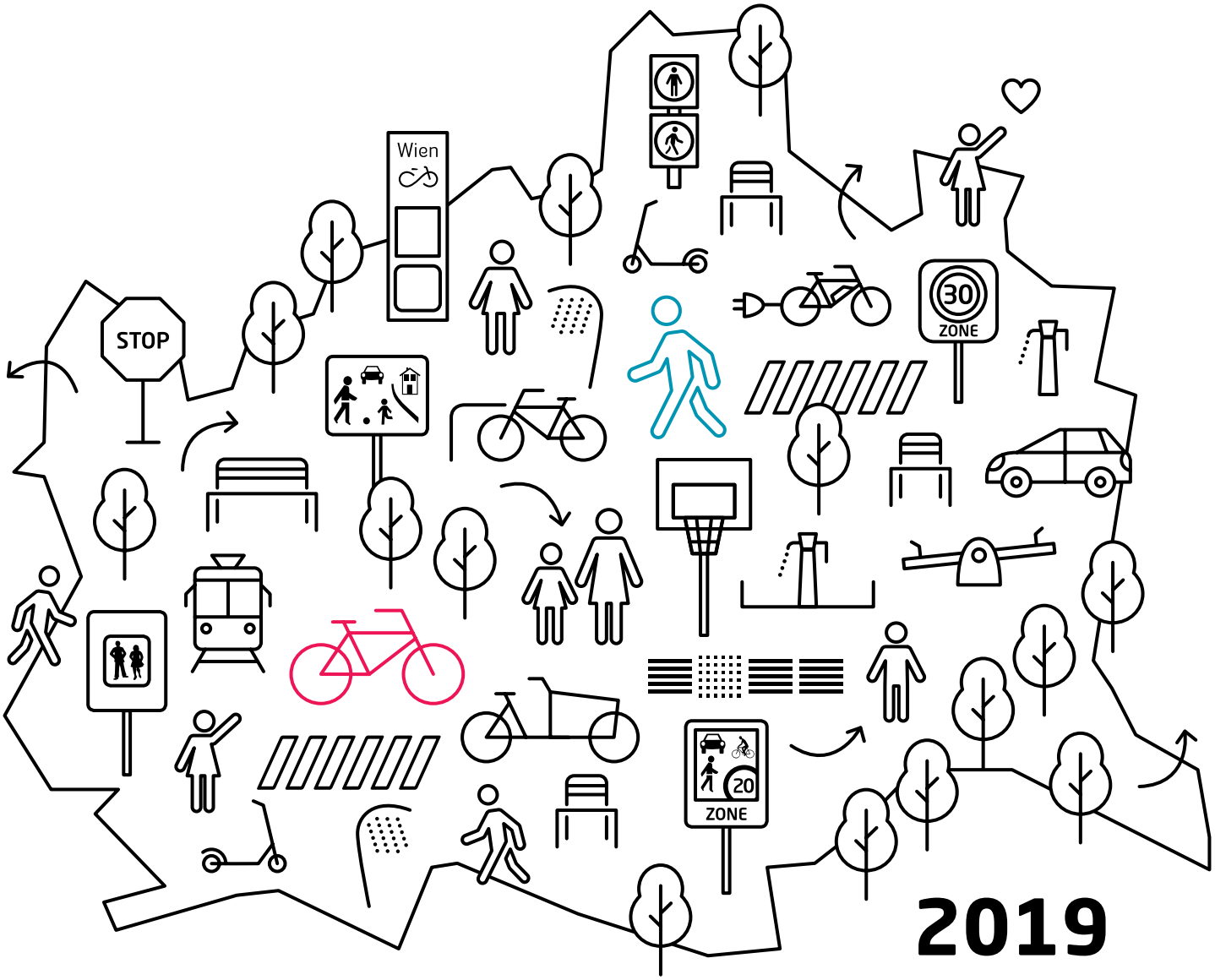
Mobilitätsreport Wien



2019

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren schützen das Klima

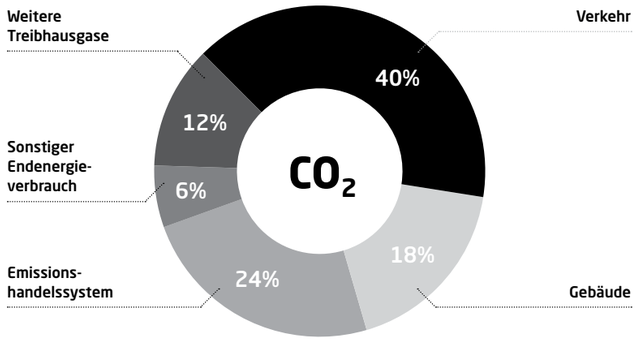
Mobilitätsreport 2019 ist ein Statusbericht zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in Wien. Er ist die bisher umfassendste kombinierte Befragung der Wiener Bevölkerung zum Rad- und Fußverkehr. Der Report basiert auf der Auswertung persönlicher Interviews mit Menschen, die in Wien zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Darüber hinaus wurden Wienerinnen und Wiener telefonisch und online zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen befragt.

Unser Verkehrsverhalten ist der wichtigste Schlüssel, um den Ausstoß an Treibhausgasen zu reduzieren und damit die Klimaerhitzung zu bremsen. Das gilt besonders auf regionaler Ebene. Denn der Verkehr ist auch in Wien für den größten Teil der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Die Wienerinnen und Wiener wissen das: Für sie ist Klimaschutz eine wichtige Motivation, zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Klimaschutz ist wichtig bei der Wahl des Fortbewegungsmittels

Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: Aktive Mobilität in Wien. Befragung der Wiener Bevölkerung. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Juni 2019.

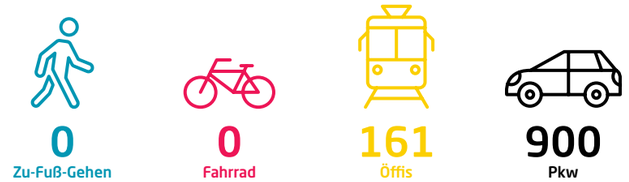
Motorisierter Verkehr ist in Wien der größte CO_2-Verursacher



Quelle: Wiens Klima-& Energieziele für 2030 & 2050, Dokumentation von Berechnungen im Rahmen der Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie 2018/2019, Urban Innovation.

Hohe CO_2-Emissionen bei Autofahrten

Quelle: Wiener Stadtwerke, Energieeffiziente neue Mobilität in Wien, Zusammenfassung der Studie des Instituts für Verkehrswissenschaften, Fachbereich für Vekehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien; Juni 2014.



Gramm CO_2 pro Fahrt bzw. Weg in Wien

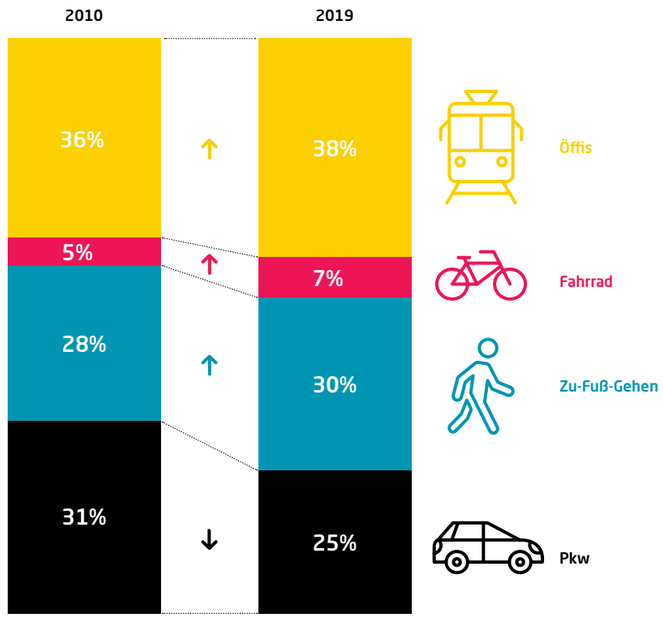
Wien hat sich das Ziel gesetzt, ...

... dass im Jahr 2025 zumindest 80 Prozent der Wege der Wienerinnen und Wiener mit **öffentlichen Verkehrsmitteln**, **zu Fuß** oder mit dem **Fahrrad** zurückgelegt werden. Im Jahr 2019 waren es 75 Prozent, der Anteil des Zu-Fuß-Gehens lag bei 30 Prozent, der des Radfahrens bei 7 Prozent. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden in Wien also schon jetzt mehr Wege zurückgelegt als mit dem Auto.[1]

[1] Stadtentwicklung Wien [Hg.]: STEP 2025. Fachkonzept Mobilität. Miteinander mobil. Herausgegeben von der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien 2015, S. 22; Modal Split 2019

Jeder 3. Weg in Wien wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Wien 2010 bis 2019

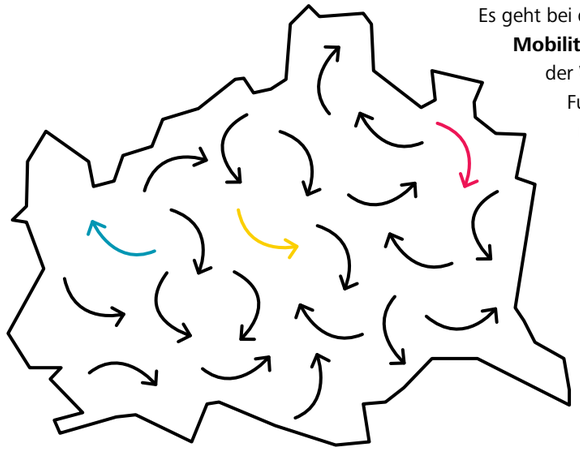


Anteil der von den Wienerinnen und Wienern mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Wege.

Quelle: Wiener Linien. Modal Split 2019

Maßnahmen für eine klima-fitte Stadt

Wien ist in vielen Bereichen eine Stadt der kurzen Wege mit einer guten Durchmischung von **Wohnen**, **Arbeiten** und **Freiräumen.** In vielen Stadtteilen sind Geschäfte, Schulen und andere Alltagsorte **fußläufig** erreichbar. In einer wachsenden Stadt sind aber – in allen Bezirken – weitere Maßnahmen nötig, um Klimaziele zu erreichen.

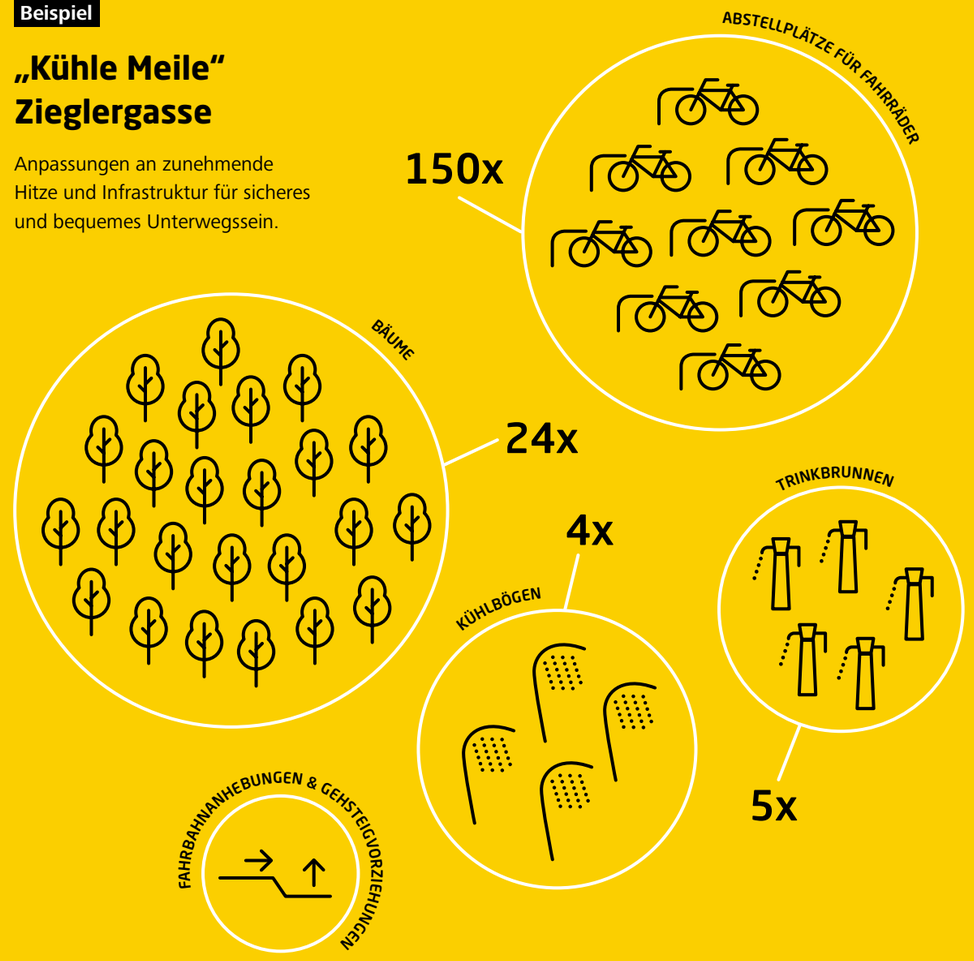


Es geht bei den Maßnahmen für ein **nachhaltiges Mobilitätsverhalten** nicht nur um die Länge der Wege, sondern auch darum, das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren **angenehm** zu machen. Dafür sind Sitzbänke, schattenspendende Bäume, Spielgeräte und Fahrradabstellplätze – um nur einige Maßnahmen zu nennen – notwendig.

Beispiel

„Kühle Meile" Zieglergasse

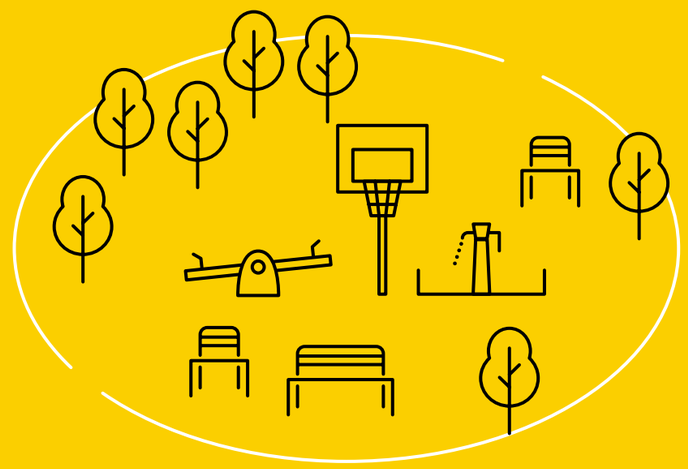
Anpassungen an zunehmende Hitze und Infrastruktur für sicheres und bequemes Unterwegssein.



Beispiel

Hoßplatz, Josef-Samuel-Bloch-Park im Zentrum des Donaufelds

Kinder- und Jugendspielbereich mit Wasserspiel und einer Rasenfläche mit Slacklinebefestigung, Bäumen, Stauden, Sitzmöbeln.



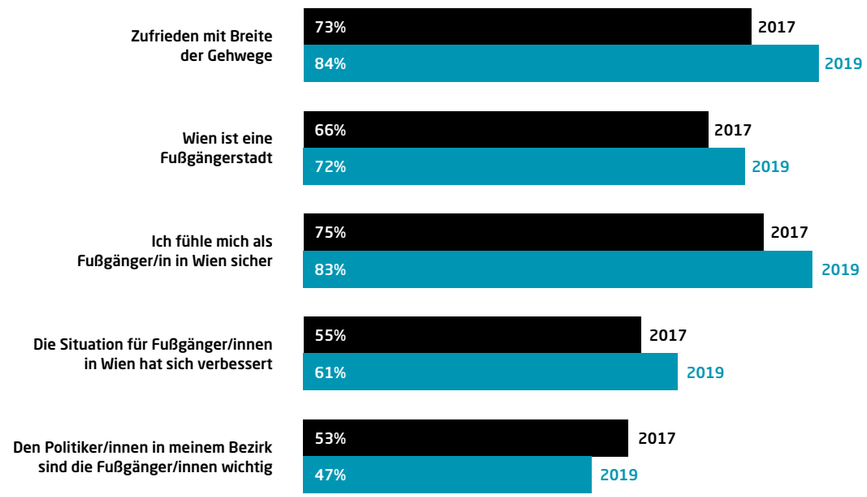
2.

Wien ist eine Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger

Zu-Fuß-Gehen gehört für die Wienerinnen und Wiener zum Alltag. Mehr als drei Viertel der Bevölkerung legen täglich Fußwege, die länger als zehn Minuten dauern, zurück. Dazu kommen noch unzählige kürzere Wege. Die Wienerinnen und Wiener sind gerne zu Fuß unterwegs. Sie sind mit der Breite der Gehwege zufrieden, fühlen sich sicher und betrachten Wien als eine Fußgängerstadt – zu diesen drei zentralen Zufriedenheitsindikatoren gibt es eine höhere Zustimmung als im Jahr 2017.[2]

[2] Die Befragten konnten mit Werten von 1 („stimme überhaupt nicht zu") bis 10 („stimme voll und ganz zu") antworten.

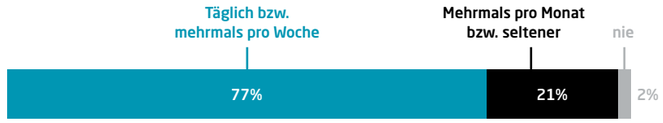
Hohe Zufriedenheit unter den Fußgängerinnen und Fußgängern



Situation der FußgängerInnen im Vergleich 2017 zu 2019

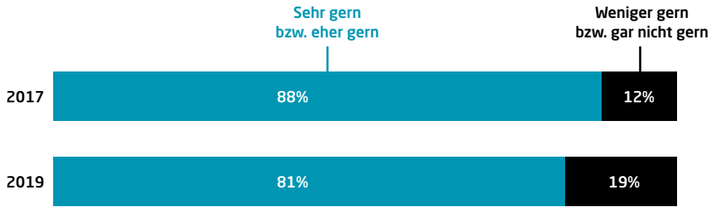
Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: FußgängerInnen-Report 2019. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Mai/Juni 2019

3/4 der WienerInnen gehen mehrmals pro Woche längere Strecken zu Fuß



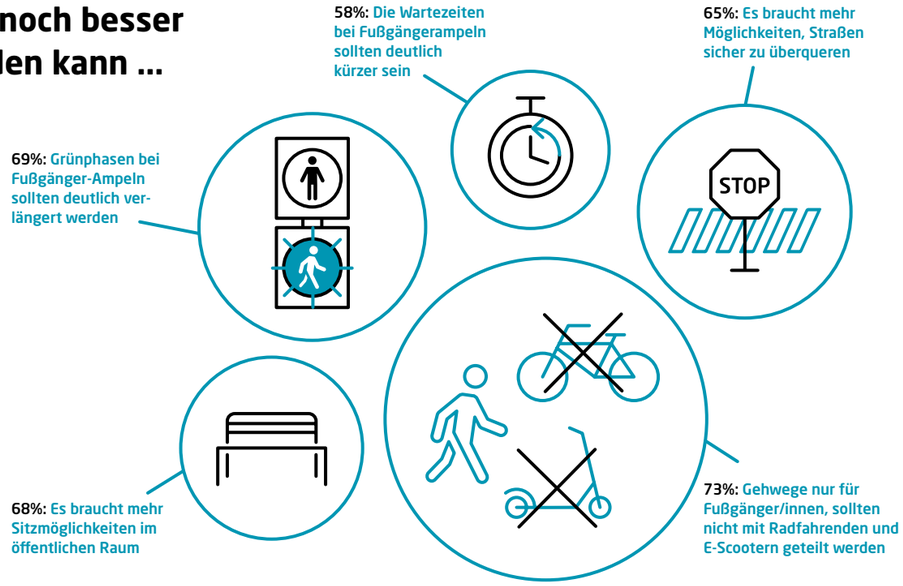
Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: Aktive Mobilität in Wien. Befragung der Wiener Bevölkerung. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Juni 2019. Gefragt wurde nach Fußwegen, die länger als 10 Minuten dauern.

Beliebtheit des Zu-Fuß-Gehens ist sehr hoch



Quelle: Hajek, Peter/Stark, Jennifer: FußgängerInnen-Befragung 2017; Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: FußgängerInnen-Report 2019. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Mai/Juni 2019

Was noch besser werden kann …



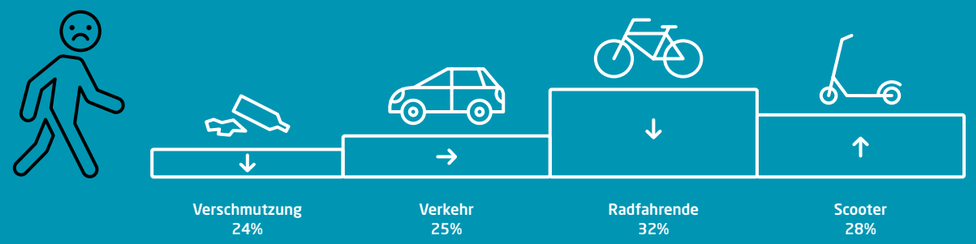
Die Zufriedenheit ist insgesamt sehr hoch. Die befragten Fußgängerinnen und Fußgänger haben folgende Vorschläge und Wünsche, wie die Situation weiter verbessert werden könnte: Sie wünschen sich Gehwege, die nicht mit Fahrrädern und E-Scootern geteilt werden müssen. Auch deutlich längere Grünphasen bei den Fußgänger-Ampeln und mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum wünschen sich viele der Befragten.[3]

[3] Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: FußgängerInnen-Report 2019. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Mai/Juni 2019

Und es gibt auch ein paar Themen, über die sich Fußgängerinnen und Fußgänger in Wien ärgern*:

Über Radfahrende weniger als noch vor zwei Jahren (32 vs. 37 Prozent), dafür wurden Scooter zum Ärgernis (für 28 Prozent). Hier zeigt sich offenbar ein Konkurrenzverhältnis bei der Raumaufteilung, hervorgerufen durch den immer noch übergroßen Anteil des motorisierten Verkehrs am öffentlichen Raum. Der Ärger über AutofahrerInnen ist praktisch gleichgeblieben (26 vs. 25 Prozent), Verschmutzung nannten diesmal nur 16 Prozent als Ärgernis, vor zwei Jahren waren es noch 24 Prozent.

* Die Frage, welche Hindernisse es für FußgängerInnen in Wien gibt bzw. was FußgängerInnen besonders aufregt, beantworteten die Befragten spontan. Die Interviewer hatten allerdings aufbauend auf die letzte Umfragewelle eine Liste mit Antwortkategorien zur Verfügung, denen sie die Antworten der Befragten zuordneten.[3]



Immer mehr Straßen in Wien werden fuß-gängerfreundlich

1974 wurde in Wien in der Kärntner Straße die erste Fußgängerzone eingerichtet, im Jahr 2020 wird die **100. Fußgängerzone eröffnet**. Fußgängerzonen prägen und beleben die Stadtzentren.

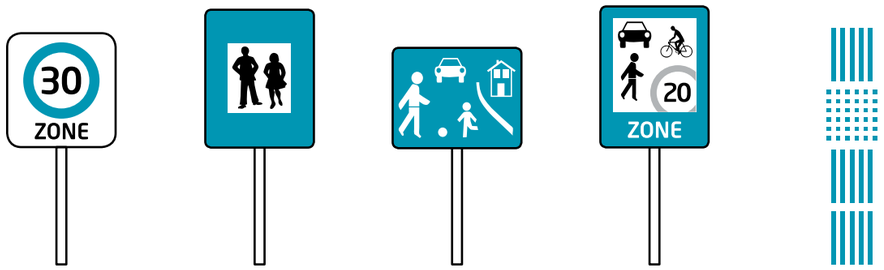
Die größte Fläche an Fußgängerzonen ist in der Inneren Stadt. Fußgängerzonen sind aber nicht auf das Stadtzentrum beschränkt. Die Favoritenstraße und die Meidlinger Hauptstraße sind zwei große Fußgängerzonen in Bezirken außerhalb des Gürtels. Mit der Neugestaltung des Reumannplatzes und der Bloch-Bauer-Promenade im Sonnwendviertel bekommt Favoriten zwei weitere Fußgängerzonen. In der Seestadt Aspern sind sogar elf Projekte geplant.

In der Seestadt wird es auch die ersten Begegnungszonen in den nördlich der Donau gelegenen Teilen von Wien geben. Die ersten Begegnungszonen wurden im Jahr 2013 eingerichtet. Mittlerweile gibt es in Wien bereits zwölf, die jüngsten in der Rotenturmstraße und der Otto-Bauer-Gasse.

Auch bei den „kleinen" baulichen Maßnahmen hat sich – über die ganze Stadt verteilt – viel getan: Mittlerweile[4] gibt es in Wien mehr als 2.000 Fahrbahnaufdoppelungen und fast 11.500 Gehsteigvorziehungen.

[4] Stand Jänner 2020

Immer mehr Straßen in Wien werden fußgängerfreundlich



Tempo-30-Zonen	
1987	33 km
1999	1.097 km
2009	1.443 km
2019	1.732 km

Fußgängerzonen	
1974	1.093 m
1999	16.274 m
2009	17.679 m
2019	21.044 m

Wohnstraßen	
1983	465 m
1999	16.715 m
2009	30.954 m
2019	39.584 m

Begegnungszonen	
2013	1.519 m
2015	1.957 m
2017	2.671 m
2019	3.283 m

Taktile Leitsysteme	
2011	27,17 km
2013	27,44 km
2016	37,07 km
2019	49,04 km

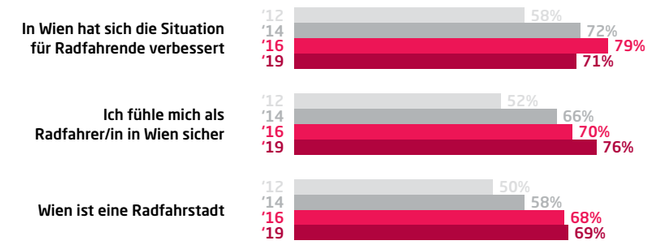
Quelle: MA 28, Stand November 2019

3.

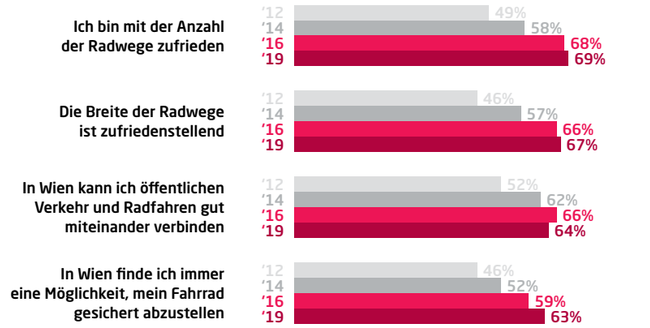
Das Fahrrad wird immer öfter genutzt

Es wird in Wien mehr geradelt, das zeigt sich an den Zählstellen in der Stadt und auch in den Aussagen der Befragten. 20 Prozent der Wienerinnen und Wiener radeln mehrmals pro Woche. Jüngere Menschen fahren signifikant häufiger mit dem Rad als jene höheren Alters. Auch Menschen mit höheren Bildungsabschlüssen, insbesondere AkademikerInnen, legen eine stärkere Fahrradnutzung an den Tag. Die Zufriedenheit unter den Radfahrerinnen und Radfahrern in Wien steigt deutlich. Das entspricht dem langjährigen Trend, der eine stetige Verbesserung über die Jahre hinweg zeigt – und es gilt für allgemeine Aussagen wie „Wien ist eine Radfahrstadt" genauso wie für die Sicherheit oder konkrete infrastrukturelle Themen wie die Breite oder Anzahl der Radwege in Wien.

So sehen Radfahrende ihre Situation in Wien



Radfahrende beurteilen die Infrastruktur besser



Quelle: Fahrrad Report Wien 2012, 2014, 2016; Hajek, Peter/Siegl, Alexander: Fahrrad Report 2019. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Mai/Juni 2019

Mit der steigenden Zufriedenheit & der verbesserten Infrastruktur steigt die Zahl der Radfahrenden in der Stadt

Vor allem jene, die täglich oder mehrmals wöchentlich mit dem Rad fahren – die Lage also aus eigener Erfahrung gut kennen – finden, dass sich die Situation verbessert hat. Um das Radfahren in Wien weiter angenehmer und sicherer zu machen, wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Die Radwege am Getreidemarkt (2017) und Naschmarkt (2019) bedeuten wichtige Lückenschlüsse der Fahrradinfrastruktur an neuralgischen, innerstädtischen Punkten. Aber auch in den Außenbezirken wurden wichtige Infrastrukturprojekte umgesetzt, z. B. in der Kaisermühlen- oder Favoritenstraße.

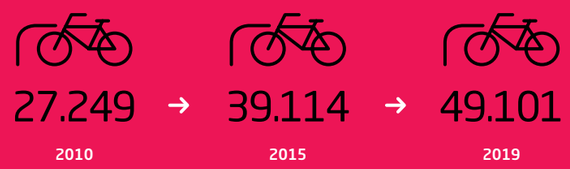
Zahl der Radelnden hat sich seit 2010 stark erhöht

Quelle: Auswertung der automatisierten Dauerzählstellen für den Radverkehr, MA 46, Stadt Wien.

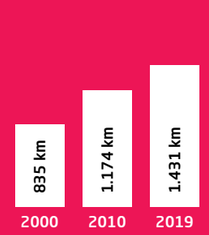
Durchschnittliche Anzahl der Radfahrenden an Werktagen

Die Anzahl der Radabstellplätze hat sich seit 2010 fast verdoppelt

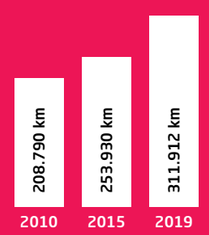
Quelle: MA 46: Entwicklung der Radabstellplätze in Wien (2010-2019), Stand Jänner 2020



Die Stadt erweitert jedes Jahr das Radverkehrsnetz



Das Wiener Radverkehrsnetz wächst



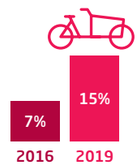
Radfahren gegen die Einbahn: Das Einbahnnetz in Wien wird kontinuierlich für den Radverkehr geöffnet

Transport- und Elektrofahrrad werden immer beliebter

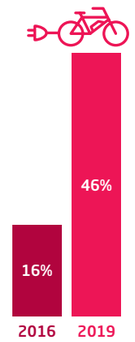
Transportfahrräder sind praktische und klimaschonende Fahrzeuge, mit denen nicht nur größere Einkäufe oder andere Güter transportiert werden können, sondern auch Kinder. Das Interesse an diesen Fahrzeugen ist seit 2016 stark gestiegen. Auch Elektrofahrräder werden beliebter. Der Schritt vom Ausprobieren zum konkreten Kaufwunsch ist aber offenbar noch ein großer: Die Frage, ob man schon einmal überlegt hat, ein Elektrofahrrad zu kaufen beantworten nur 26 Prozent der befragten Radfahrenden mit Ja.

Interesse an Transportfahrrädern hat sich verdoppelt

Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: Radfahr-Report 2019. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Mai/Juni 2019. Fahrrad Wien Report 2016; Befragt wurden Radfahrende.



Ich habe schon einmal überlegt, ein Transportfahrrad zu kaufen



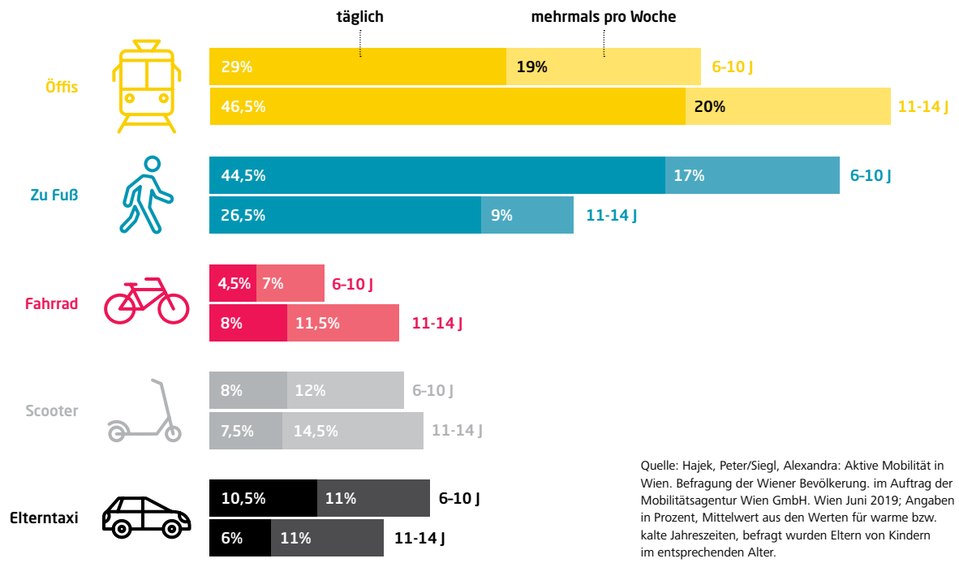
Ich bin schon einmal mit einem Elektrofahrrad gefahren

4.

