



Evaluierung des Projektes „Verkehrsplan Wienerwald“

Verkehrspar-Kongress 2007

25. April 2007, Kursalon Bad Vöslau

Max Herry, Markus Schuster (HERRY Consult GmbH)



Gliederung

- 1) Untersuchungsmethode und Rücklauf
- 2) Mobilitätsverhalten
- 3) Mobilitätsbezogene Einstellungen
- 4) Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
- 5) Schlussfolgerungen



1) Untersuchungsmethode und Rücklauf



Inhalte der Haushaltsbefragung

- **Mobilitätsverhalten: Erfassung der werktäglichen und sonntäglichen Mobilität**
- **Mobilitätsbezogene Einstellungen**
- **Zufriedenheit mit der Verkehrssituation**
- **Projekt- und Maßnahmenbeurteilung**
- **Grundgesamtheit: Alle Personen ab 6 Jahren**



Erhebungszeiträume:

VORHER-Erhebung: Frühjahr/Herbst 2003

NACHHER-Erhebung: Herbst 2006

25 Gemeinden:

- Alland, Bad Vöslau, Breitenfurt, Eichgraben, Gablitz, Gießhübl, Gumpoldskirchen, Klosterneuburg, Königstetten, Maria-Anzbach, Neulengbach, Wolfsgرابen, Baden, Brunn/Geb., Gaaden, Guntramsdorf, Hinterbrühl, Kaltenleutgeben, Klausen-Leopoldsdorf, Mödling, Perchtoldsdorf, Pfaffstätten, Pressbaum, Purkersdorf, Tulln



Rücksendequote: Durchschnitt je 33%(!)

- Aussendung der Fragebögen an 4.370 (VORHER) bzw. 3.795 (NACHHER) Haushalte in 25 WW-Gemeinden (5-6% aller Haushalte)
- Rücksendequote: je ca. 33% = 1.451 bzw. 1.234 Haushalte (= Netto-Stichproben)

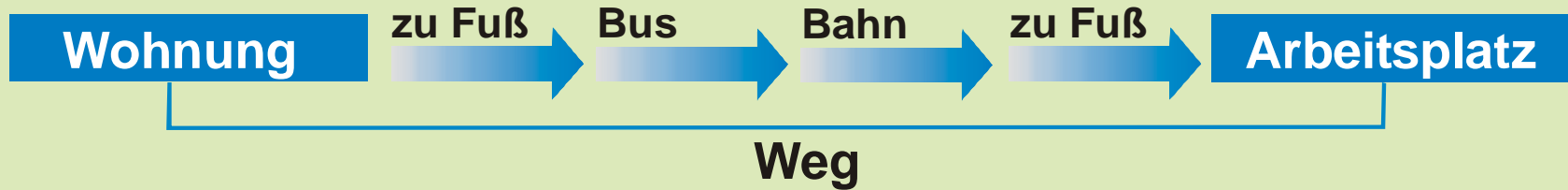


2) Ergebnisse – Teil 1: Mobilitätsverhalten der „WW-BewohnerInnen“



Definitionen:

Weg:

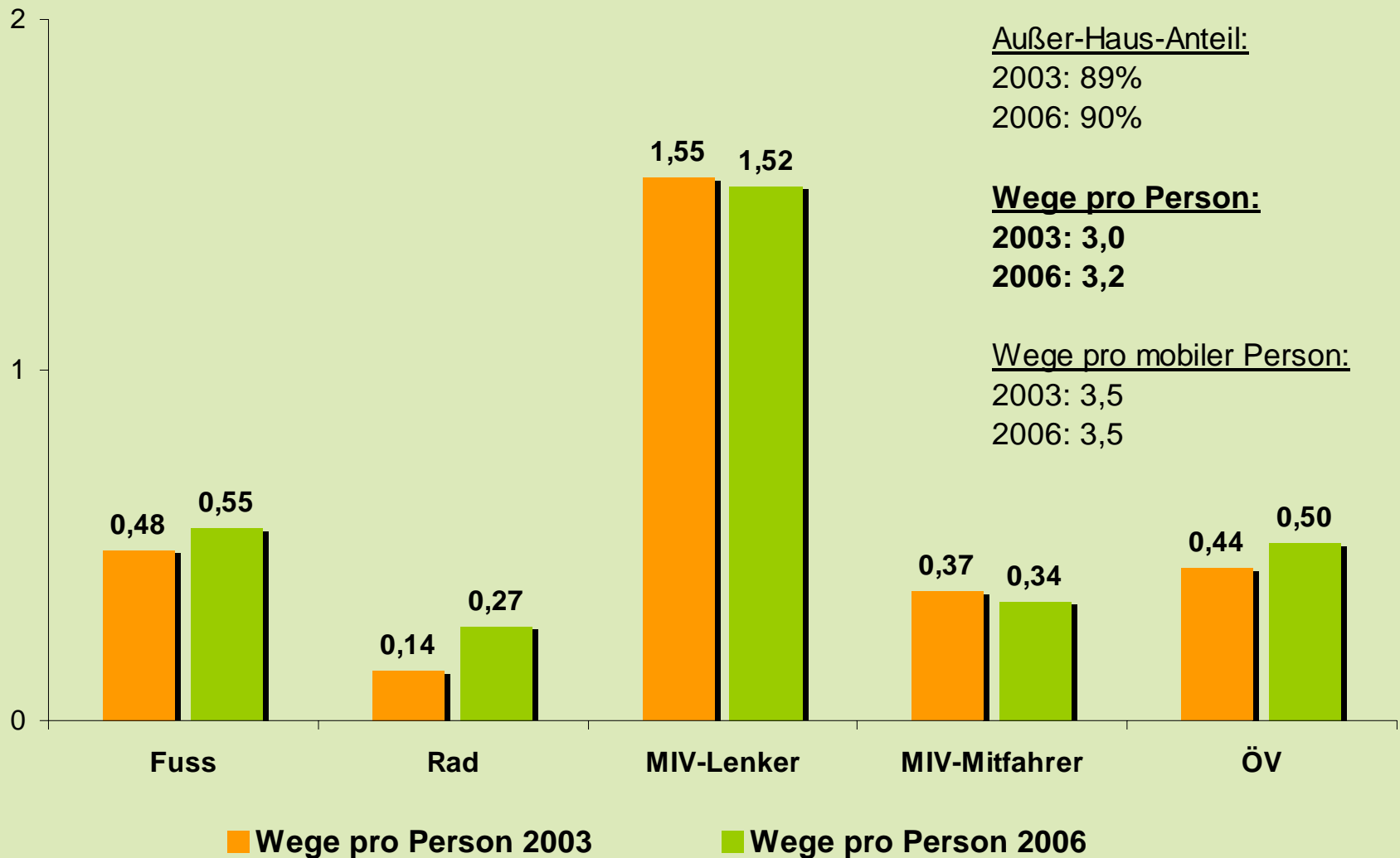


Der **Zweck** eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt, derentwegen er unternommen wurde.

Der **Modal-Split** (Verkehrsmittelwahl) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Neben der Aufteilung bezogen auf die Häufigkeit der Wege (Verkehrsaufkommen) kann auch eine Aufteilung bezogen auf die Verkehrsleistung (zurückgelegte Wegstrecke) vorgenommen werden.

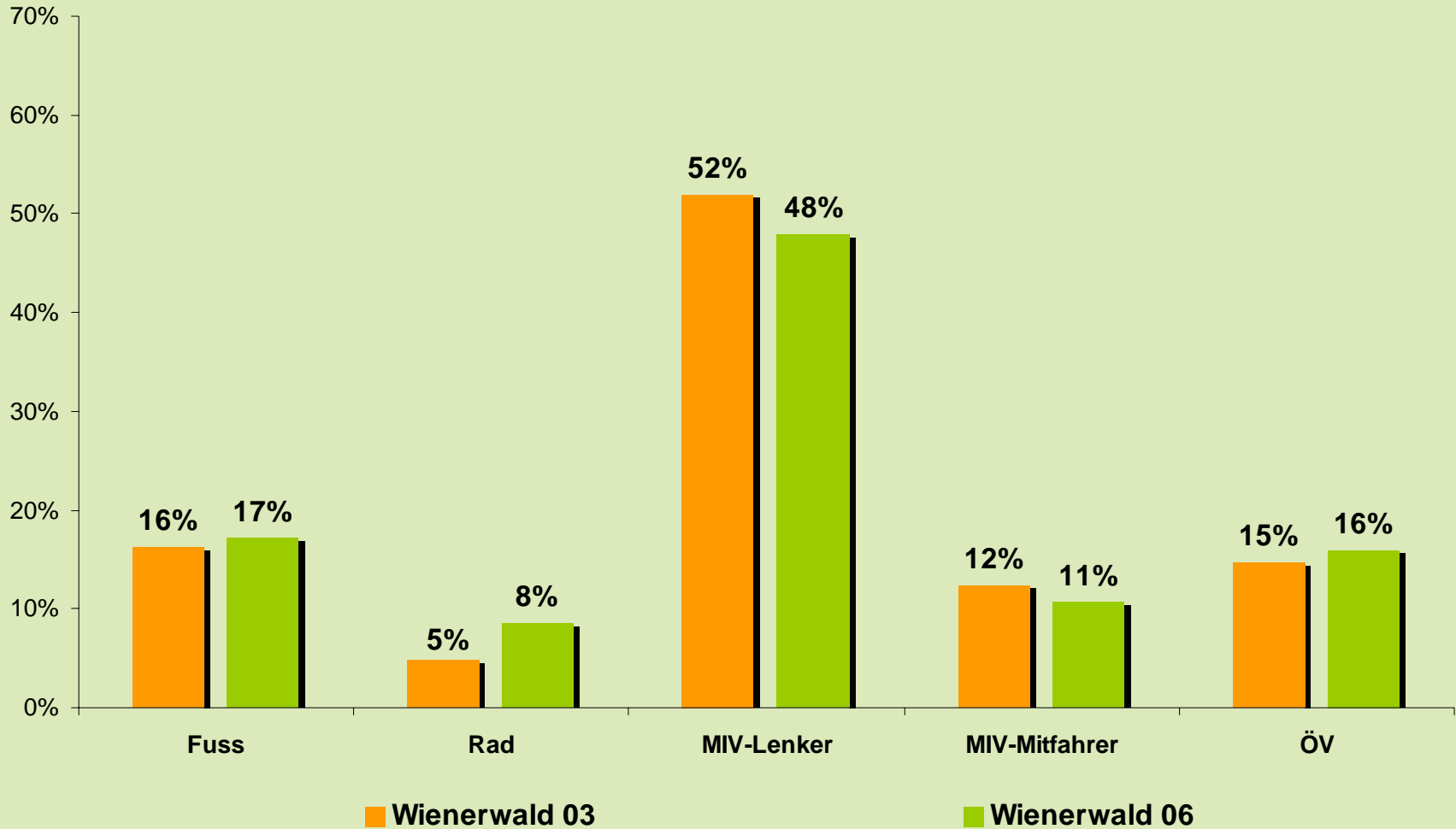


Anzahl der Wege pro Person ist gestiegen!



