

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
02.02.2016	Planungsausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität (Modal-Split-Erhebung) 2014 und Konzept zur Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zur Haushaltsbefragung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Aufbau, die Inhalte und das Vorgehen für die Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts zu erarbeiten und in der nächsten Sitzung dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss vorzustellen.

stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentw., -planung	Fachbereich 4-5-10/Statistik	Oberbürgermeister
Janclas 11.01.2016	Sabine Lauxen 14.01.2016	Schönfeld-Nastoll 13.01.2016	Datum
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Bezug

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒ [X]

ja ☐ []

b) Sonstige

Begründung

Einleitung

Die Förderung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV/SPNV) ist in Oberhausen seit über 20 Jahren erklärtes Ziel der kommunalen Verkehrspolitik und gleichzeitig auch integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Grundlage dafür sind aber wiederkehrend aktuelle und zuverlässige Informationen über das Verkehrsverhalten der Bürger/innen in Oberhausen. Dazu gehören Antworten auf Fragen wie: Wie oft und mit welchem Verkehrsmittel sind die Bürger/innen unterwegs? Was veranlasst sie, unterwegs zu sein? Wie lang sind ihre Wege? Wie zeitaufwendig sind ihre Wege?

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (Kurz: AGFS) bietet ihren Mitgliedern ein Forum, um sich fachlich auszutauschen und intensiv über Problemlösungen zu diskutieren. Sie erstellt Fachbroschüren, erarbeitet Gutachten und unterstützt kommunale Projekte auch finanziell. Diese finanzielle Unterstützung machte es möglich, nach 1995 und 2002 die vorhandenen Daten zum Verkehrsverhalten in Oberhausen zu aktualisieren. Mit dem Instrument einer repräsentativen Haushaltsbefragung zur Mobilität wurden die benötigten Informationen erhoben.

Ablauf und Inhalte der Haushaltsbefragung

Die Oberhausener Untersuchung orientierte sich in ihrer Anlage an die 2009 veröffentlichten Empfehlungen der AGFS zur einheitlichen Erhebung von Modal-Split-Analysen, um die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen kommunalen Studien der jüngeren Zeit zu verbessern. Erforderlich ist danach eine repräsentative Stichprobe der örtlichen Bevölkerung mit mindestens 1.000 befragten Personen. Es wird ein Stichtag empfohlen, der ein Normalwerktag Di., Mi. oder Do. sein sollte und zwar zwischen April und Juni oder September und November außerhalb der Ferien.

Die Befragung erfolgte durch den Bereich Statistik und Wahlen der Stadt Oberhausen am Di. 6. Mai 2014. Basis der Studie waren 3.000 repräsentativ ausgewählte Oberhausener Haushalte, von denen 1.427 Auskunft gaben. Es konnten somit insgesamt 2.152 Menschen im Alter zwischen 10 und 85 Jahren nach ihren Wegen am Stichtag (6.397 Wege) befragt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

49 Zu den Erhebungsinstrumenten zählen der Haushaltsfragebogen, der Personenfragebogen und das
50 Wegeprotokoll. In Oberhausen wurden die Fragen zu den Personen des Haushalts im Haushaltsfrage-
51 bogen integriert.

52
53 Die Mindestinhalte wurden in Oberhausen berücksichtigt, ergänzend wurden Fragen zur Fahrrad-
54 nutzung und die Beurteilung von Fußwegen mit aufgenommen. Fragen zur sozialen Lage, zum Ein-
55 kommen oder zum Migrationshintergrund wurden in Oberhausen nicht gestellt.

56
57 Zeitnah wurden ähnliche Untersuchungen auch in Essen, Mülheim und Dortmund durchgeführt, die
58 sich ebenfalls an den AGFS-Richtlinien orientieren. Damit besteht die Möglichkeit, die Resultate der
59 Oberhausener Studie auch im regionalen Kontext zu sehen. Dies wurde in dem Bericht auch
60 vergleichend dargestellt.

61
62 Der Vorgängerbericht für Oberhausen aus dem Jahr 2002 hatte methodisch einen anderen Weg
63 gewählt, wodurch ein Vergleich nicht möglich ist und deshalb hier auch nicht dargestellt wird.

