

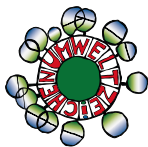


Unterwegs im Flachgau

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 Salzburg-Umgebung ist Teil des Salzburger Zentralraumes und weist vielfältige und komplexe Verflechtungen beim Verkehrsgeschehen - insbesondere im Pendlerverkehr - mit der Stadtgemeinde Salzburg auf. Ein hochrangiges Verkehrsnetz (Eisenbahn, Autobahn, Landesstraßen, Radachsen etc.) mit der Stadt Salzburg als zentraler Punkt steht einerseits der Bevölkerung, andererseits aber auch dem Wirtschaftsverkehr und dem touristischen Verkehr zur Verfügung. In den letzten Jahren haben sich auch die Beziehungen zum südlichen Innviertel - einer starken Wachstumsregion in Oberösterreich - intensiviert. Der Bezirk Salzburg-Umgebung ist mittlerweile der bevölkerungsreichste Bezirk im Land Salzburg und wird laut Prognosen der Statistik Austria noch weiterwachsen. Auch die neue Bezirkshauptstadt Seekirchen wird zukünftig besser an den Öffentlichen Verkehr (Schiene, Busse) angebun-

den. 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 Salzburg-Umgebung beträgt die Stichprobe daraus 4.640 wohnhafte Personen ab sechs Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität) bzw. 14.023 Wege.

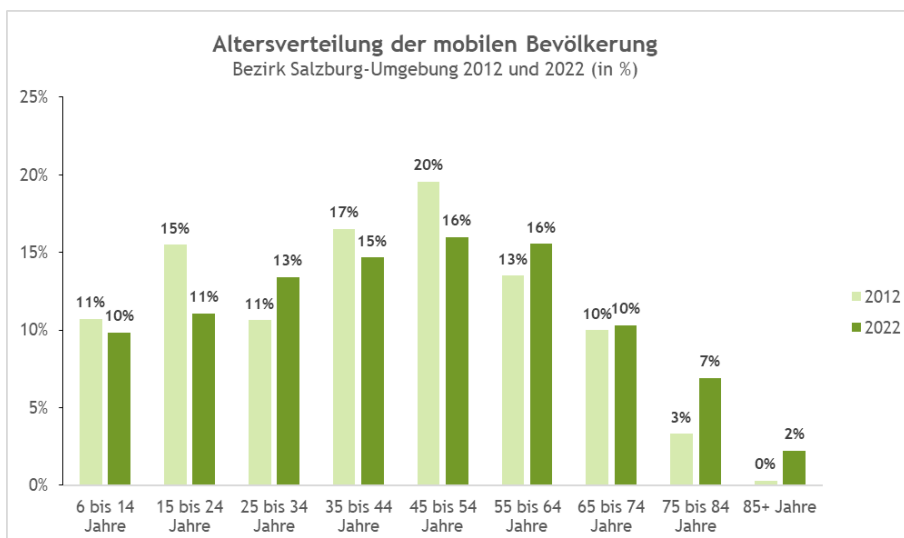
4

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 Salzburg-Umgebung?

Die Bevölkerung im Bezirk Salzburg-Umgebung wächst, so wohnen hier laut Statistik Austria (Stand 2021) 155.695 Personen. Das sind 8,8 % mehr als 2011 und liegt damit über dem bundeslandweiten Wachstum von 6,2 %. Mehr Bewohner:innen bedeuten mehr mobile Menschen und auch mehr erwerbstätige Personen. Diese stiegen um 9,7 % auf 84.996 Erwerbstätige. Die Wirtschaft des Bezirkes bietet 72.740 Arbeitsplätze. Mit einem Plus von 10,7 % liegt Salzburg-Umgebung auf Platz zwei unter den Bezirken des Bundeslandes.

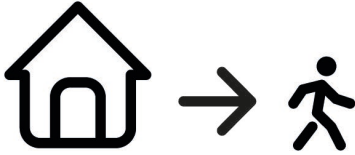
Die Verkehrserhebung 2022 umfasst den Anteil der mobilen Bevölkerung (Anteil der Personen, die werktags ihr Zuhause mind. einmal verlassen) an der Wohnbevölkerung ab sechs Jahren. Im Bezirk Salzburg-Umgebung entwickelt sich dieser ähnlich wie im gesamten Bundesland bzw. in den einzelnen Bezirken: Der Anteil ist leicht um 2,2 % auf 88 % gesunken. Zum Vergleich: Im Bezirk Tams-
weg 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 21 % zurückgegangen, der Anteil der Personen ab 75 Jahre von 3 % auf 9 % gestiegen.

3 Wie ist die Bevölkerung im Bezirk Salzburg-Umgebung mobil?

88% der Bevölkerung verlassen an einem Wochentag mindestens einmal ihr Zuhause. **3,37 Wege** werden pro Tag von mobilen Personen zurückgelegt.

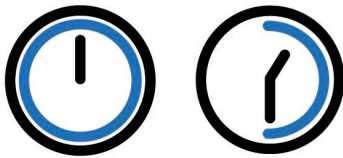


An einem durchschnittlichen Werktag ist die Bevölkerung im Bezirk Salzburg-Umgebung **5,4 Mio. km** unterwegs. Das ist ein Anstieg von rund **15%** in 10 Jahren.

