

Mobilitätsuntersuchung der Stadt Bretten

Die Stadt Bretten hat im Zuge der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts im Sommer 2019 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt. Gut 1.460 Personen aus über 714 Haushalten haben sich an dieser Erhebung beteiligt und ihre Wege an

ausgewählten Tagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten fast 5% der Bevölkerung in Bretten befragt werden. Diese Hinweise werden für die zukünftige Verkehrsplanung verwendet und fließen direkt in die aktuelle Bearbeitung des Mobilitätskonzepts ein.

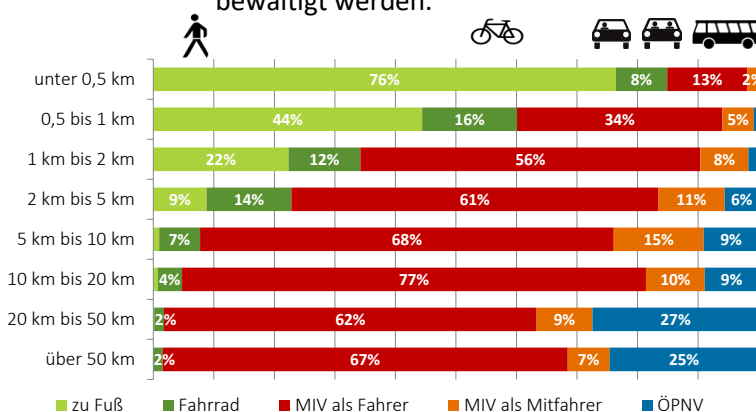
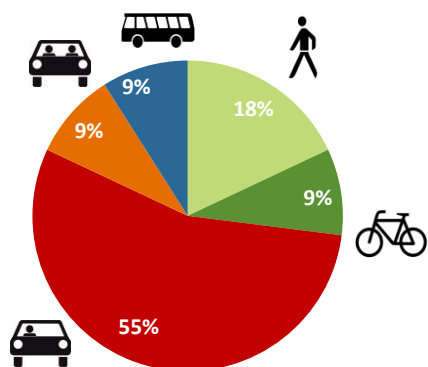
Eckdaten des Mobilitätsverhaltens

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,9 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	9,6 km
Mittlere Dauer eines Weges	23 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	86 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	105.000

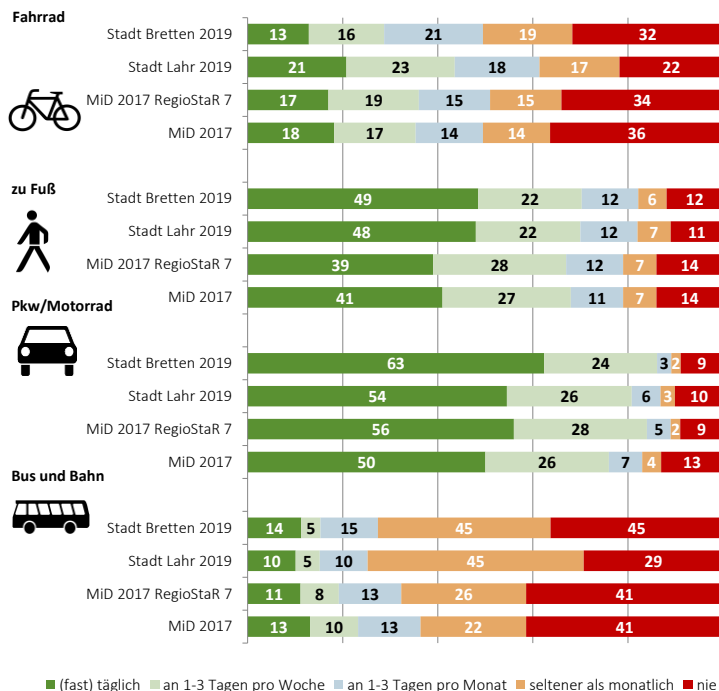
Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Die meisten Wege der Bevölkerung Bretzens werden mit dem Pkw (oder Motorrad) zurückgelegt (55% als Fahrer, 9% als Mitfahrer). Fast jeder fünfte Weg wird zu Fuß bewältigt (18%) und jeweils in 9% der Fälle das Fahrrad oder der ÖPNV gewählt. Damit weist Bretten einen höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf als strukturell vergleichbare Städte (vgl. RegioStaR nach BMVI). Dabei sind vor allem die Verkehre als Fahrer/in deutlich überdurchschnittlich (vergleichbare Städte: 46+15%). Daneben werden in Bretten jeweils etwas weniger Wege zu Fuß (21%) und mit dem Fahrrad (10%), aber etwas mehr mit dem ÖPNV zurückgelegt (8%).