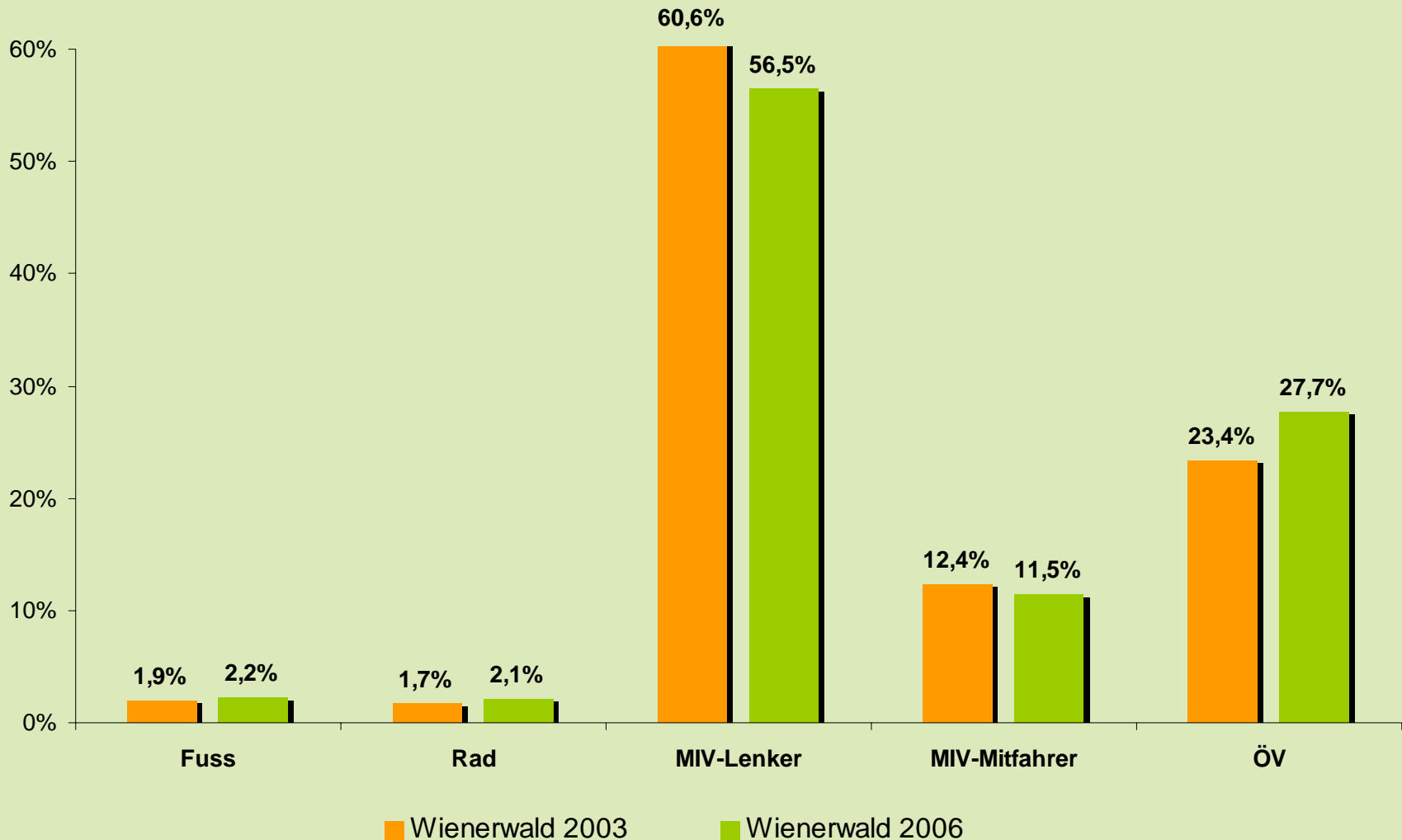


Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist rückläufig, der Radanteil stark gestiegen.



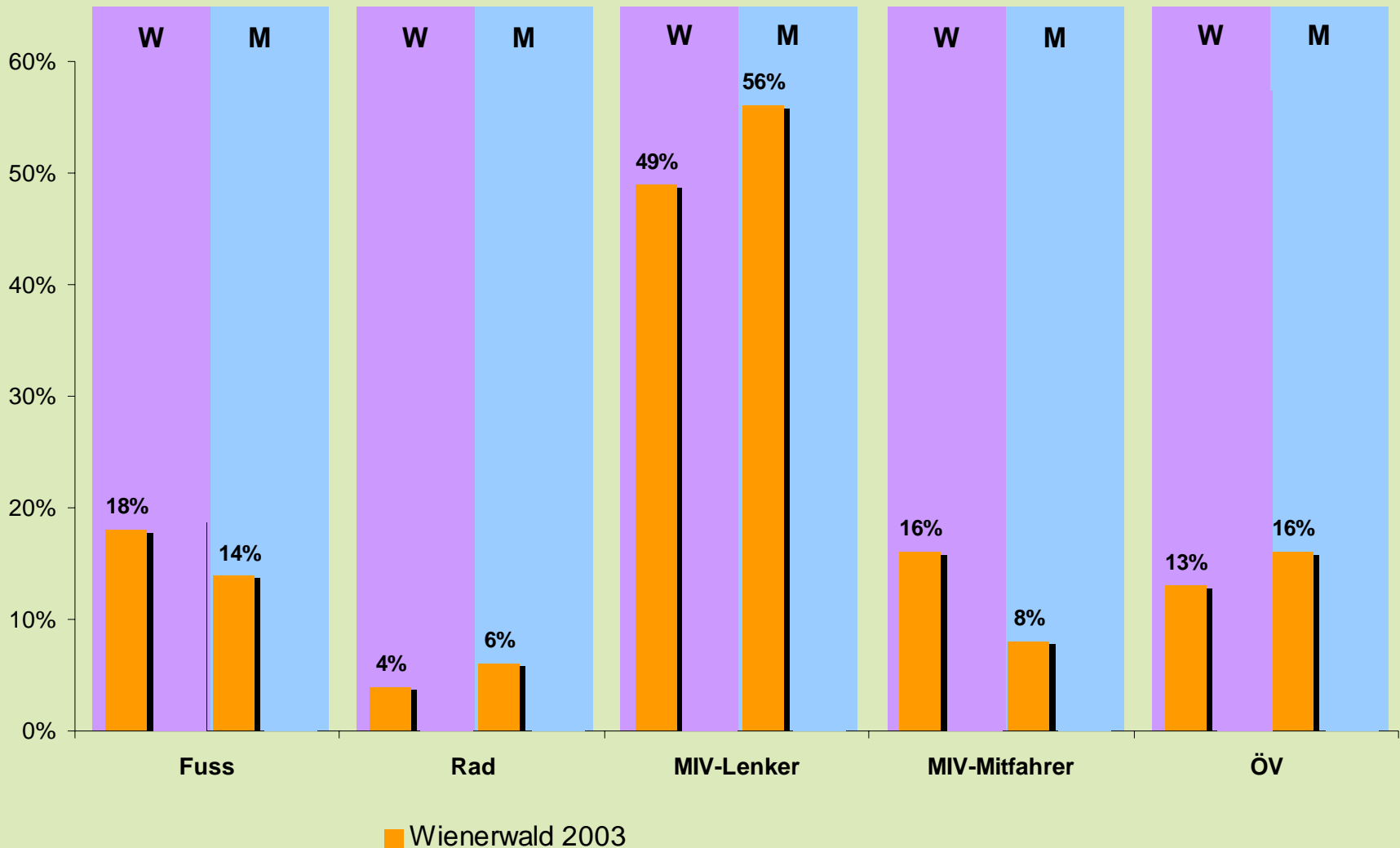


Verkehrsleistung (Personenkilometer)



