

Schriftliche Anfrage

der Gemeinderäte Klemens Resch (FPÖ), Anton Mahdalik (FPÖ) und Maximilian Krauss, MA (FPÖ) an Frau amtsführende Stadträtin der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Mobilität und Wiener Stadtwerke Mag. Ulli Sima .

Fragwürdige Erhebungsmethoden, unrealistische Zielsetzungen und mangelnde Transparenz beim Wiener Modal Split

Der sogenannte „Modal Split“ der Stadt Wien beziehungsweise der Wiener Linien stellt eine wesentliche Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen, Stadtentwicklungsmaßnahmen sowie Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs dar. Die veröffentlichten Zahlen werden regelmäßig von der amtsführenden Stadträtin Mag. Ulli Sima und der Stadtplanung als Begründung für weitreichende Maßnahmen gegen den motorisierten Individualverkehr herangezogen.

Gleichzeitig bestehen jedoch erhebliche Zweifel an der Aussagekraft und Transparenz der zugrundeliegenden Erhebungsmethoden. Laut den offiziellen Zahlen stieg der Kfz-Anteil im Modal Split 2025 trotz neuer statistischer Aufsplittung in „Auto“ und „motorisierte Zweiräder“ auf insgesamt 26 Prozent an. Damit wurde das im Stadtentwicklungsplan STEP 2025 ursprünglich definierte Ziel eines Kfz-Anteils von lediglich 20 Prozent deutlich verfehlt.

Dennoch wird seitens der Stadtregierung weiterhin an langfristigen Zielsetzungen

zur massiven Reduktion des motorisierten Individualverkehrs festgehalten. Diese Zielsetzungen erscheinen insbesondere vor dem Hintergrund der tatsächlichen Bevölkerungs- und Infrastrukturverhältnisse in Wien fragwürdig. Rund 85 Prozent der Wiener Bevölkerung leben außerhalb des Gürtels, wo die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln vielfach nicht mit innerstädtischen Bezirken vergleichbar ist.

Zusätzlich bestehen massive Zweifel an der statistischen Repräsentativität der Modal-Split-Erhebungen. Laut vorliegenden Informationen wurden 2024 lediglich rund 3.069 Haushalte befragt. Dabei weisen einzelne Bezirke erhebliche Unterschiede bei der Anzahl der Interviewten im Verhältnis zur Einwohnerzahl auf. So lag etwa der Anteil der Befragten im 10. Bezirk Favoriten deutlich unter dem Wiener Durchschnitt, während innerstädtische Bezirke überdurchschnittlich stark repräsentiert waren.

Darüber hinaus bleibt weiterhin unklar, nach welchen Kriterien die Auswahl der Haushalte erfolgt, ob jährlich tatsächlich neue Haushalte befragt werden, wie hoch die Rücklaufquote ist und in welchem Umfang Pendlerströme aus dem Umland überhaupt berücksichtigt werden. Besonders problematisch erscheint, dass die sogenannte „Kordonerhebung 2020+“, welche reale Verkehrsbewegungen erfasst, in der öffentlichen Diskussion kaum berücksichtigt wird.

Die gefertigten Gemeinderäte stellen gemäß § 31 der Geschäftsordnung für den Gemeinderat der Stadt Wien nachfolgende

Anfrage

1. Wie viele Haushalte beziehungsweise Personen wurden für die Modal-Split-Erhebung 2025 tatsächlich befragt?
2. Nach welchen konkreten Kriterien erfolgte die Auswahl der befragten Haushalte?
3. Welche Institution oder welches Unternehmen führte die Befragungen für die Stadt Wien beziehungsweise die Wiener Linien durch?
4. Wie hoch waren die Gesamtkosten der Modal-Split-Erhebung 2025?
5. Wie viele Befragte entfielen jeweils auf die einzelnen Wiener Gemeindebezirke?

6. Wie hoch war das Verhältnis der befragten Personen zur jeweiligen Einwohnerzahl pro Bezirk?
7. Aus welchem Grund weist der 10. Bezirk Favoriten im Verhältnis zur Einwohnerzahl eine deutlich geringere Anzahl an Befragten auf als andere Bezirke?
8. Aus welchem Grund weisen innerstädtische Bezirke teilweise eine deutlich höhere Befragungsquote auf?
9. Wie wird sichergestellt, dass die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung repräsentativ für ganz Wien sind?
10. Werden bei den Erhebungen auch Pendler aus Niederösterreich und dem Burgenland berücksichtigt?
11. Wie wird sichergestellt, dass nur in Wien (hauptwohnsitz-)gemeldete Personen befragt werden?
 - a. Wenn nicht, wie wird diese „Verzerrung“ berücksichtigt?
12. Falls ja, in welcher Form werden Pendlerströme statistisch erfasst?
13. Falls nein, warum nicht?
14. Werden jährlich ausschließlich neue Haushalte befragt oder werden Daten beziehungsweise Kontakte aus Vorjahren erneut verwendet?
15. Wie hoch war die Rücklaufquote der angeschriebenen Haushalte bei der Modal-Split-Erhebung 2025?
16. Welche konkreten statistischen Gewichtungen werden bei der Auswertung der Befragungen vorgenommen?
17. Warum werden die Rohdaten der Modal-Split-Erhebungen nicht vollständig veröffentlicht?
18. Ist seitens der Stadt Wien geplant, künftig sämtliche Rohdaten, Erhebungsmethoden und Stichprobengrößen öffentlich zugänglich zu machen?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
19. Welche Rolle spielt die sogenannte „Kordonerhebung 2020+“ bei der verkehrspolitischen Planung der Stadt Wien?
20. Aus welchem Grund wird die „Kordonerhebung“ in öffentlichen Präsentationen zum Modal Split kaum thematisiert?
21. Wie erklärt die amtsführende Stadträtin die deutliche Verfehlung des im STEP 2025 vorgesehenen Zielwertes eines 20-prozentigen Kfz-Anteils?

22. Welche konkreten Zielwerte hinsichtlich des Kfz-Anteils im Modal Split verfolgt die Stadt Wien für die Jahre 2035 und 2040?
23. Auf welcher wissenschaftlichen beziehungsweise statistischen Grundlage beruhen die Zielsetzungen für 2040?
24. Welche konkreten Annahmen hinsichtlich Bevölkerungswachstum, Motorisierungsgrad und Pendlerbewegung liegen den Zielwerten für 2040 zugrunde?
25. Welche Entwicklung der privaten Kfz-Zulassungen pro 1.000 Einwohner erwartet die Stadt Wien bis 2040?
26. Geht die Stadt Wien davon aus, dass der Kfz-Bestand in allen 23 Bezirken gleichermaßen sinken wird?
27. Falls ja, auf Grundlage welcher Daten und Studien wird diese Annahme getroffen?
28. Welche konkreten Maßnahmen plant die Stadt Wien bis 2040, um den motorisierten Individualverkehr weiter zu reduzieren?
- a. Welche Einschränkungen für Autofahrer sind bis 2040 konkret vorgesehen beziehungsweise geplant?
- b. Welche Auswirkungen auf Parkplatzangebot und Stellplatzverfügbarkeit sind für den motorisierten Individualverkehr für die Stadt Wien bis 2040 zu erwarten?
29. Gibt es Berechnungen darüber, wie viele Stellplätze bis 2040 in Wien wegfallen sollen?
- a. Falls ja, wie viele Stellplätze sollen bis 2040 entfallen?
30. Welche Auswirkungen erwartet die Stadt Wien durch die geplanten Maßnahmen auf Wirtschaftstreibende, Lieferverkehr und Gewerbebetriebe?
31. Welche Auswirkungen erwartet die Stadt Wien auf Bewohner der Außenbezirke, die aufgrund mangelnder öffentlicher Verkehrsanbindung auf das Auto angewiesen sind?
32. Welche Investitionen in den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel in den Außenbezirken sind bis 2040 konkret geplant?
33. Wie hoch werden die dafür veranschlagten Gesamtkosten bis 2040 sein?
34. Welche Szenarien bestehen seitens der Stadt Wien für den Fall, dass die angestrebten Modal-Split-Ziele bis 2040 erneut deutlich verfehlt werden?

