

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018



Auftraggeber:

Stadt Landshut
Referat 2 Amt für Finanzen
84028 Landshut

Auftraggeber:

Landratsamt Landshut
ÖPNV
84036 Landshut

Vorstellung der Ergebnisse im Finanz- und
Wirtschaftsausschuss der Stadt Landshut am
15.05.2019

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. David Stumm
Karsten Strack B.Sc.

Methodik

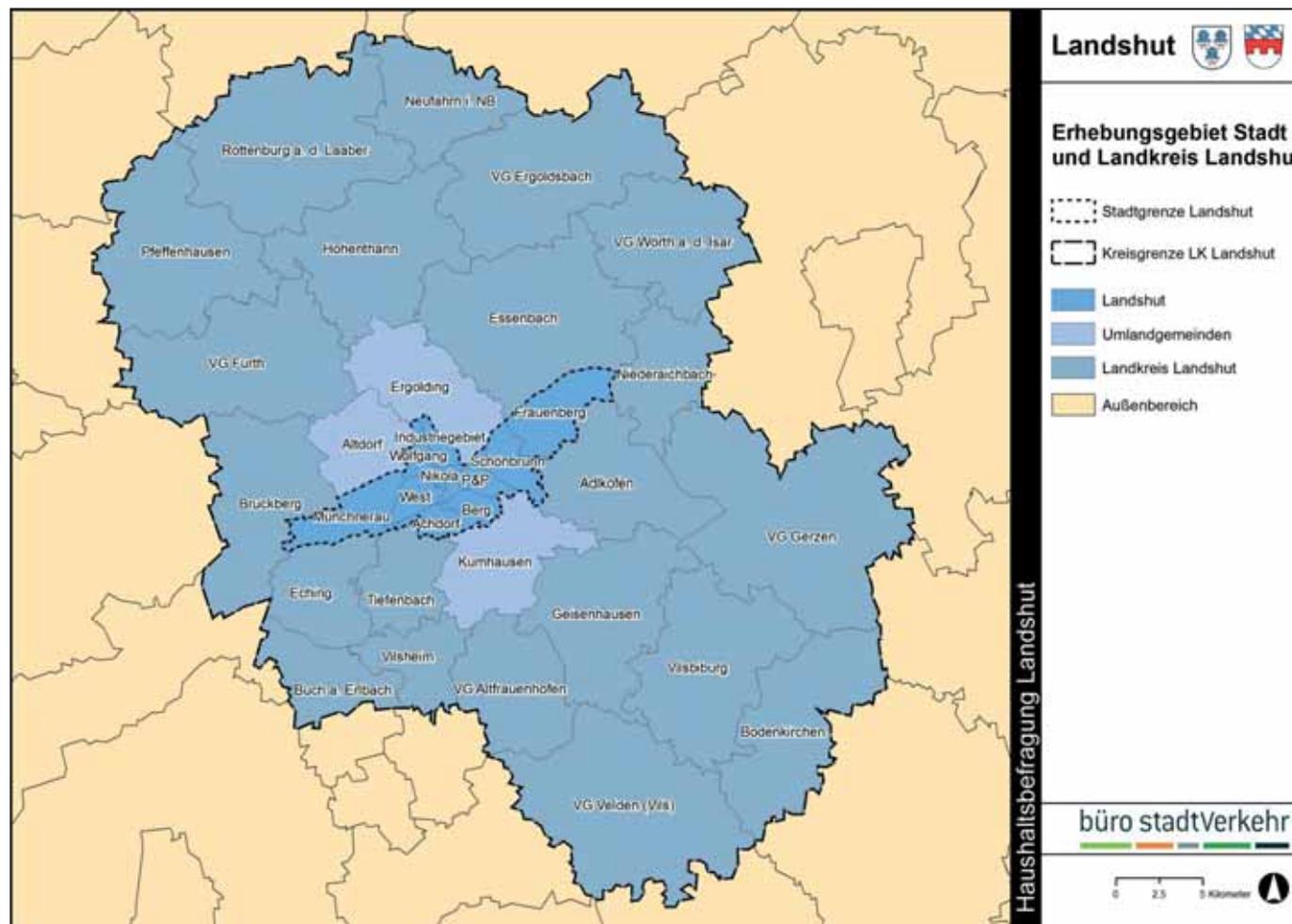
- Schriftlich-postalische Haushaltsbefragung mit mehreren Teilnahmemöglichkeiten: schriftlich, telefonisch, online
- Orientierung methodisch und inhaltlich an „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“
- Stichtage für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens
 - Dienstag, den 09.10.2018; Donnerstag, den 11.10.2018
 - Dienstag, den 23.10.2018; Donnerstag, den 25.10.2018
- Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse: Mindeststichprobengröße von 1 % für 95 %-ige statistische Sicherheit

Die Befragungsunterlagen enthielten vier Fragebögen, die für den jeweiligen Stichtag auszufüllen waren:

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts ▪ Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Wünsche und Meinungen zum ÖPNV:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverleihsysteme, Carsharing ▪ Kenntnis von und Interesse an bestimmten Mobilitätsangeboten und ÖPNV-Verbesserungen ▪ Nachgefragte Verbindungen und Angebote

Erhebungsgebiet

- Rücklaufquote insgesamt 16 %
- Stichprobengröße:
 - 3.780 Haushalte (davon Teilnahme ca. 3.200 schriftlich, 500 online und 100 telefonisch)
 - 8.973 Personen
 - 25.203 Wege



Mobilitätskennwerte

Mobilitätskennwerte

Indikator	Stadt Landshut	Landkreis Landshut	Einheit
Mobilität (gesamt)	3,3	3,0	Wege/Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,6	3,4	Wege/Tag
Mobilität	91 %	90 %	Anteil
Gesamtweageanzahl**	243.700	532.300	Wege /Tag
Reiseweite	10,8	15,6	in Kilometer
zu Fuß	1,3	1,9	in Kilometer
Fahrrad	2,8	3,2	in Kilometer
Pedelec/E Bike	3,7	5,0	in Kilometer
Motorrad	5,6	7,9	in Kilometer
Auto als Fahrer	15,6	18,0	in Kilometer
Auto als Mitfahrer	8,4	12,9	in Kilometer
Bus	6,5	12,6	in Kilometer
Straßenbahn/U-Bahn	35,0	26,6	in Kilometer
Zug	65,1	60,9	in Kilometer
Wegedauer	21	26	in Minuten
Zeitbudget	69	77	in Minuten
Pkw-Besitz	1,19	1,74	Pkw je HH
Fahrrad-Besitz	2,14	2,22	Räder je HH

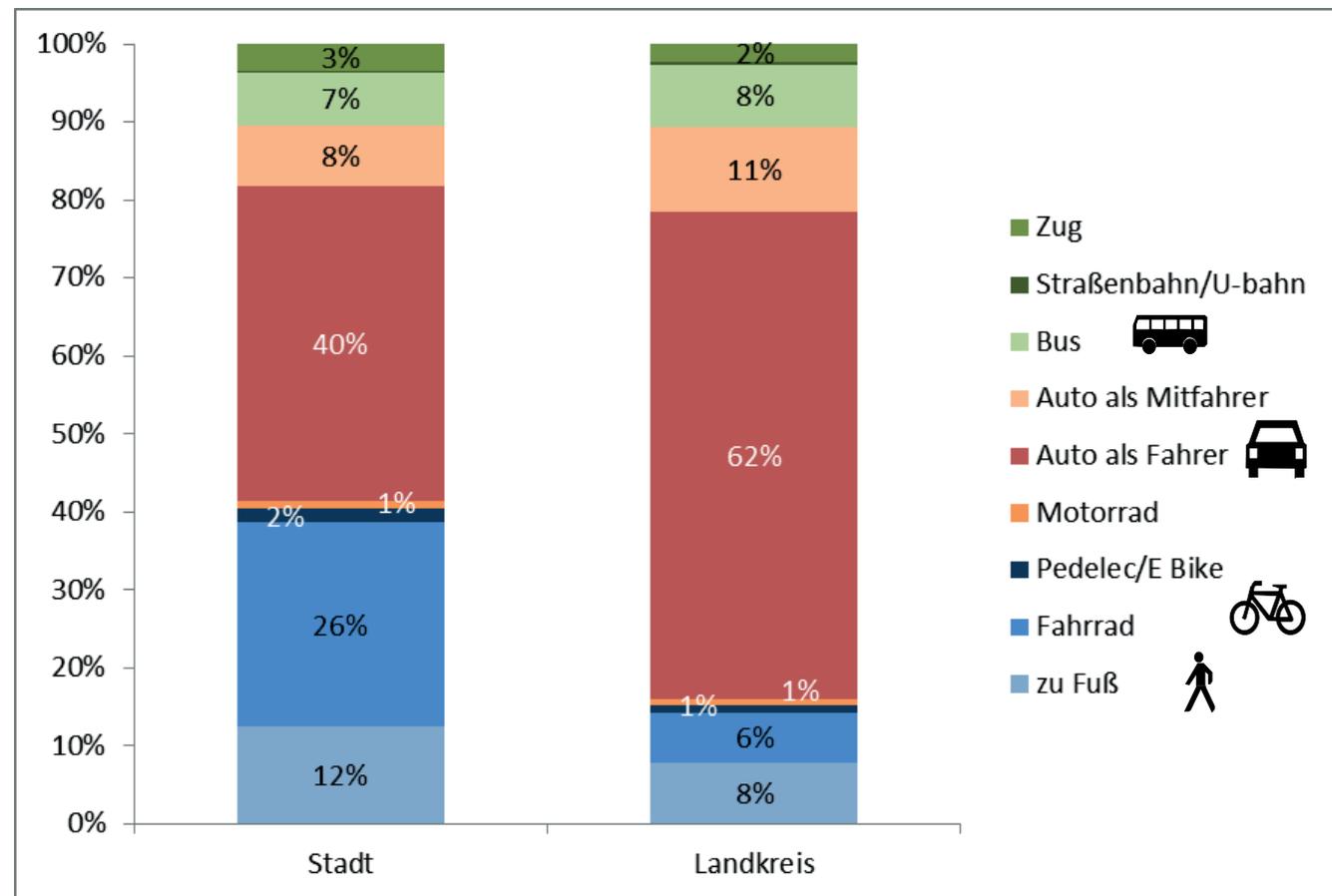
*Durch die vorliegende Haushaltsbefragung wurden nur die Mobilitätskennwerte der Bevölkerung der Stadt und des Landkreises Landshut erfasst. Die Verkehre aus dem Umland und insbesondere das Mobilitätsverhalten der Einpendler sind nicht berücksichtigt. Somit können nur bedingt Aussagen zum Gesamtverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet getroffen werden.