Erkennbare Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl ergeben sich auch nach der Länge des Weges. Es zeigt sich, dass der ÖPNV für die Erschließung des Umlands (>20 km) eine nicht unwesentliche Bedeutung aufweist, für den städtischen Verkehr aber nur einen untergeordneten Stellenwert einnimmt. Zwar sind Rad- und Fußverkehr auf Wegen bis zu einem Kilometer noch am stärksten, dennoch fällt auf, dass der MIV bereits ab einer Wegelänge von 500 Metern eine bedeutende und ab einem Kilometer eine dominante Rolle einnimmt. Strecken bis fünf Kilometern können angesichts einer zunehmenden Verbreitung von Pedelecs zukünftig einfach mit dem Rad bewältigt werden.



Wird betrachtet, wie häufig welches Verkehrsmittel im Zeitverlauf zum Einsatz kommt, wird die Dominanz des Pkws noch deutlicher: 87% der Einwohner nutzen das Auto mindestens einmal pro Woche, fast zwei Drittel nahezu täglich. Hingegen fährt nur knapp ein Fünftel wenigstens einmal in der Woche mit Bus oder Bahn. Weitere 15% monatliche Nutzer deuten aber auf die grundsätzliche Bekanntheit des ÖPNV hin. Dieses Potenzial gilt es für eine Stärkung der Multi- und Intermodalität zu nutzen.



Bewertung der Verkehrsarten

Jedes der Verkehrssysteme (Fuß, Rad, Auto, ÖPNV) in Bretten wird nach Schulnoten schlechter bewertet als im gesamtdeutschen Vergleich. Der größte Unterschied ergibt sich bei der Bewertung des Radverkehrs (3,4 gegenüber 2,5). Dies ist gleichzeitig auch das am schlechtesten bewertete Verkehrssystem in Bretten. Am besten wurde mit 2,4 der Fußverkehr bewertet. Es folgen das Auto- und der ÖPNV (2,6 bzw. 3,0).

Hoher Pkw-Besitz

Der Pkw-Besitz der Haushalte ist überdurchschnittlich hoch - nur 3% besitzen kein Auto. In vergleichbaren Städten liegt dieser Anteil bei 15%. Dort besitzen etwa 70% der Haushalte max. einen Pkw besitzen, in Bretten sind es weniger als die Hälfte. Fast jeder fünfte Haushalt verfügt über mind. drei Fahrzeuge.

Wunsch nach Entlastung und Radwegen

Viele der genannten Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung betreffen die Entlastung der Siedlungsbereiche vom Kfz-Verkehr. Es bedarf folglich einer Bewertung der aktuellen Situation mit anschließender Abwägung möglicher Maßnahmen zur

Verbesserung. In dieser Diskussion gilt es auch zu berücksichtigen, dass die Brettener Bevölkerung sich darüber hinaus vor allem den Bau und die Verbesserung von Radwegen wünscht.

S4 ist eine echte Alternative - trotzdem Handlungsbedarf im ÖPNV

Von großer Bedeutung im ÖPNV ist die Linie S4. Knapp die Hälfte derjenigen, die regelmäßig den ÖPNV nutzen, wählen unter anderem diese Verbindung; sie kann demnach als Alternative zum MIV angesehen werden. Im Bus- und Bahnverkehr wünscht sich die Bevölkerung dennoch Verbesserungen: in erster Linie in den Bereichen Barrierefreiheit, Tarif-/Preisstruktur und Ausstattung der Haltestellen.

Wegezwecke: Mehr Freizeit als Arbeit

Die Verteilung nach dem Wegezweck liegt sehr nah am Durchschnitt vergleichbarer Städte. 25% aller Wege an einem Werktag sind Arbeitswege. 13 bzw. 16% dienen privaten Erledigungen bzw. dem Einkauf. Weitere 27% sind Freizeitwege. Daneben entfallen 4% auf dienstliche Wege, 8% auf Ausbildungswege und 7% auf Begleitwege.