



Unterwegs im Lungau

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 Tamsweg weist eine alpine Prägung auf und wird durch die Mur und viele Seitenbäche topographisch gegliedert. Das hochrangige Verkehrsnetz wird im Lungau durch die Autobahn A 10 geprägt. Die Murtalbahn führt von Tamsweg über Ramingstein in die benachbarte Steiermark. Die einzelnen Gemeinden sind durch das Landesstraßennetz miteinander verbunden. Eine relativ gute Erreichbarkeit des Salzburger Zentralraumes ist über die A 10 (Tauerntunnel) grundsätzlich gewährleistet. In der vorliegenden Broschüre werden jene Daten betrachtet, die durch das Mobilitätsverhalten der einheimischen Bevölkerung ableitbar sind.

Um das bestehende Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsangebote für die Lungauer 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 Tamsweg beträgt die Stichprobe daraus 950 wohnhafte Personen ab sechs Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität) bzw. 2.852 Wege.

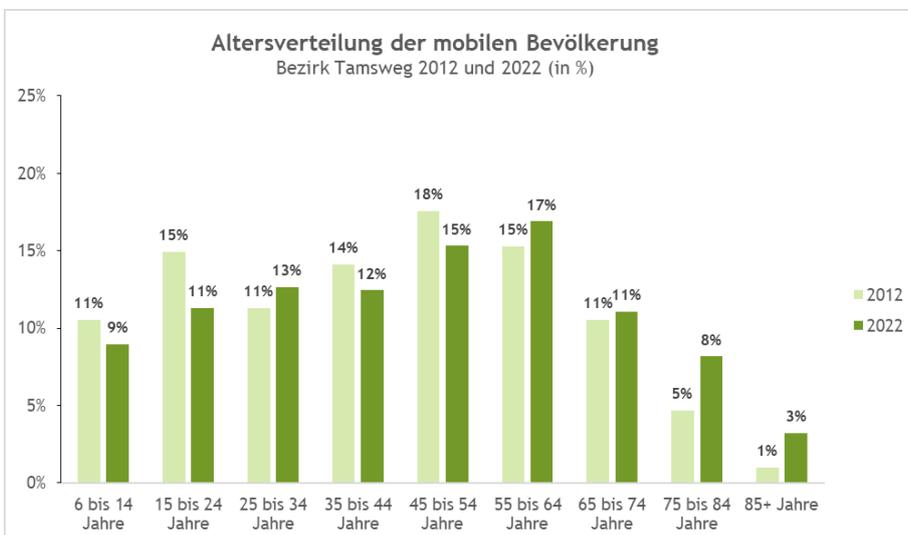
4

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 Tamsweg?

Die Bevölkerung im Bezirk Tamsweg schrumpft und so wohnen hier laut Statistik Austria (Stand 2021) 20.169 Personen. Das sind 1,6 % weniger als 2011, entgegen des bundeslandweiten Wachstums von 6,2 %. Weniger Bewohner:innen bedeuten weniger mobile Menschen und auch weniger erwerbstätige Personen. Diese sind um 0,6 % auf 10.525 Erwerbstätige gesunken. Die Wirtschaft des Bezirkes bietet 8.336 Arbeitsplätze. Mit dem Plus von 2,6 % hat Tamsweg das geringste Wachstum unter den Bezirken des Bundeslandes.

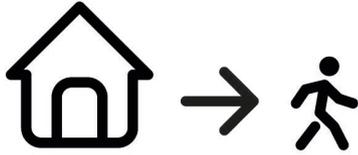
Die Verkehrserhebung 2022 umfasst den Anteil der mobilen Bevölkerung (Anteil der Personen, die werktags ihr Zuhause mind. einmal verlassen) an der Wohnbevölkerung ab sechs Jahren. In Tamsweg entwickelt sich dieser ähnlich wie im gesamten Bundesland bzw. in den einzelnen Bezirken: Der Anteil ist leicht um 2,1 % auf 84,7 % (der geringste Wert im Bundesland) gesunken. Zum Vergleich: In der Stadt Salzburg sind 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 20 % zurückgegangen, der Anteil der Personen ab 75 Jahre von 6 % auf 11 % gestiegen.

3 Wie ist die Bevölkerung im Bezirk Tamsweg mobil?

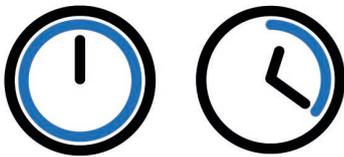
84,7% der Bevölkerung verlassen an einem Wochentag mindestens einmal ihr Zuhause. **3,39 Wege** werden pro Tag von mobilen Personen zurückgelegt.



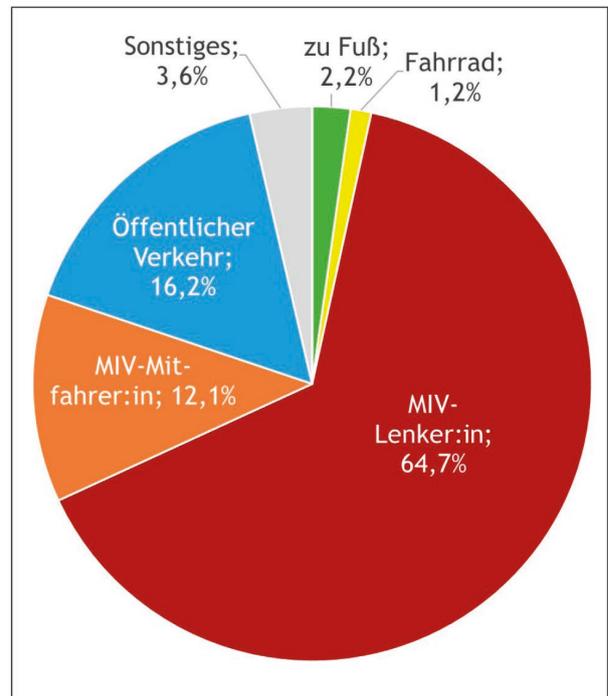
An einem durchschnittlichen Werktag ist die Bevölkerung im Bezirk Tamsweg **0,8 Mio. km** unterwegs. Das ist ein Anstieg von **14%** in 10 Jahren.