Auswertung: Modal Split

- In etwa gleiche Verkehrsmittelanteile des Motorisierten Individualverkehrs (Auto als Fahrer, Mitfahrer und Motorrad) und des Umweltverbundes
- Hoher Radverkehrsanteil der Landshuter
- Deutlich höherer Pkw-Affinität im Landkreis
- Großer Unterschied der Verkehrsmittelverteilung der Bewohner der Stadt und des Landkreises
- In etwa gleiche Anteile des ÖPNV (davon mehr Busfahrten als Zugfahrten im Landkreis)

Modal Split*

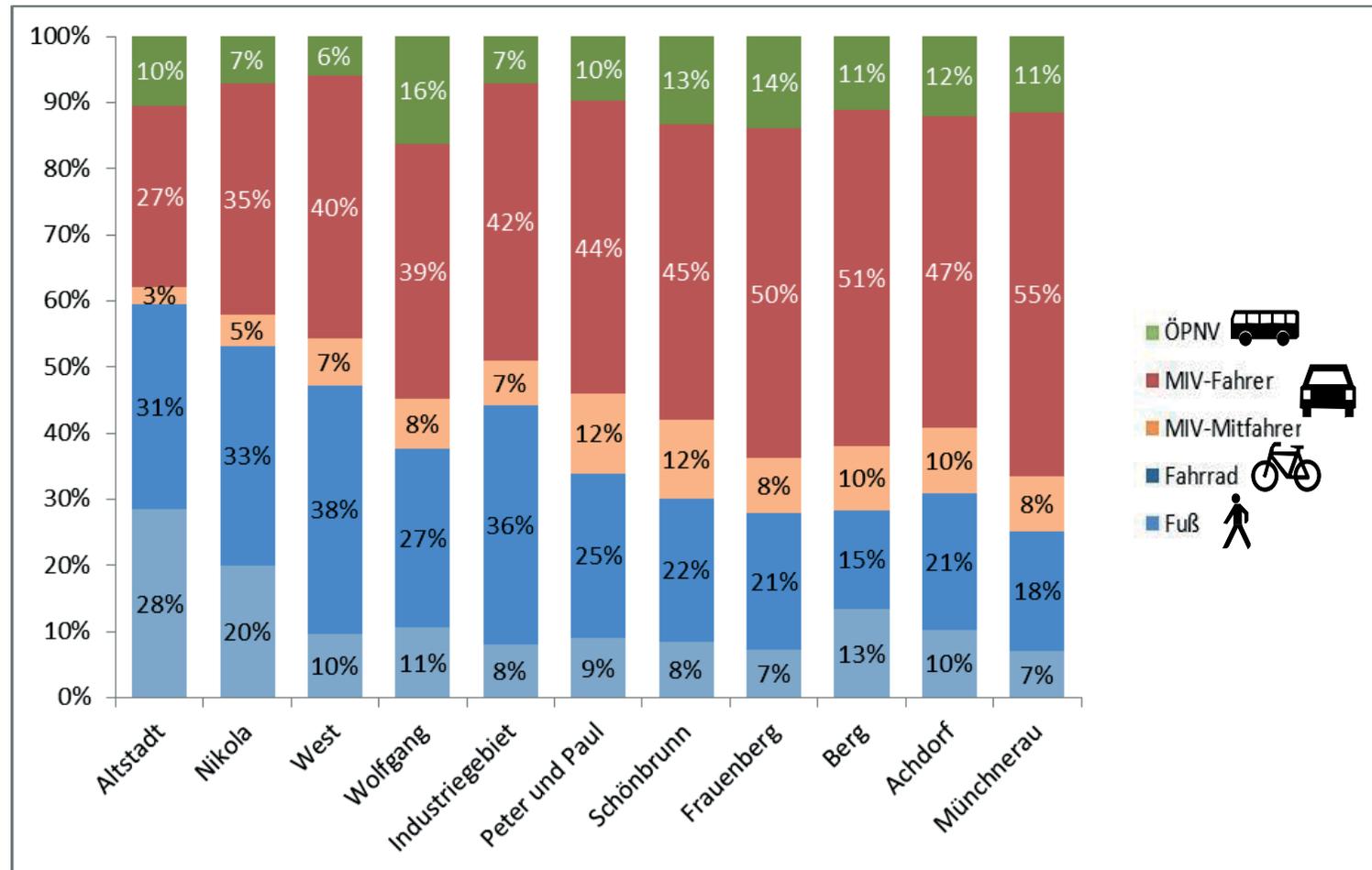
- Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege
- Auswertung nach Wohnort der Personen
- Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels



Auswertung: Modal Split Stadt Landshut

Landshut nach Stadtteilen

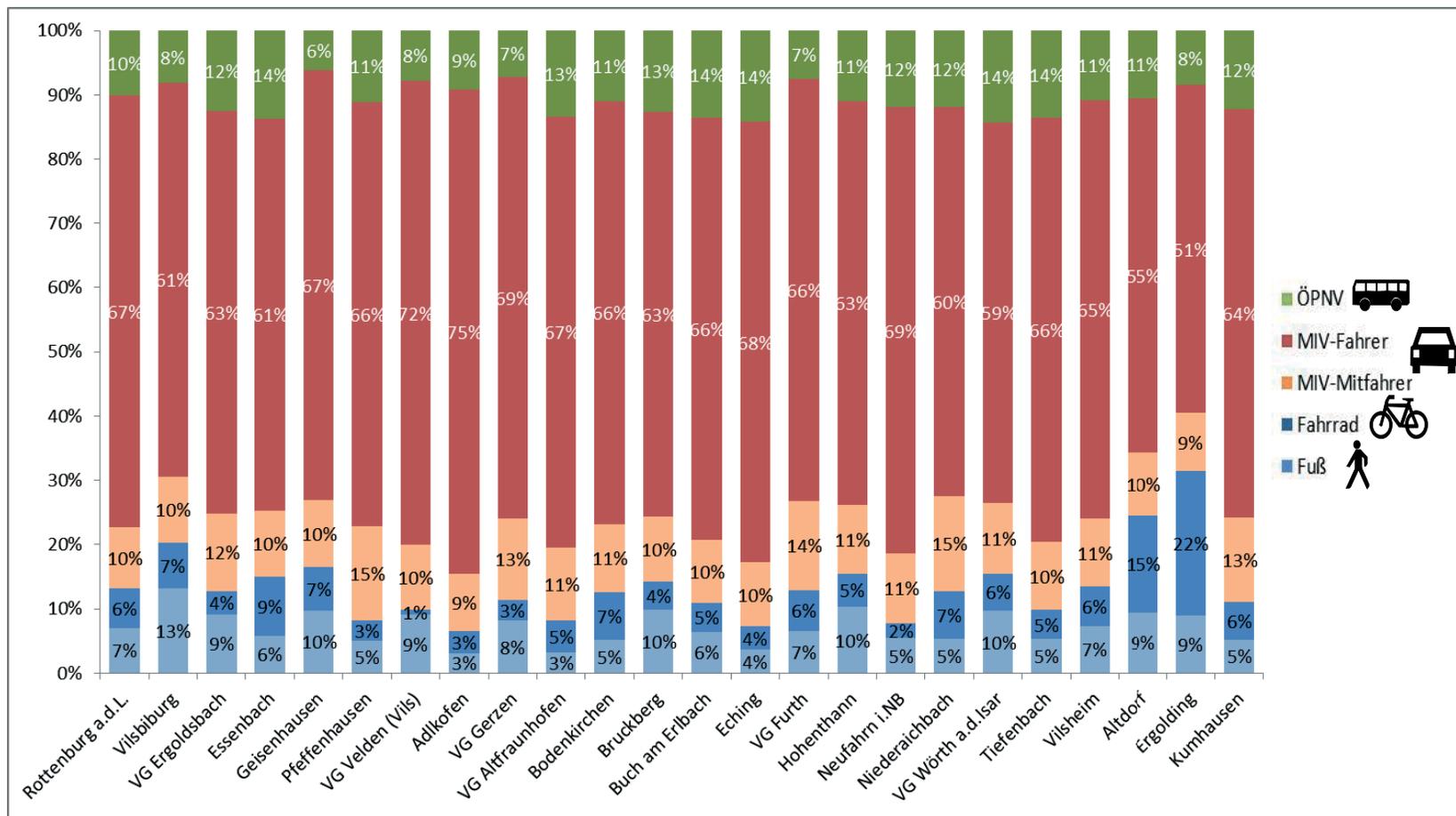
- Große Unterschiede zwischen den Stadtteilen
- Höherer Stellenwert der Nahmobilität in den innenstadtnahen Stadtteilen



Auswertung: Modal Split Landkreis Landshut

Landkreis Landshut nach Gemeinden

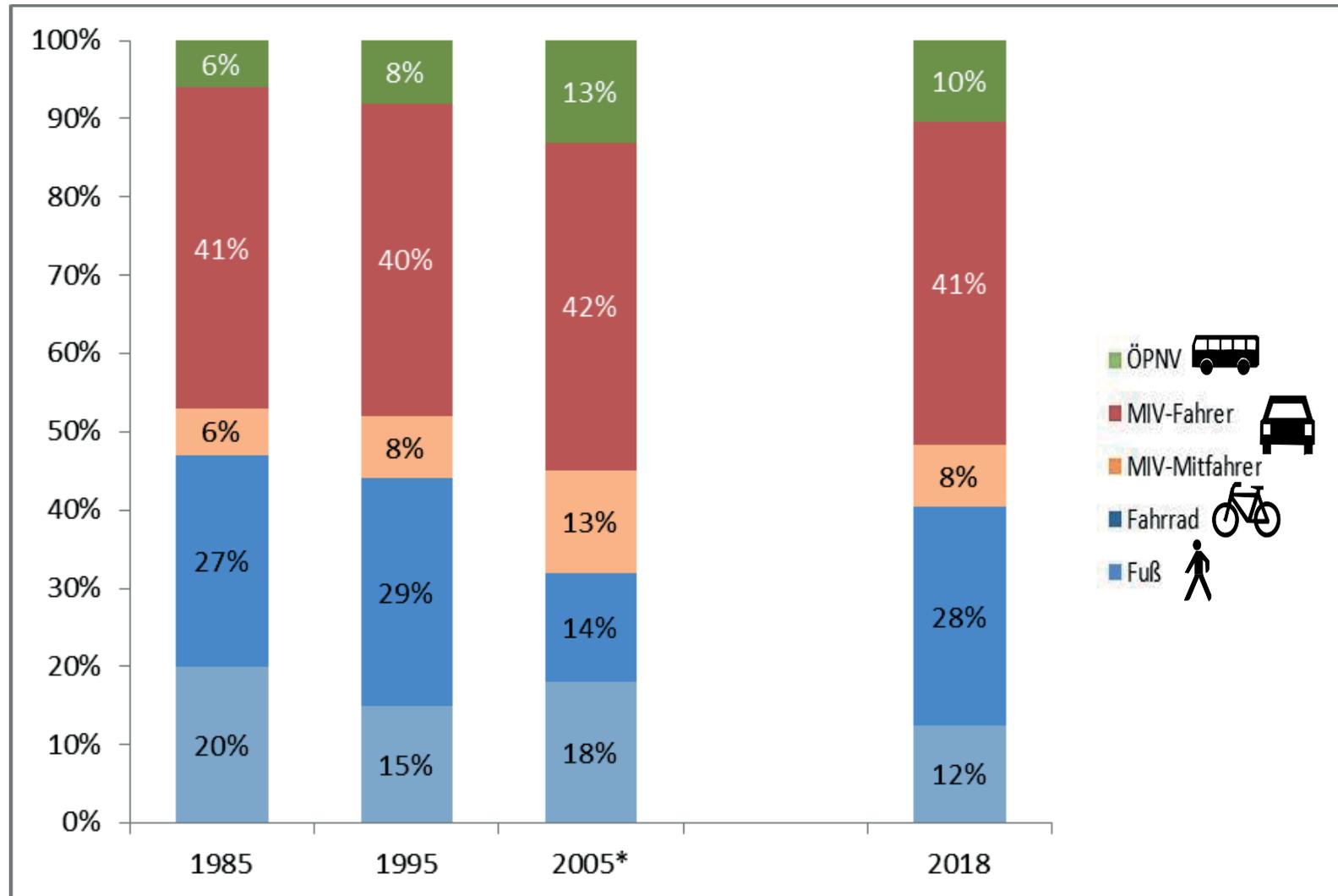
- Relativ homogene MIV-Anteile an der Gesamtmobilität in den Gemeinden
- Maximale Umweltverbundanteile in den Umlandgemeinden, minimale Anteile in Adlkofen



Auswertung: Modal Split im Vergleich

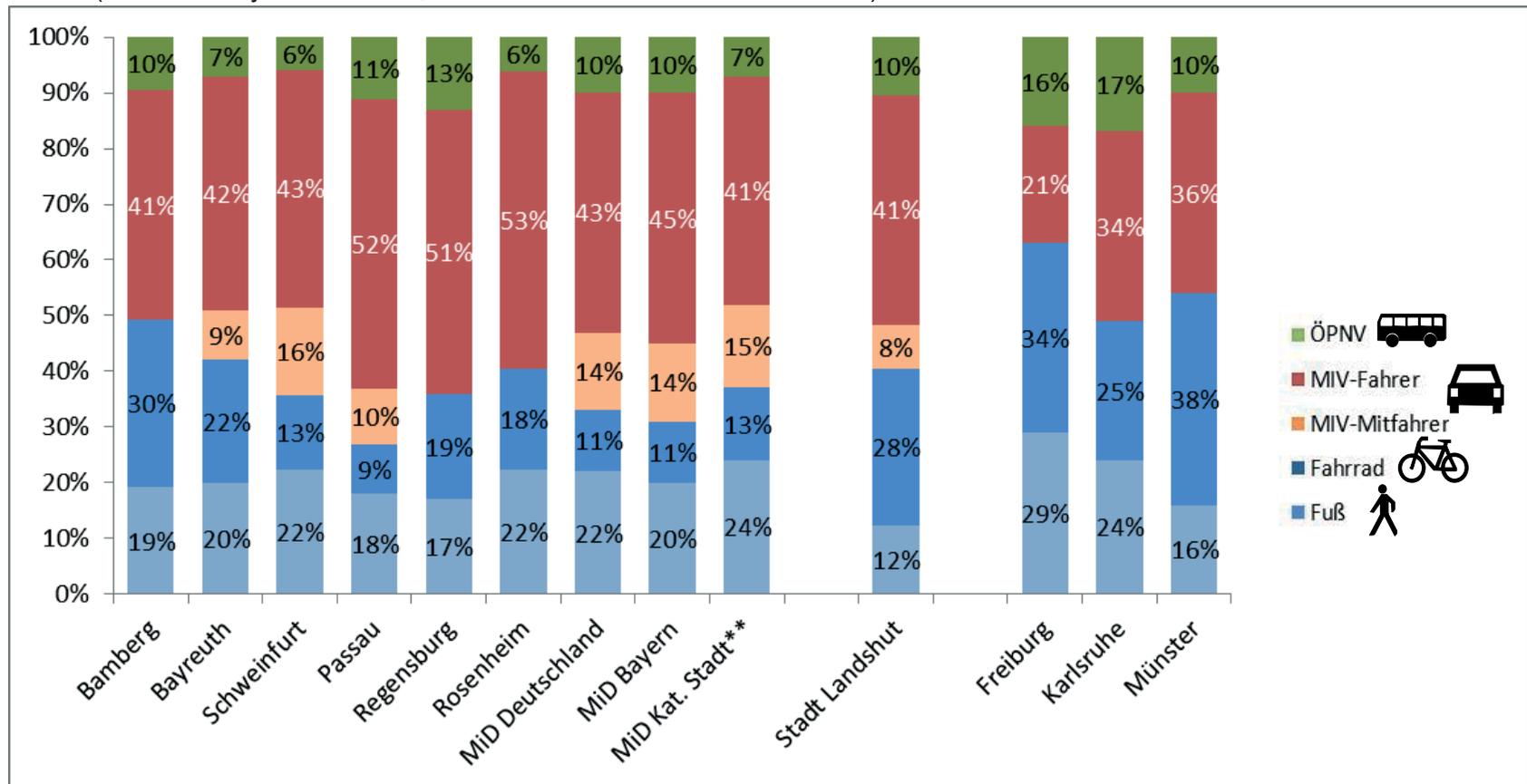
Vergleich in der Zeitreihe (Stadt Landshut)

- Vergleichbare Verkehrsmittelanteile mit 1995 und den umgerechneten Ergebnissen von 2005
- Schwieriger Vergleich mit Erhebung 2005 (sehr unterschiedliche Bedingungen)



