

Erhebung der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Nordhausen: Die wichtigsten Befragungsergebnisse

1. Hintergrund

Im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts sollte eine repräsentative Befragung der Bevölkerung spezifische Hinweise zum Mobilitätsverhalten der Stadt Nordhausens liefern. Hierfür wurden 3.000 Bürger zwischen 18 und 80 Jahren per zufällig gezogener Einwohnermeldeamtstichprobe eingeladen. An der Befragung beteiligten sich letztlich 406 Personen (= 14%). Die nachfolgenden Ergebnisse können als repräsentativ für die Stadt Nordhausen angesehen werden.

2. Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Dominanz des Autos als Verkehrsmittel kann abgeleitet werden aus seiner Verfügbarkeit: 87% steht „jederzeit“ ein Pkw zur persönlichen Nutzung zur Verfügung, 91% der erwachsenen Bürger besitzen einen Führerschein. In 48% der privaten Haushalte steht ein Pkw bereit, in 34% sind es zwei, in 10% drei und mehr Pkw. Nur 8% der Haushalte sind „autofrei“ (siehe Abbildung 1).

Zum Vergleich: Ein fahrbereites Fahrrad steht 73% der Bürger zur Verfügung, ein E-Bike 21% (siehe Abbildung 1).

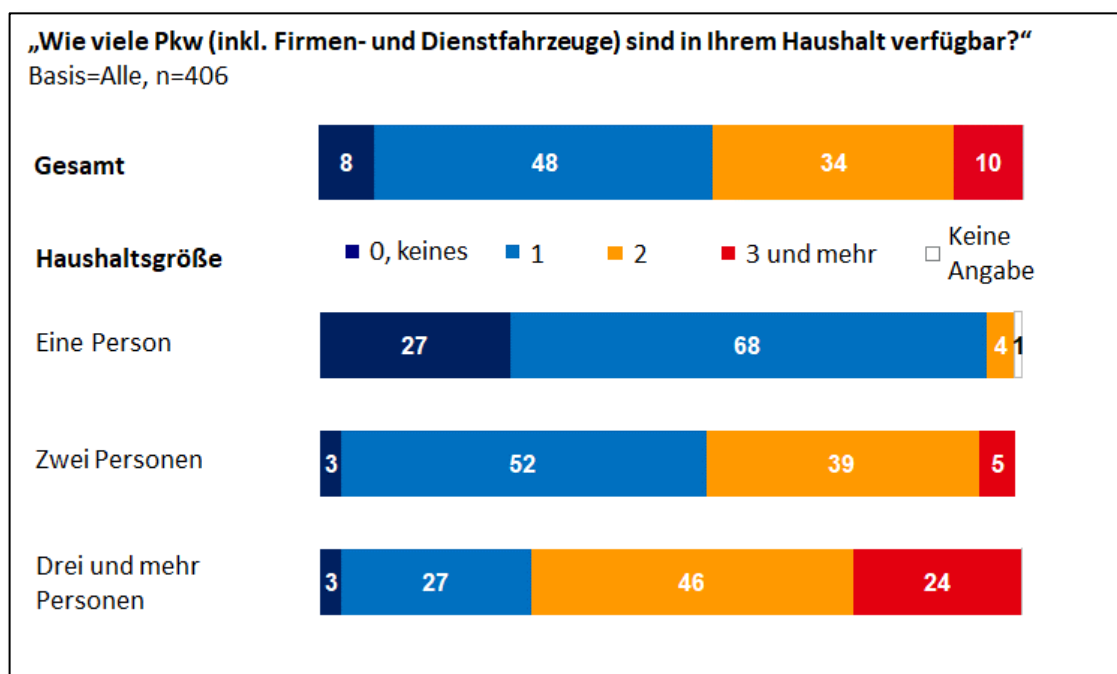


Abbildung 1: Verfügbarkeit von Pkw im Haushalt

3. Verkehrsmittelnutzung und „Modal Split“

Die meisten Wege der Bürger Nordhausens werden „per pedes“ bzw. mit dem Pkw und zurückgelegt: Jeweils 46% gehen täglich Wege zu Fuß oder nutzen einen Pkw .

