



Unterwegs im Pongau

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 St. Johann weist eine alpine Prägung auf und wird durch die Flüsse Salzach und Enns topographisch gegliedert. In diesen Talschaften verlaufen auch die wichtigsten Verkehrsverbindungen der Straße und der Bahn. Ein hochrangiges Verkehrsnetz (Eisenbahn, Autobahn, Landesstraßen, Radachsen etc.) steht einerseits der Bevölkerung, andererseits aber auch dem Wirtschaftsverkehr und dem touristischen Verkehr zur Verfügung. Damit ist grundsätzlich die gute Erreichbarkeit des Salzburger Zentralraumes mit der Stadt Salzburg gewährleistet. Der Pongau wird aber auch stark durch den Transitverkehr (Sachgütertransport, Tourismusverkehr) entlang der Hauptachsen (A10, Westbahn und Tauernbahn) beeinflusst. In der vorliegenden Broschüre werden aber nur die Daten betrachtet, die durch das Mobilitätsverhalten der einheimischen Bevölkerung ableitbar sind.

Um das bestehende Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsangebote für die Pongauer Bevölkerung 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 St. Johann im Pongau beträgt die Stichprobe daraus 2.347 wohnhafte Personen ab sechs Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität) bzw. 6.674 Wege.

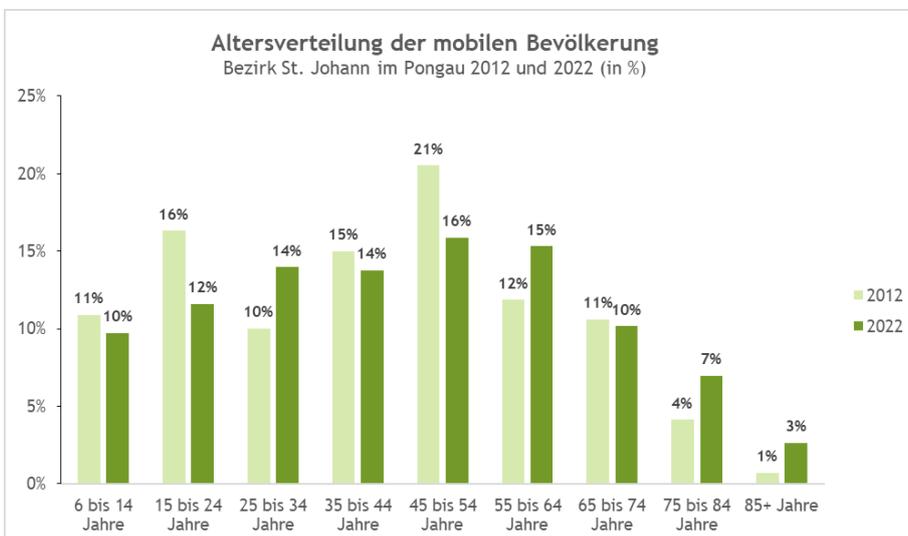
4

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 St. Johann im Pongau?

Die Bevölkerung im Bezirk St. Johann wächst, so wohnen hier laut Statistik Austria (Stand 2021) 81.686 Personen. Das sind 4,5 % mehr als 2011 (das bundeslandweite Wachstum liegt bei 6,2 %). Mehr Bewohner:innen bedeuten mehr mobile Menschen und auch mehr erwerbstätige Personen. Diese stiegen um 7,6 % auf 44.554 Erwerbstätige. Die Wirtschaft des Bezirkes bietet 37.493 Arbeitsplätze. Mit einem Plus von 7,9 % liegt St. Johann aber unter dem bundeslandweiten Durchschnittswachstum von 9,6 %.

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 St. Johann i.P. entwickelt sich dieser ähnlich wie im gesamten Bundesland bzw. in den einzelnen Bezirken: Der Anteil ist leicht um 2,6 % auf 86,3 % 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 27 % auf 22 % zurückgegangen, der Anteil der Personen ab 75 Jahre von 5 % auf 10 % gestiegen.

3 Wie ist die Bevölkerung im Bezirk St. Johann im Pongau mobil?

86,3% der Bevölkerung verlassen an einem Wochentag mindestens einmal ihr Zuhause. **3,29 Wege** werden pro Tag von mobilen Personen zurückgelegt.



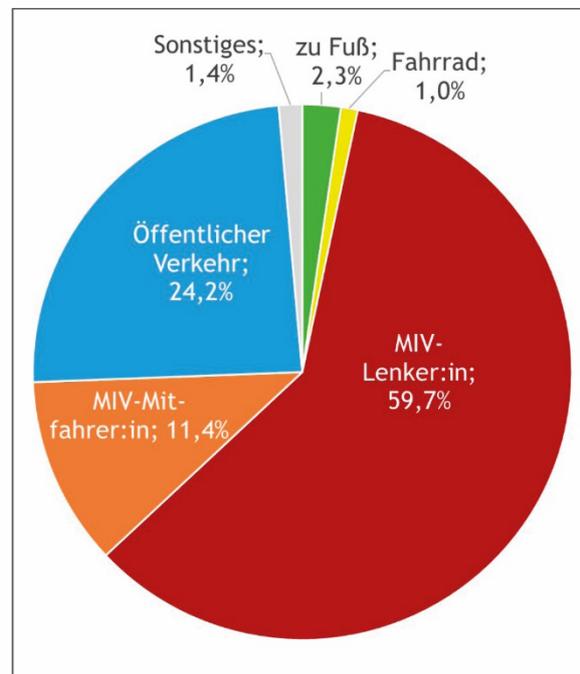
An einem durchschnittlichen Werktag ist die Bevölkerung im Bezirk St. Johann im Pongau **3,5 Mio. km** unterwegs. Das ist ein Anstieg von **30%** in 10 Jahren.



