Das Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen in Meran – Erhebung 2017

Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu Mobilitätsverhalten und Einstellungen zu Mobilitätsfragen in der Stadtgemeinde Meran

Präsentation am 17/1 in Meran

Helmuth Pörnbacher

STADTGEMEINDE MERAN
COMUNE DI MERANO

apollis

Helmuth Pörnbacher & Ulrich Becker (2017):Das Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen in Meran – Erhebung 2017. Präsentation ausgewählter Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu Mobilitätsverhalten und Einstellungen zu Mobilitätsfragen in einer Pressekonferenz am 17/1.

Projektnummer: 823

Projektleitung: Helmuth Pörnbacher

Team: Ulrich Becker (Forschung), Marina Ninz (Feldkoordination)

Bozen 2017.

Andere Dokumente zum Projekt:

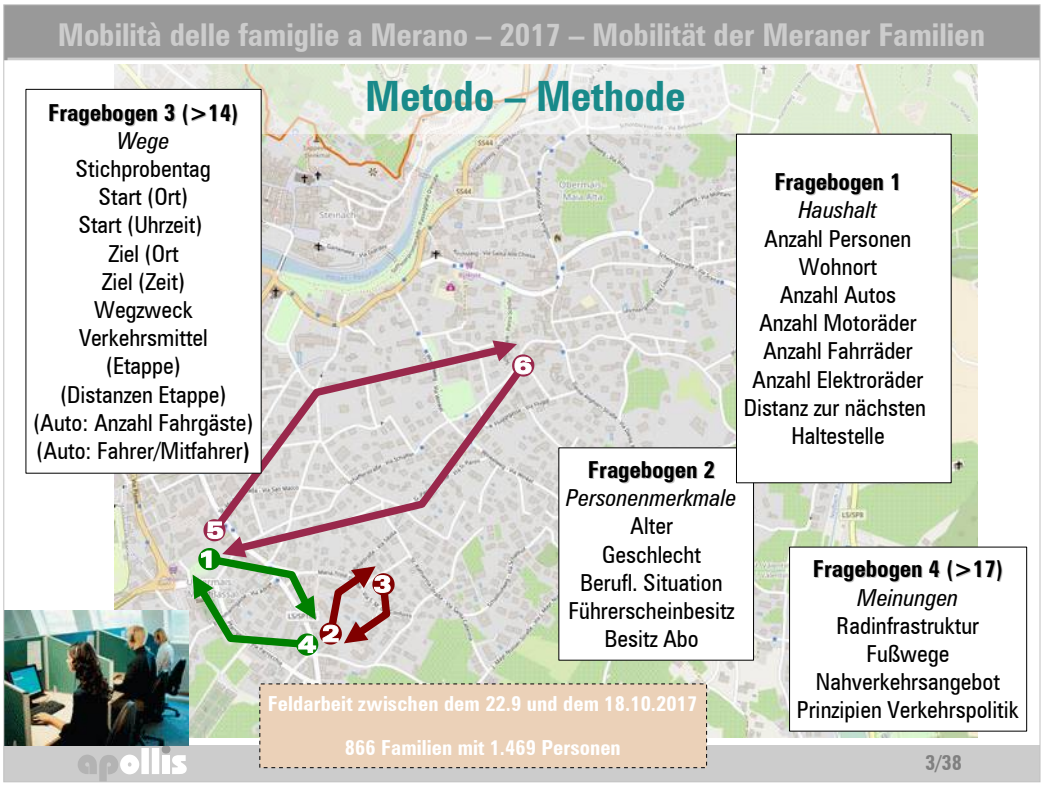
Helmuth Pörnbacher & Ulrich Becker (2017): Das Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen in Meran – Erhebung 2017. Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu Mobilitätsverhalten und Einstellungen zu Mobilitätsfragen in der Stadtgemeinde Meran.

apollis (2017): Das Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen in Meran – Erhebung 2017. Methoden- und Tabellenband für eine empirische Erhebung. Bozen: apollis.

Obiettivi – Ziele

Repräsentatives Bild des Mobilitätsverhaltens der ansässigen Bevölkerung

- Planungsinputs
- Bewertung von Maßnahmen



Das Bewegungsinterview erfasst für den Stichprobentag alle Außer-Haus-Bewegungen nach Startzeit, Startort, Wegezweck, Zielort, Zielzeit und verwendete Verkehrsmittel. Teile eines Weges, die mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt werden, werden als Etappen bezeichnet: für diese wird die Distanz registriert, wenn die Etappe motorisiert ist, auch die Anzahl Personen an Bord und wer das Fahrzeug lenkt.

Das Ziel des ersten Weges ist immer der Startort des Folgeweges.

Metodo – Methode

Weg – spostamento: Bewegung außer Haus, um eine Aktivität durchzuführen. Kann mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln absolviert werden

Etappe – tappa: Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird

Wegezweck – scopo: Auslösendes Moment für einen Weg. Eine Aktivität kann mit zwei Wegen verbunden sein, einen Hin- und einen Rückweg.

Hauptverkehrsmittel – mezzo principale: Bei Verwendung mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg ergibt sich das hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel aus der Prioritätenreihe öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr

Modal split: Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel

Metodo – Methode

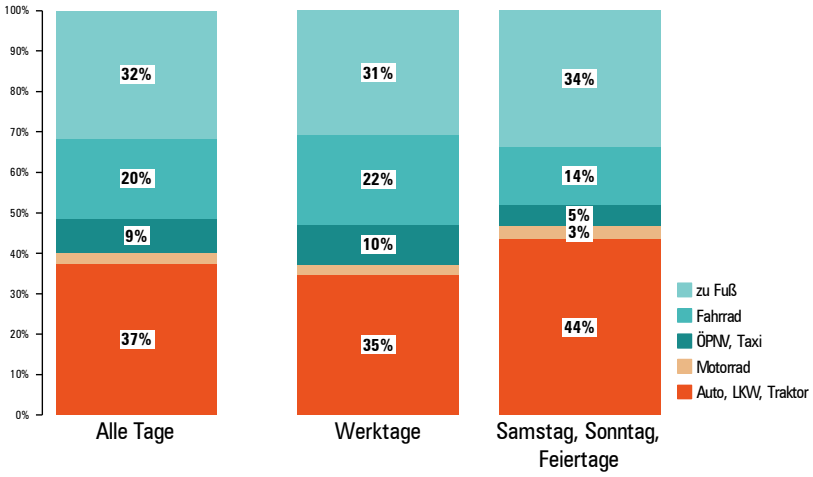
Popolazione-Einwohner	40.000 (34.500 14+)
Persone mobili – Mobile Personen	92% (93% Werktage, 89% Wochenenden)
Spostamenti/giorno e persona Wege/Tag und Person	3,5 (3,6 an Werktagen, 3,3 an Wochenenden)
Spostamenti totale – Wege insgesamt	129.000 Wege

Wege - Spostamenti

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)
nach Wochentag



Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das Hauptverkehrsmittel dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festlegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Modal split Alle Tage – tutti i giorni			
	Meran 2017	Meran 2012[1]	Bozen 2017[2]
Auto	37%	32%	33%
Motorrad	3%	4%	6%
ÖPNV	9%	9%	9%
Fahrrad	20%	17%	24%
Fußwege	32%	37%	28%

Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das Hauptverkehrsmittel dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festlegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

Die Vergleichsdaten für Meran aus der Erhebung NAMOBU beruhen auf deutlich weniger Fällen, sodass der Stichprobenfehler größer ist. Außerdem wurden die Daten 2012 nicht nach Zone gewichtet. Dieser Gewichtungsschritt wurde nachgeholt, sodass die ausgewiesenen Zahlen leicht von den 2012 publizierten abweichen.

Die Vergleichsdaten für Bozen stammen aus einer Erhebung, für die die Wege aller Personen erfasst wurden. Die daraus resultierenden Zahlen zum Modal split wurden hier noch einmal errechnet und nur auf die Bevölkerung 14+ bezogen. Es ergeben sich leichte Abweichungen von max. 1 Prozentpunkt auf die in Bozen publizierten Daten.

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

6 auf 10 Wege finden mit Mitteln des „Umweltverbundes“ statt

- Der motor. Individualverkehr ist am Wochenende wichtiger
- Das Fahrrad ist bei 1 auf 5 Wegen das Hauptverkehrsmittel

In Vergleich zu Bozen ...

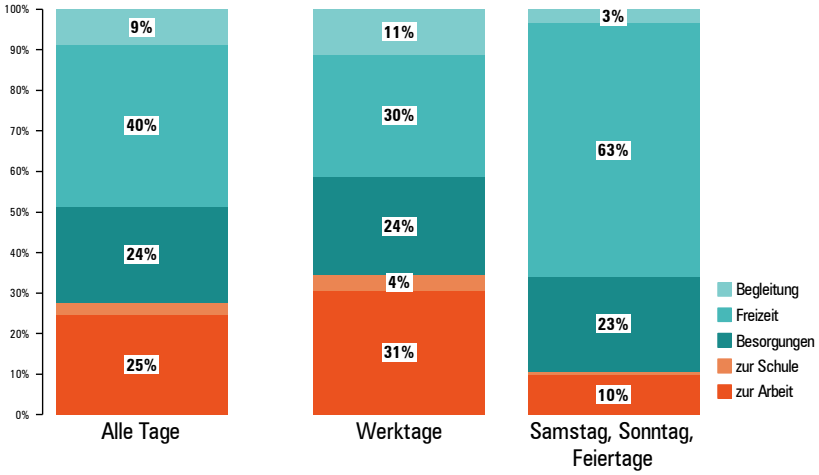
- … werden in Meran etwas mehr Wege mit dem Auto, aber weniger Wege mit dem Motorrad zurück gelegt
- … werden in Meran etwas weniger Wege mit dem Rad zurück gelegt
- Tendenziell hat der Autoverkehr in Meran zugenommen (kleine Stichprobe aus dem Jahr 2012!)

Scelta mezzo – Verkehrsmittelwahl

Untergruppen – analisi per sottogruppi

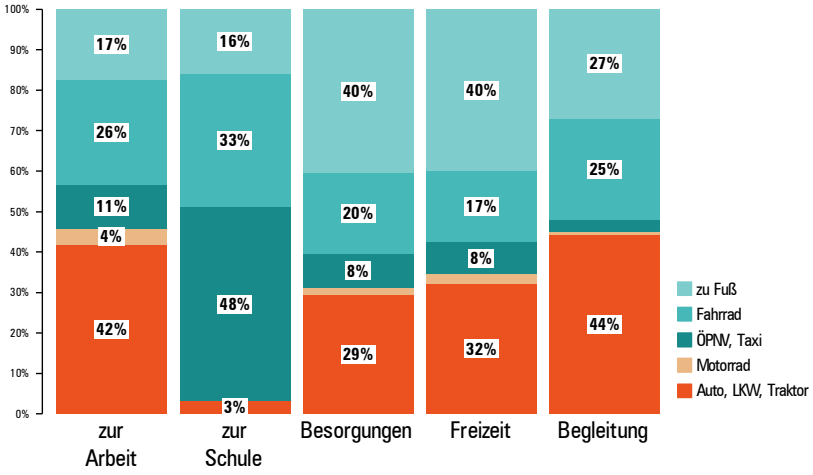
Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Bewegungen: Wegezweck
nach Wochentag



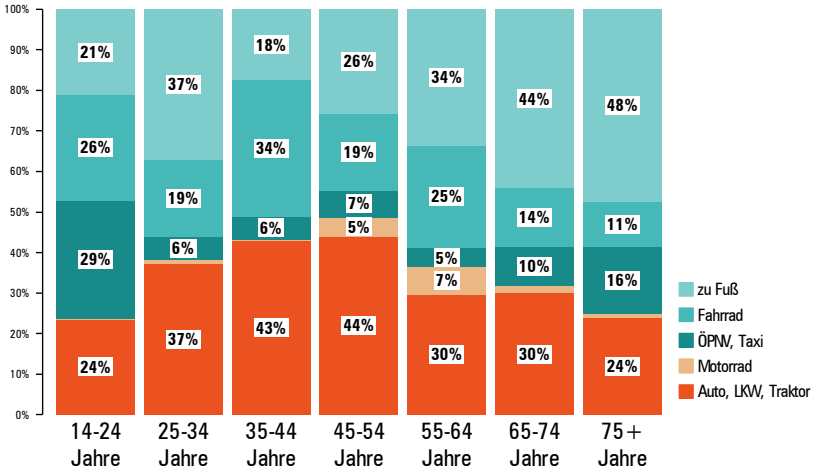
Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)
Werktags nach Zweck



Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)
Werktags nach Alter



Scelta mezzo e scopo – Verkehrsmittel und Wegezweck

Unterschiedliche Verteilung der Wege nach Wegezweck an Wochenenden und Werktagen, aber

- Konzentration der Besorgungswege auf Werktage nimmt ab

Deutlicher Einfluss des Wegezweckes auf die Verkehrsmittelwahl

- Hoher Anteil an motorisierten Wegen bei Pendelwegen zur Arbeit und bei Begleitwegen

Scelta mezzo e scopo – Verkehrsmittel und Wegezweck

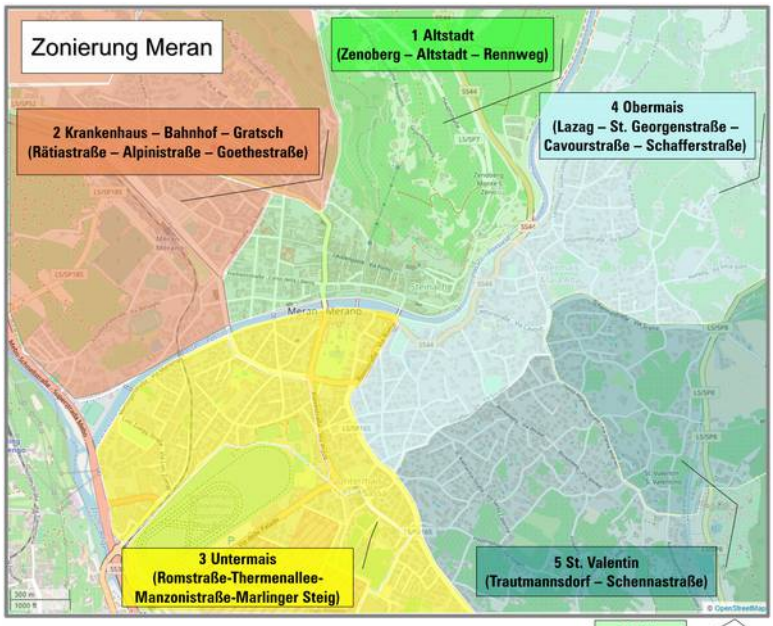
Persönliche Merkmale wirken auf die Verkehrsmittelwahl

- Altersabhängig ist die Nutzung motorisierter Mittel: der Anteil ist bei Personen zwischen 35 und 54 Jahren am höchsten
- Umgekehrt nehmen die Fußwege im Alter deutlich zu
- Auch der Nahverkehr wird im Alter wichtiger, zentral ist er aber für Schüler/innen und Studenten/innen
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Altersklassen

Scelta mezzo – Verkehrsmittelwahl

Geografische Analyse – analisi per territorio

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl



Die räumliche Erfassung der Bewegungen erfolgt je nach Gemeinde auf einer von 4 Ebenen, so wie es in der folgenden Tabelle angegeben ist:

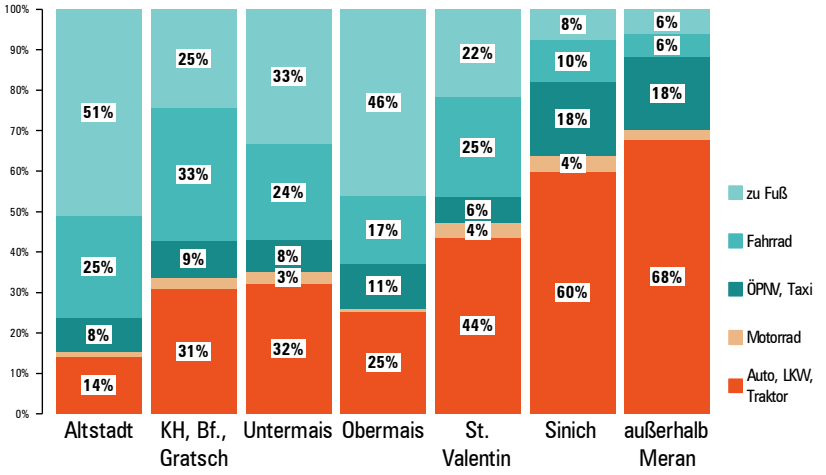
	Auflösung				
Niveau	Aus-land	Italien	Provinz Trient	Provinz Bo-zen	Bozen, Me-ran, Brixen
L1	-	Provinz	Provinz	Provinz	Provinz
L2		-	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde
L3		-		Zonen/Frak tionen	Zonen/Frakti-onen
L4		-			Straßen/Un-terstraßen

In Meran werden von den Interviewern die Wege auf Straßenniveau erfasst. Einige Straßen, die über vorab festgelegte Zonen hinweg gehen, wurden in zwei Teile geteilt.

Bei der Zoneneinteilung wurden die Stadtteilnamen Unter- und Obermais verwendet, obwohl dies nicht der Einteilung nach Stadtteilen entspricht.

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)
Werktags nach Startort



Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das **Hauptverkehrsmittel** dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festlegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

Nachdem der Start eines Weges in der Regel das Ziel des Vorläuferweges ist, unterscheiden sich die räumlichen Analysen nicht wesentlich, wenn man die Startorte oder die Zielorte betrachtet.

Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

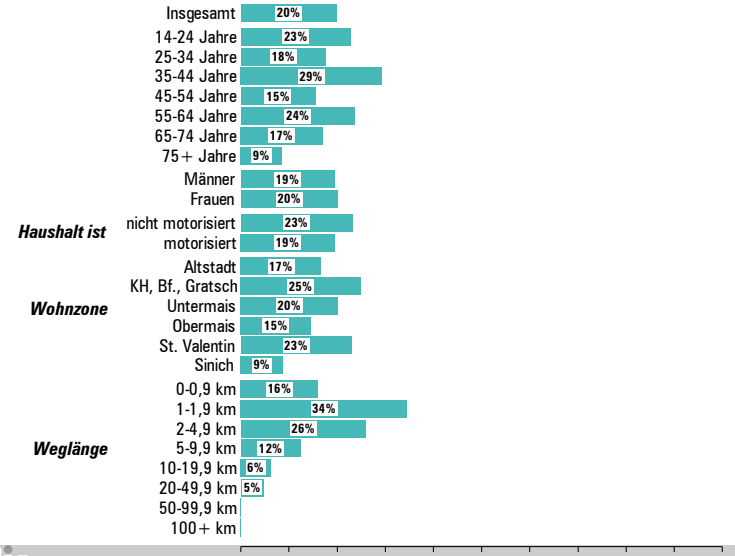
Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach Start der Wege

- Hohe motorisierte Anteile bei Wegen in eine andere Gemeinde oder in die Zone Sinich
- Zone Krankenhaus-Bahnhof-Gratsch, aber auch Altstadt und St. Valentin sind Radfahrerland
- Sehr große Unterschiede bei den Anteilen der Fußwege: hohe Anteile im Zentrum in Obermais

Merano e la bici – Radfahren in Meran

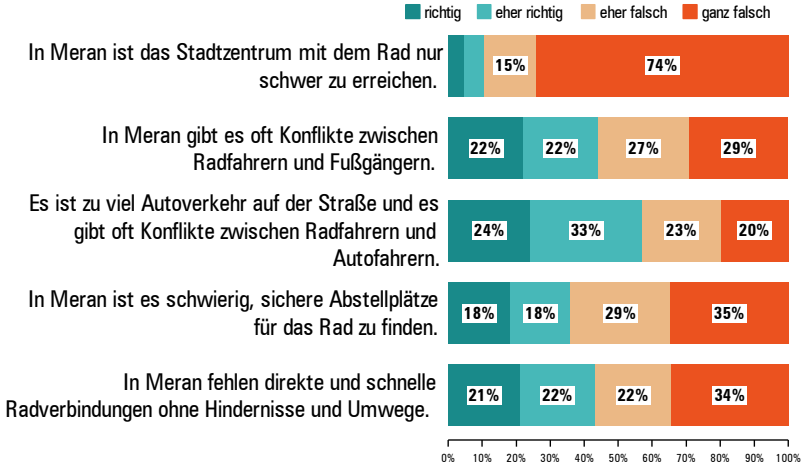
Merano e la bici – Radfahren in Meran

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel Fahrrad (Modal Split)
alle Tage nach verschiedenen Merkmalen



Merano e la bici – Radfahren in Meran

Fahrradnutzer:
Und inwieweit treffen die folgenden Aussagen zur Nutzung des Fahrrades in Meran zu?



Zum Radfahren in Meran wurden 3 Fragenbatterien vorgelegt:

- die Bewertung der Radinfrastruktur
- die Bewertung der Sicherheit (siehe unten)
- eine Potentialanalyse

P5	Wenn Sie in der Stadt mit dem Fahrrad unterwegs sind, wie sicher fühlen Sie sich da bei den Überquerungen? [...] Und				
	[Eine Antwort pro Zeile]				
		Sicher			
		sehr	eher	weniger	gar nicht
1	bei den Überquerungen	1	2	3	4
2	auf den Straßen, wo Radstreifen eingezeichnet sind	1	2	3	4
3	in verkehrsberuhigten Zonen, wo Radfahrer und Fußgänger verkehren dürfen	1	2	3	4
4	im Mischverkehr, wo Radfahrer und Autofahrer verkehren dürfen	1	2	3	4
5	Und als Radfahrer generell?	1	2	3	4
	(weiß nicht, verweigert)	-99			
	Nutzt das Rad nie (P3-04=5, -99)	-91			

Merano e la bici – Radfahren in Meran

Ein Fünftel aller Wege wird in Meran mit der Rad zurückgelegt

- Das Rad nehmen dabei alle Altersklassen: erst bei betagten Menschen ab 75 nimmt der Anteil der Wege deutlich ab
- In nicht motorisierten Haushalten wird etwas öfter auf das Rad zurück gegriffen
- Bewohner/innen der Zone *Krankenhaus-Bahnhof-Gratsch* und *St. Valentin* steigen öfter auf das Rad, Sinich dagegen ist die einzige Zone, deren Bewohner deutlich seltener das Rad nutzen

Merano e la bici – Radfahren in Meran

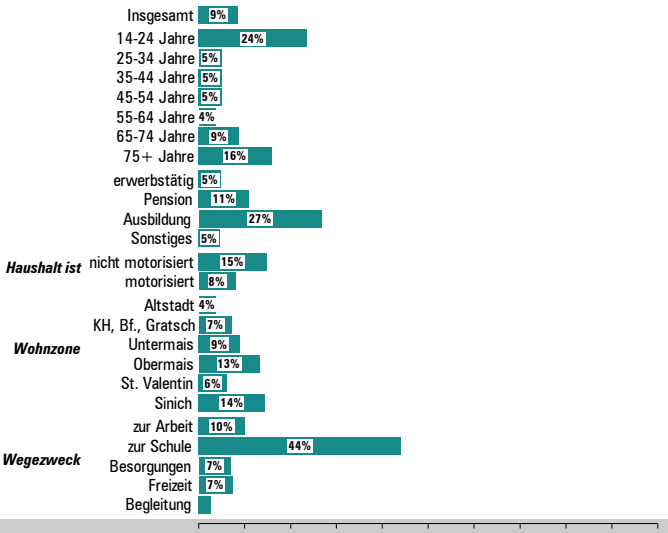
Angesprochene Probleme bei der Radnutzung sind

- in erster Linie Konflikte mit dem Autoverkehr
- nachgeordnet Konflikte aus dem Mischverkehr Rad-Fußgänger
- nachgeordnet Infrastrukturthemen (Abstellplätze und direkte Radverbindungen)
- kein Problem stellt die Erreichbarkeit des Zentrums dar

Uso Trasporto Locale – Nahverkehrsnutzung

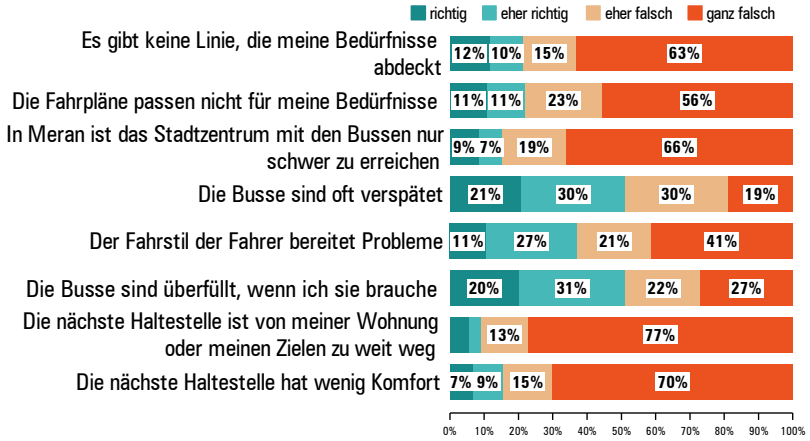
Uso Trasporto Locale – Nahverkehrsnutzung

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel ÖPNV (Modal Split)
alle Tage nach verschiedenen Merkmalen



Il Trasporto locale – Der Nahverkehr

Busbenutzer:
Denken Sie bitte an Ihre Erfahrungen mit den Bussen in Meran. Sagen Sie mir bitte, inwieweit die folgenden Aussagen zutreffen.



Die Bewertung des Nahverkehrsangeboten erfolgte im Zusatzfragebogen anhand einer vierteiligen Skala und dem Vorlegen von insgesamt 8 negativ formulierten Aussagen.

P3	Denken Sie bitte an Ihre Erfahrungen mit den Bussen in Meran. Sagen Sie mir bitte, inwieweit die folgenden Aussagen zutreffen. […] […] Ist die Aussage aus Ihrer Sicht richtig, eher richtig, eher falsch oder ganz falsch.				
	[Eine Antwort pro Zeile]				
		Aussage ist …			
		richtig	eher richtig	eher falsch	ganz falsch
1	Es gibt keine Linie, die meine Bedürfnisse abdeckt	1	2	3	4
2	Die Fahrpläne passen nicht für meine Bedürfnisse	1	2	3	4
3	In Meran ist das Stadtzentrum mit den Bussen nur schwer zu erreichen	1	2	3	4
4	Die Busse sind oft verspätet	1	2	3	4
5	Der Fahrstil der Fahrer bereitet Probleme	1	2	3	4
6	Die Busse sind überfüllt, wenn sie Sie brauchen	1	2	3	4
7	Die nächste Haltestelle ist von meiner Wohnung oder meinen Zielen zu weit weg	1	2	3	4
8	Die nächste Haltestelle hat wenig Komfort	1	2	3	4
	weiß nicht, verweigert	-99			
	Nutzt nie die Busse (P3-01=5, -99)	-91			

Uso Trasporto Locale – Nahverkehrsnutzung

Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hängt stark von persönlichen Merkmalen ab

- massive Nutzung durch Schüler und Studenten/innen
- Anstieg der Quote bei Pensionisten/innen

Zwei Voraussetzungen für eine höhere Nutzung sind vorhanden

- die Versorgung mit Haltestellen ist gut
- die Anteile an Abo-Besitzern sind hoch

Uso Trasporto Locale – Nahverkehrsnutzung

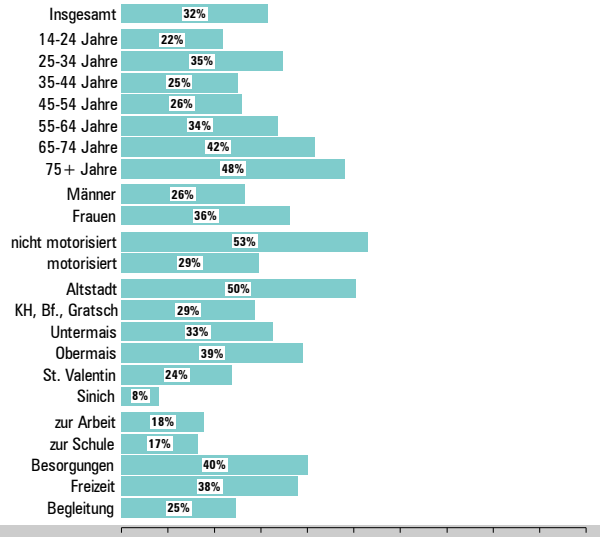
Kritische Bewertung des Nahverkehrsangebotes vor allem bei den Kernleistungen

- Linienangebot, Erreichbarkeit des Zentrums, Fahrpläne, Haltestellendistanz oder -komfort werden selten kritisiert
- Deutliche Kritik an der Pünktlichkeit und dem Platzangebot
- Im direkten Vergleich zu Bozen werden diese zwei Punkte, die auch dort häufig kritisiert werden, noch einmal schlechter bewertet

La pedonabilità a Merano – Fusswege in Meran

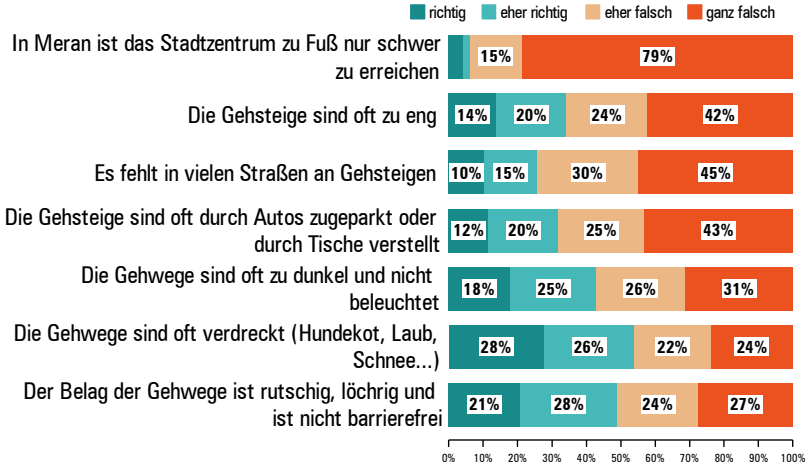
La pedonabilità a Merano – Fusswege in Meran

Alle Bewegungen: Hauptverkehrsmittel zu Fuß (Modal Split)
alle Tage nach verschiedenen Merkmalen



La pedonabilità a Merano – Fusswege in Meran

In der Stadt ist ja auch jeder zu Fuß unterwegs. Inwieweit treffen die folgenden Aussagen für Meran zu?



Die Bewertung der Voraussetzungen für angenehme und sichere Fußwege erfolgte anhand einer vierteiligen Skala und dem Vorlegen von 7 negativ formulierten Aussagen zum Thema.

P9	In der Stadt ist ja auch jeder zu Fuß unterwegs. Inwieweit treffen die folgenden Aussagen für Meran zu? [...] Ist die Aussage aus Ihrer Sicht richtig, eher richtig, eher falsch oder ganz falsch.				
	[Eine Antwort pro Zeile]				
		Aussage ist ...			
		richtig	eher richtig	eher falsch	ganz falsch
1	In Meran ist das Stadtzentrum zu Fuß nur schwer zu erreichen	1	2	3	4
2	Die Gehsteige sind oft zu eng	1	2	3	4
3	Es fehlt in vielen Straßen an Gehsteigen	1	2	3	4
4	Die Gehsteige sind oft durch Autos zugeparkt oder durch Tische verstellt	1	2	3	4
5	Die Gehwege sind oft zu dunkel und nicht beleuchtet	1	2	3	4
6	Die Gehwege sind oft verdreckt (Hundekot, Laub, Schnee...)	1	2	3	4
7	Der Belag der Gehwege ist rutschig, löchrig und ist nicht barrierefrei	1	2	3	4
	weiß nicht, verweigert	-99			

La pedonabilità a Merano – Fusswege in Meran

In Meran werden fast ein Drittel aller Erledigungen, die zu einem Weg außer Haus führen, zu Fuß zurück gelegt

- Die Anteile nehmen bei älteren Personen noch einmal deutlich zu, auch Frauen gehen öfter zu Fuß
- Der Anteil der Fußwege ist naturgemäß in der Altstadt am höchsten, und er ist in Sinich außergewöhnlich niedrig

La pedonabilità a Merano – Fusswege in Meran

Die Voraussetzungen für sichere und angenehme Fußwege in Meran sind nicht immer und überall gegeben

- Die Erreichbarkeit des Zentrums wird gut bewertet
- Verbesserungsbedarf sehen die Meraner vor allem bei Instandhaltung (Sauberkeit und Zustand des Belags)

Conclusioni – Zentrale Ergebnisse

9 auf 10 Personen verlassen im Schnitt in Meran das Haus, um eine Tätigkeit durchzuführen; im Schnitt sind es 3,5 Wege, die zurückgelegt werden

Die 34.500 Meraner und Meranerinnen über 14 Jahren legen im Schnitt so etwa 130.000 Wege zurück

Mobilität sollte nicht an der Länge der Wege oder dem verwendeten Verkehrsmittel festgemacht werden: jeder Weg, der für die Erfüllung eines Zweckes gemacht wird, ist gleichwertig

Conclusioni – Zentrale Ergebnisse

Analysiert man die Wege der Meraner nach Hauptverkehrsmittel, so dominiert der sogenannte Umweltverbund mit 6 auf 10 Wegen

- Die Fußwege bilden die Grundlage der städtischen Mobilität, noch mehr für ältere Personen
- Das Fahrrad spielt eine prominente Rolle und wird von allen Altersklassen intensiv genutzt
- In den Bussen dagegen sitzen vor allem Schüler/innen und ältere Menschen
- Umgekehrt ist der Anteil der Wege mit dem Auto bei Personen zwischen 35 und 54 Jahren am höchsten

Conclusioni – Zentrale Ergebnisse

Ein Großteil der Wege der Meraner Bevölkerung findet kleinräumig statt; verkehrspolitische Maßnahmen dürfen diese kurzen Wege nicht aus dem Auge verlieren

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich ganz deutlich nach Zone

- Die Zone Krankenhaus-Bahnhof-Gratsch, aber auch die Altstadt und St. Valentin ist Radfahrerland
- Hohe Anteile an Fußwegen werden in der Altstadt und in Obermais zurück gelegt
- Sinich verhält sich bezüglich Verkehrsmittelwahl wie eine Umlandgemeinde

Conclusioni – Zentrale Ergebnisse

Die weitere Stärkung des Fahrrades in Meran sollte die Konflikte mit dem motorisierten Verkehr ins Auge fassen, während infrastrukturelle Themen eher nachgeordnet sind

Im Nahverkehr dagegen sind 2 wichtige Voraussetzungen gegeben: die Fläche ist gut erschlossen, und der Anteil an Abos ist sehr hoch

Hier sind es aber zentrale Kernleistungen, die nicht passen: die Zuverlässigkeit und das Platzangebot

Bei den Fußwegen, die im Modal split den größten Anteil ausmachen, sollte Meran vor allem mehr Wert auf die Instandhaltung setzen