

Kurzmitteilungen aus Statistik und Stadtforschung

Bürgerumfrage 2013 der Stadt Augsburg - Ergebnisse zum Schwerpunktthema Mobilität

Im Sommer 2013 führte das Amt für Statistik und Stadtforschung die sechste repräsentative Bürgerumfrage der Stadt Augsburg durch, an der sich 4.147 Augsburgerinnen und Augsburger beteiligten. Erste Befragungsergebnisse mit den Antworthäufigkeiten zu den einzelnen Fragen und Auswertungen zur Repräsentativität, weitere Auswertungsergebnisse der Trendfragen sowie zu Neubürgerinnen und Neubürgern wurden bereits als Kurzmitteilungen veröffentlicht (s. Veröffentlichungen -> Bürgerumfrage unter www.augsburg.de/statistik).

Die Bürgerumfragen der Stadt Augsburg beinhalten immer auch einen thematischen Schwerpunkt, um zu bestimmten Themen fundierte Daten über Meinungen und Einstellungen der Augsburger Bevölkerung zu erhalten. Für die Bürgerumfrage 2013 wurde der Themenkomplex „Mobilität“ als Schwerpunkt gewählt, nachdem der „Verkehr“ in der Bürgerumfrage 2009 von den Befragten als drittgrößtes Problem und 2011 als größtes Problem in Augsburg angegeben wurde. Auch in der Bürgerumfrage 2013 wurde der „Verkehr“ wieder am häufigsten als größtes Problem in Augsburg genannt. In der hier vorliegenden Kurzmitteilung werden nun detaillierte Auswertungsergebnisse bezüglich Verkehrsmittelnutzung, Verkehrsinfrastruktur und Maßnahmen der Verkehrsplanung zum Schwerpunktthema Mobilität aus der Bürgerumfrage 2013 dargestellt.

Mobilitätstypen und Verkehrsgruppen

Um das Verkehrsverhalten der Augsburgerinnen und Augsburger spezifischer analysieren zu können, wurden sie nach vorwiegend genutzten Verkehrsmitteln (Fragen 4.2 bis 4.4; Fragebogen im Anhang) in folgende **vier Mobilitätstypen** eingeteilt:

- **MIV** (motorisierter Individualverkehr): „Auto“ oder „Motorrad /-roller usw.“
- **ÖPNV** (öffentlicher Personennahverkehr): „Bus“, „Straßenbahn“ oder „Zug“
- **Radfahrer**: „Fahrrad / e-bike usw.“
- **Fußgänger**: „gehe zu Fuß“

Da sich das Mobilitätsverhalten beim **Berufsverkehr** im Vergleich zum **Freizeitverkehr** oftmals unterscheidet, wurden die Rückmeldungen über den Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle („Berufsverkehr“) und zur Freizeitgestaltung und zum Einkaufen („Freizeitverkehr“) in **zwei Verkehrsgruppen** aufgeteilt und gesondert ausgewertet.

Bei der **Verkehrsgruppe Berufsverkehr** (s. Abb. 1) erfolgte die Zuordnung zu einem Mobilitätstyp, wenn ein dazugehöriges Verkehrsmittel mindestens 4-mal pro Woche genutzt wird (s. Frage 4.2).

Zu der **Verkehrsgruppe Freizeitverkehr** (s. Abb. 2) wurden aufgrund der hohen Korrelationen die Antworten auf die Fragen nach den Verkehrsmitteln beim Einkauf für den täglichen Bedarf (Frage 4.3) und in der Freizeit (Frage 4.4) zusammengefasst. Die Typisierung erfolgte hier nach Verkehrsmitteln, die mindestens 1- bis 3-mal pro Woche zum Einkaufen und in der Freizeit verwendet werden.

Alle Angaben, bei denen die Befragten eine geringere Nutzung der Verkehrsmittel angegeben haben, wurden als **Sonstige** zusammengefasst. Bei Nennungen von Verkehrsmitteln unterschiedlicher Typen nach den obigen Kriterien wurden diese auch mehreren Typen zugeordnet. So gehört beispielsweise ein Befragter, der mit dem Auto zum Bahnhof fährt, dort in den Zug steigt und am Zielbahnhof die letzten Meter zur Arbeit mit dem Fahrrad zurücklegt, gleichzeitig drei Mobilitätstypen an. Beim Freizeitverkehr ergeben sich höhere Überschneidungen als beim Berufsverkehr, da die Befragten bereits Mobilitätstypen zugeordnet wurden, wenn sie ein Verkehrsmittel 1- bis 3-mal pro Woche nutzen. Ersichtlich wird dies an den höheren Anteilen der Schnittflächen in Abb. 2. Fragebögen, die keine Antwort auf diese Fragen enthalten, gingen nicht in die Auswertungen ein.

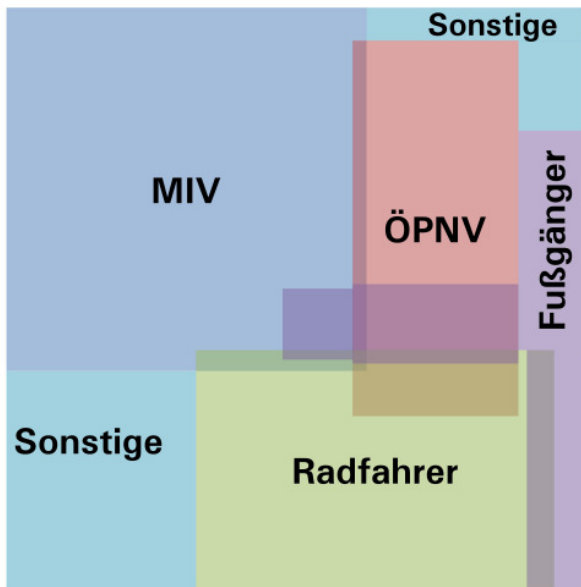


Abb. 1: Verteilung der Antworten auf die Mobilitätstypen des Berufsverkehrs

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2)

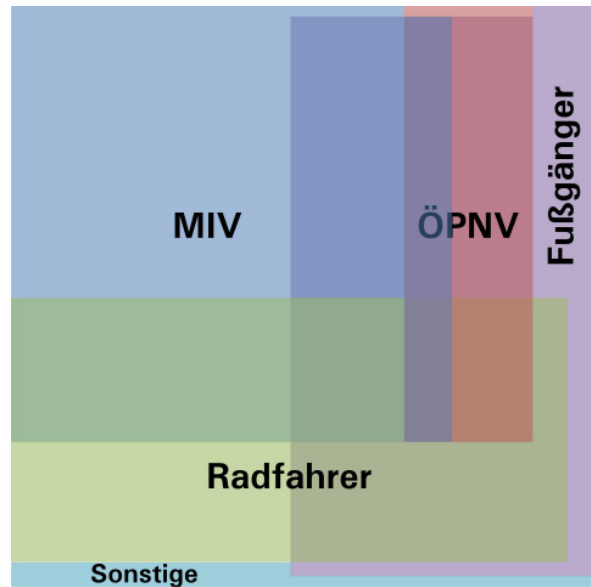


Abb. 2: Verteilung der Antworten auf die Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.3 und 4.4)

Verteilung der Mobilitätstypen in den Verkehrsgruppen

Den Mobilitätstyp **MIV** (Auto-, Roller- oder Motorradfahrer) dominieren klar die Autofahrer, beim Berufsverkehr mit 96 Prozent, beim Freizeitverkehr sogar mit 99 Prozent. Im Berufsverkehr nutzen 92 Prozent in diesem Typ ausschließlich Verkehrsmittel des MIV. Vier Prozent greifen zusätzlich noch auf öffentliche Verkehrsmittel, drei Prozent auf das Fahrrad zurück. Auch im Freizeitverkehr nutzen Personen des Mobilitätstyps MIV am seltensten weitere Verkehrsmittel. Am häufigsten sind sie noch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs.

Innerhalb des Typs **ÖPNV** werden im Berufsverkehr die drei Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn und Zug ähnlich häufig verwendet und deren Einzelergebnisse korrelieren signifikant miteinander. Im Berufsverkehr nutzen 60 Prozent in diesem Typ ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel. Dagegen wird im Freizeitverkehr Straßenbahn und Bus öfter genutzt als der Zug sowie der ÖPNV am häufigsten mit anderen Mobilitätstypen kombiniert. 70 Prozent der ÖPNV-Nutzer können auch dem Typ Fußgänger zugeordnet werden, 37 Prozent den Radfahrern und 30 Prozent dem MIV.

Der Mobilitätstyp **Radfahrer** umfasst das Verkehrsmittel Fahrrad, die **Fußgänger** die Angabe „gehe zu Fuß“. Beide Typen sind im Freizeitverkehr deutlich häufiger vertreten als im Berufsverkehr. Der Mobilitätstyp Radfahrer ist im Berufsverkehr nach dem MIV am zweithäufigsten vertreten, der Mobilitätstyp Fußgänger wird im Berufsverkehr am häufigsten mit anderen Mobilitätstypen kombiniert. So können unter den Fußgängern 29 Prozent auch dem Typ ÖPNV und 24 Prozent dem Typ Radfahrer zugeordnet werden. Im Freizeitverkehr sind mit jeweils etwa 10 Prozent aller Befragten die am häufigsten auftretenden Kombinationen Radfahrer / Fußgänger und MIV / Fußgänger (s. Abb. 2).

Tab. 1: Zuordnungen der befragten Personen auf Mobilitätstypen nach Verkehrsgruppen

Verkehrsgruppe Berufsverkehr						
Mobilitätstyp	Insgesamt	in %	davon			
			nur in diesem Typ		mehrfach zugeordnete Fragebögen	
			Anzahl	in %	Anzahl	in %
MIV	1.094	38,9	1.004	91,8	90	8,2
ÖPNV	521	18,5	314	60,3	207	39,7
Fahrrad	715	25,5	536	75,0	179	25,0
Fußgänger	379	13,5	173	45,6	206	54,4
Sonstige	460	16,4	460	100,0	-	-
Insgesamt	2.809	100,0	2.487	88,5	322	11,5

Verkehrsgruppe Freizeitverkehr						
Mobilitätstyp	Insgesamt	in %	davon			
			nur in diesem Typ		mehrfach zugeordnete Fragebögen	
			Anzahl	in %	Anzahl	in %
MIV	2.073	50,5	885	42,7	1.188	57,3
ÖPNV	605	14,7	92	15,2	513	84,8
Fahrrad	1.602	39,0	389	24,3	1.213	75,7
Fußgänger	1.920	46,8	386	20,1	1.534	79,9
Sonstige	441	10,7	441	100,0	-	-
Insgesamt	4.105	100,0	2.193	53,4	1.912	46,6

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3 und 4.4)

Charakterisierung der Mobilitätstypen des Berufsverkehrs

Innerhalb der Verkehrsgruppe **Berufsverkehr** ist der MIV mit 38,9 Prozent (1.094 Personen) am stärksten vertreten (s. Tab. 1), davon nutzen 8,2 Prozent noch mindestens ein weiteres Verkehrsmittel um zu ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz zu gelangen. Es folgen die Mobilitätstypen Fahrrad (25,5 %) und ÖPNV (18,5 %). Der Mobilitätstyp Fußgänger ist mit 13,5 Prozent am geringsten vertreten, davon nutzt über die Hälfte zusätzlich noch mindestens ein weiteres Verkehrsmittel.

Allgemein steigen im Berufsverkehr mit der Fahrzeit die Anteile des ÖPNV-Typs. So kann der Großteil der im Raum München Beschäftigten dem Mobilitätstyp ÖPNV zugeordnet werden (s. Abb. 3 und Tab. 2). Bei einer Fahrzeit über 10 bis unter 30 Minuten ist der MIV-Typ am stärksten vertreten (s. Tab. 3) und dominiert auch bei Personen mit einem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in den an Augsburg angrenzenden Landkreisen.

Wenn hingegen Wohnsitz und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte im selben Stadtbezirk liegen, ist der Anteil der Fußgänger besonders hoch. Radfahrer sind beim Berufsverkehr hauptsächlich innerhalb des Augsburger Stadtgebiets unterwegs, also auf Strecken innerhalb des eigenen oder zu einem anderen Stadtbezirk. Ihr Anteil nimmt erst dann deutlich ab, wenn sie dafür mehr als 45 Minuten benötigen.

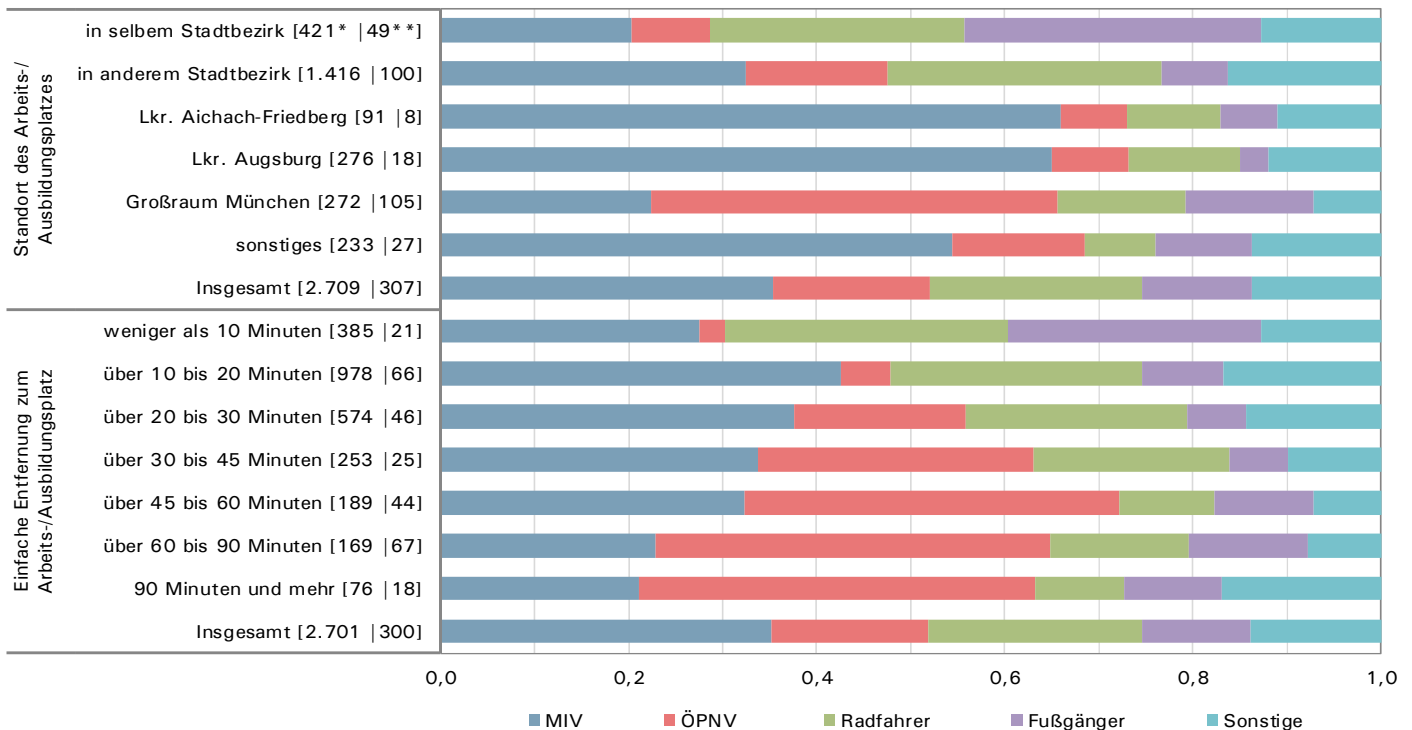


Abb. 3: Arbeits-/Ausbildungsplatzbezogene Auswertungen des Berufsverkehrs nach Mobilitätstypen

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt

**) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2)

Den Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstelle legen Männer deutlich öfter mit Verkehrsmitteln des MIV zurück als Frauen (s. Abb. 4). Ähnlich hohe MIV-Anteile erreichen Personen im Haushaltstyp „Paare mit Kindern“, „Personen mit Migrationshintergrund“ und Personen mit „keinem Abschluss oder Volks-/Hauptschulabschluss“ oder „Realschulabschluss / Mittlerer Reife“ als höchstem Bildungsabschluss. Jeder zehnte Befragte im Typ MIV besitzt dabei keinen Führerschein für ein Kfz (10,4 Prozent). Dabei handelt es sich womöglich um Personen, die überwiegend als Beifahrer diesem Typ zugeordnet werden können.

