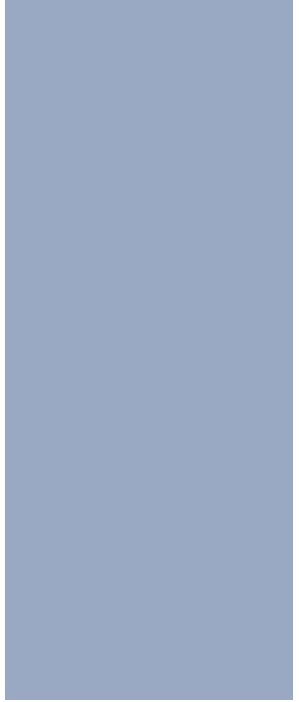


Endbericht

Verkehrserhebung Salzburg 2022

Ergebnisbericht

Wien, Oktober 2023



Im Auftrag von
 **LAND
SALZBURG**

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Auftraggeber:

Amt der Salzburger Landesregierung
Referat 6/12 – Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung
Michael-Pacher-Straße 36, 5020 Salzburg

Auftragnehmer:

HERRY Consult GmbH
A-1040 Wien
Argentinierstraße 21

Tel.: (01) – 504 12 58

Fax: (01) – 504 35 36

e-mail: office@herry.at

<http://www.herry.at>

Bearbeitungsteam:

Mag. Rupert Tomschy

Mag. Irene Steinacher

Luca Binder

Dokument: VE22_Ergebnisbericht_Sbg_2023-10-13.docx

GZ: 11547

Stand: Oktober 2023

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Verkehrsinteressierte,

das Land Salzburg führt alle zehn Jahre eine Verkehrserhebung durch, um das Mobilitätsverhalten in unserem Bundesland zu untersuchen. Im letzten Jahr wurde diese Studie durchgeführt, um ein detailliertes Ergebnis des Verkehrsgeschehens zu erhalten. Sie umfasst insgesamt umfangreiche Datenerhebungen und Analysen, die uns dabei helfen sollen, die richtigen Maßnahmen in der Mobilitätspolitik zu ergreifen.

Besonders erfreulich ist es, dass der Umweltverbund, bestehend aus dem gemeinsamen Anteil des Radfahrens, des Zufußgehens und der öffentlichen Verkehrsmittel angewachsen ist und dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs rückgängig ist.

Die Verkehrserhebung zeigt daher auch ein Stück weit, wie wir zukünftig unser Verkehrsnetz gestalten sollen und welche Trends sich herauskristallisieren. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden damit nicht nur dazu beitragen, die aktuellen Verkehrsprobleme besser zu verstehen, sondern sie sollen auch als wichtige Grundlage für die Planung von zukünftigen Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr dienen. Darüber hinaus zeigt sie, dass der eingeschlagene Weg der Mobilitätswende der richtige ist und es noch mehr Investitionen in den Radverkehr sowie in die Sicherheit für Fußgänger benötigt.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten, den Verkehrsexperten sowie den Bürgerinnen und Bürgern, die durch ihre Teilnahme an dieser Erhebung einen wichtigen Beitrag geleistet haben, herzlich bedanken.

Ich lade Sie herzlich dazu ein, die Ergebnisse dieser Verkehrserhebung durchzublättern und hoffe, dass sie als wichtige Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrspolitik in unserem Land dienen werden.



Mag. Stefan Schnöll
Landeshauptmann-Stellvertreter
Leiter des Verkehrsressorts
beim Land Salzburg

1 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

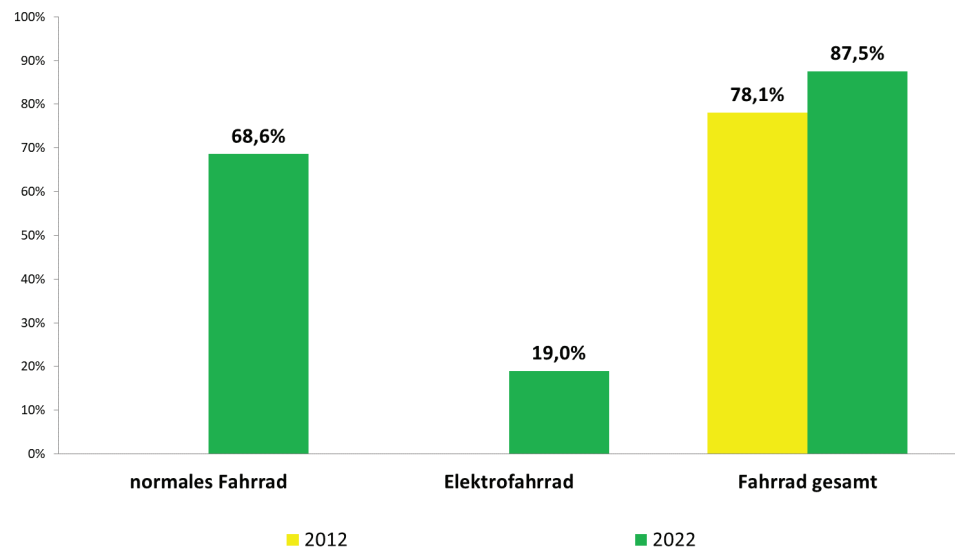
Ausgangslage/ Motivation	Wie bereits in den Jahren 2004 und 2012 war das wichtigste Ziel der aktuellen Verkehrserhebung in Salzburg im Jahr 2022 die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren der Wohnbevölkerung. Die so gewonnenen Daten zur Verkehrssituation und zum Verkehrsverhalten der Salzburgerinnen und Salzburger stellen eine wesentliche Grundlage für die Verkehrspolitik des Landes dar.
Postalische Befragung & Online-Fragebogen	Die landesweite Verkehrserhebung wurde in 2 Phasen durchgeführt: in der ersten Phase erfolgte Ende Juli 2022 der Versand einer postalischen Einladung zur Teilnahme an der Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem vorgegebenen Wochentag im Oktober 2022. Dabei wurde auch die bevorzugte Erhebungsmethode (postalisch oder online) abgefragt. Ende September erfolgte der Versand der Befragungsunterlagen an jene Haushalte, die sich zur Teilnahme bereit erklärt haben, rund 75% haben dabei die Online-Variante gewählt. Diese Haushalte erhielten einige Tage vor Versand des Links zum Onlinefragebogen eine Vorabinformation über den zufällig ausgewählten Berichtstag per E-Mail. Beide Gruppen erhielten im Abstand von 2 Wochen ein Erinnerungsschreiben per Post bzw. per E-Mail. Bei dieser Untersuchung wurde wie bereits zuvor nur die Mobilität der Bewohner:innen erhoben und analysiert. Die Stichtage der Haupterhebung waren: • Di, 4.10.22, Mi, 5.10.22, Do, 6.10.22, Fr, 7.10.22, Mo, 10.10.22, Während der gesamten Erhebung stand den Proband:innen eine Telefon- und E-Mailhotline sowie die Info-Plattform verkehrserhebung-2022.at als Unterstützung zur Verfügung.
76.714 Haushalte in allen Gemeinden angeschrieben	In Summe wurden Fragebögen an 76.714 Haushalte (= Auswahl-Stichprobe) in allen Gemeinden im Bundesland Salzburg verschickt. Die Größe der Auswahl-Stichprobe entspricht somit rund 31% aller Salzburger Haushalte. Die Stichprobe wurde aus dem Melderegister zufällig gezogen, die Verteilung entsprach einer disproportionalen Stichprobe abhängig von der Gemeindegröße, wobei berücksichtigt wurde, dass für die Stadt Salzburg eine Unterteilung in 5 Teilbereiche möglich sein sollte. Bei den größeren Gemeinden wurde die Bruttostichprobe mit max. 15% der Haushalte gedeckelt.
Rücklaufquote 9%	Von den in der ersten Phase angeschriebenen Haushalten (Brutto-Stichprobe) haben 9.066 der Teilnahme zugestimmt. Rund 70% von diesen haben dann auch tatsächlich an der Verkehrserhebung im Oktober 2022 teilgenommen und verwertbare Fragebögen zurückgesandt. In absoluten Zahlen beträgt der bereinigte Netto-Rücklauf und somit die Stichprobengröße 6.877 Haushalte (1.854 postalisch und 5.023 online) und damit rund 9% der Bruttostichprobe. Diese Haushalte haben Informationen zu 14.102 Personen bekanntgegeben und 42.610 von diesen Personen zurückgelegte Wege berichtet.

Pkw-Besitz 1,31 Pkw/Haushalt Haushaltsgröße: 2,23 Personen/ Haushalt	90% der Haushalte in Salzburg besitzen einen oder mehrere Pkw (55% der Haushalte besitzen einen Pkw, 29% der Haushalte zwei Pkw und 6% besitzen 3 oder mehr Pkw) und nur 10% der Haushalte besitzen keinen Pkw. 86% der Haushalte verfügen dabei über zumindest einen privaten Pkw-Abstellplatz. Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Salzburg beträgt ca. 1,31 Pkw/HH. Etwa die Hälfte der Pkw sind Diesel-Pkw und die andere Hälfte Benzin-Pkw, E-Pkw und Hybrid-Pkw spielen noch kaum eine Rolle. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist im Bundesland Salzburg in den letzten 10 Jahren gesunken: Lebten 2012 noch durchschnittlich 2,31 Personen in einem Haushalt, sind es aktuell mit 2,23 Personen deutlich weniger. Der Anteil der Einpersonenhaushalte ist 2022 mit 37% nur geringfügig höher als 2012 (36%), der Anteil der Zweipersonenhaushalte ist dagegen deutlich von 27% auf 30% gestiegen und die Anteile der größeren Haushalte sind zurückgegangen (19% Haushalte mit 4 und mehr Personen 2022 im Vergleich zu 21% im Jahr 2012).
Fußläufige Erreichbarkeit 71% der Haushalte haben einen Nahversorger in fußläufiger Entfernung	Die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs liegt in Salzburg bei den meisten Einrichtungen bei rund 60%. Nahversorger liegen dabei mit 71% (2012: 75%) deutlich über diesem Wert, die Erreichbarkeit einer Postfiliale mit 54% (2012: 58%) deutlich darunter. Die fußläufige Erreichbarkeit ist bei diesen beiden in den letzten 10 Jahren rückläufig, am stärksten ist der Rückgang allerdings bei der fußläufigen Erreichbarkeit eines Geldinstituts von 68% auf 61%. Einzig bei der fußläufigen Erreichbarkeit einer Supermarktkette kam es seit 2012 zu einem leichten Anstieg von 60% auf 62%.
Bus-Haltestellen für drei Viertel der Haushalte in fußläufiger Entfernung vorhanden	Rund drei Viertel der Salzburger Haushalte (74%) geben an, eine Bus-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zu haben und diese in durchschnittlich rund 8 Minuten Gehzeit erreichen zu können. Allerdings ist dieser Anteil seit 2012 um 6%-Punkte gesunken. Die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle ist für etwa die Hälfte der Salzburger Haushalte gegeben, auch hier kam es zu einem leichten Rückgang von 52% im Jahr 2012 auf 48% im Jahr 2022. Die Gehzeit beträgt hier durchschnittliche 13 Minuten. Städtische Verkehrsmittel sind durchschnittlich in 5 Minuten für 47% der Haushalte erreichbar, hier kam es zu einem leichten Anstieg um 2-Prozentpunkte seit 2012.
Verkehrsmittel-Verfügbarkeit Fast 9 von 10 Personen besitzen ein Fahrrad, 19% ein Elektrofahrrad	Der Anteil der Führerscheinbesitzer:innen beträgt durchschnittlich 75% und ist seit 2012 leicht zurückgegangen (76%). Etwa 27% besitzen darüber hinaus einen Führerschein für ein Moped oder Motorrad. 57% der Bevölkerung haben einen Pkw jederzeit zur Verfügung, 2012 waren es noch 55%. Darüber hinaus besitzen fast 9 von 10 Salzburger:innen ein privates Fahrrad (88%), dieser Anteil ist seit 2012 deutlich gestiegen und betrug vor 10 Jahren 78%. Bereits 19% verfügen aktuell über ein Elektrofahrrad, das bedeutet, dass bereits mehr als ein Fünftel aller Fahrräder Elektrofahrräder sind.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines privaten Fahrrads Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

* 2012 keine Unterscheidung normales vs. E-Fahrrad

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

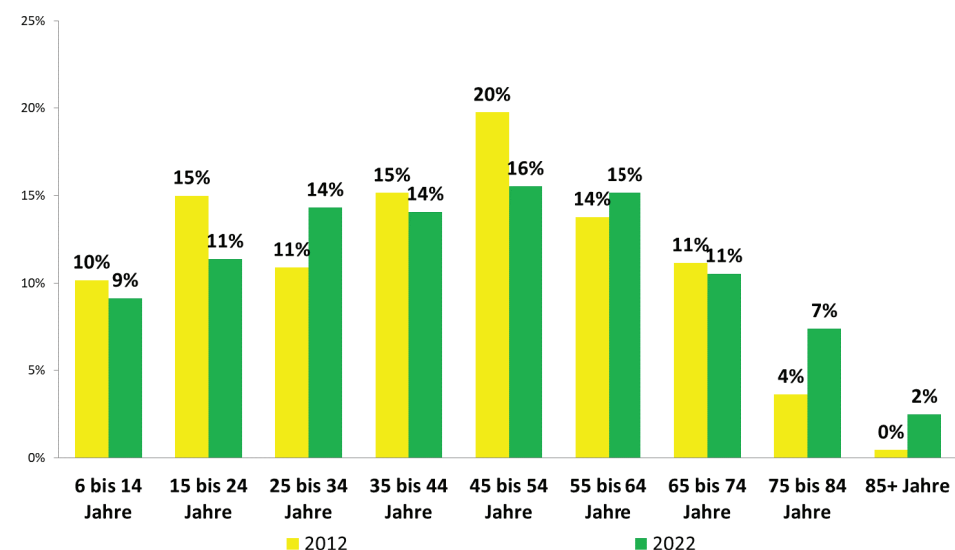
Knapp jede vierte Salzburgerin bzw. jeder vierte Salzburger verfügt über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (24,5%), darüber hinaus verfügen rund 13% über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr. Den größten Anteil an den Zeitkarten hat bereits das KlimaTicket (13%), 8% haben eine ausbildungsbezogene Zeitkarte. Das KlimaTicket Salzburg stellt mit 46% den größten Anteil an den KlimaTickets, weitere 29% sind KlimaTickets Österreich.

Anstieg der Salzburger Bevölkerung um 9%.

Die Anzahl der in Salzburg gemeldeten Personen ab 6 Jahren ist im Vergleich zwischen 2012 und 2022 um rund 9% auf rund 525 Tausend gestiegen. Dabei kam es zu teilweise deutlichen Verschiebungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der Personen bis 24 Jahren von 25% auf 20% zurückgegangen ist, ist der Anteil der Personen ab 75 Jahren von 4% auf 9% gestiegen.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Altersverteilung der Bevölkerung Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

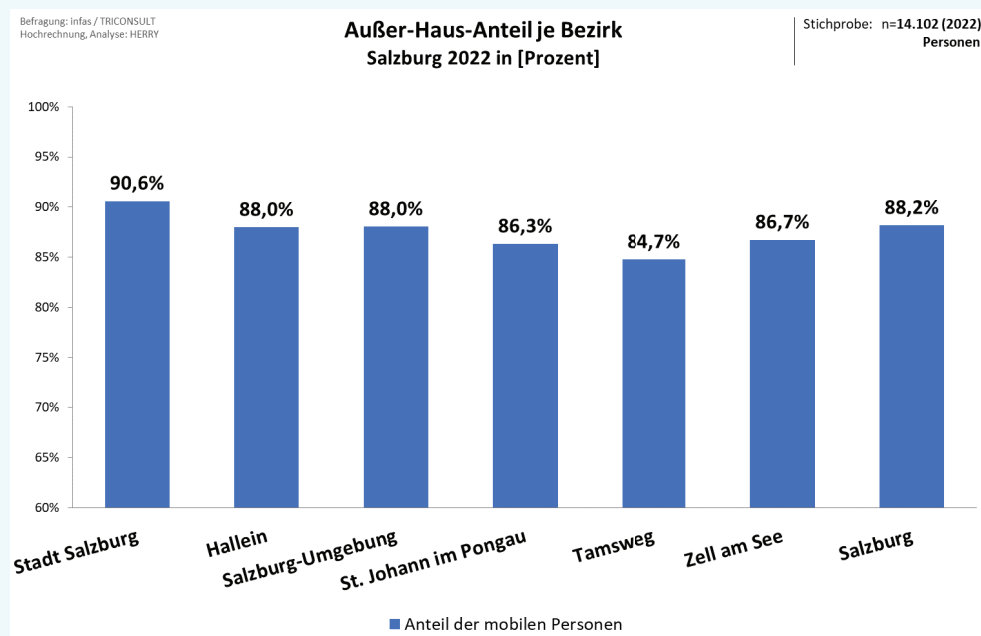
27% der Salzburger:innen ab 6 Jahren verfügen über einen Lehrabschluss, 16% haben eine berufsbildende mittlere Schule oder Fachschule absolviert. Rund 25% haben einen Matura- oder Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss.

Rund 48% der Personen ab 6 Jahren sind derzeit unselbstständig beschäftigt und weitere rund 5% freiberuflich oder in der Landwirtschaft tätig. Knapp 23% sind bereits in Pension und rund 12% befinden sich in Schul- oder Hochschulausbildung.

Die Salzburger Bevölkerung ist sehr „mobil“: Knapp neun von zehn Personen verlassen werktags mind. einmal ihr Haus/Wohnung.

Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der „mobilen“ Bevölkerung an der Wohnbevölkerung an einem ausgewählten Stichtag. Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat.

Neun von zehn Salzburger:innen sind werktags „mobil“. Der Außer-Haus-Anteil der Salzburger Bevölkerung liegt mit 88% höher als der durchschnittliche Außer-Haus-Anteil in Österreich (2013/14: 83%), allerdings auch etwas unter dem Außer-Haus-Anteil im Jahr 2012 (90,3%). Erwartungsgemäß ist der Außer-Haus-Anteil in ländlichen Regionen geringer als etwa in der Stadt Salzburg, wo er über 90% liegt.



„Mobile“ Salzburger:innen legen durchschnittlich je Werktag 3,4 Wege zurück, sind dabei 1 Std. und 32 Min. im Verkehr unterwegs und bewältigen ca. 41 km

Salzburger:innen (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 3,0 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4 je mobiler Person je Werktag. Diese Werte sind etwas höher als jene, die im Jahr 2012 festgestellt wurden (2,9 bzw. 3,2). In den ländlicheren Regionen wie St. Johann im Pongau werden etwas weniger Wege pro Person zurückgelegt (2,8 Wege/Person bzw. 3,3 Wege/mobiler Person). Dafür sind die zurückgelegten Wege dort länger (durchschnittlich 16,3 km in St. Johann im Pongau im Vergleich zu 8,2 km in der Stadt Salzburg).

Die durchschnittliche Weglänge beträgt im Landesdurchschnitt werktags 12,1 km, für die im Schnitt 27 Minuten benötigt werden. Das bedeutet, dass „mobile“ Salzburger:innen rd. 1 Stunde und 32 Minuten ihres Tages unterwegs sind. Bezüglich der täglichen Unterwegszeit sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land etwas geringer als bei den Wegelängen (Stadt Salzburg: 87 Minuten, St. Johann im Pongau:

103 Minuten). Das liegt auch an einer unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl und den mit den Verkehrsmitteln erreichbaren Geschwindigkeiten.

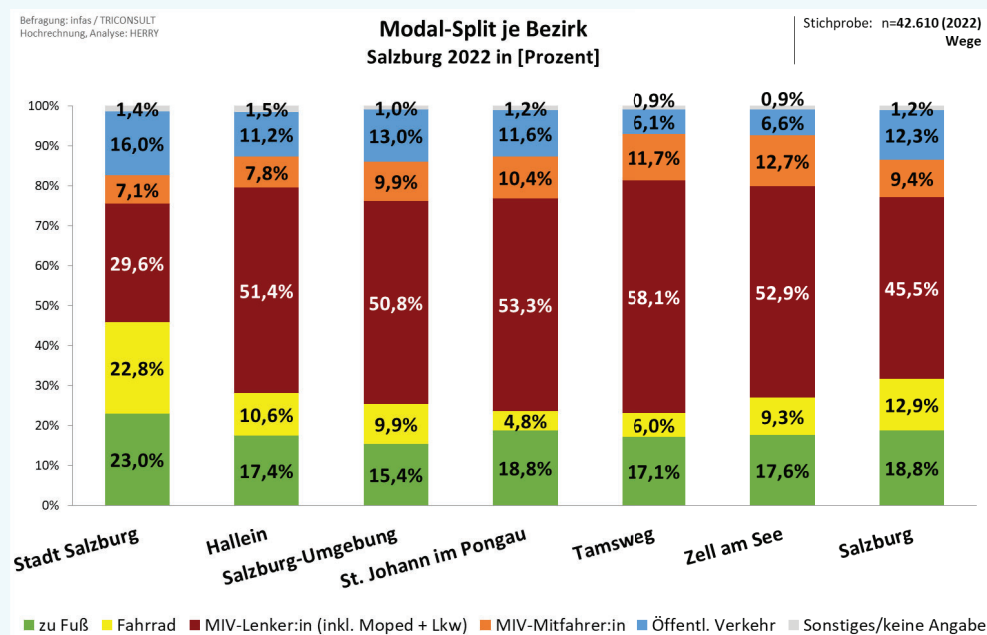
45,5% aller Wege werden werktags mit dem Auto als Lenker:in zurückgelegt,

mit einem Besetzungsgrad von 1,21 Pers. je Auto

13% der Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, bereits 3%-Punkte davon entfallen auf E-Fahrräder.

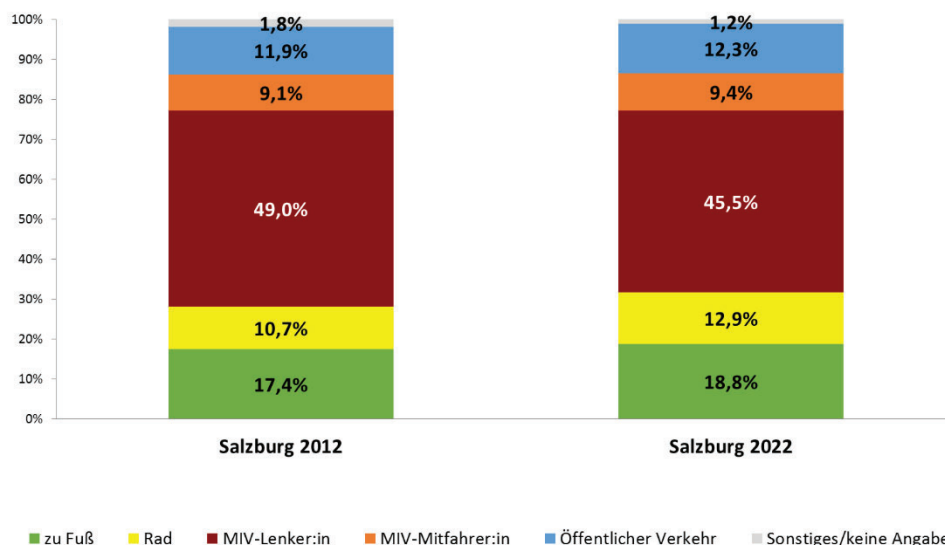
An einem durchschnittlichen Werktag (2022) legten die Salzburger:innen (ab 6 Jahren) 45,5% aller Wege mit dem Auto als Fahrer:in zurück – die durchschnittliche Weglänge beträgt dabei 15,2 km. Damit liegt der Anteil der mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegten Wege um 3,5%-Punkt niedriger als im Jahr 2012 und ist damit signifikant zurückgegangen. Die räumliche Lage des Wohnorts hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Je ländlicher der Bezirk umso höher ist im Durchschnitt der Anteil jener Wege, die mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt werden, dieser steigt von knapp 30% in der Stadt Salzburg auf 58% im Bezirk Tamsweg.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt in Salzburg wie bereits 2012 rund 12%, der Anteil der Fußwege ist seit 2012 leicht um 1,4%-Punkte auf rund 19% gestiegen. Der Anteil der Radwege liegt im Bundeslanddurchschnitt bei rund 13% und ist seit 2012 deutlich um mehr als 2%-Punkte gestiegen. Bereits fast ein Viertel (23%) aller Fahrradwege werden mit Elektrofahrrädern zurückgelegt. Besonders hoch ist der Radanteil in der Stadt Salzburg mit 23%, auch hier kam es auf hohem Niveau zu einem Anstieg um 3%-Punkte. Die Stadt Salzburg zählt damit zu den Städten mit dem höchsten Radanteil in Österreich.



Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Modal-Split**

Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

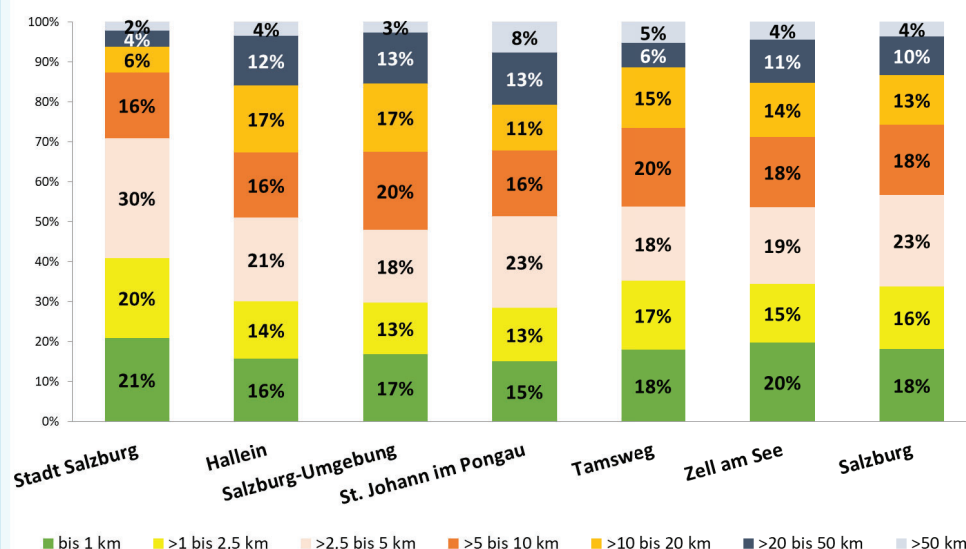
Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

Potential für noch mehr Fuß- und Radwege ist vorhanden –

ein Drittel aller Pkw-Wege ist kürzer als die durchschn. Radwegelänge von 4,4 km!

Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt in Salzburg bei ca. 1,7 Kilometer, in diesem Radius liegen 8,5% aller Pkw-Fahrten, die bezüglich der Weglänge auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

Das Potential für Radwege ist deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radweglänge der Fahrräder von 4,4 km liegen 33% aller Pkw-Wege, die somit – wenn keine anderen Gründe dagegensprechen – auch mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. In Summe sind 42% der Pkw-Wege max. 5 km lang und könnten teilweise auch noch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad zurückgelegt werden.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Weglängenverteilung je Bezirk**
Salzburg 2022 in [Prozent]Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

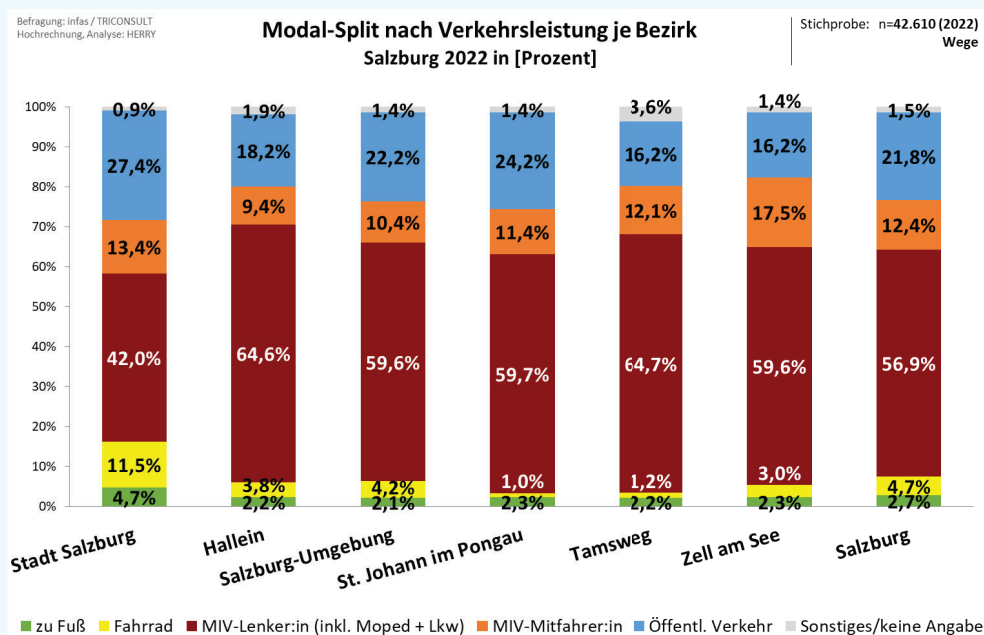
Im Vergleich zu 2012 zeigt sich bei den Wegen mit dem Fahrrad ein Trend in Richtung größerer durchschnittlicher Weglängen. War 2012 ein Weg mit dem Fahrrad durchschnittlich 3,2 km lang, beträgt dieser Wert 2022 bereits 4,4 km. Diese

Entwicklung ist vor allem auch auf die höhere Anzahl an Elektrofahrrädern und den damit möglichen, längeren Distanzen zurückzuführen.

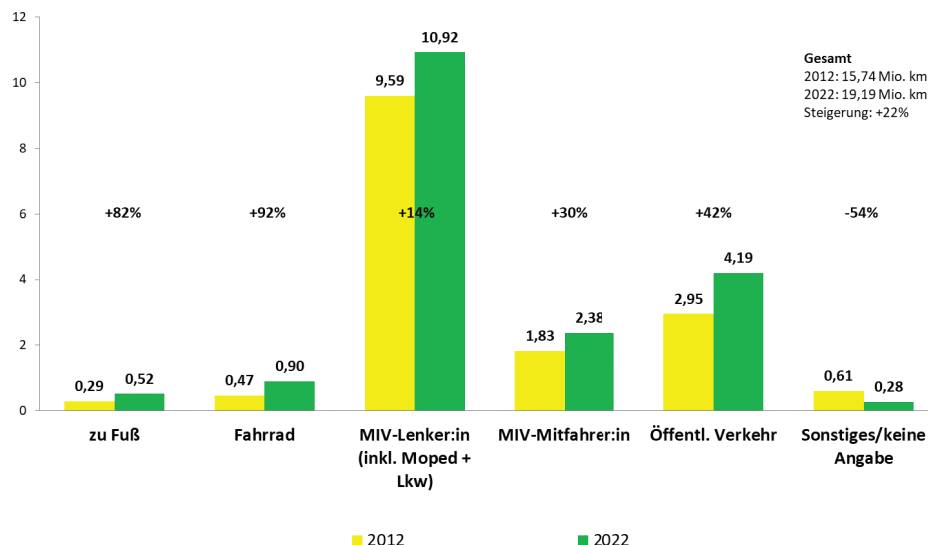
Verkehrsleistung

22% der zurückgelegten Kilometer entfallen auf den öffentlichen Verkehr

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken (Verkehrsleistung), ergibt sich eine deutlich abweichende Verteilung zwischen den Verkehrsmitteln. 57% der zurückgelegten Kilometer werden im Bundesland Salzburg mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt, 12% als Mitfahrer:in im Auto. Auf Grund der längeren Strecken ist hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 22% deutlich größer als beim Modal-Split der Wegeanzahl. Dagegen liegt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer mit knapp 5% und der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Kilometer mit knapp 3% hier deutlich niedriger. Bemerkenswert dabei ist aber der hohe Anteil von 11,5% an den Weglängen, die von den Bewohner:innen der Stadt Salzburg mit dem Rad zurückgelegt werden.

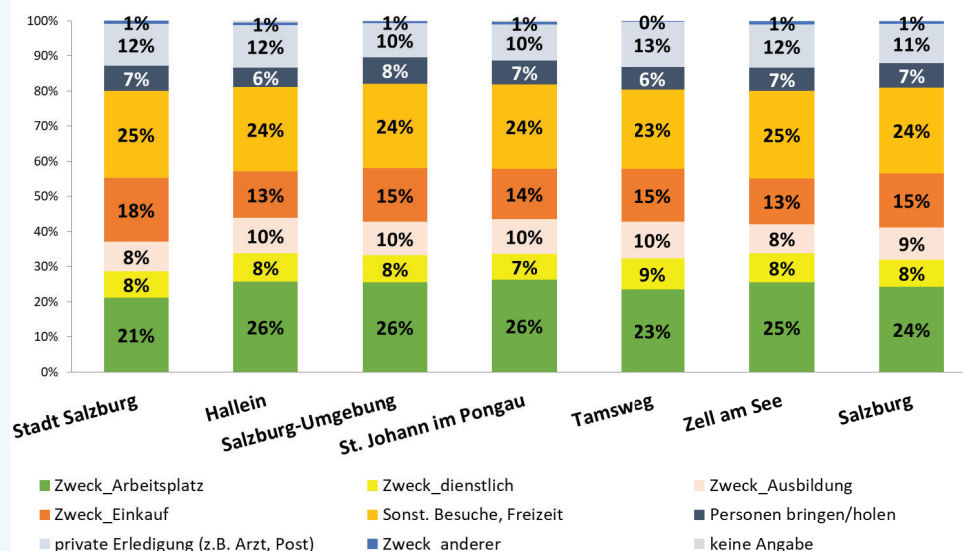


Im Vergleich zu 2012 kam es zu einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung im Bundesland Salzburg um 22% auf rund 19,2 Mio. km an einem durchschnittlichen Werktag. Knapp 11 Mio.km werden dabei mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt, hier ist der Anstieg seit 2012 aber mit einem Plus von 14% am geringsten. Am höchsten sind die Steigerungsraten beim Radverkehr (+92% auf 0,9 Mio. km) und bei den Fußwegen (+82% auf 0,5 Mio. km). Auch der öffentliche Verkehr hat bezüglich der Verkehrsleistung mit einem Plus von 42% auf 4,2 Mio. km deutlich stärker zugelegt als die mit dem Pkw zurückgelegten Strecken.

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Verkehrsleistung absolut**
Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Mio. km]Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege**Werktags:**

Die Hälfte aller Wege sind Freizeit-, Einkaufswege bzw. private Erledigungen

Bei rund der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Einkaufswege (15%), private Erledigungen (11%) oder um Freizeitwege bzw. private Besuche (24%). 24% der Wege sind Wege zum Arbeitsplatz, 8% sind dienstliche Wege. 9% entfallen auf Ausbildungswege und 7% auf Bring- und Holwege. Im Vergleich zu 2012 ist ein deutlicher Rückgang der Arbeitsplatzwege, der Ausbildungswege sowie der Einkaufswege festzustellen (um je rund 3%-Punkte). Demgegenüber steht entsprechender ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen.

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Wegzweckverteilung je Bezirk**
Salzburg 2022 in [Prozent]Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

1.1 Ergebnisüberblick im Vergleich

Übersicht der Mobilitätsmerkmale für Salzburg 2022 (Werktag)	2012	2022	Verkehrszweckanteile der Wege	2012	2022
Außer-Haus-Anteil	90,3%	88,2%	Arbeitsplatz	27,4%	24,3%
Wege / Person	2,9	3,0	dienstliche / geschäftliche Erledigung	7,8%	7,8%
Wege / mobiler Person	3,2	3,4	Ausbildung	13,0%	9,1%
Mittlere Weglänge in km	11,3	12,1	Bringen / Holen von Personen	7,0%	6,9%
Mittlere Wegdauer in Min.	22,8	27	Einkauf	18,0%	15,5%
Tagesweglänge / Person in km	32,9	36,5	private Erledigung	26,0%	11,2%
Tageswegdauer / Person in Min.	66,2	81	Sonst. Besuche, Freizeit		24,3%
Tagesweglänge / mobiler Person in km	36,4	41,4	Anderes / keine Angabe	0,9%	0,9%
Tageswegdauer / mobiler Person in Min.	73,3	92,2			

Verkehrsmittelanteile (Wegeanzahl)	2012	2022	Verkehrsmittelanteile (Kilometer)	2012	2022
Fuß	17,4%	18,8%	Fuß	1,8%	2,7%
Rad	10,7%	9,9%	Rad	3,0%	3,2%
E-Rad		3,0%	E-Rad		1,5%
Rad Gesamt	10,7%	12,9%	Rad Gesamt	3,0%	4,7%
MIV-Lenker:in	49,0%	45,5%	MIV-Lenker:in	60,9%	56,9%
MIV-Mitfahrer:in	9,1%	9,4%	MIV-Mitfahrer:in	11,6%	12,4%
Städtisches Verkehrsmittel	4,7%	5,6%	Städtisches Verkehrsmittel	2,2%	2,6%
Regional- und Fernbus	4,4%	3,3%	Regional- und Fernbus	5,4%	4,9%
Bahn	2,9%	3,4%	Bahn	11,2%	14,4%
ÖV	11,9%	12,3%	ÖV	18,8%	21,8%
Sonstiges / keine Angabe	1,8%	1,2%	Sonstiges / keine Angabe	3,9%	1,5%
Summe	100%	100%	Summe	100%	100%

Durchschnittliche Weglänge (km)	2012	2022	Durchschnittliche Wegdauer (min)	2012	2022
Fuß	1,2	1,8	Fuß	16,7	25,1
Rad	3,2	4,4	Rad	15,8	21,8
MIV-Lenker:in	14,0	15,2	MIV-Lenker:in	21,5	24,6
MIV-Mitfahrer:in	14,4	16,0	MIV-Mitfahrer:in	22,2	26,6
ÖV	17,8	21,6	ÖV	41,8	44,2

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse	4
1.1	Ergebnisüberblick im Vergleich	12
2	Erhebungsmethode und Erhebungsablauf.....	15
2.1	Ausgangslage / Zielsetzung	15
2.2	Erhebungsgebiet und –zeitraum	15
2.3	Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobengröße	15
2.4	Erhebungsmethode, Erhebungsablauf	17
2.4.1	Befragungsunterlagen und -ablauf	17
2.4.2	Selbstrekrutierung.....	20
2.5	Erhebungsinhalte	20
2.5.1	Haushaltsebene	20
2.5.2	Personenebene.....	20
2.5.3	Wegeebene.....	21
2.5.4	Online-Befragung.....	21
2.6	Rücklauf.....	22
2.7	Zusammenfassung zu Analyseregionen.....	23
2.8	Schwankungsbreiten.....	24
3	Datenverarbeitung	25
3.1	Plausibilitätskontrollen, Datenbereinigung, Datenkorrektur und -imputation	25
3.1.1	Methoden zur Berechnung von Wegzweck und Verkehrsmittelwahl	34
3.2	Gewichtung und Hochrechnung	36
3.2.1	Grundlagendaten für die Gewichtung	36
3.2.2	Auswahl- und Strukturgewichtung	37
4	Allgemeine Ergebnisse und Soziodemografie im Überblick	40
4.1	Ergebnisse auf Haushaltsebene	40
4.1.1	Haushaltsgröße.....	40
4.1.2	Erreichbarkeit von Einrichtungen und ÖV-Haltestellen	41
4.1.3	Fahrzeugbesitz und Abstellplätze.....	44
4.2	Ergebnisse auf Personenebene	46
4.2.1	Personen nach soziodemographischen Merkmalen.....	47
4.2.1	Personen nach Schulbildung und Tätigkeit	49
4.2.2	Führerscheinbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit	53
4.2.3	Besitz einer ÖV-Zeitkarte.....	58
5	Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Stichtagsverhalten).....	60
5.1	Mobilitätskenngrößen	60
5.1.1	Außer-Haus-Anteil und Wege pro (mobiler) Person	60
5.1.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	62
5.1.3	Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg.....	65
5.1.4	Verkehrsmittelwahl nach Weglänge (Verkehrsleistung).....	66
5.1.5	Wege nach Wegzweck	66

5.1.6	Wegelängen & Verlagerungspotentiale	68
5.1.7	Wegdauern	72
5.1.8	Mobilitätsverhalten nach soziodemographischen Merkmalen	75
5.2	Vergleich der Erhebungsergebnisse mit 2012.....	77
5.2.1	Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsraten	77
5.2.2	Verkehrsmittelwahl im Vergleich.....	79
5.2.3	Verkehrsleistung und Wegzweck.....	81
5.2.4	Soziodemographie	84
6	Tabellenanhang	87
6.1	Überblick über die wesentlichen Mobilitätskennzahlen	87
6.2	Verkehrsleistung.....	95
6.3	Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck.....	103

2 Erhebungsmethode und Erhebungsablauf

2.1 Ausgangslage / Zielsetzung

Im Oktober 2022 wurde wieder (nach 2012) eine landesweite Verkehrserhebung/ Haushaltsbefragung im Bundesland Salzburg durchgeführt werden. Mit dieser Erhebung auf Stichprobenbasis sollten aktuelle Daten zur Mobilität der der Salzburger:innen gewonnen werden. Vom Land Salzburg wurden dabei rund 77.000 Haushalte kontaktiert und gebeten, sich zu beteiligen. Mit dieser Verkehrserhebung knüpft das Land Salzburg an die bewährte Tradition an, regelmäßige Verkehrsbeobachtungen durchzuführen, bereits im Jahre 2004 wurde die erste Befragung in Salzburg durchgeführt. Es folgte eine weitere Erhebung im Jahr 2012 gemeinsam mit dem Land Oberösterreich, welche nun im Jahr 2022 wiederholt wurde. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Daten der Verkehrserhebung auf breiter Ebene Anwendung finden. Nach Auswertung der Datenbestände stehen die Erhebungsunterlagen allen Landesdienststellen zur Beantwortung diverser Fragestellungen zur Verfügung. Die von der Bevölkerung retournierten Daten sind ein unverzichtbares Instrument, um einerseits den Wandel im Mobilitätsverhalten mitverfolgen zu können und die Mobilitäts- und Verkehrsplanungen für die Zukunft auszurichten. Die Erhebung liefert somit wichtiges Datenmaterial als Informationsquelle und Entscheidungshilfe für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.

Aufgrund der Stichprobengröße sind räumliche und sachliche Detailauswertungen in verschiedenster Aggregation möglich. Die Erhebung 2022 war in Salzburg flächendeckend und umfasste alle Gemeinden.

Trotz geringerer Rücklaufquote konnte eine Stichprobengröße erreicht werden, die zusammen mit der hohen Qualität der Datenaufbereitung und Auswertung relativ gut abgesicherte Ergebnisse liefert und somit eine solide Datenbasis für politische Entscheidungen sowie verschiedene Formen der Planung bildet. Wichtig war bei der aktuellen Erhebung auch die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen zu gewährleisten, weshalb wiederum Daten für einen Werktag im Herbst (Oktober) 2022 erhoben wurden und das Erhebungsdesign nur hinsichtlich des Ablaufes der Erhebung angepasst wurde.

2.2 Erhebungsgebiet und –zeitraum

Das Erhebungsgebiet umfasste das gesamte Bundesland Salzburg. Die erste Kontaktaufnahme mit den Proband:innen erfolgte Ende Juli 2022, dabei wurden die Haushalte gebeten bekannt zu geben, ob sie an der Erhebung des Verkehrsverhaltens im Herbst 2022 teilnehmen möchten. Der Versand der Fragebögen zur Erfassung der Mobilität der Personen startete Ende September, je nach Wunsch elektronisch per Mail oder per Post. Die Rückmeldungen und somit die Stichtage der Wegeerhebung liegen zwischen dem 26.9.2022 und dem 18.11.2022, wobei der Großteil (ca. 95%) einen Stichtag im Oktober hatte.

2.3 Grundgesamtheit, Stichprobenziehung und Stichprobengröße

Inhaltlich wird die Personenmobilität der Wohnbevölkerung, also in der Erhebungsregion gemeldeter Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren (Personen mit eigenständiger Mobilität), erhoben. Da der Haushalt als wesentliche Einheit im Kontext mit Kommunikation, Arbeitsteilung und Verkehrserzeugung zu

verstehen ist, ist es wichtig, diesen in seiner Gesamtheit zu erheben. Haushalte haben einen großen Einfluss auf die Mobilität seiner Mitglieder. **Grundgesamtheit sind also alle Personen aller in der Erhebungsregion gemeldeter Haushalte ab einem Alter von 6 Jahren (=Erhebungseinheit), wobei die Auswahlinheit allerdings aus den genannten Gründen der Haushalt ist.**

Die Ziehung der Stichprobe erfolgte aus dem zentralen Melderegister des BMI. Die zufällig ausgewählte, anzuschreibende Person, die stellvertretend für den gesamten Haushalt die Befragungsunterlagen erhielt, sollte zwischen 18 und 90 Jahre alt sein. Pro Haushalt wurde nach folgendem Auswahl-Algorithmus (Priorität 1. – 4.) vorgegangen:

1. männliche Person im Alter von 30 bis 59 Jahren; wenn mehrere männliche Personen in dieser Altersgruppe vorhanden sind, dann die älteste (falls dies ebenfalls uneindeutig sein sollte: Zufallsauswahl)
2. weibliche Person im Alter von 30 bis 59 Jahren, analog Punkt 1., wenn unter Punkt 1. keine männliche Person gefunden wird
3. männliche Person im Alter von 18 bis 29 oder von 60 bis 90 Jahren, wenn 1. und 2. keine Person liefert; wenn mehrere Personen vorhanden, dann jene, die am nächsten zum Alter von 29 Jahren (von 18-29 J.) oder 60 Jahren (von 60-90 J.) ist. Z. B. 23 J. und 65 J. -> 65 J., weil $29-23=6$, $65-60=5$ (falls dies ebenfalls uneindeutig sein sollte: Zufallsauswahl)
4. weibliche Person im Alter von 18 bis 29 oder 60 bis 90 Jahren, analog Punkt 3., wenn unter 1. bis 3. keine Person gefunden wird

Nach diesem Schema wurden im Bundesland **Salzburg** in Summe **76.714 Haushalte** zufällig gezogen. Anstaltshaushalte wurden dabei nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich wurden alle Gemeinden berücksichtigt, für die Verteilung der Stichprobe wurde dabei nach folgenden Kriterien vorgegangen:

- Vollerhebung bei Gemeinden bis 1.500 Einwohner:innen
- 80% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 1.500 und 2.000 Einwohner:innen
- 60% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 2.000 und 2.500 Einwohner:innen
- 50% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 2.500 und 3.000 Einwohner:innen
- 40% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 3.000 und 4.000 Einwohner:innen
- 30% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 4.000 und 6.000 Einwohner:innen
- 20% Stichprobe bei Gemeinden zwischen 6.000 und 10.000 Einwohner:innen
- 15% Stichprobe bei Gemeinden ab 10.000 Einwohner:innen

Städte mit mehr als 20.000 Einwohner:innen wurden darüber hinaus in Teilgebiete unterteilt (Salzburg, Hallein).

Die so definierte Stichprobe wurde in einem weiteren Schritt manuell verfeinert. Dabei war es für die Stichprobenziehung durch das BMI erforderlich, „Ziehungsschrittweiten“ je Gemeinde zu definieren (jede x-te Haushaltsadresse soll gezogen werden).

Folgende Regeln wurden für die Definition der Schrittweite zur Stichprobenziehung eingehalten:

- Keine Gemeinde / Teilregion sollte weniger als 480 Haushalte in der Bruttostichprobe aufweisen.
- Keine Teilregion sollte eine höhere Bruttostichprobe als 1.000 Haushalte erhalten.
- Die maximale Schrittweite betrug 15.
- Städte mit mehr als 20.000 EW wurden dabei in Teilregionen unterteilt. Bei diesen sollte für die definierten Teilgebiete bei Gleichverteilung der Stichprobe die Mindeststichprobe je Teilregion ebenfalls 480 HH nicht unterschritten werden.

2.4 Erhebungsmethode, Erhebungsablauf

In der ersten Phase der Erhebung wurden die Haushalte zur Teilnahme aufgefordert und erst in der zweiten Phase wurde der eigentliche Fragebogen bzw. der Zugang zur Online-Befragung zur Verkehrserhebung nur an jene verschickt, die sich zur Teilnahme bereit erklärt haben.

Die Vorteile dieser Vorgehensweise bestehen darin, dass die umfangreichen Befragungsunterlagen (Haushaltsfragebögen + einer bestimmten Anzahl an Personen-/Wegefragebögen) nicht an alle Haushalte der Stichprobe geschickt werden müssen, sondern nur an diejenigen, die sich in der ersten Phase zur Teilnahme bereit erklären und auch hier nur an diejenigen, die explizit angeben, Papierfragebögen nutzen zu wollen (statt der Online-Befragung). Dadurch entsteht eine erhebliche Druckkostenersparnis (und Reduzierung der Umweltbelastung) und der Versand der Fragebögen kann gezielt auf die einzelnen Haushalte angepasst werden, da die Haushaltsgröße und die gewählte Methode zur Teilnahme in der Rekrutierungsphase bekanntgegeben werden.

2.4.1 Befragungsunterlagen und -ablauf

Folgende Befragungsunterlagen mit entsprechendem Inhalt wurden genutzt:

- **Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben inkl. Teilnahme-/Antwortpostkarte**
 - **Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung, zum zweistufigen Erhebungsablauf inkl. kurze Erläuterung des Erhebungsinhaltes beider Stufen und zu den Teilnahmemöglichkeiten (Methodenwahl).
 - **Hinweise zum Datenschutz** (auf der Rückseite des Teilnahme-/Rekrutierungsschreibens)

- **Teilnahme-/Antwortpostkarte:** Personenanzahl nach Altersklassen, Wahl der Erhebungsmethode, bei Teilnahme via Online-Fragebogen elektronische Kontaktdaten (E-Mail). Die „Teilnahmekarte“ stand auch als Online-Version zur Verfügung, daher wurde ein Link bzw. QR-Code zu diesem Kurzfragebogen aufgedruckt.
- **Fragebogenversand:**
 - **Motivationsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung und weshalb es wichtig ist, auch den zweiten Teil der Erhebung auszufüllen.
 - **Infoblatt:** Erläuterung des Erhebungsinhaltes wurde in den Haushaltsbogen integriert.
 - **Datenschutzerklärung:** Hinweise zum Datenschutz (auf der Rückseite des Motivationsschreibens)
 - **Haushaltsfragebogen:** Erfassung der Haushalts- und Personeninformationen (inkl. Haushaltscode).
 - **Personen-/Wegefragebögen** (Anzahl Haushaltsmitglieder aus Rekrutierungsphase): Erfassung der Wege am Stichtag (inkl. Ausdruck des Haushaltscodes h)
 - **Rückantwortkuvert** (für postalischem Rückversand)
- **Bei Online-Teilnahme:**
 - **Motivationsschreiben** inkl. Erklärung zum Sinn der Erhebung und weshalb es wichtig ist, auch den zweiten Teil der Erhebung auszufüllen. Dabei wurde auch der Stichtag bekanntgegeben, damit sich die Proband:innen entsprechend vorbereiten konnten.
 - **Fragebogenversand:** Am Tag nach dem Stichtag wurde der Link zum Online-Fragebogen inkl. Zugangscode des Haushalts verschickt. Alle anderen Dokumente wie Datenschutzerklärung und FAQ wurden online zur Verfügung gestellt.
- **Erinnerungen:** Erinnerungspostkarte bzw. Erinnerungs-Mail mit einer Kurzinformation und nochmaliger Bitte zur Teilnahme nach 2 Wochen

Der Erhebungsablauf der Verkehrserhebung stellte sich folgendermaßen dar.

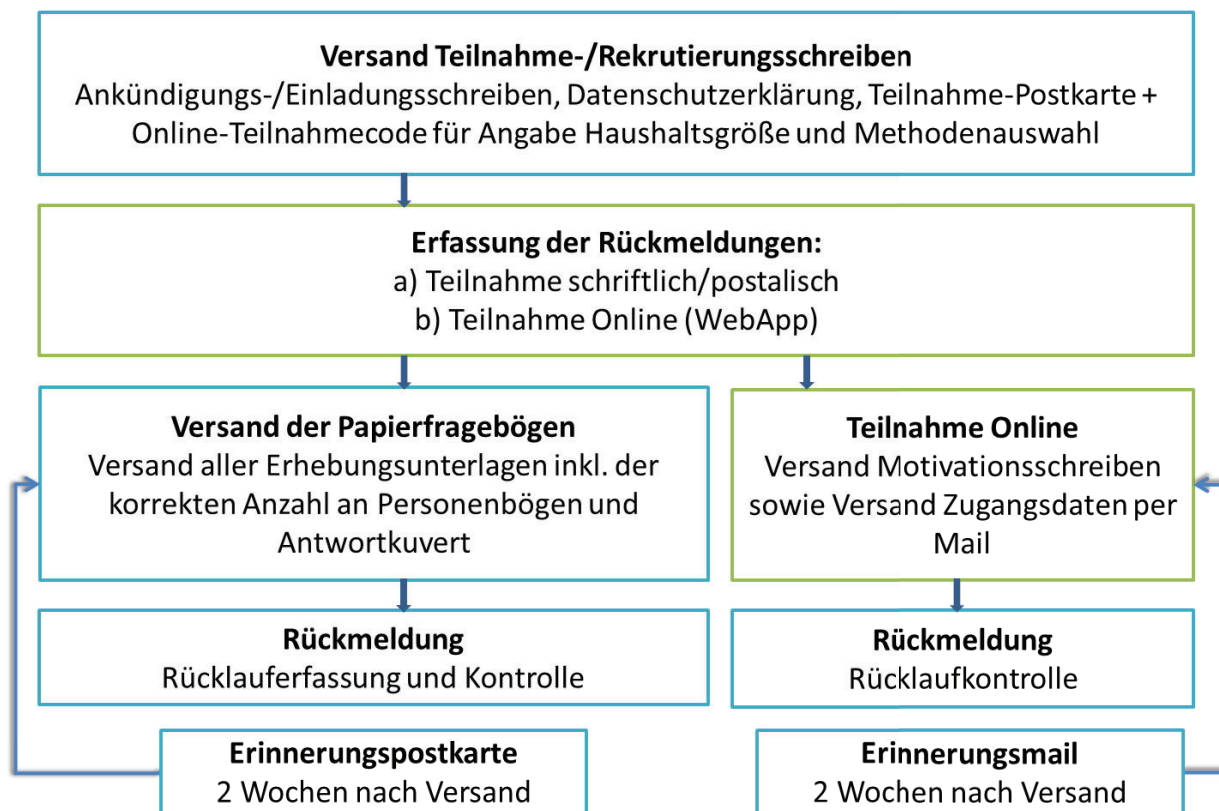
2-stufiger Befragungsablauf

Abbildung 1: Befragungsablauf

Der Versand der Teilnahme-/Rekrutierungsschreiben erfolgte Ende Juli, um genügend Vorlauf für den Hauptversand der Befragungsunterlagen Anfang Oktober zu haben. Der Rücklauf der ersten Erhebungsphase wurde laufend im August bis zur zweiten Septemberwoche bearbeitet. Im Wesentlichen war hier festzuhalten, wie viele Personen im Haushalt leben und ob der Haushalt postalisch oder Online teilnehmen wollte.

Als Stichtage der Haupterhebung zur Erfassung der Mobilität wurden die folgenden Tage festgelegt:

- **Di, 4.10.22, Mi, 5.10.22, Do, 6.10.22, Fr, 7.10.22, Mo, 10.10.22**

Der Versand der postalischen Befragungsunterlagen erfolgte entsprechend in der Woche davor ab 26.9.22, das Infomail an die Online-Teilnehmer:innen wurde am Freitag, dem 30.9.22 verschickt, die E-Mails mit dem Link zum Online-Fragebogen jeweils am Tag nach dem Stichtag.

Im Abstand von 2 Wochen erfolgte eine Erinnerung per Postkarte bzw. per E-Mail.

Während der gesamten Erhebung stand den Proband:innen eine Telefon- und E-Mail-Hotline sowie die Info-Plattform „verkehrserhebung-2022.at“ als Unterstützung zur Verfügung.

2.4.2 Selbstrekrutierung

Auf Wunsch der Auftraggeber wurde Anfang Oktober eine Möglichkeit zur „Selbstrekrutierung“ geschaffen, so dass auch Personen an der Erhebung teilnehmen konnten, die nicht in der ursprünglichen Stichprobe waren. Diese Möglichkeit wurde im Bundesland Salzburg von 490 Haushalten genutzt.

Die Stichprobe der Selbstrekrutierer:innen wurde getrennt von der Stichprobe der Haupterhebung verarbeitet. Eine Analyse der wesentlichen Kennzahlen hat aber gezeigt, dass diese Ergebnisse nur unwesentlich von jenen der Haupterhebung abweichen und somit diese Teilstichprobe bei den Analysen berücksichtigt werden konnte.

2.5 Erhebungsinhalte

Die Erhebungsinhalte orientierten sich sehr stark an den früheren Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, insbesondere an jener aus dem Jahr 2012. Die Befragungsinhalte werden im folgenden überblicksmäßig dargestellt, die Papierfragebögen finden sich im Anhang.

2.5.1 Haushaltsebene

Folgende Fragen wurden auf Haushaltsebene gestellt:

- Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?
- Welche Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel können Sie von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen? Wie viele Gehminuten sind diese von Ihrer Wohnung entfernt? (Städtisches Verkehrsmittel, Bus, Bahn)
- Welche dieser Einrichtungen können Sie von zu Hause aus in 15 Minuten zu Fuß erreichen? (Nahversorger, Supermarktkette, Kindergarten, Volksschule, Praktischer Arzt, Apotheke, Postamt / Postpartner, Geldinstitut)
- Wie viele der folgenden motorisierten Verkehrsmittel besitzt Ihr Haushalt? (Benzin-Pkw, Diesel-Pkw, Hybrid-Pkw, Elektro-Pkw, Motorräder, Moped, Mofas)
- Wo stellen Sie Ihre(n) Pkw(s) zu Hause meistens ab? (Privater Abstellplatz/Garage, Öffentlicher Straßenraum)

2.5.2 Personenebene

Folgende Fragen wurden auf Personenebene gestellt:

- Geschlecht
- Geburtsjahr
- Höchste abgeschlossene Schulausbildung (Noch kein Schulabschluss, Pflichtschule ohne Lehre, Lehrabschluss, Berufsbildende mittlere Schule, Fachschule (ohne Matura), Allgemeinbildende höhere Schule (mit Matura), Berufsbildende höhere Schule (mit Matura), Fachhochschule / Hochschule / Universität / Akademie / Kolleg)

- Derzeitige (Haupt-)tätigkeit (In Schul-/ Hochschulausbildung, In Berufsausbildung (Lehre), In Pension, Im Haushalt tätig, In Karenz, Zurzeit arbeitssuchend, Präsenzdienst/Zivildienst, Landwirt:in, Arbeiter:in, Angestellte:r, Beamte:in, Selbstständige:r, Freiberufler:in)
- Wochenarbeitsstunden
- Home-Office-Möglichkeit
- Kostenloser Pkw-Abstellplatz bei der Arbeit verfügbar
- Besitz eines Pkw-Führerscheines
- Besitz eines Moped-, Motorrad-Führerscheines
- Fahrzeugverfügbarkeit (Privates normales Fahrrad, Privates Elektrofahrrad, Privater Pkw, Geschäfts-/Dienstwagen)
- Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr (KlimaTicket, Schüler:innen-/Lehrlings-Ticket, Semesterkarte, Andere Wochen-, Monats-, oder Jahreskarte, Vorteils- oder Ermäßigungskarte (z.B. ÖBB-Vorteilscard))

2.5.3 Wegeebene

Folgende Fragen wurden auf Personenebene gestellt:

- Datum des Berichtstages
- Waren Sie an diesem Tag außer Haus?
- Für Berufstätige und Personen in Ausbildung: War dieser ein... (Arbeits- oder Schultag vor Ort, Tag im Homeoffice /Homeschooling, Kein Arbeits- oder Schultag)
- Ausgangspunkt des ersten Weges
- Um wieviel UHR haben
- Sie diesen Weg begonnen?
- Zu welchem ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen? (zum Arbeitsplatz, dienstlich/geschäftlich, zur Schule/Ausbildung, zum Einkauf, Personen bringen/holen, Erledigung (Arzt, Post, etc.), Freizeit, zurück nach Hause, anderer Zweck)
- Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges benutzt? (zu Fuß, normales Fahrrad, Elektrofahrrad, Pkw als Fahrer:in, Pkw als Mitfahrer:in, Städtisches Verkehrsmittel, (Straßenbahn, Obus, Bus), Bus (Regional- und Fernverkehr), Bahn, Anderes Verkehrsmittel)
- Wohin führte dieser Weg?
- Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?
- Schätzen Sie bitte die ENTFERNUNG dieses Weges möglichst genau!

2.5.4 Online-Befragung

Auf Grund der technischen Möglichkeiten wurden bei der Online-Befragung einige zusätzliche Fragen gestellt:

- Verfügbarkeit eines E-Scooters im Haushalt

- An wie vielen Tagen pro Woche arbeiten Sie in der Regel zu Hause und sind deshalb nicht an Ihrem Arbeitsplatz?
- An wie vielen Tagen pro Woche pendeln Sie in der Regel zu Ihrem Arbeitsplatz?
- Wird vom Arbeitgeber ein kostenloses Ticket für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt?
- Verfügbarkeit eines E-Scooters auf Personenebene
- Welches KlimatTicket nutzen Sie?
- Detailfrage Bringen/Holen: Bringen/Holen von Kindern, Bringen/Holen von Erwachsenen (z.B. Betreuungspflichtige), sonstige Begleitwege
- Detailinformation zu Ein- und Ausstiegshaltestellen

2.6 Rücklauf

Beim Rücklauf der Befragung muss zwischen dem Rücklauf auf der ersten Befragungsstufe, dem Rücklauf auf der zweiten Befragungsstufe und dem Gesamtrücklauf unterschieden werden. Die folgende Tabelle zeigt die Rücklaufquoten in der ersten und zweiten Phase sowie den Gesamtrücklauf. Die Rücklaufquote betrug im Bundesland Salzburg demnach in Summe 9% der angeschriebenen Haushalte.

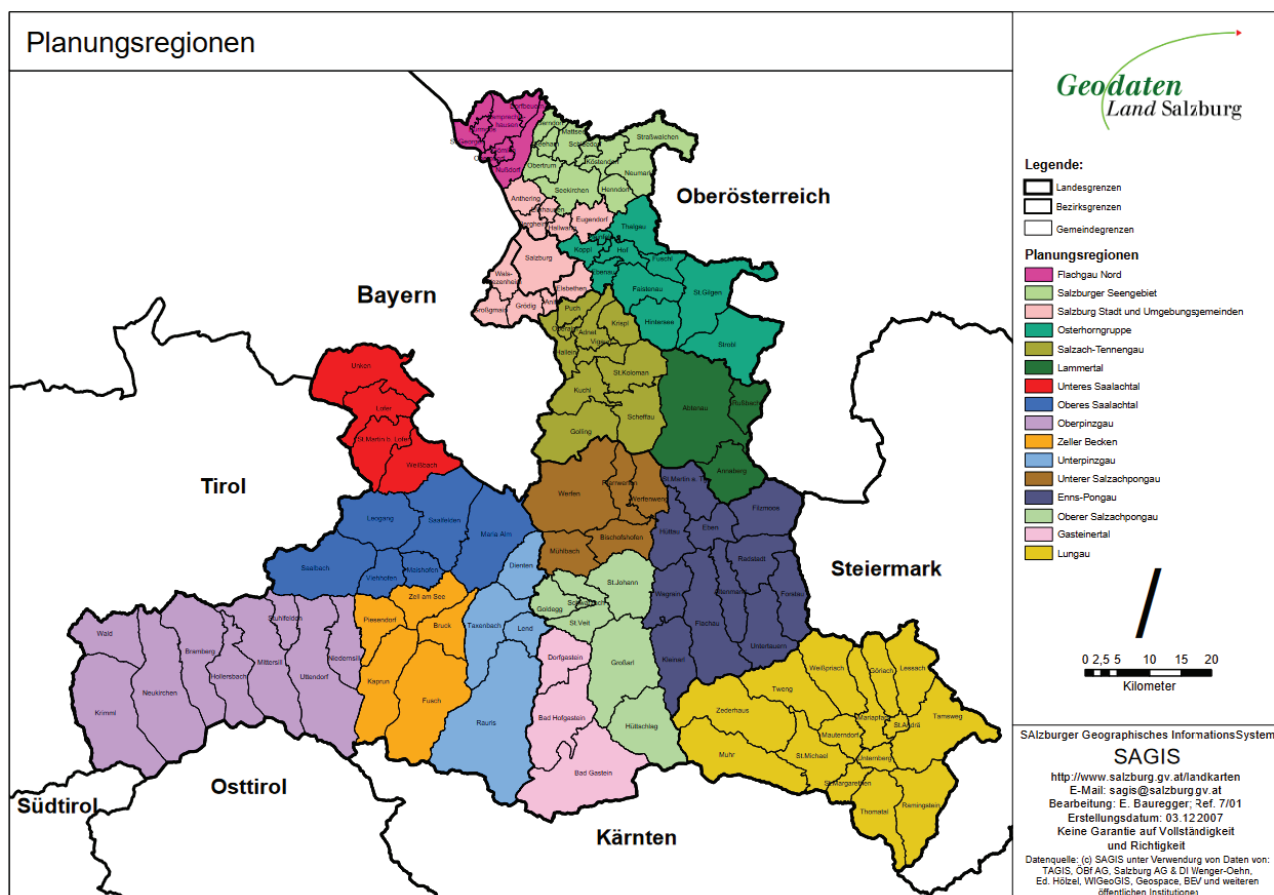
Verkehrserhebung Salzburg 2022		
Rücklaufübersicht		
1. Phase (Juli/August)	Teilnehmerrekrutierung postalisch:	
	Angeschriebene Haushalte	76.714
	Verwertbarer Rücklauf:	
	Teilnahme an der Befragung (absolut)	9.066
	davon Teilnahme Online	6.287
	davon Teilnahme Postalisch	2.779
	Verwertbarer Rücklauf in Prozent	11,8%
2. Phase (Oktober)	Verwertbarer Rücklauf (bereinigte Stichprobe)	6.877
	davon Online aus der Basisstichprobe	4.533
	Online-Selbstrekrutierung	490
	davon Postalisch	1.854
	Rücklauf von Phase 1 auf Phase 2 in Prozent	70,5%
Verwertbarer Netto-Gesamtrücklauf		9,0%
ohne Selbstrekrutierung		8,3%
Anzahl Daten- sätze	Anzahl befragte Haushalte	6.877
	Anzahl befragte Personen	14.102
	Anzahl berichtete Wege	42.610

HERRY 2023

2.7 Zusammenfassung zu Analyseregionen

Auf Grund der oben dargestellten Rücklaufquote war es nicht möglich wie ursprünglich geplant, für jede einzelne Gemeinde eine gesicherte Aussage zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung zu treffen. Die Gemeinden mussten daher zu „Analyseregionen“ zusammengefasst werden – das sind jene kleinsten Einheiten im Bundesland, für die aus den verfügbaren Daten eine zuverlässige Aussage zum Mobilitätsverhalten noch möglich ist.

Im Bundesland Salzburg wurde dazu auf die auch für andere Projekte in Verwendung befindlichen Planungsregionen zurückgegriffen. Die nachfolgende Karte stellt diese Planungsregionen überblicksmäßig dar. Eine Liste der Zugehörigkeit der einzelnen Gemeinden zu diesen Planungsregionen findet sich im Anhang.



Für die **Stadt Salzburg** konnte dagegen eine Unterteilung in mehrere Analyseregionen erfolgen. Es erfolgte eine Unterteilung in 5 Teilbereiche:

- 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

2.8 Schwankungsbreiten

Mit welchen Schwankungsbreiten der Ergebnisse zu rechnen ist, hängt im Wesentlichen von der akzeptierten Irrtumswahrscheinlichkeit (akzeptierter Zufallsfehler) und der Stichprobengröße der untersuchten Erhebungseinheit ab. Die Irrtumswahrscheinlichkeit wird üblicherweise mit 5% angenommen und entspricht einer statistischen Sicherheit von 95%, mit der die Ergebnisse zutreffen – das heißt der Realität entsprechend – sind. Aus diesen Vorgaben kann man unter bestimmten Voraussetzungen die statistischen Schwankungsbreiten ermitteln. Die errechneten Werte haben theoretischen Charakter, da diese nur für annähernd homogene und normal verteilte Stichproben gelten. Die errechneten Schwankungsbreiten bei einer bestimmten Stichprobengröße stellen daher Werte da, die unter optimaler Bedingung und bei größtmöglicher Sorgfalt bei allen Erhebungsschritten erreicht werden.

Stichprobengröße		Anteil der Merkmalsausprägung									
		99,0%	97,5%	95,0%	92,5%	90,0%	85,0%	80,0%	70,0%	60,0%	50,0%
Haushalte	Personen	1,0%	2,5%	5,0%	7,5%	10,0%	15,0%	20,0%	30,0%	40,0%	50,0%
300	660	± 0,8%	± 1,2%	± 1,7%	± 2,0%	± 2,3%	± 2,7%	± 3,1%	± 3,5%	± 3,7%	± 3,8%
700	1.540	± 0,5%	± 0,8%	± 1,1%	± 1,3%	± 1,5%	± 1,8%	± 2,0%	± 2,3%	± 2,5%	± 2,5%
1.200	2.640	± 0,4%	± 0,6%	± 0,8%	± 1,0%	± 1,1%	± 1,4%	± 1,5%	± 1,8%	± 1,9%	± 1,9%
1.500	3.300	± 0,3%	± 0,5%	± 0,7%	± 0,9%	± 1,0%	± 1,2%	± 1,4%	± 1,6%	± 1,7%	± 1,7%
2.200	4.840	± 0,3%	± 0,4%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,9%	± 1,0%	± 1,1%	± 1,3%	± 1,4%	± 1,4%
4.000	8.800	± 0,2%	± 0,3%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,6%	± 0,8%	± 0,8%	± 1,0%	± 1,0%	± 1,0%
6.000	13.200	± 0,2%	± 0,3%	± 0,4%	± 0,5%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,8%	± 0,8%	± 0,9%
8.000	17.600	± 0,2%	± 0,2%	± 0,3%	± 0,4%	± 0,4%	± 0,5%	± 0,6%	± 0,7%	± 0,7%	± 0,7%

HERRY 2014

Tabelle 1: Theoretische Schwankungsbreiten bei unterschiedlichen Stichprobengrößen
(Nettohaushalte mit durchschnittlich 2,2 Personen)

Tabelle 1 zeigt die unterschiedlichen theoretischen Schwankungsbreiten bei verschiedenen Nettostichproben (Nettohaushalte mit durchschnittlich 2,2 befragten Personen). Demnach ist bei einer Netto-Stichprobe von etwa 700 Haushalten (Planungsregion Salzach-Tennengau) und beispielsweise einem Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 7,5% damit zu rechnen, dass der wahre Wert zwischen 6,2% und 8,8% liegt. Bei einer Netto-Stichprobe von 2.200 Haushalten (Bezirk Salzburg-Umgebung) ist bei einem ÖV-Anteil von 15% damit zu rechnen, dass der tatsächliche Anteil des Öffentlichen Verkehrs zwischen 14% und 16% liegt. Es zeigt sich, dass trotz der in Summe hohen Fallzahlen und Stichprobengrößen nicht unwesentliche Schwankungsbreiten auftreten können. Dieser Umstand ist bei den Vergleichen der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Bei einer Auswertung für das gesamte Erhebungsgebiet ist dagegen auf Grund der großen Stichprobe von etwas weniger als 7.000 Haushalten mit relativ geringen Schwankungsbreiten zu rechnen. Ein Radanteil von z.B. 10% liegt demnach mit einer 95%-igen Wahrscheinlichkeit im Bereich zwischen 9,6% und 10,4%.

3 Datenverarbeitung

Die Datenverarbeitung inkludiert die Eingabe und die Verarbeitung der Rohdaten, stellt einen wesentlichen Schritt des Erhebungsablaufes dar und ist entscheidend für die Qualität der Erhebungsergebnisse. Die wichtigsten Schritte bei der Datenverarbeitung sind die Kontrolle der erfassten Daten, die Ergänzung fehlender Informationen, die Korrektur von offensichtlichen Fehlern (Plausibilitätskontrollen), die Berechnung nicht direkt erhobener (Mobilitäts-)kennziffern sowie die Gewichtung bzw. Hochrechnung der Erhebungsdaten.

3.1 Plausibilitätskontrollen, Datenbereinigung, Datenkorrektur und -imputation

Im ersten Schritt wurden die erfassten Datensätze auf Vollständigkeit geprüft und nicht verwertbare Datensätze entfernt. Darüber hinaus wurden doppelte Einträge von Haushalten, Personen oder Wegen entfernt.

Definition verwertbare Datensätze

Entscheidend für die letztendliche Ergebnisqualität ist die Definition von Verwertbarkeitskriterien auf Wegeebene (gesicherte Angabe zur Mobilität am Stichtag). Wenn eine Person Angaben zu den am Stichtag durchgeführten Wegen außer Haus macht (oder eine plausible Angabe der Nicht-Mobilität), dann werden die Wegeinformation zumeist zu einem hohen Prozentsatz in guter Qualität ausgefüllt.

Es wurde daher folgende Verwertbarkeitsregel angewandt: Ein Interview gilt als „verwertbares Personeninterview“, wenn zumindest folgende Informationen durch die Angabe der Zielperson in erlaubter Ausprägung vorhanden sind:

- Angabe der Wege mit nachfolgend angeführten Mindestangaben oder plausible Angabe von „nicht mobil“ für mindestens die Hälfte der angegebenen Wege je Stichtag:
 - Startzeit und Ankunftszeit ODER Startzeit und Weglänge ODER Ankunftszeit und Weglänge
 - Benützte Verkehrsmittel,
 - Zielzweck des Weges.
- Personen, die nur Wege im Ausland ohne Bezug zur Erhebungsregion angegeben haben, wurden ebenfalls entfernt

Ist dies nicht der Fall, wurde die Person (aber nicht der ganze Haushalt) aus den Ergebnissen ausgeschlossen. In Summe mussten so 650 Haushalte und 600 Personen aus dem Rohdatensatz entfernt werden. Dabei handelte es sich überwiegend um Daten aus der CAWI-Befragung, bei der die Proband:innen den Online-Fragebogen nur aufgerufen haben, aber nichts eingegeben haben.

Plausibilitätskontrollen

Folgende **Plausibilitätskontrollen** wurden durchgeführt:

- Kontrolle und (wenn möglich) Ergänzung fehlender Angaben sowie Kontrolle auf Vollständigkeit
- Kontrolle der Angaben zur Haushaltsgröße im Vergleich zu den Personenangaben
- Kontrolle der Erreichbarkeiten von Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- Kontrolle der Erreichbarkeiten von Öffentlichen Verkehrsmitteln
- Kontrolle der Personennummer auf Übereinstimmung in allen Erhebungsteilen
- Kontrolle von Schulabschluss und Berufstätigkeit (im Vergleich zum Alter der Person)
- Kontrolle der Stichtage auf Übereinstimmung in allen Erhebungsteilen
- Kontrolle der Angabe „Außer-Haus“ (im Vergleich zu angegebenen Wegen)
- Kontrolle des tageszeitlichen Ablaufs der Wege
- Kontrolle der Weglängen im Vergleich zu den Wegdauern unter Berücksichtigung des Verkehrsmittels und den damit möglichen Fahrtgeschwindigkeiten;
- Kontrolle der Verkehrsmittel im Vergleich zur im Personenbogen angegebenen Verkehrsmittelverfügbarkeit;
- Kontrolle der Zielzwecke im Vergleich zu der im Personenbogen angegebenen Berufstätigkeit;
- Kontrolle und Ergänzung von Rückwegen (wenn z.B. ein Weg morgens zum Arbeitsplatz angegeben wurde, aber kein Weg zurück nach Hause, wurde dieser Rückweg ergänzt).
- Kontrolle jener Tage, an denen letzter Weg nicht nach Hause führt.

Datenkorrekturen und -ergänzungen

Im Rahmen der Datenaufbereitung wurde auf Basis der Plausibilitätskontrollen eine Vielzahl an Datenkorrekturen und Datenergänzungen vorgenommen:

- Fehlende Wohnadressen/Gemeindecodes sowie fehlende Zuordnung der Quell- und Zieladressen zu Gemeindecodes (offene Angaben) wurden nach Möglichkeit ergänzt.
- Die Codierung der „Analyseregionen“ wurden den Ortsangaben zugespielt.
- Ergänzung der Ausprägung „keine Angabe“ bei allen Variablen, wenn die Zeile leer war.
- Begrenzung der Angabe der Anzahl an motorisierten Verkehrsmitteln auf max. 2 pro Person
- Ergänzung des Alters der Personen, wenn dieses nicht angegeben wurde. Auf Basis der Altersklassenverteilung aller anderen Personen wurde das Alter per Zufall ergänzt, so dass die Verteilung sich dadurch nicht ändert. Dabei wurden auch die Angaben zur Tätigkeit (z.B. Pension, Ausbildung) berücksichtigt.
- Die wenigen Angaben „divers“ wurden aus Datenschutzgründen per Zufall je zu 50% den binären Geschlechtern zugeordnet. Fehlende Angaben zum Geschlecht wurden per Zufallszahl ergänzt.
- Die Angaben zum höchsten Schulabschluss wurden wie folgt korrigiert:
 - Nichts angekreuzt --> keine Angabe

- Sonstige Einfachantwort: höchster Abschluss wird ausgewählt
- Personen bis 14 Jahre wurden generell als „noch kein Schulabschluss“ kodiert
- Personen im Alter von 15 Jahren wurden auf „Pflichtschule ohne Lehre“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise mit höherem Schulabschluss kodiert sind.
- Personen im Alter von 16 Jahren wurden auf „Pflichtschule ohne Lehre“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise als „noch kein Schulabschluss“ oder höherem Abschluss als „Lehrabschluss“ kodiert waren.
- Personen im Alter von 17 Jahren wurden auf „Pflichtschule ohne Lehre“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise als „noch kein Schulabschluss“ oder höherem Abschluss als „Berufsbildende mittlere Schule / Fachschule“ kodiert waren.
- Personen im Alter von 18 Jahren wurden auf „Pflichtschule ohne Lehre“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise als „noch kein Schulabschluss“ oder höherem Abschluss als „mit Matura“ kodiert waren.
- Personen im Alter ab 19 bis 21 Jahren wurden in der Variable „höchster Schulabschluss“ auf „Höhere Schule (mit Matura)“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise als „Uni/Fachhochschule“ kodiert waren.
- Personen im Alter ab 19 Jahre wurden in der Variable „höchster Schulabschluss“ auf „Pflichtschule ohne Lehre“ korrigiert, wenn diese fälschlicherweise als „noch kein Schulabschluss“ kodiert waren.
- Bei der Angabe der Haupttätigkeit wurden teilweise mehrere Antworten angegeben. Diese wurden nach der folgenden Hierarchie der Tätigkeiten zugeordnet:
 - Pension schlägt alles
 - Karenz schlägt alles außer Pension
 - Hochschule schlägt Berufsausbildung
 - Arbeit schlägt „im Haushalt tätig“
 - Angestellter/Selbständiger schlägt Landwirt
 - Angestellter schlägt Selbständiger
 - Ausbildung schlägt Arbeit bei Personen bis 35 Jahre
 - Arbeit schlägt Ausbildung bei Personen über 35 Jahre
- Die Anzahl der Wochenarbeitsstunden wurde mit 60 beschränkt
- Der Führerscheinbesitz wurde mit dem Alter kontrolliert und gegebenenfalls korrigiert:
 - Motorrad: Mindestalter 15
 - Pkw: Mindestalter 17
- Die Pkw-Verfügbarkeit wurde bei Personen ohne Führerschein auf „Nie“ korrigiert
- Die Angabe „Andere Zeitkarte“ wurde bei Schüler:innen und Lehrlingen auf „Schüler/Lehrlingszeitkarte“ korrigiert
- Angaben zum „Tagestyp“ wurden bei Personen entfernt, die nicht berufstätig oder in Ausbildung sind.
- Die Angabe „Außer Haus“ wurde auf „Ja“ gesetzt, wenn Wege angegeben wurden.

- Der Ausgangspunkt des ersten Weges wurde auf „keine Angabe“ gesetzt, wenn keine Wege angegeben wurde und auf „Wohnung“ korrigiert, wenn die offene Angabe dem Wohnort entsprach.
- Fehlende Abfahrts- oder Ankunftszeiten wurden über die Angaben zu den Verkehrsmitteln und durchschnittlichen Geschwindigkeiten (km/h) ergänzt:

- zu Fuß	4,2
- Fahrrad	12
- E-Fahrrad	13
- Pkw-Lenker:in	36
- Pkw-Mitfahrer:in	35
- Städtisches Verkehrsmittel	15
- Regional- und Fernbus	25
- Bahn	36
- Sonstiges	24
- keine Angabe	30
- Insgesamt	28
- Weiterhin fehlende Beginn- oder Ankunftszeiten wurden teilweise zufällig (zwischen 7:30 Uhr und 20 Uhr), teilweise manuell und teilweise nach folgender Vorgehensweise ergänzt:
 - Bei Personen mit nur einem Weg: Startzeit zufällig verteilt zwischen 7:30 und 20 Uhr
 - Bei letzten Wegen im Tagesverlauf, wenn für den vorletzten Weg eine Ankunftszeit angegeben ist: $\text{Beginnzeit} = \text{Ankunftszeit vorhergehender Weg} + 60 \text{ Minuten}$
 - Bei ersten Wegen im Tagesverlauf, wenn für den nachfolgenden Weg eine Beginnzeit angegeben ist: $\text{Beginnzeit} = \text{Beginnzeit vorhergehender Weg} - 90 \text{ Minuten}$
 - Bei mittleren Wegen wurde der Weg in die Mitte von vorherigem und nachfolgenden Weg gesetzt.
 - Bei Personen komplett ohne Zeitangaben: erster Weg zufällig zwischen 8 und 11 Uhr, die weiteren Wege jeweils 90 Minuten versetzt.
 - Restliche fehlende Beginnzeiten wurden manuell ergänzt.
- Der Tageszeitliche Ablauf der Wege wurde überprüft und korrigiert, wenn es Überschneidungen gab, die Reihenfolgen nicht passte oder die Ankunftszeit vor der Startzeit lag.
- Bei Mehrfachangaben von Wegzwecken (Papiererhebung) wurden die Wegzwecke nach folgender Hierarchie korrigiert:
 - Alle schlagen „anderer Wegzweck“
 - Alle außer „anderer Wegzweck“ schlagen „nach Hause“
 - Erledigung sticht Freizeit
 - Bringen/Holen sticht Freizeit
 - Einkauf sticht Freizeit
 - Alle weiteren stechen ebenfalls Freizeit

- Bringen/Holen sticht Erledigung
- Erledigung sticht Einkauf
- Bringen/Holen sticht Einkauf
- Bringen/Holen sticht Ausbildung
- Dienstlich sticht Erledigung
- Bringen/Holen sticht Arbeitsplatz
- Arbeitsplatz sticht Dienstlich
- Bei Personen unter 15 Jahren wurde die Angabe „Arbeitsplatz- oder Dienstwege“ auf „Ausbildung“ geändert.
- Wenn beim Zweck des letzten Weges des Berichtstags nicht „nach Hause“ angegeben war aber die Zieladresse des letzten Weges der Wohnadresse entsprach:
 - Wenn Quellzweck = Zielzweck: geändert auf Nach Hause
 - Wenn Zielzweck „keine Angabe“: geändert auf Nach Hause
 - Wenn Quellzweck „nach Hause“ & Zielzweck „keine Angabe“: geändert auf Freizeit
- Fehlende Verkehrsmittel wurden auf Basis der vorhergehenden oder nachfolgenden Wege und den dortigen Angaben zum Verkehrsmittel ergänzt.
- Das Verkehrsmittel wurde von PKW-Fahrer auf PKW-Mitfahrer geändert, wenn die Person keinen Führerschein hat.
- Offene Angaben bei Verkehrsmitteln und Wegzwecken wurden den Kategorien, wenn möglich, zugeordnet.
- Weglängen wurden auf Basis der oben genannten durchschnittlichen Geschwindigkeiten ergänzt, wenn die Dauer und das Verkehrsmittel angegeben waren.
- Bei Gemeinde-Binnenwegen wurde die Weglänge mit 2 km ergänzt (Median der Binnenwege aus der Erhebung) bzw. 4 km bei ÖV, 3 km bei Pkw, 1,5 bei Rad und 1 km bei Fuß
- Fehlende Binnenwegelängen innerhalb der Bundesländer wurden anhand der objektiven Weglängen aus DORIS und SAGIS ergänzt.
- Bei großen Unterschieden zwischen der angegebenen Weglänge und der objektiven Weglänge aus SAGIS und DORIS wurden die Quell- und Zielorte überprüft und händisch korrigiert. Hier waren häufig falsche Gemeindecodes bei mehrfach vorkommenden Gemeindenamen das Problem.
- Immer noch fehlende Weglängen wurden auf Basis der Wegdauer und der durchschnittlichen Verkehrsmittelgeschwindigkeiten ergänzt.
- Weglängen mit mehr als 20 km mit zu hoher Geschwindigkeit (Fuß 15 km/h, Rad 35 km/h, E-Rad 40 km/h, MIV sowie Bahn und Bus >120 km/h, Stadtverkehr >60 km/h, Sonstige > 500 km/h) wurden wie folgt korrigiert:
 - Wenn Weg zwischen 20 und 200 km --> Entfernung /10
 - Wenn Weg zwischen 200 und 2000 km --> Entfernung /100
 - Wenn Weg über 2000 --> Entfernung /1000

- Bei Wegen unter 20 km und sehr kurzen Wegdauern von max. 5 Minuten bei sehr hohen Geschwindigkeiten (siehe oben) wurde wie folgt korrigiert:
 - Wenn Entfernung liegt bis 20 km & Dauer < 4 Minuten, Dauer mal 10 multipliziert
 - Wenn Entfernung liegt bis 20 km & Dauer = 4 oder 5 Minuten, Dauer mal 3 multipliziert
 - Unplausible langsame Tür-zu-Tür-Geschwindigkeiten (Wegdauer > 10 min und Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit Fuß < 1 km/h, Rad < 2 km/h, E-Rad < 2 km/h, MIV < 4 km/h, Stadtverkehr sowie Bahn und Bus < 3 km/h) wurden wie folgt korrigiert:
 - Dauer = Dauer Alt/5
 - Ergänzung Quell oder Zielgemeinde, wenn eine davon fehlt und Weglänge <= 2 km: Gemeindebinnenweg
 - Ergänzung Quell- oder Zielorte analog zu 2012
 - Wenn das VKM = 1 (zu Fuß) war und die Dauer die Dauer des Weges zwischen 0 und 5 Minuten liegt, auf Binnenweg gesetzt
 - Wenn Entfernung <= 2 km und die Dauer die Dauer des Weges zwischen 0 und 5 Minuten lag, Quell- oder Zielort als Binnenweg ergänzt
 - Wenn Dauer < 15 min und Fuß/Radweg und Entfernung <= 5 km ; Dauer < 5 min und PKW und Entfernung <= 5km; Dauer < 10 min und Bus/Bahn und Entfernung <= 5km; oder Entfernung < 2, Quell- oder Zielort als Binnenweg ergänzt
 - Wenn letzter Weg und Quellzweck war „zu Hause“ und Zielzweck war „Freizeit“ und HVM zu Fuß oder Rad --> fehlenden Zielort auf Wohnadresse ergänzt (Spazieren gehen, Radrunde, Gassi gehen etc.
 - Überprüfung der Quell- und Zielorte der Binnenwege mit Weglängen und Entfernen der Zielorte, wenn folgendes zutraf (vermutlich wurde als Zielort die Wohnadresse übernommen, wenn die Zieladresse gefehlt hat):
 - Prüfung auf Binnenwege länger als 10 km & bei Quell- und Zielort ist die Adresse exakt gleich & Zielzweck <> Freizeit („Rundwege“).
 - UND: ab 20 km alle Binnenwege mit exakt gleicher Adresse, unabhängig vom Zweck (Ausnahme: Fahrrad – Fahrradtouren)
 - UND: Geschwindigkeiten sind plausibel
 - Nochmalige Kontrolle und Korrektur der Weglänge bei zu hoher Geschwindigkeit (siehe oben) und Korrektur anhand der durchschnittlichen Geschwindigkeiten je Verkehrsmittel
 - Ausreißer nach oben und unten je Verkehrsmittel bezüglich Länge und Geschwindigkeit wurden nochmals überprüft und minimale manuelle Änderungen vorgenommen
 - Bei bundeslandübergreifenden Wegen wurden die Quell- und Zielorte auf Fehler kontrolliert. Dabei haben sich folgende Fehlermöglichkeiten gezeigt:
 - Wohnort statt echtem Zielort (z.B. Angabe „Nach Hause“, aber nicht Wohnadresse)
 - Falscher Ortscode (St. Peter, Aigen, Ried, Rohrbach etc.) --> häufigster Fehler
 - falsche Adresse aus anderem Grund
- ➔ Hier wurde eine händische Korrektur durchgeführt

Wegeimputation

Die von den Proband:innen selbst eingegebenen Daten zum Tagesablauf unterliegen Fehlern hinsichtlich der Vollständigkeit der Wegeerfassung, weshalb es für die Herstellung eines plausiblen Tagesablaufs eine Ergänzung mittels automatisierter Algorithmen braucht. Insbesondere bei der Angabe der Wegeinformation durch die Proband:innen kommt es häufig zu Fehlern und zu unvollständigen Angaben, eine Korrektur auf dieser Ebene ist unerlässlich, da ansonsten die Mobilität nur unvollständig abgebildet werden würde.

Es ist bekannt, dass die Proband:innen oftmals vergessen, den Weg zurück von einer Tätigkeit nach Hause bzw. den letzten Weg des Tages nach Hause im Fragebogen anzugeben. Die Ergänzung/Korrektur der Wege erfordert besondere Sorgfalt, da hierfür der gesamte Tagesablauf betrachtet werden muss. Daher ist eine automatisierte Ergänzung notwendig, und zwar für folgende Aufgaben:

- Imputation fehlender Zwischenwege
- Imputation fehlender Heimwege am Ende des Berichtstags.

Fehlende Nach-Hause Wege wurden wie folgt ergänzt:

- In Abhängigkeit vom Zielzweck, Weglänge und Hauptverkehrsmittel des letzten Weges am Berichtstag wurden Heimwege ergänzt:
 - zur Arbeit: IMPUTATION
 - dienstlich/geschäftlich: IMPUTATION, außer bei Wegen mit einer Länge > 100 km
 - Schule/Ausbildung: IMPUTATION
 - Bringen/Holen/Begleiten: IMPUTATION
 - Einkauf: IMPUTATION
 - Freizeit oder private Erledigung: IMPUTATION, außer Quellzweck des Weges= zu Hause UND Hauptverkehrsmittel= Fahrrad oder zu Fuß, außer bei Wegen mit einer Länge > 100 km
 - Besuch: IMPUTATION, außer bei Wegen mit einer Länge > 100 km
 - anderer Zweck: KEINE Imputation
- So konnten die vermutlich fehlenden Rückwege identifiziert werden. Folgende weitere Einschränkungen wurden vorgenommen:
 - Keine Imputation, wenn die imputierten Rückwege nach Mitternacht starten würden.
 - Keine Imputation, wenn Wege ins Ausland geführt haben inkl. Flüge (überwiegend Freizeit / Urlaub).
- Der Rückweg nach Hause wurde wie folgt imputiert:
 - Startadresse= Zieladresse des vorangegangenen Weges
 - Quellzweck= Zielzweck des vorangegangenen Weges
 - Zielzweck= „nach Hause“

- Zieladresse= Wohnadresse (aus Stichprobe)
- Alle Verkehrsmittel des vorangegangenen Weges übernehmen
- Wegdauer und -länge des vorangegangenen Weges übernehmen
- Startzeit= Ankunftszeit des vorangegangenen Weges zzgl. des Medians der Aufenthaltsdauer je Wegezweck
- Ankunftszeit= Startzeit + Wegdauer

Fehlende Zwischenwege wurden wie folgt ergänzt:

- Aufenthaltsdauer (Startzeit des Weges abzüglich der Ankunftszeit des vorangegangenen Weges) war überdurchschnittlich lang
 - > 6 h bei Zielzweck= dienstlich/geschäftlich (außer der Folgeweg führt nach Hause)
 - > 2 h bei Zielzweck= Bringen/Holen/Begleiten
 - > 3 h bei Zielzweck= Einkauf
 - > 4 h bei Zielzweck= private Erledigung
 - > 4,5 h bei Zielzweck= Freizeit (außer der Quellzweck des Weges = zu Hause UND Hauptverkehrsmittel= Fahrrad oder zu Fuß)
 - > 5 h bei Zielzweck= Besuch

und die Entfernung des vorhergehenden Weges entspricht nicht der Entfernung des aktuellen Weges.
- So konnten die vermutlich fehlenden Rückwege identifiziert werden. Folgende weitere Einschränkungen wurden vorgenommen:
 - Keine Imputation, wenn Wege ins Ausland geführt haben inkl. Flüge (überwiegend Freizeit / Urlaub).
- Der Fehlende Zwischenweg wurde wie folgt imputiert:
 - Wegnummer +0,5
 - Startadresse= Zieladresse des vorangegangenen Weges
 - Quellzweck= Zielzweck des vorangegangenen Weges
 - Zielzweck= Quellzweck des vorangegangenen Weges
 - Zieladresse= Startadresse des vorangegangenen Weges
 - Alle Verkehrsmittel des vorangegangenen Weges übernehmen
 - Wegdauer und -länge des vorangegangenen Weges übernehmen
 - Startzeit= Ankunftszeit des vorangegangenen Weges zzgl. des Medians der Aufenthaltsdauer je Wegezweck
 - Ankunftszeit= Startzeit + Wegdauer
 - Der Variable „weg_imp“ wird der Wert „2“ zugewiesen
- Anschließende Prüfung auf Plausibilität mit vorhergehendem und folgendem Weg:

- Überschneiden sich der imputierte Weg und der folgende Weg, wurde die Ankunftszeit des imputierten Weges um 15 min vor die Startzeit des Folgeweges gelegt und die Startzeit des imputierten Weges neu berechnet.
- Überschneiden sich dann die Startzeit des imputierten Weges und die Ankunftszeit des vorangegangenen Weges, wurde die Imputation dieses Zwischenweges verworfen.

Überprüfung der Daten der Personen, die sich selbst für die Erhebung angemeldet haben:

Rund 7% der teilnehmenden Personen haben sich selbst für die Teilnahme angemeldet und stammen nicht aus der Hauptstichprobe. Hier war es wichtig zu überprüfen, ob sich diese Personen von jenen unterscheiden, die zufällig ausgewählt wurden. Folgende Erkenntnisse ergaben sich aus dieser Überprüfung:

- 7% sind Selbstrekrutierer:innen (SR)
- Kontrolle der Haushaltsanzahl nach Bezirken im Vergleich ZMR vs. SR: SR aus allen Bezirken vorhanden. Bezirk Linz bei SR deutlich überrepräsentiert (5% vs. 10%) + Linz Umgebung (5% vs. 7%) und Salzburg (3% vs. 5%)
- Haushalte mit 4 und mehr Personen bei Selbstrekrutierer:innen etwas überrepräsentiert (26% zu 23%)
- Städtische Verkehrsmittel sind deutlich häufiger fußläufig erreichbar (26% zu 17%) --> Resultat von städtischerer Stichprobe bei SR.
- Haushalte ohne Pkw häufiger (7% zu 4%) bei SR. --> Resultat von städtischerer Stichprobe bei SR.
- Ältere ab 55 Jahren bei SR unterrepräsentiert (27% zu 39%, Anteil 55+ bei Cawi: 31%)
- Hochschule und Matura bei SR überrepräsentiert (43% zu 35%), bei CAWI 38%
- Pension bei SR unterrepräsentiert (26% zu 15%).
- Wenig Unterschied bei Führerschein und Pkw Verfügbarkeit
- Höhere Anzahl Klimaticket Besitzer bei SR (15% zu 8%) --> städtischere Stichprobe
- Etwas höherer Außer-Haus-Anteil bei SR (90,5% zu 87,6%) --> städtischer, jünger z.B. Salzburg hat auch 91%
- Fast keine Unterschiede zwischen der normalen CAWI Stichprobe und der SR-Stichprobe bei den Wegzwecken (Rohdaten)
- Etwas höherer Fuß- und Radanteil bei SR (19% zu 23% bzw. 5% zu 7%) --> plausibel durch städtischere Stichprobe
- Etwas geringerer PKW-Lenkeranteil bei SR (52% zu 57%) --> plausibel durch städtischere Stichprobe
- Etwas höherer Bahn-Anteil bei SR (4% zu 3%) --> plausibel durch städtischere Stichprobe
- Höherer Anteil städtischer Verkehrsmittel (ca. 4% zu 2%) --> plausibel durch städtischere Stichprobe
- Höhere Anzahl an Wege pro Person bei SR (3,5 zu 3,2) --> plausibel durch städtischere Stichprobe (z.B. Salzburg 3,5 Wege pro Person)

Diese Ergebnisse zeigen, dass die Gruppe der Personen, die sich selbst zur Teilnahme angemeldet haben, zwar durchwegs in eher städtischen Regionen leben, sich aber ansonsten bezüglich der Ergebnisse wenig von den zufällig ausgewählten Personen unterscheiden. Es ist daher legitim, diese Daten in die Gesamtstichprobe aufzunehmen.

3.1.1 Methoden zur Berechnung von Wegzweck und Verkehrsmittelwahl

Bei Mobilitätserhebungen wird so vorgegangen, dass die Proband:innen nach dem **Zweck des jeweiligen Weges** gefragt werden, wobei jeder Weg nur einen bestimmten Zweck haben kann. Bei der vorliegenden Erhebung wurden die Zwecke Arbeitsplatz, dienstlich/geschäftlich, Schule/Ausbildung, zum Einkauf, Personen bringen/holen, Erledigung (Arzt, Post, etc.), Freizeit und anderer Zweck unterschieden. Zusätzlich kann ein Weg „nach Hause“ führen, tatsächlich führen üblicherweise rund 40% der Wege nach Hause. Diese 40% der Wege sind dabei problematisch, da das „nach Hause fahren“ nicht den eigentlichen Zweck der Außer-Haus-Aktivität darstellt. Eine Auswertung der Wegzwecke, bei der rund 40% der Wege als unspezifische „nach Hause“-Wege ausgewiesen werden, scheint nicht sinnvoll. Für eine Darstellung des Zwecks bleibt so nur die Möglichkeit, die „nach Hause“-Wege bei dieser Auswertung auszuschneiden und die verbleibenden rund 60% auf 100% umzurechnen. Dies führt aber dazu, dass bei allen Auswertungen nach Zwecken (z.B. Weglängen je Zweck, Verkehrsmittelwahl je Zweck) mit weniger als 60% der Daten gearbeitet wird und impliziert, dass nach den unterschiedlichen Tätigkeiten außer Haus gleich häufig direkt wieder nach Hause gefahren wird.

International üblich ist – zusätzlich zur direkt abgefragten Variable „Zweck“ – die Berechnung eines „Wegzweckes“ auf Basis der Tätigkeit am Ausgangsort (Quellzweck) und der Tätigkeit am Zielort (Zielzweck). Der Wegzweck wird nach dieser Definition normalerweise bestimmt durch den Zielzweck, außer der Weg führt nach Hause, dann ist der Quellzweck ausschlaggebend, die Zuordnung erfolgt anhand einer sogenannten Wegzweckmatrix (siehe folgenden Abbildung). Dadurch ist es möglich, auch bei der Darstellung der Wegzweckverteilung und allen anderen Analysen nach Zweck des Weges, alle Datensätze zu berücksichtigen.

Wegezweckmatrix, der Wegzweck ergibt sich als Kombination von Quell- Zielzweck										
Quellzweck	Zielzweck									
	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	nach Hause	anderer Zweck
Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	zum Arbeitsplatz	anderer Zweck
dienstlich/geschäftlich	dienstlich/geschäftlich	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	dienstlich/geschäftlich	anderer Zweck
Schule/Ausbildung	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Schule/Ausbildung	anderer Zweck
Personen bringen/holen	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Personen bringen/holen	anderer Zweck
Einkauf	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Einkauf	anderer Zweck
private Erledigung	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	private Erledigung	anderer Zweck
privater Besuch	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	privater Besuch	anderer Zweck
Freizeit	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Freizeit	anderer Zweck
Wohnung	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	Freizeit	anderer Zweck
anderer Zweck (Ort)	zum Arbeitsplatz	dienstlich/geschäftlich	Schule/Ausbildung	Personen bringen/holen	Einkauf	private Erledigung	privater Besuch	Freizeit	anderer Zweck (Ort)	anderer Zweck

Anmerkung: Der Quellzweck beim ersten Weg entspricht entweder "Wohnung" (=nach Hause) oder anderer Zweck (Ort), wenn nicht von der Wohnung gestartet wurde.

HERRY 2014

Abbildung 2: Wegzweckmatrix

Bezüglich der Kodierung der **Verkehrsmittelwahl** ist ein wesentlicher Punkt die Zuordnung eines eindeutigen Verkehrsmittels zu jedem Weg. Per Definition ist es möglich, dass für einen Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden können. Beispielsweise werden bei Wegen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln fast immer auch Teile des Weges zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Es ist aber auch eine Nutzung von z.B. Pkw und Öffentlichem Verkehr („Park&Ride“) möglich. Diese

einzelnen Teilwege werden als Etappen bezeichnet. Eine Etappe ist jener Teil eines Weges, der mit ein und demselben Verkehrsmittel oder Fahrzeug zurückgelegt wird. Um nicht alle möglichen Kombinationen bei der Analyse darstellen zu müssen, hat sich international die Zusammenführung zum sogenannten „Hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel“ durchgesetzt.

Die Definition des „hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels“ lautet folgendermaßen:

- Das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel eines Weges ist das Verkehrsmittel jener Etappe dieses Weges, dass innerhalb einer festgelegten Hierarchie den höchsten Rang hat. Die Hierarchie gestaltet sich wie folgt:
 - „Sonstiges Verkehrsmittel“ kommt vor Öffentlichem Verkehr (ÖV),
 - Bahn kommt vor Bus,
 - Öffentlicher Verkehr (ÖV) kommt vor motorisiertem Individualverkehr (IV),
 - Mitfahrer:in kommt vor Lenker:in,
 - motorisierter Individualverkehr (MIV) kommt vor nichtmotorisiertem Individualverkehr (nMIV),
 - Rad kommt vor Fuß.

Bei der vorliegenden Erhebung wurde das Hauptverkehrsmittel dementsprechend kodiert und nur dieses Hauptverkehrsmittel bei den Analysen verwendet. Darüber hinaus wird bei einigen Auswertungen der Modal-Split verwendet, für den die Fahrzeuge E-Rad und Rad zusammen als „Rad“ ausgewiesen werden, die Moped- und Motoradfahrten zusammen mit den Pkw-Lenker:innen (inkl. E-Pkw) zu MIV-Lenker:innen (für „Motorisierter Individualverkehr“) und die Bus- und Bahnfahrten zu ÖV (Öffentlicher Verkehr) zusammengefasst wurden.

3.2 Gewichtung und Hochrechnung

Die Gewichtung bzw. Hochrechnung der Daten erfolgte getrennt für die in Kapitel 2.7 dargestellten Analyseregionen, so dass Auswertungen für diese als kleinste mögliche Raumeinheiten valide sind.

3.2.1 Grundlegenden Daten für die Gewichtung

Bei der Gewichtung wird eine Verteilungsveränderung in der Stichprobe anhand bestimmter wesentlicher Variablen grundsätzlich auf jene Weise herbeigeführt, bei der die zu verändernde Verteilung in der Stichprobe (IST-Verteilung) auf eine extern vorgegebene (z.B. aus der Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird. Innerhalb der festgelegten räumlichen und zeitlichen Einheiten wird dabei die Randverteilung mehrerer relevanter Merkmale iterativ angepasst. Für einige Merkmale der Grundgesamtheit sind die Randverteilungen aus den Daten der amtlichen Statistik bekannt. Für weitere Variablen, wie die Verteilung nach Stichtagen im Jahresverlauf, ist eine festgelegte Verteilung ohnehin vorgegeben. Die Randverteilungen der realisierten Stichprobe können an diese bekannten Verteilungen angepasst werden, um Abweichungen aufgrund von selektiven Ausfällen auszugleichen. Jede Variable muss dabei in eine handhabbare Anzahl an Kategorien unterteilt werden.

Die räumlichen Einheiten (Analyseregionen) wurden bereits in Kapitel 2.7 beschrieben. Bezüglich der soziodemographischen Verteilungen wurde auf die nachfolgend genannten Datenquellen zurückgegriffen:

- Statistik Austria - Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 – Personen ab 6 Jahren:
 - Haushaltgröße: 1 Person, 2 Personen, 3 Personen, 4 und mehr Personen (nur Privathaushalte, keine Anstaltshaushalte)
 - Altersklassen: 6 bis 14 Jahre, 15 bis 19 Jahre, 20 bis 24 Jahre, 25 bis 34 Jahre, 35 bis 44 Jahre, 45 bis 54 Jahre, 55 bis 64 Jahre, 65 Jahre und älter
 - Geschlecht: männlich, weiblich
 - Ausbildung: Volks-/Hauptschule ohne Lehre, Volks-/Hauptschule mit Lehre, Fachschule, Höhere Schule (mit/ohne Matura), Hochschule, Universität, Fachhochschule, noch kein Schulabschluss
 - Erwerbsstatus: in Ausbildung, Erwerbstätig, Pension, Andere/keine Information

3.2.2 Auswahl- und Strukturgewichtung

Das Ziel einer Gewichtung und Hochrechnung kann damit beschrieben werden, dass Ziehungs- und Stichprobenfehler oder Verzerrungen durch unterschiedliche Antwortbereitschaft reduziert bzw. behoben werden. Das Wesen der Gewichtung besteht darin, Verteilungen von bestimmten wichtigen Variablen, die durch die Stichprobe verzerrt sind, zu entzerren. Diese Verteilungsveränderung wird grundsätzlich auf jene Weise herbeigeführt, bei der die zu verändernde Verteilung in der Stichprobe (IST-Verteilung) auf eine extern vorgegebene (z.B. aus der Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird, wobei eine Normierung auf die Fallzahl in der Stichprobe stattfindet.

Bei der Gewichtung muss unterschieden werden zwischen der Phase der Auswahl der Proband:innen und anschließenden der Phase der Gewichtung nach strukturellen Merkmalen (Redressment bzw. Strukturgewichtung). Während das Auswahlgewicht die Disproportionalitäten des Stichprobendesigns, d.h. die unterschiedliche Auswahlwahrscheinlichkeit ausgleicht, dient das Gewicht der zweiten Stufe dazu, die systematischen Ausfälle bei der Erhebung für bestimmte (wichtige und bekannte) Verteilungen zu korrigieren. Die Gewichte der beiden Phasen werden dabei multiplikativ miteinander verknüpft.

Auswahlgewichtung

Die Auswahlgewichtung gleicht die unterschiedlichen Auswahlwahrscheinlichkeiten von Haushalten aus, die durch das gewählte Stichprobendesign entstehen. Da es sich bei der Stichprobe um eine disproportionale Stichprobe handelt, muss diese Disproportionalität nach Analyseregion ausgeglichen werden. Ergebnis der Auswahlgewichtung ist ein Gewichtungsfaktor auf Haushaltsebene, welcher als Ausgangsbasis für die anschließende Strukturgewichtung dient. Im Zuge der Auswahlgewichtung wurde auch eine Non-Response-Adjustierung vorgenommen. Diese dient dazu, unterschiedliche Rücklaufquoten zwischen den Analyseregionen auszugleichen.

Auf diesem Auswahlgewicht aufbauend, das heißt multiplikativ mit diesem Gewichtungsfaktor verknüpft, wurde anschließend mit Hilfe eines iterativen Verfahrens ein Gewichtungsfaktor für die Haushalte der Stichprobe berechnet.

Strukturgewichtung auf Haushaltsebene (je Analyseregion):

- Gewichtung nach Anzahl Privathaushalte je Gemeinde inkl. Teilgebiete Salzburg
- Anzahl Privathaushalte nach Haushaltsgröße je Analyseregion
 - 1 Personenhaushalt
 - 2 Personenhaushalt
 - 3 Personenhaushalt
 - 4 und mehr Personenhaushalt

➔ Iterative Durchläufe, bis beide Verteilungen weitestgehend passen.

Das jeweilige Haushaltsgewicht wird im Anschluss an jede Person des Haushalts „vererbt“, das heißt das Haushaltsgewicht bildet das Basisgewicht einer Person. Aufbauend auf diesem Basisgewicht wird für den Personendatensatz der Basisstichprobe ein weiteres gesondertes Gewicht iterativ berechnet.

Strukturgewichtung auf Personenebene (je Analyseregion):

- Gewichtung nach Anzahl Personen je Gemeinde inkl. Teilgebiete Salzburg
- Gewichtung nach Wochentagen je Analyseregion
- Gewichtung der Personenanzahl nach Haushaltsgröße je Analyseregion
- Gewichtung nach höchster abgeschlossener Schulausbildung je Analyseregion
 - Pflichtschule ohne Lehre
 - Pflichtschule mit Lehre/BMS/Fachschule
 - Höhere Schule mit Matura
 - Hochschule/Uni/Fachhochschule/Kolleg/Akademie
 - noch kein Schulabschluss (ab 6 Jahren)
 - Kinder unter 6 Jahren
- Gewichtung nach Erwerbsstatus je Analyseregion
 - Kinder unter 6 Jahren
 - Schüler (ab 6 Jahren)
 - Erwerbstätig
 - Pension
 - Sonstiges

- Gewichtung nach Geschlecht (nur Personen ab 6 Jahren) je Analyseregion
 - Weiblich
 - Männlich
- Gewichtung nach Altersklassen je Analyseregion
 - Kinder unter 6 Jahren
 - 6 bis 14 Jahre
 - 15 bis 24 Jahre
 - 25 bis 34 Jahre
 - 35 bis 44 Jahre
 - 45 bis 54 Jahre
 - 55 bis 64 Jahre
 - 65 bis 74 Jahre
 - 75 bis 84 Jahre
 - 85+ Jahre

➔ Iterative Durchläufe, bis alle Verteilungen weitestgehend passen.

Die Zusammenfassung von Gemeinden zu Regionen machte in einigen wenigen Fällen manuelle Anpassungen erforderlich, nämlich genau dann, wenn eine größere Gemeinde mit einer oder mehreren kleinen Gemeinden zusammengefasst ist. Hier musste mittels manuellem Feintuning darauf geachtet werden, dass die größeren Orte in der Zusammenfassung zumindest annähernd entsprechend ihrer Einwohner:innenanzahl vertreten bleiben.

Das Personengewicht bzw. der Hochrechnungsfaktor einer Person wurde im Wegedatensatz jedem Weg dieser Person zugespielt, da die Wege an die Personen gebunden sind.

4 Allgemeine Ergebnisse und Soziodemografie im Überblick

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse auf Haushalts- und Personenebene grafisch dargestellt und analysiert.

Zunächst werden allgemeine Ergebnisse auf Haushalts- und Personenebene dargestellt, im Anschluss daran die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung.

Die Ergebnisdaten wurden wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben nach Haushaltsgrößenklassen und Haushaltsanzahl bzw. Personen nach Anzahl, Altersklassen, Geschlecht, Berufstätigkeit und Schulbildung je Analyseregion gewichtet und hochgerechnet. Daher entspricht die Haushaltsgrößenverteilung, die Verteilung nach Altersklassen, nach Geschlecht, nach Berufstätigkeit sowie nach höchstem Schulabschluss weitestgehend jener der Grundgesamtheit der Personen ab 6 Jahren.

4.1 Ergebnisse auf Haushaltsebene

4.1.1 Haushaltsgröße

In der Stadt Salzburg existieren wesentlich mehr Einpersonenhaushalte und entsprechend weniger Mehrpersonenhaushalte als im Durchschnitt über das gesamte Bundesland. Durchschnittlich sind im Bundesland Salzburg rund 37% Einpersonenhaushalte und 30% Zweipersonenhaushalte anzutreffen. In rund einem Drittel der Haushalte leben 3 oder mehr Personen.

Befragung: infas / TRICONULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Haushaltsgrößen je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=6.877 (2022)
Haushalte

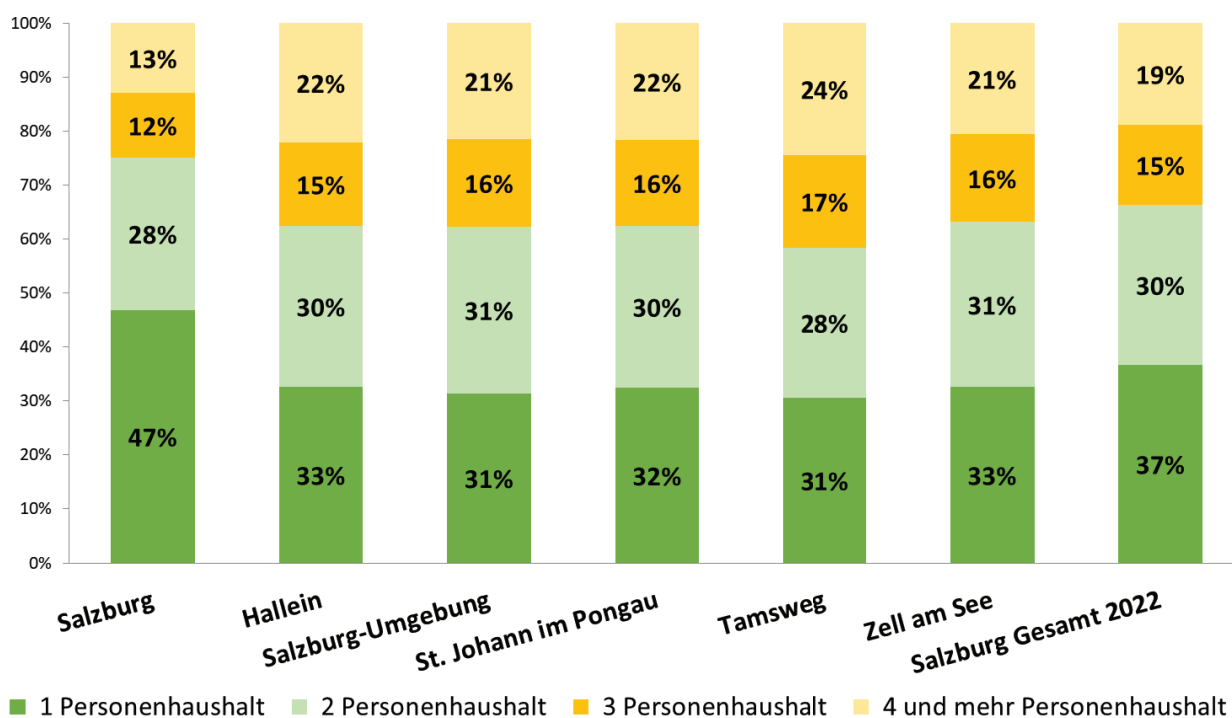


Abbildung 3: Haushaltsgrößen nach Bezirk 2022

Im Vergleich zu 2012 ist die Anzahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte auf Kosten der Haushalte mit 3 und mehr Personen weiter gestiegen. Insbesondere bei den Zweipersonenhaushalten kam es zu einem signifikanten Anstieg um 3%-Punkte von 27% auf 30%. Der Anteil der Haushalte mit 4 und mehr Personen ist dagegen um 2%-Punkte von 21% auf 19% zurückgegangen.

Analog zu dieser Entwicklung sind auch die durchschnittlichen Haushaltsgrößen leicht zurückgegangen, lebten 2012 durchschnittlich noch 2,31 Personen in einem Haushalt, waren es aktuell nur noch 2,23.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Haushaltsgrößen Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=6.877 (2022)
n=12.272 (2012)
Haushalte

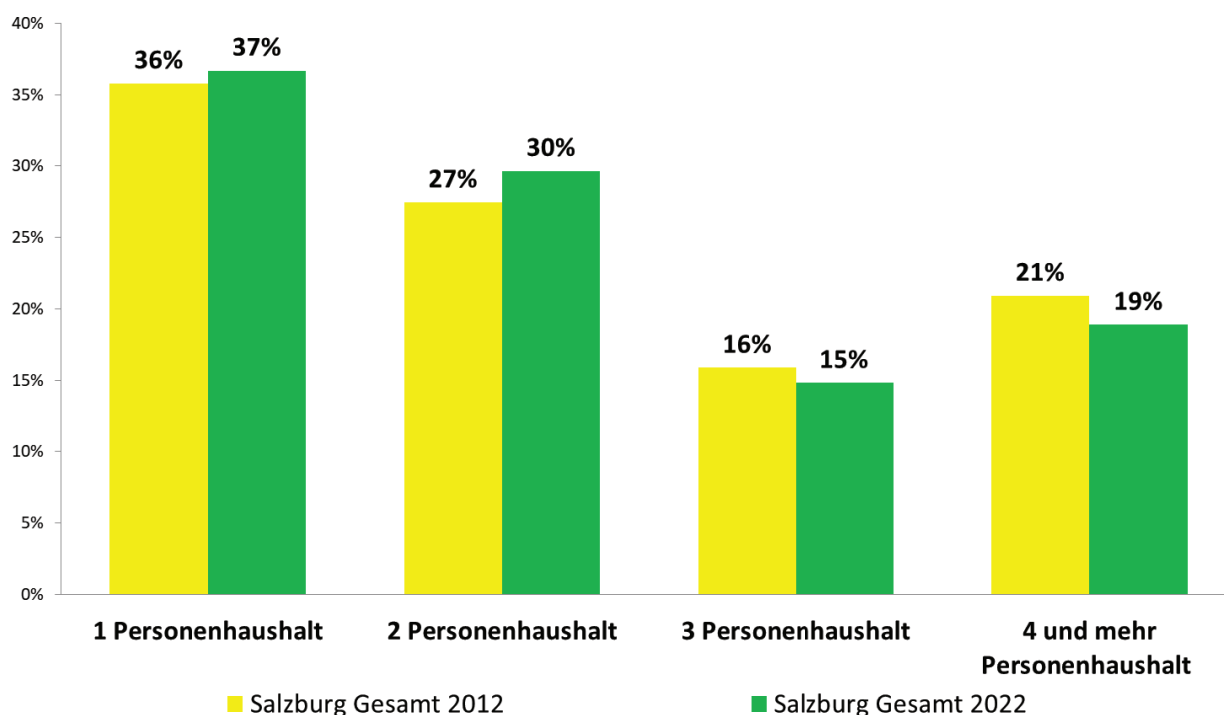


Abbildung 4: Entwicklung der Haushaltsgrößen 2012 bis 2022

4.1.2 Erreichbarkeit von Einrichtungen und ÖV-Haltestellen

Die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs liegt in Salzburg bei den meisten Einrichtungen bei rund 60%. Nahversorger liegen dabei mit 71% (2012: 75%) deutlich über diesem Wert, die Erreichbarkeit einer Postfiliale mit 54% (2012: 58%) deutlich darunter.

Die fußläufige Erreichbarkeit ist bei diesen beiden in den letzten 10 Jahren rückläufig, am stärksten ist der Rückgang allerdings bei der fußläufigen Erreichbarkeit eines Geldinstituts von 68% auf 61%. Einzig bei der fußläufigen Erreichbarkeit einer Supermarktkette kam es seit 2012 zu einem leichten Anstieg von 60% auf 62%.

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des
täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten
Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]**

Stichprobe: n=6.877 (2022)
n=12.272 (2012)
Haushalte

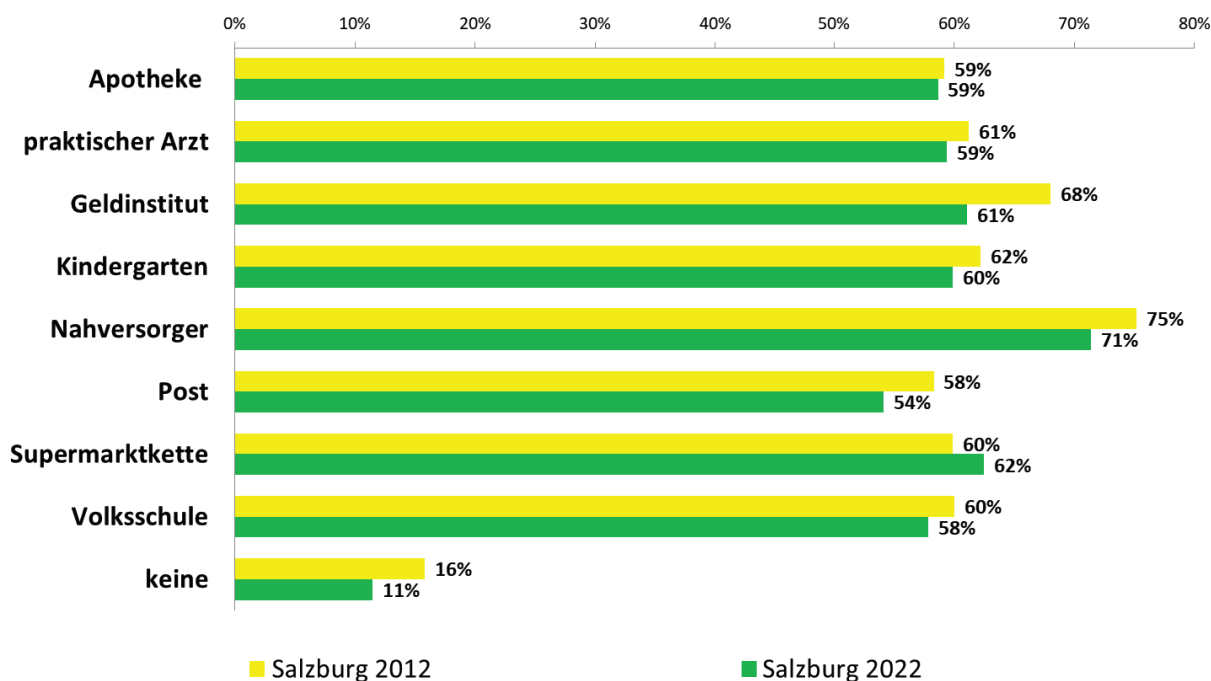


Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs 2012 und 2022

Rund drei Viertel der Salzburger Haushalte (74%) geben an, eine Bus-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zu haben und diese in durchschnittlich rund 8 Minuten Gehzeit erreichen zu können. Allerdings ist dieser Anteil seit 2012 um 6%-Punkte gesunken.

Die fußläufige Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle ist für etwa die Hälfte der Salzburger Haushalte gegeben, auch hier kam es zu einem leichten Rückgang von 52% im Jahr 2012 auf 48% im Jahr 2022. Die Gehzeit beträgt hier durchschnittliche 13 Minuten.

Städtische Verkehrsmittel sind durchschnittlich in 5 Minuten für 47% der Haushalte erreichbar, hier kam es zu einem leichten Anstieg um 2-Prozentpunkte seit 2012.

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=6.877 (2022)
n=12.272 (2012)
Haushalte

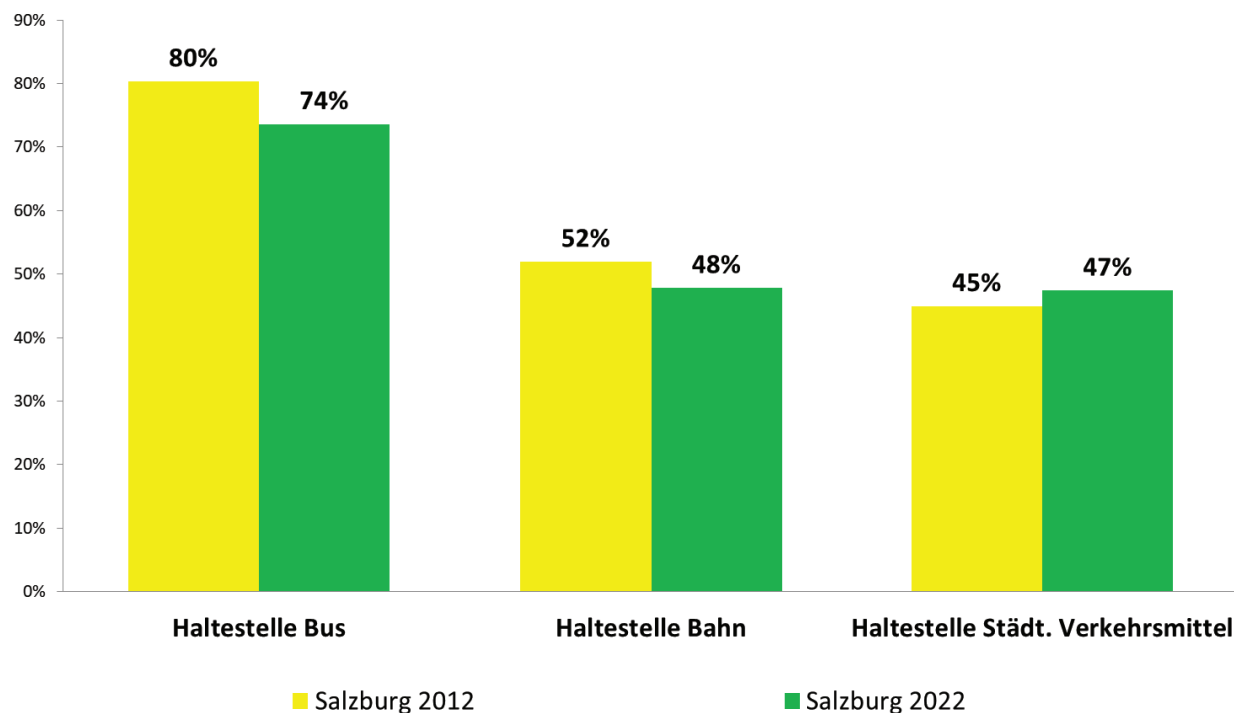


Abbildung 6: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Durchschnittliche Gehdauer zu Haltestellen Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Minuten]

Stichprobe: n=6.877 (2022)
n=12.272 (2012)
Haushalte

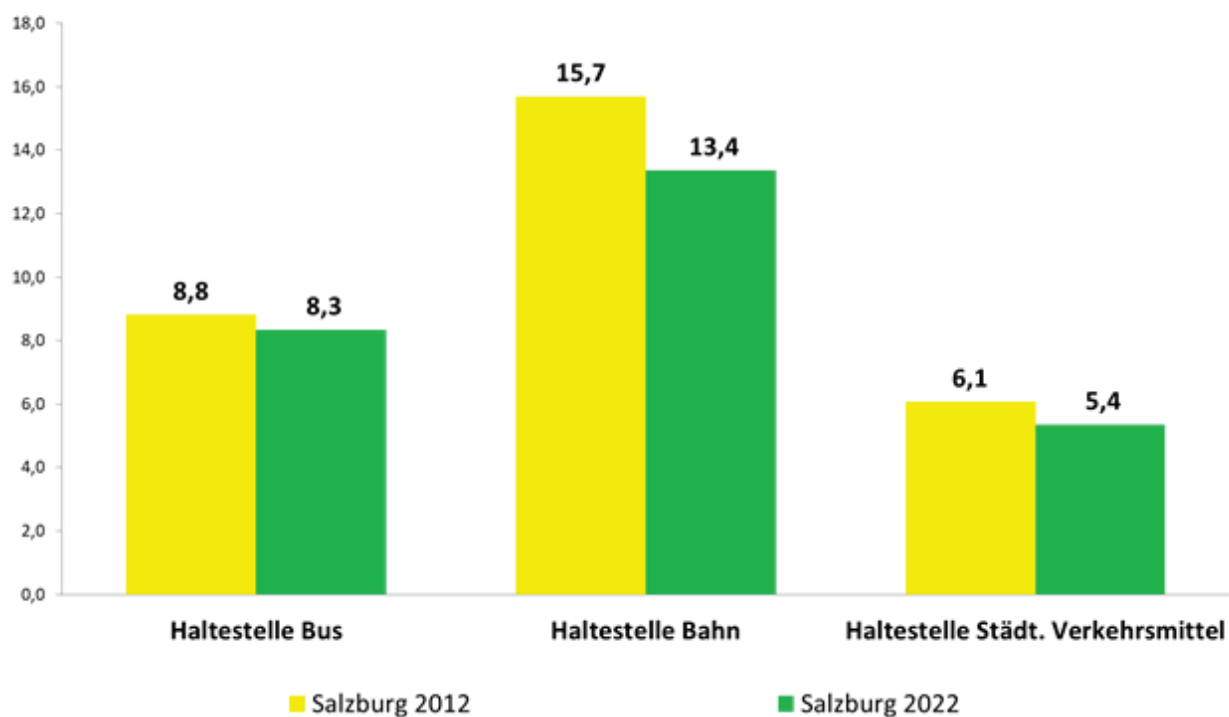


Abbildung 7: Durchschnittliche Gehdauer zu erreichbaren Haltestellen 2012 und 2022

4.1.3 Fahrzeugbesitz und Abstellplätze

Die durchschnittliche Anzahl der Pkw je Haushalt in Salzburg beträgt ca. 1,31 Pkw/HH. Etwa die Hälfte der Pkw sind Diesel-Pkw und die andere Hälfte Benzin-Pkw, E-Pkw und Hybrid-Pkw spielen noch kaum eine Rolle. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über 0,2 Motorräder bzw. Mopeds und 0,1 E-Scooter.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Durchschnittliche Anzahl Verkehrsmittel je Haushalt Salzburg 2022 [Anzahl]

Stichprobe: n=6.877 (2022)
Haushalte

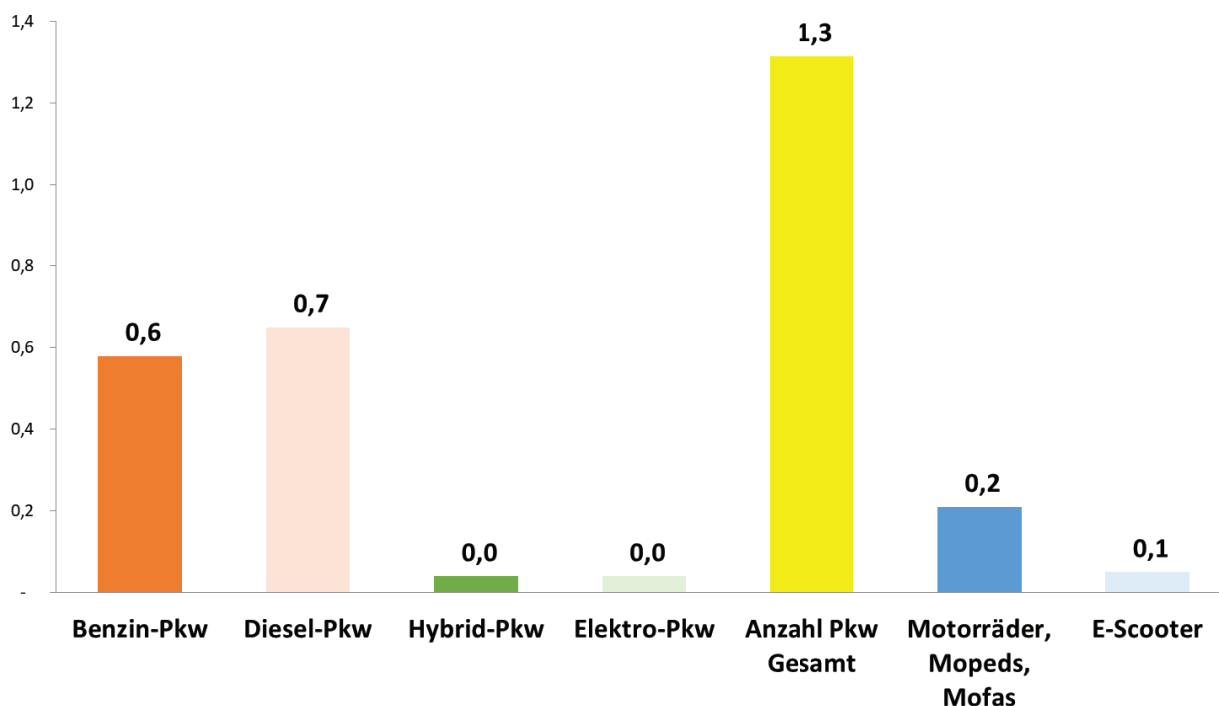


Abbildung 8: Durchschnittliche Anzahl an Verkehrsmittel je Haushalt 2022

90% der Haushalte in Salzburg besitzen einen oder mehrere Pkw (55% der Haushalte besitzen einen Pkw, 29% der Haushalte zwei Pkw und 6% besitzen 3 oder mehr Pkw) und nur 10% der Haushalte besitzen keinen Pkw. 86% der Haushalte verfügen dabei über zumindest einen privaten Pkw-Abstellplatz. Deutliche Unterschiede sind hier je nach Wohnbezirk festzustellen, in der Stadt Salzburg besitzen 20% keinen eigenen Pkw und 61% nur einen Pkw. Das ist neben der besseren Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsmitteln und (Park-)Platzmangel auch auf die geringere Haushaltsgröße in städtischen Gebieten zurückzuführen. In den ländlicheren Bezirken wie etwa Tamsweg kommen nur 4% der Haushalte ohne Pkw aus, dagegen besitzen 12% 3 oder mehr Pkw. Der Pkw wird von der überwiegenden Mehrheit der Salzburger:innen auf einem privaten Abstellplatz/Garage (Eigentum oder Miete) abgestellt (86%), nur 6% parken zu Hause im öffentlichen Straßenraum.

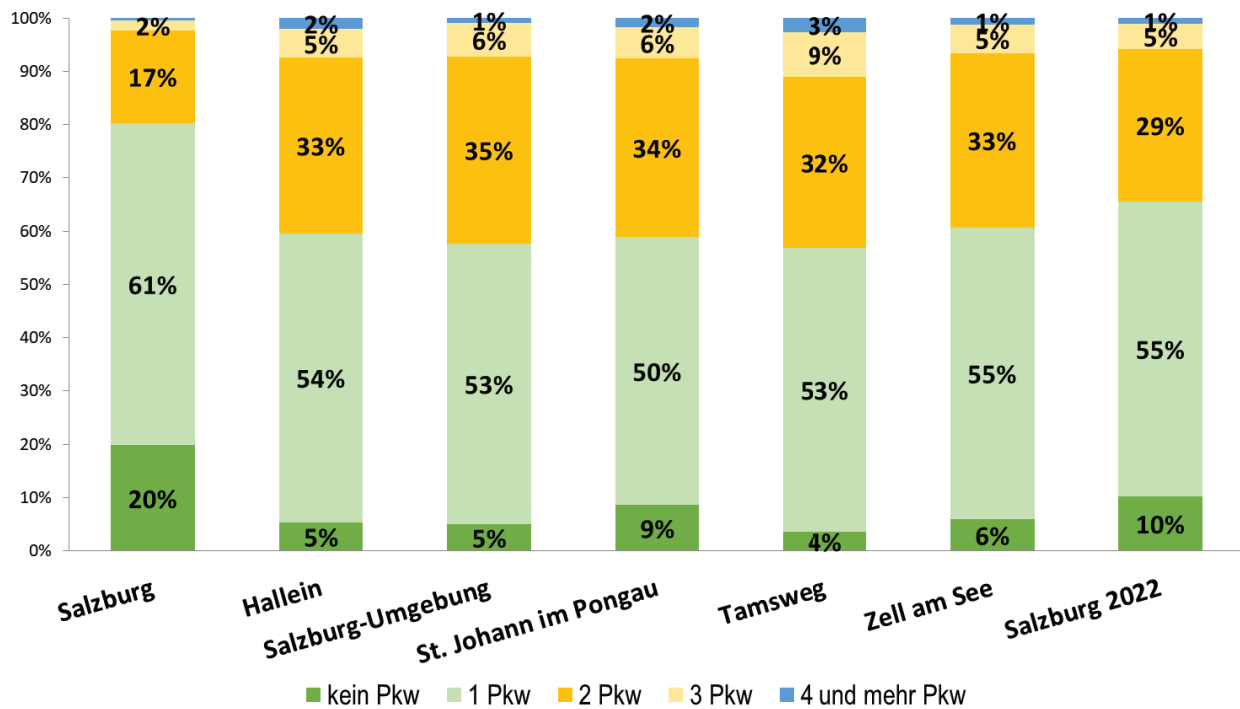
Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Pkw-Anzahl je Haushalt je Bezirk
Salzburg 2022 [Prozent]**Stichprobe: n=6.877 (2022)
Haushalte

Abbildung 9: Pkw-Anzahl je Haushalt je Bezirk 2022

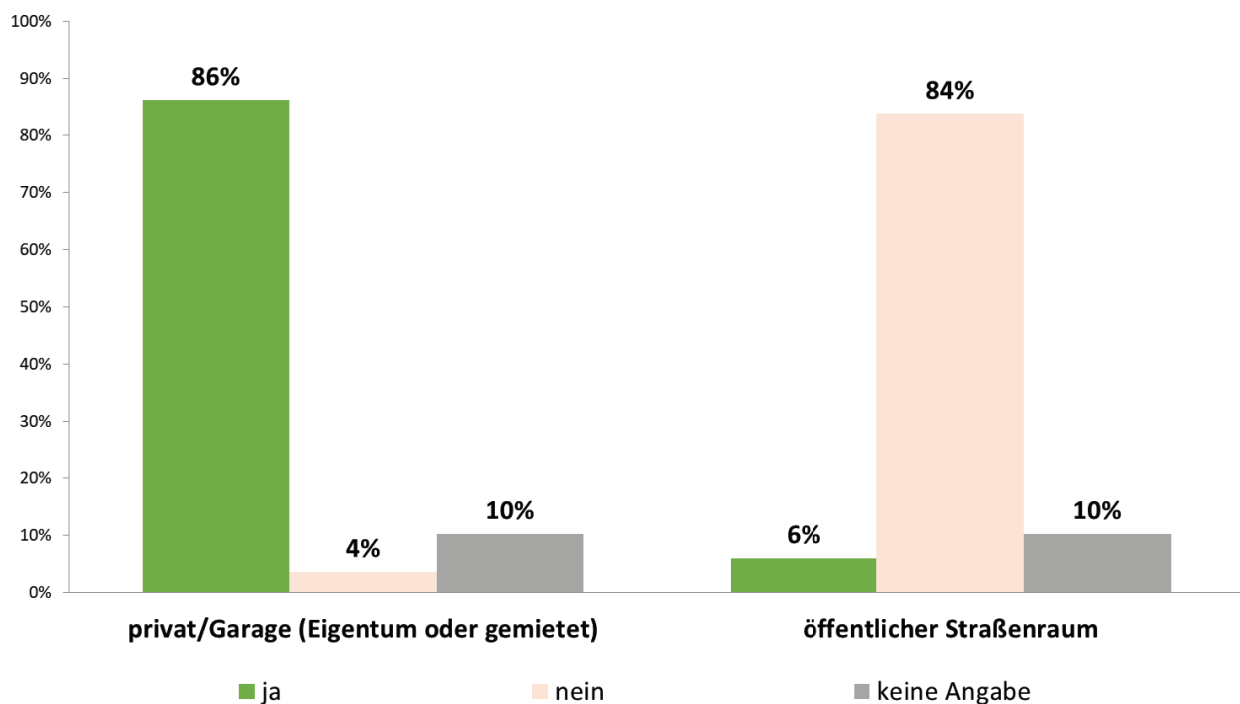
Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Art des Pkw-Abstellplatzes zu Hause
Salzburg 2022 [Prozent]**Stichprobe: n=6.877 (2022)
Haushalte

Abbildung 10: Art des Pkw-Abstellplatzes beim Wohnort 2022

4.2 Ergebnisse auf Personenebene

Die Anzahl der in Salzburg gemeldeten Personen ab 6 Jahren ist im Vergleich zwischen 2012 und 2022 um rund 9% auf rund 525 Tausend gestiegen. Daher sind auch mehr Menschen im Verkehr unterwegs, und zwar um rund 27.000 oder 6%. Der so genannten „Außer-Haus-Anteil“, also der Anteil der Personen, die an einem Stichtag das eigene Zuhause verlassen haben, ist dabei in Salzburg leicht um 2%-Punkte auf 88% zurückgegangen.

Befragung: infas / TRICONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Bevölkerungsstand Salzburg, Anzahl mobile Personen Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Anzahl]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

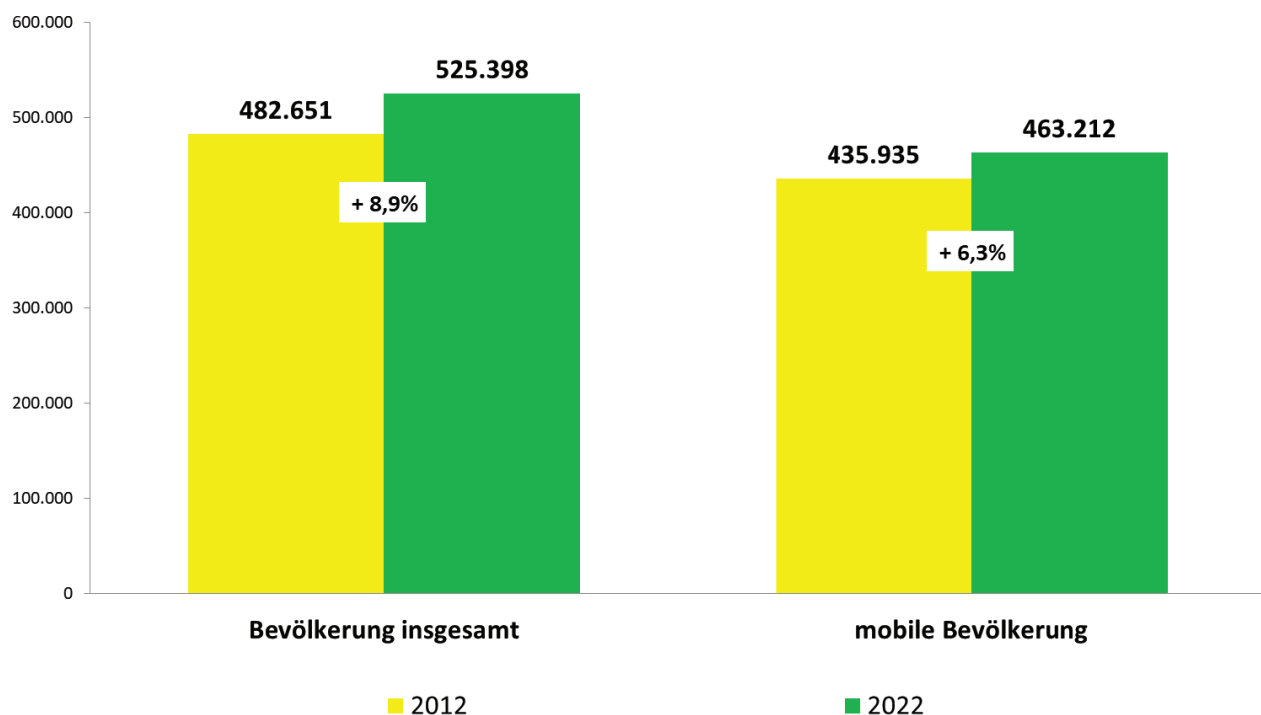


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Bundesland Salzburg 2012 bis 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Anteil der mobilen Personen Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

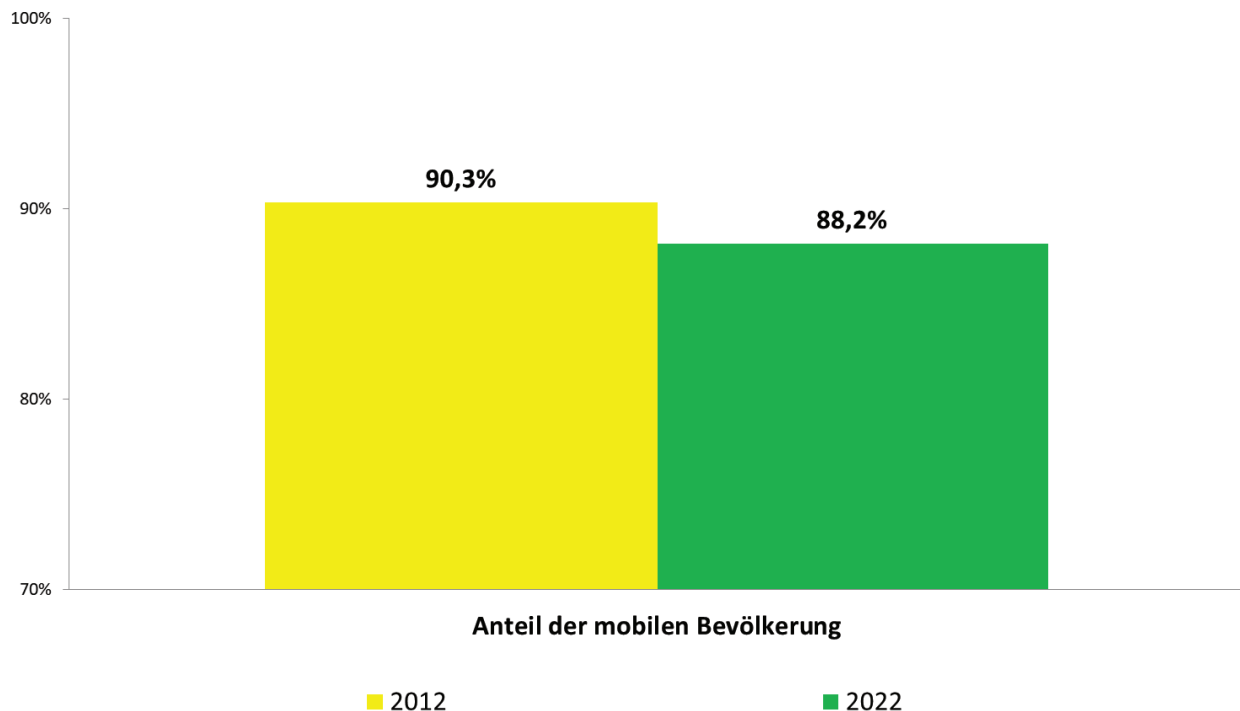


Abbildung 12: Anteil der mobilen Bevölkerung 2012 und 2022

4.2.1 Personen nach soziodemographischen Merkmalen

Hinsichtlich der Altersstruktur kam es im 10-Jahresvergleich zu deutlichen Verschiebungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der Personen bis 24 Jahren von 25% auf 20% zurückgegangen ist, ist der Anteil der Personen ab 75 Jahren von 4% auf 9% gestiegen. Auch in 2 weiteren Altersklassen kam es zu einem Anstieg des Anteils an der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren, nämlich bei den 25- bis 34-Jährigen von 11% auf 14% sowie den 55- bis 64-Jährigen von 14% auf 15%. Einen starken Rückgang gab es nicht nur bei den jüngsten, sondern auch in der Gruppe der 45- bis 54-Jährigen von 20% auf 16%.

Bezüglich der Verteilung der Geschlechter sind nur wenig Unterschiede im 10-Jahresvergleich festzustellen, der Anteil der Frauen ist leicht von 51,0% auf 51,2% angestiegen.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Altersverteilung der Bevölkerung Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

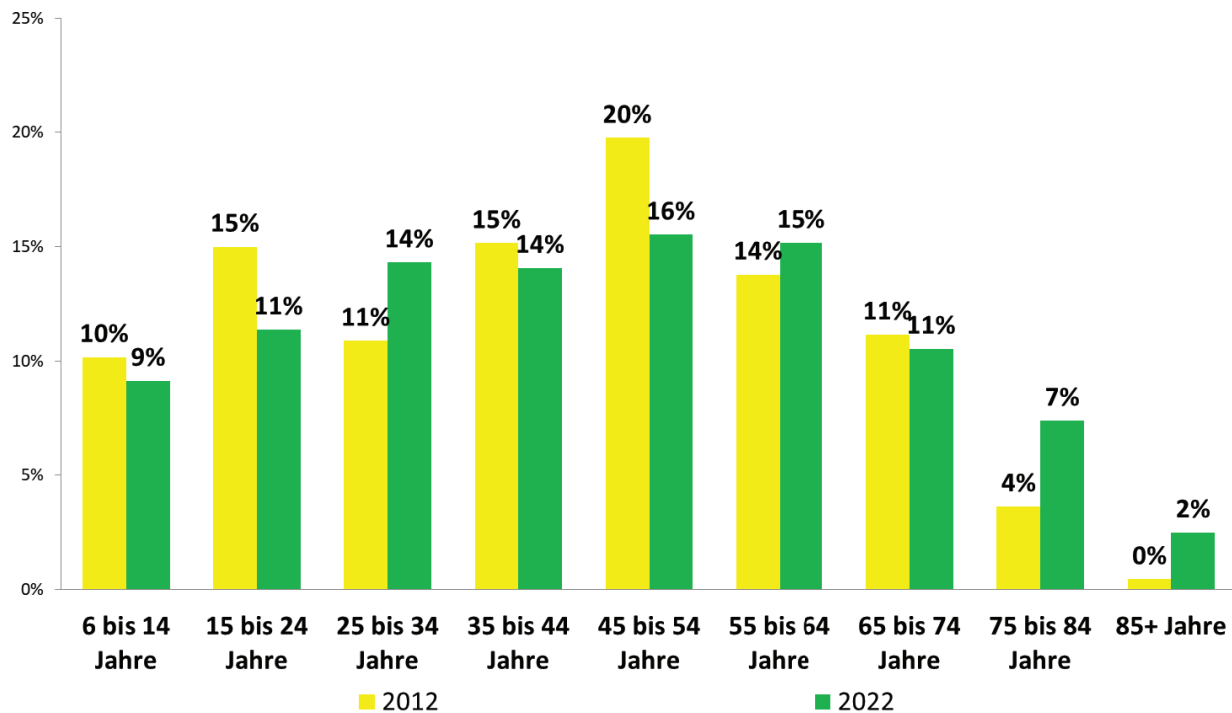


Abbildung 13: Altersverteilung der Bevölkerung 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Geschlechterverteilung der Bevölkerung* Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

* Kategorie "divers" aus Datenschutzgründen nicht dargestellt

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

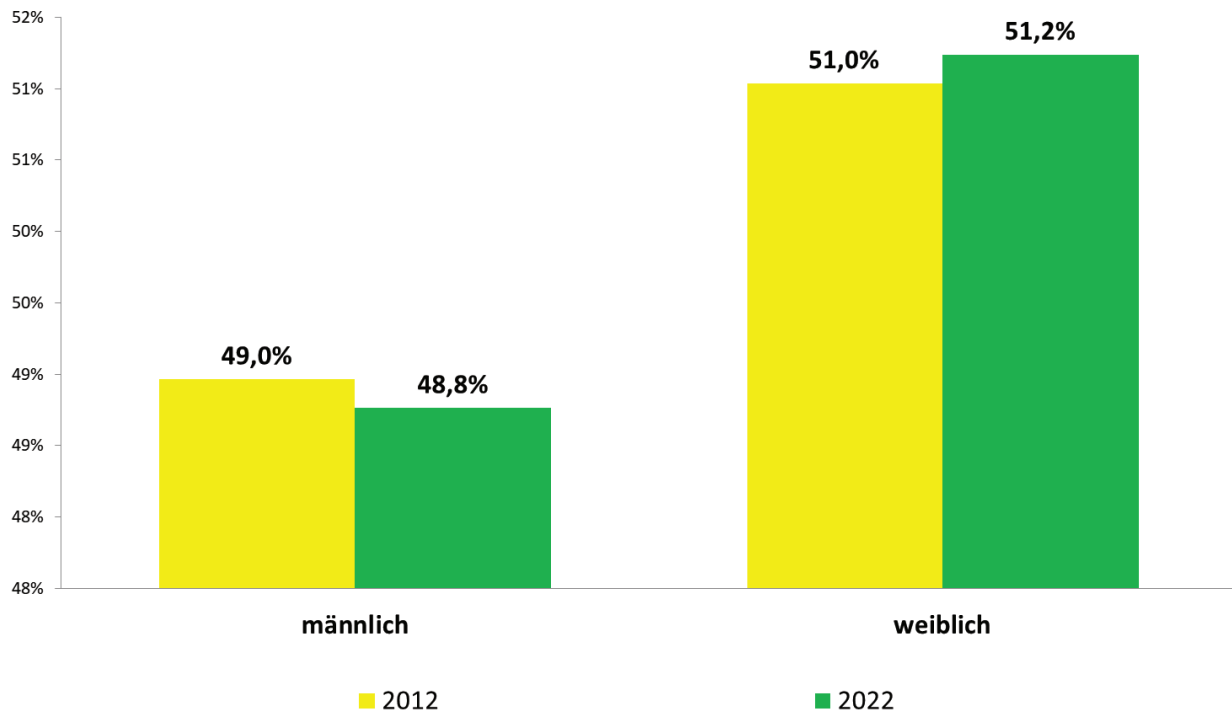


Abbildung 14: Geschlechterverteilung 2012 und 2022

4.2.1 Personen nach Schulbildung und Tätigkeit

27% der Salzburger:innen ab 6 Jahren verfügen über einen Lehrabschluss, 16% haben eine berufsbildende mittlere Schule oder Fachschule absolviert. Rund 25% haben einen Matura- oder Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Höchste abgeschlossene Schulausbildung der Personen Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
Personen

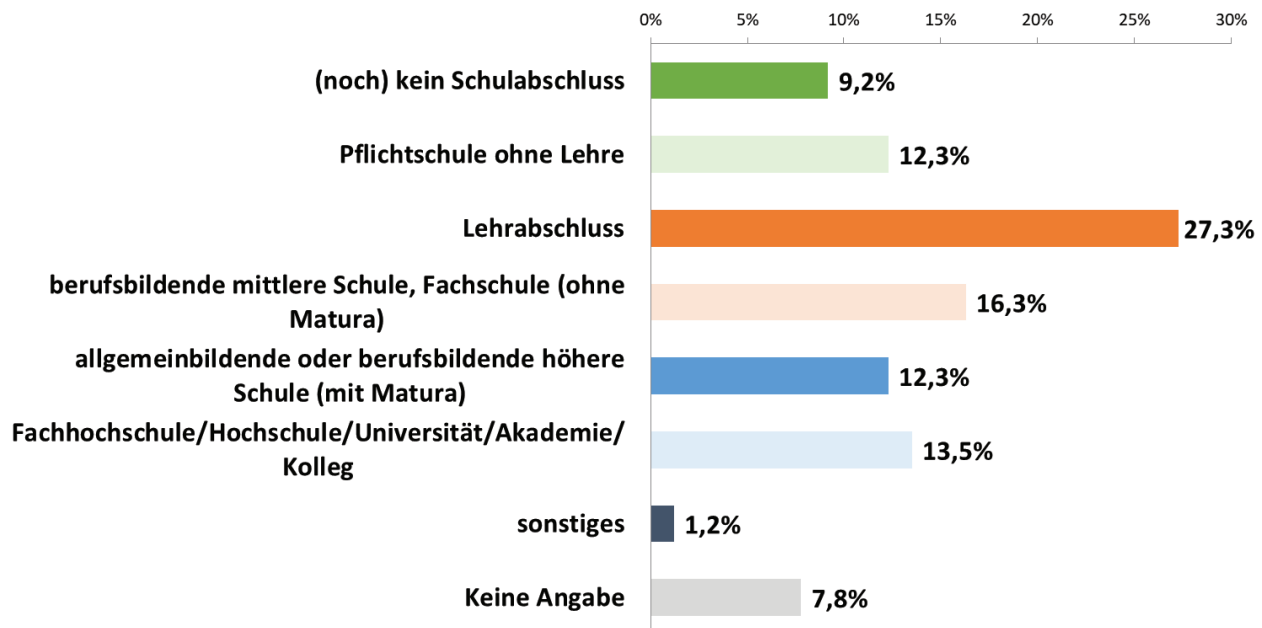


Abbildung 15: Personen nach höchster abgeschlossener Schulbildung 2022

Rund 48% der Personen ab 6 Jahren sind derzeit unselbständig beschäftigt und weitere rund 5% freiberuflich oder in der Landwirtschaft tätig. Knapp 23% sind bereits in Pension und rund 12% befinden sich in Schul- oder Hochschulausbildung.

Bei der Online-Befragung wurden die Berufstätigen zusätzlich gefragt, wie häufig sie zum Arbeitsplatz pendeln. Dabei gaben 62% an, zumindest 5-mal pro Woche physisch zum Arbeitsplatz zu pendeln, während 6% durchgehend zu Hause arbeiten. Ein Viertel der Befragten ist an 3 oder 4 Tagen vor Ort am Arbeitsplatz. Bei den Selbständigen ist der Anteil der Personen, die nur zu Hause arbeiten mit 25% deutlich höher.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Aktuelle Haupttätigkeit der Personen Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
Personen

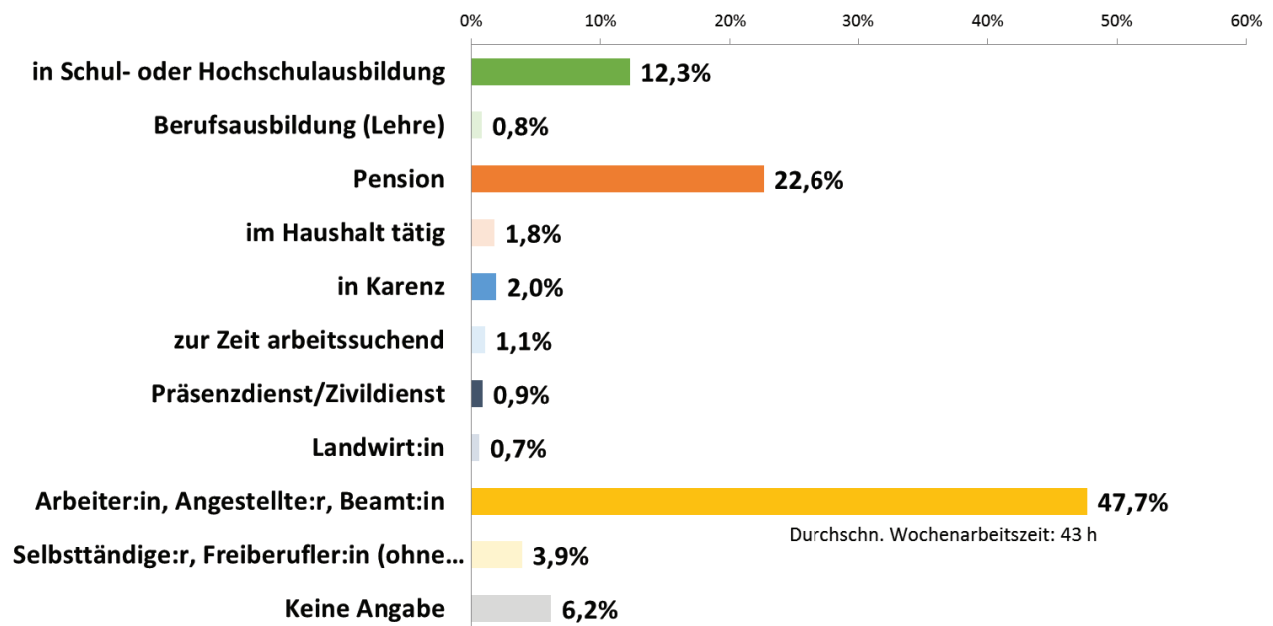


Abbildung 16: Haupttätigkeit der Personen 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Anzahl Pendel-Tage pro Woche zum Arbeitsplatz (ohne k.A.)* Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=5.923 (2022)
Personen

* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

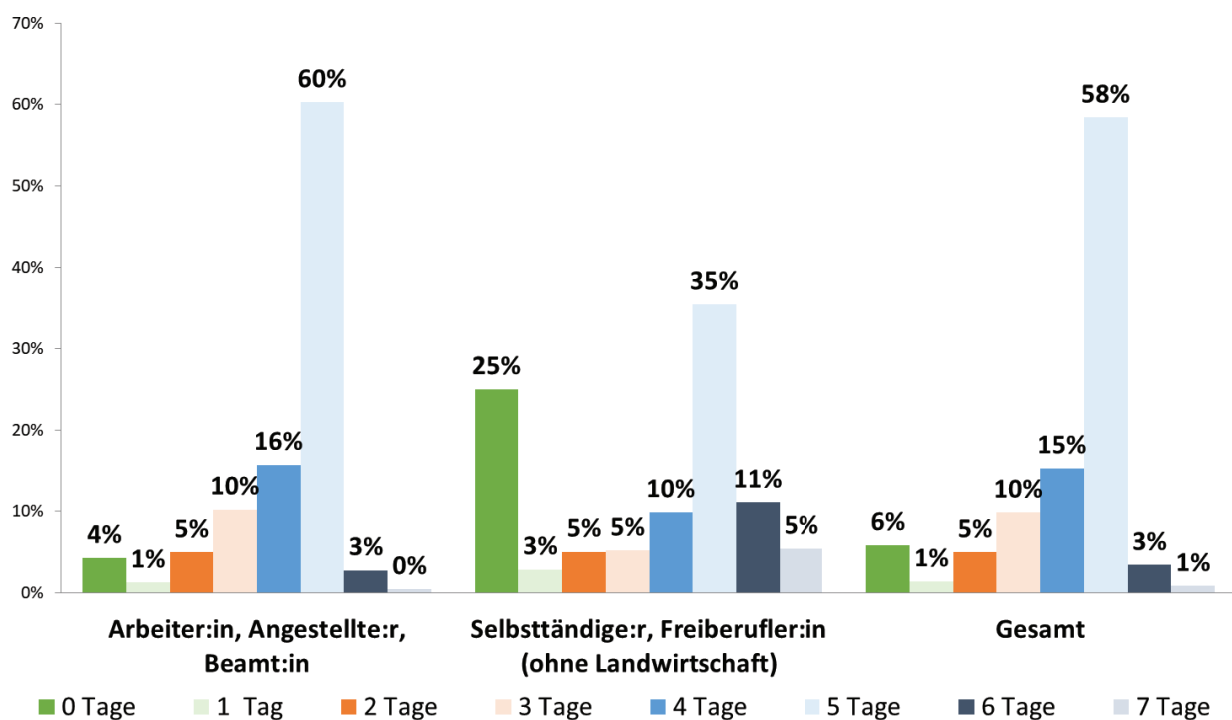


Abbildung 17: Anzahl der Pendel-Tage pro Woche 2022

Bei der Online-Befragung wurden die Berufstätigen zusätzlich gefragt, wie häufig sie zum Arbeitsplatz pendeln. Dabei gaben 62% an, zumindest 5-mal pro Woche physisch zum Arbeitsplatz zu pendeln, während 6% durchgehend zu Hause arbeiten. Ein Viertel der Befragten ist an 3 oder 4 Tagen vor Ort am Arbeitsplatz. Bei den Selbständigen ist der Anteil der Personen, die nur zu Hause arbeiten mit 25% deutlich höher.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Möglichkeit Zuhause zu Arbeiten (ohne k.A.) Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=5.923 (2022)
Personen

* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

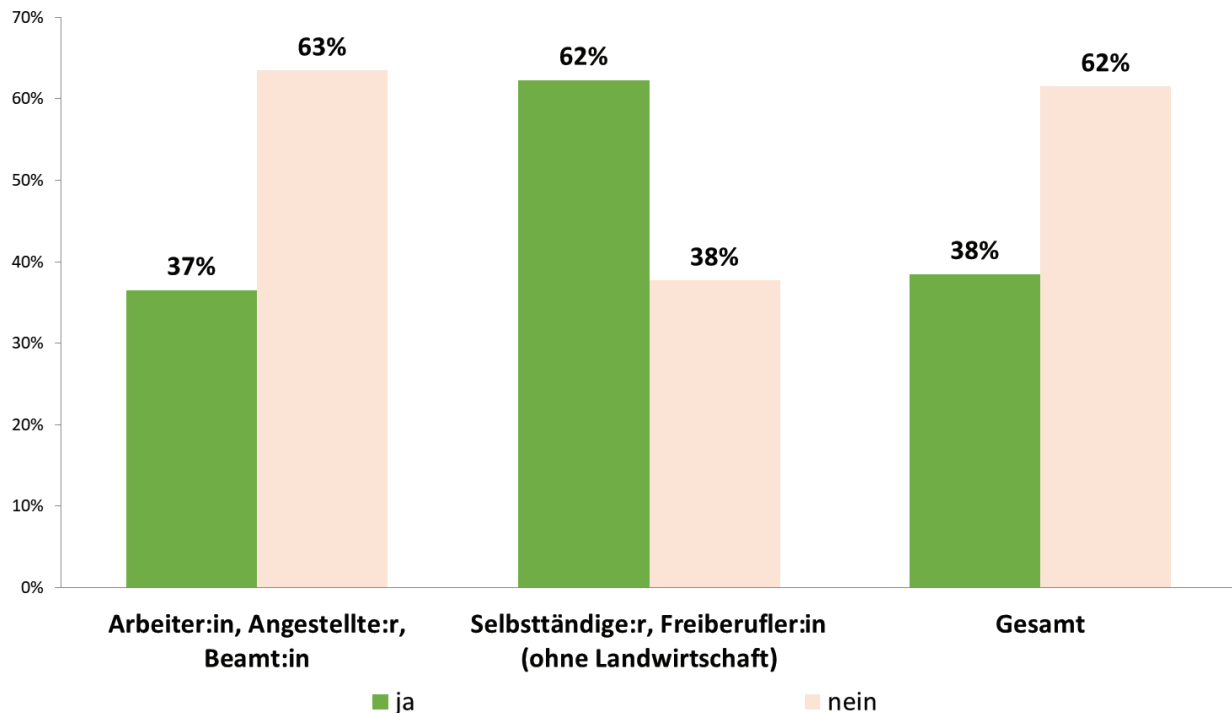


Abbildung 18: Möglichkeit Zuhause zu Arbeiten 2022

Ebenso nur bei der Online-Befragung erfolgte eine Abfrage der generellen Home-Office-Möglichkeit. Dabei gaben 38% an, grundsätzlich die Möglichkeit zu haben, zu Hause arbeiten zu können (unabhängig von der tatsächlichen Häufigkeit). Diese Häufigkeit wurde bei der nächsten Frage angesprochen und es zeigt sich, dass mehr als ein Drittel (35%) nie zu Hause arbeitet und etwas mehr als ein Viertel (27%) höchstens an einem Tag pro Woche im Home-Office ist. 11% arbeiten demnach immer zu Hause. Auch hier ist der Anteil jener, die 5-mal oder häufiger pro Woche zu Hause arbeiten bei den Selbständigen mit 46% deutlich höher als bei den unselbständig Beschäftigten.

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Anzahl Tage pro Woche, an denen die Person zu Hause arbeitet (ohne k.A.) - Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=5.923 (2022)
Personen

* nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

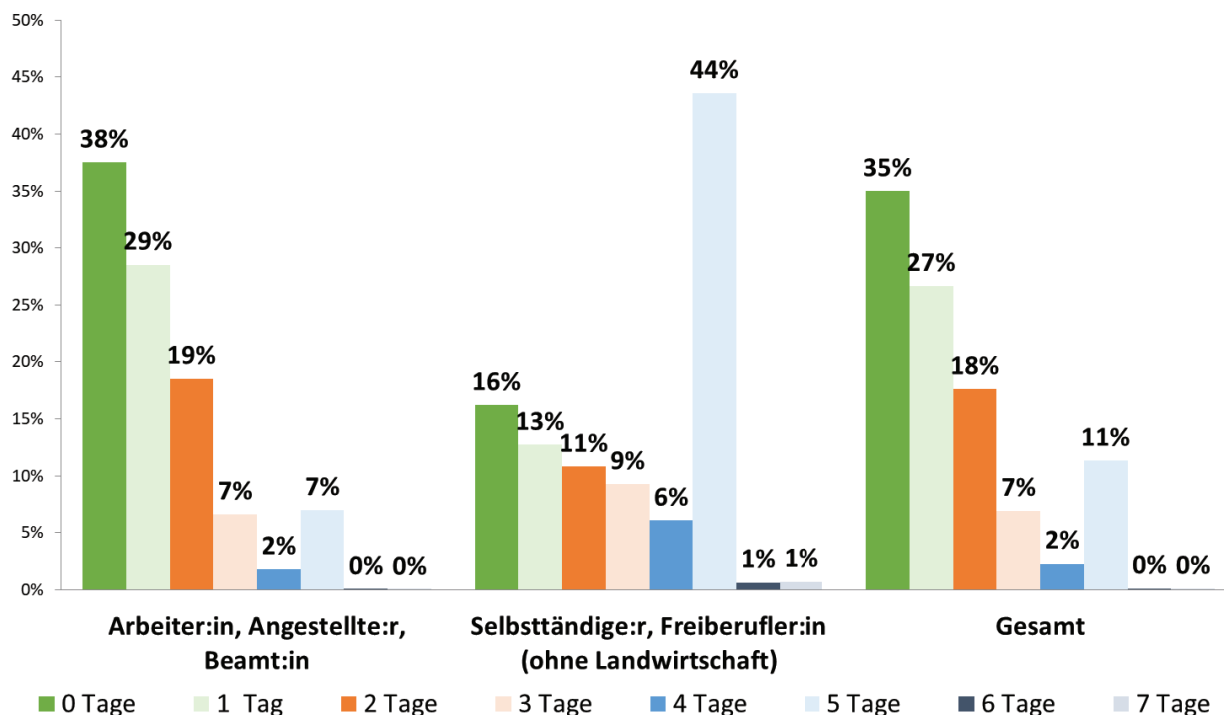


Abbildung 19: Tage pro Woche, an denen die Personen zu Hause arbeiten 2022

Erstmals abgefragt wurde der „Tagestyp“ des vorgegebenen Stichtags, um eine Einschätzung darüber zu erhalten, wie sich die Stichtage der Berufstätigen zusammensetzen. Interessanterweise sind hier die Unterschiede zwischen den unselbständig Erwerbstätigen und den selbständig Erwerbstätigen vergleichsweise gering. 73% der unselbständig Erwerbstätigen und 65% der selbständig Erwerbstätigen hatten am Stichtag einen Präsenztage am Arbeitsplatz, nur 5% bzw. 12% waren an diesem Tag im Home-Office.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Tagestyp des Stichtages Salzburg 2022 in [Prozent] nur berufstätige Personen

Stichprobe: n=7.120 (2022)
Personen

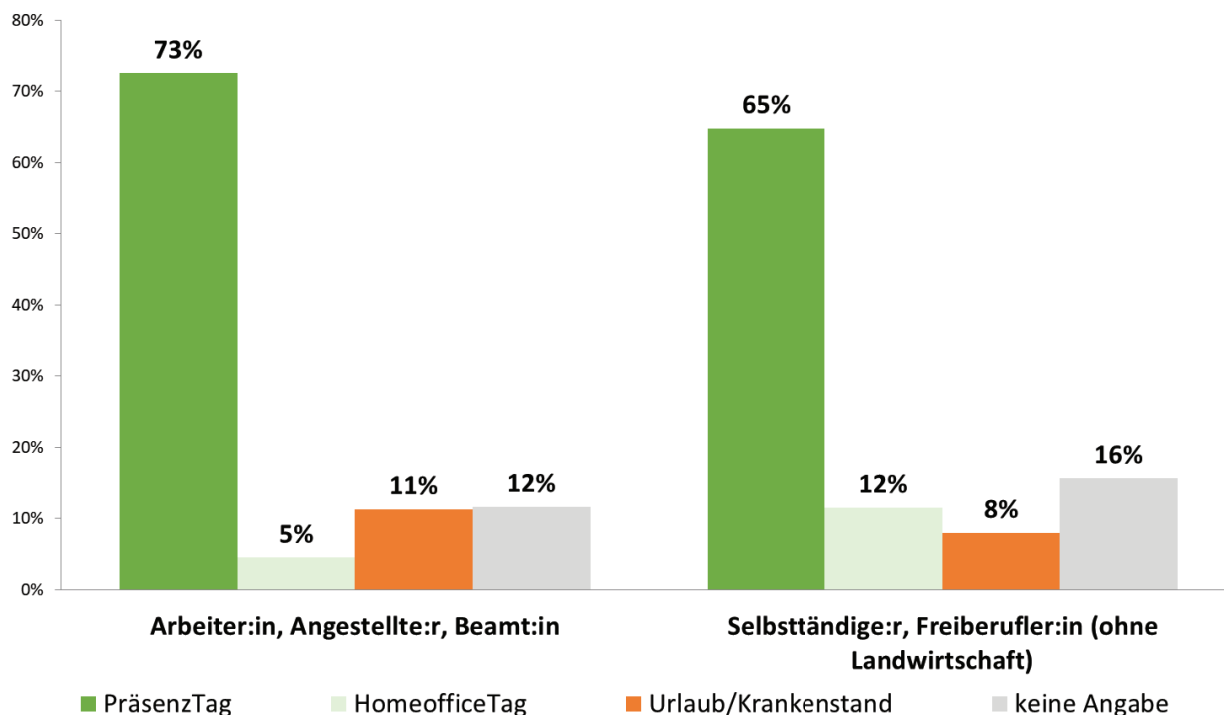


Abbildung 20: Tagestyp des Stichtages 2022

4.2.2 Führerscheinbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit

Der Anteil der Führerscheinbesitzer:innen beträgt durchschnittlich 75% und ist seit 2012 leicht zurückgegangen (76%). Insbesondere jüngere Personen verzichten immer häufiger auf den Erwerb eines B-Führerscheins oder holen diesen erst später nach.

Etwa 27% der Salzburgerinnen und Salzburger besitzen darüber hinaus einen Führerschein für ein Moped oder Motorrad, hier hat sich in den letzten 10 Jahren keine Änderung ergeben.

57% der Bevölkerung haben einen Pkw jederzeit zur Verfügung, weitere 12% teilweise. 2012 wurde die Pkw-Verfügbarkeit etwas anders abgefragt, damals antworteten 55% auf die Frage, ob sie einen Pkw zur Verfügung haben mit „Ja“. Darüber hinaus haben knapp 7% der Bevölkerung in Salzburg auch einen Dienstwagen jederzeit verfügbar (2012: 6%). 71% der berufstätigen Personen haben dabei einen Pkw-Abstellplatz am Arbeitsort zur Verfügung.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Führerscheinbesitzanteil Pkw Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

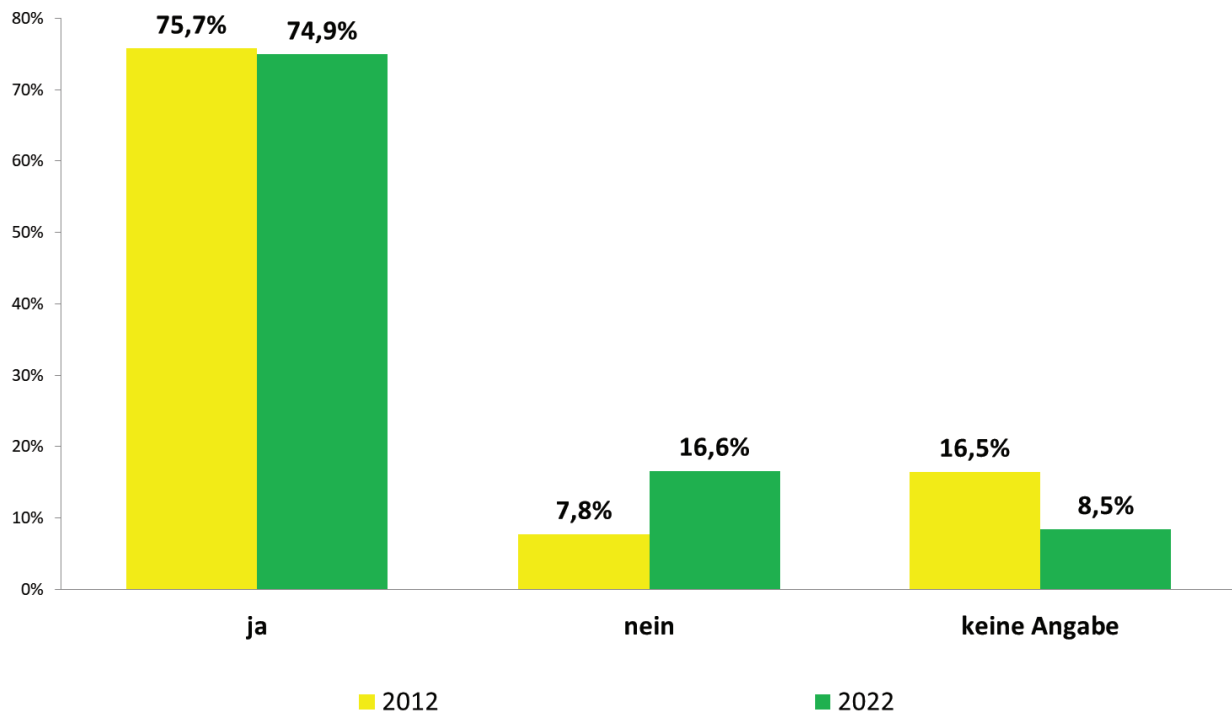


Abbildung 21: Anteil der Personen mit Pkw-Führerschein 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Führerscheinbesitzanteil Moped/Motorrad Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

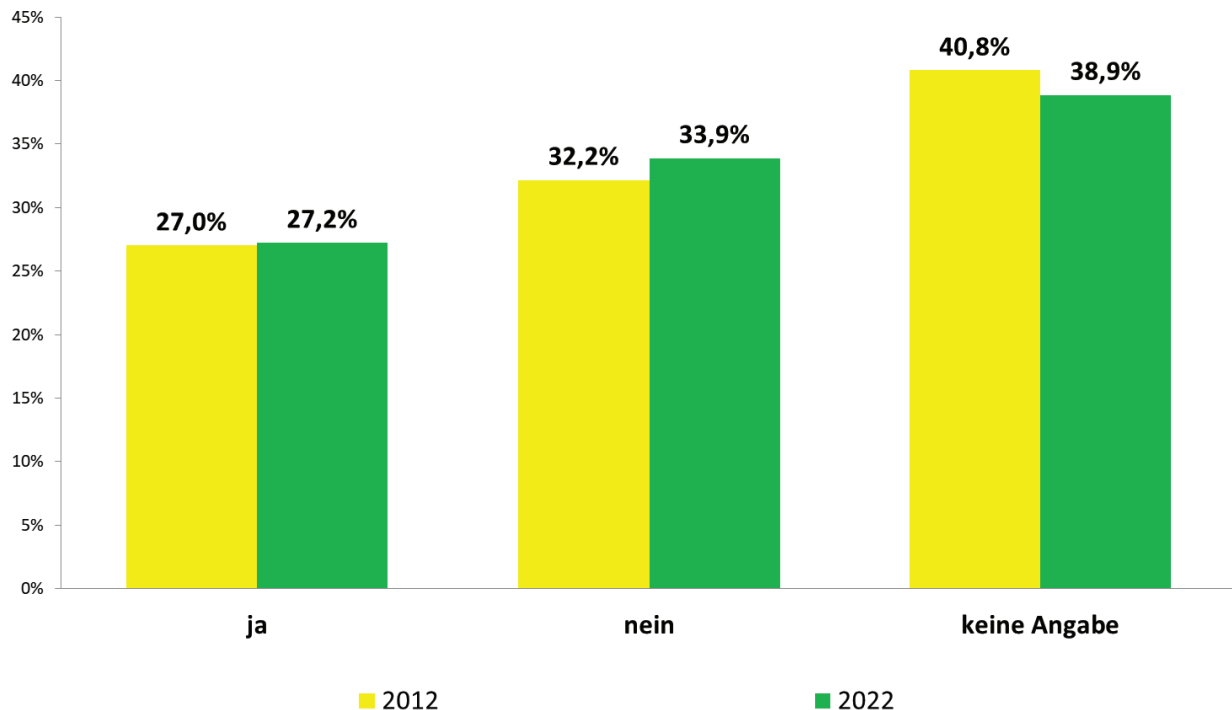


Abbildung 22: Anteil der Personen mit Moped-/Motorradführerschein 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines privaten Pkws* Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

* 2012 keine Unterscheidung jederzeit/teilweise

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

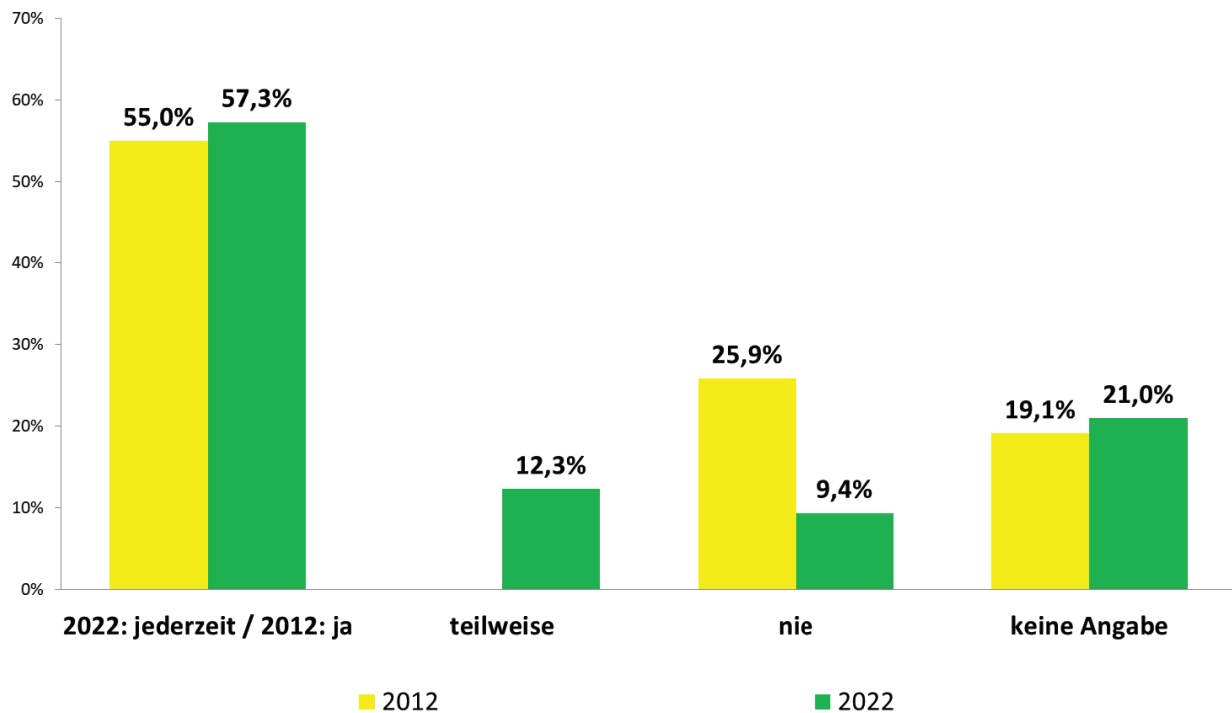


Abbildung 23: Verfügbarkeit eines Privat-Pkw 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines Dienstwagens* Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

* 2012 keine Unterscheidung jederzeit/teilweise

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

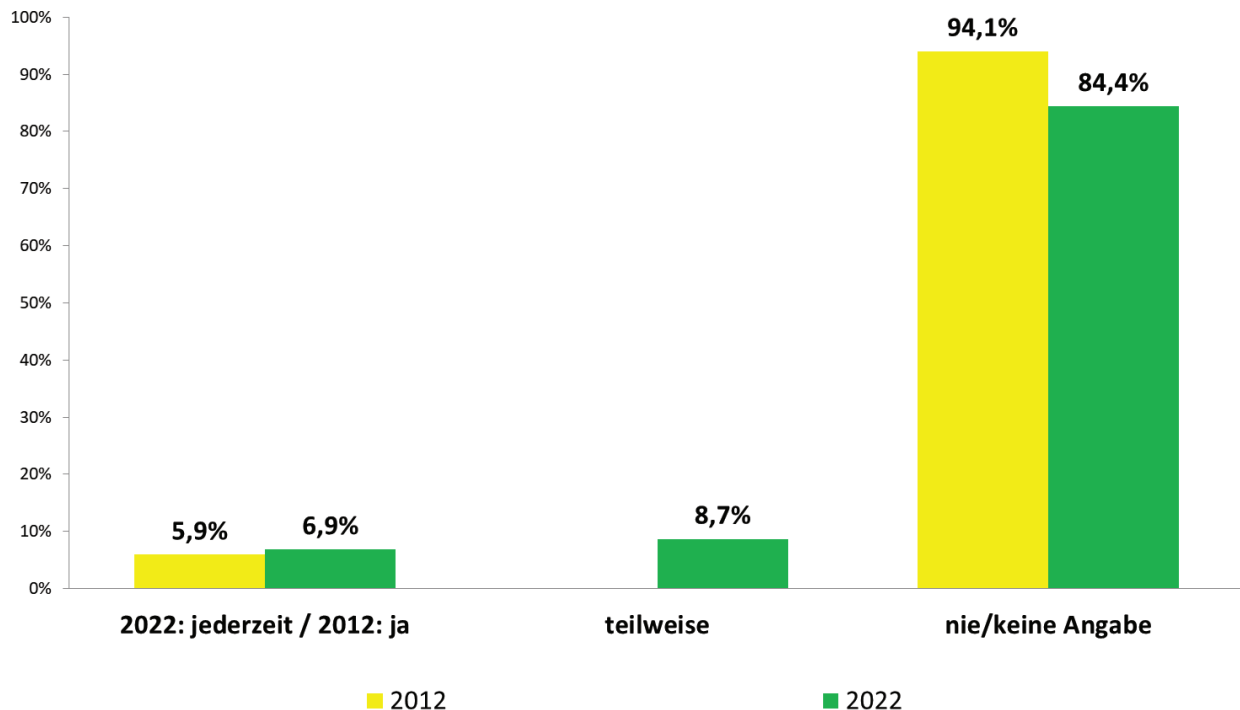


Abbildung 24: Verfügbarkeit eines Dienst-Pkw 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsplatz
Salzburg 2022 in [Prozent]
nur berufstätige Personen

Stichprobe: n=7.120 (2022)
Personen

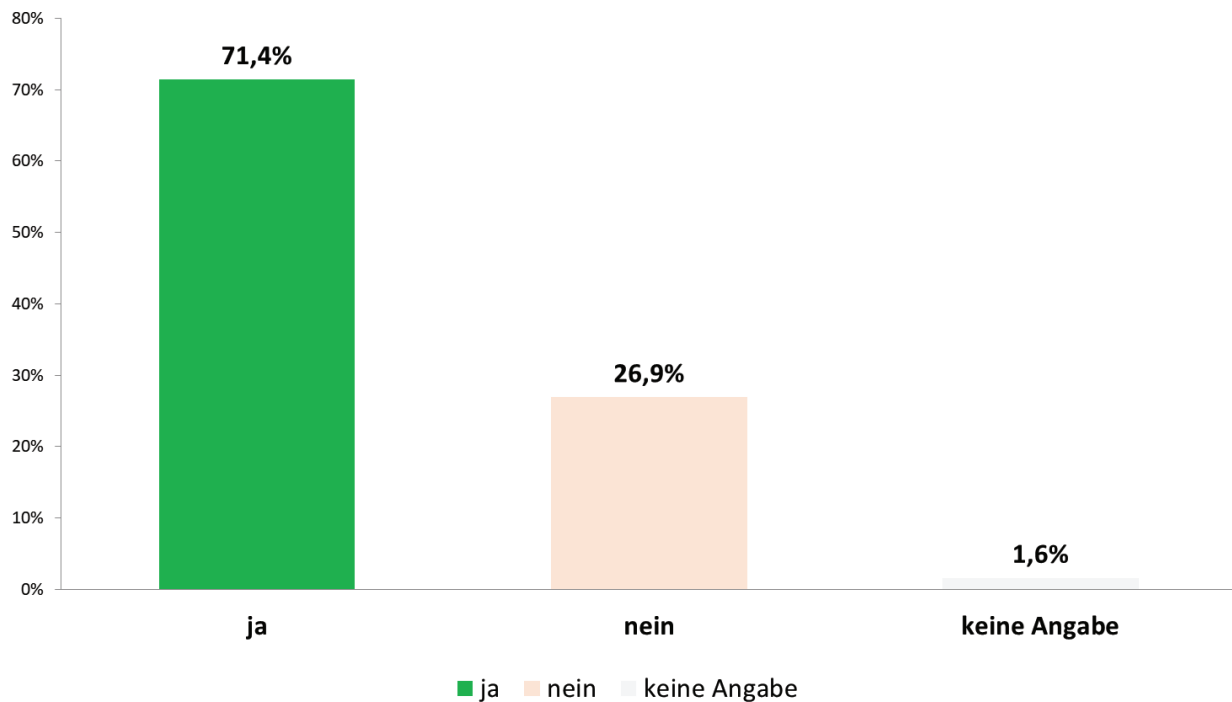


Abbildung 25: Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes beim Arbeitsplatz

Fast 9 von 10 Salzburger:innen besitzen ein privates Fahrrad (88%), dieser Anteil ist seit 2012 deutlich gestiegen und betrug vor 10 Jahren 78%. Bereits 19% verfügen dabei aktuell über ein Elektrofahrrad, das bedeutet, dass bereits mehr als ein Fünftel aller Fahrräder Elektrofahrräder sind. Scooter sind dagegen weniger verbreitet, nur rund 3% gaben an, persönlich über einen Scooter zu verfügen.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines privaten Fahrrads* Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Prozent]

