



Vertiefende Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung



Bearbeitung
Dipl.-Geogr. Jochen Heller

im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

Wien 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung.....	4
2	Datengrundlage und methodische Hinweise	7
3	Hauptteil.....	9
3.1	Zeitliche Entwicklungen	9
3.2	Geschlecht und Alter.....	13
3.3	Wegzwecke	19
3.4	Wetter.....	26
3.5	Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten	28
3.6	Räumliche Aspekte.....	37
3.7	Entfernung.....	45
3.8	Dauer	60
3.9	Genutzte Verkehrsmittel auf Basis von Teilwegen.....	71
4	Tabellenanhang	72
5	Zufallsfehler und Gewichtung.....	88
5.1	Statistische Genauigkeiten	88
5.2	Neugewichtung auf Bezirksebene	90
6	Literaturverzeichnis.....	92

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Genutzte Verkehrsmittel im Vergleich der Erhebungsperioden	9
Abb. 2	Genutzte Verkehrsmittel während Corona-Sperrzeiten zu vergleichbaren Zeiträumen.....	11
Abb. 3	Genutzte Verkehrsmittel in den Jahren 2020-2024	12
Abb. 4	Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht.....	13
Abb. 5	Genutzte Verkehrsmittel nach Altersgruppen im Zeitverlauf	14
Abb. 6	Genutzte Verkehrsmittel: Alterskohorten im Vergleich 2010-14 zu 2020-24	15
Abb. 7	Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen	17
Abb. 8	Veränderungen des Pkw-Anteils als Fahrer:in unter jungen Erwachsenen im Zeitverlauf	18
Abb. 9	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck.....	19
Abb. 10	Wegzwecke nach Verkehrsmittel	20
Abb. 11	Wandel der genutzten Verkehrsmittel bei ausgewählten Zwecken	22
Abb. 12	Genutzte Verkehrsmittel für ausgewählte Wegzwecke nach Geschlecht	23
Abb. 13	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck ausgewählter Altersgruppen	24
Abb. 14	Genutzte Verkehrsmittel auf Schulwegen der 6-10-Jährigen.....	25
Abb. 15	Genutzte Verkehrsmittel nach Temperatur und Niederschlag	26
Abb. 16	Tagesganglinie Fußwege an Hitzetagen bei Wegzwecken Versorgung und Freizeit	27
Abb. 17	Genutzte Verkehrsmittel nach Radausstattung des Haushalts.....	28
Abb. 18	Art des genutzten Fahrrades bei Radfahrten	29
Abb. 19	Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt	30
Abb. 20	Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp	31

Abb. 21	Anteil von Personen, die in einem autofreien Haushalt leben, nach Alter im Zeitverlauf	32
Abb. 22	Nutzungshäufigkeit der Pkw im Haushalt.....	33
Abb. 23	Entwicklung des Zeitkartenanteils und von ÖV-Nutzergruppen im Zeitverlauf	34
Abb. 24	Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrschein- bzw. ÖV-Nutzung	35
Abb. 25	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten	37
Abb. 26	Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort im Vergleich 2015-19 zu 2020-24.....	38
Abb. 27	Fußweganteil nach Bezirken.....	39
Abb. 28	Radweganteil nach Bezirken	39
Abb. 29	Anteile aktiver Mobilität nach Bezirken.....	40
Abb. 30	MIV-Anteil nach Bezirken.....	40
Abb. 31	ÖV-Anteil nach Bezirken	41
Abb. 32	Genutzte Verkehrsmittel durch die Bevölkerung nach Wohngebietstyp	43
Abb. 33	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohngebietstyp (Quelle- und/oder Ziel liegen im jeweiligen Gebiet	44
Abb. 34	Entfernungen/Weg nach Verkehrsmittel	45
Abb. 35	Entfernung/Weg bei Versorgungs- und Freizeitwegen	46
Abb. 36	Entfernung/Weg nach Geschlecht und Zweck	46
Abb. 37	Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen.....	48
Abb. 38	Weglängenverteilung im Binnenverkehr	50
Abb. 39	Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr auf Wege- und Entfernungsbasis.....	53
Abb. 40	Entfernung/Fußweg nach Wegzweck im Zeitverlauf	54
Abb. 41	Entfernung/Fußweg nach Geschlecht, Alter im Zeitverlauf	55
Abb. 42	Entfernung/Fußetappe in Meter	56
Abb. 43	Gesamtentfernung der Fußwege pro Person und Tag.....	56
Abb. 44	Gesamtentfernung der Wege und Etappen zu Fuß pro Person und Tag.....	57
Abb. 45	Durchschnittsentfernung der Radfahrten (km) nach Geschlecht und Alter.....	58
Abb. 46	Gesamtentfernung der Radfahrten pro Person und Tag.....	59
Abb. 47	Dauer/Weg nach Verkehrsmittel	60
Abb. 48	Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Wegdauerklassen	61
Abb. 49	Wegdauerklassen nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr.....	62
Abb. 50	Dauer/Weg nach Geschlecht und Zweck	63
Abb. 51	Wegdauerklassen nach ausgewählten Zwecken.....	64
Abb. 52	Dauer/Fußweg nach Wegzweck im Zeitverlauf.....	65
Abb. 53	Dauer/Fußweg im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter	65
Abb. 54	Dauer/Fußetappe in min	66
Abb. 55	Gesamtdauer der Fußwege pro Fußgänger:in und Tag	66
Abb. 56	Gesamtdauer der Fußwege aller Personen pro Tag.....	67
Abb. 57	Gesamtdauer der Wege und Etappen zu Fuß pro Person und Tag.....	68
Abb. 58	Dauer pro Fahrradfahrt nach Wegzweck.....	69
Abb. 59	Dauer pro Fahrradfahrt im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter.....	69
Abb. 60	Gesamtdauer der Radfahrten pro Radfahrer:in pro Tag.....	70
Abb. 61	Gesamtdauer der Radfahrten aller Personen pro Tag.....	70
Abb. 62	Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und von Etappen	71

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Fallzahlen (Haushalte, Personen, Wege).....	8
Tab. 2	Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen 2015-2019	17
Tab. 3	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck im Zeitverlauf.....	21
Tab. 4	Entwicklung der Radausstattung der Haushalte 2020-2024.....	29
Tab. 5	Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrschein- bzw. ÖV-Nutzung	36
Tab. 6	Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk)	38
Tab. 7	Gebietstypen 2021 (Quelle MA 18).....	42
Tab. 8	Genutzte Verkehrsmittel nach Entfernung im Binnenverkehr Wien seit 2020	49
Tab. 9	Entfernung/Weg der Bevölkerung des jeweiligen Wohngebietstyps.....	51
Tab. 10	Entfernung/Weg der Bevölkerung nach Wohngebietstyp und Verkehrsmittel	52
Tab. 11	Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Wegdauerklassen	62
Tab. 12	Genutzte Verkehrsmittel im Vergleich der Erhebungsperioden – nur Binnenverkehr	72
Tab. 13	Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen im Zeitverlauf	72
Tab. 14	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck im Zeitverlauf – nur Binnenverkehr	73
Tab. 15	Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck und Geschlecht.....	73
Tab. 16	Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt	74
Tab. 17	Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp	74
Tab. 18	Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten im Zeitvergleich	75
Tab. 19	Genutzte Verkehrsmittel durch die Bevölkerung nach Wohngebietstyp	76
Tab. 20	Entfernung/Weg der Bevölkerung nach Wohngebietstyp im Zeitverlauf	77
Tab. 21	Entfernungen/Weg nach Hauptverkehrsmittel seit 2020	78
Tab. 22	Weglängenverteilung im Binnenverkehr nach Hauptverkehrsmittel.....	78
Tab. 23	Entfernungen/Weg nach Wegzweck und Jahr	79
Tab. 24	Entfernungen/Weg nach Wegzweck im Detail	80
Tab. 25	Entfernungen/Weg nach Geschlecht und nach Zweck.....	81
Tab. 26	Entfernungen der Fußwege.....	81
Tab. 27	Entfernungen der Radfahrten.....	82
Tab. 28	Entfernungen der MIV-Fahrten	82
Tab. 29	Entfernungen der ÖV-Fahrten.....	83
Tab. 30	Dauer/Weg nach Verkehrsmittel	83
Tab. 31	Wegdauerverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr.....	84
Tab. 32	Dauer/Weg nach Geschlecht und nach Zweck.....	84
Tab. 33	Dauer/Weg nach Wegzweck	85
Tab. 34	Dauer/Fußweg nach Wegzweck	85
Tab. 35	Dauer/Fußweg im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter	86
Tab. 36	Dauer/Radfahrt nach Wegzweck.....	86
Tab. 37	Dauer der Radfahrten (min) im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter	87
Tab. 38	Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und Etappen.....	87

1 Kurzfassung

Das Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung war in den vergangenen Jahrzehnten durch einen kontinuierlichen Anstieg des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Radverkehrs, einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie einen konstant hohen Anteil an Fußwegen geprägt. Während der COVID-19-Pandemie kam es jedoch zu einer abrupten Veränderung innerhalb des Umweltverbundes: Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs nahm deutlich zu, während der ÖV-Anteil zurückging. Nach Ende der Coronakrise blieben die Fuß- und Radverkehrsanteile höher als vor der Pandemie und der ÖV konnte Anteile zurückgewinnen.

Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf die Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der vergangenen 15 Jahre. Dieser Zeitraum wurde in drei 5-Jahresperioden zusammengefasst, die miteinander verglichen werden. In jeder Periode wurden über 12.000 Wienerinnen und Wiener zu den auf ihren Wegen genutzten Verkehrsmitteln interviewt. Die Datenbasis bildet die laufende Mobilitätsbefragung der Stadt Wien und der Wiener Linien. Die Analyse macht sowohl pandemiebedingte Effekte als auch grundlegende Entwicklungen sichtbar, die das zukünftige Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung nachhaltig positiv beeinflussen dürften:

- **Flexible Nutzung im Umweltverbund:** Der Bevölkerungsanteil mit ÖV-Zeitkartenbesitz ist in den letzten Jahren auf hohem Niveau stabil geblieben. Der Fußwege- und Radanteil ist gestiegen, während der ÖV-Anteil gesunken ist. Dies weist auf eine zunehmende Flexibilität bei der Wahl der Verkehrsmittel innerhalb des Umweltverbundes hin. Durch die günstigen Preise bleiben die meisten Kund:innen auch bei geringerer Nutzungshäufigkeit im Zeitkartentarif. Die Bindung zu den Wiener Linien bleibt aufrecht.
- **Beschleunigter Rückgang des Autoverkehrs:** Jüngere Altersgruppen besitzen zunehmend seltener ein eigenes Auto und im Vergleich zu Gleichaltrigen vor einem Jahrzehnt fahren junge Männer deutlich weniger Auto. Der Auto-Peak ist auch in den ältesten Altersgruppen erreicht. Der Mobilitätswandel in Richtung Umweltverbund wird sich deshalb durch Kohorteneffekte beschleunigen.
- **Höhere Nutzung des Radverkehrs durch veränderte Mobilitätssozialisation bei Kindern:** Ein wachsender Anteil der Kinder wird frühzeitig mit dem Fahrrad als alltäglichem Verkehrsmittel vertraut gemacht – in dieser Gruppe ist der Radverkehrsanteil stark angestiegen. Wenn Kinder diese Radaffinität beibehalten, erhöht sich zukünftig der Radanteil in der Gesamtbevölkerung.

Der signifikante Anstieg des Fußverkehrs wurde durch die in weiten Teilen kompakte Stadtstruktur Wiens begünstigt. Es gibt Hinweise, dass zahlreiche Strecken, die vormals mit dem ÖV zurückgelegt wurden, nun vollständig zu Fuß bewältigt werden. Gleichzeitig werden immer noch viele Pkw-Fahrten in Entfernungsbereichen zurückgelegt, die besonders für den Radverkehr geeignet wären.

Auch wenn der Anteil des Umweltverbundes in der Erhebungsperiode 2020-2024 mit 74 % nur zwei Prozentpunkte höher ist als 10 Jahre zuvor (2010-2014), so zeigen die folgenden Zahlen den sich abzeichnenden **grundlegenden Wandel**:

- Der Pkw-Fahrer-Anteil ist unter jungen Männern im Alter von 21 bis 30 Jahre von 23 % in den Jahren 2010-14 auf 8 % in den Jahren 2020-24 gesunken. Die Männer haben sich damit dem Verhalten der gleichaltrigen Frauen angeglichen. In der nächsten Alterskohorte der 31-40-Jährigen hat der Autofahrer-Anteil von 37 % auf 24 % abgenommen und bei den gleichaltrigen Frauen von 18 % auf 13 %.
- Bei Wegen zur Schule oder zur Ausbildungsstätte vervierfachte sich der Radanteil seit der Periode 2010-2014 von 3 % auf 12 % im Zeitraum 2020-2024 und der Fußweganteil stieg von 26 % auf 33 %.
- Unter Zeitkartenbesitzer:innen ist der ÖV-Anteil im Vergleich zu 2010-14 um 15 Prozentpunkte gesunken und liegt im Zeitraum 2020-24 „nur“ noch bei 43 %. Davon profitierte vor allem das Zu-Fuß-Gehen und der Radverkehr. Der Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzer:innen ist jedoch nach wie vor sehr hoch.

Die Bedeutung des **Fußverkehrs** als Basis des Verkehrsgeschehens wird an den folgenden Kennziffern deutlich:

- Jede ÖV-Fahrt wird mit durchschnittlich insgesamt 600 Meter Fußweg zur bzw. von der Haltestelle kombiniert.
- Bei jeder Pkw-Fahrt kommen durchschnittlich rund 300 Meter Fußweg hinzu.
- Zusammen mit den komplett zu Fuß zurückgelegten Strecken, gehen Wiener:innen täglich durchschnittlich 1,2 Kilometer zu Fuß.

Die folgenden Werte zeigen den strukturellen Wandel des **Radverkehrs**:

- 16 % der Fahrradfahrten werden mit E-Bikes oder Lastenfahrrädern zurückgelegt.
- Die Durchschnittsentfernung der Radfahrten innerhalb Wiens ist fast einen Kilometer länger als noch im Zeitraum 2015 bis 2019.

Zentrale Ergebnisse zum **Autoverkehr** sind:

- Der MIV-Anteil hat sich in den letzten Jahren – zuletzt durch die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung – verringert.
- Besonders unter der jungen Bevölkerung ist die Autonutzung gesunken. Das deutlich umweltverträglichere Verkehrsverhalten junger Erwachsener wirkt in zweifacher Hinsicht in die Zukunft: Sie verdrängen in den nächsten Jahrzehnten nicht nur stärker autoorientierte Altersgruppen, sondern prägen auch ihre Kinder in ihrem Mobilitätsverhalten.

Weitere **wesentliche Zusammenhänge** des Mobilitätsverhaltens sind:

- Männer nutzen weiterhin häufiger das Auto und das Fahrrad als Frauen. Frauen gehen mehr zu Fuß. Der ÖV-Anteil ist in beiden Gruppen ähnlich hoch. Die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung spiegelt sich auch in den zurückgelegten Distanzen wider, die bei Frauen deutlich geringer sind.
- Jugendliche und junge Erwachsene bis 30 Jahre haben mit Abstand die höchsten ÖV-Anteile. Ab 41 Jahre wird dagegen rund jeder dritte Weg mit dem MIV zurückgelegt.
- Wer in einem autofreien Haushalt lebt, legt 44 % seiner Wege mit dem ÖV zurück.
- In den inneren Bezirken dominiert die aktive Mobilität. In den Außenbezirken – vor allem in Liesing (23.), Döbling (19.), und Donaustadt (22.) zeigen sich vergleichsweise höhere Autoverkehrsanteile. Meidling (12.), Rudolfsheim-Fünfhaus (15.) und die Brigittenau (20.) verzeichnen besonders hohe ÖV-Anteile.
- An Hitzetagen verlagern sich die Fußwege um etwa eine Stunde vom Nachmittag auf den Abend.

2 Datengrundlage und methodische Hinweise

Der vorliegende Bericht basiert auf Daten, die im Rahmen einer kontinuierlichen Mobilitätserhebung durch das Institut O.trend im Zeitraum 2010 bis 2024 im Auftrag der Wiener Linien und der Stadt Wien erhoben wurden.¹ Pro Jahr wurden durchschnittlich über 2.400 Personen befragt, wobei rund zwei Drittel der Teilnehmer:innen auch im Folgejahr erneut interviewt wurden. Dieser hohe Panelanteil reduziert Schwankungen aufgrund systematischer oder zufälliger Stichprobenfehler und erhöht die Reliabilität der Trendanalysen. Die Stichprobenziehung erfolgt seit dem Jahr 2013 aus dem Melderegister der Stadt Wien (vorher: Telefonstichprobe). Die Kontaktaufnahme findet postalisch statt, die anschließenden Interviews werden telefonisch oder online durchgeführt. Es gibt keine Altersbeschränkung bei der Befragung.

Der Modal Split bezeichnet die Anteile der jeweiligen Hauptverkehrsmittel an den Wegen. Die Berechnung des Modal Splits basiert auf der möglichst vollständigen Erfassung aller Wege von jeweils einem vorgegebenen Stichtag pro befragte Person. Diese Berichtstage wurden jeweils zufällig zugewiesen und über das gesamte Kalenderjahr verteilt (letzter Stichtag: 15. Dezember). Obwohl das Verhalten an einem einzelnen Tag für die Einzelperson nicht repräsentativ ist, liefert die Gesamtheit der Daten ein valides Bild des Mobilitätsverhaltens der Wiener Wohnbevölkerung.

Ein „Weg“ wird als Ortsveränderung zu einem bestimmten Zweck (z. B. Arbeit, Einkauf, Rückkehr nach Hause) definiert. Für jeden Weg wurden Start- und Ankunftszeit, Ausgangs- und Zieladresse, Zweck sowie die genutzten Verkehrsmittel erfasst. Nicht enthalten sind:

- Wege von Nicht-Wiener:innen (z. B. Einpendler:innen, Besucher:innen),
- der Wirtschaftsverkehr,
- Wege von Personen, die sich am Stichtag nicht in Wien aufhielten.

Die angegebenen Anteile für Fußwege beziehen sich ausschließlich auf Wege, die vollständig zu Fuß zurückgelegt wurden. Bei kombinierten Wegen wurde ein Hauptverkehrsmittel gemäß der Hierarchie ÖV > MIV > Rad > Fuß bestimmt.

Die jährlichen Befragungsdaten wurden vom Erhebungsinstitut jeweils durch Gewichtung an zahlreiche Randverteilungen aus Sekundärstatistiken angepasst, um unterschiedliche Auswahlwahrscheinlichkeiten und Teilnahmequoten auszugleichen. Dabei handelt es sich um demografische Merkmale (Bevölkerung nach Bezirk, Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Nationalität, Erwerbsstatus), unmittelbar mobilitätsbezogene Merkmale (meistens genutzter Fahrschein, Jahreskarten nach Bezirk, Pkw- und Fahrradausstattung im Haushalt) sowie zeitliche Merkmale (Verteilung der Stichtage für das berichtete Verkehrsverhalten nach Wochentag und Monat). Offensichtlich fehlerhaften Angaben durch die Befragten sowie Unterfassung von Wegen bei Online-Teilnehmer:innen wurden ebenfalls möglichst weit korrigiert.

Gleichwohl können diese Methoden die mit einer Befragung verbundenen systematischen Fehler nicht vollständig eliminieren. Umso bedeutsamer ist es, dass die Kontinuität der Erhebungsmethode und der hohe Anteil von Panelhaushalten die Vergleichbarkeit der langjährigen Zeitreihen sicherstellen und somit eine hohe Verlässlichkeit bei beobachteten Veränderungen ermöglichen.

¹ Die Erhebungsmethode einschließlich der im Zeitverlauf erfolgten Anpassungen wurden vom Autor dieses Berichts entwickelt.

Für die vorliegende Analyse wurden die Daten in drei Fünfjahreszeiträume zusammengefasst, um belastbare Auswertungen nach demografischen, zeitlichen und räumlichen Aspekten zu ermöglichen. Dabei gehen die einzelnen Erhebungsjahre – unabhängig von ihrer Fallzahl – mit gleichem Gewicht in den jeweiligen Gesamtwert ein. Die Datengrundlage bilden für jede Erhebungsperiode damit jeweils über 12.000 Personeninterviews mit rund 30.000 berichteten Wegen (vgl. Tab. 1).

Tab. 1 Fallzahlen (Haushalte, Personen, Wege)

	Haushalte	Personen	Wege
2020-24	5.676	12.137	28.273
2015-19	5.733	12.045	32.085
2010-14	5.972	12.362	31.041
Gesamt	17.381	36.544	91.399

Die großen Fallzahlen reduzieren den statistischen Zufallsfehler deutlich (siehe auch Abschnitt 5.1, S. 88ff). Bei unsicheren Werten wird ein Signifikanztest durchgeführt und jeweils im Text darauf verwiesen.

Alle Angaben in Tabellen und Abbildungen sind – sofern nicht anders angegeben – gerundete Prozentwerte.

Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit werden die Inhalte der Abbildungen sowohl in der Abbildungsüberschrift als auch im Fließtext beschrieben. Dadurch ist ein Alternativtext nicht erforderlich.

Menschen, die sich als divers einordnen, werden bei differenzierten Auswertungen nach Geschlecht in der Regel wegen der geringen Fallzahlen nicht als eigene Gruppe ausgewiesen.

3 Hauptteil

In diesem Abschnitt werden die im Zeitraum 2010 bis 2024 kontinuierlich erhobenen Verkehrsverhaltensdaten der Wiener Bevölkerung hinsichtlich der deutlichen Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel (Modal Split) analysiert. Es findet insbesondere eine Differenzierung nach demografischen, räumlichen und zeitlichen Aspekten statt. Bei einigen Aspekten findet eine vertiefende Betrachtung für den Fuß- und Radverkehr statt.

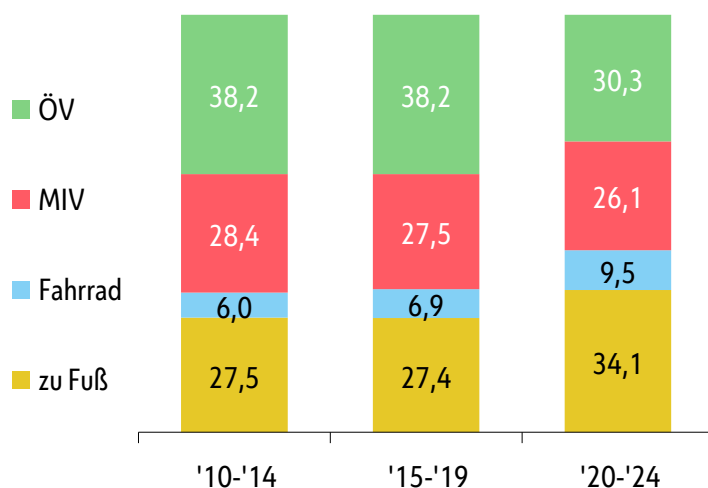
Die Auswertungen unterscheiden themenbezogen nur nach Binnenverkehr (91% aller Wege) und nach Gesamtverkehr (Binnenverkehr, Quelle-Zielverkehr sowie Außenverkehr):

- Auswertungen, die die Entfernung oder die Wegdauer enthalten, beruhen immer auf dem Binnenverkehr, um Extremwerte bei Wegen über Wien hinaus auszuschließen.
- Der Modal Split in Abhängigkeit des Wetters bezieht sich ebenfalls nur auf den Binnenverkehr, da hier nur die Niederschlags- und Temperaturbedingungen in Wien betrachtet werden.
- Die genutzten Verkehrsmittel nach Jahren, nach demografischen Merkmale und nach Wegzwecken werden für den Gesamtverkehr dargestellt, um ein vollständiges Bild zu erhalten. Ergänzend werden im Anhang auch die Werte nur für den Binnenverkehr nach Erhebungsperiode und nach Wegzwecken ausgewiesen.

3.1 Zeitliche Entwicklungen

Im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 wurden 6,0 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Folgeperiode 2015 bis 2019 stieg der Radverkehrsanteil moderat auf 6,9 %, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 28,4 % auf 27,5 % sank. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie der Fußwege blieben weitgehend konstant. Deutlich dynamischer verlief die Entwicklung im Zeitraum 2020 bis 2024: Der ÖV-Anteil ging markant von 38,2 % auf 30,3 % zurück, der Radverkehrsanteil stieg auf 9,5 % und der Anteil der Fußwege nahm von 27,4 % auf 34,1 % zu. Der MIV verzeichnete in dieser Periode einen weiteren leichten Rückgang auf 26,1 %. Im Binnenverkehr sind entsprechende Entwicklungen zu verzeichnen (siehe Tab. 12, S. 72).

Abb. 1 Genutzte Verkehrsmittel im Vergleich der Erhebungsperioden



Der starke Anstieg des Fußweganteils deckt sich mit ähnlichen Entwicklungen in deutschen Großstädten (Nobis & Kuhnimhof, 2018; Follmer, 2025; Gerike u.a, 2020, Tab. 13a; Hubrich u.a., 2025, Tab. 14a).

Die in den letzten Jahren beobachteten Veränderungen sind auf eine Vielzahl sich überlagernder Faktoren zurückzuführen, die sich wechselseitig verstärken und deren Nachwirkungen unterschiedlich lange anhalten. Hierzu zählen insbesondere:

- pandemiebedingte Einschränkungen des öffentlichen Lebens,
- alterskohortenbezogene Effekte (siehe nächster Abschnitt),
- Substitution physischer Wege durch digitale Angebote (z. B. Online-Shopping, Videokonferenzen),
- Homeoffice,
- gestiegene Lebenshaltungskosten,
- Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung fast flächendeckend in ganz Wien seit 2022
- Ausbau der Radinfrastruktur sowie zunehmende Verbreitung von E-Bikes, Ausbau des ÖV-Angebots inkl. Sharing.

Für einzelne dieser Einflussfaktoren kann auf Grundlage der Erhebungsdaten eine empirische Evidenz geliefert werden.

Corona-Zeit

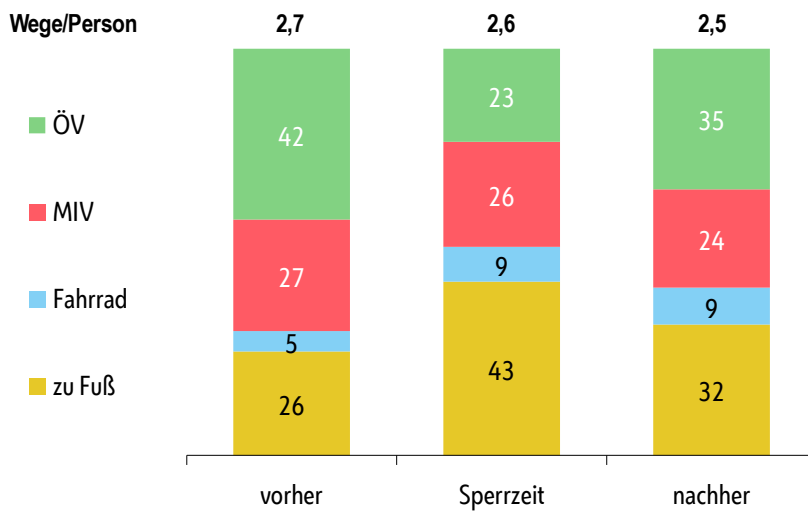
Zunächst erfolgt eine differenzierte Betrachtung zwischen den unmittelbaren Effekten während der Lockdowns und den sich anschließenden Post-Corona-Trends.

Für den Zeitraum des ersten harten Lockdowns von Mitte März bis Anfang Mai 2020 (19.03.–04.05.2020) liegen keine Daten vor, da auch die Erhebungsaktivitäten ausgesetzt waren. Aussagekräftige Daten existieren jedoch für zwei weitere Phasen mobilitätseinschränkender Maßnahmen: vom 03.11.2020 bis 01.05.2021 sowie vom 22.11. bis 12.12.2021. In diesen Zeiträumen galten – teilweise nur in Wien – weitreichende Einschränkungen wie Ausgangsbeschränkungen, Veranstaltungsverbote sowie Schließungen von Handel, Dienstleistungen und Bildungseinrichtungen. Für die Analyse wurden jeweils Vergleichszeiträume vor und nach Corona herangezogen, um saisonale Effekte auszuschließen.² Die Einschränkungen auf die entsprechenden Vergleichszeiträume sind wichtig, um Saison-Effekte auszuschließen.

Während der definierten Sperrzeiten halbierte sich die ÖV-Nutzung. Gleichzeitig verdoppelte sich nahezu die Nutzung von Fuß- und Radverkehr (siehe Abb. 2). Die Pkw-Nutzung blieb weitgehend stabil. Im vergleichbaren Post-Corona-Zeitraum erholte sich der ÖV-Anteil zwar, erreichte jedoch nicht mehr das Niveau vor der Pandemie (35 % zu 42 %). Der Fußwege-Anteil ging wieder deutlich zurück, lag aber immer noch höher als vor Corona (32 % zu 26 %). Der Radanteil blieb dagegen bei 9 %. Der MIV-Anteil setzte seinen langfristigen Rückgang fort.

² 3.11.18-1.5.19 sowie 22.11.19-12.12.19 bzw. 3.11.23-1.5.24 sowie 22.11.24-12.12.24

Abb. 2 Genutzte Verkehrsmittel während Corona-Sperrzeiten zu vergleichbaren Zeiträumen



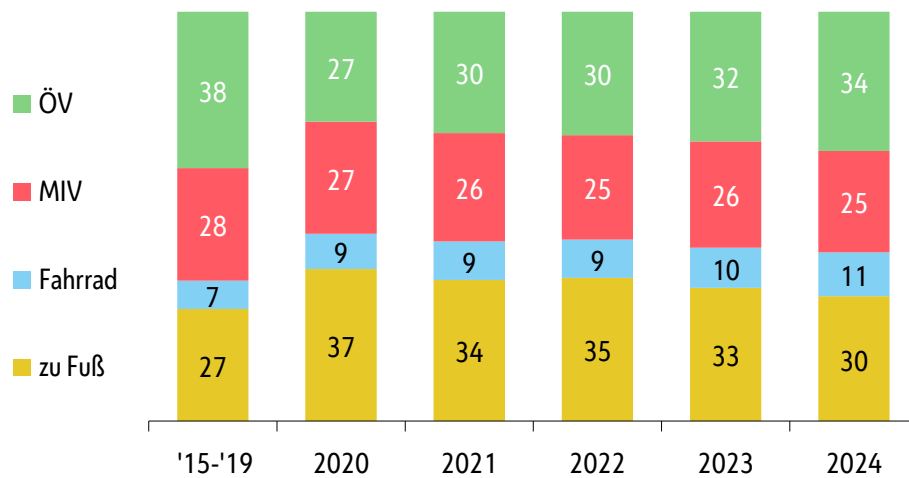
Die Ursachen für das niedrigere Post-Corona-Niveau der ÖV-Nutzung lassen sich aus den Befragungsdaten nicht direkt ablesen. *Mögliche* Erklärungen sind unter anderem:

- Zunahme von Homeoffice und Videokonferenzen, wodurch ÖV-Fahrten entfallen.
- Zunahme aktiver Mobilität als Ausgleich bei jenen Personen die im Homeoffice arbeiten.
- Während der Pandemie gewonnene Erfahrung, dass das Fahrrad und sogar vollständige Fußwege eine Alternative zum ÖV darstellen.
- Veränderungen im Freizeitverhalten, mit einem höheren Anteil an Spaziergängen und Radtouren.

Im Vergleichszeitraum vor Corona legte die Wiener Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag 2,7 Wege pro Person zurück (es wurden nur Wege erfasst, wenn sich die befragte Person an ihrem Berichtstag in Wien aufhielt). Während der Sperrzeit betrug der Wert 2,6 und danach 2,5. Die abnehmende Mobilität scheint also ein unabhängig von der Pandemie auftretender Trend zu sein. Ein plausibler Grund ist die Substitution von Wegen durch digitale Alternativen, die wahrscheinlich durch Corona verstärkt wurde. Methodische Gründe (zunehmende Untererfassung von Wegen durch einen höheren Online-Anteil unter den Interviews) sind ebenfalls nicht auszuschließen.

Die betrachteten Zeiträume vor, während und nach den Corona-Sperrzeiten zeigen die *unmittelbaren* Auswirkungen durch mobilitätseinschränkende Maßnahmen. Der *generelle Trend* nach der Pandemie lässt sich aus den durchschnittlichen Modal-Split-Werten der Jahre 2020 bis 2024 ablesen.

Abb. 3 Genutzte Verkehrsmittel in den Jahren 2020-2024



Der Corona-Schock im Jahr 2020 führt im Vergleich zu den Vorjahren zu einem drastischen Rückgang des ÖV (38 % auf 27 %) und zu einem sehr starken Anstieg der Fußwege (27 % auf 37 %). Die weitere Entwicklung nach 2020 zeigt keine derartigen Sprünge. Vielmehr zeichnen sich in den folgenden vier Jahren Tendenzen ab, die sich möglicherweise auch noch in Zukunft fortsetzen werden:

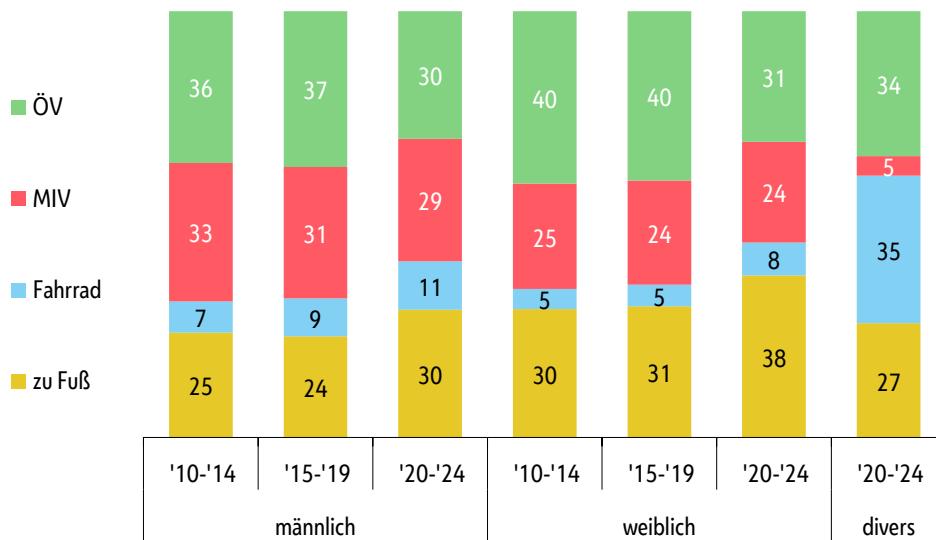
- Erholung des ÖV-Anteils, der sich jedoch noch unter dem Vorkrisenniveau bewegt,
- Stetig wachsender Radanteil,
- Abnahme der Fußwege, wobei der Anteil noch deutlich über dem Wert vor Corona liegt,
- Rückgang der MIV-Nutzung, unabhängig von der Pandemie.

3.2 Geschlecht und Alter

Männer nutzen häufiger das Auto und das Fahrrad als Frauen (MIV: 29 % zu 24 %, Rad: 11 % zu 8 %) während Frauen mehr zu Fuß gehen (38 % zu 30 % - die Werte beziehen sich jeweils auf den Zeitraum 2020-2024). Der Anteil der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in beiden Gruppen ähnlich hoch. Der Rückgang des PKW-Anteils in der Gesamtbevölkerung ist auf die abnehmende Autonutzung der Männer zurückzuführen (von 31 % in der Periode 2015-2019 auf 29 % in der Periode 2020-2024). Bei Frauen beträgt der PKW-Anteil 24 % und bleibt auf einem niedrigeren Niveau als bei Männern konstant. Der Anstieg des Fahrrad-Anteils betrifft sowohl Männer (von 9 % auf 11 %) als auch Frauen (von 5 % auf 8 %). Beim Fußgängerverkehr ist eine ähnliche Entwicklung zu erkennen, bei Männern ist dieser von 24 % auf 30 % und bei Frauen von 31 % auf 38 % gestiegen. Der Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erfolgte gleichermaßen bei Männern und Frauen (von 37 % auf 30 % bzw. 40 % auf 31 %).

Menschen, die sich als divers einordnen (0,3 % Anteil in der Stichprobe, 32 Personen), legen jeweils über ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad oder mit Öffis zurück. Das Auto spielt in dieser Gruppe eine sehr geringe Rolle. Aufgrund der geringen Fallzahlen sind diese Werte jedoch mit Vorsicht zu interpretieren.

Abb. 4 Genutzte Verkehrsmittel nach Geschlecht



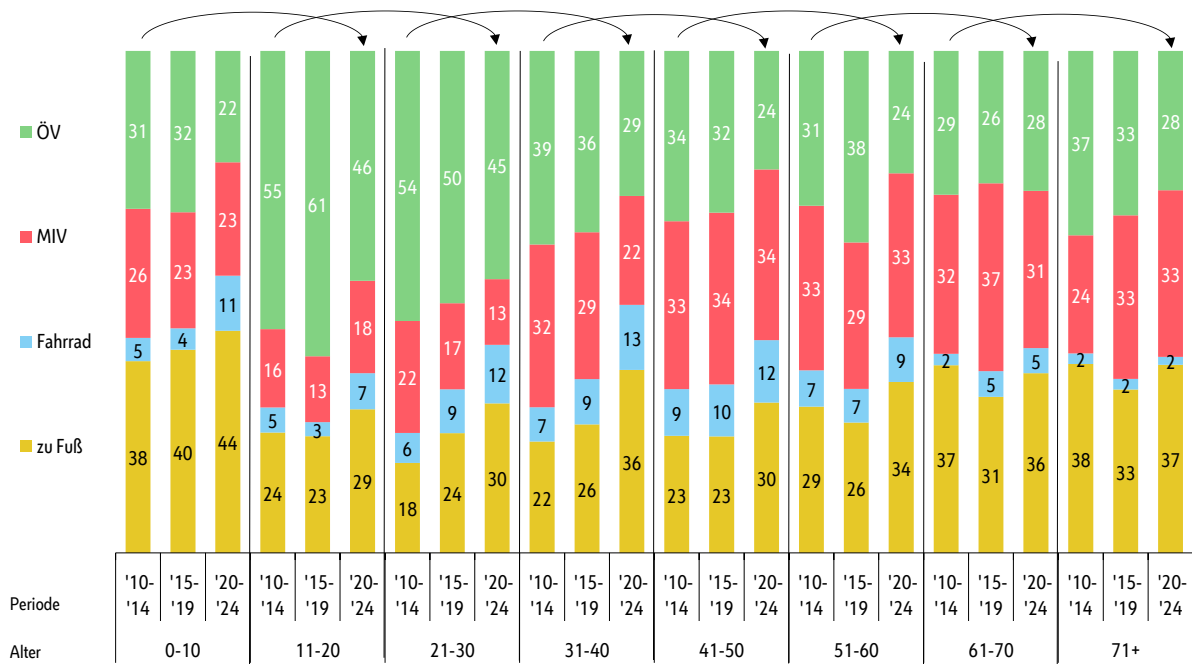
Vergleicht man verschiedene Altersgruppen (siehe folgende Abb. 5) zeigt sich, dass die Jüngsten den höchsten Anteil reiner Fußwege aufweisen: Kinder bis 10 Jahre legen 44 % aller Wege zu Fuß zurück. Ebenfalls überdurchschnittliche Fußweganteile erreichen 31-40-Jährige (möglicherweise auch bedingt durch die Begleitung ihrer Kinder auf Fußwegen) sowie Senior:innen (36 % - 37 %).

Jugendliche und junge Erwachsene bis 30 Jahre haben mit Abstand die höchsten ÖV-Anteile (46 % bzw. 45 %). Ab 30 Jahre werden dagegen nur noch rund ein Viertel aller Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt.

Die höchsten Radverkehrsanteile zeigen Kinder bis zehn Jahre (auch als Passagiere) und Erwachsene zwischen 21 und 50 Jahren mit jeweils über 10 %.

Ab 41 Jahre wird rund jeder dritte Weg mit dem Pkw oder Motorrad zurückgelegt. Jüngere weisen dagegen eine deutlich geringere MIV-Nutzung auf (13 %-23 %).

Abb. 5 Genutzte Verkehrsmittel nach Altersgruppen im Zeitverlauf



Der Rückgang des ÖV und der Anstieg der Fuß- und Fahrradwege ist im Vergleich zur letzten Erhebungsperiode in allen Altersgruppen ausgeprägt. Ausnahmen bilden Senior:innen zwischen 61 und 70 Jahre, deren ÖV-Anteil leicht zunahm – sowie Ältere ab 71 Jahre, bei denen der Radanteil bei 2 % verharrete.

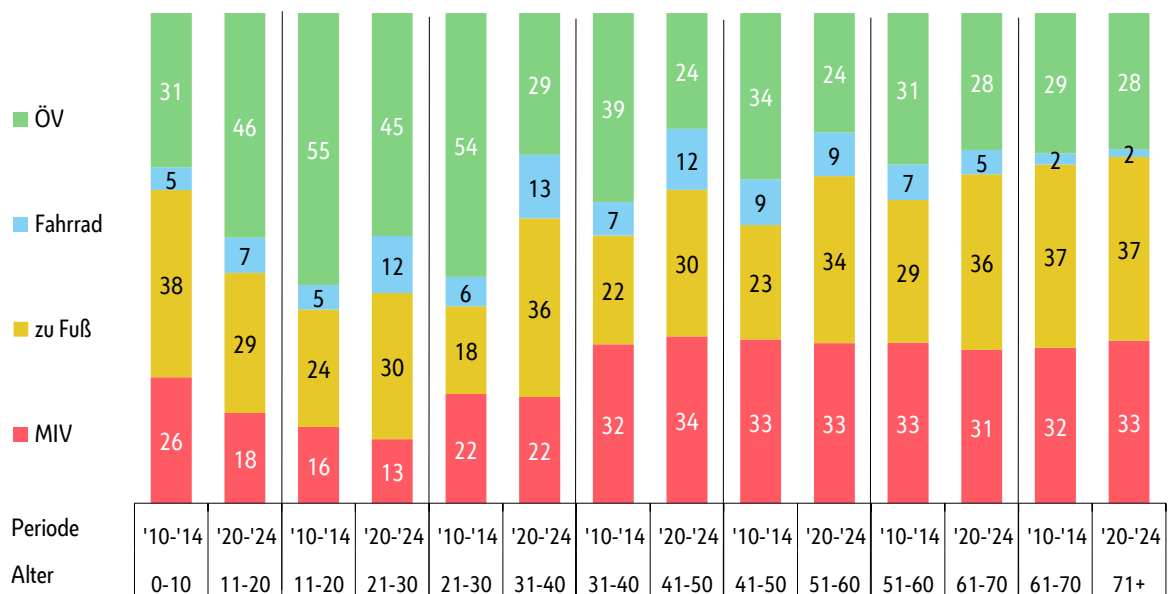
Der MIV-Anteil ist in der Altersgruppe 21-30 Jahre sowie 31-40 Jahre in den vergangenen 10 Jahren um rund 10 Prozentpunkte gesunken. Bei Senior:innen ab 71 Jahre ist dieser Wert in den 10er-Jahren noch von 24 % auf 33 % gestiegen, blieb jedoch in den letzten Jahren unverändert. Bei den Erwachsenen zwischen 40 und 70 Jahren hat sich der Autoanteil in den letzten Jahren ebenfalls auf gut 30 % eingependelt.

3.2.1 Kohorteneffekte

Die Altersgruppen in dieser Auswertung umfassen jeweils 10 Jahrgänge. Eine Alterskohorte der Jahre 2010-2014 ist nach 10 Jahren in die Erhebungsperiode 2020-2024 „gewandert“ (siehe Pfeile in Abb. 5 oben). Der Vergleich der Modal Split-Daten 2010-2014 zu 2020-2024 in der jeweiligen Alterskohorte zeigt, wie sich das Verhalten dieser Gruppe im Zeitverlauf ändert (siehe folgende Abbildung).

Einschränkend sei betont, dass der Kohorteneffekt ein Phänomen beschreibt, aber nicht die tieferliegenden Gründe für den Mobilitätswandel aufzeigen kann.

Abb. 6 Genutzte Verkehrsmittel: Alterskohorten im Vergleich 2010-14 zu 2020-24



Aus den Daten lassen sich folgende *Thesen* ableiten:

- Der starke Rückgang des MIV-Anteils bei den 31–40-Jährigen liegt (auch) daran, dass diese Altersgruppe ihre unterdurchschnittliche MIV-Nutzung aus der Vergangenheit weitgehend beibehalten hat: So betrug z.B. der MIV-Anteil der 21-30-Jährigen 2010-2014 22 %. Exakt dieser Wert lässt sich 10 Jahre später in der Altersgruppe der 31-40-Jährigen beobachten.
- Die Pkw-Nutzung ist ab Anfang 30 Jahre gefestigt und ändert sich im weiteren Leben nicht mehr deutlich: Vergleicht man den MIV-Anteil aus den Jahren 2010-2014 jeweils mit dem Anteil der Jahre 2020-2024 der nächsten Altersgruppe, so sind keine wesentlichen Veränderungen mehr zu beobachten.
- Der Peak der MIV-Nutzung einer Alterskohorte liegt bei 34 % und hat inzwischen auch die älteste Altersgruppe erreicht. In dieser Gruppe ist mit keinem weiteren Anstieg mehr zu rechnen.
- Es darf davon ausgegangen werden, dass die jüngeren Jahrgänge mit ihrer viel geringeren Autoaffinität in der Zukunft den Pkw-Anteil in Wien kontinuierlich sinken lassen. Bei einer vollständigen Stabilität der MIV-Nutzung läge in zehn Jahren der MIV-Anteil der 41-50-Jährigen nicht mehr bei den derzeitigen 34 %, sondern entspräche dem Anteil der

heute 31-40-Jährigen von 22 %. Diese Altersgruppe würde wiederum den MIV-Anteil der heute 21-30-Jährigen von lediglich 13 % übernehmen.

- Das deutlich umweltverträglichere Verkehrsverhalten junger Erwachsener wirkt in zweifacher Hinsicht in die Zukunft: Sie verdrängen in den nächsten Jahrzehnten nicht nur autoorientierte Altersgruppen, sondern prägen auch ihre Kinder in ihrem Mobilitätsverhalten. Vor allem der Anstieg der Radnutzung unter Kindern ist in diesem Zusammenhang bedeutsam.

Der Kohorteneffekt ist bei der MIV-Nutzung besonders ausgeprägt, da der Pkw-Besitz weitgehend den MIV-Anteil determiniert (siehe auch Abschnitt 3.5.2, S. 30): Wenn der Pkw-Besitz in einer Alterskohorte gering ist, dann ist auch der MIV-Anteil gering und der Anteil des Umweltverbundes hoch. *Zwischen* den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes herrscht dagegen ein Austausch, wie die pandemiebedingten Verschiebungen zeigen. Ein möglicher wirtschaftlicher Grund für die geringe Flexibilität in der Autonutzung liegt darin, dass der Besitz eines Pkw mit hohen Anschaffungs- und Fixkosten verbunden ist, wodurch sich die Mobilitätsroutinen entsprechend stark am Auto ausrichten. Mögliche Kohorteneffekte auch bei Verkehrsmitteln des Umweltverbundes wurden in den vergangenen Jahren durch externe Effekte überlagert und sind nicht in gleichem Maße wie beim MIV erkennbar.

Beim Radverkehr ist die Kombination verschiedener Faktoren wahrscheinlich: der Push des Radverkehrs als eine Möglichkeit zur körperlichen Bewegung, während der Lockdown-Zeiten, der kontinuierliche Ausbau der Radinfrastruktur, die Vorbildwirkung anderer Radfahrer:innen und die zunehmende Verbreitung von E-Bikes haben in allen Altersgruppen bis 60 Jahre einen Anstieg des Radanteils bewirkt. Wenn diese Gruppen ihr Verhalten beibehalten, wird der Kohorteneffekt den Radanteil zukünftig weiter steigen lassen.

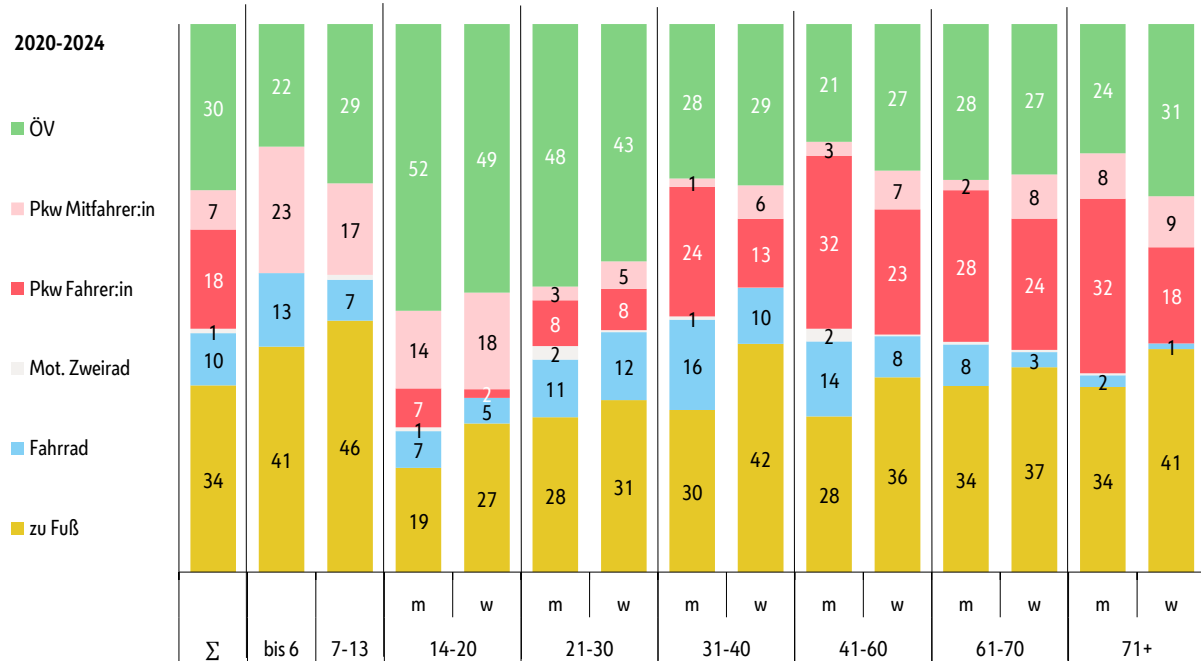
3.2.2 Geschlechtsspezifische Altersgruppen

In der folgenden Abbildung werden die Altersklassen bei jungen Altersgruppen weiter differenziert, um die starken Veränderungen bei Heranwachsenden zu verdeutlichen. Ab 14 Jahre wird zusätzlich nach Geschlecht unterschieden. Außerdem wird der MIV nach Fahrer:in, Mitfahrer:in bzw. motorisiertes Zweirad aufgefächert. Die Vergleichsdaten der früheren Erhebungsperioden befinden sich im Anhang (Tab. 13, S. 72).

Frauen haben in allen Altersgruppen einen höheren Fußweganteil als Männer. Umgekehrt ist der Radanteil – auf einem sehr viel niedrigeren Niveau als der Fußverkehr - bei Männern über alle Altersgruppen hinweg höher. Eine Ausnahme bilden die 21–30-Jährigen: Hier ist der Radanteil zwischen diesen beiden Geschlechtern etwa gleich. In dieser Altersgruppe ist generell auffällig, dass sich die Verkehrsmittelnutzung zwischen Männern und Frauen wenig unterscheidet. Ab 31 Jahre nutzen Männer das Auto viel häufiger als Frauen.

Abb. 7 Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Mot. Zweirad = Moped, Motorrad, jedoch keine E-Fahrräder; Erhebungsperiode 2020-24



Kleinkinder (bis einschließlich 6 Jahre) legen im Durchschnitt der Jahre 2020-24 41 % aller Wege zu Fuß (bzw. im Kinderwagen oder getragen) zurück. Dieser hohe Anteil ist im Vergleich zu vorherigen Erhebungsperioden unverändert. Dies gilt auch für den Passagier-Anteil im Auto (23 %). Die ÖV-Nutzung ist auf 22 % stark zurückgegangen. Dagegen hat sich der Radanteil (ggf. als Passagier) von 5 % auf 13 % deutlich erhöht (alle Einzelwerte siehe Tab. 13, S.72).

Die 7-13-Jährigen gehen mit einem Anteil von 46 % mehr zu Fuß (10-14: 32 %, 15-19: 37 %). Auch die Radnutzung weist eine positive Tendenz auf (aktuell 7 %). Dafür gingen der Pkw- (17 %) und der ÖV-Anteil (29 %) zurück.

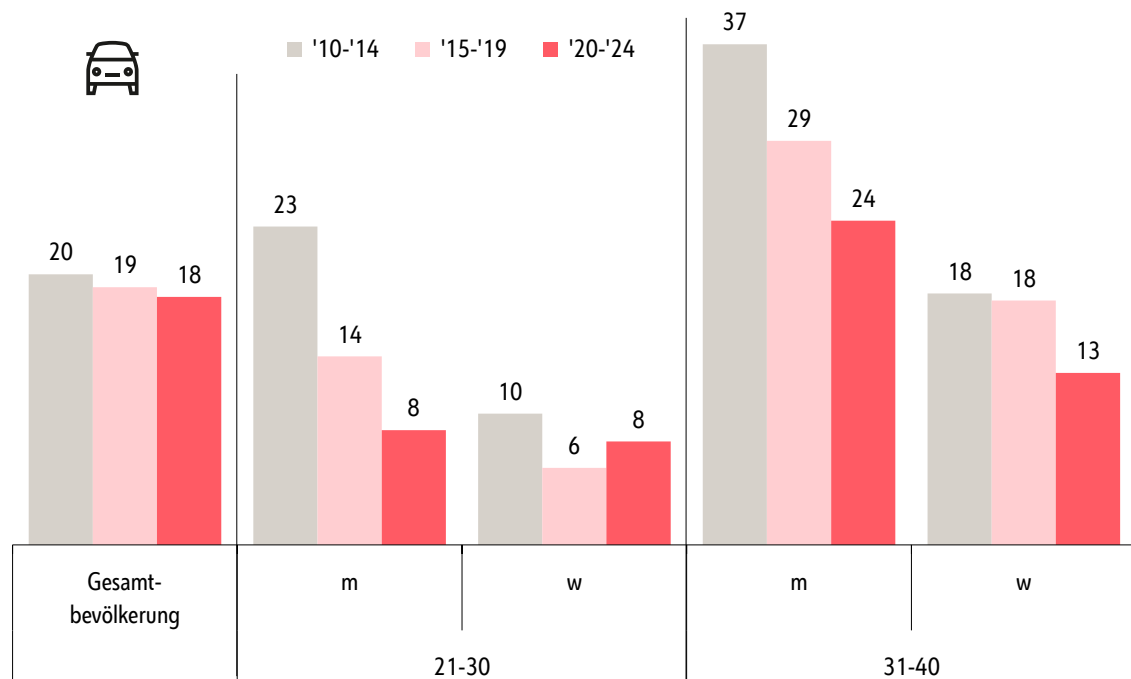
Tab. 2 Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen 2015-2019

'15-'19	Σ	bis 6	7-13	14-20		21-30		31-40		41-60		61-70		71+	
				m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w
zu Fuß	27,4	39,2	36,8	19,1	25,2	23,0	24,6	22,0	29,2	19,1	29,5	23,6	37,0	26,3	37,6
Fahrrad	6,9	4,9	2,4	3,6	2,6	12,2	5,5	10,1	7,9	11,1	6,3	8,8	2,2	3,5	1,0
Mot. Zweirad	0,4	0,0	0,0	0,7	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	1,9	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Pkw Fahrer:in	18,8	0,0	0,0	2,6	1,3	13,7	5,6	29,5	17,8	30,4	20,6	39,8	20,4	34,5	16,8
Pkw Mitf.	8,4	22,0	23,0	7,3	10,1	4,5	10,2	4,8	6,0	3,9	7,1	4,5	11,5	6,7	8,9
ÖV	38,2	33,8	37,8	66,6	60,7	46,5	53,9	33,3	39,0	33,6	36,5	23,1	29,0	29,1	35,7
n (Wege)	31.930	2.087	2.328	844	797	1.292	1.463	2.404	2.730	4.627	5.507	1.881	2.340	1.620	2.010

Hinsichtlich der Umweltbelastung besonders bedeutsam sind Änderungen beim Anteil von Autofahrenden. Aus diesem Grund sollen junge Erwachsene besonders herausgehoben werden (siehe Abb. 8), da diese hauptsächlich für den Rückgang der MIV-Nutzung verantwortlich sind. Der Pkw-Anteil als Fahrer oder Fahrerin ist in der Gesamtbevölkerung seit 2010 moderat von 20 % auf 18 % gesunken. Bei Männern zwischen 21 und 30 Jahren sank der Anteil dagegen drastisch von 23 % auf 8 % und erreicht damit das gleiche Niveau wie die gleichaltrigen Frauen. Bei Männern zwischen 31 und 40 Jahren ging die Pkw-Nutzung von 37 % auf 24 % zurück. Auch wenn sich dieser markante Rückgang bei den jungen Männern im Rahmen der statistischen Zufallsbreite³ in den nächsten Jahren etwas relativieren könnte, ist die stark abnehmende Tendenz überdeutlich.

Die Ursachen für den Rückgang der MIV-Nutzung junger Männer lassen sich aus den vorliegenden Befragungsdaten nicht unmittelbar ableiten.

Abb. 8 Veränderungen des Pkw-Anteils als Fahrer:in unter jungen Erwachsenen im Zeitverlauf
Angaben in Prozent (gerundet)



Bei jungen Frauen bis 30 Jahre verharrte der Pkw-Fahrerinnen-Anteil auf ohnehin niedrigem Niveau (rund 8 %). Bei den 31-40-Jährigen Frauen ist eine Abnahme erkennbar, die aber geringer ausfällt als bei den gleichaltrigen Männern (18 % auf 13 %). Trotz des Rückgangs nutzen Männer zwischen 31 und 40 Jahre aber immer noch fast doppelt so oft das Auto wie Frauen (24 % zu 13 %).

³ Das Konfidenzintervall des Pkw-Anteils in Höhe von 8,4 % (Männer 31-40 Jahre Zeitraum 2020-24) reicht von 6,8 % bis 10 %.

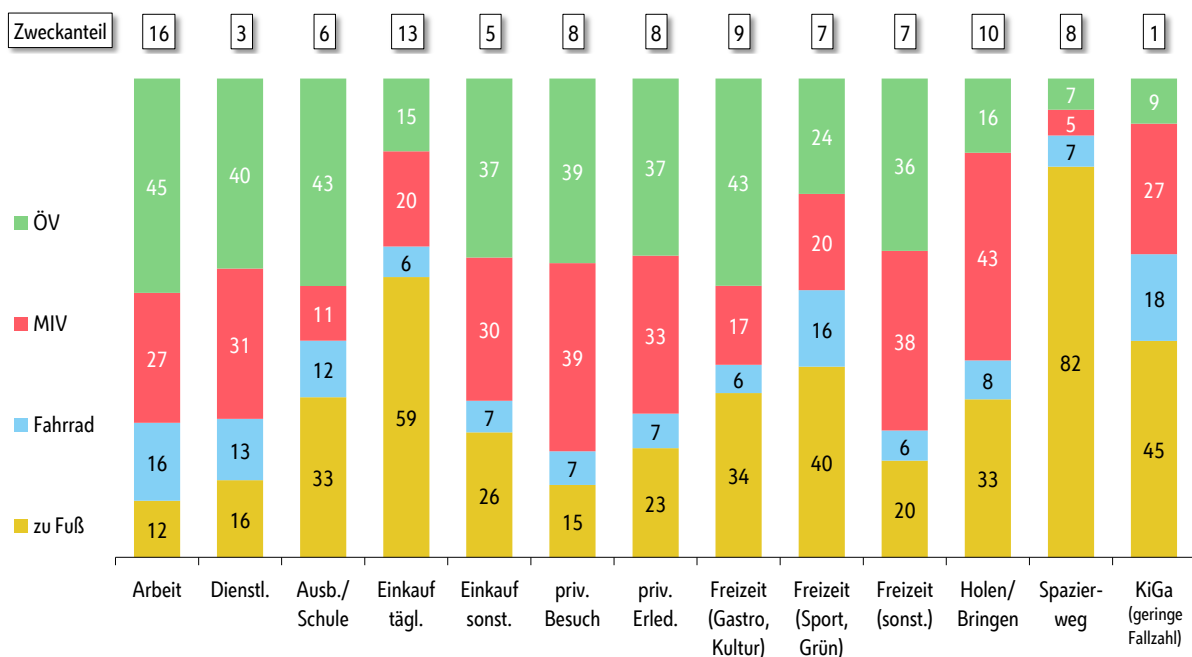
3.3 Wegzwecke

Betrachtet man die Wegzwecke (ohne Nach-Hause-Wege), so entfallen auf Arbeits- bzw. Dienstwege 19 % und auf Schul- bzw. Ausbildungswege 6 %. Einkaufswege machen insgesamt 19 % aus (darunter 13,3 % tägliche und 5,3 % andere Einkäufe). Hinzu kommen private Erledigungen mit 8 %, sodass Versorgungswege einen Anteil von insgesamt 27 % erreichen. Auf jeden 10. Wege wird eine Person begleitet (abgeholt oder wohin gebracht). Der wichtigste Wegzweck sind Freizeitwege mit insgesamt 39 %. Die Kategorie „Kindergarten“ wird seit 2023 getrennt erfasst, und umfasst nur die Wege der Kinder selbst.

Im Vergleich zu den Vorperioden ist die Wegzweckverteilung weitgehend stabil. Eine Ausnahme bildet der leichte Rückgang bei Wegen zum Arbeitsplatz (17,4 % 2010-14 auf 15,6 % 2020-24 – siehe Tabelle auf der folgenden Seite) - vermutlich eine Folge einer zunehmenden Home-Office-Nutzung.⁴

Abb. 9 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck

ohne Nach-Hause-Wege und andere Zwecke; Erhebungsperiode 2020-24; Kategorie Kindergarten wird erst seit 2023 getrennt erfasst



Der hohe Anteil an Fußwegen bei Einkäufen des täglichen Bedarfs (59 %) verdeutlicht die gut ausgebaute Nahversorgungsinfrastruktur. Überdurchschnittliche Fußweganteile weisen auch Freizeitaktivitäten im Bereich Sport oder in Verbindung mit Grünflächen (40 %) sowie Wege zum Kindergarten (45 % - mit 173 Wegen jedoch geringe Fallzahl) auf.

Das Fahrrad wird überdurchschnittlich oft auf Arbeits- bzw. dienstlichen Wegen (16 % bzw. 13 %) sowie zur Ausbildungsstätte (12 %) genutzt. Dies gilt auch bei Sportaktivitäten oder Fahrten ins Grüne (16 %). Bemerkenswert hoch ist der Anteil von Eltern, die ihre Kinder mit

⁴ Der Rückgang ist mit einem z-Wert von 1,75 knapp statistisch signifikant.

dem Fahrrad zum Kindergarten bringen oder begleiten (18 %). Einschränkend sind die geringen Fallzahlen bei Wegen zum Kindergarten zu erwähnen, sodass ein großer Zufallsfehler (+/- 5,7 Prozentpunkte) möglich ist.

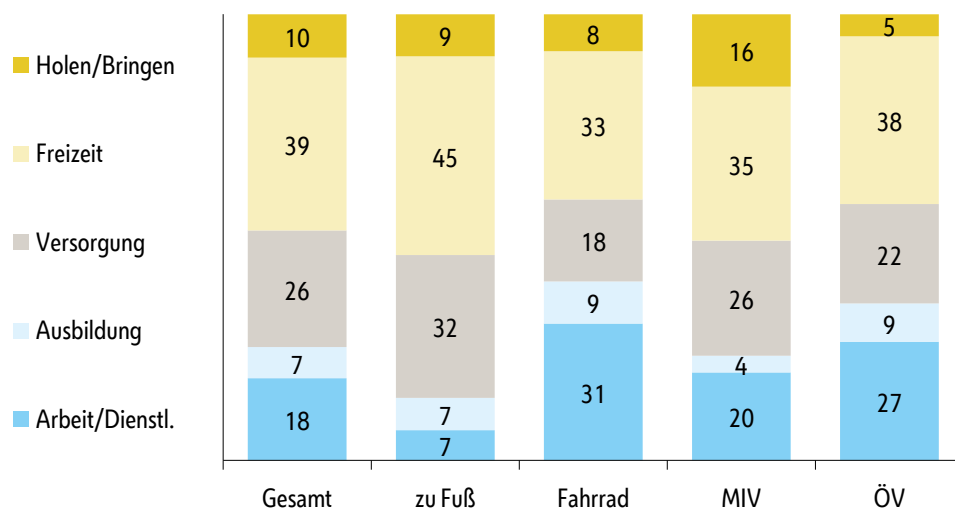
Das Auto wird besonders häufig zum Holen oder Bringen von Personen (43 %), für private Besuche (39 %) und für sonstige Freizeitaktivitäten (38 %) genutzt. Bei den beiden letztgenannten Zwecken liegt der überdurchschnittliche Autoanteil am höheren Anteil von Wegen, die über Wien hinausreichen (21 % bei privaten Besuchen, 27 % bei sonstiger Freizeit – bei allen Wegen beträgt der Anteil nur 9 %). Mit jeweils über 40 % Anteil sind Bus und Bahn besonders beliebt für Arbeits- und Ausbildungswege sowie für Fahrten zu kulturellen oder gastronomischen Zielen.

3.3.1 Wegzwecke nach Verkehrsmittel

Fußwege werden vor allem in der Freizeit (45 %) oder für Versorgungswege wie Einkäufe und Dienstleistungen (32 %) genutzt. Das Fahrrad kommt besonders häufig auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung zum Einsatz (insgesamt 40 %). Beim MIV fällt der überdurchschnittliche Anteil an Begleitwegen auf (16 % gegenüber insgesamt 10 %). Ähnlich wie das Fahrrad wird auch der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich häufig für Arbeitswege genutzt (27 %).

Abb. 10 Wegzwecke nach Verkehrsmittel

Erhebungsperiode 2020-24, ohne sonstige Zwecke, Ausbildung inkl. Kindergarten



3.3.2 Zeitliche Entwicklungen

Der markante Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in erster Linie auf eine Verlagerung hin zum Fuß- und Radverkehr zurückzuführen – insbesondere bei arbeits- und ausbildungsbezogenen Wegen, alltäglichen Einkäufen, privaten Erledigungen, Bring- und Holdiensten sowie Freizeitaktivitäten im Freien bzw. zum Sport (siehe Tabelle unten).

Tab. 3 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck im Zeitverlauf

ohne Nach-Hause-Wege und andere Zwecke; die Kategorie Kindergarten wird erst seit 2023 getrennt erfasst

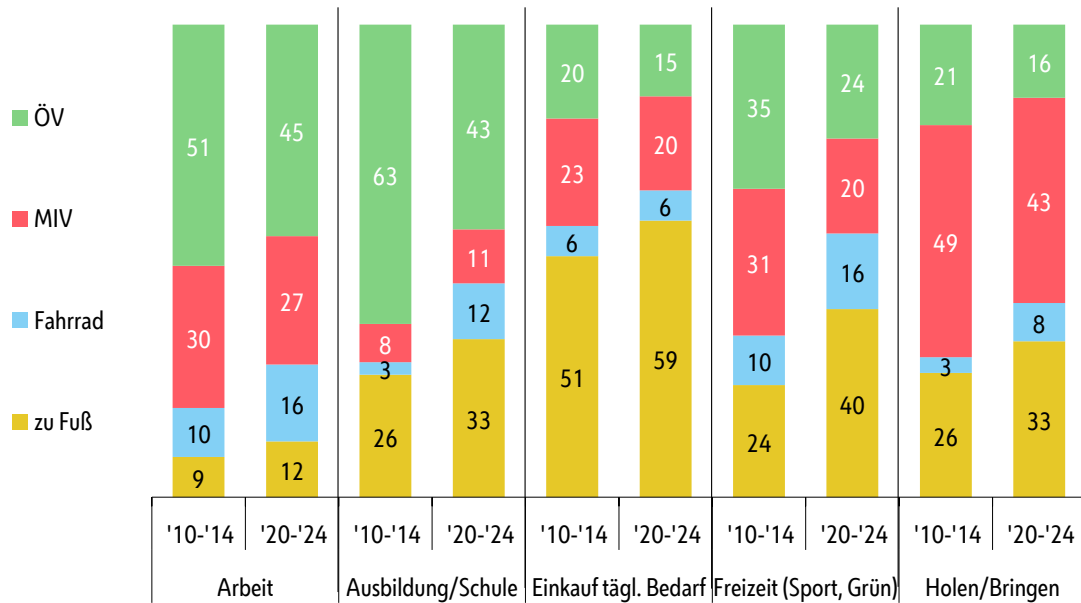
	Arbeit	Dienstl.	Ausb./ Schule	Einkauf tägl.	Einkauf sonst.	priv. Besuch	priv. Erled.	Freizeit (Gastro, Kultur)	Freizeit (Sport, Grün)	Freizeit (sonst.)	Holen/ Brin- gen	Spa- zier- weg	KiGa
Anteil in Zeilen- %													
2020-24	15,6	2,8	5,9	13,3	5,3	8,0	7,6	8,6	6,9	6,8	9,7	8,4	1,2
2015-19	16,3	4,4	7,3	10,7	6,6	8,1	8,2	9,0	6,8	7,6	9,3	5,7	-
2010-14	17,4	3,2	6,7	11,6	6,3	8,8	9,3	9,2	4,8	8,5	8,3	5,8	-
zu Fuß													
2020-24	11,8	16,1	33,4	58,6	26,1	15,1	22,8	34,3	39,8	20,2	33,0	81,6	45,2
2015-19	9,1	12,1	24,7	51,2	24,3	11,4	24,4	32,0	35,2	17,2	26,0	79,9	-
2010-14	8,5	10,5	25,9	51,0	33,6	14,4	22,7	30,9	23,7	21,4	26,3	83,1	-
Fahrrad													
2020-24	16,3	12,8	11,8	6,4	6,6	7,0	7,2	5,9	16,0	6,3	8,1	6,5	18,1
2015-19	13,5	6,0	5,9	4,0	2,9	5,8	3,6	7,7	11,2	5,4	4,6	7,0	-
2010-14	10,4	8,6	2,7	6,4	4,9	3,1	5,1	3,6	10,5	4,8	3,3	5,2	-
MIV													
2020-24	27,2	31,4	11,4	19,9	29,9	39,3	33,0	16,5	20,1	37,5	43,4	5,4	27,3
2015-19	23,3	41,1	7,6	22,8	33,5	48,6	28,6	21,5	23,1	33,2	46,9	6,4	-
2010-14	30,1	40,6	8,1	22,7	26,6	40,9	26,0	22,6	31,1	34,1	49,1	6,3	-
ÖV													
2020-24	44,8	39,7	43,3	15,2	37,4	38,5	37,0	43,3	24,1	36,0	15,5	6,5	9,4
2015-19	54,1	40,7	61,8	22,1	39,3	34,2	43,5	38,8	30,4	44,3	22,5	6,7	-
2010-14	51,0	40,3	63,4	19,9	35,0	41,7	46,2	42,9	34,7	39,7	21,3	5,5	-
n (Wege)													
2020-24	2.719	514	1.082	2.078	889	1.264	1.309	1.484	1.349	1.140	1.420	1.222	173
2015-19	2.869	665	1.265	2.113	1.209	1.537	1.543	1.895	1.414	1.473	1.799	1.023	-
2010-14	2.527	576	1.144	2.215	1.209	1.580	1.669	1.855	1.060	1.600	1.443	1.212	-

Der Wandel in der Verkehrsmittelnutzung von 2010-14 zu 2020-24 wird in der folgenden Abbildung exemplarisch anhand von ausgewählten Wegzwecken illustriert.

- Bei Wegen zur Arbeit nahm der Rad-Anteil um sechs und der Fußwege-Anteil um drei Prozentpunkte zu.
- Bei Wegen zur Schule oder zur Ausbildungsstätte sank der ÖV-Anteil um 20 Prozentpunkte. Gleichzeitig vervierfachte sich der Radanteil seit 2010-2014 von 3 % auf 12 %. Auch der Fußweganteil stieg von 26 % auf 33 %.
- Auf Wegen zu Einkäufen des täglichen Bedarfs erhöhte sich der Fußwegeanteil von 51% auf 59% und die ÖV- und MIV-Anteil gingen entsprechend zurück.
- Bei Freizeitaktivitäten im Freien ging sowohl der ÖV-Anteil von 35 % auf 24 % als auch der MIV-Anteil von 31 % auf 20 % zurück. Davon profitierte die Radnutzung (Anstieg von 11 % auf 16 %) und vor allem die Wege zu Fuß (24 % auf 40 %).
- Bei Begleitwegen nahm die aktive Mobilität um insgesamt 12 Prozentpunkte zu.

Abb. 11 Wandel der genutzten Verkehrsmittel bei ausgewählten Zwecken

Ausbildung/Schule: ohne Kindergarten



Wenn sich das genutzte Verkehrsmittel zu einem bestimmten Zweck ändert, stellt sich die Frage, ob auch die Wahl des Zielortes an der Erreichbarkeit mit dem bevorzugten Verkehrsmittel ausgerichtet wurde. Eine eindeutige Antwort ist aufgrund fehlender direkter Befragungsdaten zu Zielortwechseln nicht möglich. Folgende Argumente sprechen jedoch dafür, dass in vielen Fällen eine veränderte Verkehrsmittelwahl bei *unveränderter* Zieladresse stattgefunden hat:

1. Arbeits- und Ausbildungswege

Zwischen 2010–14 und 2020–24 stieg der Anteil aktiver Mobilität bei Arbeitswegen von 19 % auf 28 %. Auch bei Ausbildungs- und Schulwegen ist eine deutliche Zunahme aktiver Mobilität zu beobachten. Zwar könnten strukturelle Veränderungen – mehr wohnortnahe Arbeitsplätze oder neue Bildungsangebote – diesen Trend teilweise erklären. Dennoch erscheint es aufgrund der Größenordnung der Veränderung und der Stabilität von Arbeits- und Ausbildungsorten plausibel, dass ein erheblicher Teil dieses Anstiegs auf eine veränderte Verkehrsmittelwahl bei gleichbleibenden Zielorten zurückzuführen ist.

2. Freizeit- und Einkaufswege

Bei Zielen mit grundsätzlich höherer räumlicher Flexibilität – etwa Einkäufen des täglichen Bedarfs oder Freizeitwegen zu Sportstätten und Grünanlagen – wäre zu erwarten, dass ein Anstieg aktiver Mobilität zu einer stärkeren Nutzung nahegelegener Ziele führt, was sich in kürzeren durchschnittlichen Wegelängen widerspiegeln sollte. Die Daten stützen diese Erwartung jedoch nicht durchgehend:

- **Einkäufe des täglichen Bedarfs:** Im Binnenverkehr nahm der Fußverkehr um 7 Prozentpunkte zu (siehe Tab. 14, S. 73), während die mittlere Entfernung – unabhängig vom Verkehrsmittel – seit 2010–14 von 1,7 auf 1,9 km anstieg (siehe Tab. 24, S. 80).
- **Freizeit (Sport, Grünanlagen):** Die aktive Mobilität im Binnenverkehr stieg im Vergleich zu 2010–14 um 21 Prozentpunkte; die mittlere Entfernung nahm sogar zu – von 3,5 km auf 4,4 km. Die größere Distanz erklärt sich durch den höheren Anteil von längeren Spazierwegen bzw. Fahrradfahrten (s. Abb. 40, S. 54, Abb. 45, S. 58). Bei diesen Freizeitwegen kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass es auch zu strukturellen Veränderungen bei der Zielwahl gekommen ist – aber umgekehrt als erwartet: Die Ziele liegen weiter entfernt.

3.3.3 Geschlechtsspezifische Unterschiede

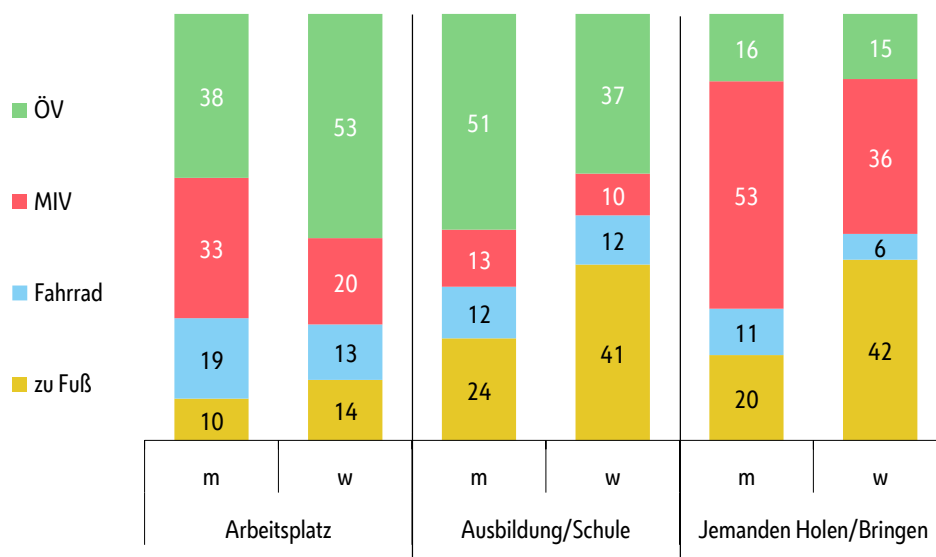
Im Folgenden werden jene Wegzwecke dargestellt, bei denen die Verkehrsmittelnutzung zwischen Männern und Frauen besonders deutliche Unterschiede aufweisen (die Werte aller Wegzwecke siehe Tab. 15, S. 73 im Anhang).

Bei den Wegen zur Arbeit fällt der deutlich höhere ÖV-Anteil unter Frauen auf (53 % zu 38 %). Männer bevorzugen dagegen eher das Fahrrad (Männer 19 %, Frauen 13 %) sowie den MIV (Männer 33 %, Frauen 20 %).

Erstaunlich ist, dass bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte der ÖV-Anteil zwischen den Geschlechtern umgekehrt ist: Männer nutzen hier viel häufiger den ÖV als Frauen (51 % zu 37 %). Frauen gehen dafür fast doppelt so oft zu Fuß (41 % zu 24 %).

Männer greifen bei Bring- und Holwegen in jedem zweiten Fall, Frauen dagegen nur bei etwa jedem dritten Fall zum Auto. Dafür gehen Frauen bei diesem Anlass doppelt so häufig zu Fuß wie Männer (42 % zu 20 %).

Abb. 12 Genutzte Verkehrsmittel für ausgewählte Wegzwecke nach Geschlecht
Erhebungsperiode 2020-24, Ausbildung/Schule: ohne Kindergarten



Ein Erklärungsansatz für die beobachteten Unterschiede in der geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelwahl bei den genannten Wegzwecken liegt in der unterschiedlichen Erreichbarkeit und Entfernung der Ziele. So zeigt sich, dass Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie Orte, die im Rahmen von Begleitwegen⁵ aufgesucht werden, für Männer im Durchschnitt signifikant weiter entfernt liegen als für Frauen. Weitergehende Überlegungen zu diesen Phänomenen werden im Abschnitt zu den Entfernungen angestellt (siehe Seite 46f).

⁵ 57 % der Wege mit dem Zweck Jemanden Holen/Bringen werden von Frauen zurückgelegt (s. Tab. 15, S. 75)

3.3.4 Altersspezifische Unterschiede

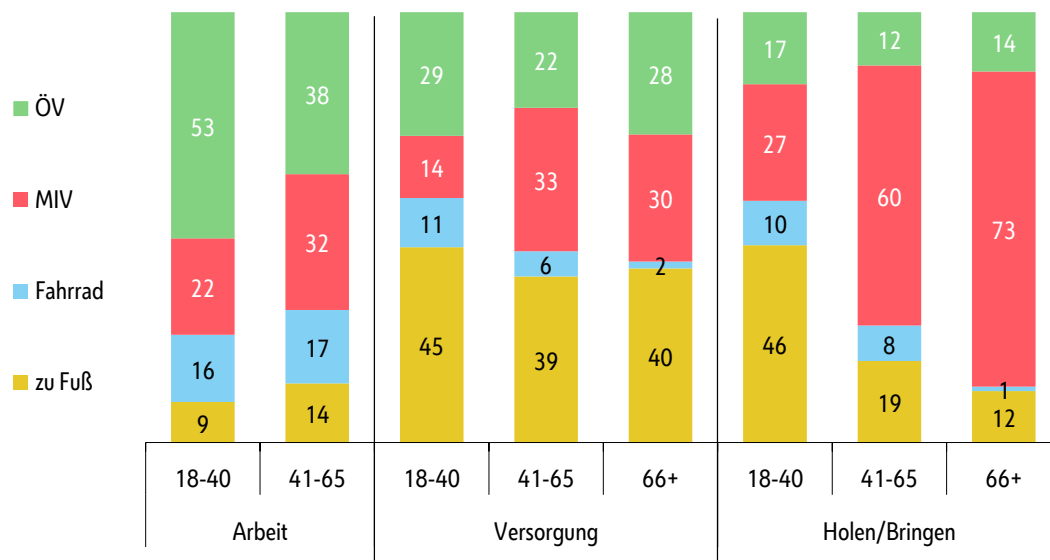
Erkennbare Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Alter gibt es bei den folgenden Zwecken (siehe Abb. 13).

Bei Wegen zum Arbeitsplatz nutzen junge Erwachsene bis 40 Jahre bei jedem zweiten Weg öffentliche Verkehrsmittel. Ab 41 Jahre beträgt der Anteil nur noch 38 %. Dafür nutzen Ältere häufiger den MIV (32 % zu 22 %).

Bei Versorgungszwecken (Einkaufen, Dienstleistungen etc.) fahren nur 14 % der 18-40-Jährigen mit dem Auto. Ältere Personen nutzen den MIV dagegen mehr als doppelt so oft. Jüngere bevorzugen dafür häufiger das Fahrrad oder gehen zu Fuß.

Abb. 13 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck ausgewählter Altersgruppen

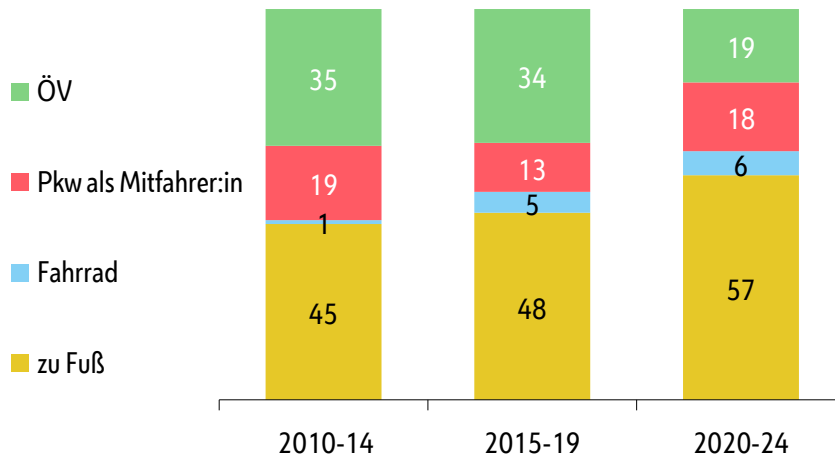
Erhebungsperiode 2020-24, Arbeit: hier inkl. dienstl. Wege



Die Unterschiede beim Holen oder Bringen anderer Personen sind besonders auffällig: Während 27 % der 18- bis 40-Jährigen dafür das Auto nutzen, steigt der Anteil bei den 41- bis 65-Jährigen auf 60 % und erreicht bei Personen ab 66 Jahre sogar 73 %. Jüngere gehen dafür viel häufiger zu Fuß (46 %) oder nutzen das Fahrrad (10 %). Die unterschiedliche Nutzung von Verkehrsmitteln lässt sich vermutlich durch die Art der Wegziele erklären: Während junge Erwachsene ihre Kinder oft zu Fuß zum nahegelegenen Kindergarten oder Hort bringen und abholen, dürften ältere Personen eher weiter entfernte Ziele ansteuern.

Der ÖV-Anteil auf den Schulwegen der 6-10-Jährigen hat sich auf 19 % fast halbiert. Das Elterntaxi zur Volksschule bewegt sich mit einem Anteil von 18 % wieder auf dem Niveau von 2010-14. Gegenüber 2015-19 bedeutet dies tendenziell eine Zunahme (allerdings durch die geringen Fallzahlen statistisch nicht signifikant). Sehr deutlich nahm der Fußweganteil von 48 % auf 57 % zu. Der Radanteil beträgt 6 %.

Abb. 14 Genutzte Verkehrsmittel auf Schulwegen der 6-10-Jährigen
Fallzahlen je Periode: 295/334/327 Wege

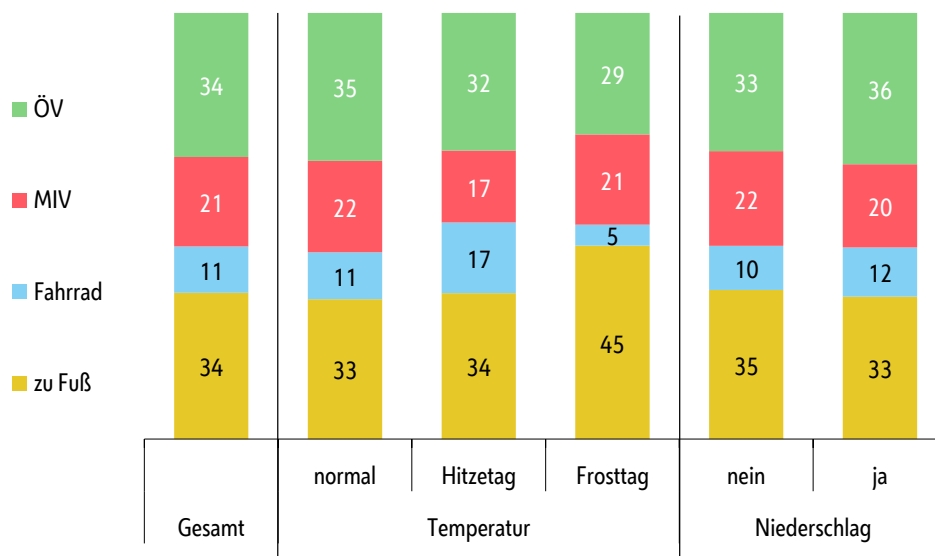


3.4 Wetter

Der Vorgängerbericht „Aktive Mobilität in Wien“ aus dem Jahr 2021 brachte keine klaren Tendenzen hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung im Jahresverlauf (Heller, 2021, S. 17).⁶ Aus diesem Grund wird in diesem Bericht auf eine monatscharfe Auswertung verzichtet. Stattdessen werden auf Basis ausgewählter Wetterdaten der Station Innere Stadt (abgerufen von GeoSphere Austria) der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelnutzung und Wetter untersucht. Um den unmittelbaren Einfluss der Corona-Zeit auszublenden, werden nur die Jahre 2023 und 2024 betrachtet. In dem zweijährigen Zeitraum gab es in Wien 94 Hitzetage (13 %), d.h. ein Tag mit einer Tageshöchsttemperatur von mind. 30 Grad sowie 35 Frosttage (5 %), d.h. die Temperatur sank an diesem Tag unter 0 Grad.

An Frosttagen ist der Radanteil nur halb so hoch als im Jahresmittel. Vom geringen Radanteil profitiert die Fußwege-Nutzung (45 %). Hitze ist dagegen kein Hindernis für Radfahrende: An diesen Tagen ist der Radanteil mit 17 % sogar überdurchschnittlich. Im Unterschied zur aktiven Mobilität reagieren der MIV und ÖV nicht so stark auf heiße oder kalte Tage.

Abb. 15 Genutzte Verkehrsmittel nach Temperatur und Niederschlag
nur Binnenverkehr, Jahre 2023-24

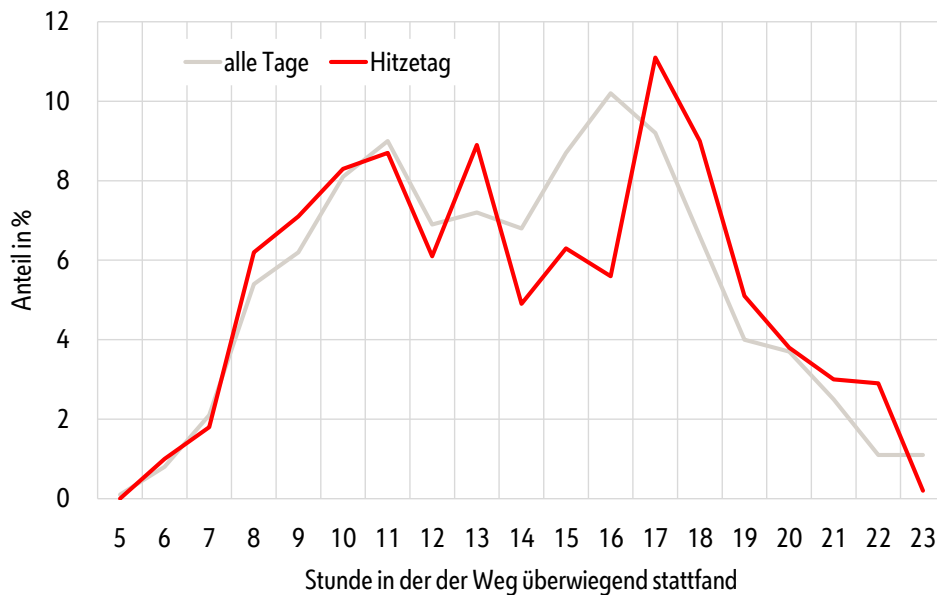


Ob es an einem Tag Niederschlag gab oder nicht, spielt für die Verkehrsmittelnutzung keine Rolle. Dabei ist zu beachten, dass sich das Merkmal Niederschlag auf den Tagesgesamtwert bezieht. Die jeweiligen Wege können daher zu einer niederschlagsfreien Zeit im Laufe eines Regentages stattgefunden haben.

⁶ Dies liegt unter anderem daran, dass keine Wege erfasst wurden, wenn die befragte Person ihren Berichtstag außerhalb Wiens verbrachte. Da dieser Anteil in der Ferienzeit höher ist, werden mögliche saisonale Einflüsse auf die Verkehrsmittelnutzung von diesem Methodeneinfluss überlagert.

Weichen Fußgänger:innen an heißen Tagen auf die kühleren Tagesrandzeiten aus? Betrachtet man ausschließlich die Wegzwecke Versorgung und Freizeit – also Aktivitäten, die zeitlich flexibler gestaltet werden können als z.B. Arbeits- oder Ausbildungswege – zeigt sich eine deutliche Verschiebung: Wege, die normalerweise am Nachmittag stattfinden, werden um etwa eine Stunde nach hinten verlagert. Besonders in den heißesten Stunden des frühen Nachmittags nimmt die Anzahl der zurückgelegten Fußwege spürbar ab.

Abb. 16 Tagesganglinie Fußwege an Hitzetagen bei Wegzwecken Versorgung und Freizeit
inklusive Nach-Hause-Wege, falls Versorgung, Freizeit der Hauptanlass des Weges war, Erhebungsperiode 2020-2024



Im Rahmen dieses Berichts lassen sich lediglich allgemeine Aussagen zum Einfluss des Wetters treffen. Eine vertiefte Analyse würde eine Verknüpfung der jeweiligen Wetterbedingungen mit dem konkreten Zeitraum der Wegdurchführung erfordern. So ist davon auszugehen, dass die aktive Mobilität bei Regen unmittelbar zurückgeht.

3.5 Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten

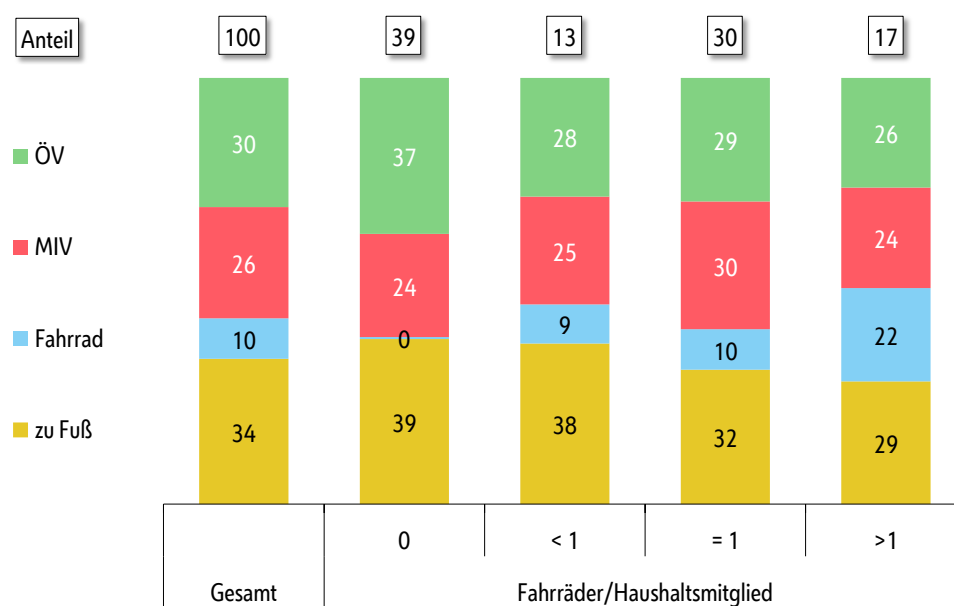
3.5.1 Fahrrad

In 39 % der Wiener Haushalte ist kein Fahrrad vorhanden. In weiteren 13 % gibt es weniger Fahrräder als Haushaltsmitglieder. In knapp jedem dritten Haushalt steht genau ein Fahrrad pro Person zur Verfügung. In 17 % der Haushalte übersteigt die Anzahl der Fahrräder sogar die Zahl der Bewohner:innen.

Personen aus diesen besonders fahrradaffinen Haushalten legen 22 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück – mehr als doppelt so viel wie Personen aus Haushalten mit geringerer Fahrraddichte.

Abb. 17 Genutzte Verkehrsmittel nach Radausstattung des Haushalts

Erhebungsperiode 2020-24



Während der Corona-Zeit wurden mehr Fahrräder verkauft. Hat sich dadurch die Radausstattung der Haushalte verändert? Der Nachweis von Veränderungen in der Radausstattung wurde für diesen Bericht auf Basis von Panelhaushalten durchgeführt. Dies ist nötig, da das Erhebungsinstitut den Datensatz nach der Radausstattung anhand von Referenzwerten aus der Konsumerhebung 2019/2020 der Statistik Austria (Statistik Austria, 2017) gewichtet und daher mögliche Veränderungen eliminiert hat.⁷ Ob es zu einem Wandel der Radausstattung kam, lässt sich abschätzen, indem jeweils nur jene Haushalte betrachtet werden, die sowohl im Jahr 2020 und 2021, 2021 und 2022 etc. befragt werden konnten. Es findet also ein paarweiser Vergleich der Ergebnisse von zwei Erhebungsjahre für jeweils identische Haushalte statt. Ergebnis: Es wurden vor allem Alt-Fahrräder ersetzt und Zweit-Fahrräder angeschafft. Der Anteil von Haushalten *ohne* Fahrrad blieb im Wesentlichen unverändert. Insgesamt hat sich an der Fahrradverfügbarkeit oder Fahrraddichte im Haushalt wenig geändert (siehe folgende Tabelle). Der Anstieg des Radverkehrs liegt also daran, dass die neuen (E-)Fahrräder deutlich häufiger genutzt als die alten Fahrräder.

⁷ Die Gewichtung nach der Radausstattung ist wichtig, da Haushalte mit Fahrrädern eine höhere Teilnahmebereitschaft besitzen und deshalb in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Der tatsächliche Radanteil würde ohne diese Gewichtung überschätzt.

Tab. 4 Entwicklung der Radausstattung der Haushalte 2020-2024

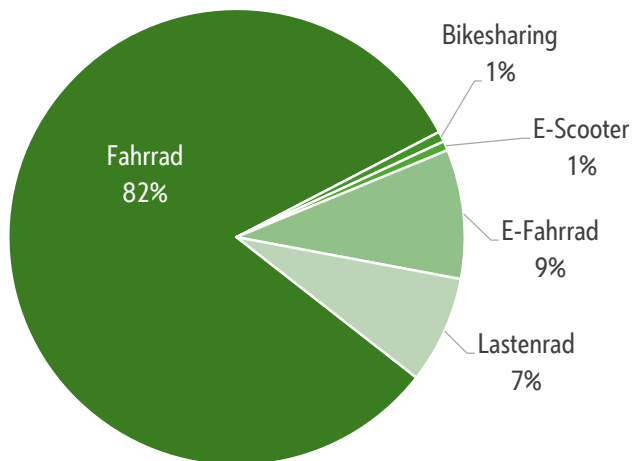
Anteil in %, Werte beziehen sich auf alle Haushalte. Kalibrierung anhand Veränderung von Panelhaushalten

	Gesamt	Jahr				
		2020	2021	2022	2023	2024
0	39	39	39	38	39	42
< 1	13	12	12	13	13	14
= 1	30	34	32	31	29	26
>1	17	15	17	18	19	18
n (Haushalte)	5676	979	951	939	1356	1451

10 % aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Betrachtet man nur diese Fahrten, so werden diese zu 82 % mit dem eigenen Rad, zu 9 % mit dem eigenen E-Rad und zu 7 % mit dem Lastenfahrrad zurückgelegt. Bikesharing und E-Scooter spielen in der Bevölkerung eine geringe Rolle. Seit Oktober 2022 gibt es ein Leihradsystem der Wiener Linien mit ca. 3.000 Fahrrädern. Die Leihräder werden sehr gut angenommen, der Effekt im Modal Split über ganz Wien ist aber noch gering. Die differenzierte Erhebung der Fahrradtypen erfolgt seit dem Jahr 2023. Entsprechend beziehen sich die Werte auf den Zeitraum 2023-2024.

Abb. 18 Art des genutzten Fahrrades bei Radfahrten

Werte der Jahre 2023-24, n=1.556 Wege



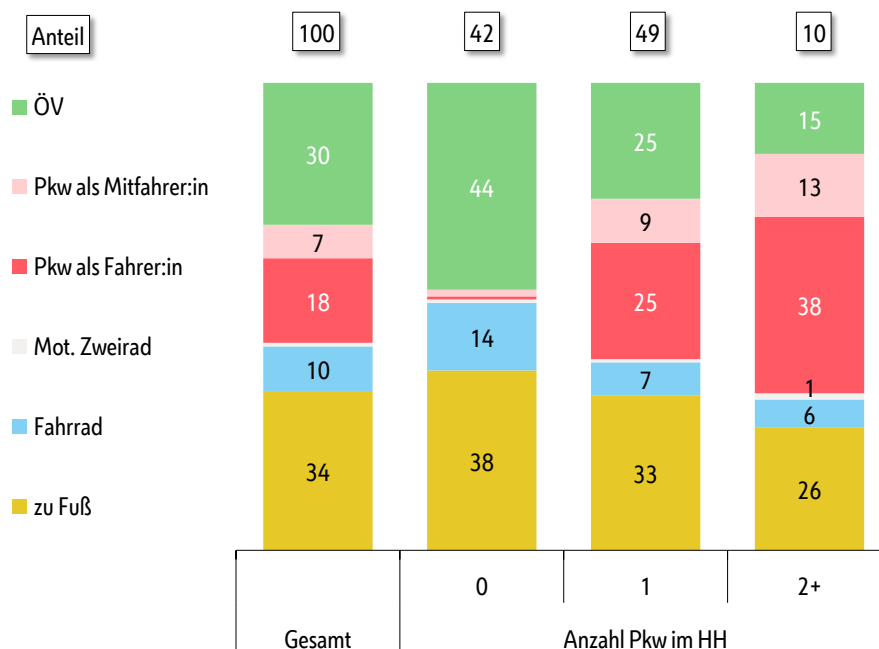
Beim hohen Lastenradanteil ist beachten, dass dieses Fahrzeug in die Berechnung doppelt eingeht, wenn eine weitere Person mitgenommen wird, da die Fahrten durch Personen als Basis dienen. Durchschnittlich sind Lastenfahrräder mit 1,3 Personen besetzt.

3.5.2 Pkw

42 % der Wiener Haushalte besitzen kein Auto.⁸ Bewohner:innen dieser autofreien Haushalte legen 44 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 38 % zu Fuß zurück. Auch das Fahrrad wird mit einem Anteil von 14 % überdurchschnittlich häufig genutzt. Der MIV spielt in dieser Gruppe überhaupt keine Rolle.

In Haushalten mit einem Pkw – das trifft auf etwa jeden zweiten Haushalt zu – verschieben sich die Anteile deutlich: Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel sinkt auf 25 %, jener der Radwege auf 7 %. Der Pkw wird in 25 % der Fälle als Fahrer:in genutzt, weitere 9 % entfallen auf Mitfahrten. 10 % der Haushalte verfügen über zwei oder mehr Autos. In dieser Gruppe dominiert der MIV: Über die Hälfte aller Wege werden motorisiert zurückgelegt (davon 38 % als Fahrer:in, 13 % als Mitfahrer:in, 1 % mit motorisierten Zweirädern). Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel liegt hier nur noch bei 15 %.

Abb. 19 Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt
inkl. privat genutzte Firmenwagen, Erhebungsperiode 2020-24



Im Vergleich zur Vorperiode (s. Tab. 16, S. 74) hat sich unter den Bewohner:innen aller Haushaltstypen der Fuß- und Radanteil erhöht und die ÖV-Nutzung verringert. Der Anteil von Fahrten mit dem Auto als Fahrer:in hat sich in den Haushalten mit mehreren Pkw im Vergleich zu 2015-19 um 3,5 Prozentpunkte statistisch signifikant reduziert (zur statistischen Genauigkeit siehe Abschnitt 5.1, S. 84). Die Autos in Haushalten mit genau einem Pkw wurden dagegen unverändert häufig genutzt.

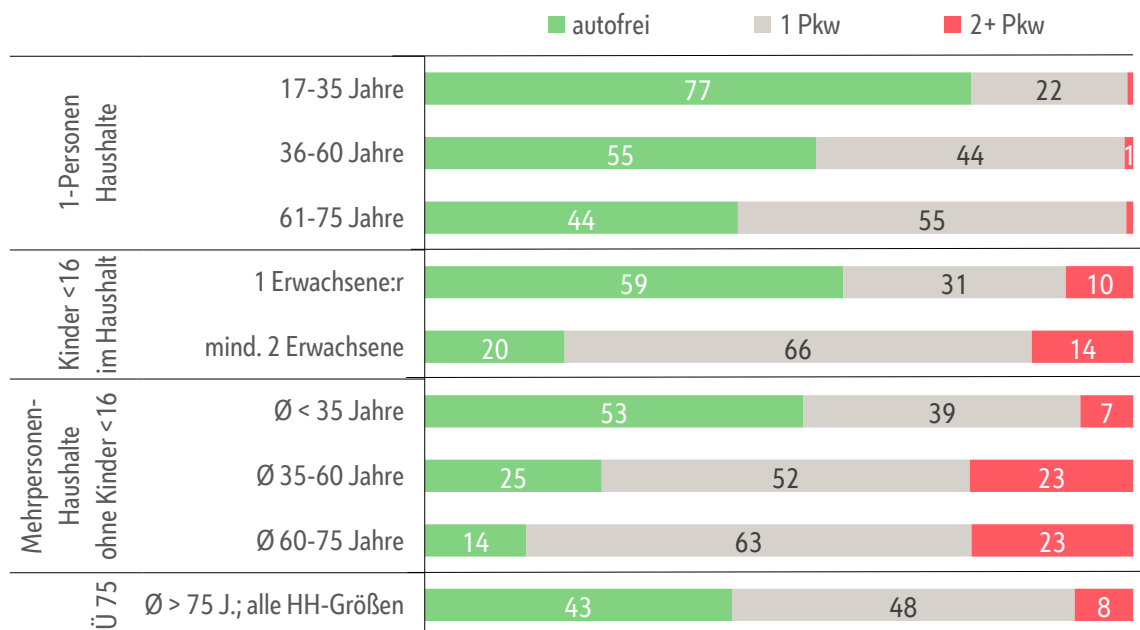
⁸ Laut der Konsumerhebung 2014/15 der Statistik Austria (Statistik Austria, 2017) besaßen 45 % der Wiener Haushalte keinen Pkw. Dieser Anteil stieg laut dieser Erhebung im Jahr 2019/20 auf 47,5 %. Die Ergebnisse aus der Erhebung 2024/25 liegen noch nicht vor. In diesem Wert sind im Unterschied zur vorliegenden Studie Firmenwagen zur privaten Nutzung nicht enthalten. Dadurch ist der Anteil autofreier Haushalte laut Konsumerhebung etwas höher. Aus den vorliegenden Erhebungsdaten ist keine Veränderung der Pkw-Ausstattung der Haushalte im Zeitraum 2020-2024 erkennbar.

In Abhängigkeit der Größe und Zusammensetzung der Haushalte ist die Pkw-Ausstattung sehr unterschiedlich. Generell besitzen Singles und junge Haushalte weniger Autos als Mehrpersonenhaushalte. Am meisten Autos befinden sich in Mehrpersonenhaushalten, deren Bewohner:innen ein Durchschnittsalter von 60 bis 75 Jahren aufweisen: 86 % besitzen mindestens einen Pkw. Auch Haushalte, die aus mehreren Erwachsenen mit Kind oder Kindern bestehen, verfügen über eine ähnlich hohe Pkw-Ausstattung (80 %).⁹

Besonders hohe Anteile autofreier Haushalte finden sich unter jungen Singles bis 35 Jahre (77 %) sowie in Haushalten bestehend aus einer erwachsenen Person mit Kind(ern) (59 %).

Abb. 20 Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp

Erhebungsperiode 2020-24



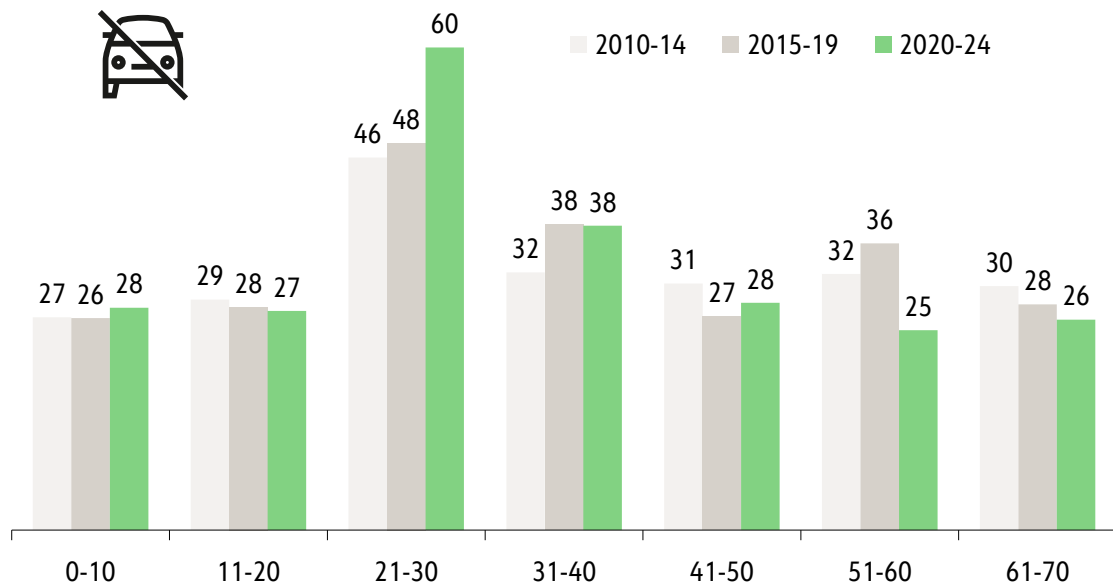
Junge Single-Haushalte bis 35 Jahre besitzen im Vergleich zu 2015-19 weniger Autos: Der Pkw-Besitz-Anteil ist von 28 % auf 23 % gesunken (siehe Tab. 17, S. 74). Bei alleinlebenden Senior:innen bis 75 Jahre ist dagegen durch den Kohorteneffekt der Pkw-Besitz von 47 % auf 56 % gestiegen.

Auffällig ist, dass sich bei Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder mit einem Durchschnittsalter von 35 bis 60 Jahre der Zweitwagen-Anteil auf 23 % verdoppelt hat und damit genauso hoch ist, wie in der nächsten Altersgruppe 60-75 Jahre. Hier scheinen sich bei einem Teil der Haushalte die ökonomischen Möglichkeiten im Pkw-Besitz widerzuspiegeln (Werte siehe Tab. 17, S. 74).

⁹ Zur Abgrenzung von WGs, die aus noch knapp Minderjährigen und jungen Erwachsenen bestehen, wurden die Altersgrenzen im Vergleich zum Vorgängerbericht leicht angepasst. Haushalt „1 Erwachsene:r mit Kind(er)“ heißt: Der Haushalt besteht aus einer Einzelperson über 18 Jahre und ein oder mehreren Kindern unter 16 Jahre (und ggf. noch weitere Minderjährige im Alter von 16 und 17 Jahre). Ergebnis: Der Altersabstand zwischen der jeweils einzigen erwachsenen Person und der jeweils ältesten minderjährigen Person im Haushalt beträgt durchschnittlich 34 Jahre bei einem Minimum von 16 und einem Maximum von 50 Jahren. Es ist nicht völlig auszuschließen, aber sehr unwahrscheinlich, dass bei dieser Altersstruktur WGs enthalten sind. Ein Mehrpersonenhaushalt mit Kindern besteht aus mind. zwei Personen über 18 Jahre und mind. eine Person unter 16 Jahre. Im Vorgängerbericht wurde die Altersgrenze für Kinder bei unter 18 Jahre angesetzt.

Angesichts der großen Bedeutung des Autobesitzes auf die Verkehrsmittelnutzung lohnt sich ein näherer Blick auf die Entwicklung der Pkw-Ausstattung nach Altersgruppen (siehe folgende Abbildung). Rund ein Viertel aller Altersgruppen lebt in einem autofreien Haushalt. Ausnahmen bilden die 21-30-Jährigen mit einem Anteil von 60 % sowie die 31-40-Jährigen mit einem Anteil von 38 %.

Abb. 21 Anteil von Personen, die in einem autofreien Haushalt leben, nach Alter im Zeitverlauf

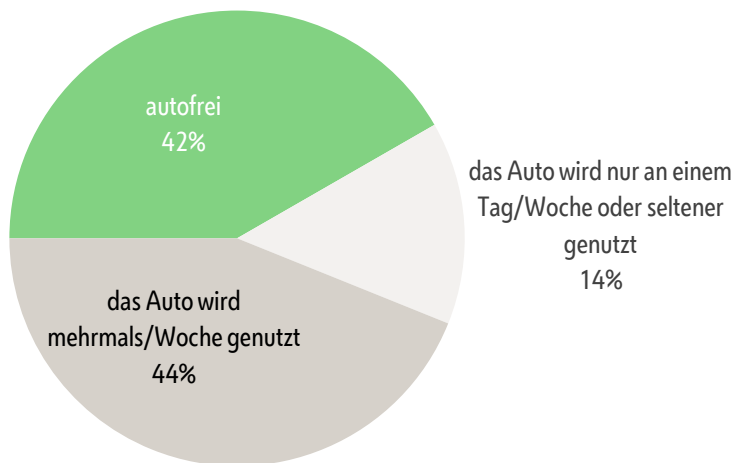


Der deutliche Rückgang des MIV-Anteils an den zurückgelegten Wegen unter den 21-30-Jährigen spiegelt sich in einem starken Anstieg der Autofreiheit wider: Während in den Jahren 2010-14 noch 46 % ohne eigenes Auto lebten, sind es mittlerweile 60 %. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass junge Erwachsene den Autokauf lediglich aufschieben, sodass in den kommenden Jahren eine nachholende Motorisierung zu erwarten wäre.

In Wien sind 42 % der Haushalte autofrei. Demgegenüber besitzen 44 % mindestens einen Pkw, der mehrmals wöchentlich genutzt wird. Bei weiteren 14 % der Wiener Haushalte kommt das Auto jedoch nur einmal pro Woche oder seltener zum Einsatz, wobei dieser Anteil gegenüber den Jahren 2015-19 um 2 Prozentpunkte gestiegen ist.

Abb. 22 Nutzungshäufigkeit der Pkw im Haushalt

Erhebungsperiode 2020-24



40% der Autos werden zu Hause üblicherweise im öffentlichen Straßenraum abgestellt.

3.5.3 Zeitkarten

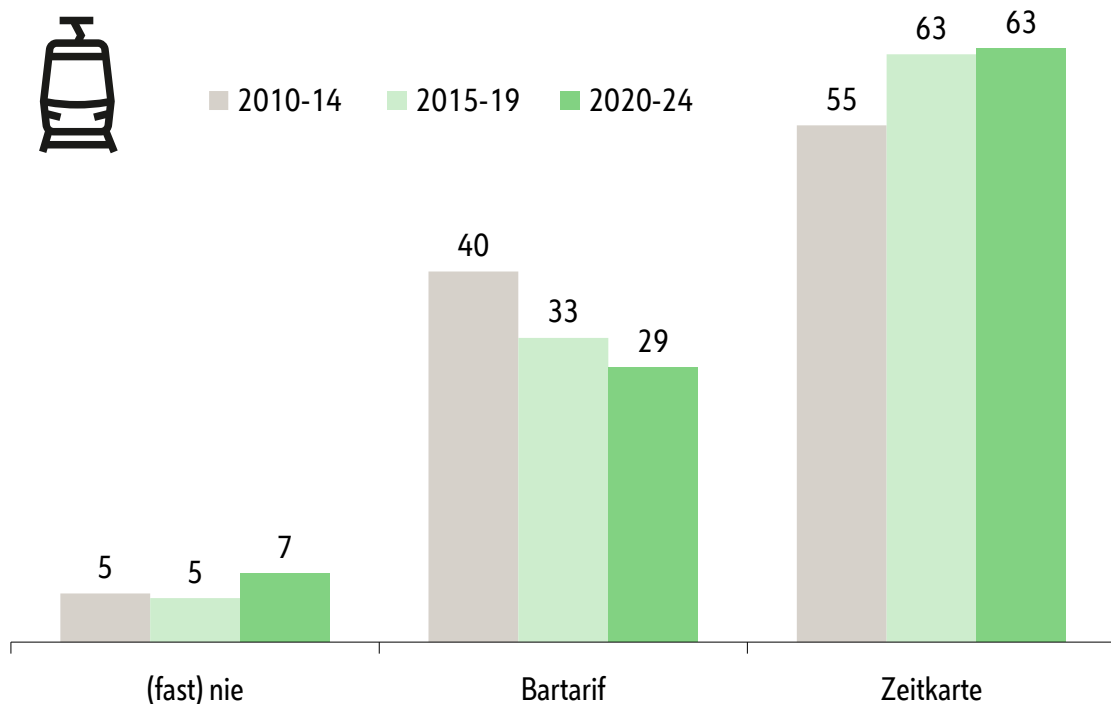
Obwohl sich im Beobachtungszeitraum aufgrund der mitbetrachteten Corona-Pandemie ein Rückgang der ÖV-Nutzung zeigt, blieb der Zeitkartenbesitz stabil. In Wien besitzen 63 % der Bevölkerung ab 6 Jahre entweder eine Zeitkarte¹⁰ oder nutzen mehrmals pro Woche öffentliche Verkehrsmittel mit einer anderen Fahrtberechtigung.

In der Vorperiode war der Anteil genauso hoch. Der Sprung von 55 % auf 63 % nach 2010-14 lag an der Einführung der vergünstigten Jahreskarte im Jahr 2012.

Mehrere Gründe sprechen dafür, dass Menschen trotz geringerer Fahrtenanzahl weiterhin Zeitkarten besitzen. Selbst bei reduzierter Nutzung überwiegt für die meisten der finanzielle Vorteil gegenüber dem Kauf von Einzelfahrscheinen. Darüber hinaus spielen Bequemlichkeit und die Etablierung der vergünstigten Jahreskarte als fester Bestandteil der Wiener Mobilitätskultur eine Rolle.

Abb. 23 Entwicklung des Zeitkartenanteils und von ÖV-Nutzergruppen im Zeitverlauf

ÖV-Nutzung: ohne Kinder < 6 Jahre, (fast) nie: ÖV-Nutzung nie und seltener als zweimal/Jahr; Zeitkarte: ab Wochenkarte. Personen mit anderer Fahrtberechtigung zählen zur Kategorie „Zeitkarte“, falls ÖV-Nutzung an mind. 2 Tagen/Woche. Falls andere Fahrtberechtigung und Nutzung monatlich oder wöchentlich, dann Kategorie „Bartarif“



Zur Kategorie Bartarif zählen in dieser Auswertung Fahrgäste, die meistens Einzelfahrscheine, Streifenkarten, Tageskarte etc. kaufen oder Personen mit anderen Fahrtberechtigungen, die nur monatlich oder wöchentlich den ÖV nutzen. Dieser Fahrgasttyp ist von 2015-19 um etwa drei Prozentpunkte zurückgegangen und vorrangig zu den Nicht-Nutzern gewandert.

¹⁰ z.B. Wochen- Monats-, Jahreskarte, Klimaticket, Semesterkarte, Top-Jugendticket, Mobilpass-Ticket

In der Periode 2020-24 nutzen 7 % der Wiener:innen (ab 6 Jahre) nie oder fast nie öffentliche Verkehrsmittel. Dieser Anteil hat sich im Vergleich zu 2015-19 leicht erhöht, befindet sich aber immer noch auf sehr niedrigem Niveau. Dabei ist zu erwähnen, dass dieser Anteil in den Jahren 2020 mit 8 % und 2021 mit 12 % pandemiebedingt höher war und danach wieder sank.

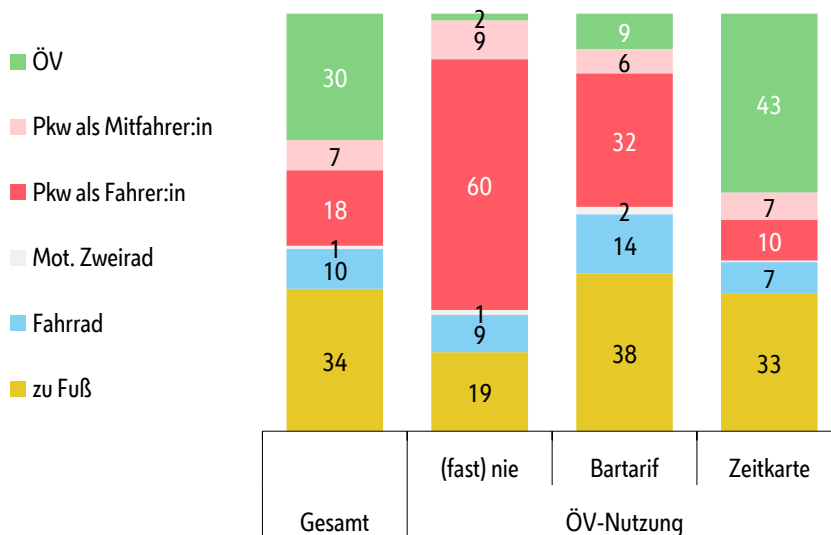
Bei Zeitkartenbesitzer:innen dominieren öffentliche Verkehrsmittel mit einem Anteil von 43 % an allen Wegen. Allerdings ist der ÖV-Anteil in dieser Gruppe im Vergleich zu 2015-19 um 11 Prozentpunkte und im Vergleich zu 2010-14 um insgesamt 15 Prozentpunkte gesunken (siehe Tab. 5, S. 36). Bezieht man sich nur auf den Vergleichszeitraum 2015-19, so profitierte davon vor allem das Zufußgehen (plus 7 Prozentpunkte) und das Radfahren (plus 3 Prozentpunkte).

Personen, die vorrangig Fahrscheine des Bartarifs nutzen (z.B. Einzelfahrscheine), legten in den Jahren 2015-19 die meisten Wege mit dem MIV zurück (48 %). Dieser Anteil ist auf 40 % gesunken. Gleichzeitig ist der Fußwege-Anteil von 28 % auf 38 % angewachsen. Der ohnehin geringe ÖV-Anteil ging in dieser Gruppe um zwei Prozentpunkte zurück.

Innerhalb der kleinen Gruppe, die (fast) nie öffentliche Verkehrsmittel nutzt, werden 71 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt.

Abb. 24 Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrschein- bzw. ÖV-Nutzung

ÖV-Nutzung: ohne Kinder < 6 Jahre, „(fast) nie“: ÖV-Nutzung nie und seltener als zweimal/Jahr; „Zeitkarte“: ab Wochenkarte. Personen mit Eigenangabe „andere Fahrtberechtigung“ zählen zur Kategorie „Zeitkarte“, falls ÖV-Nutzung an mind. 2 Tagen/Woche. Falls andere Fahrtberechtigung und Nutzung monatlich oder wöchentlich, dann Kategorie „Bartarif“; Erhebungsperiode 2020-24



Eine Erklärung für den Rückgang der ÖV-Nutzung sowohl bei Bartarif- als auch bei Zeitkartennutzern ist in zwei Phasen zu untergliedern: In den Jahren nach 2012 führte der stetige Zuwachs an verkauften Jahreskarten dazu, dass immer mehr Bartarifkunden mit einer relativ geringen Nutzungshäufigkeit in den Zeitkartentarif wechselten und dort den ÖV-Anteil „verwässerten“. Die verbliebenen Bartarifkunden wiesen eine geringere Nutzungshäufigkeit auf, so dass der ÖV-Anteil in dieser Gruppe ebenfalls sank. In einer zweiten Phase ab 2020 kam es, ausgelöst durch Corona, zu einer Verlagerung von ÖV-Fahrten zum Fuß- und Radverkehr.

Tab. 5 Genutzte Verkehrsmittel nach Fahrschein- bzw. ÖV-Nutzung

Definition Bartarif/Zeitkarte: siehe Abb. oben

	Gesamt	(fast) nie	ÖV-Nutzung Bartarif	Zeitkarte
2020-24				
<i>Anteil in Zeilen- %</i>	100	7,3	29,3	63,4
zu Fuß	34,1	18,9	37,8	33,1
Fahrrad	9,5	8,9	14,1	7,4
Mot. Zweirad	0,8	1,2	1,8	0,4
Pkw als Fahrer:in	18,1	60,0	32,0	9,8
Pkw als Mitfahrer:in	7,2	9,3	5,8	6,5
ÖV	30,3	1,6	8,5	42,9
n (Wege)	28165	811	4500	21395
2015-19				
<i>Anteil in Zeilen- %</i>	100	4,7	32,5	62,8
zu Fuß	27,4	20,9	27,8	26,4
Fahrrad	6,9	2,0	13,1	4,2
Mot. Zweirad	0,4	0,2	0,9	0,2
Pkw als Fahrer:in	18,8	58,0	38,1	9,0
Pkw als Mitfahrer:in	8,4	12,9	9,2	6,6
ÖV	38,2	5,8	10,9	53,6
n (Wege)	31930	552	6606	22995
2010-14				
<i>Anteil in Zeilen- %</i>	100	5,2	39,6	55,2
zu Fuß	27,5	14,2	30,8	24,6
Fahrrad	6,0	4,4	9,3	3,6
Mot. Zweirad	0,3	1,7	0,4	0,2
Pkw als Fahrer:in	19,7	60,3	35,7	6,9
Pkw als Mitfahrer:in	8,3	14,6	8,2	7
ÖV	38,2	4,9	15,5	57,7
n (Wege)	30960	945	9875	19169

3.6 Räumliche Aspekte

Für die Auswertungen nach Bezirken und Wohngebietstypen fand eine Neugewichtung der Datensätze 2015-19 und 2020-24 statt (siehe Abschnitt 5.2, S. 90).

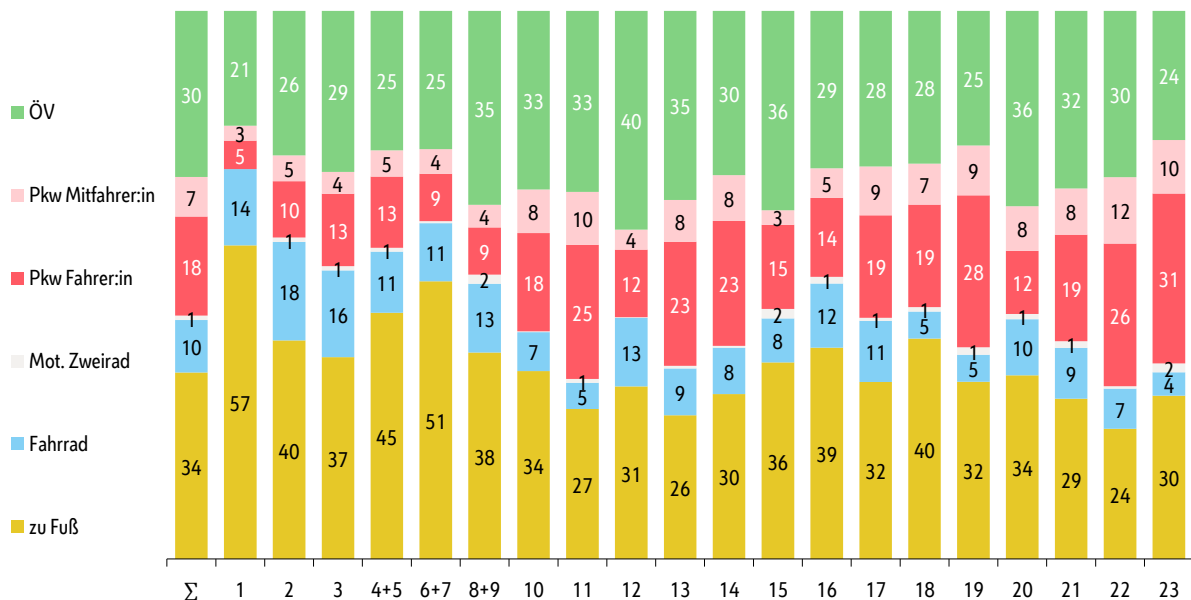
3.6.1 Bezirke

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl auf Bezirksebene sind verschiedene Aspekte zu beachten. Einerseits handelt es sich bei den Werten um die genutzten Verkehrsmittel durch die Bevölkerung des jeweiligen Bezirks. Die Wege der Befragten finden nur teilweise im Heimatbezirk statt. Andererseits wird das Verkehrsgeschehen im jeweiligen Bezirk durch Einpendler:innen, Besucher:innen und Durchgangsverkehr geprägt. Der hier ausgewiesene Modal Split gibt die genutzten Verkehrsmittel der Bewohner:innen des jeweiligen Bezirks wieder, jedoch nicht den Modal Split im Bezirk.

Darüber hinaus sind die Fallzahlen auf Bezirksebene deutlich geringer und die Konfidenzintervalle entsprechend groß (siehe Tab. 6 auf der folgenden Seite), d.h. sowohl positive als auch negative Veränderungen können erheblichen Zufallsfehlern unterliegen. Bei einem direkten Vergleich der jeweiligen Anteilswerte zwischen den Erhebungsperioden sind diese Einschränkungen zu beachten. Angesichts der zwangsläufig auftretenden statistischen Ausreißer ergeben die Berechnung und qualitative Darstellung der signifikanten Veränderungen ein besser interpretierbares Bild (siehe Abb. 26 auf der folgenden Seite). Signifikant bedeutet, dass der Trend nicht auf einem Zufallsfehler beruht.

Abb. 25 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

Erhebungsperiode 2020-24



Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einschränkungen ergibt sich das folgende Bild (siehe auch die thematischen Karten S. 39ff):

- In den inneren Bezirken (1-9) sowie in den westlich angrenzenden Bezirken (Ausnahme 12. und 17. Bezirk) wird mehr zu Fuß gegangen.
- Die Radanteile sind vor allem in den Innenstadtbezirken überdurchschnittlich hoch.

- Die Pkw Fahrer:innen-Anteile sind in den Außenbezirken Liesing (23.), Döbling (19.), Donaustadt (22.) und Simmering (11.) am höchsten.
- Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel ist besonders ausgeprägt in Meidling (12.), Rudolfsheim-Fünfhaus (15.), der Brigittenau (20.), Hietzing (13.) sowie im 8. und 9. Bezirk.

In den meisten Bezirken kam es zu statistisch signifikanten Steigerungen der Fuß- und Radfahranteile (siehe folgende Abbildung). Uneinheitlich ist die Entwicklung beim Pkw-Fahrer:innen-Anteil: Dieser ging in den Bezirken 1, 6-9, 12 und 23 zurück, stieg jedoch in den Bezirken 11, 15 und 19 signifikant an. In fast allen Bezirken sang der ÖV-Anteil merklich.

Abb. 26 Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort im Vergleich 2015-19 zu 2020-24

	Σ	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
zu Fuß	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	○	○	○	↑	○	↑	↑	↑	↑	○	↑	↑	↑
Fahrrad	↑	↑	↑	↑	↑	○	↑	↑	○	↑	○	↑	↑	○	○	○	↑	○	↑	↑	○
Mot. Zweirad	↑	○	↑	↑	○	○	↑	↓	↑	○	↑	↑	○	↑	↑	↑	↑	↑	○	○	↑
Pkw Fahrer:in	↓	↓	○	○	○	↓	↓	○	↑	↓	○	○	↑	○	○	○	↑	○	○	○	↓
Pkw Mitfahrer:in	↓	○	○	↓	○	○	○	○	○	↓	○	↓	↓	↓	○	○	○	↑	↓	○	↓
ÖV	↓	↓	↓	↓	↓	↓	○	↓	↓	○	○	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓

Der maximale Zufallsfehler der jeweiligen Verkehrsmittelanteile auf Bezirksebene lässt sich aus der folgenden Tabelle ablesen. Beispiel: Der Fahrradanteil im 23. Bezirk beträgt 4,3 % mit einer Genauigkeit von +/- 1,1 Prozentpunkten, d.h. der „wahre“ Wert liegt mit hoher Wahrscheinlichkeit im Bereich 3,2 – 5,4 % (Konfidenzintervall).¹¹

Tab. 6 Statistische Genauigkeiten der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk)

	Σ	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
zu Fuß	34,1	57,2	39,9	36,8	44,9	50,7	37,7	34,3	27,4	31,5	26,2	30,1	35,8	38,5	32,3	40,2	32,3	33,5	29,2	23,8	29,8
Fahrrad	9,5	13,9	18,0	15,8	11,2	10,6	12,5	7,1	4,8	12,5	8,6	8,5	8,1	11,7	11,2	4,9	4,9	10,2	9,3	7,3	4,3
Mot. Zweirad	0,8	0,0	0,8	0,8	0,7	0,4	1,7	0,1	0,7	0,1	0,5	0,3	1,7	1,2	0,6	0,8	1,4	1,0	1,2	0,5	1,6
Pkw Fahrer:in	18,1	5,2	10,3	13,2	13,0	8,7	8,6	17,9	24,5	12,3	22,6	22,8	15,4	14,4	18,7	18,7	27,7	11,5	19,5	26,0	31,0
Pkw Mitfahrer:in	7,2	2,7	4,7	3,9	4,8	4,5	4,1	8,0	9,7	3,7	7,6	8,3	2,7	5,4	8,9	7,5	9,1	8,1	8,4	12,1	9,8
ÖV	30,3	21,0	26,4	29,4	25,4	25,2	35,4	32,6	33,0	39,9	34,5	30,0	36,4	28,7	28,4	27,9	24,6	35,6	32,4	30,3	23,6
Konfidenzintervall +/- in Prozentpunkte (95 %-Niveau, Basis: Wege)																					
zu Fuß	0,6	6,2	2,1	2,1	2,6	2,8	2,8	2,3	2,5	2,8	3,0	2,1	3,1	2,1	2,8	2,8	2,6	2,8	2,1	1,6	2,4
Fahrrad	0,3	4,4	1,7	1,6	1,6	1,7	1,9	1,2	1,2	2,0	1,9	1,3	1,8	1,4	1,9	1,2	1,2	1,8	1,3	1,0	1,1
Mot. Zweirad	0,1	0,0	0,4	0,4	0,4	0,3	0,7	0,2	0,5	0,2	0,5	0,3	0,8	0,5	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,3	0,7
Pkw Fahrer:in	0,4	2,8	1,3	1,5	1,7	1,6	1,6	1,8	2,5	2,0	2,8	1,9	2,3	1,5	2,3	2,2	2,5	1,9	1,8	1,7	2,4
Pkw Mitfahrer:in	0,3	2,0	0,9	0,8	1,1	1,2	1,2	1,3	1,7	1,1	1,8	1,3	1,0	1,0	1,7	1,5	1,6	1,6	1,3	1,2	1,5
ÖV	0,5	5,1	1,9	2,0	2,2	2,5	2,8	2,2	2,7	2,9	3,2	2,1	3,1	1,9	2,7	2,5	2,4	2,8	2,2	1,8	2,2
n (Wege)	28.165	242	1.996	2.065	1.439	1.202	1.135	1.684	1.183	1.076	852	1.782	907	2.106	1.075	1.206	1.259	1.114	1.784	2.649	1.409

¹¹ Weitere Ausführungen zu den statistischen Genauigkeiten siehe Abschnitt 5.1, S. 91f

Abb. 27 Fußweganteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Erhebungsperiode 2020-24

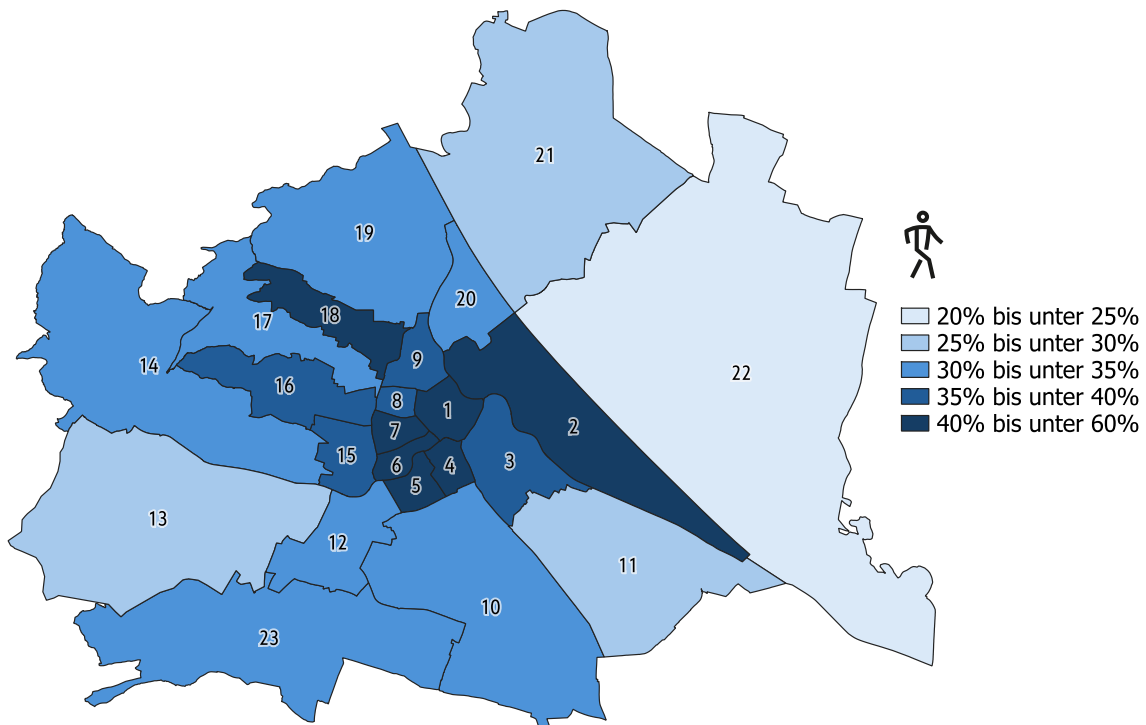


Abb. 28 Radweganteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Erhebungsperiode 2020-24

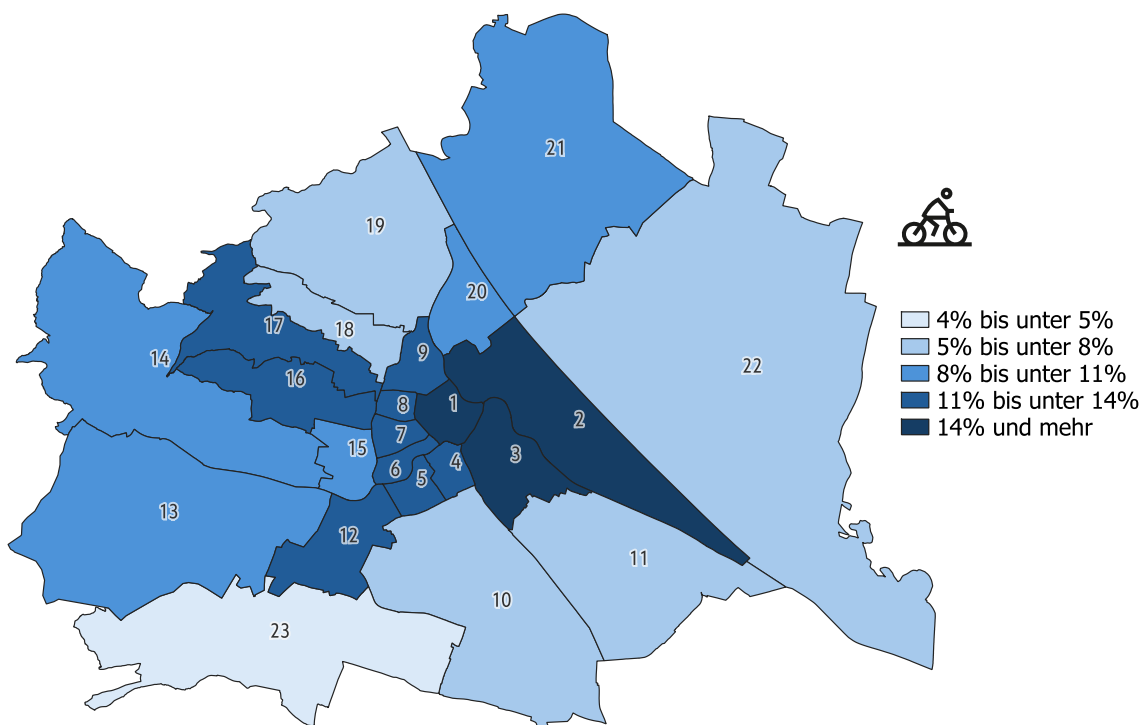


Abb. 29 Anteile aktiver Mobilität nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Erhebungsperiode 2020-24

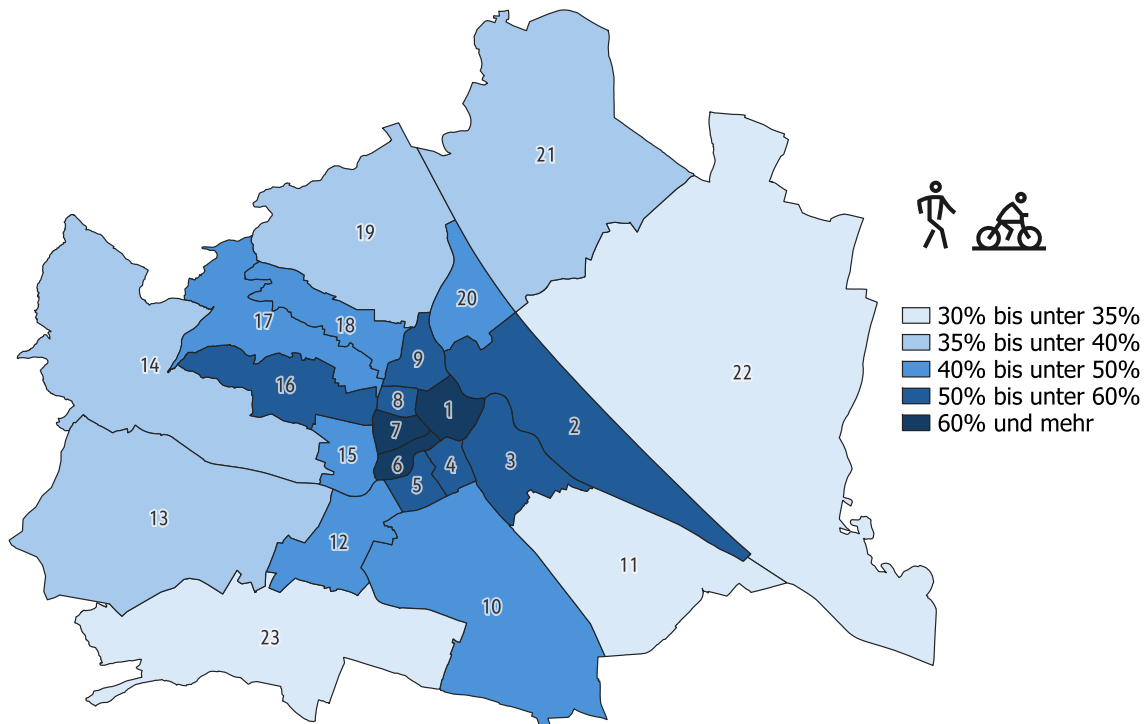


Abb. 30 MIV-Anteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Erhebungsperiode 2020-24

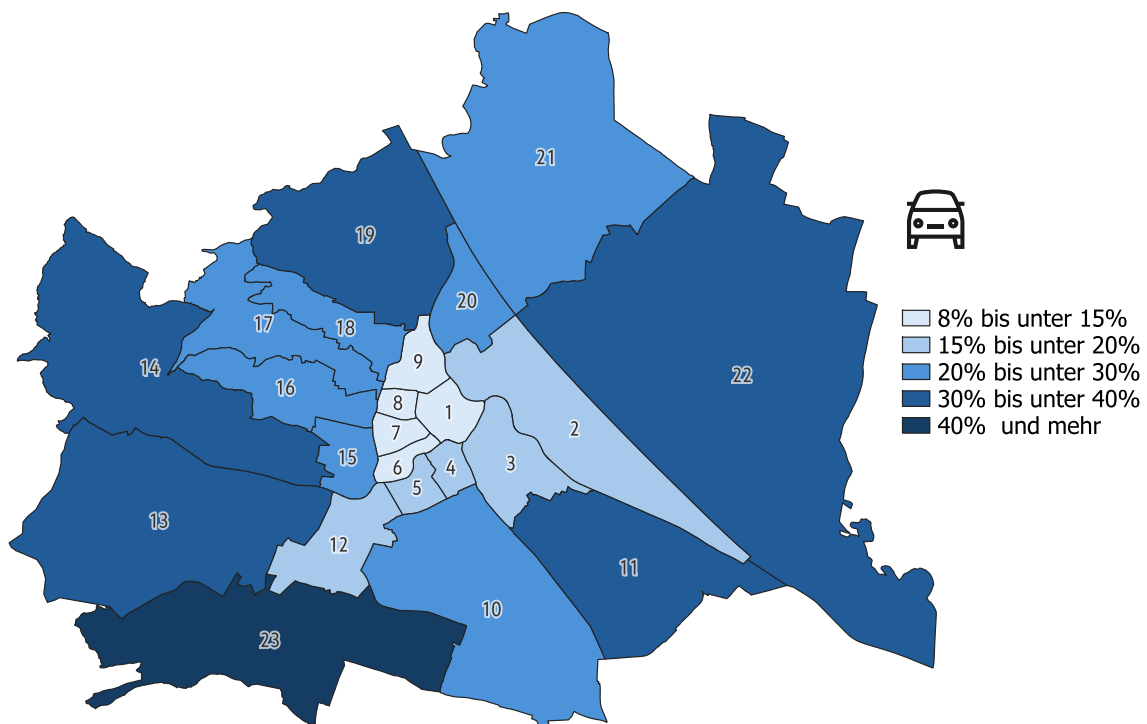
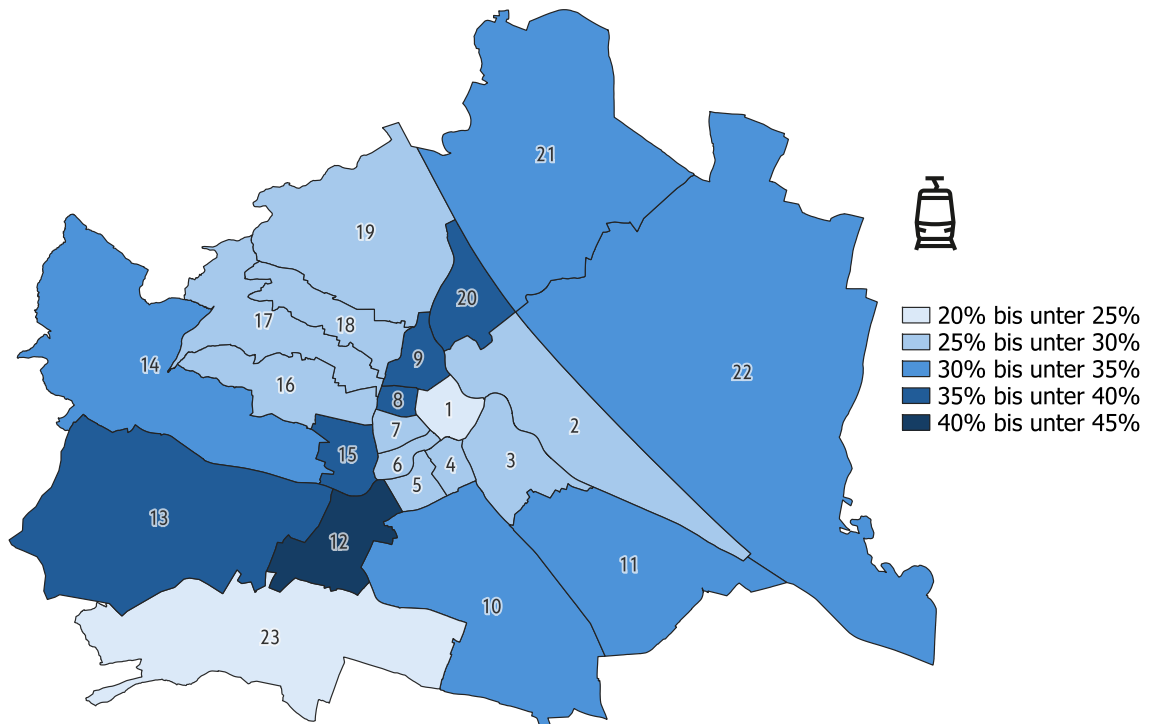


Abb. 31 ÖV-Anteil nach Bezirken

(4.+5.), (6.+7.), (8.+9) Bezirk zusammengefasst; Erhebungsperiode 2020-24



3.6.2 Gebietstypen

Entscheidenden Einfluss auf die genutzten Verkehrsmittel hat die Siedlungsstruktur, insbesondere die bauliche Dichte und damit die verbundene fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktur im Wohnumfeld. Eine geringe Baudichte geht umgekehrt in der Regel mit einer guten Pkw-Erreichbarkeit und üppigem Parkplatzangebot einher. Verschiedene Wohngebietstypen sprechen unterschiedliche sozio-demografische Gruppen mit unterschiedlichem Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Präferenzen an.

Zur Darstellung der Verkehrsmittelnutzung nach der Siedlungsstruktur wurden die Wohnadressen des Befragten sowie die sich in Wien befindlichen Ausgangs- und Zielorte der Wege den Gebietstypen der MA 18 (Stand 2021) zugeordnet. Diese stellen eine Typisierung der 1.368 Wiener Zählgebiete auf Basis ähnlicher baulicher und struktureller Eigenschaften dar.

Tab. 7 Gebietstypen 2021 (Quelle MA 18)

	Zählgebiete	Einwohner 2021	aggregierter (Wohn-)Gebietstyp	Einwohner 2021
VON ANDEREN STRUKTUREN GEPRÄGTE GEBIETSTYPEN				
überwiegend städtische Infrastruktur und sonstige Nutzungen	63	46.715	industriell-gewerblich oder durch sonstige Nutzungen dominierte Gebiete	66.886
überwiegend industriell-gewerbliche Nutzung	46	20.171		
überwiegend Naturraum, Forst- und Landwirtschaft	30	2.254	naturräumlich, forst- oder landwirtschaftlich dominierte Gebiete	2.254
WOHNGBIETSTYPEN				
Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	98	31.052	gründerzeitliche Gebiete	684.081
Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	239	267.199		
Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	242	356.566		
Cottages	24	29.264	zwischen- und nachkriegszeitliche Strukturen	248.221
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	107	179.624		
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	49	68.597	Mischgebiete der jüngeren Vergangenheit, Neubau- und Stadterweiterungsgebiete	388.782
Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	78	188.979		
Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	63	199.803	stark durchmischte Gebiete geringerer Dichte	350.192
heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	30	108.575		
heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	43	90.372	Einfamilienhausgebiete bzw. stark durchgrünte Strukturen	198.555
Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau	93	151.245		
Reihenhäuser	5	4.839		
Einfamilienhäuser und Kleingärten	158	193.716		
SUMME	1.368	1.938.971		1.938.971

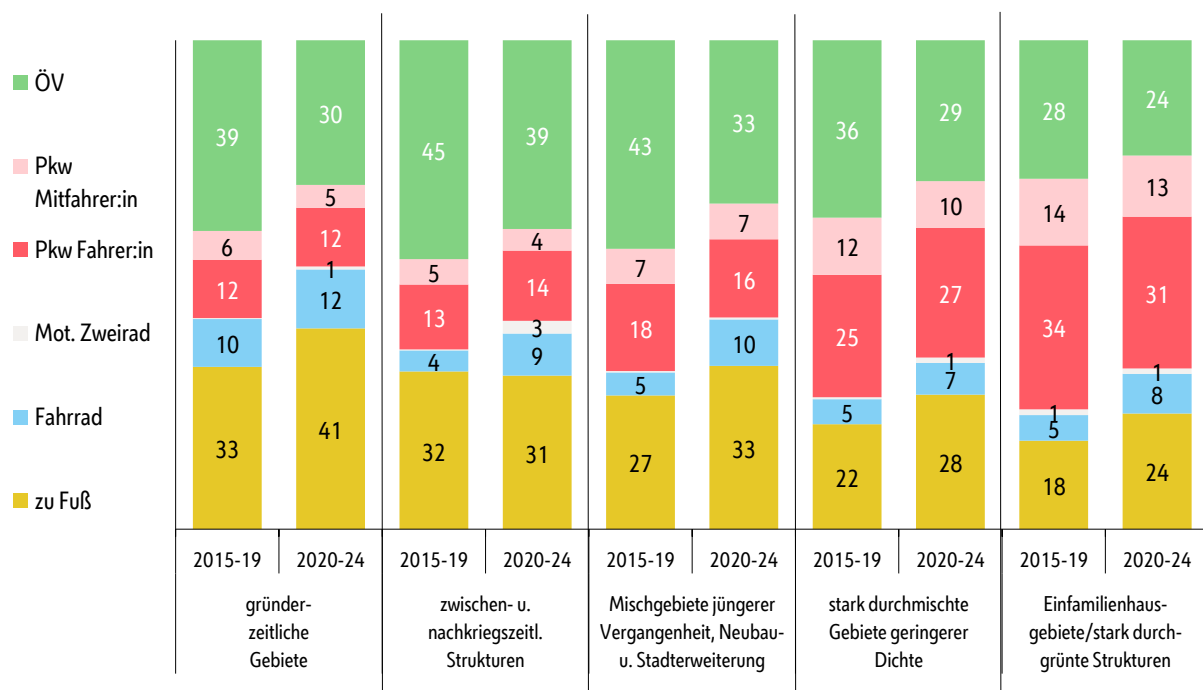
Der Fußweganteil ist unter der Bevölkerung in den gründerzeitlichen Gebieten besonders stark gestiegen (von 33 % auf 41 %) und ist mit Abstand der höchste im Vergleich zu allen Wohngebietstypen. Das Auto spielt eine untergeordnete Rolle (12 % Anteil Pkw Fahrer:in).

Die Wohngebiete mit zwischen- und nachkriegszeitlichen Strukturen sind der einzige Gebietstyp ohne Anstieg des Fußwegeanteils. Dieser stagnierte bei etwas über 30%. Der ÖV-Verkehr ging zurück und der Radverkehr nahm zu.

In den Mischgebieten der jüngeren Vergangenheit, Neubau- und Stadterweiterungsgebieten ist der ÖV-Verkehr gesunken und der Rad- und Fußverkehr gestiegen.

Abb. 32 Genutzte Verkehrsmittel durch die Bevölkerung nach Wohngebietstyp

Einteilung nach Siedlungstypen MA 18



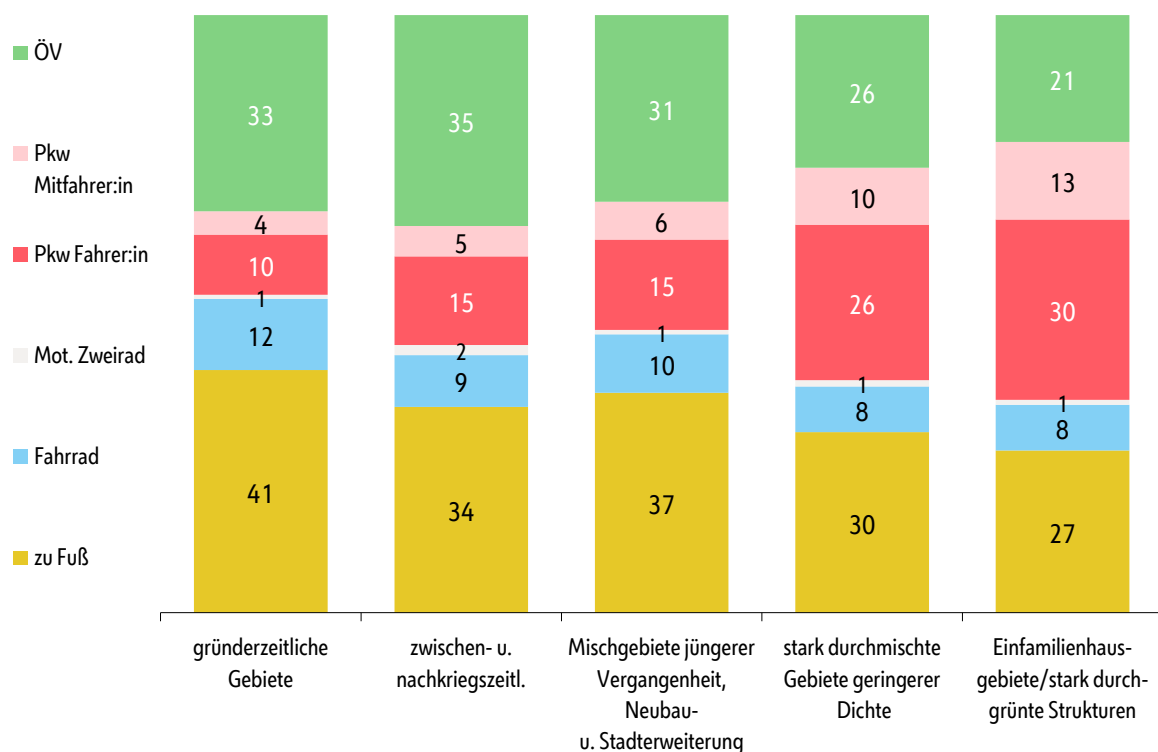
Die stark durchmischten Gebiete geringerer Dichte sowie die Einfamilienhausgebiete liegen oft an stark durchgrünte Strukturen und an den Stadträndern bzw. östlich der Donau. In diesen Gebieten dominiert der MIV-Anteil mit insgesamt 39% bzw. 45%. Deutliche Veränderungen sind beim Zuwachs des Fußverkehrs (jeweils plus 6 Prozentpunkte) und des Rückgangs des ÖV-Anteils zu verzeichnen.

Ein vollständigeres Bild des Verkehrsgeschehens in den einzelnen Wohngebietstypen erhält man, wenn nicht der **Wohnort** der Befragten als Unterscheidungsmerkmal dient, sondern die **Start- und/oder Zieladresse** – unabhängig vom Wohnort – in einem bestimmten Wohngebietstyp liegt. In dieser Betrachtung verändert sich die Struktur der Verkehrsmittelnutzung wie folgt:

- **Gründerzeitgebiete:** Bei allen Wegen, die hier beginnen oder enden, ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs höher und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) niedriger als bei einer reinen Betrachtung der Wege von Anwohner:innen dieser Gebiete. Vermutlich liegt das daran, dass überdurchschnittlich viele Personen aus umliegenden Stadtteilen mit dem öffentlichen Verkehr in die Innenstadt fahren.
- **Übrige Gebietstypen:** Wenn auch der „Besucher:innenverkehr“ berücksichtigt wird, sinkt der ÖV-Anteil und der Fußwege-Anteil steigt. Mögliche Gründe: Fußwege führen überdurchschnittlich oft zwischen unterschiedlichen Gebietstypen, und diese Relationen sind – im Gegensatz zu den innenstadtbezogenen Zielen – weniger gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Abb. 33 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohngebietstyp (Quelle- und/oder Ziel liegen im jeweiligen Gebiet

Erhebungsperiode 2020-24



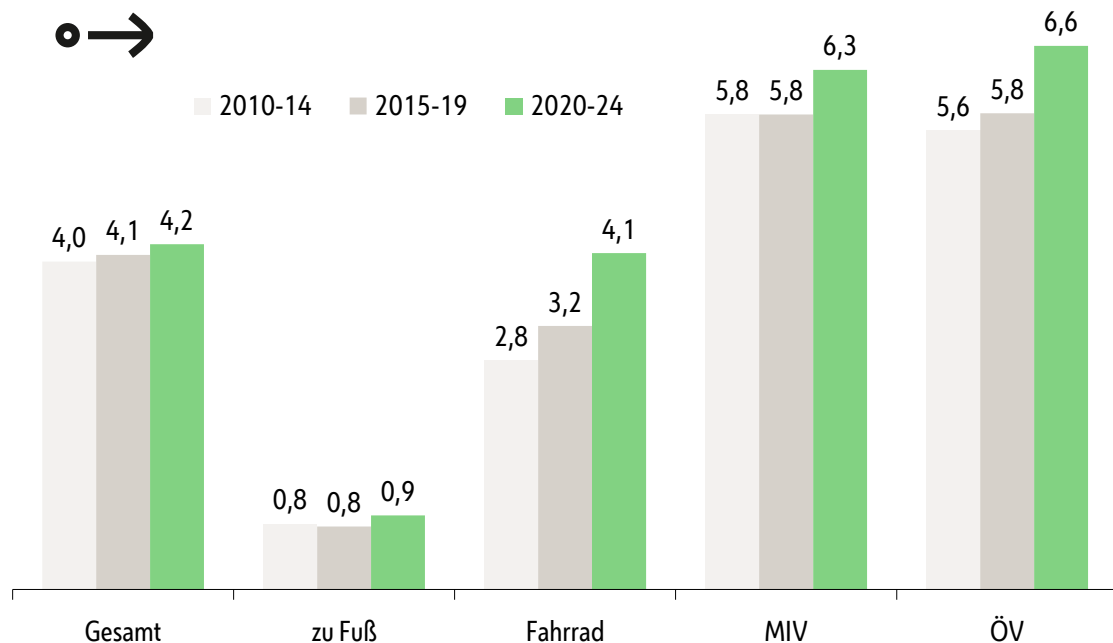
3.7 Entfernung

Die Weglängen wurden vom Erhebungsinstitut über ein Routingprogramm nach den von den Befragten genannten Start- und Zieladressen errechnet. Bei ÖV-Fahrten wurde die Start- oder Endhaltestelle als Grundlage herangezogen. Wenn die ÖV-Fahrt bei der eigenen Wohnung begann oder endete, wurde stattdessen die Wohnadresse verwendet. Im vorliegenden Bericht werden nur die Entfernungen im Binnenverkehr Wiens ausgewiesen.

3.7.1 Überblick

Eine durchschnittliche Fahrradfahrt erstreckt sich über 4,1 Kilometer und hat sich damit im Vergleich zu 2010 bis 2014 um fast 50 % erhöht. Der starke Zuwachs bei den Entfernungen ist vor allem in den Jahren 2023 und 2024 erfolgt (statistisch signifikant – siehe Werte im Anhang Tab. 21, S. 78). Es wird also nicht nur mehr, sondern auch auf längeren Strecken Fahrrad gefahren. Der zunehmende Anteil von E-Bikes erleichtert die Fahrt auf längeren Entfernungen und fördert vermutlich diese Entwicklung. Auch durch die Schließung einiger Lücken im Radverkehrsnetz wurde das Zurücklegen längerer Strecken mit dem Fahrrad attraktiver. Auffällig sind auch die Sprünge bei den Durchschnittsentfernungen des MIV von 5,8 auf 6,3 Kilometer und beim ÖV von 5,6 auf 6,6 Kilometer. Die Fußweglänge hat sich dagegen nur leicht auf 900 Meter erhöht. An dieser Stelle sei nochmals betont, dass es sich hierbei nur um reine Fußwege handelt. Teilwege, wie z.B. der Fußweg zur Haltestelle sind in der Kategorie „zu Fuß“ nicht enthalten und werden dem Hauptverkehrsmittel ÖV zugeordnet.

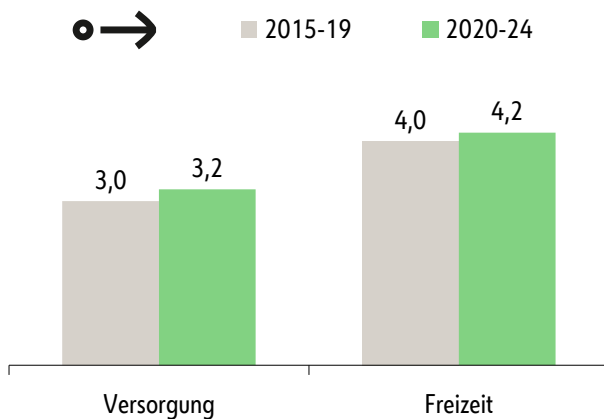
Abb. 34 Entfernungen/Weg nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr, in km



Trotz längerer Fahrten bei Fahrrad, MIV und ÖV hat sich die Durchschnittsentfernung über alle Wege nur geringfügig erhöht (von 4,0 auf 4,2 km), da der insgesamt höhere Fußweganteil dämpfend wirkt. Die Verlagerung eher kurzer Wege hin zu Fuß- und Radverkehr führt dazu, dass die verbleibenden Fahrten mit Auto, Bus oder Bahn im Durchschnitt länger werden. Besonders beim ÖV zeigt sich dieser Effekt deutlich: Er wird zwar seltener genutzt, doch die einzelnen Fahrten sind im Schnitt länger als vor 2020.

Hat sich durch die höheren Fuß- und Radwege-Anteile auch die Auswahl der räumlichen Ziele bei Versorgungs- und Freizeitwegen geändert? Werden seit dem Jahr 2020 mehr Nahversorger „um die Ecke“ aufgesucht? Betrachtet man die durchschnittlichen Weglängen nach Wegzweck im Zeitverlauf (alle Werte siehe Tab. 23, S. 79) sind keine relevanten Veränderungen zu verzeichnen. Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass tatsächlich Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf derselben Strecke, d.h. bei einem unveränderten räumlichen Ziel, auf Fuß- und Radwege verlagert wurden.

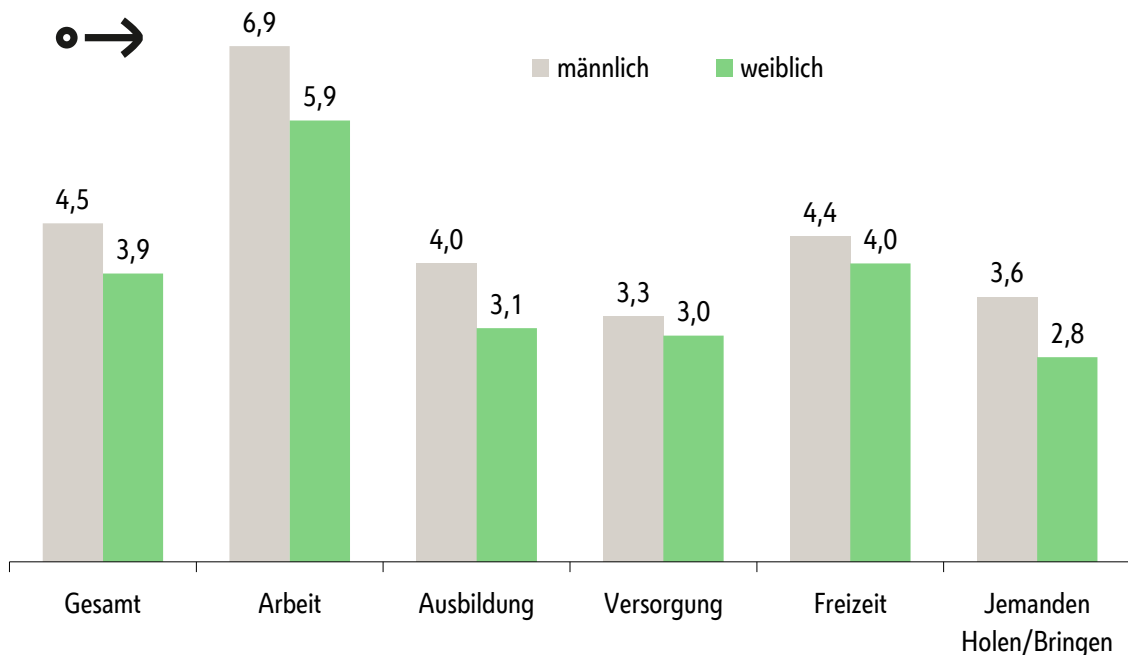
Abb. 35 Entfernung/Weg bei Versorgungs- und Freizeitwegen im Binnenverkehr, in km



Die Verkehrsmittelnutzung zwischen Männern und Frauen unterscheidet sich deutlich (siehe S. 23). Dies hängt auch mit den größeren Distanzen zusammen, die Männer zurücklegen: Die durchschnittliche Weglänge im Binnenverkehr ist bei Männern mit 4,5 Kilometer 15 % länger als bei Frauen.

Abb. 36 Entfernung/Weg nach Geschlecht und Zweck

Gesamt: alle Wege inkl. Heimwege. Werte inkl. Fallzahlen und Standardabweichung siehe Tab. 25, S. 81), Ausbildung inkl. Kindergarten, im Binnenverkehr, in km



Diese Unterschiede betreffen auch die einzelnen Wegzwecke. Im Rahmen dieses Berichts können nur *Vermutungen* zu den Gründen geäußert werden:

Frauen sind häufiger in Teilzeit beschäftigt und erledigen mehr Betreuungsaufgaben. Dadurch ist ein wohnortnaher Arbeitsplatz wichtig. Der deutlich höhere ÖV-Anteil bei Arbeitswegen (53 % Frauen, 38 % Männer) sowie der höhere MIV-Anteil bei Männern (33 % vs. 20 % - siehe Abb. 12, S. Umgekehrt sind Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten am Stadtrand, die vermutlich überdurchschnittlich viele Männer beschäftigen, schneller mit dem Auto erreichbar. Die Verfügbarkeit kostenloser Firmenparkplätze ist dort ebenfalls eher gegeben.

Der Ausbildungsort (hier gemeint: Kindergarten, Schule, Ausbildungsbetrieb, Universität) von weiblichen Personen liegt durchschnittlich fast einen Kilometer näher als bei den männlichen Lernenden. Weitere Unterschiede sind: Weibliche Personen nutzen auf Ausbildungswegen zu 37 % den ÖV und gehen zu 41 % zu Fuß. Bei männlichen Personen betragen die Anteile dagegen 51 % ÖV und nur 24 % zu Fuß (Abb. 12, S. 23). Der höhere Fußweganteil weiblicher Personen lässt sich teilweise mit der kürzeren Entfernung erklären. Aber warum gibt es im Ausbildungsbereich Entfernungsunterschiede zwischen den Geschlechtern? Mögliche Erklärungen sind: Schülerinnen besuchen überdurchschnittlich oft wohnortnahen Schultypen¹², auch die eher von Mädchen besuchten wirtschafts- und sozialberuflichen Lehrstellen liegen näher. Von Burschen bevorzugte technische Lehrstellen befinden sich dagegen eher in Randbezirken, die wegen einer geringen Auto-Verfügbarkeit in dieser Gruppe mit dem ÖV erreicht werden. Weitere Thesen sind: Mädchen gehen lieber zu Fuß als sich in der Hauptverkehrszeit in oft überfüllte Fahrzeuge zu begeben und nutzen den Weg für die tägliche Bewegung.

Wenn Frauen jemanden begleiten, legen sie im Durchschnitt 2,8 Kilometer pro Weg zurück, Männer jedoch 3,6 Kilometer pro Weg. Die kürzeren Wege befördern den doppelt so hohen Fußweganteil bei Frauen. Es darf vermutet werden, dass Mütter häufig ihr Kind zu Fuß zum Kindergarten oder Schule begleiten, während Senioren häufig ihre Partnerin mit dem Auto chauffieren (siehe auch MIV-Anteil Männer 53 %, Frauen 36 % - Abb. 12, S. 23).

¹² Mädchenanteile: AHS-Oberstufe 57 %, kaufmännische höhere Schulen 64 %, wirtschaftsberufliche höhere Schulen 73 %; Burschenanteil in Berufsschulen 62 %, technisch-gewerbliche Schulen 66-78 % (Stadt Wien, 2024, S. 125).

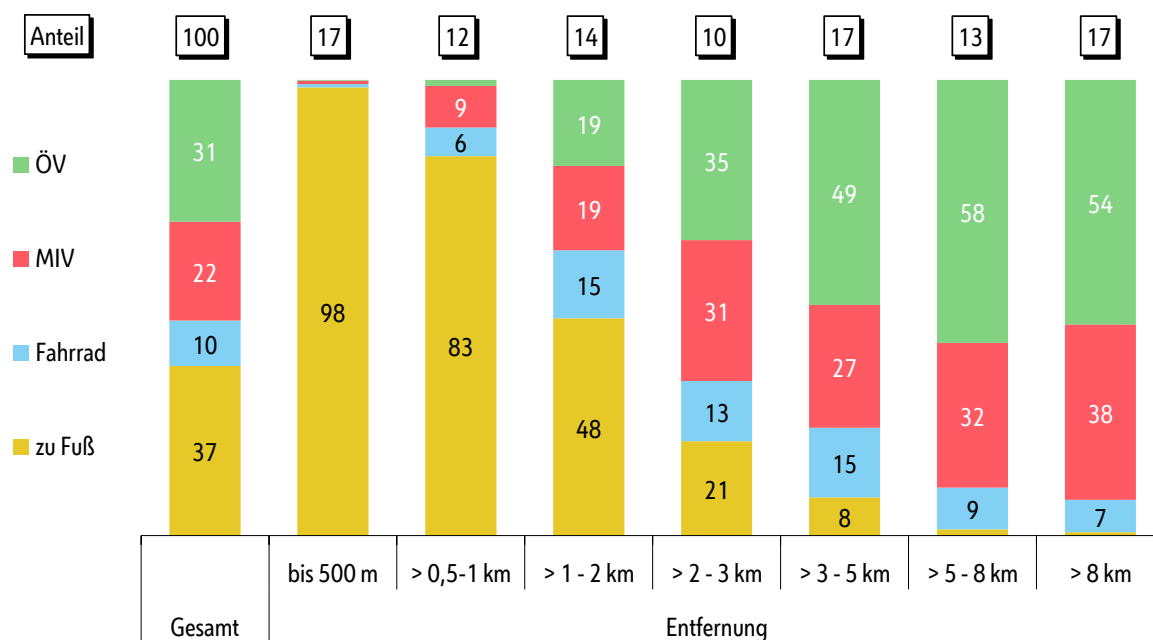
Die genutzten Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen beziehen sich nur auf den Binnenverkehr. Aus diesem Grund unterscheidet sich der Gesamtwert des Modal Splits (siehe Abbildung) von den vorherigen Auswertungen, die auch den Quelle-Ziel-Verkehr enthalten.

Der Anteil der Wege bis 1 km hat sich von 26 % auf 29 % im Vergleich zu früheren Erhebungsperioden etwas erhöht (siehe Tab. 22, S. 78). Dafür ist der Anteil der Entfernungsklasse 5-8 km von 16 % auf 13 % gesunken. Insgesamt bleibt die Distanzstruktur erhalten.

Bei Wegen bis 500 Metern wird fast ausschließlich zu Fuß gegangen (diese Entfernungsklasse umfasst 17 % aller Wege). Auch bei Wegen zwischen 500 Metern und einem Kilometer dominiert der Fußverkehr mit 83 %. Im Bereich von 1 bis 2 km wird fast jeder zweite Weg zu Fuß zurückgelegt. Hier hat sich der Anteil im Vergleich zur Vorperiode (36 %) deutlich erhöht. In der Entfernungsklasse 2-3 km verdoppelte sich der Fußweganteil auf 21 %.

Abb. 37 Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Entfernungsklassen

Erhebungsperiode 2020-24



Der Fahrradanteil verzeichnet vor allem bei höheren Entfernungen deutliche Zuwächse. Wurden 2010-2014 noch fast keine Fahrradfahrten mit einer Strecke von über 8 Kilometern bewältigt, so beträgt der Anteil inzwischen 7 %.

Der ÖV hat sich in allen Entfernungsklassen reduziert, besonders stark bei Strecken zwischen 1 und 5 Kilometer.

Beim MIV gab es tendenziell mehr Rückgänge bei Fahrten zwischen 1 und 2 km (von 24 % 2015-19 auf 19 % in der aktuellen Periode). Insbesondere im Entfernungsbereich 2-5 Kilometer ist das Verlagerungspotenzial vom MIV (derzeit Anteil rund 30 % Anteil) auf das (E-)Fahrrad besonders vielversprechend.

Tab. 8 Genutzte Verkehrsmittel nach Entfernung im Binnenverkehr Wien seit 2020

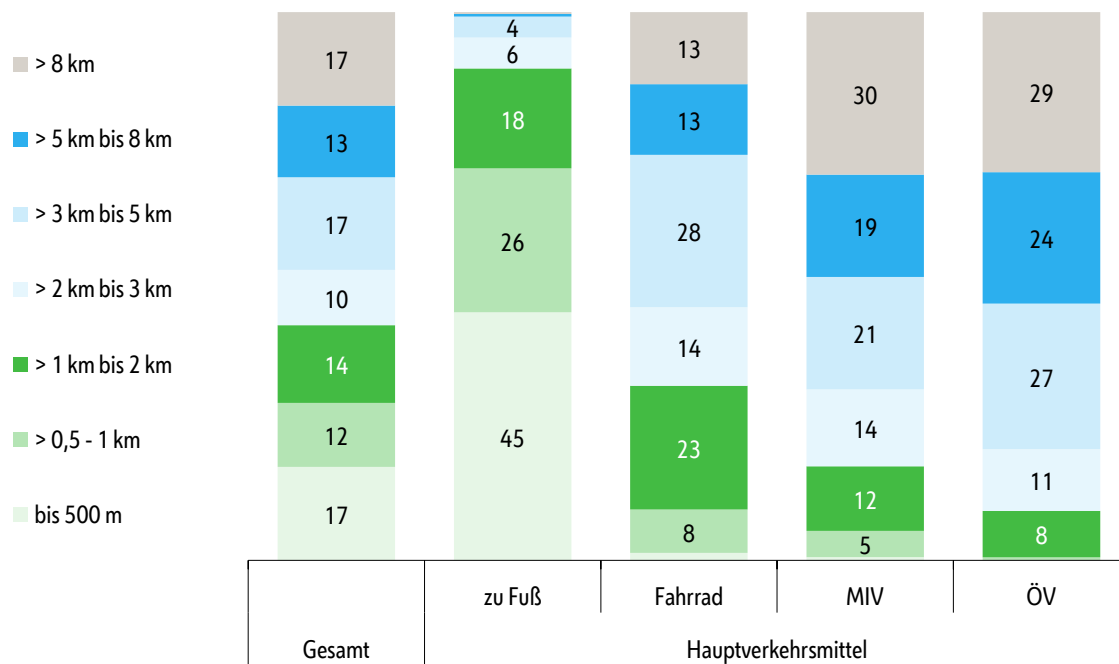
	Gesamt	Entfernung						
		bis 500 m	> 0,5 - 1 km	> 1 - 2 km	> 2 - 3 km	> 3 - 5 km	> 5 - 8 km	> 8 km
Anteil Zeilen- %								
2020-24	100	17,0	11,7	14,2	10,1	16,9	13,1	17,1
2015-19	100	16,0	10,3	14,4	10,5	17,6	15,6	15,7
2010-14	100	15,7	9,8	14,6	11,1	17,2	15,5	16,1
zu Fuß								
2020-24	37,2	98,4	83,3	47,7	20,7	8,4	1,4	0,7
2015-19	29,9	97,3	79,1	35,5	10,1	4,8	1,0	0,1
2010-14	30,1	98,7	76,6	32,3	13,9	3,9	0,2	0,3
Fahrrad								
2020-24	10,0	0,7	6,3	14,9	13,2	15,3	9,2	7,1
2015-19	7,2	1,1	4,6	13,3	9,5	10,2	5,4	2,1
2010-14	6,3	0,7	8,0	15,4	8,9	5,6	6,7	1,4
MIV								
2020-24	21,7	0,8	9,1	18,6	30,9	26,9	31,7	38,5
2015-19	22,9	1,4	8,9	23,7	31,2	28,6	32,0	39,6
2010-14	23,7	0,4	9,7	22,7	26,9	26,1	30,3	39,4
ÖV								
2020-24	31,1	0,1	1,3	18,8	35,1	49,4	57,7	53,7
2015-19	40,0	0,2	7,4	27,5	49,2	56,4	61,6	58,2
2010-14	39,9	0,2	5,7	29,7	50,4	64,4	62,8	58,9
n (Wege)								
2020-24	25638	3708	2886	3321	2296	3849	3285	3931
2015-19	29025	4341	2843	3702	2908	4375	3973	3922
2010-14	27980	2628	1516	2231	1600	2396	2473	2222

Knapp die Hälfte aller Fußwege ist kürzer als 500 Meter. Ein Viertel der Wege liegt zwischen 500 Metern und 1 Kilometer, etwa 18 % erstrecken sich über 1 bis 2 Kilometer. Nur ein kleiner Anteil der Fußwege überschreitet diese Distanz.

23 % der Fahrradfahrten liegen zwischen 1 und 2 Kilometern, 14 % zwischen 2 und 3 Kilometern und 28 % zwischen 3 und 5 Kilometern. Besonders auffällig ist der Anstieg bei längeren Strecken: Der Anteil der Fahrten über 8 Kilometer hat sich im Vergleich zum Zeitraum 2015–2019 fast verdreifacht – von 5 % auf 13 % (siehe Tab. 22, S. 78).

Abb. 38 Weglängenverteilung im Binnenverkehr

Werte 2020-24



5 % der MIV-Fahrten liegen in einer durchschnittlichen Fußwegdistanz von etwa einem Kilometer. Jede zweite MIV-Fahrt reicht maximal 5 Kilometer weit und könnte bequem mit einem (E-)Fahrrad zurückgelegt werden.

3.7.2 Wohngebietstypen

In den Gründerzeitgebieten (ohne Cottages) liegen die durchschnittlichen Weglängen der Bevölkerung mit 2,6 bis 3,4 Kilometern deutlich unter denen der dünner besiedelten Wohngebiete. Wer in den stark durchmischten Gebieten geringerer Dichte sowie den Einfamilienhausgebieten wohnt, legt mit 5,5 bis 6 Kilometern durchschnittlich fast doppelt so lange Wege zurück als die Bevölkerung in den zentrumsnahen Gebieten.

Tab. 9 Entfernung/Weg der Bevölkerung des jeweiligen Wohngebietstyps im Binnenverkehr in km, ohne Reihenhausbau (geringe Fallzahl), Werte 2020-24

Wohngebietstyp		MW	n
gründerzeitliche Gebiete	Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	2,6	512
	Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	3,0	4508
	Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	3,4	5017
	Cottages	4,0	450
zwischen- und nachkriegszeitliche Strukturen	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	3,7	1087
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	4,6	285
Mischgebiete der jüngeren Vergangenheit, Neubau- und Stadterweiterungsgebiete	Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	4,4	1633
	Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	4,4	2425
stark durchmischte Gebiete geringerer Dichte	heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	5,5	1123
	heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	6,0	813
	Bebauung mit überwiegend durchgrüntem Geschoßwohnbau	5,5	1556
Einfamilienhausgebiete bzw. stark durchgrünte Strukturen	Einfamilienhäuser und Kleingärten	5,5	3107

Für die größeren Entfernungen der zentrumsfernen Wohngebiete sind der höhere Anteil an motorisierten Fahrten verantwortlich.

Betrachtet man die Weglängen der einzelnen Verkehrsmittel nach Wohngebietstyp sind folgende Tendenzen erkennbar (siehe Tab. 10, S. 52):

- Die durchschnittlichen Fußwege sind in den zentralen Gründerzeitgebieten mit rund 800 Meter kürzer als in den Wohngebieten geringer Dichte, wo die Entfernungen im Durchschnitt bei über 1 km liegen.
- Beim Fahrrad und beim MIV sind keine Tendenzen der Weglängen in Abhängigkeit der Wohngebietstypen zu erkennen
- Bewohner:innen an den Stadträndern legen deutlich längere Fahrten mit dem ÖV zurück, als Innenstadtbewohner:innen.

Tab. 10 Entfernung/Weg der Bevölkerung nach Wohngebietstyp und Verkehrsmittel

im Binnenverkehr, in km, ohne Reihenhaus

		MW	STDDEV	n	
zu Fuß	Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	0,8	0,8	232	
	Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	0,8	0,9	2029	
	Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	0,9	1,0	2074	
	Cottages	1,1	0,9	149	
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	0,9	0,9	399	
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	0,8	0,9	95	
	Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	0,9	0,9	475	
	Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	0,9	1,1	917	
	heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	1,1	1,0	315	
	heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	1,3	1,0	194	
	Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau	1,1	1,2	504	
	Einfamilienhäuser und Kleingärten	1,0	0,9	763	
	Fahrrad	Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	2,4	1,7	88
		Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	3,3	2,5	537
Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen		4,0	2,9	676	
Cottages		(3,6)	0,4	7	
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte		4,2	3,0	102	
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte		(8,4)	7,4	18	
Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991		4,6	3,4	127	
Neubau ab 1991 und Stadterweiterung		4,2	3,5	248	
heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen		7,1	4,9	63	
heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern		3,3	3,9	60	
Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau		4,2	3,2	116	
Einfamilienhäuser und Kleingärten		4,9	4,0	264	
MIV		Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	8,3	5,3	34
		Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	6,1	4,4	537
	Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	6,3	4,4	532	
	Cottages	5,6	4,4	153	
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	5,5	4,2	171	
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	(6,2)	4,4	21	
	Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	5,6	4,4	351	
	Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	7,1	5,1	346	
	heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	7,0	5,5	332	
	heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	6,7	5,8	277	
	Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau	7,5	5,4	352	
	Einfamilienhäuser und Kleingärten	6,1	4,9	1177	
	ÖV	Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	4,7	3,6	158
		Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	5,3	3,4	1392
Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen		5,7	3,9	1709	
Cottages		5,2	3,0	141	
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte		5,6	4,0	408	
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte		6,0	3,7	151	
Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991		6,4	3,9	670	
Neubau ab 1991 und Stadterweiterung		7,1	4,4	902	
heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen		8,2	5,2	405	
heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern		9,4	5,3	275	
Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau		8,7	5,4	578	
Einfamilienhäuser und Kleingärten		9,0	5,2	896	

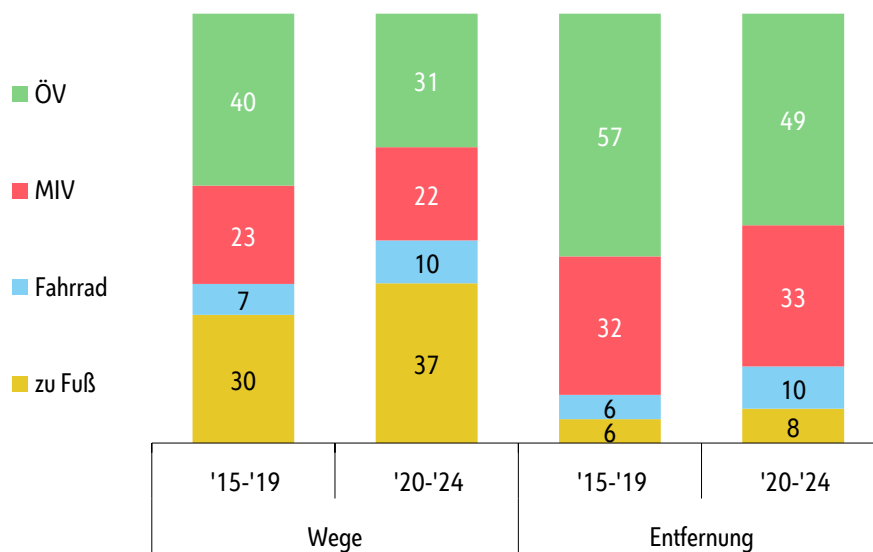
3.7.3 Genutzte Verkehrsmittel auf Basis der Entfernung

Die zuvor präsentierten Verkehrsmittelanteile beziehen sich immer auf die Weganzahl als Berechnungsgrundlage. Diese Vorgehensweise impliziert, dass jeder Weg denselben Stellenwert besitzt. Diese Annahme erscheint gerechtfertigt, da ein Weg in der Regel eine funktionale Bedeutung hat, wie beispielsweise der Weg zur Arbeitsstätte. Eine Ausnahme bilden lediglich Spaziergänge sowie Fahrten mit dem Fahrrad, Motorrad oder dem privaten Pkw, bei denen der Weg einen Selbstzweck darstellt.

Die insbesondere vom MIV ausgehenden Umweltauswirkungen treten deutlicher hervor, sobald die mit den Verkehrsmitteln bewältigten Entfernungen berücksichtigt werden.

Im innerstädtischen Verkehr Wiens entfallen 37 % aller Wege auf Fußgänger, was jedoch – bedingt durch die geringere durchschnittliche Weglänge – lediglich 8 % der insgesamt zurückgelegten Distanzen ausmacht. Demgegenüber ist der Anteil am Verkehrsaufwand beim ÖV und beim MIV höher als deren Anteil am Wegeaufkommen. Konkret steigt der Anteil des ÖV von 31 % auf 49 % und der des MIV von 22 % auf 33 %.

Abb. 39 Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr auf Wege- und Entfernungsbasis



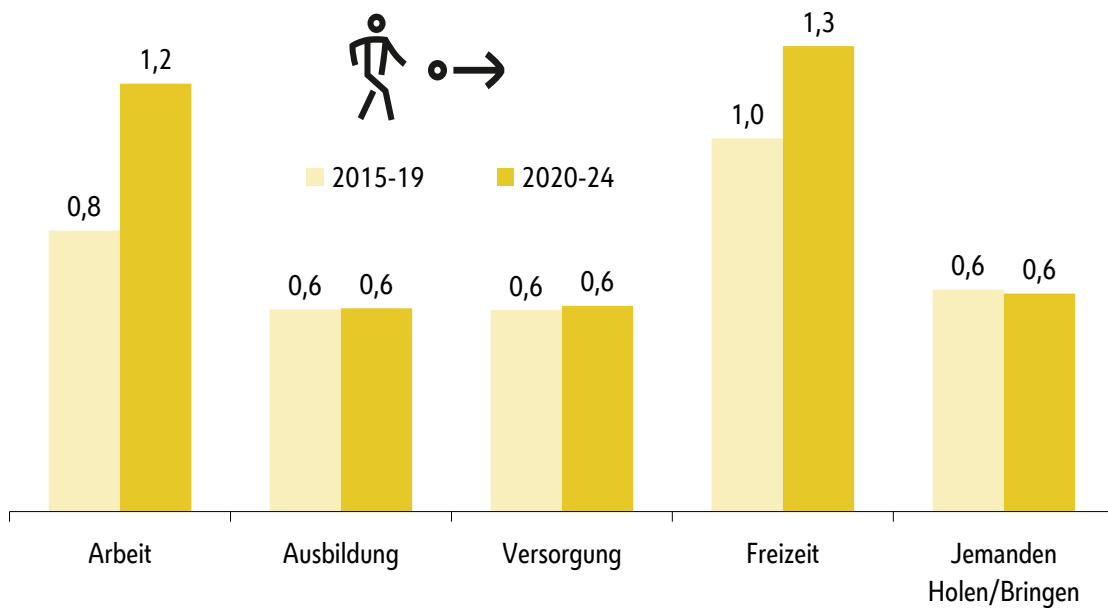
Obgleich der Anteil des MIV an der Anzahl der Wege in den beiden Untersuchungsperioden geringfügig von 23 % auf 22 % zurückging, bewirkt der Anstieg der durchschnittlichen Fahrtlängen eine leichte Zunahme des Anteils an den gefahrenen Kilometern von 32 % auf 33 % - die Veränderung ist jedoch statistisch nicht signifikant.

3.7.4 Fußwege im Detail

Betrachtet man nur Wege, die komplett zu Fuß zurückgelegt werden, fällt die deutliche Zunahme der Entfernungen bei Arbeits- und Freizeitwegen auf. Der Anstieg der Fußwegdistanz von Arbeitswegen von 800 Meter auf 1,2 Kilometer hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass ein Teil, der in der Vergangenheit mit dem ÖV zurückgelegten Wege, nun komplett zu Fuß gegangen wird. Bei Freizeitwegen kommt der Bedeutungszuwachs von reinen Spazierwegen hinzu (siehe Tab. 3, S. 21)

Abb. 40 Entfernung/Fußweg nach Wegzweck im Zeitverlauf

im Binnenverkehr, in km, bezogen auf Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden

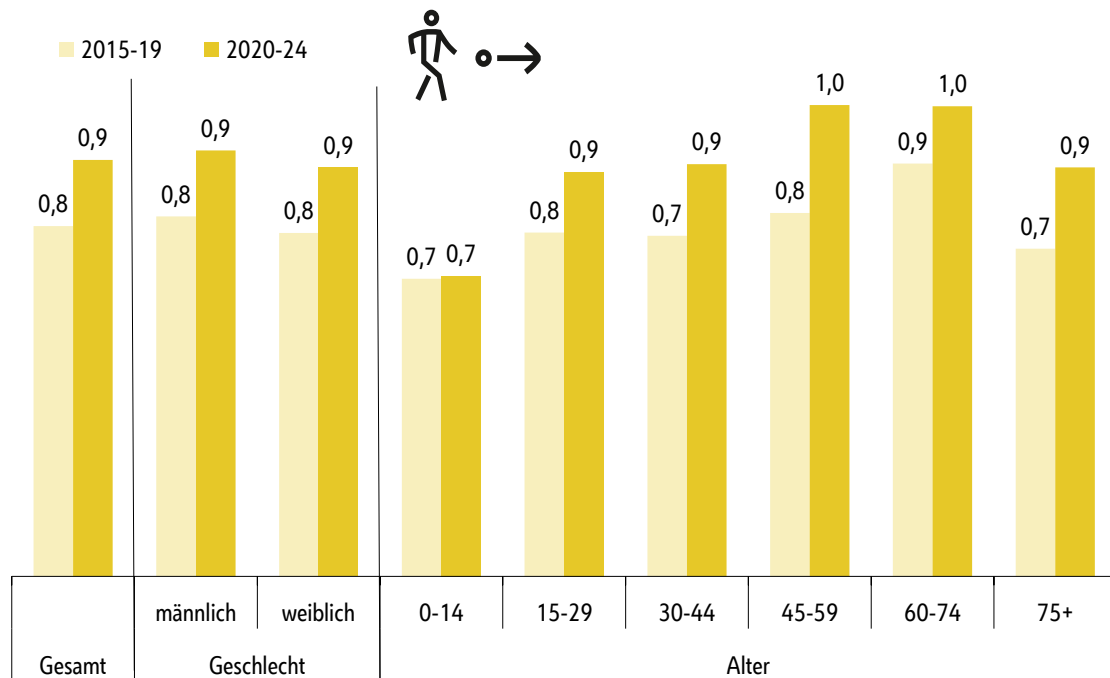


Wenn jemand einen reinen Fußweg zurücklegt, beträgt die durchschnittliche Fußweglänge 900 Meter bis zum Ziel und damit 100 Meter mehr als im Durchschnitt der Jahre 2015-2019 (siehe folgende Abb.). Mit Ausnahme bei Kindern bis 14 Jahren, die unverändert weit gehen, hat sich die mittlere Fußweglänge in allen Altersgruppen erhöht.

Zwischen den Geschlechtern und den Altersgruppen unterscheiden sich die Entfernungen pro Fußweg nur wenig. Ausnahme sind Kinder und Jugendliche, die mit 700 Metern durchschnittlich weniger weit laufen als Erwachsene, deren mittlere Fußwege von 900 bis 1000 Metern reichen. Zum Vergleich: Der Fußweg vom Karlsplatz bis zum Stephansdom beträgt genau 1000 Meter.

Abb. 41 Entfernung/Fußweg nach Geschlecht, Alter im Zeitverlauf

im Binnenverkehr, in km, Gesamt, Geschlecht, Alter: bezogen auf Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden



Bisher wurde die Verkehrsmittelnutzung nach dem üblichen Verfahren über die Definition eines Hauptverkehrsmittels dargestellt. Ein Nachteil besteht darin, dass Teilwege (Etappen) zu Fuß negiert werden. Dies betrifft insbesondere die Kombination von Fußwegen mit ÖV- und Pkw-Fahrten. So wird der Weg zur bzw. von der Haltestelle zu 95 % zu Fuß (inkl. im Kinderwagen, Kindertrage) zurückgelegt.¹³

Seit dem Jahr 2023 werden die Befragten gebeten, die Dauer für Fußetappen (zum/vom Pkw bzw. ÖV) anzugeben. Die von den Befragten geschätzten Gehminuten werden in diesem Bericht mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3 km/h in eine Entfernung umgerechnet.¹⁴ Dies führt zu den folgenden Ergebnissen (siehe auch Abb. unten):

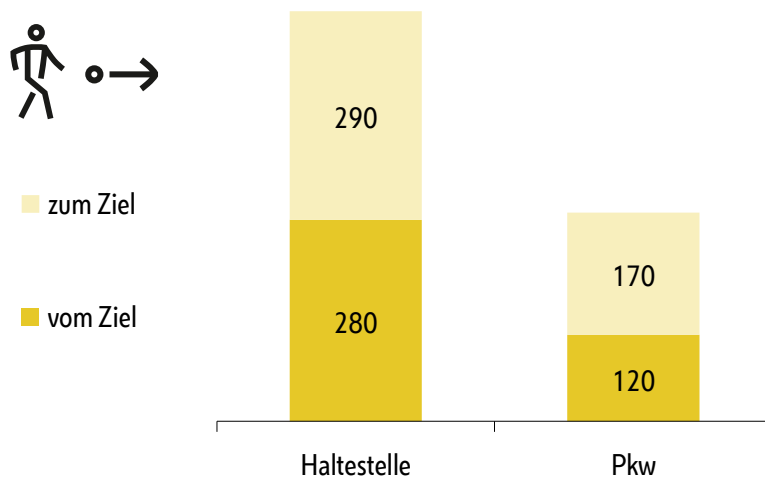
- Der Fußweg beträgt zur bzw. von der Haltestelle jeweils knapp 300 Meter. Das heißt: Zu jeder ÖV-Fahrt (die mit Fußwegen kombiniert wird) kommen 600 Meter Fußweg hinzu.
- Die Fußwegetappen bei Pkw-Fahrten sind mit jeweils durchschnittlich rund 150 Meter nur halb so lang wie beim ÖV. Zu jeder Pkw-Fahrt kommen durchschnittlich rund 300 Meter Fußweg. Bei 31 % fällt überhaupt keine Fußetappe an und bei weiteren 28 % nur eine sehr kurze von etwa 50 Metern.

¹³ andere Verkehrsmittel: 3 % Scooter, Skates, Cityroller, 1 % Fahrrad, 1 % Auto – Werte der Jahre 2023 -24

¹⁴ Es wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3 km/h angesetzt, da sich auf kurzen Strecken Verzögerungen durch Wartezeiten bei der Überquerung von Straßen oder beim Zugang zu Stationen (z.B. Treppen, Aufzüge) überproportional auswirken. In den Jahren 2020-2024 betragen die Durchschnittsgeschwindigkeiten bei reinen Fußwegen bis 500 Meter 2,9 km/h.

Abb. 42 Entfernung/Fußetappe in Meter

im Binnenverkehr, Werte der Jahre 2023/24

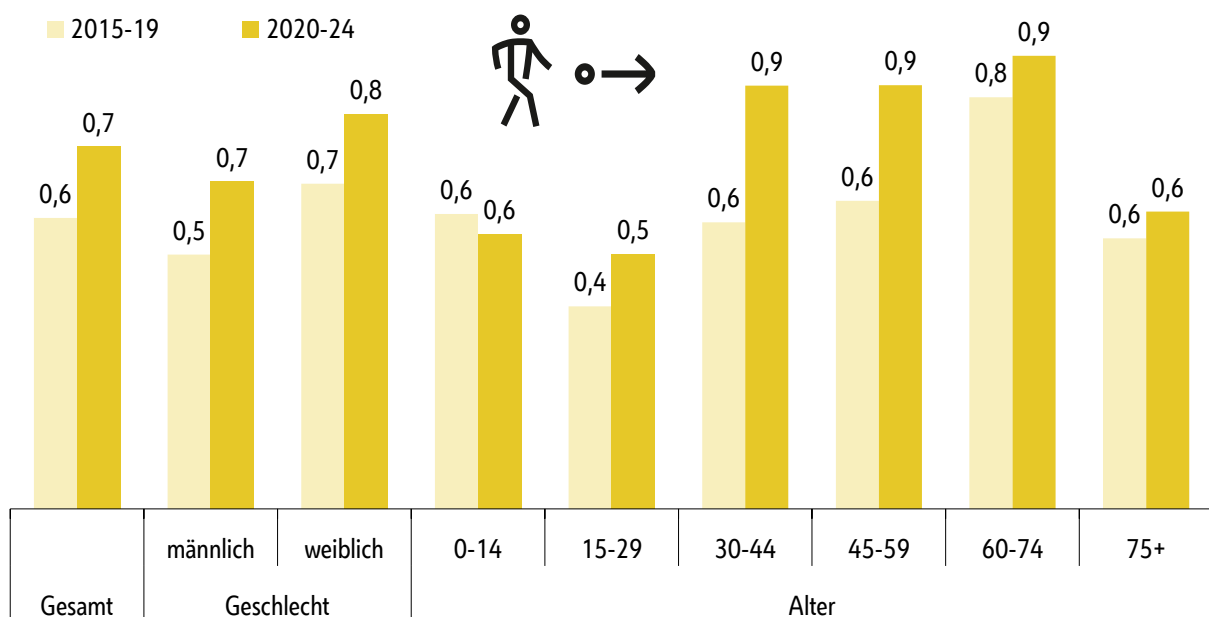


Da die meisten Fußgeher:innen einen Hin- und Rückweg haben, summiert sich die tägliche Wegstrecke auf 2,2 km (Werte siehe Tab. 26, S. 79). Dieser Wert bezieht sich nur auf reine Fußwege ohne ÖV- oder Pkw-bezogene Fußetappen.

Alle Wiener:innen, die sich an einem durchschnittlichen Tag in Wien aufhalten, legen innerhalb Wiens im Mittel 700 Meter zu Fuß als Hauptverkehrsmittel zurück – das sind 100 Meter mehr als im Vergleichszeitraum 2015–19. Dieser Durchschnittswert umfasst auch Personen, die an dem jeweiligen Tag gar nicht zu Fuß unterwegs waren, weil sie zu Hause blieben oder nur andere Hauptverkehrsmittel nutzten.

Abb. 43 Gesamtentfernung der Fußwege pro Person und Tag

im Binnenverkehr, in km, nur Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden. Bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten



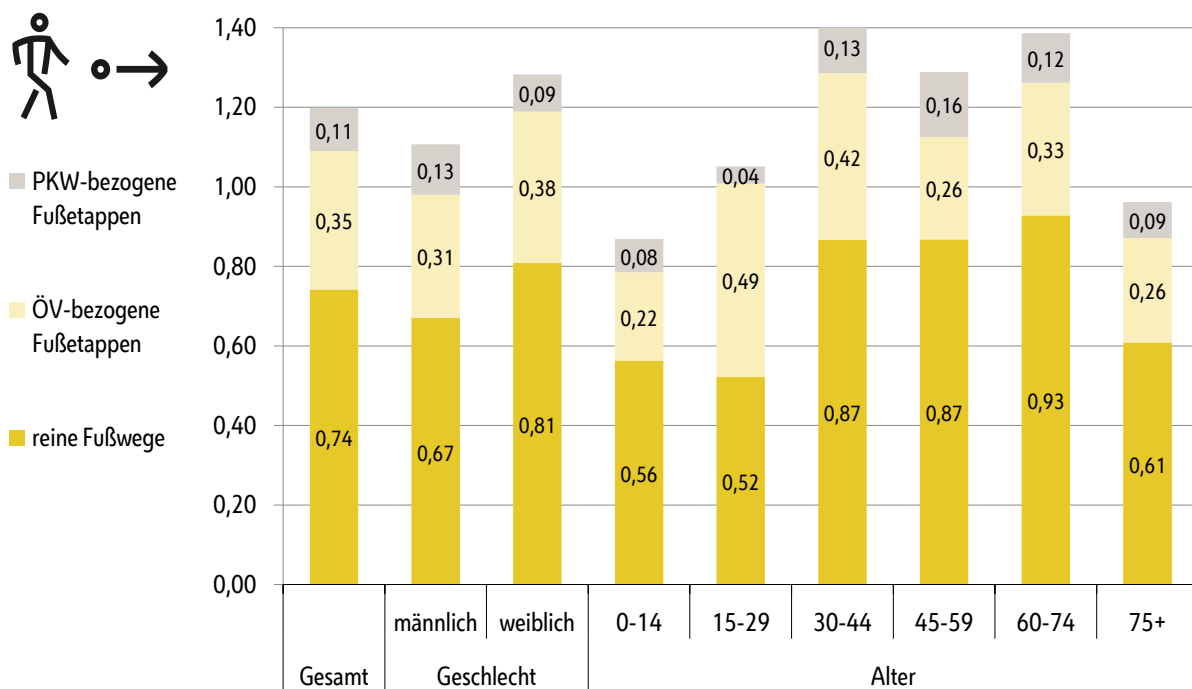
Die höchste Fußverkehrsleistung erbringen Personen im Alter von 60 bis 74 Jahren mit 900 Metern pro Tag. Aufgrund deutlicher Zuwächse haben inzwischen auch die 30- bis 59-Jährigen zu den Senior:innen aufgeschlossen. Die überdurchschnittliche Fußverkehrsleistung der 60- bis 74-Jährigen hat mehrere Ursachen: Sie gehen generell häufiger zu Fuß, wählen für Wege, die Jüngere bereits mit dem Fahrrad zurücklegen, lieber den Fußweg und unternehmen mehr Freizeit- als Arbeitswege. Freizeitwege eignen sich tendenziell eher für das Zufußgehen als Arbeitswege.

Am wenigsten zu Fuß unterwegs sind hingegen Kinder und junge Erwachsene, die im Schnitt rund 500 Meter zurücklegen.

Ein vollständiges Bild des Fußverkehrs ergibt sich, wenn man zu den reinen Fußwegen (740 Meter pro Tag und Person) auch die Etappen zur bzw. von der Haltestelle (350 Meter) und die Etappen zum bzw. vom Pkw (110 Meter) zählt.¹⁵ Bezogen auf alle Wiener:innen, die sich an einem durchschnittlichen Tag in der Stadt aufhalten, summiert sich dies zu einer Strecke von 1,2 Kilometer. In diesem Durchschnittswert fließen auch Personen ein, die an diesem Tag überhaupt nicht zu Fuß gingen.

Abb. 44 Gesamtentfernung der Wege und Etappen zu Fuß pro Person und Tag

im Binnenverkehr, in km, bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten, Erhebungsperiode 2020-24



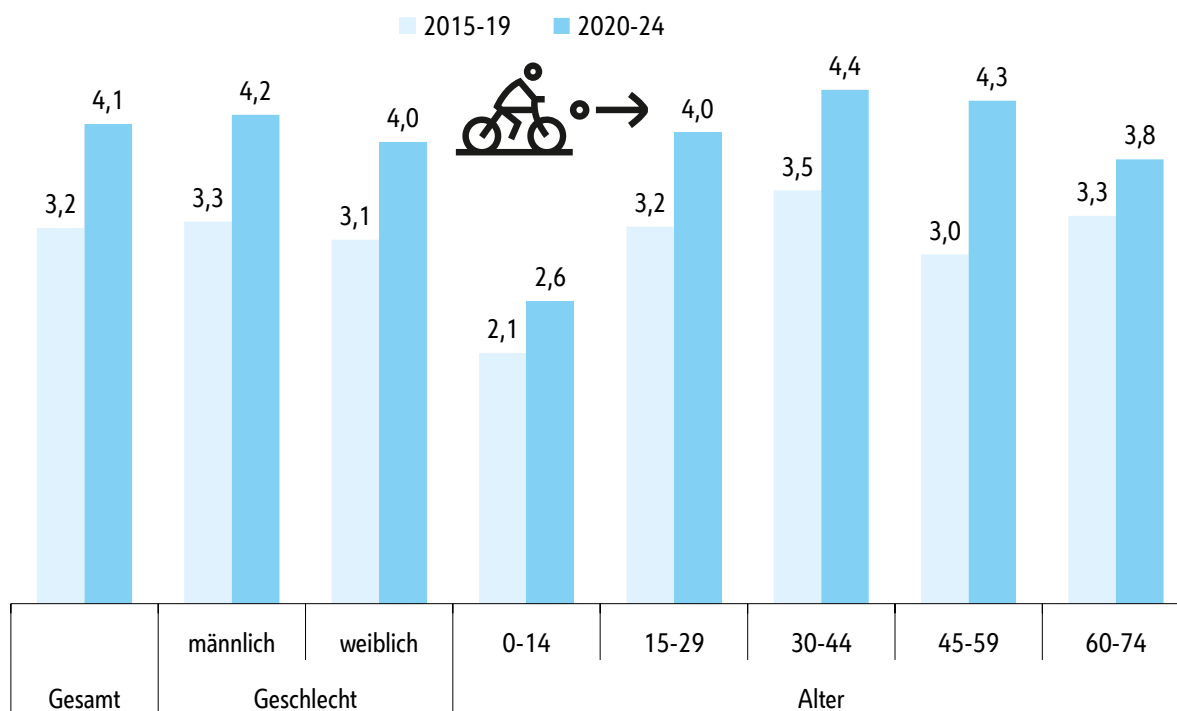
Auch unter Berücksichtigung der Fußetappen bleiben die demografischen Unterschiede bestehen: Frauen gehen mehr als Männer, Menschen im Alter zwischen 30 und 74 mehr als Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene und Ältere ab 75 Jahre.

¹⁵ Die ÖV- bzw. Pkw-bezogenen Fußwegeetappen werden erst seit 2023 erhoben. Die Durchschnittswerte der Jahre 2023-24 wurden auf den Gesamtzeitraum 2020-24 übertragen. Da 2023-24 der ÖV-Anteil höher und der MIV-Anteil niedriger als im Gesamtzeitraum war, erhielten die Durchschnittswerte jeweils einen Korrekturfaktor von 0,93 (ÖV) bzw. 1,03 (MIV).

3.7.5 Radfahrten im Detail

Eine durchschnittliche Radfahrt (nur Binnenverkehr) erstreckt sich über 4,1 km und ist damit um fast einen Kilometer länger ist im Betrachtungszeitraum 2015-19. Frauen fahren durchschnittlich fast genauso weit wie Männer und ebenfalls deutlich länger als in früheren Jahren. Besonders deutlich ist der Zuwachs bei den 45-59-Jährigen von 3,0 auf 4,3 Kilometer.

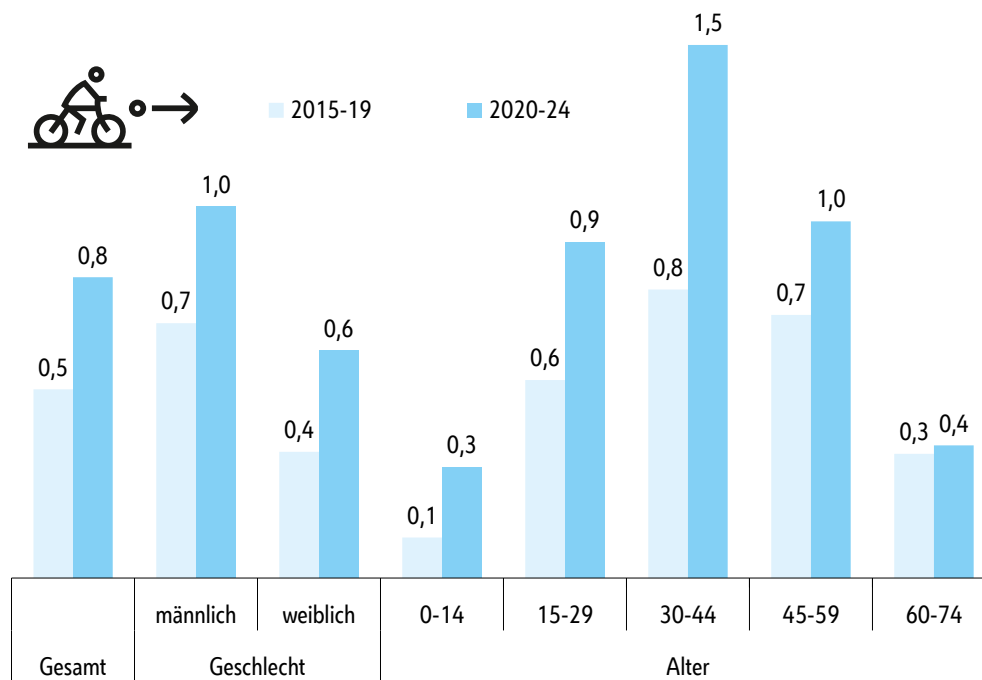
Abb. 45 Durchschnittsentfernung der Radfahrten (km) nach Geschlecht und Alter im Binnenverkehr, in km, ohne Personen ab 75, da geringe Fallzahlen



Betrachtet man alle Radfahrten, d.h. insbesondere die Fahrten über Wiens Stadtgrenzen hinaus, erhöht sich die mittlere Entfernung leicht auf 4,2 km.

Wer auf das Fahrrad steigt, legt damit an einem Tag gut 9 Kilometer zurück (Tab. 27, S. 82). Da jedoch nur ein kleiner Teil der Gesamtbevölkerung an einem durchschnittlichen Tag das Fahrrad nutzt, liegt die tägliche Pro-Kopf-Radfahrleistung aller Wiener:innen deutlich niedriger – bei lediglich 0,8 Kilometern. Im Vergleich zum Zeitraum 2015–2019, in dem dieser Wert noch bei 0,5 Kilometern lag, ist dennoch ein klarer Anstieg zu verzeichnen.

Abb. 46 Gesamtentfernung der Radfahrten pro Person und Tag im Binnenverkehr, in km, ohne Personen ab 75, da geringe Fallzahlen



Bezogen auf die Gesamtbevölkerung legen Männer mit durchschnittlich 1 Kilometer pro Tag mehr Radkilometer zurück als Frauen, die auf 0,7 Kilometer kommen. Die höchste durchschnittliche Radfahrleistung zeigt die Altersgruppe der 30- bis 44-Jährigen. Sie verzeichnet zugleich den stärksten Zuwachs im Vergleich zu 2015–2019: von 0,8 auf 1,5 Kilometer täglich.

Im Tabellenanhang sind entsprechende Auswertungen auch für den MIV und ÖV enthalten (Tab. 28f, S. 82.)

3.8 Dauer

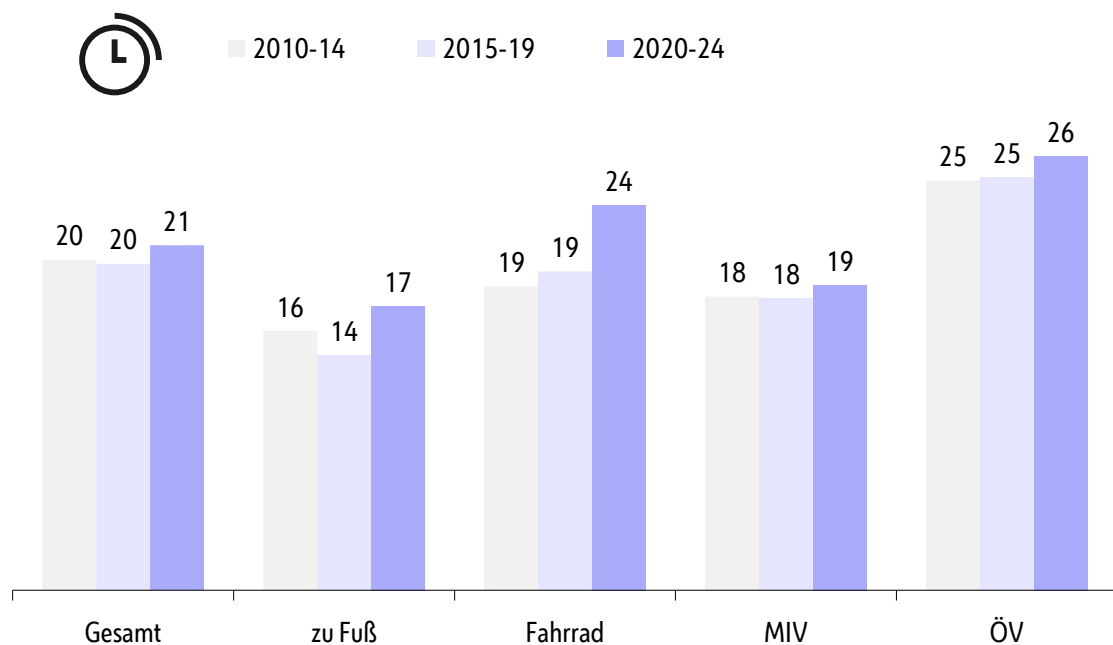
3.8.1 Überblick

Die Dauer eines Weges wurde aus der Differenz, der von den Befragten berichteten Ankunfts- und Abfahrtszeiten berechnet und unterliegt damit Schätzfehlern. Analog zu den Entfernungen beziehen sich die folgenden Werte ausschließlich auf Wege innerhalb der Stadt.

Die durchschnittliche Wegdauer für reine Fußwege beträgt 17 Minuten und hat sich entsprechend zur größeren Durchschnittsentfernung (+ 100 Meter) etwas verlängert. Dies gilt auch besonders für Fahrradfahrten, die im Mittel 24 Minuten dauern und gleichzeitig 900 m weiter reichen. In den Vorjahren dauerte eine Radfahrt noch 19 Minuten.

Abb. 47 Dauer/Weg nach Verkehrsmittel

nur Binnenverkehr; in min



Die Fahrtdauer mit dem Auto liegt mit 19 Minuten unter jener einer ÖV-Fahrt (26 Minuten). Es ist zu beachten, dass es bei den Zeitangaben jeweils um die „Tür-zu-Tür“-Dauer handelt. In der Pkw-Fahrtdauer sind durchschnittlich 6 Minuten für die Fußetappen zum Auto bzw. vom Auto zum Ziel enthalten (siehe Abb. 54, S.66).

Bei einer ÖV-Fahrt benötigen die Wege zur bzw. von der Haltestelle durchschnittlich 11 Minuten (siehe Abb. 54, S.66). Es verbleiben 15 Minuten für die reine ÖV-Fahrt, in dem auch noch mögliche Warte- und Umsteigezeiten enthalten sind. An dieser Stelle soll nochmals betont werden, dass es sich nicht um objektiv gemessene Zeitangaben handelt, sondern um Schätzwerte der Befragten.

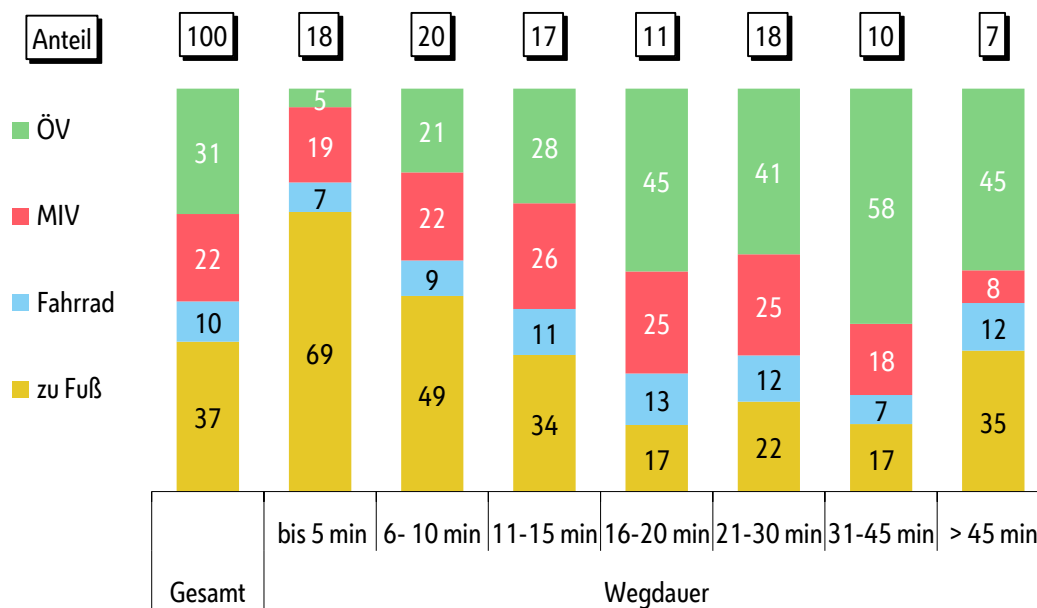
18 % aller Wege dauern maximal 5 Minuten, 20 % 6-10 Minuten und 17 % 11-15 Minuten. Diese Verteilung hat sich im Vergleich zu den früheren Erhebungszeiträumen nicht wesentlich verändert.

Zwei Drittel der kurzen Wege von bis zu 5 Minuten werden zu Fuß bewältigt. Bei Wegen zwischen 6 und 10 Minuten ist es jeder zweite, und bis 15 Minuten immer noch jeder dritte. Mit steigender Dauer nimmt der Anteil der Fußwege generell ab. Ab 45 Minuten Wegdauer (Anteil 7 % an allen Wegen) ist der Fußweganteil jedoch mit 35 % dank der Spazierwege wieder deutlich höher. Im Vergleich zu den Vorjahren ist der Fußweganteil in allen Wegdauerklassen gestiegen, besonders stark bei den Wegen von 6 bis 10 Minuten sowie ab 45 Minuten (siehe Tab. 11, S.62).

Der Radanteil ist bei kurzer Wegdauer unterdurchschnittlich und am höchsten in der Zeitklasse 16-20 Minuten (13 %). Im Vergleich zu 2015-19 gewinnt der Radverkehr am meisten bei Fahrten ab 15 Minuten.

Abb. 48 Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Wegdauerklassen

nur Binnenverkehr, Erhebungsperiode 2020-24



Der ÖV-Anteil ist ab einer Wegdauer von 16 Minuten überdurchschnittlich und erreicht in der Klasse 31-45 Minuten mit 58 % seinen höchsten Anteil. In allen Zeitklassen sind Einbußen im Vergleich zu den Vorjahren zu verzeichnen.

19 % der Wege bis 5 Minuten werden mit dem Auto zurückgelegt, danach rund ein Viertel. Erst ab 45 Minuten Wegdauer ist der Pkw-Anteil wieder deutlich niedriger (8 %). Dies liegt daran, dass man im Binnenverkehr Wiens ohne Stau fast jedes Ziel innerhalb von 45 Minuten mit dem Pkw erreichen kann. Ein statistisch signifikanter Rückgang ist in der Wegdauerklasse 6-10 Minuten zu verzeichnen: Hier sank der MIV-Anteil von 27 % auf 22 %.

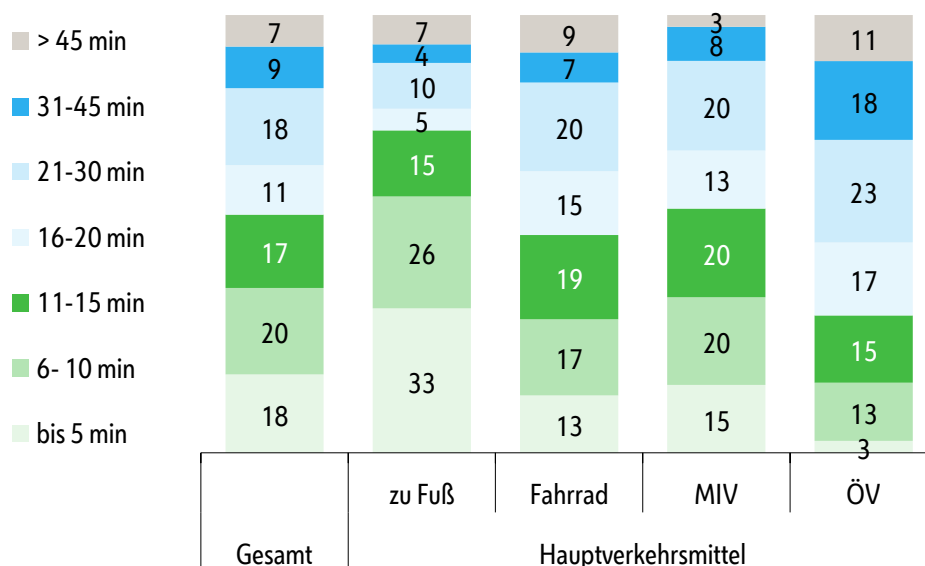
Tab. 11 Genutzte Verkehrsmittel im Binnenverkehr nach Wegdauerklassen

	Gesamt	Wegdauer						
		bis 5 min	6- 10 min	11-15 min	16-20 min	21-30 min	31-45 min	> 45 min
2020-24								
zu Fuß	37,2	69,4	48,6	33,9	16,5	22,3	16,8	35,0
Fahrrad	10,0	7,3	8,8	11,4	12,8	11,5	7,2	11,8
MIV	21,7	18,7	21,9	26,2	25,3	25,1	17,7	8,1
ÖV	31,1	4,6	20,8	28,4	45,3	41,1	58,4	45,1
n	25638	4028	4847	4475	2838	4654	2506	1851
2015-19								
zu Fuß	29,9	65,1	36,7	28,3	13,1	17,4	11,5	16,7
Fahrrad	7,2	5,8	8,2	9,5	8,6	6,3	4,6	5,4
MIV	22,9	19,8	26,5	24,9	27,5	24,8	15,2	9,1
ÖV	40,0	9,2	28,6	37,3	50,8	51,5	68,8	68,8
n	29025	4821	6428	5011	3535	5011	2715	1504
2010-14								
zu Fuß	30,1	61,3	39,8	26,0	15,7	15,8	10,8	25,8
Fahrrad	6,3	6,0	8,7	8,5	5,0	3,8	5,4	4,3
MIV	23,7	21,7	24,4	28,3	29,3	25,9	14,0	9,7
ÖV	39,9	10,9	27,1	37,1	50,1	54,5	69,8	60,2
n	27980	4807	5705	4974	3226	5024	2529	1714

Ein Drittel aller Fußwege ist kürzer als 5 Minuten. Weitere 26 % dauern 6 bis 10 Minuten und 15 % 11-15 Minuten. Bei jeweils etwa einem Drittel der Fahrradfahrten ist nach maximal 10 Minuten bzw. nach 20 Minuten das Ziel erreicht. Die Zeitstruktur bei der MIV-Nutzung ist fast identisch zu jener der Radfahrten.

Abb. 49 Wegdauerklassen nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr

Erhebungsperiode 2020-24



Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kommen die Wege zur oder von der Haltestelle, Warte- und ggf. Umsteigezeiten hinzu. Aus diesem Grund gibt es im Vergleich zum Fahrrad und MIV deutlich mehr Fahrten, die länger als 16 Minuten dauern. Im Vergleich zu den Vorjahren gibt es beim Zufußgehen und Radfahren Steigerungen in den höheren Zeitklassen (siehe Tab. 31, S. 84).

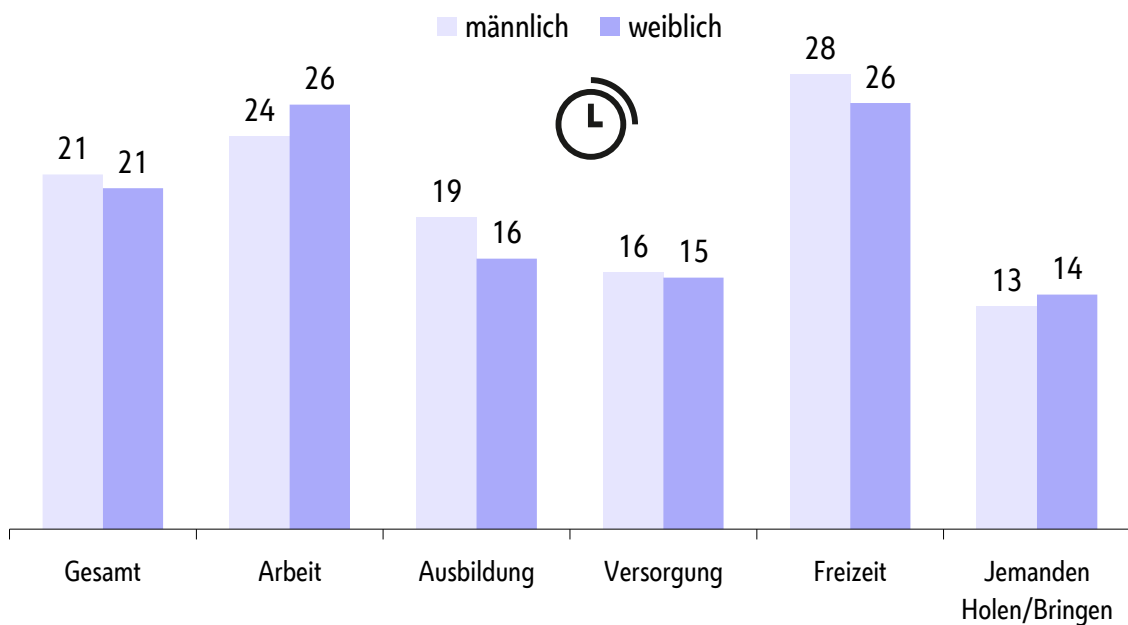
3.8.2 Wegzwecke

Die durchschnittliche Wegdauer zur Arbeitsstätte ist bei Frauen trotz kürzerer Entfernung mit 26 Minuten etwas höher als bei Männern, da Frauen dafür häufiger öffentliche Verkehrsmittel und seltener das Auto nutzen (siehe Verkehrsmittelnutzung Abb. 12, S. 23 sowie Entfernungen Abb. 36, S. 46).

Bei Ausbildungswegen sind weibliche Personen schneller am Ziel (16 Minuten gegenüber 19 Minuten). Dafür verantwortlich sind die deutlich geringere Distanz (900 Meter) sowie der geringere ÖV-Anteil im Vergleich zu männlichen Personen.

Abb. 50 Dauer/Weg nach Geschlecht und Zweck

nur Binnenverkehr; in min. Gesamt: alle Wege inkl. Heimwege. Arbeit: inkl. dienstl. Wege; Ausbildung: inkl. Kindergarten; Werte inkl. Fallzahlen und Standardabweichung siehe Tab. 32, S. 84; Erhebungsperiode 2020-24



Bei anderen Wegzwecken gibt es keine wesentlichen geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Zeit, obwohl Frauen im Durchschnitt kürzere Strecken zurücklegen.

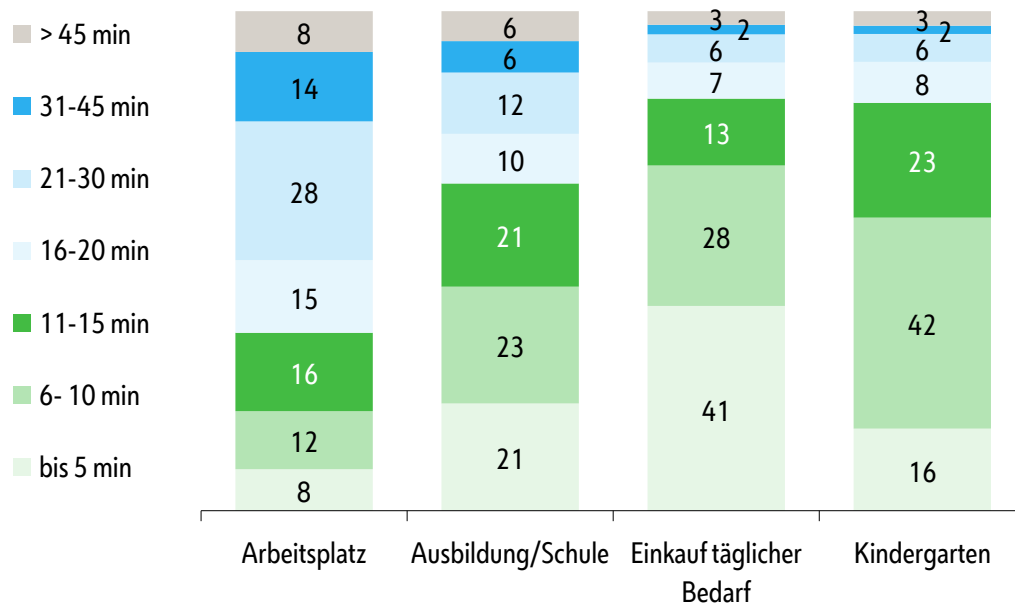
Bezogen auf alle Wege (inkl. Heimwege) gleichen sich die Differenzen aus und die durchschnittliche Wegdauer ist zwischen Männern und Frauen mit 21 Minuten identisch.

Innerhalb von 15 Minuten erreichen

- gut ein Drittel ihren Arbeitsplatz,
- zwei Drittel die Schule, die Uni oder den Ausbildungsplatz und
- über 80 % der Kinder ihren Kindergarten.

Abb. 51 Wegdauerklassen nach ausgewählten Zwecken

nur Binnenverkehr, die Werte zu allen Zwecken siehe Tab. 33, S. 85; Erhebungsperiode 2020-24

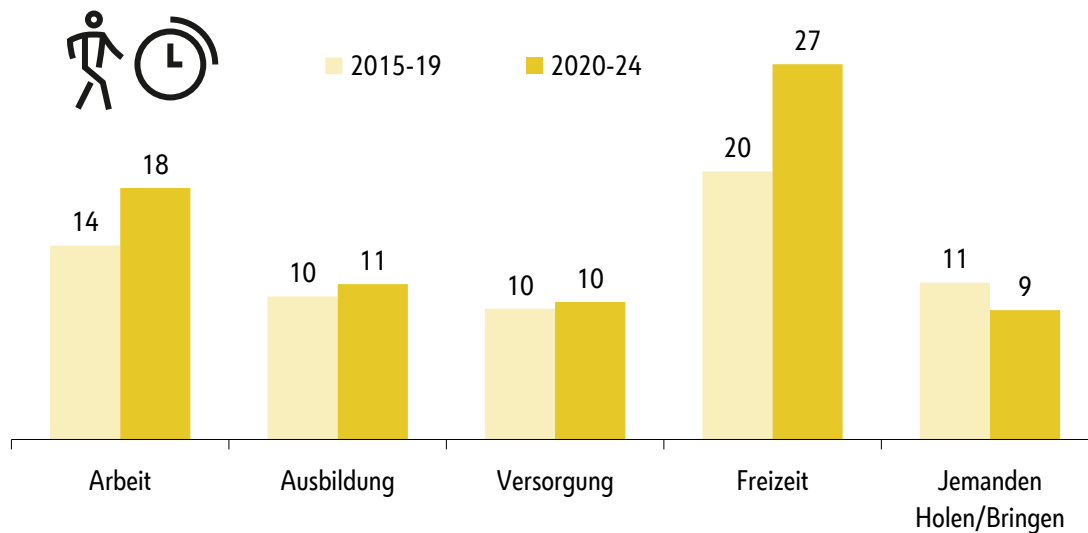


Ebenfalls über 80 % benötigen maximal 15 Minuten, um zu einem Lebensmittelgeschäft zu kommen. Wenn jemand einen längeren Weg zu einem Geschäft unternimmt, deutet dies darauf hin, dass nicht die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit gewählt wird.

3.8.3 Fußwege im Detail

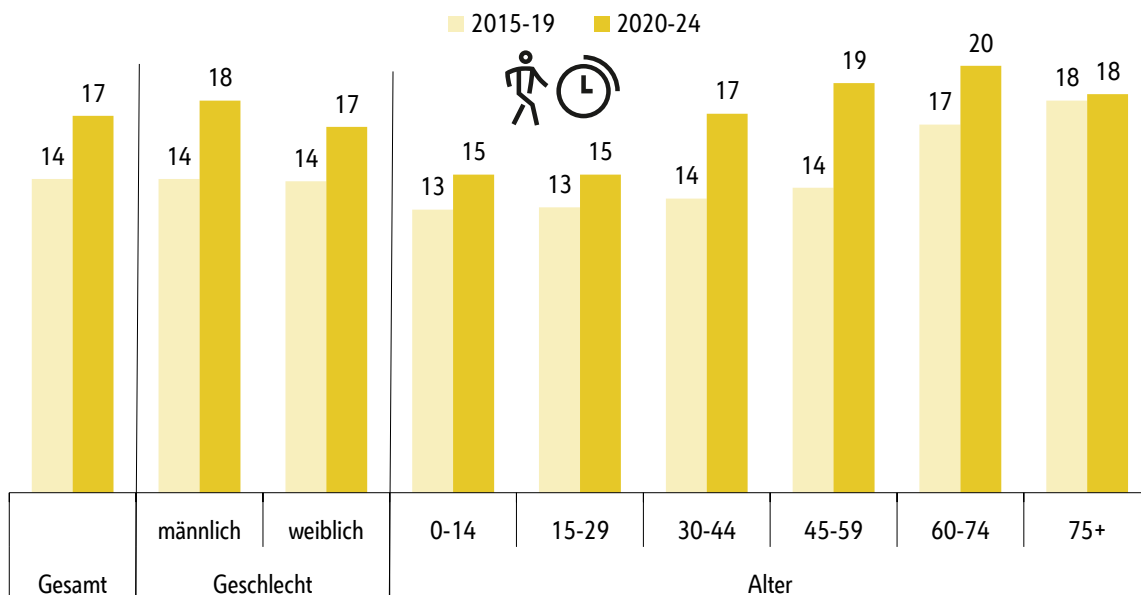
Der durchschnittliche Fußweg dauert zur Arbeit 18 Minuten, zur Ausbildung (Schule, Betrieb, Uni), zur Versorgung (Einkauf, Dienstleistung etc.) und zur Begleitung jeweils rund 10 Minuten sowie in der Freizeit 27 Minuten. Die Zunahme der Fußwegdauer bei Arbeits- und bei den Freizeitwegen liegt an den größeren durchschnittlichen Distanzen bei diesen Zwecken. Es wird angenommen, dass die Arbeitsplätze jedoch nicht weiter entfernt liegen, sondern ÖV-Wege komplett auf den Fußverkehr verlagert wurden. Bei Freizeitwegen ist der Anstieg langer Spaziergänge verantwortlich (Abb. 40, S. 54).

Abb. 52 Dauer/Fußweg nach Wegzweck im Zeitverlauf
nur Binnenverkehr; in min



Die Durchschnittsdauer eines Fußweges ist von 14 Minuten (2015-19) auf 17 Minuten (2020-24) gestiegen. Zwischen den Geschlechtern gibt es keinen wesentlichen Unterschied. Auffällig ist, dass Kinder und junge Erwachsene tendenziell kürzer unterwegs sind als Personen über 45 Jahre.

Abb. 53 Dauer/Fußweg im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter
nur Binnenverkehr; in min

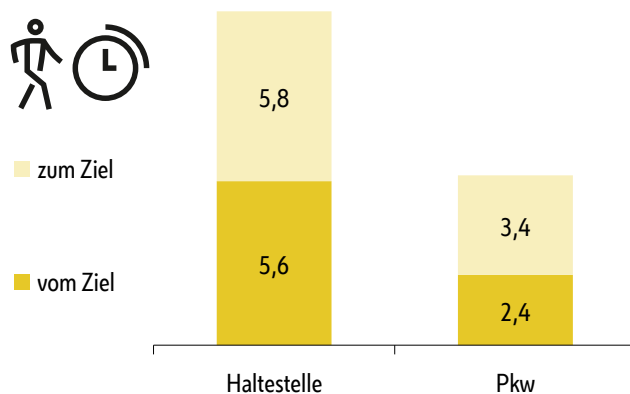


Betrachtet man neben den ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege auch die Fußetappen, ergibt sich folgendes Bild:

- Fahrgäste benötigen für die Fußwege zur bzw. von der Haltestelle *insgesamt* gut 11 Minuten.
- Autofahrende für die Wege zum bzw. vom Auto zum Ziel nur halb so lange.

Abb. 54 Dauer/Fußetappe in min

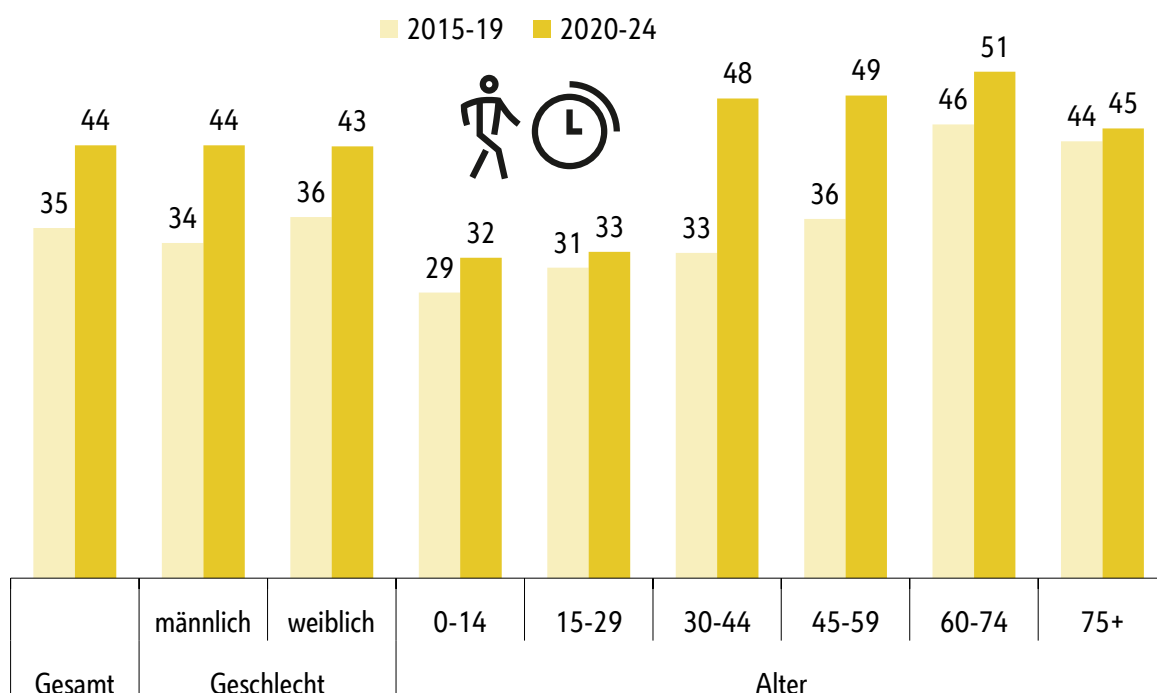
im Binnenverkehr, Werte der Jahre 2023/24



Jede Person, die an einem Tag einen reinen Fußweg zurückgelegt hat, ist insgesamt 44 Minuten gegangen. Dieser Wert ist um 9 Minuten höher als noch 2015-19. Kinder und junge Erwachsene mit 29 Jahren sind dabei insgesamt rund 30 Minuten zu Fuß unterwegs. Ab 30 Jahre beträgt die Gesamtdauer der Fußwege mit rund 45 Minuten/Tag deutlich mehr.

Abb. 55 Gesamtdauer der Fußwege pro Fußgänger:in und Tag

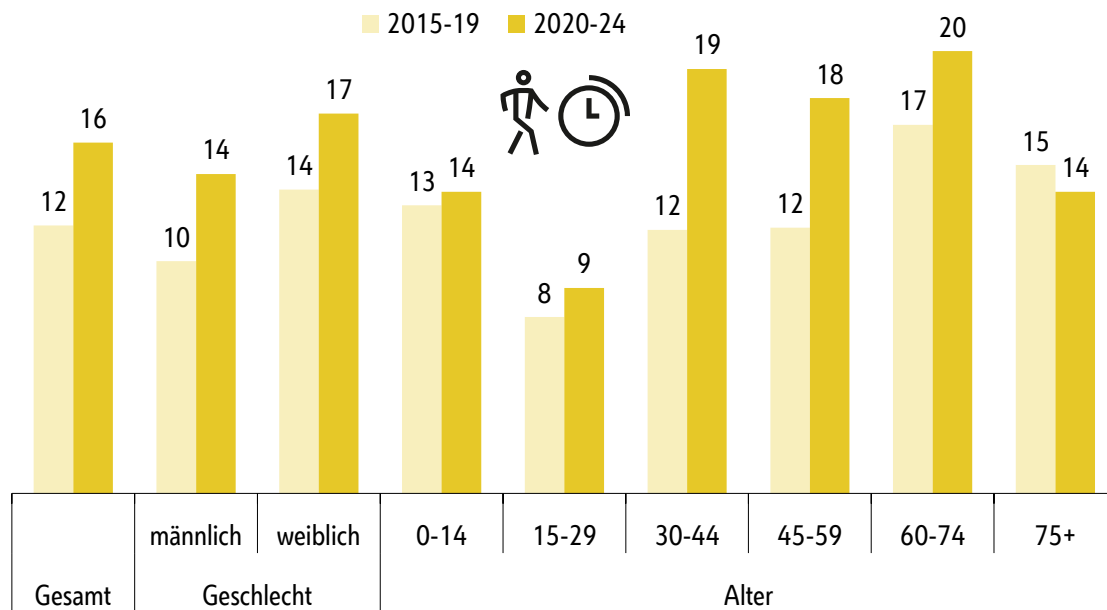
nur Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden, nur Binnenverkehr; in min



Nicht jede Person geht an einem durchschnittlichen Tag zu Fuß. Legt man die Fußwegdauer auf alle Wiener:innen um, so beträgt die Gesamtdauer der Fußwege 16 Minuten.

Abb. 56 Gesamtdauer der Fußwege aller Personen pro Tag

nur Binnenverkehr; in min. nur Wege, die mit dem Hauptverkehrsmittel „zu Fuß“ zurückgelegt wurden, bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten

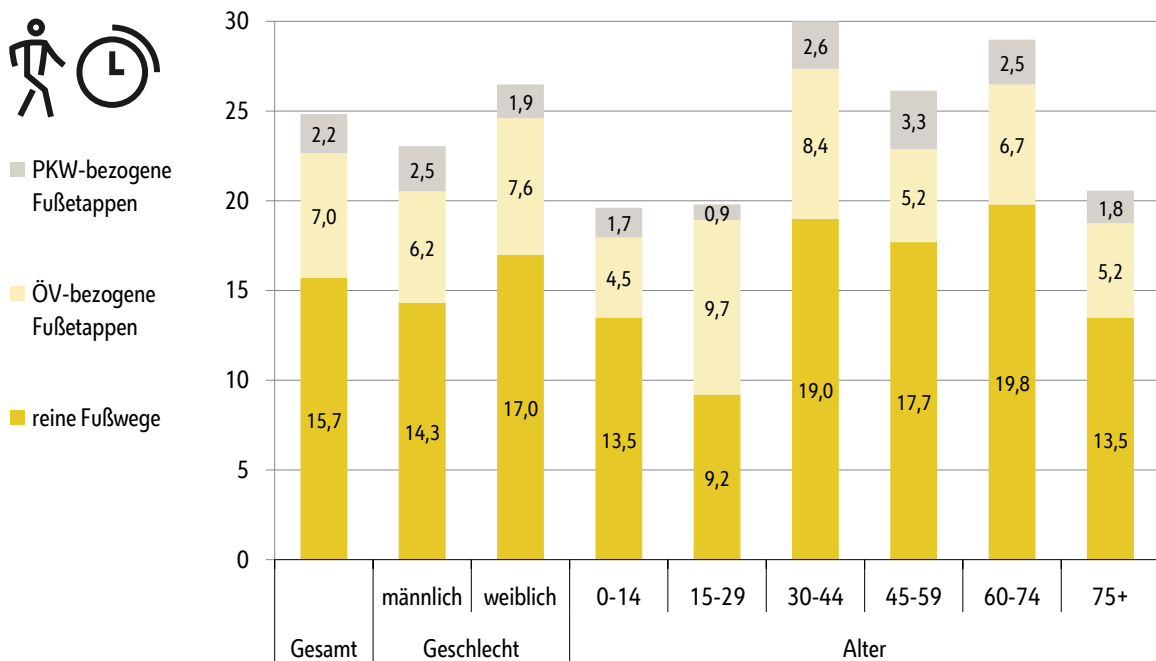


Diese Auswertung verdeutlicht die großen Unterschiede der Altersgruppen beim Zu-Fuß-Gehen: Personen von 15 bis 29 Jahren sind im Durchschnitt täglich nur 9 Minuten zu Fuß unterwegs. Dieser Wert ist zu 2015-19 fast unverändert. Zwischen 30 und 74 Jahre ist die Gesamtdauer der Fußwege dagegen rund doppelt so hoch. Insbesondere bei Personen zwischen 30 und 59 Jahren kam es dabei im Vergleich zu 2015-19 zu einem deutlichen Anstieg.

Wie oben ausgeführt, legen alle Wiener:innen, die sich an einem durchschnittlichen Tag in der Stadt aufhalten, 16 Minuten mit reinen Fußwegen zurück. Hinzu kommen Fußetappen bei der ÖV-Nutzung (ohne Umstiege) mit einer Dauer von 7 Minuten und Pkw-bezogenen Etappen von 2 Minuten.¹⁶ Insgesamt geht die Bevölkerung damit täglich im Durchschnitt 25 Minuten zu Fuß.

Abb. 57 Gesamtdauer der Wege und Etappen zu Fuß pro Person und Tag

bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten, nur Binnenverkehr; in min; Erhebungsperiode 2020-24



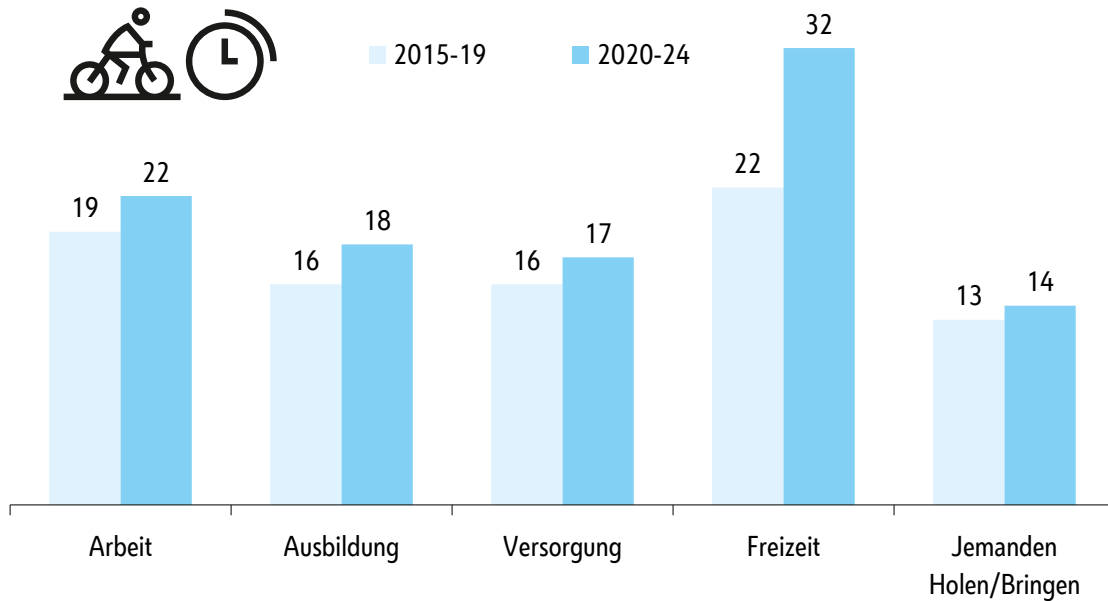
Die meiste Zeit zu Fuß verbringt die Altersgruppe der 30-44-Jährigen (30 Minuten), die geringste, Kinder und junge Erwachsene unter 30 Jahre mit knapp 20 Minuten.

¹⁶ Die Befragten sollen ab 2023 die Gehminuten schätzen. Die Werte wurden - unter Verwendung eines Korrekturfaktors - auf den Gesamtzeitraum 2020-2024 übertragen – siehe auch Fußnote 15, S. 51.

3.8.4 Radwege im Detail

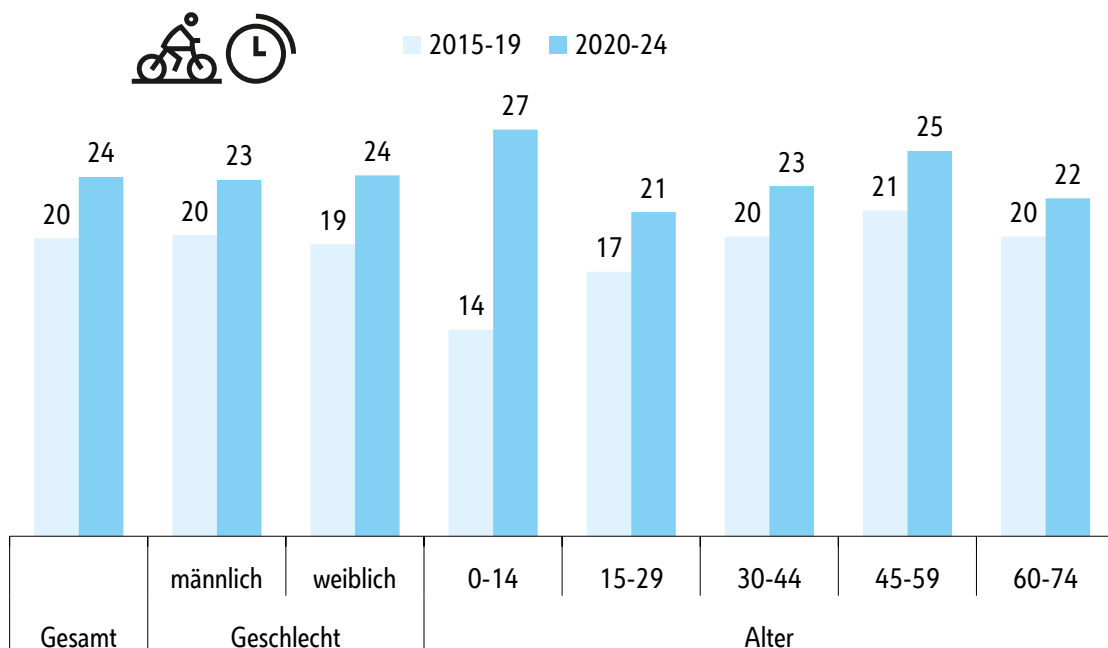
Radler benötigen für Fahrten zur Arbeit durchschnittlich 22 Minuten. Ausbildungs-, Versorgungs- und Begleitwege dauern rund eine viertel, Freizeitwege gut eine halbe Stunde. Im Vergleich zu 2015-19 ist vor allem die Fahrdauer im Freizeitverkehr deutlich von 22 auf 32 Minuten angestiegen.

Abb. 58 Dauer pro Fahrradfahrt nach Wegzweck
nur Binnenverkehr; in min, Ausbildung: Schule, Betrieb, Uni



Kinder und Jugendliche legen nicht nur deutlich mehr Radfahrten zurück. Auch die Dauer pro Fahrt hat sich fast verdoppelt.

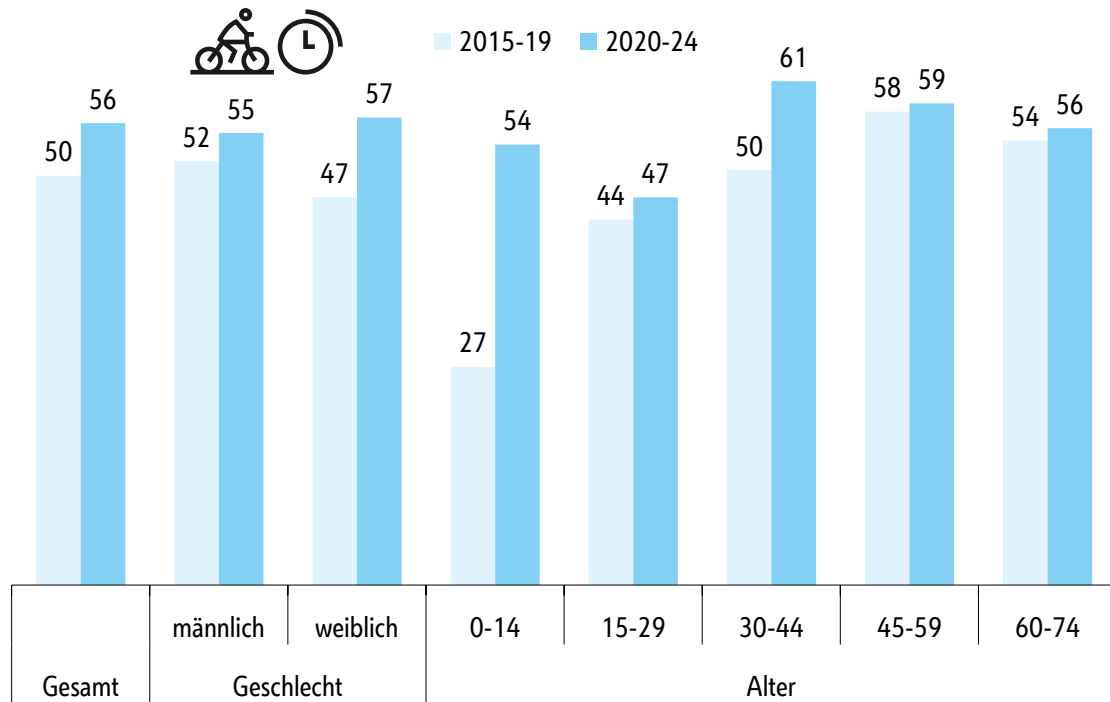
Abb. 59 Dauer pro Fahrradfahrt im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter
nur Binnenverkehr; in min, ohne 75+ wg. geringer Fallzahlen



Summiert man die täglichen Fahrradfahrten auf, so ist jede Radfahrer:in im Durchschnitt fast eine Stunde unterwegs. Besonders stark ist der Wert bei unter 14-Jährigen gestiegen.

Abb. 60 Gesamtdauer der Radfahrten pro Radfahrer:in pro Tag

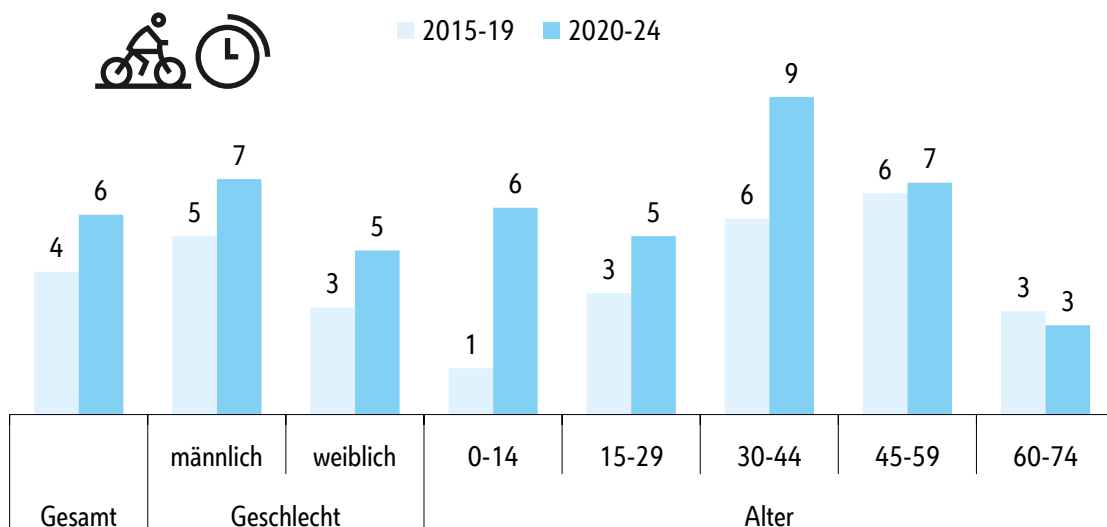
nur Binnenverkehr; in min



Da jedoch nur wenige Wiener:innen an einem durchschnittlichen Tag das Fahrrad nutzen, beträgt die tägliche Radfahrzeit der Gesamtbevölkerung nur 6 Minuten.

Abb. 61 Gesamtdauer der Radfahrten aller Personen pro Tag

nur Binnenverkehr; in min, bezogen auf alle, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten



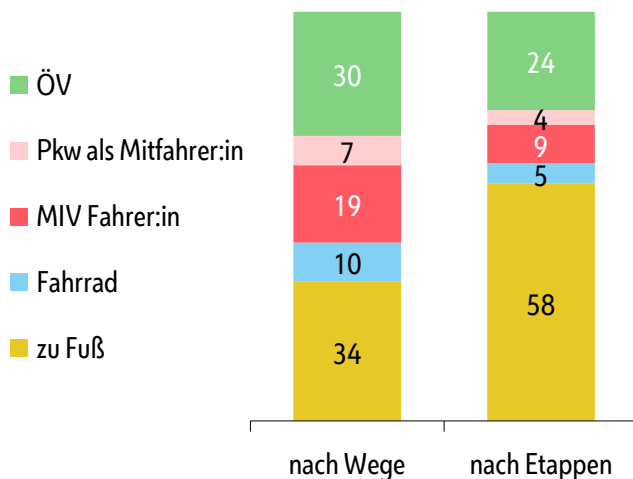
3.9 Genutzte Verkehrsmittel auf Basis von Teilwegen

Bisher wurde die Verkehrsmittelnutzung nach dem üblichen Verfahren über die Definition eines Hauptverkehrsmittels dargestellt. Ein Nachteil besteht darin, dass Fußwegeetappen bei Fahrten mit dem Pkw oder ÖV negiert werden. In diesem Abschnitt wird deshalb der Modal Split nicht auf Basis von Wegen, sondern auf Basis von Etappen (Teilwegen) berechnet.

Zu jeder Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde deshalb ein Zugang zur Einstiegshaltestelle und ein Abgang von der Zielhaltestelle gezählt.¹⁷ Teilwege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die durch Umsteigen entstehen, werden in Form von ÖV-Etappen berücksichtigt. Beim Umsteigen wurde jedoch keine eigene Fußwegeetappe eingefügt. Wenn eine Person z.B. einmal umsteigt, hat sie vier Etappen zurückgelegt: Zwei Fußwege zur bzw. von der Haltestelle und zwei Fahrten mit dem ÖV. Da auch auf dem Weg zum (geparkten) Auto/Motorrad kurze Fußwege entstehen, wurde auch bei diesen Verkehrsmitteln Etappen zu Fuß ergänzt.¹⁸ Bei Fahrradfahrten wurden keine Fußwegeetappen angenommen.

Abb. 62 Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und von Etappen

Erhebungsperiode 2020-24



Betrachtet man nun die auf allen Teilwegen genutzten Verkehrsmittel, erhöht sich der Fußwegeanteil im Vergleich zu 34% beim herkömmlichen Konzept auf 58% sehr deutlich. Die Anteile anderer Verkehrsmittel gehen zurück, wobei der Effekt beim öffentlichen Verkehr geringer ist, da dort beim Umsteigen ebenfalls ÖV-Etappen anfallen.

¹⁷ Das Verkehrsmittel zur Haltestelle wurde im Rahmen der Befragungen erhoben. Seit 2023 wird auch das Abgangsverkehrsmittel ermittelt. Bis 2022 wird als Abgangsverkehrsmittel zu Fuß angenommen (Ausnahme: ein Fahrrad wurde in der U-Bahn mitgenommen). Ab 2023 wird das erfragte Verkehrsmittel übernommen.

¹⁸ Bis 2022 wurde pauschal eine Etappe als Zu- oder Abgang eingesetzt, da davon ausgegangen werden kann, dass in vielen Fällen Tiefgaragen oder unmittelbar am Ziel befindliche Stellplätze vorhanden sind und keine relevanten Fußetappen anfallen. Seit 2023 wird die Gehzeit zum bzw. vom Pkw abgefragt. Ab einer Gehzeit von über einer Minute wird jeweils eine Fußetappe definiert.

4 Tabellenanhang

Tab. 12 Genutzte Verkehrsmittel im Vergleich der Erhebungsperioden – nur Binnenverkehr

	'10-'14	'15-'19	'20-'24
zu Fuß	30,1	29,9	37,2
Fahrrad	6,3	7,2	10,0
MIV	23,7	22,9	21,7
ÖV	39,9	40,0	31,1
n	27980	29025	25638

Tab. 13 Genutzte Verkehrsmittel nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen im Zeitverlauf

'20-'24	Σ	bis 6	7-13	14-20		21-30		31-40		41-60		61-70		71+	
				m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w
zu Fuß	34,1	41,1	45,9	19,0	27,1	28,3	31,4	29,6	41,6	28,4	35,6	34,0	37,4	33,8	40,7
Fahrrad	9,5	13,4	7,5	6,7	4,7	10,5	12,4	16,5	10,2	13,7	7,5	7,6	2,8	2,1	1,0
Mot. Zweirad	0,8	0,0	0,9	0,7	0,0	2,4	0,4	0,6	0,1	2,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,0
Pkw Fahrer:in	18,1	0,0	0,0	7,1	1,6	8,4	7,5	23,7	12,5	31,6	22,9	27,7	23,9	31,9	17,5
Pkw Mitfahrer:in	7,2	23,0	16,7	14,2	17,6	2,5	5,0	1,5	6,1	2,5	7,0	1,9	8,1	8,3	9,3
ÖV	30,3	22,4	29,0	52,3	49,0	47,9	43,3	28,2	29,4	21,5	26,8	28,4	27,4	23,6	31,4
n (Wege)	28.165	1.808	1.965	716	681	1.173	1.494	2.618	3.000	4.488	4.809	1.410	1.673	1.093	1.156
'15-'19															
zu Fuß	27,4	39,2	36,8	19,1	25,2	23,0	24,6	22,0	29,2	19,1	29,5	23,6	37,0	26,3	37,6
Fahrrad	6,9	4,9	2,4	3,6	2,6	12,2	5,5	10,1	7,9	11,1	6,3	8,8	2,2	3,5	1,0
Mot. Zweirad	0,4	0,0	0,0	0,7	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	1,9	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Pkw Fahrer:in	18,8	0,0	0,0	2,6	1,3	13,7	5,6	29,5	17,8	30,4	20,6	39,8	20,4	34,5	16,8
Pkw Mitfahrer:in	8,4	22,0	23,0	7,3	10,1	4,5	10,2	4,8	6,0	3,9	7,1	4,5	11,5	6,7	8,9
ÖV	38,2	33,8	37,8	66,6	60,7	46,5	53,9	33,3	39,0	33,6	36,5	23,1	29,0	29,1	35,7
n (Wege)	31.930	2.087	2.328	844	797	1.292	1.463	2.404	2.730	4.627	5.507	1.881	2.340	1.620	2.010
'10-'14															
zu Fuß	27,5	41,6	31,9	24,5	19,0	16,9	18,7	16,9	27,0	22,0	28,8	35,4	39,3	36,1	38,7
Fahrrad	6,0	4,5	4,3	6,6	4,1	7,2	5,0	6,6	7,0	11,2	6,1	2,7	1,8	2,4	1,9
Mot. Zweirad	0,3	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,7	0,2	1,1	0,2	0,3	0,1	0,3	0,0
Pkw Fahrer:in	19,7	0,0	0,0	3,3	1,7	23,2	9,6	36,5	18,3	33,4	21,2	28,7	20,6	22,5	12,3
Pkw Mitfahrer:in	8,3	23,5	25,7	12,4	10,8	5,9	7,0	2,0	7,7	3,6	7,5	4,2	9,7	4,7	8,4
ÖV	38,2	30,4	38,1	53,1	64,2	46,7	59,7	37,2	39,8	28,7	36,3	28,7	28,6	33,9	38,7
n (Wege)	30.960	1.291	2.218	935	888	877	1.046	1.456	1.992	4.771	6.315	2.309	2.753	1.829	2.280

Tab. 14 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck im Zeitverlauf – nur Binnenverkehr

ohne Nach-Hause-Wege und andere Zwecke; die Kategorie Kindergarten wird erst seit 2023 getrennt erfasst

	Arbeit	Dienstl.	Ausb./ Schule	Einkauf tägl.	Einkauf sonst.	priv. Besuch	priv. Erled.	Freizeit (Gastro, Kultur)	Freizeit (Sport, Grün)	Freizeit (sonst.)	Holen/ Brin- gen	Spa- zier- weg	KiGa
Anteil in Zeilen- %													
2020-24	15,6	2,4	6,3	14,3	5,4	6,9	7,9	9,0	6,8	5,5	10,0	8,6	1,3
2015-19	16,5	4,1	7,9	11,4	6,6	7,0	8,5	9,3	7,0	6,3	9,5	5,7	-
2010-14	17,2	3,3	7,2	12,4	6,6	7,9	9,8	9,2	4,4	7,6	8,5	5,9	-
zu Fuß													
2020-24	12,9	20,4	33,7	59,7	28,1	18,8	24,0	35,4	43,7	27,2	35,2	85,6	45,2
2015-19	9,7	14,0	25,0	52,6	26,1	14,5	25,7	33,5	37,2	22,2	27,8	85,1	-
2010-14	9,5	10,9	26,4	52,5	35,3	17,3	23,9	33,2	27,4	26,3	28,1	86,3	-
Fahrrad													
2020-24	17,7	16,2	12,0	6,5	6,6	8,8	7,3	6,0	15,5	7,9	8,6	4,8	18,1
2015-19	14,3	7,1	5,9	4,0	3,2	7,1	3,8	8,2	11,3	6,9	5,0	4,9	-
2010-14	11,1	9,5	2,7	6,6	5,1	3,7	5,4	4,0	10,7	5,9	3,6	4,4	-
MIV													
2020-24	24,2	22,8	11,0	18,4	25,4	30,7	30,6	14,2	15,4	22,8	39,9	3,5	27,3
2015-19	19,3	35,2	7,7	21,0	28,5	39,5	25,3	17,8	19,6	20,1	43,3	4,2	-
2010-14	25,6	38,5	7,3	20,7	23,4	31,9	22,8	18,1	22,6	23,3	45,9	5,3	-
ÖV													
2020-24	45,2	40,7	43,4	15,4	39,8	41,7	38,1	44,4	25,5	42,1	16,4	6,1	9,4
2015-19	56,6	43,8	61,4	22,4	42,2	38,9	45,2	40,4	31,9	50,8	23,9	5,8	-
2010-14	53,8	41,1	63,6	20,3	36,2	47,1	47,9	44,8	39,4	44,5	22,5	4,0	-
n (Wege)													
2020-24	2.523	421	1.054	2.034	828	975	1.240	1.403	1.217	838	1.337	1.138	173
2015-19	2.696	574	1.252	2.043	1.124	1.205	1.458	1.732	1.303	1.122	1.700	933	-
2010-14	2.334	516	1.119	2.147	1.117	1.259	1.587	1.708	885	1.269	1.314	1.139	-

Tab. 15 Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck und Geschlecht

Anteile in Prozent, Werte 2020-2024, Wegzweck ohne Nach-Hause-Wege

		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Anteil	n (Wege)
Arbeitsplatz	m	9,8	18,9	32,9	38,5	8,7%	1367
	w	14,2	13,0	20,2	52,6	6,9%	1339
Dienstlich/Geschäftlich	m	10,4	17,3	31,9	40,4	1,6%	282
	w	23,3	7,2	30,8	38,8	1,3%	232
Ausbildung/Schule	m	23,9	12,1	13,4	50,6	2,7%	536
	w	41,2	11,5	9,8	37,4	3,2%	541
Einkauf täglicher Bedarf	m	57,4	7,9	21,2	13,4	6,3%	998
	w	59,8	4,7	18,7	16,8	7,0%	1074
sonstiger Einkauf	m	24,4	8,3	33,3	34,0	2,4%	382
	w	27,2	5,2	27,3	40,3	2,9%	505
privater Besuch	m	13,7	6,8	37,1	42,4	3,7%	588
	w	16,4	7,2	41,4	35,0	4,3%	672
private Erledigung	m	19,6	8,2	36,5	35,7	3,8%	603
	w	26,3	5,5	29,7	38,5	3,8%	697
Freizeit (Restaurant, Kultur)	m	36,8	6,3	18,5	38,3	4,0%	673
	w	32,0	5,4	14,7	47,8	4,6%	806
Freizeit (Sport, Grünanlage)	m	36,6	17,7	20,8	24,9	3,5%	670
	w	43,2	14,1	19,6	23,1	3,5%	675
Freizeit (sonstiges)	m	21,2	6,5	36,6	35,7	3,3%	539
	w	18,9	6,2	38,4	36,5	3,5%	597
Jemanden Holen/Bringen	m	20,0	10,9	53,3	15,8	4,1%	610
	w	42,3	6,0	36,3	15,3	5,7%	808
Spaziergang/-fahrt	m	78,9	7,8	5,6	7,7	4,0%	553
	w	83,9	5,4	5,3	5,4	4,5%	668
Kindergarten	m	34,8	18,9	31,7	14,6	0,5%	65
	w	53,4	16,9	24,2	5,5	0,7%	107

Tab. 16 Genutzte Verkehrsmittel nach Pkw im Haushalt

	Gesamt	Anzahl Pkw im HH		
		0	1	2+
2020-24				
zu Fuß	34,1	38,5	33,1	26,2
Fahrrad	9,5	14,5	7,1	6,1
Mot. Zweirad	0,8	0,7	0,7	1,3
Pkw als Fahrer:in	18,1	,6	24,9	37,7
Pkw als Mitfahrer:in	7,2	1,4	9,4	13,5
ÖV	30,3	44,3	24,8	15,2
n (Wege)	28165	9084	15234	3847
2015-19				
zu Fuß	27,4	31,1	26,5	20,2
Fahrrad	6,9	9,4	5,8	4,6
Mot. Zweirad	0,4	0,1	0,5	0,6
Pkw als Fahrer:in	18,8	1,2	25,3	41,3
Pkw als Mitfahrer:in	8,4	2,8	10,8	13,8
ÖV	38,2	55,4	31,2	19,6
n (Wege)	31930	8259	19120	4551
2010-14				
zu Fuß	27,5	33	27	17
Fahrrad	6,0	6	6	7
Mot. Zweirad	0,3	0	0	1
Pkw als Fahrer:in	19,7	2	26	41
Pkw als Mitfahrer:in	8,3	4	10	14
ÖV	38,2	55	32	20
n (Wege)	30960	6441	18584	5935

Tab. 17 Pkw-Ausstattung nach Haushaltstyp

		autofrei	1 Pkw	2+ Pkw	n (Haushalte)
2020-24					
Single-Haushalte	17-35 Jahre	77,1	22,1	0,8	454
	36-60 Jahre	55,2	43,5	1,2	827
	61-75 Jahre	44,2	54,8	1,0	511
Kinder <16 im Haushalt	1 Erwachsene:r	59,1	31,4	9,5*	155
	mind. 2 Erwachsene	19,8	65,9	14,3	1264
Mehrpersonen-Haushalte ohne Kinder <16	Ø < 35 Jahre	53,5	39,1	7,4	583
	Ø 35-60 Jahre	25,0	51,9	23,1	957
	Ø 60-75 Jahre	14,3	62,9	22,8	559
Ü 75	Ø > 75 J.; alle HH-Größen	43,4	48,4	8,3	366
Gesamt		41,7	48,6	9,6	5676
2015-19					
Single-Haushalte	18-35 Jahre	71,6	27,9	0,5	414
	36-60 Jahre	57,7	41,3	1,0	704
	61-75 Jahre	53,1	46,4	0,5	716
Kinder <18 im Haushalt	1 Erwachsene:r	63,3	35,6	1,1	135
	mind. 2 Erwachsene	20,2	65,8	14,0	1285
Mehrpersonen-Haushalte ohne Kinder <18	Ø < 35 Jahre	44,8	47,4	7,8	359
	Ø 35-60 Jahre	34,7	52,9	12,4	833
	Ø 60-75 Jahre	13,5	66,5	20,0	771
Ü 75	Ø > 75 J.; alle HH-Größen	40,8	54,0	5,2	516
Gesamt		42,4	50,2	7,5	5733

* Der hohe Anteil von Zweitwagen in den Haushalten mit einer erwachsenen Person und Kind(ern) dürfte ein statistischer Ausreißer sein. Der Wert beruht auf sieben Haushalte, davon ein Haushalt, der als Panelteilnehmer fünf Mal in der Statistik erscheint.

Tab. 18 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten im Zeitvergleich

	Σ	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
2020-24																					
zu Fuß	34,1	57,2	39,9	36,8	44,9	50,7	37,7	34,3	27,4	31,5	26,2	30,1	35,8	38,5	32,3	40,2	32,3	33,5	29,2	23,8	29,8
Fahrrad	9,5	13,9	18,0	15,8	11,2	10,6	12,5	7,1	4,8	12,5	8,6	8,5	8,1	11,7	11,2	4,9	4,9	10,2	9,3	7,3	4,3
Mot. Zweirad	0,8	0,0	0,8	0,8	0,7	0,4	1,7	0,1	0,7	0,1	0,5	0,3	1,7	1,2	0,6	0,8	1,4	1,0	1,2	0,5	1,6
Pkw Fahrer:in	18,1	5,2	10,3	13,2	13,0	8,7	8,6	17,9	24,5	12,3	22,6	22,8	15,4	14,4	18,7	18,7	27,7	11,5	19,5	26,0	31,0
Pkw Mitfahrer:in	7,2	2,7	4,7	3,9	4,8	4,5	4,1	8,0	9,7	3,7	7,6	8,3	2,7	5,4	8,9	7,5	9,1	8,1	8,4	12,1	9,8
ÖV	30,3	21,0	26,4	29,4	25,4	25,2	35,4	32,6	33,0	39,9	34,5	30,0	36,4	28,7	28,4	27,9	24,6	35,6	32,4	30,3	23,6
n	28165	242	1996	2065	1439	1202	1135	1684	1183	1076	852	1782	907	2106	1075	1206	1259	1114	1784	2649	1409
2015-2019																					
zu Fuß	27,3	38,2	31,5	32,5	32,1	35,8	33,2	25,3	27,1	30,3	25,8	24,7	37,5	26,9	27,3	31,5	28,0	30,1	24,5	17,5	18,4
Fahrrad	6,9	4,8	14,3	11,0	8,9	12,0	9,4	5,0	3,5	4,5	8,0	6,2	3,8	10,0	9,8	4,3	2,7	8,9	4,7	5,1	4,3
Mot. Zweirad	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,1	1,3	0,4	0,2
Pkw Fahrer:in	18,8	14,1	10,3	14,5	14,8	13,2	13,2	18,2	19,4	18,7	23,5	22,1	11,7	16,2	18,3	16,4	20,6	9,4	21,2	26,8	35,4
Pkw Mitfahrer:in	8,4	6,0	4,0	5,7	5,7	5,4	5,2	8,3	8,6	9,1	8,3	10,9	4,4	7,0	8,6	9,5	11,2	5,9	11,4	11,3	13,8
ÖV	38,2	37,0	40,0	36,2	38,3	33,3	38,6	42,3	41,4	37,4	34,4	36,1	41,6	39,2	36,1	38,2	37,5	45,6	36,9	38,9	27,8
n	31930	259	1866	1912	1590	1567	1499	2377	1250	930	1175	2033	1141	2267	1303	1321	1249	1171	1730	3397	1893
2010-2014																					
zu Fuß	27,5	21,4	29,7	39,5	36,3	38,9	35,0	24,3	23,3	31,3	22,4	23,5	37,4	28,1	30,4	28,0	21,0	24,6	24,3	20,8	17,5
Fahrrad	6,0	2,6	7,4	9,0	13,0	11,1	14,8	2,5	3,1	3,0	4,6	5,0	7,7	6,0	4,0	3,3	5,5	4,8	3,5	6,6	4,0
Mot. Zweirad	0,3	0,0	0,6	0,0	0,8	0,8	0,2	0,2	0,4	0,2	0,0	0,9	0,0	0,2	0,3	0,0	0,1	0,0	0,2	0,7	0,2
Pkw Fahrer:in	19,8	4,6	16,5	10,9	9,9	8,5	8,9	22,3	26,3	13,4	23,6	21,6	11,5	17,0	19,6	20,1	22,9	14,5	26,5	26,6	42,6
Pkw Mitfahrer:in	8,3	3,6	5,0	4,8	4,4	7,0	5,4	8,1	10,0	5,7	11,8	13,2	6,0	5,8	9,7	10,3	11,2	3,8	10,9	10,9	14,3
ÖV	38,2	67,9	40,8	35,8	35,6	33,8	35,6	42,7	36,9	46,4	37,6	35,8	37,4	42,9	36,0	38,3	39,4	52,3	34,6	34,3	21,4
n	30960	278	2218	1766	1705	1672	1741	2517	1303	1117	1488	1620	760	1619	1108	1263	1595	1347	1518	2664	1661

Tab. 19 Genutzte Verkehrsmittel durch die Bevölkerung nach Wohngebietstyp

ohne Reihenhäuser (geringe Fallzahlen)

	zu Fuß	Fahrrad	Mot. Zweirad	Pkw Fah- rer:in	Pkw Mit- fahrer:in	ÖV	n (Wege)
2020-2024							
Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	46,3	16,0	0,0	6,7	2,8	28,3	583
Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	43,4	12,4	0,7	11,5	4,5	27,5	5274
Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	39,7	12,3	0,5	11,3	4,6	31,6	6002
Cottages	29,8	1,2	0,5	31,2	10,0	27,4	521
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	33,0	8,5	1,5	14,7	4,6	37,7	1337
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	25,9	8,8	6,6	13,5	3,4	41,8	376
Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	26,8	8,2	0,5	18,5	7,4	38,5	1924
Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	37,6	10,3	0,3	14,4	7,3	30,1	2911
heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	27,9	6,5	0,7	24,5	10,7	29,7	1381
heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	21,0	5,9	2,3	35,2	10,4	25,1	1041
Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau	31,5	6,9	0,7	22,4	7,9	30,5	1876
Einfamilienhäuser und Kleingärten	24,0	8,0	1,1	31,3	12,5	23,1	3740
2015-19							
Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	35,0	8,4	0,4	11,5	6,0	38,8	654
Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	34,7	11,2	0,1	10,9	5,2	38,0	6132
Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	31,8	9,3	0,3	12,0	5,7	41,0	5759
Cottages	31,4	4,0	0,0	21,7	15,2	27,8	733
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	33,6	4,7	0,2	12,9	5,7	43,0	1761
zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	27,7	3,0	0,3	14,6	3,5	50,9	532
Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	26,4	2,8	0,3	21,5	6,7	42,3	2510
Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	28,2	6,5	0,2	14,2	7,7	43,2	2779
heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	25,2	3,7	0,8	21,7	11,8	36,9	1149
heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	17,9	4,0	0,4	30,2	10,2	37,2	1537
Bebauung mit überwiegend durchgrünem Geschoßwohnbau	21,8	7,0	0,1	23,1	13,0	35,0	2137
Einfamilienhäuser und Kleingärten	18,1	5,2	1,2	33,6	13,6	28,2	4730

Tab. 20 Entfernung/Weg der Bevölkerung nach Wohngebietstyp im Zeitverlauf

im Binnenverkehr in km

Wohngebietstyp		2020-24			2015-19		
		MW	STDEV	n	MW	STDEV	n
gründerzeitliche Gebiete	Zentrum, Altstadt und Gründerzeit	2,6	3,3	512	2,9	2,6	568
	Gründerzeit mit überwiegend größeren Wohnungen	3,0	3,5	4508	3,0	3,1	5049
	Gründerzeit mit überwiegend kleineren Wohnungen	3,4	3,8	5017	3,4	3,4	4854
	Cottages	4,0	3,8	450	4,1	4,2	628
zwischen- und nachkriegs-zeitliche Strukturen	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete hoher Dichte	3,7	3,9	1087	3,7	3,7	1417
	zwischen- und nachkriegszeitliche Gebiete mittlerer Dichte	4,6	4,6	285	4,9	4,6	465
Mischgebiete der jüngeren Vergangenheit, Neubau- und Stadterweiterungsgebiete	Gebiete dominiert durch Bauten von 1961 bis 1991	4,4	4,2	1633	4,3	3,9	2087
	Neubau ab 1991 und Stadterweiterung	4,4	4,6	2425	4,5	4,5	2409
stark durchmischte Gebiete geringerer Dichte	heterogene Bebauung mit Überhang an Geschoßwohnungen	5,5	5,4	1123	5,1	4,8	956
	heterogene Bebauung mit Überhang an Einfamilien- und Reihenhäusern	6,0	5,7	813	5,6	5,0	1249
	Bebauung mit überwiegend durchgrün-tem Geschoßwohnbau	5,5	5,5	1556	5,1	4,8	1779
Einfamilienhausgebiete bzw. stark durchgrünte Strukturen	Einfamilienhäuser und Kleingärten	5,5	5,1	3107	5,3	4,9	3860

Tab. 21 Entfernungen/Weg nach Hauptverkehrsmittel seit 2020

im Binnenverkehr, in km

		Gesamt	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamt	Mittelwert	4,21	3,76	4,06	4,27	4,45	4,62
	Standardabweichung	4,53	4,35	4,46	4,39	4,82	4,64
	n (Wege)	25638	4364	4434	4746	5995	6099
zu Fuß	Mittelwert	0,90	0,77	0,93	1,03	0,93	0,89
	Standardabweichung	1,04	0,93	1,00	1,22	0,92	1,05
	n (Wege)	9254	1563	1738	1870	2090	1993
Fahrrad	Mittelwert	4,10	3,65	3,79	3,87	4,19	4,90
	Standardabweichung	3,28	2,33	3,35	2,97	3,55	3,78
	n (Wege)	2831	380	432	525	699	795
MIV	Mittelwert	6,34	5,48	5,98	6,81	6,53	7,21
	Standardabweichung	5,09	4,63	5,02	5,02	5,52	5,16
	n (Wege)	4719	1049	918	800	999	953
ÖV	Mittelwert	6,63	6,65	6,51	6,53	6,82	6,68
	Standardabweichung	4,54	4,79	4,53	4,17	4,84	4,38
	n (Wege)	8834	1372	1346	1551	2207	2358

Tab. 22 Weglängenverteilung im Binnenverkehr nach Hauptverkehrsmittel

	Gesamt	Hauptverkehrsmittel			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
2020-24					
bis 500 m	17,0	45,2	1,4	0,6	0,1
> 0,5 - 1 km	11,7	26,3	7,9	4,8	0,5
> 1 km bis 2 km	14,2	18,2	22,6	11,8	8,5
> 2 km bis 3 km	10,1	5,6	14,3	14,0	11,3
> 3 km bis 5 km	16,9	3,8	27,8	20,5	26,6
> 5 km bis 8 km	13,1	0,5	12,9	18,7	24,0
> 8 km	17,1	0,3	13,1	29,6	29,2
n (Wege)	23372	8423	2351	4407	8095
2015-19					
bis 500 m	16,0	50,3	2,6	0,9	0,1
> 0,5 - 1 km	10,3	26,4	7,2	3,8	2,0
> 1 km bis 2 km	14,4	16,5	29,3	14,1	10,2
> 2 km bis 3 km	10,5	3,4	15,4	13,6	13,4
> 3 km bis 5 km	17,6	2,7	27,4	20,9	25,6
> 5 km bis 8 km	15,6	0,5	13,0	20,9	25,0
> 8 km	15,7	0,1	5,1	25,8	23,6
n (Wege)	26200	8344	1509	6256	9955
2010-14					
bis 500 m	16	52	2	0	0
> 0,5 - 1 km	10	25	12	4	1
> 1 km bis 2 km	15	16	35	14	11
> 2 km bis 3 km	11	5	16	13	14
> 3 km bis 5 km	17	2	15	20	27
> 5 km bis 8 km	16	0	17	21	24
> 8 km	16	0	4	28	23

Tab. 23 Entfernungen/Weg nach Wegzweck und Jahr

im Binnenverkehr in km, ohne Nach-Hause-Wege, ab 2020: Ausbildung inkl. Kindergarten

		Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
2024	Arbeit	7,01	5,29	809
	Ausbildung	4,18	3,95	284
	Versorgung	3,65	4,55	932
	Freizeit	4,23	4,27	1354
	Jemanden Holen/Bringen	4,08	3,57	253
	Sonstiges	3,02	3,95	9
2023	Arbeit	6,65	5,30	778
	Ausbildung	3,96	4,31	320
	Versorgung	3,18	4,52	880
	Freizeit	4,08	4,53	1291
	Jemanden Holen/Bringen	3,41	3,66	293
	Sonstiges	4,39	4,34	105
2022	Arbeit	7,14	5,29	491
	Ausbildung	3,03	3,58	255
	Versorgung	3,32	3,36	765
	Freizeit	4,11	4,08	1101
	Jemanden Holen/Bringen	3,02	3,92	274
	Sonstiges	3,58	3,50	8
2021	Arbeit	6,43	5,03	449
	Ausbildung	2,46	3,12	206
	Versorgung	2,88	3,55	773
	Freizeit	4,56	4,67	874
	Jemanden Holen/Bringen	3,18	3,84	274
	Sonstiges	1,74	1,54	32
2020	Arbeit	5,08	4,52	422
	Ausbildung	4,13	6,03	176
	Versorgung	2,92	3,74	765
	Freizeit	3,99	4,20	973
	Jemanden Holen/Bringen	2,38	3,22	247
	Sonstiges	11,10	5,68	11
2020-2024	Arbeit	6,47	5,15	2949
	Ausbildung	3,54	4,42	1241
	Versorgung	3,16	3,91	4115
	Freizeit	4,18	4,34	5593
	Jemanden Holen/Bringen	3,10	3,68	1341
	Sonstiges	4,10	4,55	165
2015-2019	Arbeit	5,98	4,35	3547
	Ausbildung	3,89	3,56	1287
	Versorgung	2,95	3,35	4890
	Freizeit	4,03	4,33	7361
	Jemanden Holen/Bringen	3,60	3,90	1806
	Sonstiges	3,53	3,59	387

Tab. 24 Entfernungen/Weg nach Wegzweck im Detail

im Binnenverkehr in km, ohne Nach-Hause-Wege

		Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
2020-24	Arbeitsplatz	6,59	5,17	2528
	Dienstlich/Geschäftlich	5,77	4,93	421
	Ausbildung/Schule	3,80	4,65	1065
	Einkauf täglicher Bedarf	1,91	3,20	2040
	sonstiger Einkauf	3,58	3,38	828
	privater Besuch	6,15	5,21	980
	private Erledigung	5,12	4,49	1247
	Freizeit (Restaurant, Kultur)	4,17	4,09	1405
	Freizeit (Sport, Grünanlage)	4,14	4,38	1221
	Freizeit (sonstiges)	4,68	4,17	838
	Jemanden Holen/Bringen	3,10	3,68	1341
	Spaziergang/-fahrt	2,24	2,75	1149
	Kindergarten	2,08	2,32	176
2015-19	Arbeitsplatz	5,84	4,16	2700
	Dienstlich/Geschäftlich	6,46	4,94	580
	Ausbildung/Schule	3,89	3,56	1274
	Einkauf täglicher Bedarf	1,87	2,57	2051
	sonstiger Einkauf	3,54	3,41	1127
	privater Besuch	5,73	4,70	1209
	private Erledigung	3,84	3,73	1466
	Freizeit (Restaurant, Kultur)	3,58	3,46	1736
	Freizeit (Sport, Grünanlage)	3,65	3,76	1306
	Freizeit (sonstiges)	5,10	4,59	1128
	Jemanden Holen/Bringen	3,56	3,82	1707
	Spaziergang/-fahrt	1,84	2,08	933
	Kindergarten	-	-	-
2010-14	Arbeitsplatz	5,96	4,05	2338
	Dienstlich/Geschäftlich	5,11	3,79	517
	Ausbildung/Schule	3,59	3,20	1130
	Einkauf täglicher Bedarf	1,74	2,37	2150
	sonstiger Einkauf	3,66	3,59	1119
	privater Besuch	5,44	4,10	1260
	private Erledigung	3,93	3,80	1591
	Freizeit (Restaurant, Kultur)	3,56	3,27	1708
	Freizeit (Sport, Grünanlage)	3,76	3,51	886
	Freizeit (sonstiges)	4,14	3,59	1271
	Jemanden Holen/Bringen	3,16	3,34	1323
	Spaziergang/-fahrt	1,99	2,60	1140
	Kindergarten	-	-	-

Tab. 25 Entfernungen/Weg nach Geschlecht und nach Zweck

im Binnenverkehr, in km, 2020-24

		Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
männlich	Arbeit	6,93	5,56	1481
	Ausbildung	4,01	4,04	594
	Versorgung	3,30	4,20	1900
	Freizeit	4,37	4,51	2632
	Jemanden Holen/Bringen	3,56	3,90	573
	Sonstiges	4,67	5,12	87
	Gesamt (inkl. Heimwege)	4,55	4,80	12203
weiblich	Arbeit	5,93	4,57	1455
	Ausbildung	3,14	4,70	641
	Versorgung	3,04	3,64	2198
	Freizeit	4,01	4,16	2944
	Jemanden Holen/Bringen	2,75	3,46	766
	Sonstiges	3,28	3,43	78
	Gesamt (inkl. Heimwege)	3,87	4,23	13448

Tab. 26 Entfernungen der Fußwege

im Binnenverkehr, in km. „pro Person“ bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		m	w	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75+
Entfernung pro Weg									
2020-24	0,91	0,94	0,90	0,66	0,89	0,91	1,04	1,03	0,90
Standardabweichung	1,08	1,05	1,11	0,75	0,85	1,20	1,22	1,17	0,82
n (Wege)	8450	3913	4512	1380	770	2566	1912	1382	440
2015-19									
n (Wege)	8345	3638	4707	1646	777	1975	1706	1620	621
Gesamtentfernung pro Tag pro Fußgänger:in									
2020-24	2,16	2,15	2,17	1,42	1,91	2,30	2,55	2,49	2,05
n (Personen)	3551	1653	1885	637	358	1042	784	546	184
2015-19									
n (Personen)	3497	1565	1932	744	338	803	712	638	262
Gesamtentfernung pro Tag pro Person									
2020-24	0,74	0,67	0,81	0,56	0,52	0,87	0,87	0,93	0,61
n (Personen)	9922	4736	5158	1719	1319	2686	2183	1469	546
2015-19									
n (Personen)	9620	4505	5115	1629	1254	2087	2099	1817	734

Tab. 27 Entfernungen der Radfahrten

im Binnenverkehr, in km. „pro Person“ bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		m	w	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	(75+)
Entfernung pro Fahrt									
2020-24									
MW	4,1	4,2	4,0	2,6	4,0	4,4	4,3	3,8	4,2
Standardabweichung	3,3	3,4	3,1	2,3	2,8	3,5	3,5	2,9	3,7
n (Wege)	2351	1370	959	301	273	949	603	202	23
2015-19									
MW	3,2	3,3	3,1	2,1	3,2	3,5	3,0	3,3	3,8
Standardabweichung	2,4	2,5	2,1	1,8	1,6	2,6	2,2	3,4	2,3
n (Wege)	1509	905	604	111	200	519	497	165	17
Gesamtentfernung pro Tag pro Radfahrer:in									
2020-24									
MW	9,2	9,3	8,9	4,4	8,7	10,7	9,7	8,7	10,2
n (Personen)	1055	608	439	168	120	402	267	87	11
2015-19									
MW	7,7	8,0	7,1	3,5	8,3	8,3	7,5	7,9	6,8
n (Personen)	642	375	267	62	84	219	194	74	9
Gesamtentfernung pro Tag pro Person									
2020-24									
MW	0,8	1,0	0,6	0,3	0,9	1,5	1,0	0,4	0,1
n (Personen)	9960	4758	5174	1710	1328	2702	2194	1479	547
2015-19									
MW	0,5	0,7	0,4	0,1	0,6	0,8	0,7	0,3	0,1
n (Personen)	9640	4508	5132	1630	1255	2093	2101	1822	739

Tab. 28 Entfernungen der MIV-Fahrten

im Binnenverkehr, in km. „pro Person“ bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten, Werte inkl. Fußwegeetappen

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		m	w	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75+
Entfernung pro Fahrt									
2020-24									
MW	6,3	6,7	5,9	5,1	7,7	7,0	6,6	5,4	5,4
Standardabweichung	5,1	5,5	4,5	4,1	5,6	5,3	5,4	4,6	3,8
n (Wege)	4407	2209	2198	584	317	1134	1289	832	251
2015-19									
MW	5,8	6,2	5,3	4,7	6,4	6,4	5,9	5,3	4,8
Standardabweichung	4,4	4,6	4,1	4,1	4,4	4,6	4,6	4,0	3,5
n (Wege)	6256	3128	3128	874	388	1513	1553	1522	406
Gesamtentfernung pro Tag pro MIV-Nutzer:in									
2020-24									
MW	14,7	15,8	13,5	9,1	15,2	16,2	16,6	13,0	14,3
n (Personen)	1909	961	948	307	159	475	530	337	101
2015-19									
MW	14,7	15,7	13,4	9,5	13,1	16,9	15,8	15,1	12,1
n (Personen)	2509	1242	1267	425	201	577	601	540	165
Gesamtentfernung pro Tag pro Person									
2020-24									
MW	3,1	3,7	2,6	1,6	1,7	3,7	4,9	3,3	2,8
n (Personen)	9963	4746	5189	1737	1322	2690	2196	1474	544
2015-19									
MW	3,5	4,2	2,8	2,0	1,9	4,9	4,4	4,4	2,4
n (Personen)	9627	4502	5125	1641	1253	2090	2096	1811	736

Tab. 29 Entfernungen der ÖV-Fahrten

im Binnenverkehr, in km. „pro Person“ bezogen auf jene, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten, Werte inkl. Fußwegeetappen

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		m	w	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75+
Entfernung pro Fahrt									
2020-24									
MW	6,6	6,8	6,5	4,8	7,3	6,6	6,9	6,4	6,1
Standardabweichung	4,5	4,7	4,4	3,7	5,1	4,2	4,5	4,3	4,1
n (Wege)	8095	3607	4456	1037	1438	2410	1689	1124	397
2015-19									
MW	5,8	6,0	5,7	4,9	6,0	5,9	5,9	6,0	5,4
Standardabweichung	3,8	3,8	3,8	4,0	3,7	3,6	3,9	4,1	3,6
n (Wege)	9955	4436	5519	1214	1753	2480	2342	1618	548
Gesamtentfernung pro Tag pro ÖV-Nutzer:in									
2020-24									
MW	14,4	14,7	14,1	9,6	17,3	14,2	14,3	13,2	13,5
n (Personen)	3784	1708	2063	535	642	1117	801	508	181
2015-19									
MW	13,3	13,5	13,0	10,2	13,1	13,9	14,3	13,9	12,3
n (Personen)	4361	1979	2382	605	772	1074	992	677	241
Gesamtentfernung pro Tag pro Person									
2020-24									
MW	4,7	4,8	4,6	2,4	7,6	5,0	4,1	4,2	3,3
n (Personen)	9874	4723	5124	1730	1307	2665	2181	1454	537
2015-19									
MW	5,7	5,6	5,8	3,9	7,4	6,6	6,0	4,6	3,3
n (Personen)	9523	4453	5070	1619	1227	2070	2078	1803	726

Tab. 30 Dauer/Weg nach Verkehrsmittel

im Binnenverkehr; in min

	Gesamt	Hauptverkehrsmittel			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
2020-24					
Mittelwert	21,1	17,3	23,5	18,6	26,5
Standardabweichung	20,1	23,3	22,4	13,7	17,1
n (Wege)	25295	9181	2773	4627	8618
2015-19					
Mittelwert	19,9	14,4	19,5	17,8	25,2
Standardabweichung	17,6	17,2	17,3	12,1	16,7
n (Wege)	29166	9137	1879	6646	11363
2010-14					
Mittelwert	20,2	15,8	18,5	17,9	25,0
Standardabweichung	17,5	20,3	18,3	12,5	16,1
n (Wege)	28049	8980	1058	7257	10684

Tab. 31 Wegdauerverteilung nach Verkehrsmittel im Binnenverkehr

	Gesamt	Hauptverkehrsmittel			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
2020-24					
bis 5 min	17,9	33,0	13,1	15,5	2,7
6- 10 min	19,7	25,5	17,4	20,0	13,3
11-15 min	16,7	15,1	19,2	20,3	15,4
16-20 min	11,3	5,0	14,6	13,2	16,6
21-30 min	17,6	10,5	20,3	20,5	23,4
31-45 min	9,5	4,2	6,9	7,8	18,0
> 45 min	7,2	6,7	8,5	2,7	10,6
n	25295	9181	2773	4627	8618
2015-19					
bis 5 min	16,4	35,6	13,2	14,1	3,8
6- 10 min	20,6	25,3	23,3	23,9	14,7
11-15 min	17,0	16,1	22,5	18,5	15,9
16-20 min	12,3	5,4	14,8	14,9	15,7
21-30 min	18,4	10,7	16,0	19,9	23,7
31-45 min	9,7	3,7	6,2	6,4	16,7
> 45 min	5,6	3,1	4,1	2,2	9,5
n	29166	9137	1879	6646	11363
2010-14					
bis 5 min	16,5	33,7	15,7	15,2	4,5
6- 10 min	20,0	26,5	27,5	20,6	13,6
11-15 min	18,0	15,6	24,3	21,6	16,8
16-20 min	12,4	6,4	9,7	15,3	15,5
21-30 min	17,8	9,3	10,8	19,4	24,2
31-45 min	9,5	3,4	8,1	5,6	16,7
> 45 min	5,8	5,0	3,9	2,4	8,7
n	28049	8980	1058	7257	10684

Tab. 32 Dauer/Weg nach Geschlecht und nach Zweck

im Binnenverkehr, in min, Ausbildung inkl. Kindergarten, Gesamt: alle Wege inkl. Heimwege

		Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
männlich	Arbeit	23,8	16,1	1481
	Ausbildung	18,9	15,1	594
	Versorgung	15,5	14,9	1900
	Freizeit	27,5	30,0	2632
	Jemanden Holen/Bringen	13,5	10,5	573
	Sonstiges	30,7	44,2	87
	Gesamt (inkl. Heimwege)	21,5	20,9	12203
	weiblich	Arbeit	25,7	18,2
Ausbildung		16,4	23,0	641
Versorgung		15,2	14,4	2198
Freizeit		25,8	23,9	2944
Jemanden Holen/Bringen		14,2	14,9	766
Sonstiges		23,9	22,1	78
Gesamt (inkl. Heimwege)		20,6	19,3	13448
Gesamt		Arbeit	24,7	17,1
	Ausbildung	17,5	20,0	1235
	Versorgung	15,4	14,6	4098
	Freizeit	26,6	27,0	5576
	Jemanden Holen/Bringen	13,9	13,3	1339
	Sonstiges	27,9	36,9	165
	Gesamt (inkl. Heimwege)	21,0	20,1	25651

Tab. 33 Dauer/Weg nach Wegzweck

im Binnenverkehr, Klassen in Zeilenprozent, MW in min

	bis 5 min	6- 10 min	11-15 min	16-20 min	21-30 min	31-45 min	> 45 min	MW	STDEV	n
2020-24										
Gesamt	17,9	19,7	16,7	11,3	17,6	9,5	7,2	21,1	20,1	25295
Arbeitsplatz	8,3	11,6	15,7	14,6	27,7	13,9	8,2	24,6	16,6	2485
Dienstlich/Geschäftlich	8,3	20,4	14,6	4,8	33,8	9,3	8,9	25,2	21,9	186
Ausbildung/Schule	21,5	23,4	20,7	9,9	12,3	6,3	6,0	17,6	15,7	1050
Einkauf täglicher Bedarf	41,0	28,1	13,4	7,2	5,7	1,9	2,7	11,9	13,4	2029
sonstiger Einkauf	18,3	22,5	21,4	16,7	13,4	5,3	2,5	16,4	13,2	822
privater Besuch	8,9	13,8	15,9	16,1	19,1	16,3	9,9	25,2	18,0	959
private Erledigung	14,7	18,7	16,7	11,8	18,7	12,8	6,6	21,2	15,7	1236
Freizeit (Restaurant, Kultur)	17,2	17,1	17,0	15,1	15,6	12,6	5,4	20,8	18,2	1392
Freizeit (Sport, Grünanlage)	13,2	15,5	17,5	12,0	23,4	8,9	9,5	24,6	22,8	1206
Freizeit (sonstiges)	11,3	18,4	19,5	16,6	18,2	8,4	7,6	22,0	20,8	821
Jemanden Holen/Bringen	28,0	28,1	20,8	8,6	7,4	5,1	2,1	13,9	13,3	1338
Spaziergang/-fahrt	7,8	13,9	15,6	6,9	21,8	7,9	26,1	38,6	40,3	1130
Kindergarten	16,4	42,2	23,0	8,2	5,6	1,6	2,9	17,0	33,6	175

Tab. 34 Dauer/Fußweg nach Wegzweck

im Binnenverkehr, in min, Ausbildung inkl. Kindergarten

	Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
2020-24			
Arbeit	18,3	22,0	403
Ausbildung	11,3	23,6	376
Versorgung	10,0	10,8	1825
Freizeit	27,3	33,9	2422
Jemanden Holen/Bringen	9,4	6,9	420
2015-19			
Arbeit	14,1	22,8	406
Ausbildung	10,4	6,1	373
Versorgung	9,5	11,2	1779
Freizeit	19,5	22,1	2309
Jemanden Holen/Bringen	11,4	17,4	488

Tab. 35 Dauer/Fußweg im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter

im Binnenverkehr, in min, „pro Person“ bezieht sich auf alle, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		männlich	weiblich	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75+
Dauer pro Fußweg									
2020-24									
Mittelwert	17,3	18,0	16,8	14,6	14,6	17,4	18,8	19,6	18,3
Standardabweichung	23,3	26,2	20,9	24,0	22,7	25,6	21,4	23,3	17,9
n	9181	4248	4908	1513	833	2804	2075	1483	473
2015-19									
Mittelwert	14,4	14,4	14,3	13,0	13,1	13,5	14,0	16,9	18,0
Standardabweichung	17,2	18,8	15,9	13,7	16,3	17,0	16,8	19,4	20,9
n	9137	3989	5148	1784	863	2181	1892	1754	663
Gesamtdauer pro Tag pro Fußgänger:in									
2020-24									
Mittelwert	43,5	43,5	43,4	32,2	32,8	48,2	48,5	50,9	45,2
Standardabweichung	48,5	51,9	45,6	43,0	43,3	56,3	49,0	44,7	38,2
n	3754	1753	1988	677	377	1098	839	574	189
2015-19									
Mittelwert	35,2	33,7	36,3	28,7	31,2	32,7	36,1	45,6	43,9
Standardabweichung	38,1	39,3	37,0	27,6	33,4	37,7	39,9	46,3	41,2
n	3749	1676	2073	790	373	866	769	678	273
Gesamtdauer pro Tag pro Person									
2020-24									
Mittelwert	15,7	14,3	17,0	13,5	9,2	19,0	17,7	19,8	13,5
Standardabweichung	35,8	36,1	35,6	32,1	27,3	42,5	37,7	37,3	29,4
n	10001	4773	5200	1743	1327	2700	2206	1478	547
2015-19									
Mittelwert	12,0	10,4	13,6	12,9	7,9	11,8	11,9	16,5	14,7
Standardabweichung	27,8	26,8	28,7	23,4	21,6	27,5	28,6	35,4	31,6
n	9675	4529	5146	1644	1258	2097	2107	1830	739

Tab. 36 Dauer/Radfahrt nach Wegzweck

im Binnenverkehr, in min, Ausbildung inkl. Kindergarten

	Mittelwert	Standardabweichung	n (Wege)
2020-24			
Arbeit	21,7	18,8	474
Ausbildung	18,3	14,3	181
Versorgung	17,4	13,7	295
Freizeit	32,1	30,9	512
Jemanden Holen/Bringen	14,0	11,2	143
2015-19			
Arbeit	19,2	16,4	382
Ausbildung	15,5	7,8	76
Versorgung	15,5	13,6	207
Freizeit	22,3	19,5	391
Jemanden Holen/Bringen	13,0	7,5	82

Tab. 37 Dauer der Radfahrten (min) im Zeitverlauf nach Geschlecht und Alter

im Binnenverkehr, „pro Person“ bezieht sich auf alle, die sich am Berichtstag in Wien aufhielten

	Gesamt	Geschlecht		Alter					
		männlich	weiblich	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75+
Dauer pro Radfahrt									
2020-24									
Mittelwert	23,5	23,3	23,6	26,6	21,2	22,9	25,2	22,1	25,7
Standardabweichung	22,4	22,2	22,7	29,5	14,6	20,2	27,4	17,6	20,4
n	2773	1549	1200	485	282	1079	662	239	26
2015-19									
Mittelwert	19,5	19,7	19,1	13,5	17,3	19,6	21,3	19,6	33,8
Standardabweichung	17,3	18,3	15,7	13,6	8,5	14,4	23,6	16,3	18,7
n	1879	1082	797	199	228	615	574	236	27
Gesamtdauer pro Tag pro Radfahrer									
2020-24									
Mittelwert	56,1	54,9	56,8	53,5	47,1	61,2	58,5	55,5	62,5
Standardabweichung	47,6	46,5	48,4	60,6	29,7	45,0	55,8	37,3	41,7
n	1168	653	507	237	120	421	283	95	12
2015-19									
Mittelwert	49,7	51,5	47,1	26,5	44,4	50,4	57,5	54,0	59,2
Standardabweichung	40,3	42,8	36,0	21,6	29,1	35,1	51,6	41,0	37,3
n	761	433	328	100	96	243	216	92	14
Gesamtdauer pro Tag pro Person									
2020-24									
Mittelwert	5,6	6,6	4,6	5,8	5,0	8,9	6,5	2,5	0,6
Standardabweichung	22,6	24,0	20,7	25,9	17,5	27,6	26,1	14,0	7,6
n	10014	4778	5208	1747	1326	2707	2203	1484	547
2015-19									
Mittelwert	4,0	5,0	3,0	1,3	3,4	5,5	6,2	2,9	1,4
Standardabweichung	17,6	20,3	14,5	7,5	14,2	19,5	24,6	15,3	10,7
n	9675	4529	5146	1644	1258	2097	2107	1830	739

Tab. 38 Verkehrsmittelanteile auf Basis von Wegen und Etappen

	Hauptverkehrsmittel auf Weg			Verkehrsmittel auf Etappen		
	2010-14	2015-19	2020-24	2010-14	2015-19	2020-24
zu Fuß	27,5	27,4	34,1	56,0	55,3	58,0
Fahrrad	6,0	6,9	9,5	2,7	3,3	5,0
MIV Fahrer:in	20,1	19,2	18,9	8,8	8,6	9,3
Pkw als Mitfahrer:in	8,3	8,4	7,2	3,8	3,9	3,6
ÖV	38,2	38,2	30,3	28,6	28,7	24,1
n (Wege / Etappen)	30960	31930	28165	70993	71301	60374

5 Zufallsfehler und Gewichtung

5.1 Statistische Genauigkeiten

Die Ergebnisse einer Stichprobenerhebung unterliegen immer einem Zufallsfehler. Mit den folgenden Formeln lassen sich für die in den Tabellen aufgeführten Anteils- und Mittelwerte das Konfidenzintervall ausrechnen. Dieses gibt an, dass mit einer „Wahrscheinlichkeit“ von 95 % der wahre Wert innerhalb dieser Grenzen liegt.

Anteilswerte

Für die Berechnung ist der Anteilswert sowie die jeweilige Fallzahl aus den Tabellen im Anhang zu entnehmen und in die folgende Formel einzutragen:

$$a \pm 1,96 \sqrt{\frac{a * (1 - a)}{n}}$$

a: Anteilswert

n: Stichprobengröße

Beispiel:

Der Fußweganteil bei Arbeitswegen von Männern beträgt $a = 9,8 \%$ bei $n = 1.367$ Wegen. Daraus ergibt sich ein Konfidenzintervall mit den folgenden Grenzen

$$\text{untere Grenze: } 9,8 \% - 1,96 \sqrt{\frac{9,8 \% * (1 - 9,8 \%)}{1367}} = 8,2 \%$$

$$\text{obere Grenze: } 9,8 \% + 1,96 \sqrt{\frac{9,8 \% * (1 - 9,8 \%)}{1367}} = 11,4 \%$$

Das entsprechende Konfidenzintervall bei Frauen ($14,2 \%$, $n = 1.339$) reicht von $12,3 \%$ bis $16,1 \%$.

Ob ein Unterschied zwischen zwei Werten außerhalb des Zufallsfehlers liegt, lässt sich anhand der folgenden Formeln bestimmen:

$$z = \frac{a1 - a2}{\sqrt{SE1^2 + SE2^2}}$$

$$SE1 = \sqrt{n1} * \sqrt{\frac{a1 * (1 - a1)}{n1}} ; SE2 = \sqrt{n2} * \sqrt{\frac{a2 * (1 - a2)}{n2}}$$

a1: Anteilswert 1

a2: Anteilswert 2

n1: Stichprobengröße für *a1*

n2: Stichprobengröße für *a2*

Wenn der berechnete z-Wert größer 1,65 oder kleiner -1,65 ist, dann ist der Unterschied zwischen den beiden Anteilswerten statistisch signifikant, d.h. mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in der Grundgesamtheit vorhanden.

Mittelwerte

Für die Berechnung des Zufallsfehlers von Mittelwerten dient die folgende Formel:

$$m \pm 1,96 \frac{s}{\sqrt{n}}$$

m: Mittelwert

n: Stichprobengröße

s: Standardabweichung

Beispiel:

Die durchschnittliche Radfahrt im Binnenverkehr erstreckt sich im Zeitraum 2020-2024 über 4,10 km (Standardabweichung 3,28, $n=2.831$). Der wahre Werte liegt mit einer Sicherheit von 95 % im Bereich 3,98 bis 4,22.

Die statistische Signifikanz des Unterschieds zweier Mittelwerte lässt sich wie folgt berechnen:

$$z = \frac{m1 - m2}{\sqrt{\frac{s1^2}{n1} + \frac{s2^2}{n2}}}$$

a1: Anteilswert 1 / *a2*: Anteilswert 2

n1: Stichprobengröße für *a1* / *n2*: Stichprobengröße für *a2*

s1: Standardabweichung für *a1* / *s2*: Standardabweichung für *a2*

Wenn der berechnete z-Wert größer 1,65 oder kleiner -1,65 ist, dann ist der Unterschied zwischen den beiden Mittelwerten statistisch signifikant, d.h. mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in der Grundgesamtheit vorhanden.

Einschränkungen

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Verwendung der Weganzahl als Stichprobengröße *n* ein Klumpeneffekt vernachlässigt wird. Der Klumpeneffekt entsteht, da bei mehreren aufeinander folgenden Wegen die Wahrscheinlichkeit das gleiche Verkehrsmittel zu nutzen höher ist als das Verkehrsmittel zu wechseln.

Auf weitere Klumpeneffekte durch die zum Teil erfolgte Befragung identischer Haushalte (Panel) über mehrere Erhebungsjahre hinweg sowie die Befragung möglichst aller Personen im Haushalt sei ebenfalls hingewiesen.

5.2 Neugewichtung auf Bezirksebene

Für die Auswertungen nach Bezirken und Wohngebietstypen wurde eine Neugewichtung der Datensätze 2015–2019 und 2020–2024 vorgenommen. Diese Neugewichtung war möglich, da durch die Zusammenfassung der Befragungsdaten zu 5-Jahres-Zeiträumen eine ausreichende Fallzahl für bezirksscharfe Gewichtungen erreicht wurde.

Die Neugewichtung war auch erforderlich, da die ursprüngliche Gewichtung durch O.trend primär auf jährlich zu berichtende, stadtweit repräsentative Ergebnisse abzielt. Stichprobenverzerrungen und Extremwerte auf Bezirksebene werden dabei nicht kontrolliert. Eine verlässliche Kalibrierung auf dieser Ebene wäre aufgrund der geringen jährlichen Fallzahlen auch nur eingeschränkt möglich. Durch die Gewichtung der zusammengefassten Datensätze auf Bezirksebene konnten starke Schwankungen in den Zeitreihen und unplausible Ergebnisse in räumlichen Analysen deutlich reduziert werden.

Blockweises Raking

Zur Neugewichtung wurde ein blockweises Raking-Verfahren (block iterative proportional fitting) eingesetzt, um die Stichprobenstruktur an bekannte Randverteilungen auf Bezirksebene anzupassen. Das Verfahren wurde gewählt, da:

- die zu gewichtenden Merkmale eine große Zahl an Ausprägungen aufweisen,
- die vollständige Kreuzung aller Merkmale rechnerisch nicht praktikabel wäre,
- und die SOLL-Verteilungen lediglich für die Randverteilungen, nicht aber für vollständige Kreuztabellen vorliegen.

Die Umsetzung erfolgte mit dem survey-Paket in R (Lumley, 2021) und mit Unterstützung von ChatGPT 4o.

1. Haushaltsgewicht

Die Berechnung des Haushaltsgewichts basierte auf der Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw (kein Pkw, 1 Pkw, 2+ Pkw). Hierfür wurden die Verteilungen aus der Konsumerhebung der Statistik Austria für die Gesamtstadt anhand der bezirksscharf vorliegenden Pkw-Zulassungszahlen kalibriert, um bezirksgenaue SOLL-Verteilungen zu erhalten. Hinweis: Für den 1. Bezirk wurden die Pkw-Zulassungszahlen nicht berücksichtigt, da diese aufgrund der dort stark überrepräsentierten Firmenwagen keine valide Aussage zur privaten Pkw-Verfügbarkeit zulassen.

2. Personengewicht: Blockraking

Zur Berechnung des Personen-Gewichts wurde ein **zweistufiges Raking-Verfahren in Blöcken** angewendet. Als Startgewicht diente das zuvor berechnete Haushaltsgewicht.

In einem **ersten Block** wurden darauf aufbauend die folgenden Merkmale **bezirksscharf** an ihre Zielverteilungen angepasst:

- Besitz einer Jahreskarte (ja/nein), basierend auf Verkaufsstatistiken der Wiener Linien,
- kalendarischer Tagtyp (Mo–Fr / Sa / So–/Feiertag),
- Halbjahr der Erhebung (Sommer- oder Winterhalbjahr).

In einem **zweiten Block** erfolgte ein weiteres bezirksscharfes Raking nach:

- Altersgruppen (in 15-Jahres-Klassen)
- und Geschlecht.

Die beiden Blöcke wurden iterativ abwechselnd angewendet. Die Iteration wurde gestoppt, sobald sich die Gewichte zwischen zwei Durchläufen um weniger als 0,000001 ($1e-6$) änderten oder nach maximal 10 Iterationen. Auf diese Weise wurde eine möglichst gute Annäherung an alle fünf Zielverteilungen erzielt.

Zur Vermeidung extremer Gewichtungsfaktoren und zur Reduktion der Varianz wurden die finalen Gewichte auf den Bereich von 0,5 bis 10 **getrimmt**. Aus denselben Gründen wurde bewusst auf feinere Differenzierungen der SOLL-Verteilungen sowie auf zusätzliche Merkmale (z.B. Migrationshintergrund) verzichtet.

3. Wegegewicht

Das Personen-Gewicht wurde auf die Wegeebene übertragen. Danach erfolgte eine Kalibrierung des Modal Splits auf Stadtebene anhand der O.trend-Ergebnisse.

Plausibilitätskontrollen: Wohngebietstypen

Für ausgewählte Bezirke wurde die Stichprobenverteilung mit der tatsächlichen Bevölkerungsverteilung nach Wohngebietstypen verglichen. Ergebnis: Im 18. Bezirk sind Cottage-Bewohner:innen in der Stichprobe überrepräsentiert. Eine Nachgewichtung nach diesem Merkmal führte jedoch zu keiner wesentlichen Veränderung des Modal Splits in diesem Bezirk. Aus diesem Grund wurde diese Gewichtung verworfen.

Ergebnis

Für räumliche Auswertungen stehen nun zusätzliche Gewichtungsfaktoren auf **Haushalts-, Personen- und Wegeebene** zur Verfügung. Auf Haushaltsebene ist allerdings nur eine Auswertung nach der Anzahl der Pkw im Haushalt sinnvoll, da ausschließlich dieses Merkmal in die Gewichtung einging.

Zu beachten ist, dass es durch die Neugewichtung zu **Abweichungen gegenüber den 2021 veröffentlichten Bezirksergebnissen** für die Periode 2015–2019 kommt (Heller, 2021).

6 Literaturverzeichnis

- Follmer, R. (2025): *Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr. Bonn, Berlin.
- Gerike, R. u. andere (2020): *Sonderauswertung zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten – SrV 2018" - Städtevergleich*. Dresden.
- Heller, J. (2021): *Aktive Mobilität in Wien*. im Auftrag der Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien. Wien.
- Hubrich, S. u. andere (2025): *Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ - Städtevergleich*. Dresden.
- Lumley, T. (2021): *Complex Surveys: A Guide to Analysis Using R (2nd ed.)*.
- Nobis, C. u. Kuhnimhof, T. (2018): *Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht*. im Auftrag des BMVI. Bonn.
- Stadt Wien (2019): *Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung*. Wien.
- Stadt Wien (2024): *Statistisches Jahrbuch 2024 - Wien in Zahlen*. Wien.
- Stadt Wien (2025): *Der Wien-Plan. Stadtentwicklungsplan 2035 (am 23.4.2025 vom Gemeinderat beschlossene Fassung)*. Wien.
- Statistik Austria (2017): *Verbrauchsausgaben - Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2014/15*. Wien.