

Studie

Nutzungsmuster Öffentlicher Verkehrsmittel in Wien und Umgebung - Ergebnispräsentation

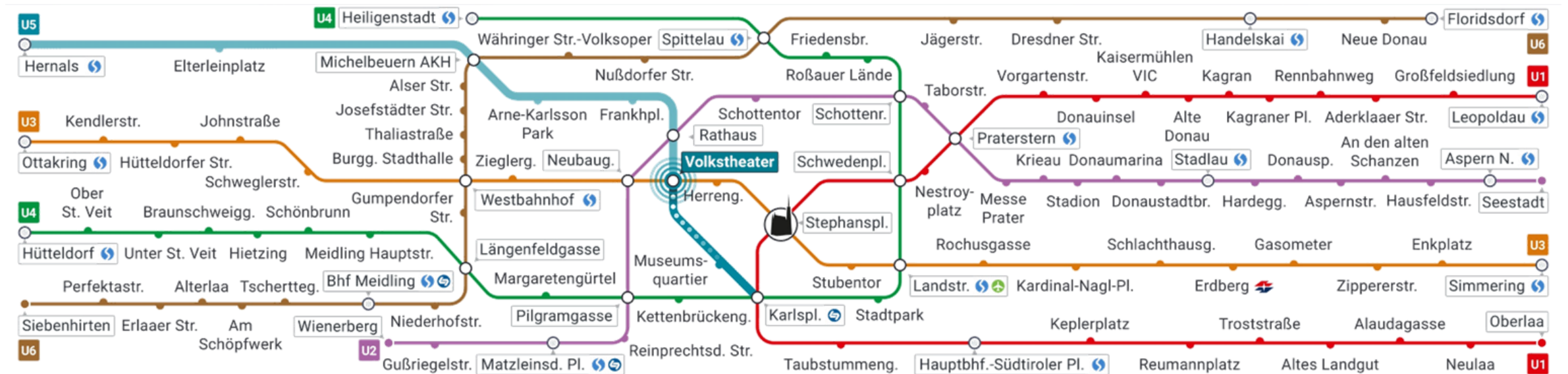
17.10.2022, Arbeiterkammer Wien

Dr. Maria Juschten, MM.Sc.

DI Martin Hinteregger



IVe
Institut für
Verkehrswesen



PROJEKTÜBERBLICK

01



Hintergrund des Projektes

- Dauerkartenbesitz als zentrale Einflussgröße auf ÖV-Nutzung
- Bisher wenig Wissen zur Kaufentscheidung einer WL-JK
- Sozialraummonitoring bietet Gelegenheit zur Analyse

Projektfragen & -ziele

- Erstellen/Zusammenfassen einer umfangreichen Datenbasis
- Analyse der räumlichen Verteilung des JK-Besitzes in Wien
- Analyse der Einflussfaktoren auf den JK-Besitz
 - Fokus Pendelbewegungen
 - Fokus ÖV-Angebot
 - Fokus Soziodemografie

Verwendete Daten



Verkehrliche Infrastruktur /
ÖV-Güteklasse

Pendelbewegungen im
VOR-Raum

Raumstruktur /
Wohngebietstypen

Nahversorgung/
Freizeitangebot

Lebensqualität /
Zufriedenheit

Verwendete Methoden

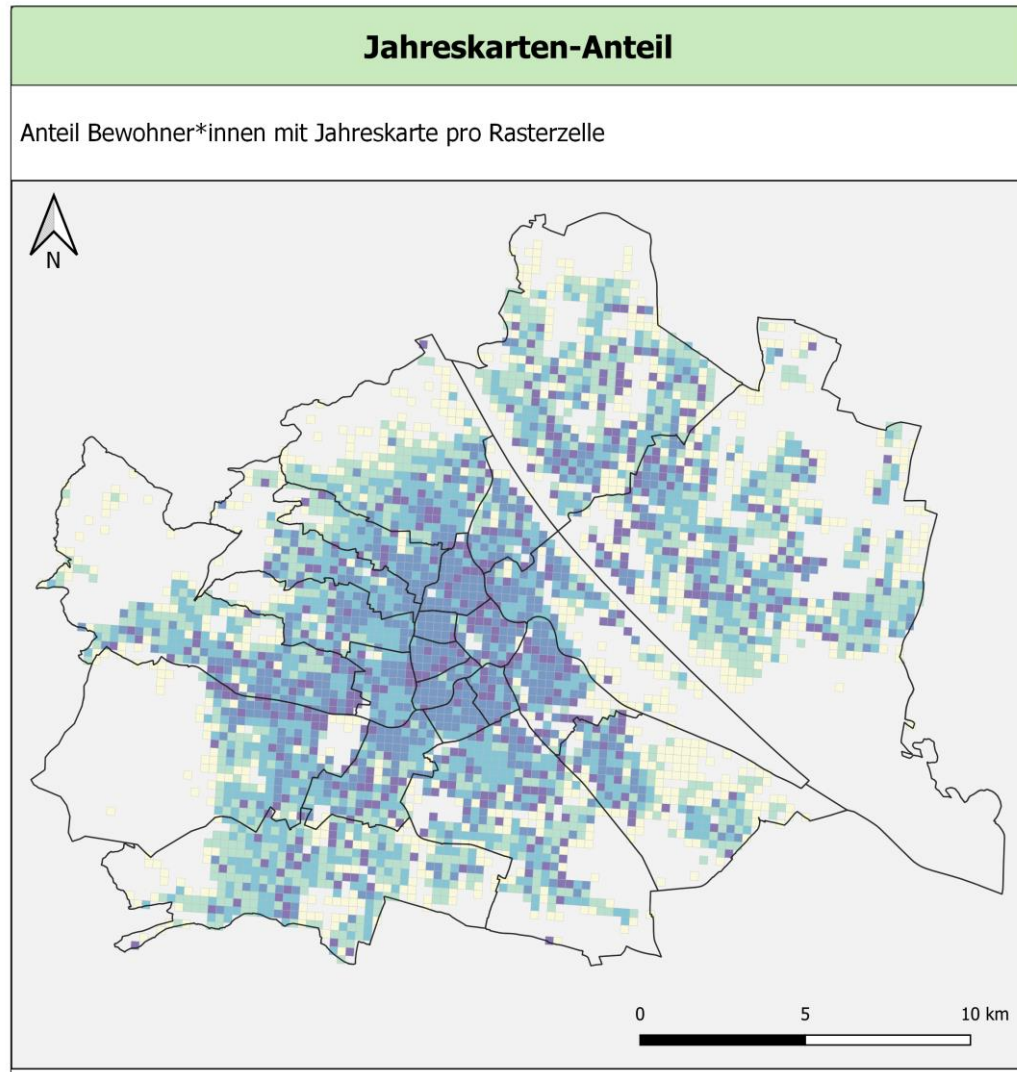
- GIS-Analysen und Visualisierungen
- Deskriptive Analysen
- Kovarianzanalysen
- Diskrete Entscheidungsmodelle
- Geographically weigthed regression

