



Unterwegs in der Stadt Salzburg

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 Stadt nimmt im Vergleich zu den anderen Bezirken im Bundesland Salzburg eine Sonderstellung ein. Die Landeshauptstadt verfügt auf Grund ihrer baulichen Struktur und ihrer Rolle als überregionales Zentrum über ein multimodales Verkehrssystem. Die Beziehungen zu den benachbarten Gemeinden bzw. zum umgebenden Zentralraum sind vielfältiger Natur und prägen auch das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstruktur im städtischen Bereich. In der Stadt Salzburg kommt dem Umweltverbund eine wichtige Rolle zu. Im Stadtgebiet sind Wege oftmals kürzer und können damit auch gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Um das bestehende Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsangebote für die Stadtbevölkerung 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 bzw. Kommunen, 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 der Stadt Salzburg beträgt die Stichprobe daraus 2.008 wohnhafte Personen ab sechs Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität) bzw. 6.648 Wege.

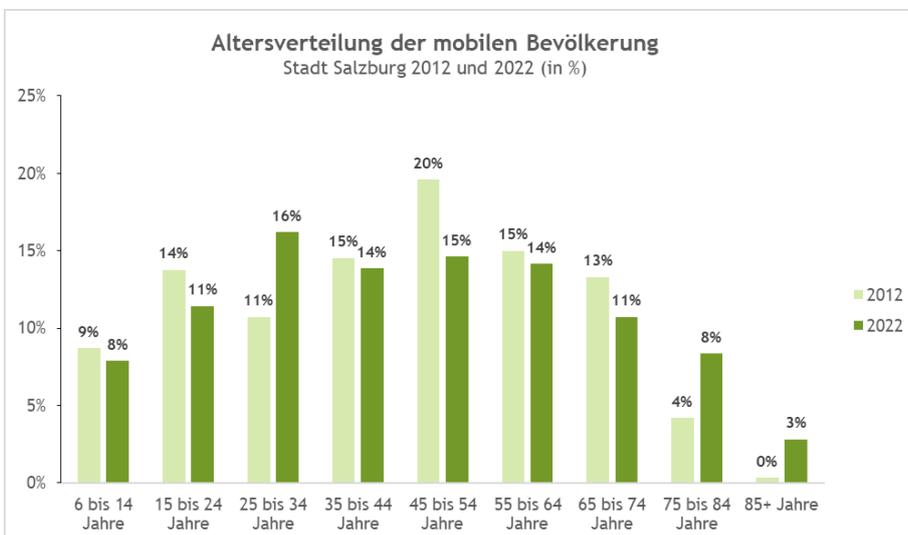
4

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 in der Stadt Salzburg?

Die Bevölkerung in der Stadt Salzburg wächst, so wohnen hier laut Statistik Austria (Stand 2021) 154.604 Personen. Das sind 6,4 % mehr als 2011, was sehr ähnlich dem bundeslandweiten Wachstum von 6,2 % ist. Mehr Bewohner:innen bedeuten mehr mobile Menschen und auch mehr erwerbstätige Personen. Diese stiegen um 13,1 % auf 80.823 Erwerbstätige. Die Wirtschaft der Stadt Salzburg bietet 108.123 Arbeitsplätze. Mit einem Plus von 9,4 % im selben Zeitraum liegt die Stadt Salzburg sehr genau im Schnitt des Bundeslandes.

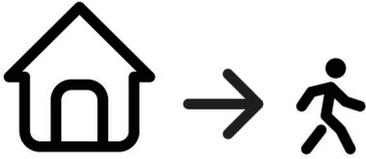
Die Verkehrserhebung 2022 umfasst den Anteil der mobilen Bevölkerung (Anteil der Personen, die werktags ihr Zuhause mind. einmal verlassen) an der Wohnbevölkerung ab sechs Jahren. In der Stadt Salzburg entwickelt sich dieser ähnlich wie im gesamten Bundesland bzw. in den einzelnen Bezirken: Der Anteil ist leicht um 1,6 % auf 90,6 % gesunken. Zum Vergleich: Im Bezirk Tamsweg sind 84,7 % der Personen mobil.



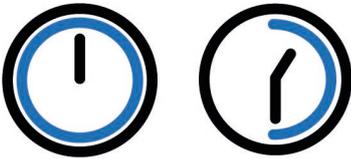
Die Altersverteilung der mobilen Bevölkerung in der Stadt zeigt, dass diese entsprechend der demografischen Entwicklung ebenfalls älter wird. Der Anteil der Personen bis 24 Jahre ist im Zeitraum 2012 - 2022 von 23 % auf 19 % zurückgegangen, der Anteil der Personen ab 75 Jahre von 4 % auf 11 % gestiegen.

3 Wie ist die Bevölkerung der Stadt Salzburg mobil?

90,6% der Bevölkerung verlassen an einem Wochentag mindestens einmal ihr Zuhause. **3,56 Wege** werden pro Tag von mobilen Personen zurückgelegt.



90,4 Min. sind mobile Personen am Tag auf 29,1 km unterwegs.



Wegelänge und Wegedauer

	Fußgeher:innen	24 Min. 1,7 km
	Radfahrer:innen	21 Min. 4,1 km
	MIV-Lenker:innen	23 Min. 11,6 km
	Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr	35,8 Min. 14 km
Im Schnitt dauern diese Wege 25,4 Min. und sind 8,2 km lang.		

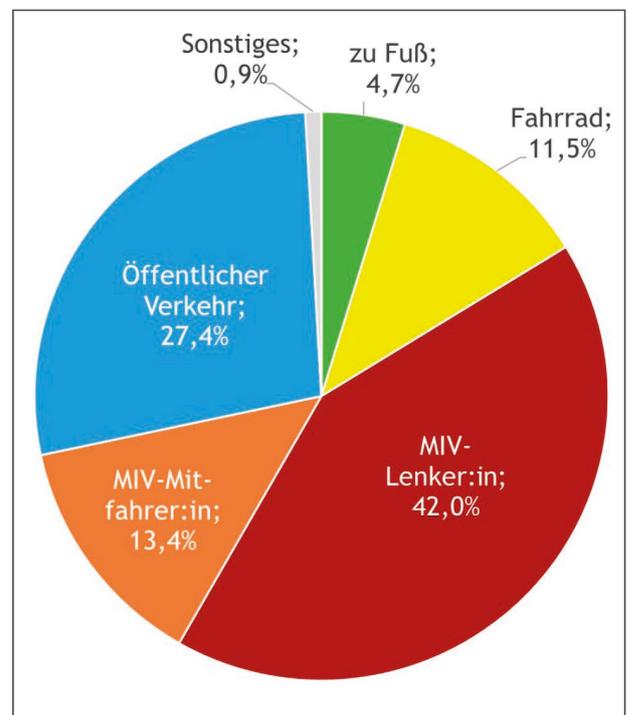
71% der Wege sind **unter 5 km** lang



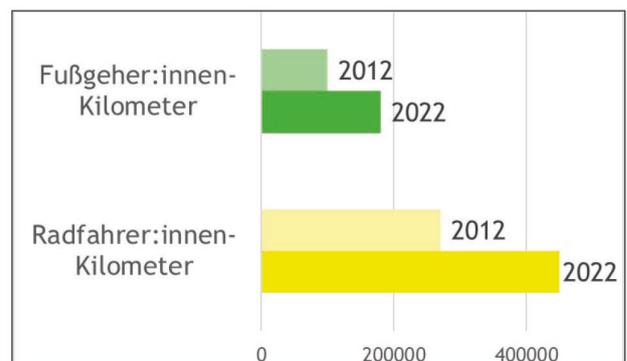
An einem durchschnittlichen Werktag ist die Bevölkerung der Stadt Salzburg **3,9 Mio. km** unterwegs. Das ist ein Anstieg von rund **18%** in 10 Jahren.



Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Kilometern



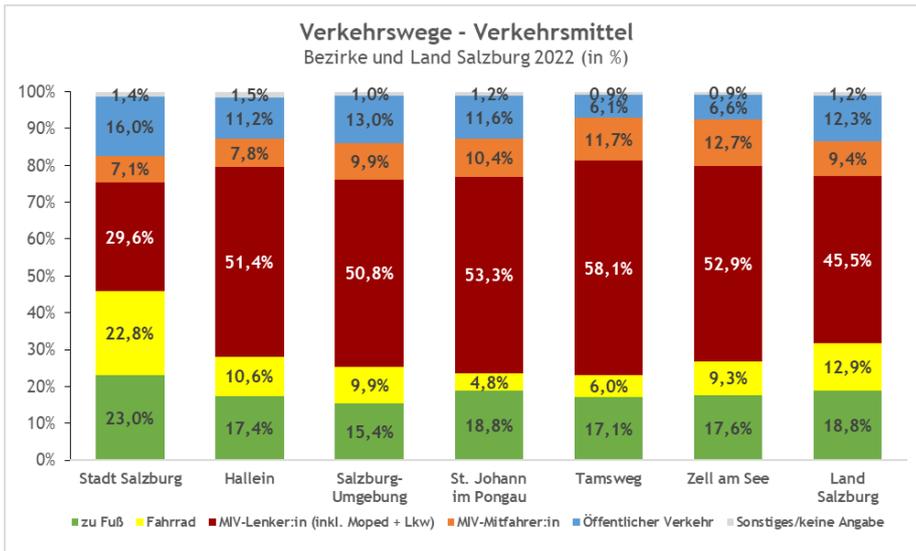
Aktive Mobilität



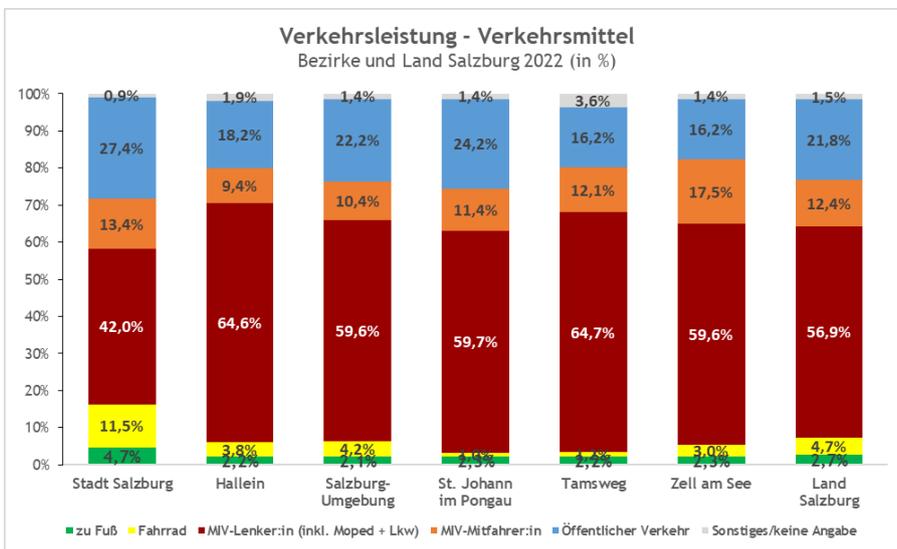
4 Welche Verkehrsmittel nutzen die Salzburger:innen und die Bewohner:innen der Stadt Salzburg?

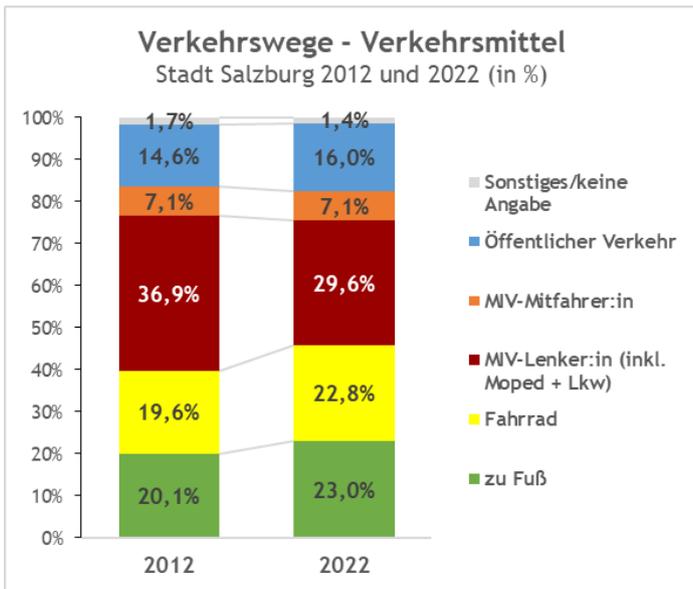
Für ihre täglichen Wege nutzen die mobilen Bewohner:innen in der Stadt Salzburg unterschiedliche Verkehrsmittel. 29,6 % der Wege werden von MIV-Lenker:innen (Motorisierter Individualverkehr, inkl. PKW und Moped) und weitere 7,1 % von mobilen Personen als Mitfahrer:innen zurückgelegt. Damit wird der MIV nur für ein Drittel aller Wege herangezogen. Die hohen Wegeanteile des öffentlichen Verkehrs, des Fuß- bzw. Radverkehrs hebt sich von den anderen Bezirken im Land deutlich ab.

6



Die Unterschiede verschieben sich, wenn die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung, also nach zurückgelegten Kilometern (km) ausgewertet wird. In der Stadt Salzburg werden z.B. 42 % der zurückgelegten Kilometer von MIV-Lenker:innen gefahren. Der höhere Anteil erklärt sich damit, dass MIV-Wege 11,6 km, aber z.B. Radwege durchschnittlich nur 4,1 km lang sind (siehe auch Seite 8). Der Fuß- bzw. Radverkehrsanteil ist in der Stadt Salzburg im Vergleich mit dem restlichen Bundesland mit 4,7 % bzw. 11,5 % bemerkenswert hoch. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden längere Wege zurückgelegt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung liegt mit 27,4 % bundeslandweit auf Platz Eins.





Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass nun in der Stadt Salzburg der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen um 7,3 % und der Kilometeranteil um 13,1 % gesunken ist. Die Stadt Salzburg liegt damit deutlich über der bundeslandweiten Entwicklung (3,5 % bzw. 4 % weniger). Von den ländlichen Bezirken kommen Salzburg-Umgebung (minus 3,8 % Wegeanteil der MIV-Lenker:innen) und Zell am See (minus 5,7 % Kilometeranteil) nach den Werten der Stadt Salzburg.

7

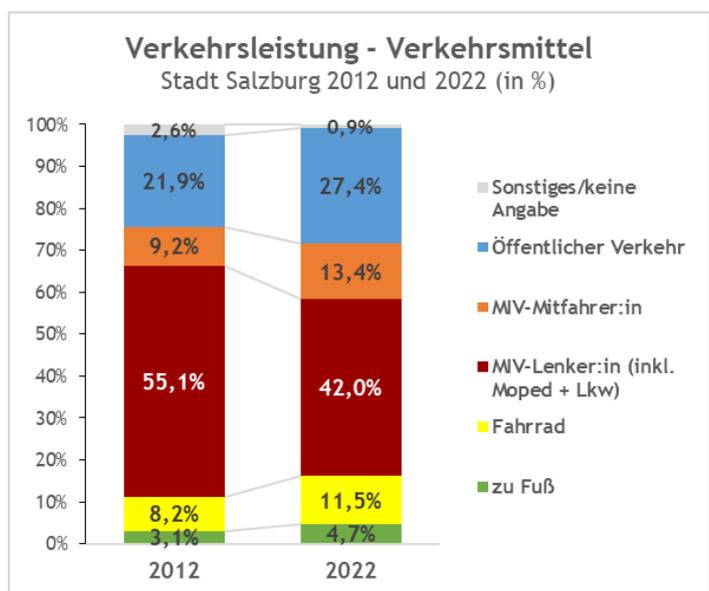
Für die Stadt Salzburg bestehen für die Entwicklungen im Verkehr andere Voraussetzungen als für die ländlichen Bezirke des Bundeslandes.

Das zeigt sich auch im Vergleich mit den landesweiten Zielen für die Verkehrsmittelwahl 2025 (laut Landesmobilitätskonzept „Salzburg.mobil 2025“). Der Radverkehrs- bzw. Fußverkehrsanteil liegt bedeutend über den Zielen von 13 % bzw. 17 %. Auch der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs ist höher als der Zielwert von 14 %.

In beiden Grafiken ist erkennbar, dass das Fahrrad (inkl. E-Bike) an Bedeutung gewonnen hat - sowohl beim Wege- als auch beim Kilometeranteil, mit einem Wachstum von 3,2 % bzw. 3,3 %. Der Fußverkehr zeigt ein Wachstum beim Wege- bzw. Kilometeranteil von 2,9 % bzw. 1,6 %. Das Wachstum des Rad- und Fußverkehrs ist ein Trend im gesamten Bundesland, wobei die Stadt Salzburg die höchsten Wachstumswerte hat. Unter den ländlichen Bezirken weisen z.B. Salzburg-Umgebung und Hallein ebenfalls ein Wachstum auf.