Auswertung: Modal Split im Vergleich

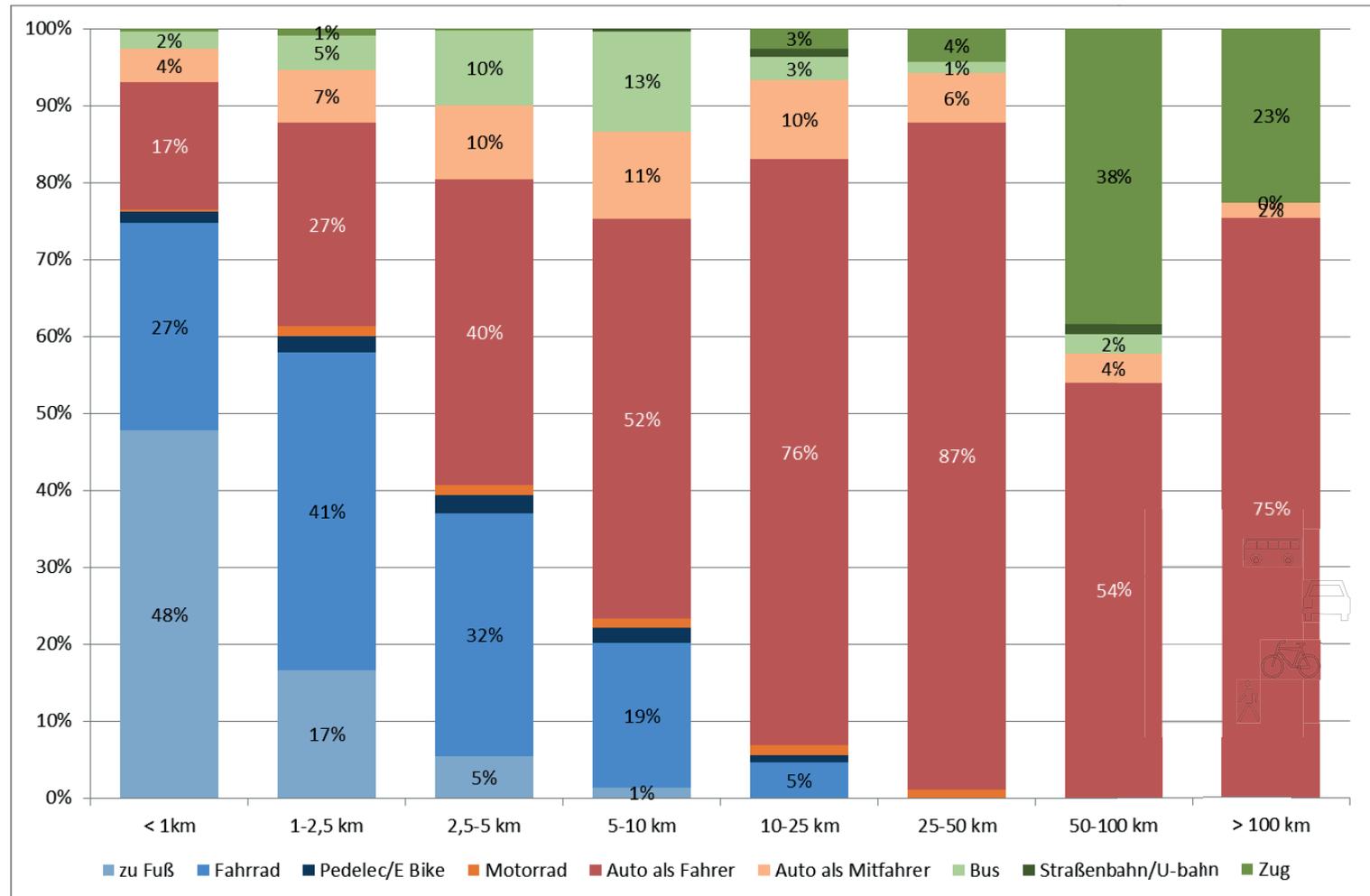
- Vergleich mit Städten ähnlicher Größe und stadtstruktureller Merkmale:
 - Landshut mit vergleichbarem Verhältnis von MIV zu Umweltverbund wie Bayreuth
 - Landshut mit gegenüber deutschen und bayrischen Mittelwerten überdurchschnittlichen hohen Umweltverbundanteilen (ÖPNV im bayrischen Mittel, Radverkehr weit überdurchschnittlich)



Auswertung: Wegelängen

Distanz nach Entfernungsklassen

- Im Nahbereich wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad bestritten, dennoch dort 21 % (bei < 1km), bzw. 36 % (bei 1-2,5km) Anteile des Pkw
- Pkw mit höchsten Anteilen bei weiteren Distanzen
- Hoher Anteil des ÖPNV in der Wegelängenklasse 50-100 km entspricht der Distanz Landshuts nach München

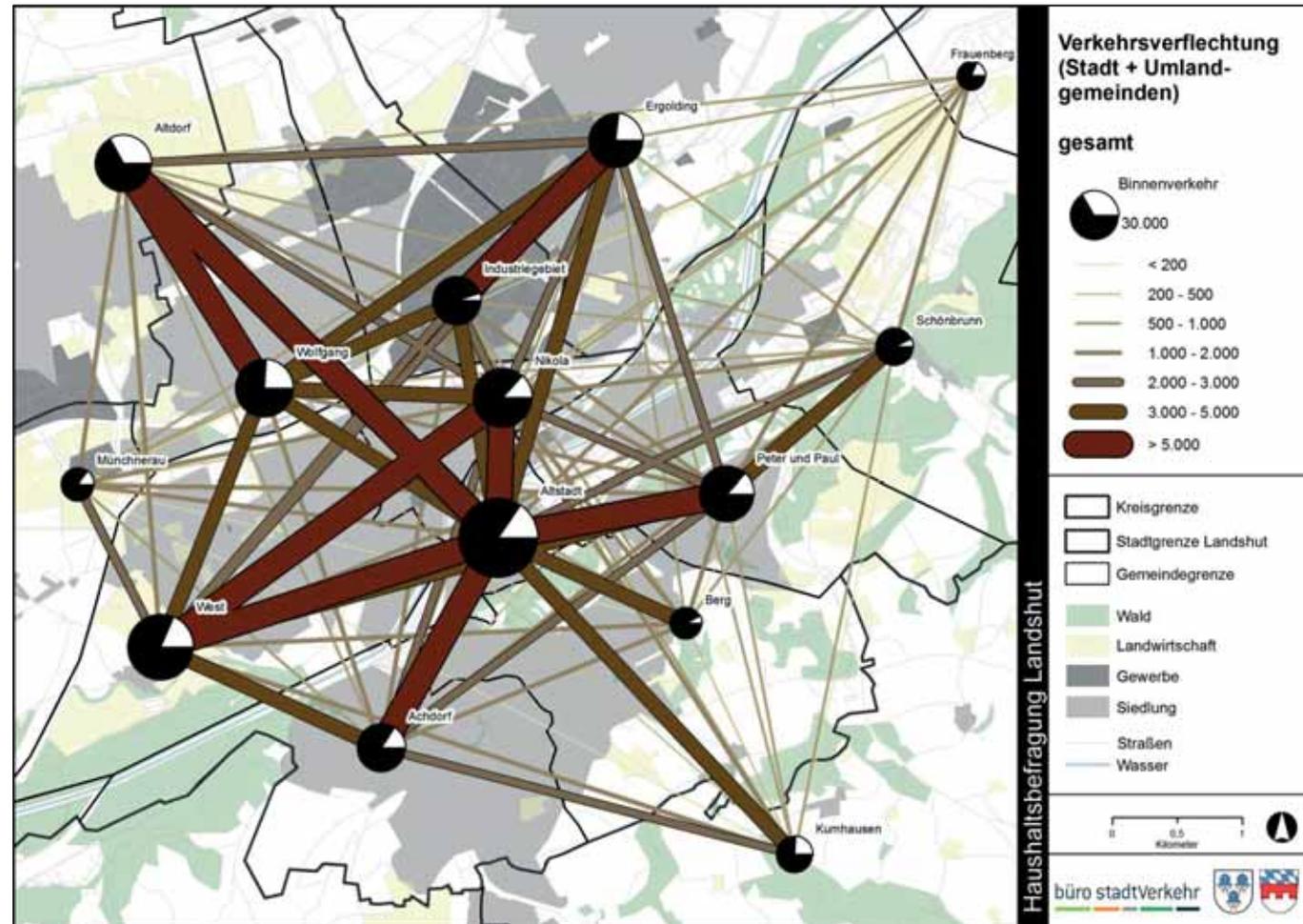


Wegeverflechtungen

Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

Summe aller Verkehrsmittel

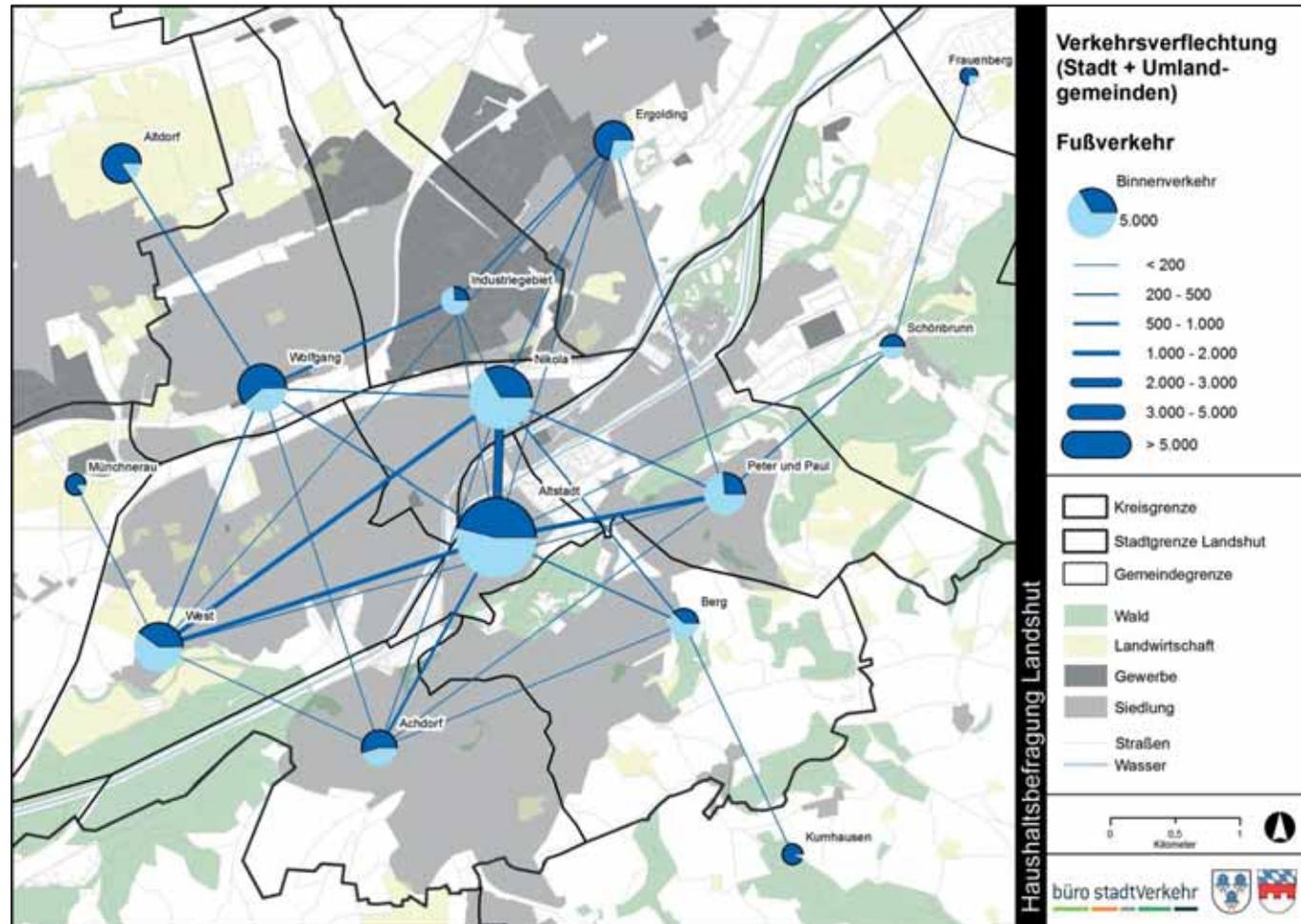
- Stärkste Verflechtungen radial auf die Altstadt zu
- Über 5.000 tägliche Wege zwischen der Altstadt und Achdorf, Altdorf, Nikola und Peter und Paul
- Starke Beziehungen zwischen West und Nikola sowie tangential zwischen Ergolding und Industriegebiet
- Höchster Binnenverkehrsanteil in Umlandgemeinde Altdorf



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

Fußverkehr

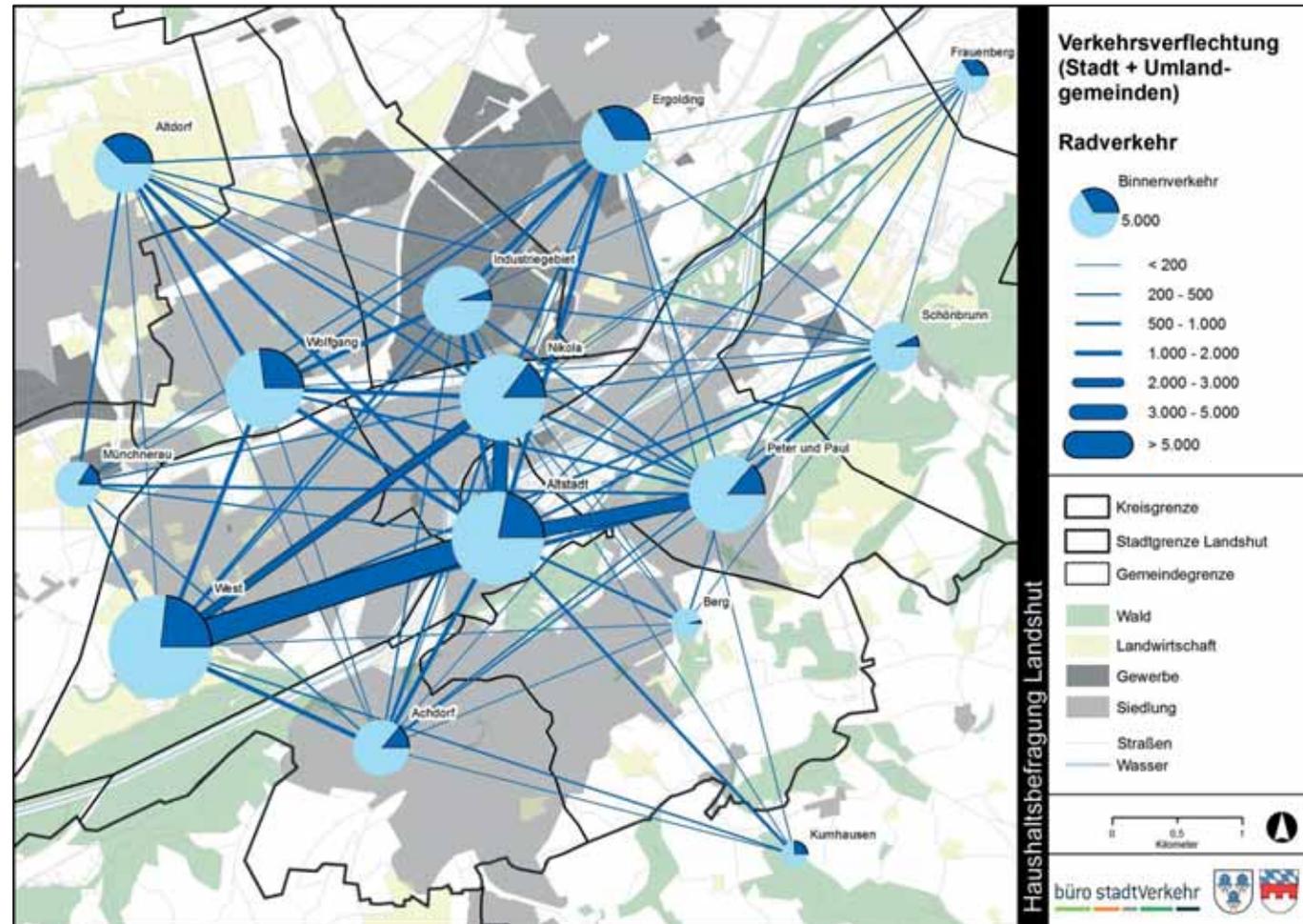
- Im Fußverkehr sind Verflechtungen über Stadtteilgrenzen hinaus nicht sehr stark ausgeprägt (Distanzen!)
- Stärkste Fußverkehrsbeziehungen zwischen der Altstadt und Nikola
- Hoher Binnenverkehrsanteil (insbesondere in den Umlandgemeinden Altdorf, Ergolding und Kumhausen)



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

Radverkehr

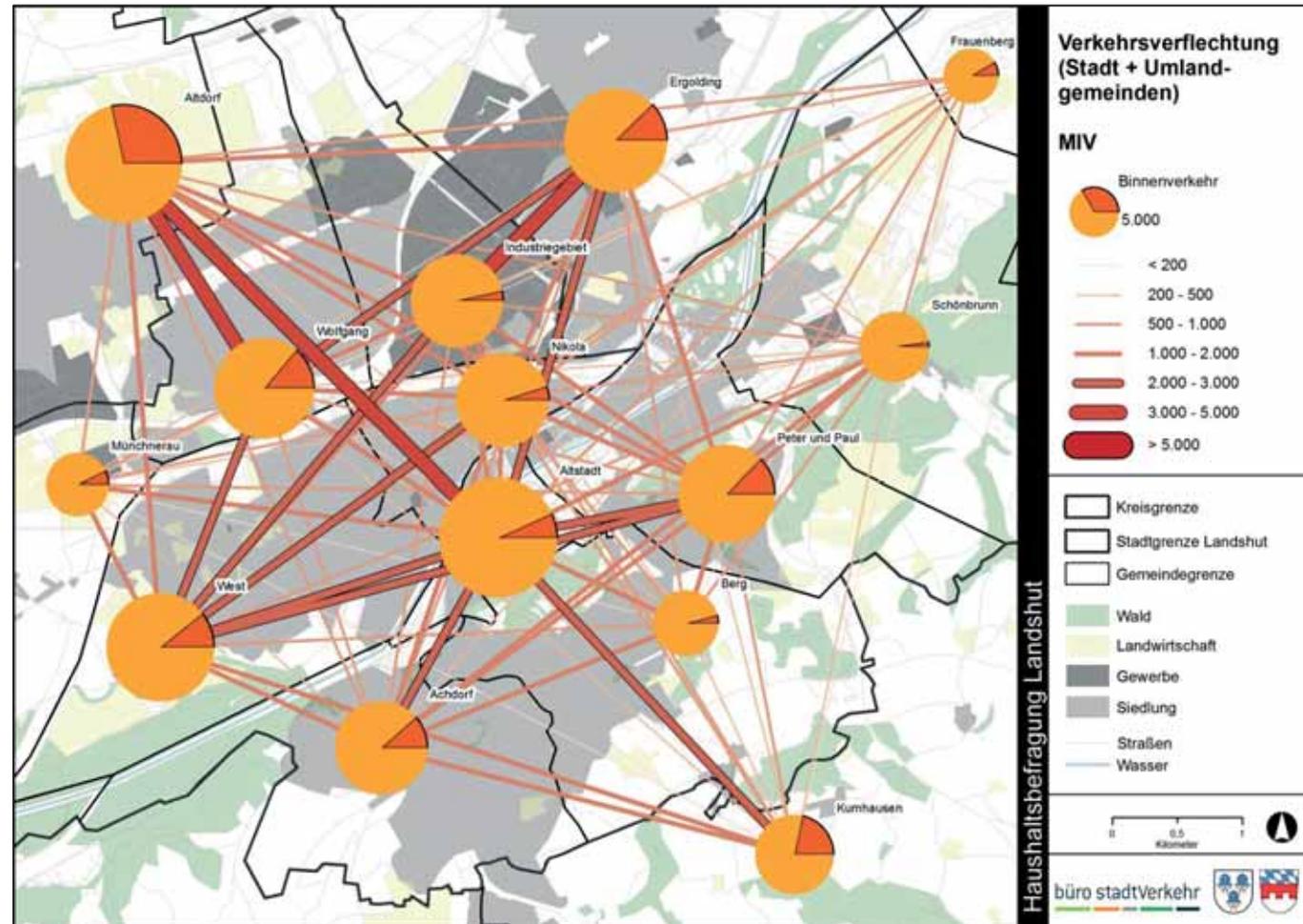
- Im Radverkehr Verflechtungen wesentlich stärker ausgeprägt als im Fußverkehr → längere Distanzen werden zurückgelegt, daher auch geringerer Binnenverkehrsanteil
- Häufigste Wegebeziehungen zwischen Altstadt und West



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

MIV

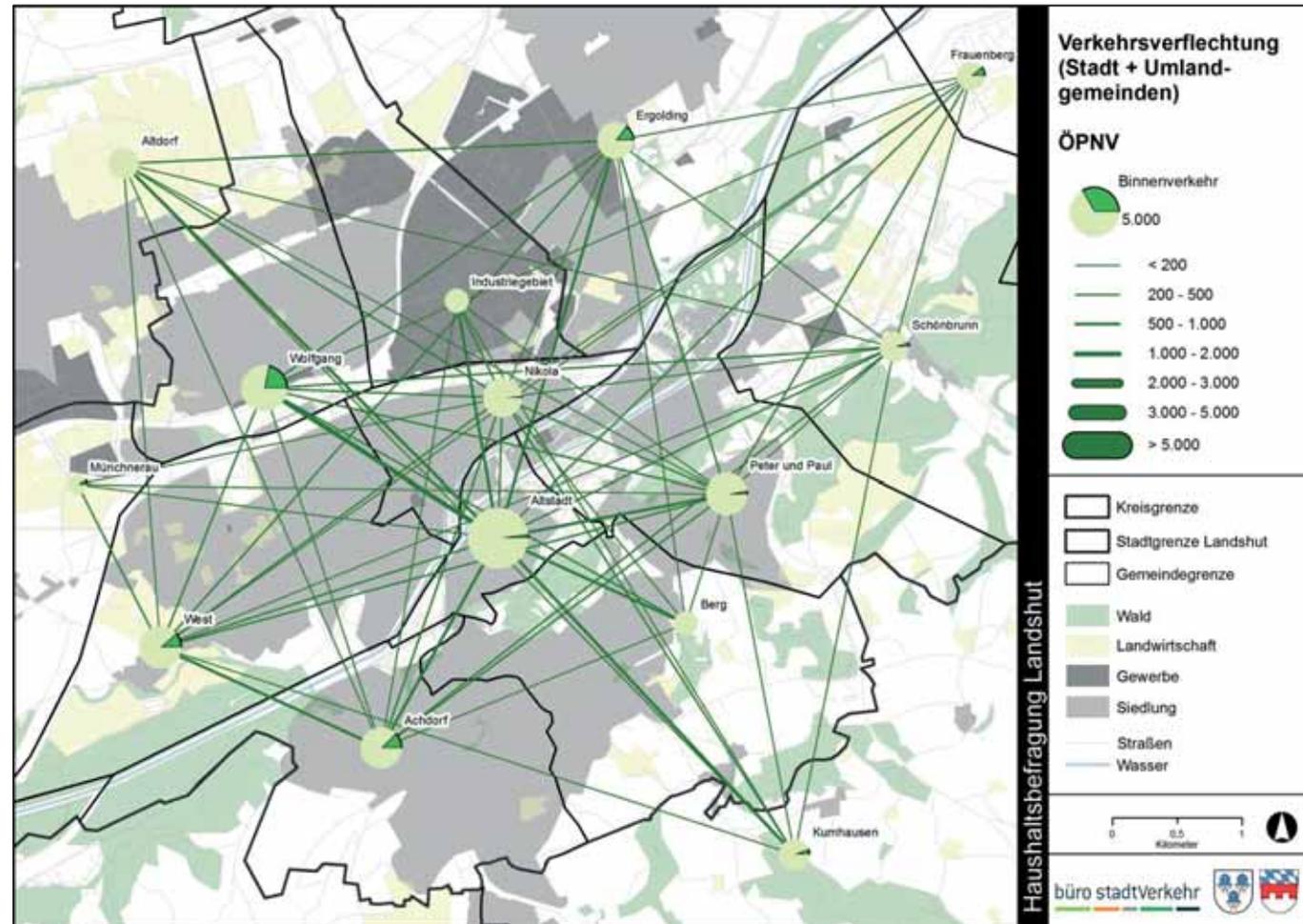
- Im innerstädtischen MIV-Verkehr geringer Binnenverkehrsanteil (Ausnahme Altdorf und evtl. Kumhausen)
- Interessanterweise keine einzelne Beziehung mit mehr als 5.000 Fahrten (jedoch knapp darunter; damit geringer als Radverbindung West-Altstadt)
- Stärkste Beziehungen von Altdorf nach Wolfgang und zur Altstadt sowie zwischen Industriegebiet und Ergolding



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

ÖPNV

- Im ÖPNV liegt der Binnenverkehrsanteil erwartungsgemäß sehr niedrig
- Keine einzelne besonders starke oder dominante Verbindung (Wolfgang – Altstadt mit ca. 1.000 täglichen Fahrten noch am stärksten)



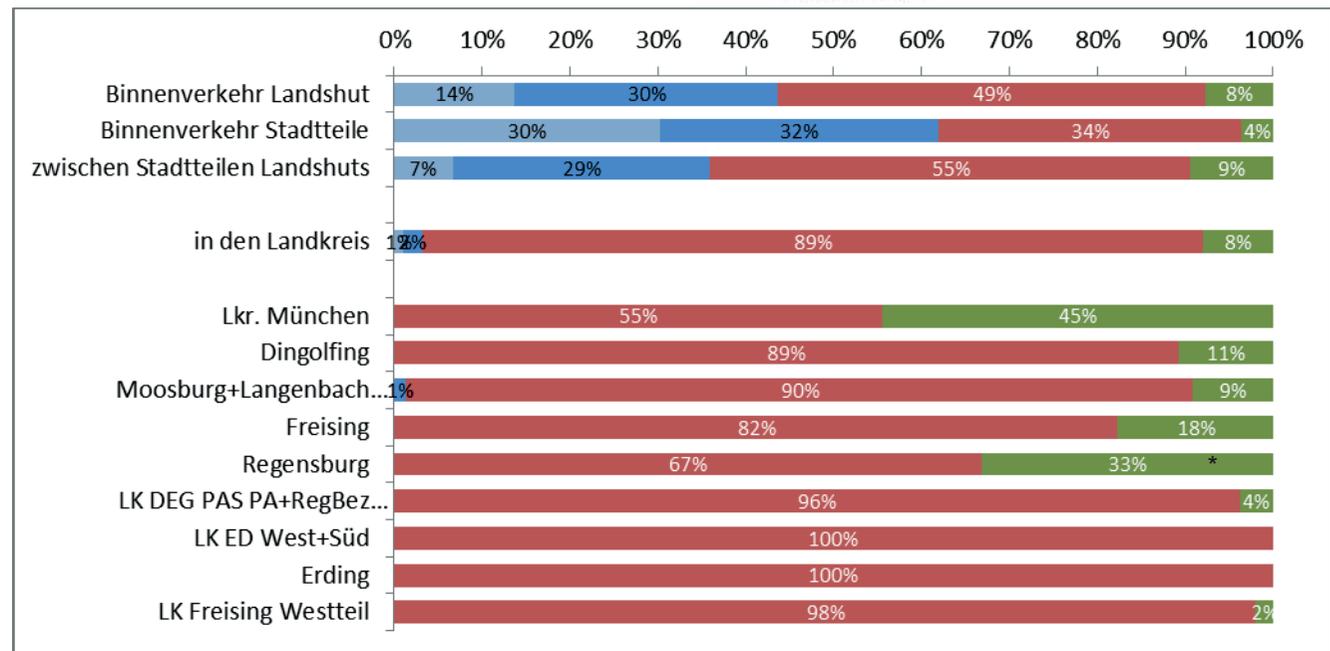
Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Stadt + Umlandgemeinden)

Zusammenfassung

- 83% Binnenverkehrsanteil für die Stadt inkl. Umlandgemeinden
- 8 % der Wege in den Landkreis



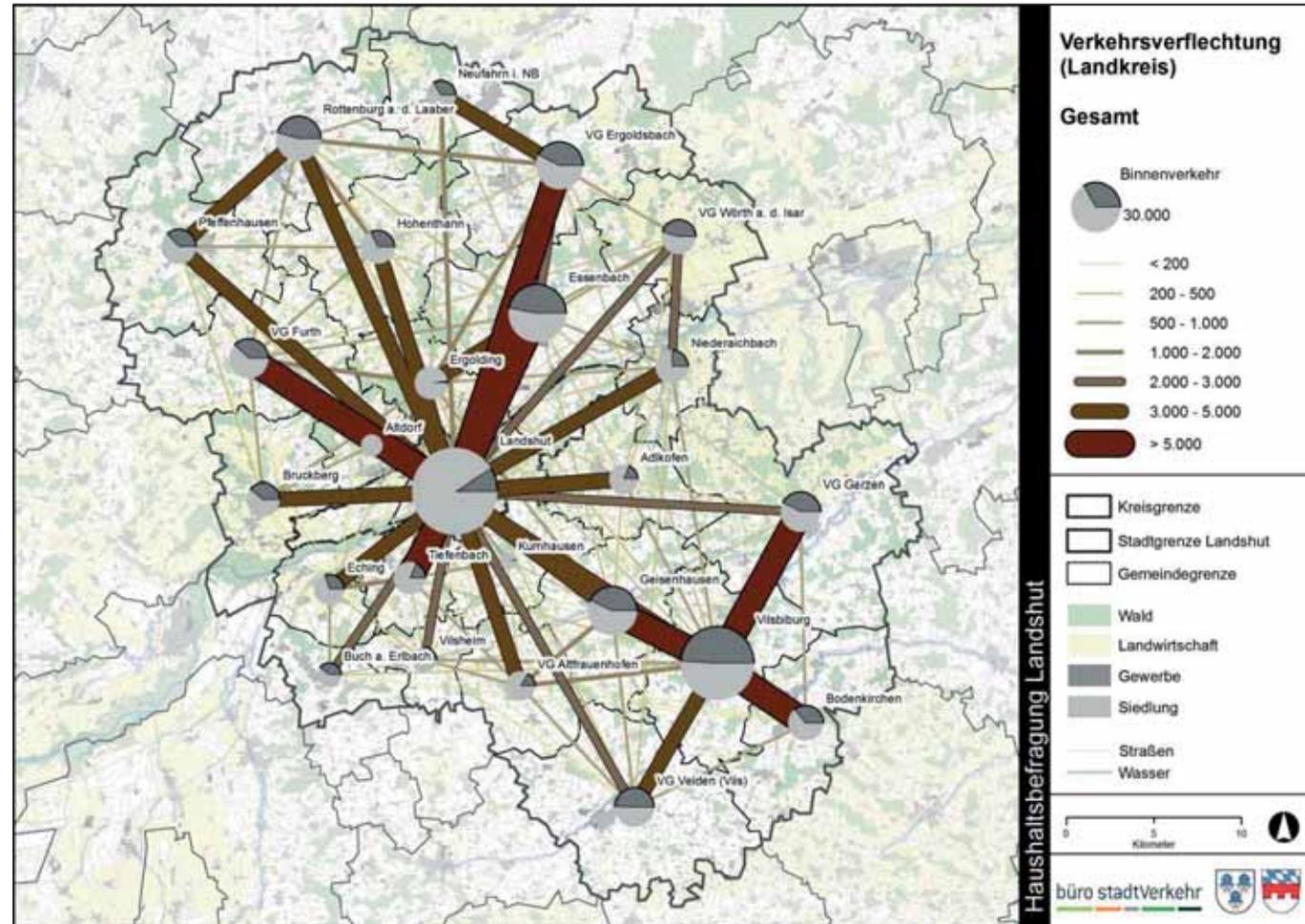
- Im Binnenverkehr sind die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöht, insbesondere in der Mobilität innerhalb der jeweiligen Stadtteile
- Bei Wegen in den Landkreis wird fast ausschließlich auf den Pkw zurückgegriffen
- Wege nach München werden zu 45 % mit dem ÖPNV zurückgelegt



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Landkreis)

Gesamt

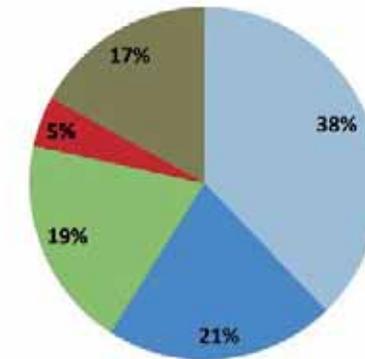
- 2 Zentren des Verkehrsaufkommens: Landshut mit starken Verflechtungen nach Essenbach (10.000 Wege), Ergoldsbach, Tiefenbach und Furth; Vilsbiburg mit Verflechtungen nach Gerzen, Bodenkirchen und Geisenhausen
- Auffällig geringe Binnenverkehrsanteile in Tiefenbach, Eching und Adlkofen



Auswertung: Verkehrsverflechtungen (Landkreis)

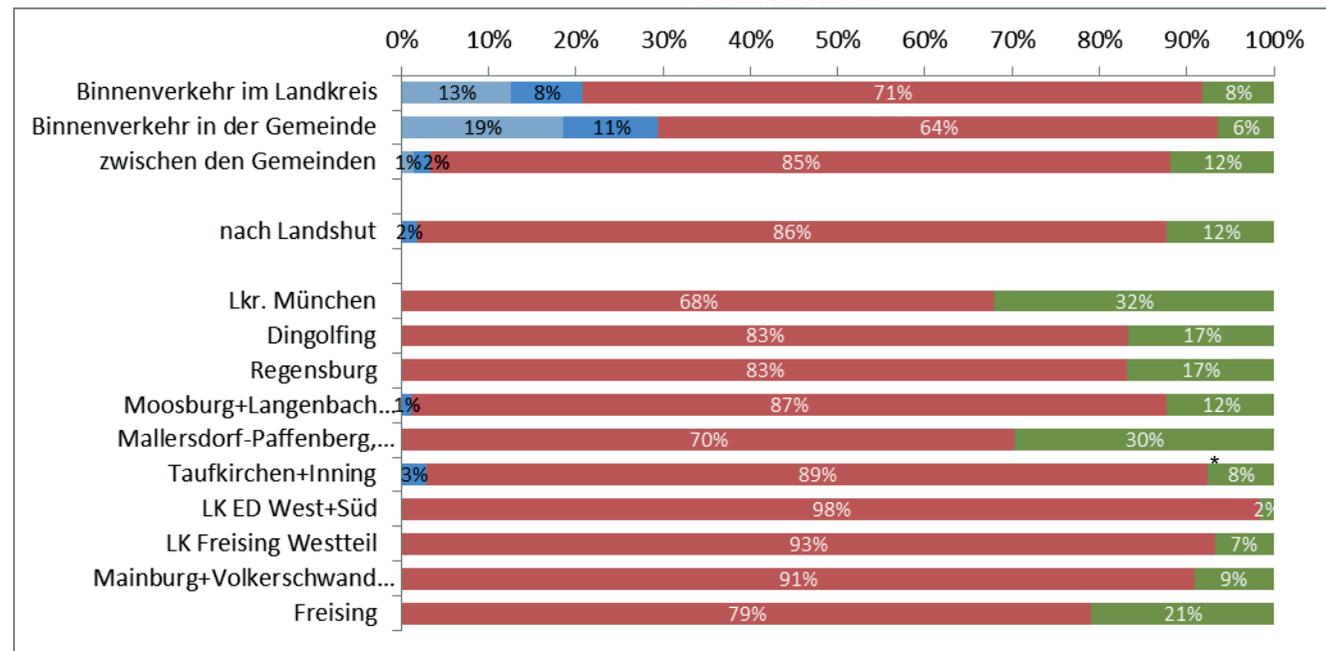
Zusammenfassung

- 59% Binnenverkehrsanteil für den Landkreis
- 19 % der Wege in die Stadt Landshut
- 20 % der Wege zu Zielen außerhalb des Landkreises



■ Binnverkehr in der Gemeinde
 ■ innerhalb des Landkreises
■ nach Landshut
 ■ Lkr. München
■ sonstige Ziele

- Innerhalb der jeweiligen Gemeinden erhöhter Nahmobilitätsanteil
- Bei Wegen nach Landshut wird zu 86 % auf den Pkw zurückgegriffen
- Wege nach außerhalb weisen einen erhöhten ÖPNV-Anteil auf

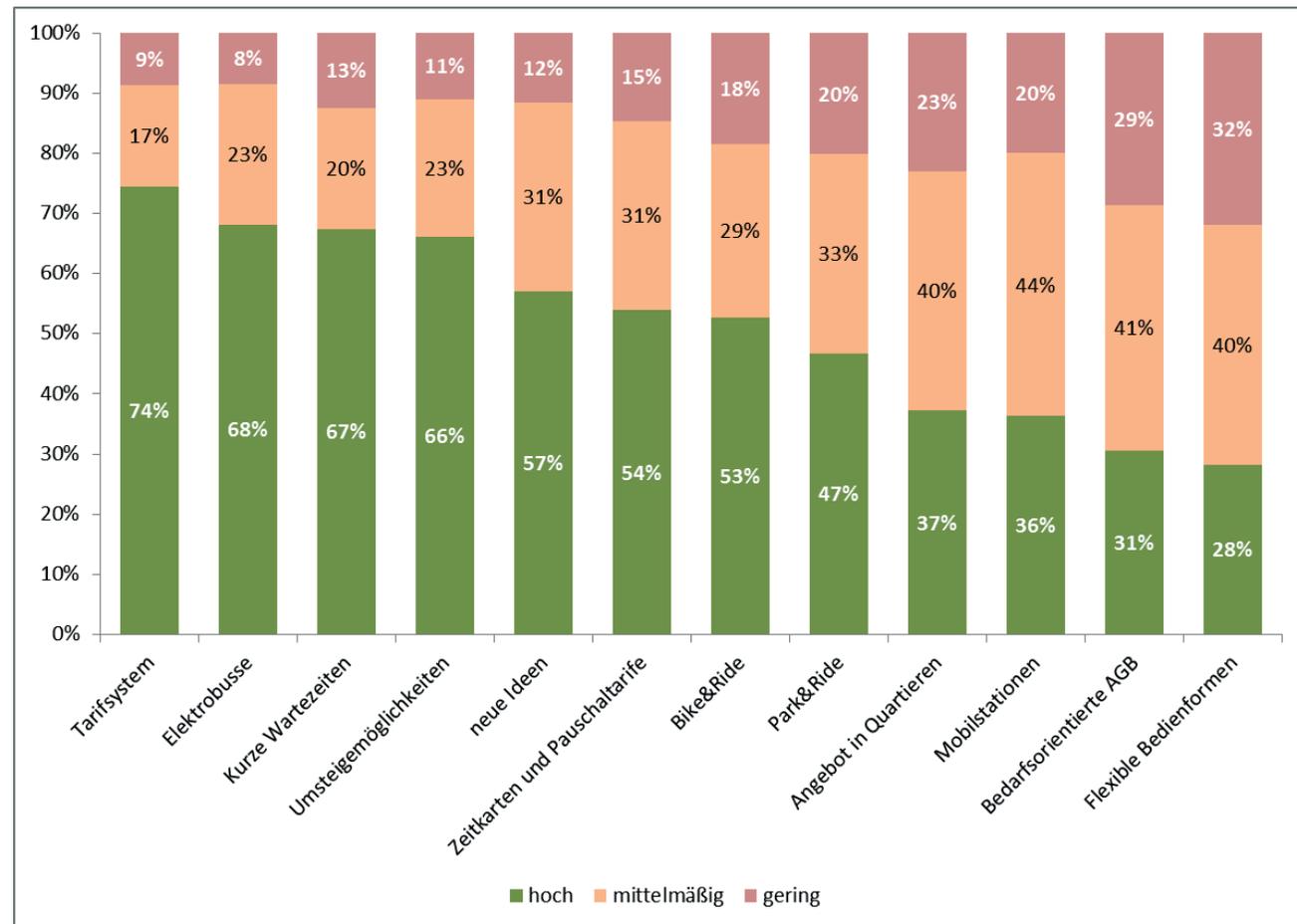


Zusatzfragebogen (Auszug)

Zusatzfragebogen: Interesse an Bestandteilen eines verbesserten ÖPNV-Angebots

Wie hoch ist Ihr Interesse an folgenden Bestandteilen eines verbesserten ÖPNV-Angebotes?

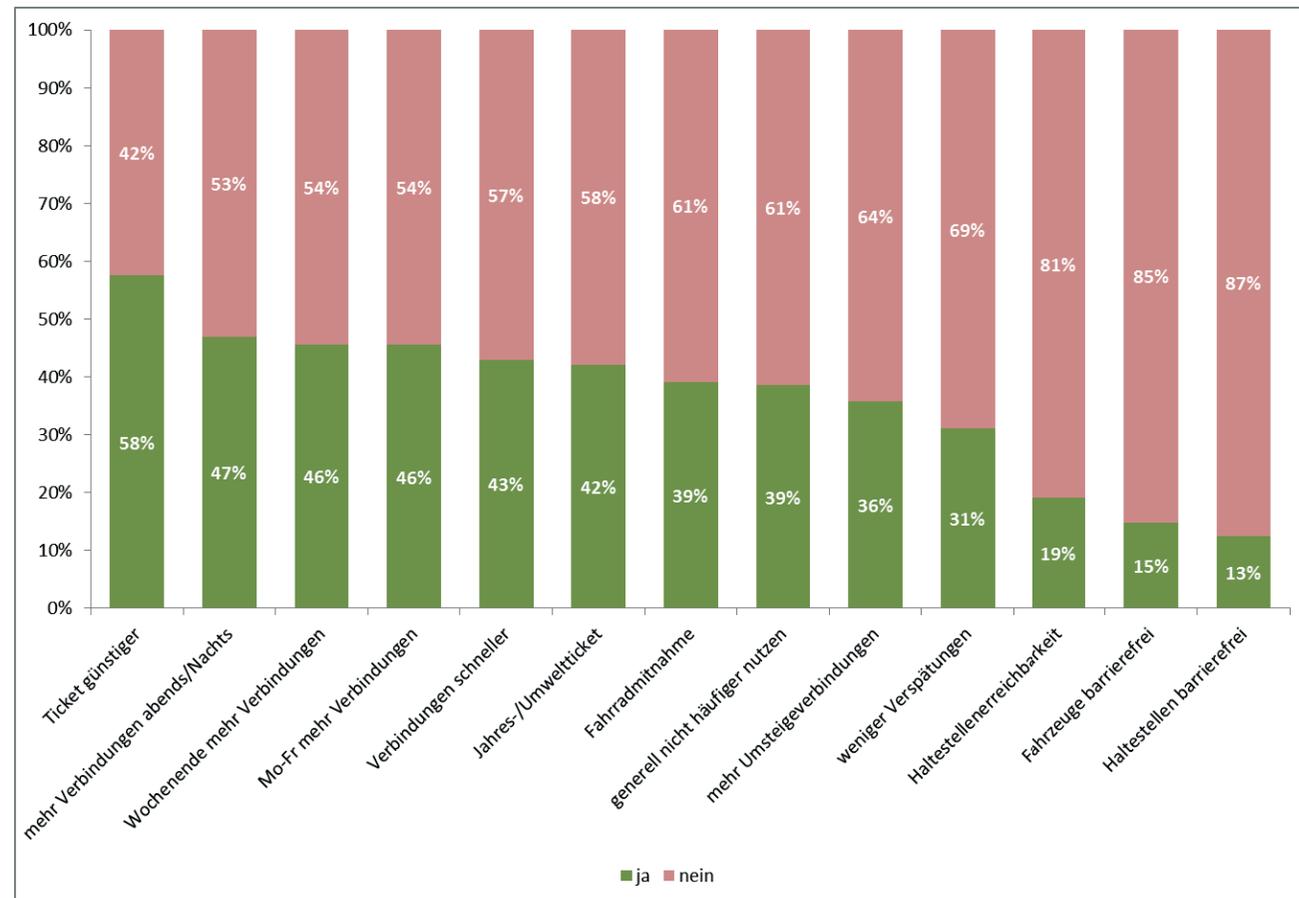
- Unterschiedlich ausgeprägtes Interesse an verschiedenen Bestandteilen des ÖPNV-Angebotes
- Hohes Interesse an
 - überschaubarem und einfachem Tarifsystem (LAVV !)
 - Elektrobussen
 - Kurze Wartezeiten
 - Verbesserten Umsteigemöglichkeiten und Vernetzung



Zusatzfragebogen: Bedingungen für häufigere ÖPNV-Nutzung

Ich würde häufiger den ÖPNV nutzen, wenn...

- Bedingungen für häufigere Nutzung:
 - Günstigere Fahrscheine
 - Angebot von mehr Verbindungen, sowohl werktags als auch insbesondere am Wochenende und abends



Zusatzfragebogen: Verbesserungsbedarfe aus Sicht der Bürger

Stadt Landshut

- Höhere Bedienungsfrequenzen (Takterhöhung) und Ausweitung der Betriebszeiten
- Günstigerer ÖPNV
- Verknüpfung der Linie bzw. Direktverbindungen

Landkreis Landshut

- *Gleiche Wünsche/Themen wie Bürger der Stadt, zusätzlich*
 - *Mehr Verbindungen (Schaffung neuer Angebote)*
 - *Verbesserte Anbindung Stadt-Landkreis (dort 10 % der Nennungen)*

Verbesserungsbedarf Stadt	Menge (hochgerechnet)	Anteile
besserer Takt	3.981	16%
frühere/spätere Betriebszeiten	2.706	11%
Preis	2.504	10%
Direktverbindung	1.749	7%
Verknüpfung der Linien	1.693	7%
mehr Verbindungen	1.260	5%
Angebot Wochenende + Ferien	917	4%
Linie verlängern	864	3%
Information	707	3%
Thema Fahrrad	677	3%
Umsteigemöglichkeit (Wartezeit)	631	3%
Busfahrer	593	2%
Anbindung Landkreis	579	2%
Pünktlichkeit	452	2%
Barrierefreiheit	433	2%
ÖPNV schneller	381	2%
Flexibilität	316	1%
Zugverbindung	257	1%
ÖPNV-Vorrang	254	1%
Fahrzeug überfüllt	249	1%
Entfernung zur Haltestelle	226	1%
Parkmöglichkeiten (P+R)	113	0%
Sonstiges	3.669	15%
Summe	25.211	100%

Fazit und Ausblick

Fazit

Unterschiedlich ausgeprägtes Mobilitätsverhalten in Stadt und Landkreis als Ergebnis der Raumstruktur und des vorhandenen Angebots

▪ Stadt Landshut

- Hohe Mobilitätsaufkommen, hoher Radanteil an der Mobilität, trotzdem große Heterogenität zwischen den Stadtteilen
- hoher Binnenverkehrsanteil, Mobilität aus der Stadt heraus aber dann sehr weit: Anziehungspunkt München

▪ Landkreis Landshut

- Geringeres Mobilitätsaufkommen als in der Stadt
- Sehr starke automobiler Prägung, ÖPNV hauptsächlich Faktor im Schülerverkehr, trotzdem große Heterogenität zwischen den Gemeinden
- Anziehungspunkt Landshut, Gemeinden außerhalb des Kreises (München)

▪ Bürgerbeteiligung

- Teilweise geringe Kenntnis von Mobilitätsangeboten, aber großes Interesse am Thema ÖPNV und an Verbesserungen in dem Bereich
- Wunsch nach mehr Verbindungen, besseren Fahrzeugfolgezeiten und bessere Verknüpfung Stadt-Landkreis

Ausblick

Wie geht es weiter in der Haushaltsbefragung?

- Organisatorisches Vorgehen bei der Haushaltsbefragung
 - Ergebnisbericht liegt vor, detaillierte, räumlich differenzierte Auswertung der Zusatzfragen

Wie geht es weiter im ÖPNV-Gutachten?

- Umsetzung des Bürgerbegehrens und ÖPNV-Verbesserungen
 - Interpretation der Ergebnisse, Abgleich mit heutigem ÖPNV-Fahrtenangeboten
 - Erarbeitung von Mängeln und Potenzialen, Stärken und Schwächen
 - Erarbeitung eines Zielkonzeptes (wohin geht der Weg; ÖPNV-Verbesserungen innerstädtisch, im Landkreis, Hauptverkehrszeit, Tagesrandlagen, ÖPNV-Modi...) → Ableitung u.a. aus Haushaltsbefragung
 - Controlling und Überprüfung der Ziele am Indikator ÖPNV-Anteil am Modal Split
 - Erarbeitung von Maßnahmen zur ÖPNV-Verbesserung
 - Taktverdichtungen innerstädtisch
 - Durchmesserlinien, Öffnung der Innenstadt für den ÖPNV
 - Konzeption von Schnellbuslinien Landkreis – Stadt Landshut
 - Nachtbuskonzept, Ausweitung des Bedarfsverkehrs, Digitalisierung
 - Effizienzsteigerung im Busverkehr: Beschleunigungsmaßnahmen

büro stadtVerkehr



Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden
Fon: 02103 91159-0
Fax: 02103 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725
Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0

David Stumm (Dipl. Geogr.)

E-Mail: stumm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 17

Karsten Strack (B.Sc.)

E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 19