PROJEKTERGEBNISSE

A large white number '02' is overlaid on a teal-tinted photograph of a city street intersection. The background shows a tram, a car, and a large, ornate building with a statue on top. The number '02' is positioned on the right side of the image, with the '0' being a simple oval and the '2' having a curved top and a horizontal base.

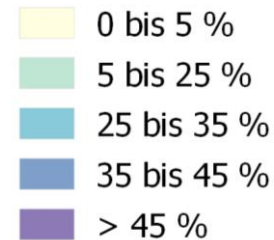
02

Modell zum WL- Jahreskartenbesitz: ÖV-Angebot & Raumstruktur



- durchwegs hohe Jahreskarten-Anteile innerhalb des Gürtels
- fragmentierte Verteilung mit Clusterbildung in äußeren Stadtteilen

Anteil Jahreskarten-Besitz



Modell zum WL- Jahreskartenbesitz: ÖV-Angebot & Raumstruktur



Angebots- bzw. Strukturmerkmal	t-Wert
• ÖV-Güteklasse	7.114
• Grünflächen in Rasterzelle (ha)	-4.523
• Distanz zu Stadtzentrum (km)	-2.382
• Anteil Wirtschaftssektor 'Freiberufliche / technische Dienstleistungen'	3.094
• Anteil Wirtschaftssektor 'Information und Kommunikation'	2.296
• Anteil Wirtschaftssektor 'Sonstige Dienstleistungen'	2.034
• Wohngebietstyp 'Einfamilienhaus, Kleingarten, Geschoßwohnbau'	-2.114

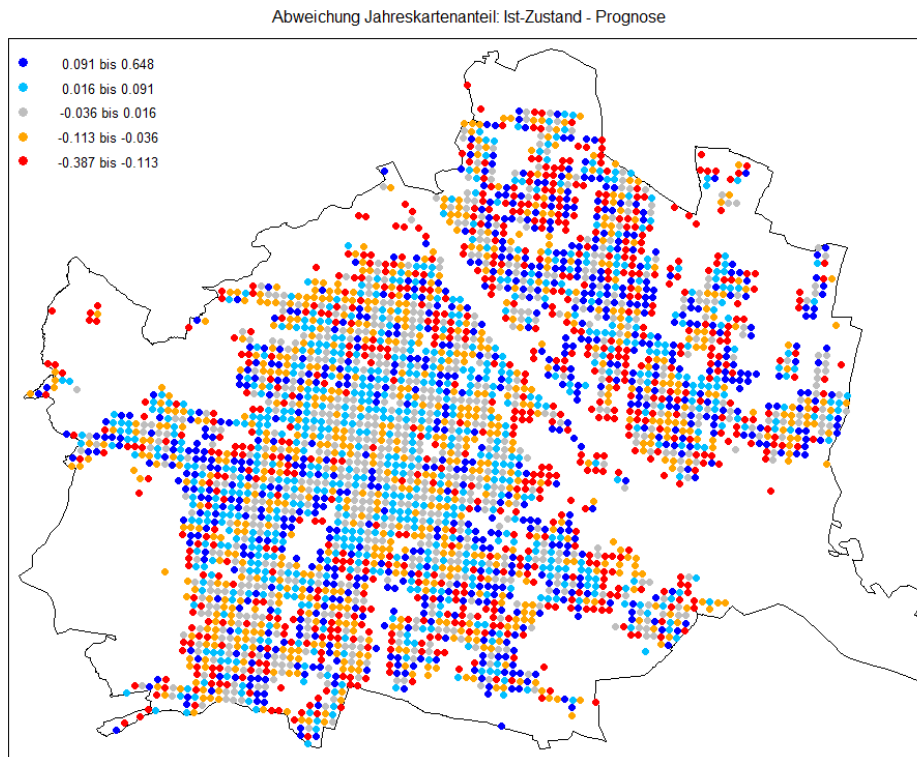
ÖV-Güteklasse hat höchsten Erklärungswert: enge Entsprechung zwischen ÖV-Angebot und JK-Besitz

geringe Bebauungsdichte & periphere Lage sprechen gegen JK-Besitz

einige dienstleistungsorientierte Wirtschaftssektoren zeigen hohe Affinität zu JK-Besitz