Das Wachstum des Wege- und des Kilometeranteils der öffentlichen Verkehrsmittel ist mit einem Plus von 1,4 % bzw. 5,5 % ebenfalls ähnlich der bundeslandweiten Entwicklung - so wie in den Bezirken Salzburg-Umgebung und St. Johann i.P.

Bei diesem Vergleich der relativen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel sollte mitbedacht werden, dass der Verkehr in absoluten Zahlen durch die Wohnbevölkerung um rund 18 % gestiegen ist, von 3,3 auf 3,9 Mio. zurückgelegte Kilometer. 2012 wurden 3,39 Wege am Tag zurückgelegt, was 2022 auf 3,56 Wege angestiegen ist. Diese Wege sind auch etwas länger geworden, von durchschnittlich 7,9 km auf 8,2 km. Jedoch ist in der Stadt Salzburg, anders als im restlichen Bundesland nicht nur der relative Anteil von MIV-Lenker:innen kleiner geworden, auch in absoluten Zahlen werden weniger Kilometer als MIV-Lenker:in zurück gelegt. Mit den anderen Verkehrsmitteln werden insgesamt mehr Kilometer zurückgelegt.



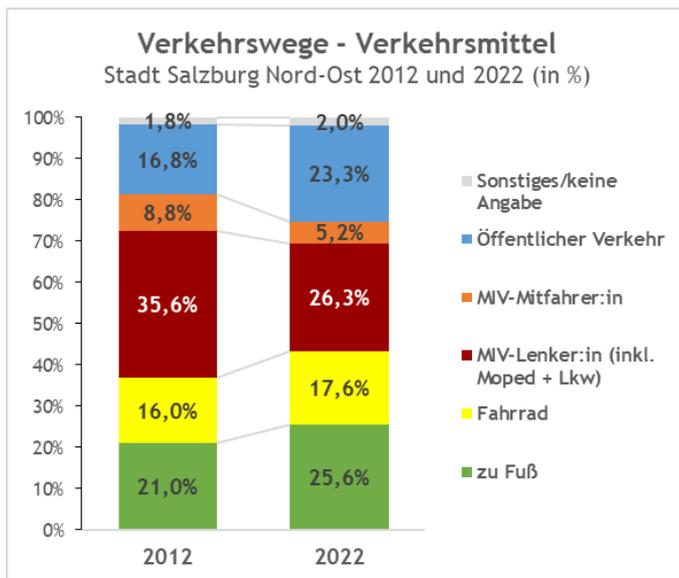
5 Welche Verkehrsmittel nutzen die Bewohner:innen der verschiedenen Stadtteile?

Die Stadt Salzburg wurde für die Verkehrserhebung in fünf Teilbereiche unterteilt:

- Nord-Ost: Elisabeth-Vorstadt, Gnigl, Heuberg, Itzling, Itzling Nord, Kasern, Langwied, Schallmoos
- West: Lehen, Liefering, Maxglan, Maxglan West, Taxham, Zentrum
- Süd-Ost: Aigen, Gaisberg, Parsch
- Süd-West: Gneis, Gneis Süd, Hellbrunn, Leopoldskroner Moos, Morzg, Salzburg-Süd
- Zentrum: Altstadt, Mülln, Neustadt, Nonntal, Riedenburg

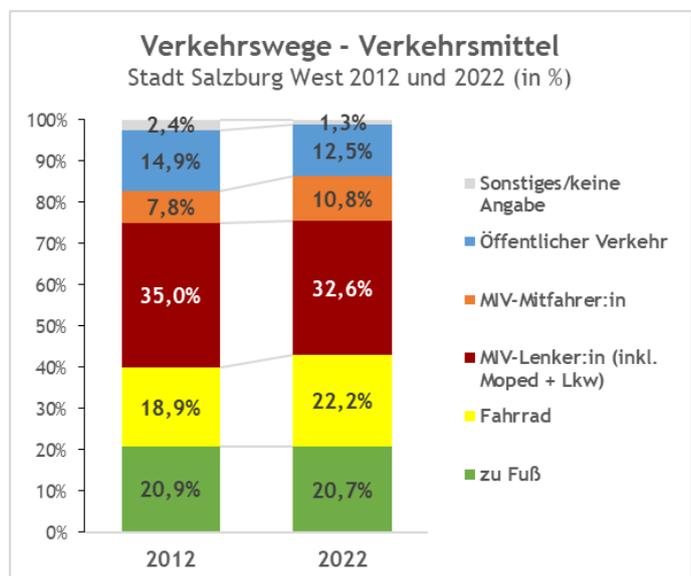
8

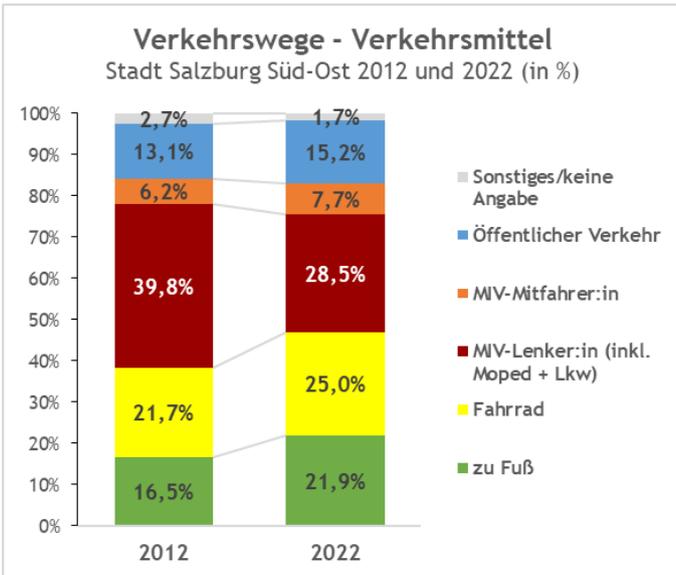
In allen Stadtteilen ist der demografische Wandel mit einer Zunahme der Personen über 75 Jahre erkennbar. In den Stadtteilen Nord-Ost und West sind 9 % bzw. 11 % der mobilen Bevölkerung über 75 Jahre - im Vergleich mit anderen Stadtteilen geringe Anteile. In beiden Stadtteilen ist eher eine junge Bevölkerung zuhause - mit jeweils 21 % haben sie unter den Stadtteilen die größten Anteile an Personen von 6 bis 24 Jahre. Dazu kommen recht hohe Anteile an 25- bis 34-Jährigen mit 17 % bzw. 16 %.



Bei der Verkehrsmittelwahl weisen die beiden Stadtteile jedoch weniger Ähnlichkeiten auf. Im Stadtteil Nord-Ost sind die Bewohner vermehrt zu Fuß unterwegs. Der Fußgeher:innen-Anteil von 25,6 % ist der höchste unter den Stadtteilen. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel haben ihren Anteil auf 23,3 % deutlich erhöht, was ebenfalls der größte Anteil stadtweit ist. Der Radanteil ist gewachsen, hat aber gegenüber den anderen Stadtteilen noch Aufholpotenzial. Der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen weist mit 26,3 % einen starken Rückgang auf.

Im Stadtteil West hat seit 2012 der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen auf 32,6 % abgenommen. Der gesamte MIV hat aber auf 43,4 % zugenommen und bleibt damit wichtiges Verkehrsmittel im Stadtteil. Der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs ist auf 12,5 % gesunken. Der Fußgeher:innen-Anteil ist mit 20,7 % annähernd gleich geblieben. Das Rad ist für die Bewohner:innen des Stadtteils West wichtiger geworden, 22,2 % der Wege werden als Radfahrer:in zurückgelegt.

