

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

Ausgewählte Ergebnisse

Helmuth Pörnbacher
Hans Peter Niederkofler

Bozen – Bolzano, 2002



Stadtgemeinde Bozen
Assessorat für Umwelt
Assessorat für Mobilität
Gumergasse 7
I-39100 BOZEN
 +39-0471-997111

Sozialforschung und Demoskopie
apollis
Ricerche Sociali e Demoscopia

✉ **Dominikanerplatz 35**
I-39100 BOZEN
 +39-0471-970115
 +39-0471-978245
 **Info@apollis.it**

<h2 style="text-align: center; color: white;">Die Untersuchung</h2>	Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002 apollis 2002 - Datenblatt 1
Ausgangslage	Ziele der Untersuchung
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zunehmender Stellenwert von Mobilitätsfragen in der Urbanistik ■ Zunahme von Studien- und Planungstätigkeiten im Bereich der Mobilität ■ Fehlen gesicherter Grundlagen zum Mobilitätsverhalten in Bozen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bereitstellung einer Datengrundlage für die Darstellung der Verkehrsflüsse nach Quelle, Ziel, Aktivität, Zeit und Verkehrsmittel ■ Sicherung der Vergleichbarkeit der Erhebung mit Untersuchungen in anderen Städten ■ Berücksichtigung der Eignung der Untersuchung als Evaluationsinstrument
Methoden	Zielgruppen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Telefonische Stichprobenerhebung auf der Grundlage einer Zufallsstichprobe und Erhebung des Mobilitätsverhaltens aller Personen des Haushaltes für einen Stichtag (alle Personen, alle Wege) ■ Erhebung aller Wege in Form einer zusammenhängenden Wegekette mit Detaillierungsgrad auf Straßenniveau (Bozen) und Fraktionsniveau (Umlandgemeinden) ■ Zwei Untersuchungswellen im Sommer und im Winter, jeweils in der Periode mit Schulbetrieb ■ Berücksichtigung aller Wochentage ■ Ausschluss des Wirtschaftsverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alle Haushalte der Gemeinde Bozen ■ Alle Personen in den Haushalten ■ In einer der Untersuchungswellen: alle Haushalte der Gemeinden Leifers, Branzoll, Eppan und Kaltern

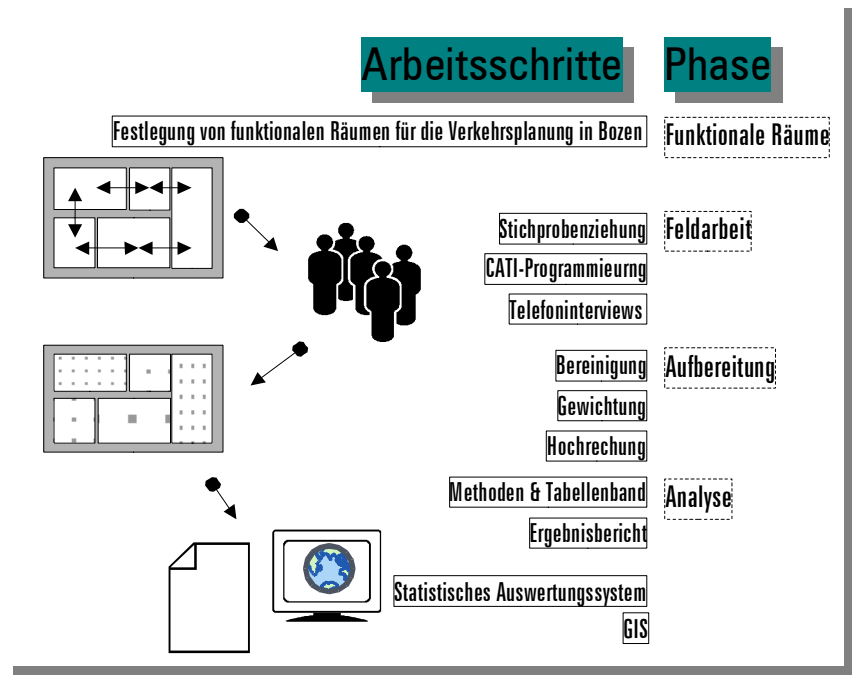
Methodik

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 2

Wer-Von wo-Wohin-Wozu-Wann-Wie

- Die Abfolge der Arbeitsphasen – **Definition der funktionalen Räume der Stadt – Durchführung der Feldarbeit – Aufbereitung der Daten – Datenanalyse** führt zu einem repräsentativen Datensatz, mit dem das Mobilitätsverhalten der Bozner Bevölkerung beschrieben werden kann (Abbildung oben).
- Die vorliegende Erhebung beschreibt das typische Verkehrsverhalten, indem es mit zwei Stichprobenerhebungen im Winter und im Sommer auf einen durchschnittlichen Jahrestag hochrechnet.
- Die Erhebungseinheit für die vorliegende Mobilitätserhebung ist eine **Aktivität**, für welche ein **Weg** zu erledigen ist (im Beispiel unten: zur Arbeit fahren)
- Erfordert eine Aktivität mehrere Wege, die mit mehreren **Verkehrsmitteln** zurückgelegt werden, spricht man von mehreren **Etappen** des Weges (Im Beispiel: 2 Etappen)
- Jenes Verkehrsmittel, welches sich bei der Beschreibung eines Weges in mehreren Etappen aus der Prioritätenreihe „öffentliches Verkehrsmittel“ - „motorisierter Individualverkehr“ - „nichtmotorisierter Verkehr“ ergibt, ist das **Hauptverkehrsmittel** (im Beispiel: Autobus).



Person: Mann, 45 Jahre, Berufstätig, ital. Sprachgruppe

Aktivität 1: Zur Arbeit fahren

Quelle: Fagenstrasse 23

Startzeit: 08.30 Uhr

Etappe 1: Fagenstrasse 23 – Bushaltestelle: Fahrrad

Etappe 2: Bushaltestelle – Krankenhaus: Autobus

Ziel: Krankenhaus

Hauptverkehrsmittel: Autobus

Erläuterung zu Datenblatt 3

Rückwege zu einer vorangegangenen Aktivität oder der Weg nach Hause werden nicht als eigene Aktivität gezählt. Daraus erklärt sich die Differenz aus Aktivität und Weg.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten.

