

Dossier Wirtschaftspolitik
2013/4 | 20. März 2013

Demografie und Verkehr in Österreich



Medieninhaber/Herausgeber:
Wirtschaftskammer Österreich
Stabsabteilung Wirtschaftspolitik
Leitung: Dr. Christoph Schneider
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien
wko.at/wp
wp@wko.at

Autoren:
Mag. Karin Steigenberger
+43 (0)5 90 900-4262
karin.steigenberger@wko.at

DI Thomas Feßl
+43 (0)5 90 900-4242
thomas.fessler@wko.at

Inhaltsverzeichnis

1 Executive Summary	3
2 Einleitung	5
3 Bevölkerungsprognose Österreich	6
3.1 Allgemeine Trends	6
3.2 Bevölkerungsentwicklung auf Bundesländerebene	6
3.3 Bevölkerungsveränderung auf regionaler Ebene	7
3.4 Bevölkerungszuwachs aufgrund von Zuwanderung	8
3.5 Fertilität	8
3.6 Künftige Entwicklung der Altersstruktur	9
3.7 Kinder und Jugendliche	10
3.8 Erwerbsprognose	11
3.9 Menschen im Pensionsalter	12
3.10 Entwicklung der Haushalte	13
4 Verkehrsinfrastruktur, Mobilität und Raumentwicklung	14
4.1 Verkehrsinfrastruktur	14
4.2 Motorisierung	17
4.2.1 Personen- und Lastkraftwagen	17
4.2.2 Pkw-relevante Trends der letzten Jahrzehnte	18
4.2.3 Schienen- und Wasserfahrzeuge, Flugzeuge	19
4.3 Verkehrsaufkommen	20
4.3.1 Straße	20
4.3.2 Schiene	20
4.3.3 Schifffahrt	20
4.3.4 Luftfahrt	20
4.3.5 Verkehrsaufkommen im Güterverkehr	21
4.4 Verkehrssysteme und Raumentwicklung	22
4.4.1 Allgemeine Trends in der Vergangenheit	22
4.4.2 Raumrelevante Trends in Zukunft	22
4.4.3 Bedeutung des Anschlusses an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz	23
5 Demografische und gesellschaftliche Trends, die das Verkehrsverhalten beeinflussen	25
5.1 Demografische und gesellschaftliche Trends allgemein	25
5.2 Demografische und gesellschaftliche Trends im Detail	25
5.2.1 Bevölkerungswachstum in Österreich	25
5.2.2 Bevölkerungswachstum in unterschiedlichen Regionen	25
5.2.3 Alterung der Gesellschaft	26
5.2.4 Beschäftigung	27
5.2.5 Strukturwandel der Wirtschaft	28
5.2.6 Trennung von Grunddaseinsfunktionen	28
5.2.7 Pendler	28
5.2.8 Mobilitätsverhalten	29
5.2.9 Freizeit-, Urlaubs- und Geschäftsmobilität	30
5.2.10 Wohntrends	32
5.2.11 Trends in der Verkehrsnachfrage	32
5.3 Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaft und Gesellschaft	35
6 Verkehrsrelevante Trends/Entwicklungen in Zukunft	37
6.1 Allgemeine Trends	37
6.2 Prognosen für Wirtschaft und Verkehr	38
6.3 Implikationen des demografischen Wandels	38
6.4 Entwicklung der Energiepreise	39
6.5 Technologische Veränderungen	39
7 Schlussfolgerungen	41
Literaturverzeichnis	43
Abkürzungsverzeichnis	44

1 Executive Summary

Für das Funktionieren von wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten wie auch für die regionale Entwicklung eines Landes spielt die Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Rolle.

Die demografischen und gesellschaftlichen Veränderungen, die in unserer Gesellschaft fortlaufend stattfinden, wie auch die Veränderungen in unserer Wirtschaft beeinflussen sowohl unsere Mobilitätsbedürfnisse als auch die Entwicklung unterschiedlicher Regionen. Gleichzeitig hat auch die Verkehrsinfrastruktur erhebliche Effekte auf die Siedlungsentwicklung und Raumstruktur.

Effekte von demografischen und gesellschaftlichen Veränderungen und Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Im vorliegenden Dossier wird aufgezeigt, welche demografischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen sich in Österreich vollziehen und in welchem Zusammenhang diese Entwicklungen mit dem Verkehrssystem stehen bzw. welche Anforderungen sich dadurch an das Verkehrssystem stellen.

Grundsätzlich ist die demografische Entwicklung in Österreich dadurch gekennzeichnet, dass die Bevölkerung wächst und gleichzeitig altert. Was das Bevölkerungswachstum betrifft, so bestehen in den unterschiedlichen Regionen Österreichs erhebliche Schwankungen: Regionen mit starken Zuwächsen stehen Regionen mit beträchtlichen Abnahmen gegenüber. Am stärksten wird die Bevölkerung in Städten und insbesondere in deren Umland wachsen. Viele ländliche Regionen hingegen sind mit Bevölkerungsverlusten und einer stark alternden Bevölkerung konfrontiert.

Bevölkerungszuwächse und Alterung regional unterschiedlich

Zu den wesentlichen gesellschaftlichen Veränderungen mit zentralem Einfluss auf die Mobilität gehören insbesondere die „Alterung“ der Gesellschaft, die Erwerbsbeteiligung und Einkommensentwicklung, die Individualisierung der Gesellschaft wie auch Bildung und Konsumgewohnheiten. Darüber hinaus wird sich der Trend der letzten Jahre, dass unterschiedliche Grunddaseinsfunktionen wie Wohnen und Arbeiten, aber auch Freizeit bzw. Versorgung und Wohnen immer seltener an einem Ort stattfinden, fortsetzen.

Während sich die Arbeitsplätze vorwiegend in Ballungsgebieten konzentrieren, werden die Wohnstandorte vermehrt im Umland von Städten gewählt.

All diese Veränderungen führen einerseits zu geänderten Ansprüchen an Raum und Mobilität und andererseits dazu, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt steigt.

Es ist aber grundsätzlich davon auszugehen, dass die Mobilität bzw. das Verkehrsaufkommen nicht in allen Regionen Österreichs in gleicher Weise zunehmen wird. Unterschiede ergeben sich besonders zwischen städtischen und ländlichen Regionen. Während in größeren Städten die Motorisierung stagniert, ist in den Umlandgebieten von Städten mit einem weiteren Zuwachs an Pkw zu rechnen. Ländliche Regionen mit Bevölkerungsverlusten wiederum haben mit stagnierendem oder abnehmendem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Unterschiedliche verkehrliche Herausforderungen in zentralen und ländlichen Regionen

Dabei kann die unterschiedliche Dynamik des Bevölkerungswachstums als Ausdruck der wirtschaftlichen Dynamik in diesen Regionen verstanden werden. Und die wirtschaftliche Dynamik wiederum wird von der Verkehrsanbindung beeinflusst.

Denn eine leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur ist für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft wie auch für die regionale Entwicklung eine wesentliche Voraussetzung. Die Verkehrsinfrastruktur in einem Land beeinflusst die Transportkosten, bringt die Anbieter und Nachfrager von Waren und Dienstleistungen zusammen und ermöglicht die Überwindung von räumlichen Distanzen zwischen Wohnräumen und Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- sowie Freizeitstätten. Insbesondere für eine exportorientierte Wirtschaft wie Österreich kommt der Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle zu.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlich für Wettbewerbsfähigkeit

Insgesamt kann die Verkehrsinfrastruktur in Österreich im EU-Vergleich als sehr gut ausgebaut bezeichnet werden. So hat Österreich im EU-Vergleich eine der höchsten Autobahnnetzlängen pro Kopf. Mit einem Motorisierungsgrad von 530 Pkw pro 1.000 Einwohner gehört Österreich zu den Ländern mit der höchsten Motorisierung in der EU. Eine Sättigung erscheint aus heutiger Sicht trotzdem noch nicht erreicht. Denn auch in den nächsten Jahren, und insbesondere mit der zunehmenden Individualisierung der Gesellschaft, wird der eigene Pkw österreichweit das wichtigste Fortbewegungsmittel bleiben.

Aus Sicht der Autoren erscheint es essentiell, dass all diese Aspekte rund um demografische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends in Verkehrs-, aber auch in gesellschaftspolitischen Konzepten Eingang finden und diese aufeinander abgestimmt werden, um nachhaltige Lösungen der verkehrlichen Herausforderungen anbieten zu können. Dabei sind insbesondere vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Entwicklung einzelner Regionen in Österreich differenzierte Lösungen notwendig.

Abgestimmte regional differenzierte Lösungen sind erforderlich

2 Einleitung

Die sich abzeichnende demografische Entwicklung in Österreich, die vor allem unter dem Gesichtspunkt der „Alterung der Gesellschaft“ diskutiert wird, hat vielfältige und weitreichende Auswirkungen auf sämtliche Bereiche des gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Lebens.

Im vorliegenden Dossier werden die demografisch bedingten Einflussfaktoren auf Verkehrssysteme und damit auch auf Raumentwicklung erörtert. Verkehr und Mobilität spielen nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung, sondern ebenso für die Arbeits- und Freizeitgestaltung eine wesentliche Bedeutung: Das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz, der Güterverkehr in und durch Österreich, Freizeit- und Reiseverkehr etc. stellen spezifische Anforderungen an unser Verkehrssystem und damit an Verkehrsplanung und Verkehrspolitik.¹

Die Teilbereiche Verkehr und Raumentwicklung können dabei nicht als unabhängig voneinander betrachtet werden - im Gegenteil: Das Standortverhalten von Haushalten und Unternehmen und die Verkehrsinfrastruktur sowie -politik beeinflussen sich gegenseitig. Denn einerseits bewirken Änderungen der Verkehrsinfrastruktur Anreize zur Siedlungsentwicklung und andererseits kommt es gerade durch den Wandel der Siedlungsstruktur auch zu einer Veränderung der Bedeutung von Verkehrsarten.²

Verkehr und Raumentwicklung beeinflussen sich gegenseitig

Für politische und wirtschaftliche Entscheidungsträger ist es von hoher Bedeutung, zukünftige Trends richtig abschätzen zu können, um geeignete Konzepte für Verkehr und Raum erstellen zu können.

Denn ein leistungsfähiges, effizientes und modernes Verkehrssystem stellt eine wichtige Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Wohlstand dar.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll vorrangig dazu dienen, den Wirtschaftsstandort Österreich sowie die Lebensqualität hierzulande zu stärken und gleichzeitig eine ausgewogene und angemessene räumliche Entwicklung innerhalb Österreichs sicherzustellen.

Stärkung des Wirtschaftsstandortes und Sicherung der räumlichen Entwicklung

Das vorliegende Dossier ist folgendermaßen aufgebaut:

Im 3. Kapitel wird ein Überblick über die demografische Entwicklung in Österreich gegeben: Dabei wird nicht nur aufgezeigt, welche Regionen in Österreich wachsen bzw. schrumpfen werden, sondern auch, wie sich die Altersstruktur in unterschiedlichen Regionen entwickeln wird.

Im 4. Kapitel folgt eine Analyse darüber, wie sich die Verkehrsinfrastruktur und Raumgestaltung in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat, wie es um den Status Quo von Verkehrsinfrastruktur und Motorisierung in Österreich bestellt ist und welche Veränderungen sich in Zukunft abzeichnen.

Im 5. Kapitel wird aufgezeigt, welche gesellschaftlichen Veränderungen sich abzeichnen und wie diese Verkehrsverhalten und -infrastruktur beeinflussen.

¹ Vgl. Herry et al. (2007)

² Vgl. Herry et al. (2007)

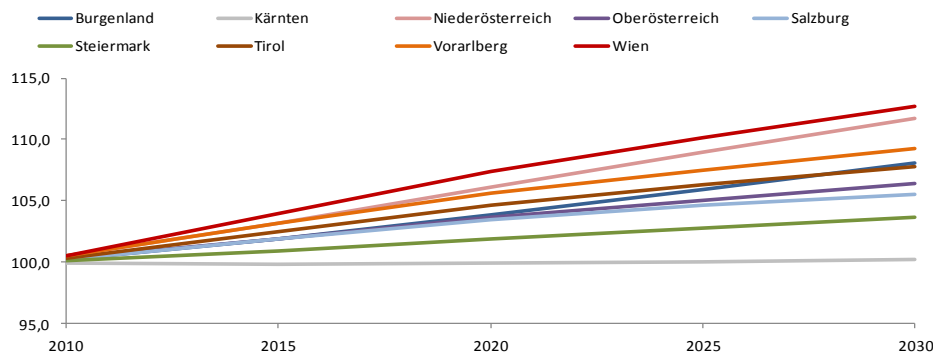
3 Bevölkerungsprognose Österreich

3.1 Allgemeine Trends

Insgesamt wird die Bevölkerung in Österreich wachsen - von 8,42 Millionen im Jahr 2011 auf 9,05 Millionen im Jahr 2030 und danach weiter auf 9,47 im Jahr 2050.

3.2 Bevölkerungsentwicklung auf Bundesländerebene

Prognose: Bevölkerung zu Jahresanfang, 2009=100



Quelle: Hanika (2010), ÖROK

Die Bevölkerung wird in allen Bundesländern mit Ausnahme von Kärnten wachsen. Am stärksten wächst die Bevölkerung in Wien und Niederösterreich. Im Burgenland, in Vorarlberg und Tirol wächst die Bevölkerung entsprechend dem Bundestrend. Das Bevölkerungswachstum Salzburgs und Oberösterreichs sowie der Steiermark fällt hingegen unterdurchschnittlich stark aus. In Kärnten wird die Bevölkerung mittelfristig stagnieren und langfristig abnehmen.³

Stärkster Zuwachs in Wien und NÖ, Abnahme in Kärnten

Bevölkerungsdichte 2010 nach Gemeinden

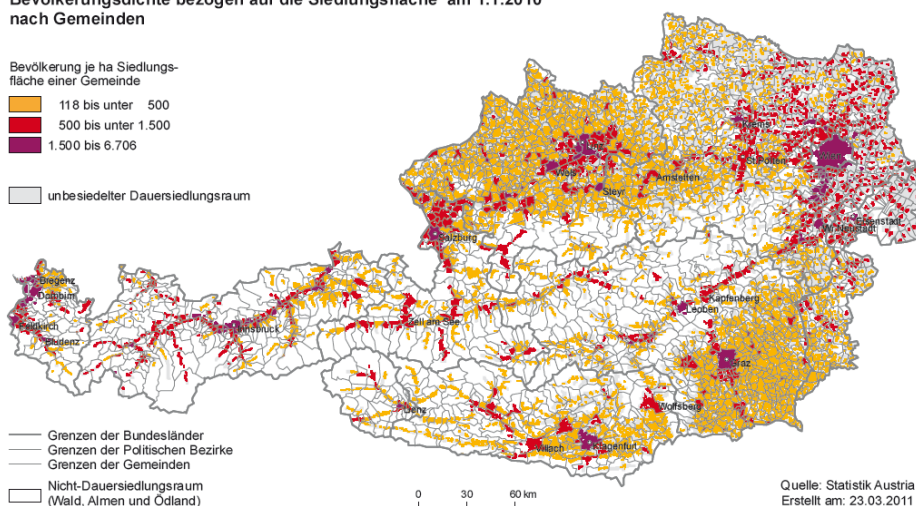
Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche am 1.1.2010 nach Gemeinden

Bevölkerung je ha Siedlungsfläche einer Gemeinde

- 118 bis unter 500
- 500 bis unter 1.500
- 1.500 bis 6.706

unbesiedelter Dauersiedlungsraum

— Grenzen der Bundesländer
— Grenzen der Politischen Bezirke
— Grenzen der Gemeinden
□ Nicht-Dauersiedlungsraum (Wald, Almen und Ödland)



Quelle: Herry et al. 2007

³ Vgl. Hanika et al. (2011)

3.3 Bevölkerungsveränderung auf regionaler Ebene

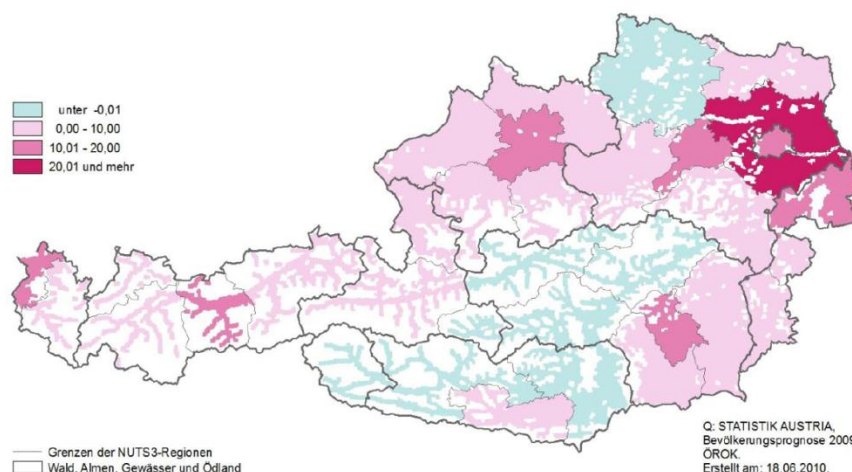
Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung auf tiefer regionalisierter Ebene, so zeigt sich ein deutlich differenzierteres Bild. Denn auch innerhalb einzelner Bundesländer stehen Regionen mit starkem Bevölkerungswachstum solchen mit hohen Bevölkerungsverlusten gegenüber. Das stärkste Bevölkerungswachstum kann die Region Schwechat verbuchen (+27,9 % bis 2030), die höchste Bevölkerungsabnahme muss Murau hinnehmen (-11,5 % bis 2030).

Generell werden die stärksten Zunahmen in den Städten und insbesondere in deren Umlandgebieten zu verzeichnen sein, wobei der Großraum Wien eine besondere Dynamik aufzeigt. So sind die stärksten Zuwächse im Wiener Umland-Nord sowie -Süd zu erwarten. Der Suburbanisierungsprozess rund um Wien reicht bis in das nördliche Burgenland, wo die Bevölkerungszahl bis 2030 um 14 % zunehmen wird.⁴

Städte wachsen, deren
Umland noch stärker

Die Städte selbst werden zwar auch an Bevölkerung gewinnen, in der Regel aber nicht so stark wie deren Umland. Die Stadt Wien wird beispielsweise bis 2030 um 13 % wachsen, die steirische Landeshauptstadt Graz um 15 %, Linz und Innsbruck um knapp 10 %.⁵

Bevölkerungsveränderung 2009-2030 nach NUTS-3-Regionen, in %



Quelle: Hanika (2010), ÖROK

Regionen mit Bevölkerungsverlusten inkludieren den Westen und Osten der Obersteiermark - hier wird ein Bevölkerungsrückgang von 8 % bis 2030 prognostiziert. In Ober- und Unterkärnten ist der Bevölkerungsrückgang mit einer prognostizierten Abnahme von 5 % nicht ganz so stark wie in der Obersteiermark. Im Salzburger Lungau sowie in Osttirol wird die Bevölkerung bis 2030 um 4 % zurückgehen, im Waldviertel um knapp 1 %.

⁴ Vgl. ÖROK-Bevölkerungsprognose (2010)

⁵ Vgl. Hanika et al. (2011)

Regionen mit den stärksten prozentuellen Zu- und Abnahmen bis 2030

Stärkste Zunahmen		Stärkste Abnahmen	
Für NUTS-3-Regionen			
Wiener Umland-Nord	21,5	Westliche Obersteiermark	-8,3
Wiener Umland-Süd	20,7	Östliche Obersteiermark	-8,2
Graz	15,1	Unterkärnten	-5,0
Nordburgenland	13,9	Oberkärnten	-4,6
Wien	12,7	Lungau	-4,1
Für Prognoseregionen			
Schwechat	27,9	Murau	-11,5
Gänserndorf-	23,3	Mürzzuschlag	-10,7
Großenzersdorf-Marchegg		Leoben	-10,1
Klosterneuburg-Purkersdorf	22,8	Judenburg	-9,4
Baden-Ebreichsdorf	22,0	Gmünd	-6,9
Korneuburg	21,8		

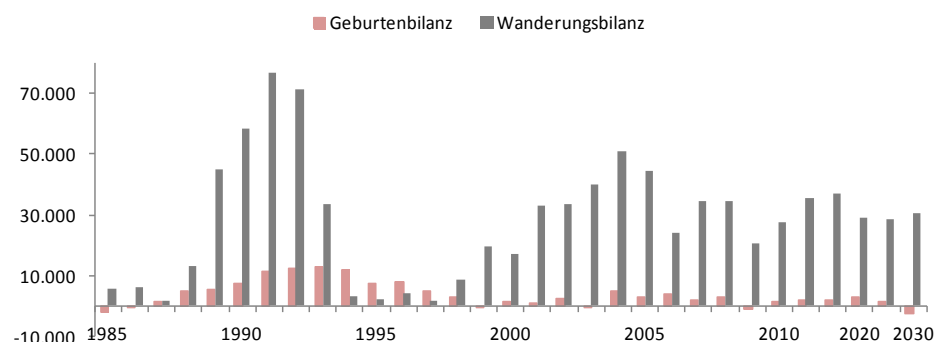
Quelle: Hanika (2010), ÖROK

3.4 Bevölkerungszuwachs aufgrund von Zuwanderung

Der Motor des Bevölkerungswachstums ist die internationale Zuwanderung. Für das Bevölkerungswachstum in Österreich wird, wie schon seit den 1970er Jahren, fast ausschließlich die internationale Zuwanderung verantwortlich sein.⁶

Zuwanderung ist Motor des Bevölkerungswachstums

Geburten- und Wanderungsbilanz Österreich, 1985 - 2030



Quellen: Statistik Austria, ÖROK

3.5 Fertilität

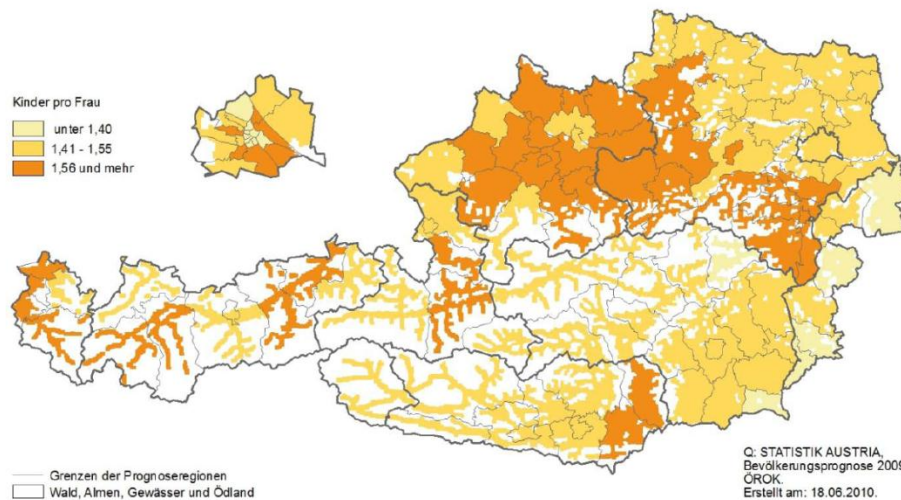
Das Fertilitätsniveau Österreichs hat sich in den letzten Jahren auf einem Niveau von rund 1,4 Kindern pro Frau stabilisiert. Anfang der 1960er Jahre, zur Zeit des Baby-Booms, lag es noch bei einem Wert von 2,8. Bis 2030 soll das Fertilitätsniveau wieder etwas steigen - auf durchschnittlich 1,5 Kinder pro Frau. Dieser Anstieg wird in erster Linie durch Nachholeffekte in der Geburtenzahl begründet - infolge höherer Bildungsbeteiligung der Frauen und folglich auch verstärkter Aktivität am Arbeitsmarkt schieben Paare ihre Kinderwünsche auf ein höheres Alter hinaus, was sich in einem allgemein steigenden Fertilitätsalter widerspiegelt. Die endgültige Kohortenfertilität der derzeit noch im gebärfähigen Alter stehenden Frauen sollte demnach höher liegen als die heute

Fertilitätsniveau hat sich in den letzten 50 Jahren halbiert

⁶ Vgl. Hanika et al. (2011)

tatsächlich beobachteten Periodenwerte und langfristig 1,5 Kinder betragen.⁷

Prognostizierte Gesamtfertilitätsrate 2030



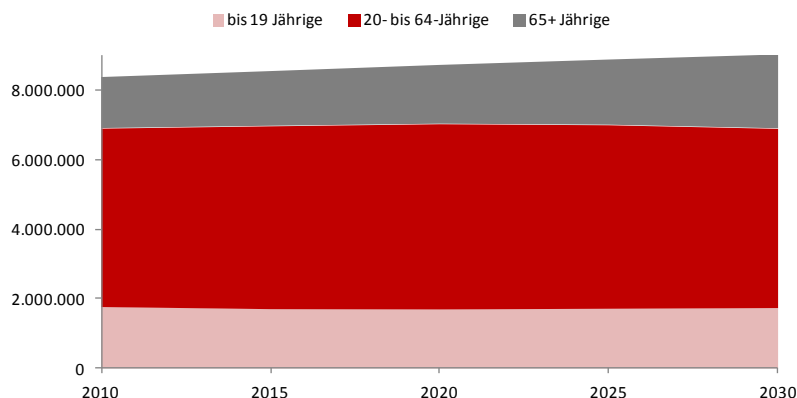
Quelle: Hanika (2010): ÖROK

3.6 Künftige Entwicklung der Altersstruktur

Das künftige Bevölkerungswachstum ist aufgrund der niedrigen Fertilitätsraten und der ständig steigenden Lebenserwartung sowie nicht zuletzt aufgrund der starken Baby-Boom-Jahrgänge der 1950er- und 1960er Jahre von einem Alterungsprozess begleitet - die Altersstruktur verschiebt sich deutlich hin zu den älteren Menschen. Liegt der Anteil der 65+-Jährigen derzeit (Daten 2010) bei 17,8 %, erhöht sich deren Anteil bis 2030 auf 23,6 %. Die Absolutzahl der über 80-Jährigen steigt bis 2030 von derzeit 405.000 um mehr als die Hälfte (+57 %) auf 635.000 an.⁸

Alterung der Gesellschaft
setzt sich fort

Entwicklung der Altersstruktur in Österreich



Quelle: Hanika (2010), ÖROK

⁷ Vgl. Hanika et al. (2011)

⁸ Vgl. Hanika et al. (2011)

3.7 Kinder und Jugendliche

Die Zahl der unter 20-Jährigen wird in den nächsten Jahren weiter abnehmen, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung verringert sich zwischen 2010 und 2030 von 20,9 % auf 19,1 %.

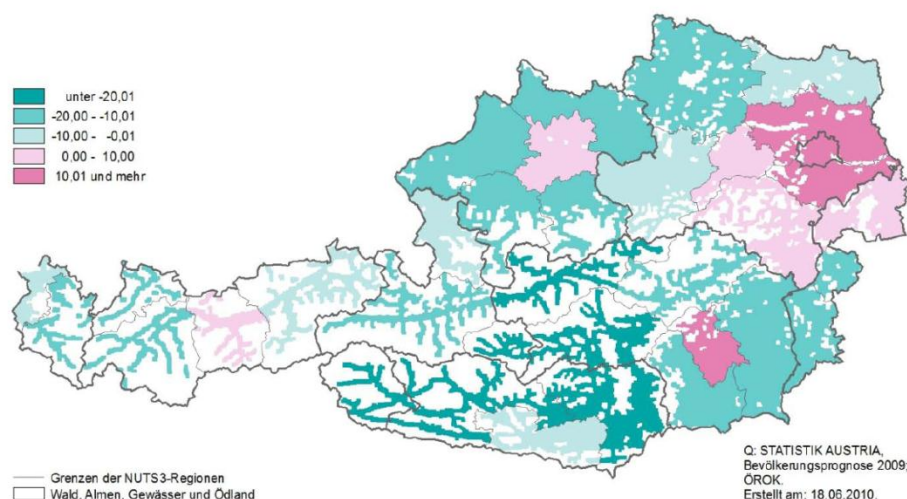
Nur in wenigen Regionen Österreichs wird die Zahl der Kinder und Jugendlichen bis 19 Jahre steigen. Dabei ist generell nur in jenen Regionen, in denen insgesamt ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert wird, auch mit einem Zuwachs junger Menschen zu rechnen. Ein relativ starker Zuwachs von unter 20-Jährigen ist im Wesentlichen auf Wien (+15,0 % 2010 bis 2030) und dessen Umgebung sowie auf Graz (+10,4 % 2010 bis 2030) beschränkt. In Linz-Wels, Niederösterreich-Süd, in Innsbruck sowie im Nordburgenland erreicht der Bevölkerungszuwachs junger Menschen Werte zwischen 1,5 % und 3,3 %.

Zuwachs junger Menschen
in Regionen mit starkem
Bevölkerungszuwachs

In allen anderen Regionen ist mit einem Rückgang der unter 20-Jährigen Bevölkerung zu rechnen. Generell weisen Regionen mit Bevölkerungsverlusten auch stärkere Rückgänge bei den Kindern und Jugendlichen auf. Deren Zahl wird beispielsweise im Salzburger Lungau bis 2030 um rund ein Viertel sinken. Aber auch die westliche Obersteiermark, Osttirol und Oberkärnten haben mit deutlichen Verlusten der jungen Bevölkerung zu rechnen.⁹

Anteil junger Menschen geht
in schrumpfenden Regionen
deutlich zurück

Bevölkerungsveränderung (in Prozent) der 0- bis 19-Jährigen nach NUTS-3-Regionen, 2009-2030



Quelle: Hanika (2010): ÖROK

⁹ Vgl. Hanika et al. (2011)

3.8 Erwerbsprognose

Insgesamt wird die Zahl der Bevölkerung im Alter zwischen 20 und 64 Jahren zwischen 2010 und 2030 von 5,16 Mio. auf 5,18 Mio. steigen.

Generell korreliert die Entwicklung des Erwerbspotenzials stark mit der Bevölkerungsentwicklung insgesamt. So wird die Zahl der 20- bis 60-Jährigen im Wiener Umland am stärksten steigen, in der Obersteiermark hingegen mit bis zu -20 % in Murau am stärksten zurückgehen.

Für das Wiener Umland-Nord und -Süd wird zwischen 2010 und 2030 ein Anstieg der erwerbsfähigen Bevölkerung von fast 13 % prognostiziert. In Wien selbst wächst die Anzahl der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter mit 5,8 % deutlich schwächer. Weiteres werden Zuwächse dieser Bevölkerungsgruppe prognostiziert für Graz (+7,3 %), Linz-Wels (+3,22 %), Innsbruck (+2,9 %) sowie für die Region Rheintal-Bodensee (+4,2 %), das Nordburgenland (+4,0 %) sowie für Niederösterreich-Süd (+2,4 %).

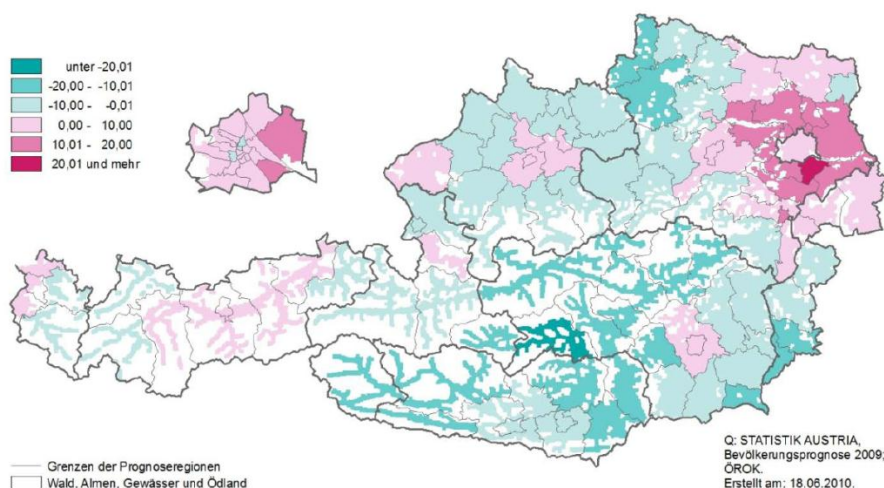
Entwicklung des Erwerbspotenzials korreliert mit Bevölkerungsentwicklung

Am stärksten sinken wird die erwerbsfähige Bevölkerung in der Obersteiermark sowie in Ober- und Unterkärnten. Aber auch die Salzburger Region Lungau sowie Osttirol werden mit relativ starken Verlusten in dieser Bevölkerungsgruppe von über 10 % bis 2030 zu rechnen haben. Des Weiteren werden auch andere periphere bzw. strukturschwache Regionen, wie beispielsweise das Mühl- und Waldviertel, das Süd- und Mittelburgenland, das Tiroler Oberland und der Brenner Wald eine mehr oder weniger starke Abnahme der Erwerbspersonenzahl zu verzeichnen haben.

Auch innerhalb der Bevölkerungsgruppe im erwerbsfähigen Alter wird es zu einer deutlichen Verschiebung in der Altersstruktur kommen. Durch das Nachrücken der Babyboomer ins höhere Erwerbsalter sowie insbesondere durch die Annahme zukünftig steigender Erwerbsquoten jenseits des 50. Lebensjahres wird der Anteil der älteren Erwerbspersonen deutlich zunehmen. Bereits 2015 soll die Zahl der Erwerbspersonen von 50 oder mehr Jahren die Millionen-Grenze übersteigen und noch vor 2020 bei über 1,1 Mio. liegen.¹⁰

Anteil der Erwerbspersonen über 50 Jahren wird weiter steigen

Bevölkerungsprognose der 20- bis 64-Jährigen, nach NUTS-3-Regionen, 2009-2030



Quelle: Hanika (2010): ÖROK

¹⁰ Vgl. Hanika et al. (2011)

3.9 Menschen im Pensionsalter

Die Zahl der Menschen im Pensionsalter, d. h. 65 Jahre oder älter, wird mittel- und langfristig nirgendwo mehr sinken. Insgesamt wird der Anteil der über 65-jährigen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung von derzeit 17,8 % (2010) auf 23,6 % im Jahr 2030 steigen.

Am stärksten steigt die Anzahl der 65+-Jährigen im Tiroler Unterland (+62,9 % zwischen 2010 und 2030) sowie in der Vorarlberger Region Rheintal-Bodensee (+61,3 % im selben Zeitraum). Die schwächsten Anstiege sind hingegen dort zu erwarten, wo die Bevölkerung schrumpft bzw. bereits in der Vergangenheit starke Abwanderungen zu beobachten waren: So in der östlichen Obersteiermark und im Waldviertel.

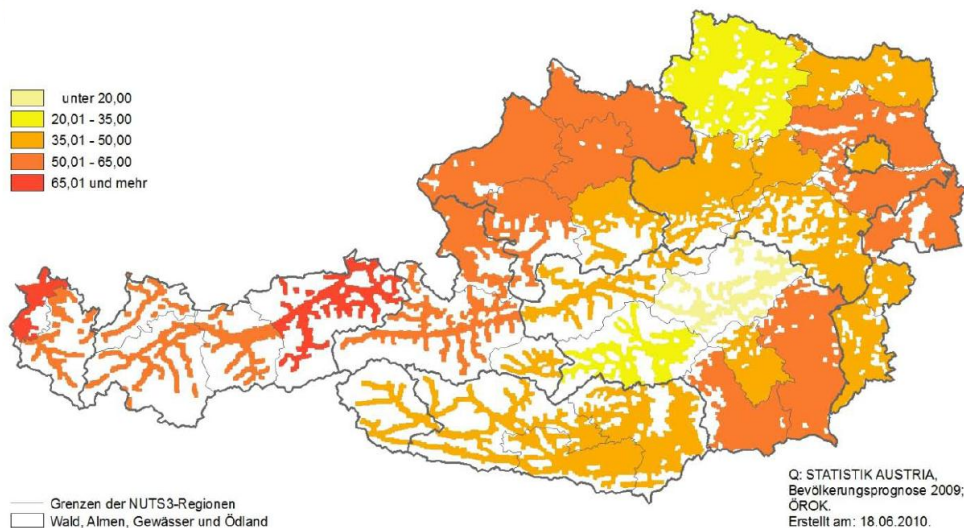
Der bevorstehende Alterungsprozess ist dabei nicht in erster Linie auf den Umstand einer allgemein steigenden Lebenserwartung zurückzuführen. Vielmehr sind es die starken Geburtsjahrgänge in der Vergangenheit und hier insbesondere die Baby-Boom-Generation der 1950er- und 60er Jahre, die in absehbarer Zukunft das Pensionsalter erreichen werden.

Noch stärker als die Zahl der über 65-Jährigen nimmt künftig die Zahl der Bevölkerung im Alter von 85 und mehr Jahren zu. Österreichweit steigt deren Zahl von 181.705 im Jahr 2010 auf 323.000 im Jahr 2030, das einem Plus von 77,7 % entspricht. Somit werden 2030 in vielen Regionen Österreichs mehr als doppelt so viele hochbetagte Menschen leben wie heute. Besonders hohe Zuwächse in dieser Alterskohorte verzeichnen die Vorarlberger Region Rheintal-Bodensee sowie der Salzburger Lungau.¹¹

Anzahl der Bevölkerung im Pensionsalter steigt in allen Regionen

Anzahl der hochbetagten Personen wird sich in vielen Regionen verdoppeln

Bevölkerungsveränderung (in Prozent) der 65+-Jährigen, 2009 - 2030, nach NUTS-3-Regionen



Quelle: Hanika (2010): ÖROK

¹¹ Vgl. Hanika et al. (2011)

3.10 Entwicklung der Haushalte

Im Jahr 2009 gab es in Österreich 3,6 Mio. Privathaushalte, bis 2030 wird die Zahl der Privathaushalte auf 4,05 Mio. steigen, was einem Zuwachs von 12,5 % entspricht.

Dabei steht die künftige Zunahme der Privathaushalte in einem engen Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung insgesamt: Je stärker das Bevölkerungswachstum ausfällt, desto stärker wächst in der Regel auch die Zahl der Privathaushalte.

Die wenigen Regionen, in denen sinkende Haushaltszahlen prognostiziert werden, beschränken sich auf einige periphere Regionen mit hoher Abwanderung und dadurch bedingt auch zusätzlich starker Alterung.

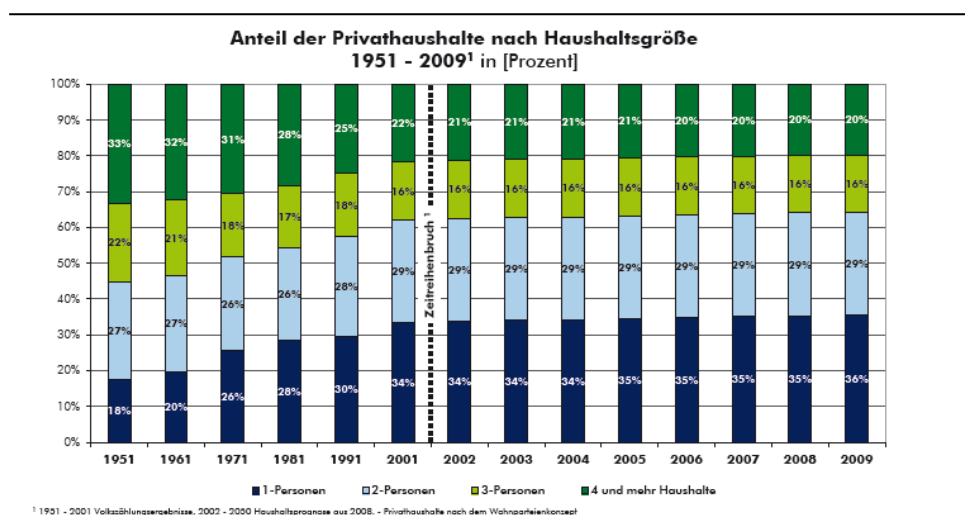
Entwicklung der Privathaushalte korreliert mit Bevölkerungsentwicklung

Differenziert nach Ein- und Mehrpersonenhaushalten wird weiterhin die Zahl der Single-Haushalte überdurchschnittlich stark steigen. 2030 wird die Zahl der Einpersonenhaushalte österreichweit mit 1,56 Mio. um ein gutes Fünftel (+21,3 %) größer sein als 2009 mit 1,29 Mio. Dieser Trend hängt nicht nur mit einer fortschreitenden Individualisierung und der zunehmenden Trennungshäufigkeit von Paaren zusammen, sondern ebenso mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung und mit dem damit einhergehenden starken Anstieg von älteren Personen, die nach dem Tod des Partners alleine leben.

Single-Haushalte steigen überdurchschnittlich

Gemäß der Entwicklung der Gesamtbevölkerung zeichnet sich auch bei den Haushaltsrepräsentanten ein starker Alterungsprozess ab. So sinkt die Zahl der Personen im Alter zwischen 15 und 39 Jahren, die einen Haushalt repräsentieren, stark ab, während die über 65-jährigen Haushaltsrepräsentanten deutlich an Gewicht gewinnen.

Dementsprechend wird auch die Zahl der Single-Haushalte bei den 65+-Jährigen stark ansteigen, während sie bei den unter 39-Jährigen künftig rückläufig sein wird. Bis 2030 wird es bei der über 65-jährigen Bevölkerung mit 668.200 Singlehaushalten um 47 % mehr geben als im Jahr 2009. Aber auch bei den 40- bis 64-Jährigen ist ein stärkerer Anstieg der Einpersonenhaushalte zu erwarten - im Jahr 2030 wird der Wert um 17 % höher liegen als 2009.¹²



Quelle: Herry et al. (2012)

¹² Vgl. Hanika et al. (2011)

4 Verkehrsinfrastruktur, Mobilität und Raumentwicklung

4.1 Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur wurde in den letzten Jahrzehnten erheblich ausgebaut und der Bestand an Fahrzeugen hat sich deutlich erhöht.

In den letzten 40 Jahren wurde das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) weitgehend ausgebaut. Zwischen 1970 und 2011 wurde das Autobahn- und Schnellstraßennetz von knapp 450 auf 2.185 Kilometer erweitert. Die Gesamtlänge des österreichischen Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) betrug im Jahr 2011 114.590 Kilometer.

Hoher Standard der österreichischen Verkehrsinfrastruktur im EU-Vergleich

Im Vergleich mit anderen EU-Staaten kann die Verkehrsinfrastruktur in Österreich als sehr gut entwickelt bezeichnet werden. Österreich hat mit 206 km pro Million Einwohner hinter Zypern, Luxemburg, Spanien und Slowenien eine der höchsten Autobahnnetzlängen pro Kopf.¹³

Die Länge des Schienennetzes der ÖBB verringerte sich seit 1970 um ca. 15,7 % (von rund 5.901 km auf 4.975 km). Die Netzlänge der in Österreich betriebenen Privatbahnen hat sich in diesem Zeitraum um rund 12 % auf 766 km erhöht.¹⁴ Im Vergleich mit den westeuropäischen Nachbarstaaten gibt es in Österreich, bezogen auf die Einwohnerzahl, dennoch ein dichtes Netz.

Gemäß Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) ist bis 2030 ein weiterer massiver Ausbau sowohl des hochrangigen Straßennetzes als auch des Schienennetzes vorgesehen. Dazu zählen der Bau neuer Autobahnen und Schnellstraßen, Kapazitätserhöhungen bestehender Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsstrecken im Bahnnetz sowie der Um- und Ausbau von Bahnhöfen.¹⁵

Die Infrastrukturentwicklungen in Österreich müssen in die infrastrukturellen Strategien der Europäischen Union eingebettet sein.

Wirtschaftliche Entwicklung hängt von der Verkehrsinfrastruktur ab

Für die Europäische Kommission hat die wirtschaftliche Entwicklung in Europa einen deutlichen Bezug zur Verkehrsinfrastruktur. Für den Auf- und Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen der EU erfolgt eine Revision der Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (der Kommissionsvorschlag wurde am 19. Oktober 2011 veröffentlicht).

Die Europäische Kommission verfolgt ein Zwei-Ebenen-Konzept:

- Kernnetz: Das prioritäre Verkehrsnetz soll bis 2030 vollständig verwirklicht sein. Die Ausbaukosten zur Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 werden auf insgesamt 500 Mrd. Euro geschätzt, bis 2020 wird von einem Finanzierungsbedarf von 250 Mrd. Euro ausgegangen.
- Gesamtnetz: Dieses soll die Erreichbarkeits-effekte des Kernnetzes in die Regionen verteilen und bis 2050 fertiggestellt sein.

Als Instrument zur koordinierten Verwirklichung des Kernnetzes wurden in der Connecting Europe Facility, welche die künftige Finanzierung der europäischen Infrastrukturen regeln wird, zehn multimodale Korridore definiert. Vier dieser Korridore verlaufen durch Österreich:

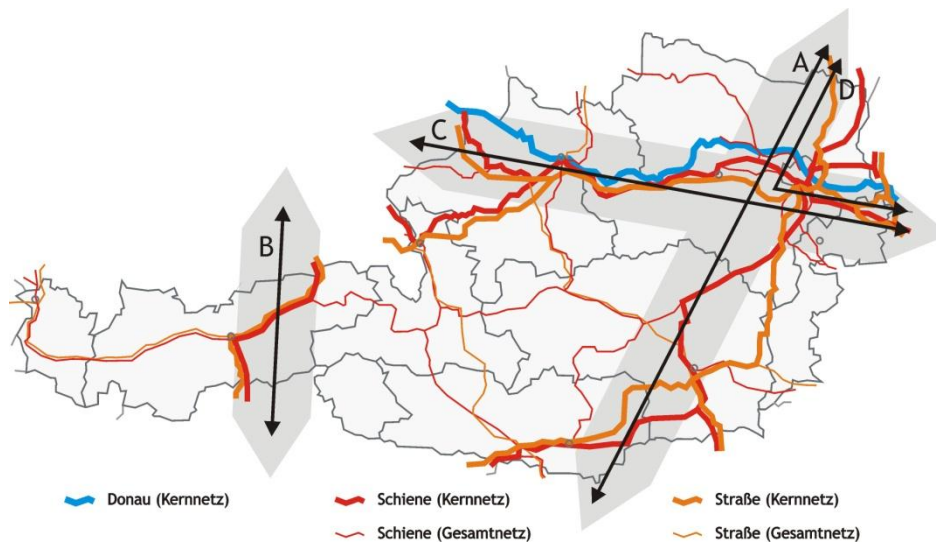
¹³ Vgl. Hiess (2010)

¹⁴ Vgl. Herry et al. (2012)

¹⁵ Vgl. Hiess (2009)

- A. Baltisch-Adriatischer Korridor
- B. Helsinki-Valetta Korridor, inkl. Brennerachse
- C. Seine-Donau Korridor (mit den Zweigen Salzburg-Linz und Passau-Linz)
- D. Hamburg/Rostock - Burgas - Piraeus - Lefkosia
(mit der Verbindung Brünn - Wien/Bratislava - Budapest)

In der nachfolgenden Abbildung werden die für Österreich relevanten trans-europäischen Netze der Schiene, Straße und Wasserstraße dargestellt:



Vier multimodale Korridore durch Österreich

Neben den international bedeutsamen Verkehrsnetzen sind folgende Knotenpunkte in Österreich im Entwurf der Europäischen Kommission enthalten:

	Kernnetz	Gesamtnetz
städtische Knoten	Wien	
Flughäfen	Wien-Schwechat	Salzburg Graz Innsbruck Linz Klagenfurt
Donauhäfen	Wien Enns	Linz Krems
Güterterminals		Wels Salzburg Villach Wolfurt Graz-Werndorf Wörgl

Um das geplante Kernnetz zu realisieren, sind in Österreich umfangreiche Infrastrukturinvestitionen erforderlich. Diese betreffen insbesondere

- im Schienennetz:
- Errichtung Brenner Basistunnel
 - Neubau Koralmbahn inklusive Koralmtunnel
 - Errichtung Semmering-Basistunnel
 - Hochleistungs-Ausbau der Südbahn
 - Hochleistungsausbaubahn der Westbahn zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim und zwischen Linz und Wels
 - Hochleistungsausbaubahn zwischen Wels und Passau, im Osten in Richtung Bratislava und Budapest sowie zwischen Wien und Brunn¹⁶
- im Straßennetz:
- Neubau der A5 von Schrick bis zur Staatsgrenze
 - Lückenschluss der S1 mit Donauquerung

Autobahnen und Schnellstraßen, denen vorwiegend eine regionale und weniger eine internationale Bedeutung zuerkannt wird, finden sich im Kommissionsvorschlag für ein Gesamtnetz nicht. Solche sind beispielsweise:

Straßenbahn von regionaler Bedeutung

- im Großraum Wien:
- Nordwestteil des Regionenrings mit S1, S5 und S33
 - S3 bis Hollabrunn und geplante Verlängerung bis zur Staatsgrenze
 - A1 ab Knoten Steinhäusl bis Wien
 - A22 und A23
- im Burgenland:
- A3, S4 und S31
- in Kärnten:
- S37
- in der Steiermark:
- S6, S35 und S36
- in Oberösterreich:
- A26

Mit den TEN-V-Korridoren sind - unter Berücksichtigung der noch zu realisierenden infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen - 70 der 120 politischen Bezirke an hochrangige Verkehrsinfrastrukturen angebunden.¹⁷ Weitere 28 Bezirke liegen zwar nicht im Bereich der TEN-Korridore, sind aber verkehrstechnisch mit Autobahn und/oder Schnellstraßen sowie mittels Bahninfrastrukturen leistungsfähig erschlossen. In 12 politischen Bezirken gibt es eine gute Erschließung mit der Bahn und 10 Bezirke weisen keine Autobahn-/Schnellstraßenanbindungen und keine leistungsfähigen Bahnanbindungen auf.

Diese Bezirke ohne Anschluss an größere Verkehrsrouten sind u. a. dadurch gekennzeichnet, dass hier die Bevölkerung in den kommenden Jahrzehnten schrumpfen wird; insbesondere die Zahl der unter 19-Jährigen ist in diesen Bezirken in einem überdurchschnittlichen Ausmaß im Abnehmen begriffen. Darüber hinaus entwickelt sich in diesen Bezirken der Alterungsprozess zumeist dynamischer als im österreichischen Durchschnitt.

Die Ballungsräume und bedeutendsten Wirtschaftszentren in Österreich sind mit leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen erschlossen. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, gibt es dabei in Österreich regionale Unterschiede. Österreichweit leben sieben von zehn Einwohnern in Bezirken, die von transeuropäischen Verkehrskorridoren direkt erschlossen sind. In diesen Bezirken befinden sich 78 % der heimischen Unternehmen.

¹⁶ Das Ausmaß an Hochleistungsbahnstrecken geht über die Ausbaupläne der ÖBB (Zielnetz 2025+) hinaus.

¹⁷ Das Ausmaß der Anbindung kann aber sehr unterschiedlich sein und von einer direkten Erschließung der Bezirkszentren bis zu einem knappen Überschreiten der Bezirksgrenzen (z. B. Oberwart) reichen.

Im Burgenland gibt es im Bezirk Güssing keine direkte Erschließung mit Autobahn bzw. Schnellstraßen und auch keine leistungsfähige Bahnanbindung. Dadurch ist das Burgenland das Bundesland mit dem höchsten Bevölkerungsanteil sowie Anteil an Arbeitsstätten, die in Regionen mit weniger leistungsfähigen Verkehrsanbindungen angesiedelt sind.

Österreichische Regionen nach Anbindung der Bezirke an leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen - Anteil der Wohnbevölkerung und **Arbeitsstätten**

	TEN-Korridore	Autobahnen/ Schnellstraßen sowie Hauptbahnen	Hauptbahnen	weniger leistungsfähige Anbindungen
B	38 % / 40 %	52 % / 52 %	- / -	10 % / 8 %
K	66 % / 75 %	25 % / 19 %	- / -	9 % / 6 %
NÖ	73 % / 75 %	13 % / 12 %	8 % / 8 %	6 % / 5 %
OÖ	61 % / 76 %	14 % / 8 %	19 % / 13 %	6 % / 4 %
S	54 % / 66 %	30 % / 21 %	16 % / 13 %	- / -
St	70 % / 75 %	22 % / 20 %	6 % / 3 %	2 % / 2 %
T	65 % / 71 %	14 % / 11 %	16 % / 14 %	5 % / 4 %
V	- / -	100 % / 100 %	- / -	- / -
W ¹⁸	100 % / 100 %	- / -	- / -	- / -
Österreich (ohne W)	69 % / 78 % (61 % / 69 %)	19 % / 14 % (24 % / 20 %)	8 % / 6 % (10 % / 8 %)	4 % / 2 % (5 % / 3 %)

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

4.2 Motorisierung

4.2.1 Personen- und Lastkraftwagen

Der Kfz-Bestand hat sich zwischen 1965 und 2010 von ca. 1,81 Mio. Fahrzeugen auf 6,09 Mio. erhöht. Bei einer Betrachtung der Entwicklung des Kfz-Bestandes in Österreich seit 1965 fällt insbesondere der überdurchschnittlich hohe Zuwachs an Pkw und Kombi (+426 % von 1965 bis 2005) auf. Der Pkw-Motorisierungsgrad¹⁹ ist in diesem Zeitraum (1965 bis 2010) von 190 Pkw/1.000 Einwohner auf 530 Pkw/1.000 Einwohner gestiegen. Damit gehört Österreich zu den Ländern mit der höchsten Motorisierung in der EU. Eine Sättigung erscheint aus heutiger Sicht trotzdem noch nicht erreicht: Prognosen erwarten in Zukunft eine Vollmotorisierung von 750 - 850 Pkw/1.000 Einwohnern.²⁰

Dabei zeichnen sich aber je nach unterschiedlichem Raumtyp unterschiedliche Entwicklungen ab: So stagniert in größeren Städten die Motorisierung seit Ende der 1990er Jahre oder sie geht sogar leicht zurück.