98,8 Min. sind mobile Personen am Tag auf **53,5 km** unterwegs.



Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Kilometern



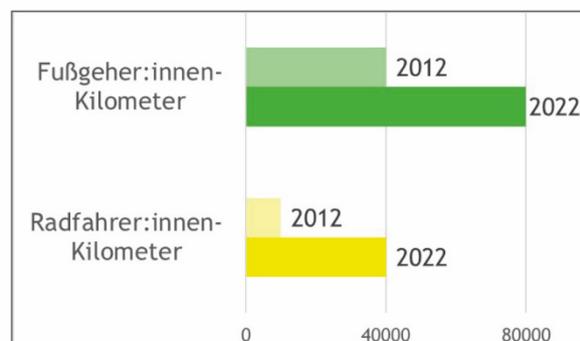
Wegelänge und Wegedauer

	Fußgeher:innen	29,7 Min. 2 km
	Radfahrer:innen	21,6 Min. 3,4 km
	MIV-Lenker:innen	25,7 Min. 18,2 km
	Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr	53,2 Min. 33,8 km
Im Schnitt dauern diese Wege 30 Min. und sind 16,3 km lang.		

51,3% der Wege sind **unter 5 km** lang



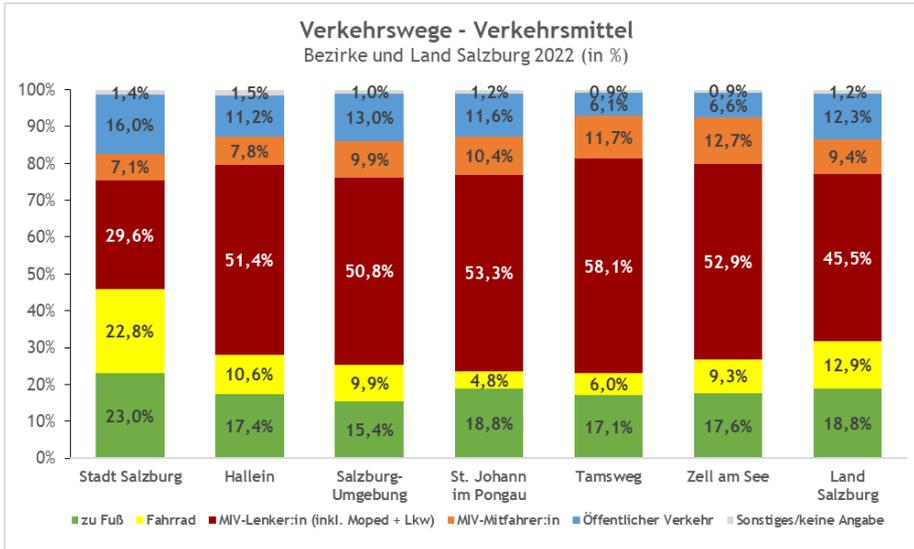
Aktive Mobilität



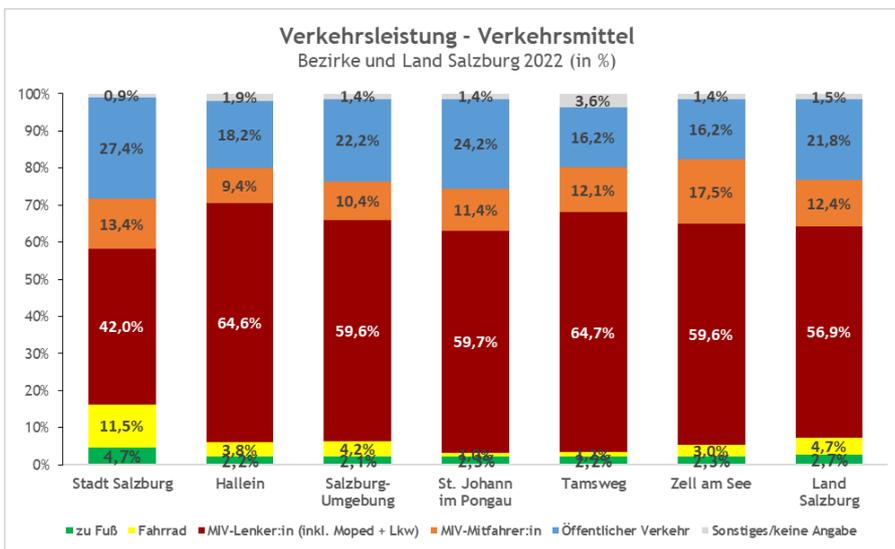
4 Welche Verkehrsmittel nutzen die Salzburger:innen und die Bewohner:innen des Bezirks St. Johann im Pongau?