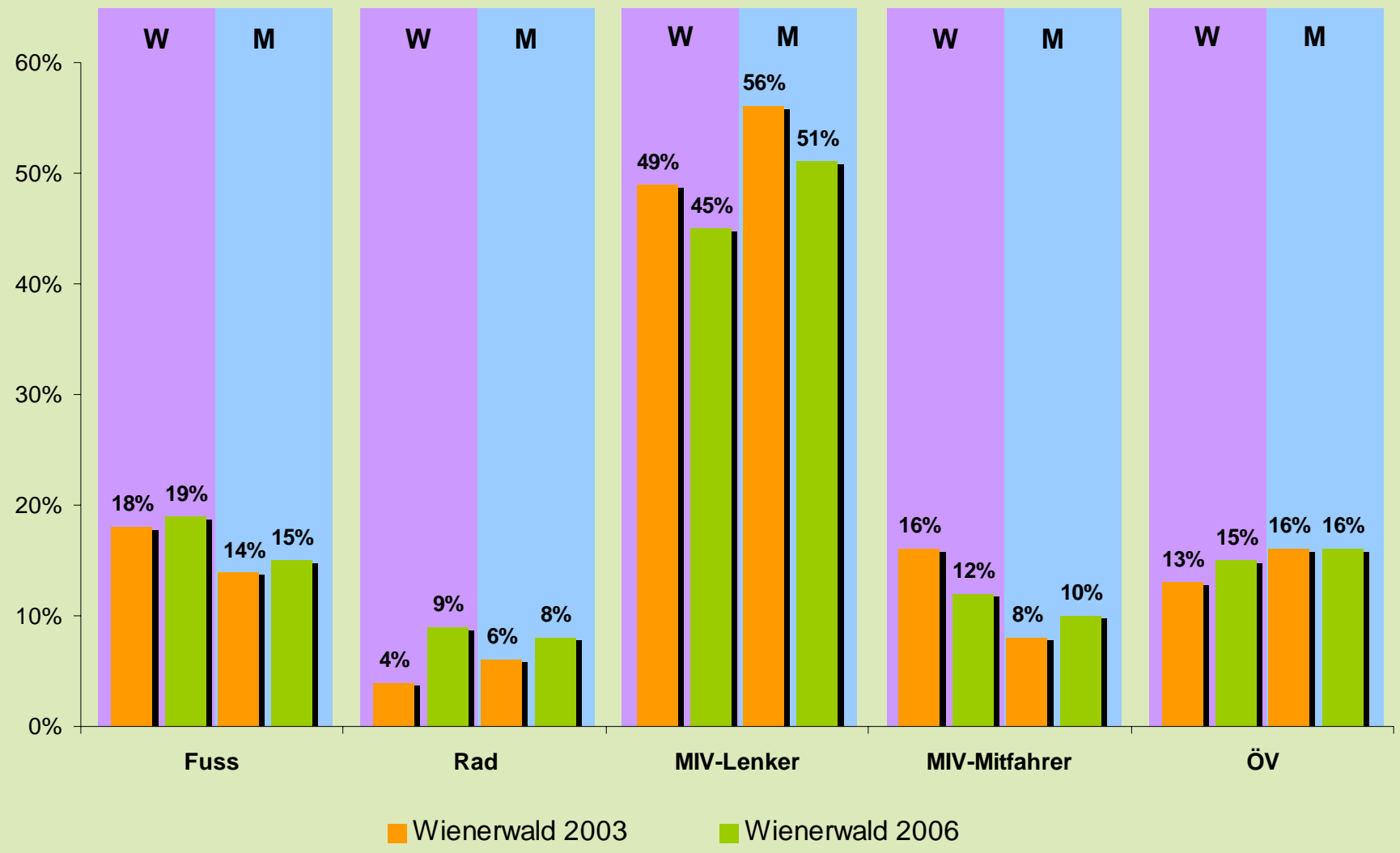


Verkehrsmittel haben ein „Geschlecht“



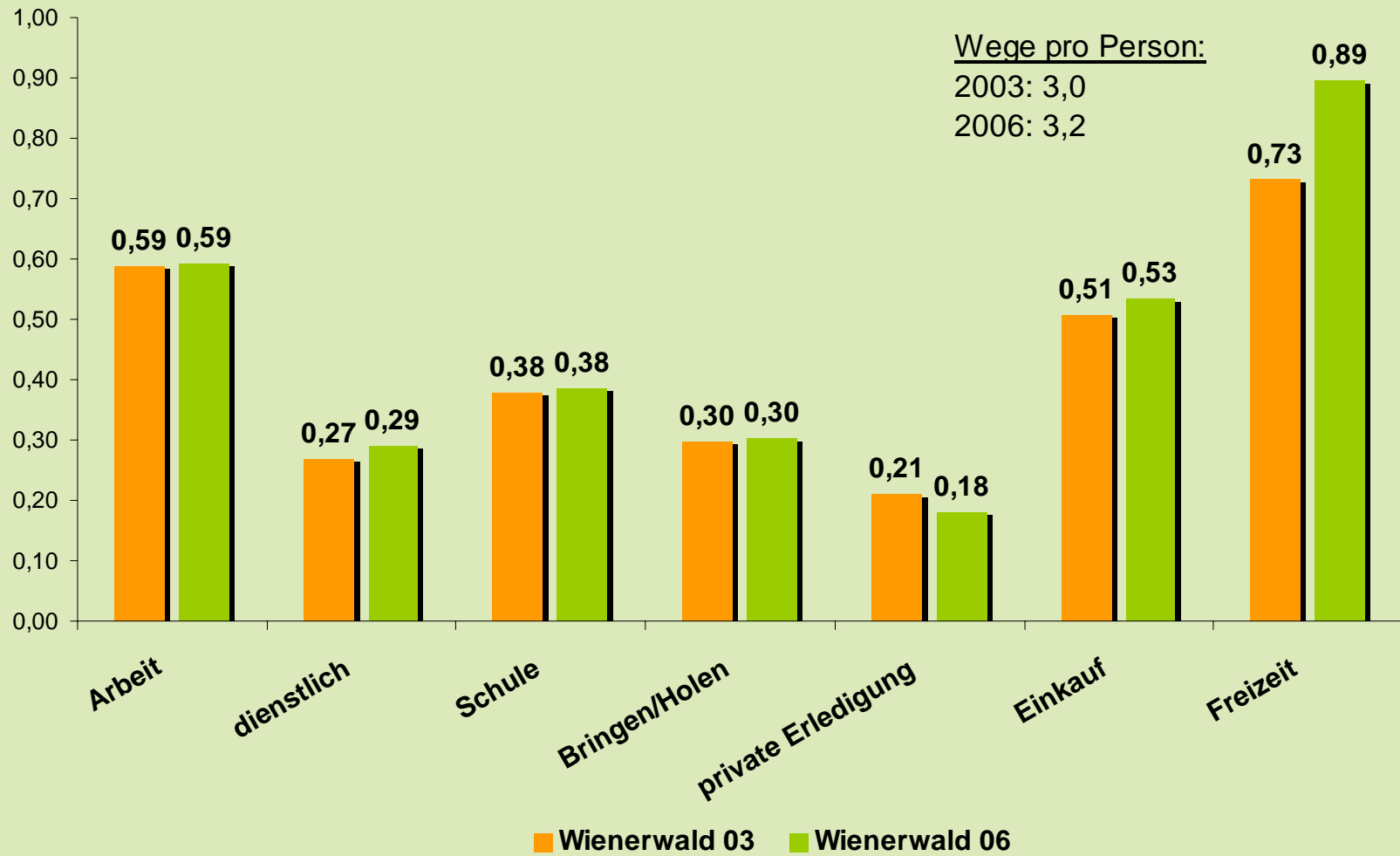


Verkehrsmittel haben ein „Geschlecht“



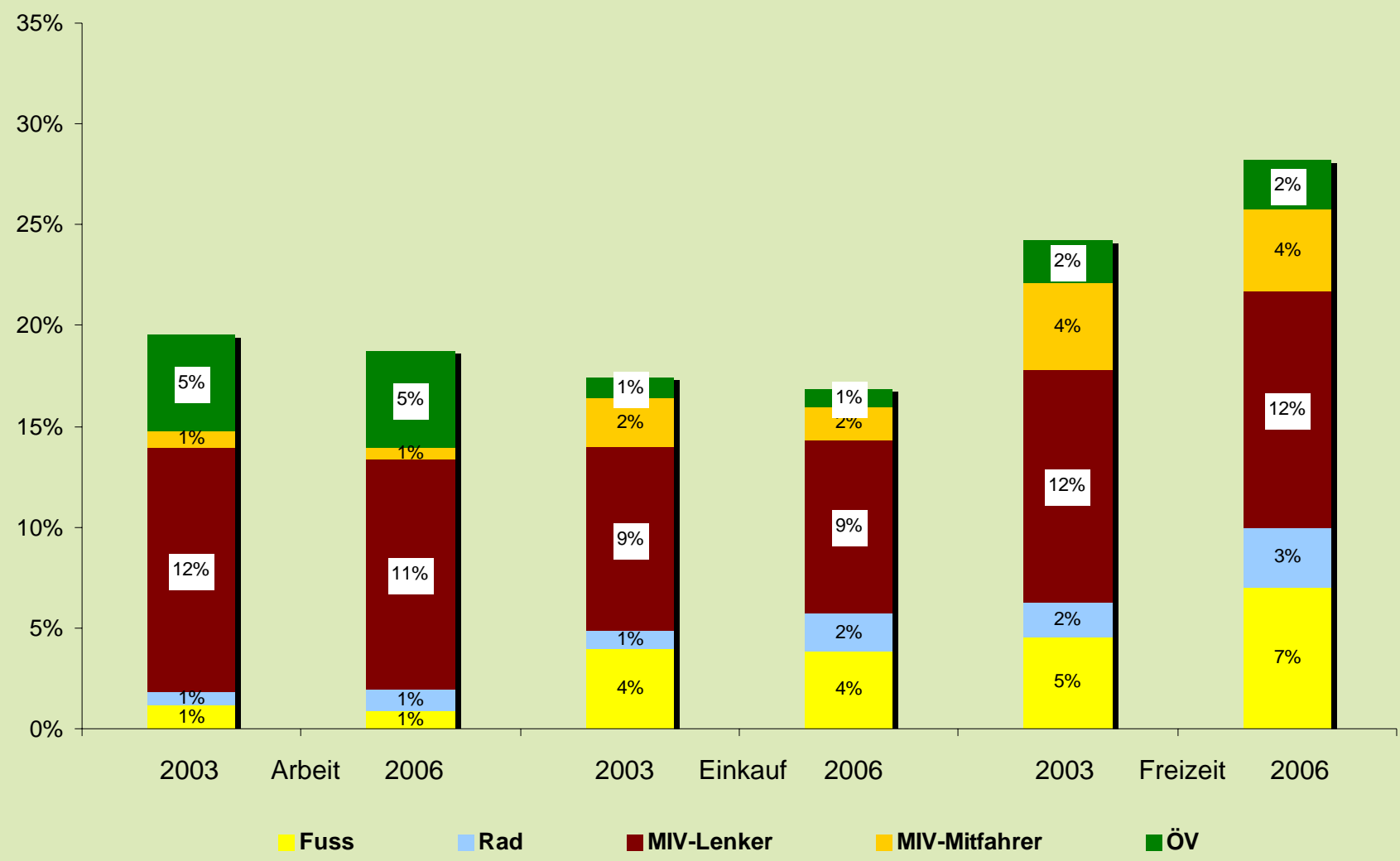


Wege pro Person und Werktag nach Wegzweck



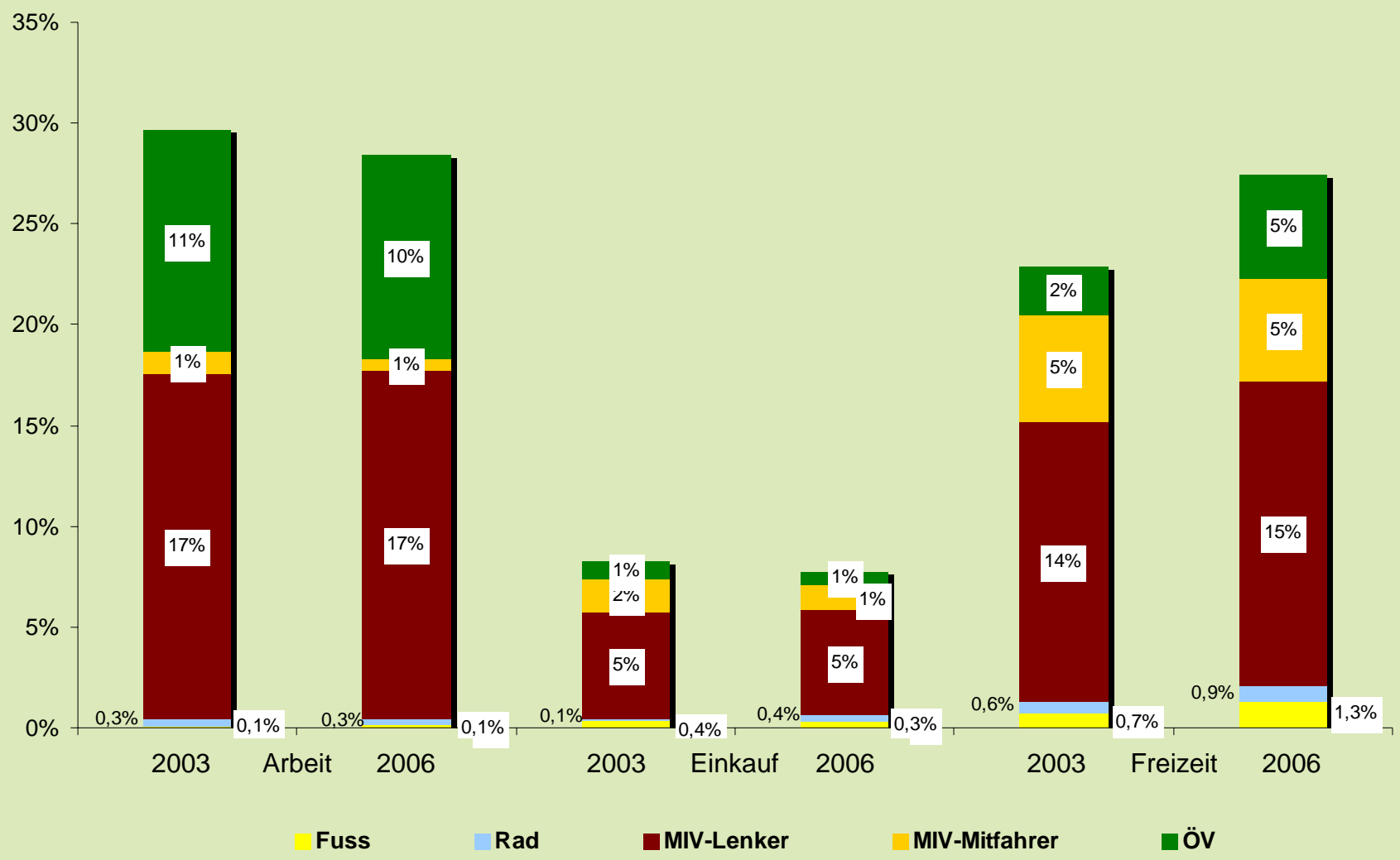


VM-Wahl nach Wegzweck (Wegeanzahl)