80,6 Min. sind mobile Personen am Tag auf **50 km** unterwegs.



Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Kilometern



Wegelänge und Wegedauer

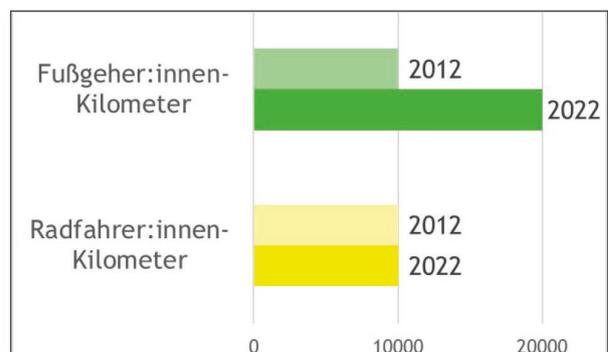
	Fußgeher:innen	23,9 Min. 1,9 km
	Radfahrer:innen	14,4 Min. 3 km
	MIV-Lenker:innen	22,7 Min. 16,4 km
	Teilnehmer:innen im öffentlichen Verkehr	45,1 Min. 39,2 km

Im Schnitt dauern diese Wege **23,8 Min.** und sind **14,8 km** lang.

53,7% der Wege sind **unter 5 km** lang



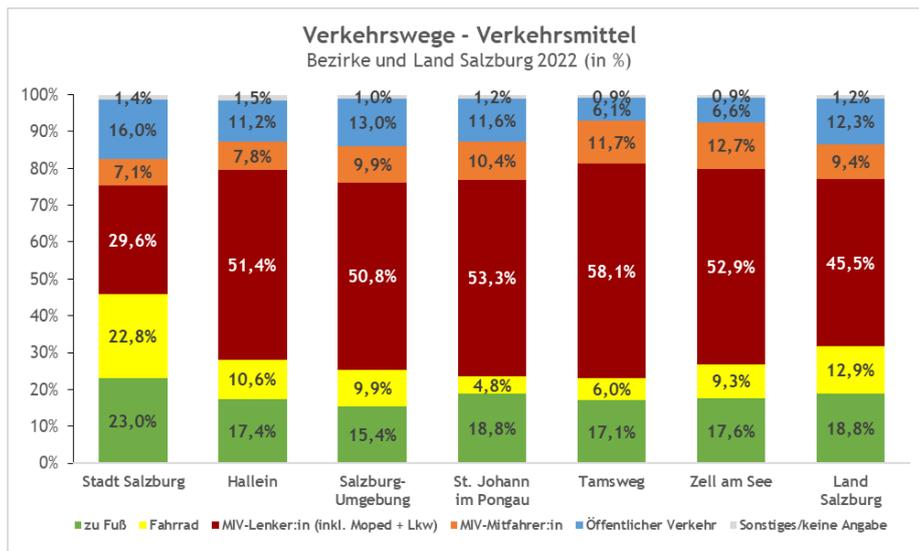
Aktive Mobilität



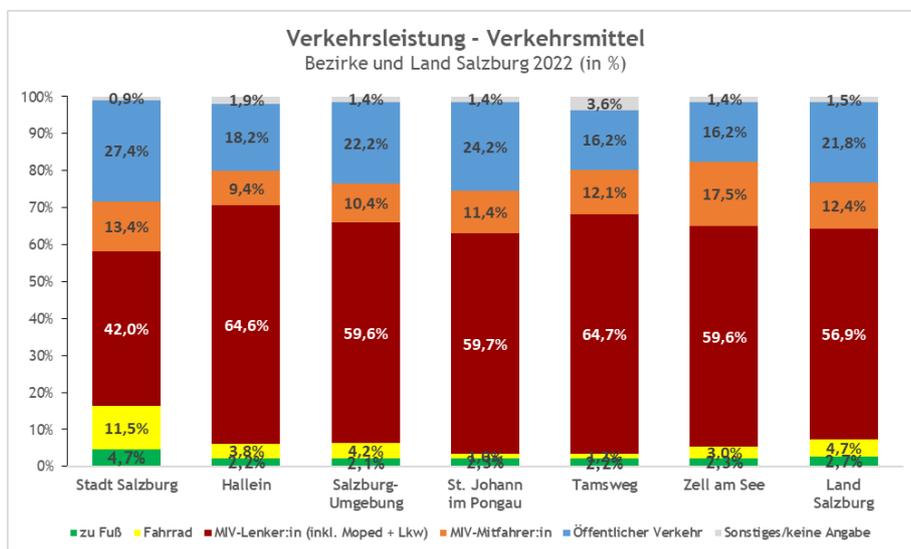
4 Welche Verkehrsmittel nutzen die Salzburger:innen und die Bewohner:innen des Bezirks Tamsweg?