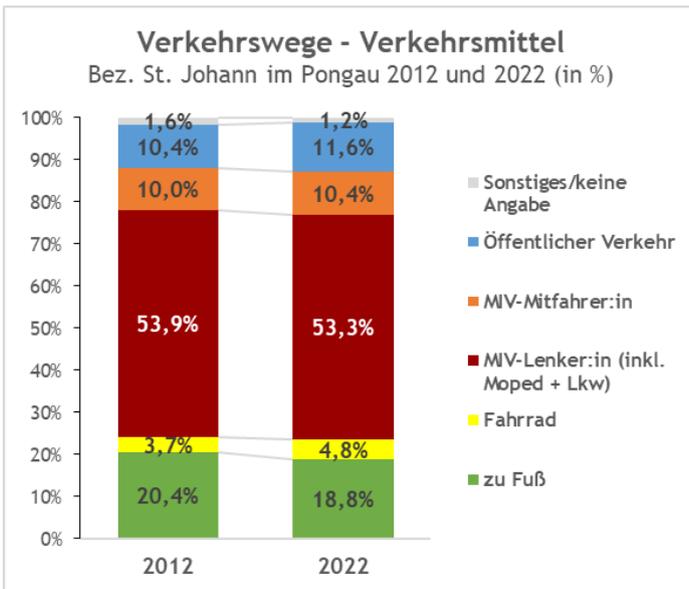
Für ihre täglichen Wege nutzen die mobilen Bewohner:innen im Bezirk St. Johann unterschiedliche Verkehrsmittel. 53,3 % der Wege werden von MIV-Lenker:innen (Motorisierter Individualverkehr, inkl. PKW und Moped) und weitere 10,4 % von mobilen Personen als Mitfahrer:innen zurückgelegt. Damit ist der MIV 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 St. Johann i.P. werden z.B. 59,7 % der zurückgelegten Kilometer von MIV-Lenker:innen gefahren. Der höhere Anteil erklärt sich damit, dass MIV-Wege in St. Johann 18,2 km, aber z.B. Radwege durchschnittlich nur 3,4 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 24,2 % im Spitzenfeld. Nur die Stadt Salzburg hat einen höheren Anteil. Die anderen Bezirke verzeichnen geringere Anteile.





Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass nun im Bezirk St. Johann i.P. der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen unwesentlich um 0,6 % gesunken und der Kilometeranteil um 0,7 % leicht gestiegen ist - eine etwas andere Entwicklung als im gesamten Bundesland (Rückgang von 3,5 % bzw. 4 %). 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 Kilometern teilweise wesentlich abgenommen.

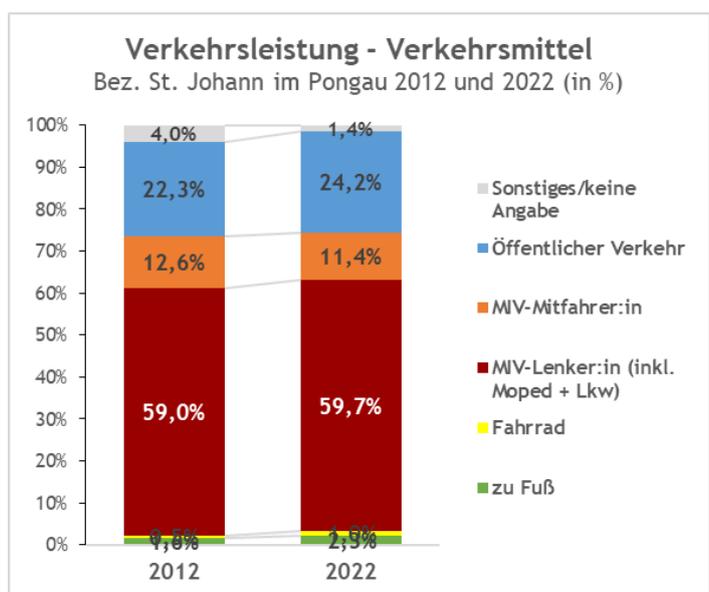
Der Wegeanteil von MIV-Lenker:innen bewegt sich mit dem leichten Rückgang auf 53,3 % in Richtung des landesweiten Zieles

für 2025 von 45 % (laut Landesmobilitätskonzept „Salzburg.mobil 2025“). Der Fußverkehrsanteil liegt trotz Rückgang auf 18,8 % über dem landesweiten Ziel von 17 %. Der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs nähert sich dem Landesziel von 14 % an. Der Radverkehrsanteil mit 4,8 % ist der geringste im Bezirksvergleich und sollte zukünftig noch gesteigert werden.

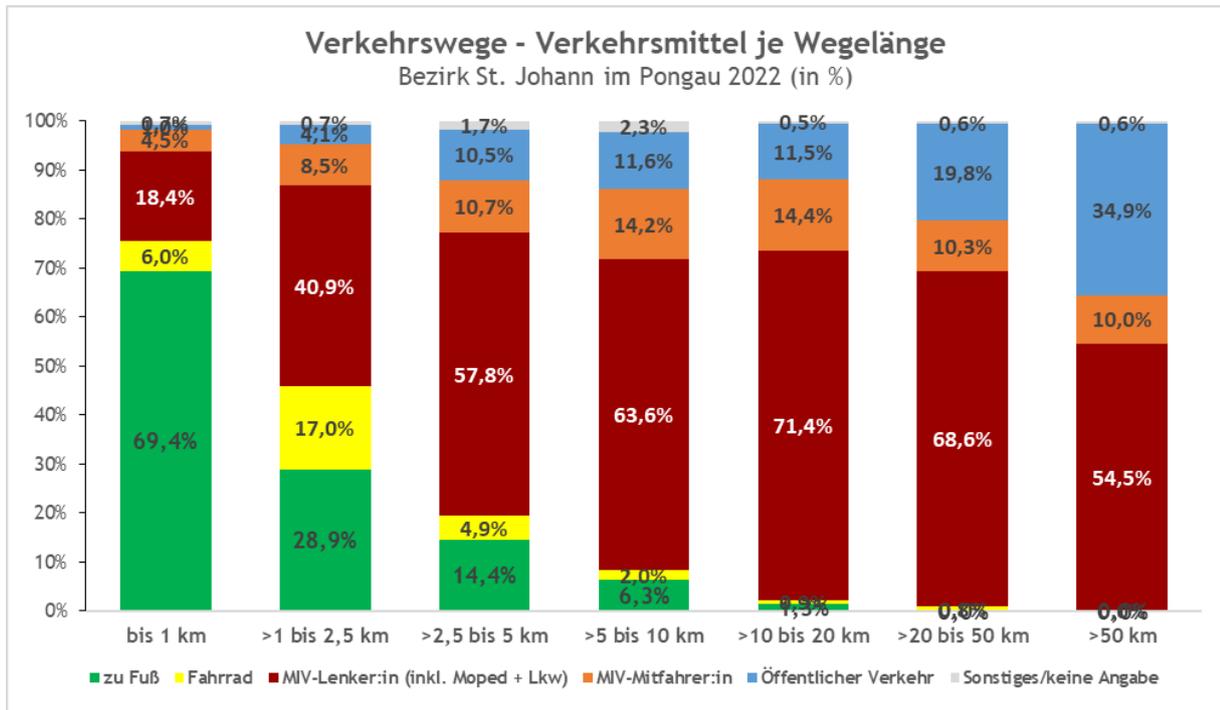
In beiden Grafiken ist erkennbar, dass das Fahrrad (inkl. E-Bike) an Bedeutung gewinnt. Das betrifft sowohl den Anteil der Wege als auch der zurückgelegten Kilometer - ein Trend im gesamten Bundesland.

Auch der Wege- bzw. der Kilometeranteil der öffentlichen Verkehrsmittel wächst mit einem Plus von 1,2 % bzw. 1,9 % gemäß der bundeslandweiten Entwicklung. Nur die Stadt Salzburg hat ein höheres Wachstum des Wegeanteils von 1,4 %. Beim Wachstum des Kilometeranteils der öffentlichen Verkehrsmittel haben die Stadt Salzburg (plus 5,5 %) und andere Bezirke (z.B. Tamsweg, plus 5,9 %, und Zell am See, plus 3,5 %) die Nase vorne - jedoch hat der Bezirk St. Johann i.P., wie auf S. 6 erwähnt, schon einen großen Anteil.

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 St. Johann mehr Wege zurückgelegt. Im Jahr 2012 hatten mobile Personen noch 2,98 Wege am Tag, 2022 legen sie 3,29 Wege am Tag zurück. Diese Wege sind auch etwas länger geworden - ein durchschnittlicher Weg ist von 14,2 km auf 16,3 km angestiegen. Beim MIV ist also der relative Wegeanteil gesunken, in absoluten Zahlen werden aber mit allen Verkehrsmitteln mehr Kilometer zurückgelegt.



5 Wie lang sind die Wege der Bewohner:innen des Bezirks St. Johann im Pongau mit gewählten Verkehrsmitteln?



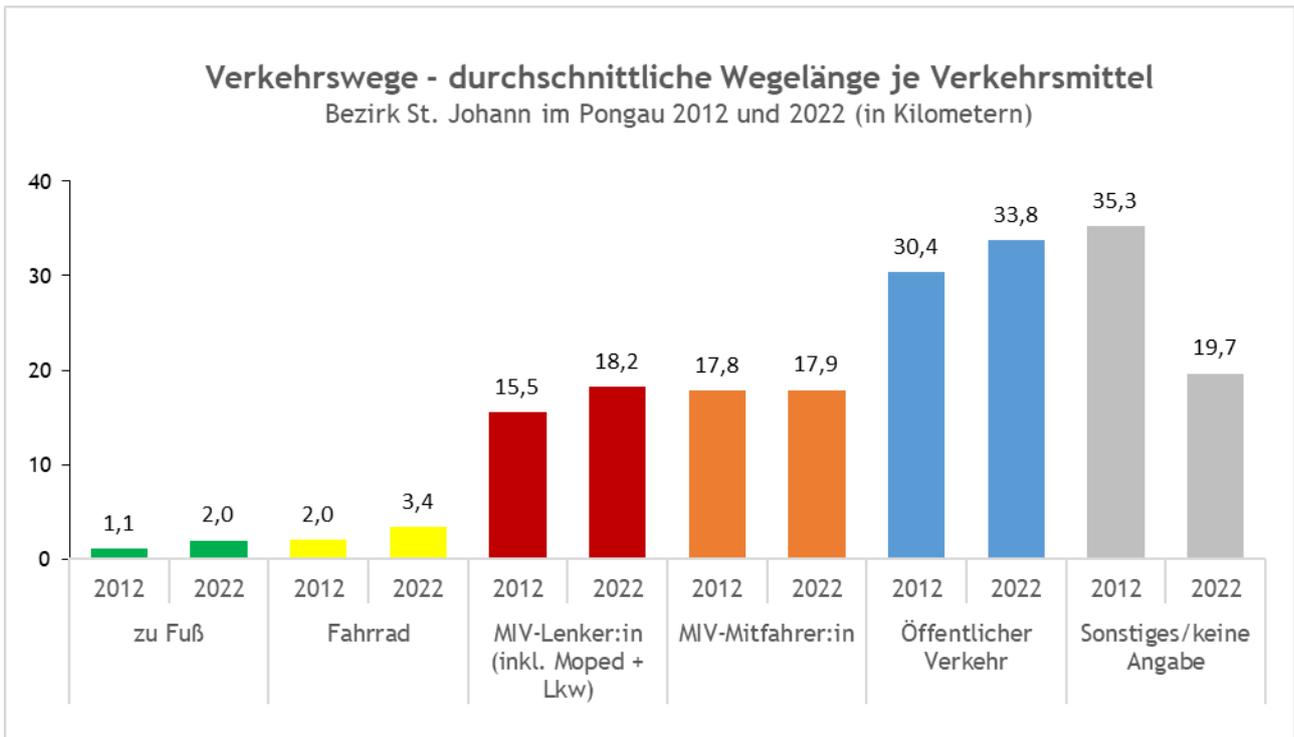
8

Bei den kurzen Wegen ist der Fuß- und Radanteil im Bezirk St. Johann i.P. beachtlich hoch und der Radwegeanteil im Bereich >1 bis 2,5 km hat seit 2012 z.B. auch deutlich zugenommen (9,8 % auf 17 %). Je länger die Wege sind, desto weniger werden diese zu Fuß oder mit dem Rad absolviert und desto mehr sind der MIV und der öffentliche Verkehr von Bedeutung.

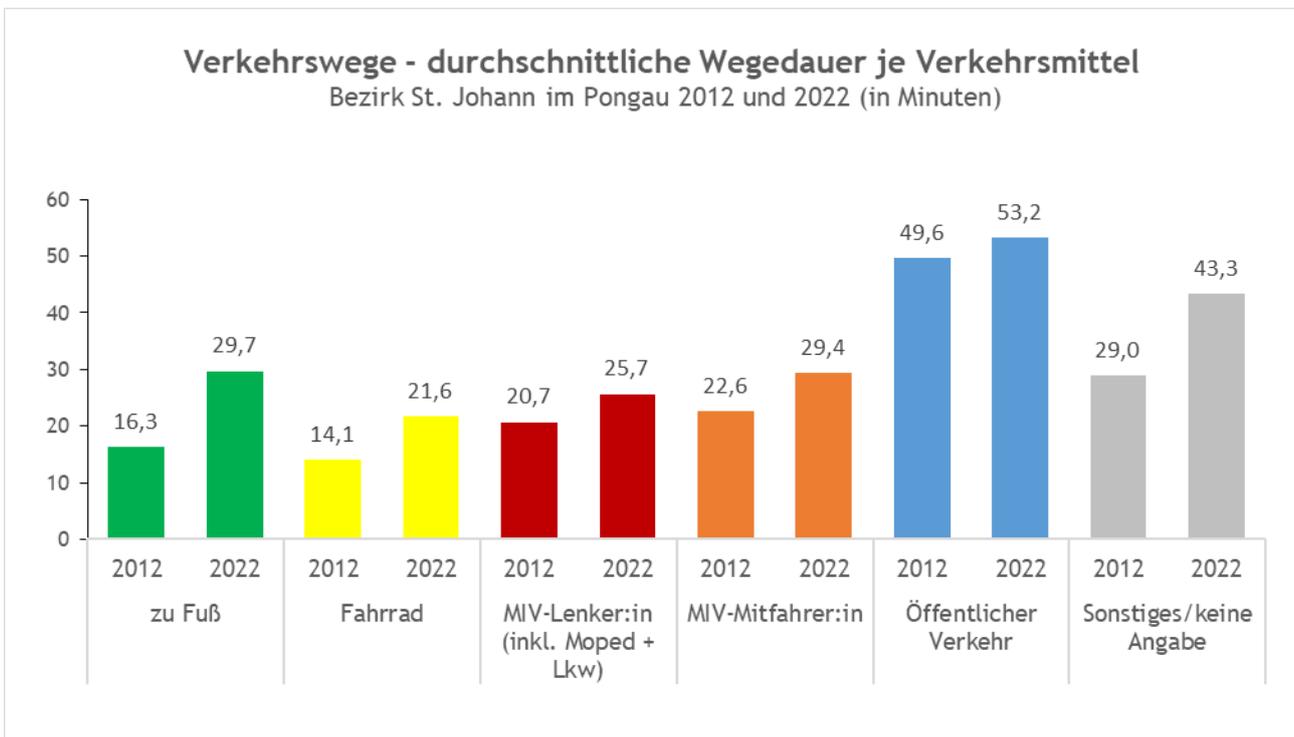
Das spiegeln auch die durchschnittlichen Wegelängen wider. Fußwege sind im Bezirk St. Johann i.P. durchschnittlich 2 km, Radwege 3,4 km und Durchschnitts-Wege von MIV-Lenker:innen 18,2 km lang. Das macht aber auch deutlich, dass zumindest ein Teil der Wege von MIV-Lenker:innen zu Fuß oder mit dem Rad bzw. E-Bike zurückgelegt werden kann. So fahren auf 18,4 % der Wege bis 1 km MIV-Lenker:innen - eine Distanz die innerhalb der Durchschnitts-Fußwegelänge von 2 km liegt. Und während der Durchschnitts-Radweg 3,4 km lang ist, sind auf rund 30 % der Wege bis 2,5 km MIV-Lenker:innen unterwegs.

