

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/299/2019

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

| | |
|-----------------------------|--|
| Sachvortragende/r | Amt / Geschäftszeichen |
| Stadtbaurat Ricus Kerckhoff | Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / VPI / Erhebungen |

| |
|-----------------------------------|
| Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly |
|-----------------------------------|

Erhebung "Mobilität in Deutschland": Regionalbericht Schwabach

| Beratungsfolge | Termin | Status | Beschlussart |
|-------------------------------|------------|------------|---------------|
| Umwelt- und Verkehrsausschuss | 05.06.2019 | öffentlich | Kenntnisnahme |

Beschlussvorschlag:

Der Bericht dient der Kenntnisnahme.

| Finanzielle Auswirkungen | Ja | x | Nein |
|--|----|---|------|
| Kosten lt. Beschlussvorschlag | | | |
| Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt | | | |
| Haushaltsmittel vorhanden? | | | |
| Folgekosten? | | | |

I. Zusammenfassung

Im Zuge der bundesweit durchgeführten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ 2017 (MiD) wurde für Schwabach die Stichprobe erhöht, mit dem Ziel, belastbare regionalspezifische Daten zum Mobilitätsverhalten zu erhalten. Die Regionalergebnisse liegen nun vor.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Auto die Mobilität der schwabacher Bevölkerung nach wie vor dominiert. 65% aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Anteil der mit dem ‚Motorisierten Individual-Verkehr‘ (MIV) zurück gelegten Wege steigt mit der Entfernung. Im Nahbereich bis 5 km erreichen umweltfreundliche Verkehrsmittel einen höheren Anteil. Hier liegt das größte Verlagerungspotential.

Die Ergebnisse der MiD 2017 für Schwabach sind eine Grundlage für die Diskussion, welche verkehrlichen Ziele in Schwabach zukünftig angestrebt werden sollen.

II. Sachvortrag

1 Ausgangslage

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) mit verschiedenen Kooperationspartnern die Studie Mobilität in Deutschland 2017 (MiD) durchgeführt. Bei der MiD handelt es sich um in bestimmten Abständen¹ bundesweit durchgeführte Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten. Die Ergebnisse stellen wichtige Grundlagen für Verkehrsplanungen dar.

Wie eine Vielzahl von regionalen Auftragsgebern (Bundesländer, Verkehrsverbünde, Landkreise Städte) hat auch die Stadt Schwabach Infas 2015 beauftragt, die Anzahl der Stichproben für die Befragung im Stadtgebiet zu erhöhen, um zuverlässige regionalspezifische Daten zum Mobilitätsverhalten zu bekommen.

Die Ergebnisse der Studie liegen nun vor. Sie liegt als Anlage bei. Im Folgenden werden die wichtigsten Inhalte zusammengefasst.

2 Vorgehensweise

Die Befragungen wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 durchgeführt. In Schwabach wurden rund 1061 Personen aus ca. 487 Haushalten befragt. Verkehr, durch nicht Ortsansässige ist nicht berücksichtigt. Durch die Zufallsauswahl bei der Stichprobenziehung sind die Ergebnisse für Schwabach repräsentativ.

Zunächst wurden nach einem Stichprobenverfahren ausgewählte Haushalte befragt. In einem zweiten Schritt wurden alle Personen im Haushalt an einem Stichtag interviewt.

Kernstück der Befragung ist die Erfassung der Wege am Stichtag. Für Schwabach wurden die Zusatzmodule Radverkehr und Nahmobilität sowie Zufriedenheit und Einstellungen beauftragt.

