



**Policy
Lab**

Mobilitätswende jetzt!

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) für die Stadt Klagenfurt

Ergebnisse
Online-Befragung

[Arbeitspaket 4]

Wien, Juni 2026



Autor:innen

Alex Neumann | netwiss
Jasmin Liszt | netwiss

Kontakt

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
1040 Wien, Operngasse 17-21
+43 1 4000 842 60
policylab@urbaninnovation.at
www.urbaninnovation.at

Das Policy Lab wird gefördert aus den Mitteln des Programms „Mobilität der Zukunft“ – eine Initiative des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI).

Inhalt

1	Zusammenfassung der Kernergebnisse.....	4
2	Ergebnisse Teil 1 Basisauswertung	6
2.1	Allgemeines zur Stichprobe	6
2.2	Deskriptive Basisauswertung	6
3	Ergebnisse Teil 2 Detailauswertung.....	27
4	ANHANG Befragung.....	70
5	ANHANG Auswertungskonzept	76

1 Zusammenfassung der Kernergebnisse

Die Auswertung der Onlinebefragung „**Mobilität in Klagenfurt gemeinsam weiterdenken**“ im Rahmen des SUMP liefert ein klares Bild zur generellen Mobilitätsszufriedenheit, zu Prioritäten und Handlungsbedarfe aus Sicht der Bevölkerung in Klagenfurt bzw. aus dem Klagenfurter Umland. Die breite Teilnahme von weit über 1.000 Personen bzw. die hohe Qualität der Antworten verdeutlicht die Wichtigkeit des Themas bzw. sind die Ergebnisse, auch nach diesbezüglichen statistischen Tests, als repräsentativ für die Klagenfurter Bevölkerung zu werten. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse zusammengefasst.

Gesamtzufriedenheit

Die Gesamtzufriedenheit mit der Mobilitäts- bzw. Verkehrssituation in Klagenfurt ist mit einem **Mittelwert von M = 4,42** (Median: 5; n = 1.339) moderat und liegt knapp unter der Skalenmitte (0 bis 10). Dies signalisiert, dass ein merklicher Teil der Bevölkerung die aktuelle Mobilitätssituation als verbesserungswürdig wahrnimmt – ein klares Signal für Handlungsbedarf.

Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten und Handlungsbedarf

Bei der Bewertung (0 bis 10) der Wichtigkeit einzelner Mobilitätsaspekte dominieren **sichere Wege für Fußgänger:innen (M = 8,71)** und eine attraktive **Radinfrastruktur (M = 8,43)** sowie eine **hohe Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr (M = 8,42)** und **mehr Grünflächen und Bäume (M = 8,39)**. Beim wahrgenommenen Handlungsbedarf steht die **Förderung des Radverkehrs (M = 7,68)** an erster Stelle, gefolgt vom **Ausbau des öffentlichen Verkehrs (M = 7,56)** und der **Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (M = 7,34)**. Die untere Hälfte der Rangliste bilden die Erweiterung von Car-Sharing (M = 4,87) und Bike-Sharing (M = 4,85) sowie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (M = 4,74), die derzeit weniger Priorität genießen. Auffallend ist zudem, dass Ladeinfrastruktur für E-Autos (M = 5,43) im Mittelfeld rangiert – hier herrscht geteilte Meinung. In den offenen Nennungen (n = 213) nach den sonstigen Handlungsbedarfen dominieren drei Themen: der Wunsch nach einer **autofreien bzw. verkehrsberuhigten Innenstadt**, der Ruf nach einem **besseren ÖPNV** sowie die **Forderung nach einem lückenlosen Radwegenetz**.

2-Millionen-Euro-Frage

Die hypothetische Frage „*Stellen Sie sich bitte vor, Sie haben ein Budget von 2 Millionen Euro für ein Projekt im Bereich Mobilität in Klagenfurt zur Verfügung und entscheiden ganz alleine: Wofür sollte das Geld verwendet werden?*“ haben über 900 Personen ausführlich geantwortet – das Ergebnis ist eindeutig: **30,0 %** der Nennungen entfallen auf den **Ausbau bzw. Lückenschlüsse im Radwegenetz** – damit ist dies mit großem Abstand der meistgenannte Maßnahmenbereich. Dahinter folgen **Verbesserungen im ÖPNV (17,3 %)** und **Maßnahmen für eine autofreie bzw. verkehrsberuhigte Innenstadt (15,7 %)**.

Bewertung konkreter Projekte

Unter den zehn vorgegebenen konkreten Projekten erhält die **Neugestaltung des Heiligengeistplatzes die höchste Priorität (M = 7,50)**, gefolgt von der **Bahnhofstraße zwischen Hauptbahnhof und Ring (M = 7,42)** sowie der **Ausweitung der Fußgängerzone (M = 7,13)**. Die Klagenfurter Ostspange bildet mit M = 4,89 das Schlusslicht und ist das einzige Projekt unterhalb der Skalenmitte. Die offenen Antworten zu Aspekten, die im Rahmen der einzelnen Projekte berücksichtigt werden sollen, zeigen konsistente thematische Schwerpunkte: **Begrünung, Entsiegelung und Hitzeschutz** werden bei nahezu allen Projekten als zentrales

Anliegen genannt. Daneben stehen **Aufenthaltsqualität, Leerstandsbekämpfung und die Frage der Erreichbarkeit**. Eine **große Mehrheit** fordert im Rahmen der Projekte **mehr Raum für den Umweltverbund**, während eine **Minderheit den Erhalt von Parkplätzen adressiert**.

Gesamtfazit

Die Auswertung zeichnet ein sehr klares Bild einer Stadt, die beim Thema Mobilität an einem Wendepunkt steht: Die Zufriedenheit ist moderat, der Handlungsbedarf wird breit wahrgenommen und die Prioritäten sind klar: **Ausbau des Radverkehrs, des ÖPNV und der Aufenthaltsqualität stehen im Mittelpunkt**. Gleichzeitig zeigen die offenen Antworten und Zitate eine engagierte Bevölkerung, die konkrete Maßnahmen einfordert.

2 Ergebnisse Teil 1 | Basisauswertung

2.1 Allgemeines zur Stichprobe

Stichprobengröße:

Nettostichprobe (Fragebogen begonnen): **1.339 Personen**

Nettostichprobe (Fragebogen vollständig beendet): **1.099 Personen**

An der Onlinebefragung „**Mobilität in Klagenfurt gemeinsam weiterdenken**“ haben insgesamt 1.339 Personen teilgenommen. Den Fragebogen vollständig beendet haben 1.099 Personen (Abschlussquote von 82,1 %). Die Auswertung folgt dem Prinzip der tatsächlichen Beantwortungen je Frage: Jede Frage wird auf Basis jener Personen ausgewertet, die diese konkrete Frage beantwortet haben. Die jeweilige Stichprobengröße (n) ist bei allen Auswertungsergebnissen ausgewiesen. Statistische Tests zur Repräsentativität haben ergeben, dass die ausgewerteten Ergebnisse in sehr hohem Maße die Einschätzungen der Gesamtbevölkerung widerspiegeln.

Legende:

M = Mittelwert

Mdn = Median

SD = Standardabweichung

n = Stichprobengröße

2.2 Deskriptive Basisauswertung

Frage 1: Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der aktuellen Situation im Bereich Mobilität und Verkehr in Klagenfurt?

Mittelwert	Median	SD	n
4,42	5	2,39	1339

Tabelle 1: Gesamtzufriedenheit mit der Mobilität und dem Verkehr in Klagenfurt (M, Mdn, SD, n; Skala: 0 = unzufrieden, 10 = sehr zufrieden)

Frage 2: Wie wichtig sind aus Ihrer Sicht folgende Aspekte für die Zukunft Klagenfurts?

Aspekte	Mittelwert	Median	SD	n
Sichere und attraktive Wege für Fußgänger:innen	8,71	10	1,91	1275
Sichere und attraktive Radinfrastruktur	8,43	10	2,53	1275
Hohe Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr	8,42	10	2,17	1275
Mehr Grünflächen und Bäume	8,39	10	2,37	1275
Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	8,15	9	2,12	1275
Verkehrsberuhigte Bereiche	7,64	9	2,78	1275

Tabelle 2: Wichtigkeit von Mobilitäts- und Stadtentwicklungsaspekten für Klagenfurt, vorgegebene Kategorien (M, Mdn, SD, n; Skala: 0 = unwichtig, 10 = wichtig; absteigend nach Mittelwert sortiert)

Frage 3: Bitte bewerten Sie den Handlungsbedarf für Klagenfurt in folgenden Bereichen!

Bereiche	Mittelwert	Median	SD	n
Förderung des Radverkehrs	7,68	9	2,93	1215
Ausbau des öffentlichen Verkehrs	7,56	8	2,46	1215
Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt	7,34	8	2,38	1215
Förderung des Fußverkehrs	7,27	8	2,68	1215
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	6,85	7	2,94	1215
Ausbau der Park&Ride-Angebote	6,78	7	2,84	1215
Verbesserung der Verkehrssicherheit	6,74	7	2,40	1215
Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit	6,51	7	2,69	1215
Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos	5,43	5	2,92	1215
Erweiterung der Car-Sharing-Angebote	4,87	5	2,83	1215
Erweiterung der Bike-Sharing-Angebote	4,85	5	2,83	1215
Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	4,74	5	3,25	1215

Tabelle 3: Handlungsbedarfe in Klagenfurt in div. Bereichen, vorgegebene Kategorien (M, Mdn, SD, n; Skala: 0 = unwichtig, 10 = wichtig; absteigend nach Mittelwert sortiert)

Sonstiges [Offene Antwort]:

Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach autofreier / verkehrsberuhigter Innenstadt	40	18,8 %
Forderung nach besserem ÖPNV (Takt, Linien, Abendangebot, Umland)	33	15,5 %
Forderung nach lückenlosem Radwegenetz & besseren Radverbindungen	33	15,5 %
Parkraum: Forderung nach mehr Parkplätzen (a) ODER Abbau von Parkflächen (b)	32	15,0 %
Forderung nach Tempo-30-Zonen, sicheren Schulwegen & Geschwindigkeitskontrollen	21	9,9 %
Forderung nach mehr Kontrolle & klaren Regeln im Radverkehr	20	9,4 %
Forderung nach mehr Begrünung, Grünflächen & Entsiegelung	20	9,4 %
Forderung nach baulich getrennten (nicht nur aufgemalten) Radwegen	20	9,4 %
Forderung nach besserer Ampelsteuerung (Grüne Welle) & weniger Lärm	17	8,0 %
Forderung nach mehr Barrierefreiheit & besseren Gehsteigen	18	8,5 %
Forderung nach Straßensanierung & Behebung von Schlaglöchern	10	4,7 %
Forderung nach Busverbindung zur HBLA Pitzelstätten	6	2,8 %
Forderung nach Ausbau der E-Ladeinfrastruktur & Umstieg auf E-Busse	6	2,8 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	5	2,3%

Tabelle 4: Weitere Handlungsbedarfe – Sonstige Angaben; Mehrfachantworten möglich; n = 213 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 213). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt.

Frage 4: Stellen Sie sich bitte vor, Sie haben ein Budget von 2 Millionen Euro für ein Projekt im Bereich Mobilität in Klagenfurt zur Verfügung und entscheiden ganz alleine: Wofür sollte das Geld verwendet werden? [Offene Antwort]

Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Ausbau des Radwegenetzes & Lückenschlüsse	273	30,0 %
Verbesserung des ÖPNV (Takt, Linien & Netz)	157	17,3 %
Forderung nach autofreier / verkehrsberuhigter Innenstadt	143	15,7 %
Aufwertung Fußgängerzonen & Belebung der Innenstadt	102	11,2 %
Begrünung, Klimaanpassung & Aufwertung des öffentlichen Raums	95	10,5 %
Straßensanierung & Verbesserung des Fahrbahnzustands	69	7,6 %
Lokale Infrastrukturprojekte (u.a. Heiligengeistplatz, Lendkanal-Promenade, Ring-Umbau, Strandbad-Anbindung, Viktring)	67	7,4 %
Förderung Fußverkehr & Barrierefreiheit	62	6,8 %
Ausbau Park & Ride & Auffangparkplätze	58	6,4 %
Forderung nach mehr / günstigeren Parkplätzen	47	5,2 %
Günstigerer ÖPNV & Qualitätsverbesserungen (Haltestellen, App, Kartenzahlung)	43	4,7 %
Verbesserung der Verkehrssicherheit (Tempo 30, Schulwege, Ampeln)	41	4,5 %
Einführung / Ausbau Straßenbahn oder E-Busse	37	4,1 %
Ausbau baulich getrennter & sicherer Radwege	34	3,7 %
Radinfrastruktur im Detail (Abstellplätze, Beleuchtung, Service)	31	3,4 %
Förderung E-Mobilität, Car-Sharing & neue Mobilitätsformen	25	2,8 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	23	2,5 %

Tabelle 5: Wofür soll das Budget eingesetzt werden? – 2-Millionen-Euro-Frage; Mehrfachantworten möglich; n = 909 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 909). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt.

Frage 5: Wie wichtig ist dieses Projekt aus Ihrer Sicht für Klagenfurt?

Projekte	Mittelwert	Median	SD	n
Neugestaltung des Heiligengeistplatzes	7,50	8	2,88	1144
Bahnhofstraße zwischen Hauptbahnhof und Ring	7,42	8	2,85	1147
Ausweitung der Fußgängerzone	7,13	8	3,07	1143
Bahnhofstraße in der Innenstadt	7,06	8	3,15	1140
Neugestaltung des Pfarrplatzes	6,95	8	2,93	1143
Fußläufige Verbindung S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt-West	6,91	7	2,75	1145
Verkehrsberuhigung der Ostbucht (Strandbad bis Loretto)	6,77	8	3,13	1147
Neugestaltung 8.-Mai Straße	6,58	7	3,20	1144
Kardinalplatz	6,57	7	2,75	1140
Klagenfurter Ostspange	4,89	5	3,18	1148

Tabelle 6: Bewertung konkreter Projekte für Klagenfurt (M, Mdn, SD, n; Skala: 0 = unwichtig, 10 = wichtig; absteigend nach Mittelwert sortiert)

Frage 6: Worauf soll im Rahmen dieses Projekts besonders geachtet werden?

[Offene Antwort]

Neugestaltung des Heiligengeistplatzes		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Begrünung, Entsiegelung & Hitzeschutz	187	37,1 %
Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Sitzen, Gastronomie, Regenschutz)	100	19,8 %
Forderung nach mehr Sicherheit am Platz (Beleuchtung, Kontrolle, Nacht)	80	15,9 %
Verbesserung der ÖPNV-Funktionalität (Takt, Anschlüsse, Busführung)	75	14,9 %
Forderung nach Übersichtlichkeit & digitaler Information	60	11,9 %
Kritik am Projekt & Skepsis gegenüber erneutem Umbau	46	9,1 %
Forderung nach Barrierefreiheit & sicherer Rad-/Fußverkehrsführung	33	6,5 %
Forderung nach Verlagerung des Knotenpunkts zum Hauptbahnhof	32	6,3 %
Forderung nach Autofreiheit rund um den Platz	20	4,0 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	22	4,4 %

Tabelle 7: Heiligengeistplatz – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 504 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 504). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt.

Zitate „Neugestaltung des Heiligengeistplatzes“ (Auszug):

„Der Heiligengeistplatz ist eine Betonwüste und im Sommer ein Hitze-Hotspot, den man gern meidet.“

„Meistumgebauter Platz der Innenstadt – und jedes Mal wieder ein Fehlgriff. Nicht nochmals!“

„Wäre schon sehr hilfreich, wenn man sich dort als Frau einfach sicher fühlen könnte.“

„Wenn mehr Leute die Busse nehmen sollen, bringt ein 10er-Takt nichts, solange Parken so günstig ist.“

„Ist das tatsächlich die richtige Lage für einen zentralen Umsteigeplatz?“

„Aktuell unübersichtlich und total chaotische Anordnung der Busse.“

„Der Platz war früher begrünt und soll es wieder werden – Betonwüsten sind ein unnötiges Übel.“

Bahnhofstraße zwischen Hauptbahnhof und Ring	Nennungen absolut	Nennungen %
Thema / Maßnahmenbereich		
Forderung nach Begrünung, Erhalt der Alleebäume & Entsiegelung	116	22,3 %
Forderung nach Autofreiheit / Reduktion des Individualverkehrs	104	20,0 %
Belebung durch Gastronomie, Geschäfte & Leerstandsbekämpfung	82	15,7 %
Forderung nach sicheren & baulich getrennten Radwegen	79	15,2 %
Forderung nach Parkplatzerhalt / Ausbau Park & Ride	71	13,6 %
Erster Eindruck, Visitenkarte & Orientierung für Ankommende	58	11,1 %
Forderung nach besserem ÖPNV	45	8,6 %
Verbesserung Aufenthaltsqualität & öffentlicher Raum	43	8,3 %
Forderung nach Straßensanierung & Verbesserung Fahrbahnzustand	41	7,9 %
Kritik am Projekt & Skepsis gegenüber Umbau	40	7,7 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	18	3,5 %

Tabelle 8: Bahnhofstraße (HBF–Ring) – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 521 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 521). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt.

Zitate „Bahnhofstraße zwischen Hauptbahnhof und Ring“ (Auszug):

„Die Bahnhofstraße ist wahrscheinlich die hässlichste Straße die wir haben.“

„Radfahren ist hier momentan lebensgefährlich.“

„Der Radweg gehört NICHT zwischen Fließverkehr und parkende Autos.“

„Kommt man am Bahnhof an, vermisst man ein Leitsystem – danach kommt eine Straße, die abgewohnt und nicht einladend ist.“

„Leerstand beheben – nur EIN attraktives Geschäft würde wieder alles beleben.“

„Neue Asphaltierung, Bäume belassen, drei, vier nette Cafés – weniger wäre hier mehr.“

„Koralmbahn-Züge die in der Nacht ankommen, haben keine Busverbindungen mehr.“

„Die Parkplätze müssen erhalten bleiben – sonst stirbt die Innenstadt.“

„Die Bahnhofstraße ist das Entrée für Gäste, die mit der Bahn anreisen – zurzeit leider eine öde Einöde.“

„Kein PKW-Verkehr – nur Busse, Anrainer und Einsatzfahrzeuge.“

Ausweitung der Fußgängerzone	Nennungen absolut	Nennungen %
Thema / Maßnahmenbereich		
Forderung nach Begrünung, Beschattung & Entsiegelung	94	19,5 %
Belebung der Innenstadt & Bekämpfung von Leerstand	88	18,3 %
Forderung nach autofreier Innenstadt (innerhalb des Rings)	83	17,3 %
Konkrete Gebiete für Ausweitung der Fußgängerzone (Pfarrplatz, Herrengasse, Neuer Platz, Benediktinerplatz, Bahnhofstraße)	67	13,9 %
Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität & konsumfreie Räume	76	15,8 %
Regelung des Rad- & E-Scooter-Verkehrs in der Fußgängerzone	53	11,0 %
Kritik & Skepsis gegenüber Ausweitung	37	7,7 %
Forderung nach Parkplätzen & guter Erreichbarkeit	37	7,7 %
Barrierefreiheit, Belagsqualität & Pflastersteine	16	3,3 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	21	4,4 %

Tabelle 9: Ausweitung der Fußgängerzone – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 481 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 481). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Ausweitung der Fußgängerzone“ (Auszug):

„Vor allem müssen Fußgängerzonen schattig und begrünt sein – nur Bäume, Wiesen und weniger Asphalt kühlen eine Stadt.“

„Pfarrplatz ist zur Fußgängerzone zu verordnen!“

„Es gibt schon genug Fußgängerzonen – meistens ohne Fußgänger. Ausweiten ohne Menschen in die Stadt zu bringen hat keinen Sinn.“

„Leerstand beheben – ohne attraktive Geschäfte bringt eine größere Fußgängerzone nichts.“

„Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang – nicht jeder kann sich immer das Café leisten.“

„Die gesamte Innenstadt innerhalb der Ringe sollte vom PKW-Individualverkehr frei sein.“

„Radfahrer und E-Scooter aus der Fußgängerzone – gefährlich für Kinder und ältere Menschen.“

„Die Pflastersteine nach Baustellen mit Asphaltflecken zu verunstalten ist eine Katastrophe – der ehemalige Zustand ist wiederherzustellen.“

„Trauts euch – Autos nur zu Lieferzwecken zu bestimmten Zeiten rein, Rest raus!“

„Ohne Parkplätze wird die Innenstadt aussterben.“

Bahnhofstraße in der Innenstadt		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Verkehrsberuhigung & Reduktion des Autoverkehrs	148	30,3 %
Belebung der Bahnhofstraße durch attraktive Geschäfte, Gastronomie & Leerstandsbekämpfung	118	24,1 %
Forderung nach Begrünung, Erhalt der Alleebäume & Entsiegelung	95	19,4 %
Forderung nach sicheren Radwegen & Radinfrastruktur	59	12,1 %
Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität & konsumfreie Räume	51	10,4 %
Kritik am Projekt & Skepsis	36	7,4 %
Visitenkarte & Eindruck für Ankommende (Koralmbahn)	33	6,7 %
Forderung nach ausreichend Parkplätzen & Zufahrtsmöglichkeiten für Autofahrer:innen	27	5,5 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	19	3,9 %

Tabelle 10: Bahnhofstraße Innenstadt – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 489 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 489). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt.

Zitate „Bahnhofstraße in der Innenstadt“ (Auszug):

„Bahnhofstraße Autos raus – wer durch die Bahnhofstraße fährt, kauft keine Waren ein.“

„Die Bahnhofstraße ist das Tor zur Stadt für Gäste, die mit der Koralmbahn kommen – zurZeit leider ein Schandfleck.“

„Es braucht starke Anreize für Gastronomie und Geschäfte – sonst wird die Straße grün aber trotzdem leer bleiben.“

„Radfahren ist hier momentan gefährlich – Dooring bei jeder Kreuzung eine andere Regelung.“

„Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang – nicht jeder kann sich immer das Café leisten.“

„Diesmal als dauerhafte Lösung – wie die Fußgängerzone in Ljubljana.“

„Die Bahnhofstraße ist meiner Meinung nach der größte ungehobene Schatz in der Stadt.“

„Ohne Parkplätze stirbt die Stadt aus.“

Neugestaltung des Pfarrplatzes		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Entfernung der Kfz-Parkplätze & vollständiger Kfz-Freiheit am Pfarrplatz	153	34,2 %
Forderung nach Begrünung, Baumpflanzung & Entsiegelung des Pfarrplatzes	123	27,5 %
Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Pfarrplatz (Sitzgelegenheiten, Gastronomie, konsumfreie Räume, Veranstaltungen)	76	17,0 %
Skepsis gegenüber dem Projekt & Forderung nach rascher Umsetzung bereits beschlossener Pläne	56	12,5 %
Forderung nach Erhalt der Kfz-Parkplätze & Schaffung von Ersatzparkplätzen in der Nähe	43	9,6 %
Forderung nach Einbeziehung der Herrengasse & des Heuplatzes in die Fußgängerzone	30	6,7 %
Barrierefreiheit für geheimeschränkte Personen & sichere Rad- und Fußwege am Pfarrplatz	28	6,3 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	30	6,7 %

Tabelle 11: Neugestaltung des Pfarrplatzes – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 447 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 447). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Neugestaltung des Pfarrplatzes“ (Auszug):

„Der Pfarrplatz ist Stand jetzt eine absolute Katastrophe – Autos raus, Bäume rein!“

„Diesen tollen Platz mitten in der Innenstadt als Parkplatz zu missbrauchen ist völlig unverständlich.“

„Fort mit der Steinwüste rund um die Stadtpfarrkirche!“

„Komplett autofrei – Leute werden jammern, aber das tun sie immer.“

„Der Pfarrplatz ist ein Magnet für Parkplatzsuchende, die zu faul sind, 10 Schritte zu gehen.“

„Bitte kein Geld in die Planung investieren – einfach den Verkehr sperren, vergrünen und verschönern geht danach immer noch!“

Fußläufige Verbindung S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt-West		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Einbindung von Radwegen & Leihrad-Angeboten (z.B. Nextbike) entlang der Verbindung	63	21,3 %
Skepsis: Fußläufige Verbindung existiert bereits, Projektnutzen wird hinterfragt	53	17,9 %
Forderung nach sicherer Wegführung, guter Beleuchtung & ganzjähriger Begehbarkeit	48	16,2 %
Forderung nach Begrünung & Beschattung des Weges (Alleebäume, Grünflächen erhalten)	43	14,5 %
Forderung nach besserer Abstimmung von S-Bahn, Bussen & Öffi-Anschlüssen am Westbahnhof	33	11,1 %
Forderung nach klarer Beschilderung & Orientierungshilfen (zur Uni, zum See, zum Strandbad)	25	8,4 %
Forderung nach sicherer Querung der Villacher Straße (Brücke, Unterführung oder Ampeloptimierung)	21	7,1 %
Forderung nach Ampelvorrang & kürzeren Wartezeiten für Fußgänger:innen und Radfahrende	22	7,4 %
Forderung nach baulicher Trennung von Rad- und Fußverkehr auf der Strecke	5	1,7 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	32	10,8 %

Tabelle 12: Fußläufige Verbindung S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt-West – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 296 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 296). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Fußläufige Verbindung S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt-West“ (Auszug):

„Es darf sich nicht anfühlen, wie so oft in Klagenfurt, dass man neben einer Hauptstraße entlangläuft.“

„Die Fußgängerampel am Weg über die Villacher Straße ist ein großes Ärgernis – sie ist stets rot, obwohl kein Verkehr ist.“

„Der letzte Kilometer vom Öffi ist oft entscheidend – hier liegt das Potenzial.“

„In jeder anderen Stadt sind solche Wege zu Fuß normal. Nur bei uns sind Autos das Non plus Ultra.“

„Eine Allee wäre phantastisch – BESCHATTUNG im Sommer!“

„Scharenweise sind hier Studenten zwischen Uni und Bahnhof Haltestelle unterwegs – wozu also dieser neue Aufwand?“

„Wie lange gibt es die Uni, den Lakeside Park und die S-Bahn-Haltestelle? Und das fällt euch JETZT ein?“

„Busverbindungen auf die Ankunftszeiten und Abfahrten der S-Bahn abstimmen – das wäre schon ein großer Schritt.“

Verkehrsberuhigung der Ostbucht (Strandbad bis Loretto)		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Kfz-Verbot oder stark reduziertem Autoverkehr in der Ostbucht	87	18,1 %
Forderung nach besserer ÖPNV-Anbindung der Ostbucht (direkte Linien, höherer Takt, günstigere Preise)	89	18,5 %
Forderung nach sicheren, breiten & getrennten Rad- und Fußwegen in der Ostbucht	83	17,3 %
Forderung nach Park & Ride-Anlagen & Shuttleservice zum Strandbad/Loretto	72	15,0 %
Skepsis & Kritik: Parkplätze nötig, Projekt zu wenig prioritär oder schwer umsetzbar	44	9,1 %
Forderung nach Erhalt der Kfz-Parkplätze & günstigen Parkmöglichkeiten für Badegäste	52	10,8 %
Forderung nach Naturschutz, Erhalt von Grünflächen & Verhinderung weiterer Verbauung der Ostbucht	38	7,9 %
Forderung nach Barrierefreiheit & gesichertem Kfz-Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen & Anrainer	30	6,2 %
Forderung nach Parkgebühren-Erhöhung & Steuerung des Kfz-Zugangs über Preise und Schranken	30	6,2 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	16	3,3 %

Tabelle 13: Verkehrsberuhigung der Ostbucht (Strandbad bis Loretto) – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 481 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 481). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Verkehrsberuhigung der Ostbucht (Strandbad bis Loretto)“ (Auszug):

„Vom Europapark zum Loretto zu gehen ist im Sommer furchtbar – ständig Autos, und der Weg ist viel zu schmal für alle.“

„Warum fahren immer noch Autos zum Lorettobad? Sperre ab der Brücke – fertig.“

„Wenn keine Autos mehr gewünscht werden, macht doch gleich eine ganze autofreie Stadt – mit Gratis-Parkplätzen an der Peripherie und Gratis-Öffis.“

„Nur durch dauernde Kosten beim Parken wird sich das nicht lösen.“

„Wie soll eine leicht gehbehinderte Person wie ich zum See kommen? Bitte nicht Bus sagen – der fährt 46 Minuten.“

„Die Ostbucht ist der attraktivste Raum von Klagenfurt – hier den Autoverkehr zu reduzieren und Aufenthaltsqualität zu schaffen ist absolut richtig.“

„Viel höhere Parkgebühren – 4 Euro pro Tag sind zu wenig, da der Bus teurer wäre, ist das keine Abschreckung.“

Neugestaltung 8.-Mai-Straße		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach sicheren & breiten Radwegen in der 8.-Mai-Straße	108	27,3 %
Forderung nach Kfz-Verbot / Unterbindung des Durchzugsverkehrs in der 8.-Mai-Straße	92	23,2 %
Skepsis & Kritik: wichtige Durchfahrtsstraße erhalten, Geschäfte sterben, Priorität hinterfragen	77	19,4 %
Forderung nach Begrünung, Baumpflanzung & Beschattung der Straße	81	20,5 %
Forderung nach Vorrang für Busse & Ausbau der durchgehenden Busspur	39	9,8 %
Forderung nach baulich getrenntem Radweg (nicht nur Markierungen auf der Fahrbahn)	15	3,8 %
Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, Gastronomie, Geschäftsansiedlung)	22	5,6 %
Forderung nach Straßensanierung & Behebung von Schlaglöchern	9	2,3 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	31	7,8 %

Tabelle 14: Neugestaltung 8.-Mai-Straße – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 396 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 396). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Neugestaltung 8.-Mai-Straße“ (Auszug):

„Die Straße sollte für Autofahrer keine Abkürzung mehr sein – wer länger braucht als über den Ring, fährt nicht mehr durch.“

„Nicht nur mit dem Pinsel einen Radstreifen aufzeichnen – baulich getrennt, mit physischer Barriere.“

„Die 8.-Mai-Straße ist schon jetzt eine tote Straße – sie könnte das fehlende Verbindungsglied zur Bahnhofstraße werden.“

„Tatsächlich gibt es selten wo in einer Innenstadt eine dermaßen graue, mit Autos verstellte Straße.“

„Bitte keine Alibilösung – ein Radweg der im Nirgendwo endet hilft niemandem.“

„Die durchgehende Busspur ist das Herzstück – sie darf durch parkende Autos nicht behindert werden.“

„Klagenfurt ist nicht Amsterdam – irgendwo müssen Autos noch fahren können.“

„Bäume, kein Autoverkehr – der Rest ergibt sich von selbst.“

Neugestaltung Kardinalplatz		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Forderung nach Begrünung, Baumpflanzung & Entsiegelung des Kardinalplatzes	95	26,3 %
Förderung von Kulturveranstaltungen, Konzerten & Belebung durch Gastronomie am Kardinalplatz	74	20,5 %
Forderung nach Kfz-Verbot / Verkehrsberuhigung am Kardinalplatz	62	17,2 %
Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Kardinalplatz (Sitzgelegenheiten, konsumfreie Räume, Spielplatz)	58	16,1 %
Skepsis & Kritik: kein Bedarf, andere Projekte wichtiger, jahrzehntelange Versprechen ohne Umsetzung	50	13,9 %
Forderung nach Lösung für die brachliegende Tiefgarage & Abschaffung der Oberflächenparkplätze	38	10,5 %
Forderung nach mehr Sicherheit & Sauberkeit am Kardinalplatz	24	6,6 %
Forderung nach sicherer Radweg-Anbindung & Fahrradabstellplätzen am Kardinalplatz	20	5,5 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	31	8,6 %

Tabelle 15: Neugestaltung Kardinalplatz – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 361 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 361). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Neugestaltung Kardinalplatz“ (Auszug):

„Toller Platz mit so vielen Möglichkeiten – wenn nicht der Durchzugsverkehr wäre und die allgegenwärtige Autoinfrastruktur so viel Platz rauben würde.“

„Das African Diaspora Festival war immer das absolute Highlight – so viele Leute auf so kleiner Fläche sieht man selten. Da zeigt sich das Potenzial.“

„Schon seit 40 Jahren ist der Kardinalplatz eine Baustelle. Das sind KEINE Aushängeschilder für eine Stadt am Wörthersee!“

„Der Schandfleck der ungenutzten Tiefgarage gehört weg – und die Parkplätze gleich mit.“

„Begrünung und Trögen attraktiv gestalten – mit wenig Mitteln kann man hier viel erreichen.“

„Dekorationen ersetzen keine Konzepte – die Funktionen dieses Platzes müssen verstanden, bewertet und in ein Gesamtbild gebracht werden.“

„Eine Chance, welche seit 20 Jahren dahin dümpelt – bitte endlich loslegen!“

„Wenn man innerhalb des Rings Autofreiheit schafft, haben sich etliche Themen sowieso erledigt.“

Klagenfurter Ostspange		
Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Ablehnung des Projekts: Neue Straßen erzeugen mehr Verkehr & versiegeln wertvolle Flächen	109	34,3 %
Befürwortung des Projekts & Forderung nach rascher Umsetzung der Ostspange	59	18,6 %
Forderung nach Entlastung der Völkermarkter Straße & Optimierung der Kreuzungen (Kreisverkehr, Ampeln)	37	11,6 %
Forderung nach Naturschutz, Erhalt von Grünflächen & minimalem Bodenverbrauch	27	8,5 %
Forderung nach Park & Ride-Anlagen & besserem ÖPNV statt weiterer Straßeninfrastruktur	25	7,9 %
Skepsis gegenüber Kosten & wirtschaftlichem Nutzen des Projekts	18	5,7 %
Forderung nach Lärmschutz & Rücksicht auf Anrainer und Siedlungsgebiete	18	5,7 %
Forderung nach Radwegen & Fußwegen entlang der Ostspange-Trasse	13	4,1 %
Nicht verwertbar / Sonstiges	37	11,6 %

Tabelle 16: Klagenfurter Ostspange – Worauf soll im Rahmen des Projekts geachtet werden? Mehrfachantworten möglich; n = 318 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 318). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Zitate „Klagenfurter Ostspange“ (Auszug):

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten – das ist mittlerweile wissenschaftlich erwiesen.“

„Mehr Straßen verringern nie und nirgends den Autoverkehr.“

„Endlich anfangen – das ist eine normale Straße, keine Raketenwissenschaft!“

„Das Projekt ist 25 Jahre alt und bringt niemanden etwas – weg damit.“

„Dieses Projekt ist aus der Zeit gefallen. Je mehr Straßen, umso mehr Autos.“

„Überfällig für die weitere Planung – ein zu langes Herumwurschteln passiert schon.“

„Statt der Ostspange: Park & Ride im Osten und hochfrequente Busverbindungen in die Innenstadt.“

„Mir ist unverständlich, wie so ein Projekt von einer Smart City noch weiterverfolgt werden kann.“

Frage 7: Welche weiteren Projektideen im Bereich Mobilität haben Sie für Klagenfurt?

[Offene Antwort]

Weitere Projektideen	Nennungen absolut	Nennungen %
Ausbau des Radwegenetzes & Lückenschlüsse in der gesamten Stadt (inkl. St.-Veiter Str., Waidmannsdorfer Str., Steinerne Brücke, Glanradweg, Rosentalerstr., Feldkirchner Str.)	137	26,6 %
Verbesserung des ÖPNV (Takt, Linienführung, Nachtbusse, Randgebiete, App)	133	25,8 %
Lokale Infrastrukturprojekte (u.a. Steinerne Brücke, Lendkanal-Belebung, Rosentalerstr., St.-Veiter Str., Waidmannsdorfer Str., Pischeldorfer Str., Flughafen-Anbindung)	112	21,7 %
Forderung nach autofreier Innenstadt & Reduktion des Kfz-Verkehrs innerhalb des Rings	64	12,4 %
Ausbau von Park & Ride-Anlagen an Stadteinfahrten & Shuttelservices in die Innenstadt	61	11,8 %
Ausbau der E-Bus-Flotte, Wasserstoffbusse & Elektromobilität im ÖPNV	45	8,7 %
Tempo 30 & Verbesserung der Verkehrssicherheit (Kreisverkehre, Schulwege, Ampeloptimierung)	43	8,3 %
Einführung einer Straßenbahn oder eines O-Bus-Systems in Klagenfurt	39	7,6 %
Günstigerer / kostenloser ÖPNV & attraktive Ticketpreise für alle	18	3,5 %
Regulierung oder Verbot von E-Scootern im Stadtgebiet	9	1,7 %
Nicht verwertbar / Sonstiges (Off-Topic, Keine Mobilitätsthemen, politische Kommentare)	25	4,9 %

Tabelle 17: Weitere Projektideen im Bereich Mobilität für Klagenfurt (Frage 7) – Mehrfachantworten möglich; n = 515 Personen; Anmerkung: Da eine Antwort mehrere Themen berühren kann, übersteigt die Summe der Nennungen die Anzahl der Antworten (n = 515). Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil der Antworten, in denen das jeweilige Thema vorkommt. Kategorie Nicht verwertbar / Sonstiges am Ende ausgewiesen.

Frage 8: Was ist für Ihre eigene Mobilität – so wie Sie persönlich in Klagenfurt unterwegs sind – wichtig?

Aspekte	Mittelwert	Median	SD	n
Mehr Grün und Beschattung im innerstädtischen Straßenraum	8,36	10	2,34	1111
Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr	8,12	9	2,44	1111
Gute Umsteigemöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr (Mobilitätsknoten)	8,03	9	2,49	1111
Durchgängiges Radwegenetz	7,96	10	2,97	1111
Kurze und sichere Fußwege im Alltag	7,94	9	2,40	1111
Sichere Radabstellanlagen	7,22	8	3,02	1111
Barrierefreiheit	6,85	7	2,86	1111
Ausreichende Anzahl an Parkhäusern/Parkplätzen am Rand der Innenstadt	6,15	7	3,48	1111
Mehr öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Klagenfurt	4,76	5	3,07	1111
Mehr Bikesharing Angebote in Klagenfurt	4,42	5	3,04	1111
Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW	4,35	5	3,49	1111
Mehr Car-Sharing Angebote in Klagenfurt	4,15	5	2,93	1111

Table 18: Wichtigkeit von Aspekten für die persönliche Mobilität in Klagenfurt, vorgegebene Kategorien (M, SD, n; Skala: 0 = unwichtig, 10 = wichtig; absteigend nach Mittelwert sortiert)

Angaben zur Person:

Wohnort

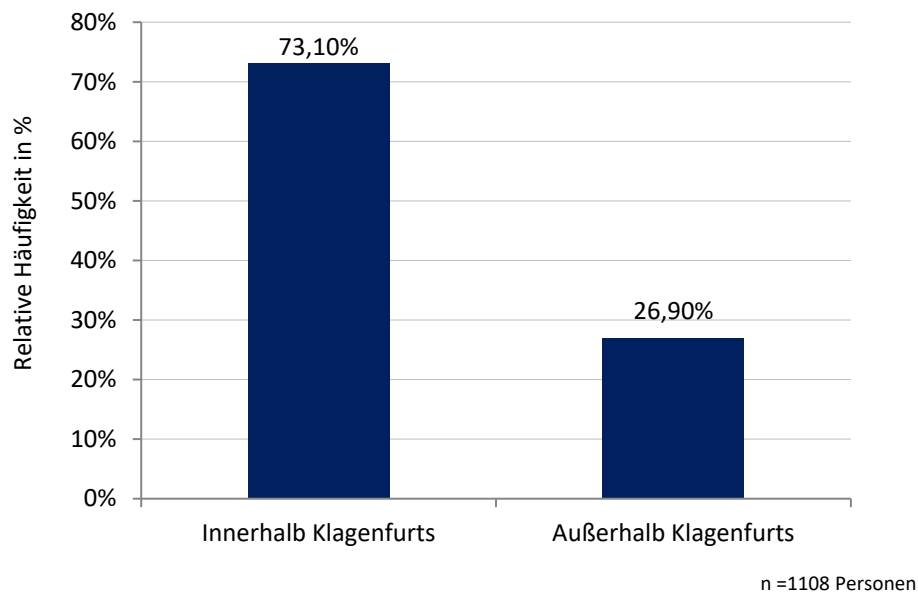


Abbildung 1: Wohnort der Befragten (Relative Häufigkeit in %; n = 1.108 Personen)

Innerhalb Klagenfurts

Bezirke	Nennungen absolut	Anteil %
Innere Stadt	66	8,17%
St. Veiter Vorstadt	50	6,19%
Viktringer Vorstadt	46	5,69%
Völkermarkter Vorstadt	34	4,21%
Villacher Vorstadt	10	12,75%
Annabichl	91	11,26%
St. Peter	80	9,90%
St. Ruprecht	51	6,31%
St. Martin	177	21,91%
Viktring	65	8,04%
Wölfnitz	41	5,07%
Hörtendorf	4	0,50%
GESAMT	808	100,0%

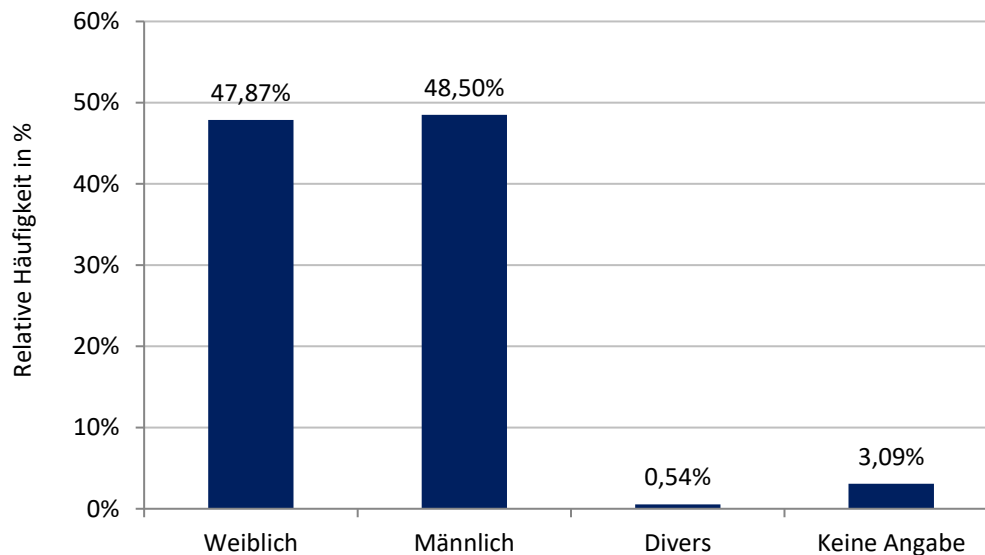
Tabelle 19: Wohnort der Befragten innerhalb Klagenfurts; Bezirke (Anzahl und relative Häufigkeit der Nennungen je Herkunftsregion; n = 808 Personen)

Außerhalb Klagenfurts

Herkunftsregion / Bezirk	Nennungen absolut	Anteil %
Klagenfurt-Land	141	47,6 %
St. Veit an der Glan	44	14,9 %
Wolfsberg / Lavanttal	42	14,2 %
Völkermarkt	23	7,8 %
Villach / Villach-Land	21	7,1 %
Spittal an der Drau	6	2,0 %
Hermagor	5	1,7 %
Steiermark	6	2,0 %
Wien	2	0,7 %
Niederösterreich	2	0,7 %
Sonstige / k. A.	4	1,4 %
GESAMT	296	100,0 %

Tabelle 20: Wohnort der Befragten außerhalb Klagenfurts, Herkunftsregion (Anzahl und relative Häufigkeit der Nennungen je Herkunftsregion; n = 296 Personen); Hinweis: Klagenfurt-Land umfasst Umlandgemeinden mit PLZ 902x sowie 906x–908x.

Geschlecht



n = 1101 Personen

Abbildung 2: Geschlecht der Befragten (Relative Häufigkeit in %; n = 1.101 Personen)

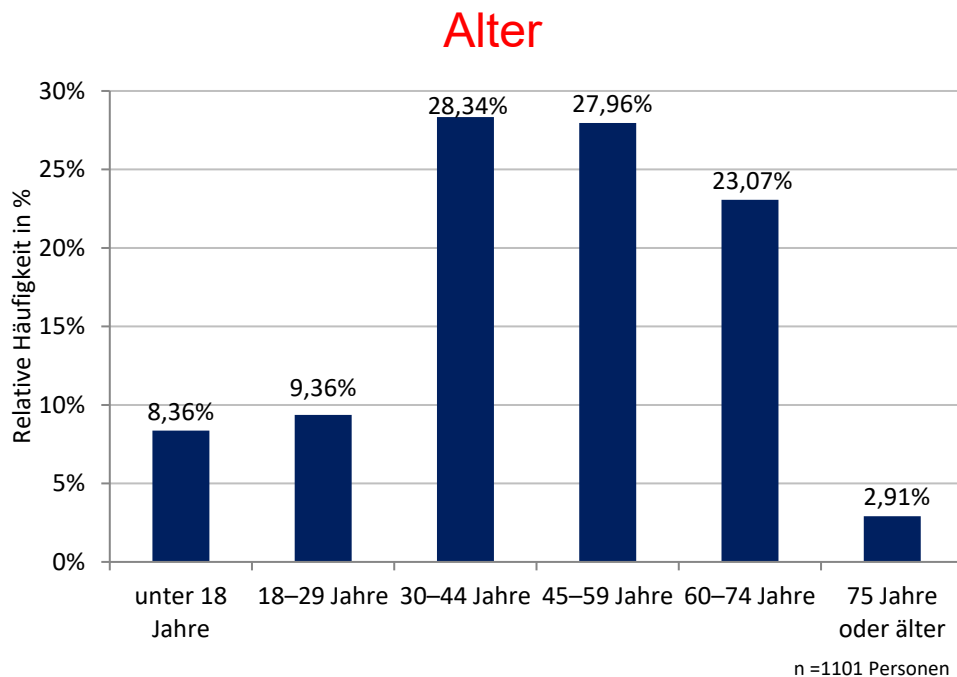


Abbildung 3: Alter der Befragten (Relative Häufigkeit in %; n = 1.101 Personen)

Verfügbare Verkehrsmittel und Tickets

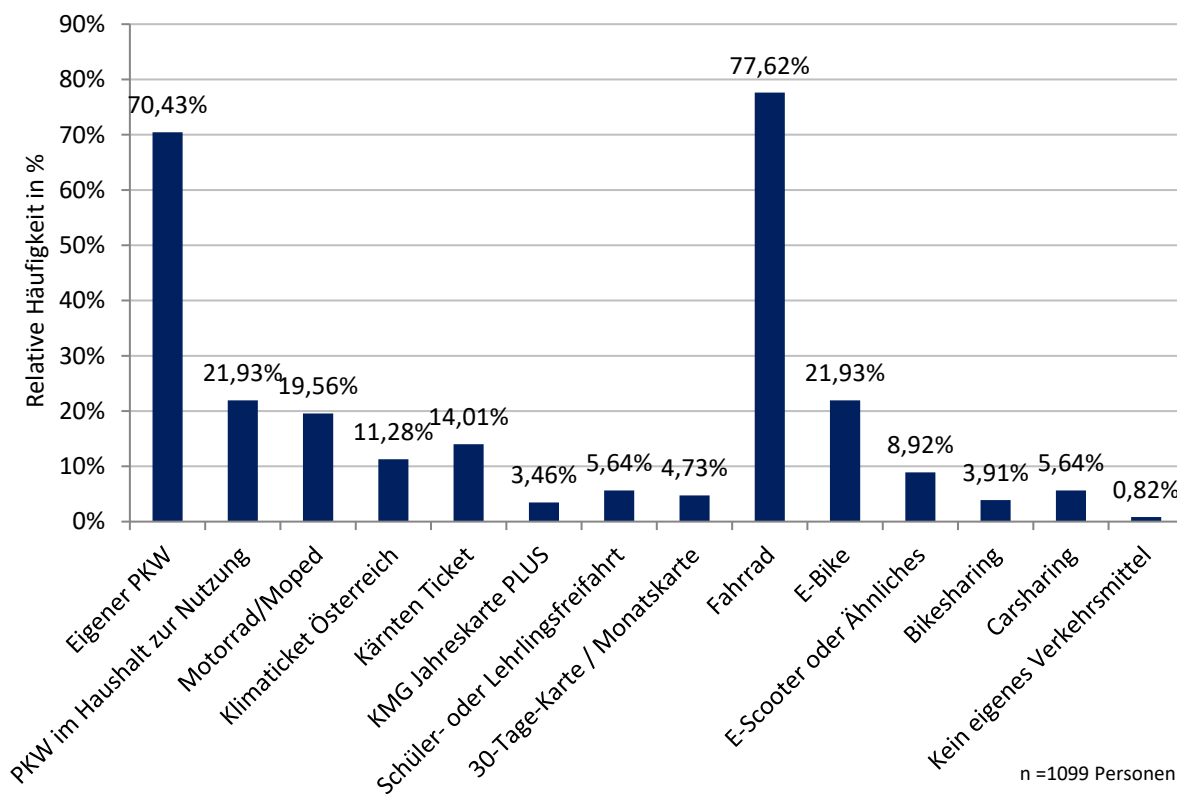


Abbildung 4: Verfügbare Verkehrsmittel und Tickets der Befragten (Relative Häufigkeit in %; Mehrfachauswahl möglich, daher Summe > 100 %; n = 1.099 Personen)

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

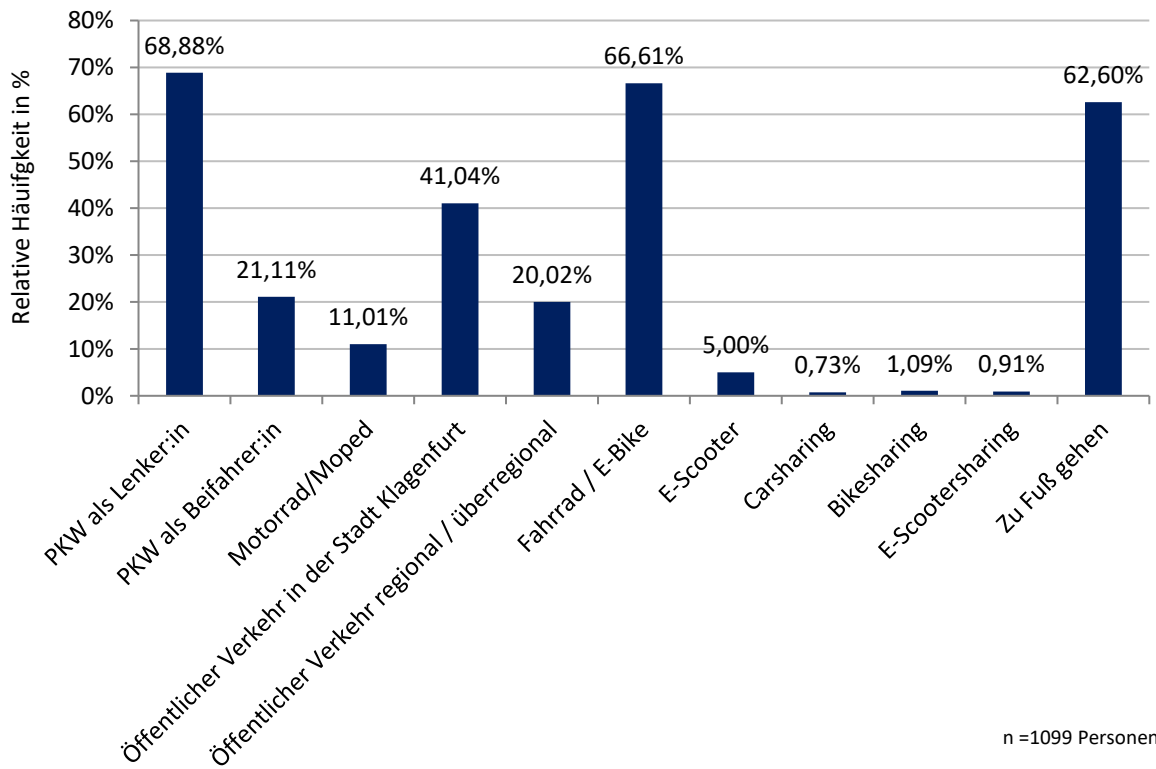


Abbildung 5: Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung der Befragten; mehrmals wöchentlich (Relative Häufigkeit in %; Mehrfachauswahl möglich, daher Summe > 100 %; n = 1.099 Personen)

3 Ergebnisse Teil 2 | Detailauswertung

In der vorliegenden Detailauswertung werden **Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen** hinsichtlich div. Fragestellungen untersucht. Der **Fokus** liegt auf den Merkmalen **Wohnort, Alter** und **Verkehrsmittelnutzung**. Für die Auswertung wurde eine **Mindestgruppengröße** von **30 Personen** festgelegt, um eine belastbare Interpretation der Ergebnisse zu gewährleisten. Ziel ist es, mögliche Zusammenhänge und Unterschiede zwischen diesen Gruppen sichtbar zu machen.

Zur besseren Vergleichbarkeit wurde die ursprünglich metrische Skala in vier ordinale Klassen eingeteilt.

Klasse	Skalenwerte
niedrig	0 – 3
mittel	4 – 6
hoch	7 – 8
sehr hoch	9 – 10

Heuristische Gruppenbildung nach Mobilitätsgruppen

Die Gruppenbildung erfolgte heuristisch auf Basis von Frage 14 („Welche Verkehrsmittel nutzen Sie regelmäßig, d. h. mehrmals pro Woche?“). Da es sich um eine **Mehrfachauswahl** handelt, kann eine Person gleichzeitig mehreren Gruppen angehören. Die Gruppen sind daher **nicht exklusiv** – eine Person, die z.B. sowohl PKW als auch Fahrrad regelmäßig nutzt, fließt in beide entsprechenden Gruppen ein.

Mobilitätsgruppe	Verkehrsmittel (Frage 14)
MIV-Nutzende	PKW als Lenker:in, Beifahrer:in oder Motorrad/Moped
ÖPNV-Nutzende	Öffentlicher Verkehr Stadt Klagenfurt oder regional/überregional
Radverkehr-Nutzende	Fahrrad oder E-Bike
Shared-Mobility-Nutzende	E-Scooter, Carsharing, Bikesharing oder E-Scootersharing
Fußverkehr-Nutzende	Zu Fuß gehen

Zur besseren Übersichtlichkeit werden in den nachfolgenden Abbildungen die Klagenfurter Stadtbezirke teilweise mit folgenden Kürzeln dargestellt:

Kürzel	Bezirk	Kürzel	Bezirk
VTR	Viktring	VIV	Villacher Vorstadt
VTV	Viktringer Vorstadt	VÖV	Völkermarkter Vorstadt
STM	St. Martin	STR	St. Ruprecht
INS	Innere Stadt	STP	St. Peter
WÖF	Wölfnitz	SVV	St. Veiter Vorstadt
AAB	Annabichl		

Gesamtzufriedenheit Mobilität nach Wohnort

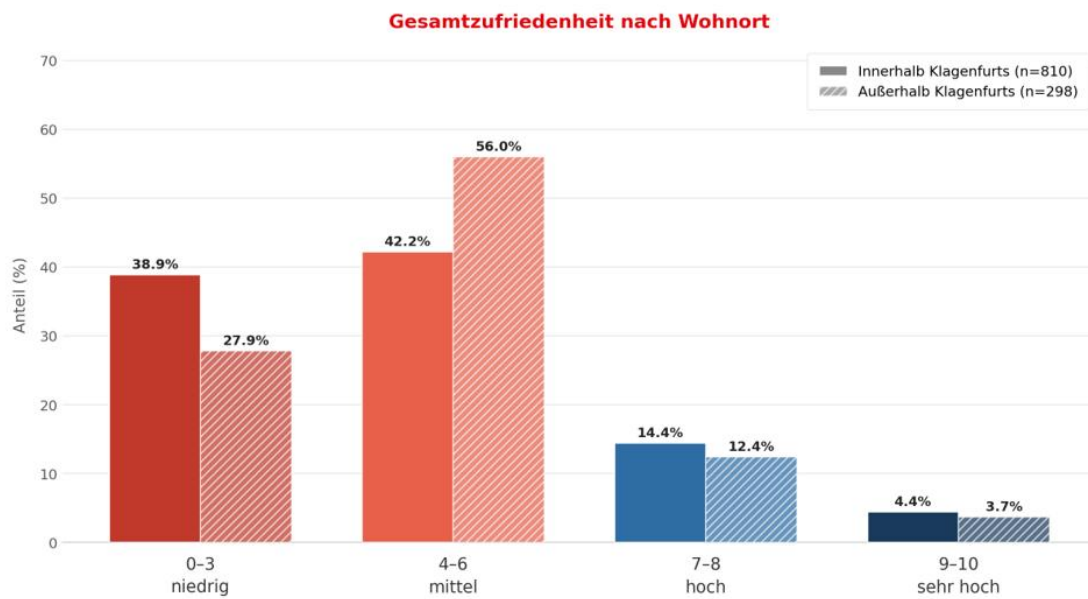


Abbildung 6: Gesamtzufriedenheit nach Wohnort (Spaltenanteile in %)

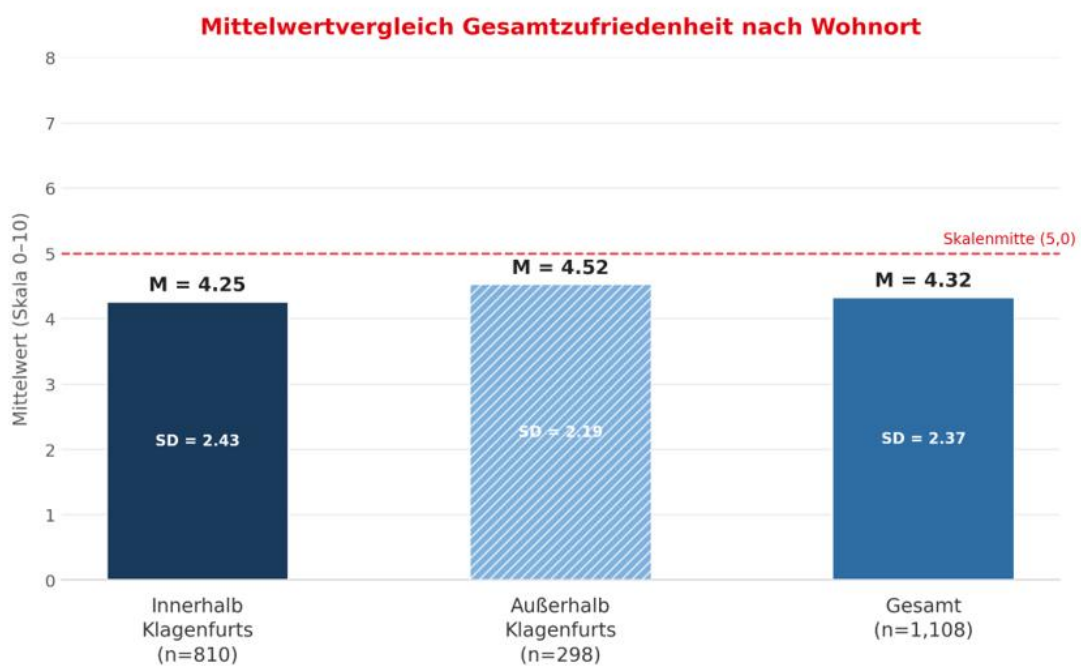


Abbildung 7: Mittelwertvergleich Gesamtzufriedenheit nach Wohnort

Gesamtzufriedenheit Mobilität nach Bezirk

→ Hinweis: Der Bezirk Hörtendorf (n = 4) wurde aufgrund der Unterschreitung der Mindestgruppengröße (n ≥ 30) von der Analyse ausgeschlossen.

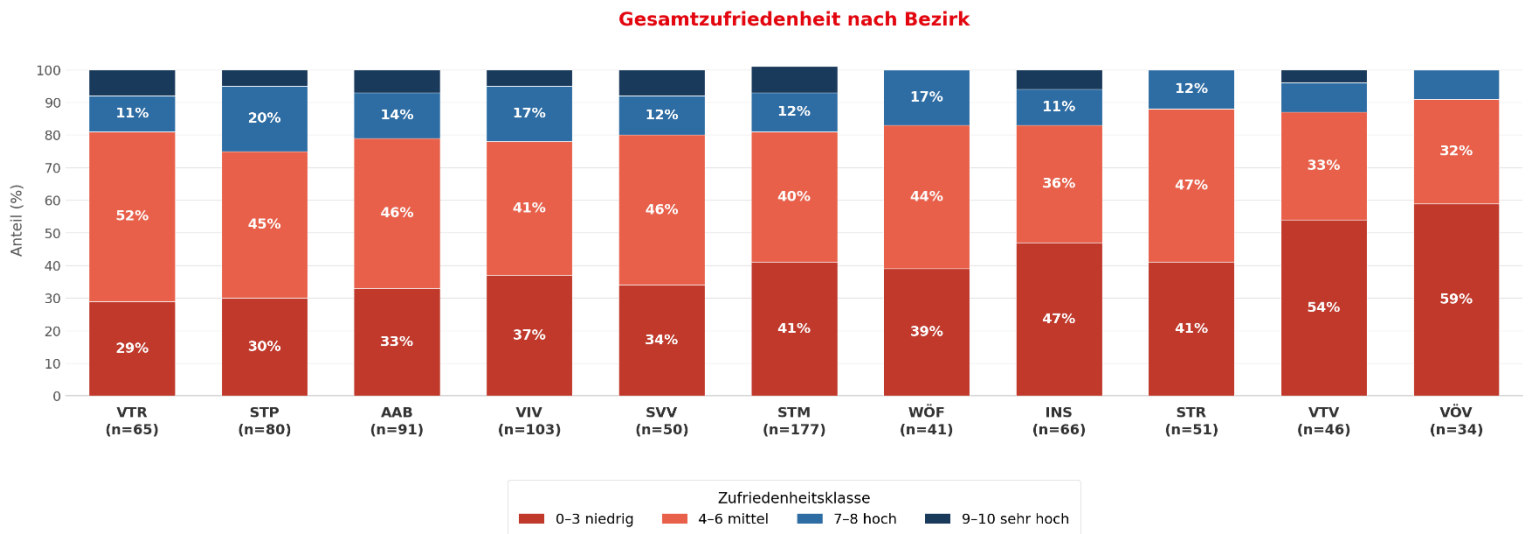


Abbildung 8: Gesamtzufriedenheit nach Bezirk (Zufriedenheitsklassen, Spaltenanteile in %); n = 804; nur Bezirke mit n ≥ 30

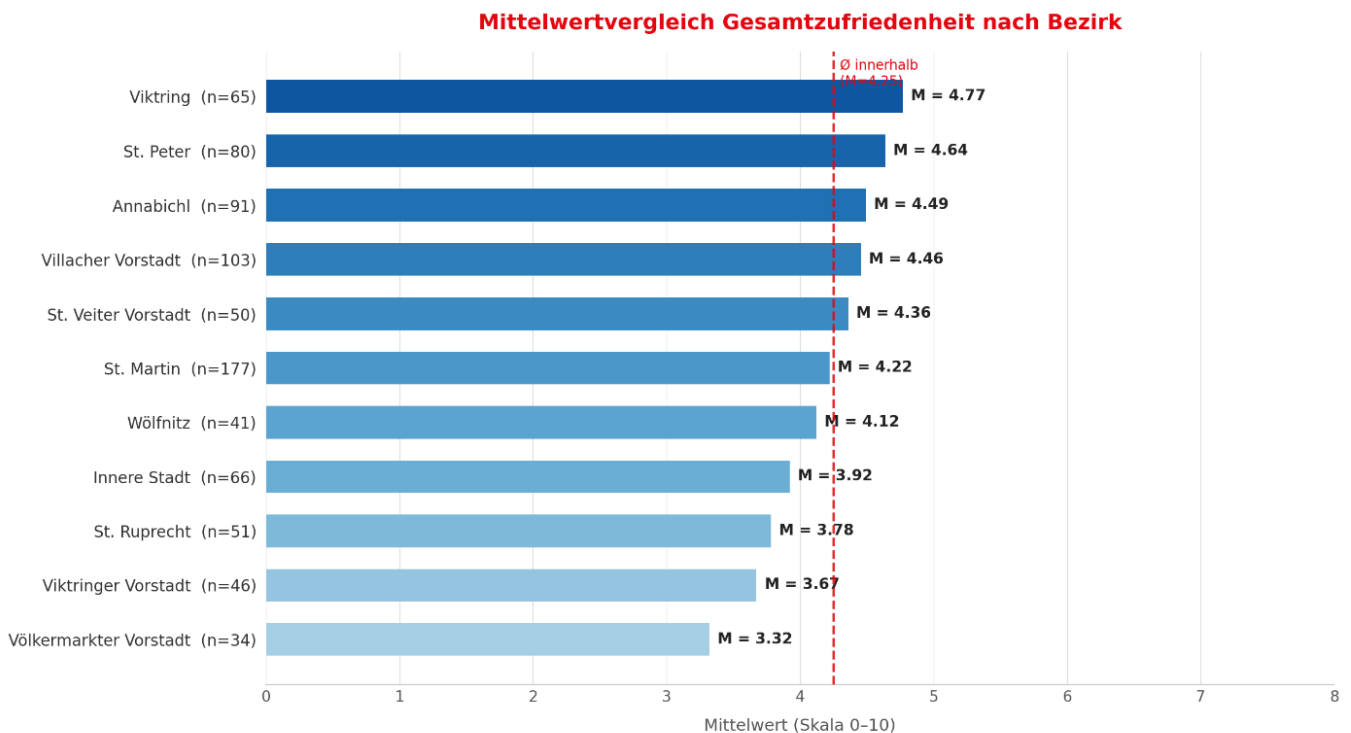


Abbildung 9: Mittelwertvergleich Gesamtzufriedenheit nach Bezirk; n = 804; rote Linie = Durchschnitt innerhalb Klagenfurts (M = 4,25); nur Bezirke mit n ≥ 30

Gesamtzufriedenheit Mobilität nach Altersgruppe

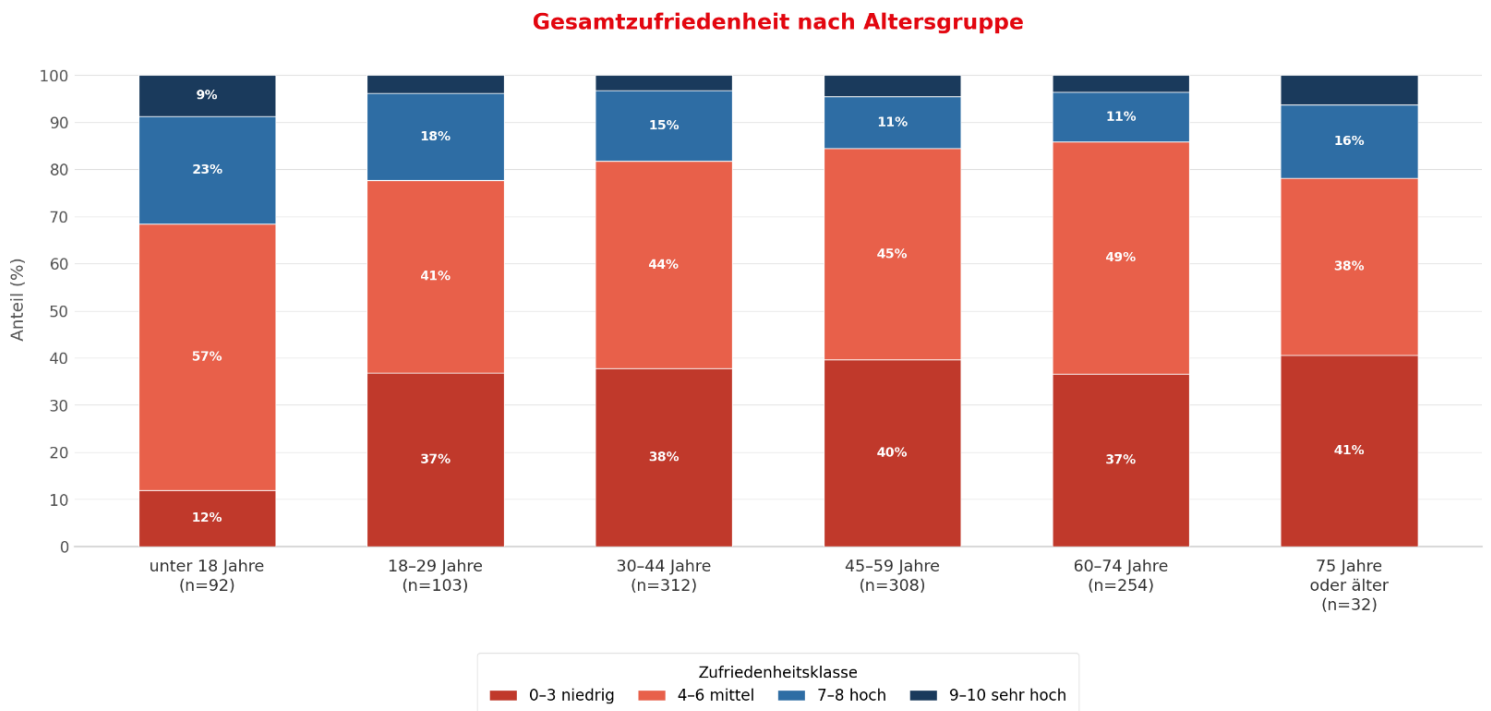


Abbildung 10: Gesamtzufriedenheit nach Altersgruppe (Spaltenanteile in %); n = 1.101

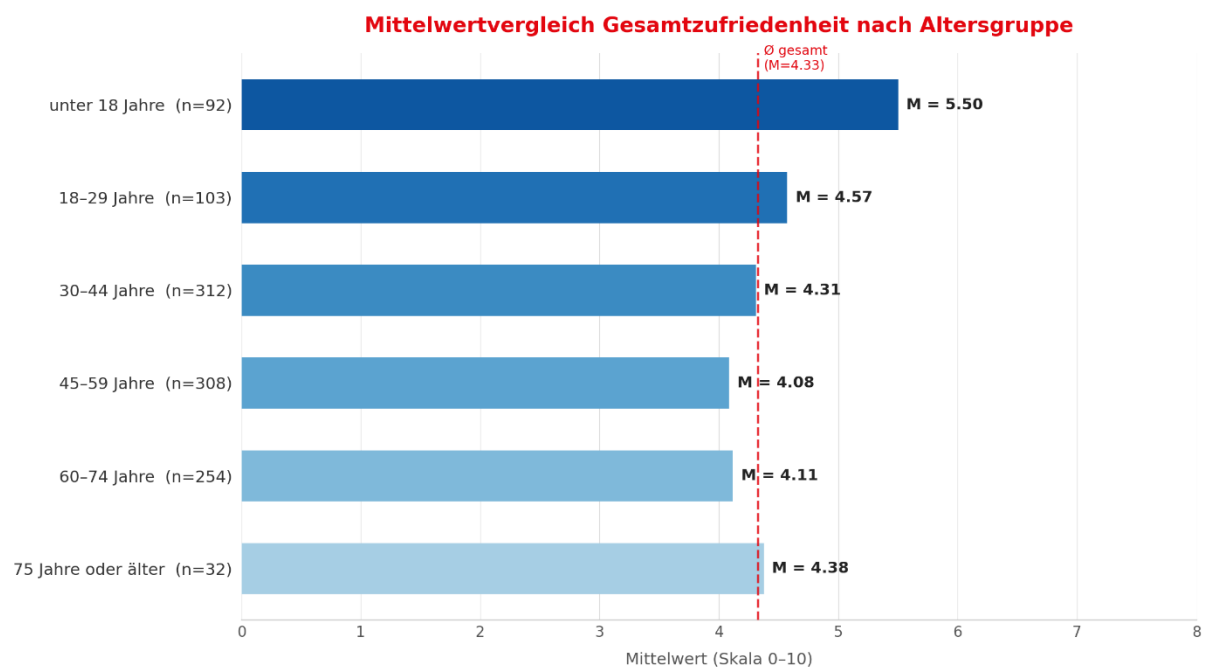


Abbildung 11: Mittelwertvergleich Gesamtzufriedenheit nach Altersgruppe; n = 1.101; rote Linie = Gesamtdurchschnitt (M = 4,33)

Gesamtzufriedenheit nach Mobilitätsgruppe

→ Da Mehrfachnennungen möglich sind, können Personen in mehreren Gruppen gleichzeitig enthalten sein.

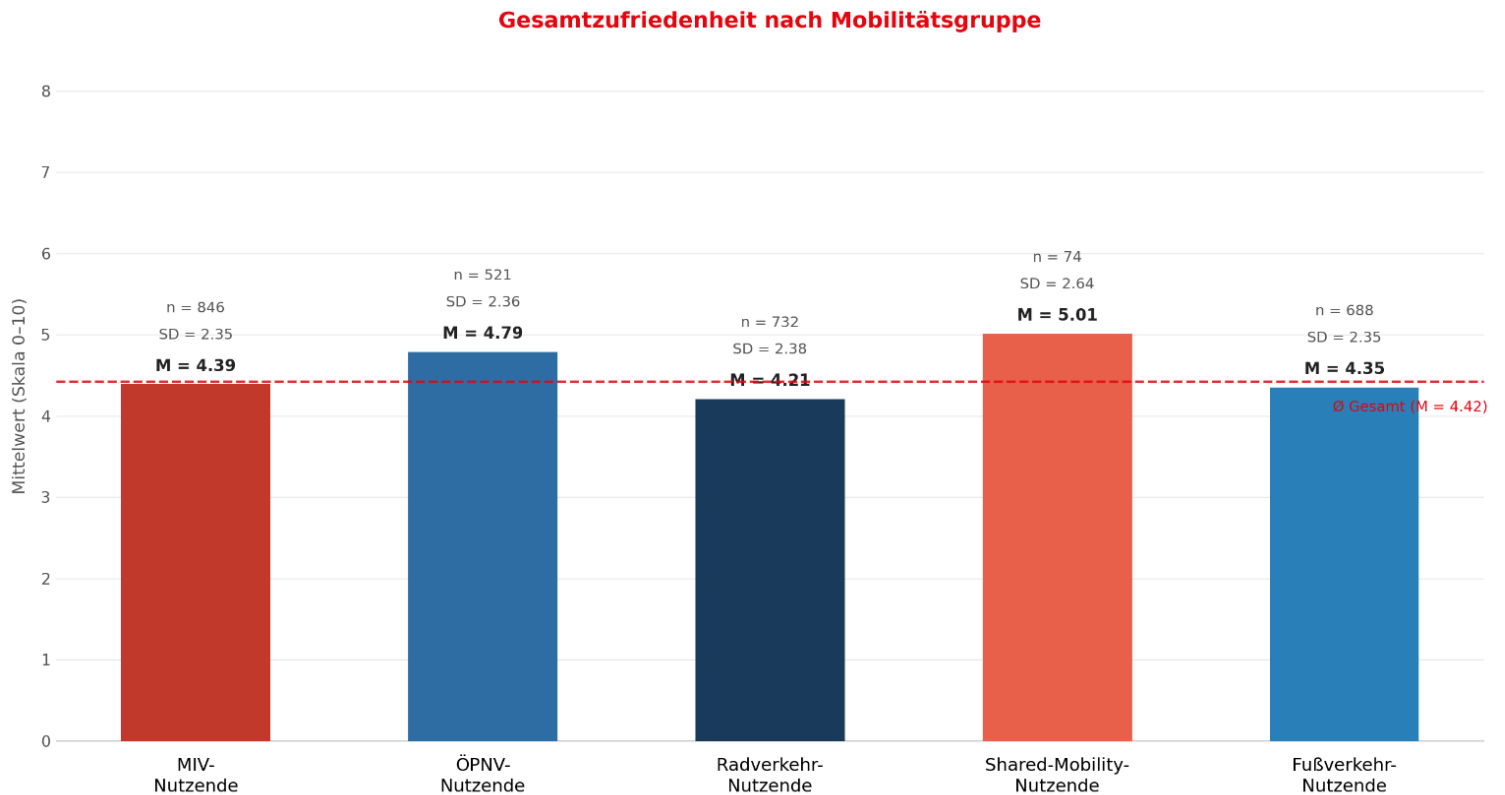


Abbildung 12: Gesamtzufriedenheit nach Mobilitätsgruppe (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt (M = 4,42); Mehrfachnennungen möglich

Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Wohnort

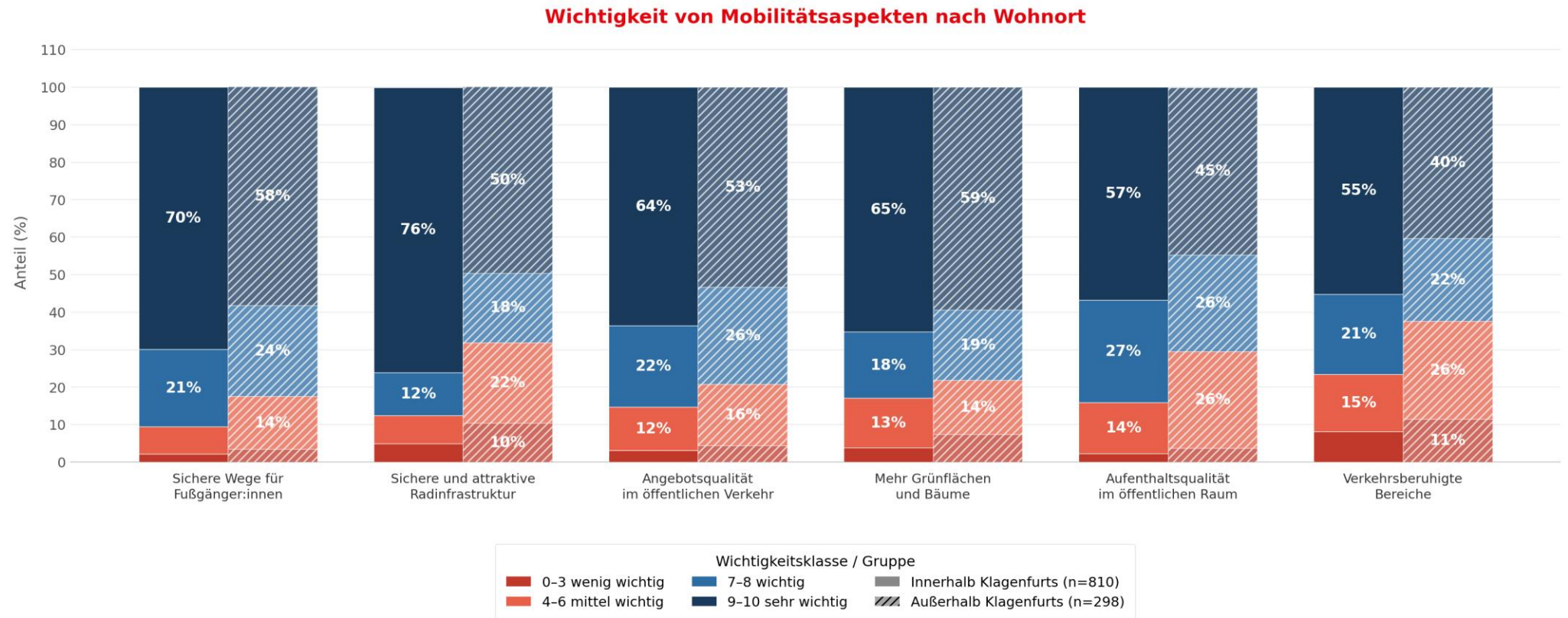


Abbildung 13: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Wohnort (Spaltenanteile in %); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts

Mittelwertvergleich Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Wohnort

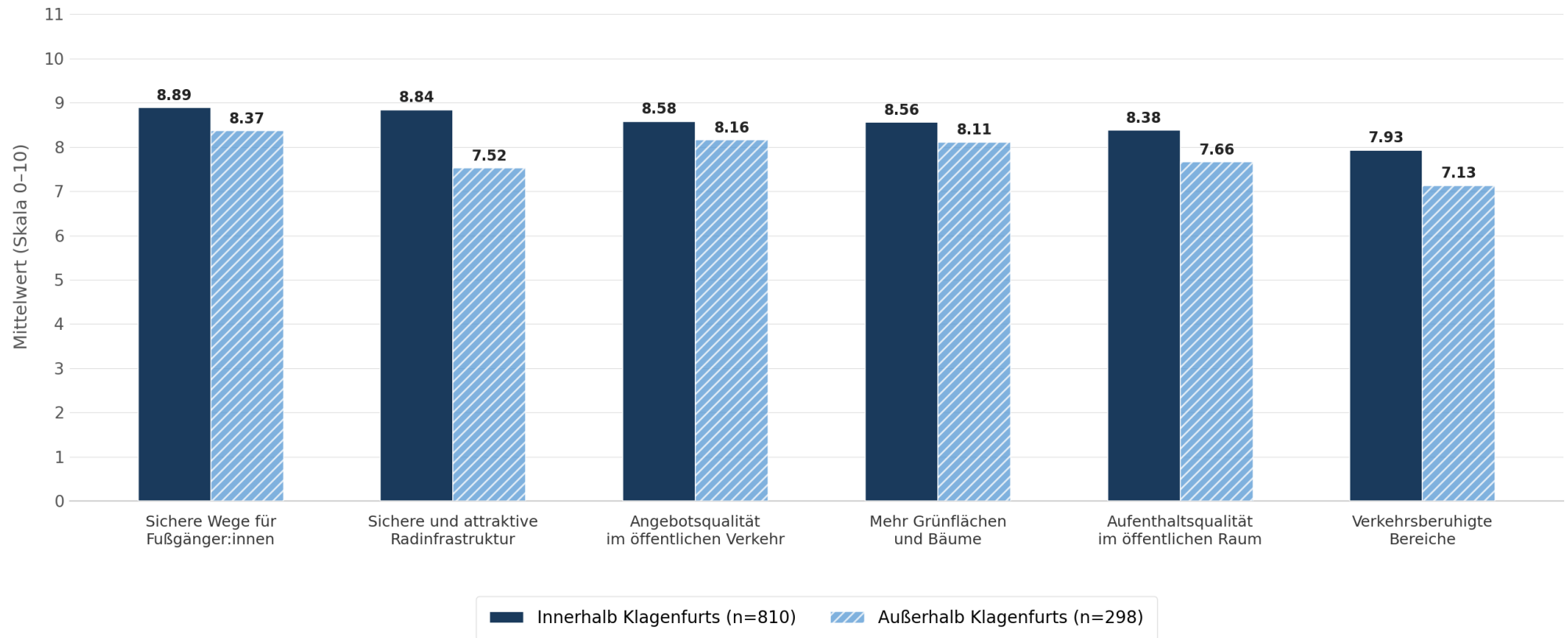


Abbildung 14: Mittelwertvergleich Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Wohnort (Skala 0–10)

Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Bezirk

Hinweis: Der Bezirk Hörtendorf (n = 4) wurde aufgrund der Unterschreitung der Mindestgruppengröße (n ≥ 30) von der Analyse ausgeschlossen

Wichtigkeitsklassen nach Bezirk - alle 6 Aspekte im Überblick

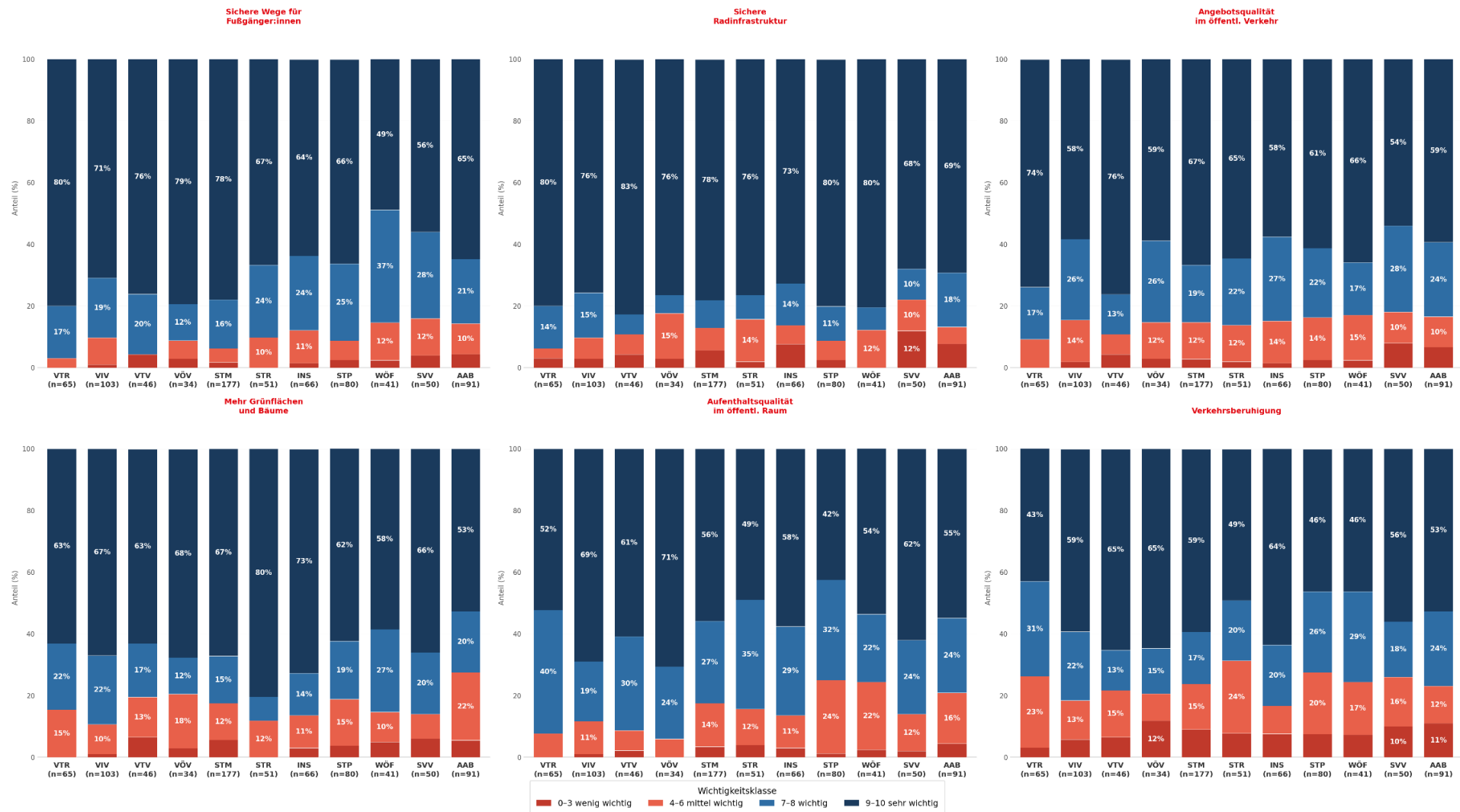


Abbildung 15: Heatmap: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Bezirk (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 804; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend; nur Bezirke mit n ≥ 30