* 2012 keine Unterscheidung normales vs. E-Fahrrad

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

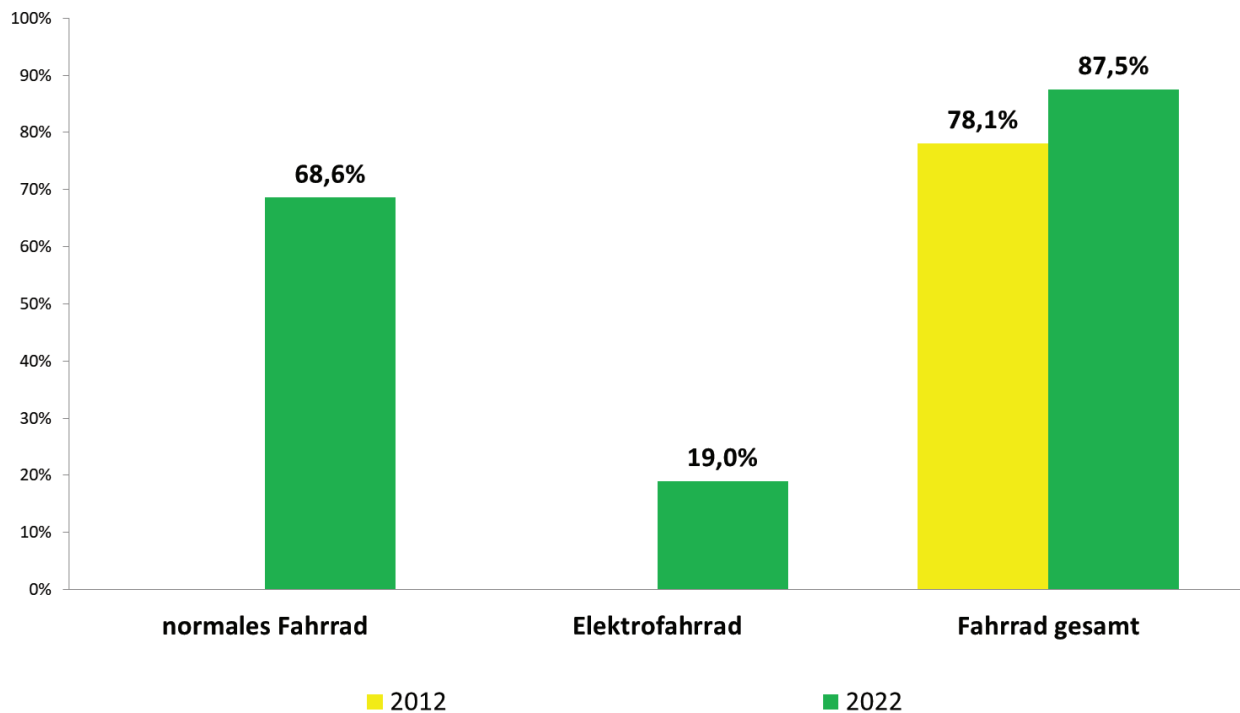


Abbildung 26: Fahrradbesitz 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit eines Scooters Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
Personen

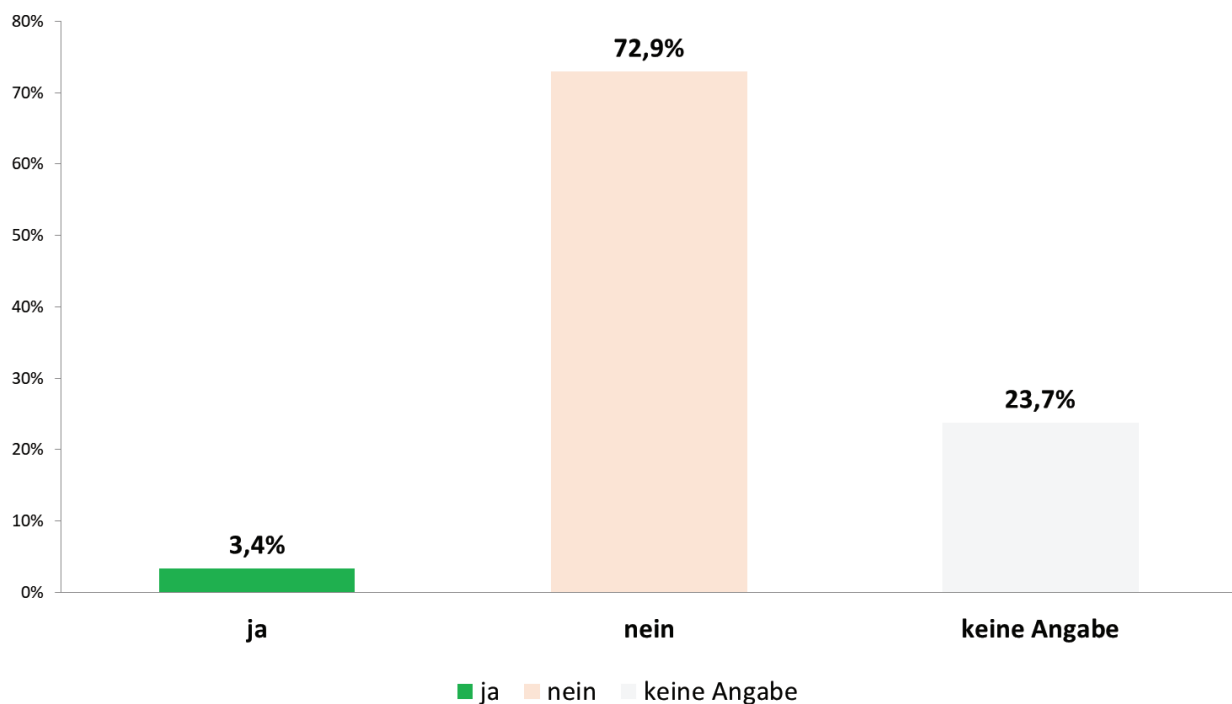


Abbildung 27: Verfügbarkeit eines Scooters 2022

4.2.3 Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Während sieben von zehn Berufstätigen beim Arbeitsplatz einen Pkw-Abstellplatz zur Verfügung haben, werden für nur rund 9% der Berufstätigen kostenlose Tickets für den öffentlichen Verkehr vom Arbeitgeber für den Arbeitsweg zur Verfügung gestellt.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Stellt der Arbeitgeber ein kostenloses Ticket für den ÖV* zur Verfügung? Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=5.923 (2022)
Personen

*nur bei Online-Befragung erhoben, nur Berufstätige

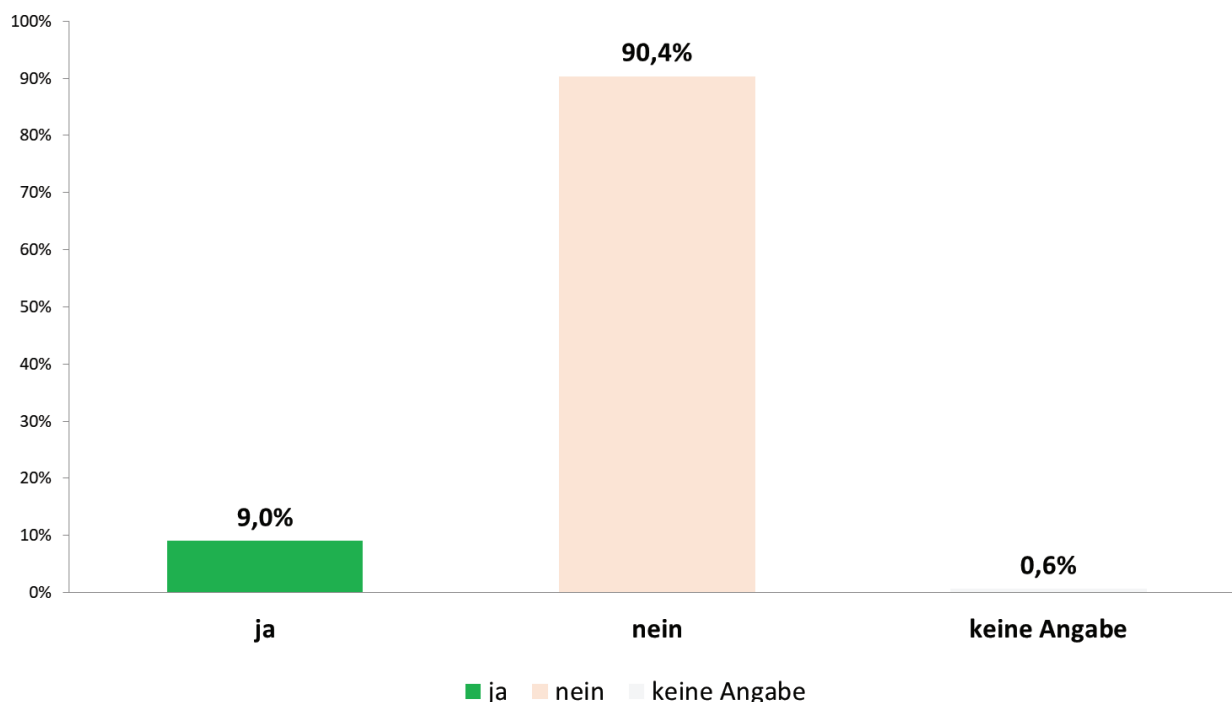


Abbildung 28: Zur Verfügung Stellung eines kostenlosen ÖV-Tickets durch den Arbeitgeber 2022

Knapp jede vierte Salzburgerin bzw. jeder vierte Salzburger verfügt über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (24,5%), 8% der Zeitkarten sind Schul-/Lehrlingstickets oder Semesterkarten, 4% sind andere Wochen-/Monats- oder Jahreskarten.

Den größten Anteil an den Zeitkarten hat bereits das KlimaTicket (13%), 8% haben eine ausbildungsbezogene Zeitkarte. Das KlimaTicket Salzburg stellt mit 46% den größten Anteil an den KlimaTickets, weitere 29% sind KlimaTickets Österreich.

Darüber hinaus verfügen rund 13% über eine Vorteils- oder Ermäßigungskarte wie etwa die ÖBB Vorteilscard für den öffentlichen Verkehr.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verfügbarkeit einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den ÖV Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
Personen

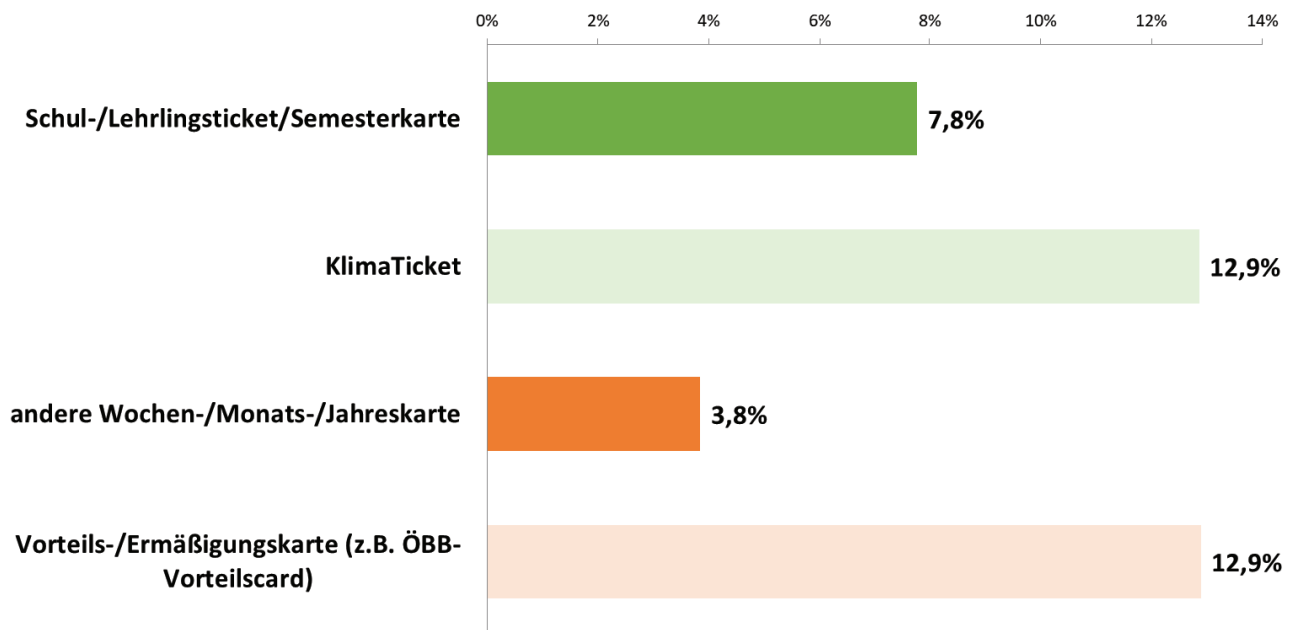


Abbildung 29: Verfügbarkeit einer Zeit- oder Ermäßigungskarte für den ÖV 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Art des KlimaTickets Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=1.374 (2022)
Personen

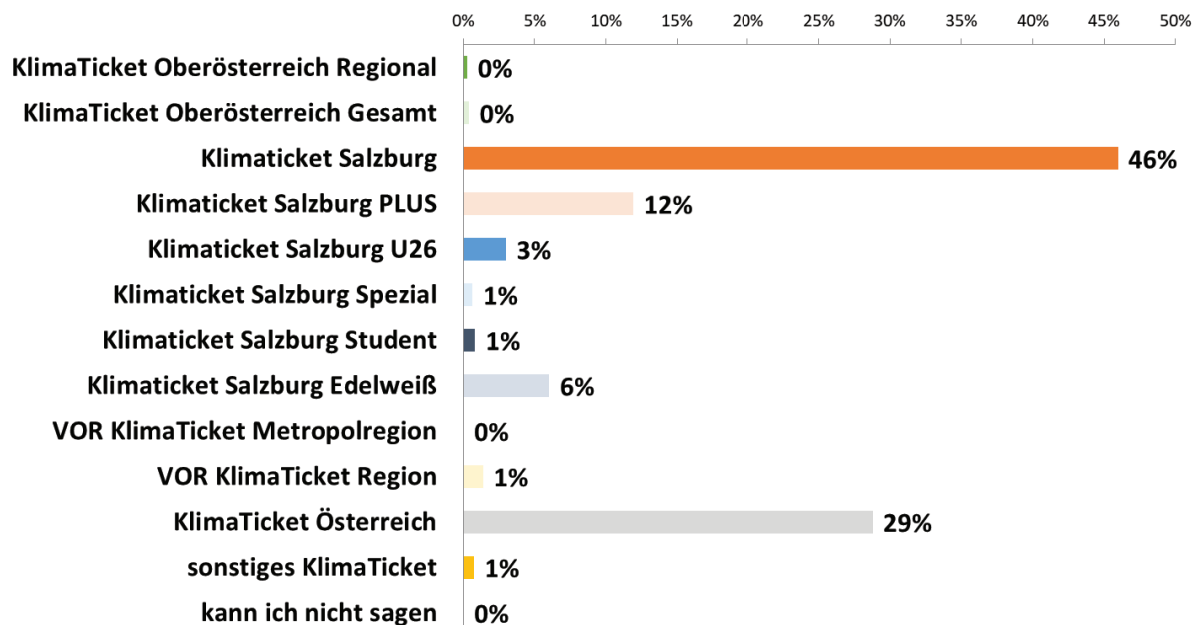


Abbildung 30: Art des genutzten KlimaTickets 2022

5 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Stichtagsverhalten)

5.1 Mobilitätskenngrößen

In diesem Abschnitt werden die Erhebungsergebnisse bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Personen der Untersuchungsregion dargestellt. Nachfolgend werden diese Ergebnisse – soweit möglich – den Ergebnissen der Verkehrserhebung 2012 gegenübergestellt.

Mobilitätsverhalten von Personen lässt sich in viele Einzelbestandteile zerlegen: Wichtig sind dabei die Häufigkeit und der Anlass der Ortsveränderungen sowie deren räumliche, zeitliche und modale Aspekte. Zur Abbildung dieser Aspekte stehen im verwendeten Datenbestand eine Reihe von Mobilitätsmerkmalen, wie z.B.

- die Verkehrsmittelwahl,
- der Wegzweck (Anlass der Ortsveränderung) oder
- die Weglänge und -dauer,

zur Verfügung.

Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, die wichtigsten Aspekte bei Betrachtung der Mobilität stellen dabei sicherlich jene der Zeit, des Raumes und der Häufigkeit dar. Des Weiteren spielt bei der Beschreibung der Alltagsmobilität natürlich auch die Wahl des Verkehrsmittels sowie der Wegzweck (Anlass) eine wichtige Rolle.

Indikatoren bzw. Kennziffern zur Mobilität sind vor allem folgende:

- Außer-Haus-Anteil
- Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit
- Verkehrsmittel: Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Neben der Aufteilung bezogen auf die Häufigkeit der Wege (Verkehrsaufkommen) kann auch eine Aufteilung bezogen auf die Verkehrsleistung (zurückgelegte Wegstrecke) vorgenommen werden.
- Wegzweck: Der Zweck eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt, derentwegen er unternommen wurde.
- Weglänge bzw. Tagesweglänge
- Wegdauer (auch Weg- bzw. Reisezeit) bzw. Tageswegdauer

5.1.1 Außer-Haus-Anteil und Wege pro (mobiler) Person

Der Außer-Haus-Anteil entspricht dem Anteil der „mobilen“ Bevölkerung an der Wohnbevölkerung an einem ausgewählten Stichtag. Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) verlassen hat und Wege außer Haus unternommen hat.

Neun von zehn Salzburger:innen sind werktags „mobil“. Der Außer-Haus-Anteil der Salzburger Bevölkerung liegt mit 88% höher als der durchschnittliche Außer-Haus-Anteil in Österreich (2013/14:

83%), allerdings auch etwas unter dem Außer-Haus-Anteil im Jahr 2012 (90,3%). Erwartungsgemäß ist der Außer-Haus-Anteil in ländlichen Regionen geringer als etwa in der Stadt Salzburg, wo er über 90% liegt.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Außer-Haus-Anteil je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
Personen

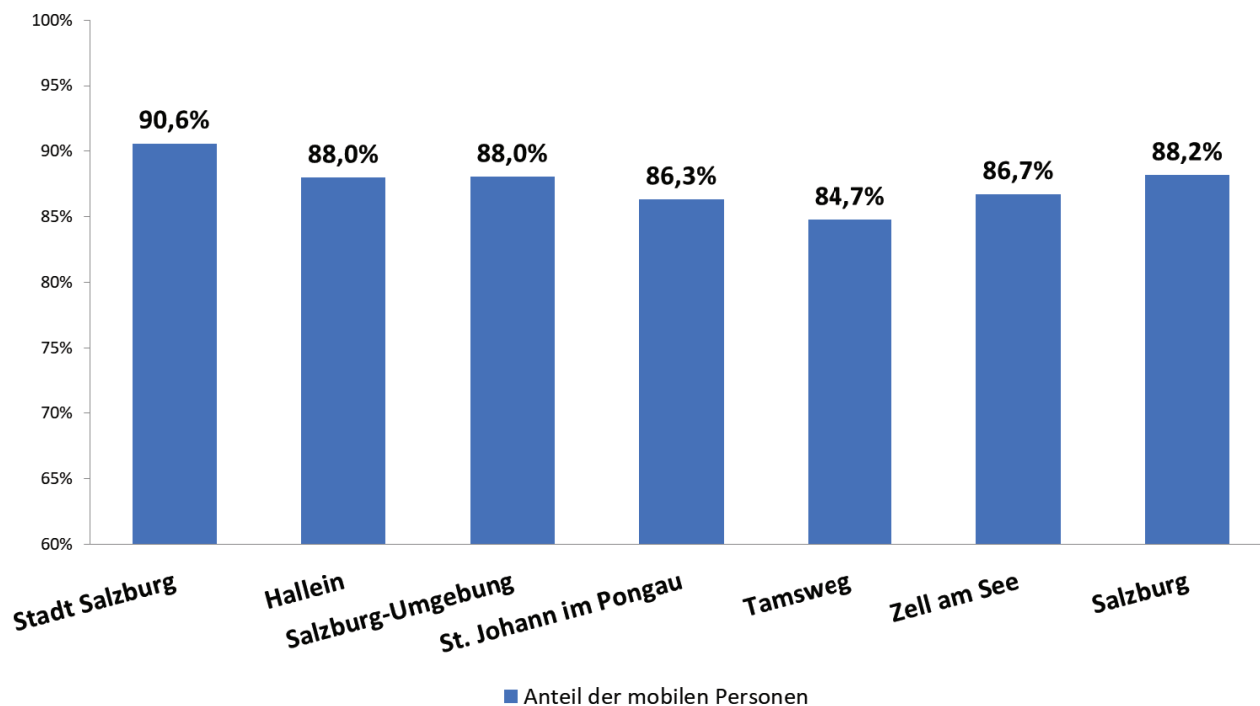


Abbildung 31: Außer-Hausanteil nach Bezirk 2022

Als Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit wird die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum unternommenen Wege pro Person bzw. mobiler Person an einem Tag verstanden.

Salzburger:innen (ab 6 Jahren) legen an einem Werktag 3,0 Wege zurück. Werden nur jene Personen herangezogen, die „mobil“ – d.h. außer Haus – waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,4 je mobiler Person je Werktag. Diese Werte sind etwas höher als jene, die im Jahr 2012 festgestellt wurden (2,9 bzw. 3,2). In den ländlicheren Regionen wie St. Johann im Pongau werden etwas weniger Wege pro Person zurückgelegt (2,8 Wege/Person bzw. 3,3 Wege/mobiler Person). Dafür sind die zurückgelegten Wege dort länger (durchschnittlich 16,3 km in St. Johann im Pongau im Vergleich zu 8,2 km in der Stadt Salzburg).

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wege pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk Salzburg 2022 in [Anzahl]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

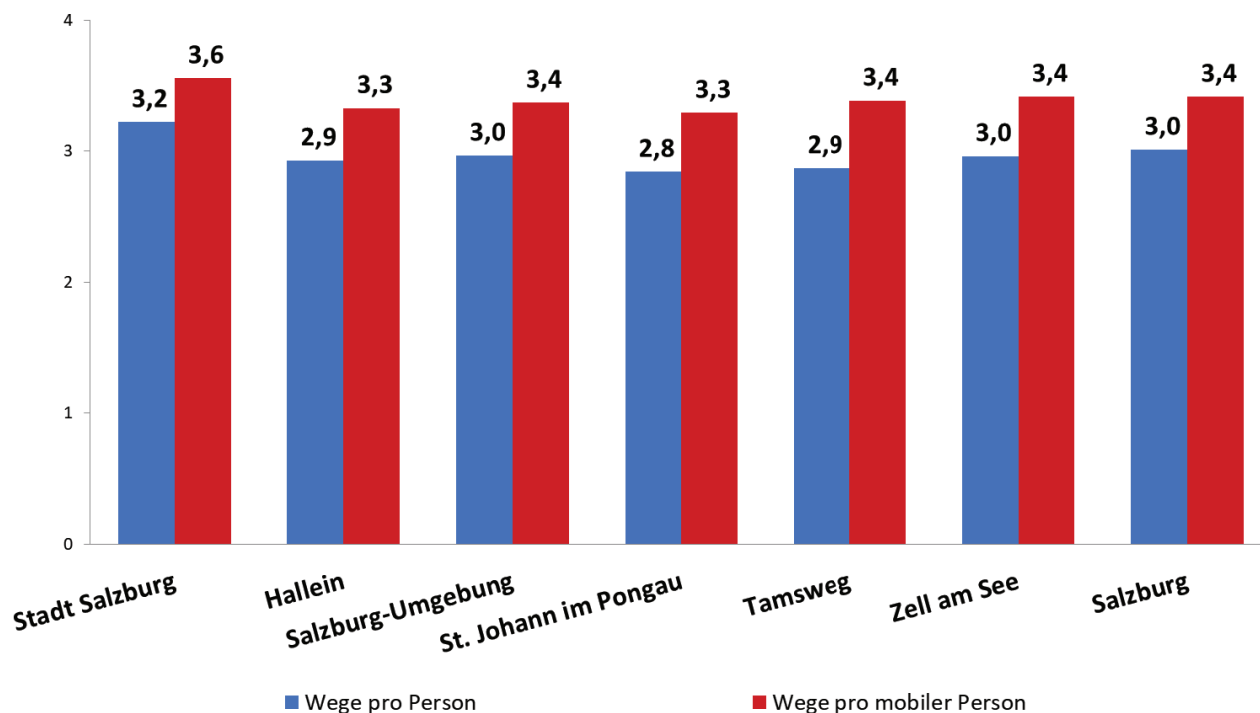


Abbildung 32: Wege pro Person / mobiler Person je Bezirk 2022

5.1.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl (auch Modal-Split) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl. Bei dieser Definition werden Fuß- bzw. Radwege – also der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) – berücksichtigt. Da der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) in der gegenständlichen Arbeit miteinbezogen wurde, ist von einem so genannten „erweiterten Modal-Split“ auszugehen.

Im Rahmen der Erhebung zum Verkehrsverhalten in Salzburg wurden folgende Verkehrsmittel unterschieden:

- Zu Fuß
- Fahrrad
- E-Fahrrad
- Moped/Motorrad
- Pkw als Fahrer
- Pkw als Mitfahrer
- Städt. Verkehrsmittel
- Bus (Regional- und Fernverkehr)
- Bahn

- Sonst. Verkehrsmittel

Da in der Regel ein Weg aus mehreren Etappen besteht und dabei mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können, muss einem Weg in eindeutiger Weise ein „hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel“ zugeordnet werden. Das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel wurde anhand der Hierarchie der Verkehrsmittel bestimmt. Das bedeutet: Sonstiges Verkehrsmittel schlägt Bahn, Bahn schlägt Bus, Bus schlägt Städtisches Verkehrsmittel. ÖV schlägt generell den IV, motorisierter Verkehr den nichtmotorisierten Verkehr und das Rad die Fußwege. Ist jemand beispielsweise mit Bahn, Bus und Rad unterwegs, wird ihm als Hauptverkehrsmittel die Bahn zugeordnet.

Darüber hinaus wurde das Hauptverkehrsmittel nochmals zum „Modal-Split“ zusammengefasst, bei dem im Wesentlichen eine Zusammenführung von Moped/Motorrad-Fahrten mit Pkw-Lenkerwegen zu „MIV-Lenker“-Wegen und eine Zusammenführung der Öffentlichen Verkehrsmittel durchgeführt wurde:

- zu Fuß
- Rad
- MIV-Lenker
- MIV-Mitfahrer
- Öffentlicher Verkehr
- Sonst. Verkehrsmittel

An einem durchschnittlichen Werktag (2022) legten die Salzburger:innen (ab 6 Jahren) 45,5% aller Wege mit dem Auto als Fahrer:in zurück – die durchschnittliche Weglänge beträgt dabei 15,2 km. Damit liegt der Anteil der mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegten Wege um 3,5%-Punkt niedriger als im Jahr 2012 und ist damit signifikant zurückgegangen. Die räumliche Lage des Wohnorts hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Je ländlicher der Bezirk, umso höher ist im Durchschnitt der Anteil jener Wege, die mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt werden, dieser steigt von knapp 30% in der Stadt Salzburg auf 58% im Bezirk Tamsweg.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt in Salzburg wie bereits 2012 rund 12%, der Anteil der Fußwege ist seit 2012 leicht um 1,4%-Punkte auf rund 19% gestiegen. Der Anteil der Radwege liegt im Bundeslanddurchschnitt bei rund 13% und ist seit 2012 deutlich um mehr als 2%-Punkte gestiegen. Bereits fast ein Viertel (23%) aller Fahrradwege werden mit Elektrofahrrädern zurückgelegt. Besonders hoch ist der Radanteil in der Stadt Salzburg mit 23%, auch hier kam es auf hohem Niveau zu einem Anstieg um 3%-Punkte. Die Stadt Salzburg zählt damit zu den Städten mit dem höchsten Radanteil in Österreich. Am geringsten ist der Anteil der Radwege in St. Johann im Pongau, dort werden nur 3% der Wege mit dem Rad und 2% mit dem E-Bike zurückgelegt.

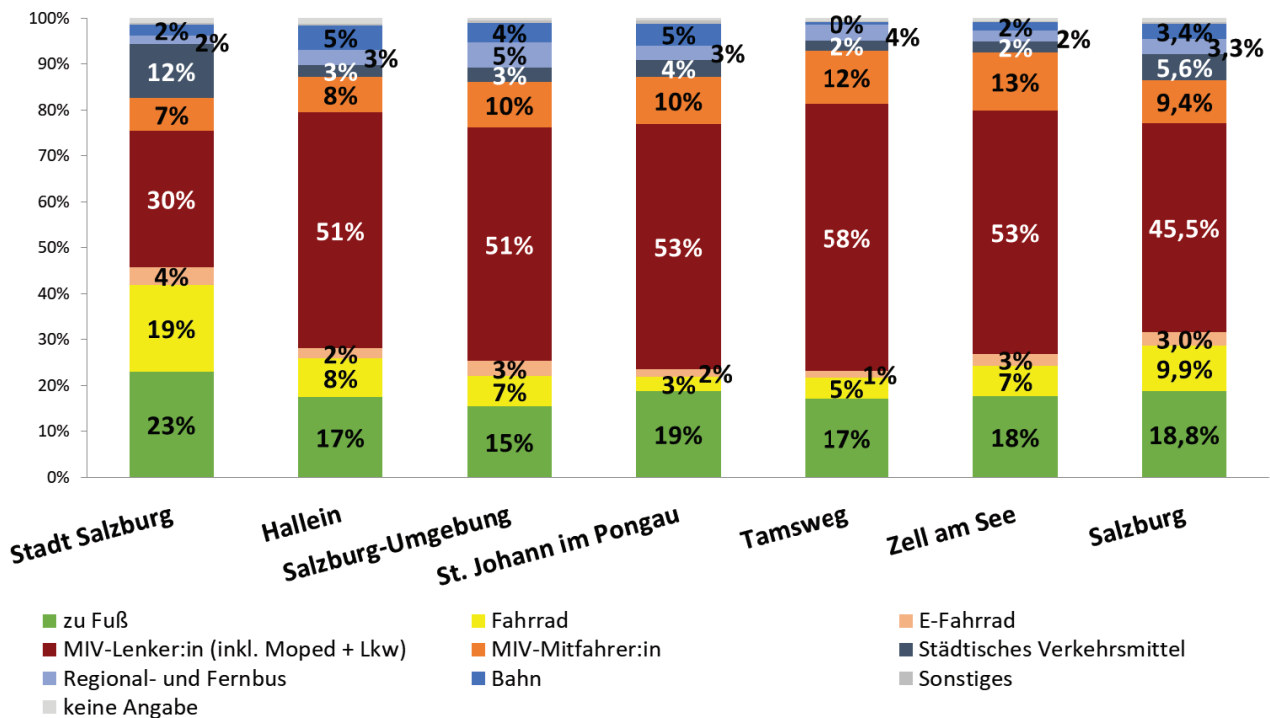
Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel je Bezirk
Salzburg 2022 in [Prozent]**Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

Abbildung 33: Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Bezirk im Detail 2022

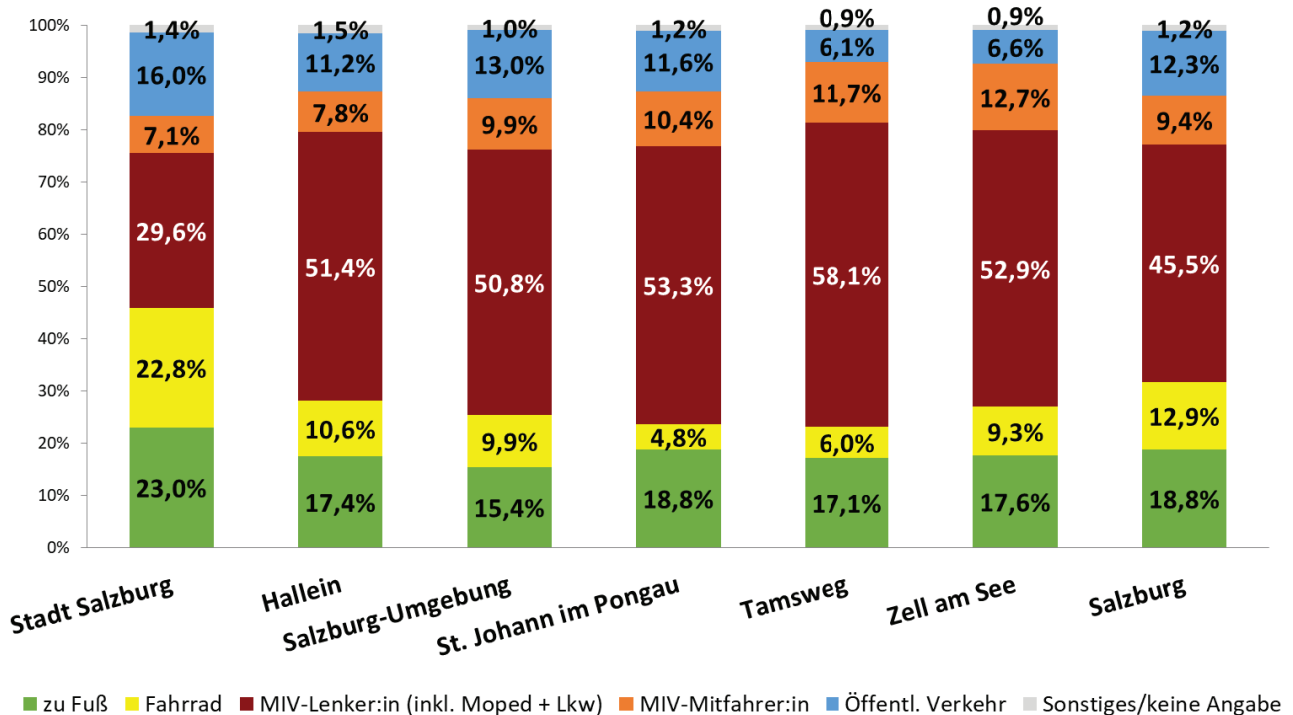
Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY**Modal-Split je Bezirk
Salzburg 2022 in [Prozent]**Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

Abbildung 34: Modal-Split der Wege je Bezirk 2022

5.1.3 Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg

Die am Arbeitsweg genutzten Verkehrsmittel sind insofern relevant, da es sich bei diesen Routenwegen um solche handelt, die zum einen – jedenfalls in der Früh – relativ gleichzeitig stattfinden und somit die Infrastruktur stark belasten und zum anderen in vielen Fällen leichter durch verschiedene Maßnahmen beeinflussbar sind.

Auffallend ist, dass hier der Anteil der MIV-Lenker:innen um 10%-Punkte größer ist als im Gesamtdurchschnitt und gleichzeitig die MIV-Mitfahrer:innen einen nur halb so großen (4,5% zu 9,4%) Anteil ausmachen. Das bedeutet, dass der Pkw im Berufsverkehr nicht nur einen höheren Stellenwert hat, sondern die Autos auch mit einem noch deutlich niedrigeren Besetzungsgrad (1,08 zu 1,2 Personen je Pkw) als ohnehin schon unterwegs sind.

Deutlich geringer ist dagegen der Anteil der Arbeitsplatzwege, die zu Fuß zurückgelegt werden (7,7% im Vergleich zu 18,8%), während gleichzeitig der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Arbeitsplatzwege mit 18% deutlich über dem Durchschnittswert von 13% liegt. Verantwortlich dafür sind insbesondere die berufstätigen Fahrradfahrer:innen in der Stadt Salzburg, hier werden 37% (!) der Wege zum Arbeitsplatz per Fahrrad erledigt.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split am Arbeitsweg je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

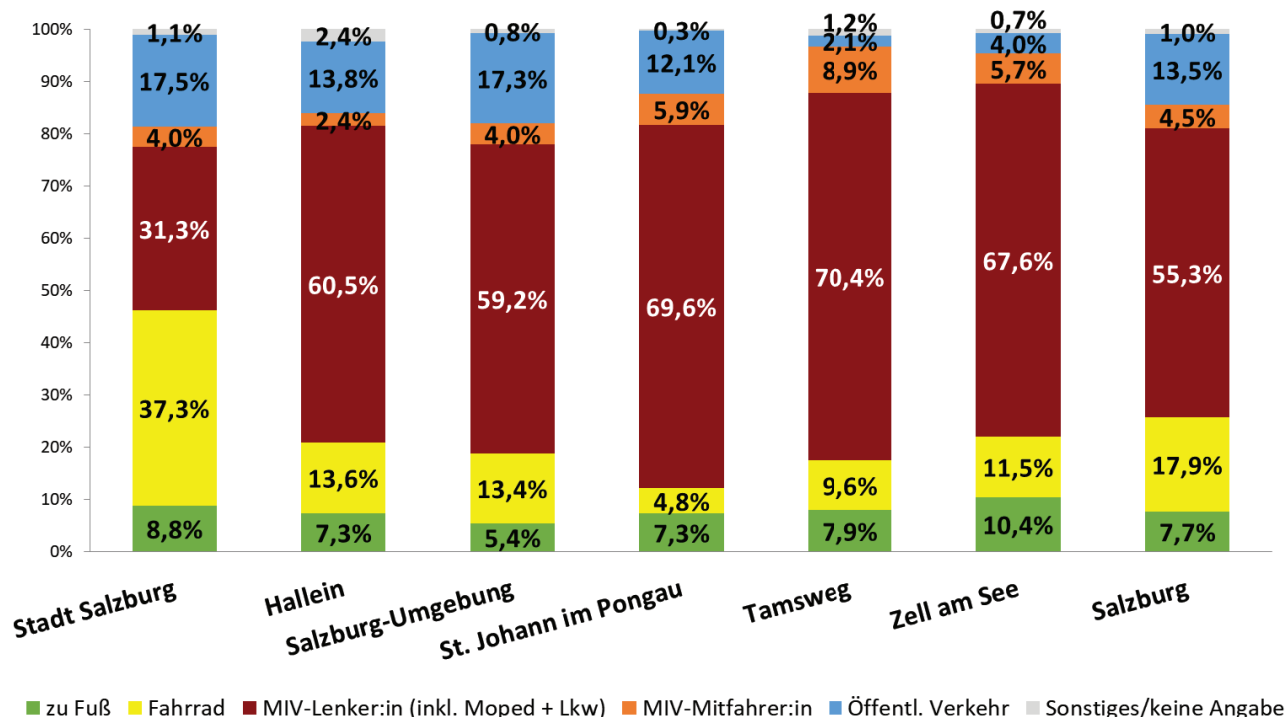


Abbildung 35: Verkehrsmittelaufteilung der Arbeitswege je Bezirk 2022

5.1.4 Verkehrsmittelwahl nach Weglänge (Verkehrsleistung)

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken (Verkehrsleistung), ergibt sich eine deutlich abweichende Verteilung zwischen den Verkehrsmitteln. 57% der zurückgelegten Kilometer werden im Bundesland Salzburg mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt, 12% als Mitfahrer:in im Auto. Auf Grund der längeren Strecken ist hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 22% deutlich größer als beim Modal-Split der Wegezanzahl. Dagegen liegt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer mit knapp 5% und der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Kilometer mit knapp 3% hier deutlich niedriger. Bemerkenswert dabei ist aber der hohe Anteil von 11,5% an den Weglängen, die von den Bewohner:innen der Stadt Salzburg mit dem Rad zurückgelegt werden. Im ländlichen Bereich wie etwa in St. Johann im Pongau beträgt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wegstrecke dagegen nur 1%.

Befragung: infas / TRICONULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

**Modal-Split nach Verkehrsleistung je Bezirk
Salzburg 2022 in [Prozent]**

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

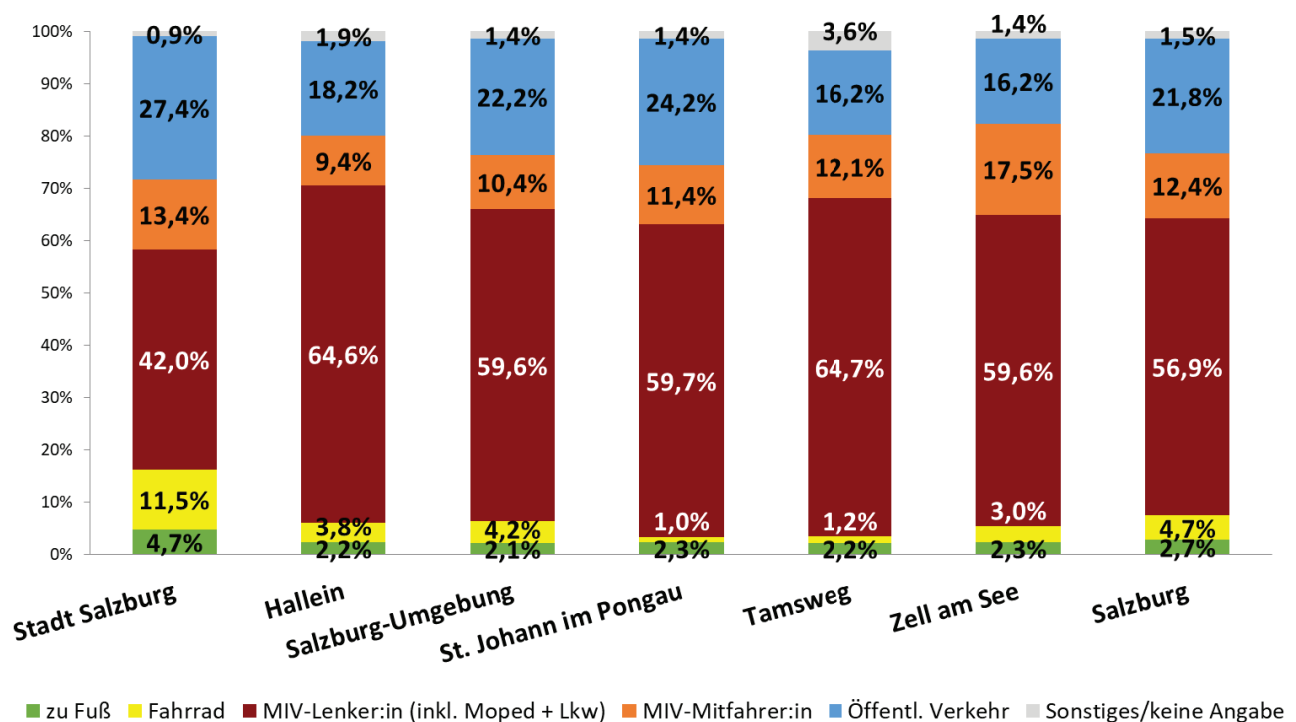


Abbildung 36: Verkehrsleistung der Wege je Bezirk 2022

5.1.5 Wege nach Wegzweck

Die Verteilung der Wegzwecke zeigt, dass es sich bei rund der Hälfte der zurückgelegten Wege werktags um Einkaufswege (15%), private Erledigungen (11%) oder um Freizeitwege bzw. private Besuche (24%) handelt. 24% der Wege sind Wege zum Arbeitsplatz, 8% sind dienstliche Wege. 9% entfallen auf Ausbildungswege und 7% auf Bring- und Holwege. Im Vergleich zu 2012 ist ein leichter Rückgang der Arbeitsplatzwege, der Ausbildungswege sowie der Einkaufswege festzustellen (um je rund 3%-Punkte). Demgegenüber steht entsprechender ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen.

Die Unterschiede zwischen den Bezirken sind dabei relativ gering, wobei in der Stadt Salzburg der Anteil der Arbeitsplatzwege niedriger und der Anteil der Einkaufs- und Freizeitwege etwas höher sind als im ländlichen Bereich. Dies ist auf die höhere Anzahl an Wegen in der Stadt Salzburg zurückzuführen, da die zusätzlichen Wege mehrheitlich Einkaufszwecken dienen und sich entsprechenden auf die Anteilsverteilung zwischen beruflichen und privaten Wegen auswirken.

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wegzweckverteilung je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

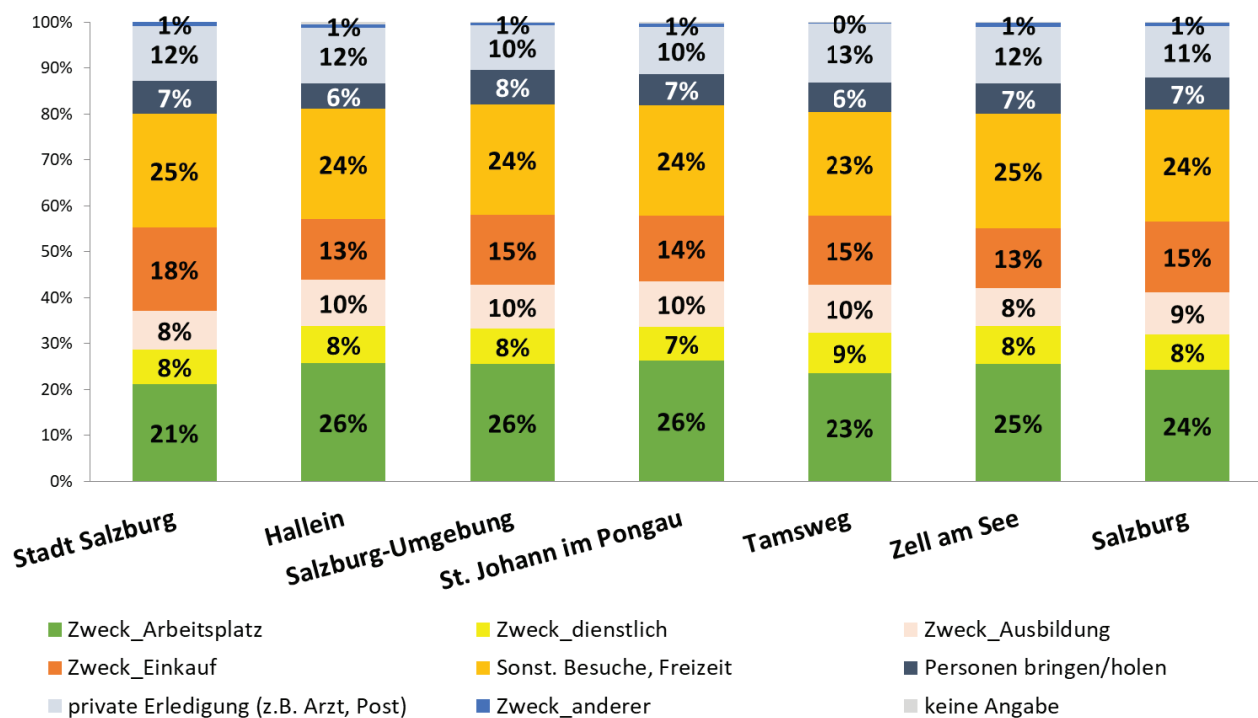


Abbildung 37: Wegzweckverteilung je Bezirk 2022

Differenziert nach Zweck des Weges zeigen sich deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Während bei Dienstwegen (2/3tel der Wege) sowie Wegen zum Bingen und Holen von Personen sehr häufig (3/4tel der Wege) auf den Pkw zurückgegriffen wird, dominiert im Bereich der Ausbildungswege der Öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 41%. Wege vom oder zum Arbeitsplatz werden zu 55% mit dem MIV als Lenker:in bei geringem Besetzungsgrad (1,08) zurückgelegt, dem entsprechend beträgt hier der Anteil der Mitfahrer:innen nur 5%. Rund 8% sind hier Fußwege und 18% Radwege, somit ist hier der Radanteil am größten. 14% der Wege zum Arbeitsplatz werden mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt. Im Freizeit- und Einkaufsbereich ist der öffentliche Verkehr unterrepräsentiert, dafür liegen hier die zu Fuß zurückgelegten Wege mit 24% (Einkauf) und 29% (Freizeit) deutlich über dem Durchschnitt (13%). Der Anteil der Radwege liegt bei den Einkaufswegen im Durchschnitt (13%).

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split je Wegzweck Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

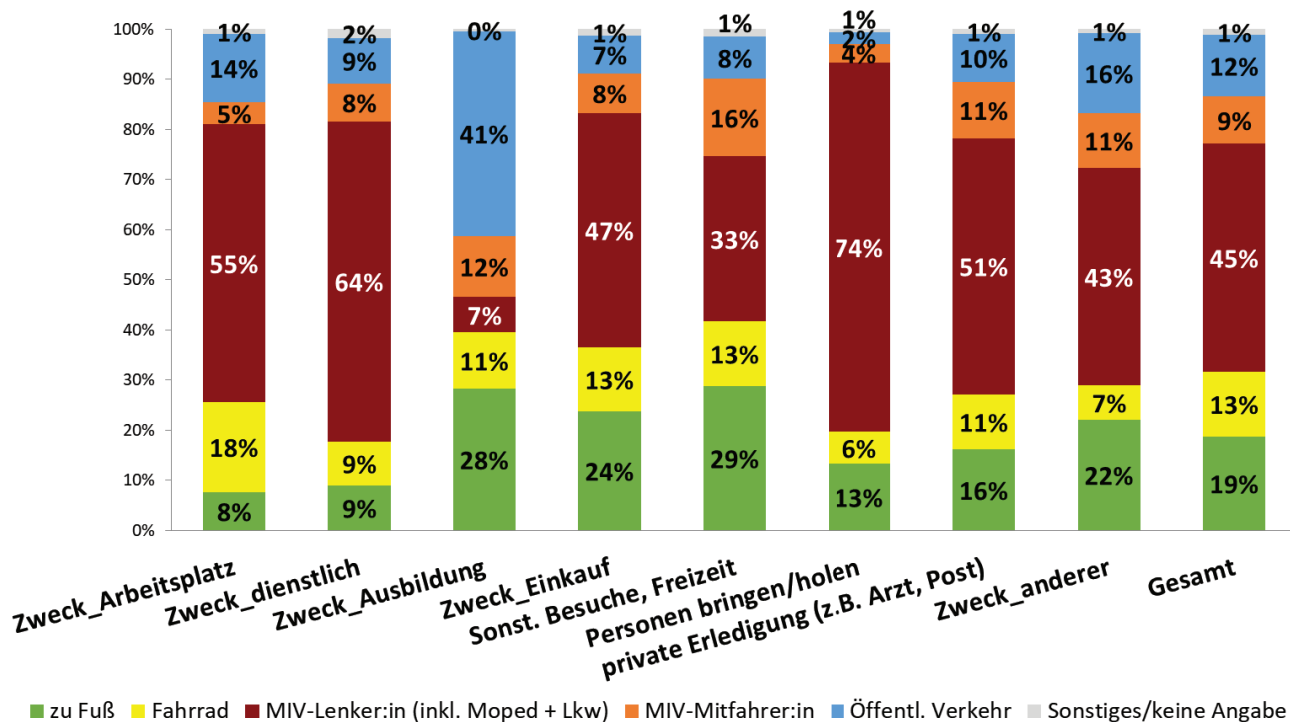


Abbildung 38: Verkehrsmittelaufteilung der Wege je Wegzweck 2022

5.1.6 Wegelängen & Verlagerungspotentiale

Bezüglich der Weglängen und Wegdauern ist anzumerken, dass diese von den Probanden selbst geschätzt wurden und somit eine subjektive Einschätzung darstellen. Diese subjektiven Zahlen wurden im Zuge der Plausibilisierung nach Möglichkeit überprüft und falls notwendig korrigiert. Fehlende Angaben zu den Weglängen wurden auf Basis objektiver Weglängen bzw. auf Basis der angegebenen Wegdauern und Verkehrsmittel abgeschätzt.

Im Durchschnitt sind 34% der Wege nicht länger als 2,5 km, weitere 23% liegen zwischen 2,5 und 5 km und 18% enden nach 5 bis 10 km. Besonders auffällig ist auch hier die unterschiedliche Verteilung in der Stadt Salzburg, hier enden mehr als 70% aller Wege bereits nach maximal 5 Kilometern, fast 9 von 10 Wegen sind nicht länger als 10 km. In Salzburg-Land sind dagegen nur 48% der Wege kürzer als 5 km.

Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigt sich ein erwartbares Bild, nämlich, dass Fuß- und Radwege eher kurz (vorwiegend unter 5 km) sind und Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln im Durchschnitt etwas länger sind als Wege mit dem motorisierten Individualverkehr.

Je länger ein Weg ist, desto eher ist der Öffentliche Verkehr demnach eine Alternative zum eigenen Fahrzeug. Dies gilt allerdings vorwiegend im ländlichen Raum, die durchschnittliche Weglänge der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Stadt Salzburg nur geringfügig höher als jene mit dem motorisierten Individualverkehr (11,6 km zu 13,9 km), während bzw. in Tamsweg ein erheblicher Unterschied diesbezüglich besteht (16,4 km zu 39,2 km).

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Weglängenverteilung je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

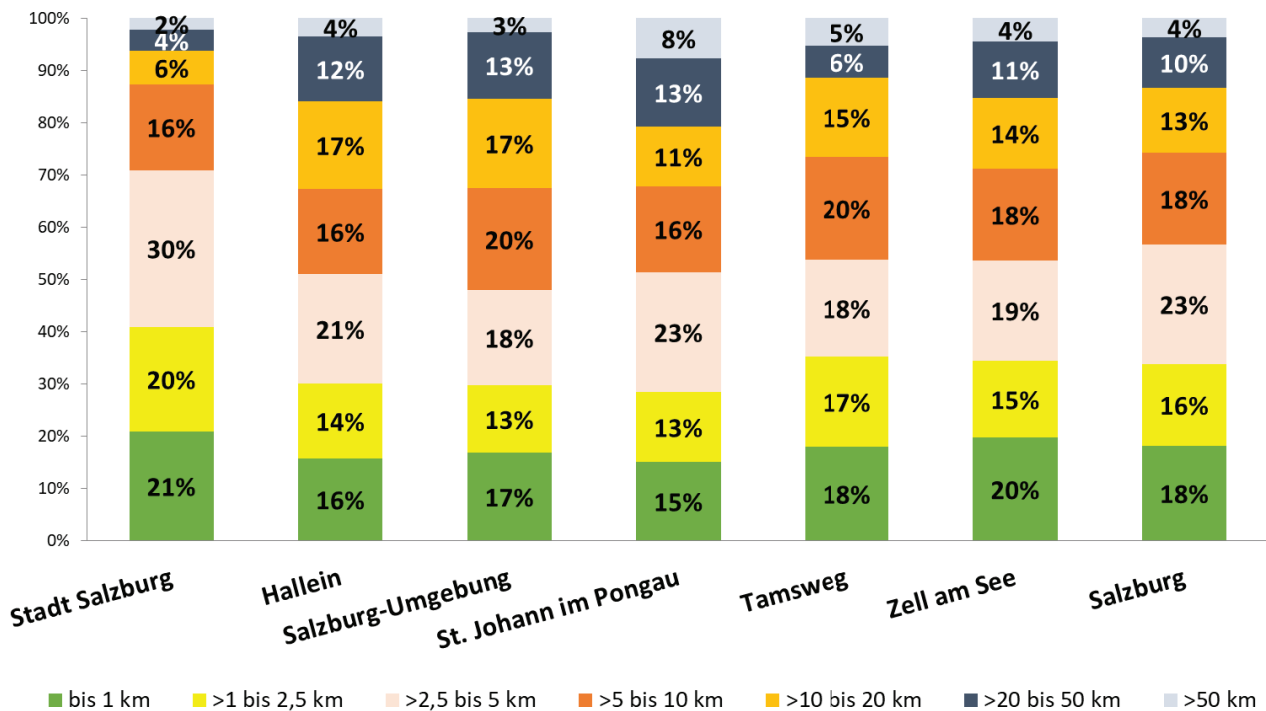


Abbildung 39: Weglängenverteilung / Anteil der Weglängenklassen je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Weglängenverteilung je Verkehrsmittel Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

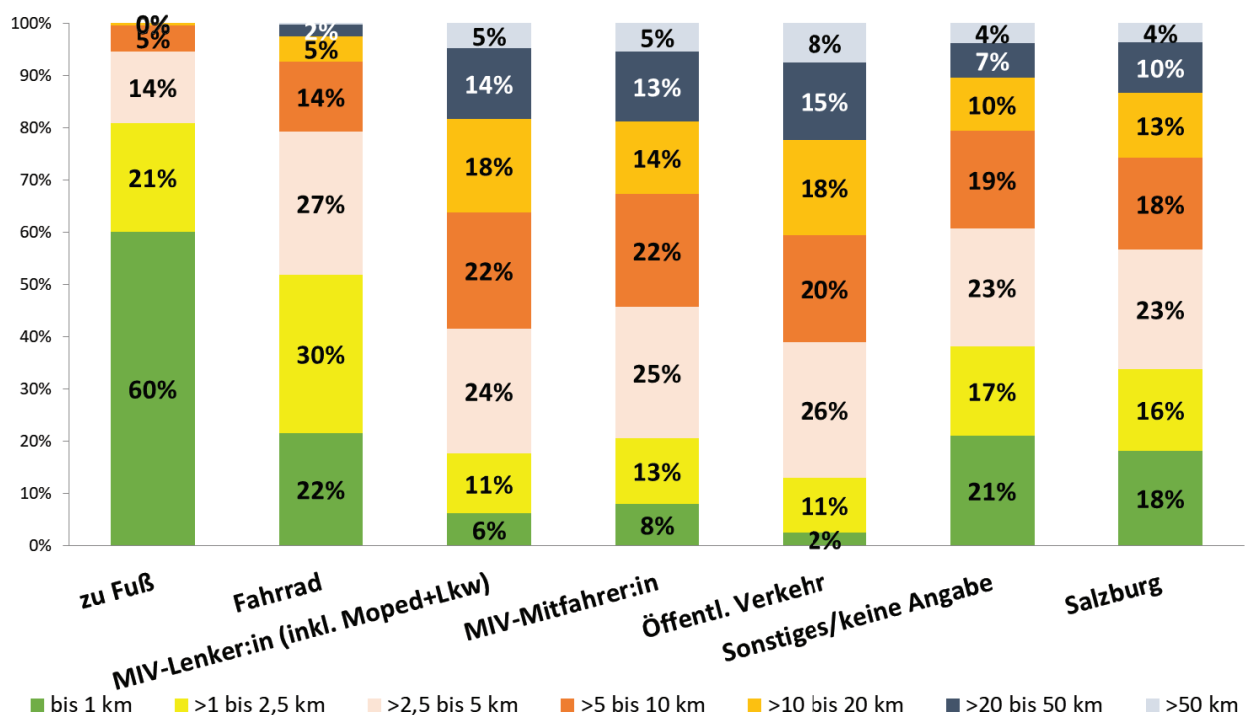


Abbildung 40: Weglängenverteilung / Anteil der Weglängenklassen je Verkehrsmittel 2022

Die durchschnittliche Weglänge über alle an einem Werktag zurückgelegten Wege beträgt im Landesdurchschnitt 12,1 km. Diese unterscheidet sich je Verkehrsmittel deutlich, ein Fußweg ist im Schnitt 1,8 km lang, mit dem Fahrrad werden pro Weg 4,4 km zurückgelegt. Im Vergleich zu 2012 zeigt sich bei den Wegen mit dem Fahrrad ein Trend in Richtung größerer durchschnittlicher Weglängen, 2012 war ein Weg mit dem Fahrrad durchschnittlich nur 3,2 km lang. Diese Entwicklung ist vor allem auch auf die höhere Anzahl an Elektrofahrrädern und den damit möglichen, längeren Distanzen zurückzuführen.

Wege mit dem öffentlichen Verkehr sind mit 21,6 km durchschnittlich länger als Wege mit dem motorisierten Individualverkehr als Lenker:in (15,2 km). Somit werden öffentliche Verkehrsmittel eher auf längeren Strecken genutzt, zumal auch die intermodalen Wege, bei denen auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, in diese Kategorie fallen (beispielsweise alle längeren Bahnreisen, die einen Zubringerweg zum Bahnhof benötigen).

Befragung: infas / TRICONULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Durchschnittliche Weglänge je Verkehrsmittel Salzburg 2022 in [Kilometer]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

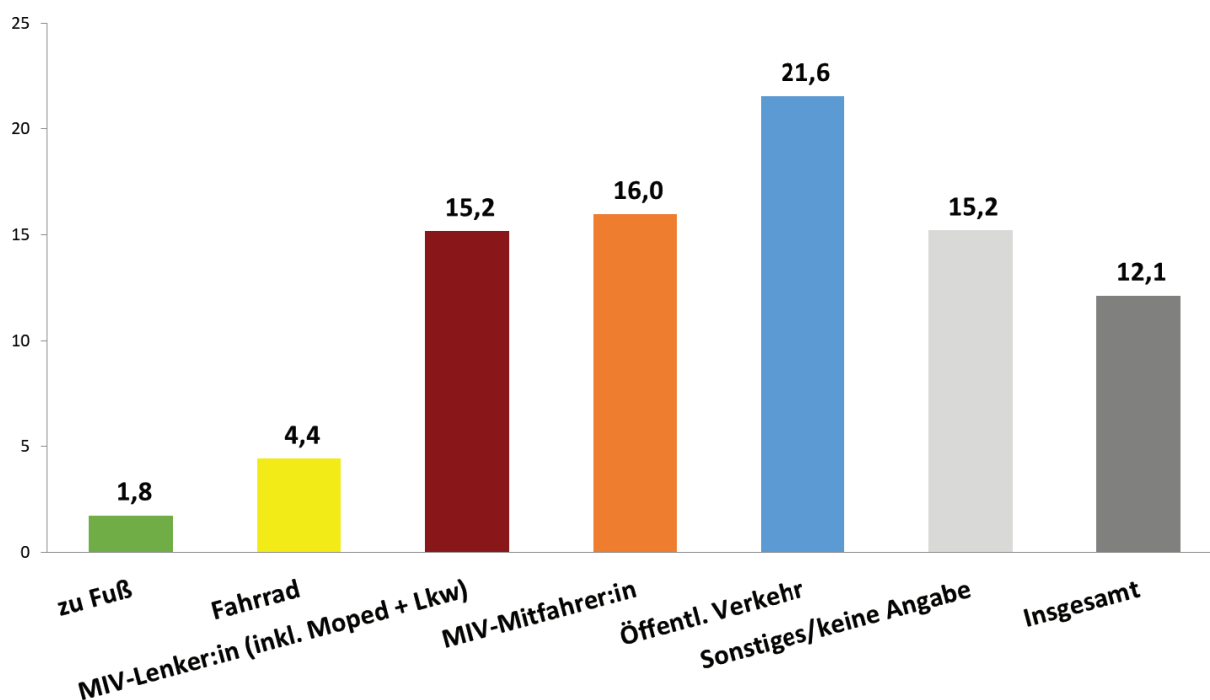


Abbildung 41: Durchschnittliche Weglängen je Verkehrsmittel 2022

Multipliziert man die weiter oben dargestellten Wege pro Person bzw. Wege pro mobiler Person mit der durchschnittlichen Weglänge, erhält man die Strecke „Tagesweglänge“, die eine Person an einem Werktag durchschnittlich im Verkehr unterwegs ist. Eine mobile Person legt demnach pro Werktag rund 41 km zurück, im Durchschnitt über alle Personen bedeutet das eine Tagesweglänge von 36,5 km pro Person.

Die Tageswegelängen unterscheiden sich zwischen den einzelnen Bezirken deutlich und liegen in der Stadt Salzburg erwartungsgemäß deutlich unter dem Durchschnittswert (28 km je mobiler Person). Dagegen betragen die Tageswegelängen in den ländlichen Regionen teilweise über 50 km pro Personen, wie etwa in St. Johann im Pongau mit 55,5 km oder in Tamsweg mit 50,4 km je mobiler Person.

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Tageswegelänge pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk Salzburg 2022 in [Kilometer]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

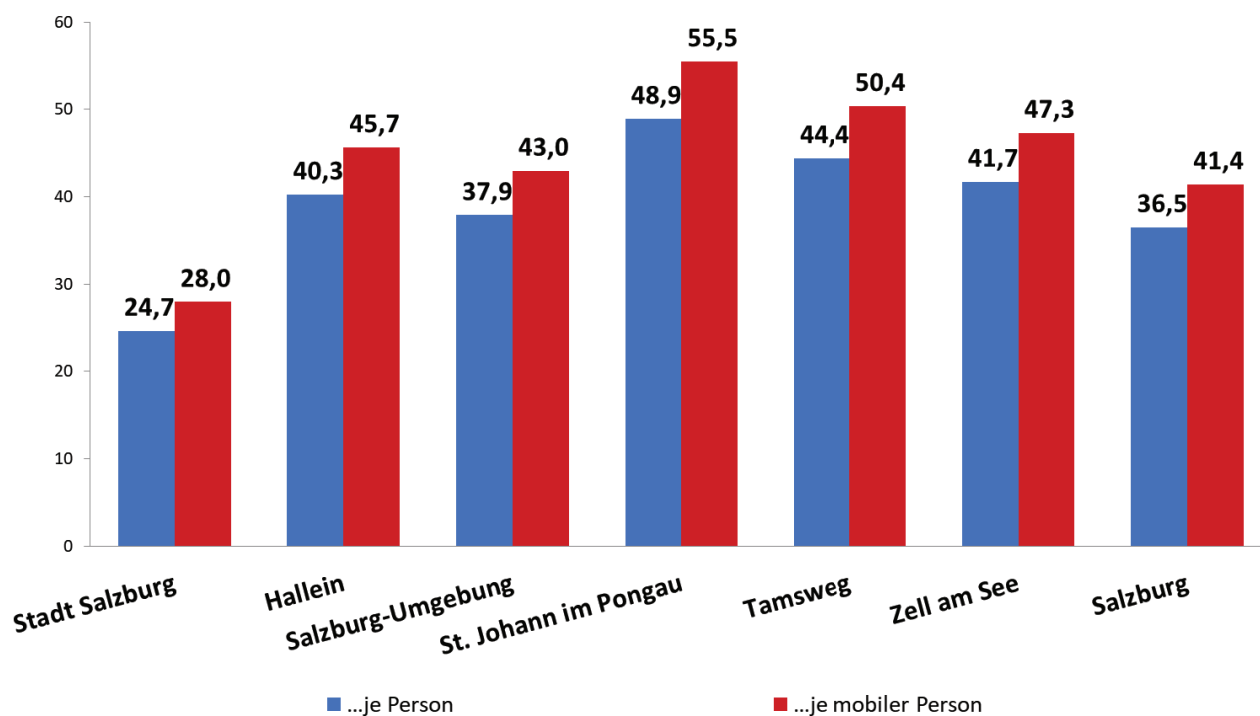


Abbildung 42: Tagewegelänge je Person bzw. je mobiler Person 2022

Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege bereits nach der angegebenen Weglänge (km) enden. Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Weglänge durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten.

Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt in Salzburg bei ca. 1,8 Kilometer, in diesem Radius liegen 8,5% aller Pkw-Fahrten, die bezüglich der Weglänge auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

Das Potential für Radwege ist deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radweglänge der Fahrräder von 4,4 km liegen 33% aller Pkw-Wege, die somit – wenn keine anderen Gründe dagegensprechen – auch mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. In Summe sind 42% der Pkw-Wege max. 5 km lang und könnten teilweise auch noch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad zurückgelegt werden.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Kumulierter Anteil der Wege nach Weglänge und Verkehrsmittel - Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

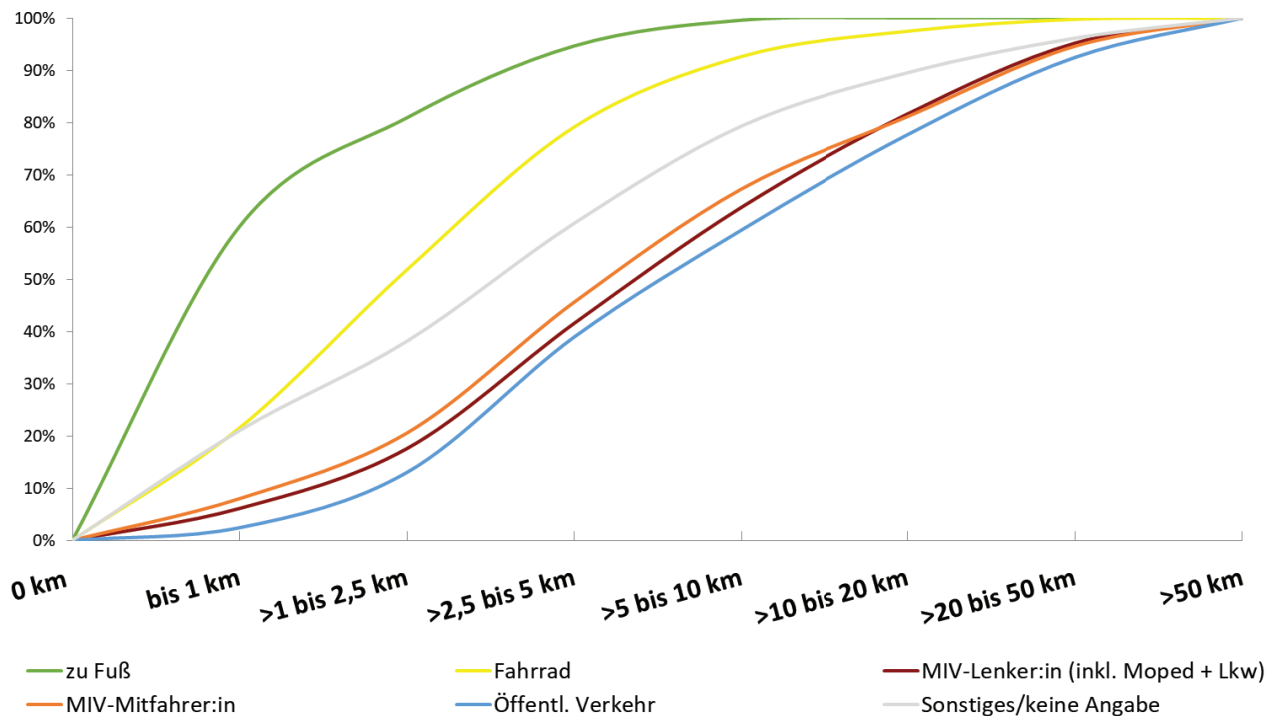


Abbildung 43: Kumulierter Anteil der Wege nach Weglängen und Verkehrsmittel 2022

5.1.7 Wegdauern

Wie schon bei den Weglängen, handelt es sich bei den Wegdauern um von den Probanden selbst geschätzte, subjektive Angabe. Diese subjektiven Zahlen wurden im Zuge der Plausibilisierung nach Möglichkeit überprüft und falls notwendig korrigiert. Fehlende Angaben zu den Wegdauern wurden auf Basis objektiver Wegdauern bzw. auf Basis der angegebenen Weglängen und Verkehrsmittel abgeschätzt.

Durchschnittlich dauern die von den Probanden am Stichtag zurückgelegten Wege 27 Minuten, wobei 34% bereits nach max. 10 Minuten enden, weitere 28% enden nach zwischen 10 und 20 Minuten und weitere 16% dauern zwischen 20 und 30 Minuten. Lediglich rund 7% der Wege dauern länger als eine Stunde.

Betrachtet man die pro Weg benötigte Zeit zeigen sich geringere Unterschiede als bei den Weglängen. So sind die Wege im ländlichen Bereich zwar teilweise doppelt so lang wie in der Stadt, dauern aber nur geringfügig länger (z.B. Stadt Salzburg durchschnittlich 25 Minuten pro Weg, St. Johann im Pongau durchschnittlich 30 Minuten pro Weg. Grund dafür ist einerseits die Verkehrsmittelwahl in der Stadt mit einem hohen Anteil an Rad- und Fußwegen, die nur eine geringe Geschwindigkeit erlauben, andererseits der innerstädtische Verkehr an sich, der keine höheren Geschwindigkeiten zulässt (dies betrifft vor allem den MIV und den Öffentlichen Verkehr).

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wegdauernverteilung je Bezirk Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

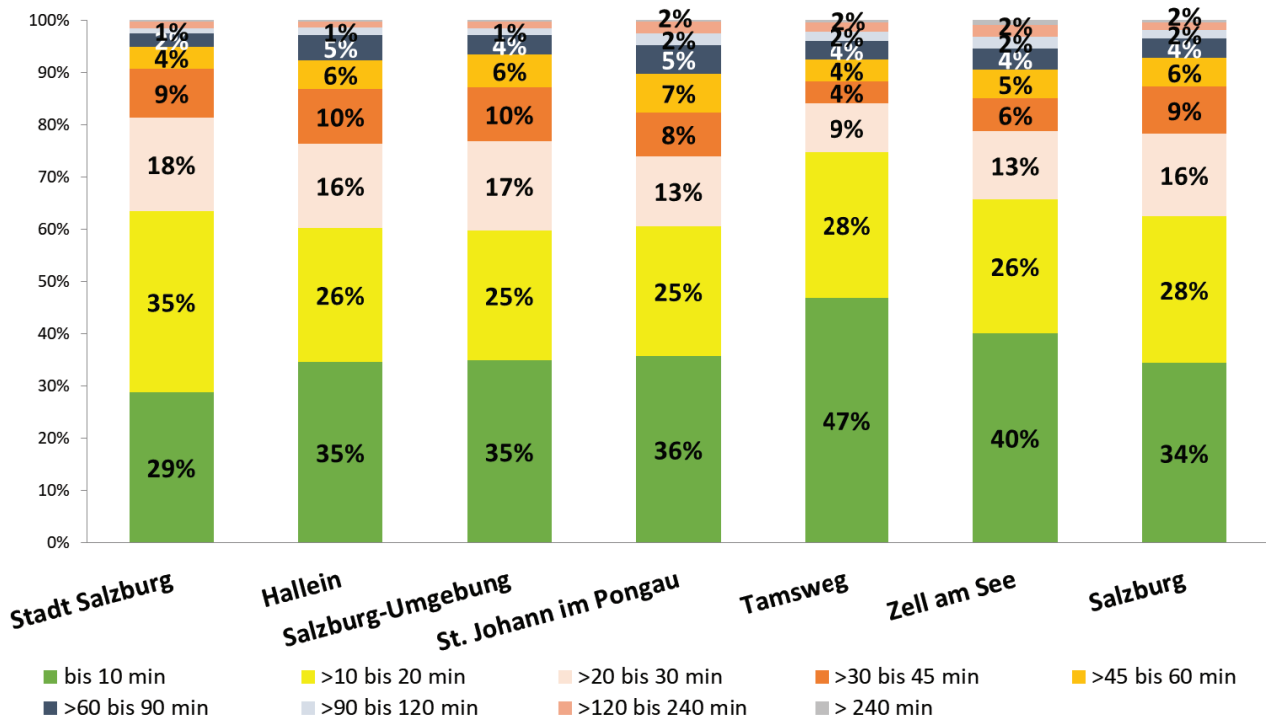


Abbildung 44: Wegdauernverteilung je Bezirk 2022

Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Durchschnittliche Wegdauer je Verkehrsmittel Salzburg 2022 in [Minuten]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

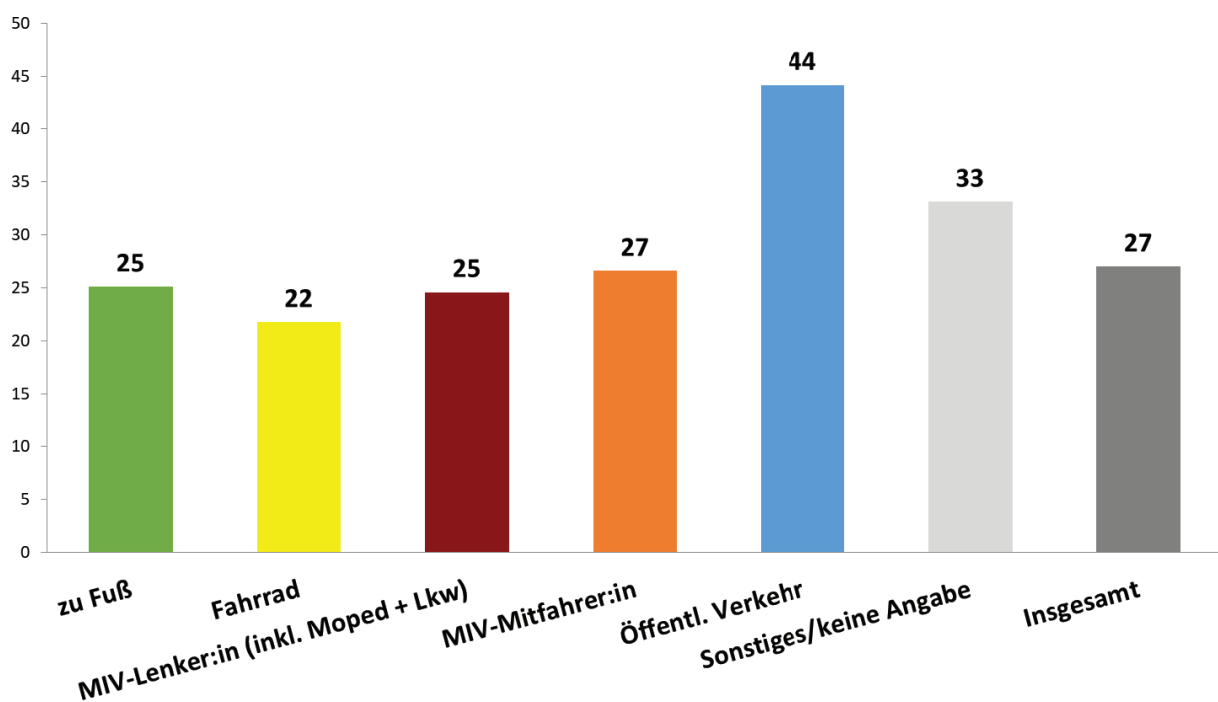


Abbildung 45: Durchschnittliche Wegdauer je Verkehrsmittel 2022

Zwischen der durchschnittlichen Dauer von Fuß-, Rad- und MIV-Wegen besteht praktisch kein Unterschied, die jeweilige Dauer liegt hier zwischen 22 und 25 Minuten. Ein ÖV-Weg (inkl. intermodaler Wege mit mehreren Verkehrsmitteln) dauert durchschnittlich 44 Minuten und liegt damit deutlich darüber.

Bezüglich der an einem Tag benötigte Zeit (Tageswegedauer) für die zurückgelegten Wege ergibt sich damit ein etwas anderes Bild als bei der Tagesweglänge. Im Schnitt verbringen die mobilen Salzburger:innen rund 92 Minuten pro Tag im Verkehr. Die Unterschiede zwischen der Stadt Salzburg und den ländlichen Regionen sind dabei deutlich geringer als bei der Tagesweglänge, der höchste Wert wird in St. Johann im Pongau mit 103 Minuten pro mobiler Person erreicht, in der Stadt Salzburg sind es 87 Minuten und somit nur um 16 Minuten weniger (trotz fast doppelt so hoher Tagesweglänge in St. Johann im Pongau).

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Tageswegedauer pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk Salzburg 2022 in [Minuten]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

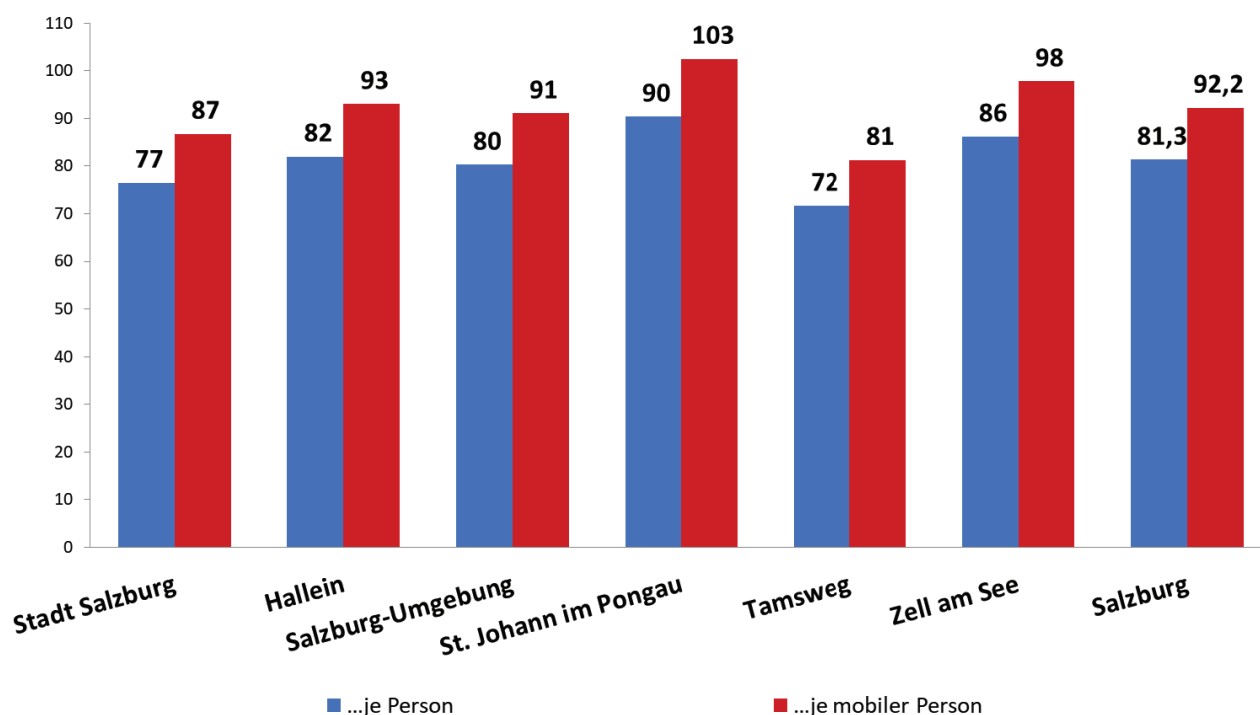


Abbildung 46: Tageswegedauer pro Person bzw. mobiler Person je Bezirk 2022

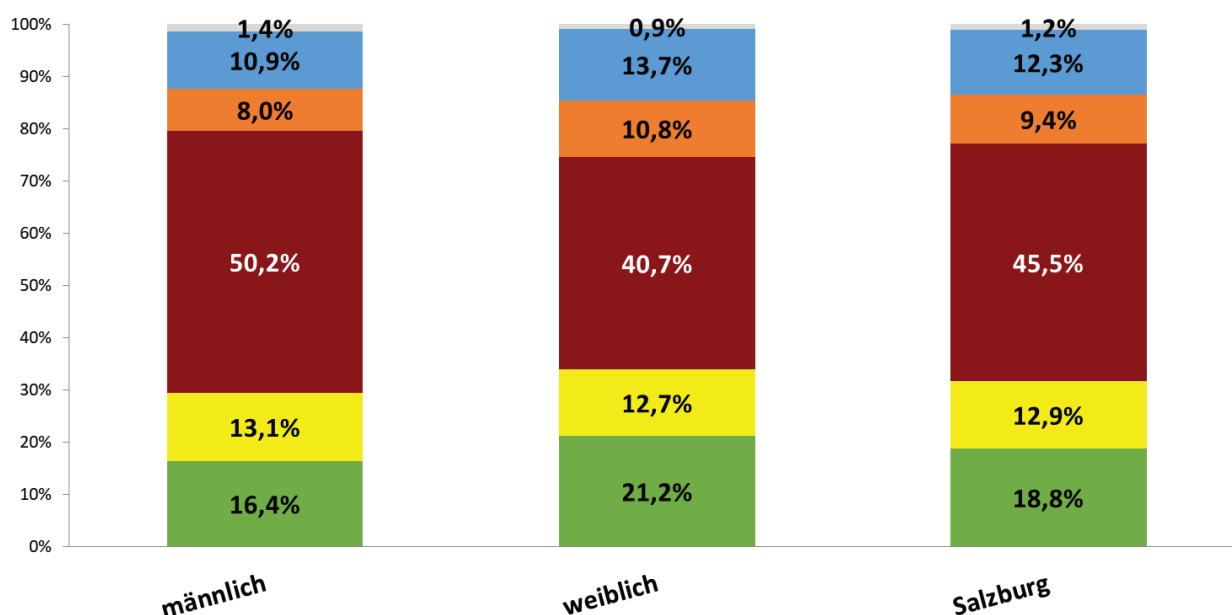
5.1.8 Mobilitätsverhalten nach soziodemographischen Merkmalen

Unterschieden nach Geschlecht zeigt sich, dass Frauen deutlich mehr zu Fuß gehen (21% im Vergleich zu 16% Fußwegeanteil bei den Männern) und häufiger die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen (14% zu 11%). Im Vergleich zu den Männern niedrige 41% der Wege werden von Frauen mit dem MIV als Lenkerin zurückgelegt, bei den Männern beträgt dieser Anteil 50%. Umgekehrt sind mehr Frauen als Mitfahrerinnen im Pkw unterwegs als Männern (11% zu 8%). Dagegen fahren Männer und Frauen praktisch gleich häufig mit dem Fahrrad (rund 13%).

Befragung: infas / TRICONULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Geschlecht Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) ■ MIV-Mitfahrer:in ■ Öffentl. Verkehr ■ Sonstiges/keine Angabe

Abbildung 47: Verkehrsmittel der Wege nach Geschlecht 2022

Differenziert nach Altersklassen zeigen sich deutliche Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel. Kinder bis 14 Jahre legen 34% ihrer Wege zu Fuß und 26% mit dem MIV als Mitfahrer:innen zurück, 11% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Grund des hohen Anteils an Ausbildungswegen ist bei den ganz Jungen der Öffentliche Verkehr mit 29% das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel. Auch bei den 15 bis 24-Jährigen hat der Öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 26% noch einen sehr hohen Stellenwert, wird aber durch die in dieser Altersklasse erstmals verfügbaren motorisierten Individualverkehrsmittel bereits deutlich zurückgedrängt. Personen dieser Altersklasse legen bereits 51% ihrer Wege in einem motorisierten Fahrzeug zurück. Der Radverkehrsanteil (9%) ist in dieser Gruppe am geringsten (abgesehen von den Personen ab 85 Jahren, die fast gar nicht mehr Radfahren), auch der Fußwegeanteil erreicht hier mit rund 13% den geringsten Wert. Bei Personen ab 25 Jahren spielt der Öffentliche Verkehr immer weniger eine Rolle, nur noch 10% der Wege werden öffentlich zurückgelegt. Der Anteil des MIV ist in der Gruppe der 35 bis 44-Jährigen mit 71% am größten, der Anteil der Fußwege sehr gering (14%). Die Anteile

der Fuß- und Radwege steigen mit zunehmendem Alter wieder an, erst bei Personen ab 85 Jahren sinkt der Radanteil wieder deutlich, aber der Fußwegeanteil hat dort den höchsten Wert und beträgt 39%. Auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der bei den 45 bis 54-Jährigen mit 6% am geringsten ist, steigt mit zunehmendem Alter wieder auf 16% an, erreicht aber die Werte bei den jüngeren Personen bei weitem nicht.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Altersklasse Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

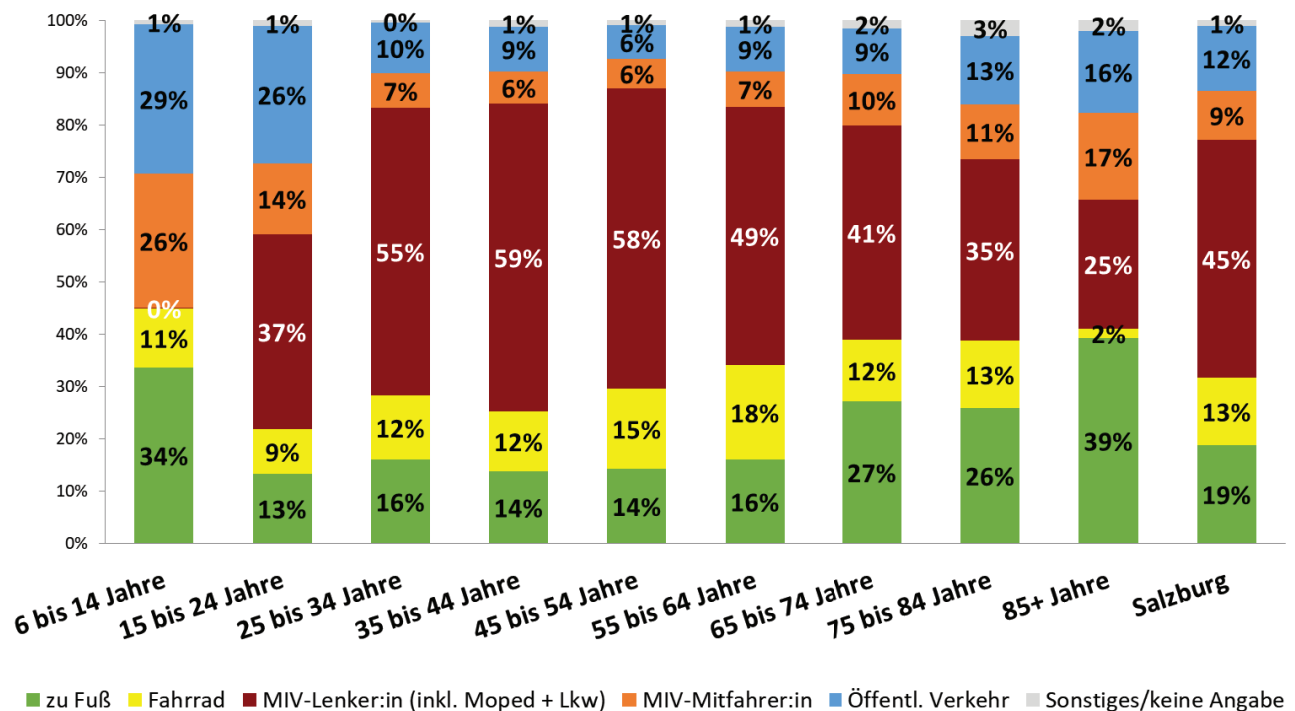


Abbildung 48: Verkehrsmittel der Wege nach Altersklassen 2022

Die (Haupt-)Tätigkeit einer Person hat einen erheblichen Einfluss darauf, welche Verkehrsmittel genutzt werden, korreliert aber teilweise auch mit dem Alter. Personen in Ausbildung – also meist die jüngeren Personen – legen 33% ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück und deutlich weniger mit dem motorisierten Individualverkehr (5% Lenker:innen und 23% Mitfahrer:innen). Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist bei Personen in Ausbildung mit rund 28% deutlich über dem Durchschnitt und etwa gleich hoch wie bei nicht berufstätigen Personen (Haushalt, Karenz, Arbeitssuchen, 26%) und bei den Pensionist:innen (27%). Bei diesen erreicht der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit rund 11% den zweithöchsten Wert nach den Personen in Ausbildung, der Anteil der Radwege liegt hier im Mittelfeld (12%). Bei unselbständig erwerbstätigen ist der Radwegeanteil mit 14% am größten, den höchsten Anteil des motorisierten Individualverkehrs erreichen die selbständig erwerbstätigen Personen mit 70% (65% als Fahrer:innen im MIV), gleichzeitig ist hier der Anteil der Fußwege mit 13% am niedrigsten. Dies liegt sicher auch an den längeren Wegen zum und vom Arbeitsplatz im Vergleich zu Freizeit- und Einkaufswegen.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Haupttätigkeit Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
Wege

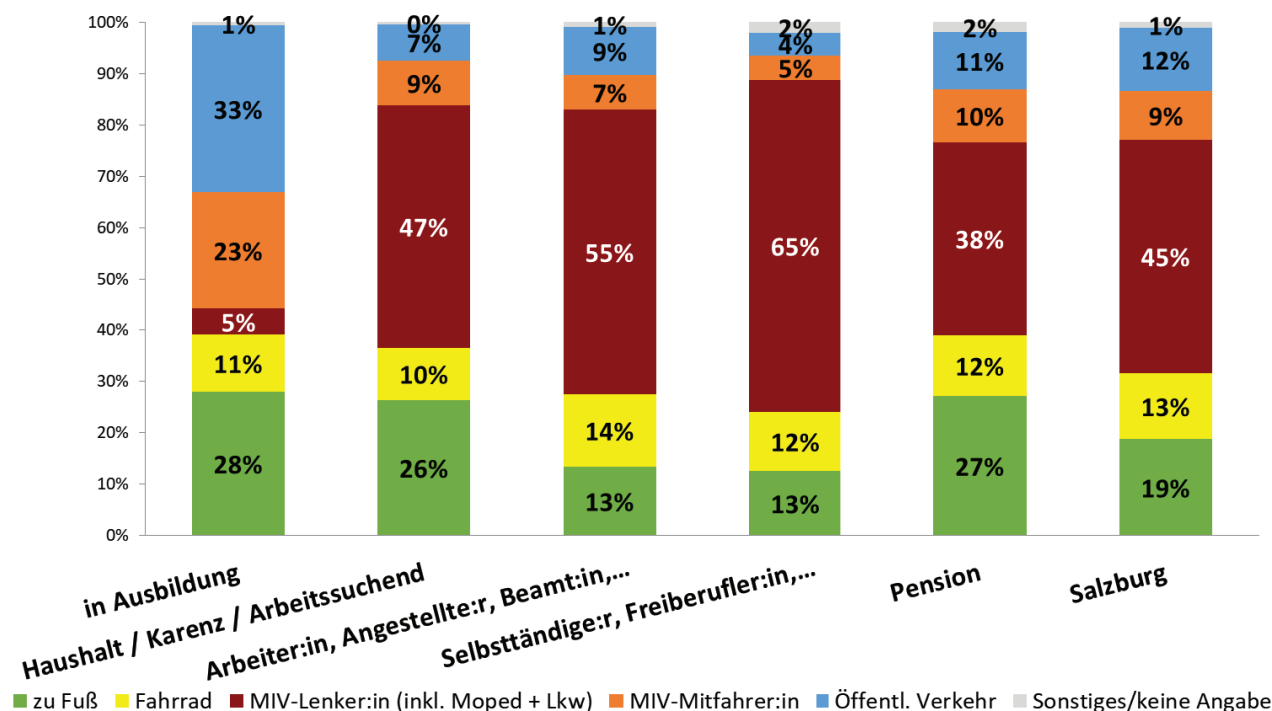


Abbildung 49: Verkehrsmittel der Wege nach Haupttätigkeit 2022

5.2 Vergleich der Erhebungsergebnisse mit 2012

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der aktuellen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2022 mit jenen aus dem Jahr 2012 auf Bundeslandebene verglichen.

Sämtliche nachfolgende Aussagen zu Veränderung im Mobilitätsverhalten werden ohne Berücksichtigung der möglichen statistischen Schwankungsbreiten getroffen, außer diese werden explizit angesprochen (bezüglich der möglichen statistischen Schwankungsbreiten siehe auch Kapitel 2.8).

5.2.1 Außer-Haus-Anteil und Mobilitätsraten

Der Außer-Haus-Anteil in den Ergebnissen der Erhebung des Jahres 2022 ist um rund 2%-Punkte geringer als in der Erhebung des Jahres 2012. Die Bevölkerungsanzahl ab 6 Jahren ist aber im Vergleichszeitraum um 8,9% auf 525,4 Tsd. gestiegen. Der etwas niedrigere Außer-Haus-Anteil bedeutet, dass somit um 6,3% mehr Personen als 2012 an einem durchschnittlichen Werktag mobil sind. In absoluten Zahlen sind aktuell 463,2 Tsd. Personen ab 6 Jahren an einem Werktag unterwegs.

Dagegen ist die Wegerate, also die Anzahl pro Werktag zurückgelegter Wege, im Vergleichszeitraum leicht gestiegen, und zwar von 2,9 Wege pro Person auf 3,0 Wege pro Person.

Bezogen nur auf die mobilen Personen kam es zu einem Anstieg von 3,2 auf 3,4 Wegen pro mobiler Person. Die Anzahl der Wege ist somit um 13% auf 1,58 Mio. Wege pro Werktag gestiegen.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Außer-Haus-Anteil Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=14.102 (2022)
n=28.037 (2012)
Personen

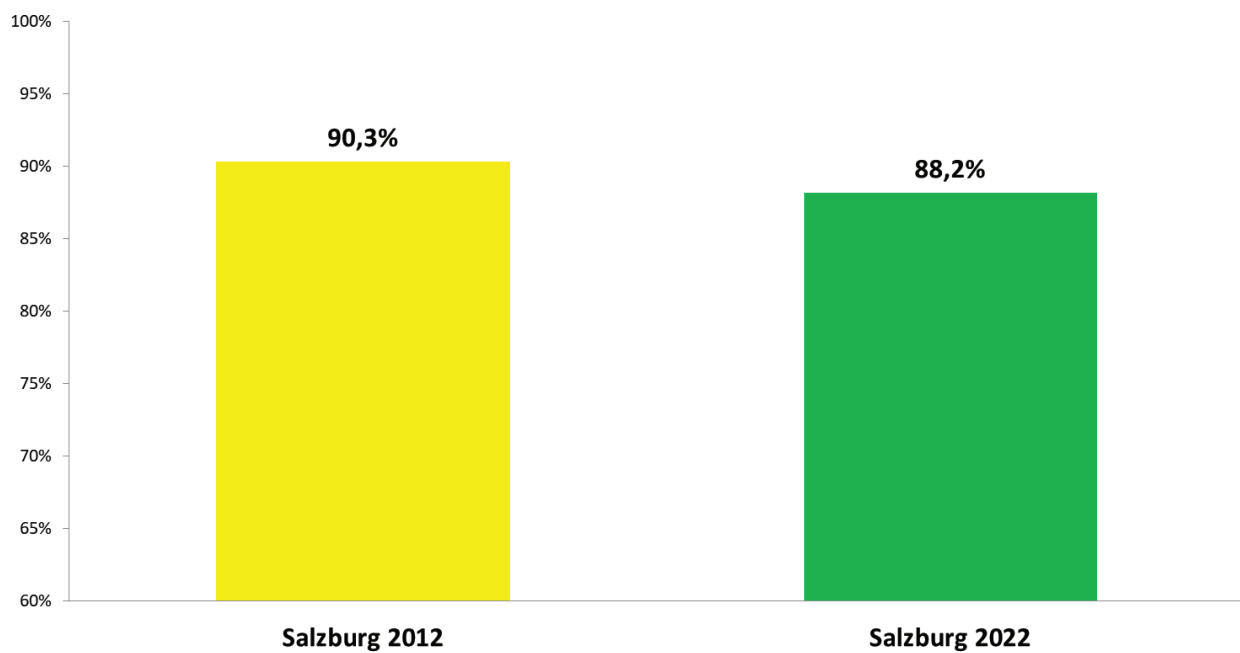


Abbildung 50: Außer-Haus-Anteil im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wege pro Person bzw. mobiler Person Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Anzahl]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

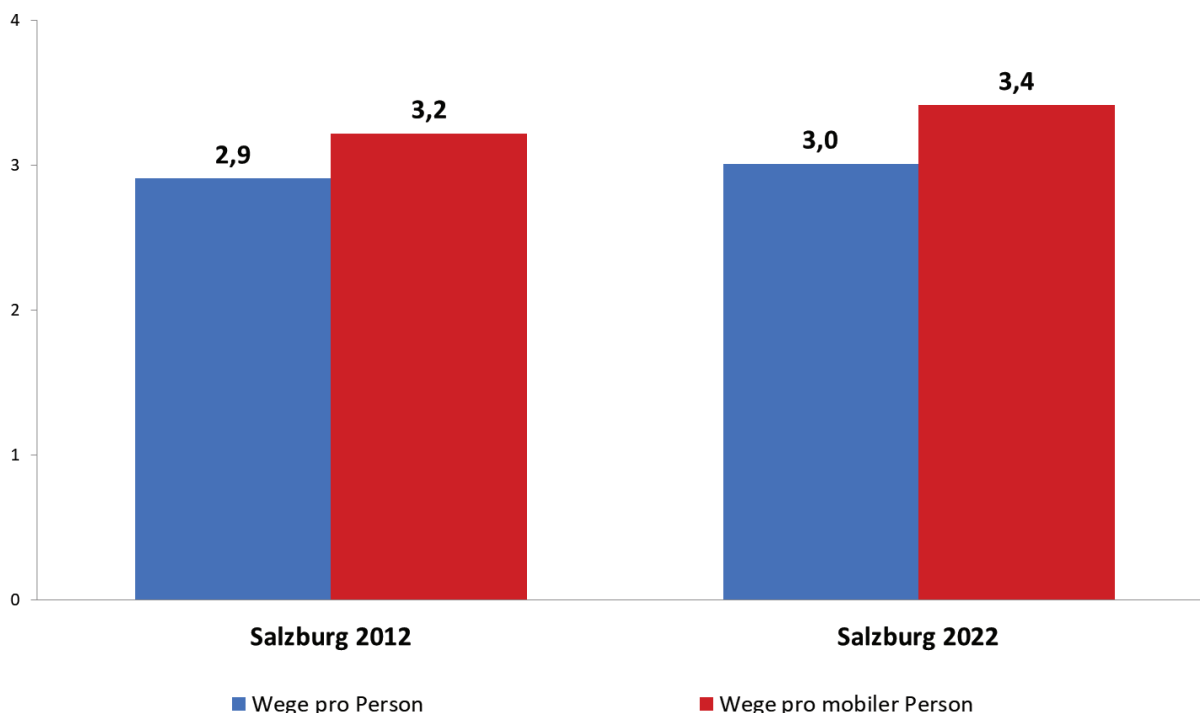


Abbildung 51: Wege pro Person bzw. mobiler Person im Vergleich zwischen 2012 und 2022

5.2.2 Verkehrsmittelwahl im Vergleich

Kernergebnis einer jeden Verkehrserhebung stellt die Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung dar, dieses wird in den folgenden Abbildungen jenem aus dem Jahr 2012 gegenübergestellt.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel an der Anzahl der zurückgelegten Wege der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren im Vergleich der Erhebungsjahre 2012 und 2022. Im Bundesland Salzburg ist der Anteil der Fußwege um 1,4%-Punkte auf rund 18% gestiegen, noch deutlicher ist der Anteil der Radwege um 2,2%-Punkte auf nun bereits 13% gestiegen. Beim Anteil der mit einem motorisierten Verkehrsmittel (MIV) als Mitfahrer:in zurückgelegten Wege kam es nur zu einem minimalen Anstieg, dagegen ist der Anteil der Wege als MIV-Lenker:in deutlich um 3,5%-Punkte auf 45,5% gesunken. Somit ist auch der Besetzungsgrad der Fahrzeuge gestiegen, insgesamt werden 55% der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs stieg im 10-Jahresvergleich nur minimal auf 12,3%, innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel kam es zu einer leichten Verschiebung hin zu städtischen Verkehrsmitteln sowie zur Bahn auf Kosten des Anteils der Regional- und Fernbusse.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

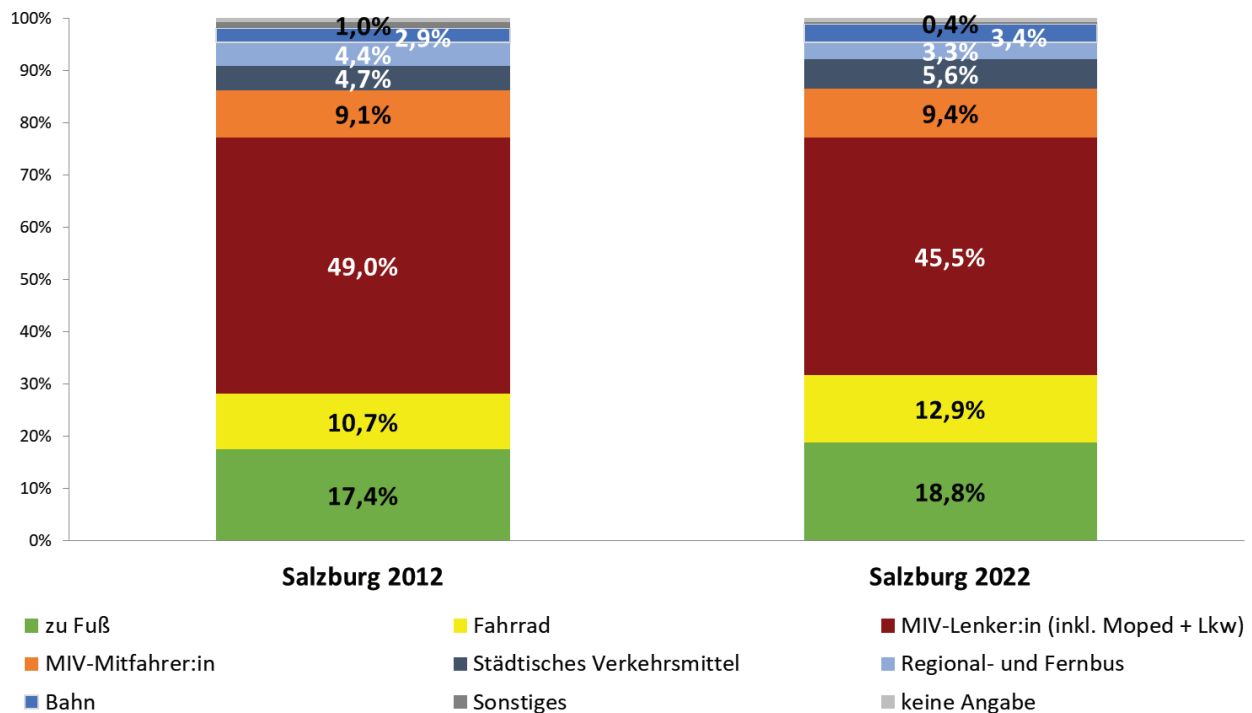


Abbildung 52: Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Detail im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

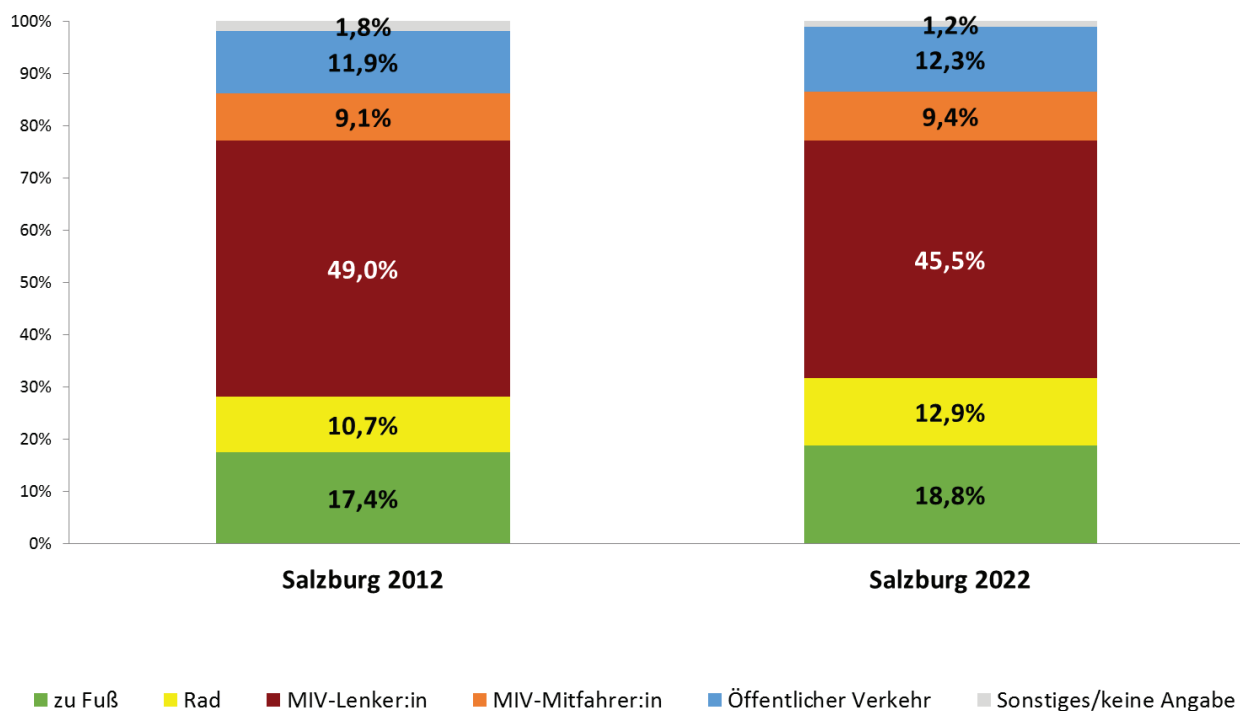


Abbildung 53: Verkehrsmittelaufteilung der Wege im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Wie oben bereits erwähnt, ist im Vergleichszeitraum seit 2012 die Anzahl der insgesamt von der Salzburger Bevölkerung ab 6 Jahren durchschnittlich pro Werktag zurückgelegten Wege um 13% von 1,40 Mio. Wege auf 1,58 Mio. Wege angestiegen. In absoluten Zahlen wurden 2022 0,03 Mio. Wege mehr pro Werktag mit motorisierten Individualverkehrsmitteln als Lenker:in zurückgelegt (insgesamt 0,72 Mio. Wege). Das entspricht einem Anstieg um +5%. Die höchste prozentuelle Steigerung mit einem Plus von +36% konnte beim Radverkehr erreicht werden, 2022 wurden 0,2 Mio. Wege mit dem Rad zurückgelegt, das sind um 50.000 mehr als noch vor 10 Jahren. Auch der Anstieg bei den Fußwegen ist mit einem Plus von 22% wesentlich höher ausgefallen, 2022 wurden 0,30 Mio. Wege an einem Werktag zu Fuß zurückgelegt. Auch der öffentliche Verkehr liegt mit +16% bezüglich der prozentuellen Steigerung vor dem motorisierten Individualverkehr, hier wurden von der Salzburger Bevölkerung ab 6 Jahren 2012 0,19 Mio. Wege pro Werktag zurückgelegt.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wegeanzahl absolut Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Mio. Wege pro Werktag]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

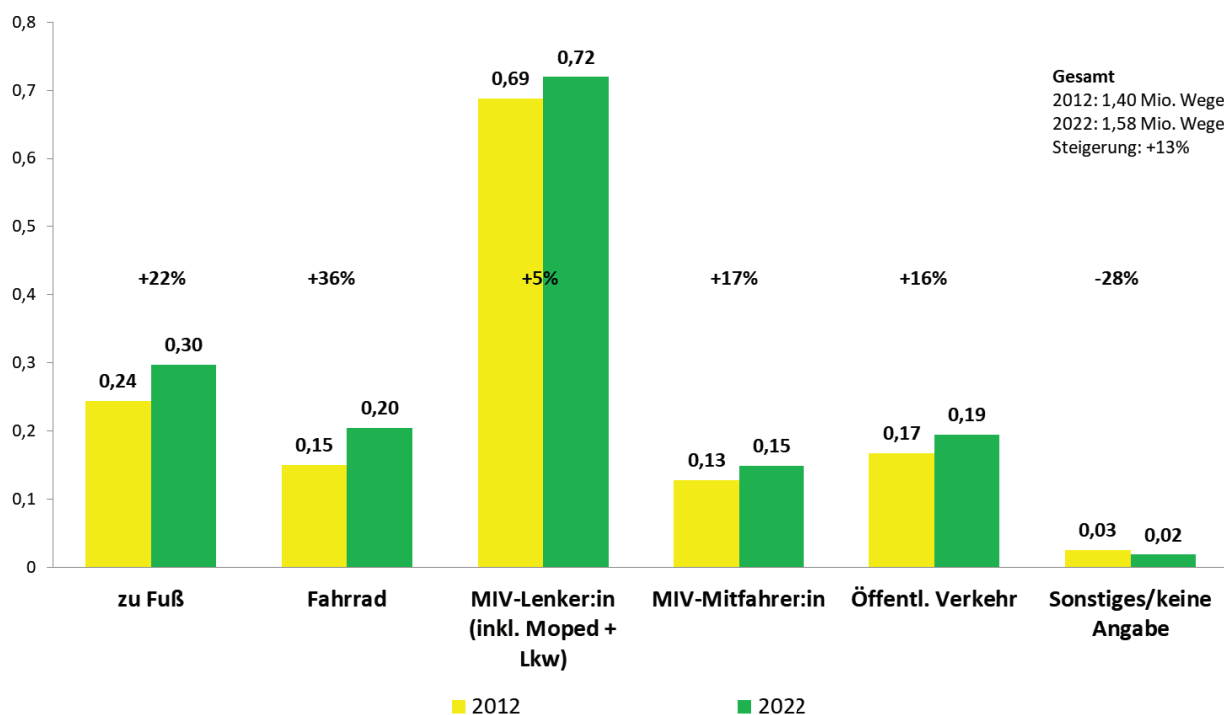


Abbildung 54: Wegeanzahl absolut im Vergleich zwischen 2012 und 2022

5.2.3 Verkehrsleistung und Wegzweck

Die oben dargestellten Entwicklungen der Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen bewirkt auch eine veränderte Verkehrsmittelaufteilung bezogen auf die Wegelängen (Modal-Split der Verkehrsleistung). Die Steigerung beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bewirkt auch eine Steigerung beim Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wegelängen um rund 1%-Punkt auf 2,7%. Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer ist noch deutlicher von 3,0% auf 4,7% gestiegen. Auch beim öffentlichen Verkehr konnte eine Steigerung des Anteils der zurückgelegten Kilometer pro Werktag um 3%-Punkte auf 21,8% erreicht werden. Zurückgegangen ist dagegen der Anteil der

mit dem MIV als Lenker:in zurückgelegten Wegestrecken, und zwar deutlich um 4%-Punkte von rund 61% auf rund 57%. Geringfügig gestiegen ist der Anteil der mit dem MIV als Mitfahrer:in zurückgelegten Kilometer (+0,8%-Punkte auf 12,4%).

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Verkehrsleistung Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

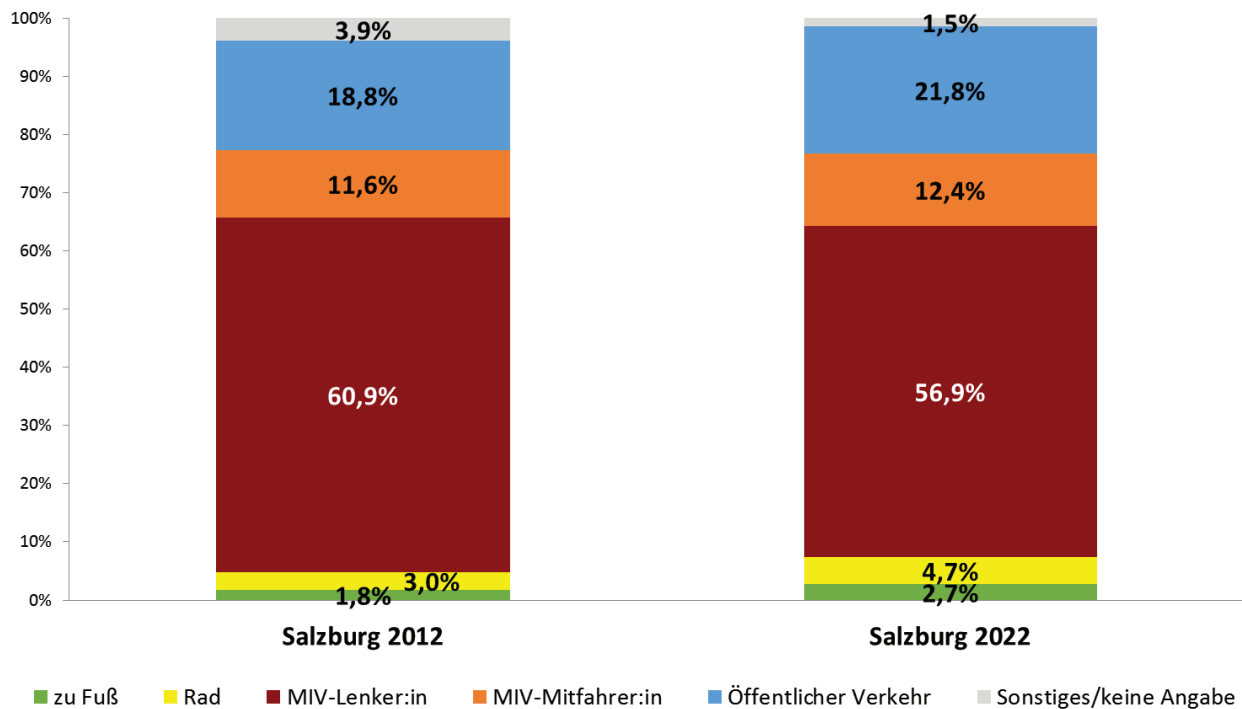


Abbildung 55: Verkehrsleistung (Verkehrsmittelaufteilung der Wegelängen) im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Im Vergleich zu 2012 kam es zu einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung im Bundesland Salzburg um 22% auf rund 19,2 Mio. km an einem durchschnittlichen Werktag. Knapp 11 Mio.km werden dabei mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt, hier ist der relative Anstieg seit 2012 aber mit einem Plus von 14% am geringsten, absolut betrachtet bedeutet das dennoch 1,33 Mio. zusätzliche Kilometer mit dem Auto. Am höchsten sind die Steigerungsraten beim Radverkehr (+92% auf 0,9 Mio. km) und bei den Fußwegen (+82% auf 0,5 Mio. km). Auch der öffentliche Verkehr hat bezüglich der Verkehrsleistung mit einem Plus von 42% auf 4,2 Mio. km relativ betrachtet deutlich stärker zugelegt als der Pkw.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Verkehrsleistung absolut Salzburg 2022 im Vergleich zu 2012 in [Mio. km]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

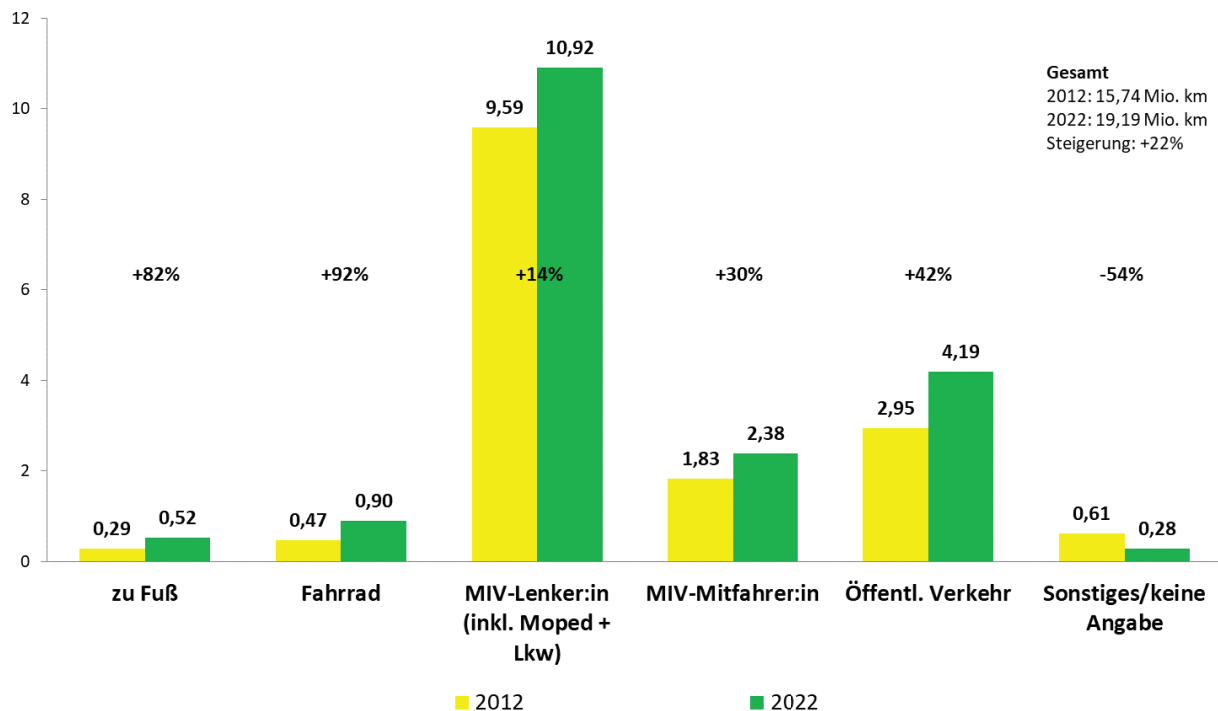


Abbildung 56: Verkehrsleistung absolut in Mio.km im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Beim Vergleich der Wegzwecke zu 2012 zeigt sich ein deutlicher Rückgang der Arbeitsplatzwege, der Ausbildungswege sowie der Einkaufswege (um je rund 3%-Punkte). Demgegenüber steht entsprechend ein Anstieg bei den privaten Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswegen, wobei hier ein detaillierter Vergleich auf Grund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. einem hohen Anteil von Wegen mit „anderem Zweck“ im Jahr 2012 nur schwer möglich ist.

Befragung: infas / TRICON CONSULT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Wegzweckverteilung Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

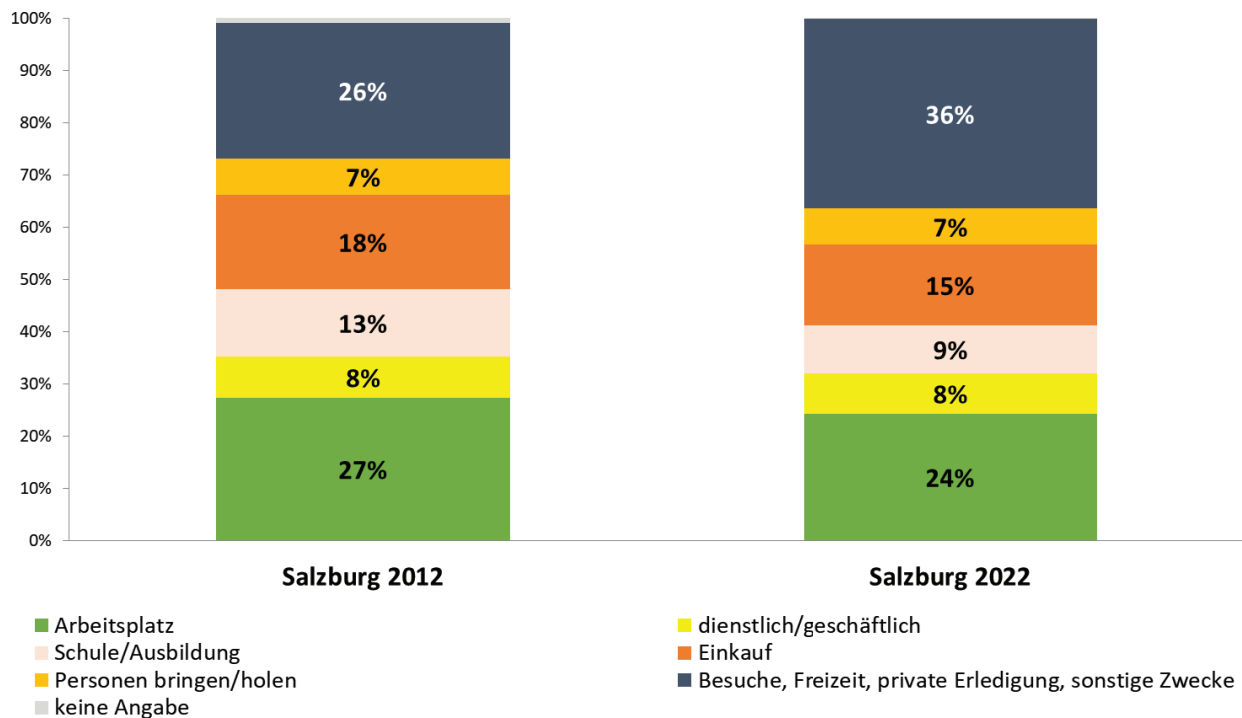


Abbildung 57: Wegzweckverteilung im Vergleich zwischen 2012 und 2022

5.2.4 Soziodemographie

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen, unterschieden nach Geschlechtern und Altersklassen in der Entwicklung von 2012 bis 2022.

In der ersten Abbildung zeigt sich, dass die Entwicklungen bei beiden Geschlechtern relativ gleichlautend verlaufen ist. Kleinere Unterschiede bestehen, wobei diese bei allen Verkehrsmittelanteilen max. 1%-Punkt betragen. Tendenziell ist der Rückgang des Anteils bei den Pkw-Lenker:innen bei den Männern etwas stärker als bei den Frauen, im Gegenzug dazu ist bei diesen der ÖV-Anteil leicht gestiegen, während er bei den Männern etwa gleichgeblieben ist.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Geschlecht Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

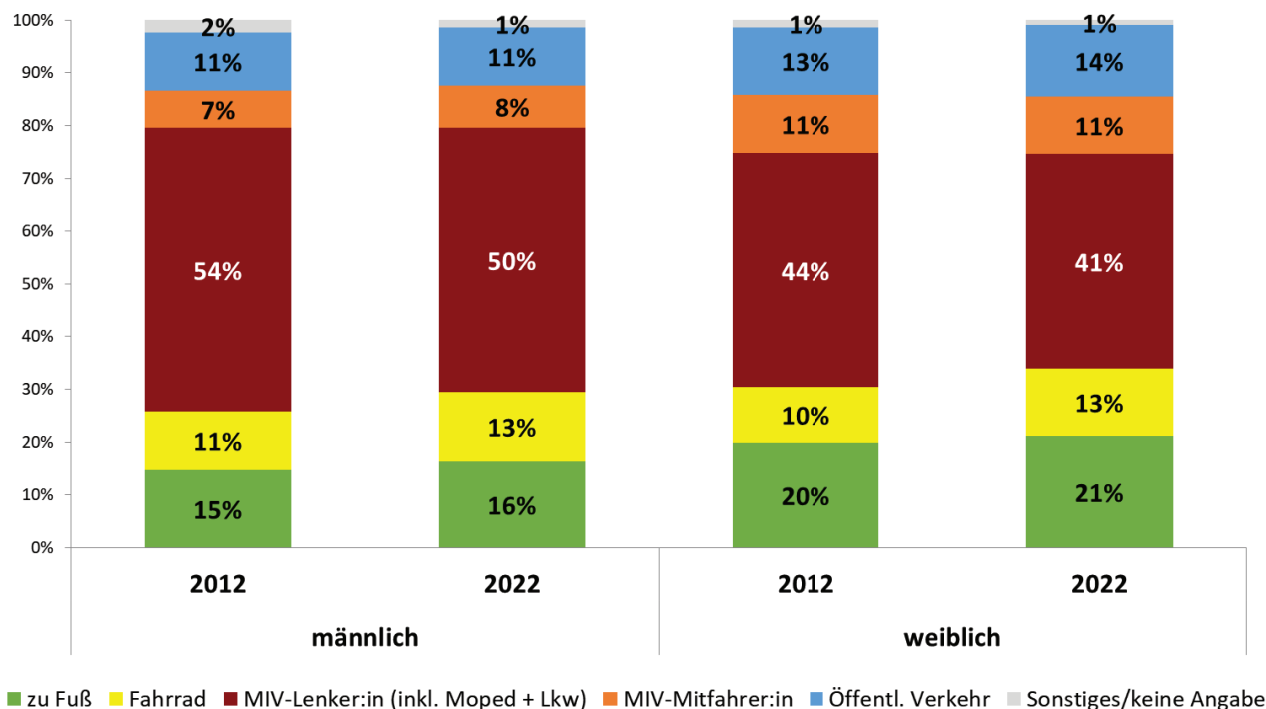


Abbildung 58: Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Geschlecht im Vergleich zwischen 2012 und 2022

Im Vergleich des Modal-Splits nach Altersklassen zeigen sich folgende Entwicklungen:

Bei den ganz Jungen bis 14 Jahren kam es zu einer Verschiebung vom öffentlichen Verkehr hin zu Fußwegen.

Bei den 15- bis 24-jährigen sind die Anteile der Fußwege, Radwege und MIV-Mitfahrwege leicht gestiegen, der ÖV-Anteil aber um 3%-Punkte zurückgegangen.

Der stärkste Rückgang der MIV-Lenker:innenwege ist in der Gruppe der 25- bis 34-jährigen festzustellen, und zwar von 62% auf 55%. Dort sind auch die Anteile des Radverkehrs (+50% auf 12%) und des öffentlichen Verkehrs (+43% auf 10%) relativ stark gestiegen.

Bei den 35- bis 44-jährigen ist die Entwicklung ähnlich, wobei hier der Radanteil nicht so stark gestiegen ist, aber sich dafür der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit einem Sprung von 5% auf 9% fast verdoppelt hat. Auch hier ist der MIV-Lenker:innenanteil deutlich um 5%-Punkte auf 59% zurückgegangen.

Bei den 45- bis 54-jährigen ist es wiederum umgekehrt, hier ist der Anteil des ÖV etwa gleichgeblieben, aber der Radwegeanteil deutlich von 12% auf 15% angestiegen. Der Rückgang des Anteils der MIV-Lenker:innen ist aktuell um 3% geringer und beträgt 58%.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Altersgruppen ist bei den 55- bis 64-jährigen der Anteil der Fußwege von 19% auf 16% zurückgegangen, dafür ist der Anteil der Radwege hier am stärksten von 13% auf 18% angestiegen. Auch der ÖV-Anteil ist um 50% auf 9% gestiegen, der MIV-Lenker:innenanteil ist um 4%-Punkte auf 49% gesunken.

Personen zwischen 65 und 74 Jahren legen heute ebenfalls um 3%-Punkte weniger Wege mit dem MIV als Lenker:in zurück, in dieser Gruppe kam es zu einem leichten Anstieg der ÖV-Wege (+2%-Punkte auf 9%) und der Fußwege (+2%-Punkte auf 27%). Bei den älteren Personen ab 75 Jahren zweigt sich eine Tendenz in Richtung Wege mit dem Fahrrad (hier könnten E-Bikes eine entscheidende Rolle spielen), sowie in Richtung eines deutlich höheren Anteils an ÖV-Nutzer:innen. Dies wiederum könnten erste Auswirkungen des KlimaTickets sein.

Befragung: infas / TRICONSLT
Hochrechnung, Analyse: HERRY

Modal-Split nach Altersklassen Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

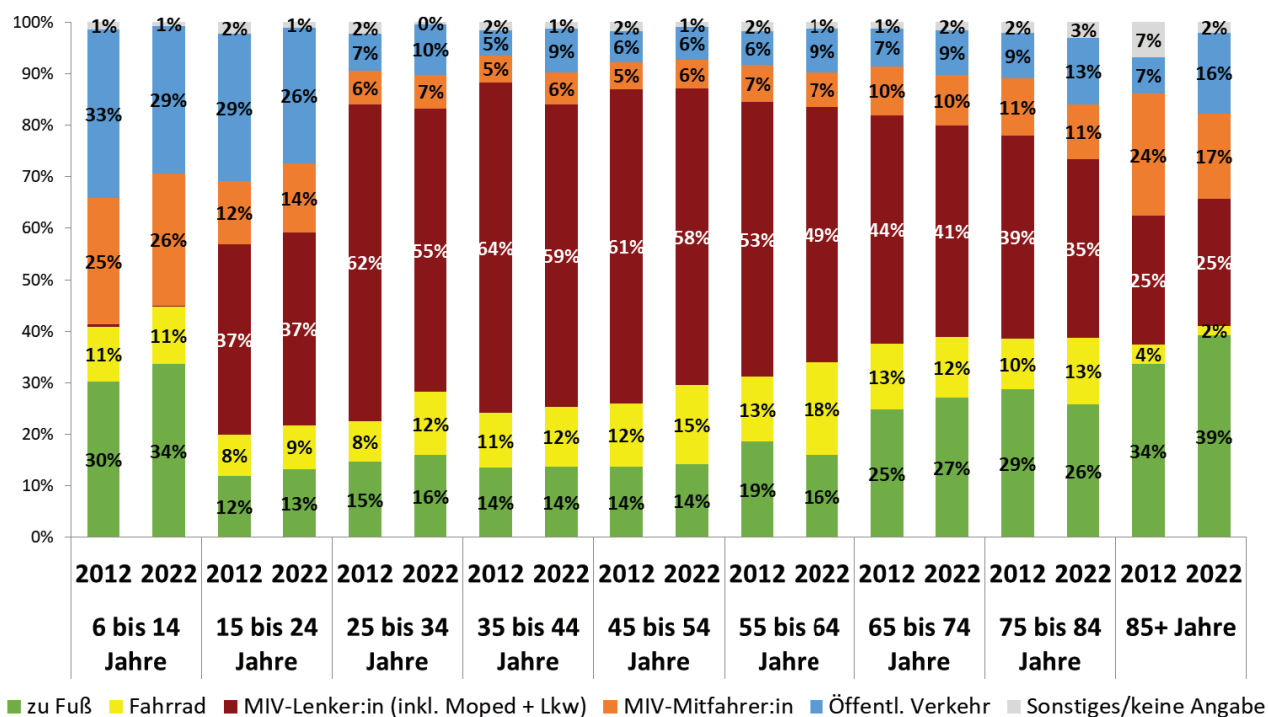


Abbildung 59: Verkehrsmittelaufteilung der Wege nach Altersklassen im Vergleich zwischen 2012 und 2022

6 Tabellenanhang

6.1 Überblick über die wesentlichen Mobilitätskennzahlen

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Salzburg Gesamt				
Salzburg 2022				
Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg 2012	Salzburg 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	28.037	14.102		
Anteil mobiler Personen [%]	90,3	88,2	±0,53	32,3
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,91	3,01	±0,03	1,96
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	66,2	81,3	±1,41	85,19
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,9	36,5	±1,12	67,85
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,22	3,42	±0,03	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	73,3	92,3	±1,40	84,99
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	36,4	41,4	±1,17	70,84
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	80.137	42.610		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	22,8	27,0	±0,33	34,81
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	11,3	12,1	±0,29	30,57
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	17,4	18,8	±0,37	39,0
Fahrrad [%]	10,7	12,9	±0,32	33,5
MIV-Lenker:in [%]	49,0	45,5	±0,47	49,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,1	9,4	±0,28	29,2
Öffentlicher Verkehr [%]	11,9	12,3	±0,31	32,8
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,8	1,2	±0,10	10,7
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	27,4	24,3	±0,41	42,9
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	7,8	7,8	±0,25	26,8
Ausbildung [%]	13,0	9,1	±0,27	28,8
Bringen / Holen von Personen [%]	7,0	6,9	±0,24	25,4
Einkauf [%]	18,0	15,5	±0,34	36,2
private Erledigung [%]	25,9	11,2	±0,30	31,5
Sonst. Besuche, Freizeit [%]		24,3	±0,41	42,9
Anderes / keine Angabe [%]	0,9	0,9	±0,09	9,5
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	17,4	18,8	±0,37	39,0
Fahrrad [%]	10,7	9,9	±0,28	29,9
E-Fahrrad [%]		3,0	±0,16	17,0
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	49,0	45,5	±0,47	49,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,1	9,4	±0,28	29,2
Städtisches Verkehrsmittel [%]	4,7	5,6	±0,22	23,0
Regional- und Fernbus [%]	4,4	3,3	±0,17	17,8
Bahn [%]	2,9	3,4	±0,17	18,2
Sonstiges VKM [%]	1,0	0,4	±0,06	6,1
keine Angabe [%]	0,8	0,8	±0,08	8,9
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Stadt Salzburg				
Salzburg 2022				
Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Salzburg 2012	Stadt Salzburg 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	4.063	2.008		
Anteil mobiler Personen [%]	92,2	90,6	±1,28	29,2
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	3,13	3,22	±0,08	1,92
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	69,5	81,9	±3,41	77,87
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	24,7	26,4	±2,52	57,66
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,39	3,56	±0,07	1,70
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	75,3	90,4	±3,37	76,97
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	26,7	29,1	±2,62	59,92
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	12.401	6.648		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	22,2	25,4	±0,73	30,44
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	7,9	8,2	±0,62	25,72
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	20,1	23,0	±1,01	42,1
Fahrrad [%]	19,6	22,8	±1,01	42,0
MIV-Lenker:in [%]	36,9	29,6	±1,10	45,7
MIV-Mitfahrer:in [%]	7,1	7,1	±0,62	25,7
Öffentlicher Verkehr [%]	14,6	16,0	±0,88	36,7
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,7	1,4	±0,28	11,7
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	24,2	21,2	±0,98	40,9
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	6,7	7,5	±0,63	26,4
Ausbildung [%]	12,3	8,3	±0,66	27,6
Bringen / Holen von Personen [%]	6,0	7,2	±0,62	25,8
Einkauf [%]	19,9	18,3	±0,93	38,6
private Erledigung [%]		11,9	±0,78	32,4
Sonst. Besuche, Freizeit [%]	29,6	24,7	±1,04	43,1
Anderes / keine Angabe [%]	1,3	0,9	±0,22	9,3
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	20,1	23,0	±1,01	42,1
Fahrrad [%]		18,9	±0,94	39,2
E-Fahrrad [%]	19,6	3,9	±0,46	19,3
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	36,9	29,6	±1,10	45,7
MIV-Mitfahrer:in [%]	7,1	7,1	±0,62	25,7
Städtisches Verkehrsmittel [%]	11,8	11,8	±0,77	32,2
Regional- und Fernbus [%]	1,5	1,8	±0,32	13,2
Bahn [%]	1,3	2,5	±0,37	15,5
Sonstiges VKM [%]	0,8	0,3	±0,14	5,8
keine Angabe [%]	0,9	1,1	±0,25	10,2
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Bezirk Hallein				
Salzburg 2022				
Mobilitätsindikator (Werktag)	Hallein 2012	Hallein 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	3.777	1.797		
Anteil mobiler Personen [%]	90,0	88,0	±1,50	32,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,90	2,93	±0,09	1,90
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	69,2	79,7	±3,88	83,97
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,0	39,2	±2,96	64,02
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,22	3,33	±0,08	1,67
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	76,9	90,6	±3,88	83,83
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	41,2	44,5	±3,07	66,49
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	10.718	5.461		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,9	27,2	±0,87	32,68
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,8	13,4	±0,76	28,82
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	15,5	17,4	±1,01	37,9
Fahrrad [%]	9,4	10,6	±0,82	30,8
MIV-Lenker:in [%]	51,8	51,4	±1,33	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,5	7,8	±0,71	26,8
Öffentlicher Verkehr [%]	11,9	11,2	±0,84	31,6
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,9	1,5	±0,33	12,3
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	28,3	25,7	±1,16	43,7
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	7,6	8,1	±0,72	27,3
Ausbildung [%]	13,8	10,0	±0,80	30,0
Bringen / Holen von Personen [%]	7,8	5,6	±0,61	23,0
Einkauf [%]	16,7	13,3	±0,90	34,0
private Erledigung [%]	25,2	12,1	±0,87	32,6
Sonst. Besuche, Freizeit [%]		23,9	±1,13	42,7
Anderes / keine Angabe [%]	0,6	1,2	±0,29	11,0
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	15,5	17,4	±1,01	37,9
Fahrrad [%]	9,4	8,4	±0,74	27,7
E-Fahrrad [%]		2,2	±0,39	14,7
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	51,8	51,4	±1,33	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,5	7,8	±0,71	26,8
Städtisches Verkehrsmittel [%]	1,6	2,5	±0,42	15,7
Regional- und Fernbus [%]	5,2	3,3	±0,48	17,9
Bahn [%]	5,1	5,4	±0,60	22,5
Sonstiges VKM [%]	0,9	0,4	±0,16	6,0
keine Angabe [%]	1,0	1,2	±0,29	10,8
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Bezirk Salzburg-Umgebung

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg- Umgebung 2012	Salzburg- Umgebung 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	14.762	4.640		
Anteil mobiler Personen [%]	90,2	88,0	±0,93	32,5
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,97	2,97	±0,06	1,95
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	69,2	79,1	±2,30	79,78
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	36,5	37,3	±1,81	62,98
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,29	3,37	±0,05	1,72
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	76,7	89,8	±2,28	79,15
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	40,5	42,4	±1,88	65,50
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	43.080	14.023		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,3	26,7	±0,54	32,80
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,3	12,6	±0,47	28,63
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	13,5	15,4	±0,60	36,1
Fahrrad [%]	7,4	9,9	±0,49	29,8
MIV-Lenker:in [%]	54,6	50,8	±0,83	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,1	9,9	±0,49	29,9
Öffentlicher Verkehr [%]	12,6	13,0	±0,56	33,6
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,9	1,0	±0,16	9,8
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	27,5	25,5	±0,72	43,6
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	8,0	7,7	±0,44	26,6
Ausbildung [%]	13,7	9,5	±0,49	29,4
Bringen / Holen von Personen [%]	7,9	7,5	±0,44	26,4
Einkauf [%]	16,5	15,3	±0,60	36,0
private Erledigung [%]		9,6	±0,49	29,5
Sonst. Besuche, Freizeit [%]	25,5	24,1	±0,71	42,8
Anderes / keine Angabe [%]	0,8	0,7	±0,14	8,4
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	13,5	15,4	±0,60	36,1
Fahrrad [%]		6,6	±0,41	24,7
E-Fahrrad [%]	7,4	3,3	±0,30	17,9
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	54,6	50,8	±0,83	50,0
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,1	9,9	±0,49	29,9
Städtisches Verkehrsmittel [%]	2,6	3,2	±0,29	17,7
Regional- und Fernbus [%]	6,2	5,4	±0,38	22,7
Bahn [%]	3,7	4,3	±0,34	20,3
Sonstiges VKM [%]	0,9	0,4	±0,10	6,1
keine Angabe [%]	0,9	0,6	±0,13	7,7
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Bezirk St. Johann im Pongau

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Johann im Pongau 2012	St. Johann im Pongau 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	1.626	2.347		
Anteil mobiler Personen [%]	88,9	86,3	±1,39	34,4
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,65	2,84	±0,08	1,91
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	61,9	85,3	±3,63	89,83
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,8	46,2	±3,09	76,37
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	2,98	3,29	±0,07	1,65
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	69,6	98,8	±3,62	89,51
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	42,5	53,5	±3,23	79,78
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	4.276	6.674		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	23,3	30,0	±0,91	38,01
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	14,2	16,3	±0,83	34,52
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	20,4	18,8	±0,94	39,1
Fahrrad [%]	3,7	4,8	±0,51	21,4
MIV-Lenker:in [%]	53,9	53,3	±1,20	49,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,0	10,4	±0,73	30,5
Öffentlicher Verkehr [%]	10,4	11,6	±0,77	32,0
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,6	1,2	±0,26	10,7
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	30,3	26,3	±1,06	44,0
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	8,8	7,2	±0,62	25,9
Ausbildung [%]	13,7	10,0	±0,72	30,0
Bringen / Holen von Personen [%]	6,7	6,7	±0,60	24,9
Einkauf [%]	18,2	14,2	±0,84	34,9
private Erledigung [%]	21,3	10,3	±0,73	30,4
Sonst. Besuche, Freizeit [%]	24,1	24,1	±1,03	42,8
Anderes / keine Angabe [%]	1,0	1,1	±0,25	10,3
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	20,4	18,8	±0,94	39,1
Fahrrad [%]	3,7	3,1	±0,41	17,3
E-Fahrrad [%]	3,7	1,7	±0,31	13,1
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	53,9	53,3	±1,20	49,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,0	10,4	±0,73	30,5
Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,9	3,7	±0,45	18,8
Regional- und Fernbus [%]	5,7	3,1	±0,42	17,4
Bahn [%]	3,8	4,8	±0,51	21,4
Sonstiges VKM [%]	1,2	0,6	±0,19	8,0
keine Angabe [%]	0,4	0,5	±0,17	7,1
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Bezirk Tamsweg

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Tamsweg 2012	Tamsweg 2022	Konfidenzintervall (+/-)	Standardabweichung
Alle Personeninterviews				
Stichprobenumfang [Personenstichtage]	2.099	950		
Anteil mobiler Personen [%]	86,8	84,7	±2,29	36,0
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,66	2,87	±0,13	2,03
Mittlere Tageswedauer [min/Tag und Person]	56,0	68,3	±5,23	82,31
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	37,0	42,3	±5,71	89,75
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,07	3,39	±0,11	1,77
Mittlere Tageswedauer [min/Tag und mobiler Person]	64,5	80,6	±5,32	83,69
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	42,7	50,0	±6,07	95,53
Berichtete Wege				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	5.330	2.852		
Durchschnittliche Wedauer [min je Weg]	21,0	23,8	±1,40	38,24
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	13,9	14,8	±1,67	45,57
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	18,9	17,1	±1,38	37,7
Fahrrad [%]	6,6	6,0	±0,87	23,8
MIV-Lenker:in [%]	55,6	58,1	±1,81	49,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,9	11,7	±1,18	32,1
Öffentlicher Verkehr [%]	6,3	6,1	±0,88	23,9
Sonstiges / keine Angabe [%]	2,8	0,9	±0,35	9,6
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	28,7	23,5	±1,56	42,4
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	8,5	9,0	±1,05	28,5
Ausbildung [%]	13,7	10,3	±1,12	30,4
Bringen / Holen von Personen [%]	7,5	6,4	±0,90	24,4
Einkauf [%]	16,4	15,1	±1,31	35,8
private Erledigung [%]		12,9	±1,23	33,5
Sonst. Besuche, Freizeit [%]	24,4	22,6	±1,53	41,8
Anderes / keine Angabe [%]	0,7	0,3	±0,22	5,9
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	18,9	17,1	±1,38	37,7
Fahrrad [%]	6,6	4,6	±0,77	21,0
E-Fahrrad [%]		1,4	±0,43	11,8
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	55,6	58,1	±1,81	49,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,9	11,7	±1,18	32,1
Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,7	2,1	±0,53	14,5
Regional- und Fernbus [%]	4,9	3,5	±0,67	18,4
Bahn [%]	0,7	0,5	±0,25	6,8
Sonstiges VKM [%]	1,1	0,3	±0,20	5,5
keine Angabe [%]	1,7	0,6	±0,29	7,9
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Überblick

Bezirk Zell am See

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Zell am See 2012	Zell am See 2022	Konfidenz- intervall (+/-)	Standard- abweichung
Alle Personeninterviews				
<i>Stichprobenumfang [Personenstichtage]</i>	1.710	2.360		
Anteil mobiler Personen [%]	89,6	86,7	±1,37	33,9
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,73	2,96	±0,08	2,05
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	60,2	84,8	±4,11	101,83
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	32,7	41,0	±3,15	78,13
Personeninterviews mit mobilen Personen				
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und mobiler Person]	3,04	3,42	±0,07	1,82
Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und mobiler Person]	67,2	97,8	±4,17	103,38
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und mobiler Person]	36,5	47,3	±3,31	82,11
Berichtete Wege				
<i>Stichprobenumfang [Wegeanzahl]</i>	4.332	6.952		
Durchschnittliche Wegedauer [min je Weg]	22,1	28,6	±1,00	42,64
Durchschnittliche Wegelänge [km je Weg]	12,0	13,9	±0,81	34,63
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel				
zu Fuß [%]	17,5	17,6	±0,89	38,1
Fahrrad [%]	7,4	9,3	±0,68	29,1
MIV-Lenker:in [%]	55,2	52,9	±1,17	49,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,0	12,7	±0,78	33,3
Öffentlicher Verkehr [%]	8,1	6,6	±0,58	24,8
Sonstiges / keine Angabe [%]	1,9	0,9	±0,22	9,2
Anteil an Wegen je Wegzweck				
Arbeitsplatz [%]	29,7	25,5	±1,02	43,6
dienstliche / geschäftliche Erledigung [%]	8,7	8,4	±0,65	27,7
Ausbildung [%]	11,7	8,2	±0,65	27,5
Bringen / Holen von Personen [%]	7,1	6,6	±0,58	24,8
Einkauf [%]	18,1	13,1	±0,79	33,7
private Erledigung [%]	23,9	12,3	±0,77	32,8
Sonst. Besuche, Freizeit [%]		24,9	±1,02	43,2
Anderes / keine Angabe [%]	0,8	1,1	±0,25	10,4
Anteil an Wegen je Verkehrsmittel im Detail				
zu Fuß [%]	17,5	17,6	±0,89	38,1
Fahrrad [%]	7,4	6,7	±0,59	25,1
E-Fahrrad [%]		2,6	±0,37	15,9
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	55,2	52,9	±1,17	49,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,0	12,7	±0,78	33,3
Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,8	2,3	±0,35	15,1
Regional- und Fernbus [%]	4,8	2,3	±0,36	15,1
Bahn [%]	2,5	1,9	±0,32	13,8
Sonstiges VKM [%]	1,5	0,2	±0,11	4,5
keine Angabe [%]	0,4	0,7	±0,19	8,0
Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$				

6.2 Verkehrsleistung

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Salzburg Gesamt					
Salzburg 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Sbg Gesamt 2012	Sbg Gesamt 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Sbg Gesamt 2012	Sbg Gesamt 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	80.137	42.610			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	482.651	525.398			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	1.403	1.582			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,29	0,52	zu Fuß	0,29	0,52
Fahrrad	0,47	0,90	Fahrrad	0,47	0,61
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	9,59	10,92	E-Fahrrad		0,30
MIV-Mitfahrer:in	1,83	2,38	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	9,59	10,92
Öffentl. Verkehr	2,95	4,19	MIV-Mitfahrer:in	1,83	2,38
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,61	0,28	Städtisches Verkehrsmittel	0,38	0,50
			Regional- und Fernbus	0,82	0,93
			Bahn	1,76	2,76
			Sonstiges VKM	0,51	0,14
			keine Angabe	0,10	0,14
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
zu Fuß [%]	1,8	2,7	zu Fuß [%]	1,8	2,7
Fahrrad [%]	3,0	4,7	Fahrrad [%]		3,2
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	60,9	56,9	E-Fahrrad [%]	3,0	1,5
MIV-Mitfahrer:in [%]	11,6	12,4	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	60,9	56,9
Öffentl. Verkehr [%]	18,8	21,8	MIV-Mitfahrer:in [%]	11,6	12,4
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	3,9	1,5	Städtisches Verkehrsmittel [%]	2,4	2,6
			Regional- und Fernbus [%]	5,2	4,9
			Bahn [%]	11,2	14,4
			Sonstiges VKM [%]	3,2	0,8
			keine Angabe [%]	0,6	0,7
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,09	±0,15	zu Fuß [%]	±0,09	±0,15
Fahrrad [%]	±0,12	±0,20	Fahrrad [%]		±0,17
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,34	±0,47	E-Fahrrad [%]	±0,12	±0,12
MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,22	±0,31	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,34	±0,47
Öffentl. Verkehr [%]	±0,27	±0,39	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,22	±0,31
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,13	±0,11	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,11	±0,15
			Regional- und Fernbus [%]	±0,15	±0,20
			Bahn [%]	±0,22	±0,33
			Sonstiges VKM [%]	±0,12	±0,08
			keine Angabe [%]	±0,06	±0,08

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Stadt Salzburg					
Salzburg 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Salzburg 2012	Stadt Salzburg 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Salzburg 2012	Stadt Salzburg 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	12.401	6.648			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	133.902	146.557			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	419	472			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,10	0,18	zu Fuß	0,10	0,18
Fahrrad	0,27	0,45	Fahrrad	0,27	0,34
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,80	1,62	E-Fahrrad		0,10
MIV-Mitfahrer:in	0,30	0,52	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,80	1,62
Öffentl. Verkehr	0,72	1,06	MIV-Mitfahrer:in	0,30	0,52
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,08	0,04	Städtisches Verkehrsmittel	0,26	0,24
			Regional- und Fernbus	0,04	0,10
			Bahn	0,42	0,72
			Sonstiges VKM	0,06	0,01
			keine Angabe	0,03	0,02
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
zu Fuß [%]	3,1	4,7	zu Fuß [%]	3,1	4,7
Fahrrad [%]	8,2	11,5	Fahrrad [%]	8,2	8,9
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	55,1	42,0	E-Fahrrad [%]		2,7
MIV-Mitfahrer:in [%]	9,2	13,4	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	55,1	42,0
Öffentl. Verkehr [%]	21,9	27,4	MIV-Mitfahrer:in [%]	9,2	13,4
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	2,6	0,9	Städtisches Verkehrsmittel [%]	7,8	6,2
			Regional- und Fernbus [%]	1,2	2,5
			Bahn [%]	12,9	18,6
			Sonstiges VKM [%]	1,8	0,3
			keine Angabe [%]	0,8	0,6
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,31	±0,51	zu Fuß [%]	±0,31	±0,51
Fahrrad [%]	±0,48	±0,77	Fahrrad [%]	±0,48	±0,68
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,88	±1,19	E-Fahrrad [%]		±0,39
MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,51	±0,82	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,88	±1,19
Öffentl. Verkehr [%]	±0,73	±1,07	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,51	±0,82
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,28	±0,23	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,47	±0,58
			Regional- und Fernbus [%]	±0,19	±0,38
			Bahn [%]	±0,59	±0,94
			Sonstiges VKM [%]	±0,23	±0,13
			keine Angabe [%]	±0,16	±0,19

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Hallein

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Hallein 2012	Hallein 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Hallein 2012	Hallein 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	10.718	5.461			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	52.189	56.737			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	151	166			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,03	0,05	zu Fuß	0,03	0,05
Fahrrad	0,05	0,08	Fahrrad	0,05	0,06
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,20	1,43	E-Fahrrad		0,02
MIV-Mitfahrer:in	0,21	0,21	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,20	1,43
Öffentl. Verkehr	0,36	0,40	MIV-Mitfahrer:in	0,21	0,21
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,07	0,04	Städtisches Verkehrsmittel	0,02	0,03
			Regional- und Fernbus	0,10	0,08
			Bahn	0,24	0,30
			Sonstiges VKM	0,06	0,00
			keine Angabe	0,01	0,04
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
Fahrrad [%]	2,5	3,8	Fahrrad [%]	2,5	2,9
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	62,6	64,6	E-Fahrrad [%]		0,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,8	9,4	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	62,6	64,6
Öffentl. Verkehr [%]	18,7	18,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	10,8	9,4
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	3,8	1,9	Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,9	1,5
			Regional- und Fernbus [%]	5,1	3,4
			Bahn [%]	12,8	13,3
			Sonstiges VKM [%]	3,3	0,2
			keine Angabe [%]	0,6	1,7
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,23	±0,39	zu Fuß [%]	±0,23	±0,39
Fahrrad [%]	±0,29	±0,51	Fahrrad [%]	±0,29	±0,45
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,92	±1,27	E-Fahrrad [%]		±0,25
MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,59	±0,77	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,92	±1,27
Öffentl. Verkehr [%]	±0,74	±1,02	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,59	±0,77
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,36	±0,36	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,18	±0,32
			Regional- und Fernbus [%]	±0,42	±0,48
			Bahn [%]	±0,63	±0,90
			Sonstiges VKM [%]	±0,34	±0,12
			keine Angabe [%]	±0,14	±0,34

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Salzburg-Umgebung					
			Salzburg 2022		
Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg-Umgebung 2012	Salzburg-Umgebung 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg-Umgebung 2012	Salzburg-Umgebung 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	43.080	14.023			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	130.475	144.465			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	387	428			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,06	0,11	zu Fuß	0,06	0,11
Fahrrad	0,10	0,23	Fahrrad	0,10	0,13
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	2,95	3,22	E-Fahrrad		0,09
MIV-Mitfahrer:in	0,51	0,56	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	2,95	3,22
Öffentl. Verkehr	0,90	1,20	MIV-Mitfahrer:in	0,51	0,56
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,21	0,08	Städtisches Verkehrsmittel	0,08	0,11
			Regional- und Fernbus	0,35	0,42
			Bahn	0,48	0,66
			Sonstiges VKM	0,17	0,05
			keine Angabe	0,04	0,02
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
Fahrrad [%]	2,2	4,2	Fahrrad [%]	2,2	2,4
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	62,4	59,6	E-Fahrrad [%]		1,7
MIV-Mitfahrer:in [%]	10,8	10,4	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	62,4	59,6
Öffentl. Verkehr [%]	19,0	22,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	10,8	10,4
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	4,4	1,4	Städtisches Verkehrsmittel [%]	1,7	2,1
			Regional- und Fernbus [%]	7,3	7,8
			Bahn [%]	10,0	12,3
			Sonstiges VKM [%]	3,6	1,0
			keine Angabe [%]	0,9	0,5
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,10	±0,24	zu Fuß [%]	±0,10	±0,24
Fahrrad [%]	±0,14	±0,33	Fahrrad [%]	±0,14	±0,26
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,46	±0,81	E-Fahrrad [%]		±0,22
MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,29	±0,51	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±0,46	±0,81
Öffentl. Verkehr [%]	±0,37	±0,69	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,29	±0,51
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,19	±0,19	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,12	±0,23
			Regional- und Fernbus [%]	±0,25	±0,45
			Bahn [%]	±0,28	±0,54
			Sonstiges VKM [%]	±0,18	±0,16
			keine Angabe [%]	±0,09	±0,11

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk St. Johann im Pongau					
Salzburg 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Johann im Pongau 2012	St. Johann im Pongau 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Johann im Pongau 2012	St. Johann im Pongau 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	4.276	6.674			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	70.537	76.187			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	187	217			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,04	0,08	zu Fuß	0,04	0,08
Fahrrad	0,01	0,04	Fahrrad		0,02
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,56	2,10	E-Fahrrad	0,01	0,01
MIV-Mitfahrer:in	0,33	0,40	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,56	2,10
Öffentl. Verkehr	0,59	0,85	MIV-Mitfahrer:in	0,33	0,40
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,11	0,05	Städtisches Verkehrsmittel	0,01	0,05
			Regional- und Fernbus	0,13	0,12
			Bahn	0,45	0,68
			Sonstiges VKM	0,10	0,04
			keine Angabe	0,01	0,01
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
Fahrrad [%]	0,5	1,0	Fahrrad [%]	0,5	0,6
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	59,0	59,7	E-Fahrrad [%]		0,4
MIV-Mitfahrer:in [%]	12,6	11,4	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	59,0	59,7
Öffentl. Verkehr [%]	22,3	24,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	12,6	11,4
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	4,0	1,4	Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,5	1,5
			Regional- und Fernbus [%]	5,0	3,4
			Bahn [%]	16,9	19,3
			Sonstiges VKM [%]	3,7	1,2
			keine Angabe [%]	0,3	0,2
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,37	±0,36	zu Fuß [%]	±0,37	±0,36
Fahrrad [%]	±0,22	±0,24	Fahrrad [%]		±0,19
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,47	±1,18	E-Fahrrad [%]	±0,22	±0,14
MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,99	±0,76	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,47	±1,18
Öffentl. Verkehr [%]	±1,25	±1,03	MIV-Mitfahrer:in [%]	±0,99	±0,76
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,59	±0,28	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,20	±0,29
			Regional- und Fernbus [%]	±0,65	±0,43
			Bahn [%]	±1,12	±0,95
			Sonstiges VKM [%]	±0,57	±0,26
			keine Angabe [%]	±0,16	±0,11

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Tamsweg					
Salzburg 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Tamsweg 2012	Tamsweg 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Tamsweg 2012	Tamsweg 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	5.330	2.852			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	18.698	19.048			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	50	55			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,01	0,02	zu Fuß	0,01	0,02
Fahrrad	0,01	0,01	Fahrrad		0,00
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	0,45	0,52	E-Fahrrad	0,01	0,01
MIV-Mitfahrer:in	0,11	0,10	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	0,45	0,52
Öffentl. Verkehr	0,07	0,13	MIV-Mitfahrer:in	0,11	0,10
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,04	0,03	Städtisches Verkehrsmittel	0,00	0,01
			Regional- und Fernbus	0,06	0,11
			Bahn	0,01	0,01
			Sonstiges VKM	0,03	0,02
			keine Angabe	0,01	0,00
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
Fahrrad [%]	1,1	1,2	Fahrrad [%]	1,1	0,6
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	65,2	64,7	E-Fahrrad [%]		0,6
MIV-Mitfahrer:in [%]	16,5	12,1	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	65,2	64,7
Öffentl. Verkehr [%]	10,3	16,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	16,5	12,1
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	5,5	3,6	Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,5	1,2
			Regional- und Fernbus [%]	8,2	14,0
			Bahn [%]	1,6	1,0
			Sonstiges VKM [%]	3,7	3,1
			keine Angabe [%]	1,9	0,6
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,31	±0,53	zu Fuß [%]	±0,31	±0,53
Fahrrad [%]	±0,28	±0,40	Fahrrad [%]		±0,28
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,28	±1,75	E-Fahrrad [%]	±0,28	±0,29
MIV-Mitfahrer:in [%]	±1,00	±1,20	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,28	±1,75
Öffentl. Verkehr [%]	±0,82	±1,35	MIV-Mitfahrer:in [%]	±1,00	±1,20
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,61	±0,69	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,19	±0,40
			Regional- und Fernbus [%]	±0,74	±1,27
			Bahn [%]	±0,34	±0,37
			Sonstiges VKM [%]	±0,50	±0,63
			keine Angabe [%]	±0,36	±0,28

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Verkehrsleistung

Bezirk Zell am See					
Salzburg 2022					
Mobilitätsindikator (Werktag)	Zell am See 2012	Zell am See 2022	Mobilitätsindikator (Werktag)	Zell am See 2012	Zell am See 2022
Alle Personeninterviews					
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]	4.332	6.952			
Personenanzahl [Grundgesamtheit]	76.850	82.404			
Verkehrsaufkommen in 1.000 Wegen/Tag	209	244			
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel absolut			Verkehrsleistung im Detail absolut		
in 10^6 Personen-km/Tag			in 10^6 Personen-km/Tag		
zu Fuß	0,05	0,08	zu Fuß	0,05	0,08
Fahrrad	0,03	0,10	Fahrrad	0,03	0,04
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,62	2,02	E-Fahrrad		0,06
MIV-Mitfahrer:in	0,37	0,59	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw)	1,62	2,02
Öffentl. Verkehr	0,32	0,55	MIV-Mitfahrer:in	0,37	0,59
Sonstiges VKM/keine Angabe	0,10	0,05	Städtisches Verkehrsmittel	0,01	0,05
			Regional- und Fernbus	0,15	0,11
			Bahn	0,16	0,39
			Sonstiges VKM	0,10	0,01
			keine Angabe	0,00	0,04
Verkehrsleistung je Hauptverkehrsmittel relativ			Verkehrsleistung im Detail relativ		
zu Fuß [%]			zu Fuß [%]		
Fahrrad [%]	1,3	3,0	Fahrrad [%]	1,3	1,2
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	65,3	59,6	E-Fahrrad [%]		1,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	14,8	17,5	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	65,3	59,6
Öffentl. Verkehr [%]	12,7	16,2	MIV-Mitfahrer:in [%]	14,8	17,5
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	4,0	1,4	Städtisches Verkehrsmittel [%]	0,6	1,6
			Regional- und Fernbus [%]	5,9	3,1
			Bahn [%]	6,2	11,5
			Sonstiges VKM [%]	3,9	0,3
			keine Angabe [%]	0,1	1,1
Konfidenzintervall (+/-)			Konfidenzintervall (+/-)		
zu Fuß [%]	±0,40	±0,35	zu Fuß [%]	±0,40	±0,35
Fahrrad [%]	±0,34	±0,40	Fahrrad [%]	±0,34	±0,25
MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,42	±1,15	E-Fahrrad [%]		±0,32
MIV-Mitfahrer:in [%]	±1,06	±0,89	MIV-Lenker:in (inkl. Moped + Lkw) [%]	±1,42	±1,15
Öffentl. Verkehr [%]	±0,99	±0,87	MIV-Mitfahrer:in [%]	±1,06	±0,89
Sonstiges VKM/keine Angabe [%]	±0,58	±0,28	Städtisches Verkehrsmittel [%]	±0,22	±0,29
			Regional- und Fernbus [%]	±0,70	±0,41
			Bahn [%]	±0,72	±0,75
			Sonstiges VKM [%]	±0,57	±0,13
			keine Angabe [%]	±0,11	±0,25

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t = 1,96$ bei $\alpha = 5\%$, Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

6.3 Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Salzburg Gesamt 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege								
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]				42.610				
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	34,3	±0,64	47,5	Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
> 10 - 20 min [%]	28,1	±0,60	45,0	bis 1 km [%]	18,1	±0,52	38,5	
> 20 - 30 min [%]	15,8	±0,49	36,5	>1 - 2,5 km [%]	15,7	±0,49	36,4	
> 30 - 45 min [%]	8,9	±0,38	28,5	> 2,5 - 5 km [%]	22,8	±0,56	42,0	
> 45 - 60 min [%]	5,5	±0,31	22,9	> 5 - 10 km [%]	17,5	±0,51	38,0	
> 60 - 90 min [%]	3,7	±0,25	19,0	> 10 - 20 km [%]	12,5	±0,44	33,1	
> 90 - 120 min [%]	1,5	±0,16	12,2	> 20 - 50 km [%]	9,6	±0,40	29,5	
> 120 - 240 min [%]	1,6	±0,17	12,5	> 50 km [%]	3,7	±0,25	18,9	
> 240 min [%]	0,4	±0,08	6,2					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel								
zu Fuß [min]	25,1	±0,42	31,2	Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
Rad [min]	21,8	±0,41	30,8	zu Fuß [km]	1,8	±0,03	2,0	
MIV-Lenker:in [min]	24,6	±0,42	31,3	Rad [km]	4,4	±0,09	6,7	
MIV-Mitfahrer:in [min]	26,6	±0,52	39,0	MIV-Lenker:in [km]	15,2	±0,40	29,6	
Öffentl. Verkehr [min]	44,2	±0,59	43,9	MIV-Mitfahrer:in [km]	16,0	±0,45	33,8	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	33,1	±0,75	55,7	Mischform [km]	21,6	±0,67	49,9	
Gesamt [min]	27,0	±0,47	34,8	Sonstiges VKM/k. A. [km]	15,2	±1,06	78,8	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	60,1	21,6	6,1	8,0	2,4	21,0		
>1 - 2,5 km [%]	20,8	30,3	11,5	12,6	10,6	17,1		
> 2,5 - 5 km [%]	13,7	27,3	24,0	25,1	25,9	22,6		
> 5 - 10 km [%]	4,9	13,5	22,2	21,7	20,5	18,6		
> 10 - 20 km [%]	0,4	4,8	17,9	13,9	18,3	10,2		
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,3	13,5	13,5	14,8	6,6		
> 50 km [%]	0,0	0,2	4,8	5,4	7,5	3,8		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	11,0	9,5	24,4	31,5	17,2	16,8	19,2	15,9
>1 - 2,5 km [%]	12,0	8,5	17,5	18,6	16,0	24,9	16,3	19,8
> 2,5 - 5 km [%]	18,6	17,5	24,5	23,4	25,5	28,9	24,1	23,0
> 5 - 10 km [%]	19,5	20,0	14,1	15,6	17,9	16,4	17,1	18,0
> 10 - 20 km [%]	18,2	17,6	10,8	7,3	10,6	7,5	12,9	8,2
> 20 - 50 km [%]	16,8	16,1	6,7	3,0	8,0	4,2	7,8	8,2
> 50 km [%]	3,9	10,8	2,0	0,6	4,8	1,2	2,7	7,0
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	7,7	9,0	28,3	23,8	28,8	13,3	16,1	22,1
Rad [%]	17,9	8,8	11,2	12,7	12,9	6,4	11,0	6,7
MIV-Lenker:in [%]	55,3	63,9	7,1	46,8	32,9	73,7	51,1	43,5
MIV-Mitfahrer:in [%]	4,5	7,5	12,2	7,9	15,5	3,7	11,2	10,8
Öffentl. Verkehr [%]	13,5	9,1	40,8	7,5	8,4	2,3	9,6	16,1
Sonstiges VKM/k. A. [%]	1,0	1,7	0,4	1,3	1,5	0,7	0,9	0,7

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t=1,96$ bei $\alpha=5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Stadt Salzburg 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Salzburg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Stadt Salzburg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege								
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]				6.648				
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	28,7	±1,54	45,2	Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
> 10 - 20 min [%]	34,7	±1,62	47,6	bis 1 km [%]	20,9	±1,38	40,6	
> 20 - 30 min [%]	18,0	±1,31	38,4	>1 - 2,5 km [%]	20,1	±1,36	40,1	
> 30 - 45 min [%]	9,2	±0,98	29,0	> 2,5 - 5 km [%]	30,0	±1,56	45,8	
> 45 - 60 min [%]	4,3	±0,69	20,3	> 5 - 10 km [%]	16,4	±1,26	37,1	
> 60 - 90 min [%]	2,5	±0,53	15,6	> 10 - 20 km [%]	6,4	±0,83	24,4	
> 90 - 120 min [%]	1,0	±0,33	9,8	> 20 - 50 km [%]	4,1	±0,67	19,8	
> 120 - 240 min [%]	1,3	±0,38	11,2	> 50 km [%]	2,2	±0,50	14,7	
> 240 min [%]	0,3	±0,19	5,7					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel								
zu Fuß [min]	24,0	±1,01	29,6	Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
Rad [min]	21,1	±0,94	27,7	zu Fuß [km]	1,7	±0,06	1,9	
MIV-Lenker:in [min]	23,9	±0,81	23,8	Rad [km]	4,1	±0,21	6,3	
MIV-Mitfahrer:in [min]	26,6	±1,08	31,8	MIV-Lenker:in [km]	11,6	±0,72	21,2	
Öffentl. Verkehr [min]	35,8	±1,40	41,0	MIV-Mitfahrer:in [km]	15,4	±1,23	36,3	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	24,8	±1,17	34,5	Mischform [km]	14,0	±1,69	49,6	
Gesamt [min]	25,4	±1,03	30,4	Sonstiges VKM/k. A. [km]	5,5	±0,52	15,3	
				Gesamt [km]	8,2	±0,87	25,7	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	61,3	16,1	6,1	3,1	4,0	29,8		
>1 - 2,5 km [%]	22,1	31,3	12,3	10,9	19,1	26,5		
> 2,5 - 5 km [%]	11,7	34,8	32,4	38,7	41,2	29,6		
> 5 - 10 km [%]	4,6	13,6	24,1	18,0	23,3	8,5		
> 10 - 20 km [%]	0,3	2,3	13,2	11,9	6,3	0,2		
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,9	8,2	12,1	1,8	3,9		
> 50 km [%]	0,0	0,1	3,7	5,3	4,3	1,5		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	10,7	7,5	24,4	40,1	18,8	14,8	23,4	17,7
>1 - 2,5 km [%]	19,3	9,4	21,0	21,6	17,9	35,4	20,3	20,3
> 2,5 - 5 km [%]	30,4	26,4	36,1	25,5	30,4	33,3	31,5	26,5
> 5 - 10 km [%]	23,9	25,3	13,9	10,5	14,8	10,5	14,7	29,4
> 10 - 20 km [%]	8,4	12,5	3,8	2,0	8,3	4,4	4,8	1,2
> 20 - 50 km [%]	6,0	11,4	0,5	0,2	5,0	1,5	4,5	0,0
> 50 km [%]	1,3	7,5	0,4	0,2	4,8	0,0	0,9	5,0
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	8,8	10,4	27,8	34,1	30,6	18,2	22,7	27,1
Rad [%]	37,3	19,4	23,7	18,4	19,7	12,0	19,8	2,3
MIV-Lenker:in [%]	31,3	43,9	7,4	27,6	21,2	60,0	35,6	29,4
MIV-Mitfahrer:in [%]	4,0	12,5	7,1	3,4	13,0	3,7	4,8	9,5
Öffentl. Verkehr [%]	17,5	12,1	33,7	14,5	13,5	5,7	16,5	31,8
Sonstiges VKM/k. A. [%]	1,1	1,7	0,4	2,0	2,0	0,5	0,6	0,0

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t=1,96$ bei $\alpha=5\%$
Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk Hallein 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Hallein	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Bezirk Hallein	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege				Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 5.461								
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	34,5	±1,78	47,5	bis 1 km [%]	15,7	±1,37	36,4	
> 10 - 20 min [%]	25,8	±1,64	43,7	>1 - 2,5 km [%]	14,3	±1,31	35,0	
> 20 - 30 min [%]	16,1	±1,38	36,7	> 2,5 - 5 km [%]	20,9	±1,53	40,7	
> 30 - 45 min [%]	10,4	±1,15	30,6	> 5 - 10 km [%]	16,3	±1,39	37,0	
> 45 - 60 min [%]	5,6	±0,86	23,0	> 10 - 20 km [%]	16,8	±1,40	37,4	
> 60 - 90 min [%]	4,7	±0,79	21,2	> 20 - 50 km [%]	12,4	±1,23	32,9	
> 90 - 120 min [%]	1,5	±0,45	12,0	> 50 km [%]	3,6	±0,70	18,6	
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,41	10,9					
> 240 min [%]	0,3	±0,19	5,2					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel				Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß [min]	23,8	±1,02	27,3	zu Fuß [km]	1,7	±0,07	1,9	
Rad [min]	20,9	±0,92	24,4	Rad [km]	4,8	±0,23	6,0	
MIV-Lenker:in [min]	26,6	±1,28	34,1	MIV-Lenker:in [km]	16,8	±1,20	32,0	
MIV-Mitfahrer:in [min]	24,0	±1,27	33,8	MIV-Mitfahrer:in [km]	16,1	±1,33	35,5	
Öffentl. Verkehr [min]	42,5	±1,22	32,5	Mischform [km]	21,6	±1,37	36,5	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	37,1	±1,79	47,8	Sonstiges VKM/k. A. [km]	16,4	±0,64	17,0	
Gesamt [min]	27,2	±1,23	32,7	Gesamt [km]	13,4	±1,08	28,8	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	57,6	22,6	5,4	4,2	0,2	9,3		
>1 - 2,5 km [%]	25,7	28,2	9,8	11,2	7,8	2,0		
> 2,5 - 5 km [%]	10,8	26,2	23,2	32,2	14,8	11,7		
> 5 - 10 km [%]	5,5	13,3	20,5	20,2	13,0	24,5		
> 10 - 20 km [%]	0,4	6,1	20,2	14,6	35,8	32,8		
> 20 - 50 km [%]	0,0	3,5	15,2	14,5	25,1	14,0		
> 50 km [%]	0,0	0,1	5,6	3,0	3,3	5,6		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	10,1	6,6	21,9	25,3	15,8	17,5	17,8	15,2
>1 - 2,5 km [%]	6,4	9,2	18,6	14,7	18,9	26,2	14,6	7,2
> 2,5 - 5 km [%]	16,0	15,6	20,0	26,0	22,9	25,0	23,5	46,9
> 5 - 10 km [%]	18,2	10,9	12,8	17,8	18,2	16,7	13,3	16,8
> 10 - 20 km [%]	23,8	25,3	13,8	12,1	11,5	6,1	20,8	2,8
> 20 - 50 km [%]	22,2	21,3	11,6	3,7	7,6	7,6	7,9	1,4
> 50 km [%]	3,4	11,3	1,4	0,4	5,2	0,8	2,1	9,8
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	7,3	4,6	30,1	21,0	25,5	17,5	15,5	25,6
Rad [%]	13,6	5,5	3,5	8,6	13,2	8,6	11,1	17,1
MIV-Lenker:in [%]	60,5	70,1	11,4	58,7	41,7	68,1	57,8	48,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	2,4	5,1	13,5	7,3	12,6	4,4	9,0	3,6
Öffentl. Verkehr [%]	13,8	13,3	40,4	2,2	6,3	0,7	5,6	5,4
Sonstiges VKM/k. A. [%]	2,4	1,3	1,1	2,1	0,7	0,7	1,0	0,0

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%

Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk Salzburg-Umgebung 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg- Umgebung	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Salzburg- Umgebung	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege				Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]				14.023				
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	34,8	±1,12	47,6	bis 1 km [%]	16,8	±0,87	37,4	
> 10 - 20 min [%]	24,9	±1,01	43,3	>1 - 2,5 km [%]	12,9	±0,79	33,6	
> 20 - 30 min [%]	17,0	±0,88	37,6	> 2,5 - 5 km [%]	18,2	±0,90	38,6	
> 30 - 45 min [%]	10,4	±0,71	30,5	> 5 - 10 km [%]	19,5	±0,93	39,6	
> 45 - 60 min [%]	6,2	±0,57	24,1	> 10 - 20 km [%]	17,2	±0,88	37,7	
> 60 - 90 min [%]	3,7	±0,44	18,8	> 20 - 50 km [%]	12,7	±0,78	33,3	
> 90 - 120 min [%]	1,4	±0,28	11,9	> 50 km [%]	2,7	±0,38	16,1	
> 120 - 240 min [%]	1,2	±0,26	11,1					
> 240 min [%]	0,3	±0,12	5,2					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel				Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß [min]	23,8	±0,70	30,0	zu Fuß [km]	1,7	±0,04	1,9	
Rad [min]	24,1	±0,78	33,5	Rad [km]	5,3	±0,16	6,8	
MIV-Lenker:in [min]	23,7	±0,67	28,7	MIV-Lenker:in [km]	14,8	±0,62	26,4	
MIV-Mitfahrer:in [min]	22,9	±0,79	33,7	MIV-Mitfahrer:in [km]	13,3	±0,68	29,2	
Öffentl. Verkehr [min]	46,4	±0,89	38,1	Mischform [km]	21,6	±0,94	40,2	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	29,7	±1,64	69,9	Sonstiges VKM/k. A. [km]	18,2	±2,71	115,6	
Gesamt [min]	26,7	±0,77	32,8	Gesamt [km]	12,6	±0,67	28,6	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	61,8	24,6	6,5	9,9	2,1	22,8		
>1 - 2,5 km [%]	18,9	22,7	11,1	13,5	4,5	24,4		
> 2,5 - 5 km [%]	14,6	20,6	20,1	18,8	12,9	16,3		
> 5 - 10 km [%]	4,1	18,9	22,6	27,8	20,3	14,7		
> 10 - 20 km [%]	0,5	11,3	20,3	15,6	30,8	13,4		
> 20 - 50 km [%]	0,0	1,6	16,0	11,2	25,2	6,2		
> 50 km [%]	0,0	0,4	3,5	3,2	4,1	2,2		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	8,6	12,2	26,4	25,6	15,9	21,0	17,6	22,1
>1 - 2,5 km [%]	7,5	8,2	14,8	15,8	13,6	23,7	13,6	31,1
> 2,5 - 5 km [%]	11,5	11,6	17,2	22,0	24,1	21,3	19,6	9,1
> 5 - 10 km [%]	19,4	18,2	17,4	21,5	18,3	22,1	21,1	15,4
> 10 - 20 km [%]	27,3	18,9	17,1	9,5	13,4	7,6	18,3	12,9
> 20 - 50 km [%]	23,9	19,4	6,4	5,5	10,2	3,2	9,2	8,0
> 50 km [%]	1,9	11,5	0,7	0,1	4,4	1,1	0,6	1,4
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	5,4	7,7	29,2	16,4	25,6	12,3	10,4	11,2
Rad [%]	13,4	6,0	5,2	10,3	11,1	4,9	8,7	10,1
MIV-Lenker:in [%]	59,2	69,0	5,7	57,3	38,2	77,5	58,7	64,9
MIV-Mitfahrer:in [%]	4,0	5,8	14,3	10,9	16,4	3,2	12,6	0,9
Öffentl. Verkehr [%]	17,3	9,2	45,4	4,8	7,7	0,7	8,2	10,9
Sonstiges VKM/k. A. [%]	0,8	2,3	0,2	0,4	1,0	1,4	1,4	2,1

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α, t= 1,96 bei α = 5%

Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk St. Johann im Pongau 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Johann im Pongau	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	St. Johann im Pongau	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege								
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]				6.674				
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse				Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
bis 10 min [%]	35,6	±1,62	47,9	bis 1 km [%]	15,0	±1,21	35,7	
> 10 - 20 min [%]	25,0	±1,47	43,3	> 1 - 2,5 km [%]	13,3	±1,15	34,0	
> 20 - 30 min [%]	13,4	±1,15	34,0	> 2,5 - 5 km [%]	23,0	±1,43	42,1	
> 30 - 45 min [%]	8,4	±0,94	27,7	> 5 - 10 km [%]	16,4	±1,26	37,0	
> 45 - 60 min [%]	7,4	±0,89	26,1	> 10 - 20 km [%]	11,4	±1,08	31,8	
> 60 - 90 min [%]	5,5	±0,77	22,8	> 20 - 50 km [%]	13,0	±1,14	33,7	
> 90 - 120 min [%]	2,2	±0,49	14,6	> 50 km [%]	7,7	±0,91	26,7	
> 120 - 240 min [%]	2,3	±0,51	14,9					
> 240 min [%]	0,3	±0,20	5,8					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel				Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß [min]	29,7	±1,18	34,8	zu Fuß [km]	2,0	±0,08	2,2	
Rad [min]	21,6	±0,93	27,3	Rad [km]	3,4	±0,16	4,9	
MIV-Lenker:in [min]	25,7	±1,15	33,9	MIV-Lenker:in [km]	18,2	±1,10	32,4	
MIV-Mitfahrer:in [min]	29,4	±1,39	41,0	MIV-Mitfahrer:in [km]	17,9	±1,22	35,9	
Öffentl. Verkehr [min]	53,2	±1,63	48,0	Mischform [km]	33,8	±1,85	54,6	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	43,3	±2,18	64,3	Sonstiges VKM/k. A. [km]	19,7	±2,59	76,2	
Gesamt [min]	30,0	±1,29	38,0	Gesamt [km]	16,3	±1,17	34,5	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	55,5	18,6	5,2	6,6	1,3	9,0		
> 1 - 2,5 km [%]	20,5	47,0	10,2	10,9	4,7	7,9		
> 2,5 - 5 km [%]	17,7	23,3	25,0	23,7	20,9	33,6		
> 5 - 10 km [%]	5,5	6,7	19,6	22,5	16,4	33,5		
> 10 - 20 km [%]	0,8	2,2	15,3	15,9	11,3	4,8		
> 20 - 50 km [%]	0,0	2,1	16,8	13,0	22,2	7,1		
> 50 km [%]	0,0	0,0	7,9	7,4	23,2	4,1		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	8,8	5,5	22,4	27,5	16,1	14,3	12,0	6,8
> 1 - 2,5 km [%]	10,0	7,6	13,8	18,4	15,1	13,7	14,7	12,2
> 2,5 - 5 km [%]	18,6	16,4	22,8	23,3	25,6	39,3	23,0	11,5
> 5 - 10 km [%]	14,8	17,8	10,9	15,5	19,4	14,5	20,5	18,2
> 10 - 20 km [%]	14,3	15,9	10,7	9,3	7,4	9,1	15,4	14,9
> 20 - 50 km [%]	22,3	22,0	13,3	3,0	10,2	4,9	9,0	8,3
> 50 km [%]	11,3	14,9	6,0	3,0	6,2	4,1	5,6	28,1
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	7,3	6,9	25,8	22,5	35,4	10,4	11,9	10,8
Rad [%]	4,8	4,4	5,0	6,2	5,8	1,7	3,2	0,4
MIV-Lenker:in [%]	69,6	71,5	4,6	54,6	36,3	83,4	66,6	37,3
MIV-Mitfahrer:in [%]	5,9	6,5	13,4	11,9	14,1	3,9	12,9	34,3
Öffentl. Verkehr [%]	12,1	8,8	50,6	4,0	6,1	0,5	3,7	16,2
Sonstiges VKM/k. A. [%]	0,3	2,0	0,5	0,8	2,4	0,1	1,7	1,1

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t=1,96$ bei $\alpha=5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk Tamsweg 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)	Tamsweg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	Mobilitätsindikator (Werktag)	Tamsweg	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung	
Berichtete Wege				Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
Stichprobenumfang [Wegeanzahl] 2.852								
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	46,8	±2,59	49,9	bis 1 km [%]	17,9	±1,99	38,3	
> 10 - 20 min [%]	27,9	±2,33	44,9	> 1 - 2,5 km [%]	17,3	±1,96	37,8	
> 20 - 30 min [%]	9,3	±1,51	29,0	> 2,5 - 5 km [%]	18,5	±2,01	38,8	
> 30 - 45 min [%]	4,2	±1,05	20,2	> 5 - 10 km [%]	19,7	±2,07	39,8	
> 45 - 60 min [%]	4,2	±1,04	20,0	> 10 - 20 km [%]	15,2	±1,86	35,9	
> 60 - 90 min [%]	3,6	±0,97	18,6	> 20 - 50 km [%]	6,0	±1,24	23,8	
> 90 - 120 min [%]	1,7	±0,66	12,8	> 50 km [%]	5,3	±1,17	22,5	
> 120 - 240 min [%]	1,9	±0,70	13,5					
> 240 min [%]	0,4	±0,35	6,7					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel				Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß [min]	23,9	±1,71	32,9	zu Fuß [km]	1,9	±0,12	2,3	
Rad [min]	14,4	±0,93	17,9	Rad [km]	3,0	±0,22	4,3	
MIV-Lenker:in [min]	22,7	±2,03	39,1	MIV-Lenker:in [km]	16,4	±2,01	38,8	
MIV-Mitfahrer:in [min]	21,2	±1,83	35,3	MIV-Mitfahrer:in [km]	15,3	±1,47	28,4	
Öffentl. Verkehr [min]	45,1	±2,58	49,7	Mischform [km]	39,2	±4,23	81,4	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	43,8	±3,10	59,8	Sonstiges VKM/k. A. [km]	57,9	±13,32	256,6	
Gesamt [min]	23,8	±1,98	38,2	Gesamt [km]	14,8	±2,37	45,6	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	61,4	36,7	7,2	6,4	1,3	15,4		
> 1 - 2,5 km [%]	18,2	37,2	15,7	20,0	7,9	4,2		
> 2,5 - 5 km [%]	13,7	15,0	18,2	23,6	25,0	41,6		
> 5 - 10 km [%]	5,6	4,8	25,4	19,7	19,8	23,8		
> 10 - 20 km [%]	1,0	6,2	19,6	12,6	28,4	3,2		
> 20 - 50 km [%]	0,0	0,0	7,7	11,3	3,7	4,0		
> 50 km [%]	0,0	0,0	6,3	6,4	13,9	7,9		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	11,6	18,8	27,2	26,8	14,5	15,6	17,7	10,5
> 1 - 2,5 km [%]	12,2	10,3	15,5	21,2	21,9	31,0	14,0	0,0
> 2,5 - 5 km [%]	14,5	9,5	21,4	16,4	22,0	23,0	23,9	0,0
> 5 - 10 km [%]	25,5	20,9	15,8	18,3	19,8	10,3	17,9	14,9
> 10 - 20 km [%]	21,2	20,3	16,1	11,7	10,6	12,1	13,5	32,5
> 20 - 50 km [%]	10,0	8,7	1,7	5,2	2,8	6,8	6,1	42,1
> 50 km [%]	5,0	11,5	2,2	0,3	8,5	1,2	6,9	0,0
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	7,9	18,2	26,0	17,9	29,6	5,2	9,0	0,0
Rad [%]	9,6	3,0	6,1	5,0	6,9	0,6	3,9	0,0
MIV-Lenker:in [%]	70,4	67,0	9,5	66,7	42,5	91,8	69,9	63,5
MIV-Mitfahrer:in [%]	8,9	9,4	18,5	8,4	15,8	2,3	14,0	24,3
Öffentl. Verkehr [%]	2,1	1,3	39,6	1,5	3,6	0,0	2,6	12,2
Sonstiges VKM/k. A. [%]	1,2	1,1	0,4	0,6	1,5	0,0	0,6	0,0

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t=1,96$ bei $\alpha=5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{p(1-p)}$

Ergebnisse Verkehrserhebung Salzburg 2022 - Wegelängen- und dauern, Modal-Split je Wegzweck

Bezirk Zell am See 2022

Salzburg 2022

Mobilitätsindikator (Werktag)				Mobilitätsindikator (Werktag)				
Zell am See	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung		Zell am See	Konfidenz- intervall (±)	Standard- abweichung		
Berichtete Wege								
Stichprobenumfang [Wegeanzahl]				6.952				
Anteil an Wegen je Wegdauerklasse								
bis 10 min [%]	40,1	±1,63	49,0	Anteil an Wegen je Weglängenklasse				
> 10 - 20 min [%]	25,6	±1,45	43,6	bis 1 km [%]	19,6	±1,32	39,7	
> 20 - 30 min [%]	13,0	±1,12	33,7	>1 - 2,5 km [%]	14,8	±1,18	35,5	
> 30 - 45 min [%]	6,3	±0,81	24,3	> 2,5 - 5 km [%]	19,2	±1,31	39,4	
> 45 - 60 min [%]	5,4	±0,75	22,6	> 5 - 10 km [%]	17,5	±1,26	38,0	
> 60 - 90 min [%]	4,2	±0,66	20,0	> 10 - 20 km [%]	13,6	±1,14	34,3	
> 90 - 120 min [%]	2,2	±0,48	14,5	> 20 - 50 km [%]	10,8	±1,03	31,0	
> 120 - 240 min [%]	2,4	±0,51	15,2	> 50 km [%]	4,5	±0,69	20,6	
> 240 min [%]	0,9	±0,31	9,2					
Durchschnittliche Wegdauer je Hauptverkehrsmittel				Durchschnittliche Weglänge je Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß [min]	26,7	±1,16	34,8	zu Fuß [km]	1,8	±0,07	2,0	
Rad [min]	22,3	±1,47	44,1	Rad [km]	4,5	±0,31	9,2	
MIV-Lenker:in [min]	25,1	±1,19	35,8	MIV-Lenker:in [km]	15,6	±1,15	34,7	
MIV-Mitfahrer:in [min]	31,8	±1,70	51,3	MIV-Mitfahrer:in [km]	19,0	±1,17	35,1	
Öffentl. Verkehr [min]	63,0	±2,17	65,2	Mischform [km]	34,1	±2,26	67,9	
Sonstiges VKM/k. A. [min]	46,5	±2,27	68,4	Sonstiges VKM/k. A. [km]	22,9	±1,88	56,4	
Gesamt [min]	28,6	±1,42	42,6	Gesamt [km]	13,9	±1,15	34,6	
Weglängenverteilung je Hauptverkehrsmittel								
	zu Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	Öffentl. Verkehr	Sonstiges VKM/k. A.		
bis 1 km [%]	60,3	40,2	6,3	13,6	0,5	19,9		
>1 - 2,5 km [%]	17,9	32,7	12,4	13,3	4,5	5,3		
> 2,5 - 5 km [%]	15,8	9,0	22,6	17,2	20,2	8,8		
> 5 - 10 km [%]	5,9	7,6	22,2	17,6	22,8	32,0		
> 10 - 20 km [%]	0,1	5,1	19,1	12,2	19,8	16,0		
> 20 - 50 km [%]	0,0	4,8	12,7	18,4	18,7	6,9		
> 50 km [%]	0,0	0,5	4,6	7,7	13,4	11,1		
Weglängenverteilung je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
bis 1 km [%]	18,5	11,2	23,7	29,7	18,6	14,4	20,0	13,7
>1 - 2,5 km [%]	13,9	7,5	19,8	18,9	14,3	13,3	15,4	19,9
> 2,5 - 5 km [%]	14,7	15,5	22,8	20,8	20,7	29,3	17,4	29,0
> 5 - 10 km [%]	16,5	21,0	11,7	15,1	21,1	20,0	16,1	2,8
> 10 - 20 km [%]	16,7	20,1	8,1	10,8	12,2	12,3	13,3	11,3
> 20 - 50 km [%]	14,6	12,9	9,8	4,0	9,6	9,0	11,7	23,2
> 50 km [%]	5,1	11,8	4,1	0,7	3,5	1,8	6,0	0,2
Hauptverkehrsmittel je Wegzweck								
	zur Arbeit	dienstlich / geschäftlich	Schule / Ausbildung	Einkauf	Besuche, Freizeit	Personen bringen/holen	private Erledigung	anderer Zweck
zu Fuß [%]	10,4	10,9	29,3	15,6	26,9	6,7	16,8	32,3
Rad [%]	11,5	1,6	13,0	13,3	10,3	1,7	5,4	10,5
MIV-Lenker:in [%]	67,6	79,5	7,8	56,5	35,5	85,5	49,3	45,8
MIV-Mitfahrer:in [%]	5,7	3,7	14,0	10,4	22,0	4,3	21,0	9,3
Öffentl. Verkehr [%]	4,0	3,1	35,7	2,6	4,2	1,5	7,1	1,4
Sonstiges VKM/k. A. [%]	0,7	1,2	0,2	1,5	1,2	0,2	0,4	0,7

Ergebnis überschreitet den relativen Stichprobenfehler von ±10%, Intervallgrenze der Normalverteilung für ein definiertes α , $t=1,96$ bei $\alpha=5\%$
 Standardabweichung bei Anteilswerten berechnet nach $\sqrt{pd \cdot (1-pd)}$