Fahrrad fahren 14% täglich, öffentliche Verkehrsmittel nutzen lediglich 5%. Dieser vergleichsweise niedrige Wert hängt stark mit der Corona-Situation im Befragungszeitraum zusammen, wie Abbildung 2 verdeutlicht.

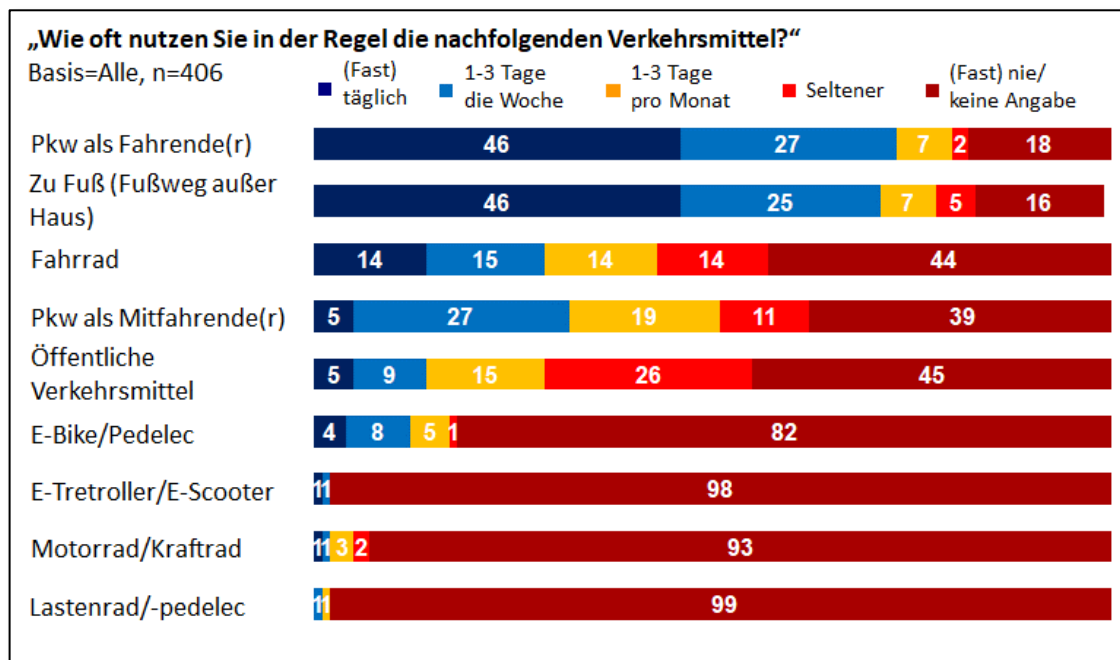


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung

Die Pkw-Fahrenden wurden zusätzlich nach den Wegezwecken gefragt. 70% der Autofahrer legen (werk)täglich den Weg zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstelle mit dem Pkw zurück, weitere 15% zumindest einmal pro Woche. Seltener wird der Pkw für Einkaufs- und Besorgungsfahrten bzw. für Freizeitwege genutzt (siehe Abbildung 3).

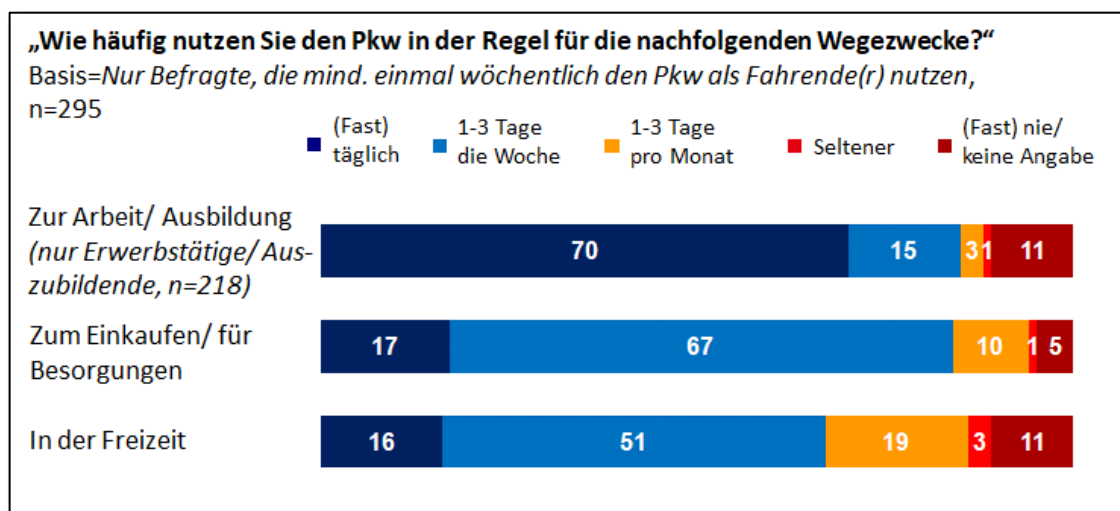


Abbildung 3: Wegezwecke bei Pkw-Nutzung

Aus den angegebenen Nutzungshäufigkeiten errechnet sich die Verkehrsmittelwahl („Modal Split“) für die Stadt Nordhausen. 38% aller Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorrad, Motorroller) als Fahrer, weitere 11% auf Mitfahrer. Damit werden etwa die Hälfte aller Fahrten und Wege der Nordhäuser Bevölkerung überwiegend im Pkw zurückgelegt, die andere Hälfte mit Verkehrsmitteln des so genannten „Umweltverbunds“: 31% Fußverkehr, 15% Radverkehr (Fahrrad und E-Bike) und 5% öffentlicher Verkehr (ÖV) (siehe Abbildung 4).

