

REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN

Verbandsversammlung

VORLAGE:
(VV) 9/195

19. Juli 2019 – öffentlich Tagesordnungspunkt 1

Bearbeiter: Christof Krämer

Mobilität in der Region Heilbronn-Franken, der Europäischen Metropolregion Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg

1) MiD - Mobilität in Deutschland

Kurzreport Europäische Metropolregion Stuttgart (EMRS)

- Auswertung für die Regionengruppe Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald

2) Sachvortrag von Dietmar Maier, NVBW

1. Allgemeines/Grundlage

Nach den MiD-Studien aus den Jahren 2002 und 2008 liegt mittlerweile die dritte bundesweite Studie aus dem Jahr 2017 vor, die der Frage nachgeht, wie sich die **Alltagsmobilität** der Deutschen gestaltet. Welche Verkehrsmittel werden genutzt, was sind die Fahrtzwecke, welchen Einfluss hat das Alter, wie werden neue Mobilitätsformen genutzt oder gibt es Unterschiede zwischen städtischen Räumen und ländlichen Räumen - das sind nur einige Fragestellungen, die beantwortet werden.

Die Erhebung fand in den Jahren 2016 und 2017 über 12 Monate hinweg statt; über 156.000 Haushalte und über 316.000 Personen wurden insgesamt befragt.

Für den Metropolkongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart (EMRS) im Januar 2019 wurde eine Sonderauswertung vorgenommen, die nicht nur Daten für die gesamte Metropolregion Stuttgart liefert, sondern darüber hinaus vielfach nach folgenden **Teilräumen** differenziert: Metropolregion ohne Region Stuttgart, nur Region Stuttgart, Region Stuttgart ohne Landeshauptstadt Stuttgart und nur Landeshauptstadt Stuttgart. Das heißt, die **Region Heilbronn-Franken** fällt in die Kategorie Metropolregion ohne Region Stuttgart und wird zusammen mit den Regionen Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald betrachtet. Diese Gruppe, die im Folgenden als „**übrige Regionen**“ bezeichnet wird, steht im Zentrum der vorliegenden Auswertung. Eine eigene Auswertung nur für die Region Heilbronn-Franken ist nicht möglich.

Die EMRS hat 5,4 Mill. Einwohner, von denen 63,5% in Stadtregionen und 36,5% in ländlichen Regionen leben. Flächenmäßig sind 31,6 % der EMRS Stadtregionen und 63,5% ländlichen Regionen zuzuordnen. Diese Einteilung entspricht der regionalstatistischen Raumtypologie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und ist nicht vollständig deckungsgleich mit der Raumstruktur des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002.

Basis für die Auswertung in der Metropolregion waren die Antworten von 7.296 Haushalten bzw. 15.057 Personen. Vergleiche der Ergebnisse mit den Daten für das Land Baden-

Württemberg und für Deutschland sowie für zwei weitere deutsche Metropolregionen helfen bei einer besseren Einschätzung und Einordnung. Die Daten zeichnen aus Sicht der Verwaltung ein Gesamtbild, das jedoch nicht den Genauigkeitsgrad von Erhebungen vor Ort erreichen kann. Deshalb kann es im Einzelfall zu Abweichungen einzelner Werte von Ergebnissen vorliegender kleinräumlicherer Studien kommen.

2. Ergebnisse

Durchschnittlich sind an einem beliebigen Tag im Jahr 87% der Bewohner der Metropolregion Stuttgart mobil, also außer Haus unterwegs. In den „übrigen Regionen“ wie auch im Land Baden-Württemberg sind es 86%. Dabei werden über alle Teilräume hinweg von jeder Person 3,1 **Wege pro Tag** mit zusammen 40 bzw. 39 km/Tag zurückgelegt. Der **Zeitaufwand** dafür beträgt in der gesamten Metropolregion 1:21 Std. und liegt in den „übrigen Regionen“ mit 1:20 Std. geringfügig darunter. Die größten Tagesstrecken (46 km) werden bei gleichzeitig geringstem Zeitaufwand (1:17 Std.) im kleinstädtisch-dörflichen Raum in ländlichen Regionen zurückgelegt, die kürzesten Tagesstrecken (35 km) mit durchschnittlichem Zeitaufwand (1:21 Std.) in den Regiopolen/Großstädten, z.B. der Stadt Heilbronn.

Der **Modal Split** weist beim Verkehrsaufkommen - und erst recht bei der Verkehrsleistung, also den gefahrenen Kilometern - den Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer) als größten Anteil auf. Während bundesweit das Verkehrsaufkommen zu 57% vom Individualverkehr bestimmt wird, sind es in der Metropolregion 62% und in den „übrigen Regionen“ (zusammen mit dem Teilraum Region Stuttgart ohne Landeshauptstadt Stuttgart) der höchste Wert von 64%. Die hohen Werte im Individualverkehr korrespondieren in beiden Fällen mit den geringsten Anteilen im Öffentlichen Verkehr, die bei 7% bzw. 9% liegen. Die Region Stuttgart erreicht hier mit 12% den höchsten Wert. Der Anteil des Fahrrads liegt in der Metropolregion und ihren Teilräumen einheitlich bei 7%, damit aber deutlich unter dem Bundes- und Landeswert von 10%. Der zu Fuß-Anteil liegt mit 22% weit über den Fahrrad- und ÖPNV-Anteilen. Unter den Regiopolen/Großstädten liegt die Stadt Heilbronn im Vergleich zu Reutlingen und Pforzheim beim Zu Fuß-Gehen im Mittelfeld (25% zu 24% bzw. 26%) und beim Radverkehr mit 11% vorn, beim Öffentlichen Verkehr schneidet sie jedoch mit 7% (9% bzw. 10%) schlechter ab. Beim Individualverkehr liegt sie mit 58% gleichauf mit Reutlingen und vor Pforzheim mit 61%.

Der Blick auf die Vergleichs-Metropolregionen zeigt in Rhein-Main und Hamburg deutlich niedrigere Individualverkehrs-Werte (55% bzw. 51% statt 62%) und höhere Anteile im Öffentlichen Verkehr (11% bzw. 12% statt 10%). Vergleichsweise ausgeprägt sind auch die Unterschiede beim Radverkehr (9% bzw. 13% statt 7%), weniger ausgeprägt sind sie beim zu Fuß-Gehen (14% bzw. 22% zu 22%).

Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrad

Die befragten Personen in der EMRS sind zu 73% im Fahrradbesitz und verfügen zu 80% über ein Auto. Für die „übrigen Regionen“ ergibt sich eine leichte Verschiebung zu Ungunsten des Fahrrads (72%) und zu Gunsten des Autos (81%). Für die Stadt Stuttgart liegen beide Werte deutlich niedriger, 4 Prozentpunkte beim Fahrrad und 14 Prozentpunkte beim Auto. Im Ver-

gleich zu anderen Metropolregionen (Hamburg und Rhein-Main) ist die Pkw-Verfügbarkeit in allen Teilräumen der EMRS jedoch (teilweise deutlich) höher.

Betrachtet man die Haushalte, ist festzustellen, dass in den „übrigen Regionen“ mit 72% die vergleichsweise wenigsten Haushalte über mindestens ein **Fahrrad** verfügen; in Deutschland sind es 78%, in Baden-Württemberg 77%, in der EMRS insgesamt 73%. Das bedeutet umgekehrt, dass in den „übrigen Regionen“ 28% der Haushalte kein Fahrrad zur Verfügung haben, was unter anderem am niedrigen Haushaltseinkommen liegen kann oder am Wohnstandort: In den Regiopolen/Großstädten (Heilbronn, Pforzheim, Reutlingen) ist die Besitzquote mit 68% am niedrigsten.

Beim **Autobesitz** zeigt sich, dass in den „übrigen Regionen“ nur 15% der Haushalte über kein Auto verfügen; in Deutschland sind es 22%, in der Stadt Stuttgart 36%. Mit der Erhebung 2017 gibt es in Deutschland und der Metropolregion Stuttgart erstmals mehr Pkw als Haushalte. D.h. rechnerisch verfügt jeder Haushalt über mehr als einen Pkw; in der EMRS sind es 1,2 Pkw/Haushalt. Viele Haushalte verfügen heute über mehr als einen Pkw. In den „übrigen Regionen“ sind das 34%, der höchste Wert aller Vergleichsräume. Gleichzeitig verfügen hier mit 51% relativ am wenigsten Haushalte nur über einen Pkw. Nach **Raumkategorien** zeigt sich, dass im kleinstädtisch dörflichen Raum in Stadtregionen die Zahl der Haushalte ohne Pkw am geringsten ist - sie beträgt nur 2%. Auch die Zahl der Haushalte mit einem Pkw ist mit 45% am geringsten, die Zahl der Haushalte mit mehr als einem Pkw dagegen mit bis zu 54% am höchsten.

Im Vergleich zu den Metropolregionen Hamburg und Rhein-Main ist die Besitzquote von Fahrrädern in der EMRS spürbar geringer, die Autobesitzquote dagegen spürbar höher.

Verkehrsmittelnutzung

Die Frage nach der **Nutzungshäufigkeit** verschiedener Verkehrsmittel ergibt, dass in der Metropolregion mehr als 50% der Befragten angeben, das Auto täglich zu nutzen, weitere 30% das Auto mindestens an einem bis drei Tagen in der Woche zu nutzen. Zusammen etwa 80% nutzen das Auto demnach mindestens wöchentlich. Analog dazu nutzen 26% (11% + 15%) das Fahrrad und 24% (15% + 9%) den ÖPNV. Das Auto ist damit mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel in der Metropolregion Stuttgart. Auch bei längeren Fahrten über 100 km Entfernung wird nur geringfügig auf den Öffentlichen Verkehr zurückgegriffen; etwa 88% nutzen dafür den Schienenverkehr nie bzw. seltener als monatlich.

Eine weitere Differenzierung lässt Aussagen auch über die **multimodale Nutzung** von Verkehrsmitteln zu. Über alle Teilregionen (außer Stadt Stuttgart) hinweg ist die tägliche ausschließliche Pkw-Nutzung am häufigsten vertreten. In den „übrigen Regionen“ liegt sie bei 58% und damit am höchsten. Die multimodale Nutzung - hier die Kombinationen Auto/Rad, Auto/Öffentlicher Verkehr (ÖV), Rad/ÖV oder Auto/Rad/ÖV - ist mit zusammen 28% zugleich der niedrigste Wert. In der Region Stuttgart liegt die Pkw-Nutzung bei 47%, die multimodale Nutzung bei 36%.

Auffallend sind die Unterschiede zwischen der Metropole Stadt Stuttgart und den Regiopolen/Großstädten Heilbronn, Pforzheim, Reutlingen: Während in Stuttgart 25% die Befragten angeben, ausschließlich das Auto zu nutzen, sind es in den drei Großstädten 52%. Den ÖV

nutzen in Stuttgart 26%, in den drei Großstädten 7%. Multimodal unterwegs sind in Stuttgart 39%, in den Großstädten 31%.

Erstmals gefragt wurde in der MiD auch nach der Nutzung von **Carsharing** und Elektrofahrrädern. Zwar sind in der EMRS 4% aller Haushalte als Mitglied bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert, jedoch nutzen 64% der Mitglieder das Angebot seltener als einmal im Monat oder nie. 6% nutzen es an 1-3 Tagen in der Woche, 29% an 1-3 Tagen im Monat. Die Quote dürfte nach Einschätzung der Verwaltung wesentlich bestimmt sein von dem hohen Anteil von 21% aller Haushalte in der Stadt Stuttgart. In den „übrigen Regionen“ liegt die Mitgliedschaft mit 2% der Haushalte noch niedriger, was auf mangelndes Angebot/Nachfrage außerhalb der Großstädte zurückzuführen sein dürfte.

Etwa 10% aller Haushalte in der Metropolregion besitzen ein **Elektrofahrrad**. Die „übrigen Regionen“ bewegen sich auf demselben Niveau, während die Quote in der Landeshauptstadt nur bei 6% liegt. Eine weitere Differenzierung wird nicht vorgenommen; jedoch wird festgestellt, dass es Elektrofahrräder vor allem in Haushalten mit hohem Einkommen gibt.

Fahrtzwecke

Die Frage, welche Anlässe die Menschen zur Mobilität bewegen, wird recht differenziert erhoben. Dabei wird unterschieden zwischen eher **beruflich bedingten Anlässen** (zur Arbeit, dienstlich, Ausbildung) und eher **versorgungs-/freizeitbedingten Anlässen** (Einkauf, Erledigung, Freizeit, Begleitung). Mit Ausnahme der Stadt Stuttgart ergibt sich für alle betrachteten Teilräumen ein recht homogenes Bild. Die Metropolregion gesamt und die „übrigen Regionen“ sind nahezu identisch.

In den „übrigen Regionen“ sind 32% der Wege beruflich bedingt und 68% versorgungs-/ freizeitbedingt. Dieses Bild ist aus Sicht der Verwaltung nicht neu, bestätigt aber die große Bedeutung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs, der sich wesentlich disperser verhält als der zielgerichtete Berufsverkehr. Analog liegt in den „übrigen Regionen“ auch der Anteil der Verkehrsleistung im Versorgungs-/Freizeitverkehr bei 63%, im Berufsverkehr ‚nur‘ bei 38%.

Neben dem Wegezweck werden auch **Wegedauer** und **Wegelänge** ermittelt. Auch hier hebt sich vor allem die Stadt Stuttgart von den übrigen Teilräumen ab, da z.B. die Wegelängen über alle Fahrtzwecke deutlich kürzer sind, die Wegedauer dagegen höher als bei den anderen Teilräumen ausfällt.

Für die „übrigen Regionen“ ergibt sich über alle sieben Fahrtzwecke eine mittlere Wegelänge von 12,7 km; damit liegen die vier Regionen Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald ohne die Region Stuttgart an der Spitze. Die übrigen Teilräume liegen bei 12,2 km, die Metropolregion gesamt bei 12,4 km. In den „übrigen Regionen“ haben 50% der Wege eine Länge von bis zu 3,8 km (Median), 50% sind länger. Damit liegen die „übrigen Regionen“ mit der kürzesten Entfernung am unteren Ende aller Teilräume. Für dienstliche Wege (19,8 km), den Weg zur Arbeit (16,2 km) und Wege in der Freizeit (15 km) werden in den „übrigen Regionen“ die größten Entfernungen in Kauf genommen. Der größte Zeitaufwand wird für Wege in der Freizeit (35,5 Minuten), zur Arbeit (27,9 Minuten) und zur Ausbildung (21,4 Minuten) sowie für dienstliche Wege (27,1 Minuten) betrieben. Freizeit, Arbeit und dienstliche Wege sind demnach die wichtigsten Mobilitätsfaktoren.

Die Wegedauer liegt in den „übrigen Regionen“ bei 26,6 Minuten – das ist ein mittlerer Wert unter den Teilräumen. Einheitlich bei 15 Minuten dagegen liegt der Medianwert; nur in der Stadt Stuttgart liegt er bei 20 Minuten.

Verkehrsmittelnutzung nach Bevölkerungsgruppen

In der MiD-Erhebung 2017 setzt sich ein Effekt fort, der schon vor 2008 erkennbar war: Die wachsende Auto-Orientierung der älteren Menschen und eine gegenläufige Entwicklung bei den jungen Erwachsenen. Während die „**Generation Auto**“ seit den 50er Jahren entsprechend geprägt ist und heute aufgrund höherer Aktivität und insgesamt guter Lebensbedingungen selbstverständlich das Auto nutzt, zeigen sich die jungen Erwachsenen derzeit weniger auto-orientiert - zumindest im städtisch geprägten Umfeld, in dem ein hohes Maß an alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten angeboten wird. Die Frage, ob sie die **Autoabstinentz** auch in späteren Lebensphasen beibehalten, werden die Erhebungen der nächsten Jahre zeigen.

In der Metropolregion Stuttgart sind insgesamt 94% der Männer und 89% der Frauen über 18 Jahren im Führerscheinbesitz. Bei den über 80-Jährigen geht die Schere zwischen den Geschlechtern noch relativ weit auseinander, bei den heute 60-69-Jährigen liegt die Quote dagegen bei beiden Geschlechtern bereits bei über 90% und bei den 50-59-Jährigen bei knapp 100%. Die Führerscheinbesitzquote der älteren Generation wird demnach in den nächsten Jahren noch weiter steigen.

Die Situation in der EMRS unterscheidet sich dabei nicht von den Metropolräumen Rhein-Main und Hamburg. Überrascht hat die Gutachter jedoch der geringe Anteil der Fahrradnutzer bei den Jüngeren (Modal Split 11%) in der EMRS, der nur halb so hoch ist wie in Rhein-Main und Hamburg. Ein Erklärungsansatz könnte aus Sicht der Verwaltung die topographische Situation sein, die sich in der Mittelgebirgslandschaft anders darstellt als im norddeutschen Flachland und die niedrigere Elektrofahrradquote bei jungen Menschen, die sich teure Elektrofahrräder eher nicht leisten können.

Zufriedenheit mit Verkehrsangeboten

In der MiD 2017 wurde erstmals nach der **subjektiven Beurteilung** von Verkehrsangeboten sowie zur eigenen Verkehrsmittelnutzung gefragt. Erfragt wurde die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation **am Wohnort**:

Weitgehend unproblematisch wird das **zu Fuß-gehen** beurteilt – etwa 80% bewerten dies mit sehr gut bzw. gut. In ländlichen Regionen liegt die Quote etwas niedriger, in städtischen etwas höher.

An zweiter Stelle liegt das **Autofahren**, das in der Metropolregion zu 63% und in den „übrigen Regionen“ zu 68% sehr gute bzw. gute Zufriedenheit auslöst. Deutlich schlechter sieht es in der Stadt Stuttgart aus (33 %), spürbar besser in ländlichen Regionen (76%). Die Landeshauptstadt fällt zudem mit dem höchsten Wert einer mangelhaften/ungenügenden Beurteilung auf (21%). Mangelhaft/ungenügend finden das Autofahren in der Metropolregion 7%, in den „übrigen Regionen“ 5%.

An dritter Stelle liegt das **Fahrradfahren**, das in der EMRS zu 51% und in den „übrigen Regionen“ zu 54 % sehr gut/gut bewertet wird. Die mangelhaft/ungenügend-Quote liegt hier mit 11 bzw. 10% deutlich höher als beim Autofahren. Besonders negativ wird hier wieder die Stadt Stuttgart beurteilt.

Das Schlusslicht der Zufriedenheit bildet der **ÖPNV**. Zwischen 38 und 43% finden den ÖPNV in den vier Teilräumen sehr gut/gut, zwischen 14 und 17 % mangelhaft/ungenügend. Hier kann die Stadt Stuttgart punkten mit einer sehr guten/guten Zufriedenheit von 57% und einer Unzufriedenheit von nur 9%.

Aus Sicht der Verwaltung überrascht es, dass die Zufriedenheit der Autofahrer in einer ‚staugeplagten‘ Region und der Radfahrer in einer Region, die sich erst noch auf den Weg macht, Radfahrregion zu werden, so hoch ist. Zudem zeigt sich, dass gute Angebote im ÖPNV mit intensiverer Nutzung honoriert werden.

3. Resümee

Der Kurzreport der MiD-Deutschland für die Metropolregion Stuttgart lässt keine spezifische Auswertung für die Region Heilbronn-Franken zu, da die Daten der Regionen Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald nur in aggregierter Form dargestellt werden. Alle vier Regionen bilden demnach eine Gruppe, die in Vergleich zu anderen Gruppen gestellt wird.

Im Ergebnis zeigt sich aus Sicht der Verwaltung, dass die Gruppe der vier Regionen insgesamt eine hohe Dominanz des Individualverkehrs aufweist – höher als in der Metropolregion Stuttgart insgesamt und höher als in der Region Stuttgart. Die Landeshauptstadt Stuttgart spielt hier in einer eigenen Liga der großen Metropolen. Werden der Metropolregion Stuttgart insgesamt die zwei Vergleichs-Metropolregionen Rhein-Main und Hamburg gegenübergestellt, zeigt sich, dass in der Metropolregion Stuttgart wiederum eine deutlich höhere Pkw-Affinität als in den beiden anderen Metropolregionen besteht. Nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung liegen damit die vier Regionen einschließlich Heilbronn-Franken beim motorisierten Individualverkehr deutlich an der Spitze.

Dieses hohe Niveau schlägt sich entsprechend auf die anderen Verkehrsträger nieder, die die niedrigsten Anteile aufweisen; hier stehen die vier Regionen eher am unteren Ende.

Dieses Bild wird durch weitere markante ‚Spitzen‘-Ergebnisse ergänzt:

Die vier Regionen weisen mit 80% der Befragten den höchsten Autobesitz und mit 73% den niedrigsten Fahrradbesitz auf; nur 15% der Haushalte verfügen über kein Auto, aber 34 % über mehr als ein Auto. Beim ModalSplit weist der Individualverkehr mit 64% in den vier Regionen den höchsten Wert auf, in der Metropolregion Stuttgart sind es 62%, bundesweit 57%. Mit 58% an der Spitze liegen die vier Regionen auch bei der Quote derer, die für ihre täglichen Wege ausschließlich das Auto nutzen. Mit 28% am geringsten ist gleichzeitig die multimodale Nutzung.

64% der Mitglieder von Carsharing-Anbietern greifen weniger als einmal im Monat zum Carsharing-Auto, in den vier Regionen sind nur 2% der Haushalte bei einem oder mehreren Anbietern Mitglied. Realistisch betrachtet dürfen daher aus Sicht der Verwaltung die Erwar-

tungen zum Beispiel hinsichtlich der Entscheidung eines Haushaltes, einen Pkw abzuschaffen oder gar nicht erst anzuschaffen nicht zu hoch ausfallen, wengleich Carsharing einen wichtigen Baustein in einer nachhaltigeren Alltagsmobilität darstellt.

Der hohe Anteil des Versorgungs- und Freizeitverkehrs von 68% aller Wege in den vier Regionen stellt mit seiner dispersen Struktur eine besondere Herausforderung für den ÖPNV dar, insbesondere in ländlich strukturierten Räumen. Da ein Auto in der Regel verfügbar ist, werden die an der Spitze stehenden 12,7 km durchschnittlich täglich zurückgelegte Wegelänge meist nicht mit dem ÖPNV zurückgelegt. Nur 5% der Befragten in den vier Regionen sind ÖV-Nutzer.

Trotz aller Restriktionen liegt die Zufriedenheit der Autofahrer mit 68% nach den Radfahrern am zweithöchsten. Auffallend ist die niedrige Zufriedenheit beim Öffentlichen Verkehr: In der Metropolregion Stuttgart sind 41% damit zufrieden/sehr zufrieden, in den vier Regionen 38%, in ländlichen Regionen 31%.

Zusammenfassend lässt sich aus Sicht der Verwaltung feststellen, dass auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität und Verkehrswende, die die Bürger mitnimmt und von ihnen akzeptiert und genutzt wird, zahlreiche Stellschrauben vorhanden sind, die es zu betätigen gilt. Ergebnisse in anderen Räumen zeigen, was möglich ist, auch wenn vieles nicht 1:1 umsetzbar ist. Hier hat die jeweilige raumstrukturelle Situation wesentliche Bedeutung: Was in der hochverdichteten Metropole Stuttgart gut funktioniert, muss in ländlichen Räumen noch lange kein Erfolgsmodell sein. Deshalb muss vor allem in den von ländlichen Räumen geprägten Regionen, in denen wie in der Region Heilbronn-Franken etwa 50% der Bevölkerung im Ländlichen Raum leben, nach spezifischen Lösungen gesucht werden, um Fortschritte bei der nachhaltigen Mobilität zu erzielen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme