



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Stadt Schwabach

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Regionalbericht für

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.





eine Studie des:
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



vorgelegt von:
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn



in Kooperation mit:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin



IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn



Regionalbericht für:
Stadt Schwabach
Referat für Stadtplanung und Bauwesen
Verkehrsplanung
Königsplatz 1
91126 Schwabach

Projekt:
5431
Bonn, April 2019
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Gruschwitz, Dana. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Follmer, Robert. Hoffmann, Belinda. Kellerhoff, Jette. Pirsig, Tim. Roggendorf, Martina (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Schwabach. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) und der Stadt Schwabach. Bonn, Berlin.

Kurzform:
infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland 2002“ und „Mobilität in Deutschland 2008“ aufgebaut werden, an denen infas ebenfalls mitgearbeitet hat. Die direkte Vergleichbarkeit wird dadurch gewährleistet, dass die MiD 2017 in weiten Teilen eine Aktualisierung der beiden Vorgängerstudien darstellt.

Neben dem BMVI haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit eigenen Stichproben an der MiD 2017 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger ihrer Region zu erhalten. In der Stadt Schwabach wurden im Rahmen der Studie 1.061 Personen in 487 Haushalten um Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gebeten. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017. Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in drei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Schwabacher Bürgerinnen und Bürger ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für die Stadt Schwabach in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für die Stadt Schwabach insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Regionalbericht wurden ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Tabellenband und ein Datennutzerhandbuch zusammengestellt. Vor allem der Methodenbericht enthält eine detaillierte Darstellung des MiD-Erhebungskonzepts. Dort können bei Bedarf Details dazu nachgeschlagen werden. Daher sind die methodischen Erläuterungen im vorliegenden Regionalbericht knapp gehalten. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar.

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schwabach?

Mit einem Anteil von 86 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,3 Wege mit insgesamt 41 Kilometern in 79 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (65 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon etwa ein Viertel aus (18 Prozent). Etwa jeder sechste Weg wird zu Fuß und jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von etwa einem Viertel. Die restlichen 9 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). Im Vergleich zu Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe sind die Anteile zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr leicht in Richtung ÖV verschoben.

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verschiebt sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Der Anteil von MIV und ÖV steigt auf mehr als 95 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 4 Prozent der Kilometer absolviert.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege werden im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung absolviert, also von bzw. zur Arbeit und Bildungseinrichtung oder während der Arbeitszeit. Diese werden dicht gefolgt von Freizeitwegen. Danach folgen Wege zum Einkaufen und für Erledigungen sowie zur Begleitung.

Wie sind die Schwabacherinnen und Schwabacher mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mit 83 Prozent besitzt die überwiegende Mehrheit der Haushalte in der Stadt Schwabach ein eigenes Auto. Drei von vier Personen ab 14 Jahren haben ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Jeder bzw. jedem Sechsten steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Die Mehrheit nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto (52 Prozent). Weitere 17 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während 10 Prozent es mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, ist deutlich niedriger (12 Prozent). Einen geringen Anteil haben auch Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen, sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen.

Wie wird die Verkehrssituation in Schwabach wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 1,9 am besten bewertet. Die durchschnittliche Bewertung für das Auto liegt mit 2,1 knapp dahinter. Fahrrad und ÖPNV folgen mit einer Durchschnittsnote von 2,4 bzw. 2,6.

Ein durchschnittlicher Tag in der Stadt Schwabach

86 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,3 Wege mit insgesamt **41 km** in **79 Min.**

65 % der Wege im Auto

29 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

83 % mit Auto 



77 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

17 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen



Wöchentliche Mobilitätsroutinen

52 % nur mit dem Auto

33 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation in Schwabach

2 für Fußwege **2-** für Fahrrad **3+** für ÖV **2** für das Auto

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Schwabach	11
1.1	Stichprobe.....	11
1.2	Erhebungsdesign	12
1.3	Befragungsinhalte.....	13
2	Stadt Schwabach – Gebiet und Einwohner	15
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	17
3.1	Pkw in den Haushalten	17
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	18
4	Mobilität in der Stadt Schwabach – zentrale Kennwerte	21
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	21
4.2	Wegelängen und Wegedauern	23
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	26
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	28
4.5	Wegezwecke	29
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	30
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	31
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	31
5.2	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	32
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	33
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	33
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	34
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	39
7	Radverkehr in der Stadt Schwabach	43
7.1	Fahrradverfügbarkeit	43
7.2	Übliche Fahrradnutzung.....	44
7.3	Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren	46
7.4	Anlässe, Entfernungen und Dauern von Fahrradwegen	47
8	Eine kleine Bilanz	51

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	18
Tabelle 2	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	36
Tabelle 3	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	37
Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	13
Abbildung 2	Befragungsinhalte	14
Abbildung 3	Haushaltsstruktur.....	15
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte.....	16
Abbildung 5	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	16
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten	17
Abbildung 7	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes	19
Abbildung 8	Fahrradsicherung zu Hause	19
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	20
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich	22
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	23
Abbildung 12	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel	25
Abbildung 13	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	25
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich	27
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts	27
Abbildung 16	Wegeziele im Regionalvergleich.....	29
Abbildung 17	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	30
Abbildung 18	Übliche Nutzung des Autos	31
Abbildung 19	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	32
Abbildung 20	Übliche Nutzung des Fahrrads	33
Abbildung 21	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	33
Abbildung 22	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)	35
Abbildung 23	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	40
Abbildung 24	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	41
Abbildung 25	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit.....	44
Abbildung 26	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen.....	45
Abbildung 27	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts	45
Abbildung 28	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit.....	46
Abbildung 29	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Nutzungshäufigkeit.....	47
Abbildung 30	Fahrradsicherung zu Hause nach Nutzungshäufigkeit	47
Abbildung 31	Hauptverkehrsmittel nach Wegezielen	48
Abbildung 32	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel	49
Abbildung 33	Wegeängen nach Hauptverkehrsmittel	50

Für eine bessere Lesbarkeit werden in den Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Schwabach

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2017, nach 2002 und 2008, zum dritten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMVI regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen.

Letztlich haben sich rund 60 Institutionen an der MiD 2017 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbänden gehören Städte und Landkreise dazu. Die Stadt Schwabach hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 1.061 Personen aus 487 Haushalten in der Stadt befragt und dabei 3.287 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Schwabach beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Die Ergebnisse werden zudem mit denen ähnlicher Gemeinden in Deutschland verglichen.

Zur Ermittlung zentraler Mobilitätskennzahlen nutzt die MiD das sogenannte Bewohnerkonzept. Dabei wird die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Region erhoben und analysiert. Um auch Pendelbeziehungen und daraus resultierende verkehrliche Verflechtungen einzubeziehen, die vor allem

zwischen zentralen Städten und ihrem Umland bestehen, werden die Untersuchungsregionen entsprechend groß angelegt. Die Basisauswertungen der MiD zum Alltagsverkehr beruhen auf der Auswertung der erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der betrachteten Region. Der Verkehr, der von Besucherinnen und Besuchern in der Region verursacht wird, bleibt dabei unberücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte erläutert. Neben dieser Kurzdarstellung liegen auch ein ausführlicher Methodenbericht sowie ein Nutzerhandbuch für die MiD 2017 vor. Zusammen mit dem Ergebnisbericht für die Bundesrepublik sind diese auf der Projektseite unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zu finden.

1.1 Stichprobe

Die MiD 2017 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 30.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMVI. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert. Bei der Erhebung wurden diese Vorgaben um rund 15 Prozent übertroffen und 316.361 Personen in 156.420 Haushalten befragt, die von 960.619 Wegen berichteten.

Wie bereits in den MiD 2002 und 2008 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren.

Die Stichprobe wurde in einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz gezogen. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetztelefonnummern und Mobilfunktelefonnummern.

Da die Melderegister in Deutschland auf der Gemeindeebene organisiert sind, erfolgte die Stichprobenziehung aus diesem Auswahlrahmen zweistufig: Im ersten Schritt wurden pro Bundesland mittels einer geschichteten Zufallsauswahl Gemeinden gezogen. Bei der Schichtung wurden Lage und Gemeindegröße kombiniert, um die räumliche und siedlungsstrukturelle Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Die so ausgewählten Gemeinden wurden im zweiten Schritt jeweils um eine Zufallsstichprobe ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gebeten. In den beiden zurückliegenden MiD-Erhebungen 2002 und 2008 wurde die Stichprobe ausschließlich aus den Melderegistern gewonnen.

In der MiD 2017 wurde dieser Auswahlrahmen durch den aller deutschen Festnetztelefonnummern sowie den aller deutschen Mobilfunktelefonnummern ergänzt. Die beiden letztgenannten Frames bestehen aus zufällig generierten Nummern (RDD, Random Digit Dialing), wobei auch Telefonnummern aus nicht öffentlich zugänglichen Verzeichnissen berücksichtigt wurden. Die Stichprobenziehung aus diesen beiden Auswahlrahmen erfolgte jeweils einstufig, also ohne zusätzliche Vorauswahl von Gemeinden.

In der bundesweiten Basisstichprobe des BMVI wurden alle drei Auswahlrahmen kombiniert. Dabei wurde darauf geachtet, mindestens 20.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Melderegister, 7.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Festnetztelefonnummern und 3.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Mobilfunktelefonnummern zu befragen.

Die Regionalstichproben für Städte wurden nach Möglichkeit aus dem Melderegister gezogen, während für Landkreise oder andere Gebiete mit zahlreichen Gemeinden Stichproben aus der regionalen Gesamtheit der Festnetztelefonnummern gewonnen wurden. Zusätzliche Stichproben aus Mobilfunktelefonnummern gab es hier nicht, da diese nicht im Vorfeld einer Region zugeordnet werden können. Die Kombination der drei Auswahlrahmen erlaubte eine optimale Abdeckung der verschiedenen Regionen und deren Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stichprobe für die Stadt Schwabach beruht auf dem Melderegister.

1.2 Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Die Haushalte der Stichprobe wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Der Einsatz erfolgte stichtagsorientiert. Die Erhebung fand in zwei Phasen statt:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale Gegenstand waren.
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt.

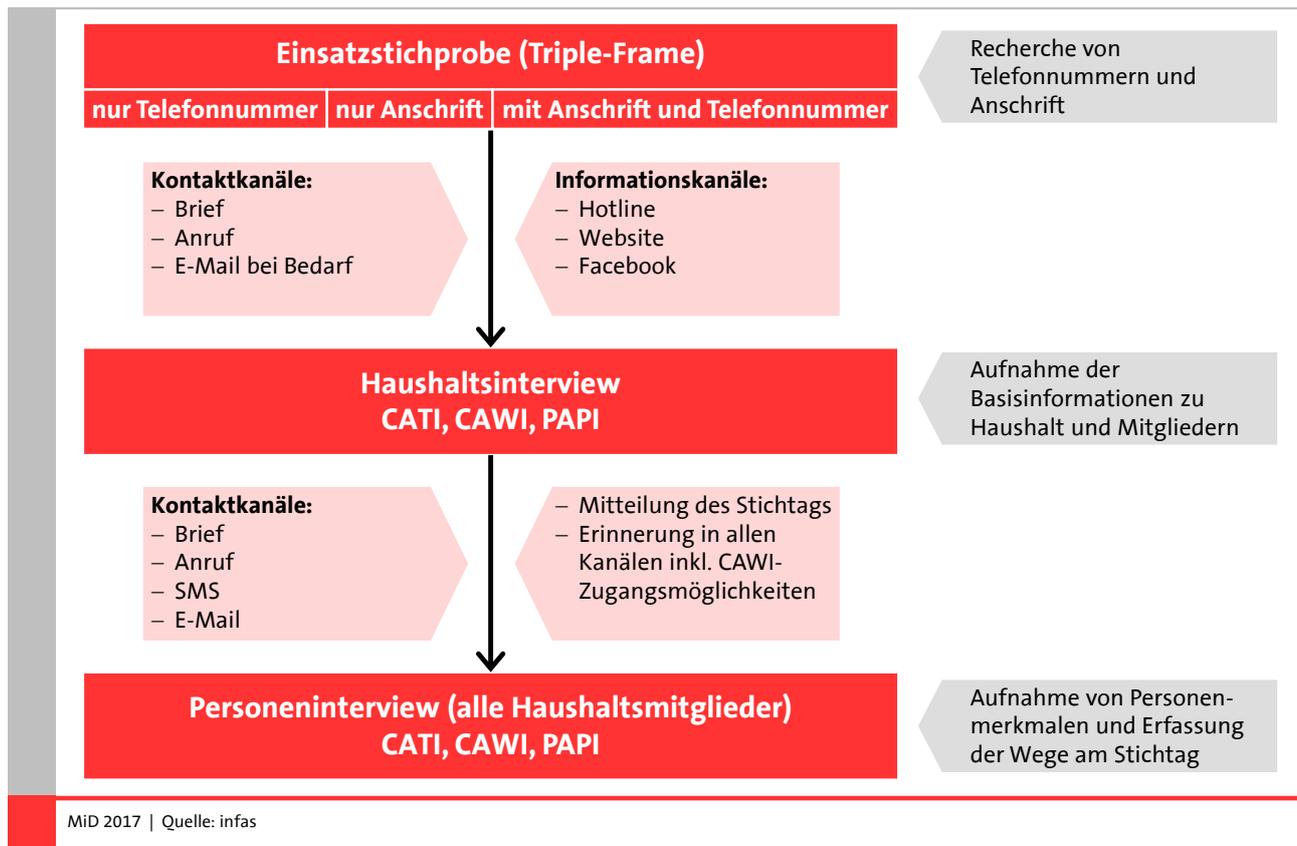
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews (CATI, *computer assisted telephone interview*)
- webbasierte Fragebögen (CAWI, *computer assisted web interview*)
- klassische Papierfragebögen (PAPI, *paper and pencil interview*)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Bei Bedarf konnten die Methoden auch zwischen der ersten Stufe (dem Haushaltsinterview) und der zweiten Stufe (dem Personeninterview) gewechselt werden. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in *Abbildung 1* dargestellt.

Um die Haushalte vorab gut über die Studie zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt. Zunächst wurden die Kontaktdaten der ausgewählten Haushalte, soweit möglich, vervollständigt. Dazu wurden öffentlich zugängliche Register wie Telefonbücher verwendet. Für Haushalte aus den Melderegistern wurde, wenn vorhanden, eine Telefonnummer und für Haushalte aus den Telefonstichproben, wenn vorhanden, eine Postanschrift ergänzt. Die Informations- und Kontaktierungskanäle sind ebenfalls in *Abbildung 1* dargestellt.

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung



Beim Haushaltsinterview sollten nicht nur die soziodemografischen Angaben und die Verkehrsmittelausstattung erhoben, sondern auch der Haushalt für das spätere Personeninterview gewonnen werden. Die teilnahmebereiten Haushalte erhielten per Post oder E-Mail für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles Wegeblatt für den vorgegebenen Stichtag. Darüber hinaus wurde jeder Haushalt einen Tag vor dem Stichtag an das Aufzeichnen der Wege erinnert (telefonisch, per SMS oder per E-Mail).

Das eigentliche Personeninterview fand für alle Haushaltsmitglieder unmittelbar nach dem Stichtag statt, maximal nach zwei Wochen. Soweit möglich, sollte jede Person selbst befragt werden. Ausnahmen bildeten Kinder unter zehn Jahren. Für Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren konnten andere Personen stellvertretend interviewt werden, falls die eigentlich zu befragende Person in den nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahren alt war. Das Hauptziel war jedoch, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag mit jedem Haushaltsmitglied ein Interview zu führen.

1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2017. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten und Autos (aus dem Haushaltsinterview) sowie Angaben zur Person, zu Reisen, zur Mobilität am festgelegten Stichtag, zu Wegen und Etappen (im Personeninterview) unterschieden werden.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden von bis zu zwölf Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Vertreter, Lieferanten, Busfahrer oder Postboten), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem

Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Um in der MiD 2017 neue Themen berücksichtigen zu können, ohne dabei die individuelle Befragungsdauer im Vergleich zu den Vorgängerstudien deutlich zu erhöhen, wurde das Befragungsprogramm in ein Kern- und ein Zusatzprogramm unterteilt. Die zentralen Fragen des Kernprogramms sind in der **Abbildung 2** hellrot hinterlegt und wurden in jedem Interview erhoben. Die Inhalte des Zusatzprogramms sind in der **Abbildung** grau hinterlegt und wurden lediglich für Teilstichproben aus der telefonischen und webbasierten Erhebung erfasst. Die Papierfragebögen enthielten keine Fragen aus dem Zusatzprogramm.

Für die Basisstichprobe des Bundes galten folgende Regeln für das Zusatzbefragungsprogramm:

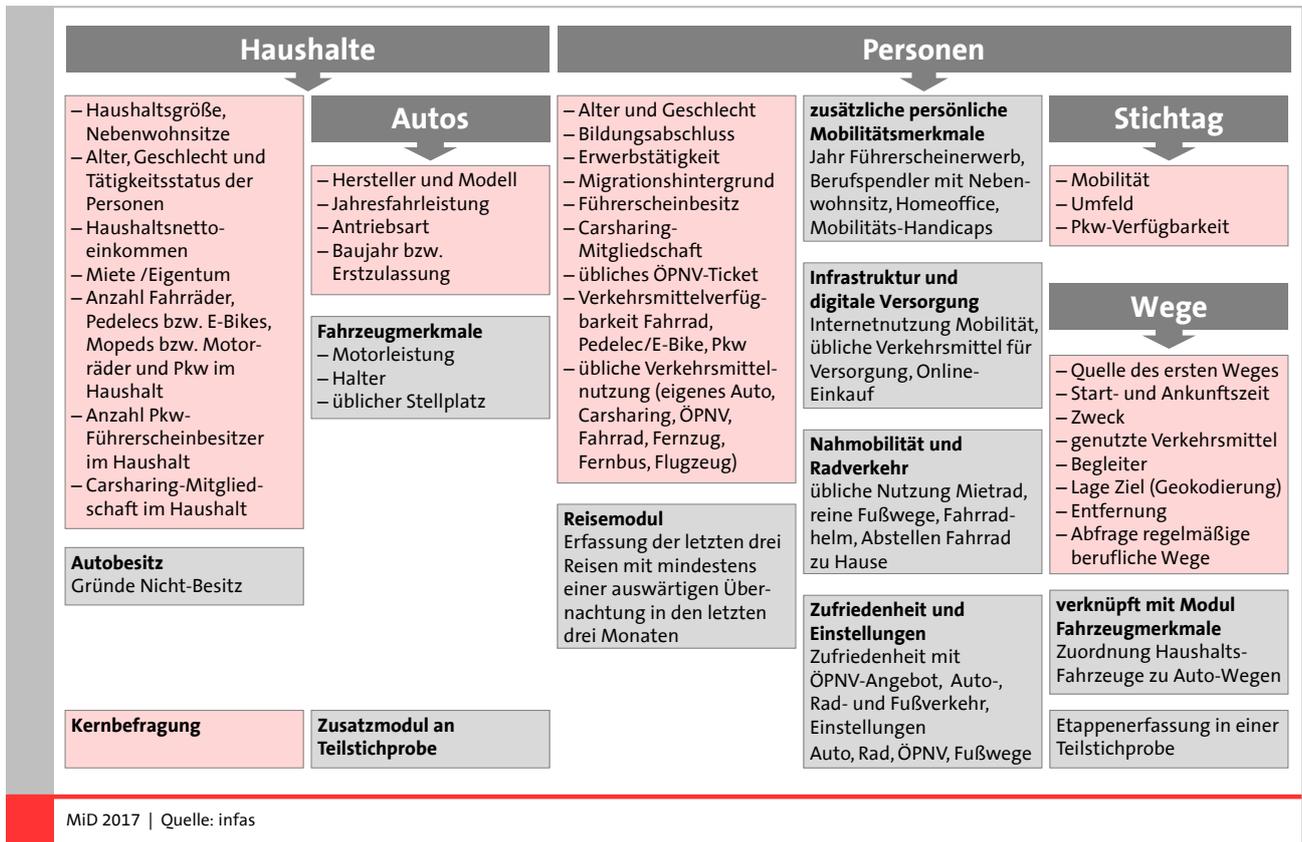
- Das Fahrzeugmodul wurde nach einem Zufallsprinzip in der Hälfte der Haushalte erhoben.

- Das Reisemodul wurde bei 10.000 Personen erhoben.
- Das Etappenmodul kam bei einem Teil der Bundes- sowie der Baden-Württemberg-Stichprobe zum Einsatz, für den es zusätzlich beauftragt wurde.
- Von den übrigen Modulen wurden jedem Haushalt zwei nach dem Zufallsprinzip zugewiesen.