64
65 Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sollen helfen, im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Ver-
66 kehrsplanung Ziele festzulegen, Strategien fortzuentwickeln und daraus Maßnahmen abzuleiten und
67 ihre Wirkung zu überprüfen.

68 69 **Ergebnisse**

70 Fußgänger/innen:

71 Drei von vier Oberhausener/innen waren mehrmals in der Woche zu Fuß unterwegs, hierbei
72 unterschieden sich Frauen und Männer nicht. Auch in den verschiedenen Altersklassen gab es nur
73 wenige Abweichungen, wobei Menschen zwischen 65 und 85 Jahren tendenziell häufiger zu Fuß
74 unterwegs waren als die jüngeren zwischen 18 und 64 Jahren. Eine wichtige Rolle spielten
75 Führerschein- und PKW-Besitz. Menschen ohne Führerschein und PKW zählten zu den häufigsten
76 Gehern/innen. Personen, die in den Innenstädten von Alt-Oberhausen und Sterkrade wohnten, waren
77 deutlich häufiger zu Fuß unterwegs.

78
79 Die überwiegende Mehrheit der Oberhausener/innen (61%) äußerte sich zufrieden oder sehr zufrieden
80 über die Gehwege in ihrem Wohnumfeld. Weniger zufrieden waren vor allen die Menschen, die
81 angaben, oft zu Fuß zu gehen und die Wegequalität aus eigenem Erleben beurteilen können. Nur teils
82 zufrieden oder sogar unzufrieden zeigten sich besonders Frauen über 65 Jahren.

83
84 Die schadhaften Oberflächen (Stolperkanten) waren das meistgenannte Ärgernis am Zustand der
85 Gehwege, besonders Menschen ab 65 Jahren machte dieser Mangel zu schaffen. Schmutz auf
86 Gehwegen wurde ebenfalls oft genannt. Dies missfiel Frauen und Männern, jung oder alt
87 gleichermaßen. Ein dritter großer Kritikpunkt waren parkende PKW auf den Gehwegen. Darauf wiesen
88 besonders Menschen mit eingeschränkter Mobilität hin.

89 90 Radfahrer/innen

91 71 Prozent der Oberhausener Haushalte besaß 2014 mindestens ein Fahrrad. Allerdings gaben jede/r
92 dritte Oberhausener/in an, grundsätzlich nicht Rad zu fahren. Vor allem für Menschen über 75 Jahre
93 kam Radfahren nicht mehr in Frage, ebenso für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Deutlich mehr
94 Frauen als Männer gaben an, nie mit dem Rad zu fahren und zwar weitgehend unabhängig vom Alter.

95

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Die Untersuchung macht auch deutlich, dass PKW-Nutzer/innen meist auch Radnutzer/innen sind. Drei von vier Autofahrern/innen gaben an, auch mit dem Rad unterwegs zu sein und können somit Verkehrsprobleme aus der „Windschutzscheibenperspektive“ als auch von der „Fahrradlenkerperspektive“ beurteilen.

Zu einem Drittel der Oberhausener/innen passt das Etikett „Genussradler/in“. Sie benutzen das Rad während der hellen Jahreszeiten in der Freizeit und bevorzugt bei gutem Wetter. Für die anderen gut 30 Prozent spielen weder das Wetter noch die Jahreszeit eine Rolle, wenn sie sich aufs Rad setzen. Und sie nutzen das Rad für die alltäglichen Erledigungen.

Viele Oberhausener/innen wiesen darauf hin, dass sie Probleme haben, ihr Rad komfortabel in Haus- bzw. Wohnungsnähe unterzubringen. Nur die Hälfte der Haushalte mit Rädern gab an, sichere und schnelle Abstellmöglichkeiten außerhalb des Hauses (z.B. in der Garage) nutzen zu können. Die andere Hälfte stellten die Räder im Haus, meistens im Keller ab. Ein unbequemer Weg aus dem Keller über eine enge Kellertreppe ist nicht nur lästig, sondern besonders für ältere Menschen ein wirkliches Hindernis für die Fahrradnutzung.

