

Potentiale für eine ökologische Mobilität

Impulsvortrag Bürgerbeteiligung Mobilitätsplan Schwabach

Robert Follmer

6. Mai 2021



- ① SchwabacherInnen unterwegs -
oft mit dem Auto und nicht nur zur Arbeit

- ② Was in Schwabach auffällt -
Gute Voraussetzungen nicht genutzt?

- ③ Blick nach vorne -
Was wie in Schwabach machbar erscheint
und dafür dort und anderswo getan werden könnte

Vorweg - die Datengrundlagen MiD 2017 und MOBICOR 2020/21: Vorgehen und Umfang bei den Befragungen

- In der Studie Mobilität in Deutschland 2017 (MiD) wurden bundesweit 157.000 Haushalte befragt. Davon entfallen auf Schwabach im Rahmen einer regionalen Aufstockung der Stadt 487 Haushalte und 1.061 befragte Personen.
- Die Erhebung fand zwischen Sommer 2016 und Herbst 2017 statt. Sie war wie bereits 2002 und 2008 als Stichtagsbefragung angelegt. Dabei werden alle Mitglieder eines Haushalts gebeten, für einen vorgegebenen Tag zu berichten, welche Wege sie an diesem Tag zurückgelegt haben.

Für 2020/21 *bundesweit* ein Update über das von infas und dem WZB Berlin ins Leben gerufene Projekt MOBICOR mit einer Aufstockung auch im Auftrag des Landes Bayern.



Vorweg - was kann ökologischere Mobilität in einer Stadt bedeuten?

infas

Für die kommenden Prozesse zur Diskussion gestellt

Öfter zu Fuß?

Mehr mit dem Fahrrad?

Häufiger mit Bus und Bahn?

Bessere Vernetzung von Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit?

Verbesserte Verhältnisse
für diese Verkehrsmittel?

Weniger unterwegs sein?

Mit dem Elektroauto statt
mit Diesel oder Benziner?

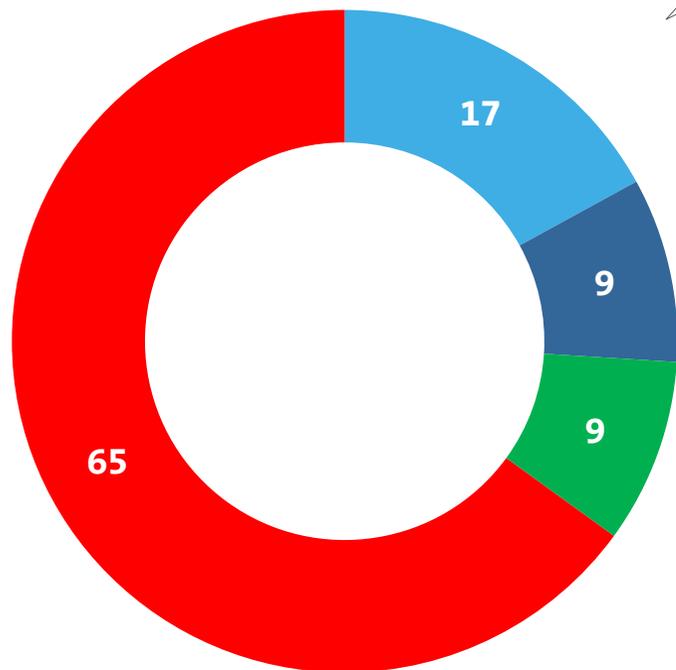
SchwabacherInnen unterwegs –

oft mit dem Auto und nicht nur zur Arbeit

Aufteilung der Verkehrsmittel bei den Wegen der BürgerInnen: in Schwabach zwei Drittel mit dem Auto

infas

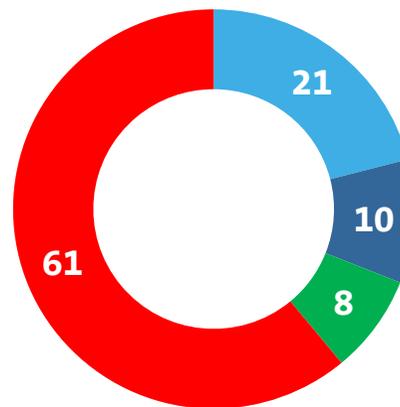
Schwabach



Und in der Pandemie?

Einige Prozentpunkte weniger ÖPNV, mehr mit dem Auto und saisonal anteilig mehr zu Fuß und dem Rad, aber auch dauerhaft?

vergleichbare Städte
in Deutschland*



Wege, in Prozent



zu Fuß



Fahrrad



öffentlicher Verkehr



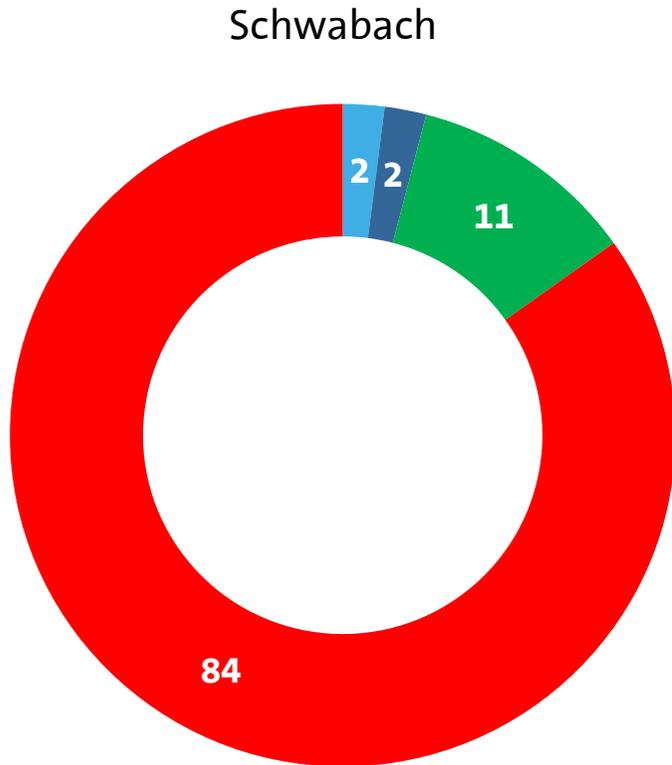
Auto (und Motorrad)