Die Auftraggeber der regionalen Stichproben konnten zwei Module auf der Personenebene festlegen, die dann für alle von ihnen beauftragten Haushalte (mit Ausnahme der PAPI-Teilnehmerinnen und Teilnehmer) erhoben wurden. Wurde keine Entscheidung übermittelt, wurden die Module analog zur Basisstichprobe zufällig verteilt.

Die Stadt Schwabach hat die Module „Nahmobilität und Radverkehr“ sowie „Zufriedenheit und Einstellungen“ gewählt.

Abbildung 2 Befragungsinhalte



2 Stadt Schwabach – Gebiet und Einwohner

Die Stadt Schwabach ist mit ihren rund 40.700 Einwohnerinnen und Einwohnern die kleinste kreisfreie Stadt in Bayern und zählt zu den „Mittelstädten und städtischen Räumen innerhalb der Stadtregionen“. (Bayerisches Landesamt für Statistik, Stand 2017; RegioStaR-Raumtypologie des BMVI und BBSR, Stand 2018). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für die Stadt Schwabach mit denen für Deutschland sowie mit denen für ähnliche Gemeinden verglichen. Dazu wird der „Regionalstatistische Raumtyp – RegioStaR“ verwendet, der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2018 entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept. Dieses bezieht sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit ein. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen auf Basis der Einwohnerzahl und Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum „Regionalstatistischen Raumtyp – RegioStaR“ sind auf den Internetseiten des BMVI zu finden (z. B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 19.07.2018). Die Stadt Schwabach wird dem Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ zugeordnet.

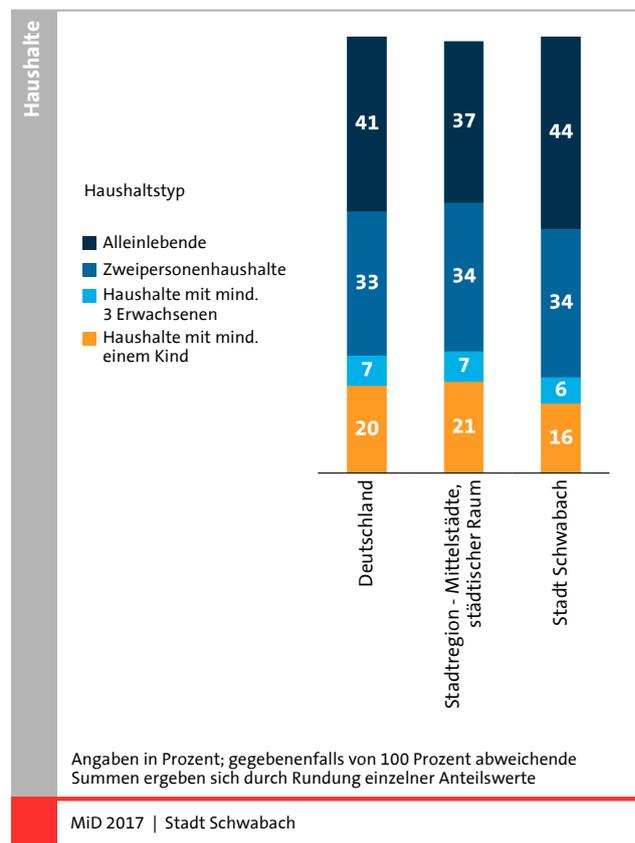
Viele Alleinlebende in Schwabach

Mit einem Anteil von 44 Prozent sind Einpersonenhaushalte in der Stadt am häufigsten (siehe Abbildung 3). Die größte Gruppe unter diesen Haushalten bilden Personen mittleren und höheren Alters ab 30 bzw. ab 60 Jahren. Die zweitgrößte Gruppe in der Stadt stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Etwa jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngere

Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen circa zwei Drittel davon aus (ohne Abbildung). Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist mit 6 Prozent hingegen gering.

Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. Insgesamt beläuft sich der Anteil in der Stadt Schwabach auf 16 Prozent und liegt damit nur etwas unter dem Durchschnittswert für Deutschland und dem des Raumtyps. Insgesamt ähnelt die Bevölkerungsstruktur in Schwabach dem Durchschnittswert von Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe. Es gibt etwas mehr Alleinlebende und etwas weniger Haushalte mit mindestens einem Kind.

Abbildung 3 Haushaltsstruktur



Mittlere Einkommen überwiegen

Eine Differenzierung der Haushalte nach ihrem ökonomischen Status gibt weitere Aufschlüsse. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von hoch über mittel bis niedrig gebildet.

Die Anteile dieser Statusgruppen sind in der Stadt Schwabach und in Deutschland insgesamt sehr ähnlich (siehe *Abbildung 4*). Etwa jeder vierte bis fünfte Haushalt verfügt über ein Einkommen der niedrigsten Gruppe und etwa jeder dritte Haushalt über ein Einkommen der höchsten Gruppe, während etwa die Hälfte der Haushalte der mittleren Kategorie zugeordnet werden können.

Abbildung 4 Ökonomischer Status der Haushalte

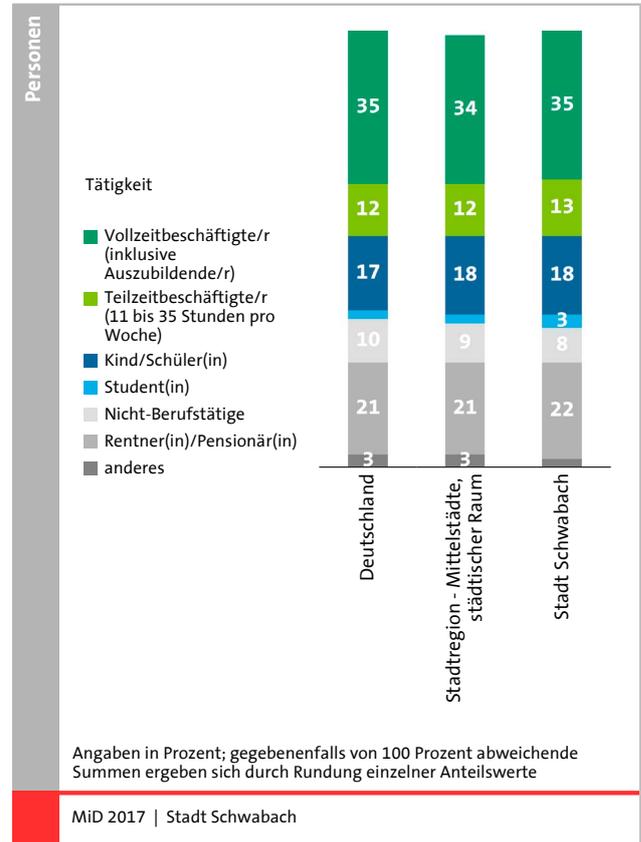


Größtenteils Vollzeitbeschäftigung

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe *Abbildung 5*). Mit 35 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre (22 Prozent).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Einwohnerstruktur der Stadt Schwabach von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands und des Raumtyps nur wenig abweicht. Lediglich im etwas höheren Anteil Einpersonenhaushalte unterscheidet sich die Bevölkerungsstruktur

Abbildung 5 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation. Diese sowie weitere relevante Mobilitätsaspekte werden in den folgenden Kapiteln analysiert. Begonnen wird mit der Frage, wie die Haushalte bzw. Personen in der Stadt Schwabach mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in der Stadt Schwabach eher ein oder mehrere Autos oder wie viele von ihnen kommen ganz ohne privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner und wie einfach gestaltet sich die Sicherung des eigenen Fahrrads am Stellplatz zu Hause? Werden in der Stadt Schwabach eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

3.1 Pkw in den Haushalten

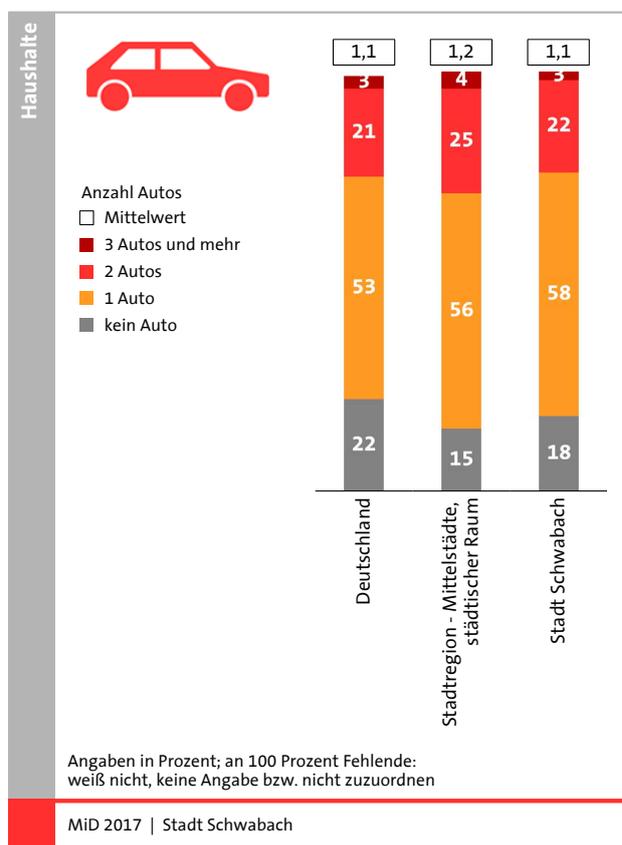
Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe *Abbildung 6*). In der Stadt Schwabach liegt der Anteil mit 83 Prozent zwar höher, jedoch nicht ganz so hoch, wie es in dem Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ im Durchschnitt der Fall ist. Ein wichtiger Einflussfaktor ist in diesem Zusammenhang die Haushaltsstruktur. Der vergleichsweise hohe Anteil Einpersonenhaushalte trägt sicherlich zum höheren Anteil autofreier Haushalte bei, denn dieser Anteil ist unter Einpersonenhaushalten deutlich höher als unter Mehrpersonenhaushalten.

In Schwabach gibt es einen höheren Anteil autofreier Haushalte und einen geringeren Anteil mehrfachmotorisierter Haushalte. Die durchschnittliche Anzahl Pkw pro Haushalt entspricht dem durchschnittlichen

Niveau Deutschlands sowie in etwa dem anderer Städte vergleichbarer Größe und Lage.

Das zeigt sich auch in den Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl in Kapitel 4.3 und der üblichen Pkw-Nutzung in Kapitel 5.2. Dort wird deutlich, dass die Einwohnerinnen und Einwohner Schwabachs das Auto für die meisten Wege nutzen und mehrheitlich (fast) täglich Wege mit dem Auto zurücklegen.

Abbildung 6 Autobesitz in den Haushalten



3.2 Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

Der Besitz eines Fahrrads ist in Deutschland die Regel – 77 Prozent aller Personen besitzen ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 1). Dieser Wert wird auch in Schwabach gemessen, während der Wert für den Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ mit 79 Prozent etwas höher, aber auf einem ähnlichem Niveau liegt.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. Bis etwa 49 Jahre sind die Einwohnerinnen und Einwohner gut ausgestattet – mehr als vier von fünf Befragten aus dieser Altersgruppe besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 1). Ab diesem Alter sinken die Anteile jedoch langsam und erreichen in der Gruppe der ab 75-Jährigen mit 49 Prozent ihren niedrigsten Stand.

Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahrräder und Pedelecs selten

Die Besitzquote von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad in Deutschland noch immer sehr niedrig. Nur etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren haben ein solches Fahrrad. Dieser Wert wurde auch für Schwabach gemessen.

Die Altersgruppe der 50- bis 74-Jährigen zeigt den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Mit 12 bzw. 13 Prozent liegt dieser doppelt so hoch wie der Durchschnitt.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Während 79 Prozent der Schwabacher über mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügen, sind es bei den Schwabacherinnen nur 74 Prozent. Dieser Unterschied zwischen den Geschlechtern ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass etwa zwei Drittel der Haushalte in Schwabach sowohl über mindestens ein Auto als auch über mindestens ein Fahrrad verfügen. Mit mindestens einem Auto oder mindestens einem Fahrrad ist etwa ein Viertel der Haushalte ausgestattet, wobei der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, deutlich größer ist. Weder mit einem Auto noch mit einem Fahrrad sind etwa 6 Prozent der Haushalte ausgestattet. Diese Verteilung findet sich auch für Deutschland (ohne Abbildung).

Tabelle 1 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	79	72	3	4
Stadt Schwabach	77	71	3	3
Geschlecht (Stadt Schwabach)				
Männer	79	72	4	3
Frauen	74	70	2	2
Altersgruppen (Stadt Schwabach)				
18 bis 29 Jahre	85	85	0	0
30 bis 49 Jahre	82	79	1	2
50 bis 64 Jahre	81	69	6	6
65 bis 74 Jahre	73	60	8	5
75 Jahre und älter	49	45	3	1

MiD 2017 | Stadt Schwabach

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der Studie wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel vom üblichen Stellplatz auf die Straße befördert werden kann.

Für Schwabach lässt sich festhalten, dass von den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern die Zugänglichkeit des Stellplatzes auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ (aufgrund der kleinen Anteile wurden die Werte 4 und 5 für die Analyse zusammengefasst) mit einem Mittelwert von 1,5 als recht gut bewertet wird (siehe Abbildung 7). Mit einem Anteil von 69 Prozent vergibt die absolute Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner den Wert 1 und weitere 19 Prozent nennen den Wert 2. Folglich können 88 Prozent der Schwabacherinnen und Schwabacher ihr Fahrrad einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 7 Prozent der Befragten eingeschätzt. Das insgesamt positive Ergebnis der Stadt Schwabach liegt im Durchschnitt des Bundesgebiets sowie des Raumtyps.

Sicherheit des Fahrradstellplatzes meistens hoch

Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala. Mit einem Mittelwert von 1,4 wird dieser Aspekt in Schwabach besser bewertet als die Zugänglichkeit (siehe Abbildung 8). Auch hier wird mit 76 Prozent überdurchschnittlich oft der Wert 1 vergeben und die absolute Mehrheit der Befragten meint, dass die Fahrradsicherung „sehr einfach“ ist. Wird der Anteil der Personen addiert, die die Fahrradsicherung mit einer 2 beurteilen, ergibt sich für die beiden höchsten Kategorien sogar ein Anteil von 88 Prozent. Folglich bewertet lediglich jede zehnte Schwabacherin bzw. jeder zehnte Schwabacher die Fahrradsicherung am Stellplatz zu Hause mit einer 3 oder schlechter. Diese Verteilung entspricht auch in etwa der für ganz Deutschland und für den Raumtyp.

Abbildung 7 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes

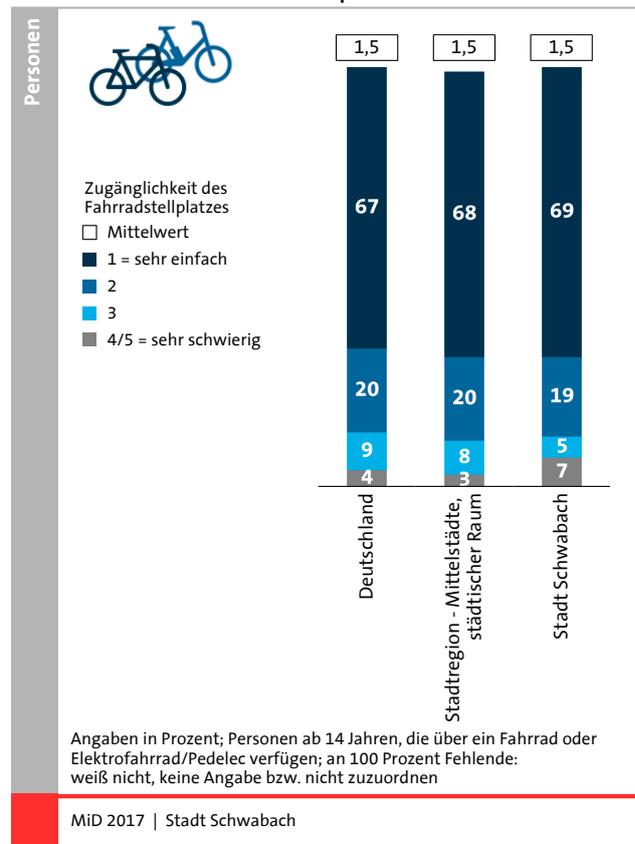
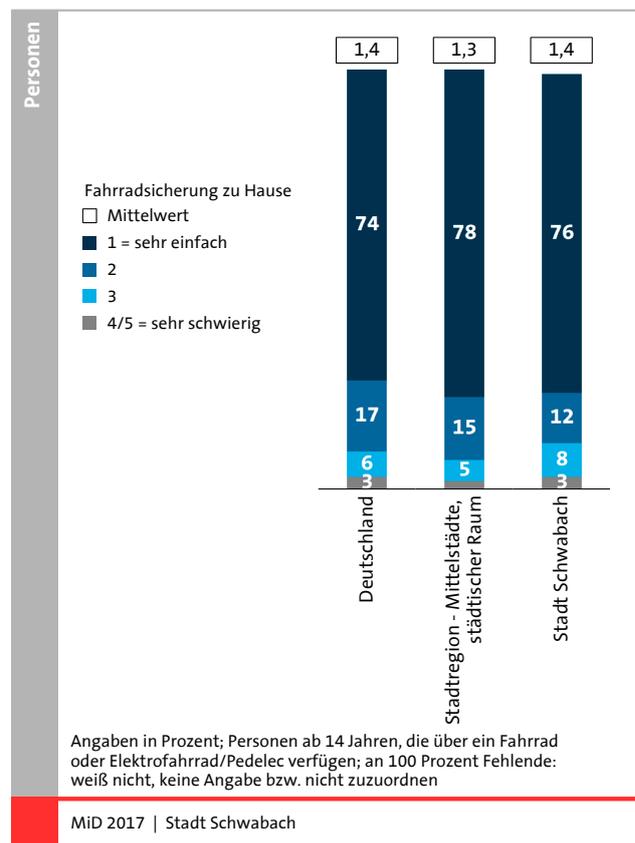


Abbildung 8 Fahrradsicherung zu Hause



Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster gemacht, die in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt sind.

In der Stadt Schwabach ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 20 Prozent im Vergleich gering (siehe Abbildung 9).

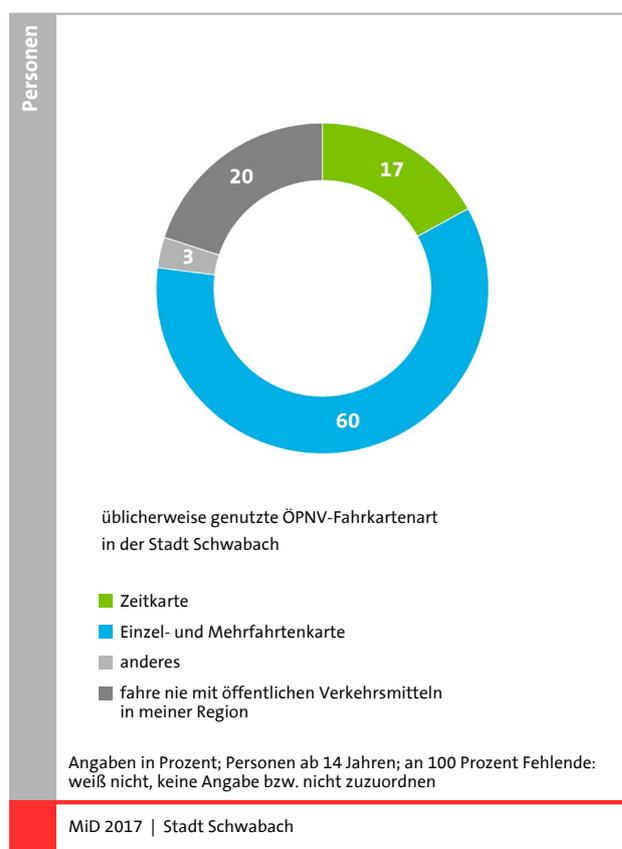
Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner nutzt Einzel- und Mehrfahrkarten. Dieser Anteil ist im Bundesvergleich und im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe und Lage höher und geht vor allem zulasten der Nicht-Nutzer.

Eine Zeitkarte nutzt fast jede bzw. jeder fünfte Befragte. Dieser Anteil entspricht in etwa dem Bundesdurchschnitt und dem für den Raumtyp. Er steigt unter den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern bis 29 Jahre auf rund ein Drittel (ohne Abbildung).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen in der Stadt in etwa dem Durchschnittswert für Deutschland und dem von Städten ähnlicher Größe und Lage entsprechen. Es gibt zwar etwas mehr autofreie Haushalte und auch Personen ohne Fahrräder, die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ist aber mit einer oder mehrerer dieser Mobilitätsoptionen ausgestattet. Der Blick auf die üblicherweise genutzten ÖPNV-Tickets verrät, dass das Verhältnis zwischen Nicht-Nutzern und Gelegenheitsnutzern zugunsten der Gelegenheitsnutzer verschoben ist. Dieser Befund wird in Kapitel 5.3 bei der Betrachtung der üblichen Verkehrsmittelnutzung bestätigt werden.