Modell zum WL- Jahreskartenbesitz: ÖV-Angebot & Raumstruktur

Im 21. und 22. Bezirk zeigt das Modell große Abweichungen vom Ist-Zustand:
JK-Anteil häufig geringer als es der ÖV-Angebotsqualität entsprechen würde



Mögliche Ursachen:

- heterogene Struktur → ältere Wohnbaugebiete und neuere Projekte wie Seestadt
- spezifische subjektive Motivlagen → Nähe zu Grün & Wasser wichtiger als ÖV-Anbindung
- Anpassung läuft noch, weil ÖV-Qualität erst in jüngerer Vergangenheit stark verbessert wurde

Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in Wien

Angebots- bzw. Strukturmerkmal	t-Wert
Anteil Auspendler:innen aus Zählsprenkel	5.903
Anteil Einpersonen-Haushalte	4.024
Anteil Personen mit Pflichtschulabschluss	-4.534
Anteil Personen mit Hochschulabschluss	4.201
Anteil 15-24-jährige	-4.011
Anteil 25-64-jährige	4.458

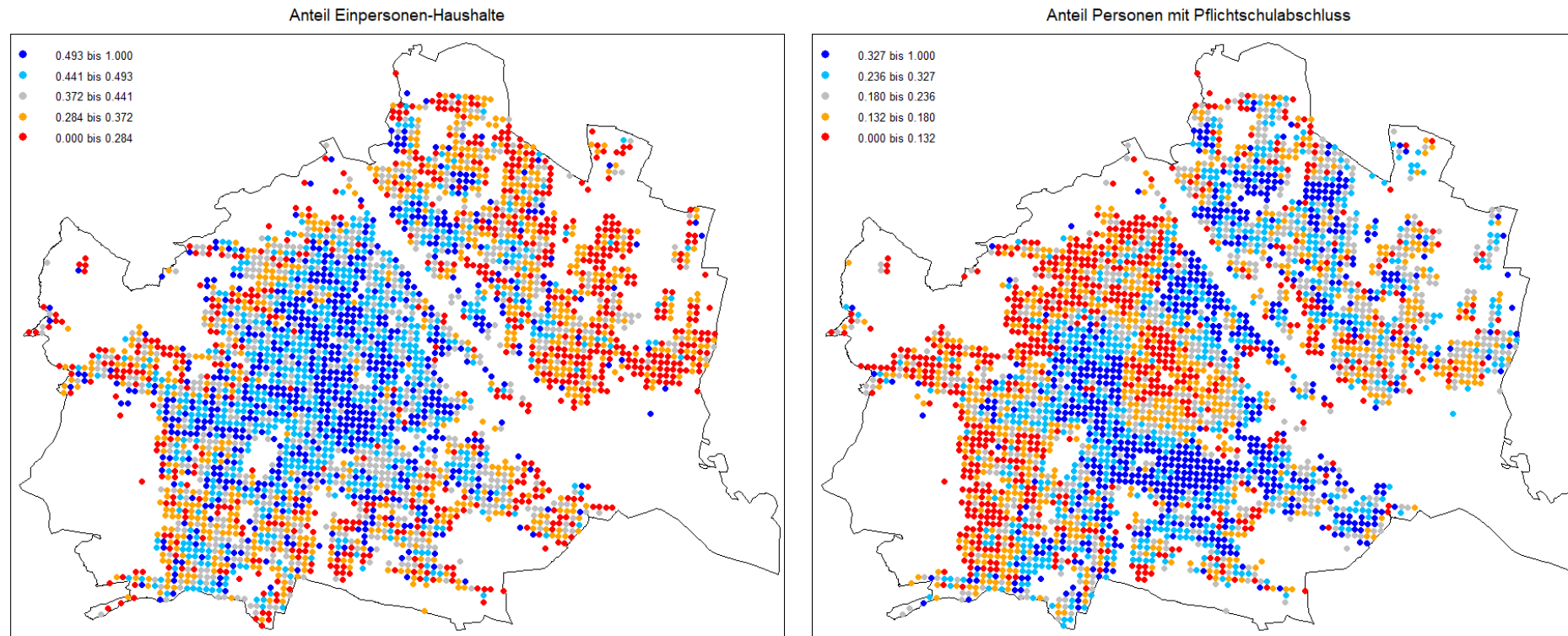
Anteil Auspendler:innen aus ZSP hat stärksten positiven Effekt auf JK-Besitz