¹ zuletzt 2002 und 2008, davor KONTIV

3 Ergebnisse

3.1 Mobilitätsvoraussetzungen

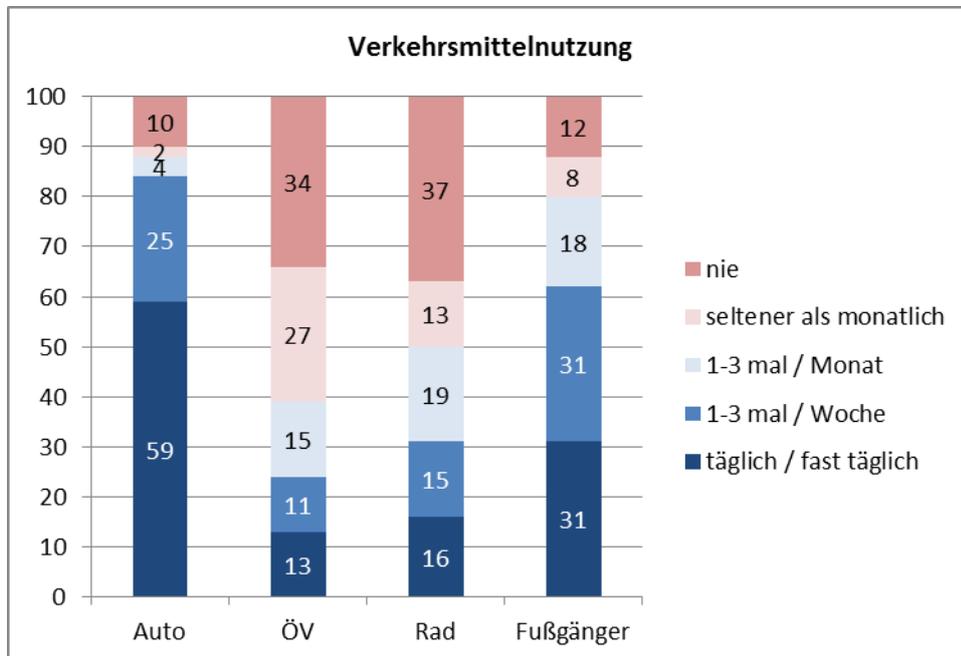
In Schwabach verfügen 83% der Haushalte über ein eigenes Auto. 25% der Haushalte haben mehr als ein Auto zur Verfügung. 18% der Haushalte haben kein Auto.

77% der Personen in Schwabach besitzen mindestens ein Fahrrad. Der Anteil von E-Bikes bzw. Pedelecs ist mit 6% gering. Die 6% entsprechen auch dem Bundesdurchschnitt. Der Fahrradbesitz ist bei den jungen Altersgruppen höher, bei den älteren Menschen geringer. Der Anteil der Personen mit E-Bikes bzw. Pedelecs steigt in den höheren Altersgruppen (bis auf 8% bei den 65-74-Jährigen).

Befragt nach den überwiegend genutzten Fahrkarten im ÖPNV gaben 60% an Einzel- und Mehrfahrtenkarten zu nutzen. 17% nutzen eine Zeitkarte. 20% der Personen gaben an, nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region zu fahren. Auch diese Werte entsprechen in etwa dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt von Städten ähnlicher Größe und Lage.

3.2 Verkehrsmittelnutzung

59% aller Personen nutzen das Auto täglich oder fast täglich, 84% mindestens einmal wöchentlich. Der Anteil der täglichen bzw. mindestens einmal wöchentlichen Nutzung ist beim öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr deutlich niedriger. Ein Drittel der befragten Personen nutzt diese Verkehrsmittel nie. 31% der Personen gehen täglich mindestens einen Weg ausschließlich zu Fuß, 62% sind mindestens einmal die Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.



3.3 Mobilitätskennziffern

3.3.1 Anzahl der Wege, Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag beträgt 3,3 Wege. Gegenüber der MiD 2002 ist der Wert leicht gestiegen (3,2). Nach Wochentagen betrachtet ergeben sich für 2017 montags bis freitags 3,5 Wege pro Person und Tag, am Wochenende 2,8.

Durchschnittlich² werden täglich 41 Kilometer in 79 Minuten zurückgelegt. Ein mittlerer Weg³ in der Stadt Schwabach ist im Durchschnitt 4 Kilometer lang und dauert 15 Minuten.