Pedelecs

Fahrräder mit einem unterstützenden Elektromotor, Pedelecs genannt, werden auch in Oberhausen immer beliebter. Im Jahr 2014 besaßen 3,6 Prozent der Haushalte ein Pedelec, bezogen auf die fahrradfahrenden Haushalte waren es 5 Prozent. Das große Potential für den Pedelec-Markt wird erkennbar, wenn man berücksichtigt, dass fast 20 Prozent der Haushalte angab, sich den Kauf eines elektrobetriebenen Fahrrades gut vorstellen zu können.

Öffentlicher Personenverkehr

Der Öffentliche Personenverkehr (ÖV) in Oberhausen erreichte einen eher niedrigen Anteil von 14,4 Prozent am Modal-Split (verglichen mit neueren Ergebnissen aus Essen, Dortmund oder Mülheim an der Ruhr). Die Untersuchung ergab auch, dass ein gutes Drittel der Oberhausener (35,4%) grundsätzlich nicht mit dem Bus oder der Straßenbahn fährt. In der Essener Bevölkerung betrug der Anteil 2011 nur 29 Prozent, in Dortmund sogar nur 21 Prozent.

Modal-Split

In Abbildung 1 ist der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen und der Modal-Split getrennt nach Wegezwecken darstellt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

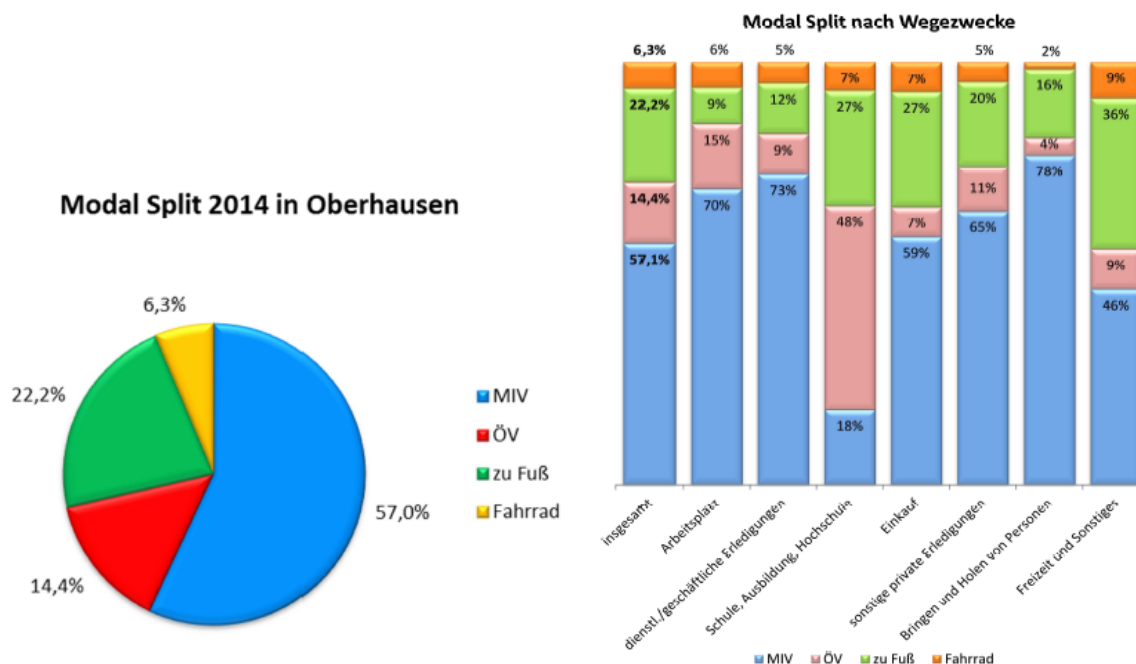


Abbildung 1: Modal-Split der Stadt Oberhausen 2014 (li); Modal-Split getrennt nach Wegezwecken 2014 (re)

Die Fuß- und Radwegeanteile lagen gemeinsam nur bei 28,5 Prozent, die weitaus meisten Wege wurden mit dem PKW durchgeführt (57 %). Der öffentliche Personenverkehr erreichte einen Anteil am Modal-Split von 14,4 Prozent. Somit liegt der Nahmobilitätsanteil in Oberhausen noch weit hinter der von AGFS ausgegebenen Zielmarke zurück.

