

Ing. Mag. Johannes Gielge
Dr. Karl Czasny

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser,

Wien hat mit dem Masterplan Verkehr 03/08 ein ambitioniertes Verkehrskonzept beschlossen, das vor allem auf die Forcierung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, Rad fahren, zu Fuß gehen) abzielt. Die jüngste Studie zur Lebensqualität, deren Detailauswertung zum Themenbereich Verkehr wir in diesem Newsletter präsentieren, bestätigt den Wiener Weg in der Verkehrsplanung: Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation hat gegenüber den vergangenen Untersuchungen weiter zugenommen, vor allem mit dem öffentlichen Verkehr zeigen sich die Wienerinnen und Wiener sehr zufrieden. Von Interesse ist auch die hohe Bedeutung, die die Bevölkerung dem Thema Radverkehr zumisst. Der Motorisierungsgrad ist seit 2002 rückläufig, immer mehr verzichten aufs Auto und steigen auf den ÖV oder das Rad um und leisten damit einen Beitrag, die Lebensqualität in Wien noch weiter zu steigern.

Ihr
DI Thomas Madreiter
Abteilungsleiter

Verkehrsmittelwahl der WienerInnen

Die Stadt Wien hat 2008 bereits zum dritten Mal in einer großangelegten sozialwissenschaftlichen Studie die Zufriedenheit der Wienerinnen und Wiener mit ihrer Lebensqualität erhoben. Wien ist damit die einzige Großstadt, die über eine derartig breite Erhebung verfügt. Dabei wurden auch unterschiedliche Teilaspekte abgefragt. Mobilität ist einer dieser wichtigen Faktoren, die wesentlich zur Zufriedenheit mit der Lebensqualität beitragen.

Die Mobilität in einer Großstadt ist wichtig für die Lebensqualität der BewohnerInnen: die alltäglichen Wege zu Ausbildungs- oder Arbeitsplatz, zum Einkauf oder in Erholungsgebiete sollen möglichst bequem und mit vertretbarem Zeit- und Kostenaufwand zu bewältigen sein. Gleichzeitig gilt es, die mit dem Verkehr verbundenen Beeinträchtigungen der Lebensqualität – z. B. durch Lärm, Luftschadstoffe oder Unfallgefahren – möglichst gering zu halten. Die Wiener Verkehrspolitik und die Stadtplanung fördern daher die Nahversorgung und attraktive Fuß- und Radwege ebenso wie rasche und komfortable öffentliche Verkehrsmittel für weitere Distan-

zen, z. B. durch den Ausbau des U-Bahn-Netzes, die Beschleunigung der Straßenbahnlinien oder den Einsatz von Niederflurfahrzeugen.

In einer 2008 durchgeführten umfangreichen Erhebung zur Lebenssituation der Wiener Bevölkerung (siehe Kasten) wurden deshalb auch Fragen zur Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, zum Motorisierungsgrad und zur Verkehrsmittelwahl gestellt, die zudem mit zwei Vorgängererhebungen aus den Jahren 1995 und 2003 vergleichbar waren. Im Folgenden werden einige der Ergebnisse dargestellt, welche die in Wien erzielten Erfolge eindrucksvoll bestätigen.

Zunehmende Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot in Wien

Die **Zufriedenheit mit der Verkehrssituation** hat seit 1995 kontinuierlich zugenommen. Am höchsten ist die Zufriedenheit mit dem **öffentlichen Verkehr (88% Note 1 oder 2)**, die in allen Stadtgebieten gleich stark zugenommen hat (vgl. Abb. 1). Mit dem Radwegenetz waren 60% zufrieden (Note 1 und 2), und eine Mehrheit bestätigt auch, dass sich die Situation in den letzten Jahren verbessert hat (56%). Beim Autoverkehr vergaben nur 27% Bestnoten, allerdings bedeutet das ebenfalls eine höhere Zufriedenheit als 2003 (21%). Dementsprechend hat sich auch die Häufigkeit der Benützung verschiedener Verkehrsmittel verändert: Drei Viertel aller Befragten benützen den öffentlichen Verkehr mehrmals pro Woche, also deutlich mehr als das Auto (39% als Fahrer und 13% als Mitfahrer, vgl. Abb. 2 – nächste Seite).

Abb. 1: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr (Anteil Note 1 in %) in verschiedenen Bezirken

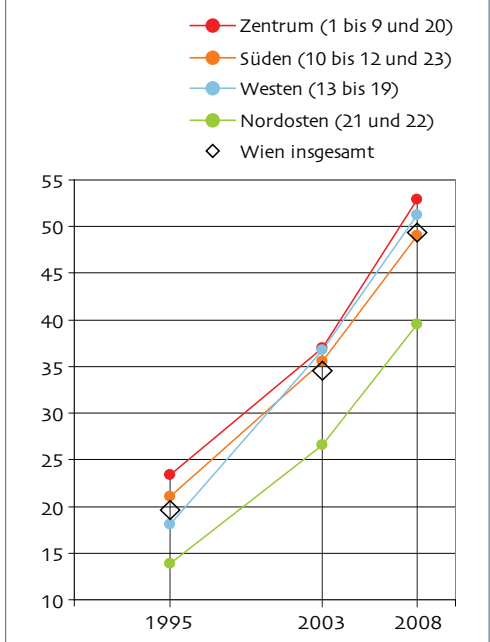
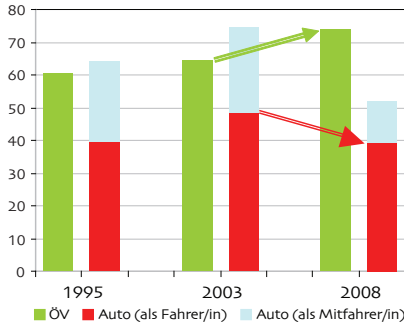


Abb. 2: Frage: Welche Verkehrsmittel benutzen Sie mehrmals pro Woche? (in %)



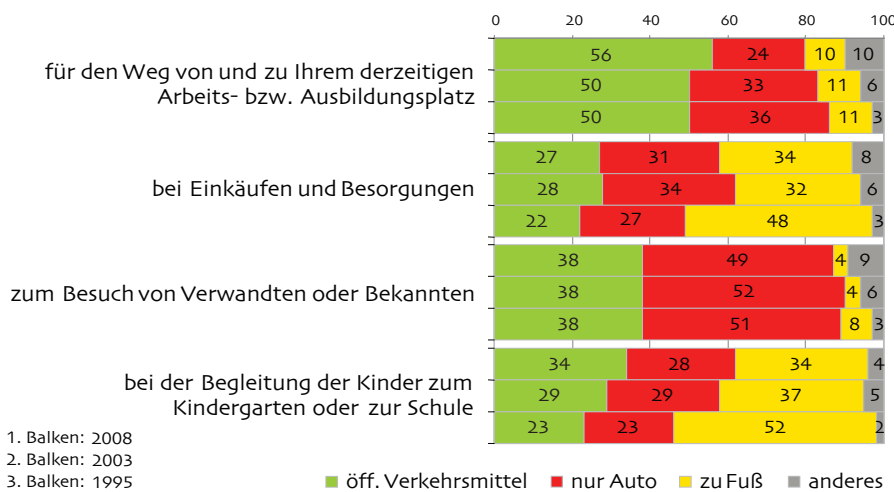
Rückläufiger Autoverkehrsanteil bei allen Wegezwecken seit 2003

Dabei gibt es große Unterschiede je nach Wegezweck: bei Fahrten zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz ist der Autoanteil am geringsten und hat am meisten abgenommen (vgl. Abb. 3). Am höchsten (und konstantesten) ist er beim Besuch von Verwandten, was wohl auch mit der Weglänge zusammenhängt, da man sich das Fahrtziel hier – im Gegensatz zu vielen anderen täglichen Aktivitäten – nicht aussuchen kann.

Der Anteil des PKW ist seit 2003 bei allen Wegezwecken rückläufig. Allerdings nimmt die Gesamtzahl und auch die Länge der Wege zu, weshalb die absolute Zahl der Autofahrten bzw. die Fahrleistung nicht im gleichen Ausmaß zurückgeht. Beispielhaft kann dies an einer Analyse der Arbeits- und Ausbildungswege verdeutlicht werden:

- Die **Gesamtzahl** der Arbeits- und Ausbildungswege nimmt seit 1995 kontinuierlich zu, d. h. immer mehr Personen stehen in Beschäftigung oder Ausbildung (auch Teilzeit).
- Der Rückgang der mit dem PKW zurückgelegten Arbeits- und Ausbildungswege ist seit 2003 so stark, dass es trotz steigender Gesamtzahl dieser Wege zu einer **Abnahme der Zahl** der Autofahrten gekommen ist.

Abb. 3: Frage: Welche Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für diesen Weg? (Basis: Deklarierte; in %)



Wegetypen

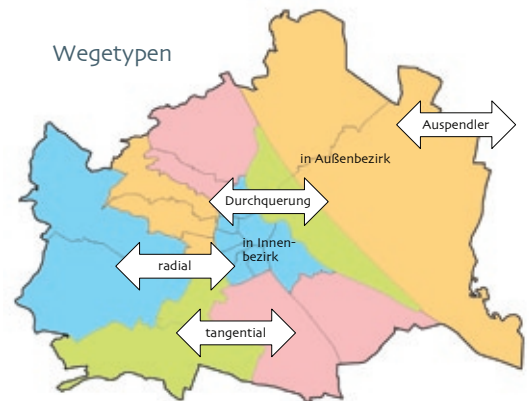
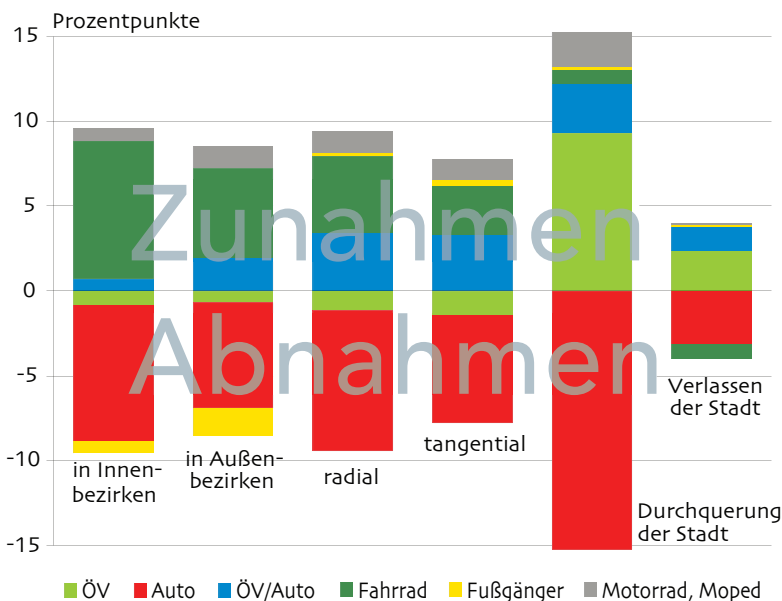


Abb. 4: Veränderung der Anteilswerte verschiedener Verkehrsmittel von 1995 bis 2008 bei unterschiedlichen Typen von Arbeitswegen



- Differenziert man die Arbeits- und Ausbildungswege nach ihrer jeweiligen **Länge und Lage** im Stadtgebiet¹ (vgl. Abb. 4), dann ist zu erkennen, dass das Auto bei allen Typen von Arbeits- und Ausbildungswegen an Bedeutung verliert – am wenigsten aber bei den Auspendelwegen².
- Der öffentliche Verkehr gewinnt bei den **langen Wegen** (Durchqueren oder Verlassen der Stadt) weitaus stärker als bei den kürzeren (radial oder tangential gerichteten) Wegen. Eine sehr große Rolle bei seinen Anteilsgewinnen spielt die Bedeutungszunahme des kombinierten Personverkehrs (Park and Ride).
- Die Anteile des Fahrrads steigen vor allem bei den kürzeren Wegetypen.

Infobox:

Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2008

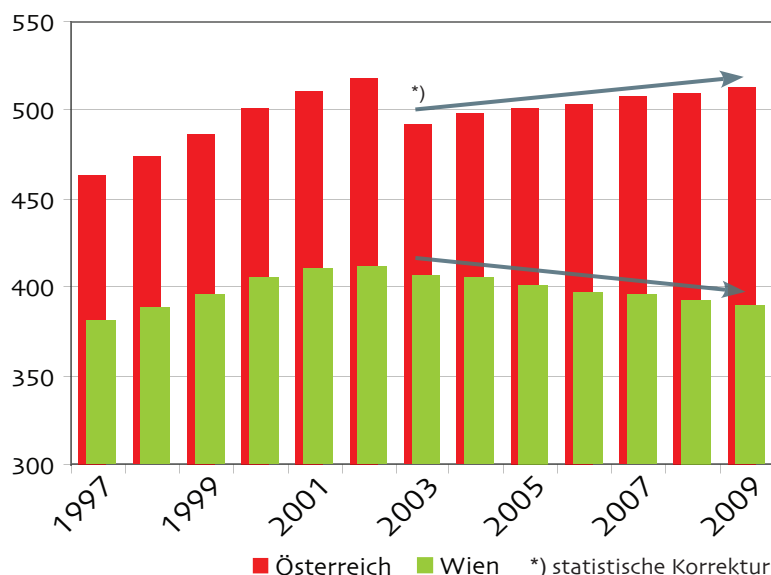
Kooperationspartner:
Stadt Wien (Koordination MA 18)
und Universität Wien,
Institut für Staatswissenschaft

8.400 telefonische CATI-Interviews
und 300 Face-to-face-Interviews
in Türkisch und Serbokroatisch

Rückläufiger Motorisierungsgrad in Wien seit 2002

Die abnehmende Benützung des Autos bewegt auch immer mehr Bewohner dazu, auf den Besitz eines Autos gänzlich zu verzichten: während der Motorisierungsgrad bis etwa 2002 kontinuierlich anstieg, kam es seither zu einer Trendwende, die sowohl in der Befragung als auch in der amtlichen Kfz-Statistik sichtbar wird (vgl. Abb.5):

Abb. 5: PKW pro 1.000 Einwohner (zum Jahresbeginn) von 1997 bis 2009



Analysiert man den PKW-Besitz nach verschiedenen regionalen, sozialen und ökonomischen Merkmalen der befragten Haushalte, so lässt sich erkennen, dass **nicht mangelnde Leistbarkeit** die Ursache rückläufiger Motorisierung ist:

- **Haushaltsgröße:** Zwischen 1995 und 2003 gab es bei Haushalten jeder Größe einen Anstieg der Motorisierung. Ab 2003 sinkt diese dann bei den kleineren Haushalten, während sie bei den 1995 noch relativ wenig motorisierten großen Haushalten weiter steigt.

- Eine Untergliederung der Haushalte in drei **Altersgruppen** lässt erkennen, dass bis 2003 die Motorisierung bei den 1995 noch sehr wenig motorisierten Seniorenhaushalten stark und bei den Haushalten der mittleren Altersgruppe leicht anstieg, während sie bei den Junghaushalten bereits leicht zurückging. Nach 2003 wird dann der Rückgang des Motorisierungsgrades bei den Junghaushalten sehr stark, und auch bei den Haushalten mittleren Alters schlägt nun der frühere Zuwachs in einen leichten Rückgang der Motorisierung um. Nur bei den Seniorenhaushalten schreitet die Motorisierung weiter voran – aber auch hier nur mehr sehr langsam.

- Die Analyse der Haushalte mit **Migrationshintergrund** zeigt bei Haushalten mit Wurzeln in Ex-Jugoslawien oder der Türkei, deren Motorisierung 2003 noch überdurchschnittlich hoch war, seither einen deutlichen Rückgang der Motorisierung, während bei Haushalten mit anderen Herkunftsländern keine deutliche Veränderung zu registrieren ist.

- Zwischen dem **Haushaltseinkommen** und dem Motorisierungsgrad besteht ein enger positiver Zusammenhang. Allerdings ergibt die Langzeitbetrachtung (von 1995 bis 2008) für die oberste Einkommensgruppe einen Rückgang der Motorisierung. In den übrigen Einkommensgruppen ist ein weiterer Anstieg der Motorisierung zu beobachten, der umso stärker ausfällt, je niedriger das Haushaltseinkommen ist.

- **Genderaspekte:** Der Vergleich von Singlehaushalten unterschiedlichen Geschlechts belegt, dass Männer wesentlich häufiger motorisiert sind als Frauen, wobei letztere vor allem zwischen 1995 und 2003 stark aufholten, während bei den Männern ab 2003 ein Rückgang der Motorisierung einsetzt.

Fußnote

1 Unterschieden wurden Arbeitswege mit Ziel und Quelle innerhalb des Gürtels, radiale Fahrten zwischen Innen- und Außenbezirken, Fahrten innerhalb peripherer Stadtteile oder tangentialer Fahrten zwischen benachbarten Außenbezirken, sowie Durchquerungen der Stadt und Fahrten in das Umland.

2 Einpendler sind in der Studie nicht erfasst, weil nur in Wien wohnende Personen befragt wurden.

Verzicht aufs Auto hat immer seltener ökonomische Gründe



Diese Ergebnisse machen deutlich, dass der Rückgang der Motorisierung bei einigen Bevölkerungsgruppen mit einem im Ausgangsjahr 1995 bereits relativ hohen Motorisierungsgrad früher einsetzt und auch stärker ausfällt als bei Gruppen mit unterdurchschnittlichem Motorisierungsgrad. Es kommt dadurch zu einer Verringerung einiger sozial und ökonomisch bedingter Unterschiede im Motorisierungsgrad, was dem im „Masterplan Verkehr Wien 2003“ postulierten Grundsatz einer sozial gerechten Verteilung von Mobilitätschancen entspricht bzw. verdeutlicht, dass v. a. der **freiwillige Verzicht** aufs Auto den Rückgang bewirkt hat.

Eine wichtige Rolle für den Verzicht auf das Auto spielt offenbar die Erweiterung des **U-Bahn-Netzes**. Dies belegt der stärkere Rückgang der Autobenützung bei Arbeits- bzw. Ausbildungswegen von und zu Bezirken, in denen neue U-Bahn-Verlängerungen in Betrieb genommen wurden (vgl. Abb.6):

- zwischen 1995 und 2003 zum **11. Bezirk** (U3-Verlängerung 1998) bzw. **16. Bezirk** (U3-Verlängerung 2000)
- zwischen 2003 und 2008 zum **21. Bezirk** (U1-Verlängerung 2006) und im **2. Bezirk** (U2-Verlängerung 2008)

Analoges gilt für die Verlängerung der U6 in den 20. und 21. Bezirk im Jahr 1996. Im 21. Bezirk trat der Effekt aber erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung (ab 2003) ein.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Anstrengungen der Wiener Verkehrspolitik gelohnt haben und sowohl in steigenden Zufriedenheitswerten als auch in nachweislichen Veränderungen der Verkehrsmittelwahl hin zum umweltfreundlicheren öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr zum Ausdruck kommen. Darüber hinaus sind aus einer detaillierten Analyse von Befragungsergebnissen wertvolle Hinweise für künftige Prioritätensetzungen zu gewinnen, z. B. betreffend die Wirkung besserer Tangentialverbindungen, weiterer Park-and-Ride-Anlagen, dichterere Intervalle im öffentlichen Regionalverkehr oder Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Hierzu zählen – neben Radwegen – z. B. auch ausreichende Abstellmöglichkeiten in Wohnhausanlagen ebenso wie im öffentlichen Raum.

Abb. 6: MIV-Anteil beim Arbeitsweg (inkl. Ausbildung)

