



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Landkreis Augsburg

Modal-Split-Untersuchung 2019

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, M. Sc.

Dortmund, im Januar 2020

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.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung	III
1 Aufgabenstellung und Anlass der Modal-Split-Erhebung	12
2 Methodische Grundlagen	13
3 Untersuchungsraum Landkreis Augsburg	21
4 Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung	24
4.1 Soziodemografische Daten	24
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	26
4.3 Regelmäßige Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.....	35
4.4 Mobilität am Stichtag	52
4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	55
4.6 Wegelängen und Wegedauer	63
4.7 Räumliche Wegebeziehungen	71
4.8 Wegeketten	77
5 Fokusauswertungen Fahrradnutzung	80
6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote	85
7 Bewertung der Verkehrssysteme	89
8 Potenzialermittlungen.....	96
8.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	96
8.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	97
8.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot.....	98
9 Erkenntnisse aus der Jedermann-Befragung.....	100
10 Handlungsansätze für die Mobilitätsplanung	101
11 Zusammenfassendes Fazit	106
Quellenverzeichnis.....	107
Abbildungsverzeichnis.....	108
Tabellenverzeichnis.....	110
Anhang I: Befragungsunterlagen.....	I

Abkürzungsverzeichnis

AGFK	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V.
AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund
B+R	Bike and Ride
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr/Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S-Pedelec	Elektrisch angetriebenes Kleinkraftrad (max. 45 km/h)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Der Landkreis Augsburg hat im Sommer 2019 zwischen dem 02. Juli und 18. Juli eine repräsentative Haushaltsbefragung 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 Führerscheins 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)

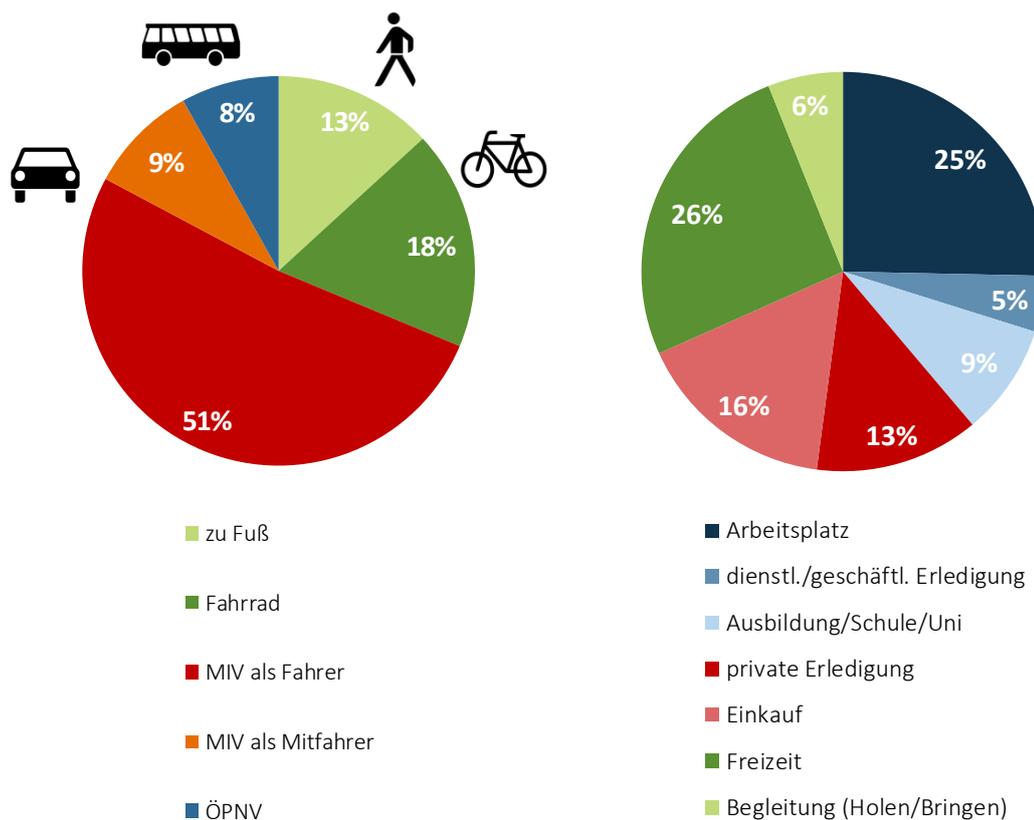
beträgt 10,9 km; über alle Wege beträgt sie 13,7 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (11,5 km) sind dies 2 km mehr. Insgesamt legen mobile Personen des Landkreises Augsburg an einem Normalwerktag ca. 41 km zurück. Hochgerechnet werden also pro Werktag rund 780.000 Wege und ca. 8,5 Mio. Personenkilometer von der Kreisbevölkerung zurückgelegt.

Tab. 1: Mobilitätseckdaten im Landkreis Augsburg

Mobilitätseckdaten 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 Fahrender und 9 % als Mitfahrender). 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.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Landkreis Augsburg



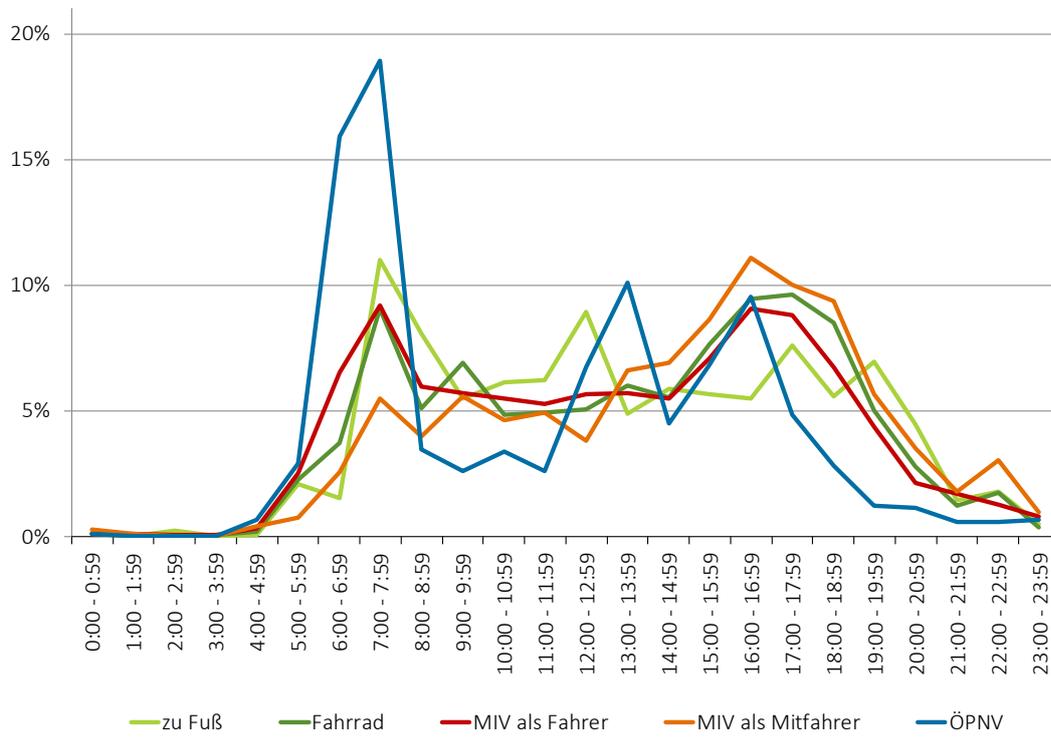
Bus und Bahn machen einen Anteil von 8 % am Wegeaufkommen aus. Dieses wird insbesondere vom Schülerverkehr getragen. Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs von und zur Schule sinkt der Anteil von Bus und Bahn auf unter 5 % am Gesamtwegeaufkommen.

Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Viertel aller Wege sind Arbeitswege, die von der oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Ein weiteres Viertel aller Wege werden zu Freizeit Zwecken 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 werktätlich 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



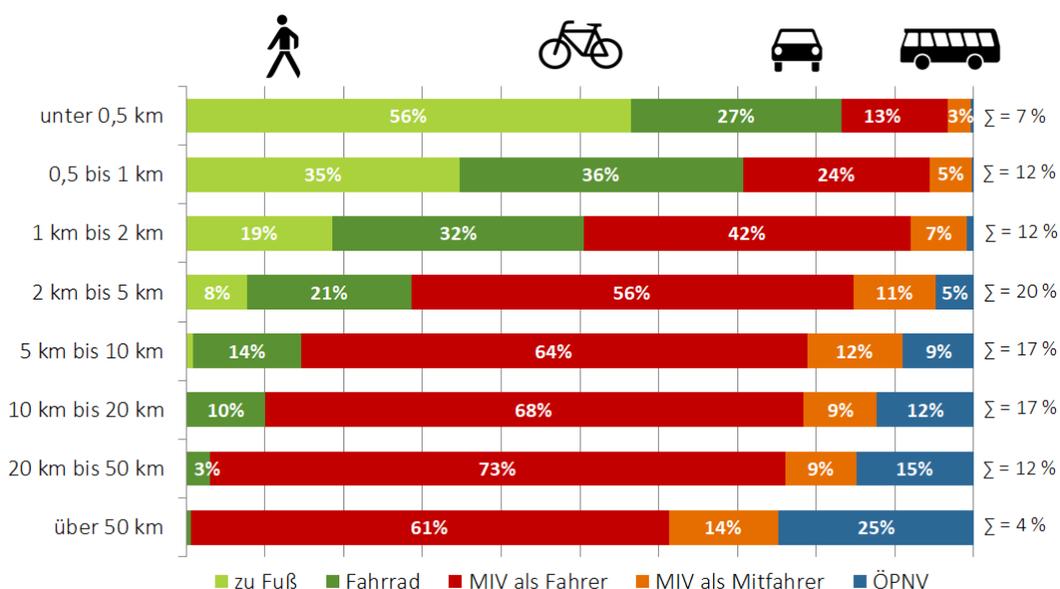
Räumliche Verteilung der Wege

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

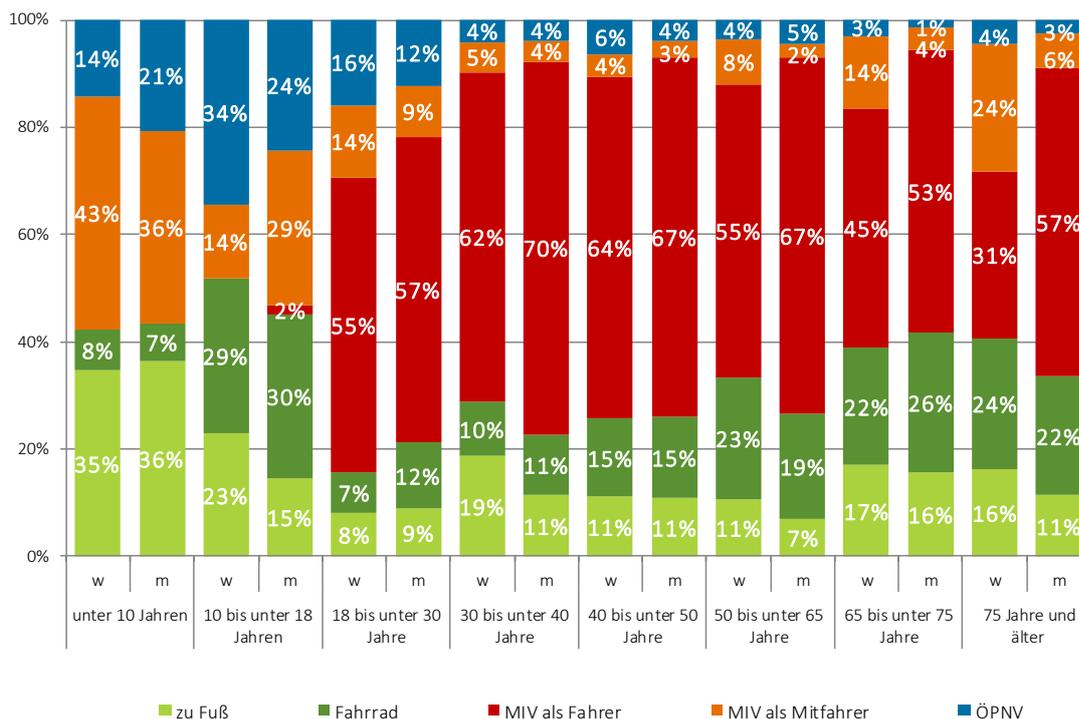
Trotz des eher geringen Binnenverkehrsanteils ist rund die Hälfte aller Wege (51%) nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Auf Wegen bis 1 km werden mehr Wege aktiv (Fuß- und Radverkehr) als mit dem Auto zurückgelegt. 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 Fahrer und als Mitfahrer 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

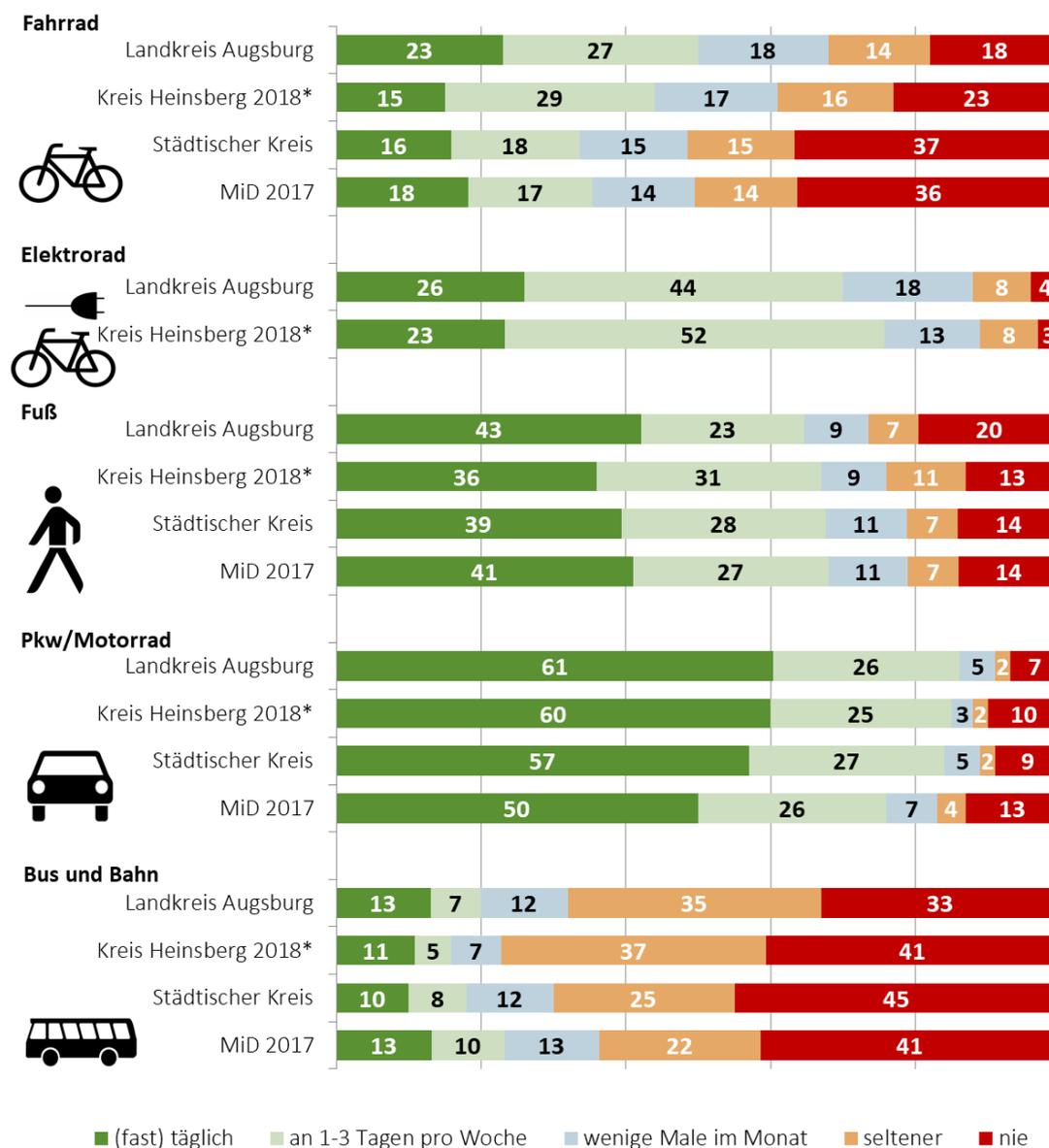


Nutzersegmente

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



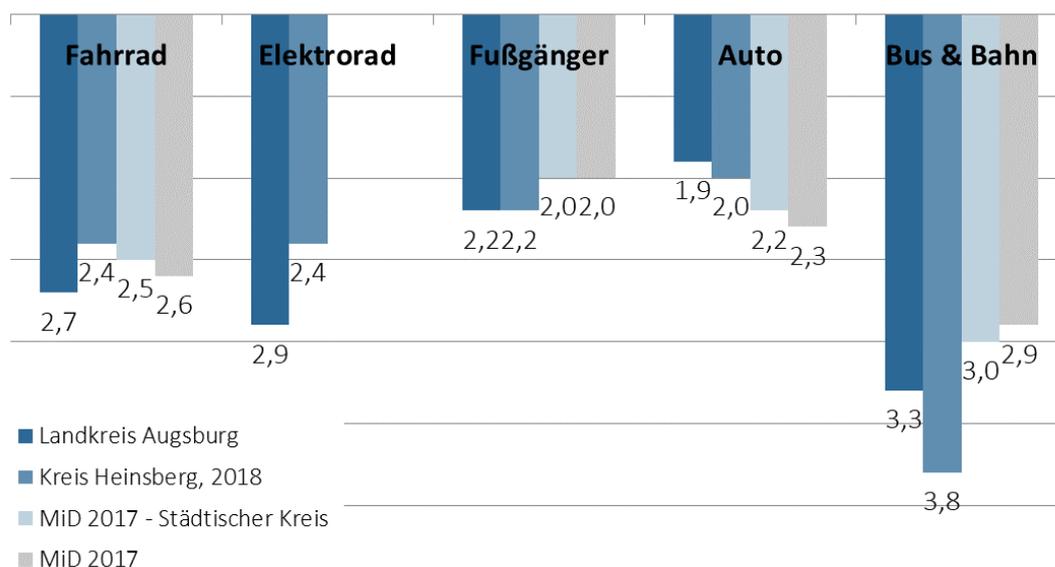
*Abweichende Skala in Kreis Heinsberg 2018-Befragung: „An 1-4 Tagen pro Woche“ anstelle von „an 1-3 Tagen pro Woche“

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 (Ø 3,0) und zwischen Gemeinden (Ø 3,1) sowie die Ampelschaltung (Ø 3,3), die Verkehrssicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen (Ø 3,0) und Radabstellanlagen (Ø 3,3) mit eher durchschnittlichen bis leicht unterdurchschnittliche Noten bewertet worden. Im Bus- und Bahnverkehr wird insbesondere die Tarifstruktur (Ø 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.

1 Aufgabenstellung und Anlass der Modal-Split-Erhebung

Der Kreis Augsburg hat im Sommer 2019 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln. Neben dem repräsentativen Teil der Haushaltsbefragung erfolgte im Anschluss eine Abfrage von Hinweisen und Wünschen zur Verkehrsplanung im Rahmen der so genannten Jedermann-Befragung.

Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Ein besonderer Schwerpunkt dieser Befragung liegt auf der Nutzung und den Eigenschaften des Radverkehrs im Landkreis Augsburg, insbesondere vor dem Hintergrund des Zertifizierungsverfahrens zum fahrradfreundlichen Landkreis. Weiterhin werden mit den Ergebnissen der Modal-Split-Erhebung auch wichtige Erkenntnisse für die anderen Handlungsfelder der Verkehrsplanung beim Landkreis und in den landkreisangehörigen Kommunen erzielt. So liegen u. a. wichtige Grundlagendaten für die Erarbeitung eines landkreisweiten Mobilitätskonzeptes vor. Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Verkehrsentwicklungsplanung auf der kommunalen Ebene, für Klimaschutzkonzepte oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät durchgeführt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung sowie der anschließenden Jedermann-Befragung zusammen und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung, die abschließend in möglichen Handlungsansätzen zusammengefasst sind.

2 Methodische Grundlagen

Die Modal-Split-Erhebung für den Landkreis Augsburg wurde unter der Beachtung der methodischen Standards der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) durchgeführt. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in anderen Landkreisen in Bayern, aber auch u. a. mit den Ergebnissen der deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (2017) und den nach vergleichbarer Methodik durchgeführten Untersuchungen (u. a. nach Standards der AGFS in Nordrhein-Westfalen), vergleichbar.

Die Erhebung wurde im Juli 2019 in drei Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 2. Juli und dem 18. Juli 2019. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf alle ausgewählten Haushalte verteilt.

Die Temperaturen lagen auf einem jahreszeittypischen Niveau – mit wärmeren Temperaturen und ohne Niederschläge – und bewegten sich in einer Spannweite zwischen 19°C und 26°C. Die Erhebungstage waren weitgehend sonnig mit mehreren Sonnenstunden. Ein Erhebungstag war bedeckt mit Niederschlag. Insgesamt lassen die ermittelten Witterungsverhältnisse jahreszeittypische Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten.

Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung¹

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	02.07.2019	Dienstag	25 °C	12 Stunden	0 mm
	03.07.2019	Mittwoch	24° C	14 Stunden	0 mm
	04.07.2019	Donnerstag	25° C	15 Stunden	0 mm
2	09.07.2019	Dienstag	19° C	9 Stunden	0 mm
	10.07.2019	Mittwoch	21° C	15 Stunden	0 mm
	11.07.2019	Donnerstag	21° C	2 Stunden	5 mm
3	16.07.2019	Dienstag	24° C	13 Stunden	0 mm
	17.07.2019	Mittwoch	26° C	13 Stunden	0 mm
	18.07.2019	Donnerstag	26° C	12 Stunden	0 mm

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben des Landrats über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten (Erläuterungen zum Datenschutz) sowie die Fragebögen. Alle Personen eines

¹ Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite wetterkontor.de (Wetterrückblick für Augsburg) übernommen.

Haushalte ab 6 Jahren waren gebeten, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten².

Den ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden zunächst die Befragungsunterlagen in einer bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 40% der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (40%) oder telefonisch mittels geschultem Interviewpersonal (20%) zu beteiligen. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart wählen als die vorgesehene. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente u. a. die projekteigene Internetseite www.lk-augs-mobil.de (vgl. Abb. 6). Auf der Internetpräsenz standen Informationen zum Ablauf der Untersuchung, zum Datenschutz sowie häufig gestellte Fragen und Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Auf der Internetpräsenz wird über Inhalte, häufig gestellte Fragen und den Projektfortschritt informiert. Weiterhin erfolgt der Zugang zur Online-Befragung der repräsentativen Befragung und der Jedermann-Befragung über die Internetpräsenz.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist.

Durch die drei unterschiedlichen Teilnahmemöglichkeiten konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressekonferenz, Pressemitteilungen, Internet etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Kreisverwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

² Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Abb. 7: Internetportal zur Befragung

Start
Aktuelles
Mobilitätsuntersuchung ▾
Kontakt ▾



MOBIL IM LANDKREIS AUSBURG

WILLKOMMEN BEI MOBIL IM LANDKREIS AUGSBURG





Mobilität ist das Rückgrat unseres Lebens: Ob zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Arzt oder zum Spaziergehen – wir verlassen das Haus, bewegen uns fort. Daher möchte der Landkreis Augsburg mit der Befragung herausfinden, auf welchen Wegen Sie unterwegs sind, welche Verkehrsmittel Sie benutzen, wie Sie die Verkehrsverhältnisse bewerten. Mit diesen Erkenntnissen soll die Verkehrsplanung im Landkreis und in dessen Städten, Märkten und Gemeinden vorausschauend an Ihren Bedürfnissen ausgerichtet werden, so dass die Vorschläge in die Planung der Verkehrssysteme einfließen können. Die Ergebnisse werden für das Zertifizierungsverfahren der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) verwendet, um dem Landkreis Augsburg die Auszeichnung der „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ zu verleihen.

Des Weiteren plant der Landkreis Augsburg in der nächsten Sitzung des Kreistages ein Mobilitätskonzept zu beschließen. In dieses werden ebenfalls die Ergebnisse der Untersuchung einfließen.

In einer ersten Phase der Mobilitätsuntersuchung wird die Studie vom 2. bis zum 18. Juli 2019 als schriftlich-postalische, als telefonische oder als Online-Befragung durchgeführt. Über 11.000 per Zufallsstichprobe ausgewählte Haushalte werden angeschrieben. Teilnehmen können alle Haushalte, die zuvor einen Brief per Post bekommen haben.

Ab dem 19. Juli beginnt die zweite Phase der Mobilitätsuntersuchung. Hier können alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, also auch diejenigen, die kein persönliches Anschreiben zur Teilnahme bekommen haben, an der Untersuchung teilnehmen und dabei Ihre Bedürfnisse und Wünsche äußern.

Aktuelles

August 2019
Die Befragung ist beendet
[Mehr ...](#)

Juli 2019
Machen Sie mit! – Befragung läuft noch bis zum 11. August
[Mehr ...](#)

Juli 2019
Zweite Phase der Mobilitätsumfrage im Landkreis Augsburg angelaufen
[Mehr ...](#)

Juli 2019
Mobilitätserhebung im Landkreis Augsburg ist erfolgreich gestartet
[Mehr ...](#)

Juli 2019
Die Mobilitätsuntersuchung startet
[Mehr ...](#)

[Alle Meldungen ...](#)

Quelle: www.lkaugs-mobil.de

Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsuntersuchung abgefragt:

Tab. 3: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder ▪ Pkw-Fahrleistung ▪ Stadt/Gemeinde und Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bus-/Bahnhaltstelle, Einkaufsmöglichkeit ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis ▪ Bewertung des Z Fußgehens, Radfahrens und Bus- und Bahnverkehrs ▪ Verfügbarkeit und Nutzung von Radabstellanlagen ▪ Gründe für die Nichtnutzung von Verkehrsmitteln ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tab. 4: Eckdaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Landkreis Augsburg
angeschriebene Haushalte	10.799
- schriftlich-postalische Variante	4.322 (40%)
- online Variante	4.338 (40%)
- telefonische Variante	2.139 (20%)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	2.100
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	1.016 (48%)
- online Beteiligung	647 (31%)
- telefonische Interviews	437 (21%)
- <i>Jedermann-Befragung (online)</i>	200
Rücklaufquote	19%
erreichte Personen	4.221
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	86
auswertbare Personenfragebögen	4.135
Haushaltsgröße	2,02
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,7%

An der Erhebung haben sich 1,7% der im Landkreis Augsburg lebenden Einwohner beteiligt. Insgesamt sind damit die Erwartungen an den Rücklauf (3.100 Personen) deutlich übertroffen worden. Der hohe Rücklauf unterstreicht die hohe Relevanz der Thematik für die Bewohner*innen und führt zu einer validen und repräsentativen Datengrundlagen zu Aussagen zum Mobilitätsverhalten. Die Stichprobenziehung ist so geschichtet, dass für alle Städte und Märkte ab 10.000 Einwohner auch Grundauswertungen auf kommunaler Ebene erfolgen können. Für die Stadt Bobingen, die Stadt Neusäß, den Markt Meitingen sowie Verwaltungsgemeinschaft Lechfeld (mit den Gemeinden Klosterlechfeld und Untermeitingen) werden darüber hinaus jeweils kommunale Kurzberichte angefertigt, die einen grundlegenden Überblick über das Mobilitätsverhalten in diesen Städten vermitteln.

Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Nettostichprobe	
		Haushalte	Personen
Stadt Bobingen	835	115	238
Stadt Neusäß	835	141	269
Markt Meitingen	835	153	307
Verwaltungsgemeinschaft Lechfeld	709	100	206
- Klosterlechfeld	296	45	85
- Untermeitingen	413	55	121
sonstige Kommunen im Landkreis	7.585	1.573	3.115
Landkreis Augsburg insgesamt	10.799	2.082	4.135

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft³, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und die Hochrechnung der Daten dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem stellte sich heraus, dass die Beteiligung von Personen in den jüngeren Altersklassen unterdurchschnittlich ausfiel. Aus diesem Grund wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung an den Eckwerten der Einwohnerstatistik des Kreises vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen, Geschlechterverteilung, Kommunenanteil). Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen im Landkreis Augsburg wiedergeben.

³ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Abb. 8: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

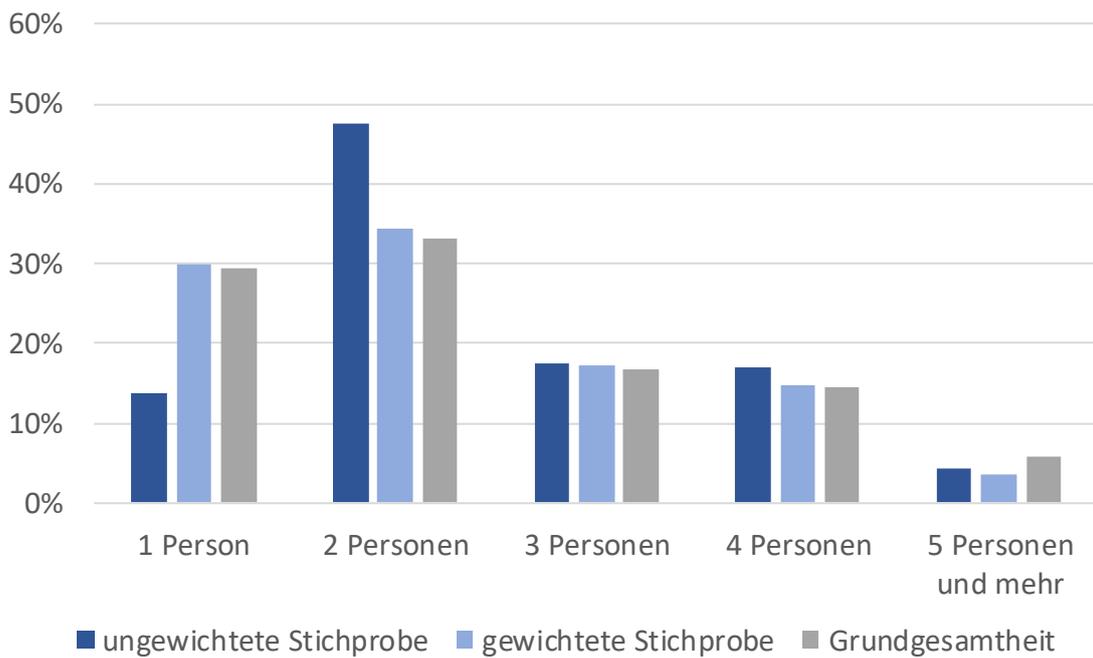
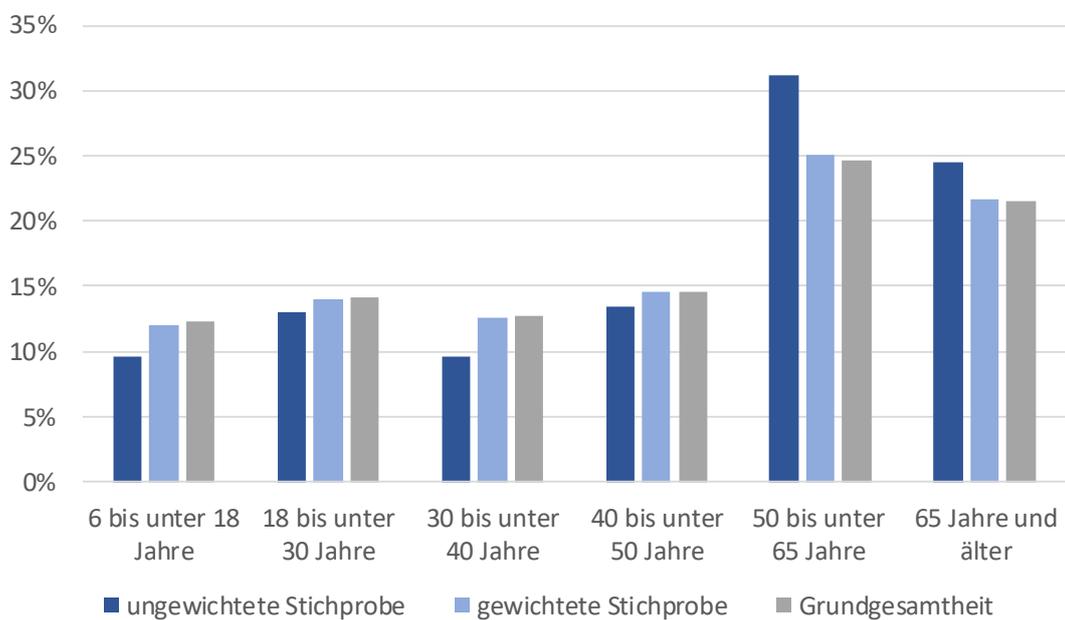


Abb. 9: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Modal-Split-Untersuchung für den Landkreis Augsburg dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die

Einwohnerinnen und Einwohner aus den Städten, Märkten und Gemeinden des Landkreises. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100% erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus den durchgeführten Mobilitätsbefragungen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland herangezogen⁴. Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD 2017“ bzw. bei nur alten verfügbaren Werten „MiD 2008“ verwendet. Darüber hinaus werden teilweise Vergleiche mit dem deutschlandweiten Mittelwert räumlich ähnlich strukturierter Kreise (Raumtypologie nach MiD 2017: Städtische Kreise) gezogen.

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus den Mobilitätsuntersuchungen Kreis Heinsberg 2018 herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planersocietät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch gewesen sind.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ zeigt an, dass aufgrund nur wenig vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

⁴ vgl. infas (2018) und infas/DLR (2010)

Beim Vergleich zwischen MiD und den ermittelten Ergebnissen auf Wegeebene für den Landkreis Augsburg, ist zu beachten, dass in der MiD Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen werden, während im Landkreis Augsburg das Mobilitätsverhalten in einem Befragungszeitraum ermittelt wurde, der als „normal-typisch“ gilt (Befragung in der Kernwoche, keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Juli).

3 Untersuchungsraum Landkreis Augsburg

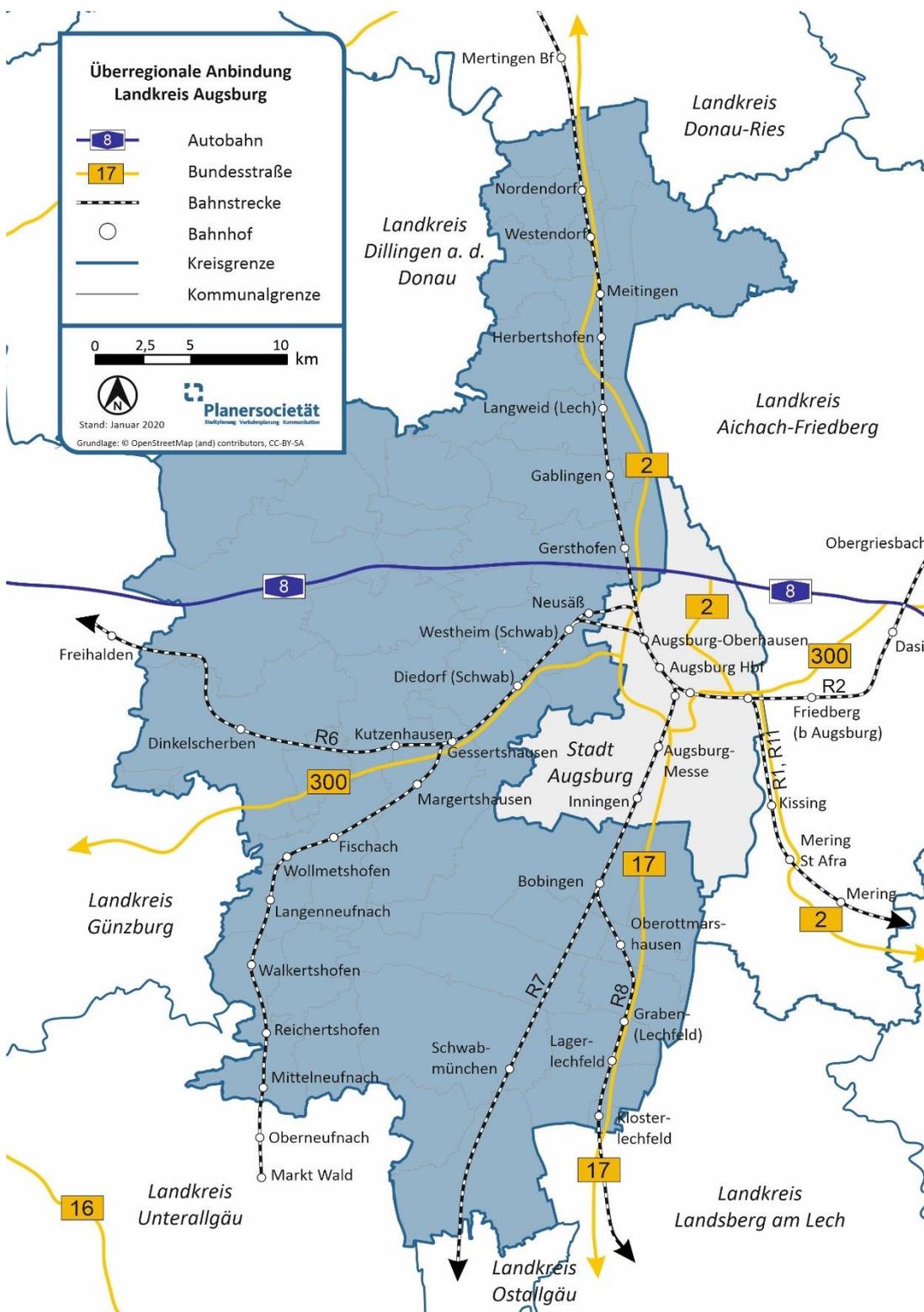
Der Landkreis Augsburg liegt im Regierungsbezirk Schwaben des Bundeslandes Bayern. Angrenzende Gebietskörperschaften sind die Stadt Augsburg, der Landkreis Aichach-Friedberg, der Landkreis Günzburg, der Landkreis Dillingen an der Donau und der Landkreis Donau-Ries.

Insgesamt gehören 46 einzelne Kommunen zum Landkreis Augsburg, der sich auf eine Fläche von rund 1.070 km² erstreckt. Die größten Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern sind die Städte Königsbrunn, Gersthofen, Neusäß, Bobingen, Stadtbergen, Schwabmünchen sowie die Märkte Meitingen und Diedorf. Die kleinste Gemeinde ist die Gemeinde Heretsried mit etwas weniger als 1.000 Einwohnern.

Tab. 6: Kenndaten des Landkreises Augsburg

Stadt/Markt/Gemeinde	Einwohnerzahl
Städte	
Königsbrunn	ca. 28.000
Gersthofen	ca. 22.500
Neusäß	ca.22.000
Bobingen	ca. 17.000
Stadtbergen	ca. 15.000
Schwabmünchen	ca. 14.000
Märkte	
Meitingen	ca. 11.500
Diedorf	ca. 10.500
Dinkelscherben	ca.6.500
Zusmarshausen	ca.6.500
Fischach	ca. 4.800
Thierhaupten	ca. 4.000
Welden	ca. 3.800
Biberbach	ca. 3.500
Gemeinden	
übrige 32 Gemeinden im Landkreis	ca. 82.000
Landkreis Augsburg	251.500

Abb. 10: Räumliche Einordnung Landkreis Augsburg



Im übergeordneten Straßennetz wird der Landkreis Augsburg durch die Autobahn A8 in Ost-West-Richtung durchquert. Eine direkte Autobahnanbindung haben dabei die Kommunen

Zusmarshausen, Adelsried und Neusäß. Ergänzt wird die Autobahnanbindung über die Bundesstraßen B2, B17 und B300, wobei die B2 auf Teilabschnitten sowie die B17 vierspurig ausgebaut sind.

Im Schienenverkehr wird der Landkreis Augsburg durch die Bahnstrecken Augsburg – Buchloe, Bobingen – Klosterlechfeld – Landsberg (Lech), Ulm – Dinkelscherben – Diedorf – Neusäß – Augsburg, auf denen aktuell ein regelmäßiges Angebot im Schienenpersonennahverkehr mit Halten innerhalb des Landkreises besteht. Auf der Staudenbahn zwischen Gessertshausen, Fischach, Langenneufach und Markt Wald (LK Unterallgäu) wird bisher ein touristischer Freizeitverkehr mit historischen Zügen an ausgewählten Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Ab voraussichtlich 2022 soll auf der Staudenbahn im Abschnitt Augsburg – Gessertshausen – Langenneufach wieder ein täglicher Personenverkehr mit 18 Zugpaaren pro Tag angeboten werden.

Ebenso verkehrt die Augsburger Straßenbahn mit der Linie 3 bis nach Stadtbergen im Landkreis Augsburg. Weiterhin wird aktuell die Verlängerung der Straßenbahn-Linie 3 von der heutigen Endhaltestelle Haunstetten West P+R nahe der Landkreisgrenze bis in die Stadt Königsbrunn verlängert. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

4 Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung

4.1 Soziodemografische Daten

Knapp 51% der Kreisbevölkerung sind Frauen, 49% Männer. Das Geschlechterverhältnis der Stichprobe entspricht sowohl absolut als auch gewichtet den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern im Kreis Augsburg.

Rund jeder zweite Befragte ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Von den nicht erwerbstätigen Personen sind 19% Schüler, Studierende oder Auszubildende; 22% sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 3% sind Hausfrauen bzw. -männer; 1% Kinder im Vorschulalter⁵. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 67% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 32% sind Rentnerhaushalte, je rund 1% sind Ausbildungshaushalte und sonstige Haushalte (Erwerbslosenhaushalte etc.).

Tab. 7: Erwerbsstatus/ Lebenssituation der befragten Personen

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach Personen (Personen ab 0 Jahre)	Landkreis Augsburg (n= 1.876)	Kreis Heinsberg 2018 (n= 2.163)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
erwerbstätig, davon	51%	47%	46%	45%
- vollzeit	36%	32%	34%*	33%
- teilzeit	14%	13%	12%	11%
- vorübergehend freigestellt	2%	1%	1%	1%
in Ausbildung	2%	2%	k. A.	2%
Studium	4%	2%	2%	2%
Schüler/-in	11%	14%	13%	12%
Kind	6%	6%	5%	6%
Hausfrau/-mann	3%	4%	5%	5%
im Ruhestand (Rentner/Pensionär)	21%	23%	21%	21%
zurzeit arbeitslos	1%	1%	6%	5%
Sonstiges	1%	1%		2%
	100 %	100 %	100 %	100 %

*: inkl. Auszubildende/r

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,1 Personen. Im Zensus 2011 wurde eine Größe von 2,4 Personen pro Haushalt ermittelt. 30% aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte; 34% sind kinderlose Paarhaushalte. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 16% und in 19% aller Haushalte leben Kinder unter 18 Jahren. Im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland befinden sich im Landkreis

⁵ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Augsburg demnach prozentual mehr große Haushalte. Mit insgesamt 19% fällt der Anteil der Haushalte mit Kindern jedoch etwa gleich aus wie im Bundesschnitt. Deutlich höher liegt im Landkreis Augsburg jedoch der Anteil der Mehrerwachsenenhaushalte mit mehr als 2 Haushaltsmitgliedern.

Tab. 8: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Landkreis Augsburg (n= 1.946)	Kreis Heinsberg 2018 (n=953)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	30%	28%	38%	41%
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	34%	35%	33%	32%
Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder	16%	15%	8%	7%
alleinerziehend	1%	1%	2%	2%
Paar mit einem Kind	6%	7%	18%	18%
Paar mit mehreren Kindern	10%	11%		
Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern	3%	3%		
	100%	100%	100%	100%
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	19%	22%	20%	20%

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

7 % der Befragten im Landkreis Augsburg geben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 4% geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen, 1% durch Sehbehinderungen und 3% durch andere Einschränkungen an. Rund 1% der Einwohner haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen zwischen 1% und maximal 6% der Befragten angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es in der Altersklasse ab 65 Jahren rund 20%. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen aufgrund gesundheitlicher Probleme (Personen ab 6 Jahren)	Landkreis Augsburg (n= 3.851)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.739)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
nein	93%	90%	%	84%
ja, durch Gehbehinderung	4%	5%	%	5%
ja, durch Sehbehinderung	1%	1%	%	2%
ja, andere Einschränkung/en	3%	4%	%	9%
	100%	100%	100%	100%

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

Rund 94% der befragten Haushalte im Landkreis Augsburg verfügen über mindestens ein Auto. Jeder zweite Haushalt gibt einen Besitz von mehreren Autos an. Nur 6% können als autofreie Haushalte eingestuft werden, was sowohl im Bundesdurchschnitt als auch im Kreisvergleich als sehr gering einzustufen ist. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über knapp 1,6 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 698. Dieser Wert liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt von Bayern, der derzeit 610 beträgt⁶.

Tab. 10: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

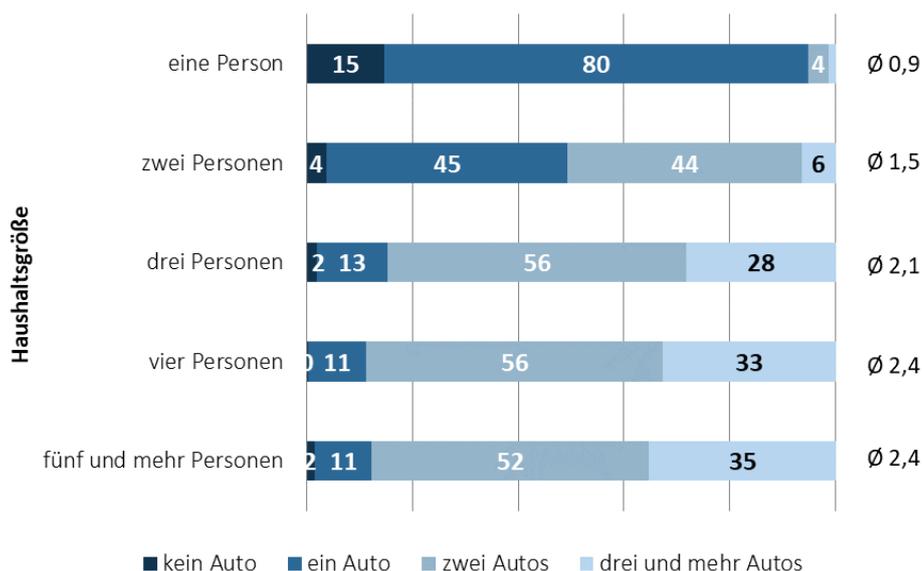
Besitz eines Pkws im Haushalt	Landkreis Augsburg (n=1.969)	Kreis Heinsberg 2018 (n=973)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
kein Auto	6%	11%	15%	22%
ein Auto	44%	39%	55%	54%
zwei Autos	36%	37%	26%	21%
drei und mehr Autos	14%	14%	4%	3%
	100%	100%	100%	100%
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	698	676	k. A.	k. A.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. Entsprechend besitzen 15% der Einpersonenhaushalte und 14% der Rentnerhaushalte kein Auto. Hingegen steht nur einem kleinen Anteil von Haushalten mit Erwerbstätigen kein

⁶ vgl. Website von STMWI Bayern (Pkw-Dichte 2018)

Auto zur Verfügung (2 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos. Etwa jeder dritte Haushalt, in dem mindestens vier Personen leben, verfügt sogar über drei Autos oder mehr.

Abb. 11: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Landkreis Augsburg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt auf einem hohen Niveau befindet. Besonders die Anzahl der Haushalte ohne Pkw ist besonders gering. Im Vergleich mit dem raumstrukturell ähnlichen Kreis Heinsberg liegen die Werte auf vergleichbarem Niveau (vgl. Tab. 11).

Weiterhin verfügen 17% der Haushalte im Landkreis Augsburg über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Auch dieser Wert liegt leicht oberhalb des Bundesdurchschnitts (MiD 2017: 13%) und dem Vergleichskreis Heinsberg (12%).

Fahrradausstattung

Etwa neun von zehn Haushalten im Landkreis Augsburg verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). Mehr als ein Drittel der Haushalte verfügen sogar über mindestens zwei Fahrräder. Damit kann dem Landkreis Augsburg eine hohe Verfügbarkeit an Fahrrädern konstatiert werden, die deutlich über dem Bundesdurchschnitt, im Vergleich mit dem Kreis Heinsberg jedoch auf einem ähnlichen Niveau liegt. Berechnet auf die Einwohnerzahl ergibt sich eine Fahrraddichte von rund 952 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner.

Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahräder)

Besitz (fahrbereiter) Fahrräder im Haushalt	Landkreis Augsburg (n=1.877)	Kreis Heinsberg 2018 (n=815)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
kein Fahrrad	11%	11%	25%	22%
ein Fahrrad	22%	22%	25%	25%
zwei Fahrräder	27%	29%	23%	25%
drei und mehr Fahrräder	40%	38%	26%	28%
	100%	100%	100%	100%
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	952	822	k. A.	872

Vor allem Einpersonenhaushalten (23 %) und Rentnerhaushalten (20 %) steht im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Der Anteil an konventionellen Fahrrädern ist dabei deutlich der höchste. Dennoch geben bereits 17% der Haushalte im Landkreis Augsburg an, dass sie ein Elektrofahrrad (Pedelec/E-Bike)⁷ besitzen. Dieser Anteil liegt im Vergleich zu anderen aktuellen Mobilitätsuntersuchungen auf einem vergleichbaren guten Niveau. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter steigen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags-/Berufsverkehr sein. Eine ausführliche Darstellung der typischen Nutzermerkmale von Elektrofahrern sowie eine Ausdifferenzierung der unterschiedlichen Fahrradtypen erfolgt im Rahmen der Fokusausswertungen zum Radverkehr in Kap. 5.

Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Landkreis Augsburg 96% der Personen über 18 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87% und auch leicht über dem Wert des Vergleichskreises (94%).

Geringfügige Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 91% eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Bis in die Altersgruppe der Hochbetagten (über 75 Jahre) haben fast alle Personen

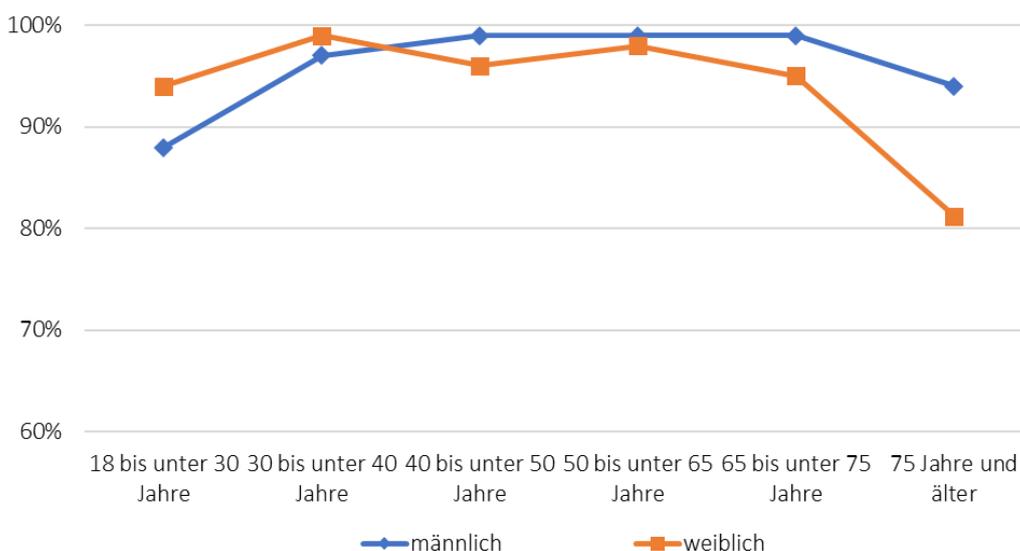
⁷ Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 500 Watt mit Tretunterstützung bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

E-Bikes lassen sich ohne Pedalkraft fahren und sind je nach Ausführung/Geschwindigkeit Elektro-(Leicht-)Mofas oder Elektro-Kleinkrafträder. Nur E-Bikes bis 20km/h dürfen teilweise Radverkehrsanlagen benutzen.

einen Führerschein (97-98%). Bei den Hochbetagten ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 87%, die somit unterhalb des Durchschnitts des Kreises liegt. Dies kann vor allem auf den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) in höheren Altersklassen zurückgeführt werden, so dass zukünftig auch eine Annäherung des Führerscheinbesitzes an die jüngeren Altersklassen zu erwarten ist.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen und bei Senioren: Junge Frauen (94 %) scheinen früher als Männer (88 %) einen Führerschein zu erwerben und weisen daher in der jüngsten Altersklasse einen höheren Führerscheinbesitz auf. Ab der Altersklasse von 40 Jahren ist die Führerscheinbesitzquote bei Frauen des Landkreises etwas niedriger, ab 65 Jahren steigt dieser Unterschied und ist wie bundesweit historisch bedingt niedriger. Hier wird allerdings eine deutliche Tendenz zur Angleichung der Führerscheinbesitzquote im Zeitverlauf deutlich. Schon in wenigen Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind.

Abb. 12: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Insgesamt können von den erwachsenen Einwohnern im Landkreis Augsburg rund 81 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 84 % der Führerscheinbesitzer, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben. Weiteren 14 % der Landkreisbevölkerung steht ein Pkw zudem zeitweise zur Verfügung. Bei den Führerscheininhabern ab 18 Jahren sind es 2%, denen nie ein Pkw zur Verfügung steht. Es bestehen bei der Pkw-Verfügbarkeit der Führerscheinbesitzer leichte geschlechterspezifische Unterschiede: Während 86% der befragten Männer (ab 18 Jahre) jederzeit auf ein

Auto zurückgreifen können, sind es bei Frauen 81%; 3 % der Frauen können nie auf ein Auto zurückgreifen, hingegen nur 1 % der Männer.

Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahre)	Landkreis Augsburg (n=3.390)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.597)	Städtischer Kreis - MiD 2017*	MiD 2017*
immer/täglich	81%	79%	81%	77%
zeitweise/nach Absprache	14%	13%	11%	14%
nie	5%	8%	7%	9%
	100%	100%	100%	100%

*MiD 2017: Personen ab 17 Jahren; inkl. Carsharing

ÖV-Zeitkartenbesitz

18% aller befragten Einwohner im Landkreis Augsburg ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Dieser Wert liegt damit auf einem vergleichbaren Niveau anderer Kreise (Heinsberg: 17%).

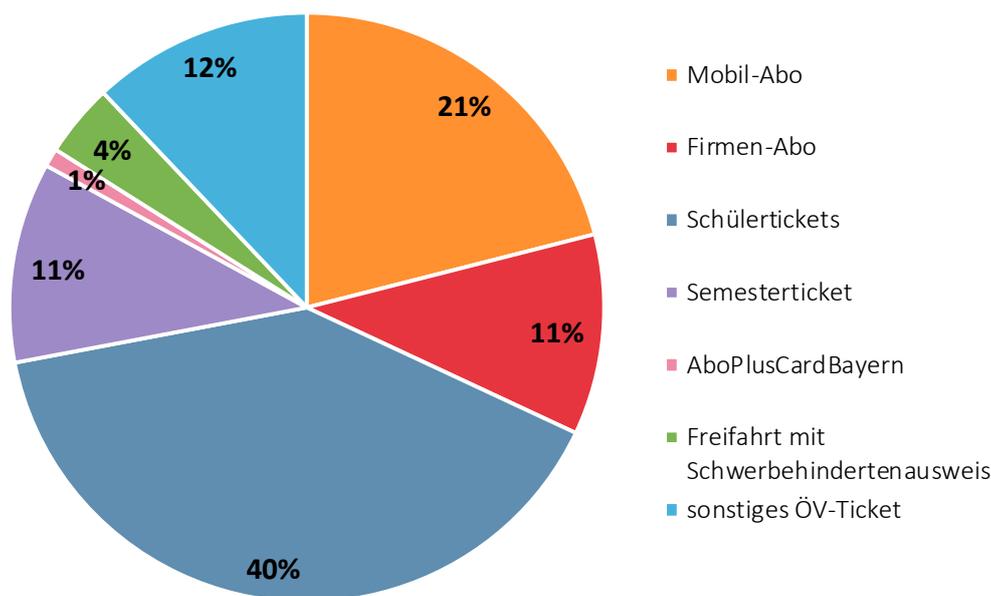
Tab. 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer ÖV Zeitkarte (Personen ab 6 Jahren)	Landkreis Augsburg (n=3.838)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.812)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
Besitz ÖV-Zeitkarte	18%	17%	17%	22%
davon:				
- Jedermann-Monatskarte (auch 9 Uhr)	3%	2%	9%	12%
- Schülerticket	6%	6%		
- Firmen-/Jobticket	2%	2%	5%	6%
- Semesterticket	2%	3%		
- Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	<1%	1%	4%	4%
- sonstige Zeitkarten	2%	4%		
keine ÖV-Zeitkarte	82%	83%	83%	77%
	100%	100%	100%	100%

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte der Landkreisbevölkerung ist die Schülerjahreskarte für Schüler mit einem Anteil von 40% an allen Zeitkarten. An zweiter Stelle folgt das Mobil-Abo (Monats-/Jahreskarte (einschl. der 9 Uhr-Variante)) mit einem Anteil von 21% an allen Zeitkarten bzw. einem Besitz von knapp 4% der Kreisbevölkerung.

Der Anteil der Jobtickets sowie des Semestertickets beträgt je 11%. Durch den hohen Anteil von Jobtickets und Monats-/Jahreskarten ist somit jede dritte Zeitkarte auf Erwerbstätige ausgerichtet, zwei von fünf Tickets auf den Ausbildungsverkehr (Schülerticket und Semesterticket).

Abb. 13: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten. Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind bei Studierenden (81 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schülern (44 %) zu finden. In den anderen Gruppen sind eher geringe Zeitkartenbesitzquoten festzustellen. Ähnliche soziostrukturelle Besitzverhältnisse bei ÖV-Zeitkarten lassen sich auch in anderen Untersuchungsräumen feststellen. Positiv hingegen ist festzustellen, dass das Jobticket bei Erwerbstätigen einen vergleichbar hohen Anteil erreicht wie das Mobil-Abo. Dennoch ist beim Zeitkartenbesitz bei Erwerbstätigen noch Steigerungspotenzial erkennbar. Eine weitere Steigerung von wahlfreien Stammkunden im ÖPNV ist insbesondere auch durch die in Umsetzung befindliche Verlängerung der Augsburger Straßenbahn nach Königsbrunn sowie der Reaktivierung der Staufenburgbahn zu erwarten.

Tab. 14: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil	ÖPNV-Zeitkarte	Anteil
Erwerbstätige		Studierende	
keine Zeitkarte	86%	keine Zeitkarte	19 %
BahnCard 25/50	5 %	Semesterticket	41%
Mobil-Abo	4%	Schülerticket	15 %
Jobticket	3%	BahnCard 25/50	13%
Schüler		Senioren	
keine Zeitkarte	56%	keine Zeitkarte	92%
Schülerjahreskarte	39%	BahnCard 25/50	3%
Mobil-Abo	2%	Schwerbehindertenausweis	2%
Schwerbehindertenausweis	1%	Mobil-Abo	2%

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 9 % der Befragten im Landkreis Augsburg sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Im Vergleich zu anderen Untersuchungen ist dieser Anteil geringer. Dagegen besitzen 12 % der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Nur wenige Personen (6 %) besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn.

Tab. 15: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Landkreis Augsburg (n=3.822)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.792)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
Besitz von Führerschein <u>und</u> ÖV-Zeitkarte	12%	12%	k. A.	16%
nur Führerscheinbesitz	73%	73%		71%
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	6%	5%		6%
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	9%	10%		8%
	100%	100%	100%	100%

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Bushaltestelle beträgt rund 450 Meter und damit in einer akzeptablen Distanz⁸. Rund 40 % der Haushalte liegen jedoch in einer Entfernung von mindestens 400m zur nächsten Bushaltestelle; für 8 % der Haushalte liegt sie mehr als einen Kilometer entfernt. Mit einer durchschnittlichen Entfernung von rund 450m zur Bushaltestelle ist die räumliche Erschließung durch den Busverkehr unter Berücksichtigung der Raumstrukturen damit insgesamt als passabel einzustufen. Es sind deutliche Unterschiede in den unterschiedlichen Städten, Gemeinden und Märkten des Landkreises festzustellen.

⁸ Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

Tab. 16: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (alle Haushalte)	Landkreis Augsburg (n= 1.910)	Kreis Heinsberg 2018 (n=925)	MiD 2008
unter 100 Meter	9 %	11 %	17 %
100 bis u. 200 Meter	13 %	11 %	15 %
200 bis u. 400 Meter	31 %	39 %	24 %
400 bis u. 1.000 Meter	40 %	33 %	34 %
1.000 Meter und mehr	8 %	7 %	11 %
	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt (in Meter)	450 m	377 m	k. A.
Median (in Meter)	350 m	300 m	k. A.

Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Bahnhaltestelle beträgt rund 4.150 Meter⁹. Für mehr als drei Viertel der Haushalte liegt die nächste Bahnhaltestelle in einer Entfernung von mindestens 1.000m und somit über einer üblichen fußläufigen Distanz; für ein Viertel der Haushalte ist der nächste Bahnhof sogar mindestens 5.000 m entfernt. Der Durchschnitt und der Median liegen mit einem Unterschied von 1.650 m deutlich auseinander. Dies spiegelt die räumlichen Unterschiede wider. Während einige Kommunen des Landkreises über eine gute und wohnortnahe Erschließung mit der Bahn verfügen, ist in anderen Kommunen ist Distanz zur nächsten Haltestelle eher hoch. Die maximal angegebene Entfernung beträgt 20 km. Insgesamt ist jedoch die Erschließung des Landkreises mit dem Schienenpersonennahverkehr als sehr gut zu bezeichnen.

Tab. 17: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle

Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle (alle Haushalte)	Landkreis Augsburg (n= 1.569)	Kreis Heinsberg 2018	MiD 2008
unter 200 Metern	2 %	k.A.	6 %
200 bis u. 400 Meter	4 %		7 %
400 bis u. 1.000 Meter	16 %		19 %
1.000 bis u. 2.000 Meter	22 %		16 %
2.000 bis u. 5.000 Meter	32 %		24 %
5.000 Meter und mehr	24 %		27 %
	100 %		100 %
Durchschnitt (in Meter)	4.150 m	k. A.	k. A.
Median (in Meter)	2.500 m	k. A.	k. A.

⁹ Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

Entfernung zur nächsten Einkaufsmöglichkeit

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Einkaufsmöglichkeit liegt mit 1.500m im Bereich der fußläufigen Erreichbarkeit und ist insgesamt als gut einzustufen. So ist für etwa die Hälfte der Haushalte des Landkreises die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit nur höchstens einen Kilometer entfernt. Weiterhin geben nur 7 % der Befragten Haushalte an, weiter als 5 km von der nächsten Einkaufsmöglichkeit entfernt zu wohnen, so dass auch kleine Einkäufe mit aktiven Mobilitätsformen (zu Fuß oder per Fahrrad) nur schwer realisierbar sind.

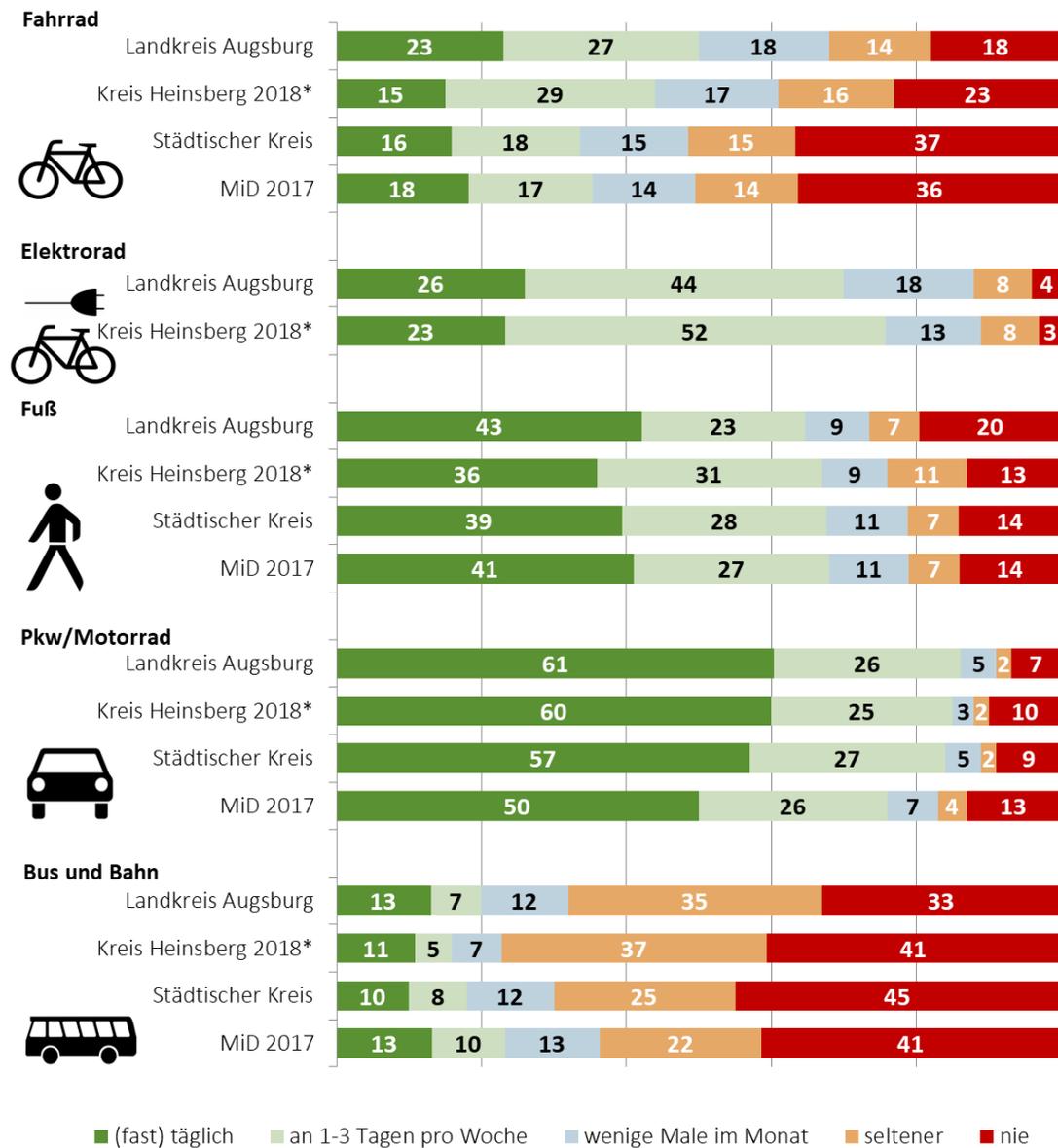
Tab. 18: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeit

Entfernung zur nächsten Einkaufsmöglichkeit	Landkreis Augsburg (n= 1.835)	Kreis Heinsberg 2018	MiD 2017
unter 250 Metern	11 %	k.A.	k.A.
250 bis u. 500 Meter	12 %		
500 bis u. 1.000 Meter	28 %		
1.000 bis u. 2.000 Meter	24 %		
2.000 bis u. 3.000 Meter	9 %		
3.000 bis u. 4.000 Meter	6 %		
4.000 bis u. 5.000 Meter	3 %		
5.000 Meter und mehr	7 %		
	100 %		
Durchschnitt (in Meter)	1.500 m	k. A.	k. A.
Median (in Meter)	900 m	k. A.	k. A.

4.3 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Landkreises an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abb. 14: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Hinweis: Zusammengefasste Skala in MiD 2017-Befragung: „An einem bis drei Tagen pro Woche" anstelle von „an 3-4 Tagen pro Woche“ und „an 1-2 Tagen pro Woche“

Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 87% der Einwohner täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Bus und

Bahn von den meisten Kreisbewohnern (68%) selten oder gar nicht genutzt. Das Fahrrad positioniert sich im Verkehrsmittelvergleich in der Mitte zwischen Autoverkehr und öffentlichem Verkehr mit einer sehr ausgeglichenen Verteilung der Nutzung. Dieses wird immerhin von der Hälfte der Landkreisbevölkerung mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Elektroräder häufiger genutzt und werden von über zwei Dritteln der Inhaberinnen und Inhabern mehrmals wöchentlich genutzt.

Erwerbstätige bilden die Personengruppe mit der häufigsten Pkw-Nutzung; drei Viertel der Berufstätigen nutzen das Auto (fast) täglich. Aber auch Auszubildende gehören bereits häufig mit einem Anteil von 78% der Auszubildenden zu den Stammnutzern des Autos: 78% von ihnen nutzen das Auto mindestens mehrmals wöchentlich. Dieser Anteil liegt im Landkreis Augsburg im Vergleich zu anderen Untersuchungen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Die Gruppe der Personen im Rentenalter zeichnet sich ebenfalls aus durch einen hohen Anteil von Personen, die das Auto regelmäßig nutzen. Dementsprechend nutzt lediglich ein Zehntel dieser Gruppe den Pkw nur selten oder nie. Bei Schülerinnen und Schülern hingegen ist die Regelmäßigkeit der Pkw-Nutzung sehr unterschiedlich. So nutzen rund 47% der Schülerinnen und Schüler das Auto nie oder nur selten. 48% nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig. Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Im Gegensatz zu anderen Untersuchungen treten allerdings die Studierenden mit einer vergleichsweise hohen Pkw-Nutzung (73% mehrmals wöchentlich) und damit einhergehender etwas geringerer Nutzung von Bus und Bahn hervor. Möglicherweise ist dies darauf zurückzuführen, dass bspw. das Semesterticket nur in den Tarifzonen 10 und 20 (Stadt Augsburg + Gersthofen + Neusäß) des Augsburger Verkehrsverbundes gilt und für darüberhinausgehende Fahrten weitere Tickets erworben werden müssen. Das betrifft somit Studierende in Augsburg, die ihren Wohnsitz im Landkreis Augsburg haben.

Schülerinnen und Schüler nutzen Bus und Bahn durch den Ausbildungsverkehr am häufigsten. Sie weisen aber durchaus einen deutlich erkennbaren Anstieg an Nichtnutzung bzw. seltener Nutzung auf. Dies legt die Vermutung nahe, dass Bus und Bahn für die Schülerinnen und Schüler im Freizeitverkehr wiederum eine eher geringere Rolle spielen. Trotz einer vergleichsweise hohen Pkw-Nutzung von Studierenden zeichnet sich bei dieser Personengruppe auch eine hohe ÖV-Nutzung ab (58% mind. mehrmals wöchentlich).

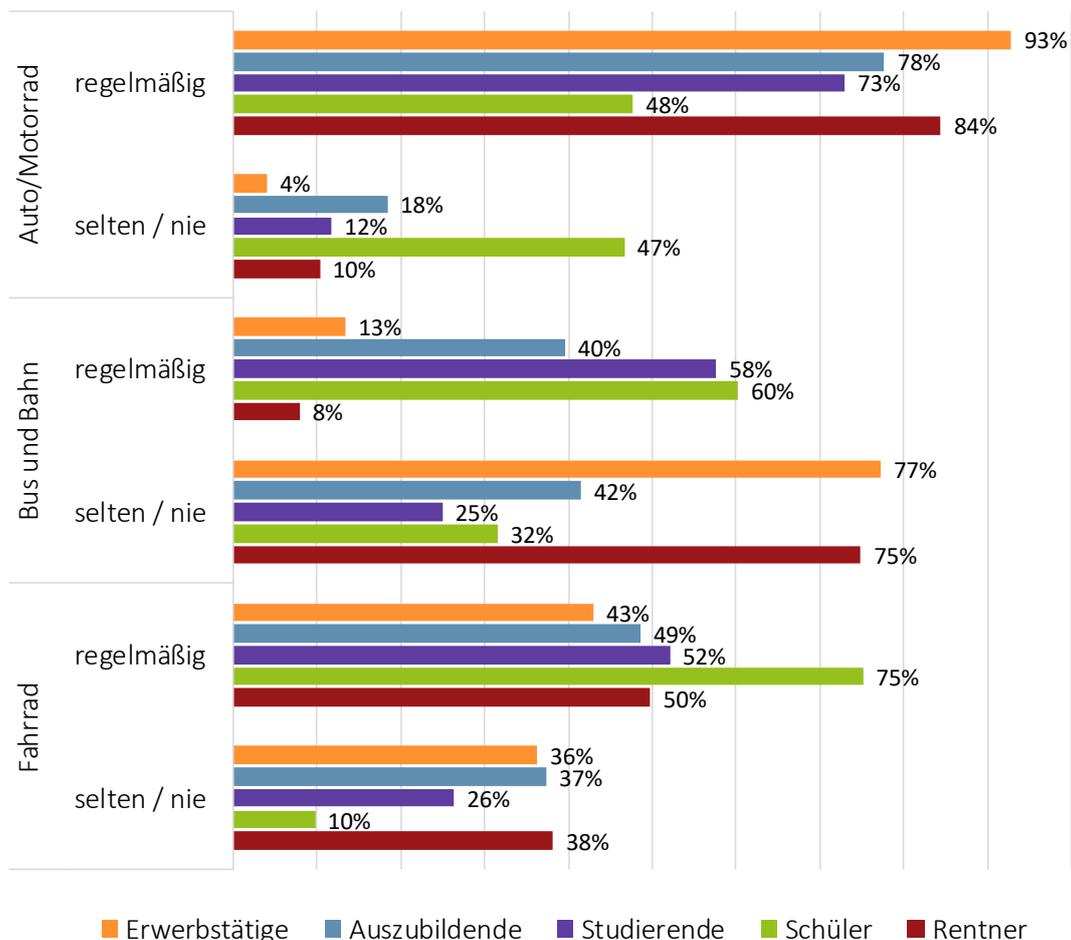
Andere Zielgruppen wie Erwerbstätige oder Rentner nutzen Bus und Bahn nur äußerst selten: Nur acht von hundert Rentnerinnen und Rentnern fahren mindestens mehrmals wöchentlich mit Bus und Bahn. Bei den Erwerbstätigen treten immerhin 13% regelmäßig eine Fahrt mit Bus oder Bahn an. Insgesamt gibt es jedoch gerade bei den Erwerbstätigen und Rentnern noch Potenziale, die

abgeschöpft werden können: So nutzen rund 77% der Erwerbstätigen bzw. 75% der Personen im Rentenalter den ÖV selten oder nie.

Die Nutzung des Fahrrads fällt zwischen den Personengruppen gleichmäßiger aus. Zu den regelmäßigen Nutzern zählen drei Viertel der Schülerinnen und Schüler. Aber auch in etwa die Hälfte der Studierenden (52%), Auszubildenden (49%) und Rentner (50%) nutzen mindestens mehrmals wöchentlich das Fahrrad. Während bei den Erwerbstätigen, Auszubildenden und Personen im Rentenalter jeweils über ein Drittel nur selten oder nie Wege mit dem Fahrrad zurücklegen, ist es bei den Schülerinnen und Schülern lediglich jeder Zehnte.

Der Umfang der Erwerbstätigkeit hat einen Einfluss auf die Fahrradnutzung; so nutzen Teilzeitberufstätige häufiger das Fahrrad als Vollzeitberufstätige: Während über die Hälfte der Teilzeitberufstätigen das Fahrrad mindestens mehrmals wöchentlich nutzt, sind es bei den Vollzeitberufstätigen nur 39%. Dieser Effekt kann unterschiedliche Ursachen haben: Zum einen legen Teilzeiterwerbstätige deutlich geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurück (\emptyset 17 km) als Vollzeitberufstätige (\emptyset 25 km). Zum anderen kommen hier möglicherweise auch andere Effekte wie ein größeres verfügbares Zeitbudget und teilweise eventuell ein niedrigerer ökonomischer Status zum Tragen.

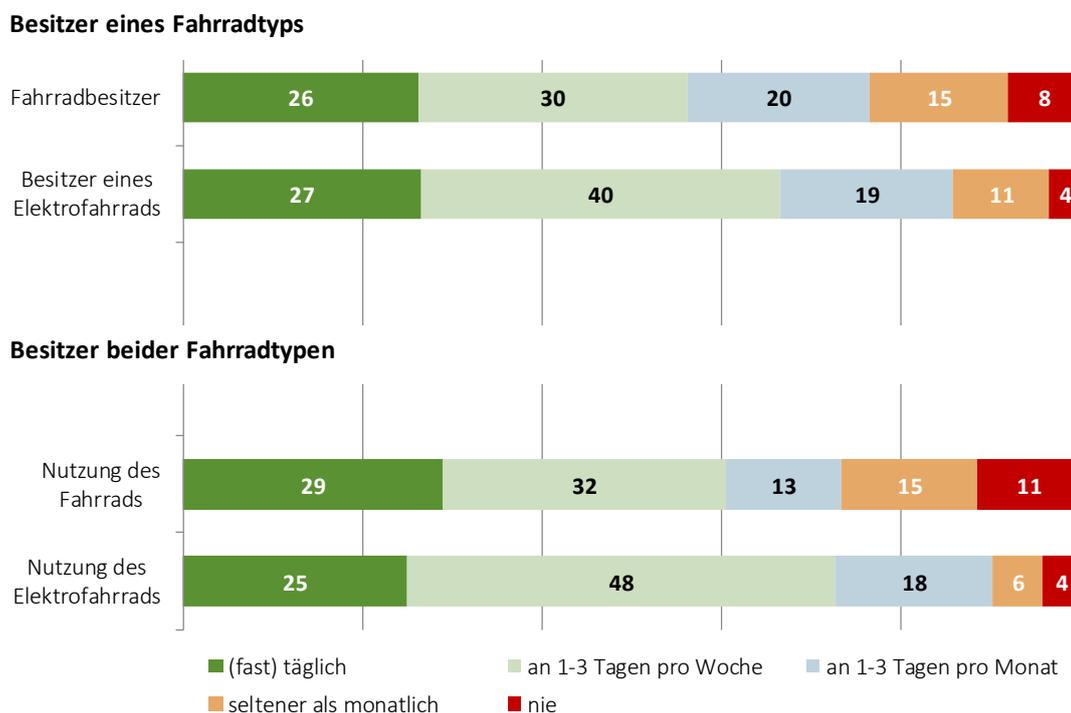
Abb. 15: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



Im Vergleich mit anderen Mobilitätsuntersuchungen in Kreisen und zum Bundesschnitt bewegt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt auf einem etwas überdurchschnittlichen Niveau.

Unterschiede zwischen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, und solchen, die nur ein klassisches Fahrrad besitzen, sind vor allem bei der Nutzungshäufigkeit festzustellen. So wird das Elektrofahrrad durchaus häufiger genutzt als das klassische Fahrrad. Jedoch gibt es auch unter den Besitzern eines Pedelecs oder E-Bikes einige, die diese nicht oder nur selten nutzen. Hier verdeutlicht sich vermutlich das höhere Durchschnittsalter der Nutzer von Elektrofahrrädern. Mögliche Gründe hierfür können aber auch Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen sein, die sich jedoch aus dem vorliegenden Datenbestand nicht weiter ableiten lassen. Nur in sehr wenigen Fällen führt die Anschaffung eines Elektrofahrrads dazu, dass das konventionelle Fahrrad gar nicht mehr genutzt wird. Beim Besitz beider Fahrradtypen zeichnet sich in dieser Untersuchung insbesondere eine regelmäßige Nutzung des Elektrofahrrads (73% „(fast) täglich“ und „an ein bis drei Tagen pro Woche“) ab.

Abb. 16: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads



Insgesamt zeigt sich auch ein starker Zusammenhang zwischen der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Nutzung: 95% der Personen, denen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht, nutzen diesen auch mindestens an mehreren Tagen pro Woche. Ähnlich verhält es sich mit Inhabern von Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr: Auch hier nutzen 77% der Zeitkarteninhaber das Bus- und Bahn-Angebot mindestens mehrmals wöchentlich.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt geben 44% der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse/Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt der Vergleichsräume. Insgesamt sind mehr als die Hälfte der Befragten multimodale Nutzer, die mehrmals pro Woche unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Somit erreicht der teilweise ländlich geprägte Landkreis Augsburg bereits einen vergleichsweise überdurchschnittlichen Anteil an multimodalen Verkehrsteilnehmenden. Dieser hohe Anteil wird vor allem durch den multimodalen Einsatz von Pkw und Rad erreicht, der signifikant höher als der deutschlandweite Vergleichswert liegt.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Landkreis Augsburg bildet und dabei stark vom Fahrrad ergänzt wird. Bus und Bahn spielen (auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Es zeigt sich, dass besonders die Kombination aus Pkw und Fahrrad besonders attraktiv scheint.

Tab. 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung¹⁰

Mobilitätstypen (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Landkreis Augsburg (n=3.433)	Kreis Heinsberg (n=1.408)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
Monomodale Nutzer	44 %	55 %	60 %	58%
Pkw-Monomodale	35%	47%	51%	45%
Fahrrad-Monomodale	6%	6%	4%	5%
ÖV-Monomodale	3%	2%	5%	8%
Multimodale Nutzer	54 %	39 %	35 %	37%
Pkw/Rad-Multimodale	37%	30%	22%	21%
Pkw/ÖV-Multimodale	5%	6%	6%	7%
Fahrad/ÖV-Multimodale	5%	2%	3%	5%
Pkw/Fahrrad/ÖV-Multimodale	7%	1%	4%	4%
wenig Mobile	2 %	6 %	5%	6%
	100%	100%	100%	100%

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt hier Unterschiede: Rund 19 % der Minderjährigen sind monomodal auf das Fahrrad fixiert. Die multimodale Nutzung des Fahrrads in Kombination mit dem Pkw (19 %) sowie mit dem ÖV (22 %) liegen in dieser Altersklasse auf einem ähnlichen Niveau. Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nimmt der Stellenwert des Autos erwartungsgemäß zu (36 % monomodal), bleibt aber dennoch deutlich unter dem Stellenwert der Altersgruppe von 30 bis unter 40 Jahren (52 % monomodal). Stattdessen hat bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren die Kombination aus Pkw und ÖV noch einen deutlich höheren Stellenwert als in höheren Altersklassen. In der darauffolgenden Altersklasse der 30- bis unter 40-Jährigen nimmt die Kombination aus Pkw und Fahrrad mit rund 32 % nach der Pkw-monomodalen Fortbewegung (52 %) die größte Rolle ein. In den darauffolgenden Altersklassen übersteigt der Anteil der mit Pkw und Fahrrad multimodalen Personen den Anteil der Pkw-monomodalen Personen. Bereits ab der Altersklasse der 18 bis 25-Jährigen ist die Kombinationen aus Fahrrad- und ÖV-Nutzung nahezu bedeutungslos.

Bei den Senioren nimmt der Anteil der wenig Mobilien zu, die kein Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 75 Jahre betrifft dies mehr als jede zehnte Person, die ein Verkehrsmittel nur sporadisch nutzt. Der Grund ist zum einen auf einen höheren

¹⁰ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen & Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1–2x pro Woche angegeben hat. Als monomodal wurde eine Person eingestuft, die eines der drei Verkehrsmittel mind. einmal pro Woche nutzt. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt sie in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“. Unter „Fahrrad“ wurden sowohl konventionelle als auch Pedelecs/E-Bikes zusammengefasst.

Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen.

ÖPNV-Nutzung im Landkreis Augsburg

Von den regelmäßigen ÖPNV-Nutzern im Landkreis Augsburg besitzen dreiviertel der Befragten eine Zeitkarte. Das bedeutet, dass der Großteil der ÖPNV-Nutzer Stammkunden sind und nur wenige Personen den ÖPNV für gelegentliche Fahrten nutzen. Hier bestehen folglich noch Potenziale, um mehr gelegentliche Kunden für eine regelmäßige ÖPNV-Nutzung zu gewinnen.

Tab. 20: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (Personen ab 6 J.) (in %)	alle Befragte im Landkreis Augsburg	ÖPNV-Nutzer
Altersgruppen	(n= 3.916)	(n=702)
6 bis unter 18 Jahre	12%	33%
18 bis unter 30 Jahre	14%	28%
30 bis unter 40 Jahre	13%	8%
40 bis unter 50 Jahre	15%	10%
50 bis unter 65 Jahre	25%	13%
65 Jahre und älter	22%	8%
Erwerbssituation	(n= 3.916)	(n=702)
erwerbstätig	56%	37%
Hausfrau/-mann	3%	1%
Rentner/in	22%	8%
Auszubildende/r	3%	6%
Studierende/r	4%	12%
Schüler/in	12%	36%
ÖPNV-Nutzerstrukturen		
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	18%	73%
Führerscheinbesitz (ab 18 Jahre)	96%	88%
Pkw-Verfügbarkeit (immer/täglich)	81%	54%
ÖV-Nutzung mind. wöchentlich	20%	100%
Bewertung des ÖPNV-Systems (Ø-Note)	3,3	3,0

Bei den ÖPNV-Nutzern sind überproportional viele jüngere Einwohner bzw. Schüler und Studierende zu finden. Auffällig ist der geringe Anteil der Rentner unter den ÖPNV-Nutzern. Über ein Drittel der ÖV-Nutzer sind Erwerbstätige; zwar nutzen unterdurchschnittlich wenige Erwerbstätige den ÖV, jedoch stellen diese die größte Nutzergruppe.

ÖPNV-Nutzer bewerten die Qualität des Bus- und Bahnangebotes mit 3,0 als Durchschnittsnote geringfügig besser als der Bevölkerungsdurchschnitt. Dies zeigt, dass das bestehende und

genutzte Verkehrsangebot nicht zur Zufriedenheit führt und es qualitatives Steigerungspotenzial im Bus- und Bahn-Angebot gibt.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Rund 21% der Erwerbstätigen aus dem Landkreis Augsburg haben ihre Arbeitsstätte in ihrem Wohnort; 16% davon sogar im eigenen Stadtteil. Folglich verlassen rund 79% der Erwerbstätigen ihren Wohnort, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen nehmen hierfür Wege über die Landkreisgrenze auf sich. Das relevanteste Arbeitsplatz-Ziel außerhalb des Landkreises ist die Stadt Augsburg.

Tab. 21: Arbeitsplatz und Ausbildungsort

Angaben in %		
Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Arbeitsplatz (n=1.997)	Schule (n=430)
Gersthofen (Stadt)	6%	7%
Schwabmünchen (Stadt)	4%	9%
Neusäß (Stadt)	4%	11%
Königsbrunn (Stadt)	3%	12%
Bobingen	3%	3%
Meitingen (Markt)	2%	5%
Zusmarshausen (Markt)	2%	4%
Diedorf (Markt)	1%	4%
<i>übriger Landkreis Augsburg</i>	16%	19%
∑ innerhalb Landkreis Augsburg	41 %	75 %
Augsburg	40%	18%
München	6%	<1%
Donauwörth	1%	<1%
Landsberg a. Lech	1%	1%
Wertingen	<1%	3%
Ursberg	<1%	2%
Landkreis Aichach-Friedberg	3%	<1%
Landkreis Günzburg (ohne Ursberg)	1%	<1%
<i>übriges Bayern</i>	6%	<1%
<i>übriges Deutschland</i>	1%	-
∑ außerhalb Landkreis Augsburg	59 %	25 %

- = nicht in Stichprobe enthalten

75% der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Augsburg besuchen einen Schulstandort im Landkreis. Dabei können 40% der Schüler eine Schule im eigenen Stadtteil bzw. insgesamt 55% eine Schule innerhalb des Wohnortes besuchen. Ein relevantes Ziel im Ausbildungsverkehr außerhalb

des Landkreises ist die Stadt Augsburg. Im Vergleich zu den Verflechtungen im Berufsverkehr ist der Schülerverkehr erwartungsgemäß stärker auf das eigene Landkreisgebiet konzentriert.

Tab. 22: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes

Lage des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes (Personen ab 6 Jahren) (in %)	gesamt (n=2.687)	Arbeitsplatz (n=2.029)	Schule (n=444)	Hochschule (n=140)
innerhalb des Wohnortes	27%	21%	55%	11%
innerhalb des Landkreises Augsburg, aber außerhalb des Wohnortes	20%	21%	21%	3%
Stadt Augsburg	36%	39%	18%	59%
außerhalb des Landkreises (nicht Stadt Augsburg)	18%	19%	7%	29%
	100%	100%	100%	100%

Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendelt ein Erwerbstätiger aus dem Landkreis Augsburg etwa 21 km zum Arbeitsplatz. Rund 44 % der Befragten erreicht ihren Arbeits- oder Ausbildungsort in weniger als 10 km.

26% der Arbeitsplätze liegen näher als 5 km vom Wohnstandort entfernt und sind somit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 5 bis 10 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere auch Potenziale durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 18% der Arbeitsplätze erreicht werden. Dennoch liegt knapp ein Drittel der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus dem Landkreis Augsburg 20km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tab. 23: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

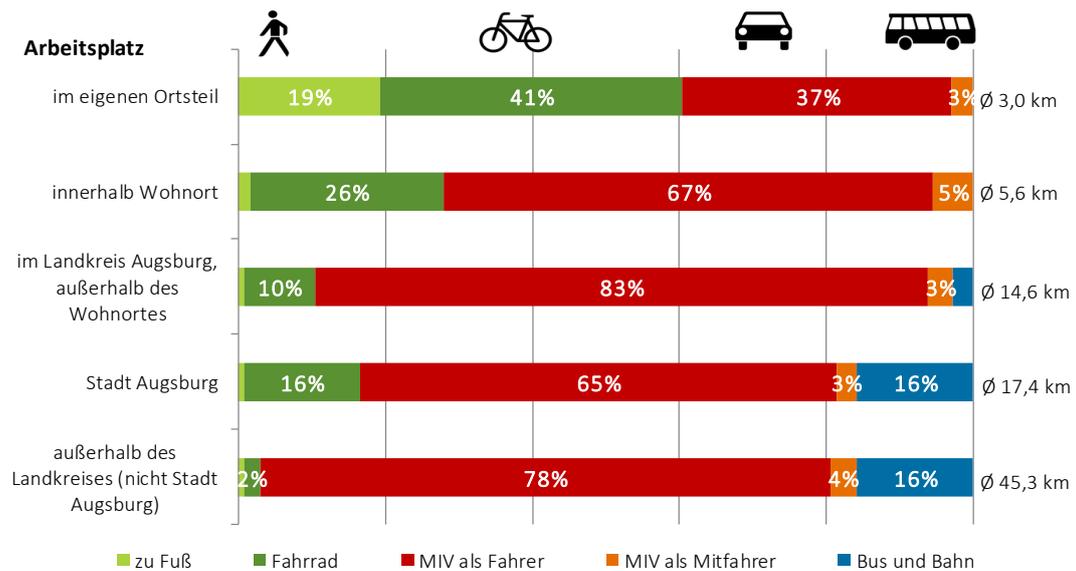
Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Landkreis Augsburg (n=2.648)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.114)	MiD 2008
unter 1 km	11%	8%	10%
1 km bis unter 2 km	5%	7%	8%
2 km bis unter 5 km	10%	13%	20%
5 km bis unter 10 km	18%	16%	22%
10 km bis unter 20 km	25%	21%	20%
20 km bis unter 50 km	22%	25%	17%
50 km und mehr	9%	10%	4%
	100%	100%	100%
Durchschnitt	20,9km	24,3km	k. A.

Tab. 24: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Landkreis Augsburg			Kreis Heinsberg 2018	
	Arbeit (n=2.065)	Schule (n=443)	Hochschule (n=140)	Arbeit (n=799)	Ausbildung (n=315)
unter 1 km	9%	24%	<1%	6%	17%
1 km bis unter 2 km	4%	13%	1%	4%	12%
2 km bis unter 5 km	9%	18%	4%	10%	23%
5 km bis unter 10 km	17%	22%	11%	17%	14%
10 km bis unter 20 km	26%	18%	35%	23%	14%
20 km bis unter 50 km	25%	5%	21%	29%	14%
50 km und mehr	9%	1%	26%	11%	6%
	100%	100%	100%	100%	100%
VermiDurchschnitt	22,3 km	7,2 km	43,5 km	24,6 km	6,1 km (Schule) 49,8 km (Hochs.)

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Mehr als die Hälfte der Schulwege sind kürzer als 5 km. Damit sind für die meisten Schülerinnen und Schüler im Landkreis Augsburg die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Aber auch längere Schulwege lassen sich identifizieren: So ist fast jeder vierte Schulweg länger als 10 km. Wege zu Hochschulen und Universitäten weisen mit rund 44 km erwartungsgemäß die größte durchschnittliche Entfernung auf

Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes



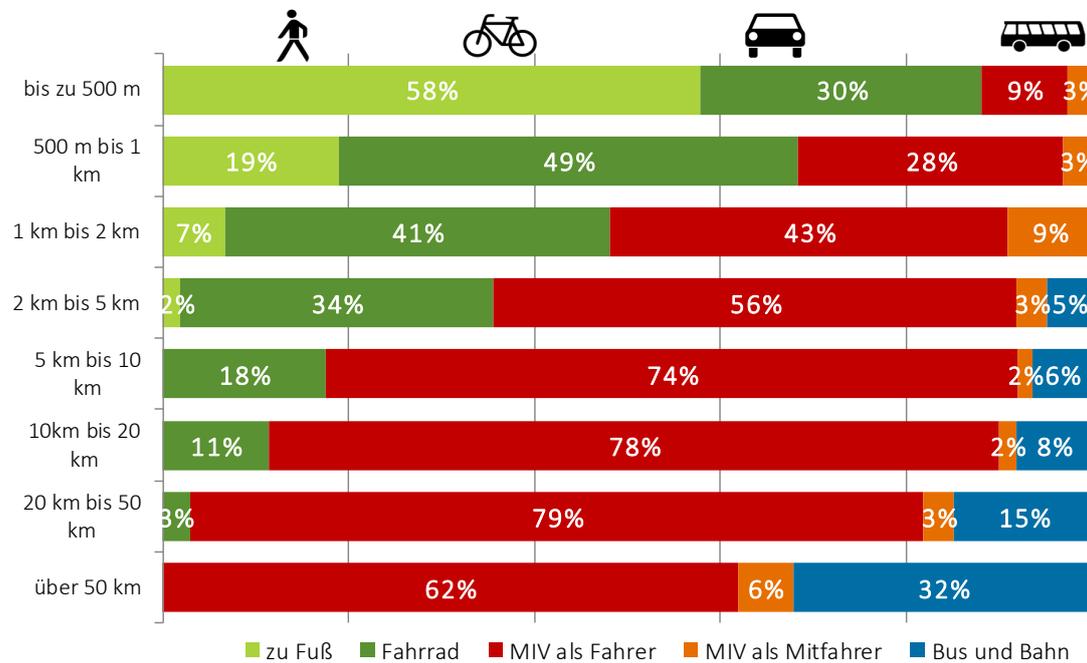
Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Ortsteils zu rund 60% zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wird bei allen anderen Pendelwegen schwerpunktmäßig auf das eigene Auto zurückgegriffen. Im Vergleich mit anderen Untersuchungsräumen liegt insbesondere der Fahrradanteil auf Wegen innerhalb des eigenen Wohnortes bereits auf einem hohen Niveau. Auffällig ist, dass auf Arbeitswegen in die Stadt Augsburg jeder dritte Weg zu Fuß, per Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt wird. Dies ist einerseits auf die Lage einiger Kommunen im Landkreis Augsburg in fahrradfreundlicher Entfernung zur Stadt Augsburg zurückzuführen. Weiterhin wirkt hier auch der großstädtische Problemdruck im Autoverkehr (Staus, hoher Parkdruck), der durch das Fahrrad oder eine Fahrt mit Bus und Bahn vermieden wird.

Bus und Bahn erlangen erst eine signifikante Bedeutung, sobald die Kreisgrenze auf Arbeitswegen überschritten wird und Zugverbindungen genutzt werden. Insgesamt wird der ÖPNV für Relationen über die Kreisgrenze hinaus häufiger genutzt als für Arbeitswege innerhalb des Kreises. Der sehr geringe Mitfahreranteil mit 3% bis 4% offenbart darüber hinaus Potenziale für die Bildung bzw. systematische Förderung von Mitfahrgelegenheiten.

Erwerbstätige nutzen hauptsächlich das Auto, sobald der Arbeitsweg länger als 2 km ist. Bis zu einer Pendelentfernung von 5 km weist insbesondere der Radverkehr außerordentlich hohe Anteile auf. Bis zu einer Entfernung von 20 km werden Fahrten mit dem Rad zur Arbeit unternommen; danach nimmt die Bedeutung des Radverkehrs deutlich ab. Auf kurzen Distanzen, und damit überwiegend für Binnenverkehre innerhalb einer Kommune, ist noch kein wahrnehmbarer ÖV-Anteil feststellbar. Ab einer Distanz von mindestens 5 km steigt die Bedeutung bzw. Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems auf Arbeitswegen kontinuierlich mit der Wegedistanz

an. Knapp ein Drittel der Wege mit einer Entfernung von über 50 km werden mit Bus und Bahn zurückgelegt.

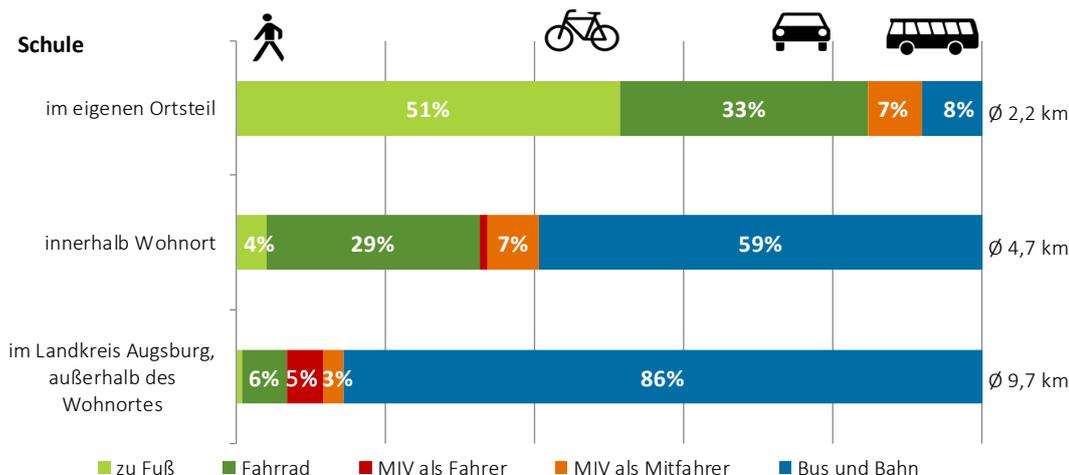
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung



Insgesamt lassen sich insbesondere in den Entfernungsklassen zwischen 2 km und 10 km noch Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. In den höheren Entfernungsklassen hingegen könnten noch weitere Wege im Berufsverkehr auf den ÖPNV bzw. auf Mitfahrgelegenheiten verlagert werden. Auch hier liegen die Anteile im sehr geringen Bereich.

Im Schülerverkehr werden Ausbildungswege innerhalb des eigenen Ortsteils schwerpunktmäßig nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad (insg. 84%), zurückgelegt. Bei Schulwegen, die über den Ortsteil hinaus verlaufen, verlagert sich der Schwerpunkt auf Bus und Bahn als wichtigste Verkehrsmittel im Schülerverkehr. Im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen ist der Anteil von Pkw-Mitfahrern auf einem niedrigen Niveau.

Abb. 19: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule



Bewertung der Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wird mit dem Auto am besten bewertet. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit mangelhaft oder ungenügend bewertet und auch befriedigende oder ausreichende Noten wurden vergleichsweise selten für die Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz mit dem Pkw vergeben.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Bus und Bahn erzielt. 46 % der Erwerbstätigen bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend. Lediglich knapp ein Viertel der Befragten bewertet das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt zur Arbeit als gut oder sehr gut. Von den Schülern im Landkreis Augsburg werden Bus und Bahn für die Fahrt zur Schule deutlich besser empfunden als von den Erwerbstätigen. Hier bewerten über die Hälfte der Schülerinnen und Schüler die Erreichbarkeit mit mindestens gut. Dennoch vergeben auch rund ein Sechstel der Schülerinnen und Schüler nur eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung für die Erreichbarkeit der Schule mit dem Bus- und Bahnangebot.

Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln

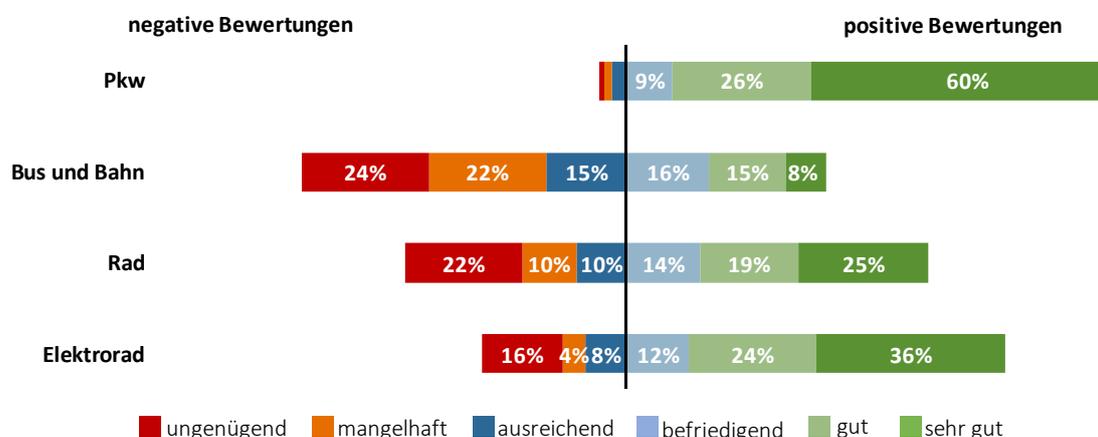
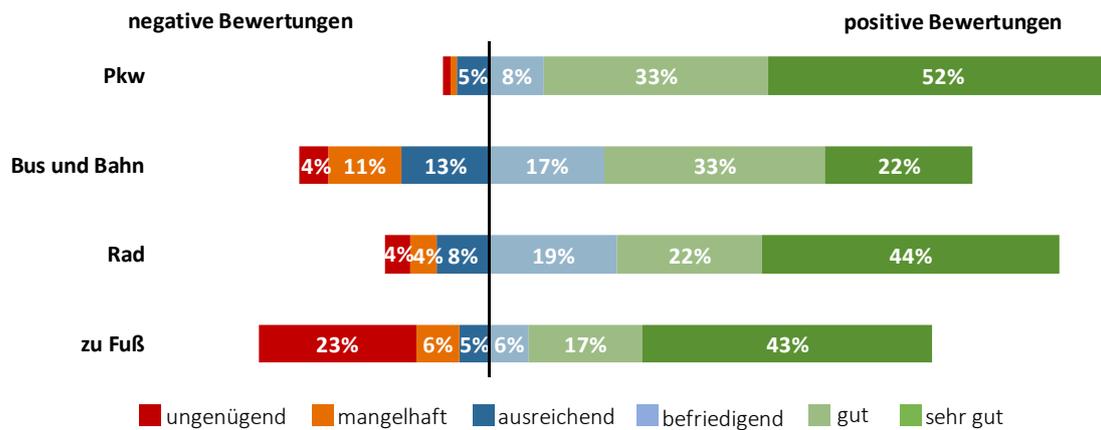


Abb. 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln


Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Fahrrad weist vergleichsweise große Kontraste zwischen schlechten und guten Bewertungen auf. Dies ist vor allem auf eine große Spannweite der Entfernungen zum Arbeitsplatz zurückzuführen. Während ein Viertel der Erwerbstätigen die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad als sehr gut bewertet, sind es vergleichbar viele Erwerbstätige, die die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes per Fahrrad als ungenügend einstufen. Die Bewertung der Erreichbarkeit mittels Elektrofahrzeug fällt besser aus. Über die Hälfte der Befragten schätzen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Elektrorädern als gut oder sehr gut ein. Dies kann mit der größeren Reichweite der Elektrofahrzeuge, die ihre Nutzung auf dem Weg zur Arbeit attraktiver macht, begründet werden.

Die kürzeren Entfernungen im Schülerverkehr spiegeln sich folglich auch in der Bewertung der Erreichbarkeit der Schule wider: Rund zwei Drittel der Schüler im Landkreis Augsburg können ihre Schule mit dem Fahrrad gut oder sehr gut erreichen. Lediglich rund 16 % der Schülerinnen und Schüler sind mit der Erreichbarkeit der Schule per Fahrrad unzufrieden. Die fußläufige Erreichbarkeit der Schulstandorte wird von rund 60 % der Schülerinnen und Schüler mit mindestens gut bewertet, aber auch von knapp einem Viertel der Befragten mit ungenügend bewertet.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. des Schulstandortes korreliert v. a. beim Radverkehr (sowie beim Fußverkehr für den Schulstandort) mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter der Arbeits-/Ausbildungsort entfernt liegt, desto schlechter wird die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad eingestuft. Dagegen zeigen sich beim Auto nur geringe und somit distanzunempfindliche Unterschiede.

Im Bus- und Bahnverkehr wird vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen schlecht bewertet, die außerhalb des eigenen Wohnorts, aber innerhalb des Landkreises Augsburg liegen. Ein möglicher Grund hierfür ist, dass hier insbesondere disperse Verbindungen häufig nicht durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt bzw. teilweise nur über Umwege erreichbar sind.

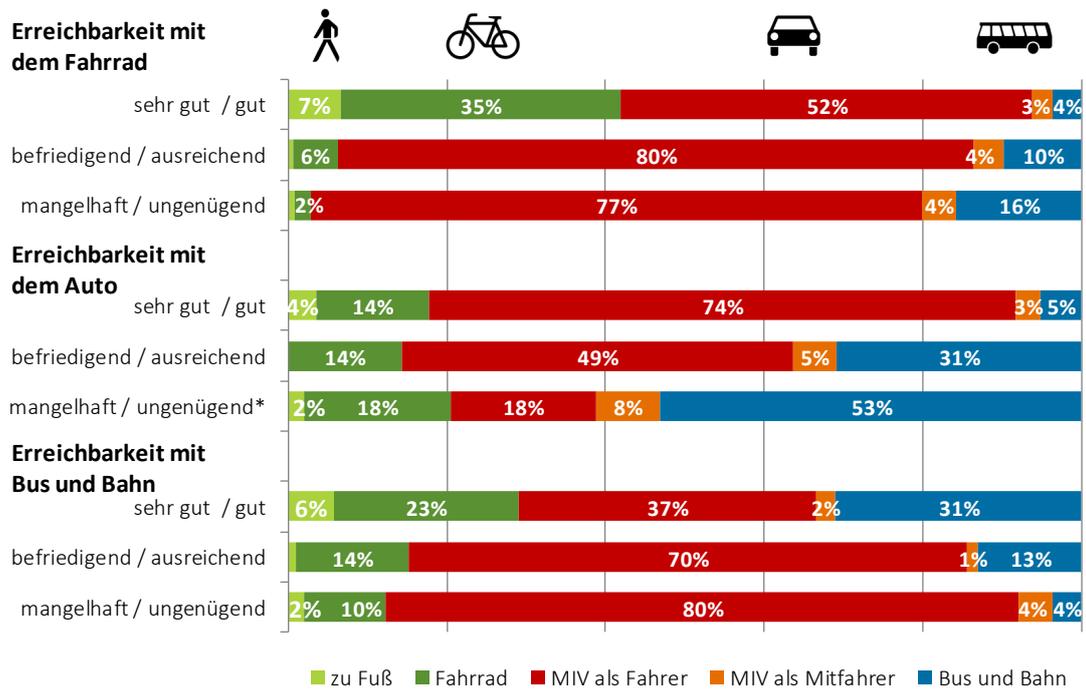
Tab. 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewerten (in %)	Pkw (n=2.260)	Bus & Bahn (n=2.057)	Fahrrad (n=2.046)	Elektrorad (n=66)
Arbeits-/Ausbildungsstätte im eigenen Ortsteil	90%	38%	94%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte innerhalb des Wohnorts	92%	45%	78%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte außerhalb des Wohnorts, aber im Landkreis Augsburg	93%	17%	47%	*
Stadt Augsburg	82%	32%	37%	*
außerhalb des Landkreises (nicht Stadt Augsburg)	75%	22%	7%	*
Gesamtdurchschnitt	85%	28%	48%	62%

*: Fallzahl zu gering

Zwischen der Erreichbarkeitsbewertung nach den verschiedenen Verkehrssystemen und der stichtagsbezogenen Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz lassen sich eindeutige Zusammenhänge zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel feststellen. Je besser die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrssystem eingestuft wird, desto häufiger kommt das entsprechende Verkehrsmittel zum Einsatz. Bei der Wahl zugunsten des Fahrrads wird die Erreichbarkeitsbewertung maßgeblich über die Entfernung der Wohnung zum Arbeitsplatz bestimmt: Während Arbeitswege von einer Länge bis 10 km mit einer eher guten Erreichbarkeit bewertet werden, schätzen die Befragten mit Arbeitswegen von über 10 km die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eher ungenügend ein. Ein Drittel der Wege zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz werden mit Bus und Bahn bewältigt, wenn die Erreichbarkeit mit sehr gut oder gut eingeschätzt wird.

Abb. 22: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung



*: geringe Fallzahl beachten

Mit wenigen Ausnahmen werden die Wege zum Arbeitsplatz ungeachtet der Bewertungen der Erreichbarkeit am häufigsten mit dem Pkw zurückgelegt. Lediglich wenn die Erreichbarkeit mit dem Auto als mangelhaft oder ungenügend oder die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gut oder sehr gut bewertet wird, werden weniger als die Hälfte der Wege zum Arbeitsplatz mit dem Auto zurückgelegt. Insgesamt zeigt sich, dass das Auto meistens genutzt wird, wenn die Erreichbarkeit nicht als mangelhaft oder ungenügend bewertet wird, unabhängig von der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit anderen Verkehrsmitteln.