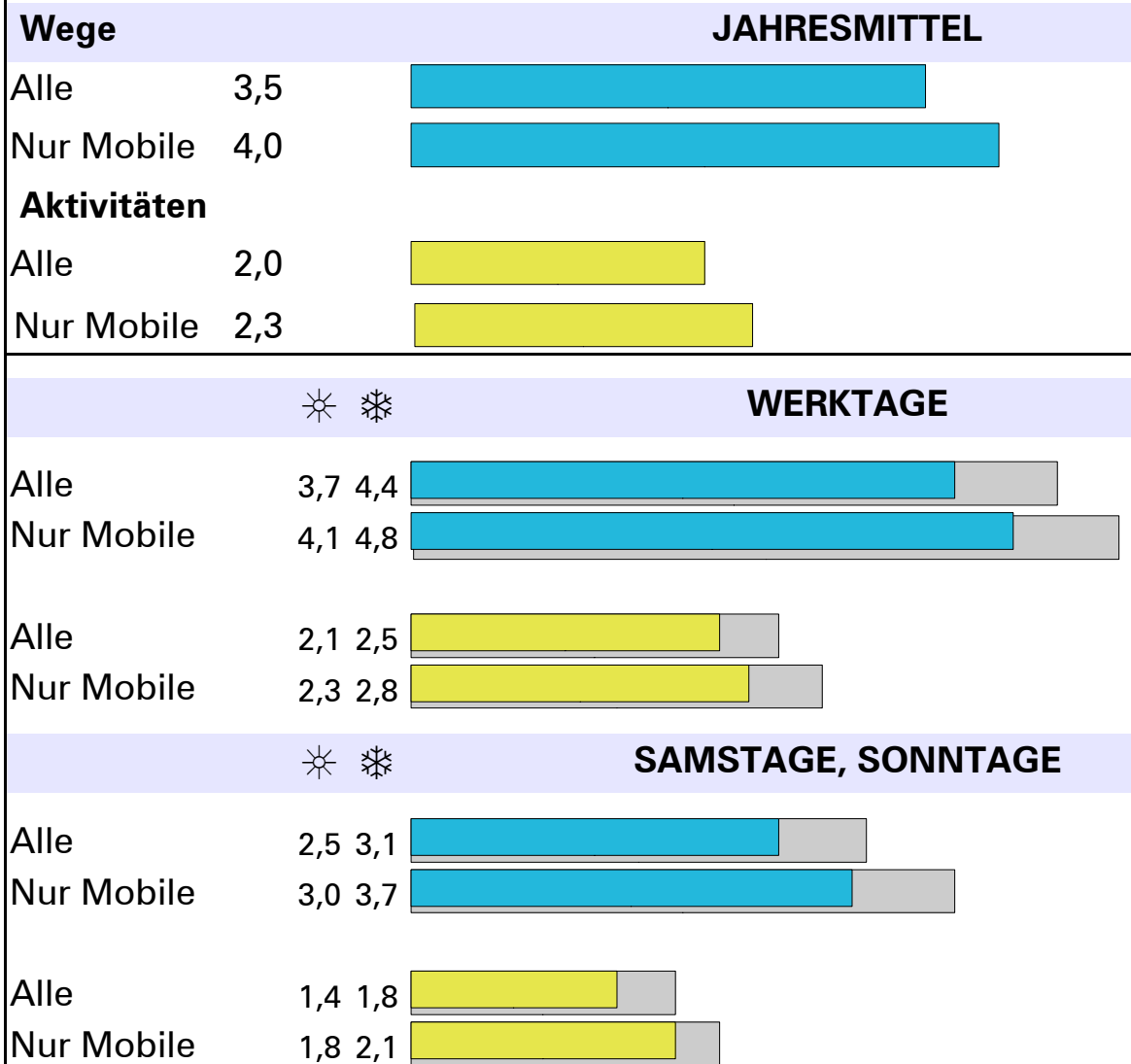
Generelle Mobilitätskennzahlen

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 3

2 Aktivitäten mit 3,5 Wegen

- Die Bozner und Boznerinnen führen im Jahresdurchschnitt täglich zwei **Aktivitäten** (gelbe Balken) aus und legen dafür 3,5 **Wege** (blaue Balken) zurück.
- An Werktagen liegen die zwei Kennzahlen für die Mobilität deutlich über den Wochenenden, im Winter liegen die Zahlen über jenen des Sommers.
 - So liegt die mittlere Anzahl an Wegen an Werktagen im Winter bei 4,4, an Wochenenden bei 3,1. Die Mobilität ist an Werktagen höher.
 - Bezieht man die Zahlen nur auf jenen Anteil der Bevölkerung, der tatsächlich das Haus verlässt, steigen die Kennzahlen naturgemäß: nur mobile Personen erledigen durchschnittlich 2,3 Aktivitäten und legen dafür 4 Wege zurück.
- Verschiedene Untersuchungen der letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass die Anzahl an Aktivitäten im Laufe der Jahre generell nicht zunimmt, auch wenn sich die dafür eingesetzten Verkehrsmittel verschieben: die Mobilität wächst nicht an, sie wird aber mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt.



Erläuterung zu Datenblatt 4

Die Abbildungen dieses Typs zeigen eine Kombination von Tabelle und Grafik. In der ersten Zeile steht der Gesamtwert für die dargestellte Größe, in diesem Fall der Anteil nicht mobiler Personen, also von Personen, die das Haus nicht verlassen. Der Wert für die darunter angeführten Untergruppen wird einmal als Zahl dargestellt, zusätzlich zeigt die Balkendarstellung die Abweichung der jeweiligen Untergruppe zum Gesamtwert.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten, Vergleich der Jahreszeiten.

Mobile Personen

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 4

Mobilität ist auch eine Frage des Alters

- Nicht alle Personen verlassen für ihre Aktivitäten das Haus. Der Anteil der nicht mobilen Personen liegt in Bozen bei 12,5%.
- Der Anteil nicht mobiler Personen zeigt im Mittel keine Unterschiede zwischen Sommer und Winter.
- Den stärksten Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung hat ihr Alter. Die Altersgruppe ab 64 Jahre zeigt eine deutlich höhere Quote nicht mobiler Personen.
- Die niedrigere Mobilität zeigt sich vor allem bei alten Menschen der italienischen Sprachgruppe: darauf sind auch die Sprachgruppenunterschiede zurückzuführen, die sich nur bei Pensionisten/innen zeigen.
- Mit dem Alter hängt naturgemäß die niedrigere Mobilität von Pensionisten zusammen, unabhängig vom Alter sind nicht erwerbstätige Personen etwas öfter nicht mobil.

