition eines Hauptverkehrsmittels dargestellt. Ein Nachteil besteht darin, dass Teilwege (Etappen) zu Fuß negiert werden. Aus diesem Grund werden mit der bestehenden Datengrundlage erweiterte Darstellungsformen auf Basis von Etappen vorgestellt.

4.1 Genutzte Verkehrsmittel auf Basis von Teilwegen

Prinzipiell ist es denkbar, die Verkehrsmittelanteile auf Basis aller auf den Etappen genutzten Verkehrsmittel zu berechnen. Die Wirkung wird im Folgenden auf der Datenbasis der Mobilitätserhebungen simuliert, wobei zu betonen ist, dass der Fragebogen nur ausgewählte Zusatzfragen mit Etappenbezug enthält. Die Daten wurden deshalb aus den vorhandenen Informationen und nach im Folgenden beschriebenen Annahmen um Etappen ergänzt.

Zu jeder Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden ein Zugang zur Einstiegshaltestelle und ein Abgang von der Zielhaltestelle gezählt (siehe Tabelle). Das Verkehrsmittel zur Haltestelle wurde im Rahmen der Befragungen erhoben. Das Verkehrsmittel, das nach dem Ausstieg aus dem öffentlichen Verkehrsmittel bis zum eigentlichen Ziel genutzt wurde, wurde nach plausiblen Annahmen ergänzt (siehe Tabelle). Teilwege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die durch Umsteigen entstehen, werden in Form von ÖV-Etappen berücksichtigt. Beim Umsteigen wurde jedoch keine Fußwegeetappe eingefügt.

Tab. 10 Definition der Verkehrsmittel bei Zu- und Abgangswegen

Zugang (in der Befragung erhoben)	ÖV-Etappe	Abgang (Annahme)
zu Fuß/Skates/Cityroller	ÖV	zu Fuß
Fahrrad abgestellt		zu Fuß
Fahrrad (in U-Bahn) mitgenommen		Fahrrad
Pkw gebracht		zu Fuß
Pkw geparkt		zu Fuß
anderes		zu Fuß

Wurde als Zugang ein Fußweg angegeben und zusätzlich zu(m) ÖV-Verkehrsmittel(n) explizit ein weiteres Verkehrsmittel genannt, z.B. Pkw-Mitfahrer, so wurde dieses als Abgang eingesetzt.

Da auch auf dem Weg zum (geparkten) Auto/Motorrad kurze Fußwege entstehen, wurde auch bei diesen Verkehrsmitteln eine Etappe zu Fuß ergänzt. Es wurde im Unterschied zum ÖV bewusst nur eine Etappe als Zu- oder Abgang eingesetzt, da davon ausgegangen werden kann, dass in vielen Fällen Tiefgaragen oder reservierte Stellplätze vorhanden sind und die Fußwege dorthin meist sehr kurz sind. Bei Fahrradfahrten wurde aus demselben Grund keine Fußwegeetappen definiert.

Betrachtet man nun die auf allen Teilwegen genutzten Verkehrsmittel, verdoppelt sich der Fußwegeanteil im Vergleich zu 27% beim herkömmlichen Konzept auf 55%. Die Anteile anderer Verkehrsmittel gehen zurück, wobei der Effekt beim öffentlichen Verkehr geringer ist, da dort beim Umsteigen ebenfalls ÖV-Etappen anfallen.

Tab. 11 Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und von Etappen

	<u>Hauptverkehrsmittel auf Weg</u>		<u>Verkehrsmittel auf Etappen</u>	
	2010-2014	2015-2019	2010-2014	2015-2019
zu Fuß	27,5%	27,4%	56,0%	55,3%
Fahrrad	6,0%	6,9%	2,7%	3,3%
MIV Fahrer(in)	20,1%	19,2%	8,8%	8,6%
Pkw als Mitfahrer(in)	8,3%	8,4%	3,8%	3,9%
ÖV	38,2%	38,2%	28,6%	28,7%
n (Wege / Etappen)	30960	31930	70993	71301

Der erhebliche Anstieg des Fußwegeanteils verdeutlicht die Synergie aus öffentlichem Nahverkehr und Fußverkehr: Der überwiegende Teil der Wege zur ÖV-Haltestelle wird in Wien zu Fuß zurückgelegt (98%). Die Qualität und Dauer dieser Fußwege sind integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs und beeinflussen seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Pkw.

Bike & Ride wird sehr selten genutzt (0,6%). Auch die Mitnahme eines Fahrrades in der U-Bahn ist eine Ausnahme (0,3%).

Scooter oder Ähnliches spielen ebenfalls keine Rolle (0,3%).

Tab. 12 Genutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Haltestelle

	2010-2014	2015-2019
zu Fuß (2010-2014 inkl. Skates/Cityroller, Kinderwagen, Rollstuhl)	97,9%	97,5%
Scooter, Skates, Cityroller	nicht gefragt	0,3%
Kinderwagen/Kind getragen	nicht gefragt	0,3%
Rollstuhl	nicht gefragt	0,1%
Fahrrad abgestellt	0,6%	0,6%
Fahrrad (in U-Bahn mitgenommen)	0,1%	0,3%
Pkw gebracht	0,6%	0,4%
Pkw geparkt	0,5%	0,4%
anderes	0,3%	0,2%
n (Wege)	11165	11925

4.2 Dauer und Entfernung

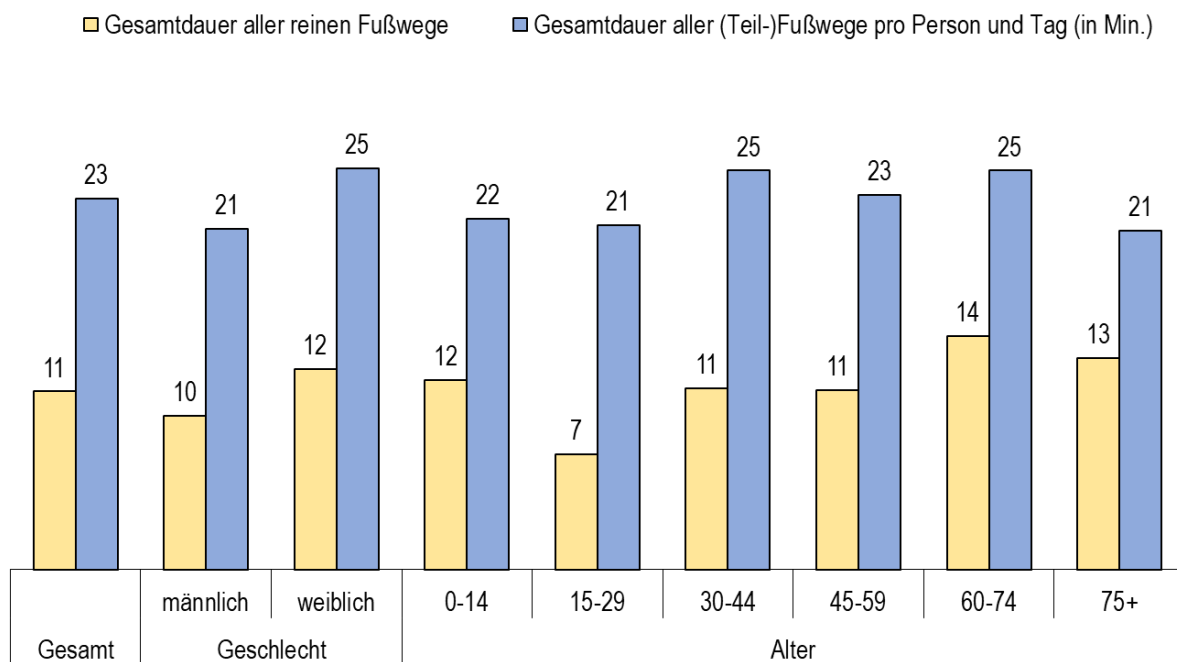
Bei reinen Fußwegen wurde die Dauer erhoben. Für Fußwegeetappen zu und vom ÖV wurden für die folgende Auswertung pauschal jeweils 300 m Fußweg angesetzt. Bei einer Geschwindigkeit von 3 km/h entspricht dies 6 Minuten. Für Fußwege zum/vom Pkw wurde für jede Pkw-Fahrt ein Fußweg von pauschal 100m angenommen, der bei 3 km/h einer Zeit von 2 Minuten entspricht. Diese Zeiten wurden für alle Fußwege einer Person an einem Tag summiert.

Die Gesamtfußwegedauer im Durchschnitt aller Wiener*innen beträgt bei Berücksichtigung aller Teilwege 23 Minuten (2010-2014: 26 Minuten). Bezogen auf reine Fußwege (d.h. wenn auf dem Weg kein anderes Verkehrsmittel genutzt wurde) ist die Gesamtdauer mit 11 Minuten nur halb so lang. Der Unterschied macht deutlich, wie viele Fußwege sich hinter den Hauptverkehrsmitteln ÖV und MIV „verstecken“.

Frauen sind länger zu Fuß unterwegs als Männer (25 zu 21 Minuten). Durch den hohen ÖV-Anteil der Jugendlichen und jungen Erwachsenen erhöht sich die Fußwegezeit in dieser Gruppe sehr deutlich. Es gibt daher zwischen den Altersgruppen nur geringe Unterschiede, wenn man auch Teilwege zu Fuß berücksichtigt.

Abb. 42 Gesamtfußwegedauer inkl. Etappen

Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Ähnlich verhält es sich mit der Gesamtlänge der Fußwege: Bezieht man Teilwege zu Fuß nach den oben genannten Annahmen ein, laufen die Wiener*innen im Durchschnitt pro Person und Tag 1,1 Kilometer (unverändert zu 2010-2014). Zum Vergleich: Betrachtet man nur reine Fußwege, sind es durchschnittlich nur knapp 500 m.

Frauen gehen mit 1,2 km mehr zu Fuß als Männer (1,0 km). Bei älteren Personen ab 75 Jahren beträgt die Gesamtentfernung auch noch 800 Meter pro Tag.

Abb. 43 Gesamtentfernung der Fußwege inkl. Etappen

Abb. bezieht sich auf 2015-2019