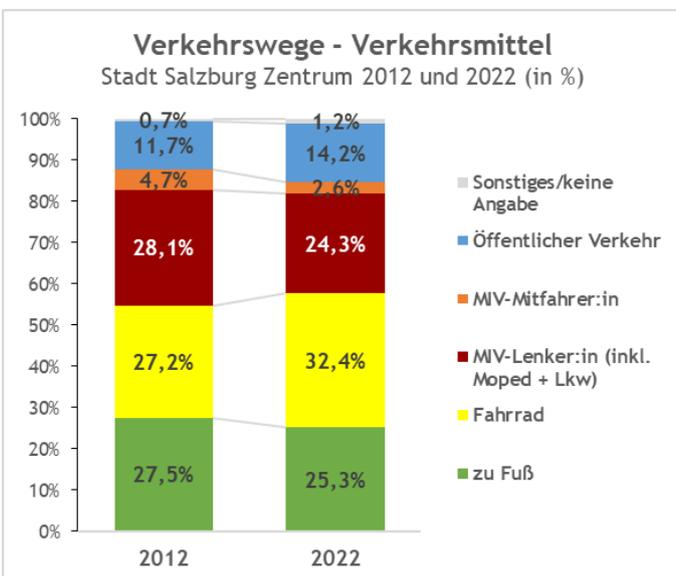
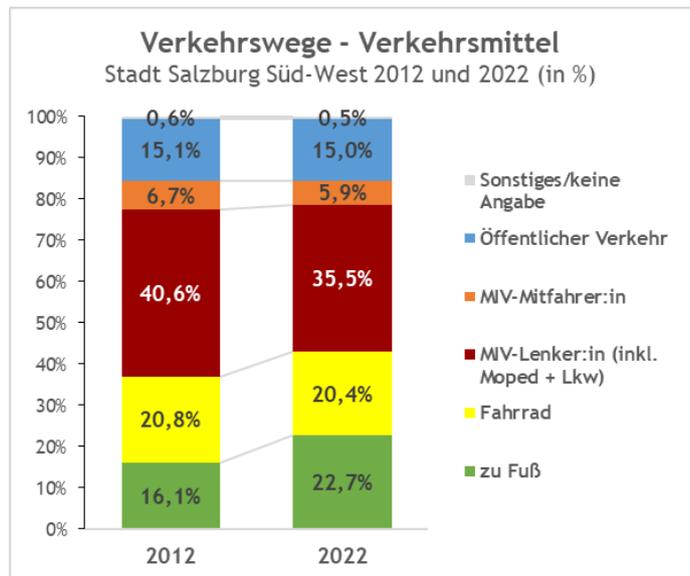




Die Stadtteile Süd-Ost und Süd-West haben eher eine ältere Bevölkerung. Jeweils 14 % der Bewohner:innen sind über 75 Jahre. Im Stadtteil Süd-Ost stellen die 25- bis 34-Jährigen bzw. die 45- bis 54-Jährigen mit jeweils 15 % der Bewohner:innen. Im Stadtteil Süd-West haben den größten Anteil (15 %) die 55- bis 64-Jährigen.

Im Stadtteil Süd-Ost legen die Bewohner:innen ihre Wege verstärkt mit dem Rad und zu Fuß zurück - die Anteile sind auf 25 % bzw. 21,9 % gewachsen. Der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen hat hier massiv auf 28,5 % abgenommen. Der öffentliche Verkehr hat etwas, der Rad- und Fußverkehr hat klar an Bedeutung gewonnen.

Obwohl der Stadtteil Süd-West in der Bevölkerungsstruktur dem Stadtteil Süd-Ost ähnelt, sind Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl erkennbar. Im Stadtteil Süd-West ist das Wachstum des Fußwegeanteils auf 22,7 % auffällig. Der ebenfalls hohe Radanteil blieb mit 20,4 % annähernd gleich. In der Stadt Salzburg hat der Stadtteil Süd-West, wie schon in der Vergangenheit den höchsten Wegeanteil der MIV-Lenker:innen. Dieser Anteil ist aber deutlich auf 35,5 % zurückgegangen.



Im Zentrum stellen die Personen bis 24 Jahre einen geringen Anteil von 17 %, jedoch sind 20 % der Bewohner:innen 25 bis 34 Jahre alt. Personen über 75 Jahre machen 13 % aus.

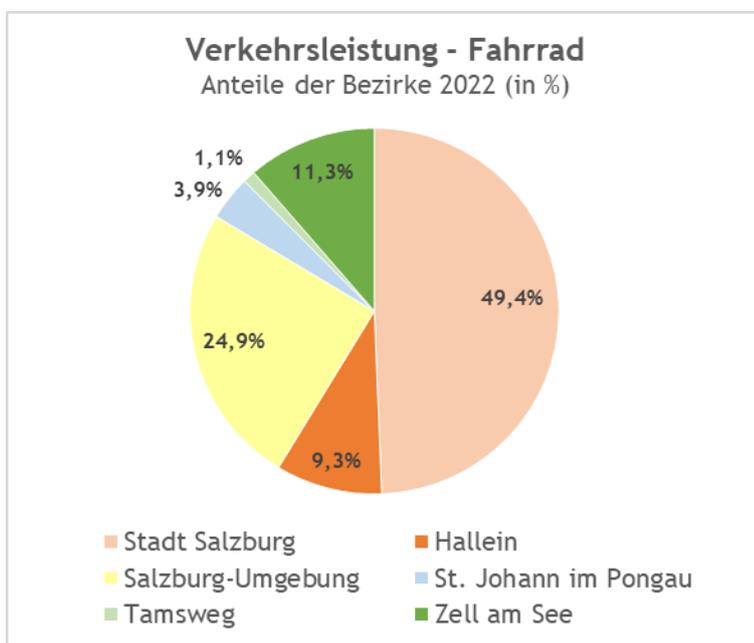
Der Wegeanteil der Radfahrer:innen ist im Zentrum auf 32,4 % gewachsen und hat damit den MIV (24,3 %) als wichtigstes Verkehrsmittel abgelöst. Das ist der größte Radanteil in der Stadt. Der öffentliche Verkehr hat mit 14,2 % ebenfalls an Bedeutung gewonnen. Die Bewohner:innen im Zentrum sind zwar 2022 etwas weniger zu Fuß unterwegs. Der Fußwegeanteil ist mit 25,3 % aber immer noch sehr hoch.

6 Welche Bedeutung hat der Radverkehr in der Stadt Salzburg?

Das Radfahren hat im gesamten Bundesland an Bedeutung gewonnen, im Besonderen aber in der Stadt Salzburg. Für mobile Personen ist das Fahrrad auch im Alltag eines der wichtigsten Verkehrsmittel. Die meisten Arbeitswege der Stadtbewohner:innen werden nun mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe auch S. 14), was u.a. an den urbanen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen liegt. Das wirkt sich auf die Erreichbarkeit der Ziele aus.

Die meisten Arbeitswege in der Stadt Salzburg sind max. 5 km lang. In den ländlichen Bezirken müssen mobile Personen meist bis zu 10 km oder noch längere Arbeitswege zurücklegen. Der Durchschnittsweg in der Stadt Salzburg ist 8,2 km, am Land beträgt er rund 14 km. Je kürzer die Wege sind, desto eher wird das Fahrrad genutzt.

10



Als Folge werden von allen zurückgelegten Fahrradkilometern im Bundesland Salzburg beinahe die Hälfte, 49,4 %, in der Stadt Salzburg gefahren. Der Radanteil an Verkehrswegen, 22,8 %, bzw. an der Verkehrsleistung, 11,5 % (siehe auch S. 6), ist der größte Anteil unter den Bezirken.

Die Bedeutung des Fahrrades setzt sich in der Region rund um die Stadt Salzburg fort. Die Umgebungsgemeinden, die Gemeinden des betreffenden Regionalverbandes (nicht die des Bezirkes Salzburg-Umgebung) bringen einen Anteil von weiteren 13,7 % auf. Insgesamt macht der Anteil der Stadt und der stadtnahen Verdichtungsräume rund 63 % aus.

Das liegt nicht nur an den unterschiedlichen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen. Auch die topographischen Gegebenheiten und der Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel (PKW, öffentlicher Verkehr) haben Einfluss auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel.

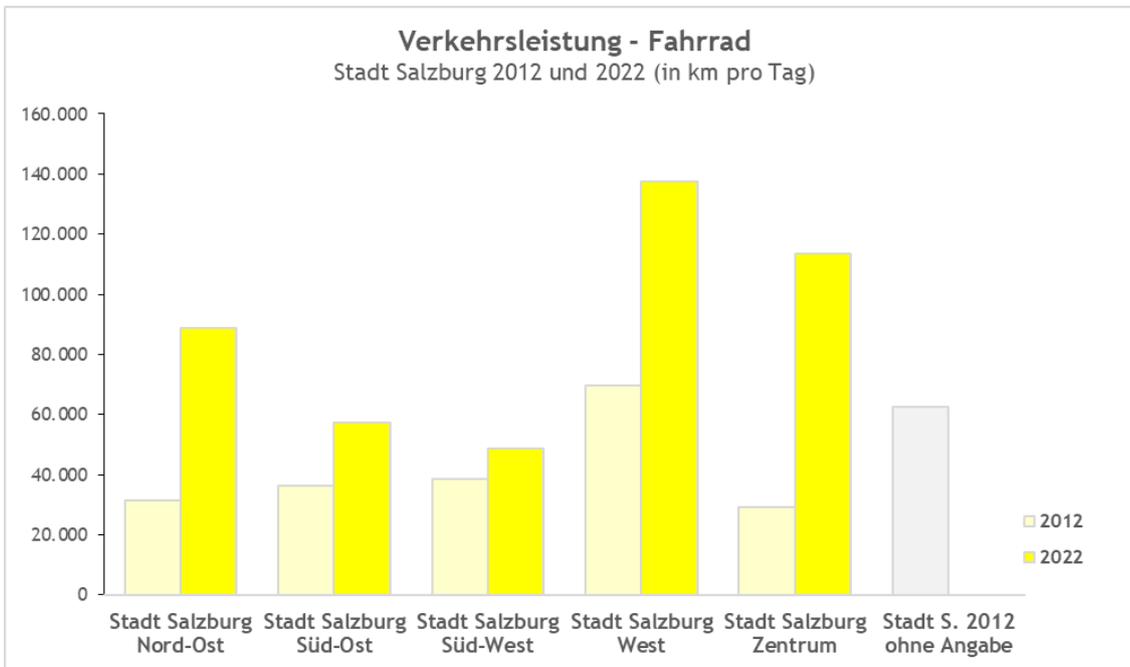
In der Stadt Salzburg ist die Infrastruktur zum Radfahren, speziell Radwege, besser ausgebaut - zum Beispiel hat sich der Radweg entlang der Salzach als einer wichtigsten Radwege der Stadt etabliert. Im urbanen Raum ist außerdem die Akzeptanz für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel höher.

Bei kurzen Wegen bringt das Fahrrad einen Zeitvorteil gegenüber dem MIV (PKW) aber auch dem öffentlichen Verkehr, da es nicht vom täglichen Stau bei Verkehrsspitzenzeiten betroffen ist. Zusätzlich muss bei Fahrradwegen in der Regel nicht nach einem Parkplatz gesucht werden.

Auch wenn ein Großteil der Verkehrsleistung mit dem MIV bewältigt wird, haben die Fahrrad-Kilometer stark zugenommen. 2012 radelten die Bewohner:innen der Stadt Salzburg rund 270.000 km am Tag. 2022 waren sie rund 450.000 täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Das ist eine Steigerung von rund 67 %.

Werden die Fahrradkilometer auf die Stadtteile aufgeteilt, zeigt sich diese Steigerung ebenfalls deutlich. Zu beachten: Im Jahr 2012 wurden rund 62.400 Fahrradkilometer keinem Stadtteil zugeordnet - in der Grafik in der Kategorie „ohne Angabe“ ersichtlich.

Die Bewohner:innen des Stadtteiles Salzburg West haben ihre Fahrradkilometer in zehn Jahren beinahe verdoppelt. Die Verkehrsleistung von 137.550 km machen mit 30,9 % den größten Anteil an der Fahrradverkehrsleistung der Stadt Salzburg aus.



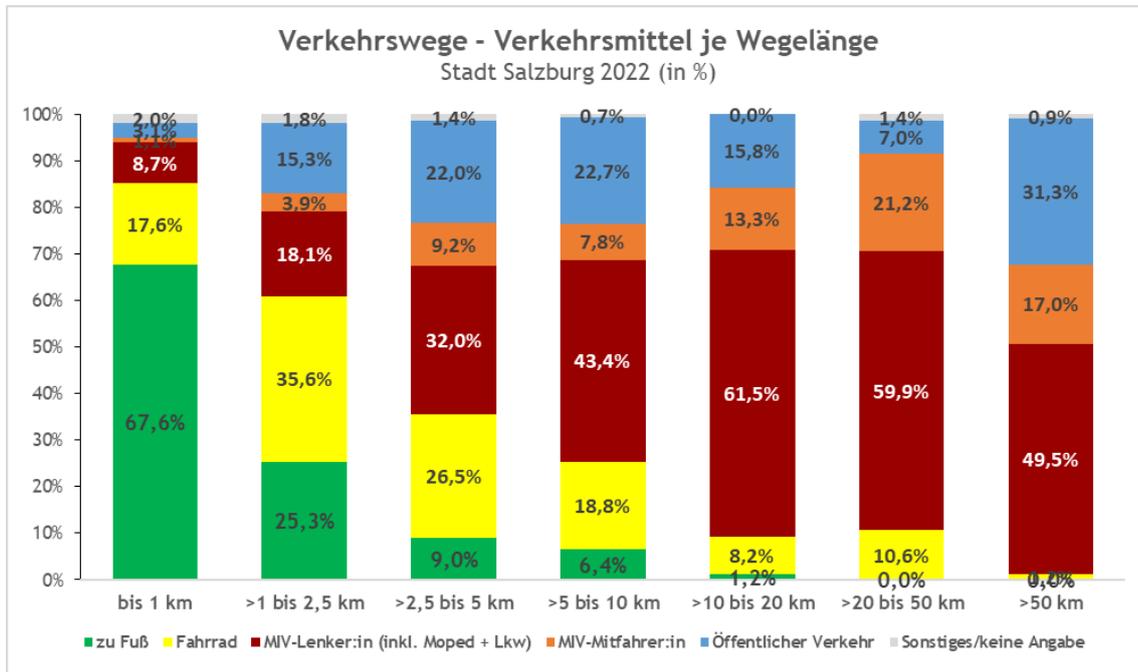
Eine noch größere Steigerung (290 %!) auf rund 113.450 Fahrradkilometer zeigt der Stadtteil Salzburg Zentrum, was einem Anteil von 25,5 % entspricht. Auch der Stadtteil Salzburg Nord-Ost weist einen relativ großen Anteil, 19,9 %, an der stadtweiten Fahrradverkehrsleistung auf. Rund 88.660 km legen hier die Bewohner:innen mit dem Fahrrad zurück. Das sind rund 180 % mehr als 2012.

Die Stadtteile Salzburg Süd-Ost und Süd-West haben geringere Steigerungsraten. Jedoch auch hier werden mehr Kilometer (rund 57.240 bzw. 48.740 km) mit dem Fahrrad gefahren. Die Fahrradanteile an der Verkehrsleistung betragen 12,8 % und 10,9 %. Es ist aber zu beachten, dass diese Werte (absolute Zahlen und Fahrradanteile) im Zusammenhang mit der Anzahl der Bewohner:innen der Stadtteile bewertet werden müssen. Die Unterschiede dürften auch mit der bestehenden Fahrradinfrastruktur und mit den daraus folgenden Erreichbarkeiten zusammenhängen.

Die Verkehrserhebung zeigt: Das Fahrrad ist für Stadtbewohner:innen von großer Bedeutung. Verstärkte Investitionen in die Fahrradinfrastruktur können die Fahrradnutzung in der Stadt Salzburg noch weiter unterstützen. Die „Radverkehrsstrategie 2025+“ der Stadtgemeinde Salzburg ist dafür eine wichtige Grundlage.