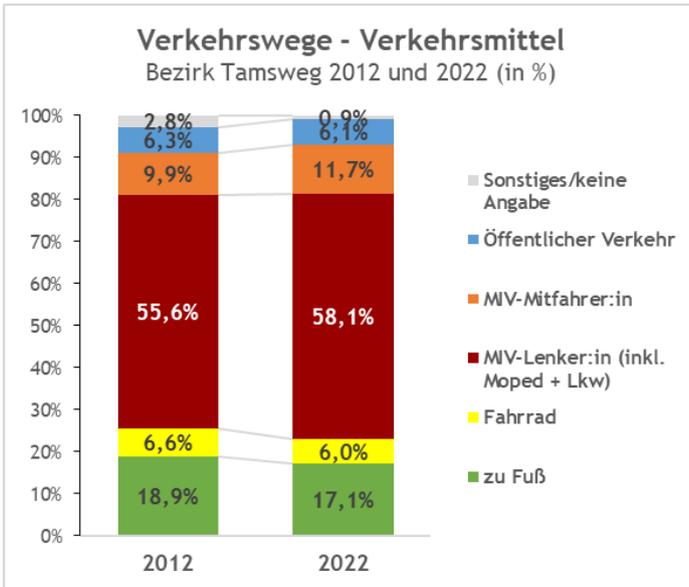
Für ihre täglichen Wege nutzen die mobilen Bewohner:innen im Bezirk Tamsweg unterschiedliche Verkehrsmittel. 58,1 % der Wege werden von MIV-Lenker:innen (Motorisierter Individualverkehr, inkl. PKW und Moped) und weitere 11,7 % von mobilen Personen als Mitfahrer:innen zurückgelegt. Damit ist der MIV wichtigstes Verkehrsmittel im Bezirk. Insgesamt haben die anderen Bezirke ähnliche Werte. Nur die Stadt Salzburg - mit einem hohen Anteil an Fußverkehrs- und Radverkehrsweegen - 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 Tamsweg werden z.B. 64,7 % der zurückgelegten Kilometer von MIV-Lenker:innen gefahren. Der höhere Anteil erklärt sich damit, dass MIV-Wege in Tamsweg 16,4 km, aber z.B. Radwege durchschnittlich nur 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 16,2 % unter den Bezirken im unteren Feld - Hallein und Zell am See verzeichnen ähnlich geringe Anteile. St. Johann i.P. und speziell die Stadt Salzburg haben höhere Anteile.





Der Vergleich zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass nun im Bezirk Tamsweg der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen um 2,5 % gestiegen und der Kilometeranteil um 0,5 % leicht gesunken 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.

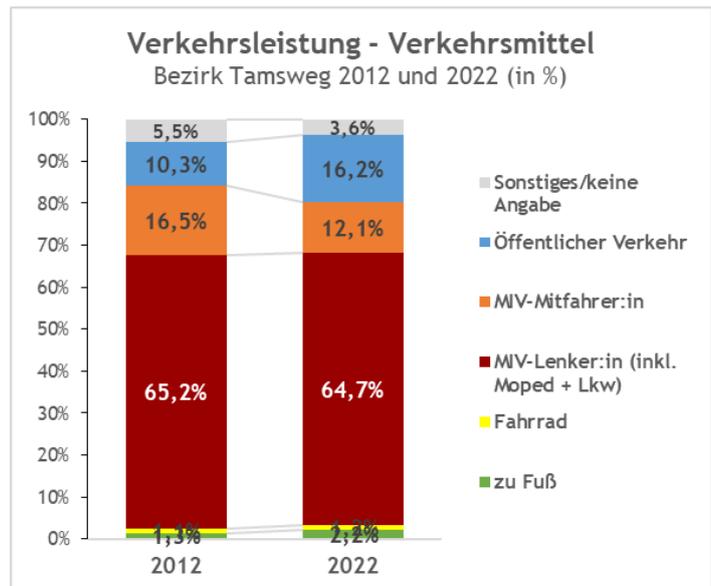
Mit dem Anstieg auf 58,1 % geht der Wegeanteil von MIV-Lenker:innen nicht in Richtung des landesweiten Zieles für 2025 von 45 % (laut Landesmobilitätskonzept „Salzburg mobil 2025“).

7

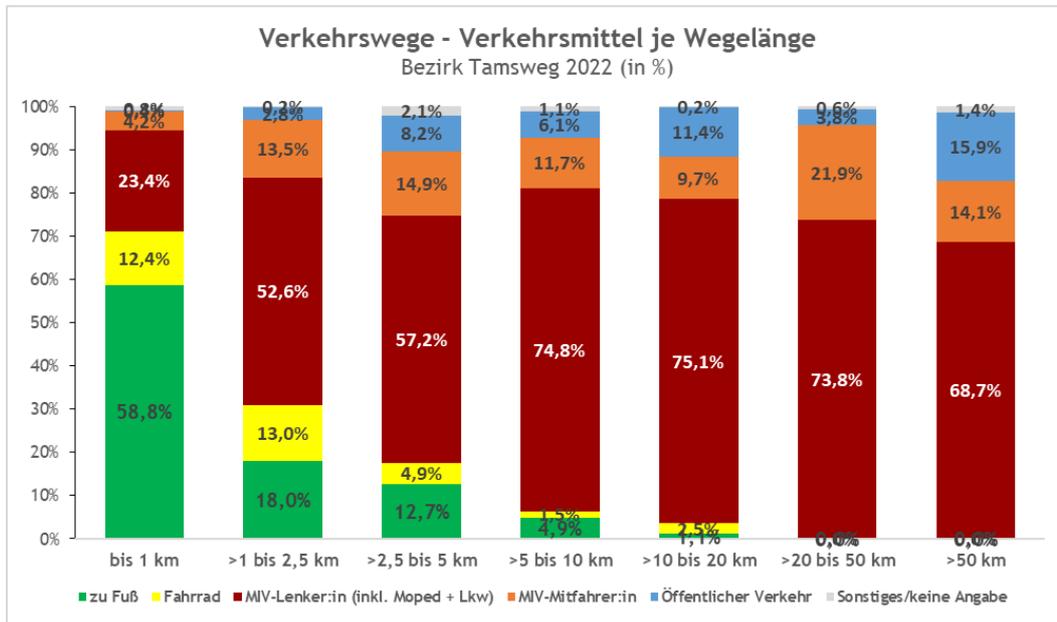
Auch die Wegeanteile von öffentlichem Verkehr und Radfahrer:innen gehen zurück auf 6,1 % bzw. 6 % und entfernen sich damit von den landesweiten Zielen von 14 % bzw. 13 %. Der Fußverkehrsanteil liegt mit dem Rückgang auf 17,1 % knapp über dem landesweiten Ziel von 17 %. Die Verringerung der Wegeanteile von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr stehen auch dem Trend im gesamten Bundesland entgegen (plus 1,4 %, 2,2 % bzw. 0,4 %).

Die Kilometeranteile entwickeln sich hingegen teilweise etwas anders, so entspricht das leichte Wachstum des Kilometeranteils des Fußverkehrs von 0,9 % genau der bundeslandweiten Entwicklung. Auch der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Kilometern hat sich um 5,9 % erhöht, was das höchste Wachstum unter den Bezirken ist. Das deutet darauf hin, dass die Wegelänge im öffentlichen Verkehr in Tamsweg deutlich zugenommen hat (siehe S. 9).

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 Tamsweg mehr Wege zurückgelegt. Im Jahr 2012 hatten mobile Personen noch 3,07 Wege am Tag, 2022 legen sie 3,39 Wege am Tag zurück. Diese Wege sind auch etwas länger geworden - ein durchschnittlicher Weg ist von 13,9 km auf 14,8 km angestiegen. Nur der absolute Verkehr (zurückgelegte Kilometer) als MIV-Mitfahrer:in hat abgenommen und der Radverkehr ist gleichgeblieben. Mit allen anderen Verkehrsmitteln werden absolut mehr Kilometer zurückgelegt.



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



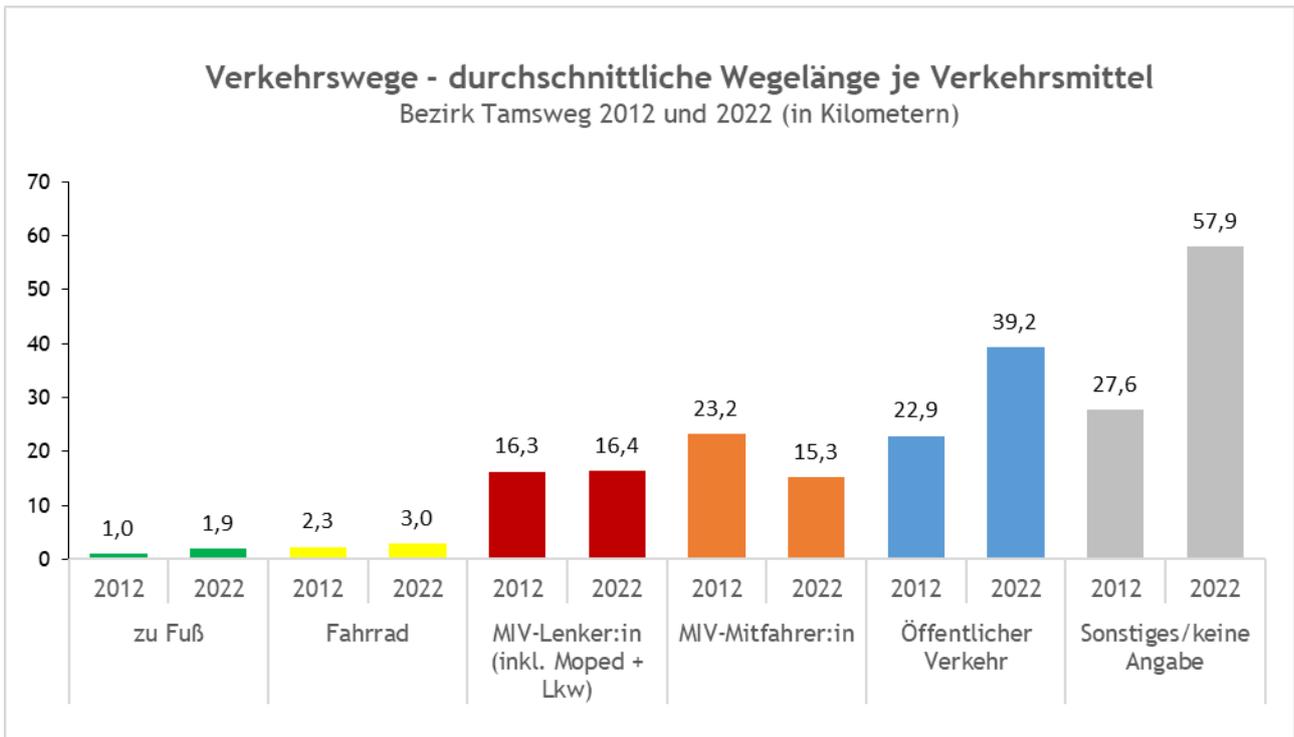
8

Bei den kurzen Wegen ist der Fuß- und Radanteil im Bezirk Tamsweg beachtlich hoch und hat seit 2012 teilweise zugenommen. Der Fußwegeanteil im Bereich 1 bis 2,5 km ist zwar von 19,5 % auf 18 % gesunken, im Bereich 2,5 bis 5 km aber von 8,4 % auf 12,7 % gewachsen. 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.

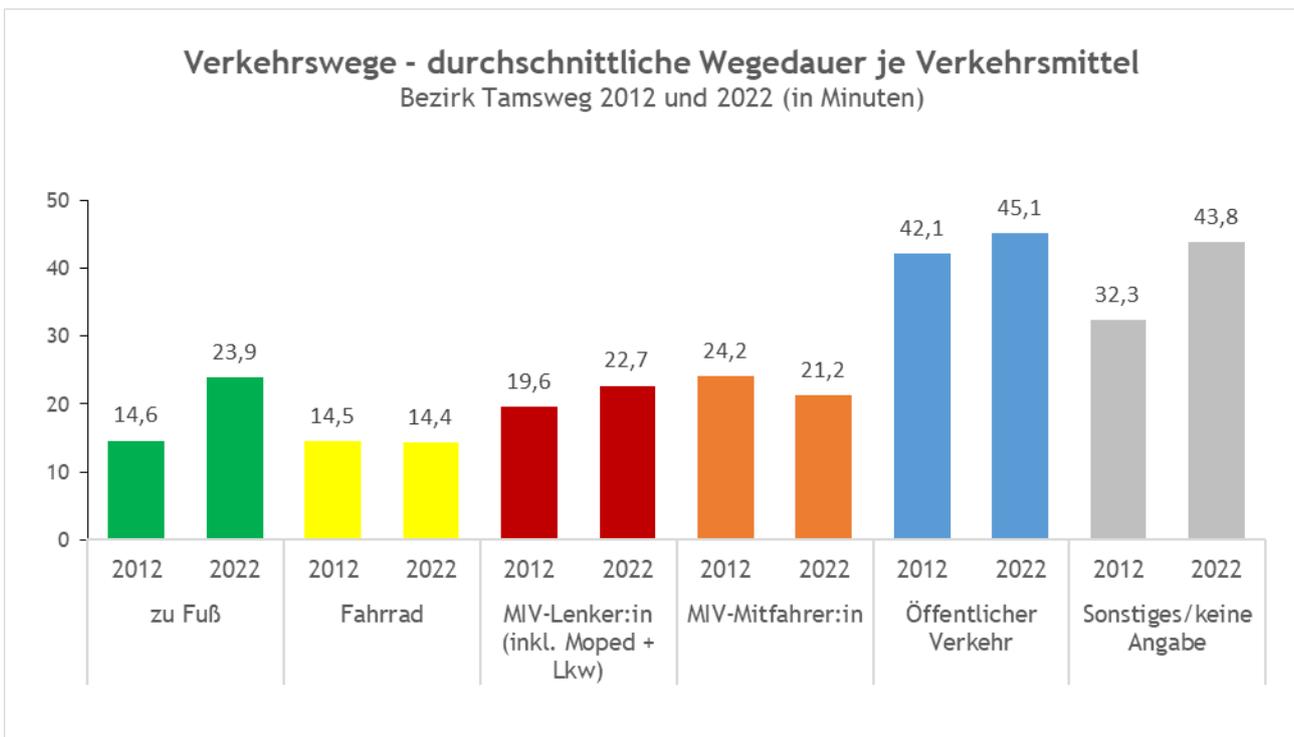
Das spiegeln auch die durchschnittlichen Wegelängen wider. Fußwege sind im Bezirk Tamsweg durchschnittlich 1,9 km, Radwege 3 km und Durchschnitts-Wege von MIV-Lenker:innen 16,4 km lang. Das macht aber auch deutlich, dass zumindest ein Teil der Wege von MIV-Lenker:innen zu Fuß oder mit dem Rad bzw. E-Bike zurückgelegt werden kann. So fahren auf 23,4 % der Wege bis 1 km MIV-Lenker:innen - eine Distanz die innerhalb der Durchschnitts-Fußwegelänge von 1,9 km liegt. Und während der Durchschnitts-Radweg 3 km lang ist, sind auf rund 38 % der Wege bis 2,5 km MIV-Lenker:innen unterwegs.

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt 39,2 km lang. Je länger die Wege sind, desto eher werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt, wobei der Bereich zwischen >20 und 50 km hervorsticht, denn in dieser Wegelängenategorie nimmt die Nutzung deutlich ab. Ab 50 km nimmt die Nutzung wieder deutlich zu. Die häufigste Distanz mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist über 50 km lang.

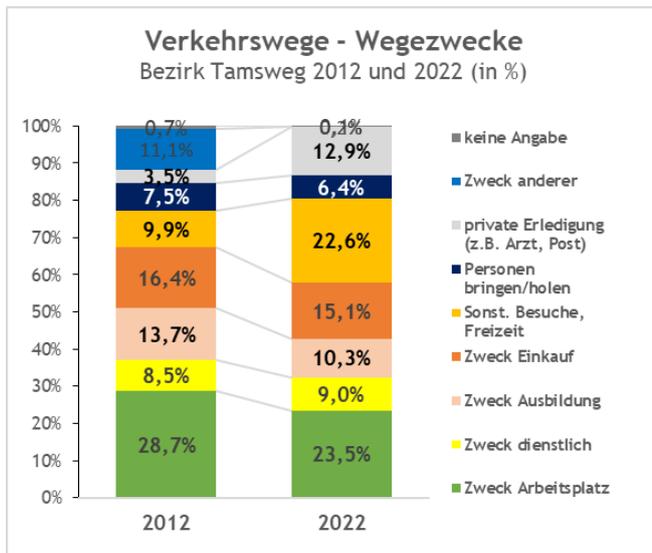
Im gesamten Land Salzburg ist für Kinder bis 14 Jahre und alte Menschen ab 85 Jahre das Zufußgehen die wichtigste Art der Fortbewegung. Sie legen 34 % bzw. 39 % ihrer Wege so zurück. Auch das Mitfahren ist in diesen Altersgruppen (26 % bzw. 17 %) sehr wichtig. 6- bis 14-jährige fahren 29 % und 15- bis 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.



In zehn Jahren haben die Länge und Dauer der Wege zugenommen - Bewohner:innen des Bezirks Tamsweg sind somit jeden Tag länger und weiter unterwegs. Waren mobile Personen 2012 64,5 Minuten (Min.) am Tag unterwegs, ist die Tageswegedauer bis 2022 auf 80,6 Min. gestiegen. Die Tageswegelänge ist von 42,7 km auf 50 km gewachsen. Unter den Verkehrsmitteln haben die Wegelänge und -dauer von MIV-Mitfahrer:innen abgenommen. Die Wege von Radfahrer:innen und MIV-Lenker:innen sind sehr ähnlich geblieben. Auffällig ist, dass die Wegelänge im öffentlichen Verkehr deutlich und im Vergleich dazu aber die Wegedauer weniger zugenommen hat. Nur im Bezirk Halblein ist die Wegedauer des öffentlichen Verkehrs kürzer geworden - das heißt die längeren Wege werden im öffentlichen Verkehr schneller zurückgelegt.



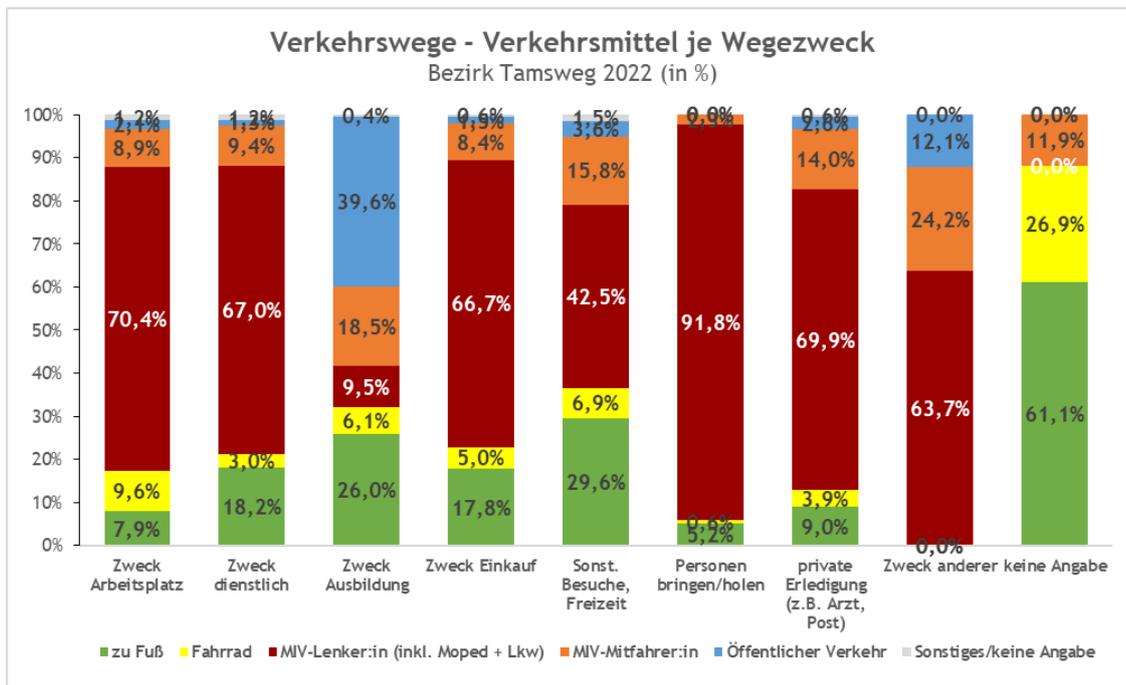
6 Warum sind die Bewohner:innen des Bezirks Tamsweg unterwegs?



Die Bewohner:innen im Bezirk Tamsweg sind auf ihren Wegen aus unterschiedlichen Gründen, hier Wegezwecke genannt, unterwegs. Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass nun mehr Wege, 35,5 % insgesamt, im Bereich der privaten Erledigungen, Besuche und Freizeit zurückgelegt werden. Die Anteile der Arbeits- und der Einkaufswege verzeichnen eine Abnahme auf 23,5 % bzw. 15,1 % - eventuell begründet durch vermehrte Home-Office-Nutzung und dem zunehmenden Online-Handel. Die Ausbildungswege werden aufgrund der demografischen Entwicklung ebenfalls weniger.

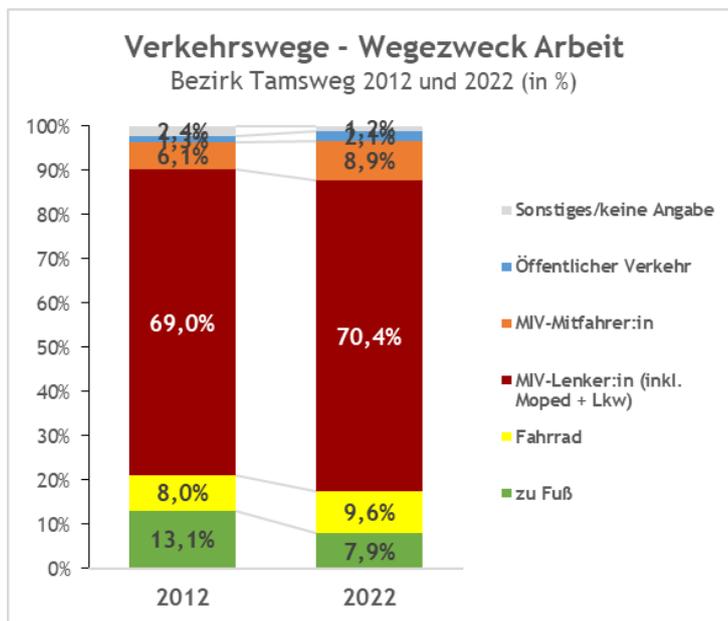
10

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



Für ihre Wege mit unterschiedlichen Wegezwecken verwenden die Bewohner:innen im Bezirk Tamsweg verschiedene Verkehrsmittel. Die Ausbildungswege inkl. Schulwege stehen dabei hervor: 39,6 % dieser Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 26 % zu Fuß und 28 % mit MIV (davon 9,5 % 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 91,8 %. 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 70,4 % und jener der MIV-Mitfahrer:innen auf 8,9 % der Arbeitswege anstieg. Der MIV-Lenker:innenanteil ist bundeslandweit der größte Anteil bei Arbeitswegen.

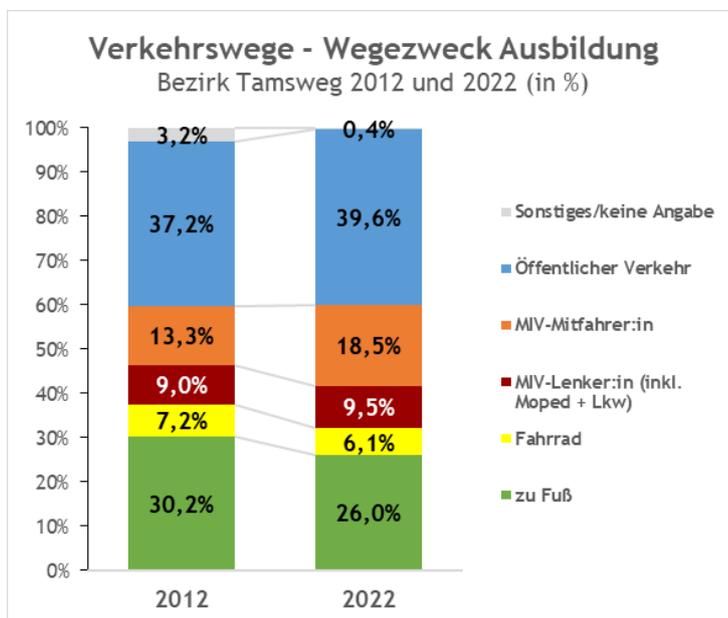
Das Rad ist vermehrt im Einsatz. Die Nutzung hat auf 9,6 % der Arbeitswege zugenommen, was aber nach St. Johann i.P. (4,8 %) der zweitkleinste Anteil ist.

Das Zufußgehen hat bei Arbeitswegen im Bezirk Tamsweg mit einem Wegeanteil von 7,9 % etwas an Bedeutung verloren.

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind mit 2,1 % etwas wichtiger bei Arbeitswegen geworden - das ist aber im Bundesland der geringste Anteil.

11

Ausbildungswege



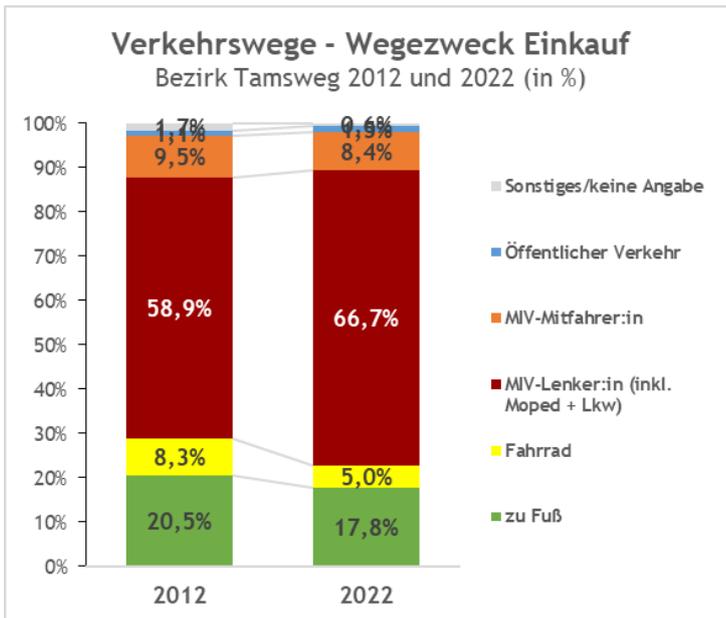
Die Verkehrsnutzung bei den Ausbildungswegen hat sich ebenfalls verändert. Die Nutzung des MIV als MIV-Mitfahrer:in hat auf 18,5 % und als MIV-Lenker:in auf 9,5 % zugenommen. Der Anteil der MIV-Lenker:innen ist nur im Bezirk Hallein mit 11,4 % noch höher.