höhere Bildung hat stark positiven Effekt

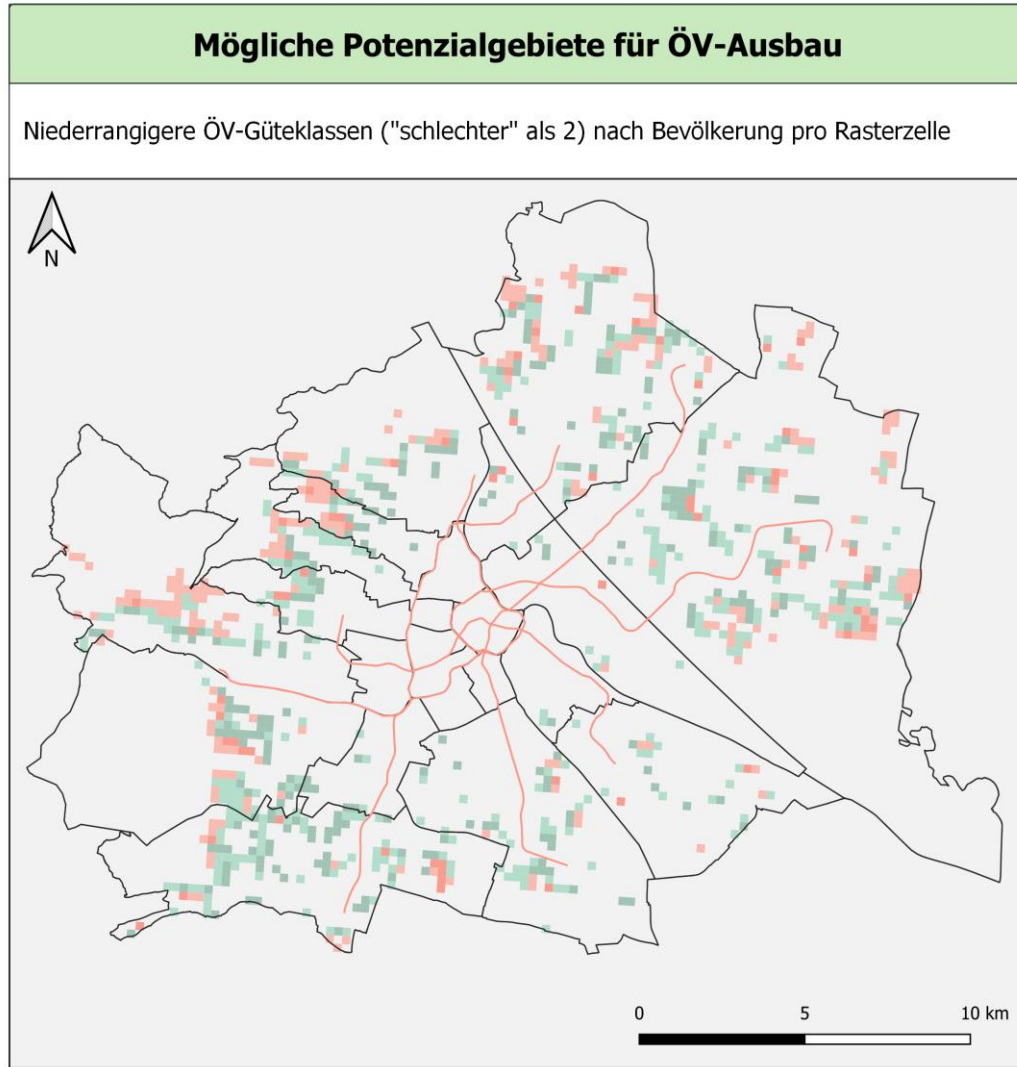
geringer JK-Besitz von Jüngeren vermutlich durch Schüler:innen- und Studierenden-Tickets verursacht

Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in Wien

Einige soziodemografische Merkmale sind im 21. und 22. Bezirk so verteilt, dass sie gegen einen hohen JK-Anteil sprechen.



Potenzialgebiete für Angebotsausweitung



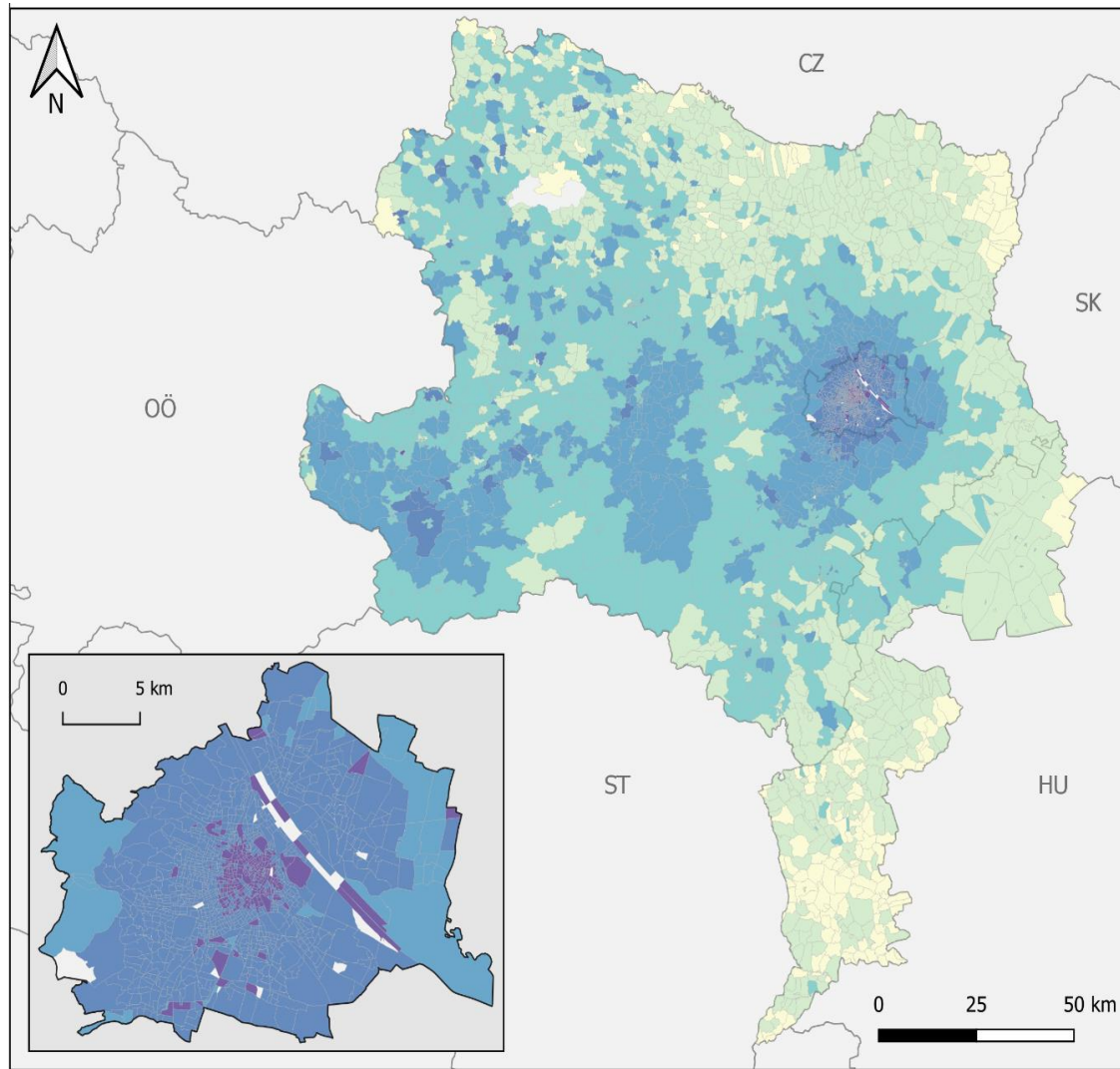
- Gebiete mit tendenzieller ÖV-Unterversorgung bei nennenswerten Bevölkerungszahlen
- Potenziale für mehr ÖV-Nutzung durch besseres Angebot

Zusammenhang JK-Besitz / Pendeln

Viele Wien-Auspendler:innen → geringerer JK-Besitz
(Lage, Bedarf, Pkw-Orientierung etc.)

Bezirk	Anteil Wien-Auspendler:innen	Anteil Jahreskartenbesitz			
1.	6,7%	42,6%	13.	8,8%	34,0%
2.	8,1%	35,3%	14.	9,3%	36,0%
3.	9,0%	38,8%	15.	9,0%	36,3%
4.	8,5%	39,6%	16.	8,3%	34,9%
5.	9,5%	37,7%	17.	7,8%	34,5%
6.	7,7%	39,1%	18.	7,3%	36,7%
7.	7,0%	41,7%	19.	8,8%	33,0%
8.	6,5%	38,2%	20.	9,8%	34,2%
9.	7,3%	41,1%	21.	10,8%	30,0%
10.	12,5%	32,1%	22.	9,1%	31,5%
11.	12,3%	31,7%	23.	14,2%	26,6%
12.	11,3%	35,2%	Wien gesamt	9,8%	34,1%

Zusammenhang JK-Besitz / Pendeln



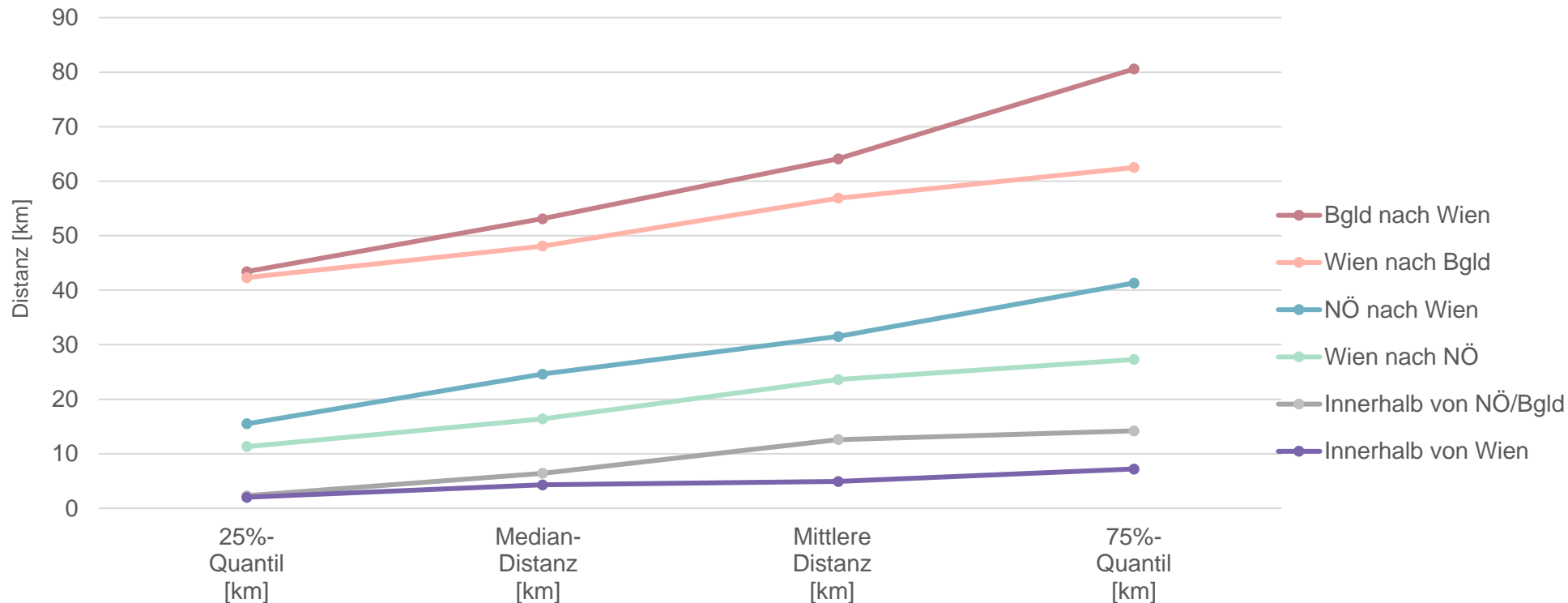
Mittlere Pendeldistanz der Auspendler:innen (bezogen auf Zählsprengel)

- Besonders große Distanzen im äußeren Weinviertel und im Burgenland
- Auch im peripheren Gebieten im Waldviertel viele ZSP mit kurzen Distanzen

Mittlere Pendeldistanz

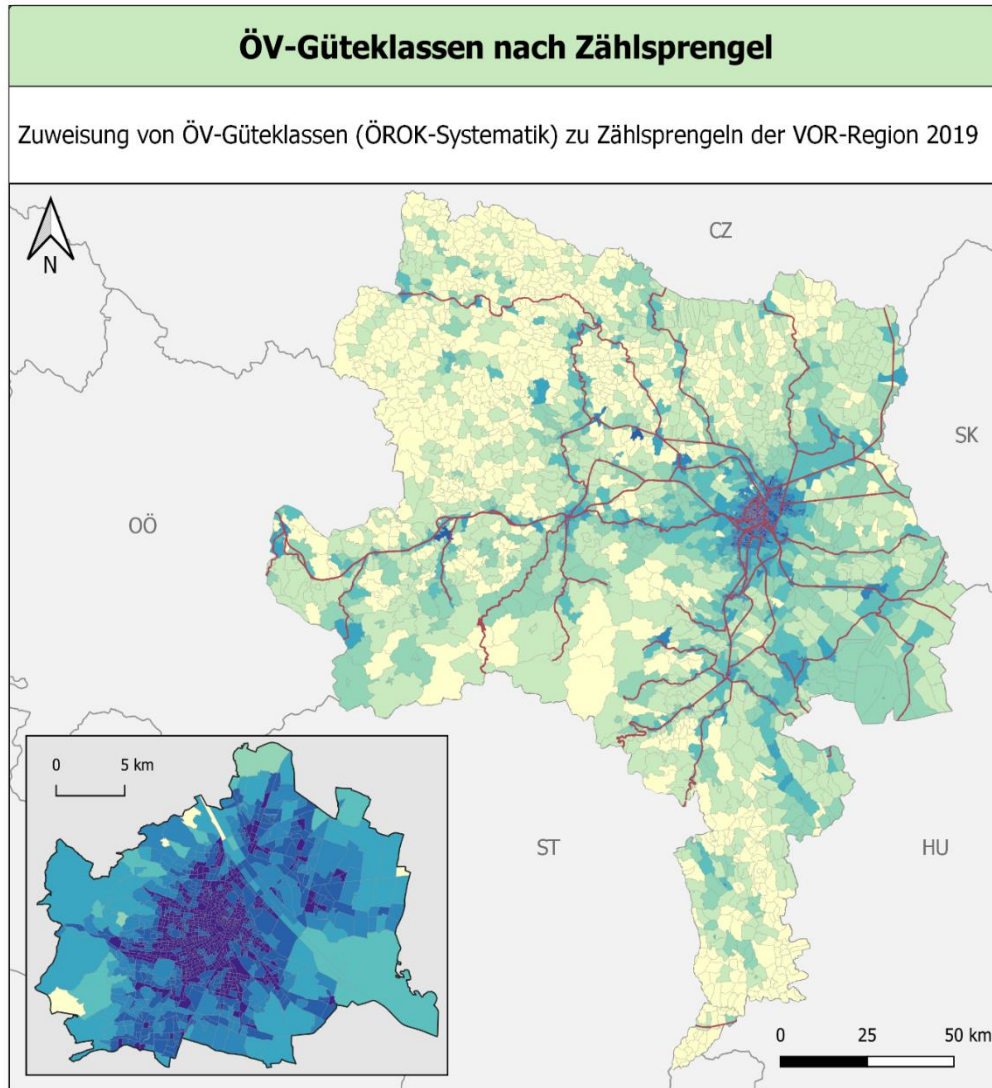
- bis 5 km
- 5 bis 10 km
- 10 bis 15 km
- 15 bis 20 km
- 20 bis 30 km
- über 30 km

Pendler:innenbewegungen



- Auch Pendelwege innerhalb NÖ/Burgenland relativ kurz
- Wien-Einpendler:innen haben deutlich längere Wege als Wien-Auspendler:innen

Pendler:innenbewegungen

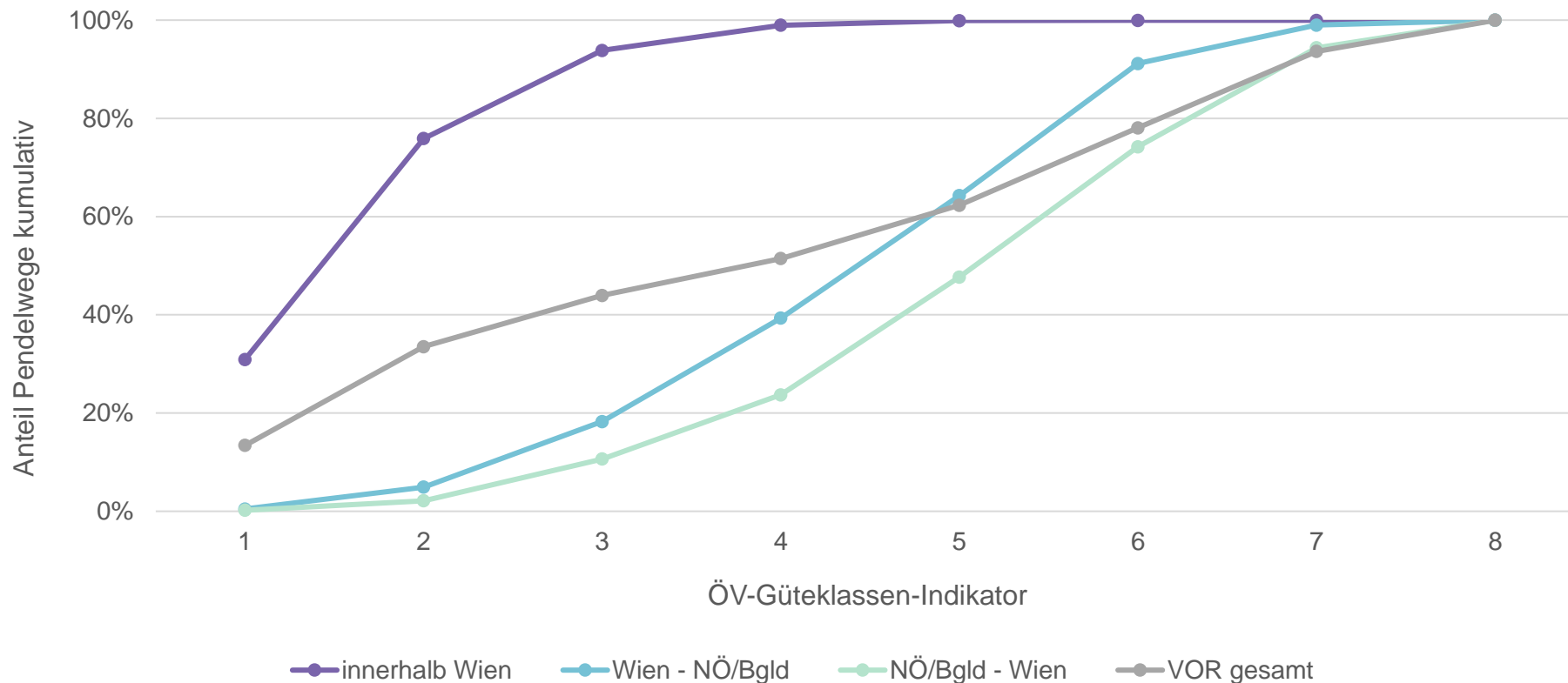


- Kriterien

1. Hochrangigkeit des Verkehrsmittels
 2. Intervalle
 3. Distanz zur Haltestelle
- Hohe Güte in urbanen Gebieten, regionalen Zentren und entlang der Bahnachsen

Pendler:innenbewegungen

Verteilung des ÖV-Güteklassen-Indikators* der Pendelwege nach Relation



* jeweils schlechtere Güteklasse von Quell- und Ziel-Zählsprenkel eines Pendelweges

IMPLIKATIONEN

03

Jahreskartenbesitz

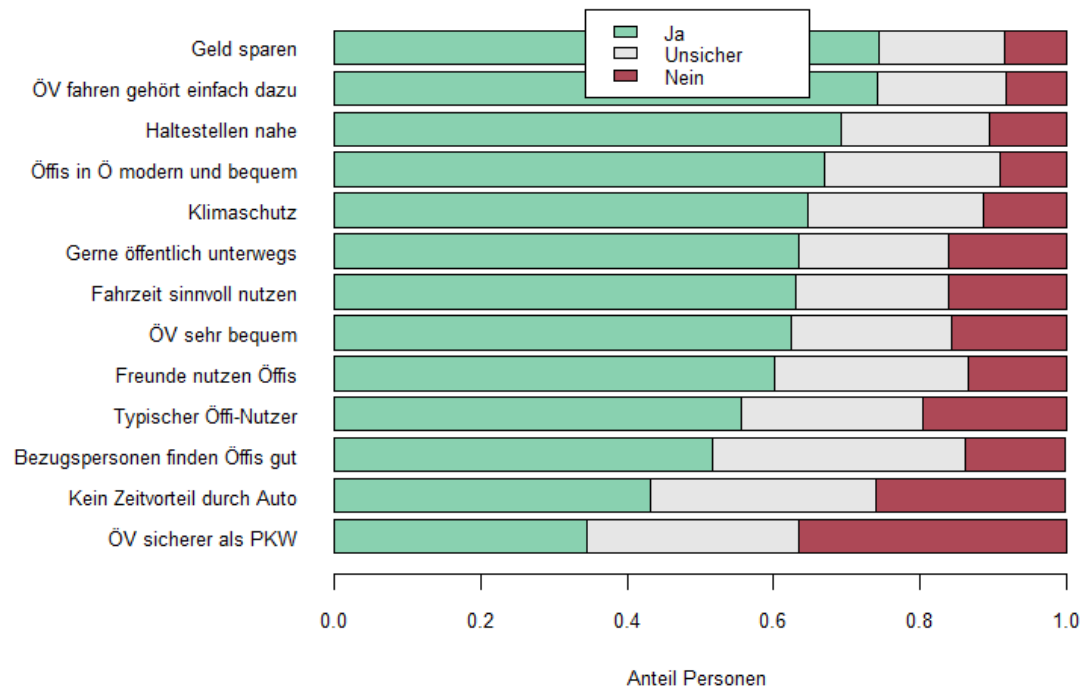
- wird vor allem von der Qualität des ÖV-Angebots und der Raumstruktur (Zentralität / Dichte) bestimmt → Ablauf d. Anpassungsprozesse?
- Einige Dienstleistungssektoren besonders JK-affin
- Nutzer:innenseitig: Bildung und Haushaltsstruktur als wichtige Einflussgrößen → Rolle von Lebensphasen? Subjektive Merkmale ungeklärt.

Pendelbewegungen

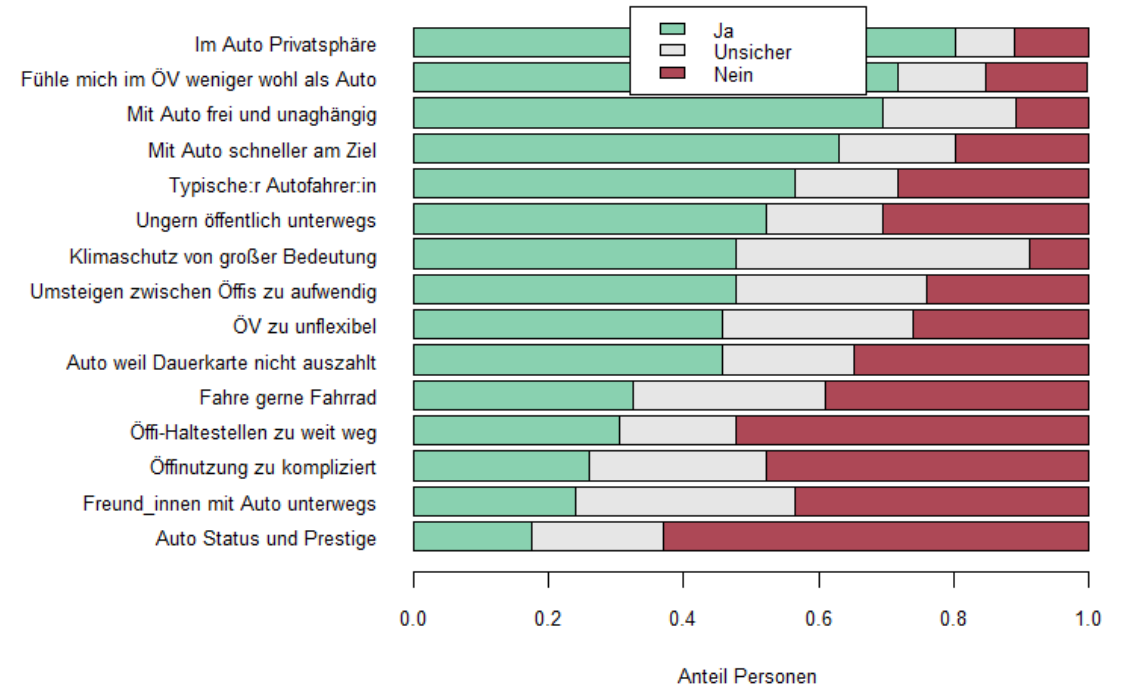
- In Wien: Pendelbewegungen oft in Gebieten mit ÖV-Gütekategorie 1 und 2, Umland: starke Asymmetrie
- JK oft weniger attraktiv für Personen mit Pendelwegen ins Umland von Wien (NÖ/Bgld)

Ergebnisse in a nutshell - I

Gründe für den Jahreskartenbesitz:



Gründe gegen den Jahreskartenbesitz:





ÖV-Betreiber

- Förderung bedarfsorientierter Verkehre / Mikromobilität für First/Last Mile
- Familienfreundliche Gestaltung bestehender Angebote

- Nähere Untersuchungen zu Motivationen/Gründen gegen JK-Besitz → Basis für Marketing
- Komplexitätsreduktion Multimodale Angebote

Private Unternehmen

- Jobticket als Gehaltsbestandteil (Opt-Out-Mechanismus)
- Shittle-Services ÖV-Haltestellen

- Finanzielle Anreize ÖV-/Rad-Nutzung od. Fahrgemeinschaften
- Home-Office / Gleitzeit-Optionen

Öffentliche Hand

- Finanzielle & infrastrukturelle Förderung Multimodalität / Mikromobilität

- Ökologisierung der Pendlerpauschale

Vielen Dank!

Bei Fragen oder Anmerkungen
können Sie uns gern kontaktieren!



Dr. Maria Juschten, MMSc.

 +43 1 47654 85623

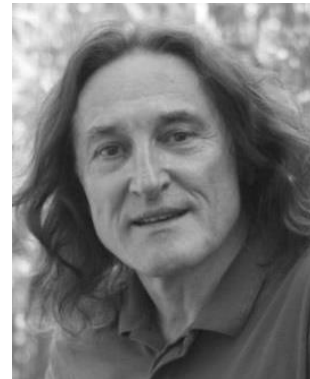
 Maria.juschten@boku.ac.at



DI Martin Hinteregger

 +43 1 47654 85622

 Martin.hinteregger@boku.ac.at



PD Dr. Reinhard Hössinger

 +43 1 47654 85631

 R.hoessinger@boku.ac.at