Vergleich mit Ergebnissen in der Region

Die Städte Dortmund, Mülheim an der Ruhr und Essen haben ebenfalls aktuelle Verkehrsbefragungen durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht. Zwar unterscheiden sie sich in ihrer Vorgehensweise bei der Datenerhebung, aber sie bauen gemeinsam auf einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe auf und orientieren sich weitgehend an den von der AGFS herausgegebenen Empfehlungen zur einheitlichen Modal Split-Erhebung.

Als wesentliche Vergleichsgröße ist der Modal-Split anzusehen. Er stellt die Nutzungshäufigkeiten von MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (öffentlicher Personenverkehr), Fußwegen und Radfahrten in den vier Städten gegenüber. Träger der Verkehrspolitik wie Politik und Verbände beschreiben ihre verkehrspolitischen Ziele auch über wünschenswerte Anteile der Verkehrsmittel am Modal-Split. In Abbildung 2 ist ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl dargestellt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

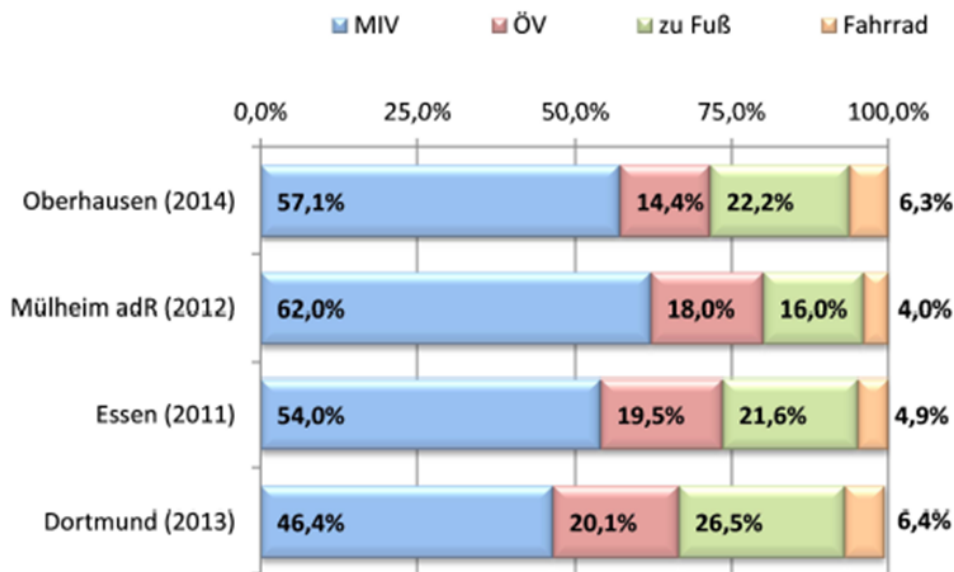


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) nach Städten

Gemeinsam ist den vier Städten die Dominanz des MIV, an zweiter Stelle folgen die Fußwege (ausgenommen Mülheim an der Ruhr). Fahrten mit dem ÖV stehen an dritter Stelle vor den Fahrten mit dem Rad, das die geringste Bedeutung unter den Verkehrsmittelarten besitzt. Neben den Gemeinsamkeiten gibt es auch sichtbare Unterschiede zwischen den Städten. In Mülheim an der Ruhr werden fast zwei von drei Wegen mit dem Auto erledigt, in Dortmund nicht einmal jeder zweite. Dafür erzielt Dortmund die besten Ergebnisse beim ÖV und bei den Fußwegen. Schlusslicht bei der ÖV-Nutzung ist Oberhausen, hier hat die Fahrradnutzung dagegen einen höheren Stellenwert.

Hemmnisse und Chancen für die Nahmobilität

Demografische und wirtschaftliche Veränderungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Zum einen sind die Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen in Oberhausen, wie aber auch landesweit, in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gesunken (seit 2003/2004 um 25 %). Schülerinnen und Schüler prägen im besonderen Maße die Nahmobilität; sie sind es, die am meisten zu Fuß unterwegs sind oder mit dem Rad fahren.

Zum Anderen pendeln immer mehr Oberhausener/innen über die Stadtgrenze zu ihrem Arbeitsplatz (plus 10 Prozent seit 2007) und benutzen dabei überwiegend ihr Auto. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Oberhausen gleichzeitig Arbeiten und Wohnen betrug Ende 2014 noch 27.965; zum Vergleich waren es 1990 noch 43.417 Bürger/innen. Parallel dazu hat auch die Zahl der Beruf- Auspendler in die Region zugenommen.

Das kann auch mit erklären, warum in Oberhausen jedes Jahr fast 1.000 PKWs zusätzlich auf die Straße kommen. Allein diese beiden großen Einflussfaktoren haben auch einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Nahmobilität.

Potentiale für die Nahmobilität dagegen „schlummern“ besonders bei den kurzen Wegen. Selbst bei extrem kurzen Wegen von einem Kilometer Länge wird oft das Auto benutzt. Nur 71 Prozent dieser Wege gingen die Oberhausener/innen zu Fuß, in sieben Prozent wurde das Fahrrad benutzt, aber bei 22 von 100 kurzen Wegen von einem Kilometer Länge kam das Auto zum Einsatz.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

184

185 Bereits bei der Distanz bis unter fünf Kilometer lag die PKW-Nutzung eindeutig vorne. Nur acht Prozent
186 der Wege wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt, obwohl es sich um die ideale Fahrraddistanz handelt.

187

188 Jeder zweite Weg endete bereits nach maximal 5 Kilometern, bei innerstädtischen Wegen sind fast 70
189 Prozent kürzer als 5 Kilometer. Besonders viele kurze Wege unter 5 Kilometer wurden beim Einkaufen
190 zurückgelegt, ebenso bei den Freizeitwegen oder beim Holen und Bringen von Personen.
191 Berufsbezogene Wege (Arbeitsplatz, Ausbildung oder geschäftliche Erledigungen) zeichneten sich
192 dagegen durch überdurchschnittliche Wegelängen aus.

193

194 In zeitlicher Hinsicht bietet die PKW-Nutzung auf kurzen Strecken bereits heute kaum Vorteile. Für eine
195 Weglänge von einem Kilometer entstand ein Zeitaufwand von sechs Minuten, Fußgänger/innen waren
196 nach 13 Minuten am Ziel. Für einen Kilometer benötigten die Radfahrer/innen 10 Minuten, ein 3
197 Kilometer langer Weg war mit dem Rad nach 19 Minuten beendet. Mit dem PKW war man auf der
198 gleichen Distanz nur 7 Minuten schneller. Die Wegedauer zu Fuß erreichte für drei Kilometer fast 40
199 Minuten.

200

201 Die Wegezeiten bei der Nahmobilität lassen sich durch gezielte Maßnahmen verbessern. Große
202 Chancen eröffnet die zunehmende Verbreitung der Elektrofahrräder dann, wenn bei der Planung der
203 Verkehrsinfrastruktur die Möglichkeiten zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten berücksichtigt
204 werden.

205

206 **Konzept zur Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzepts**

207 Durch ihre Mitgliedschaft in der AGFS hat sich die Stadt Oberhausen verpflichtet, den Stadtverkehr und
208 insbesondere die Nahmobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Die Leitidee der Nahmobilität
209 strebt danach Städte zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen. Verkehrs-
210 planerische Maßnahmen sollen bewegungsaktivierend wirken und das Zufußgehen sowie das Rad-
211 fahren selbstverständlich machen.

212

213 Der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen liegt in großen Teilen hinter den Bestrebungen des
214 Bundes, der Landesregierung bzw. AGFS und den Verbandsmitgliedern des Regionalverband Ruhr
215 (RVR). Für die Anteile der Nahmobilität am kommunalen Verkehrsaufkommen hat die AGFS auf
216 Landesebene bis zum Jahre 2030 ein sehr ambitioniertes Ziel ausgegeben. 60 Prozent soll demnach
217 der Nahmobilitätsanteil beim Modal-Split (Verteilung der täglichen Wege auf die einzelnen
218 Verkehrsmittel) erreichen, um das Prädikat nachhaltig, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd zu
219 erhalten. Der RVR hat neben den Bestrebungen durch die Landesregierung für sich und seine
220 Verbandsmitglieder das Ziel den regionalen Modal-Split in seinem Verbandsgebiet für die
221 Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV bis zum Jahr 2025
222 auf jeweils 25 % zu bringen. Ein eigenes Ziel hat die Stadt Oberhausen für sich bisher nicht festgelegt.
223 Die Stadt Oberhausen ist aber als Verbandsmitglied des RVR und Mitglied der AGFS bestrebt diese
224 Ziele zu unterstützen. Zur Erhöhung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes, Förderung
225 des Gesundheits- und Klimaschutz wird eine Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den
226 Umweltverbund sowie eine Aufwertung des Straßenraumes angestrebt. Offenbar werden die heutigen
227 infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen den Anforderungen einer modernen Verkehrs-
228 infrastruktur nicht in allen Belangen ausreichend gerecht. Für die Umsetzung zukünftiger Maßnahmen
229 wird daher ein Konzept benötigt, welches die grundsätzlichen Ziele der konzeptionellen Verkehrs-
230 planung festlegt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1369-01	Termin 02.02.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

231

232 Der aus dem Jahr 1993 stammende Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oberhausen ist veraltet und
 233 nicht mehr geeignet, um die veränderten Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität zu
 234 berücksichtigen. Verkehrsentwicklungspläne waren in den 1990er Jahren die maßgeblichen
 235 mobilitätsbezogenen Planwerke auf kommunaler Ebene. Sie werden inzwischen immer häufiger
 236 Masterplan Mobilität oder – initiiert durch einen Diskurs auf EU-Ebene- Stadtmobilitätspläne
 237 (Sustainable Urban Mobility Plans) genannt. Darin drückt sich ein verändertes Verständnis hinsichtlich
 238 der Prozessgestaltung, der zu beteiligenden Akteure und der Evaluation von Maßnahmen aus.

239

240 Um die zukünftigen Ziele bzw. Leitbilder der konzeptionellen Verkehrsplanung festzulegen, ist nach 23
 241 Jahren die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts dringend erforderlich. Zusätzlich
 242 ist die Aufstellung für die zukünftige Beantragung von Fördermittel unumgänglich. Der genaue Aufbau,
 243 die Inhalte und das Vorgehen für die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts werden
 244 durch die Verwaltung erarbeitet und in der nächsten Sitzung dem Rat der Stadt Oberhausen zum
 245 Beschluss vorgestellt.

246

247 **Kurzfassung**

248

249 Die Stadt Oberhausen hat im Jahr 2014 eine Haushaltsbefragung zur Mobilität (Modal-Split-Erhebung)
 250 durchgeführt. Neben den Mindestinhalten wurden ergänzende Fragen zur Fahrradnutzung und die
 251 Beurteilung von Fußwegen mit aufgenommen. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sollen helfen, im
 252 Rahmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung Ziele festzulegen, Strategien fortzuentwickeln
 253 und daraus Maßnahmen abzuleiten und ihre Wirkung zu überprüfen.

254

255 Die Ergebnisse zeigen, dass der ermittelte Modal-Split der Stadt Oberhausen in großen Teilen hinter
 256 den Bestrebungen des Bundes, der Landesregierung bzw. AGFS und den Verbandsmitgliedern des
 257 Regionalverband Ruhr (RVR) liegt. Zur Erhöhung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes,
 258 Förderung des Gesundheits- und Klimaschutzes wird eine Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf
 259 den Umweltverbund sowie eine Aufwertung des Straßenraumes angestrebt. Die heutigen infrastru-
 260 kturellen und verkehrlichen Bedingungen werden den Anforderungen einer modernen Mobilität aber nur
 261 noch bedingt gerecht.

262

263 Um die zukünftigen Ziele bzw. Leitbilder der konzeptionellen Verkehrsplanung festzulegen ist nach 23
 264 Jahren die Aufstellung eines neuen Kommunalen Mobilitätskonzepts dringend erforderlich.

265

266

267

268

269 **Anlage**

270

271 Bericht zur Modal-Split-Erhebung (nur online als PDF in Allris)

272