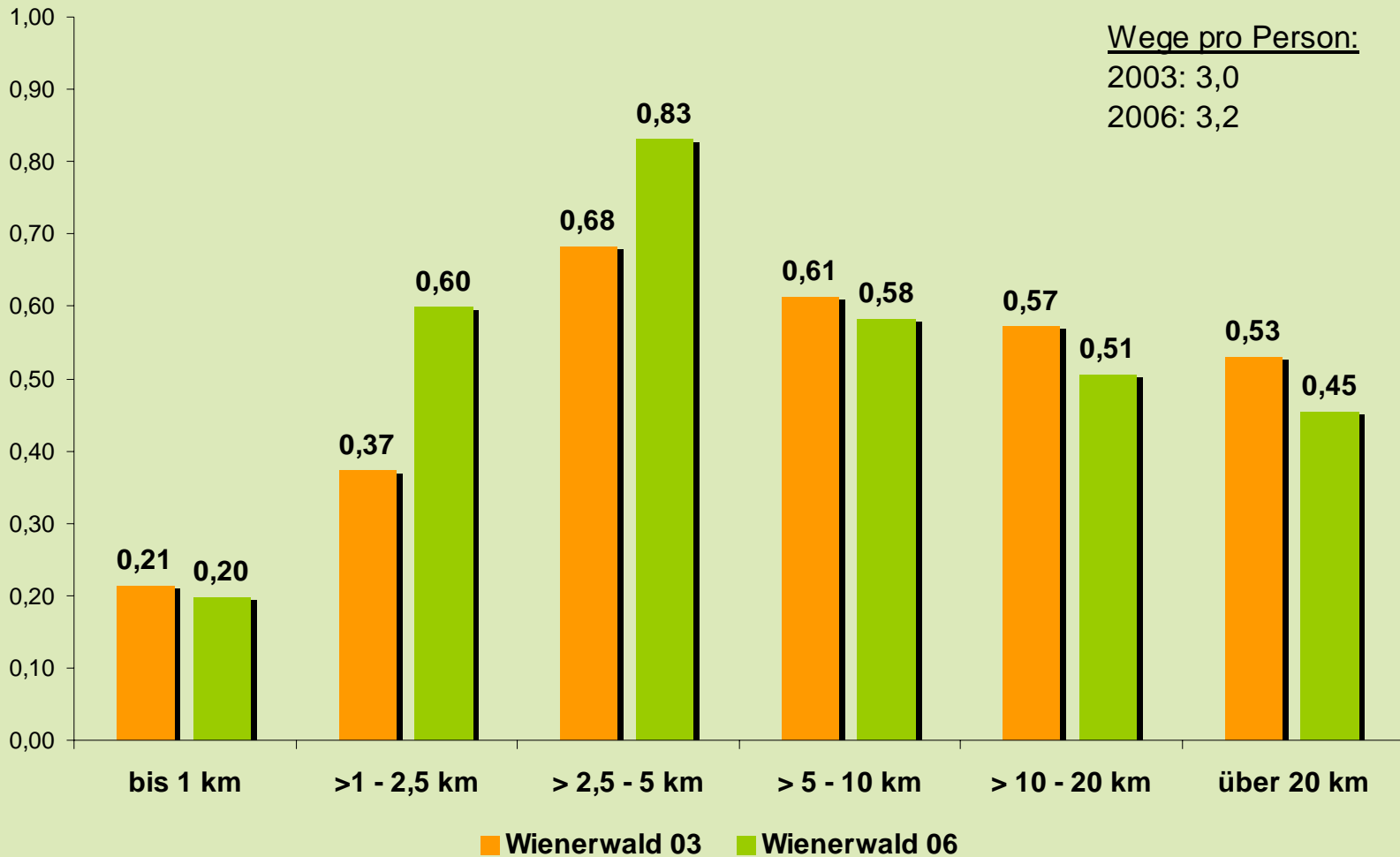


VM-Wahl nach Wegzweck (pkm)





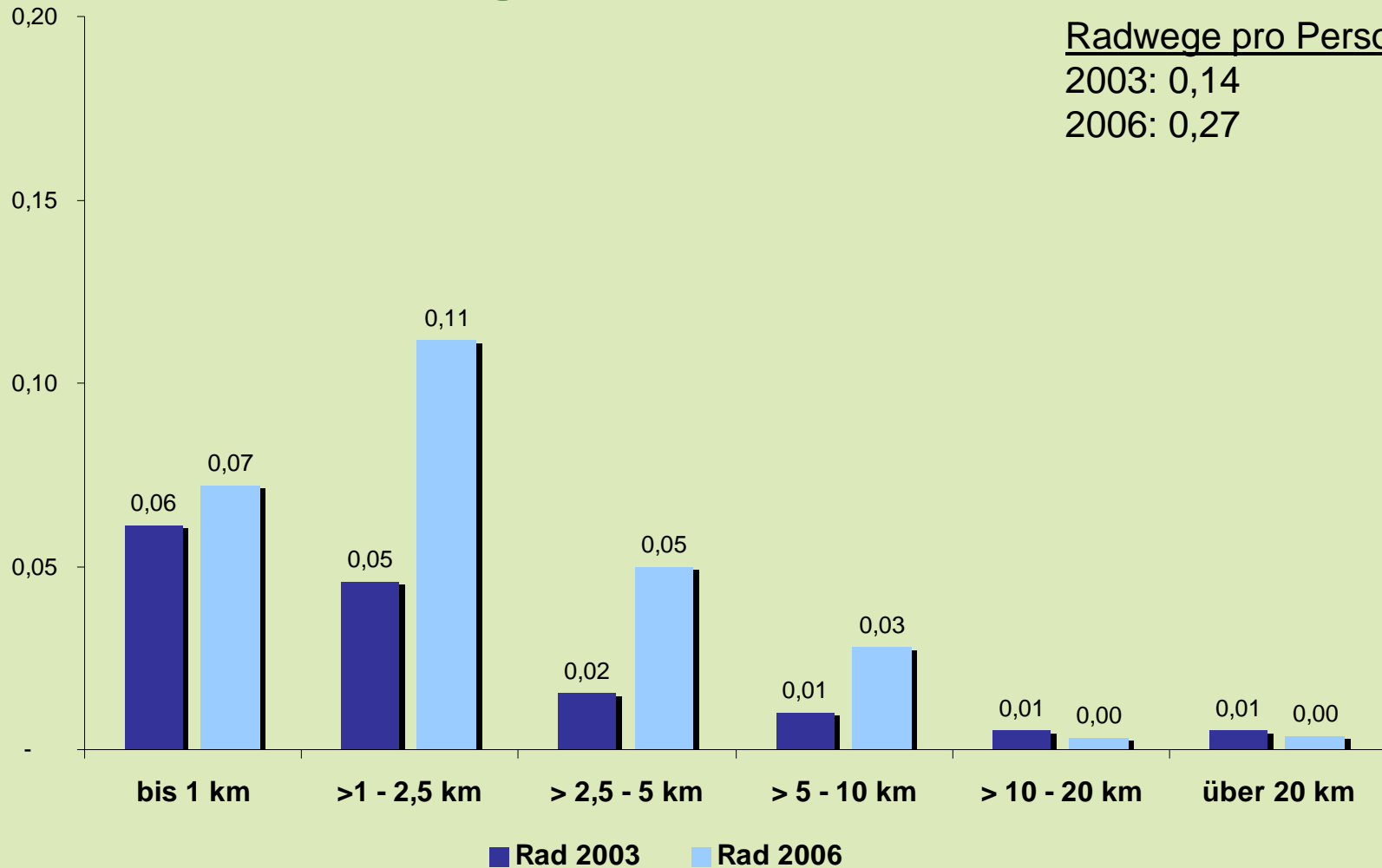
Vergleich der Wegeanzahl pro Person und Werktag in den Entfernungsklassen





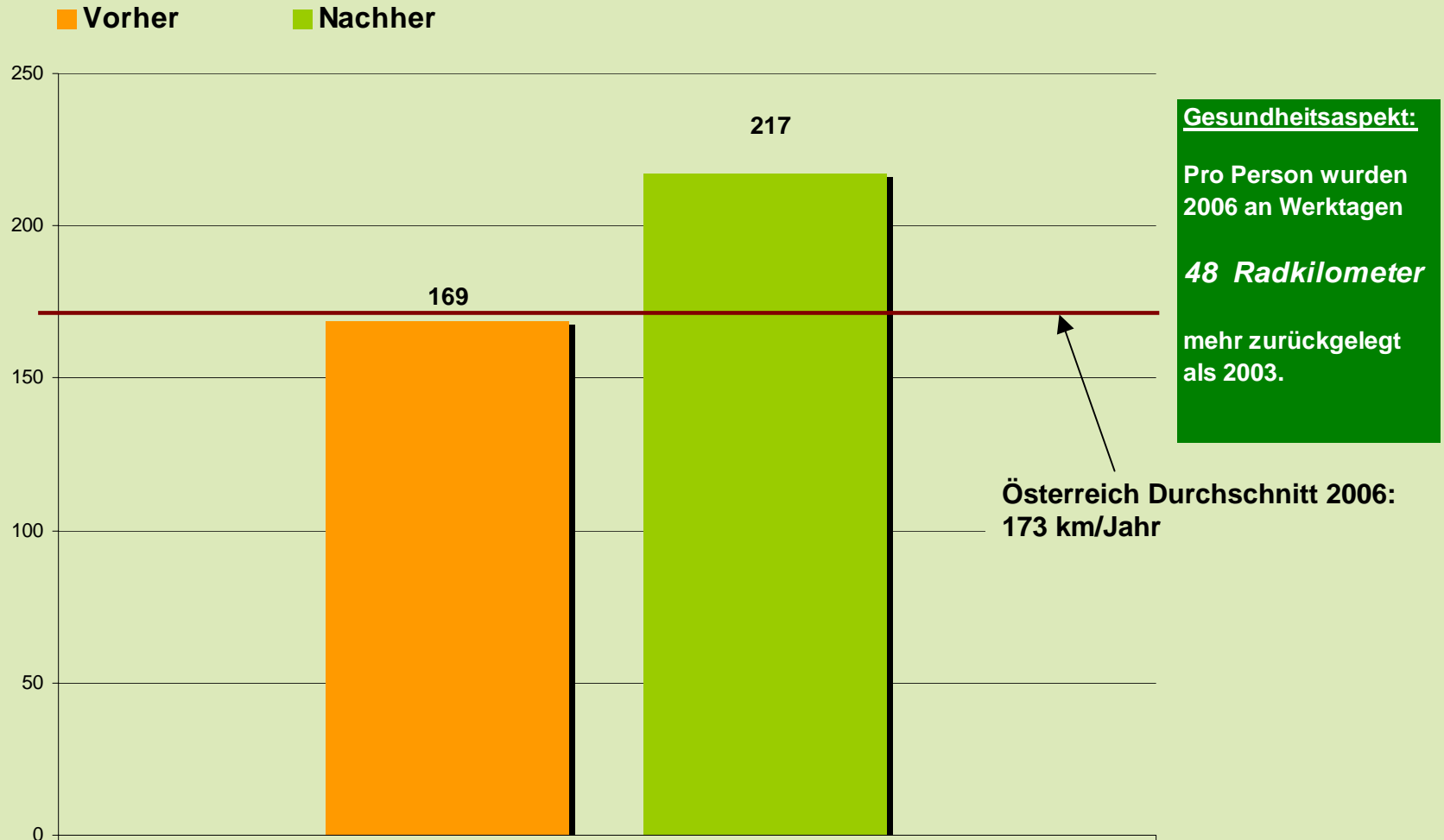
Vergleich der Radwege pro Person pro Werktag in den Entfernungsklassen

