

Landkreis Augsburg

# **Mobilitätsuntersuchung 2019**

## **Kurzfassung**

## Impressum

### Auftraggeber

Landkreis Augsburg  
Frau Mareike Hartung  
Mobilitätsmanagerin  
Prinzregentenplatz 4  
D-86150 Augsburg

### Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

### Bearbeitung

Julian Scheer, M. Sc. (Projektleitung)  
Inga Wolf, M. Sc.  
Sophia Middendorf, B. Sc.

Dortmund, im Dezember 2019

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

## **Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung**

Der Landkreis Augsburg hat im Sommer 2019 zwischen dem 02. Juli und 18. Juli eine repräsentative Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten der Landkreisbevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung liefert Grundlagendaten für die Verkehrsplanung, im Besonderen für die Rad- und Nahverkehrsplanung. 2.100 Haushalte mit über 4.200 Personen (davon 4.135 Personen über sechs Jahren und ausgefüllten Fragebögen) haben sich an dieser Erhebung beteiligt und dabei ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten 1,7 % der Bevölkerung im Landkreis Augsburg befragt und viele Hinweise gesammelt werden. Die Stichprobe ist somit repräsentativ.

### **Verkehrsmittelverfügbarkeit**

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahn bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Erwartungsgemäß verfügt ein Großteil der Haushalte (94 %) über (mindestens) einen Pkw. Wie bei dem allgemeinen Pkw-Besitz ist auch der Besitz eines Führscheins von Personen über 18 Jahren erwartungsgemäß hoch (96 %). Ein Pkw steht 81 % der Landkreisbevölkerung jederzeit zur Verfügung; in Absprache bzw. zeitweise weiteren 14 %. Mindestens ein fahrbereites Fahrrad besitzen 89 % aller Haushalte, wobei auch 17 % aller Haushalte (mindestens) ein Elektrofahrrad besitzen. Damit befindet sich die Ausstattung mit Fahrrädern und mit Elektrofahrrädern im Bundesvergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Hingegen finden S-Pedelecs (elektrische Tretunterstützung bis 45 km/h) und Lastenräder bislang kaum Verbreitung im Landkreis Augsburg. Bisher besitzen insbesondere Ältere ab 65 Jahren Pedelecs (27 %), aber auch in jüngeren Altersklassen ist ein zunehmender Besitz von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung erkennbar: So besitzen inzwischen rund 12 % der 30- bis 65-Jährigen ein solches Fahrrad. Eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen 18 % der Landkreisbevölkerung; sie können damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Der größte Anteil fällt hier auf Schülerinnen und Schüler. Positiv ist festzustellen, dass der ÖPNV auch bei Erwerbstätigen einen gewissen Stellenwert aufweist: So haben 10 % aller Erwerbstätigen eine ÖPNV-Zeitkarte. Im Bundesdurchschnitt ist der Zeitkartenbesitz etwas höher (22 %). Der Anteil von Verkehrsteilnehmenden, die sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen, beläuft sich auf 12 %.

### **Mobilität und Verkehrsmittelwahl**

Im Landkreis Augsburg verlassen 85 % aller Einwohnerinnen und Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 15 % aller Befragten an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese Personen in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,1 Wege pro Person und Tag. Die durchschnittliche Entfernung auf Wegen im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) beträgt 10,9 km; über alle Wege beträgt sie 13,7 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (11,5 km) sind dies 2 km mehr. Insgesamt legen mobile Personen des Landkreises Augsburg an einem Normalwerktag ca. 41 km zurück. Hochgerechnet werden also pro

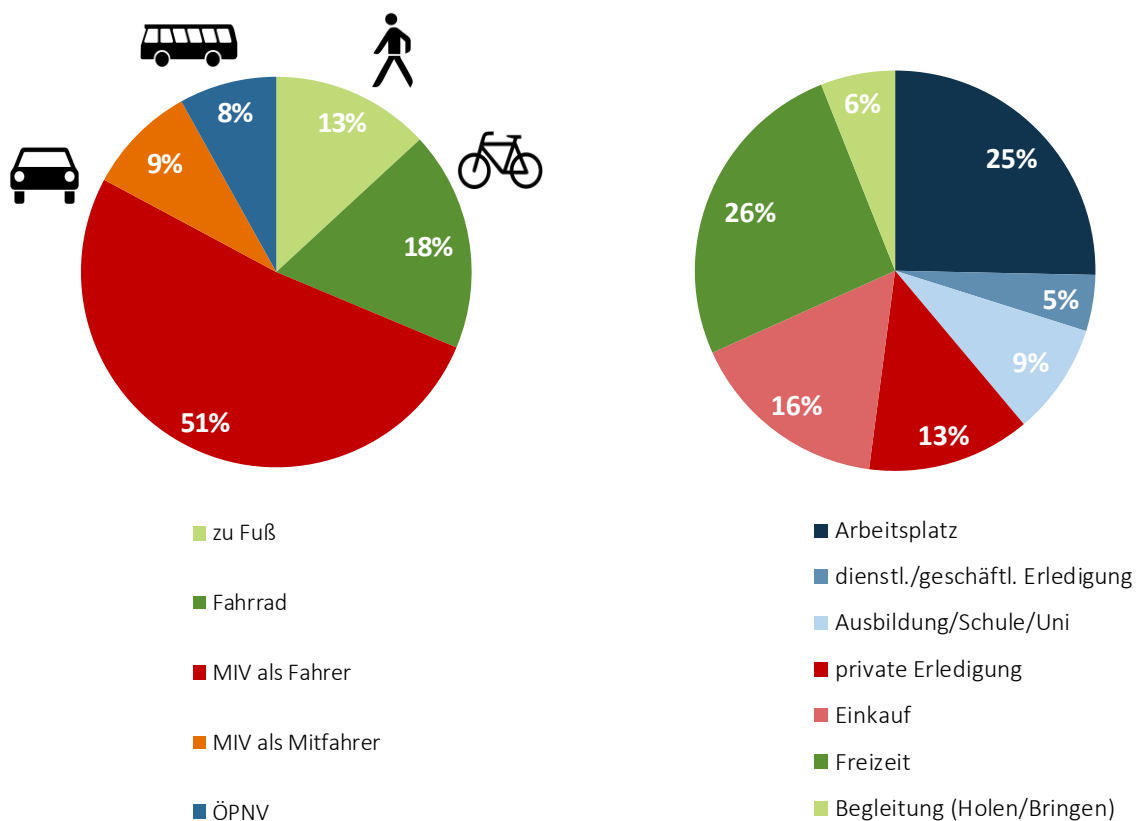
Werktag rund 780.000 Wege und ca. 8,5 Mio. Personenkilometer von der Kreisbevölkerung zurückgelegt.

**Tab. 1: Mobilitäts Eckdaten im Landkreis Augsburg**

Mobilitäts Eckdaten im Landkreis Augsburg	
Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,8 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km)	10,9 km
Mittlere Dauer eines Weges	24 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	87 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	780.000

An einem normalen Werktag ist das Auto mit einem Anteil von 60% an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel im Landkreis Augsburg (51% der Wege als Fahrer und 9% als Mitfahrer). 18% aller Wege werden per Fahrrad und 13% zu Fuß zurückgelegt. Somit wird fast jeder dritte Weg von Bevölkerung des Landkreises aktiv, also ohne Einsatz eines motorisierten Verkehrsmittels zurückgelegt – das ist für eher ländliche Siedlungsstrukturen ein vergleichsweise hoher Wert. Bus und Bahn machen einen Anteil von 8% am Wegeaufkommen aus. Dieses wird insbesondere vom Schülerverkehr getragen. Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs von und zur Schule sinkt der Anteil von Bus und Bahn auf unter 5% am Gesamtwegeaufkommen.

**Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Landkreis Augsburg**

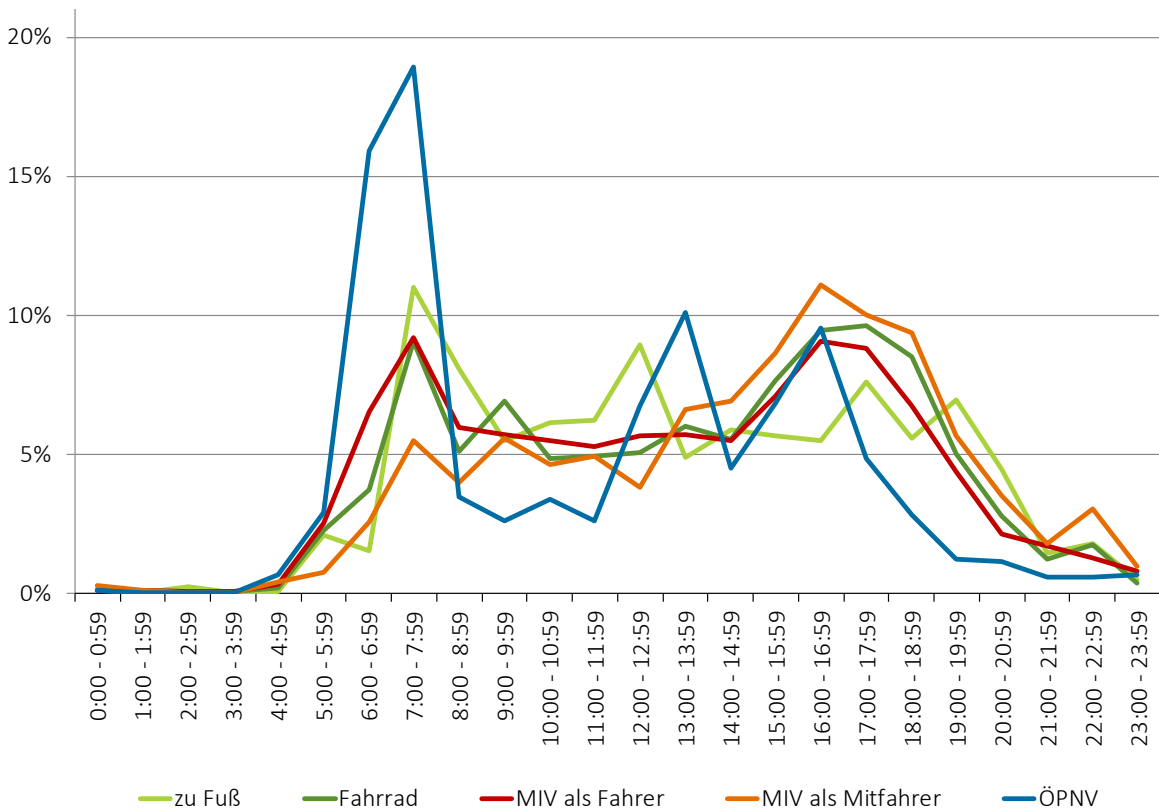


### Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Viertel aller Wege sind Arbeitswege, die von der oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Ein weiteres Viertel aller Wege werden zu Freizeitwecken zurückgelegt. 29% aller Wege werden zu Einkaufszwecken (16%) und für private Erledigungen (13%) aufgewendet. Die übrigen Verkehrszwecke verteilen sich auf Ausbildungswege (9%), Begleitwege (6%) und geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (5%).

Der größte Teil aller Wege (93%) wird erwartungsgemäß tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der rund 11% aller Wege beginnen. Nachmittags verläuft die Spitze flacher als in den Morgenstunden und streckt sich auf einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden 7 - 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖPNV: Es beginnen knapp 19% aller werktäglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr. Dies ist auf die hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV zurückzuführen. Die nachmittägliche Verkehrsspitze im ÖPNV fällt flacher aus und erreicht zwischen 13 und 14 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr Höchstwerte mit jeweils rund 10% der beginnenden Wege.

**Abb. 2: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel**



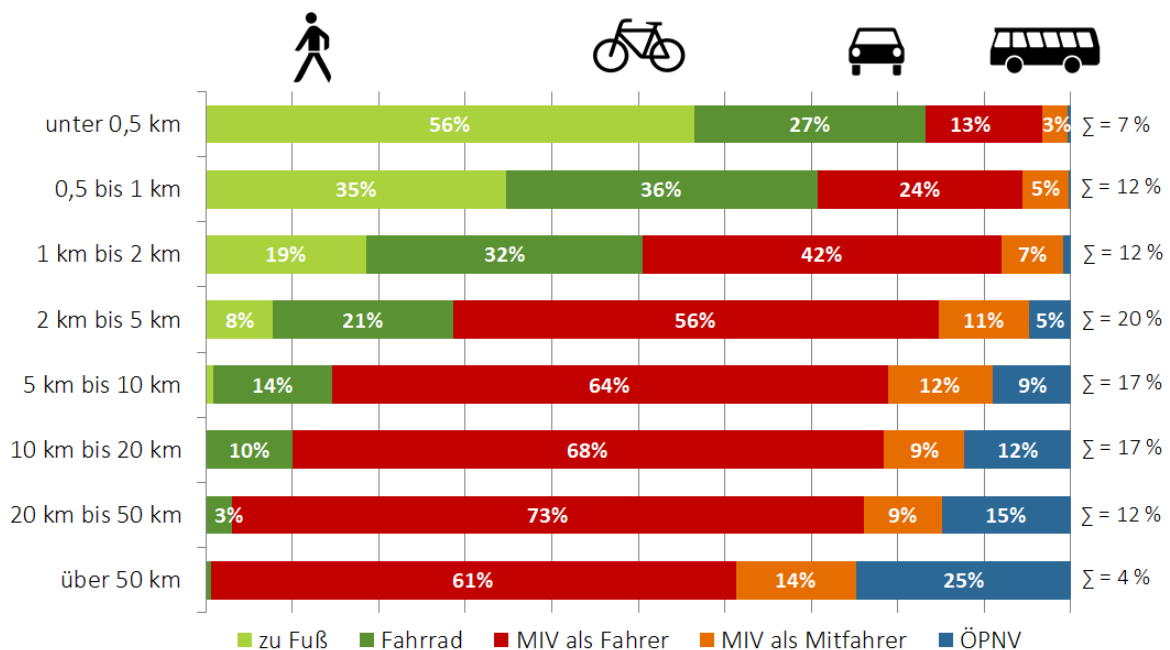
### Räumliche Verteilung der Wege

41% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). Dies ist ein vergleichsweise geringer Wert, der auf die vergleichsweise kleinteilige Gemeindestruktur im Landkreis Augsburg zurückzuführen ist. 21% aller Wege verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze, verbleiben aber im Landkreis Augsburg. Über die Kreisgrenze hinaus verlaufen hingegen 32%. Weitere 6% aller Wege haben keinen Bezug zum Landkreis Augsburg und werden demzufolge von der Landkreisbevölkerung außerhalb des Landkreisgebietes zurückgelegt. Das wichtigste Ziel außerhalb des Landkreises ist die Stadt Augsburg mit 11% aller Wege. Weitere wichtige Ziele außerhalb des Landkreises sind die Landeshauptstadt München (2% aller Wege), die Stadt Friedberg im Landkreis Aichach-Friedberg und die Stadt Wertingen im Landkreis Dillingen (Donau) (je knapp 1% aller Wege).