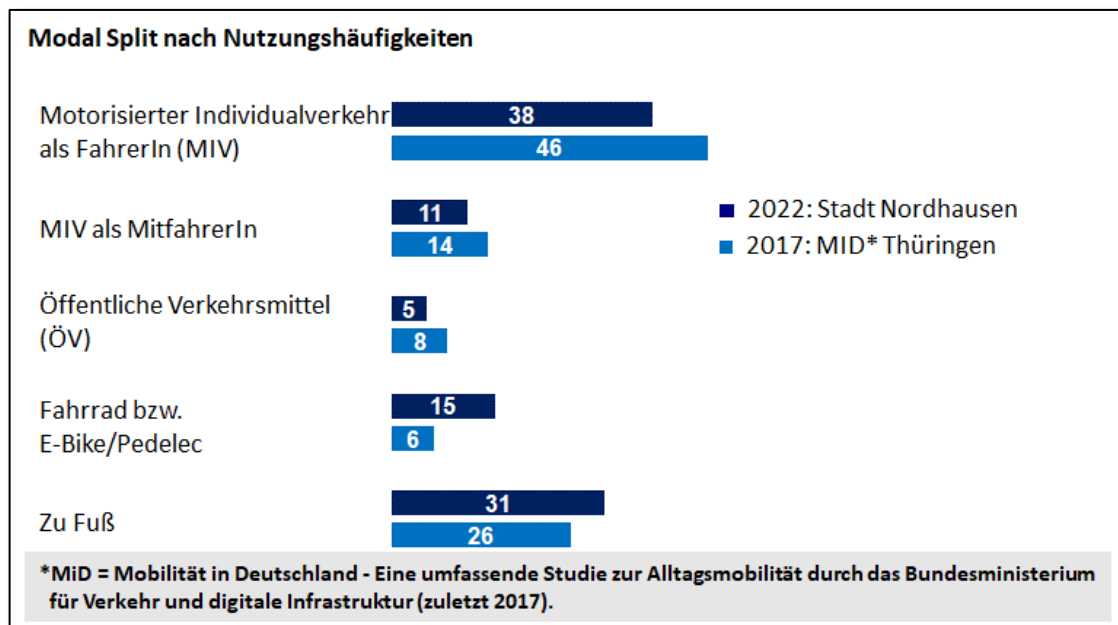


Abbildung 4: „Modal Split“ für die Stadt Nordhausen

Im Vergleich mit dem Bundesland Thüringen insgesamt fallen der vergleichsweise große Anteil an mit dem Rad zurückgelegten Wegen und der etwas geringere MIV-Anteil auf, was sich aufgrund der städtischen Struktur erklären lässt. Die Ursache des vergleichsweise geringen ÖV-Anteils 2022 wurde bereits mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie begründet, die bei dieser Verkehrsart deutschlandweit zu den größten Veränderungen geführt hat.

4. Zukünftige Pkw-Nutzung und mögliche Alternativen

Etwa ein Viertel der Bürger, die mindestens einmal in der Woche den Pkw nutzen, beabsichtigen die Pkw-Nutzung zukünftig zu verringern. Weitere 46% würden dies gerne, sehen aber keine realistische Möglichkeit hierfür. Unter den Erwerbstätigen liegt dieser Anteil mit 53% sogar noch höher (siehe Abbildung 5)

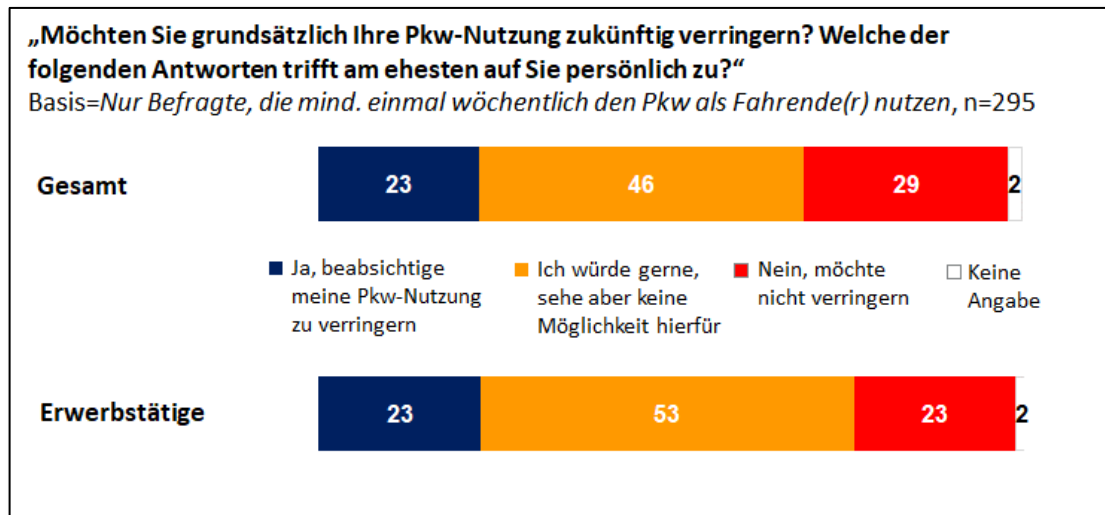


Abbildung 5: Veränderungsbereitschaft Pkw-Nutzung – Erwerbstätige

Unter den „Veränderungswilligen“ befinden sich mehr Frauen als Männer (siehe Abbildung 6).

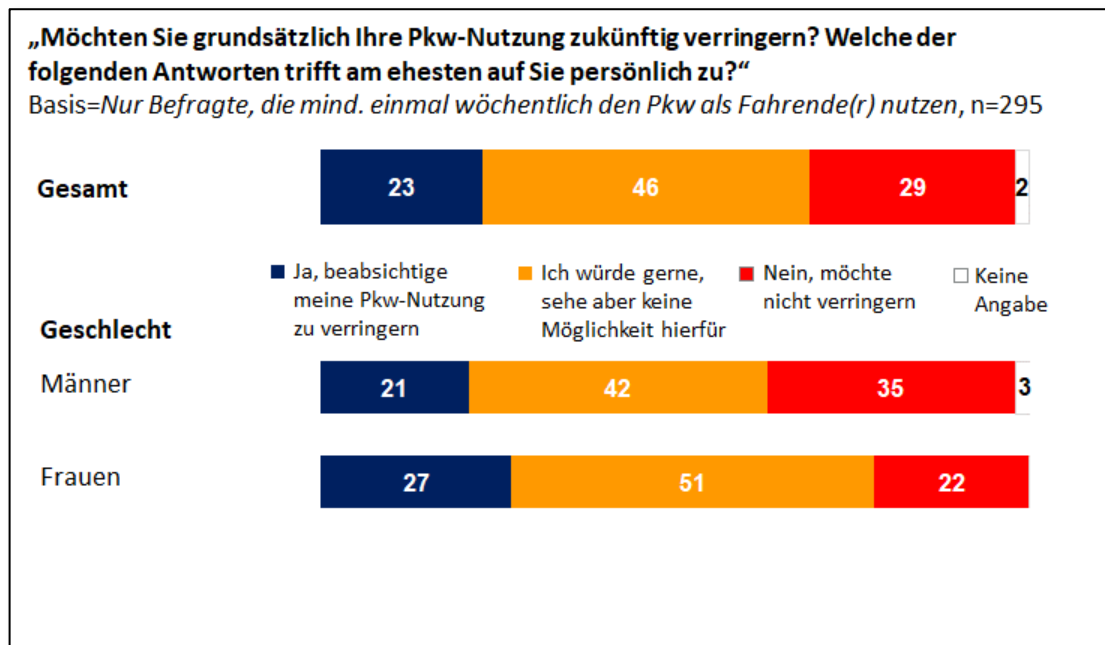


Abbildung 6: Veränderungsbereitschaft Pkw-Nutzung – nach Geschlecht

Für diejenigen Bürger, die beabsichtigen, ihre zukünftige Pkw-Nutzung zu verringern, kommen vor allem das Fahrrad (für 63%), öffentliche Verkehrsmittel (60%) sowie ein Pedelec / E-Bike (40%) in Frage. (Abbildung 7)

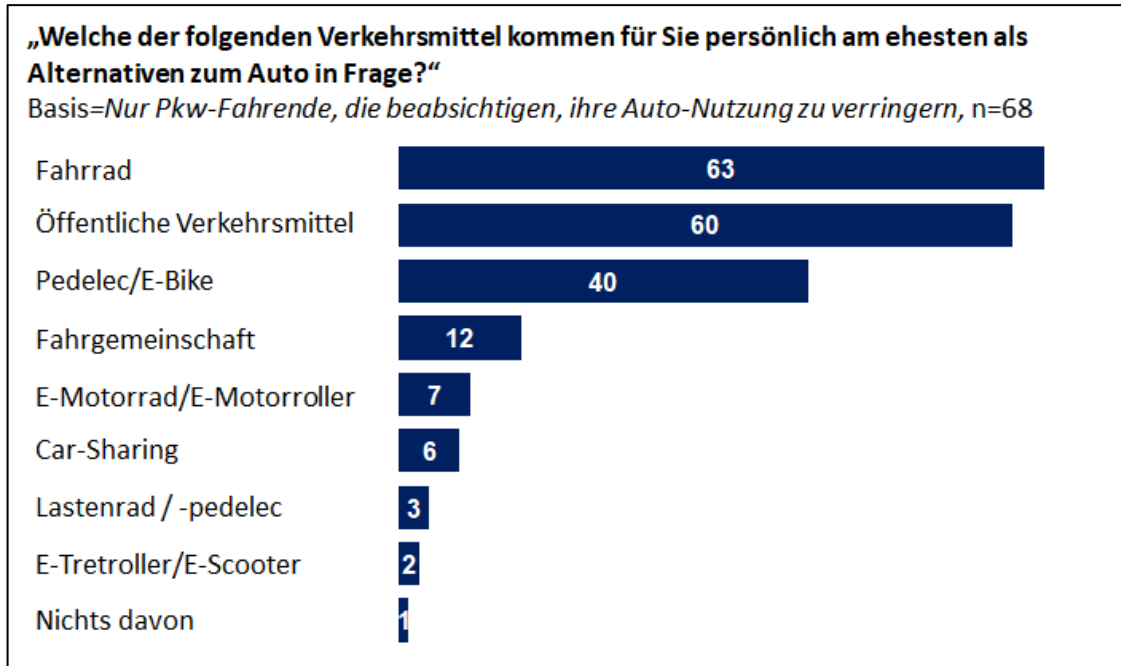


Abbildung 7: Alternativen zum Auto

Car-Sharing kommt nur für eine Minderheit von 7% grundsätzlich in Frage, für weitere 31% „vielleicht“, für 59% „auf keinen Fall“. Allerdings ist das Potenzial unter Jüngeren (unter 35 Jahre) deutlich höher als unter Älteren. (siehe Abbildung 8)

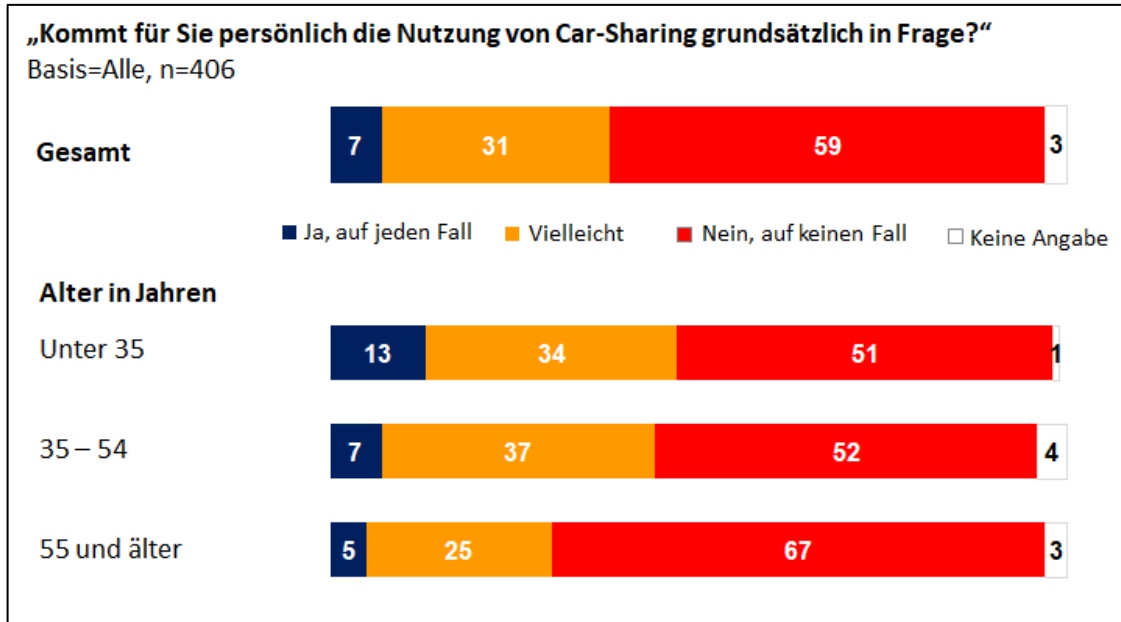


Abbildung 8: Car-Sharing als mögliche Alternative

5. Voraussetzungen für umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität

Ein recht klares Bild ergeben die Antworten auf die Frage, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit sich die Bürger umweltfreundlicher und nachhaltiger im Verkehr verhalten. Vor allem mehr bzw. bessere Radwege (59%), günstigere Fahrkartenpreise (57%), mehr ÖV-Verbindungen (43%) und Radabstellmöglichkeiten (36%) stehen im Forderungskatalog ganz oben, wie Abbildung 9 verdeutlicht.

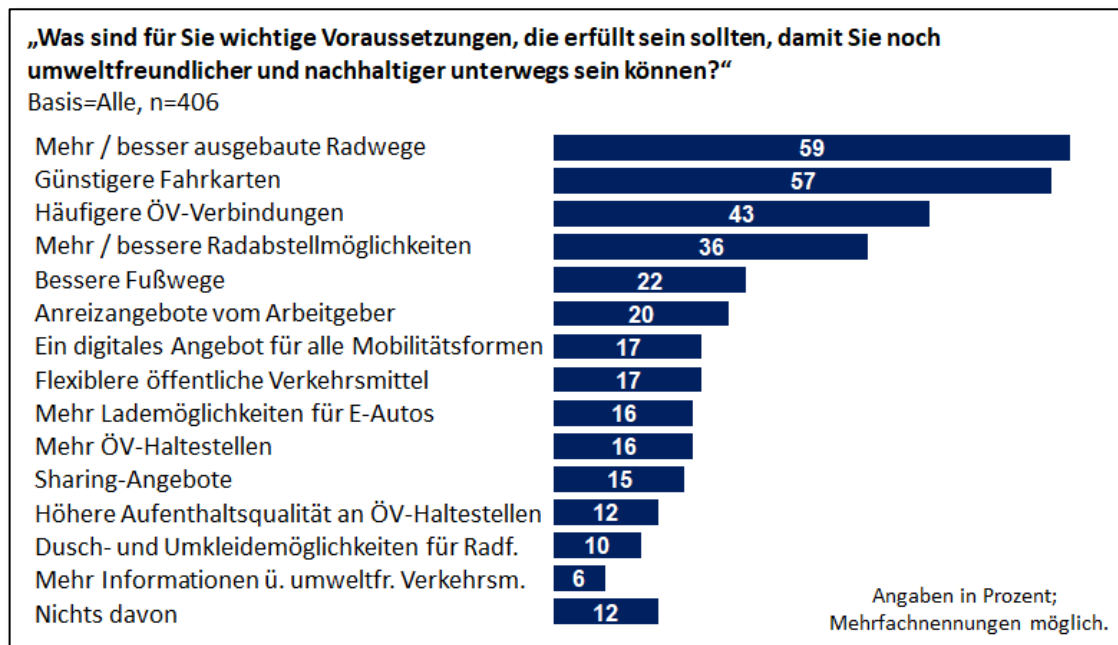


Abbildung 9: Voraussetzungen für umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität

So überrascht es wenig, dass die meisten Befragten auf die offene Frage nach Anregungen, Verbesserungsvorschlägen und Ideen zum Thema Mobilität (siehe Abbildung 10) sich am häufigsten „mehr bzw. besser ausgebaute Radwege“ wünschten, gefolgt von „günstigeren Fahrkarten“, einer „ÖV-Taktverdichtung“ sowie einem generellen „ÖV-Ausbau“.

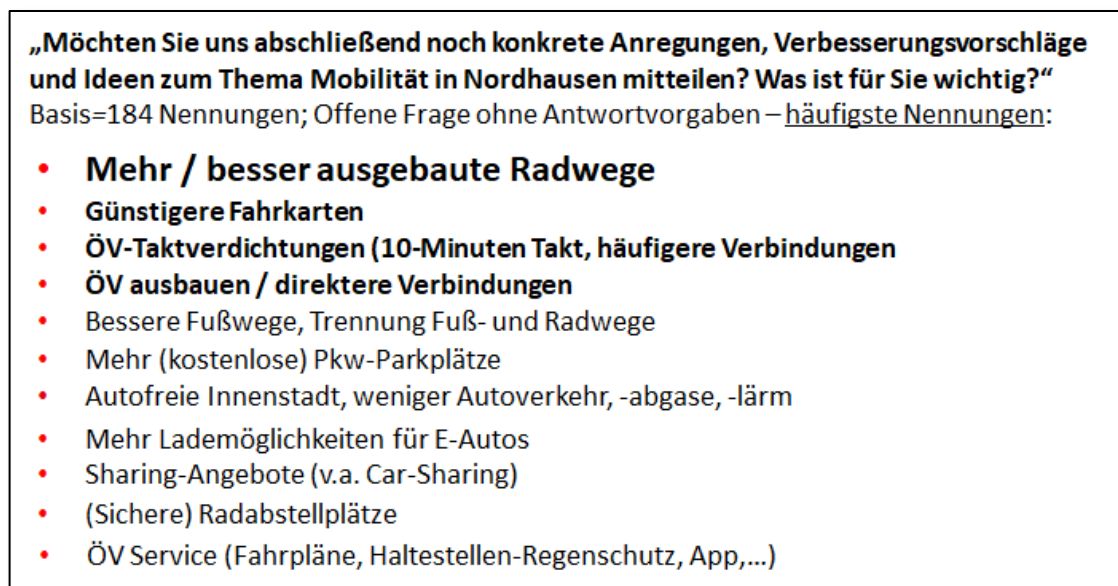


Abbildung 10: Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität

6. Fazit

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass der Pkw von Einheimischen auch in einer Stadt mit kurzen Entfernungen zu Einkauf, Dienstleistung und Freizeitzielen dominiert. Sie belegen aber gleichzeitig die große Bedeutung des Fußverkehrs, der leider nicht entsprechend wahrgenommen wird, und die steigende Bedeutung des Fahrrads als genutztes Alltagsverkehrsmittel. Die häufig geäußerte Einschätzung, dass Nordhausen aufgrund seiner Topographie keine Fahrradstadt werden kann, stimmt mit dem Verkehrsverhalten der Bürger offenkundig nicht überein. Und mit weiter zunehmender Marktdurchdringung von elektrisch unterstützten Fahrrädern wird sich die Bedeutung des Radverkehrs sicherlich noch erhöhen. Entscheidend für die künftige Verkehrsmittelwahl ist, dass der Fuß- wie der Radverkehr „bessere“, d.h. eigenständige, sichere Wegeflächen bereitgestellt bekommen, was von den Befragten ausdrücklich gewünscht wird.

Zwei Faktoren trugen dazu bei, dass öffentliche Verkehrsmittel im Frühjahr 2022 eher selten genutzt wurden: Neben den Folgen der coronabedingten Warnungen vor einer Nutzung von Bahnen und Bussen führte die 2021 erfolgte Umstellung des Straßenbahntaktes von 10 auf 15 Minuten zu Unzufriedenheit in der Bevölkerung. Es kann nur spekuliert werden, dass sich diese Verärgerung auf die individuelle Verkehrsmittelwahl ausgewirkt hat.

Eine einzelne Befragung kann trotz seiner statistischen Genauigkeit kein allgemeingültiges Bild abgeben. Welche mittelfristigen Folgen die Corona-Pandemie auf Verkehrsmittelwahlentscheidungen hat bzw. wie sich die gestiegenen Mineralölpreise auf die Pkw-Nutzung auswirken werden, kann nur mit einer (oder mehrerer) methodisch identischer Erhebungen in den nächsten Jahren aufgezeigt werden.