Übersicht: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Bezirk

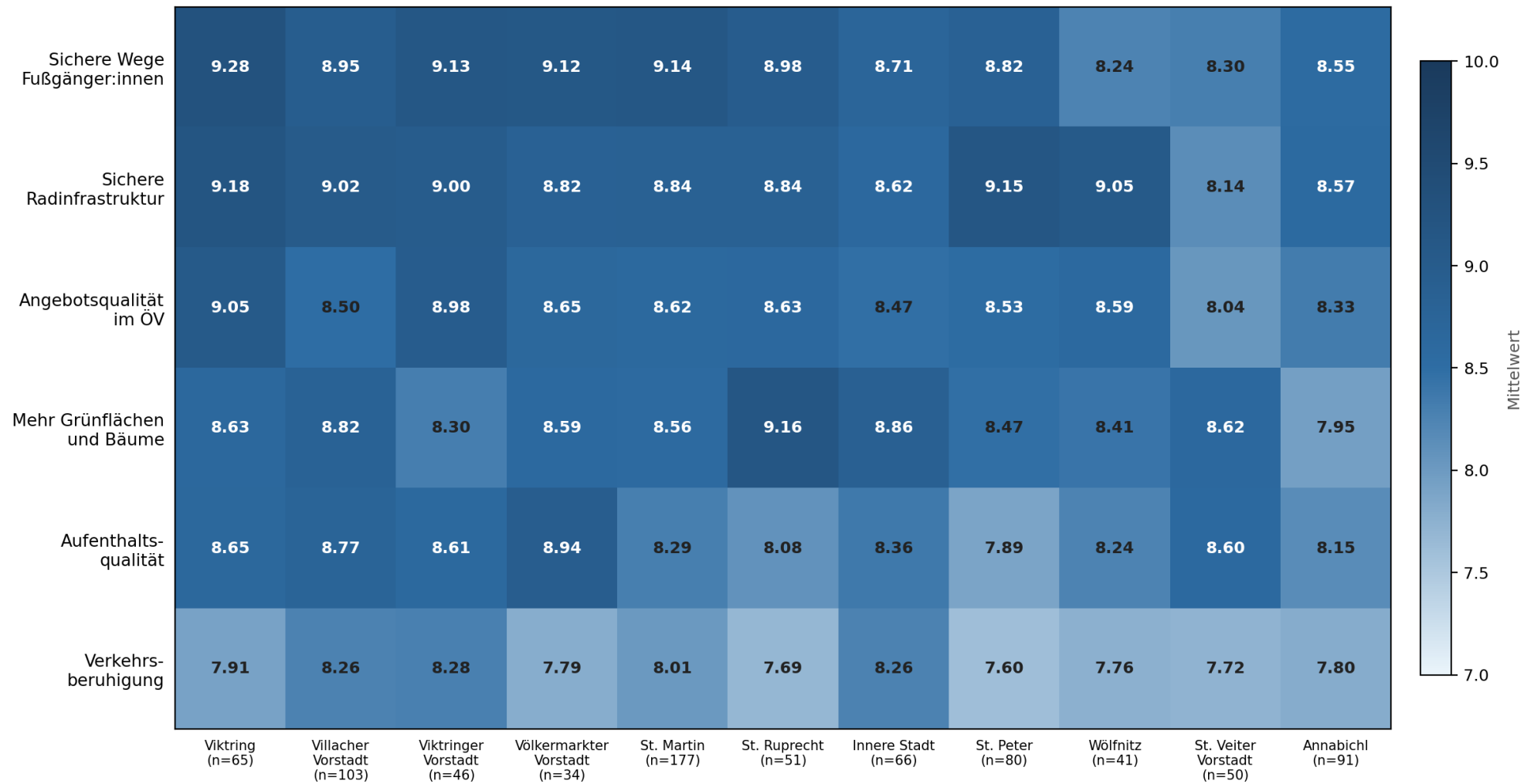


Abbildung 16: Heatmap - Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Bezirk – alle sechs Aspekte im Überblick (Spaltenanteile in %)

Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Altersgruppe

Wichtigkeitsklassen nach Altersgruppe - alle 6 Aspekte im Überblick

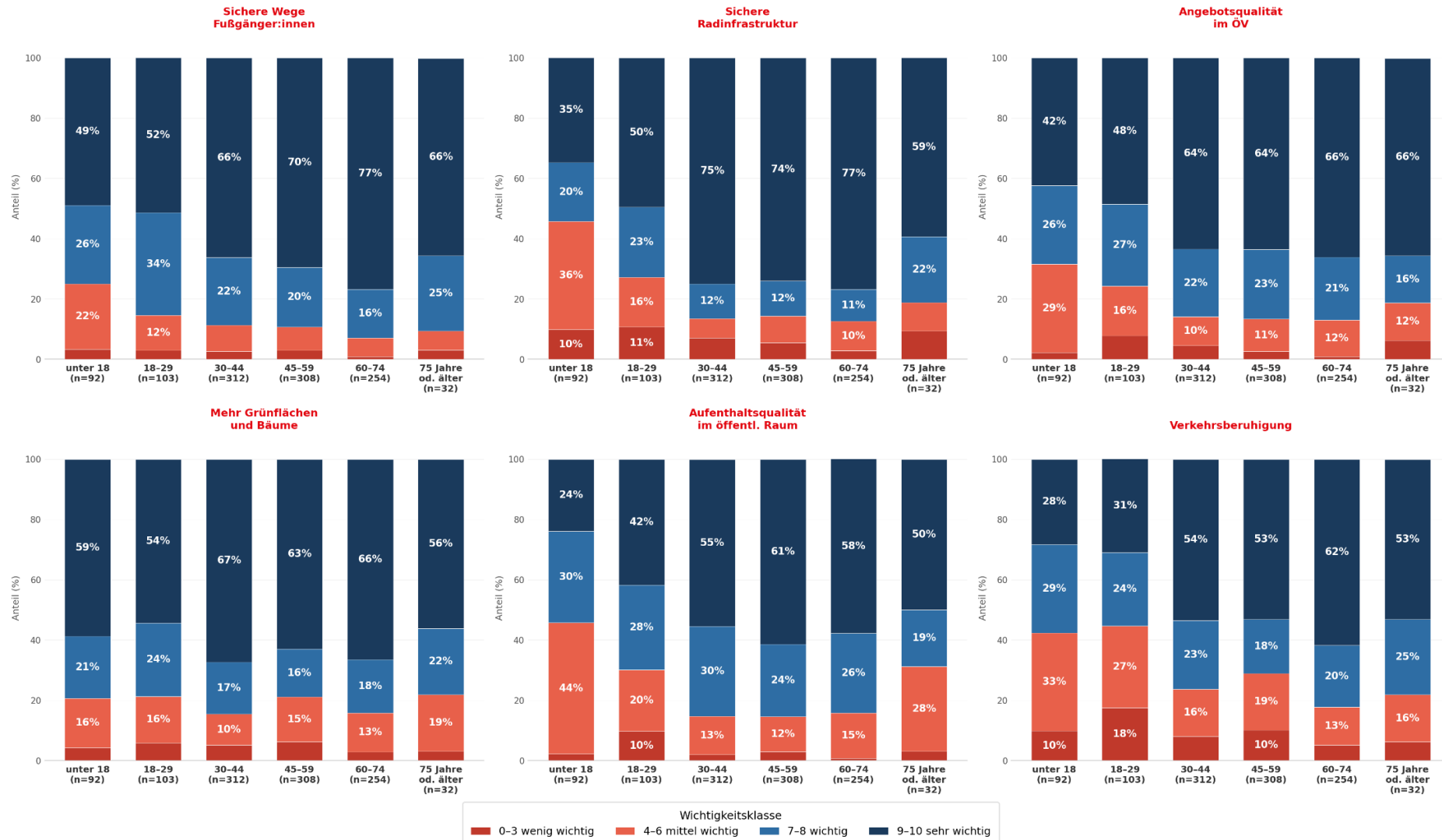


Abbildung 17: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Altersgruppen – alle sechs Aspekte im Überblick (Spaltenanteile in %)

Übersicht: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Altersgruppe

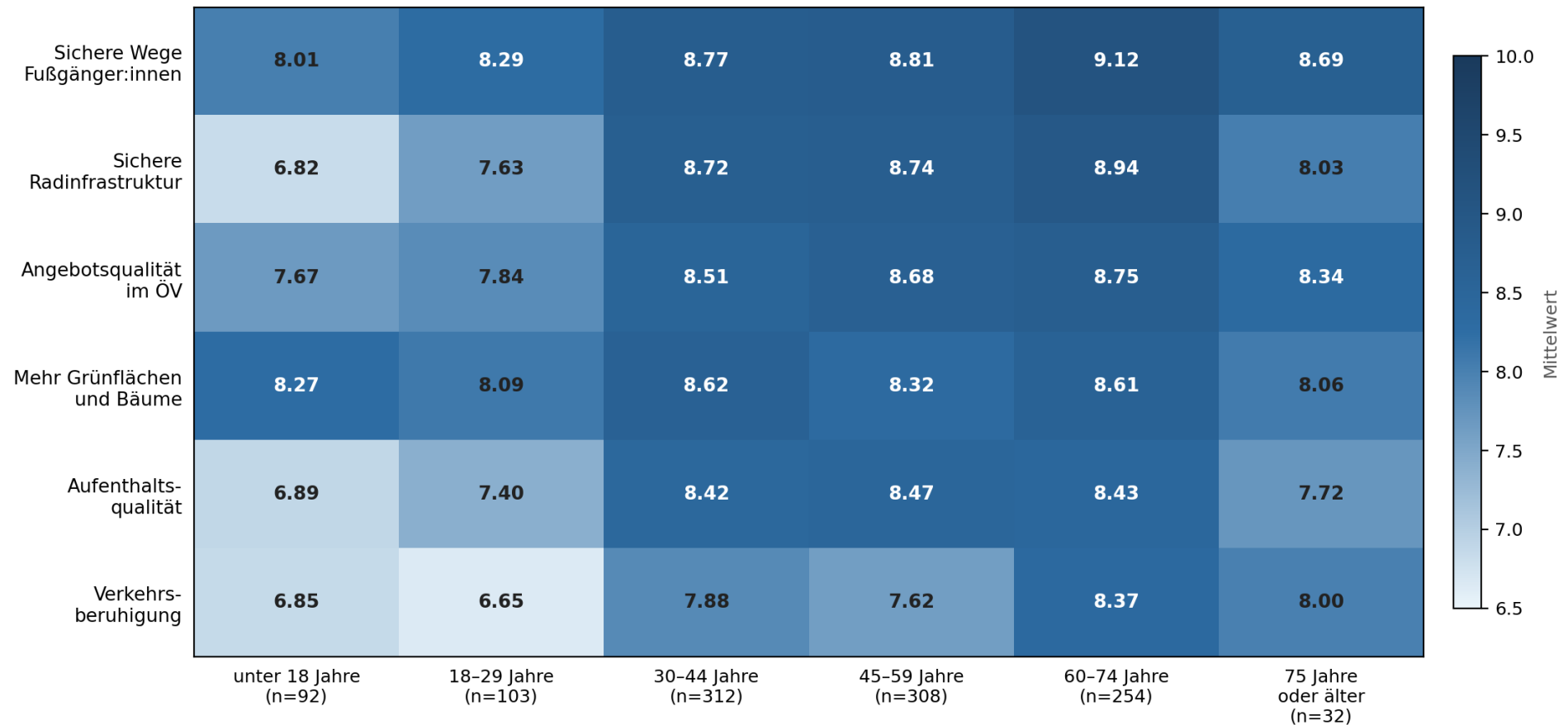


Abbildung 18: Heatmap - Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Altersgruppen (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.101; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe

Übersicht: Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe

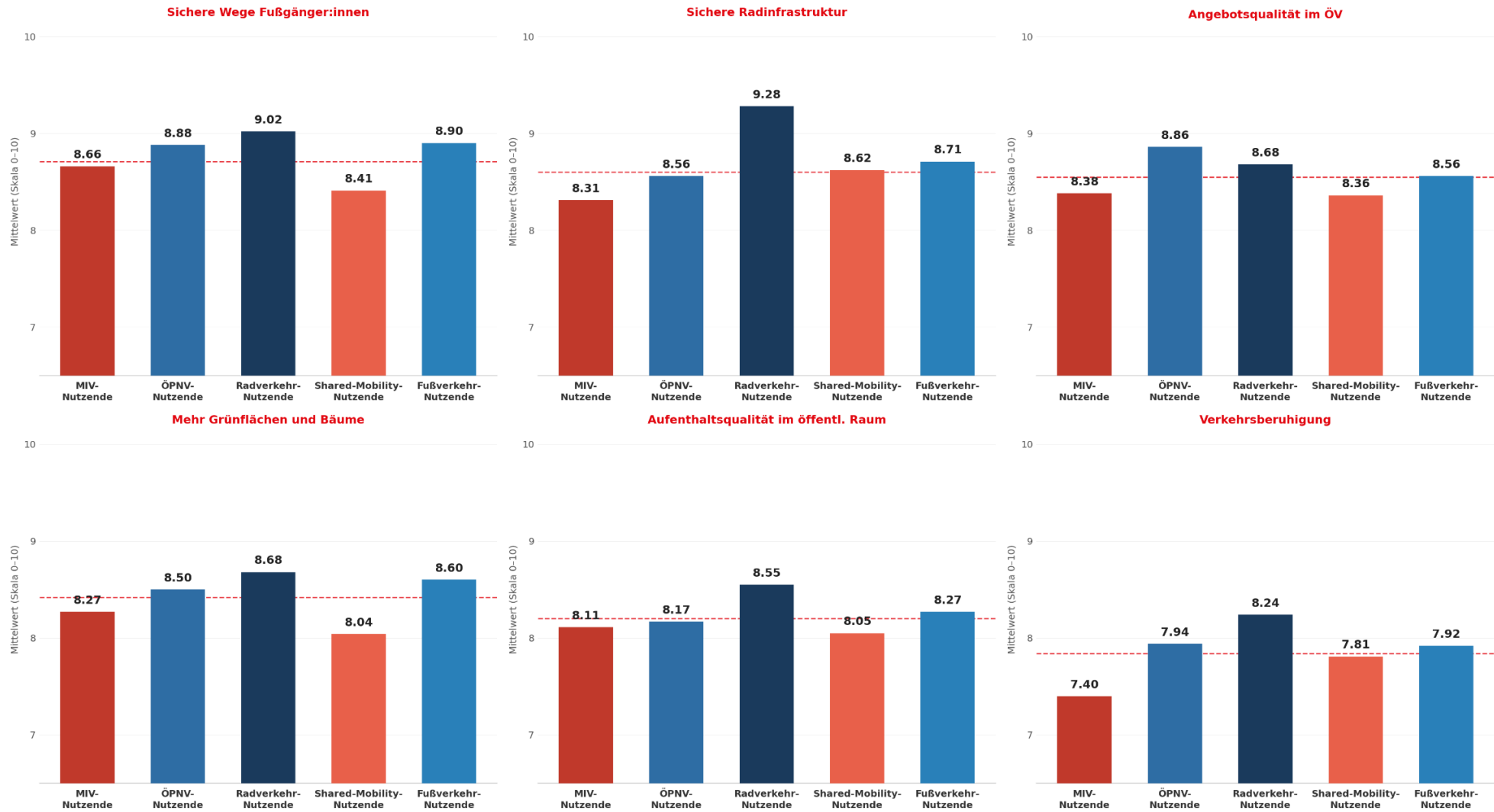


Abbildung 19: Übersicht Wichtigkeit von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich

Handlungsbedarf im Bereich Mobilität nach Wohnort

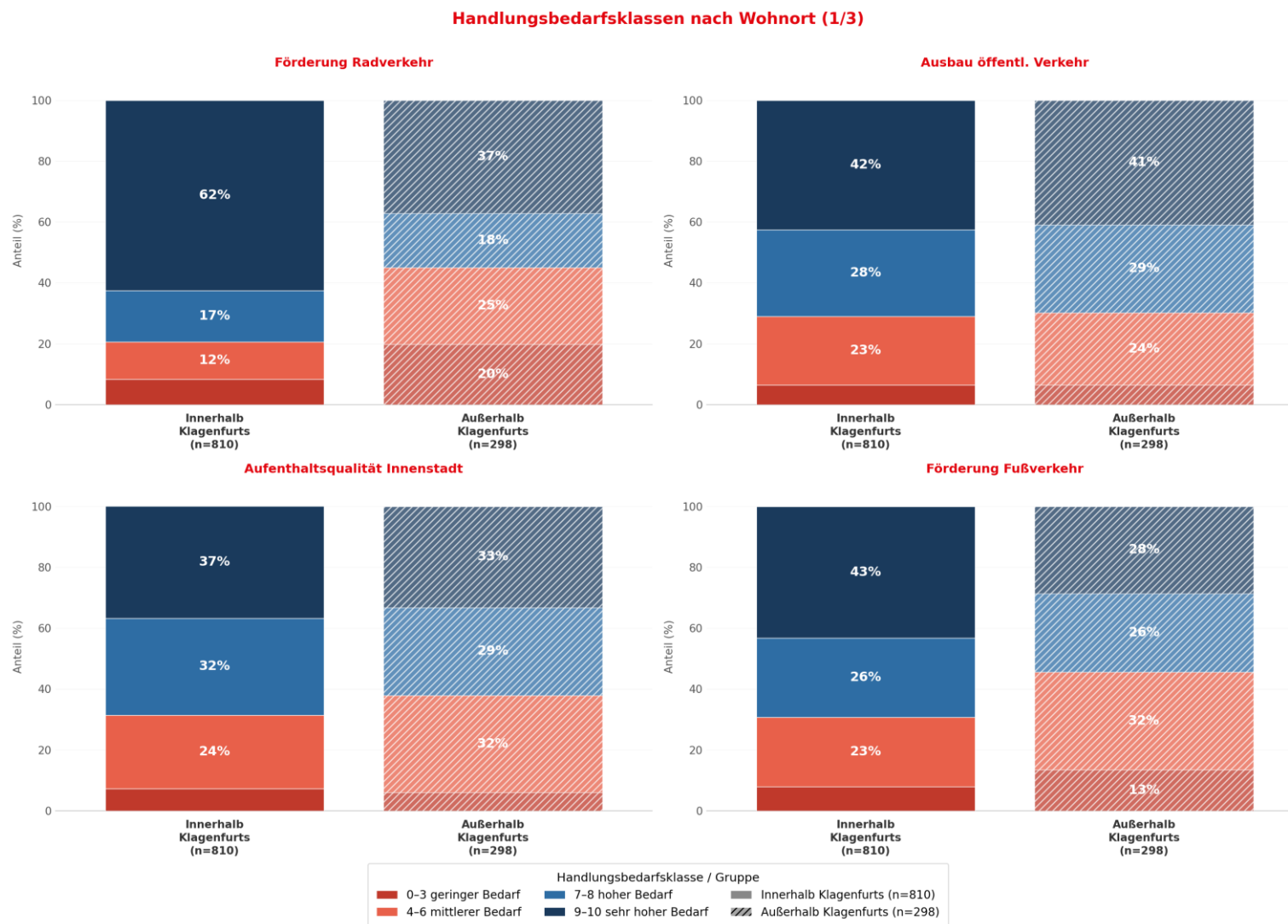


Abbildung 20: Übersicht – Handlungsbedarfsklassen nach Wohnort (Spaltenanteile in % je Wohngruppe); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts; n= 1.108

Handlungsbedarfsklassen nach Wohnort (2/3)

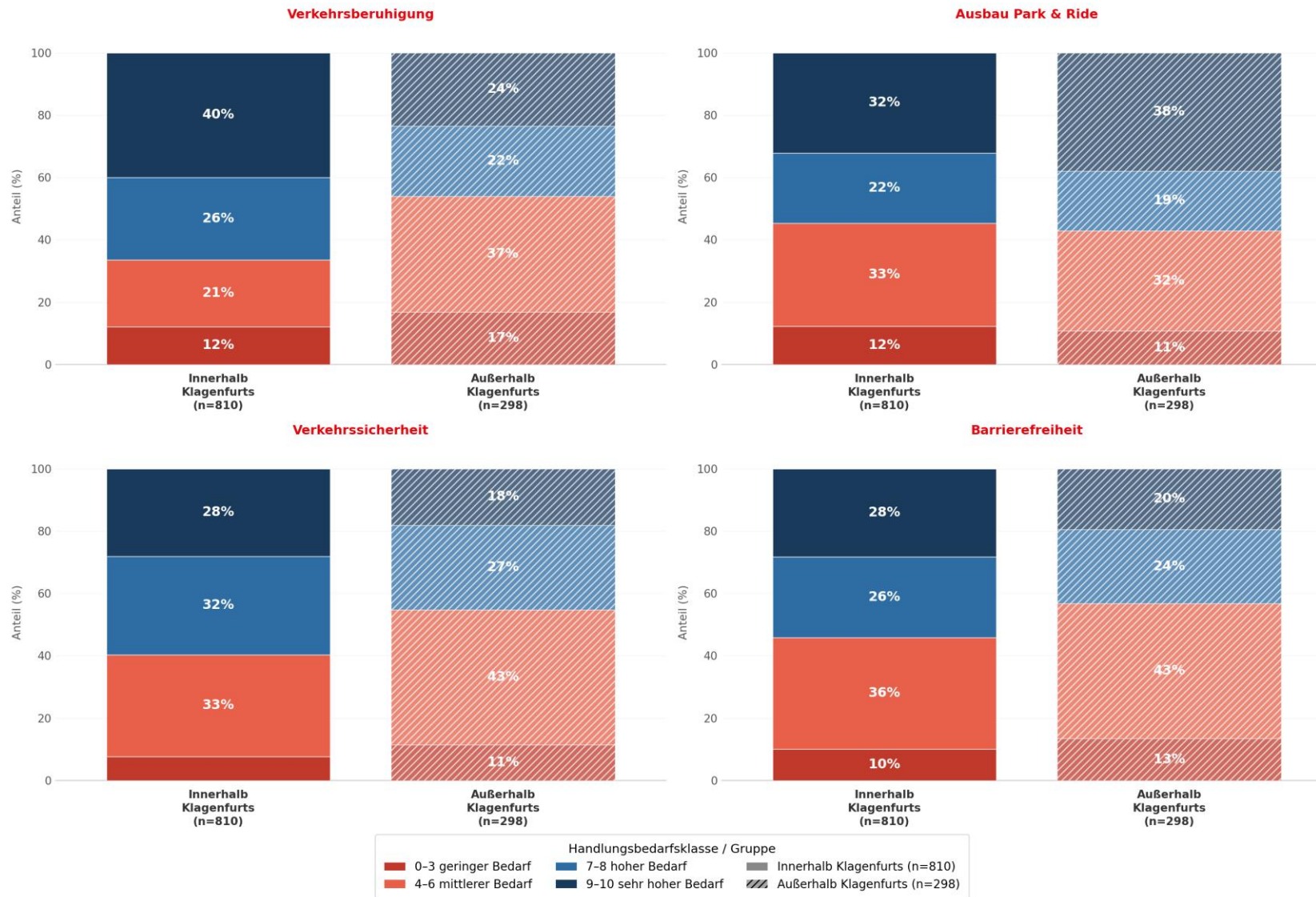


Abbildung 21: Übersicht – Handlungsbedarfsklassen nach Wohnort (Spaltenanteile in % je Wohngruppe); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts; n = 1.108

Handlungsbedarfsklassen nach Wohnort (3/3)

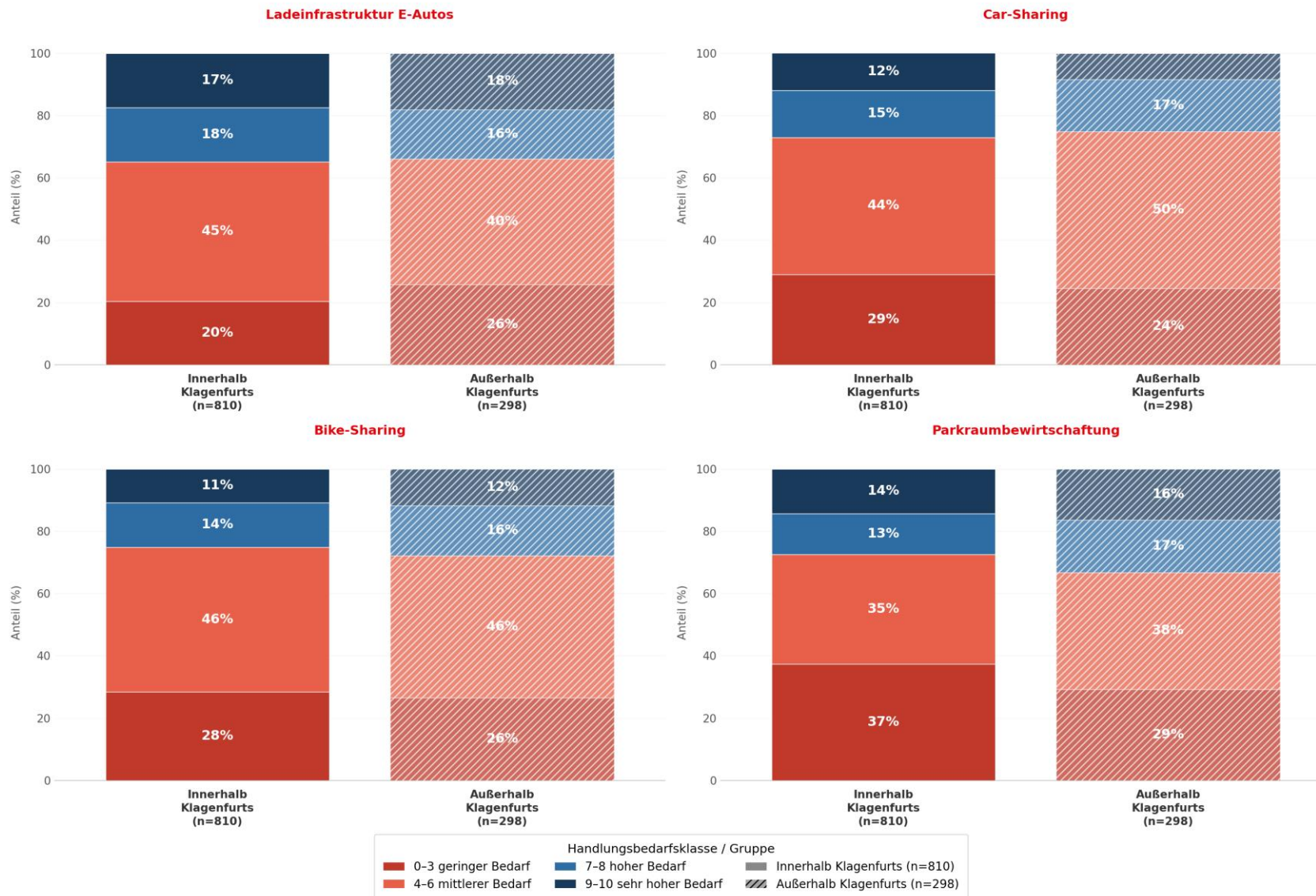


Abbildung 22: Übersicht – Handlungsbedarfsklassen nach Wohnort (Spaltenanteile in % je Wohngruppe); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts, n = 1.108

Übersicht: Handlungsbedarf nach Wohnort

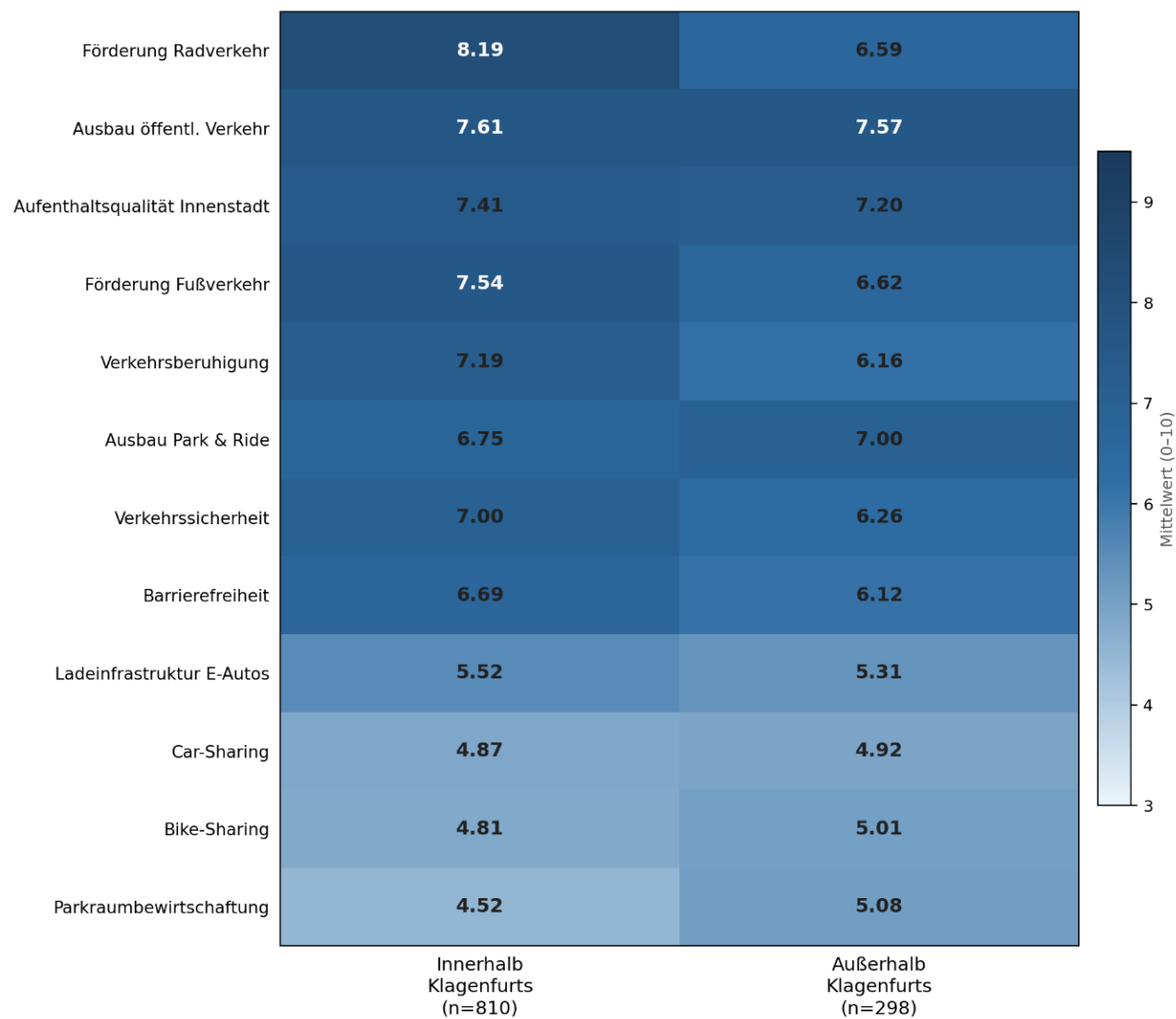


Abbildung 23: Heatmap - Handlungsbedarf nach Wohnort (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.108; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Handlungsbedarf im Bereich Mobilität nach Bezirk

Hinweis: Der Bezirk Hörtendorf (n = 4) wurde aufgrund der Unterschreitung der Mindestgruppengröße (n ≥ 30) von der Analyse ausgeschlossen.