### Wegelängen

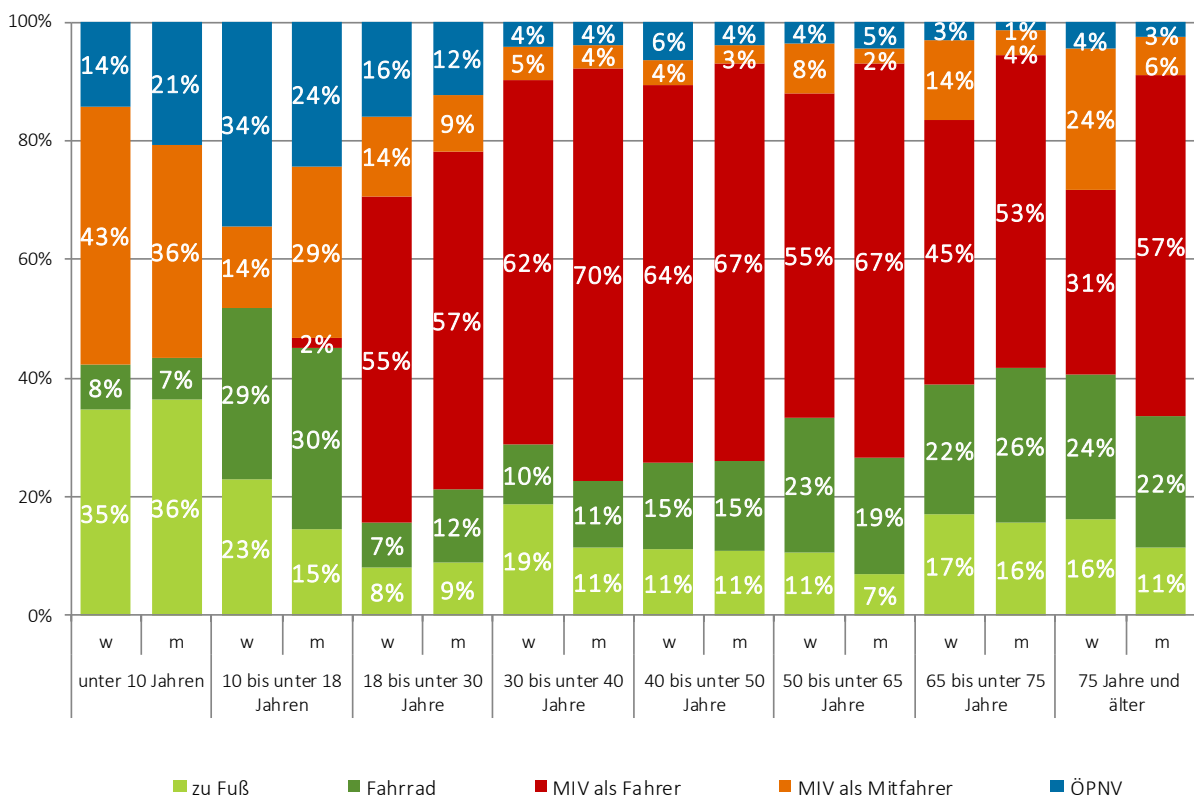
Trotz des eher geringen Binnenverkehrsanteils ist rund die Hälfte aller Wege (51%) nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Auf Wegen bis 1 km werden mehr Wege aktiv (Fuß- und Radverkehr) als mit dem Auto zurückgelegt. Bereits ab einer Wegelänge von 1 km wird das Auto das dominante Verkehrsmittel, mit dem mehr als die Hälfte der Wege (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt werden. Hier zeigen sich noch erhebliche Verlagerungspotenziale auf aktive Mobilitätsformen. Der ÖPNV-Anteil nimmt ab einer Wegelänge von 2 km einen erkennbaren Stellenwert (5%) ein und steigert sich kontinuierlich. Den höchsten Stellenwert nimmt der ÖPNV auf Fahrten ab 50 km ein. Ein Großteil hiervon entfällt auf Arbeitswege nach München.

**Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege**



Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich ebenfalls zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Autoverkehr erreicht die größten Anteile in den Altersklassen von 30 bis unter 65 Jahren und unterscheidet sich zwischen diesen nur geringfügig. Dies ist durch die Stetigkeit des Lebensabschnitts der Berufstätigkeit zu erklären. Das Fahrrad wird verstärkt von jüngeren, aber auch von älteren Personen genutzt. Die geringe ÖPNV-Nutzung der älteren Bevölkerung birgt Potenziale und unterscheidet sich von der überdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzung der jüngeren Altersklassen. Frauen legen in den meisten Altersklassen mehr Wege zu Fuß zurück als Männer. Die größten geschlechterspezifischen Unterschiede liegen in den Altersklassen unter 18 Jahren und ab 65 Jahren. Während jugendliche Frauen deutlich mehr zu Fuß gehen und den ÖPNV nutzen, lassen sich Männer in diesem Alter deutlich häufiger mit dem Auto chauffieren. Ab einem Alter von 65 Jahren werden die geschlechterspezifischen Unterschiede wieder größer, die hier vor allem zwischen dem Auto als Fahrender und als Mitfahrender bestehen. So entspricht es noch dem klassischen Rollenbild, dass Seniorinnen weniger häufig selber fahren und häufiger mitfahren als Männer im gleichen Alter. Es ist jedoch durch Kohorteneffekte davon auszugehen, dass diese Unterschiede zukünftig abnehmen werden.

**Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht**

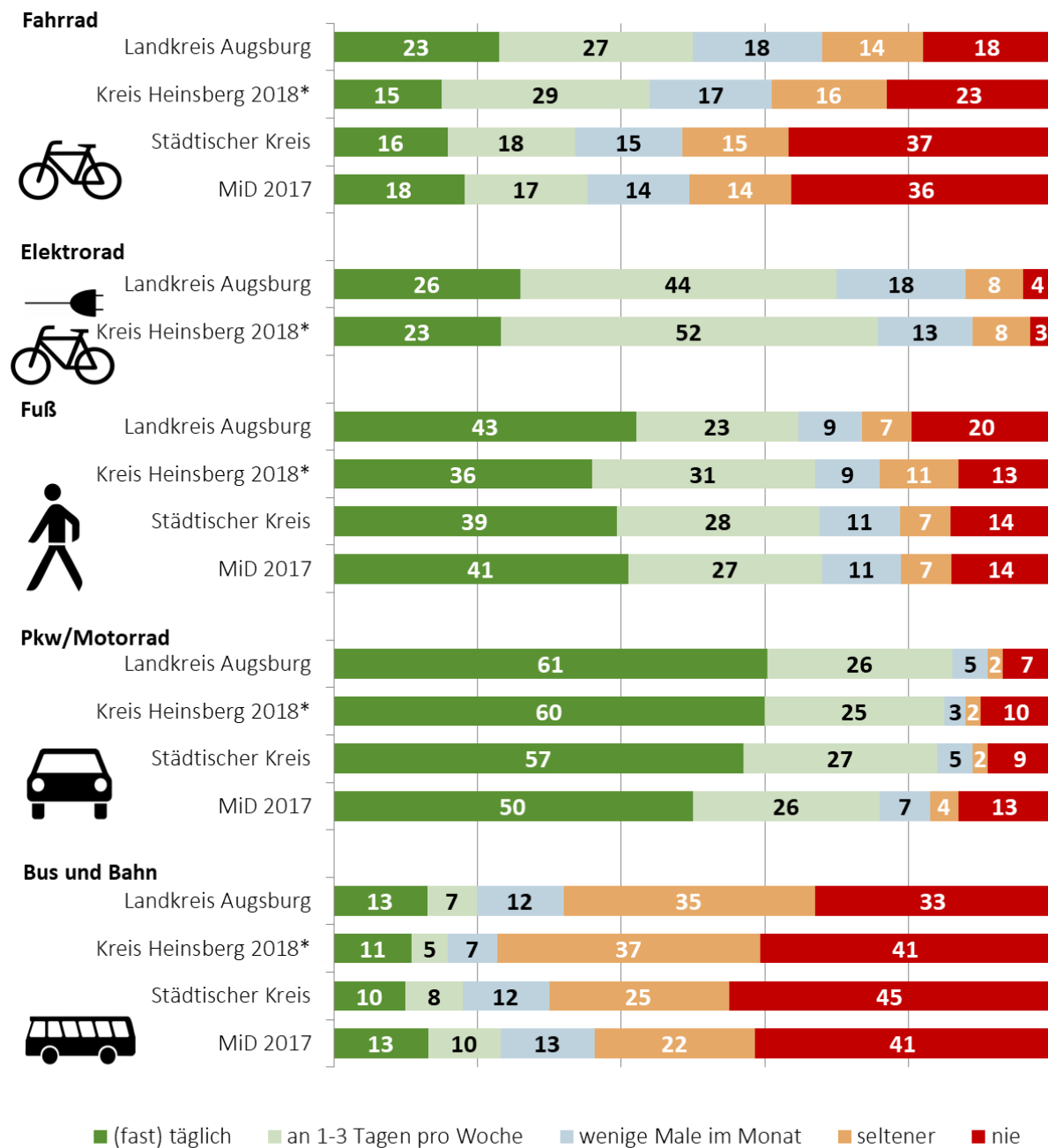


**Nutzersegmente**

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte (fast) täglich genutzt wird (61%), sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 13%. Zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner aus dem

Landkreis Augsburg nehmen den ÖPNV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als (fast) tägliches Verkehrsmittel von 23% der Bevölkerung genutzt. Die Nutzung des Fahrrads liegt damit über dem Bundesdurchschnitt (MiD 2017) von 18%. Die Hälfte der Bevölkerung fährt mindestens wöchentlich Fahrrad; auch das ist nicht nur im Vergleich zum Bundesdurchschnitt, sondern auch zu vergleichbaren Kreisen überdurchschnittlich häufig. Insgesamt sind 54% der Befragten multimodal, d. h. mit mehr als mit einem Verkehrsmittel pro Woche unterwegs. Besonders beliebt ist dabei die Kombination aus Pkw- und Fahrradnutzung.

**Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich**



\*Abweichende Skala in Kreis Heinsberg 2018-Befragung: „An 1-4 Tagen pro Woche" anstelle von „an 1-3 Tagen pro Woche“

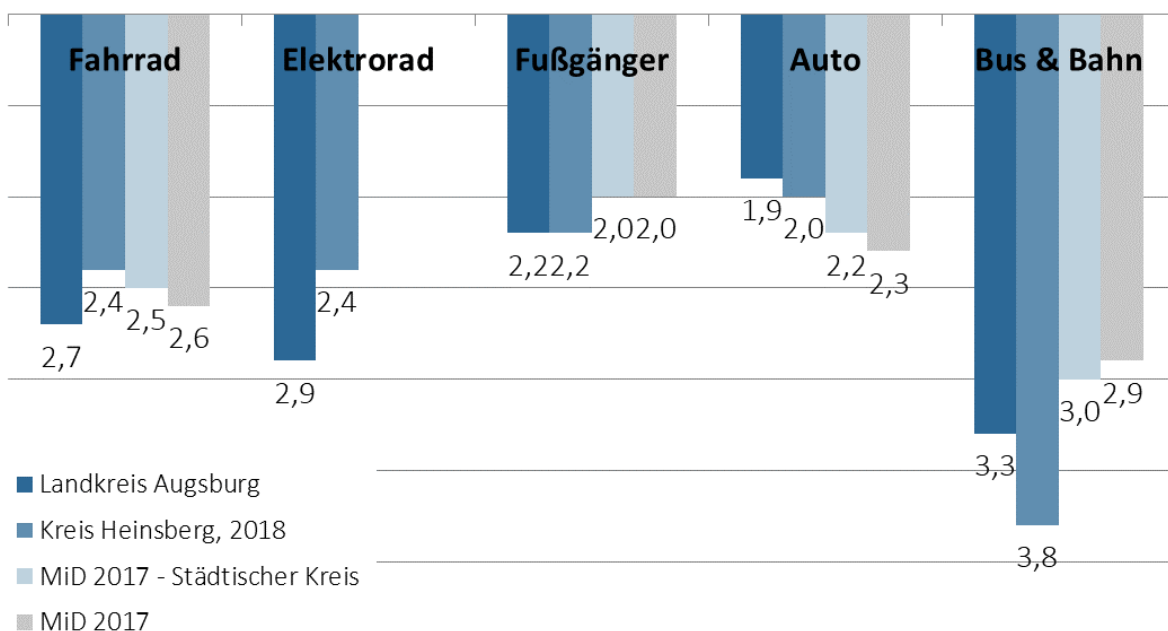


### Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Die Verkehrssysteme im Landkreis Augsburg werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 1,9 und 3,3 relativ heterogen bewertet. Die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes fällt mit eine Durchschnittsnote von 3,3 im Vergleich der Verkehrssysteme am schlechtesten aus und liegt damit unterhalb der Durchschnittsnote der städtischen Kreise sowie der bundesweiten Durchschnittsnote. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es kurz vor dem Befragungszeitraum durch eine Umstellung verschiedener Regionalbahnlinien zu vermehrten Zugausfällen kam. Der Autoverkehr hingegen wird im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln sowie im Vergleich zum Fahrradverkehr überdurchschnittlich gut bewertet.

Insgesamt gilt zu beachten, dass die Bewertung mit der Nutzungshäufigkeit korreliert: Personen, die regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs sind, bewerten diese besser als der Landkreisdurchschnitt. Gleiches gilt für den Radverkehr: Regelmäßige Radfahrerinnen und Radfahrer vergeben bessere Noten für den Radverkehr als die Landkreisbevölkerung im Durchschnitt.

**Abb. 6: Bewertung der Verkehrssysteme**



Im Fahrradverkehr sind insbesondere die Qualität der Radwegeverbindungen innerhalb von Gemeinden ( $\emptyset$  3,0) und zwischen Gemeinden ( $\emptyset$  3,1) sowie die Ampelschaltung ( $\emptyset$  3,3), die Verkehrssicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen ( $\emptyset$  3,0) und Radabstellanlagen ( $\emptyset$  3,3) mit eher durchschnittlichen bis leicht unterdurchschnittlichen Noten bewertet worden. Im Bus- und Bahnverkehr wird insbesondere die Tarifstruktur ( $\emptyset$  4,5) schlecht bewertet. Aber auch den anderen abgefragten Qualitätsmerkmalen des ÖPNV, wie Fahrtenhäufigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssituationen, Barrierefreiheit und Ausstattung der Haltestellen und Stationen, wird mit Durchschnittsnoten rund um 3,5 Verbesserungsbedarf konstatiert. Allerdings ist eine schlechtere Bewertung des ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln üblich: Vermutlich werden hier von den Befragten oft individuelle Ansprüche an ein kollektives Verkehrsmittel angelegt.

## **Zusammenfassung und Ausblick**

Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität im Landkreis Augsburg zwar immer noch vom Auto geprägt ist, aber insbesondere das Fahrrad inzwischen einen höheren Stellenwert im Alltagsverkehr der Menschen erreicht hat. Dies fällt auch beim vergleichsweise hohen Anteil multimodalen Verkehrs auf, so dass sich der aktuelle Trend der Multimodalität im Mobilitätsverhalten des Landkreises Augsburg wiederfindet. Die Nutzung des ÖPNV ist die Domäne des Schülerverkehrs sowie ausgewählter Verkehrsbeziehungen in Großstädte bzw. Metropolen (bes. nach Augsburg und nach München), die eine gute ÖPNV-Anbindung an den Landkreis Augsburg haben. Die Anbindung an einen Bahnhof ist dabei ein wesentliches Fundament für die ÖPNV-Nutzung auch außerhalb des Schülerverkehrs. Dennoch zeigen die ermittelten Zahlen, dass es noch Verlagerungspotenziale vom Autoverkehr auf Formen der aktiven Mobilität einerseits und auf Bahn und Bus andererseits gibt.

Um Verlagerungspotenziale zu nutzen, gilt es unterschiedliche Ansätze zu verfolgen: Zum einen müssen Mobilitätsalternativen so gestärkt werden, dass die Anzahl der Autos pro Haushalt reduziert werden kann und somit vor allem Zweit- und Drittwagen überflüssig werden. Hierfür ist ein attraktiver Ausbau von Bus und Bahn, aber auch ergänzender Mobilitätsangebote wie etwa Carsharing sinnvoll. Allerdings zeigt sich auch, dass die Bereitschaft, solche neuen Mobilitätsalternativen zu nutzen, gegenwärtig eher gering ist. Daher sollte nicht nur der Ausbau von Mobilitätsangeboten vorangetrieben, sondern parallel auch eine offensive Marketing- und Kommunikationsstrategie entwickelt werden; zugleich sind Anreize für die Nutzung von Mobilitätsalternativen zu schaffen.

Im Nahbereich gilt es insbesondere den Radverkehr weiter zu stärken. So wird vor allem Verbesserungsbedarf bei Fahrradabstellmöglichkeiten, bei Radwegeverbindungen im Landkreis sowie bei der Verkehrssicherheit an Querungsstellen bzw. Kreuzungen gesehen. Besonders durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs erschließt sich der Radverkehr darüber hinaus neue Potenziale: Neben den Älteren, die lange Zeit die primäre Zielgruppe für Pedelecs waren, lassen sich hier durch Marketing und Kommunikation weitere Zielgruppen vor allem aus dem Bereich der Erwerbstätigen zu erschließen.