

Lebensqualität in einer wachsenden Stadt

Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt

Wiener Lebensqualitätsstudie 2018 –
Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung III



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung



**universität
wien**

IFES

Julia Dorner, MA
Univ.-Prof. Dr. Roland Verwiebe

Institut für Soziologie
Universität Wien
Rooseveltplatz 2
1090 Wien

Wien, 17. Februar 2020

Forschungskooperation

Titel: Wiener Lebensqualitätsstudie 2018 (Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung III)

Projektbezeichnung: Lebensqualität in einer wachsenden Stadt

Kooperationspartner

- Stadt Wien (vertreten durch die Magistratsabteilung 18)

Koordination: SR Ing. Mag. Johannes Gielge, Tobias Troger, M.A.

- Universität Wien (vertreten durch das Institut für Soziologie)

Projektleitung: Univ.-Prof. Dr. Roland Verwiebe

- Datenerhebung (im Auftrag der Universität Wien): Institut für Empirische Sozialforschung

Projektleitung: Dr. Gert Feistritzer

Zitat

Dorner Julia / Verwiebe, Roland (2020): Lebensqualität in einer wachsenden Stadt: Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt. Teilbericht an die Stadt Wien. Wien: Universität Wien, Institut für Soziologie.

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Einleitung | 4 |
| 1. Stadtwachstum | 5 |
| 2. Lebensqualität im Wohngebiet | 9 |
| 2.1 <i>Wo gibt es Aufwertungstendenzen?</i> | 9 |
| 2.2 <i>Zufriedenheit mit der Infrastruktur im Wohngebiet</i> | 15 |
| 2.3 <i>Zufriedenheit mit der Umweltqualität</i> | 17 |
| 2.4 <i>Einflussfaktoren auf die allgemeine Zufriedenheit mit dem Wohngebiet</i> | 19 |
| 3. Mobilität | 21 |
| 3.1 <i>Verkehrsmittelnutzung 2018</i> | 21 |
| 3.2 <i>Verkehrsmittelnutzung im Zeitvergleich</i> | 27 |
| 3.3 <i>Einstellungen zum Auto und zu Maßnahmen im Bereich Mobilität</i> | 31 |
| 3.4 <i>Parken</i> | 38 |
| 4. Fazit | 39 |
| 5. Literaturverzeichnis | 40 |
| Datenbasis | 41 |

Einleitung

Bereits zum fünften Mal wurde im Jahr 2018 die Bevölkerung der Stadt Wien zu verschiedenen Bereichen der Lebensqualität befragt. Durchgeführt wird diese Befragung seit 1995 regelmäßig – ab dem Jahr 2012/13 in einer Forschungs Kooperation der Stadt Wien und dem Institut für Soziologie der Universität Wien. Der Vorteil von wiederkehrenden Befragungen gegenüber einmaligen ist, dass nicht nur ein genaues Bild des aktuellen Zustandes, sondern auch Veränderungen im Zeitverlauf sichtbar gemacht werden.

Der vorliegende Teilbericht beschäftigt sich vertiefend mit den Themen Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt, Themen die im Jahr 2018 von großer gesellschaftlicher Brisanz sind. Im Zuge des voranschreitenden Klimawandels steht immer wieder eine Umgestaltung des Mobilitätssektors hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen im Fokus der Öffentlichkeit und Stadtplanung. Aber auch die Qualität der Umwelt in wachsenden Städten zu erhalten, kann eine Herausforderung darstellen.

Dieser Teilbericht umfasst drei größere Themenblöcke. Das erste Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, wie in Wien lebende Personen die Tatsache beurteilen, dass Wien eine wachsende Stadt ist. Dabei wird genauer beleuchtet, wie sich verschiedene Einflussfaktoren wie etwa Geschlecht, Einkommen oder Migrationshintergrund auf die Einstellung gegenüber Wiens Stadtwachstum auswirken.

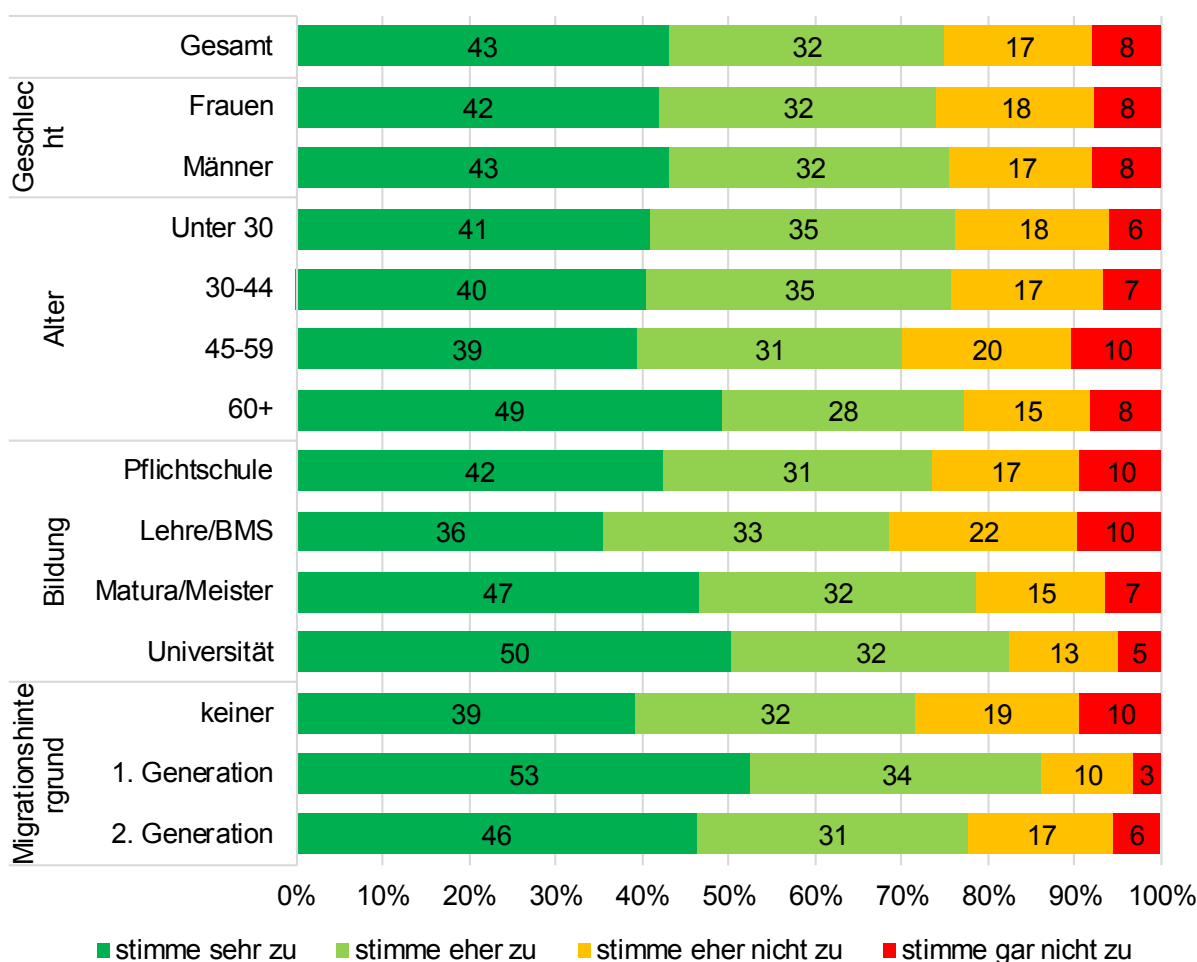
Das zweite Kapitel beschäftigt sich mit der Lebensqualität in Wiens Wohngebieten. Dabei werden besonders die Zufriedenheiten bestimmter Teilbereiche der Lebensqualität genauer betrachtet. Dazu werden das Ansehen der verschiedenen Bezirke sowie die Sicherheit und die Infrastruktur genauer untersucht. Zudem wird auch noch die Qualität der Umwelt genauer beleuchtet. Da sich Aussagen schwer für ganz Wien generalisieren lassen, werden jeweils die Werte der verschiedenen Bezirke miteinander verglichen. Da die allgemeine Zufriedenheit mit dem Wohngebiet in der Regel nicht ausschließlich von den einzelnen Teilbereichen der Lebensqualität abhängt, werden verschiedene andere Einflussfaktoren ebenfalls auf ihren Einfluss und ihre Einflussstärke hin untersucht.

Abschließend werden im dritten Kapitel die Ergebnisse des Themenblocks Mobilität dargestellt. Im ersten Schritt wird hier die Verkehrsmittelnutzung der Wienerinnen und Wiener betrachtet und wie sich diese im Laufe der Erhebungen entwickelt hat. Ebenfalls zum Thema Mobilität gehört die Fragestellung, welche Faktoren die Einstellung zum Auto und zu verschiedenen Maßnahmen im Bereich Mobilität beeinflussen. Zuletzt wird genauer untersucht, wie die Parkplatzsituation in den verschiedenen Bezirken ist.

1. Stadtwachstum

In den letzten 25 Jahren ist die Bevölkerung Wiens stark gewachsen. Lebten 1995 rund 1,6 Millionen Menschen in Wien,¹ so sind es 2018 bereits knapp 1,9 Millionen.² Damit hat Wien im Zeitraum zwischen 1995 und 2018 fast so viele Einwohnerinnen und Einwohner hinzu gewonnen wie in Graz, der zweitgrößten Stadt Österreichs, insgesamt leben.³ Befragt man in Wien lebende Personen nach ihrer Einstellung zu der Tatsache, dass Wien eine wachsende Stadt ist, kann man feststellen, dass die Wienerinnen und Wiener dies eher positiv sehen. So geben knapp 75% der Befragten an, sie sehen diese Entwicklung sehr oder eher positiv.

Abb. 1: Dass Wien eine Wachsende Stadt ist, sehe ich grundsätzlich positiv. Nach Geschlecht, Alter, Bildung und Migrationshintergrund (in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Bei dieser Frage (vgl. Abbildung 1) zeigen sich aber auch einige Unterschiede in der Zustimmungsrates nach soziodemographischen Merkmalen. Beim Alter findet sich die niedrigste Zustimmung bei den 45–59-jährigen, während Personen über 60 dem Wachstum am positivsten gegenüberstehen. Bei der Bildung findet sich die Tendenz, dass mit steigender Bildung die positive Bewertung des Wachstums von Wien zunimmt. Auch zwischen den unterschiedlichen Migrationsgruppen finden sich Unterschiede in den Zustimmungsrates: Beinahe

¹ Quelle: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bev%C3%B6lkerung

² www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/

³ www.graz.at/cms/beitrag/10034466/7772565/Zahlen_Fakten_Bevoelkerung_Bezirke_Wirtschaft.html

90 % der Personen, die im Ausland geboren wurden, sehen das Wachstum Wiens positiv, während dies bei 70 % der Menschen ohne Migrationshintergrund der Fall ist.

Wie man sieht, finden sich Unterschiede in der Zustimmungsrates bei verschiedenen soziodemographischen Gruppen. Allerdings lässt sich an dieser Stelle nicht erklären, inwiefern Teile der beobachteten Unterschiede auf Kombinationen der einzelnen Merkmale zurückführbar sind. So wäre es etwa möglich, dass ältere Personen häufiger nur max. eine abgeschlossene Lehre/ BMS haben und daher die beobachtbaren Unterschiede beim Alter in Wirklichkeit auf Unterschiede in der Bildung zurück zu führen sind. Dies lässt sich mithilfe einer multivariaten linearen Regressionsanalyse untersuchen, wo derartige Effekte mit beachtet werden können. Dazu werden die möglichen Einflussfaktoren in mehreren Blöcken (zuerst nur die soziodemographischen Faktoren, in Folge auch die Bewertung Wiens, die Lebensstile und Bezirke aufgenommen) schrittweise aufgenommen. Dabei können Veränderungen der Effekte nach der Kontrolle durch weitere Einflussfaktoren sichtbar gemacht werden.

Dabei zeigt sich, dass die untersuchten soziodemographischen Faktoren einen eher moderaten Einfluss auf die Einstellung zu Wien als wachsender Stadt haben (Tabelle 1). Selbst alle untersuchten soziodemographischen Faktoren gemeinsam können nur 5% der aufgetretenen Varianz bei der Beurteilung der Aussage „Dass Wien eine wachsende Stadt ist, sehe ich grundsätzlich positiv“ erklären. Es besteht bei dieser Frage in Wien also eine relativ hohe Homogenität im Antwortverhalten. Einflüsse von Geschlecht, Alter, Bildung und Einkommen bestehen, verlieren ihre Signifikanz, sobald nach dem Lebensstil der Befragten kontrolliert wird. Beim Migrationshintergrund ist dies nicht der Fall. So sehen Personen mit Migrationshintergrund es im Schnitt positiver als Personen ohne Migrationshintergrund, dass Wien eine wachsende Stadt ist. Auch der Gesundheitszustand der Befragten ist in allen Regressionsmodellen signifikant: Je schlechter die Menschen in Wien ihren Gesundheitszustand bewerten, desto negativer bewerten sie die Tatsache, dass Wien wächst.

Untersucht wurde auch, wie die Zufriedenheit mit bestimmten Bereichen und das Bild, das die Befragten von Wien haben, die Bewertung des Wiener Wachstums beeinflussen. Einen der stärkeren Einflüsse in der Regression weist die Beurteilung der Umweltqualität der Stadt auf. Je besser die Umweltqualität der Stadt beurteilt wird, desto positiver wird auch die Tatsache bewertet, dass Wien eine wachsende Stadt ist. Hier liegt es nahe, dass Personen, die die Umweltqualität als positiv bewerten, weniger Angst haben vor einem möglichen Absinken der Umweltqualität durch Stadtwachstum, etwa durch ein höheres Verkehrsaufkommen bei steigenden Einwohnerzahlen oder durch Nachverdichtung. Weniger Einfluss hat die Bewertung der Wohnmöglichkeiten. Allerdings findet sich auch hier ein signifikanter Zusammenhang zwischen einer positiven Bewertung der Wohnmöglichkeiten in Wien und einer positiven Bewertung des Stadtwachstums. In Städten, in denen der Wohnungsbau nicht mit dem Bevölkerungsanstieg mithalten kann, kommt es zu größerer Konkurrenz um bezahlbaren Wohnraum. Nimmt eine Person die Wohnmöglichkeiten als eher negativ wahr, liegt es nahe, dass hier nicht noch mehr Konkurrenz um die bestehenden Wohnungen gewünscht wird.

Tab. 1: Regressionsanalyse: „Dass Wien eine wachsende Stadt ist, sehe ich grundsätzlich positiv“ (1 = stimme sehr zu, 4 = stimme gar nicht zu) Lesebeispiel: Migrantinnen/Migranten der ersten Generation sehen positiver, dass Wien eine wachsende Stadt ist als Personen ohne Migrationshintergrund. Dieser Einfluss bleibt auch dann bestehen, wenn Unterschiede in Bezug auf den Lebensstil und den Wohnort berücksichtigt werden.

| | Modell I Soziodemogra- phie | Modell II Modell I+ Be- wertung Wiens | Modell III Modell II+ Lebensstile | Modell IV Modell III+ Bezirke |
|--|-----------------------------------|---|---|-------------------------------------|
| Einflussfaktoren | b | b | b | b |
| Geschlecht | | | | |
| w eiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | 0,015 | 0,012 | 0,017 | 0,024 |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | 0,054 * | 0,048 * | 0,02 | 0,02 |
| 45 bis 59 | 0,079 ** | 0,085 *** | 0,036 | 0,035 |
| 60 und älter | 0,033 | 0,054 * | -0,004 | 0,002 |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,035 | 0,043 | 0,041 | 0,038 |
| Matura/Meisterprüfung | -0,04 | -0,001 | 0,006 | 0,012 |
| Kolleg, FH, Universität | -0,074 * | -0,006 | 0,001 | 0,021 |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | -0,023 | -0,04 + | -0,037 | -0,037 |
| 41%-60% | -0,052 + | -0,032 | -0,029 | -0,031 |
| 61%-80% | -0,066 * | -0,04 | -0,035 | -0,038 |
| obere 20% | -0,098 ** | -0,054 + | -0,042 | -0,043 |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | -0,107 *** | -0,078 *** | -0,075 *** | -0,073 *** |
| zweite Generation | -0,067 ** | -0,072 *** | -0,07 *** | -0,068 *** |
| Gesundheitszustand | | | | |
| | | 0,075 *** | 0,053 ** | 0,052 ** |
| Wie beurteilen Sie Wien in folgenden Bereichen? (1=sehr gut, 5=sehr schlecht) | | | | |
| die Wohnmöglichkeiten | | 0,078 *** | 0,07 *** | 0,072 *** |
| die Umweltqualität der Stadt | | 0,177 *** | 0,164 *** | 0,168 *** |
| Was davon, meinen Sie, zeichnet Wien besonders aus? | | | | |
| die soziale Versorgung | | 0,01 | 0,009 | 0,007 |
| die sprachliche und kulturelle Vielfalt | | -0,185 *** | -0,169 *** | -0,167 *** |
| die Lebensqualität im Allgemeinen | | -0,102 *** | -0,101 *** | -0,104 *** |
| Kontrolliert nach | | | | |
| Lebensstil | | | Ja | Ja |
| Bezirk | | | | Ja |
| N | 2871 | 2871 | 2871 | 2871 |
| Korr. R ² | 0,049 | 0,168 | 0,194 | 0,202 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 1,944 (0,076) | 1,477 (0,099) | 1,751 (0,122) | 1,795 (0,129) |

Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Dass Wien eine wachsende Stadt ist, sehe ich grundsätzlich positiv? Einschätzung auf 4-stufiger Skala (sehr = 1; gar nicht = 4)

Ein im Vergleich mit den übrigen untersuchten Variablen eher starker Einfluss findet sich bei der Variable „Die sprachliche und kulturelle Vielfalt zeichnet Wien besonders aus“. Die Zustimmung zu dieser Aussage steht in einem statistisch signifikanten Zusammenhang mit der positiven Bewertung von Wien als wachsender Stadt. Wachstum in Wien trägt auch zu einem weiteren Zunehmen von verschiedenen Kulturen bzw. deren Sichtbarkeit bei. So ist es wenig verwunderlich, dass Personen, die die sprachliche und kulturelle Vielfalt an Wien schätzen, auch ein weiteres Anwachsen von Wien positiv sehen. Ebenfalls höchst signifikant ist zudem der Zusammenhang mit der Zustimmung zu der Aussage „Die Lebensqualität im Allgemeinen zeichnet Wien besonders aus“. Die Zustimmung zu dieser Aussage führt statistisch zu einer positiveren Bewertung der Tatsache, dass Wien eine wachsende Stadt ist.

Während die untersuchten soziodemographischen Faktoren nur einen geringeren Teil der aufgetretenen Varianz erklären, ist die Beurteilung der Wohnmöglichkeiten und der Umweltqualität der Stadt, sowie die Einschätzung dessen, was Wien als Stadt besonders auszeichnet wesentlich aussagekräftiger. Durch die Aufnahme dieser Einflussfaktoren können zumindest 16,8% der Unterschiede im Antwortverhalten erklärt werden. Wieder eher gering fällt die Erhöhung der Erklärungskraft durch die Aufnahme der Lebensstile und Wohnbezirke aus,⁴ zudem führt diese Kontrolle nicht zu einer Schwächung der Einflüsse der im zweiten Modell aufgenommenen Beurteilungen und Einschätzungen.