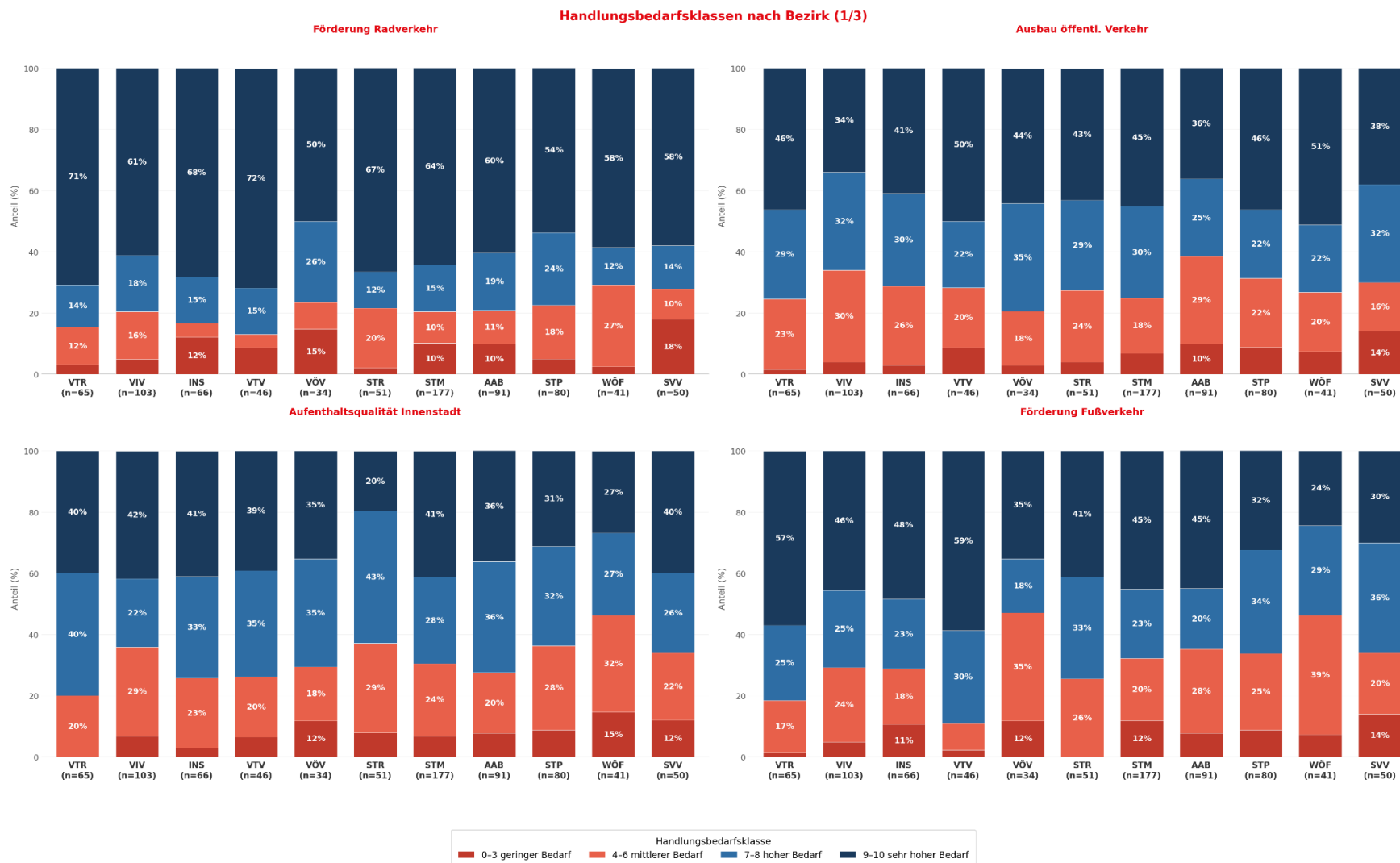


Abbildung 24: Handlungsbedarfsklassen nach Bezirk, Teil 1 (Spaltenanteile in %); n = 804

Handlungsbedarfsklassen nach Bezirk (2/3)

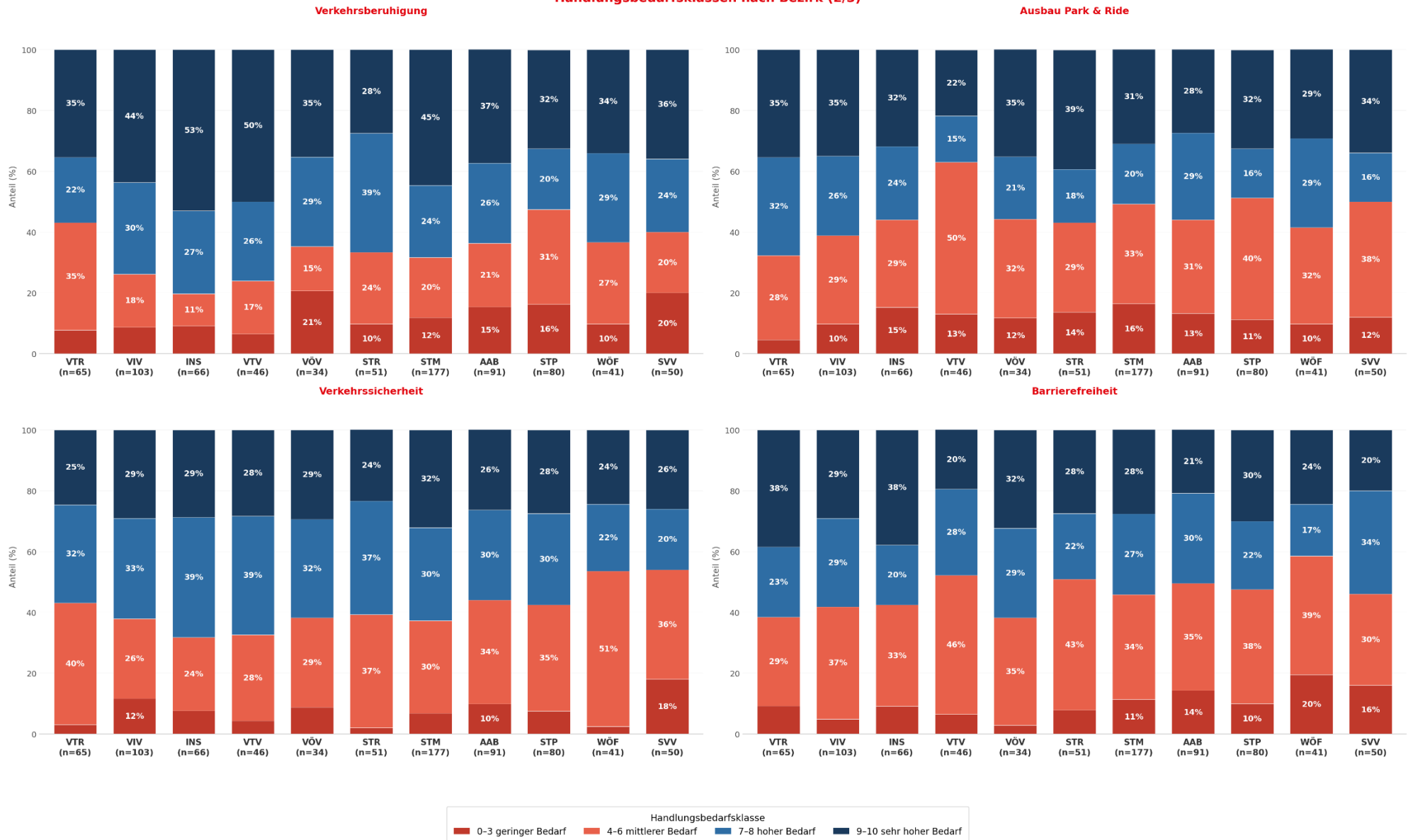


Abbildung25: Handlungsbedarfsklassen nach Bezirk, Teil 2 (Spaltenanteile in %); n = 804

Handlungsbedarfsklassen nach Bezirk (3/3)

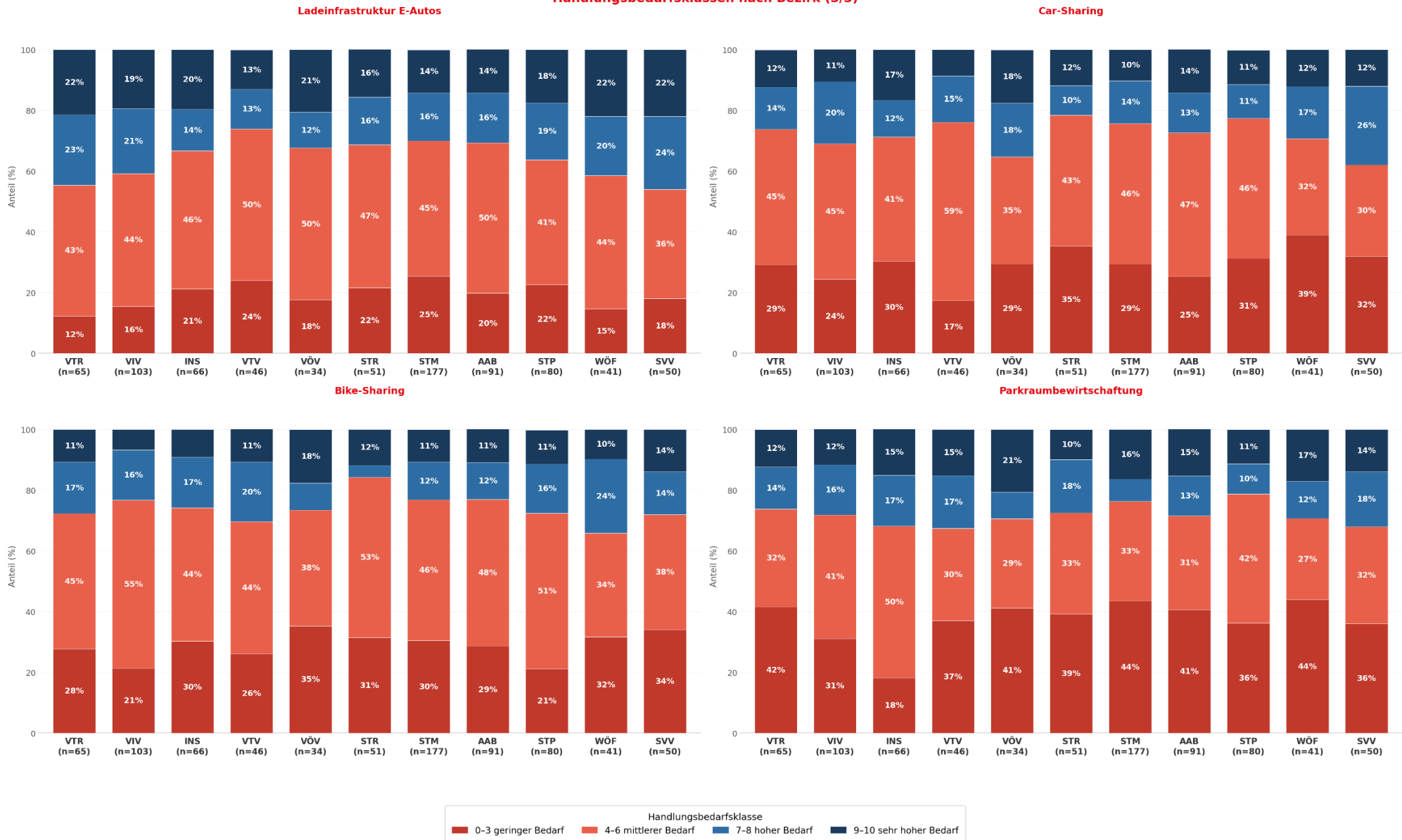


Abbildung 26: Handlungsbedarfsklassen nach Bezirk, Teil 3 (Spaltenanteile in %); n = 804

Übersicht: Handlungsbedarf nach Bezirk

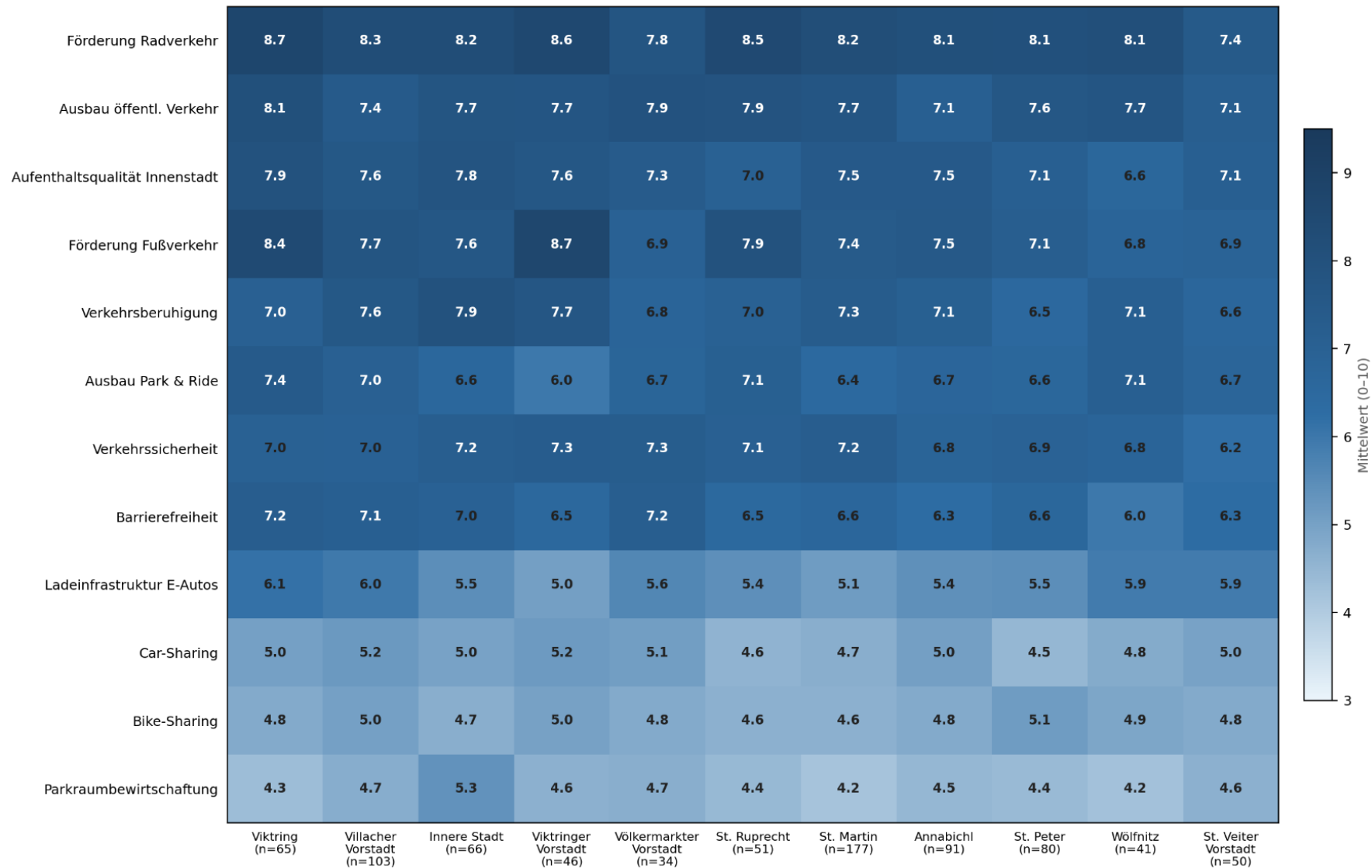


Abbildung 27: Heatmap: Handlungsbedarf nach Bezirk (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 804; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Handlungsbedarf im Bereich Mobilität nach Altersgruppe

Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe (1/3)

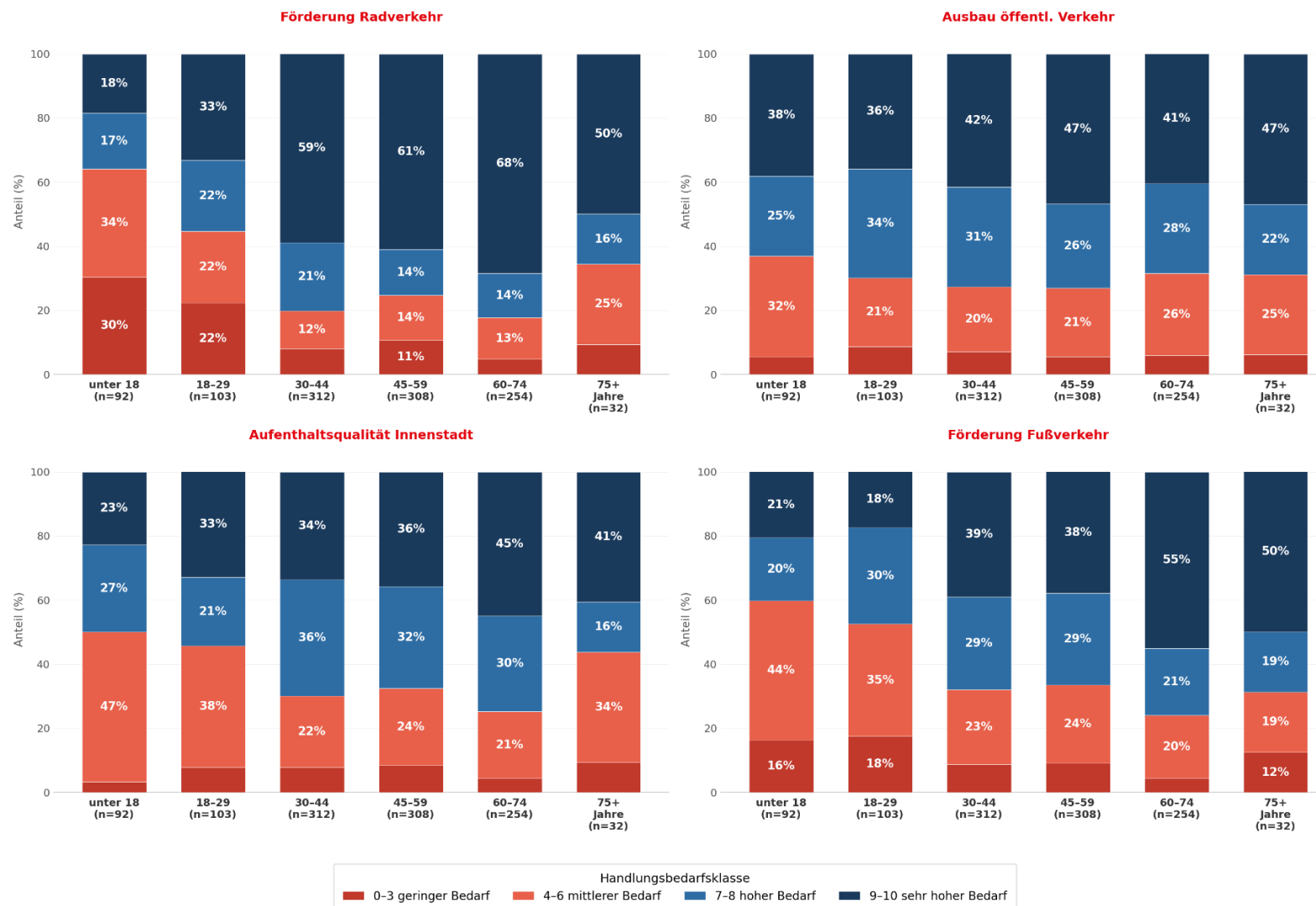


Abbildung 28: Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe Teil 1 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe (2/3)

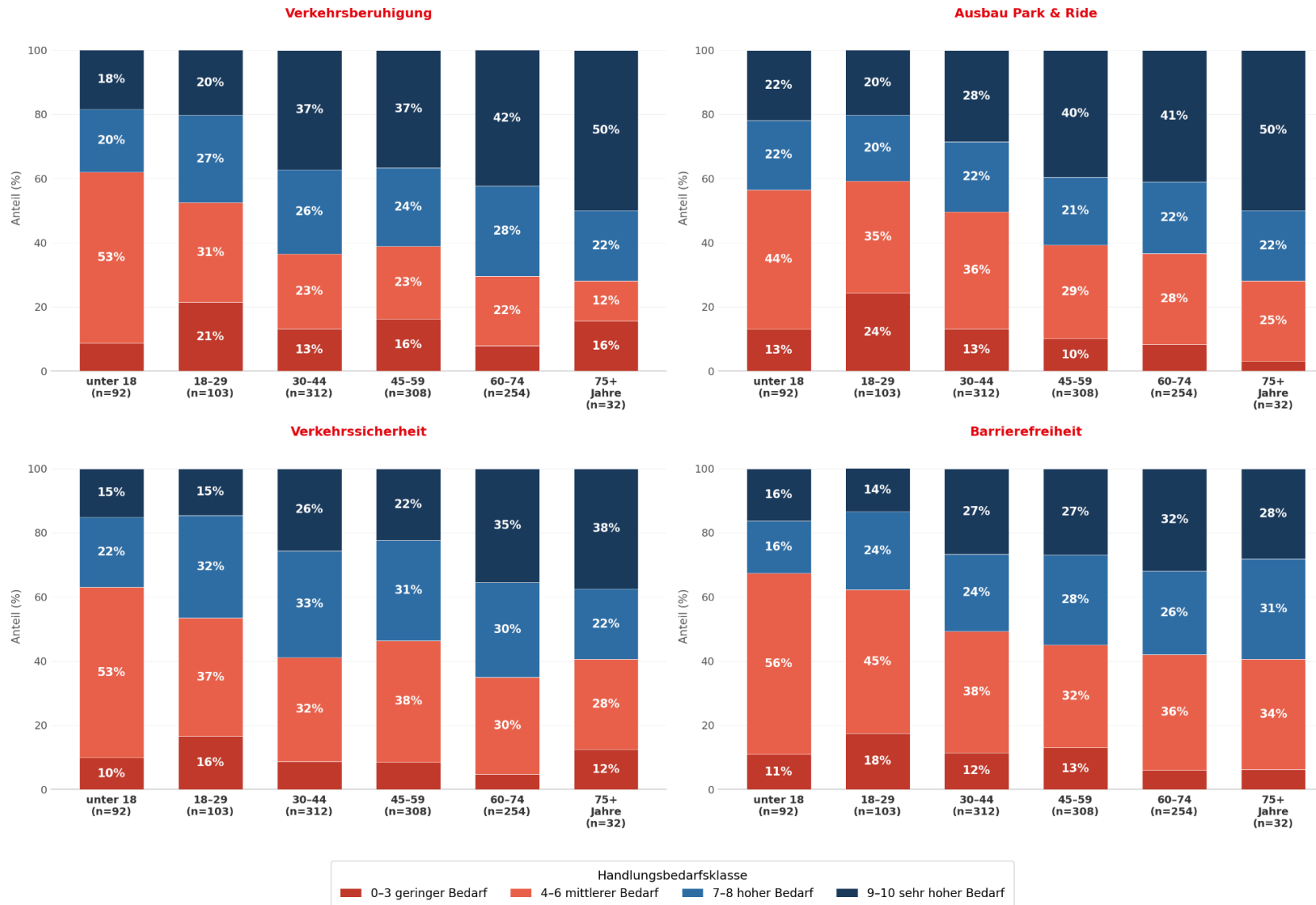


Abbildung 29: Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe Teil 2 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe (3/3)

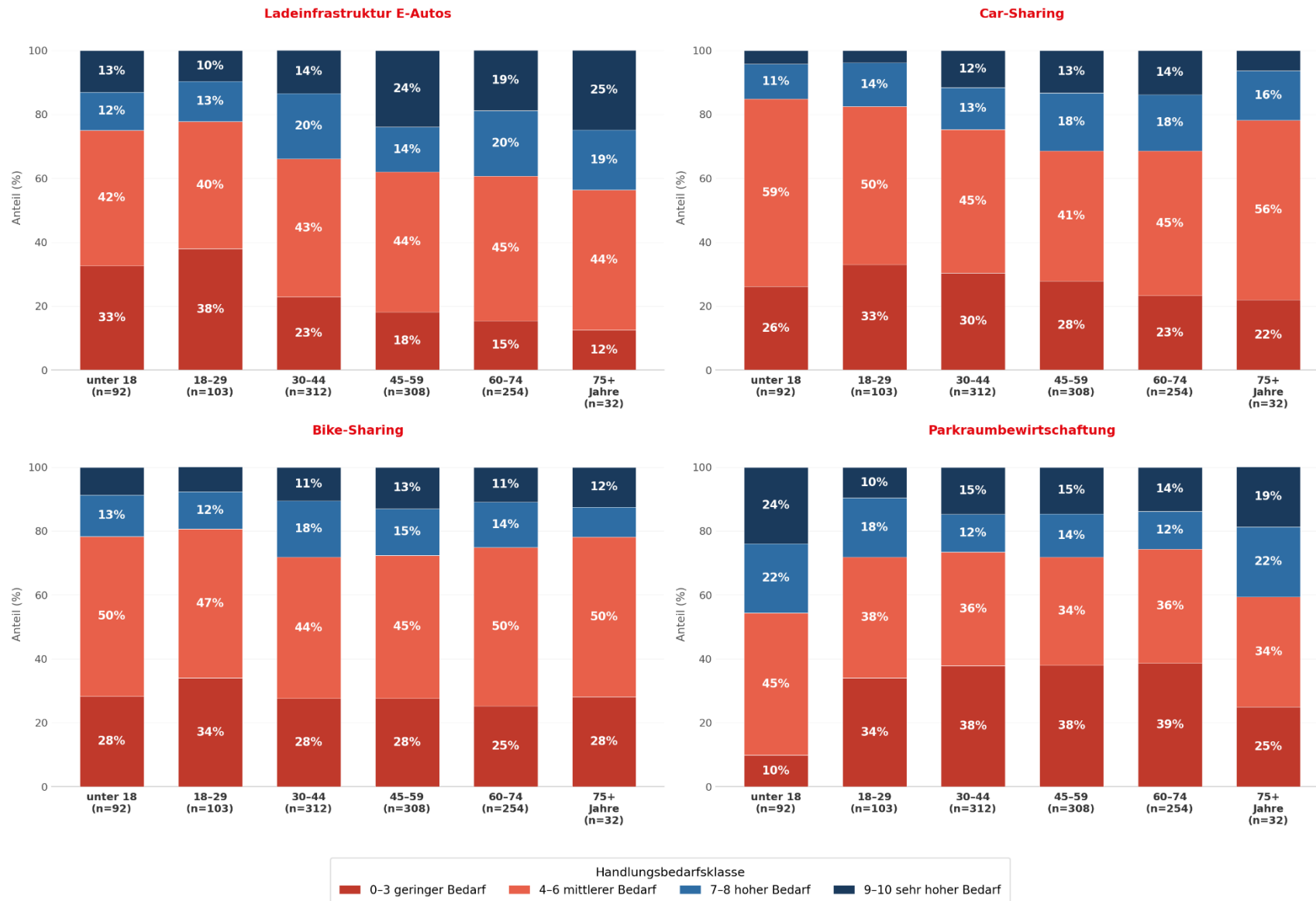


Abbildung 30: Handlungsbedarfsklassen nach Altersgruppe Teil 3 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Übersicht: Handlungsbedarf nach Altersgruppe

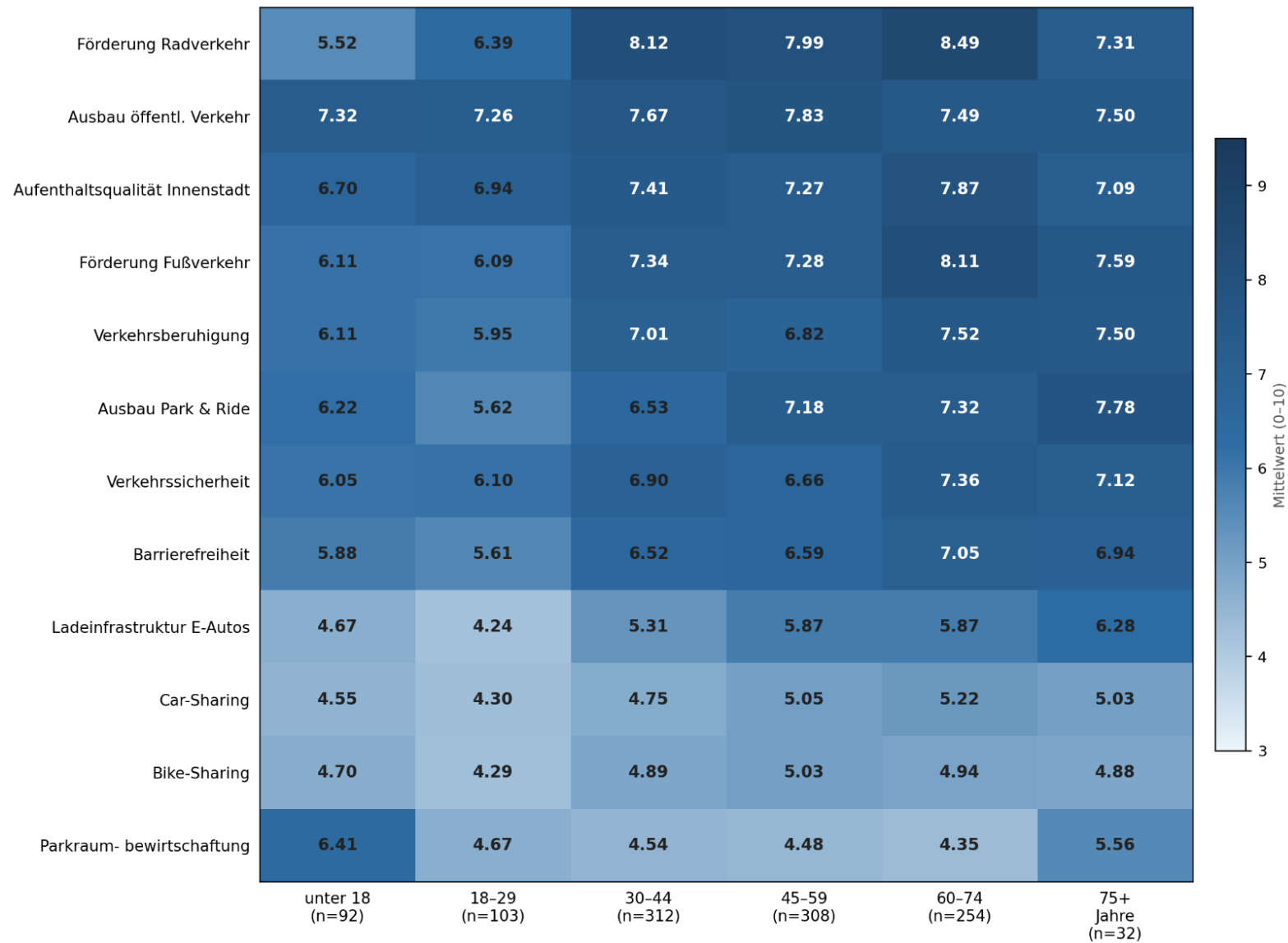


Abbildung 31: Heatmap - Handlungsbedarf nach Altersgruppe (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.101; n = 1.101; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Handlungsbedarf nach Mobilitätsgruppe

Handlungsbedarf nach Mobilitätsgruppe (1/3)

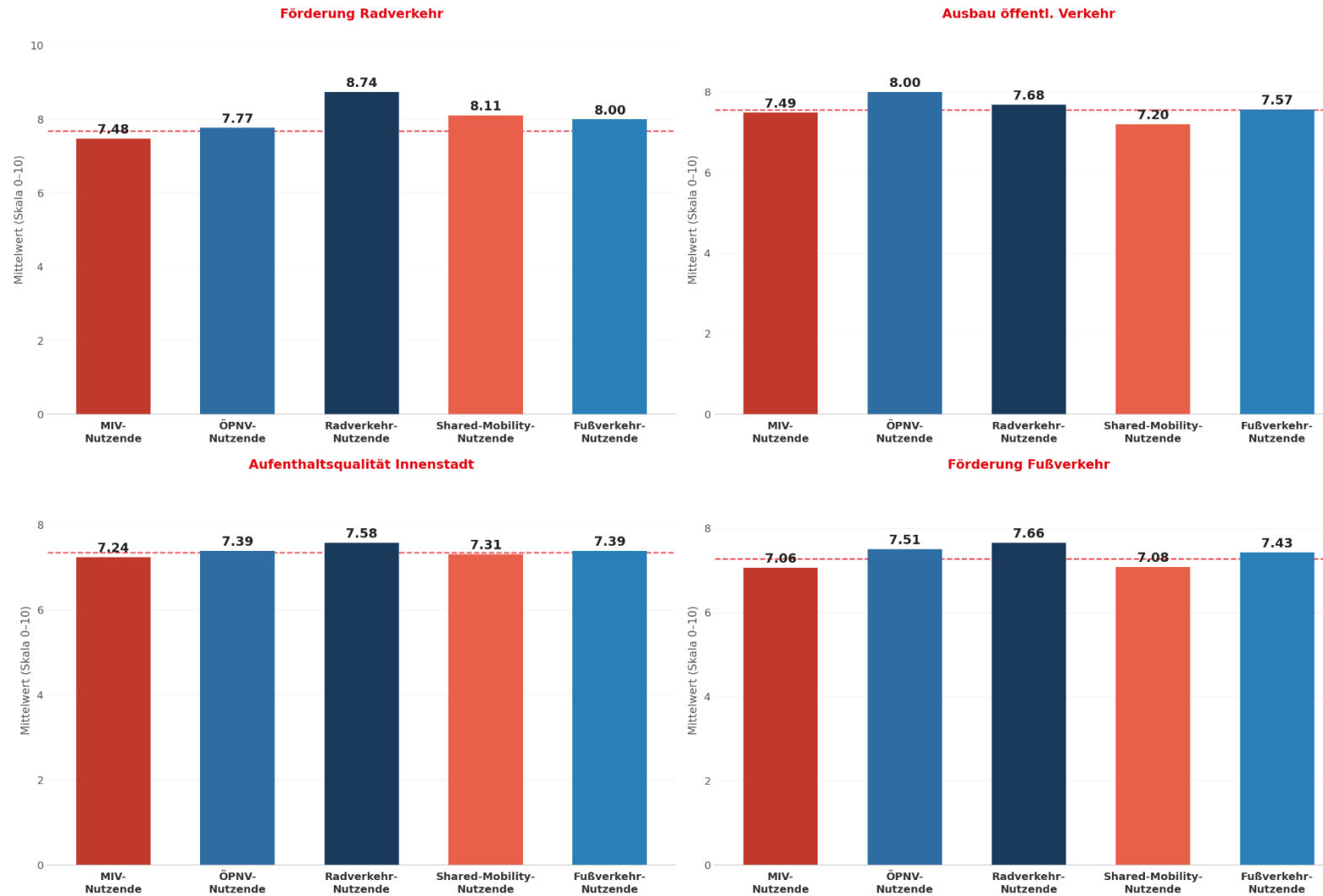


Abbildung 32: Handlungsbedarf von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe Teil 1 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

Handlungsbedarf nach Mobilitätsgruppe (2/3)

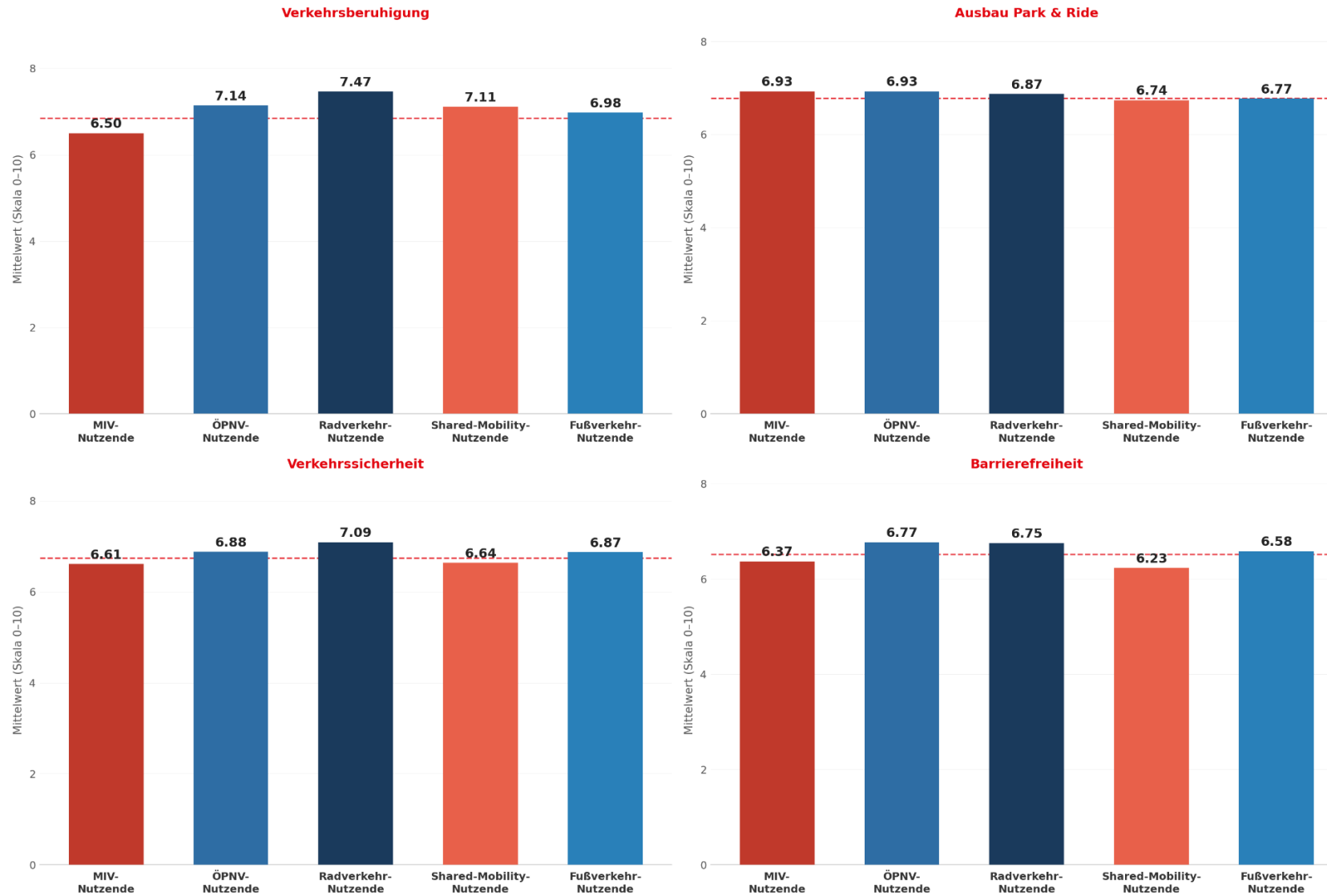


Abbildung 33: Handlungsbedarf von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe Teil 2 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

Handlungsbedarf nach Mobilitätsgruppe (3/3)

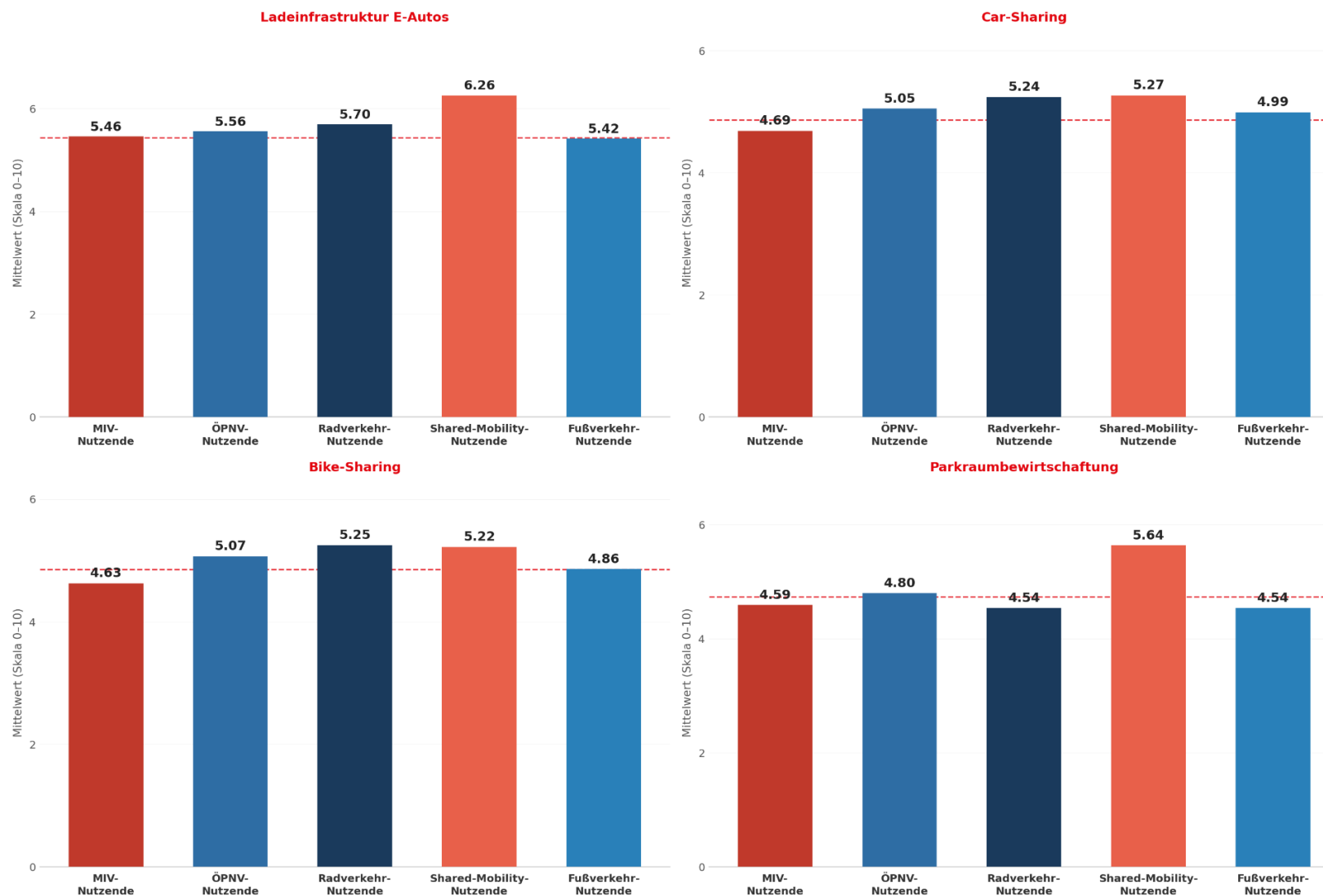


Abbildung 34: Handlungsbedarf von Mobilitätsaspekten nach Mobilitätsgruppe Teil 3 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort (1/3)

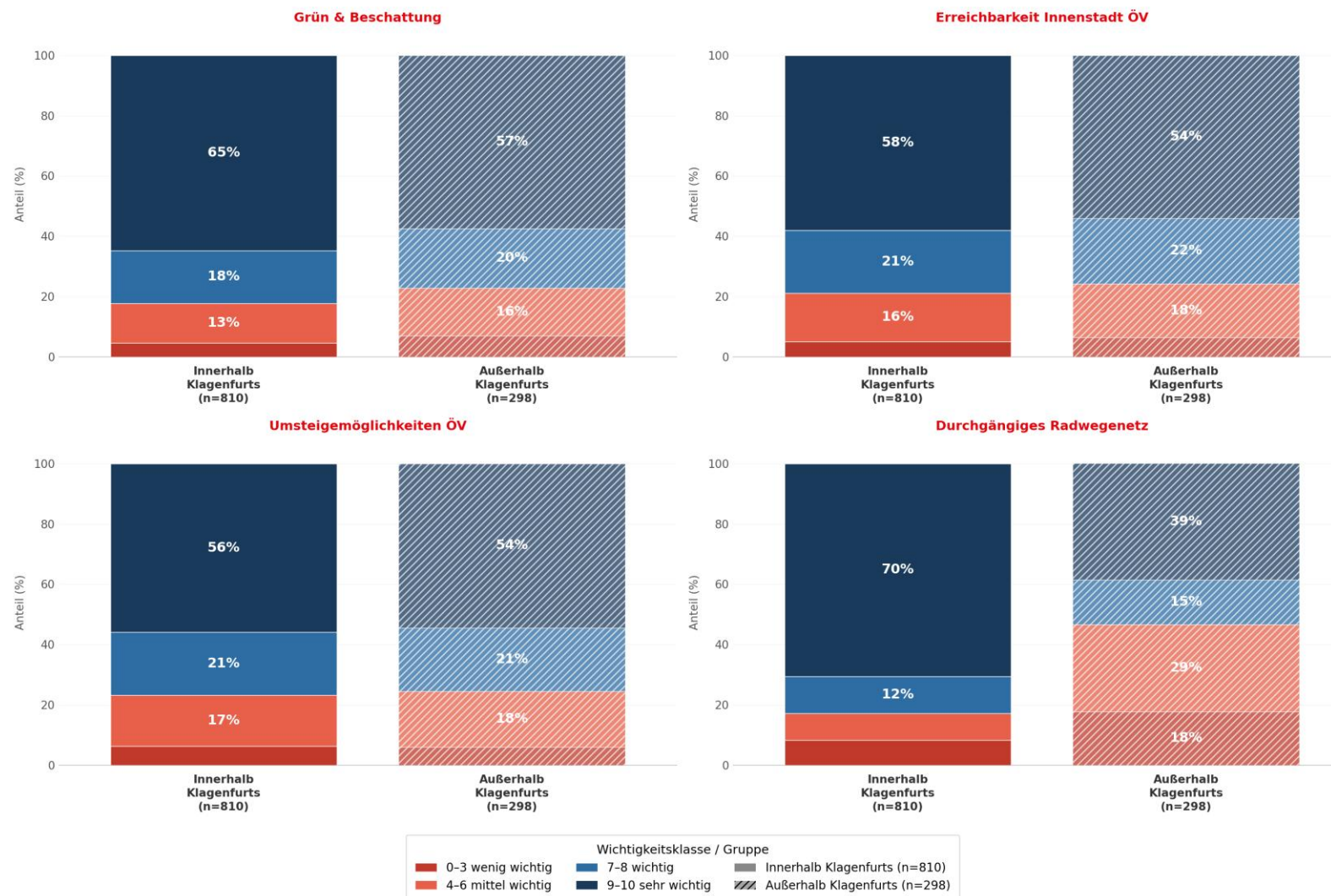


Abbildung 35: Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort Teil 1 (Spaltenanteile in %); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts; n = 1.108

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort (2/3)

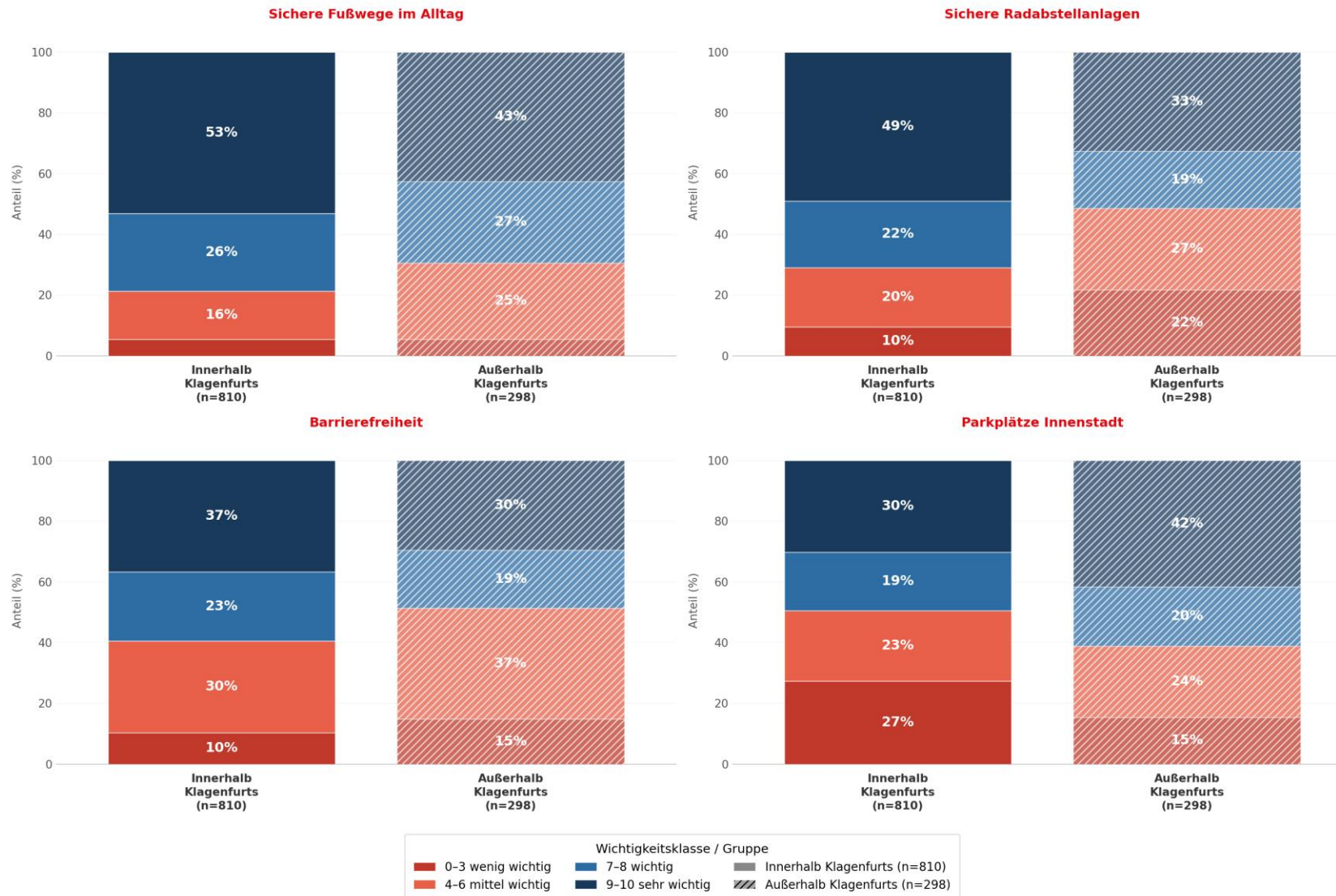


Abbildung 36: Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort Teil 2 (Spaltenanteile in %); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts; n = 1.108

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort (3/3)

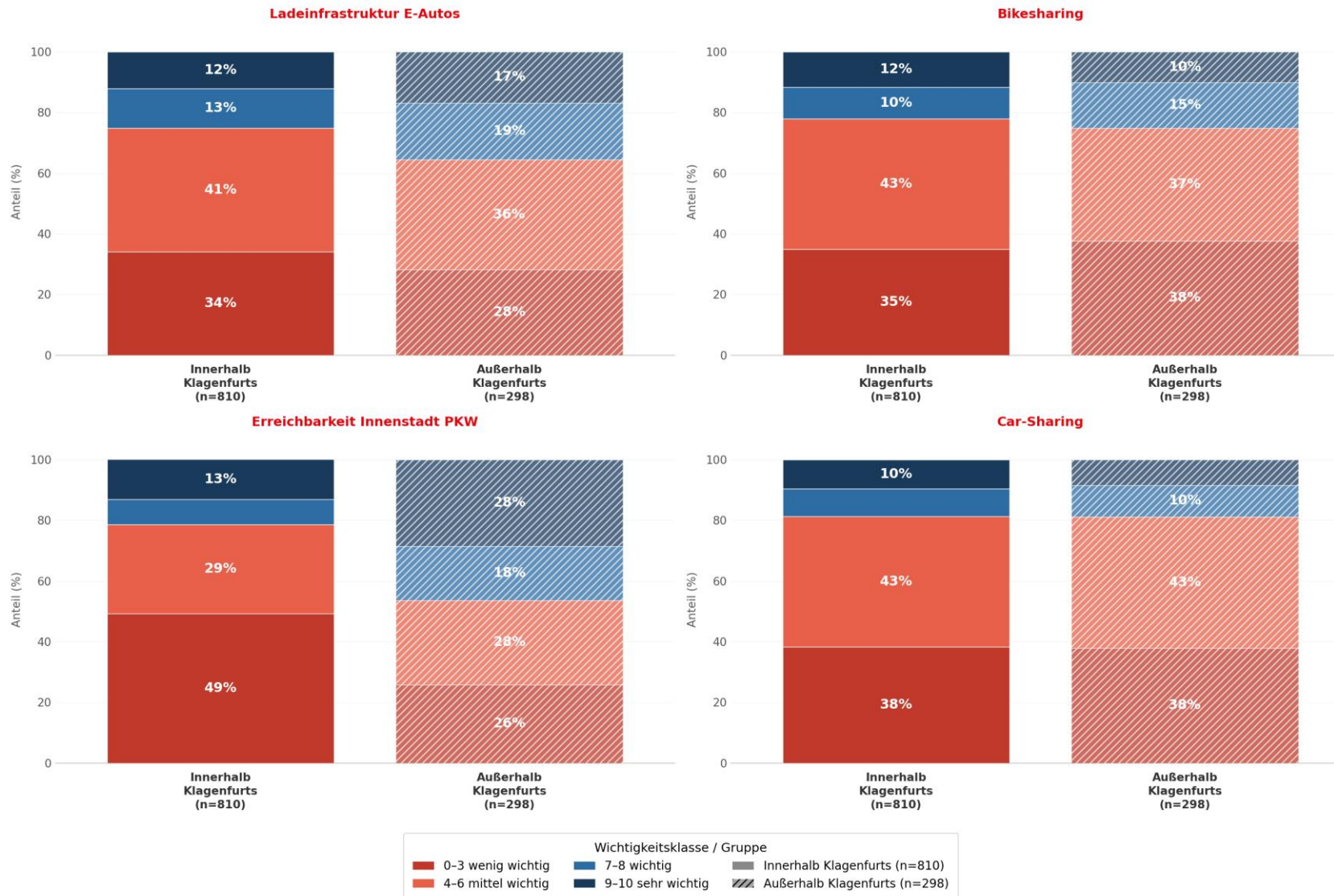


Abbildung 37: Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort Teil 3 (Spaltenanteile in %); Solid = Innerhalb Klagenfurts, Schraffur = Außerhalb Klagenfurts; n = 1.108

Übersicht: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Wohnort

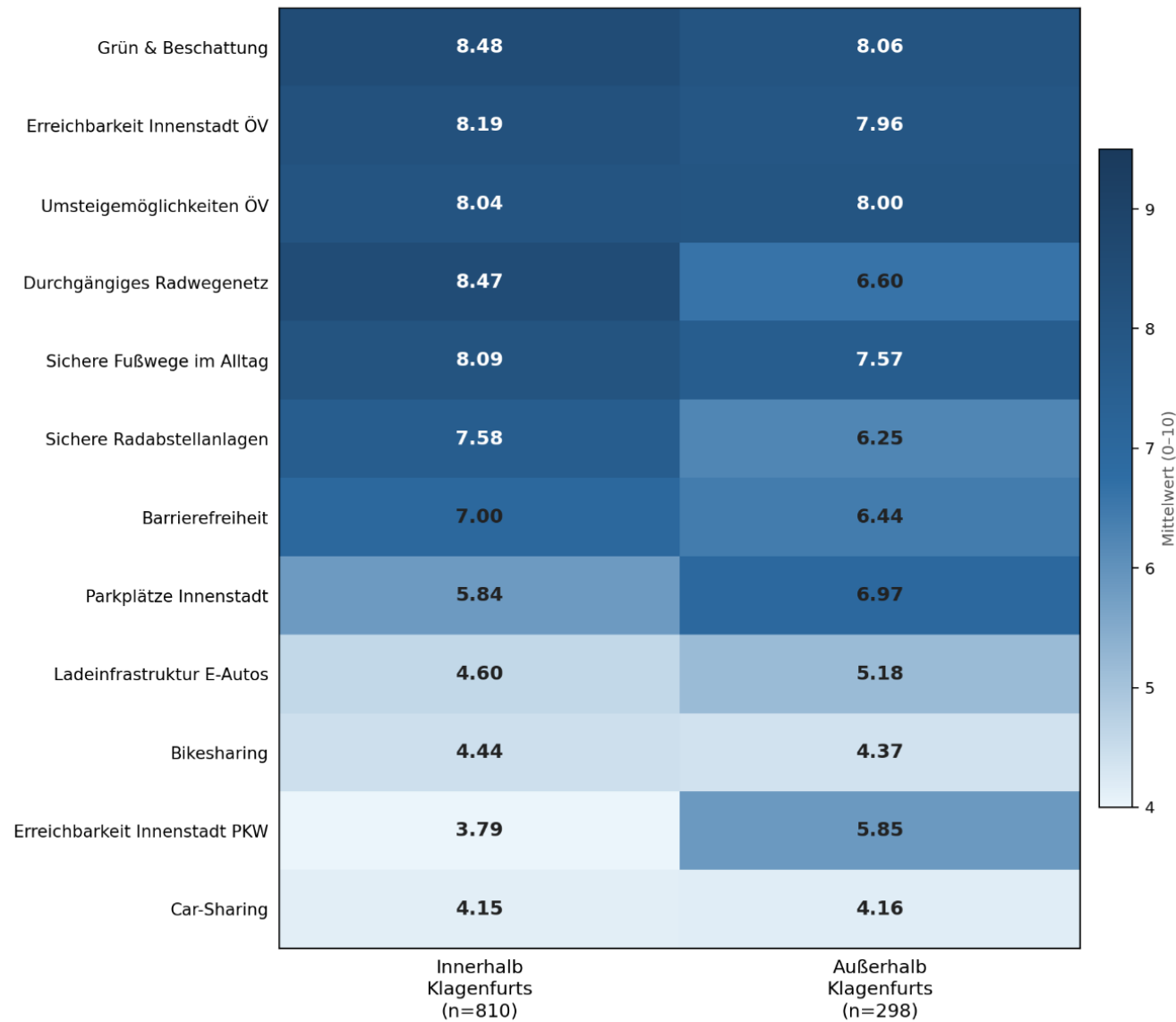


Abbildung 38: Heatmap - Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.108; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk

→ Hinweis: Der Bezirk Hörtendorf (n = 4) wurde aufgrund der Unterschreitung der Mindestgruppengröße (n ≥ 30) von der Analyse ausgeschlossen.

