

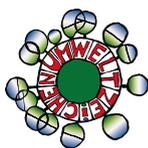


Unterwegs im Tennengau

Ergebnisse der
Verkehrserhebung
2022



LAND
SALZBURG



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei
Land Salzburg, UW-Nr. 1271

Impressum

Medieninhaber: Land Salzburg / Abteilung Landesbaudirektion, Referat: Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung | **Herausgeber:** Philipp Weis, Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung | **Redaktion:** DI Veronika Katzlinger (SIR), Mag. Walter Riedler (SIR), Mag. Peter Weissenböck (Ref. 6/12) | **Gestaltung:** Landes-Medienzentrum
Bilder: Titel: Adobe Stock, Land Salzburg / Salzburg Verkehr / Franz Neumayr, Seite 3: Land Salzburg, Seiten 4 - 12, Grafiken: Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen GmbH | **Druck:** Druckerei Land Salzburg
Alle: Postfach 527, 5010 Salzburg | **Datengrundlage:** Verkehrserhebung Land Salzburg 2022, Herry Consult - Ergebnisbericht 2023; Statistik Austria, Statcube: Zensus, Abgestimmte Erwerbsstatistik | **Stand:** November 2024



Die landesweite und umfassende Befragung der Haushalte zur Personenmobilität wird alle zehn Jahre durchgeführt. Durch die aktuelle Befragung (2022) wurden wertvolle Mobilitätsdaten gewonnen, die als wichtige Grundlage für verkehrsplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen dienen. Auch die Entwicklung des Verkehrsgeschehens kann auf Basis von Mobilitätskennziffern dargestellt werden.

Die bezirksweise Betrachtung bzw. Auswertung der Daten liefert wesentliche Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im jeweiligen Bezirk.

Der Bezirk Hallein ist Teil des Salzburger Zentralraumes und weist vielfältige und komplexe Verflechtungen beim Verkehrsgeschehen mit der Stadtgemeinde Salzburg und den Umlandgemeinden auf. Ein hochrangiges Verkehrsnetz (Eisenbahn, Autobahn, Landesstraßen, Radachsen etc.) steht einerseits der Bevölkerung, andererseits aber auch dem Wirtschaftsverkehr und dem touristischen Verkehr zur Verfügung. Um das bestehende Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsangebote weiter zu optimieren und bestmöglich aufeinander abzustimmen, sind die nun vorliegenden Daten von großer Bedeutung.

Diese Broschüre soll einerseits als Information, aber auch als Hilfestellung bei Fragen zur Mobilität in der Gemeinde oder Region dienen. Für allfällige Mobilitätskonzepte auf regionaler bzw. kommunaler Ebene können die Daten und Analysen verwendet werden.

Zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen im Hinblick auf die bereits eingeleitete Umgestaltung des Verkehrsgeschehens bzw. des Mobilitätsverhaltens können nunmehr auf Basis aktueller Mobilitätskennziffern zielgerichtet erfolgen.

Als zuständiger Verkehrslandesrat ist es mir ein großes Anliegen, die Mobilität der Bevölkerung möglichst verträglich sicherzustellen und neue Angebote, insbesondere auch im Umweltverbund, zu schaffen.

Mag. Stefan Schnöll
Landeshauptmann-Stellvertreter

1 Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Worum geht es?

Die Verkehrserhebung untersucht alle zehn Jahre das Mobilitätsverhalten der Salzburger:innen, um für Landespolitik, aber auch Salzburger Gemeinden, Grundlagen für die richtigen Maßnahmen für das Verkehrsnetz zu bieten.

Von 76.714 zufällig aus dem Melderegister ausgewählten und eingeladenen Haushalten - das sind rund 31 % aller Salzburger Haushalte - nahmen rund 9 % bzw. 6.877 Haushalte mit 14.202 Personen an der Erhebung teil. In Hallein beträgt die Stichprobe daraus 1.797 wohnhafte Personen ab sechs Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität) bzw. 5.461 Wege.

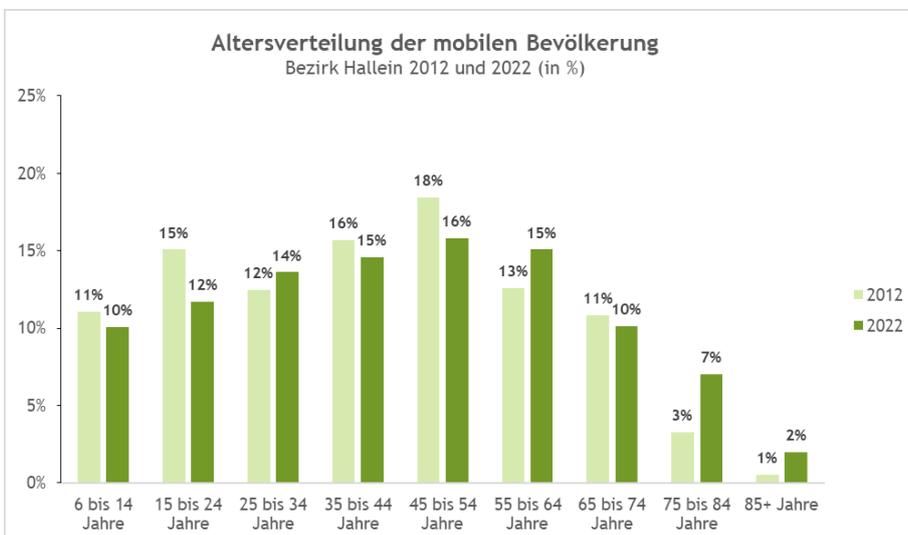
4

Die postalische bzw. Online-Erhebung fand in zwei Oktoberwochen an fünf Werktagen statt. Es wurde also nicht der Wochenendverkehr erfasst, sondern die Mobilität der Wohnbevölkerung an Wochentagen. Tourismusverkehr ist ebenso kein Teil der Erhebung. Bei der Interpretation sollte auch die Schwankungsbreite berücksichtigt werden. Das heißt, in derartigen Erhebung kann ein bestimmter erhobener Wert tatsächlich in einer gewissen Schwankungsbreite abweichen, z.B. ein Radanteil von 10 % im Land Salzburg liegt mit 95 %-iger Wahrscheinlichkeit zwischen 9,6 % und 10,4 %.

2 Wer wohnt und wer ist mobil im Bezirk Hallein?

Die Bevölkerung im Bezirk Hallein wächst, so wohnen hier laut Statistik Austria (Stand 2021) 61.162 Personen. Das sind 6,1 % mehr als 2011 und entspricht sehr genau dem bundeslandweiten Trend. Mehr Bewohner:innen bedeuten mehr mobile Menschen und auch mehr erwerbstätige Personen. Diese stiegen um 8,7 % auf 32.955 Erwerbstätige. Die Wirtschaft des Bezirkes bietet 24.532 Arbeitsplätze. Die starke Steigerung seit 2011 von 17,8 % ist der Spitzenwert unter allen Bezirken des Bundeslandes.

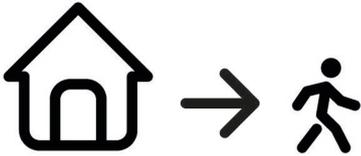
Die Verkehrserhebung 2022 umfasst den Anteil der mobilen Bevölkerung (Anteil der Personen, die werktags ihr Zuhause mind. einmal verlassen) an der Wohnbevölkerung ab sechs Jahren. Im Bezirk Hallein entwickelt sich dieser ähnlich wie im gesamten Bundesland bzw. in den einzelnen Bezirken: Der Anteil ist leicht um 2 % auf 88 % gesunken. Zum Vergleich: Im Bezirk Tamsweg sind 84,7 %, und in der Stadt Salzburg 90,6 % der Personen mobil.



Die Altersverteilung der mobilen Bevölkerung im Bezirk zeigt, dass diese entsprechend der demografischen Entwicklung ebenfalls älter wird. Der Anteil der Personen bis 24 Jahre ist im Zeitraum 2012 - 2022 von 26 % auf 22 % zurückgegangen, der Anteil der Personen ab 75 Jahre von 4 % auf 9 % gestiegen.

3 Wie ist die Bevölkerung im Bezirk Hallein mobil?

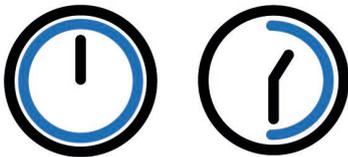
88% der Bevölkerung verlassen an einem Wochentag mindestens einmal ihr Zuhause. **3,33 Wege** werden pro Tag von mobilen Personen zurückgelegt.



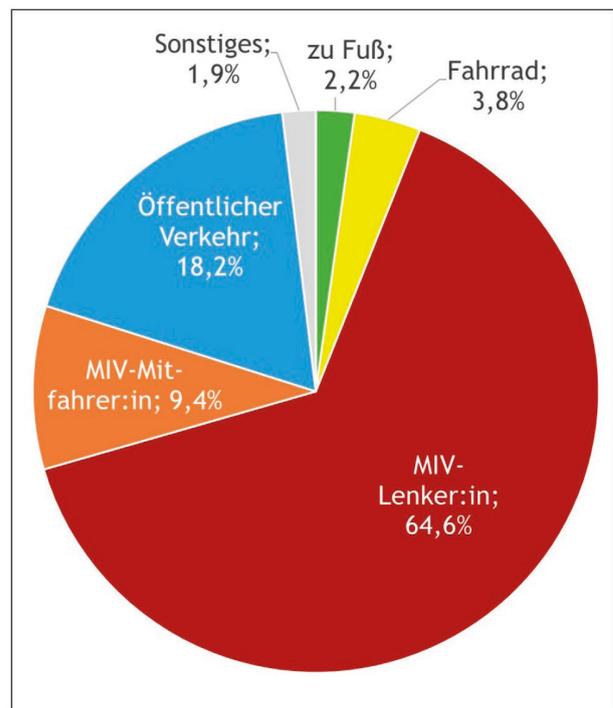
An einem durchschnittlichen Werktag ist die Bevölkerung im Bezirk Hallein **2,2 Mio. km** unterwegs. Das ist ein Anstieg von **16%** in 10 Jahren.



90,6 Min. sind mobile Personen am Tag auf **44,5 km** unterwegs.



Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Kilometern



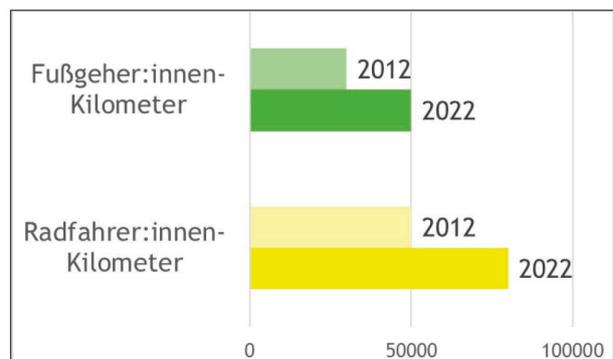
Wegelänge und Wegedauer

	Fußgeher:innen	23,8 Min. 1,7 km
	Radfahrer:innen	20,9 Min. 4,8 km
	MIV-Lenker:innen	26,6 Min. 16,8 km
	Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr	42,5 Min. 21,6 km
Im Schnitt dauern diese Wege 27,2 Min. und sind 13,4 km lang.		

50,9% der Wege sind **unter 5 km** lang



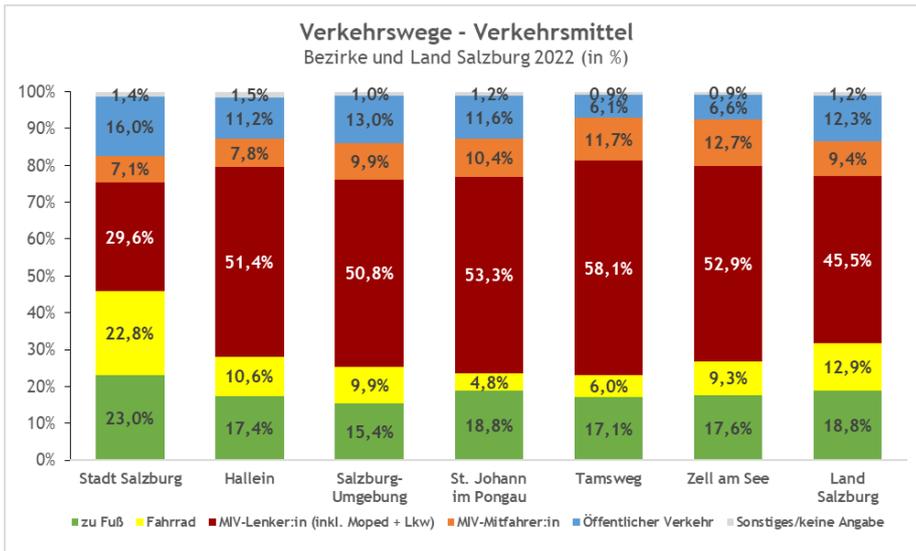
Aktive Mobilität



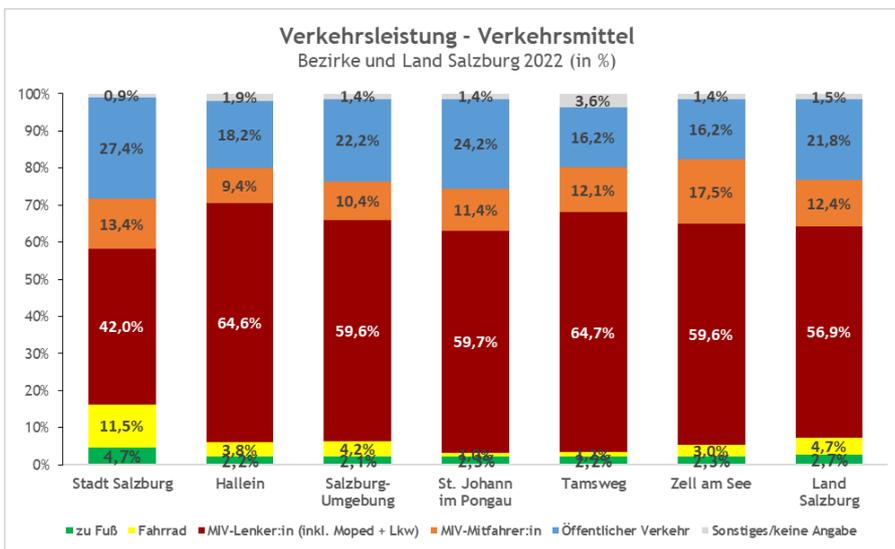
4 Welche Verkehrsmittel nutzen die Salzburger:innen und die Bewohner:innen des Bezirks Hallein?