7 Wie lang sind die Wege der Bewohner:innen der Stadt Salzburg mit gewählten Verkehrsmitteln?

12

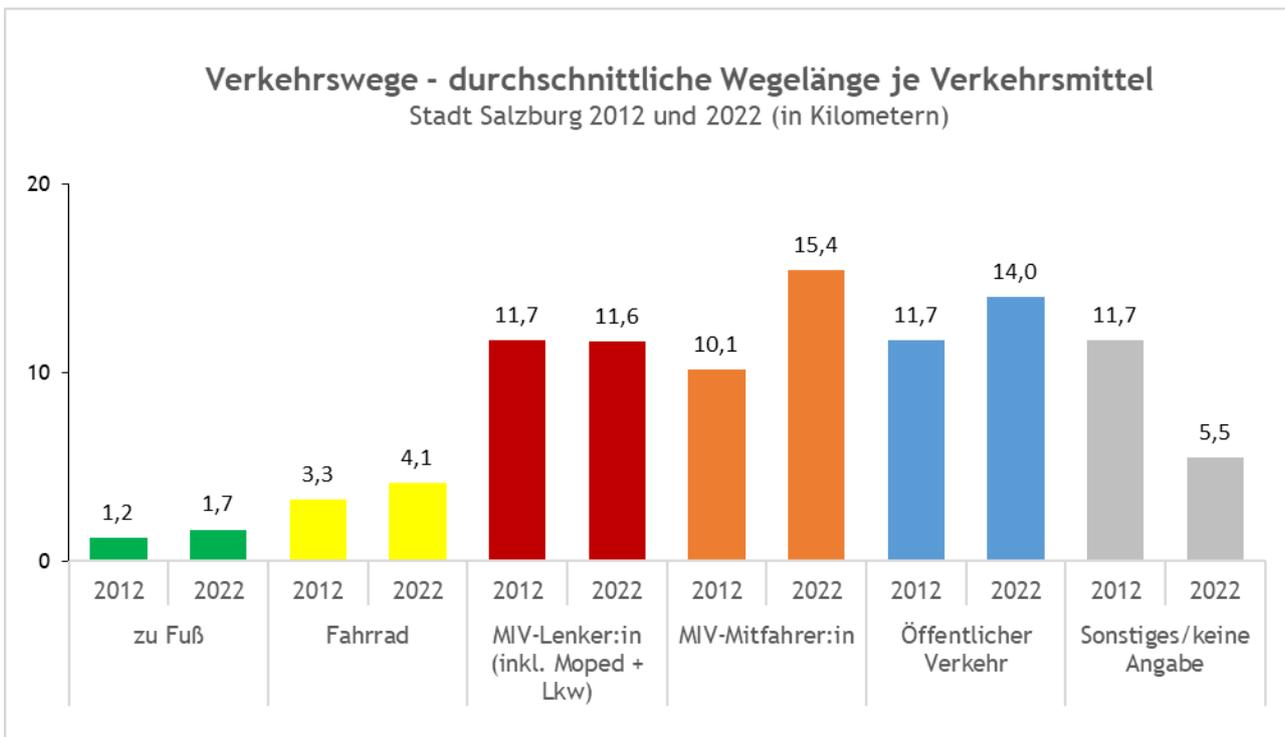


Bei den kurzen Wegen ist der Fuß- und Radanteil in der Stadt Salzburg beachtlich hoch und hat seit 2012 zugenommen z.B. der Radwegeanteil im Bereich >1 bis 2,5 km von 31,4 % auf 35,6 %. Je länger die Wege sind, desto weniger werden diese zu Fuß oder mit dem Rad absolviert und desto mehr sind der MIV und teilweise der öffentliche Verkehr von Bedeutung.

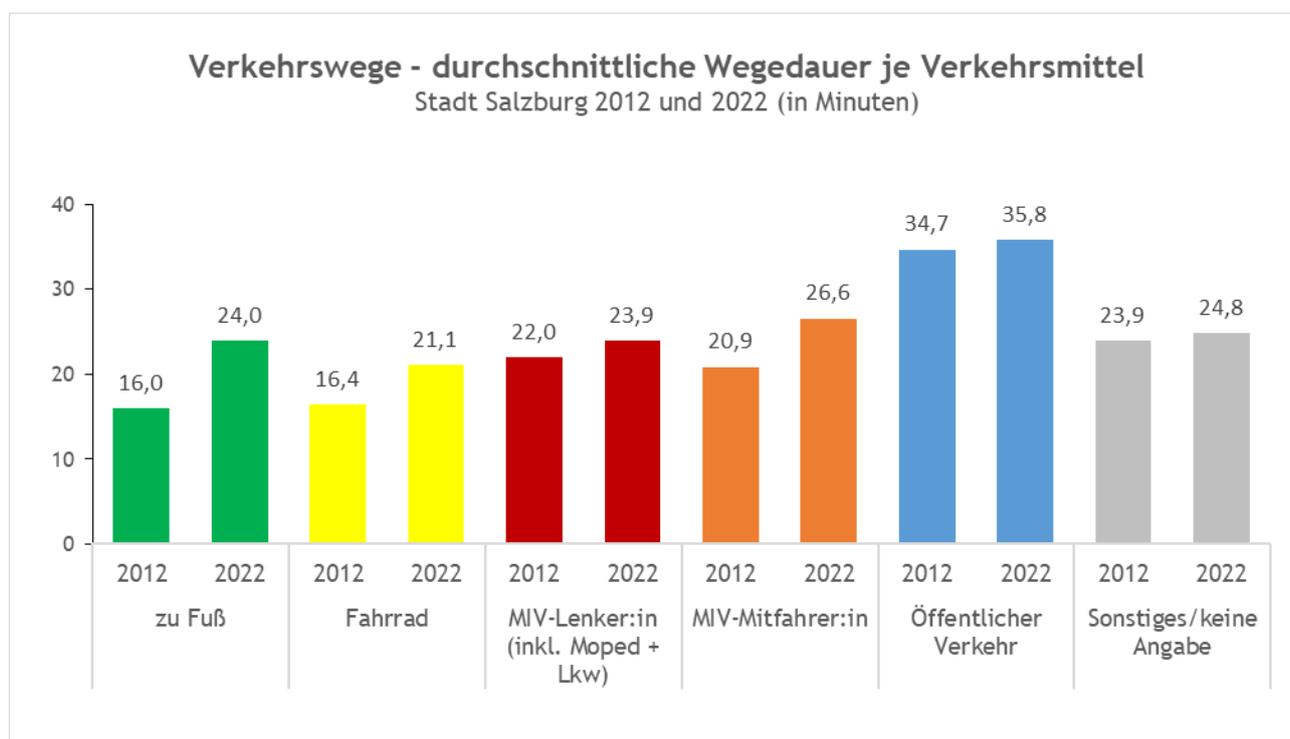
Das spiegeln auch die durchschnittlichen Wegelängen wider. Fußwege sind in der Stadt Salzburg durchschnittlich 1,7 km, Radwege 4,1 km und Durchschnitts-Wege von MIV-Lenker:innen 11,6 km lang. Der Anteil der MIV-Lenker:innen bei den kurzen Distanzen bis 5 km ist mit rund 20 % verglichen mit anderen Bezirken gering. Erst bei längeren Wegen sind die MIV-Anteile deutlich höher.

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt 14 km lang. Je länger die Wege sind, desto eher werden auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Nur die Wegelängenkategorien 10 bis 20 km und 20 bis 50 km stechen hervor, da hier die Nutzung wieder abnimmt. Bei Wegen über 50 km erreicht der öffentliche Verkehr mit 31,3 % seinen höchsten Anteil.

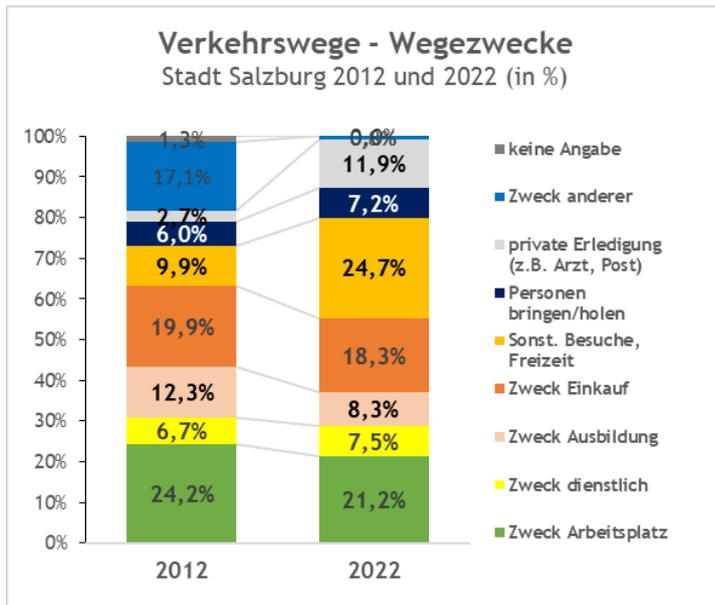
Im gesamten Land Salzburg ist für Kinder bis 14 Jahre und alte Menschen ab 85 Jahre das Z Fußgehen die wichtigste Art der Fortbewegung. Sie legen 34 % bzw. 39 % ihrer Wege so zurück. Auch das Mitfahren ist in diesen Altersgruppen (26 % bzw. 17 %) sehr wichtig. 6- bis 14-jährige fahren 29 % und 15- bis 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 der Stadt Salzburg sind somit jeden Tag länger und weiter unterwegs. Waren mobile Personen 2012 75,3 Minuten (Min.) am Tag unterwegs, ist die Tageswegedauer bis 2022 auf 90,4 Min. gestiegen. Die Tageswegelänge ist von 26,7 km auf 29,1 km gewachsen. Unter den Bezirken ist nur in der Stadt Salzburg die Wegelänge der MIV-Lenker:innen etwas kürzer und gleichzeitig die Wegedauer länger geworden - kürzere Wege im MIV werden also langsamer zurückgelegt. Im Bundesland ist nur im Bezirk Hallein die Wegedauer des öffentlichen Verkehrs kürzer geworden - das heißt, dort werden im öffentlichen Verkehr längere Wege schneller zurückgelegt.

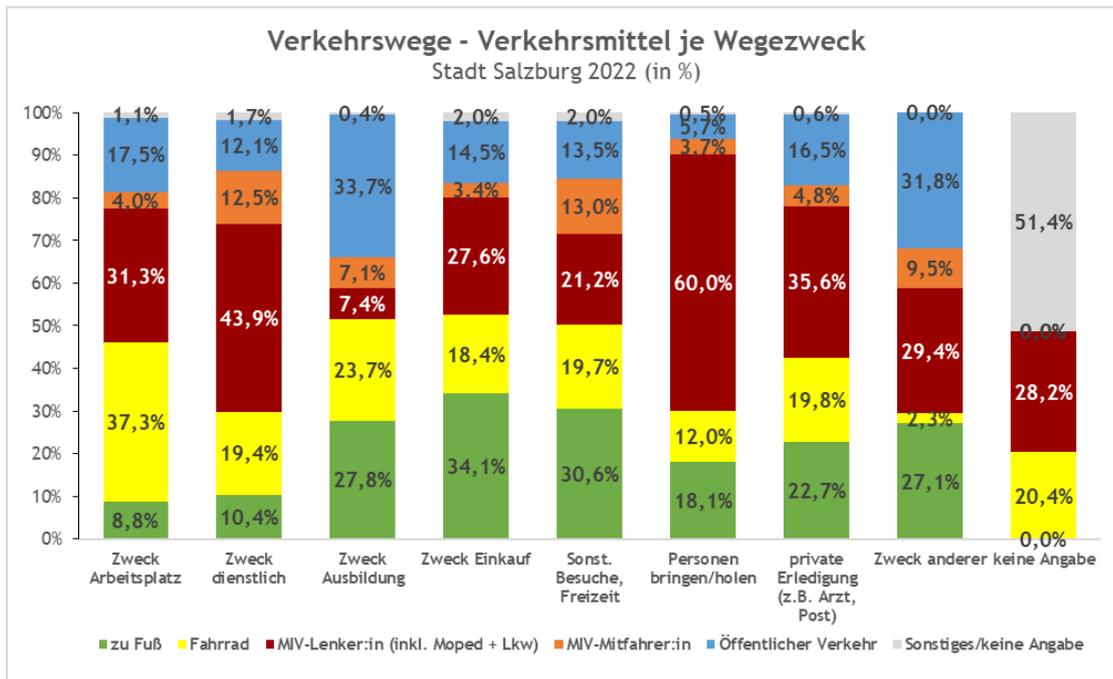


8 Warum sind die Bewohner:innen der Stadt Salzburg unterwegs?



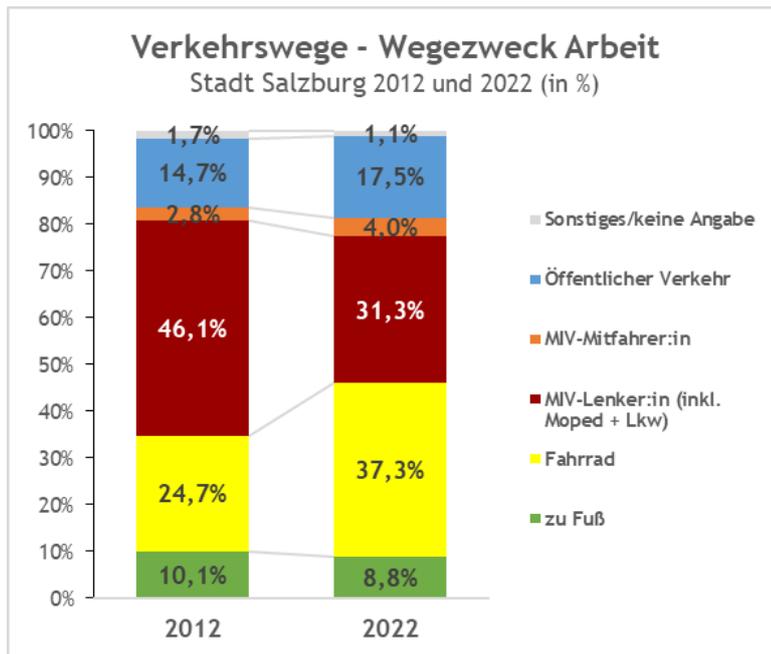
Die Bewohner:innen der Stadt Salzburg sind auf ihren Wegen aus unterschiedlichen Gründen, hier Wegezwecke genannt, unterwegs. Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass nun mehr Wege, 36,6 % insgesamt, im Bereich der privaten Erledigungen, Besuche und Freizeit zurückgelegt werden. Die Anteile der Arbeits- und der Einkaufswege verzeichnen eine Abnahme auf 21,2 % bzw. 18,3 % - eventuell begründet durch vermehrte Home-Office-Nutzung und dem zunehmenden Online-Handel. Die Ausbildungswege werden aufgrund der demografischen Entwicklung ebenfalls weniger.

9 Wie sind die Bewohner:innen der Stadt Salzburg für verschiedene Wegezwecke unterwegs?



Für ihre Wege mit unterschiedlichen Wegezwecken verwenden die Bewohner:innen in der Stadt Salzburg verschiedene Verkehrsmittel. Die Ausbildungswege inkl. Schulwege stechen damit hervor, dass 33,7 % dieser Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Typischerweise betrifft das junge Personen, teilweise ohne Führerschein. Der Wegeanteil des Fuß- und Radverkehrs ist bei Ausbildungswegen, aber auch bei Arbeits-, Einkaufs- und sonstige Besuchs- bzw. Freizeitwege bemerkenswert hoch. Dienstliche Wege sowie Wege für private Erledigungen, und um Personen zu bringen bzw. zu holen, werden vielfach als MIV-Lenker:in zurückgelegt. Die Bring- bzw. Holwege mit einem Anteil von mehr als der Hälfte, 60 %, sind aber in der Stadt ein Einzelfall.

Arbeitswege



Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass der Anteil der MIV-Lenker:innen auf 31,3 % stark zurückging, was der niedrigste Anteil im Bundesland ist.

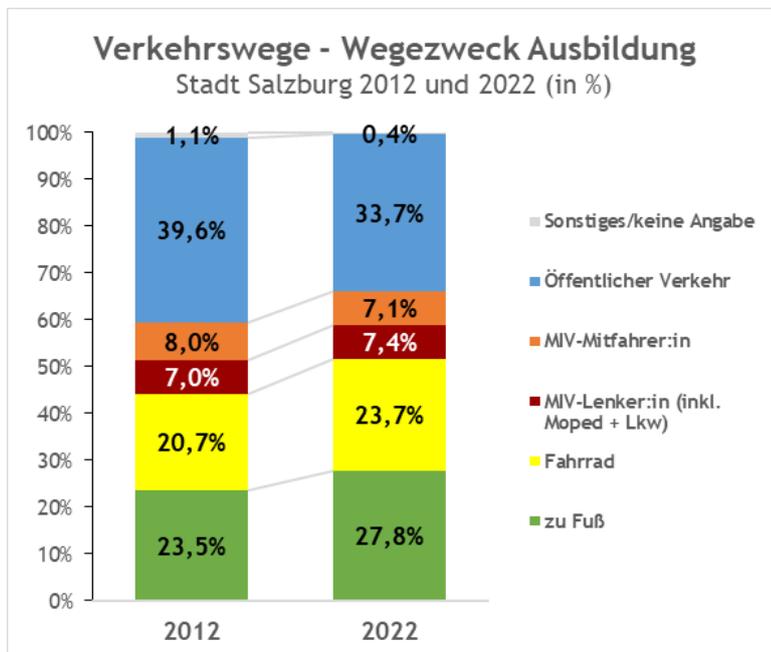
Gleichzeitig ist das Rad vermehrt im Einsatz und hat den MIV als wichtigstes Verkehrsmittel auf Arbeitswegen abgelöst. Die Nutzung hat auf 37,3 % zugenommen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben an Bedeutung gewonnen und werden bei 17,5 % der Arbeitswege genutzt. Die Stadt Salzburg hat damit die größten Wegeanteile von Radverkehr und öffentlichem Verkehr auf Arbeitswegen bundeslandweit.

15

Das Zufußgehen hat bei Arbeitswegen in der Stadt Salzburg mit einem Wegeanteil von 8,8 % geringe und leicht abnehmende Bedeutung. Jedoch hat von den Bezirken nur Zell am See einen noch höheren Wert (10,4 %).

