

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	05.02.2019	öffentlich	Kenntnisnahme

## Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

### I. Beschlussantrag

Das Gremium nimmt die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung durch das Büro Brenner Bernard Ingenieure zur Kenntnis.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr vom 17.04.2018 hat das Gremium beschlossen, Angebote zur Ermittlung des Modal-Splits nach dem vorgestellten Exposé einzuholen und unter Einbindung der Fraktionen ein geeignetes Büro auszuwählen (vgl. BU 2018/066). Der Auftrag wurde anschließend an das Büro Brenner Bernard Ingenieure aus Aalen vergeben, das zum Ende des vergangenen Jahres seine Ergebnisse übermittelt hat. Die Expertise wurde unter anderem mit Blick auf den für das 1. Quartal 2019 einzureichenden Rezerifizierungsantrag „Fahrradfreundlicher Landkreis“ durchgeführt. Gleichzeitig sollte eine aktuelle Bestandsaufnahme des Modal Splits im Landkreis Göppingen erfolgen.

In zwei unterschiedlichen, sich ergänzenden Verfahren wurde der aktuelle Stand des Radverkehrs im Landkreis überprüft:

- Zählungen:

An insgesamt 33 wichtigen Radwegquerschnitten wurde per Videokamera das Radverkehrsaufkommen an einem Tag zwischen 6 und 22 Uhr gezählt.

- Haushaltsbefragung:

Zum anderen wurden 6.000 Haushalte im Landkreis nach dem Zufallsprinzip angeschrieben und gebeten, ihr Mobilitätsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag detailliert zu dokumentieren.

Die hierfür verwendeten Fragebögen wurden vom Planungsbüro erstellt und entsprechen den Richtlinien zur Ermittlung des Modal-Splits. Von den angeschriebenen Haushalten haben ca. 13% die ausgefüllten Fragebögen

zurückgeschickt. Laut Brenner Bernard Ingenieure liegt dieser Wert im Mittelfeld des üblicherweise zu erwartenden Rücklaufs. Genauere Informationen zur Methodik der Haushaltsbefragung können der Anlage 1 entnommen werden.

### *Radspezifische Ergebnisse der Zählungen*

Die Zählungen an den 33 Standorten haben sehr unterschiedliche Werte ergeben. Mit 918 Radfahrenden am Tag wurde am Standort „Stuttgarter Straße“ in Geislingen ein landkreisweiter Spitzenwert ermittelt. Grund dafür ist der große Schülerstrom zwischen Kuchen und Geislingen, was deutlich an der Tagesganglinie (siehe Anlage 2, Standort Q25) abgelesen werden kann. Ebenfalls zufriedenstellende Ergebnisse brachten die drei Zählstellen zwischen Göppingen und Eislingen (Q14-16) mit insgesamt 1.236 Radfahrenden. Aufgrund der dichten Siedlungsstruktur ist davon auszugehen, dass in diesem Bereich noch ein deutlich höheres Potenzial vorhanden wäre. Alle drei vorhandenen Verbindungsstrecken weisen Nachteile auf:

- Nordverbindung: Bordsteinradweg an stark belasteter Landesstraße, dennoch mit dem höchsten Anteil von rd. 600 Radfahrenden, da direkt und durchgehend geführt
- Verbindung entlang der Fils: umwegig und teilweise nur in geschotterter Fahrbahn
- Verbindung entlang der B 10 alt: Infrastruktur lückenhaft, mit hohem Verkehrsaufkommen auf der Straße und zahlreichen Signalanlagen

Relationen, die aufgrund der topografischen oder infrastrukturellen Gegebenheiten weniger optimale Voraussetzungen zeigen, fallen durch unterdurchschnittliche Radverkehrsaufkommen auf. Zwischen Jebenhausen und Göppingen waren an einem Tag beispielsweise gerade einmal 197 Radfahrende unterwegs. Hier müssen allerdings auf kurzer Strecke auch deutlich Höhenmeter überwunden werden. Die Verbindung zwischen den Stadtteilen Holzheim, St. Gotthardt und Ursenwang und der Göppinger Innenstadt, die nahezu ohne größere Steigung bewältigt werden kann, weist im Bereich Holzheim Mängel in der Fahrradinfrastruktur auf, die vor allem in der umwegigen Führung durch Wohnbereiche zu sehen sind. Möglicherweise liegt deshalb das Radverkehrsaufkommen auch hier bei lediglich 273 Radfahrenden.

Um die Entwicklungen des Radverkehrs dauerhaft überprüfen zu können, sollte ein Monitoring-Konzept eingeführt werden. Nach Aussagen des Planungsbüros bietet sich hier eine Mischung aus Dauerzählstellen, regelmäßigen Tageszählungen und Befragungen der Radfahrenden an. Genaueres kann der Anlage 1 ab Seite 29 entnommen werden.