Radwege pro Person:
2003: 0,14
2006: 0,27





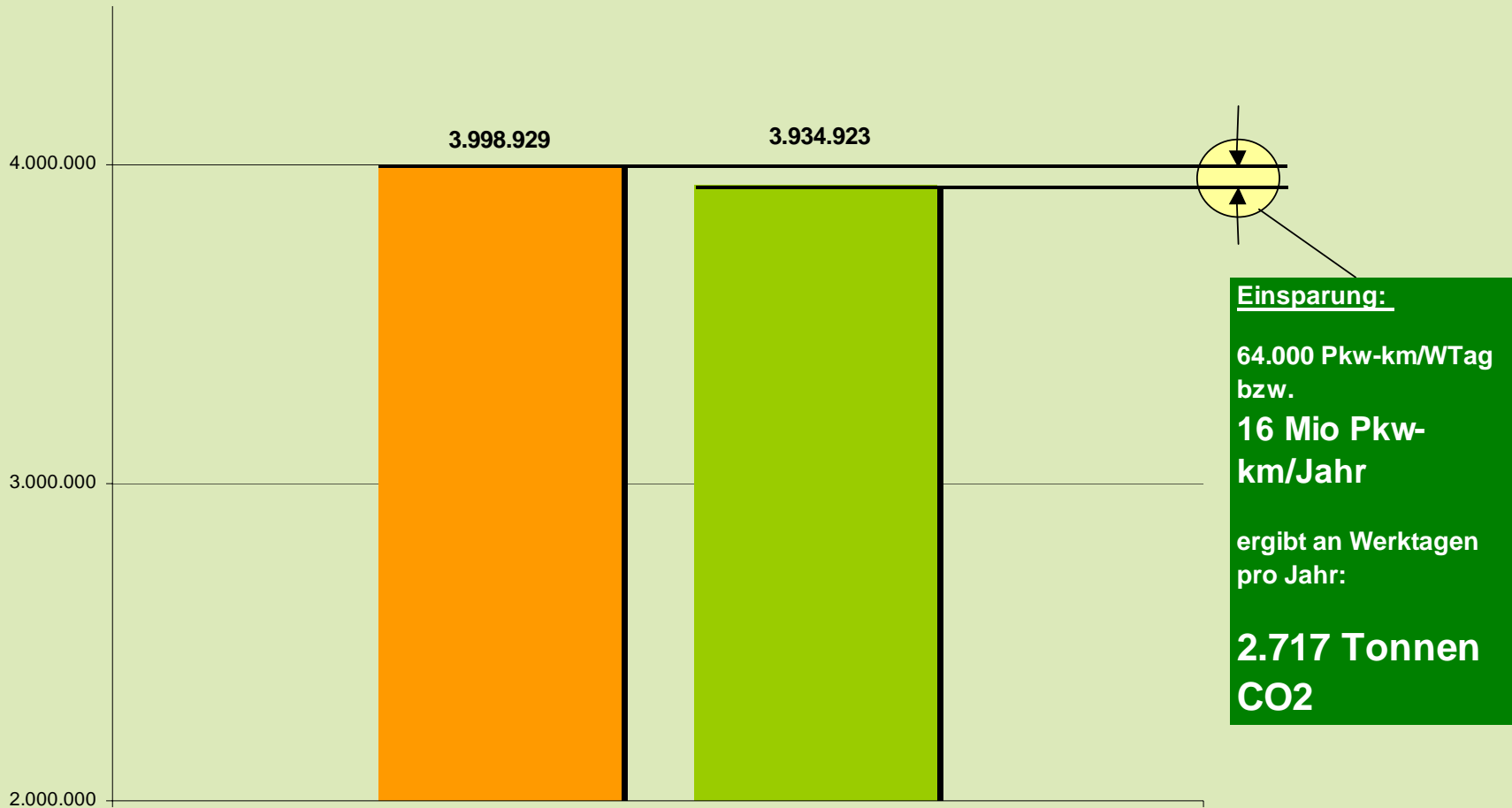
Gesundheitsaspekt: Rad-km pro Person / Jahr





Umwelteffekte: Einsparungen

- Pkw-Kilometer/Werntag 2006 ohne Verkehrsplan Wienerwald
- Pkw-Kilometer/Werntag 2006 mit Verkehrsplan Wienerwald