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt 33,8 km lang. Je länger die Wege sind, desto mehr werden auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs ist bei Distanzen über 50 km am größten.

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.

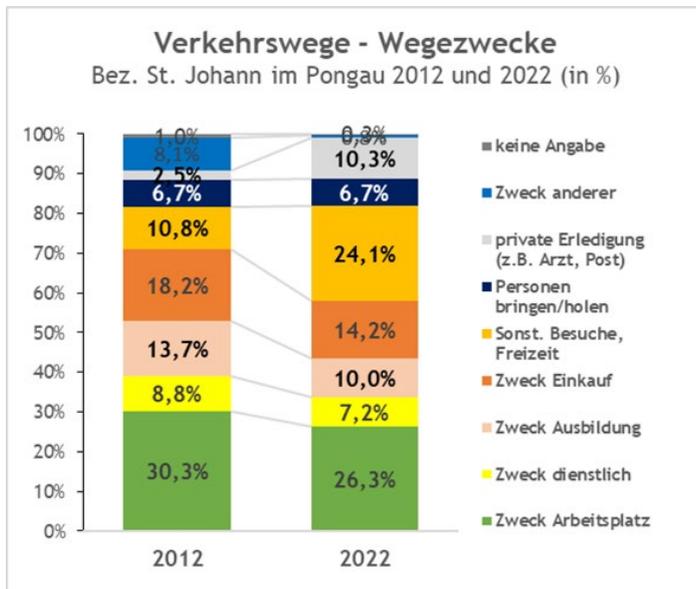


In zehn Jahren haben die Länge und Dauer der Wege zugenommen - Bewohner:innen des Bezirks St. Johann i.P. sind somit jeden Tag länger und weiter unterwegs. Waren mobile Personen 2012 69,6 Minuten (Min.) am Tag unterwegs, ist die Tageswegedauer bis 2022 auf 98,8 Min. gestiegen. Die Tageswegelänge ist von 42,5 km auf 53,4 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.



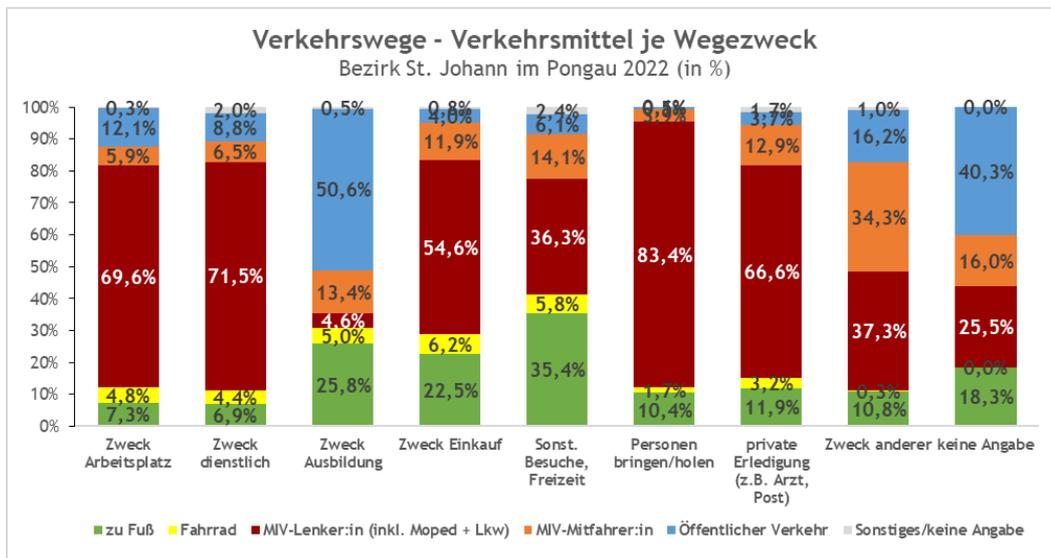
6 Warum sind die Bewohner:innen des Bezirks St. Johann im Pongau unterwegs?

