


Zur Erfassung der Nutzungshäufigkeiten im ÖV

Presentation

Author(s):

Axhausen, Kay W. 

Publication date:

1999-06

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-a-004363291>

Rights / license:

In Copyright - Non-Commercial Use Permitted

Zur Erfassung der Nutzungshäufigkeiten im ÖV

KW Axhausen
IVT
ETH Zürich

Juni 1999

Einführung

Veröffentlichte Fahrgastzahlen basieren auf Annahmen

Die Fahrgastzahlen sind relevant für Mittelverteilung
(FAG §20 Abs. 3, Z. 1.)

Die Annahmen sind nicht einheitlich zwischen den Betrieben

Die Annahmen sind nicht **mehr** konsistent mit der Realität

Definitionen

Etappe: Bewegung mit einem Verkehrsmittel (Fahrzeug)

Beförderungsfall: aufeinanderfolgende Etappe(n) mit einem Anbieter
(Fahrzeugart, Verbund etc.)

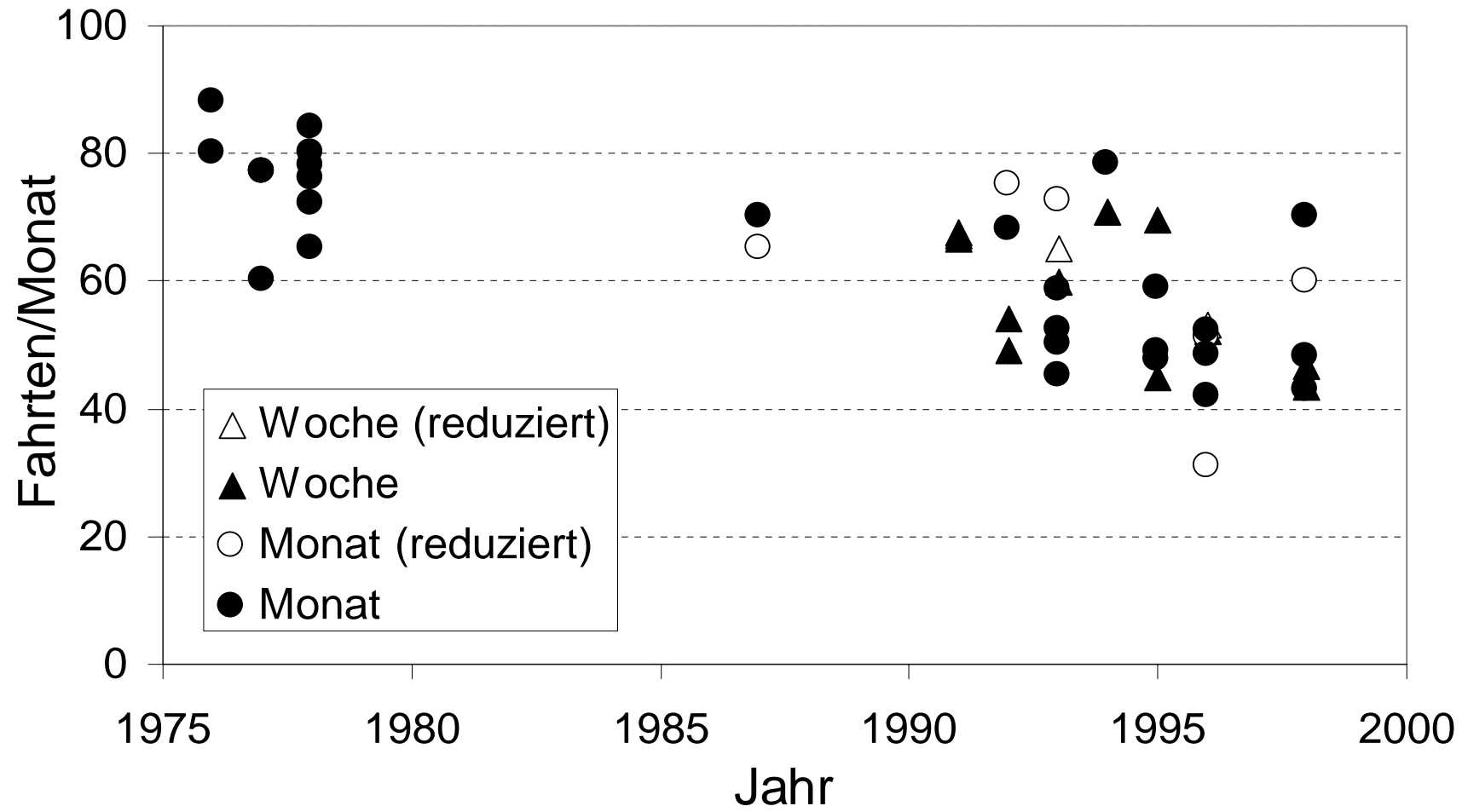
Fahrt/Weg: Bewegung zwischen zwei Aktivitäten

Reise: aufeinanderfolgende Fahrten/Wege von zu Hause und wieder
nach Hause zurück (Ausgang)

Die Annahmen

Unternehmen	Woche	Monat	Jahr
Graz	30	130	1440
Innsbruck	25	100	1200
Klagenfurt			
Linz	20	90	1080
Salzburg	25	100	1080
Wien	19	90	960
Oberösterreich VV	10	43	520
KWD	13	56	563
Postbus	12	50	500
Steiermark Region	13	55	566
VOR (über drei Zonen)	12	44	440

Die gemessene Entwicklung



Innsbruck: Befragung

Methode:

- Telephonische Befragung
- Alle ÖV-Fahrten der letzten Woche
- Plus Zusatzdaten

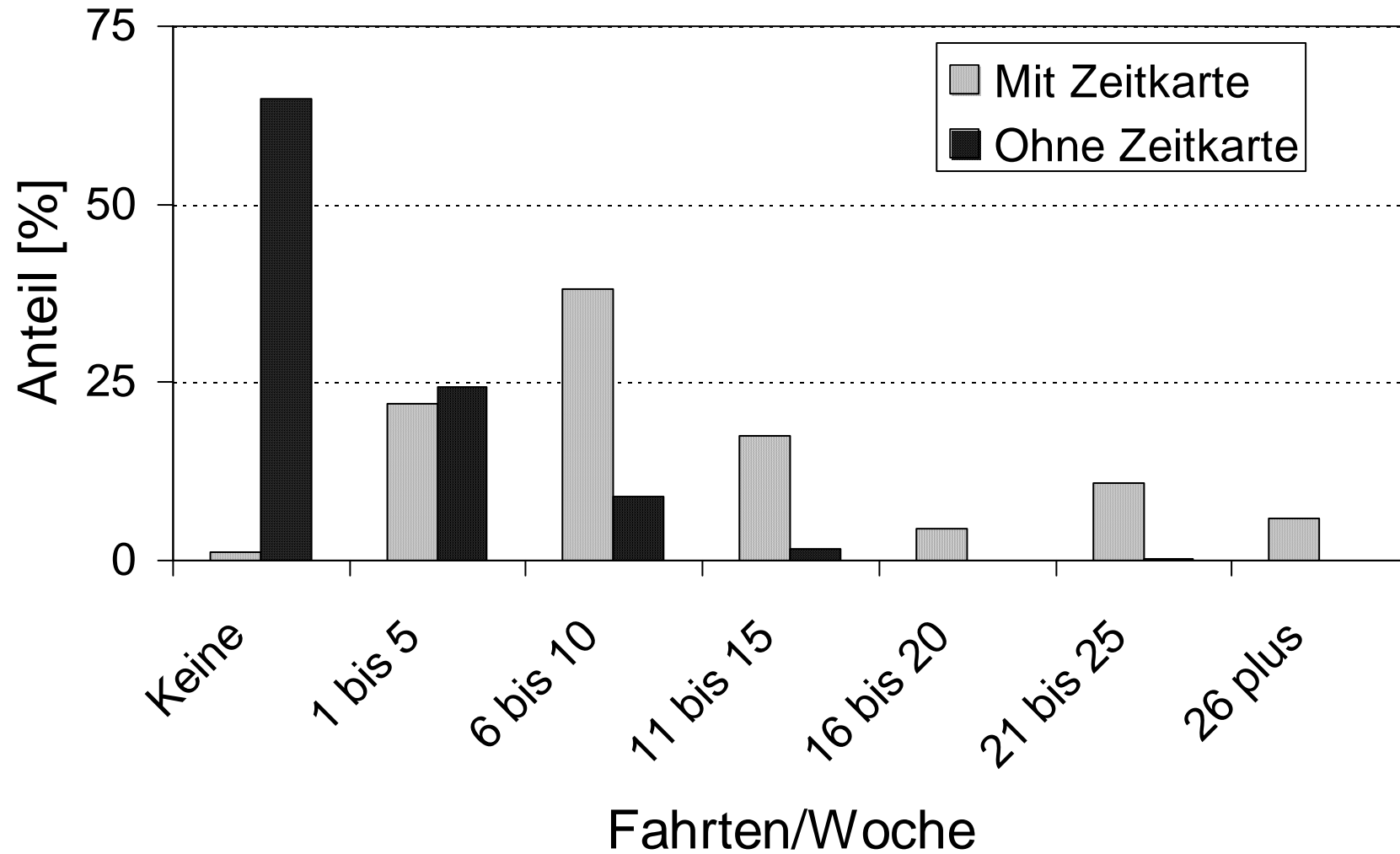
Stichprobe:

- Zufallsstichprobe der Telefonbesitzer
- Zusatzstichprobe der Jahreskartenbesitzer

Innsbruck: Fahrten/Woche

Befragte	Anzahl
Ohne Zeitkarten	1.87
Wochenkarte	10.76
Monatskarte	11.06
Jahreskarte	11.03
Alle	2.85

Innsbruck: Fahrtenhäufigkeiten/Woche



Innsbruck: Weitere Punkte

Grosse Variationen in der Nutzung

Zeitkartenbesitzer sind übervorsichtig (d.h. bezahlen häufig zu viel)

Nicht-Zeitkartenbesitzer kaufen in der Regel richtig

Tageskartenbenutzer orientieren sich am Einzelpreis, d.h. übersehen tendenziell die 4-Fahrten-Karte

Probleme

Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit (Daten aus BVWP)

Verteilungsgerechtigkeit zwischen den Unternehmen

Konkurrenz mit den anderen Verkehrsträgern

Interne Planungsunsicherheit

Management des Übergangs zu den neuen Zahlen

(Korrektur der alten Zahlen)

Mögliche Strategien

Nichtstun (Warten auf die *smartcards*)

Interne/Externe Zahlengerüste aufbauen

Neuanfang bei den Zahlengerüsten, aber

- Einschleifen der finanziellen Folgen über x Jahre
- Management der politischen Folgen
- Management der Veröffentlichung der Zahlen

ÖV-Monitor

Zweck:

- Einheitliche Datengrundlage (ink. Definitionen)
- Systematische Verfolgung des Marktgeschehens (alle 3-5 Jahre)

Kern:

- Nutzungshäufigkeit nach Fahrscheinart
- Identifikation von Marktsegmenten

Zusätze:

- nach Bedarf (auf jeder Ebene)

ÖV-Monitor

Auflösung:

- Fahrt (Beförderungsfall)

Räumliches Detail:

- Verbundgebiete
- (Städte)

Befragungszeitraum:

- kontinuierliche Befragung (Abdeckung der Jahreszeiten)

Stichproben:

- Telephonstichprobe der Personen
- (Zusatzstichproben)

Ausblick

Einigung über das Vorgehen: Strategiewahl

Falls ÖV-Monitor:

- Organisation (Struktur, Management)
- Finanzierung
- Detailplanung
- Ausschreibung
- Definition der Analyseaufgaben