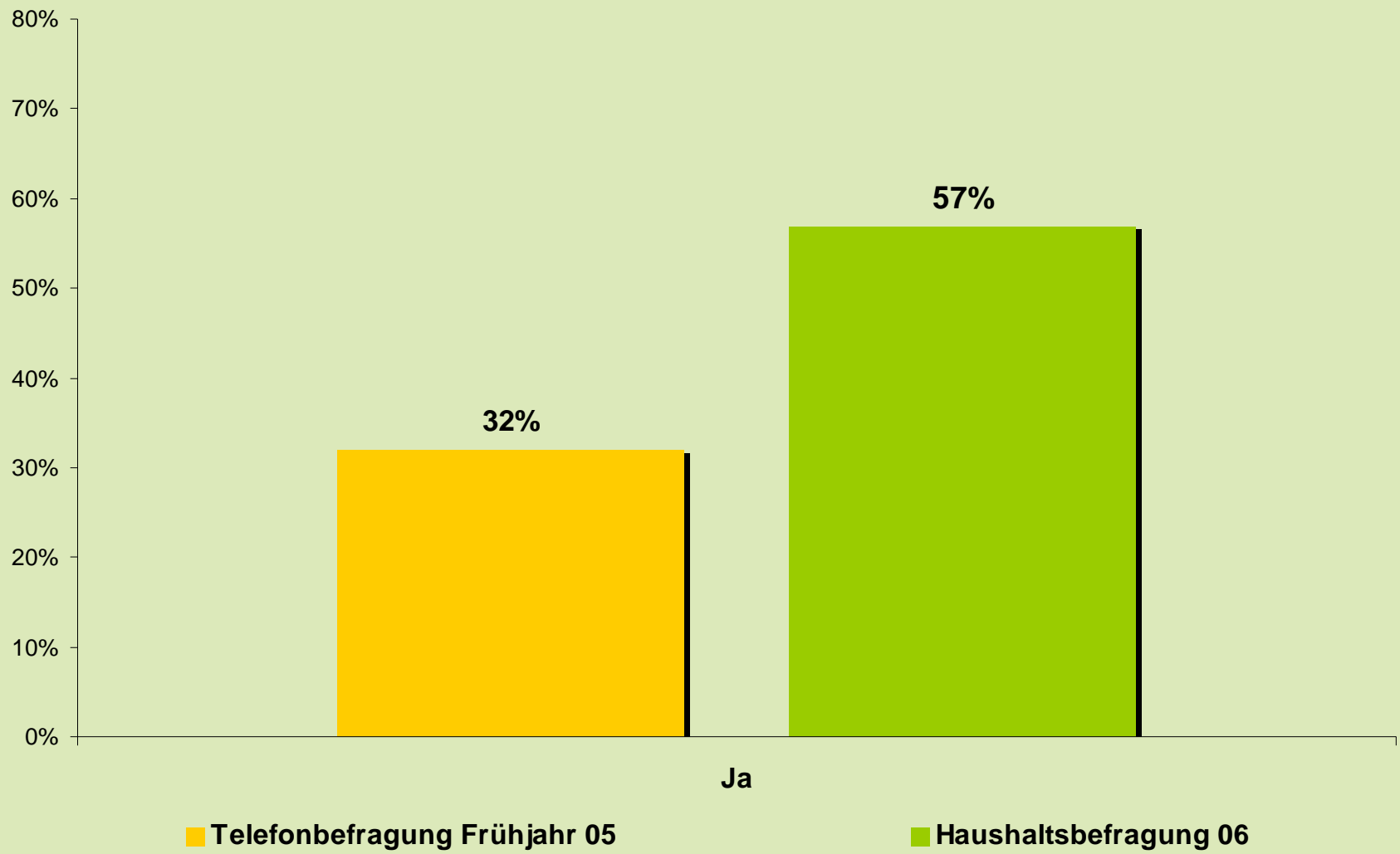




3) Ergebnisse – Teil 2: Mobilitätsbezogene Einstellungen

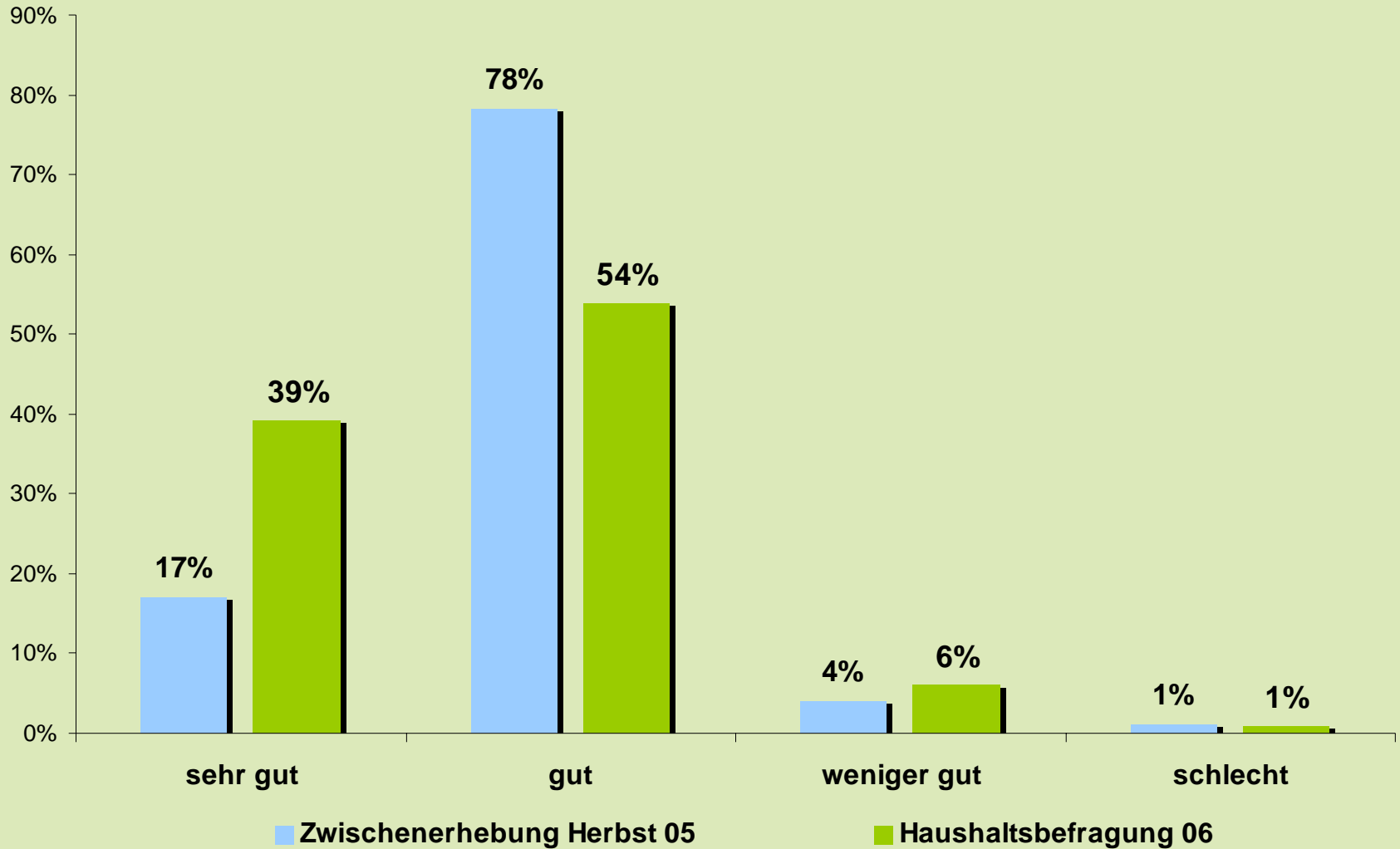


Bekanntheitsgrad Verkehrssparen Wienerwald



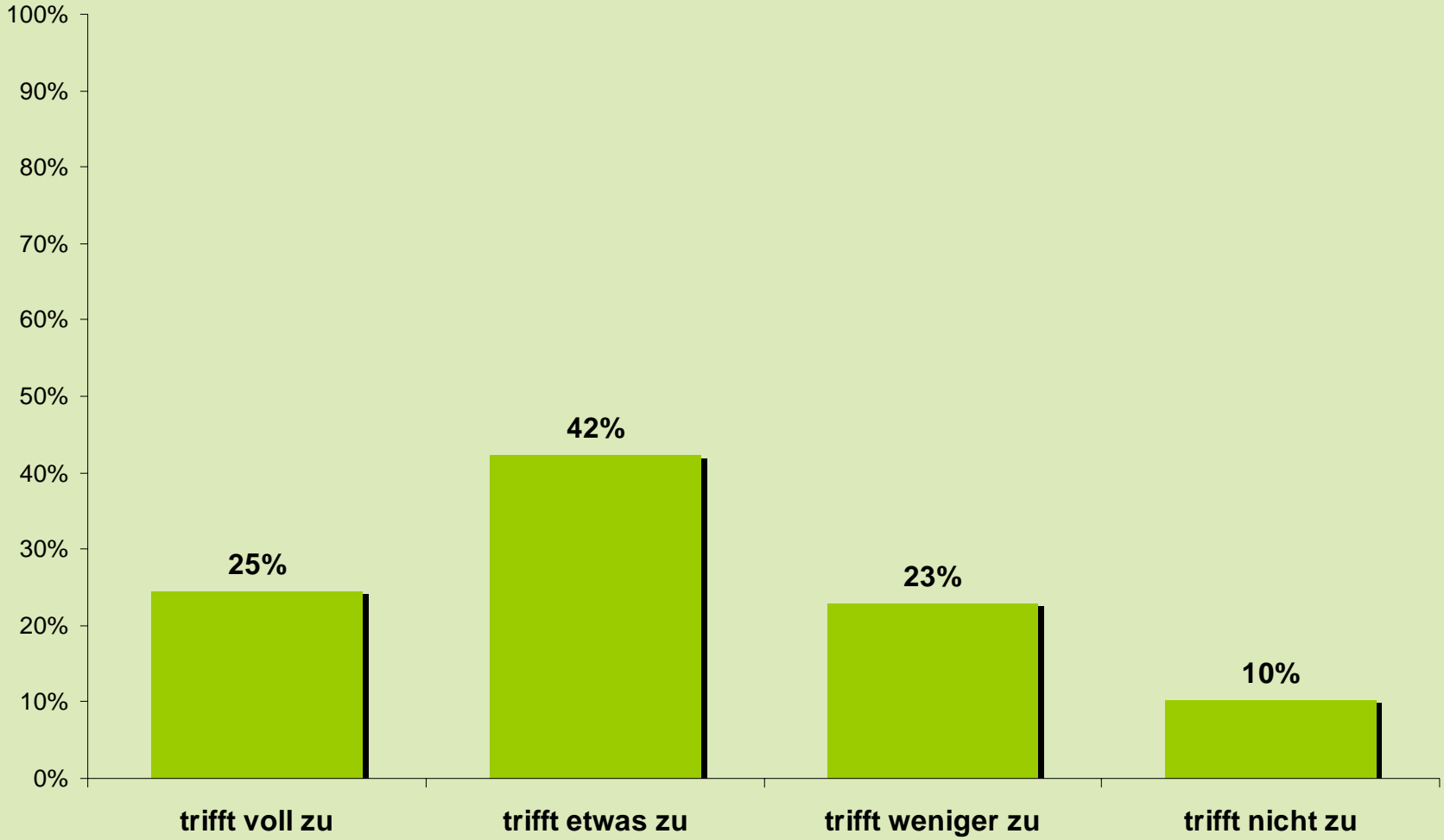


Beurteilung des Projektes



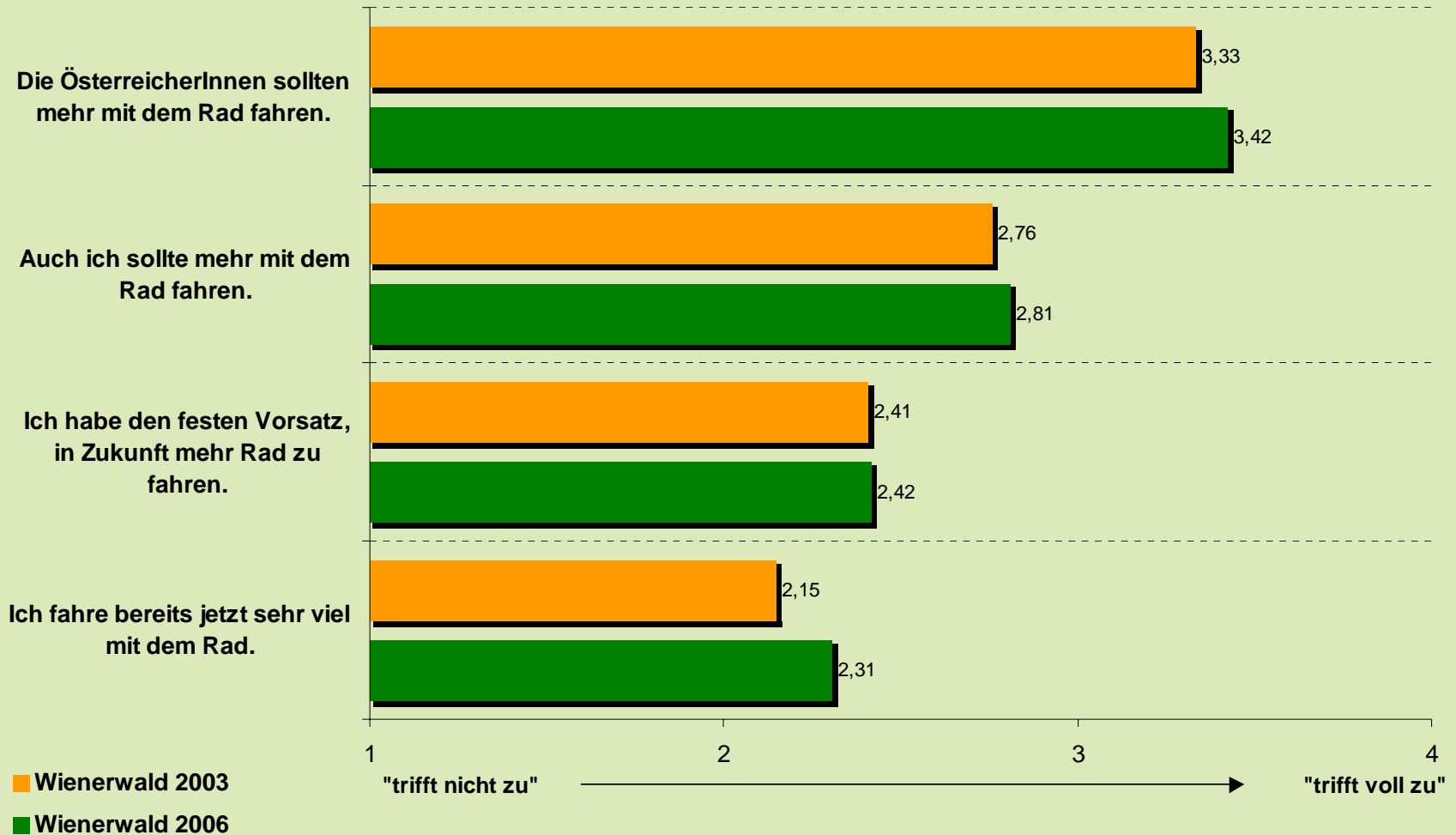


Glauben Sie, dass es für Ihre Gemeinde vorteilhaft ist, als "Verkehrspargemeinde" bekannt zu sein (Imagegewinn)?



