

Mobilitätsuntersuchung für die Stadt Bayreuth: In aller Kürze

Die Stadt Bayreuth hat im Herbst 2015 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten ihrer Bevölkerung durchgeführt. 573 Haushalte mit knapp 1.000 Personen haben sich an dieser Erhebung beteiligt und ihre Wege zu den ausgewählten Stichtagen aufgeschrieben sowie allgemeine Fragen zur Mobilität und Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet. Damit konnten 1,3% der Bevölkerung in Bayreuth befragt und repräsentative Ergebnisse erzielt werden.

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. 81% aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw, einen identischen Wert gibt es bei der Fahrradausstattung im Haushalt. 24% aller Befragten besitzen eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Der Zeitkartenbesitz ist stark vom Erwerbsstatus abhängig. Studierende und Schüler sind am ehesten im Besitz einer ÖV-Zeitkarte, während Erwerbstätige nur zu etwa 10% über eine ÖV-Zeitkarte verfügen. Die meisten Erwachsenen verfügen über einen Pkw-Führerschein und mehr als 60% können uneingeschränkt auf einen Pkw zurückgreifen.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

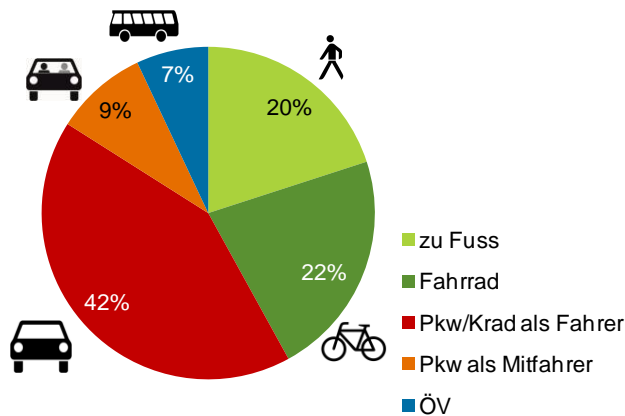
88% aller Personen (ab 6 Jahren) in Bayreuth gehen an einem normalen Werktag außer Haus. Diese legen im Durchschnitt 3,6 Wege pro Werktag zurück (3,2 Wege im Durchschnitt für alle Personen). Insgesamt werden von der Bayreuther Bevölkerung pro Werktag um die 230.000 Wege mit über 1,8 Mio. Personen-km zurückgelegt.

Mobilitätseckdaten Stadt Bayreuth

Wege pro Tag (werktags)	3,2 Wege
Mittlere Reiseweite (nur Wege < 100 km)	5,7 km
Mittlere Wegedauer	18 Minuten
Zeitbudget Verkehr	65 Minuten/Tag
Wege hochgerechnet	230.400 am Tag

Als Verkehrsmittel an einem normalen Werktag nutzen die Menschen in Bayreuth zu 51% das Auto (42% als Fahrer und 9% als Mitfahrer), zu 20% die eigenen Füße, zu 22% das Fahrrad sowie zu 7% Bus und Bahn.

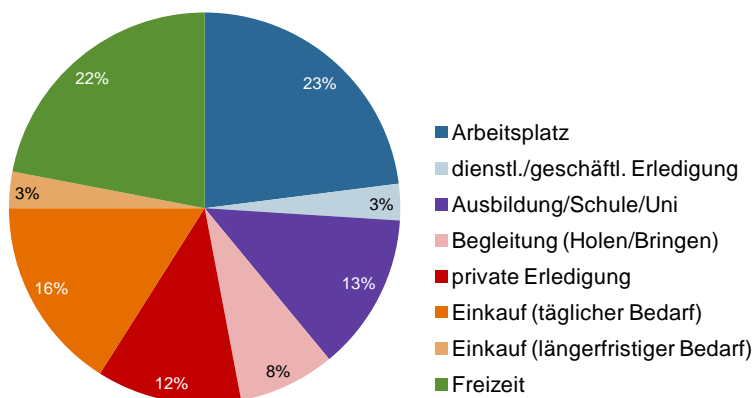
Abb. 1: Verkehrsmittelwahl



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ca. ein Drittel der Wege an einem Werktag dienen dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. Knapp jeder vierte Weg ist ein Arbeitsweg, 22% sind Freizeitwege, 13% sind Ausbildungswege, 3% dienstliche Wege und 8% Begleitwege. Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr erledigt. Die Spitzenzeiten sind morgens zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16-17 Uhr festzustellen.

Abb. 2: Wegezwecke



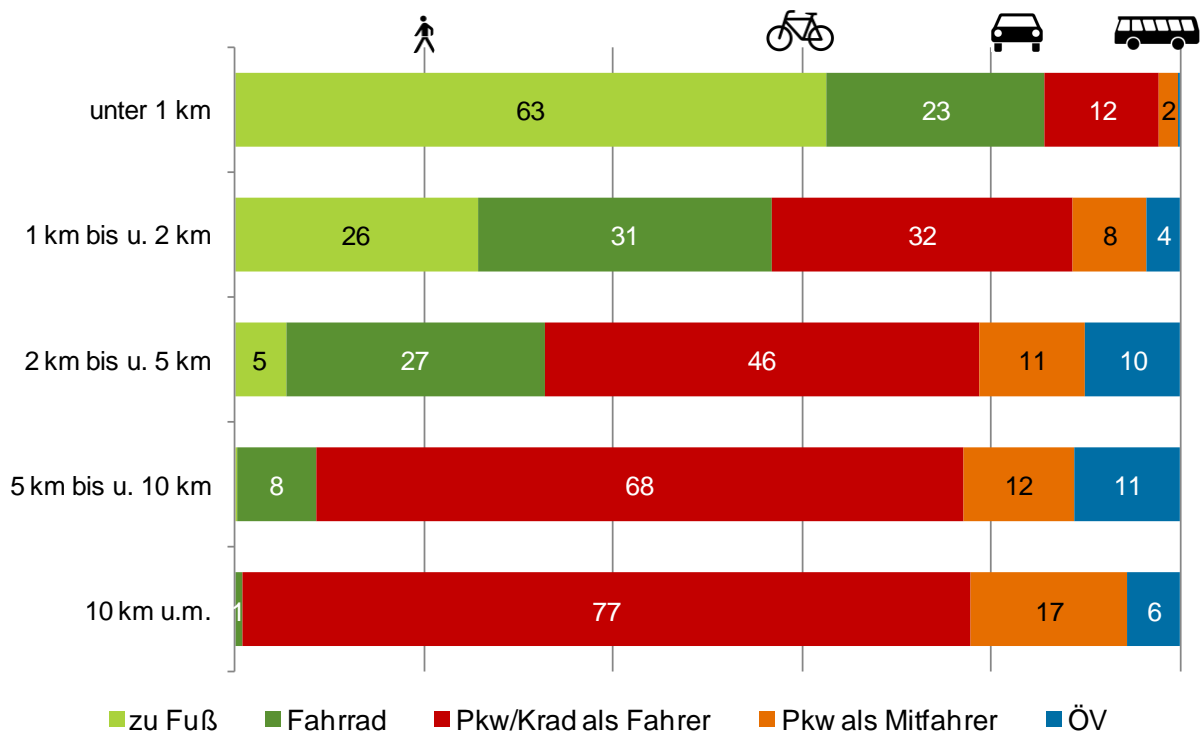
Räumliche Verteilung der Wege

Knapp 90% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb von Bayreuth unternommen (städtischer Binnenverkehr), stellen also durchaus ein Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität dar. Mehr als 10% sind Quell- und Zielwege über die Stadtgrenze von Bayreuth hinweg. Innerhalb von Bayreuth bestehen die häufigsten täglichen Verkehrsbeziehungen in die Bayreuther City. Das Zentrum übernimmt demnach eine herausragende Stellung im Stadtgefüge. Als hauptsächliche Ziele außerhalb Bayreuths werden Städte und Gemeinden des angrenzenden Landkreises Bayreuth angesteuert.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

78% aller Wege von Bewohnern aus Bayreuth sind nur bis zu 5 km lang. Sie bieten daher ein gutes Verlagerungspotenzial in Richtung des Umweltverbundes. Vier von zehn Wegen zwischen 1-2 km und fast jeder zweite Weg zwischen 2-5 km werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken um 30%.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege (in Prozent)

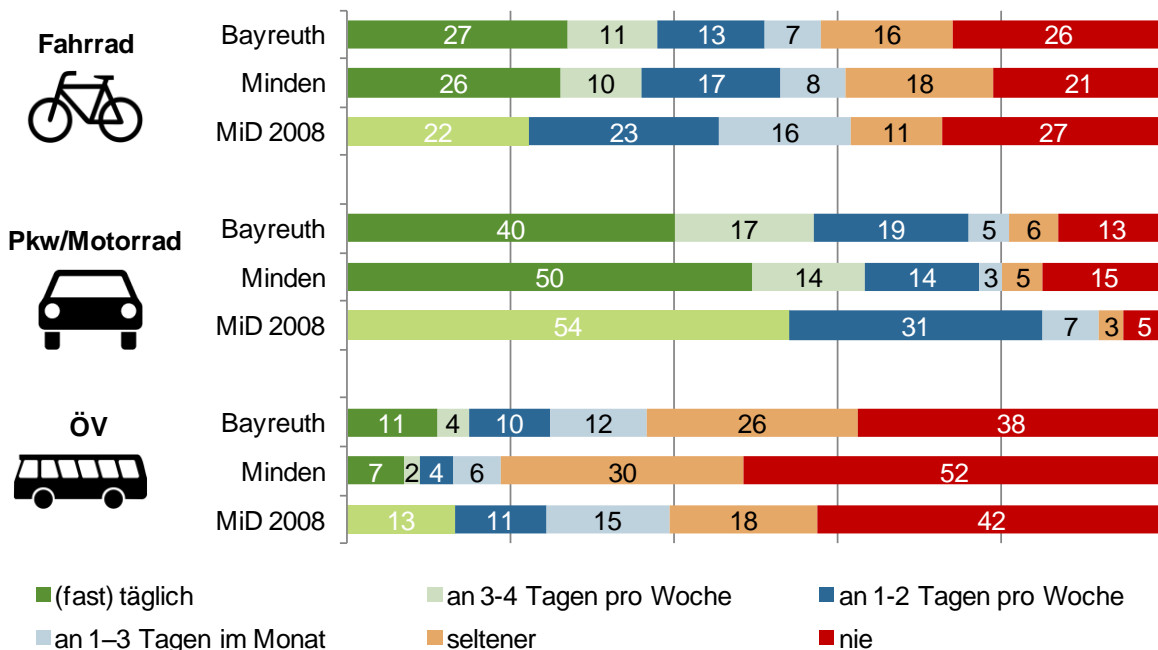


Die durchschnittlichen Wegelängen eines Normalwerktages liegen in Bayreuth bei ca. 8 km. Wenn nur die alltäglichen Wege bis maximal 100 km Entfernung berücksichtigt werden, beträgt die durchschnittliche Wegelänge sogar nur 5,7 km. Der durchschnittliche Einwohner Bayreuths legt an einem Normalwerktag 18,5 km zurück (0,7 km zu Fuß, 1,8 km mit dem Rad, ca. 2 km mit Bus und Bahn sowie fast 14 km im Auto).

Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt.

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich (in Prozent)



Während das Auto von 57% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 15%. Über 60% der Einwohner in Bayreuth nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird gegenüber Bus und Bahn von deutlich mehr Personen täglich oder mehrmals wöchentlich (38%) genutzt. Die festgestellten Nutzungsintensitäten der verschiedenen Verkehrsmittel ist auf einem ähnlichen Niveau wie in vergleichbaren Städten.

Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertung der verschiedenen Verkehrssysteme nach Schulnoten zeigt, dass das Fußgängersystem mit einer Durchschnittsnote von 2,0 am besten beurteilt wird. Auch die Verhältnisse für den Autoverkehr werden mit 2,6 noch vergleichsweise positiv bewertet. Am kritischsten sehen die befragten Bayreuther die Verkehrssituation für den Radverkehr (2,9) und den ÖV (3,0). Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr wird von der Nutzungsintensität beeinflusst. Sowohl die Inhaber von ÖV-Zeitkarten als auch diejenigen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten dieses System besser als der Gesamtdurchschnitt. Diese Erkenntnis trifft weder im MIV- noch im Fahrradbereich zu. Täglich nutzende Auto- und Fahrradfahrer beurteilen die jeweilige Verkehrssituation bzw. das entsprechende Verkehrsnetz mit Noten, die nahe am Durchschnitt liegen.

Zusammenfassendes Fazit

Insgesamt lässt sich trotz einer verhältnismäßig hohen Pkw-Ausstattung und häufiger Pkw-Nutzung in Bayreuth ein beträchtlicher Nahmobilitätsanteil (zu Fuß und Fahrrad: 42%) feststellen. Dies ist sicherlich auch ein Ergebnis der Fahrradförderungs politik in den letzten Jahren. Mit einem Fahrradanteil von über 20% ist man in Bayreuth schon gut aufgestellt. Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich vor allem über den Zeitkartenbesitz steuern. Insgesamt bieten sowohl der Radverkehr (auf kurzen Wegen), als auch der ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

Als Oberzentrum übernimmt die Stadt Bayreuth eine wichtige zentralörtliche Funktion für die Umlandgemeinden und die angrenzenden Städte. Der einstrahlende Verkehr nach Bayreuth wird sicherlich vom Auto dominiert.

Die zukünftigen Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/ mehr ältere Menschen) werden sich zukünftig auf die Mobilität und höhere Anforderungen an das Verkehrssystem auswirken. Der wachsende Anteil der Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) bietet realistische Chancen, z.B. ältere Menschen für den Radverkehr zu gewinnen und auch längere Wege häufiger mit dem Rad zurückzulegen. Auf den kurzen Wegen im Binnenverkehr nimmt der Radverkehr schon einen gewissen Anteil ein, dennoch stellen die kurzen Wege bis 5 km ein großes Potenzial zur Stärkung der Nahmobilität dar. Wird nur jeder 10. Weg (mit einem identischen Hin- und Rückweg) unter 5 km statt mit dem Auto zukünftig mit dem Rad erledigt, würde sich der Modal Split des Radverkehrs um 2 Prozentpunkte erhöhen.

Mobilitätsmanagement, das auf Beratung und Zusammenarbeit mit Schulen, Einzelhandel etc. aufbaut, sowie eine stärkere Fahrradkultur, die auf einer guten Radinfrastruktur aufbauen können, sind mögliche Handlungsfelder der zukünftigen Radpolitik.