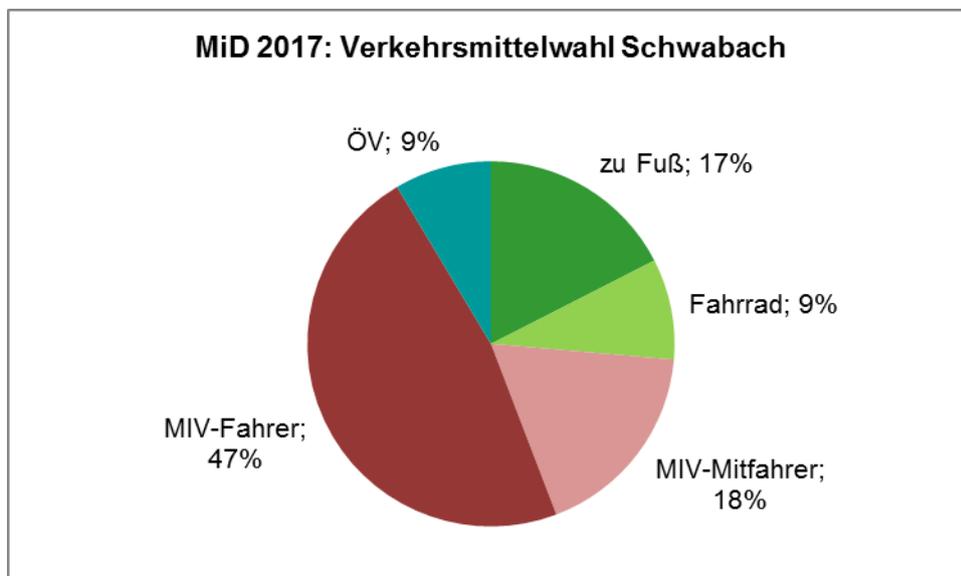
Für den Weg zur Arbeit werden die größten Wegelängen in Kauf genommen (14 km), während für den Wegezweck Ausbildung die mittlere Wegelänge 2 km beträgt, für Einkauf, Erledigung und Freizeit 3 km. Die mittlere Wegedauer beträgt für den Wegezweck Arbeit 25 Minuten, für Ausbildung, Erledigung, Einkauf und Freizeit 15 Minuten, für Ausbildung 10 Minuten. Die mittlere Wegedauer beträgt für das Verkehrsmittel Fahrrad 10 Minuten, für Fußgänger und Autofahrer 15 Minuten und für den ÖPNV 30 Minuten.

3.3.2 Pkw-Besetzungsgrad

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,40.

3.3.3 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

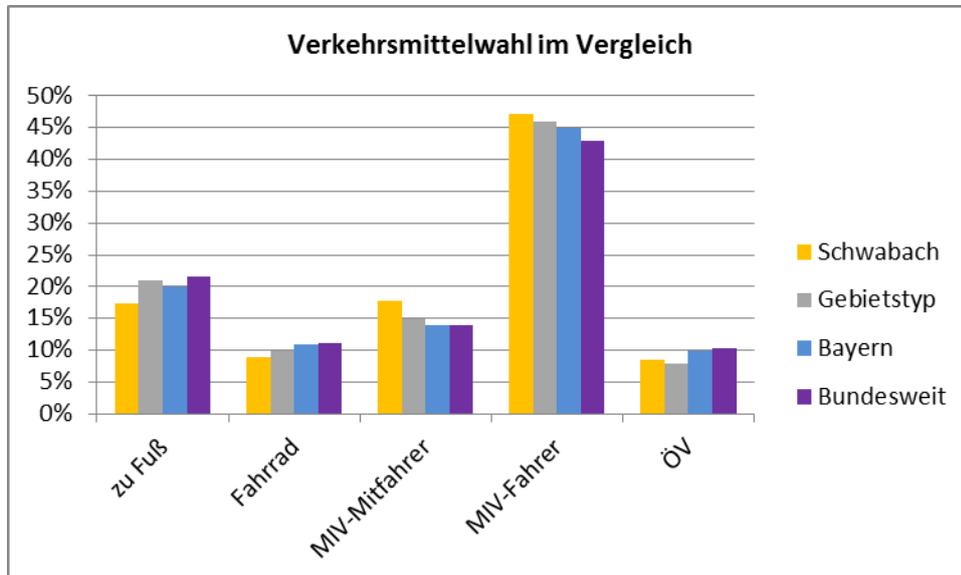
Für 65 Prozent der Wege wird der motorisierte Individualverkehr (MIV), also das Auto genutzt. 17% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt, 9% mit dem Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel werden bei 9% aller Wege genutzt.