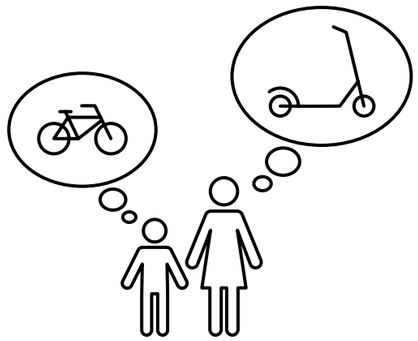
Sichere Wege für Kinder

„Kinder in Wien sollten wieder mehr zu Fuß gehen“ – mit 8,4 Punkten auf einer Skala von eins bis zehn hat dieser Satz die höchste Zustimmung aller abgefragten Aussagen zum Zu-Fuß-Gehen in Wien erhalten. Ein zentraler Bestandteil der Alltagswege für Kinder ist der Schulweg. Er wird mehrheitlich zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln absolviert, nur eine Minderheit fährt mit dem Rad.

Häufigste Fortbewegungsart auf dem Schulweg



Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: Aktive Mobilität in Wien. Befragung der Wiener Bevölkerung. im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Juni 2019; Angaben in Prozent, Mittelwert aus den Werten für warme bzw. kalte Jahreszeiten, befragt wurden Eltern von Kindern im entsprechenden Alter.



Einschätzung der Sicherheit von Fortbewegungsarten durch Eltern

In der Befragung zeigt sich ein klarer Zusammenhang zwischen dem subjektiven **Gefahrenempfinden der Eltern** und dem **Mobilitätsverhalten der Kinder.** Das gilt für den Schulweg genauso wie für die Freizeitwege: Je gefährlicher eine Fortbewegungsart von den Eltern eingeschätzt wird, desto weniger nutzen sie die Kinder im Alltag. Es besteht auch ein großer Unterschied in der Gefahreneinschätzung, je nachdem ob die Kinder alleine oder in Begleitung Erwachsener unterwegs sind.

Einschätzung der Sicherheit aus Sicht der Eltern

Kinder 6-10 Jahre	sehr sicher	eher sicher	eher gefährlich	sehr gefährlich	weiß nicht / keine Angabe
Fußwege alleine (länger als 10 Min.)	14%	56%	25%	3%	2%
Tretroller/Scooter alleine	5%	31%	35%	27%	2%
Tretroller/Scooter mit Elternteil	16%	52%	22%	8%	2%
Radfahren alleine	5%	13%	36%	43%	3%
Radfahren mit Elternteil	15%	56%	23%	5%	1%

Kinder 11-14 Jahre	sehr sicher	eher sicher	eher gefährlich	sehr gefährlich	weiß nicht / keine Angabe
Fußwege alleine (länger als 10 Min.)	25%	57%	16%	1%	1%
Tretroller/Scooter alleine	9%	45%	26%	17%	3%
Radfahren alleine	4%	30%	39%	24%	3%

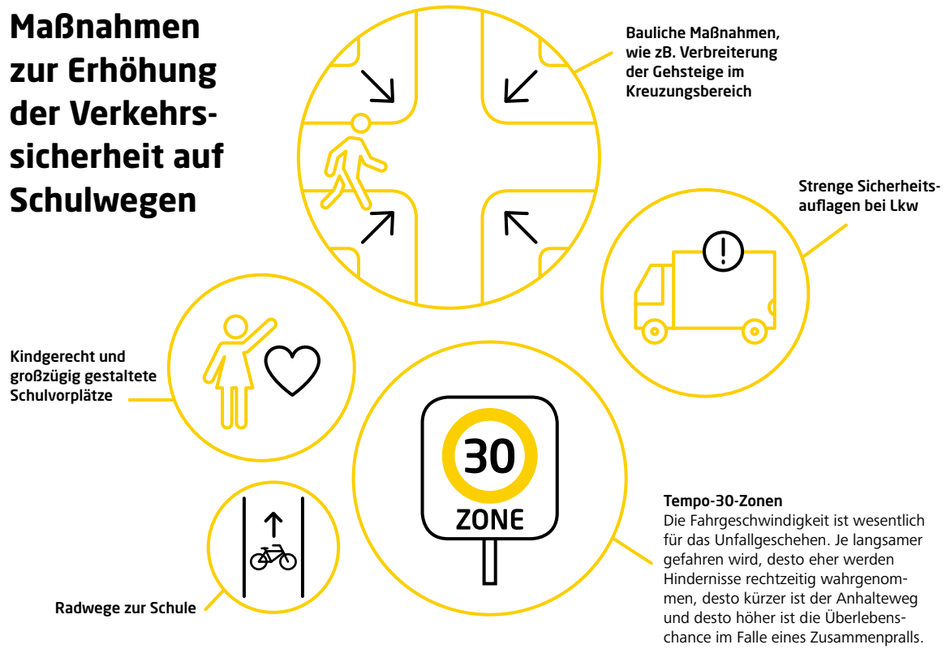
Quelle: Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: Aktive Mobilität in Wien. Befragung der Wiener Bevölkerung. Im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien GmbH. Wien Juni 2019; Angaben in Prozent, befragt wurden Eltern von Kindern im entsprechenden Alter.

5.

Schulstraßen erhöhen die Sicherheit

Während in der Vergangenheit vor allem darauf fokussiert wurde, Kinder „verkehrstauglich" zu machen, geht es nun auch verstärkt darum, **das Verkehrssystem kindertauglich zu machen**. Weil in der Stadt Wien schon seit Jahren gezielte Maßnahmen gesetzt werden, sind Schulwege im Allgemeinen sicherer als Freizeitwege. Um die Sicherheit für die Kinder auf dem Schulweg weiter zu erhöhen und den Anteil aktiver Mobilität zu steigern, werden in Wien seit Kurzem Schulstraßen eingerichtet. An Schultagen gilt 30 Minuten vor Schulbeginn und/oder nach Unterrichtsende ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen



Tempo-30-Zonen
Die Fahrgeschwindigkeit ist wesentlich für das Unfallgeschehen. Je langsamer gefahren wird, desto eher werden Hindernisse rechtzeitig wahrgenommen, desto kürzer ist der Anhalteweg und desto höher ist die Überlebenschance im Falle eines Zusammenpralls.

6.

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen sind Klimaschutz

Das immer heißere Klima hat auch Wien erreicht, das ist besonders in den Sommern zunehmend zu spüren. Mehrere Tropennächte in Folge sind keine Seltenheit mehr. In den kommenden Jahrzehnten werden sie normal sein. Bisher haben wir es nicht geschafft, den CO_2-Ausstoß merklich einzudämmen. Im Verkehr werden die meisten klimaschädlichen Gase ausgestoßen. Das bedeutet, der Bereich Mobilität ist Problem und Lösung zugleich. Um der Klimakrise zu begegnen, ist für die Stadt Wien die Steigerung des Anteils der **klimaschonenden Verkehrsmittel** Radfahren und Zu-Fuß-Gehen wichtiger denn je zuvor. Das wissen auch die Wienerinnen und Wiener:

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen sind wichtiger denn je

Für 47 Prozent der Befragten ist der Klimaschutz mitentscheidend für die Wahl der Fortbewegung. Die Befragungen der Mobilitätsagentur zeigen außerdem: Beim Radfahren steigen sowohl die **Zufriedenheit** als auch die **Bereitschaft**, aufs Rad zu steigen, stetig an. Etwas differenzierter das Bild beim Zu-Fuß-Gehen: Hier bewegen sich der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege und die Zufriedenheit zwar auf sehr hohem Niveau, beide Werte sind im vergangenen Jahr aber leicht zurückgegangen. **Ohne ein Mehr an Rad- und Fußverkehr sind die Klimaziele der Stadt nicht zu erreichen.**

Sicherheit auf dem Schulweg

Für den Mobilitätsreport 2019 wurden Eltern gefragt, wie ihre Kinder zur Schule kommen. Es zeigt sich: Das subjektive Sicherheitsempfinden der Eltern ist entscheidend für die Verkehrsmittelwahl der Kinder am Schulweg. Radfahren wird von den meisten Eltern als gefährlich eingeschätzt und wird deshalb nur von wenigen Schulkindern täglich praktiziert. Hier besteht Verbesserungspotenzial, sowohl beim Verkehrstraining als auch bei der Infrastruktur.

Sichere Radwege und ein dichtes, **attraktives Fußwegenetz** in Wohnvierteln fordern übrigens auch Wiens Kinder. Die Ergebnisse der „Werkstadt Junges Wien“, dem größten Kinder- und Jugendkonsultationsprozess der Stadt, weisen Mobilität als eines der Schlüsselthemen junger Wienerinnen und Wiener aus. Das ist ein klarer Auftrag an die Erwachsenen, dringend notwendige Weichen für die Zukunft zu stellen.

Ausgangslage und Studiendesign

Ziel des Mobilitätsreports ist, die Zufriedenheit der Wiener Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden zu erheben und in regelmäßigen Abständen zu evaluieren. Durchgeführt wurde die Studie vom Markt- und Meinungsforscher Peter Hajek im Auftrag der Mobilitätsagentur. Die aktuelle Umfragewelle wurde zwischen 28. Mai und 24. Juni 2019 durchgeführt.

Basis für den Mobilitätsreport bilden umfangreiche Befragungen

Es wurden zwei unterschiedliche Befragungen durchgeführt:

1. Befragung von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden **„on the spot“**, also auf den Geh- und Radwegen Wiens.
   n = 1.500 Personen
2. Befragung von Wiener Bevölkerung ab 16 Jahren **telefonisch und online**. Diese bringt Ergebnisse, die nicht nur auf Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende Rückschlüsse, sondern auf die Wiener Bevölkerung insgesamt, zulassen.
   n = 950 Personen

Die Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden wurden mittels disproportionaler **Stichprobenziehung** nach Bezirksgruppen quotiert und im Anschluss nach den tatsächlichen Größenverhältnissen der Wiener Bevölkerung **statistisch gewichtet**. So können einerseits für die einzelnen Bezirksgruppen valide Aussagen getroffen werden und gleichzeitig **repräsentative Ergebnisse** für die Stadt Wien präsentiert werden. Dabei wurden die Befragten nach ihrem Wohnbezirk gefragt, da davon auszugehen ist, dass dieser am prägendsten für das Antwortverhalten ist.

Impressum:
Medieninhaber und Herausgeber: Mobilitätsagentur Wien GmbH, Große Sperlgasse 4, 1020 Wien
Fotos: Stephan Doleschal, Ian Ehm, Christian Fürthner, Christoph Meissner, Sebastian Philipp, Peter Provaznik
Grafik und Illustrationen: Manuela Tippl
Redaktion: Bernhard Hachleitner

mobilitäts
agentur
wien

Für die
Stadt Wien