* nach Kategorisierung des BMVI/BBSR

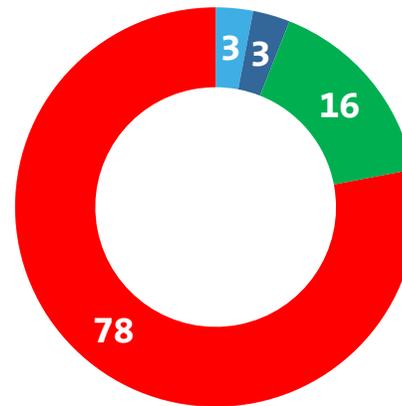
Mindestens ebenso entscheidend - die zurückgelegten Kilometer: in Schwabach zu wenig ökologisch

infas

Kilometer, in Prozent



vergleichbare Städte in Deutschland*



zu Fuß



Fahrrad



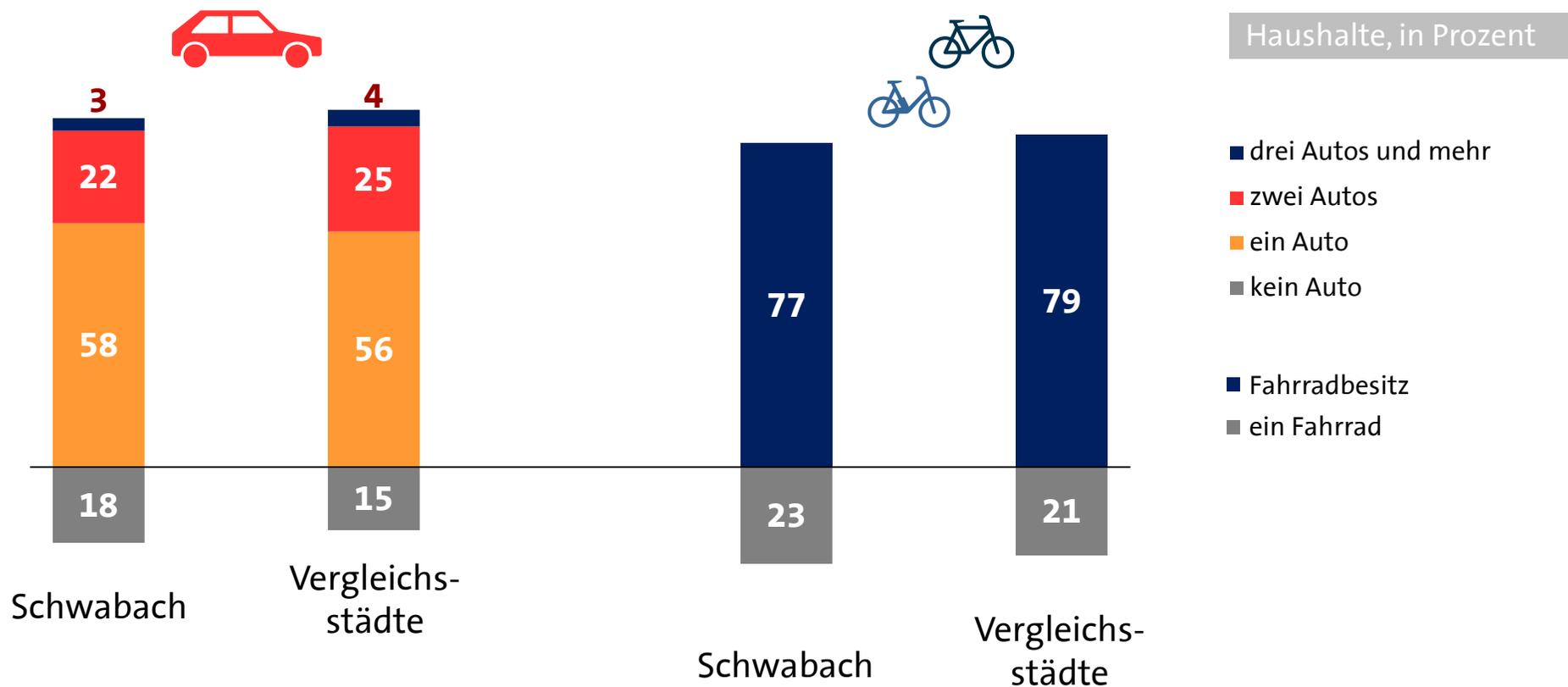
öffentlicher Verkehr



Auto (und Motorrad)

* nach Kategorisierung des BMVI/BBSR

Auto- und Fahrradbesitz in den Schwabacher Haushalten: im Vergleich ähnliche Autoausstattung, ebenso bei den Fahrrädern