² Arithmetischer Mittelwert (Durchschnitt): Quotient aus der Summe aller beobachteten Werte und der Anzahl der Werte.

³ Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt.

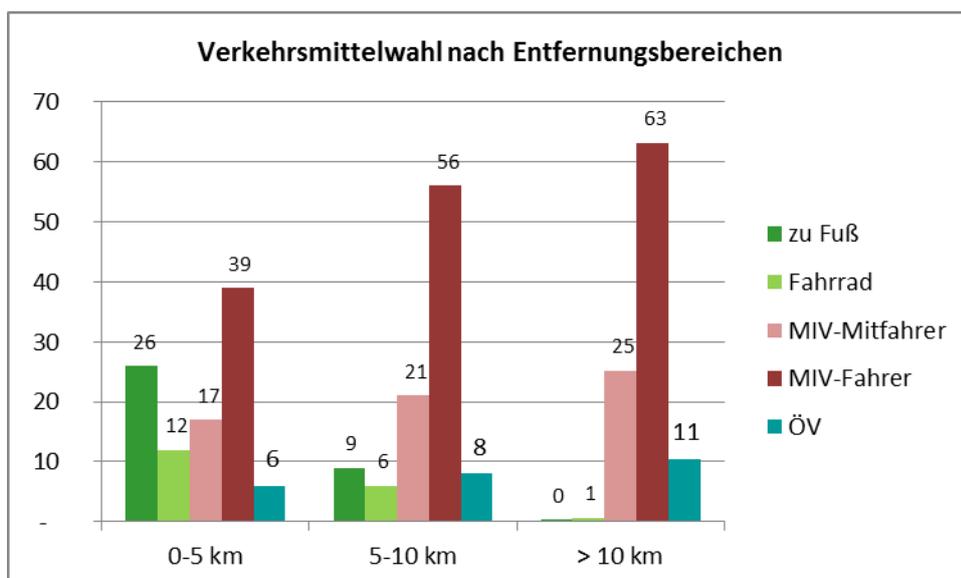
Damit liegt in Schwabach der MIV-Anteil über dem Bundesdurchschnitt, dem Landesschnitt und dem Durchschnitt von Städten ähnlicher Größenordnung. Auf den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr) entfallen im Vergleich zum Bundes- und Landesdurchschnitt in Schwabach weniger Wege. Der ÖPNV Anteil in Schwabach liegt leicht über dem Durchschnitt von Städten vergleichbarer Größenordnung.



Für die MiD 2002 war für Schwabach ebenfalls die Stichprobe erhöht worden. Ein Zeitreihenvergleich mit den regionalen Daten ist jedoch für Schwabach aufgrund des unterschieden Erhebungsdesigns nicht möglich. Hier wären noch umfangreiche Datenaufbereitungsroutinen erforderlich. Lediglich die bundesweite MiD-Zeitreihe wurde bisher entsprechend angepasst.

Betrachtet man nicht die Anteile aller Wege sondern die zurückgelegten Kilometer (Verkehrsleistung), entfallen 84% auf den MIV und 11% auf den ÖPNV. Das spiegelt wieder, dass für größere Strecken das Auto und die Bahn genutzt werden.

Im Entfernungsbereich bis 5 km haben Fußwege und Wege mit dem Fahrrad einen höheren Anteil. Bei Entfernungen von 5 km und mehr sinkt der Anteil der Fußgänger und Radfahrer, während der Pkw Verkehr hier dominiert.