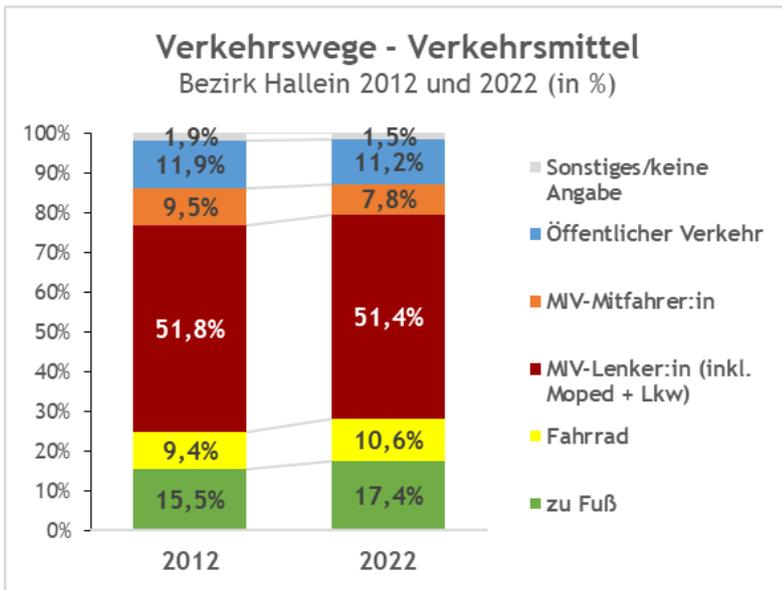
Für ihre täglichen Wege nutzen die mobilen Bewohner:innen im Bezirk Hallein unterschiedliche Verkehrsmittel. 51,4 % der Wege werden von MIV-Lenker:innen (Motorisierter Individualverkehr, inkl. PKW und Moped) und weitere 7,8 % von mobilen Personen als Mitfahrer:innen zurückgelegt. Damit ist der MIV wichtigstes Verkehrsmittel im Bezirk. Insgesamt haben die anderen Bezirke ähnliche Werte. Nur die Stadt Salzburg - mit einem hohen Anteil an Fußverkehrs- und Radverkehrswe- gen - hebt sich ab, was sich mit der städtischen Struktur erklären lässt.

6



Die Unterschiede verschieben sich, wenn die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung, also nach zurückgelegten Kilometern (km) ausgewertet wird. Im Bezirk Hallein werden z.B. 64,6 % der zurückgelegten Kilometer von MIV-Lenker:innen gefahren. Der höhere Anteil erklärt sich damit, dass MIV-Wege in Hallein 16,8 km, aber z.B. Radwege durchschnittlich nur 4,8 km lang sind (siehe auch Seite 8). Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden längere Wege zurückgelegt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung liegt mit 18,2 % unter den Bezirken im Mittel- feld - Salzburg-Umgebung, St. Johann i.P. und speziell die Stadt Salzburg haben höhere Anteile, Tamsweg und Zell am See geringere Anteile.





Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass im Bezirk Hallein der Weegeanteil der MIV-Lenker:innen unwesentlich um 0,4 % gesunken ist. Der Anteil an den zurückgelegten Kilometern ist jedoch um 2 % gestiegen, entgegen der bundeslandweiten Entwicklung (4 % weniger). In der Stadt Salzburg sowie in den Bezirken Salzburg Umgebung und Zell am See hat der Anteil der MIV-Lenker:innen an zurückgelegten Wegen und Kilometer teilweise wesentlich abgenommen.

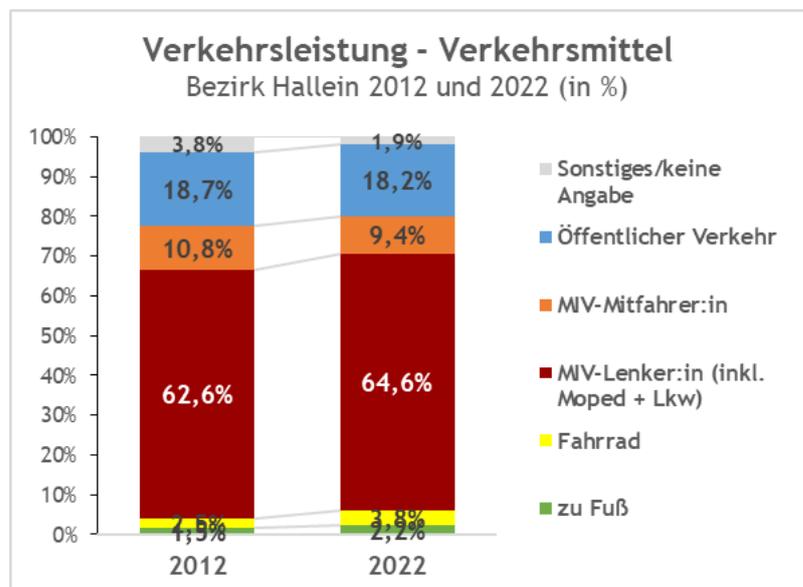
7

Mit dem leichten Rückgang auf 51,4 % ist der Weegeanteil von MIV-Lenker:innen auf dem richtigen Weg in Richtung des landesweiten Zieles für 2025 von 45 % (laut Landesmobilitätskonzept „Salzburg.mobil 2025“). Die Weegeanteile vom öffentlichen Verkehr bzw. des Radverkehrs sind schon näher an den Zielwerten von 14 % bzw. 13 %. Der Fußverkehrsanteil hat das landesweite Ziel von 17 % schon erreicht.