⁴ Nimmt man die Lebensstile als einzelne Kategorien auf, so unterscheiden sich hauptsächlich die Leistungsbeusst-Intellektuellen (b: -.116***) und Reflexiven Avantgardisten (b: -.134***) signifikant von der Referenzkategorie der Gehoben-Konservativen. Schwächere Unterschiede finden sich zudem bei den Lebensstiltypen Bürgerlich-Leistungsorientiert (b: -.059+), Expeditiv Pragmatisch (b: -.085**) und Jugendkulturell-Unt erhaltungsorientiert (b: -.082**). Besser darstellen lassen sich die Unterschiede zwischen den Lebensstilen, indem man die den Lebensstilen zugrundeliegenden Achsen anstelle der einzelnen Lebensstile in das Modell aufnimmt. So zeigt sich, dass die Tatsache, dass Wien eine wachsende Stadt ist, mit steigendem Ausstattungsniveau zunehmend negativ (b: ,068***), mit steigender Modernität hingegen zunehmend positiv gesehen wird (b: -,142***).

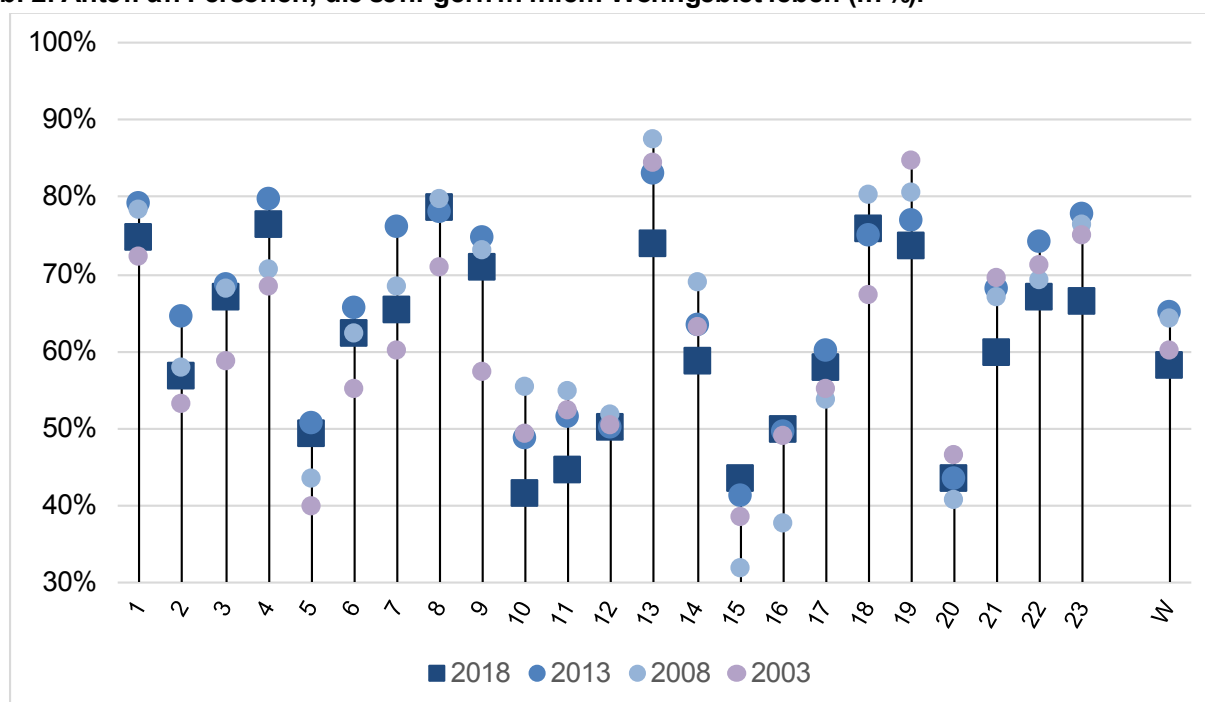
2. Lebensqualität im Wohngebiet

Das Ansteigen der Bevölkerung kann eine Stadt massiv verändern, gerade wenn es in einem Ausmaß wie in Wien geschieht. Mehr Bewohnerinnen und Bewohner führen auch zu mehr Verkehr. Um neuen Wohnraum zu gewinnen, muss bestehender Wohnraum nachverdichtet werden; oder es werden neue Wohngebiete am Stadtrand errichtet, die oft mit längeren Wegen für die Menschen verknüpft sind. All diese Veränderungen können auch die Lebensqualität in den verschiedenen Wohngebieten und damit die Zufriedenheit der Bevölkerung beeinflussen.

2.1 Wo gibt es Aufwertungstendenzen?

Die Entwicklung der Zufriedenheit mit dem Wohngebiet der Befragten variiert je nach Wohnbezirk (Abbildung 2). Vergleichsweise homogen ist die Entwicklung in den inneren Bezirken. In diesen Bezirken finden sich zwischen 2003 und 2013 Aufwertungstendenzen. So stieg der Anteil der Personen, die sehr zufrieden mit dem Wohnviertel sind, in diesen Bezirken zwischen 2003 und 2013 kontinuierlich an. In den neusten Zahlen findet sich allerdings ein leichter Rückgang. Der Wert von 2018 ist in fast allen inneren Stadtbezirken unter den Wert von 2013 gefallen. Ein möglicher Grund für dieses Absinken kann u.U. in der anhaltenden Nachverdichtung gesehen werden, welche die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner beeinträchtigen könnte. Die einzige Ausnahme bildet der 8. Bezirk, dessen Wert von 2018 mit 78,4% einen halben Prozentpunkt über dem Wert von 2013 liegt. Wenn die Entwicklung in den inneren Bezirken auch relativ ähnlich ist, so unterscheiden sich die tatsächlichen Zufriedenheitswerte teils deutlich. So sagen jeweils über 70% der Befragten aus dem 1., 4., 8. und 9. Bezirk, dass sie sehr gerne in ihrem Wohngebiet leben. Im Gegenzug dazu geben nur knapp 50% der Befragten aus dem 5. Bezirk und rund 55% der Befragten aus dem 2. Bezirk an, dass sie sehr gerne in ihrem Wohngebiet leben.

Abb. 2: Anteil an Personen, die sehr gern in ihrem Wohngebiet leben (in %).

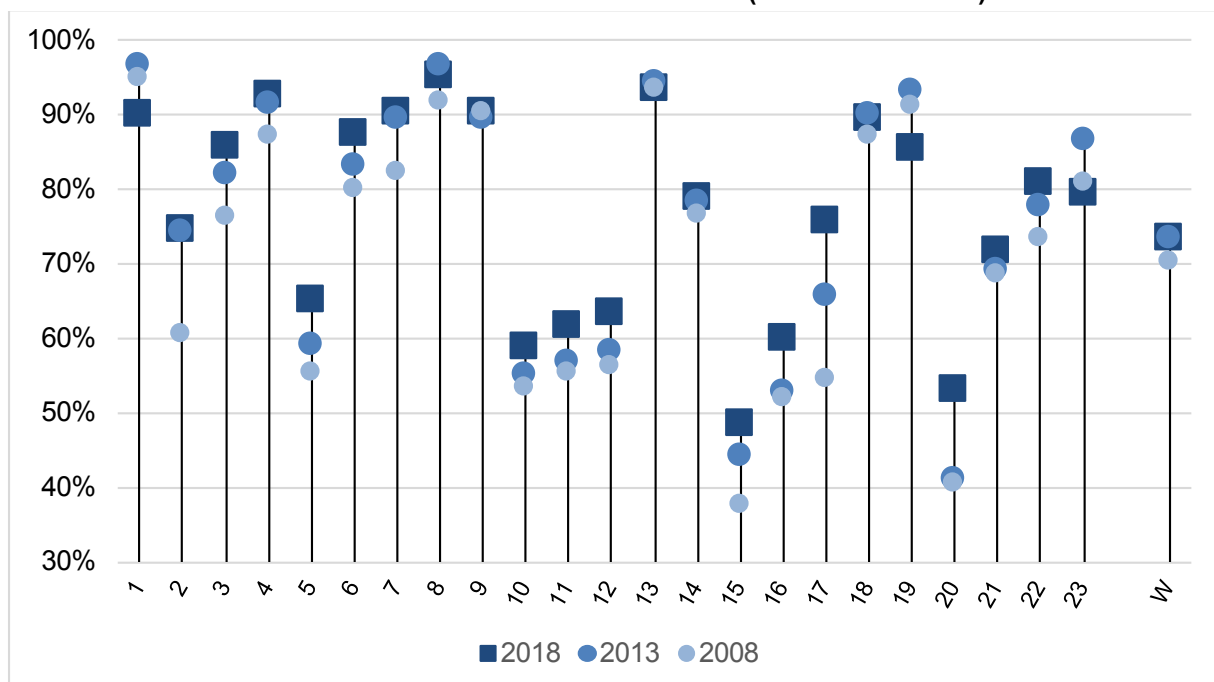


Quelle: WLQ-Studie 2003–2018. „Wie gerne leben Sie in ihrem Wohngebiet?“, Prozentwerte der Kategorie „sehr gerne“.

Differenziert fällt auch das Urteil in den äußeren Bezirken aus, wobei sich hier auch die Entwicklung der Zufriedenheit zwischen den Bezirken unterscheidet. Im 15. und 16. Bezirk wurde 2008 die geringste Zufriedenheit mit dem eigenen Wohngebiet geäußert. Seitdem steigt hier der Anteil der Personen, die angeben, sehr zufrieden mit ihrem Wohngebiet zu sein. Allerdings ist der Anteil der Personen, die angeben, sehr zufrieden zu sein, mit unter 50% im Vergleich mit den anderen Wiener Bezirken vergleichsweise niedrig. Ebenfalls eher gering ist der Anteil der Personen, die mit ihrem Wohnbezirk sehr zufrieden sind, im 20. Bezirk. Eher schlecht sind auch die Werte im 10. und 11. Bezirk. Während 2008 hier noch 55% der Befragten angaben, sehr zufrieden mit ihrem Wohngebiet zu sein, ist dieser Anteil seitdem gefallen, auf nur noch 41% im 10. und 45% im 11. Bezirk in 2018. Im Zuge des allgemeinen Stadtwachstums kam es im Laufe der letzten 15 Jahre zu einer Abnahme der Zufriedenheit auch in einigen der äußeren Bezirke. Dies kann besonders in einigen der Flächenbezirke (z.B. 10., 11., 21. und 23. Bezirk) beobachtet werden. Aber auch in Bezirken, die von anderen Veränderungen betroffen sind, kommt es zu einer Verschlechterung der Werte. Dies kann im 13. und 19. Bezirk beobachtet werden,; Bezirke, die in den letzten Jahren sozial heterogener geworden sind.

Gleichwohl findet sich im 13. und im 19. Wiener Gemeindebezirk auch ein hoher Anteil von Personen, die sehr zufrieden mit ihrem Bezirk sind (Abbildung 3). So leben 2018 im 13. und 19. Bezirk immer noch 74% der Befragten sehr gerne. Ebenfalls sehr hoch ist der Anteil an zufriedenen Bewohnerinnen und Bewohner im 18. Bezirk. 76% der Befragten aus dem 18. Bezirk gaben 2018 an, sehr gern in ihrem Wohngebiet zu leben. Der Wert von 2018 stellt im 18. Bezirk eine leichte Verbesserung gegenüber dem Wert von 2013 dar.

Abb. 3: Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels (Note 1 und 2 in %).



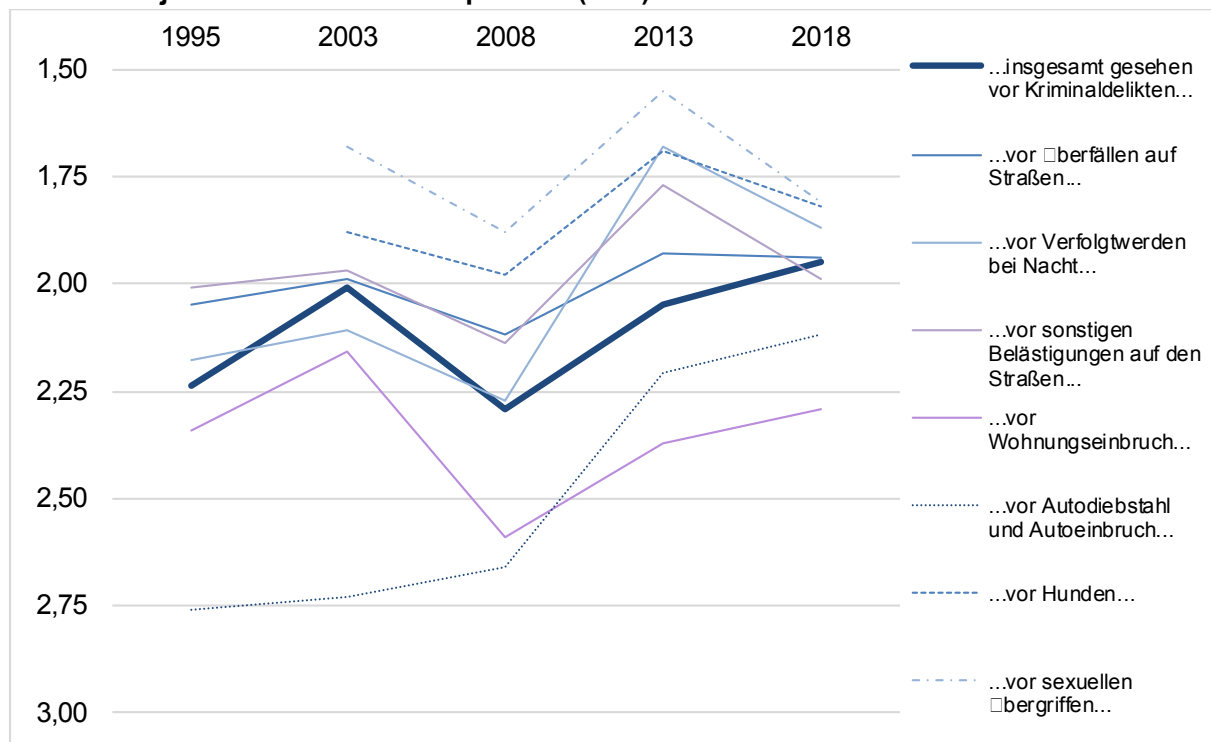
Quelle: WLQ-Studie 2008-2018. Prozentwerte, Summe über die Antwortkategorien „sehr zufrieden“ und „zufrieden“.

Betrachtet man die Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels – ein Indikator für das Image des Wohngebiets –, so zeigt sich eine positive Tendenz. In fast allen Bezirken ist der Anteil der Personen, die zufrieden mit dem Ansehen des Wohnviertels sind, seit der ersten Befragung gestiegen. Ausnahmen sind hier nur der 1. Bezirk (Rückgang von 97% auf 90% Zufriedenheit zwischen 2013 und 2018), der 19. Bezirk (von 93% auf 86% zwischen 2013 und 2018) und der 23. Bezirk (von 87% auf 80% zwischen 2013 und 2018). Dass die Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels in fast ganz Wien im Laufe der Jahre gestiegen ist, kann als Hinweis für Aufwertungstendenzen in der ganzen Stadt, auch außerhalb der Innenbezirke, verstanden werden. Aber auch wenn die Entwicklung in den meisten Bezirken ähnlich ist, so ist das Niveau der Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels je nach Bezirk recht unterschiedlich.

So ist die Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels in den inneren Bezirken im Schnitt höher als in den äußeren Bezirken.⁵ Ausreißer sind bei den inneren Bezirken vor allem die Bezirke 2 und 5. Während in den übrigen inneren Bezirken die Zufriedenheit bei rund 90% liegt, geben im 2. Bezirk 2018 gerade einmal 75% der Befragten an, zufrieden mit dem Ansehen ihres Wohnviertels zu sein, und im 5. Bezirk sogar nur 65%. Allerdings findet sich im 2. Bezirk zwischen 2008 und 2013 ein starker Anstieg der Zufriedenheit von 60% auf 74%. Hohe Zufriedenheitsraten mit dem Ansehen des Viertels finden sich in den äußeren Bezirken 13., 14., 17., 18., 19., 22. und 23. Alle diese Bezirke weisen 2018 Zufriedenheitswerte mit dem Ansehen von über 75% auf. Besonders starke Aufwertungsprozesse finden sich im 17. Bezirk. 2008 lag hier der Zufriedenheitswert des Ansehens noch bei gerade mal 55%, während 2018 bereits 76% der Befragten angeben, zufrieden mit dem Ansehen ihres Bezirks zu sein. Weniger zufrieden mit dem Ansehen ihres Bezirks sind die Bewohner der Bezirke 10., 11., 12., 15., 16. und 20. Während in den meisten dieser Bezirke die Zufriedenheit mit dem Ansehen des Bezirks immer noch bei rund 60% liegt, sind die Bezirke 15 und 20 Ausreißer nach unten. So geben im 20. Bezirk nur 53% der Befragten an, zufrieden mit dem Ansehen ihres Bezirks zu sein, und im 15. Bezirk sogar nur 48% der Befragten. Allerdings ist in diesen Bezirken auch das Ansteigen der Zufriedenheit mit dem Ansehen des Viertels im Laufe der Erhebungswellen besonders ausgeprägt (10% Verbesserung von 2008 auf 2018 im 15. Bezirk und 12% Verbesserung im 20. Bezirk.)

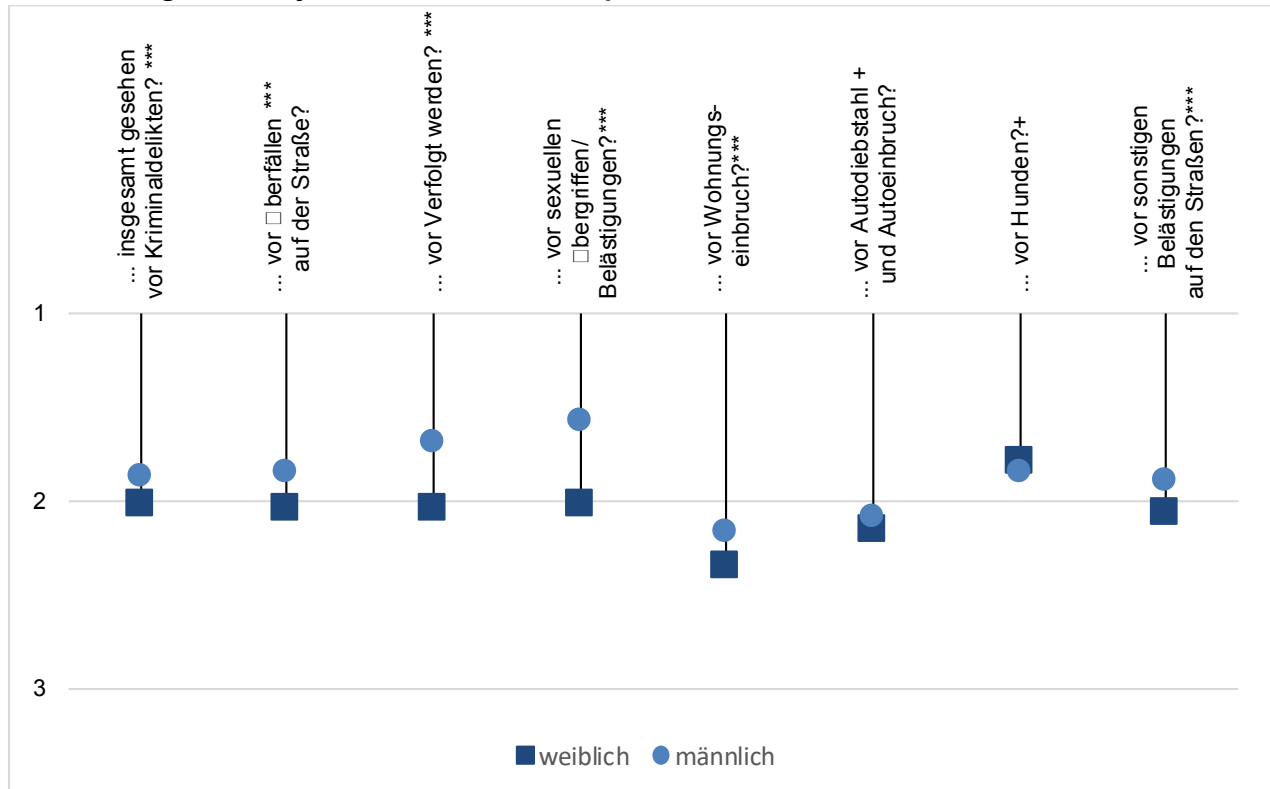
Ein zweiter großer Bereich, der die Lebensqualität im Wohngebiet beeinflusst, ist das subjektive Sicherheitsempfinden im Wohngebiet. Dazu wurden die Befragten danach gefragt, wie sicher sie sich in ihrer Wohnumgebung vor bestimmten Kriminaldelikten fühlen (Abbildung 4). Betrachtet man den Zeitverlauf des Sicherheitsempfindens, erkennt man, dass 2008 in fast allen Teilbereichen das geringste Sicherheitsgefühl angegeben wurde. Bis zum Jahr 2008 wurde außerdem das geringste Sicherheitsempfinden beim Punkt Autodiebstahl und Autodiebstahl genannt. Seitdem ist in diesem Bereich das Sicherheitsempfinden allerdings gestiegen, so dass seit 2013 im Bereich Wohnungseinbruch das geringste Sicherheitsgefühl angegeben wird. Ein starkes Ansteigen des Sicherheitsgefühls gab es nach 2008 hinsichtlich des Verfolgtwerdens. Während 2008 dieser Bereich eher schlecht abschnitt, gehört er seit 2013 zu den Bereichen, in denen sich die Befragten am sichersten fühlen. ber die Jahre hinweg zeigt sich, dass sich die befragten Wienerinnen und Wiener am sichersten vor Hund und sexuellen bergriffen fühlen.

⁵ Durchschnitt der inneren Bezirke: 86% Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels; Durchschnitt äußere Bezirke: 72% Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohnviertels.

Abb. 4: subjektives Sicherheitsempfinden (in %).

Quelle: WLQ-Studie 1995-2018. „Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrer Wohnumgebung...?“ Note 1= sehr sicher, Note 5=gar nicht sicher. Mittelwerte.

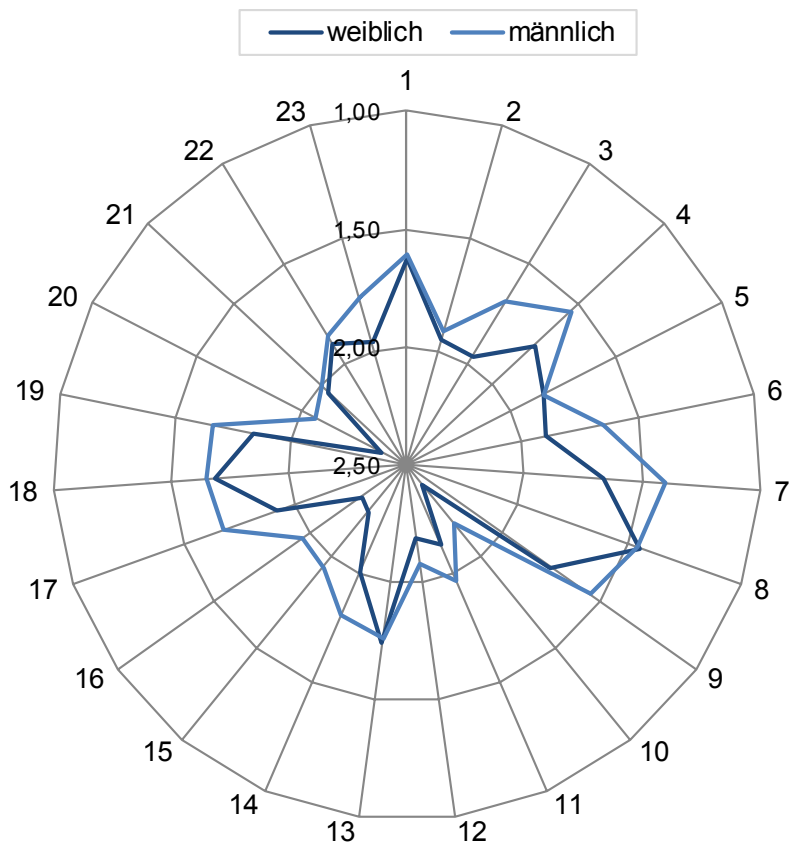
Teilweise deutliche Unterschiede finden sich, wenn man das Sicherheitsempfinden von Frauen und Männern vergleicht (Abbildung 5). Besonders klar zeigen sich diese Unterschiede vor allem an zwei Punkten. So fühlen sich Frauen deutlich weniger sicher als Männer, wenn es um Verfolgung und sexuelle Übergriffe geht. Hier finden sich die größten Unterschiede in der Bewertung von Männern und Frauen. So geben Männer hier auf einer Skala von 1 bis 5 ein im Schnitt jeweils ein 0,4 bzw. 0,5 Punkte höheres Sicherheitsempfinden an als Frauen. Aber auch in den meisten anderen Teilbereichen fühlen sich Frauen weniger sicher als Männer. Die einzige Ausnahme bildet hier die Angst vor Hunden. So ist das Sicherheitsgefühl wenn es um Hunde geht, bei Frauen höher als bei Männern. Allerdings ist dieser Unterschied mit Mittelwerten von Frauen von 1,79 im Vergleich zum Mittelwert von Männern von 1,85 gering. Solche Befunde finden sich auch in der internationalen Forschung. Denn dass Männer in der Regel ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden angeben als Frauen, zeigt die Mehrzahl der Studien zu diesem Thema (siehe, z.B. Sironi & Bonazzi 2016; Visser, Scholte & Scheepers 2013; Sutton & Farrall 2005; Smith, Torstensson & Johansson 2001).

Abb. 5: Vergleich subjektives Sicherheitsempfinden nach Geschlecht.

Quelle: WLQ-Studie 2018. „Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrer Wohnumgebung...?“ Note 1= sehr sicher, Note 5=gar nicht sicher. Mittelwerte. Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001.

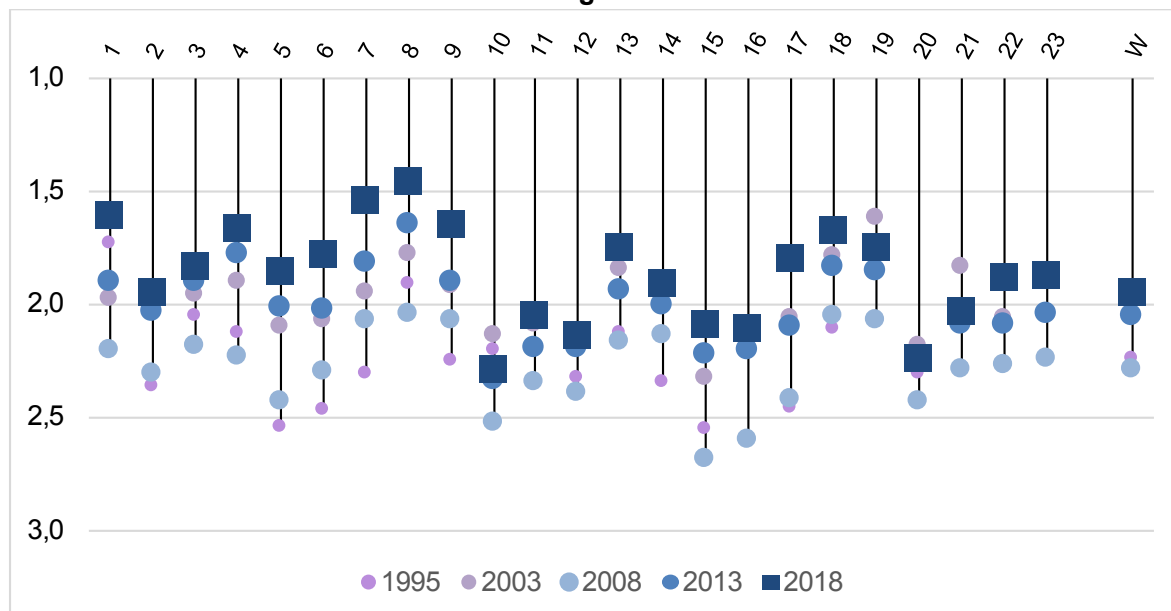
Betrachtet man, wie sicher sich die Befragten in ihrer Wohnumgebung vor Kriminaldelikten allgemein fühlen, lohnt es sich, neben dem Geschlecht auch den Bezirk, in dem die Befragten wohnen, genauer zu betrachten. In der Auswertung zeigt sich, dass Männer in fast allen Bezirken ein höheres Sicherheitsempfinden angeben als Frauen (Abbildung 6). Ausnahmen bilden hier der erste und der 13. Bezirk, in denen sich Frauen und Männer ähnlich sicher fühlen.

Allerdings schwankt das Sicherheitsempfinden von Frauen zwischen den verschiedenen Bezirken etwas stärker als das von Männern. So fühlen sich Frauen im 8. Bezirk am sichersten mit einem Durchschnittswert von 1,5 auf einer Skala von 1= sehr sicher bis 5= gar nicht sicher. Am wenigsten sicher fühlen sich Frauen dagegen im 10. und 20. Bezirk mit einem Mittelwert von 2,4. Männer dagegen fühlen sich im siebten Bezirk am sichersten und ebenfalls im 10. Bezirk am wenigsten sicher. Die Bezirkswerte bei Männern schwanken zwischen 1,4 und 2,2.

Abb. 6: Sicherheit vor Kriminaldelikten allgemein nach Geschlecht und Bezirk.

Quelle: WLQ-Studie 2018. „Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrer Wohnumgebung...?“ Note 1= sehr sicher, Note 5=gar nicht sicher. Mittelwerte.

Sieht man sich an, wie sich das Sicherheitsempfinden im Zeitverlauf geändert hat, so kann man feststellen, dass in allen Bezirken das Sicherheitsgefühl zwischen 2008 und 2018 gestiegen ist (Abbildung 7). Dabei stellt der Wert von 2018 in fast allen Bezirken den höchsten Wert dar, der in der Wiener Lebensqualitätsstudie je gemessen wurde. Die einzigen Ausnahmen sind hier der 10., sowie der 19. und 21. Bezirk. In diesen Bezirken war das allgemeine Sicherheitsempfinden 2003 höher als 2018. Allerdings ist auch in diesen Bezirken das Sicherheitsempfinden besser als noch im Jahr 2008.

Abb. 7: Sicherheit vor Kriminaldelikten allgemein nach Bezirk im Zeitverlauf.

Quelle: WLQ-Studie 1995-2018. „Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrer Wohnumgebung...?“ Note 1= sehr sicher, Note 5=gar nicht sicher. Mittelwerte.

Versucht man über die verschiedenen Dimensionen hinweg ein Bild über die Entwicklung der Bezirke zu zeichnen, so fällt auf, dass die Bezirke 10, 11 und 12, 15, 16 und 20 in allen untersuchten Kategorien das Schlussfeld bilden. Sowohl die Zufriedenheit mit dem Wohnbezirk als auch mit dem Ansehen sind im Wiener Vergleich eher gering und auch das Sicherheitsempfinden ist im Wiener Vergleich eher gering. Bedenklich ist dabei vor allem, dass die Zufriedenheit mit dem Wohnbezirk in Favoriten seit 2008 auch noch stark gefallen ist. Positiv entwickeln sich dagegen der 15. und der 16. Bezirk. In beiden ist die Zufriedenheit mit dem Wohnbezirk und die Zufriedenheit mit dem Ansehen seit 2008 gestiegen; Ein Hinweis auf Aufwertungstendenzen. Fast durchgängig positiv werden im Wienvergleich die Bezirke 1, 7, 8, 9, 13, 18 und 19 bewertet. Allerdings geht im 1. und im 19. Bezirk die Zufriedenheit mit dem Ansehen des Bezirks seit 2013 zurück. Eine ähnliche Tendenz beobachten wir in den inneren Bezirken; in 13. 18. und 19. Bezirk sinkt die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet bereits seit 2008.

Allerdings sollte man in Relation auch festhalten, dass die Zufriedenheit und das Sicherheitsgefühl in ganz Wien auf vergleichsweise hohem Niveau sind. Selbst im 10., 15. und 20. Bezirk, den am schlechtesten bewerteten, geben immer noch knapp 40% der Befragten an, sehr gerne in Ihrem Wohnbezirk zu leben, und auch das Sicherheitsempfinden gegenüber Kriminaldelikten liegt in ganz Wien im Bereich von eher sicher bis sehr sicher.

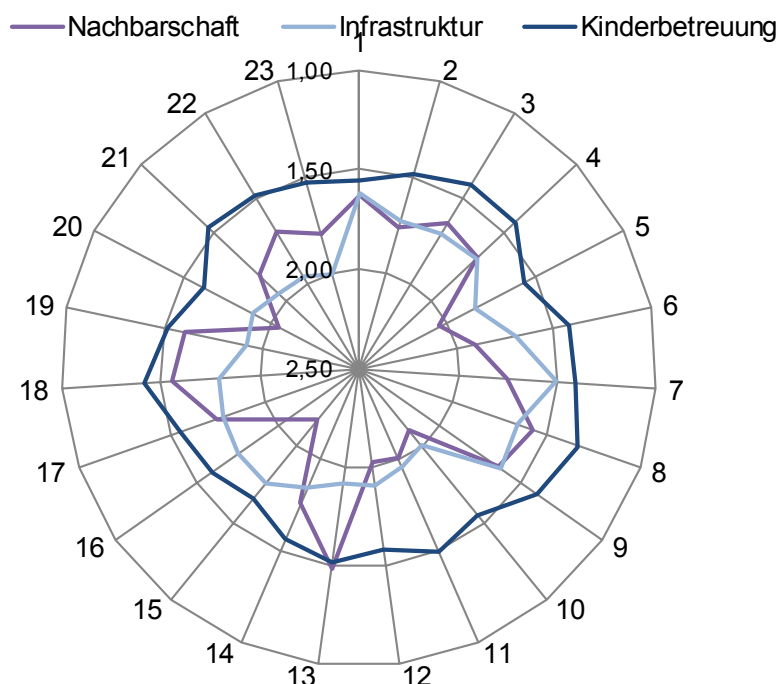
2.2 Zufriedenheit mit der Infrastruktur im Wohngebiet

Neben der Zufriedenheit mit dem Ansehen des Wohngebiets wurde in der Wiener Lebensqualitätsstudie die Zufriedenheit in zwölf weiteren Teilbereichen abgefragt. Diese lassen sich in drei größere Themenbereiche gliedern. Zum einen wurde die *Zufriedenheit mit der Nachbarschaft und mit den Grün-/Freiflächen im Wohngebiet* abgefragt. Unter diesen Themenbereich fallen die Zufriedenheit mit der Nähe zu Grünanlagen, dem Ansehen des Viertels, der Sicherheit, den Menschen in der Nachbarschaft sowie mit Plätzen und anderen öffentlichen Freiräumen. Zum Bereich der Zufriedenheit mit der *Infrastruktur* gehört die Zufriedenheit mit

der Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV), der Nähe zu Gesundheitseinrichtungen, den Einkaufsmöglichkeiten, dem Angebot zur sportlichen Betätigung und mit dem Angebot an Kultureinrichtungen. Der dritte Bereich, *Kinderbetreuung*, beinhaltet die Zufriedenheit mit der Nähe zu einem Kindergarten oder einer Kinderkrippe und mit der die Nähe zu einer Schule. Die Zuordnung zu den einzelnen Indizes wurde mittels einer Faktorenanalyse vorgenommen. Mithilfe von Reliabilitätsanalysen wurde die Eignung der Items zur Indexbildung abgesichert.

Die höchste Zufriedenheit herrscht in fast allen Bezirken im Bereich der Kinderbetreuung (Abbildung 8). Zudem ist die Zufriedenheit mit der Kinderbetreuung in allen Bezirken recht ähnlich. So liegen zwischen dem schlechtesten Wert (17. Bezirk: 1,6) und dem besten Wert (8. Bezirk: 1,3) gerade einmal 0,3 Punkte (auf einer Skala von 1=sehr zufrieden bis 5= gar nicht zufrieden). Etwas deutlicher sind die Unterschiede, betrachtet man die Zufriedenheit mit der Infrastruktur. Hier zeigen sich die inneren Bezirke im Schnitt etwas zufriedener als die äußeren Bezirke. Ausnahme ist hier der 5. Bezirk, in dem die Zufriedenheit mit der Infrastruktur mit einem Mittelwert von 1,85 auf einem ähnlichen Niveau wie in den äußeren Bezirken liegt. Bei der Zufriedenheit mit der Nachbarschaft und mit den Grün-/Freiflächen im Wohngebiet finden sich zwar Unterschiede zwischen den Bezirken, es kann aber nicht allgemein zwischen inneren und äußeren Bezirken unterschieden werden. So ist die Zufriedenheit in diesem Bereich im 13. Bezirk am höchsten. Ebenfalls eher hohe Zufriedenheitswerte weisen der 1., 3., 4., 8., 9., 18. und 19. Bezirk auf. Weniger zufrieden sind dagegen die Bewohnerinnen und Bewohner der Bezirke 5., 6., 10., 11., 12., 15., 16. und 20.

Abb. 8: Zufriedenheit im Wohngebiet mit Nachbarschaft und Umwelt, Infrastruktur und Kinderbetreuung.

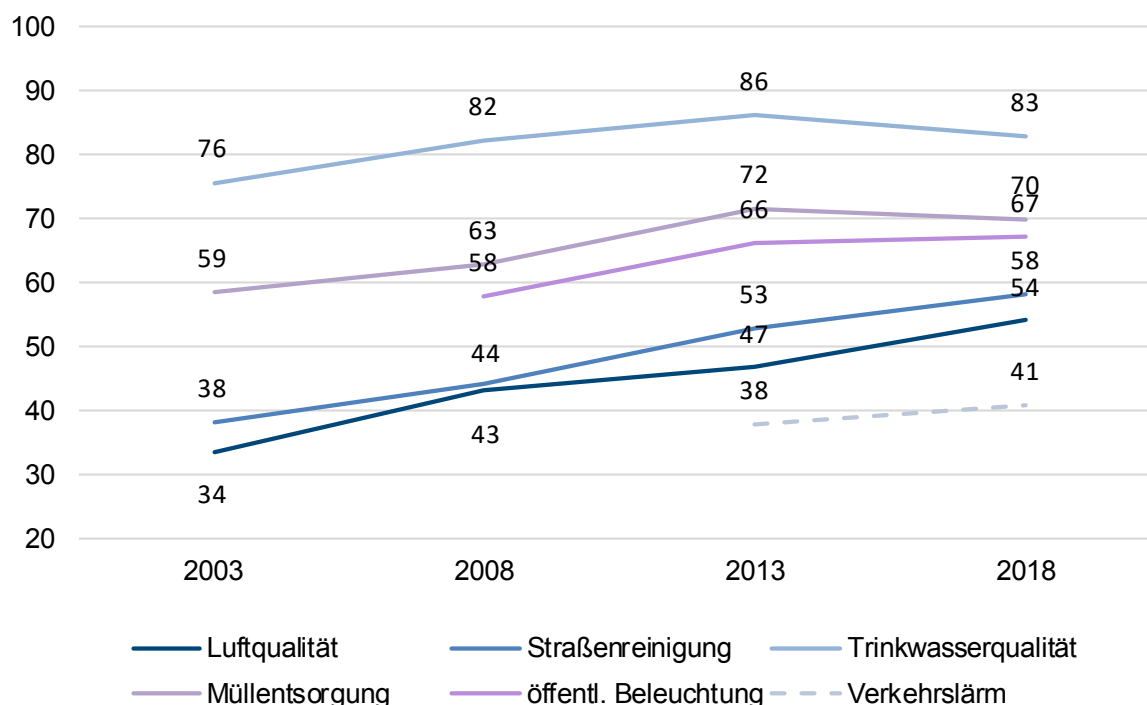


Quelle: WLQ-Studie 2018. Eigene Berechnungen, „Wie zufrieden sind Sie in Ihrem Wohngebiet mit...?“ 1= sehr zufrieden, 5=gar nicht zufrieden. Mittelwerte der Indexe Nachbarschaft und Umwelt, Infrastruktur und Kinderbetreuung.

2.3 Zufriedenheit mit der Umweltqualität

Ein weiterer Bereich, der die Lebensqualität in Wien beeinflusst, ist die Qualität der Umwelt. Um herauszufinden wie die Wienerinnen und Wiener die Umweltqualität bewerten, wurde in der Wiener Lebensqualitätsstudie auch erfasst, ob in verschiedenen Bereichen in der engeren Wohnumgebung Probleme auftreten (Abbildung 9).

Abb. 9: Anteil der Personen, die keine Probleme mit der Umweltqualität in der Wohnumgebung haben (Zeitvergleich in %).

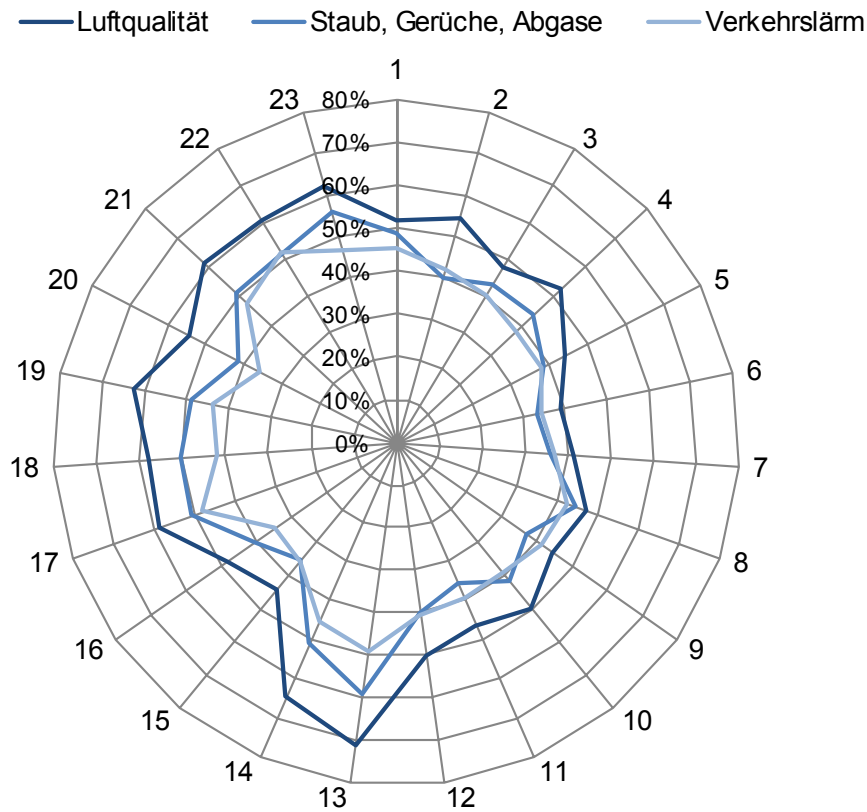


Quelle: WLQ-Studie 2003-2018. Prozentwerte.

Fünf Umweltindikatoren – Luftqualität, Straßenreinigung, Trinkwasserqualität, Müllentsorgung und öffentliche Beleuchtung – wurden in den letzten 15 Jahren abgefragt. Dabei wird ersichtlich, dass in allen Bereichen über die Jahre eine Verbesserung erzielt werden konnte. Ein leichtes Absinken findet sich zwar zwischen 2013 und 2018 im Bereich der Trinkwasserqualität und der Müllentsorgung, allerdings sind dies auch die beiden Indikatoren mit der größten Gesamtzufriedenheit. So geben 83% der Befragten an, keine Probleme mit der Trinkwasserqualität zu haben, und 70%, keine Probleme mit der Müllentsorgung zu haben.

Die geringsten Zufriedenheitswerte finden sich im Bereich der Luftqualität und der Straßenreinigung. Nur 54% der Befragten berichten hier 2018, keine Probleme mit der Luftqualität zu haben, und 58% haben keine Probleme mit der Straßenreinigung angegeben. Dies sind gleichzeitig auch die beiden Bereiche, die sich in den letzten 15 Jahren am stärksten verbessert haben. Der Anteil der Personen die in diesen Bereichen keine Probleme haben, hat in beiden Teilbereichen seit 2003 um 20% zugenommen.

Abb. 10: Angabe der Personen, die keine Probleme mit der Umweltqualität der Wohnumgebung in den Bereichen Luftqualität, Staub-, Geruchs und Abgasbelästigung und Verkehrslärm berichten nach Bezirken (2018, in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Seit 2013 wurden zusätzlich Probleme mit Verkehrslärm und mit Staub-, Geruchs und Abgasbelästigung abgefragt, welche u.a. mit erhöhter Verkehrsbelastung zu tun haben. Diese drei Umweltindikatoren (Luftqualität, Probleme mit Staub-, Geruchs- und Abgasbelästigung und Verkehrslärm) werden in den Wiener Gemeindebezirken unterschiedlich bewertet (Abbildung 10). Die Zufriedenheit mit der Belastung durch Verkehrslärm ist über die Bezirke relativ ähnlich verteilt. Ausreißer stellen der 13. und der 22. Bezirk dar, rund 50% der Befragten haben kein Problem mit Verkehrslärm. Die größten Probleme mit Verkehrslärm treten im 6., 15., 16. und 20. Bezirk auf. Hier geben jeweils nur knapp 35% der Befragten an, keine Probleme mit Verkehrslärm in der Wohnumgebung zu haben.

Mit Staub, Gerüchen und Abgasen haben die äußeren Bezirke im Schnitt geringere Probleme als die inneren Bezirke. Dies gilt besonders für den 6., 7. und 9. Bezirk, wo gerade einmal rund 35% angeben, keine Probleme mit Staub, Gerüchen und Abgasen zu haben. Ähnlich hoch sind auch die Probleme im 11. und 15. Bezirk, wo ebenfalls nur rund 35% der Befragten angeben, keine Probleme mit Staub, Gerüchen und Abgasen zu haben. Die größte Zufriedenheit mit diesem Bereich finden sich im 13. Bezirk (59% der Befragten haben keine Probleme mit Staub, Gerüchen und Abgasen) und im 23. Bezirk (56% der Befragten haben keine Probleme).

Am besten bewerten die Menschen in Wien die Luftqualität. Wie schon bei anderen Umweltindikatoren, gibt es in diesem Bereich in den äußeren Bezirken geringere Probleme als in den inneren Bezirken. Die subjektiv wahrgenommen größten Probleme mit der Luftqualität

finden sich im 6. und 7. Bezirk, gerade einmal rund 40% der Befragten geben an, keine Probleme mit der Luftqualität zu haben. Die mit Abstand geringsten Probleme mit der Luftqualität finden sich – zumindest aus subjektiver Perspektive – im 13. Bezirk. So geben hier 70% der Befragten an, keine Probleme mit der Luftqualität zu haben. Damit verfestigt sich das Bild, dass der 13. Bezirk aus subjektiver Sicht der Befragten der Bezirk mit den geringsten Problemen mit der Umweltqualität ist.

2.4 Einflussfaktoren auf die allgemeine Zufriedenheit mit dem Wohngebiet

In einem weiteren Schritt haben wir mithilfe von verschiedenen Regressionsanalysen den Einfluss unterschiedlicher Faktoren auf die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet untersucht (Tabelle 2). Dabei zeigt sich, dass von den soziodemographischen Faktoren vor allem das Alter in allen Modellen einen signifikanten Einfluss auf die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet hat. Je älter die Befragten, desto lieber leben sie in ihrem Wohngebiet. Ebenfalls signifikant ist der Einfluss der Bildung auf die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet: Personen mit höherer Bildung (Matura/Meisterprüfung oder Hochschulabschluss) sind z.B. signifikant zufriedener mit ihrer Wohnumgebung. Dieser Einfluss scheint nicht ausschließlich darauf zurückführbar zu sein, dass ältere Personen und höher Gebildete in der Regel mehr finanzielle Möglichkeiten bei der Wohnortwahl haben. Der Effekt des Einkommens (Personen mit höherem Einkommen sind zufriedener mit ihrem Wohngebiet als die 20% der Wienerinnen mit dem geringsten Einkommen) verliert hingegen an Signifikanz und Stärke im Regressionsmodell, sobald die Umweltqualitäten und Zufriedenheit mit der Infrastruktur des Wohngebiets aufgenommen werden. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet allein davon abhängt, dass Personen mit höherem Einkommen sich ein besseres Wohngebiet aussuchen können. Ausschlaggebender für die Bewertung des Wohngebiets sind vielmehr die Teilzufriedenheiten.

So findet sich der größte Anstieg der Erklärungskraft der berechneten Modelle bei der Aufnahme der Fragen zur Umweltqualität und der Zufriedenheit mit der Infrastruktur im Wohngebiet. Durch die Aufnahme dieser sieben Variablen steigt die Erklärungskraft des Modells von 6% auf 38% der Varianz im Antwortverhalten der Befragten. Den größten Einfluss auf die Beantwortung der Frage, wie gern die Befragten in ihrem Wohngebiet leben, hat die Zufriedenheit mit der Nachbarschaft und Umwelt. Je größer die Zufriedenheit mit der Nachbarschaft und Umwelt, desto lieber leben die Menschen in ihrem Wohngebiet. Damit wird der größte Teil der Zufriedenheit mit dem Wohngebiet von der Zufriedenheit mit der Nähe zu Grünanlagen, dem Ansehen des Viertels, der Sicherheit, den Menschen in der Nachbarschaft und Plätzen und Freiräumen erklärt. Die Möglichkeiten zur Kinderbetreuung und Infrastrukturfaktoren wie die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Nähe zu Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen und dem Angebot zur sportlichen Betätigung besitzen laut den Regressionsanalysen hingegen keinen eigenständigen statistischen Einfluss, wenn man gleichzeitig den Einfluss von sehr vielen anderen Dimensionen berücksichtigt. Geben Befragte an, Probleme mit der Luftqualität oder der Straßenreinigung in der unmittelbaren Wohnumgebung zu haben, so wirkt sich dies signifikant negativ darauf aus, wie gern die Personen in ihrem Wohngebiet leben.

Insgesamt scheinen soziodemographische Faktoren nur einen moderaten Einfluss auf die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet zu haben. Entscheidend für die Zufriedenheit sind eher die Bereiche „Umweltqualität“ und „Nachbarschaft/Grün-/Freiraum“. Insbesondere die Nach-

barschaft und Umwelt spielt eine zentrale Rolle dabei, wie zufrieden die Befragten mit ihrem Wohngebiet sind.

Tab. 2: Regressionsanalyse: „Wie gern leben Sie in ihrem Wohngebiet? (1 = sehr gerne, 4 = gar nicht gerne)

Lesebeispiel: Personen über 60 Jahren leben höchst signifikant lieber in ihrem Wohngebiet als Personen unter 30 Jahren.

| Einflussfaktoren | Modell I | Modell II | Modell III | Modell IV |
|---|------------------|---|------------------------|----------------------|
| | Soziodemographie | Modell I + Umweltqualität & Zufriedenheit | Modell II + Lebensstil | Modell III + Bezirke |
| | b | b | b | b |
| Geschlecht | | | | |
| w weiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | 0,023 | 0,022 + | 0,02 + | 0,017 |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | -0,053 ** | -0,041 ** | -0,044 ** | -0,038 * |
| 45 bis 59 | -0,076 *** | -0,053 ** | -0,054 ** | -0,049 ** |
| 60 und älter | -0,132 *** | -0,086 *** | -0,085 *** | -0,073 *** |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,014 | -0,029 | -0,029 | -0,026 |
| Matura/Meisterprüfung | -0,039 + | -0,048 ** | -0,045 * | -0,035 + |
| Kolleg, FH, Universität | -0,076 ** | -0,077 *** | -0,073 *** | -0,056 ** |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | 0,001 | 0,008 | 0,008 | 0,006 |
| 41%-60% | -0,075 *** | -0,016 | -0,015 | -0,014 |
| 61%-80% | -0,093 *** | -0,022 | -0,017 | -0,017 |
| obere 20% | -0,147 *** | -0,037 + | -0,028 | -0,023 |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | 0,005 | 0,013 | 0,014 | 0,013 |
| zweite Generation | 0 | 0,009 | 0,01 | 0,008 |
| In engerer Wohnumgebung Probleme mit | | | | |
| ... Luftqualität | | 0,061 *** | 0,061 *** | 0,066 *** |
| ... mangelnde Straßenreinigung | | 0,034 * | 0,035 * | 0,034 * |
| ... Trinkwasserqualität | | 0,009 | 0,006 | 0,012 |
| ... Müllentsorgung (Müllabfuhr) | | -0,014 | -0,014 | -0,014 |
| ... mangelnde öffentliche Beleuchtung | | 0,011 | 0,009 | 0,005 |
| Zufriedenheit mit dem Wohngebiet (1=sehr zufrieden, 5=gar nicht zufrieden) | | | | |
| Nachbarschaft/Grün-/Freiraum | | 0,546 *** | 0,541 *** | 0,524 *** |
| Infrastruktur | | -0,018 | -0,022 + | -0,024 + |
| Kinderbetreuung | | -0,013 | -0,01 | -0,006 |
| Kontrolliert nach | | | | |
| Lebensstil | | | Ja | Ja |
| Bezirk | | | | Ja |
| N | 4919 | 4919 | 4919 | 4919 |
| Korr. R ² | 0,064 | 0,384 | 0,388 | 0,396 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 1,777 (0,046) | 0,579 (0,048) | 0,541 (0,052) | 0,668 (0,058) |

Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Wie gerne leben Sie in Ihrem Wohngebiet? Einschätzung auf 4-stufiger Skala (1=sehr gerne; 4=gar nicht gerne)

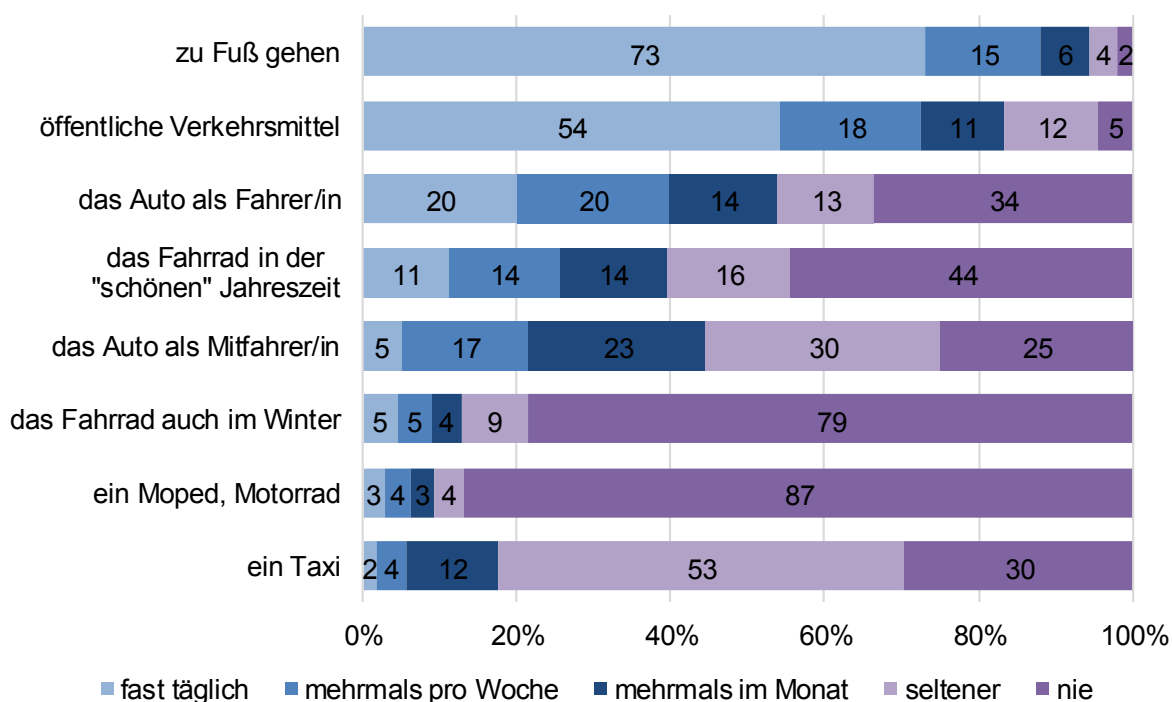
3. Mobilität

Im letzten Kapitel dieses Teilberichts wird der Bereich der Mobilität genauer beleuchtet. Auch die Mobilität kann Einfluss auf die wahrgenommene Lebensqualität einer Stadt haben. So konnte im vorherigen Kapitel bereits gezeigt werden, dass gerade die Luftqualität in der Wohnumgebung, die ja stark vom Verkehrsaufkommen beeinflusst wird, ein entscheidender Einflussfaktor auf die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet ist. Daher sollen nun zunächst die von den Wienerinnen und Wienern präferierten Fortbewegungsmittel genauer beleuchtet werden.

3.1 Verkehrsmittelnutzung 2018

Betrachtet man, wie oft die Bevölkerung Wiens verschiedene Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten nutzt, so fällt auf, dass sich die Wienerinnen und Wiener am häufigsten zu Fuß fortbewegen (siehe Abbildung 11). 88% der Befragten geben an, dies mehrmals pro Woche zu tun. Dicht gefolgt wird das zu Fuß gehen vom öffentlichen Verkehr, den 72% der Befragten mehrmals pro Woche nutzen. Auf dem dritten Rang findet sich das Auto als Fahrer/in. 40% der Befragten geben an mehrmals pro Woche selbst Auto zu fahren und 22% der Befragten geben an, mehrmals pro Woche das Auto als Mitfahrende zu nutzen. Während der „schönen“ Jahreszeit erfreut sich zudem das Fahrrad einiger Beliebtheit. Ein Viertel der Wienerinnen und Wiener fahren bei schönem Wetter mehrmals pro Woche Fahrrad. Ist die Jahreszeit kälter, sinkt dieser Anteil allerdings deutlich. So geben nur 10% der Befragten an, das Fahrrad auch im Winter mehrmals pro Woche zu nutzen. Eine eher geringe Rolle für das alltägliche Mobilitätsverhalten spielen Moped/ Motorrad und das Taxi. Nur 7% bzw. 6% nutzen diese Verkehrsmittel mehrmals wöchentlich.

Abb. 11: Anteil an Personen, die die angegebenen Verkehrsmittel mehrmals pro Woche nutzen (in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Untersucht man genauer, welches Verkehrsmittel für welche Wege hauptsächlich genutzt wird, so kann man feststellen, dass zu Fuß gehen für Einkäufe und Besorgungen gewählt wird (Tabelle 3). So geben 48% der Befragten an, diese Wege hauptsächlich zu Fuß zurückzulegen. Deutlich weniger Befragte nutzen das zu Fuß gehen dagegen, wenn es um den Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz oder die Freizeitgestaltung geht. Diese Wege werden eher mit dem Auto oder dem ÖV zurückgelegt. Auffällig ist, dass, obwohl knapp 90% der Befragten angeben, mehrmals pro Woche zu Fuß zu gehen, dies nur bei Einkäufen und Besorgungen, sowie dem Begleiten von Kindern zu Kindergarten und Schule das meistgenutzte Hauptverkehrsmittel ist. Bei den übrigen Wegen stellt das zu Fuß gehen nur bei einem sehr geringen Anteil an Personen das Hauptverkehrsmittel dar. Zu Fuß gehen wurde daher in weiterer Folge nicht mehr in die Auswertungen aufgenommen.

Tab. 3: Hauptverkehrsmittel bei verschiedenen Wegtypen (in %).

| Welche Verkehrsmittel benützen Sie hauptsächlich... | Auto | Öffis | Kombi Auto/Öffis | Fahrrad | zu Fuß | andere z.B. Mo- ped, Taxi |
|--|------|-------|---------------------|---------|--------|---------------------------------|
| ... für den Weg von und zu Ihrem derzeitigen Arbeits- bzw. Ausbil- dungsplatz? | 22 | 58 | 3 | 7 | 8 | 2 |
| ... bei Einkäufen und Besorgungen (z.B. Amts-, Arztwege)? | 27 | 17 | 3 | 5 | 48 | 1 |
| ... bei der Begleitung der Kinder zum Kindergarten oder Schule? | 26 | 29 | 2 | 5 | 38 | 0 |
| ... zur sonstigen Freizeitgestal- tung? | 29 | 50 | 8 | 5 | 6 | 2 |

Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte

Fragt man sich nun, wie sich die Verkehrsmittelnutzung im Laufe der letzten zehn Jahre verändert hat, so kann man feststellen, dass die Schwankungen im Zeitverlauf nur relativ gering ausfallen. (siehe Abbildung 16). Eine gewisse Ausnahme stellt die Nutzung des Autos als Mitfahrende dar. Haben 2008 gerade mal 13% der Befragten mehrmals pro Woche das Auto als Mitfahrende genutzt, sind dies seit 2013 22%. Demnach kann man davon ausgehen, dass sich die Auslastung der Wiener Automobile zwischen 2008 und 2013 verbessert hat. Stark angestiegen ist ebenfalls die Nutzung vom Fahrrad in der schönen Jahreszeit. Während 2008 nur 20% der Befragten angaben dieses Verkehrsmittel mehrmals pro Woche zu nutzen waren es 2013 bereits 30%. Allerdings ist hier die Entwicklung zwischen 2013 und 2018 wieder leicht rückläufig. So gaben 2018 nur noch 25% der Befragten an, das Fahrrad in der schönen Jahreszeit mehrfach pro Woche zu nutzen. Alle anderen Verkehrsmittel blieben im betrachteten Zeitraum vergleichsweise konstant.

Für eine Vielzahl von verkehrsplanerischen Maßnahmen ist es sinnvoll diese an spezifische Zielgruppen auszurichten. Betrachtet man Einstellungen zu Mobilitätsverhalten und verkehrsplanerischen Maßnahmen nur auf Ebene der Gesamtbevölkerung, können daher bestimmte Zusammenhänge in Subgruppen übersehen werden (vgl. Hunecke, 2015). Um Gruppen mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten in der Wiener Bevölkerung zu identifizieren, wurden im Rahmen der Wiener Lebensqualitätsstudie sogenannte verhaltensbasierte Mobilitätstypen gebildet. Die Basis hierfür bilden die Angaben der Befragten, welche Verkehrsmittel sie mehrmals pro Woche nützen. Dabei kann ein knappes Drittel der Wiener Bevölkerung dem Mobilitätstyp „nur ÖV“ zugerechnet werden und nützt demnach ausschließlich

den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel mehrmals wöchentlich. Mit jeweils knapp 15% sind zudem die Mobilitätstypen „Mischtyp: ÖV und motorisiert als Fahrer/in“, sowie „nur Auto als Fahrer/in/Motorrad“ vergleichsweise weit verbreitet. Knapp 10 % gehören jeweils zu den Mischtypen „Fahrrad und ÖV“ sowie „Fahrrad, ÖV und motorisiert“. Letztere nutzen alle drei genannten Fortbewegungsarten mehrmals wöchentlich. Äußerst selten wird mit 2 % dagegen ausschließlich das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel mehrmals wöchentlich genutzt. Ebenfalls sehr selten finden sich Personen, die dem Mobilitätstyp „nur Auto als MitfahrerIn/Taxi“ zuzurechnen sind. Im Kombination mit dem öffentlichen Verkehr kommt das Mitfahren (privat und/oder in einem Taxi) mit einem Anteil von 7 % aber gar nicht so selten vor. Zudem nutzen rund 3 % motorisierte Fahrzeuge sowohl als BeifahrerIn (privat und/oder in einem Taxi), als auch als Fahrer/in mehrmals pro Woche (Mischtyp: nur motorisiert).

Sieht man sich die soziodemographische Zusammensetzung der Mobilitätstypen an (Tabelle 4), so kann man feststellen, dass die wenig mobilen Personen (5% der Befragten) häufig älter sind und nur über geringes Einkommen und niedrige Bildung verfügen. Personen, die ausschließlich den öffentlichen Verkehr nutzen, besitzen häufiger nur ein geringes Einkommen und vergleichsweise wenig Bildung. In dieser Gruppe finden sich auch mehr Frauen als Männer. Vergleichsweise selten wird der öffentliche Verkehr in der Altersgruppe der 45-59-jährigen als einziges Verkehrsmittel mehrmals wöchentlich genutzt. Migrantinnen und Migranten der ersten Generation nutzen den ÖV als Hauptverkehrsmittel häufiger als Personen ohne Migrationshintergrund und Personen mit Migrationshintergrund in zweiter Generation. Personen des Mobilitätstyps „nur Auto als Fahrer/in/Motorrad“ sind in Wien unter Männern häufiger als unter Frauen zu finden. Zudem ist dieser Typus bei den 45-59-Jährigen überdurchschnittlich häufig vertreten. Besonders oft können zudem Personen mit abgeschlossener BMS dem Typ „nur Auto als Fahrer/in/ Motorrad“ zugerechnet werden. Zudem sind bei diesem Mobilitätstyp Personen mit hohem Einkommen deutlich häufiger vertreten. Personen ohne Migrationshintergrund gehören mit 16% doppelt so häufig diesem Typ an als Migrantinnen und Migranten der zweiten Generation. Weniger deutlich ist der Unterschied zu Migrantinnen und Migranten der ersten Generation mit 13%.

Mitfahrende im Auto (egal ob sie dem Mischtyp „ÖV und Mitfahrende/Taxi“ oder dem Typus „nur Auto als Mitfahrende/Taxi“ zugerechnet werden) sind mehr als doppelt so häufig weiblich als männlich. Dieser Unterschied in der Autonutzung (dass Männer häufiger selbst Auto fahren, während Frauen öfter Passagiere im Auto sind) zeigt sich in vielen Studien (vgl. z.B.: Scheiner & Holz-Rau 2012; Bergstad et al. 2011). Zudem verfügen die im Auto mitfahrenden Personen öfter über niedrige Bildung. Im Gegensatz zum Typ „nur Auto als Mitfahrende/Taxi“ sind die Personen des Mischtyps „ÖV und Mitfahrende/Taxi“ überdurchschnittlich häufig weniger als 30 Jahre alt.

Aufgrund der nur geringen Verbreitung bzw. Fallzahlen des Typs „nur Fahrrad“ in den Daten der WLQ-Studie 2018 lassen sich schwer klare Aussagen über diese Personengruppe treffen. Der Mischtyp „ÖV und Fahrrad“ ist allerdings bei den über 60-jährigen seltener zu finden, dafür öfter bei Personen mit einem hohen Bildungsabschluss. Auffällig beim Mischtyp „ÖV und motorisiert“ ist, dass dieser vor allem bei Personen mit hohem Einkommen besonders häufig vertreten ist. Sowohl der Mischtyp „ÖV und Fahrrad“, als auch der Mischtyp „ÖV und motorisiert (aktiv)“ findet sich bei Männern häufiger als bei Frauen.

Personen, die dem Mischtyp „Fahrrad, ÖV und motorisiert“ zugerechnet werden sind größtenteils männlich und unter 30 Jahre alt, außerdem sind sie deutlich häufiger Migrantinnen

und Migranten der zweiten Generation (im Vergleich zu Personen ohne Migrationshintergrund oder Migrantinnen und Migranten der ersten Generation). Bemerkenswert ist auch, dass in dieser Kategorie Personen mit abgeschlossener Lehre/BMS eher unterrepräsentiert sind.

Tab. 4: Verteilung der soziodemographischen Merkmale auf die Mobilitätstypen (in %).

| | | nur Fahrrad | Mischtyp: Fahrrad + ÖV | nur ÖV | Mischtyp: Fahrrad + ÖV + motorisiert | Mischtyp: Fahrrad + motorisiert | Mischtyp: ÖV + motorisiert als Fahrer/in | Mischtyp: ÖV+MitfahrerIn/Taxi | Mischtyp: nur motorisiert | nur Auto als MitfahrerIn/Taxi | nur Auto als Fahrer/in/Motorrad | wenig mobil |
|-----------------------|----------------------------|-------------|------------------------|--------|--------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Geschlecht | weiblich | 2 | 8 | 37 | 7 | 3 | 12 | 10 | 4 | 2 | 10 | 5 |
| | männlich | 2 | 9 | 27 | 14 | 6 | 14 | 4 | 2 | 1 | 18 | 5 |
| Alter | unter 30 | 1 | 9 | 34 | 18 | 3 | 11 | 12 | 2 | 1 | 6 | 3 |
| | 30 bis 44 | 2 | 11 | 32 | 9 | 4 | 14 | 6 | 4 | 0 | 14 | 4 |
| | 45 bis 59 | 3 | 9 | 27 | 7 | 7 | 14 | 4 | 4 | 1 | 20 | 4 |
| | 60 und älter | 1 | 5 | 34 | 7 | 4 | 13 | 6 | 3 | 3 | 15 | 8 |
| Bildung | max. Pflichtschule | 1 | 7 | 36 | 15 | 3 | 9 | 10 | 2 | 2 | 9 | 7 |
| | Lehre/BMS | 1 | 5 | 30 | 7 | 5 | 13 | 7 | 4 | 2 | 20 | 6 |
| | Matura/Meister | 2 | 9 | 33 | 11 | 4 | 14 | 7 | 3 | 1 | 13 | 3 |
| | Kolleg, FH, Uni | 3 | 14 | 31 | 11 | 4 | 15 | 6 | 3 | 1 | 9 | 3 |
| Einkommen | untere 20% | 1 | 9 | 38 | 15 | 2 | 7 | 8 | 3 | 2 | 10 | 6 |
| | 21%-40% | 2 | 8 | 41 | 10 | 2 | 10 | 6 | 2 | 2 | 9 | 7 |
| | 41%-60% | 2 | 9 | 35 | 10 | 4 | 11 | 9 | 2 | 2 | 12 | 5 |
| | 61-80% | 3 | 9 | 31 | 8 | 4 | 14 | 7 | 3 | 2 | 15 | 5 |
| | obere 20% | 2 | 8 | 25 | 12 | 7 | 17 | 5 | 4 | 1 | 17 | 3 |
| Migrationshintergrund | kein Migrationshintergrund | 2 | 8 | 31 | 8 | 5 | 13 | 6 | 3 | 2 | 16 | 5 |
| | erste Generation | 2 | 10 | 37 | 7 | 3 | 13 | 8 | 3 | 1 | 13 | 4 |
| | zweite Generation | 2 | 8 | 30 | 20 | 4 | 12 | 8 | 3 | 1 | 7 | 5 |
| Wien Gesamt | | 2 | 9 | 32 | 10 | 4 | 14 | 7 | 3 | 1 | 13 | 4 |

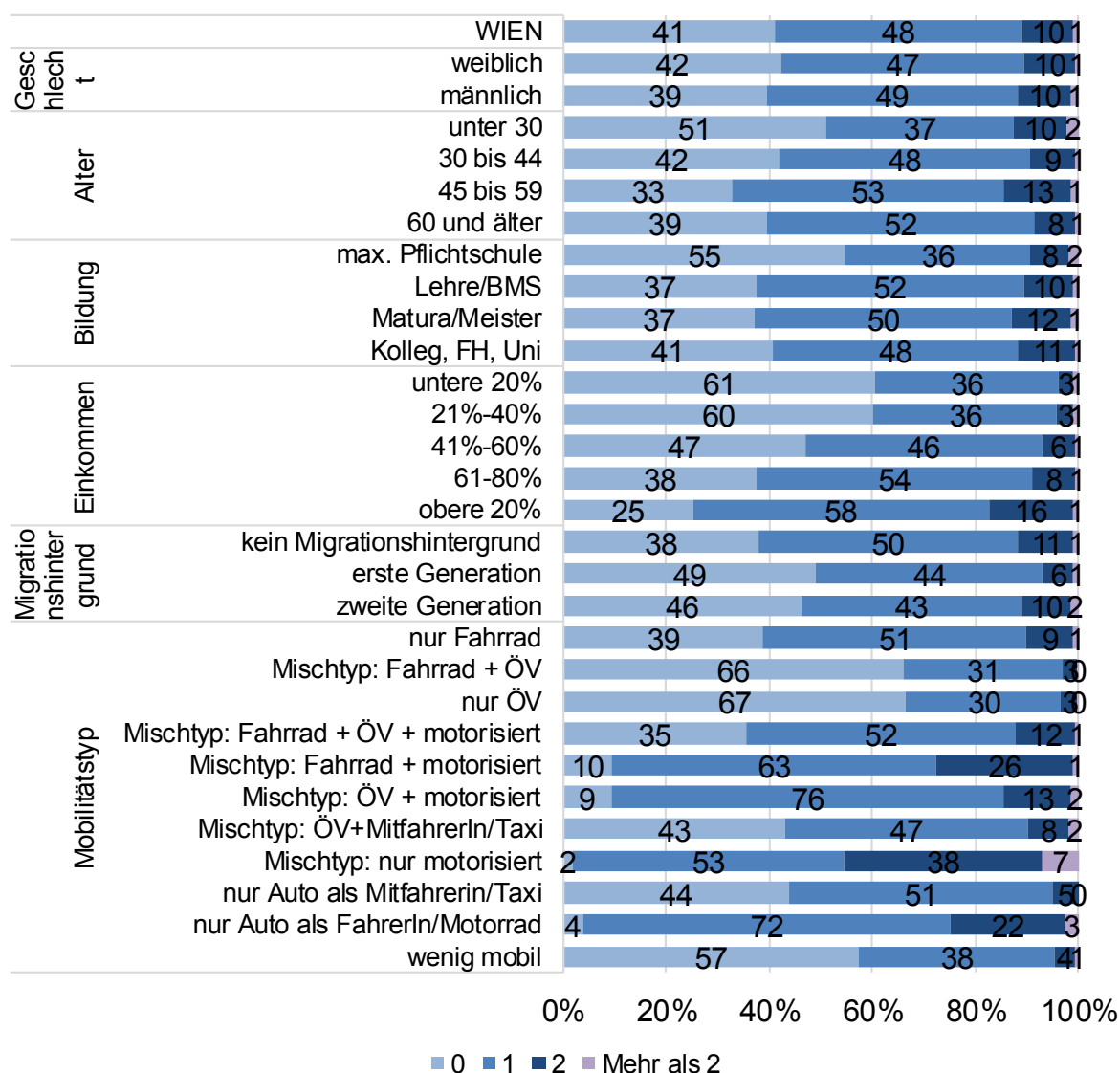
Quelle: WLQ-Studie 2018. Eigene Berechnung. Prozentwerte.

Betrachtet man genauer, welche Personen aus Haushalten mit Autobesitz kommen (Abbildung 12), so zeigt sich, dass zwischen den Geschlechtern, die Verfügbarkeit eines eigenen Autos in etwa gleich verteilt ist. Junge Personen kommen überdurchschnittlich häufig aus Haushalten ohne Pkw. Der Anteil an Personen aus Haushalten mit Pkw-Besitz steigt zunächst mit zunehmendem Alter der Befragten an, bevor er ab 60 wieder leicht absinkt. Personen mit maximal Pflichtschulabschluss leben zudem ebenfalls deutlich seltener in Haushalten mit Pkw-Besitz als die übrigen Bildungsgruppen. Gerade einmal rund die Hälfte dieser Personen kommt aus Haushalten mit Pkws. Allerdings ist hier ein Zusammenhang mit dem

Einkommen wahrscheinlich, da der Unterhalt eines Pkws gewisse finanzielle Mittel erfordert. So kommen in den unteren beiden Einkommensquintilen jeweils mehr als die Hälfte der Personen aus Haushalten ohne Pkw, während im obersten Einkommensquintil gerade einmal rund 25 % der Personen aus Haushalten ohne Pkw kommen. Der Anteil der Wiener Haushalte, die zwei oder mehr Pkws im Haushalt haben, beträgt 17%. Personen mit Migrationshintergrund leben deutlich seltener in Haushalten mit Pkw-Besitz als Personen ohne Migrationshintergrund.

Wenig überraschend kommen Personen des Mischtyps „nur motorisiert“ und des Typs „nur Auto als Fahrer/in/Motorrad“ vor allem aus Haushalten mit Pkw-Besitz. Der Anteil an Zweit-, Dritt-, etc.-Wagen im Haushalt ist bei diesen Mobilitätstypen überdurchschnittlich hoch. Personen der Mobilitätstypen „nur öffentliche Verkehrsmittel“, „Mischtyp: Fahrrad und ÖV“ und „wenig mobile Personen“ kommen dagegen besonders selten aus Haushalten mit Autobesitz.

Abb. 12: Überblick der soziodemographischen Merkmale von Haushalten ohne Pkw, mit einem Pkw und mit mehreren Pkws (in %).

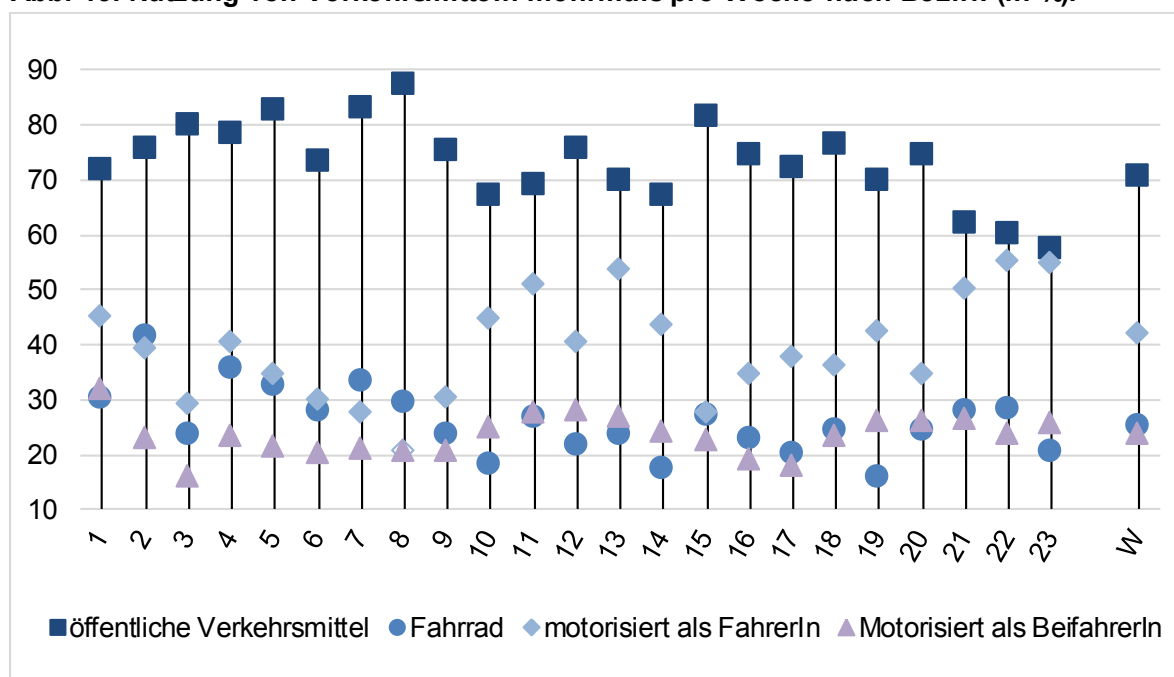


Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Betrachtet man, wie stark die Verkehrsmittel (welche die Basis für die Mobilitätstypen bilden) in den einzelnen Bezirken pro Woche genutzt werden (Abbildung 13), so fällt als erstes auf, dass im 11., 13., 21., 22. und 23. Bezirk überdurchschnittlich häufig mehrmals pro Woche ein motorisiertes Fahrzeug verwendet wird. Besonders selten wird die motorisierte Fortbewegung als Fahrer/in dagegen in den Bezirken 3, 7 und 15 gewählt. Dagegen ist die Verteilung der Fortbewegung als Mitfahrende in einem motorisierten Fahrzeug wesentlich gleichmäßiger über die Bezirke verbreitet. Zwar wird diese Form etwas seltener im 3., 16. und 17. Bezirk gewählt und vergleichsweise oft im ersten Bezirk, allerdings sind die Schwankungen in den Anteilen relativ gering. Dies zeigt sich vor allem, wenn man diese mit dem Anteil an Personen vergleicht, die mehrmals pro Woche das Fahrrad nutzen. Während die Fortbewegungsformen „motorisiert als Mitfahrende“ und „Fahrrad“ auf ganz Wien gesehen von einem etwa gleich großen Personenanteil mehrmals wöchentlich genutzt wird, ist die Schwankungsbreite bei den Fahrradfahrenden zwischen den Bezirken wesentlich höher. So nutzen im 2. Bezirk über 40% der Befragten das Fahrrad mehrmals pro Woche, während im 19. Bezirk gerade einmal 16% mehrmals pro Woche auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgreifen. Neben dem 2. wird auch im 4., 5. und 7. Bezirk von einem überdurchschnittlich hohen Anteil das Fahrrad mehrmals wöchentlich genutzt. Verhältnismäßig wenige Personen, die regelmäßig Fahrrad fahren, finden sich neben dem 19. auch im 10. und 14. Bezirk.