Ausbildungswege



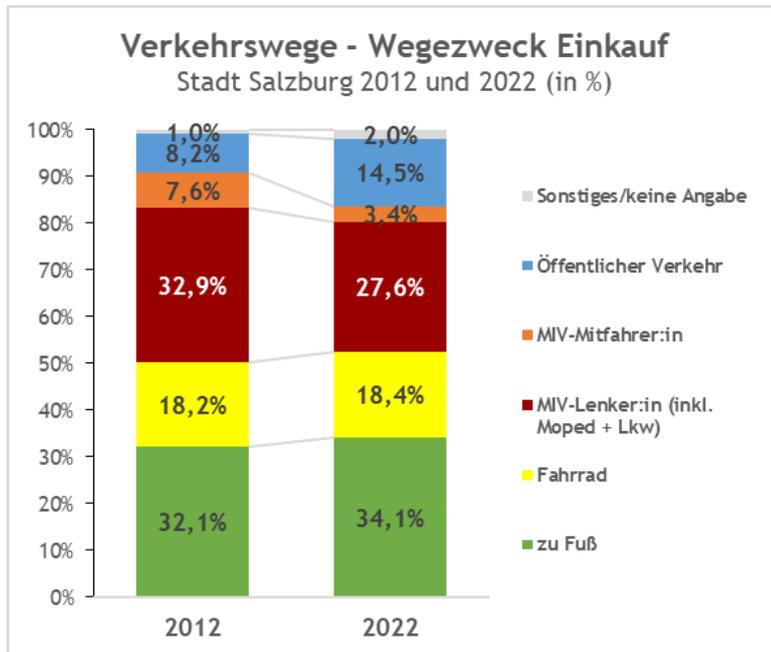
Die Verkehrsnutzung bei den Ausbildungswegen hat sich ebenfalls verändert. Der öffentliche Verkehr bleibt trotz Rückgang auf 33,7 % bei Ausbildungswegen das wichtigste Verkehrsmittel. Das ist jedoch der kleinste Anteil im Bundesland.

Danach kommt der Fußverkehr, der mit 27,8 % Wegeanteil noch an Bedeutung gewonnen hat.

Auch der Radverkehr zu Ausbildungszwecken ist in der Stadt Salzburg mit einem Anstieg auf 23,7 % wichtiger geworden - der größte Wegeanteil des Radverkehrs bei Ausbildungswegen bundeslandweit.

Die MIV-Nutzung spielt für diesen Zweck eine praktisch gleichbleibende, geringe Rolle.

Einkaufswege

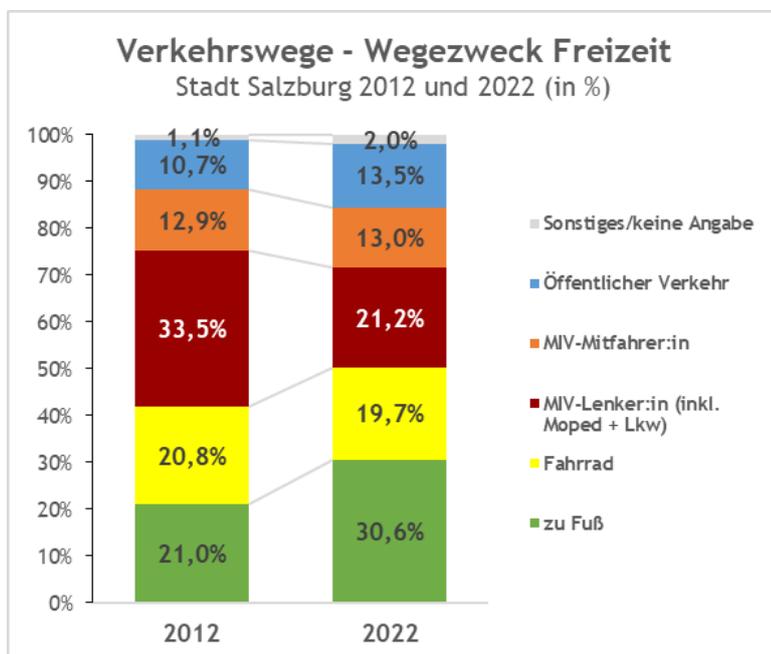


Der Fußverkehr hat bei Einkaufswegen an Bedeutung gewonnen und ist mit 34,1 % nun wichtigstes Verkehrsmittel - der größte Wegezweck im Bundesland Salzburg.

Gleichzeitig hat der MIV an Bedeutung verloren - insgesamt 31 % statt 40,5 % der Einkaufswege werden so zurückgelegt. Der Wegezweck der MIV-Lenker:innen ist mit 27,6 % der kleinste bundeslandweit.

Der Radverkehr ist mit 18,4 % praktisch konstant geblieben. Der öffentliche Verkehr hat mit 14,5 % stark an Bedeutung gewonnen. Diese beiden Wegezwecke haben damit im Bundesland die höchsten Werte.

Freizeitwege



Die Bewohner:innen der Stadt Salzburg sind auch in ihrer Freizeit unterwegs und das zu einem großen und zunehmenden Teil der Wege zu Fuß. Mit 30,6 % hat der Fußverkehr den MIV (34,2 % insgesamt) ebenfalls als dominantes Verkehrsmittel abgelöst. Im Bundesland Salzburg hat bei Freizeitwegen nur der Bezirk St. Johann i.P. einen größeren Fußverkehrsanteil.

Der Wegezweck der MIV-Lenker:innen ist mit 21,2 % der kleinste Anteil bundeslandweit.

Gleichzeitig hat der Radwegeanteil in der Freizeit geringfügig auf 19,7 % abgenommen, was aber trotzdem der größte Anteil im Bundesland ist.

Der öffentliche Verkehr ist bei Freizeitwegen mit 13,5 % wichtiger geworden. Das ist der höchste Wert im gesamten Land Salzburg.

10 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 der Stadt Salzburg mehr unterwegs sind. Sie sind öfter unterwegs, ihre Wege sind länger geworden und damit auch die Zeit, die sie unterwegs verbringen. Sowohl beim relativen MIV-Anteil, also auch bei den als MIV-Lenker:in gefahrenen Kilometern ist ein klarer Rückgang erkennbar - und das, obwohl die Bevölkerung gewachsen ist. Die Erhebung zeigt auch, dass die aktive Mobilität, der Rad- und Fußverkehr, stark zunimmt. Die mit Rad oder zu Fuß zurückgelegten Kilometer haben in der Stadt Salzburg um 67 % bzw. 80 % 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 Kommunen wie die Stadt Salzburg verschiedene Handlungsspielräume.

Je kürzer die Wege, desto eher sind mobile Personen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs. Raumordnung sowie Stadt- und Quartiersplanung sind grundlegende Instrumente, um Wege kurz zu halten. Kommunen, wie die Stadt Salzburg, haben Einfluss auf die integrierte Gestaltung ihrer Räume und Stadtteile, um die verschiedenen Funktionen - Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung, Naherholung, usw. - möglichst im Sinne der kurzen Wege zu ermöglichen. Diese Aspekte sollten bei zukünftigen Entscheidungen jedenfalls mitgedacht werden. Zur Förderung der Infrastruktur für Radfahrer:innen und Fußgeher:innen bieten sich viele Möglichkeiten: die Errichtung von Radabstellplätzen, die Lückenschließung im Radwegenetz, eine gute Planung der Rad- bzw. Fußwege in neuen Quartieren, aber auch die Erhaltung und Verbesserung herkömmlicher Infrastruktur für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen. Dafür ist die politische sowie fachliche Abstimmung zwischen der Stadt Salzburg und den Umgebungsgemeinden ein wesentlicher Faktor. Die Verkehrssicherheit, z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und guter Beschilderung der Radwege, ist ein weiterer Handlungsansatz. Belebte Stadtteilzentren, die Attraktivierung bzw. die Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Räumen für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen und zielgerichtete Entwicklung von Gewerbeflächen können zusätzliche Hebel sein. Denn, wie auf Seite 12 beschrieben, gibt es bei den kürzeren Wegen bis zu 5 km noch Potenzial der Verlagerung hin zu aktiver Mobilität.

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 für längere und speziell in der Stadt für mittlere Wegstrecken eine gute Alternative zum Auto bietet (siehe S. 12). In der Stadt Salzburg bedeutet das z.B. die weitere Verbesserung des O-Bus-Netzes sowie der regionalen Bahnstrecken. Eine Verkürzung der Fahr- und Taktzeiten ist für Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr eine positive Entwicklung.

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 in der Stadt Salzburg.

11 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

- 18 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