Abbildung 9 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



4 Mobilität in der Stadt Schwabach – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für die Stadt Schwabach bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner ab 0 Jahren für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger ergibt, bleibt unberücksichtigt. Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten geworfen. Anschließend folgt eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege sowie eine vertiefende Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke, jeweils auf Basis des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung.

Was ist ein Weg?

Eine zentrale Entscheidung bei der Konzeption der Studie betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien und auch die aktuelle MiD nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Zu beachten ist auch, dass im Rahmen der Auswertung der MiD diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands, als „nicht mobil“ betrachtet werden.

4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

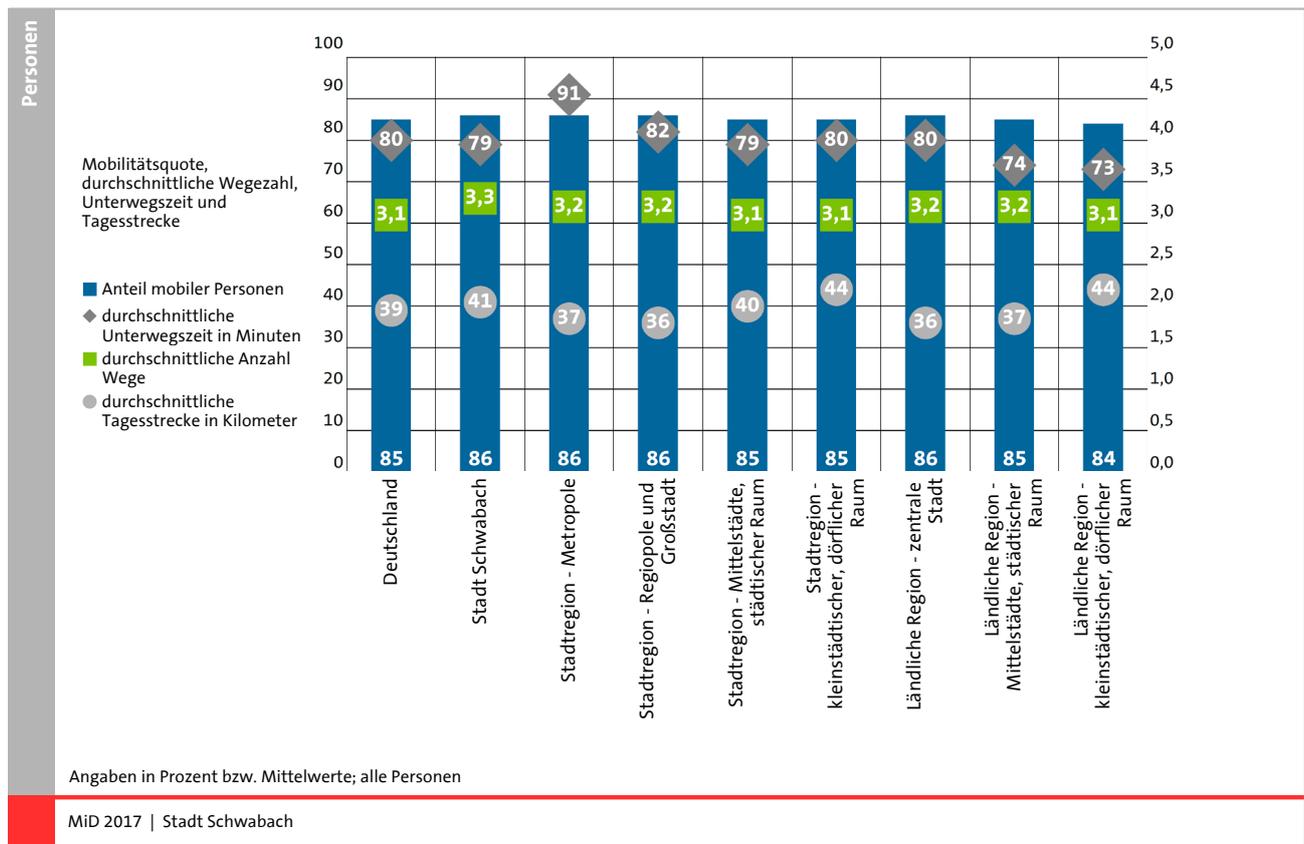
An durchschnittlichen Tagen sind 86 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Schwabachs mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe *Abbildung 10*). Diese Mobilitätsquote liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland sowie des Durchschnittswerts des Raumtyps „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ und spiegelt sich auch in einer ähnlichen Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner wider: 79 Minuten sind sie im Durchschnitt täglich unterwegs.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den Raumtypen. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen in den ländlichen Regionen mit rund 73 Minuten am geringsten und in den Metropolen der Stadtregionen mit fast 91 Minuten am höchsten.

Mobile Personen in Schwabach sind täglich rund 80 Minuten unterwegs

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl sind grundsätzlich jeweils zwei Werte von Bedeutung: der soeben angeführte Wert, der alle Personen berücksichtigt, die zu ihrem Stichtag befragt wurden, sowie der Wert, der sich ausschließlich auf die an ihrem Stichtag mobilen Personen bezieht. Werden nur die Unterwegszeiten der mobilen Personen bei der Mittelwertberechnung verwendet, so steigt dieser für die Stadt Schwabach ähnlich wie in Deutschland und dem Raumtyp von 79 auf 93 Minuten (ohne *Abbildung*). In den 79 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner der Stadt am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 41 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für die Stadt Schwabach um 7 Kilometer auf 48 Kilometer an. Dieser Effekt gilt auch für die Bundesrepublik als Ganzes. Hier steigt die Tagesstrecke von

Abbildung 10 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich



rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen (ohne Abbildung).

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Raumtypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den Metropolen, Regiopolen und Großstädten ist sie mit 37 bzw. 36 Kilometern am geringsten und in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der städtischen und ländlichen Regionen mit rund 44 Kilometern am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je kleinstädtischer bzw. dörflicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

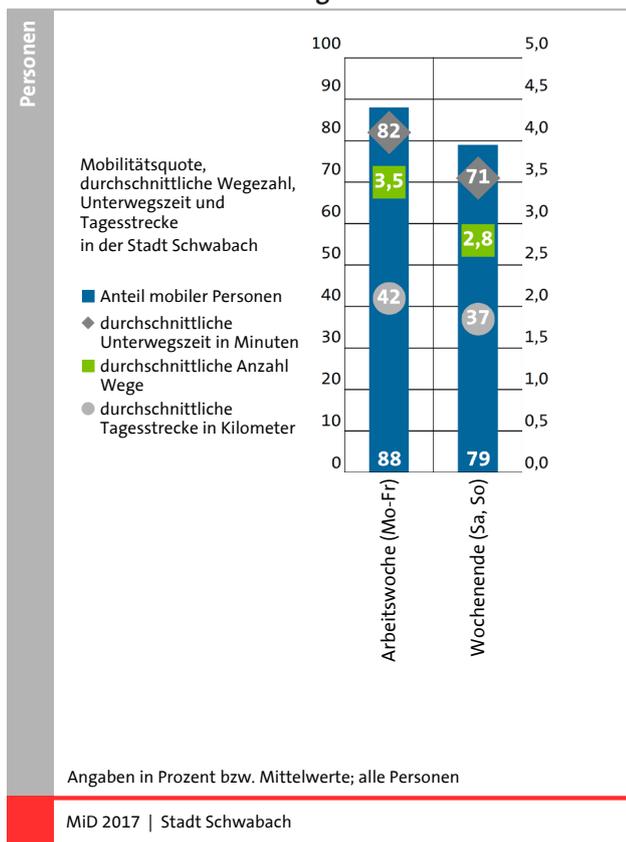
Am Tag werden im Schnitt 3,3 Wege absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in Schwabach täglich 3,3 Wege. In Deutschland wird ein ähnlicher Wert gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h. die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa einen halben Weg an (ohne Abbildung). Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre wesentlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe [Abbildung 11](#)). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Schwabachs in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,5 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,8 Wege. Werden nur die mobilen Schwabacherinnen und Schwabacher in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 4,0 Wege und am Wochenende auf 3,5 Wege (ohne [Abbildung](#)). Auch bundesweit lässt sich eine deutliche Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen.

Abbildung 11 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



4.2 Wegelängen und Wegedauern

Die Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen setzen sich aus den einzelnen Wegen zusammen. Bevor in den folgenden Unterkapiteln die Verkehrsmittelwahl und die Anlässe auf der Wegeebe genauer betrachtet werden, wird zunächst ein Blick auf die mittleren Wegelängen und -dauern geworfen.

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten arithmetischen Mittel wird der Median nicht so stark durch besonders hohe oder niedrige Einzelwerte beeinflusst und ermöglicht eine robuste Einordnung und einen Vergleich der Angaben.

Ein mittlerer Weg in der Stadt Schwabach ist rund 4 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten (siehe [Abbildung 12](#) und [Abbildung 13](#)). Diese Werte entsprechen denen für Deutschland, aber auch bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich die Unterschiede zwischen den Raumtypen: In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem Verkehrsangebot und der Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen (ohne [Abbildung](#)).

ÖV belegt bei der Wegedauer Platz 1

Die verschiedenen motorisierten Verkehrsmittel weisen mit 5 Kilometern die gleiche mittlere Wegelänge auf (siehe [Abbildung 12](#)). Die mittleren Wegedauern sind mit 30 Minuten in den öffentlichen Verkehrsmitteln aber deutlich länger als im motorisierten Individualverkehr, der in der Regel im Auto zurückgelegt wird.

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den mittleren Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe [Abbildung 12](#)). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 50-Kilometer-Marke erreichen (ohne [Abbildung](#)).

Zwar liegt auch bei den ÖV- und MIV-Wegen ein Schwerpunkt auf kürzeren Wegen unter 5 Kilometern, ein größerer Anteil der Wege ist aber auch deutlich länger als 50 Kilometer (ohne [Abbildung](#)).

Zum besseren Verständnis der Ergebnisse soll kurz erläutert werden, wie bei der Wegeerhebung vorgegangen wurde.

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Die Wegezwecke wurden für jeden Weg anhand von Hauptkategorien aufgenommen. Grundsätzlich wurden dabei folgende Hauptkategorien verwendet:

- Erreichen des Arbeitsplatzes
- Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
- Einkauf
- dienstlich oder geschäftlich
- Bringen oder Holen von Personen
- private Erledigung
- Freizeitaktivität
- anderer Zweck

Zusätzlich wurden auch die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Wegs zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Wegs zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wird der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die vorne genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke Einkauf, private Erledigung und Freizeitaktivität detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wird das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wird daraus das sogenannte Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben, wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wird dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen:

- zu Fuß
- Fahrrad
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- sonstige Verkehrsmittel (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In der darauf aufbauenden Darstellung wird für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zwischen Fahrern und Mitfahrern unterschieden. Weiterhin werden die Kategorien 4 und 5 zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus. Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den folgenden Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle. Daher wird auf eine getrennte Darstellung verzichtet.

Abbildung 12 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

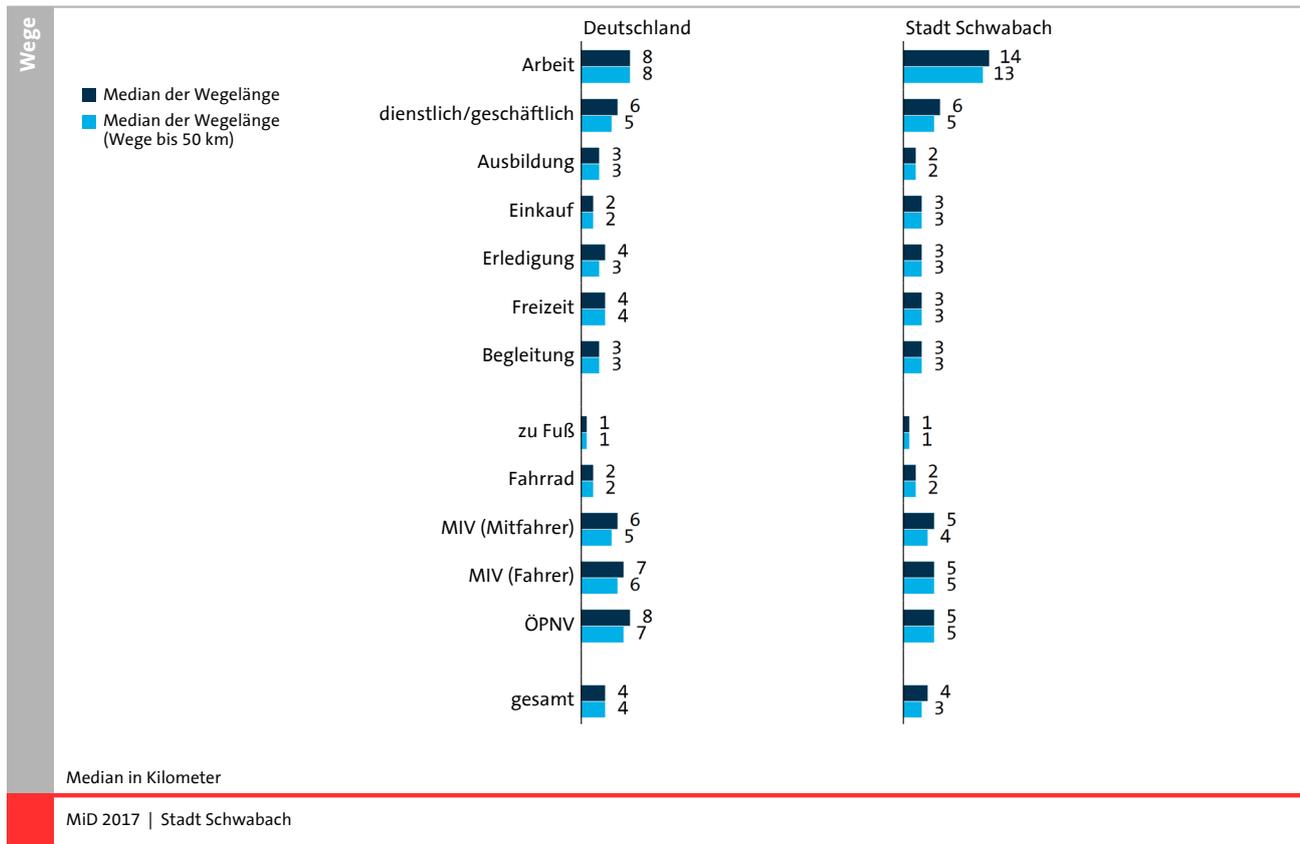
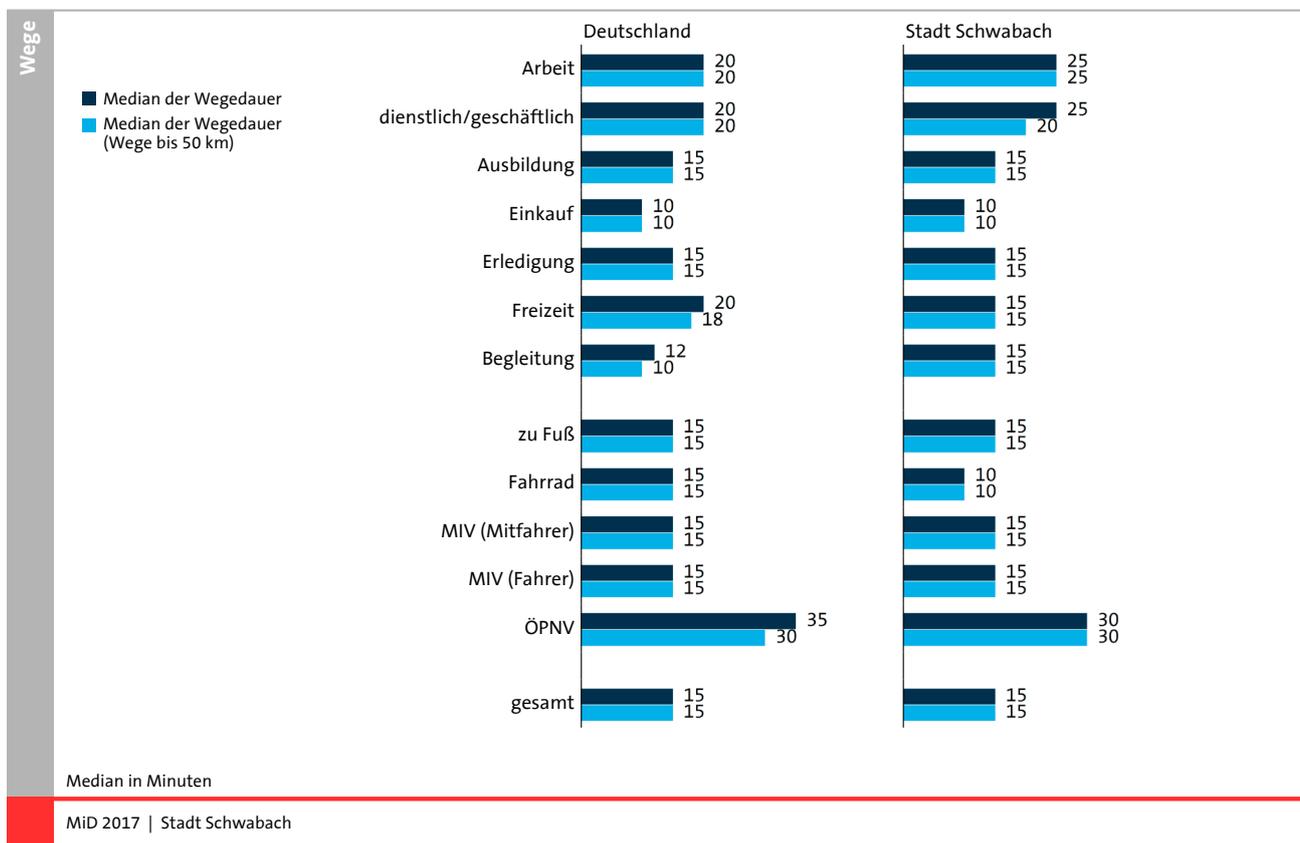


Abbildung 13 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



Wege zur Arbeit und zu dienstlichen Zwecken dauern am längsten

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe *Abbildung 13*). Die ÖV-Wege bilden mit einer mittleren Wegedauer von 30 Minuten eine Ausnahme, während die Werte für die anderen Hauptverkehrsmittel zwischen rund 10 und 15 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau liegen. Am kürzesten sind die Schwabacherinnen und Schwabacher auf denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklegen.

Die Schwabacherinnen und Schwabacher legen mit jeweils rund 15 Minuten ähnlich lange Freizeitwege wie Wege zur Begleitung oder für Erledigungen zurück (siehe *Abbildung 13*). Wege zur Arbeitsstelle oder im Rahmen der Arbeit dauern im Mittel mit 25 Minuten deutlich länger.

Der Vergleich der von den Schwabacherinnen und Schwabachern angegebenen Wegedauern mit den Werten für Deutschland zeigt etwas weitere und längere mittlere Arbeitswege, ansonsten aber ähneln sich die Ergebnisse sehr.

4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl. Sie basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt auf, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite basiert auf der Verkehrsleistung und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt.

Bevor auf die Ergebnisse für die Stadt Schwabach eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse in Deutschland (siehe *Abbildung 14*). Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die

Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer Fahrerin bzw. einem Fahrer oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

Der Blick auf die regionalstatistischen Raumtypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne *Abbildung*). Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in den Metropolen einen Modal Split-Anteil von 20 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Regionen auf 5 bis 7 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von mehr als zwei Dritteln in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen auf unter 40 Prozent in den Metropolen. Der Fahrradanteil erreicht in den Metropolen, Großstädten und zentralen Städten zwischen 13 und 15 Prozent. In diesen Raumtypen erreichen auch die Fußwege einen höheren Anteil.

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf jeweils 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln (siehe *Abbildung 15*).

Mehr als jeder zweite Weg wird im Auto zurückgelegt

Auch in Schwabach werden mit einem Anteil von 65 Prozent fast zwei Drittel aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe *Abbildung 14*). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Viertel aus. Im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ liegt der Wert für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit 61 Prozent etwas niedriger. Der Anteil an Wegen, die mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, liegt mit 9 Prozent auf dem Niveau Deutschlands und des Raumtyps. Der Anteil der reinen Fußwege am Modal Split ist auffällig gering in Schwabach. Auf die Gewohnheiten der Schwabacherinnen und Schwabacher in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

Abbildung 14 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich

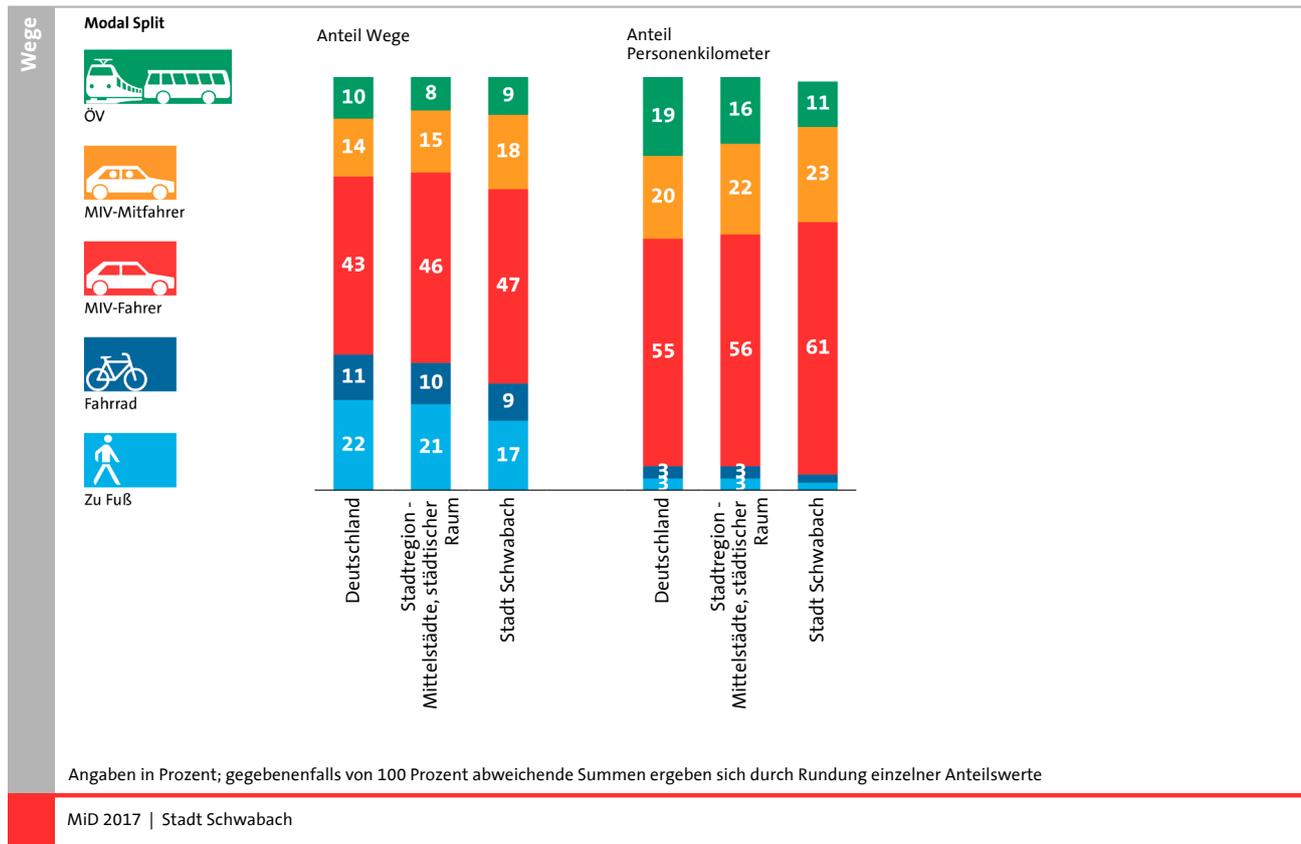
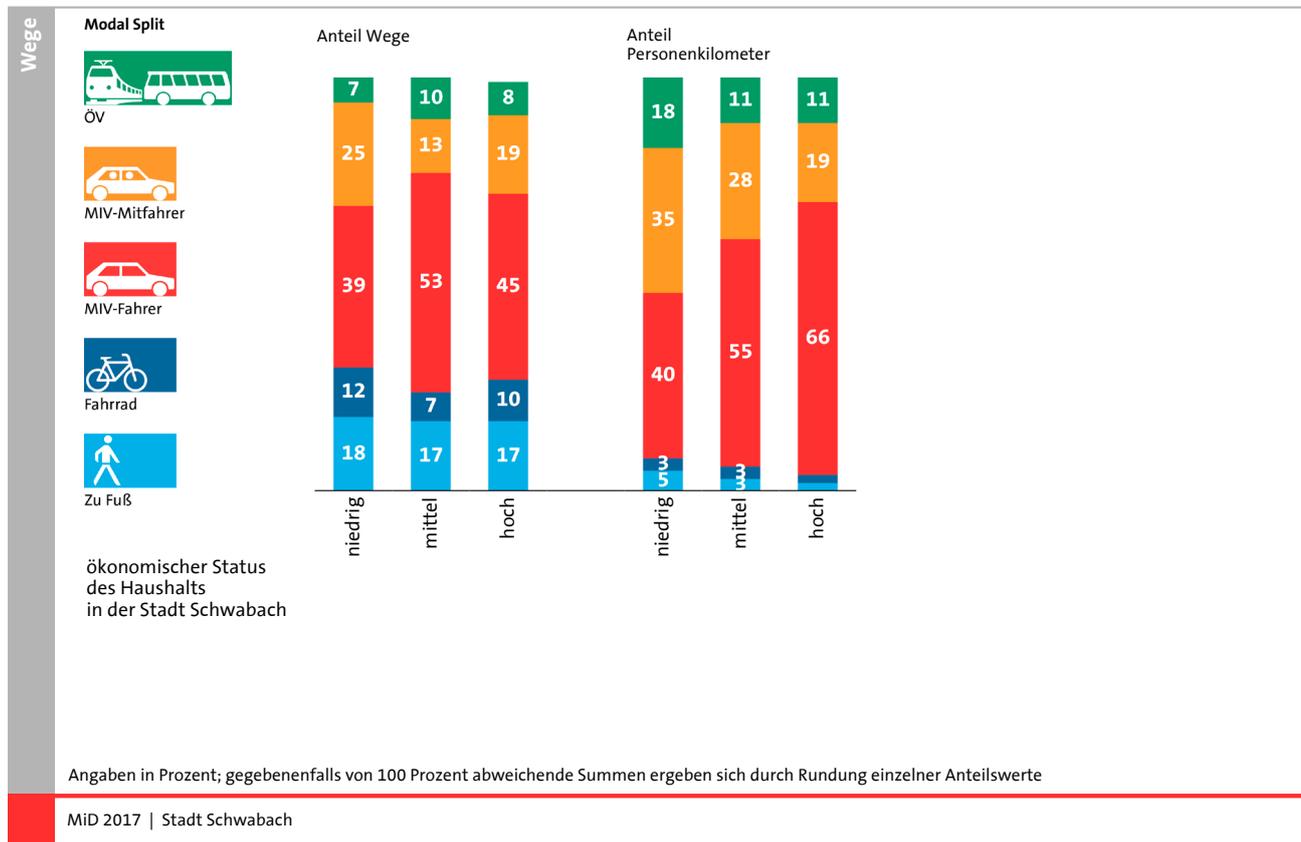


Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts



Wird bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich, ähnlich wie es auch für Deutschland zu sehen ist. Die Anteile, die Busse und Bahnen am Verkehrsgeschehen befördern, betragen in Schwabach etwa ein Zehntel, sowohl bei der Verkehrsleistung als auch beim Verkehrsaufkommen. Deutschlandweit steigt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel beim Blick auf die erbrachten Personenkilometer. Hier zeigen sich die etwas kürzeren ÖV-Wege aus Abbildung 12 erneut.

ÖV eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in Kapitel 5.5 gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwar dominieren in allen Statusgruppen die Wege, die mit dem Auto gefahren werden, die Anteile fallen jedoch unterschiedlich aus (siehe Abbildung 15). Insbesondere Personen, die einem Haushalt mit mittlerem oder hohem Status zugeordnet werden, nutzen das Auto. In diesen beiden Statusgruppen beträgt der Anteil des MIV am Modal Split etwa zwei Drittel.

4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Hauptverkehrsmittels ist auch die Analyse der genutzten Verkehrsmittelkombinationen interessant. Sie werden häufig unter dem Stichwort „Intermodalität“ diskutiert und sind eine Spezialform der Multimodalität, die in Kapitel 5.5 vorgestellt wird.

Für die folgenden Analysen werden für jeden Weg alle genutzten Verkehrsmittel herangezogen, nicht nur das Hauptverkehrsmittel. Lediglich Kombinationen von Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten. Aufgrund des seltenen Vorkommens können sie nicht gesondert für die Stadt Schwabach ausgewertet werden. Um dennoch einen Eindruck von diesen intermodalen Wegen zu bekommen, werden die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt.

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto. Da bei diesen Kombinationen davon ausgegangen wird, dass die jeweils längere Strecke mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, werden sie bei der Betrachtung des Hauptverkehrsmittels den öffentlichen Verkehrsmitteln zugerechnet (siehe Erläuterungen zur Bildung des Hauptverkehrsmittels im blauen Kasten auf Seite 24). Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und etwa 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto.

Interessant ist auch die Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb des ÖV-Systems. Im Schnitt werden bundesweit 1,4 verschiedene Verkehrsmittel aus dem System genutzt. Darunter sind Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse, Flugzeuge und andere öffentliche Verkehrsmittel. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, zum Beispiel von einer Buslinie in eine andere, bleiben dabei unberücksichtigt,

sodass die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel auf diese Weise eher unterschätzt wird. Es wird aber deutlich, dass das System der öffentlichen Verkehrsmittel intermodal angelegt ist, was Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel häufig erforderlich macht. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

4.5 Wegezwecke

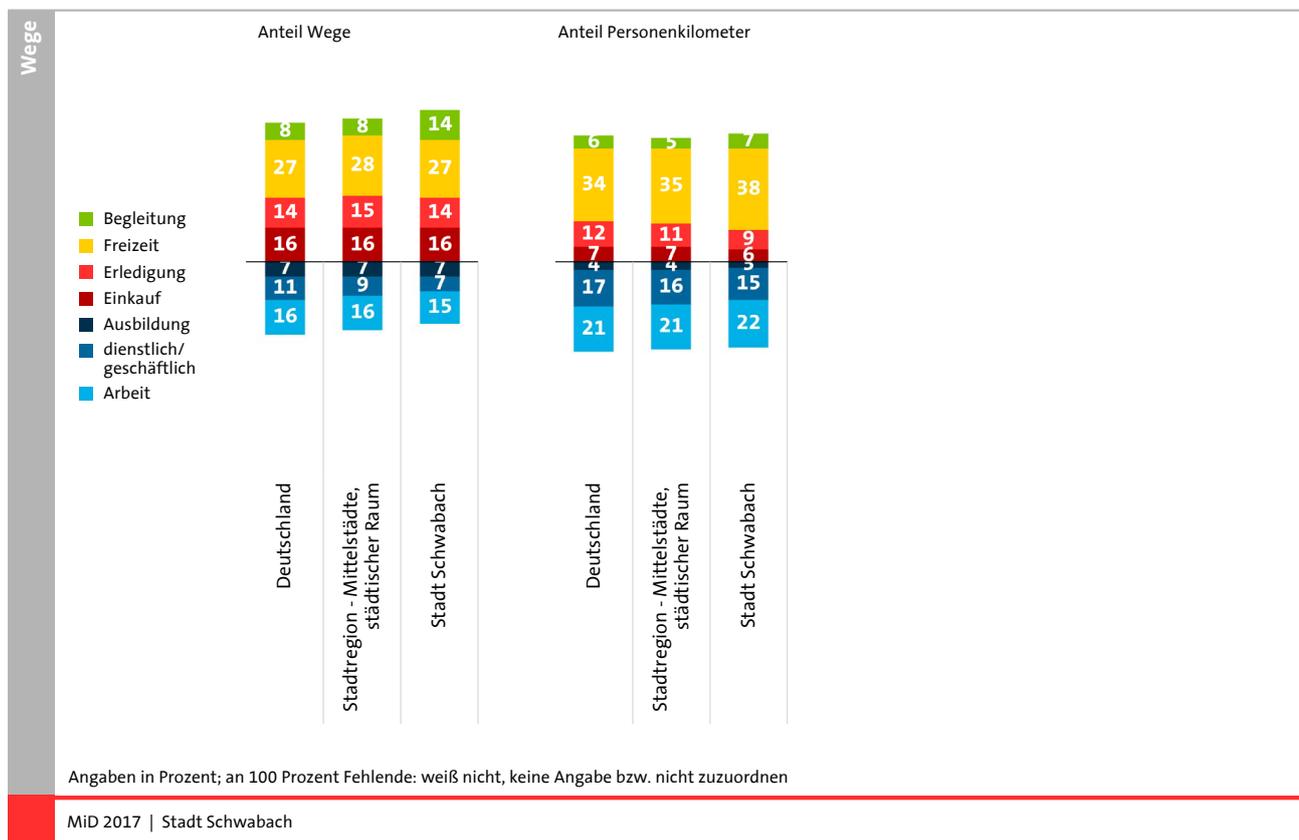
Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Überraschend ist in diesem Zusammenhang häufig die Erkenntnis, dass Arbeitswege, d. h. Wege zur und von der Arbeitsstelle, in Deutschland nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus. Jeweils ein weiteres Drittel machen Wege für Erledigungen und Einkäufe aus sowie für Freizeitwecke und Begleitungen. Freizeitwecke erreichen mit 27 Prozent den höchsten

Anteil an allen Wegen. Dahinter verbergen sich ganz unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freunden, Verwandten und Bekannten, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes oder der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe. Die Bedeutung von Freizeitveranstaltungen wird auch bei der Betrachtung der Ergebnisse auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar.

Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig. So ähnelt das Ergebnis für die Stadt Schwabach dem Bundesergebnis und dem des Raumtyps stark (siehe *Abbildung 16*). Größere Unterschiede in der Zweckstruktur sind nach Alter bzw. Lebensphase zu finden.

In der Struktur der Wegezwecke ist lediglich der geringere Anteil an dienstlichen Wegen sowie der etwas höhere Anteil an Begleitwegen auffällig. In der Summe machen die im weitesten Sinne beruflich bedingten Wege (Arbeit, dienstlich und Ausbildung) auch in der Stadt Schwabach ein knappes Drittel der Wege aus (siehe *Abbildung 16*).

Abbildung 16 Wegezwecke im Regionalvergleich



4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmale wurden in der MiD auch die Start- sowie Ankunftszeiten der berichteten Wege erfasst. Folglich kann abgebildet werden, wie sich das Wegeaufkommen über den Tag verteilt und wo die Verkehrsspitzen liegen (siehe [Abbildung 17](#)).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 19 Uhr liegen die Anteile jeweils über 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

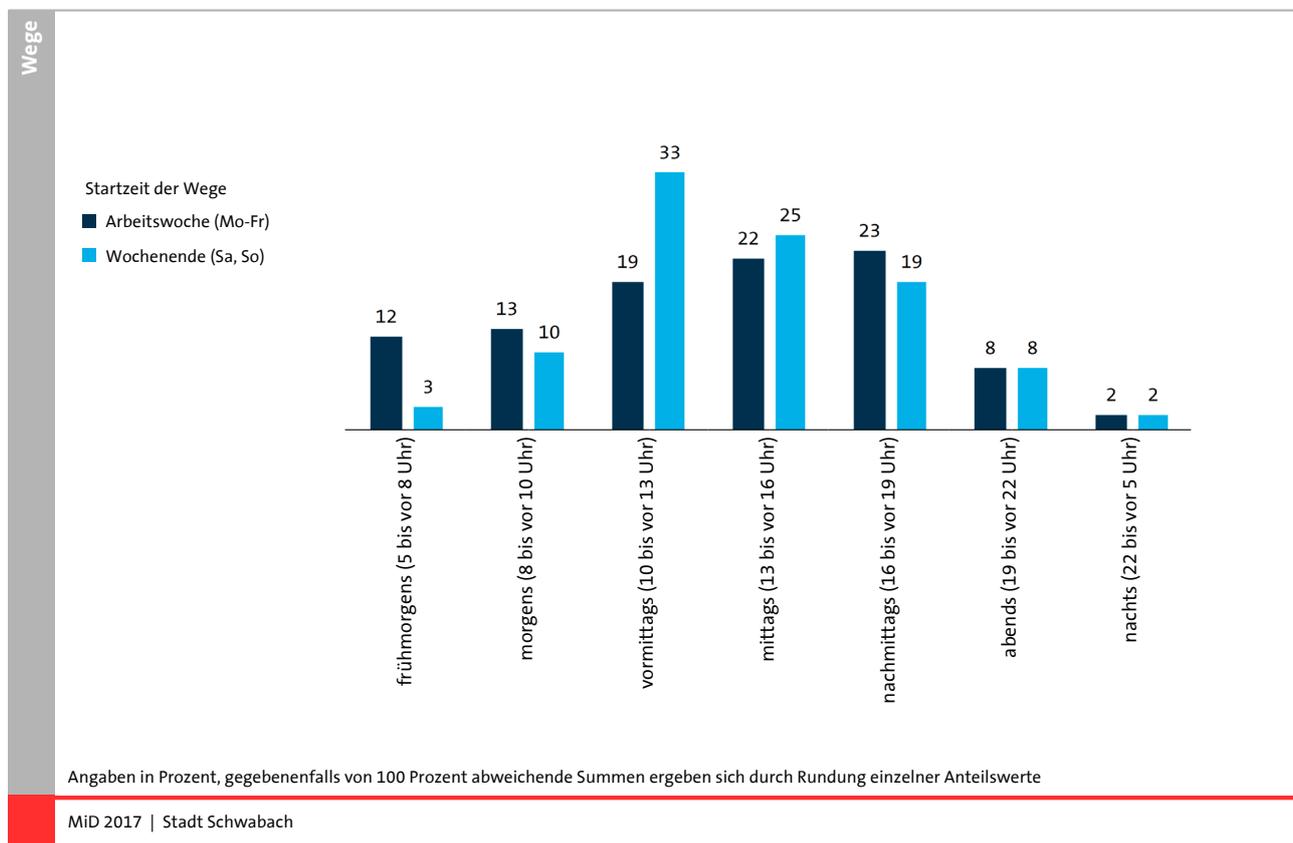
Interessant ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. Wie in [Abbildung 11](#) gezeigt, sind an den Wochenendtagen deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich

weniger Wege. Die [Abbildung 17](#) ergänzt dieses Bild und zeigt, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens und finden vermehrt in der Zeit zwischen 10 und 13 Uhr statt.

Bezüglich der Mobilität in der Stadt Schwabach kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Schwabacherinnen und Schwabacher an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt leicht über dem Durchschnittswert für den Raumtyp, was sich auch in einer höheren Unterwegszeit widerspiegelt. Die zurückgelegten Strecken sind jedoch kürzer.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich etwa ein Weg weniger.

Abbildung 17 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens



5 Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

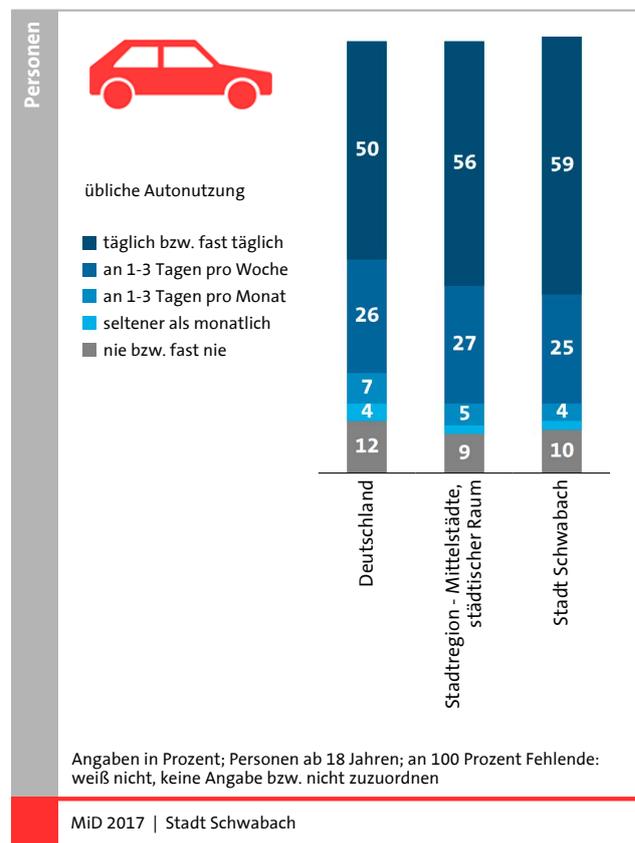
Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Ausstattung der Haushalte und Personen mit Verkehrsmitteln sowie die Mobilitätskennzahlen auf Basis der Stichtagsbefragung werden im folgenden Kapitel um Analysen der üblichen Verkehrsmittelnutzung ergänzt. Diese Ergebnisse lenken den Blick von den Wegen wieder auf die Personen. Denn sie basieren nicht auf den Mobilitätsangaben zu einem einzelnen Stichtag, der für die einzelne Person unter Umständen ganz untypisch sein kann. Vielmehr wurde erfragt, wie häufig verschiedene Verkehrsmittel üblicherweise genutzt werden. Damit können Nutzungsgewohnheiten und -muster der Personen identifiziert werden, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung verborgen bleiben.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Schwabacherinnen und Schwabachern üblicherweise genutzt? Auf wie viele Mobilitätsoptionen wird im Alltag zurückgegriffen? Wie festgelegt sind die Bürgerinnen und Bürger bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und wie flexibel sind die Routinen?

5.1 Übliche Nutzung des Autos

In Schwabach fährt mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis für die Stadt auf dem Niveau des Raumtyps „Stadtreion – Mittelstädte, städtischer Raum“. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrerinnen und Autofahrer mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so nutzen mehr als vier von fünf Personen mindestens einmal in der Woche dieses Verkehrsmittel. Nur jede bzw. jeder zehnte Befragte fährt nie oder fast nie Auto (siehe Abbildung 18).

Abbildung 18 Übliche Nutzung des Autos



5.2 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Mit einem Anteil von 34 Prozent gibt nur jede bzw. jeder dritte Befragte in der Stadt Schwabach an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe *Abbildung 19*). Die Werte für den Raumtyp bzw. für Deutschland liegen mit jeweils 41 Prozent deutlich höher.

Busse und Bahnen werden eher selten genutzt

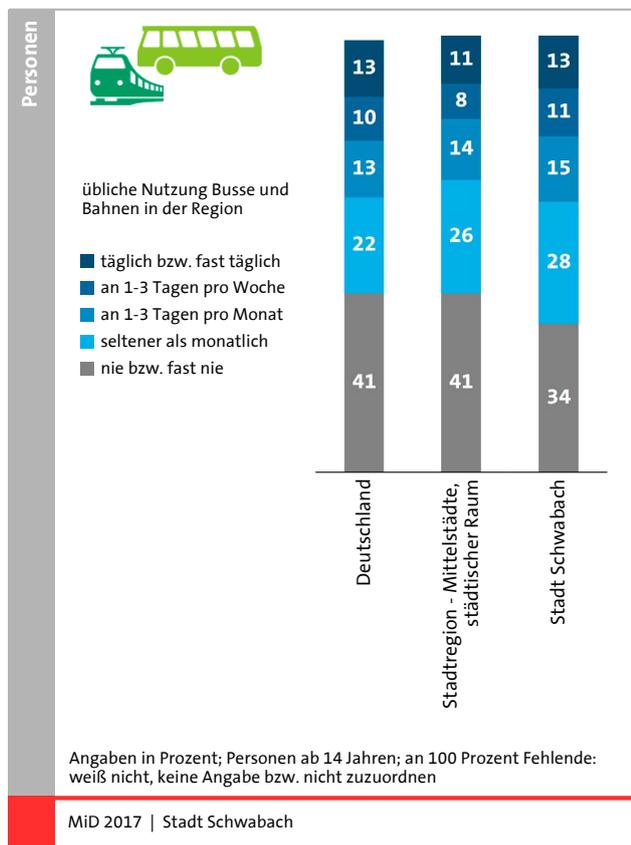
Einen großen Anteil machen in der Stadt Schwabach mit über einem Viertel die Personen aus, die den ÖPNV seltener als monatlich nutzen. Wird der Anteil der Personen addiert, die angeben, das Angebot der Busse und Bahnen in der Region an einem bis drei Tagen pro Monat zu nutzen, ergibt sich ein Anteil von 43 Prozent für die Gelegenheitskunden. Etwa ein Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner gibt an, das Angebot der Busse und Bahnen in der Stadt mindestens wöchentlich zu nutzen. Dieser Anteil liegt auf dem deutschlandweiten Niveau und etwas oberhalb des Raumtyps.

Der vergleichsweise hohe Anteil an Gelegenheitskunden passt zur bereits dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe Kapitel 3.3). Mit Einzelfahrkarten dominiert hier das sogenannte Bartarifsortiment, bei dem jede Fahrt separat bezahlt wird. Zeitkarten werden von der Bevölkerung Schwabachs seltener gekauft, aber häufiger als in anderen Städten des Raumtyps.

Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in Kapitel 3.3 dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen intensiver. Etwa ein Viertel der jungen Erwachsenen bis 29 Jahre gibt an, (fast) täglich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. Dieses Ergebnis zeigt sich deutschlandweit und wird lediglich in der Altersgruppe bis einschließlich 17 Jahre überschritten, in der die Hälfte der Personen zu den (fast) täglichen Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel gehören (ohne *Abbildung*).

Ein Blick auf die Geschlechterunterschiede zeigt, dass etwa ein Viertel der Frauen in Schwabach zum Kreis derjenigen gehört, die die Busse und Bahnen mindestens wöchentlich nutzen, während lediglich ein Fünftel der Männer zu diesem Kreis gehört. Dieser Geschlechterunterschied ist auch in den bundesweiten Ergebnissen zu finden (ohne *Abbildung*).

Abbildung 19 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

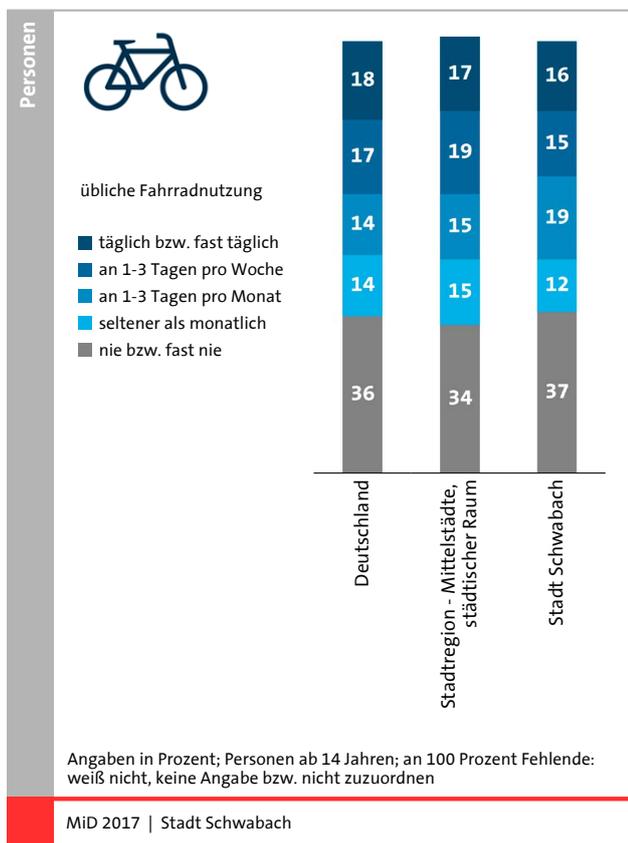


5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel (siehe Abbildung 20). Mit 37 Prozent ist der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, etwas höher als in vergleichbaren Städten. Zu den Gelegenheitsradlerinnen und -radlern, die das Fahrrad maximal ein bis drei Mal im Monat nutzen, gehört ein weiteres Drittel der Bevölkerung. Das dritte Drittel nutzt das Fahrrad mindestens an einem Tag in einer üblichen Woche. In Deutschland und im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ ist diese Gruppe etwas größer.

Ein echter Unterschied zwischen Männern und Frauen bezüglich der Fahrradnutzung ist nicht zu erkennen. Frauen nutzen das Fahrrad lediglich etwas weniger als Männer. Das kann aber mit der etwas höheren Lebenserwartung zusammenhängen, da die Fahrradnutzung mit zunehmendem Alter abnimmt. So steigt der Anteil der Nicht-Fahrradfahrer ab etwa 65 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählen etwa drei Viertel der Personen zu den Nicht-Fahrradfahrern. Dieses Ergebnis passt zur sinkenden Fahrradausstattung sowie zur schlechteren Bewertung

Abbildung 20 Übliche Nutzung des Fahrrads



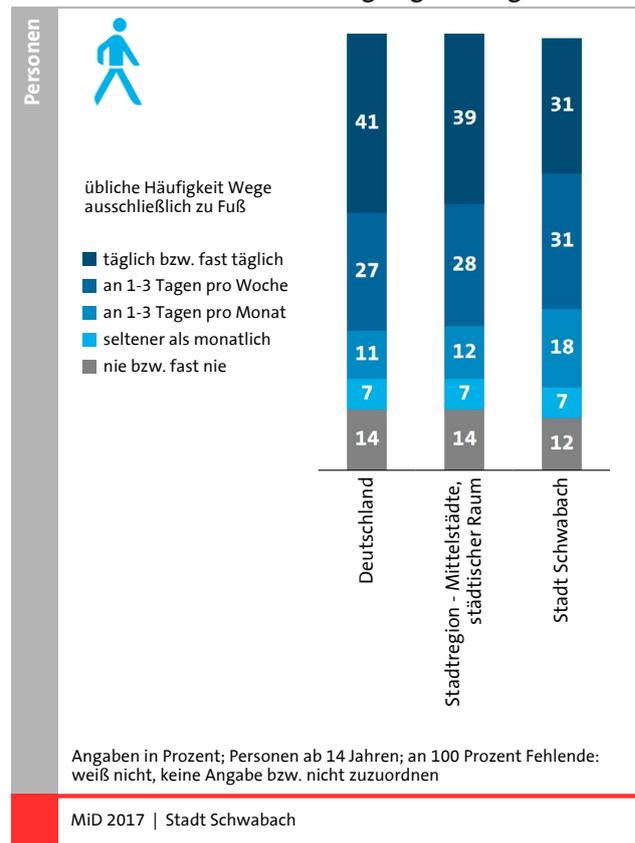
der Fahrradabstellmöglichkeiten bei zunehmendem Alter, die im Kapitel 3 vorgestellt wurden.

5.4 Unterwegs zu Fuß

Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen. Etwa jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vergleiche Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

In der Stadt Schwabach gibt ein gutes Drittel der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Dieser Wert liegt deutlich unterhalb des Durchschnittswerts für Deutschland. Die höchsten Anteile an Personen, die täglich zu Fuß gehen, werden in den Metropolen gemessen, wo die hohe räumliche Dichte sicherlich dazu beiträgt, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können. Dort legt etwa die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner (fast

Abbildung 21 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung).

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in der Stadt Schwabach ebenfalls etwas niedriger als im Durchschnitt in Deutschland und im Raumtyp. Lediglich etwa jede bzw. jeder achte Befragte gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (siehe *Abbildung 21*). Die geringeren Anteile von Personen, die angeben, täglich und wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, passen zu den deutlich niedrigeren Fußweganteilen, die bei der Modal Split-Betrachtung in Kapitel 4.3 festgestellt wurden.

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separiert voneinander betrachtet. Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse miteinander zu kombinieren und die Anzahl und Kombinationen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs, häufig wird damit jedoch die schwindende Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Alltag und die Zunahme der Wahlfreiheit und Optimierung persönlicher Mobilitätsroutinen beschrieben. Ebenso häufig wird „Multimodalität“ unter der Annahme besprochen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag einen Vorteil für eine umweltgerechtere Mobilität bietet. Unabhängig von solchen Erwartungen beschreibt die folgende Analyse das Mobilitätsverhalten mit Fokus auf die genutzten Verkehrsmittelalternativen der Bürgerinnen und Bürger.

Multimodalität – Beschreibung des Verkehrssystems und des Nutzerverhaltens

Interessant am Begriff Multimodalität ist, dass er in zwei Richtungen weist. Zum einen eignet er sich dazu, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beschreiben, und zum anderen dazu, die Alternativen des Verkehrssystems zu charakterisieren. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

Ein multimodal angelegtes Verkehrssystem hingegen bietet den Nutzerinnen und Nutzern mindestens zwei Alternativen, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen. Es setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Optionen voraus: Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel sowie Pkw. Dieser zweite Aspekt weitet die Analyse von der reinen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens auf das Mobilitätsangebot und die Wahlmöglichkeiten der Menschen, die sich entlang regionaler und lokaler Gegebenheiten sowie individueller finanzieller und körperlicher Voraussetzungen unterscheiden.

Die Multimodalität des Verkehrssystems kann mithilfe der MiD nicht für jede Region differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Die regionalstatistischen Raumtypen bieten aber einen guten Ansatzpunkt für die Verkehrsmittelalternativen der Menschen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Ortsgröße eher nicht der Fall ist.

Drei Nutzungsmuster

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Die Nutzungsmuster lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen,
- Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, sowie
- multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel regelmäßig nutzen.

Im Rahmen der Auswertung wird bewusst von einer häufig verwendeten Differenzierung abgewichen, wonach ausschließlich Personen, die sowohl das Auto, das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Verlauf einer üblichen Woche nutzen, als multimodal bezeichnet werden. Vielmehr steht die grundsätzliche Wahlfreiheit in Abgrenzung zur Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Fokus der Auswertungen. Vor diesem Hintergrund werden die drei oben genannten Gruppen differenziert. Dies geschieht vor allem auch mit Blick auf die ländlichen

Räume, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel nur selten alltagstaugliche Angebotsalternativen bieten.

Im Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern, den regionalstatistischen Raumtypen sowie dem ökonomischen Status auf Basis der MiD-Gesamtstichprobe beschrieben und die Ergebnisse für die Stadt Schwabach eingeordnet.

Wahlfreie, multimodale Personen vor allem in großstädtischen Räumen

Ein gutes Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner Deutschlands und Schwabachs gehört zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe Abbildung 22). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Die häufigste Kombination besteht dabei aus Auto und Fahrrad, gefolgt von der Kombination Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad und öffentliche Verkehrsmittel. Interessanterweise ist der Abstand zwischen den ersten beiden Teilgruppen in Deutschland deutlich größer als in Schwabach. Der leicht höhere Anteil öffentlicher Verkehrsmittelnutzer, der zuvor beschrieben wurde, zeigt sich also auch hier. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigt

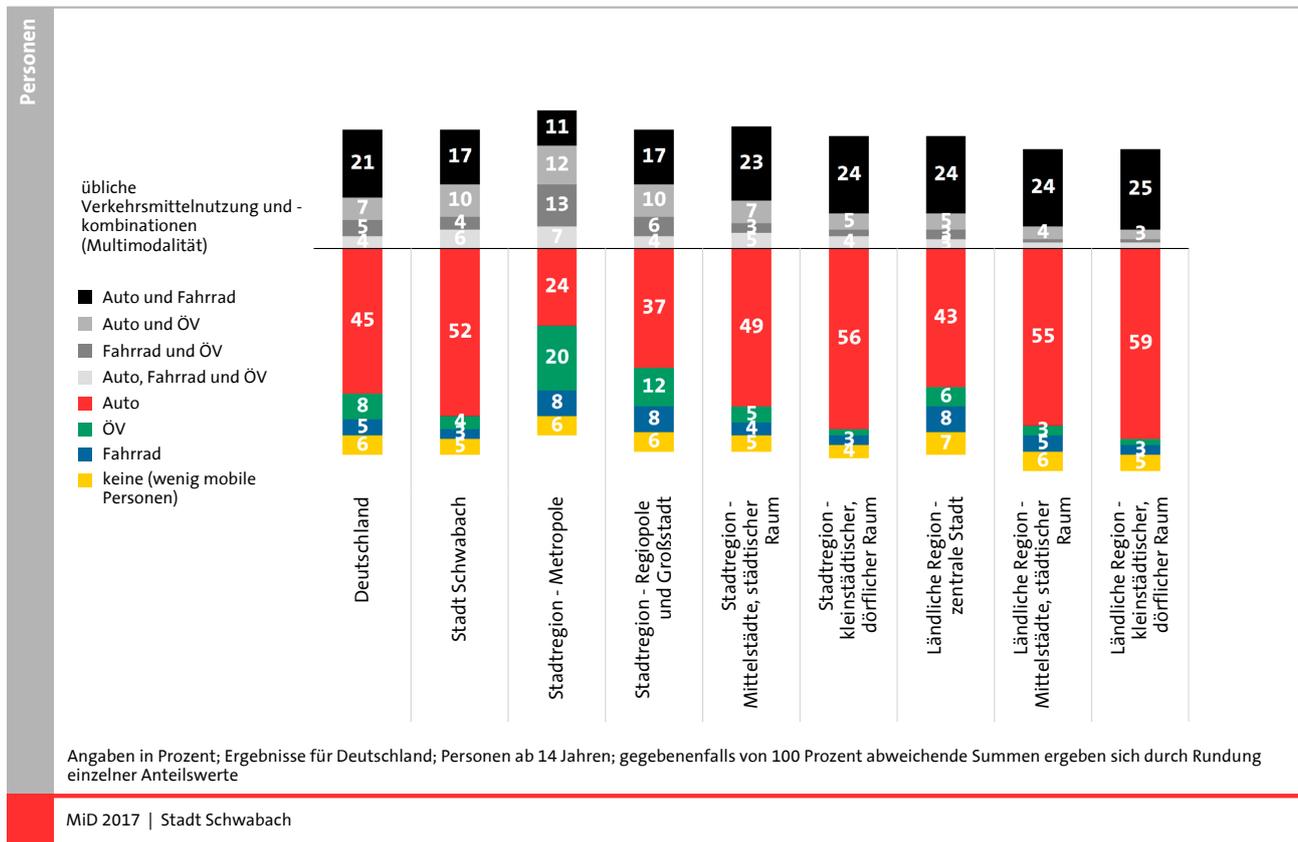
sich nur bei vergleichsweise wenigen Personen. Der Anteil dieser Gruppe beträgt in Schwabach 6 Prozent.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es aufschlussreich, die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen regionalstatistischen Raumtypen zu betrachten. Wie erwartet, ist in den Metropolen der höchste Anteil Multimodaler zu finden. In diesem Raumtyp steigt er auf 43 Prozent. Das vorhandene ÖV-Angebot in diesen Städten sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Regionen steigen. Der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad kombinieren, sinkt in den Metropolen im Vergleich zu den ländlichen Regionen deutlich.

Wahlfreie, multimodale Personen häufiger mit höherem Einkommen

Dass die Wahlfreiheit nicht nur von den regionalen Voraussetzungen des Verkehrssystems abhängt, sondern auch von den individuellen ökonomischen Ressourcen, zeigt ein Blick auf die Verteilung der Multimodalen nach ökonomischem Status (siehe Tabelle 2): In

Abbildung 22 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)



der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 41 Prozent. Schaut man auf diese Gruppe innerhalb der Metropolen, wächst dieser Wert auf 50 Prozent an. Besonders deutlich steigt hier der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 10 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 4 Prozent beträgt (ohne Abbildung).

Festgelegte, monomodale Personen häufiger in ländlichen Räumen

Der Gruppe der Monomodalen gehören mit rund 60 Prozent die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner Deutschlands an. Sie ist in den ländlichen Regionen deutlich größer als in den städtischen Regionen. In den Metropolen erreicht sie mit 52 Prozent den niedrigsten Wert, während sie in kleineren und Mittelstädten im ländlichen Raum fast einen Anteil von zwei Dritteln erreicht (siehe Abbildung 22). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich zwischen den Raumtypen also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und vor allem im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer deutlich, die in den kleinen und Mittelstädten des ländlichen Raums fast die komplette Gruppe der festgelegten, monomodalen Personen bildet. In den Metropolen schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer auf rund ein Viertel. In der Stadt Schwabach gehört die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner in diese Kategorie.

Auf dem Land und mit steigendem ökonomischem Status dominiert das Auto

Jede fünfte Einwohnerin und jeder fünfte Einwohner in den Metropolen gehört zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern (siehe Abbildung 22). Dieser Wert steigt unter den Personen mit geringem Einkommen auf rund 28 Prozent deutlich an, während der Anteil der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer auf rund 17 Prozent sinkt (ohne Abbildung). Mit steigendem Einkommen sinkt auch in den Metropolen die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und steigt die Festlegung auf das Auto. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht fast vollständig aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren (siehe Tabelle 3).

Monomodale Fahrradfahrer sehr selten

Die Anteile der reinen Fahrradnutzerinnen und -nutzer sind in allen Einkommensgruppen gering. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. Je nach Familiensituation und Wohnlage bzw. verfügbarem ÖV-Angebot sind dies das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Fahrrad spielt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel.

Tabelle 2 Multimodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	32	34	41
Stadtregion – Metropole	37	39	50
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	33	35	44
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	32	36	42
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	32	34	37
ländliche Region – zentrale Stadt	28	36	41
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	28	30	35
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	29	29	34
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto und Fahrrad	15	20	24
Auto und ÖV	7	7	7
Fahrrad und ÖV	6	4	4
Auto, Fahrrad und ÖV	3	3	6

MiD 2017 | Stadt Schwabach

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzt, umfasst deutschlandweit etwa 6 Prozent der Bevölkerung. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten sowohl vom Raumtyp als auch vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der wenig Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 10 Prozent den höchsten Anteil (ohne Abbildung).

Für die Stadt Schwabach zeigt die Analyse, dass die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine ausschließlich auf das Auto als universelles Verkehrsmittel setzt. Lediglich 7 Prozent der Bevölkerung nutzen ausschließlich das Angebot von Bussen und Bahnen oder das Fahrrad. Mehr als ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner greift im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück.

Tabelle 3 Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	58	59	57
Stadtregion – Metropole	53	54	53
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	57	58	56
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	59	58	56
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	60	61	62
ländliche Region – zentrale Stadt	60	57	57
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	60	63	63
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	63	64	64
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto	39	46	48
ÖV	12	8	4
Fahrrad	8	5	4

MiD 2017 | Stadt Schwabach

6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um die Qualität vollständig zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die Bewertung erfolgte anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Für die Auswertung wurden die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ aufgrund ihrer geringen Anteile zusammengefasst. Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort.

Situation für ÖPNV am schlechtesten bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Schwabacherinnen und Schwabacher die Verkehrssituation bei den Bussen und Bahnen mit der Gesamtnote 2,7 am schlechtesten (siehe *Abbildung 23*). Mit einem Anteil von 19 Prozent bewertet etwa jede bzw. jeder fünfte Befragte die Verkehrssituation für den ÖPNV als „ausreichend“ oder schlechter, während 55 Prozent ein „gut“ oder „sehr gut“ vergeben.

Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird mit einer Durchschnittsnote von 2,4 besser bewertet. 62 Prozent der Bevölkerung beurteilen sie als „gut“ oder „sehr gut“ und nur 12 Prozent als „ausreichend“ oder schlechter.

Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe und Lage wird die Verkehrssituation sowohl für das Fahrrad als auch für den ÖPNV in der Stadt Schwabach besser bewertet.

Fußwege stechen positiv heraus

Die besten Noten werden für die Verkehrssituation für das Auto (2,1) und vor allem für das Zu-Fuß-Gehen (1,9) vergeben. Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung bewertet diese als „gut“ oder „sehr gut“. Lediglich etwa jede bzw. jeder Fünfundzwanzigste schätzt die Verkehrssituation für Fußgänger und für das Auto mit der Note „ausreichend“ oder schlechter ein. Dieses Ergebnis zeigt sich auch deutschlandweit, wo die Verkehrssituation für Fußwege ähnlich gut bewertet wird. In Schwabach führt es aber nicht zum häufigen Zufußgehen. Die Auswertungen in Kapitel 5.4 haben gezeigt, dass in der Stadt mit weniger als einem Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner ein vergleichsweise geringer Teil (fast) täglich zu Fuß geht.

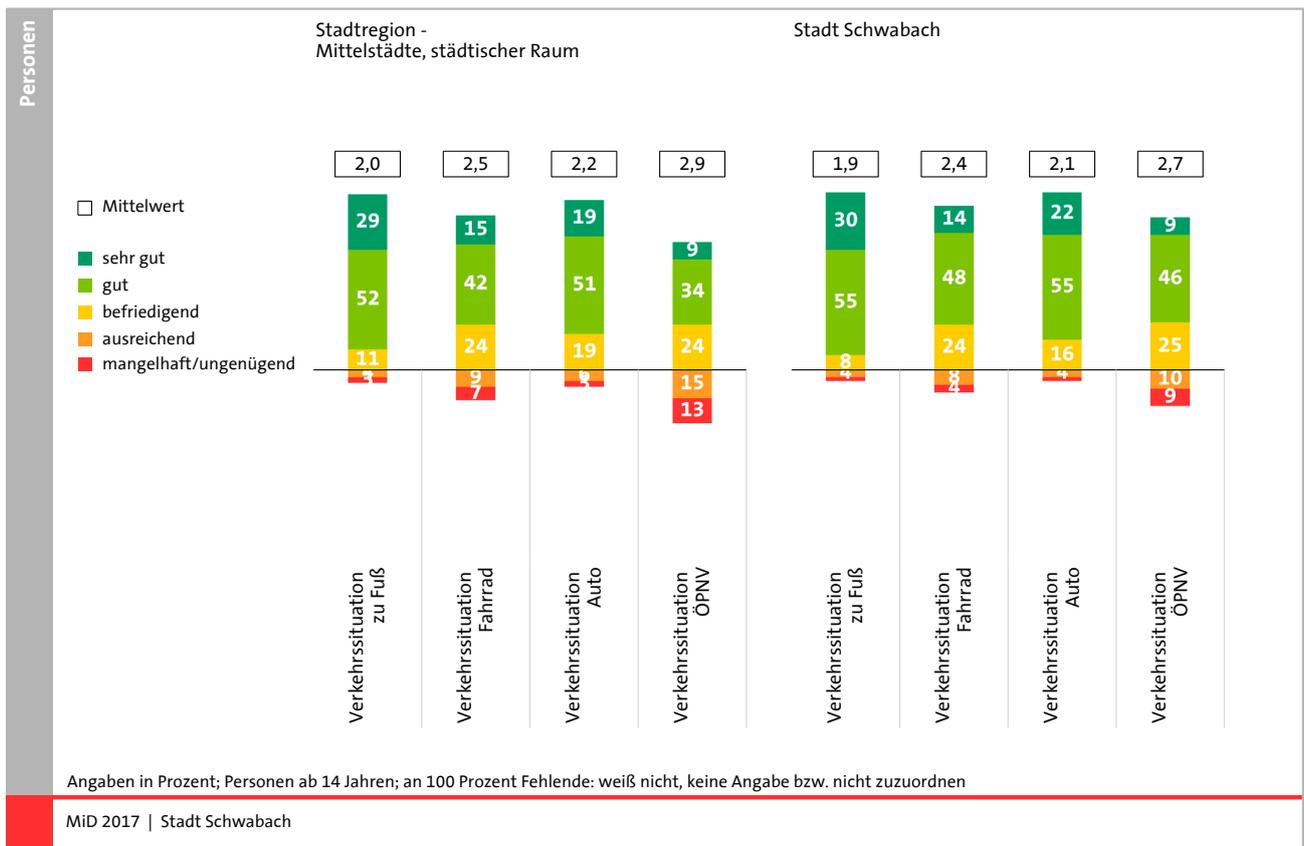
Auto wird ÖPNV sowie Fahrrad vorgezogen

Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ob jedoch generell gerne zu Fuß gegangen oder mit dem Auto, ÖPNV bzw. Fahrrad gefahren wird, bleibt letztlich vor allem eine subjektive Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten in der Stadt Schwabach von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs. 83 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, mehr als ein Drittel davon sogar voll und ganz (siehe *Abbildung 24*). In Deutschland belegt das Autofahren ebenfalls den zweiten Platz, mit 77 Prozent liegt der Anteil derer, die gerne Auto fahren, jedoch unter dem Ergebnis von Schwabach.

Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 58 Prozent der Befragten in der Stadt Schwabach zu. Damit liegt die Stadt nur geringfügig unter dem für

Abbildung 23 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent. Folglich wird das Fahrrad in der Stadt Schwabach von 42 Prozent der Befragten nicht gern als Verkehrsmittel genutzt. Jede bzw. jeder Sechste gibt sogar an, überhaupt nicht gerne Fahrrad zu fahren.

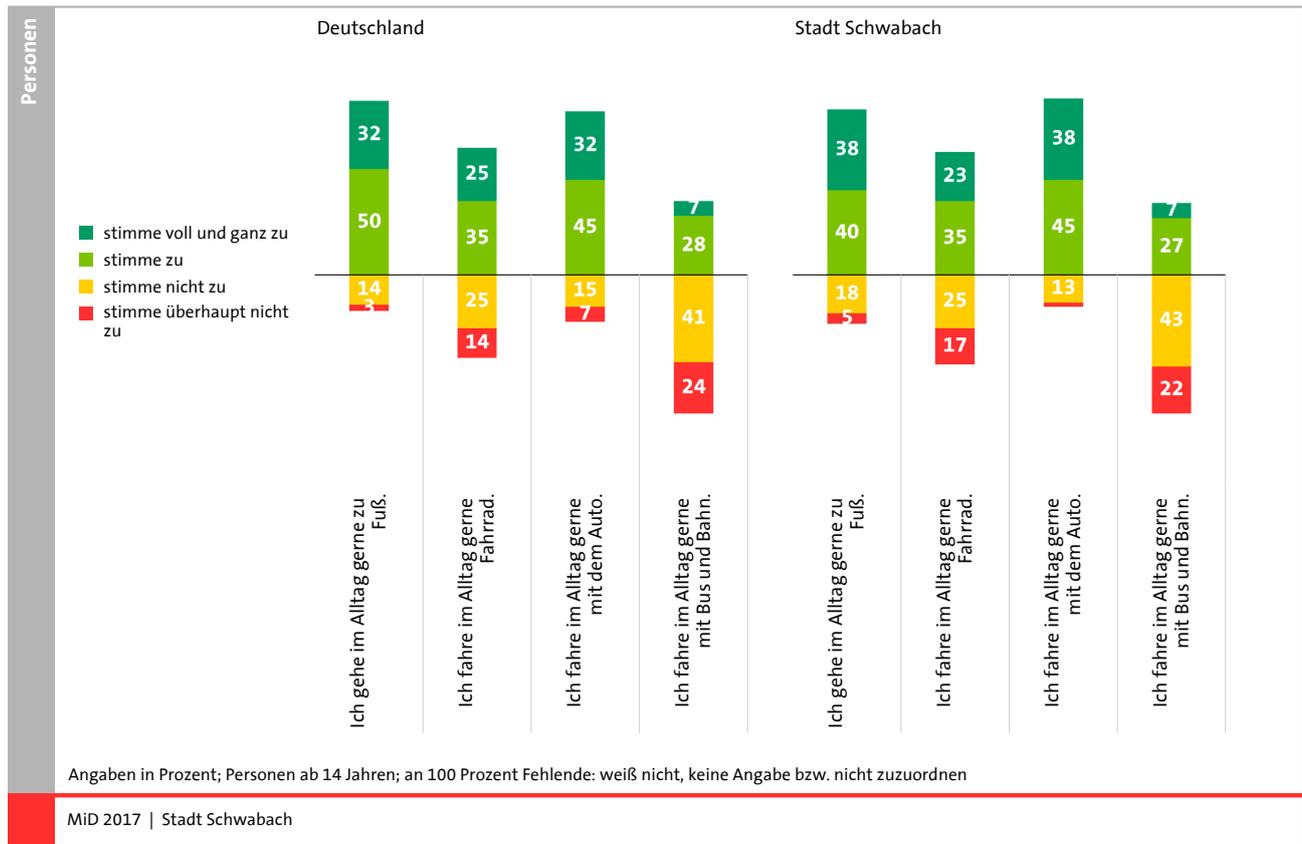
Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel, ebenso wie in der Stadt Schwabach. Nur 7 Prozent der Befragten stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ voll und ganz zu. Der Anteil der Personen, die angeben, im Alltag gerne mit Bus und Bahn zu fahren, liegt unter den Einwohnerinnen und Einwohnern in Schwabach mit 34 Prozent im deutschlandweiten Durchschnitt. Etwa zwei Drittel der Bevölkerung nutzen den ÖPNV nicht gerne. Das korrespondiert mit den etwas niedrigeren ÖV-Anteilen am Modal Split, die in Kapitel 4.3 vorgestellt wurden. Einer stärkeren Nutzung der Busse und Bahnen stehen individuelle Vorlieben für andere Verkehrsmittel und Vorbehalte entgegen, die nur bedingt auf das Verkehrsangebot der Busse und Bahnen zurückgeführt werden können.

Zu-Fuß-Gehen auch bei der Beliebtheit ganz vorne

Beliebter als die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV ist die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, erreicht 78 Prozent. Der Wert liegt damit an zweiter Stelle direkt hinter dem für das Auto. Nur 18 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 5 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. In Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Bezüglich der Verkehrssituation in Schwabach kann abschließend festgehalten werden, dass diese für Fußwege und das Auto am besten und für den ÖPNV am schlechtesten bewertet wird. Beliebter als zu Fuß zu gehen, ist lediglich die Möglichkeit, Wege mit dem Auto zurückzulegen. Damit unterscheidet sich die Bewertung der Verkehrssituation in Schwabach nicht grundsätzlich von der für Deutschland.

Abbildung 24 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



7 Radverkehr in der Stadt Schwabach

Die bisherigen Auswertungen zur Ausstattung der Haushalte, zur Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Tag, zur Wegelänge und -dauer sowie zur üblichen Verkehrsmittelnutzung, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden, enthalten bereits zentrale Kenngrößen zum Radverkehr in Schwabach. Im vorliegenden Kapitel werden diese zusammengefasst, verdichtet und durch zusätzliche Auswertungen ergänzt.

Bisher wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Bevölkerung über ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt. Mit 77 Prozent liegt dieser Wert jedoch etwas unter jenem für den eigenen Raumtyp, allerdings auf exakt dem gleichen Niveau wie für Deutschland (siehe Kapitel 3.2). Elektrofahrräder und Pedelecs sind darunter aber noch sehr selten. Nur etwa 6 Prozent der Bevölkerung in Schwabach besitzen ein solches Rad.

Die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wird auf einer Skala von 1 bis 5 mit einem Mittelwert von 1,5 als gut bewertet. Die Fahrradsicherung am Stellplatz wird mit einem Mittelwert von 1,4 etwas besser beurteilt. Im bundesweiten Mittel sowie in Gemeinden mit vergleichbarer Größe und Lage werden sowohl für die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes als auch für die Sicherung am Stellplatz beinahe identische Werte vergeben.

An einem durchschnittlichen Tag werden etwa 9 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Gut die Hälfte dieser Wege ist bis zu 2 Kilometer lang und dauert bis zu 10 Minuten. Gegenüber den Wegen, die mit dem Auto oder mit Bussen und Bahnen absolviert werden, ist die mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke durchschnittlich deutlich kürzer. Infolgedessen ist auch die dafür aufgewendete Zeit mit dem Fahrrad deutlich geringer (siehe Kapitel 4).

Ein großer Anteil der Bevölkerung gibt an, so gut wie gar nicht Fahrrad zu fahren (37 Prozent, siehe Kapitel 5.3). Dafür bewerten mehr als sechs von zehn Personen die Verkehrsinfrastruktur mit dem Fahrrad als gut oder sogar sehr gut. Ähnlich hoch – nämlich 58 Prozent – ist der Anteil der Personen, die von sich selbst behaupten, gerne im Alltag mit dem Fahrrad zu fahren

(siehe Kapitel 6). Beinahe ein Drittel der Bevölkerung in Schwabach fährt im Laufe einer üblichen Woche mit dem Fahrrad. In vergleichbaren Gemeinden liegt dieser Anteil etwas über einem Drittel.

In der Regel ist das Fahrrad eins von mehreren Verkehrsmitteln, die im Alltag genutzt werden. 27 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren nutzt das Fahrrad im üblichen Wochenverlauf zusammen mit dem Auto und/oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Lediglich 3 Prozent nutzen im üblichen Verlauf einer Woche ausschließlich das Fahrrad (siehe Kapitel 5.5).

Die folgenden Analysen untersuchen das Thema genauer und gehen den grundlegenden Fragen nach, welche Bevölkerungsgruppe in Schwabach auffällig viel oder wenig Fahrrad fährt, welche Faktoren für die Fahrradnutzung besonders relevant sind und welche Wege bevorzugt mit dem Fahrrad unternommen werden.

7.1 Fahrradverfügbarkeit

In Kapitel 3.2 wurde bereits festgestellt, dass 77 Prozent der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Die höchste Fahrradausstattung wird in der Altersgruppe der 0- bis 17-Jährigen erreicht, gefolgt von den 18- bis 29-Jährigen. Gleichzeitig steigt mit zunehmendem Alter der Anteil an Besitzern eines Elektrofahrrads oder Pedelecs. Vergleichsweise stark treten dabei die 65- bis 74-Jährigen in Schwabach auf. Die Verfügbarkeit eines Pedelecs bzw. Elektrofahrrads ist aber allgemein relativ gering. Deutschlandweit besitzen etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad mit Elektroantrieb. Auf den gleichen Wert kommt auch die Stadt Schwabach.

Fahrradbesitz steigt mit verfügbarem Einkommen

Nicht nur das Alter erweist sich als Trennungsmerkmal hinsichtlich des Fahrradbesitzes, auch der ökonomische Status des Haushalts ist dafür maßgeblich (siehe *Abbildung 25*). Während in Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status lediglich 76 Prozent der Personen ein funktionstüchtiges (Elektro-)Fahrrad besitzen, sind es in Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status sogar 90 Prozent. Mit dem verfügbaren Einkommen steigt also die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad zu besitzen. Dieser Zusammenhang zeigt sich nicht nur in der Stadt Schwabach, sondern auch bei Betrachtung der Gesamtergebnisse für Deutschland.

Teilzeitbeschäftigte verfügen etwas häufiger über ein funktionstüchtiges Fahrrad als Vollzeitbeschäftigte. Unter den Ruheständlerinnen und Ruheständlern besitzen hingegen 38 Prozent kein (Elektro-)Fahrrad.

7.2 Übliche Fahrradnutzung

Die Bevölkerung in Schwabach nutzt das Fahrrad etwas seltener, als es in vergleichbaren Kommunen und in Deutschland üblicherweise der Fall ist. Etwas weniger als ein Drittel der Bevölkerung in Schwabach nutzt das Fahrrad relativ regelmäßig, also mindestens wöchentlich. Doch welche Bevölkerungsgruppen fahren häufig und gerne Fahrrad, für welchen Personenkreis trifft das Gegenteil zu?

In allen Altersklassen wird Rad gefahren

Zu allererst lässt sich bei den regelmäßig fahrradfahrenden Personen – also den mindestens wöchentlichen Nutzern – kein bedeutender Unterschied zwischen Männern und Frauen feststellen (siehe *Abbildung 26*). Allerdings benutzen im Vergleich zu den Männern deutlich mehr Frauen nie bzw. fast nie das Fahrrad. Die Analyse der üblichen Fahrradnutzung in den Altersklassen bestätigt, was sich bei der Betrachtung der Fahrradverfügbarkeit bereits abzeichnete: Mit steigendem Alter sinken die Fahrradverfügbarkeit und die Fahrradnutzung. Sicherlich spielen in höheren Altersgruppen neben Gewohnheiten und Präferenzen für andere Verkehrsmittel auch körperliche

Abbildung 25 Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit

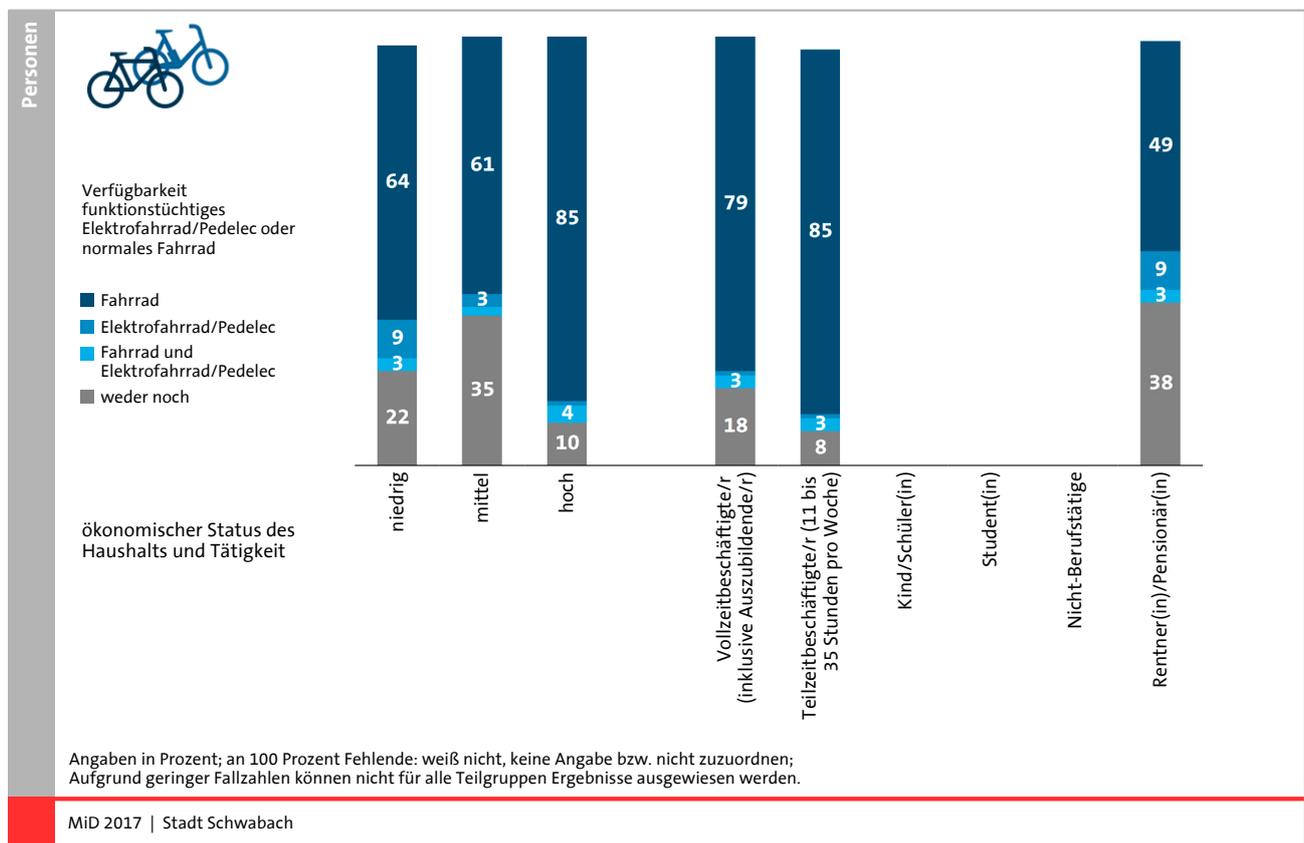
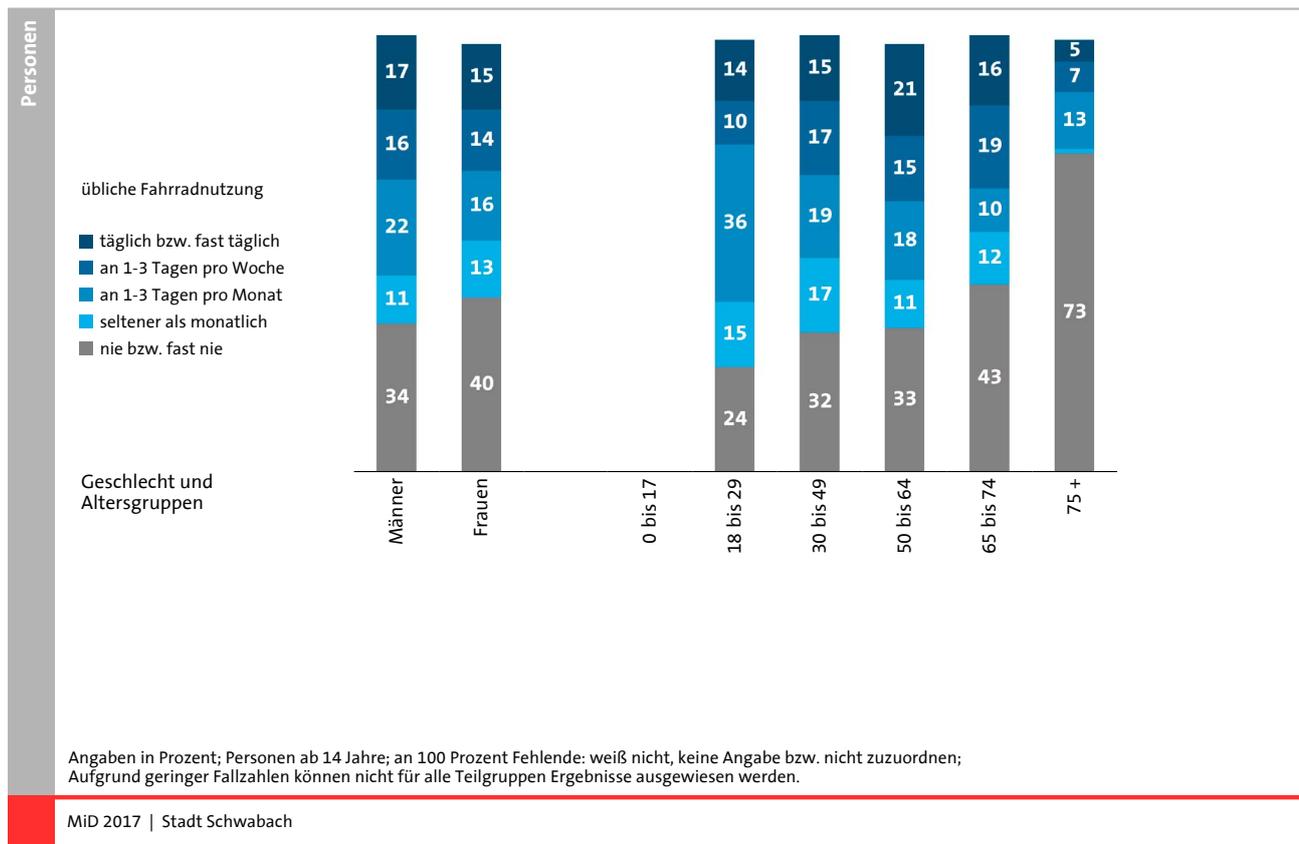


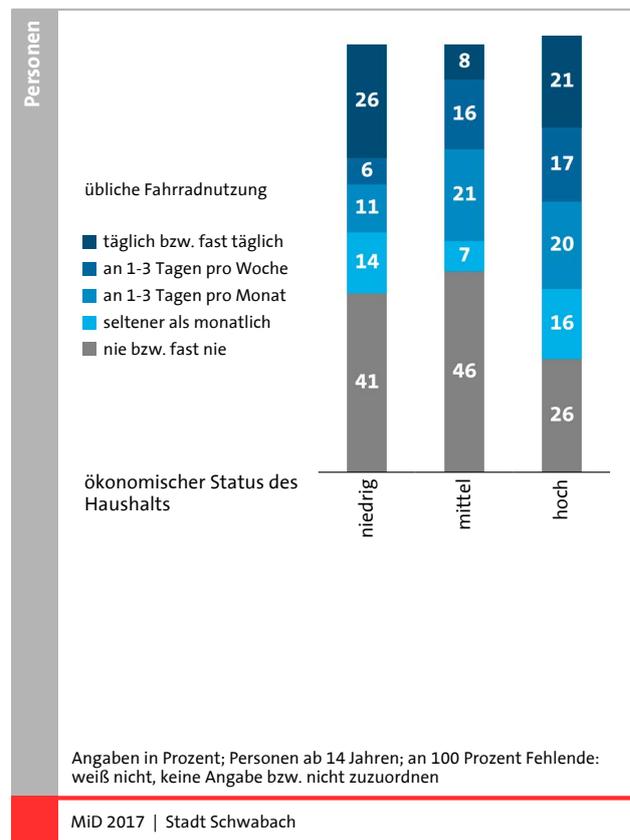
Abbildung 26 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen

Einschränkungen eine Rolle. Verstärkt wird das Fahrrad von Personen zwischen 30 und 64 Jahren im Wochenturnus genutzt. Dabei erfolgt die Verkehrsmittelwahl durchaus aus Überzeugung: Insbesondere die 30- bis 49-Jährigen geben an, im Alltag gerne Fahrrad zu fahren. Im Wochenverlauf kombinieren sie das Radfahren vergleichsweise häufig mit der Nutzung des Autos.

Fahrradnutzung steigt mit verfügbarem Einkommen

Die unterschiedliche Fahrradverfügbarkeit nach ökonomischem Status wirkt sich auch auf die Nutzung aus. So sind es vor allem Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Ihr Anteil beträgt in diesen Gruppen jeweils über 40 Prozent (siehe Abbildung 27). Unter Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status sind gerade einmal 26 Prozent Nicht-Nutzer des Fahrrads. Gleichzeitig sind sie überzeugte Fahrradfahrer, die im Wochenverlauf das Radfahren vergleichsweise häufig mit dem Autofahren kombinieren.

Leihfahrräder, die kurzfristig verwendet werden und die Fahrradnutzung vom Fahrradbesitz abkoppeln

Abbildung 27 Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts

würden, spielen in Schwabach keine Rolle. Lediglich 6 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren geben an, ein solches Angebot zumindest gelegentlich zu nutzen. Für die überwiegende Mehrheit bleibt die Fahrradnutzung üblicherweise an den Besitz eines eigenen Fahrrads gebunden. Damit unterscheidet sich Schwabach nicht vom Rest der Republik. Das Angebot von kurzfristig zu nutzenden Leihrädern ist außerhalb der Metropolen in der Regel nicht vorhanden und wird auch in den Metropolen vergleichsweise selten genutzt.

7.3 Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren

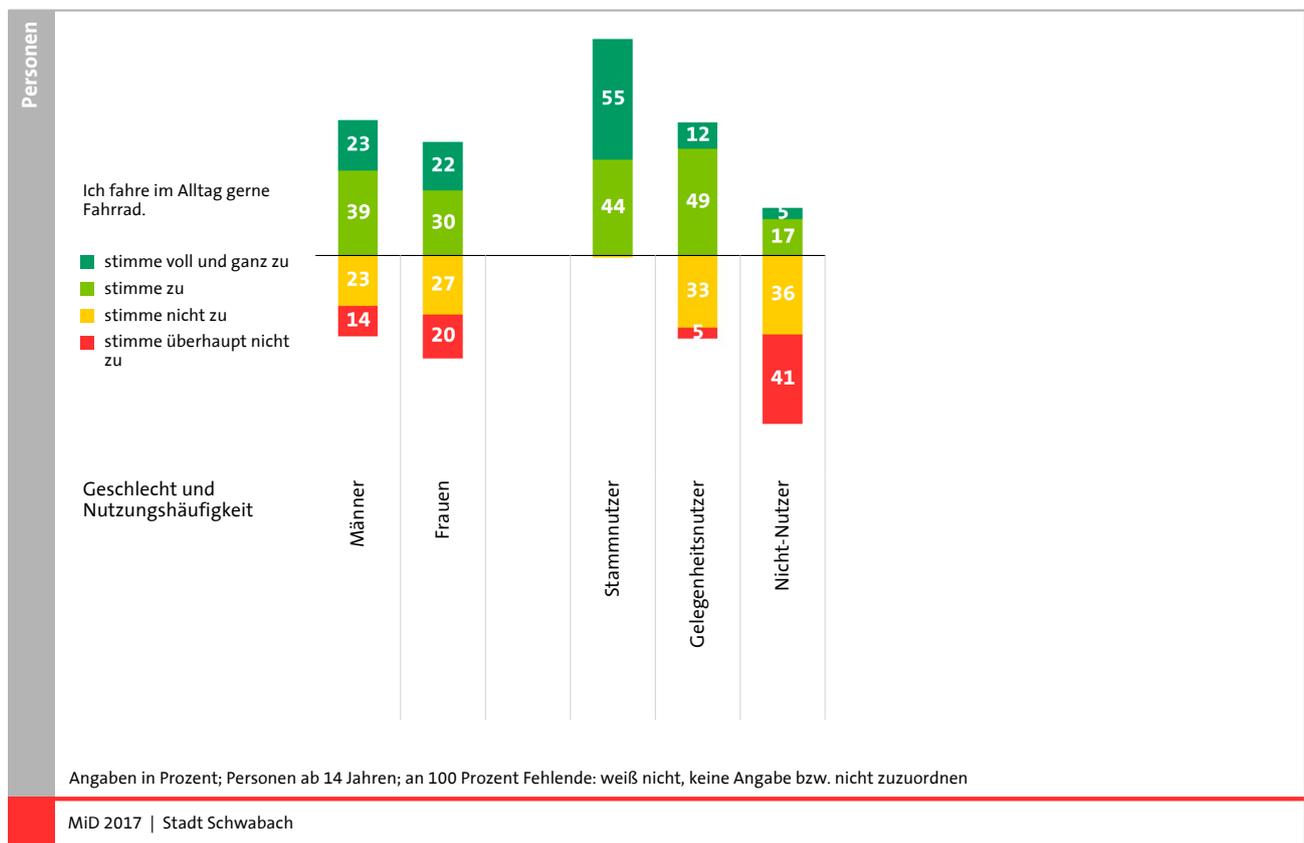
Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Die Verkehrssituation mit dem Fahrrad wird in Schwabach im Durchschnitt mit der Note „gut“ (2,4) bewertet, allerdings schneiden das Zufußgehen sowie das Auto hier etwas besser ab. Im Vergleich mit anderen Kommunen des gleichen Raumtyps zeigen sich jedoch kaum Unterschiede (siehe Kapitel 6). Der Anteil der (sehr) guten Bewertungen verändert sich über

die Altersklassen hinweg nicht sonderlich. Allerdings nehmen die negativen Bewertungen in den Altersklassen ab 65 Jahren deutlich zu.

Deutschlandweit betrachtet, sinkt die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad mit zunehmendem Alter ebenfalls etwas. Die jüngeren Jahrgänge bis 17 Jahre vergeben die besten Noten (2,4). Danach sinkt die Zufriedenheit mit zunehmendem Alter kontinuierlich und erreicht in der Gruppe der ab 50-Jährigen einen Wert von 2,7 (Ergebnis für Deutschland, ohne Abbildung). Dieser Zusammenhang lässt unterschiedliche Bedürfnisse bezüglich Komfort und Sicherheit auf den Radwegen vermuten.

Die Einstellung zum Radfahren wird maßgeblich von der Nutzungshäufigkeit bestimmt. Stammnutzer, die das Fahrrad wöchentlich nutzen, stimmen der Aussage, im Alltag gerne Fahrrad zu fahren, beinahe zu 99 Prozent zu, während dieser Anteil bei den Gelegenheitsnutzern, die monatlich oder seltener mit dem Fahrrad fahren, und den Nicht-Nutzern deutlich geringer ausfällt (siehe Abbildung 28). Nach Geschlecht betrachtet, zeigen sich nur geringfügige Abweichungen, Männer sind dem Fahrradfahren gegenüber aber etwas positiver eingestellt.

Abbildung 28 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit



Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes für Nutzung entscheidend

Auch die Zugänglichkeit des eigenen Fahrrads, Elektrofahrads oder Pedelecs kann sich auf die Nutzungshäufigkeit auswirken. Wenn das jeweilige Verkehrsmittel nur unter Schwierigkeiten vom üblichen Stellplatz zu Hause auf die Straße gebracht werden kann, hält dies eher von der Nutzung ab und die übliche Fahrradnutzung sinkt.

Wie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt wurde, wird die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes von der Bevölkerung auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,5 recht gut bewertet. Stammnutzer bewerten die Zugänglichkeit im Schnitt mit 1,3 vergleichsweise gut, während die Gelegenheitsnutzer sowie Nicht-Nutzer die Zugänglichkeit durchschnittlich mit 1,6 bewerten (siehe Abbildung 29).

Die Einfachheit der Fahrradsicherung am heimischen Stellplatz wird auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,4 bewertet (siehe Kapitel 3.2). Stammnutzer beurteilen die Fahrradsicherung hierbei mit einem Mittelwert von 1,5 etwas schlechter als die beiden anderen Gruppen mit jeweils 1,3 (siehe Abbildung 30).

7.4 Anlässe, Entfernungen und Dauern von Fahrradwegen

Die Analyse der Einstellungen, Verfügbarkeiten und üblichen Nutzungshäufigkeiten haben unterschiedliche Nutzungsmuster in der Bevölkerung gezeigt. Die folgende Analyse nutzt die Angaben zu den Wegen am Stichtag, um die unternommenen Fahrradwege zu beschreiben. Zentrale Kenngrößen sind die Anlässe bzw. Wegezwecke, die zurückgelegte Entfernung sowie die Dauer der einzelnen Wege.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass das Fahrrad bei allen Wegezwecken vertreten ist. Freizeitwege, Wege zur Arbeitsstelle oder Ausbildungseinrichtung, aber auch zum Einkaufen, für private Erledigungen oder im Rahmen einer Begleitung werden mit dem Fahrrad unternommen. Für die Stadt Schwabach ist dabei ein erhöhter Anteil an Wegen zur Ausbildungseinrichtung auszumachen (siehe Abbildung 31).

Abbildung 29 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Nutzungshäufigkeit

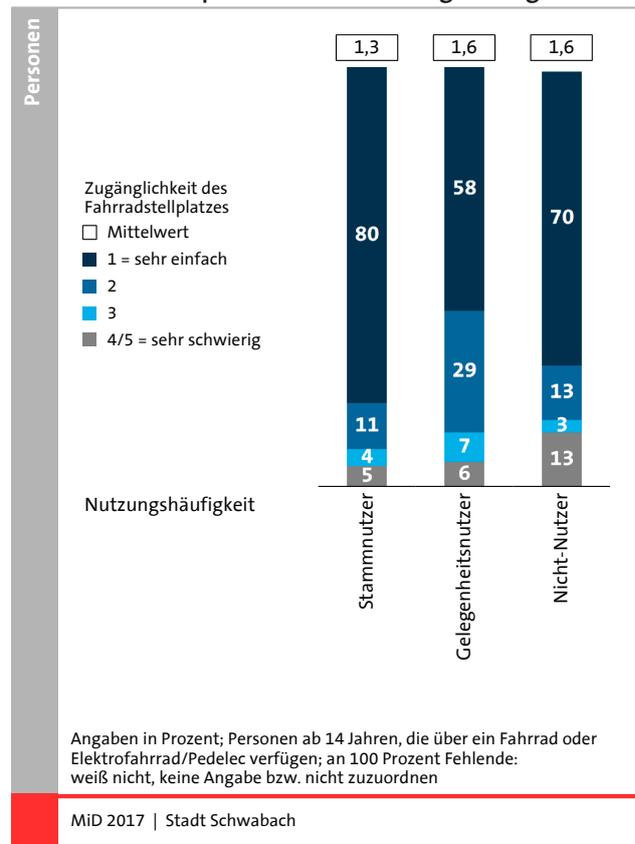


Abbildung 30 Fahrradsicherung zu Hause nach Nutzungshäufigkeit

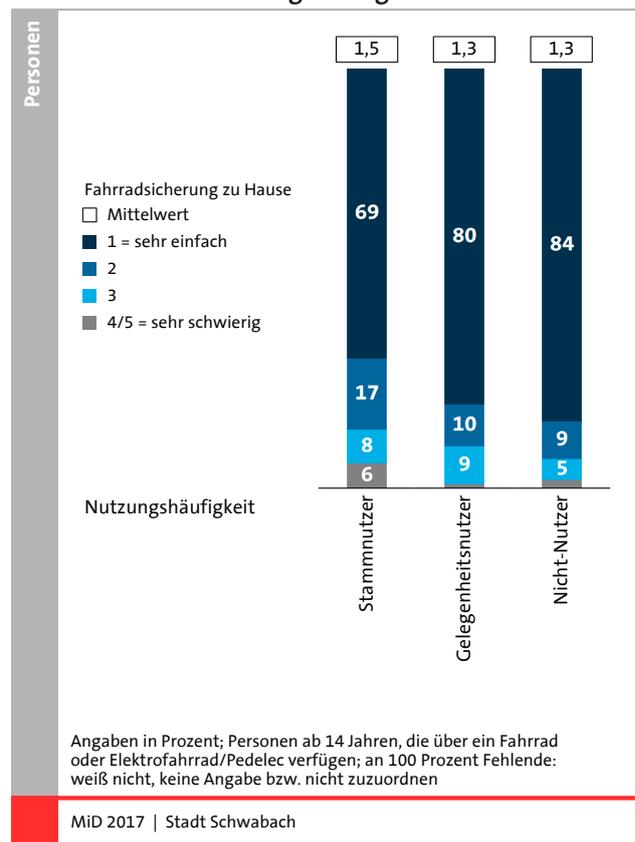
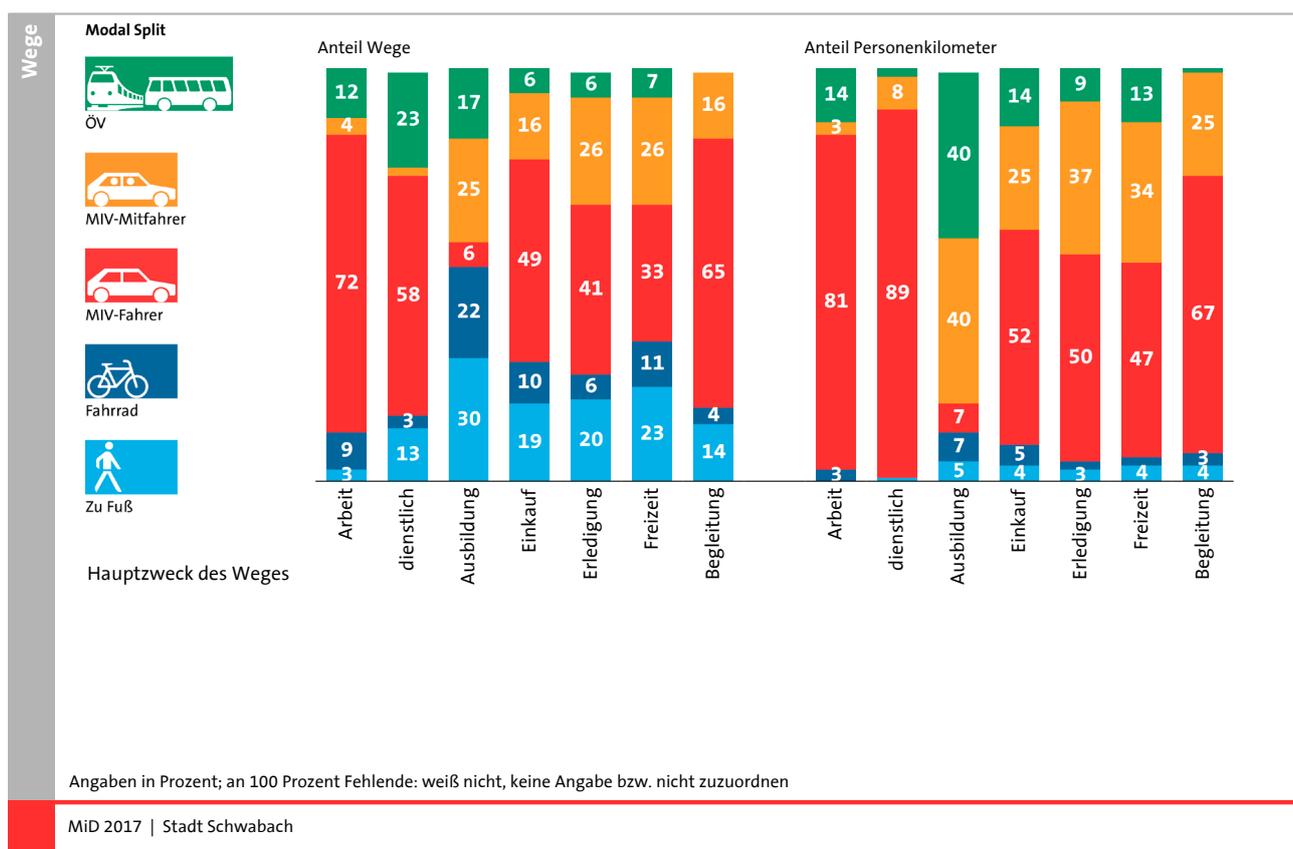


Abbildung 31 Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken



Ein mittlerer Weg dauert 15 Minuten

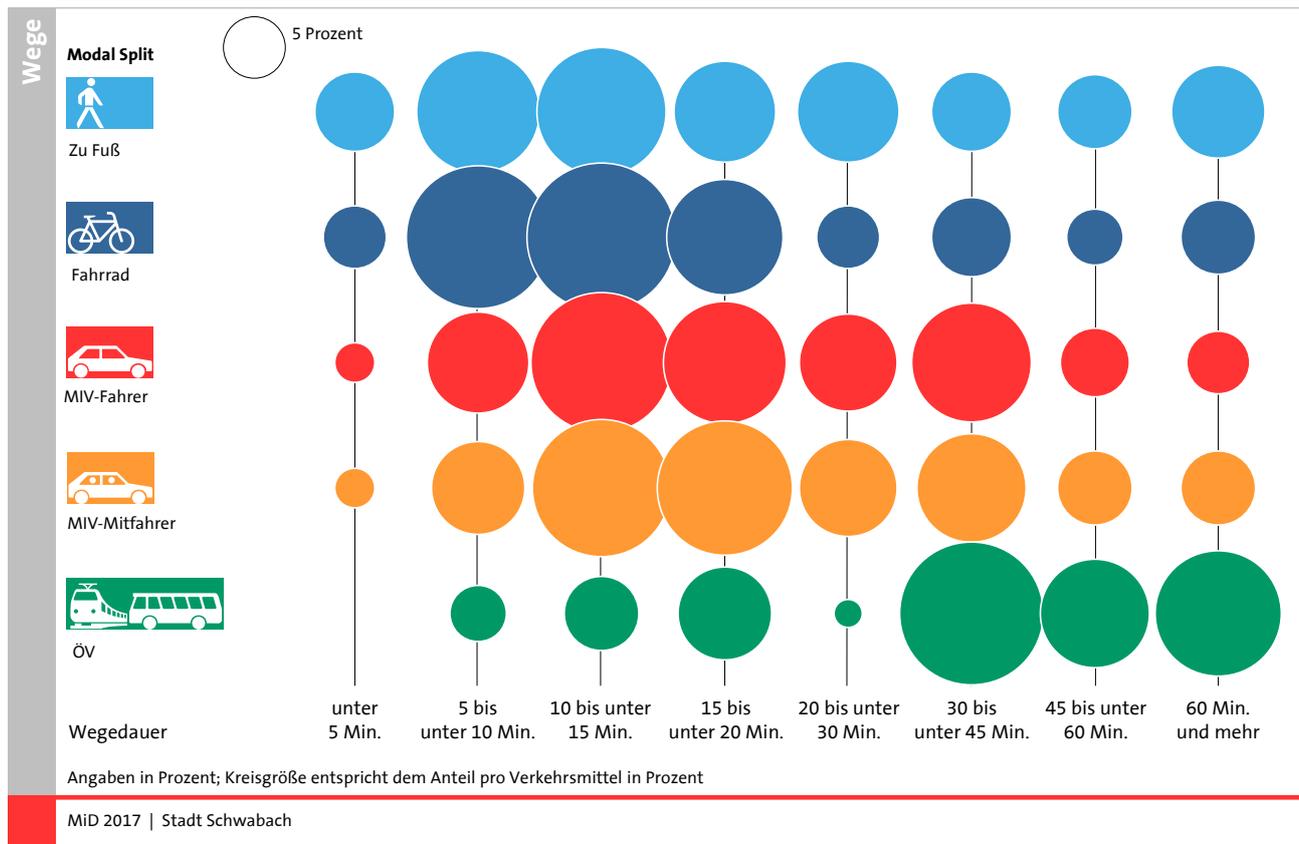
Werden die Wegedauern in Abhängigkeit vom genutzten Hauptverkehrsmittel betrachtet und dabei zunächst die öffentlichen Verkehrsmittel außen vor gelassen, zeigt sich, dass die Mehrheit der Fußwege und der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr unabhängig von der zurückgelegten Strecke 15 Minuten dauern (Median, siehe Kapitel 4.2). Fahrradwege sind hier mit einem Median von 10 Minuten also rund 5 Minuten kürzer.

Bei Wegen, die nicht zu einem festen Ziel, wie beispielsweise dem Arbeitsplatz und der Ausbildungseinrichtung unternommen werden, wirft das die Frage auf, ob die Lage des Ziels und die zu bewältigende Entfernung die Verkehrsmittelwahl bestimmen oder das gewählte Verkehrsmittel das zu erreichende Ziel. Das ist vor allem bei Freizeitwegen, Wegen zum Einkaufen oder für Erledigungen interessant, da dafür häufig mehrere Ziele zur Auswahl stehen. Im Rahmen der Fahrradförderung könnten solche Ziele innerhalb der Wohnquartiere gestärkt und so ausgerichtet werden, dass sie attraktiv für das Erreichen mit dem Fahrrad sind. Neben bequemen und sicheren Abstellmöglichkeiten gehören dazu auch sichere

und komfortable Wege für Radfahrer. Bei der Planung sollte die 15-Minuten-Grenze beachtet werden, in der die Mehrheit der Wege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln absolviert wird. Ist in dieser Zeit auch ein gewünschtes Ziel mit dem Fahrrad zu erreichen, ist der Umstieg auf das Fahrrad für die Bevölkerung sicherlich leichter.

Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, eignen sich zu geringeren Anteilen für eine Substitution durch das Fahrrad. Denn diese dauern in der Mehrheit deutlich länger als 10 Minuten und sind zudem deutlich weiter (siehe auch Abbildung 32).

Abbildung 32 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel



Mehrheit der Fahrradwege ist bis zu 2 Kilometer lang

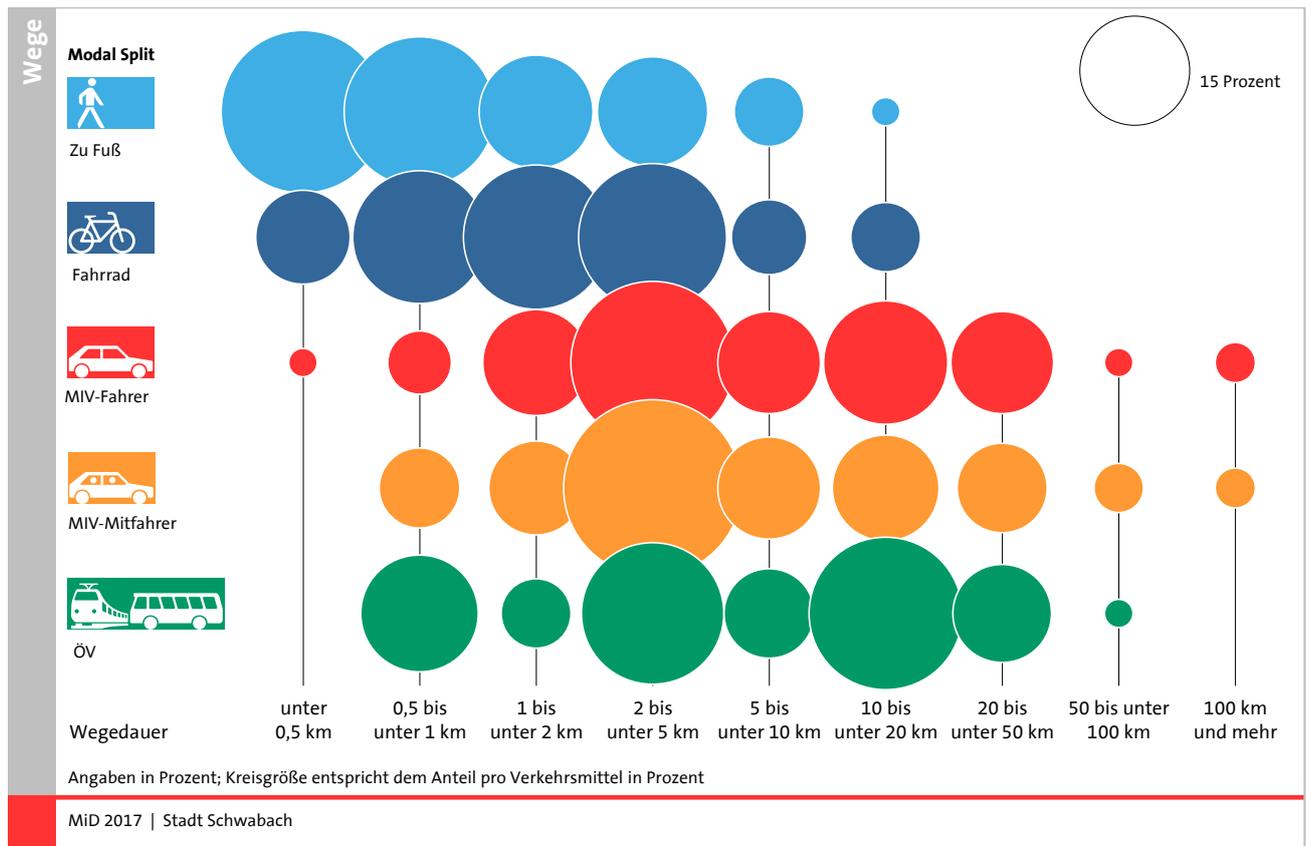
Die Wege der Schwabacherinnen und Schwabacher, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind durchschnittlich rund 2 Kilometer lang. Mehr als vier Fünftel der Fahrradwege sind maximal 5 Kilometer lang (siehe Abbildung 33). Damit ist die durchschnittlich pro Fahrradweg zurückgelegte Entfernung doppelt so weit wie die durchschnittlicher Fußwege. Gleichzeitig sind die mit dem Fahrrad absolvierten Wege deutlich kürzer als die mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Die weitesten Fahrradwege sind bis zu 20 Kilometer lang.

Die Abbildung 33 verdeutlicht weitergehend, dass es auch bei den Wegen, die mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, einen vergleichsweise großen Anteil gibt, der im Hauptentfernungsbereich des Fahrrads liegt. So sind 58 Prozent der Wege, die als MIV-Mitfahrer, 53 Prozent der Wege, die als MIV-Fahrer, und 48 Prozent der Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, ebenfalls maximal 5 Kilometer lang.

Diese vergleichsweise kurzen Wege bieten ein großes Potenzial für das Fahrrad. Sicherlich sprechen im Einzelnen Faktoren gegen eine einfache Ersetzung der Pkw-Nutzung oder der Busse und Bahnen. So ist die Verkehrsmittelwahl häufig nicht separiert für einzelne Wege zu betrachten, sondern ergibt sich erst bei der Analyse der Wegekette, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr reicht. Fahrradwege werden zudem oft allein zurückgelegt, während es vor allem bei den Pkw-Wegen häufiger Begleiter gibt, sodass die Verkehrsmittelwahl keine individuelle Entscheidung ist. Zudem muss beachtet werden, dass sich wahrscheinlich nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen sicher auf dem Fahrrad fühlen.

Einem einfachen Umstieg auf das Fahrrad stehen also eingebaute Alltagsroutinen, Unsicherheit auf dem Fahrrad, Vorbehalte gegenüber dem Fahrradfahren und teilweise auch das Fehlen eines Fahrrads entgegen. Diese Punkte müssten adressiert und überwunden werden, um einen Umstieg auf das Fahrrad zu fördern. Die Auswertung zeigt aber, dass die Anteile vergleichsweise kurzer Wege, die mit dem Auto bzw. den Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, sehr hoch sind und mit geeigneten Maßnahmen der Fahrradanteil gesteigert werden könnte.

Abbildung 33 Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel



8 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse zeigen die starke Bedeutung des Autos für die Alltagsmobilität. An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege in Deutschland mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel, in der Regel einem Auto, zurückgelegt. Bei den genutzten Autos handelt es sich fast ausschließlich um Pkw mit Verbrennungsmotoren. Elektroautos, die mit Energie aus nachhaltigen Quellen betrieben werden können, sind in den Haushalten selten. Die Verkehrswende, bei der Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger umgestellt und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden, ist auf den ersten Blick in den Ergebnissen nicht erkennbar.

Umweltverbund in urbanen Räumen bedeutend

Ein genauerer Blick offenbart aber Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen und Raumtypen. So wird in den Metropolen und Großstädten deutlich mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren als in den ländlicheren und dörflicheren Räumen. Die öffentlichen Verkehrsmittel erreichen in den Metropolen einen Anteil von 20 Prozent und der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen steigt insgesamt auf fast zwei Drittel. Die hohe Siedlungsdichte mit einer Vielzahl zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbarer Ziele drängt den Autoanteil deutlich zurück. Zugleich sorgt ein gut ausgebautes System öffentlicher Verkehrsmittel für motorisierte Alternativen zur Nutzung des Pkw.

ÖV vor allem bei jungen Erwachsenen wichtig

Neben der Trennlinie zwischen Stadt und Land verläuft eine weitere zwischen den Altersgruppen und Lebensphasen. Die Verkehrsmittelwahl junger Erwachsener unterscheidet sich zum Teil deutlich von der Verkehrsmittelwahl der mittleren Altersstufen. Junge Erwachsene nutzen die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich häufiger, vor allem dann, wenn sie in der Ausbildung sind und über vergleichsweise geringe Einkommen verfügen. Die Semester- und Ausbildungstickets werden in dieser Lebensphase häufig genutzt, sodass sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen verdoppelt. Ob dieses Verhalten mit steigendem Alter und Einkommen beibehalten und damit zu einer Verkehrswende beitragen wird, bleibt abzuwarten.

Vorbehalte gegenüber dem ÖV

Dabei darf nicht übersehen werden, dass die gemeinschaftlich genutzten öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger beliebt sind als die individuellen Verkehrsmittel Fahrrad, Auto und auch das Zu-Fuß-Gehen. Das mag daran liegen, dass die individuellen Verkehrsmittel die Menschen in der Regel direkt und ohne Umstiege ans gewünschte Ziel bringen. Eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel bedingt also neben der Verbesserung des Angebots an Linien, Taktung, Zuverlässigkeit, Tarifgestaltung und Komfort immer auch die Überwindung individueller Hemmnisse und Vorbehalte.

Unterschiede nach Einkommen

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich zudem auch entlang des verfügbaren Einkommens. Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status nutzen im Alltag deutlich seltener ein Auto, während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Alltagsmobilität dominieren.

Verkehr wird stark von externen Faktoren beeinflusst

Veränderungen am Verkehrsangebot sind zudem nur ein Faktor, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Auch die Urbanisierung, also das Wachsen der Städte, die Beschäftigungssituation, die Siedlungsstruktur und die Gestaltung von Wohnquartieren beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Um die Verkehrswende voranzubringen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern, muss auch bei der Gestaltung der Wohnquartiere, Arbeitsformen und Arbeitsorte angesetzt werden. Neue Lösungen in diesen Bereichen können einen langfristigen Beitrag für die Umsetzung der Verkehrswende leisten.

Auch hier lohnt ein genauerer Blick in die Ergebnisse. Einige Städte verzeichnen bereits heute einen Fahrradanteil von rund 30 Prozent an allen Wegen, während dieser Anteil in anderen Städten im einstelligen Bereich verharrt.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Regionalbericht vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf den Fachausdrücken zur Beschreibung der Datenerhebung sowie auf den Begriffen der Mobilitätsforschung mit Bezug zum Personenverkehr.

CATI (Computer Assisted Telephone Interview)

Befragungsmethode, bei der eine Interviewerin/ein Interviewer telefonisch eine Teilnehmerin/einen Teilnehmer befragt. Im Interview wird ein computergestütztes Fragebogenskript verwendet, das automatisch die Filterführung steuert und die Angaben speichert.

CAWI (Computer Assisted Web Interview)

Befragungsmethode, bei der Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer einen schriftlichen Fragebogen selbst ausfüllen, der über das Internet bereitgestellt wird. Der programmierte Fragebogen übernimmt dabei die Filtersteuerung.

Dual-Frame-Stichprobe

Ein aus zwei Rahmen („frames“) bestehender Stichprobenansatz, in der Regel eine Kombination aus einer Zufallsauswahl aus dem Festnetz sowie entsprechend aus dem Mobilfunkbereich im Zusammenhang mit telefonischen Interviews.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wird das gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

Haushaltsinterview

Bildete den ersten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie und diente zur Erhebung von soziodemografischen Angaben sowie der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte. Zudem sollten die Haushalte für den zweiten Erhebungsschritt (Personeninterview) gewonnen werden.

Mixed-Mode-Design

Kombination verschiedener Befragungsmethoden in einem Studiendesign. In der MiD wurden telefonische (CATI), schriftliche (PAPI) und Online-Befragungen (CAWI) kombiniert.

Mobilitätsquote

Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, werden im Rahmen der Studie und bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands als „nicht mobil“ betrachtet.

Modal Split

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Multimodalität

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Teil des Verkehrs, bei dem kein motorisiertes Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, z. B. Fußverkehr oder Fahrradverkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Nahbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse sowie Taxis.

Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Fernbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Fern- und Reisebusse, Fernzüge, Flugzeuge und Schiffe.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

PAPI (Paper And Pencil Interview)

Befragungsmethode, bei der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen schriftlichen Papier-Fragebogen ausfüllen.

Personeninterview

Bildete den zweiten und letzten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie. Diente zur Aufnahme von Personenmerkmalen und zur Erfassung der Wege am Stichtag. Ziel war es, von allen Haushaltsmitgliedern Angaben zu erhalten.

Personenkilometer (Pkm)

Maßeinheit der Verkehrsleistung, umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Regionalstatistische Raumtypen RegioStaR

Vom BMVI gemeinsam mit dem BBSR 2018 für Anwendungen im Verkehr neu entwickelte Raumtypologie in unterschiedlichen Aggregaten.

Stichtag

Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen, für den alle Wege angegeben werden sollen. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Anders als bei der Berechnung des Modal Split, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehrsaufkommen

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Es beschreibt die Grundgesamtheit aller Wege in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Sie beschreibt die Grundgesamtheit aller zurückgelegten Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg

Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wird. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie etwa einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Wegezweck

Anlass, aus dem der Weg unternommen wurde. Dieser wurde im Rahmen der MiD in verschiedenen Haupt- und Detailzwecken erhoben und zu acht Hauptzwecken verdichtet (siehe Kapitel 4).