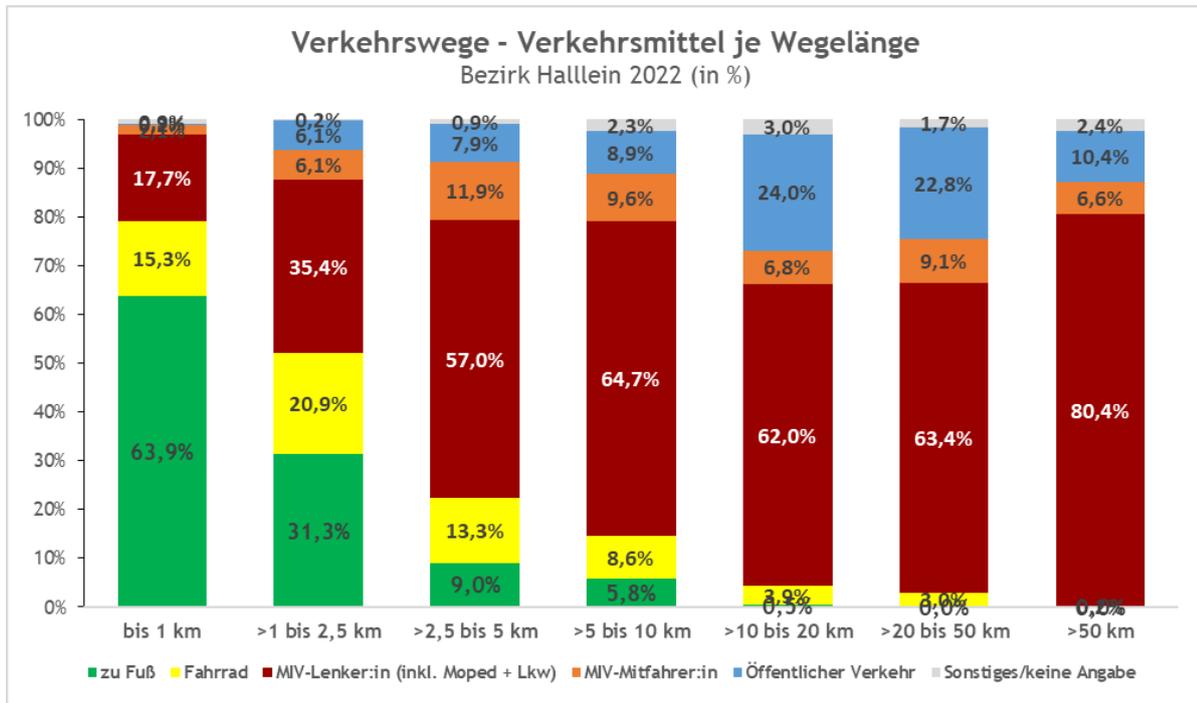
In beiden Grafiken ist aber erkennbar, dass das Fahrrad (inkl. E-Bike) und auch das Zu-Fuß-Gehen an Bedeutung gewinnen. Das betrifft sowohl den Anteil der Wege als auch der zurückgelegten Kilometer - ein Trend im gesamten Bundesland.

Öffentliche Verkehrsmittel haben in relativen Zahlen etwas an Bedeutung verloren - umgekehrt zum bundeslandweiten Trend, insbesondere in der Stadt Salzburg und im Bezirk St. Johann i.P. hat der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei zurückgelegten Wegen und Kilometern zugenommen (z.B. im Bezirk St. Johann 2022 auf 24,2 %).

Bei diesem Vergleich der relativen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel sollte aber mitbedacht werden, dass in absoluten Zahlen der Verkehr mehr geworden ist. Im Jahr 2012 hatten mobile Personen noch 3,22 Wege am Tag, 2022 legen sie 3,33 Wege am Tag zurück. Im Bezirk Hallein werden nicht nur mehr Wege zurückgelegt, diese sind auch länger geworden. Hatte 2012 ein durchschnittlicher Weg 12,8 km, ist dieser 2022 auf 13,4 km gestiegen. Bei MIV und öffentlichem Verkehr ist also der relative Weegeanteil gesunken, in absoluten Zahlen werden aber mit allen Verkehrsmitteln mehr Kilometer zurückgelegt.



5 Wie lang sind die Wege der Bewohner:innen des Bezirks Hallein mit gewählten Verkehrsmitteln?



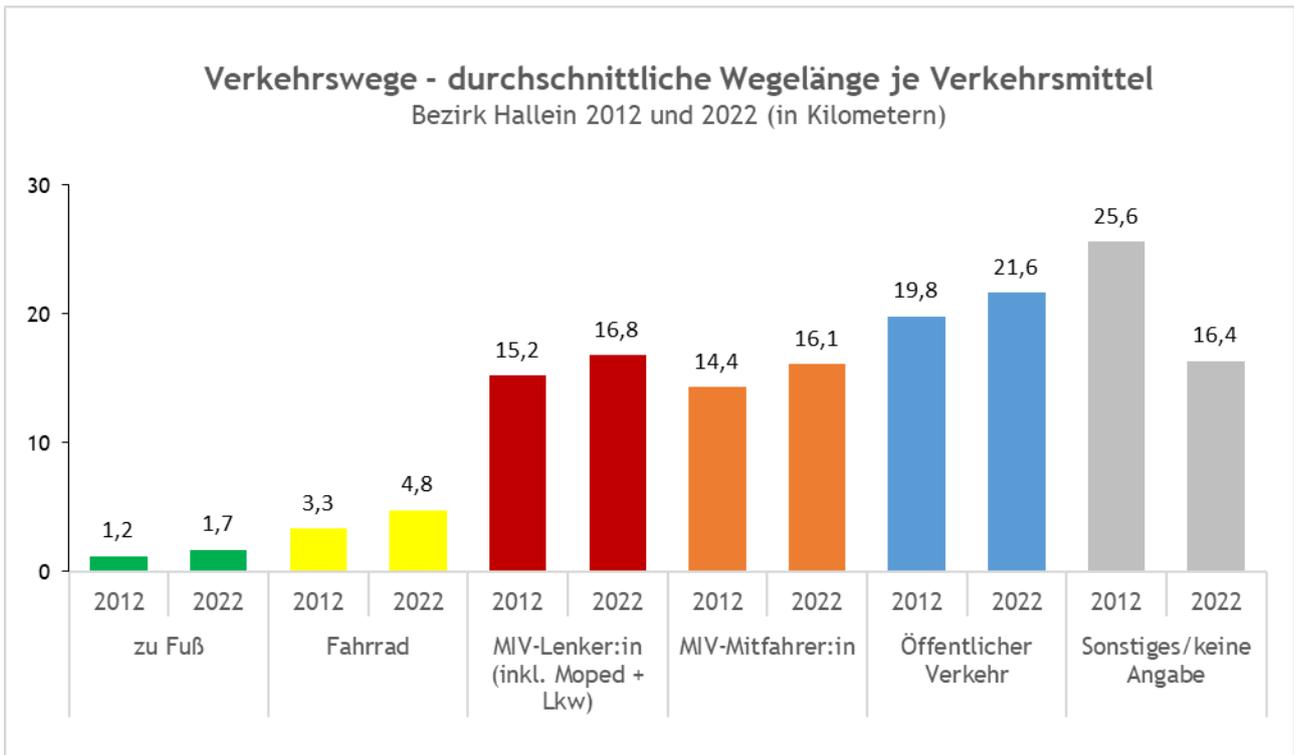
8

Bei den kurzen Wegen ist der Fuß- und Radanteil im Bezirk Hallein beachtlich hoch und der Fußwegeanteil im Bereich >1 bis 2,5 km hat seit 2012 z.B. auch deutlich zugenommen (22,8 % auf 31,3 %). Je länger die Wege sind, desto weniger werden diese zu Fuß oder mit dem Rad absolviert und desto mehr sind der MIV und teilweise der öffentliche Verkehr von Bedeutung.