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk (1/3)

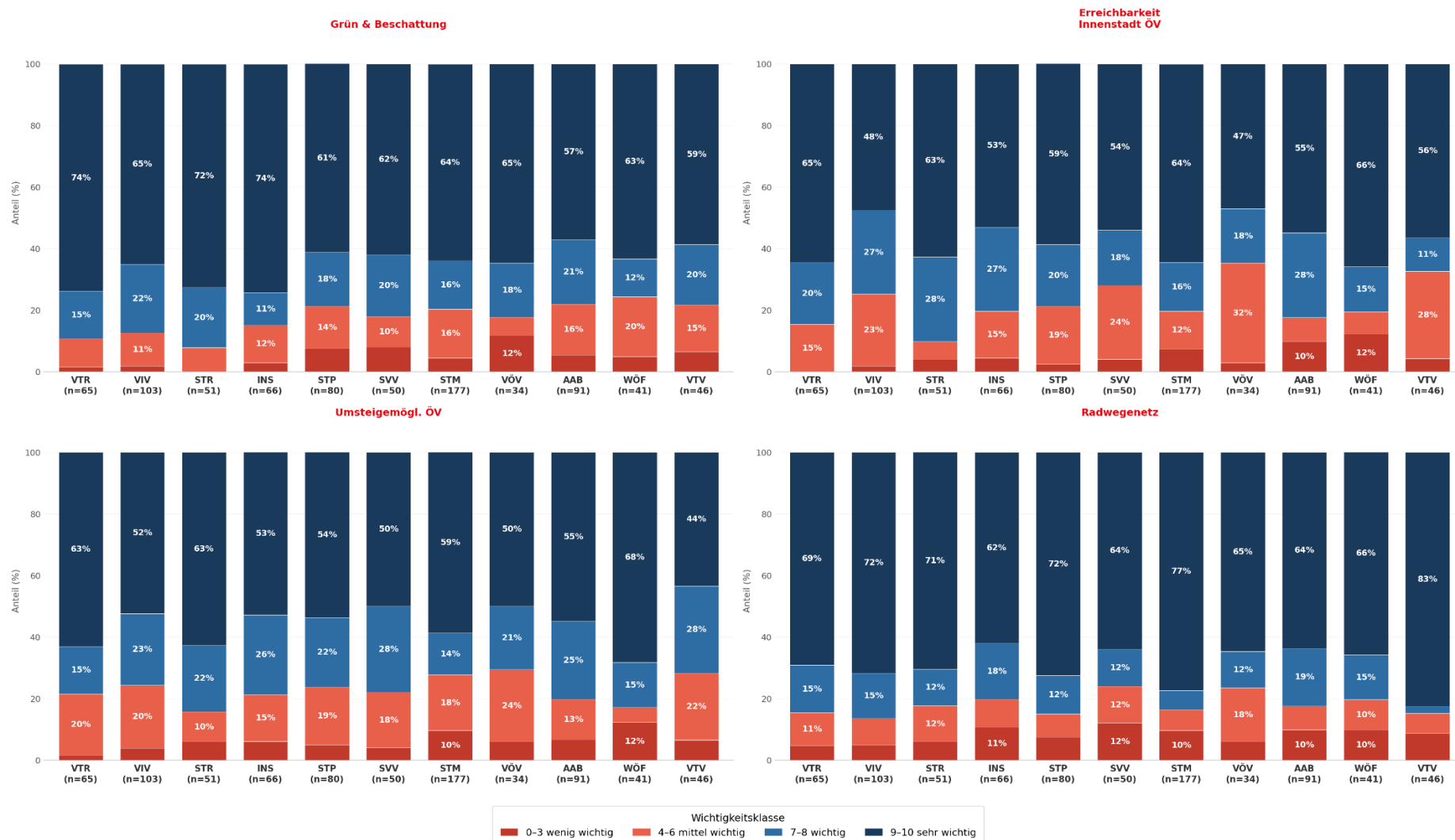


Abbildung 39: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk Teil 1, (Spaltenanteile in %); n = 804

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk (2/3)

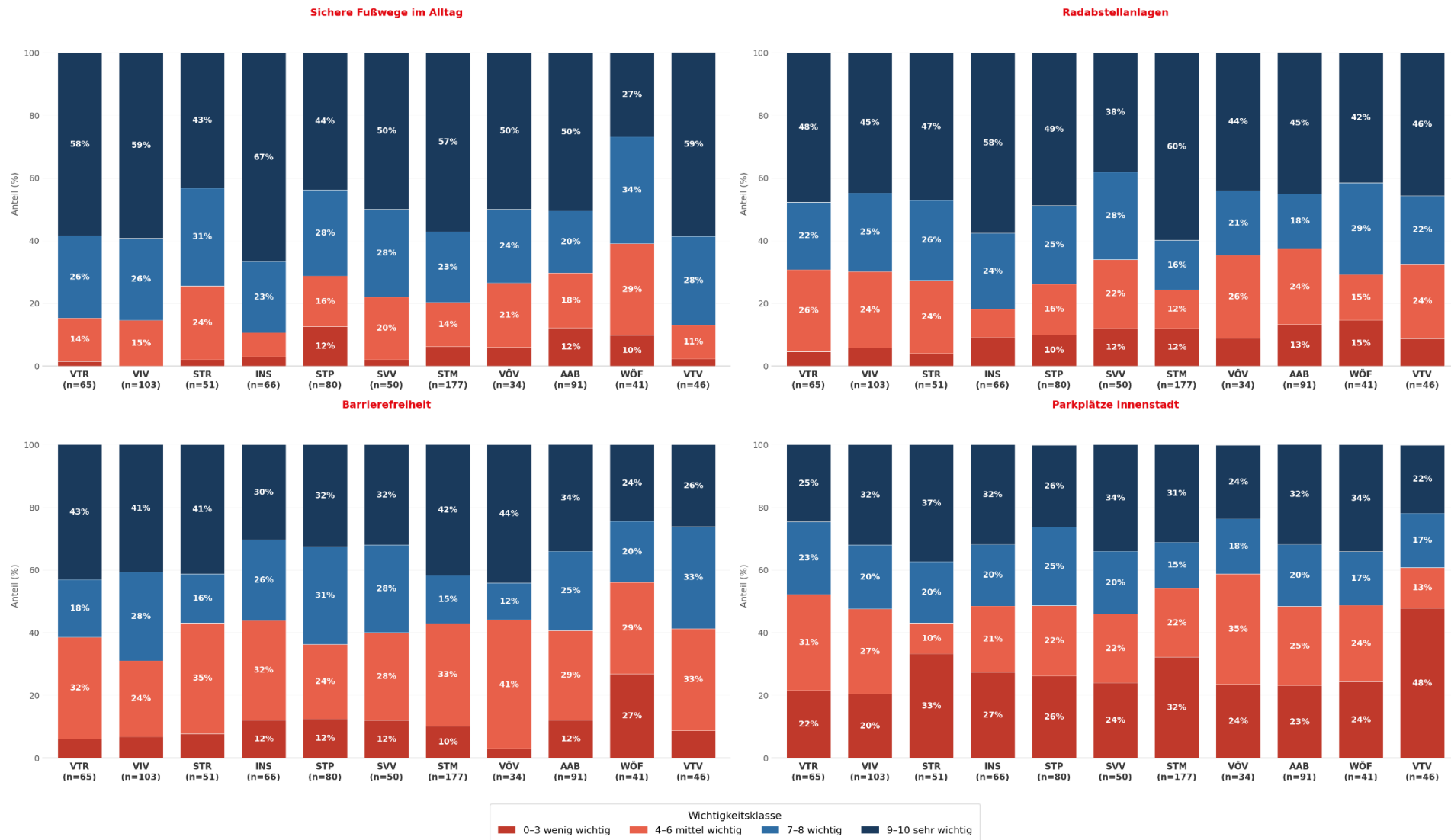


Abbildung 40: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk Teil 2, (Spaltenanteile in %); n = 804

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk (3/3)

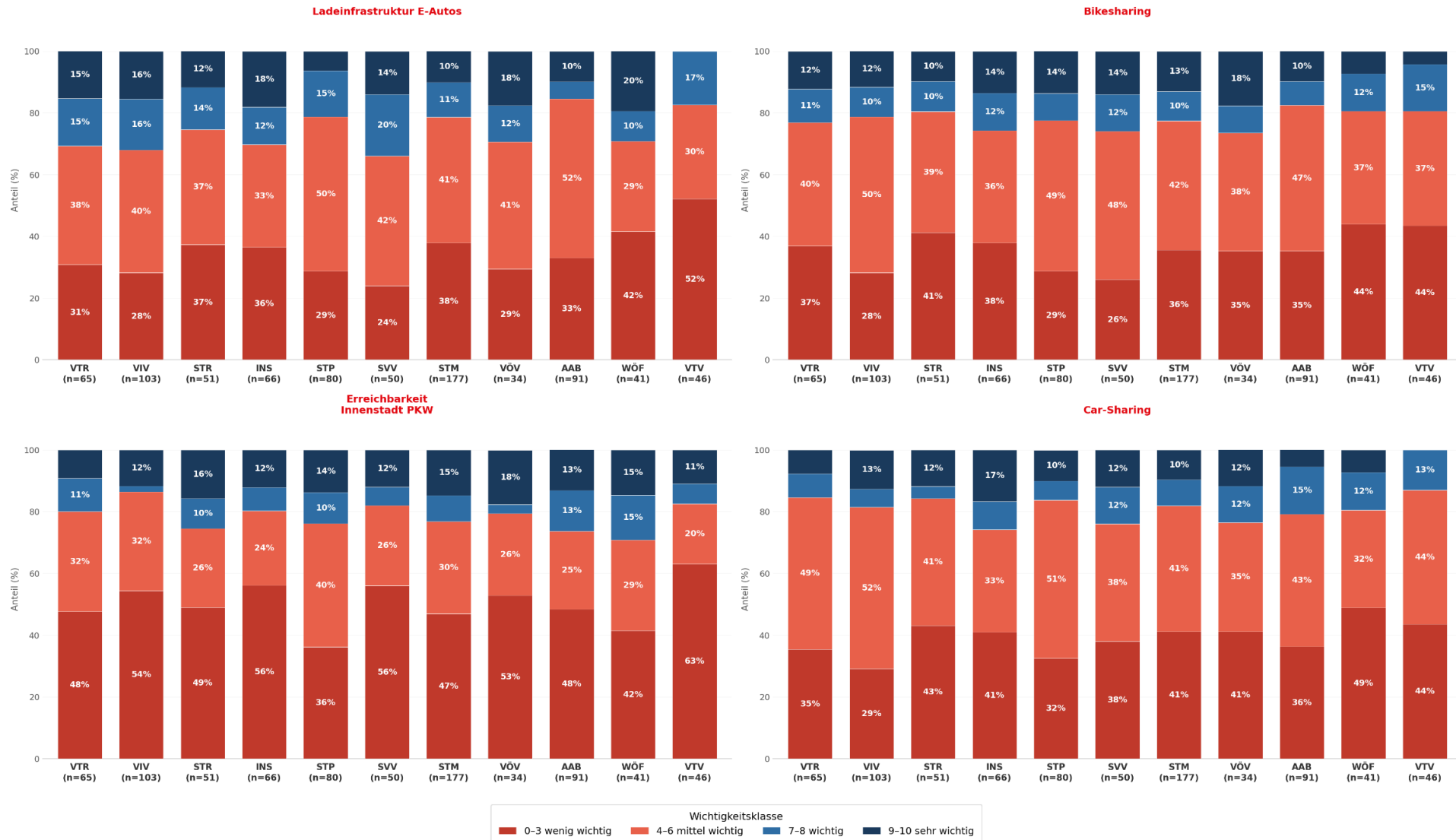


Abbildung 41: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk Teil 3, (Spaltenanteile in %); n = 804

Übersicht: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk

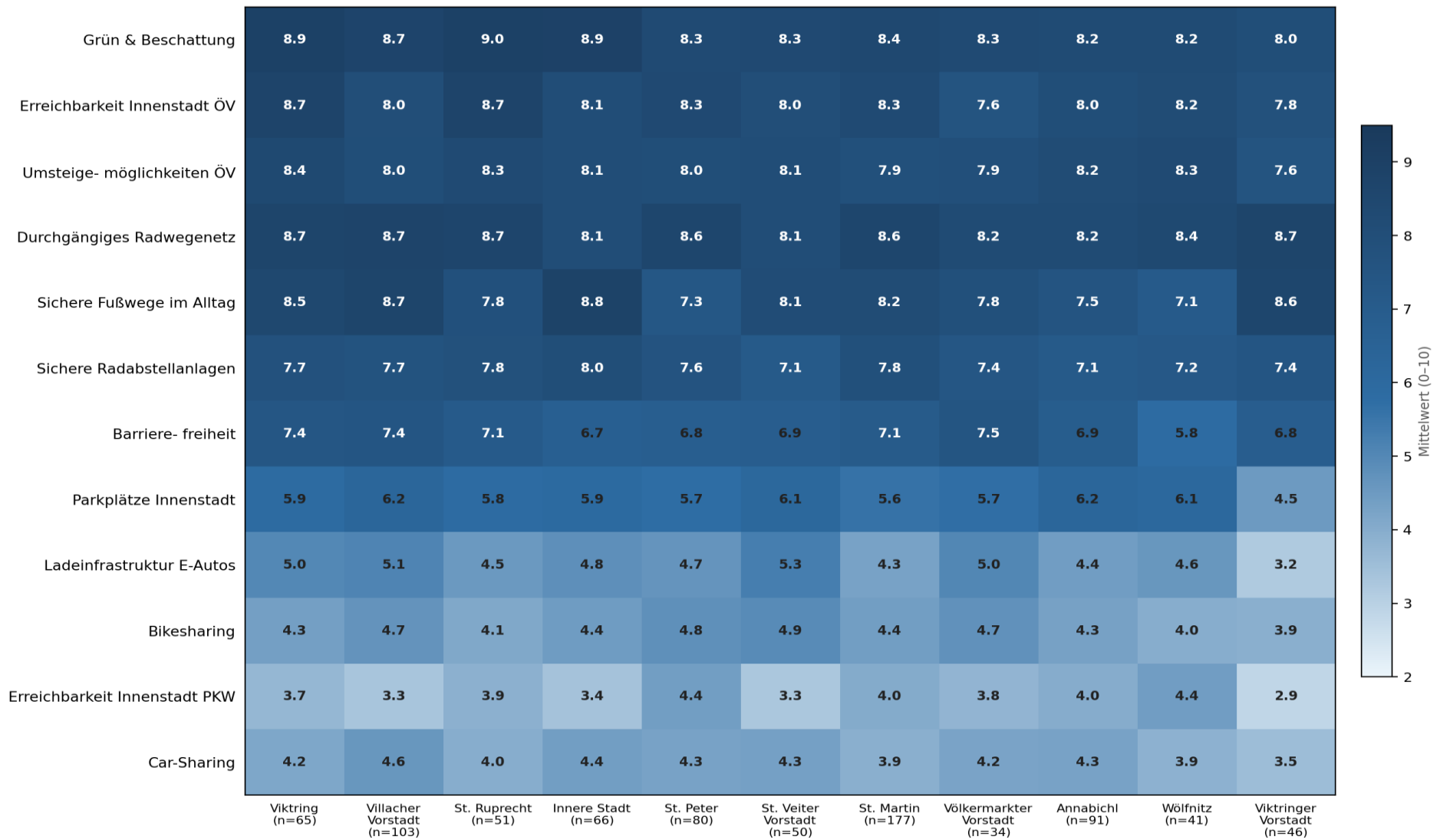


Abbildung 42: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Bezirk (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.108; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend; nur Bezirke mit n ≥ 3

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe (1/3)

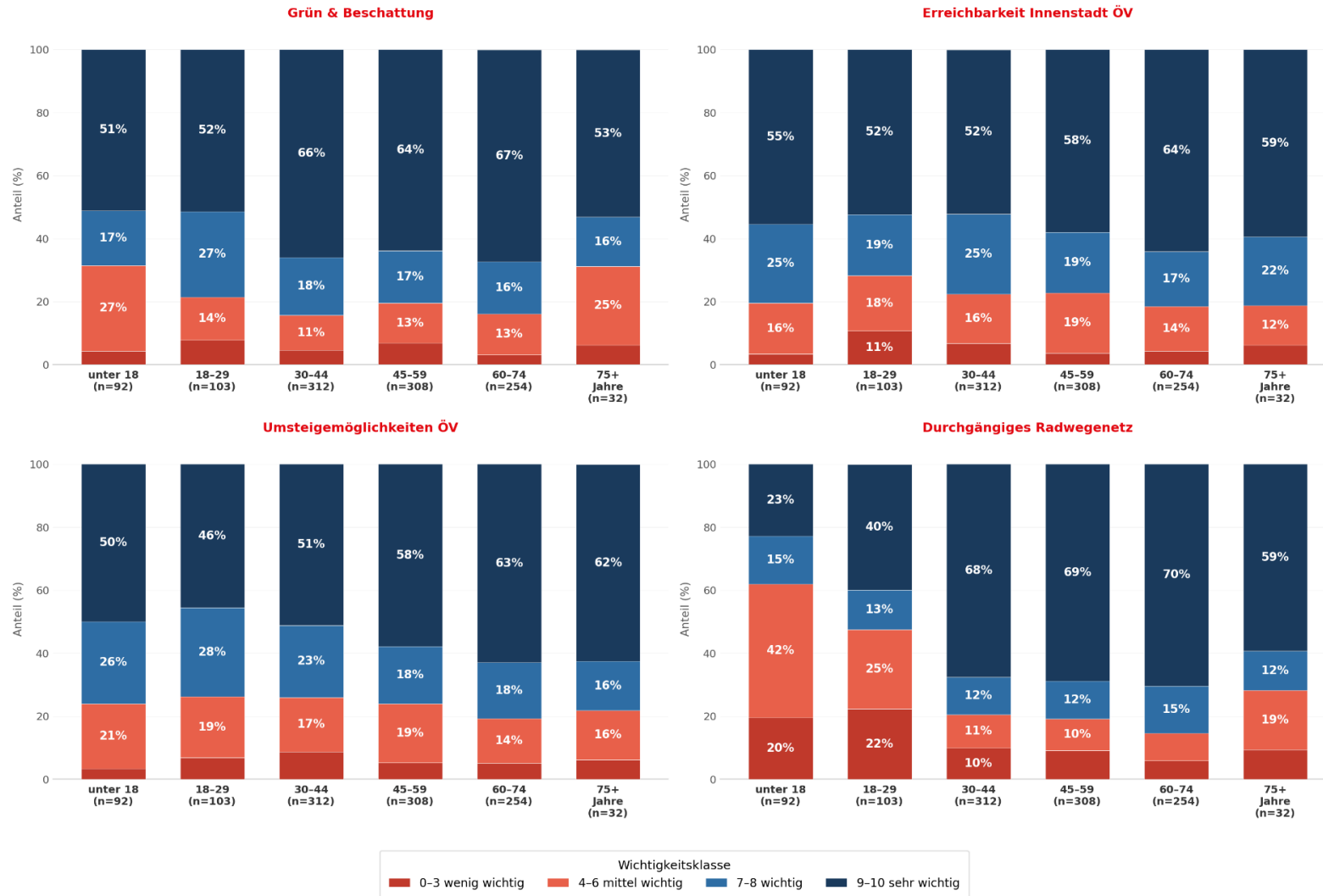


Abbildung 43: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe Teil 1 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe (2/3)

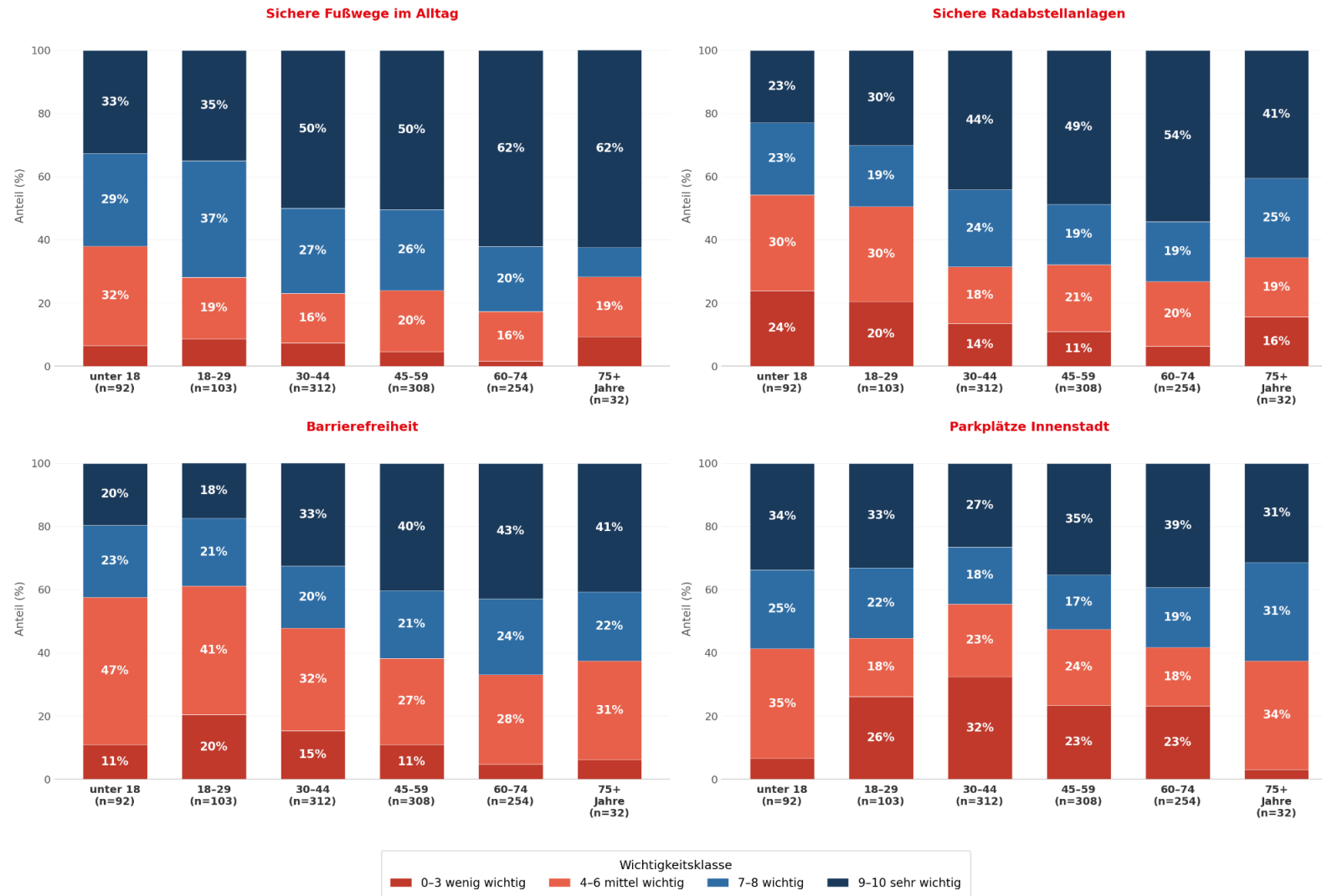


Abbildung 44: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe Teil 2 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe (3/3)

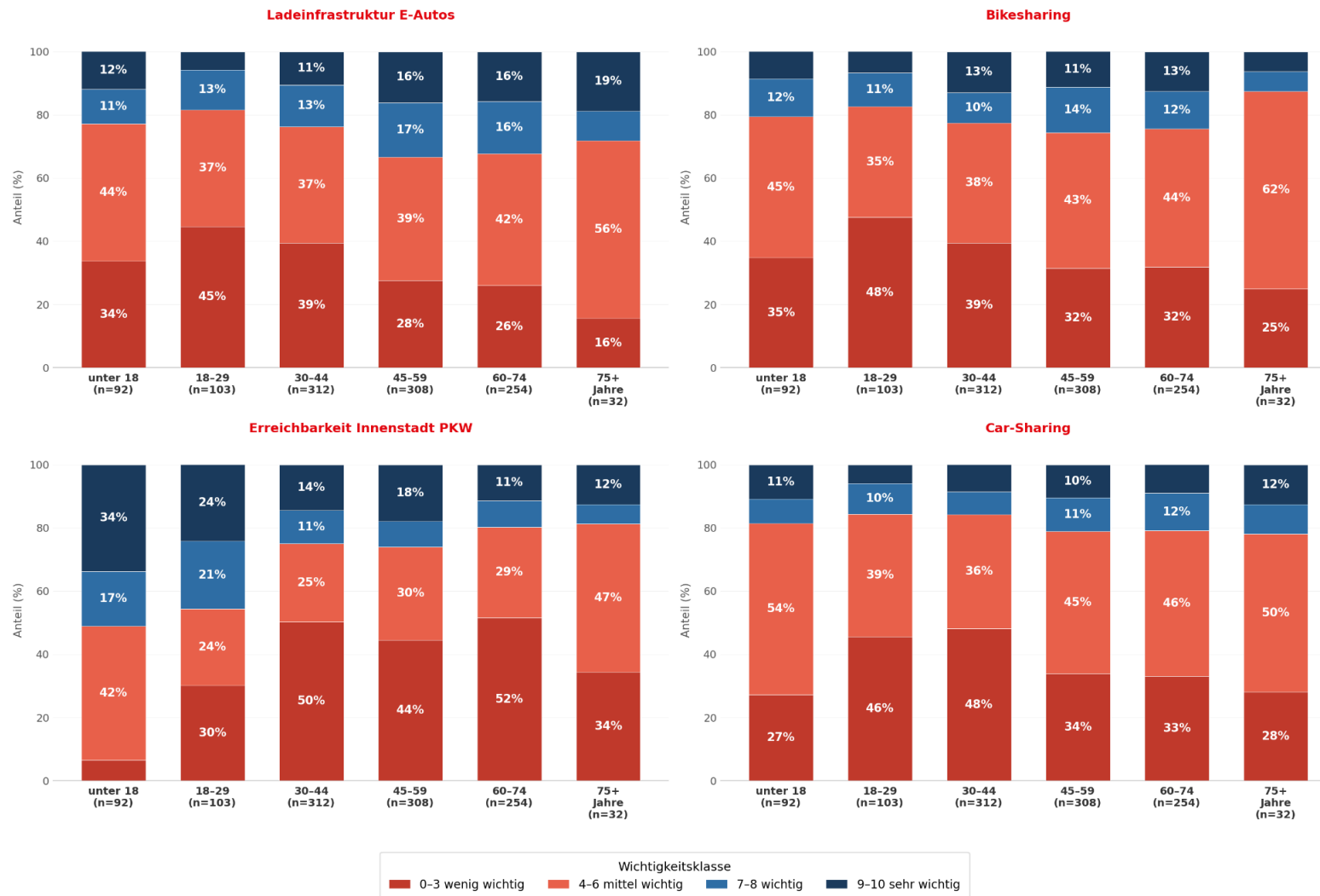


Abbildung 45: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe Teil 3 (Spaltenanteile in %); n = 1.101

Übersicht: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe

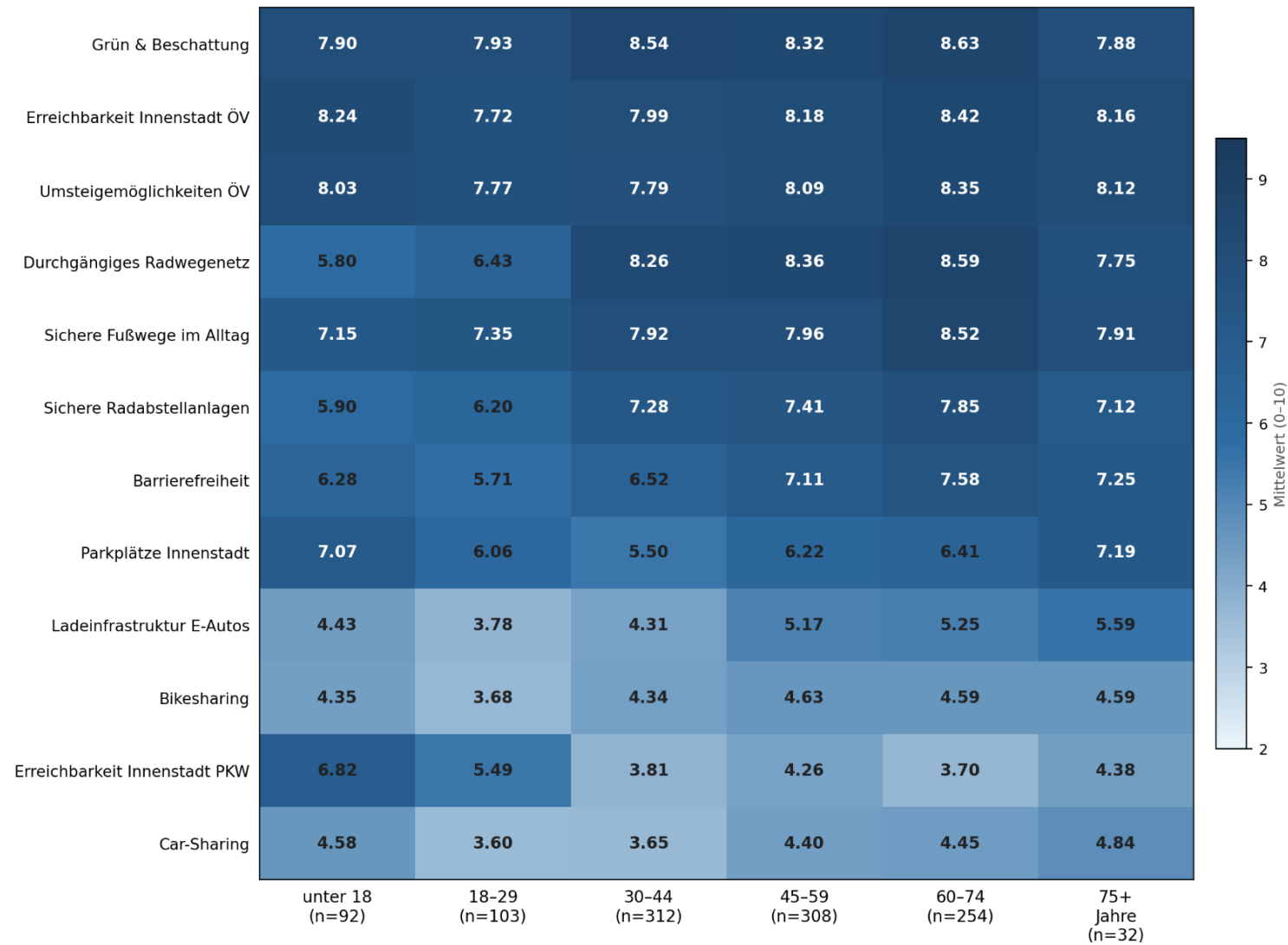


Abbildung 46: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Altersgruppe (Mittelwerte, Skala 0–10); n = 1.101; Bezirke sortiert nach Ø Mittelwert absteigend

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe (1/3)

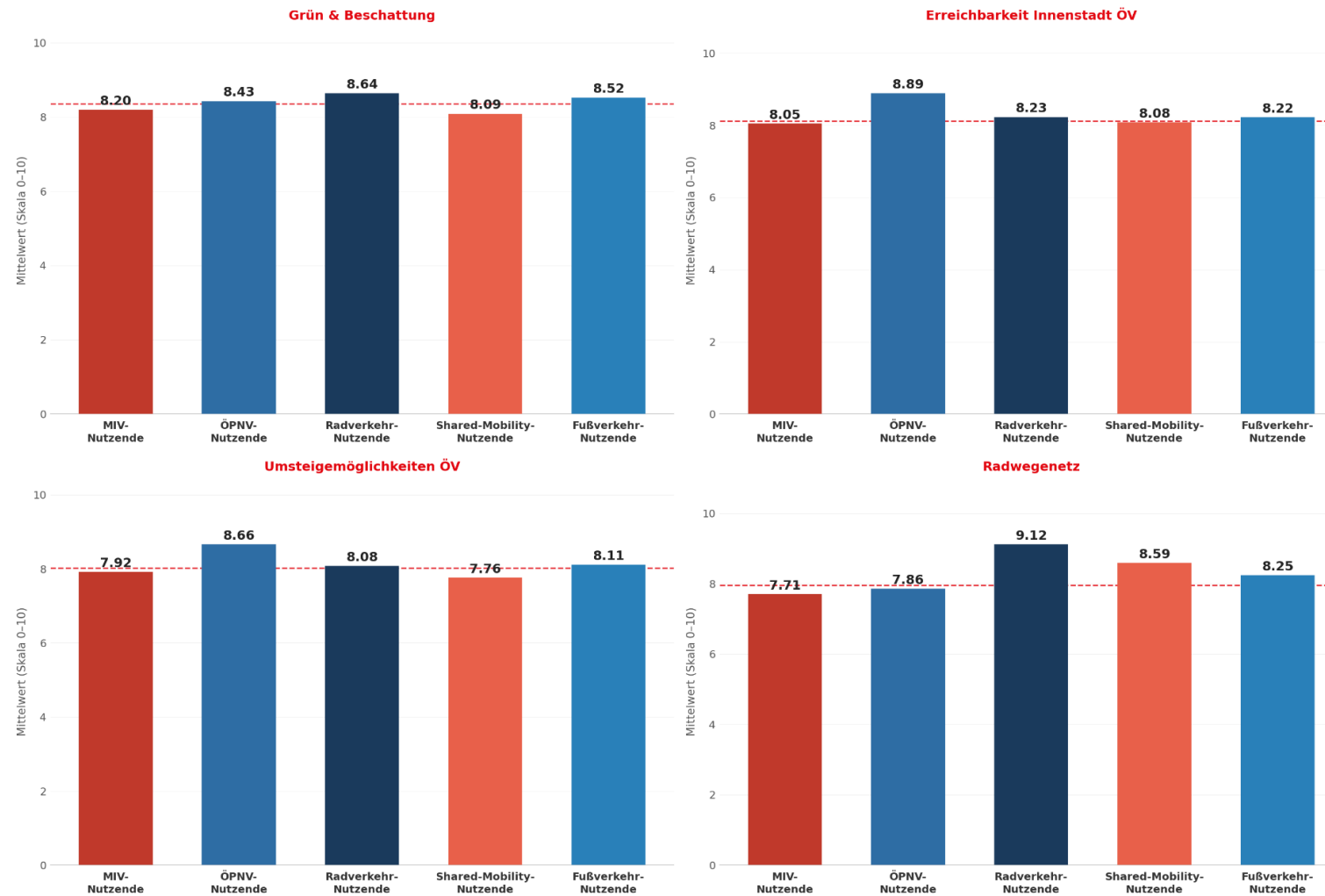


Abbildung 48: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe Teil 2 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe (2/3)

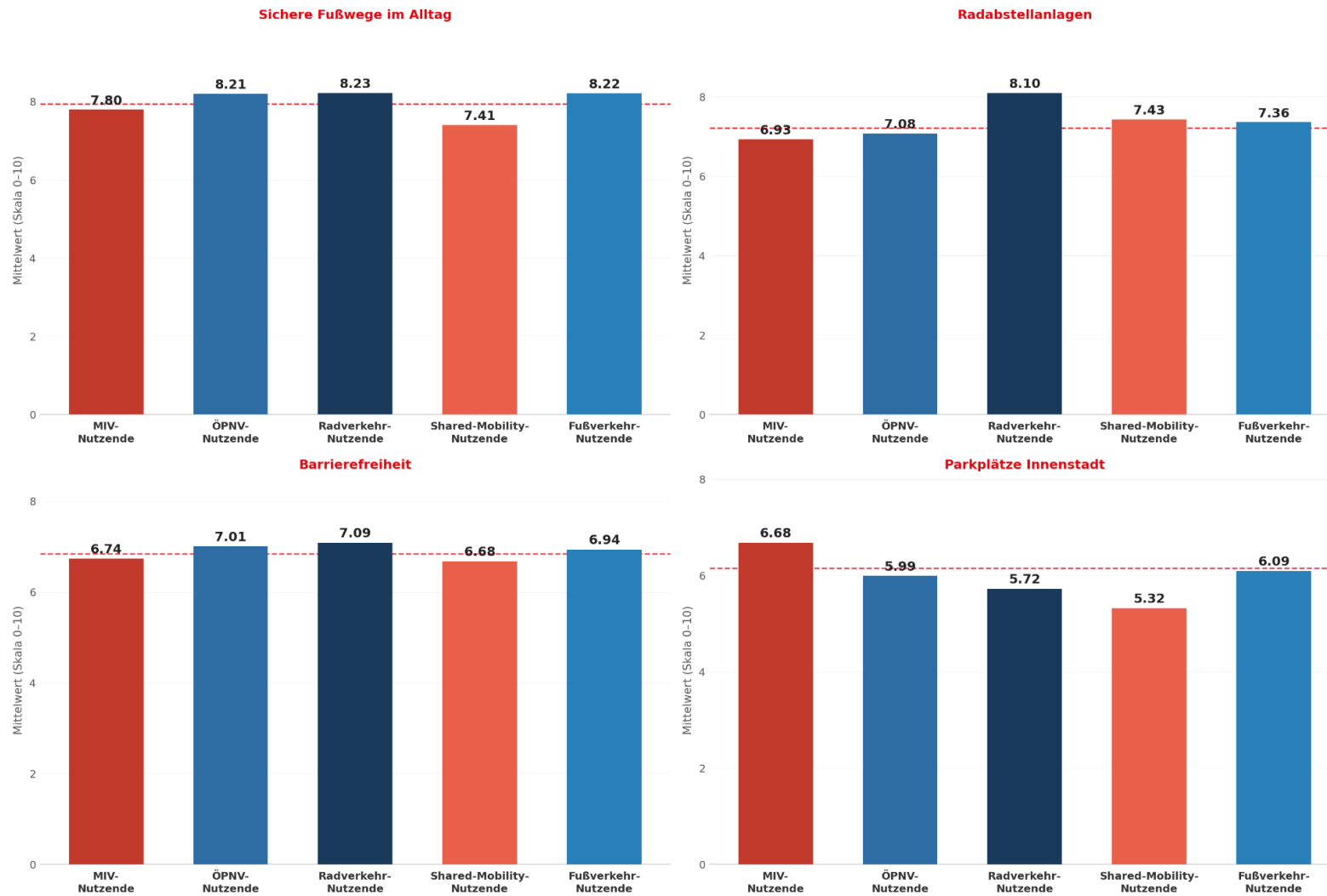


Abbildung 47: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe Teil 1 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe (3/3)

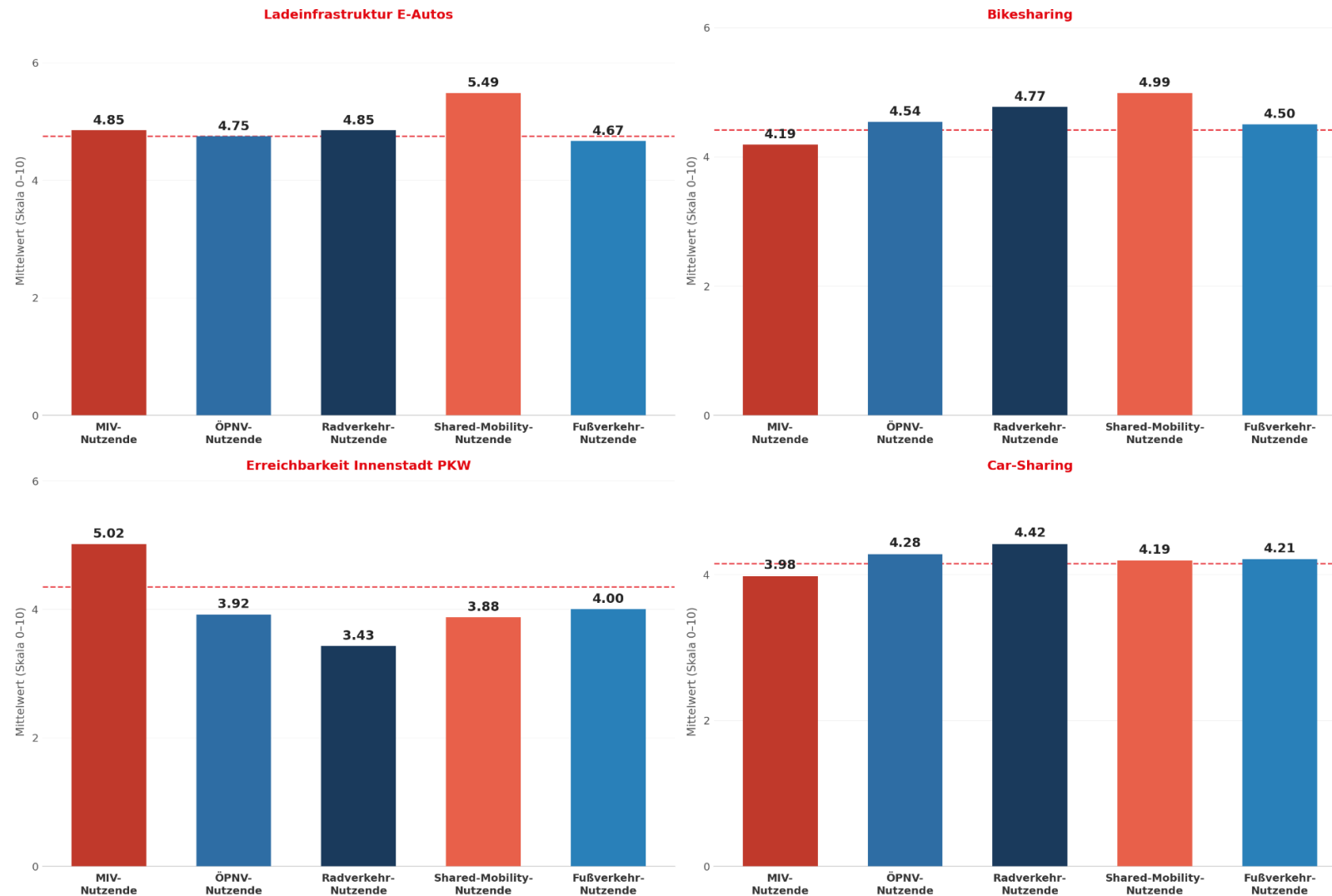


Abbildung 48: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse nach Mobilitätsgruppe Teil 3 (Mittelwerte, Skala 0–10); rote Linie = Gesamtdurchschnitt je Aspekt; Mehrfachnennungen möglich; MIV-Nutzende n = 804, ÖPNV-Nutzende n = 521, Radverkehrs-Nutzende n = 732, Shared-Mobility-Nutzende n = 74, Fußverkehr-Nutzende n = 688

4 ANHANG | Befragung

Einleitungstext:

Mobilität in Klagenfurt gemeinsam weiterdenken

Die **Stadt Klagenfurt am Wörthersee** steht vor wichtigen **Entscheidungen** zur zukünftigen **Entwicklung der Mobilität**. In den kommenden Jahren sollen gezielt **Projekte** umgesetzt werden, die die **Lebensqualität** erhöhen, die **Sicherheit** im Verkehr verbessern und die Stadt **zukunftsfit** machen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der städtischen Mobilitätsstrategie gibt **viele Projektideen**. Gleichzeitig sind **öffentliche Mittel begrenzt**. Daher ist es besonders wichtig zu wissen:

Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bevölkerung besonders wichtig?

Welche Projekte sollen vorrangig umgesetzt werden?

Die **Befragung richtet sich an Personen ab 16 Jahren**, die in Klagenfurt oder im Umland von Klagenfurt ihren Hauptwohnsitz haben bzw. in Klagenfurt arbeiten oder ihrer Ausbildung nachgehen.

Ihre **Teilnahme** an dieser Befragung ist ein **wichtiger Beitrag**: Sie helfen mit, Prioritäten zu setzen und sicherzustellen, dass zukünftige Investitionen den Bedürfnissen der Bevölkerung bestmöglich entsprechen.

Die Befragung dauert ca. 8–10 Minuten.

Die Auswertung erfolgt anonym und gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Teil 1: Allgemeine Fragen zu Mobilität & Aufenthaltsqualität

1. Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der aktuellen Situation im Bereich Mobilität und Verkehr in Klagenfurt?

(Skala 0–10; 0 = unzufrieden, 10 = zufrieden)

2. Wie wichtig sind aus Ihrer Sicht folgende Aspekte für die Zukunft Klagenfurts?

(Skala 0–10; 0 = unwichtig, 10 = wichtig)

- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Sichere und attraktive Wege für Fußgänger:innen
- Sichere und attraktive Radinfrastruktur
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Hohe Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr
- Mehr Grünflächen und Bäume

3. Bitte bewerten Sie den Handlungsbedarf für Klagenfurt in folgenden Bereichen!

(Skala 0–10, 0 = kein Handlungsbedarf, 10 = großer Handlungsbedarf)

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

- Förderung des Radverkehrs
- Förderung des Fußverkehrs
- Ausbau der Park&Ride-Angebote
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos
- Erweiterung der Car-Sharing-Angebote
- Erweiterung der Bike-Sharing-Angebote
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- Sonstiges: _____

Teil 2: Das wichtigste Projekt für Klagenfurt

4) Stellen Sie sich bitte vor, Sie haben ein Budget von 2 Millionen Euro für ein Projekt im Bereich Mobilität in Klagenfurt zur Verfügung und entscheiden ganz alleine: Wofür sollte das Geld verwendet werden? Sollte Ihnen nichts dazu einfallen, klicken Sie bitte auf „Weiter“.

[Offene Antwort]

Teil 3: Bewertung konkreter Projekte

1. Neugestaltung des Heiligengeistplatzes

Der Heiligengeistplatz, das Herzstück des Klagenfurter Busnetzes, soll grundlegend umgestaltet werden. Die derzeitigen Bushaltestellen sollen einer neuen, übersichtlicheren Anordnung weichen, die das Umsteigen erleichtern und dichtere Busverbindungen im 10-Minuten-Takt ermöglichen. Gleichzeitig sollen mehr Bäume und Sitzmöglichkeiten dazu beitragen, dass man gerne am Heiligengeistplatz verweilt und es im Sommer angenehm kühl bleibt.

2. Neugestaltung des Pfarrplatzes

Der Pfarrplatz soll erneuert und aufgewertet werden. Drei miteinander verbundene Bereiche sollen entstehen: ein belebter Boulevard zur Theatergasse, ein „grüner“ Aufenthaltsbereich rund um den Brunnen und ein ruhiger Stadtgarten südlich der Kirche. Der Platz soll teilweise zur Fußgängerzone werden und damit zu einem echten Treffpunkt für alle, barrierefrei und einladend.

3. Bahnhofstraße zwischen Hauptbahnhof und Ring

Die Bahnhofstraße ist die wichtigste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt und seit der Eröffnung der Koralmbahn noch mehr der erste Eindruck für viele Ankommende. Die Straße soll mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr und für Grünraum bekommen, während sie als wichtige Verbindungsstraße für Busse und Autos erhalten bleibt.

4. Bahnhofstraße in der Innenstadt

Der Abschnitt der Bahnhofstraße in der Innenstadt soll als attraktiver Stadtraum wiederbelebt werden. Weniger Autos sollen die Straße durchqueren – die Zufahrt für Anwohner:innen und Lieferverkehre bleibt erhalten. Der freigewordene Straßenraum soll für Gastgärten, Grün- und Aufenthaltsbereiche genutzt werden.

5. Neugestaltung der 8.-Mai-Straße

Die 8.-Mai-Straße soll grüner und ruhiger werden. Weniger Autoverkehr, breitere Gehwege, eine Baumreihe und bessere Bedingungen für den Radverkehr sollen die Straße attraktiver machen.

6. Verkehrsberuhigung der Ostbucht (Strandbad bis Loretto)

Im Sommer ist der Bereich rund um die Ostbucht am Wörthersee stark vom Autoverkehr belastet – auf Kosten von Erholung und Sicherheit. Der Bereich soll grüner und ruhiger gestaltet werden: weniger Autos, mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie die naturnahe Freizeitnutzung am See.

7. Ausweitung der Fußgängerzone

Klagenfurt hat mit dem Alten Platz, der Kramergasse und Wienergasse die älteste Fußgängerzone Österreichs (seit 1961). Die Fußgängerzonen sollen in der Innenstadt gezielt erweitert werden – für mehr Platz zum Flanieren, Verweilen und Einkaufen, mehr Sicherheit für den Fußverkehr und eine lebendige Innenstadt.

8. Kardinalplatz

Der Kardinalplatz im Kardinalviertel soll aufgewertet und zu einem modernen Treffpunkt werden – mit guten Verbindungen zu Rad, Bus und anderen Verkehrsmitteln. So soll er langfristig als lebendiger kultureller Mittelpunkt für das gesamte Viertel nahe am Konzerthaus mit der Gustav Mahler Privatuniversität für Musik dienen.

9. Fußläufige Verbindung S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt West

Universität, Lakeside Park und Wörthersee liegen nah beieinander – eine direkte, angenehme Verbindung zu Fuß fehlt jedoch bisher. Eine neue Wegverbindung soll diese Lücke schließen und die S-Bahn-Haltestelle Klagenfurt West mit dem Uni-Viertel und der Ostbucht verbinden – alles in unter 15 Minuten zu Fuß.

10. Klagenfurter Ostspange

Die Ostspange ist eine geplante Umfahrungsstraße im Osten Klagenfurts. Sie ist als Verbindung zwischen der B92 Görtschitztalstraße und dem Gewerbegebiet am Südring konzipiert und soll die B70 Völkermarkterstraße entlasten sowie das Gewerbegebiet Klagenfurt Ost besser erschließen.

Bei jedem Projekt:

5) Wie wichtig ist dieses Projekt aus Ihrer Sicht für Klagenfurt?

(Skala 0–10, 0 = unwichtig, 10 = wichtig)

6) Worauf soll im Rahmen dieses Projekts besonders geachtet werden?

[Offene Antwort]

Teil 4: Sammlung weiterer Projektideen

7) Welche weiteren Projektideen im Bereich Mobilität haben Sie für Klagenfurt? *Wenn Sie keine weiteren Ideen haben, klicken Sie bitte auf "Weiter".*

[Offene Antwort]

Teil 5: Ihre Mobilitätsbedürfnisse

8) Was ist für Ihre eigene Mobilität – so wie Sie persönlich in Klagenfurt unterwegs sind – wichtig?

(Skala 0–10; 0 = gar nicht wichtig, 10 = sehr wichtig)

- Kurze und sichere Fußwege im Alltag
 - Durchgängiges Radwegenetz
 - Sichere Radabstellanlagen
 - Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr
 - Gute Umsteigemöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr (Mobilitätsknoten)
 - Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW
 - Ausreichende Anzahl an Parkhäusern/Parkplätzen am Rand der Innenstadt
 - Mehr Grün und Beschattung im innerstädtischen Straßenraum
 - Barrierefreiheit
 - Mehr Car-Sharing Angebote in Klagenfurt
 - Mehr Bikesharing Angebote in Klagenfurt
 - Mehr öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Klagenfurt
 - Sonstiges: _____
-

Teil 6: Angaben zur Person

9. Wohnort

- Innerhalb Klagenfurts
- Außerhalb Klagenfurts

9a. Wenn innerhalb Klagenfurts: Bitte wählen Sie den Bezirk Ihres Wohnortes aus.

- Innere Stadt
- St. Veiter Vorstadt
- Viktringer Vorstadt
- Völkermarkter Vorstadt
- Villacher Vorstadt
- Annabichl
- St. Peter
- St. Ruprecht
- St. Martin
- Viktring

- Wölfnitz
- Hörtendorf

9b. Wenn außerhalb Klagenfurts: Bitte geben Sie die PLZ Ihres Wohnortes an.

[Offene Antwort]

10. Geschlecht

- Weiblich
- Männlich
- Divers
- Keine Angabe

11. Alter

- unter 18 Jahre
- 18–29 Jahre
- 30–44 Jahre
- 45–59 Jahre
- 60–74 Jahre
- 75 Jahre oder älter

12. Welche Verkehrsmittel / Tickets stehen Ihnen zur Verfügung?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Eigener PKW
- PKW im Haushalt zur Nutzung
- Motorrad/Moped
- Klimaticket Österreich
- Kärnten Ticket
- KMG Jahreskarte PLUS
- Schüler- oder Lehrlingsfreifahrt
- 30-Tage-Karte / Monatskarte
- Fahrrad
- E-Bike
- E-Scooter oder Ähnliches
- Bikesharing
- Carsharing
- Kein eigenes Verkehrsmittel

13. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie regelmäßig (mehrmals pro Woche)?

(Mehrfachauswahl möglich)

- PKW als Lenker:in
- PKW als Beifahrer:in
- Motorrad/Moped
- Öffentlicher Verkehr in der Stadt Klagenfurt
- Öffentlicher Verkehr regional / überregional
- Fahrrad / E-Bike
- E-Scooter
- Carsharing
- Bikesharing
- E-Scootersharing
- Zu Fuß gehen

Abschlusstext:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Mit Ihren Rückmeldungen leisten Sie einen wichtigen Beitrag zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung der Stadt Klagenfurt am Wörthersee. Ihre Einschätzungen helfen dabei, Prioritäten zu setzen, Projekte weiterzuentwickeln und Investitionen zielgerichtet einzusetzen.

Die Ergebnisse der Online-Befragung werden anonymisiert ausgewertet und fließen in die weiteren Planungsschritte der städtischen Mobilitätsstrategie ein. Eine Zusammenfassung der Resultate wird transparent auf der Website der Stadt Klagenfurt veröffentlicht.

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben, die Zukunft der Mobilität in Klagenfurt aktiv mitzugestalten!

5 ANHANG | Auswertungskonzept

1. Ziel der Auswertung

Die Auswertung soll:

- **Prioritäten der Bevölkerung** sichtbar machen
- **Handlungsbedarfe** quantifizieren
- **Projektbewertungen** vergleichbar machen
- **Zielgruppenunterschiede** herausarbeiten
- **Konfliktlinien** identifizieren

2. Datenaufbereitung

2.1 Datenbereinigung

- Es wurden keine Beantwortungen ausgeschlossen. Die Auswertung folgt dem Prinzip der tatsächlichen Beantwortungen je Frage
 - Straightlining – immer gleiche Skalenwerte
- Plausibilitätschecks (z.B. Alter vs. Nutzung)

2.2 Datengewichtung

Signifikante Verzerrungen zu Zielvariablen wurden geprüft / Datengewichtung nicht nötig.

- Alter
- Geschlecht
- Wohnort (Klagenfurt vs. Umland)

3. Deskriptive Basisauswertung

3.1 Skalen (0–10)

Für alle Skalenfragen:

- Mittelwert (MW)
- Median
- Standardabweichung

Ergebnisdarstellung:

- Rangreihen
- Ggf. Balkendiagramme

3.2 Klassenbildung / Interpretation nach Skalenniveau

0–3	niedrig
4–6	mittel
7–8	hoch
9–10	sehr hoch

4. Inhaltsbereiche der Auswertung

4.1 Gesamtzufriedenheit (Frage 1)

- Mittelwert
- Median
- Standardabweichung
- Vergleich in Klassen nach:
 - Wohnort
 - Alter in Klassen
 - Verkehrsmittel (Segmentieren nach Fragen 14)

4.2 Wichtigkeit (Frage 2)

- Ordinale Reihung inkl. Mittelwertangabe, Median und Standardabweichung
- Vergleich in Klassen nach:
 - Wohnort
 - Alter in Klassen
 - Verkehrsmittel (Segmentieren nach Frage 14)

4.3 Handlungsbedarf (Frage 3)

- Ordinale Reihung inkl. Mittelwertangabe, Median und Standardabweichung
- Vergleich in Klassen nach:
 - Wohnort
 - Alter in Klassen
 - Verkehrsmittel (Segmentieren nach Frage 14)

4.4 Das wichtigste Projekt für Klagenfurt (Frage 4)

- Qualitative Codierung – Cluster bilden, z.B. nach folgenden Kategorien
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Straßenbau
- Verkehrsberuhigung
- Parken
- Grünraum
- etc.

Auswertung:

- Häufigkeiten (% der Nennungen)
- Ordinale Reihung

4.5 Projektbewertungen (Teil 3 der Befragung)

Ergebnis ist eine **Prioritätenliste der Projekte**

- Ordinale Reihung inkl. Mittelwertangabe, Median und Standardabweichung
- Je Projekt Qualitative Codierung – Cluster bilden

Auswertung der offenen Antworten:

- Häufigkeiten (% der Nennungen)
- Ordinale Reihung
- Beste Zitate je Projekt

4.6 Weitere Projektideen (Frage 7)

- Clustering wie bei Frage 4
- Identifikation:
 - „weiße Flecken“
 - neue Themen

4.7 Individuelle Bedürfnisse (Frage 8)

Ziel ist, die **Mobilitätspräferenzen zu verstehen**

Auswertung:

- Ordinale Reihung inkl. Mittelwertangabe, Median und Standardabweichung
- Vergleich in Klassen nach:
 - Wohnort
 - Alter in Klassen
 - Verkehrsmittel (Segmentieren nach Frage 14)

4.8 Angaben zur Person (Teil 6)

- Darstellung der Verteilungen nach Geschlecht, Alter und Wohnort
- Darstellung der Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung

5. Segmentieren / Typenbildung nach Frage 14

Gruppenbildung heuristisch:

- MIV-Nutzende
- ÖPNV-Nutzende
- Radverkehr-Nutzende
- Shared-Mobility-Nutzende
- Zu Fußverkehr

Basis:

- Verkehrsmittelnutzung (Frage 14)