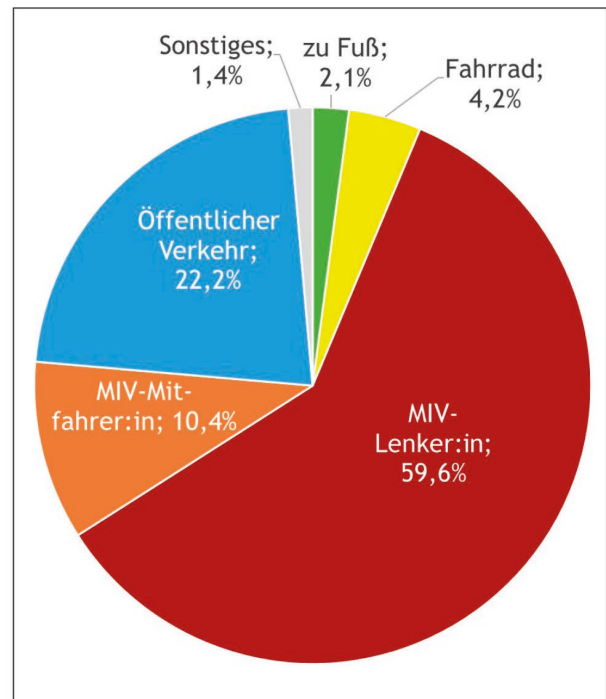
4,7 Mio. km 2012

5,4 Mio. km 2022

89,8 Min. sind mobile Personen am Tag auf **42,4 km** unterwegs.



Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Kilometern



Wegelänge und Wegedauer

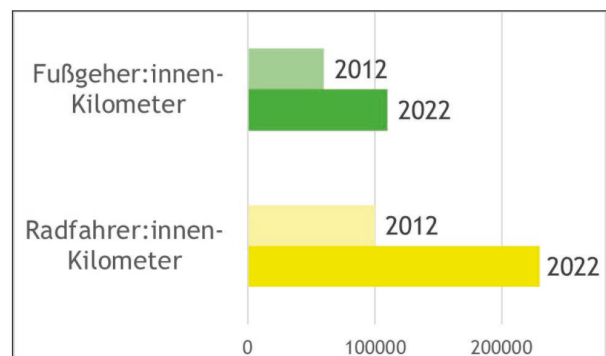
	Fußgeher:innen	23,8 Min. 1,7 km
	Radfahrer:innen	24,1 Min. 5,3 km
	MIV-Lenker:innen	23,7 Min. 14,8 km
	Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr	46,4 Min. 21,6 km
Im Schnitt dauern diese Wege 26,7 Min. und sind 12,6 km lang.		

47,9% der Wege sind **unter 5 km** lang

50,9%

49,1%

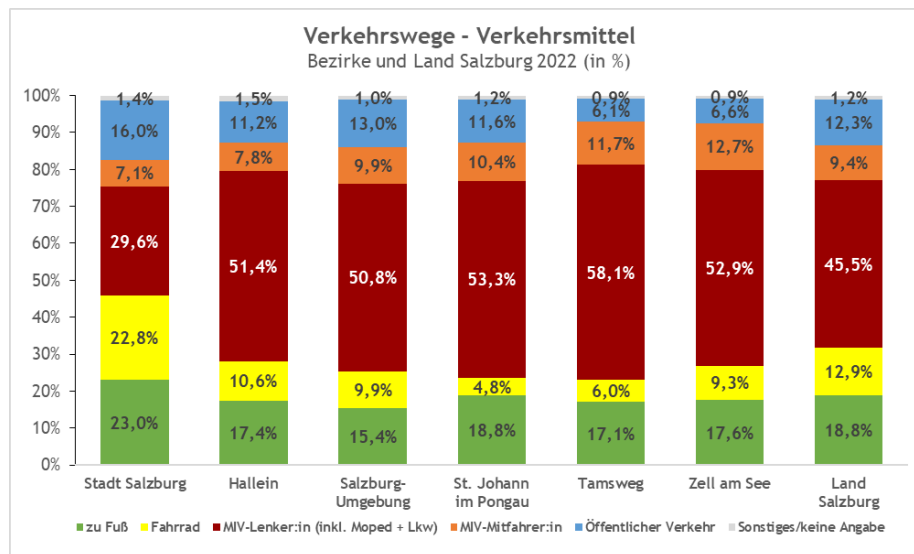
Aktive Mobilität



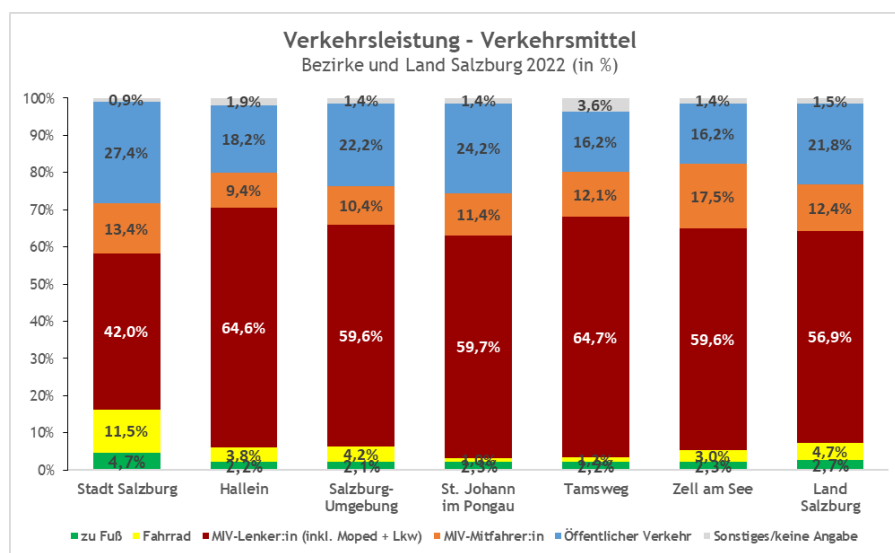
4 Welche Verkehrsmittel nutzen die Salzburger:innen und die Bewohner:innen des Bezirks Salzburg-Umgebung?

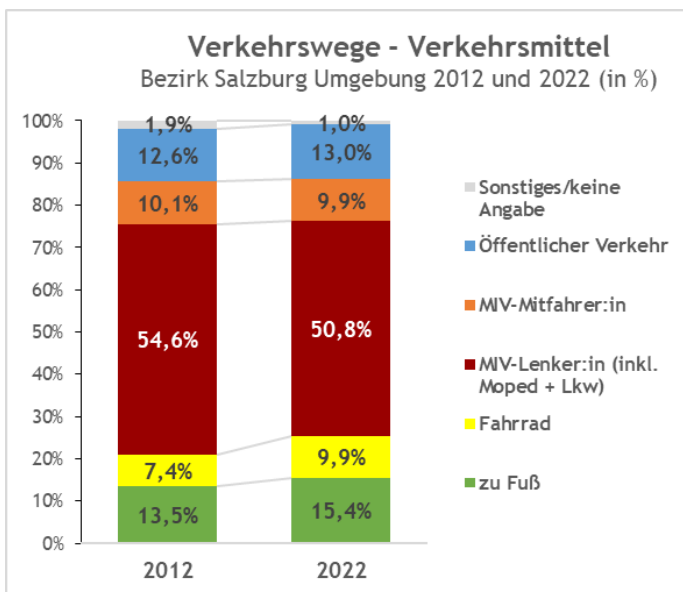
Für ihre täglichen Wege nutzen die mobilen Bewohner:innen im Bezirk Salzburg-Umgebung unterschiedliche Verkehrsmittel. 50,8 % der Wege werden von MIV-Lenker:innen (Motorisierter Individualverkehr, inkl. PKW und Moped) und weitere 9,9 % von mobilen Personen als Mitfahrer:innen zurückgelegt. Damit ist der MIV wichtigstes Verkehrsmittel im Bezirk. Insgesamt haben die anderen Bezirke ähnliche Werte. Nur die Stadt Salzburg - mit einem hohen Anteil an Fußverkehrs- und Radverkehrswegen - 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 Salzburg-Umgebung werden z.B. 59,6 % der zurückgelegten Kilometer von MIV-Lenker:innen gefahren. Der höhere Anteil erklärt sich damit, dass MIV-Wege in Salzburg-Umgebung 14,8 km, aber z.B. Radwege durchschnittlich nur 5,3 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 22,2 % unter den Bezirken im oberen Mittelfeld - nur St. Johann i.P. und speziell die Stadt Salzburg haben höhere Anteile. Hallein, Tamsweg und Zell a.S. verzeichnen geringere Anteile.





Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass nun im Bezirk Salzburg-Umgebung der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen um 3,8 % und der Kilometeranteil um 2,8 % gesunken ist. Salzburg-Umgebung entspricht damit auch der bundeslandweiten Entwicklung (3,5 % bzw. 4 % weniger). Im Bezirk Zell am See ist der Kilometeranteil der MIV-Lenker:innen noch mehr, um 5,7 %, geschrumpft. In der Stadt Salzburg hat der Wege- und Kilometeranteil der MIV-Lenker:innen noch wesentlicher abgenommen.

Mit dem Rückgang auf 50,8 % ist der Wegeanteil von MIV-Lenker:innen auf dem richtigen Weg in Richtung des landesweiten

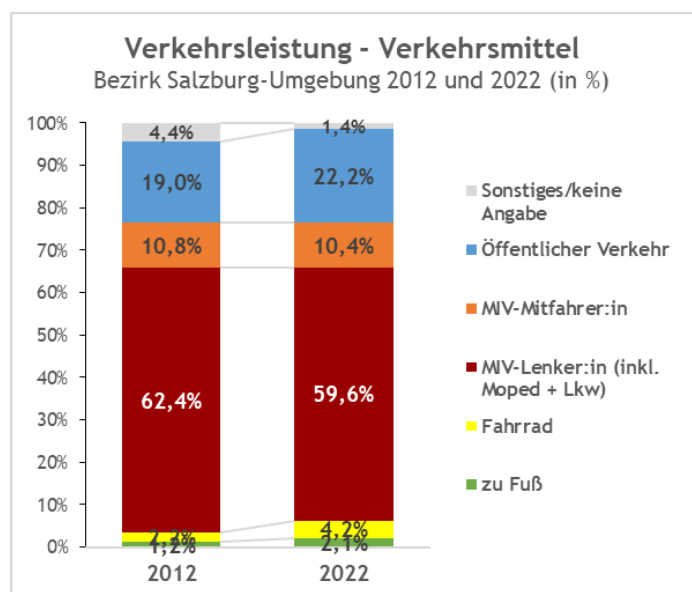
7

Zieles für 2025 von 45 % (laut Landesmobilitätskonzept „Salzburg.mobil 2025“). Auch der Radverkehrs- und Fußverkehrsanteil nähern sich den landesweiten Zielen von 13 % bzw. 17 %. Der Wegeanteil vom öffentlichen Verkehr hat den Zielwert von 14 % schon beinahe erreicht.