10



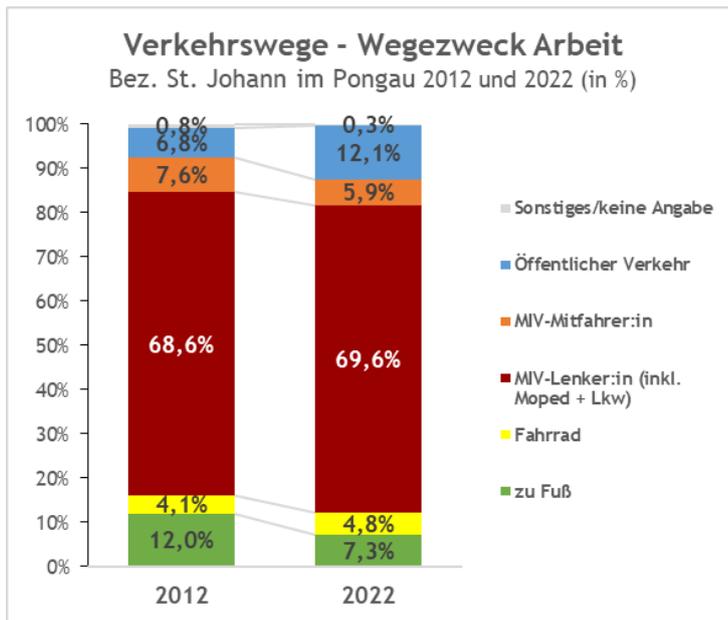
Die Bewohner:innen im Bezirk St. Johann sind auf ihren Wegen aus unterschiedlichen Gründen, hier Wegezwecke genannt, unterwegs. Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass nun mehr Wege, 34,4 % insgesamt, im Bereich der privaten Erledigungen, Besuche und Freizeit zurückgelegt werden. Die Anteile der Arbeits- und der Einkaufswege verzeichnen eine Abnahme auf 26,3 % bzw. 14,2 % - 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 St. Johann im Pongau für verschiedene Wegezwecke unterwegs?



Für ihre Wege mit unterschiedlichen Wegezwecken verwenden die Bewohner:innen im Bezirk St. Johann verschiedene Verkehrsmittel. Die Ausbildungswege inkl. Schulwege stehen dabei hervor: 50,6 % dieser Wege werden im öffentlichen Verkehr, 25,8 % zu Fuß und nur 18 % mit MIV (davon 4,6 % 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 fahren MIV-Lenker:innen - insbesondere die Bring- bzw. Holwege mit 83,4 %. Aber auch sonstige Besuchs- bzw. Freizeitwege und andere Wege werden mehrheitlich als MIV-Lenker:in erledigt. Der Fußwegeanteil bei Besuchen und Freizeit (35,4 %) reicht jedoch fast an den Anteil der MIV-Lenker:innen heran.

Arbeitswege



Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass der Anteil der MIV-Lenker:innen auf 69,6 % anstieg und jener der MIV-Mitfahrer:innen auf 5,9 % der Arbeitswege zurückging. Der MIV-Lenker:innenanteil ist nur im Bezirk Tamsweg noch höher (70,4 %).

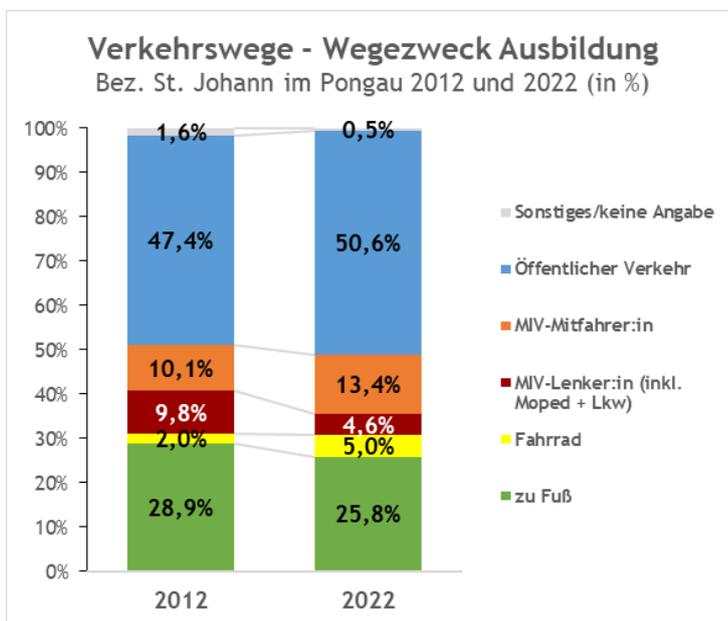
Die öffentlichen Verkehrsmittel haben an Bedeutung gewonnen und werden bei 12,1 % der Arbeitswege genutzt.

Das Rad ist ebenfalls vermehrt im Einsatz. Das Radfahren hat bei Arbeitswegen im Bezirk St. Johann i.P. mit einem Wegeanteil von 4,8 % die geringste Bedeutung im gesamten Bundesland.

11

Mit einem Rückgang auf 7,3 % ist das Zufußgehen bei Arbeitswegen ebenfalls wenig wichtig - nur im Bezirk Salzburg-Umgebung ist der Wegeanteil mit 5,4 % noch kleiner.