Festzuhalten ist zudem, dass in allen Bezirken der öffentliche Verkehr das Verkehrsmittel ist, das von den meisten Personen mehrmals pro Woche genutzt wird. Mit über 80% finden sich besonders viele Menschen im 5., 7., 8. und 15. Bezirk, die mehrmals wöchentlich den ÖV nutzen. Mit um die 60% finden sich im 21., 22. und 23. Gemeindebezirk die wenigsten Personen, die mehrmals wöchentlich den ÖV nutzen.

Abb. 13: Nutzung von Verkehrsmitteln mehrmals pro Woche nach Bezirk (in %).

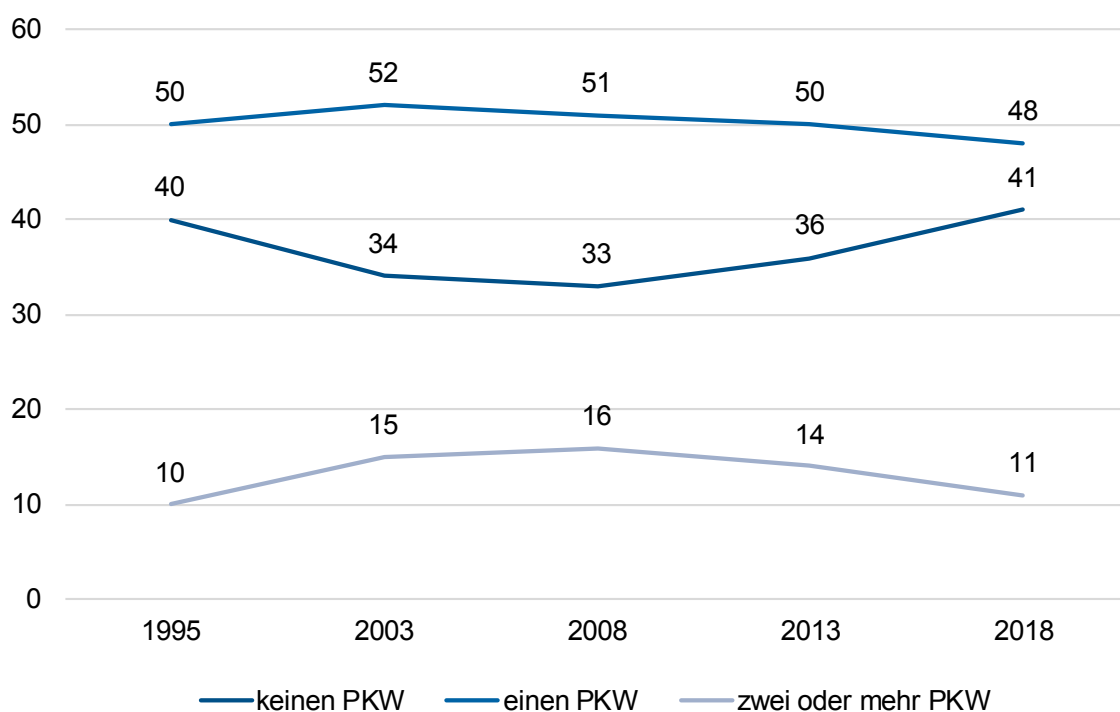


Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

3.2 Verkehrsmittelnutzung im Zeitvergleich

Im Zuge des Klimawandels und dem Einfluss des Verkehrs auf die globale Erwärmung, wird häufig die Notwendigkeit der Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zum nicht motorisierten Individualverkehr diskutiert. Vor diesem Hintergrund ist es relevant, welche Entwicklungen sich hier in der Stadt Wien zeigen. Zumindest die Entwicklung des Pkw-Besitzes zeigt in diesem Kontext eine interessante Entwicklung (Abbildung 14). Während zwischen 1995 und 2008 der Anteil an Personen, die in einem Haushalt ohne Pkw leben, abnahm, ist dieser seit 2008 wieder steigend. 2018 leben 41% der Befragten in einem Haushalt ohne Pkw, der höchste Wert seit 1995. Gleichzeitig ist der Anteil der Personen, die in einem Haushalt mit einem oder mehreren Pkw leben, auf dem geringsten Stand seit 1995. Der Anteil an Personen, welche in einem Haushalt mit einem oder mehreren Pkw leben, stieg von 1995 bis 2008, seit 2008 sinken diese Anteile (Abbildung 15). Diese Entwicklung steht im Einklang mit den Ergebnissen anderer Studien. So zeigt sich in verschiedenen Ländern, dass bis etwa 2000 der Pkw-Besitz anstieg und seitdem teilweise wieder abnimmt (Buehler, Pucher, J., Gerike, & Götschi, 2017).

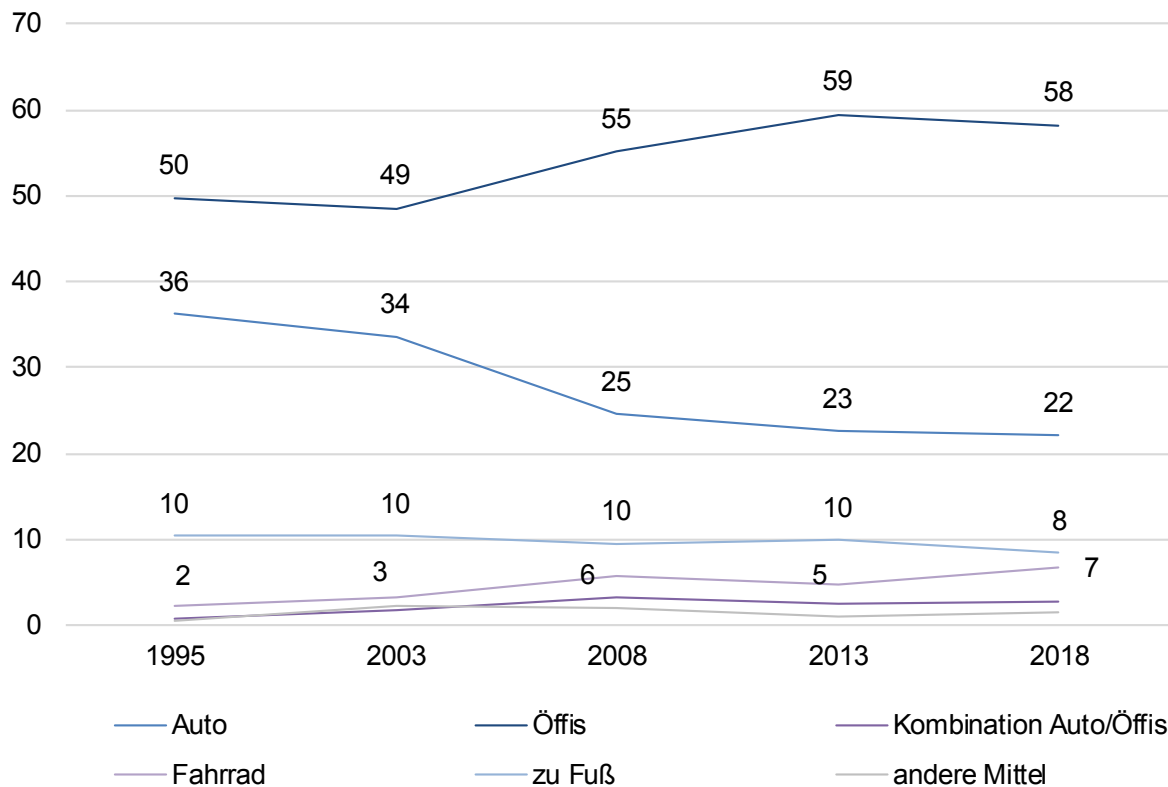
Abb. 14: Anteil an Personen die in einem Haushalt ohne, mit einem oder mehreren Pkws leben (in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Auf die Frage, welche Verkehrsmittel hauptsächlich für den Weg von und zum derzeitigen Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz verwendet werden, zeigt sich in Wien eine klare Verschiebung hin zu einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und zu einem Rückgang der Verwendung des privaten PKW (Abbildung 15). 2018 nutzen 58% der Berufstätigen und Auszubildenden die „Öffis“ (50% 1995) und nur noch 22% das PKW (36% 1995) für die Fahrt zu/vom Arbeits- und Ausbildungsplatz. Zusätzlich zeigt sich im Zeitverlauf eine moderate Zunahme bei der Nutzung von Fahrrädern für die Fahrt zu/vom Arbeits- und Ausbildungsplatz (2% 1995; 7% 2018).

Abb. 15: Wahl der Verkehrsmittel für Fahrt zu/ vom Arbeits- und Ausbildungsplatz im Zeitverlauf (in %).

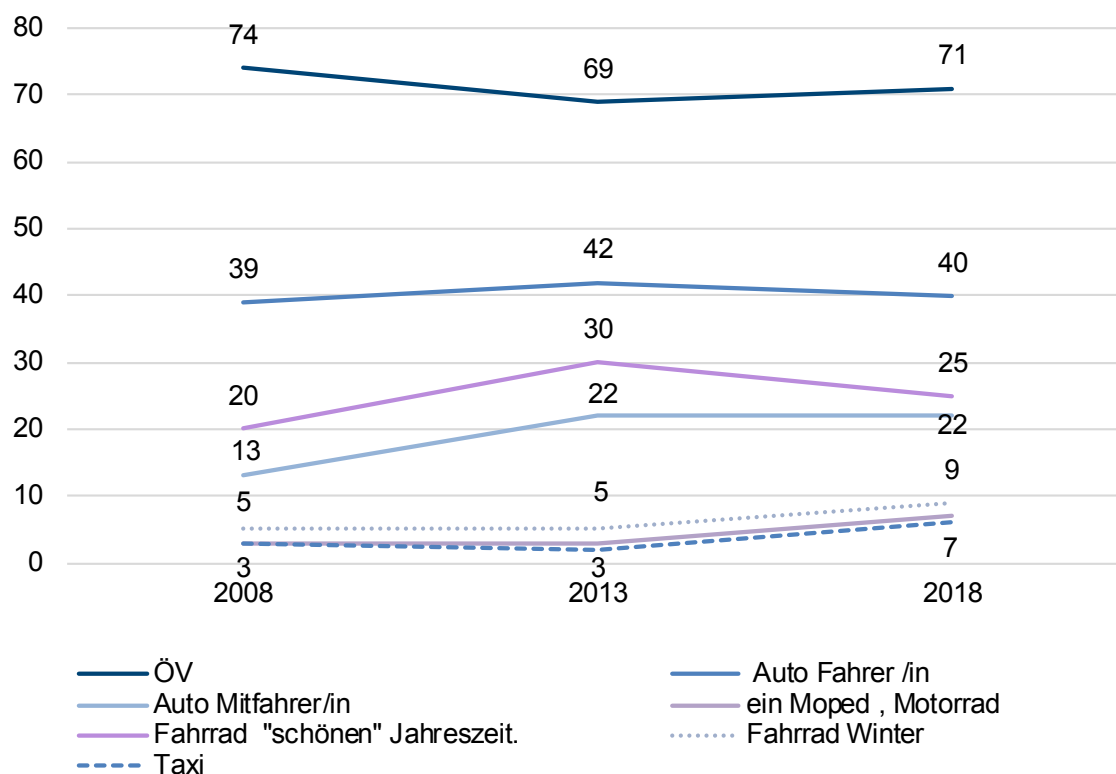


Quelle: WLQ-Studie 1995-2018.

Etwas weniger eindeutig ist die Entwicklung, wenn man sich ansieht, wie oft verschiedene Verkehrsmittel mehrmals pro Woche genutzt werden (Abbildung 16). Einen klaren Anstieg gab es zwischen 2008 und 2013 bei den Personen, die mehrmals pro Woche im Auto mitfahren, zwischen 2013 und 2018 hat sich dieser Wert daraufhin nicht mehr verändert und ist konstant bei 22% geblieben. Einen starken Anstieg gab es zwischen 2008 und 2013 dafür bei den Personen, die bei schönem Wetter mehrmals pro Woche Fahrrad fahren (Anstieg von 20% auf 30% der Befragten).

Allerdings ist dieser Anteil 2018 wieder etwas zurückgegangen. Dafür gab es 2018 einen Anstieg an Personen, die angeben, auch im Winter Fahrrad zu fahren. Dieser hat sich zwischen 2013 und 2018 von 5% auf 9% fast verdoppelt. Ebenfalls verdoppelt hat sich der Anteil an Personen die mehrmals pro Woche Moped oder Motorrad fahren, von 3% 2013 auf 7% 2018, sowie der Anteil an Personen die mehrmals pro Woche ein Taxi nutzen (von 3% 2008 auf 6% 2018). Beim Öffentlichen Verkehr gab es von 2008 auf 2013 einen leichten Rückgang, 2018 ist dieser Anteil allerdings wieder etwas gestiegen.

Abb. 16: Anteil an Personen, welche die angegebenen Verkehrsmittel mehrmals pro Woche nutzen (Zeitvergleich) (in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte. Unterschiedliche Frageformulierungen 2008 (Welche Verkehrsmittel benutzen sie mehrmals pro Woche? Ja/Nein) und 2013/2018 (Wie oft benutzen Sie folgende Verkehrsmittel? Fast täglich, mehrmals pro Woche, mehrmals im Monat) bei gleichen Antwortkategorien.

Sieht man sich genauer an wie sich die ÖV-Nutzung im Laufe der Jahre entwickelt hat, fällt auf, dass in den meisten Gruppen 2013 das Jahr war, in dem der geringste Anteil an Befragten angab, mehrmals pro Woche den ÖV zu nutzen (Tabelle 5). Eine Ausnahme bilden die Personen mit maximal Pflichtschulabschluss. In dieser Gruppe ist der Anteil an Personen die mehrmals wöchentlich den ÖV nutzen, seit 2008 gestiegen. Gesunken ist der Anteil an Personen, die mehrmals pro Woche den ÖV nutzen, bei den Frauen, Personen unter 30 Jahren, Menschen mit abgeschlossener Lehre bzw. BMS sowie Personen ohne Migrationshintergrund.

In allen anderen Bevölkerungsgruppen ist der Anteil an Personen, die mehrmals pro Woche den ÖV nutzen, zwischen 2008 und 2013 gefallen, um zwischen 2013 und 2018 wieder zu steigen, wenn auch zumeist nicht mehr auf das Niveau von 2008. Die Entwicklung lässt sich damit hier nicht auf das Mobilitätsverhalten bestimmter Gruppen zurückführen, sondern folgt größtenteils einem allgemeinen, gruppenübergreifenden Trend.

Tab. 5: ÖV mehrmals pro Woche (in %).

| | 2008 | 2013 | 2018 | |
|------------------------------|------|------|------|-----|
| Wien gesamt | 74 | 69 | 71 | V |
| Geschlecht | | | | |
| weiblich | 77 | 74 | 74 | \ |
| männlich | 71 | 64 | 67 | \V |
| Alter | | | | |
| unter 30 | 89 | 88 | 85 | \ |
| 30 bis 44 | 69 | 68 | 72 | V |
| 45 bis 59 | 66 | 61 | 62 | V |
| 60 und älter | 73 | 64 | 65 | V |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | 76 | 77 | 78 | / |
| Lehre/BMS | 70 | 64 | 62 | \ |
| Matura/Meister | 78 | 70 | 74 | \V |
| Kolleg, FH, Uni | 77 | 74 | 77 | V |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | 75 | 74 | 77 | V |
| 21%-40% | 77 | 71 | 75 | V |
| 41%-60% | 69 | 68 | 74 | V/ |
| 61-80% | 73 | 67 | 68 | \V |
| obere 20% | 71 | 65 | 66 | \V |
| Autobesitzer/innen | 65 | 55 | 57 | \V |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | 73 | 68 | 67 | \ |
| erste Generation | 75 | 69 | 75 | \V/ |
| zweite Generation | 78 | 74 | 79 | V |

Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte. Unterschiedliche Frageformulierungen 2008 (Welche Verkehrsmittel benutzen sie mehrmals pro Woche? Ja/Nein) und 2013/2018 (Wie oft benutzen Sie folgende Verkehrsmittel? Fast täglich, mehrmals pro Woche, mehrmals im Monat) bei gleichen Antwortkategorien.

Ein umgekehrtes Muster findet sich bei der Frage danach, wie häufig die Befragten mehrmals pro Woche das Auto als Fahrer/Fahrerin nutzen (Tabelle 6). Bei der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerungsgruppen findet sich hier 2013 der größte Anteil an Personen, die das Auto mehrmals pro Woche nutzen. Ausnahmen sind hier die unter 30-Jährigen, Personen mit maximal Pflichtschulabschluss, das höchste Einkommensquintil und die Personen mit Migrationshintergrund der zweiten Generation. In diesen Gruppen ist der Anteil an Personen, die mehrmals pro Woche Autofahren, zwischen 2008 und 2018 gestiegen.

Gesunken ist der Anteil an Personen, die mehrmals pro Woche Autofahren, bei dem mittleren Einkommensquintil sowie den Personen mit abgeschlossenem Studium (Kolleg, FH, Uni). Ein untypischer Verlauf findet sich auch beim unterem Einkommensquintil, hier ist der Anteil von Personen, die mehrmals pro Woche das Auto als Fahrer oder Fahrerin nutzen, von 2008 auf 2013 gesunken, um in Folge anzusteigen. In allen anderen Gruppen ist der Anteil von Personen, die mehrmals pro Woche Autofahren, zwischen 2008 und 2013 gestiegen um zwischen 2013 und 2018 wieder zu fallen.

Tab. 6: Auto als FahrerIn oder Fahrer, mehrmals pro Woche (in %).

| | 2008 | 2013 | 2018 | |
|------------------------------|------|------|------|----|
| Wien gesamt | 39 | 43 | 40 | |
| Geschlecht | | | | |
| weiblich | 31 | 35 | 33 | ∧ |
| männlich | 47 | 52 | 49 | ∧ |
| Alter | | | | |
| unter 30 | 24 | 28 | 33 | / |
| 30 bis 44 | 44 | 47 | 41 | ∧ |
| 45 bis 59 | 49 | 52 | 47 | ∧ |
| 60 und älter | 37 | 40 | 40 | / |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | 26 | 26 | 32 | / |
| Lehre/BMS | 42 | 47 | 46 | ∧ |
| Matura/Meister | 39 | 46 | 42 | /∧ |
| Kolleg, FH, Uni | 43 | 43 | 38 | \ |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | 28 | 25 | 33 | ∨ |
| 21%-40% | 33 | 34 | 30 | ∧ |
| 41%-60% | 46 | 40 | 35 | \ |
| 61-80% | 45 | 47 | 42 | ∧ |
| obere 20% | 50 | 53 | 53 | / |
| Autobesitzer/innen | 59 | 69 | 66 | /∧ |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | 42 | 44 | 42 | ∧ |
| erste Generation | 34 | 42 | 37 | ∧ |
| zweite Generation | 29 | 37 | 40 | / |

Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte. Unterschiedliche Frageformulierungen 2008 (Welche Verkehrsmittel benutzen sie mehrmals pro Woche? Ja/Nein) und 2013/2018 (Wie oft benutzen Sie folgende Verkehrsmittel? Fast täglich, mehrmals pro Woche, mehrmals im Monat) bei gleichen Antwortkategorien.