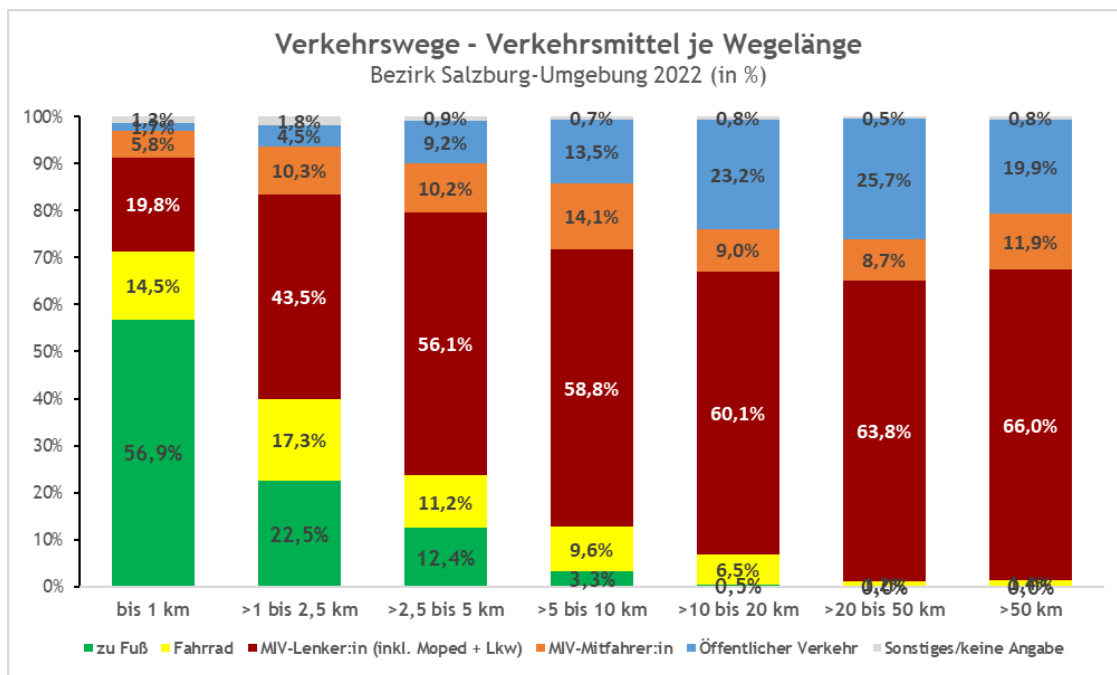
In beiden Grafiken ist aber erkennbar, dass das Fahrrad (inkl. E-Bike) und auch das Zufußgehen an Bedeutung gewinnen. Das betrifft sowohl den Anteil der Wege als auch der zurückgelegten Kilometer - ein Trend im gesamten Bundesland.

Das Wachstum des Wege- und des Kilometeranteils der öffentlichen Verkehrsmittel ist mit einem Plus von 0,4 % bzw. 3,2 % ebenfalls sehr ähnlich der bundeslandweiten Entwicklung. Insbesondere in der Stadt Salzburg aber auch 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. Es werden im Bezirk Salzburg-Umgebung mehr Wege zurückgelegt. Im Jahr 2012 hatten mobile Personen noch 3,29 Wege am Tag, 2022 legen sie 3,37 Wege am Tag zurück. Diese Wege sind auch etwas länger geworden - ein durchschnittlicher Weg ist von 12,3 km auf 12,6 km angestiegen. Beim MIV ist also der relative Anteil gesunken, in absoluten Zahlen werden aber mit allen Verkehrsmitteln mehr Kilometer zurückgelegt.



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



Bei den kurzen Wegen ist der Fuß- und Radanteil im Bezirk Salzburg-Umgebung beachtlich hoch und der Fußwegeanteil im Bereich 2,5 bis 5 km hat seit 2012 z.B. auch deutlich zugenommen (5,1 % auf 12,4 %). 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.

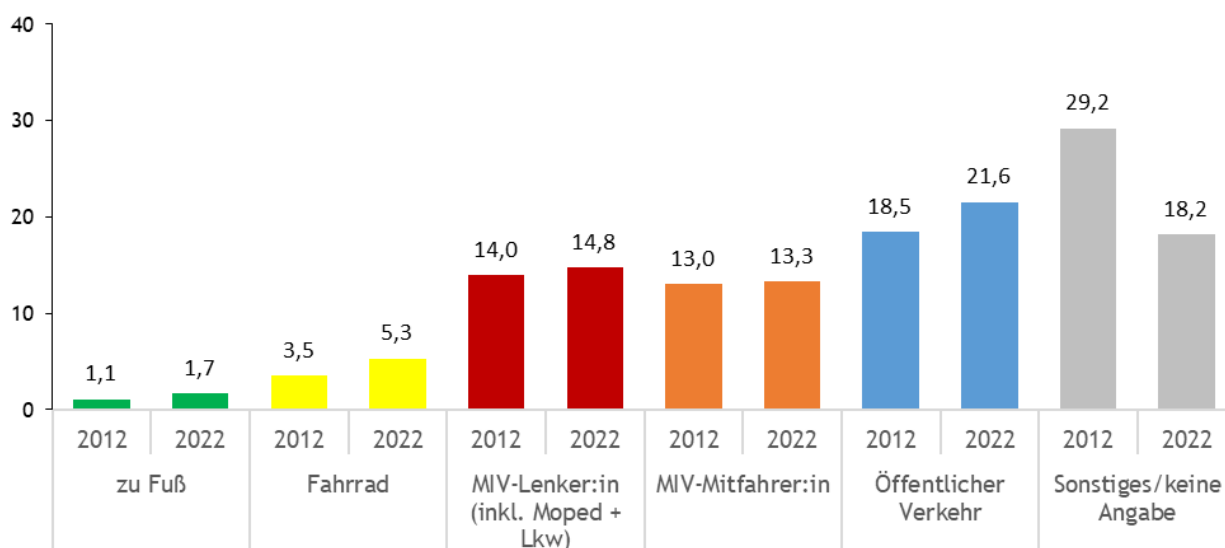
Das spiegeln auch die durchschnittlichen Wegelängen wider. Fußwege sind im Bezirk Salzburg-Umgebung durchschnittlich 1,7 km, Radwege 5,3 km und Durchschnitts-Wege von MIV-Lenker:innen 14,8 km lang. Das macht aber auch deutlich, dass zumindest ein Teil der Wege von MIV-Lenker:innen zu Fuß oder mit dem Rad bzw. E-Bike zurückgelegt werden kann. So fahren auf 19,8 % 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 5,3 km lang ist, sind auf rund 40 % 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 20 und 50 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.

Verkehrswege - durchschnittliche Wegelänge je Verkehrsmittel

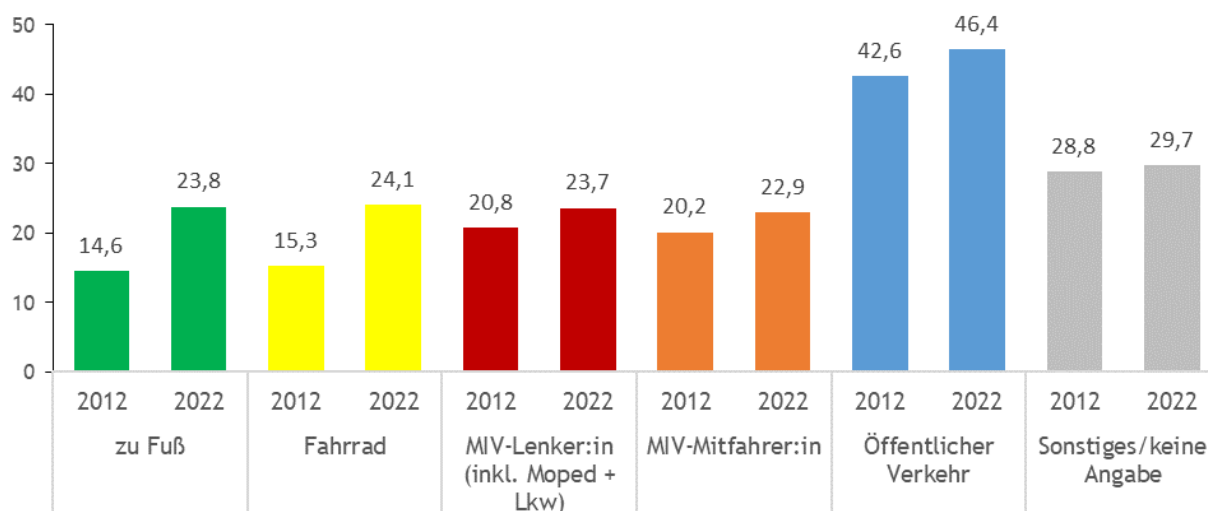
Bezirk Salzburg-Umgebung 2012 und 2022 (in Kilometern)



In zehn Jahren haben die Länge und Dauer der Wege zugenommen - Bewohner:innen des Bezirks Salzburg-Umgebung sind somit jeden Tag länger und weiter unterwegs. Waren mobile Personen 2012 76,7 Minuten (Min.) am Tag unterwegs, ist die Tageswegedauer bis 2022 auf 89,8 Min. gestiegen. Die Tageswegelänge ist von 40,5 km auf 42,4 km gewachsen. Nur im Bezirk Hallein ist die Wegedauer des öffentlichen Verkehrs kürzer geworden - das heißt die längeren Wege werden im öffentlichen Verkehr schneller zurückgelegt.

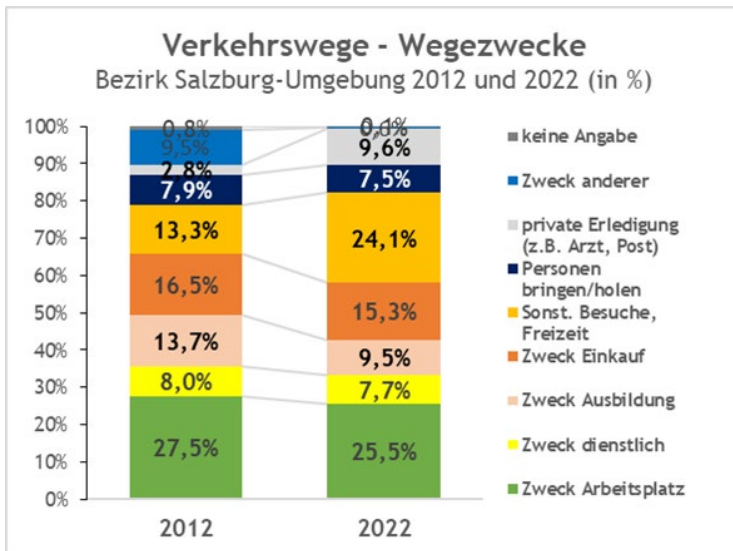
Verkehrswege - durchschnittliche Wegedauer je Verkehrsmittel

Bezirk Salzburg-Umgebung 2012 und 2022 (in Minuten)



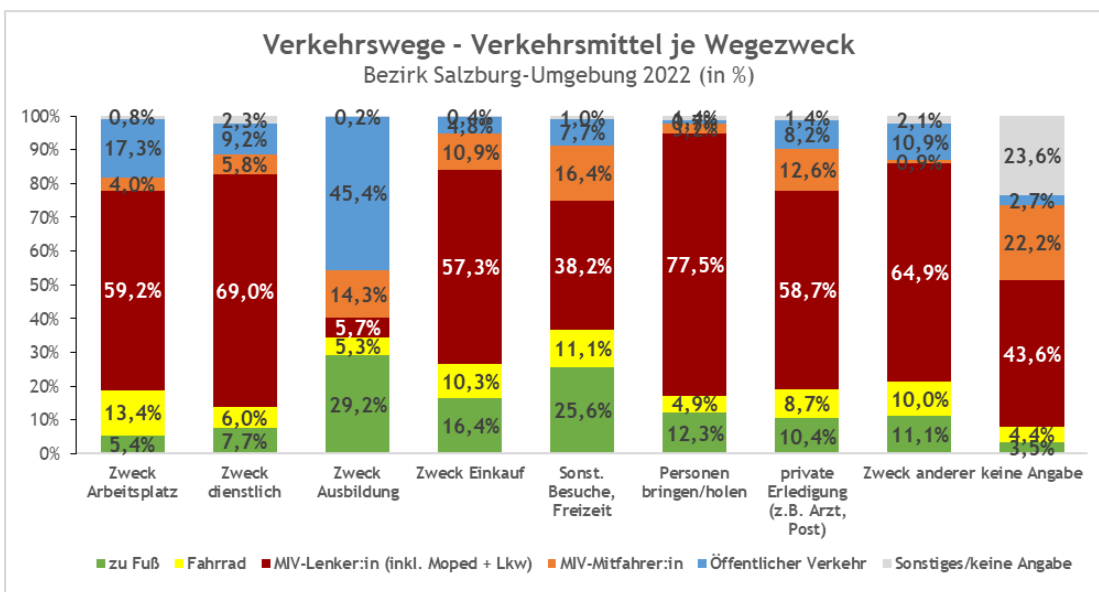
6 Warum sind die Bewohner:innen des Bezirks Salzburg-Umgebung unterwegs?

10



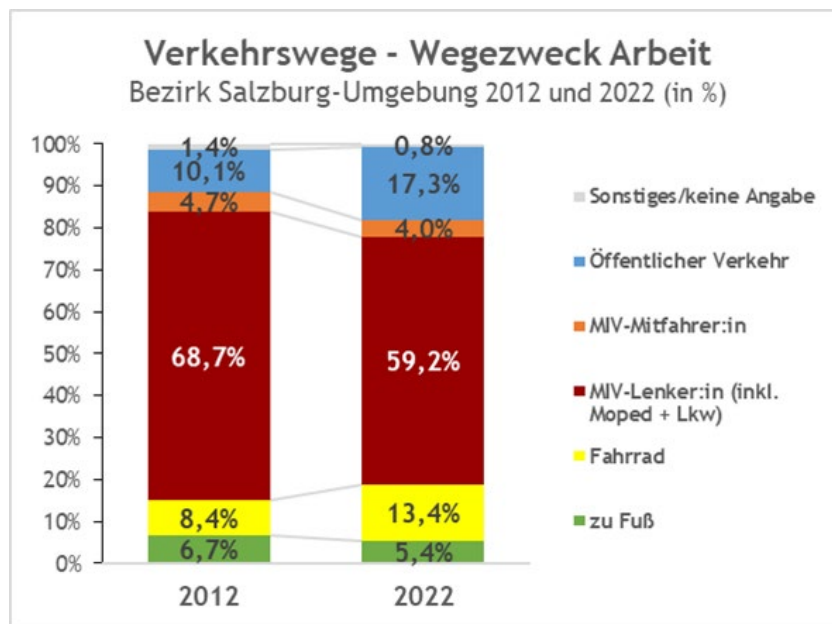
Die Bewohner:innen im Bezirk Salzburg-Umgebung sind auf ihren Wegen aus unterschiedlichen Gründen, hier Wegezwecke genannt, unterwegs. Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass nun mehr Wege, 33,7 % insgesamt, im Bereich der privaten Erledigungen, Besuche und Freizeit zurückgelegt werden. Die Anteile der Arbeits- und der Einkaufswege verzeichnen eine Abnahme auf 25,5 % bzw. 15,3 % - eventuell begründet durch vermehrte Home-Office-Nutzung und dem zunehmenden Online-Handel. Die Ausbildungswege werden aufgrund der demografischen Entwicklung ebenfalls weniger.

7 Wie sind die Bewohner:innen des Bezirks Salzburg-Umgebung für verschiedene Wegezwecke unterwegs?



Für ihre Wege mit unterschiedlichen Wegezwecken verwenden die Bewohner:innen im Bezirk Salzburg-Umgebung verschiedene Verkehrsmittel. Die Ausbildungswege inkl. Schulwege stechen dabei hervor: 45,4 % dieser Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 29,2 % zu Fuß und nur 20 % mit MIV (davon 5,7 % als MIV-Lenker:in) zurückgelegt. 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 und der anderen Wege werden als MIV-Lenker:in zurückgelegt - insbesondere die Bring- bzw. Holwege mit 77,5 %. Aber auch sonstige Besuchs- bzw. Freizeitwege werden mehrheitlich als MIV-Lenker:in erledigt.

Arbeitswege



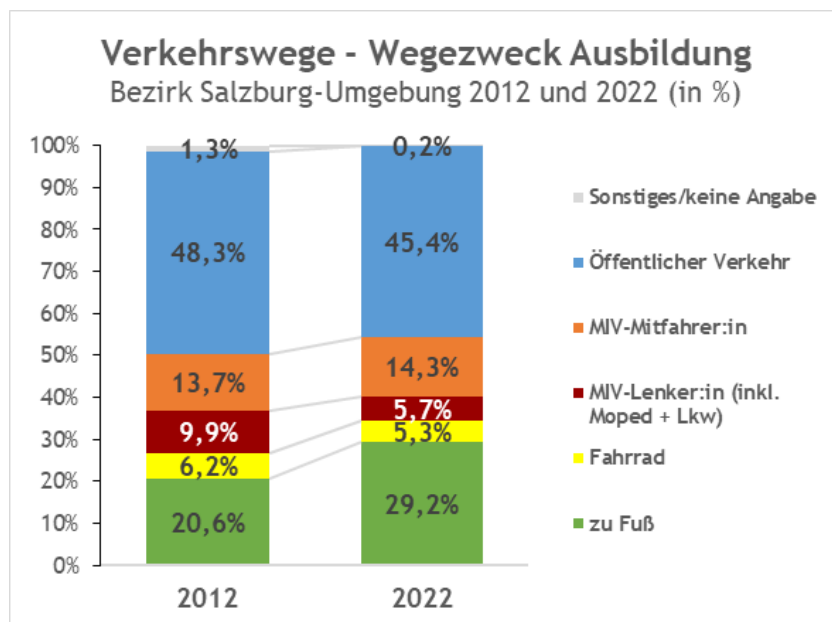
Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass der Anteil der MIV-Lenker:innen auf 59,2 % und jener der MIV-Mitfahrer:innen auf 4 % der Arbeitswege zurückging. Der MIV-Lenker:innenanteil ist abgesehen von der Stadt Salzburg (31,3 %) der niedrigste Anteil bei Arbeitswegen bundeslandweit.

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben an Bedeutung gewonnen und werden bei 17,3 % der Arbeitswege genutzt - hinter der Stadt Salzburg (17,5 %) der höchste Anteil.

11

Auch das Rad ist vermehrt im Einsatz. Die Nutzung hat auf 13,4 % der Arbeitswege zugenommen. Das Zufußgehen hat bei Arbeitswegen im Bezirk Salzburg-Umgebung mit einem Wegeanteil von 5,4 % die geringste Bedeutung im gesamten Bundesland.

Ausbildungswege

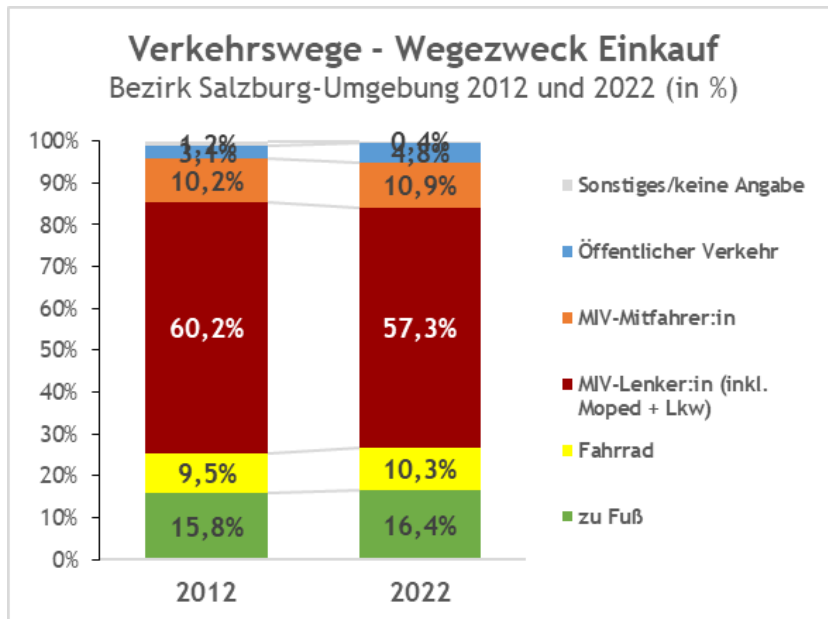


Die Verkehrsnutzung bei den Ausbildungswegen hat sich ebenfalls verändert. Die Nutzung des MIV als MIV-Mitfahrer:in hat auf 14,3 % zugenommen, als MIV-Lenker:in aber auf 5,7 % abgenommen. Der Anteil der MIV-Lenker:innen ist nur im Bezirk St. Johann i.P. mit 4,6 % noch niedriger.

Der öffentliche Verkehr bleibt trotz Rückgang auf 45,4 % bei Ausbildungswegen das wichtigste Verkehrsmittel - der höchste Anteil nach St. Johann i.P. mit 50,6 %.

Danach kommt der Fußverkehr, der mit 29,2 % stark zulegen konnte. Der Radverkehr zu Ausbildungszwecken hat im Bezirk Salzburg-Umgebung mit einem Rückgang auf 5,3 % an Bedeutung verloren.

Einkaufswege

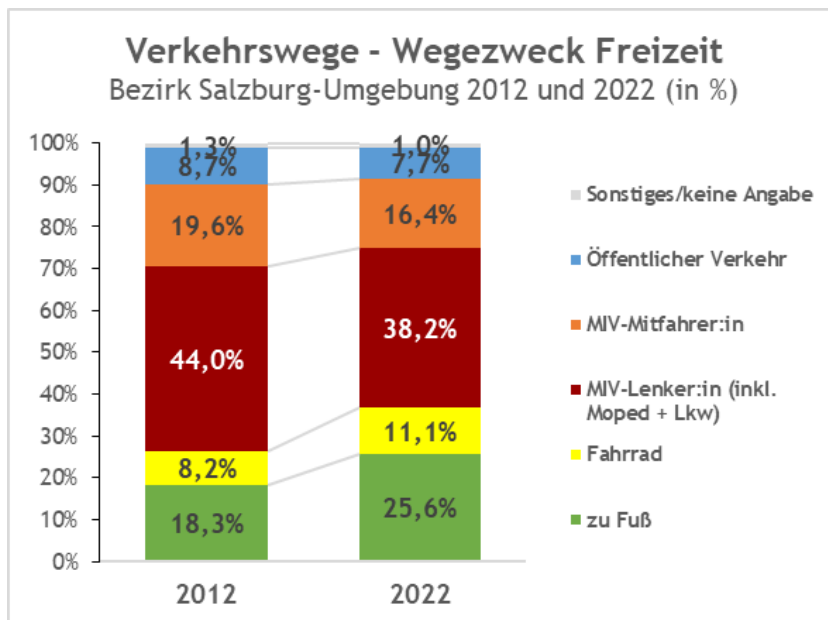


Bei Einkaufswegen ist der MIV dominantes Verkehrsmittel, hat aber an Bedeutung verloren - insgesamt 68,2 % der Einkaufswege werden so zurückgelegt, davon 57,3 % als MIV-Lenker:in.

Der Radverkehr mit 10,3 % und der öffentliche Verkehr mit 4,8 % sind bei Einkaufswegen wichtiger geworden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist nur in der Stadt Salzburg mit 14,5 % noch größer.

Der Fußverkehrsanteil ist bei Einkaufswegen auf 16,4 % gestiegen. Bundeslandweit ist jedoch nur im Bezirk Zell am See der Anteil noch kleiner (15,6 %).

Freizeitwege



Die Bewohner:innen des Bezirks Salzburg-Umgebung sind auch in ihrer Freizeit unterwegs und das zu einem großen aber abnehmenden Teil, auf 38,2 % der Wege, als MIV-Lenker:innen. Der Anteil der MIV-Mitfahrer:innen hat auch auf 16,4 % abgenommen.

Gleichzeitig ist der Anteil der Fuß- und Radwege in der Freizeit größer geworden. Der Fußverkehrsanteil von 25,6 % ist bei Freizeitwegen aber der zweitgeringste Wert nach dem Bezirk Hallein.

Der öffentliche Verkehr spielt bei Freizeitwegen eine geringe Rolle. Mit 7,7 % ist der Anteil aber nach der Stadt Salzburg (13,5 %) am größten.

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 Salzburg-Umgebung mehr unterwegs sind. Sie sind öfter unterwegs, ihre Wege sind länger geworden und damit auch die Zeit, die sie unterwegs verbringen. Beim relativen MIV-Anteil ist ein klarer Rückgang 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 Salzburg-Umgebung um 130 % bzw. 83 % 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 mehr und längere Wege zurückgelegt werden. Im Hinblick auf die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Sektor Verkehr liegt weiteres großes Potenzial in der Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), da dieser speziell für längere Wegstrecken eine gute Alternative zum Auto bietet. In Salzburg-Umgebung bedeutet das z.B. die weitere Attraktivierung der Westbahnstrecke und der Salzburger Lokalbahn. Eine Verkürzung der Fahr- und Taktzeiten ist für Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr eine positive Entwicklung. 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 Salzburg-Umgebung.

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. Salzburg-Umgebung zu finden.



LAND
SALZBURG