Ausbildungswege



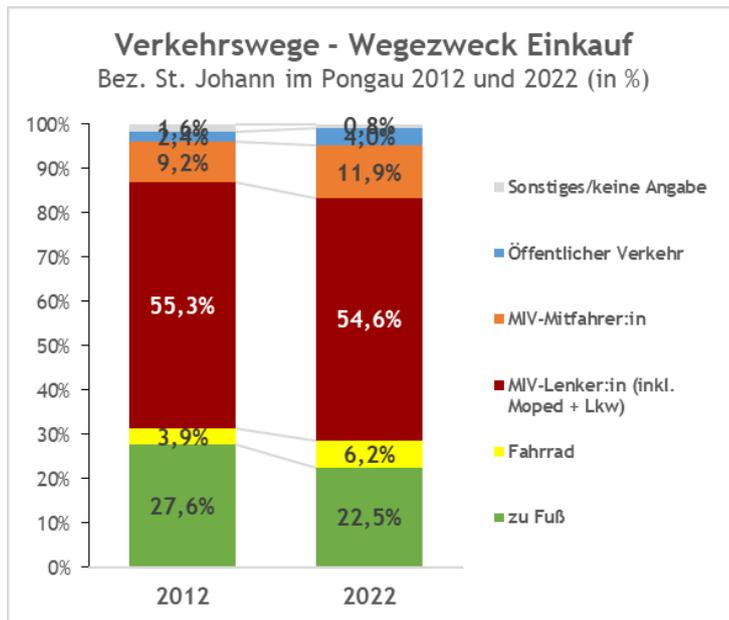
Die Verkehrsnutzung bei den Ausbildungswegen hat sich ebenfalls verändert. Die Nutzung des MIV als MIV-Mitfahrer:in hat auf 13,4 % zugenommen, als MIV-Lenker:in aber auf 4,6 % abgenommen. Der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen ist damit bundeslandweit der geringste.

Der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs ist auf 50,6 % gewachsen und bleibt somit bei Ausbildungswegen das wichtigste Verkehrsmittel. Das ist im Bundesland der größte Anteil.

Danach kommt der Fußverkehr, der aber mit 25,8 % an Bedeutung verloren hat.

Der Radverkehr ist im Bezirk St. Johann mit 5 % bei Ausbildungswegen deutlich wichtiger geworden. Bundeslandweit ist das aber nach dem Bezirk Hallein (3,5 %) der zweitgeringste Anteil.

Einkaufswegen



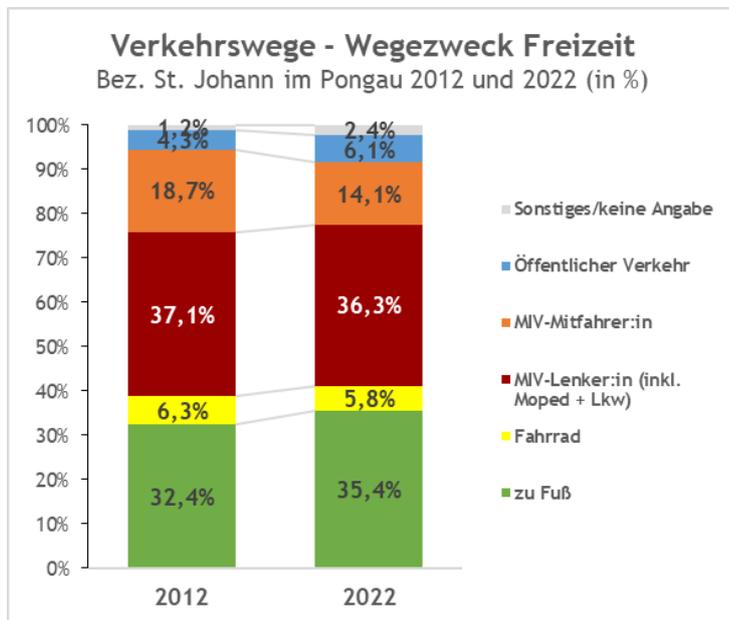
Bei Einkaufswegen ist der MIV dominantes Verkehrsmittel - insgesamt 66,5 % der Einkaufswegen werden so zurückgelegt. Der abnehmende Wegeanteil der MIV-Lenker:in von 54,6 % ist dabei abgesehen von der Stadt Salzburg (18,4 %) bundeslandweit der geringste Anteil bei Einkaufswegen.

Der Radverkehr mit 6,2 % und der öffentliche Verkehr mit 4 % sind bei Einkaufswegen wichtiger geworden. Der Radwegeanteil ist nur im Bezirk Tamsweg (5 %) niedriger.

Der Fußverkehrsanteil ist bei Einkaufswegen auf 22,5 % gesunken und ist jedoch nach der Stadt Salzburg (34,1 %) der größte Anteil.

12

Freizeitwegen



Die Bewohner:innen des Bezirks St. Johann i.P. sind auch in ihrer Freizeit unterwegs und das zu einem großen aber abnehmenden Teil, auf 36,3 % der Wege, als MIV-Lenker:innen. Der Anteil der MIV-Mitfahrer:innen hat auch abgenommen, auf 14,1 %.

Gleichzeitig ist der Anteil der Fußwege in der Freizeit größer geworden. Der Wert von 35,4 % ist bundeslandweit der höchste. Der Radwegeanteil hat wiederum abgenommen und ist mit 5,8 % der geringste Wert in Salzburg.

Der öffentliche Verkehr spielt bei Freizeitwegen mit 6,1 % eine geringe Rolle, hat aber an Bedeutung gewonnen.

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 im Bezirk St. Johann i.P. 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 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 St. Johann i.P. um 300 % bzw. 100 % 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 Verlagerungspotenzial 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 auch für längere Wegstrecken eine gute Alternative zum Auto bietet. In St. Johann i.P. bedeutet das z.B. die weitere Attraktivierung der Bahnstrecke Golling/Abtenau-Lend und der Ennstalbahn. 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: Verringerte Abgase, 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 St. Johann im Pongau.

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