## Allgemeine Erkenntnisse aus der Mobilitätsbefragung

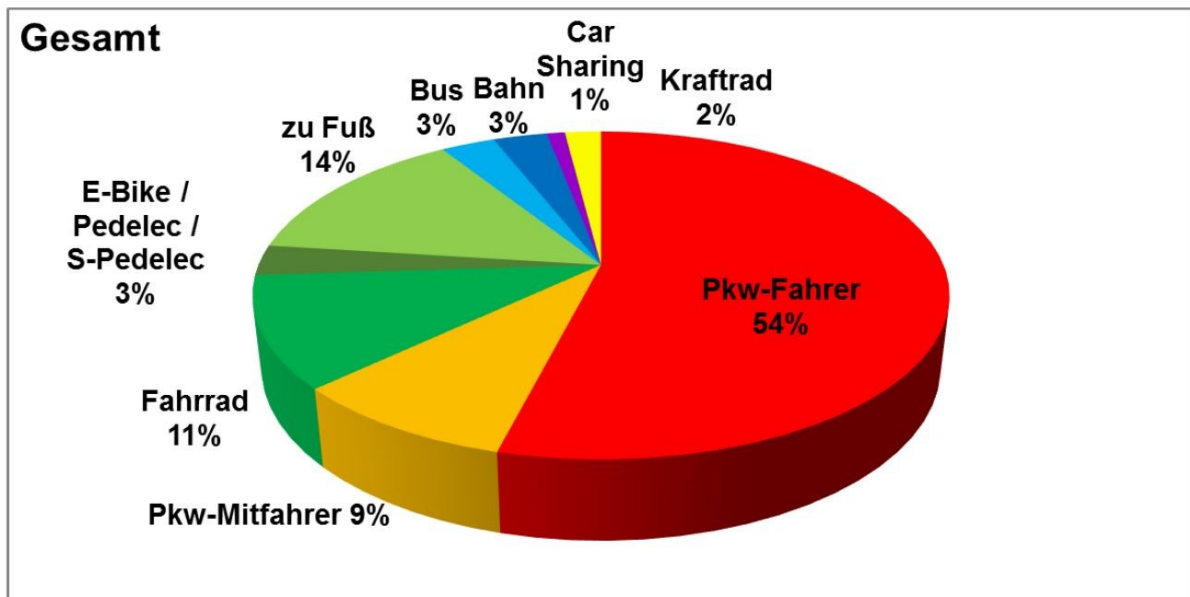


Abb. Modal-Split Landkreis Göttingen 2018

Die Richtlinien zur Erhebung des Modal-Splits legen fest, dass dieser durch Haushaltsbefragungen zu ermitteln ist. Nach Auswertung der zurückgesendeten Fragebögen hat sich, wie zu erwarten, gezeigt, dass das Auto mit 54% auch weiterhin das meist genutzte Verkehrsmittel im Landkreis Göttingen ist. Erfreulich war der hohe Anteil des Radverkehrs (Fahrrad + Pedelec insgesamt 14%). Dieser Wert konnte im Vergleich zu den Schätzungen des Planungsbüros VIA aus dem Jahr 2010 (4-12%) signifikant gesteigert werden. Die Verwaltung hofft, dass sich diese Steigerung positiv auf die Rezertifizierung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ auswirkt.

Auch der Fußverkehr hat einen Anteil von 14% an allen Wegen im Landkreis. Unerwartet niedrig fiel hingegen der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit 6% aus. Der in Baden-Württemberg durchschnittliche Anteil des ÖPNV liegt laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) bei ungefähr 10%. Mit dem neuen Fahrplankonzept „Bus19+“ werden steigende Fahrgastzahlen erwartet.

Wie bereits aus den Zahlen der Radverkehrskonzeption ersichtlich ist, variiert der Anteil des Radverkehrs aufgrund der topografischen und siedlungsspezifischen Voraussetzungen. Auch bei der aktuellen Umfrage wurden regionale Unterschiede dargestellt (siehe Anlage 1, Seite 51). So beträgt der Radverkehrsanteil im meist flachen Voralbraum bereits stolze 18% und im schwach besiedelten und topografisch bewegten Schurwald lediglich 8%. Gemeindespezifische Auswertungen waren aufgrund der zu geringen Datengrundlage nicht möglich. Das Ziel der Radverkehrskonzeption, den Anteil des Radverkehrs bis 2020 auf durchschnittlich 15% zu erhöhen, ist damit zum Greifen nahe und erreichbar, wenn im Bemühen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Qualität, Durchgängigkeit, Beschilderung) auf allen Ebenen nicht nachgelassen wird.

Auf Seite 52 der Anlage 1 sind die Anteile der Verkehrsmittel hinsichtlich der unterschiedlichen Mobilitätszwecke (Beruf, Freizeit, Einkaufen, Bildung) dargestellt. Wie zu erwarten, ist der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs bei „Bildung“ aufgrund der Schüler und Studenten deutlich höher. Auffällig ist hingegen der sehr große Anteil des Individualverkehrs (Pkw, Krafträder) bei den Pendlern mit 68%. Für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität besteht deshalb gerade hier noch weiteres Verlagerungspotenzial und auch -bedarf auf den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad und den Fußverkehr. Im Bereich des Radverkehrs könnte eine Radschnellverbindung, wie sie derzeit durch die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Filstal geprüft wird, insbesondere Berufspendler für die Nutzung des Fahrrads überzeugen. Parallel sind die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander sowie die öffentliche Kommunikation der Angebote des Umweltverbunds von großer Bedeutung, um Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen zu bewegen. Hierzu tragen die Investitionen in DFI-Echtzeitanzeigen, die elektronischen Fahrplanauskünfte und die Integration in den VVS in erheblichem Maß bei.

Das Ergebnis der Studie zeigt generell, dass sich Investitionen in die Kommunikation und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur positiv auswirken. Um die ambitionierten Ziele für den Klimaschutz im Bereich der Mobilität einhalten zu können, ist es dringend erforderlich, auch in Zukunft nachzuhalten und weitere Anstrengungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen. Hierbei sind die Kommunen, der Landkreis sowie Land und Bund gleichermaßen gefordert.

### **III. Handlungsalternative**

Keine

### **IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten**

Ursprünglich umfasste das Angebot des Büros Brenner Bernard Ingenieure ca. 35.800 Euro netto. Aufgrund von zusätzlichen Zählquerschnitten sowie erforderlichen Nacherhebungen sind die Kosten auf ca. 45.500 Euro netto gestiegen. Im Haushalt waren 50.000 Euro eingeplant.

**V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:**

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Lärmsituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Luftsituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat