

# Fahrradfreundliche Wohnbauten

## Forschungsbericht



Im Auftrag des  
Magistrats der Stadt Wien, MA 50  
Referat Wohnbauforschung und internationale Beziehungen

Wien, 18. Dezember 2012

**Auftraggeber:**

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 50 Wohnbauförderung und Schlichtungsstelle für wohnrechtliche  
Angelegenheiten

Referat Wohnbauforschung und internationale Beziehungen

**Unterstützt von:**

GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- u BauAG

GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.

SPAR Österreichische Warenhandels-AG

**Verfasser:**

Schloßgasse 11  
1050 Wien  
Tel. (+431) 544 07 07  
Fax (+431) 544 07 27,  
email: office@rosinak.at  
http://www.rosinak.at

Firmenbuchzahl FN 140466 v – UID: ATU39942201

Argentinerstraße 21  
1040 Wien  
Tel.: +43-1-504 12 58  
Fax: +43-1-504 35 36  
email: office@herry.at  
http://www.herry.at/

FN: 233778t - UID-Nr.: ATU 57009258

Karl Menšik

Michael Szeiler

Markus Schuster

Irene Steinacher

Rupert Tomschy

Datei: wbf\_fwb\_endbericht\_121218.doc

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
KURZFASSUNG.....	5
ABSTRACT.....	10
1 EINLEITUNG .....	15
1.1 Fahrradfreundliche Wohnbauten .....	15
1.2 Untersuchungsziel und Vorgangsweise.....	15
2 BESCHREIBUNG DER WOHNHAUSANLAGEN .....	18
2.1 Umfeld der Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße .....	18
2.2 Bike City.....	19
2.3 Wohnen am Park.....	21
2.4 Bike & Swim.....	23
2.5 Autofreie Mustersiedlung .....	25
3 DURCHFÜHRUNG DER BEFRAGUNGEN.....	28
3.1 Methodische Vorgangsweise.....	28
3.2 Einführung - Determinanten des Mobilitätsverhaltens .....	28
3.3 Befragungsform und Erhebungsablauf .....	30
3.4 Inhalt der Befragungen .....	34
3.5 Rücklauf.....	35
4 BEFRAGUNGSERGEBNISSE.....	37
4.1 Methodische Vorgangsweise.....	37
4.2 Bike City.....	39
4.3 Wohnen am Park.....	53
4.4 Bike & Swim.....	65
4.5 Autofreie Mustersiedlung .....	79
5 VERGLEICHENDE ANALYSE.....	90
5.1 Sozio-demografische Merkmale .....	90
5.2 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit.....	91
5.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	95
5.4 Fahrradnutzung .....	100
5.5 Werktagmobilität .....	102
5.6 Analyse der unterschiedlichen Fahrradnutzung an Werktagen .....	106
5.7 Mobilität am Wochenende .....	109

6	ERGEBNISSE DES EXPERTINNENGESPRÄCHS .....	110
7	ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN .....	112
7.1	Motive bei der Wohnungswahl.....	112
7.2	Zufriedenheit mit verkehrsbezogenen Aspekten .....	112
7.3	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung .....	113
7.4	Schlussfolgerungen .....	114
8	ANHANG.....	117

## Kurzfassung

In Zeiten steigenden Umweltbewusstseins und steigender Treibstoffpreise gewinnen umweltfreundliche Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung. **Untersuchungsziel** war es, das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Fahrradnutzung der Bewohnerinnen und Bewohner in fahrradfreundlichen Wohnhausanlagen zu erheben und zu analysieren. Ausgangsthese war, dass Bauträger durch fahrradfreundliche Wohnbauten einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten können.

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden folgende **Wohnhausanlagen** untersucht:

- **Bike City:** fahrradfreundliche Wohnhausanlage in der Vorgartenstraße mit reduzierter Anzahl der Pkw-Pflichtstellplätze
- **Wohnen am Park:** konventionelle Wohnhausanlage in der Vorgartenstraße
- **Bike & Swim:** fahrradfreundliche Wohnhausanlage in der Vorgartenstraße mit reduzierter Anzahl der Pkw- Pflichtstellplätze
- **Autofreie Mustersiedlung:** Wohnhausanlage zwischen der Donaufelderstraße und der Nordmangasse, in der die Bewohnerinnen und Bewohner darauf verzichten einen eigenen Pkw zu besitzen

Die Erhebung erfolgte mittels **schriftlicher Befragung** aller Haushalte. Zusätzlich wurden in einem ExpertInnengespräch die Erfahrungen der Architekten und Bauträger mit den untersuchten Wohnhausanlagen diskutiert und qualitativ ausgewertet. Bei der Befragung wurden sozio-demografische Daten, die Verkehrsmittelverfügbarkeit und die zurückgelegten Wege an einem Stichtag erhoben. Darüber hinaus wurden Fragen zum Radfahren, zu den Einzugsmotiven und zur Zufriedenheit mit der Wohnqualität gestellt. Die Zufriedenheit mit der radverkehrsbezogenen Ausstattung wurde gesondert abgefragt.

Der Vergleich der verkehrsbezogenen **Motive bei der Wohnungswahl** zeigt die große Bedeutung der ÖV-Anbindung in allen Wohnhausanlagen. Die radverkehrsbezogenen Aspekte sind in allen Wohnhausanlagen im Mittelfeld der Motive zu finden und in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim geringfügig wichtiger als in den beiden anderen Wohnhausanlagen. Die Pkw-bezogenen Aspekte sind in allen Wohnhausanlagen im unteren Drittel der Motive zu finden.

Deutliche Unterschiede gibt es bei der **Zufriedenheit** mit den Radabstellanlagen in den Wohnhausanlagen. Diese ist in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim sehr hoch, in der Autofreien Mustersiedlung hoch und in der Wohnhausanlage Wohnen am Park niedrig. Die Zufriedenheit mit der Anbindung an das Radverkehrsnetz und mit der

ÖV-Anbindung ist in der Autofreien Mustersiedlung niedriger als in den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße.

In der Wohnhausanlage Bike City ist die **Verfügbarkeit** von Fahrrädern am größten, in der Wohnhausanlage Wohnen am Park am niedrigsten. Die Unterschiede bei der Pkw-Verfügbarkeit sind zwischen den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße überraschend gering.

Tabelle 1: Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Haushaltsebene

	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Fahrräder pro Haushalt <sup>1)</sup>	3,09	1,80	2,03	2,44
Pkw pro Haushalt <sup>1)</sup>	0,66	0,73	0,56	-
gemietete Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage pro Haushalt <sup>1)</sup>	0,53	0,54	0,48	-
Pkw-Stellplatzangebot in der Wohnhausanlage pro Haushalt <sup>2)</sup>	0,56	1,00	0,45	-

<sup>1)</sup> bezogen auf die bewohnten Wohnungen      <sup>2)</sup> bezogen auf die gesamte Wohnhausanlage

Die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung von einem Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit führt in der Wohnhausanlage Wohnen am Park zu einem Überangebot und leer stehenden Pkw-Stellplätzen. Dem gegenüber sind in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim mehr Pkw vorhanden als Garagenstellplätze zur Verfügung stehen. Da einige Bewohnerinnen und Bewohner ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum parken, entspricht hier das Stellplatzangebot in der Garage jedoch etwa der Nachfrage. Diese Ergebnisse werfen Fragen hinsichtlich eines angemessenen Stellplatzregulatives auf.

Die Anzahl der Wege pro mobiler Person und Tag sind in allen Wohnhausanlagen ähnlich. Deutliche Unterschiede ergeben sich bei der **Verkehrsmittelwahl**.

Tabelle 2: Wege pro mobiler Person und Werktag (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Verkehrsmittel	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Wege insgesamt	3,93	3,84	3,71	3,90
Wege zu Fuß	1,26	0,89	0,95	0,90
Wege mit dem Fahrrad	0,76	0,25	0,64	0,87
MIV-Wege	0,53	0,96	0,51	0,19
ÖV-Wege	1,37	1,75	1,61	1,94

Die meisten Wege pro Tag mit dem Fahrrad werden von Bewohnerinnen und Bewohnern der Autofreien Mustersiedlung zurückgelegt. Abbildung 1 zeigt die Verkehrsmittelwahl an Werktagen der Personen zwischen 18 und 64 Jahren. In den Wohnhausanlagen Bike City, Bike & Swim und Autofreie Mustersiedlung ist der Radverkehrsanteil deutlich höher als in Wohnen am Park. In diesen drei Wohnhausanlagen wird sowohl das Ziel des Masterplans Verkehr von 8 % Radverkehrsanteil an Werktagen als auch jenes des Wiener Regierungsübereinkommens (10 % Radverkehrsanteil) deutlich überschritten. Der ÖV-Anteil ist bei allen untersuchten Wohnhausanlagen sehr hoch.

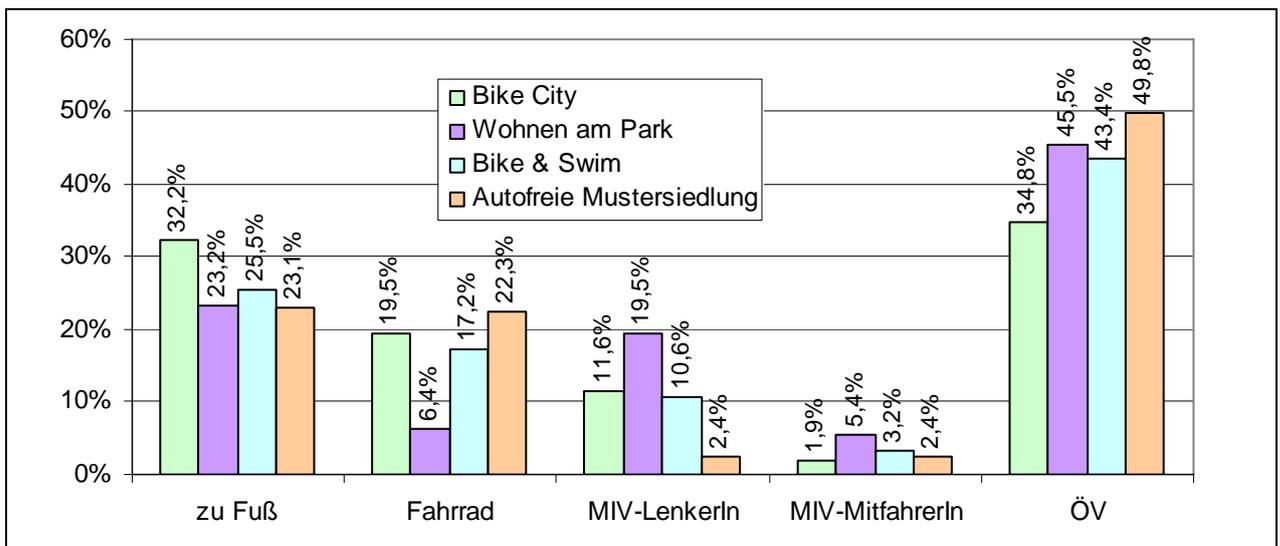


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl an Werktagen (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Die Wohnhausanlagen unterscheiden sich hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit wesentlich weniger voneinander als hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Der MIV-Anteil ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park rund doppelt so hoch wie in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim. Das ist insofern bemerkenswert, da die Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte nur um 11 % größer ist als in der Bike City und um 30 % größer als in der Wohnhausanlage Bike & Swim. Der niedrige MIV-Anteil in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim zeigt, dass die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnhausanlagen eine geringere Pkw-Nutzung trotz ähnlicher Pkw-Verfügbarkeit zur Folge hat. Die Autofreie Mustersiedlung nimmt wegen des Verzichts der Bewohnerinnen und Bewohner auf einen eigenen Pkw diesbezüglich eine Sonderstellung ein.

Die unterschiedliche **Fahrradnutzung** ist im Wesentlichen auf folgende Ursachen zurückzuführen.

- Auf die positive Einstellung der Bewohnerinnen und Bewohner der fahrradfreundlichen Wohnhausanlagen gegenüber dem Fahrrad. Das Angebot für den Radverkehr wurde zumindest teilweise bereits bei der Wohnungswahl berücksichtigt.

- Auf das Angebot, die hohe Qualität und die gute Erreichbarkeit der Radabstellanlagen. Dies zeigen unter anderem die Befragungsergebnisse in der Wohnhausanlage Bike & Swim. Hier haben ca. 15 % Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner angegeben, das Fahrrad nach dem Wohnungswechsel aufgrund der besseren Abstellmöglichkeiten öfter zu nutzen als vorher.
- Aus den Erhebungen kann weiters abgeleitet werden, dass Personen, die vor dem Einzug am Radverkehr wenig interessiert waren, in der fahrradfreundlichen Wohnhausanlage zum Radfahren animiert wurden. Neben den Fahrradabstellanlagen spielen hier möglicherweise die Präsenz des Themas „Fahrrad“ in der Wohnhausanlage und eine gewisse Vorbildwirkung durch andere Radfahrerinnen und Radfahrer eine Rolle.

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage im Stadtgebiet, das Wohnumfeld und die Qualität der ÖV- und Radverkehrsanbindung ein wichtiger Aspekt. Die Kennwerte der Verkehrsmittelwahl der fahrradfreundlichen Wohnbauten in der Vorgartenstraße sind daher nicht direkt auf **andere Standorte** übertragbar. Bei fahrradfreundlicher Ausstattung von Wohnhausanlagen an anderen Standorten ist jedoch eine ähnliche relative Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung stärkerer Fahrradnutzung im Vergleich zu konventionellen Wohnbauten zu erwarten.

Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung bestätigen die Ausgangshypothese, dass Bauträger durch eine fahrradfreundliche Ausstattung von Wohnbauten einen wichtigen Beitrag zur **Förderung des Radfahrens** leisten können. Die aus der Untersuchung ableitbaren Wünsche und Anforderungen der Bewohnerinnen und Bewohner an eine fahrradfreundliche Ausstattung bestätigen bzw. präzisieren die entsprechenden Regelwerke und Leitfäden:

- **Anzahl der Fahrradstellplätze:** Die Untersuchung ergibt einen Bedarf von 2,5 bis 3,0 Fahrradstellplätzen pro Haushalt. Dieser Wert entspricht etwa den aktuellen gesetzlichen Anforderungen der Wiener Bauordnung (1 Fahrrad je 30 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche). Zusätzlich ist der Platzbedarf für Fahrradanhänger, Scooter und andere nicht motorisierte Fahrzeuge (z. B. Dreiräder) zu berücksichtigen, da erfahrungsgemäß auch diese teilweise in Fahrradabstellräumen abgestellt werden.
- **Lage und Zugänglichkeit der Fahrradräume:** Fahrradabstellräume sollten sich idealerweise im Erdgeschoß befinden und einen möglichst direkten Zugang zur Straße haben. Ein Zugang durch möglichst wenige, leichtgängige Türen mit Feststellvorrichtung sind vielfach genannte Wünsche. Das ist insbesondere für Fahrradanhänger wichtig. Zusätzliche wohnungsnaher Abstellmöglichkeiten in den Obergeschoßen werden sehr gut angenommen, wenn die Aufzüge ausreichend groß sind.

Als Mindestmaße können die Abmessungen der Aufzüge in den Wohnanlagen Bike City (1,4 x 1,6 m) oder Bike & Swim (2,15 x 1,05 m) und eine lichte Türbreite von 1,0 m dienen.

- **Ausstattung der Fahrradräume:** Empfehlenswert sind Fahrradbügel, an denen ein Abschließen des Rahmens möglich ist. Damit ist ein guter Diebstahlschutz gewährleistet. Von Hängeeinrichtungen ist Abstand zu nehmen. Sie entsprechen hinsichtlich Benutzungskomfort und Diebstahlschutz nicht den Anforderungen der Radfahrenden. Im Sinne der Diebstahlprävention (soziale Kontrolle) sollten die Fahrradräume vom Stiegenhaus gut einsehbar sein.
- **Fahrradstellplätze für Besucherinnen und Besucher:** Fahrradstellplätze für Besucherinnen und Besucher sollten gut zugänglich und sichtbar in der Wohnanlage oder im öffentlichen Straßenraum bei den Eingängen vorgesehen werden. Auch Bewohnerinnen und Bewohner können sie bei kurzen Aufenthalten nutzen.
- **Serviceeinrichtungen,** wie eine Pumpstation für Fahrräder, eine Fahrradreinigungsstelle und eine angemessen ausgestattete Fahrradwerkstatt erhöhen den Benutzungskomfort für die Radfahrenden.

Aus dem ExpertInnengespräch lassen sich darüber hinaus folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Die **Auslegung der Brandschutzbestimmungen** in Wien betreffend das Abstellen von Fahrrädern sollte überdacht werden. Derzeit sind innovative Fahrradabstellmöglichkeiten, beispielsweise in Nischen neben Laubengängen wie in der Bike City, nur schwer oder nicht realisierbar.
- Die Einhaltung der **Pkw-Stellplatzverpflichtung** führt teilweise zu Leerständen in Garagen. Erstrebenswert wäre es, die Kosten dafür einzusparen oder für andere Einrichtungen der Wohnanlagen nutzbar zu machen.
- Weitere **(Mobilitäts-)Themenwohnbauten** werden einhellig als sinnvoll erachtet. Derartige „Flagship-Projekte“ sind richtungsweisend im Wohnbau und erhöhen den Fokus auf bestimmte Themen. Da sich in solchen Wohnbauten Gleichgesinnte treffen, steigt die Kontaktintensität und die Gemeinschaft wird dadurch gestärkt. Eine Erweiterung der Mobilitätsaspekte um wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement mit entsprechenden begleitenden Prozessen wird als sehr wichtig angesehen.

Hinsichtlich des Pkw-Stellplatzbedarfes und der Auswirkungen einer fahrradfreundlichen Ausstattung von Wohnbauten an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet von Wien besteht weiterer **Forschungsbedarf**.

## Abstract

In a time of growing environmental awareness and rising fuel prices, eco-friendly modes of transport are gaining in importance. It was the **goal of the present study** to survey and analyse the mobility behaviour and in particular the bicycle usage of the residents of bicycle-friendly housing developments. The initial thesis assumed that project developers can make a vital contribution to cycling promotion by designing and constructing bicycle-friendly housing developments.

In the context of the research project, the following **housing developments** were analysed:

- **Bike City:** bicycle-friendly housing development in Vorgartenstrasse with a reduced number of car parking slots as compared to the legally mandatory contingent
- **Wohnen am Park:** conventional housing development in Vorgartenstrasse
- **Bike & Swim:** bicycle-friendly housing development in Vorgartenstrasse with a reduced number of car parking slots as compared to the legally mandatory contingent
- **Autofreie Mustersiedlung (Car-free Model Housing Project):** housing development between Donaufelderstrasse and Nordmanngasse whose residents voluntarily forgo car ownership

The study was conducted by means of a **written survey** to interview all households. In addition, an expert round served to discuss the experience made by architects and project developers with the housing developments analysed and to evaluate these findings qualitatively. The survey took account of socio-demographic data, the availability of the various means of transport and the trips taken on a given reference day. Moreover, questions were asked relating to cycling, the motivations for choosing a specific housing development and housing quality satisfaction. Satisfaction with the bicycle-related infrastructure was separately determined.

A comparison of the transport-related **motivations for choosing a particular housing development** highlights the great importance of good public transport connections for all housing developments. For all housing developments, aspects relating to bicycle traffic were located in the middle range of motivations; for the housing developments Bike City and Bike & Swim, they were slightly more important than for the two other housing developments. Car-related aspects were in the lower third of motivations for all housing developments.

There were marked differences regarding **satisfaction** with bike storage and parking facilities across the housing developments. In the developments Bike City and Bike & Swim,

satisfaction is very high; it is high in Autofreie Mustersiedlung and low in Wohnen am Park. Satisfaction with the hook-up to cycleway and public transport networks is lower in Autofreie Mustersiedlung than in the housing developments in Vorgartenstrasse.

The **availability** of bicycles is highest in the housing development Bike City and lowest in the housing development Wohnen am Park. Differences in car availability among the housing developments in Vorgartenstrasse are surprisingly small.

Table 1: Availability of means of transport per household

	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Bicycles per household <sup>1)</sup>	3.09	1.80	2.03	2.44
Cars per household <sup>1)</sup>	0.66	0.73	0.56	-
Rented car parking slots in housing development per household <sup>1)</sup>	0.53	0.54	0.48	-
Available car parking slots in housing development per household <sup>2)</sup>	0.56	1.00	0.45	-

<sup>1)</sup> In relation to occupied flats

<sup>2)</sup> In relation to entire housing development

In the housing development Wohnen am Park, compliance with the legal requirement of providing one car parking slot for every housing unit entails oversupply and hence vacant parking slots. Conversely, the residents of the housing developments Bike City and Bike & Swim own more cars than there are available parking slots. Since some residents consequently park their cars on the street, however, the availability of slots in the underground car park largely corresponds to demand. These findings raise questions regarding truly adequate provisions for regulating the availability of parking slots.

The number of trips taken per mobile person and day are similar in all housing developments. Marked differences were identified with regard to **mode choice**.

Table 2: Trips per mobile person and workday (persons aged 18 to 64 years)

Means of transport	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Trips, total	3.93	3.84	3.71	3.90
On foot	1.26	0.89	0.95	0.90
By bicycle	0.76	0.25	0.64	0.87
By motorised individual means of transport	0.53	0.96	0.51	0.19
By public transport	1.37	1.75	1.61	1.94

The residents of Autofreie Mustersiedlung make the highest number of daily trips by bicycle. Fig. 1 shows the workday mode choice of persons aged 18 to 64 years. In the housing developments Bike City, Bike & Swim and Autofreie Mustersiedlung, the bicycle traffic share is markedly higher than in Wohnen am Park. In the first three housing developments, both the objective of the Transport Master Plan (8% bicycle traffic share on workdays) and that of the Viennese coalition government agreement (10% bicycle traffic share) are clearly exceeded. In all housing developments analysed, the share of public transport is very high.

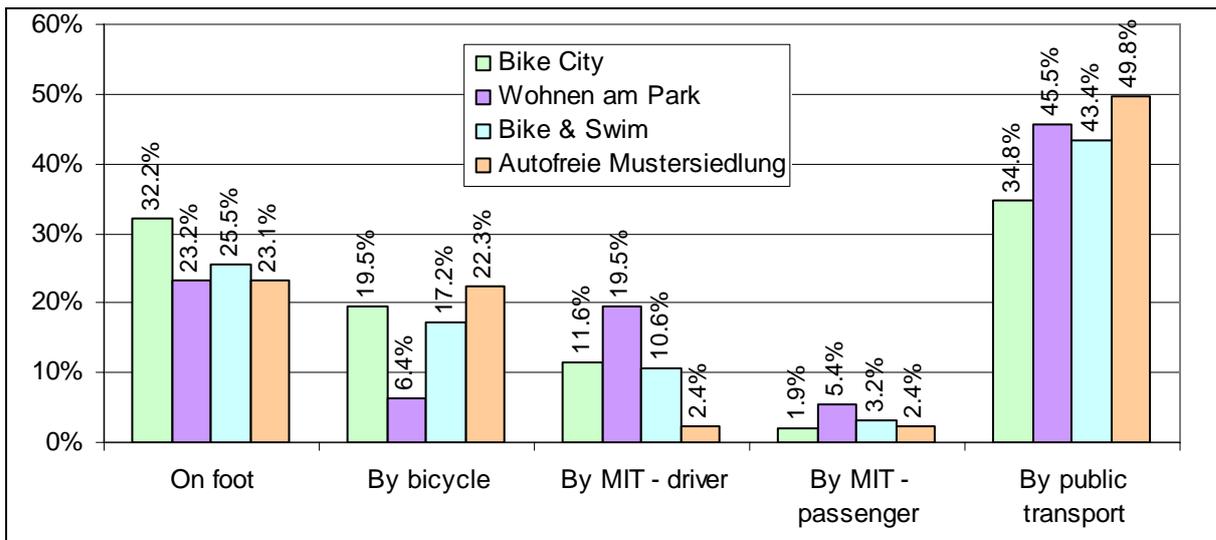


Fig. 1: Mode choice on workdays (persons aged 18 to 64 years)

With respect to private car availability, differences between housing developments are considerably less pronounced than with respect to mode choice. In the housing development Wohnen am Park, the share of motorised individual traffic is roughly twice as high as in the housing developments Bike City and Bike & Swim. This is remarkable because car availability per household is only by 11% higher than in Bike City and by 30% higher than in Bike & Swim. The low share of motorised individual traffic in the housing developments Bike City and Bike & Swim shows that the bicycle-friendly design of these housing developments entails reduced car usage despite similar car availability. Autofreie Mustersiedlung occupies a special place in this respect since its residents voluntarily forgo car ownership.

Thus the varying **intensity of bicycle usage** is essentially due to the following reasons:

- a positive attitude to cycling on the part of residents of bicycle-friendly housing developments. The possibility of bicycle usage was already taken into consideration – at least to a degree – when choosing a flat.
- availability, high quality and good accessibility of bicycle parking and storage facilities. This is also reflected in the survey findings for the housing development

Bike & Swim, where approx. 15% of residents stated that they use their bicycle more often than before moving to this development due to improved parking facilities.

Moreover, the findings permit the assumption that persons with little interest in using the bicycle before moving to bicycle-friendly housing developments were motivated to do so in their new surroundings. In addition to bicycle storage and parking facilities, the prominence of the bicycle as a means of transport in the housing development and a certain model effect created by other cyclists may play a role here.

Key aspects for mode choice also include the location within the municipal territory, the residential environment and the quality of public transport and cycleway connections. The mode choice parameters of the bicycle-friendly housing developments in Vorgartenstrasse can thus not be directly applied to **other locations**. However, it may be expected that a bicycle-friendly design of housing developments in other locations will result in a similar relative change of mode choice, i.e. increased bicycle usage as compared to conventional housing projects.

The findings of the present survey confirm the initial hypothesis that housing developers can make an important contribution to **cycling promotion** by providing for bicycle-friendly design of their projects. The residents' requirements and needs regarding bicycle-friendly design derived from this survey confirm and help to further detail the corresponding regulations and guidelines:

- **number of bicycle parking spaces:** the survey identified a demand of 2.5 to 3.0 bicycle parking spaces per household, which largely corresponds to current legal requirements under the Building Code for Vienna (1 bicycle for every 30 sq m of useful floor area). In addition, the spaces needed for bicycle trailers, scooters and other non-motorised vehicles (e.g. tricycles) must be taken into account, since experience shows that these, too, are sometimes parked in bicycle storage rooms.
- **location and accessibility of bicycle storage rooms:** bicycle storage rooms should be ideally located at ground-floor level and, if possible, should offer direct access to the streetscape. Access via only few, easy-to-operate doors with locking devices was often mentioned as a desideratum. This is particularly important for bicycle trailers. Additional storage facilities on the upper storeys and hence close to the flats are appreciated if lifts are sufficiently spacious. The size of the lifts of the housing developments Bike City (1.4 x 1.6 m) or Bike & Swim (2.15 x 1.05 m) and a clear door width of 1.0 m should be considered as minimum dimensions.
- **equipment of bicycle storage rooms:** the installation of bicycle stands that permit locking bicycle frames is recommended, as this safeguards efficient protection against theft. Wall-mounted devices should be avoided, as their level of user

convenience and theft protection does not correspond to the requirements of cyclists. To enhance theft prevention (social control), bicycle storage rooms should be clearly visible from the staircase.

- **bicycle parking spaces for visitors:** bicycle parking spaces for visitors should be easily accessible and clearly visible inside the housing development or in the street close to the entrances to the development. Residents, too, may use these for short periods.
- **service facilities** such as a pump station for bicycles, a bicycle washing bay and an adequately equipped bicycle repair shop likewise increase user convenience for cyclists.

The expert discussion moreover permitted drawing the following conclusions:

- the **interpretation of the fire regulations** for Vienna should be reconsidered with regard to bicycle parking and storage. At the moment, innovative bicycle parking options, e.g. in niches beside arcades such as in Bike City, can be implemented either not at all or only with great difficulty.
- compliance with the **legal provisions of guaranteeing a certain number of car parking slots** in some cases leads to vacancies in underground car parks. It would make sense to save the expenses or use these spaces for other facilities of the housing developments.
- other **(mobility-) themed housing projects** are unanimously considered desirable. Such flagship projects are trailblazing for housing construction and sharpen the focus on specific issues. Since such housing developments attract like-minded persons, social contacts are intensified, which strengthens community spirit. The further diversification of mobility aspects by including mobility management processes fine-tuned to specific housing developments and accompanied by appropriate measures is viewed as very important.

There remains a manifest **need for research** into the actual demand for car parking slots and the effects of bicycle-friendly design of housing developments in different locations across the municipal territory of Vienna.

## **1 Einleitung**

### **1.1 Fahrradfreundliche Wohnbauten**

In Zeiten steigenden Umweltbewusstseins und steigender Treibstoffpreise gewinnen umweltfreundliche Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung. Ein erklärtes verkehrspolitisches Ziel der Stadt Wien ist die Förderung des Radfahrens. Bis zum Jahr 2015 soll der Radverkehrsanteil in Wien auf 10 % ansteigen. Das entspricht fast einer Verdoppelung gegenüber dem Jahr 2010. Ausgangsthese ist, dass Bauträger durch fahrradfreundliche Wohnbauten einen wichtigen Beitrag dafür leisten können.

Die innovativen Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim der Gesiba richten sich an Bewohnerinnen und Bewohner, die zum Teil auf ein eigenes Auto verzichten und häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze ist gegenüber der Stellplatzverpflichtung reduziert. Daraus resultierende Einsparungen wurden für Gemeinschaftseinrichtungen und eine fahrradfreundliche Architektur (große Fahrradräume, für den Radtransport geeignete Aufzüge, etc.) verwendet.

Noch weiter geht das Konzept der Wohnhausanlage Autofreie Mustersiedlung der GEWOG. Hier mussten sich die Bewohnerinnen und Bewohner verpflichten, auf einen eigenen Pkw zu verzichten. Die dadurch eingesparten Kosten kamen einer großzügigen Grünraumgestaltung und Gemeinschaftseinrichtungen zugute.

Es ist davon auszugehen, dass die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnhausanlagen Auswirkungen auf den Pkw-Besitz und auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner hat.

### **1.2 Untersuchungsziel und Vorgangsweise**

#### **1.2.1 Untersuchungsziel**

Untersuchungsziel ist es, das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Fahrradnutzung der Bewohnerinnen und Bewohner in fahrradfreundlichen Wohnhausanlagen zu erheben und zu analysieren. Es ist zu untersuchen, welche Einflussgrößen auf das Mobilitätsverhalten und insbesondere auf die Verkehrsmittelwahl wirken. Insbesondere ist der Einfluss einer

fahrradfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Wohnbauten auf die Verkehrsmittelwahl zu klären. Die Ergebnisse sollen als Basis für fundierte Verkehrsprognosen und für die Optimierung der Stellplatzanzahl bei autoreduzierten Wohnprojekten dienen. Weiters sollen die Zufriedenheit mit der Gestaltung und der Ausstattung der Wohnhausanlagen und des Umfeldes sowie die Motive bei der Wohnungswahl ermittelt werden. Der Ausstattung mit Fahrrad- und Gemeinschaftseinrichtungen wird besonderes Augenmerk geschenkt. Dadurch kann die Qualität künftiger Projekte gesteigert werden.

### 1.2.2 Vorgangsweise

Die relevanten Kennwerte wurden mittels Befragung erhoben und anschließend ausgewertet. Die Erhebungen und Auswertungen umfassen die folgenden Wohnhausanlagen:

- Bike City (Wien 2, Vorgartenstraße 130 - 132)
- Wohnen am Park (Wien 2, Vorgartenstraße 122 - 128)
- Bike & Swim (Wien 2, Haussteinstraße 1)
- Autofreie Mustersiedlung (Wien 21, Nordmanngasse 25 - 27)

Wesentliche Merkmale der Wohnhausanlagen, wie die Anzahl der Wohnungen und die Nutzung der Garagenplätze, wurden bei den Bauträgern erfragt. Die Gestaltung und die Ausstattung der Wohnhausanlagen wurden bei den Bauträgern erfragt sowie vor Ort besichtigt und fotodokumentiert. In einem ExpertInnengespräch wurden die Erfahrungen der Bauträger mit den untersuchten Wohnhausanlagen diskutiert und qualitativ ausgewertet.

### 1.2.3 Erhebungsmethodik

Im Rahmen dieser Studie wurde als Befragungsform eine **schriftliche Befragung** gewählt. Jeder Haushalt in den zu untersuchenden Wohnhausanlagen erhielt ein Fragebogen-Set für alle Personen ab 6 Jahren im Haushalt.

Die Befragungen der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlagen Bike City und Wohnen am Park fanden zeitgleich im Juni 2012, an den Stichtagen Mittwoch, den 13. Juni (1. Versand), und Mittwoch, den 27. Juni 2012 (2. Versand), statt. Insgesamt wurden dabei an 373 Haushalte Fragebögen verteilt, davon an 99 Haushalte der Bike City und an 274 Haushalte der Wohnhausanlage Wohnen am Park.

Am Mittwoch, den 26. September 2012 (1. Versand) und Mittwoch, den 10. Oktober 2012 (2. Versand) fanden Bewohnerbefragungen in den Wohnhausanlagen Bike & Swim und der Autofreien Siedlung statt. In der Bike & Swim-Anlage wurden an 194 Haushalte und in der Autofreien Siedlung an 254 Haushalte Fragebögen verteilt.

#### **1.2.4 Auswertungsmethodik**

Die **Befragungsergebnisse** wurden auf Haushalts-, Personen- und Wegeebe- nung ausgewertet. Die Auswertung erfolgte für jede einzelne Wohnhausanlage. Es wurden Haushaltsmerkmale ausgewertet, wie z.B. die Anzahl der Personen im Haushalt und die Fahrzeugausstattung. Die Angaben der Personen ab einem Alter von sechs Jahren wurden hinsichtlich der sozio-demografischen Merkmale und der Verkehrsmittelverfügbarkeit ausgewertet. Weiters wurden die Zufriedenheit mit der Gestaltung und der Ausstattung der Wohnhausanlage und des Umfeldes sowie die Motive bei der Wohnungswahl ermittelt. Die Ausstattung mit radverkehrsbezogenen Einrichtungen wurde besonders beachtet. Aus den angegebenen Wegen am Stichtag wurden Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens berechnet.

Der analytische Vergleich der Mobilitätskennwerte der Bewohnerinnen und Bewohner von verschiedenen Wohnhausanlagen dient zur Identifikation der maßgeblichen Einflussgrößen, die auf das Mobilitätsverhalten wirken. Dabei wurden die Stichproben hinsichtlich der sozio-demografischen Merkmale der Bewohnerinnen und Bewohner analysiert, um daraus resultierende Unterschiede zu identifizieren und beim Vergleich zu berücksichtigen.

## 2 Beschreibung der Wohnhausanlagen

### 2.1 Umfeld der Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße

Die Wohnhausanlagen Bike & Swim, Bike City und Wohnen am Park liegen unmittelbar nebeneinander in der Vorgartenstraße. Daraus resultiert ein identisches Umfeld der Wohnhausanlagen. In der Vorgartenstraße sind für den Radverkehr Radfahrstreifen markiert. Auch im Nebenstraßennetz in der unmittelbaren Umgebung der Wohnhausanlagen gibt es Radwege oder Radfahrstreifen. In der Engerthstraße und in der Lassallestraße verlaufen Haupttradverkehrsrouen, die als Radwege ausgeführt sind. Der nächstgelegene Zugang zur U1-Station Vorgartenstraße ist 200 m bis 500 m von den Wohnhausanlagen entfernt. Die Haltestellen der Buslinien 11A und 11B in der Engerthstraße und der Vorgartenstraße sind maximal 350 m entfernt. In unmittelbarer Nähe der Wohnhausanlagen befinden sich mehrere Lebensmittelmärkte.

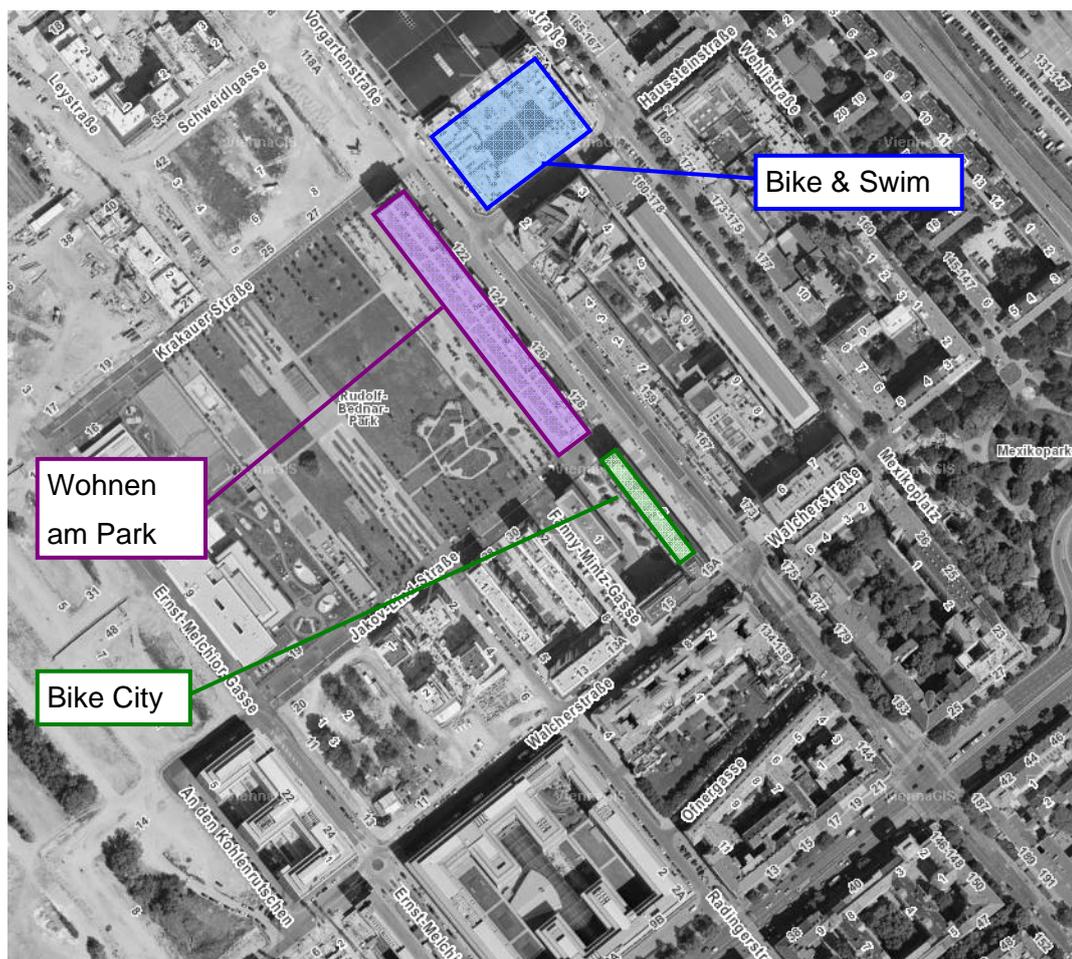


Abb. 2-1: Lage der Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße

## 2.2 Bike City

Die **Wohnhausanlage** Bike City wurde im Jahr 2008 fertig gestellt. Die Bike City mit 99 Wohnungen und 56 Pkw-Garagenplätzen liegt an der Vorgartenstraße zwischen der Jakov-Lind-Straße und der Walcherstraße. Ein Stellplatz ist für ein Carsharing-Fahrzeug reserviert. Am Stichtag (30.06.2012) waren 52 Pkw-Stellplätze an hauseigene Personen vermietet. Drei Stellplätze sowie eine Wohnung waren nicht vermietet. Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen, wie Gymnastikraum, Sauna, Gemeinschaftsraum, Kinderspielraum, Jugendraum und Waschküche zur Verfügung. Diese Einrichtungen sind für die Bewohnerinnen und Bewohner mit Ausnahme der Sauna mit dem Wohnungsschlüssel zugänglich und befinden sich im Erdgeschoß.



Abb. 2-2: Blick von der Vorgartenstraße auf die Wohnhausanlage Bike City

Für das Abstellen von **Fahrrädern** stehen für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Besucherinnen und Besucher verschiedene Einrichtungen zur Verfügung. In allen Geschoßen gibt es Räume um Fahrräder und Kinderwägen abzustellen, in denen weitgehend auf Hängevorrichtungen oder andere Abstellvorrichtungen verzichtet wird. Eine Besonderheit sind die Fahrradbügel in den Laubengängen vor den Wohnungen, die es ermöglichen, den Rahmen eines Fahrrades mit einem handelsüblichen Bügelschloss daran

anzuschließen. Bei der Stiege 1 sind im Eingangsbereich Fahrradbügel für Besucher und Kurzparker angeordnet. Im Keller befinden sich versperrbare Einzelboxen, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern gemietet werden können. Weiters stehen ein Platz für die Reinigung von Fahrrädern und eine Pumpstation zur Verfügung. Die Größe des Aufzugs (1,6 x 1,4 m) ermöglicht den Transport von bis zu drei Fahrrädern und drei Personen gleichzeitig.



Abb. 2-3: Fahrrad- und Kinderwagenraum in der Bike City



Abb. 2-4: Fahrradbügel vor der Wohnung (Bike City)

### 2.3 Wohnen am Park

Die **Wohnhausanlage** Wohnen am Park wurde im Jahr 2009 fertig gestellt. Die Wohnhausanlage mit 274 Wohnungen und 201 Pkw-Garagenplätzen liegt zwischen der Vorgartenstraße und dem Rudolf-Bednar-Park. Die auf die Anzahl der Pflichtstellplätze fehlenden Pkw-Stellplätze werden extern in einer Anlage in der Nähe der Wohnhausanlage zur Verfügung gestellt, aber laut Auskunft der GESIBA von den Bewohnerinnen und Bewohnern nicht genutzt. Am Stichtag (30.06.2012) waren 148 Pkw-Stellplätze an hauseigene Personen vermietet. Dreizehn Stellplätze waren nicht, die übrigen 40 Stellplätze an hausfremde Personen vermietet. Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen neben einer Waschküche ein Mehrzweckraum sowie mehrere Fahrrad- und Kinderwagenräume zur Verfügung. Der Mehrzweckraum befindet sich im ersten Obergeschoß, das alle Stiegen der Wohnhausanlage miteinander verbindet. Für die Benutzung müssen die Bewohnerinnen und Bewohner den Schlüssel des Mehrzweckraums von der Gebäudebetreuung holen. Unter dem aufgeständerten Gebäudeteil befindet sich ein Spielkäfig mit einer Sandkiste.



Abb. 2-5: Blick auf den Rudolf-Bednar-Park und die Wohnhausanlage Wohnen am Park

**Fahrrad-** und Kinderwagenräume befinden sich im ersten und im zweiten Obergeschoß und werden vorwiegend zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Beim Lokalausgang am 21. August 2012 waren die Räume mit Fahrrädern zu etwa zwei Dritteln ausgelastet. Die Räume sind mit Hängevorrichtungen ausgestattet, die es nicht ermöglichen, handelsübliche Bügel- oder Faltschlösser an den Fahrradrahmen und an die Hängevorrichtung heranzuführen. Die Fahrräder müssen entweder über die Stiege getragen oder im Aufzug

transportiert werden. Letzteres ist aufgrund der Abmessungen des Aufzugs (1,6 x 1,1 m) problematisch. In persönlichen Gesprächen berichteten Bewohnerinnen und Bewohner über lange Wartezeiten, wenn andere Personen den Aufzug benützen, da ein Fahrradtransport im Aufzug dann aus Platzgründen nicht möglich ist. Viele Bewohnerinnen und Bewohner ziehen es deshalb vor, ihr Fahrrad auf Straßenniveau abzustellen, wofür sie Fahrradbügel oder den Spielkäfig der Wohnhausanlage nutzen. Die Fahrradbügel auf der Straße wurden auf Initiative der Bewohnerinnen und Bewohner nachträglich errichtet.



Abb. 2-6: Fahrrad- und Kinderwagenraum in der Wohnhausanlage Wohnen am Park



Abb. 2-7: Spielkäfig mit Sandkiste in der Wohnhausanlage Wohnen am Park

## 2.4 Bike & Swim

Die **Wohnhausanlage** Bike & Swim wurde im Jahr 2012 fertig gestellt. Die Wohnhausanlage mit 231 Wohnungen und 104 Pkw-Garagenplätzen liegt an der Vorgartenstraße westlich der Haussteinstraße. Mit Stand 30. September 2012 waren neun Pkw-Stellplätze sowie 34 Wohnungen nicht vermietet. Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen, wie Gemeinschaftsräume, SPA-Bereich, Kinderspielraum und Waschküche zur Verfügung. Auf dem Dach befinden sich das Schwimmbekken und ein Sonnendeck, welche nur während der Badesaison zugänglich sind.



Abb. 2-8: Blick von der Vorgartenstraße auf die Wohnhausanlage Bike & Swim

Für das Abstellen von **Fahrrädern** stehen für die Bewohnerinnen und Bewohner verschiedene Einrichtungen zur Verfügung. In allen Geschossen gibt es auf jeder der acht Stiegen Räume um Fahrräder und Kinderwagen abzustellen, in denen Hängevorrichtungen angebracht sind. Im Keller befindet sich ein Fahrradabstellraum, der mit Vorderradhaltern ausgestattet ist. Die Fahrradwerkstatt im Erdgeschoß war zum Zeitpunkt der Befragung noch ohne Ausstattung und wurde als Fahrradabstellraum genutzt. Die Kabinen der Aufzüge sind 2,15 m lang und 1,05 m breit.



Abb. 2-9: Fahrrad- und Kinderwagenraum in der Bike & Swim



Abb. 2-10: Fahrradabstellraum im Keller (Bike & Swim)

## 2.5 Autofreie Mustersiedlung

Die **Autofreie Mustersiedlung** wurde im Jahr 1999 fertig gestellt. Sie liegt zwischen der Donaufelderstraße und der Nordmannngasse, östlich der Fultonstraße. Im Nebenstraßennetz in der unmittelbaren Umgebung der Wohnhausanlage verlaufen Radrouten und Radfahrstreifen. Die Nordmannngasse ist ein Grundelement des Wiener Hauptradverkehrsnetzes. In der Donaufelder Straße sowie in der Fultonstraße sind Erweiterungen des Hauptradverkehrsnetzes geplant (erweitertes Grundnetz). Die Haltestelle Fultonstraße der Straßenbahnlinie 26 in der Donaufelder Straße ist 100 m bis 350 m entfernt. In der Umgebung der Wohnhausanlage befinden sich mehrere Lebensmittelmärkte.

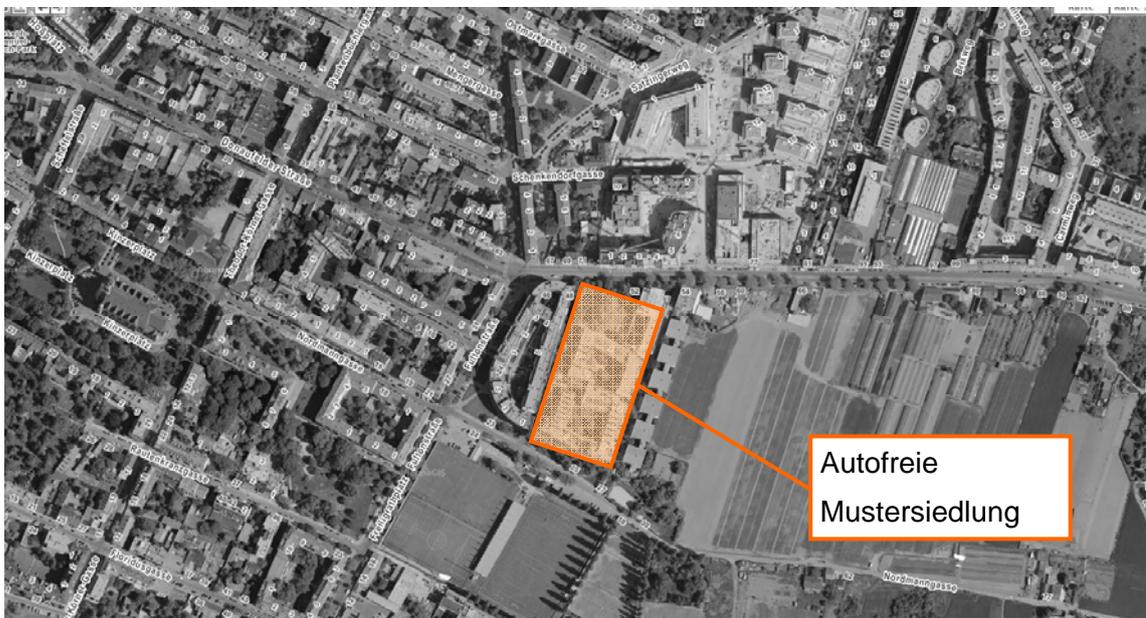


Abb. 2-11: Lage der Autofreien Mustersiedlung zwischen Donaufelder Str. und Nordmannng.

In der Autofreien Mustersiedlung gibt es 191 Wohnungen, von denen am Stichtag (30.09.2012) alle bewohnt waren. Sieben der 13 Stellplätze für einspurige Kfz waren am Stichtag vermietet. Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen, wie Fitnessraum, Gemeinschaftsräume, Kinderspielraum, Jugendraum, Waschküche und Holzwerkstatt zur Verfügung. Für den Zutritt zu den Gemeinschaftseinrichtungen wird ein elektronischer Chip benötigt, den die Bewohnerinnen und Bewohner bei Interesse erhalten. Der Chip ermöglicht es, zu ermitteln, welche Personen die Räume benutzt haben; z.B. für den Fall einer unsachgemäßen Benutzung.



Abb. 2-12: Blick von der Nordmannngasse auf die Autofreie Mustersiedlung

Da sich die Bewohnerinnen und Bewohner verpflichten mussten, auf einen eigenen Pkw zu verzichten, gibt es in der Wohnhausanlage keine Pkw-Stellplätze. In der Tiefgarage befinden sich Abstellplätze für einspurige Kfz und ein Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug sowie Fahrradabteile. Letztere sind mit Hängevorrichtungen und Fahrradbügeln ausgestattet. Versperbare Fahrradabstellräume befinden sich zwischen den Gebäuden der Wohnhausanlage. Als weitere Abstellmöglichkeit stehen Fahrradbügel, welche teilweise überdacht sind, an den Gebäuden zur Verfügung. In der Wohnhausanlage gibt es eine Pumpstation und eine professionell ausgestattete Fahrradwerkstatt. Die Bewohnerinnen und Bewohner können ein Lastenfahrrad ausleihen, das in der Tiefgarage abgestellt ist. Die Kabinen der Aufzüge sind 1,4 m lang und 1,1 m breit.



Abb. 2-13: Fahrradabstellräume in der Tiefgarage der Autofreien Mustersiedlung



Abb. 2-14: Fahrradabstellraum in der Autofreien Mustersiedlung

## **3 Durchführung der Befragungen**

### **3.1 Methodische Vorgangsweise**

### **3.2 Einführung - Determinanten des Mobilitätsverhaltens**

Bei Anwendung des Kausalprinzips („alles hat eine Ursache“) auf das Mobilitätsverhalten lassen sich auch Determinanten oder Erklärungen finden, die für Variationen des Verhaltens einzelner Personen verantwortlich sind<sup>1</sup>. Oder anders gesagt: „Was veranlasst Personen, sich im verkehrlichen Kontext auf irgendeine spezifische Art zu verhalten?“.

Es ist festzuhalten, dass ein spezifisches Mobilitätsverhalten seinen Ursprung immer in den Bedürfnissen der entsprechenden Person hat. Aus diesen Bedürfnissen erwächst dann in der Regel ein Aktivitätenbedarf, der wiederum eine Nachfrage nach Aktivitäten bzw. Ortsveränderungen nach sich zieht. Die Kausalkette des individuellen Verkehrsverhaltens lautet somit: Bedürfnis – Aktivitätenbedarf – Aktivitätennachfrage – realisierte Ortsveränderung.

Das konkrete Verhalten eines Menschen wird jedoch nicht nur von Bedürfnissen bestimmt, sondern auch von den Gegebenheiten/Attraktivitäten seiner sozialen und natürlichen Umwelt. Dass aus einem mitunter latenten Bedürfnis ein konkreter Bedarf an einer Aktivität entsteht, dafür sind durch das soziale Umfeld geprägte Werthaltungen bzw. Einstellungen verantwortlich. So wird z. B. aufgrund einer bestimmten Werthaltung durch eine Fernsehwerbung ein Bedarfsimpuls ausgelöst, der in weiterer Folge zu einem Aktivitätenbedarf führt, oder dieser Impuls wird auf Grund einer abweichenden Einstellung nicht ausgelöst. Die daraus resultierende Nachfrage nach einer bestimmten Aktivität wird stark durch die Raum- und Siedlungsstruktur sowie durch das verkehrliche Angebot bestimmt, wobei auch hier die Entscheidung für oder gegen eine Alternative auf Grund eines subjektiven Bildes des Angebotes und der Erreichbarkeit von Aktivitätenebenen getroffen wird.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass das Mobilitätsverhalten von objektiven und subjektiven Faktoren beeinflusst wird.

---

<sup>1</sup> HAUZINGER, H. et al.: Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens - Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 4, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M57, Bergisch Gladbach 1996.

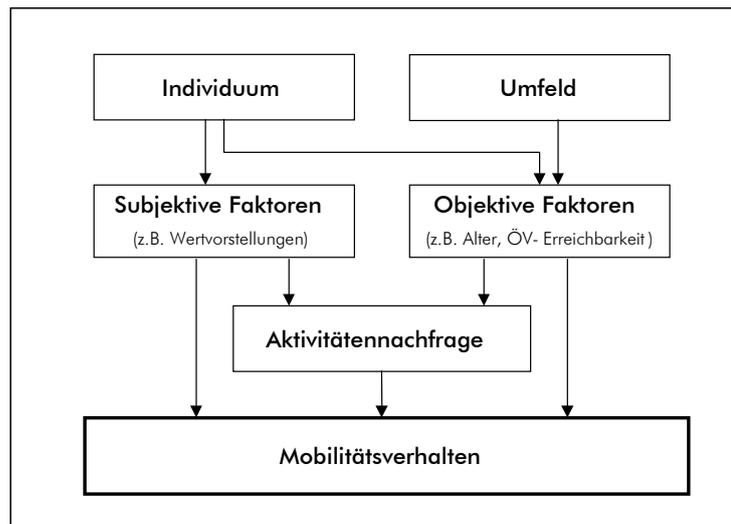


Abb. 3-1: Erklärungsmodell des Mobilitätsverhaltens

Objektive Faktoren geben dabei den Rahmen vor, in dem sich Verhalten abspielen kann. Welche Alternativen wirklich realisiert werden, hängt mitunter stark von subjektiven Einschätzungen ab. Im Nachfolgenden werden kurz die Charakteristika von objektiven und subjektiven Faktoren dargestellt:

### 3.2.1 Objektive Einflussfaktoren

- Objektive Einflussfaktoren lassen sich in zwei große Gruppen unterteilen. Zur einen Gruppe gehören die demografischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Merkmale einer Person, des Haushaltes, in dem sie lebt und ihres weiteren sozialen Umfeldes (Alter, Geschlecht, soziale Schicht etc.). Diese Gruppe von Merkmalen kennzeichnet also den Status der Person und dient mehr oder minder dazu die „innere Ursache“ der Verkehrsnachfrage zu charakterisieren.
- Die zweite Gruppe von objektiven Einflussfaktoren dient der Beschreibung der „äußeren Bedingungen“ der Verkehrsnachfrage. Es können darunter die räumlichen, zeitlichen und sachlichen Merkmale des Aktionsraumes einer Person subsummiert werden, die in der Lage sind, die Eigenschaften der verfügbaren Einrichtungen sowie die des Verkehrssystems zu beschreiben.
- Objektive Einflussfaktoren definieren die „objektive Entscheidungssituation“ von Personen und bestimmen wesentliche Teile des täglichen Verhaltens, vor allem jene von regelmäßig ausgeübten Aktivitäten wie zur Schule gehen oder Arbeiten.

### 3.2.2 Subjektive Einflussfaktoren

- Entscheidungen zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsverhalten fallen nicht allein auf Basis der objektiven Situation, sondern vielmehr auf Grund der subjektiven Einschätzung dieser. Diese Einschätzung ist sehr stark von der Information bzw. dem Kenntnisstand von Personen bezüglich des Angebotes von Einrichtungen in der Umgebung oder des Angebotes von Verkehrsmitteln abhängig.
- Neben dem Informationsstand beeinflussen Gewohnheiten und Werthaltungen das Verkehrsverhalten. Sie sind mit ein Grund dafür, dass gegenüber bestimmten Alternativen „subjektive Disponiertheit<sup>2</sup>“ besteht, dass bestimmte Freizeitaktivitäten ausgeübt werden (z.B. Modesportarten etc.) oder bestimmte Verkehrsmittel bevorzugt werden (z.B. Auto als Statussymbol – Negativ-Image des öffentlichen Verkehrs).

### 3.3 Befragungsform und Erhebungsablauf

#### 3.3.1 Befragungsform

Als Befragungsform wurde bei dieser Studie für alle betroffenen Wohneinheiten eine schriftliche Befragung gewählt. Jedem Haushalt der Wohnhausanlagen wurde ein Fragebogen ins Postfach gelegt. Die Auswahlinheit von Befragungen dieses Befragungstyps ist der Haushalt. Innerhalb des Haushaltes werden für alle Personen ab 6 Jahren Informationen zu den von ihnen an einem vorgegebenen Stichtag durchgeführten Wegen und weitere Informationen zu untersuchungsrelevanten Themen erfasst.

Die erwachsenen Personen werden dabei ersucht, ihren Kindern oder älteren Personen beim Ausfüllen des Fragebogens zu helfen. Alle Angaben der Befragten werden vertraulich behandelt und nur im aggregierten Zustand für Forschungszwecke verwendet, so dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt bzw. auf Personen möglich sind. Die Fragebögen sind im Anhang enthalten.

---

<sup>2</sup> Die subjektive Disponiertheit ist die persönliche (positive oder negative) Einstellung von Personen, die auf individuellen Vorlieben oder Abneigungen beruht.

### 3.3.2 Erhebungsablauf

Als einer der wichtigsten Vorteile einer schriftlichen Befragung gegenüber einer mündlichen bzw. telefonischen Befragung kann die Möglichkeit der Erfassung von Informationen aller in einem Haushalt wohnenden Personen angesehen werden. Besonders wichtig ist allerdings, dass viele Antworten gesichert werden. Insofern wurde bei der Durchführung der Befragungen großer Wert auf eine gute Ankündigung und Kommunikation zu den Bewohnerinnen und Bewohnern gelegt.



#### Ankündigung per Aushang

Mittels eines Aushanges auf jeder Stiege der relevanten Wohnhausanlagen in Form eines A3-Plakates wurde auf die Bewohnerbefragung aufmerksam gemacht.

**FAIRliving**  
Wohnen und Mobilität

**GESIBA**

Foto: Michael Probst

**Vorankündigung: Durchführung einer Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“**

Sehr geehrte Mieterinnen und Mieter!

Als GESIBA sind wir stets bemüht, unseren MieterInnen größtmögliche Wohnqualität zu bieten. Mit themenbezogenen Wohnbauten wie z.B. der Bike City versuchen wir auf besondere (Mobilitäts-)bedürfnisse von BewohnerInnen einzugehen. Bei der Bike City stehen u.a. Fahrradfreundlichkeit und großzügige Gemeinschaftseinrichtungen im Mittelpunkt.

- Erfüllt die Bike City Ihre Erwartungen?
- Sind die BewohnerInnen der Bike City umweltfreundlicher mobil als jene herkömmlicher Wohnhausanlagen?
- Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie als BewohnerInnen?

Diesen Fragen möchten wir auf den Grund gehen, auch um daraus für künftige Projekte zu lernen. Gemeinsam mit der Stadt Wien (MA 50 Wohnbauauforschung) evaluieren wir deshalb die Bike City im Rahmen der Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“.

Da der Erfolg dieser Erhebung entscheidend davon abhängt, dass möglichst viele Haushalte mitmachen, bitten wir Sie um eine rege Beteiligung. Sie werden in den nächsten Tagen einen Fragebogen in Ihrem Postfach vorfinden. Bitte nehmen Sie sich einige Minuten Zeit, füllen Sie den Fragebogen aus und geben Sie diesen anschließend in die dafür vorgesehene Box im Gemeinschaftsraum bzw. im Hausbetreuungszentrum ab.

Ich bedanke mich bereits im Vorhinein für Ihre Unterstützung.

Ewald Kirschner  
Generaldirektor

Foto: Michael Probst

Ankündigungsplakat: Wohnanlage Bike City

**FAIRliving**  
Wohnen und Mobilität

**GESIBA**

Foto: Michael Probst

**Vorankündigung: Durchführung einer Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“**

Sehr geehrte Mieterinnen und Mieter!

Als GESIBA sind wir stets bemüht, unseren MieterInnen größtmögliche Wohnqualität zu bieten. Mit themenbezogenen Wohnbauten, wie zum Beispiel der Bike City, versuchen wir, auf besondere Mobilitätsbedürfnisse von BewohnerInnen einzugehen. Selbstverständlich ist es uns ein Anliegen, dass alle unsere Wohnhausanlagen den Mobilitätswünschen der BewohnerInnen gerecht werden.

- Erfüllt Wohnen am Park Ihre Erwartungen?
- Unterscheidet sich die Mobilität der BewohnerInnen von Wohnen am Park gegenüber jener der Bike City?
- Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie als BewohnerInnen hinsichtlich Mobilität?

Diesen Fragen möchten wir auf den Grund gehen, auch um daraus für künftige Projekte zu lernen. Gemeinsam mit der Stadt Wien (MA 50 Wohnbauauforschung) evaluieren wir deshalb die Bike City im Rahmen der Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“.

Da der Erfolg dieser Erhebung entscheidend davon abhängt, dass möglichst viele Haushalte mitmachen, bitten wir Sie um eine rege Beteiligung. Sie werden in den nächsten Tagen einen Fragebogen in Ihrem Postfach vorfinden. Bitte nehmen Sie sich einige Minuten Zeit, füllen Sie den Fragebogen aus und geben Sie diesen anschließend in die dafür vorgesehene Box bei Stiege 1 bzw. im Hausbetreuungszentrum ab.

Ich bedanke mich bereits im Vorhinein für Ihre Unterstützung.

Ewald Kirschner  
Generaldirektor

Foto: Michael Probst

Ankündigungsplakat: Wohnanlage Wohnen am Park

**FAIRliving**  
Wohnen und Mobilität



Fotos: Michael Prasnik

**Vorankündigung: Durchführung einer Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“**

Sehr geehrte Mieterinnen und Mieter!

Als GESIBA sind wir stets bemüht, unseren MieterInnen größtmögliche Wohnqualität zu bieten. Mit themenbezogenen Wohnbauten wie der „Bike & Swim“ versuchen wir auf besondere Mobilitätsbedürfnisse von BewohnerInnen einzugehen. Bei der Wohnanlage „Bike & Swim“ stehen u.a. Fahrradfreundlichkeit und großzügige Gemeinschaftseinrichtungen im Mittelpunkt.

- Erfüllt „Bike & Swim“ Ihre Erwartungen?
- Sind die BewohnerInnen der „Bike & Swim“ umweltfreundlicher mobil als jene herkömmlicher Wohnhausanlagen?
- Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie als BewohnerInnen hinsichtlich Mobilität?

Diesen Fragen möchten wir auf den Grund gehen, auch um daraus für künftige Projekte zu lernen. Gemeinsam mit der Stadt Wien (MA 50 Wohnbauforschung) evaluieren wir derzeit die Wohnanlagen Bike City, Wohnen am Park und „Bike & Swim“ im Rahmen der Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“. Da der Erfolg dieser Erhebung entscheidend davon abhängt, dass möglichst viele Haushalte mitmachen, bitten wir Sie um eine rege Beteiligung. Sie werden in den nächsten Tagen einen Fragebogen in Ihrem Postfach vorfinden. Bitte nehmen Sie sich einige Minuten Zeit, füllen Sie den Fragebogen aus und werfen Sie diesen anschließend in die dafür vorgesehene rote Box bei Stiege 3, rechts vom Stiegenaufgang, ein bzw. geben in im Hausbetreuungszentrum ab.

Als Dankeschön für Ihre Zeit und Mühe erhalten Sie dafür einen Warengutschein der Firma SPAR in der Höhe von 20,- Euro je Haushalt, den Sie in jeder SPAR-Filiale einlösen können.

Ich bedanke mich bereits im Vorhinein für Ihre Unterstützung.

Ewald Kirschner  
Generaldirektor



Fotos: Michael Prasnik

Ankündigungsplakat: Wohnanlage Bike & Swim



Fotos: Michael Prasnik

**Vorankündigung: Durchführung einer Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“**

Sehr geehrte Mieterinnen und Mieter!

Als GEWOG sind wir stets bemüht, unseren MieterInnen größtmögliche Wohnqualität zu bieten. Mit themenbezogenen Wohnbauten wie der „Autofreien Mustersiedlung“ versuchen wir auf besondere Mobilitätsbedürfnisse von BewohnerInnen einzugehen. Bei der „Autofreien Mustersiedlung“ stehen u.a. nachhaltige Mobilitätslösungen und großzügige Gemeinschaftseinrichtungen im Mittelpunkt.

- Erfüllt die „Autofreie Mustersiedlung“ Ihre Erwartungen?
- Sind die BewohnerInnen der „Autofreien Mustersiedlung“ umweltfreundlicher mobil als jene herkömmlicher Wohnhausanlagen?
- Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie als BewohnerInnen hinsichtlich Mobilität?

Diesen Fragen möchten wir auf den Grund gehen, auch um daraus für künftige Projekte zu lernen. Gemeinsam mit der Stadt Wien (MA 50 Wohnbauforschung) evaluieren wir derzeit die Wohnanlage „Autofreie Mustersiedlung“ im Rahmen der Studie „Fahrradfreundliche Wohnbauten“. Da der Erfolg dieser Erhebung entscheidend davon abhängt, dass möglichst viele Haushalte mitmachen, bitten wir Sie um eine rege Beteiligung. Sie werden in den nächsten Tagen einen Fragebogen in Ihrem Postfach vorfinden. Bitte nehmen Sie sich einige Minuten Zeit, füllen Sie den Fragebogen aus und werfen Sie diesen anschließend in die dafür vorgesehene rote Box im Waschsalon ein.

Als Dankeschön für Ihre Zeit und Mühe erhalten Sie dafür einen Warengutschein der Firma SPAR in der Höhe von 20,- Euro je Haushalt, den Sie in jeder SPAR-Filiale einlösen können.

Ich bedanke mich bereits im Vorhinein für Ihre Unterstützung.

Mag. Karl Wurm  
Geschäftsführer



Fotos: Michael Prasnik

Ankündigungsplakat: Wohnanlage Autofreie Siedlung



**Verteilung der Fragebögen**

Gemeinsam mit dem GESIBA-HBZ-Team (Bike City, Wohnen am Park und Bike & Swim) wurden die Fragebögen zwei Tage vor den jeweiligen Stichtagen in die Postfächer gelegt.

In der Autofreien Siedlung wurde die Verteilung gemeinsam mit Frau Martin (engagierte Bewohnerin der Siedlung) durchgeführt.



## Rückgabemöglichkeiten

In allen vier Wohnhausanlagen wurde für den Rückversand eine rote Box aufgestellt. Weiters bestand in den Wohnhausanlagen Bike City, Wohnen am Park und Bike & Swim die Möglichkeit den Fragebogen im Hausbetreuungszentrum abzugeben.

## Incentives

Erfahrungen aus anderen Befragungen zeigten, dass Incentives die Bereitschaft zum Ausfüllen des Fragebogens wesentlich steigern. Auch bei den Befragungen in allen vier Wohnhausanlagen zeigte sich, anhand des hohen Rücklaufs, dass die Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund einer Aufwandsentschädigung von 20,- Euro pro Haushalt für vollständig ausgefüllte Fragebögen (SPAR-Warengutschein) eher bereit waren, den Fragebogen vollständig und korrekt auszufüllen.

### Auszahlung der Aufwandsentschädigung

**Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!** Als kleines Dankeschön für Ihre vollständig ausgefüllten und abgegebenen Fragebögen erhalten Sie eine Aufwandsentschädigung von **20,- EUR je Haushalt** in Form eines **Warengutscheins** der Firma **SPAR**. Wenn Sie die Aufwandsentschädigung erhalten wollen, tragen Sie bitte hier Name, Anschrift und Mailadresse ein, damit wir Sie verständigen können:

Vor- und Nachname: \_\_\_\_\_  
 Anschrift: \_\_\_\_\_  
 Mailadresse: \_\_\_\_\_

**So erhalten Sie Ihre Aufwandsentschädigung:** Bitte geben Sie diese Karte und die ausgefüllten Fragebögen gemeinsam in dem dafür vorgesehenen Rücksendeküvert zurück. Sind die Fragebögen vollständig ausgefüllt, trennen wir diese Karte sofort von den Fragebögen. Nach Abschluss der Erhebung (ca. Juli 2012) kann der Warengutschein im Hausbetreuungszentrum abgeholt werden.

The screenshot shows a data entry form with the following sections:

- Personen-Info:** Includes fields for 'Personen-Nr.', 'Geburtsdatum', 'Geburtsort', 'Vorname', and 'Nachname'.
- Schulbildung:** Includes checkboxes for 'Hauptschule', 'Realschule', 'Gymnasium', 'Hochschule', and 'andere'. There are also checkboxes for 'PI', 'Mittelschule', 'HS ohne Matura', 'keine Abschluss', and 'HS mit Matura'.
- Berufstätigkeit:** Includes checkboxes for 'Nicht berufstätig', 'Berufstätig', 'Kernzeit', and 'Arbeitslos'.
- Ausbildung:** Includes checkboxes for 'Berufsausbildung', 'Schulbildung', 'Hochschule', and 'andere'.
- Flexiblen Arbeitszeiten? / Telearbeit? / Radarbeitsplatz Arbeit? / PKW Abstellpl. Arbeit? / FS-B / Motorrad-Verfügbarkeit / PKW-Verfügbarkeit Privat / PKW-Verfügbarkeit Dienst / RAD-Verfügbarkeit / Motorrad-Verfügbarkeit / ODB Vorteilskarte / Zeitskarte OV / Mobilitätsbeschränkungen**

## Datenerfassung

Nach Abschluss der Befragungen (13. Juni bzw. 26. Oktober 2012) in den Wohnhausanlagen wurden die Daten mittels ACCESS-Datenbank erfasst, auf Plausibilität kontrolliert und mit der Auswertung begonnen.

### 3.4 Inhalt der Befragungen

Das Mobilitätsverhalten hat viele Facetten. Bei den Mobilitätserhebungen wurden daher für einen bestimmten Stichtag die zurückgelegten Wege nach dem benutzten Verkehrsmittel, dem Zielort und dem Wegezweck abgefragt. Außerdem wurden Fragen zum Thema Radfahren im Allgemeinen bzw. Fragen zu den Einzugsmotiven und zur Zufriedenheit mit der Wohnqualität gestellt.

Die Studie liefert somit Erkenntnisse zur Haushaltsstruktur, zum Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner, deren Motive ihres Einzuges in die entsprechende Wohnhausanlage und deren Zufriedenheit mit speziellen Einrichtungen der Wohnhausanlage. Weiters wurde den Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeit geboten, ihre Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge, aber auch Kritik an der Wohnhausanlage zu äußern.

Befragungsinhalt				
Kriterien der Mobilität		Verkehrsinformationen	Allgemeine Fragestellung	Spezielle Fragestellung: RadfahrerInnen
<u>Haushalte:</u> Haushaltsgröße, Einzugsdatum Wohnungsgröße Anzahl von Fahrzeugen (Tretroller, Fahrräder, Moped/Motorräder, Pkw) im Haushalt Nutzung von VM-Alternativen (Carsharing, car2go, Mietwagen etc.) Nutzung von privaten Pkw-Stellplätzen in bzw. außerhalb der Wohnhausanlage	<u>Personen:</u> Geschlecht, Alter, Schulabschluss, Berufstätigkeit, Führerscheinbesitz, Fahrzeugbesitz, Zeitkartenbesitz, Mobilitätseinschränkungen	Weganzahl, Wegdistanz, Wegzweck, Benutzte Verkehrsmittel, Abfahrts- und Ankunftszeit, Abfahrts- und Ankunftsart, Beförderte Personenanzahl Bevorzugte Verkehrsmittelnutzung am Wochenende	Motive für den Einzug Zufriedenheit/Erfüllung der Einzugs motive	Fahrradnutzung im Alltag Zufriedenheit mit der Ausstattung der Fahrradabstellplätze

### 3.5 Rücklauf

#### 3.5.1 Wohnhausanlagen Bike City und Wohnen am Park

Die Befragungen der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlagen Bike City und Wohnen am Park fanden zeitgleich im Juni 2012, an den Stichtagen Mittwoch, den 13. Juni (1. Versand), und Mittwoch, den 27. Juni 2012 (2. Versand), statt.

Insgesamt wurden an 373 Haushalte Fragebögen verteilt, davon an 99 Haushalte der Bike City und an 274 Haushalte der Wohnhausanlage Wohnen am Park. Von den 373 Haushalten **füllten 170 Haushalte den Fragebogen korrekt aus**, sodass eine sehr hohe **Netto-Rücklaufquote von 46 %** erreicht werden konnte. Die Bruttoreklaufquote liegt sogar bei 50 % (185 Haushalte), jedoch mussten 15 Fragebögen aufgrund von Unvollständigkeit oder Doppelabgabe (füllten sowohl den Fragebogen beim ersten als auch beim zweiten Versand aus) ausgeschieden werden.

Von den 170 Haushalten füllten 311 Personen, davon 92 Personen der Bike City und 219 Personen von Wohnen am Park die Personenfragebögen aus. In Summe haben somit 311 Personen Informationen zu über 1.100 Wegen angegeben.

#### **Wohnhausanlage Bike City**

Von insgesamt 99 Haushalten in der **Wohnanlage Bike City** nahmen 36 Haushalte beim 1. Versand (Stichtag: Mittwoch, 13. Juni 2012) und 7 Haushalte beim 2. Versand (Stichtag: Mittwoch, 27. Juni 2012) an der Befragung teil. Die **Rücklaufquote** macht daher **43 %** aus. Somit haben 93 Personen aus 43 Haushalten Informationen zu 335 Wegen abgegeben.

#### **Wohnhausanlage Wohnen am Park**

Von insgesamt 274 Haushalten in der **Wohnanlage Wohnen am Park** nahmen 93 Haushalte beim 1. Versand (Stichtag: Mittwoch, 13. Juni 2012) und 34 Haushalte beim 2. Versand (Stichtag: Mittwoch, 27. Juni 2012) an der Befragung teil. Die **Rücklaufquote** beträgt **46 %**. Somit haben 219 Personen aus 127 Haushalten Informationen zu 771 Wegen abgegeben.

### 3.5.2 Wohnhausanlagen Bike & Swim und Autofreie Siedlung

Die Haushalte der Wohnhausanlagen Bike & Swim und der Autofreien Siedlung wurden zeitgleich am Mittwoch, den 26. September (1. Versand) und 10. Oktober 2012 (2. Versand) befragt.

In der Wohnhausanlage Bike & Swim wurden an 194 Haushalte und in der Autofreien Siedlung an 254 Haushalte Fragebögen verteilt. Von den 448 Haushalten füllten 225 Haushalte den Fragebogen korrekt aus, das ergibt eine **Netto-Rücklaufquote von 50 %**. Die Bruttoreklaufquote liegt sogar bei 51 % (230 Haushalte), jedoch mussten 5 Fragebögen aufgrund von Unvollständigkeit oder Doppelabgabe (füllten sowohl den Fragebogen beim ersten als auch beim zweiten Versand aus) ausgeschieden werden.

Von den 225 Haushalten füllten 420 Personen, davon 178 Personen der Bike & Swim und 242 Personen der Autofreien Siedlung die Personenfragebögen aus. In Summe haben somit 420 Personen Informationen zu über 1.450 Wegen angegeben.

#### Wohnhausanlage Bike & Swim

Von insgesamt 194 Haushalten in der **Wohnanlage Bike & Swim** nahmen 76 Haushalte beim 1. Versand (Stichtag: Mittwoch, 26. September 2012) und 25 Haushalte beim 2. Versand (Stichtag: Mittwoch, 10. Oktober 2012) an der Befragung teil. Die **Rücklaufquote** macht daher **52 %** aus. Somit haben 178 Personen aus 101 Haushalten Informationen zu 590 Wegen abgegeben.

#### Wohnhausanlage Autofreie Siedlung

Von insgesamt 254 Haushalten in der **Wohnanlage Autofreie Siedlung** nahmen 95 Haushalte beim 1. Versand (Stichtag: Mittwoch, 26. September 2012) und 29 Haushalte beim 2. Versand (Stichtag: Mittwoch, 10. Oktober 2012) an der Befragung teil. Die **Rücklaufquote** beträgt **49 %**. Somit haben 242 Personen aus 124 Haushalten Informationen zu 873 Wegen abgegeben.

## 4 Befragungsergebnisse

### 4.1 Methodische Vorgangsweise

Die Stichprobe wurde mit der **Grundgesamtheit** hinsichtlich der Anzahl der Wohnungen mit Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage verglichen, um allfällige Verzerrungen der Stichprobe zu erkennen und gegebenenfalls zu berücksichtigen.

Die **Zusammensetzung der Stichproben** (Personenfragebögen, Personen ab 6 Jahren) wurde hinsichtlich der Merkmale Haushaltsgröße, Geschlecht und Alter mit dem Wiener Durchschnitt verglichen. Die durchschnittliche Hausgröße in Wien beträgt 1,99 Personen pro Haushalt.

Tab. 4-1: Haushaltsgrößen in Wien<sup>3</sup>

Haushaltsgröße	Anteil [%]
1 Person	46,4 %
2 Personen	28,8 %
3 Personen	12,6 %
4 Personen	8,1 %
5 oder mehr Personen	4,7 %

Die Wiener Bevölkerung ist zu 52,0 % weiblichen und zu 48,0% männlichen Geschlechts<sup>4</sup>. Tab. 4-2 zeigt die Anteile der Altersklassen an der Wiener Bevölkerung<sup>3</sup>.

Tab. 4-2: Altersklassen der Wiener Bevölkerung über 6 Jahren

Altersklasse	Anteil [%]
6 bis 17 Jahre	11,8 %
18 bis 34 Jahre	26,0 %
35 bis 49 Jahre	25,1 %
50 bis 64 Jahre	19,2 %
65 Jahre und älter	17,9 %

<sup>3</sup> Quelle: Statistik Austria: Privathaushalte nach Bundesländern Jahresdurchschnitt 2011

<sup>4</sup> Quelle: Statistik Austria: Bevölkerung am 1.1.2012 nach Bezirken

Die **Motive** bei der Wohnungswahl wurden von den befragten Personen auf einer 4-stufigen Skala angegeben. Aus den Antworten wurden die Mittelwerte gebildet, wobei der niedrigste mögliche Wert mit 1 Punkt und der höchste mögliche Wert mit 4 Punkten quantifiziert wurde. Bei der **Zufriedenheit** kommt eine weitere Kategorie hinzu, da nicht alle Motive für alle befragten Personen von Bedeutung sind. Bei der Berechnung des Mittelwerts der Zufriedenheit wurden diese Antworten ausgeklammert.

Bei den abgefragten Aspekten lassen sich folgende Gruppen unterscheiden:

- Gestaltung und Ausstattung der Wohnhausanlage (z.B. Wohnungsgrundriss, Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge)
- Eigenschaften des Umfeldes (z.B. Nahversorgung, ÖV-Anbindung)
- individuelle Aspekte (z.B. Nähe zum Arbeitsplatz)

Die Motive und die Zufriedenheit wurden nach der Wichtigkeit der Motive gereiht. Die Ergebnisse wurden interpretiert, wobei unter anderem die Bewertung der Motive jener der Zufriedenheit gegenübergestellt wurde. Die Zufriedenheit mit fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage wurde gesondert abgefragt und ausgewertet.

Die **Fahrzeugverfügbarkeit** und die Nutzung von CarSharing sowie von Pkw-Stellplätzen in und außerhalb der Wohnhausanlage wurden auf Haushaltsebene ausgewertet.

Die Auswertung der Fahrzeugverfügbarkeit, der Verkehrsmittelwahl sowie weiterer Kenngrößen der Mobilität erfolgte auf **Personenebene**. Die Fahrradnutzung wurde vertiefend abgefragt und ausgewertet, um z. B. auch saisonale oder wetterabhängige Unterschiede zu erfassen. Die Auswertung der Wegzwecke und der benutzten Verkehrsmittel an **Werktagen** basiert auf dem Wegefragebogen. Dabei wurde jedem Weg das maßgebliche Verkehrsmittel zugeordnet, da für die einzelnen Wegetappen in der Regel verschiedene Verkehrsmittel benützt werden (z.B. Zugang zur ÖV-Haltestelle). Analog wurde, basierend auf den Quellen und Zielen jedes Weges, der maßgebliche Wegzweck zugeordnet: So ist etwa ein Weg von daheim zum Arbeitsplatz ein Arbeitsweg. Die Auswertung der Wegzwecke und der Verkehrsmittelwahl an **Wochenenden** basiert auf den Angaben der befragten Personen nach dem üblicherweise benutzen Verkehrsmittel für die verschiedenen Wegzwecke.

## 4.2 Bike City

### 4.2.1 Vergleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage pro Haushalt ist in der Stichprobe mit 0,35 deutlich niedriger als in der Grundgesamtheit (0,53). Daher ist von einer Verzerrung der Stichprobe gegenüber der Grundgesamtheit hinsichtlich der folgenden Merkmale auszugehen:

- Pkw-Stellplätze pro Haushalt,
- Pkw-Verfügbarkeit auf Haushaltsebene,
- Pkw-Verfügbarkeit auf Personenebene.

Für diese Kenngrößen wurde eine **Gewichtung** durchgeführt, welche die beschriebene Verzerrung der Stichprobe ausgleicht.

Weiters wurde untersucht, ob sich die Verzerrung der Stichprobe maßgeblich auf weitere Kenngrößen der Mobilität auswirkt. Eine exakte Gewichtung der **Personendaten** ist nicht möglich, da der Anteil der Personen in der Grundgesamtheit, die in Haushalten mit Pkw-Stellplatz leben, nicht bekannt ist. Es wurde daher abgeschätzt, wie sich die Verzerrung der Stichprobe gegenüber der Grundgesamtheit hinsichtlich der Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage auswirkt. Dazu wurden die wesentlichen Mobilitätskennwerte auf zwei Arten berechnet:

- Die ungewichtete Berechnung entspricht der Zusammensetzung der Stichprobe. Die Mobilitätsdaten aller Personen wurden unverändert verwendet.
- Die gewichtete Berechnung basiert auf den Anteilen der Haushalte mit und ohne Pkw-Stellplatz in der gesamten Wohnhausanlage und der Haushaltsgröße in der Stichprobe.

Bei der **Verkehrsmittelverfügbarkeit** ergeben sich beim Pkw erwartungsgemäß Unterschiede. Bei den übrigen Verkehrsmitteln ist der Unterschied zwischen den beiden Berechnungsergebnissen kleiner als ein Prozent.

Weiters wurden die Auswirkungen auf die **Verkehrsmittelwahl** untersucht. Die Unterschiede zwischen ungewichteter und gewichteter Berechnung betragen beim Radverkehr und beim MIV-Lenker unter zwei Prozent; wobei bei ungewichteter Berechnung der Anteil der Wege

des Radverkehrs höher und jener der MIV-Lenker niedriger ist als bei der gewichteten Berechnung. Bei den übrigen Verkehrsmitteln liegen die Unterschiede unter 0,3 Prozent. Die Abweichungen sind somit so gering, dass sie die Ergebnisse der folgenden Auswertungen nicht maßgeblich beeinflussen.

Die weiteren Berechnungen erfolgen daher ungewichtet, mit Ausnahme der Verfügbarkeit privater Pkw und der gemieteten Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage.

#### 4.2.2 Sozio-demografische Merkmale

In einem **Haushalt** leben durchschnittlich 2,49 Personen, was über dem Wiener Durchschnitt liegt. Der Anteil der Haushalte mit einer Person beträgt rund 30 %, jener der Zweipersonenhaushalte 26 %. In 28 % der Haushalte leben vier oder mehr Personen. Im Vergleich zu Wien sind Haushalte mit mehr als drei Personen deutlich stärker vertreten.

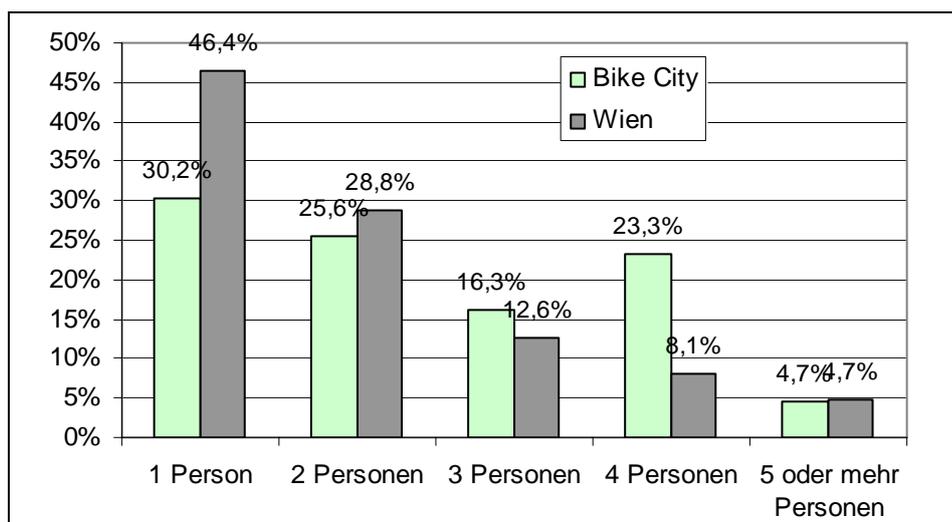


Abb. 4-1: Personen pro Haushalt (Stichprobe Bike City)

Die Zusammensetzung der Stichprobe nach **Geschlecht** unterscheidet sich nur wenig vom Wiener Durchschnitt. Das Verhältnis von Frauen zu Männern beträgt 51 % zu 49 %. Die **Altersverteilung** zeigt einige Unterschiede zum Wiener Durchschnitt. Die Anteile der Altersklassen bis 17 Jahre und von 35 bis 49 Jahren sind in der Stichprobe deutlich größer als im Wiener Durchschnitt. Die Alterklassen von 50 Jahren aufwärts sind in der Stichprobe kaum vertreten.

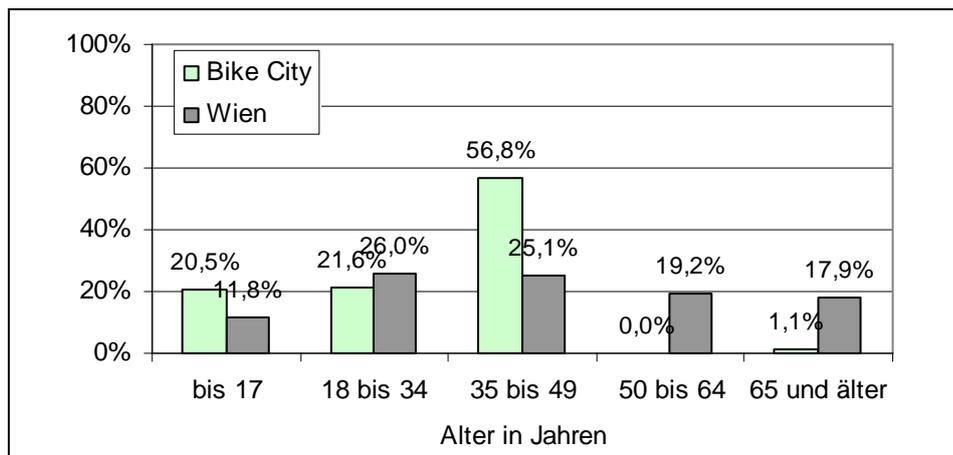


Abb. 4-2: Altersverteilung in der Stichprobe Bike City (Personen ab 6 Jahren)

#### 4.2.3 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit

Die wichtigsten **Motive bei der Wohnungswahl** sind die ÖV-Anbindung, die Lage der Wohnhausanlage, die Nahversorgung und der Wohnungsgrundriss (Abb. 4-3). Bei den verkehrsbezogenen Motiven hat die ÖV-Anbindung höchste Wichtigkeit (3,83 Punkte). Fahrradbezogene Aspekte (3,15 und 2,87 Punkte) rangieren im Mittelfeld der Motive. Die Pkw-bezogenen Aspekte sind mit 1,85 bis 2,09 Punkten am unteren Ende der Skala zu finden.

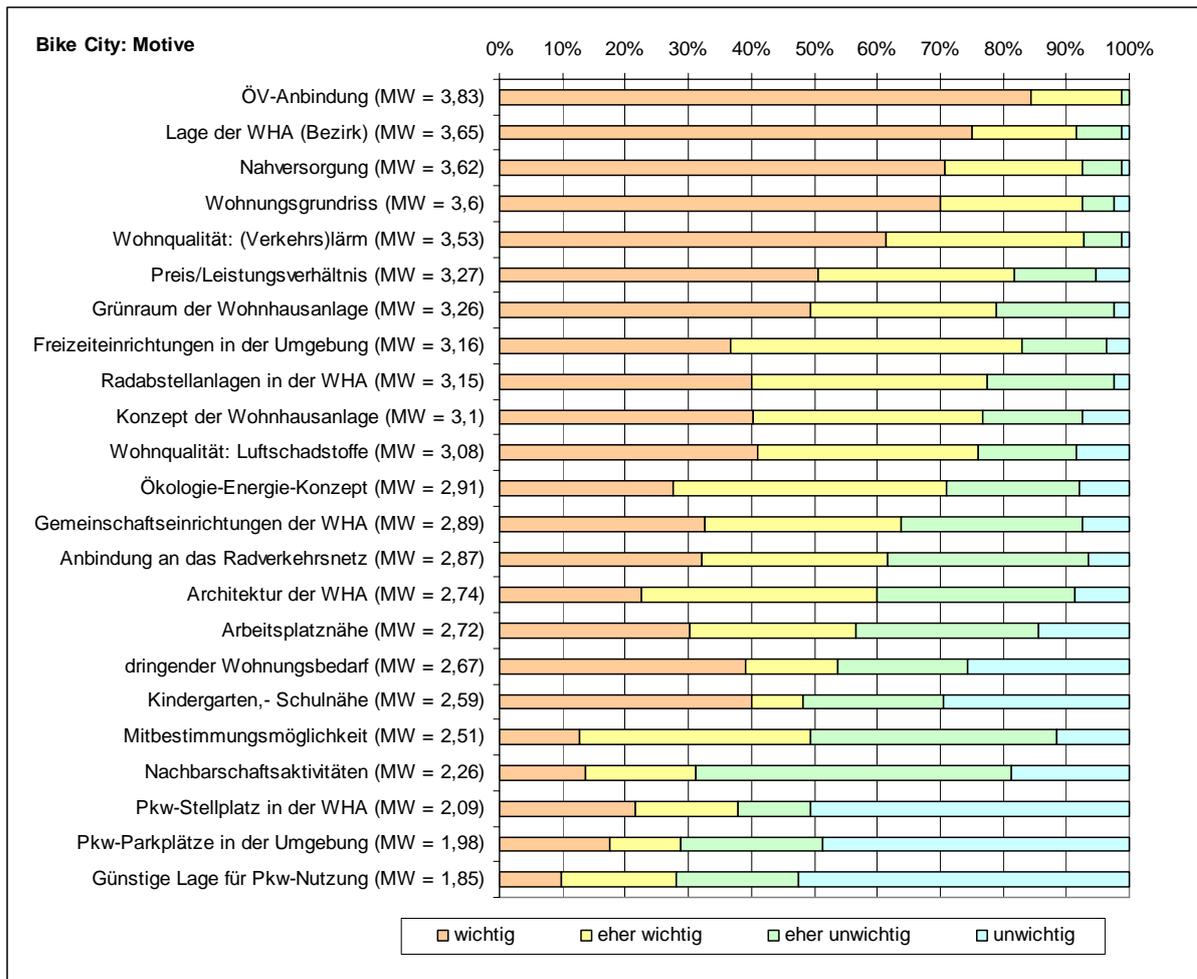


Abb. 4-3: Motive bei der Wohnungswahl, gereiht nach der Wichtigkeit (Bike City)

Die Aspekte, die auch für die Wohnungswahl besonders wichtig sind, erreichen hohe **Zufriedenheitswerte** (Abb. 4-4). Auch die Zufriedenheit mit den fahrradbezogenen Aspekten ist hoch (3,54 bzw. 3,60). Bei allen Pkw-bezogenen Aspekten liegt der Anteil der Personen, die „kann ich nicht sagen“ angekreuzt haben, über 40 Prozent, was die geringe Bedeutung dieser Aspekte bei der Wohnungswahl widerspiegelt.

Aber auch mehrere andere Merkmale erreichen Zufriedenheitswerte über 3,5 Punkten. Es handelt sich dabei um die Lage der Wohnhausanlage, die Architektur der Wohnhausanlage, die Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage, die Nahversorgung und die Kindergarten- bzw. Schulnähe. Die niedrigsten Zufriedenheitswerte (< 3 Punkten) wurden bei Verkehrslärm, Luftschadstoffen und Pkw-Parkplätzen in der Umgebung erreicht.

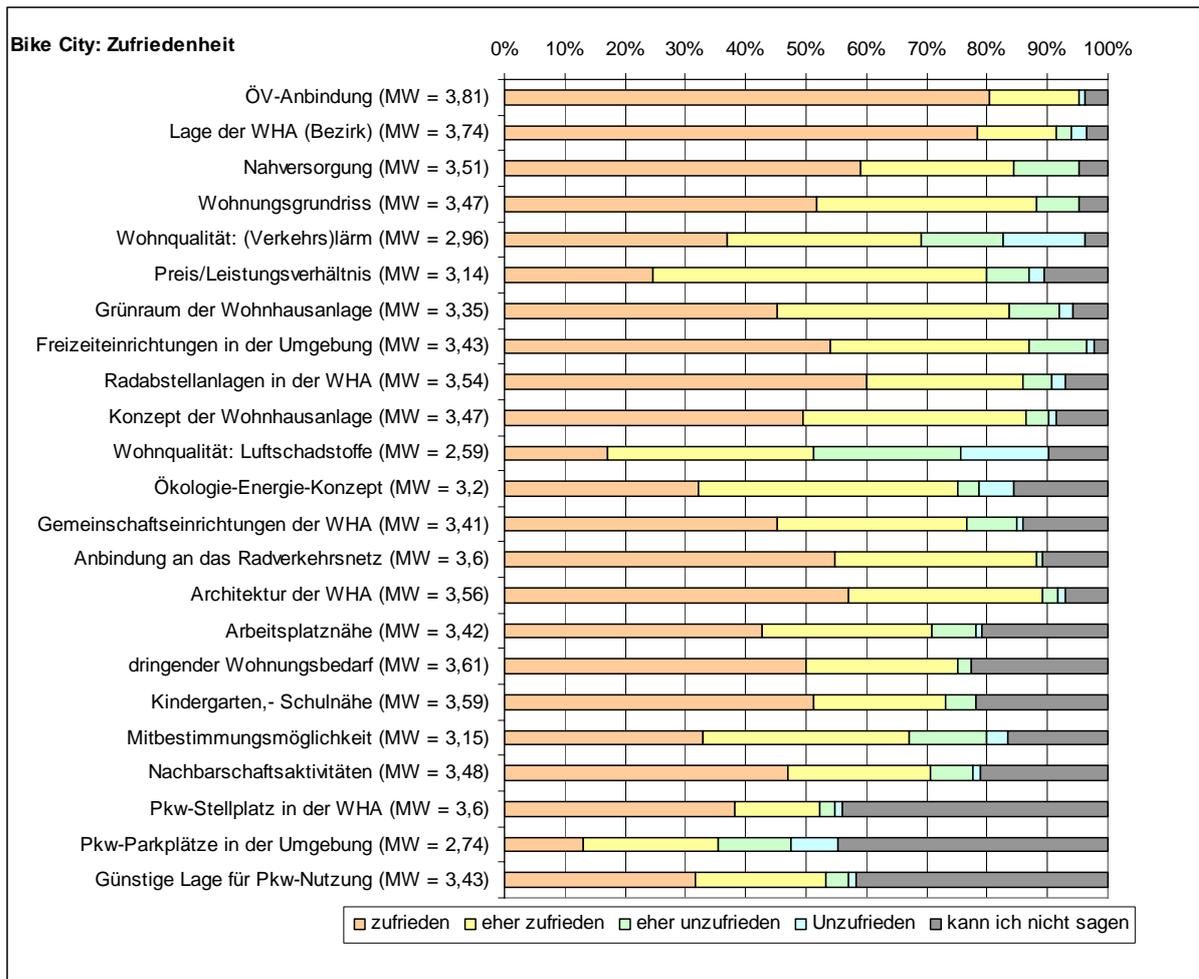


Abb. 4-4: Zufriedenheit, gereiht nach der Wichtigkeit der Motive (Bike City)

Die niedrigste Bewertung bei den **fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage** hat mit 2,39 Punkten die Sicherheit der Abstellplätze. Werte über 3,4 werden beim Fahrradtransport im Aufzug, der Fahrradreinigungsstelle und bei der Erreichbarkeit der Abstellplätze erreicht. Bei den übrigen Einrichtungen liegt die Zufriedenheit zwischen 2,5 und 3,2 Punkten.

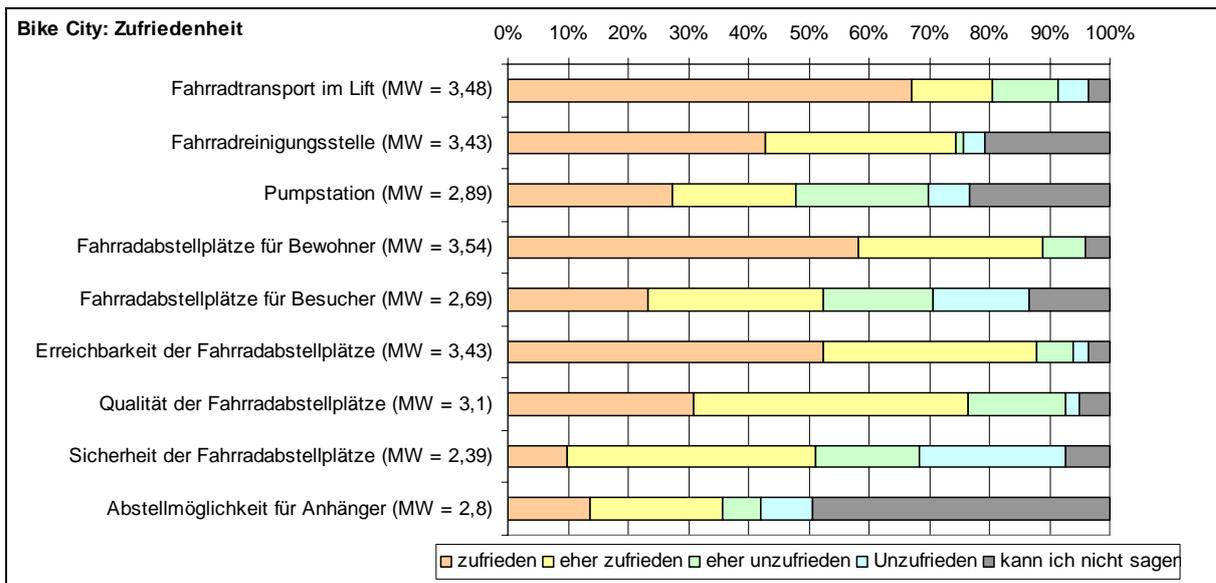


Abb. 4-5: Zufriedenheit mit Fahrradeinrichtungen in der Wohnhausanlage (Bike City)

Die Möglichkeit **weitere Anmerkungen** zu formulieren wurde von zehn Personen (11 %) wahrgenommen. Der Wunsch nach Ständern im Fahrradraum, an die man das Fahrrad anschließen kann, wurde dreimal geäußert. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Besorgnis wegen unzureichender Diebstahlsicherheit (5 Nennungen) zu sehen. Der Wunsch nach einer Fahrradwerkstatt wurde zweimal genannt. Zwei Personen übten Kritik an der Druckluftpumpe. Je einmal genannt wurde der Wunsch nach mehr Radabstellmöglichkeiten im Erdgeschoß, mehr Radabstellanlagen für Besucher im Eingangsbereich, Lastenfahrrädern in der Wohnhausanlage und Tür-Feststellern bei den Radabstellräumen sowie ein jährliches Fahrradservice in der Wohnhausanlage.

#### 4.2.4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Tab. 4-3 zeigt die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel und deren durchschnittliche Anzahl pro **Haushalt**. In 93 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad verfügbar. Der Anteil der Haushalte mit Pkw liegt in der Stichprobe bei 47 Prozent. 33 Prozent der Haushalte in der Stichprobe verfügen über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage. Die Verfügbarkeit privater Pkw und eines Pkw-Stellplatzes in der Wohnhausanlage wurden, wie in Kapitel 4.2.1 beschrieben, gewichtet berechnet.

Von den Haushalten mit Pkw verfügen 70 % über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage. Gemietete Pkw-Stellplätze außerhalb der Wohnhausanlage werden am Wohnort nicht genutzt (Abb. 4-6). CarSharing wird nur von sehr wenigen Haushalten

regelmäßig genutzt. 28 Prozent nutzen manchmal einen Mietwagen, 18 Prozent privates CarSharing. Denzel Mobility CarSharing<sup>5</sup> nutzen 13 Prozent der Haushalte (Abb. 4-7).

Tab. 4-3: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt (Bike City)

Fahrzeug	Verfügbarkeit [Anteil der Haushalte in %]	durchschn. Anzahl pro Haushalt	durchschn. Anzahl pro Haushalt mit Verfügbarkeit des jeweiligen Fahrzeugs
Tretroller	34,9 %	0,93	2,67
Moped, Motorrad	2,3 %	0,02	1,00
Fahrrad	93,0 %	3,09	3,33
Pkw	61,4 % <sup>2)</sup>	0,66 <sup>2)</sup>	1,10
gemieteter Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage	51,3 % <sup>2)</sup>	0,53 <sup>1)</sup>	1,07
gemieteter Pkw-Stellplatz außerhalb der Wohnhausanlage	0,0 %	0,00	-

<sup>1)</sup> in der Grundgesamtheit    <sup>2)</sup> gewichtete Berechnung

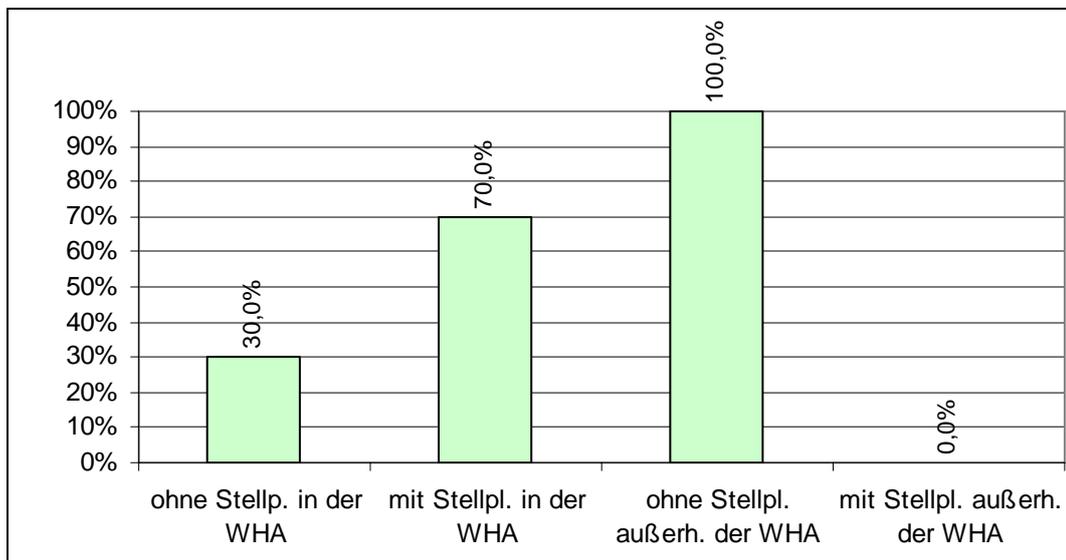


Abb. 4-6: Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in Haushalten mit Pkw (Bike City)

<sup>5</sup> mittlerweile von Zipcar Inc. übernommen und in Zipcar Austria umbenannt

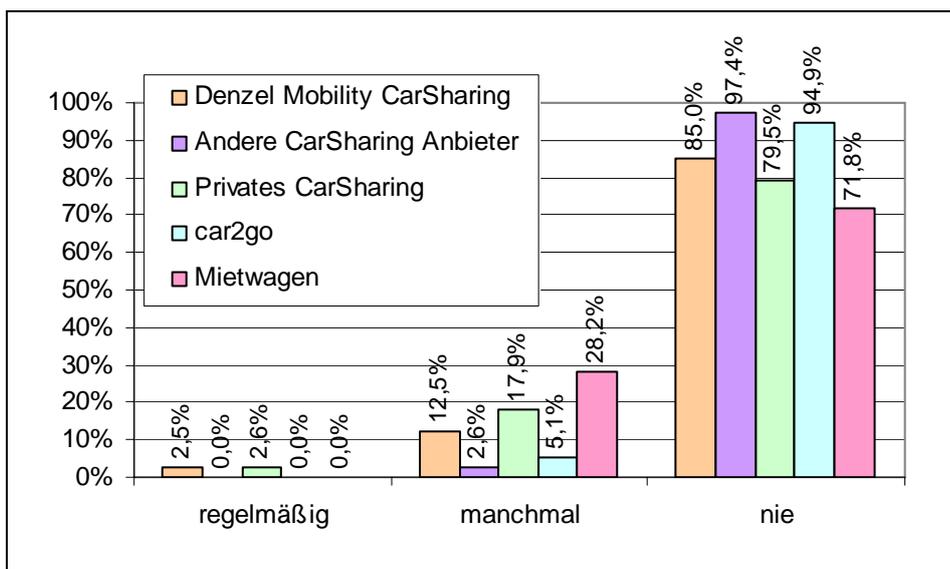


Abb. 4-7: Nutzung von CarSharing (Bike City)

Der Anteil der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein der Gruppe B beträgt 93 Prozent. Für 58 Prozent ist ein privater Pkw verfügbar. Die Verfügbarkeit dienstlicher Pkw beträgt 13 Prozent. Am Arbeits- oder Ausbildungsort werden etwas mehr Pkw auf Privatgrund als im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Die folgenden Angaben beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren: Die Fahrradverfügbarkeit liegt über 93 Prozent. Je etwa die Hälfte der Fahrräder werden am Arbeits- oder Ausbildungsort auf nicht öffentlichen Abstellplätzen und im Straßenraum abgestellt. Rund 70 Prozent der Personen besitzen eine ÖV-Zeitkarte; 45 Prozent eine ÖBB-Vorteilskarte. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.2.5 Fahrradnutzung

Der Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Bike City, die das Fahrrad regelmäßig im Alltag verwenden, liegt im Sommer bei 85 Prozent, im Frühjahr bei 75 Prozent und im Herbst bei 69 Prozent. 19 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner nutzen das Fahrrad auch im Winter regelmäßig im Alltag. Dreißig Prozent der Personen benutzen das Fahrrad, in der Jahreszeit in der sie es benutzen, (fast) täglich, ebenso viele mehrmals wöchentlich, 38 Prozent mehrmals monatlich. Fast die Hälfte der Personen nutzt das Fahrrad auch bei schlechtem Wetter. 28 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Bike City nutzen auch Fahrradanhänger, etwas mehr für den Kinder- als für den Lastentransport.

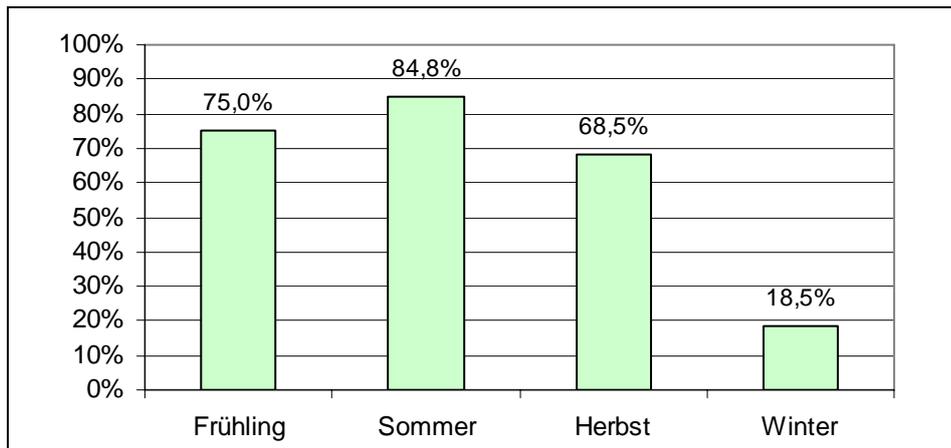


Abb. 4-8: Fahrradnutzung im Alltag nach Jahreszeit (Bike City)

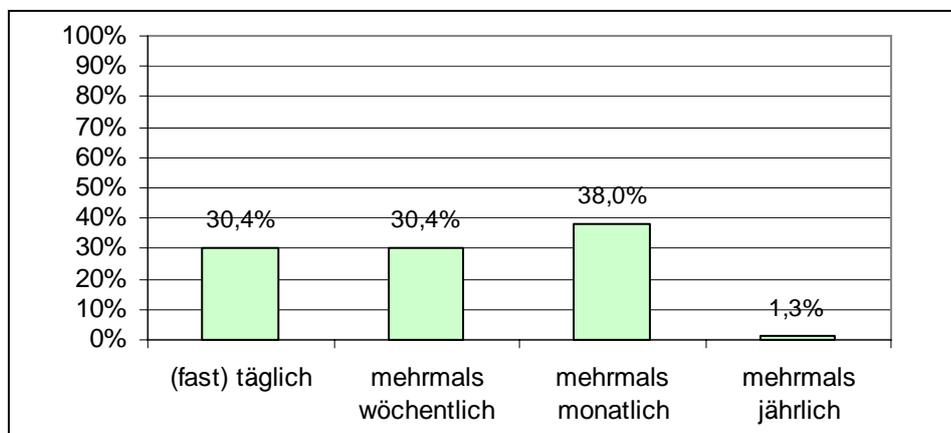


Abb. 4-9: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag (Bike City)

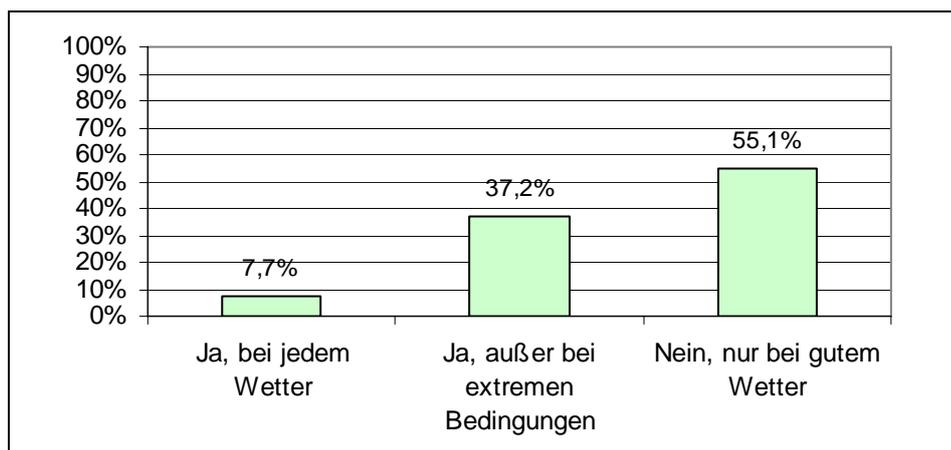


Abb. 4-10: Fahrradnutzung im Alltag nach Wetter (Bike City)

Die Fahrräder und Tretroller werden von den Bewohnerinnen und Bewohner der Bike City überwiegend (45 %) in den Abstellräumen in den Obergeschoßen abgestellt. Je 20 Prozent

der Fahrräder werden in den Laubengängen und in den Fahrradräumen im Erdgeschoß abgestellt (Tab. 4-4)<sup>6</sup>.

Tab. 4-4: Verteilung der abgestellten Fahrräder und Tretroller auf die Abstellmöglichkeiten in der Bike City

Abgestellte Fahrräder inkl. Anhänger	Anteil
Keller	10%
Fahrradräume im Erdgeschoß	20%
Fahrradräume in den Obergeschoßen	45%
Laubengänge in den Obergeschoßen	20%
Fahrräder in der Wohnung, Loggia	5%
Summe	100%

#### 4.2.6 Werktagmobilität

Der Außer-Haus-Anteil beträgt 97 Prozent. Im Durchschnitt legt eine **Person** 3,6 Wege, eine mobile Person 3,8 Wege pro Werktag zurück. Auf eine mobile Person entfallen durchschnittlich 1,2 Fußwege, 0,7 Fahrradwege, 1,4 ÖV-Wege und 0,4 MIV-Wege pro Werktag. Die mittlere Tageswegedauer beträgt 81 Minuten, die mittlere Tageswegelänge 22 km. Abb. 4-11 zeigt die Verkehrszwecke nach Wegen. Arbeitsplatzbezogene Wege machen mit 27 Prozent den größten Anteil aus. Darauf folgen Freizeitwege (20 %) und Einkaufswege (18 %). Der Anteil der Ausbildungswege ist mit 13 % hoch, was auf den hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen zurückzuführen ist. Für die meisten Wege werden Öffentliche Verkehrsmittel (37 %) benutzt. Ein Drittel der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Fahrradwege beträgt 19 Prozent.

---

<sup>6</sup> Quelle: Erhebung der Mietervertretung der Bike City am 15. April 2012

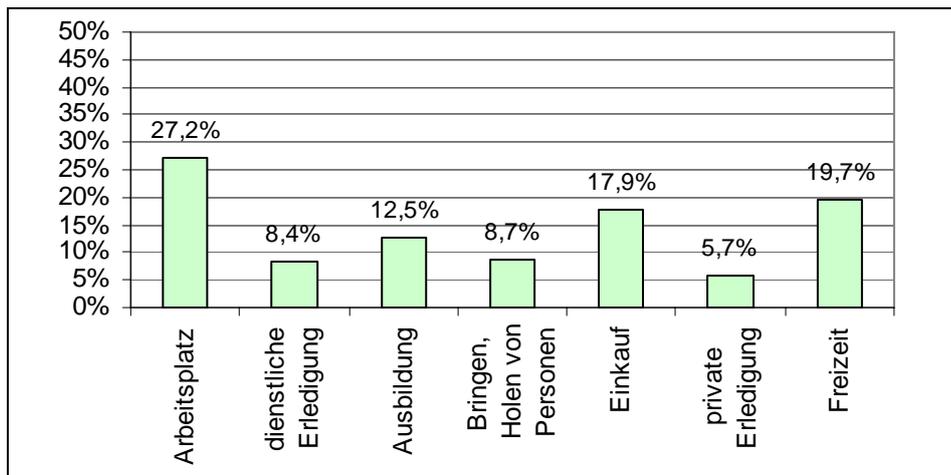


Abb. 4-11: Wegzwecke (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

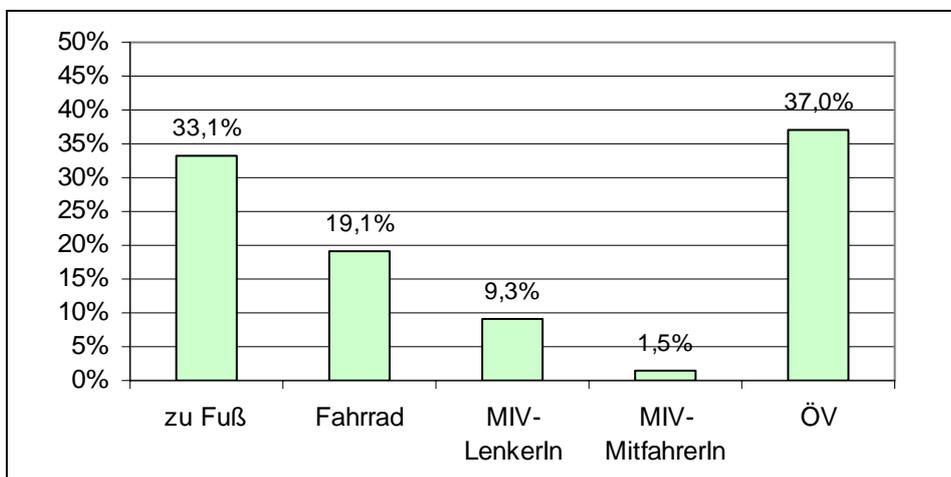


Abb. 4-12: Verkehrsmittelwahl (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-13 zeigt die **Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken**. Bei den Arbeits- und Ausbildungswegen sowie bei privaten Erledigungen werden die meisten Wege mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Bei dienstlichen Erledigungen überwiegen MIV-Wege. Bei Ausbildungs- und Einkaufswegen sowie beim Bringen und Holen von Personen ist der Anteil der Fußwege am höchsten. Der Radverkehrsanteil liegt zwischen 10 und 25 Prozent. Anteile von 20 Prozent oder mehr treten bei den Wegzwecken Arbeit, dienstliche Erledigung, private Erledigung und Freizeit auf.

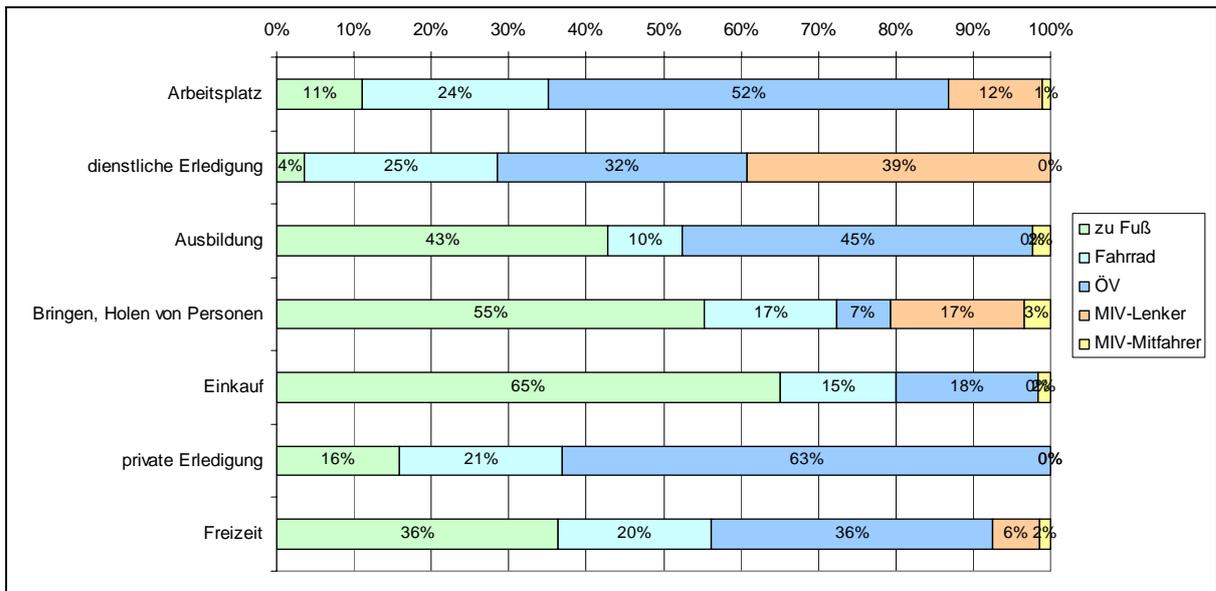


Abb. 4-13: Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

Es zeigen sich einige **geschlechtsspezifische Unterschiede**. Der Außer-Haus-Anteil ist bei Frauen mit 97,9 Prozent etwas höher als bei Männern (95,6 %). Der Anteil der Wege in Zusammenhang mit dienstlichen Erledigungen und der Ausbildungswege ist bei Frauen kleiner als bei Männern. Die Frauen haben dagegen einen höheren Anteil an Einkaufs- und Freizeitwegen sowie beim Bringen oder Holen anderer Personen. Die Frauen legen einen höheren Anteil der Wege zu Fuß zurück als Männer. Der Anteil der Fahrradwege ist bei Frauen nur halb so groß wie bei Männern. Männer nutzen den motorisierten Individualverkehr etwas stärker als Frauen.

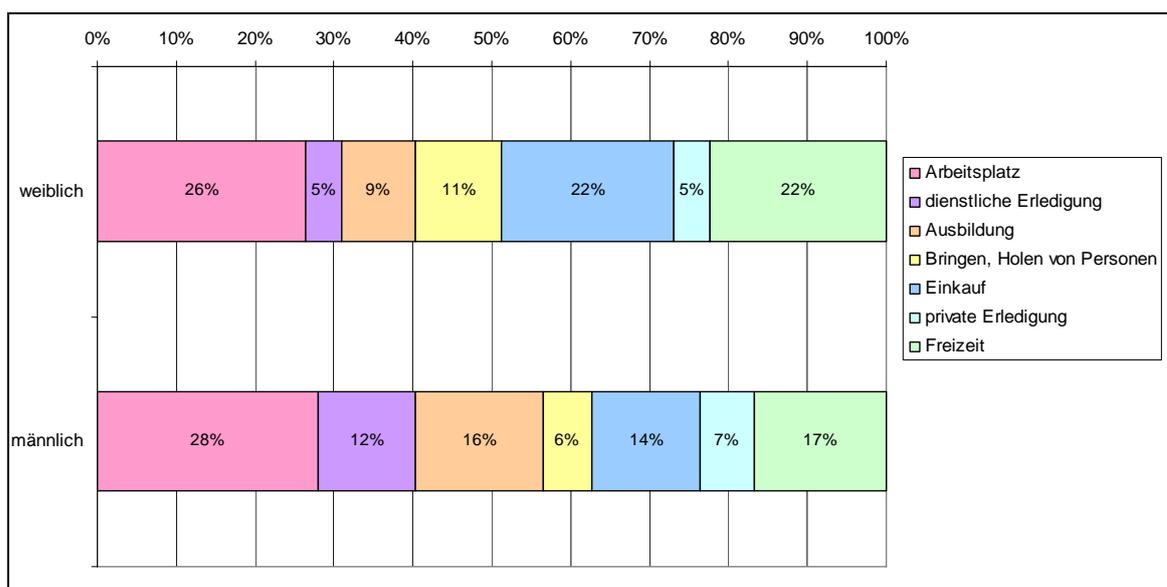


Abb. 4-14: Wegzwecke nach Geschlecht (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

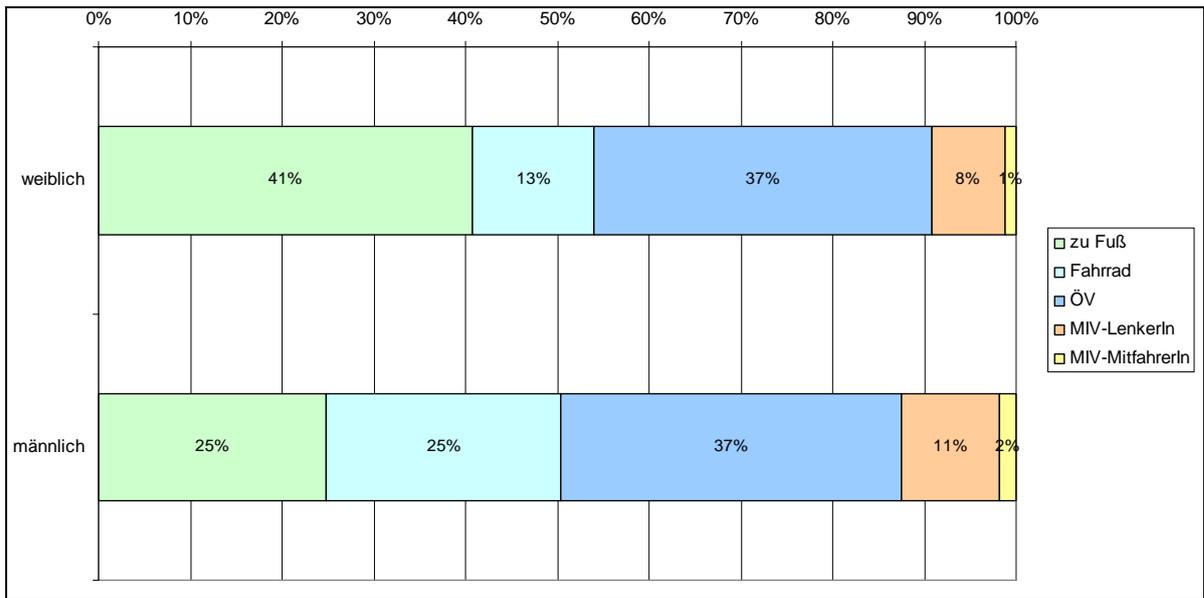


Abb. 4-15: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-16 zeigt die Verkehrsmittelwahl von Personen mit **Pkw-Verfügbarkeit** und von Personen, die über keinen Pkw verfügen. Der MIV-Lenker-Anteil ist bei Personen mit verfügbarem Pkw erwartungsgemäß um ein Vielfaches höher. Ansonsten zeigen sich die größten Unterschiede beim Radverkehrsanteil, welcher bei Personen mit verfügbarem Pkw 11 % bei den Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit 31% Prozent beträgt.

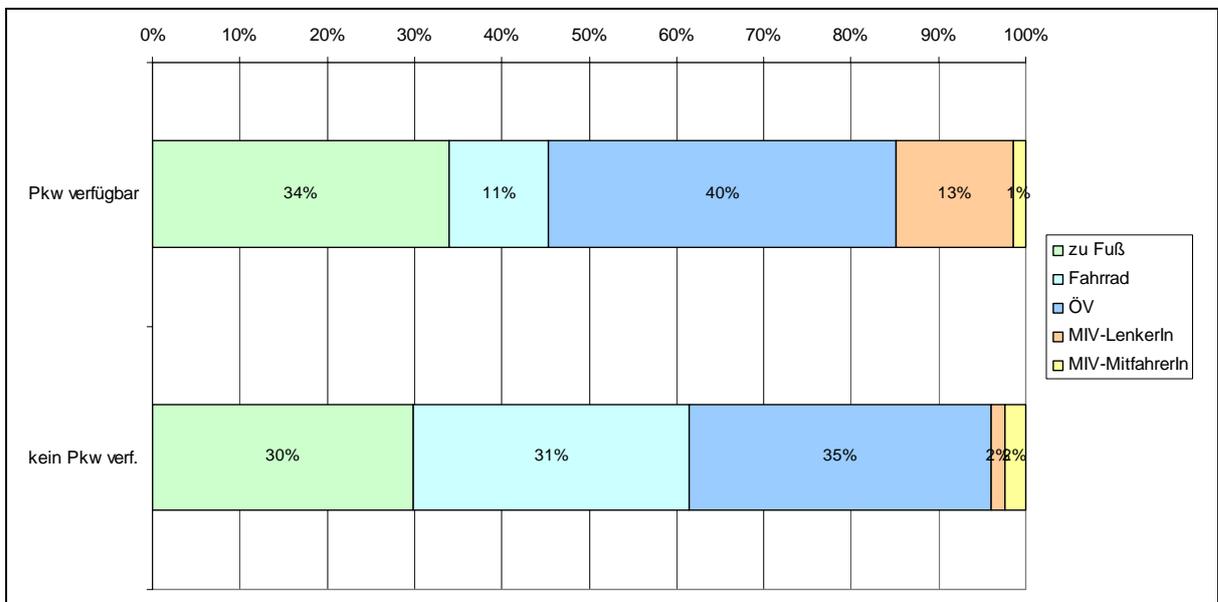


Abb. 4-16: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit (Bike City, Personen ab 18 Jahren)

Der Außer-Haus-Anteil ist in der Altersklasse unter 18 Jahren mit 89 Prozent besonders niedrig; der Anteil an Ausbildungswegen ist sehr hoch (70 %). In dieser Altersklasse sind fast

die Hälfte aller Wege Fußwege. Die Altersklasse der über 65-Jährigen umfasst nur eine Person. Bei den übrigen Altersklassen gibt es keine ausgeprägten Unterschiede bei den Wegzwecken und bei der Verkehrsmittelwahl. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.2.7 Mobilität am Wochenende

Am häufigsten gaben die befragten Personen an, am Wochenende zu Fuß zu gehen (30 %); darauf folgen Öffentliche Verkehrsmittel (27 %), Radfahren (23 %) und MIV (20 %). Ein Vergleich mit der Werktagsmobilität ist wegen der unterschiedlichen Fragestellung nur beschränkt möglich. Die Ergebnisse deuten aber darauf hin, dass am Wochenende dem MIV etwas mehr, dem ÖV etwas weniger Bedeutung zukommt. Die stärkere Nutzung des MIV resultiert zu einem großen Teil aus Einkaufswegen sowie dem Bringen und Holen von Personen. Es ist zu vermuten, dass am Wochenende, wenn mehr Zeit zur Verfügung steht, größere Einkäufe erledigt werden und weiter entfernt lebende Personen geholt werden. Bei Freizeitaktivitäten ist die ÖV-Nutzung niedrig, die Fahrradnutzung überdurchschnittlich hoch (Abb. 4-17).

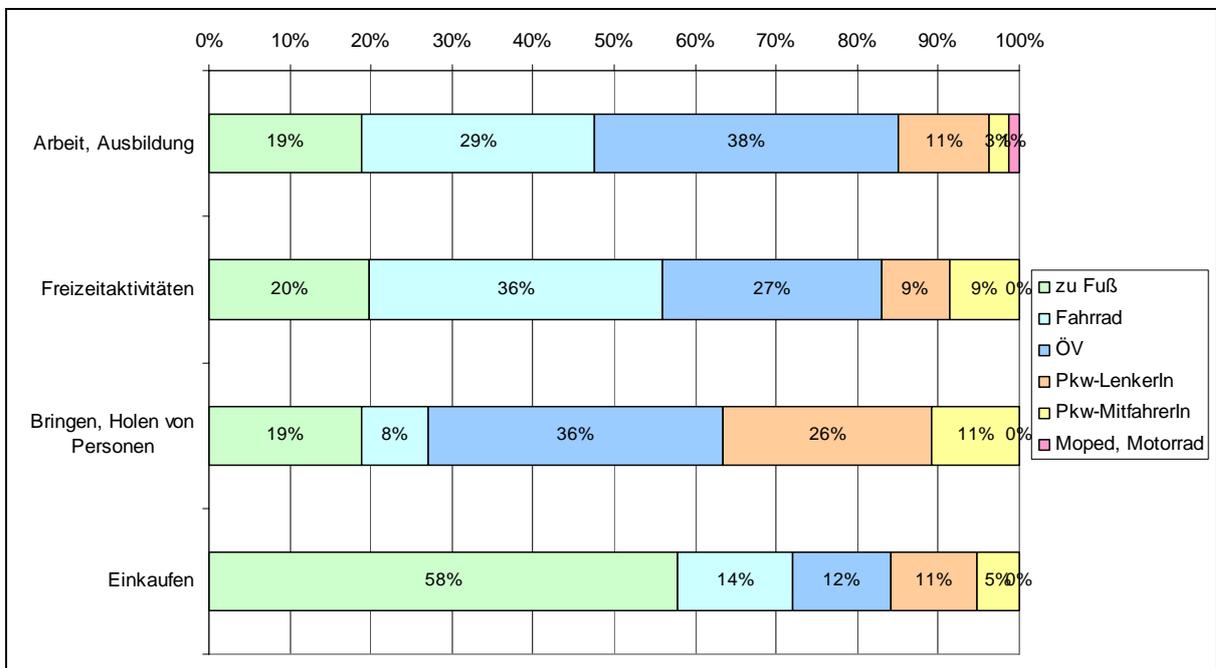


Abb. 4-17: Überwiegend verwendete Verkehrsmittel am Wochenende nach Wegzwecken (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

## 4.3 Wohnen am Park

### 4.3.1 Vergleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage pro Haushalt ist in der Stichprobe mit 0,57 geringfügig höher als in der Grundgesamtheit (0,54). Die Stichprobe entspricht somit hinsichtlich der Ausstattung mit Pkw-Stellplätzen in der Wohnhausanlage im Wesentlichen der Grundgesamtheit.

### 4.3.2 Sozio-demografische Merkmale

In einem **Haushalt** leben durchschnittlich 1,91 Personen, was etwas weniger als der Wiener Durchschnitt ist. Der Anteil der Haushalte mit einer Person beträgt rund 40 %, jener der Zweipersonenhaushalte 36 %. Im Vergleich zu Wien sind Haushalte mit vier oder mehr Personen deutlich schwächer vertreten.

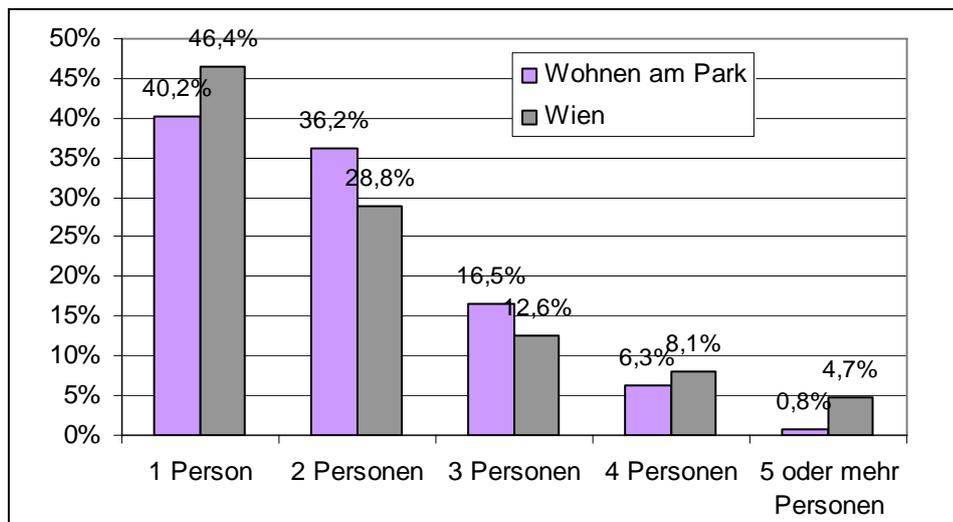


Abb. 4-18: Personen pro Haushalt (Stichprobe Wohnen am Park)

Die Zusammensetzung der Stichprobe nach **Geschlecht** unterscheidet sich nur wenig vom Wiener Durchschnitt. Das Verhältnis von Frauen zu Männern beträgt 54 % zu 46 %. Die **Altersverteilung** zeigt einige Unterschiede zum Wiener Durchschnitt. Die Anteile der Altersklassen bis 17 Jahre und über 50 Jahren sind in der Stichprobe kleiner als im Wiener Durchschnitt. Das Gegenteil ist bei den Altersklassen von 18 bis 49 Jahren der Fall.

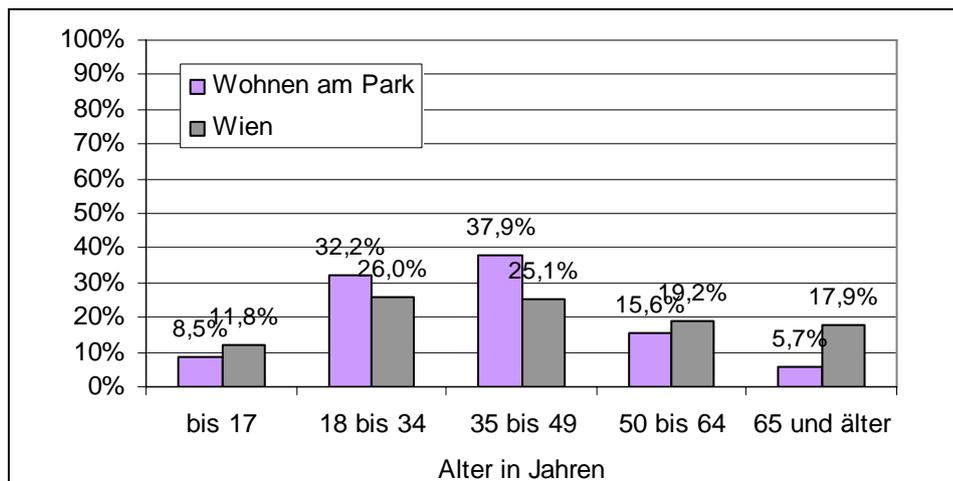


Abb. 4-19: Altersverteilung in der Stichprobe Wohnen am Park (Personen ab 6 Jahren)

#### 4.3.3 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit

Die wichtigsten **Motive bei der Wohnungswahl** sind die ÖV-Anbindung, die Lage der Wohnhausanlage und die Nahversorgung (Abb. 4-20). Bei den verkehrsbezogenen Motiven hat die ÖV-Anbindung höchste Wichtigkeit (3,86 Punkte). Fahrradbezogene Aspekte (2,91 und 2,70 Punkte) rangieren im unteren Mittelfeld der Motive. Die Pkw-bezogenen Aspekte sind mit 2,16 bis 2,53 Punkten im unteren Drittel der Skala zu finden.

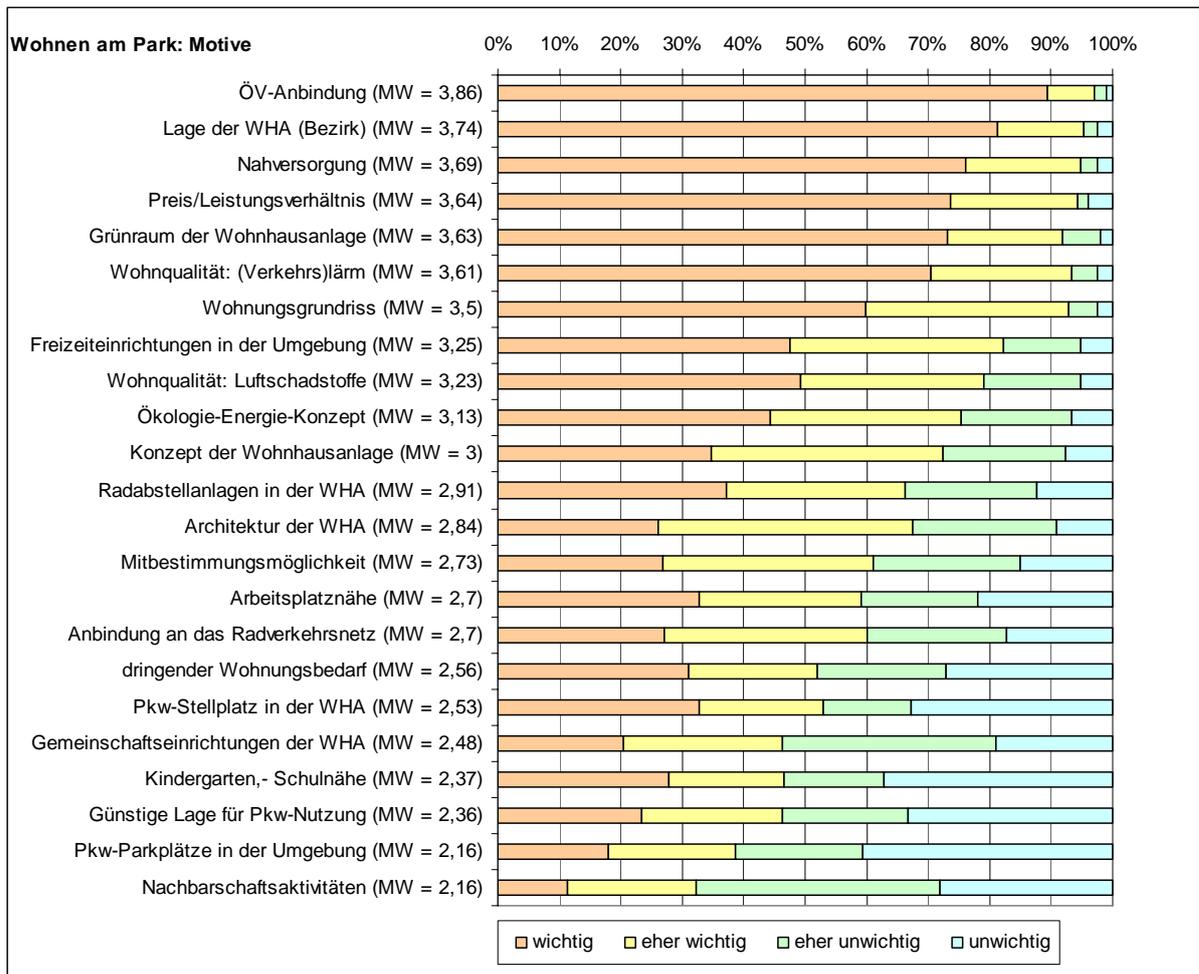


Abb. 4-20: Motive bei der Wohnungswahl, gereiht nach der Wichtigkeit (Wohnen am Park)

Die Aspekte, die auch für die Wohnungswahl besonders wichtig sind, erreichen hohe **Zufriedenheitswerte** (Abb. 4-21). Mit den Pkw-Stellplätzen in der Umgebung sind die Bewohnerinnen und Bewohner eher unzufrieden (2,66 Punkte). Die Zufriedenheit mit den Pkw-Stellplätzen in der Wohnhausanlage und der Pkw-günstigen Lage ist wesentlich höher (3,59 bzw. 3,47 Punkte). Auch die Zufriedenheit mit der Anbindung an das Radverkehrsnetz ist hoch (3,51 Punkte). Am unzufriedensten sind die Bewohnerinnen und Bewohner mit den Fahrradabstellanlagen in der Wohnhausanlage (2,32 Punkte).

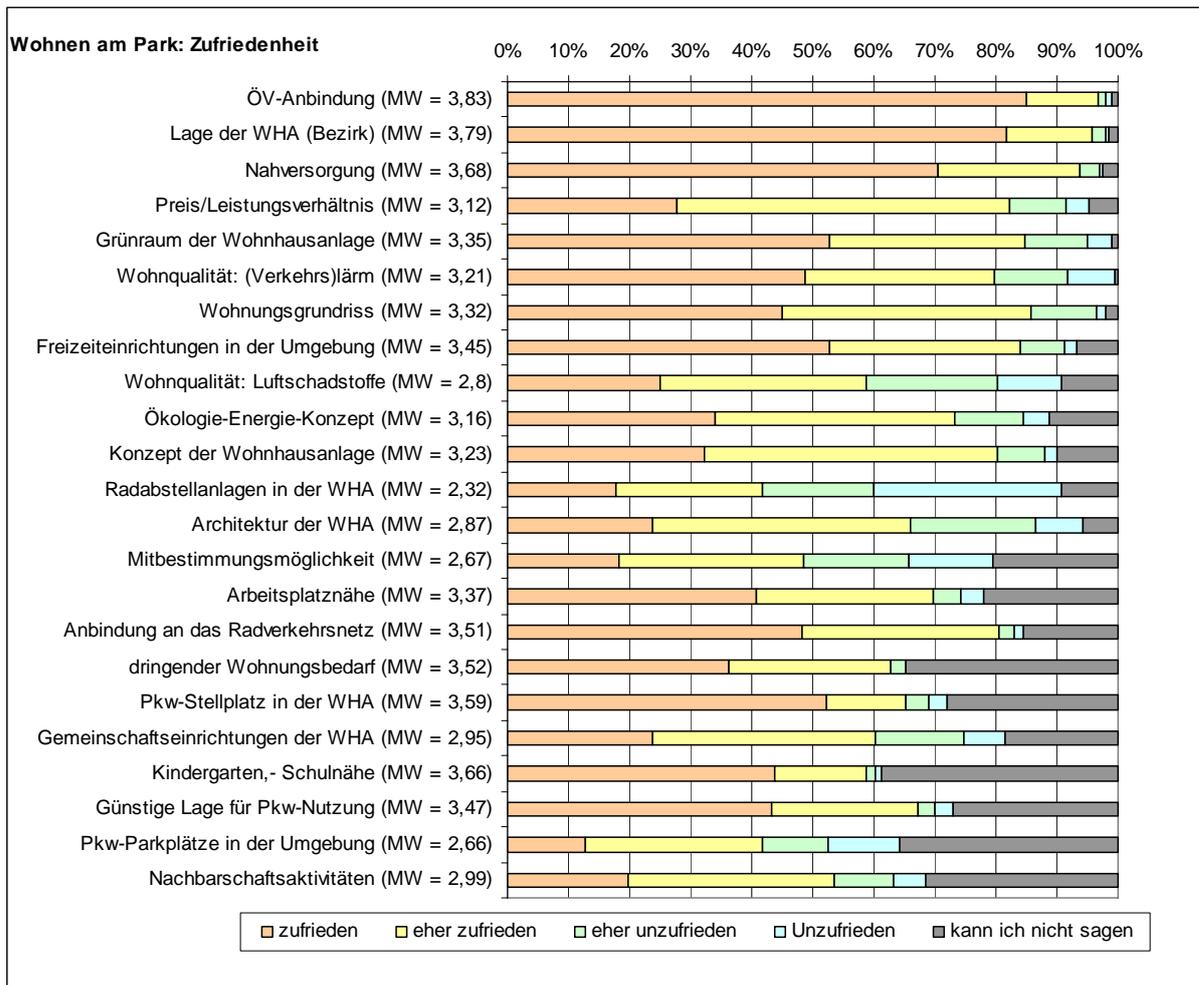


Abb. 4-21: Zufriedenheit, gereiht nach der Wichtigkeit der Motive (Wohnen am Park)

Die Zufriedenheitswerte der **fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage** liegen durchwegs unter 2,5 Punkten. Den höchsten Wert erreicht die Qualität der Fahrradabstellplätze. Besonders unzufrieden (< 2 Punkte) sind die Bewohnerinnen und Bewohner mit dem Fahrradtransport im Lift, mit der Sicherheit der Abstellplätze und mit der Abstellmöglichkeit für Anhänger, wobei Letzteres nur wenige (< 35 %) Personen betrifft.

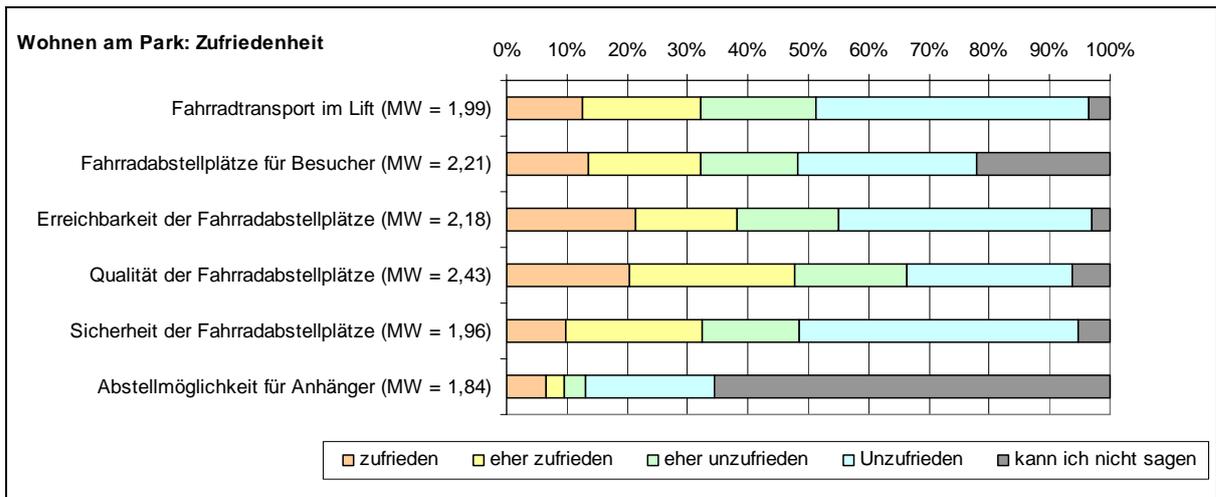


Abb. 4-22: Zufriedenheit mit Fahrradeinrichtungen in der Wohnhausanlage  
(Wohnen am Park)

Die Möglichkeit **weitere Anmerkungen** zu formulieren wurde von 30 Personen (14 %) wahrgenommen. Die häufigste Kritik bezieht sich auf die Anordnung der Fahrradabstellräume im Obergeschoß und den für den Fahrradtransport zu kleinen Aufzug (15 Nennungen). Fast ebenso oft (13 Nennungen) wird die mangelnde Diebstahlsicherheit genannt, oft in Zusammenhang mit der fehlenden Möglichkeit den Fahrradrahmen an einen festen Gegenstand anzuschließen. Auch die nachträglich durchgeführte Folierung der Abstellräume wurde mehrfach kritisiert, da sie einen Sichtschutz für Fahrraddiebe darstelle. Auch die Hängevorrichtungen werden oft (6 Nennungen) kritisiert, da das Heben des Fahrrades unkomfortabel und für einige Personen unmöglich ist. Ebenso oft wurde der Wunsch geäußert, mehr Fahrradabstellplätze zur Verfügung zu stellen.

#### 4.3.4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Tab. 4-5 zeigt die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel und deren durchschnittliche Anzahl pro **Haushalt**. In 85 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad verfügbar. Der Anteil der Haushalte mit Pkw liegt bei 69 Prozent. 55 Prozent der Haushalte verfügen über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage, was dem entsprechenden Anteil in der Grundgesamtheit entspricht. Von den Haushalten mit Pkw verfügen 80 % über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage. Gemietete Pkw-Stellplätze außerhalb der Wohnhausanlage werden am Wohnort kaum genutzt (Abb. 4-23). CarSharing wird nur in wenigen der Haushalte regelmäßig genutzt. Mehr als neunzig Prozent der Haushalte nutzen diese Mobilitätsformen nie (Abb. 4-1).

Tab. 4-5: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt  
(Wohnen am Park)

Fahrzeug	Verfügbarkeit [Anteil der Haushalte in %]	durchschn. Anzahl pro Haushalt	durchschn. Anzahl pro Haushalt mit Verfügbarkeit des jeweiligen Fahrzeugs
Tretroller	25,2 %	0,37	1,47
Moped, Motorrad	7,1 %	0,07	1,00
Fahrrad	85,0 %	1,80	2,12
Pkw	69,3 %	0,73	1,06
gemieteter Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage	55,1 %	0,54*	1,04
gemieteter Pkw-Stellplatz außerhalb der Wohnhausanlage	2,4 %	0,02	1,00

\* in der Grundgesamtheit, basierend auf den Vermietungsdaten

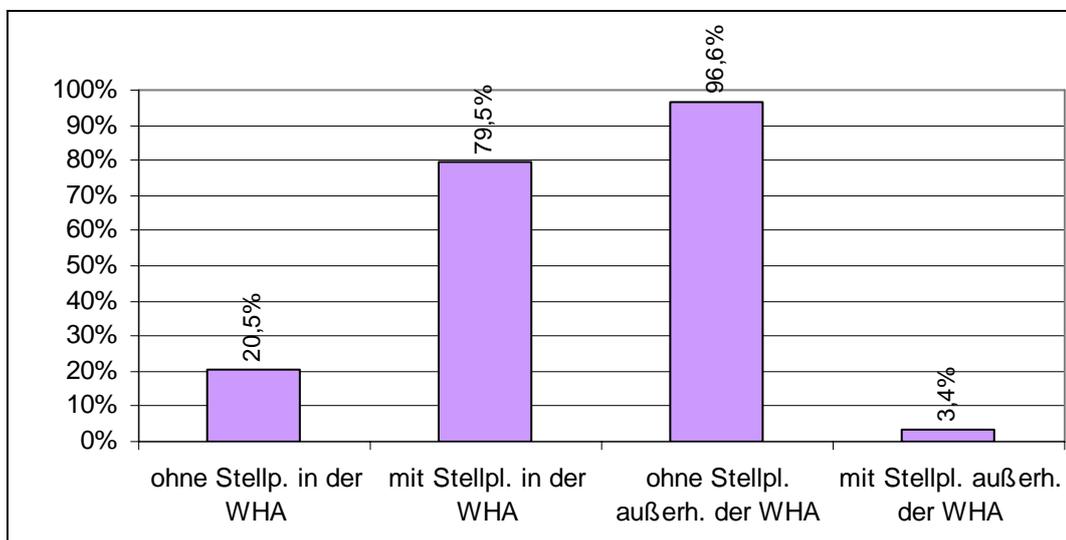


Abb. 4-23: Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in Haushalten mit Pkw (Wohnen am Park)

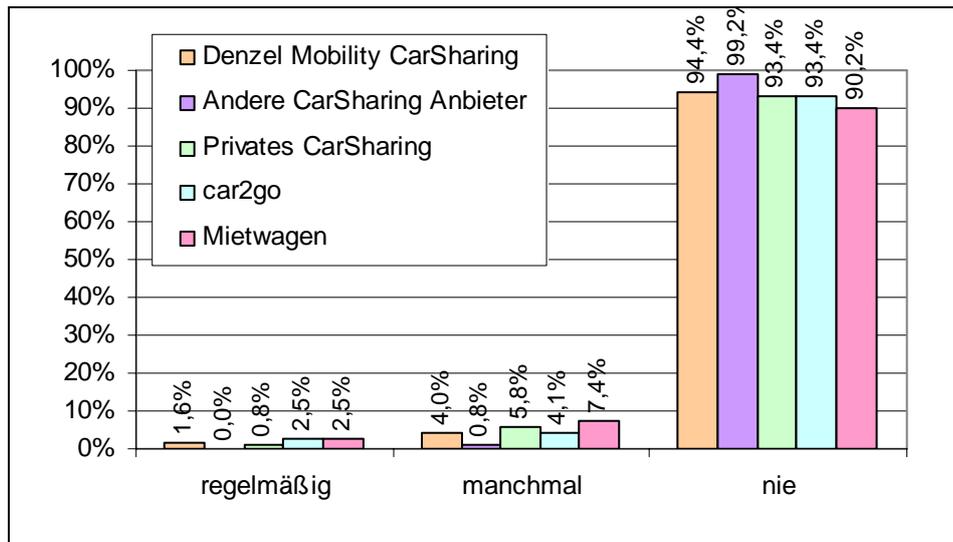


Abb. 4-24: Nutzung von CarSharing (Wohnen am Park)

Der Anteil der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein der Gruppe B beträgt 91 Prozent. Für 68 Prozent ist ein privater Pkw verfügbar. Die Verfügbarkeit dienstlicher Pkw beträgt 13 Prozent. Am Arbeits- oder Ausbildungsort werden mehr Pkw im öffentlichen Straßenraum als auf Privatgrund abgestellt. Die folgenden Angaben beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren: Die Fahrradverfügbarkeit beträgt 84 Prozent. Rund zwei Drittel der Fahrräder werden am Arbeits- oder Ausbildungsort im Straßenraum abgestellt. Für 36 Prozent der Personen ist am Arbeits- oder Ausbildungsort ein nicht öffentlicher Abstellplatz verfügbar. 78 Prozent der Personen besitzen eine ÖV-Zeitkarte; 30 Prozent eine ÖBB-Vorteilskarte. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.3.5 Fahrradnutzung

Der Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Wohnen am Park, die das Fahrrad regelmäßig im Alltag verwenden, liegt im Sommer bei 75 Prozent, im Frühjahr bei 60 Prozent und im Herbst bei 52 Prozent. Elf Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner nutzen das Fahrrad auch im Winter regelmäßig im Alltag. Sechzehn Prozent der Personen benutzen das Fahrrad, in der Jahreszeit in der sie es benutzen, (fast) täglich, 27 Prozent mehrmals wöchentlich, 40 Prozent mehrmals monatlich. Ein Drittel der Personen nutzt das Fahrrad auch bei schlechtem Wetter. Vier Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Wohnen am Park nutzen auch Fahrradanhänger, etwas mehr für den Kinder- als für den Lastentransport.

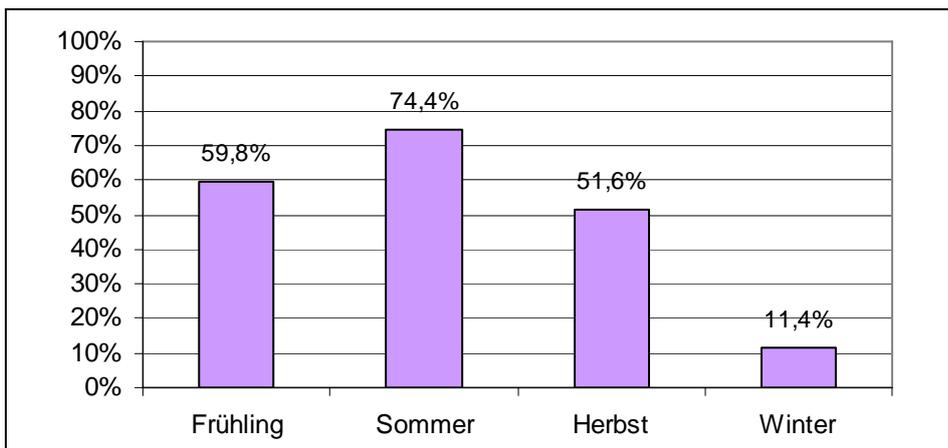


Abb. 4-25: Fahrradnutzung im Alltag nach Jahreszeit (Wohnen am Park)

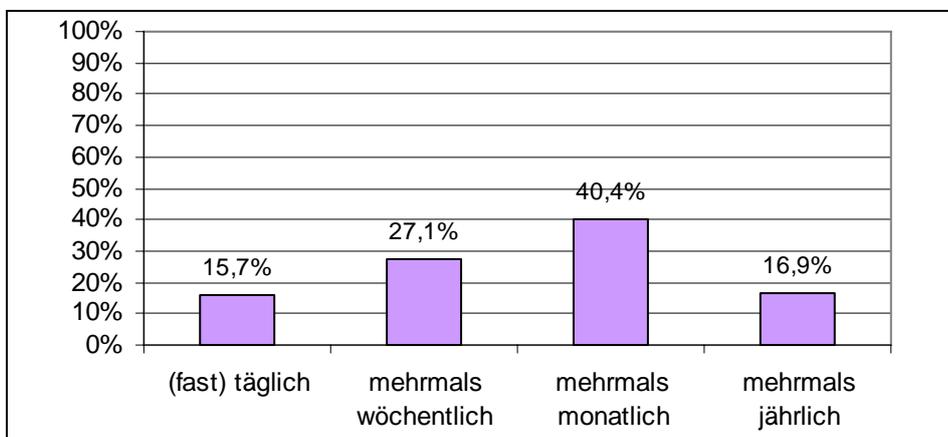


Abb. 4-26: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag (Wohnen am Park)

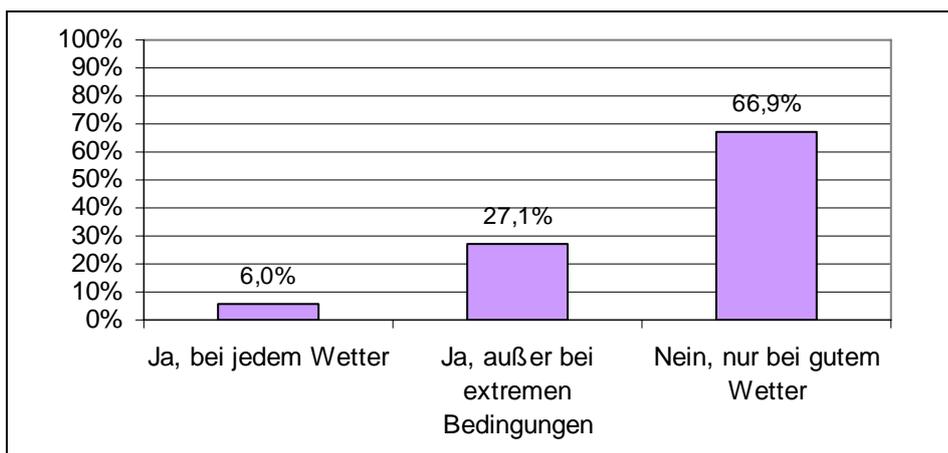


Abb. 4-27: Fahrradnutzung im Alltag nach Wetter (Wohnen am Park)

#### 4.3.6 Werktagmobilität

Der Außer-Haus-Anteil beträgt 92 Prozent. Im Durchschnitt legt eine **Person** 3,5 Wege, eine mobile Person 3,8 Wege pro Werktag zurück. Auf eine mobile Person entfallen durchschnittlich 0,9 Fußwege, 0,2 Fahrradwege, 1,7 ÖV-Wege und 0,9 MIV-Wege pro Werktag. Die mittlere Tageswegedauer beträgt 94 Minuten. Abb. 4-28 zeigt die Verkehrszwecke nach Wegen. Arbeitsplatzbezogene Wege machen mit 23 Prozent den größten Anteil aus. Darauf folgen Freizeitwege (22 %) und Einkaufswege (18 %). Für die meisten Wege werden Öffentliche Verkehrsmittel (45 %) benutzt. Ein Viertel der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Fahrradwege beträgt fünf Prozent.

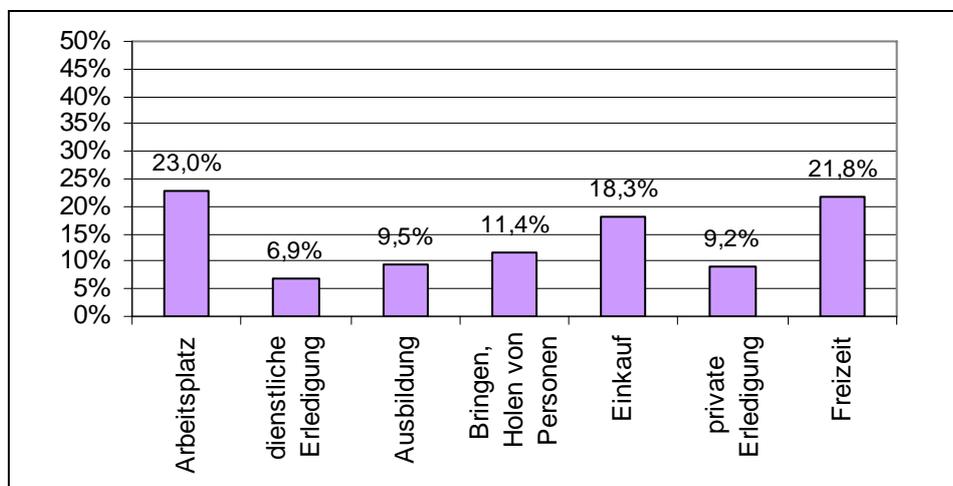


Abb. 4-28: Wegzwecke (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

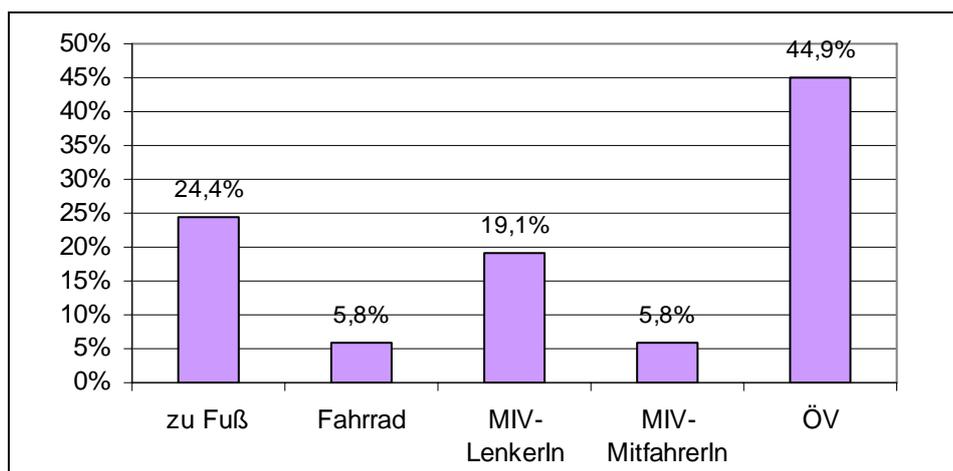


Abb. 4-29: Verkehrsmittelwahl (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-30 zeigt die **Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken**. Bei den meisten Wegzwecken ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am größten. Beim Bringen und Holen von Personen

überwiegen die MIV-Wege, beim Einkauf Fußwege. Der Radverkehrsanteil liegt zwischen zwei und acht Prozent.



Abb. 4-30: Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

Es zeigen sich einige **geschlechtsspezifische Unterschiede**. Der Außer-Haus-Anteil ist bei Frauen mit 89,9 Prozent niedriger als bei Männern (94,0 %). Der Anteil der Arbeitswege und der Wege in Zusammenhang mit dienstlichen Erledigungen ist bei Frauen kleiner als bei Männern. Die Frauen haben dagegen einen höheren Anteil an Einkaufs- und privaten Erledigungswegen sowie beim Bringen oder Holen anderer Personen. Die Frauen legen einen höheren Anteil der Wege zu Fuß zurück als Männer. Der Anteil der Fahrradwege ist bei Frauen nur halb so hoch wie bei Männern. Männer nutzen den motorisierten Individualverkehr etwas stärker als Frauen.

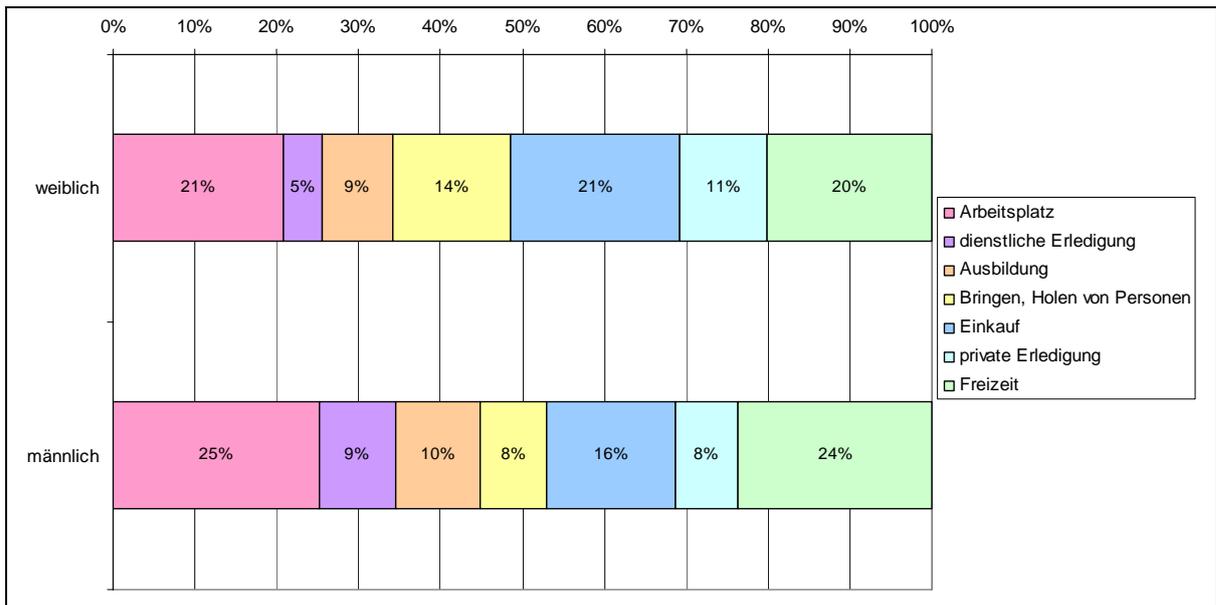


Abb. 4-31: Wegzwecke nach Geschlecht (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

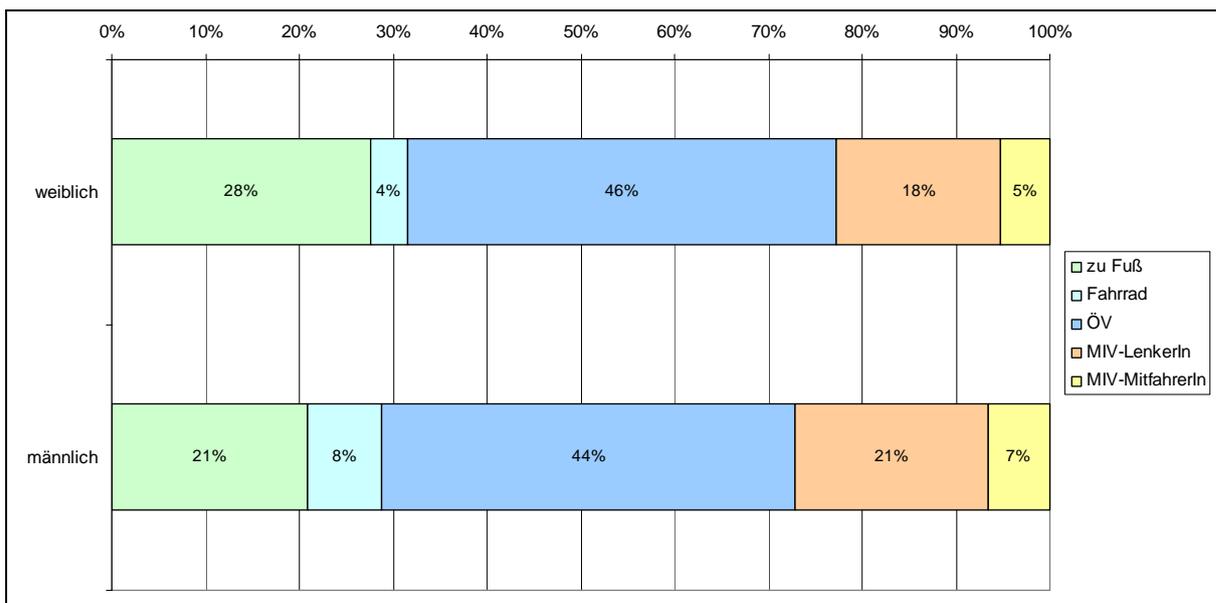


Abb. 4-32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-33 zeigt die Verkehrsmittelwahl von Personen mit **Pkw-Verfügbarkeit** und von Personen, die über keinen Pkw verfügen. Der MIV-Lenker-Anteil ist bei Personen mit verfügbarem Pkw erwartungsgemäß um ein Vielfaches höher. Ansonsten zeigen sich die größten Unterschiede beim ÖV-Anteil, welcher bei Personen mit verfügbarem Pkw 38 %, bei den Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit 60% Prozent beträgt.

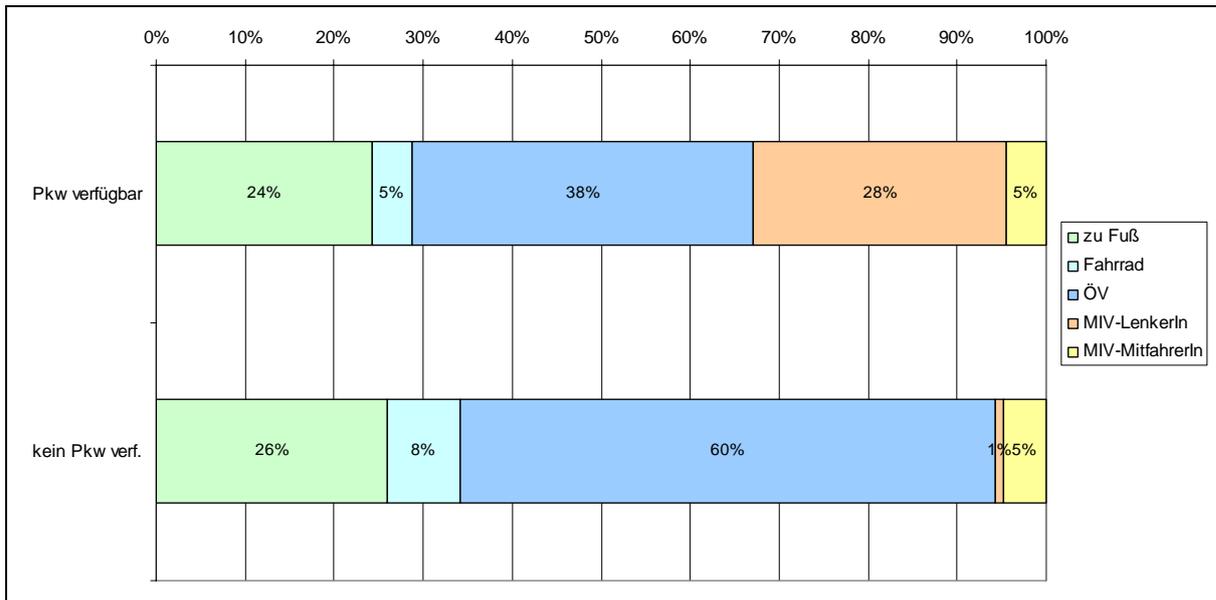


Abb. 4-33: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit  
(Wohnen am Park, Personen ab 18 Jahren)

In der **Altersklasse** unter 18 Jahren ist der Anteil an Ausbildungswegen (73 %), sowie der ÖV-Anteil (63 %) besonders hoch. In der Altersklasse der über 65-Jährigen ist der Anteil der Einkaufswege doppelt so groß wie bei den anderen Altersklassen. Fast die Hälfte der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Bei den übrigen Altersklassen gibt es keine so ausgeprägten Unterschiede bei den Wegzwecken und bei der Verkehrsmittelwahl. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.3.7 Mobilität am Wochenende

Am häufigsten gaben die befragten Personen an, am Wochenende Öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (31 %). Darauf folgen Zuzußgehen (29 %), MIV (27 %) und Radfahren (14 %). Ein Vergleich mit der Werktagmobilität ist wegen der unterschiedlichen Fragestellung nur beschränkt möglich. Die Ergebnisse deuten aber darauf hin, dass am Wochenende dem Fahrrad etwas mehr, dem ÖV etwas weniger Bedeutung zukommt. Die stärkere Nutzung des Fahrrades resultiert überwiegend aus Freizeitaktivitäten. Es ist anzunehmen, dass das Fahrrad als Freizeit- und Sportgerät genutzt wird, während die Bedeutung als Alltagsverkehrsmittel geringer ist. Trotz der insgesamt geringeren ÖV-Nutzung am Wochenende werden zum Bringen und Holen von Personen öffentliche Verkehrsmittel stark genutzt (Abb. 4-34).

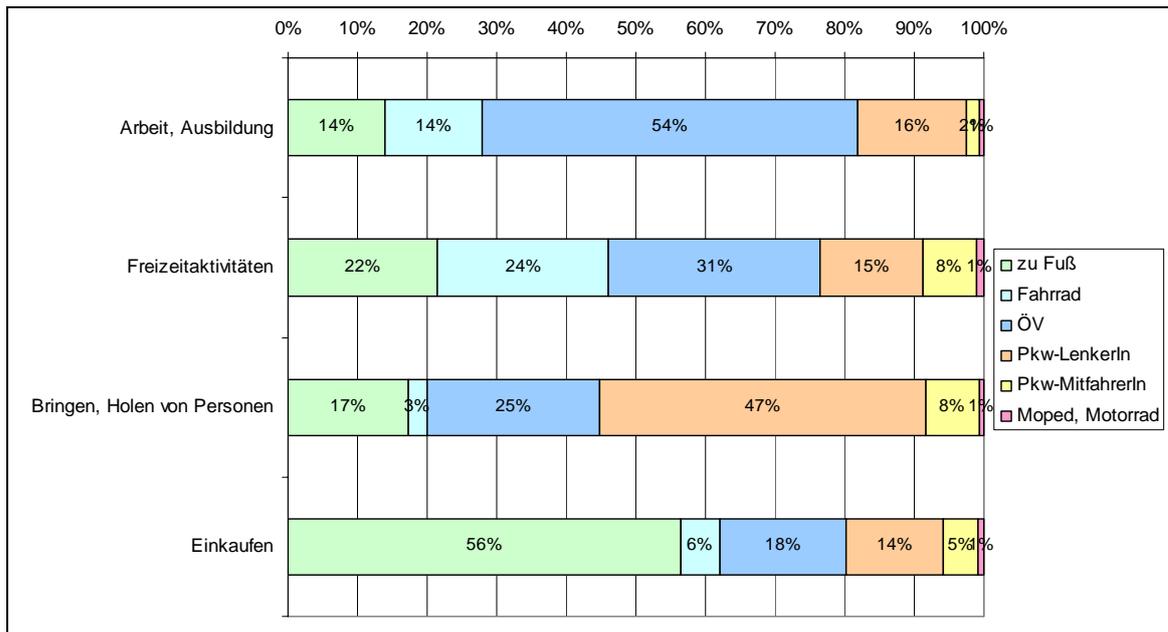


Abb. 4-34: Überwiegend verwendete Verkehrsmittel am Wochenende nach Wegzwecken (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

## 4.4 Bike & Swim

### 4.4.1 Vergleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage pro Haushalt ist in der Stichprobe mit 0,40 niedriger als in der Grundgesamtheit (0,49). Die Auswirkungen der Verzerrung der Stichprobe gegenüber der Grundgesamtheit wurden, wie bei der Bike City beschrieben (Kap. 4.2.1), abgeschätzt. Die Pkw-Stellplätze pro Haushalt und die Pkw-Verfügbarkeit auf Haushaltsebene wurden, wie dort beschrieben, gewichtet. Eine Gewichtung auf Personenebene erfolgte nicht, da die Auswirkungen der Verzerrung vernachlässigbar gering sind.

### 4.4.2 Sozio-demografische Merkmale

In einem **Haushalt** leben durchschnittlich 1,99 Personen, was dem Wiener Durchschnitt entspricht. Der Anteil der Haushalte mit einer Person beträgt 39 %, jener der Zweipersonenhaushalte 66 %. In 11 % der Haushalte leben vier oder mehr Personen.

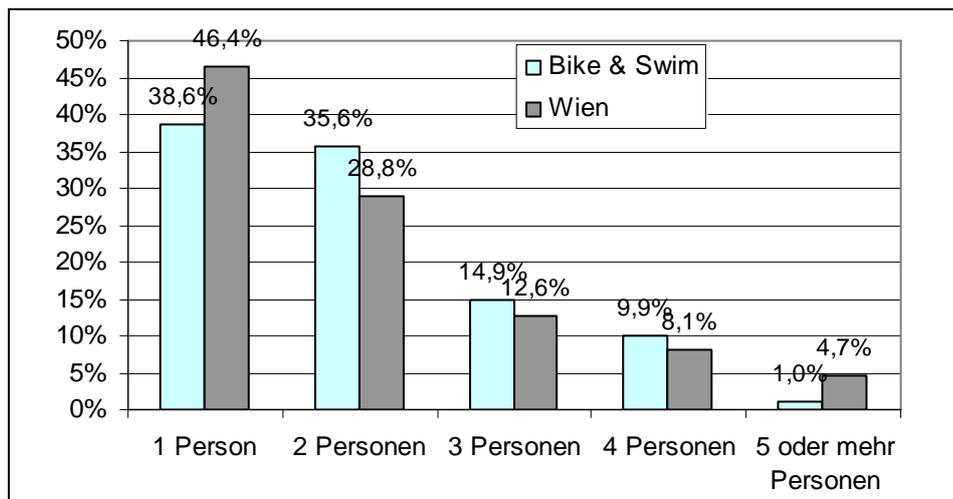


Abb. 4-35: Personen pro Haushalt (Stichprobe Bike & Swim)

Die Zusammensetzung der Stichprobe nach **Geschlecht** unterscheidet sich deutlich vom Wiener Durchschnitt. Das Verhältnis von Frauen zu Männern beträgt 59 % zu 41 %. Die **Altersverteilung** zeigt einige Unterschiede zum Wiener Durchschnitt. Der Anteil der Altersklasse von 18 bis 34 Jahren ist in der Stichprobe fast doppelt so groß wie im Wiener Durchschnitt. Die Alterklassen von 50 Jahren aufwärts sind in der Stichprobe deutlich schwächer vertreten.

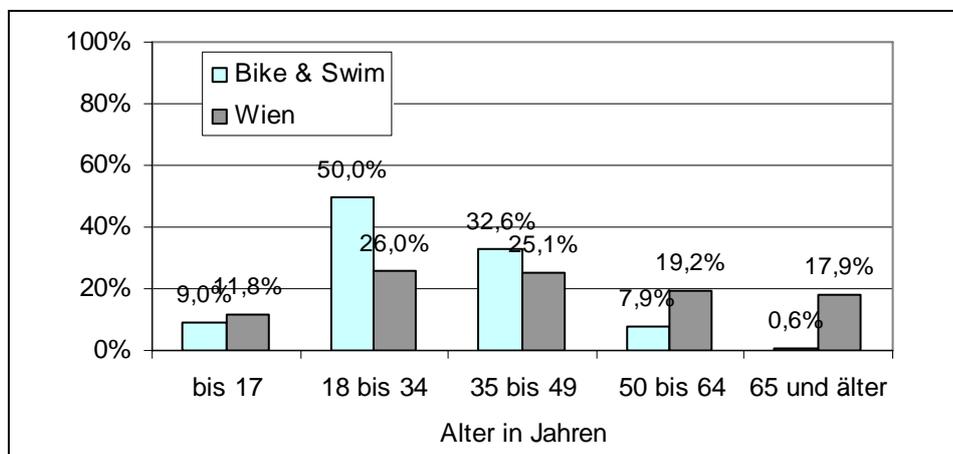


Abb. 4-36: Altersverteilung in der Stichprobe Bike & Swim (Personen ab 6 Jahren)

#### 4.4.3 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit

Die wichtigsten **Motive bei der Wohnungswahl** sind die ÖV-Anbindung, das Preis-Leistungsverhältnis, die Lage der Wohnhausanlage, die Nahversorgung und der Wohnungsgrundriss (Abb. 4-37). Bei den verkehrsbezogenen Motiven hat die ÖV-Anbindung

höchste Wichtigkeit (3,85 Punkte). Fahrradbezogene Aspekte (3,19 und 2,95 Punkte) rangieren im Mittelfeld der Motive. Die Pkw-bezogene Aspekte sind mit 1,95 bis 2,29 Punkten am unteren Ende der Skala zu finden.

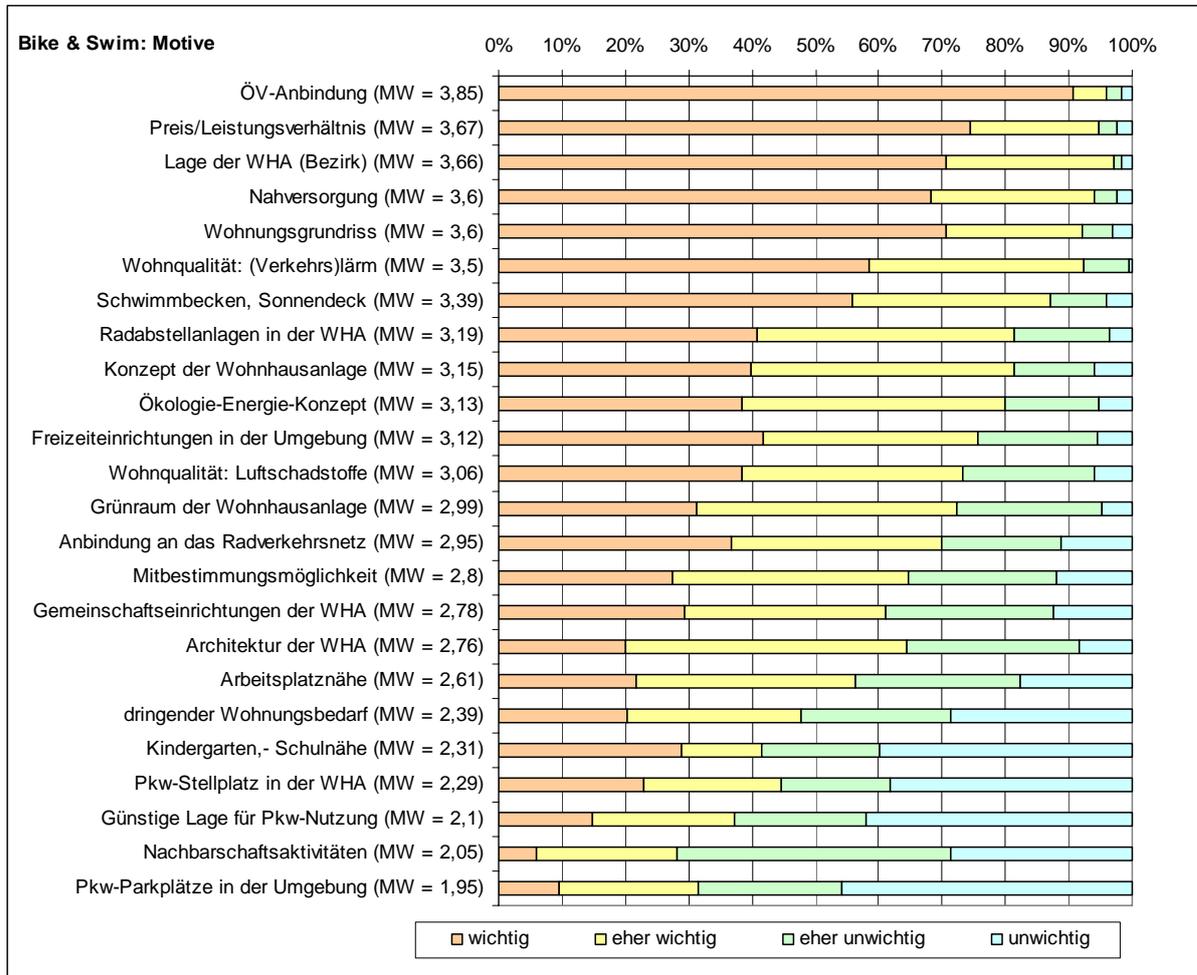


Abb. 4-37: Motive bei der Wohnungswahl, gereiht nach der Wichtigkeit (Bike & Swim)

Die Aspekte, die auch für die Wohnungswahl besonders wichtig sind, erreichen hohe **Zufriedenheitswerte** (Abb. 4-38). Auch die Zufriedenheit mit den fahrradbezogenen Aspekten ist hoch (3,51 bzw. 3,69). Die Zufriedenheit mit dem Schwimmbecken ist mit 3,67 ebenfalls hoch. Bei allen Pkw-bezogenen Aspekten liegt der Anteil der Personen, die „kann ich nicht sagen“ angekreuzt haben zwischen 35 und 38 Prozent, was die geringe Bedeutung dieser Aspekte bei der Wohnungswahl widerspiegelt.

Die niedrigsten Zufriedenheitswerte (< 3 Punkten) wurden beim Verkehrslärm und den Mitbestimmungsmöglichkeiten erreicht.

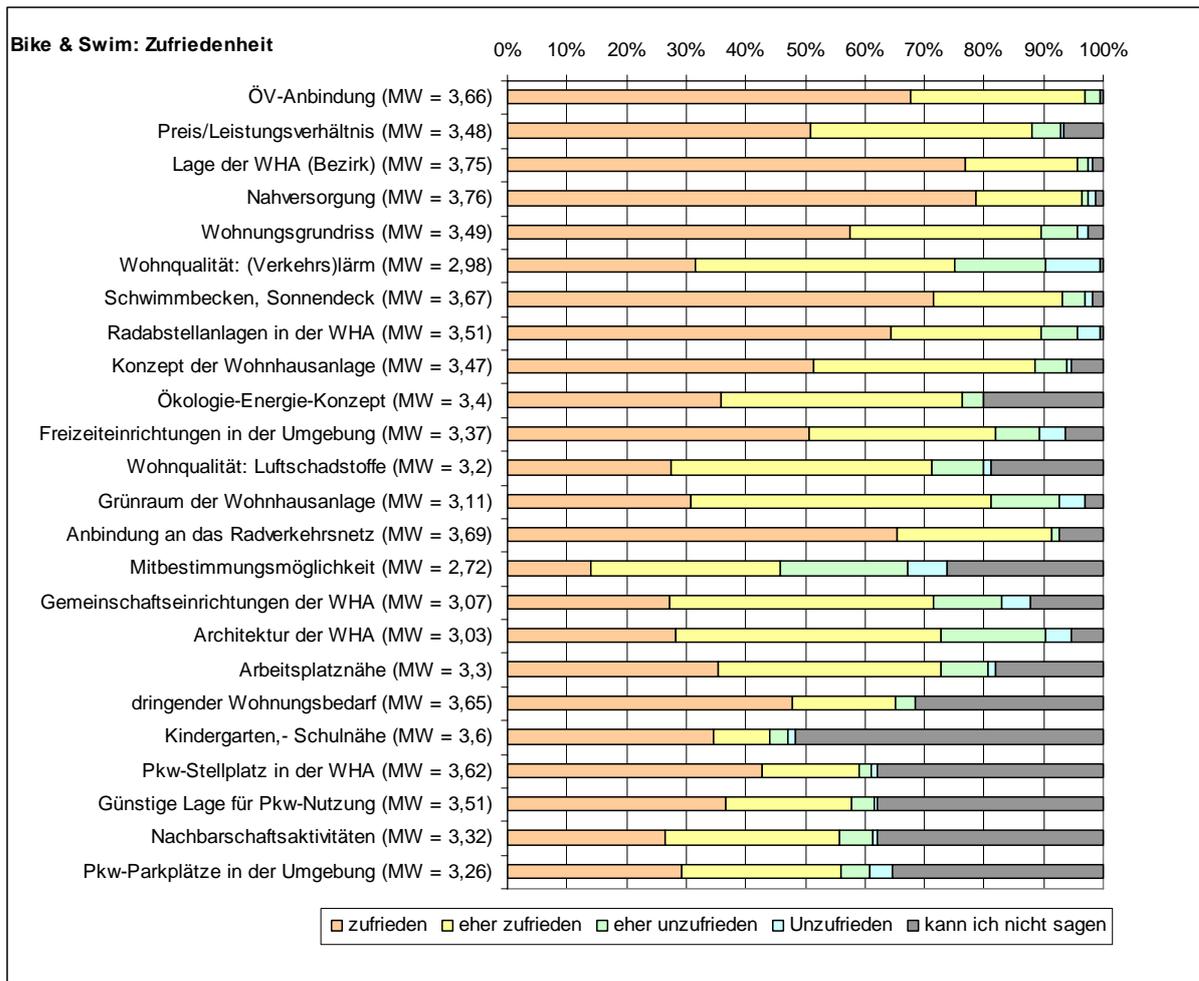


Abb. 4-38: Zufriedenheit, gereiht nach der Wichtigkeit der Motive (Bike & Swim)

Die niedrigste Bewertung bei den **fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage** hat mit 2,39 Punkten die Fahrradwerkstatt, in der zum Zeitpunkt der Befragung die entsprechende Ausstattung noch nicht vorhanden war. Werte über 3,4 werden beim Fahrradtransport im Aufzug, bei den Fahrradabstellplätzen für Bewohner und bei der Erreichbarkeit der Abstellplätze erreicht.

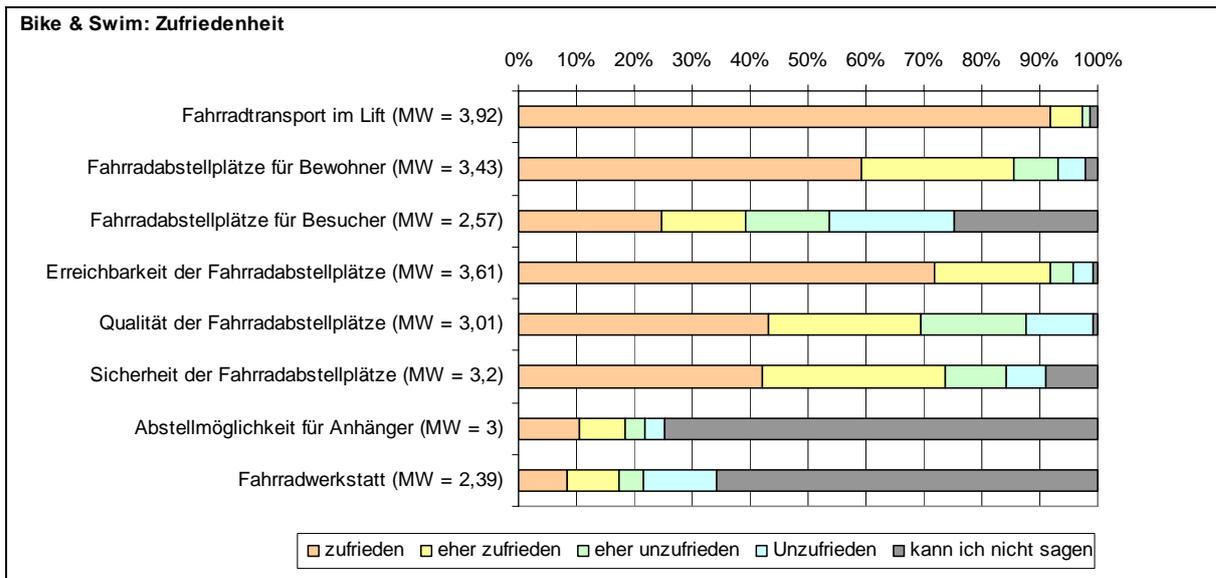


Abb. 4-39: Zufriedenheit mit Fahrredeinrichtungen in der Wohnhausanlage (Bike & Swim)

Die Möglichkeit **weitere Anmerkungen** zu formulieren wurde von 24 Personen (13 %) wahrgenommen. Häufig (12 Nennungen) wurde Kritik an den Türschließern der Fahrradabstellräume geäußert. Die Türen sind schwer, fallen rasch zu und haben keinen Türstopper. Der Wunsch nach Ständern im Fahrradraum, an die man das Fahrrad anschließen kann, wurde sechsmal geäußert. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Besorgnis wegen unzureichender Diebstahlsicherheit (9 Nennungen) zu sehen. In diesem Zusammenhang wurde auch mehrfach Kritik daran geübt, dass die Wohnungsschlüssel den Zugang zu allen Fahrradabstellräumen der Wohnhausanlage ermöglichen und der Wunsch geäußert, dass die Fahrradabstellräume nur für die zugeordneten Nutzer (in Stiege und Stockwerk des jeweiligen Fahrradabstellraumes) zugänglich sein sollten. Auch die Hängevorrichtungen werden oft (7 Nennungen) kritisiert, da das Heben des Fahrrades unkomfortabel, anstrengend und für einige Personen unmöglich ist. Sechs Personen wünschen sich Fahrradbügel vor dem Haus, die für kurze Aufenthalte in der Wohnung und von Besuchern genutzt werden könnten. Der Wunsch nach einer widmungsgemäßen Fahrradwerkstatt mit entsprechender Ausstattung wurde fünfmal genannt.

#### 4.4.4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Tab. 4-6 zeigt die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel und deren durchschnittliche Anzahl pro **Haushalt**. In 91 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad verfügbar. Der Anteil der Haushalte mit Pkw liegt in der Stichprobe bei 47 Prozent. 40 Prozent der Haushalte in der Stichprobe verfügen über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage.

Diese beiden Kenngrößen wurden basierend auf dem Verhältnis der Anzahl der Pkw-Stellplätze zu der Anzahl der Wohneinheiten in Stichprobe und Grundgesamtheit gewichtet.

Von den Haushalten mit Pkw verfügen fast 80 % über einen Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage. Gemietete Pkw-Stellplätze außerhalb der Wohnhausanlage werden am Wohnort nicht genutzt (Abb. 4-40). CarSharing wird nur von sehr wenigen Haushalten regelmäßig genutzt. 17 Prozent nutzen manchmal einen Mietwagen, 11 Prozent car2go CarSharing. (Abb. 4-41).

Tab. 4-6: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt  
(Bike & Swim)

Fahrzeug	Verfügbarkeit [Anteil der Haushalte in %]	durchschn. Anzahl pro Haushalt	durchschn. Anzahl pro Haushalt mit Verfügbarkeit des jeweiligen Fahrzeugs
Tretroller	18,6 %	0,27	1,59
Moped, Motorrad	5,9 %	0,06	1,00
Fahrrad	91,1 %	2,03	2,23
Pkw	54,9 % <sup>2)</sup>	0,56 <sup>2)</sup>	1,02
gemieteter Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage	49,0 % <sup>2)</sup>	0,48 <sup>1)</sup>	1,00
gemieteter Pkw-Stellplatz außerhalb der Wohnhausanlage	0,0 %	0,00	-

<sup>1)</sup> in der Grundgesamtheit      <sup>2)</sup> gewichtete Berechnung

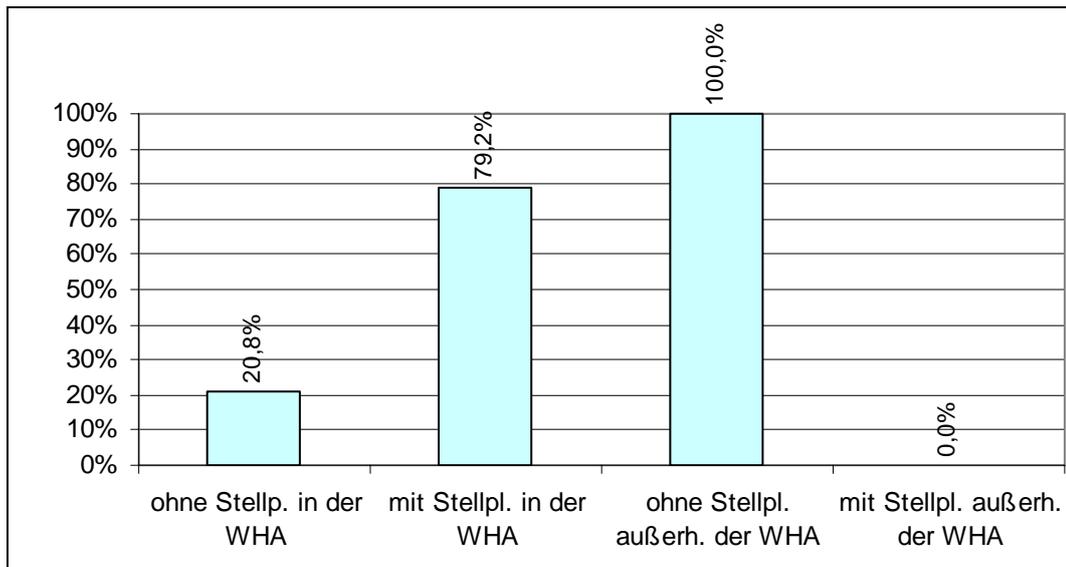


Abb. 4-40: Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in Haushalten mit Pkw (Bike & Swim)

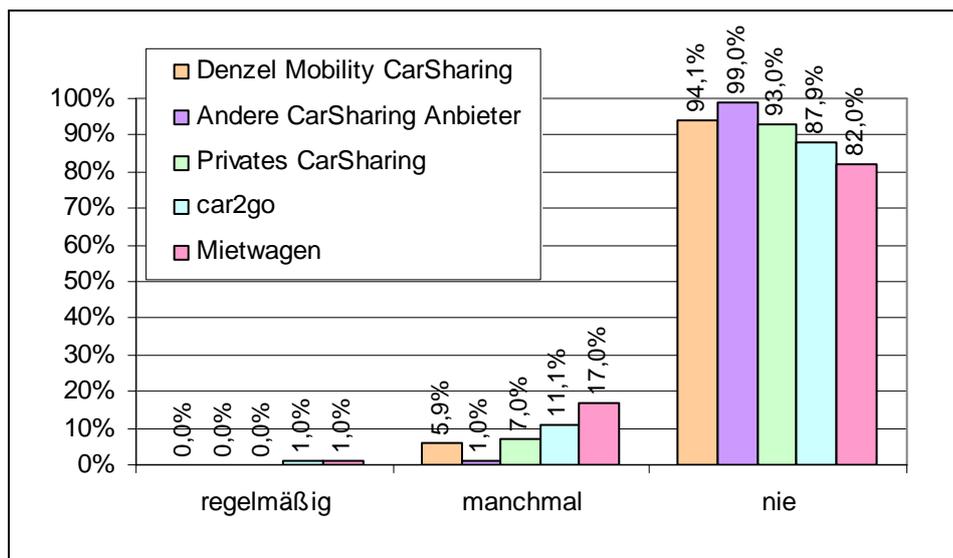


Abb. 4-41: Nutzung von CarSharing (Bike & Swim)

Der Anteil der **Personen** ab 18 Jahren mit Führerschein der Gruppe B beträgt 88 Prozent. Für 75 Prozent ist ein privater Pkw verfügbar. Die Verfügbarkeit dienstlicher Pkw beträgt 11 Prozent. Am Arbeits- oder Ausbildungsort werden mehr Pkw im öffentlichen Straßenraum als auf Privatgrund abgestellt. Die folgenden Angaben beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren: Die Fahrradverfügbarkeit liegt bei 90 Prozent. Etwa die Hälfte der Fahrräder wird am Arbeits- oder Ausbildungsort im Straßenraum abgestellt; ein Viertel auf nicht öffentlichen Abstellplätzen. Rund 85 Prozent der Personen besitzen eine ÖV-Zeitkarte; 30 Prozent eine ÖBB-Vorteilskarte. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.4.5 Fahrradnutzung

Der Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Bike & Swim, die das Fahrrad regelmäßig im Alltag verwenden, liegt im Sommer bei 66 Prozent, im Frühjahr bei 58 Prozent und im Herbst bei 49 Prozent. 14 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner nutzen das Fahrrad auch im Winter regelmäßig im Alltag. 26 Prozent der Personen benutzen das Fahrrad, in der Jahreszeit in der sie es benutzen, (fast) täglich, 35 Prozent mehrmals wöchentlich, 25 Prozent mehrmals monatlich. Fast die Hälfte der Personen nutzt das Fahrrad auch bei schlechtem Wetter. Acht Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Bike & Swim nutzen auch Fahrradanhänger, etwas mehr für den Kinder- als für den Lastentransport.

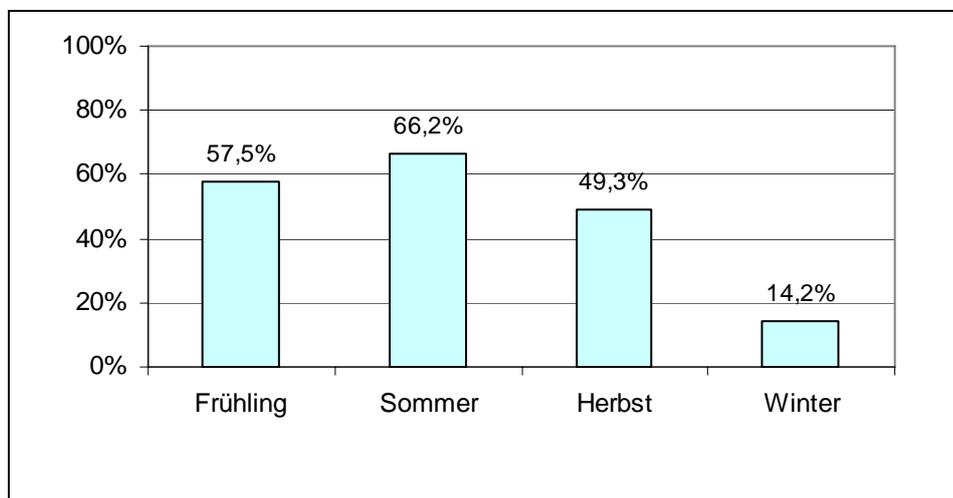


Abb. 4-42: Fahrradnutzung im Alltag nach Jahreszeit (Bike & Swim)

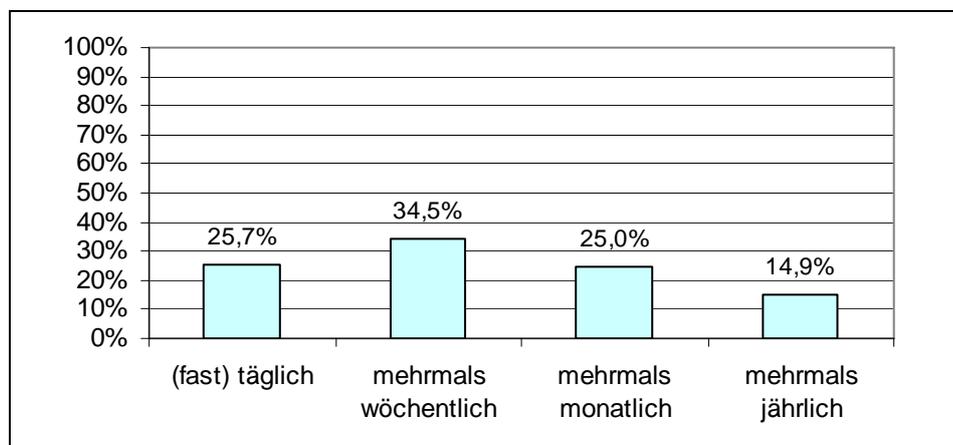


Abb. 4-43: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag (Bike & Swim)

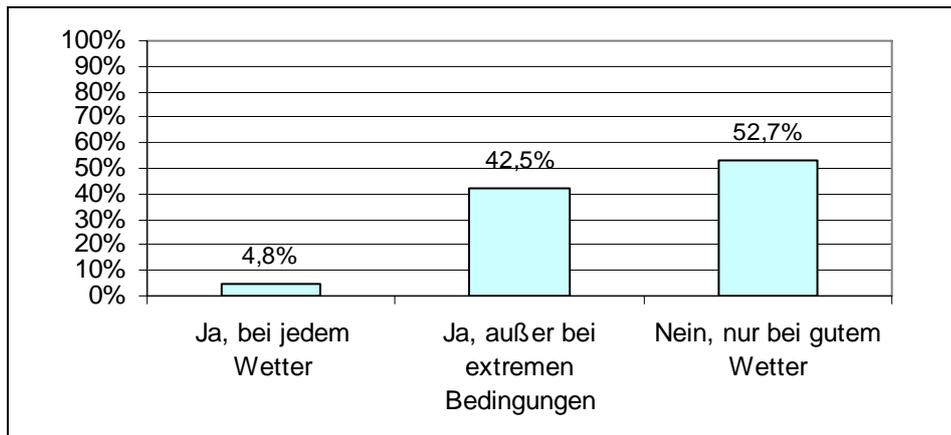


Abb. 4-44: Fahrradnutzung im Alltag nach Wetter (Bike & Swim)

#### 4.4.6 Veränderung der Fahrradnutzung

Die Bewohnerinnen und Bewohner wurden befragt, wie sich der Einzug in die Wohnhausanlage Bike & Swim auf ihre Fahrradnutzung ausgewirkt hat. 38 Prozent nutzen das Fahrrad am neuen Wohnsitz öfter als vorher; 11 Prozent seltener. Bei den Gründen für die häufigere Fahrradnutzung wurden die Abstellmöglichkeiten und die Anbindung an das Radverkehrsnetz etwa gleich oft (je rund 40 %) genannt. Für 19 Prozent ist die Arbeitsweglänge der Grund. Bei den sonstigen Gründen (9 %) überwiegt das neue Umfeld (Nähe zu Prater und Donauinsel). Selteneres Radfahren ist überwiegend (86 %) durch die Arbeitsweglänge begründet. Aber auch die Abstellmöglichkeiten wurden von 14 Prozent als Grund genannt. Die verschiedenen sonstigen Gründe (29 %) wurden nur je einmal genannt.

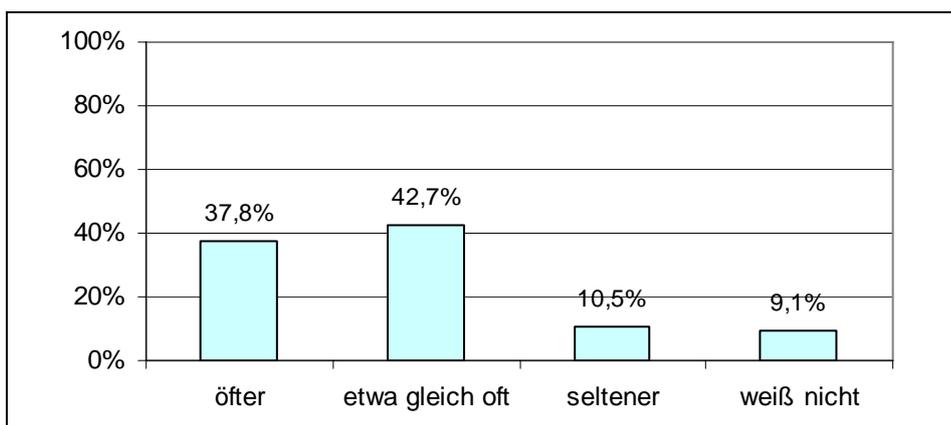


Abb. 4-45: Fahrradnutzung nach dem Einzug in die Wohnhausanlage Bike & Swim

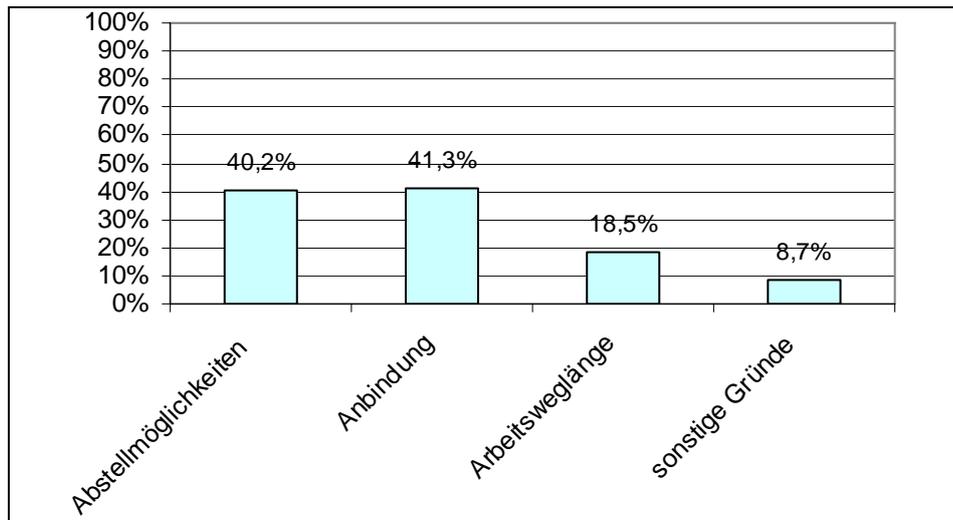


Abb. 4-46: Gründe für häufigeres Radfahren nach dem Einzug in die Wohnhausanlage  
Bike & Swim

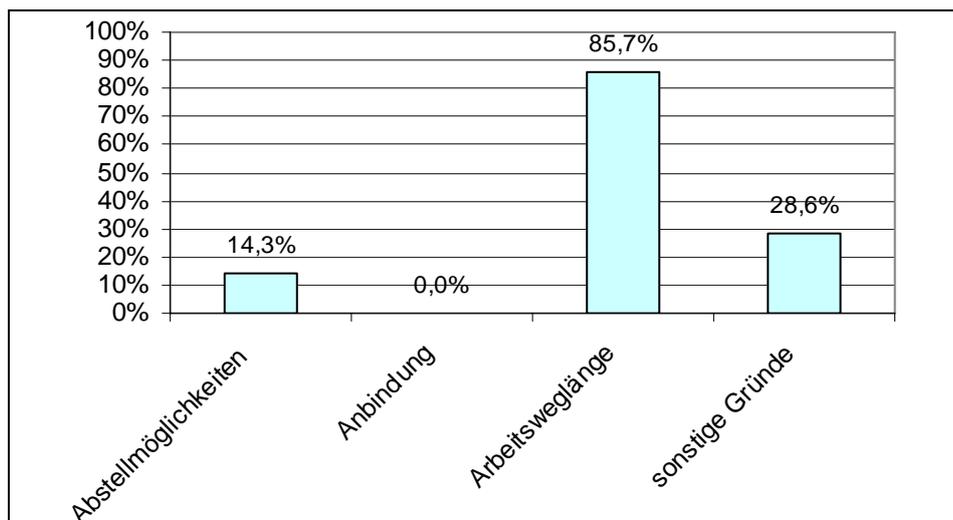


Abb. 4-47: Gründe für selteneres Radfahren nach dem Einzug in die Wohnhausanlage  
Bike & Swim

#### 4.4.7 Werktagsmobilität

Der Außer-Haus-Anteil beträgt 92 Prozent. Im Durchschnitt legt eine **Person** 3,3 Wege, eine mobile Person 3,6 Wege pro Werktag zurück. Auf eine mobile Person entfallen durchschnittlich 0,8 Fußwege, 0,5 Fahrradwege, 1,5 ÖV-Wege und 0,4 MIV-Wege pro Werktag. Abb. 4-48 zeigt die Verkehrszwecke nach Wegen. Freizeitwege machen mit 29 Prozent den größten Anteil aus. Darauf folgen arbeitsplatzbezogene Wege (27 %) und Einkaufswege

(16 %). Für die meisten Wege werden Öffentliche Verkehrsmittel (45 %) benutzt. Ein Viertel der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Fahrradwege beträgt 16 Prozent.

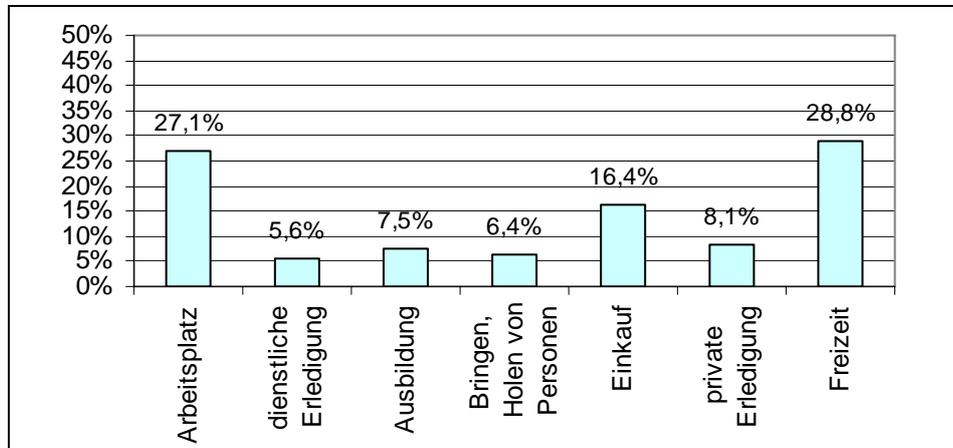


Abb. 4-48: Wegzwecke (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

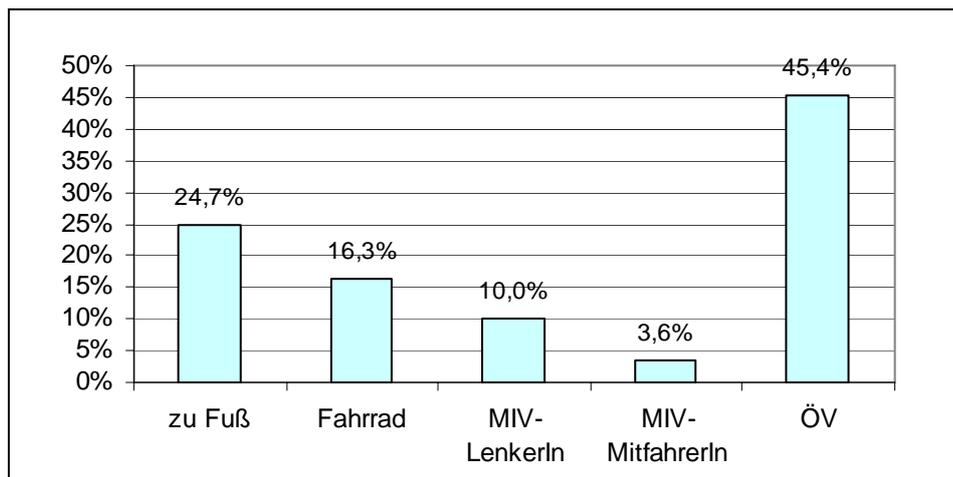


Abb. 4-49: Verkehrsmittelwahl (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-50 zeigt die **Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken**. Einkaufswege werden zu 58 Prozent zu Fuß zurückgelegt. Bei allen übrigen Verkehrszwecken ist der ÖV-Anteil am größten. Der Radverkehrsanteil liegt zwischen 10 und 24 Prozent. Radverkehrsanteile von 20 Prozent oder mehr treten bei den Wegzwecken Arbeit und dienstliche Erledigung auf.



Abb. 4-50: Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

Es zeigen sich einige **geschlechtsspezifische Unterschiede**. Der Außer-Haus-Anteil ist bei Frauen mit 93,3 Prozent etwas höher als bei Männern (89,0 %). Der Anteil der Arbeitswege ist bei Frauen deutlich kleiner als bei Männern. Frauen haben dagegen einen höheren Anteil an Einkaufs- und Freizeitwegen als Männer. Frauen legen einen höheren Anteil der Wege zu Fuß zurück als Männer. Der Anteil der Fahrradwege ist bei Frauen kleiner als bei Männern. Männer nutzen den motorisierten Individualverkehr etwas stärker als Frauen.

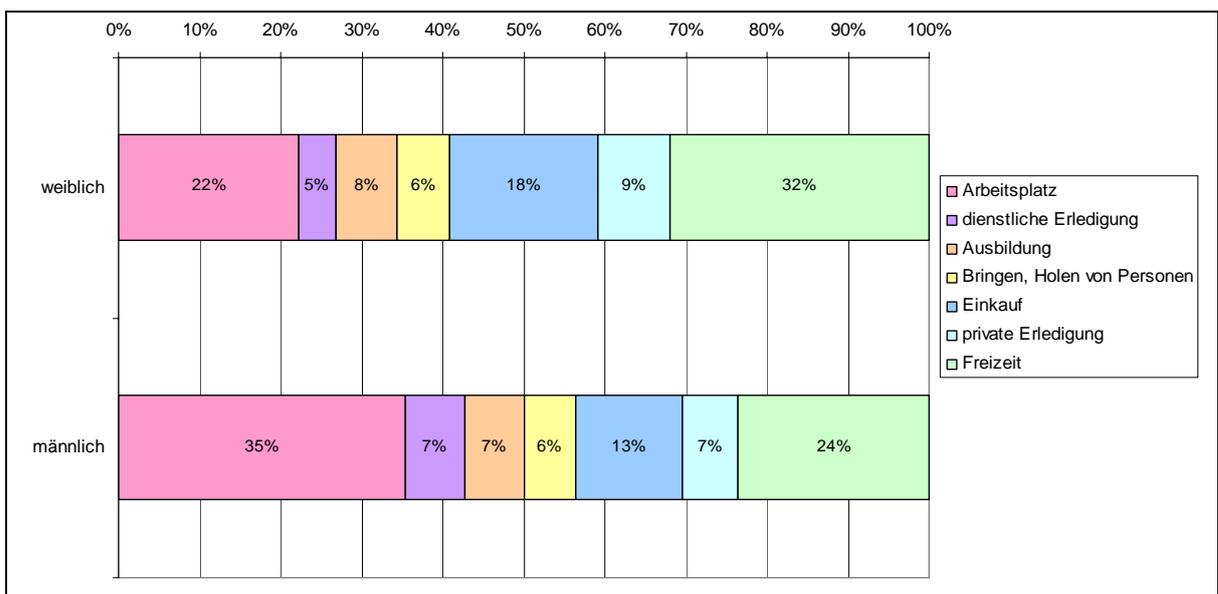


Abb. 4-51: Wegzwecke nach Geschlecht (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

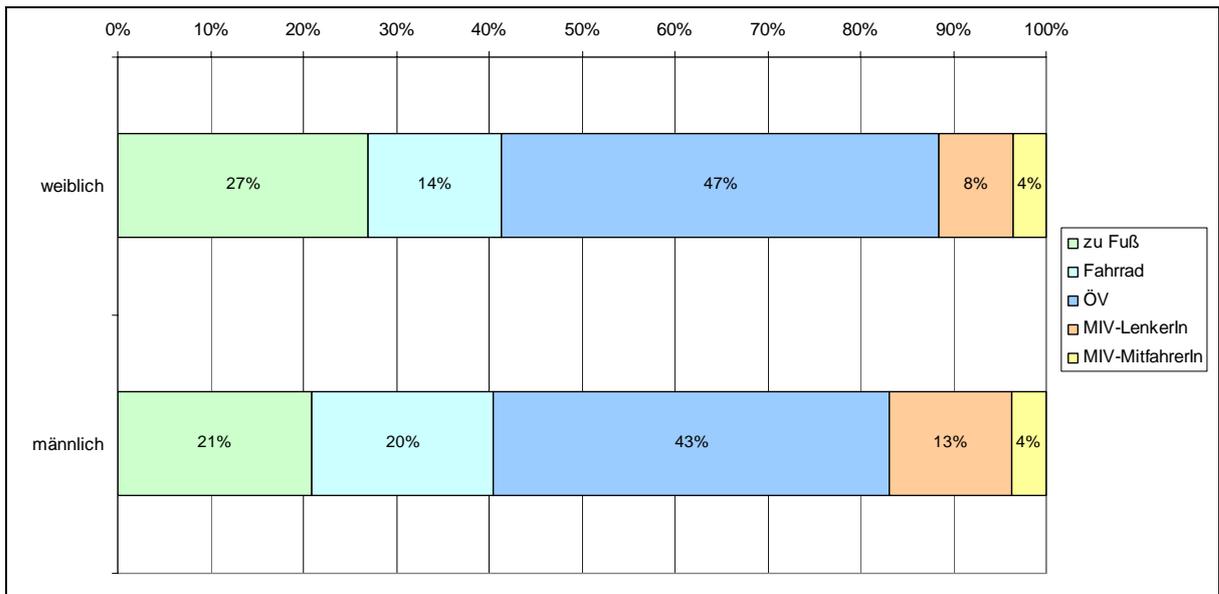


Abb. 4-52: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-53 zeigt die Verkehrsmittelwahl von Personen mit **Pkw-Verfügbarkeit** und von Personen, die über keinen Pkw verfügen. Der MIV-Lenker-Anteil ist bei Personen mit verfügbarem Pkw erwartungsgemäß um ein Vielfaches höher. Die größten Unterschiede zeigen sich beim ÖV-Anteil, welcher bei Personen mit verfügbarem Pkw 37 %, bei den Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit 55% Prozent beträgt. Beim Radverkehrsanteil gibt es im Unterschied zu den Wohnhausanlagen Bike City und Wohnen am Park kaum Unterschiede zwischen Personen mit und ohne verfügbarem Pkw.

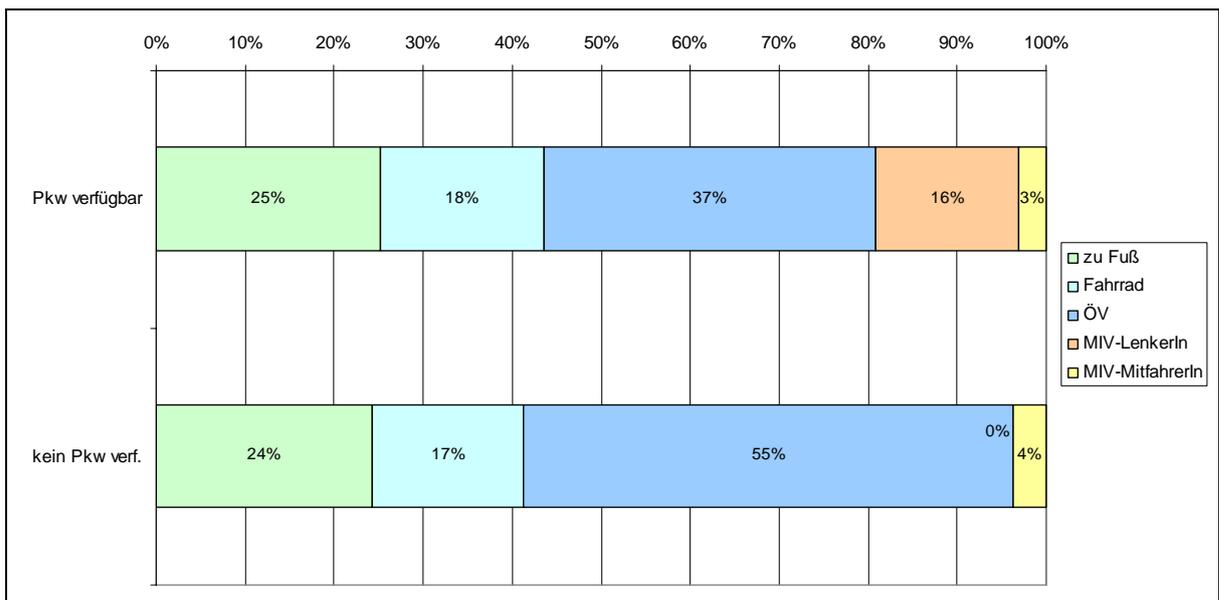


Abb. 4-53: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit  
(Bike & Swim, Personen ab 18 Jahren)

Der Außer-Haus-Anteil ist in der **Altersklasse** unter 18 Jahren mit 81 Prozent besonders niedrig; der Anteil an Ausbildungswegen sehr hoch (70 %). In dieser Altersklasse sind 80 Prozent aller Wege ÖV-Wege. In der Altersklasse der 50 bis 64-Jährigen ist der Anteil der privaten Erledigungswege fast dreimal so hoch wie bei den 18 bis 49-Jährigen, der Anteil der Arbeitswege deutlich niedriger. In der Altersklasse von 18 bis 34 Jahren ist der ÖV-Anteil mit rund 50 Prozent deutlich höher als bei älteren Personen (32 bzw. 37 %). Generell zeigt sich eine Zunahme des Fußwegeanteils mit höherem Alter. Die Altersklasse der über 65-Jährigen umfasst nur eine Person. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### **4.4.8 Mobilität am Wochenende**

Am häufigsten gaben die befragten Personen an, am Wochenende zu Fuß zu gehen oder Öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (je 33 %); darauf folgen MIV (19 %) und Radfahren (16 %). Ein Vergleich mit der Werktagmobilität ist wegen der unterschiedlichen Fragestellung nur beschränkt möglich. Die Ergebnisse deuten aber darauf hin, dass am Wochenende dem Fußverkehr etwas mehr, dem ÖV etwas weniger Bedeutung zukommt.

Die Anteile von MIV und Radverkehr entsprechen in etwa der Verkehrsmittelwahl an Werktagen. Beim Einkaufen überwiegen Fußwege (60 %). Bei Freizeitaktivitäten ist der Radverkehrsanteil wesentlich höher als bei den übrigen Verkehrszwecken (Abb. 4-54).

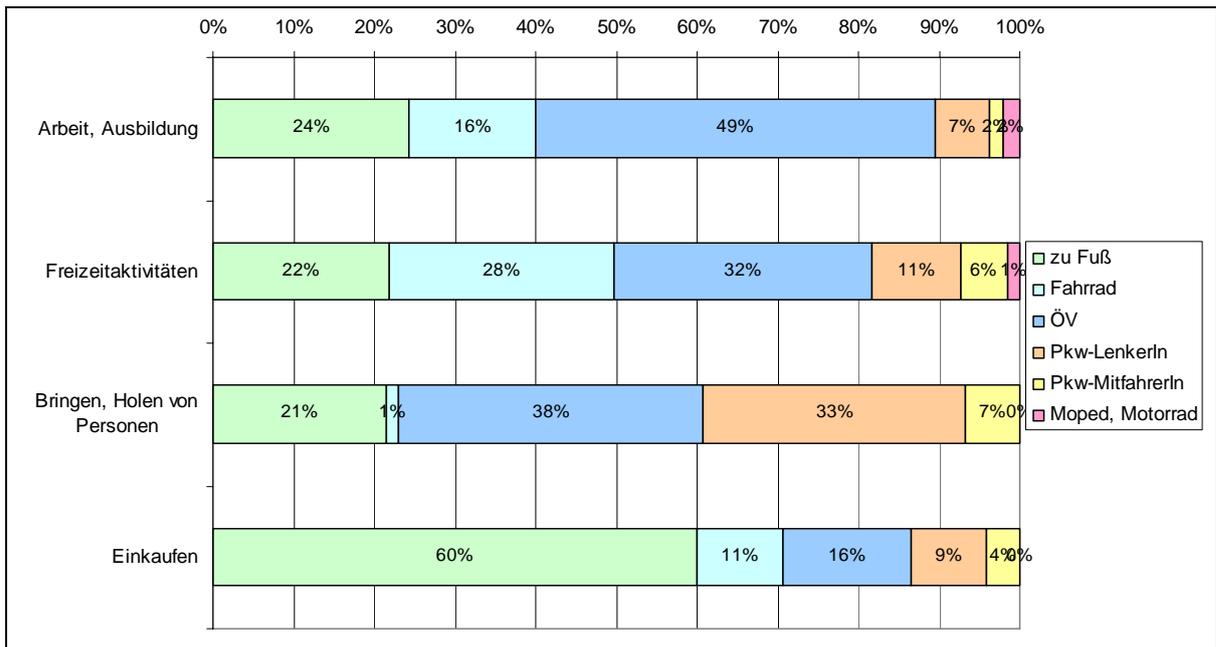


Abb. 4-54: Überwiegend verwendete Verkehrsmittel am Wochenende nach Wegzwecken (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

## 4.5 Autofreie Mustersiedlung

### 4.5.1 Sozio-demografische Merkmale

In einem **Haushalt** leben durchschnittlich 2,08 Personen, was über dem Wiener Durchschnitt liegt. Der Anteil der Haushalte mit einer Person beträgt 36 %, jener der Zweipersonenhaushalte 39 %. In 18 % der Haushalte leben vier oder mehr Personen. Im Vergleich zu Wien sind Haushalte mit vier oder mehr Personen etwas stärker vertreten.

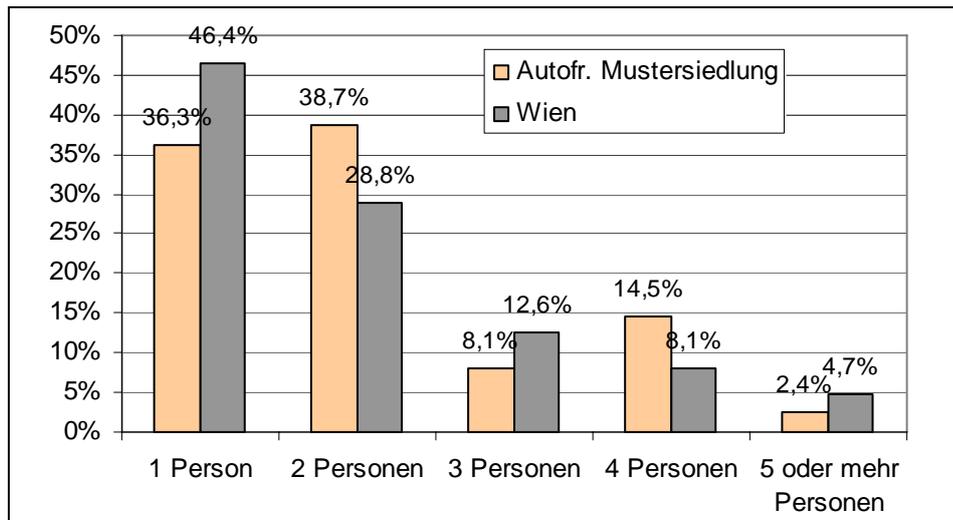


Abb. 4-55: Personen pro Haushalt (Stichprobe Autofreie Mustersiedlung)

Die Zusammensetzung der Stichprobe nach **Geschlecht** unterscheidet sich deutlich vom Wiener Durchschnitt. Das Verhältnis von Frauen zu Männern beträgt 57 % zu 43 %. Die **Altersverteilung** zeigt einige Unterschiede zum Wiener Durchschnitt. Die Anteile der Altersklassen bis 17 Jahre und von 35 bis 49 Jahren sind in der Stichprobe deutlich größer als im Wiener Durchschnitt. Die Alterklasse von 65 Jahren aufwärts ist weniger als halb so groß.

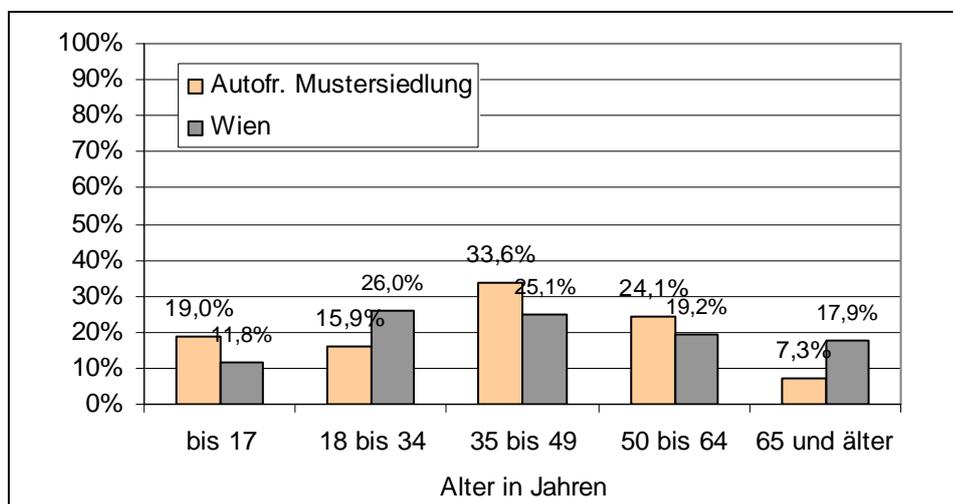


Abb. 4-56: Altersverteilung in der Autofreien Mustersiedlung (Personen ab 6 Jahren)

#### 4.5.2 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit

Die wichtigsten **Motive bei der Wohnungswahl** sind die ÖV-Anbindung, die Wohnqualität bezüglich (Verkehrs)lärm, die Nahversorgung und der Grünraum der Wohnhausanlage (Abb.

4-57). Bei den verkehrsbezogenen Motiven hat die ÖV-Anbindung höchste Wichtigkeit (3,64 Punkte). Fahrradbezogene Aspekte (2,99 und 2,78 Punkte) rangieren im Mittelfeld der Motive. Die Kfz-bezogenen Aspekte sind erwartungsgemäß mit 1,23 und 1,30 Punkten am unteren Ende der Skala zu finden.

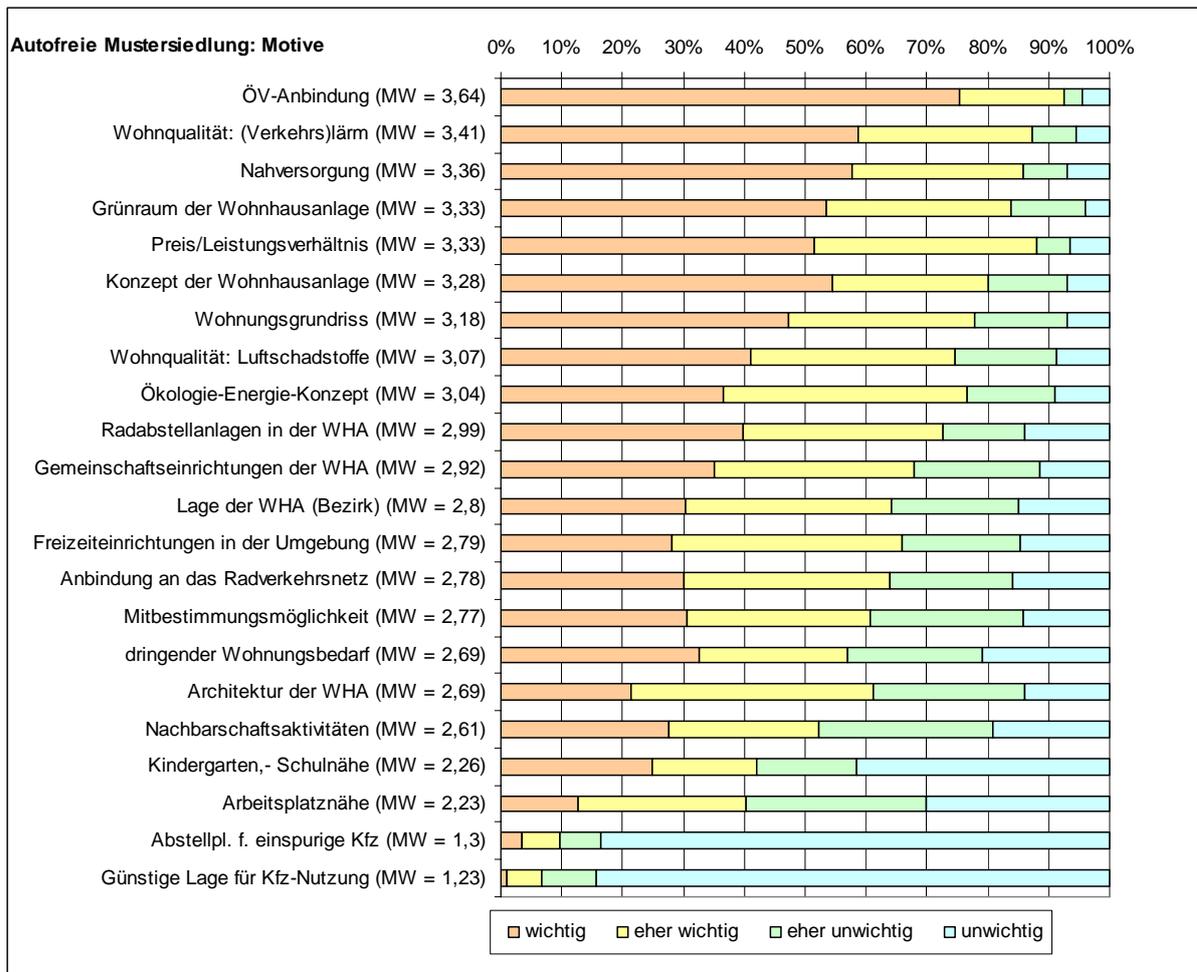


Abb. 4-57: Motive bei der Wohnungswahl, gereiht nach der Wichtigkeit (Autofreie Mustersiedlung)

Die Aspekte, die auch für die Wohnungswahl besonders wichtig sind, erreichen hohe **Zufriedenheitswerte** (Abb. 4-58). Die Zufriedenheit mit den fahrradbezogenen Aspekten liegt im Mittelfeld (3,17 bzw. 3,16). Bei allen Kfz-bezogenen Aspekten liegt der Anteil der Personen, die „kann ich nicht sagen“ angekreuzt haben über 70 Prozent, was die sehr geringe Bedeutung dieser Aspekte bei der Wohnungswahl widerspiegelt. Mehrere andere Merkmale erreichen Zufriedenheitswerte über 3,5 Punkten. Es handelt sich dabei unter anderem um die Gemeinschaftseinrichtungen in der Wohnhausanlage, die Nachbarschafts-

aktivitäten und den Grünraum der Wohnhausanlage. Den niedrigsten Zufriedenheitswert erreicht das Ökologie-Energie-Konzept (2,96 Punkte).

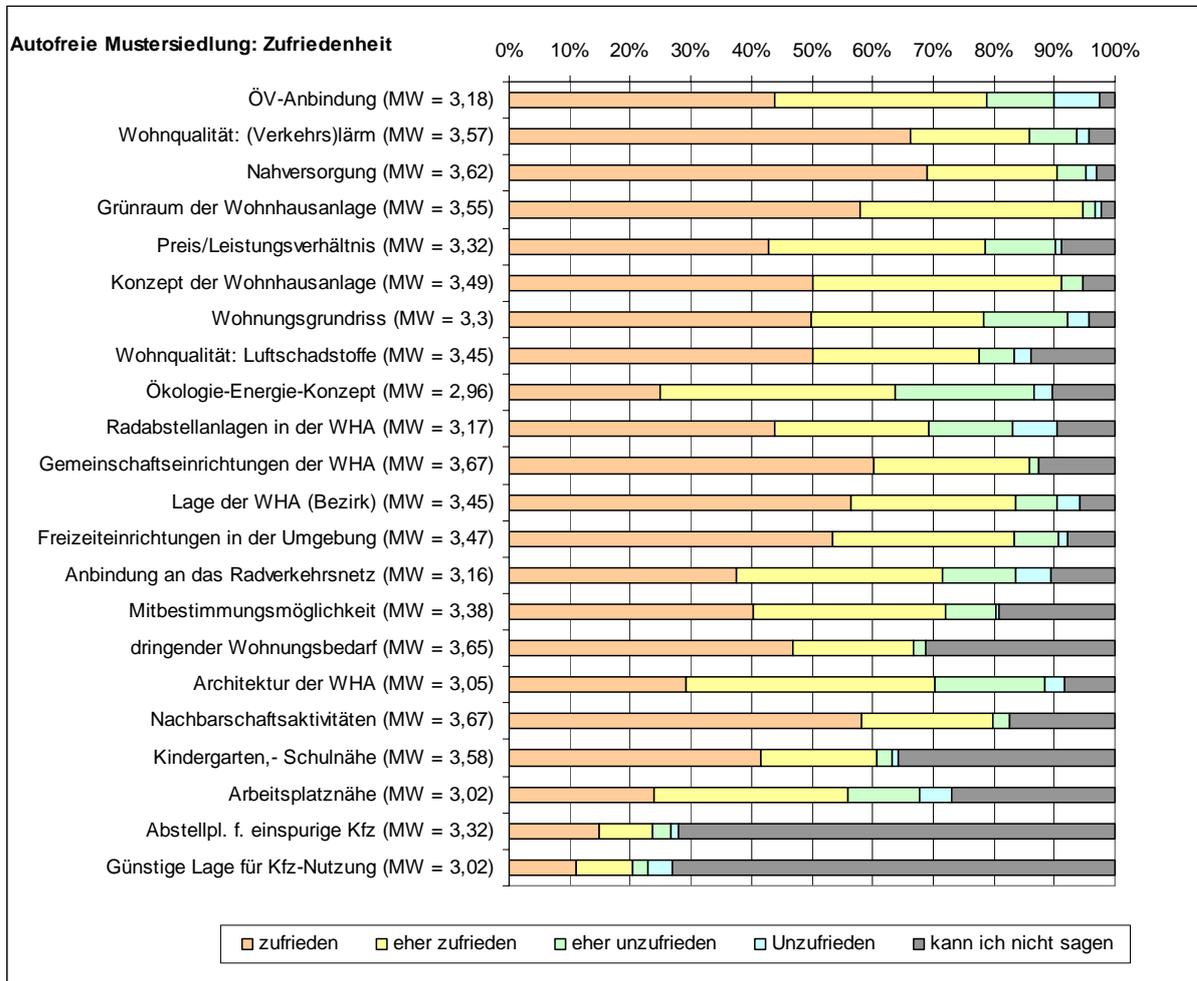


Abb. 4-58: Zufriedenheit, gereiht nach der Wichtigkeit der Motive (Autofreie Mustersiedlung)

Die niedrigste Bewertung bei den **fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage** erreicht die Abstellmöglichkeit für Fahrradanhänger (2,16 Punkte), wobei aber 60 Prozent der Personen sich dazu nicht äußerten. Auch die Zufriedenheit mit dem Fahrradtransport im Lift (2,44 Punkte) ist gering. Werte über 3,3 werden bei der Pumpstation, der Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze und bei der Fahrradwerkstatt erreicht.

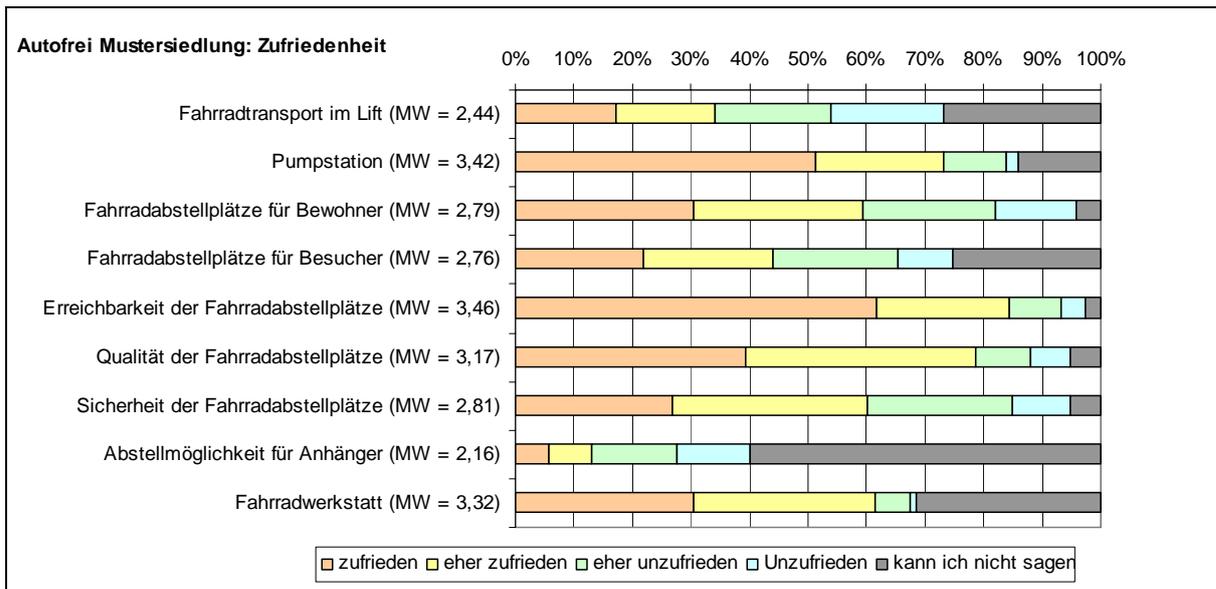


Abb. 4-59: Zufriedenheit mit Fahrredeinrichtungen in der Wohnhausanlage (Autofreie Mustersiedlung)

Die Möglichkeit **weitere Anmerkungen** zu formulieren wurde von 59 Personen (24 %) wahrgenommen. Der Wunsch nach mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurde 19-mal geäußert. In diesem Zusammenhang wurde achtmal der Wunsch nach überdachten Abstellmöglichkeiten und sechsmal nach mehr Platz in den Fahrradboxen bzw. nach zusätzlichen Fahrradboxen genannt. Bezüglich der Fahrradboxen wurde dreimal angeregt, dafür zu sorgen, dass diese nur bestimmungsgemäß verwendet werden. Die geringe Größe der Aufzüge wurde zweimal kritisiert. Zehn Personen kritisierten, dass die Autofreiheit in der Wohnhausanlage nicht von allen Bewohnerinnen und Bewohnern beachtet wird.

#### 4.5.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Tab. 4-7 zeigt die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel und deren durchschnittliche Anzahl pro **Haushalt**. In 92 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad verfügbar. CarSharing wird nur von wenigen Haushalten regelmäßig genutzt. 27 Prozent nutzen manchmal einen Mietwagen, 25 Prozent Denzel Mobility CarSharing. Privates CarSharing nutzen 16 Prozent der Haushalte (Abb. 4-60).

Tab. 4-7: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt (Autofreie Mustersiedlung)

Fahrzeug	Verfügbarkeit [Anteil der Haushalte in %]	durchschn. Anzahl pro Haushalt	durchschn. Anzahl pro Haushalt mit Verfügbarkeit des jeweiligen Fahrzeugs
Tretroller	29,0 %	0,47	1,61
Moped, Motorrad	4,8 %	0,06	1,17
Fahrrad	91,9 %	2,44	2,65

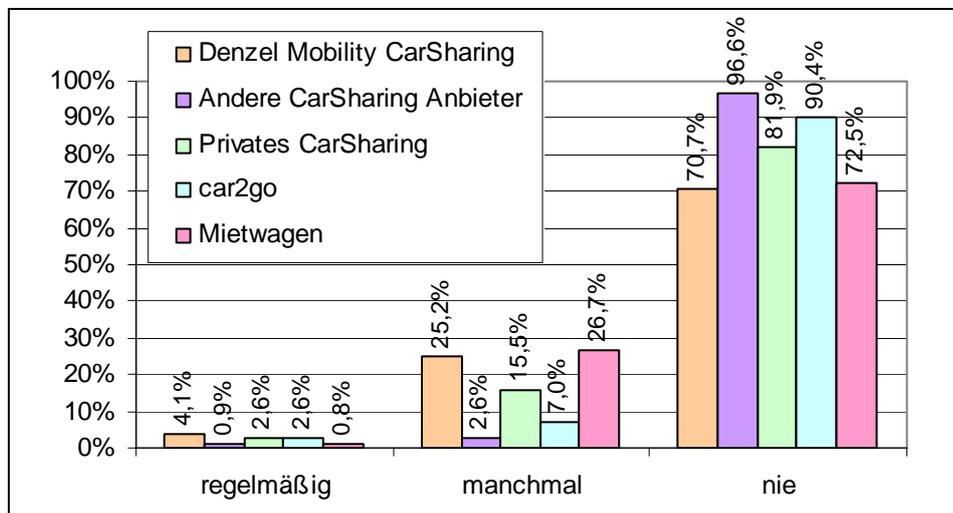


Abb. 4-60: Nutzung von CarSharing (Autofreie Mustersiedlung)

Der Anteil der **Personen** ab 18 Jahren mit Führerschein der Gruppe B beträgt 74 Prozent. Die Verfügbarkeit dienstlicher Pkw beträgt sieben Prozent. Die folgenden Angaben beziehen sich auf Personen ab 6 Jahren: Fast die Hälfte der Fahrräder wird am Arbeits- oder Ausbildungsort im Straßenraum abgestellt; 20 Prozent auf nicht öffentlichen Abstellplätzen. Rund 93 Prozent der Personen besitzen eine ÖV-Zeitkarte; 56 Prozent eine ÖBB-Vorteilskarte. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.5.4 Fahrradnutzung

Der Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Autofreien Mustersiedlung, die das Fahrrad regelmäßig im Alltag verwenden, liegt im Sommer über 90 Prozent, im Frühjahr bei 87 Prozent und im Herbst bei 78 Prozent. Über 30 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner nutzen das Fahrrad auch im Winter regelmäßig im Alltag. 35 Prozent der

Personen benutzen das Fahrrad, in der Jahreszeit in der sie es benutzen, (fast) täglich, etwa ebenso viele mehrmals wöchentlich, 21 Prozent mehrmals monatlich. Mehr als die Hälfte der Personen nutzt das Fahrrad auch bei schlechtem Wetter. 17 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Autofreien Mustersiedlung nutzen auch Fahrradanhänger, etwa gleich viele für den Kinder- und für den Lastentransport.

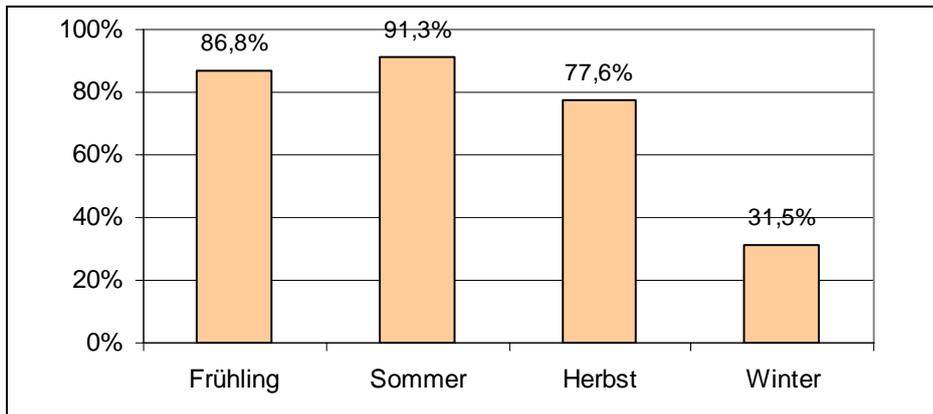


Abb. 4-61: Fahrradnutzung im Alltag nach Jahreszeit (Autofreie Mustersiedlung)

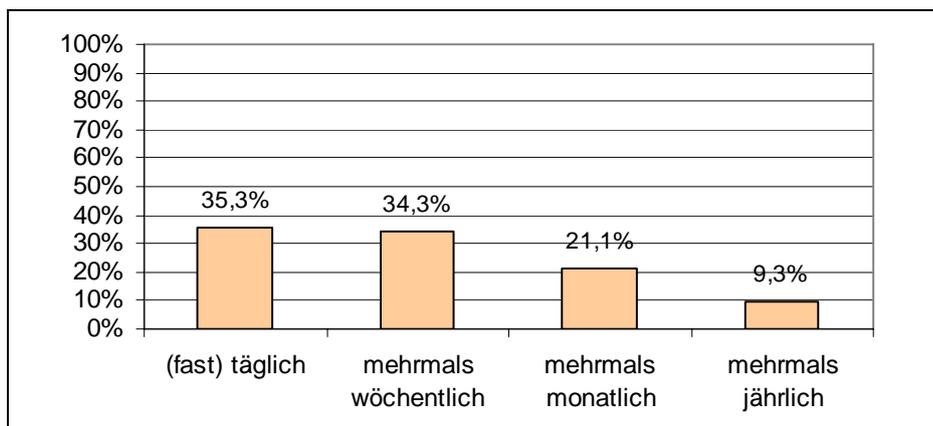


Abb. 4-62: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag (Autofreie Mustersiedlung)

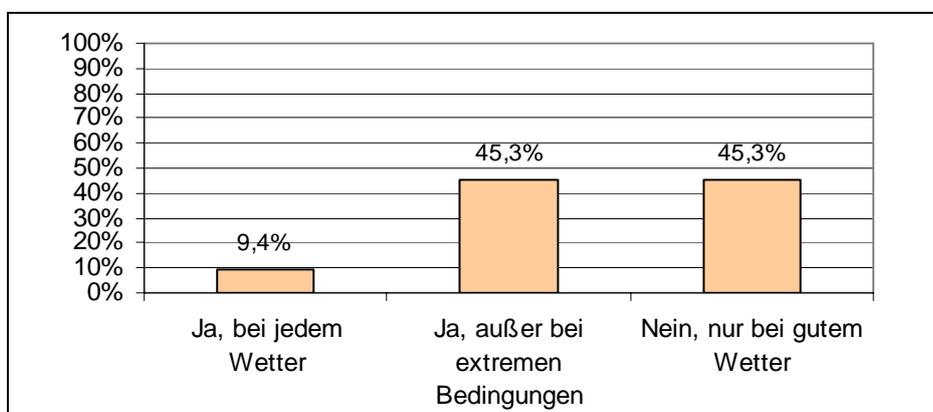


Abb. 4-63: Fahrradnutzung im Alltag nach Wetter (Autofreie Mustersiedlung)

#### 4.5.5 Werktagsmobilität

Der Außer-Haus-Anteil beträgt 95 Prozent. Im Durchschnitt legt eine **Person** 3,6 Wege, eine mobile Person 3,8 Wege pro Werktag zurück. Auf eine mobile Person entfallen durchschnittlich 0,9 Fußwege, 0,8 Fahrradwege, 0,2 ÖV-Wege und 1,9 MIV-Wege pro Werktag. Die mittlere Tageswegedauer beträgt 112 Minuten. Abb. 4-64 zeigt die Verkehrszwecke nach Wegen. Freizeitwege machen mit 26 Prozent den größten Anteil aus. Darauf folgen Arbeitswege (20 %), und Einkaufswege (15 %). Der Anteil der Ausbildungswege ist mit 13 % hoch, was auf den hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen zurückzuführen ist. Mehr als die Hälfte der Wege wird mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Ein Viertel der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Fahrradwege beträgt 20 Prozent.

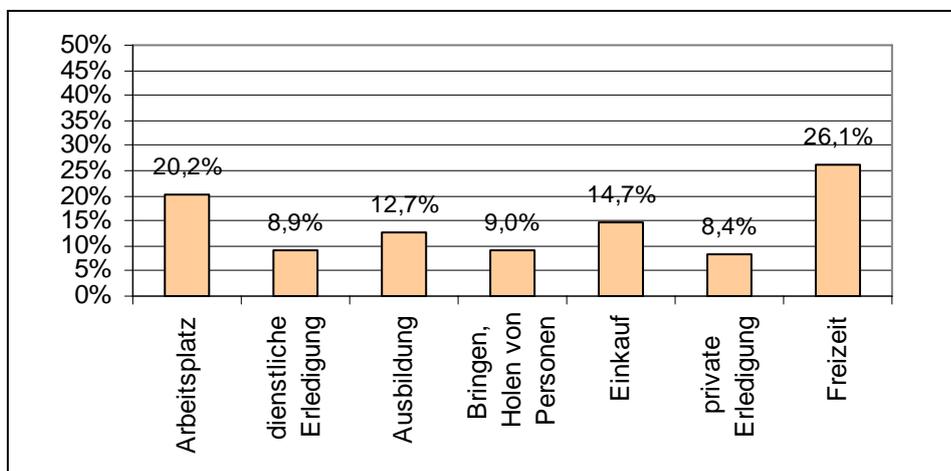


Abb. 4-64: Wegzwecke (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

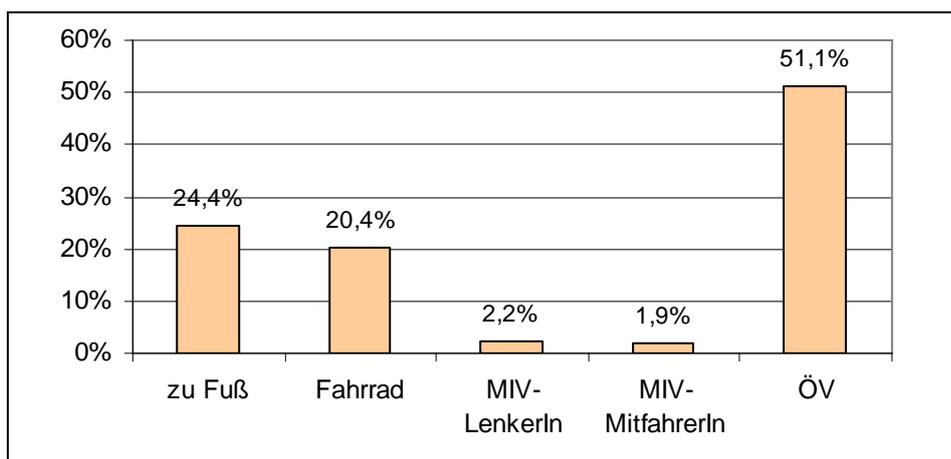


Abb. 4-65: Verkehrsmittelwahl (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

Abb. 4-66 zeigt die **Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken**. Bei Einkaufswegen ist der Anteil der Fußwege am höchsten. Bei allen anderen Verkehrszwecken werden die meisten Wege mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil liegt zwischen 12 und 26 Prozent. Anteile von 20 Prozent oder mehr treten bei allen Wegzwecken außer Ausbildungswegen auf.

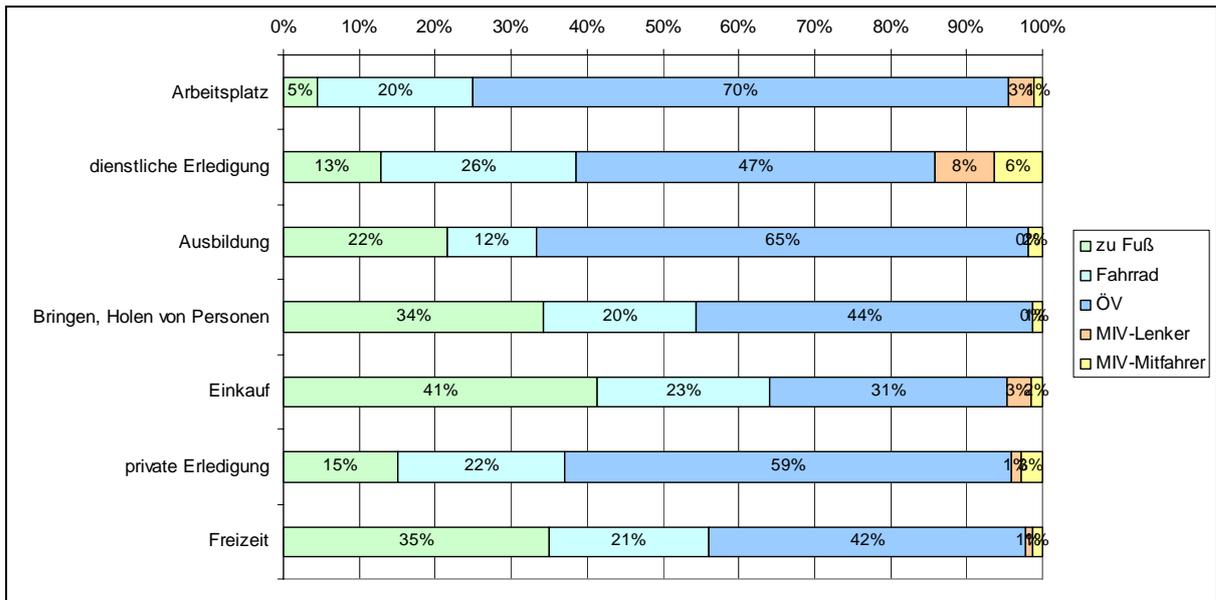


Abb. 4-66: Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken  
(Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

Es zeigen sich einige **geschlechtsspezifische Unterschiede**. Der Außer-Haus-Anteil ist bei Frauen mit 94,2 Prozent etwas niedriger als bei Männern (96,1 %). Der Anteil der Wege in Zusammenhang mit dienstlichen Erledigungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitswege ist bei Frauen kleiner als bei Männern. Frauen haben dagegen einen höheren Anteil an Freizeitwegen sowie beim Bringen oder Holen anderer Personen. Die Frauen legen einen höheren Anteil der Wege zu Fuß zurück als Männer. Der Anteil der Fahrradwege ist bei Frauen niedriger als bei Männern. Männer nutzen den motorisierten Individualverkehr stärker als Frauen.

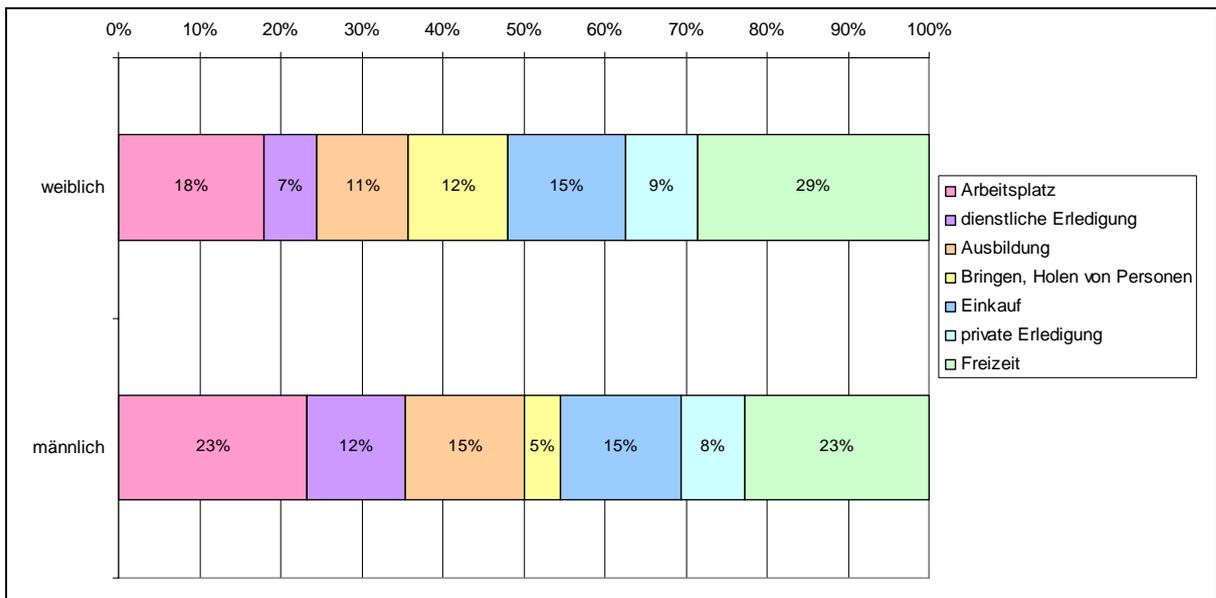


Abb. 4-67: Wegzwecke nach Geschlecht  
(Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

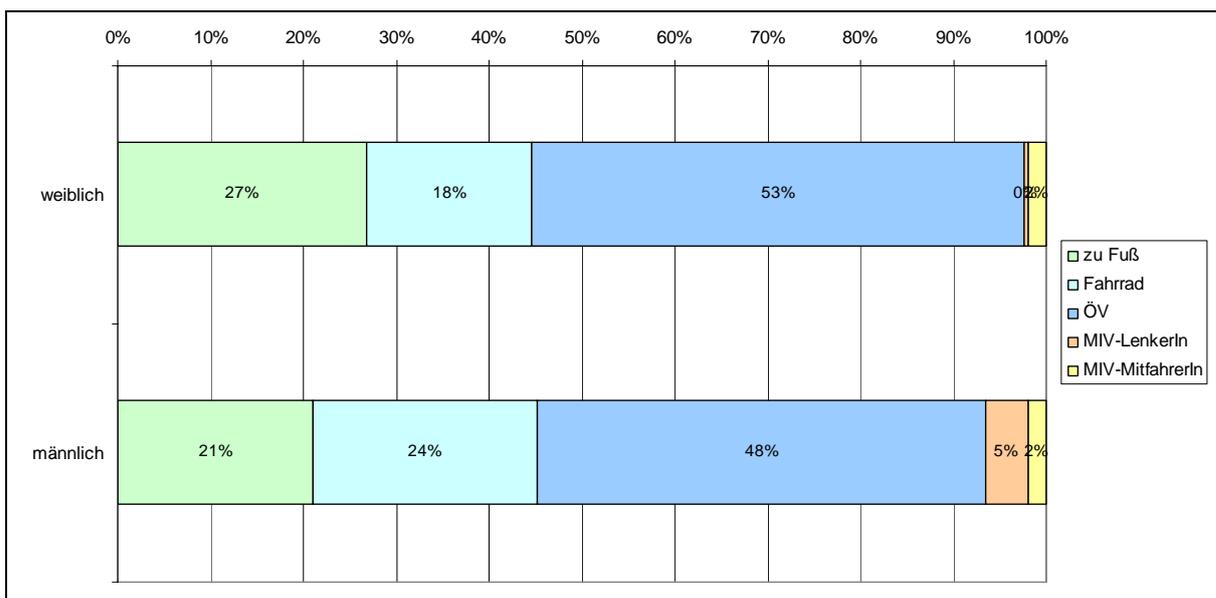


Abb. 4-68: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht  
(Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

Der Außer-Haus-Anteil ist in der **Altersklasse** von 18 bis 34 Jahren mit 89 Prozent besonders niedrig. In der Altersklasse bis 18 Jahre ist der Anteil an Ausbildungswegen sehr hoch (62 %). Bei Personen im Alter zwischen 35 und 64 Jahren sind die Anteile der Arbeitswege und der dienstlichen Erledigungen etwa doppelt so hoch wie bei den 18- bis 34-Jährigen. Bei den über 64-Jährigen dominieren die Verkehrszwecke Einkauf und Freizeit (je rund 40 %).

Bei der Verkehrsmittelwahl fällt auf, dass der Anteil der Fahrradwege bei Personen zwischen 35 und 64 Jahren besonders hoch ist. Der Anteil der Fußwege liegt bei Personen unter 18 und über 64 Jahren über 30 Prozent. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang als Diagramme dargestellt.

#### 4.5.6 Mobilität am Wochenende

Am häufigsten gaben die befragten Personen an, am Wochenende den Öffentlichen Verkehr zu nutzen (38 %), darauf folgen Fußwege (31 %), Radfahren (25 %) und MIV (6 %). Ein Vergleich mit der Werktagsmobilität ist wegen der unterschiedlichen Fragestellung nur beschränkt möglich. Die Ergebnisse deuten aber darauf hin, dass am Wochenende dem ÖV weniger, dem Zufußgehen etwas mehr Bedeutung zukommt. Die stärkere Nutzung des MIV resultiert zu einem großen Teil aus dem Bringen und Holen von Personen. Es ist zu vermuten, dass am Wochenende, wenn mehr Zeit zur Verfügung steht, weiter entfernt lebende Personen geholt werden. Bei Einkaufswegen ist der Anteil der Fußwege am Wochenende noch höher als an Werktagen (Abb. 4-69).

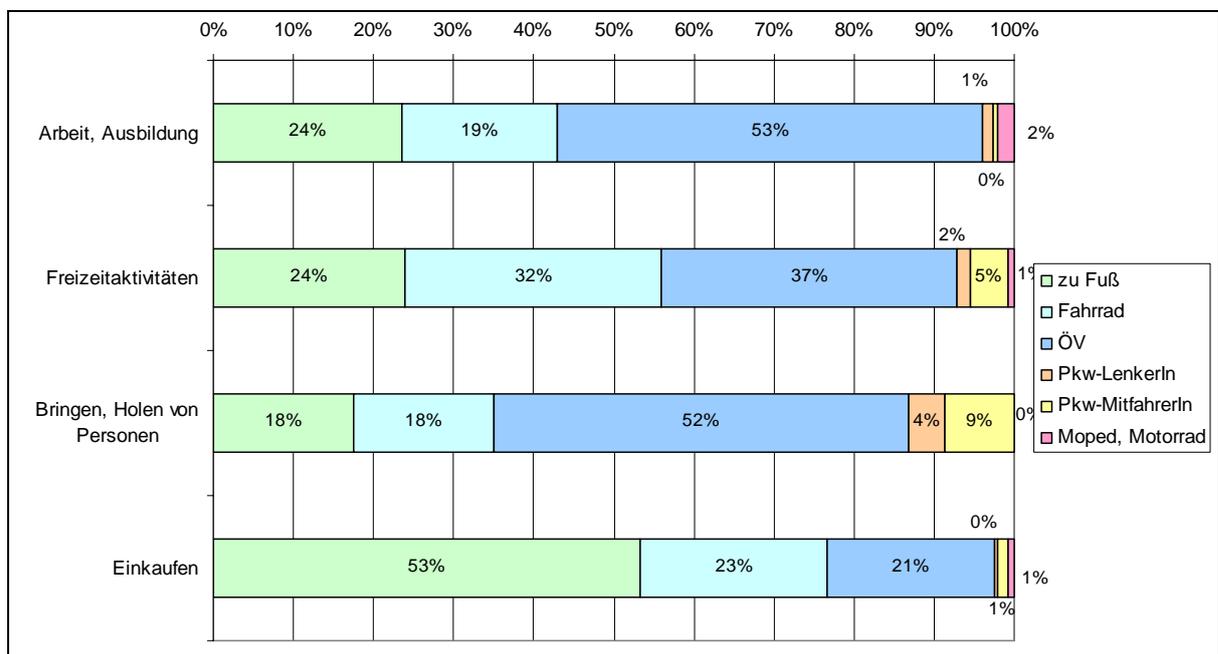


Abb. 4-69: Überwiegend verwendete Verkehrsmittel am Wochenende nach Wegzwecken (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

## 5 Vergleichende Analyse

Beim Vergleich der Wohnhausanlagen sind die folgenden Unterschiede von besonderer Bedeutung:

- Die Wohnhausanlagen Bike City, Wohnen am Park und Bike & Swim liegen unmittelbar nebeneinander in der Vorgartenstraße. Daraus resultiert ein identisches Umfeld der Wohnhausanlagen. Die Autofreie Mustersiedlung hat ein anderes Umfeld.
- Die Bewohnerinnen und Bewohner der Autofreien Mustersiedlung verzichten gänzlich darauf, einen Pkw zu besitzen, was bei den übrigen Wohnhausanlagen nicht der Fall ist.

### 5.1 Sozio-demografische Merkmale

Die Haushalte sind in der Bike City (2,49 Personen pro Wohnung) deutlich größer als in den anderen Wohnhausanlagen (1,91 bis 2,08 Personen pro Wohnung). Die Verteilung auf die einzelnen Haushaltsgößen zeigt Abb. 5-1. Dies spiegelt auch die unterschiedliche Zusammensetzung der Altersklassen wider (Abb. 5-2). Die augenfälligen Unterschiede bei der höchsten abgeschlossenen Ausbildung und bei der Tätigkeit der Bewohnerinnen und Bewohner (siehe Anhang) sind auf die unterschiedliche Altersverteilung zurückzuführen. Der Anteil der Personen in Ausbildung und ohne Schulabschluss ist in der Bike City und in der Autofreien Mustersiedlung deutlich höher als in den anderen beiden Wohnhausanlagen. Betrachtet man nur die Personen ab 18 Jahren sind die Unterschiede deutlich geringer.

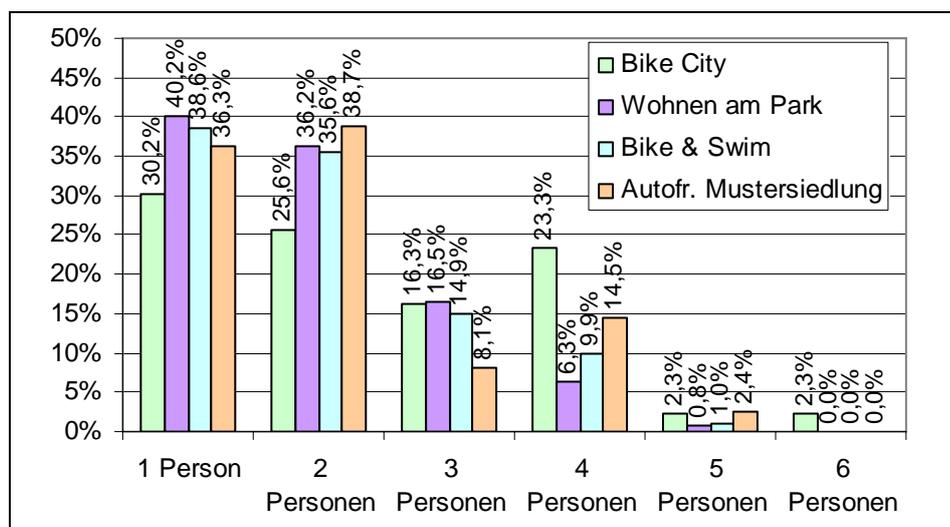


Abb. 5-1: Personen pro Haushalt

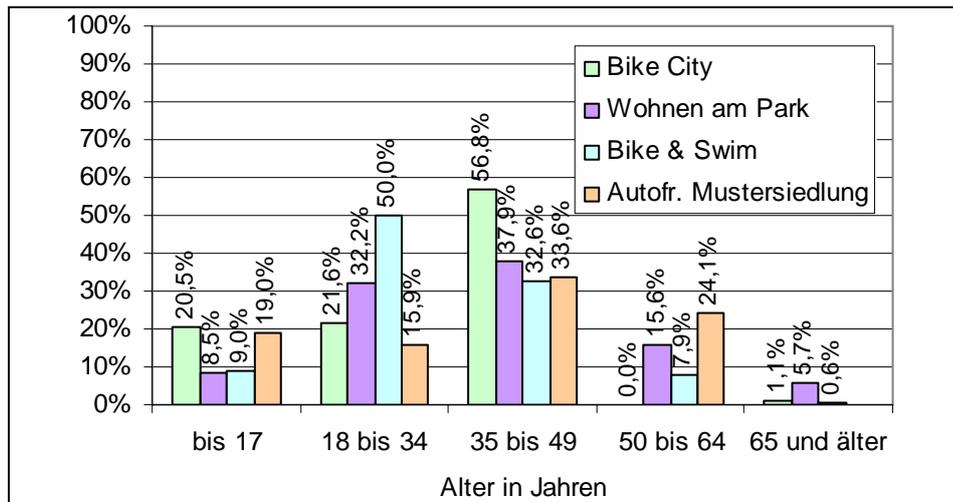


Abb. 5-2: Altersverteilung (Personen ab 6 Jahren)

## 5.2 Motive bei der Wohnungswahl und Zufriedenheit

Der **Vergleich der Motive** bei der Wohnungswahl zeigt, dass der Mittelwert aller Motive in allen Wohnhausanlagen ähnlich groß ist (2,80 bis 2,99), was darauf hindeutet, dass der Entscheidungsfindung bei der Wohnungswahl in allen Wohnhausanlagen etwa gleich viel Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

Die Ergebnisse zeigen eine ähnliche Reihung der Motive in den verschiedenen Wohnhausanlagen, aber auch einige Unterschiede: In der Autofreien Mustersiedlung sind die erstgereihten Motive weniger wichtig als in den anderen Wohnhausanlagen. Die Lage der Wohnhausanlage und die Arbeitsplatznähe sind in der Autofreien Mustersiedlung deutlich weniger wichtig, als in den anderen Wohnhausanlagen. Das Gegenteil ist bei den Nachbarschaftsaktivitäten der Fall. Die Gemeinschaftseinrichtungen sind in der Wohnhausanlage Wohnen am Park weniger wichtig als in den anderen Wohnhausanlagen.

Die Wichtigkeit der **verkehrlichen Aspekte** zeigt die große Bedeutung der ÖV-Anbindung in allen Wohnhausanlagen. Bei den Kfz-bezogenen Aspekten zeigt sich eine Abnahme der Bedeutung in folgender Reihung: Wohnen am Park → Bike & Swim → Bike City → Autofreie Mustersiedlung. Die radverkehrsbezogenen Aspekte sind in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim etwas wichtiger als in den beiden anderen Wohnhausanlagen.

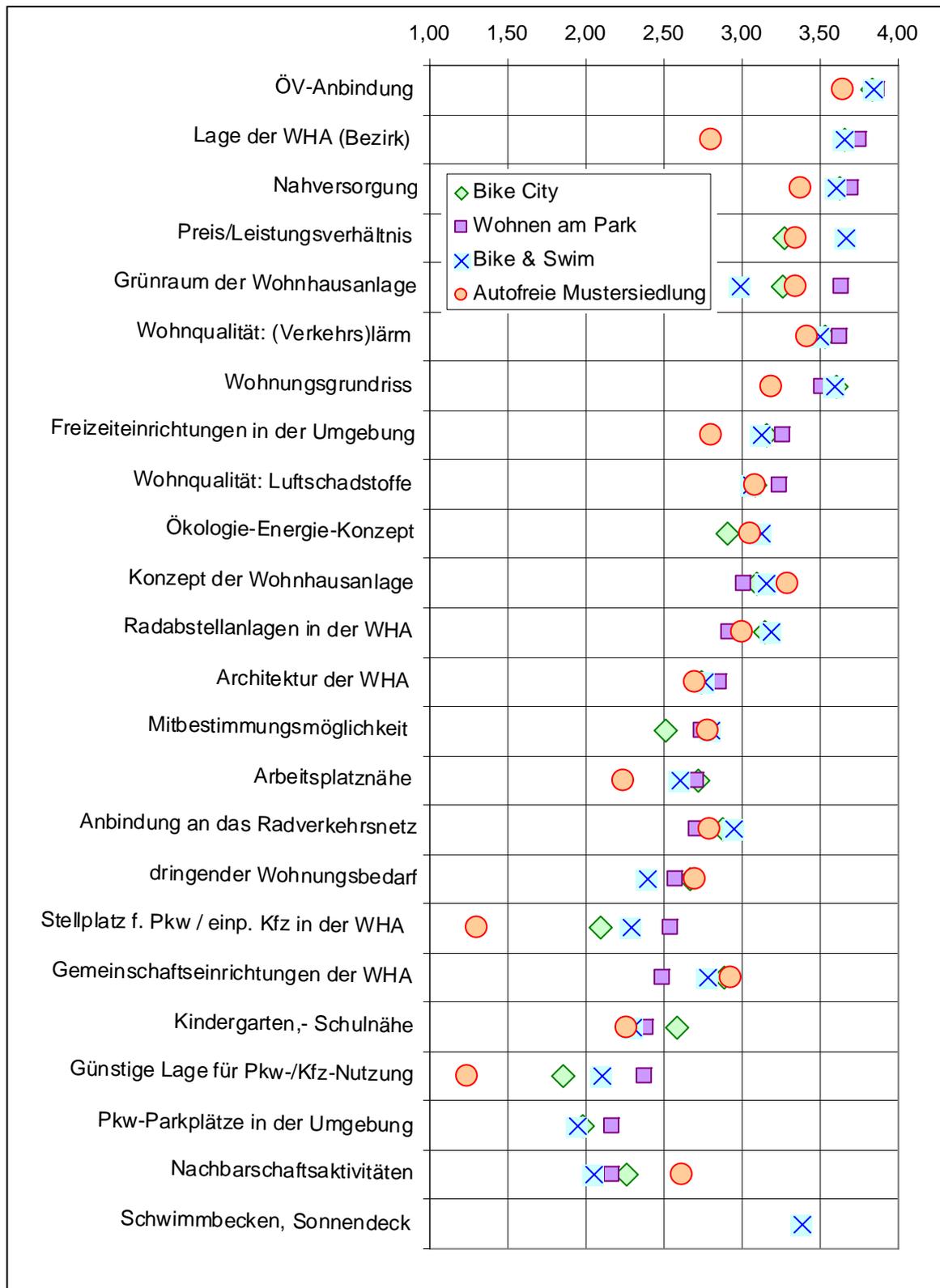


Abb. 5-3: Motive bei der Wohnungswahl (gereiht nach der Wichtigkeit in der Wohnhausanlage Wohnen am Park)

Die **Zufriedenheit** ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park mit durchschnittlich 3,24 Punkten etwas niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen (3,37 bis 3,40 Punkte). Die Zufriedenheit mit der Lage der Wohnhausanlage ist in der Autofreien Mustersiedlung deutlich niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen. Trotz der Nähe der Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße zueinander gibt es einige Unterschiede bei der Zufriedenheit mit umfeldbezogenen Aspekten. Bei den Aspekten Nachbarschaftsaktivitäten, Gemeinschaftseinrichtungen in der Wohnhausanlage und Mitbestimmungsmöglichkeit zeigt sich eine abnehmende Zufriedenheit in folgender Reihenfolge: Autofreie Mustersiedlung → Bike City → Bike & Swim → Wohnen am Park.

Die Zufriedenheit mit den **verkehrlichen Aspekten** zeigt folgende Unterschiede: In der Autofreien Mustersiedlung ist die Zufriedenheit mit der ÖV-Anbindung deutlich geringer als in den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße. Bei den Pkw-bezogenen Aspekten gibt es zwischen den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße meist nur geringe Unterschiede. Eine Ausnahme stellen die Pkw-Parkplätze in der Umgebung dar, mit denen die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Bike & Swim zufriedener sind als die der Wohnhausanlagen Bike City und Wohnen am Park.

Die Anbindung an das Radverkehrsnetz wird in der Autofreien Mustersiedlung schlechter beurteilt als in der Vorgartenstraße. Deutliche Unterschiede gibt es bei den Fahrradabstellanlagen in den Wohnhausanlagen. Diese werden in der Wohnhausanlage Wohnen am Park wesentlich schlechter beurteilt (2,32 Punkte) als in den anderen Wohnhausanlagen (3,17 bis 3,54 Punkte).

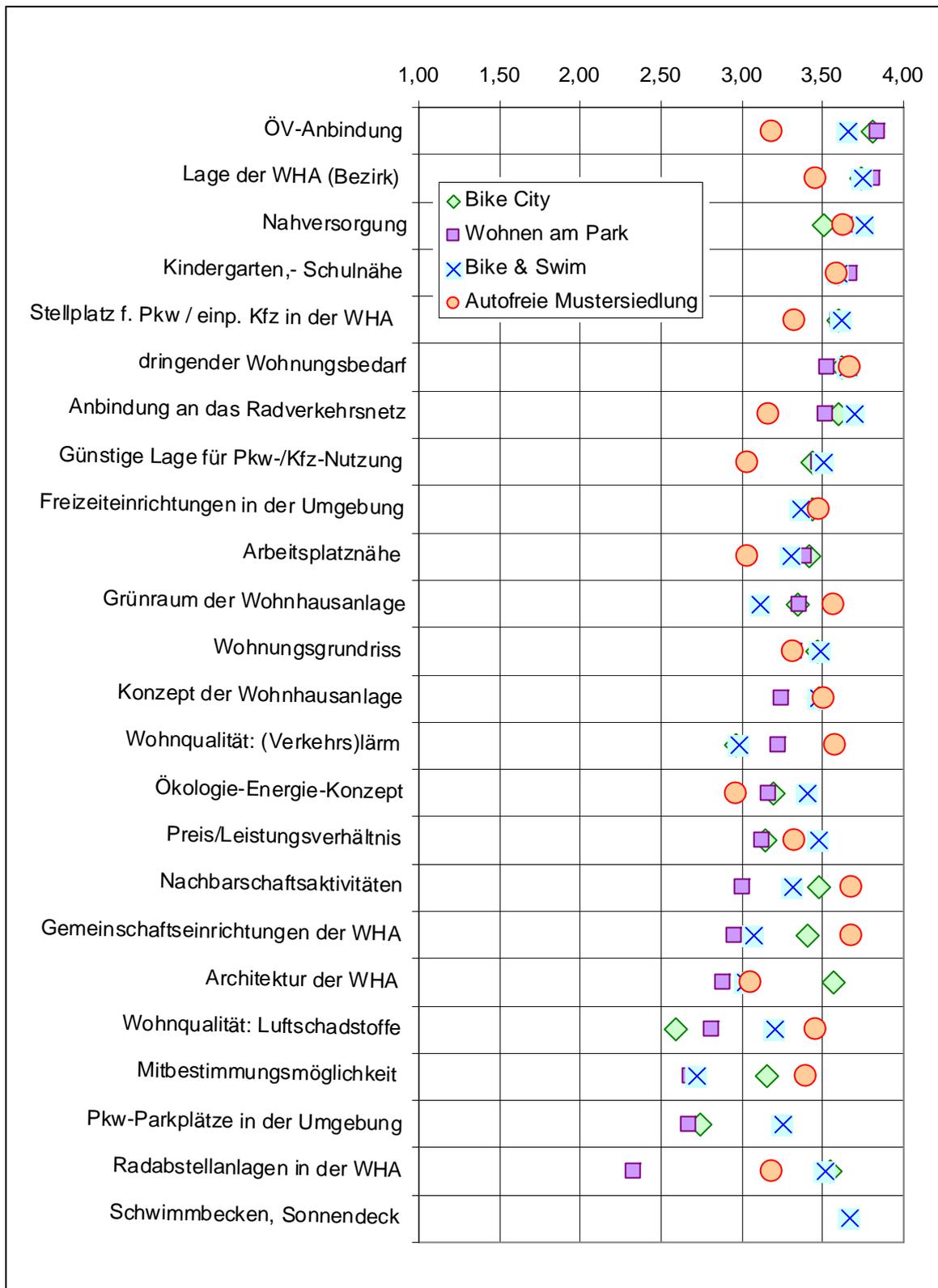


Abb. 5-4: Zufriedenheit (gereiht nach der Zufriedenheit in der Wohnhausanlage Wohnen am Park)

Bei den einzelnen **fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage** ist die Zufriedenheit in der Wohnhausanlage Wohnen am Park durchwegs deutlich geringer als in den anderen Wohnhausanlagen. Der Fahrradtransport im Lift und die Abstellmöglichkeiten für Anhänger werden aber auch in der Autofreien Mustersiedlung schlecht bewertet.

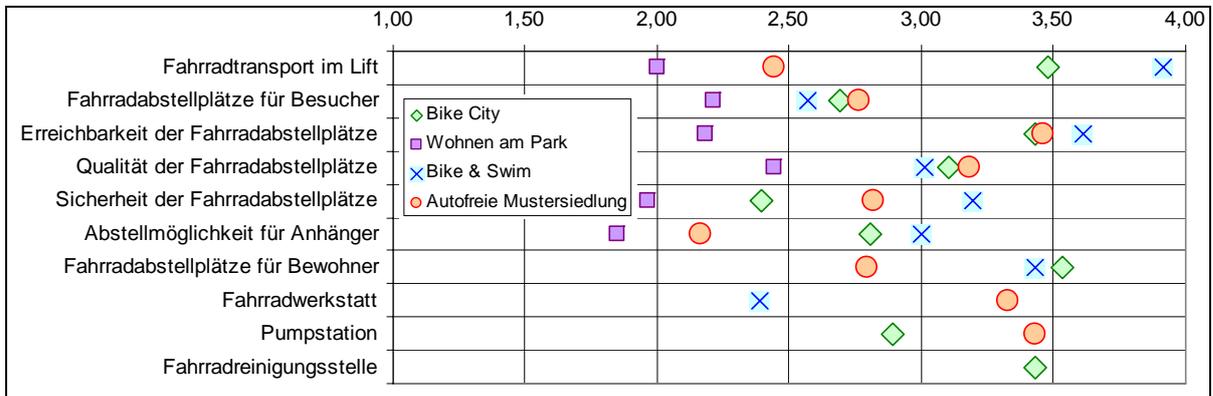


Abb. 5-5: Zufriedenheit mit Fahrradeinrichtungen in den Wohnhausanlagen

Es fällt auf, dass die Möglichkeit **zusätzliche Anmerkungen** zu formulieren in der Autofreien Mustersiedlung viel häufiger genutzt wurde als in den anderen Wohnhausanlagen. In den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße wurde häufig angemerkt, dass die Diebstahlsicherheit der Fahrräder nicht ausreichend ist. In diesem Zusammenhang wurde auch mehrfach der Wunsch nach Fahrradbügeln genannt, die es ermöglichen, den Fahrradrahmen mit einem Schloss zu fixieren. Häufige Kritik gab es auch an den Hängevorrichtungen. In der Wohnhausanlage Wohnen am Park, wo die Fahrradabstellräume in den Obergeschoßen liegen, aber auch in der Autofreien Mustersiedlung wurden die zu kleinen Lifte kritisiert.

### 5.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit nicht motorisierter Fahrzeuge ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park deutlich niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen. Die Pkw-Verfügbarkeit ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park am höchsten (Abb. 5-6). Auch die durchschnittliche Anzahl der Pkw pro **Haushalt** ist dort am höchsten (Abb. 5-7). Betrachtet man nur jene Haushalte, in denen das jeweilige Fahrzeug verfügbar (Abb. 5-8) ist, ergibt sich bei den Pkw ein ähnliches Bild bei allen Wohnhausanlagen außer der Autofreien Mustersiedlung. Bei den nicht motorisierten Fahrzeugen nimmt die Anzahl in folgender Reihenfolge ab: Bike City → Autofreie Mustersiedlung → Bike & Swim → Wohnen am Park.

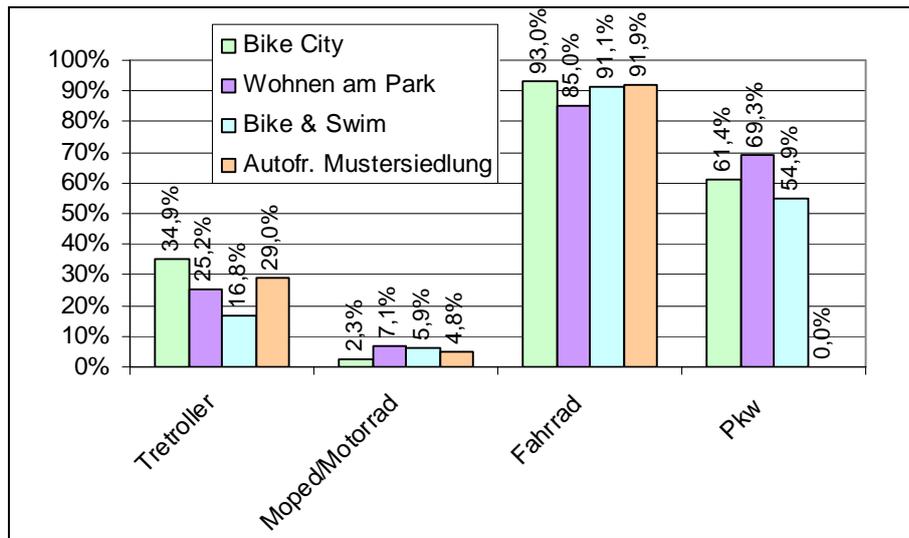


Abb. 5-6: Fahrzeugverfügbarkeit auf Haushaltsebene (Bike City und Bike & Swim gewichtet)

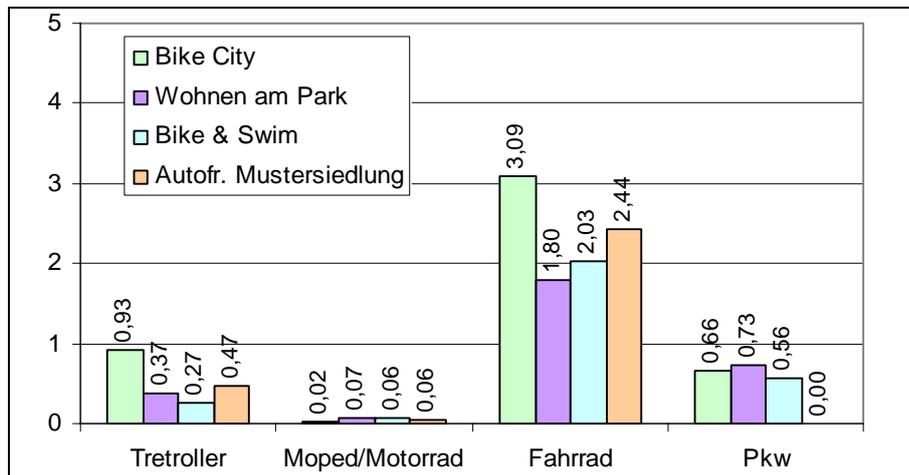


Abb. 5-7: Durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt

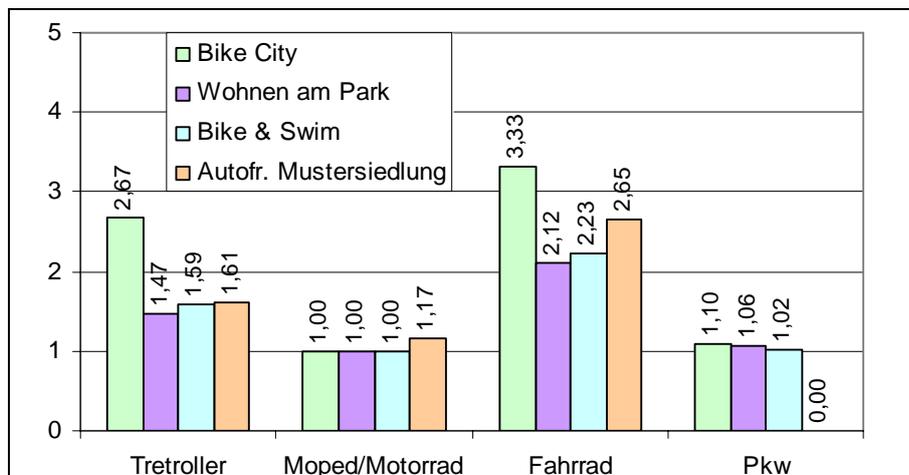


Abb. 5-8: Durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge in Haushalten in denen das Fahrzeug verfügbar ist

Tab. 5-1 und Abb. 5-9 zeigen die **Pkw-Ausstattung auf Haushaltsebene** sowie die Anzahl der in der Wohnhausanlage gemieteten Pkw-Stellplätze und das Stellplatzangebot für die drei Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße. Bei der Wohnhausanlage Bike & Swim wurden die vorliegenden Daten auf die Vollbelegung der Wohnhausanlage hochgerechnet. Die Anzahl der gemieteten Stellplätze pro Haushalt ist in allen Wohnhausanlagen etwa gleich. Das Stellplatzangebot ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park höher als in den anderen beiden Wohnhausanlagen. In allen drei Wohnhausanlagen gibt es Pkw für die kein Stellplatz in der Wohnhausanlage gemietet wurde. In der Wohnhausanlage Wohnen am Park entspricht die Anzahl der Pkw jener der verfügbaren Stellplätze. Dennoch stehen Stellplätze in der Wohnhausanlage leer oder werden extern vermietet. Die Daten der Wohnhausanlage Bike & Swim zeigen, dass proportional weniger Wohnungen als Pkw-Stellplätze vermietet sind. Bei gleich bleibender Nachfrage ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach Pkw-Stellplätzen nicht befriedigt werden kann, wenn alle Wohnungen vermietet sind.

Tab. 5-1: Anzahl der Wohneinheiten und Pkw-Stellplätze in den Wohnhausanlagen

	Bike City <sup>7</sup>	Wohnen am Park <sup>7</sup>	Bike & Swim <sup>8</sup>
Wohnungen	99	274	231
vermietete Wohnungen	98	274	197
Pflichtstellplätze	56	274	104
Pkw-Stellplatzangebot in der Wohnhausanlage	56	201*	104
an BewohnerInnen vermietete Pkw-Stellplätze	52	148	95
extern vermietete Pkw-Stellplätze	1	40	0
leer stehende Pkw-Stellplätze	3	13	9

\* Die auf die Zahl der Pflichtstellplätze fehlenden Pkw-Stellplätze werden extern in einer Anlage in der Nähe der Wohnhausanlage zur Verfügung gestellt.

<sup>7</sup> Stichtag 30.6.2012

<sup>8</sup> Stichtag 30.9.2012

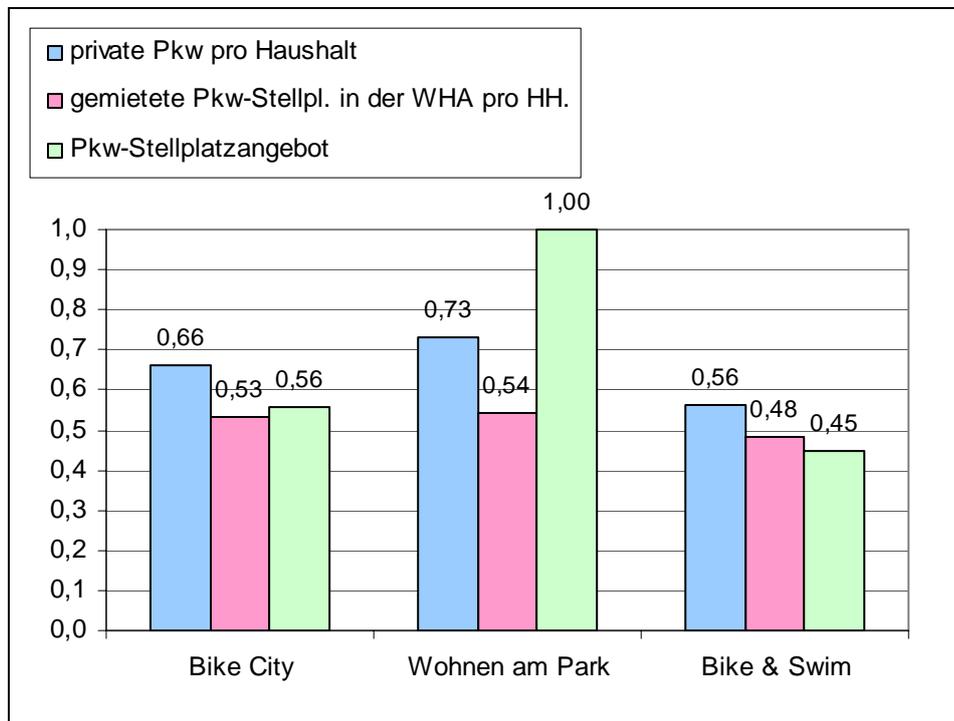


Abb. 5-9: Kenngrößen der Pkw-Verfügbarkeit auf Haushaltsebene

CarSharing wird in allen Wohnhausanlagen nur selten regelmäßig genutzt. Der Anteil der Haushalte, die diese Mobilitätsform manchmal nutzen, ist in der Autofreien Mustersiedlung und in der Bike City deutlich höher als in den anderen beiden Wohnhausanlagen. Abb. 5-10 zeigt dies beispielhaft für Denzel Mobility CarSharing. Die Nutzung weiterer Formen von CarSharing ist im Anhang dargestellt.

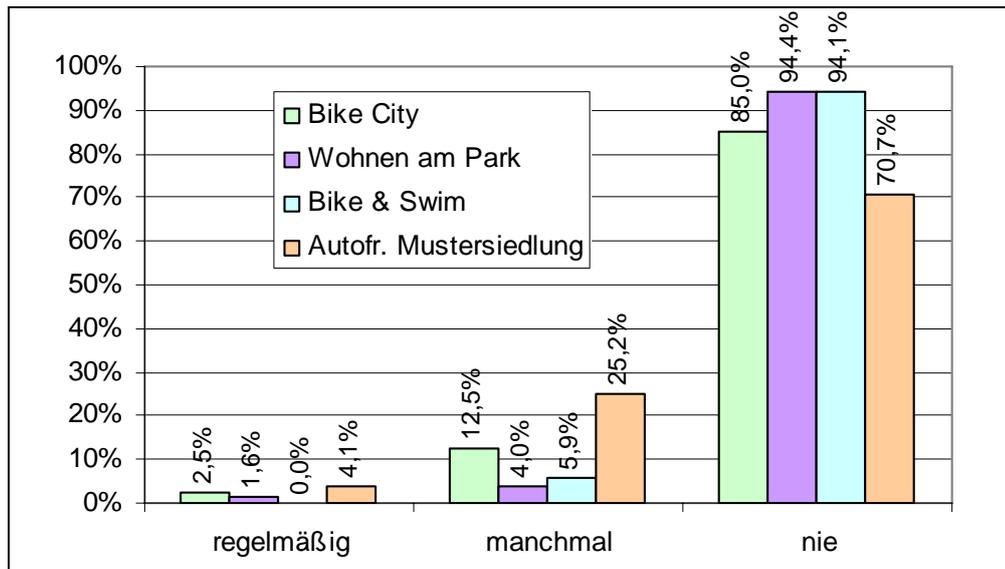


Abb. 5-10: Nutzung von Denzel Mobility CarSharing

Auf **Personenebene** umfasst der Vergleich Personen ab 18 Jahren, da ansonsten aufgrund des unterschiedlichen Anteils der unter 18-Jährigen in den Wohnhausanlagen die Vergleichbarkeit nicht gegeben wäre. Der Anteil der Personen mit Führerschein der Gruppe B ist in der Autofreien Mustersiedlung (75 %) deutlich niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen (88 % bis 93 %). Die Pkw-Verfügbarkeit ist in der Bike City (58 %) niedriger als in den Wohnhausanlagen Wohnen am Park und Bike & Swim (75 %). Die Fahrradverfügbarkeit ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park mit 83 Prozent wesentlich niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen (89 % bis 93 %). In der Autofreien Mustersiedlung ist der Anteil von Personen mit ÖV-Zeitkarten mit 85 % höher als in den anderen Wohnhausanlagen (73 % bis 77 %). In den Wohnhausanlagen Wohnen am Park und Bike & Swim ist der Besitz einer ÖBB-Vorteilskarte mit 30 Prozent weniger verbreitet als in der Bike City (48 %) und in der Autofreien Mustersiedlung (59 %).

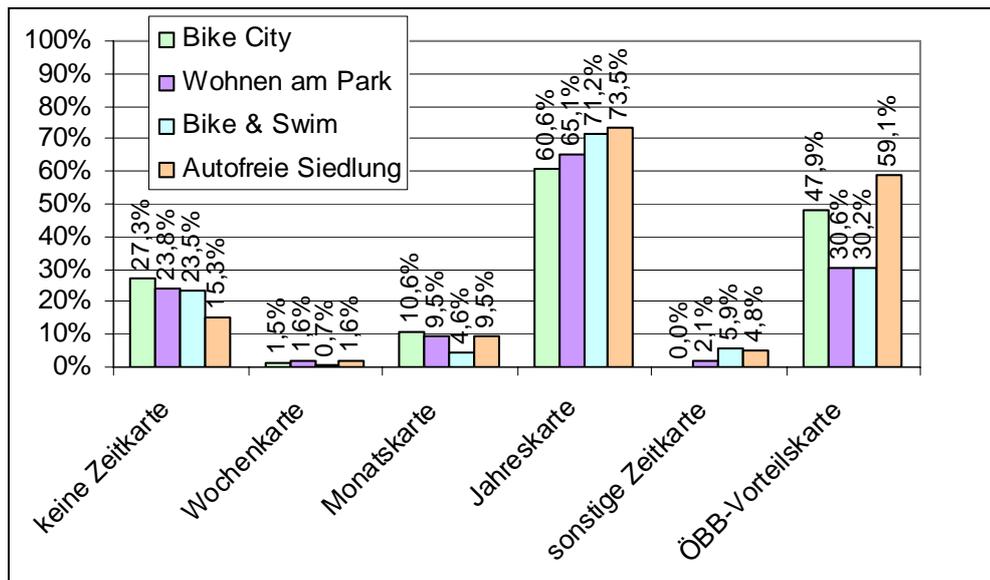


Abb. 5-11: Besitz von ÖV-Zeitkarten und ÖBB-Vorteilskarten (Personen ab 18 Jahren)

## 5.4 Fahrradnutzung

Der Vergleich (Personen ab 18 Jahren) zeigt deutliche Unterschiede bei der Fahrradnutzung zwischen den Wohnhausanlagen. Bezüglich der Fahrradnutzung nach Jahreszeit zeigen die Bike City und die Autofreie Mustersiedlung ähnliche Merkmale. In diesen beiden Wohnhausanlagen wird das Fahrrad zu allen Jahreszeiten häufiger genutzt als in den Wohnhausanlagen Wohnen am Park und Bike & Swim. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Bike City und der Autofreien Mustersiedlung nutzen das Fahrrad im Alltag auch häufiger als die Bewohnerinnen und Bewohner der anderen beiden Wohnhausanlagen. In der Wohnhausanlage Bike & Swim wird das Fahrrad häufiger genutzt als in der Wohnhausanlage Wohnen am Park (Abb. 5-13). Hinsichtlich der Fahrradnutzung nach Wetterlage unterscheidet sich die Wohnhausanlage Wohnen am Park von den anderen Wohnhausanlagen. Fahrradanhänger werden in der Bike City von 32 % und in der Autofreien Mustersiedlung von 21 % der Bewohnerinnen und Bewohner und damit wesentlich stärker genutzt als in den anderen beiden Wohnhausanlagen (5 % bzw. 9 %). Das Fahrrad wird in der Autofreien Mustersiedlung mit 54 Prozent deutlich häufiger als Zubringer zu Öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt als in den anderen Wohnhausanlagen (23 % bis 27 %).

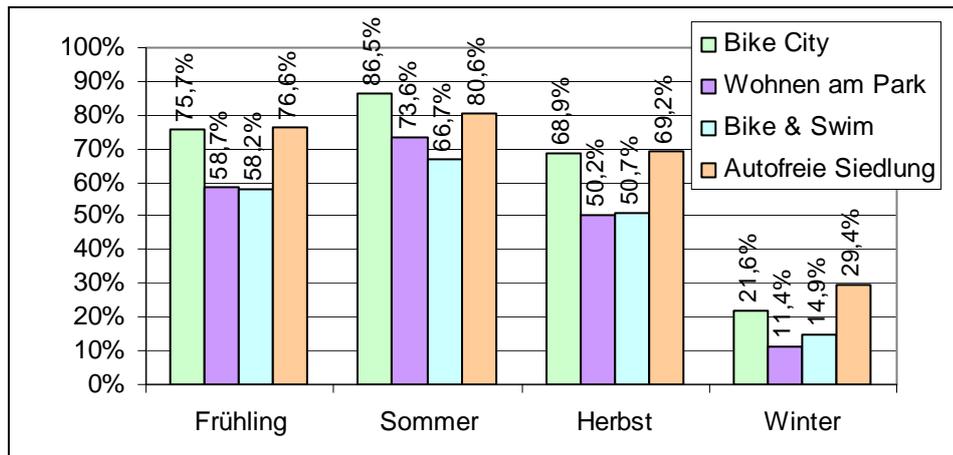


Abb. 5-12: Fahrradnutzung im Alltag nach Jahreszeit

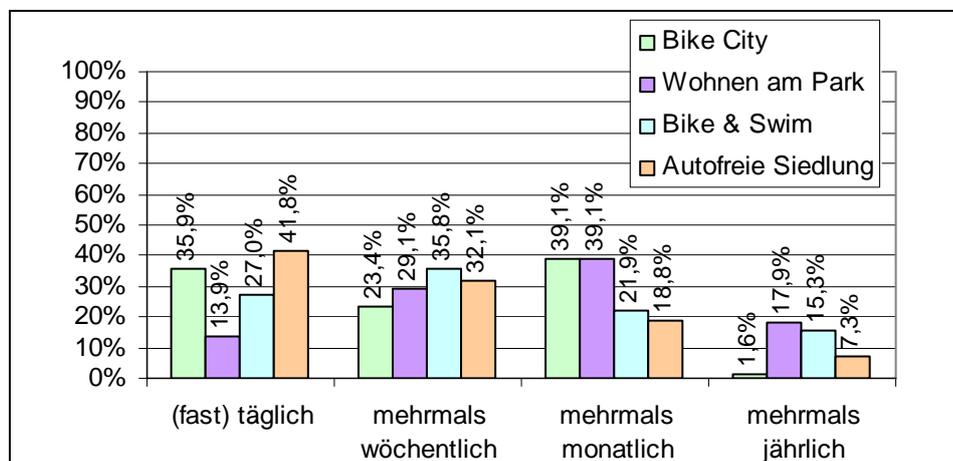


Abb. 5-13: Häufigkeit der Fahrradnutzung

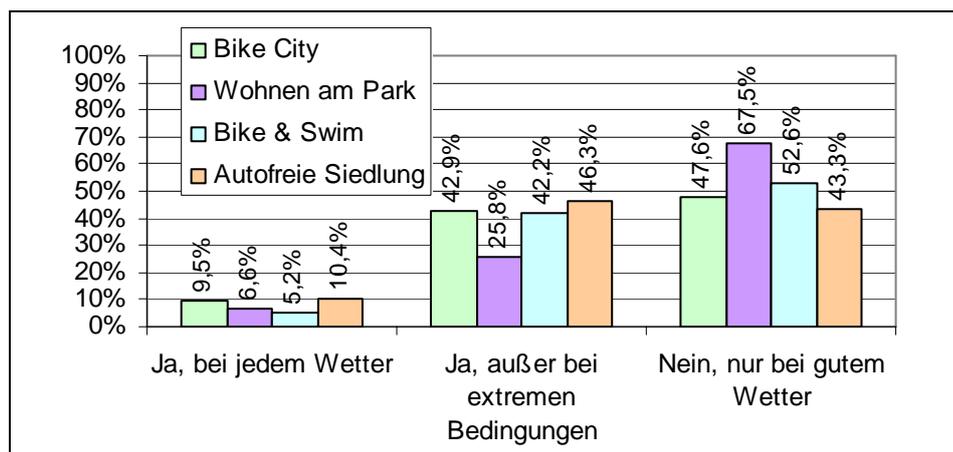


Abb. 5-14: Fahrradnutzung nach Wetter

## 5.5 Werktagmobilität

Die Zusammensetzung der Stichproben in den einzelnen Wohnhausanlagen unterscheidet sich hinsichtlich der Altersklassen. Dies betrifft besonders die Altersklassen bis 18 Jahre und über 64 Jahren. Die Wegzwecke und Verkehrsmittel dieser Personengruppen unterscheiden sich deutlich von jenen der anderen Altersklassen und wurden bei der vergleichenden Analyse ausgeklammert, um die Vergleichbarkeit der Mobilitätskennwerte zu gewährleisten. Die Ergebnisse unterscheiden sich daher von jenen in Kapitel 4.

Der Außer-Haus-Anteil liegt zwischen 90 % und 99 %. Eine mobile Person legt durchschnittlich 3,7 bis 3,9 Wege pro Werktag zurück. Die Tageswegelänge beträgt zwischen 26 und 29 Kilometer. Der Vergleich zeigt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Autofreien Mustersiedlung trotz des Verzichts auf einen eigenen Pkw nicht weniger mobil sind als die Bewohnerinnen und Bewohner der anderen Wohnhausanlagen. Die Tageswegedauer ist allerdings wesentlich höher, was auf die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung zurückzuführen ist.

Tab. 5-2: Mobilitätskennwerte (Personen zwischen 18 und 64 Jahren)

Verkehrsmittel	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Außer-Haus-Anteil	98,6 %	90,1 %	93,2 %	94,7 %
Wege pro mob. Person, Werktag	3,9	3,8	3,7	3,9
Tageswegelänge in km (mob. P.)	25,8	27,1	25,7	29,4
Tageswegedauer in Min. (mob. P.)	85	95	97	118

Tab. 5-3: Wege pro mobiler Person und Werktag

Verkehrsmittel	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
zu Fuß	1,26	0,89	0,95	0,90
Fahrrad	0,76	0,25	0,64	0,87
MIV-LenkerIn	0,46	0,75	0,39	0,09
MIV-MitfahrerIn	0,07	0,21	0,12	0,09
ÖV	1,37	1,75	1,61	1,94
Summe	3,93	3,84	3,71	3,90

Abb. 5-15 zeigt die **Verkehrszwecke an Werktagen**. Den häufigsten Wegzweck machen in allen Wohnhausanlagen die Arbeits- und Freizeitwege aus, gefolgt von Einkaufswegen. Es fällt auf, dass der Anteil von Freizeitwegen in der Bike City besonders niedrig, in der Wohnhausanlage Bike & Swim besonders hoch ist.

Ausgeprägte Unterschiede gibt es bei der Verkehrsmittelwahl (Abb. 5-16). In der Wohnhausanlage Wohnen am Park ist der MIV-Anteil doppelt so hoch wie in den anderen Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße. Der Radverkehrsanteil ist hier wesentlich niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen.

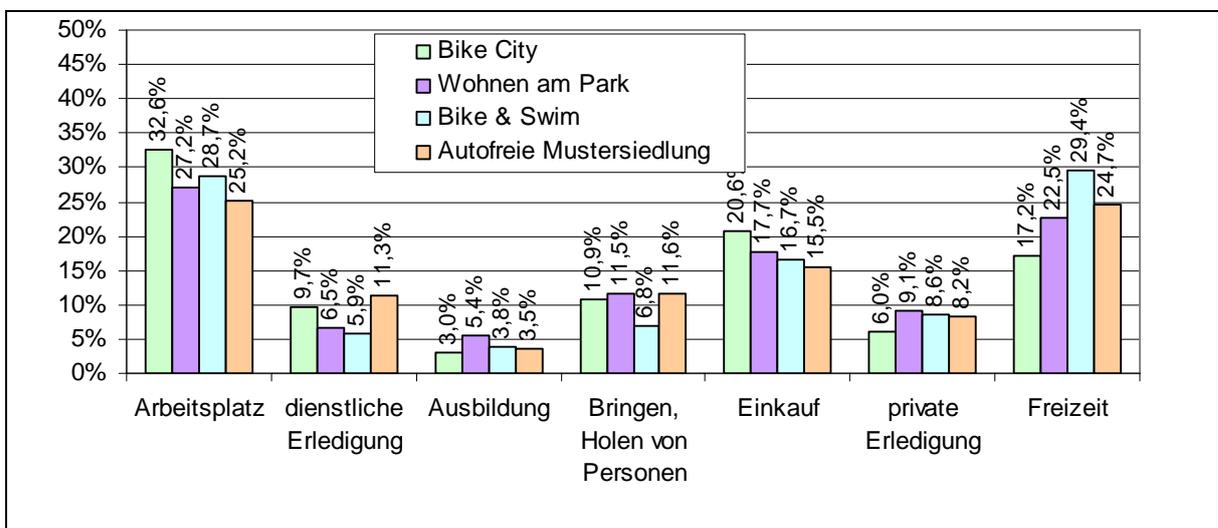


Abb. 5-15: Wegzwecke (Personen von 18 bis 64 Jahren)

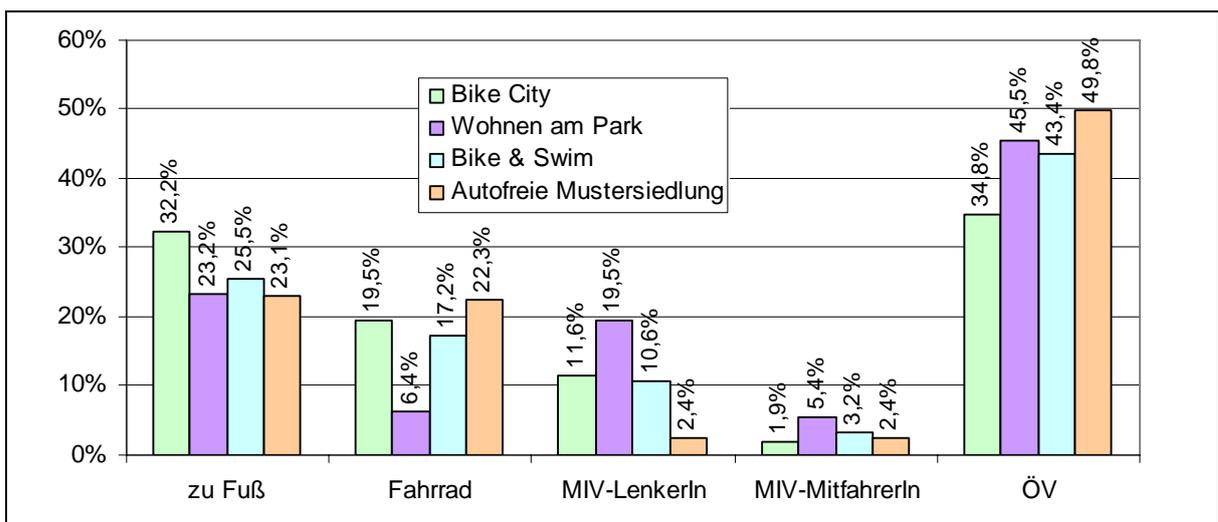


Abb. 5-16: Verkehrsmittelwahl (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Die folgenden Abbildungen zeigen die **Verkehrsmittelwahl für die drei häufigsten Verkehrszwecke** im Vergleich. Auch hier zeigt sich die von den übrigen untersuchten Wohnhausanlagen abweichende Verkehrsmittelwahl der Wohnhausanlage Wohnen am Park.

Bei allen Wohnhausanlagen werden mehr als die Hälfte der Arbeitswege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bei der Wohnhausanlage Wohnen am Park liegt der Anteil der Fahrradwege unter 10 Prozent, bei den anderen drei Wohnhausanlagen über 20 Prozent. Bei den Freizeitwegen sind die Anteile der MIV- und ÖV-Wege in der Wohnhausanlage Wohnen am Park höher, die Anteile der Fuß- und Radverkehrs deutlich niedriger als bei den anderen Wohnhausanlagen. Bei der Wohnhausanlage Wohnen am Park ist beim Einkaufsverkehr der Anteil der MIV-Wege um ein Vielfaches höher; der Anteil des Radverkehrs um mehr als die Hälfte niedriger als bei den anderen Wohnhausanlagen. Die Verkehrsmittelwahl der anderen Verkehrszwecke ist im Anhang dargestellt.

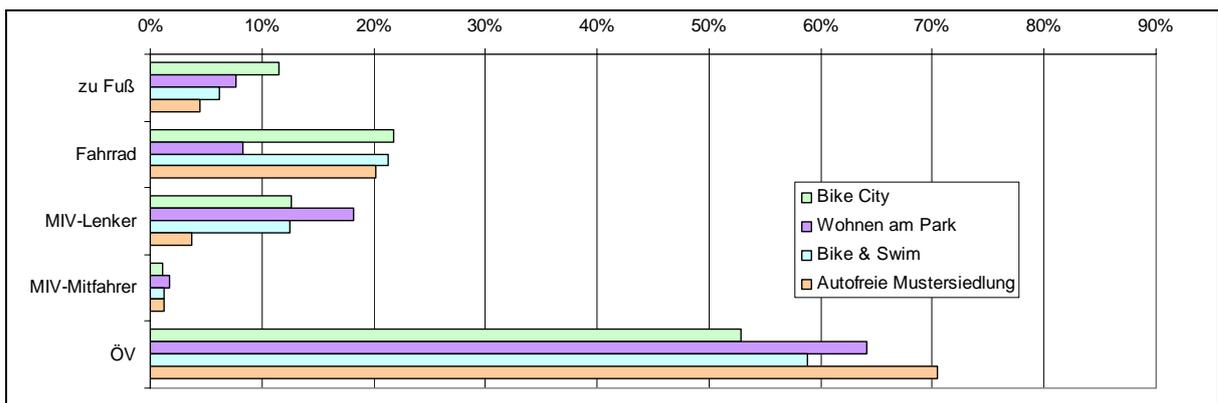


Abb. 5-17: Verkehrsmittelwahl für **Arbeitswege** (Personen von 18 bis 64 Jahren)

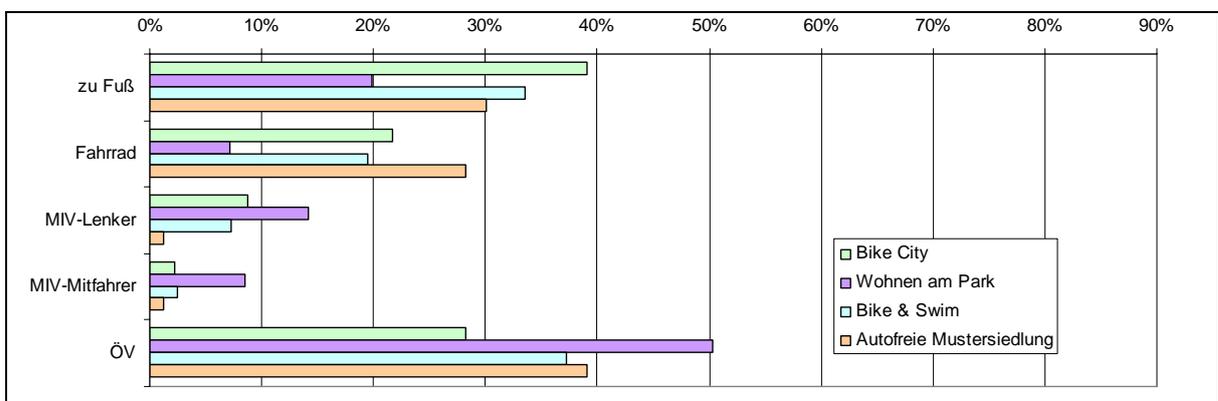


Abb. 5-18: Verkehrsmittelwahl für **Freizeitwege** (Personen von 18 bis 64 Jahren)

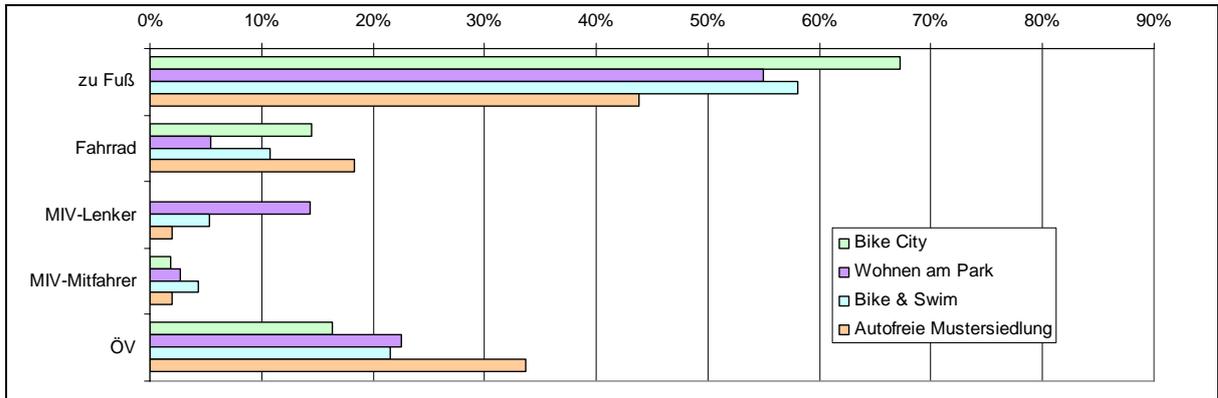


Abb. 5-19: Verkehrsmittelwahl für **Einkaufswege** (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Die durchschnittlichen Weglängen liegen in den einzelnen Wohnhausanlagen zwischen 6,4 km (Bike City) und 7,2 km (Autofreie Mustersiedlung), die durchschnittliche Wegdauer zwischen 22 Minuten (Bike City) und 30 Minuten (Autofreie Mustersiedlung). Die durchschnittliche Weglänge (1:1,13) unterscheidet sich weniger stark als die mittlere Wegdauer (1:1,36). Es ist daher ein Einfluss der **Wegdauer** auf die Verkehrsmittelwahl möglich, der ebenfalls untersucht wurde. Abb. 5-20 und Abb. 5-21 zeigen die Verteilung der Weglängen und der Wegzeiten im Vergleich.

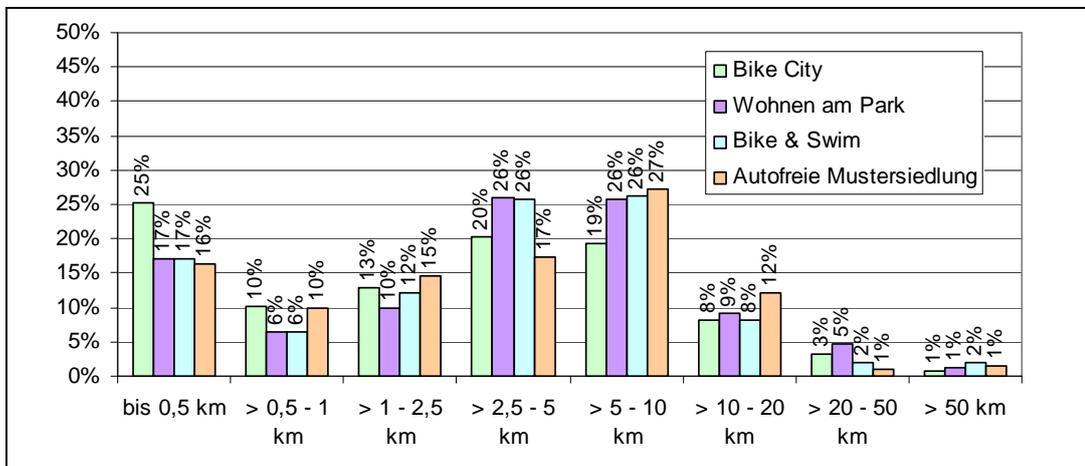


Abb. 5-20: Weglängenverteilung (Personen von 18 bis 64 Jahren)

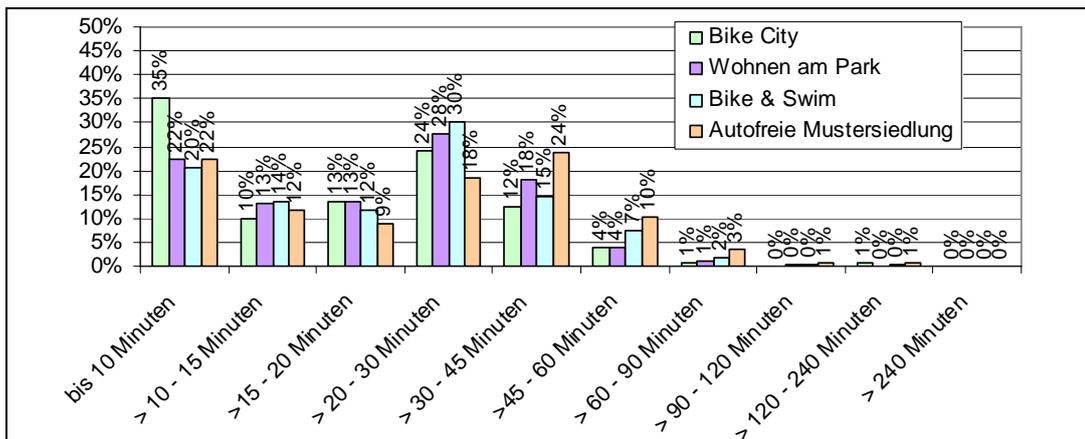


Abb. 5-21: Wegzeitenverteilung (Personen von 18 bis 64 Jahren)

## 5.6 Analyse der unterschiedlichen Fahrradnutzung an Werktagen

Beim Anteil der Fahrradwege an Werktagen zeigt sich eine Abnahme in folgender Reihenfolge: Autofreie Mustersiedlung → Bike City → Bike & Swim → Wohnen am Park.

Um festzustellen, ob die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl auf die unterschiedliche Wegdauer zurückzuführen ist, wurde die Verkehrsmittelwahl für die einzelnen **Wegdauerklassen** berechnet (Anhang). Abb. 5-22 zeigt für jede Wegdauerklasse bis 60 Minuten den Anteil der Fahrradwege. Außer bei Wegen zwischen 10 und 15 Minuten ist der Radverkehrsanteil bei der Wohnhausanlage Wohnen am Park am niedrigsten. Die Analyse der Fahrradnutzung nach Wegdauer zeigt, dass die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl nicht auf die unterschiedliche Wegdauer bei den einzelnen Wohnhausanlagen zurückzuführen ist.

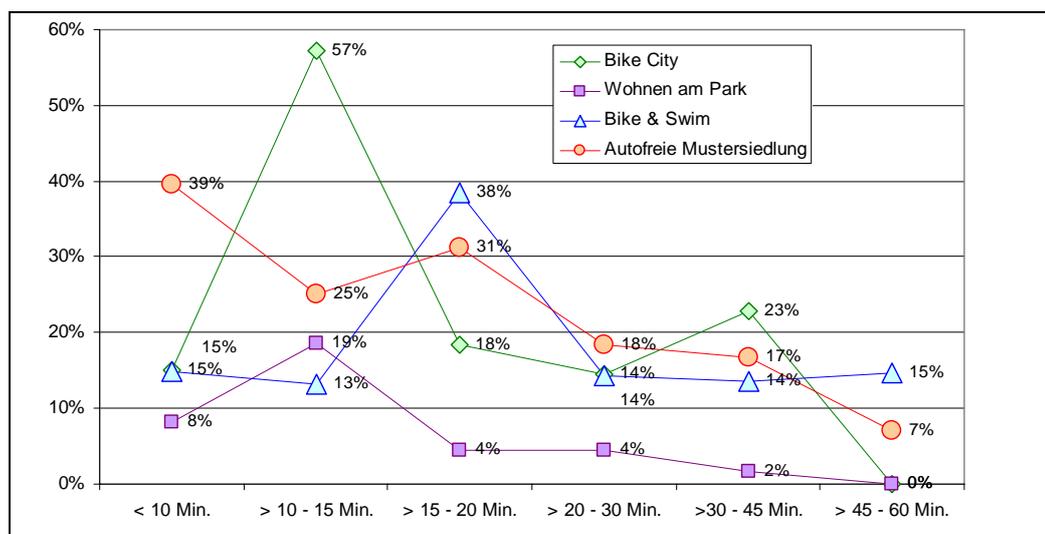


Abb. 5-22: Radverkehrsanteil nach Wegdauer (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Um abzuschätzen, ob der niedrige Radverkehrsanteil bei der Wohnhausanlage Wohnen am Park auf die höhere Bedeutung der **radverkehrsbezogenen Ausstattung** der Wohnhausanlage und des Umfeldes bei der Wohnungswahl zurückzuführen ist, wurde eine spezielle Auswertung durchgeführt. Diese berücksichtigt bei der Berechnung der Verkehrsmittelwahl nur jene Personen, die bei der Frage nach den Motiven bei der Wohnungswahl weder bei den Radabstellplätzen in der Wohnhausanlage noch bei der Anbindung an das Radverkehrsnetz „wichtig“ angekreuzt haben. Das Ergebnis dieser Auswertung zeigt Abb. 5-23. Auch bei dieser Stichprobe ist der Anteil des Radverkehrs in den Wohnhausanlagen mit radverkehrsfreundlicher Ausstattung mehr als dreimal so hoch wie in der Wohnhausanlage Wohnen am Park. Dies zeigt, dass auch die Interessenslage bei der Wohnungswahl die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl nicht vollständig erklärt. Aus den Ergebnissen kann abgeleitet werden, dass Personen, die vor dem Einzug am Radverkehr wenig interessiert waren, in der fahrradfreundlichen Wohnhausanlage zum Radfahren animiert wurden. Nahe liegende Ursachen dafür sind die hohe Qualität der Fahrradabstellanlagen und deren Erreichbarkeit. Weitere Faktoren sind möglicherweise die Präsenz des Themas „Fahrrad“ in der Wohnhausanlage und eine gewisse Vorbildwirkung durch andere Radfahrerinnen und Radfahrer.

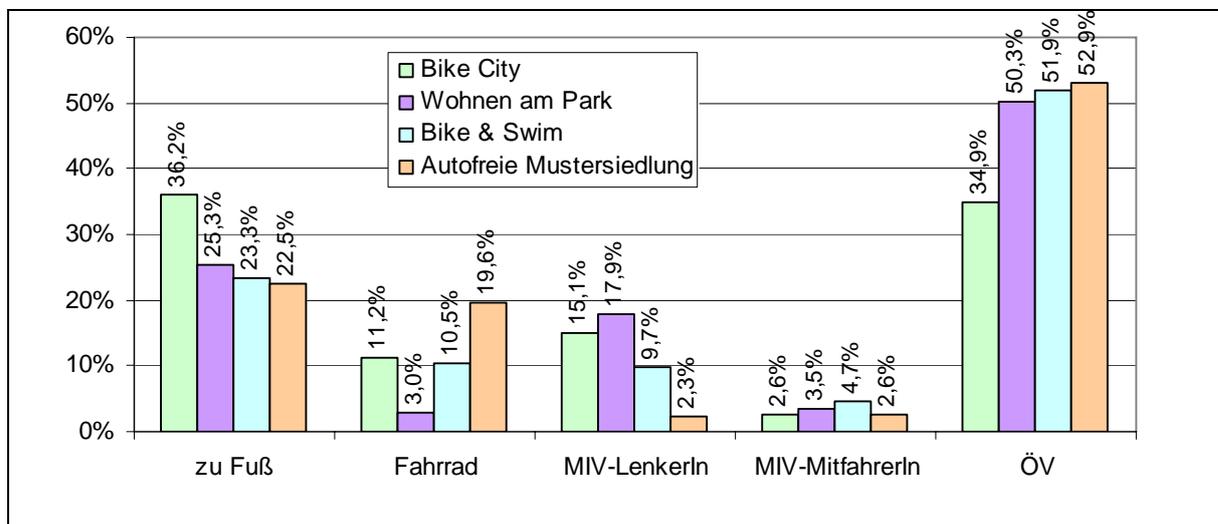


Abb. 5-23: Verkehrsmittelwahl von Personen, denen die radverkehrsbezogenen Aspekte bei der Wohnungswahl nicht wichtig waren (Personen von 18 bis 64 Jahren)

In der Bike City und in der Autofreien Mustersiedlung ist der Anteil von Personen unter 18 Jahren mehr als doppelt so hoch wie in den Wohnhausanlagen Wohnen am Park und Bike & Swim. In der Wohnhausanlage Wohnen am Park ist der Anteil der über 65-jährigen Personen wesentlich höher als in den anderen Wohnhausanlagen. Die unterschiedliche **Alterszusammensetzung** wirkt sich auf die Tätigkeiten der Bewohnerinnen und Bewohner

und damit auf die Wegzwecke aus. Dies erklärt aber nur zu einem kleinen Teil die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl.

Die Analyse der **Werktagsmobilität** der Personen zwischen 18 und 64 Jahren zeigt bei den Wegzwecken deutlich geringere Unterschiede als bei der Verkehrsmittelwahl. Der Anteil der Wege mit dem Fahrrad ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park um rund zwei Drittel niedriger als in den fahrradorientierten Wohnhausanlagen und auch bei jedem einzelnen Wegzweck deutlich niedriger. Der Anteil der MIV-Wege ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park mindestens doppelt so hoch wie in den anderen Wohnhausanlagen. Beim Zufußgehen und beim Öffentlichen Verkehr sind die Unterschiede geringer. Auch bei gleichen Weglängen nutzen die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnhausanlage Wohnen am Park das Fahrrad wesentlich seltener als die der anderen Wohnhausanlagen. Ähnliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl finden sich auch am Wochenende.

Die **Zusammenschau** zeigt drei Gruppen von Ursachen, welche die unterschiedliche Fahrradnutzung bewirken.

- Zunächst ist die unterschiedliche Alterszusammensetzung in den beiden Wohnhausanlagen zu nennen, die aber nur einen sehr kleinen Teil der Unterschiede erklärt.
- Ein größerer Teil der unterschiedlichen Fahrradnutzung ist darauf zurückzuführen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der fahrradfreundlichen Wohnhausanlagen dem Fahrrad gegenüber positiv eingestellt sind (vgl. Kapitel 3.2) und das Angebot für den Radverkehr schon bei der Wohnungswahl berücksichtigt haben.
- Der dritte und größte Teil lässt sich nicht durch diese Ursachen erklären und ist auf das Angebot und die Qualität der fahrradbezogenen Einrichtungen der Wohnhausanlage zurückzuführen. Dies zeigen auch die Befragungsergebnisse in der Wohnhausanlage Bike & Swim. Hier haben fast vierzig Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner angegeben, das Fahrrad nach dem Wohnungswechsel öfter zu nutzen als vorher. Als Gründe dafür wurden zu je vierzig Prozent die besseren Abstellmöglichkeiten in der Wohnhausanlage und die bessere Anbindung an das Radverkehrsnetz genannt.

Tab. 5-4: Anteil der Wege mit dem Fahrrad (werktags)

Stichprobe	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Mustersiedlung
Personen ab 6 Jahren	19,1 %	5,8 %	16,3 %	20,4 %
Personen zwischen 18 und 64 Jahren	19,5 %	6,4 %	17,2 %	22,3 %
Personen zwischen 18 und 64 Jahren, denen die radverkehrsbezogenen Aspekte bei der Wohnungswahl nicht wichtig waren	11,2 %	3,0 %	10,5 %	19,6 %

## 5.7 Mobilität am Wochenende

Der Vergleich zeigt beim Zufußgehen, bei der Nutzung von einspurigen Kfz und bei den Pkw-MitfahrerInnen kaum Unterschiede zwischen den Wohnhausanlagen. Öffentliche Verkehrsmittel werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Autofreien Mustersiedlung stärker genutzt als von den Bewohnerinnen und Bewohner der anderen Wohnhausanlagen. Die größten Unterschiede zeigen sich bei Fahrrad und Pkw (Abb. 5-24).

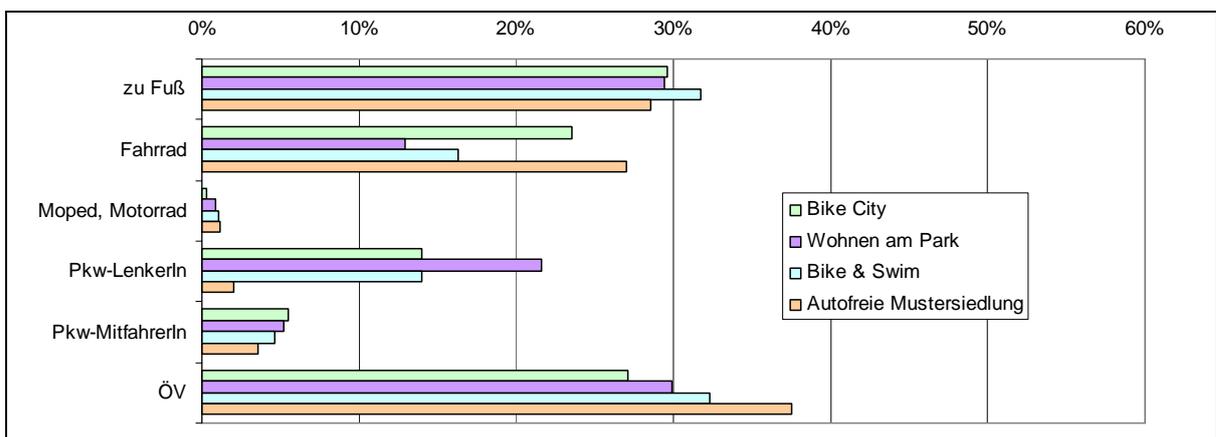


Abb. 5-24: Überwiegend genutztes Verkehrsmittel am Wochenende  
(Personen von 18 bis 64 Jahren)

## 6 Ergebnisse des ExpertInnengesprächs

Ergänzend zu den BewohnerInnenbefragungen fand am 18. Oktober 2012 ein ExpertInnen-gespräch statt. Zu diesem Gespräch waren die ArchitektInnen der vier untersuchten Wohnhausanlagen sowie VertreterInnen der beiden Wohnbauträger bzw. Hausverwaltungen GESIBA und GEWOG eingeladen<sup>9</sup>. Ziel war es, die Erfahrungen und Expertisen zu diskutieren.

Die Leitfragen des Gesprächs waren:

- Was funktioniert in den jeweiligen Wohnhausanlagen gut? Was hat sich bewährt?
- Was funktioniert weniger gut? Was könnte verbessert werden?
- Welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für künftige Wohnprojekte ziehen?
- Sind weitere (Mobilitäts-) Themenwohnbauten in Wien sinnvoll?

Der Fokus des ExpertInnengesprächs lag auf den Aspekten Mobilität und Fahrräder. Es wurden jedoch auch andere Aspekte diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse angeführt. Das Gesprächsprotokoll ist im Anhang enthalten.

Bei der **Autofreien Mustersiedlung**, die sich wegen der Autofreiheit an eine sehr spezielle BewohnerInnen-Zielgruppe richtet, spielen der Mieterbeirat und Gemeinschaft eine große Rolle. Anfangs wurde der Bedarf an Fahrradabstellplätzen unterschätzt. Nachträglich wurden zwei zusätzliche Fahrradräume errichtet.

In der Wohnhausanlage **Wohnen am Park** wurde die ursprünglich geplante Fahrradrampe zu den Abstellräumen im 1. Stock nicht realisiert. Wegen der kleinen Aufzüge sind die Fahrradabstellräume schwer erreichbar.

In der **Bike City** werden die Fahrradabstellmöglichkeiten in den Laubengängen und die Fahrradabstellräume in den Obergeschoßen gut angenommen. Hängesysteme für Fahrräder haben sich nicht bewährt. Bei den Aufzügen ist die Türbreite von 100 cm wichtig.

---

<sup>9</sup> Die Architekten der Wohnhausanlage Bike & Swim und Vertreter der GESIBA haben nicht am ExpertInnengespräch teilgenommen.

Die wichtigsten **Schlussfolgerungen** für künftige Wohnbauten sind:

Die zu errichtenden **Pflichtstellplätze für Pkw** verursachen Kosten, die teilweise eingespart und für andere Einrichtungen genutzt werden könnten. Insbesondere bei kleinen Wohnungen besitzt ein Teil der Bewohnerinnen und Bewohner kein Auto, was dazu führt, dass Pkw-Pflichtstellplätze leer stehen.

Die Auslegung der **Brandschutzbestimmungen** in Wien betreffend das Abstellen von Fahrrädern wird als übertrieben streng angesehen. Dadurch werden innovative Fahrradabstellmöglichkeiten stark eingeschränkt. Für das Abstellen von Fahrrädern in Laubengängen, wie in der Bike City, ist derzeit nur schwer eine Genehmigung zu bekommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein **fahrradtauglicher Aufzug** nur 10 % mehr kostet als ein herkömmlicher Aufzug.

**Weitere (Mobilitäts-) Themenwohnbauten** werden einhellig als sinnvoll erachtet. Derartige „Flagship-Projekte“ geben die Richtung im Wohnbau vor. Sie erhöhen den Fokus auf bestimmte Themen. In solchen Wohnbauten treffen sich Gleichgesinnte, die Kontaktintensität steigt, die Gemeinschaft ist dadurch stärker, das Leben wird dadurch „einfacher“. Ein begleitender Prozess wird einhellig als sehr wichtig angesehen. Eine Erweiterung der Mobilitätsaspekte um Mobilitätsmanagement ist sinnvoll.

## **7 Ergebniszusammenfassung und Schlussfolgerungen**

### **7.1 Motive bei der Wohnungswahl**

Die Motive für die Wohnungswahl sind bei den untersuchten Wohnhausanlagen sehr ähnlich. Bei allen vier Wohnhausanlagen steht die ÖV-Anbindung an erster Stelle. Nahversorgung, die Wohnqualität bezüglich Verkehrslärm und das Preis-Leistungsverhältnis ist in allen Wohnhausanlagen im obersten Viertel der Motive zu finden.

Die radverkehrsbezogenen Aspekte sind bei allen Wohnhausanlagen im Mittelfeld der Motive gereiht. Betrachtet man die einzelnen Aspekte im Vergleich, zeigen sich bei den radverkehrsbezogenen Aspekten (Radabstellanlagen in der Wohnhausanlage und Anbindung an das Radverkehrsnetz) vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen den Wohnhausanlagen. Die Bedeutung dieser Aspekte ist in den Wohnhausanlage Bike City und Bike & Swim am höchsten, in der Wohnhausanlage Wohnen am Park geringsten.

Die Pkw-bezogenen Aspekte sind bei allen Wohnhausanlagen im untersten Drittel der Skala zu finden. Bei den Kfz-bezogenen Aspekten Pkw- bzw. Kfz-Stellplätze in der Wohnhausanlage und günstige Lage für Pkw- bzw. Kfz-Nutzung gibt es größere Unterschiede, erwartungsgemäß insbesondere bezüglich der Autofreien Mustersiedlung aber auch zwischen den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße. Allen Pkw-bezogenen Aspekten wird in der Wohnhausanlage Wohnen am Park die größte Bedeutung beigemessen.

### **7.2 Zufriedenheit mit verkehrsbezogenen Aspekten**

Deutliche Unterschiede gibt es bei der Zufriedenheit mit den Radabstellanlagen in der Wohnhausanlage. Diese ist in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim sehr hoch, in der Autofreien Mustersiedlung hoch und in der Wohnhausanlage Wohnen am Park besonders niedrig. Die Zufriedenheit mit der Anbindung an das Radverkehrsnetz ist in der Autofreien Mustersiedlung niedriger als in den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße. Gleiches gilt für die Zufriedenheit mit der ÖV-Anbindung. Die Zufriedenheit mit den Pkw-bezogenen Aspekten Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage und günstige Lage für Pkw ist in den Wohnhausanlagen in der Vorgartenstraße ähnlich. Bei der Beurteilung der Pkw-Stellplätze in der Umgebung gibt es größere Unterschiede.

### 7.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung

In der Wohnhausanlage Wohnen am Park ist die **Verfügbarkeit** von Fahrrädern niedriger als in den anderen Wohnhausanlagen. Umgekehrt, aber schwächer ausgeprägt, verhält es sich bei der Verfügbarkeit von privaten Pkw und Pkw-Stellplätzen in der Wohnhausanlage.

Tab. 7-1: Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Haushaltsebene

	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Muster-siedlung
Fahrräder pro Haushalt <sup>1)</sup>	3,09	1,80	2,03	2,44
Pkw pro Haushalt <sup>1)</sup>	0,66	0,73	0,56	-
gemietete Pkw-Stellplätze in der Wohnhausanlage pro Haushalt <sup>1)</sup>	0,53	0,54	0,48	-
Pkw-Stellplatzangebot in der Wohnhausanlage pro Haushalt <sup>2)</sup>	0,56	1,00	0,45	-

<sup>1)</sup> bezogen auf die bewohnten Wohnungen      <sup>2)</sup> bezogen auf die gesamte Wohnhausanlage

Eine Statistik der Mietervertretung der Bike City zeigt, dass die Zahl der Fahrräder seit der Besiedlung jedes Jahr gestiegen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass die Anzahl der Fahrräder in der erst vor kurzem fertig gestellten Wohnhausanlage Bike & Swim in den nächsten Jahren noch steigen wird.

Bei der Tageswegehäufigkeit gibt es kaum Unterschiede zwischen den Wohnhausanlagen. Deutliche Unterschiede gibt es bei der **Verkehrsmittelwahl**. Bei der Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag zeigt sich eine Abnahme in folgender Reihenfolge: Autofreie Muster-siedlung → Bike City → Bike & Swim → Wohnen am Park.

Tab. 7-2: Wege pro mobiler Person und Werktag (Personen von 18 bis 64 Jahren)

Verkehrsmittel	Bike City	Wohnen am Park	Bike & Swim	Autofreie Muster-siedlung
Wege insgesamt	3,93	3,84	3,71	3,90
Wege zu Fuß	1,26	0,89	0,95	0,90
Wege mit dem Fahrrad	0,76	0,25	0,64	0,87
MIV-Wege	0,53	0,96	0,51	0,19
ÖV	1,37	1,75	1,61	1,94

Abb. 7-1 zeigt die Verkehrsmittelwahl an Werktagen in den untersuchten Wohnhausanlagen (Personen zwischen 18 und 64 Jahren). In den Wohnhausanlagen Bike City, Bike & Swim und Autofreie Mustersiedlung ist der Radverkehrsanteil deutlich höher als in Wohnen am Park. Der MIV-Anteil ist in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim sehr niedrig. Die Autofreie Mustersiedlung nimmt wegen des Verzichts der Bewohnerinnen und Bewohner auf einen eigenen Pkw diesbezüglich eine Sonderstellung ein. Hinsichtlich des durchwegs hohen ÖV-Anteils ist zu beachten, dass alle untersuchten Wohnhausanlagen gut bis sehr gut an das ÖV-Netz angebunden sind.

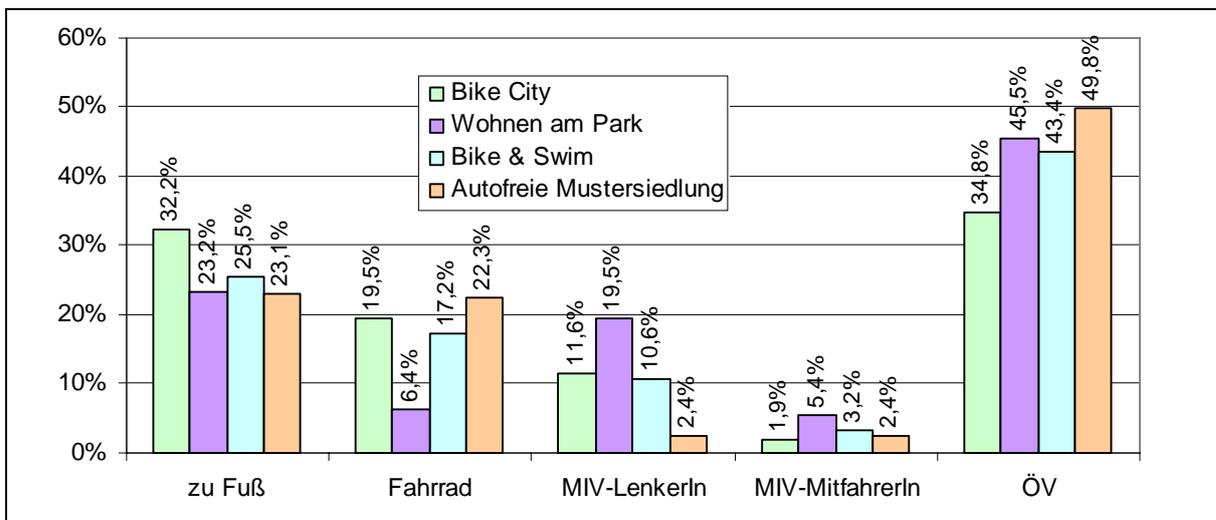


Abb. 7-1: Verkehrsmittelwahl an Werktagen (Personen von 18 bis 64 Jahren)

## 7.4 Schlussfolgerungen

Die Reihung der verkehrsbezogenen **Motive bei der Wohnungswahl** ist in allen Wohnhausanlagen, auch in der Wohnhausanlage Wohnen am Park, nahezu ident. Die ÖV-Anbindung hat die höchste Bedeutung, auch im Vergleich zu nicht verkehrlichen Aspekten. Die Qualität des Radverkehrsangebots ist im Mittelfeld zu finden. Die Pkw-bezogenen Aspekte liegen im untersten Drittel. Eine fahrradfreundliche Ausstattung wird von den Bewohnerinnen und Bewohner wahrgenommen und schlägt sich in der Zufriedenheit nieder.

Hinsichtlich der Anzahl der Wege pro Tag und der Tageswegelänge unterscheiden sich die Bewohnerinnen und Bewohner der verschiedenen Wohnhausanlagen nur unwesentlich voneinander. Die Wohnhausanlagen unterscheiden sich hinsichtlich der **Fahrzeugverfügbarkeit** wesentlich weniger voneinander als hinsichtlich der **Verkehrsmittelwahl**. In den Wohnhausanlagen Bike City, Bike & Swim und Autofreie Mustersiedlung wird sowohl das Ziel des Masterplans Verkehr von acht Prozent Radverkehrsanteil an Werktagen als auch

des Wiener Regierungsübereinkommens (10 % Radverkehrsanteil) deutlich überschritten. Der MIV-Anteil ist in der Wohnhausanlage Wohnen am Park rund doppelt so hoch wie in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim. Das ist insofern bemerkenswert, da die Pkw-Ausstattung der Haushalte nur um 11 % größer ist als in der Bike City und um 30 % größer als in der Wohnhausanlage Bike & Swim. Die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung von einem Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit führt in der Wohnhausanlage Wohnen am Park zu einem Überangebot und leer stehenden Pkw-Stellplätzen. Der niedrige MIV-Anteil in den Wohnhausanlagen Bike City und Bike & Swim zeigt, dass sich die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnhausanlagen auch auf die Pkw-Nutzung auswirkt. Die Autofreie Mustersiedlung nimmt, wegen des Verzichts der Bewohnerinnen und Bewohner auf einen eigenen Pkw diesbezüglich eine Sonderstellung ein. Hinsichtlich des durchwegs hohen ÖV-Anteils ist zu beachten, dass alle untersuchten Wohnhausanlagen gut bis sehr gut an das ÖV-Netz angebunden sind.

Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung bestätigen somit die Ausgangshypothese, dass Bauträger durch fahrradfreundliche Wohnbauten einen wichtigen Beitrag zur **Förderung des Radfahrens** leisten können. Dazu ist es erforderlich, eine gute Ausstattung von Wohnhausanlagen mit fahrradbezogenen Einrichtungen vorzusehen. Die diesbezüglichen Wünsche der Bewohnerinnen und Bewohner bestätigen im Wesentlichen die Hinweise, die sich in den entsprechenden Regelwerken und Leitfäden (z.B. RVS 03.02.13 Radverkehr<sup>10</sup>, Der ideale Fahrradabstellraum im Wohnbau<sup>11</sup>) finden:

- **Anzahl der Fahrradstellplätze:** Die Untersuchung ergibt einen Bedarf von 2,5 bis 3,0 Fahrradstellplätzen pro Haushalt. Dieser Wert entspricht etwa den aktuellen gesetzlichen Anforderungen der Wiener Bauordnung (1 Fahrrad je 30 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche). Zusätzlich ist der Platzbedarf für Fahrradanhänger, Scooter und andere nicht motorisierte Fahrzeuge (z. B. Dreiräder) zu berücksichtigen, da erfahrungsgemäß auch diese teilweise in Fahrradabstellräumen abgestellt werden.
- **Lage und Zugänglichkeit der Fahrradräume:** Fahrradabstellräume sollten sich idealerweise im Erdgeschoß befinden und einen möglichst direkten Zugang zur Straße haben. Ein Zugang durch möglichst wenige, leichtgängige Türen mit Feststellvorrichtung sind vielfach genannte Wünsche. Das ist insbesondere für Fahrradanhänger wichtig. Zusätzliche wohnungsnahе Abstellmöglichkeiten in den Ober-

---

<sup>10</sup> FSV, Arbeitsausschuss Nicht motorisierter Verkehr, 2011

<sup>11</sup> Verfasser: IG Fahrrad, Herausgeber: Die Wiener Grünen

geschossen werden sehr gut angenommen, wenn die Aufzüge ausreichend groß sind. Als Mindestmaße können die Abmessungen der Aufzüge in den Wohnhausanlagen Bike City (1,4 x 1,6 m) oder Bike & Swim (2,15 x 1,05 m) und eine lichte Türbreite von 1,0 m dienen.

- **Ausstattung der Fahrradräume:** Empfehlenswert sind Fahrradbügel, an denen ein Abschließen des Rahmens möglich ist. Damit ist ein guter Diebstahlschutz gewährleistet. Von Hängeeinrichtungen ist Abstand zu nehmen. Sie entsprechen hinsichtlich Benutzungskomfort und Diebstahlschutz nicht den Anforderungen der Radfahrenden. Im Sinne der Diebstahlprävention (soziale Kontrolle) sollten die Fahrradräume vom Stiegenhaus gut einsehbar sein.
- **Fahrradstellplätze für Besucherinnen und Besucher:** Fahrradstellplätze für Besucherinnen und Besucher sollten gut zugänglich und sichtbar in der Wohnhausanlage oder im öffentlichen Straßenraum bei den Eingängen vorgesehen werden. Auch Bewohnerinnen und Bewohner können sie bei kurzen Aufenthalten nutzen.
- **Serviceeinrichtungen,** wie eine Pumpstation für Fahrräder, eine Fahrradreinigungsstelle und eine angemessen ausgestattete Fahrradwerkstatt erhöhen den Benutzungskomfort für die Radfahrenden.

Für die Verkehrsmittelwahl spielt die Lage im Stadtgebiet, das Wohnumfeld und die Qualität der ÖV- und Radverkehrsanbindung eine wichtige Rolle. Die Kennwerte der Verkehrsmittelwahl der fahrradfreundlichen Wohnbauten in der Vorgartenstraße sind daher nicht direkt auf **andere Standorte** übertragbar. Bei fahrradfreundlicher Ausstattung von Wohnhausanlagen an anderen Standorten ist jedoch eine ähnliche relative Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung stärkerer Fahrradnutzung im Vergleich zu konventionellen Wohnbauten zu erwarten. Sowohl hinsichtlich des Pkw-Stellplatzbedarfes, als auch der Auswirkungen einer fahrradfreundlichen Ausstattung von Wohnbauten an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet besteht weiterer **Forschungsbedarf**.

## **8 Anhang**

**INHALTSVERZEICHNIS**

Seite

1. ANHANG 1: FOTODOKUMENTATION BIKE CITY.....	2
2. ANHANG 2: FOTODOKUMENTATION WOHNEN AM PARK.....	7
3. ANHANG 3: FOTODOKUMENTATION BIKE & SWIM.....	9
4. ANHANG 4: FOTODOKUMENTATION AUTOFREIE MUSTERSIEDLUNG .....	11
5. ANHANG 5: FRAGEBÖGEN .....	14
6. ANHANG 6: WEGZWECKE.....	19
7. ANHANG 7: ERGEBNISSE .....	20
1.1 Sozio-demografische Merkmale .....	20
1.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	24
1.3 Fahrradnutzung .....	29
1.4 Werktagsmobilität .....	31
8. ANHANG 8: ZUSÄTZLICHE ANMERKUNGEN DER BEFRAGTEN PERSONEN - BIKE CITY.....	43
9. ANHANG 9: ZUSÄTZLICHE ANMERKUNGEN DER BEFRAGTEN PERSONEN - WOHNEN AM PARK.....	46
10. ANHANG 10: ZUSÄTZLICHE ANMERKUNGEN DER BEFRAGTEN PERSONEN – BIKE & SWIM.....	55
11. ANHANG 11: ZUSÄTZLICHE ANMERKUNGEN DER BEFRAGTEN PERSONEN – AUTOFREIE SIEDLUNG .....	64
12. ANHANG 12: PROTOKOLL DES EXPERTINNENGESPRÄCHS .....	74

## 1. Anhang 1: Fotodokumentation Bike City



Abb. 1-1: Fahrradabstellraum im Erdgeschoß (Bike City)



Abb. 1-2: Fahrradabstellraum in einem Obergeschoß (Bike City)



Abb. 1-3: Fahrradbügel vor der Wohnung (Bike City)

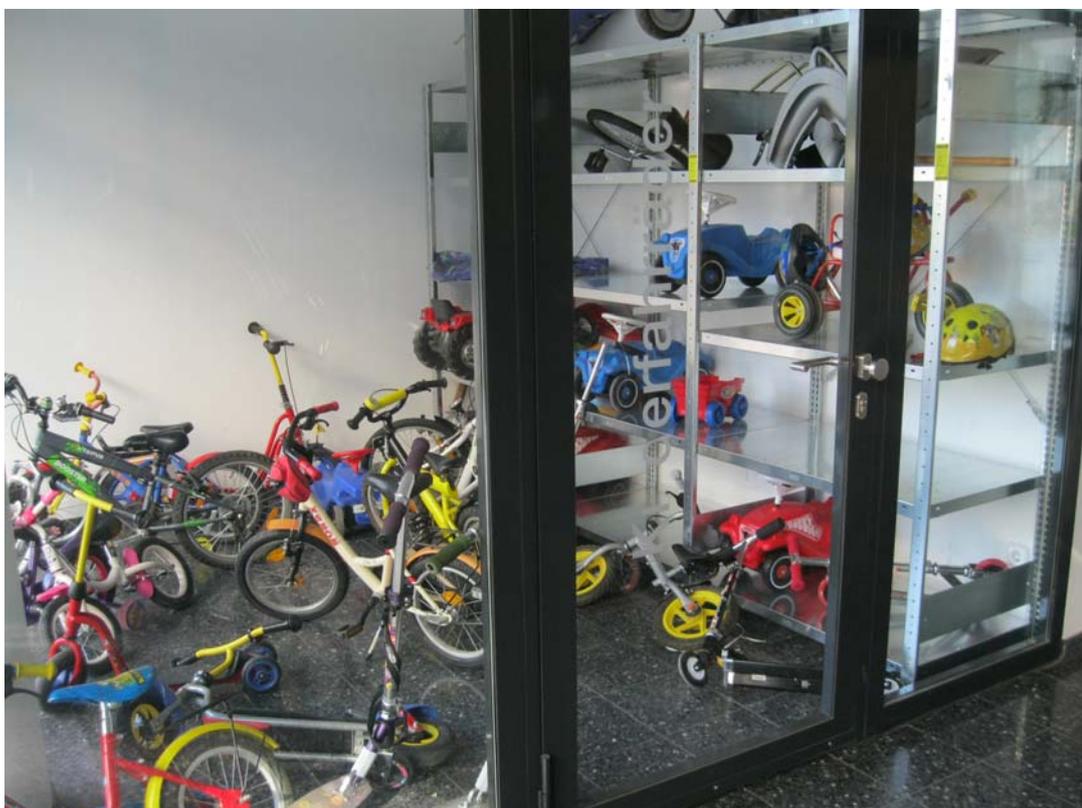


Abb. 1-4: Abstellraum für Kinderfahrräder (Bike City)



Abb. 1-5: Fahrradbügel für Besucherinnen und Besucher im Eingangsbereich der Bike City



Abb. 1-6: Fahrradreinigungsplatz (Bike City)



Abb. 1-7: Versperrbare Kellerabteile (Bike City)

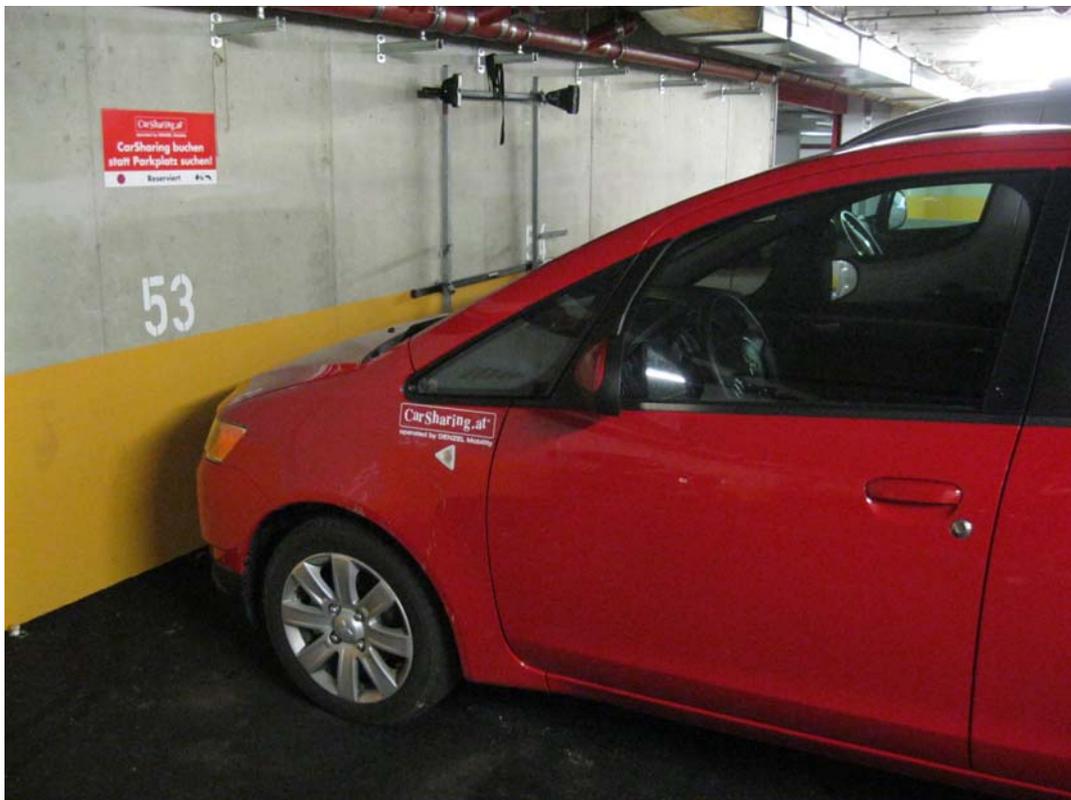


Abb. 1-8: Carsharingstellplatz in der Garage der Bike City



Abb. 1-9: Gemeinschaftsraum (Bike City)

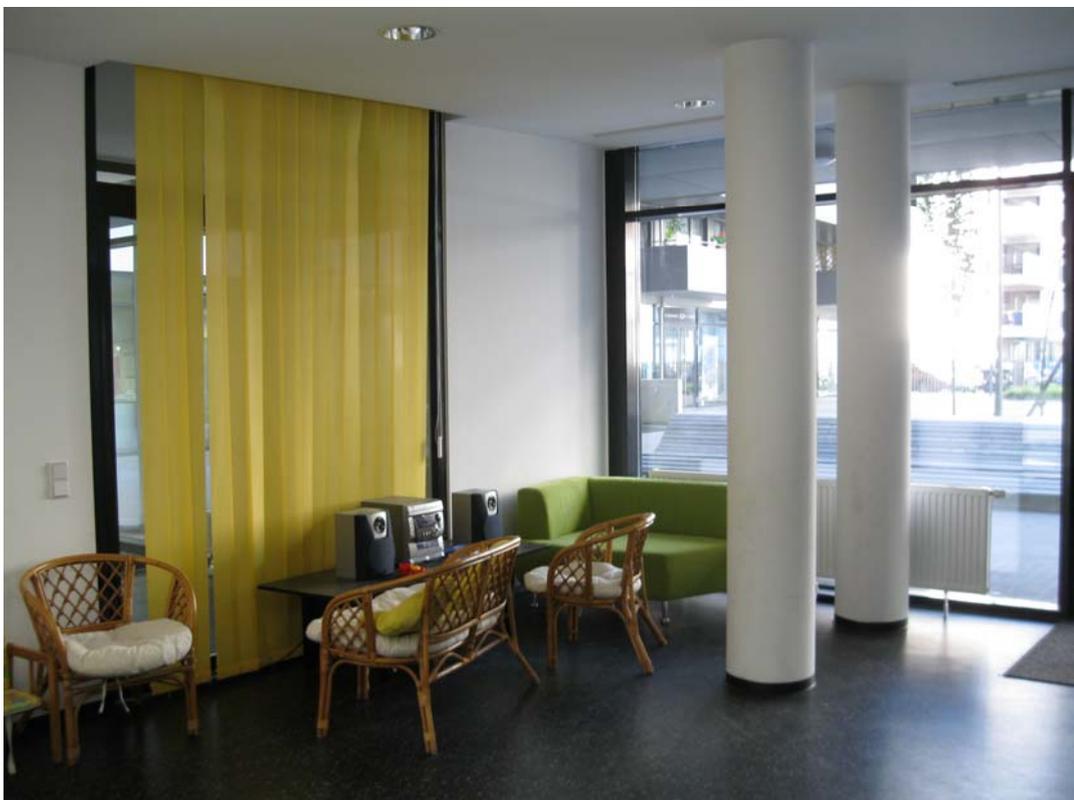


Abb. 1-10: Gemeinschaftsraum (Bike City)

## 2. Anhang 2: Fotodokumentation Wohnen am Park



Abb. 2-1: Blick auf die Vorgartenstraße und die Wohnhausanlage Wohnen am Park



Abb. 2-2: Fahrradbügel in der Wohnhausanlage Wohnen am Park



Abb. 2-3: Eingang zum Mehrzweckraum in der Wohnhausanlage Wohnen am Park



Abb. 2-4: Blick in den Mehrzweckraum in der Wohnhausanlage Wohnen am Park

### 3. Anhang 3: Fotodokumentation Bike & Swim



Abb. 3-1: Aufzug (Bike & Swim)



Abb. 3-2: Abstellraum im Obergeschoß  
(Bike & Swim)



Abb. 3-3: Gemeinschaftsraum (Bike & Swim)



Abb. 3-4: Kinderspielraum (Bike & Swim)



Abb. 3-5: Schwimmbecken (Bike & Swim)

#### 4. Anhang 4: Fotodokumentation Autofreie Mustersiedlung



Abb. 4-1: Fahrradwerkstatt (Autofreie Mustersiedlung )



Abb. 4-2: Lastenfahrrad (Autofreie Mustersiedlung )



Abb. 4-3: Überdachte Fahrradbügel in der Autofreien Mustersiedlung



Abb. 4-4: Tiefgarage der Autofreien Mustersiedlung mit Motorroller und Carsharingfahrzeug



Abb. 4-5: Wohnzimmer im Dachgeschoß der Autofreien Mustersiedlung



Abb. 4-6: Grillplatz beim Wohnzimmer der Autofreien Mustersiedlung

5. Anhang 5: Fragebögen

<p><b>Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen ?</b></p> <p>Anzahl der Personen <b>insgesamt:</b></p> <p>Personen <b>unter 6 Jahren:</b></p> <p>Personen von <b>6 bis unter 18 Jahren:</b></p> <p>Personen <b>ab 18 Jahren:</b></p> <p><b>Seit wann</b> wohnen Sie bereits in dieser Wohnhausanlage (Einzugsdatum)?</p> <p>Bitte Monat und Jahr angeben:</p> <p>Wie <b>groß</b> ist Ihre jetzige Wohnung?(m<sup>2</sup>)</p>	<p><b>Fahrzeuge im Haushalt:</b></p> <p>Wie viele verkehrstüchtige <b>Tretroller (Scooter)</b> besitzt Ihr Haushalt?</p> <p>Wie viele verkehrstüchtige <b>Fahrräder</b> besitzt Ihr Haushalt?</p> <p>Wie viele verkehrstüchtige <b>Moped/Motorräder</b> besitzt Ihr Haushalt?</p> <p>Wie viele verkehrstüchtige <b>Pkw/Kombi</b> besitzt Ihr Haushalt?</p> <p>Nutzt Ihr Haushalt die <b>folgenden Angebote?</b></p> <p style="text-align: center;">Ja, regelmäßig      Ja, manchmal      Nein</p> <p><b>Denzel Mobility CarSharing</b></p> <p><b>Anderer CarSharing Anbieter</b></p> <p><b>Privates CarSharing car2go</b></p> <p><b>Mietwagen-Angebot</b></p> <p><b>Abstellplätze:</b></p> <p>Nutzen Sie an Ihrem Wohnort einen oder mehrere <b>private Pkw-Abstellplätze?</b></p> <p>In der <b>Wohnhausanlage</b> (Garage etc.)      Ja <input type="checkbox"/> Anzahl: _____      Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Gemietet/gekaufter Stellplatz <b>außerhalb</b> der Wohnhausanlage      Ja <input type="checkbox"/> Anzahl: _____      Nein <input type="checkbox"/></p>
---	---

Abb. 5-1: Haushaltsbezogene Fragen des Haushaltsbogens



<b>PERSONENBOGEN</b>		<b>Bitte für 13. Juni 2012</b>		<b>ausfüllen!</b>	
<b>für Person Nr. _____</b> (Bitte Nummer aus dem Haushaltsbogen eintragen) <b>Vorname:</b> _____		<b>Wie war das Wetter an diesem Tag?</b> wolkenlos, leicht bewölkt <input type="checkbox"/> stark bewölkt <input type="checkbox"/> regnerisch <input type="checkbox"/> stark veränderlich <input type="checkbox"/> Schneefall <input type="checkbox"/>		<b>Waren Sie an diesem Tag außer Haus?</b> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> und zwar weil: <i>Bitte den Grund angeben!</i>	
		<b>Ausgangspunkt des ersten Weges:</b> Wohnung <input type="checkbox"/> Anderer <input type="checkbox"/> und zwar: <i>Straße/Nr. - Gemeinde</i>			
<b>Um wie viel Uhr</b> haben Sie diesen Weg begonnen?	<b>Erster WEG</b> <b>Beginn:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>	<b>Zweiter WEG</b> <b>Beginn:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>	<b>Dritter WEG</b> <b>Beginn:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>		
<b>Zu welchem Zweck</b> haben Sie diesen Weg unternommen? <i>Bitte nur eine Nennung!</i>	<b>Zweck dieses Weges:</b> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstl./geschäftl. <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen/Holen (Personen) <input type="checkbox"/> Einkauf (tägl. Bedarf) <input type="checkbox"/> zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer Zweck <input type="checkbox"/>	<b>Zweck dieses Weges:</b> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstl./geschäftl. <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen/Holen (Personen) <input type="checkbox"/> Einkauf (tägl. Bedarf) <input type="checkbox"/> zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer Zweck <input type="checkbox"/>	<b>Zweck dieses Weges:</b> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstl./geschäftl. <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen/Holen (Personen) <input type="checkbox"/> Einkauf (tägl. Bedarf) <input type="checkbox"/> zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderer Zweck <input type="checkbox"/>	<i>Bitte eintragen!</i>	
<b>Welche Verkehrsmittel</b> haben Sie im Verlauf dieses Weges benutzt? <i>Falls Sie mehrere benutzt haben, geben Sie bitte alle an! Bitte auch kurze Wege zu Fuß angeben!</i>	<b>Verkehrsmittel:</b> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw-FahrerIn <input type="checkbox"/> Pkw-MitfahrerIn <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Straßenbahn, Ubahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes <input type="checkbox"/>	<b>Verkehrsmittel:</b> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw-FahrerIn <input type="checkbox"/> Pkw-MitfahrerIn <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Straßenbahn, Ubahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes <input type="checkbox"/>	<b>Verkehrsmittel:</b> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw-FahrerIn <input type="checkbox"/> Pkw-MitfahrerIn <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Straßenbahn, Ubahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes <input type="checkbox"/>	<i>Bitte eintragen!</i>	
<b>Haben Sie auf diesem Weg andere Personen begleitet?</b> <i>Wie viele Kinder und Erwachsene der Familie bzw. andere Personen?</i>	<b>Mit anderen Personen?</b> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Anzahl: _____ _____ Kinder (Familie) _____ Andere (Familie) _____ Andere Personen	<b>Mit anderen Personen?</b> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Anzahl: _____ _____ Kinder (Familie) _____ Andere (Familie) _____ Andere Personen	<b>Mit anderen Personen?</b> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Anzahl: _____ _____ Kinder (Familie) _____ Andere (Familie) _____ Andere Personen		
<b>Wohin führte dieser Weg?</b> <small>Bezirk/Postleitzahl:</small>	<b>Ziel:</b> <i>Bezirk/Postleitzahl</i>	<b>Ziel:</b> <i>Bezirk/Postleitzahl</i>	<b>Ziel:</b> <i>Bezirk/Postleitzahl</i>		
<b>Um wie viel Uhr</b> sind Sie dort angekommen?	<b>Ankunft:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>	<b>Ankunft:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>	<b>Ankunft:</b> _____ : _____ <small>Stunde Minute</small>		
<b>Wie groß war ungefähr die Entfernung?</b> <i>(in Kilometern)</i>	<b>Länge des Weges:</b> ca. _____ km	<b>Länge des Weges:</b> ca. _____ km	<b>Länge des Weges:</b> ca. _____ km	<i>bitte Umblättern!</i>	

Abb. 5-3: Wegefragebogen

- 1** Was waren Ihre Motive für den Einzug in diese Wohnhausanlage? Wie zufrieden sind Sie mit der Qualität der Wohnhausanlage? Wurden Ihre Einzugs motive zu Ihrer Zufriedenheit erfüllt? Bitte bewerten Sie die folgenden Motive mit "wichtig / zufrieden" bis "unwichtig / unzufrieden"!

Einzugs motive / Qualität der Wohnhausanlage	Motiv für den Einzug				Zufriedenheit / Erfüllung der Einzugs motive				
	wichtig	Eher wichtig	Eher unwichtig	Unwichtig	Zufrieden	Eher zufrieden	Eher unzufrieden	Unzufrieden	Kann ich nicht sagen
Konzept der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Preis/Leistungs-Verhältnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Ökologie-Energie-Konzept	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Grünraum der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Sonstige Gemeinschaftseinrichtungen in der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Wohnungsgrundriss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Nachbarschaftsaktivitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
dringender Wohnungsbedarf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Mitbestimmungsmöglichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Architektur der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Lage der Wohnhausanlage (Bezirk)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Wohnqualität bezüglich (Verkehrs)lärm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Wohnqualität bezüglich Luftschadstoffe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Rad-Abstellanlagen in der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Anbindung an das Radverkehrsnetz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Pkw-Stellplatz in der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Günstige Lage für Pkw-Nutzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Pkw-Parkplätze in der Umgebung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Anbindung an den Öffentlichen Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Nahversorgung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Kindergarten-, Schulnähe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Nähe zum Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Freizeiteinrichtungen in der Umgebung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Sonstige Motive (bitte angeben):  <i>Bitte eintragen!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Abb. 5-4: Personenfragebogen: Motive und Zufriedenheit

**Für FahrradfahrerInnen:**

**4**

**1** Zu welchen Jahreszeiten fahren Sie im Alltag mit dem Fahrrad?

Frühling  Sommer  Herbst  Winter

**2** Fahren Sie bei jedem Wetter?

Ja, bei jedem Wetter  Ja, außer bei extremen Bedingungen  Nein, nur bei gutem Wetter

**3** In den Jahreszeiten, in denen Sie Radfahren: Wie oft benützen Sie üblicherweise das Fahrrad?

(fast) täglich  mehrmals monatlich   
mehrmals wöchentlich  mehrmals im Jahr

**4** Nutzen Sie auch Bike & Ride (Kombination Rad und Öffentlicher Verkehr)?

Ja  Nein

**5** Nutzen Sie auch einen Fahrradanhänger?

Ja  Nein  → für Kindertransport   
für Lastentransport

**6** Wie zufrieden sind Sie mit der Ausstattung Ihrer Wohnhausanlage mit Fahrradabstellplätzen?

	Zufrieden	Eher zufrieden	Eher unzufrieden	Unzufrieden	Kann ich nicht sagen
Fahrradtransport im Lift	<input type="checkbox"/>				
Fahrradreinigungsstelle	<input type="checkbox"/>				
Pumpstation	<input type="checkbox"/>				
Anzahl Fahrradstellplätze für Bewohner	<input type="checkbox"/>				
Anzahl Fahrradstellplätze für Besucher	<input type="checkbox"/>				
Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze	<input type="checkbox"/>				
Qualität der Fahrradabstellplätze	<input type="checkbox"/>				
Sicherheit der Fahrradabstellplätze	<input type="checkbox"/>				
Abstellmöglichkeit für Fahrradanhänger	<input type="checkbox"/>				

Abb. 5-5: Personenfragebogen: Fahrradbezogene Fragen

**4** Benützen Sie das Fahrrad jetzt öfters als an Ihrem früheren Wohnort?

Öfter  Etwa gleich oft  Seltener  Weiß nicht / Kann ich nicht einschätzen

Begründung(en):

- Bessere / schlechtere Radabstellmöglichkeiten
- Bessere / schlechtere Radweganbindung
- Kürzere / längere Arbeitswege
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

Abb. 5-6: Personenfragebogen: Veränderung der Fahrradnutzung (Bike & Swim)

**!** Welches Verkehrsmittel verwenden Sie überwiegend für die folgenden Aktivitäten an Wochenenden?

Bitte kreuzen Sie jeweils nur jenes Verkehrsmittel an, welches Sie üblicherweise für die angegebene Aktivität verwenden!

Aktivitäten	Fuß	Rad	Moped/ Motorrad	Pkw- LenkerIn	Pkw- MitfahrerIn	Öffentlicher Verkehr	nicht zutreffend
Arbeit/Ausbildung	<input type="checkbox"/>						
Freizeitaktivitäten	<input type="checkbox"/>						
Bringen/Holen von Personen	<input type="checkbox"/>						
Einkaufen	<input type="checkbox"/>						

Abb. 5-7: Personenfragebogen: Verkehrsmittelnutzung am Wochenende

6. Anhang 6: Wegzwecke

Wegzweckmatrix		ZIELZWECK									
		Arbeit	Dienstlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	nach Hause	sonstiges	k.A.
Arbeit		dienstlich/geschäftlich	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	nach Hause	sonstiges	k.A.
Dienstlich		dienstlich/geschäftlich	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Arbeitsplatz	sonstiges	k.A.
Ausbildung		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Ausbildung	sonstiges	k.A.
Bringen und Holen von Personen		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Bringen und Holen von Personen	sonstiges	k.A.
Private Erledigung		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Private Erledigung	sonstiges	k.A.
Einkauf		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Einkauf	sonstiges	k.A.
Freizeit		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Freizeit	sonstiges	k.A.
Wohnung		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	Freizeit	sonstiges	k.A.
sonstiges		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	sonstiges	sonstiges	k.A.
k.A.		Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Ausbildung	Bringen und Holen von Personen	Private Erledigung	Einkauf	Freizeit	k.A.	sonstiges	k.A.

Q U E L L Z W E C K

## 7. Anhang 7: Ergebnisse

### 1.1 Sozio-demografische Merkmale

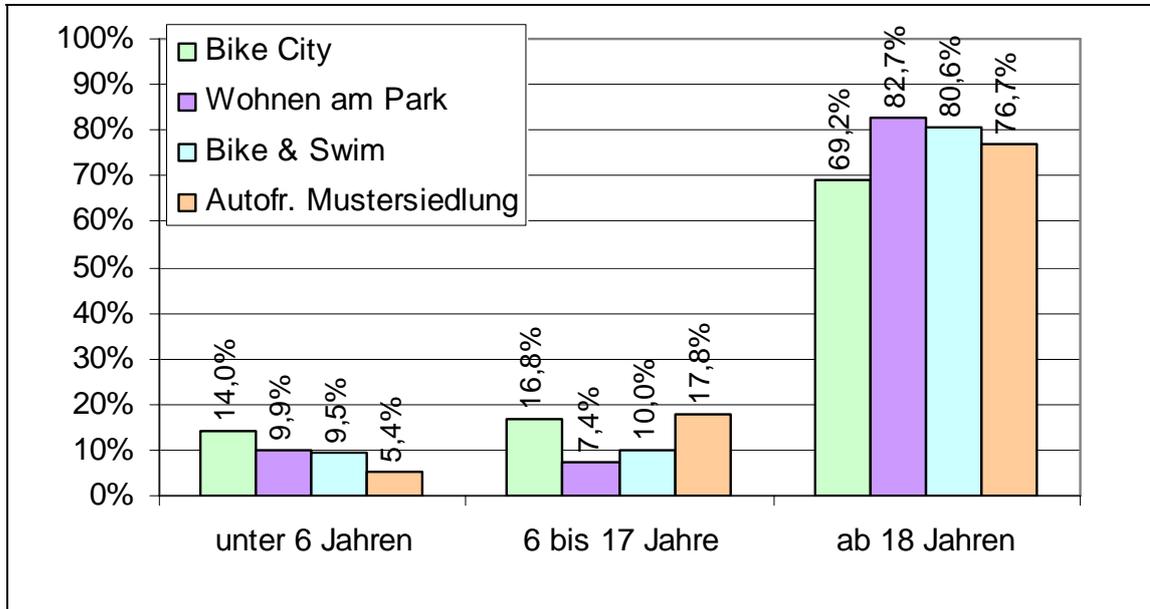


Abb. 7-1: Altersklassen (Haushaltsbogen, Personen jeden Alters)

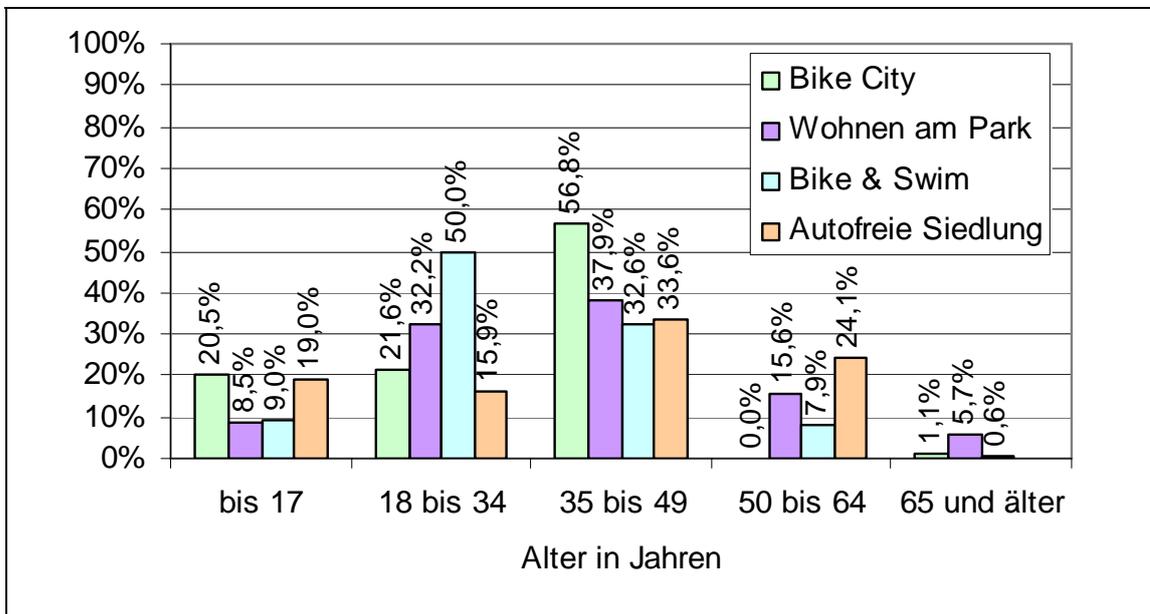


Abb. 7-2: Altersklassen (Personenbogen, Personen über 6 Jahre)

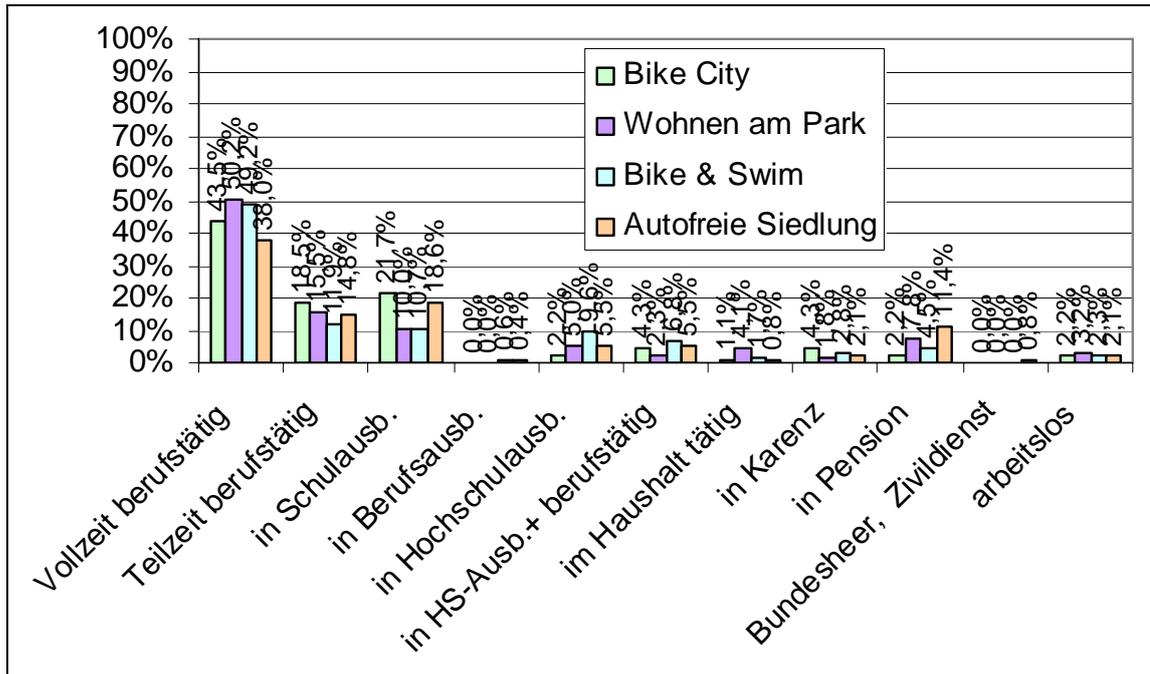


Abb. 7-3: Tätigkeiten der Bewohnerinnen und Bewohner (Personen ab 6 Jahren)

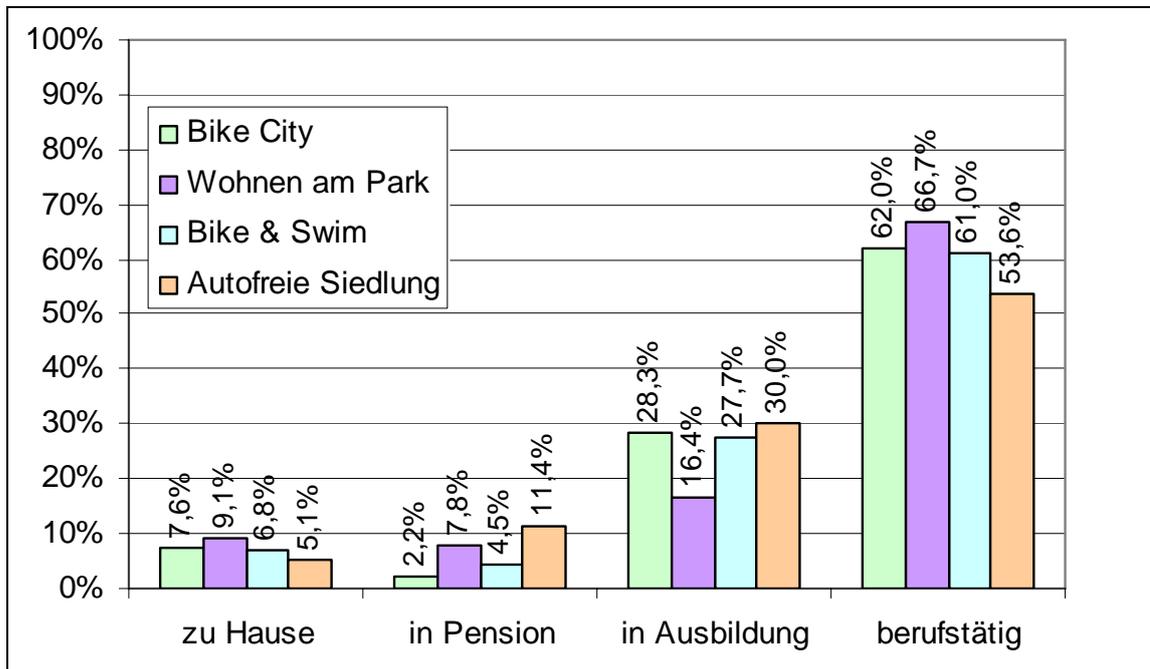


Abb. 7-4: Tätigkeiten der Bewohnerinnen und Bewohner (Personen ab 6 Jahren, kumuliert)

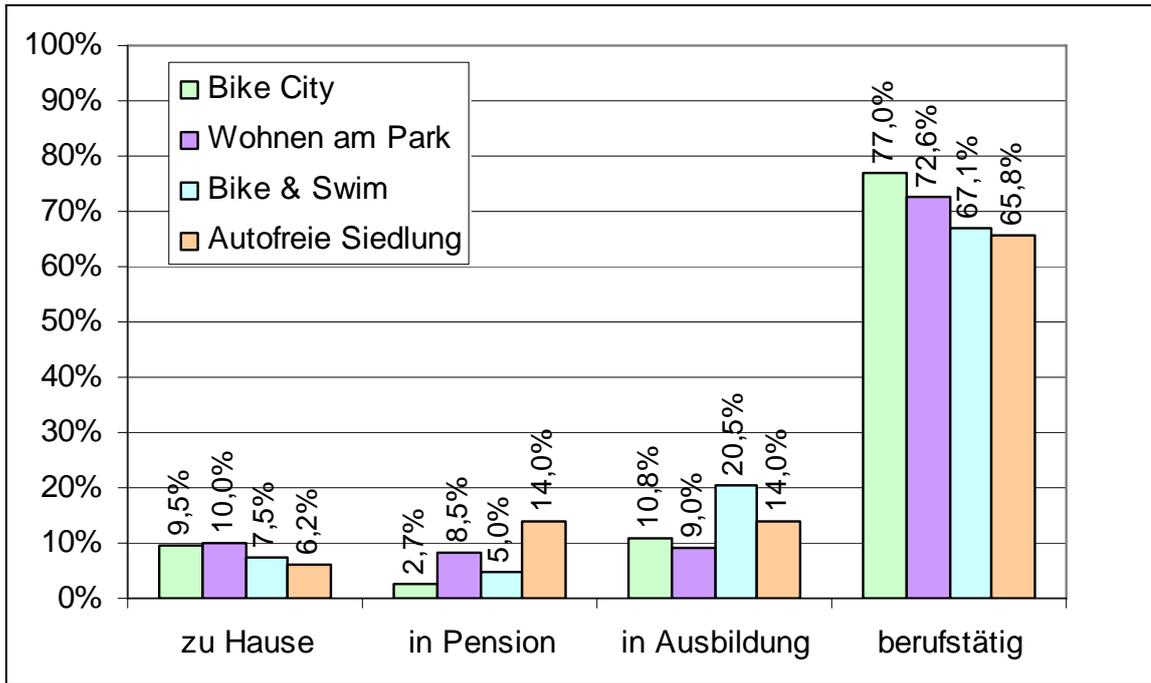


Abb. 7-5: Tätigkeiten der Bewohnerinnen und Bewohner (Personen ab 18 Jahren, kumuliert)

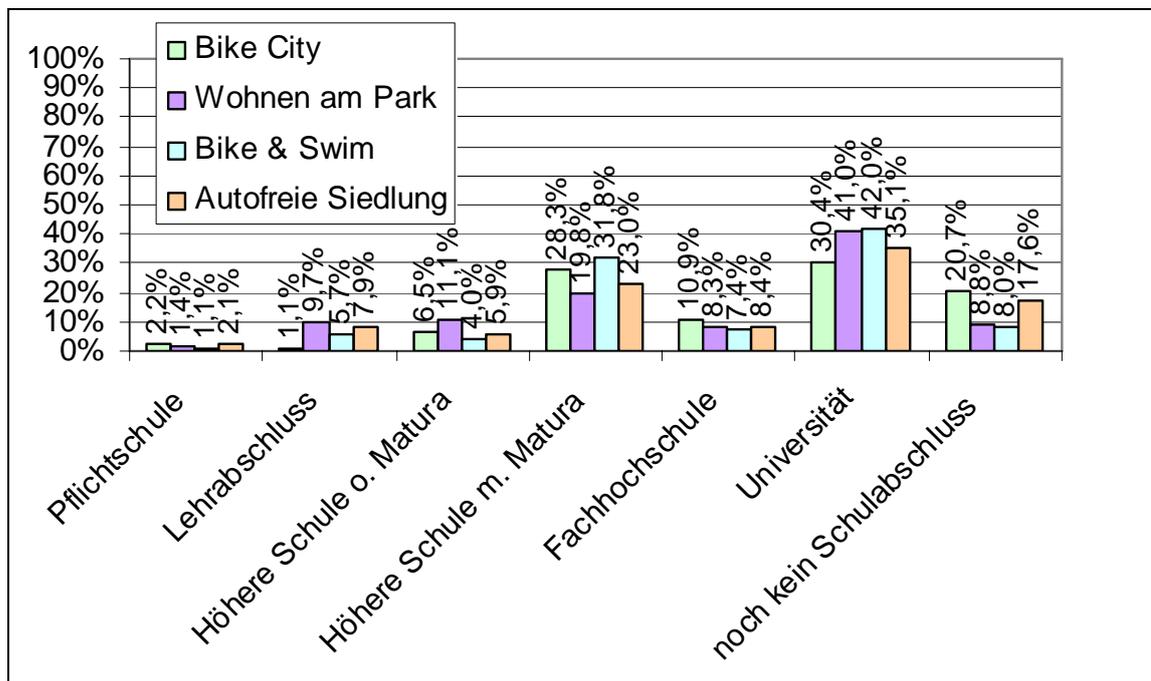


Abb. 7-6: Höchste abgeschlossene Ausbildung (Personen ab 6 Jahren)

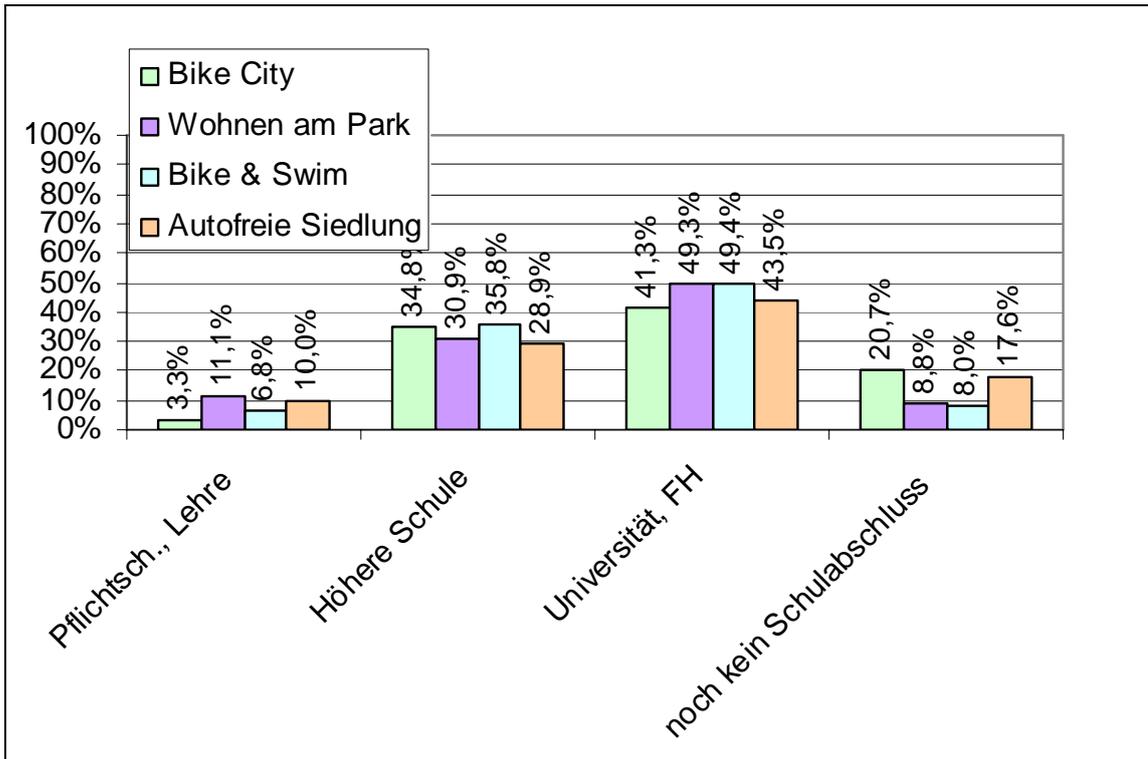


Abb. 7-7: Höchste abgeschlossene Ausbildung (Personen ab 6 Jahren, kumuliert)

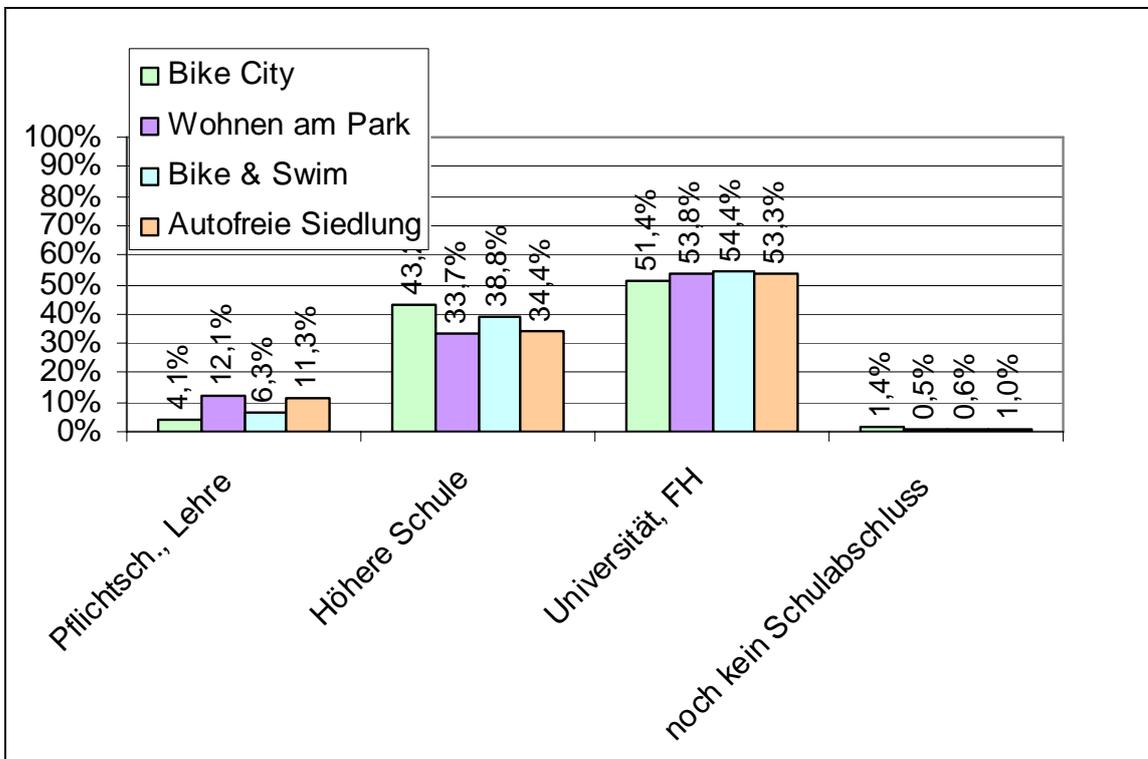


Abb. 7-8: Höchste abgeschlossene Ausbildung (Personen ab 18 Jahren, kumuliert)

## 1.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

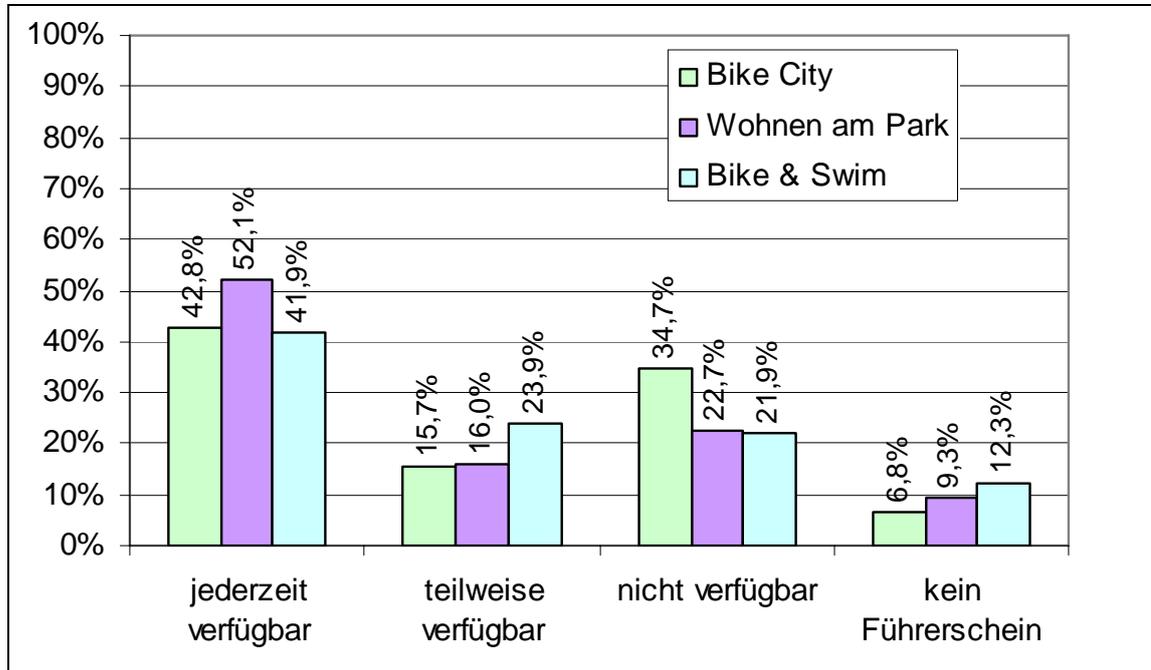


Abb. 7-9: Pkw-Verfügbarkeit, privat (Personen ab 18 Jahren)

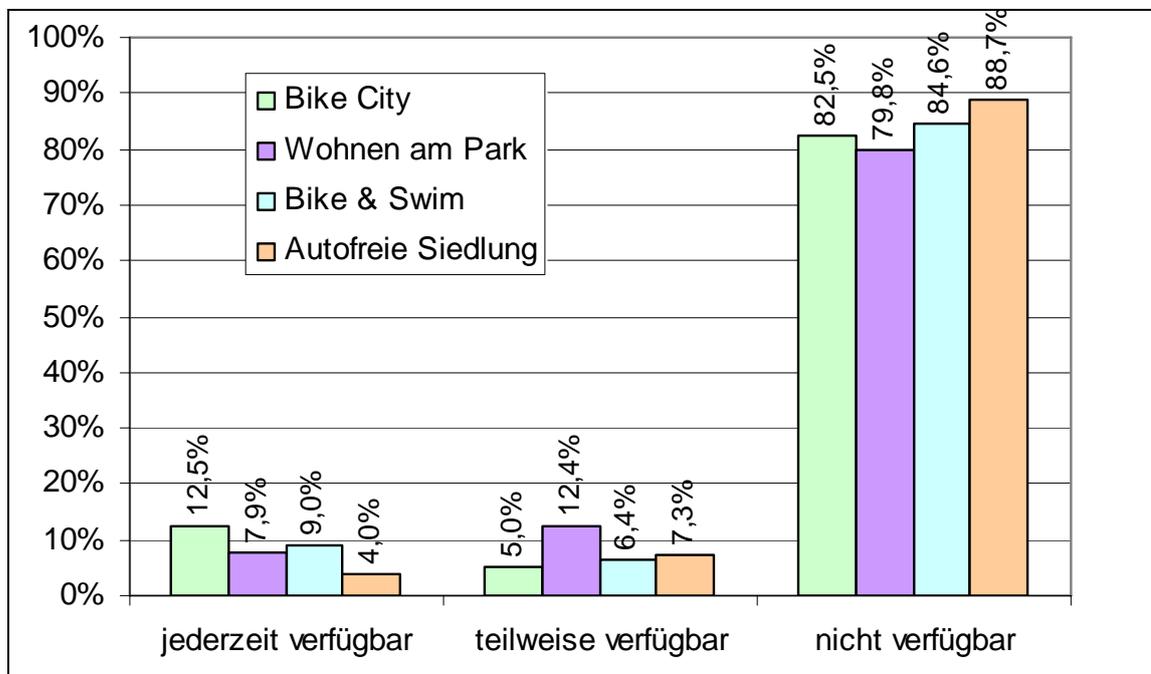


Abb. 7-10: Pkw-Verfügbarkeit, dienstlich (Personen ab 18 Jahren)

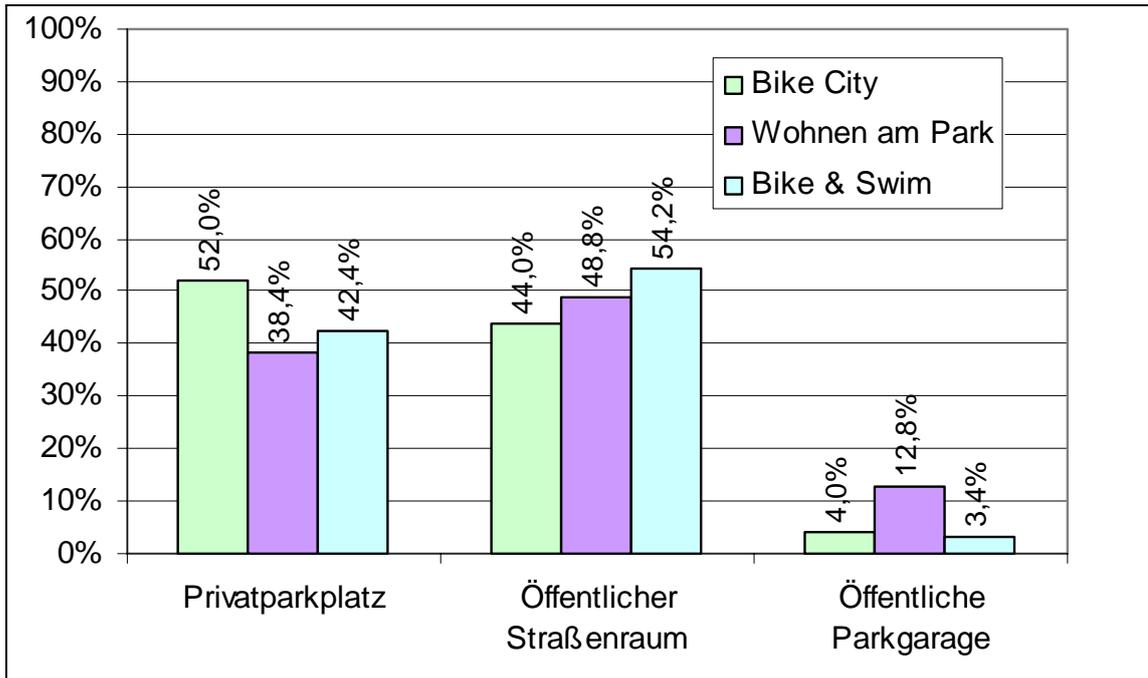


Abb. 7-11: Pkw-Abstellmöglichkeit am Arbeits- oder Ausbildungsort (Personen ab 18 Jahren)

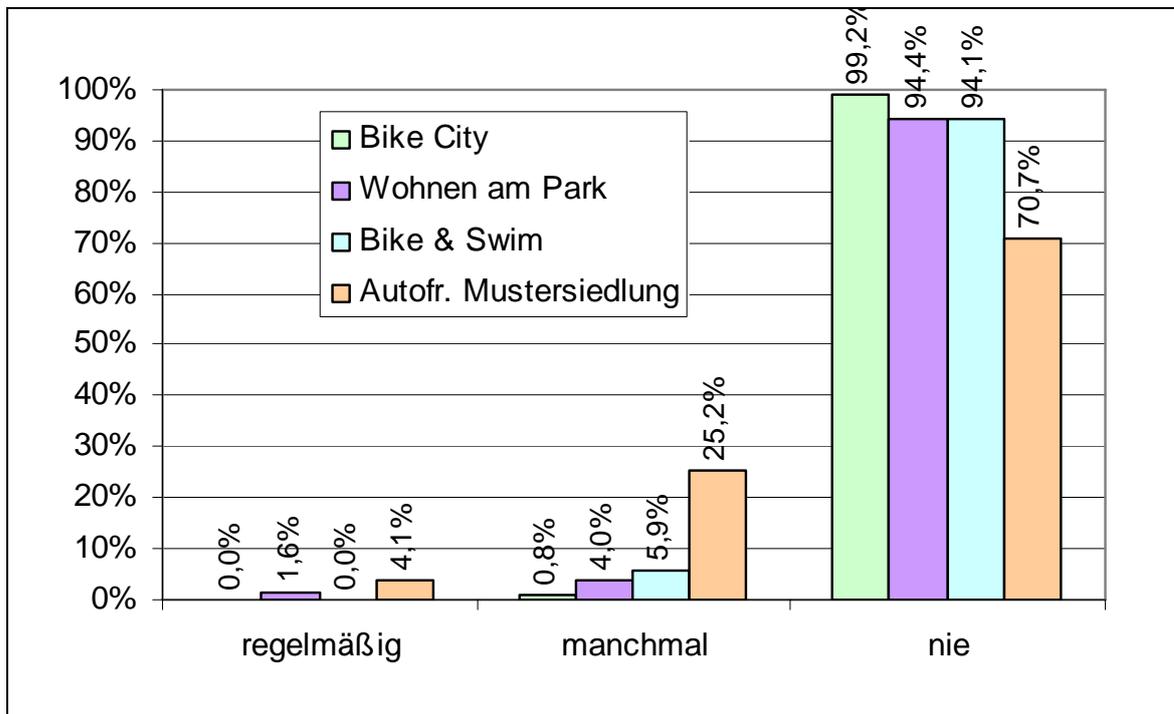


Abb. 7-12: Nutzung anderer Car Sharing Anbieter als Denzel Mobility CarSharing

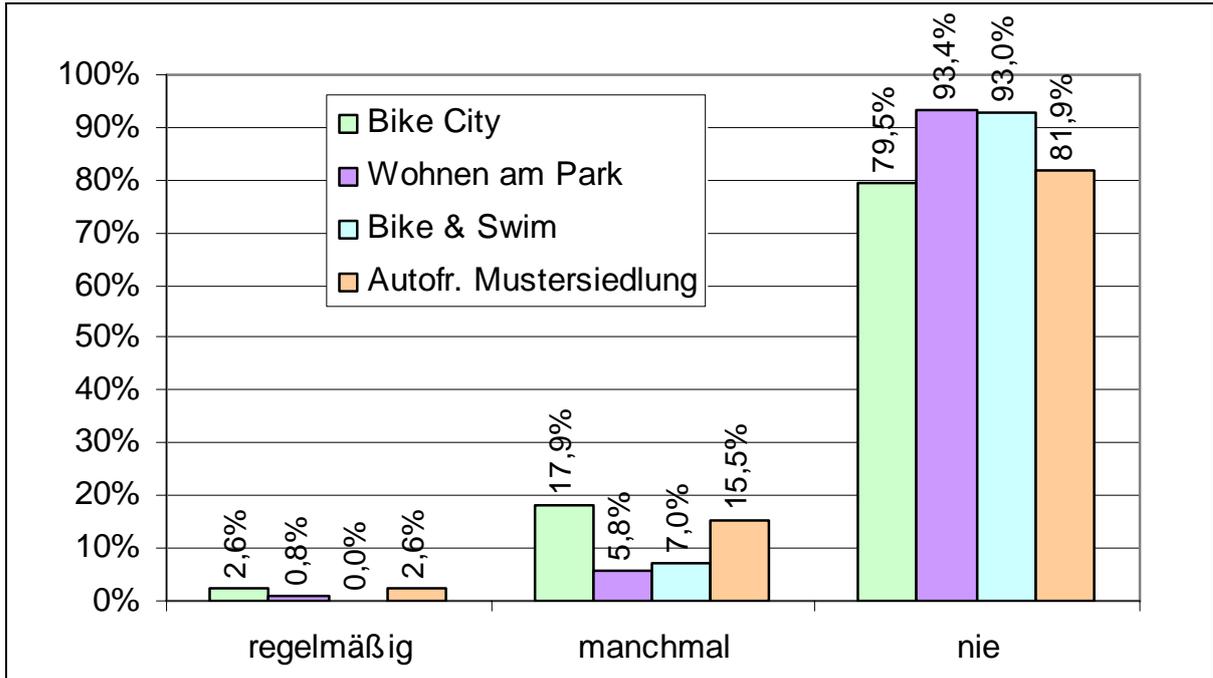


Abb. 7-13: Nutzung von privatem Car Sharing

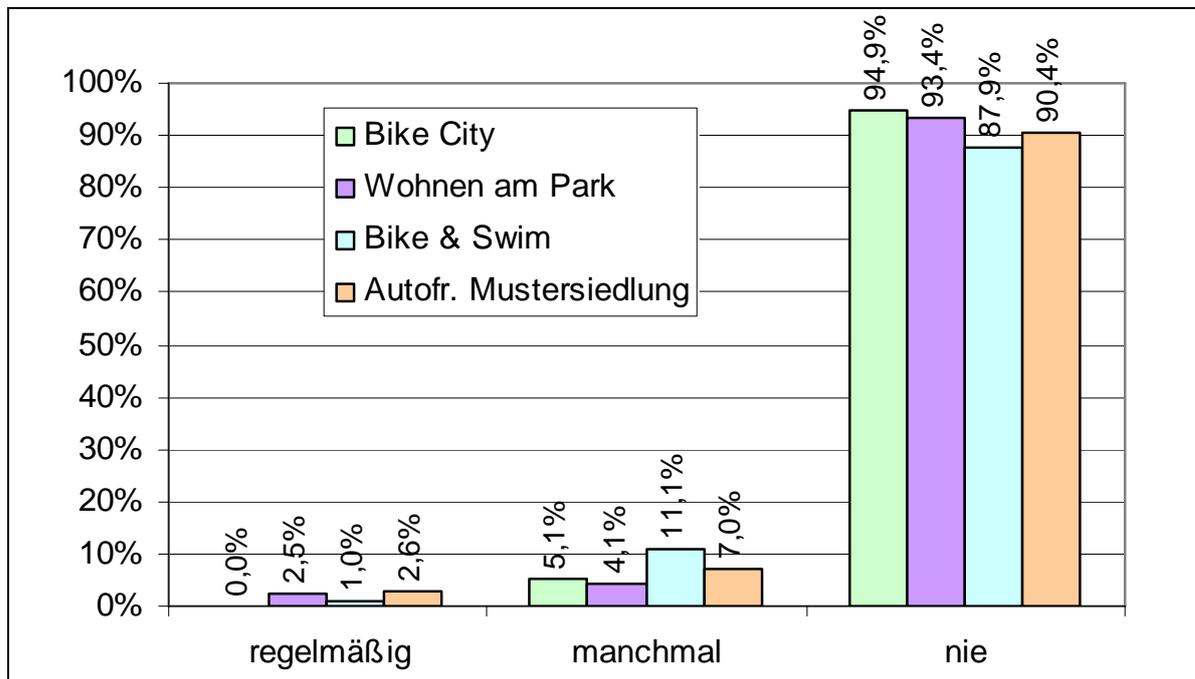


Abb. 7-14: Nutzung von Car2go

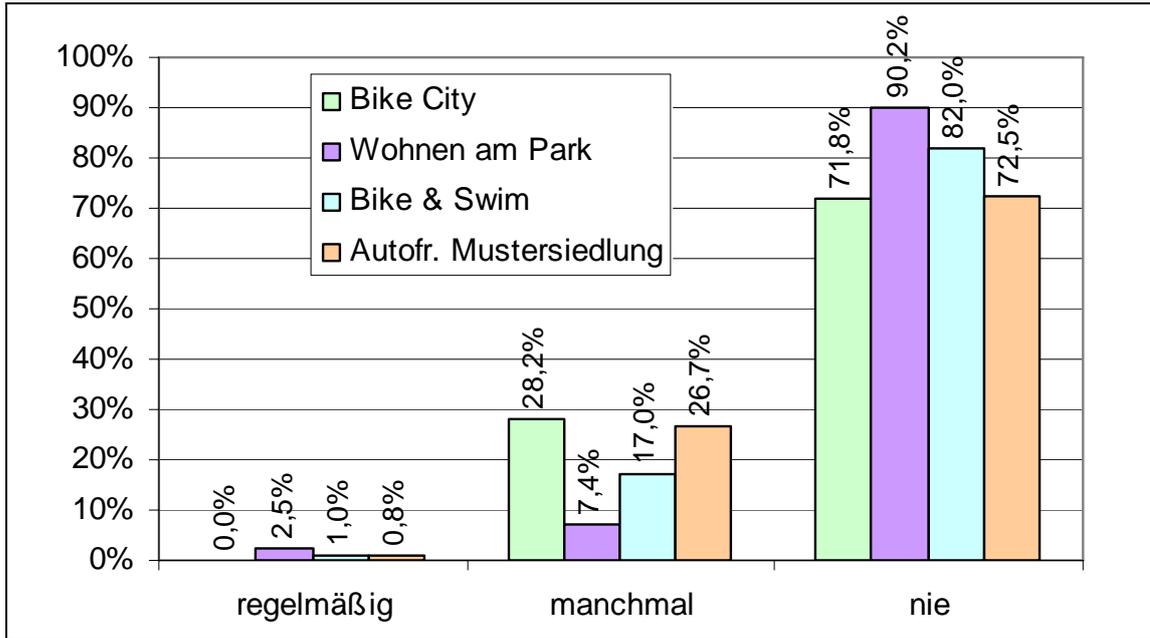


Abb. 7-15: Nutzung von Mietautos

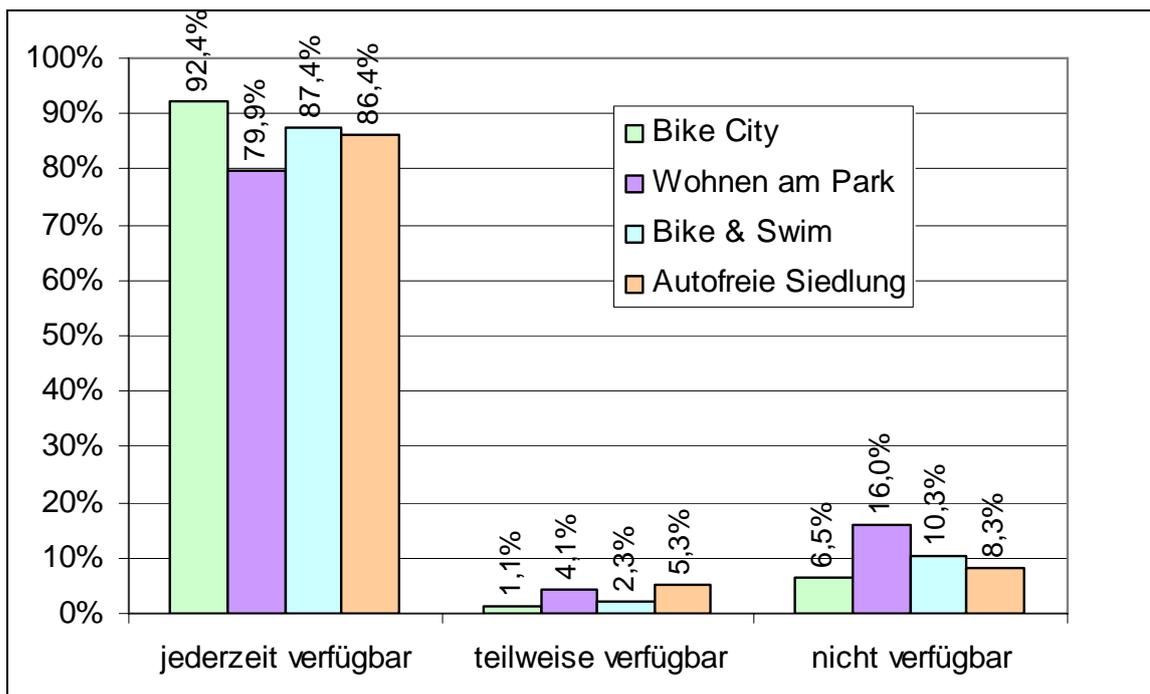


Abb. 7-16: Fahrradverfügbarkeit (Personen ab 6 Jahren)

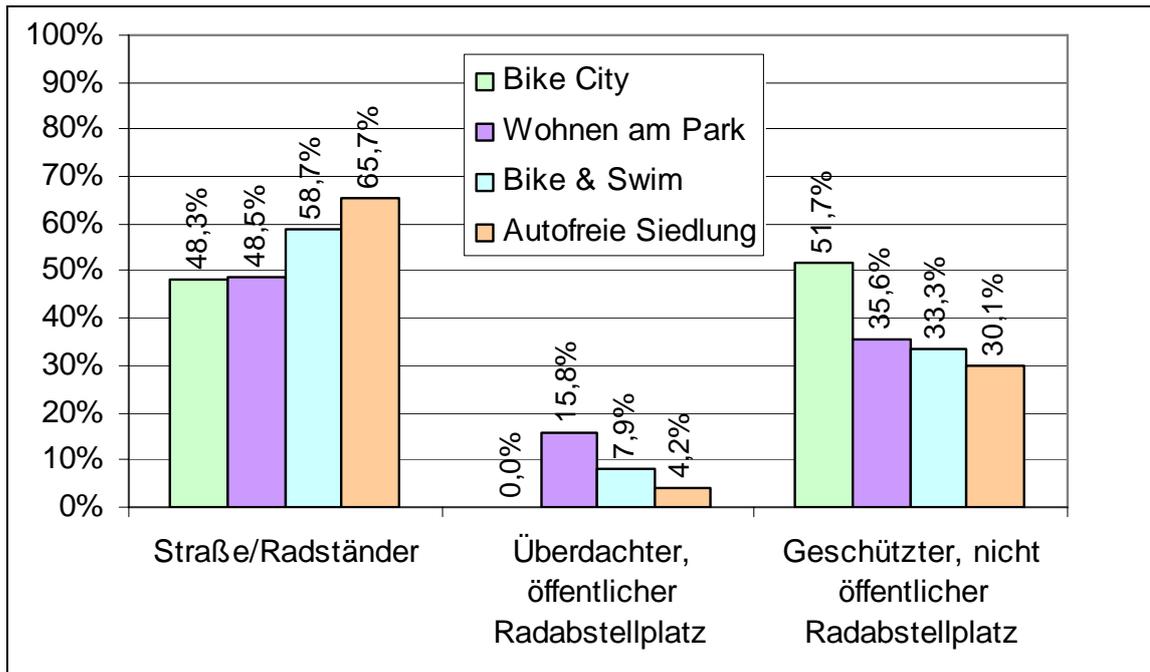


Abb. 7-17: Fahrrad-Abstellmöglichkeit am Arbeits- oder Ausbildungsort (Personen ab 6 Jahren)

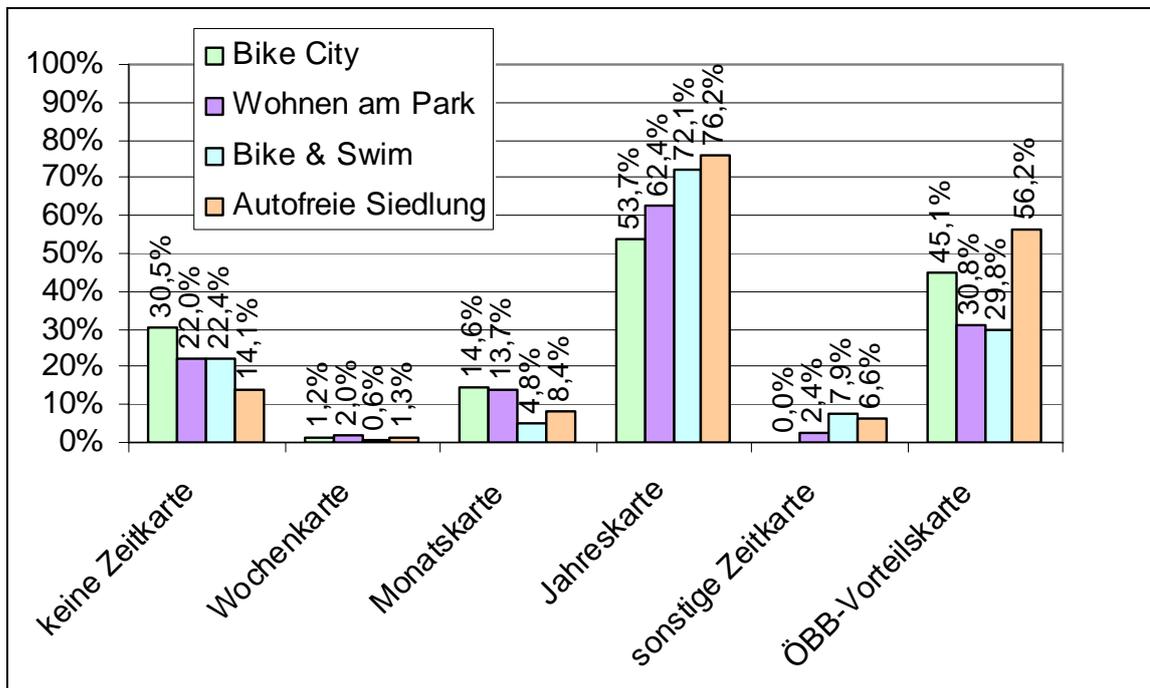


Abb. 7-18: Besitz von ÖV-Karten (Personen ab 6 Jahren)

### 1.3 Fahrradnutzung

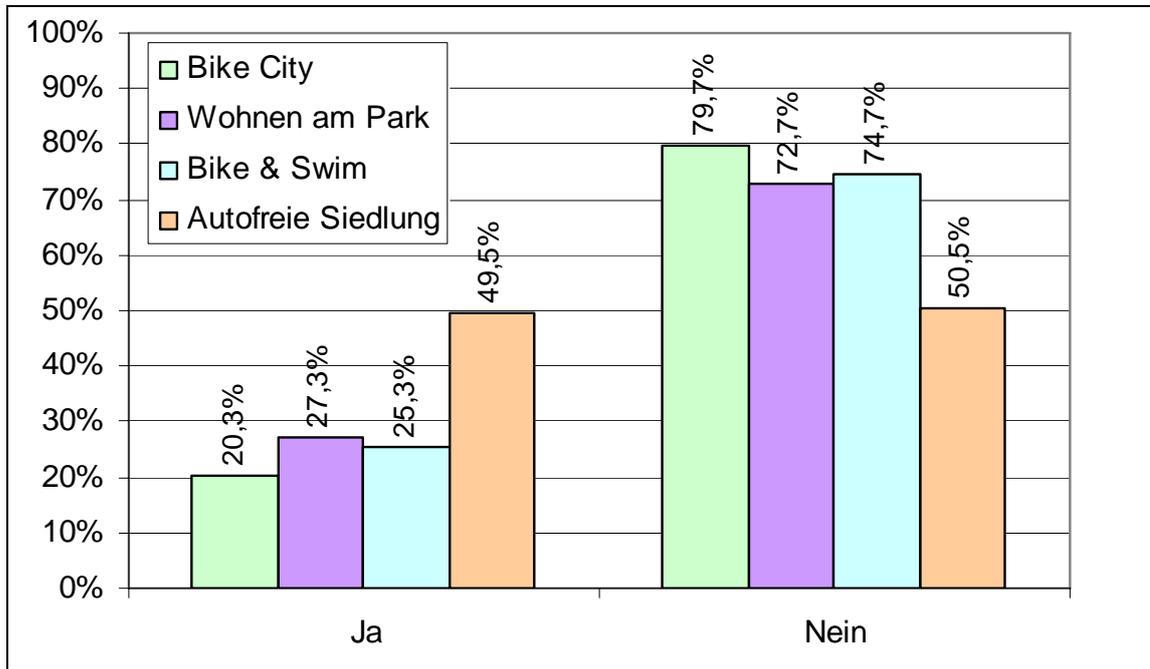


Abb. 7-19: Nutzung des Fahrrades als ÖV-Zubringer (Personen ab 6 Jahren)

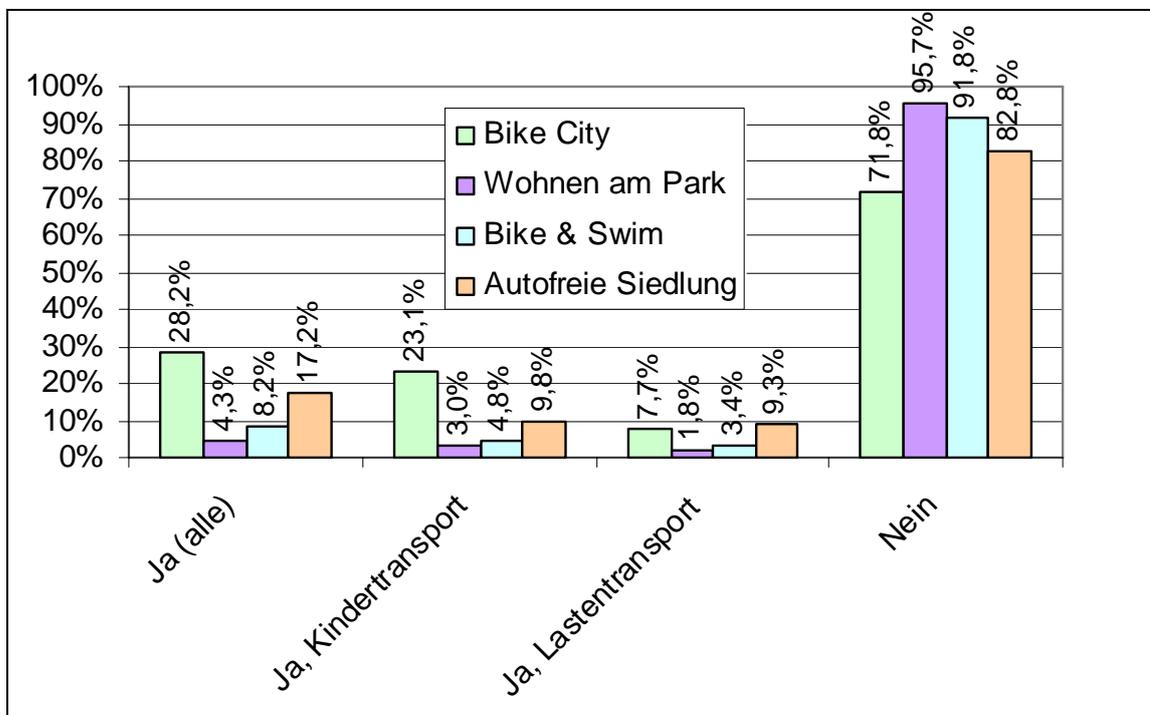


Abb. 7-20: Nutzung von Fahrradanhängern (Personen ab 6 Jahren)

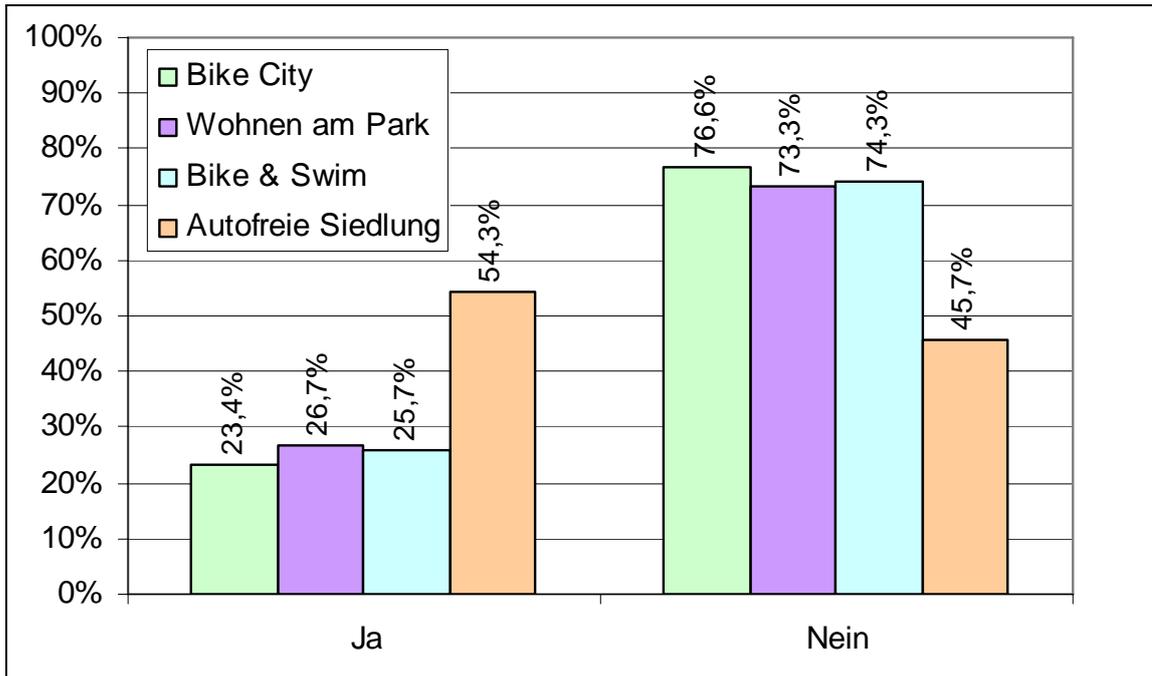


Abb. 7-21: Nutzung des Fahrrades als ÖV-Zubringer (Personen ab 18 Jahren)

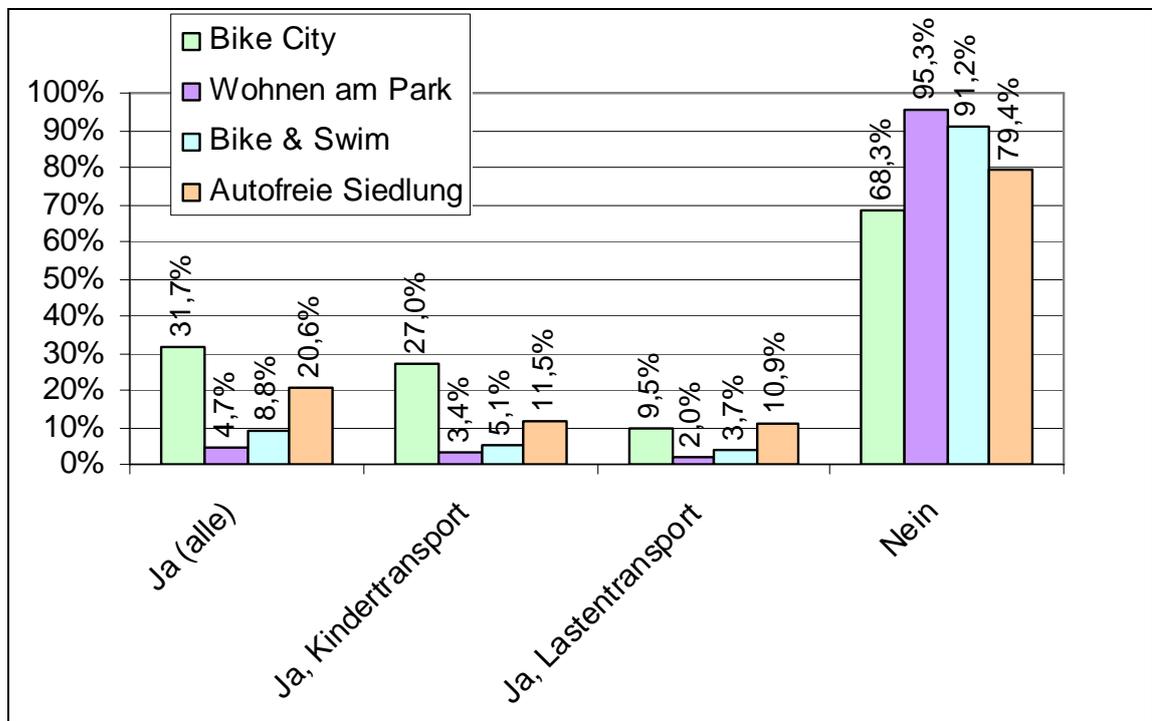


Abb. 7-22: Nutzung von Fahrradanhängern (Personen ab 18 Jahren)

### 1.4 Werktagsmobilität

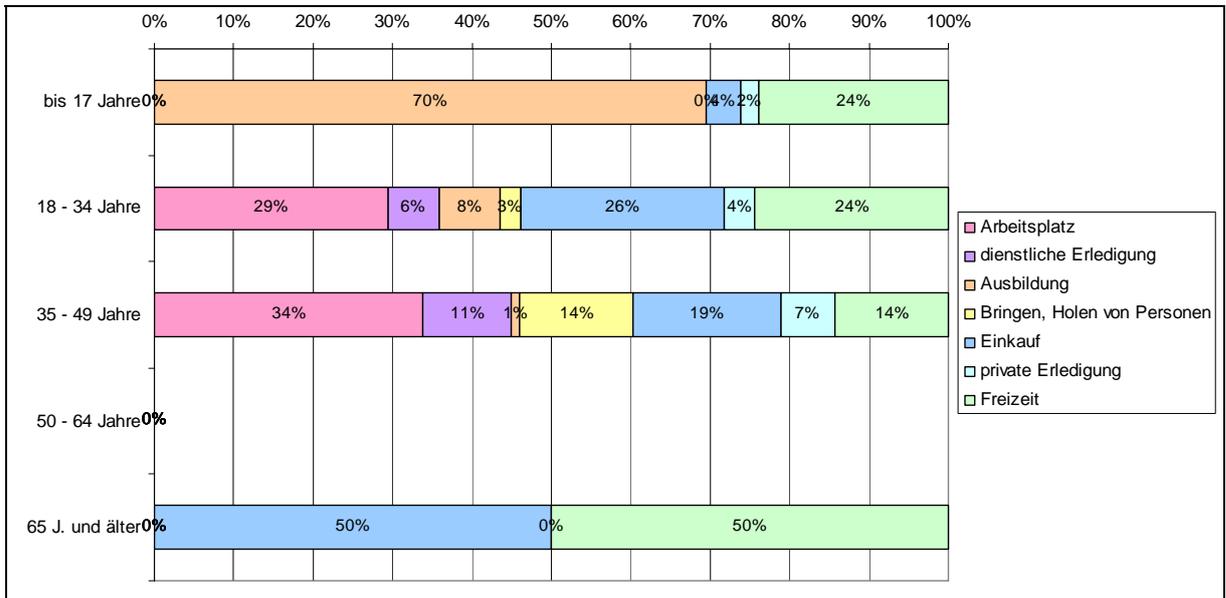


Abb. 7-23: Wegzwecke nach Alter (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

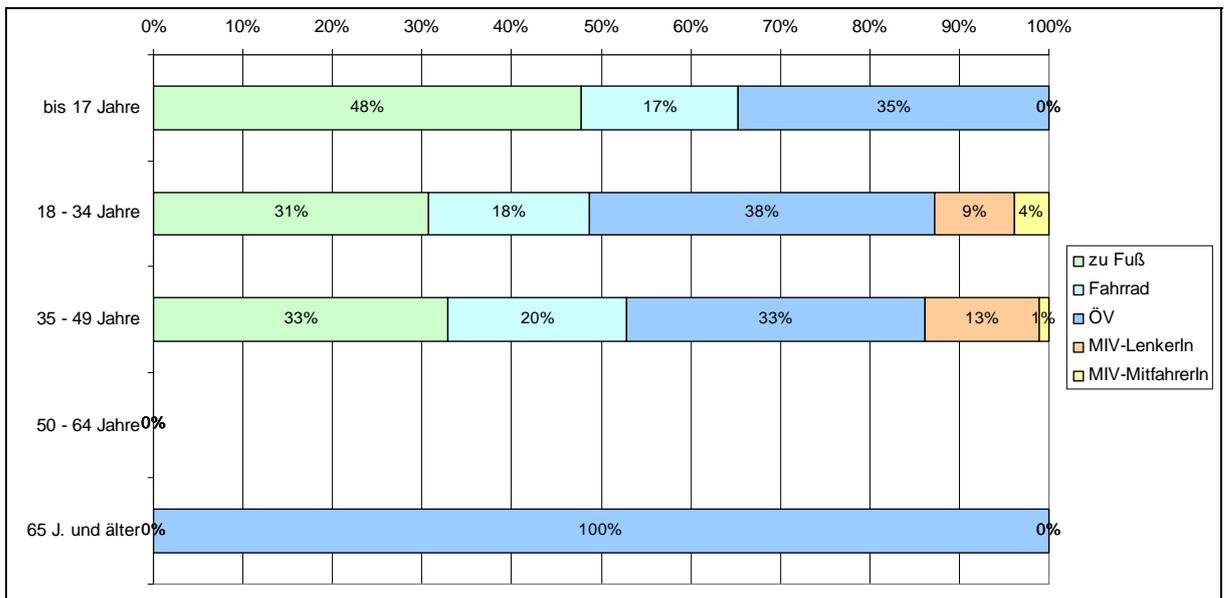


Abb. 7-24: Verkehrsmittelwahl nach Alter (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

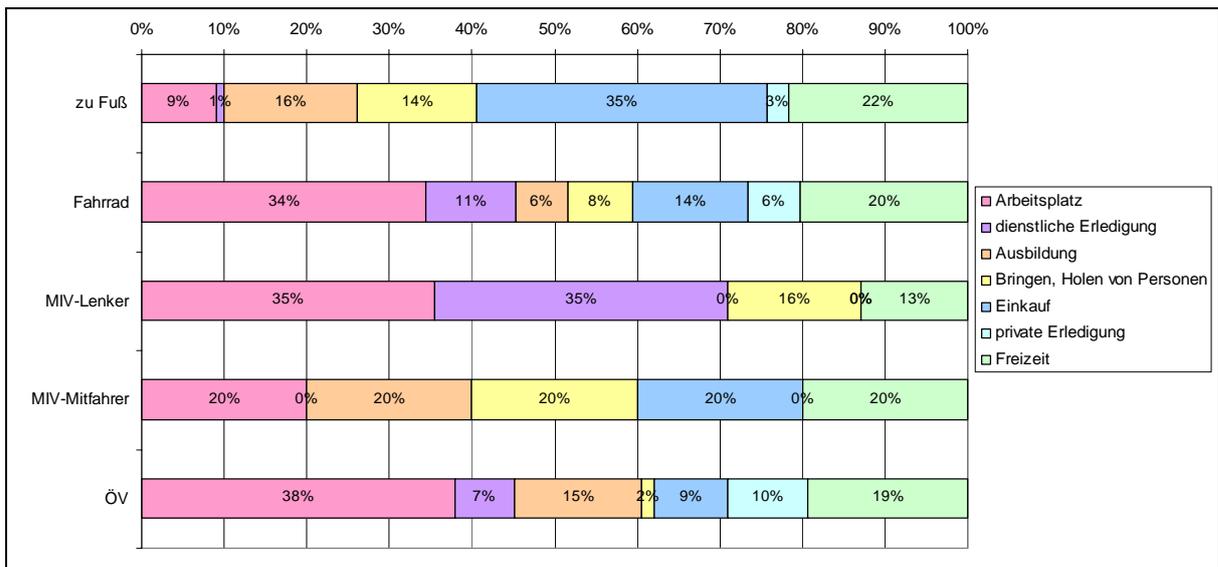


Abb. 7-25: Wegzwecke je Verkehrsmittel (Bike City, Personen ab 6 Jahren)

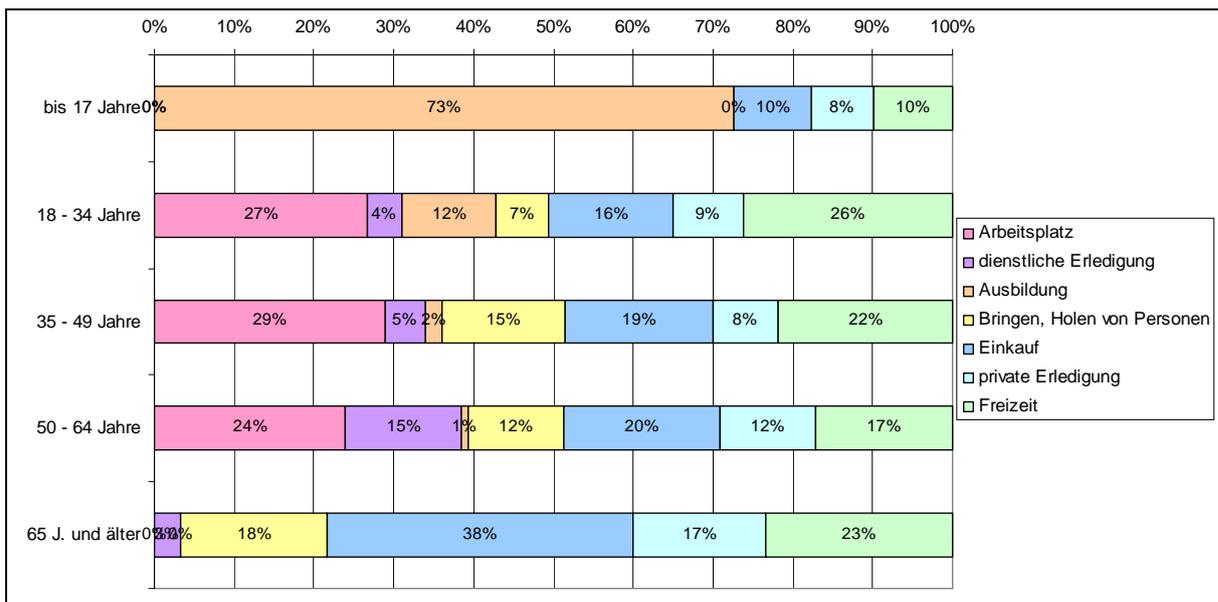


Abb. 7-26: Wegzwecke nach Alter (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

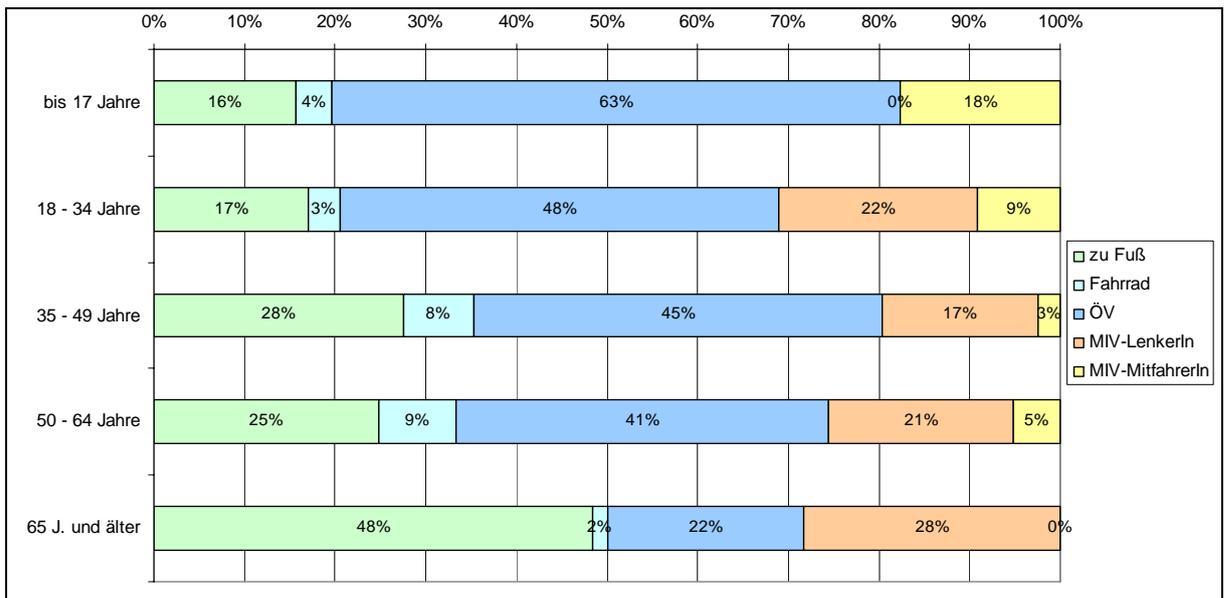


Abb. 7-27: Verkehrsmittelwahl nach Alter (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)



Abb. 7-28: Wegzwecke je Verkehrsmittel (Wohnen am Park, Personen ab 6 Jahren)

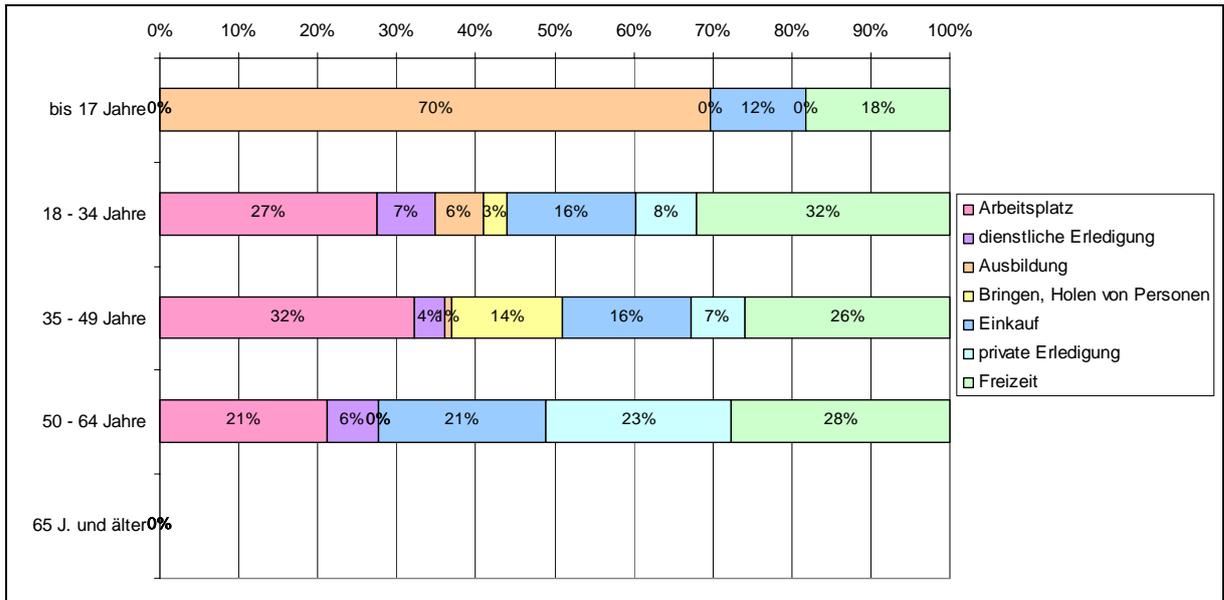


Abb. 7-29: Wegzwecke nach Alter (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

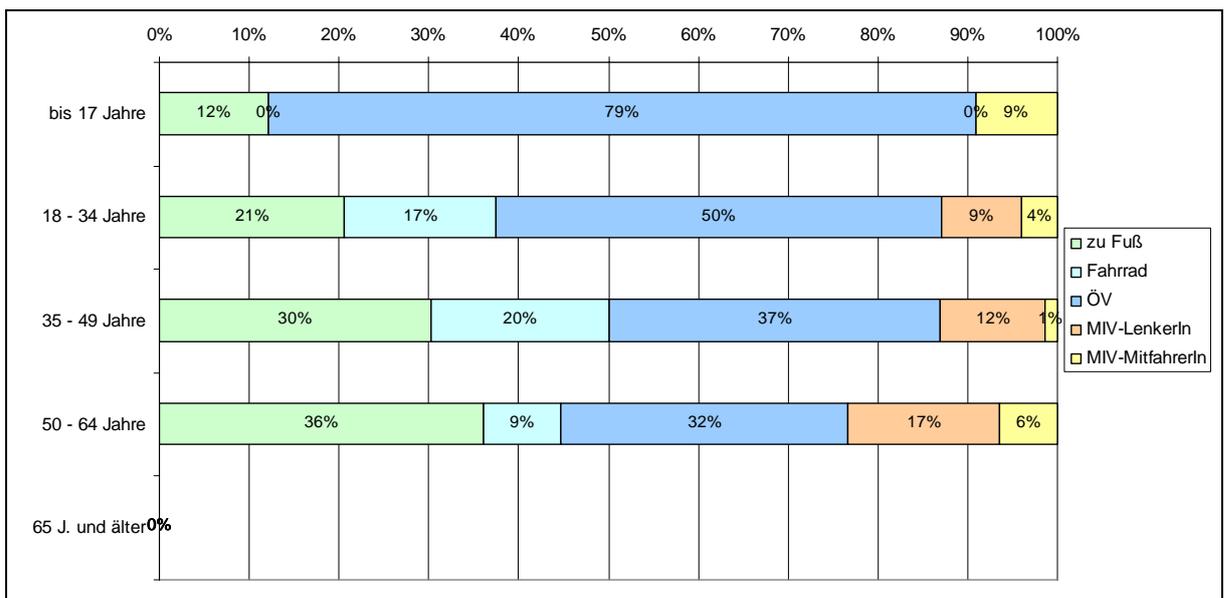


Abb. 7-30: Verkehrsmittelwahl nach Alter (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

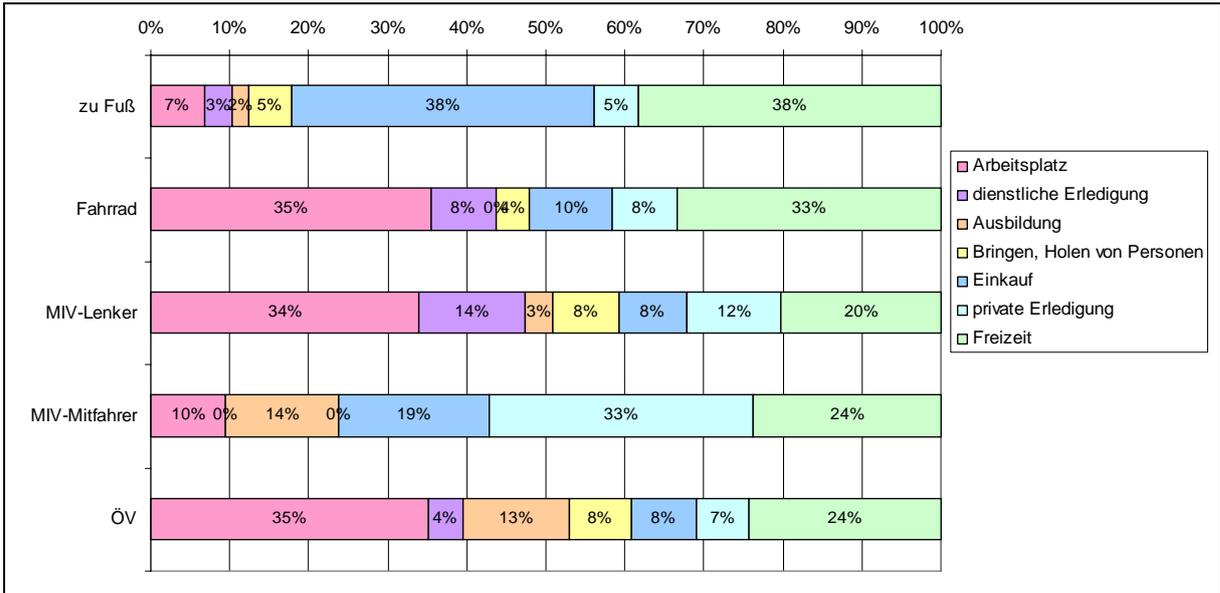


Abb. 7-31: Wegzwecke je Verkehrsmittel (Bike & Swim, Personen ab 6 Jahren)

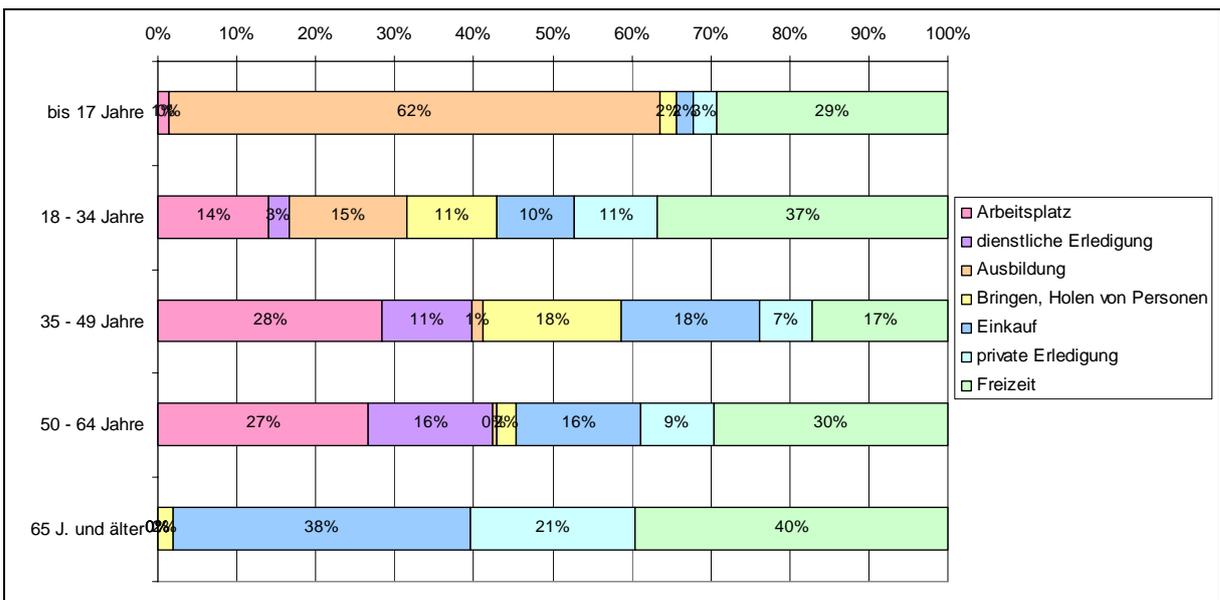


Abb. 7-32: Wegzwecke nach Alter (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

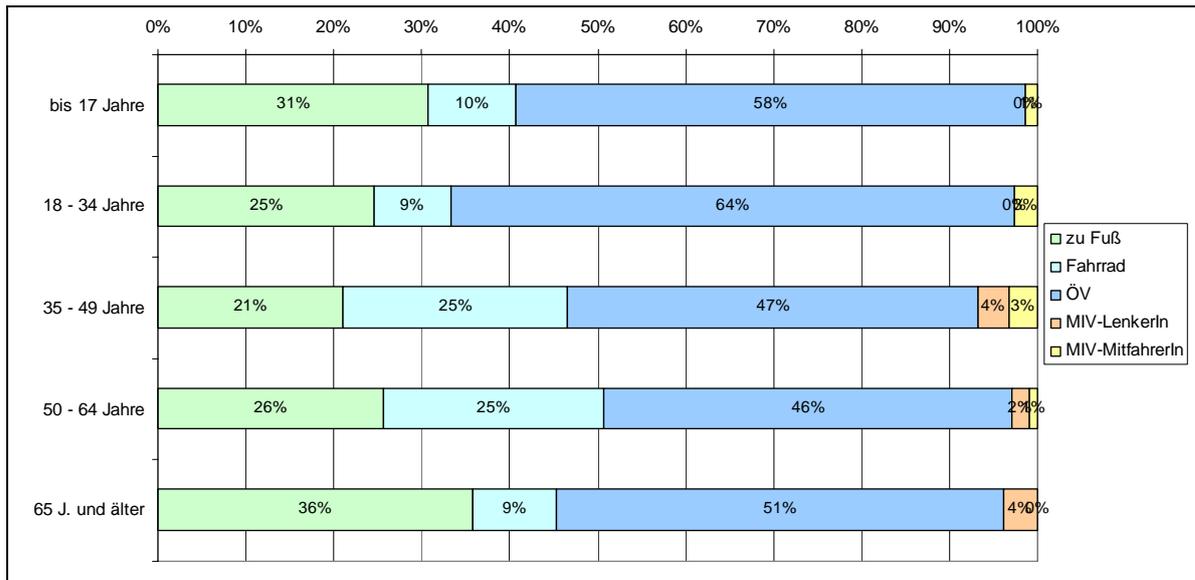


Abb. 7-33: Verkehrsmittelwahl nach Alter (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)



Abb. 7-34: Wegzwecke je Verkehrsmittel (Autofreie Mustersiedlung, Personen ab 6 Jahren)

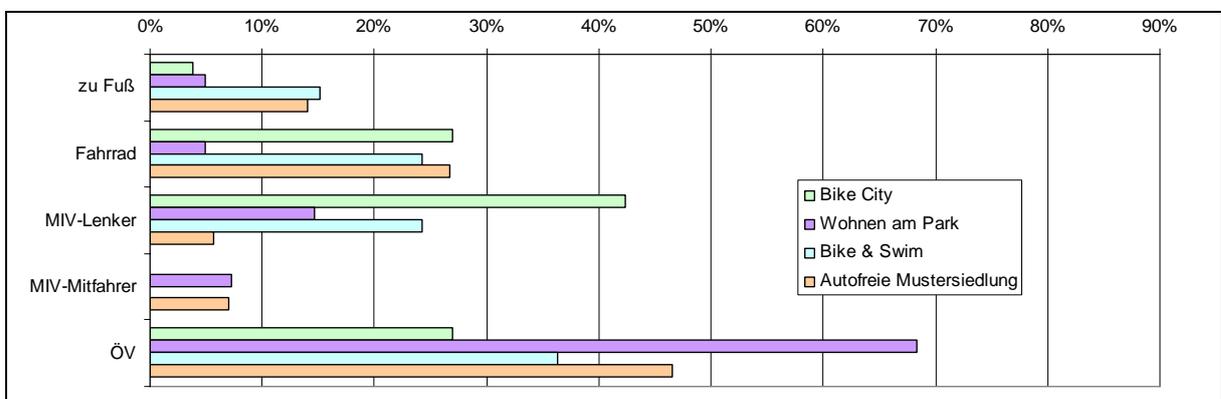


Abb. 7-35: Verkehrsmittelwahl für dienstliche Erledigungen (Personen von 18 bis 64 Jahren)

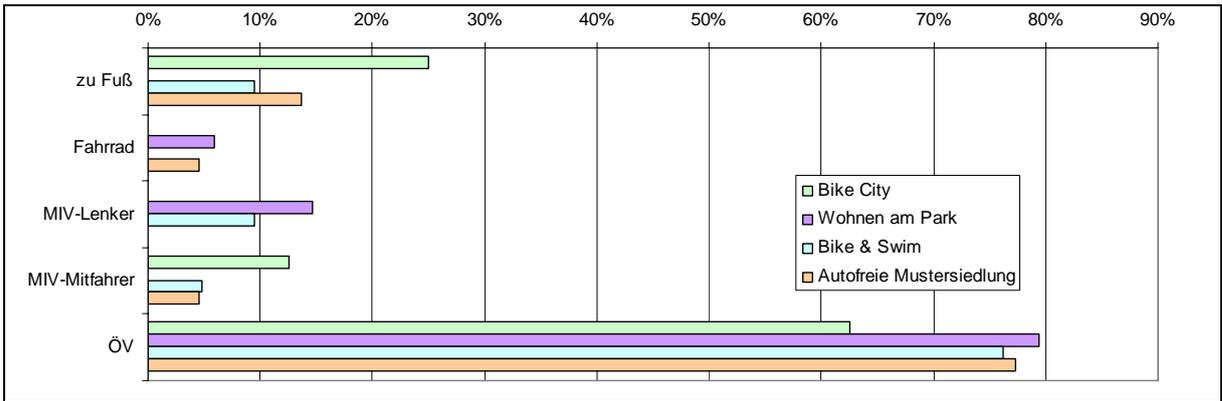


Abb. 7-36: Verkehrsmittelwahl für Ausbildungswege (Personen von 18 bis 64 Jahren)

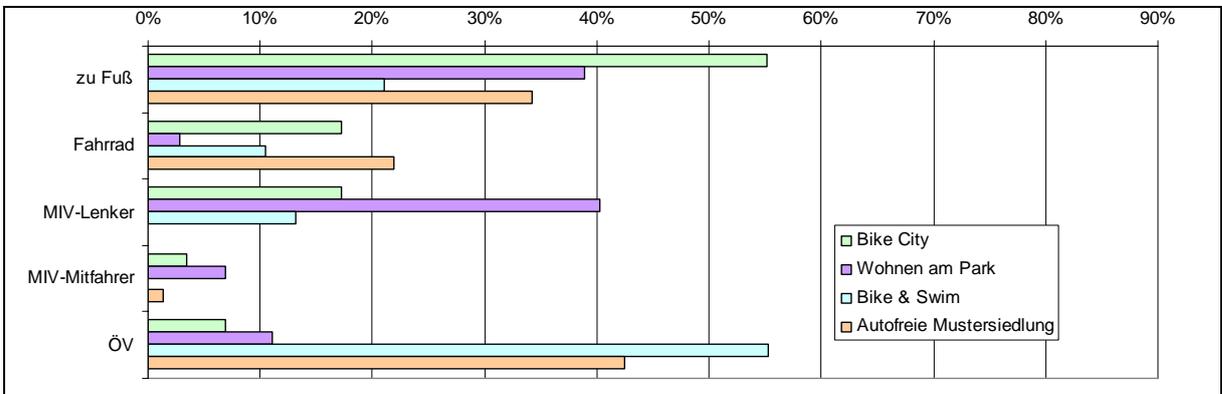


Abb. 7-37: Verkehrsmittelwahl für das Holen und Bringen von Personen  
(Personen von 18 bis 64 Jahren)

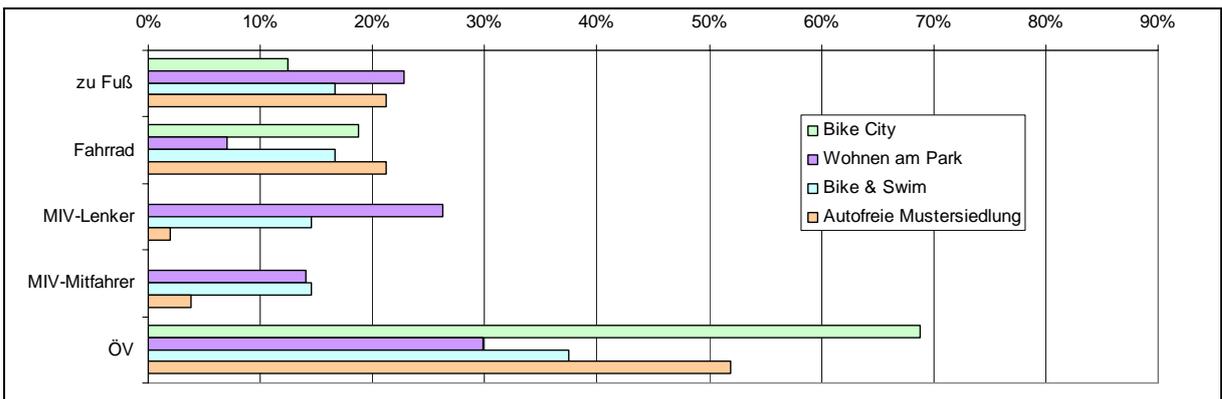


Abb. 7-38: Verkehrsmittelwahl für private Erledigungen (Personen von 18 bis 64 Jahren)

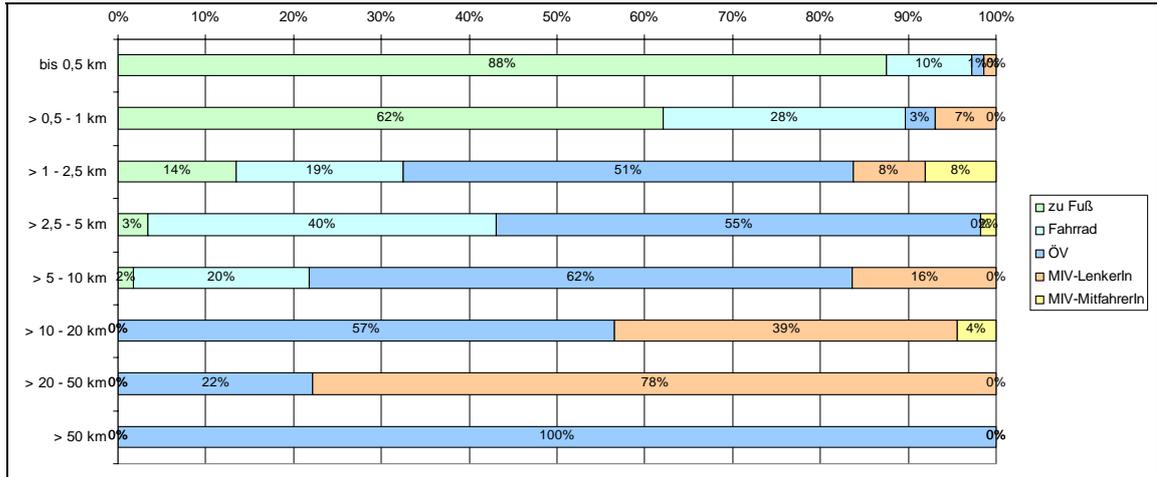


Abb. 7-39: Verkehrsmittelwahl nach Weglängenklassen  
(Bike City, Personen von 18 bis 64 Jahren)

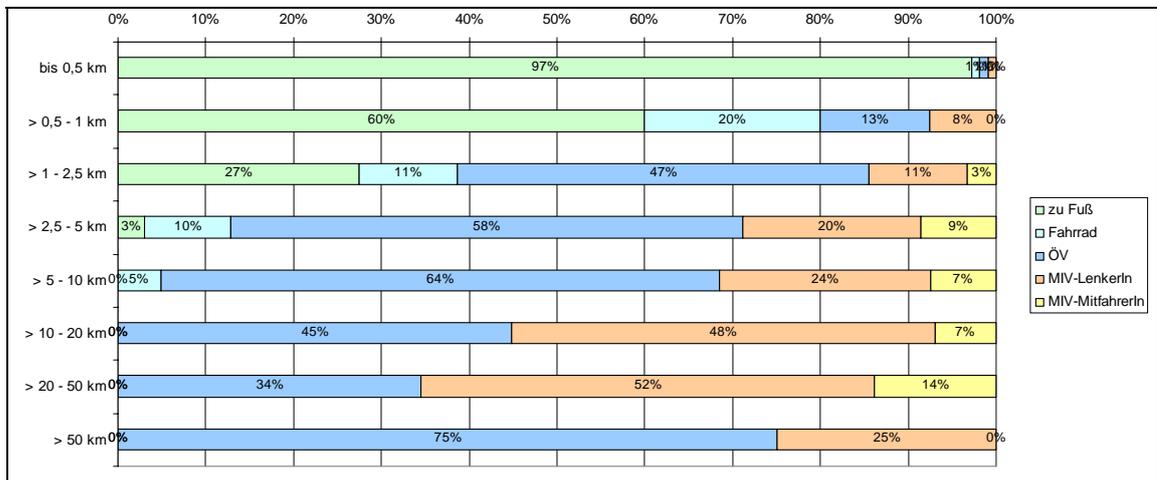


Abb. 7-40: Verkehrsmittelwahl nach Weglängenklassen  
(Wohnen am Park, Personen von 18 bis 64 Jahren)

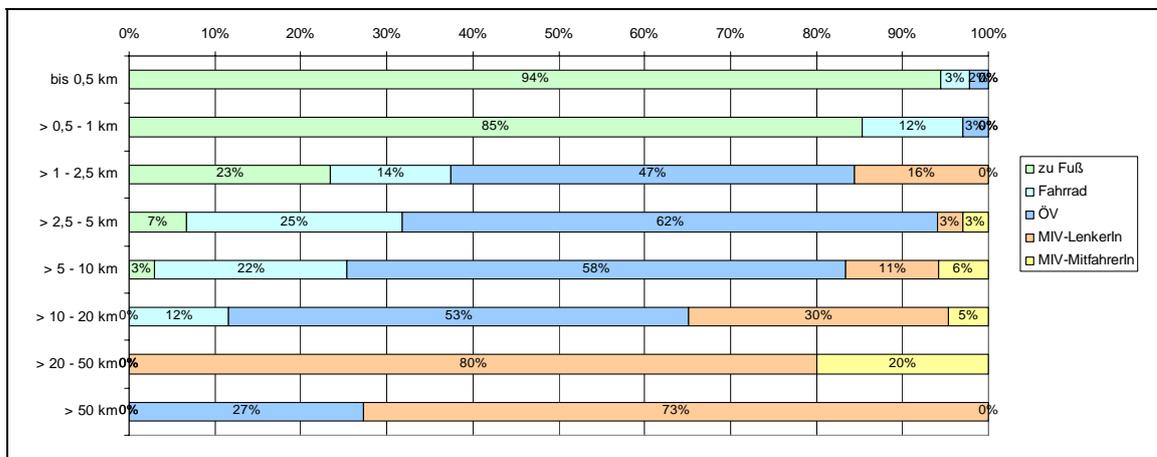


Abb. 7-41: Verkehrsmittelwahl nach Weglängenklassen  
(Bike & Swim, Personen von 18 bis 64 Jahren)

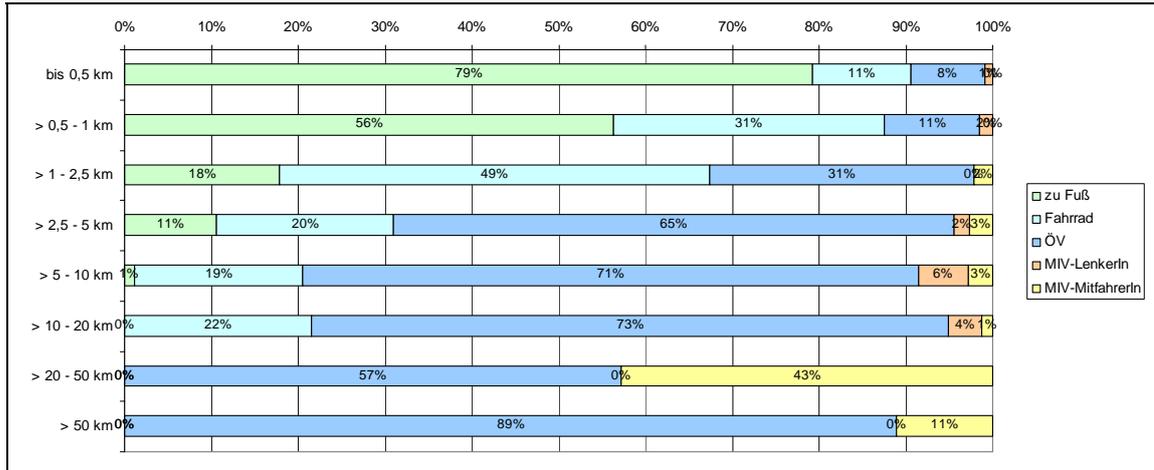


Abb. 7-42: Verkehrsmittelwahl nach Weglängenklassen  
(Autofreie Mustersiedlung, Personen von 18 bis 64 Jahren)

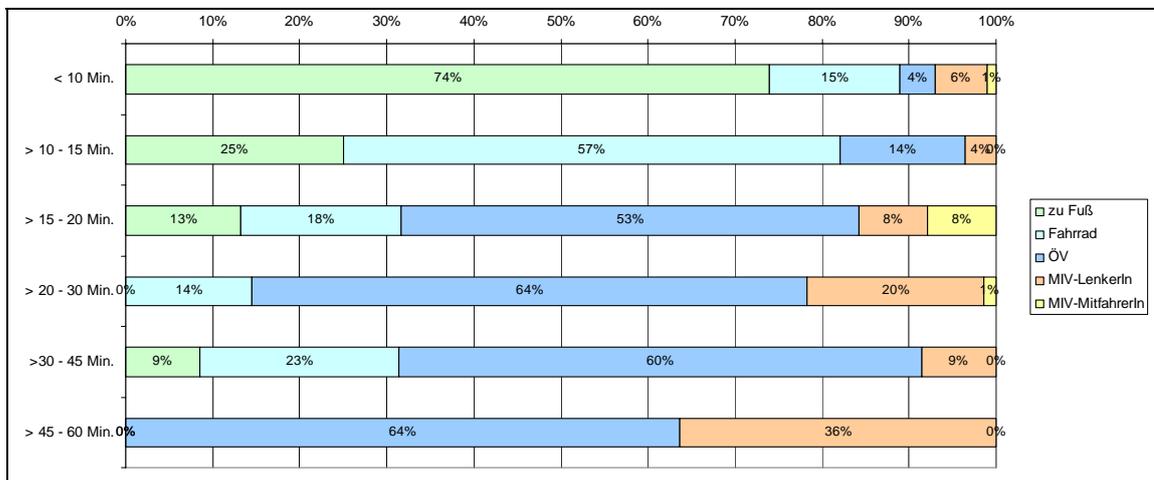


Abb. 7-43: Verkehrsmittelwahl nach Wegdauer (Bike City, Personen von 18 bis 64 Jahren)

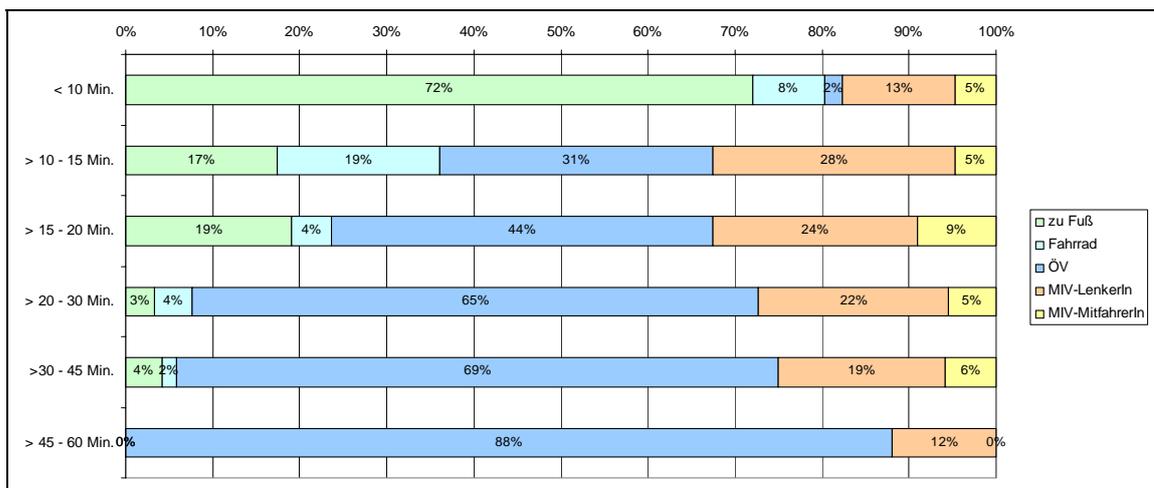


Abb. 7-44: Verkehrsmittelwahl nach Wegdauer  
(Wohnen am Park, Personen von 18 bis 64 Jahren)

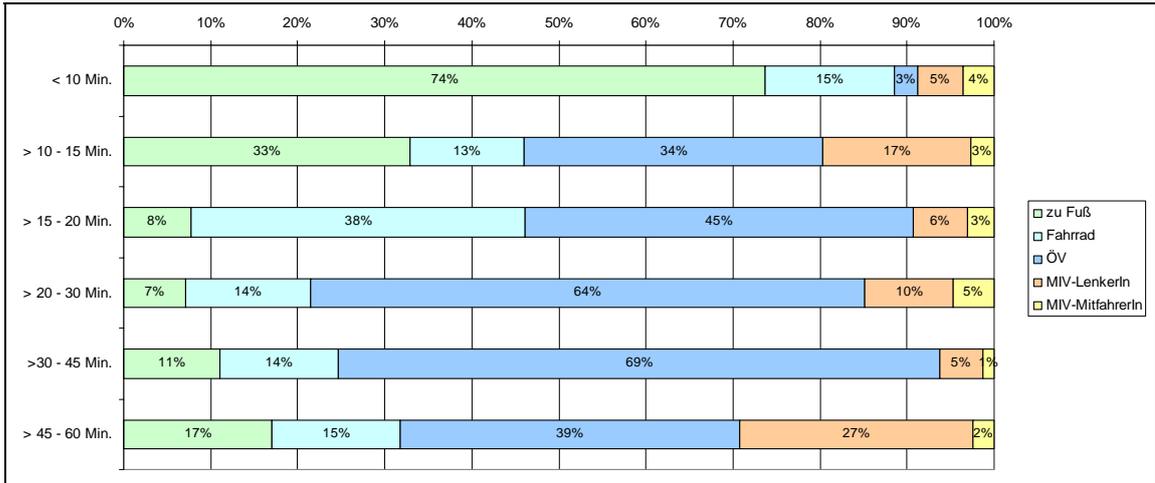


Abb. 7-45: Verkehrsmittelwahl nach Wegdauer  
(Bike & Swim, Personen von 18 bis 64 Jahren)

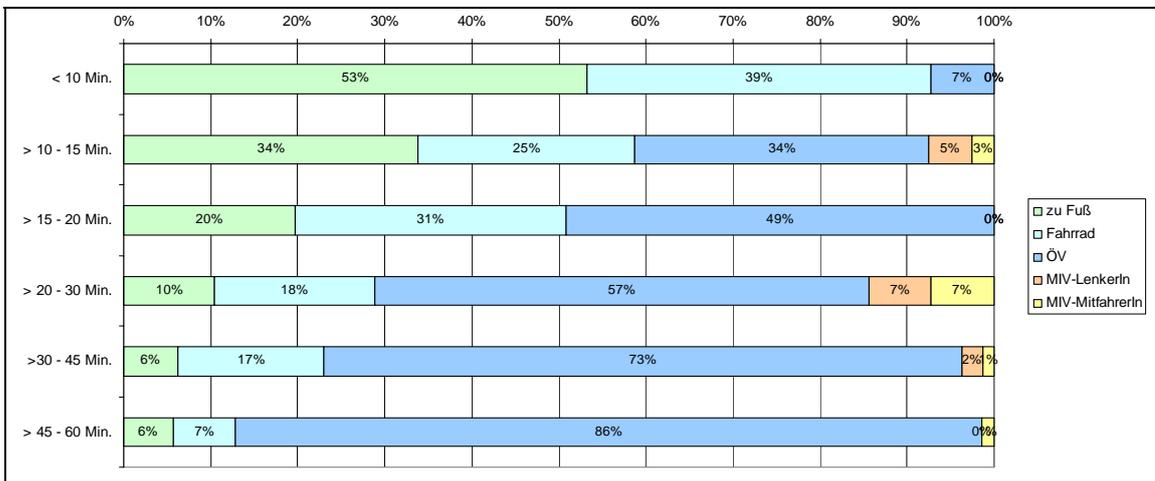


Abb. 7-46: Verkehrsmittelwahl nach Wegdauer  
(Autofreie Mustersiedlung, Personen von 18 bis 64 Jahren)

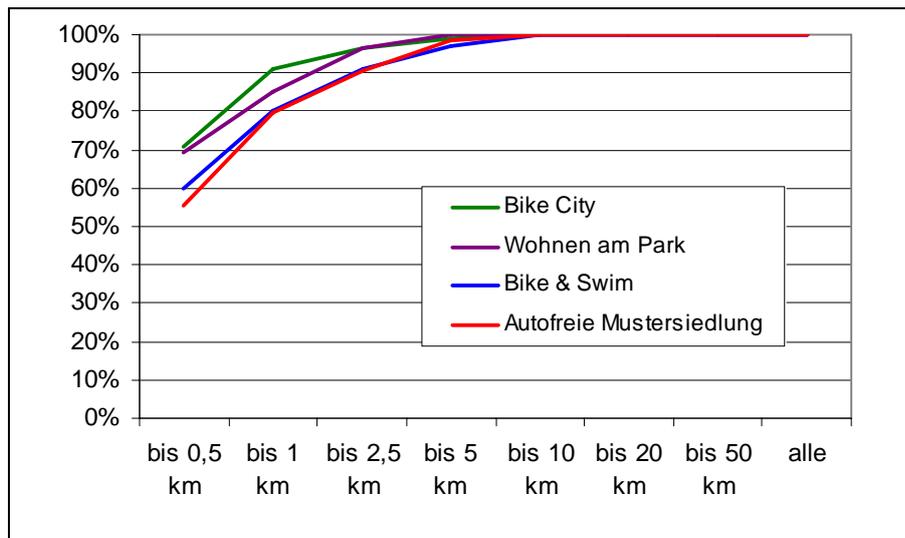


Abb. 7-47: Weglängenverteilung (Summenkurve) der Fußwege  
(Personen von 18 bis 64 Jahren)

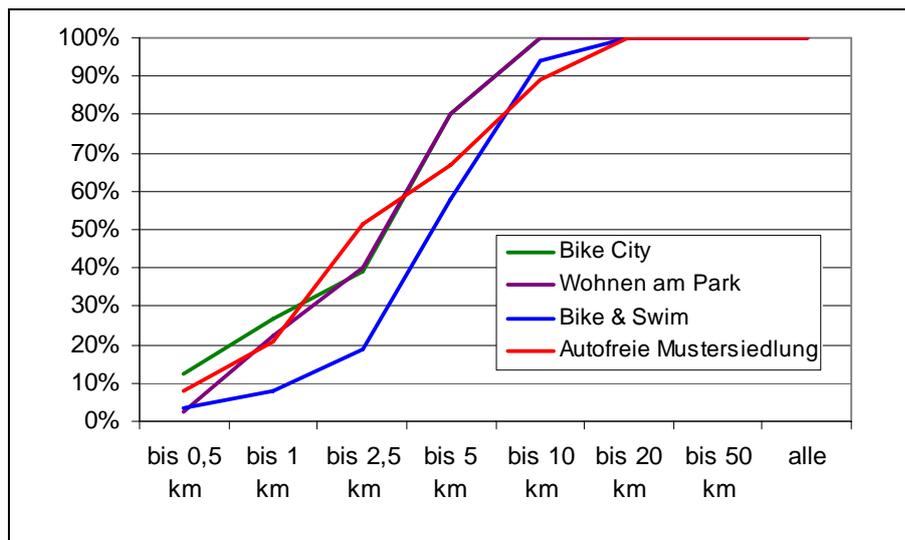


Abb. 7-48: Weglängenverteilung (Summenkurve) der Fahrradwege  
(Personen von 18 bis 64 Jahren)

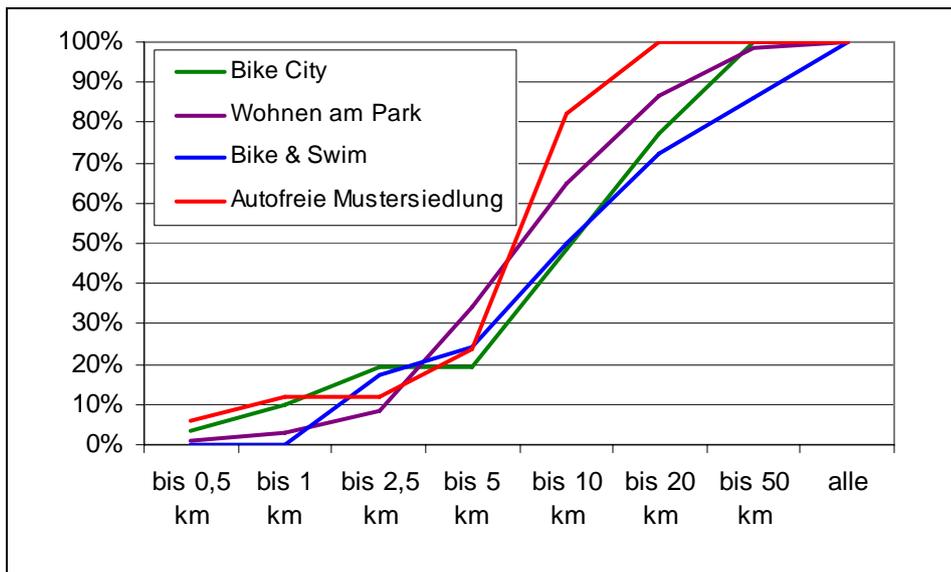


Abb. 7-49: Weglängenverteilung (Summenkurve) der MIV-Lenker-Wege (Personen von 18 bis 64 Jahren)

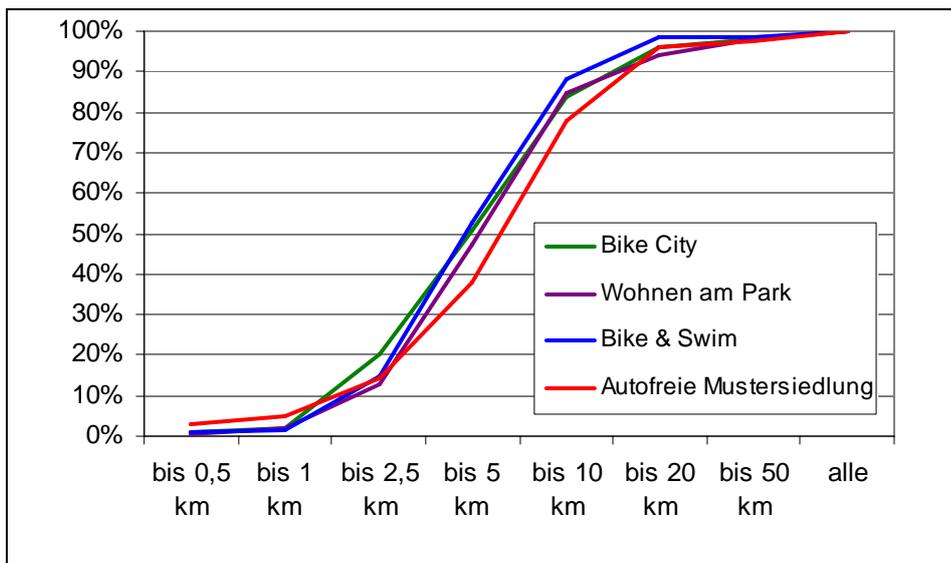


Abb. 7-50: Weglängenverteilung (Summenkurve) der ÖV-Wege (Personen von 18 bis 64 Jahren)

## 8. Anhang 8: Zusätzliche Anmerkungen der befragten Personen - Bike City

### FB-Nr: 1

1. Schalldämmung/Isolierung: Mangelhaft – höre von allen Seiten Schritte, besonders von oben.
2. Wintergarten-Fensterreinigung: Bei der Besichtigung wurde eine jährliche Reinigung zugesagt. Es ist nicht möglich, die Außenscheiben ohne Gefahr für sich selbst und andere zu reinigen! Diese paar Scheiben sollten einfach mitgereinigt werden, so wie es gesagt wurde! Für die Gemeinschaftsräume (die ich nie benutze) wird genug Geld ausgegeben, da wird es doch möglich sein, ein paar Euro für die Fensterreinigung aufzubringen!
3. Grillen im Hof Sollte untersagt werden!!! Wegen der Geruchsbelästigung und stundenlangem Lärm können wir im Sommer oft kein Fenster offen halten!
4. Im Fahrrad-Raum sollten fixe Ständer montiert werden, wo man die Räder anketten kann. Freistehende Räder können leicht gestohlen werden, auch wenn der Raum versperrt ist!

### FB-Nr: 13

Auf die Beleuchtung der Wohnungen besser achten (dunkle Fensterrahmen / graue Balkondecke machen die Wohnung düster)

Stauraum: ein großer Einbauschränk im Schlafraum gäbe mehr Platz als der schlauchartige Abstellraum; kein Platz für 60cm tiefen Kleiderschränk / 180 cm breites Bett!

### FB-Nr: 17

Tatsächlich sichere Radabteile! Derzeit sind die verglasten Abstellräume und die schwachen Kellerabteile geradezu Einladungen für Kriminelle.

Mehr sichere Fahrradabstellplätze für Alltagsräder wären wünschenswert. Ich parke mein Rad im Kinderwagenabstellkammer weil glücklicherweise wenig Kinderwägen in diesem Stockwerk sind.

Leider ist die Sicherheit im Haus zeitweise nicht gegeben – mir wurde bereits ein Rad (1000 € wert) aus der verschlossenen Kinderwagenabstellkammer gestohlen.

### FB-Nr: 18

Der Kinderplatz wurde als Kleinkinderspielplatz vorgestellt, heutzutage spielen alle möglichen Kinder aus der Wohnanlage dort. Der Lärmpegel überschreitet die Schmerzgrenze sehr oft, besonders an schönen Tagen. Vielleicht könnte man die Eltern an den 5m weiter entfernten Park verweisen, damit kinderlose Mitbewohner auch Ruhe genießen können.

**FB-Nr: 19**

Fahrradwerkstatt fehlt, war ursprünglich vorgesehen; Pumpschlauch ist kaputt.

**FB-Nr: 20**

- ) Gegensprechanlage mit Kamera gewünscht
- ) Absperr- und Ständer für Scooter im Fahrradraum gewünscht
- ) Baumbestand im Hof – Mangel an fachgerechter Betreuung
- ) Fenster der Wohnung sollten nicht die ganze Wand brauchen, wünschenswert wäre rechts und links eine Mauer damit ein Schrank Platz hat. Noch dazu lassen sich die Fenster nicht problemlos öffnen
- ) Leider keine Außenjalousien möglich
- ) Baumbestand: Kontrolle und Pflege mangelhaft
- ) Fitnessraum: nicht durchgeführt bzw. nicht zufrieden stellend
- ) Müllraum: es werden Gegenstände neben dem Container gestellt und Tetra Packs werden von einigen nicht ordentlich geschlossen

Beim Eingang in die Bike City hatte ich einen wunderschönen Blick auf den Kahlenberg, der leider hinter Häusern verschwand. Ich vermisse diesen Ausblick.

**FB-Nr: 24**

Mehr Abstellmöglichkeiten im Erdgeschoss! Warum wurde ein Fahrrad-Abstellraum ersatzlos aufgelassen? (Bewegungsraum)

**FB-Nr: 36**

- 1) Radabstellanlagen vor den beiden Eingangstüren am Gehsteig fehlen (für Besucher). Kapazität der Abstellanlage auf Stiege 1 innen für Besucher nicht ausreichend.
- 2) Druckluftpumpe viel zu kompliziert und teilweise kaputt, Lage ungünstig. Viel besser wären zwei gute Handpumpen (z.B. cyclehoop) unmittelbar bei den Eingangstüren im Stiegenhaus.
- 3) Tür-Feststeller bei Radräumen in den Obergeschoßen wären hilfreich.
- 4) Radbügel in den Radabstellräumen für Rennräder, Mountainbikes etc. ohne Radständer wäre gut. Außerdem wäre dadurch ein besserer Diebstahlschutz gegeben. Allerdings nicht die Räume mit Radbügeln voll stellen, sonst wird es unflexibel (Kinderwägen, Radanhänger)
- 5) Ein Rad-Service im Frühjahr im Hof. Kann auch von Bewohnern organisiert werden, aber es wäre optimal, wenn es von Beginn an Bestandteil des Hauskonzeptes gewesen wäre.

- 6) Zwei Lastenfahräder für alle nutzbar, Bezahlung mit Bankomatkarte nach Zeit verrechnet.
- 7) Ist bei diesem Projekt zu spät, aber für ähnliche, künftige Projekte: kürzerer Weg und weniger Türen zum Öffnen vom großen Fahrradraum auf die Straße. Positiv ist aber, dass der Fahrradraum von außen nicht erkennbar ist (wegen Diebstahlgefahr).

**FB-Nr: 38: Person 1**

1. Es ist ärgerlich wenn in den Medien noch nach 3-4 Jahren nach Fertigstellung der Bike City die Falschmeldung kursiert, dass wir eine Fahrradwerkstatt haben.
2. Mehr Flexibilität bezüglich Hausnutzung wäre fein: Blumen am Gang, Hase am Balkon
3. Wir wollen unsere Hausbetreuerin Frau Lick wieder.
4. Fahrradraum EG bei 130: hier müssen Fahrräder an der Decke aufgehängt werden. Kaum ein Rad ist so leicht das man es bis zur Decke heben kann
5. Der Wohlfühlfaktor ist sehr hoch: sehr nette NachbarInnen, sehr schöne Architektur, toller Hof, tolle Gemeinschaftsräume (die genutzt werden), sehr gute Vernetzung zwischen den Nachbarn, der Zaun rund um den Hof ist für die Gemeinschaft sehr wichtig, achten auf den Hof (Kinder können spielen, Erwachsene relaxen)
6. Ein Beet im Hof wäre fein um zu gärtnern
7. Bitte schränkt unsere Gemeinsamkeiten und Freiheiten nicht ein, wir sind verantwortungsvoll

**FB-Nr: 39: Person 1**

Wünsche mir von Seiten der Hausverwaltung und Gesiba: eine Praxis, die der Idee des Objektes entspricht (zB. Förderung von Gemeinschaftsräumen und ein respektvolles Miteinander). Gesiba gibt Partikularinteressen von einzelnen Mietern nach (zB. Wasserverbrauch bei Spielgeräten wird von einer Partei kritisiert und Wasser wird abgedreht bzw. monatelang nicht gewartet,

## 9. Anhang 9: Zusätzliche Anmerkungen der befragten Personen - Wohnen am Park

### FB-Nr: 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin besorgt über die Verkehrsentwicklung in 2. Bezirk. Sicherlich sollen alle Stadtplaner und Stadtbewohner eine gemeinsame Strategie entwickeln um das Ziel "die beste, verkehrsgünstigste und sauberste Stadt" zu erreichen". Jedoch muss man dabei folgende Aspekte genau unter der Lupe nehmen und evtl. auch gemeinsam überdenken :

1. Die Garage in unserem Haus ist nicht klimatisiert, hat offene Luftzufuhrstellen. Abgase gelangen direkt in die sich darüber befindenden Schlafzimmer und Kinderzimmer hinein. Dass die Fahrzeuge unter der Erdoberfläche abgestellt werden ändert nichts. Die tragen genau so der Luftverschmutzung bei.
2. Sicherheit: Die Garage erfüllt ihre Sicherheitsanforderungen nicht. Zahlreiche Berichte der Nachbarn und ständige Alarmsignaltöne aus dem Garagenluftschacht bestätigen das. Es ist ein Argument für die Preissenkung der Garagen!
3. Demographische Entwicklung: Der Preis für Garagenplätze ist übertrieben hoch und es gibt immer unbesetzte Garagenplätze, auch in den benachbarten Wohnanlagen. Viele PKWs werden deswegen auf der Straße abgestellt (auch kostenpflichtig!). Meiner Beobachtung zur Folge stellen ca. 50 % der Autobesitzer die Autos auf der Straße ab. Darunter sind Familien mit geringerem Einkommen und Familien mit zwei Autos. Wenn der Garagenpreis gesenkt wird, werden alle Plätze besetzt und die Lage auf der Straße entspannt sich auch.
4. Lage auf der Straße: Es ist nicht zu übersehen, dass die Stadtplaner alles dazu getan haben um freies Parken auf der Straße zu erschweren.
  - 4.1. Menge: Wir haben pro 250 Wohneinheiten nur 17 öffentliche Parkplätze. Das ist zu wenig für diejenigen die sich keine Garage leisten können. Das ist zu wenig auch für die gewerblichen Nutzer. Das ist zu wenig für die Besucher. Trotz der zentralen Lage vermeiden unsere Freunde und Verwandte den 2. Bezirk mit der Begründung, dass er unbequem geworden ist. Unser familiäres Umfeld ist zerstört. Die Parkplatzsuche nach 19:00 Uhr dauert ca. 10 min und nach 20:00 Uhr bis zu 30 min. Das ist zusätzliche Treibstoffverbrennung, Luftverschmutzung, Lärmbelastung für die Einwohner. Dazu verlängert sich der Gehweg zur Wohnung und zurück. Arbeitgeber ärgern sich oft über Verspätungen. Das Auto beim späteren Parken wird oft risikvoll abgestellt. Z.B. an reservierten Parkplätzen für Lieferanten oder ungeschützten Stellen neben den Baustellen oä. Die Parkplätze sollen nicht entlang der Vorgartenstraße angelegt werden, sondern quer zum

Straßengang. Das bringe zusätzlich ca. 25 Parkplätze im Abschnitt 122-128. Die großzügig angelegte freie Fläche zwischen dem Haus und der Straße wird sowieso nicht effektiv genutzt. Ich will direkt vor meinem Wohnort bequem parken können und nicht vertrieben werden!

4.2. Länge: Die öffentliche Parkplätze sind mangelhaft gebaut. Die Länge ist in den meisten Fällen kürzer als ein durchschnittliches Auto mit einer durchschnittlichen Länge von 4m braucht. Typisches Beispiel: gegenüber Vorgartenstraße 130. Parkplatzlänge beträgt genau 8m. Es ist einfach unmöglich auszufahren, wenn ein anderer PKW vor deinem geparkt ist. Es ist auch unmöglich vor dem geparkten PKW zu parken ohne zum Teil die Garageneinfahrt zu bedecken. Das daneben angelegte Blumenbeet mit dem bereits am Rand eingepflanztem Baum hat auch eine Länge von, komisch, auch 8 m, die Frage ist wozu? Gibt es Standardlängen für Parkplätze und Blumenbeete? Wenn ja, wer hat die Standards missachtet? Wer hat das Projekt entworfen und bewilligt? Jedes mal um Kratzer, Stöße und andere Versicherungsfälle zu vermeiden, denke ich verärgert nach. Die Stadtplaner sollen diese Fehler unverzüglich korrigieren!

4.3. Verteilung. Die Parkmöglichkeit auf der Straße wird von mehreren Teilnehmern unterschiedlich intensiv benutzt. Die Nutzung im reservierten Abschnitt "Altersheim" ist verständlicherweise am Intensivsten. Weniger verständlich ist die Tatsache, dass der reservierter Parkplatz für Lieferanten in Haussteinstr. (Abschnitt neben der Serb. orth. Kirche) wirtschaftlich gar nicht oder äußerst selten in angegebenen Zeiten benutzt wird.

Der Parkplatz soll den Einwohnern zur Nutzung übergeben werden! Genauso wie der Abschnitt ggü. Vorgartenstr. 126, der seit Jahren vermutlich für eine Bushaltestelle reserviert ist. Die Parksituation wird sich deutlich verschlechtern sobald die Häuser in der Nachbarschaft gebaut und bewohnt werden. Der Überschuss von Freiparkplatzsuchenden wird für neuen Stress und Ärger sorgen. Der Konflikt ist vorprogrammiert. Am Ärgsten ist die Parkplatzbesetzung von gewerblichen Anbietern, die mehrere Fahrzeuge auf der Straße abstellen. Dazu zählt die car2go-smart-Flotte. Das Unternehmen nutzt öffentliche freie Parkplätze zum gewerblichen Zweck. Da die Anzahl von 2go-smarts ständig wächst, wird klar, dass das Unternehmen mit der Nutzung von öffentlichen freien Parkplätzen Gewinne macht. Der kleine Smart selbst beansprucht nicht wie erwartet die Hälfte eines Parkplatzes, sondern in 99,9% der Fälle die ganze ca. 4,5 m Länge, weil so die Psychologie der Menschen ist. Smarts werden nie dicht aneinander geparkt,

was kompaktes Parken ermögliche, sondern werden überall verteilt. Die Smarts haben keine eigenen Parkplätze, wie Taxistände. Sicherlich ist das E-Smart-Konzept ein guter Anfang in der Sache Nachhaltigkeit, aber in Wirklichkeit ist es nichts anderes als ein neues Taxi-Konzept, ein überdachtes Fahrrad für die Fahrt in die innere Bezirke, ein voll versicherter Fahrspaß für Anfänger, eine zusätzliche Mobilität für Touristen und ein "Vertreiber" von Familienautos. Die Car-Sharing-Anbieter müssen die Fahrzeuge in den, meiner Ansicht nach, überbewerteten Garagen abstellen. Das wäre eine gerechte Lösung, passend auch für GESIBA! Oder in eigene Garagen zu investieren. Es ist klar, dass die "2go" zu sehr die Vorteile genießen in dem die Stadtbewohner benachteiligt werden. Ich persönlich würde gerne auf ein umweltfreundliches E-Auto umsteigen, aber dafür soll das Auto straßensicherer sein als ein Smart, mein E-Auto soll 5 Sitze, 5 Türen und 2 m<sup>3</sup> Ladevolumen haben und 600 km - Strecke überwinden können. Das wichtigste: ich möchte mein Auto mit keinem anderen teilen! Ich unterstütze die Bemühungen von Frau Tissot und Herrn Pell für den Ausbau von Elektroladestationen. Mögliche Lösung wäre eine Ladestation in der Garage. Ich nutze gerne Fahrradwege und öffentliche Verkehrsmittel, wie S- und U-Bahn. Jedoch zu 60% meines Mobilitätsbedarfs erledige ich für meine Familie mit dem persönlichen PKW, den ich gut kenne, des ich in jedem Moment ohne Voranmeldung und Warteschlangen nutzen kann.

**FB-Nr: 4**

Fahrradstellplätze gehören in Erdgeschoss, Problem Transport mit schmalen Aufzug, ein zentraler Raum, der dafür gesichert (z.B.: via Videoüberwachung), Situation Fahrraddiebstähle in der Wohnhausanlage ist katastrophal!! Beträchtlichem Anteil der Fahrradbenutzer wurde bereits Rad gestohlen, manchmal auch mehrere.

**FB-Nr: 2**

Fahrradräume sind im 1. Stock... Lift zu klein für Räder, außerdem fehlt vorgesehene Rampe!! (für Zugang ohne Lift) keine Radreinigungsstelle vorhanden, viele Einbrüche im Fahrradraum!  
Alles rund ums Rad in WAP supermühsam!!!  
Mehr Schrägparkplätze für PKW!

**FB-Nr: 1**

Entschärfung der Auto-Rennstrecke Vorgartenstraße (Wohnen am Park bis Ende Bike-City), da es mehrmals pro Woche zu nächtlichen Lärmbelastigungen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt.

**FB-Nr: 18**

Betreff: Wohnhausanlage zum „Wohnen am Park“

- keine Anlage nutzt wirklich die Dachterrasse. Warum? Ein Top Ausblick über Wien.
- Jede Wohnhausanlage hat tolle Einrichtungen wie Sauna, Schwimmbad [sic] Pool, Fitnesscenter usw. das kann man doch verbinden und hebt die Lebensqualität aller.

**FB-Nr: 24**

Räume vor den ER und erweiterte Gänge sollten benutzt werden können (ich meine nicht Fluchtwege), zu wenig Raum für Kinder und Jugendliche (zu viele Waschküchen!), Dachterrassen mit Lauben ausstatten, diese bewachsen lassen; Lautstärke des Liftsignals reduzieren, Gangbelüftung im Sommer ermöglichen,

**FB-Nr: 33**

Das Abstellen des Fahrrades funktioniert nur deswegen halbwegs gut, weil ich meinen ELR verwenden kann.

Man könnte z.B. 1-2 Waschräume noch als Fahrrad-Abstellräume umwidmen und eigene Schlüssel dafür ausgeben (geht beim Kinderspielraum auch).

Lift ist zu klein für Fahrradtransport

Gibt es eine Fahrradreinigungsstelle?

Fahrradstellplätze liegen im 1. Stock, daher schlechte Erreichbarkeit.

Zu wenige und zu enge Plätze im Fahrradraum.

Es gab viele Fahrraddiebstähle.

**FB-Nr: 28**

Diese Wohnanlage ist für mich ein trauriges Beispiel für schlechte Planung und fragwürdige Umsetzung. Aus öffentl. Geldern und den Grund- und Baukostenanteilen der jetzigen Mieter haben zu viele Köche schlechten Brei gekocht und die Mieter müssen nun damit leben. Es ist eine Schande, was hier passiert ist. Wohnen am Park ist alles andere als ein zeitgemäßes Wohnprojekt.

**FB-Nr: 40**

(P1): Aufzug zu klein, 2 Räder finden keinen Platz. Radraum im 1. Stock ist Schwachsinn des Architekten – im Erdgeschoss wäre es normal und es wäre genug Raum vorhanden. Ein zweiter Aufzug fehlt, viele Bewohner bewirken lange Wartezeiten!

(P2): Ein zweiter Aufzug fehlt! Der zu kleine Aufzug verursacht lange Wartezeiten und es passt maximal ein Fahrrad rein.

**FB-Nr: 44**

Für die Beibehaltung der ursprünglichen Architektenpläne bezüglich Dachterrasse und Fahrradrampe wäre ich bereit gewesen, mehr zu zahlen, ebenso wie für z.B. Photovoltaik oder andere Sonnenenergienutzung oder Regenwassersammlung für die Toilettenspülung. Derzeit gibt es zwar den Park vor der Haustür, aber keine „private“, dem Haus zugehörige Grünfläche für die Mieter, denn der Guantanamo-Gang am Dach ist bloß alptraumhaft, so wie die öffentlichen Durchgänge zum Park.

**FB-Nr: 48**

Am Nachmittag kann man am Balkon nicht sitzen, zu heiß! Im Sommer ist es in der Nacht sehr laut. Im Park treffen sich Jugendliche, manchmal bis 3-4 Uhr in der Früh.

**FB-Nr: 49**

Die Dachterrasse könnte schöner gestaltet und funktioneller eingerichtet sein. Schwer erreichbare Radabstellplätze in der Wohnanlage.

**FB-Nr: 51**

- Kommunikation zw. MieterInnen und GESIBA in den ersten zwei Jahren extrem mühsam, Verschleppung von Anliegen um Monate, keine Rückmeldungen, hat sich aber durch Personalwechsel verbessert.
- Große Differenzen zw. der Präsentation der GESIBA nach außen (Medien) und ggü. MieterInnen.
- Eine Nutzung des Flachdachs wäre super (Dachgarten – Gemüse/Blumen/Sonnenkollektoren/Windräder zur Stromgewinnung).

**FB-Nr: 53**

P1: Mehr Sicherheit der Fahrradabstellplätze gg. Diebstahl. Das Verbot für Radfahrer durch den Bednar-Park zu fahren, sollte strenger kontrolliert werden! Die Zufahrt bzw. Zugang zum Donauufer gehört verbessert (Brücke über den Handelskai zur Donau schaffen). Zu lange Ampelphasen bei der Kreuzung Haussteinstraße zur Walcherstr. -> Vorgartenstraße

P2: Fahrradreinigungsstelle gibt es in unserer Anlage nicht! Fahrradabstellplätze u. Halterungen für mich umständlich d.h. kann das Fahrrad nicht aus der Halterung nehmen, da zu schwer u. hoch ist! Der Weg zum Donauufer ist für Fußgeher gefährlich, da Gehsteig auf der Bahnseite sehr begrenzt. Rechts Bahngleise, links stark befahren – Handelskai.

**FB-Nr: 55**

Grundsätzlich bin ich mit unserer Wohnung im WAP, 9. Stock, Balkon etc. sehr zufrieden. Mitbestimmung – Was heißt das für die GESIBA? Wäre es so schwierig, bei Veränderungen im Haus alle BewohnerInnen zu befragen?! Ich habe mich schon zweimal „überfahren“ gefühlt:

1. Plan der GESIBA, die Dachterrasse zusperrern. Nach Massiver Aufregung kam das dann glücklicherweise nicht.
2. Folierung der Radräume wurde einfach gemacht. Ich kenne niemanden, der den Sinn dieser Aktion versteht. Jetzt können Diebe in Ruhe Schlösser knacken. Vorher war die Sichtkontrolle möglich. Mit dem vielen Geld hätte man z.B. den Kinderraum schöner machen können.

Warum werden wir nicht gefragt, bevor etwas gemacht wird???

**FB-Nr: 58**

(P3): Es gibt wirklich nicht genug Fahrradabstellplätze, abgesehen von denen draußen. Allerdings ist es mir wichtig, dass mein Fahrrad in einem verschlossenem Raum ist. Die Plätze im Haus sind kompliziert zu erreichen und überfüllt. Die Käfige unter dem Haus sind kompliziert zu erreichen und überfüllt. Die Käfige unter dem Haus sind ein guter Anfang. Trotzdem sollte mehr Geld in die Sicherheit der Fahrräder, als in milchige Scheiben investiert werden.

**FB-Nr: 62**

(P1):

- Fahrradabstellräume in OG: Lift ist zu klein für viele Fahrräder, in den Morgenspitzenstunden kommt meist ein belegter Lift von den oberen Stockwerken > für die Räder ist kein Platz mehr, äußerst lange Wartezeit auf freien Lift. Besser: Fahrradabstellräume im EG
- Hängebügel in den Fahrradabstellräumen: mühsam für den tägl. Gebrauch, für schwangere/körperl. Eingeschränkte nicht benutzbar (schweres Heben), Fahrrad kann nur an sich selbst verschlossen werden > Sicherheit
- Ursprünglich waren nur die Fahrradabstellräume vorgesehen, die Abstellbügel unter den Gebäuden im Freien entstanden auf Drängen einiger Mieter. So gibt es nur wenigstens einfach zugängliche Plätze (mit dem Nachteil Sicherheit)
- Anzahl der Stellplätze soll ausreichend sein: Deutlich weniger Hängebügel als Bewohner

**FB-Nr: 66**

Die Radaufhängungen sind für mich zu hoch. Ich kann und will mein schweres Fahrrad nicht so hoch hinaufstemmen, um es auf den Haken zu hängen.

**FB-Nr: 72**

- fehlende Außenjalousien
- kein Wasseranschluss auf der Loggia
- zu kleiner Lift
- schlechte Trittschallisolierung
- fehlende kippbare Fenster im Stiegenhaus

**FB-Nr: 73**

- Radabstellräume sind nicht sicher
- Luftverschmutzung und Lärm durch Baustellen sehr stark
- Mietzins unklar und wird nur höher
- unklar, ob Eigentumsübernahme möglich sein wird

**FB-Nr: 85**

- Da ich alleine wohne, stehen meine Fahrräder immer im eigenem Kellerabteil bzw. in der eigenen Wohnung. Habe immer wieder von Diebstählen aus dem Fahrradraum und vorm Haus (Straße) gehört!
- Die Ausstattung in diesem Haus ist toll; schade, dass fremde Personen immer wieder Zugang bekommen bzw. sich verschaffen (Radraum, Dachterrasse, Spielraum unterm Haus...).

**FB-Nr: 86**

(P1):

- Der Lift ist zu klein für den Fahrradtransport (er war konzipiert für Fahrradrampe in den ersten Stock direkt zu den Fahrradabstellräumen, die Rampe wurde „eingespart“, der Lift blieb klein).
- Fahrradräume sind zu eng; Haken zum Aufhängen machen täglichen Gebrauch unzumutbar; kein Platz für Anhänger und Kinderwägen
- Diebstähle aus dem Abstellraum und von den Bügeln vor dem Haus – Fahrräder sind hier nirgends sicher. Mein Wunsch ist, dass Fahrradboxen am Stockwerk platziert werden, dann würde ich auch täglich fahren.

(P2):

- Ich kann mein Rad nicht auf die Haken hängen und kann das Rad ohne Hilfe meiner Eltern nicht benutzen, obwohl ich 13 bin.

**FB-Nr: 89**

(P1): Ich wünsche mir mehr Cafés und Restaurants / Imbissplätze in der Gegend um den Wohnbau. Im angrenzenden Park wird auf den Grünflächen und rund um die Sitz- und Liegeflächen immer Ball gespielt, was es unmöglich macht, sich dort zu erholen.

**FB-Nr: 90**

P1: Bessere Zugangssicherung gg. Hausfremden

- a.) Qualität d. Hauseingangs
- b.) Zugangstür von der Garage zum Stiegenhaus sollte ebenfalls nur mit Schlüssel mögl. sein
- c.) Öffentl. Terrasse u. insbesondere das Dach sollten nur mit Hausschlüssel zugänglich sein!

P2: Öffentliche Terrasse wird von z.T. scheinbar hausfremden Personen verschmutzt bzw. Müll wird über die öffentliche Terrasse auf Terrassen d. Hausbewohner geworfen. Daher besteht d. Wunsch den Zugang auf d. öffentl. Terrasse und das Hausdach nur über einen Schlüssel zu ermöglichen.

**FB-Nr: 96**

P1:

- Fahrradabstellräume im 1. Stk. Sehr unpraktisch
- Bauseitig vorgesehener Außen-Sonnenschutz bei einer SW-Ausrichtung der Wohnungen wäre jedenfalls sinnvoll!!!
- Sehr freundliche Hausbetreuer
- Im Großen u. Ganzen bin ich sehr zufrieden mit meiner Wohnung!

**FB-Nr: 105**

(P2): Ich verstehe nicht, wieso die Fahrradabstellabteile im 1. Stock geplant wurden – noch dazu mit einem so kleinen Lift und ohne Rampen im Stiegenhaus, das ist völlig unpraktikabel. Weiters sind diese Abteile so voll, dass nicht alle Räder Platz haben und bruchsicher sind sie auch nicht, so dass „wertvollere“ Räder erst im Minikeller oder am Balkon abgestellt werden, das führt zu Mehraufwand im Alltag und Hemmschwelle das Rad im Alltag zu nutzen!

**FB-Nr: 107**

P1):

- Es ist „fahrradtechnisch“ die „beschissenste“ Wohnhausanlage, in der ich je gelebt habe.
- Morgens ist das Zusteigen mit 1 Fahrrad in den Lift oft bis zu 20 Min. nicht möglich., dann muss auf das Auto ausgewichen werden (sehr ökologisch).
- Transport mehrerer Fahrräder im Lift nicht möglich! (Kinder!!)
- Auch nach 3 Jahren massiver Bitten und Beschwerden keine sinnvolle Sicherungsmöglichkeiten für Fahrräder innerhalb der Anlage.
- Fahrradaufhängungen sind grundsätzlich extrem frauen- und kinderfeindlich!! (Kraftaufwand, Höhe für Kinder, Verschmutzung von (Büro-)Kleidung, etc.)
- Fahrradräume sind viel zu klein, Nebeneinander von Fahrrädern und Kinderwägen unmöglich!!
- Türschließer an Fahrradräumen machen es Kindern unmöglich, auch nur abgestellte (statt gehängte) Fahrräder selbst zu holen!
- Fehlende sinnvolle Sicherungsmöglichkeiten begünstigen die hohe Anzahl an Diebstählen > ich bezahle für Fahrradabstellräume mit, die ich nicht benutzen kann!!
- Es ist schwachsinnig Fahrradräume in den oberen Stockwerken anzulegen, wenn die Lifte auch nur 1 Rad, nur unter extremen Schwierigkeiten aufnehmen!
- Diebe genießen nach Aufbringen von Folien nun auch Sichtschutz (für ~16000 €)

**FB-Nr: 115**

(P2): Der Lift ist für so viele Parteien nicht ausreichend und auch langsam. Die Sprechanlage funktioniert meistens nicht, warum?? Ist eigentlich nicht zumutbar! Die Dachterrasse ist sehr nett, aber eigentlich nicht nutzbar, sehr enttäuschend im Verhältnis zur Anpreisung in den Projektunterlagen.

## 10. Anhang 10: Zusätzliche Anmerkungen der befragten Personen – Bike & Swim

### FB-Nr. 6

Mich stört, dass die Sauna und Infrarotkabine nur nach Eintragung im Planungskalender und Chipfreischaltung durch HBZ möglich ist. Z.B. Ist außerhalb der Öffnungszeit des HBZ im Planungskalender keine Reservierung, so ist es trotzdem nicht möglich die Infrarotkabine spontan zu nutzen (Chip nicht freigeschaltet).

### FB-Nr. 9

Die Türschließer bei den Haustoren, Türen zu den Fahrradabstellräumen, Müllraum, usw. sind viel zu stark eingestellt. Es erfordert hohen Kraftaufwand, diese zur Gänze zu öffnen und dann noch mit Kinderwagen, Fahrrad, Einkäufe etc. durch die schnell schließende schwere Tür hindurchzugehen.

Verbesserungsvorschlag: Die Türschließer etwas schwächer einstellen.

### FB-Nr. 15

Beim Schwimmbekken gibt es keinen Schatten, es ist daher für Kleinkinder ungeeignet, ebenfalls werden die Steinplatten dort sehr heiß. Insgesamt ist die ganze Bodenbeschaffenheit in der Anlage nicht zufrieden stellend, da man ständig Steine und Sand in die Wohnung trägt. Auf dem Spielplatz findet man keine Geräte, die auch für Kleinkinder geeignet sind.

Andere Bewohner hatten bereits Probleme mit dem Rauchmelder, dieser befindet sich gleich neben dem Backrohr. Ebenfalls fraglich ist, warum der Ventilator nicht wie im Bad/Klo eingebaut worden ist. Es scheint, dass die Küche vor Bezug geplant wurde und er nicht berücksichtigt worden ist, es ist jedenfalls im Plan nichts dazu ersichtlich.

Bezüglich des Fitnessraumes muss festgehalten werden, dass dieser nicht vorhanden ist. Auch gibt es Unklarheiten bei den Gemeinschaftsräumen, die die Mitbestimmung der Einrichtung und die Nutzung/den Zugang betreffen.

Weiters sind die Eingangstüren mit dem Fahrrad nicht leicht zu öffnen. Die Türen zu den Fahrradabstellräumen lassen sich nicht fixieren, daher ist es mühsam ein Rad hindurch zu bringen.

**FB-Nr. 23**

Die Fahrradabstellplätze sind zu klein, zudem ist die Türöffnung schwer zu handhaben.

**FB-Nr. 24**

Zur Architektur der Wohnhausanlage muss man festhalten, dass der Müllraum zu weit entfernt ist (Wohnung ist Stiege 8 und Müllraum befindet sich bei Stiege 6). Die Problematik mit den Waschküchen ist dieselbe, diese befinden sich bei den jeweiligen anderen Stiegen und die Wäsche muss auch bei schlechtem Wetter quer über den Hof getragen werden. Bezüglich der Ausstattung und der Menge der zur Verfügung stehenden Geräte gibt es nicht zu beanstanden.

Der Bus macht auch noch im 6. Stock großen Lärm. Zudem ist der Sand auf den Wegen im Hof sehr störend, da man ihn mit in die Wohnung trägt. Es gibt keinen „befestigten“ Weg durch die Anlage, die einzige Alternative wäre außen herum auf der Straße zu gehen. Bezüglich der Fahrradwerkstatt gilt es leider festzuhalten, dass diese zu einem Abstellraum umfunktioniert wurde. Die Fahrradabstellplätze befinden sich in der jeweiligen Wohnungsetage – damit befindet sich mein Raum im 6. Stock. Da ich täglich mein Fahrrad benutze, muss ich dieses täglich mit dem Lift hoch und runter bewegen, den Lift versuche ich jedoch so selten wie möglich benutzen. Es wäre schön, das Rad im Erdgeschoss abstellen zu können. Auch wenn momentan dort ein Abstellraum zur Nutzung vorhanden ist, ist dieser sehr problematisch zu erreichen. Zum einen sind dort 2 Türen, die sehr unpraktisch zum Aufsperrern gehen. Man braucht dafür beide Hände, es ist fast unmöglich schnell ein Fahrrad hindurch zu schieben. Zum anderen geht die Haustür nicht weit genug auf um problemlos ein Fahrrad dort hindurch zu bekommen. Hier muss man auch festhalten, dass der Bewegungsmelder für das Licht im Abstellraum nicht optimal eingestellt ist. Es kommt vor, dass man plötzlich im Dunkeln mitten im Raum steht und das Licht nicht so leicht wieder angeht, um das Rad nach dem umständlichen Befestigen an den Deckenhaken auch anketten zu können.

Die Qualität der Fahrradabstellplätze ist auch besonders dadurch getrübt, dass der Raum versperrt ist und es keine Möglichkeit gibt, das Rad am Rahmen und nicht nur am Reifen zu befestigen.

Es wäre wünschenswert, die Fahrräder bei einem kurzen Aufenthalt in der Wohnung vor dem Haus abstellen zu können („Wiener Bügel“), eben genau wegen der umständlichen Prozedur des Fahrradabstellens in den Rad-Abstell-Anlagen.

Positiv bei den Gemeinschaftseinrichtungen fallen, wie bereits oben erwähnt, die Waschküchen auf, daneben auch der Pool und die Sauna. Leider existiert der angekündigte Fitnessraum nicht, darüber wurde nicht informiert und auch nichts begründet. Bei den Sanitäranlagen zum Pool fehlt die Fußdesinfektion und die Duschen im Freien sollten kein Warmwasser haben, da dies Energieverschwendung ist und zu Algenbewuchs führt. Es reicht, dass die zum Pool gehörenden Sanitäranlagen im Haus Warmwasser führen.

Das HBZ mit den regelmäßigen Öffnungszeiten ist toll, ebenso das HAVIS (Kontakt mit der Hausverwaltung via Internet), das ich bereits zwei Mal genutzt habe und voll zufrieden damit bin.

Die Beleuchtung im Stiegenhaus könnte verbessert werden, da es durch die großen Fenster eh schon sehr hell dort ist, dadurch ist die automatisch angehende Beleuchtung oft nicht nötig. (Vorschlag: Ein (Zeit-)Schalter mit dem man die Bewegungssensoren aufdrehen kann). Dieses Stiegenhaus war ein Grund mit, dass ich mich für die Wohnung entschieden habe, da es so hell ist und die Benützung der Treppen wesentlich attraktiver macht. Es wäre interessant zu erfahren, ob sich die Bewohner des gegenüberliegenden Wohnhauses nicht durch die Stiegenbeleuchtung gestört fühlen.

#### **FB-Nr. 26**

Es wäre für kurzzeitiges Abstellen angenehm, auch im Erdgeschoss und vor dem Wohnhaus Fahrradabstellplätze zu haben.

#### **FB-Nr. 34**

Eine Rampe bei der Stiege 4/5 (derzeit Treppe) sowie Radständer im Hof für Gäste wären toll.

#### **FB-Nr. 36**

Ich bin sehr zufrieden. Wünschenswert wäre eine spezielle Reinigung der Saletten und mehr Pflanzen im Hof. Kritik möchte ich gerne bezüglich der Änderungen an der Architektur äußern, die ohne Benachrichtigung stattgefunden haben. So wurden orange Fensterrahmen verbaut, diese waren jedoch nicht geplant, ebenso schaut das Balkongeländer anders aus.

#### **FB-Nr. 38**

Die Ausstattung der Fahrradwerkstatt sollte bereitgestellt werden, zudem wären Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss der sinnvoll. Beim Fahrradabstellraum auf der Etage

muss man bemängeln, dass es keine Stange gibt, an der man das Fahrrad abschließen kann, das Aufhängen an den Haken ist teilweise sehr schwierig und die Tür klappt zu schnell wieder zu. Es ist sehr schwer die Räder hinauszuschieben, ohne dass man von der sich schließenden Tür erwischt wird. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die Schlüssel zu den Fahrradabstellräumen jeden dieser Räume aufsperrt, man hat damit freien Zugang zu allen Abstellräumen.

#### **FB-Nr. 39**

Zu der Sicherheit der Fahrradabstellplätze muss man leider anmerken, dass auch die Bewohner anderer Stiegen und Stockwerke auch Zugang zu unserem Fahrradabstellraum haben und dort ihre Räder abstellen.

#### **FB-Nr. 41**

Das Hochheben der Fahrräder in den Abstellräumen ist sehr anstrengend. Zudem wäre es toll zu erfahren, wann das Fitnesscenter eröffnet wird.

#### **FB-Nr. 43**

An sich ist es eine super Anlage. Bezüglich der Fahrradanhänger muss man jedoch festhalten, dass breitere Rampen es wesentlich vereinfachen würden mit dem Anhänger um die Kurven zu kommen. Auch wäre es sinnvoll, die Türen mit stabilen Türöffnungsmöglichkeiten zu versehen, also dass es eine Vorrichtung zum Offenstellen der Türen gibt. Es ist unmöglich mit einem Rad und einem Anhänger durchzufahren, weil die Tür zu schnell zufällt, der Riegel schon wieder kaputt ist, die Tür etwas zu schmal und auch zu schwer ist. Diese Konstellation ist weder bedienungsfreundlich noch behindertengerecht. Die eben erwähnten Sachen gelten auch für den Kinderwagenabstellraum. Dafür, dass die Betonung der Anlage auf Bike liegt, muss man leider anmerken, dass die AutofahrerInnen doch wieder so viel Raum erhalten. Dies sieht man direkt/indirekt im Innenhof, dort befindet sich ein süßer Spielplatz, aber rundherum lauter Garagentore.

#### **FB-Nr. 45**

Die Brandschutztüren bei den Fahrradabstellräumen erschweren das Herausholen der Räder. Sie sind auch mittlerweile schon etwas zerkratzt, da sie mir immer wieder auf das Rad stoßen. Gäbe es die Möglichkeit einer Halterung oder Ähnliches? Sonst Super! Danke

**FB-Nr. 46**

Sand/Kiesweg ist nicht so fahrradfreundlich (Sicherheit) und auch nicht gut geeignet für Scooter und Inlineskates (Verdrecken der Rollen und Kugellager). Dafür vermittelt es aber „Urlaubsfeeling“.

Fahrradräume: Haken sind nicht so ideal, für schwere Räder nicht gut zu Händeln. Sonst sind die Fahrradräume ideal gelegen, die Erreichbarkeit durch den großräumigen Lift ideal – fördert die Mobilität!

Architektur der Anlage ist sehr gelungen!

Lichter am Swimmingpool nach 22 Uhr sind unnötig, sind eine Stromverschwendung, genauso wie Stiegenhaus- und Wegbeleuchtung untertags!

Wünschenswert wäre die Dachterrasse ganzjährig betreten zu können.

Fitnessraum/Gymnastikraum wäre auch wünschenswert!

Was wirklich störend ist: durch die vielen Betonbauten in der Vorgartenstraße ist die akustische Beeinträchtigung sehr stark (Hall!) -> Bitte lärmdämmende Maßnahmen!!! (mehr Wiesen, Bäume Fassadenbegrünung der Nachbarschaft!)

Infrastruktur: DM, Libro und Post sind zu weit weg!!! Mehr Lokale in unmittelbarer Nähe wären fein – diese werden aber voraussichtlich entstehen durch die neuen Wohnbauten?

Bitte unbedingt Grünflächen am ehemaligen Nordbahnhof belassen!!! Die derzeit entstehenden Bauten sind mehr als genug!!!

Verkehrsberuhigung in der Vorgartenstraße schon ab Walcherstraße wäre wünschenswert!!! 30er-Zone, nur Zufahrtsverkehr. Leider drehen manche Pkw in der Vorgartenstraße Ecke Haussteinstraße mit Höllenlärm um (in der Nacht bei der Ampel) -> hohe Lärmbelästigung

Baulärm von Park Residenzen: bitte nur zwischen 7 und 18 Uhr und nur Mo-Fr – starke Beeinträchtigung durch Baulärm vor 7 Uhr und abends und am Samstag!!!

Wäre es denkbar, Zugang zum Dachgarten des „Wohnen am Park“ zu erhalten?

**FB-Nr. 56**

Die Waschküchenpreise sind viel zu hoch. Deswegen wasche ich dort nicht.

Es gibt im Hof keine Wiesen.

Die Wege im Hof sind bei schlechtem Wetter sehr unangenehm, weil man die Steinchen mit in die Wohnung trägt.

Im Radabstellraum gibt es keine Sicherungsvorrichtungen, um das Rad abzusperren.

Kellerabteil zu klein u. offen (Gitterstäbe)

### **FB-Nr. 58**

Die Türen der Fahrradräume gehen sehr schwer auf und es gibt keine Möglichkeit die Türe dann offen zu halten um das Rad bequem heraus zuholen.

Fahrradwerkstatt ist nicht umgesetzt!!!

Es gibt (noch?) keine Fitnessraum

### **FB-Nr. 61**

Pers. 1:

- Fahrradabstellplätze zum kurzen Abstellen vom dem Haus wären gut.
- Die Türschließer in den Fahrradabstellräumen sind zu streng eingestellt. Damit ist es unnötig schwierig das Fahrrad dort abzustellen.
- Eine baldige Umsetzung des im Vertrag und Projektbericht festgeschriebenen und auch in den Medienberichten (z.B.: Standard) erwähnten, Fitnessraumes wäre sehr wünschenswert.

### **FB-Nr. 62**

Pers. 1:

1. Bitte öffnen Sie ganzjährig untertags das Sonnendeck beim Pool, denn es gibt ganzjährig sonnige Tage, wo es schön wäre, dort ein Sonnenbad zu nehmen!!!
2. Toll wäre es, wenn nur der jeweilige Stock auf die Räder im Stockwerk Zugriff hätte – wegen Diebstahlsgefahr. Dann müsste das Rad nicht abgesperrt werden und dann würde man es öfter nutzen.

**FB-Nr. 71**

Die Bewohner eines Stockwerkes sollten nur Zugang zu ihren eigenen Radraum haben. Für die Räder sollte es auch Absperrmöglichkeiten am Boden geben, da z. B. mein Mountainbike zu schwer ist, es jeden Tag in der Luft aufzuhängen.

**FB-Nr. 75**

Leider habe ich in punkto der Radinfrastruktur einiges zu bemängeln.

- Es gibt keine Radabstellmöglichkeiten vor dem Haus für Gäste oder auch andere Bewohner, die nur kurz ihr Rad parken möchten.
- Ich bin Alltagsradfahrerin und benutze mein Fahrrad fast täglich. Mir wäre wichtig gewesen, dass ich das Fahrrad am Boden stehend, an einem fixen Fahrradständer mit dem Rahmen befestigen kann. Die kleinen Fahrradabstellräume pro Stockwerk sind jetzt schon sehr voll, und es ist mühsam das Fahrrad täglich aus dem winzigen Raum heraus zu fädeln. Außerdem erachte ich die Lösung, die Räder an den Haken an der Decke aufzuhängen, als nicht sinnvoll, da z. B. Schwangere, ältere Personen oder Personen in Arbeitskleidung, die sich nicht schmutzig machen möchten, diese Haken nicht nutzen können. Was auch sehr nervig ist, ist dass die Türen extrem schwer zu öffnen sind, was vor allem einhändig und mit Fahrrad in der anderen Hand nicht sehr komfortabel ist. Und zu allem Überdross, geht meist schon nach einigen Sekunden, nach dem die Türe zugefallen ist, das Licht aus und man muss sein Fahrrad dann im Dunklen absperren (die Türe fällt automatisch zu, man kann sie nicht offen lassen).
- Ich wohne auf Stiege 3, hier befindet sich im Kellergeschoss ein großer Fahrradabstellraum. Dieser ist jedoch für AlltagsradfahrerInnen auch nicht optimal, da man immer den Lift benutzen muss und 3 Türen auf und zu sperren muss, um zu diesem Raum zu gelangen. Außerdem gibt es in diesem Raum auch keine guten Fahrradständer, an denen man das Fahrrad mit dem Rahmen anhängen kann.
- Ich hätte mir einen Fahrradabstellraum gewünscht, ähnlich wie die Fahrradwerkstatt auf Stiege 6, der von der Straße leicht (durch nur eine Tür) betretbar ist und in der es am Boden fixierte Radständer gibt, an denen man das Fahrrad anhängen kann. Eventuell könnte man bei Stiege 3 den vorderen Teil der Waschküche für solch einen Raum umfunktionieren?
- Die Fahrradwerkstatt ist im Moment mit Rädern voll geparkt und man kann sie keinesfalls als Radwerkstatt erkennen. Ich fände es toll, wenn in der Radwerkstatt auch eine

Radwerkstatt mit einem Kompressor und Werkzeugen eingerichtet wird, die alle Mieter nutzen können.

- Ich denke es wäre sinnvoll weitere Verbesserungen der Radinfrastruktur mit den Mietern zu besprechen und gemeinsam mit den Personen vor Ort nach Lösungen zu suchen, die für alle zufrieden stellend sind.
- Der Zutritt zum Pool ist, und somit auch zum Hausdach und dem Sonnendeck, leider nur während der Badesaison erlaubt. Schön wäre es, wenn man das Sonnendeck auch nach Ende der Badesaison noch nutzen könnte, um sich zu sonnen, die Aussicht zu genießen, auf die andere Stiege zu wechseln oder eventuell sogar für sportliche Aktivitäten an der frischen Luft.
- Schade ist auch, dass in den Wohnhausanlagen (in der bike and swim) aber auch in den anderen am Nordbahnhofareal wenige Geschäftslokale und Lokale angesiedelt sind – bzw. wenig Platz dafür vorhanden ist. Das ganze Areal wirkt dadurch wie eine Schlafstadt.

#### **FB-Nr. 83**

Der Fahrradraum ist zu klein und zu sperrig. Außerdem ist die Tür zu schwer und hat keinen Türstopper.

#### **FB-Nr. 84**

- Es wäre sinnvoll bei den Fahrradabstellplätzen eine Möglichkeit zu bieten, das Fahrrad anzuhängen, bzw. abzusperren = z.B. Fahrradständer
- Man kann die Fahrräder in den Fahrradräumen aufhängen, allerdings ist dies sehr umständlich und schwierig, da diese zu hoch hängen.
- In der Fahrradwerkstatt wäre entsprechendes Werkzeug wünschenswert. Man könnte dieses dann auch anketten, damit es nicht „verschwindet“.
- Eine Möglichkeit, das Schwimmbecken auch im Frühling und Herbst nutzen zu können, wäre wünschenswert.
- Die Gemeinschaftsräume (z.B. die Fitnessräume) wurden leider noch nicht in Betrieb genommen.

**FB-Nr. 92**

Pers. 1: ad „sonstige Motive“: Mein Schlafzimmer liegt gleich neben Badezimmer und im Bad ist ein Ventilator oder Lüfter der durchgehend auf minimaler Stufe läuft. Das stört mich schon, weil es ziemlich laut ist, weil ich zu gut höre und nicht weiß, ob minimale Stufe einprogrammiert ist. Sonst bin ich mit Wohnung zufrieden.

**FB-Nr. 95**

Pers. 1: zu Fahrradabstellplätze: Die Hacken zum Aufhängen sind zu hoch. Die Tür zum Abstellraum ist sehr schwer, Probleme beim Öffnen.

## **11. Anhang 11: Zusätzliche Anmerkungen der befragten Personen – Autofreie Siedlung**

### **FB-Nr. 4**

Pers. 4: Bodenqualität > Im privaten Garten gedeiht praktisch nichts wg. Bauschutt & der dünnen Erdschicht.

### **FB-Nr. 7**

Pers. 1: Die Fahrradcontainer sind schmutzig und zu klein!

### **FB-Nr. 10**

Pers. 2: Schlechte Bauqualität – vorwiegend billige Materialien verwendet > Fenster, Fliesen am Gang. Langfristiger Vertrag mit GTE > Zumutung!

### **FB-Nr. 11**

Pers. 1: Es stört mich sehr, dass in der Autofreien Siedlung immer mehr Bewohner ein Auto besitzen.

### **FB-Nr. 12**

Pers. 1: Die „Autofreiheit“ wird leider nicht von allen BewohnerInnen gelebt. Es gibt zw. 20-30 Autos/HH mit Autos. Die GEWOG weiß davon, aber werde nie wirklich rechtlich etwas unternehmen. Ich wäre für Whg-Kündigungen bzw. Sperre der Gemeinschaftsräume.

### **FB-Nr. 14**

Pers. 1: Mich stört der Mega Handy-Mast vis a vis am Fußballplatz. Bei uns sind 4 Personen an Krebs erkrankt und 2 verstorben

Ich glaube, die Wohnungsgesellschaft hat aus Angst die Wohnungen nicht vollständig zu vermieten, in der Anfangsphase die Autofreiheit nicht all zu ernst genommen.

Ich finde, die Autofreiheit ist ein Geschenk und kein Opfer, wie manche meinen. Die vielen Aktivitäten, die sich durch viele engagierte BewohnerInnen von Anfang an ergeben haben, sind extrem lebenswert! Positiv zu bewerten ist allerdings auch die gute Zusammenarbeit und die möglichen Freiräume durch die GEWOG.

In den neuen U-Bahnen sind die Einstiegsmöglichkeiten mit Fahrrad geringer geworden als mit der alten. Für ältere Menschen ist das „hop-and-ride“ aber praktisch (Mitnahme Fahrrad in die U-Bahn). In den ÖBB sollte auch mehr Service für Fahrradmitnahme vorhanden sein, Buchung sind derzeit mühsam, Unsicherheit ob es Platz gibt bei nicht Reservierung.

Pers. 2: Noch mehr Fahrradabstellplätze

#### **FB-Nr. 16**

Pers. 1: Erwartung, dass endlich Druck auf die immer größer werdenden Zahlen d. Autofahrer (-besitzer) gemacht wird. (Entzug der Förderung u.a.)

Pers. 3: Es soll weniger Busch und Urwald geben

#### **FB-Nr. 17**

Pers. 2: Carsharing mit e-Auto ergänzend zum bestehenden Fahrzeug

#### **FB-Nr. 21**

Pers. 2:

1. Wegenetz in der Umgebung ist für Fußgänger & Radfahrer nicht günstig > Barriere zw. Donauefeldstraße & alte Donau zw. Fultonstraße u. Duckestraße

2. Zugang zur Straßenbahn ist durch Zaun blockiert.

Pers. 3: Die Abstellplätze sind grundsätzlich gut, aber überfüllt. Loch in die Begrenzung der Straßenbahnstation Fultonstraße, da dort alle entlang fahren.

Pers. 4:

1. Videobewachter Abstellplatz für Rad bei U-Bahn

2. Ich kann nicht zur Straßenbahn gehen ohne einen Zaun zu überklettern – der muss weg.

#### **FB-Nr. 22**

Pers. 1: Die Fahrradboxen dürfen keine Lagerhalle für kaputte bzw. nicht gebrauchte bzw. nicht verwendete Fahrräder werden. Wer mit dem Fahrrad nicht regelmäßig auch fährt, sollte keinen Platz in der Box belegen.

**FB-Nr. 30**

Pers. 2: Es gibt viel zu wenige überdachte Fahrradabstellplätze (Boxen die verschließbar sind, freie Abstellplätze vor dem Haus sind vandalismusgefährdet.

Fahrradabstellplatz in der Tiefgarage oder im Keller ist umständlich und ich habe als Frau auch Angst.

Pers. 3: Als wir eingezogen sind war ich ein Kleinkind. Ich hatte damals keine Einzugs motive.

**FB-Nr. 34**

Pers. 1: Es gibt einiger BetrügerInnen die gegen die Autofreiheit verstoßen. Dagegen wird, von wirkungslosen Infoschreiben abgesehen, von den zuständigen Stellen nichts unternommen.

**FB-Nr. 35**

Pers. 1: Eine autofreie Siedlung sollte meines Erachtens direkt an einer U-Bahnhaltestelle liegen. Die Bausubstanz (Fenster, Betondecken, die sich verschieben > Risse in der Decke etc.) ist mangelhaft. Es gibt zu wenig große Wohnungen (4, 5-, 6-Zimmerwohnungen für wachsende Familien)

Pers. 2: Die Bausubstanz der Wohnung ist leider schlecht. Große Risse von Anfang an in unserer Wohnung! Quer, die ganze Länge über die Decke!

**FB-Nr. 37**

Pers. 1: Viele Mängel in meiner Wohnung sind erst nach meinem Einzug entdeckt und deshalb recht spät saniert worden, was für mich und mein Baby sehr unangenehm war. Deshalb sollte die Kontrollen zw. Aus- und Einzug gemacht werden, damit dann keine Unklarheiten entstehen. Genauere Kontrolle bitte!

**FB-Nr. 39**

Pers. 2: Autobesitzer + -nutzer: Raus aus der Siedlung! Wo bleibt die Verantwortung und Unterstützung des Bauträgers??

Pers. 3: Mehr Bügel zum abschließen!

**FB-Nr. 42**

Pers. 1: Ziemlich viele Hunde! Ziemlich viele „heimliche“ Autobesitzer!!

Pers. 2: Während Fahrradabstellplätze gerade ausreichend sind ist für Kinderfahrräder und auch Kinderwägen viel zu wenig gewidmeter Platz. Ohne das Abstellen auf dem Laubengängen und überall in vielen Gangnischen wäre das Chaos perfekt. Die vielen Kinderräder im Kinderwagenabstellraum machen eine Benützung für Kinderwägen unzumutbar.

**FB-NR. 43**

Betreffend die Sicherheit der Fahrradabstellplätze: Es gab bereits Diebstähle!

Eine Verbesserung der Abstellplätze wäre wünschenswert.

Ich wohne sehr gerne in der Wohnanlage, aber der Wohnungsgrundriss ist extrem unpraktikabel in Bezug auf die m<sup>2</sup>-Größe.

**FB-Nr. 44**

- 1) Miete ist für eine Mindestpensionistin sehr teuer geworden
- 2) Stiegenhausbeleuchtung muss nicht den ganzen Tag brennen.
- 3) Gitter beim Zugang zur Straßenbahn gehört unterbrochen.

**FB-Nr. 50**

Bei der Umsetzung des Projekts wurde zu wenig Wert auf Qualität gelegt, hochwertige Materialien und Ausführung. Die Optik und Qualität des Stiegenhauses ist katastrophal – Betonwüsten!

**FB-Nr. 52**

Pers. 1: Radanhänger bräuchten bitte eindeutigen Platz, damit sie nicht offensichtlich mehreren Rädern den Platz wegnehmen. Freiluft-Stellplätze bitte mit (transparentem) Dach ausstatten.

Pers. 2: Genügend Fahrradabstellplätze im Keller und offen zugängliche

**FB-Nr. 50**

Fahrradabstellplätze die überdacht sind.

Pers. 3: Vermehrt Abstellplätze für Kinderräder & Roller (Nahe der Stiegen) – Überdachung (transparent)

**FB-Nr. 55**

Pers. 1: Mehr überdachte Abstellplätze. Graue Betondecken und Wände freundlicher Streichen

Pers. 2: ad. Pumpstation: Pumpaufsätze nicht optimal für alle Ventilarten.

ad. Fahrradwerkstatt: Ein Abend im Monat mit professioneller Betreuung wäre wünschenswert.

ad. Qualität der Fahrradabstellplätze: Deutlich höhere Anzahl der vorhandenen Abstellplätze; sollten in Boxen (mit Überdachung) auf Paterre-Ebene.

**FB-Nr. 56**

Pers. 1: Es gibt immer noch zu wenig überdachte Abstellplätze für Fahrräder

Pers. 2: Wohnungsqualität bez. Hellhörigkeit leidet.

Versunkener Platz ist ein Schalltrichter (zu laut)

Grünraumarchitektin hat vergessen, dass Bäume wachsen (dunkel, zu dicht)

**FB-Nr. 61**

Fahrradabstellplätze für Besucher sollten dort sein, wo sich die Gegensprechanlagen befinden! (z.B. Innenhof)

**FB-Nr. 69**

Pers. 1: Größtes Ärgernis: Es wohnen immer mehr Leute mit Autos hier – es gibt keine Konsequenzen oder Verweise! GEWOG als Vermieterin sollte aktiv werden! Sonst „stirbt“ das Projekt.

Pers. 2: Die Erfolge bzw. positiven Aspekte hängen schlussendlich vom Engagement der BewohnerInnen ab, weniger vom Konzept, kaum vom Bauträger/Vermieter/Hausverwaltung.

**FB-Nr. 71**

Leider wird durch Kinder vom Spielplatz viel kaputt gemacht! (Habe nichts gegen Kinder)!!

**FB-Nr. 74**

Pers. 1: Das Thema Fußgängerverkehr ist in diesem Fragebogen unterrepräsentiert!

**FB-Nr. 75**

Pers. 1.: Wünsche und Vorschläge für einen Neubau einer anderen autofreien Siedlung (bei uns kann man das leider nicht mehr machen)

- Die Lifte sollten so groß sein, dass ein Rad gut hineinpasst (wie in der U-Bahn), damit jedeR das Rad vor der Wohnung bzw. Keller abstellen kann.
- Die Keller sollten so groß sein, dass pro WohnungsbewohnerIn 2 Fahrräder barrierefrei untergebracht werden können (wie in unserer alten Wohnung im 17. Bezirk)
- Die Müllplätze sollten am Weg zur Straßenbahn und nicht in der Gegenrichtung gebaut sein, damit man (wie in der alten Wohnung) den Mist auf dem Weg beim Fortgehen entsorgen kann.
- Barrierehindernisse für Personen mit Kinderwägen oder sonstigen Behinderungen sollte es nicht geben (Schotterweg/Stufe/schwer zu öffnende Eingangstüre mit Kinderwagen, Mist und Einkauf in der Hand/Stufen zwischen Eingangstüre u. Mistplatz,..)
- !!!!Anbindung ans Radwegnetz Wiens!!! > unbedingt nötig wenn Kinder autofrei aufwachsen!! – Radweg bzw. Autofahrverbot bis zum nächsten Radweg

Pers. 2:

- Größere Lifte, so dass mehrere Fahrräder ohne Probleme Platz haben.
- Mehr Fahrradabstellplätze
- Ich finde es gar nicht gut, dass der Hügel in unserem Haus umgebaut wurde.

**FB-Nr. 79**

Pers. 1: Es gibt immer noch zu wenig überdachte Abstellplätze für Fahrräder

**FB-Nr. 80**

Pers. 1:

- Klare Information an WohnungswerberInnen bez. Autofreiheit
- Zu viele AutobesitzerInnen/-nutzerinnen schaden dem Projektkonzept
- Mangelnde Fahrradinfrastruktur in Donaufelder Straße
- Zu lange Intervalle auf der Linie 26

**FB-Nr. 86**

Pers. 1: Es sollte seitens der Hausverwaltung 1x pro Jahr eine ausnahmslose Räumung der Fahrradbox stattfinden, um auf diesem Weg nicht genutzte Räder zu entfernen & die Box säubern. In Autogaragen ist eine regelmäßige Säuberung ja auch üblich und durchführbar.

**FB-Nr. 87**

Durch den Loggiabau und den Laubengang sind nun die Wohnungen im unteren Bereich sehr dunkel. Beton - Holz wäre mir lieber. Zudem sollte es mehr Radboxen im Keller geben.

**FB-Nr. 88**

Es gibt zu wenige Car-Sharing Autos in der Tiefgarage. Außerdem wird dafür zuwenig Werbung gemacht.

**FB-Nr. 92**

Die Qualität der Baumaterialien und die Ausführung sind schwer mangelhaft.

**FB-Nr. 93**

Auffällige Nicht-Nutzung der Abstellanlage im NO der Siedlung! Anderes Angebot?!

**FB-Nr. 95**

Die Autofreiheit der Anlage sollte verbindlicher durchgesetzt werden. Auch können die Spiel- und Sportflächen besser gestaltet werden.

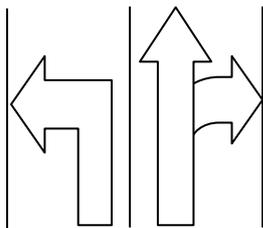
**FB-Nr. 96**

Bezüglich der Wohnhausanlage: Es gibt zuwenig überdachte Fahrradabstellplätze.

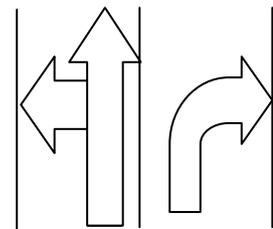
Bezüglich der Wohnumgebung (Floridsdorf) ist zu sagen, dass ein Verkehrskonzept nicht existent, bzw. nur auf Autos ausgerichtet ist. Einige Beispiele:

- Die Intervalle und die Zuverlässigkeit des 26-ers sind nach wie vor eine Katastrophe
- Das neu errichtete Geländer bei der Haltestelle Fultonstraße ist extrem fußgängerfeindlich, bessere wäre es gewesen, einen kleinen Zebrastreifen in Verlängerung des Gehweges beim Nachbarbau und der Gitter hin zu machen plus einen Durchgang durch das Geländer.
- Die Einhaltung der 30er Geschwindigkeitsbegrenzung wird unserem Eindruck nach so gut wie nicht kontrolliert.
- Der Autoverkehr auf der Fultonstraße hat sich extrem gesteigert – eine Sperrung der Durchfahrt auf Höhe des Freiligrathplatzes wäre sehr zu begrüßen,
- ebenso wird das Fahrverbot Nordmanngasse zwischen Fultonstraße und A.-Negrelli-Gasse (Zufahrt gestattet) in keiner Weise kontrolliert; die Nordmanngasse hat sich zu einem Schleichweg zur Umgehung der Ampeln der Donaufelderstraße entwickelt.
- Die Fahrspuren der Fultonstraße in Richtung Ampel Donaufelderstraße sind extrem radfeindlich und gefährlich:

derzeit:



viel besser wäre:



Die meisten Autos in der gemeinsamen Spur „geradeaus und rechts“ biegen recht ab, dies dauert durch das Queren der Fußgänger ziemlich lange. Das Einreihen für geradeaus fahrende RadfahrerInnen ist schwierig und wäre durch eine gemeinsame Spur von „geradeaus und links“ viel einfacher und ungefährlicher.

- Es fehlt ein Radfahrstreifen auf der Donaufelderstraße
- Es fehlt ein Radfahrstreifen auf der Brunnerstraße

- Radwege scheinen grundsätzlich von Menschen geplant zu werden, die noch nie auf einem Fahrrad gesessen haben, z.B.:
- 1 Meter breite Radwege mit 90° Grad Kurve und Verkehrsschild mitten im Weg
- Völlige Unübersichtlichkeit beim Zusammentreffen Radweg/Radweg oder auch Radweg/ Autoverkehr etc.

**FB-Nr. 99**

Pers 1: Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelästigung:

Rollläden verbieten (Fensterrollläden)

Keine Fahrradabstellplätze im Durchgang

Denn der Innenhof hat eine Akustik dermaßen, dass man das Fallen einer Münze bis in den 5. Stock hinaufhört.

**FB-Nr. 101**

Derzeit akuter Platzmangel in Fahrradbox (25/1) > Abstellen abends nur noch im Keller. Dort steht viel anderes außer Räder.

**FB-Nr. 114**

Radverbindung Fultongasse –Kagraner Platz fehlt, Radweg wäre gut

**FB-Nr. 116**

Zugang Radwerkstatt transparent regeln > Chip?

**FB-Nr. 121**

Ein Schwimmbad am Dach und Tiere im Garten der Wohnanlage wären schön.

**FB-Nr. 122**

Das Wohnkonzept der Autofreien Siedlung gefällt mir sehr gut: Biotop, gemeinsames Wohnzimmer u.v.m. Ich möchte nur bitten, dass der Architekt bei zukünftigen Wohnungen keine schrägen Wände mehr einzieht (schräg in dem Sinne, dass nicht alle Winkel eines Zimmer 90° Grad aufweisen), da diese zum Stellen von Möbeln äußerst ungünstig sind.

**FB-Nr. 106**

Situation mit GTE undurchschaubar und unbeeinflussbar – Knebelvertrag.

**FB-Nr. 110**

Bezüglich Wohnung: Die Elektro-Situation im Schlafzimmer ist idiotisch. Das sollte man normalisieren, wenn möglich. Zudem ist die Lüftung im WC und Bad im Leerlauf sehr laut. Wäre es möglich diese leiser zu machen?

Das Spezialthermostat im Wohnzimmer ist unnötig und immer kaputt. Auch ist das Strom-Aus-System im Schlafzimmer zur Vermeidung von Elektrosmog eine nette Idee, aber es ist unpraktisch, da dadurch nicht einmal mehr die Nachttischlampe funktioniert.

Die Eingangstüren (nordseitig) sind in vielen Wohnungen immer wieder kaputt – schlechte Bauweise/ Bausubstanz.

**FB-Nr. 112**

Leider wurde uns der Nachbarbau direkt vor die Nase gebaut und somit hat sich die Wohnqualität bzgl. Sonne und Licht erheblich verschlechtert.

## 12. Anhang 12: Protokoll des ExpertInnengesprächs

### ExpertInnengespräch „Fahrradfreundliche Wohnbauten“

#### Ergebnisprotokoll

Datum: 18. Oktober 2012, 13:00 bis 15:00 Uhr

Ort: Rosinak & Partner, Schloßgasse 11, 1050 Wien

**Teilnehmer** (alphabetisch nach Nachnamen, ohne Titel):

Claudia König (koeniglarch architekten, Bike City), Walter Listik (Neue Heimat - Gewog Hausverwaltung), Georg Poduschka (PPAG architects, Wohnen am Park), Markus Schuster (Herry Consult), Rudolf Szedenik (S & S architekten, autofreie Mustersiedlung), Michael Szeiler (Rosinak & Partner)

Krankheitsbedingt verhindert: Karl Rotter (Gesiba)

Von Bike & Swim hat kein Architekt am Gespräch teilgenommen

Ergänzend zu den im Rahmen des Forschungsprojektes durchgeführten BewohnerInnen-Befragungen fand am 18. Oktober ein zweistündiges ExpertInnengespräch statt. Zu diesem Gespräch waren die ArchitektInnen der vier Wohnhausanlagen sowie VertreterInnen der beiden Bauträger bzw. Hausverwaltungen Gesiba und Gewog eingeladen. Ziel war es, die Erfahrungen und Expertisen der Bauträger und Architekten zu diskutieren und die Ergebnisse in das Forschungsprojekt einfließen zu lassen.

Die Leitfragen des Gespräches waren:

- Was funktioniert in den jeweiligen Wohnhausanlagen gut? Was hat sich bewährt?
- Was funktioniert weniger gut? Was könnte verbessert werden?
- Welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für künftige Wohnprojekte ziehen?
- Sind weitere (Mobilitäts-)Themenwohnbauten in Wien sinnvoll?

Der Fokus des ExpertInnengesprächs lag auf den Aspekten Mobilität und Fahrräder. Es wurden jedoch auch andere Aspekte diskutiert.

## **Tagesordnung**

- Begrüßung, Einleitung
- Diskussion entlang der Leitfragen
- Resümee und weitere Vorgangsweise

### **TO 1 Begrüßung, Einleitung**

Michael Szeiler begrüßt alle SitzungsteilnehmerInnen, bedankt sich für die Teilnahme an dem Gespräch und präsentiert das Ziel des Forschungsprojektes. Markus Schuster erläutert die im Rahmen des Projektes durchgeführten BewohnerInnenbefragungen.

### **TO 2 Diskussion der Leitfragen**

*Was funktioniert in den jeweiligen Wohnhausanlagen gut? Was hat sich bewährt?  
Was funktioniert weniger gut? Was könnte verbessert werden?*

#### **1) Autofreie Mustersiedlung (AFM)**

Rudolf Szedenik und Walter Listik erläutern Ihre Sichtweise:

- Die autofreie Mustersiedlung hat eine sehr spezifische BewohnerInnen-Zielgruppe. Sie ist ein „grünes Projekt“.
- Die Klausel der „Autofreiheit“ erzeugt sozialen Druck. Früher hat es auch „Vernaderungen“ gegeben, das ist heute nicht mehr der Fall. Ein kleiner Prozentsatz an AutobesitzerInnen wird toleriert.
- Das Hineinfahren in die Siedlung mit Autos ist nicht möglich. Deshalb sind bei der Erstbesiedlung viele mit Fahrradanhängern umgesiedelt. Das war ein sehr spezielles Flair.
- Der Mieterbeirat spielt eine wichtige Rolle. Viele Entscheidungen werden gemeinschaftlich getroffen. Die Gemeinschaft stellt einen hohen Wert dar, bedeutet hohe Lebensqualität, viele kennen einander. Es wurde auch anfangs viel in „den Prozess“ investiert.

- Auffällig sind die zahlreichen Wohnungswechsel innerhalb der Anlage, wenn sich die Bedürfnisse oder Lebensumstände ändern. Neue MieterInnen kennen sich aber auch schon sehr gut aus, wenn sie in die AFM einziehen.
- Die Siedlung hat eine Stellplatzverpflichtung 1:10. Anfangs gab es 6 Carsharing-Autos, jetzt nur mehr 2. Die übrigen Pkw-Stellplätze dienen dem Abstellen von Fahrrädern.
- Der Bedarf an Fahrradstellplätzen wurde anfangs deutlich unterschätzt. Es wurden nachträglich zwei Fahrradräume als Nebengebäude errichtet. Insgesamt stehen damit mehr als 700 Fahrradstellplätze zur Verfügung.
- Nicht ganz optimal ist die AFM hinsichtlich hochrangiger ÖV-Anbindung.
- Die Fahrradwerkstatt wurde in dieser Form zu wenig genutzt. Sie wurde dann in eine allgemeine Werkstatt umgewandelt und funktioniert seither gut.

## **2) Wohnen am Park**

Georg Poduschka berichtet:

- Bei Wohnen am Park liegt eine schwierige Situation vor, weil das Erdgeschoß teilweise nicht bebaut ist. Die Fahrradstellräume befinden sich daher im 1. Stock. Das ist ungünstig, weil die ursprünglich geplante Rampe in den 1. Stock nicht realisiert wurde. Die Aufzüge sind für den Fahrradtransport sehr klein.
- Die Tiefgarage befindet sich teilweise unter der Straße und ist nicht voll ausgelastet. Das wäre ein Potenzial für Fahrradstellplätze.
- Fahrradstellplätze im Erdgeschoß unter Dach wurden nachgerüstet (vor allem als Kurzzeitstellplätze gut nutzbar).

## **2) Bike City**

Claudia König berichtet:

- Die Radabstellmöglichkeiten in den Laubengängen werden gut angenommen. Eine Genehmigung war möglich, weil es zwei Fluchtwege gibt.
- Die Aufzüge (1,60 m breit, 1,40 m tief) funktionieren gut für den Fahrradtransport. Wichtig ist aber eine Türbreite von 100 cm. Eine Türbreite von 90 cm fühlt sich bereits zu schmal an. Bei geschickter Nutzung und „rückwärts einfahren“ können 3 Räder und 3 Personen gleichzeitig befördert werden.

- In den Fahrradräumen Fahrradständer zum Anlehnen und besseren Sichern wünschenswert. Dennoch sind nicht definierte Abstellbereiche wichtig für Fahrradanhänger.
- Hängesysteme, wo die Fahrräder mit eigener Muskelkraft hinaufgehoben werden müssen haben sich nicht bewährt und wurden großteils nachträglich entfernt.

*Welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für künftige Wohnprojekte ziehen?*

- Stellplatzregulativ: werden weniger als die Pflichtstellplätze errichtet, wird Geld frei, das anders genutzt werden kann. Eine Zweckbindung dieses Budgets für Mobilitätsmaßnahmen wird angeregt.
- SMART-Wohnungsprogramm: kleine, supergeförderte Wohnungen. Wird das 1:1-Stellplatzregulativ beibehalten, dann steigt der Garagenanteil an der Fläche wegen der geringeren Wohnungsgröße an. Ein Teil der BewohnerInnen kann sich jedoch kein Auto leisten. Dadurch wird das Projekt insgesamt unnötig verteuert.
- Die Brandschutzbestimmungen betreffend das Abstellen von Fahrrädern werden einhellig als übertrieben streng angesehen. Das betrifft vor allem die Wiener Auslegung der OIB-Richtlinie. Dadurch werden Radabstellmöglichkeiten stark eingeschränkt. Die Bewertung der Brandlast von Fahrrädern durch die Baubehörde wird als zu hoch eingeschätzt. Es wird angeregt, Brandversuche machen zu lassen (TGM), um zu prüfen, womit und wie schnell Fahrräder in Brand gesetzt werden können. Weiters wird angeregt, dass Reifenhersteller schwerer entzündliche Reifen herstellen könnten.

Für eine Lösung für das Abstellen von Fahrrädern in Laubengängen analog zur Bike City ist derzeit nur sehr schwer eine Genehmigung zu bekommen. Die Räder alleine stellen dabei eine vergleichsweise geringe Gefahr dar. Es besteht die Sorge vor einer missbräuchlichen Nutzung der Radabstellbereiche (z. B. Nischen) mit Kinderwagen, etc. Eine Klausel im Mietvertrag, welche das Lagern bzw. Abstellen von anderen Gütern in dem Bereich verbietet, könnte hilfreich sein. Weiters besteht die Angst vor einem mutwilligen Anzünden von Fahrrädern (Vandalismus).

Weiters wird darauf hingewiesen, dass bis zu einer Gebäudeklasse 4 die Brennbarkeitsanforderungen an Fußböden im Stiegenhaus etwa jenen von Fahrradreifen entsprechen.

Auf die speziellen Anforderungen von E-Fahrrädern wird hingewiesen. Weiters besteht durch die Ladegase Explosionsgefahr. Eine haushaltsbezogene Strom-Verrechnung ist zu beachten.

- Der steigende Kostendruck im Wohnbau wird angesprochen. Gleichzeitig geht die Wohnbauförderung zurück. Die aktuelle Regelung für einen Fahrradstellplatz für 30 m<sup>2</sup> Nutzfläche erzeugt im Hinblick auf den Kostendruck Interessenskonflikte. Eine

Verbesserung der Situation wäre möglich, wenn die Errichtung von gedeckten Fahrradräumen in der „G“-Widmung zulässig wäre. Hilfreich wäre es weiters, wenn die Errichtung von Fahrradräumen die Ausnützbarkeit der Bauplätze nicht vermindern würde (Flächenwidmung, Bauordnung).

- Es wird darauf hingewiesen, dass ein großer, fahrradtauglicher Aufzug nur ca. 10 % teurer als ein herkömmlicher, kleiner Aufzug ist.

*Sind weitere (Mobilitäts-)Themenwohnbauten in Wien sinnvoll?*

- Diese Frage wird einhellig mit JA beantwortet.
- In solchen Wohnbauten treffen sich Gleichgesinnte, die Kontaktintensität steigt, die Gemeinschaft ist dadurch stärker, das Leben wird dadurch „einfacher“. Ein begleitender Prozess wird einhellig als sehr wichtig angesehen.
- „Flagship-Projekte“ geben die Richtung im Wohnbau vor. Sie erhöhen den Fokus auf bestimmte Themen.
- Themen-Wohnen Mobilität ist in Ballungsräumen sinnvoll. Dort ist die Nachfrage dafür gegeben.
- Die Projekte sollen aber nicht nur „ein Mascherl umgehängt“ bekommen. Mobilitätsmanagement ist bei diesen Projekten wichtig. Es genügt nicht nur, ein Carsharing-Auto in die Garage zu stellen. Das Thema Mobilität muss mittels eines Prozesses ganz nahe „an das Haus und an die BewohnerInnen gebracht werden“. Als eine Mobilitätsmanagement-Maßnahme wird eine ÖV-Fahrplanauskunft im Eingangsbereich genannt.

### **TO 3 Weitere Vorgangsweise**

- Die SitzungsteilnehmerInnen erhalten das Protokoll mit der Bitte um Gegenlesen und Rückmeldung.
- Die Ergebnisse des ExpertInnengesprächs werden in den Bericht des Forschungsprojektes aufgenommen. Das Protokoll selbst wird im Anhang beigefügt.

Wien, am 27. November 2012

Protokoll: Michael Szeiler