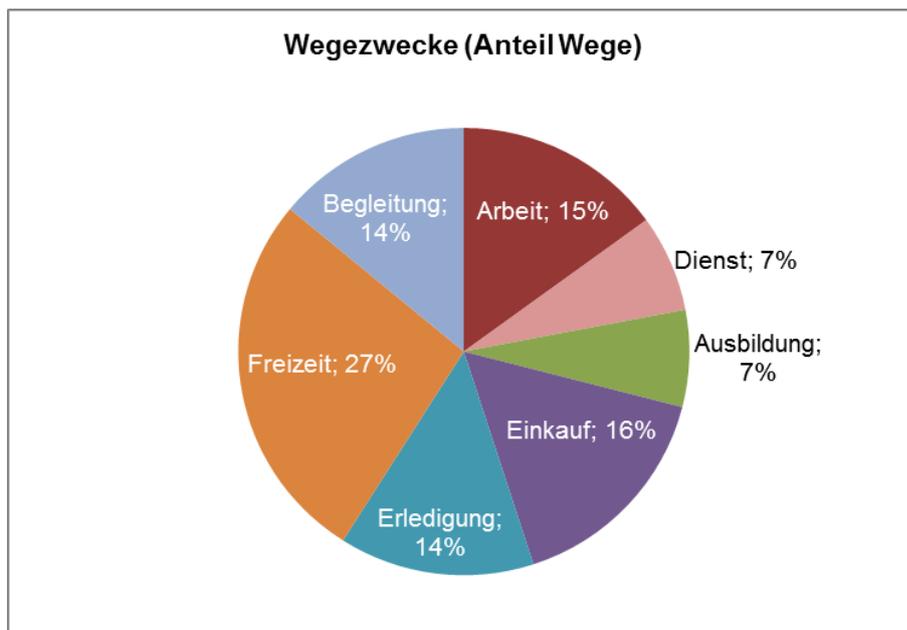


Personen, die die Wahlfreiheit zwischen mindestens zwei Verkehrsmitteln haben, also das Auto, das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, nennt man multimodal. Diese Wahlfreiheit ist in städtischen Räumen in der Regel größer als im ländlichen Raum, wo das Auto eher dominiert (schlechtes ÖPNV-Angebot, große Entfernungen).

In Schwabach gehört ein gutes Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner (37%) zur Gruppe der wahlfreien (multimodalen) Verkehrsteilnehmer⁴. Dies entspricht in etwa dem bundesweiten Wert. In Metropolen erreicht der Wert bundesweit 43%, während er im dörflichen ländlichen Raum nur 28% beträgt. Die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln ist auch vom ökonomischen Status abhängig. In der Gruppe der Bevölkerung mit hohem ökonomischen Status steigt der Anteil auf 41%, in der Gruppe mit niedrigem ökonomischen Status sind der Wert auf 32%⁵.

3.4 Verkehrszweck

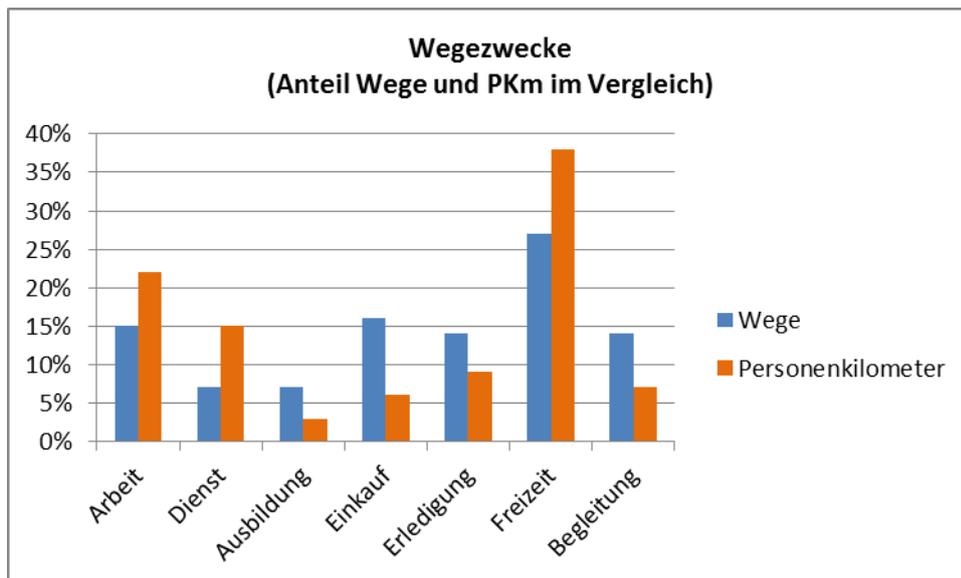
Der Anteil der Wege mit dem Fahrzweck Arbeit beträgt 15%. 7% aller Wege entfallen auf den Fahrzweck Ausbildung. Auf die Zwecke Einkauf und Erledigung entfallen zusammen 30% aller Wege. Der Fahrzweck Freizeit nimmt 27% aller Wege ein. 14% aller Wege werden zurückgelegt um jemanden zu begleiten.



Aus der Gegenüberstellung Anteil der Wege und Personenkilometer nach Wegezweck wird deutlich, dass für den Weg zur Arbeit und Dienstwege sowie im Freizeitverkehr längere Wege zurückgelegt werden, als für Ausbildung, Einkauf und Erledigung.

⁴ Bericht (Anlage) S. 35, Abb, 22

⁵ Die beiden Werte (41 und 32 %) beziehen sich auf die bundesweite Auswertung.



Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich dem Anteil der Wege nach Wegezwecken (S. 48, Abb. 31 im Bericht (Anlage)), wird deutlich, dass

- der MIV-Anteil bei Fahrzweck Arbeit mit 76% am höchsten ist,
- der Fußwegeanteil beim Fahrzweck Arbeit nur 3% beträgt (Entfernung Arbeitsplatz !),
- beim Fahrzweck Ausbildung der Umweltverbund überwiegt:
17% ÖV, 22% Radverkehr, 30% Fußgänger,
- beim den Fahrzwecken Einkauf, Erledigung Freizeit der Fußgängeranteil bei rund 20% und der ÖV Anteil bei 6-7 %liegt.

Nach der Verkehrsleistung (Personenkilometern) betrachtet überwiegt bei allen Fahrzwecken der Autoverkehr.

3.5 Bewertung der Verkehrssituation

Bei der Bewertung der Verkehrssituation haben Busse und Bahnen die Note 2,7 erhalten. 55% der Befragten stufen den ÖPNV als gut oder sehr gut ein, während 19% den ÖPNV als ausreichend oder schlechter bewerten.

Die Durchschnittsnote für den Radverkehr beträgt 2,4. 62% stufen die Verkehrssituation für den Radverkehr als gut oder sehr gut ein, während 12% diesem die Note ausreichend oder schlechter geben.

Im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe und Lage werden ÖPNV und Fahrrad in Schwabach besser bewertet.

Die besten Note erreicht das zu Fuß gehen mit 1,9. 85% der Befragten geben der Verkehrssituation für Fußgänger die Noten gut oder sehr gut, während 7% die Noten ausreichend oder schlechter vergeben.

Die Verkehrssituation für den Autoverkehr erhält die Note 2,1. 77% stufen die Situation als gut oder sehr gut ein, während auch hier 7% die Situation als ausreichend oder schlechter einstufen.

42% der Befragten fahren nicht gerne mit dem Rad und 65% der Befragten nutzen nicht gerne Bus und Bahn. Auch diese Werte entsprechen dem Bundesdurchschnitt.

3.6 Zusammenfassung der Ergebnisse zum Radverkehr

- 77% der Schwabacher verfügen über ein Fahrrad.
- Mit dem verfügbaren Einkommen steigt die Wahrscheinlichkeit ein Fahrrad zu besitzen und die Fahrradnutzung.
- Der Anteil der Pedelecs bzw. E-Bikes liegt bei 6%.
- Leihfahrräder spielen in Schwabach keine Rolle (außerhalb der Metropolen gibt es kaum Verleihsysteme).
- Die Zugänglichkeit und Möglichkeiten der Fahrradsicherung mit auf 1,4 bzw. 1,5 benotet.
- 9% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt.
Dies ist geringfügig niedriger als der bundesweite Wert (11%) und der Wert für Städte vergleichbarer Größe und Lage (10%).
- Beinahe 1/3 der Befragten fährt im Laufe einer Woche mit dem Rad.
- Die Hälfte der Wege ist 2 km lang und dauert 10 Minuten.
- Mehr als 4/5 der Wege mit dem Rad sind maximal 5 km lang.
- Wege mit dem Fahrrad werden oft allein zurückgelegt.
- Etwas weniger als 1/3 der Befragten nutzen das Fahrrad mindestens einmal wöchentlich.
- 37% der Bevölkerung fahren nicht Fahrrad.
- Den höchsten Anteil hat der Radverkehr beim Fahrzweck Ausbildung.
- Mehr als 60% der Befragten bewertet die Situation für den Radverkehr als gut bis sehr gut.
- 58% der Befragten fahren gerne im Alltag Rad.
- In der Gruppe der 0-17-Jährigen haben die meisten ein Fahrrad.
- Der E-Bike bzw. Pedelec-Besitz ist in der Gruppe der 65-74-Jährigen am höchsten.
- Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird mit der Note 2,4 bewertet.
- Mit zunehmendem Alter bewerten die Befragten die Situation schlechter (50-Jährige: 2,7).
- Regelmäßige Fahrradnutzer bewerten die Situation für den Radverkehr besser als Nicht Nutzer.

3.7 Ergebnisse aus der bundesweiten Studie

Deutschlandweit hat Carsharing einen Anteil von 5% der befragten Haushalte. In Metropolen werden 14% erreicht. In der Altersgruppe der unter 30 Jahren hat Carsharing einen Anteil von 27%. Mit zunehmendem Alter nimmt der Anteil ab. Beim Carsharing überwiegen die Verkehrszwecke Einkauf (14%) und Erledigung (9%).

Der MIV dominiert die berufliche Mobilität stark.

43% der ab 14-Jährigen kaufen mindestens einmal im Monat im Internet ein.

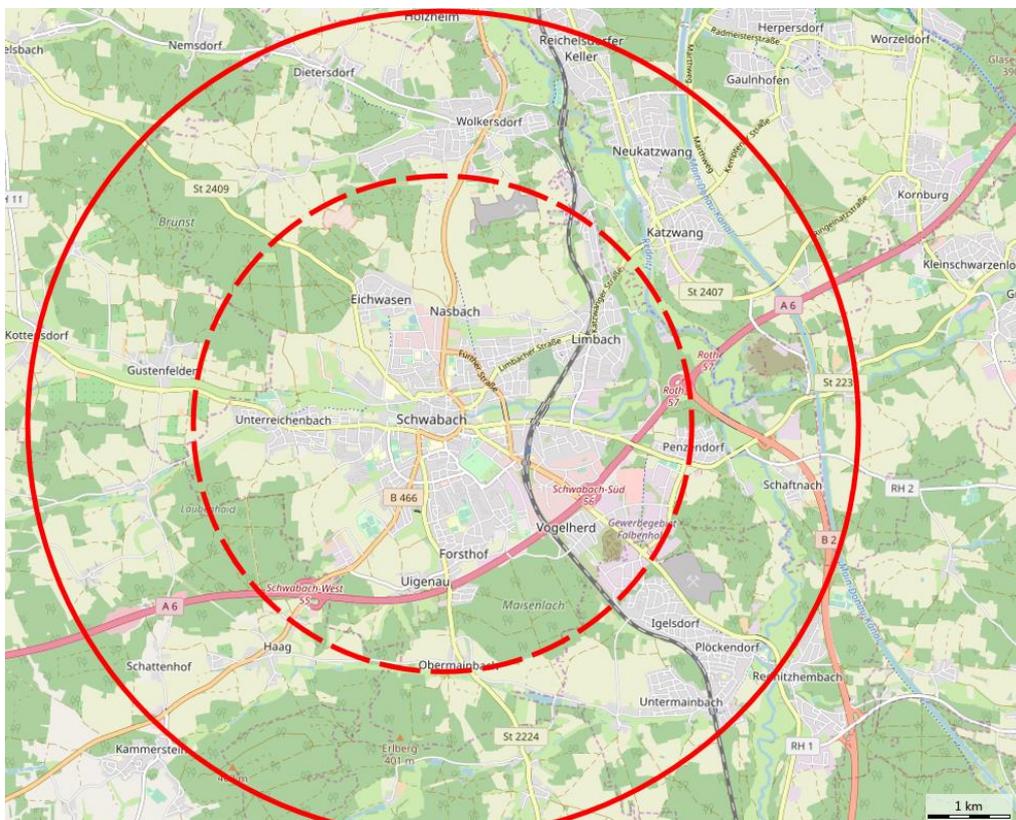
4 Schlußfolgerungen

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungen wird deutlich, dass im Bereich von bis 5 km der MIV-Anteil relativ hoch ist und hier ein nicht unerhebliches Verlagerungspotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel besteht. Lediglich Wolkersdorf, Dietersdorf, Ober- und Unterbaimbach, Schafnach, Schwarzach sowie Teile von Penzendorf liegen zwischen 3 und 5 km vom Rathaus entfernt. Ein großer Teil der Wege liegt im Entfernungsreich, der gut mit dem Fahrrad und dem Stadtbus zurückgelegt werden kann.

Die Fahrzwecke Ausbildung, Einkauf und Erledigung finden überwiegend im Nahbereich statt, so dass hier ebenfalls große Verlagerungspotentiale bestehen. Beim Einkauf ist die Verlagerbarkeit weg vom Auto von den Einkaufsmengen abhängig. Tägliche kleinere Einkäufe, können gut in Reltaschen, Rolltaschen oder Tragetaschen transportiert werden, während Einkäufe für eine Familie und / oder eine ganze Woche, ein Lastenfahrzeug oder einen Kofferraum erfordern.

Viele Menschen haben keine Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl, weil sie kein Auto oder kein Fahrrad besitzen, das Ziel schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, schwere oder sperrige Dinge transportiert werden müssen oder Wegeketten (Wohnen - Kindergarten - Arbeit - Einkaufen – Kindergarten - Wohnen) zu unverhältnismäßig langen Reisezeiten führen würden.

Für Menschen, die die Wahlfreiheit haben, können attraktive Angebote einen Anreiz liefern, eingeübte Alltagsroutinen und Vorbehalte zu überwinden und verstärkt umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen.



Gestrichelte Linie 3 km Radius, durchgezogene Linie 5 km-Radius
Kartengrundlage (Open Street Map)

5 Ausblick

Die Ergebnisse der MiD 2017 für Schwabach sind eine Grundlage für die Diskussion, welche verkehrlichen Ziele in Schwabach zukünftig angestrebt werden sollen. Diese Diskussion soll im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele geführt werden.

In einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) werden Ziele, Strategien und Maßnahmen für die Entwicklung des Verkehrs festgelegt. Der Verkehrsentwicklungsplan bildet die Grundlage für die Planung und Organisation des Verkehrs und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Radverkehr und den Fußgängerverkehr. Der VEP bleibt auf der strategischen Ebene, die Konkretisierung von Maßnahmen geschieht in einer nachgeordneten Detailplanung.

Der vorliegende VEP aus dem Jahr 2004 ist hinsichtlich der Daten zu den Verkehrsbelastungen, dem Verkehrsverhalten und der Entwicklung der Siedlungsstruktur veraltet. Das damals zugrunde gelegte Verkehrsmodell und die untersuchten Maßnahmen sind auf den MIV fokussiert.

III. Kosten

Aus der Untersuchung heraus resultieren keine Folgekosten.