Der öffentliche Verkehr ist bei Ausbildungswegen das wichtigste Verkehrsmittel und hat mit 39,6 % an Bedeutung gewonnen.

Danach kommt der Fußverkehr, der mit 26 % an Bedeutung verloren hat. Der Fußwegeanteil ist nach dem Bezirk St. Johann i.P. (25,8 %) der zweitgeringste Anteil.

Auch der Radverkehr zu Ausbildungszwecken ist im Bezirk Tamsweg mit einem Rückgang auf 6,1 % weniger wichtig geworden.

Einkaufswegen



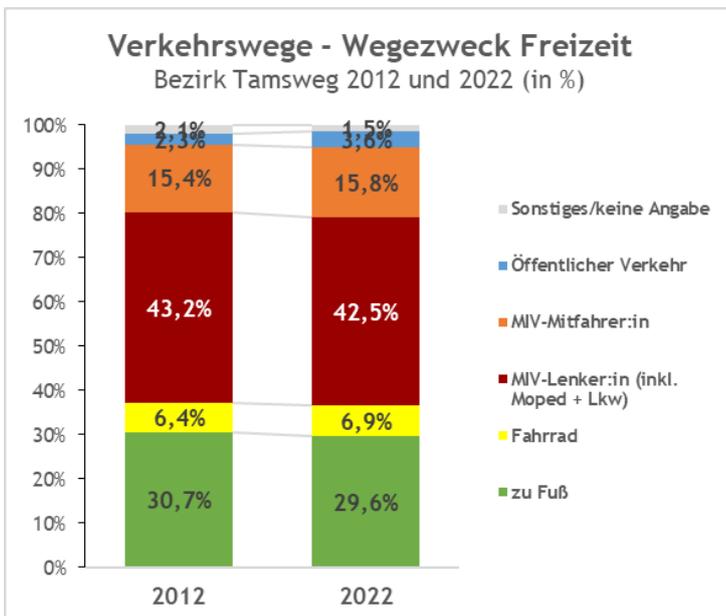
Bei Einkaufswegen ist der MIV wichtigstes Verkehrsmittel und ist noch dominanter geworden - insgesamt 75,1 % der Einkaufswegen werden so zurückgelegt. Davon ist der Anteil der MIV-Lenker:in 66,7 % der höchste Wert im Bundesland.

Der Fußverkehrsanteil ist auf 17,8 % zurückgegangen. Auch der Radverkehrsanteil ist auf 5 % geschrumpft, was bundeslandweit der geringste Wert ist.

Der öffentliche Verkehr ist mit nur 1,5 % von sehr kleiner Bedeutung bei Einkaufswegen und der Wegeanteil ist ebenfalls der geringste Wert im Bundesland.

12

Freizeitwegen



Die Bewohner:innen des Bezirks Tamsweg sind auch in ihrer Freizeit unterwegs. Der Wegeanteil der MIV-Lenker:innen ist in zehn Jahren leicht auf 42,5 % gesunken, ist aber bundeslandweit der höchste Anteil. Der Anteil der MIV-Mitfahrer:innen stieg auf 15,8 %.

Der Fußverkehr hat mit 29,6 % etwas an Bedeutung verloren. Der Wegeanteil des Radverkehrs ist auf 6,9 % gewachsen, was der zweitgeringste Anteil bundeslandweit nach dem Bezirk St. Johann i.P. (5,8 %) ist.

Der öffentliche Verkehr hat etwas an Bedeutung gewonnen, spielt aber bei Freizeitwegen mit 3,6 % eine geringe Rolle - der kleinste Anteil im Bundesland.

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 Tamsweg 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 als MIV-Lenker:in gefahrenen Kilometer sind in zehn Jahren jedoch angestiegen, obwohl die Bewohner:innen weniger geworden sind, was sich ebenfalls durch mehr und längere Wegstrecken ergibt. Die Erhebung zeigt aber auch, dass der Fußverkehr als Form der aktiven Mobilität, stark zunimmt. Die zu Fuß zurückgelegten Kilometer haben im Bezirk Tamsweg um 100 % zugelegt. Die Kilometer des Radverkehrs sind gleichgeblieben im Gegensatz zu den anderen Salzburger Bezirken.

13

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 Fußgeher: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 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 Potenzial der Verlagerung weg vom MIV.

Im öffentlichen Verkehr haben die zurückgelegten Kilometer stark, um rund 86 %, zugelegt und auch die durchschnittliche Wegelänge hat zugenommen. Gleichzeitig liegt im Hinblick auf die Erreichung der Energie- und Klimaziele im Sektor Verkehr großes Potenzial in der Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), da dieser speziell für längere Wegstrecken eine gute Alternative zum Auto bietet (siehe S. 8). In Tamsweg bedeutet das z.B. die weitere Attraktivierung der regionalen Buslinien. 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 Tamsweg.

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