3.3 Einstellungen zum Auto und zu Maßnahmen im Bereich Mobilität

Den Einfluss, den soziodemographische Faktoren und die Mobilitätstypen, Lebensstile und Bezirke auf die Einstellung zum Auto besitzen, haben wir in einem weiteren Schritt mithilfe einer linearen Regression untersucht (Tabelle 7). Es zeigt sich, dass Männer in allen Modellen (hoch) signifikant weniger der Ansicht sind, dass man in Wien auch ganz gut ohne eigenes Auto auskommen kann.

Ebenfalls in allen Modellen signifikant ist der Effekt, dass Personen ab 60 Jahren eher der Ansicht sind, dass man in Wien auch ganz gut ohne eigenes Auto auskommen kann. Der Effekt von Hochschulbildung und Kindern im Haushalt auf die Einstellung zum Auto ver-schwindet dagegen, sobald man auf den Mobilitätstypus der Befragten kontrolliert.

Wiederum einen signifikanten Einfluss hat der Migrationshintergrund. So sind Migrantinnen und Migranten der ersten Generation (und in geringerem Ausmaß auch Migrantinnen und Migranten der 2. Generation) signifikant eher davon überzeugt, dass man in Wien auch ohne eigenes Auto gut auskommen kann. Ein weiterer Einfluss auf die Einstellung zum Auto findet sich beim Arbeitsort.

Tab. 7: Regressionsanalyse für „In Wien kann man auch ganz gut ohne Auto leben“ (1=stimme sehr zu; 4=stimme gar nicht zu)

Lesebeispiel: Es findet sich ein höchst signifikanter Effekt, dass Personen mit Migrationshintergrund der ersten Generation etwas stärker als Personen ohne Migrationshintergrund der Meinung sind, dass man in Wien auch ganz gut ohne Auto leben kann.

| Einflussfaktoren | Modell I | Modell II | Modell III | Modell IV |
|--|------------------|----------------------------|------------------------|----------------------|
| | Soziodemographie | Modell I + Mobilitätstypen | Modell II + Lebensstil | Modell III + Bezirke |
| | b | b | b | b |
| Geschlecht | | | | |
| w eiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | 0,058 *** | 0,031 * | 0,03 * | 0,033 * |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | 0,014 | 0,005 | -0,009 | -0,008 |
| 45 bis 59 | 0,014 | -0,013 | -0,032 + | -0,03 + |
| 60 und älter | -0,027 | -0,064 ** | -0,083 *** | -0,082 *** |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,025 | -0,001 | -0,001 | -0,004 |
| Matura/Meisterprüfung | 0 | 0,004 | 0,012 | 0,013 |
| Kolleg, FH, Universität | -0,054 * | -0,013 | -0,003 | 0,005 |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | -0,007 | -0,01 | -0,011 | -0,013 |
| 41%-60% | -0,007 | -0,019 | -0,018 | -0,019 |
| 61%-80% | -0,021 | -0,049 * | -0,043 * | -0,045 * |
| obere 20% | 0,039 + | -0,029 | -0,013 | -0,015 |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | -0,087 *** | -0,073 *** | -0,069 *** | -0,067 *** |
| zweite Generation | -0,042 ** | -0,032 * | -0,03 * | -0,027 * |
| Schulkind oder jünger im Haushalt | | | | |
| | 0,045 ** | 0,009 | 0,01 | 0,006 |
| Arbeitsort | | | | |
| nicht Erwerbstätig | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Bezirk 1-9 | -0,012 | 0,003 | 0,009 | 0,012 |
| Bezirk 10-23 | 0,033 * | -0,004 | -0,001 | 0 |
| zu Hause | -0,032 * | -0,037 ** | -0,029 * | -0,028 * |
| Wiener Umland (bis 20km von Wien) | 0,05 *** | 0,01 | 0,012 | 0,012 |
| w weiter entfernt in NÖ | 0,003 | -0,026 * | -0,024 + | -0,023 + |
| in einem anderen Bundesland | 0,045 *** | 0,036 ** | 0,036 ** | 0,036 *** |
| Mobilitätstyp | | | | |
| Fahrrad | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Fahrrad + ÖV | -0,057 * | -0,057 * | -0,051 + | -0,052 * |
| nur ÖV | -0,037 | -0,037 | -0,037 | -0,033 |
| Fahrrad + ÖV + motorisiert | 0,048 + | 0,048 + | 0,056 * | 0,052 + |
| Fahrrad + motorisiert | 0,121 *** | 0,121 *** | 0,124 *** | 0,117 *** |
| ÖV + motorisiert | 0,118 *** | 0,118 *** | 0,121 *** | 0,118 *** |
| ÖV+MitfahrerIn/Taxi | 0,019 | 0,019 | 0,019 | 0,018 |
| nur motorisiert | 0,164 *** | 0,164 *** | 0,166 *** | 0,164 *** |
| nur Auto als MitfahrerIn/Taxi | 0,037 * | 0,037 * | 0,037 * | 0,037 * |
| nur Auto als FahrerIn/Motorrad | 0,281 *** | 0,281 *** | 0,284 *** | 0,277 *** |
| w wenig mobil | 0,056 ** | 0,056 ** | 0,051 ** | 0,052 * |
| Lebensstil | | | | |
| Ausstattungslevel | | | 0,084 *** | 0,083 *** |
| Modernität | | | -0,042 ** | -0,043 *** |
| Kontrolliert nach Bezirk | | | | Ja |
| N | 6041 | 6041 | 6041 | 6041 |
| Korr. R ² | 0,043 | 0,152 | 0,161 | 0,163 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 1,458 (0,042) | 1,417 (0,075) | 1,3 (0,085) | 1,361 (0,111) |

Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Zustimmung/Ablehnung: In Wien kann man auch ganz gut ohne Auto leben? Einschätzung auf 4-stufiger Skala (1=stimme sehr zu; 4=stimme gar nicht zu)

Alle soziodemographischen Variablen gemeinsam erklären rund 4% der aufgetretenen Varianz der Einstellung zum Auto. Besser wird die Erklärungskraft des Regressionsmodells, sobald man die Mobilitätstypen aufnimmt. Personen des Mischtyps ÖV/Fahrrad stimmen der Aussage, dass man in Wien auch ganz gut ohne eigenes Auto leben kann, etwas stärker als Personen des Mobilitätstyps nur Fahrrad zu. Die Mobilitätstypen die (unter anderem) motorisierte Individualverkehrsmittel mehrmals wöchentlich nutzen, lehnen die Aussage dagegen stärker ab als Personen des Mobilitätstyp Fahrrad. Besonders stark ist dieser Unterschied beim Mobilitätstyp Auto als Fahrer/in/Motorrad. Allerdings ist hier fraglich, in welche Richtung der Effekt wirkt. So ist es ebenso wahrscheinlich, dass umgekehrt Personen mit negativer Einstellung zum Auto öfter andere Verkehrsmittel nutzen und dadurch in einen anderen Mobilitätstyp fallen. Untersucht man die den Lebensstilen zugrundeliegenden Aspekte Ausstattungsniveau und Modernität kann man feststellen, dass ein steigendes Ausstattungsniveau dazu führt, dass ein eigenes Auto in Wien stärker als Notwendigkeit wahrgenommen wird. Gleichzeitig sinkt die Einschätzung der Notwendigkeit eines Autos mit einem höheren Modernitätswert.

Zu den Mobilitätseinstellungen gehört zudem auch, wie die Befragten zu verschiedenen Maßnahmen im Bereich der Mobilität stehen. Betrachtet man die Einstellung zur Erhöhung der Lebensqualität durch bessere Anbindung an den ÖV (Tabelle 8), kann man feststellen, dass Männer hier etwas stärker der Annahme sind, dass eine bessere Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel die Lebensqualität im Wohngebiet erhöhen würde als Frauen. Auffällig ist zudem auch, dass mit steigendem Alter auch die Zustimmung sinkt, dass bessere Anbindung an den ÖV die Lebensqualität im Wohngebiet steigern würde.

Sinkende Zustimmung lässt sich auch mit ansteigender Bildung und steigendem Einkommen beobachten. Hinsichtlich der Mobilitätstypen lässt sich feststellen, dass alle Mobilitätstypen stärker der Ansicht sind, dass eine bessere Anbindung an den ÖV eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Lebensqualität in ihrem Wohngebiet darstellt, als Personen, die nur mit dem Fahrrad mehrmals wöchentlich fahren. Besonders ausgeprägt ist dies bei dem Mischtyp „Fahrrad+ÖV+motorisiert“ sowie dem Typ „nur Auto als Fahrer/in/Motorrad“. Eher schwach und nicht signifikant ist dagegen der Unterschied zwischen den Mobilitätstypen „nur ÖV“ und „nur Fahrrad“. Allerdings ist es wahrscheinlich, dass Personen, die nur den öffentlichen Verkehr mehrmals wöchentlich nutzen, bereits in Gebieten mit (sehr) guter Anbindung an den ÖV leben.

Tab. 8: Regressionsanalyse für eine bessere Anbindung an den ÖV als Maßnahme zur Verbesserung der Lebensqualität im Wohngebiet (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

Lesebeispiel: Es findet sich ein mittlerer, höchst signifikanter Effekt, dass Personen über 60 Jahren eine bessere Anbindung an den ÖV als weniger wichtig erachten als Personen unter 30 Jahren.

| Einflussfaktoren | Modell I | Modell II | Modell III | Modell IV |
|-----------------------------------|------------------|---------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| | Soziodemographie | Modell I + Mo- bilitätstypen | Modell III + Lebensstil | Modell III + Bezirke |
| | b | b | b | b |
| Geschlecht | | | | |
| w eiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | -0,025 * | -0,019 | -0,02 | -0,026 * |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | 0,054 ** | 0,044 * | 0,043 * | 0,042 * |
| 45 bis 59 | 0,145 *** | 0,135 *** | 0,134 *** | 0,13 *** |
| 60 und älter | 0,178 *** | 0,173 *** | 0,173 *** | 0,161 *** |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,051 * | 0,051 * | 0,05 * | 0,046 * |
| Matura/Meisterprüfung | 0,1 *** | 0,095 *** | 0,096 *** | 0,078 *** |
| Kolleg, FH, Universität | 0,123 *** | 0,109 *** | 0,11 *** | 0,074 ** |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | 0,044 ** | 0,043 ** | 0,043 * | 0,043 ** |
| 41%-60% | 0,051 ** | 0,054 ** | 0,055 ** | 0,054 ** |
| 61%-80% | 0,105 *** | 0,112 *** | 0,113 *** | 0,112 *** |
| obere 20% | 0,087 *** | 0,107 *** | 0,11 *** | 0,108 *** |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | -0,043 ** | -0,046 *** | -0,045 *** | -0,049 *** |
| zweite Generation | -0,059 *** | -0,056 *** | -0,055 *** | -0,057 *** |
| Schulkind oder jünger im Haushalt | -0,021 | -0,01 | -0,01 | 0 |
| Arbeitsort | | | | |
| nicht Erw erbstätig | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Bezirk 1-9 | -0,021 | -0,01 | -0,01 | 0 |
| Bezirk 10-23 | -0,003 | -0,008 | -0,007 | -0,016 |
| zu Hause | -0,004 | 0,002 | 0,003 | 0,007 |
| Wiener Umland (bis 20km von Wien) | -0,014 | -0,008 | -0,007 | -0,012 |
| w eiter entfernt in NÖ | -0,001 | 0,009 | 0,01 | 0,009 |
| in einem anderen Bundesland | -0,013 | -0,008 | -0,007 | -0,01 |
| Mobilitätstyp | | | | |
| Fahrrad | -0,009 | -0,007 | -0,007 | -0,007 |
| Fahrrad + ÖV | | Ref. | Ref. | Ref. |
| nur ÖV | | -0,028 | -0,027 | -0,018 |
| Fahrrad + ÖV + motorisiert | | -0,07 | -0,069 + | -0,059 |
| Fahrrad + motorisiert | | -0,123 *** | -0,122 *** | -0,103 *** |
| ÖV + motorisiert | | -0,047 * | -0,047 * | -0,03 |
| ÖV + MitfahrerIn/Taxi | | -0,098 ** | -0,098 ** | -0,076 * |
| nur motorisiert | | -0,085 ** | -0,085 ** | -0,073 ** |
| nur Auto als MitfahrerIn/Taxi | | -0,076 *** | -0,076 *** | -0,062 ** |
| nur Auto als FahrerIn/Motorrad | | -0,02 | -0,02 | -0,015 |
| w enig mobil | | -0,106 ** | -0,105 ** | -0,077 * |
| Lebensstil | | | | |
| Ausstattungs-niveau | | | 0,015 | 0,021 |
| Modernität | | | 0 | -0,001 |
| Kontrolliert nach Bezirk | | | | |
| N | 5988 | 5988 | 5988 | 5988 |
| Korr. R ² | 0,097 | 0,107 | 0,107 | 0,127 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 2,746 (0,092) | 3,115 (0,169) | 3,049 (0,193) | 3,325 (0,25) |

Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Wie wichtig wären folgende Maßnahmen und Angebote Ihrer Meinung nach für die Verbesserung der Lebensqualität in Ihrem Wohngebiet? bessere Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Einschätzung auf 5-stufiger Skala (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

Tab. 9: Regressionsanalyse für eine bessere Infrastruktur für Radfahrer als Maßnahme zur Verbesserung der Lebensqualität im Wohngebiet (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

Lesbeispiel: Es findet sich ein schwacher, höchst signifikanter Effekt, dass Personen über 60 Jahren eine bessere Infrastruktur für Radfahrer als weniger wichtig erachten als Personen unter 30 Jahren.

| Einflussfaktoren | Modell I | Modell II | Modell III | Modell IV |
|-----------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| | Soziodemographie b | Modell I + Mobilitätstypen b | Modell II + Lebensstil b | Modell III + Bezirke b |
| Geschlecht | | | | |
| w weiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | -0,046 *** | -0,037 ** | -0,036 ** | -0,038 ** |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | 0,013 | 0,005 | -0,005 | -0,004 |
| 45 bis 59 | 0,09 *** | 0,078 *** | 0,062 ** | 0,064 ** |
| 60 und älter | 0,167 *** | 0,145 *** | 0,127 *** | 0,126 *** |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,09 *** | 0,078 *** | 0,078 *** | 0,078 *** |
| Matura/Meisterprüfung | 0,026 | 0,031 | 0,036 + | 0,032 |
| Kolleg, FH, Universität | -0,037 | -0,013 | -0,006 | -0,014 |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | 0,04 * | 0,038 * | 0,037 * | 0,036 * |
| 41%-60% | 0,046 * | 0,044 * | 0,044 * | 0,042 * |
| 61%-80% | 0,084 *** | 0,079 *** | 0,081 *** | 0,079 *** |
| obere 20% | 0,081 *** | 0,071 ** | 0,078 ** | 0,076 ** |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | -0,047 ** | -0,048 *** | -0,046 ** | -0,048 *** |
| zweite Generation | -0,038 ** | -0,025 + | -0,024 + | -0,026 + |
| Schulkind oder jünger im Haushalt | -0,018 | -0,02 | -0,02 | -0,015 |
| Arbeitsort | | | | |
| nicht Erwerbstätig | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Bezirk 1-9 | -0,004 | 0,006 | 0,009 | 0,005 |
| Bezirk 10-23 | 0,009 | 0,003 | 0,005 | 0,007 |
| zu Hause | -0,045 ** | -0,03 * | -0,026 + | -0,028 * |
| Wiener Umland (bis 20km von Wien) | -0,013 | -0,017 | -0,016 | -0,017 |
| weiter entfernt in NÖ | -0,015 | -0,021 | -0,02 | -0,023 + |
| in einem anderen Bundesland | -0,002 | -0,001 | -0,001 | -0,003 |
| Mobilitätstyp | | | | |
| Fahrrad | | Ref. | Ref. | Ref. |
| Fahrrad + ÖV | | 0,014 | 0,017 | 0,022 |
| nur ÖV | | 0,187 *** | 0,186 *** | 0,194 *** |
| Fahrrad + ÖV + motorisiert | | 0,021 | 0,025 | 0,03 |
| Fahrrad + motorisiert | | 0,06 ** | 0,062 ** | 0,068 ** |
| ÖV + motorisiert | | 0,142 *** | 0,142 *** | 0,151 *** |
| ÖV+MitfahrerIn/Taxi | | 0,09 *** | 0,09 *** | 0,095 *** |
| nur motorisiert | | 0,083 *** | 0,085 *** | 0,089 *** |
| nur Auto als MitfahrerIn/Taxi | | 0,063 *** | 0,063 *** | 0,065 *** |
| nur Auto als FahrerIn/Motorrad | | 0,194 *** | 0,195 *** | 0,205 *** |
| wenig mobil | | 0,075 *** | 0,072 *** | 0,075 *** |
| Lebensstil | | | | |
| Ausstattungs niveau | | | 0,038 ** | 0,04 ** |
| Modernität | | | -0,046 ** | -0,046 ** |
| Kontrolliert nach Bezirk | | | Ja | |
| N | 5723 | 5723 | 5723 | 5723 |
| Korr. R ² | 0,064 | 0,091 | 0,094 | 0,097 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 2,963 (0,085) | 2,451 (0,157) | 2,485 (0,181) | 2,784 (0,238) |

Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Wie wichtig wären folgende Maßnahmen und Angebote Ihrer Meinung nach für die Verbesserung der Lebensqualität in Ihrem Wohngebiet? bessere Infrastruktur für Radfahrer. Einschätzung auf 5-stufiger Skala (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

Ein ähnliches Bild zeichnet sich bei der Frage danach ab, inwiefern eine bessere Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer das Potenzial besitzt, die Lebensqualität in der Wohnumgebung zu verbessern (Tabelle 9). Auch hier beobachten wir, dass Männer eine bessere Infrastruktur als wichtiger erachten als Frauen. Ebenso erachten Personen über 45 und besonders Personen über 60 eine bessere Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer als weniger wichtig als Personen unter 30.

Die Einschätzung der Wichtigkeit der Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer sinkt ebenfalls mit steigendem Einkommen. Weniger wichtig als Personen mit maximal Pflichtschulabschluss sehen Personen mit abgeschlossener Lehre/BMS die Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer. Personen mit Migrationshintergrund (sowohl der ersten als auch der zweiten Generation) sehen die Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer als wichtiger an als Personen ohne Migrationshintergrund.

Wenig überraschend sehen alle übrigen Mobilitätstypen die bessere Infrastruktur für Radfahrer als weniger wichtig an, als Personen die dem Mobilitätstypus „nur Fahrrad“ zugerechnet werden. Besonders ausgeprägt ist dieser Unterschied bei den Mobilitätstypen „nur ÖV“ und „nur Auto als FahrerIn/Motorrad“ sowie dem Mischtyp „ÖV + motorisiert“. Hinsichtlich der Lebensstile kann zudem festgehalten werden, dass ein steigendes Ausstattungsniveau dazu führt, dass die Wichtigkeit von besserer Infrastruktur für Radfahrer als weniger wichtig erachtet wird, während ein höherer Modernitätswert mit einer positiveren Bewertung der Wichtigkeit von besserer Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer im Zusammenhang steht. Alle berichteten Effekte bestehen auch nach Kontrolle für den Lebensstil und Wohnbezirk der Befragten.

Zuletzt wurde auch die Einstellung dazu abgefragt, inwiefern die Befragten der Meinung sind, mehr Verkehrsberuhigung würde die Lebensqualität in ihrem Wohngebiet verbessern (Tabelle 10). Im Gegensatz zu den anderen Mobilitätseinstellungen, findet sich hier weder beim Geschlecht noch dem Migrationshintergrund ein signifikanter Effekt. Ansonsten sind die Effekte sehr ähnlich wie bei den beiden anderen Fragen, zu Verkehrsmaßnahmen. Steigendes Alter (ab 45 Jahren) führt dazu, dass Verkehrsberuhigung als weniger wichtig für die Lebensqualität im Wohngebiet gesehen wird, ebenso wie Matura und höheres Einkommen. Beinahe alle Effekte bleiben auch dann signifikant, wenn für Lebensstil und Wohnbezirk kontrolliert wird.

Bei den Mobilitätstypen zeigt sich wieder, dass alle übrigen Mobilitätstypen Verkehrsberuhigung als weniger wichtig erachten als Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Am stärksten ist auch hier die Differenz zwischen Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern und Personen der Mobilitätstypen „nur ÖV“, „ÖV und motorisiert“ und „nur Auto als Fahrende/Motorrad“. Es findet sich zudem der Effekt, dass mit steigendem Ausstattungsniveau Verkehrsberuhigung für etwas weniger wichtig erachtet wird.

Tab. 10: Regressionsanalyse für mehr Verkehrsberuhigung als Maßnahme zur Verbesserung der Lebensqualität im Wohngebiet (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

Lesebeispiel: Es findet sich ein schwacher, höchst signifikanter Effekt, dass Personen über 60 Jahren mehr Verkehrsberuhigung als weniger wichtig erachten als Personen unter 30 Jahren.

| Einflussfaktoren | Modell I | Modell II | Modell III | Modell IV |
|-----------------------------------|------------------|----------------------------|------------------------|----------------------|
| | Soziodemographie | Modell I + Mobilitätstypen | Modell II + Lebensstil | Modell III + Bezirke |
| | b | b | b | b |
| Geschlecht | | | | |
| w eiblich | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| männlich | 0,005 | 0,002 | 0 | 0,002 |
| Alter | | | | |
| unter 30 | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 30 bis 44 | -0,001 | -0,006 | -0,011 | -0,012 |
| 45 bis 59 | 0,051 ** | 0,042 * | 0,038 * | 0,039 * |
| 60 und älter | 0,097 *** | 0,081 *** | 0,081 *** | 0,076 *** |
| Bildung | | | | |
| max. Pflichtschule | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Lehre/BMS | 0,047 * | 0,038 + | 0,037 + | 0,035 |
| Matura/Meisterprüfung | 0,081 *** | 0,083 *** | 0,086 *** | 0,081 *** |
| Kolleg, FH, Universität | 0,032 | 0,048 * | 0,054 * | 0,046 * |
| Einkommen | | | | |
| untere 20% | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| 21%-40% | 0,021 | 0,02 | 0,019 | 0,018 |
| 41%-60% | 0,071 *** | 0,068 *** | 0,07 *** | 0,068 *** |
| 61%-80% | 0,073 ** | 0,066 ** | 0,072 ** | 0,072 ** |
| obere 20% | 0,088 *** | 0,072 ** | 0,084 *** | 0,081 ** |
| Migrationshintergrund | | | | |
| kein Migrationshintergrund | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| erste Generation | -0,018 | -0,016 | -0,014 | -0,014 |
| zweite Generation | -0,016 | -0,009 | -0,008 | -0,006 |
| Schulkind oder jünger im Haushalt | -0,014 | -0,021 | -0,019 | -0,019 |
| Arbeitsort | | | | |
| nicht Erw erbstätig | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Bezirk 1-9 | -0,015 | -0,009 | -0,005 | -0,006 |
| Bezirk 10-23 | 0,002 | -0,008 | -0,005 | -0,007 |
| zu Hause | -0,031 * | -0,025 + | -0,02 | -0,019 |
| Wiener Umland (bis 20km von Wien) | -0,025 + | -0,034 * | -0,032 * | -0,031 ** |
| weiter entfernt in NÖ | 0,002 | -0,006 | -0,004 | -0,004 |
| in einem anderen Bundesland | -0,004 | -0,006 | -0,005 | -0,005 |
| Mobilitätstyp | | | | |
| Fahrrad | Ref. | Ref. | Ref. | Ref. |
| Fahrrad + ÖV | | 0,023 | 0,026 | 0,027 |
| nur ÖV | | 0,128 ** | 0,131 ** | 0,13 ** |
| Fahrrad + ÖV + motorisiert | | 0,047 | 0,052 + | 0,052 + |
| Fahrrad + motorisiert | | 0,076 ** | 0,077 *** | 0,078 *** |
| ÖV + motorisiert | | 0,118 *** | 0,121 *** | 0,12 *** |
| ÖV+MitfahrerIn/Taxi | | 0,055 * | 0,057 * | 0,057 * |
| nur motorisiert | | 0,064 ** | 0,066 ** | 0,065 ** |
| nur Auto als MitfahrerIn/Taxi | | 0,037 * | 0,037 * | 0,036 * |
| nur Auto als FahrerIn/Motorrad | | 0,167 *** | 0,169 *** | 0,167 *** |
| wenig mobil | | 0,052 * | 0,05 * | 0,049 * |
| Lebensstil | | | | |
| Ausstattungslevel | | | 0,067 *** | 0,066 *** |
| Modernität | | | 0,003 | 0,004 |
| Kontrolliert nach Bezirk | | | | |
| N | 5989 | 5989 | 5989 | 5989 |
| Korr. R ² | 0,038 | 0,05 | 0,054 | 0,056 |
| Konstante (Std.-Fehler) | 2,681 (0,089) | 2,31 (0,162) | 2,009 (0,185) | 2,176 (0,241) |

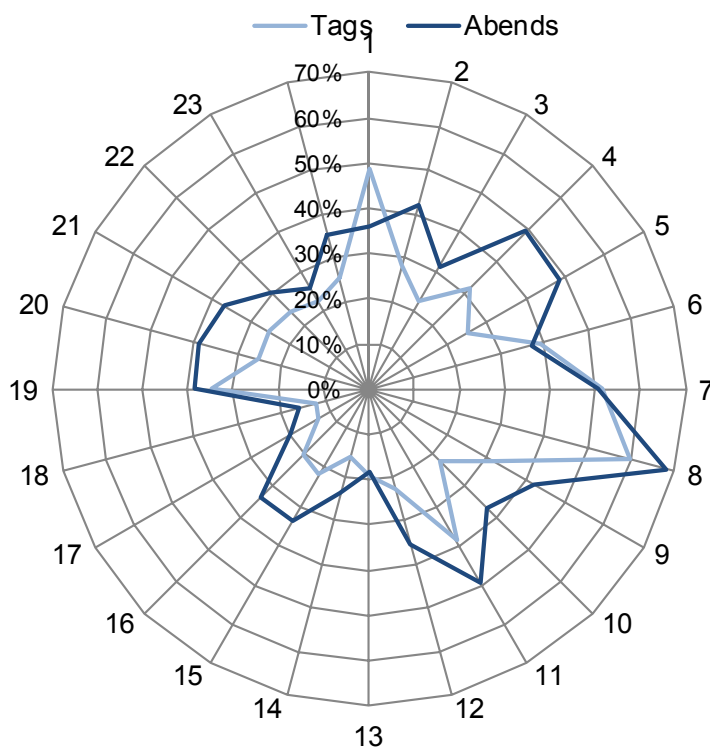
Quelle: WLQ-Studie 2018, eigene Berechnungen, Signifikanzniveaus: + p < 0,1; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Wie wichtig wären folgende Maßnahmen und Angebote Ihrer Meinung nach für die Verbesserung der Lebensqualität in Ihrem Wohngebiet? mehr Verkehrsberuhigung. Einschätzung auf 5-stufiger Skala (1=sehr wichtig; 5=gar nicht wichtig)

3.4 Parken

63% der Bewohnerinnen und Bewohner Wiens leben in Haushalten mit mindestens einem Pkw. Für diese Personen ist es von großer Relevanz, wie die Parkplatzsituation in ihrem Wohnbezirk ist. In fast allen Bezirken ist es abends schwieriger oder ähnlich schwer einen Parkplatz zu finden (Abbildung 17). Einzige klare Ausnahme ist der erste Bezirk. Hier sagt knapp die Hälfte der Befragten, dass es tagsüber große Schwierigkeiten gäbe einen Parkplatz zu finden, während abends nur ein gutes Drittel der Befragten über große Probleme bei der Parkplatzsuche berichtet. Besonders große Differenzen zwischen der Situation untertags und abends gibt es im 4. und 5. Bezirk. Hier geben 18% bzw. 24% mehr Befragte an, abends große Schwierigkeiten bei der Parkplatzfindung zu haben, als tagsüber.

Die größten Probleme bei der Parkplatzsuche bestehen im 8. Bezirk. Hier geben 60% der Befragten an, tagsüber und 68% der Befragten abends große Schwierigkeiten beim Finden eines Parkplatzes zu haben. Auch der siebte Bezirk weist ebenfalls große Probleme auf. Hier geben jeweils rund die Hälfte der Befragten an, tagsüber und abends große Schwierigkeiten beim Finden eines Parkplatzes zu haben. Vergleichsweise entspannt ist dagegen die Lage im 18. Bezirk. Hier geben nur 13% der Befragten tagsüber und 16% der Befragten abends an, große Schwierigkeiten beim Finden eines Parkplatzes zu haben. Aber auch im 17., sowie im 13. und 14. Bezirk ist die Parkplatzsituation im Vergleich zu den übrigen Bezirken eher entspannt.

Abb. 17: Große Schwierigkeiten beim Finden eines Parkplatzes (in %).



Quelle: WLQ-Studie 2018. Prozentwerte.

Zwischen 2013 und 2018 haben sich die Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche in zwei Bezirken besonders deutlich reduziert: Im 18. Bezirk sank der Anteil der Personen mit großen Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche von 48% auf 13%, im 10. Bezirk von 50% auf 22%. In beiden Bezirken wurde zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten das Parkpickerl eingeführt.

4. Fazit

Dieser Bericht beschäftigte sich mit den Einstellungen und Beurteilungen der Wienerinnen und Wiener in den Bereichen Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt. Dabei zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit Wien insgesamt sehr hoch ist. Auch schneidet Wien bei der Lebensqualität in den Wohngebieten sehr positiv ab. 90% der Befragten leben (sehr) gern in Wien und 89% leben (sehr) gern in ihrem Wohngebiet. Selbst in den am schlechtesten bewerteten Bezirken geben immer noch über 40% der Befragten an, sehr gerne in ihrem Wohngebiet zu leben. Zudem liegt auch das Sicherheitsempfinden gegenüber Kriminaldelikten in ganz Wien im Bereich von eher sicher bis sehr sicher. Wie gerne die Befragten in ihrem Wohngebiet leben, hängt dabei vor allem von der Qualität der Nachbarschaft und damit der Nähe zu Grünanlagen, dem Ansehen des Wohnviertels, der Sicherheit, den Menschen in der Nachbarschaft und den Plätzen und öffentlichen Freiräumen ab.

Ein Ziel dieses Teilberichts war es darzulegen, wie die Bevölkerung Wien als wachsende Stadt und die damit verbundenen Herausforderungen im Bereich der Umwelt und der Mobilität wahrnimmt. Dabei kann man festhalten, dass der aktuelle Stand ein hohes Niveau an Lebensqualität und nachhaltiger Mobilitätsentwicklung bietet, mit einer Bevölkerung, die dem Stadtwachstum gegenüber tendenziell positiv eingestellt ist. So geben knapp 75% der Befragten an, sie sehen Wiens Wachstum als sehr oder eher positiv an. Da sich derzeit kein Ende des Stadtwachstums abzeichnet, ist dies ein wichtiges Ergebnis. Vielversprechend ist in diesem Zusammenhang auch, dass der wichtigste der untersuchten Einflussfaktoren auf die Einstellung zu Wien als wachsender Stadt die Umweltqualität ist, ein Faktor, der stadtplanerisch zu einem gewissen Grad beeinflusst werden kann.

Die Entwicklung der Umweltqualität zeigt dabei im Lauf der Erhebungen eine stetige Verbesserung. Gerade bei Umweltindikatoren, die unter anderem im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrs gesehen werden können (Luftqualität, Verkehrslärm, Staub Gerüche und Abgase), zeigt sich eine positive Veränderung seit 2003. So ist der Anteil der Personen, die mit diesen Bereichen der Umweltqualität kein Problem haben, seit 2003 um 20 Prozentpunkte gestiegen. Allerdings liegt das Niveau der unter anderem vom Verkehr beeinflussten Teilbereiche der Umweltqualität auch 2018 noch vergleichsweise deutlich unter der Zufriedenheit mit Trinkwasser, Müllentsorgung und öffentlicher Beleuchtung.

Dabei hat Wien ohnehin bereits einen sehr hohen Anteil an umweltschonenden Mobilitätsformen. 87% der Bevölkerung gehen mehrmals pro Woche zu Fuß und 71% der Befragten nutzen mehrmals wöchentlich den ÖV. Diese Werte sind seit 2008 recht konstant geblieben. Erhöht hat sich dagegen der Anteil an Personen, die mehrmals pro Woche das Auto als MitfahrerIn nutzen, so dass davon auszugehen ist, dass sich die Auslastung der Wiener Autos verbessert hat. Zudem hat sich der Anteil der Personen, die in einem Haushalt mit Automobil leben, seit 2008 verringert. Obwohl sich auch der Anteil der Personen, die das Auto mehrmals wöchentlich als Fahrer/in nutzen seit 2008 relativ konstant bei rund 40% bewegt, findet sich besonders zwischen 2003 und 2013 ein deutlicher Umbruch bei den Verkehrsmitteln auf dem Arbeitsweg. Hier lässt sich im Laufe der Befragungswellen ein deutlicher Anstieg bei den Personen konstatieren die hauptsächlich den ÖV nutzen, währenddessen der Anteil an Personen die überwiegend das Auto für den Weg zur Arbeit nutzen, sinkt.

5. Literaturverzeichnis

- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R., & Götschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport reviews*, 37 (1), S. 4-28.
- Hunecke, M. (2015). *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., & Gärling, T. (2011). Affective–symbolic and instrumental–independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use. *Journal of Transport Geography*.
- Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2012). Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households. *Journal of Transport Geography*.
- Sironi, E., & Bonazzi, L. (2016). Direct Victimization Experiences and Fear of Crime: A Gender Perspective. *Peace Economics, Peace Science and Public Policy*.
- Smith, W., Torstensson, M., & Johansson, K. (2001). Perceived Risk and Fear of Crime: Gender Differences in Contextual Sensitivity. *International Review of Victimology*.
- Sutton, R., & Farrall, S. (2005). Gender, Socially Desirable Responding and the Fear of Crime. *British Journal of Criminology*.
- Visser, M., Scholte, M., & Scheepers, P. (2013). Fear of Crime and Feelings of Unsafety in European Countries: macro and Micro Explanations in Cross-National Perspective. *The Sociological Quarterly*.

Datenbasis

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beziehen sich – sofern nicht anders angeführt – auf die fünf Erhebungswellen der Wiener Lebensqualitätsstudie (WLQ-Studie). Im Folgenden werden die wesentlichsten Eckdaten dieser Erhebungen angeführt.

Wiener Lebensqualitätsstudie 1995 („Leben in Wien“)

- Befragungszeitraum: Juli 1994 bis Oktober 1995
- Art der Befragung: rund 8.300 „Face-to-face“-Interviews mit in Wien lebenden Personen ab 15 Jahren
- weitere 400 Personen wurden im Zuge einer Aufstockung der Stichprobe im URBAN-II- und im Ziel-2-Gebiet befragt (diese Interviews wurden in den Folgestudien und für den vorliegenden Bericht allerdings nicht herangezogen)

Wiener Lebensqualitätsstudie 2003 („Leben und Lebensqualität in Wien“)

- Befragungszeitraum: Mai bis Oktober 2003
- Art der Befragung: rund 8.000 telefonische Interviews in deutscher Sprache über ausgewählte Festnetzanschlüsse sowie Mobiltelefone mit in Wien lebenden Personen ab 15 Jahren; zusätzlich 300 Interviews anhand eines türkischen und bosnisch/kroatisch/serbischen Fragebogens

Wiener Lebensqualitätsstudie 2008 (Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien)

- Befragungszeitraum: Mai bis Dezember 2008
- Art der Befragung: 8.400 telefonische bzw. CATI-Interviews in deutscher Sprache, 300 Face-to-face-Interviews in der Muttersprache von Zugewanderten aus der Türkei und aus dem ehemaligen Jugoslawien
- Stichprobenziehung: geschichtete Zufallsstichprobe, RLD-Verfahren (Random Last Digit) sowie Einbeziehung von Handynummern; disproportionaler Sampling nach Bezirken, um auch Aussagen über die kleineren Bezirke zu ermöglichen
- Gewichtungskriterien: Bezirk, Alter x Geschlecht, Bildung

Wiener Lebensqualitätsstudie 2013 (Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien II)

- Projektbezeichnung an der Universität Wien: Lebensqualität in Wien im 21. Jahrhundert
- Befragungszeitraum: Oktober 2012 bis Juli 2013
- Art der Befragung: 8.100 telefonische bzw. CATI-Interviews in deutscher Sprache, 300 CATI-Interviews in der Muttersprache von Zugewanderten aus der Türkei und aus dem ehemaligen Jugoslawien
- Stichprobenziehung: geschichtete Zufallsstichprobe, RLD-Verfahren (Random Last Digit) sowie Einbeziehung von Handynummern; disproportionaler Sampling nach Bezirken, um auch Aussagen über die kleineren Bezirke zu ermöglichen
- Gewichtungskriterien: Bezirk, Alter x Geschlecht, Bildung

Wiener Lebensqualitätsstudie 2018 (Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien III)

- Projektbezeichnung an der Universität Wien: Lebensqualität in einer wachsenden Stadt
- Befragungszeitraum: März – Dezember 2018
- Art der Befragung: Mixed-Mode-Erhebung von 8.450 Interviews (CATI bzw. telefonisch: 77%, CAWI bzw. online: 23%); davon 350 CATI-Interviews in der Muttersprache von Zugewanderten aus der Türkei und dem ehemaligen Jugoslawien
- Stichprobenziehung: geschichtete Zufallsstichprobe, RLD-Verfahren (Random Last Digit) sowie Einbeziehung von Handynummern. Disproportionale Stichprobe nach Bezirken, um auch Aussagen über kleinere Bezirke treffen zu können
- Gewichtung:
 - Poststratifikations-Gewichtung: Alter x Geschlecht, Bildung, Bezirk x Alter, Bezirk x Geschlecht, Wohnform
 - Design-Gewichtung zum Ausgleich der unterschiedlichen Ziehungswahrscheinlichkeiten pro Haushalt und Bezirk
 - Gewichtung zum Ausgleich von Modus-Effekten, die aus dem Umstieg von einer reinen Telefonbefragung auf eine Mixed-Mode-Erhebung resultieren

Bei allen fünf Erhebungen wurde aufgrund des großen Umfangs der Fragestellungen eine Gruppe von Fragen lediglich bei einem Teil der Befragten erhoben (in der Regel wurde die Grundgesamtheit bei der Hälfte gesplittet). Die jeweiligen Stichproben und Substichproben der Wiener Bevölkerung ab 15 Jahren sind flächendeckend repräsentativ (z.B. auch kleinräumig für Wiener Gemeindebezirke). In die Auswertungen des vorliegenden Berichts gingen Informationen aus 8.291 Interviews aus den Jahren 1994/95, 8.300 Interviews aus dem Jahre 2003, 8.704 Interviews aus dem Jahre 2008, 8.400 Interviews aus den Jahren 2012/13 sowie 8.450 Interviews aus dem Jahre 2018 ein.