Anteil nicht mobiler Personen

Kategorie	Anteil (%)	Bar
ALLE	12,5	
Wohnviertel		
Zentrum	11,5	
Gries	12,0	
Europa	13,7	
Don Bosco	13,3	
Oberau	12,0	
Geschlecht		
männlich	10,1	
weiblich	14,7	
Altersklassen		
0-14	10,4	
15-24	8,4	
25-34	9,1	
35-44	7,7	
45-54	6,7	
55-64	11,0	
65-74	18,8	
>74	37,3	
Berufliche Stellung		
Berufstätig	7,1	
In Ausbildung, Kind	10,4	
In Pension	20,2	
Nicht erwerbstätig	20,6	
Sprachgruppe		
deutsch	10,8	
Italienisch & andere	13,2	

Erläuterung zu Datenblatt 5

Bei der Darstellung der verwendeten Verkehrsmittel für die Absolvierung der Wege wird das Hauptverkehrsmittel angegeben. Bei einem Weg, der aus mehreren Etappen zusammengesetzt ist, ergibt sich das Hauptverkehrsmittel aus der Prioritätenreihe „öffentliches Verkehrsmittel“ - „motorisierter Individualverkehr“ - „nichtmotorisierter Verkehr“. Das hier angewandte Untersuchungsdesign war nicht darauf ausgelegt, alle Etappen eines Weges zu erfassen, sodass die Festlegung des Hauptverkehrsmittels nach dem genannten Schema nur bei 2% aller Wege notwendig war.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten.

Verkehrsmittelwahl 1

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 5

Der Umweltverbund liegt vorne

- In Bozen werden im Jahresschnitt deutlich weniger als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Der Autoanteil an allen Wegen beträgt im Jahresschnitt 33%.
 - ◆ An Werktagen werden 29% aller Wege im Auto absolviert, an Wochenenden steigt der Anteil auf 45%.
- Neben dem Auto werden die meisten Wege in Bozen zu Fuß zurückgelegt. Dies gilt am Wochenende noch etwas stärker¹.
- Das Fahrrad nimmt als Verkehrsmittel in Bozen eine prominente Rolle ein. Im Jahresmittel werden 17,5% aller Wege damit zurückgelegt.
 - ◆ Der Anteil des Fahrrades liegt an Werktagen mit 20,6% deutlich höher als an Wochenenden (7,9%).
 - ◆ Hochgerechnet auf alle Wege erledigen damit die Bozner Radfahrer an einem durchschnittlichen Tag im Jahr knapp 60.000 Wege.
 - ◆ Im Pendlerverkehr spielt daneben auch das motorisierte Zweirad eine wichtige Rolle: 6,3% aller Wege werden im Jahresschnitt damit zurückgelegt.
 - ◆ 6,7% aller Wege in Bozen werden schließlich mit dem Autobus zurückgelegt.

Hauptverkehrsmittel	%	JAHRESDURCHSCHNITT	Wege
Auto	33,0		112 554
Lieferwagen, Lastwagen	0,5		1 833
Zug	0,7		2 253
Bus	6,7		22 897
Motorrad	6,3		21 315
Fahrrad	17,5		59 740
zu Fuß	35,2		120 033
Total	100,0		340 627

	%	WOCHENENDEN
Auto	45,2	
Lieferwagen, Lastwagen	0,2	
Zug	0,4	
Bus	6,1	
Motorrad	3,2	
Fahrrad	7,9	
zu Fuß	37,0	

	%	WERKTAGE
Auto	29,3	
Lieferwagen, Lastwagen	0,6	
Zug	0,7	
Bus	6,9	
Motorrad	7,2	
Fahrrad	20,6	
Zu Fuß	34,7	

© apollis 2002

¹ Dabei sind nur jene Wege gezählt, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden. Daneben hat natürlich jeder Weg, der mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, ebenfalls Fußetappen.

Erläuterung zu Datenblatt 6

Die Abbildung zeigt die Verteilung aller Wege nach dem Hauptverkehrsmittel im Vergleich nach Jahreszeit und Wochentag.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten.

Verkehrsmittelwahl 2

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

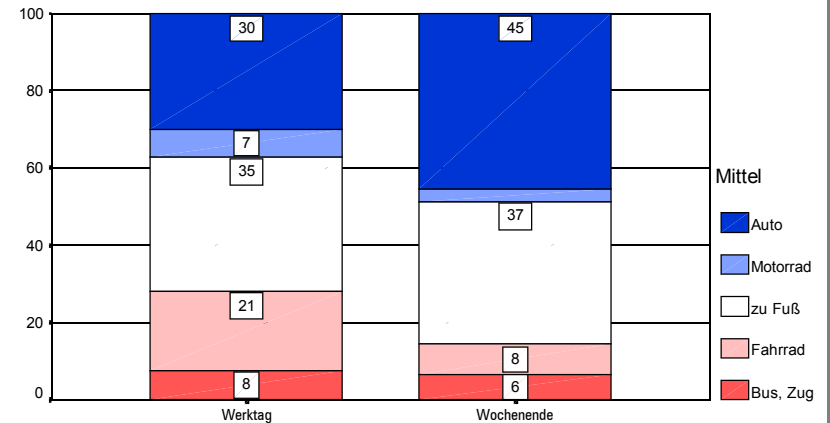
apollo 2002 - Datenblatt 6

Das Auto gewinnt an Wochenenden

- Im Vergleich zu Werktagen werden an Wochenenden deutlich mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt. Der Anteil im Jahresmittel steigt von 20,9% auf 45,4% an.
- Während die Anteile des öffentlichen Verkehrs keine starken Schwankungen zwischen Wochentagen und Wochenenden zeigen, nehmen an den Wochenenden die mit dem Rad gefahrenen Wege stark ab: von 20,6% auf 7,9%.
- Auch das motorisierte Zweirad verliert an Wochenenden, während der Fußgängeranteil eher zunimmt.
- Die Jahreszeit erhöht die Quote der mit dem Auto durchgeführten Bewegungen dagegen nur leicht: von durchschnittlich 32,3% im Sommerhalbjahr auf 35,5% im Winterhalbjahr.
- Während die Jahreszeit auf die Quote der Wege mit dem öffentlichen Verkehr keine starken Auswirkungen hat, nimmt im Winter der Motorradverkehr leicht, der Fahrradverkehr deutlich ab, während der Anteil der Fusswege deutlich zunimmt.
- Insgesamt unterscheiden sich die Quoten zur Verkehrsmittelwahl im Winter nur wenig von den Sommerwerten.

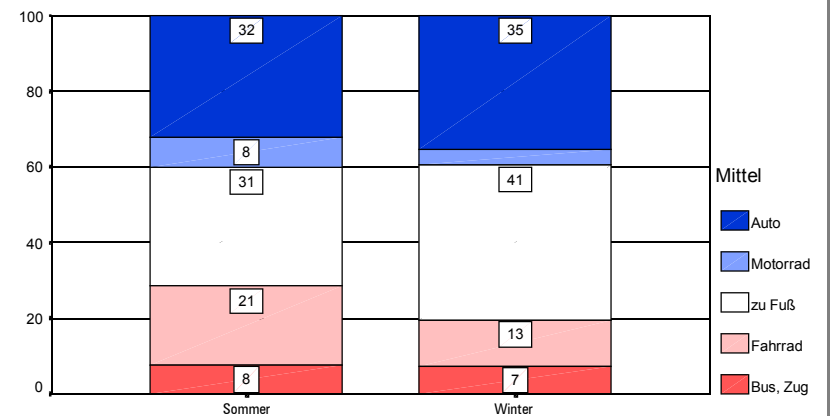
Verkehrsmittelwahl - Jahresmittel

Vergleich nach Wochentagen (2.118 Personen, 8.610 Wege)



Verkehrsmittelwahl - Jahresmittel

Vergleich der Untersuchungsperioden (2.118 Personen, 8610 Wege)



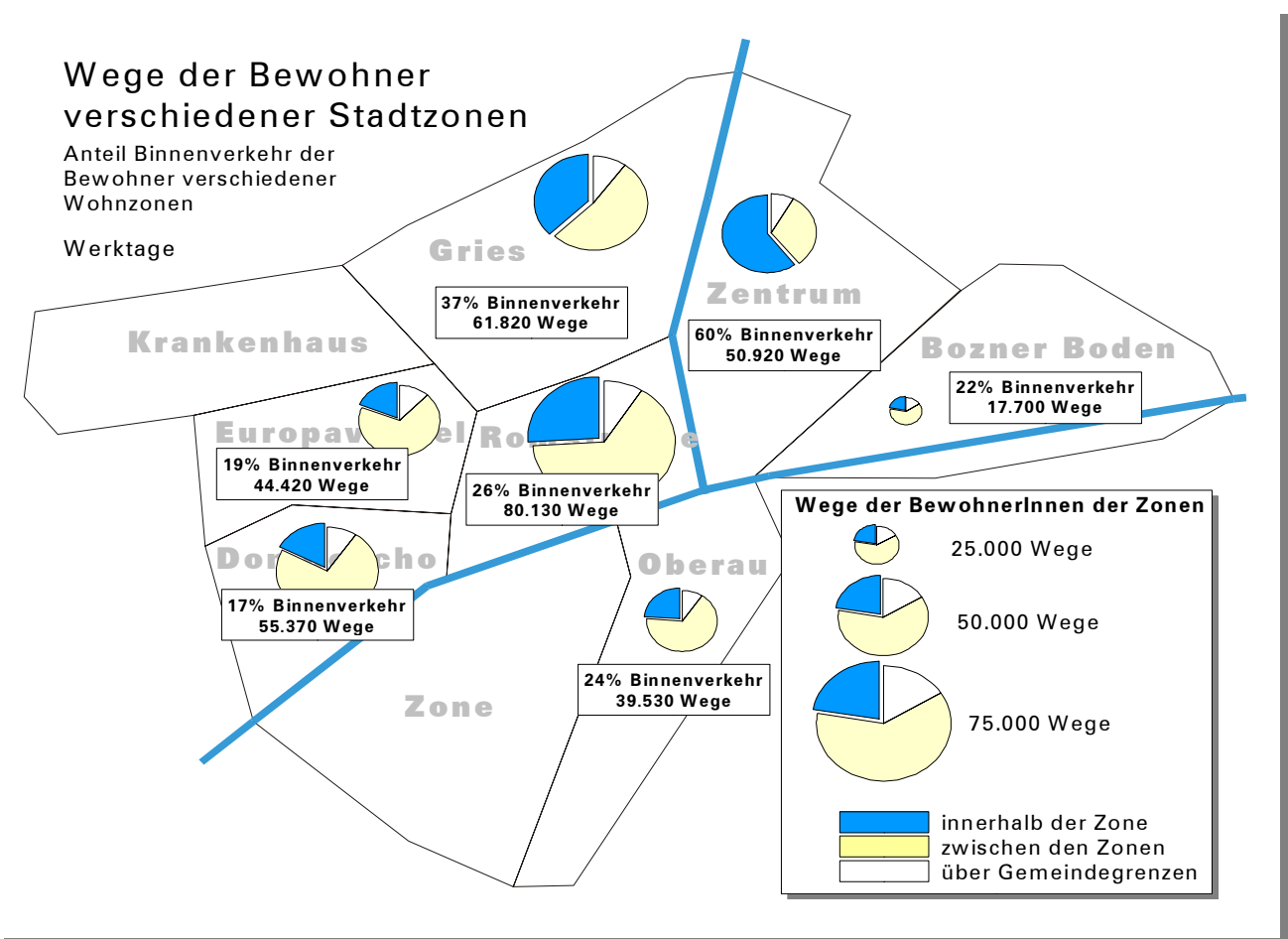
Erläuterung zu Datenblatt 7

Die Abbildung stellt die Wege der Bewohner/innen der funktionalen Zonen dar. Das Kreisdiagramm weist dabei jene Wege aus, welche von den Bewohner/innen einer Zone durchgeführt werden und unterscheidet dabei zwischen Wegen, die innerhalb einer (beliebigen) Zone bleiben (zonaler Binnenverkehr), jene, die eine Zonengrenze überschreiten und schließlich jene Wege, welche die Gemeindegrenze überschreiten.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Sommerhalbjahr.

Zentrum und Gries: die Zonen der kurzen Wege

- Die Abbildung zeigt die absolute Anzahl von Wegen, welche an Werktagen im Sommerhalbjahr von den Bewohner/innen der Zonen zurückgelegt werden.
- Für die Wege, welche die Bewohner/innen des Zentrums durchführen, zeigt sich ein deutlich höherer Anteil an innerzonalen Binnenwegen, in der Regel innerhalb des Zentrums.
 - 60% aller Wege der Zentrumsbewohner sind innerzonaler Binnenverkehr; in Gries ist der Wert mit 37% im Vergleich ebenfalls hoch.
 - Die Bewohner/innen von Don Bosco, von Oberau und des Europaviertels dagegen machen einen Großteil ihrer Wege über die Zonengrenzen hinweg.



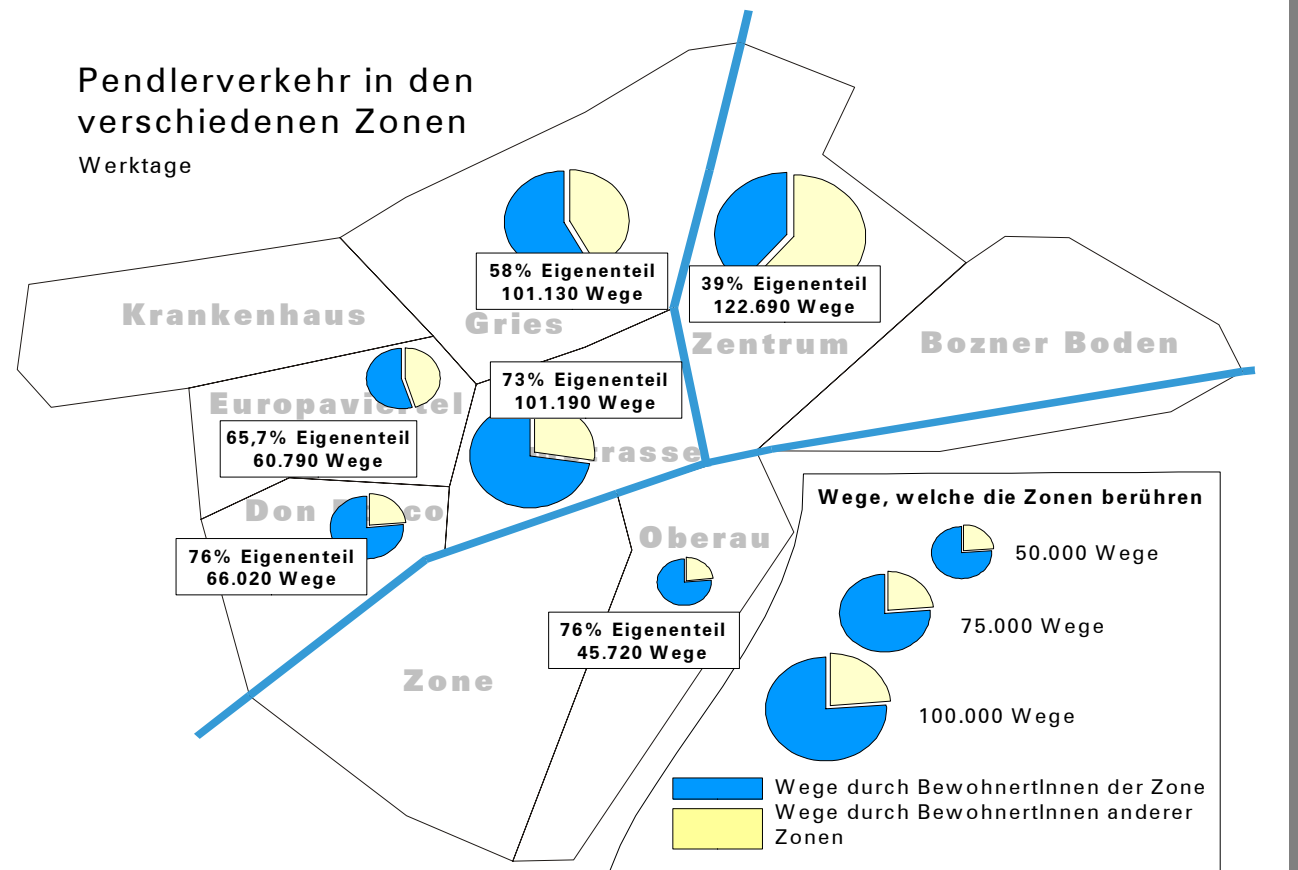
Erläuterung zu Datenblatt 8

Die Abbildung stellt alle Wege dar, welche eine Zone berühren, entweder als Quelle, als Ziel oder als Binnenweg. Die Größe der Torte beschreibt die Anzahl Wege, welche die jeweilige Zone berühren; deshalb ergibt die Summe aller Wege auch nicht die Gesamtwege, welche in Bozen zurückgelegt werden, weil Wege, die über eine Zonengrenze hinweggehen, bei dieser Art der Darstellung doppelt gezählt werden. Die Größe des Kreisdiagrammes steht für die absolute Anzahl an Wegen, während der blaue (dunkle) Anteil der Torte jenen Anteil an Wegen ausweist, der von den Bewohner/innen der jeweiligen Zone selbst durchgeführt wird. Der gelbe (helle) Anteil der Torte dagegen sind jene Wege, die von Bewohner/innen der anderen Zonen durchgeführt werden, stellen also den Pendleranteil dar.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Sommerhalbjahr.

Zentrum und Gries mit hohem Pendleranteil

- Die Abbildung stellt zwei Phänomene dar, die unmittelbar zusammenhängen. Zum einen ist zu beobachten, dass die Anzahl an Wegen, welche eine Zone berühren, sehr stark schwankt.
- Den größten Teil an Wegen haben das Zentrum, Gries sowie die Zone „Romstrasse“ zu verzeichnen.
- Der hohe Anteil an Wegen in diesen drei Zentren, welcher durch Bewohner jeweils anderer Zonen hervorgerufen wird, fällt in Gries (41%) und im Zentrum (61%) besonders stark auf; hier pendeln also am meisten Personen mit Wohnsitz in anderen Zonen ein (Daten: Sommerhalbjahr 2001).



Erläuterung zu Datenblatt 9

Die Grafik bildet die erfassten Wege (Werktage, alle Verkehrsmittel) zwischen den einzelnen Zonen auf einem **schematisierten Verkehrsnetz** ab:

- Wege innerhalb derselben Zone und Wege von oder in andere Gemeinden sind hier nicht berücksichtigt.
- Das abgebildete Verkehrsnetz stellt eine starke Vereinfachung dar. Alle abgebildeten Verbindungen entsprechen zwar realen Straßen, aber alle übrigen Verkehrswege wurden nicht berücksichtigt.
- Die Grafik zeigt **theoretische Verkehrsflüsse**: z. B. wurden der Verbindung zwischen den Zonen Altstadt und Romstraße, die der Drususstraße entspricht, alle Wege zugeordnet, die zwischen den beiden Zonen erfasst wurden - auch wenn in Wirklichkeit ein Teil dieses Verkehrs über die Talferbrücke geht. Generell wurden alle Wege der kürzesten Verbindung auf dem schematisierten Verkehrsnetz zugeordnet. Der Weg von der Zone Europa zur Zone Bozner Boden führt z. B. über Romstraße und Altstadt – auch wenn hier z. B. für den Autoverkehr auch die Eisackuferstraße zur Verfügung steht.

Damit ist die Grafik **keine Darstellung der realen Verkehrsflüsse auf dem Bozner Verkehrsnetz** – den genauen Verlauf aller Bewegungen zu erheben und auszuwerten, wäre wesentlich aufwändiger – sondern vielmehr eine vereinfachte, leicht erfassbare **Darstellung der Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Zonen**. Es wird also ein grobes Maß dafür gegeben, wie viel Verkehr zwischen den einzelnen Zonen abläuft und wie sich die Gesamtbewegungen geografisch in Bozen verteilen.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten.

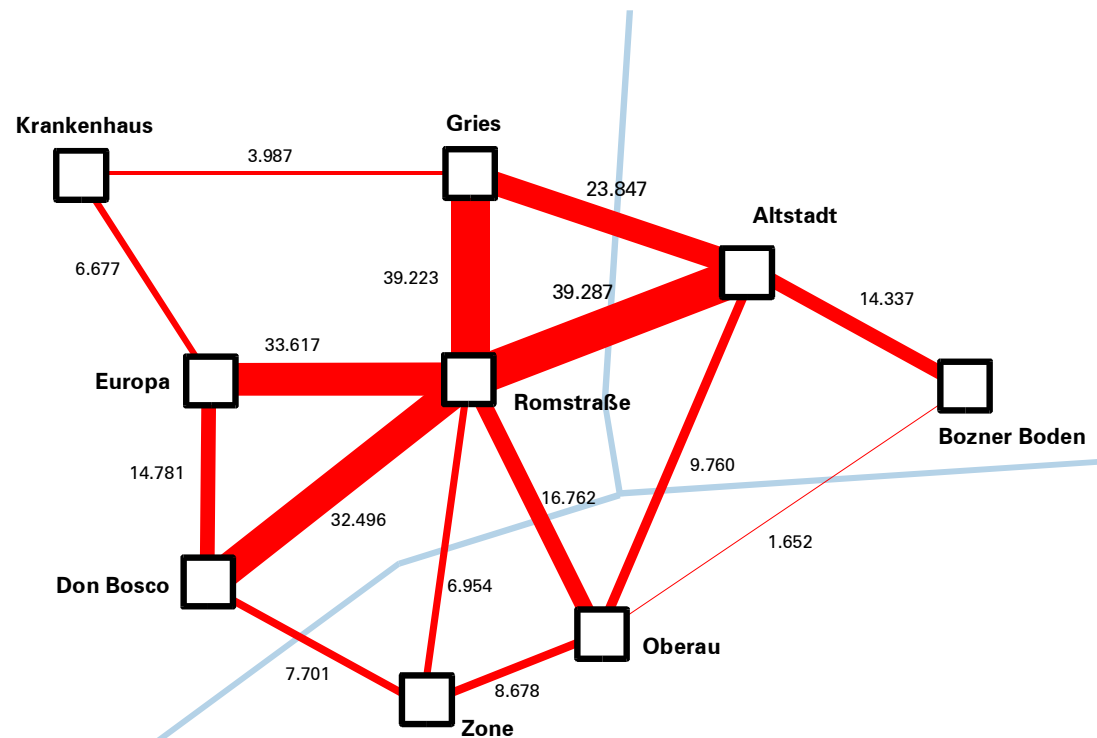
Quell-Ziel-Relationen 1

Mobilitätsenerhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 9

5 Kernzonen, 4 periphere Zonen

- Die Projektion aller zonenübergreifenden Wege innerhalb Bozens auf das vereinfachte Verkehrsnetz zeigt eine starke Konzentration der Bewegungen im Bereich der Zonen Altstadt, Gries, Romstraße, Europa und Don Bosco.
- Auch aus dieser Grafik lässt sich ableiten, dass in der Zone Gries neben der Altstadt ebenfalls wichtige zentrale Funktionen angesiedelt sind.
- Die Zonen Oberau, Bozner Boden, Industriezone und Krankenhaus bedingen zwar starke Verkehrsflüsse vor allem im Berufsverkehr, das Gesamtvolumen erscheint allerdings gering im Vergleich zu den Bewegungen zwischen den 5 "Kernzonen".



Verteilung der Verkehrsflüsse zwischen Zonen (schematisch):
ganzjähriger Tagesdurchschnitt, alle Wege

Erläuterung zu Datenblatt 10

Die Grafik zeigt auf den einzelnen Abschnitte des schematisierten Verkehrsnetzes für die einzelnen Verkehrsmittel den Vergleich zwischen dem Anteil an allen Bewegungen auf dem betreffenden Abschnitt und dem Anteil an der Summe aller Bewegungen zwischen den Zonen der Stadt.

z. B. beträgt der Anteil der reinen Fußwege auf dem Abschnitt Altstadt-Gries 26%, während der Anteil an allen Bewegungen zwischen Zonen nur 15% beträgt. Damit ergibt sich ein Wert von 1,7 – der Anteil der Fußwege liegt auf diesem Abschnitt um Faktor 1,7 höher als der Durchschnitt, d. h. hier kommt dem Zu-Fuß-Gehen eine deutlich größere Bedeutung zu als anderswo. Zwischen der Altstadt und Oberau entfallen hingegen nur 8% auf reine Fußwege, das ergibt also im Vergleich zu den durchschnittlichen 15% einen Wert von 0,5. Ein Wert von 1 hingegen bedeutet, dass auf diesem Abschnitt der Anteil des jeweiligen Verkehrsmittels genau im Durchschnitt liegt.

Die Werte werden in Balkenform dargestellt, wobei der Wert von 1 subtrahiert wird: beträgt der Wert 1, liegt also der Anteil des Verkehrsmittels im Durchschnitt, so ist kein Balken sichtbar. Ist der Anteil unterdurchschnittlich, geht der Balken nach unten, ist er überdurchschnittlich, geht er nach oben.

Datenquelle: Gemeinde Bozen, Jahresdaten.

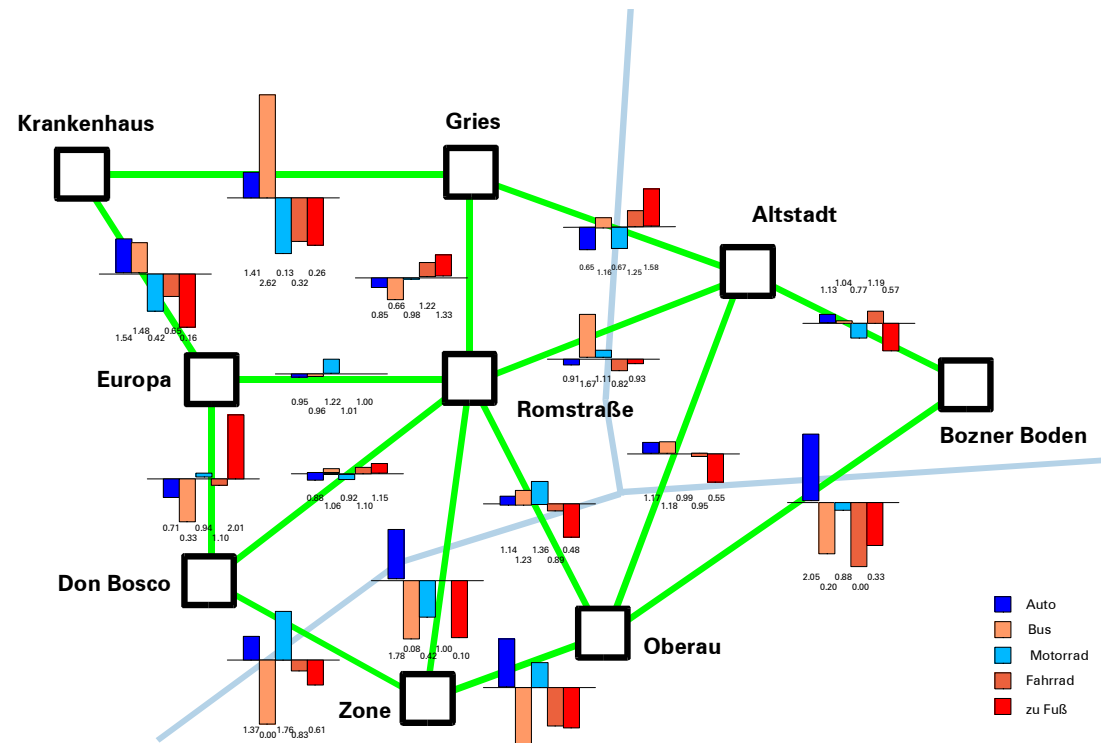
Quell-Ziel-Relationen 2

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 10

Bessere Werte für Umweltverbund im inneren Stadtbereich

- Der Vergleich der Anteile der einzelnen Verkehrsmittel auf den verschiedenen Abschnitten mit den durchschnittlichen Anteilen bestätigt nochmals im Überblick, dass die Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel große geografische Unterschiede aufweist.
- Im inneren Stadtbereich erreichen Fußwege und Fahrrad deutlich höhere Anteile, während das Auto vor allem für die Wege in die südliche Peripherie absolut dominiert. Der Busverkehr ist überdurchschnittlich vor allem auf dem Abschnitt Altstadt-Romstraße und auf den Verbindungen zum Krankenhaus.



Verteilung der Verkehrsflüsse zwischen Zonen (schematisch): ganzjähriger Tagesdurchschnitt, Anteil der Verkehrsmittel auf den einzelnen Abschnitten im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt

Erläuterung zu Datenblatt 11

Die obere Abbildung zeigt die Verkehrsmittelwahl aller zurückgelegten Wege nach dem Wohnort der Person Montag bis Freitag, wobei in Bozen die Stadtteile aufgetragen sind.

Datenquelle: Gemeinde Bozen und vier Umlandgemeinden, Winterhalbjahr, Werktage.

Die untere Abbildung zeigt die Verkehrsmittelwahl aller zurückgelegten Wege nach dem Wohnort der Person am Wochenende, wobei in Bozen die Stadtteile aufgetragen sind.

Datenquelle: Gemeinde Bozen und vier Umlandgemeinden, Winterhalbjahr, Wochenenden.

Bozen und das Umland 1

Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

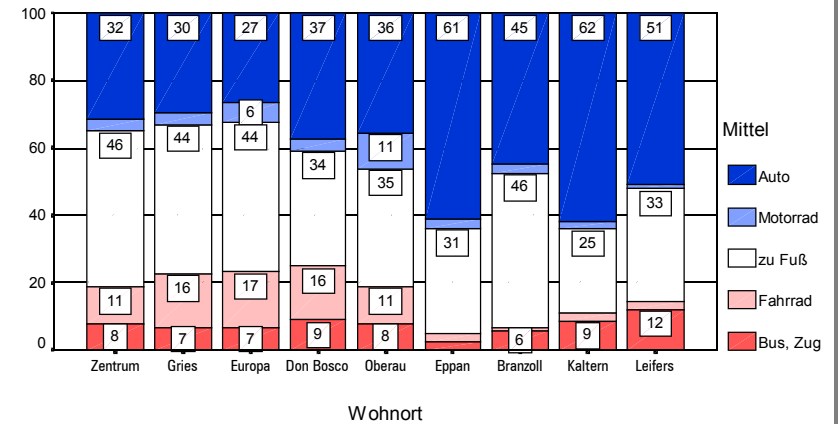
apollois 2002 - Datenblatt 11

Umweltfreundlicher in der Stadt!

- Ein Vergleich der für die zurückgelegten Wege ausgewählten Verkehrsmittel, wiederum untergliedert nach Wohnbezirk/Wohngemeinde, zeigt an Werktagen des Winterhalbjahrs deutlich niedrigere Werte des Umweltverbundes (Rad, Fußwege, ÖPNV) in den Umlandgemeinden.
- Man erkennt vor allem den niedrigen Stellenwert des Fahrrades, welches in den Bezirken Bozens eine beträchtliche Rolle spielt.
- Der Anteil an Autofahrten erscheint besonders in Eppan und Kaltern hoch, hier liegen auch die Fußwege unter dem Durchschnitt.
- Diesselbe Analyse mit den Daten für das Wochenende zeigt ein ähnliches Bild, wobei der Umweltverbund in allen unterschiedenen Zonen stark verliert.

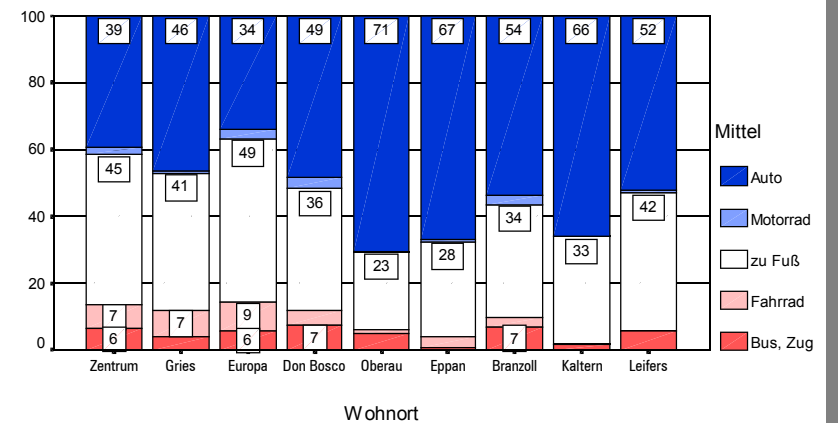
Verkehrsmittelwahl - Werktage Winterhalbjahr

Vergleich der geografischen Räume (860 Personen, 3985 Wege)



Verkehrsmittelwahl - Wochenenden Winterhalbjahr

Vergleich der geografischen Räume (706 Personen, 2.546 Wege)



Erläuterung zu Datenblatt 12

Die obere Abbildung enthält eine schematisierte Darstellung der Verkehrsflüsse im Raum Bozen. Die Darstellung ist analog zu den Datenblättern 9 und 10, es wurden die beiden Zonen "Eppan-Kaltern" und "Leifers-Branzoll" hinzugefügt. Die Bozner Zonen wurden in vier Großzonen zusammengefasst: Altstadt-Bozner Boden ("Ost"), Gries-Romstraße ("Mitte"), Krankenhaus-Europa-Don Bosco ("West") und Oberau-Industriezone ("Süd"). Es sind nur die Verkehrsflüsse zwischen diesen Großzonen aufgeführt. Die einzelnen Quell-Ziel-Relationen wurden wie folgt auf das schematisierte Verkehrsnetz übertragen:

- 1) Ost-Mitte, Ost-Süd, Mitte-West, Mitte-Süd, West-Süd, West-Eppan/Kaltern, Süd-Leifers/Branzoll, Eppan/Kaltern-Leifers/Branzoll: direkt
- 2) Ost-West: über Mitte, Ost-Eppan/Kaltern: über Mitte-West, Ost-Leifers/Branzoll: über Süd
- 3) Mitte-Eppan/Kaltern: über West, Mitte-Leifers/Branzoll: über Süd
- 4) West-Leifers/Branzoll: über Süd
- 5) Süd-Eppan/Kaltern: über West

Die untere Abbildung zeigt die Bewegungen zwischen den Räumen Bozen, Eppan-Kaltern und Leifers-Branzoll nach dem Wohnort der Verursacher der Bewegungen. Die Pfeile in der Nähe des Quadrats "Bozen" z. B. zeigen alle Bewegungen der Personen, die in der Gemeinde Bozen wohnhaft sind, von und nach Eppan-Kaltern und Leifers-Branzoll.

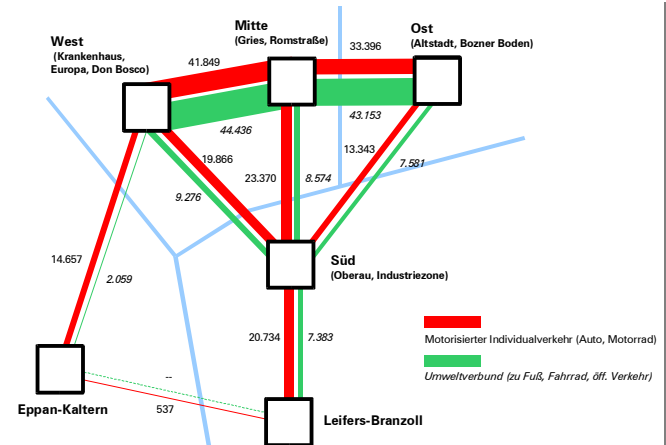
Bozen und das Umland 2

Bozen ist eng mit seinem Umland verflochten

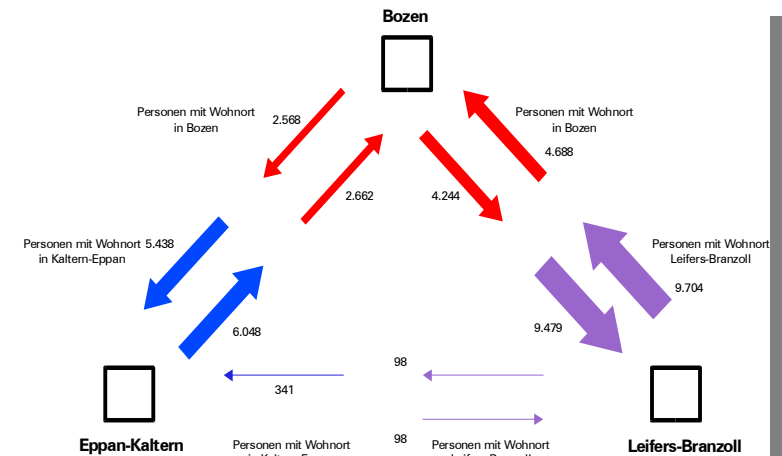
- Die Bewegungen mit Quelle und Ziel innerhalb des Bozner Gemeindegebiets betragen ein Vielfaches des zwischen-gemeindlichen Verkehrs, allerdings überwiegen innerhalb der Stadt die umweltfreundlichen Bewegungsformen, während diese bei den zwischengemeindlichen Bewegungen nur einen kleinen Teil ausmachen, besonders zwischen dem Überetsch und Bozen.
- Betrachtet man nur den motor. Individualverkehr, so erreicht der Verkehr von und zu den Umlandgemeinden einen beträchtlichen Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt.
- Bei den zwischengemeindlichen Verkehrsströmen überwiegen erwartungsgemäß die Bewegungen der Bewohner der Umlandgemeinden nach Bozen und zurück.
- Allerdings geht auch ein wesentlicher Teil des Verkehrs zwischen Bozen und den Umlandgemeinden auf Bewohner/innen der Gemeinde Bozen zurück: zwischen Bozen und Eppan-Kaltern sind es 31% der Bewegungen, zwischen Bozen und Leifers-Branzoll 32%.
- Somit lassen sich die Bewegungen im Bozner Raum nicht ausschließlich mit Pendlerbewegungen Peripherie-Zentrum erklären – es handelt sich vielmehr bereits um einen beid-seitig verflochtenen städtischen Raum.

Mobilitätsenerhebung der Bozner Haushalte 2001/2002

apollis 2002 - Datenblatt 12



Verteilung der Verkehrsflüsse in Bozen und Umland (schematisch): Winterhalbjahr, Werktage, alle Wege



Zwischengemeindliche Bewegungen nach Wohnort der Verursacher Winterhalbjahr, Werktage, alle Wege

- Die Fotografie der Bewegungen der Haushalte Bozens stellt ein wichtiges Arbeitsinstrument für Urbanisten und Verkehrsplaner dar. **Es muss im Planungsprozess genutzt werden.**
- **Verkehrsverminderung ist vor allem eine urbanistische Aufgabe.** Die Schaffung polyfunktionaler Stadträume vermindert lange Wege und in der Folge den Anteil der Wege, welcher motorisiert zurückgelegt wird. In Bozen gilt dieses Charakteristikum derzeit nur für das Zentrum und Gries.
- **Der Hauptkunde der Bozner Verkehrspolitik sitzt mehrheitlich nicht im Auto!** Wenn man allen Wegen die gleiche Wichtigkeit zuordnet, dann hat der nichtmotorisierte Weg und der öffentliche Verkehr zusammen (Umweltverbund) höhere Anteile im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.
- **Achtung auf den Motorradverkehr!** Das Motorrad spielt in Bozen eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Wenn auch vieles darauf hindeutet, dass mit diesem Verkehrsmittel Autowege ersetzt werden, so stellt es aufgrund seiner Charakteristik doch gleichzeitig eine starke Konkurrenz zum Fahrrad dar.
- **Der Freizeitverkehr ist die Herausforderung der Zukunft.** Er macht bereits heute den größten Anteil der Wegezwecke aus, wobei der Autoanteil ähnlich hoch ist wie im Pendlerverkehr.
- **Die Bewältigung der Stadtverkehrs zeigt ein Nord-Süd-Gefälle.** Zwischen dem Zentrum, Gries, dem Krankenhaus und der Gegend um die Romstrasse werden überdurchschnittlich oft das Fahrrad oder der Autobus benutzt, während in Oberau und in der Industriezone das Auto überdurchschnittlich oft benutzt wird.
- **Bozner Verkehrspolitik muss für den Großraum Bozen gelten!** Die Analyse der Bewegungen zwischen Bozen und den Umlandgemeinden zeigt eine beiderseitige enge Verflechtung, wobei der Verkehr aus dem Umland deutlich öfter motorisiert ist.