Österreich eines der Länder mit der höchsten Motorisierung in der EU

¹⁸ Auch innerhalb von Wien ist die verkehrstechnische Anbindung der Bezirke unterschiedlich ausgeprägt. Eine Untergliederung übersteigt aber den Detaillierungsgrad dieser Arbeit, weshalb gesamt Wien als städtischer TEN-Knoten den TEN-Korridoren zugerechnet wurde.

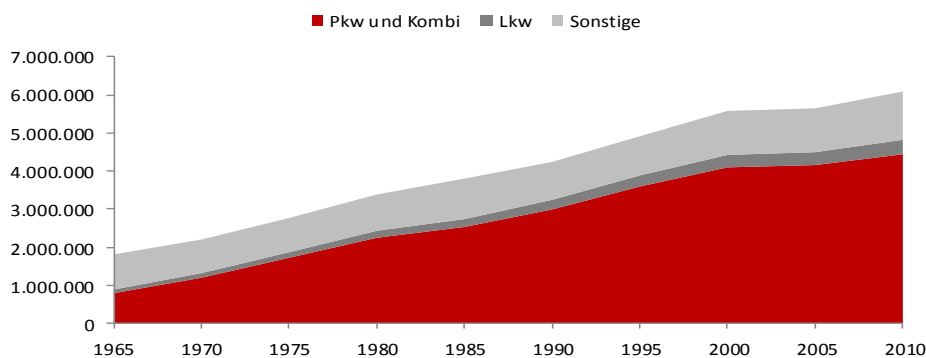
¹⁹ Der Motorisierungsgrad gibt das Verhältnis an, in welchem der Fahrzeugbestand und die Bevölkerungsgröße zueinander stehen.

²⁰ Vgl. Hiess (2010), Herry et al. (2007), Statistik Austria

Aus heutiger Sicht kann aber noch nicht abgeschätzt werden, ob es sich dabei um eine dauerhafte Entwicklung handelt. Angesichts gut ausgebauter öffentlicher Verkehrssysteme, des wachsenden Radverkehrsanteils und limitierter Straßen- und Parkraumkapazitäten könnte eine Sättigung schon erreicht sein. Insgesamt ist eine Sättigung bei den Pkw-Verkehrsleistungen noch lange nicht erreicht. Die stärkste Dynamik des Pkw-Wachstums wird dabei in den Stadtrand- und Stadtumlandgebieten zu erwarten sein - hier wird die hohe Affinität zum privaten Kfz verstärkt. In den Kernstädten und den ländlichen Regionen mit Bevölkerungsverlusten dürfte das Pkw-Verkehrsaufkommen jedoch stabil bleiben oder sogar abnehmen.²¹

Pkw-Wachstum im Stadtrand- und Stadtumlandgebieten

Entwicklung des Kfz-Bestandes 1965-2010



Quelle: BMVIT, Verkehr in Zahlen, Statistik Austria

Die Anzahl der Lkw ist zwischen 1965 und 2010 von rund 96.000 auf 380.000 gestiegen.

Bei den „sonstigen“ Kfz²² gab es in diesem Zeitraum vergleichsweise geringe Veränderungen. Beispielsweise ist die Anzahl der einspurigen Kfz von rund 700.000 bis in die 1990er Jahre auf knapp 550.000 zurückgegangen. In den letzten 20 Jahren ist ein erneuter Boom festzustellen und 2010 waren in Österreich wieder knapp 700.000 einspurige Kfz zugelassen.

Gemessen an der Arbeitszeit sind Treibstoffpreise gesunken

4.2.2 Pkw-relevante Trends der letzten Jahrzehnte

Entwicklung der Treibstoffpreise

Die Preise für Kraftstoffe sind in den letzten Jahrzehnten bekanntlich deutlich gestiegen. So hat sich etwa der Preis für Normalbenzin seit 1970 von umgerechnet 0,247 auf 1,374 Euro im Jahr 2011 erhöht.²³ Gemessen in Arbeitszeit sind Treibstoffe in den vergangenen Jahrzehnten aber sogar günstiger geworden: Während im Jahr 1980 ein durchschnittlicher Industriearbeiter 7,6 Minuten arbeiten musste, um 1 Liter Superbenzin kaufen zu können, verringerte sich der dafür notwendige Arbeitsaufwand auf 5,8 Minuten im Jahr 2011.²⁴

²¹ Vgl. Hiess (2010)

²² Zu dieser Fahrzeuggruppe zählen: Mopeds und Motorräder, Busse, Zugfahrzeuge und Traktoren sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

²³ Vgl. ÖAMTC (2012)

²⁴ Vgl. WIFO (2011)

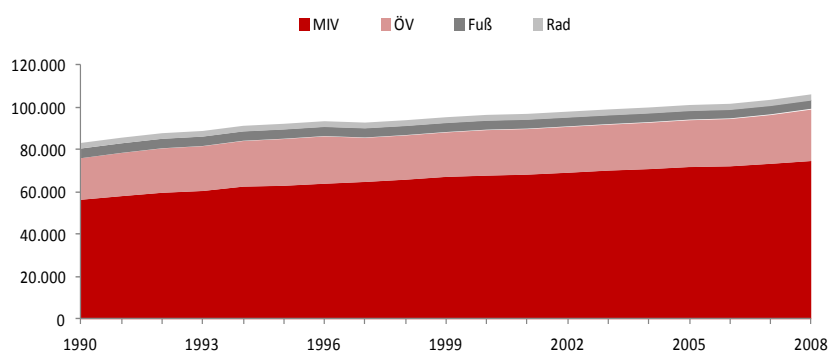
Zusätzlich konnte durch Effizienzsteigerungen bei Automotoren der Treibstoffverbrauch von Autos drastisch verringert werden. So wurde allein in den letzten zehn Jahren der durchschnittliche Verbrauch der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge um 14 % verringert.²⁵

Das Auto bleibt das Fortbewegungsmittel Nummer 1

Was den Personenverkehr betrifft, so steht der motorisierte Individualverkehr (MIV) und davon insbesondere das eigene Auto nach wie vor an erster Stelle. Der öffentliche Verkehr (ÖV) sowie das Radfahren gewinnen zwar an Bedeutung, können die dominante Stellung des privaten Pkw aber keineswegs zurückdrängen.

Pkw-Verkehr dominiert

Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr nach benutztem Verkehrsmittel 1990 - 2008, in Mio. Personen-Kilometern

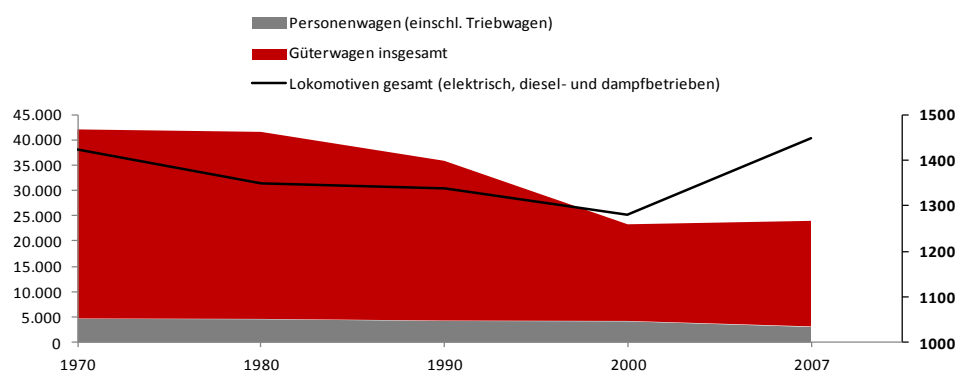


Quelle: Herry et al. (2012)

4.2.3 Schienen- und Wasserfahrzeuge, Flugzeuge

Bei der Entwicklung des Bestandes an Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln kam es im Zeitraum zwischen 1970 und 2000 zu einem Rückgang der Lokomotiven um rund 9,9 %. Ab dem Jahr 2000 stieg die Anzahl der Lokomotiven um 13,3 % (zwischen 2000 und 2007). Die Anzahl der Güterwagen sank im Zeitraum 1970 bis 2007 um 44,18 %.²⁶

Bestand an Lokomotiven sowie Personen- und Güterwagen



Quelle: Verkehr in Zahlen (2011)

²⁵ Vgl. Arbeitskreis der Automobilimporteure (2012)

²⁶ Vgl. Herry et al. (2012)

Beim Bestand an Wasserfahrzeugen zeigte sich im Zeitraum von 1985 bis 2002 ein Rückgang des Schiffbestandes zur Güterbeförderung (von 213 im Jahr 1985 auf 142 im Jahr 2002). Der Bestand an Wasserfahrzeugen zur gewerblichen Personenbeförderung nahm hingegen seit 1975 stetig zu (von 282 im Jahr 1985 auf 331 im Jahr 2002). Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zeigt sich ein deutlicher Trend zu großen Einheiten.²⁷

Der Bestand an Luftfahrzeugen in der Zivilluftfahrt verzeichnete im Zeitraum von 1995 bis 2010 einen Zuwachs von +35,9 % (von 1174 auf 1596).²⁸

4.3 Verkehrsaufkommen

4.3.1 Straße

Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr stellt die Straße den dominierenden Verkehrsträger dar. In Hinblick auf den Güterverkehr gilt dies insbesondere für den Binnenverkehr, bei welchem kurze Transportweiten überwiegen. Im grenzüberschreitenden Verkehr hingegen ist die Dominanz der Straße deutlich geringer ausgeprägt. So trägt der Binnenverkehr knapp 67 % des Straßengütertransports in Österreich bei.

Straße ist der dominierende
Verkehrsträger

In Hinblick auf den Personenverkehr ist Österreich durch eine stetige Steigerung des Pkw-Verkehrs seit den 1970er Jahren gekennzeichnet. Die Verkehrsleistung stieg im Personenverkehr mit dem Pkw auf der Straße von 1970 bis 2008 um rund 120 % auf etwas mehr als 72 Milliarden Personenkilometer an.²⁹

4.3.2 Schiene

Der Schienengüterverkehr ist im Vergleich zum Straßengüterverkehr durch seine starken Verflechtungen mit dem Ausland geprägt.

Was den Personenverkehr betrifft, so konnte zwischen 2005 und 2009 ein Zuwachs von rund 8 % verzeichnet werden. Insgesamt wurden 2009 rund 240 Millionen Personen mit der Bahn befördert.

In den letzten zehn Jahren erhöhte sich die Anzahl der beförderten Personen im Schienenverkehr von 203 Millionen im Jahr 2000 auf 240 Millionen im Jahr 2009.³⁰

Starke Verflechtung des
Schienengüterverkehrs
mit dem Ausland

4.3.3 Schifffahrt

Beim Transport auf der Donau ist für die letzten Jahre ein rückläufiger Trend erkennbar: Das Güterverkehrsaufkommen auf der Donau verringerte sich zwischen 2004 und 2009 jährlich um durchschnittlich 4,9 %.

In einem längerfristigen Vergleich (1995 - 2009) zeigt sich, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Donau relativ konstant bleibt: Wurden 1995 8,7 Millionen Tonnen auf der Donau transportiert, waren es im Jahr 2009 9,3 Millionen Tonnen.³¹

Güterverkehrsaufkommen auf
der Donau im längerfristigen
Vergleich konstant

4.3.4 Luftfahrt

Das Luftfrachtaufkommen auf österreichischen Flughäfen stieg zwischen 2005 und 2009 um rund 24 %, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 4,3 % entspricht.

In den letzten 10 Jahren hat sich das Luftfrachtaufkommen stark erhöht: Zwischen 2000 und 2010 hat sich das Luftfrachtaufkommen von rund 134 Tausend Tonnen auf rund 246 Tausend Tonnen erhöht.

Deutliche Zunahme im
Luftfrachtaufkommen

²⁷ Seit 2003 werden Daten zum Personenverkehr und zum Fahrzeugbestand in der Schifffahrt nicht mehr erhoben.

²⁸ Vgl. Herry et al. (2012); Statistik Austria

²⁹ Vgl. Herry et al. (2012)

³⁰ Vgl. Herry et al. (2012)

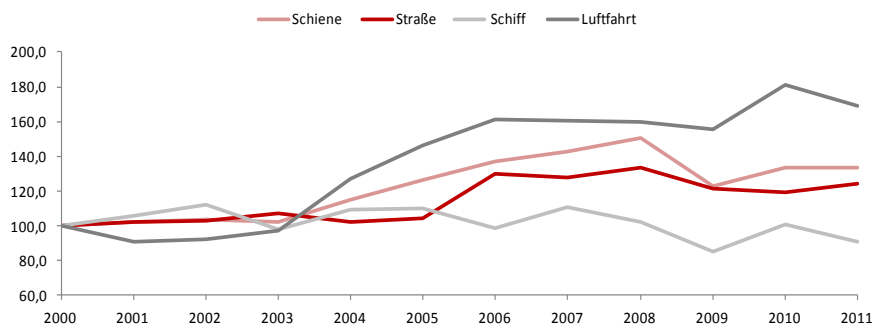
³¹ Vgl. Herry et al. (2012)

Das Passagieraufkommen auf österreichischen Flughäfen stieg in diesem Zeitraum um 56,7 %, von rund 15,6 Millionen im Jahr 2000 auf ca. 24,5 Millionen Passagiere im Jahr 2010.³²

4.3.5 Verkehrsaufkommen im Güterverkehr

Beim Gütertransport überwiegen die Straße (74,5 % der transportierten Güter in Tonnen) und die Schiene (23,3 %). Der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehrsaufkommen liegt bei 2,2 % und jener der Luftfahrt bei 0,1 %. Die Bedeutung des Lufttransports hat im letzten Jahrzehnt an Bedeutung gewonnen.

Entwicklung des Gütertransportaufkommens insgesamt (in Tonnen), 2000=100



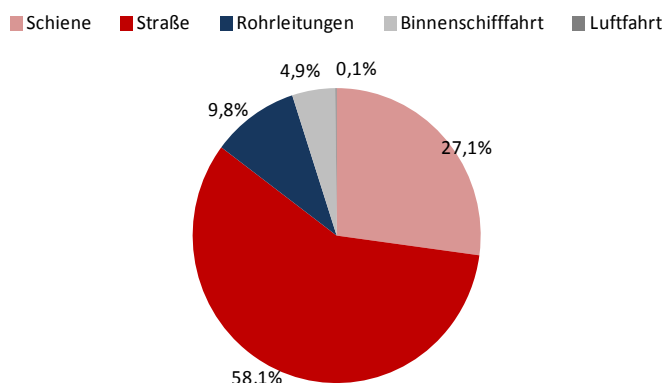
Quelle: Statistik Austria

Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Für den Export und Import von Gütern spielt die Straße die größte Bedeutung, gefolgt vom Schienenverkehr. Der Luftfahrt kommt - trotz des Bedeutungsanstiegs im letzten Jahrzehnt - insgesamt eine relativ geringe Rolle zu.³³ Die Bedeutung des Flugverkehrs für die Wirtschaft liegt dementsprechend nicht so sehr im Transport großer Mengen, sondern spielt vielmehr im Falle zeitkritischer Transporte von hochpreisigen Gütern sowie insbesondere im Personenverkehr eine erhebliche Rolle.

Für den Warenaußenhandel spielt die Straße die größte Bedeutung

Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr, importierte und exportierte Güter in Tonnen, 2009



Quelle: Verkehr in Zahlen (2011)

³² Vgl. Herry et al. (2012)

³³ Vgl. Herry et al. (2012)

4.4 Verkehrssysteme und Raumentwicklung

4.4.1 Allgemeine Trends in der Vergangenheit

Der Ausbau der Verkehrssysteme in den letzten Jahrzehnten brachte unterschiedliche räumliche Konsequenzen mit sich. So haben die Motorisierung, der Ausbau der Straßeninfrastruktur und billiger Treibstoff seit den 1950er Jahren eine massive Ausweitung der Siedlungsfläche ermöglicht. Dabei war die räumliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte vor allem durch eine starke Ausweitung des Einfamilienhausbestandes geprägt. Seit 30 Jahren wird rund die Hälfte aller neu gebauten Wohnungen in Form von Ein- oder Zweifamilienhäusern errichtet. Allein zwischen 1989 und 2009 wurden etwa 375.000 Wohnungen als Ein- oder Zweifamilienhäuser gebaut.³⁴

Massive Ausweitung der
Nutzungsfläche

Da Einfamilienhausgebiete meist in monofunktionalen Wohngebieten entstehen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum oder schlecht erschließbar sind, hat sich zunehmend ein Pkw-orientiertes Mobilitätsverhalten durchgesetzt.

Gleichzeitig haben sich gerade im Umland von Städten unterschiedliche Funktionen wie Wohnen und Arbeiten, aber auch Freizeit/Versorgung und Wohnen getrennt, was wiederum den Gebrauch von Kfz verstärkt und die durchschnittlichen Weglängen enorm erhöht hat.

Infrastruktur reduziert die
Abwanderung aus ländlichen
Gebieten

Die Infrastrukturpolitik der letzten Jahrzehnte hat aber auch dazu beigetragen, dass die Abwanderung aus ländlichen Ortschaften reduziert wurde, da mit dem Pkw größere Pendeldistanzen zurückgelegt werden können.

Insgesamt haben die weit verbreiteten Wohnstandortpräferenzen für Lagen im suburbanen Raum, die Ausdehnung der Siedlungsfläche, die wachsende Motorisierung der Haushalte und der wachsende Freizeitverkehr eine Zunahme des Verkehrsaufwandes zur Folge.³⁵

4.4.2 Raumrelevante Trends in Zukunft

Diese charakteristischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte werden sich auch zukünftig fortsetzen: Denn auch in Zukunft wird sich die Haushaltsstandortwahl zugunsten des Umlandes von Kernstädten durchsetzen. Gleichzeitig werden sich (v. a. international ausgerichtete) Arbeitsplätze nicht zuletzt aufgrund des Ausbaus von Hochleistungsbahn und der wachsenden Bedeutung des Flugverkehrs weiter in den Zentren von Kernstädten konzentrieren. Eine Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten, aber auch von Freizeit/Versorgung und Wohnen wird sich somit auch in Zukunft fortsetzen.³⁶

Weiterer Zuzug im Stadumland

Ein spezifischeres Bild über die weiteren Entwicklungstendenzen unterschiedlicher Raumtypen wird im Folgenden dargestellt:

Städte

Die demografischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends führen zu einem Wachstum der Agglomerationen. Es wird davon ausgegangen, dass in den städtischen Gebieten sowohl die Motorisierung als auch das Kfz-Verkehrsaufkommen bereits an eine Sättigungsgrenze gestoßen ist. Deshalb wird das Kfz-Verkehrswachstum in den gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Radinfrastruktur erschlossenen Kerngebieten von Groß- und Mittelstädten stagnieren oder abnehmen.

In den Stadtrand- und Stadumlandgebieten hingegen besteht die Möglichkeit, dass die hohe Affinität zum privaten Kfz verstärkt wird. In diesen Gebieten könnte es zu einer weiteren starken Zunahme des Kfz-Verkehrs kommen.³⁷

³⁴ Vgl. Hiess (2010)

³⁵ Vgl. Hiess (2010), Herry et al. (2007)

³⁶ Vgl. Hiess (2010), Herry et al. (2007)

³⁷ Vgl. Hiess (2010)

Mittel- und Kleinstädte

In Mittel- und Kleinstädten wird der Kfz-Verkehr weiter zunehmen, was zu regelmäßigen Verkehrsüberlastungen führen könnte. Die Anbindung an die hochrangigen Verkehrsnetze wird zu einem wichtigen Faktor der Standortentwicklung. Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird zu einer zentralen Herausforderung.

Anbindung an hochrangige
 Verkehrsnetze für
 Stadtentwicklung

Ländliche Gebiete

Innerhalb des ländlichen Raums ist zwischen den peri-urbanen Gebieten im Einzugsbereich von Mittel- und Kleinstädten und zwischen peripheren Gebieten zu unterscheiden. In den peri-urbanen Gebieten in der Nähe von Stadtgebieten könnte sich die bisher beobachtbare dezentrale Siedlungsentwicklung fortsetzen und zu einer Erhöhung der automobilen Mobilität führen.

In den peripheren Gebieten ist mit Bevölkerungsrückgang und Abwanderung zu rechnen. Auch diese Gebiete sind auf Kfz angewiesen, allerdings sind auf Grund von Bevölkerungsverlusten und der dünnen Besiedelung kaum Zunahmen des Kfz-Verkehrsaufkommens oder Kapazitätsprobleme zu erwarten. Ländliche Gebiete sehen sich hingegen mit anderen Problemen konfrontiert: So können die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten, die wachsenden Einkommensdisparitäten im Vergleich zu den Zentren und eventuell steigende Mobilitäts- und Transportkosten zu Problemen führen und die Abwanderung insbesondere von jungen, aktiven Bevölkerungsgruppen verstärken.

Abwanderung in peripheren
 Gebieten

4.4.3 Bedeutung des Anschlusses an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und für die regionale Entwicklung eine wesentliche Voraussetzung. Mit der Industrialisierung setzte ein flächendeckender Ausbau der Bahninfrastruktur ein, um möglichst alle Wirtschafts- und Dauersiedlungsräume zu erschließen und zu versorgen. Aufgrund der damaligen technologischen Möglichkeiten war die Bahn ein konkurrenzloses Verkehrsmittel für diesen Zweck. Mit steigender Motorisierung wurde die Bedeutung des Straßenverkehrs größer und dominierend.

Um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Rechnung zu tragen, wurde seit den 1970er Jahren das Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich deutlich ausgebaut. Bis dahin gab es in Österreich im Wesentlichen die Westautobahn von Wien bis Salzburg, die Südautobahn von Wien bis Wiener Neustadt, Teile der A12 und A 13 im Raum Innsbruck.

Ausbau des Autobahn- und
 Schnellstraßennetzes

Insgesamt waren bis 1970 in Österreich 441 Kilometer Autobahn und 7 Kilometer Schnellstraßen für den Verkehr freigegeben. Der weitere Ausbau erfolgte³⁸

- in den 1970ern: 433 km Autobahnen und 75 km Schnellstraßen
- in den 1980ern: 526 km Autobahnen und 187 km Schnellstraßen
- in den 1990ern: 233 km Autobahnen und 73 km Schnellstraßen
- seit 2000: 86 km Autobahnen und 125 km Schnellstraßen

Ein erfolgter Vollausbau mit der Verkehrsfreigabe einer zweiten Richtungsfahrbahn beziehungsweise ein Ausbau der Fahrspuren ist in den obigen Zahlen nicht dargestellt, stellt aber ebenfalls eine bedeutende Infrastrukturinvestition zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Autobahnen und Schnellstraßen dar.

³⁸ Vgl. BMVIT (2012).

Die Ausgaben für Neuinvestitionen in Schnellstraßen und Autobahnen betragen im Jahr 2010 € 753 Mio., während noch in den Jahren davor (von 2006 bis 2009) jeweils über € 1.000 Mio. pro Jahr investiert wurden.³⁹

Im Schienennetz wurde in den letzten vier Jahrzehnten insbesondere ins Bestandsnetz investiert, um die Leistungsfähigkeit, den Komfort und die Sicherheit der Bahn weiter zu erhöhen. Vor allem gab es in dieser Zeit eine Konzentration auf den Ausbau der Hochleistungsstrecken (insbesondere den Ausbau der Westbahn). Neubaustrecken gibt es nur wenige und sie sind heute erst zum Teil verkehrswirksam:

Investition vor allem im
Schienen-Bestandsnetz

- Neubaustrecke Wien - St.Pölten mit Lainzer Tunnel (und weitere Maßnahmen zur Durchbindung der internationalen Bahnverbindungen in Wien)
- Neubaustrecke Koralmbahn

Zur Erschließung der Flächen ist die Straße heute der prioritäre Verkehrsträger. Die Stärke der Schiene liegt im Transport von größeren Massen an Personen und/oder Gütern.

³⁹ Vgl. Herry et al. (2012), BMVIT

5 Demografische und gesellschaftliche Trends, die das Verkehrsverhalten beeinflussen

5.1 Demografische und gesellschaftliche Trends allgemein

Demografische und gesellschaftliche Trends haben erhebliche Implikationen auf die künftige Personenmobilität und Verkehrsnachfrage in den österreichischen Regionen.⁴⁰ Zu den Faktoren mit zentralem Einfluss auf die Mobilität gehören besonders die „Alterung“ der Gesellschaft, die Erwerbsbeteiligung und die Einkommensentwicklung, die Flexibilisierung von Arbeitsformen und -zeiten, die Individualisierung von Gesellschaften wie auch Bildung und Konsumgewohnheiten. In vielerlei Hinsicht ist die Mobilität von Haushalten stark abhängig von deren ökonomischen Aktivitäten und somit von der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes.⁴¹

All diese Veränderungen führen zu geänderten Ansprüchen an Raum und Mobilität und wirken sich ganz entscheidend auf das Standort- und Verkehrsverhalten von Personen, Haushalten und Unternehmen aus.⁴²

5.2 Demografische und gesellschaftliche Trends im Detail

5.2.1 Bevölkerungswachstum in Österreich

Insgesamt wird die Bevölkerung in Österreich in Zukunft wachsen. Diese Entwicklung bedeutet zusammen mit der Motorisierungsentwicklung und der durchschnittlichen Fahrleistung/Pkw, dass sich die Pkw-Fahrleistung in Österreich um bis zu 40 % bis zum Jahr 2030 allein durch die Bevölkerungs- und Motorisierungsentwicklung erhöhen wird.⁴³

Bevölkerungswachstum bedingt höhere Pkw-Fahrleistung

5.2.2 Bevölkerungswachstum in unterschiedlichen Regionen

Zwischen den unterschiedlichen Regionen Österreichs bestehen erhebliche Schwankungen in der Bevölkerungsentwicklung: Regionen mit starken Zuwächsen stehen Regionen mit beträchtlichen Abnahmen gegenüber. Dementsprechend wird sich auch die Motorisierungsentwicklung regional stärker differenzieren. Während die Motorisierung in Städten nur mehr geringfügig steigen oder stagnieren wird, ist im ländlichen Raum eine weitere Zunahme zu erwarten.⁴⁴

Regional unterschiedliche Entwicklung

Wie sich die Motorisierung, der Pkw-Bestand, die durchschnittliche Pkw-Jahresleistung usw. in Zukunft entwickeln werden, hängt aber auch nicht zuletzt ganz entscheidend von der Entwicklung der Energiepreise ab. Bei einem nachhaltigen Energiepreissprung wären eine Stagnation des Motorisierungsgrades und eine rückläufige durchschnittliche Pkw-Jahresfahrleistung zu erwarten.⁴⁵

⁴⁰ Vgl. Huber et al. (2010)

⁴¹ Vgl. Kunert et al. (2008)

⁴² Vgl. Herry et al. (2007); Hiess (2010)

⁴³ Vgl. Hiess (2010)

⁴⁴ Vgl. Hiess (2010)

⁴⁵ Vgl. Hiess (2010)

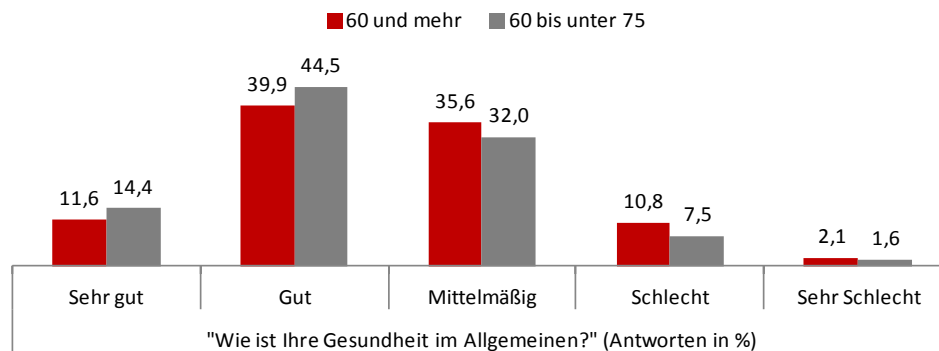
5.2.3 Alterung der Gesellschaft

Die demografische Entwicklung in Österreich ist besonders durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet. So ist das Durchschnittsalter der Bevölkerung zwischen 1970 und 2011 von 36,1 auf 41,8 Jahre gestiegen und wird bis 2030 weiter auf 44,9 Jahre steigen.⁴⁶

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die künftigen Älteren aufgrund einer besseren Fitness und Gesundheit in Kombination mit einem steigenden materiellen Wohlstand mobiler sein werden.⁴⁷

Ältere Generation wird mobiler

Subjektiver Gesundheitszustand von älteren Personen



Quelle: Statistik Austria

Um die verkehrsrelevanten Effekte des demografischen Wandels - das heißt insbesondere der Alterung der Gesellschaft - besser zu verstehen, hat das WIFO eine Analyse der individuellen Verhaltensmuster im Lebenszyklus erstellt. Demnach variiert die Mobilität im Lebensverlauf vor allem mit dem Beschäftigungsstatus, aber auch mit der individuellen Pkw-Verfügbarkeit. Konkret kann das Verkehrsverhalten der älteren Generation folgendermaßen beschrieben werden:⁴⁸

Mobilität variiert mit
Beschäftigungsstatus

- Der Trend, dass Senioren gesünder, fitter und besser (aus-)gebildet sind als frühere Kohorten, wird sich in Zukunft fortsetzen. Vor allem Frauen werden ein höheres Bildungsniveau erreichen, auch der Führerscheinbesitz der Frauen wird sich an das Niveau der Männer angleichen. Die meisten Senioren werden auch in besseren finanziellen Verhältnissen leben. Diese Entwicklungen führen dazu, dass Ältere in Zukunft viel mobiler sein werden.
- Die Verkehrsmittelwahl wird sich verstärkt zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und hier insbesondere des Pkws verschieben. Dies kann auf mehrere Umstände zurückgeführt werden: der fast durchgehende Führerscheinwerb in jungen Jahren, die hohe Pkw-Verfügbarkeit sowie erhöhte finanzielle Spielräume.

Verkehrsverhalten der älteren
Generation verändert sich

⁴⁶ Vgl. Hanika (2011)

⁴⁷ So beurteilt über die Hälfte der heute über 60-Jährigen ihren Gesundheitszustand mit „sehr gut“ bis „gut“. Weitere 36 % beurteilen ihren Gesundheitszustand als „mittelmäßig“.

⁴⁸ Vgl. Huber et al. (2010)

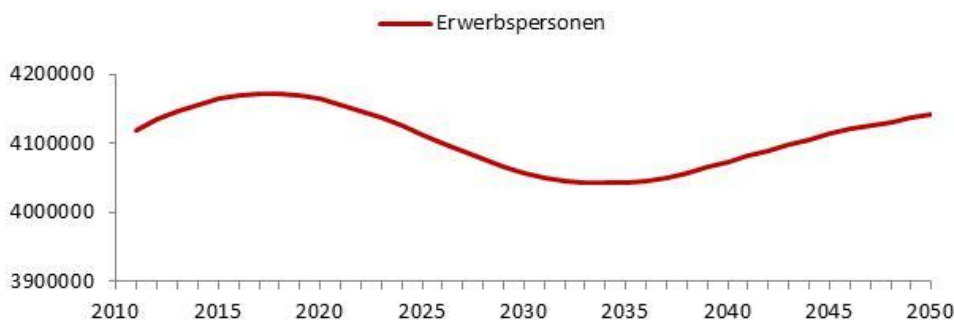
- Trotz der zunehmenden Präferenzen für private Verkehrsmittel stellen Ältere gleichzeitig eine wichtige Nachfragegruppe für den öffentlichen Personennahverkehr dar. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr der Älteren stellt neben dem Schüler- und Ausbildungsverkehr und dem Pendlerverkehr in den Ballungsräumen eine wesentliche Stütze der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln dar.
- Generell führen die demografischen Strukturen dazu, dass in allen Verkehrsarten die Bedeutung der älteren Haushalte als Nachfrager steigt.
- Das Wegeaufkommen bzw. die täglich zurückgelegte Wegedistanz der über 65-Jährigen wird aufgrund der besseren Gesundheit und der höheren Nachfrage nach Freizeitaktivitäten sowie der erhöhten Pkw-Verfügbarkeit zunehmen. Insgesamt wächst der Anteil der Älteren an der gesamten Verkehrsleistung.
- Generell besteht bei den Älteren ein unterschiedliches Mobilitätsprofil gegenüber jüngeren Altersgruppen: Ältere Menschen legen in der Regel etwas weniger Wege und deutlich kürzere Distanzen zurück als Jüngere. Dies ist zu einem großen Teil auf den Wegfall der Arbeitswege zurückzuführen.

5.2.4 Beschäftigung

Die Zahl der Erwerbspersonen wird bis 2020 steigen und danach bis zum Jahr 2030 abnehmen. Ein erneuter Anstieg ist erst wieder ab 2030 zu erwarten.⁴⁹ Die Beschäftigung wird insbesondere in den Stadtzentren steigen. Das wird entweder ein Nachziehen der Beschäftigten oder erhöhte Arbeitspendeldistanzen zur Folge haben. Insgesamt wird eine steigende Erwerbstätigkeit zu einer steigenden Mobilität und einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen.⁵⁰

Steigende Mobilität durch
steigende Beschäftigung

Prognose der Erwerbspersonen 2010 - 2050



Quelle: Statistik Austria, Prognose laut Hauptvariante

⁴⁹ Quelle: Statistik Austria

⁵⁰ Vgl. Kunert et al. (2008)

5.2.5 Strukturwandel der Wirtschaft

Die Veränderung der Wirtschaftsstruktur hin zum Dienstleistungssektor bzw. hin zu wissensbasierten (Dienst-)Leistungen bedeutet, dass Wohlstand und Wirtschaftswachstum zunehmend auf Forschung und Entwicklung bzw. auf innovativen Produkten und Dienstleistungen basieren. Die wissensbasierte Hochtechnologie- und Dienstleistungswirtschaft bzw. hochqualifizierte Dienstleister suchen räumliche Nähe und benötigen gleichzeitig eine gute internationale Vernetzung. Standorte, die über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, ein Hochleistungsbahnnetz und internationales Flugverkehrsnetz verfügen, werden bevorzugt.⁵¹

Standortvorteile begünstigen
 Strukturwandel

5.2.6 Trennung von Grunddaseinsfunktionen

Der Trend der Vergangenheit, dass die Grunddaseinsfunktionen Arbeiten, Wohnen, Versorgung und Erholung immer seltener an einem Ort stattfinden, wird sich fortsetzen. Während sich Arbeitsplätze vermehrt in den Ballungsgebieten konzentrieren werden, werden Wohnstandorte zunehmend „flexibler“ gewählt.⁵² Dabei stellt die Bevölkerung auch in Zukunft Anforderungen nach einer guten Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur - etwa Kindergärten, Schulen, Altenbetreuung, Gesundheitsversorgung, Einkaufs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen. Agglomerationen bzw. Stadtumlandgebiete mit einem vielfältigen Angebot an Dienstleistungen der Daseinsvorsorge sowie Freizeit- und Kulturangeboten werden zu bevorzugten Standorten für Haushalte.⁵³

Arbeitsplätze konzentrieren
 sich in Ballungsgebieten

Diese räumliche Trennung von Grunddaseinsfunktionen führt zu erhöhten Pendlerdistanzen und -zeiten und bringt generell eine Zunahme des Verkehrsaufkommens mit sich.⁵⁴

5.2.7 Pendler

Die Trennung von Arbeitsplatz und Wohnort zwingt unzählige Menschen zu täglichen Arbeitswegen. Dementsprechend steigt die Anzahl der Pendler stetig - zwischen 1971 und 2001 hat sich die Zahl der Tagespendler von 2,2 Mio. auf 3,0 Mio. erhöht.⁵⁵ Ein Großteil dieser Pendler (66,94 %) benützt dabei das Auto, Moped oder Motorrad, 7,83 % fahren mit der U-Bahn oder Straßenbahn, 7,81 % gehen zu Fuß, 6,71 % benutzen den Autobus, 5,31 % die Eisenbahn oder Schnellbahn und 4,65 % fahren mit dem Fahrrad.⁵⁶

Anzahl der Pendler steigt

Der Zuwachs bei der Benützung des motorisierten Individualverkehrs betrug zwischen 1991 und 2001 16,79 %, während die öffentlichen Verkehrsmittel Anteile eingebüßt haben: Zwar benützten 2001 um 9,78 % mehr Personen die U-Bahn oder Straßenbahn als im Jahr 1991, deutlich abgenommen haben aber die Arbeitswege per Autobus (-25,95 %) oder per Eisenbahn und Schnellbahn (-9,64 %). Wesentlich seltener als zehn Jahre zuvor gingen Personen im Jahr 2001 zu Fuß in die Arbeit (-35,34 %) oder fuhren per Fahrrad (-5,35 %).

⁵¹ Vgl. Hiess (2010)

⁵² Vgl. Herry et al. (2007)

⁵³ Vgl. Hiess (2010)

⁵⁴ Vgl. Herry et al. (2007)

⁵⁵ Die aktuellsten Zahlen von Statistik Austria basieren auf den Volkszählungsdaten 2001. Aktuellere Daten sind zum Zeitpunkt der Publikation des Dossiers nicht vorhanden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass sich der Trend zu erhöhten Pendlerzahlen fortgesetzt hat.

⁵⁶ Laut Statistik Austria: Pendler insgesamt, einschließlich geringfügig Beschäftigten.

Vier von zehn Menschen benötigen für den täglichen Weg in die Arbeit nicht mehr als eine Viertelstunde. Ungefähr ein Drittel der Erwerbstätigen benötigen 15 bis 30 Minuten in die Arbeit (inkl. geringfügig Beschäftigten). Am anderen Ende der Verteilung stehen 5,56 % Erwerbstätige, die mehr als eine Stunde täglich für den Weg in die Arbeit aufwenden müssen; in absoluten Zahlen sind dies 174.416 Menschen. Insgesamt hat der Zeitaufwand der Berufspendler im Vergleich zur Volkszählung 1991 deutlich zugenommen.⁵⁷

Zeitaufwand fürs Pendeln
hat zugenommen

5.2.8 Mobilitätsverhalten

Die einzige gesamtstaatliche Mobilitätsenerhebung wurde 1995 durchgeführt.⁵⁸ In einzelnen Bundesländern werden zwar punktuelle Mobilitätsenerhebungen durchgeführt, eine Vergleichbarkeit mit der österreichweiten Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1995 ist aber nicht immer möglich. Trotz der unzureichenden Daten können folgende Entwicklungen behauptet werden.⁵⁹

- Die **Zahl der Wege** pro Person und Tag und die **Tageswegedauer** bleiben über die Zeit relativ konstant. 1995 betrug etwa das tägliche Mobilitätsbudget eines Österreicherers rund 70 Minuten. In Niederösterreich hat sich die Tageswegedauer von 70 Minuten im Jahr 1995 auf 72 Minuten im Jahr 2008 minimal erhöht.
- Die durchschnittliche **Weglänge** pro Person und Tag wächst vor allem außerhalb der Großstädte. In Niederösterreich beispielsweise hat sich die durchschnittliche Tagesweglänge von 35 Kilometern im Jahr 1995 auf 43 Kilometer im Jahr 2008 erhöht.
- Der Wegeanteil der Pkw-Lenker steigt, während der Anteil der Fußwege fast im gleichen Ausmaß abnimmt.
- Der Wegeanteil der Pkw-Lenker wächst aber seit Anfang der 1990er Jahre nur mehr außerhalb der Großstädte. In Graz stagniert der Anteil der Pkw-Lenkerfahrten seit 1991 und in Wien ist der Anteil von 30 % im Jahr 1993 auf 25 % im Jahr 2006 zurückgegangen.
- **Wegzweck:** Ein Viertel aller an einem Werktag unternommenen Wege werden im Berufspendelverkehr zurückgelegt. Private Erledigungen bzw. Einkaufen ist mit einem Anteil von rund 27 % die bedeutendste Wegzweckgruppe.

Anzahl der täglichen Wege
bleibt relativ konstant

Ein Viertel der täglichen Wege
im Berufspendelverkehr

Führerscheinbesitz:

Im Jahr 1995 besaßen 76 % der Österreicher (davon 89 % Männer und 64 % Frauen) einen Führerschein⁶⁰. Während der Anteil der männlichen Führerscheinbesitzer in den Bundesländern Niederösterreich, Vorarlberg und Salzburg zwischen 1995 bis 2003, 2004 bzw. 2008 nur geringfügig anstieg, ist der Anteil der Führerscheinbesitzerinnen relativ stark gestiegen. Beispielsweise hat sich in Niederösterreich der Anteil der Führerscheinbesitzerinnen von 65 % im Jahr 1995 auf 84 % im Jahr 2008 erhöht. Vor allem in der Altersklasse der 65-jährigen Frauen stieg der Führerscheinbesitz von rund 40 % im Jahr 2003 auf über 54 % an.

Anteil der Führerschein-
besitzerinnen steigt

⁵⁷ Vgl. Statistik Austria

⁵⁸ Eine neuerliche bundesweiter Mobilitätsenerhebung soll im Jahr 2013 durchgeführt werden.

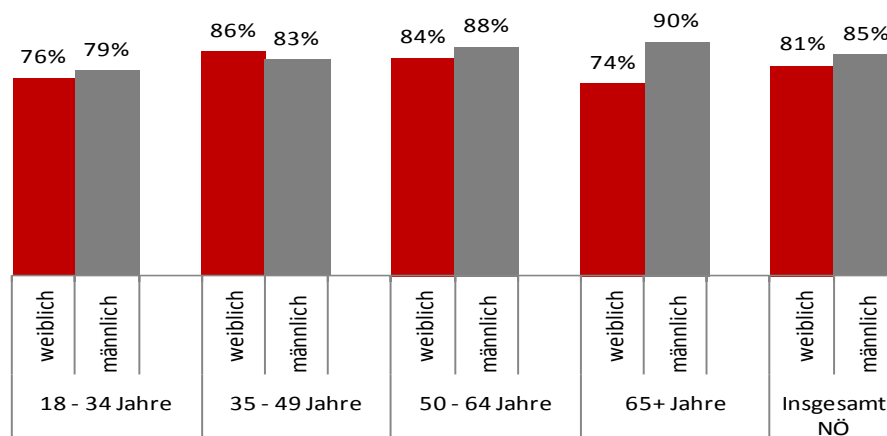
⁵⁹ Vgl. Hiess (2010)

⁶⁰ Aktuelle österreichweite Auswertungen auf Bundesebene sind nicht verfügbar, da die Daten des Zentralen Führerscheinregisters nicht mit den Daten des Zentralen Melderegisters verknüpft werden. Angaben zum Führerscheinbesitz basieren deshalb auf Umfragen.

Automobilität - Individualisierung:

Automobilität ist und bleibt ein zentrales Charakteristikum. Das Auto bleibt auf absehbare Zeit das zentrale Verkehrsmittel - insbesondere der eigene Pkw ermöglicht den Wunsch und die Notwendigkeit von individueller Fortbewegung.⁶¹

Pkw-Verfügbarkeit nach Altersklassen u. Geschlecht in Niederösterreich 2008



Pkw-Verfügbarkeit steigt

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011

Der Wunsch nach dem eigenen Pkw geht auch mit der Individualisierung der Gesellschaft einher. Die Menschen handeln immer selbstbestimmter und führen ihr Leben aktiver, flexibler und mobiler als zuvor. Diese Individualisierung begünstigt die individuellen Verkehrsmittel, und hier insbesondere die Nutzung privater Pkw. Erst mithilfe eines Autos können bestimmte Lebensstile verwirklicht werden. Gesellschaftliche Individualisierung und Automobilisierung stehen somit in einem sehr engen Zusammenhang.⁶²

5.2.9 Freizeit-, Urlaubs- und Geschäftsmobilität

Die Welt wächst immer enger zusammen. Immer mehr Menschen sind Teil einer globalen Mobilitätsgesellschaft.⁶³ Dieser Trend zeigt sich insbesondere im Tourismus sowie bei den Dienst- und Geschäftsreisen. Die Bedeutung von Reisen hat innerhalb der vergangenen vier Jahrzehnte deutlich zugenommen. Während im Jahr 1969 nur etwa ein Viertel (27,5 %) der österreichischen Bevölkerung ab 15 Jahren mindestens eine Haupturlaubsreise⁶⁴ unternahm, waren es im Jahr 2011 59,2 %. Insbesondere das Volumen der Auslandsreisen hat sich während der vergangenen Jahrzehnte sehr dynamisch entwickelt: Die Zahl der Haupturlaubsreisen ins Ausland hat sich zwischen 1969 und 2011 etwa verfünffacht: von 1,1 Millionen auf 5,7 Millionen. Die Zahl der heimischen Urlaubstrips hat sich im selben Zeitraum mehr als verdoppelt - von 1,3 Millionen im Jahr 1969 auf 3,1 Millionen im Jahr 2011.⁶⁵

Von der Gesamtheit aller Reisen, die die Österreicher im Jahr 2011 unternahmen, führte etwas mehr als die Hälfte (50,3 %) ins Inland. Die beliebtesten ausländischen Reisedestinationen sind Italien, Deutschland, Kroatien und Spanien.

Urlaubs-, Dienst- und Geschäftsreisen ins Ausland nehmen stark zu

⁶¹ Vgl. Zukunftsinstitut.

⁶² Vgl. Homepage: Verkehr - Trend und Zukunft

⁶³ Vgl. Zukunftsinstitut

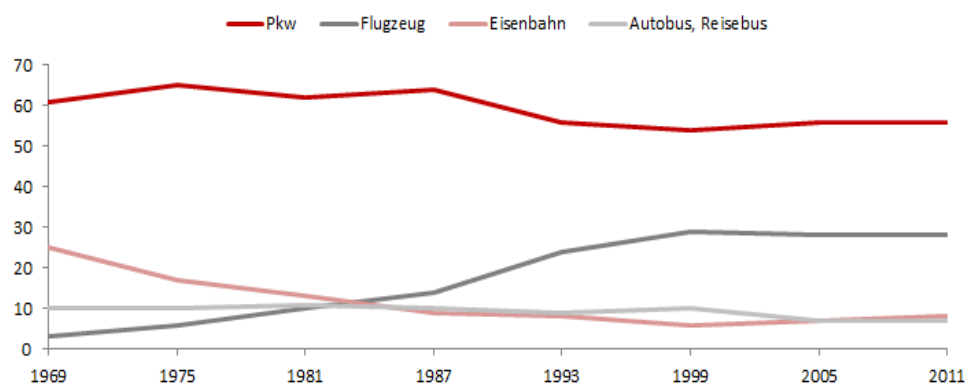
⁶⁴ Haupturlaubsreisen laut Statistik Austria sind Reisen mit vier oder mehr Nächtlagen

⁶⁵ Vgl. Laimer et al. (2012)

Ein wesentlicher Trend, der in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat, ist die Zunahme von Kurzurlaube. Der Anteil der Urlaube, die zwischen 5 bis 7 Tage dauern, ist von 12 % im Jahr 1969 auf 52 % im Jahr 2011 gestiegen. Hingegen ist der Anteil der längeren Urlaube, die zwischen 8 und 21 Tage dauern, zurückgegangen.

Das wichtigste Transportmittel um zu reisen, stellt seit Jahrzehnten das Auto dar (2011: 56 %), wenn auch das Auto für den Reiseverkehr seit Jahren an Bedeutung verliert. Einen rasanten Bedeutungsanstieg seit den 1970er Jahren hat das Flugzeug erfahren - Billigflieger ermöglichten zunehmend Flugreisen für eine breite Bevölkerungsmehrheit. Heute wird bei 28 % aller Reisen das Flugzeug verwendet.⁶⁶

Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen (in Prozent)



Quelle: Statistik Austria

Zusätzlich zu den Urlaubsreisen unternahmen im Jahr 2011 1,2 Millionen Österreicher zumindest eine Geschäftsreise im In- oder ins Ausland. Etwas mehr als die Hälfte der Geschäftsreisen (53,1 %) fanden im Inland statt, die meisten Auslandsgeschäftsreisen gingen nach Deutschland (37,3 %). Auch bei den Geschäftsreisen überwiegt der Pkw als Transportmittel (55,9 %), auf Platz 2 reiht sich das Flugzeug (26,8 %), auf Platz drei der Zug (12,6 %).⁶⁷

Österreich ist aber nicht nur ein Land mit Einwohnern, die gerne reisen; Österreich selbst ist ein beliebtes Reiseziel. Im Travel and Tourism Competitiveness Index des World Economic Forums liegt Österreich am 4. Rang⁶⁸ - hinter der Schweiz, Deutschland und Frankreich. Im Jahr 2011 verbrachten mehr als 34 Millionen Touristen ca. 126 Millionen Nächtigungen in Österreich. Über 11 Millionen Touristen stellen dabei Österreicher dar, die Zahl der ausländischen Gäste beläuft sich auf ca. 23 Millionen. Die wichtigsten Herkunftsländer für den Tourismus in Österreich stellen Deutschland, die Niederlande, die Schweiz, Großbritannien und Italien dar.⁶⁹

⁶⁶ Vgl. Laimer et al. (2012)

⁶⁷ Vgl. Laimer et al. (2012).

⁶⁸ Der Travel and Tourism Competitiveness Index setzt sich aus 70 Indikatoren zusammen, welche sowohl aus Daten aus öffentlich zugänglichen Quellen, Informationen von Instituten und Experten des internationalen Reise- und Tourismussektors als auch aus Ergebnissen einer Expertenumfrage stammen.

⁶⁹ Vgl. Laimer, Schischeg (2012).

Mobilität zu Freizeitzwecken

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Mobilität zu Freizeitanlässen deutlich an Bedeutung gewinnen wird. Beeinflusst wird diese Entwicklung durch mehrere Faktoren: zum einen durch den demografischen Effekt. Es wird erwartet, dass die Freizeitmobilität bei den älteren Personen besonders ausgeprägt ist. Durch die bessere Gesundheit und höhere Motorisierung steigt deren Mobilität zu Freizeitzwecken. Aber auch die künftig zu erwartende bessere Bildung und das gestiegene Haushaltseinkommen werden den Trend zu höherer Freizeitmobilität positiv beeinflussen.

Freizeitmobilität steigt

5.2.10 Wohntrends

Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt, dafür steigt die Anzahl der Haushalte. Im Jahr 2007 lag die durchschnittliche Haushaltsgröße bei 2,32 Personen, im Jahr 1951 bei 3,11 Personen. Parallel dazu vergrößert sich die Anzahl der Haushalte: Im Jahr 2011 gab es österreichweit 3,65 Millionen Haushalte (im Jahr 1951 2,21 und im Jahr 1985 2,80). Der Anstieg ist insbesondere auf die starke Zunahme von Single-Haushalten zurückzuführen. Seit den 1970er Jahren hat sich die Anzahl der Einpersonen-Haushalte mehr als verdoppelt.⁷⁰ Dieser Anstieg ist u. a. auf die hohe Anzahl von alleinlebenden Senioren zurückzuführen, 42,9 % der Personen in Einpersonenhaushalten befinden sich im Alter von 60 oder mehr Jahren.⁷¹

Anzahl der Haushalte steigt,
Haushaltsgröße nimmt ab

Der Trend zu kleineren Haushalten wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Auch der Anteil der Haushalte mit älteren Personen wird sich merklich erhöhen. Diese Verschiebungen in der Haushaltsstruktur werden nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen bleiben.⁷²

5.2.11 Trends in der Verkehrsnachfrage

Sowohl im Wirtschaftsleben als auch im Privatleben gilt: Mobilität ist eine Grundvoraussetzung, die sich auch über lange Zeiträume betrachtet nicht wesentlich verändert. Was sich aber verändert, das sind die Mobilitätsbedürfnisse und natürlich auch die Formen und Möglichkeiten der Mobilität. Diese werden in einem hohen Ausmaß von den wirtschaftlichen Entwicklungen und vom Wohlstand geprägt.

Ein Indikator ist der Motorisierungsgrad. Es zeigt sich, dass sich in Österreich ab 1970 innerhalb von 30 Jahren der Pkw-Bestand pro Einwohner (im Erwerbsalter und Senioren) fast verdreifacht hat. In den letzten zehn Jahren ist der Anstieg deutlich zurückgegangen. Gemessen am Pkw-Bestand pro Haushalt wirkt sich aus, dass in den letzten 40 Jahren die Haushaltsgrößen gesunken sind (von 2,9 Personen pro Haushalt im Jahr 1971 auf 2,3 im Jahr 2011). Es ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad in Österreich tendenziell weiter steigen wird, auch wenn die Form der künftigen Motorisierung heute noch nicht absehbar ist (beispielsweise Elektro-Mobilität) - mehr dazu später.

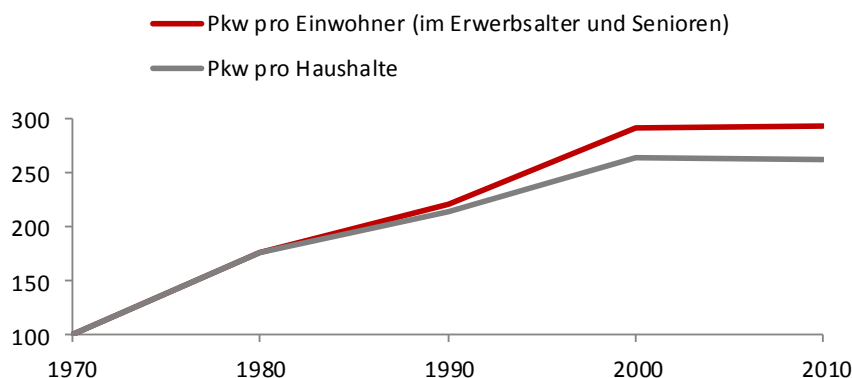
Pkw-Bestand hat sich
verdreifacht

⁷⁰ Vgl. Herry et al. (2007).

⁷¹ Vgl. Klapfer (2012).

⁷² Vgl. Kunert et al. (2008).

Entwicklung des Pkw-Motorisierungsgrades in Österreich, 1970=100

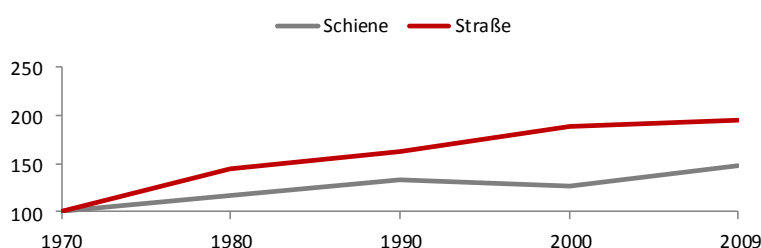


Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

Im Personenverkehr sind die pro Person zurückgelegten Wege mit dem Pkw seit 1970 stetig gestiegen. Die Zunahme ist auf siedlungsstrukturelle Veränderungen (z. B. räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten) ebenso wie auf sozio-demografische Veränderungen (wie steigende Erwerbsquote und sinkende Haushaltsgrößen) zurückzuführen. Die steigenden Einkommen bzw. der generell erhöhte Wohlstand hat zudem dazu geführt, dass sich im Laufe der Zeit immer mehr Personen bzw. Haushalte ein Auto leisten konnten. Dementsprechend hat sich der Anteil der Pendler, die mit dem Pkw in die Arbeit fahren, zwischen 1971 und 2001 von 35,6 % auf 67,6 % erhöht.⁷³ Der höhere Wohlstand führt zudem zu einer steigenden Bedeutung von Freizeitwegen.

Auf der Schiene (ohne Einbeziehung der Straßenbahnen und U-Bahnen) gab es einen deutlich geringeren Anstieg und von 1990 bis 2000 einen Rückgang. Es ist davon auszugehen, dass nicht die Distanzen zurückgegangen sind, sondern die Anzahl der Nutzer. Seit 2000 steigen die durchschnittlich zurückgelegten Wege auf der Schiene.

Entwicklung der zurückgelegten km pro Person auf Schiene und Straße (Pkw), 1970=100



Zurückgelegt Entfernungen pro Person steigen auf Straße und Schiene

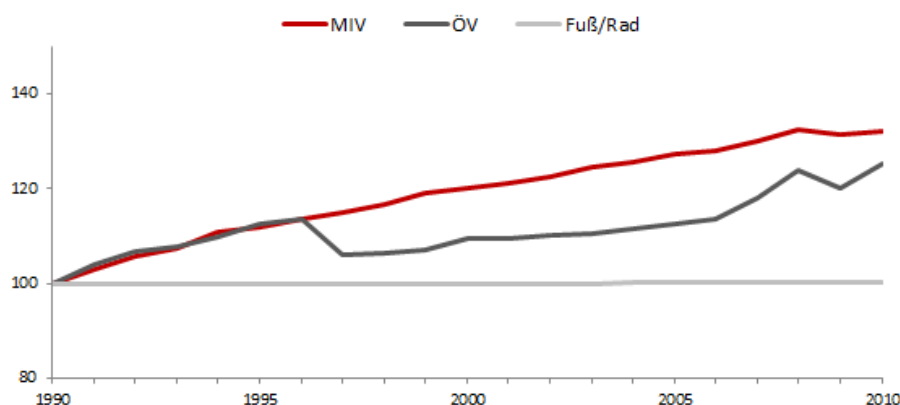
Quelle: Herry, Statistik Austria, eigene Berechnungen

⁷³ Vgl. Statistik Austria, Volkszählungsdaten.

In den letzten 20 Jahren ist die Verkehrsleistung im Inlands-Personenverkehr (d. h. in der Modellrechnung vom Umweltbundesamt ohne Kraftstoffexport bzw. Tanktourismus) beim motorisierten Individualverkehr (MIV) um knapp ein Drittel gestiegen. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) gibt es - nach einem deutlichen Einbruch im Jahr 1997 (der vor allem auf Rückgänge bei der Bahn zurückzuführen ist) - ähnliche Steigerungen wie im MIV und die Verkehrsleistung liegt heute um 25 % höher als 1990.

Die Veränderungen beim zu Fuß gehen und Radfahren gleichen sich annähernd aus, d. h. es steht dem Rückgang beim zu Fuß gehen (-11 %) ein Anstieg beim Radfahren (18 % - allerdings von einer geringeren Basis) gegenüber.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Inlands-Personenverkehr nach Verkehrsart, 1990=100



Verkehrsleistung bei motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr

Quelle: Umweltbundesamt

Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert der Pkw. Knapp ein Viertel der Personenverkehrsleistung im Inland erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bedeutung vom zu Fuß gehen und Radfahren wird bei dieser Darstellungsform jedoch unterschätzt, da aufgrund der geringeren Geh- bzw. Fahrgeschwindigkeiten auch die durchschnittlichen Wegelängen deutlich geringer ausfallen.

Verkehrsleistung im Inlands-Personenverkehr 2010

Verkehrsmittel	Verkehrsleistung in Millionen Personen-km	Anteil in %	
		Anteil in %	Anteil in %
Pkw	73.000	71,3%	72,9%
Motorrad	1.253	1,2%	
Mofa	353	0,3%	
Bahn	10.737	10,5%	24,1%
Bus	9.874	9,6%	
ÖPNV	4.059	4,0%	
Fuß	1.698	1,7%	3,1%
Rad	1.430	1,4%	

7 von 10 Kilometern werden mit dem Pkw zurückgelegt

Quelle: Umweltbundesamt

5.3 Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaft und Gesellschaft

Für das Funktionieren von wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten sowie für eine ausgewogene regionale Entwicklung ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem unabdingbar.⁷⁴

Fortschritte im Verkehrswesen verringern die Transportkosten, ermöglichen Unternehmen die entsprechenden Verbindungen zu ihren Bezugs- und Absatzmärkten, Personen aus entfernten Regionen das Pendeln von und zu ihren Arbeitsplätzen und peripheren Gebieten den Zugang zu zentralen Orten.⁷⁵

Die Qualität eines Produktionsstandorts wird u. a. durch den Zugang zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten, zu Forschungseinrichtungen sowie zu Arbeits- und Ausbildungsplätzen bestimmt.⁷⁶

Steigende Bedeutung der
Verkehrsinfrastruktur

Insbesondere für eine exportorientierte Wirtschaft wie Österreich kommt der Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle zu - denn ohne gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur können Waren und Dienstleistungen naturgemäß nicht oder nur sehr beschwerlich exportiert und importiert werden.⁷⁷

Bestmögliche Verkehrs- und Mobilitätsanbindungen und dabei insbesondere auch die Anschlüsse an internationale Märkte sind somit ein entscheidender Wettbewerbsfaktor und entscheiden über den wirtschaftlichen Erfolg eines Landes bzw. einer Region.

Die Infrastrukturausstattung in einer Region hat positive Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft, sichert Wachstum und Beschäftigung und somit den Wohlstand in einer Region.⁷⁸

Verkehrsinfrastruktur belebt
regionale Entwicklung

Auch für die regionale Entwicklung in einem Land hat das Verkehrssystem eine entscheidende Bedeutung. Denn das Verkehrssystem beeinflusst die Entwicklung der Wirtschaft im Raum: So kann durch den Ausbau von Verkehrsträgern die Entwicklung von wirtschaftlich schwachen Regionen gestärkt werden.

Verbesserungen im Verkehrssystem wirken sich auf die räumliche Verteilung von Produktionsstandorten, Versorgungseinrichtungen und Wohnsitzen aus.

Leistungsfähigere Verkehrsangebote erleichtern nicht nur den Arbeitskräften aus ländlichen Regionen das Pendeln zu den Arbeitsplätzen in die Zentralräume, sie regen auch die Bewohner der Agglomerationen zum Wohnsitzwechsel in die eher peripheren/ländlichen Regionen an.⁷⁹

Die Standortentscheidungen von Unternehmen werden durch die räumliche Verteilung des Angebots von Produktionsfaktoren und durch die Nachfrage von Konsumenten bestimmt. Zu den agglomerationsfördernden Kräften gehören die Dichte des Absatzmarktes, ein qualifiziertes Arbeitskräfteangebot, die Nähe zu Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie ein gutes Ausbildungs- und Freizeitangebot.⁸⁰

⁷⁴ Vgl. Puwein (2009)

⁷⁵ Vgl. Puwein (2009)

⁷⁶ Vgl. Puwein (2009)

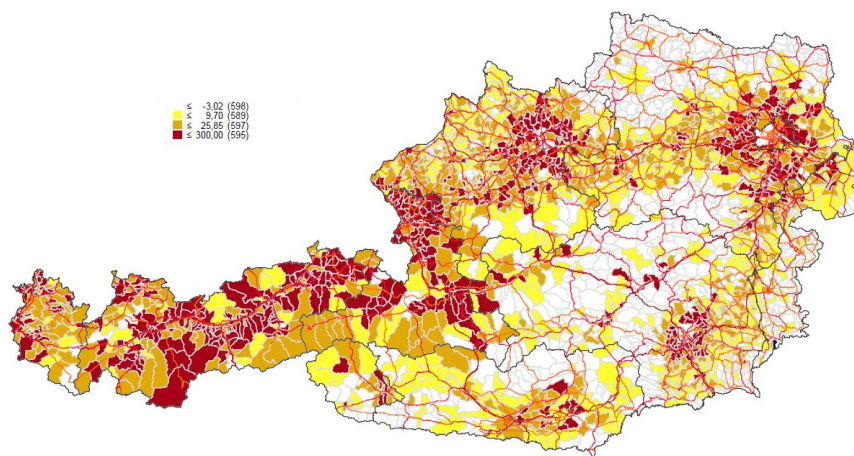
⁷⁷ Vgl. Hödlmayr

⁷⁸ Vgl. Hödlmayr

⁷⁹ Vgl. Puwein (2009)

⁸⁰ Vgl. Puwein (2009)

Wachstum der Bevölkerung in Österreichs Gemeinden, 1971-2001 in Prozent



Quelle: Puwein

Das Bevölkerungswachstum in den unterschiedlichen Regionen Österreichs kann auch als Ausdruck der wirtschaftlichen Dynamik in diesen Regionen verstanden werden. Und die wirtschaftliche Dynamik wiederum wird von der Verkehrsanbindung beeinflusst.

Ein starkes Wachstum ergab sich insbesondere in den Agglomerationen um die Zentren Wien, Linz, Graz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt. Diese Räume sind u. a. dadurch gekennzeichnet, dass sowohl der öffentliche Personennahverkehr als auch das Straßennetz stark verbessert wurden.

Darüber hinaus verzeichneten auch Gemeinden, die an Autobahnen angrenzen, ein beträchtliches Bevölkerungswachstum. Das gilt insbesondere für die Inntal-, Tauern-, West-, Süd- und Ostautobahn.

In den Gemeinden abseits des Autobahnnetzes im Wald- und nördlichen Weinviertel, im südlichen Burgenland, in der Oststeiermark, in Südkärnten und in großen Teilen der Obersteiermark schrumpfte hingegen die Bevölkerung.⁸¹

Wechselwirkung zwischen Bevölkerungswachstum, wirtschaftlicher Dynamik und Verkehrsanbindung

⁸¹ Vgl. Puwein (2009)

6 Verkehrsrelevante Trends/Entwicklungen in Zukunft

6.1 Allgemeine Trends

Natürlich kann aus heutiger Sicht noch nicht eindeutig prognostiziert werden, wie sich die Zukunft im Hinblick auf Verkehr, Mobilitätsverhalten und Raumstrukturen entwickeln wird. Allgemeine Trends können jedoch mit sehr großer Wahrscheinlichkeit abgeleitet werden, wobei für Verkehrsprognosen in der Regel das Wirtschaftswachstum und die Bevölkerungsprognose als Grundlage verwendet werden. Insgesamt beeinflussen hauptsächlich folgende Faktoren das Verkehrssystem und Mobilitätsverhalten:⁸²

- **Gesellschaft:** Einwohnerzahl, Haushalts- und Altersstruktur, Lebensstile
- **Wirtschaft:** Wirtschaftswachstum, Arbeitsverteilung, Handel, Einkommensverteilung, Wohlstand
- **Technische und Soziale Innovationen:** Antriebssystem, Treibstoffe, Infrastruktur, Car-Sharing, Car2go, Internet, EDV, soziale Netzwerke, Kommunikationstechnologien
- **Politik:** Gesetze, Steuern, Abgaben
- **Umwelt:** Emissionsregelungen, Qualitätseinschränkungen, Kapazitätsgrenzen, Zielkonflikte, Bewusstsein
- **Energie:** Verfügbarkeit, Preise

Einflussfaktoren für das
Verkehrssystem und
Mobilitätsverhalten

Generell kann davon ausgegangen werden, dass die Lebensstile der Bevölkerung mobilitätsorientierter werden. Zum einen führen die Wohnpräferenzen von Personen und Haushalten im suburbanen Raum zu einer Zunahme des Berufsverkehrs, zum anderen trägt die wachsende Zahl an Single-Haushalten, die ihre Aktivitäten in außerhäuslichen Netzwerken organisieren, zusammen mit dem hohen Anteil an aktiven Senioren dazu bei, dass dem Freizeitverkehr eine wachsende Bedeutung zukommt. Die Organisation von Freizeitaktivitäten konzentriert sich dabei an unterschiedlichen Orten:

- Die Stadtzentren sind pulsierende Orte der Kultur, der Unterhaltung, des Genusses und der außerhäuslichen Kommunikation. Vor allem junge Singles suchen Wohnstandorte nahe dieser Zentren, um rasch und flexibel Freizeitaktivitäten nachgehen und Kontakte pflegen zu können. In diesen Gebieten werden vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel verwendet, zu Fuß gegangen oder mit dem Rad gefahren.
- In den suburbanen Randzonen bilden sich Auto-orientierte multifunktionale Standorte, in denen eine große Vielfalt an Freizeitaktivitäten sowie Einkaufsgelegenheiten angeboten werden.
- Aktive Senioren nutzen ihre Freizeit für Ausflüge, Städtereisen, Urlaube und Zweitwohnsitze. Je nach Aktivität wird das am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt: Auto, Bus, Bahn, Flugzeug.
- In den ländlichen Gebieten entwickelt sich zunehmend eine Auto-orientierte Freizeitkultur, auch weite Strecken werden zurückgelegt.

⁸² Vgl. Hiess (2009)

6.2 Prognosen für Wirtschaft und Verkehr

Wie bereits umfassend erläutert wurde, stehen die wirtschaftliche und die verkehrliche Entwicklung in einem engen Zusammenhang. Ganz allgemein gesprochen kann davon ausgegangen werden, dass sich das Verkehrsaufkommen mit einer höheren Dynamik entwickeln wird als das Wirtschaftswachstum.

Was den volkswirtschaftlichen Entwicklungspfad betrifft, so ist Österreich auf einen eher moderaten Wachstumspfad eingeschwenkt. Für 2013 wird ein reales BIP-Wachstum von 0,7 % prognostiziert, erst ab 2014 wird ein stärkerer Anstieg des Wachstums um 1,9 % erwartet.⁸³ Insgesamt prognostiziert das WIFO für den Zeitraum 2012 bis 2017 ein durchschnittliches jährliches Wirtschaftswachstum von 1,7 %.⁸⁴

Die Verkehrsprognosen für Österreich zeigen im Gegensatz dazu eine höhere Dynamik.⁸⁵ Das Personenverkehrsaufkommen wird weiter steigen. Die Anzahl der Wege nimmt weiter zu - von 2005 bis 2025 um 18 bis 20 %. Die Zunahme der zurückgelegten Wege betrifft die meisten Wegezwecke. Der Anteil der Ausbildungs- und Arbeitswege wird jedoch etwas zurückgehen, jene Anteile von Freizeit und Einkauf sowie privater Erledigungen werden zunehmen. Die größte Zunahme betrifft den Personenwirtschaftsverkehr (von 2005 bis 2025 um 1,2 bis 1,3 Prozentpunkte), also von jenen Personenverkehren, welche in Ausübung der beruflichen oder dienstlichen Tätigkeiten erfolgen.

Personen-Verkehrsaufkommen steigt um ein Fünftel

Es ist von einer stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln auszugehen. Es werden die Längen der mit dem ÖV zurückgelegten Wege um 2 bis 9 % ansteigen. Die Verkehrsleistung der Bahn wird 2025 gegenüber 2005 um 30 bis 42 % höher sein.

Auch die Pkw-Fahrleistung wird weiter steigen - von 2005 bis 2025 um 7 bis 30 %. Die Wegelängen mit dem Pkw werden aber zurückgehen (-8 bis -16 %), d. h. es wird zwar öfters mit dem Pkw gefahren, jedoch kürzere Strecken.

Auch im Güterverkehr sind deutliche Zunahmen zu erwarten:

Im Straßengüterverkehr wird die Verkehrsleistung (d. h. die transportierten Tonnenkilometer) von 2005 bis 2025 um 25 bis 42 % zunehmen. Insbesondere im Transitverkehr sind deutliche Steigerungen zu erwarten (plus 73 bis 114 %), wogegen es im Quell- und Zielverkehr je nach Szenario auch zu einem Rückgang bis zu 7 % kommen kann. Die Fahrleistung im Straßengüterverkehr (Fahrzeugkilometer der Lkw) wird von 2005 bis 2025 um 21 bis 31 % steigen.

Straßengüterverkehr steigt deutlich an

Es muss deshalb gelingen, mit einem attraktiven Angebot an alternativen Mobilitätslösungen sowie mit entsprechenden Anreizen zu deren Nutzung dazu beizutragen, dass die Verkehrsinfrastrukturen insbesondere in den Ballungszentren nicht übermäßig überlastet sind.

6.3 Implikationen des demografischen Wandels

Der demografische Wandel wirkt sich auch auf die Verkehrsnachfrage in den Regionen aus. Eine Zunahme in der Bevölkerung bedeutet unter Berücksichtigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine überproportionale Zunahme im Verkehrsaufkommen. Für stark wachsende Regionen, wie beispielsweise die Umlandgemeinden von Wien, müssen neue verkehrliche Möglichkeiten geschaffen werden, da sowohl die Straßeninfrastrukturen als auch die öffentlichen Verkehrsmittel schon heute zumindest zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Gerade in solch dicht besiedelten Regionen ist ein möglicher Ausbau der Straßeninfrastrukturen nur eingeschränkt möglich. Verkehrliche Lösungen in diesen Regionen sind erforderlich und können umfassen:

⁸³ Vgl. Prognose der Europäischen Kommission (Februar 2013)

⁸⁴ Vgl. WIFO: Mittelfristige Prognose für Österreich (Jänner 2013)

⁸⁵ Vgl. Verkehrsprognose Österreich 2025+ (BMVIT)

- Ausbau der ÖV-Infrastrukturen (und von Park and Ride-Möglichkeiten in den Regionen) und Verbesserungen bzw. Verdichtungen im ÖV-Angebot;
- Maßnahmen zur Erhöhung der Besetzungsgrade in den Pkw;
- Flexibilisierung von Erwerbs- bzw. Beschäftigungs- und Arbeitszeitmodellen (sowohl zeitlicher Rahmen als auch Möglichkeiten zum Teleworking) und von Beginnzeiten in den Schulen; damit können die Verkehrsspitzen abgeflacht bzw. besser verteilt werden.

 Verkehrliche Lösung in
 Ballungs-zentren

6.4 Entwicklung der Energiepreise

Ein entscheidender Faktor für die Entwicklung räumlicher Strukturen sowie die Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhalten ist die Verfügbarkeit von Energie und deren Kosten.

Aus heutiger Sicht ist es schwierig abzuschätzen, wie sich die Treibstoffpreise entwickeln werden: Ob sich die Treibstoffkosten moderat entwickeln oder es zu einem drastischen Preissprung von Treibstoffpreisen kommen wird, erscheint aus jetziger Sicht ungewiss.⁸⁶

Sollten sich die Treibstoffpreise nicht drastisch erhöhen, kann man von einer insgesamt steigenden Pkw-orientierten Mobilität ausgehen. Niedrige Transport- und Mobilitätskosten ermöglichen eine weitere dezentrale Siedlungsentwicklung, globale Arbeitsteilung, längere Wege und mehr Kfz-Verkehr.

Im Falle eines moderaten Preisanstiegs ist es wahrscheinlich, dass die Ausschöpfung von Energieeffizienzpotenzialen durch technologische Verbesserungen der Fahrzeuge die Treibstoffpreiserhöhungen kompensieren können. Erhöhte Kosten von Treibstoff werden in diesem Fall keine beschränkende Wirkung für die Mobilitätsentwicklung haben.

Es ist aber auch nicht auszuschließen, dass es zu einem Energiepreisschock und zu nachhaltig höheren Verkehrs- und Transportkosten kommen könnte. In diesem Fall kann von einer insgesamt eingeschränkten Pkw-orientierten Mobilität ausgegangen werden. Die Mobilität würde sich weg vom eigenen Pkw hin zum öffentlichen Verkehr, zum Fahrrad und zu vermehrten Fußwegen verlagern. Die durchschnittlichen Weglängen würden kürzer. Neben dem Mobilitätsverhalten an sich würde sich auch das Standortverhalten von Haushalten und Betrieben verändern: Eine verstärkte Absiedelung aus peripheren, weniger gut erreichbaren Gebieten könnte eintreten und der Sog zu Agglomerationen deutlich verstärkt werden. Darüber hinaus würden Standorte mit guter Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr stark nachgefragt werden.⁸⁷

 Entwicklung der Treibstoff-
 preise beeinflusst die
 Mobilitätsentwicklung

Steigerungen in den Energiepreisen, die auch aufgrund von fiskal- und umweltpolitischen Maßnahmen erfolgen können, werden jedenfalls die Entwicklungen in der Fahrzeug- und Antriebstechnik weiter vorantreiben.

6.5 Technologische Veränderungen

Die künftigen technologischen Entwicklungen im Verkehrsbereich lassen sich heute kaum abschätzen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Mobilitätsformen der Zukunft davon wesentlich beeinflusst werden. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die einer arbeitsteiligen Wirtschaft, die infrastrukturellen Limitierungen und vor allem das absehbare zur Neige gehen der Erdölreserven erfordern neue Antriebsarten und Mobilitätsformen.

Schon heute wird viel über das Potential von Elektro-Mobilität gesprochen. Es ist derzeit aber noch fraglich, wie das Bereitstellen des Stromes zum Laden der Batterien bei einer großen Durchdringung mit Elektro-Autos funktionieren kann. Eine Herausforderung sind hierbei die erforderlichen Batterien (bzw. Akkus).

 Offene Fragen zur
 Elektro-Mobilität

 Für die Herstellung dieser
 sind zum Teil seltene
 Rohstoffe erforderlich, die
 Lebensdauer ist begrenzt

⁸⁶ Vgl. Hiess (2009)

⁸⁷ Vgl. Hiess (2009)

und die Entsorgung der Akkus wirft Umweltfragen auf.

Im Hinblick auf Elektroautos sei auch erwähnt, dass diese derzeit noch nicht die Bedürfnisse der Kunden ausreichend erfüllen können. Weder die Reichweite noch die Kosten oder die Ladezeit der Batterie lassen eine Änderung dieser Situation in absehbarer Zeit erwarten. Wirft man einen Blick auf die aktuellen Absatzzahlen, so wird dies bestätigt. Insgesamt wurden von Jänner bis Oktober 2012 lediglich 362 Elektroautos neu zugelassen, im Vergleich dazu jedoch rund 290.000 diesel- und benzinbetriebene Autos. Das Ziel des Umweltministeriums, im Jahr 2020 250.000 Elektroautos auf den heimischen Straßen zu haben, scheint angesichts der genannten Zahlen schwer zu verwirklichen.

Eine kürzlich veröffentlichte Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln und der Deutsche Bank Research kommt zu der Einschätzung, dass Elektroautos auch im Jahr 2020 eher ein Nischenprodukt sein werden. Die Marktdurchdringung werde laut Studie langsamer verlaufen als erwartet.⁸⁸

Nachfrage nach Elektroautos
ist heute gering

Die Elektroautos, welche heute am Markt sind, können somit die heutigen Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren oder auch mit Erdgasantrieb nicht vollständig ersetzen. Eine mögliche Zukunftsalternative könnte Biogas als Energiequelle bedeuten, wie es bei Stadtbussen schon heute vereinzelt eingesetzt wird. Aber auch hier ist noch zu klären, ob die Erzeugung von Biogas in ausreichenden Mengen gesichert werden kann. Hierzu wären jedenfalls die Biogasanlagen deutlich auszubauen.

Biogas als mögliche
Antriebsenergie

Ein hohes Potential wird auch im Einsatz von Brennstoffzellen gesehen, konkret in der Nutzung von Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzellen. An Wasserstoffautos wurde bereits in den 1990er Jahren intensiv geforscht und in den nächsten Jahren ist mit einer Serienproduktion zu rechnen. Die Nutzung von Brennstoffzellen hat ökologische Vorteile, da zur Gewinnung elektrischer Energie durch die chemische Reaktion von Wasserstoff und dem Luftsauerstoff ausschließlich Wasser aus einer „kalten Verbrennung“ entsteht.

Brennstoffzellen
werden serienreif

Der ökologische Vorteil wird vor allem dann schlagend, wenn der erforderliche Wasserstoff über erneuerbare Energieträger gewonnen wird. So ließe sich ein Überangebot an elektrischer Energie, wie es bei Photovoltaik- und Windkraftwerken zeitweise auftritt, mittels Elektrolyse in Form von Wasserstoff speichern. An der Entwicklung von großtechnischen Anlagen zu solch einer Wasserstoffgewinnung wird bereits gearbeitet.

Elektro-Mobilität
im Straßenverkehr

Elektro-Mobilität, wie wir sie heute kennen, wird mittelfristig einen deutlichen Stellenwert einnehmen, und zwar vor allem im Stadt- und Kurzstreckenverkehr. Dies umfasst sowohl den Personenverkehr (z. B. mit Elektro-Fahrrädern, E-Scootern oder E-Autos) als auch den Güterverkehr (z. B. Verteilung von Waren mit entsprechender City-Logistik).

Die künftigen Fahrzeug- und Antriebsarten werden veränderte Mobilitätsformen bewirken: hin zu einer flexiblen Mobilitätslösung, wo für die jeweiligen Teilstrecken das optimale Verkehrsmittel gewählt wird. Solch eine Verknüpfung des Individualverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt intelligente Infrastrukturen, welche miteinander kommunizieren und das jeweilige Mobilitätsangebot für die individuellen Bedürfnisse optimieren kann. Der Informations- und Kommunikationstechnik kommt damit eine entscheidende Rolle zur Realisierung der intelligenten Verkehrssysteme zu.

Intelligente Infrastrukturen
für flexible Mobilitätslösungen

⁸⁸ Vgl. Heymann et al. (2012).

7 Schlussfolgerungen

Demografie hat vielfältige und unterschiedliche Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr. Der Trend zu einem höheren Motorisierungsgrad wird sich insbesondere in Stadtumlandgebieten sowie in ländlichen Regionen auch in Zukunft fortsetzen. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, ist die Entwicklung einer bedarfsorientierten Verkehrsinfrastruktur erforderlich.

Regional differenzierte Lösungen erforderlich

Periphere Regionen erfahren auch weiterhin eine Absiedlung, wogegen die Städte und die Stadtumlandgebiete zum Teil einen starken Zuwachs verzeichnen werden. Infrastrukturelle Herausforderungen und Erfordernisse zur Lösung der Mobilitätsbedürfnisse sind deshalb in allen Regionen, also in wachsenden Regionen und in Regionen mit Abwanderungen, durch differenzierte Herangehensweisen zu lösen:

In wachsenden Regionen ergeben sich neben dem steigenden Wohnraumbedarf durch den Zuzug zum Teil infrastrukturelle Engpässe und somit temporäre Verkehrsüberlastungen. Aufgrund des möglichen Wettbewerbs um freie Infrastrukturkapazitäten zwischen dem privaten Verkehr und dem Wirtschaftsverkehr besteht die Gefahr, dass die Politik mit Beschränkungen und weiteren Belastungen des Straßengüterverkehrs einzugreifen versucht, was aus Sicht der Wirtschaft jedenfalls abzulehnen ist.

Weitere Belastungen des Straßengüterverkehrs sind abzulehnen

Ansätze zur Bewältigung dieser Herausforderungen können sein:

- Bereitstellung von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen (Straße, Schiene, Wasserstraße, Flughäfen) zur Entwicklung hochrangiger Betriebsstandorte.
- Stärkere Konzentration der zusätzlichen Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erschließende bzw. bereits erschlossene Lagen.
- Nachhaltige Raumplanung durch einen Nutzungsmix von Wohnen und Gewerbe zur Ermöglichung kurzer Arbeitswege. Nutzungskonflikte sind selbstverständlich zu vermeiden.
- Bereitstellung von attraktiven Angeboten an alternativen Mobilitätslösungen und von Anreizsystemen zur Nutzung dieser Angebote.
- Ausweitung alternativer Arbeitsformen (z. B. Teleworking) und flexibler Arbeitszeitmodelle.
- Erweiterung des Angebotes an Früh- und Ganztagsbetreuungsmöglichkeiten sowie an flexiblen Schulbeginnzeiten mit bedarfsorientierten Frühbetreuungsmöglichkeiten.

In Regionen mit schwacher oder gar negativer Bevölkerungsdynamik steht weniger der Bedarf an neuen Verkehrsinfrastrukturen, sondern die Aufrechterhaltung bzw. der Ausbau von sozialen Infrastrukturen im Vordergrund. Ziel muss es sein, auch in solchen Regionen für die ansässige Bevölkerung und Wirtschaft einen attraktiven Lebensraum aufrecht zu erhalten, in dem die jeweiligen Bedürfnisse erfüllt werden können.

Aufrechterhaltung der sozialen Infrastruktur

Ansätze zur Bewältigung dieser Herausforderungen können sein:

- Organisation einer ausgewogenen Raumstruktur mit Versorgung über zentrale Orte.
- Umsetzung von Strategien zur Unterstützung strukturschwacher ländlicher Regionen in Österreich mit besonderem Augenmerk auf wirtschaftliche Aktivitäten (insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen).

- Bereitstellung bedarfsorientierter Verkehrsinfrastrukturen und tragfähiger ÖPNV-Angebote.
- Ausweitung alternativer Arbeitsformen (z. B. Teleworking).

Die oben dargestellten Ansätze zielen in allen betroffenen Regionen auch darauf ab, nachhaltige Lösungen der verkehrlichen Herausforderungen zur Reduktion der Arbeitswege- bzw. Pendlerdistanzen sowie zur verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten. Das System der Pendlerpauschale in Österreich wirkt diesem Ziel tendenziell entgegen, wogegen die kürzlich beschlossene Ausweitung der Anspruchsberechtigten von sogenannten Jobtickets die Nutzung des öffentlichen Verkehrs forcieren wird.

Literaturverzeichnis

Arbeitskreis der Automobilimporteure (2012): Fakten statt Vorurteile. Klare Antworten zum Thema Umwelt, Klima und Auto.

BMVIT (2012): Statistik Straße und Verkehr. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Hanika, A. (2010): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010 - 2030 mit Ausblick 2050. Teil 1: Endbericht zur Bevölkerungsprognose. Wien: ÖROK.

Hanika, A. (2010): Bevölkerungsvorausschätzung 2011 - 2050. Wien: Statistik Austria.

Hanika, A.; Kytir, J.; Biffel, G. und Wisbauer, A. (2011): Bevölkerung, Erwerbsprognosen und Haushalte in den NUTS-3-Regionen und Bezirken Österreichs. Wien: ÖROK, Statistik Austria.

Herry, M.; Sedlacek, N. und Steinacher, J. (2007): Verkehr in Zahlen. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Herry, M.; Sedlacek, N. und Steinacher, I. (2012): Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2011. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Heymann, E.; Koppel, O. und Puls, T. (2012): Evolution statt Revolution. Die Zukunft der Elektromobilität. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft Köln.
<http://www.iwkoeln.de/de/studien/iw-analysen/beitrag/98860>

Hiess, H. (2009): Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030. Regionale Herausforderungen und Handlungsstrategien. Wien: ÖROK.

Hiess, H. (2010): Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Entwicklungen, Politiken, Anforderungen, Zielkonflikte, Lösungen. Bericht der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität. Wien: ÖROK, Rosanik & Partner.

Huber, P.; Mayerhofer, P.; Schönfelder, S.; Fritz, O.; Kunnert, A. und Pennerstorfer, D. (2010): Demographischer Wandel als Herausforderung für Österreich und seine Regionen. Teilbericht 5: Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen. Wien: WIFO.

Hödlmayr, J.: Verkehrsinfrastruktur. Linz: Wirtschaftskammer Oberösterreich.

Klapfer, K. (2012): Familien- und Haushaltsstatistik. Ergebnisse der Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung. Wien: Statistik Austria.

Kunert, U.; Horn, M., Kalinowska, D.; Kloas, J.; Ochmann, R. und Schulz, E. (2008): Mobilität 2025. Der Einfluss von Einkommen, Mobilitätskosten und Demografie. Berlin: Institut für Mobilitätsforschung.

Laimer, P.; Reinert, M. und Klem, S. (2012): Urlaubs- und Geschäftsreisen 2011. Wien: Statistik Austria.

Laimer, P. und Schischeg, C. (2012): Tourismus in Österreich. Ergebnisse der Beherbergungsstatistik. Wien: Statistik Austria.

ÖAMTC (2012): Durchschnittliche Jahreswerte Kraftstoffpreise (in €):
<http://www.oeamtc.at/?id=2500%2C1103553%2C%2C>

Puwein, P. (2009): Bedeutung des Verkehrssystems für Wirtschaftswachstum und Standortqualität. Wien: WIFO.

Wifo (2011): Entwicklung der Kaufkraft zeigt Veränderungen von Lebensstandards auf. Presseinformation, 30. Dezember 2011.
http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?fid=23923&id=43272&typeid=8&display_mode=2

Zukunftsinstitut: Dokumentation Megatrends. Megatrend Mobilität.

Abkürzungsverzeichnis

EStG	Einkommensteuergesetz
EU	Europäische Union
GVP-Ö	Generalverkehrsplan Österreich
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques Hierarchische Systematik zur eindeutigen Identifizierung und Klassifizierung der räumlichen Bezugseinheit
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personenverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
TEN-V	Transeuropäische Netze-Verkehr

Wirtschaftskammer Österreich
Vertretungsbefugtes Organ:
Präsident Dr. Christoph Leitl
Tätigkeitsbereich: Information,
Beratung und Unterstützung der
Mitglieder als gesetzliche
Interessenvertretung.
Blattlinie: Dossiers
Wirtschaftspolitik informieren
regelmäßig über aktuelle
wirtschaftspolitische
Themenstellungen.
Chefredaktion:
Dr. Christoph Schneider
Druck: Eigenvervielfältigung,
Erscheinungsort Wien
Offenlegung: wko.at/offenlegung