

Fahrrad-Mobilität in Wien

Fahrradnutzung in Wien 2009

Radverkehrsspezifische Ergebnisse
der Haushaltsbefragung Wien 2009

August 2010

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung



Auswertungen, Analyse und Erstellung: **Socialdata** 

Institut für Verkehrs- und
Infrastrukturforschung GmbH
Stockhofstraße 3
4020 Linz

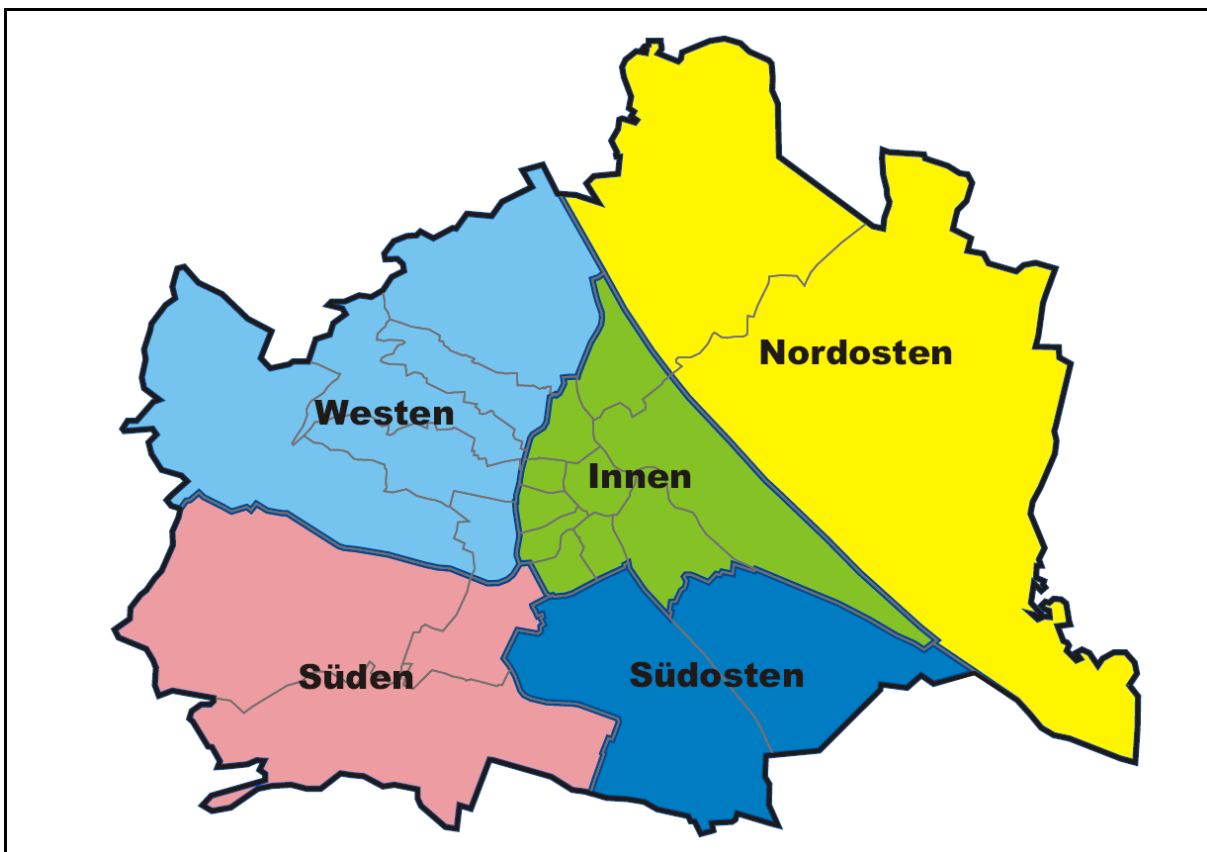
Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Ergebnisse	4
3. Schlussfolgerung	9

1. Einleitung

Im Rahmen der „Radverkehrserhebung Wien“ wird von Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung auf Basis der Haushaltsbefragungen für die Wiener Linien¹ eine detaillierte Auswertung der Radverkehrsnutzung der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Wien für das Jahr 2009 vorgenommen und die zeitliche Entwicklung insbesondere der letzten Jahre betrachtet. In dieser Analyse wird vor allem auf die Verkehrsmittelwahl sowie andere spezifische Kenngrößen zur Fahrradnutzung eingegangen. Die Auswertung erfolgt, unter Berücksichtigung ausreichend großer Fallzahlen, sowohl gesamtstädtisch als auch differenziert nach insgesamt fünf Stadtgebieten (Innen, Westen, Nordosten, Süden, Südosten).

Abbildung 1: Definierte Gebiete für die Auswertung der radverkehrsbezogenen Daten 2009



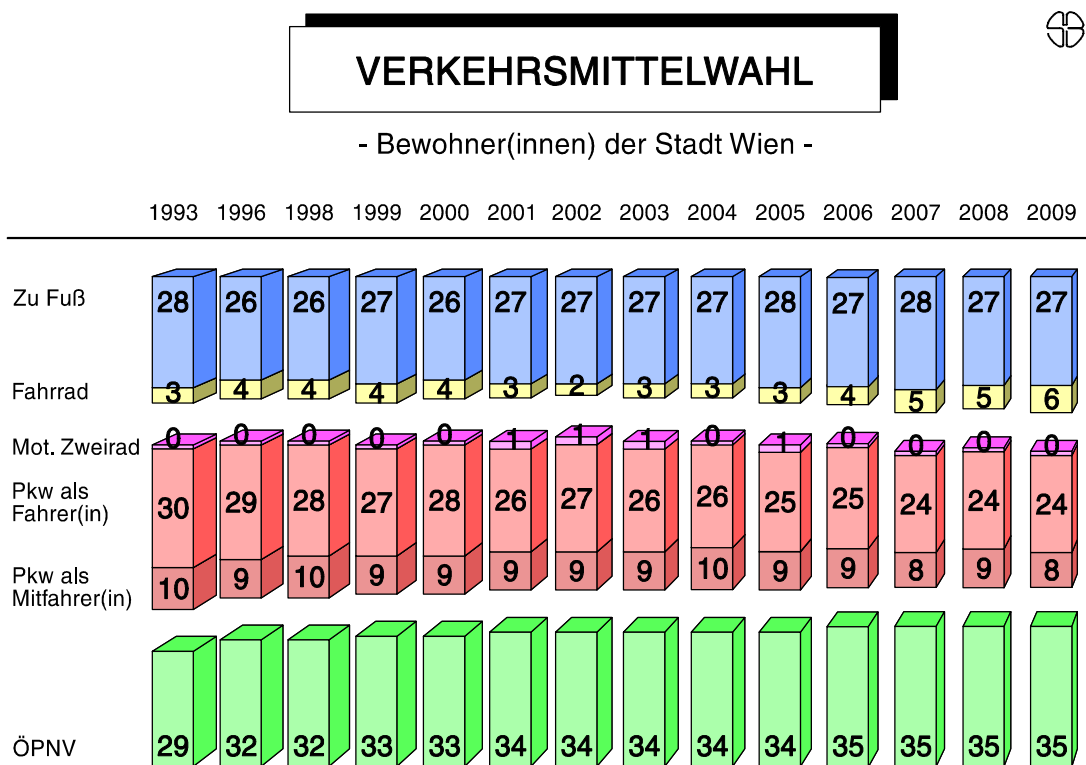
- Innen: Bezirke 1 - 9, 20
- Westen: Bezirke 14 - 19
- Nordosten: Bezirke 21, 22
- Süden: Bezirke 12, 13, 23
- Südosten: Bezirke 10, 11

¹ Schriftlich-postalische Erhebungen nach dem Neuen KONTIV®-Design bei ca. 23.700 Personen

2. Ergebnisse

Die Anteile der Wege, die von den BewohnerInnen Wiens an einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2009 zurückgelegt werden, verteilen sich nahezu gleichmäßig auf den motorisierten Individualverkehr (32 %), den nichtmotorisierten Verkehr (33 %) und den ÖPNV (35 %). Mehr als ein Viertel aller Wege (27 %) wird zu Fuß zurückgelegt. Für 6 % der Wege treten die WienerInnen in die Pedale. Fast ein Viertel der Wege (24 %) werden mit dem Pkw als Fahrer absolviert und 8 % nutzen den PKW als Mitfahrer.

Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl Wien 1993 - 2009



Die Zeitreihe zeigt, dass die Fahrradfahrten von 1996 bis 2000 bei 4 % lagen und sich bis 2002 deutlich reduziert haben (auf 2 %). Bis 2008 sind sie wieder auf 5 % angestiegen und erreichen im Jahr 2009 den bisherigen Höchstwert von 6 %.

Die zeitliche Entwicklung verdeutlicht, dass der Wegeanteil an Pkw-Fahrten langfristig rückläufig ist. Abgesehen von leichten Schwankungen ist er von 30 % im Jahr 1993 stetig auf 24 % im Jahr 2007 zurückgegangen. Seit 2007 stagniert der Wert am tiefsten Niveau seit 1993.

Der Anteil der MitfahrerInnen in einem Pkw ist in den letzten zehn Jahren um einen Prozentpunkt auf 8 % gesunken.

Der ÖPNV-Anteil konnte seit 1993 bis heute um insgesamt sechs Prozentpunkte gesteigert werden (von 29 % auf 35 %). 2006 stieg er erstmals seit 2001 wieder um einen Prozentpunkt an und ist seitdem (gerundet) auf 35 % geblieben.

Für 2006 fand letztmalig eine radverkehrsspezifische Analyse der Wiener Mobilitätserhebung statt. Dieses Jahr wird folglich als Bezugsbasis für weitere Zeitvergleiche herangezogen. Betrachtet man die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl zwischen 2006 und 2009 und berücksichtigt man dabei auch die leicht angestiegene Mobilität (von relativ + 3,7 %), so wird deutlich, dass die Zunahme des Radverkehrs um 1,4 Prozentpunkte eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens seit 2006 um relativ 39 % bedeutet. Bemerkenswert ist, dass diese Steigerung nicht zu Lasten des Fußverkehrs und des ÖPNV ging, die beide ebenfalls leichte Zunahmen erzielen konnten.

Tabelle I: Verkehrsmittelwahl in Wien 2006 - 2009

	2006 %	2009 %	Relative Veränderung ^{*)}
Zu Fuß	26,9	26,6	+ 2,5 %
Fahrrad	4,1	5,5	+ 39 %
Motorisiertes Zweirad	0,3	0,4	n. a.
Pkw als Fahrer(in)	24,8	23,8	- 0,5 %
Pkw als Mitfahrer(in)	9,1	8,3	- 5,4 %
Öffentlicher Verkehr	34,8	35,4	+ 5,5 %
Gesamt	100,0	100,0	
Wege pro Person / Tag	2,7	2,8	+ 3,7 %

^{*)} Wege 2006 = 100

Während der (gerundete) Zuwachs des Radverkehrs zwischen 2006 und 2009 bei zwei Prozentpunkten liegt, ist eine überdurchschnittliche Zunahme bei den Arbeitswegen eingetreten, hier stieg der Radverkehrsanteil von 5 auf 8 %.

Tabelle II: Fahrradanteile nach Wegezweck

	2006 %	2009 %
Arbeit	5	8
Dienstlich / geschäftlich	4	4
Ausbildung	3	5
Einkauf	3	4
Dienstleistung ¹⁾	3	3
Begleitung ²⁾	4	2
Freizeit	5	6
Gesamt	4	6

¹⁾ private Erledigungen (Arztbesuch, Behördenweg, ...)

²⁾ Bringen und Holen von Personen

Die nachstehende Tabelle III zeigt den Radverkehrsanteil an den Wegen der Wiener Bevölkerung für die fünf definierten Stadtgebiete sowie für Gesamt-Wien für das gesamte Jahr 2009 bzw. die „Radfahrtsaison“ (April – Oktober). Zusätzlich wird der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr der jeweiligen Gebiete ausgewiesen.

Tabelle III: Radverkehrsanteil in Wien 2009 nach Stadtgebieten

	Radverkehrsanteil gesamtes Jahr 2009 [%]					
	Gesamt Bez. 1-23	Innen Bez. 1- 9,20	Westen Bez. 14-19	Nordosten Bez. 21,22	Süden Bez. 12,13,23	Südosten Bez. 10,11
Gesamt ¹⁾	5,5	8,1	3,3	8,0	4,1	2,9
Binnenverkehr ²⁾	6,3	9,0	2,8	12,4	4,3	3,0
	Radverkehrsanteil Radfahrtsaison (April bis Oktober) 2009 [%]					
	Gesamt Bez. 1-23	Innen Bez. 1- 9,20	Westen Bez. 14-19	Nordosten Bez. 21,22	Süden Bez. 12,13,23	Südosten Bez. 10,11
Gesamt ¹⁾	6,6	9,2	4,3	8,9	4,4	4,5
Binnenverkehr ²⁾	7,9	10,3	2,4	14,2	4,4	4,4

1) Gesamt ... Alle Wege der Bevölkerung (Gebiet = Wohnort)

2) Binnenverkehr ... Alle Wege der Bevölkerung innerhalb des definierten Gebiets (Ausgangspunkt und Ziel des Wegs innerhalb des jeweiligen Gebietes)

Es zeigt sich, dass der Radverkehrsanteil (Wege aller WienerInnen an allen Tagen des Jahres im gesamten Stadtgebiet, bei denen ausschließlich das Fahrrad benutzt wird) 2009 auf 5,5 % gestiegen ist. In der Radfahrtsaison steigt dieser Wert von 5,7 (2006) auf 6,6 %. Dabei ist bemerkenswert, dass die Radnutzung speziell außerhalb der Radfahrtsaison anstieg, von 1,7 auf 3,9 %. Dazu kommt noch der Anteil jener Wege, bei denen das Fahrrad als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr benutzt wird (Bike+Ride), wo ebenfalls eine leichte Zunahme auftritt.

Bei gebietsweiser Betrachtung (Zuordnung aller Wege zu einem Gebiet anhand des Wohnortes) zeigen sich große Unterschiede zwischen den Stadtgebieten. Die höchsten Radverkehrsanteile ergeben sich im Gebiet „Innen“ (8,1 % im Jahresschnitt und 9,2 % in der Radfahrtsaison), was auf günstige Rahmenbedingungen schließen lässt (geringeres Geschwindigkeitsniveau, kürzere Wege, viele Zielpunkte, etc.). Überraschend hohe Anteile zeigt der Nordosten, wo aufgrund der Topographie, der Radinfrastruktur, der lockereren Bebauung und der Nähe zu zahlreichen attraktiven Freizeitgebieten offensichtlich bereits Anreize zur Radnutzung vorliegen. Der Süden zeigt leicht unterdurchschnittliche Werte, was aufgrund ähnlicher Rahmenbedingungen wie im Nordosten auf ein hohes Entwicklungspotential schließen lässt. Der Westen weist im Vergleich zum letzten Untersuchungszeitraum (2006) einen höheren Fahrradanteil auf, ist aber mit 3,3 % Radverkehrsanteil weiterhin „Fahrrad-Entwicklungsgebiet“. Im Verhältnis zu den anderen Gebieten verzeichnet der Südosten mit 2,9 % über das gesamte Jahr den geringsten Fahrradanteil. Aufgrund der teilweise hohen Bebauungs-

dichte bzw. Nähe zum Zentrum sollte dieser hier jedoch deutlich höher liegen; hier sind weitere Anstrengungen zur Verbesserung des Radangebots vonnöten.

Die Entwicklung seit 2006 zeigt im Jahresdurchschnitt dabei überdurchschnittliche Zunahmen bei den BewohnerInnen der Innenstadt (Bez. 1-9, 20) und des Nordostens (Bez. 21, 22). Leichte Zuwächse des Radverkehrs zeigen sich auch im Westen und mit Abstand im Süden, während im Südosten der Anteil stagniert. Diese Tendenzen werden noch deutlicher, wenn man nur die Radsaison betrachtet; hier tritt im Südosten dann sogar eine Abnahme des Radverkehrsanteils ein. Der Süden und Südosten (die Bezirke 10, 11, 12, 13 und 23) können somit als „Problemgebiete“ des Radverkehrs in Wien bezeichnet werden. Hierfür spielen sicherlich Infrastrukturdefizite, die Bevölkerungsstruktur, Sicherheitsprobleme, Barrieren durch Bahnanlagen und laufende langfristige Baumaßnahmen eine wesentliche Rolle.

Im Binnenverkehr der Gebiete zeigen sich generell höhere Radfahranteile, die geringeren Wegelängen sind hierfür maßgeblich. Nur im Westen liegt dieser Wert deutlich niedriger, was ein Indikator für die offensichtlich ungünstigen Rahmenbedingungen in diesem Stadtgebiet ist. So fehlen offenbar attraktive Tangentialverbindungen. Eine positive Entwicklung seit 2006 zeigt sich hingegen bei den Binnenverkehr-Fahrradanteilen im Nordosten (14,2 %).

Es wird aber auch deutlich, dass Steigerungen in zwei Stadtgebieten – Innen und Nordosten – nicht ausreichend sind, um den gesamtstädtischen Radverkehrsanteil deutlich anzuheben; hierfür sind Zunahmen in allen Teilgebieten Wiens erforderlich.

Bei Betrachtung der Entwicklung nach soziodemografischen Merkmalen fällt besonders auf, dass bei den Männern eine stärkere Zunahme des Radverkehrs stattfand (von 4,8 auf 6,8 %) als bei den Frauen (3,4 auf 4,4 %). Das bedeutet auch, dass sich die „Schere“ weiter öffnet, anstatt dass sich der Abstand verringert, indem die Radnutzung der Frauen stärker ansteigen würde.

Die entscheidende Steigerung der Fahrradnutzung findet an Werktagen statt. Hier steigt der Anteil von 3,6 auf 5,7 %. Das weist daraufhin, dass die Bemühungen in Wien das Fahrrad (stärker) als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren, schon erfolgreich waren, aber auch, dass weitere Anstrengungen in dieser Richtung erforderlich sind.

Im gesamten Wiener Stadtgebiet tritt (nach wie vor) der höchste Fahrradanteil bei Wegen zum/vom Arbeitsplatz auf. Dies wird auch durch die gestiegene Bedeutung des Fahrrades beim Werktagsverkehr unterstrichen. Aber auch der Anteil bei Fahrradfahrten zu Freizeitwecken an Sonn- und Feiertagen ist mit 6,4 % weiterhin hoch. Ein Grund dafür dürfte die hohe Attraktivität der über das ganze Stadtgebiet verteilten Grün- und Erholungsgebiete sein, die mittlerweile sehr gut mit dem städtischen Radverkehrsnetz verbunden sind.

Diese Auswertung zeigt einmal mehr, dass ein beträchtlicher Anteil der Autofahrten im Kurzstreckenbereich stattfindet: ein Viertel ist nicht länger als 3 Kilometer und fast die Hälfte nicht länger als 5 Kilometer. Hier kann das Fahrrad mit dem Pkw konkurrieren und Fahrten prinzipiell ersetzen.

Trotz gestiegener Fahrradanteile weisen verschiedene Indikatoren immer noch darauf hin, dass die derzeitige Fahrradnutzung nicht jenen einer „klassischen“ Radfahrstadt entspricht. So fahren derzeit wesentlich mehr Männer als Frauen, und dabei vor allem jene im Alter zwischen 20 und 59 Jahren, mit dem Fahrrad. Dies zeigt, dass es offensichtlich nach wie vor einer gewissen „Robustheit“ bedarf, mit dem Fahrrad in Wien zu fahren. Auch die Werte bei den Wegezwecken Ausbildung und Einkauf sind vergleichsweise viel zu niedrig. Nicht zuletzt zeigt die durchschnittliche Wegedauer (22 Minuten) bzw. Wegeentfernung (4,5 km), dass das Fahrrad in Wien eher von „sportlichen“ Fahrern genutzt wird, wohingegen kurze Wege mit dem Fahrrad in Wien im Vergleich mit anderen Städten unterrepräsentiert sind. Trotz ansteigendem Fahrradanteil müssen demnach die Bedingungen so verändert werden, damit das Fahrrad auch für Bevölkerungsgruppen, die es derzeit vergleichsweise selten benutzen (wie z.B. Kinder, Jugendliche, Frauen und Senioren), insbesondere zur Nutzung auch für kürzere Alltagswege, attraktiver wird.

3. Schlussfolgerung

Es gibt Anzeichen, dass die Fahrradförderung der letzten Jahre erste Erfolge zeigt: Anstieg der Fahrradnutzung an Werktagen und außerhalb der Fahrradsaison, deutliche Zuwächse in einzelnen Stadtgebieten, zunehmende Fahrradnutzung bei Frauen. Es zeigt sich aber auch, dass es weiterer intensiver gesamtstädtischer Anstrengungen für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Radfahren in Wien bedarf, um die im Masterplan Verkehr Wien gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu sollten neben dem weiteren Infrastrukturausbau vor allem deutlichere Signale gesetzt werden, dass auch schwächere VerkehrsteilnehmerInnen Teil eines Gesamtverkehrssystems sind, in dem auch jüngere oder ältere Personen selbstverständlich das Fahrrad nutzen (können). Dies kann nur dann erreicht werden, wenn verstärkte Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit/Bewusstseinsbildung sowie weitere Infrastrukturverbesserungen (Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrsberuhigung) ergriffen werden.