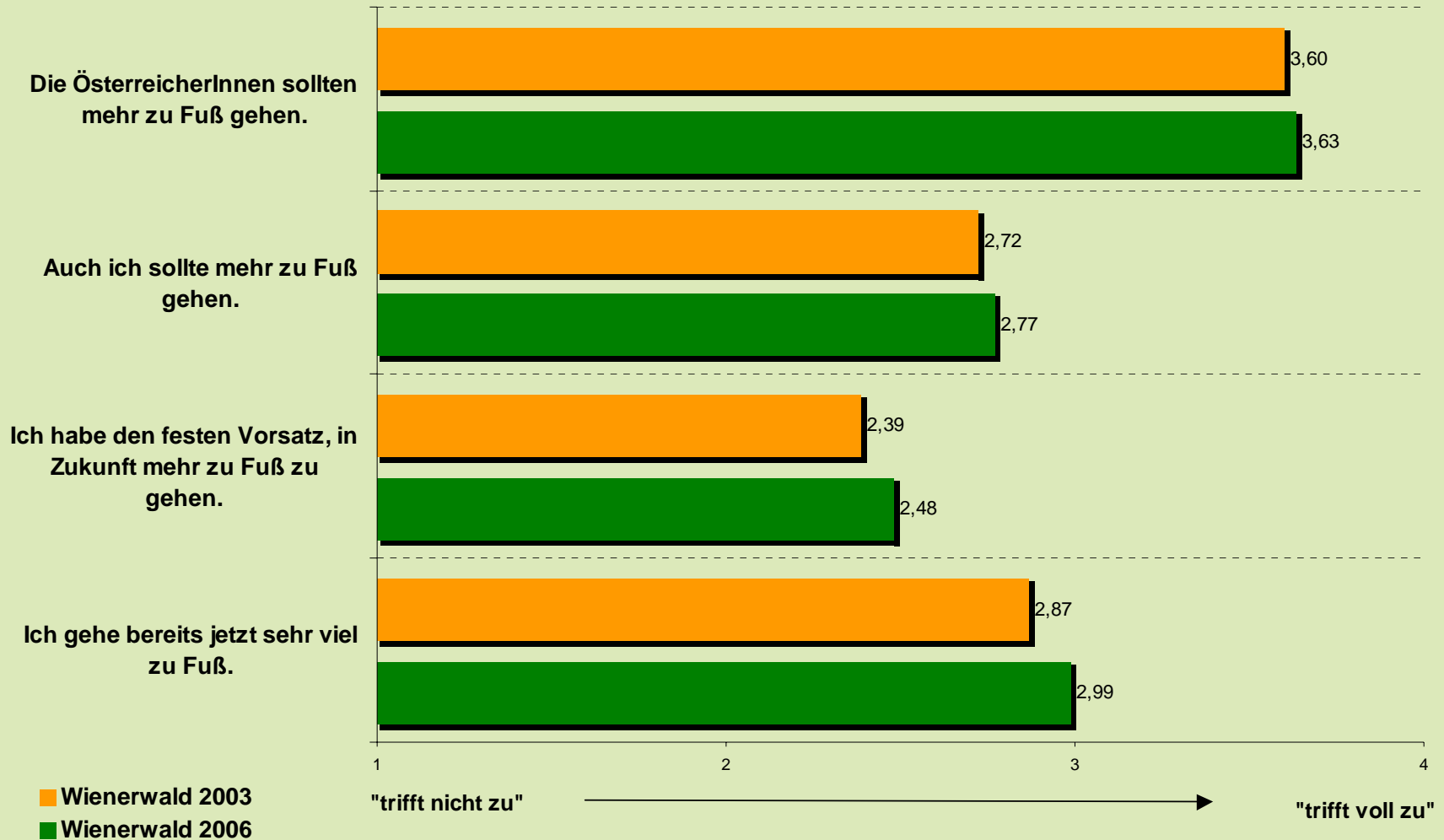


Akzeptanzprofil – Radfahren



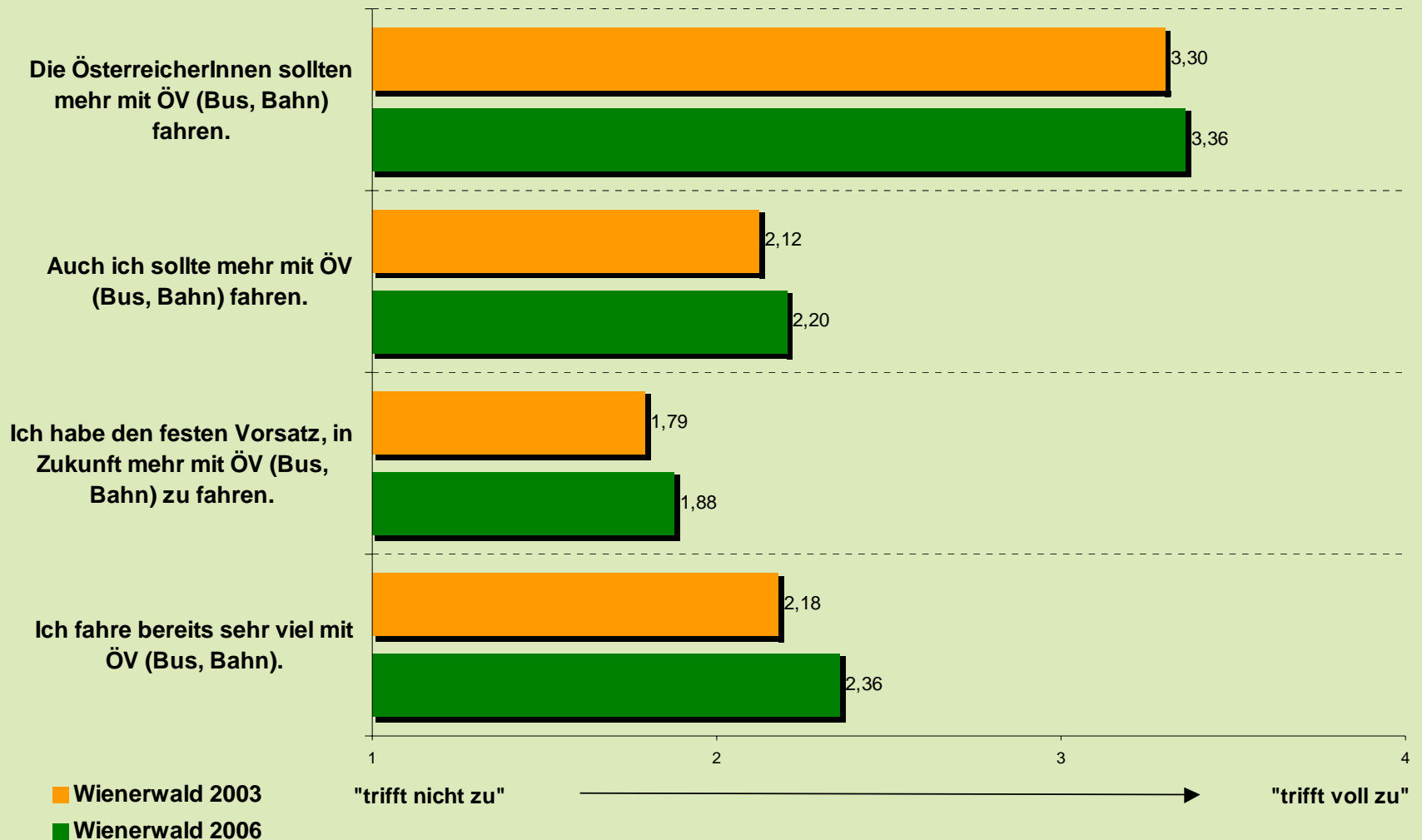


Akzeptanzprofil – zu Fuss gehen



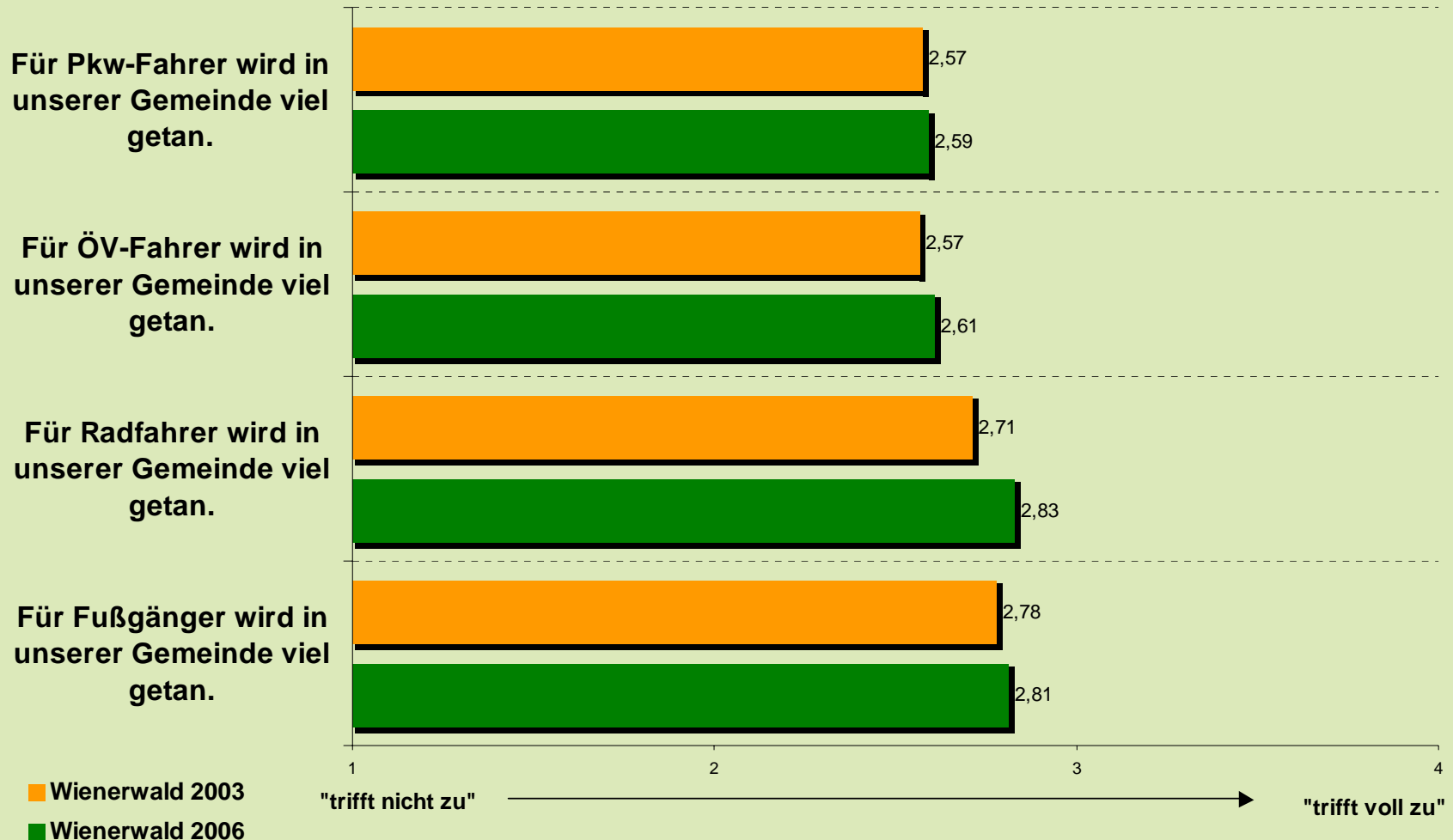


Akzeptanzprofil – mit ÖV fahren



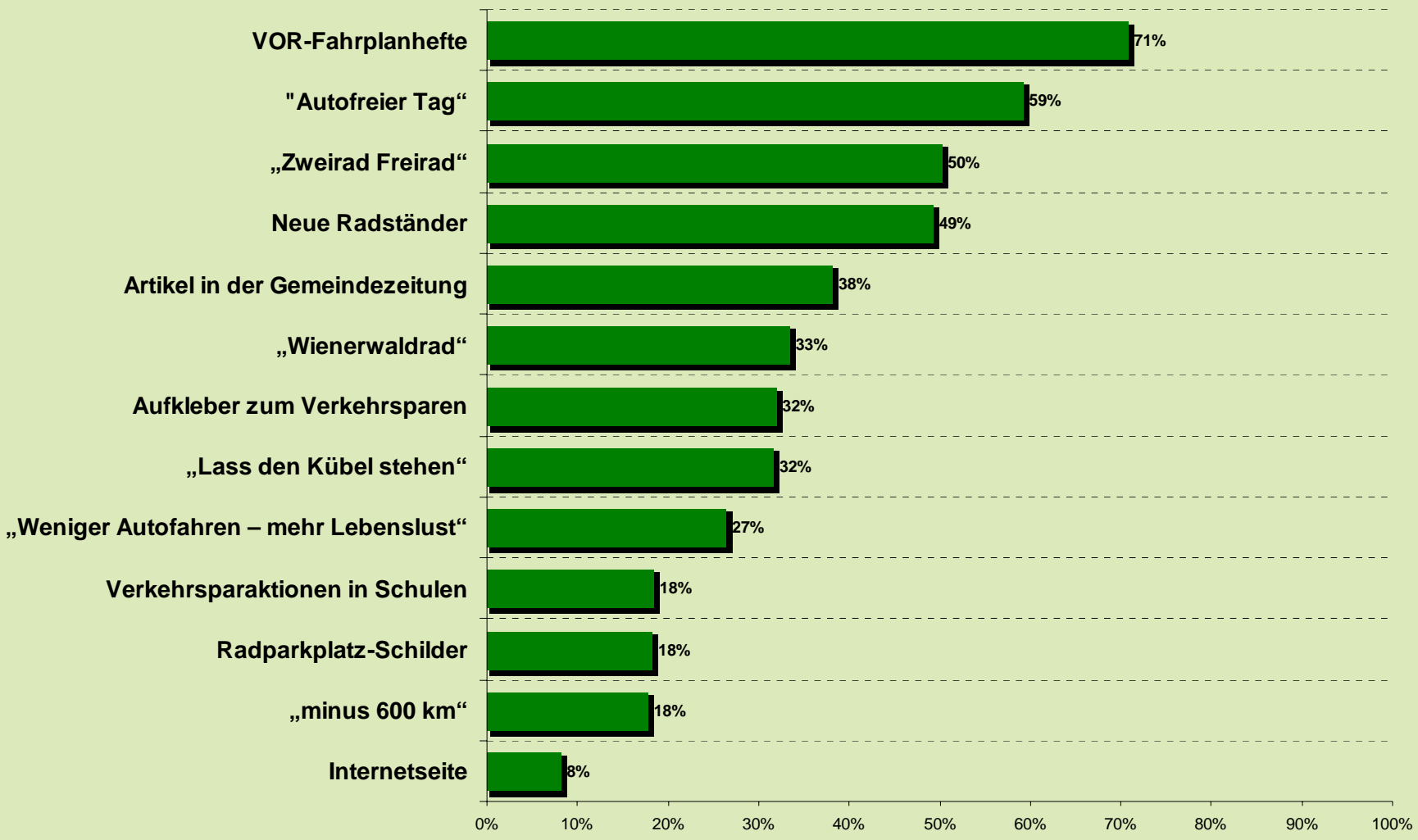


Aussagen zur Verkehrssituation



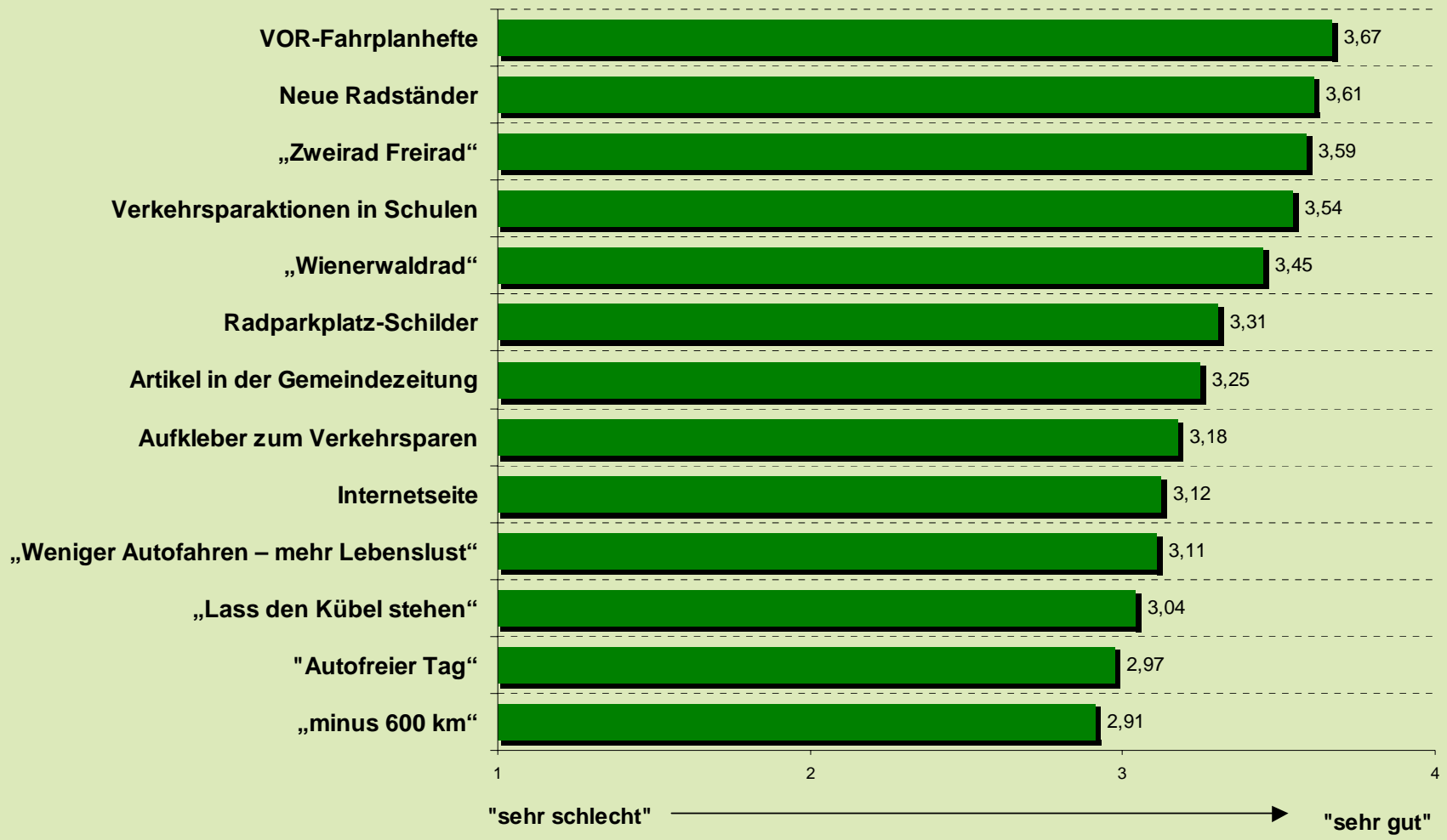


Bekanntheitsgrad der Maßnahmen





Beurteilung der Maßnahmen





6) Schlussfolgerungen



Schlussfolgerungen - Verkehr

- **Der Pkw-Verkehr konnte reduziert werden!**
- **Der Radanteil ist stark gestiegen!**
- **Der Radverkehr und der Öffentliche Verkehr haben im Vergleich zu 2003 sowohl anteilig als auch absolut zugenommen.**
- **Das Verkehrsaufkommen (Wege pro Person) ist gestiegen.**



Schlussfolgerungen - Verkehr

- ***Diese verkehrlichen Änderungen sind gemeindeweise unterschiedlich,***
- ***aber in allen Gemeinden vorhanden!***



Schlussfolgerungen - Radverkehr

- Zwei Dinge sind bei den hohen Steigerungsraten interessant:
- Die Radverkehrssteigerungsraten sind bei der weiblichen Bevölkerung fast **3-mal** so hoch wie bei den Männern.
- Diese Verkehrssteigerung findet – absolut gesehen - vor allem bei den zurück gelegten Radwegen, die zwischen 1 und 2,5 km lang sind, statt.



Schlussfolgerungen - Radverkehr

- Relativ gesehen, nehmen die Radwegen von 2,5 bis 5 km Wegelänge am stärksten zu.
- Durch das Projekt wurden nicht nur Wege (hin zum Radverkehr) verlagert, sondern auch (Rad-)Verkehr induziert. Das Verkehrsaufkommen pro Person (Anzahl der Wege/Person) ist an Werktagen von 2,98 auf 3,18 Wegen gestiegen.



Schlussfolgerungen - Radverkehr

- Die Aktivitäten der Gemeinden haben also für den Radverkehr gegriffen.
- Die Erfolge konnten vor allem beim Einkaufs- und Freizeitverkehr erzielt werden.
- Die Frauen haben die Männer beim Radanteil „überholt“.



Schlussfolgerungen - Verkehr

- Die pro Person und Jahr an Werktagen zurückgelegten Fahrrad-Kilometer konnten von 169 auf 217 gesteigert werden → Gesundheitsaspekt!
- An Werktagen konnten 16 Mio. Pkw-Kilometer / Jahr vermieden werden.
- Das entspricht einer Einsparung von 2.717 Tonnen CO₂ pro Jahr!



Schlussfolgerungen - Allgemein

- Das Projekt wird von mehr als 90 % der Bevölkerung mit „sehr gut“ bzw. „gut“ beurteilt.
- Dabei hat sich im zeitlichen Verlauf der Anteil mit „sehr gut“ mehr als verdoppelt.
- 2/3 der Bevölkerung sieht mit diesem Projekt einen Imagegewinn für ihre Gemeinden.



4 Jahre „Verkehrsparen Wienerwald“ – Was hat's gebracht?

- ...für die BewohnerInnen: Maßnahmen, Aktionen (z.B.: neue Radwege, gratis Fahrplanheft...)
- ...für die Umwelt: minus 16 Mio. Pkw-Kilometer an Werktagen, CO₂-Einsparung
- ...für die beteiligten Gemeinden: Imagegewinn, Infrastrukturverbesserung
- ...für das Land Niederösterreich: zufriedene Gemeinden



Danke!

HERRY Consult GmbH

Dr. Max Herry, Dipl.-Ing. Markus Schuster

1040 Wien, Argentiniertraße 21

Tel.: (01) 504 12 58

Fax: (01) 504 35 36

E-Mail: office@herry.at

[http:// www.herry.at](http://www.herry.at)