Die geringste Zugehörigkeit zum Typ MIV erreichen im Berufsverkehr „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten etc.“, die dafür beim ÖPNV den größten Anteil aufweisen. Am wenigsten genutzt wird der ÖPNV vom Haushaltstyp „Paare mit Kindern“ sowie von Personen der Altersgruppe „60 bis unter 70 Jahren“. Der Anteil der Radfahrer ist bei den „Schülern, Studenten, Auszubildenden, Praktikanten etc.“ am höchsten, gefolgt von Personen mit „Fach-/Hochschulreife“. Der Fußgängertyp ist am häufigsten vertreten bei den „Alleinerziehenden“ und den „18- bis unter 30-Jährigen“, am geringsten bei Personen im Haushaltstyp „Paare mit Kindern“.

Tab. 2: Mobilitätstypen des Berufsverkehrs nach Arbeits- bzw. Ausbildungsort

Mobilitätstypen des Berufsverkehrs	Wo arbeiten Sie / wo ist Ihr Ausbildungsplatz?						Anzahl Angaben
	innerhalb Stadtbezirk	innerhalb Augsburg	Landkreis Augsburg	Landkreis Aichach-Friedberg	München	Sonstiges	
MIV							1.079
ÖPNV							508
Radfahrer							691
Fußgänger							355
Anzahl Angaben	417	1.279	89	259	362	227	



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2)

Tab. 3: Mobilitätstypen des Berufsverkehrs nach Pendeldauer

Mobilitätstypen des Berufsverkehrs	Pendeldauer in Minuten							Anzahl Angaben
	unter 10 Min.	10 bis unter 20 Min.	20 bis unter 30 Min.	30 bis unter 45 Min.	45 bis unter 60 Min.	60 bis unter 90 Min.	über 90 Min.	
MIV								1.044
ÖPNV								501
Radfahrer								679
Fußgänger								323
Anzahl Angaben	354	878	533	256	221	226	79	



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2)

Tab. 4: Pendeldauer nach Arbeits- bzw. Ausbildungsort

Pendeldauer in Minuten	Wo arbeiten Sie / wo ist Ihr Ausbildungsplatz?						Anzahl Angaben
	innerhalb Stadtbezirk	innerhalb Augsburg	Landkreis Augsburg	Landkreis Aichach-Friedberg	München	Sonstiges	
unter 10							388
10 bis unter 20							979
20 bis unter 30							574
30 bis unter 45							255
45 bis unter 60							191
60 bis unter 90							168
über 90							75
Anzahl Angaben	382	1.414	91	274	269	200	



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2)

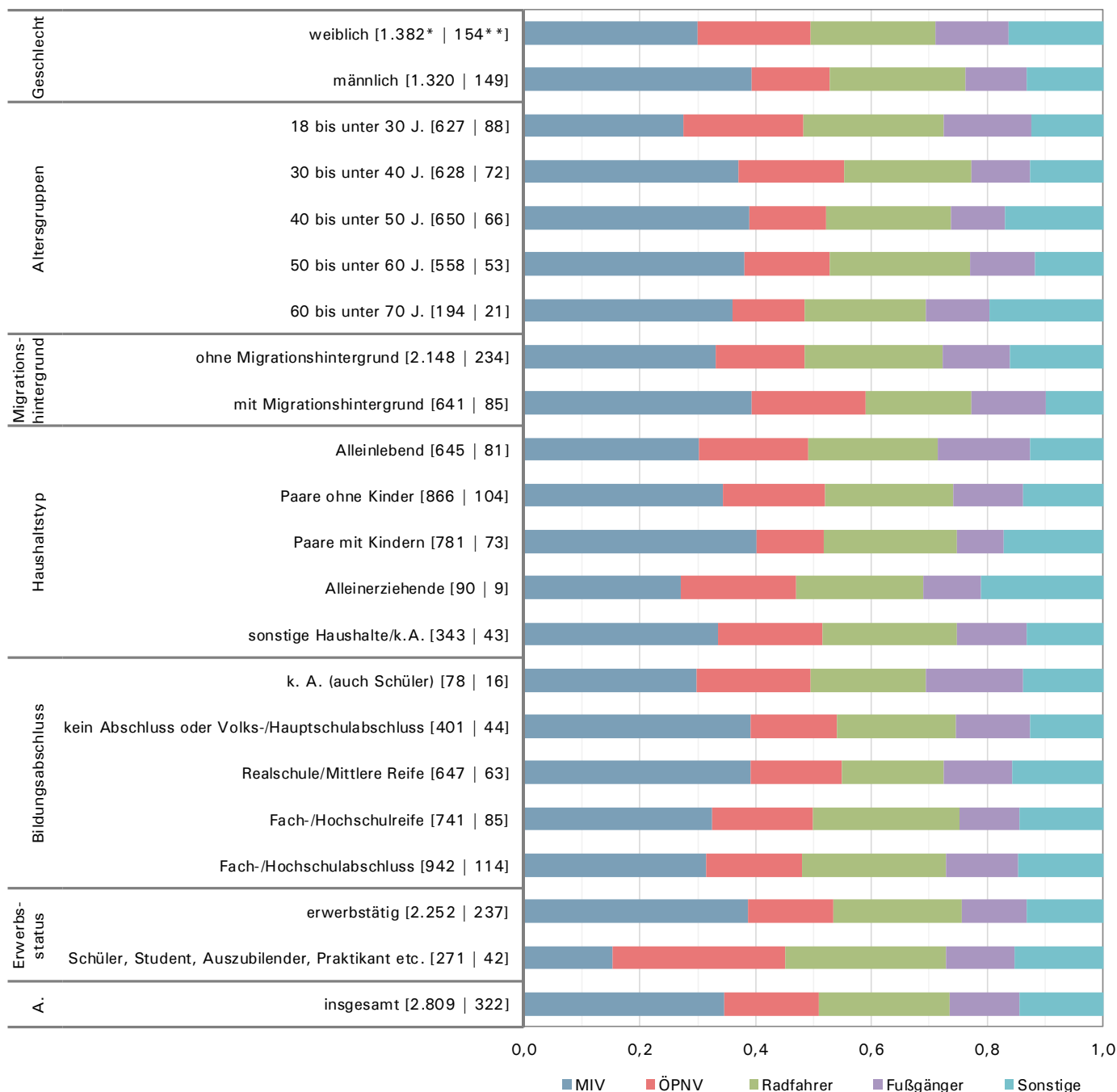


Abb. 4: Soziodemographische Auswertungen der Mobilitätstypen des Berufsverkehrs

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt

**) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 5.1, 5.2, 5.5, 5.9 und 5.11)

Charakterisierung der Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs

Beim **Freizeitverkehr** ist der MIV mit 50,5 Prozent (2.073 Personen) ebenfalls der am häufigsten vorkommende Mobilitätstyp. Davon können über die Hälfte (57,3 %) mindestens einem weiteren Typ zugeordnet werden. Im Freizeitverkehr am zweithäufigsten vertreten sind Fußgänger mit 46,8 Prozent (1.920 Personen), gefolgt von Radfahrern mit 39,0 Prozent (1.602 Personen) und den ÖPNV-Nutzern mit 14,7 Prozent (605 Personen) (s. Tab. 1).

Die größten Anteile des MIV weisen wie schon im Berufsverkehr Personen im Haushaltstyp „Paare mit Kindern“ sowie Personen der Altersgruppe „40 bis unter 50 Jahren“ auf (s. Abb. 5). „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten etc.“ und „arbeitslos bzw. arbeitssuchend gemeldete“ Personen konnten am seltensten diesem Typ zugeordnet werden.

Radfahrer und Fußgänger sind beim Freizeitverkehr stärker vertreten als beim Berufsverkehr. Häufig sind Radfahrer „Alleinerziehende“, „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten etc.“ und „Personen mit „Fach-/Hochschulreife“; „nicht Erwerbstätige“ fahren hingegen in ihrer Freizeit nur selten mit dem Fahrrad. Unter den Fußgängern sind „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten etc.“ und „Alleinlebende“ am häufigsten, Personen des Haushaltstyps „Paare mit Kind“ am seltensten vertreten.

Der ÖPNV ist im Freizeitverkehr anteilig geringer vertreten als die Typen MIV, Radfahrer und Fußgänger. Am häufigsten werden die Verkehrsmittel des ÖPNV von Personen der Altersgruppe „70 Jahre und älter“ sowie „Schüler, Studenten, Auszubildende, Praktikanten etc.“ genutzt. Die geringsten ÖPNV-Anteile sind bei „Erwerbstätigen“ und Personen im Alter von „40 bis unter 50 Jahren“ zu finden.

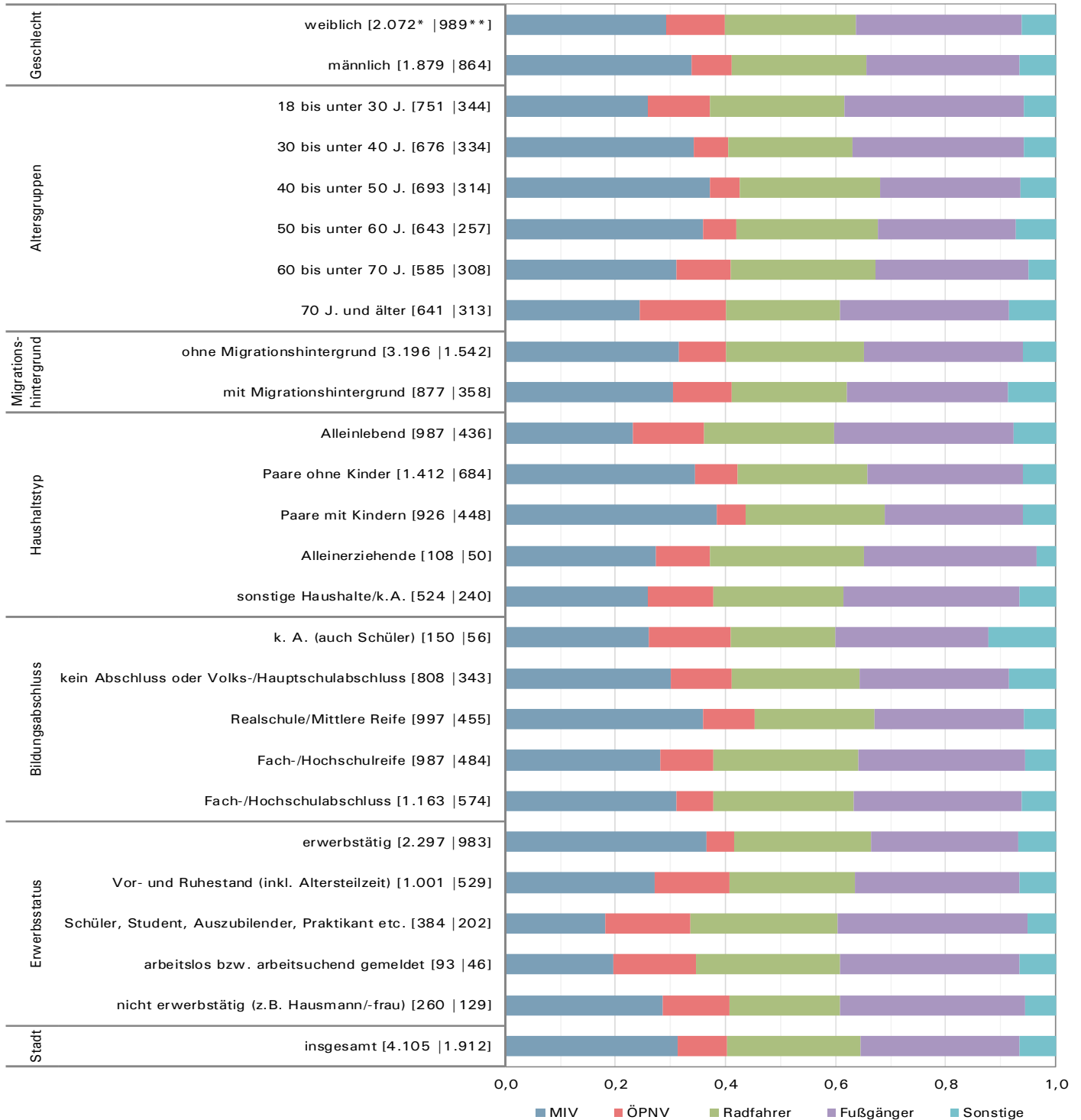


Abb. 5: Soziodemographische Auswertungen der Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt

**) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.5, 5.9 und 5.11)

Im Vergleich zum Berufsverkehr sind die Anteile der „Sonstigen“ beim Freizeitverkehr erheblich geringer, da die Befragten bereits einem Mobilitätstyp zugeordnet wurden, wenn sie einmal pro Woche ein Verkehrsmittel für den Einkauf (Frage 4.3) und in der Freizeit (Frage 4.4) nutzen (s.o.).

Einkaufsverhalten der Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs

Waren des täglichen Bedarfs werden von den Befragten hauptsächlich in Augsburg eingekauft. Lediglich vier Personen gaben an, im „Großraum München“ einzukaufen und 35 im „Landkreis Aichach-Friedberg“, weshalb sie mit den 166 Angaben für den „Landkreis Augsburg“ und den 33 Angaben für „sonstigen Einkaufsort“ zu „außerhalb Augsburgs“ zusammengefasst wurden (s. Abb. 6).

Mit der Entfernung des Einkaufsortes vom Wohnort nimmt der Anteil derjenigen, die zu Fuß ihre Einkäufe tätigen, ab. Dagegen erreicht der MIV den höchsten Wert bei Einkäufen außerhalb Augsburgs, den geringsten bei Einkäufen im eigenen Stadtbezirk. Die Anteile des Mobilitätstyps Radfahrer sind in allen Einkaufsorten ähnlich groß. Der ÖPNV-Typ ist allgemein deutlich geringer vertreten als die anderen Typen.

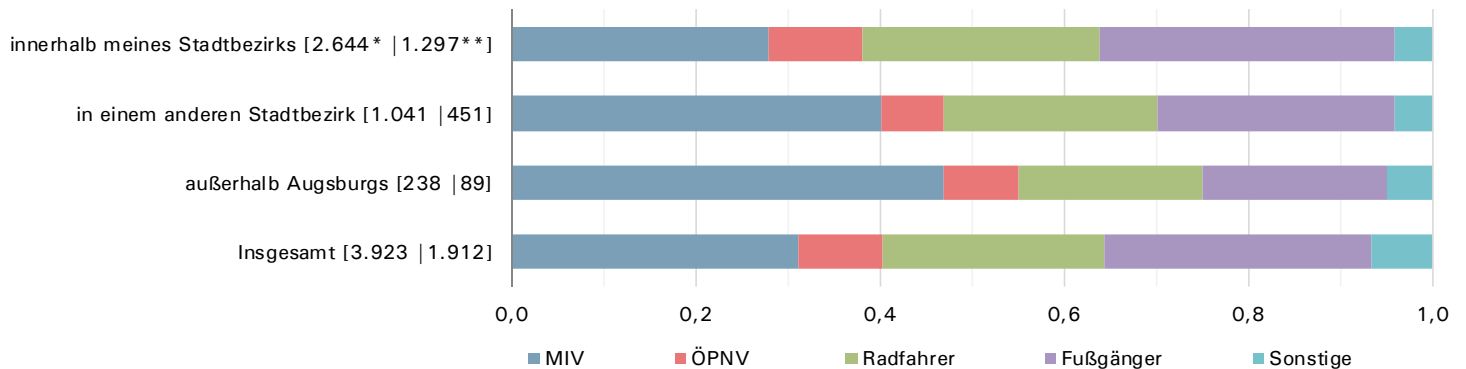


Abb. 6: Einkaufsverhalten nach Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt

***) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.3 und 4.4)

Verteilung der Mobilitätstypen nach Stadtbezirken

Sowohl beim Berufsverkehr als auch beim Freizeitverkehr ist der MIV bei Befragten, die in den innenstadtfernen Stadtbezirken wohnen, stärker vertreten als in den innenstadtnahen (s. Abb. 7 und Abb. 8). Spitzenreiter ist der Stadtbezirk *Bergheim* mit dem größten Anteil am MIV, am geringsten ist er beim Berufsverkehr bei Personen aus dem *Rosenau- und Thelottviertel* sowie dem *Georgs- und Kreuzviertel*, beim Freizeitverkehr im *Lechviertel, östl. Ulrichsviertel*.

Der ÖPNV wird im Berufsverkehr am stärksten von Bewohnern der Stadtbezirke *Rosenau- und Thelottviertel* sowie *Göggingen - Nordost* genutzt, am schwächsten in *Links der Wertach - Nord* und *Hochzoll - Nord*. Die höchsten Anteile im Freizeitverkehr erreicht der ÖPNV in *Lechhausen - Süd* und im *Universitätsviertel*. Das *Universitätsviertel* ist zugleich der Stadtbezirk, in dem der Radfahrertyp im Freizeitverkehr am schwächsten ausgeprägt ist. Die höchsten Anteile erreicht der Mobilitätstyp Radfahrer beim Berufsverkehr bei Befragten aus den Stadtbezirken *Bahnhofs-, Bismarckviertel* und dem *Rosenau- und Thelottviertel*. Die Fußgänger sowohl des Berufsverkehrs als auch des Freizeitverkehrs sind am häufigsten in den innenstadtnahen Stadtbezirken und dem *Universitätsviertel* zu finden.

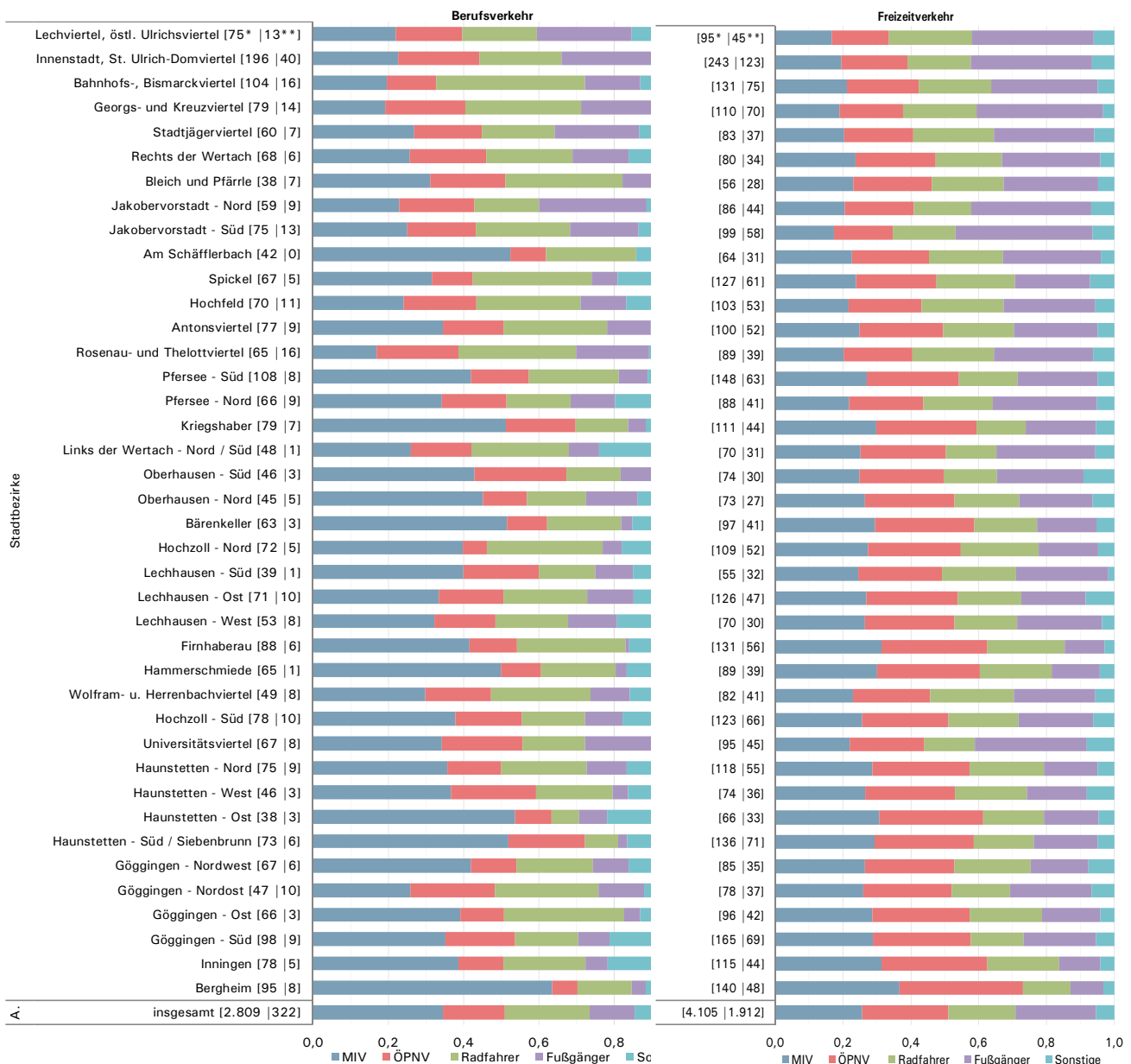


Abb. 7: Kleinräumige Verteilung der Mobilitätstypen des Berufsverkehrs nach Stadtbezirken

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt
 **) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1 und 4.2)

Abb. 8: Kleinräumige Verteilung der Mobilitätstypen des Freizeitverkehrs nach Stadtbezirken

*) zugeordnete Fragebögen insgesamt
 **) darunter zu mehreren Mobilitätstypen zugeordnete Fragebögen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1, 4.3 und 4.4)

Mobilitätskerntypen

Da die oben erläuterten Mehrfachzuordnungen von Fragebögen die Aussagekraft für die einzelnen Mobilitätstypen einschränken, wurden für Kernaussagen zu Verkehrsinfrastruktur und Maßnahmen der Verkehrsplanung „Mobilitätskerntypen“ mit einer enger gefassten Zuordnung der Verkehrsmittelnutzung gebildet. Hierfür wurden nur diejenigen Personen berücksichtigt, die sowohl im Berufsverkehr als auch im Freizeitverkehr dem gleichen und zudem ausschließlich diesem Mobilitätstyp zugeordnet wurden und somit den Kern dieses Typs repräsentieren.

Zusätzlich wurden Personen berücksichtigt, die in einer der beiden Verkehrsgruppen (Beruf oder Freizeit) nur einem Mobilitätstyp angehören und in der anderen Gruppe keinem Mobilitätstyp zugeordnet werden konnten, also Personen, die insgesamt genau einem Mobilitätstyp angehören, der dann auch dem Mobilitätskerntyp entspricht.

So umfasst der Mobilitätskerntyp MIV 842 Fragebögen (s. Tab. 6) und setzt sich zu 55,3 Prozent (466 Rückmeldungen) aus Personen zusammen, die im Beruf und in der Freizeit ausschließlich dem Mobilitätstyp MIV zugeordnet wurden; hinzu kommen 11,4 Prozent (96 Personen) aus dem Berufsverkehr MIV, die im Freizeitverkehr keinem Typ zugeordnet werden konnten und 33,3 Prozent (280 Personen) aus dem Freizeitverkehr MIV, die im Berufsverkehr keinem Typ zugeordnet werden konnten (s. Tab. 5).

Des Weiteren ergeben sich für die Mobilitätskerntypen ÖPNV 117, für die Radfahrer 358 und für die Fußgänger 246 Personen (s. Tab. 6). Insgesamt konnten 1.563 Fragebögen (37,7 % aller Rückmeldungen) genau einem der Mobilitätskerntypen (MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) zugeordnet und für die folgenden, differenzierteren Auswertungen der speziellen Fragen zum Schwerpunktthema „Mobilität“ verwendet werden.

Tab. 5: Kreuztabelle der ausschließlichen Nutzung der Mobilitätstypen des Berufsverkehrs und des Freizeitverkehrs

		Berufsverkehr				
		MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger	k. A.
Freizeitverkehr	MIV	466	45	42	24	280
	ÖPNV	3	35	0	2	48
	Radfahrer	33	14	166	3	140
	Fußgänger	44	62	27	43	172
	k. A.	96	34	52	31	235

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3 und 4.4)

Tab 6: Fallzahlen der Mobilitätskerntypen

Mobilitätskerntypen	Anzahl	in %
MIV	842	53,9
OPNV	117	7,5
Radfahrer	358	22,9
Fußgänger	246	15,7
Insgesamt	1.563	100,0

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3 und 4.4)

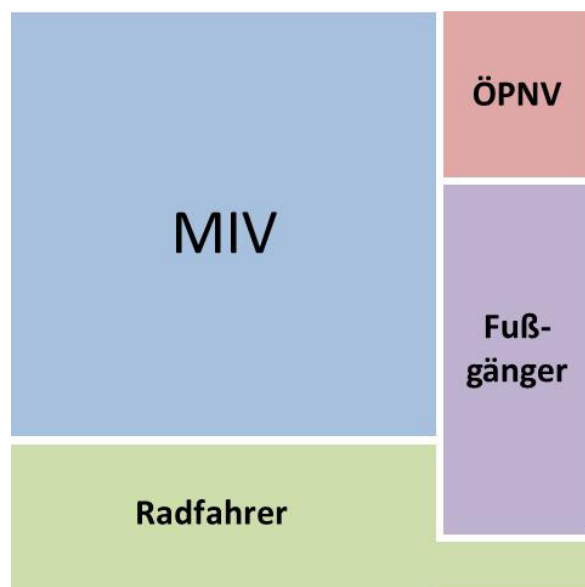


Abb. 9: Verteilung der Antworten auf die Mobilitätskerntypen

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Frage 4.2, 4.3 und 4.4)

Informationen zu Änderungen der Verkehrsführung

Bei Änderungen der Verkehrsführung (Frage 4.18) fühlen sich die Befragten zu „Änderungen im Takt beim ÖPNV“ und zu „Änderungen der Streckenföhrung beim ÖPNV“ mit Mittelwerten von 2,7 bzw. 2,8 am besten informiert (Mittelwerte von „sehr schlecht“ (1) bis „sehr gut“ (4)), mit den jeweils höchsten Werten im Mobilitätskerntyp ÖPNV (jeweils 2,9), die sich über alle Änderungen der Verkehrsföhrung am besten informiert fühlen. Dagegen werden Informationen über „Änderungen der Verkehrsföhrung für Radfahrer“ von allen Mobilitätskerntypen (2,3) und besonders den Radfahrern selbst (2,2) am schlechtesten bewertet (s. Tab 7). Bei den übrigen Änderungen fühlen sich Personen des MIV-Typs am schlechtesten informiert.

Tab. 7: Mittelwerte*) bezüglich des gefühlten Informationsstands über Änderungen der Verkehrsführung nach Mobilitätskerntypen

Änderungen...	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt**)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
...der Verkehrsführung für Fußgänger [1.029]	2,6	2,5	2,8	2,6	2,6
...der Verkehrsführung für Radfahrer [991]	2,3	2,3	2,5	2,2	2,4
...der Verkehrsführung für Autofahrer [1.140]	2,5	2,4	2,6	2,6	2,5
...der Streckenföhrung beim ÖPNV [1.048]	2,7	2,6	2,9	2,8	2,7
...im Takt beim ÖPNV [981]	2,8	2,6	2,9	2,8	2,8

*) Mittelwerte: 1 = sehr schlecht / 2 = eher schlecht / 3 = eher gut / 4 = sehr gut

**) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.18)

Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs

63,5 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass die „Schaffung weiterer Radfahrstreifen oder Radwege“ eine sinnvolle Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs in Augsburg ist (Frage 4.15), gefolgt von der „Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen“ mit 43,4 Prozent (s. Tab. 8). Die „Schaffung weiterer Radfahrstreifen oder Radwege“ sehen besonders Radfahrer als förderliche Maßnahme, die „Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen“ empfinden vor allem Mitglieder des Mobilitätskerntyps ÖPNV als sinnvoll. Niedrige Zustimmungen erfahren die Maßnahmen „Fahrradstraßen mit gemischtem Verkehr“ und „Gepäckaufbewahrungsstellen an Verkehrsknoten“.

Die Angaben des Mobilitätskerntyps Radfahrer unterscheiden sich bei dieser Frage teilweise stark von denen der übrigen Typen. So sehen beispielsweise 36,7 Prozent der Radfahrer den „Radverkehr in Einbahnstraßen in beide Richtungen“ als sinnvolle Maßnahme an. Deren Zustimmung liegt um 12,3 Prozentpunkte höher als die Zustimmung zu dieser Maßnahme insgesamt. Demgegenüber empfinden 13,9 Prozent der Befragten „Leihfahrräder (z.B. auch e-bikes)“ als sinnvoll, hingegen nur 7,2 Prozent der Radfahrer.

Tab. 8: Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs nach Mobilitätskerntypen in Prozent

Maßnahme	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt*)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen [575]	43,4	42,3	48,9	41,0	39,0
Gepäckaufbewahrungsstellen an Verkehrsknoten [144]	11,7	11,2	14,9	7,4	11,2
zusätzliche Ausschilderung von Radwegen [421]	28,9	33,6	35,1	26,4	25,9
Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer [286]	22,5	18,1	10,6	31,5	17,1
Radverkehr in Einbahnstraßen in beide Richtungen [293]	24,4	14,5	14,9	36,7	22,4
Leihfahrräder (z. B. auch e-bikes) [198]	13,9	17,2	18,1	7,2	15,6
Radmitnahme in Straßenbahnen [353]	26,7	23,9	25,5	28,9	26,8
Schaffung weiterer Radfahrstreifen oder Radwege [829]	63,5	57,4	53,2	69,6	59,0
Fahrradstraßen mit gemischtem Verkehr [85]	7,0	3,6	8,5	10,9	6,3
Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer (Grüner Pfeil) [245]	17,3	16,3	14,9	26,9	9,3

*) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.15)

Beurteilung des ÖPNV

Die Merkmale des ÖPNV (Frage 4.16) wurden bereits in der ersten Bürgerumfrage der Stadt Augsburg im Jahr 2003 sowie in der vorletzten Bürgerumfrage 2009 abgefragt. Alle Merkmale schnitten 2013 besser ab als in den Vergleichsjahren (s. Kurzzmitteilung „Bürgerumfrage der Stadt Augsburg – Ergebnisse der Jahre 2003 bis 2013 im Vergleich“ ([ePaper vom 26. Februar 2015](#))). Am positivsten wurden das „Liniennetz“ und der „Takt tagsüber (Geschäftszeiten)“ mit Mittelwerten von jeweils 3,3 (von „sehr schlecht“ (1) bis „sehr gut“ (4)), fast ebenso gut die Merkmale „Kapazität/Platzangebot“ sowie „Sitzkomfort in den Fahrzeugen“ mit Mittelwerten von jeweils 3,2 bewertet (s. Tab 9).

Das „Liniennetz“, die „Fahrpreise“ sowie der „Takt der Nachtbusse“ werden von Vertretern des Kerntyps ÖPNV besser beurteilt als von den übrigen Mobilitätskerntypen. Aber für 8 von 16 Merkmalen sind die niedrigsten Mittelwerte beim Kerntyp ÖPNV, für 7 Merkmale beim Kerntyp MIV zu finden. Die Radfahrer zeigen sich dagegen eher zufrieden mit den Angeboten des ÖPNV und gaben für 11 Merkmale bessere Bewertungen ab als die übrigen Kerntypen. Die „Fahrpreise“ (2,2) erhielten von allen Typen die negativste Bewertung.

Tab. 9: Mittelwerte*) bezüglich der Beurteilung der Merkmale des ÖPNV (Bus, Straßenbahn) nach Mobilitätskerntypen

Merkmal	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt**)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
Linienetz [1.373]	3,3	3,3	3,5	3,3	3,3
Kapazität / Platzangebot [1.068]	3,2	3,2	3,1	3,3	3,2
Sitzkomfort in den Fahrzeugen [808]	3,2	3,1	3,1	3,3	3,2
Freundlichkeit des Personals [1.436]	2,8	2,7	2,8	2,9	2,8
Fahrgastinformationen [1.541]	2,9	2,8	2,9	3,0	2,9
Fahrpreise [1.325]	2,2	2,1	2,3	2,1	2,2
Einhaltung des Fahrplans / Pünktlichkeit [1.092]	3,0	3,0	2,9	3,2	3,1
Takt tagsüber (Geschäftszeiten) [781]	3,3	3,2	3,3	3,3	3,4
Takt abends [1.404]	2,7	2,7	2,7	2,7	2,8
Takt der Nachtbusse [1.541]	2,6	2,6	2,8	2,7	2,5
Sauberkeit in den Fahrzeugen [1.345]	2,9	2,8	2,7	3,0	2,9
Einsteigen z.B. mit Kinderwagen [1.197]	2,8	2,7	2,7	3,0	2,9
Tatsächliche Fahrzeit [657]	3,1	3,0	3,0	3,1	3,1
Haltestellengestaltung [1.163]	3,0	2,9	2,8	3,1	3,0
Anschlüsse beim Umsteigen [1.465]	2,6	2,6	2,6	2,7	2,6
Behindertenfreundlichkeit [1.297]	2,7	2,6	2,8	2,8	2,7

*) Mittelwerte: 1 = sehr schlecht / 2 = eher schlecht / 3 = eher gut / 4 = sehr gut

***) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.16)

44,1 Prozent der Befragten verwenden regelmäßig Streifenkarten (Frage 4.17), allerdings nur 14,8 Prozent des ÖPNV-Kerntyps, von denen 71,3 Prozent Abo-Angebote nutzen. Von den Befragten aus den restlichen Kerntypen nutzen dagegen nur 7,8 Prozent Abo-Angebote. 21,6 Prozent aller Befragten nutzt keine Fahrkartenart regelmäßig, darunter besonders Mitglieder des MIV mit 36,0 Prozent (s. Abb. 10).

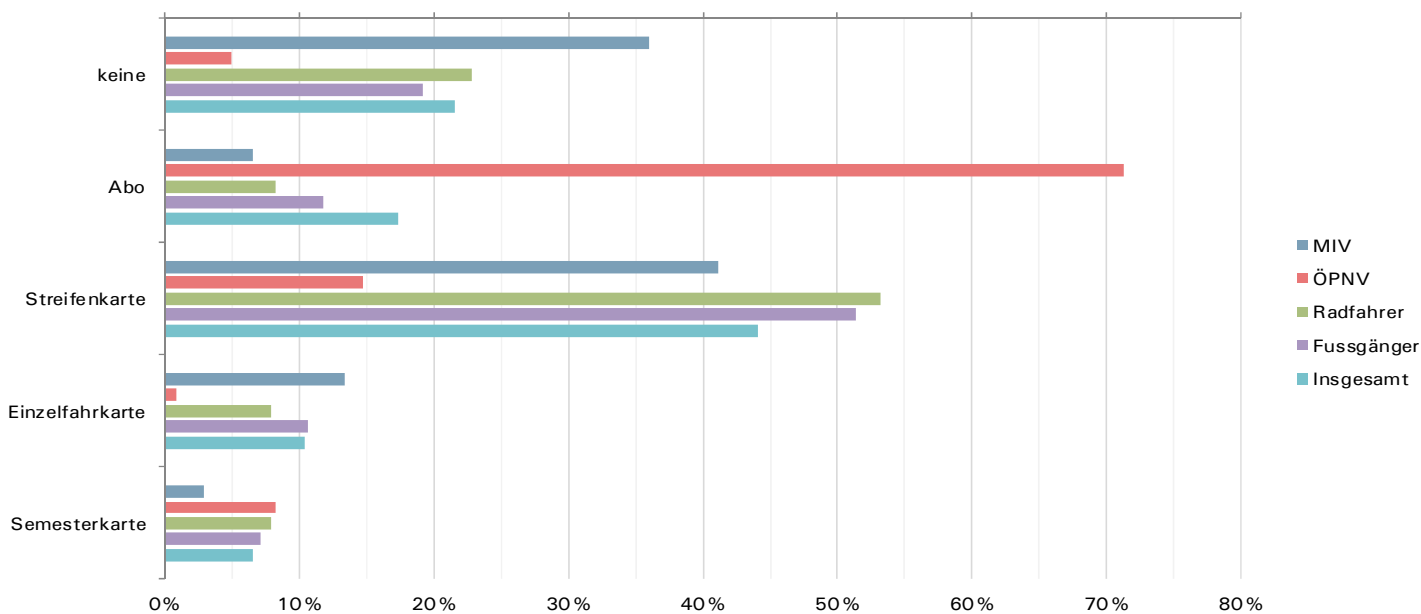


Abb. 10: Regelmäßige Nutzung von Fahrkarten für den Augsburger Verkehrsverbund nach Mobilitätskerntypen in Prozent

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4, und 4.17)

Maßnahmen in der Innenstadt

Als sinnvolle Maßnahmen in der Innenstadt (Frage 4.13) wurden über alle Mobilitätskerntypen hinweg vor allem die „Förderung des Fahrradverkehrs“, die „Verbesserungen für Fußgänger“ und die „Optimierung der ÖPNV-Angebote“ sowie eine „autofreie Innenstadt“ erachtet (s. Tab. 10). Die höchste Zustimmung erfährt die „Förderung des Fahrradverkehrs“ (56,6 %), dabei vor allem von Personen im Mobilitätskerntyp der Radfahrer (85,6 %). Der Unterschied zwischen den Mobilitätskerntypen der Radfahrer und des MIV ist hier mit 57,5 Prozentpunkten besonders hoch, doch selbst 38,1 Prozent der Mitglieder des Typs MIV sehen hierin eine sinnvolle Maßnahme.

Auf wenig Zustimmung stoßen die Maßnahmen „Innenstadtmaut“ und die „Einfahrt nur über Stichstraßen“, deren Zustimmung von Mitgliedern aller Mobilitätskerntypen (mit Ausnahme des Fußgängertyps bei der „Innenstadtmaut“) stets unter 5 Prozent liegt.

Tab. 10: Zustimmung zu Maßnahmen in der Innenstadt nach Mobilitätskerntypen in Prozent

Maßnahme	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt*)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
Angebot an Leihfahrrädern [264]	19,6	22,7	14,6	15,5	17,4
Förderung des Fahrradverkehrs [682]	56,6	38,1	28,1	85,6	43,8
Innenstadtmaut [43]	3,2	1,9	4,2	4,1	5,4
Förderung von Carsharing [158]	12,6	8,8	8,3	15,2	16,5
Steuerungen durch Einbahnstraßen [105]	7,6	9,9	5,2	4,7	6,7
Ladestationen für e-bikes [93]	7,3	7,9	7,3	5,0	6,3
Verbesserungen für Fußgänger [519]	39,7	39,6	58,3	28,7	40,2
Einfahrt nur über Stichstraßen [46]	4,3	4,0	2,1	3,5	1,8
Ausweisung der Umweltzone als Zone 30 [207]	15,7	13,8	18,8	16,4	16,5
Vergrößerung der Umweltzone [118]	9,1	9,5	12,5	7,0	7,1
Optimierung der ÖPNV-Angebote [393]	30,4	31,4	33,3	24,0	27,2
autofreie Innenstadt [365]	27,7	19,1	38,5	36,1	32,1

*) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.13)

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt

Bei der Frage nach Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt verstärkt werden sollen (Frage 4.14), erhielten vor allem Maßnahmen, welche den Radfahrverkehr betreffen, hohe Zustimmungen (s. Tab. 11). Die Antwortmöglichkeit „eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen“ erhält 59,4 Prozent, die „eigene Fahrradspur auf Gehwegen“ 45,7 Prozent und auch die „Kontrolle von Fahrradfahrern“ noch 34,4 Prozent. Die Zustimmung zu den Fahrradspuren ist bei Personen aus dem Mobilitätskerntyp der Radfahrer am höchsten („eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen“ 77,9 % und „eigene Fahrradspur auf Gehwegen“ 51,7 %).

Die Zustimmung zur „Kontrolle von Fahrradfahrern“ ist bei Radfahrern mit 16,3 Prozent im Gegensatz zu den übrigen Mobilitätstypen und besonders im Vergleich zum Typ ÖPNV mit 53,7 Prozent stark unterrepräsentiert. Eine allgemein schwächere Zustimmung mit jeweils unter 10 Prozent erhalten „Spielstraßen“, „Fußgängerampeln“ sowie „Unter-/Überführungen“.

Tab. 11: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt nach Mobilitätskerntypen in Prozent

Maßnahme	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt*)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
eigene Fahrradspur auf Gehwegen [656]	45,7	45,7	32,4	51,7	37,1
eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen [826]	59,4	49,1	50,9	77,9	51,5
Zebrastrifen [235]	17,0	17,1	16,7	11,9	18,3
Fußgängerampeln [117]	7,7	9,7	11,1	4,1	6,6
Kontrolle von Fahrradfahrern [566]	34,4	46,8	53,7	16,3	37,1
Geschwindigkeitsbeschränkungen [247]	19,1	13,1	19,4	20,3	23,1
Spielstraßen [80]	5,8	4,8	2,8	7,0	6,6
Geschwindigkeitskontrollen [282]	21,7	14,8	32,4	19,8	27,5
Fußgängerzonen [252]	18,7	16,1	19,4	18,6	17,9
Unter-/ Überführungen [147]	9,5	11,6	11,1	8,1	7,0
Kontrolle von Parkverstößen [159]	11,0	10,6	6,5	12,8	10,9
Sonstiges [57]	3,8	4,3	0,0	3,5	4,8

*) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.14)

MOBILO und Einschätzung der Kosten für Parkmöglichkeiten in der Innenstadt

56,7 Prozent der Befragten kennen den MOBILO (Frage 4.10), allerdings nutzen ihn nur 3,7 Prozent. Personen des Mobilitätskernotyps ÖPNV ist er am wenigsten bekannt (47,3 %), bei den Kernotypen Radfahrer und MIV liegt die Bekanntheit mit 58,7 bzw. 56,7 Prozent höher. (s. Abb. 11).

Von den Befragten, die mindestens einmal pro Woche in der Innenstadt einkaufen (Frage 4.9), werden „Parkplätze ohne Einschränkungen“ mit 14,4 Prozent am häufigsten genutzt, vor „Parkplätzen mit Parkschein“ (13,8 %), „Parken mit Parkscheibe“ (13,1 %) und den „Parkhäusern“ (12,6 %). „Park & Ride Plätze“ nutzen lediglich 1,6 Prozent der Befragten mindestens einmal pro Woche um in der Innenstadt einzukaufen.

Sowohl für die einzelnen Mobilitätstypen als auch bei kleinräumigen Auswertungen nach Stadtbezirken konnten keine signifikanten Unterschiede zu diesen Durchschnittswerten festgestellt werden.

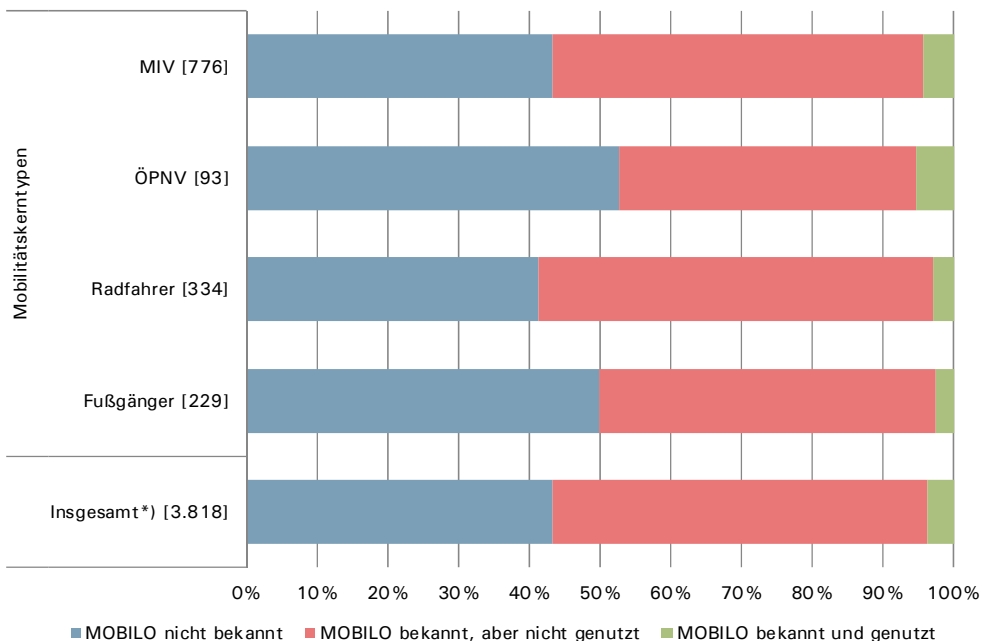
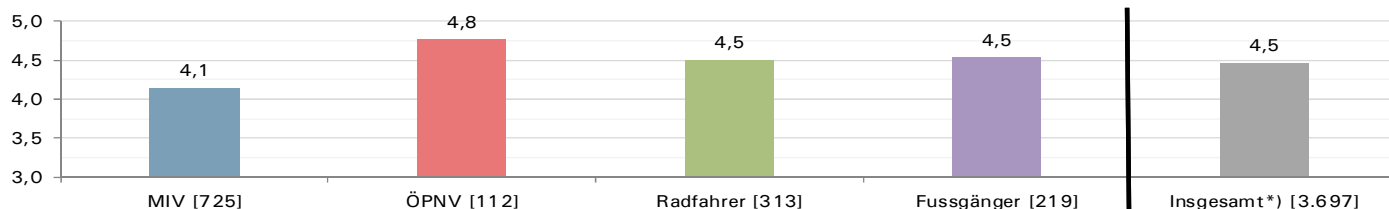


Abb. 11: Bekanntheit des MOBILO nach Mobilitätskernotypen

*) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex
 Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4, und 4.10)

Straßenbahn durch die Maximilianstraße

79,4 Prozent der Befragten bewerten eine Straßenbahn durch die Maximilianstraße mit „sehr gut“, „gut“ oder „eher gut“ (Frage 4.5). Der Mittelwert (von „sehr schlecht“ (1) bis „sehr gut“ (6)) liegt für die Gesamtstadt bei 4,5 (s. Abb. 12) Personen des Mobilitätskernotyps ÖPNV empfindet diese dabei am positivsten (4,8), am wenigsten positiv wird eine Straßenbahn durch die Maximilianstraße vom Kerntyp MIV wahrgenommen (4,1).



Mittelwerte: 1 = sehr schlecht / 2 = schlecht / 3 = eher schlecht / 4 = eher gut / 5 = gut / 6 = sehr gut

Abb. 12: Mittelwerte**) bezüglich des Empfindens der Straßenbahn durch die Maximilianstraße nach Mobilitätskernotypen

*) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex
 **) Mittelwerte: 1 = sehr schlecht / 2 = schlecht / 3 = eher schlecht / 4 = eher gut / 5 = gut / 6 = sehr gut
 Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4, und 4.5)

Auswertungen nach Stadtbezirken

Bei nahezu allen (99,3 %) der 4.147 auswertbaren Fragbögen haben die Befragten den Stadtbezirk angegeben in dem sie wohnen (Frage 1.1), so dass ausreichend Rückmeldungen für belastbare Aussagen für die 42 Augsburger Stadtbezirke vorliegen. Die Stadtbezirke *Bleich und Pfärrle, Links der Wertach – Süd* sowie *Lechhausen – Süd* sind mit Anteilen von jeweils weniger als 1,5 Prozent am gesamten Rücklauf im innerstädtischen Vergleich eher schwach, die Stadtbezirke *Innenstadt, St. Ulrich – Domviertel, Pfersee – Süd, Göggingen – Süd* sowie *Bergheim* mit mehr als 3,3 Prozent dagegen verhältnismäßig stark vertreten. Lediglich für die zwei Stadtbezirke *Siebenbrunn* und *Links der Wertach – Nord* gab es zu wenige Angaben (weniger als 30) um Aussagen für diese Gebietseinheiten zu treffen. Diese beiden Stadtbezirke wurden deshalb für die kleinräumigen Auswertungen mit ihren Nachbarbezirken zu den aggregierten Gebieten *Haunstetten – Süd / Siebenbrunn* und *Links der Wertach – Süd / Nord* zusammengefasst (zur kleinräumigen Auswertbarkeit und zur Aussagekraft der Ergebnisse s.a. Kurzmitteilung „Bürgerumfrage 2013 – Erste Ergebnisse, ePaper vom 5. September 2014“).

Parkplätze in der Innenstadt und den Stadtbezirken

Aus den jeweiligen Antworten auf die Frage nach der Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt und im eigenen Stadtbezirk (Frage 4.8) wurden Mittelwerte gebildet. Diese reichen von –1 für die Antwortkategorie „zu wenige“ über 0 für „ausreichend“ bis +1 für „zu viele“, wobei Werte um 0 auch erreicht werden, wenn sich die Nennungen „zu wenige“/„zu viele“ gegenseitig ausglich (s. Tab. 12).

Sowohl für „Fahrräder“ (Mittelwert –0,6) und „Autos“ (–0,6), als auch für „Motorräder/-roller“ (–0,4) wird die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt als zu gering eingeschätzt. Die Anzahl der Parkplätze für „Fahrräder“ wird am schlechtesten vom Mobilitätskerntyp Radfahrer bewertet, dagegen sind besonders Vertreter des Mobilitätskerntyps MIV der Meinung, dass es an Parkplätzen für Autos mangelt. Mit dem niedrigsten Wert von –0,8 zeigen sich vor allem die Befragten aus den Stadtbezirken *Lechviertel, östl. Ulrichsviertel* und *Oberhausen – Süd* am wenigsten zufrieden mit der Anzahl der Auto-Parkplätze in der Innenstadt

Bessere Mittelwerte erreichen „Frauenparkplätze“ (–0,4), „Behindertenparkplätze“ (–0,3), und „Bewohnerparkplätze“ (–0,2). Bei geschlechterspezifischer Betrachtung ist der Mittelwert der „Frauenparkplätze“ unter den befragten Frauen um 0,4 geringer als der Mittelwert der Männer. Ebenfalls geringer, um 0,2 ist der Mittelwert für „Behindertenparkplätze“ bei Personen mit einer amtlich bescheinigten Behinderung (Frage 5.8) als bei Personen ohne Behinderung. Die Mittelwerte für die „Frauenparkplätze“ und „Behindertenparkplätze“ liegen bei den genannten Gruppen mit –0,5 jedoch immer noch über den Mittelwerten der Parkplätze für „Autos“ und „Fahrräder“ (jeweils –0,6). Nur die Anzahl der „Bewohnerparkplätze“ in der Innenstadt ist für die Befragten einzelner Stadtbezirke wie beispielsweise *Spickel, Firnhaberau* und *Bergheim* zu hoch.

Allgemein wird für den eigenen Stadtbezirk die Anzahl der „Bewohnerparkplätze“ und der Parkplätze für „Autos“ als zu gering angesehen (Mittelwerte jeweils –0,4), wobei die Parkplatzsituation in innenstadtnahen Stadtbezirken schlechter empfunden wird als in innenstadtfernen Stadtbezirken. So erreicht die Anzahl der Parkplätze für „Bewohnerparkplätze“ und „Autos“ beispielsweise im *Lechviertel, östliches Ulrichsviertel* Mittelwerte von –0,8, in *Bergheim* dagegen Mittelwerte von –0,1. Aber in keinem Stadtbezirk sind die Befragten mehrheitlich der Ansicht, dass im eigenen Stadtbezirk zu viele Parkplätze einer Kategorie vorhanden sind.

Tab. 12: Mittelwerte*) der Bewertung der Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt und in den Stadtbezirken

Stadtbezirke	Innenstadt						in Ihrem Stadtbezirk								
	Fahr- räder [3.258]	Motor- räder/ -roller [1.440]	Autos [3.465]	Autos darunter			Fahr- räder [3.107]	Motor- räder/ -roller [1.506]	Autos [3.341]	Autos darunter					
				Behin- derten- park- plätze [1.572]	Frauen- park- plätze [1.796]	Bewoh- nerpark- plätze [1.954]				Behin- derten- park- plätze [1.477]	Frauen- park- plätze [1.508]	Bewoh- nerpark- plätze [1.969]			
Lechviertel, östl. Ulrichsviertel [93]															
Innenstadt, St. Ulrich-Domviertel [231]															
Bahnhofs-, Bismarckviertel [128]															
Georgs- und Kreuzviertel [103]															
Stadtlägerviertel [81]															
Rechts der Wertach [77]															
Bleich und Pfärrle [52]															
Jakobsvorstadt - Nord [81]															
Jakobsvorstadt - Süd [92]															
Am Schäfflerbach [60]															
Spickel [124]															
Hochfeld [97]															
Antonsviertel [91]															
Rosenau- und Thelottviertel [87]															
Pfersee - Süd [140]															
Pfersee - Nord [84]															
Kriegshaber [109]															
Links der Wertach - Nord / Süd [60]															
Oberhausen - Süd [65]															
Oberhausen - Nord [69]															
Bärenkeller [90]															
Hochzoll - Nord [101]															
Lechhausen - Süd [53]															
Lechhausen - Ost [123]															
Lechhausen - West [69]															
Firnhaberau [128]															
Hammerschmiede [89]															
Wolfram- u. Herrenbachviertel [80]															
Hochzoll - Süd [119]															
Universitätsviertel [88]															
Haunstetten - Nord [114]															
Haunstetten - West [72]															
Haunstetten - Ost [66]															
Haunstetten - Süd / Siebenbrunn [133]															
Göggingen - Nordwest [83]															
Göggingen - Nordost [72]															
Göggingen - Ost [95]															
Göggingen - Süd [155]															
Inningen [112]															
Bergheim [139]															
Insgesamt [3.927]															
Mobilitätskerntyp MIV [831]															
Mobilitätskerntyp ÖPNV [93]															
Mobilitätskerntyp Radfahrer [347]															
Mobilitätskerntyp Fußgänger [207]															



*) Mittelwerte: -1 = zu wenige / 0 = ausreichend / +1 = zu viele

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1, 4.2, 4.3, 4.4 und 4.8)

Durchgangsverkehr und Fußgängerzone

Bei Betrachtung der gesamtstädtischen Werte sind die Befragten mehrheitlich der Meinung, dass der Durchgangsverkehr durch die Innenstadt erleichtert werden soll (Frage 4.11). Bei der Nordachse (Grottenau – Leonhardsberg) gaben 40,4 Prozent, bei der Ostachse (Mittlerer Graben – Oberer Graben) 39,0 Prozent und bei der Westachse (Klinkerberg – Schaezlerstraße – Schießgrabenstraße) 35,7 Prozent „erleichtern“ an. Für eine Erschwerung der Nordachse sind 15,7 Prozent, der Ostachse 14,1 Prozent und der Westachse 12,4 Prozent. Bei kleinräumiger Betrachtung der summierten Mittelwerte aus den Ergebnissen dieser drei Teilfragen (von -1 für erschweren bis +1 für erleichtern) wird aber deutlich, dass die vom Durchgangsverkehr Betroffenen aus den Stadtbezirken *Bahnhofs-*, *Bismarckviertel* und *Stadtjägerviertel* mehrheitlich für eine Erschwerung (Mittelwerte von jeweils unter 0,0) gestimmt haben, wohingegen vor allem die Befragte aus den innenstadtfernen Stadtbezirken für eine Erleichterung des Durchgangsverkehrs sind (s. Abb. 13). Die höchste Zustimmung für Erleichterungen erreicht der Mobilitätskern MIV mit dem Spitzenwert bei der Nordachse mit 54,2 Prozent. Der geringste Zuspruch für „erleichtern“ kommt von den Radfahrern.

Auf die Frage, ob die Fußgängerzone in der Augsburger Innenstadt vergrößert werden soll, antworteten 39,4 Prozent der Befragten mit „soll vergrößert werden“ (Frage 4.12). 59,4 Prozent stimmten für „soll bleiben wie jetzt“ und 1,2 Prozent für „soll verkleinert werden“. Eine Vergrößerung nach Westen (in Richtung Hauptbahnhof) erhält dabei den größten Zuspruch, vor Süden (in Richtung St. Ulrich u. Afra), Norden (in Richtung Dom) und Osten (in Richtung Fuggerei). Nahezu spiegelbildlich zu den Ergebnissen zur Frage nach Änderungen beim Durchgangsverkehr erreichen die innenstadtnahen Stadtbezirke hohe Mittelwerte (von -1 für verkleinern bis +1 für vergrößern), die mehrheitlich für eine Vergrößerung der Fußgängerzone gestimmt haben (s. Abb. 14). Den höchsten Mittelwert von 0,6 erreicht *Hochfeld*, die niedrigsten Mittelwerte die *Firnhaberau* (0,2) und *Oberhausen Süd* (0,3).

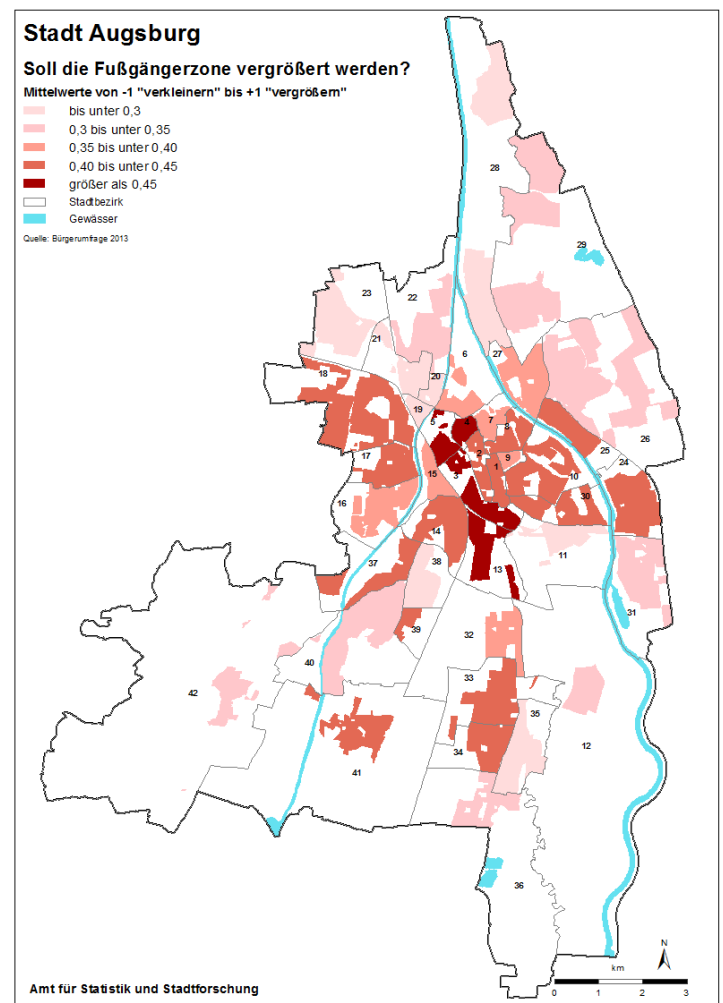
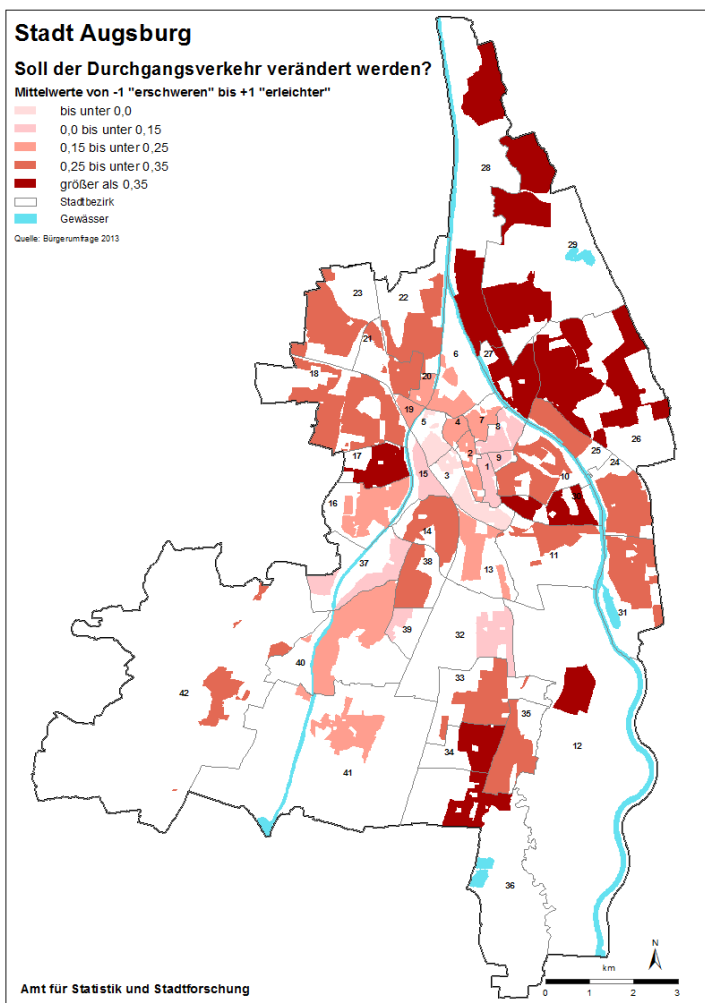


Abb. 13: Mittelwerte bezüglich Erleichterung bzw. Erschwerung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1 und 4.11)

Abb. 14: Mittelwerte bezüglich Vergrößern bzw. Verkleinern der Fußgängerzone in der Innenstadt

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1 und 4.12)

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in den Stadtbezirken

Bei der Frage zu Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Frage 4.14) wurde auch nach Maßnahmen „in Ihrem Stadtbezirk“ gefragt. Wie bei den Maßnahmen zur Verbesserung „in der Innenstadt“ (s. Seite 12) werden auch für die Stadtbezirke die „eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen“ (46,8 %) sowie die „eigene Fahrradspur auf Gehwegen“ (34,6 %) am häufigsten genannt (s. Tab 14). Im eigenen Stadtbezirk werden an dritter Stelle mit 31,1 Prozent „Geschwindigkeitskontrollen“ als sinnvolle Maßnahme angesehen und wurden besonders häufig von Bewohnern der Stadtbezirke *Stadtjägerviertel*, *Bergheim* und *Göggingen – Ost* genannt.

Von Bewohnern innenstadtnaher Stadtbezirke und von Mitgliedern der Mobilitätskerntypen Radfahrer und Fußgänger wurde vor allem die „eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen“ genannt, in den Stadtbezirken *Georgs- und Kreuzviertel*, *Pfersee – Süd* und *Pfersee – Nord* sogar von jeweils über 60 Prozent. In *Pfersee – Nord* wird zudem die „eigene Fahrradspur auf Gehwegen“ von über 50 Prozent als geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen. Die „Kontrollen von Fahrradfahrern“ erreichen in *Hochzoll – Süd* und *Göggingen – Nordost* sowie beim Mobilitätskerntyp ÖPNV höchste Werte, „Kontrollen von Parkverstößen“ besonders im Universitätsviertel. Mit Anteilen von jeweils unter 10 Prozent werden die Maßnahmen „Unter-/Überführungen“, „Fußgängerzonen“ und „Fußgängerampeln“ von deutlich weniger Bürgern als Verbesserung zur Verkehrssicherheit empfunden.

Stärken und Schwächen von Augsburg sowie Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen

Für die zwei den Verkehr betreffenden Unterfragen nach den Stärken und Schwächen von Augsburg (Frage 6.1) sowie den sechs verkehrsrelevanten Fragen nach der Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen in Augsburg (Frage 1.10) wurden Mittelwerte von „großer Schwäche“ bzw. „sehr unzufrieden“ (1) bis „große Stärke“ bzw. „sehr zufrieden“ (4) gebildet (s. Tab. 15).

Die „Verkehrsanbindung (Individualverkehr)“ und der „ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug)“ werden mit Mittelwerten von 2,8 bzw. 2,9 ähnlich gut empfunden. Die „Verkehrsanbindung (Individualverkehr)“ wird besonders von Befragten aus den Stadtbezirken *Links der Wertach – Nord / Süd* und *Lechhausen – Süd* (jeweils 3,1) sowie *Oberhausen – Süd* (3,0) als Stärke bewertet, von Befragten aus *Inningen* (2,6) dagegen weniger gut. Befragte aus den Stadtbezirken *Links der Wertach – Nord / Süd* und dem *Universitätsviertel* sehen den „ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug)“ als Stärke (jeweils 3,2), dagegen kommt der Stadtbezirk *Bärenkeller* zu dem schlechtesten Mittelwert von 2,6. Allgemein sehen ÖPNV-Nutzer und Fußgänger den „ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug)“ eher als Stärke als die anderen beiden Mobilitätskerntypen.

Der „ÖPNV (Bus und Straßenbahn)“ wird nicht nur als Stärke von Augsburg empfunden, die Befragten zeigen sich auch damit zufrieden (Mittelwert 3,0). Obwohl die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt und im eigenen Stadtbezirk als zu gering empfunden wird (s.o. „Parkplätze in der Innenstadt und in den Stadtbezirken“, S. 14) sind die Befragten allgemein mit der „Anzahl der Behindertenparkplätze“ (Mittelwert 2,7) und der „Anzahl der Frauenparkplätze“ (2,5) nicht unzufrieden. Dagegen sind die Befragten mit der „Anzahl der Stellplätze für Fahrräder“ (2,3) und besonders mit der „Anzahl der Parkplätze für Autos“ (Mittelwert 2,1) eher unzufrieden. Die schlechtesten Werte dafür vergaben die Befragte aus dem *Lechviertel*, *östl. Ulrichsviertel* (1,9) und *Innenstadt, St. Ulrich – Domviertel* (2,0) sowie aus dem Mobilitätskerntyp MIV (2,0).

Einrichtungen in den Stadtbezirken

Für den eigenen Stadtbezirk werden die Merkmale bzw. Einrichtungen (Frage 3.1) „Erreichbarkeit der Innenstadt“, „Straßenbeleuchtung“ und die „Straßenbahnverbindungen“ mit Mittelwerten von über 3,0 als gut angesehen (Mittelwerte von „sehr schlecht“ (1) bis „sehr gut“ (4)). Von Befragten aus den Stadtbezirken *Bärenkeller* und *Bergheim* wird die „Erreichbarkeit der Innenstadt“ am wenigsten gut beurteilt. In den innenstadtfernen Stadtbezirken werden Merkmale, die insgesamt eher niedrigere Mittelwerte aufweisen, oftmals besser beurteilt als in den innenstadtnahen Stadtbezirken, wie die „Anzahl der Parkplätze für Autos“ (2,4) und die „Anzahl der Stellplätze für Fahrräder“ (2,5) sowie das „Radwegenetz“ (2,5). Die positiven Beurteilungen des „Radwegenetzes“, der „Verkehrsberuhigung“ und der „Anzahl der Stellplätze für Fahrräder“ in *Bergheim* sowie der „Anzahl der Parkplätze für Autos“ im *Spickel* stehen dabei hervor (s. Tab 16).

Mittelbereitstellung für den Verkehr

Aus den Antworten auf die Frage „Sind Sie der Meinung, dass für Verkehr angemessen Geld von der Stadt Augsburg zu Verfügung gestellt wird“ (Frage 4.19) wurden ebenfalls Mittelwerte gebildet. Diese reichen von -1 für „es wird zu wenig Geld zu Verfügung gestellt“ bis +1 für „es wird zu viel Geld zu Verfügung gestellt“. Ein Mittelwert von 0 zeigt an, dass sich die Nennungen „zu wenig“/„zu viel“ gegenseitig ausgleichen und / oder die Befragten der Meinung waren, dass ein angemessener Betrag zu Verfügung gestellt wird.

Nur für den „Motorisierten Verkehr (Auto, Motorrad)“ wird ein Mittelwert von über 0 erreicht (s. Tab. 13). Hier sind Vertreter des Mobilitätskerntyps Radfahrer mehrheitlich der Meinung, es werde zu viel Geld zur Verfügung gestellt. Die Mittelwerte aller anderen Kombinationen nehmen kleinere Werte als 0 an und die Befragten sind somit der Meinung, es wird zu wenig Geld bereitgestellt. Die niedrigsten Mittelwerte erreichen „Straßenunterhalt“ und „Fahrradverkehr“ (-0,7 „Straßenunterhalt“ beim Mobilitätskerntyp MIV und -0,8 bei „Fahrradverkehr“ beim Typ Radfahrer). Für Investitionen in oben stehende Bereiche würden die Befragten vor allem in den Referatsbereichen „Kultur“, „Personal“ und „Wirtschaft“ Einsparungen vornehmen.

Tab. 13: Mittelwerte*) bezüglich der Zurverfügungstellung von Geld für Verkehrsarten nach Mobilitätskerntypen

Mittelbereitstellung für...	Mobilitätskerntypen				
	Insgesamt**)	MIV	ÖPNV	Radfahrer	Fußgänger
ÖPNV (Bus, Straßenbahn) [1.101]	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2
Motorisierter Verkehr (Auto, Motorrad) [1.101]	-0,1	-0,4	-0,1	+0,2	-0,0
Fahrradverkehr [1.072]	-0,6	-0,5	-0,6	-0,8	-0,6
Fußgängerverkehr [1.019]	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3
Straßenunterhalt [1.176]	-0,6	-0,7	-0,6	-0,6	-0,6

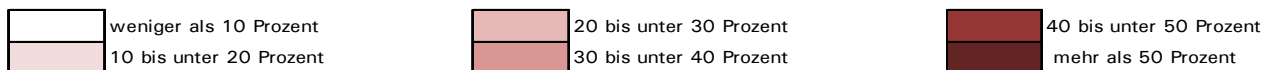
*) Mittelwerte: -1 = zu wenig / 0 = angemessen / +1 = zu viel

***) bezogen auf alle Antworten in diesem Fragenkomplex

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 4.2, 4.3, 4.4 und 4.19)

Tab. 14: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Prozent

Stadtbezirke	eigene Fahrradspur auf Gehwegen [1.244]	eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen [1.686]	Zebra- streifen [657]	Fuß- gänger- ampeln [261]	Kontrolle von Fahrrad- fahrern [1.020]	Geschwin- digkeits- beschrän- kungen [771]	Spiel- straßen [440]	Geschwin- digkeits- kontrollen [1.119]	Fuß- gänger- zonen [208]	Unter-/ Über- führungen [140]	Kontrolle von Parkver- stößen [599]
Lechviertel, östl. Ulrichsviertel [86]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Innenstadt, St. Ulrich-Domviertel [220]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Bahnhofs-, Bismarckviertel [117]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Georgs- und Kreuzviertel [102]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Stadtjägerviertel [75]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%
Rechts der Wertach [74]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Bleich und Pfärrle [52]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Jakobervorstadt - Nord [78]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Jakobervorstadt - Süd [91]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Am Schäfflerbach [56]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Spickel [96]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Hochfeld [96]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Antonsviertel [84]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Rosenau- und Thelottviertel [85]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Pfersee - Süd [136]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Pfersee - Nord [83]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Kriegshaber [104]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Links der Wertach - Nord / Süd [61]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Oberhausen - Süd [69]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Oberhausen - Nord [69]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Bärenkeller [82]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Hochzoll - Nord [95]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Lechhausen - Süd [49]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Lechhausen - Ost [120]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Lechhausen - West [62]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Firnhaberau [103]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Hammerschmiede [73]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Wolfram- u. Herrenbachviertel [70]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Hochzoll - Süd [102]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Universitätsviertel [74]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%
Haunstetten - Nord [103]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Haunstetten - West [66]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Haunstetten - Ost [55]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Haunstetten - Süd / Siebenbrunn [118]	40-50%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Göggingen - Nordwest [74]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Göggingen - Nordost [68]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Göggingen - Ost [81]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%
Göggingen - Süd [153]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Inningen [105]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Bergheim [94]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%
Insgesamt [3.600]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Mobilitätskernotyp MIV [694]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Mobilitätskernotyp ÖPNV [103]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Mobilitätskernotyp Radfahrer [322]	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%
Mobilitätskernotyp Fußgänger [213]	10-20%	40-50%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%	10-20%



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1, 4.2, 4.3, 4.4 und 4.14)

Tab. 15: Mittelwerte*) bezüglich der Stärken und Schwächen und der Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen in Augsburg

Stadtbezirke	Stärken und Schwächen		Zufriedenheit					
	Verkehrsanbindung (Individualverkehr) [3.611]	ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug) [3.740]	ÖPNV (Bus und Straßenbahn) [3.828]	Radwegnetz (Anzahl, Gestaltung usw.) [3.625]	Anzahl der Parkplätze für Autos [3.542]	Anzahl der Frauenparkplätze [2.146]	Anzahl der Behindertenparkplätze [1.620]	Anzahl der Stellplätze für Fahrräder [3.202]
Lechviertel, östl. Ulrichsviertel								
Innenstadt, St. Ulrich-Domviertel								
Bahnhofs-, Bismarckviertel								
Georgs- und Kreuzviertel								
Stadtjägerviertel								
Rechts der Wertach								
Bleich und Pfärrle								
Jakobervorstadt - Nord								
Jakobervorstadt - Süd								
Am Schäfflerbach								
Spickel								
Hochfeld								
Antonsviertel								
Rosenau- und Thelottviertel								
Pfersee - Süd								
Pfersee - Nord								
Kriegshaber								
Links der Wertach - Nord / Süd								
Oberhausen - Süd								
Oberhausen - Nord								
Bärenkeller								
Hochzoll - Nord								
Lechhausen - Süd								
Lechhausen - Ost								
Lechhausen - West								
Firnhaberau								
Hammerschmiede								
Wolfram- u. Herrenbachviertel								
Hochzoll - Süd								
Universitätsviertel								
Haunstetten - Nord								
Haunstetten - West								
Haunstetten - Ost								
Haunstetten - Süd / Siebenbrunn								
Göggingen - Nordwest								
Göggingen - Nordost								
Göggingen - Ost								
Göggingen - Süd								
Inningen								
Bergheim								
insgesamt								
Mobilitätskerntyp MIV								
Mobilitätskerntyp ÖPNV								
Mobilitätskerntyp Radfahrer								
Mobilitätskerntyp Fußgänger								

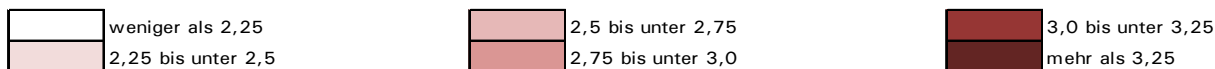


*) Mittelwerte bei Stärken und Schwächen: 1 = große Stärke / 2 = Stärke / 3 = Schwäche / 4 = große Schwäche
 Mittelwerte bei Zufriedenheit: 1 = sehr zufrieden / 2 = zufrieden / 3 = unzufrieden / 4 = sehr unzufrieden

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1, 1.10, 4.2, 4.3, 4.4 und 6.1)

Tab. 16: Mittelwerte*) bezüglich der Beurteilung von den Verkehr betreffenden Einrichtungen in den Stadtbezirken Augsburgs

Stadtbezirke	Radwe- netz [3.753]	Gestal- tung der Gehwege [3.915]	Straßen- beschaf- fenheit [3.916]	Verkehr- sicher- heit [3.777]	Straßen- bahn- verbin- dungen [3.697]	Bus- verbin- dungen [3.719]	Straßen- beleuch- tung [3.933]	Erreich- barkeit der Innen- stadt [3.969]	Verkehr- beruhi- gung [3.687]	Anzahl der Park- plätze für Autos [3.603]	Anzahl der Stell- plätze für Fahrräder [3.209]
Lechviertel, östl. Ulrichsviertel											
Innenstadt, St. Ulrich-Domviertel											
Bahnhofs-, Bismarckviertel											
Georgs- und Kreuzviertel											
Stadtjägerviertel											
Rechts der Wertach											
Bleich und Pfärrle											
Jakobervorstadt - Nord											
Jakobervorstadt - Süd											
Am Schäfflerbach											
Spickel											
Hochfeld											
Antonsviertel											
Rosenau- und Thelottviertel											
Pfersee - Süd											
Pfersee - Nord											
Kriegshaber											
Links der Wertach - Nord / Süd											
Oberhausen - Süd											
Oberhausen - Nord											
Bärenkeller											
Hochzoll - Nord											
Lechhausen - Süd											
Lechhausen - Ost											
Lechhausen - West											
Firnhaberau											
Hammerschmiede											
Wolfram- u. Herrenbachviertel											
Hochzoll - Süd											
Universitätsviertel											
Haunstetten - Nord											
Haunstetten - West											
Haunstetten - Ost											
Haunstetten - Süd / Siebenbrunn											
Göggingen - Nordwest											
Göggingen - Nordost											
Göggingen - Ost											
Göggingen - Süd											
Inningen											
Bergheim											
insgesamt											
Mobilitätskerntyp MIV											
Mobilitätskerntyp ÖPNV											
Mobilitätskerntyp Radfahrer											
Mobilitätskerntyp Fußgänger											



*) Mittelwerte: 1 = sehr schlecht / 2 = eher schlecht / 3 = eher gut / 4 = sehr gut

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung, Bürgerumfrage 2013 (Fragen 1.1, 4.2, 4.3, 4.4 und 3.1)

Für diese Kurzzusammenfassung verwendete Fragen der Bürgerumfrage 2013 und Gesamtergebnisse

1.1 In welchem der 42 Augsburger Stadtbezirke wohnen Sie? (siehe Anschreiben)⁽¹⁾ [4.119]

Nr.	Name	Nr.	Name	Nr.	Name
2,3	1 Lechviertel, östl. Ulrichsviertel	2,2	15 Rosenau- und Thelottviertel	2,2	29 Hammerschmiede
5,9	2 Innenstadt, St. Ulrich-Domvier.	3,6	16 Pfersee - Süd	2,0	30 Wolfram- u. Herrenbachviertel
3,2	3 Bahnhofs-, Bismarckviertel	2,2	17 Pfersee - Nord	3,0	31 Hochzoll - Süd
2,7	4 Georgs- und Kreuzviertel	2,7	18 Kriegshaber	2,3	32 Universitätsviertel
2,0	5 Stadtjägerviortel	1,1	19 Links der Wertach - Süd	2,9	33 Haunstetten - Nord
2,0	6 Rechts der Wertach	0,6	20 Links der Wertach - Nord	1,8	34 Haunstetten - West
1,4	7 Bleich und Pfärrle	1,8	21 Oberhausen - Süd	1,7	35 Haunstetten - Ost
2,1	8 Jakobervorstadt - Nord	1,8	22 Oberhausen - Nord	3,3	36 Haunstetten - Süd
2,5	9 Jakobervorstadt - Süd	2,4	23 Bärenkeller	2,1	37 Göggingen - Nordwest
1,6	10 Am Schäfflerbach	2,6	24 Hochzoll - Nord	1,9	38 Göggingen - Nordost
3,1	11 Spickel	1,4	25 Lechhausen - Süd	2,3	39 Göggingen - Ost
0,0	12 Siebenbrunn	3,1	26 Lechhausen - Ost	4,0	40 Göggingen - Süd
2,5	13 Hochfeld	1,7	27 Lechhausen - West	2,8	41 Inningen
2,4	14 Antonsviertel	3,3	28 Firnhaberau	3,4	42 Bergheim

1.10 Wie zufrieden sind Sie im Allgemeinen mit folgenden Angeboten und Einrichtungen in Augsburg? [4.113]

	sehr zufrieden	zufrieden	unzufrieden	sehr unzufrieden
ÖPNV (Bus und Straßenbahn) [3.828]	19,2	62,7	14,3	3,8
Radwegenetz (Anzahl, Gestaltung usw.) [3.625]	6,4	34,0	42,1	17,5
Anzahl der Parkplätze für Autos [3.542]	4,1	28,8	45,1	22,0
Anzahl der Frauenparkplätze [2.146]	8,3	44,3	35,0	12,3
Anzahl der Behindertenparkplätze [1.620]	11,7	54,0	24,9	9,4
Anzahl der Stellplätze für Fahrräder [3.202]	4,2	35,5	44,1	16,1

3.1 Wie beurteilen Sie folgende Merkmale bzw. Einrichtungen für Ihren Stadtbezirk? [4.080]

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Radwegenetz [3.753]	8,4	44,2	36,1	11,3
Gestaltung der Gehwege [3.915]	7,4	66,9	22,5	3,1
Straßenbeschaffenheit [3.916]	4,7	48,5	37,1	9,7
Verkehrssicherheit [3.777]	7,1	66,9	22,3	3,7
Straßenbahnverbindungen [3.697]	29,4	51,4	11,7	7,5
Busverbindungen [3.719]	22,1	58,4	15,4	4,1
Straßenbeleuchtung [3.933]	20,3	70,0	8,6	1,1
Erreichbarkeit der Innenstadt [3.969]	41,5	48,1	8,4	2,0
Verkehrsberuhigung [3.687]	10,3	52,1	28,5	9,1
Anzahl der Parkplätze für Autos [3.603]	7,7	38,5	37,6	16,2
Anzahl der Stellplätze für Fahrräder [3.209]	7,7	42,2	38,2	11,9

4.2 Wenn Sie erwerbstätig sind, welches Verkehrsmittel benutzen Sie wie häufig bei gutem Wetter, um zu Ihrer Arbeits- / Ausbildungsstelle zu gelangen? [2.809]

	mindestens 4 mal pro Woche	1-3 mal pro Woche	weniger als 1 mal pro Woche	nie
Auto [2.446]	42,8	15,3	12,8	29,2
Bus [2.183]	9,7	7,5	17,0	65,8
Fahrrad / e-Bike usw. [2.360]	30,3	18,4	13,5	37,8
Motorrad / -roller usw. [2.075]	2,6	3,6	4,4	89,4
Straßenbahn [2.250]	12,8	10,0	20,1	57,1
Zug [2.181]	10,4	3,9	9,5	76,2
gehe zu Fuß [2.216]	17,1	10,3	13,1	59,4

Wo arbeiten Sie / wo ist Ihr Ausbildungsplatz? [2.751]

15,8	innerhalb meines Stadtbezirks	3,3	Lkr. Aichach-Friedberg	9,9	Großraum München
51,8	in einem anderen Stadtbezirk	10,2	Lkr. Augsburg	9,0	Sonstiges

Wie viele Minuten pro Tag brauchen Sie normalerweise, um zu Ihrer Arbeits- / Ausbildungsstelle zu kommen? [2.743]

14,2	weniger als 10 Minuten	9,3	über 30 bis 45 Minuten	2,8	90 Minuten und mehr
36,1	über 10 bis 20 Minuten	7,0	über 45 bis 60 Minuten	1,4	Ich arbeite nicht.
21,0	über 20 bis 30 Minuten	6,2	über 60 bis 90 Minuten	2,1	Ich arbeite im selben Haus.

Auf welches Verkehrsmittel wechseln Sie überwiegend bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee, Glätte usw.)? [2.767]

52,0	Auto	5,0	Fahrrad / e-Bike usw.	18,3	Straßenbahn	9,1	gehe zu Fuß
9,1	Bus	0,2	Motorrad / -roller usw.	6,3	Zug		

4.3 Welches Verkehrsmittel benutzen Sie wie häufig zum Einkaufen für den täglichen Bedarf? [4.068]

	mindestens 4 mal pro Woche	1-3 mal pro Woche	weniger als 1 mal pro Woche	nie
Auto [3.655]	17,9	47,1	19,8	15,2
Bus [3.084]	4,0	8,6	18,1	69,4
Fahrrad / e-Bike usw. [3.397]	20,0	30,4	18,0	31,6
Motorrad / -roller usw. [2.927]	0,6	2,3	3,9	93,2
Straßenbahn [3.197]	5,5	14,0	24,6	55,9
Zug [2.974]	0,3	1,0	7,8	90,9
gehe zu Fuß [3.492]	24,8	38,3	20,1	16,8

Wo kaufen Sie Waren des täglichen Bedarfs, wie z. B. Lebensmittel, überwiegend ein? [3.930]

67,4	innerhalb meines Stadtbezirks	0,9	Lkr. Aichach-Friedberg	0,1	Großraum München
26,5	in einem anderen Stadtbezirk	4,3	Lkr. Augsburg	0,9	Sonstiges

4.5 Wie empfinden Sie die Straßenbahn durch die Maximilianstraße (Haltestellen Ulrichsplatz - Margaret)? [3.697]

25,6	sehr gut	30,6	gut	23,1	eher gut	11,4	eher schlecht	4,1	schlecht	5,1	sehr schlecht
------	----------	------	-----	------	----------	------	---------------	-----	----------	-----	---------------

4.4 Welches Verkehrsmittel benutzen Sie wie häufig in Ihrer Freizeit? [4.098]

	mindestens 4 mal pro Woche	1-3 mal pro Woche	weniger als 1 mal pro Woche	nie
Auto [3.691]	25,7	40,7	20,7	12,9
Bus [3.226]	5,4	14,5	34,8	45,2
Fahrrad / e-Bike usw. [3.615]	32,4	34,2	14,4	19,0
Motorrad / -roller usw. [3.025]	1,7	5,0	5,4	88,0
Straßenbahn [3.431]	9,9	21,7	38,2	30,2
Zug [3.125]	0,9	4,5	33,8	60,8
gehe zu Fuß [3.551]	36,2	38,6	15,7	9,5

4.8 Bitte bewerten Sie die Anzahl der Parkplätze: [3.927]

	in der Innenstadt				in Ihrem Stadtbezirk			
	zu wenige	ausreichend	zu viele	o. A.	zu wenige	ausreichend	zu viele	o. A.
Fahrräder	46,7	35,6	0,6	17,0	28,0	50,7	0,4	20,9
Motorräder / -roller	16,4	19,1	1,1	63,3	10,7	26,7	1,0	61,7
Autos	57,1	28,3	2,8	11,8	38,7	44,7	1,7	14,9
darunter: Behindertenparkplätze	15,6	21,2	3,2	60,0	14,4	21,5	1,7	62,4
darunter: Frauenparkplätze	20,2	22,0	3,6	54,3	16,6	19,6	2,2	61,6
darunter: Bewohnerparkplätze	21,2	18,9	9,6	50,2	24,9	22,9	2,4	49,9

4.9 Wie oft benutzen Sie die folgenden Parkeinrichtungen wenn Sie in der Innenstadt einkaufen? [4.027]

	mindestens 4 mal pro Woche	1-3 mal pro Woche	weniger als 1 mal pro Woche	nie
Park & Ride Plätze (z. B. Plärrer) [3.734]	0,2	1,4	13,8	84,6
Parken mit Parkscheibe [3.758]	1,3	11,8	44,6	42,3
Parkplatz mit Parkschein [3.761]	1,4	12,4	46,4	39,8
Parkhaus [3.833]	1,5	11,1	46,2	41,2
Parken ohne Einschränkung [3.667]	4,3	10,1	33,7	51,9

Wie bewerten Sie deren Kosten?

	teuer	angemessen	günstig
Parkplatz mit Parkschein [3.179]	56,5	41,8	1,7
Parkhaus [3.170]	72,0	26,4	1,6

4.10 Kennen Sie den MOBILO und falls ja, nutzen Sie diesen auch? [3.818]

43,3 kenne ich nicht 53,0 kenne ich, ohne ihn zu nutzen 3,7 kenne und nutze ich

4.11 Soll der Durchgangsverkehr in der Innenstadt an folgenden Achsen geändert werden? [2.636]

	erleichtern	nicht verändern	erschweren
Westachse: „Klinkerberg - Schaezlerstraße - Schießgrabenstraße“ [2.454]	35,7	52,0	12,4
Ostachse: „Mittlerer Graben - Oberer Graben“ [2.378]	38,9	47,0	14,1
Nordachse: „Grottenau - Leonhardsberg“ [2.446]	40,4	44,0	15,7

4.12 Soll die Fußgängerzone in der Augsburger Innenstadt vergrößert oder verkleinert werden? [4.074]

59,4 soll bleiben wie jetzt 39,3 soll vergrößert werden 1,2 soll verkleinert werden

Falls verändert, in welche Richtung vom Rathausplatz aus gesehen? [1.593]

Norden (Richtung Dom) [550]	33,6 soll vergrößert werden	0,9 soll verkleinert werden
Osten (Richtung Fuggerei) [358]	21,9 soll vergrößert werden	0,6 soll verkleinert werden
Süden (Richtung St. Ulrich u. Afra) [893]	54,7 soll vergrößert werden	1,3 soll verkleinert werden
Westen (Richtung Hauptbahnhof) [978]	60,4 soll vergrößert werden	1,0 soll verkleinert werden

4.13 Welche Maßnahmen halten Sie in der Innenstadt für sinnvoll? Bitte höchstens drei Angaben [3.696]

19,6 Angebot an Leihfahrrädern	7,6 Steuerungen durch Einbahnstr.	15,7 Ausweisung der Umweltzone als Zone 30
56,6 Förderung d. Fahrradverkehrs	7,3 Ladestationen für e-Bikes	9,1 Vergrößerung der Umweltzone
3,2 Innenstadtmaut	39,7 Verbesserungen für Fußgänger	30,4 Optimierung der ÖPNV-Angebote
12,6 Förderung von Carsharing	4,3 Einfahrt nur über Stichstraßen	27,7 autofreie Innenstadt

4.14 Welche Maßnahmen müssen nach Ihrer Meinung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärkt werden?

In der Innenstadt (Bitte höchstens drei Angaben): [3.920]

45,7 eigene Fahrradspur auf Gehwegen	5,8 Spielstraßen
59,4 eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen	21,7 Geschwindigkeitskontrollen
17,0 Zebrastreifen	18,7 Fußgängerzonen
7,7 Fußgängerampeln	9,5 Unter- / Überführungen
34,4 Kontrolle von Fahrradfahrern	11,0 Kontrolle von Parkverstößen
19,1 Geschwindigkeitsbeschränkungen	3,8 Sonstiges

In Ihrem Stadtbezirk (Bitte höchstens drei Angaben): [3.600]

34,6 eigene Fahrradspur auf Gehwegen	12,2 Spielstraßen
46,8 eigene Fahrradspur auf Verkehrswegen	31,1 Geschwindigkeitskontrollen
18,3 Zebrastreifen	5,8 Fußgängerzonen
7,3 Fußgängerampeln	3,9 Unter- / Überführungen
28,3 Kontrolle von Fahrradfahrern	16,6 Kontrolle von Parkverstößen
21,4 Geschwindigkeitsbeschränkungen	5,2 Sonstiges

4.15 Welche Maßnahmen fördern nach Ihrer Meinung den Fahrradverkehr in Augsburg? Bitte höchstens drei Angaben. [3.740]

43,4 Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen	13,9 Leihfahrräder (z. B. auch e-Bikes)
11,7 Gepäckaufbewahrungsstellen an Verkehrsknoten	26,7 Radmitnahme in Straßenbahnen
28,9 zusätzliche Ausschilderung von Radwegen	63,5 Schaffung weiterer Radfahrstreifen oder Radwege
22,5 Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer	7,0 Fahrradstraßen mit gemischtem Verkehr
24,4 Radverkehr in Einbahnstraßen in beide Richtungen	17,3 Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer (Grüner Pfeil)

4.16 Wie beurteilen Sie die folgenden Merkmale des ÖPNV (Bus, Straßenbahn) in Augsburg? [3.861]

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht
Liniennetz [3.673]	41,6	50,6	6,4	1,4
Kapazität / Platzangebot [3.577]	35,7	53,0	9,7	1,6
Sitzkomfort in den Fahrzeugen [3.639]	32,8	54,8	10,9	1,4
Freundlichkeit des Personals [3.537]	17,7	49,8	25,4	7,2
Fahrgastinformationen [3.532]	21,3	50,3	23,6	4,8
Fahrpreise [3.658]	6,0	26,6	45,2	22,3
Einhaltung d. Fahrplans / Pünktlichkeit [3.632]	25,2	57,5	12,9	4,3
Takt tagsüber (Geschäftszeiten) [3.603]	39,1	52,9	6,2	1,9
Takt abends [3.426]	18,6	44,2	29,3	7,9
Takt der Nachtbusse [2.377]	17,7	40,3	28,8	13,2
Sauberkeit in den Fahrzeugen [3.608]	18,1	53,7	24,0	4,2
Einsteigen z. B. mit Kinderwagen [2.391]	20,1	48,2	26,4	5,3
Tatsächliche Fahrtzeit [3.363]	24,4	59,7	12,8	3,1
Haltestellengestaltung [3.462]	21,1	57,0	19,1	2,9
Anschlüsse beim Umsteigen [3.259]	13,3	45,4	32,6	8,7
Behindertenfreundlichkeit [2.071]	17,6	44,0	29,7	8,7

4.17 Welche der folgenden Fahrkarten für den Augsburger Verkehrsverbund verwenden Sie regelmäßig? [4.036]

23,6 keine	4,6 Umwelt-Abo	0,4 9-Uhr-Spar-Abo	0,0 Schnupper-Abo
1,1 Wochenkarte (inkl. Schüler)	4,3 Umwelt-Abo Plus	3,9 Senioren-Abo	7,1 Semesterkarte
4,5 Monatskarte (inkl. Schüler- & Senioren)	48,2 Streifenkarte	11,4 Einzelfahrkarte	

4.18 Fühlen Sie sich zu folgenden Maßnahmen in der Stadt Augsburg gut informiert? [3.538]

Änderungen	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
der Verkehrsführung für Fußgänger [2.940]	5,6	57,1	30,1	7,2
der Verkehrsführung für Radfahrer [2.863]	3,0	38,5	46,2	12,4
der Verkehrsführung für Autofahrer [3.073]	4,5	49,8	35,3	10,4
der Streckenföhrung beim ÖPNV [2.942]	7,7	61,8	24,8	5,6
im Takt beim ÖPNV [2.792]	7,9	64,7	22,0	5,4

4.19 Sind Sie der Meinung, dass für Verkehr angemessen Geld von der Stadt Augsburg zur Verfügung gestellt wird? [3.818]

	zu viel	angemessen	zu wenig
ÖPNV (Bus, Straßenbahn) [2.991]	7,4	65,8	26,7
Motorisierter Verkehr (Auto, Motorrad) [2.724]	15,3	60,9	23,8
Fahrradverkehr [2.961]	3,0	31,3	65,6
Fußgängerverkehr [2.822]	2,0	66,8	31,1
Straßenunterhalt [3.148]	2,7	32,0	65,3

5.1 Alter: [4.023] 48,5 Jahre (Mittelwert) **Geschlecht: [3.980]** 52,4 weiblich 47,6 männlich

5.2 Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?2) [4.010]

0,7 Schüler/in	0,9 keinen Bildungsabschluss	19,5 Volks- / Hauptschulabschluss
25,1 Realschule / Mittlere Reife	6,1 Fachhochschulreife	18,6 Allg. Hochschulreife / Abitur
29,1 Fachhochschul- / Hochschulabschluss		

5.5 In welchem Land sind Sie bzw. folgende Familienmitglieder geboren? [4.087]

	Sie selbst [4.049]	Partner/in (falls vorhanden) [2.819]	Vater [3.743]	Mutter [3.740]	mind. ein Groß- elternteil [3.582]
Deutschland	88,4	84,4	81,7	82,3	83,2
Türkei	0,8	1,1	1,7	1,7	1,5
Gebiet der ehemaligen Sowjetunion	2,3	2,6	2,4	2,6	2,7
Gebiet des ehemaligen Jugoslawien	0,7	0,9	1,4	1,3	1,7
Land der Europäischen Union	5,5	6,8	8,7	8,2	9,0
Sonstiges Land Europas	1,4	1,7	2,4	2,4	2,6
Land außerhalb Europas	1,0	2,6	1,6	1,5	1,4

5.8. Ist für Sie eine Behinderung durch amtlichen Bescheid festgestellt worden? [4.141] 11,6 Ja 88,4 Nein

5.9 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mitgerechnet?3) [4.043]

25,6 1 Person 45,4 2 Personen 14,7 3 Personen 10,7 4 Personen 3,6 5 und mehr Personen

Wie viele Personen davon sind im Alter von... (Mehrfachangaben möglich) [3.827]

	unter 6 Jahren	ab 6 bis 17 J.	ab 18 bis 64 J.	ab 65 bis 79 J.	ab 80 Jahren
1 Person	5,5 [212]	8,6 [330]	31,0 [1.188]	12,2 [467]	3,9 [151]
2 Personen	2,5 [94]	5,1 [194]	42,3 [1.619]	10,5 [400]	1,3 [51]
3 und mehr Pers.	0,3 [13]	1,3 [51]	12,5 [480]	0,8 [29]	0,2 [6]

Wie würden Sie Ihren Haushalt charakterisieren? [3.986]

24,9 Alleinlebend / Singlehaushalt	35,6 Paar ohne Kinder	23,4 Paar mit Kinder(n)
2,7 Alleinerziehend	6,4 Wohnungsgemeinschaft	7,0 Sonstiger Haushalt

5.11 Welche Lebenssituation trifft derzeit überwiegend auf Sie zu? Bitte nur eine Angabe.

Kreuzen Sie bitte die Aussage an, die Ihre aktuelle Lebenssituation am prägendsten benennt. [4.065]

44,2 in Vollzeit erwerbstätig	10,6 in Teilzeit erwerbstätig	2,1 450 €-Job / Mini-Job	2,3 arbeitslos / arbeitsuchend gemeldet
1,3 Altersteilzeit	23,6 im Vor- bzw. Ruhestand	4,0 Hausmann/-frau	2,4 aus anderen Gründen nicht erwerbstätig
1,5 Schüler/in / Azubi	7,9 Student/in	0,1 Wehr- oder Zivildienstleistender / Praktikum / freiwilliges soziales Jahr	

6.1 Wo liegen nach Ihrer Ansicht die Stärken und Schwächen von Augsburg? [3.974]

	große Stärke	Stärke	Schwäche	große Schwäche
Verkehrsanbindung (Individualverkehr) [3.611]	9,9	63,6	23,3	3,3
ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug) [3.662]	14,0	63,4	19,3	3,3