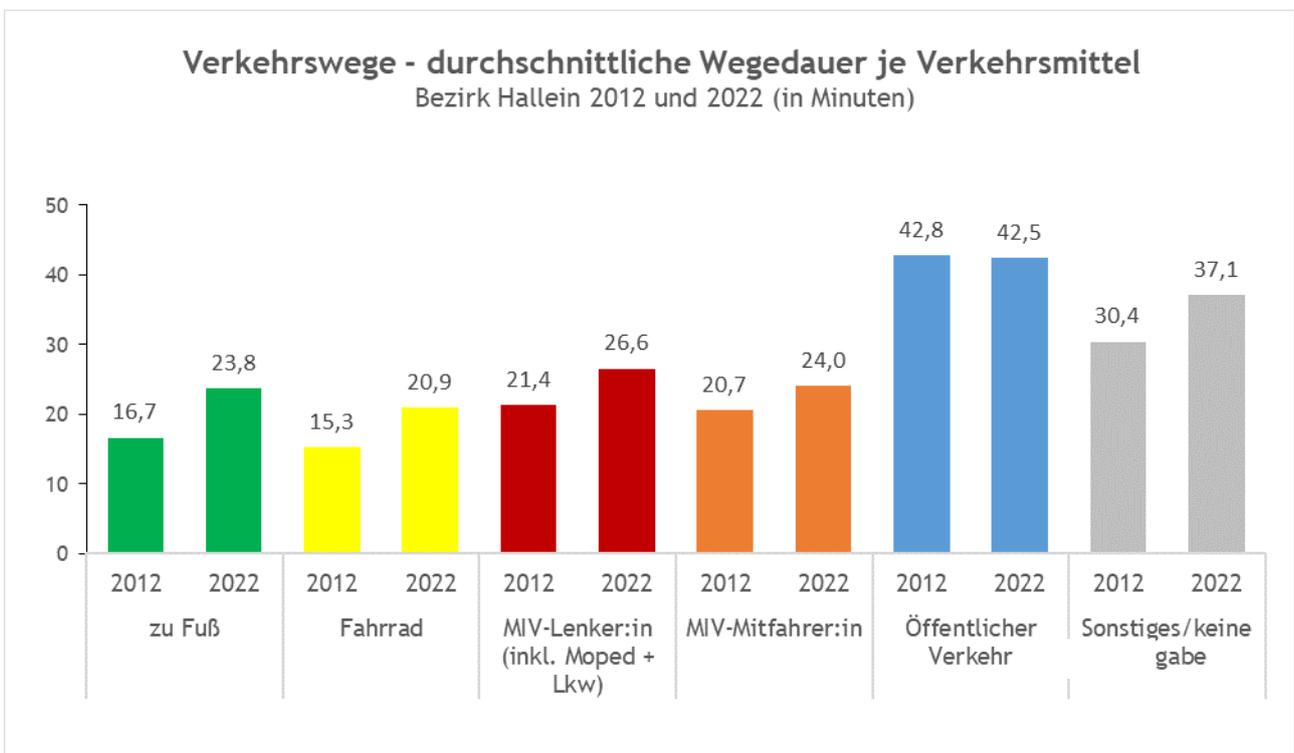
Das spiegeln auch die durchschnittlichen Wegelängen wider. Fußwege sind im Bezirk Hallein durchschnittlich 1,7 km, Radwege 4,8 km und Durchschnitts-Wege von MIV-Lenker:innen 16,8 km lang. Das macht aber auch deutlich, dass zumindest ein Teil der Wege von MIV-Lenker:innen zu Fuß oder mit dem Rad bzw. E-Bike zurückgelegt werden kann. So fahren auf 17,7 % der Wege bis 1 km MIV-Lenker:innen - eine Distanz die innerhalb der Durchschnitts-Fußwegelänge von 1,7 km liegt. Und während der Durchschnitts-Radweg 4,8 km lang ist, sind auf rund 37 % der Wege bis 5 km MIV-Lenker:innen unterwegs.

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt 21,6 km lang. Je länger die Wege sind, desto mehr werden auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt, erst in der Wegelängenkategorie >50 km nimmt die Nutzung wieder deutlich ab. Die häufigste Distanz mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist zwischen 10 und 20 km lang. Im gesamten Land Salzburg ist für Kinder bis 14 Jahre und alte Menschen ab 85 Jahre das Zufußgehen die wichtigste Art der Fortbewegung. Sie legen 34 % bzw. 39 % ihrer Wege so zurück. Auch das Mitfahren ist in diesen Altersgruppen (26 % bzw. 17 %) sehr wichtig. 6- bis 14-jährige fahren 29 % und 15- bis 24-jährige 26 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Kinder und junge Erwachsene hat der öffentliche Verkehr große Bedeutung.

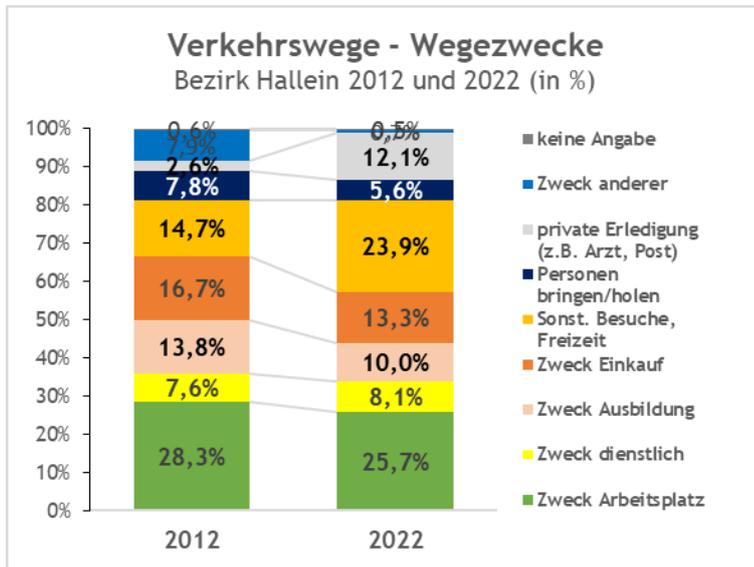
Die 55- bis 64-jährigen haben unter den Altersgruppen den größten Radwegeanteil von 18 %. In den anderen Altersgruppen schwankt der Radwegeanteil zwischen 8 % und 15 % - nur bei den über 85-jährigen liegt der Anteil bei lediglich 2 %. Der MIV ist für 15- bis 84-jährige das wichtigste Verkehrsmittel - wobei der MIV-Anteil von 59 % bei den 35- bis 44-jährigen am größten ist.



In zehn Jahren haben die Länge und die Wege zugenommen - Bewohner:innen des Bezirks Hallein sind somit jeden Tag länger und weiter unterwegs. Waren mobile Personen 2012 76,9 Minuten (Min.) am Tag unterwegs, ist die Tageswegedauer bis 2022 auf 90,6 Min. gestiegen. Die Tageswegelänge ist von 41,2 km auf 44,5 km gewachsen. Unter den Verkehrsmitteln ist nur die Wegedauer des öffentlichen Verkehrs kürzer geworden. Und so sind im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr im Bezirk Hallein zwar auf längeren Wegen unterwegs, die aber schneller zurück gelegt werden.



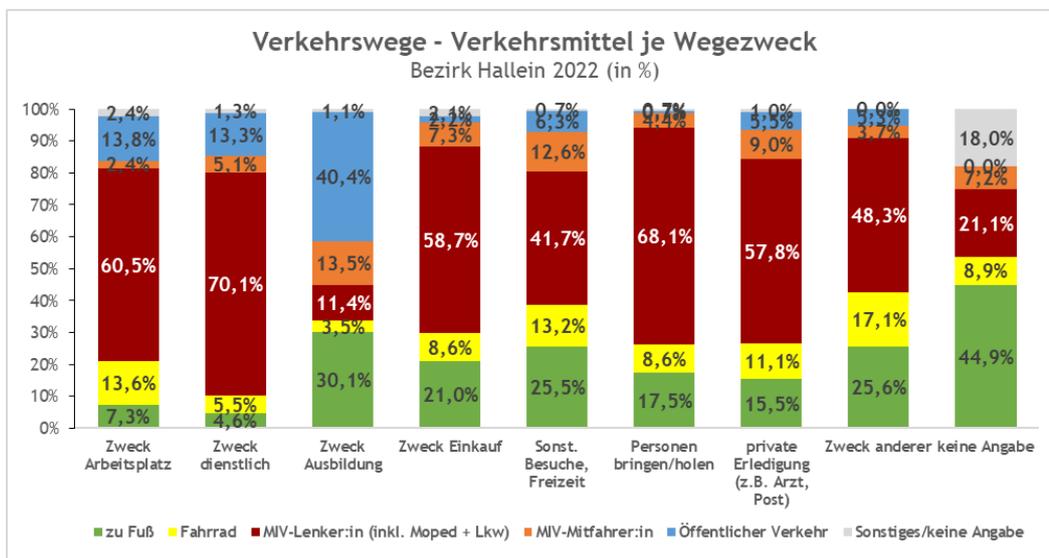
6 Warum sind die Bewohner:innen des Bezirks Hallein unterwegs?



Die Bewohner:innen im Bezirk Hallein sind auf ihren Wegen aus unterschiedlichen Gründen, hier Wegezwecke genannt, unterwegs. Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass nun mehr Wege, 36 % insgesamt, im Bereich der privaten Erledigungen, Besuche und Freizeit zurückgelegt werden. Die Abnahme der Einkaufswege auf 13,3 % lässt sich vermutlich mit dem zunehmenden Online-Handel erklären. Der Anteil der Arbeitswege verzeichnet eine geringfügige Abnahme auf 25,7 % - eventuell begründet durch vermehrte Home-Office-Nutzung. Die Ausbildungswege werden aufgrund der demografischen Entwicklung ebenfalls weniger.

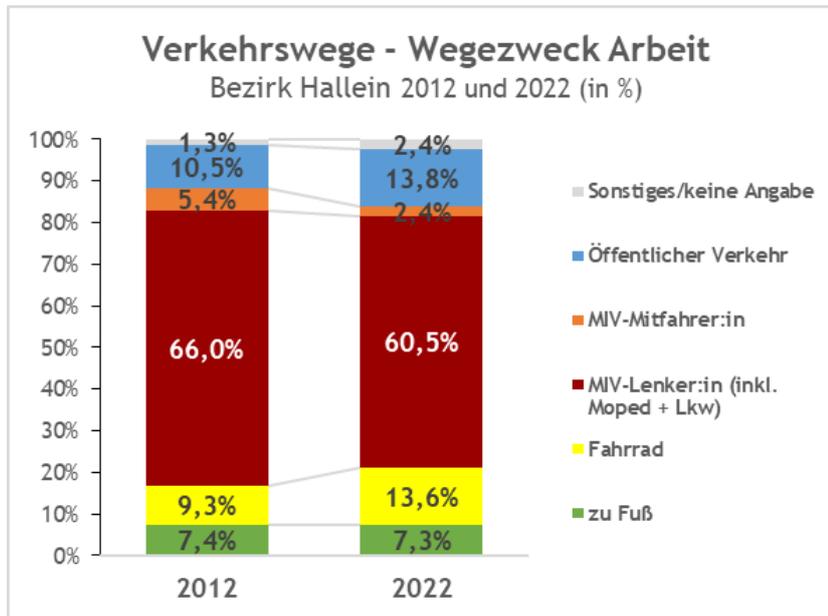
10

7 Wie sind die Bewohner:innen des Bezirks Hallein für verschiedene Wegezwecke unterwegs?



Für ihre Wege mit unterschiedlichen Wegezwecken verwenden die Bewohner:innen im Bezirk Hallein verschiedene Verkehrsmittel. Die Ausbildungswege inkl. Schulwege stechen dabei hervor: 40,4 % dieser Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmittel und 30,1 % zu Fuß zurückgelegt - und nur 24,9 % mit MIV (davon 11,4 % als MIV-Lenker:in). Typischerweise betrifft das junge Personen, teilweise ohne Führerschein. Mehr als die Hälfte der Arbeitswege, dienstlichen Wege, Einkaufswege, Wege, um Personen zu bringen bzw. zu holen oder für private Erledigungen, werden als MIV-Lenker:in zurückgelegt - insbesondere dienstliche Wege und Bring- bzw. Holwege mit rund 70 %. Aber auch sonstige Besuchs- bzw. Freizeit- und andere Wege werden mehrheitlich als MIV-Lenker:in erledigt.

Arbeitswege



Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass der Anteil der MIV-Lenker:innen auf 60,5 % und jener der MIV-Mitfahrer:innen auf 2,4 % der Arbeitswege zurückging.

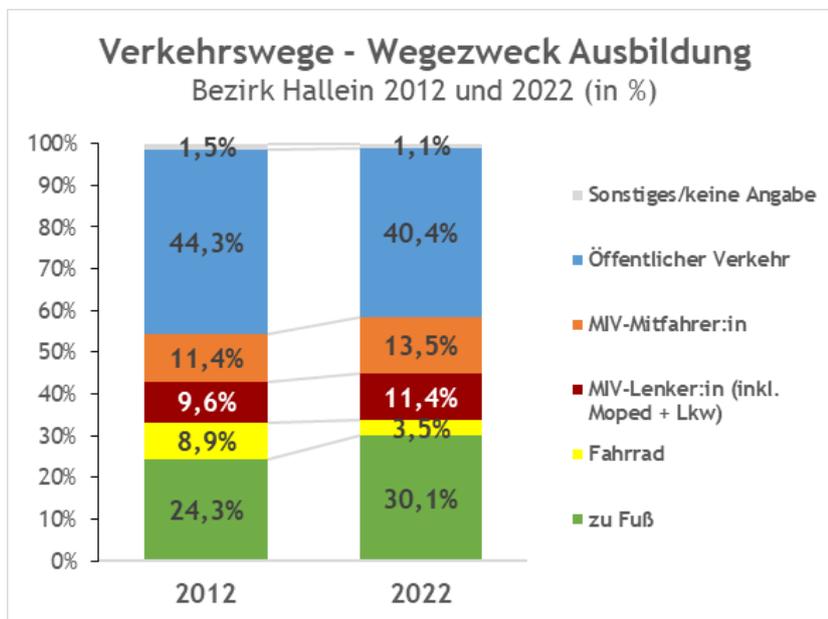
Dafür ist vermehrt das Rad im Einsatz. Die Nutzung hat auf 13,6 % der Arbeitswege zugenommen, was abgesehen von der Stadt Salzburg (37,3 %) der höchste Radverkehrsanteil bei Arbeitswegen bundeslandweit ist.

11

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben an Bedeutung gewonnen und werden bei 13,8 % der Arbeitswege genutzt.

Das Zufußgehen hat bei Arbeitswegen im Bezirk Hallein zwar eine untergeordnete Bedeutung. Jedoch ist der Wegeanteil von 7,3 % größer als im Bezirk Salzburg Umgebung (5,4 %).

Ausbildungswege



Eine andere Entwicklung hat die Verkehrsnutzung bei den Ausbildungswegen genommen. Die Nutzung des MIV, als MIV-Lenker:in und als MIV-Mitfahrer:in, hat auf insgesamt 24,9 % zugenommen. Der Anteil der MIV-Lenker:innen ist mit 11,4 % bundeslandweit am größten.

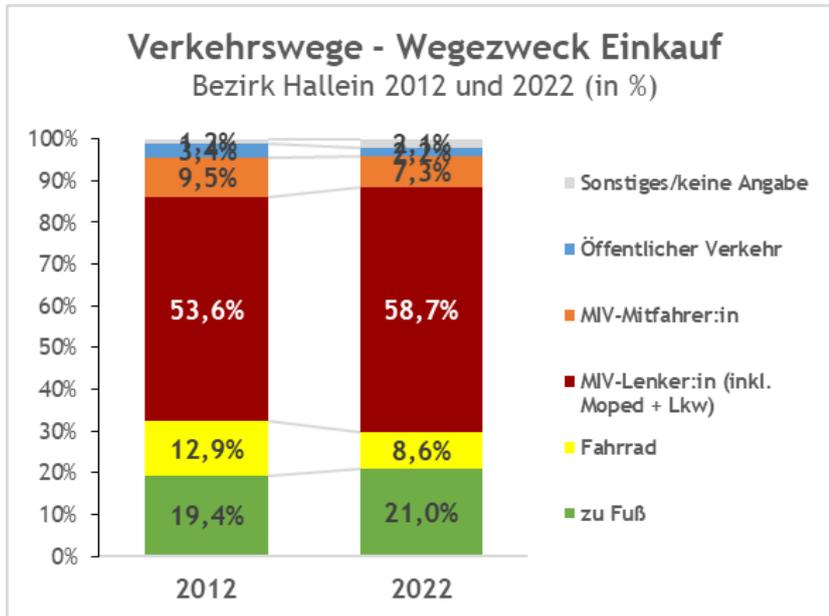
Der öffentliche Verkehr bleibt trotz Rückgang auf 40,4 % bei Ausbildungswegen das wichtigste Verkehrsmittel.

Danach kommt der Fußverkehr, der mit 30,1 % an Bedeutung gewonnen hat - der Spitzenwert unter den Bezirken.

Der Radverkehr zu Ausbildungszwecken hat im Bezirk Hallein mit einem Rückgang auf 3,5 %, der niedrigste Wert unter den Bezirken, sehr an Bedeutung verloren.

Einkaufswege

12

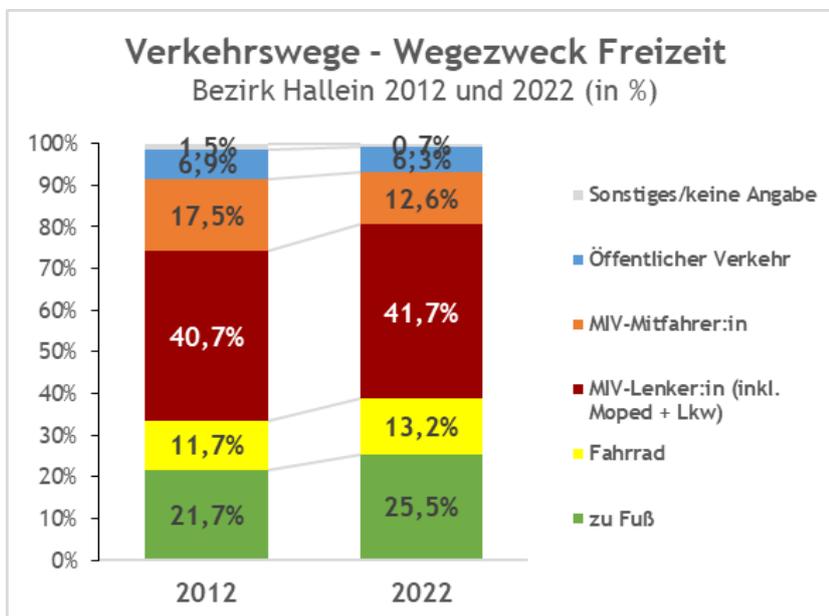


Bei Einkaufswegen ist der MIV dominantes Verkehrsmittel und hat sogar an Bedeutung gewonnen - insgesamt 66 % der Einkaufswege werden so zurückgelegt, davon 58,7 % als MIV-Lenker:in.

Der Radverkehr ist bei Einkaufswegen mit 8,6 % weniger wichtig geworden.

Der öffentliche Verkehr hat bei Einkaufswegen schon eine untergeordnete Rolle gespielt und hat mit 2,2 % an Bedeutung verloren. Der Fußverkehrsanteil ist bei Einkaufswegen auf 21 % gestiegen.

Freizeitwege



Die Bewohner:innen des Bezirks Hallein sind auch in ihrer Freizeit unterwegs und das zu einem großen und leicht zunehmenden Teil, auf 41,7 % der Wege, als MIV-Lenker:innen. Der Anteil der MIV-Mitfahrer:innen hat dagegen auf 12,6 % abgenommen.

Gleichzeitig ist der Anteil der Fuß- und Radwege in der Freizeit größer geworden. Der Fußverkehrsanteil von 25,5 % ist bei den Freizeitwegen aber der geringste Wert der Bezirke. Der Radverkehrsanteil von 13,2 % ist der zweithöchste, nach der Stadt Salzburg (19,7 %). Der öffentliche Verkehr spielt bei Freizeitwegen mit 6,3 % eine geringe Rolle.

8 Was bedeuten die Ergebnisse für die Zukunft?

Der Blick auf die Entwicklung der Mobilität über zehn Jahre eröffnet Perspektiven für die Zukunft und macht entsprechende Weichenstellungen für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität möglich. Die Entwicklung der Ergebnisse seit der Verkehrserhebung 2012 zeigt, dass die Bewohner:innen in Hallein mehr unterwegs sind. Sie sind öfter unterwegs, ihre Wege sind länger geworden und damit auch die Zeit, die sie unterwegs verbringen. Beim Anteil an MIV-Fahrten ist eine Trendumkehr erkennbar. Die mit MIV gefahrenen Kilometer sind in zehn Jahren jedoch angestiegen - einerseits bedingt durch mehr Bewohner:innen, aber andererseits auch durch mehr und längere Wegstrecken. Die Erhebung zeigt aber auch, dass die aktive Mobilität, der Rad- und Fußverkehr, stark zunimmt. Die mit Rad oder zu Fuß zurückgelegten Kilometer haben im Bezirk Hallein um 60 % bzw. 67 % zugelegt.

Im Sinne der Erreichung der Klimaziele ist die Vermeidung von MIV-Fahrten bzw. die Verlagerung vom MIV hin zu aktiver Mobilität bzw. zu öffentlichem Verkehr auch in Zukunft geboten. Die Verbesserung der Effizienz der aktuellen Verkehrsmittel spielt dabei ebenfalls eine Rolle. Um die Entwicklung unter dem Motto „vermeiden, verlagern, verbessern“ zu unterstützen, haben Akteur:innen und Akteure, insbesondere aber auch Gemeinden, verschiedene Handlungsspielräume.

Je kürzer die Wege, desto eher sind mobile Personen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs. Raumordnung und Orts- bzw. Siedlungsplanung sind grundlegende Instrumente, um Wege kurz zu halten. Speziell Gemeinden haben Einfluss auf die Gestaltung von Siedlungsgebieten, Ortszentren und Gewerbegebieten im Sinne der kurzen Wege. Diese Aspekte sollten bei zukünftigen Entscheidungen jedenfalls mitgedacht werden. Gemeinden haben auch die Möglichkeit die Infrastruktur für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu fördern - durch Errichtung von Radabstellplätzen und neuer Radwege an den Straßen, durch eine gute Planung der Fußwege in neuen Siedlungen, aber auch durch die Erhaltung und Verbesserung herkömmlicher Fuß- und Radwege. Die Verkehrssicherheit, z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, ist ein weiterer Handlungsansatz. Ein belebtes Ortszentrum, attraktive öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität und eine zielgerichtete Entwicklung der Gewerbegebiete hängen in der Folge mit regionalen Arbeitsplätzen und der lokalen Nahversorgung zusammen, welche wiederum weitere Schlüssel zu kürzeren Wegen sein können. Wie auf Seite 8 beschrieben, gibt es bei den kurzen Wegen noch großes Potenzial der Verlagerung weg vom MIV.

Die Entwicklung im öffentlichen Verkehr zeigt, dass bei längeren Wegen die Fahrtzeit abnimmt. Das ist für Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr eine positive Entwicklung, die in Zukunft noch vorangetrieben werden sollte. Das größte Potenzial im Hinblick auf die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Sektor Verkehr liegt in der Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), da dieser auch für längere Wegstrecken eine gute Alternative zum Auto bietet. In Hallein bedeutet das z.B. die weitere Attraktivierung der S-Bahn im Salzachtal. Natürlich stehen dabei speziell ländliche Gemeinden vor Herausforderungen, denen mit innovativen und gemeinsamen Lösungen begegnet wird: Park & Ride / Bike & Ride Plätze, Mikro-ÖV, Car-Sharing, Velobus/Pedibus für Schulkinder, usw.

Die Verringerung des MIV hat neben dem Klimaschutz auch andere positive Auswirkungen: Verringerter Abgas, weniger Lärm und mehr aktive Mobilität kommen der Gesundheit einer alternden Gesellschaft zu Gute und haben volkswirtschaftliche Vorteile. Außerdem bieten Rad- und Fußwege sowie öffentliche Verkehrsmittel, Möglichkeiten der Begegnung - soziale Interaktion als „Nebenprodukt im Alltagsverkehr“. Eine nachhaltige Mobilität verbindet und stärkt die ökonomische, ökologische und soziale Dimension für ein gutes Leben im Bezirk Hallein.

9 Erläuterung wichtiger Begriffe und Links

Aktive Mobilität

Fortbewegung mithilfe der eigenen Muskelkraft wird so bezeichnet und beinhaltet das Zufußgehen und das Radfahren (in der Verkehrserhebung 2022 inkl. E-Fahrrad).

Öffentlicher Verkehr ÖV

Öffentlicher Verkehr beinhaltet Eisenbahn, städtische Verkehrsmittel, Regional- und Fernbus.

Umweltverbund

- 14 In dieser Gruppe werden die umweltverträglichen Verkehrsmittel (aktive Mobilität und öffentlicher Verkehr, sowie Car-Sharing und Fahrgemeinschaften) zusammengefasst.

MIV

Motorisierter Individualverkehr beinhaltet Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung, das heißt PKW und Krafträder (Motorräder, Mopeds). In der Verkehrserhebung wird noch zwischen MIV-Lenker:innen (PKW-, Motorrad-, Moped-Fahrer:innen) und MIV-Mitfahrer:innen unterschieden.

Verkehrsleistung

Als volkswirtschaftliche Kennzahl gibt sie die Leistung von Verkehrsmitteln in Kilometern innerhalb eines bestimmten Zeitraumes an. In der Verkehrserhebung ist dieser Zeitraum ein Tag.

Modal-Split

Die Verkehrsmittelwahl wird in der Verkehrserhebung auch Modal-Split genannt und bedeutet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel bei den zurückgelegten Wegen bzw. Kilometern. Für einen Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, z.B. wird bei Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein Teil des Weges zu Fuß zurückgelegt. Für die Verkehrserhebung wurden mithilfe einer festgelegten Hierarchie „hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel“ erhoben: öffentlicher Verkehr kommt vor MIV, MIV-Mitfahrer:in kommt vor MIV-Lenker:in, MIV kommt vor aktiver Mobilität.

Verkehrserhebung 2022 als PDF im Netz



Dashboard Verkehrserhebung 2012/22



Hinweise: Ab S. 88 der Verkehrserhebung sind ausführliche Tabellen zu den Ergebnissen für alle Bezirke inkl. Hallein zu finden.



LAND
SALZBURG
