

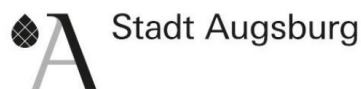
AUGSBURGER MOBILITÄTSPLAN

ONLINE- BETEILIGUNG

KURZBERICHT



Herausgeber



Stadt Augsburg

Stadt Augsburg - Tiefbauamt

Abt. Verkehrsplanung

Annastraße 16

86150 Augsburg

mobilitaetsplan@augsbuurg.de

Inhalte / Textverantwortung



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

team ewen

| Konflikt- und Prozessmanagement

Team Ewen GbR

Hügelstraße 19

64283 Darmstadt

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Juli 2022

Projektförderung

Die Erstellung des Augsburger Mobilitätsplans wird durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Rahmen des Programms Nr. 439 „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ mit einem Zuschussbetrag von maximal 300.000 Euro gefördert.



Wichtiges auf einen Blick...

Mehr als **1.700** Personen nahmen an der Onlinebeteiligung teil.

Die Onlinebeteiligung war **keine** repräsentative Umfrage.

80 % der Befragten sind bereit für Alltagswege **seltener den privaten Pkw** zu nutzen.

Rund 60 % halten bei attraktiven Alternativen einen **privaten Pkw für nicht erforderlich**.

Zentrale Handlungsschwerpunkte sind laut Teilnehmenden **die Stärkung der Nahmobilität und ein attraktiveres ÖPNV-Angebot**.

1 Allgemeine Informationen

Im Rahmen der Aufstellung des Augsburger Mobilitätsplans wurde als Teil der Beteiligung der Öffentlichkeit eine Onlinebeteiligung durchgeführt. Vom 13.05.2022 bis 10.06.2022 hatten alle Interessierten die Möglichkeit, über die Homepage der Stadt Augsburg (www.augsburg.de) an der Befragung teilzunehmen. Insgesamt lagen nach Schließen der Befragung Antworten von 1.710 Personen vor. Wenngleich dies einem guten Rücklauf entspricht, sind die folgenden **Ergebnisse dieser Befragung nicht repräsentativ**. Die Befragung war nicht als solche angelegt, sondern sollte dazu dienen, ein Meinungsbild der Augsburger Bevölkerung einzuholen. Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig und, gleichwohl die Befragung umfangreich beworben wurde, war eine Selbstinformation für die Teilnahme nötig. Dadurch sind, wie dies bei Befragungen oftmals der Fall ist, einige Gruppen der Stadtgesellschaft überrepräsentiert, andere dagegen unterrepräsentiert in den Ergebnissen abgebildet. Repräsentative Daten zum Mobilitätsverhalten bietet das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (kurz: SrV). Die letzten Daten der SrV für Augsburg stammen aus dem Jahr 2018. Für das Jahr 2023 ist eine Aktualisierung vorgesehen. Dennoch vermitteln die Ergebnisse dieser Befragung im Rahmen des Augsburger Mobilitätsplans einen guten Eindruck über aktuell relevante Themen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Augsburg.

2 Fragebogeninhalt

Der Fragebogen setzt sich aus fünf Teilen zusammen:

1. Persönliche Angaben zur Mobilität: Hier wurden neben dem Wohnort zum Beispiel der Erwerbsstatus bzw. die Lebensphase, die Verkehrsmittelverfügbarkeit oder die allgemeine Verkehrsmittelnutzung abgefragt.
2. Persönliche Einstellung und Bereitschaft zur Verhaltensänderung im Mobilitätsverhalten: Im zweiten Block wurden Thesen zur persönlichen Einstellung und Bereitschaft zur Verhaltensänderung im Mobilitätsverhalten gestellt.
3. Prioritäten für die Stadt Augsburg im Bereich Mobilität: Anhand von Thesen konnten in diesem Fragebogenblock zentrale Handlungsschwerpunkte für die Mobilität in Augsburg priorisiert werden.
4. Einschätzung der künftigen Raumverteilung des Straßenraums: Eine Einschätzung, welchem Verkehrsmittel bzw. ob Grünflächen künftig mehr oder weniger Fläche im Straßenraum zustehen sollte, stand im Fokus dieses vierten Blocks des Fragebogens.
5. Offene Frage: Abschließend bestand die Möglichkeit, in einer offenen Frage weitere allgemeine Kommentare zur Mobilität in der Stadt Augsburg anzubringen.

Im Folgenden werden ausgewählte Ergebnisse dieser Fragestellungen, die im besonderen Maße für die Bearbeitung des Augsburger Mobilitätsplans von Relevanz sind, zusammenfassend vorgestellt. Die Auswertung und Veröffentlichung der Anmerkungen im fünften Teil der Befragung

(offene Frage) wird auf Grund der Vielzahl an eingegangen Antworten separat erfolgen und der Stadt Augsburg im Anschluss zur Verfügung gestellt.

3 Überblick über die Ergebnisse

3.1 Persönliche Angaben zur Mobilität

Eingangs werden grundlegende Fragen zur individuellen Mobilität bzw. den individuellen Mobilitätsvoraussetzungen gestellt. Zum einen soll so die demographische Zusammensetzung der Teilnehmenden abgeleitet werden. Des Weiteren sollen sie aber auch zeigen, welche Gruppen mit der Befragung erreicht werden konnten und welche weniger stark vertreten waren.

Die teilnehmenden Personen stammen aus allen Stadtteilen Augsburgs. Der Großteil wohnt jedoch in der Innenstadt. Insgesamt kommen 427 Personen bzw. 28 % der Teilnehmenden aus dem Zentrum der Stadt und nehmen daher großen Einfluss auf die folgenden Ergebnisse. Die zweitgrößte Gruppe stellen Teilnehmende dar, die nicht aus Augsburg stammen (13 %).

Abbildung 1: Wohnort der Teilnehmenden in % (n=1.708)
(„Wo wohnen Sie?“)