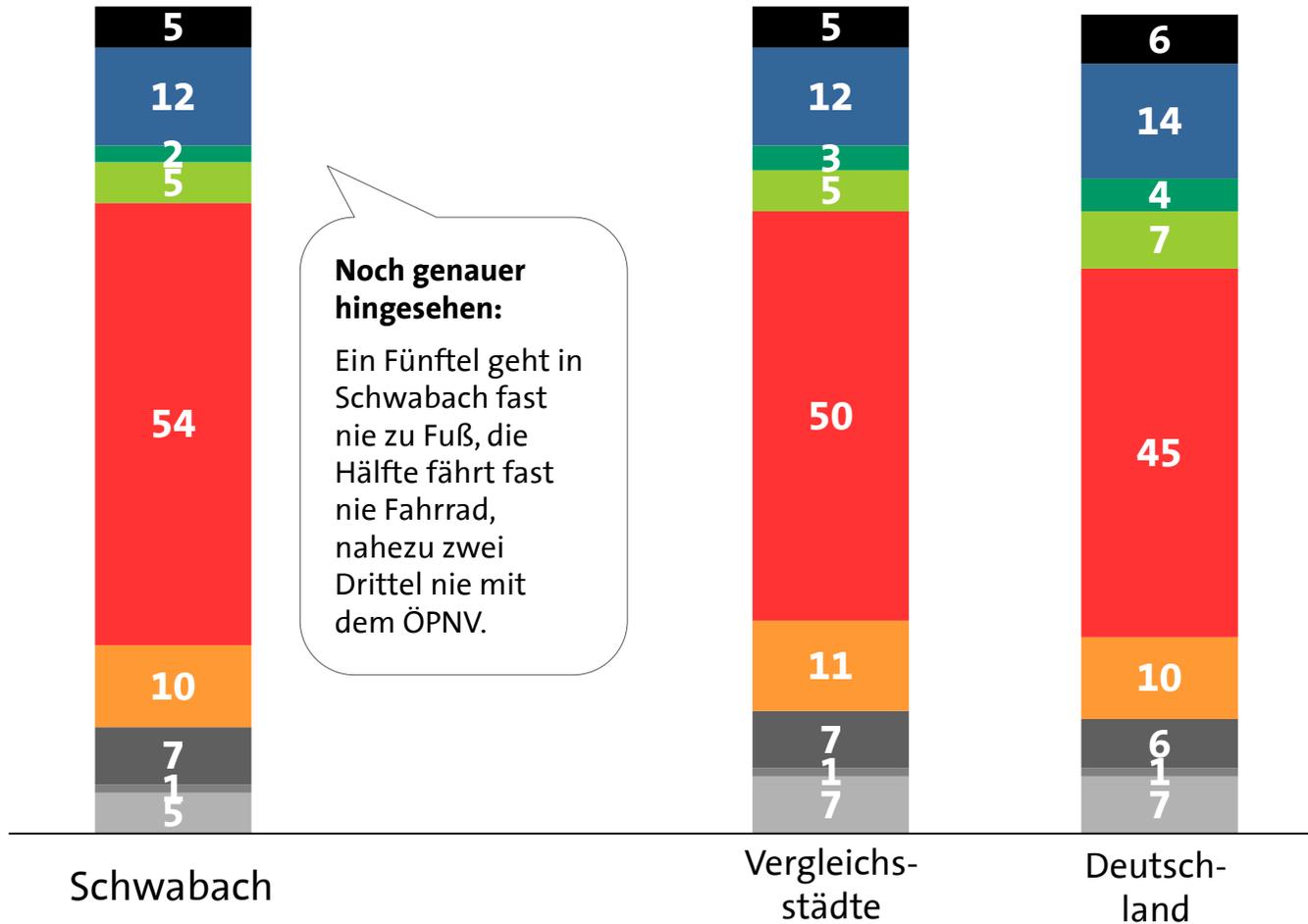


Und die Pedelecs?
deutlich im Kommen, aber
auch wohlstandsabhängig

Nutzergruppen übliche Verkehrsmittelnutzung: in Schwabach hohe Autoorientierung, damit „Luft nach oben“

Segmentation auf Basis des angegebenen üblichen Verhaltens (tägliche oder wöchentliche Nutzung)

Personen ab 14 Jahren,
in Prozent



Wenig-Mobile



Fahrrad-Orientierte



ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein



ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein



tätlich Pkw-Orientierte



seltener Pkw-Orientierte



Mischnutzer mit Pkw-Führerschein



Mischnutzer ohne Pkw-Führerschein



regelmäßige Vielfach-Nutzer

Was dies umgerechnet in CO2 für Schwabach bedeutet: ein überdurchschnittlicher ökologischer Fußabdruck im Verkehr

CO2-Emissionen im Verkehr pro Tag und Person

Verfahren



Schwabach

Männer ca. 6,5 kg
Frauen ca. 3,5 kg

ökonomischer Status
nach Pro-Kopf-Haushalts-
einkommen:

niedrig ca. 2,0 kg
mittel ca. 4,0 kg
hoch ca. 6,5 kg



Vergleichsstädte
(Deutschland 4,7 kg)

individuell pro befragter Person ermittelt auf Basis der für einen Tag berichteten Wege, der genutzten Verkehrsmittel, deren Auslastung und der zurückgelegten Strecke

verwendete Emissionsfaktoren nach Angaben des UBA

Wegeanlässe der Schwabacher Bevölkerung:

nicht nur zur Arbeit - ökologische Mobilität ist überall gefordert

infas

Arbeit, geschäftlich und Ausbildung

29 (40)

Freizeit

27 (38)

Einkauf und Erledigung

30 (15)

Holen, Bringen, Begleiten

14 (7)

Wege, in Prozent

in Klammern nach Personenkilometern

Beruflich bedingte Wege sind nicht der größte Teil. Bei der Förderung ökologischer Mobilität müssen also auch die anderen Anlässe berücksichtigt werden - viele Wege kreuz und quer durch und außerhalb die Stadt. Bei Einkauf und Erledigung muss die Nahversorgung stimmen, wenn mit dem Rad gefahren oder zu Fuß gegangen werden soll.

Die Verkehrsmittel bei den Wegeanlässen?

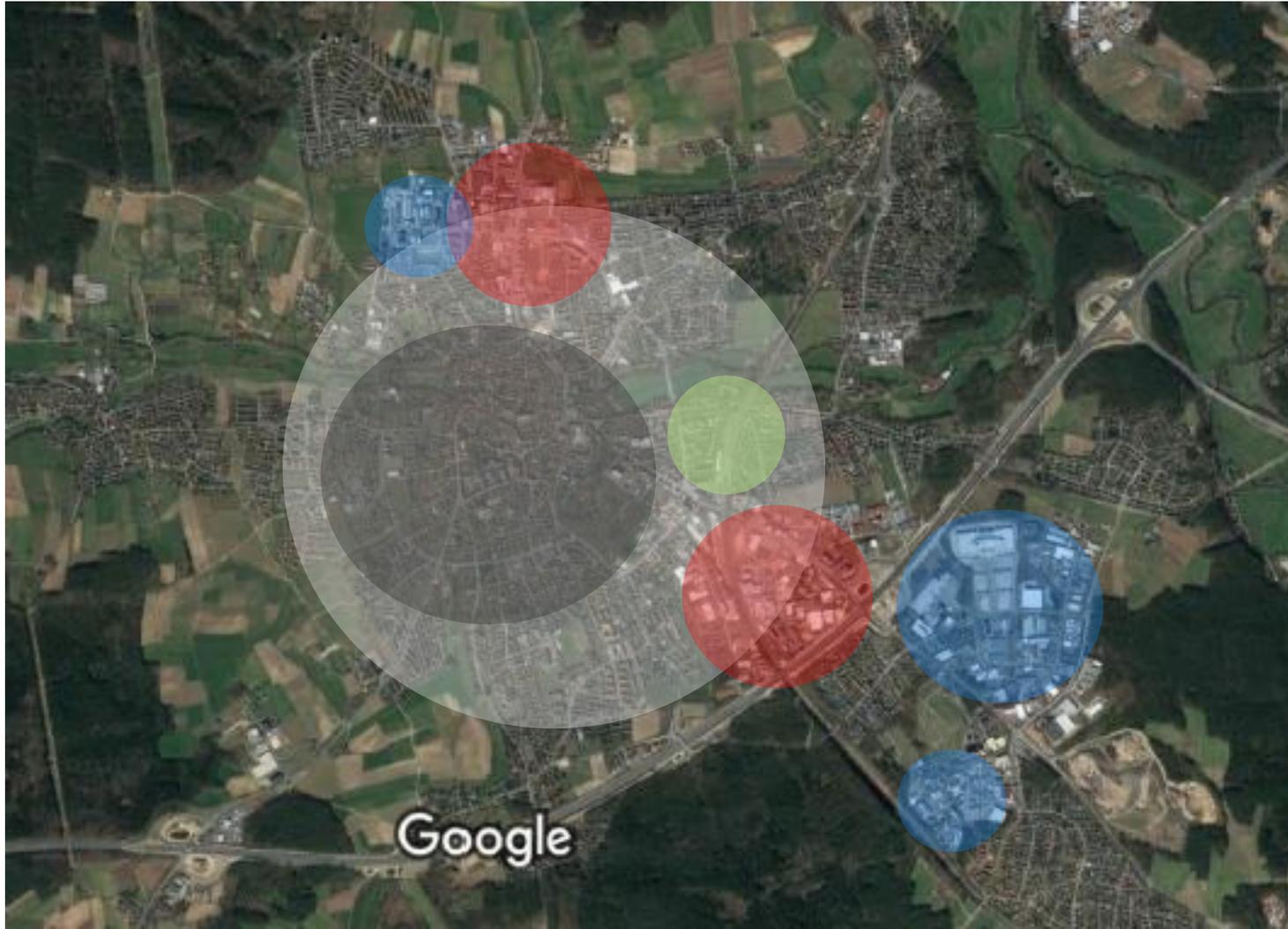
Der Berufsverkehr ist in Schwabach mit einem Autoanteil von rund 75 Prozent sehr autogepägt. Aber auch bei Einkauf und Erledigung sind es rund 70 Prozent. Fahrrad, zu Fuß und ÖPNV haben damit bei entsprechenden Maßnahmen überall Steigerungspotential.

Was in Schwabach auffällt –

Gute Voraussetzungen nicht genutzt?

Relativ kompakte Stadtstruktur Schwabach:

Wie für das Fahrrad gemacht, aber vor allem für das Auto gestaltet?



Luftbild Google Maps

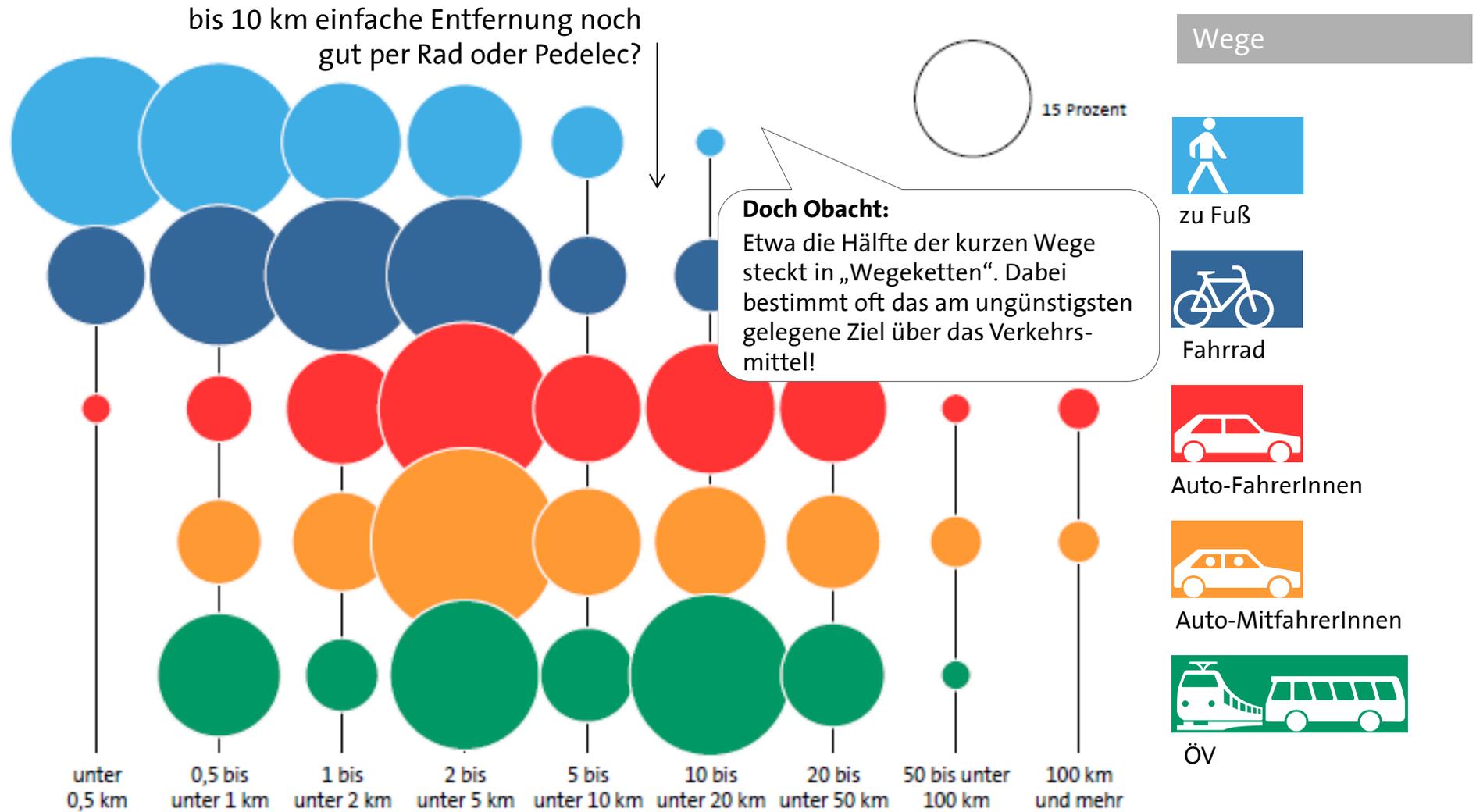
infas

-  geringe Entfernungen, optimal für das Fahrrad
-  S-Bahn und Regionalbahnanschluss
-  Einkauf und Versorgung am Stadtrand
-  Arbeitsplätze am Stadtrand
-  an vielen Stellen dominanter Autoverkehr in der Stadt mit Einschränkungen für andere Verkehrsmittel und Konflikten

Länge der täglich zurückgelegten Wege:

oft in Fahrrad-Reichweite, aber genauem Blick ist komplexer...

infas



Bewertung der Verkehrssituation - bundesweit und in Schwabach: Rad und zu Fuß nicht schlecht, aber genügt das?

Personen ab 14 Jahren,
in Prozent, bundesweit

Stadtregion

Metropole

Regiopole und Großstadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

ländliche Region

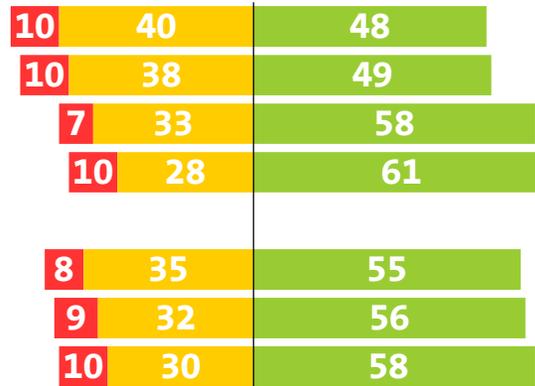
zentrale Stadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum



Fahrradfahren



Schwabach:

62 % „grün“
bei allen,
aber im ADFC-
Fahrradklima-
test sehr weit
hinten...

- mangelhaft/
ungenügend
- befriedigend/
ausreichend
- sehr gut/gut

Stadtregion

Metropole

Regiopole und Großstadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

ländliche Region

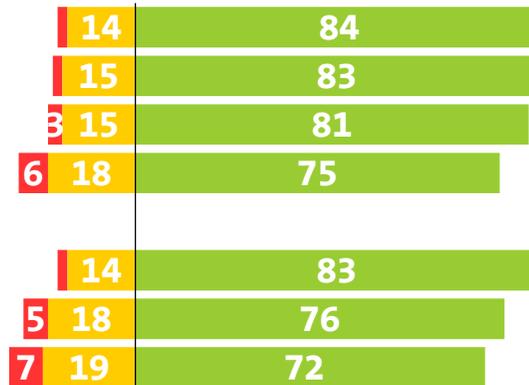
zentrale Stadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum



zu Fuß gehen



Schwabach:

85 % „grün“,
aber tatsäch-
lich phantasie-
und anspruchs-
voll genug?

Die Balkengrafiken zeigen die bundesweiten Werte differenziert nach Regionstypen. Schwabach fällt in die Kategorie „Mittelstadt, städtischer Raum“.

Bewertung der Verkehrssituation - bundesweit und in Schwabach: in Schwabach Auto gut, ÖPNV im Vergleich ebenfalls

Stadtregion

Metropole

Regiopole und Großstadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

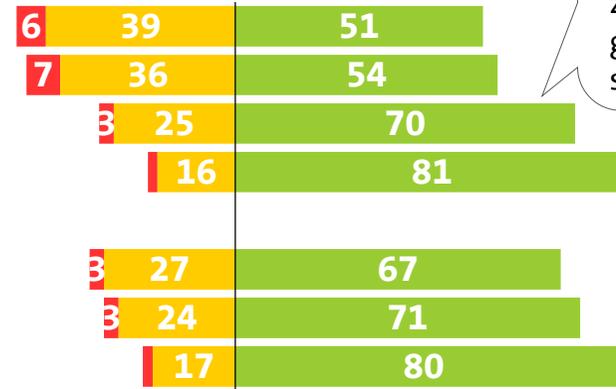
ländliche Region

zentrale Stadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

Autofahren



Schwabach:
77 % „grün“,
gute und nicht
zu sehr stau-
geplagte Er-
schließung?

Personen ab 14 Jahren,
in Prozent, bundesweit

- mangelhaft/ungenügend
- befriedigend/ausreichend
- sehr gut/gut

Stadtregion

Metropole

Regiopole und Großstadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

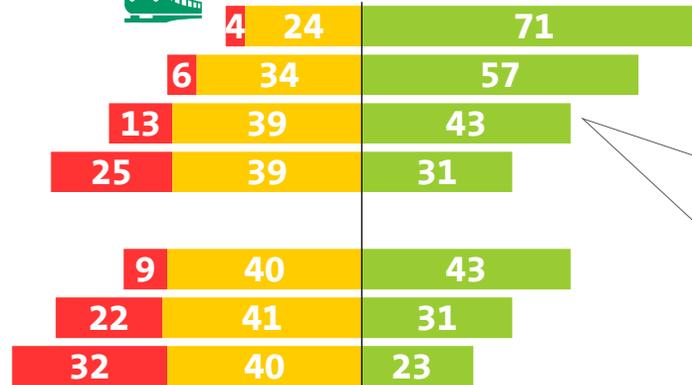
ländliche Region

zentrale Stadt

Mittelstadt, städtischer Raum

kleinstädtischer, dörflicher Raum

ÖPNV



Schwabach:
55 % „grün“,
Vorteil von
S-Bahn,
Regionalbahn
und Busnetz?

Die Balkengrafiken zeigen die bundesweiten Werte differenziert nach Regionstypen. Schwabach fällt in die Kategorie „Mittelstadt, städtischer Raum“.

Blick nach vorne –

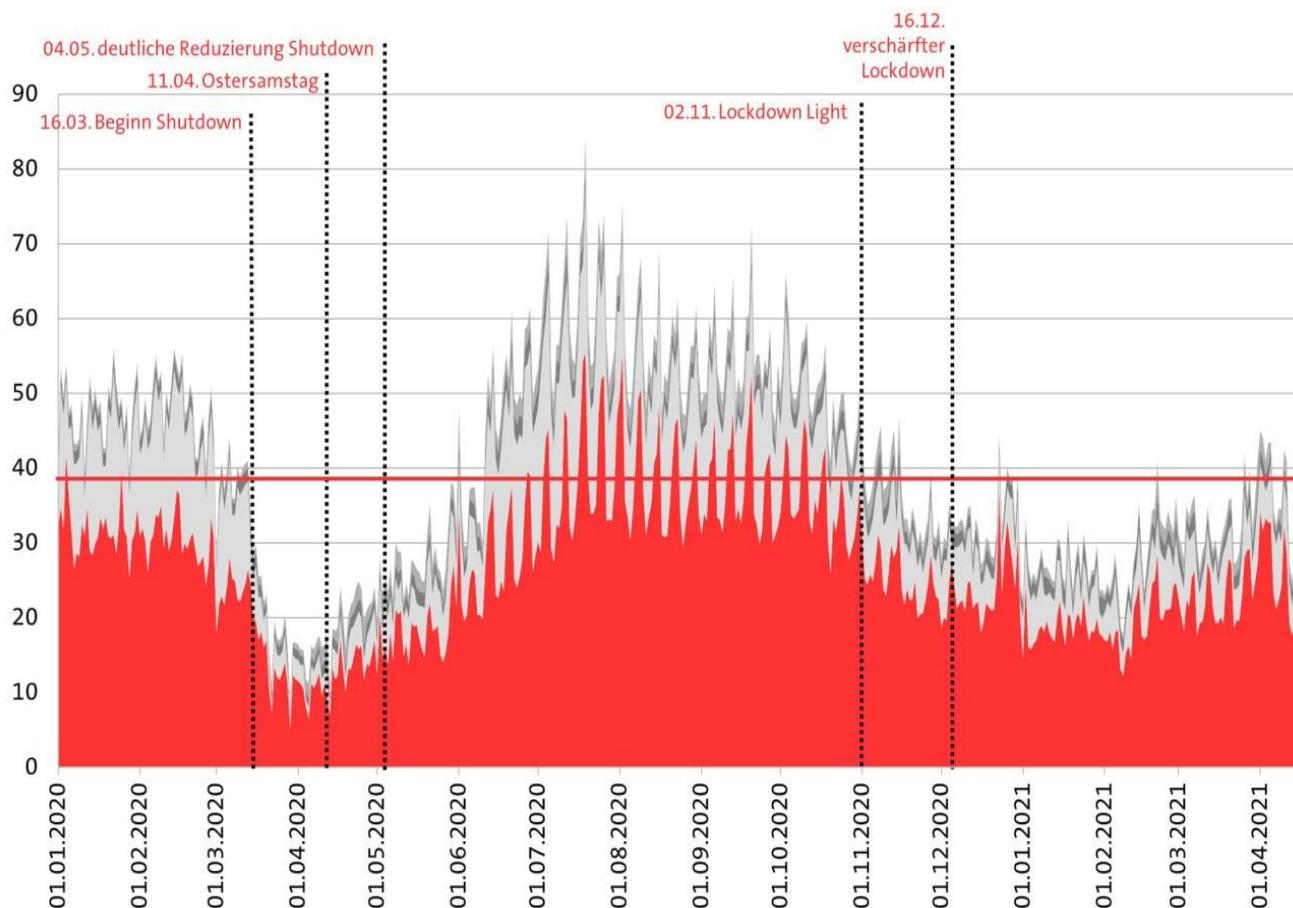
Was wie in Schwabach machbar erscheint
und dort und anderswo dafür getan werden könnte

Mobilitätstracking 2020/21 - Tageskilometer pro Person bundesweit: deutlicherer Rückgang, anteilig mehr Auto und weniger im ÖPNV

infas

Exkurs:
Die bisherigen
Corona-Monate

Tageskilometer pro Tag und Person
Angaben in Mittelwerten (Kilometer pro Person)



Datenbasis und Quelle:

rund 2.000 Personen
im Tracking von MOBICOR

- Fahrrad
- zu Fuß
- ÖV
- Auto
- MiD-Baseline
(Mobilität in Deutschland
infas, BMVI)

WZB
MOTIONTAG

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Ist Mobilität immer gleich und verändert sie sich von alleine?

Nein, das Bild ist vielfältig und die Herausforderung groß!

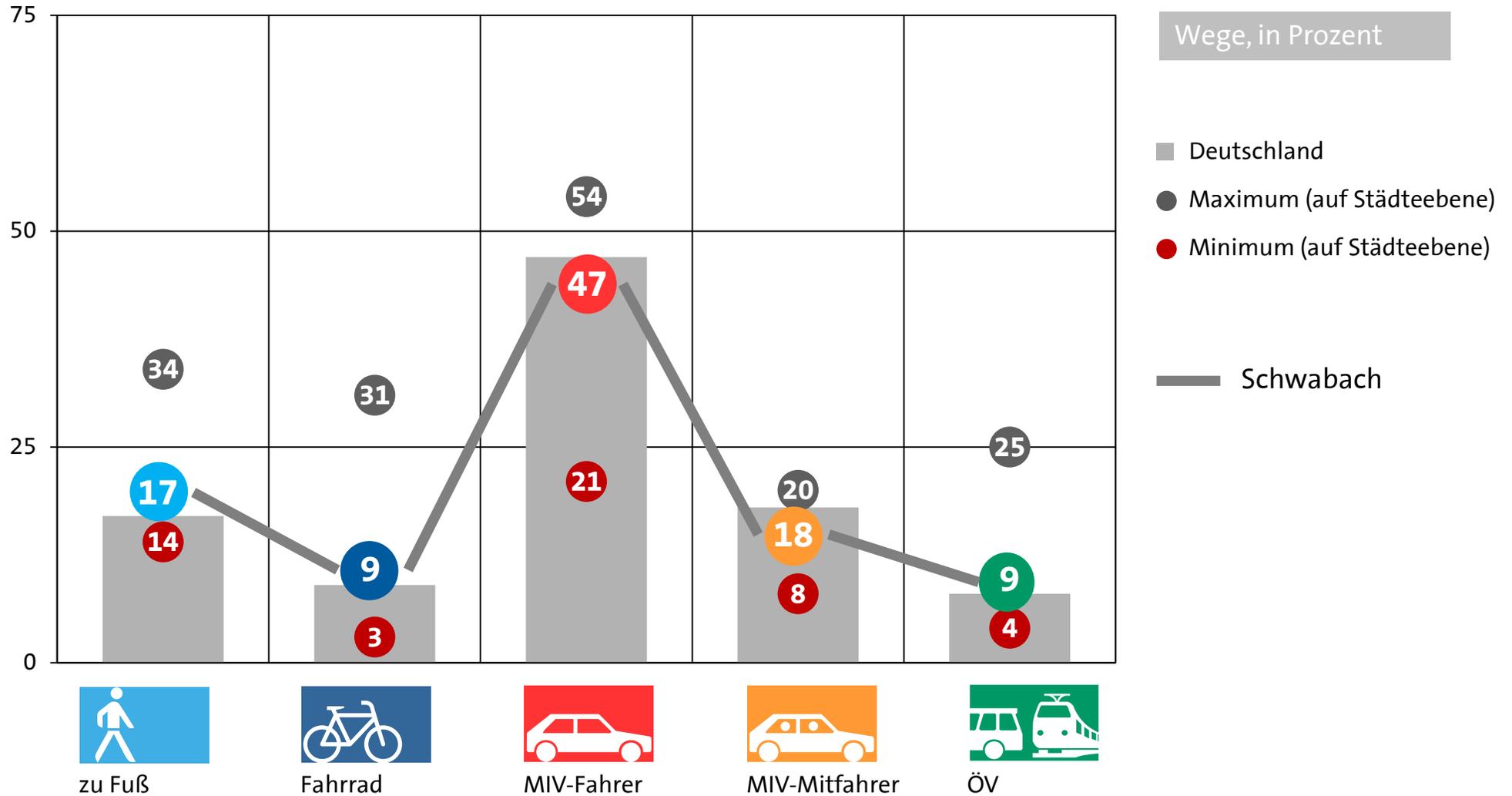
infas



Nicht vergessen!

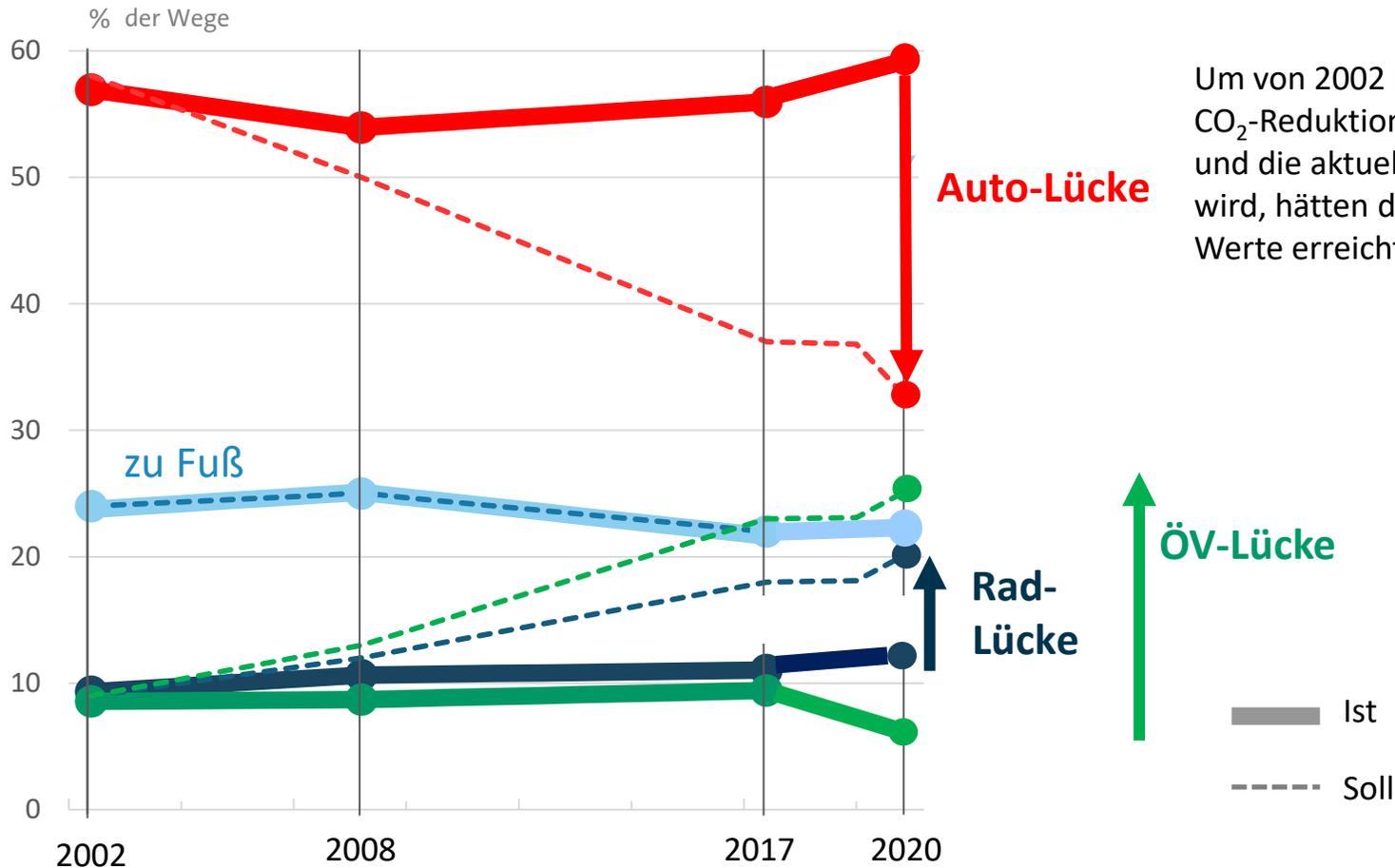
In Schwabach und anderswo geben rund 10 Prozent der Personen an, in irgendeiner Form mobilitätseingeschränkt zu sein. Dies sind häufig, aber nicht nur ältere Personen. Sie sind in der Regel besonders auf gute Bedingungen für das Zufußgehen in ihrem Wohnumfeld angewiesen. Hier gibt es überall Defizite – und Verbesserungen kommen allen zu Gute!

Gemeinden und Modal Split-Ergebnisse in der MiD - zur Erinnerung: bei zu Fuß, Rad und ÖV hat Schwabach Nachholbedarf



Noch einmal Modal Split - bundesweit:

Wo wir im Verkehr stehen müssten, um die Klimaziele zu erreichen



Um von 2002 bis 2020 (2030) eine CO₂-Reduktion um 30 Prozent zu erreichen und die aktuelle „Pkw-Effizienz“ unterstellt wird, hätten die gestrichelt dargestellten Werte erreicht werden müssen.

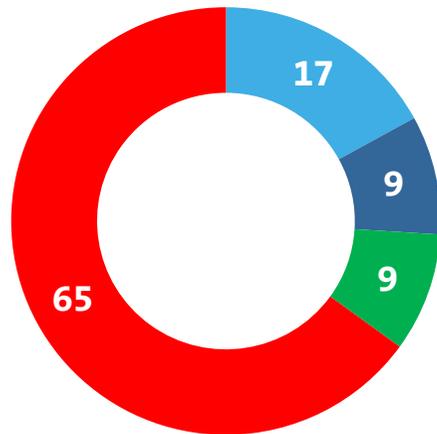
Der künftige Modal Split in Schwabach - gemäß den Klimazielen?

Sehr ehrgeizig, aber bei Akzeptanz des Ziels fast ohne Wahl

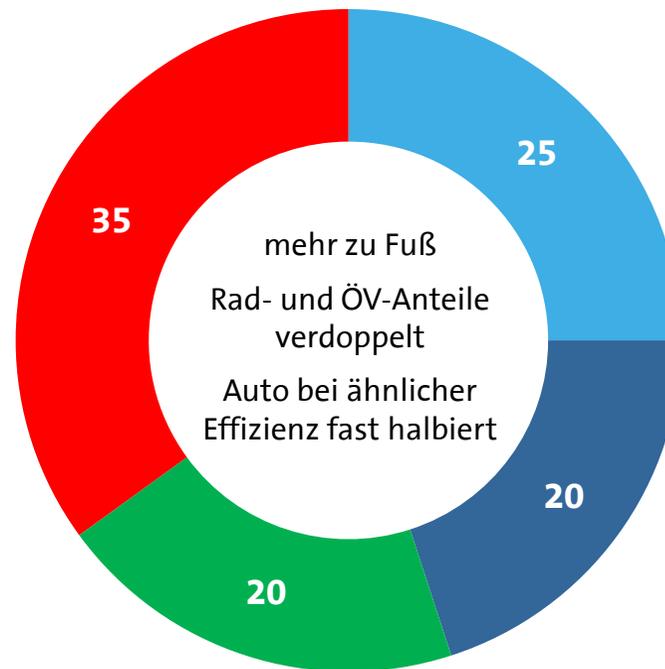
infas

Wege, in Prozent

Wie es 2017
in Schwabach war



Wie es 2030 überschlägig
sein müsste...



zu Fuß



Fahrrad



öffentlicher Verkehr



Auto (und Motorrad)

* nach Kategorisierung des BMVI/BBSR

Ökologischer unterwegs in Schwabach:

Mobilität und Stadtqualität gehören zusammen

infas

Zufußgehen?

Wiederentdeckung ermöglichen, denn Schwabach ist kompakt genug: mehr Platz einräumen, bessere und direkte Wege schaffen, mehr Aufenthaltsqualität – und die BürgerInnen an die Hand nehmen.

Radfahren?

Das ist eigentlich eine große Chance für eine Stadt wie Schwabach. Und hier steckt mehr Elektromobilität als beim Auto. Aber gerade Pedelecs benötigen Platz, sichere und durchgängige Wege, gute Abstellmöglichkeiten – also fast eine neue Stadt. Trotzdem wird die Verkehrswende mit dem Rad alleine nicht klappen...

ÖPNV?

Bereits respektabel, aber erschließt er die ganze Stadt attraktiv genug? Was ist etwa mit den Arbeitsplätzen am Stadtrand in den Gewerbegebieten? Und macht ÖPNV-Fahren in Schwabach wirklich Freude?

Das Auto?

Die Autoorientierung ist überall groß, bei den mittleren und älteren Generationen, aber auch bei den Jüngeren. Wir brauchen das Auto, doch immer weniger oder gar nicht mehr in der Stadt.

Attraktive Stadt?

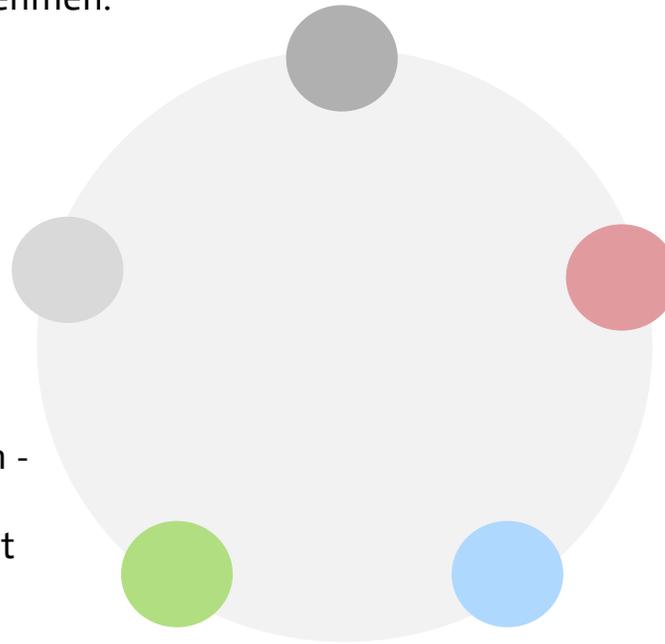
Umbauen, Platz neu verteilen und neu gestalten ist anspruchsvoll und schafft Konflikte. Aber es muss in erster Linie vermittelt werden, dass es sich für alle lohnt. Es geht nicht nur um Verzicht und Einschränkung.

Mobilität ist nur das Ergebnis!

Mobilität ist kein Selbstzweck. Am ökologischsten sind kurze Wege. Also monofunktionale Quartiere auflösen, die Gewerbegebiete auf den Prüfstand und alle Funktionen räumlich wieder enger zusammenbringen. Digitale Lösungen und Homeoffice werden nicht genügen. Wohnen UND arbeiten in Schwabach als Idee?

Aufbruch zu mehr Ökologie im Verkehr!

Nicht lange warten, die BürgerInnen mitnehmen, Nutzen stiften und hervorheben anstatt zu appellieren.



Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs-
und Regionalforschung

Tel. 0228/38 22-419

Fax 0228/31 00 71

E-Mail r.follmer@infas.de

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18

53113 Bonn

www.infas.de