



Landesstatistik

Büro Landesrat Schnöll
zH. Herrn Mag. Thomas Hofbauer
Kaigasse 14
5020 Salzburg

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)

2002-S/29/176-2021

Datum

28.01.2021

Rainerstraße 27

Postfach 527 | 5010 Salzburg

Fax +43 662 8042-3881

statistik@salzburg.gv.at

HR Dr. Gernot Filipp MBA

Telefon +43 662 8042-3526

Betreff

Stellungnahme zum Evaluierungsbericht der Vignettenbefreiung

Anmerkungen zum Gutachten „Evaluierung der Vignettenbefreiung“

Verkehrsdatenanalyse:

Der Betrachtungszeitraum ist für eine aussagekräftige Analyse - wie auch an mehreren Stellen des Gutachtens ausgeführt - viel zu kurz. Aber selbst wenn längere Zeitreihen zur Verfügung stehen würden, sind Evaluierungen des Effekts der Vignettenbefreiung aus unserer Sicht mit diesen Daten sehr problematisch. Dazu ist die Fülle der möglichen Einflussfaktoren auf das Verkehrsaufkommen wie Witterung, Unfälle, Baustellen, Ferienregelung, Urlaubsverhalten, Staus etc. viel zu groß und methodisch nur schwer kontrollierbar.

Im Grunde ist für die Auswirkung der Vignettenbefreiung nur ein kleines Segment des Gesamtverkehrs von Interesse, nämlich jene KFZ-TeilnehmerInnen, die auf Grund der Befreiung nunmehr die Autobahn nutzen. Verkehrszählungen können hier klarerweise keine Unterscheidung treffen und die Erfassung dieses kleinen Segments wird durch die überwiegende Anzahl der „regulären“ Fahrten überlagert. Dies ist methodisch aus unserer Sicht nur schwer in den Griff zu kriegen. Dazu müsste man vor allem jenes Mengengerüst definieren, welches hier als relevante Größe überhaupt betrachtet werden soll. Diese Problematik zieht sich durch das gesamte Gutachten, wo immer wieder auf das Gesamtverkehrsaufkommen Bezug genommen wird und wo mögliche Effekte durch eine Vignettenbefreiung methodisch automatisch nach unten nivelliert werden. Dies betrifft vor allem auch die Darstellung der möglichen Verlagerung des Verkehrs von der Landstraße auf die Autobahn in den Kernzonen. Mangels Informationen werden hier wieder die Gesamtmengen verglichen, die dann auch von der Absolutzahl weit auseinanderliegen, weil sie durch andere Effekte überlagert werden und somit „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden. Dieses „Missverständnis“ wird in Abb. 32 besonders deutlich, wo nicht die relative Veränderung der Verkehrsstärken dargestellt wird, sondern die Veränderung der relativen Zusammensetzung der Gesamtverkehrsmenge. Hier werden übrigens Prozentwerte mit Prozentpunkten verwechselt. Die Veränderungen

www.salzburg.gv.at

Amt der Salzburger Landesregierung | Landesamtsdirektion | Informatik und Interne Dienste

Postfach 527 | 5010 Salzburg | Österreich | T +43 662 8042-0* | post@salzburg.gv.at | ERSB 9110010643195

sind aber wie im Text auch angedeutet, durch eine absolut gesehen völlig unterschiedliche Veränderung der Verkehrszahlen überlagert, nämlich für Wals +10 % auf der Autobahn und -6 % auf der Landesstraße.

Im Bericht wird auch mehrfach korrekt darauf verwiesen, dass durch einen signifikanten t-Test, der nichts Anderes untersucht, ob sich zwei Mittelwerte voneinander unterscheiden, keine kausalen Aussagen ableiten lassen. In den Schlussfolgerungen und der Interpretation wird diese Kausalität dann aber sehr wohl ständig angenommen und unterstellt.

Hier ist auch auf die doch sehr unpräzise Beschreibung der deskriptiven Kennwerte hinzuweisen. Es können keine Mittelwerte mit Standardabweichung gebildet werden und für die Berechnung eines t-Tests werden auch nicht „Mittelwerte mit Standardabweichung“ gegenübergestellt. Die Mittelwerte unterscheiden sich auch nicht mit einer „Konfidenz“ voneinander. Warum eine „Varianz der Signifikanzen“ auf die geringe Stichprobengröße zurückzuführen sein sollte, ist nicht nachvollziehbar. In der Darstellung fehlen jedenfalls die Mittelwerte und Standardabweichungen, um diese Berechnungen und deren Ergebnisse überhaupt nachvollziehen zu können.

Auf Grund der vielen Unwägbarkeiten ist eine Prüfung solcher Effekte methodisch sicher sehr schwierig. Wenn überhaupt reichen aber dazu einfache t-Tests nicht aus. Es wären komplexere varianzanalytische Untersuchungsdesigns gefordert, die unter anderem verschiedene Kontrollvariablen zur Eliminierung des Einflusses auf den zu untersuchenden Effekt berücksichtigen. Auch die Festlegung von relevanten Effektstärken im Vorfeld der Untersuchung erscheint dringend notwendig zu sein.

LenkerInnenbefragung:

Generell ist anzumerken, dass eine Befragung für die Evaluierung der Auswirkung einer Vignettenbefreiung als die sinnvollere Methode einzustufen ist. Hier könnte gezielt versucht werden, durch eine umfassende und repräsentative Befragung jene Gruppen zu identifizieren, die für die Untersuchung der Auswirkungen der Befreiung relevant sind, um diese dann auf ihr Verhalten hin zu untersuchen.

In Ansätzen wurde dies auch im Evaluierungsbericht von Rosinak & Partner versucht, aber aus Gründen, die im Bericht auch angeführt werden, sind die daraus getroffenen Schlussfolgerungen nur bedingt aussagekräftig. Als Hauptkritikpunkte sind zu nennen:

- Die Stichprobengröße der einmaligen Befragung im August ist als sehr problematisch einzustufen. Insgesamt wurden immerhin 300 Personen befragt, aber davon fallen lediglich 36 in die relevante Fahrergruppe (keine Vignette und Wissen über Befreiung). Weitere differenzierende Aussagen etwa nach Herkunftsland oder bisherigem Verhalten anhand dieser 36 Befragten sind jedoch auf Grund des hohen Stichprobenfehlers sehr kritisch zu sehen bzw. nicht sinnvoll möglich.
- Es wurde nur ein Standort für die Befragung ausgewählt, der in keinsten Weise für die Zielpopulation als repräsentativ bezeichnet werden kann. Der gesamte Individualverkehr innerhalb der Stadt, der sich auf Grund der Vignettenbefreiung verlagern könnte, bleibt damit unberücksichtigt.
- Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Vignettenbefreiung nur Auswirkungen auf deutsche Autofahrer hat, wie aus der Befragung abgeleitet wird und klarerweise auf den Standort der Erhebung zurückzuführen ist. Vor allem der gesamte Einkaufsverkehr mit nicht unbedeutendem Verlagerungspotenzial, aber auch Fahrten inländischer Personen mit Zweitwagen, die früher nicht für Autobahnfahrten vorgesehen waren oder Urlauber aus anderen Ländern sind aus den Analysen gänzlich ausgeschlossen.
- Inwieweit eine Befragung im August während der Pandemie mit sehr verändertem Reiseverhalten aussagekräftige Ergebnisse liefern kann, ist ebenfalls diskussionswürdig.

Die Hochrechnung der Verlagerungspotenziale in Abschnitt 11 erscheint aus den erwähnten Gründen zumindest nur bedingt sinnvoll zu sein. Die Methodik zur Berechnung dieser Potenziale wird zwar beschrieben, aber nicht so detailliert, dass die Werte in irgendeiner Weise nachvollzogen werden könnten. Eine genaue Darlegung der Berechnungsschritte inkl. der jeweils zugrundeliegenden Zahlenwerte ist hier für eine seriöse Darstellung unabdingbar.

Bei der Hochrechnung aus der Befragung aus einem einzigen Standort mit einer sehr geringen Anzahl an Personen, die überhaupt in die Untersuchung einbezogen werden konnten und allesamt ein deutsches Autokennzeichen hatten, Verlagerungspotenziale anhand kennzeichenspezifischer Anteile zu berechnen, sei nur beispielhaft für die Problematik der zur Verfügung stehenden Datengrundlagen und der gewählten Vorgangsweise erwähnt. Hier wurde offenbar von einem Verlagerungspotenzial für nicht deutsche Autokennzeichen von Null ausgegangen.

Fazit:

Insgesamt kann aus unserer Sicht mit den im Evaluierungsbericht durchgeführten Analysen keine valide Aussage über die Auswirkung der Vignettenbefreiung und der damit verbundenen Verlagerungseffekte des Individualverkehrs von der Landstraße auf die Autobahn getroffen werden.

Interessanterweise werden dann aber die aus den vorliegenden Daten ermittelten Verlagerungspotentiale von immerhin 5 bis 12 % des gesamten PKW-Verkehrs für die verschiedenen Bereiche von den Studienautoren als vernachlässigbar und zu gering für eine Aufrechterhaltung der Vignettenbefreiung bezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung

Dr. Gernot Filipp, MBA