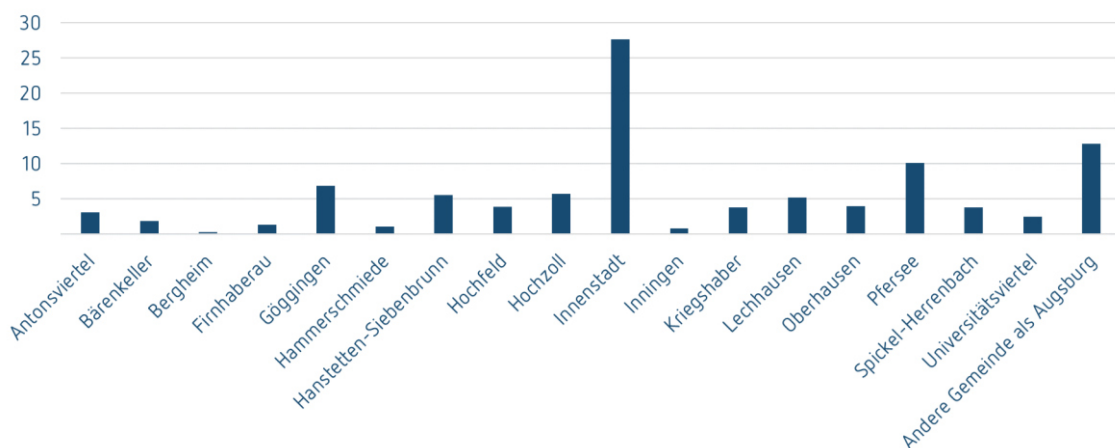
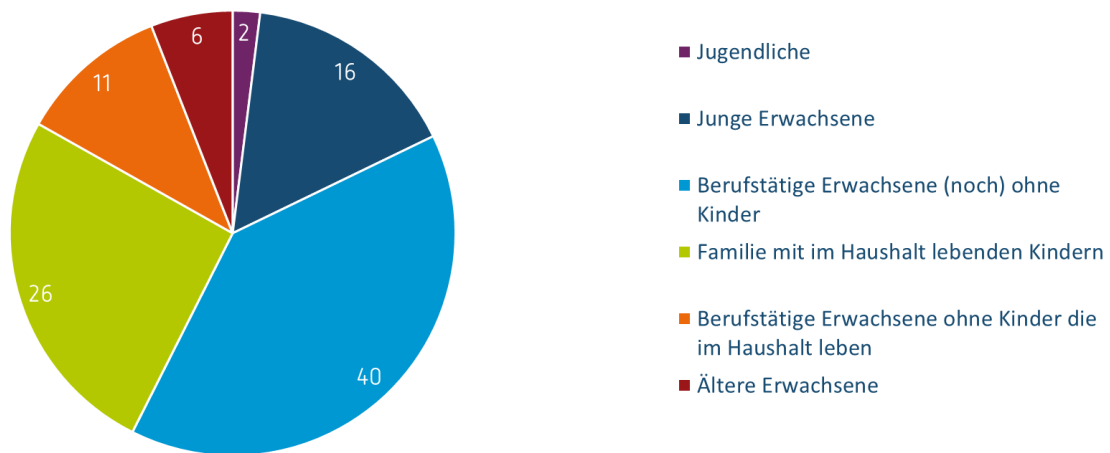


Abbildung 2: Erwerbsstatus der Teilnehmenden in % (n=1.697)
(„Welcher Gruppe würden Sie sich am ehesten zuordnen?“)

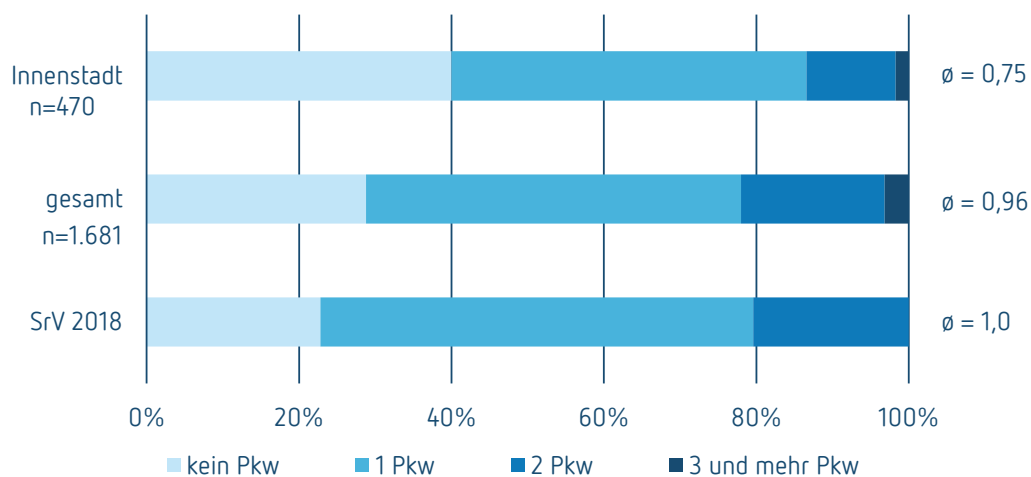


Hinsichtlich der Art der Haushalte aus denen die Teilnehmenden kommen bzw. der Erwerbstätigkeit und Lebensphase, haben mehrheitlich berufstätige Erwachsene (noch) ohne Kinder (40 %) teilgenommen. Es folgen Familien mit im Haushalt lebenden Kindern (26 %) und junge Erwachsene (16 %). Ältere Erwachsene entsprechen 6 % der Teilnehmenden. Die Gruppe der Teilnehmenden stellt sich demnach gegenüber der tatsächlichen Bevölkerungsstruktur vermutlich tendenziell jünger dar. Dies gilt es bei den folgenden Ergebnissen zu berücksichtigen. Es ist anzunehmen, dass auf Grund der Teilnehmendenstruktur vermutlich gute Aussagen zu künftig relevanten Verkehrsthemen getroffen werden können, da die betreffende Bevölkerungsgruppe umfangreich an der Befragung teilgenommen hat.

Pkw-Ausstattung der Haushalte

Die Ausstattung eines Haushalts mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad, Roller), aber auch Zeitkarten (Job-Tickets, Monatskarten, aktuell 9-Euro-Ticket) sowie Abonnements und Mitgliedschaften (Carsharing), stellt ein wesentliches Merkmal der individuellen Mobilitätsvoraussetzungen dar. Betrachtet man die Gesamtstadt liegt die Quote insgesamt bei 0,96 Pkw pro Haushalt. Aus der repräsentativen Haushaltsbefragung SrV 2018 ist bekannt, dass gut 20% der Haushalte in Augsburg über keinen Pkw verfügen. Unter den Teilnehmenden der Onlinebefragung war diese Gruppe mit fast 30% also leicht stärker vertreten. Im Durchschnitt entspricht die Haushaltsmotorisierung der Teilnehmenden mit 0,96 Pkw/Haushalt jedoch recht gut dem im Rahmen der SrV ermitteltem Wert (1,0 Pkw/Haushalt). Betrachtet man dagegen nur die Innenstadt liegt die Pkw-Besitz-Quote unter den Umfrageteilnehmenden nur bei 0,75 Pkw pro Haushalt. Die niedrigere Pkw-Ausstattung in der Innenstadt deutet auf die geringere Notwendigkeit eines Pkws hin, je zentraler der Wohnort ist. Dies kann in der Kommunikation und Diskussion um die Pkw-Ausstattung und -Nutzung in der Innenstadt von Bedeutung sein.

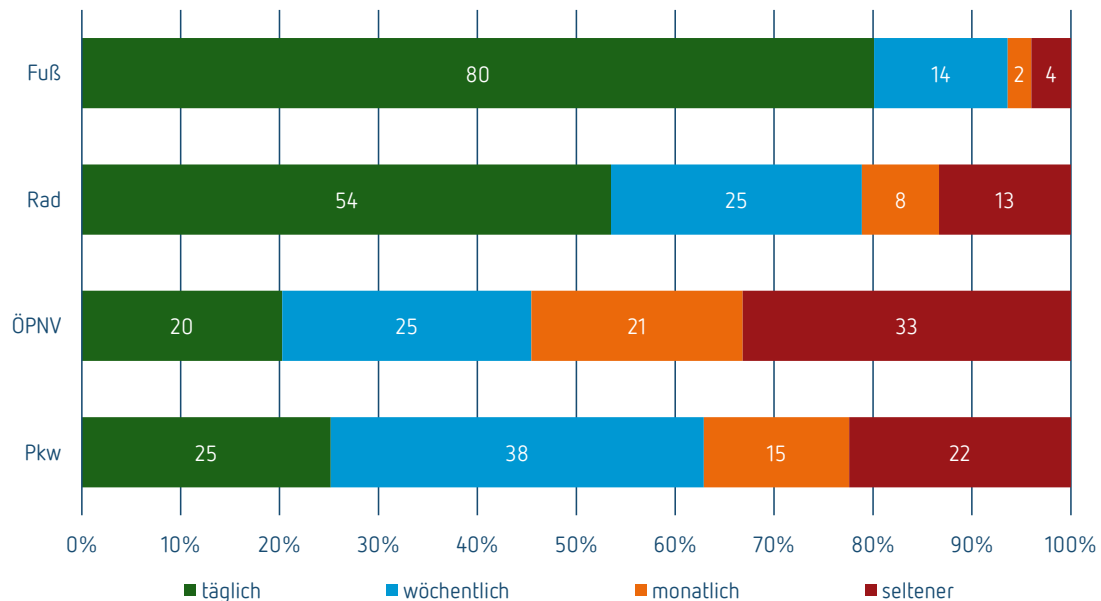
Abbildung 3: Pkw-Ausstattung der Haushalte der Teilnehmenden in %
(„Über wie viele eigene Pkw verfügt Ihr Haushalt?“)



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

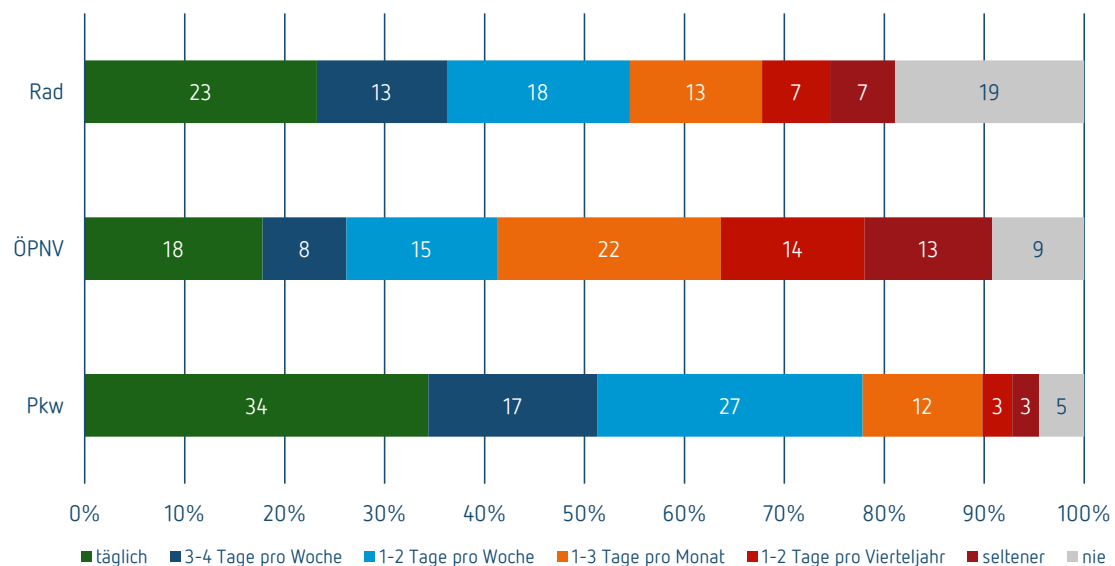
Die Frage nach der Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zeigt auf, wie sich die Alltagsmobilität der Augsburgerinnen und Augsburger gestaltet. Anhand der Antworten der Teilnehmenden wird deutlich, dass der Fußverkehr das „Jedermann und Jederzeit-Verkehrsmittel“ ist, da 80 % der Befragten täglich zu Fuß unterwegs sind. Annähernd so viele nutzen ebenso das Fahrrad mindestens wöchentlich. Dabei fällt auf, dass dieses Verkehrsmittel von über der Hälfte der Teilnehmenden täglich genutzt wird. Geringer fällt dagegen die Nutzung des ÖPNV und des Pkw aus. Der öffentliche Nahverkehr wird von jeder fünften Person täglich genutzt. Ein weiteres Viertel greift auf das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wenigstens einmal in der Woche zurück. Demgegenüber bewegt sich allerdings auch ein Drittel der Teilnehmenden seltener als monatlich mit dem ÖPNV fort. In der Pkw-Nutzung betrifft dies 22 %. Lediglich ein Viertel der Befragten nutzt den Pkw täglich, 38 % wöchentlich und die verbliebenen 15 % monatlich.

Abbildung 4: Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden (n= 1.634)
 („Wie häufig benutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel im Alltag?“)



Gegenüber der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung der im Rahmen der SrV befragten Personen gibt es leichte Differenzen. So fällt die regelmäßige Nutzung des Fahrrads bei der hiesigen Befragung höher aus als in der repräsentativen und rahmengebenden SrV. In der Nutzung des ÖPNV gibt es nur geringfügige Abweichungen. Dagegen ist eine weniger intensive Nutzung des Pkw der Teilnehmenden der Onlinebeteiligung gegenüber der SrV festzuhalten. Insgesamt zeigt sich, dass die Personen, die an der Onlinebeteiligung teilgenommen haben, eine überdurchschnittliche Affinität gegenüber nachhaltigen Mobilitätsformen aufweisen.

Abbildung 5: Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung (SrV 2018)



Charakteristik der Teilnehmendengruppe

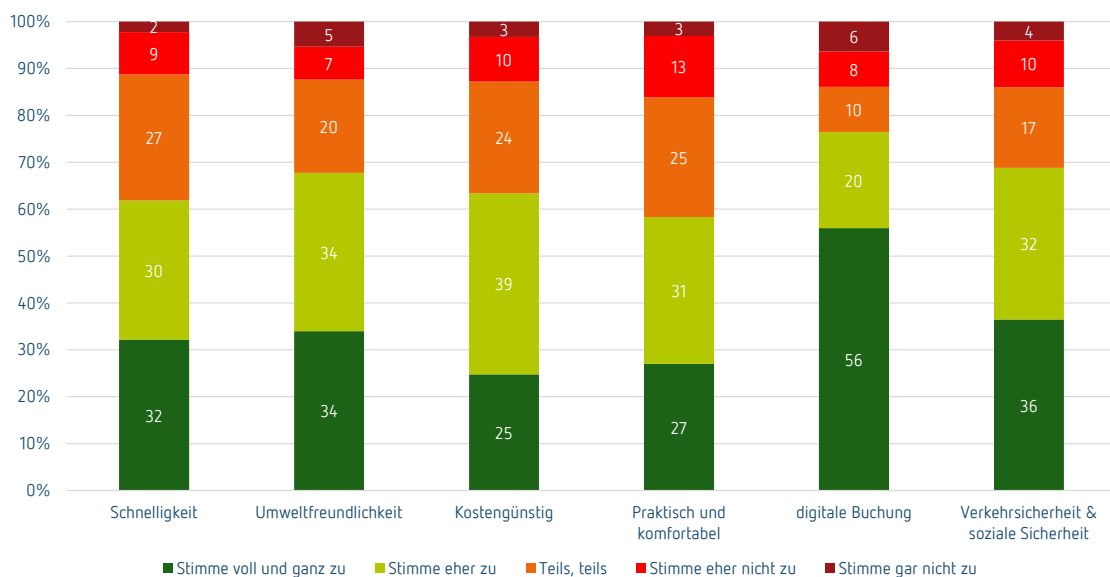
Die Gruppe der Teilnehmenden hat keinen repräsentativen Charakter für ganz Augsburg – im Gegensatz zu den Daten der SrV. Dies war jedoch auch nicht Ziel der Onlinebeteiligung. Mit der Beteiligung sollte stattdessen ein Stimmungsbild eingefangen werden. Auffällig bei der hiesigen Befragung ist zum einen, dass insbesondere Personen aus der Innenstadt erreicht wurden und teilgenommen haben. Anhand der Daten wird darüber hinaus deutlich, dass diese tendenziell jünger als der Bevölkerungsdurchschnitt sind. Die Teilnehmenden ordnen sich zu großen Teilen der Gruppe der erwerbstätigen Erwachsenen (noch) ohne Kinder, Familie mit im Haushalt lebenden Kindern oder jungen Erwachsenen zu. Ältere Personen haben dagegen im Vergleich zur tatsächlichen Bevölkerungsverteilungen unterdurchschnittlich oft an der Befragung teilgenommen. Hinsichtlich der Mobilitätsvoraussetzungen fällt auf, dass die Pkw-Verfügbarkeit der Teilnehmendengruppe etwas unter dem Durchschnitt der Augsburger Bevölkerung liegt. Bei der Verkehrsmittelnutzung zeigt sie sich affin gegenüber nachhaltigen Mobilitätsformen. Insbesondere die Nutzung des Fahrrads fällt deutlich intensiver aus, als es die repräsentativen SrV-Daten zeigen.

3.2 Persönliche Einstellung und Bereitschaft zur Verhaltensänderung

Die Befragung sollte ebenso den Einfluss verschiedener Aspekte auf das individuelle Wegeverhalten aufdecken. Dazu wurde um die Zustimmung der Teilnehmenden zu folgender Aussage „Für mich persönlich ist bei der Verkehrsmittelwahl wichtig...“ hinsichtlich dieser Aspekte gebeten: Schnelligkeit, Umweltfreundlichkeit, Kostengünstig, Praktisch und komfortabel, digitale Buchung, Verkehrssicherheit & soziale Sicherheit.

In der Auswertung fällt auf, dass die Teilnehmenden einen hohen Wert auf digitale Angebote legen. Über die Hälfte stimmen der Aussage voll und ganz zu, weitere 20 % stimmen eher zu. Die Aspekte Schnelligkeit, Umweltfreundlichkeit und Verkehrssicherheit erfahren jeweils von etwa einem Drittel die volle Zustimmung. Die geringste Zustimmung entfällt auf kostengünstige Wege (25 % volle Zustimmung, 39 % Zustimmung) sowie praktische und komfortable Wege (27 % volle Zustimmung, 31 % Zustimmung).

Abbildung 6: Persönliche Einstellung bei privaten Wegen in % (n=1.712)
(„Für mich persönlich ist bei der Verkehrsmittelwahl wichtig...“)



Die folgende Tabelle 1 zeigt die persönliche Einstellung bei privaten Wegen je nach Lebensphasengruppe. Dabei zeigen sich einige interessante Unterschiede. Älteren Erwachsenen kommt es weniger auf die Schnelligkeit an als den übrigen Gruppen. Die größte Bedeutung hat sie dagegen bei jungen Erwachsenen. Hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit gibt es nur geringe Unterschiede; Lediglich die Gruppe der Berufstätigen ohne Kinder hält dies für weniger bedeutsam als die anderen Gruppen. Größere Unterschiede ergeben sich bezüglich der Kosten für private Wege. Während es insbesondere für junge Erwachsene und bisweilen auch für Jugendliche eine sehr große Bedeutung hat, fällt dies vor allem für Berufstätige ohne Kinder weniger ins Gewicht. Praktisch und komfortabel sollen private Wege zuvorderst für ältere Erwachsene sein. Jugendliche dagegen legen hierauf am geringsten Wert. Ein anderes Bild zeigt sich bei der digitalen Buchung von

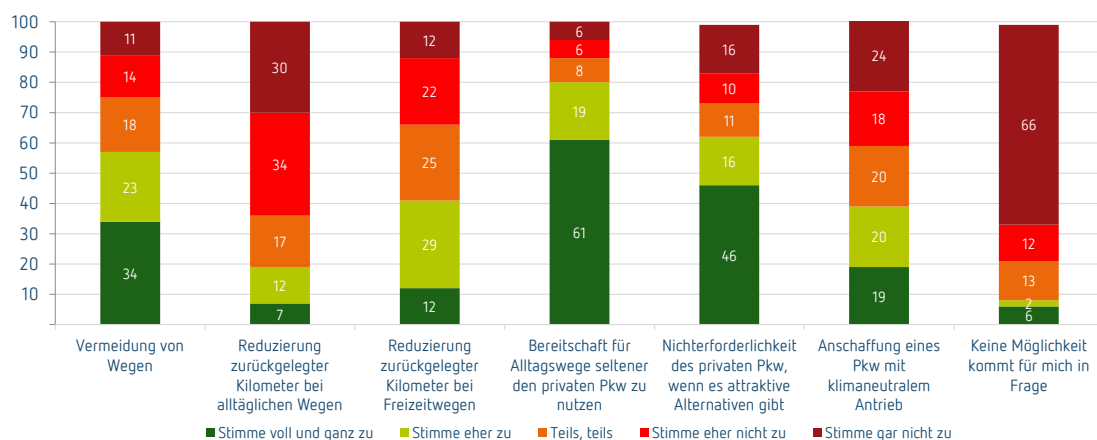
Verkehrsmitteln. Junge Erwachsene und Berufstätige (noch) ohne Kinder zeigen sich demgegenüber besonders offen. Jeder fünfte ältere Erwachsene stimmt dagegen gar nicht zu. In der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit zeigt sich letztgenannte Gruppe wieder gegenteilig. Eine hohe Zustimmung zeugt hier von hoher Relevanz für diese Gruppe. Auch Familien und Jugendliche stimmen vermehrt zu.

Tabelle 1: Persönliche Einstellung bei privaten Wegen nach Lebensphasengruppe in %

	Junge Erwachsene	Ältere Erwachsene	Berufstätige (noch) ohne Kinder	Berufstätige ohne Kinder	Familie mit Kindern	Jugendliche
Schnelligkeit						
Stimme gar nicht zu	3	9	1	2	2	0
Stimme eher nicht zu	5	15	9	13	9	7
Teils, teils	23	30	24	32	30	27
Stimme eher zu	29	15	35	24	28	43
Stimme voll und ganz zu	40	31	31	28	31	23
Umweltfreundlichkeit						
Stimme gar nicht zu	6	7	5	5	6	0
Stimme eher nicht zu	7	9	8	7	6	3
Teils, teils	18	17	19	23	21	23
Stimme eher zu	39	31	35	27	32	27
Stimme voll und ganz zu	31	36	33	38	34	47
Kostengünstig						
Stimme gar nicht zu	1	7	4	4	3	0
Stimme eher nicht zu	2	15	8	19	11	10
Teils, teils	12	19	26	30	26	13
Stimme eher zu	44	32	40	32	39	40
Stimme voll und ganz zu	41	28	23	15	20	37
Praktisch & komfortabel						
Stimme gar nicht zu	3	3	3	3	4	3
Stimme eher nicht zu	13	14	13	11	14	13
Teils, teils	27	22	24	29	25	43
Stimme eher zu	31	25	33	27	32	27
Stimme voll und ganz zu	26	37	27	29	25	13
Digitale Buchung						
Stimme gar nicht zu	4	21	3	18	5	3
Stimme eher nicht zu	5	15	5	12	8	10
Teils, teils	6	19	9	10	11	14
Stimme eher zu	20	20	20	20	22	35
Stimme voll und ganz zu	66	25	63	40	54	38
Verkehrssicherheit & soziale Sicherheit						
Stimme gar nicht zu	4	1	4	6	5	0
Stimme eher nicht zu	11	9	12	10	6	3
Teils, teils	21	16	19	16	13	17
Stimme eher zu	34	18	33	31	33	35
Stimme voll und ganz zu	30	56	32	38	42	45

Neben den Einstellungsfragen zielt ein weiterer Teil auf die konkrete Bereitschaft zur Verhaltensänderung ab. Insgesamt sehen 80-90 % der Befragten geeignete Möglichkeiten zur klimafreundlicheren Gestaltung ihrer persönlichen Mobilität, wobei sich jedoch ein sehr differenziertes Bild zeigt: So fällt die volle Zustimmung zur Bereitschaft für Alltagswege seltener den privaten Pkw zu nutzen mit 61 % sehr hoch aus. Weitere 19 % stimmen ebenfalls eher zu. Demnach sind 4 von 5 Teilnehmenden grundsätzlich bereit dazu, häufiger nicht den privaten Pkw zu nutzen, sondern auf andere Verkehrsmittel zu setzen. Ergänzend zu der geringen Nutzung zeigt sich auch ein Großteil offen für eine gänzliche Abschaffung des privaten Pkw: 62 % stimmen der Nichterforderlichkeit des Besitzes eines privaten Pkw zu, wenn es attraktive Alternativen gibt. Auch unter Berücksichtigung der relativ geringen Pkw-Besitzquote unter den Teilnehmenden dieser Befragung (vgl. 3.1) gibt es somit offensichtlich erhebliche Potenziale für eine Reduzierung der Pkw-Nutzung und auch des Pkw-Besitzes. Auch die Möglichkeit zur Vermeidung von Wegen erfährt eine überdurchschnittliche Zustimmung. Ein knappes Drittel stimmt einer Einsparung von Wegen voll zu; 23 % schließen sich diesem grundsätzlich an. Etwas weniger Bereitschaft zur Verhaltensänderung ergibt sich bzgl. kürzerer Freizeitwege (12 % bzw. 29 %) und der Anschaffung eines Pkw mit klimaneutralem Antrieb (19 % bzw. 20 %). Die geringste Möglichkeit von Veränderungen sehen die Teilnehmenden hinsichtlich kürzerer alltäglicher Wege (7 % bzw. 12 %).

Abbildung 7: Bereitschaft zur Verhaltensänderung der Teilnehmenden (n = 1.645)
 ("Bitte bewerten Sie, welche Möglichkeiten Sie für sich persönlich für geeignet oder ungeeignet halten, um Ihre Mobilität klimafreundlicher zu gestalten.")



3.3 Zentrale Handlungsfelder für die Planung

Um wesentliche Handlungsfelder für die künftige Planung ableiten zu können, wird diesbezüglich um die Einschätzung der Teilnehmenden gebeten. Es wird unterschieden zwischen

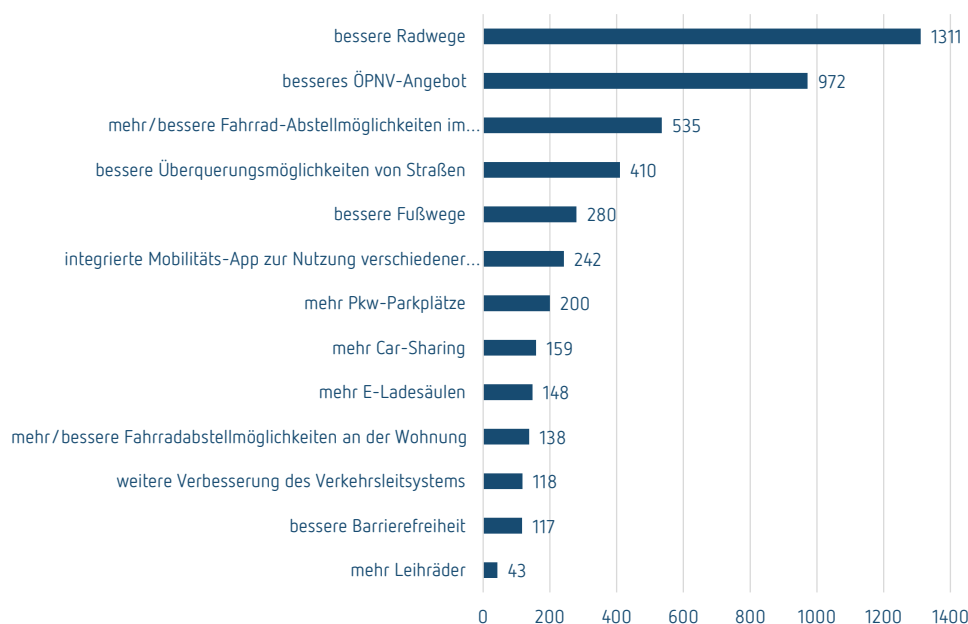
- Handlungsfeldern für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit innerhalb Augsburgs,
- Handlungsfeldern für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit zwischen Augsburg und der Region sowie
- Handlungsfeldern zur Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Augsburg.

Es besteht jeweils die Möglichkeit drei prioritäre Handlungsfelder zu nennen.

Handlungsfelder für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit innerhalb Augsburgs

Wichtige Handlungsfelder innerhalb Augsburgs betreffen vor allem den ÖPNV und den Radverkehr. 28 % der Teilnehmenden präferieren bessere Radwege und 21 % ein besseres ÖPNV-Angebot. Die regelmäßige Verkehrsmittelnutzung hat gezeigt, dass die Nutzung dieser Verkehrsmittel im Vergleich zur SrV unter den Teilnehmenden erhöht ist. Eine intensive Nutzung lässt auch eine dementsprechend kritische Bewertung zu, die auf umfangreichen Erfahrungswerten beruht. Neben der konkreten Verbesserung des Angebots dieser Verkehrsmittel wird auch einer höheren Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum ein hoher Handlungsbedarf zugeschrieben. Darauf folgen Handlungsbereiche im Themenfeld Fußverkehr. Insbesondere bessere Überquerungsmöglichkeiten von Straßen sind hier neben der allgemeinen Verbesserung der Fußwege laut der Teilnehmenden erforderlich.

Abbildung 8: Handlungsfelder für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit innerhalb Augsburgs (n=4.673)



Wortlaut der Fragestellung: Um die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt Augsburg nachhaltig und klimafreundlich zu stärken, sind die wichtigsten Handlungsfelder... (bitte max. 3 auswählen)

Tabelle 2: Prozentualer Anteil der Priorisierung der Handlungsfelder je Lebensphasengruppen

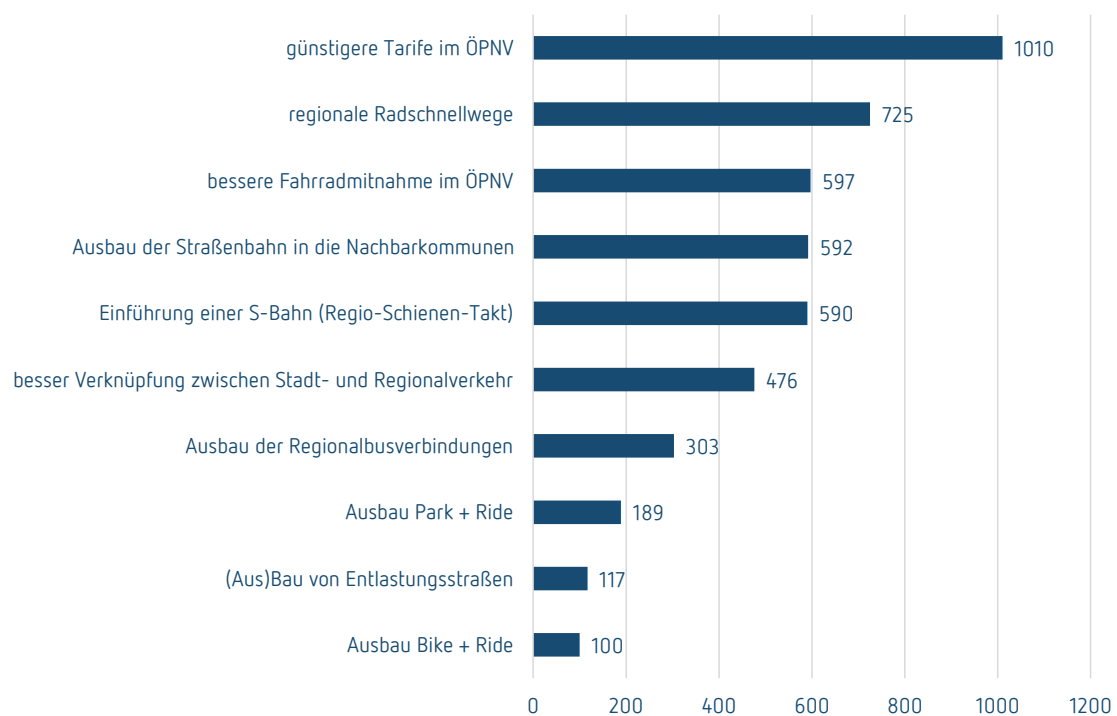
Handlungsfeld	Junge Erwachsene	Ältere Erwachsene	Berufstätige (noch) ohne Kinder	Berufstätige ohne Kinder	Familie mit im Haushalt lebenden Kindern	Jugendliche	Gesamt
Bessere Radwege	80	52	77	72	82	70	77
Besseres ÖPNV-Angebot	73	56	56	48	51	70	57
Mehr/bessere Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum	29	24	32	32	34	27	31
Bessere Überquerbarkeit von Straßen	19	34	22	25	28	27	24
Bessere Fußwege	17	25	16	19	14	17	16
Integrierte Mobilitätsapp zur Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen	15	7	15	15	14	17	14
Mehr Pkw-Parkplätze	9	14	12	13	13	13	12
Mehr Carsharing	8	5	10	10	9	3	9
Mehr/bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an der Wohnung	5	6	11	6	8	0	8
Mehr E-Ladesäulen	4	7	11	11	8	3	7
Weitere Verbesserung des Verkehrsleitsystems	9	10	7	4	7	10	7
Bessere Barrierefreiheit	10	14	5	6	7	7	7
Mehr Leihräder	6	0	3	1	2	7	3

Der prozentuale Anteil der Priorisierung der Handlungsfelder fällt je Lebensphasengruppe unterschiedlich aus. Deutliche Abweichungen gibt es bspw. in der Priorisierung besserer Radwege seitens der älteren Erwachsenen. In dieser Gruppe sind es mehr als die Hälfte (52%), während bei allen anderen dieses Handlungsfeld für mindestens 70% von Bedeutung ist. Der Fokus der älteren Erwachsenen scheint hier eher in der fußläufige Mobilität zu liegen, was sich mit wissenschaftlichen Ergebnissen deckt. Sowohl die Überquerbarkeit von Straßen als auch bessere Fußwege werden von älteren Erwachsenen häufiger genannt, als von den übrigen Teilnehmenden. Wenngleich die Verbesserung des ÖPNV-Angebots insgesamt von großer Bedeutung ist, stechen hier zwei Gruppen besonders heraus. Junge Erwachsene und Jugendliche priorisieren dieses Handlungsfeld häufiger als die übrigen Teilnehmenden. Da diese Gruppen in der künftigen Mobilität einen großen Anteil ausmachen werden, gilt für diese bereits heute ein gutes, nachhaltiges und zukunftssträchtiges Angebot zu schaffen, um sie als Kundinnen und Kunden zu halten.

Handlungsfelder für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit zwischen Augsburg und der Region

Die für die Teilnehmenden wichtigsten Handlungsfelder für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit zwischen Augsburg und der Region fallen ausgewogener aus. Zwar kann als zentrales Handlungsfeld die Vergünstigung von Tarifen im ÖPNV ausgemacht werden (21 %), die anschließend folgenden Handlungsfelder weisen jedoch nur geringe Unterschiede auf. Regionale Radschnellwege, bessere Fahrradmitnahme im ÖPNV, der Ausbau der Straßenbahn in Nachbarkommunen und die Einführung einer S-Bahn sind für die Teilnehmenden wichtige Bausteine, die es zu verbessern gilt. Thematisch liegt der Handlungsschwerpunkt demnach insbesondere in der Attraktivierung des ÖPNV, aber auch einem regionalen Fahrradangebot für alltägliche Wege. Dass auch 10 % der Befragten eine bessere Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr präferieren, zeugt von der Erforderlichkeit einer verbesserten Abstimmung des (öffentlichen) Verkehrs zwischen Stadt und Region.

Abbildung 9: Handlungsfelder für eine nachhaltige und klimafreundliche Erreichbarkeit zwischen Augsburg und der Region (n=4.699)



Wortlaut der Fragestellung: Um die Erreichbarkeit zwischen der Stadt Augsburg und der Region nachhaltig und klimafreundlich zu stärken, sind die wichtigsten Handlungsfelder... (bitte max. 3 auswählen)

Tabelle 3: Prozentualer Anteil der Priorisierung der Handlungsfelder je Lebensphasengruppen

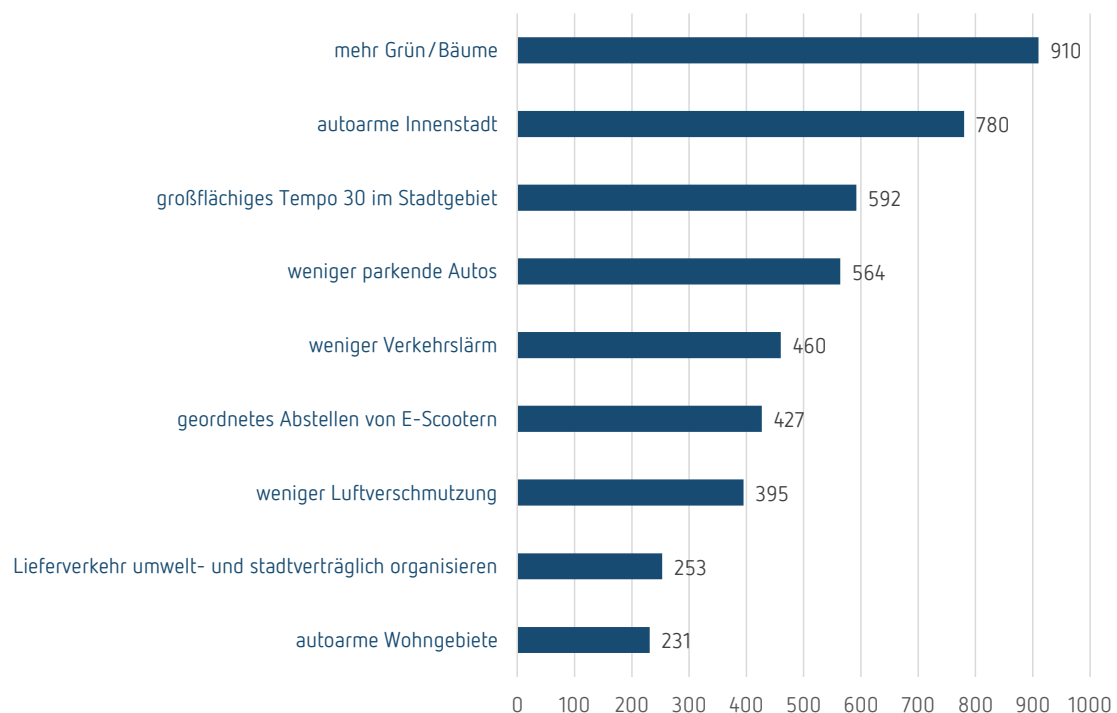
Handlungsfeld	Junge Erwachsene	Ältere Erwachsene	Berufstätige (noch) ohne Kinder	Berufstätige ohne Kinder	Familie mit im Haushalt lebenden Kindern	Jugendliche	Gesamt
Günstigere Tarife im ÖPNV	69	52	61	53	55	50	59
Regionale Radschnellwege	38	27	44	41	46	40	42
Bessere Fahrradmitnahme im ÖPNV	29	26	33	41	40	40	35
Einführung einer S-Bahn	44	37	36	29	28	40	35
Ausbau der Straßenbahn in die Nachbarkommunen	43	41	34	26	34	20	34
Bessere Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr	29	27	28	28	27	43	28
Ausbau der Regionalbusverbindungen	18	23	17	14	17	43	18
Ausbau Park + Ride	6	13	12	16	12	3	11
(Aus)Bau von Entlastungsstraßen	4	14	6	10	8	3	7
Ausbau Bike + Ride	5	5	5	7	8	3	6

Auch zu diesem Handlungsbereich gibt es unterschiedliche Einschätzungen je nach Lebensphase. Erneut stehen junge Erwachsene mit einer überdurchschnittlichen Nennung bzgl. günstigerer Tarife im ÖPNV hervor. Auch die geringere Bedeutung des Radverkehrs für ältere Personen zeigt sich an deren unterdurchschnittlicher Nennung hinsichtlich regionaler Radschnellverbindungen. Beiden Gruppen gemein ist eine erhöhte Priorisierung des Ausbaus der Straßenbahn in die Nachbarkommunen. Ride- und Mitnahme-Angebote stehen dagegen bei Berufstätigen stärker im Fokus. Demzufolge lässt sich anhand des Handlungsbereich der Erreichbarkeit zwischen Augsburg und der Region festhalten, dass für eine bessere Verknüpfung insbesondere der öffentliche Verkehr und Radwegeverbindungen erforderlich sind, die besonderes von jungen Personen und damit auch langfristigen potenziellen Nutzerinnen und Nutzern als Priorität angegeben werden.

Handlungsfelder zur Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Augsburg

Zur Aufwertung Augsburgs hinsichtlich der Aufenthalts- und Lebensqualität werden mehr Grün bzw. Bäume als das wichtigste Handlungsfeld angesehen (20 %). Insbesondere dieses Themenfeld kann sehr gut zu einer höheren Attraktivität der Nahmobilität beitragen. In der Priorisierung der Teilnehmenden folgen Handlungsfelder, die zumindest teilweise restriktiv auf den Kfz-Verkehr einwirken. So nennt ein deutlicher Anteil von 17 % eine autoarme Innenstadt als eine der drei wichtigsten Handlungsfelder. Nur etwas geringer fällt die Präferenz für großflächiges Tempo 30 im Stadtgebiet sowie weniger parkende Autos aus.

Abbildung 10: Handlungsfelder zur Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Augsburg



Wortlaut der Fragestellung: Um die Aufenthalts- und Lebensqualität an und auf den Straßen in Augsburg aufzuwerten, sind die wichtigsten Handlungsfelder... (bitte max. 3 auswählen)

Tabelle 4: Prozentualer Anteil der Priorisierung der Handlungsfelder je Lebensphasengruppen

Handlungsfeld	Junge Erwachsene	Ältere Erwachsene	Berufstätige (noch) ohne Kinder	Berufstätige ohne Kinder	Familie mit im Haushalt lebenden Kindern	Jugendliche	Gesamt
Mehr Grün/Bäume	61	53	52	55	49	60	53
Autoarme Innenstadt	58	26	47	41	44	40	46
Tempo 30	27	35	33	33	42	23	35
Weniger parkende Autos	32	20	36	26	35	40	33
Weniger Verkehrslärm	21	28	29	25	27	30	27
Geordnetes Abstellen von E-Scootern	23	41	26	28	20	23	25
Weniger Luftverschmutzung	21	34	22	25	22	23	23
Lieferverkehr umwelt- und stadtvergleich organisieren	9	27	13	19	17	13	15
Autoarme Wohngebiete	12	9	16	8	15	7	13

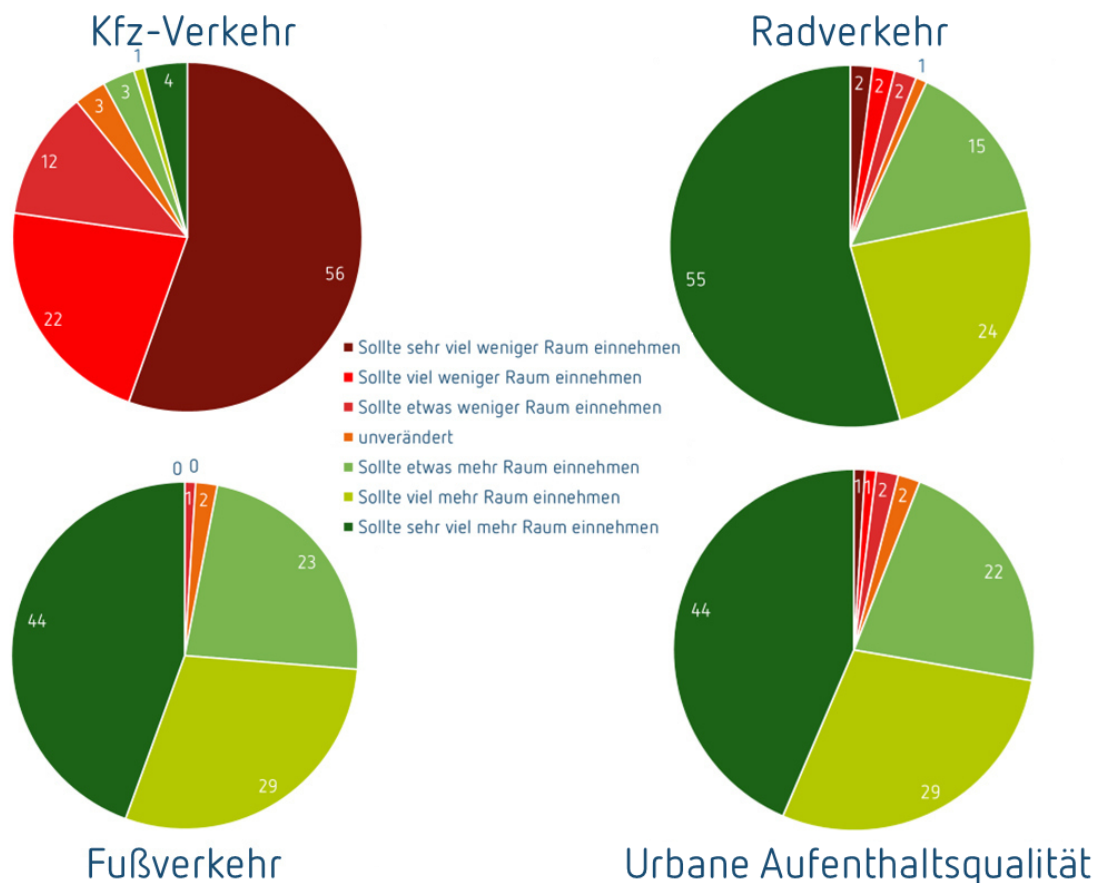
In diesem Handlungsbereich fallen ebenfalls einige Abweichungen zwischen den unterschiedlichen Lebensphasen auf. So geben Familien überdurchschnittlich oft Tempo 30 als wichtiges Handlungsfeld an. Besonders die Gruppe der älteren Erwachsenen zeigt einige Differenzen gegenüber den übrigen Gruppen. Sie geben deutlich seltener eine autoarme Innenstadt als Handlungsfeld an – welches dagegen überdurchschnittlich oft von jungen Erwachsenen genannt wird –, öfter dagegen ein geordnetes Abstellen von E-Scootern, weniger Luftverschmutzung und eine umwelt- und stadtverträgliche Organisation des Lieferverkehrs.

3.4 Einschätzung der künftigen Aufteilung des Straßenraums

In einer letzten Auswahlfrage waren die Teilnehmenden dazu angehalten, eine Einschätzung zur künftigen Aufteilung des Straßenraums abzugeben. Dabei wird zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie der urbanen Aufenthaltsqualität und der Frage, ob diese künftig mehr oder weniger Raum einnehmen sollte, unterschieden.

Abbildung 11: Einschätzung der künftigen Verteilung des Straßenraum (n=1.712)

(„Wie soll der Straßenraum in der Stadt Augsburg in Zukunft aussehen bzw. genutzt werden?“)



Unter den Teilnehmenden besteht eine deutliche Forderung nach einer Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität sowie zu Lasten des Kfz-Verkehrs. 80 % der Teilnehmenden wünschen sich deutlich mehr Raum für den Radverkehr, weitere 15 % etwas mehr Raum für den Radverkehr. Demgegenüber stehen lediglich 6 %, die sich für eine Reduzierung des Raums für diese aktive Mobilitätsform aussprechen. Ähnlich verhält es sich im Fußverkehr und der urbanen Aufenthaltsqualität. Hier sprechen sich jeweils etwa drei Viertel für viel mehr Raum für diese Nutzungen aus. Dass sich der Raum für den Fußverkehr verringern sollte, hält lediglich 1 % der Teilnehmenden für erforderlich. Bezogen auf die urbane Aufenthaltsqualität liegt dieser Anteil ebenfalls bei lediglich 4 %. Konträr ist die Einschätzung hinsichtlich der künftig gewünschten Raumansprüche des Kfz-Verkehrs. 8 % erhoffen sich hier mehr Raum für die motorisierten Verkehrsmittel. Die Mehrheit der Teilnehmenden (56 %) fordern dagegen, dass der

Raum für den Kfz-Verkehr sehr viel geringer wird. Hinzu kommt ein weiteres Viertel, das grundsätzlich ebenfalls eine Reduktion der Kfz-Flächen erwartet.

Abschließend lässt sich festhalten, dass den Antworten der Teilnehmenden folgend, eine Verteilung des Straßenraum angestrebt werden sollte, die stärker die Nahmobilität und die urbane Aufenthaltsqualität berücksichtigt. Dem Pkw dagegen können demzufolge Flächen entzogen werden.

4 Zusammenfassung

Zunächst ist zu betonen, dass Ergebnisse aus Beteiligungsprozessen immer gewissen Verzerrungen unterliegen. Statistisch repräsentative Aussagen zum Mobilitätsverhalten können aus der Onlinebefragung nicht abgeleitet werden. Hierfür ist auf die SrV-Erhebung (vgl. Kapitel 1) zu verweisen. Dennoch lässt sich festhalten, dass es mit 1.710 Personen eine rege Beteiligung an der Onlinebeteiligung gab und deren Ergebnisse somit eine hohe Aussagekraft haben. An der hohen Teilnehmendenzahl lässt sich auch erkennen, dass es Gesprächs- und Diskussionsbedarf seitens der Augsburger Bevölkerung gibt, sowie viele Menschen ein Interesse daran haben, die Zukunft der Stadt mitzugestalten.

Bei einer genaueren Betrachtung der Zusammensetzung der Teilnehmenden fällt auf, dass nicht alle Teile der Stadtgesellschaft in gleichem Maße durch die Onlinebeteiligung erreicht werden konnten: Vor allem Innenstadtbewohner und Menschen mit einer bereits heute überdurchschnittlichen Affinität zu nachhaltigen Mobilitätsformen haben besonders häufig an der Onlinebeteiligung teilgenommen. Im weiteren Verlauf der Erarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans soll deshalb zusätzlich auf aufsuchende Beteiligungsformate gesetzt werden, um auch Bevölkerungsgruppen zu erreichen, die im bisherigen Beteiligungsprozess unterrepräsentiert sind.

Die Bereitschaft und individuellen Möglichkeiten für Verhaltensänderungen sind gemäß Onlinebeteiligung insgesamt sehr groß; insbesondere die Verkehrsmittelwahl und der Pkw-Besitz sind wichtige Anknüpfungspunkte für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. Deutlich wird aber auch, dass individuelle Lebensumstände sich signifikant auf die Mobilitätsbedürfnisse und Präferenzen auswirken. Kriterien wie der Wohnort (Innenstadt, Stadtteil, Umland) oder die Lebensphase (Alter, Berufstätigkeit, Familiensituation) beeinflussen ebenso das individuelle Mobilitätsverhalten in hohem Maße. Bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilitätsangebote müssen diese Unterschiede berücksichtigt werden. Um ein klimafreundlicheres und stadtverträglicheres Mobilitätsverhalten zu fördern, gilt es, differenzierte Lösungsansätze zu entwickeln, welche den jeweils individuellen Bedürfnissen verschiedener Zielgruppen gerecht werden.

Trotz dieser Notwendigkeit zur Differenzierung, ist in den Ergebnissen der Onlinebeteiligung ein breiter Konsens bezüglich einiger zentraler Themen erkennbar: Eine deutliche Stärkung der Nahmobilität mit besseren Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, mehr Aufenthalts- und Lebensqualität durch eine Reduzierung der Dominanz des Pkw im öffentlichen Raum (insbesondere in der Innenstadt) sowie ein Ausbau und eine Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs in Stadt und Region werden als wesentliche Entwicklungsleitlinien für die Mobilität der Zukunft in Augsburg gesehen.