Gründe der Nichtnutzung in der Verkehrsmittelnutzung

Die Verkehrsmittelnutzung wird durch verschiedene Gründe beeinflusst. Insbesondere die Wetterabhängigkeit und zu lange Strecken halten die Befragten vom Radfahren und vom Zufußgehen ab. Knapp die Hälfte der Personen wird durch fehlende (Direkt-)Verbindungen sowie (teilweise daraus resultierend) einem zu hohen Zeitaufwand von der Nutzung von Bus und Bahn abgehalten.

Jeweils etwa vier von fünf Personen lassen sich nicht durch fehlendes Sicherheitsgefühl oder durch eine geringe Qualität der Wege zur Nichtnutzung eines Verkehrsmittels beeinflussen. Umgekehrt würden jeweils 16 % der Befragten aufgrund eines fehlendes Sicherheitsgefühls oder einer geringen Wegequalität das Radfahren vermeiden.

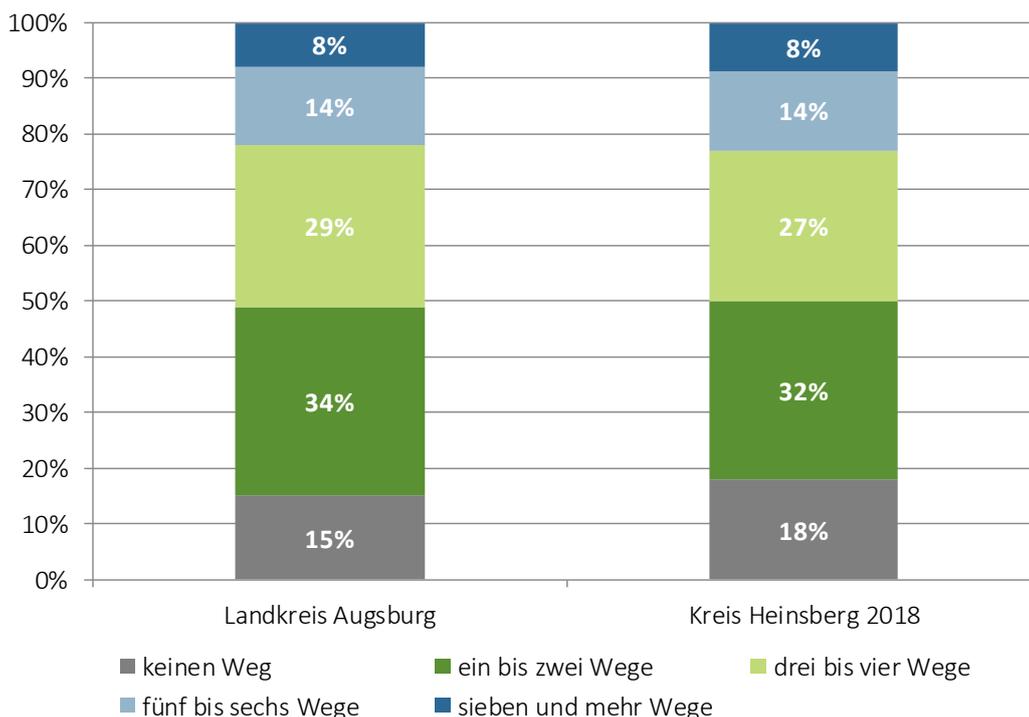
Tab. 26: Gründe der Nichtnutzung in der Verkehrsmittelwahl

Gründe der Nichtnutzung von Mobilitätsangeboten (alle P. ab 6 J.) (in %) (Mehrfachantworten möglich)	n	Zu Fuß gehen	Radfahren	Bus und Bahn	Keinem
Fehlendes Sicherheitsgefühl	2.624	8%	16%	7%	79%
Wetterabhängigkeit	2.959	47%	69%	7%	25%
Körperliche Einschränkungen	2.595	10%	10%	5%	85%
Geringe Qualität der Wege	2.441	6%	16%	4%	80%
Zu lange Strecke	2.957	67%	52%	19%	21%
Zu hoher Zeitaufwand	2.957	54%	44%	49%	20%
Fehlende (Wege-) Verbindung	2.460	13%	19%	49%	41%

4.4 Mobilität am Stichtag

Mehr als acht von zehn Befragten im Landkreis Augsburg haben am Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,8 Wege pro Tag zurückgelegt. Fast die Hälfte der Befragten haben einen oder zwei Wege zurückgelegt.

Abb. 23: Wegezanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Tab. 27: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege/ mobile Person	Anteil an Immobi- len ¹¹	Wege/ alle Perso- nen
Landkreis Augsburg 2019 (n=3.700)	3,8	15%	3,1
Kreis Heinsberg 2018 (n=1.698)	3,8	18%	3,2
bundesweit (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1

Die mobilste Bevölkerungsgruppe (bei Berücksichtigung der Immobilien) sind die Teilzeiterwerb-stätigen, die im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurücklegen. Die Auszubildenden und Stu-dierenden sind die immobilsten Gruppen mit jeweils 2,6 Wegen pro Werktag. Die Rentnerinnen und Rentner liegen mit 2,9 Wegen pro Werktag ebenfalls unter dem Durchschnitt, da hier die Wege von und zur Arbeit entfallen und Rentnerinnen und Rentner oft auch von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, die zu einer Reduzierung der Mobilität beitragen. Mit jeweils

¹¹ Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben

3,2 Wegen pro Werktag nähern sich die Vollzeitberufstätigen und Schülerinnen und Schüler etwa dem Bevölkerungsdurchschnitt an. Hausfrauen und -männer liegen mit 3,3 Wege pro Werktag über dem Durchschnittswert. Insgesamt zeigt sich die Tendenz, dass Bevölkerungsgruppen, die einer ganztägigen oder annähernd ganztägigen Beschäftigung nachgehen, weniger Wege zurücklegen, als Bevölkerungsgruppen, die einer weniger zeitintensiven Beschäftigung nachgehen und daher mehr Zeit für andere Erledigungen und Freizeitaktivitäten haben.

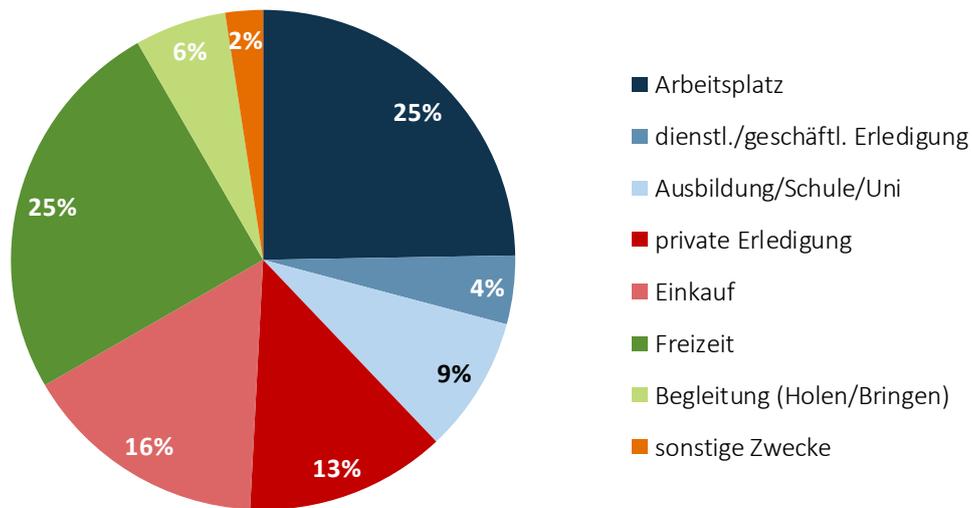
Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 30 bis 50-Jährigen mit durchschnittlich 3,6 Wegen pro Werktag die meisten Wege zurück. Äquivalent zu den Ergebnissen nach Bevölkerungsgruppen zeigt sich, dass Personen zwischen 18 und 30 Jahren sowie ab 65 Jahren am immobilsten sind (2,7 Wege pro Werktag, 2,8 Wege pro Werktag). Die Gruppe minderjährigen Personen sowie die 50- bis 65-Jährigen liegen mit durchschnittlich 3,3 Wegen pro Werktag (6 bis unter 18 Jahren) und 3,2 Wegen pro Werktag (50 bis unter 65 Jahre) im mittleren Bereich.

Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, überdurchschnittlich viele Wege pro Werktag zurück (Alleinerziehende: 3,9 Wege, Paar mit mehreren Kindern: 3,7 Wege, Paare mit einem Kind: 3,6 Wege pro Werktag). Lediglich Mehrerwachsenen-Haushalte mit Kindern bleiben mit 2,9 Wegen pro Werktag unter dem Mittelwert. Mehrerwachsenen-Haushalte ohne Kinder und Paare ohne Kinder liegen unter dem Durchschnitt (Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder: 2,7 Wege, Paar ohne Kinder: 3,0 Wege pro Werktag). Die Ein-Personen-Haushalte liegen dagegen mit 3,3 Wegen pro Werktag als einziger Haushaltstyp ohne Kinder über dem Durchschnitt.

Wegezwecke

Die Wege im Landkreis Augsburg am häufigsten (29 %) zu privaten Versorgungszwecken (private Erledigung und Einkauf) zurückgelegt. Jeweils ein Viertel der Wege sind Freizeitwege oder Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzukommen Wege zur Begleitung von Personen, die rund 6 % aller Wege ausmachen. Davon werden auf über 4 % der Wege Kinder begleitet.

Abb. 24: Wegezwecke werktags



Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke im Landkreis Augsburg unterscheidet sich lediglich in Teilen von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsbefragung MiD 2017. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (16%), demgegenüber aber mehr zu dienstlichen Zwecken (11%) zurückgelegt. Auch die Begleitwege fallen im Bundesdurchschnitt höher aus (8%).

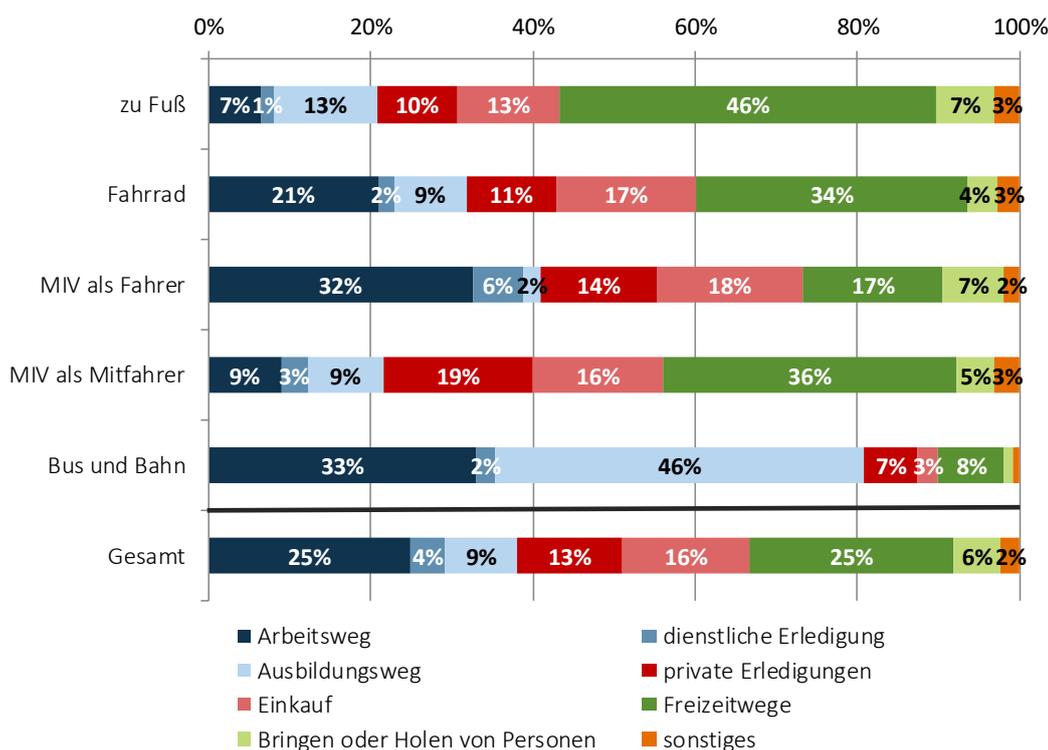
Tab. 28: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

Wegezweck (Personen ab 6 J.) (in %)	Landkreis Augsburg 2018 (n=5.081)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.081)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
Arbeitsplatz	25%	25%	16%	16%
dienstlich / geschäftlich	4%	3%	10%	11%
Ausbildung, Schule, Uni	9%	9%	7%	7%
private Erledigung	13%	13%	15%	14%
Einkauf	16%	17%	16%	16%
Freizeit	25%	28%	28%	28%
Begleitung von Kindern	4%	4%	8%	8%
Begleitung von Erwachsenen	1%			
sonstige Zwecke	2%	1%	k.A.	k.A.
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen. Besonders deutlich wird dies z. B. bei der Betrachtung der Fußwege. Fast die Hälfte der Fußwege werden zu Freizeitzwecken (46%) zurückgelegt. Der hohe Anteil an Freizeitzwecken ist in Teilen durch das vergleichsweise gute Wetter (wenig Niederschlag) zu begründen. Mit selbigem Grund lassen sich die 34% der Wege mit dem Fahrrad zu Freizeitzwecken erklären. Dieser Wert zeigt aber auch die allgemeine Bereitschaft der Fahrradnutzung und somit das

Potenzial, den Radverkehr im Alltagsverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehre) noch stärker zu etablieren. Durch das Aufkommen von E-Fahrrädern eignen sich dazu vor allem Strecken von bis zu 10km. Fast jeder dritte Weg mit dem MIV als Fahrer ist ein Weg zum oder vom Arbeitsplatz. Mit dem MIV als Mitfahrer werden am häufigsten Wege zu Freizeitzwecken zurückgelegt (36%). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel im Vergleich den höchsten Anteil an Wegen zum Zweck privater Versorgungszwecke (private Erledigungen und Einkauf) auf (35%). Der ÖV wird insbesondere für Wege zum Arbeitsplatz (33%) und für Ausbildungswege (46%) genutzt. Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen zeigt, dass der Bus eine zentrale Funktion für Ausbildungswege – vor allem zur Schule – einnimmt, so sind über 72% der Wege mit dem Bus Wege zum oder vom Ausbildungsort. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hingegen nimmt eine größere Funktion für Arbeitswege ein: 46% der mit dem SPNV zurückgelegten Wege finden zu Arbeitszwecken statt, während weniger als jeder dritte Weg ein Ausbildungsweg ist. Neben den Arbeits- und Ausbildungswegen hat der ÖV allerdings derzeit kaum weitere Bedeutung und weist demzufolge Entwicklungspotenziale auf.

Abb. 25: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln

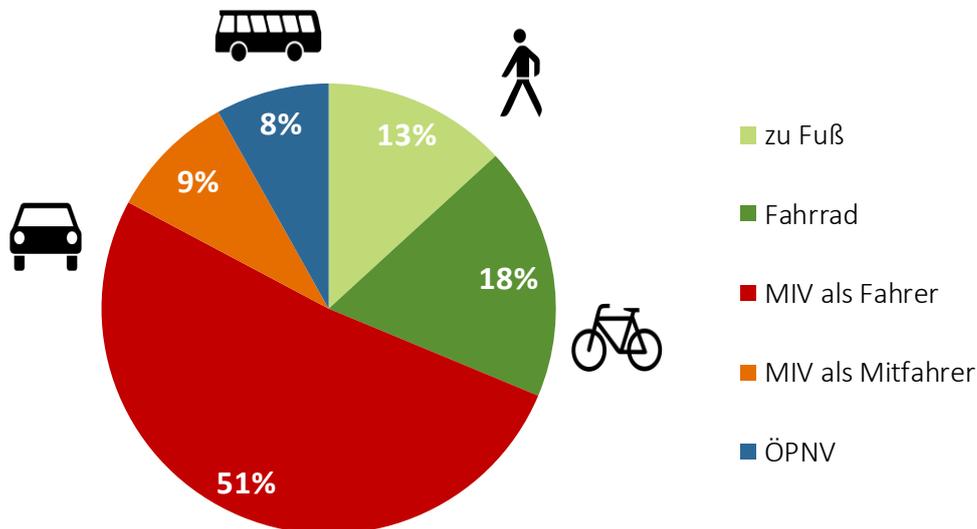


4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Insgesamt 31% der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 13% der Wege zu Fuß unternommen und für 18% der Wege das Fahrrad genutzt.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden lediglich 8% der Wege bewältigt. Das dominante Verkehrsmittel ist das Auto, das für 60% der Wege eingesetzt wird. Dabei werden 51% aller Wege mit dem Auto als Fahrer und weitere 9% als Mitfahrer zurückgelegt.

Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Landkreis Augsburg



Gegenüber dem Kreis Heinsberg liegen die größten Unterschiede beim Radverkehr und beim MIV. So werden dort 13% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt und weitere 13% zu Fuß. Dies äußert sich auch in einem höheren Anteil des MIV. Im Kreis Heinsberg (2018) werden 56% der Wege mit dem Auto als Fahrer und 11% als Mitfahrer zurückgelegt. Diese Zahlen zeigen, dass im Vergleich zu ähnlichen strukturierten Kreisen bereits gute Bedingungen zugunsten des Umweltverbunds vorherrschen.

In die Modal-Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde (Hauptverkehrsmittel). Bei einer Auswertung nach dem Etappenprinzip, die auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich der Fußwegeanteil auf 18% und der Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf 9%. Diese Gewinne gehen zulasten des Fahrradverkehrs (17%) und des MIV als Fahrer (46%), sodass der MIV insgesamt auf 55% sinkt.

Verkehrsmittelwahl zur Haltestelle

Intermodale Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, gewinnen in der Verkehrsplanung einen zunehmenden Stellenwert. Im Landkreis Augsburg wird die Kombination der Verkehrsmittel wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) bereits gut angenommen. Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle gemacht werden, liegt aktuell bei 11%, während in der Vergleichsregion ein Anteilswert von 3 % ermittelt wurde.

Zwischen der Verkehrsmittelwahl zur Bushaltestelle, zur Straßenbahnhaltestelle und zum Bahnhof bestehen große Unterschiede. Wege zur Bushaltestelle werden zum Großteil zu Fuß (82 %) unternommen. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Des Weiteren kommen 11% Personen mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle und weitere 7% mit dem MIV. Jeder zweite Weg zur Straßenbahnhaltestelle wird mit dem Bus unternommen und für knapp jeden vierten Weg wird der MIV genutzt. Der Anteil des Fußverkehrs auf den Wegen zur Straßenbahnhaltestelle ist mit 19% gegenüber dem Anteil an den Wegen zu Bushaltestelle sehr gering.

Tab. 29: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Straßenbahnhaltestelle/zur Bushaltestelle

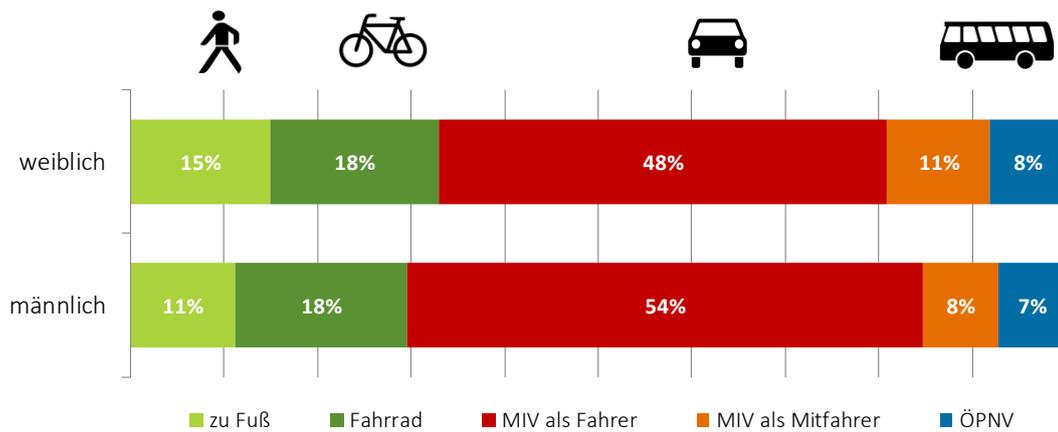
Verkehrsmittelwahl zur ÖV-Haltestelle (Wege von Personen ab 6 J. mit Ziel o. Start im Landkreisgebiet) (in %)	Landkreis Augsburg			Kreis Heinsberg 2018	
	Bushaltestelle (n=154)	Straßenbahnhaltestelle (n=130)	Bahnhof (n=266)	Bushaltestelle (n=150)	Bahnhof (n=350)
zu Fuß	82%	19%	27%	96%	25%
Fahrrad	11%	8%	25%	3%	30%
Pkw/Motorrad	7%	24%	35%	<1%	32%
Bus	-	50%	12%	-	13%
Sonstige	<1%	<1%	1%	<1%	<1%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Auf dem Weg zum Zug fällt die Verkehrsmittelwahl differenzierter aus, was durch die größere Erschließung im Zugverkehr und damit verbundene größere Distanzen zum Bahnhof zu erklären ist. Die Hälfte der Nutzer des Zugverkehrs erreichen den Bahnhof zu Fuß oder mit dem Rad. Über ein Drittel legen den Weg zum Bahnhof mit dem MIV zurück, wobei 27 % selbst fährt und 7 % sich bringen lässt. Geringere Anteile entfallen auf den Busverkehr (12 %) und sonstige Verkehrsmittel wie bspw. Straßenbahn oder Taxen.

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Während Männer häufiger mit dem Auto unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück. Darüber hinaus sind Frauen häufiger als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs als Männer. Geringfügige Unterschiede sind bei Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung feststellbar.

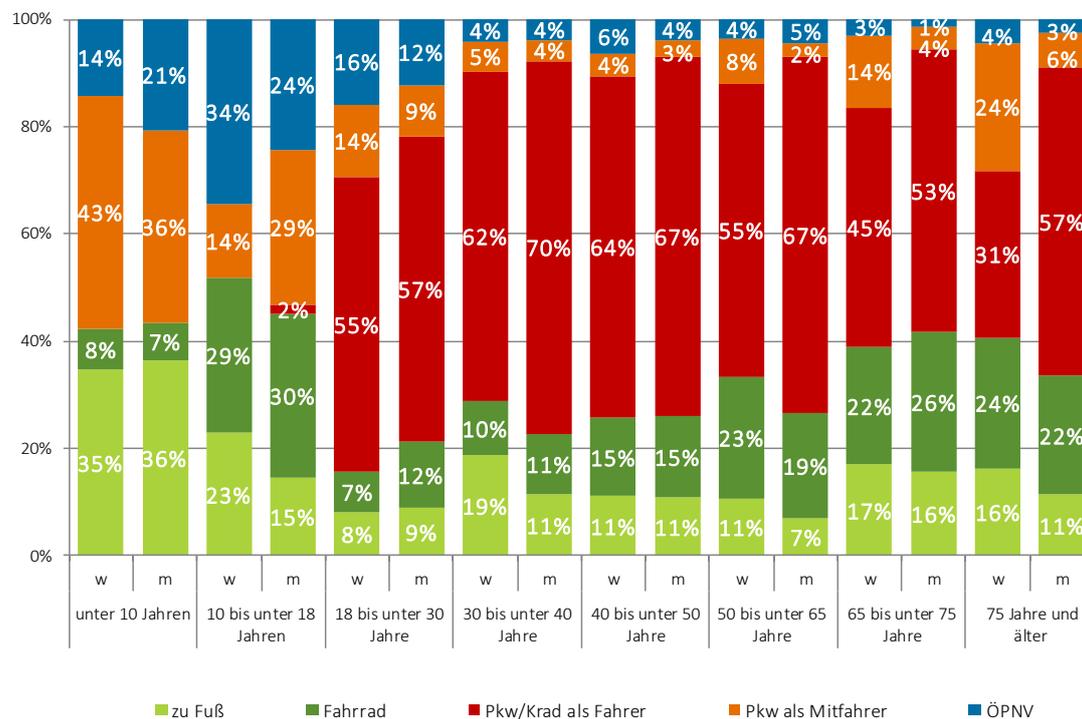
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Außerdem unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl auch nach dem Alter. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, sind tendenziell eher nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, unterwegs.

Bei Kindern unter 10 Jahren nimmt vor allem der Mitfahreranteil einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Eltern-Taxi“). Zudem weisen diese Altersgruppen die höchsten Fußverkehrsanteile auf. Unterschiede sind bei den Minderjährigen zwischen den Geschlechtern in der ÖPNV-Nutzung auszumachen. So werden 34% der Wege von weiblichen Personen zwischen 10 bis unter 18 Jahren mit dem ÖPNV zurückgelegt, wohingegen männliche Personen desselben Alters nur 24% der Wege mit dem ÖPNV zurücklegen. Gegenteilig verhält es sich im MIV, da männliche Befragte deutlich mehr Wege mit dem Auto als Mitfahrende zurücklegen. Bei den Personen ab 30 Jahren verliert der ÖPNV an Bedeutung. Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung gilt zudem zu beachten, dass die MIV-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als MIV-Fahrer am Verkehr teilnehmen. Ab dem 18. Lebensjahr nimmt der MIV eine dominante Position ein, wobei die Seniorinnen ab 65 Jahren zunehmend den MIV als Mitfahrende nutzen. Letzteres ist auf eine geringere Führerscheinbesitzquote älterer Frauen zurückzuführen. Die größten MIV-Anteile werden bei den Männern in den mittleren Altersgruppen (30 bis unter 40 Jahre und 40 bis unter 50 Jahre) mit jeweils über 70% erreicht. Auffällig ist zudem, dass die 18 bis unter 30-Jährigen die geringsten Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufweisen, während die höchsten Anteile der aktiven Verkehrsarten die Gruppen unter 18 Jahren aufweisen. Die Gründe liegen auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden Wege zu Fuß und mit dem Rad durch Wege mit dem Auto ersetzt.

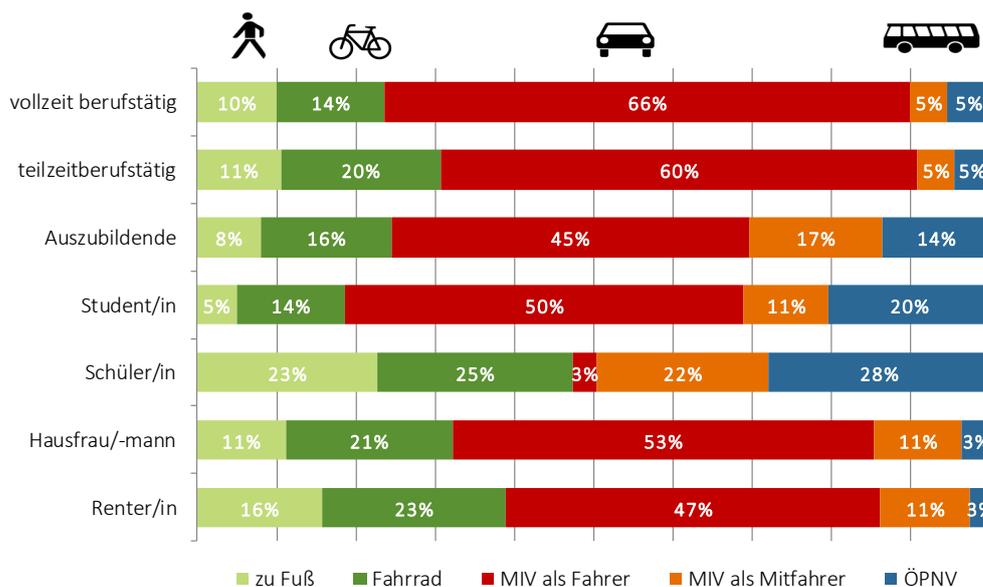
Abb. 28: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

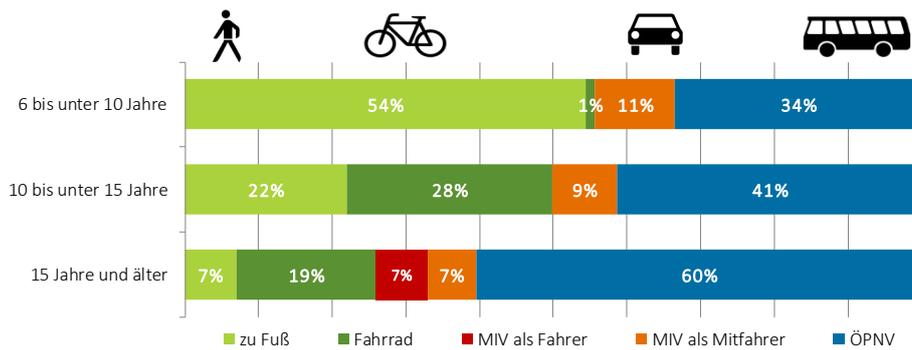
Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus. Berufstätige nutzen auf ihren Wegen sehr viel häufiger den MIV als Fahrer als andere Erwerbsgruppen. Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen ergeben sich im Umweltverbund. Während mit 71 % Vollzeitberufstätige mehr Wege mit dem Auto tätigen als Teilzeitberufstätige, legen Teilzeitberufstätige mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad (24 %) zurück. Zu Fuß oder per Fahrrad sind vermehrt Schüler/innen (47%) sowie Rentner/innen (34%) und Hausfrauen/-männer (32%) auf ihren Wegen unterwegs. Unter Ausschluss der Schüler legt die Gruppe der Rentner und Rentnerinnen nicht nur die meisten Wege innerhalb der Nahmobilität (Fuß und Rad) zurück, sondern auch die wenigsten mit dem MIV (58%). Überdurchschnittlich häufig nutzen Schüler/innen (28%), Studierende (20%) und Auszubildende (14%) den ÖPNV. Dies ist zum einen auf die fehlende Fahrerlaubnis und zum anderen auf den hohen ÖV-Zeitkartenbesitz durch Schul- bzw. Semestertickets zurückzuführen.

Abb. 29: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schülern auf Schulwegen, zeigt sich die gute Versorgungsstruktur im Landkreis Augsburg. Bis zu einem Alter von 9 Jahren gehen Schüler und Schülerinnen überwiegend zu Fuß zur Grundschule (54 %) und lediglich 11 % werden mit dem Auto zur Grundschule gebracht. Anhand der Werte im Radverkehr zeigt sich eine Veränderung im Mobilitätsverhalten. In jungen Jahren legt nur ein geringer Anteil der Schüler und Schülerinnen den Schulweg mit dem Fahrrad zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis 14 Jahren jeder vierte Schulweg mit diesem Verkehrsmittel bewältigt wird. Dies kann auf den Zeitpunkt der Mobilitätsbildung zurückzuführen sein. Im Alter von 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und selbst Roller oder Krads und später auch Autos zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als Fahrer ab einem Alter von 15 Jahren auf 7 % der Schulwege genutzt wird. Der ÖPNV wird von den jüngsten Schülerinnen und Schülern bereits auf jedem dritten Schulweg und von den ältesten Schülern und Schülerinnen auf 60 % der Schulwege genutzt. Der steigende Anteil des Fahrrads, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Verkehrs wirkt sich in erster Linie negativ auf den Fußverkehr aus. Schüler ab einem Alter von 15 Jahren legen nur noch 7 % ihrer Wege zu Fuß zurück. Insgesamt steigt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schülerinnen und Schüler.

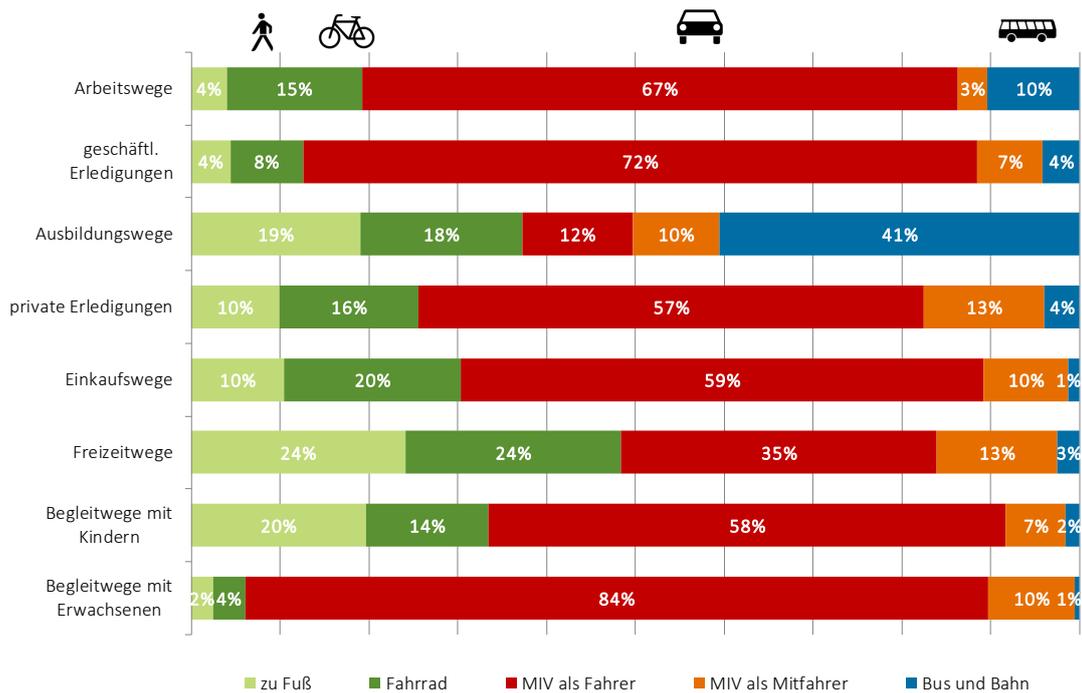
Abb. 30: Modal Split von Schülern auf Schulwegen



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Dagegen wird auf Ausbildungswegen zumeist der ÖPNV genutzt. Freizeit- und auch Ausbildungswegen werden am stärksten zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ebenso genießt der Fußverkehr eine größere Bedeutung auf Begleitwegen mit Kindern. Dennoch ist mit Ausnahme der Freizeitweg und des Ausbildungsverkehrs der MIV das dominierende Verkehrsmittel und erreicht zumeist Werte um 60% oder mehr. Den größten Anteil des MIV weisen die Wege zur Begleitung von Erwachsenen mit 93% auf. Außer im Ausbildungsverkehr (41%) hat der ÖPNV für andere Zwecke nur noch eine geringfügige Bedeutung (10% Arbeitsweg). Das Maximum des Fußverkehrs (24%) und des Radverkehrs (24%) an einem Wegezweck wird jeweils im Freizeitverkehr erreicht.

Abb. 31: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



4.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag im Landkreis Augsburg liegt bei etwas weniger als 14 km. 30% der Wege sind dabei kürzer als 2 km und die Hälfte der Wege kürzer als 5 km. Der Anteil kurzer Wege bis 5 km ist mit der Vergleichsregion Kreis Heinsberg vergleichbar. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt werden im Landkreis Augsburg tendenziell längere Wege zurückgelegt.

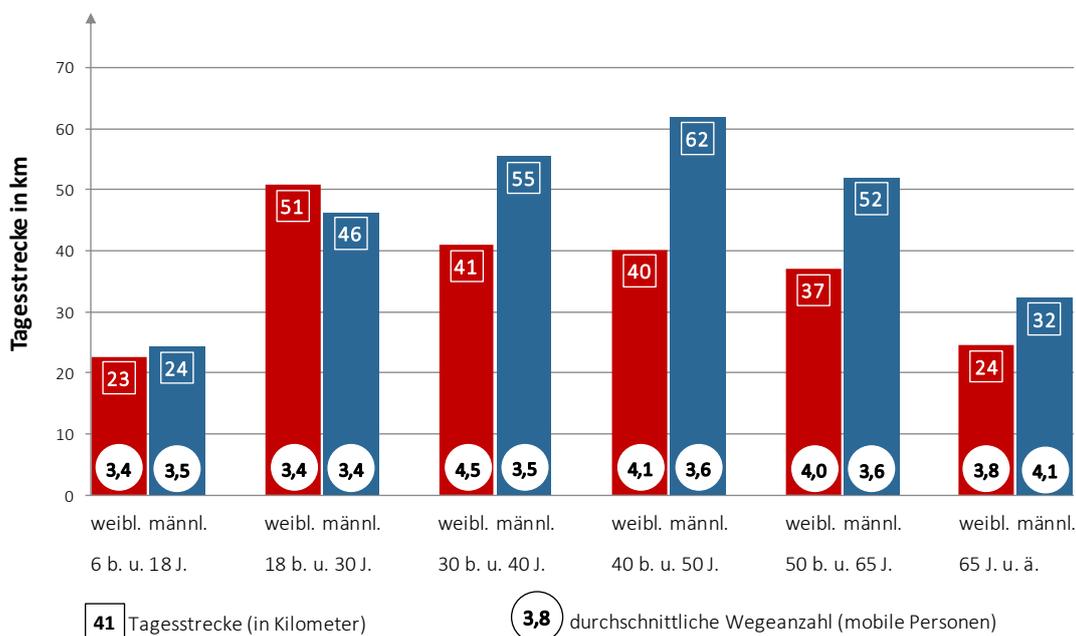
Tab. 30: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Landkreis Augsburg (n=11.544)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.134)	Städtischer Kreis - MiD 2017	MiD 2017
bis zu 1 km	18%	17%	20%	21%
1,01 km bis zu 2 km	12%	13%	14%	14%
2,01 km bis zu 5 km	20%	21%	23%	23%
5,01 km bis zu 10 km	16%	19%	16%	16%
10,01 km bis zu 20 km	16%	14%	14%	13%
20,01 km bis zu 50 km	12%	12%	10%	9%
50,01 km und mehr	6%	5%	4%	4%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Median	5,0 km	5,0 km	k. A.	k. A.
Durchschnitt	13,7 km	14,3 km	12,5 km	11,5 km
Durchschnitt (nur Wege <100 km)	10,9 km	11,1 km	k. A.	k. A.

Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich rund 19 km (Arbeitswege) bzw. 20 km (dienstl. Wege) die längsten Strecken zurückgelegt werden, sind die mittleren Distanzen auf Ausbildungswegen erwartungsgemäß deutlich geringer (9,7 km). Für private Wege zu Erledigungs- (7,5 km) oder Einkaufszwecken (5,7 km) sowie bei Freizeitwegen (8,3 km) werden noch kürzere Strecken zurückgelegt. Während für Begleitwege mit Kindern durchschnittlich die kürzesten Wege (4,4 km) gemacht werden, werden auf Begleitwegen mit Erwachsenen durchschnittlich 9,8 km absolviert.

Insgesamt legt ein Einwohner im Landkreis Augsburg an einem normalen Werktag im Durchschnitt 34 km zurück, ein mobiler Einwohner kommt auf gut 41 km.

Abb. 32: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen¹²



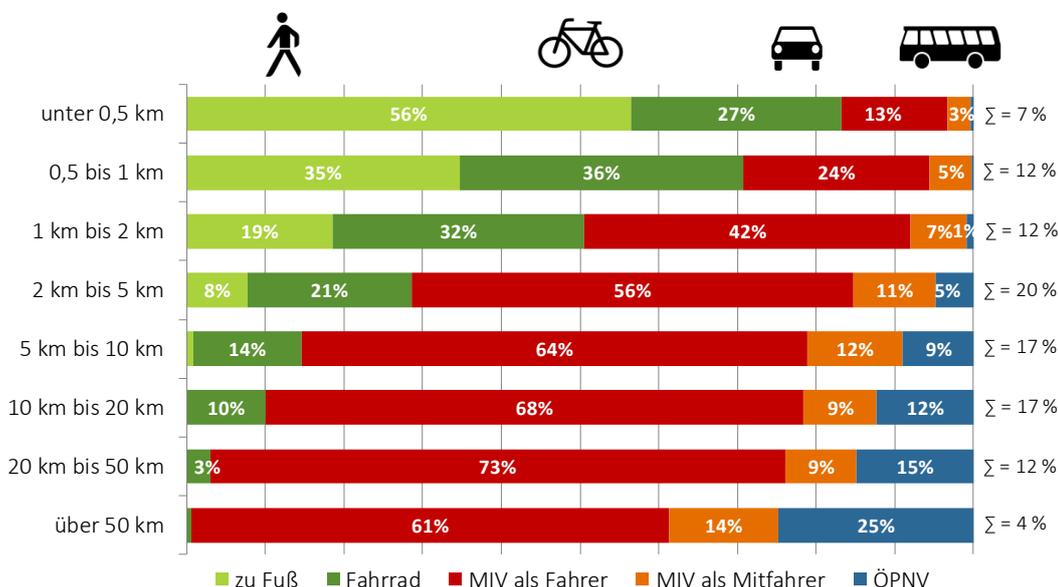
Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden ausschließlich mobile Personen und – um Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km. Die längsten Tagesstrecken legen männliche Personen zwischen 40 und 50 Jahren zurück (62 km), obwohl sie eine unterdurchschnittliche Wegeanzahl als gleichaltrige Frauen vorweisen. Auffällig ist dies besonders im Vergleich zwischen Frauen und Männern im Alter von 30 bis 40 Jahren. Obwohl Frauen dieser Altersklasse einen Weg mehr am Tag zurücklegen (4,5 zu 3,5), liegt die Tagesdistanz unterhalb der Männer in der gleichen Altersklasse. Der Unterschied in der Wegeanzahl zwischen den Geschlechtern im Alter von 40 bis unter 50 Jahren ist zwar geringer als in der jüngeren Altersklasse, demgegenüber steht aber die größte Differenz in den zurückgelegten Kilometern pro Tag (40 km zu 62 km). Insgesamt legen Frauen mit Ausnahme der jüngsten und ältesten Altersklassen tendenziell mehr Wege am Tag zurück. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in einer Vollzeitberufstätigkeit tätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen bislang häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel kürzere Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge haben. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind. Allerdings gibt es Verlagerungen bei den Wegezwecken von weiblichen Befragten: Arbeitsplatzbezogene und dienstliche Wege nehmen einen Anteil von rund 24% der Wege an; der Anteil von Einkaufs- und Versorgungswegen beträgt rund 32% der Wege.

Fußwege sind durchschnittlich 1,2 km lang, Fahrradwege 4,3 km. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer liegen bei 15,7 km, mit MIV als Mitfahrer bei 19,0 km und mit dem

¹² Die Werte in der Abbildung beziehen sich nur auf Wege unter 100 Kilometer, da es ansonsten zu „Fallzahl-Ausreißern“ gekommen wäre (z. B. durch mehrere tausend Kilometer lange Flugreisen).

ÖPNV bei 29,9km. Die mittlere Reisedistanz im ÖPNV zeigt dessen Bedeutung für längere Strecken.

Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



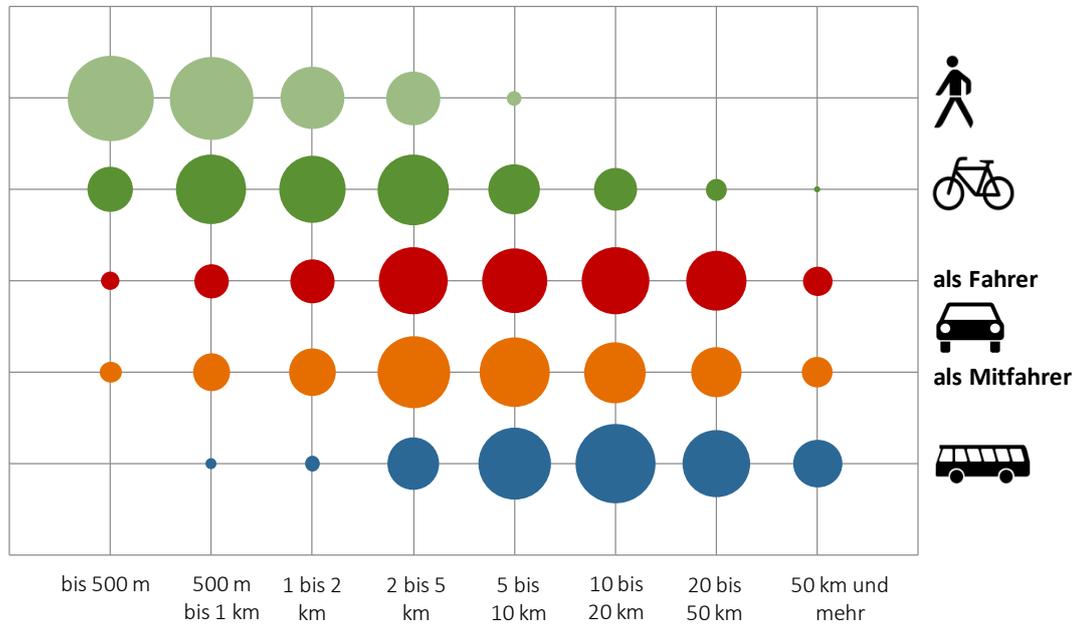
Kurze Wege bis 2 km werden zahlreich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Wegen bis 1 km dominieren die Fußwege deutlich. Bereits ab einer Wegelänge von einem Kilometer dominiert allerdings der MIV (als Fahrer oder Mitfahrer) und macht bereits knapp die Hälfte aller Wege zwischen einem und zwei Kilometer aus (49%). Zudem ist über die Hälfte der Wege nicht länger als 5 km, dadurch zeigen sich insbesondere hier noch deutliche Verlagerungspotenziale auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen.

Der Radverkehr hat auf Strecken mit einer Länge von bis zu 20km einen zweistelligen Anteil. Bei Strecken ab 10 km wird das Fahrrad zumeist für Arbeitswege oder Freizeitzwecke genutzt. Durch das Aufkommen von Pedelecs können heutzutage auch Alltagsstrecken dieser Länge zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden und bieten daher ebenfalls Verlagerungspotenziale. Einen merklichen Anteil an den Verkehrswegen besitzt der ÖPNV ab einer Länge von 2 km (5%) und steigert sich kontinuierlich mit zunehmender Entfernung. Das Maximum wird bei Wegen von über 50 km erreicht (25%); das zeigt die größere Bedeutung des ÖPNV bei steigender Entfernung. Ein Großteil hiervon sind Arbeitswege nach München.

Die folgende Abbildung zeigt die Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge: Je größer der Kreis ist, desto größer ist der Anteil der Entfernungsklasse an allen Wegen, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Hier zeigt sich, dass im Fußverkehr insbesondere Wege bis 5 km von Bedeutung sind. Im Radverkehr sind die Entfernungsklassen weniger homogen verteilt, sondern es lässt sich ein Schwerpunkt bei Wegen zwischen 2 km und 5 km identifizieren. Im Pkw-

Verkehr verteilen sich die Entfernungsklassen vergleichsweise homogen auf Entfernungen zwischen 2 und 50 km. Des Weiteren lässt sich auch erkennen, dass die Bedeutung von Bus und Bahn ab einer Wegelänge von 2 km einsetzt.

Abb. 34: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge



Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legt der durchschnittliche mobile Bewohner im Landkreis Augsburg täglich etwa 41 km zurück, davon durchschnittlich 0,6 km zu Fuß, 3 km mit dem Rad, 6,3 km mit Bus und Bahn sowie 26,8 km als MIV-Fahrer und 4,4 km als MIV-Mitfahrer. Auf das Jahr hochgerechnet werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) etwa 10.300 km zurückgelegt, davon rund 7.800 km pro Jahr mit dem MIV, rund 1.600 km mit Bus und Bahn, knapp 150 km zu Fuß und 750 km mit dem Rad.

Pro Werktag werden von der Bevölkerung im Landkreis Augsburg 780.000 Wege unternommen, davon etwa 475.000 mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern, rund 62.000 mit dem ÖPNV, etwa 140.000 mit dem Rad und rund 98.000 Wege zu Fuß. Im Landkreis Augsburg werden werktäglich rund 8,5 Mio. Personenkilometer zurückgelegt, was rund 210 Erdumrundungen entspricht. Durchschnittlich wird durch diesen Verkehrsaufwand insgesamt 1,38 t CO₂ pro Kopf ausgestoßen. Damit liegt der Landkreis Augsburg leicht über dem Bundesdurchschnitt. Der Großteil des CO₂-Austoß im Landkreis Augsburg wird mit 1,28 t CO₂ pro Kopf täglich durch den MIV verursacht. Demnach liegt das größte Potenzial zur CO₂-Einsparung in der Verlagerung des MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg von Einwohnern aus dem Landkreis Augsburg 24 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner ist bei rund 3,8 Wegen werktags 87 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen leicht unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2017 (28 bzw. 94 Minuten). In Verbindung mit der leicht überdurchschnittlichen Tagesstrecke, die jeder mobile Einwohner zurücklegt, spricht dies vor allem für gute Straßenverhältnisse, aber auch funktionierende Reiseketten mit Bus und Bahn.

Tab. 31: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Landkreis Augsburg (n=11.248)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.107)	Städtischer Kreis – MiD 2017	MiD 2017
bis unter 5 Minuten	18%	6%	3%	3%
5 bis u. 10 Minuten	20%	16%	18%	16%
10 bis u. 20 Minuten	27%	38%	37%	36%
20 bis u. 30 Minuten	16%	15%	13%	14%
30 bis u. 60 Minuten	15%	19%	19%	20%
1 bis u. 2 Stunden	4%	5%	10%	11%
2 Stunden u. mehr	1%	1%		
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	24 Min.	23 Min.	27 Min.	28 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	87 Min.	84 Min.	91 Min.	94 Min.

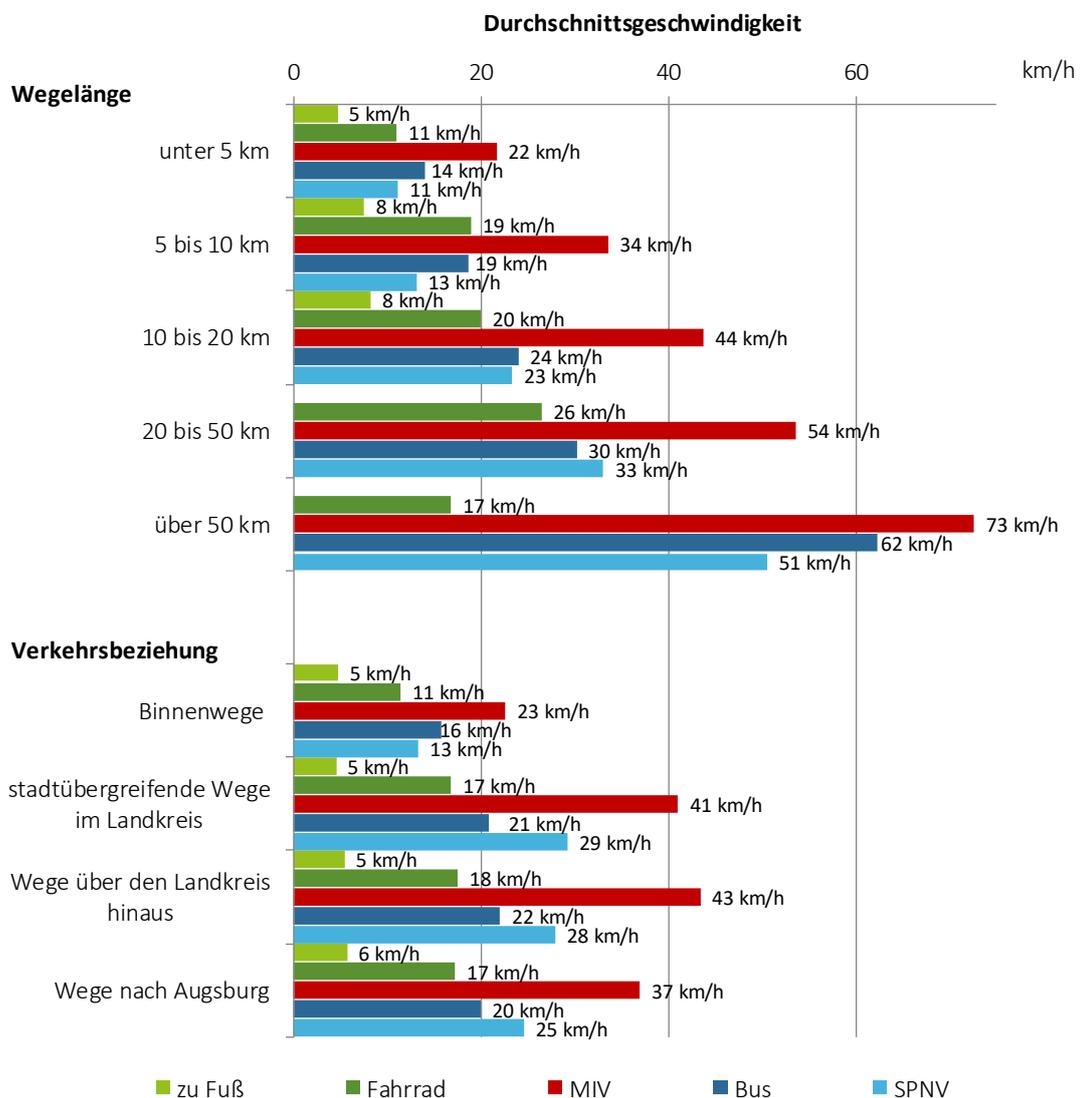
Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zu Begleit Zwecken von Kindern (11 Minuten) zurückgelegt. Es folgen Einkaufs- bzw. Versorgungszwecke (14 bzw. 17 Minuten), Begleitwege von Erwachsenen (17 Minuten) und Freizeitwege (23 Minuten). Über dem Durchschnitt liegen Ausbildungs- und Arbeitswege (27 u. 29 Minuten) sowie Wege zu dienstlichen Zwecken (31 Minuten). Die Annäherung der Wegedauer von Ausbildungs- und Arbeitswegen begründet sich durch die verstärkte Autonutzung auf Arbeitswegen, welche auf Ausbildungswegen deutlich geringer ist und zumeist durch den etwas zeitintensiveren Busverkehr kompensiert wird.

Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit je Verkehrsmittel ermittelt. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß schnell erreicht (36 km/h). Fahrradfahrer erreichen ein Stundenmittel von 13 km, E-Räder sind mit 15 km/h noch etwas schneller. Insgesamt erreicht der ÖPNV einen Wert von 26 km/h. Unter den verschiedenen Systemen im öffentlichen Verkehr sind erwartungsgemäß große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit Straßen-/Stadt-/U-Bahn bei 15 km/h und mit dem Bus bei 20 km/h, wohingegen S-Bahn/Nahverkehrszüge 34 km/h erreichen und damit

ähnlich schnell wie der MIV unterwegs sind. Vor allem innerörtlich können Wege mit dem Fahrrad in etwa so schnell wie mit Bussen oder SPNV zurückgelegt werden. Auf kurzen Strecken bis 10 km sind die Einwohner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in etwa genauso lang unterwegs wie mit dem Fahrrad. Auch bei Strecken, die länger als 10 km sind, ist der Unterschied zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV oft nur gering. Hier gilt allerdings zu beachten, dass die Geschwindigkeiten von E-Rädern in dieser Distanzklasse stärker zum Ausdruck kommen. Die Geschwindigkeit des SPNV steigt erwartungsgemäß mit längeren Distanzen. Insgesamt ist dennoch festzuhalten, dass die Differenzen geringer ausfallen, je kürzer die Wege sind.

Abb. 35: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



Signifikant werden die Unterschiede bei großen Entfernungen oder auch der Differenzierung nach Wegen, die innerhalb einer Kommune verbleiben oder über jene hinaus gehen. So liegt die

MIV-Geschwindigkeit bei Binnenverkehren 18 km/h unterhalb derer von Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen.

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen werden von den Einwohnern aus dem Landkreis Augsburg alleine durchgeführt. 23 % aller Wege werden zu zweit und 10% werden mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Freizeit-, Ausbildungs-, Einkaufs- sowie Begleitwege werden am ehesten mindestens zu zweit unternommen, während Arbeitswege nur von jeder zehnten Person in Begleitung durchgeführt werden.

Tab. 32: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Landkreis Augsburg (n=10.781)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.170)	MiD 2008
ohne Begleitung	67%	67%	55%
mit einer Person	23%	25%	28%
mit zwei Personen	6%	5%	9%
3 und mehr Personen	4%	3%	8%
	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	1,6	1,5	1,7

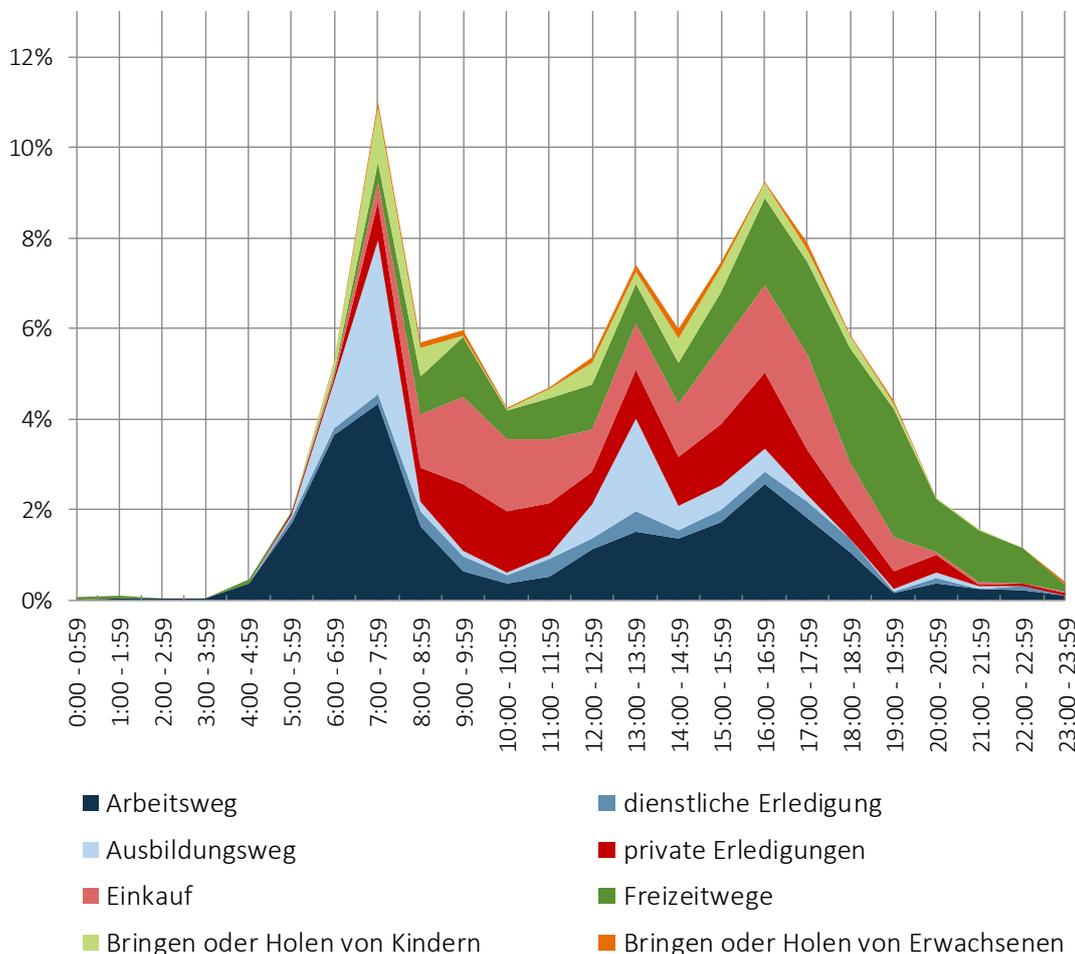
Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,6 Personen. Im Berufsverkehr liegt er mit knapp 1,2 Personen bei einem Vergleich zwischen den Wegezwecken am niedrigsten. Der höchste Besetzungsgrad ist bei Ausbildungs- (1,8, i. d. R. „Eltern-Taxi“), Begleit- (1,9) und Freizeitwegen (1,8) zu ermitteln.

Tageszeitliche Verteilung

Rund 93% aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr (11%). Die Nachmittagsspitze verläuft flacher und erstreckt sich über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden 7 - 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 10 und 11 Uhr.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebeginns differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der ausgeprägten morgendlichen Spitze und der flacheren nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege (4% und 3%) die Zusammensetzung der Wege. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15Uhr) nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke wie bspw. Freizeitwege gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagspiek des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) und bricht stärker ab als der des Arbeitsverkehrs.

Abb. 36: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck

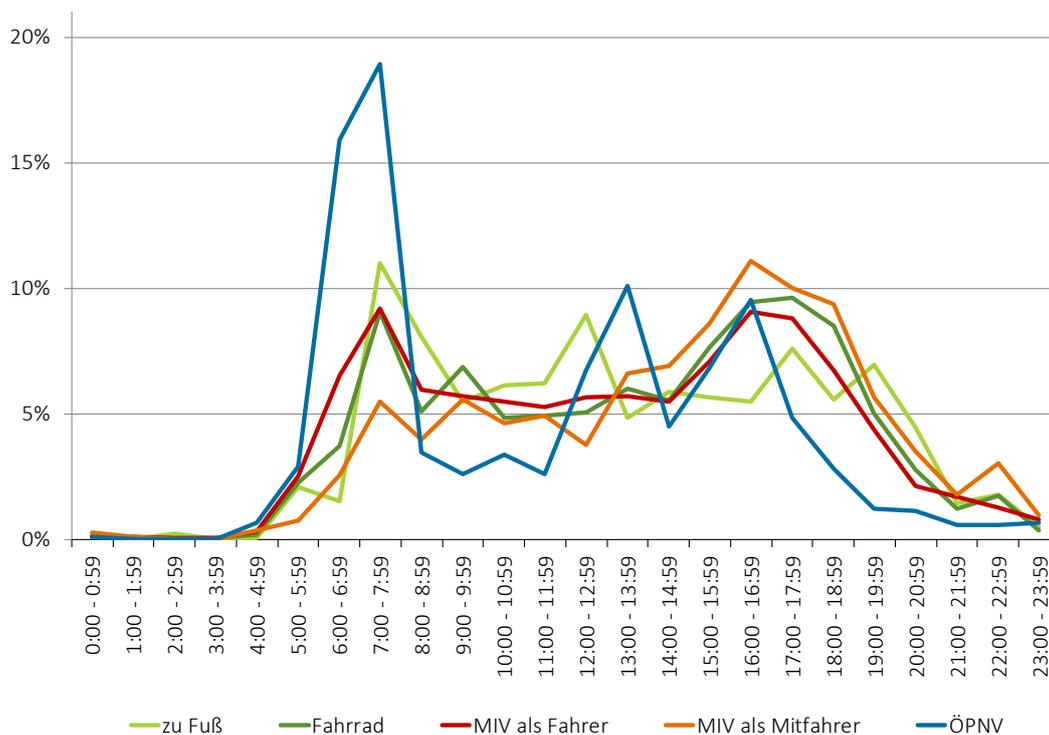


Hinweis: Wege nach Hause sind dem jeweiligen Hauptwegezweck zugeordnet worden (z. B. Rückweg von der Arbeit als Arbeitsweg)

Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls bestimmte Muster erkennen. Der ÖPNV wird vor allem auf Ausbildungswegen genutzt. Dies zeigt sich in einer ausgeprägten Spitze am Morgen zwischen 6 und 8 Uhr. Insgesamt werden über 38 % aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb von drei Stunden zwischen 6 und 9 Uhr am Morgen zurückgelegt. Hier spiegelt sich vor allem die fast ausschließliche Nutzung des ÖPNV im Ausbildungs- und Berufsverkehr wider. Im Autoverkehr zeigt sich das typische Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr sowie das flachere Nachmittagshoch zwischen 15 und 18 Uhr. Insgesamt werden in dieser Zeit aber mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt. Hinzu kommt ein deutlicher Anstieg des Mitfahreranteils v. a. in den Nachmittagsstunden. In Kombination mit geringeren ÖV-Anteilen nachmittags als am Vormittag gibt das einen Hinweis darauf, dass nachmittags nach Schulschluss mehr Kinder von der Schule abgeholt als morgen zur Schule gebracht werden. Möglicherweise ergibt sich hieraus ein Hinweis darauf, dass das auf den Schülerverkehr ausgerichtete Busangebot zu Schulschlusszeiten optimiert werden kann. Die Hochpunkte im Radverkehr liegen zwischen 7 und

8 Uhr bzw. 16 und 19 Uhr. Das etwas versetzte Hoch am Nachmittag ist ein Indiz für Freizeitwege nach Arbeits- bzw. Schulschluss. Zwischen 7 und 20 Uhr unterschreitet der Fußverkehr einen Anteil von knapp 5 % nicht. Der Höchstwert wird mit 11 % am Tagesbeginn zwischen 7 und 8 Uhr erreicht, der zu einem Großteil auf Ausbildungswege fällt.

Abb. 37: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel



4.7 Räumliche Wegebeziehungen

Zum Binnenverkehr zählen 41 % aller Wege, welche innerörtlich zurückgelegt werden. Dieser Anteil ist vergleichsweise gering und vor allem auf die kleinteiligen Gemeindegrenzen zurückzuführen, sodass häufig bereits zum Zweck der täglichen Versorgung die Gemeindegrenzen überschritten werden. Etwas mehr als ein Fünftel sind stadtübergreifende Wege, die im Landkreis verbleiben. Knapp ein Drittel der Wege gehen über den Landkreis hinaus, wobei die Stadt Augsburg als Ziel von 11 % aller Wege die wichtigste Wegerelation außerhalb des Landkreises darstellt. Weitere 6% aller Wege der Landkreisbevölkerung haben keinen Bezug zum Landkreis und verlaufen somit gänzlich außerhalb des Landkreises Augsburg¹³.

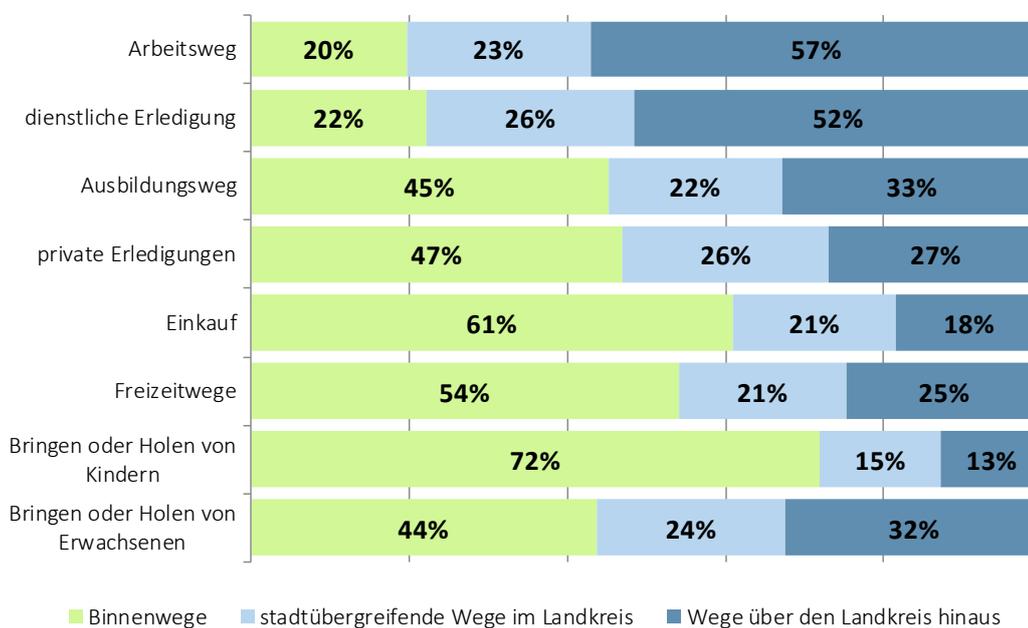
¹³ Quelle und Ziel außerhalb des Kreises (z. B. Weg zur Mittagspause bei einer auswärtigen Arbeitsstätte)

Tab. 33: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen (Wege von allen Personen ab 6 Jahre) (in %)	Landkreis Augsburg (n=11.289)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.142)
kommunaler Binnenverkehr	41%	54%
Stadtübergreifende Wege im Landkreis	21%	22%
Verkehr über den Landkreis hinaus	32%	21%
Wege ohne Bezug zum Landkreis	6%	3%
	100 %	100 %

Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig: Einkaufswege, Freizeitwege und Begleitwege werden mindestens zur Hälfte in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen. Auch Ausbildungswege und Wege für private Erledigungen sind zumeist Binnenwege. Auf Arbeits- und Dienstwegen führt dagegen mehr als jeder zweite Weg über die Kreisgrenze hinaus. Jeweils über 40% der Arbeits- bzw. Dienstwege sind stadtübergreifende Wege im Landkreis oder verbleiben gänzlich in der Gemeinde bzw. Stadt.

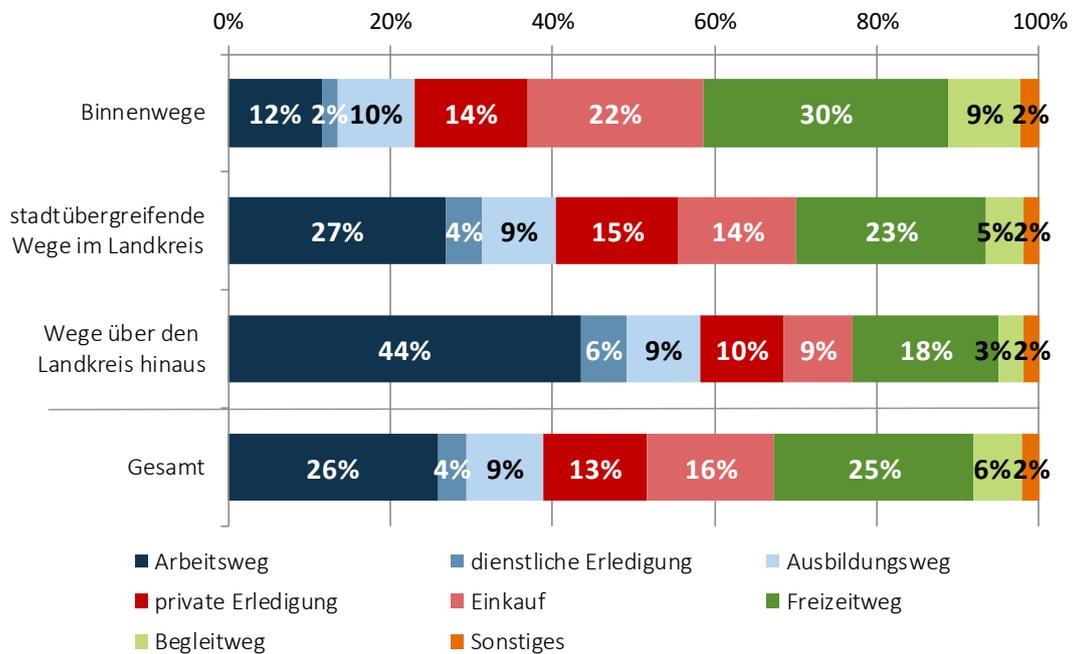
Abb. 38: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



Die Wegezwecke stehen in einem engen Zusammenhang mit den zurückgelegten Entfernungen. Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus sehr unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Die häufigsten Wegezwecke innerhalb einer Kommune sind Freizeit- (30%) und Einkaufswege (22%). Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden

arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So ist die Hälfte der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, entweder Wege zum Arbeitsplatz oder Wege für geschäftliche Erledigungen.

Abb. 39: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



Erwartungsgemäß werden die Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehen, vom Autoverkehr dominiert. Die Binnenwege innerhalb einer Kommune werden häufig zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Hingegen werden mit 36% auch über ein Drittel aller Wege, die eine Kommune nicht verlassen, mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖPNV gewinnt mit steigender Distanz an Bedeutung. 17% der Wege über den Landkreis hinaus wird mit dem öffentlichen Verkehr unternommen.

Abb. 40: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen

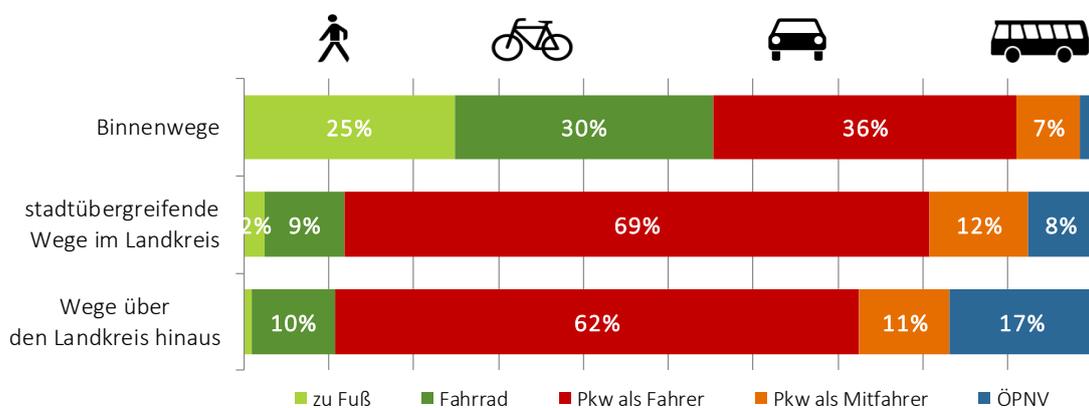
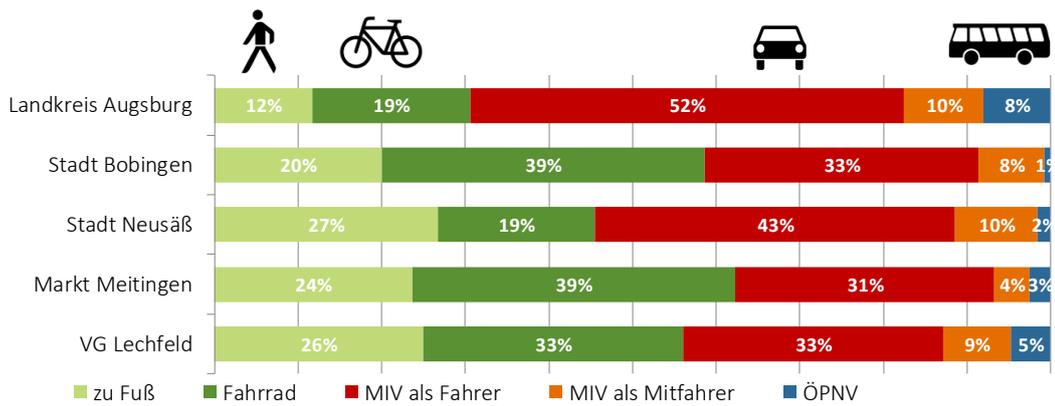
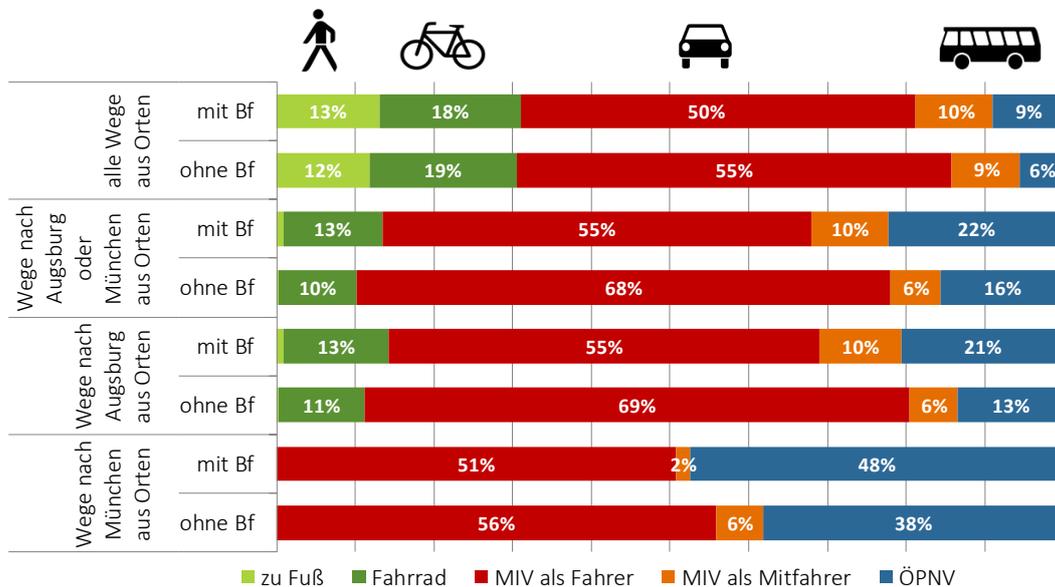


Abb. 41: Modal Split im Binnenverkehr nach Kommunen im Landkreis



Binnenwege sind üblicherweise eher Wege mit kürzeren Distanzen. Daher bieten sie in der Regel ein hohes Verlagerungspotenzial zu Gunsten der Nahmobilität. Dies äußert sich je nach Kommune in unterschiedlicher Form. So werden in der Stadt Bobingen, im Markt Meitingen und in der Verwaltungsgemeinschaft Lechfeld bereits über die Hälfte der Binnenwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, dagegen in der Stadt Neusäß nur 46%. Wobei dieser Anteil der aktiven Verkehrsmittel im Vergleich zum Binnenverkehr im gesamten Landkreis bereits auf einem höheren Niveau liegt. Diese Möglichkeiten der Verlagerung gilt es auszuschöpfen, um dadurch die Nahmobilität zu stärken und die Dominanz des motorisierten Verkehrs auf diesen kurzen Wegen einzuschränken.

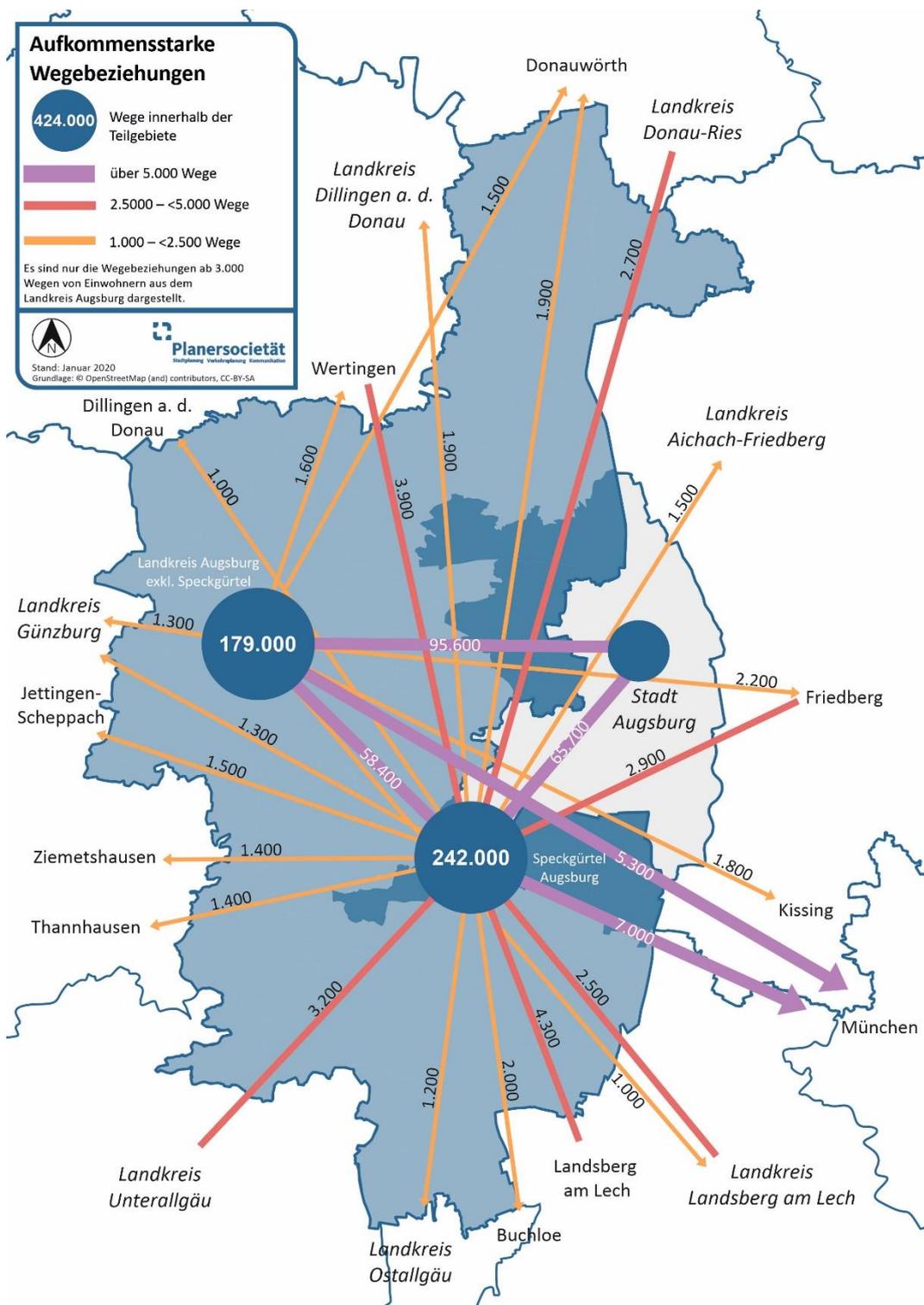
Abb. 42: Modal Split auf ausgewählten Relationen in Abhängigkeit vom Bahnanschluss



Bei Betrachtung des Modal Splits auf bestimmten Relationen mit Berücksichtigung eines Bahnanschlusses im Wohnort fällt weiterhin die Dominanz des MIV auf. Die Wegerelationen in die Großstädte Augsburg und München weisen deutlich höhere ÖPNV-Anteile auf. Dabei wird

insbesondere in Kommunen mit Bahnhof das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt nach Augsburg oder München verstärkt genutzt. So werden knapp die Hälfte der Wege aus Kommunen mit Bahnhof nach München mit dem ÖPNV zurückgelegt. Aufgrund der hohen räumlichen Nähe zum Landkreis Augsburg wird mehr als jeder zehnte Weg in die Stadt Augsburg mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Abb. 43: Wegebeziehung zwischen dem Landkreis Augsburg und Umland



Hochgerechnet werden in den Kommunen nahe der Stadt Augsburg (Bobingen, Gersthofen, Königbrunn, Neusäß und Stadtbergen) insgesamt rund 242.000 Wege an einem Werktag zurückgelegt, welche innerhalb oder zwischen diesen fünf Kommunen zurückgelegt werden. Die

aufkommensstärksten Wegebeziehung der Bevölkerung im Landkreis Augsburg besteht erwartungsgemäß sowohl zwischen den Kommunen nahe der Stadt Augsburg („Speckgürtel“) und eben dieser als auch zwischen den verbleibenden Kommunen und der Stadt Augsburg mit hochgerechnet 95.600 Wegen bzw. 65.700 Wegen an einem Werktag. Neben der Stadt Augsburg ist München in beiden Teilräumen die zweithäufigste Wegebeziehung.

4.8 Wegekettten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegekettten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird zwischen einfachen Wegekettten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegekettten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) unterschieden.

Tab. 34: Wegekettten nach Zweck des Weges

Wegekettten nach Zweck des Weges (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=5.401)	Einfache Wegekettten	Komplexe Wegekettten
Arbeitsplatz	74%	26%
dienstlich/geschäftlich	34%	66%
Ausbildung	81%	19%
private Erledigung	54%	46%
Einkauf	52%	48%
Freizeit	57%	43%
Bringen und Holen von Kindern	57%	43%
Bringen und Holen von Erwachsenen	35%	65%
Durchschnitt gesamt	63 %	37 %

Bei 63 % aller Wege von Einwohnern aus dem Landkreis handelt es sich um einfache Wegekettten. Insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie Einkaufs- und private Erledigungswege sowie die Begleitung von Erwachsenen mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen nur in 34 % gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tab. 35: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=11.298)	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
zu Fuß	49%	51%
Fahrrad	74%	26%
MIV als Fahrer	56%	44%
MIV als Mitfahrer	61%	39%
Bus und Bahn	75%	25%
Durchschnitt gesamt	60 %	40 %

Beim ÖPNV und Fahrradverkehr handelt es sich etwa zu drei Viertel um einfache Wegeketten, während zu Fuß etwa zur Hälfte einfache Wegeketten zurückgelegt werden. Bei über der Hälfte der Wegeketten mit dem MIV handelt es sich um einfache Wegeketten (56 % MIV als Fahrer, 61 % MIV als Mitfahrer).

Mögliche Verlagerungspotenziale ergeben sich vor allem bei den kürzeren Wegestrecken bis zu einer Entfernung von 5 km. 46% aller Wege unterschreitet diese Länge. Von diesen Wegen wird 44% mit dem MIV bewältigt.

Tab. 36: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten (alle Wege bis 5 km) (in %)	einfache Wegekette (n=3.001)	komplexe Wegekette (n=2.192)	alle Wege bis zu 5 km (n=5.193)
zu Fuß	22%	32%	26%
Fahrrad	38%	16%	29%
Pkw/Krad als Fahrer	31%	43%	36%
Pkw als Mitfahrer	7%	8%	8%
ÖV	2%	1%	2%
Anteil	58 %	42 %	100 %

Eine detailliertere Analyse zeigt, dass jeder fünfte Weg mit einer Länge von bis zu 5 km mit dem Auto in Form einer einfachen Wegekette zurückgelegt wird. Die Wegestruktur wird hierbei von Einkaufs- (26%) und Freizeitwegen (24%) bestimmt, aber auch Erledigungs- (19%) und Arbeitswege (14%) nehmen einen relevanten Anteil ein.

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl sind erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden, die sich deutlich auf den Modal Split auswirken können.

29% der Wege, welche die Bevölkerung im Landkreis Augsburg durchführt, sind unter 5 km lang und erfolgen in Form einer einfachen Wegekette (z. B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Dabei wird auf rund 30 % dieser Wege das Auto eingesetzt. Wenn nur 20% dieser kurzen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal

Split im Kreisgebiet um rund 1 Prozentpunkte sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50% dieser Wege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund von 5 Prozentpunkten des MIV-Anteils am Modal Split. Außerdem würde durch diese Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger eine CO₂-Einsparung von 80 kg CO₂ pro Kopf täglich im Landkreis Augsburg erreicht werden.

5 Fokusauswertungen Fahrradnutzung

Radbesitz nach Fahrradtypen

Während in Kap. 4.2 der Radbesitz im Haushalt dargestellt wird, wird im Folgenden auf den Radbesitz auf Personenebene eingegangen. So verfügen etwa zu gleichem, geringen Anteil Haushalte und Personen über kein Fahrrad. Bisher werden fast alle Fahrräder privat angeschafft, nur etwa ein Prozent der befragten Personen besitzt zusätzlich zum privaten Fahrrad noch ein Dienstrad. Hingegen sind 15 % der Pkw der Befragten Dienstwagen.

Knapp neun von zehn befragten Personen besitzen mindestens ein konventionelles Fahrrad. Bereits mehr als jede zehnte befragte Person besitzt ein Pedelec bzw. E-Bike, dass max. 25km/h fahren darf. S-Pedelecs und E-Bikes, die mehr als 25 km/h fahren dürfen, haben sich bisher kaum durchgesetzt. Dass das Fahrrad im Landkreis Augsburg ein wichtiger Baustein der Alltagsmobilität ist, spiegelt sich auch darin wider, dass bereits ein Prozent der befragten Personen ein Lastenrad besitzen.

Tab. 37: Radbesitz nach Besitzverhältnis und Radtyp

	Anteil Personen ab 6 Jahren
Radbesitzverhältnis	
Kein Fahrrad	12%
Privates Fahrrad	87%
Dienstrad	<1%
beides	1%
Besitz konventionelles Fahrrad	
ja	87%
nein	13%
Besitz Pedelec / E-Bike (bis 25 km/h)	
ja	12%
nein	88%
Besitz S-Pedelec/E-Bike(bis 45 km/h)	
ja	<1%
nein	100%
Besitz Lastenrad	
ja	1%
nein	99%

Radabstellanlagen

Im Wohnumfeld stehen den meisten Befragten (85 %) ein Innenhof oder Garten zum Abstellen des Rades zur Verfügung, gefolgt von (Fahrrad-)Keller (69 %). Diese Orte zum Abstellen des Fahrrades werden jeweils von knapp der Hälfte der Befragten genutzt. Während gut die Hälfte der

Befragten angibt, dass sie ihr Rad auf dem Gehweg / Straßenraum vor dem Haus oder in der Wohnung abstellen können, werden diese Möglichkeiten kaum (14% bzw. 11 %) genutzt. Gründe dafür können einerseits Sicherheitsbedenken (Diebstahl im Straßenraum), andererseits Komfortgründe (kein Schleppen in die Wohnung) sein.

Bei den Zielorten fällt auf, dass fast allen befragten Personen am Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsort Radabstellanlagen zur Verfügung stehen und von etwa einem Viertel genutzt werden. Etwas geringer sind Bus- und Bahnhaltstellen mit Radabstellanlagen ausgestattet: Dreiviertel der Befragten geben an, dass diese verfügbar sind, und 13 % nutzen diese.

Tab. 38: Nutzung von Radabstellanlagen

Nutzung der Radabstellanlagen (alle Personen ab 6 Jahre, Mehrfachnennung möglich)	n	Verfügbar	Nicht verfügbar	Nutze ich	Betrifft mich nicht
(Fahrrad-)Keller	3.254	69 %	31 %	47 %	53 %
Wohnung	2.980	48 %	52 %	11 %	89 %
Gehweg, Straßenfläche vor dem Haus	2.988	59 %	41 %	14 %	86 %
Innenhof / Garten	3.123	85 %	15 %	47 %	53 %
am Arbeitsplatz / an der Schule	3.089	93 %	7 %	26 %	74 %
an Bus- und Bahnhaltstellen	3.061	74 %	26 %	13 %	87 %

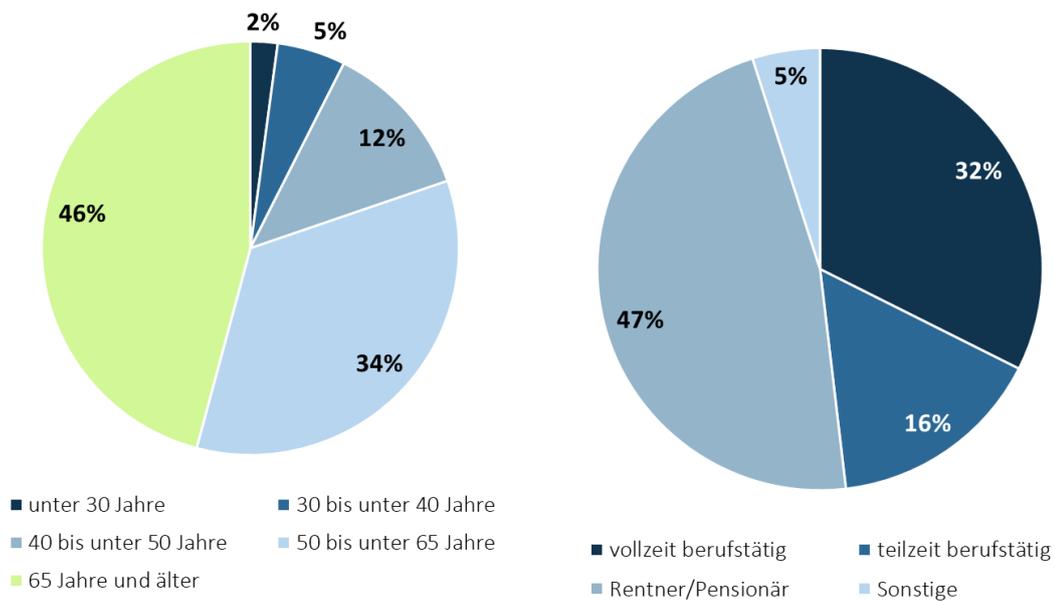
*Ausgewertet wurden jeweils die Gegensatzpaare verfügbar – nicht verfügbar und nutze ich – betrifft mich nicht.

Besitzermerkmale Elektroräder

Unter den Elektrofahrradbesitzern befinden sich überproportional viele ältere Personen über 65 Jahren (46%). Aber auch Personen im Alter von 50–65 Jahren bilden mit 34 % mehr als ein Drittel der Besitzer eines Pedelecs oder eines E-Bikes ab. Insgesamt sind 93 % aller Elektrofahrradbesitzer mindestens 40 Jahre alt. In der Gruppe der Elektrofahrradbesitzer können keine signifikanten geschlechtsspezifischen Besonderheiten festgestellt werden.

Die Analyse zeigt jedoch auch, dass sich unter den Elektrofahrradbesitzern ein relevanter Anteil von Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen (9%) befindet. Dieses Fortbewegungsmittel erhöht vermutlich den Bewegungsradius von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Insgesamt zu beachten sind in diesem Zusammenhang allerdings auch etwaig entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden sollte.

Abb. 44: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus



Aufgrund verschiedener Indizien kann davon ausgegangen werden, dass das Elektrofahrrad die bisherigen Mobilitätsmöglichkeiten der Nutzer ergänzt, aber bisher (noch) keinen Ersatz für einen eigenen Pkw darstellt. Werden Mobilitätskennziffern zwischen Besitzern von Elektrofahrrädern und Personen ohne Elektrofahrrad im vergleichbaren Alter (ab 40 Jahre) gegenübergestellt, wird deutlich, dass die Nutzer von Elektrofahrrädern sogar etwas häufiger immer einen Pkw zur Verfügung haben als Personen der Vergleichsgruppe ohne ein E-Bike oder Pedelec. Dies ist vermutlich auf einen höheren ökonomischen Status der Nutzer von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

Trotzdem greifen Nutzer von Pedelecs und E-Bikes etwas seltener auf den Pkw zurück als die Vergleichsgruppe. So nutzen von den befragten Elektrofahrradbesitzern 51 % den Pkw (fast) täglich, während die entsprechende Vergleichsgruppe einen Wert von 60 % erreicht. Hingegen erreichen die Nutzer von Pedelecs und E-Bikes bei der sporadischen Nutzung des Pkw wiederum einen höheren Wert als die Vergleichsgruppe. Keine Unterschiede zeigen sich beim ÖV-Zeitkartenbesitz, jedoch nutzen Personen ohne Elektrofahrrad das Bus- und Bahnangebot etwas häufiger als Personen mit Elektrofahrrad.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass sich bei den Elektrofahrradnutzern keine grundsätzliche Abschaffung des Autos feststellen lässt. Dennoch lassen die Ergebnisse vermuten, dass sich Fahrten vom Auto auf Pedelecs bzw. E-Bikes verlagern und das Auto somit weniger häufig genutzt wird. Es zeigen sich auch Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, bei denen jedoch nicht belegt werden kann, ob es sich hierbei um Verlagerungen vom ÖV zugunsten des Pedelecs/E-Bikes handelt oder ob die Zielgruppe bislang nicht den ÖV genutzt hat. Aufgrund der etwas höheren Pkw-Verfügbarkeit kann jedoch vermutet werden, dass diese Personen zuvor eher vermehrt Auto gefahren sind und diese Fahrten teilweise durch Fahrten mit dem Pedelec bzw.

Elektrofahrrad ersetzen, so dass nicht von Kannibalisierungseffekten zwischen Pedelecs und ÖV auszugehen ist.

Tab. 39: Mobilitätskennndaten von Elektrofahrradnutzern

	Personen mit Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)	Personen ohne Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)
Pkw-Führerschein		
ja	98%	97%
nein	2%	4%
Pkw-Verfügbarkeit		
immer/täglich	86%	83%
zeitweise/nach Absprache	11%	13%
nie	3%	4%
Pkw-Nutzung		
(fast) täglich	51%	60%
an 1-3 Tagen pro Woche	40%	30%
an 1-3 Tagen pro Monat	4%	4%
seltener als monatlich	2%	2%
nie	3%	5%
ÖV-Zeitkarte		
ja	10%	11%
nein	90%	90%
ÖV-Nutzung		
(fast) täglich	2%	5%
an 1-3 Tagen pro Woche	4%	6%
an 1-3 Tagen pro Monat	9%	13%
seltener als monatlich	44%	40%
nie	40%	37%

Wegelänge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege

Das Fahrrad wird im Landkreis Augsburg besonders auf Strecken im Bereich von 500m bis 5km genutzt. Diese Distanzen entsprechen dem erwartungsgemäßen Einsatzbereich von Fahrrädern. Im Vergleich hat das Fahrrad mit einem Anteil an 35 % des Modal Splits auf Wegen von 550m bis 1km (32 % 1-2km, 21 % 2-5km) bereits einen hohen Anteil, hier zeigt sich im Vergleich, dass diese Distanzen mit dem Rad gefahren werden, sodass ein weiteres Verlagerungspotenzial zugunsten des Rades besteht. Besonders elektrische Fahrräder werden in Zukunft die gefahrenen Distanzen noch weiter erhöhen können.

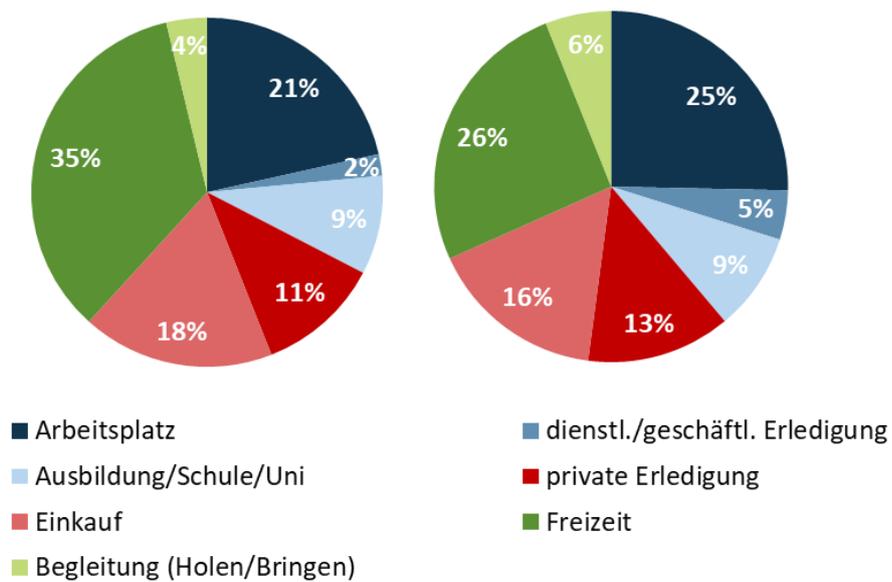
Abb. 45: Gefahrene Distanzen mit dem Fahrrad



Wegezwecke der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege

Das Fahrrad wird oftmals als Verkehrsmittel der Freizeit titulierrt. Dennoch ist das Fahrrad im Landkreis Augsburg bereits ein etabliertes Verkehrsmittel im Alltag. So ist jeder fünfte mit dem Fahrrad zurückgelegte Weg bereits ein Weg zur Arbeit. Gleichwertig wird das Rad auf Wegen zur oder von der Bildungsstätte genutzt. Zugleich wird das Fahrrad etwas häufiger auf Freizeitwegen eingesetzt.

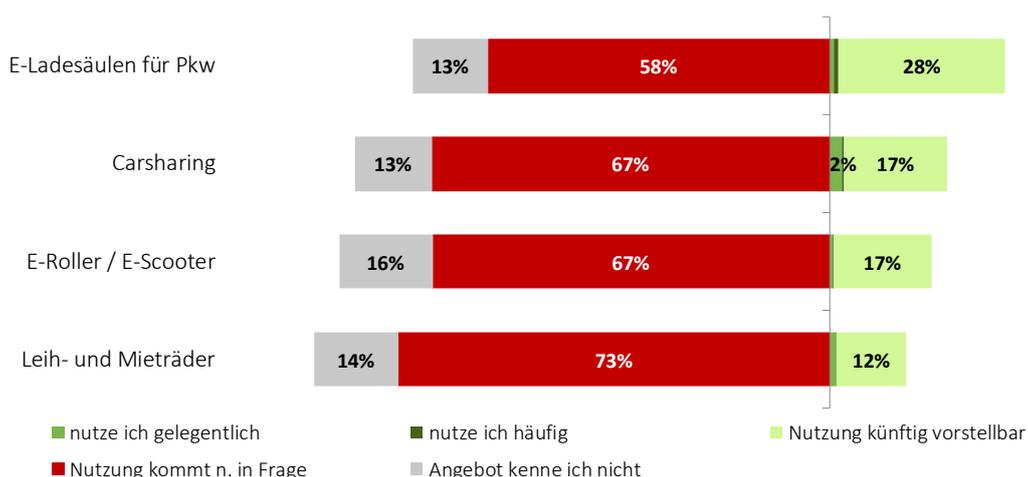
Abb. 46: Wegezwecke im Vergleich von Fahrrad (links) und allen Verkehrsmitteln (rechts)



6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote

Ziel der Befragung war es auch, die Bekanntheit und das Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten abzufragen, die gegenwärtig in verkehrsplanerischen Zusammenhängen häufig diskutiert und vorgeschlagen werden. Hierzu ist abgefragt worden, ob gewisse Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder diese Angebote aktuell nicht bekannt sind: Carsharing, E-Ladesäulen für Pkw, E-Roller-/E-Scooter-Angebote sowie Leih- und Mieträder. Insgesamt ist festzustellen, dass diese Mobilitätsangebote einen noch sehr niedrigen Nutzungsgrad besitzen. Dabei weist das Carsharing mit 2 % der Befragten, welche das Angebot gelegentlich nutzen, den höchsten Nutzungsgrad auf. Dies kann unter anderem mit der aktuellen Verbreitung dieser Mobilitätsangebote begründet werden, welche bisher vornehmlich in der Stadt Augsburg und Umgebung angeboten werden. So sind diese Mobilitätsangebote im Landkreis Augsburg nicht oder lediglich vereinzelt verfügbar.

Abb. 47: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Zur Einführung weiterer Angebote im Landkreis Augsburg bilden diese Auswertungen eine gute Grundlage, um die zukünftige Nutzung entsprechender Angebote abschätzen zu können. Der Gruppe der potenziellen Nutzer steht jedoch immer auch eine Gruppe gegenüber, die sich eine Nutzung solcher Angebote nicht vorstellen kann. Der Großteil der Bevölkerung im Landkreis Augsburg schließt die Nutzung dieser Mobilitätsangebote zurzeit noch aus. Diese Personen gilt es, durch Marketing- und Kommunikationsstrategien an neue Mobilitätsformen heranzuführen und ihnen die Vorteile dieser alternativen Verkehrsmittel aufzuzeigen. Hinzu kommen Befragte, die die genannten Angebote noch gar nicht kennen und somit auch potenzielle Nutzer darstellen. Die Ergebnisse sollten keinesfalls dazu führen, dass ein Weiterverfolgen der angegebenen Mobilitätsangebote nicht sinnvoll ist. So geben bereits z. B. 28% der Befragten an, dass eine zukünftige Nutzung von E-Ladesäulen für Pkw denkbar ist. Auch wenn sich hiervon (erfahrungsgemäß) nur ein

kleiner Teil als regelmäßige Nutzer dieser Mobilitätsangebote gewinnen lässt, können die Angebote E-Ladesäulen oder Carsharing die Mobilität im Landkreis Augsburg sinnvoll erweitern.

Aufgrund der derzeitigen Verbreitung der abgefragten Mobilitätsangebote, welche sich vorwiegend auf die Stadt Augsburg und die angrenzenden Kommunen konzentrieren, wird eine Unterscheidung zwischen dem „Speckgürtel“ um die Stadt Augsburg und den restlichen Kommunen im Landkreis Augsburg als sinnvoll erachtet. Dafür werden die Kommunen Bobingen, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß und Stadtbergen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zur Stadt Augsburg zusammengefasst und der Bekanntheitsgrad der verschiedenen Mobilitätsangebote im Vergleich zum restlichen Landkreis ausgewertet.

Tab. 40: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Kommunen

	Kommunen nahe der Stadt Augsburg	Restliche Kommunen im Landkreis
Carsharing	(n=1.261)	(n=1.662)
nutze ich häufig	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	3%	1%
Nutzung künftig vorstellbar	19%	16%
kenne ich nicht	12%	14%
Nutzung kommt nicht in Frage	65%	70%
Leih- und Mieträder	(n=1.243)	(n=1.631)
nutze ich häufig	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	2%
Nutzung künftig vorstellbar	14%	10%
kenne ich nicht	14%	15%
Nutzung kommt nicht in Frage	72%	74%
E-Roller / E-Scooter	(n=1.198)	(n=1.629)
nutze ich häufig	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar	17%	16%
kenne ich nicht	17%	15%
Nutzung kommt nicht in Frage	66%	70%
E-Ladesäulen für Pkw	(n=1.182)	(n=1.606)
nutze ich häufig	1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar	28%	28%
kenne ich nicht	12%	13%
Nutzung kommt nicht in Frage	58%	58%

Während der Nutzungs- und Bekanntheitsgrad der E-Ladesäulen für Pkw sich zwischen den beiden Gruppen nur wenig unterscheidet, fällt der Unterschied beim Carsharing deutlicher aus. In den Kommunen nahe der Stadt Augsburg können sich über ein Fünftel der Befragten die Nutzung

zukünftig vorstellen oder nutzen Carsharing bereits. Dies lässt sich unter anderem auf die Verteilung der bestehenden Carsharing-Standorte im Landkreis begründen, da drei der vier Kommunen, in denen Carsharing bereits angeboten wird, zu den Kommunen im „Speckgürtel“ gehören.

Zur Etablierung dieser Mobilitätsformen ist es wichtig zu wissen, aus welcher Altersklasse potenzielle Nutzer kommen. Diese Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle. So wird beispielsweise deutlich, dass vornehmlich in den mittleren Altersklassen (18 bis unter 50 Jahren) ein höherer Anteil der Befragten sich die Nutzung zukünftig vorstellen kann. Die Gruppe der Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) hingegen zeichnet sich jeweils durch den höchsten Anteil an Befragten aus, für die eine Nutzung der weiteren Mobilitätsangebote nicht Frage kommt. Als möglicher Grund kann aufgeführt werden, dass sich das Mobilitätsverhalten im Alter bereits stark verfestigt hat.

Tab. 41: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen

	6 bis unter 18 Jahre (n=247)	18 bis unter 30 Jahre (n=409)	30 bis unter 40 Jahre (n=426)	40 bis unter 50 Jahre (n=474)	50 bis unter 65 Jahre (n=784)	65 Jahre und älter (n=586)
Carsharing						
nutze ich häufig	<1%	1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	4%	3%	4%	2%	1%	1%
Nutzung künftig vorstellbar	13%	23%	19%	20%	20%	9%
kenne ich nicht	33%	9%	9%	12%	10%	15%
Nutzung kommt nicht in Frage	51%	64%	67%	67%	68%	75%
Leih- und Mieträder						
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	1%	1%	1%	2%	1%
Nutzung künftig vorstellbar	9%	19%	20%	13%	10%	2%
kenne ich nicht	32%	11%	13%	16%	11%	13%
Nutzung kommt nicht in Frage	58%	69%	66%	70%	77%	83%
E-Roller / E-Scooter						
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	2%	1%	<1%	<1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar	16%	23%	28%	22%	14%	4%
kenne ich nicht	35%	11%	16%	17%	12%	15%
Nutzung kommt nicht in Frage	49%	64%	56%	61%	73%	81%
E-Ladesäulen für Pkw						
nutze ich häufig	<1%	1%	1%	1%	1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	2%	1%	<1%	2%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar	11%	32%	35%	35%	34%	15%
kenne ich nicht	35%	9%	10%	13%	9%	13%
Nutzung kommt nicht in Frage	55%	57%	54%	51%	55%	72%

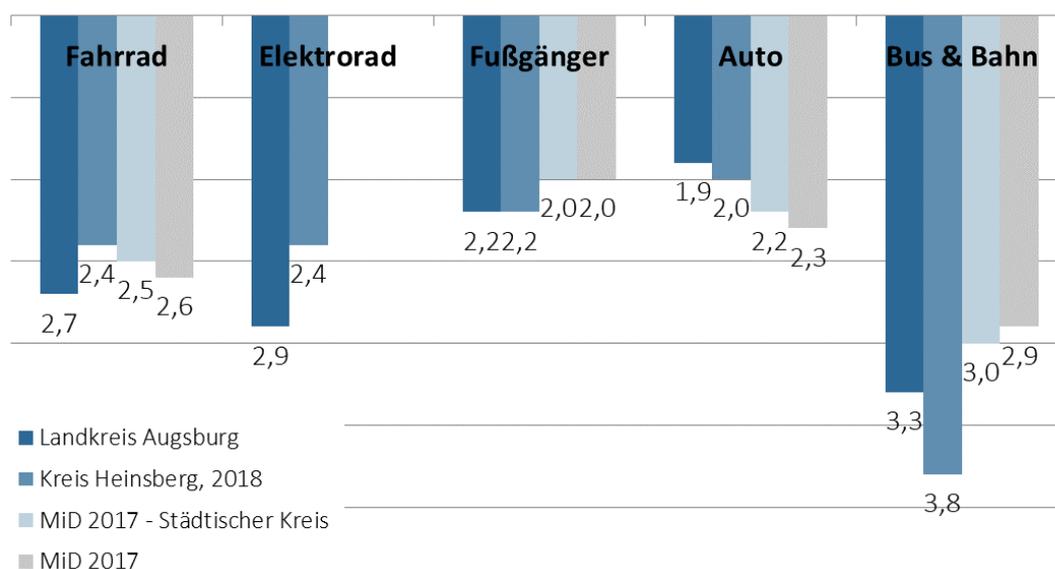
Des Weiteren zeigt die Altersklasse der 6 bis unter 18-Jährigen die höchsten Anteile auf an Personen, denen die jeweiligen Mobilitätsangebote nicht bekannt sind. Dies kann mit der geringeren selbstgestalteten Mobilität von Minderjährigen begründet werden. Durch zielgruppenspezifisches Marketing für Heranwachsende kann auch in dieser Altersgruppe der Bekanntheitsgrad erhöht werden. Weitere Schlüsselereignisse, wie beispielsweise Familiengründung und Umzüge, sind Lebensereignisse zu denen gezieltes Mobilitätsmarketing für Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing und Leih- und Mieträder ansetzen können.

Insgesamt gilt es, die genannten Angebote weiterhin in ihrer Bekanntheit zu stärken. Sobald ein Angebot auch nur etwas stärker genutzt wird, nimmt der Bekanntheitsgrad oftmals rapide zu. Ist ein solches Angebot dann für eine langfristige Nutzung attraktiv, wird es Einzug in den Mobilitätsalltag erhalten. Voraussetzung dafür ist, von Städten und Landkreisen zu lernen, in denen die Angebote bereits stärker im Fokus stehen. So können Synergieeffekte entstehen und die Etablierung neuer Mobilitätsformen mit damit einhergehenden nachhaltigen Veränderungen sind auch im Landkreis Augsburg unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten Schritt für Schritt möglich.

7 Bewertung der Verkehrssysteme

Im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung hatten die befragten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme in ihrer Stadt bzw. Gemeinde oder Markt anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

Tab. 42: Bewertung der Verkehrssysteme im Landkreis Augsburg



Die Verkehrssysteme im Landkreis Augsburg werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 1,9 und 3,3 relativ heterogen bewertet. Die örtliche Fuß- und Fahrradsituation sowie die Situation im Autoverkehr werden von dem Großteil der befragten Bewohner im Landkreis Augsburg positiv bewertet und erhalten Durchschnittsnoten von 1,9 (Autoverkehr), 2,2 (Fußverkehr) und 2,7 (Radverkehr). Nur in Ausnahmefällen wurden hier die Noten „mangelhaft“ und „ungenügend“ vergeben.

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.

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.

Bei der Bewertung des Bus- und Bahnangebotes können knapp 30% der Befragten keine Angabe machen, so dass hier überdurchschnittlich hohe Anteile der „weiß nicht“-Antworten erzielt

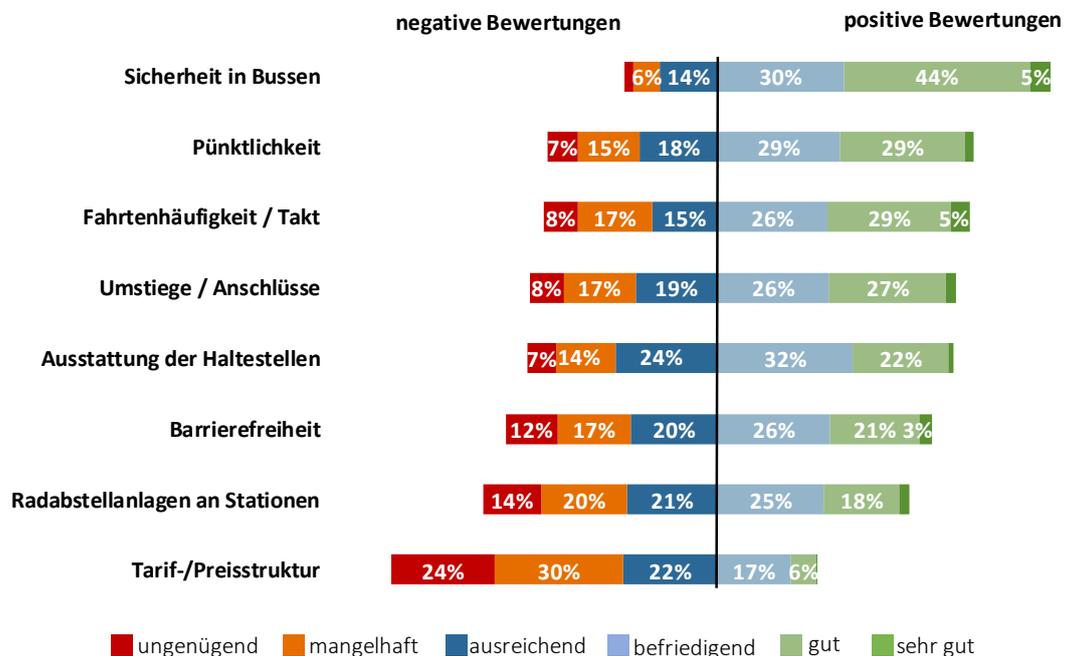
werden. Hier ist durch die geringe Nutzung oft nur wenig über die Qualität des Bus- und Bahnangebots bekannt.

Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots im Landkreis Augsburg konnten verschiedene Aspekte des ÖV-Angebotes benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können). Einerseits nutzen gut Dreiviertel der Befragten Bus und Bahn selten oder nie, andererseits geben etwa ein Viertel der Befragten bei den Bewertungen die Angabe „weiß nicht“ an. Dies spricht dafür, dass bei diesen Personen keine intensive Auseinandersetzung mit dem Bus- und Bahnangebot stattgefunden hat, sondern die Nichtnutzung von Bus und Bahn auch andere (subjektive) Gründe haben kann.

Von den Befragten, die eine Bewertung abgegeben haben, beurteilen rund drei Viertel die Tarif- und Preisstruktur maximal als ausreichend und zeigen dadurch ein hohes Verbesserungspotenzial auf. Aber auch andere Aspekte des Bus- und Bahnangebots wie Radabstellanlagen an Stationen oder Barrierefreiheit werden von mindestens jeder zweiten Person negativ bewertet und weisen demnach auf Verbesserungsbedarfe hin. Besonders positiv hingegen wird die Sicherheit in Bussen bewertet, hier besteht wenig Verbesserungsbedarf.

Abb. 48: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

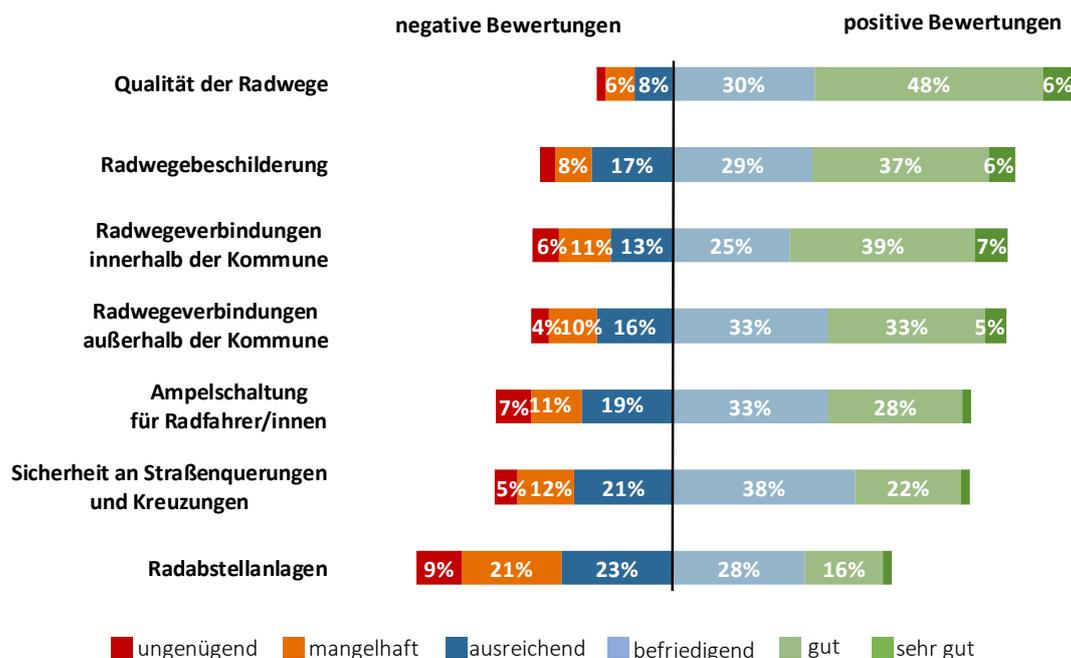


Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zu der Bewertung des Bus- und Bahnangebots konnten die Befragten des Landkreises Augsburg verschiedene Aspekte der Situation des Radfahrens beurteilen. Der Anteil der Befragten, die Einschätzungen abgegeben haben, ist bei der Bewertung des Radverkehrs höher als bei der Bewertung des Bus- und Bahnangebots. Dies ist auf den höheren Nutzungsgrad des Fahrrads zurückzuführen. Da lediglich 18 % der Befragten angibt, das Fahrrad nie zu nutzen, kann ein größerer Teil der Befragten auf Grundlage eigener Erfahrungen den Radverkehr bewerten.

Die Qualität der Radwege, die Radwegebeschilderung sowie die Radwegeverbindungen innerhalb und außerhalb der jeweiligen Kommune werden von mindestens einem Drittel der Befragten mit gut oder sehr gut bewertet. Insbesondere bei der Wegequalität besteht nur ein geringer Verbesserungsbedarf. Das größte Potenzial für die Verbesserung des Radverkehrs kann in Radabstellanlagenangebot identifiziert werden, da rund 63 % der Befragten diese maximal als ausreichend beurteilen.

Abb. 49: Bewertung der Situation des Radfahrens



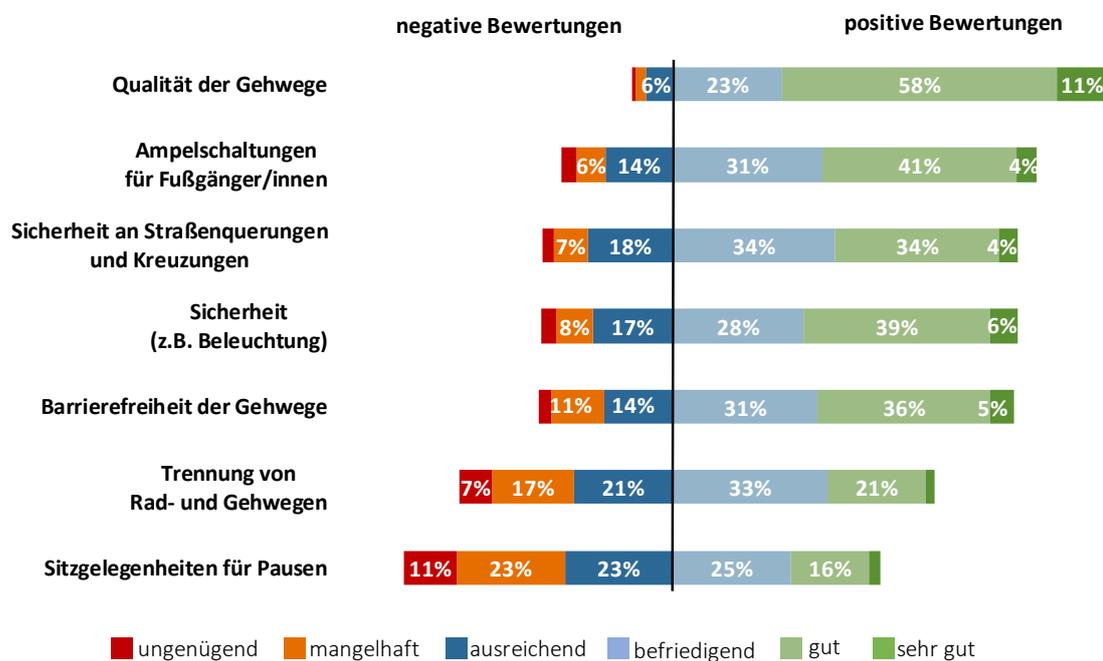
Bewertung der Situation des Zufußgehens

Bei der Bewertung der Situation des Zufußgehens konnte etwa ein Zehntel der Befragten zu den jeweiligen Aspekten des Fußverkehrs keine Einschätzung abgeben. Lediglich bei der Beurteilung der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die „weiß nicht“-

Quote mit etwa ein Fünftel der Befragten höher aus. Dies kann damit begründet werden, dass für einen größeren Anteil der Befragten diese Aspekte nicht relevant sind.

Die Qualität der Gehwege im Landkreis Augsburg wird von über zwei Drittel der Befragten mit mindestens gut beurteilt. Aber auch andere Aspekte wie auf den Fußverkehr abgestimmte Ampelschaltungen, die Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen sowie die allgemeine Sicherheit und Barrierefreiheit von über zwei Drittel der Befragten positiv bewertet. Die Trennung von Rad- und Gehwegen sowie das Angebot an Sitzgelegenheiten für Pausen werden mit 34 % bzw. 24 % an mangelhaften Bewertung am schlechtesten beurteilt, hier besteht weiterer Verbesserungsbedarf.

Abb. 50: Bewertung der Situation des Zufußgehens

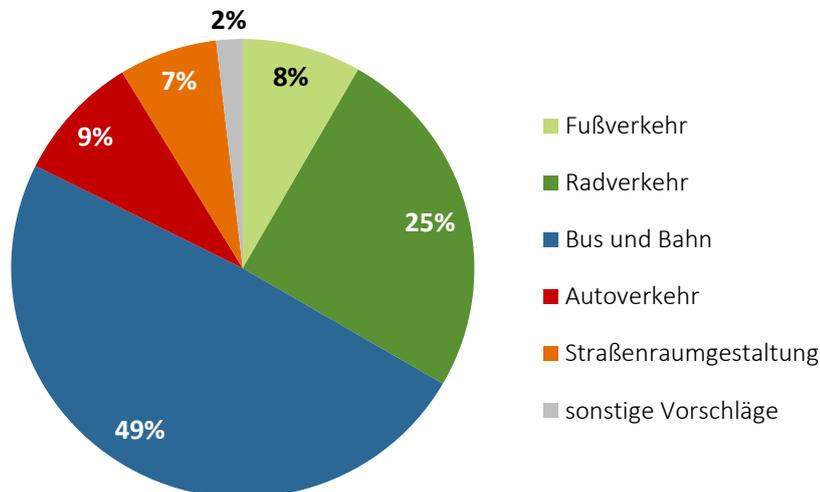


Vorschläge für die Verkehrsplanung

Mehr als ein Viertel der Befragten nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren. Insgesamt wurden im repräsentativen Teil der Befragung 2.216 Vorschläge unterbreitet. Im Schnitt hat jede Person, die sich zu dieser Fragestellung geäußert hat, 1,9 Maßnahmenvorschläge angeführt.

Tab. 43: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung)

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (Mehrfachantworten – in % der Fälle)	LandkreisAugsburg (n=2.216)
Maßnahmen im Fußverkehr	16 %
- Bau von Fußgängerampeln/-überquerungen	5 %
- Verkehrssicherheit für Fußgänger verbessern	2 %
- Erneuerung von Bürgersteigen	2 %
- Optimierung der Ampelschaltungen	2 %
- sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	5 %
Maßnahmen im Radverkehr	47 %
- Bau von weiteren Radwegen	19 %
- Verbesserung bestehender Radwege	10 %
- Bereitstellung von Radabstellplätzen	4 %
- Verbesserung der Verkehrssicherheit	4 %
- sonstige Maßnahmen im Radverkehr	10 %
Maßnahmen im ÖPNV	92 %
- Preise/Tarife zu hoch	24 %
- unzureichendes ÖPNV-Angebot verbessern	19 %
- engere Betriebsfolge/höhere Taktung	12 %
- fehlende (Direkt-)Verbindungen	12 %
- Verbesserung der Pünktlichkeit	5 %
- längere Betriebszeiten	4 %
- bessere Taktung zwischen den Linien	5 %
- Verbesserung der Barrierefreiheit	3 %
- sonstige Maßnahmen im ÖPNV	13 %
Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	10 %
- Bau von Umgehungstraßen	3 %
- Erneuerung von Straßen	1 %
- Verbesserung des Baustellenmanagements	1 %
- Bessere Ampelschaltungen	1 %
- sonstige Maßnahmen im fließenden Verkehr	4 %
Maßnahmen im MIV (ruhender Verkehr)	6 %
- zu wenig Parkplätze	2 %
- häufigere/bessere Kontrollen	1 %
- sonstige Maßnahmen im ruhenden Verkehr	4 %
Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	13 %
- Mehr Sitzbänke/-möglichkeiten	4 %
- Verbesserung der Barrierefreiheit	3 %
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	1 %
- Schulwegsicherheit/Verkehrsberuhigung vor Schulen	1 %
- sonstige Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	4 %
sonstige Maßnahmen im Verkehrsbereich	3 %
durchschnittl. Anzahl genannter Maßnahmen	1,9
Anteil Personen ohne Antworten	70 %

Abb. 51: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel

8% der geäußerten Verbesserungsvorschläge betreffen den Fußverkehr. Als Verbesserung wird am häufigsten der Bau von Fußgängerampeln und Möglichkeiten zur Straßenüberquerung für den Fußverkehr vorgeschlagen.

Ein Viertel der Vorschläge sind auf die Verbesserungen im Radverkehr gerichtet. Diese beziehen sich am häufigsten auf die Erweiterung des Radwegenetzes, aber auch auf die Verbesserung der bestehenden Radwege. Zudem wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Bereitstellung zusätzlicher Radabstellanlagen gewünscht.

Fast die Hälfte der genannten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf Bus und Bahn. Um das öffentliche Verkehrsangebot zu verbessern, sehen die Teilnehmer insbesondere die Senkung der Preise und Tarife, die Verbesserung unzureichender ÖPNV-Angebote, die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen sowie die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit als sinnvoll an. Darüber hinaus sind u. a. Wünsche zur Verbesserung der Pünktlichkeit, zur Ausweitung der Betriebszeiten sowie zum Ausbau der Barrierefreiheit genannt.

9% der Anregungen bezieht sich auf den Autoverkehr. Das am häufigsten genannte Thema ist hierbei der Bau von Umgehungstraßen und die Einrichtung zusätzlicher Parkplätze. Aber auch die Erneuerung von Straßen, an den Autoverkehr angepasste Ampelschaltungen sowie ein verbessertes Baustellenmanagement wurden genannt. Darüber hinaus verteilen sich weitere Anregungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Handlungsfelder des Autoverkehrs.

Des Weiteren richten sich 7 % der Verbesserungsvorschläge an die Gestaltung des Straßenraums. Dabei werden vor allem Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen der Barrierefreiheit oder der Aufenthaltsqualität, wie die Einrichtung zusätzlicher Sitzgelegenheiten, genannt.

8 Potenzialermittlungen

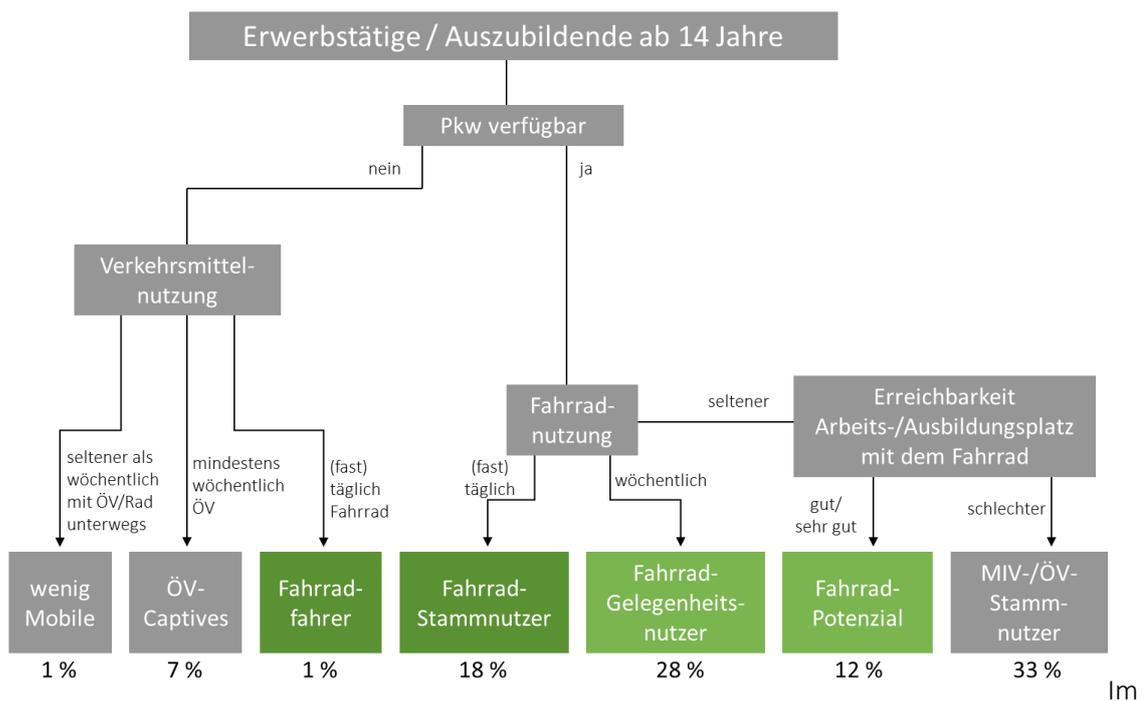
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege im Landkreis Augsburg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf neue Mobilitätsformen (wie ein Carsharing) verlagert werden können.

8.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen.

Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad¹⁴ hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Bewohnern des Landkreisgebietes noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abb. 52: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Landkreis Augsburg



Im Vergleich zu anderen Kreisen ist der Anteil der Fahrradnutzer bereits vergleichsweise hoch. Zwar gehören nur wenige Personen zu den ausschließlichen Fahrradfahrern, dies ist jedoch auch auf die hohe Pkw-Verfügbarkeit zurückzuführen. So gehören 18% der Kreisbevölkerung zu den

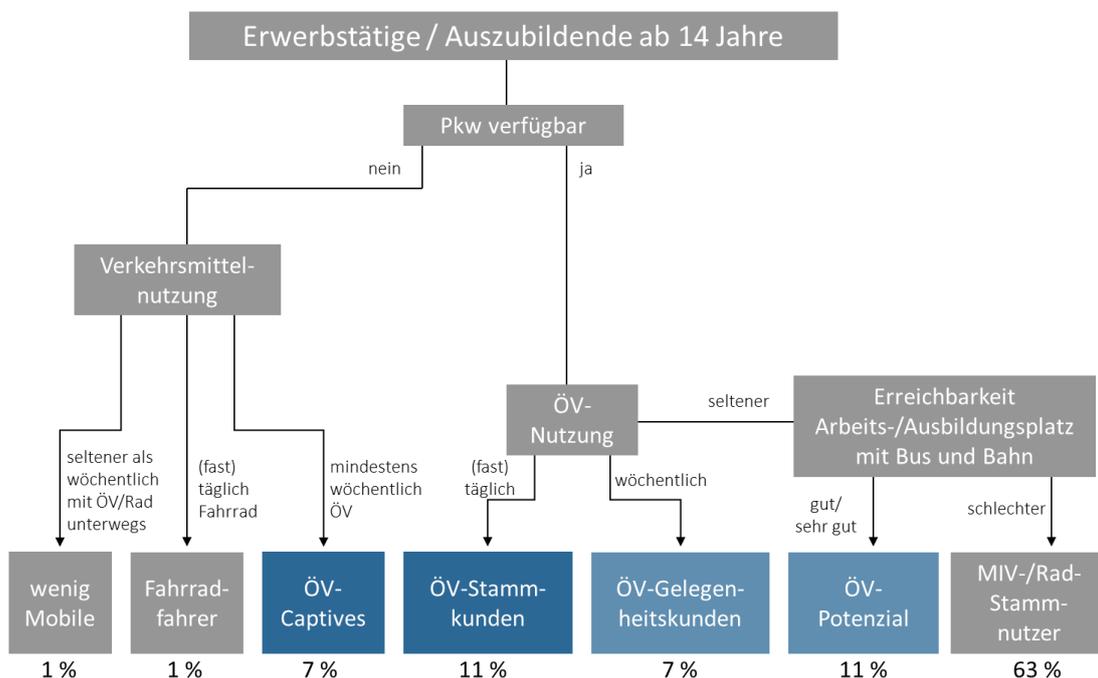
¹⁴ Bezüglich der Nutzung werden konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst. Bezüglich der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit den Fahrrad wird die Erreichbarkeit mit konventionellen Fahrrädern zugrundegelegt.

Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos (fast) täglich nutzen. Weitere 28% nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Dies ist im Vergleich ein hoher Wert. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits-/Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Hier bestehen bei insgesamt 12% der Kreisbevölkerung (Erwerbstätige/Auszubildende ab 14 Jahren) gute Voraussetzungen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit 33% ist der Anteil der MIV-/ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Kreisen im Durchschnitt. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- und Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

8.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn bestimmen.

Abb. 53: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Landkreis Augsburg



7% der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus dem Landkreis Augsburg gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen.

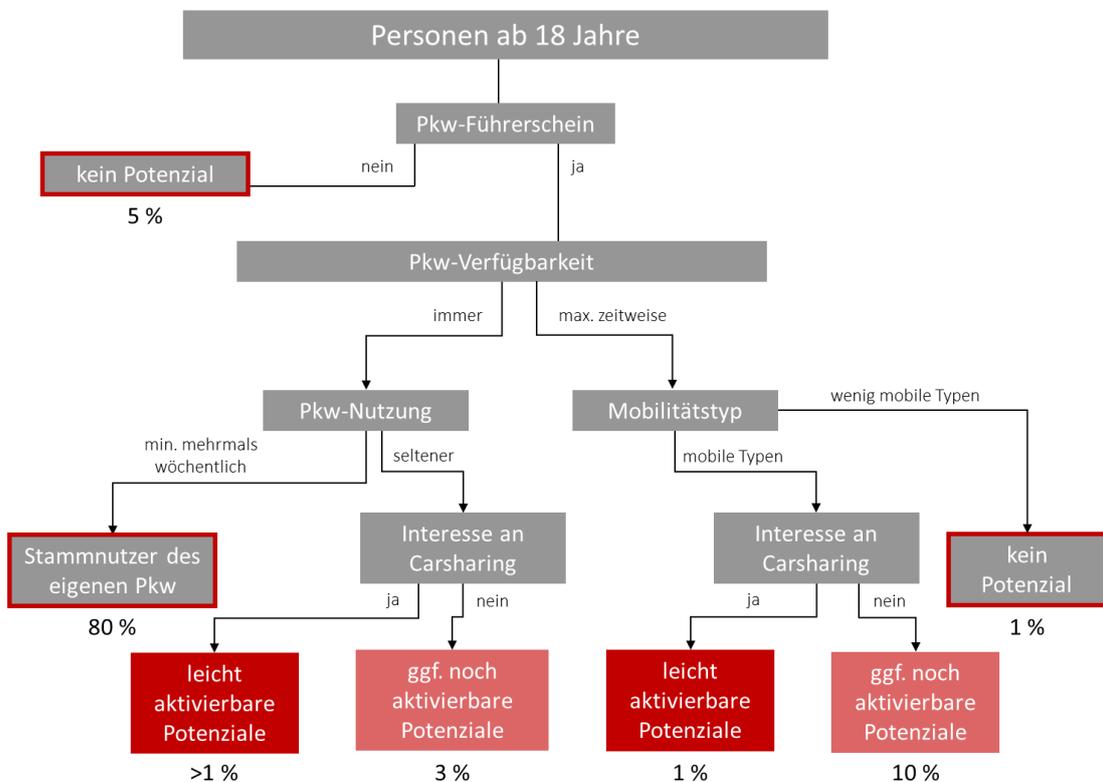
Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 11% im erwarteten Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 7% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen.

Mit insgesamt 18% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem leicht überdurchschnittlichen Niveau. 11% der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber als gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

8.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot

Bei der Ermittlung der Potenziale für ein Carsharing-Angebot erfolgt eine Potenzialermittlung über die Verfügbarkeit eines Führerscheins, die gegenwärtige Verkehrsmittelnutzung sowie des Interesses an der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen.

Abb. 54: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Landkreis Augsburg



Als Nutzersegmente für Carsharing-Angebote kommen ausschließlich volljährige Personen in Betracht, die über einen Pkw-Führerschein verfügen. Darüber hinaus darf eine Pkw-Nutzung nicht zu häufig notwendig sein, da sich in solchen Fällen die Nutzung von Carsharing-Angeboten in der Regel wirtschaftlich gegenüber der Vorhaltung eines eigenen Pkw nicht rentiert. Bei Personen, denen maximal zeitweise ein Pkw zur Verfügung steht, ist darüber hinaus berücksichtigt worden, inwieweit die Personen überhaupt regelmäßig unterwegs sind.

Über diese Auswertung können weniger als 2% der Landkreisbevölkerung als Potenzial für ein Carsharing-Angebot identifiziert werden, die sowohl von ihrem Mobilitätsverhalten für eine regelmäßige Nutzung von Carsharing-Angeboten geeignet sind und gleichzeitig auch Interesse an der Nutzung von Carsharing bekunden. Dies entspricht rund 3.600 Einwohnern des Landkreises. Dieser Wert liegt unter den Erwartungen.

Weitere 13% der Kreisbevölkerung sind entsprechend der Analyse des Mobilitätsverhaltens als ggf. weitere Zielgruppe für ein Carsharing-Angebot geeignet. Jedoch geben diese Personen teilweise an, dass eine Nutzung von Carsharing-Angeboten nicht infrage kommt. Um aus dieser Gruppe Potenziale abzuschöpfen, ist folglich eine weitaus intensivere Anreiz- und Überzeugungsarbeit zu leisten als zur Abschöpfung von Potenzialen aus dem oben beschriebenen Nutzersegment.

9 Erkenntnisse aus der Jedermann-Befragung

Im Rahmen der Jedermann-Befragung hatten die Bewohner des Landkreises, welche nicht für die repräsentative Stichprobe gezogen wurden, die Möglichkeit an der Befragung teilzunehmen sowie Anregungen und Verbesserungsvorschläge für die Verkehrssituation im Landkreis Augsburg mitzuteilen. Insgesamt haben 381 Personen an der Jedermann-Befragung teilgenommen, wovon 185 Personen ebenfalls die Möglichkeit wahrgenommen haben Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen zu unterbreiten.

Der Großteil der abgegebenen Anregungen bezieht sich auf den ÖPNV. Dabei wird maßgeblich der Wunsch nach direkteren und schnelleren Bus- und Bahnverbindungen an die Stadt Augsburg deutlich gemacht. In dem Zuge wird die Erweiterung des Bus- und Bahnangebotes – in Form von längeren Betriebszeiten und engeren Taktungen sowie der Anschluss der Umlandgemeinden an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg – als sinnvoll erachtet. Des Weiteren werden neben der Verbesserung der Anbindung an die Stadt Augsburg auch zusätzliche Querverbindungen zwischen den Kommunen des Landkreises vorgeschlagen. Ein weiteres häufig genanntes Anliegen ist die Senkung der Ticketpreise und Vereinfachung der Tarifstruktur. Dabei wird außerdem die Verbesserung der Fahrradmitnahme angemerkt. Insgesamt werden attraktivere Verknüpfungen von Fahrrad und ÖPNV gewünscht. Dazu werden unter anderem günstigere Park-and-Ride-Tickets, die Verbesserung der Radabstellanlagen mit integrierten Lademöglichkeiten für Elektrofahräder oder die Einrichtung Fahrradboxen und Bikesharing-Stationen an den Bahnhöfen vorgeschlagen.

Neben dem Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen wird für den Fahrradverkehr insbesondere der Ausbau von Radwegen und Radschnellwegen abseits der Hauptverkehrsstraßen gewünscht. Dabei sollen unter anderem bessere Radwegeverbindungen in den ländlicheren Gebieten des Landkreises hergestellt werden. Überdies wird eine bessere Beschilderung der Radwege angeregt.

Verbesserungsvorschläge bezüglich des Autoverkehrs beziehen sich hauptsächlich auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr, insbesondere auf Schulwegen. Dazu werden innerörtliche Temporeduktionen als sinnvoll erachtet. Des Weiteren zeigen einige Beiträge zum Ausbau neuer Mobilitätsangebote, insbesondere die Erweiterung des Carsharingangebotes im Landkreis Augsburg, das Interesse an alternativen Verkehrsmitteln. In diesen Anregungen werden außerdem die Erweiterung der Ladeinfrastrukturen, Rufbusse, (E-)Bikesharing und Lastenradverleihung oder die Organisation von Mitfahrgelegenheiten via App vorgeschlagen.

Insgesamt beziehen sich die Verbesserungsvorschläge der Jedermann-Befragung hauptsächlich auf Maßnahmen im Radverkehr und im ÖPNV, welche den Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds attraktiver machen.

10 Handlungsansätze für die Mobilitätsplanung

Aus den Ergebnissen der Modal-Split-Erhebung lassen sich grundsätzliche Handlungsansätze für die Mobilitätsplanung im Landkreis ableiten. Die Handlungsansätzen geben einen Rahmen, um sie beispielsweise bei der Diskussion von Zielen und Strategien der Verkehrspolitik und Mobilitätsplanung einfließen zu lassen und im Anschluss durch integrierte Mobilitätskonzepte und sektorale Vertiefungskonzepte vertieft zu untersuchen und Maßnahmen und Projekte hieraus zu entwickeln.

Handlungsfeld Radverkehr

Die Modal-Split-Erhebung zeigt, dass der Radverkehr im Landkreis Augsburg bereits einen hohen Stellenwert auch im Alltagsverkehr erreicht hat. Dennoch bewegen sich die Bewertungen für das Radverkehrsnetz auf einem noch steigerungsfähigen Niveau. So werden insbesondere die Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrads kritisiert; die Befragten wünschen sich eine höhere Verkehrssicherheit an Kreuzungen sowie bessere Ampelschaltungen.

➤ Erarbeitung eines landkreisweiten Konzeptes zum Fahrradparken

Durch die Erarbeitung eines landkreisweiten Konzeptes zum Fahrradparken kann zum einen in Zusammenarbeit mit den landkreisangehörigen Kommunen sowie weiteren Akteuren (z. B. Nahversorger, Deutsche Bahn AG) die Situation des Fahrradparkens verbessert werden. Insbesondere angesichts des bereits bedeutenden und zukünftig voraussichtlich weiter steigenden Anteils von Pedelecs als vergleichsweise hochwertige Fahrräder werden sichere Fahrradabstellanlagen auch eine zunehmende Bedeutung erlangen.

Mit dem Konzept sollten zwei Bausteine bearbeitet werden: Zum einen die Identifizierung von Standorten für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Zum anderen sollte das Konzept auch öffentlich zugängliche Standorte bzw. Standorttypen auf privaten Flächen identifizieren (z. B. an Einkaufsgelegenheiten) und hierfür die Ansprüche ans Fahrradparken mit Musterlösungen formulieren.

➤ Aktionsprogramm Verkehrssicherheit und Instandhaltungsmanagement im Radverkehr

Durch ein Aktionsprogramm zur Verkehrssicherheit und zum Instandhaltungsmanagement besteht die Möglichkeit, den vergleichsweise schlechten Bewertungen der Landkreisbevölkerung Rechnung zu tragen und kurzfristige Verbesserungen in diesen Bereichen zu erzielen. Dabei sollte der Fokus mehr auf kurzfristig umsetzbare, kleine Maßnahmen als auf umfangreiche, bauliche Infrastrukturmaßnahmen liegen. Dabei kann es bspw. um Themen wie Vegetationsarbeiten zur Verbesserung von Sichtachsen, Optimierung von Markierungen in Knotenbereichen, Instandsetzung von Beleuchtungseinrichtungen, Beseitigung von Verunreinigungen gehen, die

erfahrungsgemäß bereits eine erkennbare Wirkung auf die Zufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur entfalten können.

Neben der Berücksichtigung von Hinweisen auf räumlich konkrete Mängel aus dieser Befragung sollte es eine Aufgabe des Aktionsprogramms sein, auch den Prozess der Mängelidentifizierung und Beseitigung zu systematisieren, um für unterschiedliche Arten von Mängeln definierte Zuständigkeiten aufzuweisen. Im Zuge dessen kann die bestehende Plattform RADar! vertieft beworben werden und so durch bürgerschaftliches Engagement systematisiert werden. Damit können der Verwaltung die Alltagserfahrungen gleich zurückgespielt werden.

Handlungsfeld Bus und Bahn

Im Ergebnis zeigt sich in der Modal-Split-Erhebung ein übliches Bild im Hinblick auf die ÖPNV-Nutzung: Insgesamt ist der Anteil am Modal Split mit 8 % in einem üblichen Bereich und es zeigt sich eine klassische Verteilung der Nutzergruppen zwischen Bus- und Bahnangebot. So wird der Busverkehr vor allem von Schülern genutzt, während Berufstätige vorwiegend im Zugverkehr zu finden sind. Hier gilt es, die Nutzungsbarrieren abzubauen und neue Zielgruppen für Bus und Bahn zu erschließen.

➤ Überarbeitung des Tarifsystems im Hinblick auf Freizeitverkehr

Ein wesentliches Handlungsfeld erscheint im Bereich des Tarifsystems zu liegen. So sind ermäßigte Schülertickets weitgehend auf die Strecke von und zur Schule beschränkt. Auch Semestertickets der Universität und Hochschule Augsburg gelten nur im Bereich des AVV-Innenraums (im Wesentlichen Stadt Augsburg + Teile direkt angrenzender Umlandkommunen). Zwar sind Schüler und Studierende häufig die nicht wahlfreien ÖPNV-Kunden; dennoch stellen sie das zukünftige Nutzerpotenzial für den ÖPNV dar. Hier ist es empfehlenswert, den Gültigkeitsraum dieser Tickets zumindest zeitweise auf das gesamte Verbundgebiet zu erweitern, so dass auch die Schüler- und Semestertickets Zugang zu eigenständiger Mobilität dieser Nutzergruppen bieten. Auch bayernweite Ticketangebote für Schüler, Auszubildende und Studierende (etwa nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens) sind eine Alternative, um die bisher als Zwangskunden erscheinenden jungen Bevölkerungsgruppen von der Qualität des ÖPNV zu überzeugen und längerfristig als Kunden zu binden. Wer in dieser Lebensphase Bus und Bahn alltäglich nutzt, bleibt in der Regel nur danach auch noch regelmäßiger ÖPNV-Nutzer, wenn eine Grundzufriedenheit vorhanden ist.

Auch im Jedermann-Verkehr ist das Tarifsystem im Hinblick auf eine Freizeitnutzung verbesserungswürdig. So könnte der räumliche Geltungsbereich des Tickets Mobil-Abo Premium in den Abendstunden und am Wochenende auf das gesamte Verbundgebiet ausgeweitet werden, so dass flexible Fahrten zu verschiedenen Ausflugszielen möglich sind. Auch für Gelegenheitsnutzer können Bus und Bahn im Freizeitverkehr attraktiver werden. So kann die Nutzung gezielt durch

Einführung von Off-Peak-Tageskarten gefördert werden, die außerhalb der Spitzenzeit(en) im ÖPNV (z. B. ab 9 Uhr und am Wochenende ganztägig) gelten und zu günstigen Tarifen für übliche Gruppengrößen zwischen 2 und 5 Personen im Freizeitverkehr gelten.

➤ **Kommunen ohne Anbindung an den SPNV schnell und attraktiv an Versorgungszentren und die Stadt Augsburg anbinden**

Zumeist bestehen zwischen Kommunen mit einem Bahnhof und vergleichbaren Kommunen, die nicht an einer Bahnstrecke liegen, deutliche Qualitätsunterschiede im ÖPNV-Angebot, insbesondere hinsichtlich des Fahrtenangebotes. Hier sollte durch die Anfertigung eines landkreisweiten ÖPNV-Konzeptes eine Verbesserung des Busangebotes in Landkreisteilen ohne Anbindung an den SPNV erarbeitet werden, die ein gleiches Qualitätsniveau wie die Züge im SPNV erfüllen. Dies können beispielsweise Schnellbusse sein, die mindestens stündlich wichtige Verkehrsachsen im Landkreis erschließen und diese mit der Stadt Augsburg verbinden. Dabei gilt es, auf stauanfälligen Streckenabschnitten Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV einzusetzen, um zum einen auch den Busverkehr als attraktive Alternative gegenüber dem Auto zu stärken und zum anderen verlässliche Fahrzeiten mit hoher Pünktlichkeit zu erreichen.

Handlungsfeld Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

In diesem Handlungsfeld gilt es, neben den konventionellen Mobilitätsangeboten neue Mobilitätsalternativen im Landkreis zu etablieren. Dazu gehört insbesondere auch durch inter- und multimodale Kombinationen aus Verkehrsmitteln einen Verzicht auf Autofahrten zu erleichtern. Bisher zeigen die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung allerdings, dass die meisten Angebote aus dem Bereich der vernetzten Mobilität bei den Bewohnern des Landkreises entweder nicht bekannt sind oder eine Nutzung, auch zukünftig, nicht vorstellbar ist.

➤ **Neue Mobilitätsangebote im Landkreis weiter etablieren**

Neue Mobilitätsangebote wie etwa Carsharing, Leihfahrräder, aber auch E-Scooter können insbesondere das ÖPNV-Angebot auf der ersten bzw. letzten Meile ergänzen bzw. im Sinne der Förderung eines multimodalen Verkehrsverhaltens einen Zwei- oder ggf. Drittwagen in einem Haushalt ersetzen. Erkennbar sind derzeit erste Ansätze die in der Stadt Augsburg etablierten Mobilitätsangebote auch in die angrenzenden Kommunen im Landkreis auszudehnen. Dies ist auf Grund der engen Verflechtungen mit der Stadt Augsburg bereits ein richtiger Handlungsansatz, da dies Wegeketten erleichtert, auf denen diese Angebote sowohl auf den ersten (Kilo-)Metern als auch auf den letzten (Kilo-)Metern eines Weges genutzt werden können, ohne sich bei mehreren Mobilitätsdienstleistern registrieren zu müssen. Daher sollte die weitere Ausdehnung von Mobilitätsangeboten in den Landkreis Augsburg in Abstimmung mit den Angeboten in der Stadt Augsburg erfolgen. Dabei gilt es jedoch auch raumspezifische Anforderungen in den unterschiedlich dicht

besiedelten Teilräumen des Landkreises hinreichend zu berücksichtigen. Hier sind insbesondere auch spezifische Mobilitätsangebote als Zu- bzw. Abbringer aus dispersen Siedlungsstrukturen zu starken SPNV- oder (Schnell-)Busachsen zu berücksichtigen. Eine Integration in eine Mobilitätsplattform oder etwa in eine erweiterte Auskunft zum ÖPNV-Angebot fördert dabei auch die Vernetzung der Mobilitätsangebote.

➤ **Förderung nachhaltiger Mobilität durch Information und Kommunikation**

Die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung im Hinblick auf Interesse und Bekanntheitsgrad neuer Mobilitätsangebote zeigen, dass hier das Wissen der Landkreisbevölkerung noch ausbaufähig ist. Gleichzeitig zeigt beispielsweise die Potenzialanalyse für das Carsharing-Angebot, dass ein erkennbarer Teil der Landkreisbevölkerung ein Mobilitätsverhalten aufweist, was zwar grundsätzlich für die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen geeignet ist, aber trotzdem die Nutzung zukünftig ausschließt.

Daher gilt es, im Zuge der Ausweitung ergänzender Mobilitätsangebote im Bereich der vernetzten Mobilität auch gleichzeitig offensiv über Vorteile und geeignete Nutzungszwecke zu informieren und durch Einführungsaktionen auf diese Angebote hinzuweisen und zum Ausprobieren einzuladen.

➤ **Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Etablierung**

Wege von und zur Arbeit machen bei Erwerbstätigen einen bedeutenden Teil der täglich zurückgelegten Wege aus und bestimmen maßgeblich darüber, ob ein Auto zur Realisierung der alltäglichen Mobilitätsbedarfe in angemessenem Zeitbudget und hinreichender Flexibilität möglich ist. Dennoch ist das Autofahren bei einigen Menschen als Mobilitätsroutine verankert. Die Idee des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements ist es, Menschen durch Informationen, Kommunikation sowie weiteren zu meist weichen Maßnahmen zum Überdenken des individuellen Mobilitätsverhaltens zu bewegen und Mobilitätsalternativen zur Fahrt mit dem Auto zu fördern. Dies passiert beim betrieblichen Mobilitätsmanagement in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Betrieben, die im Hinblick beispielsweise auf eine angespannte Parkplatzsituation oder eine mangelhafte Erreichbarkeit für Arbeitskräfte ohne eigenes Auto (z. B. junge Auszubildende) ein Interesse haben. Typische Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind beispielsweise Radfahrwettbewerbe mit Gewinnen, Radverkehrsförderung durch kostenlose Lademöglichkeiten für Pedelecs, Einrichtung von Duschen, durch den Arbeitgeber kofinanzierte Jobtickets, aber auch infrastrukturelle Maßnahmen auf dem Betriebsgelände wie etwa die Einrichtung qualitativ angemessener Fahrradabstellmöglichkeiten.

Das Thema des Mobilitätsmanagements muss in der Regel aktiv an Betriebe herangetragen werden. Dies kann beispielsweise durch den Landkreis in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer oder der Handwerkskammer erfolgen.

11 Zusammenfassendes Fazit

Mit der Durchführung der Modal-Split-Untersuchung im Landkreis Augsburg sind repräsentative Grundlagendaten für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung im Landkreis ermittelt worden. Dabei kann konstatiert werden, dass das Fahrrad im Landkreis bereits einen hohen Stellwert erreicht hat und auch als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr wahrgenommen wird. Dennoch erreicht die qualitative Bewertung der Radverkehrsbedingungen im Landkreis eher durchschnittliche Bewertung, so dass eine aktive Radverkehrsförderung fortgesetzt werden sollte, um weitere Verlagerungspotenziale zugunsten des Radverkehrs abzuschöpfen. Auch die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern, insbesondere Pedelecs, zeigen auf, dass zukünftig gute Voraussetzungen bestehen, den Radverkehrsanteil noch weiter zu steigern, da mit diesen Fahrrädern auch etwas längere Distanzen im Alltagsverkehr komfortabel zurückgelegt werden können, wenn entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen zum Fahren und Abstellen der Fahrräder zur Verfügung stehen.

Deutliche Verlagerungspotenziale bestehen noch zugunsten von Bus- und Bahn, wenngleich hier vor allem neue Zielgruppen zu erschließen sind. So wird der Busverkehr vorwiegend von Schülern genutzt; der Zugverkehr vorwiegend von Berufspendlern, insbesondere mit Arbeitsplatz in Augsburg oder München. Im Freizeitverkehr hingegen haben Bus und Bahn eine kaum wahrnehmbare Bedeutung. Hier gilt es zukünftig mehr Zielgruppen für Bus und Bahn zu erschließen. Ein Weg hierzu ist die Weiterentwicklung von einem sektoralen Blick der Förderung bestimmter Mobilitätsangebote hin zu integrierten und vernetzten Förderungen: So kann das Fahrrad das Bus und Bahnangebot auf erster und letzter Meile sinnvoll ergänzen; ein Carsharing-Auto kann gelegentliche Fahrten in Gebiete mit schwacher Erschließung mit Bus und Bahn oder höhere Transportkapazitäten ermöglichen. Die Erkenntnisse aus der Modal Split-Erhebung zeigen jedoch, dass die Angebote der vernetzten Mobilität bisher noch unbekannt sind und viele Menschen sich bisher nicht vorstellen können, auf diese Angebote anstelle einer Fahrt mit dem eigenen Auto zurückzugreifen. Hier gilt es in Zukunft, neben der Weiterentwicklung und räumlichen Ausdehnung der entsprechenden Mobilitätsangebote auch intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Anreizen zu leisten.

Insgesamt lässt sich resümieren, dass der Weg der Mobilitätsentwicklung und Förderung des Umweltverbundes weiterfortgesetzt werden sollte, um weitere Verlagerungspotenziale zu erschließen. Weiterhin den abgefragten Verbesserungsvorschlägen sind in der Modal-Split-Erhebung auch konkrete Anregungen gesammelt worden, um auch im Rahmen des Alltagsgeschäfts der Verkehrsplanung im Landkreis sowie in den landkreisangehörigen Kommunen kurzfristig mit der Umsetzung erster Verbesserungen und mit der Beseitigungen benannter Mängel zu beginnen.

Quellenverzeichnis

infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung.

Infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland MID 2008 – Ergebnisbericht und Tabellenband.

STMWI – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (2019):
Bayerns Wirtschaft in Zahlen. Abgerufen unter: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2019/2019-09-17_Bayerns_Wirtschaft_in_Zahlen_deutsch_2019.pdf

Empirische Untersuchungen in Kreisen zum Mobilitätsverhalten:

Kreis Heinsberg (2018): Mobilitätsuntersuchung 2018; Abschlussbericht 2018;
Bearbeiter Planersocietät.

Internetquellen:

www.agfk-bayern.de

www.agfs-nrw.de

www.regionalstatistik.de/genesis/online

www.mobil-hs.de

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetteronline.de

Fotonachweis:

Fotos auf der Titelseite: Landkreis Augsburg

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Landkreis Augsburg.....	V
Abb. 2: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	VI
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege.....	VII
Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht	VIII
Abb. 5: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	IX
Abb. 6: Bewertung der Verkehrssysteme	X
Abb. 7: Internetportal zur Befragung	15
Abb. 8: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	19
Abb. 9: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)	19
Abb. 10: Räumliche Einordnung Landkreis Augsburg	22
Abb. 11: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße	27
Abb. 12: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	29
Abb. 13: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	31
Abb. 14: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich.....	35
Abb. 15: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich.....	38
Abb. 16: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	39
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes	45
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung.....	46
Abb. 19: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule	47
Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln.....	47
Abb. 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln.....	48
Abb. 22: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung.	50
Abb. 23: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche	52
Abb. 24: Wegezwecke werktags.....	54
Abb. 25: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln	55
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Landkreis Augsburg	56
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	58
Abb. 28: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	59
Abb. 29: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	60
Abb. 30: Modal Split von Schülern auf Schulwegen	61
Abb. 31: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	62
Abb. 32: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	64
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	65
Abb. 34: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge	66

Abb. 35: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)..... 68

Abb. 36: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck..... 70

Abb. 37: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel 71

Abb. 38: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck..... 72

Abb. 39: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung..... 73

Abb. 40: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen..... 73

Abb. 41: Modal Split im Binnenverkehr nach Kommunen im Landkreis..... 74

Abb. 42: Modal Split auf ausgewählten Relationen in Abhängigkeit vom Bahnanschluss 74

Abb. 43: Wegebeziehung zwischen dem Landkreis Augsburg und Umland 76

Abb. 44: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus..... 82

Abb. 45: Gefahrene Distanzen mit dem Fahrrad 84

Abb. 46: Wegezwecke im Vergleich von Fahrrad (links) und allen Verkehrsmitteln (rechts) 84

Abb. 47: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten 85

Abb. 48: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs 90

Abb. 49: Bewertung der Situation des Radfahrens..... 91

Abb. 50: Bewertung der Situation des Zufußgehens 92

Abb. 51: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel 94

Abb. 52: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Landkreis Augsburg 96

Abb. 53: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Landkreis Augsburg..... 97

Abb. 54: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Landkreis Augsburg..... 98

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Mobilitätseckdaten im Landkreis Augsburg	IV
Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	13
Tab. 3: Befragungsinhalte	16
Tab. 4: Eckdaten der Erhebung	17
Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden	18
Tab. 6: Kenndaten des Landkreises Augsburg	21
Tab. 7: Erwerbsstatus/ Lebenssituation der befragten Personen.....	24
Tab. 8: Haushaltsstruktur	25
Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	26
Tab. 10: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	26
Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	28
Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto	30
Tab. 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	30
Tab. 14: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten.....	31
Tab. 15: Mobilitätsvoraussetzungen.....	32
Tab. 16: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle.....	33
Tab. 17: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhofstestelle	33
Tab. 18: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeit	34
Tab. 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung	40
Tab. 20: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern.....	41
Tab. 21: Arbeitsplatz und Ausbildungsort.....	42
Tab. 22: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes	43
Tab. 23: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	44
Tab. 24: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	44
Tab. 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes.....	49
Tab. 26: Gründe der Nichtnutzung in der Verkehrsmittelwahl.....	51
Tab. 27: Mobilität am Werktag im Vergleich.....	52
Tab. 28: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	54
Tab. 29: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Straßenbahnhalttestelle/zur Bushaltestelle	57
Tab. 30: Entfernung der zurückgelegten Wege	63
Tab. 31: Dauer der zurückgelegten Wege	67
Tab. 32: Begleitung auf dem Weg	69
Tab. 33: Struktur der Verkehrsbeziehungen.....	72
Tab. 34: Wegekettten nach Zweck des Weges	77

Tab. 35: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	78
Tab. 36: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	78
Tab. 37: Radbesitz nach Besitzverhältnis und Radtyp.....	80
Tab. 38: Nutzung von Radabstellanlagen	81
Tab. 39: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern	83
Tab. 40: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Kommunen .	86
Tab. 41: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen	87
Tab. 42: Bewertung der Verkehrssysteme im Landkreis Augsburg	89
Tab. 43: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung).....	93

Anhang I: Befragungsunterlagen

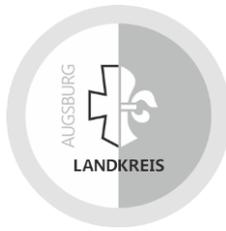
In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹⁵. 50 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 30 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.lk-augs-mobil.de zu beantworten. 20 % der Haushalte wurden mit der Ankündigung eines Telefoninterviews angeschrieben. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das vom Landrat unterschrieben wurde,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Internetseite www.lk-augs-mobil.de mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

¹⁵ Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)



Landratsamt Augsburg | Mobilität und Klimaschutz
Prinzregentenplatz 4 | 86150 Augsburg

Frau
Erika Mustermann
Musterstraße 1
12345 Musterhausen



POSTANSCHRIFT
Landratsamt Augsburg
Prinzregentenplatz 4
86150 Augsburg
(0821) 3102 - 0
info@LRA-a.bayern.de
www.landkreis-augsburg.de

Mobilitätsuntersuchung des Landkreises Augsburg

Sehr geehrte Frau Mustermann,

wie bewegen Sie sich durch Ihr tägliches Leben? Darum geht es in der Mobilitätsuntersuchung des Landkreises Augsburg. Um die künftige Verkehrsplanung an Ihre Bedürfnisse anzupassen, sind uns Informationen zu Ihren alltäglichen Wegen wichtig.

Sie wurden dafür per Zufall ausgewählt – wie 11.000 weitere Personen aus dem Landkreis Augsburg. Damit entsteht ein möglichst genaues und für den Landkreis repräsentatives Bild. Die Teilnahme ist freiwillig und vollständig anonym. Wir bitten Sie herzlich, uns bei der Befragung aktiv zu unterstützen und die im Umschlag beiliegenden Befragungsunterlagen auszufüllen.

Ihnen ist der folgende Tag als Berichtstag zugeteilt:

Dienstag, der 02. Juli 2019

Bitte notieren Sie alle Ihre Wege dieses Tages in den beiliegenden Befragungsbögen. Wie genau das funktioniert, erfahren Sie auf dem beigelegten Informationsblatt.

Alternativ können Sie auch online einen Fragebogen ausfüllen:

www.lkaugs-mobil.de
Zugangscode: Test-0123-4567

Eine telefonische Beantwortung der Fragen ist ebenfalls möglich. Hierfür oder für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an Frau Hartung, der Ansprechpartnerin des Landkreises oder an das beauftragte Fachbüro: Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013-880 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Mit freundlichen Grüßen

Martin Sailer
Landrat

MOBILITÄT UND KLIMASCHUTZ

DATUM

IHR SCHREIBEN VOM

IHR ZEICHEN

AKTENZEICHEN

ANSPRECHPARTNER

Mareike Hartung

ZIMMER

031

TELEFON

(0821) 3102-2178

FAX

(0821) 3102-1178

E-MAIL

radverkehr@LRA-a.bayern.de



Erläuterung zum Datenschutz

Der Landkreis Augsburg hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Mobilitätsuntersuchung „Mobil im Landkreis Augsburg“ beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung DSGVO sowie Bayrisches Datenschutzgesetz BayDSG) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Pflichtaufgabe des Landkreises ist.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Teilnehmer per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der Teilnehmer verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Für den ersten Schritt werden Adressdaten aus den Einwohnermelderegistern der landkreisangehörigen Gemeinden, Märkte und Städte zufällig ausgewählt. Für einen Teil der Adressen wird zusätzlich eine Telefonnummer aus öffentlich zugänglichen Listen recherchiert. Diese Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post bzw. per Telefon genutzt.

Die Aufbereitung und Auswertung der Antworten im zweiten Schritt, erfolgt ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Dabei wird dafür Sorge getragen, dass auch keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig.

Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte

Landkreis Augsburg

Prinzregentenplatz 4

86150 Augsburg

Vertretungsberechtigter ist Herr Landrat Martin Sailer

Folgende Ansprechpartner stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

Landratsamt Augsburg

Behördlicher Datenschutzbeauftragter

datenschutz@lra-a.bayern.de

Tel.: 0821 / 3102 2555

Planersocietät

Betrieblicher Datenschutzbeauftragter

datenschutz@planersocietaet.de

Tel.: 0231 / 58 96 96 – 0

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DSGVO). Die Auskunft beschränkt sich auf Ihre gespeicherten Adressdaten und auf Ihre Telefonnummer, nicht jedoch auf Ihre abgegebenen Antworten. Diese sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden und fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Sollten Ihre Adressdaten und Ihre Telefonnummer nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DSGVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit a) DSGVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsuntersuchung nicht mehr notwendig sind. Hierzu hat sich die Planersocietät vertraglich verpflichtet. Bis zur Fertigstellung der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 31.12.2019) besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit b) DSGVO kein Anspruch auf Löschung. Bereits abgegebene Antworten können nicht gelöscht werden, weil diese Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden können. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit c) DSGVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Fertigstellung der Mobilitätsuntersuchung (voraussichtlich 31.12.2019).

Für Beschwerden und Rückfragen wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle jede Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung.

Zuständige Aufsichtsbehörde: Bayerischer Landesbeauftragte für den Datenschutz, Wagnmüllerstraße 18, 80538 München, Telefon: 089 212672-0, E-Mail: poststelle@datenschutz-bayern.de

Mobilitätsuntersuchung Mobil im Landkreis Augsburg



Personenfragebogen

Bitte füllen Sie für jede Person ab sechs Jahren in Ihrem Haushalt einen Personenfragebogen aus. Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen benötigen, können Sie diese unter www.lkaugs-mobil.de herunterladen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr. _____ **Geburtsjahr** _____
(aus dem Haushaltsfragebogen)

- 1** Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
 ja nein
- 2** Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?
 immer / täglich zeitweise / nach Absprache
 nie
- 3** Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad, Pedelec oder E-Bike?
(Mehrfachantworten möglich)
 nein ja, privates Fahrrad ja, Dienstrad
ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
 Konventionelles Fahrrad
 Pedelec / E-Bike (ohne Kennzeichen)
 S-Pedelec / E-Bike (mit Kennzeichen)
 Lastenrad
- 4** Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
 nein
ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
 Mobil-Abo BahnCard 25/50
 Mobil-Abo Donau-Ries BahnCard 100
 Firmen-Abo Freifahrt mit
 Schülertickets Schwerbehindertenausweis
 Semesterticket Sonstiges: _____
 AboPlusCardBayern _____
- 5** Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?
(Mehrfachantworten möglich)
 nein ja, durch Gehbehinderung
 ja, durch Sehbehinderung
 ja, andere Einschränkungen,
und zwar: _____
- 6** Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort?
(falls nicht zutreffend: weiter mit Frage 9)
 im gleichen Stadtteil / Ortsteil wie die Wohnung
 gleiche Stadt bzw. Gemeinde, aber in einem anderen Stadtteil / Ortsteil, und zwar: _____
 andere Stadt bzw. Gemeinde und zwar: _____
- 7** Wie weit liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort von Ihrer Wohnung entfernt?
ca. _____ , _____ km

8 Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulortes von Ihrem Wohnort!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>						
Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Pedelec / E-Bike (max. 25 km/h)	<input type="checkbox"/>						
S-Pedelec / E-Bike (> 25 km/h)	<input type="checkbox"/>						
zu Fuß	<input type="checkbox"/>						

9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>				
Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>				
Fahrrad	<input type="checkbox"/>				
Pedelec / E-Bike (max. 25 km/h)	<input type="checkbox"/>				
S-Pedelec / E-Bike (> 25 km/h)	<input type="checkbox"/>				
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>				

10 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote?

	häufige Nutzung	gelegentliche Nutzung	künftig vorstellbar	kommt nicht in Frage	Angebot kenne ich nicht	weiß nicht
Carsharing	<input type="checkbox"/>					
Leih- und Mieträder	<input type="checkbox"/>					
E-Roller / E-Scooter	<input type="checkbox"/>					
E-Ladesäulen für Pkw	<input type="checkbox"/>					

11

Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel im Landkreis Augsburg!

als Nutzer von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw / Motorrad / Mofa	<input type="checkbox"/>						
Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Pedelec / E-Bike (max. 25 km/h)	<input type="checkbox"/>						
S-Pedelec / E-Bike (> 25 km/h)	<input type="checkbox"/>						
zu Fuß gehen	<input type="checkbox"/>						

12

Welche Bus- und / oder Bahn-Linien (wie z. B. R6, Bus 700, Bus 403) nutzen Sie mehrmals im Monat?

- keine
- folgende Linien: _____

13

Bitte bewerten Sie die Situation des Zufußgehens im Landkreis Augsburg!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Gehwege	<input type="checkbox"/>						
Barrierefreiheit der Gehwege	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger	<input type="checkbox"/>						
Ampelschaltungen für Fußgänger	<input type="checkbox"/>						
Trennung von Rad- und Gehwegen	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit (z. B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>						
Sitzgelegenheiten für Pausen	<input type="checkbox"/>						

Verbesserungsvorschläge: _____

14

Bitte bewerten Sie die Situation des Radfahrens im Landkreis Augsburg!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Radwege	<input type="checkbox"/>						
Radwegverbindungen innerhalb meiner Stadt / Gemeinde	<input type="checkbox"/>						
Radwegverbindungen zwischen den Städten / Gemeinden im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer	<input type="checkbox"/>						
Ampelschaltung für Radfahrer	<input type="checkbox"/>						
Radwegebeschilderung	<input type="checkbox"/>						
Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>						

Verbesserungsvorschläge: _____

15

Bitte bewerten Sie den Bus- und Bahnverkehr im Landkreis Augsburg!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Fahrtenhäufigkeit / Takt	<input type="checkbox"/>						
Umstiege / Anschlüsse	<input type="checkbox"/>						
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>						
Tarif- / Preisstruktur	<input type="checkbox"/>						
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>						
Ausstattung der Haltestellen	<input type="checkbox"/>						
Sicherheit in Bussen	<input type="checkbox"/>						
Radabstellanlagen an Stationen	<input type="checkbox"/>						

Verbesserungsvorschläge: _____

16

Wo stehen Ihnen Radabstellplätze zur Verfügung und welche nutzen Sie? (Mehrfachantworten möglich)

	nicht verfügbar	verfügbar	nutze ich	betrifft mich nicht
(Fahrrad-)Keller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gehweg, Straßenfläche vor dem Haus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Innenhof / Garten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
am Arbeitsplatz / an der Schule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
an Bus- und Bahnhaltestellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstige Orte: _____

17

Welche Gründe halten Sie am ehesten vom Gehen, Fahrradfahren bzw. von der Nutzung von Bus und Bahn ab?

(Mehrfachantworten möglich)

hält mich ab vom:	zu Fuß gehen	Radfahren	Bus und Bahn	keinem	weiß nicht
fehlendes Sicherheitsgefühl	<input type="checkbox"/>				
Wetterabhängigkeit	<input type="checkbox"/>				
körperliche Einschränkung	<input type="checkbox"/>				
geringe Qualität der Wege	<input type="checkbox"/>				
zu lange Strecke	<input type="checkbox"/>				
zu hoher Zeitaufwand	<input type="checkbox"/>				
fehlende (Wege)Verbindung	<input type="checkbox"/>				

Sonstiges: _____

18

Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung im Landkreis Augsburg?

Mobilitätsuntersuchung Mobil im Landkreis Augsburg



Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Bitte füllen Sie für **jede Person ab sechs Jahren** in Ihrem Haushalt ein Wegeprotokoll aus. Falls Sie mehr als vier Wegeprotokolle benötigen, können Sie diese unter **www.lkaugs-mobil.de** herunterladen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr. _____

Geburtsjahr _____

(aus dem Haushaltsfragebogen)

Bitte tragen Sie hier Ihre Wege ein, die Sie am

_____, den **__ .07.2019**

zurückgelegt haben.

Hinweise zum Wegeprotokoll

- Nur die Wege des **links angegebenen Berichtstags** eintragen.
- Jedes Ziel ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck (z. B. der Besuch im Supermarkt).
- Die **Hin- und Rückwege getrennt** eintragen.
- Beim Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln bei gleichem Ziel bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an.
- Falls Sie beruflich unterwegs (z. B. Taxifahrer, Handwerker) sind, tragen Sie nur den ersten und letzten Weg zur bzw. von der Arbeit ein.

Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

1 Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

- ja nein, denn
- ich war krank.
 - ich hatte Homeoffice.
 - ich hatte Urlaub.
 - ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein.
 - das Wetter war zu schlecht.
 - ich habe eine Person zu Hause betreut.
 - ich bin altersbedingt nicht mobil.
 - Sonstiges: _____

(Bei „nein“ ist das Wegeprotokoll für Sie an dieser Stelle beendet.)

2 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

- eigene Wohnung
- anderer Ort
(Bitte Stadt und Stadtteil bzw. Gemeinde / Ortsteil
oder die konkrete Adresse eintragen):

3 Welche Fahrzeuge standen Ihnen am Berichtstag zur Verfügung?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pkw | <input type="checkbox"/> Fahrrad |
| <input type="checkbox"/> Motorrad / Mofa | <input type="checkbox"/> Ticket für Bus und Bahn |
| <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike
(ohne Kennzeichen) | <input type="checkbox"/> S-Pedelec / E-Bike
(mit Kennzeichen) |

Anfang

- 1** Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)
- 2** Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt / Ort
Stadtteil / Ortsteil

Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil / Ortsteil nicht kennen!

- 3** Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)
- 4** Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa? km

- 5** Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?

- a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)
- b) Fahrrad
- c) Pedelec / E-Bike (max. 25 km/h, ohne Kennzeichen)
- d) S-Pedelec / E-Bike (> 25 km/h, mit Kennzeichen)
- e) Mofa / Moped / Motorrad
- f) Pkw als Fahrer
- g) Pkw als Mitfahrer
- h) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)
- i) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- j) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)
- k) Fernverkehrszug (IC / ICE)
- l) Sonstiges: _____

- 6** Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.
(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein)

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. <input type="radio"/> | 1. <input type="radio"/> | 1. <input type="radio"/> | 1. <input type="radio"/> |
| 2. <input type="radio"/> | 2. <input type="radio"/> | 2. <input type="radio"/> | 2. <input type="radio"/> |
| 3. <input type="radio"/> | 3. <input type="radio"/> | 3. <input type="radio"/> | 3. <input type="radio"/> |
| 4. <input type="radio"/> | 4. <input type="radio"/> | 4. <input type="radio"/> | 4. <input type="radio"/> |

- 7** Welchen Zweck hatte der Weg?

- nach Hause
- Rückweg vom vorherigen Weg
- Weg zum Arbeitsplatz
- geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)
- Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
- Einkauf / Shopping
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung von Kindern (Kindergarten, Schule)
- Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung)
- Sonstiges: _____

- 8** Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?

- nein
- ja: Anzahl der weiteren Personen _____

- 9** Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

- ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
- nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	:	:	:	:
2				
3	:	:	:	:
4	km	km	km	km
5				
6				
7				
8				
9				

MUSTERBEISPIEL: Wegeprotokoll _____, __.07.2019

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind mit Fahrrad zum Kindergarten (1. Weg). Vom Kindergarten erfolgt der zweite Weg zum Arbeitsplatz. Dabei fährt die Person mit dem Fahrrad zunächst zum Diedorf Bahnhof. Dort steigt sie in die Regionalbahn nach Neusäß. Dort läuft sie dann zum Rathaus (2. Weg). Um

16:45 Uhr wird der dritte Weg nach Hause durchgeführt. Dabei läuft die Person wieder zum Bahnhof in Neusäß und nimmt die Regionalbahn nach Diedorf. Von dort fährt die Person mit ihrem Fahrrad weiter nach Hause (3. Weg). Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang (4. Weg).

- 1** Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)
- 2** Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt / Ort
Stadtteil / Ortsteil
Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil / Ortsteil nicht kennen!
- 3** Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)
- 4** Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?
- 5** Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?
 a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)
 b) Fahrrad
 c) Pedelec
 d) S-Pedelec / E-Bike (> 25 km/h)
 e) Mofa / Moped / Motorrad
 f) Pkw als Fahrer
 g) Pkw als Mitfahrer
 h) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)
 i) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
 j) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)
 k) Fernverkehrszug (IC / ICE)
 l) Sonstiges: _____
- 6** Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.
(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreisen ein.)
- 7** Welchen Zweck hatte der Weg?
 nach Hause
 Rückweg vom vorherigen Weg -
 Weg zum Arbeitsplatz
 geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)
 Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
 private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
 Einkauf / Shopping
 Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
 Spaziergang (Hund ausführen etc.)
 Begleitung von Kindern (Kindergarten/Schule)
 Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung)
 Sonstiges: _____
- 8** Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?
 nein
 ja: Anzahl der weiteren Personen
- 9** Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?
 ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
 nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	7:05	7:15	16:45	19:40
2	Diedorf Anhausen	Neusäß Rathaus	Diedorf Anhausen	Diedorf Anhausen
3	7:15	7:40	17:10	20:00
4	0,6 km	10 km	11 km	1,5 km
5	<input type="checkbox"/> a) <input checked="" type="checkbox"/> b) <input type="checkbox"/> c) <input type="checkbox"/> d) <input type="checkbox"/> e) <input type="checkbox"/> f) <input type="checkbox"/> g) <input type="checkbox"/> h) <input type="checkbox"/> i) <input type="checkbox"/> j) <input type="checkbox"/> k) <input type="checkbox"/> l)	<input checked="" type="checkbox"/> a) <input checked="" type="checkbox"/> b) <input type="checkbox"/> c) <input type="checkbox"/> d) <input type="checkbox"/> e) <input type="checkbox"/> f) <input type="checkbox"/> g) <input type="checkbox"/> h) <input type="checkbox"/> i) <input checked="" type="checkbox"/> j) <input type="checkbox"/> k) <input type="checkbox"/> l)	<input checked="" type="checkbox"/> a) <input type="checkbox"/> b) <input type="checkbox"/> c) <input type="checkbox"/> d) <input type="checkbox"/> e) <input type="checkbox"/> f) <input type="checkbox"/> g) <input type="checkbox"/> h) <input type="checkbox"/> i) <input checked="" type="checkbox"/> j) <input type="checkbox"/> k) <input type="checkbox"/> l)	<input checked="" type="checkbox"/> a) <input type="checkbox"/> b) <input type="checkbox"/> c) <input type="checkbox"/> d) <input type="checkbox"/> e) <input type="checkbox"/> f) <input type="checkbox"/> g) <input type="checkbox"/> h) <input type="checkbox"/> i) <input type="checkbox"/> j) <input type="checkbox"/> k) <input type="checkbox"/> l)
6	1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/>	1. <input checked="" type="radio"/> b) 2. <input checked="" type="radio"/> j) 3. <input checked="" type="radio"/> a) 4. <input type="radio"/>	1. <input checked="" type="radio"/> a) 2. <input checked="" type="radio"/> j) 3. <input checked="" type="radio"/> b) 4. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/> 2. <input type="radio"/> 3. <input type="radio"/> 4. <input type="radio"/>
7	<input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Weg zum Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin) <input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule <input type="checkbox"/> private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.) <input type="checkbox"/> Einkauf / Shopping <input type="checkbox"/> Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.) <input type="checkbox"/> Spaziergang (Hund ausführen etc.) <input checked="" type="checkbox"/> Begleitung von Kindern (Kindergarten/Schule) <input type="checkbox"/> Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung) <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input checked="" type="checkbox"/> Weg zum Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin) <input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule <input type="checkbox"/> private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.) <input type="checkbox"/> Einkauf / Shopping <input type="checkbox"/> Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.) <input type="checkbox"/> Spaziergang (Hund ausführen etc.) <input type="checkbox"/> Begleitung von Kindern (Kindergarten/Schule) <input type="checkbox"/> Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung) <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	<input checked="" type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Weg zum Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin) <input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule <input type="checkbox"/> private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.) <input type="checkbox"/> Einkauf / Shopping <input type="checkbox"/> Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.) <input type="checkbox"/> Spaziergang (Hund ausführen etc.) <input type="checkbox"/> Begleitung von Kindern (Kindergarten/Schule) <input type="checkbox"/> Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung) <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Weg zum Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin) <input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule <input type="checkbox"/> private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.) <input type="checkbox"/> Einkauf / Shopping <input type="checkbox"/> Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.) <input checked="" type="checkbox"/> Spaziergang (Hund ausführen etc.) <input type="checkbox"/> Begleitung von Kindern (Kindergarten/Schule) <input type="checkbox"/> Begleitung von Erwachsenen (Arzt, Erledigung) <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
8	<input type="checkbox"/> nein <input type="text" value="1"/> ja: Anzahl der weiteren Personen	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="text" value="1"/> ja: Anzahl der weiteren Personen	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="text" value="1"/> ja: Anzahl der weiteren Personen	<input type="checkbox"/> nein <input type="text" value="2"/> ja: Anzahl der weiteren Personen
9	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein