


# 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)

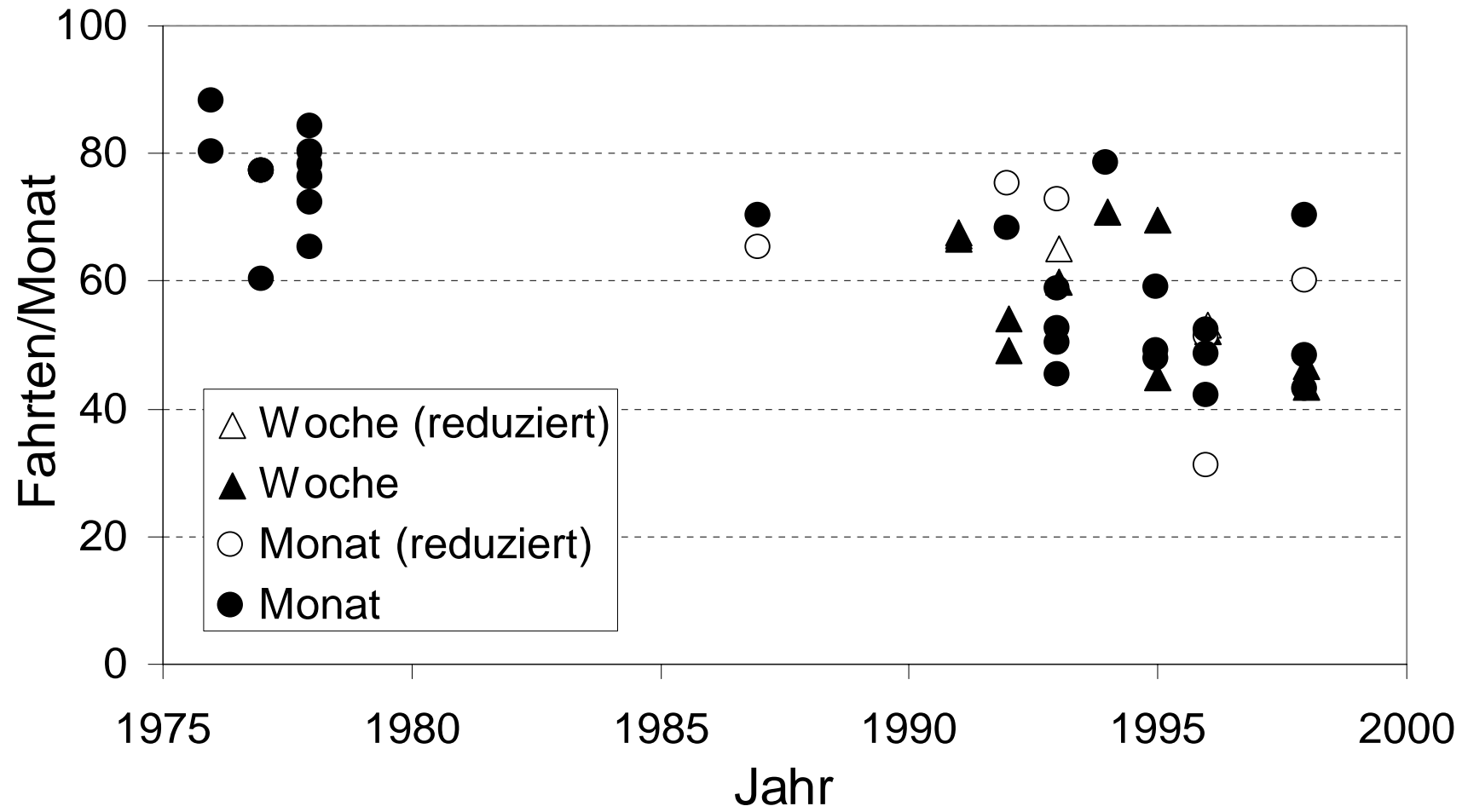
## Die Annahmen

---

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

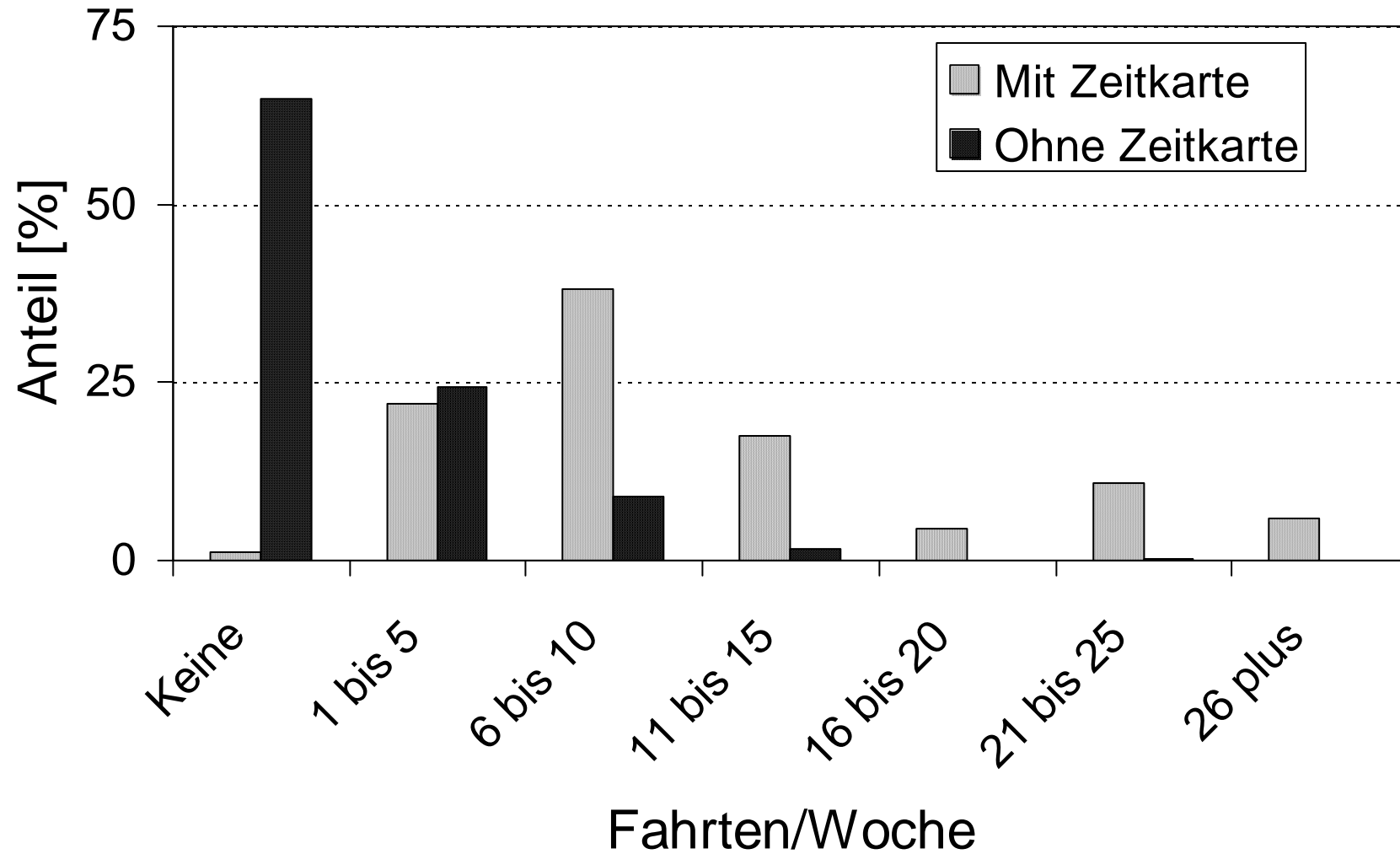
---

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