

Ergebnisse zur Haushalts- und Kordonbefragung zur Mobilität im Jahre 2009 Behandlung in der Sitzung des Bauausschusses am 9.3.2010

Anlagen:

1. Untersuchungsraum und Verkehrsverflechtungen
2. Bausteine der Mobilitätsuntersuchung
3. Befragungsstellen und Statistik der Verkehrsbefragung
4. Querschnittsbelastungen
5. Quell- und Zielzwecke
6. Matrixspinne Quell- und Zielverkehr
7. Matrixspinne Durchgangsverkehr
8. Matrixspinne der Quellen im Stadtgebiet
9. Matrixspinne der Ziele außerhalb des Stadtgebietes
10. Verkehrsmittelwahl beim Zugang zum Bahnhof Dachau Stadt
11. Stadtteilgliederung
12. Wesentliche Kennziffern
13. Pkw-Besitz nach Haushaltsgrößen
14. Hauptverkehrsmittelwahl der Einwohner ab 6 Jahren
15. Hauptverkehrsmittelwahl der Einwohner ab 6 Jahren - Vergleiche
16. Alters- und geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahl
17. Verteilung der Zielzwecke
18. Beurteilung der Verkehrsmittel insgesamt
19. Verbesserungsmöglichkeiten
20. Beurteilung der Busverbindungen
21. Anregungen und Vorschläge der Bürger/innen
22. Gesamtprojektübersicht
- 23: Übersicht der Verkehrsmittelwahl Zu- und Abgang am/vom Bahnhof Dachau

Aufgabenstellung/Hintergrund

Ziel der Stadt Dachau ist es, im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung die Datenbasis zur verkehrlichen Analyse zu vervollständigen, um diese für zukünftige verkehrliche Planungen nutzen zu können. Somit soll eine aussagekräftige Datengrundlage für Umbaumaßnahmen im Verkehrsnetz oder sonstigen Infrastrukturmaßnahmen geschaffen werden, die auch im Rahmen der Bauleitplanung verwendet werden kann. Eingang in die Mobilitätsuntersuchung finden auch die im Jahr 2007/2008 durchgeführten Verkehrszählungen an 48 Knotenpunkten.

Der vorliegende Bericht zur Mobilitätsuntersuchung stellt nicht den ganzen Umfang der durchgeführten Auswertungen dar, sondern greift exemplarisch die wichtigsten Ergebnisse auf.

Die Firma Gevas Humberg & Partner wurde von der Stadt Dachau beauftragt, eine differenzierte Analyse der verkehrlichen Verflechtungen im Bestand (Mobilitätsuntersuchung) durchzuführen. Auf Folie 1 ist der Untersuchungsraum abgebildet. Um diese Verkehrsverflechtungen vollständig erfassen zu können, besteht die Mobilitätsuntersuchung aus drei Teiluntersuchungen, die in ihrer Zusammenschau den Verkehr von Dachau abbilden (Folie 2).

1. Verkehrsbefragung (Kordonhebung) im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Mit der Verkehrsbefragung am Kordon im MIV wird der Kfz-Verkehr erhoben, der über den Kordon hinausgeht. Damit handelt es sich um den Durchgangsverkehr und den Quell-/ und Zielverkehr.

Die wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen für die Kordonerhebung wurden zusammen mit der Stadt Dachau festgelegt.

Die Verkehrsbefragung der stadtauswärts fahrenden Kfz-Fahrer wurde am 07.07.2009 in den Zeiträumen 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr durchgeführt. Parallel zur Befragung fand eine begleitende Querschnittszählung statt, die die Grundlage für die Gewichtung und Hochrechnung sowie Spiegelung der Befragungsergebnisse stadtauswärts bildete. In diesem Zeitraum wurden stadtauswärts 11.266 Kfz/8h (10.973 Pkw / 293 Lkw) befragt. Im gleichen Zeitraum wurden stadtauswärts 33.895 Kfz/8h (32.799 Pkw / 1.096 Lkw) und stadteinwärts 33.280 Kfz/8h (32.200 Pkw / 1.080 Lkw) gezählt. Für die Hochrechnung auf 24-h-Werte, wurde ein gemeinsamer Hochrechnungsfaktor auf Grundlage von 32 Radarmessungen ermittelt und angewandt. Damit wurden für den Kordon überquerenden Verkehr stadtauswärts 66.390 Kfz/24h (31.800 Pkw / 4.590 Lkw) und stadteinwärts 65.190 Kfz/24h (60.415 Pkw / 4.775 Lkw) ermittelt.

Die Quelle-Ziel-Beziehung am Kordon beträgt 107.990 Kfz/24h (100.720 Pkw / 7.270 Lkw). Diese Summe ist geringer als die hochgerechnete Querschnittsbelastung, da am Kordon die Durchgangsverkehre (und in Einzelfällen Binnenverkehre) doppelt auftreten (Folie 3).

2. Befragung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Bahnhof Dachau (Nicht-Dachauer)

Mit der Befragung am Bahnhof Dachau wird der ÖV der Nicht-Dachauer erhoben, da dieser bei der Verkehrsbefragung im MIV sowie der Haushaltsbefragung der Dachauer nicht mit erfasst werden kann. Die Befragung mit begleitenden Zählungen der Einsteiger fand am 14./21.07.2009 statt. Die Zählungen erfolgten zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr und die Befragungen zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr. Die begleitenden Zählungen bildeten die Grundlage für die Gewichtung und Hochrechnung der Befragungsergebnisse. Insgesamt wurden 2.881 Fahrgäste in 10 Stunden befragt, während in 14 Stunden 10.020 Fahrgäste gezählt wurden. Die Aufteilung der auf 10.020 hochgerechneten Personen erfolgte in Abrecher mit 6.350 Fahrgästen (auf Grund der Fragestellung, dass keine Fahrgäste erhoben werden durften, die ihren Wohnsitz in Dachau haben oder Bahn-Umsteiger ohne Aufenthalt in Dachau waren) und Befragte mit 3.670 Fahrgästen (Folie 8).

3. Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden aus dem Einwohnermelderegister 5.000 Haushalte differenziert nach Stadtbezirken und Haushaltsgrößenklassen zufällig ausgewählt. Mit den an das bundesweit annähernd einheitliche KONTIV-Design (kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) angelehnten Fragebögen wurden Angaben zur allgemeinen Mobilität und die Kenndaten der Wege am Stichtag 23.07.2009 erhoben. Der Rücklauf von 1.078 Haushalten entspricht 22% der Bruttostichprobe und enthält Angaben von 2.186 Einwohnern ab 6 Jahren. Damit haben 5,3% der Einwohner ab 6 Jahren, die im Erhebungsumgriff der Kernstadt Dachaus wohnen, Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten abgegeben. Der 20%ige Rücklauf entspricht dem Rücklauf, der bei der letzten Haushaltsbefragung im Jahre 1992 bei der gleichen Methodik einer postalischen Haushaltsbefragung der Bevölkerung ab 6 Jahren erreicht wurde (Folie 11).

Erläuterungen zu:

1. Verkehrsbefragung (Kordonerhebung) im MIV

Um den Quell-/ Zielverkehr, Durchgangsverkehr und Binnenverkehr (Folie 1) zu ermitteln, wurden bei der Verkehrsbefragung die Fahrer an 12 Befragungsstellen (Folie 3) nach ihrem Start- und Zielort und nach dem Ausgangs- und Zielzweck (Wohnung/ Arbeiten/ Dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung/ Lieferung mit Fahrzeug / Schule bzw. Ausbildung / Besorgung bzw. Einkauf / Behörde

bzw. Arzt / Besuch bzw. Freizeit / Bringen bzw. Holen oder Sonstiges) der Fahrt gefragt. Diese Quell- und Zielangaben wurden zu Verkehrsbezirken zugeordnet.

Die gezählten und hochgerechneten Tagesverkehrsbelastungen (Kfz/24h) an den jeweiligen Befragungsstellen, getrennt nach Pkw und Lkw, zeigt Folie 4. Der absolut am stärksten befahrene Straßenquerschnitt liegt an der Münchner Straße (B304) mit rund 22.000 Kfz/24h, gefolgt von der Bajuwarenstraße (17.600 Kfz/24h) und Schleißheimer Straße (17.000 Kfz/24h). Die prozentual höchste Lkw-Tagesverkehrsbelastung wurde mit jeweils 11% an der Bajuwarenstraße und Brucker Straße (St2339) ermittelt.

Die Quellzwecke nach Kfz gliedern sich vorwiegend in die Zwecke Wohnung (40%) und Arbeitsplatz (30%) als Quelle der Fahrt. Die restlichen 30% der Quellzwecke verteilen sich auf die anderen abgefragten Zwecke (siehe oben) (Folie 5). Bei der Unterscheidung nach Fahrzeugarten (Pkw/Lkw) nimmt bei den Lkw-Quellzwecken die dienstliche/geschäftliche Erledigung einen Anteil von gut 20% ein, während der Zweck Wohnung auf knapp 10% sinkt.

Die Zielzwecke nach Kfz zeigen ebenso die dominante Stellung der Zwecke Wohnung (41%) und Arbeitsplatz (32%) als Ziel der Fahrt. Die restlichen knapp 30% der Zielzwecke verteilen sich auf die anderen abgefragten Zwecke (siehe oben) (Folie 5). Bei den Lkw-Zielzwecken haben dienstliche/geschäftliche Erledigungen wiederum einen Anteil von 20% und der Zweck Wohnung nur knapp 10%.

Der durchschnittliche Besetzungsgrad im Kfz beträgt 1,28 Personen. Knapp zwei Drittel der Personen fuhr alleine im Kfz (Folie 5). Im Pkw-Verkehr beträgt der durchschnittliche Besetzungsgrad 1,29 Personen/ Pkw, während beim Lkw-Verkehr dieser bei 1,2 Personen/Lkw liegt.

Der Quell-/ Zielverkehr ist in Folie 6 mittels einer Matrixspinne dargestellt (die 15 wichtigsten Relationen). Die stärkste Quell-/ Zielverkehrsbeziehung besteht zwischen Dachau und Karlsfeld mit 10.800 Kfz/24h bzw. nach München Allach-Untermenzing mit 7.400 Kfz/24h. Weiterhin starke Quell-/ Zielverkehre gibt es zwischen Dachau und Bergkirchen bzw. Dachau und Hebertshausen.

Der Durchgangsverkehr, der den Kordon zwei Mal kreuzt, ist in Folie 7 mittels einer Matrixspinne dargestellt (15 wichtigsten Relationen). Die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung mit 700 Kfz/24h besteht zwischen Markt Indersdorf und München Allach-Untermenzing, danach folgen die Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen Schwabhausen oder Hebertshausen und München Allach-Untermenzing (jeweils 500 Kfz/24h). Der Münchner Stadtbezirk Allach-Untermenzing besitzt vor allem durch den Sitz der Firmen MAN und MTU eine herausragende Bedeutung für den Durchgangsverkehr.

2. ÖV-Befragung am Bahnhof Dachau (Nicht-Dachauer)

Die ÖV-Befragung am Bahnhof Dachau hat das Ziel, die Nicht-Dachauer ÖPNV-Nutzer zu erfassen und deren Kenngrößen zu ermitteln. Daher wurden durch Screening-Fragen explizit die Dachauer Einwohner und ÖPNV-Umsteiger ohne Aufenthalt in Dachau aus den Auswertungen ausgeklammert.

Der Quellverkehr aus dem Stadtgebiet der befragten Nicht-Dachauer ist in Folie 8 mittels einer Matrixspinne dargestellt (10 wichtigsten Relationen). Hauptquelle mit 1.420 Personen/14 Stunden ist die KZ-Gedenkstätte. Die anderen Quellen im Stadtgebiet sind für die Nicht-Dachauer Bahnnutzer von geringerer Bedeutung und liegen jeweils unter 200 Personen.

Die Quellzwecke der Nicht-Dachauer-Fahrgäste gliedern sich vorwiegend in die Zwecke Freizeit/ Besichtigung (37%), worunter vor allem der Besuch der KZ-Gedenkstätte fällt und Schule/ Ausbildung (22%) als Ausgang der Fahrt. Die restlichen 41% der Ausgangszwecke verteilen sich auf die anderen abgefragten Zwecke (Folie 8).

Die Ziele der Nicht-Dachauer außerhalb des Stadtgebietes sind in Folie 9 mittels einer Matrixspinne dargestellt (10 wichtigsten Relationen). Die stärkste Zielbeziehung besteht zwischen der Stadt Dachau und der Landeshauptstadt München, wobei anteilmäßig die Stadtbezirke Ludwigsvorstadt-Maxvorstadt mit 970 Fahrgästen bzw. Altstadt-Lehel mit 480 Fahrgästen die größte Bedeutung besitzen. Weitere Ziele sind u.a. Vierkirchen oder Petershausen.

Die Verkehrsmittelwahl beim Zugang zum Bahnhof Dachau für die Nicht-Dachauer ist Folie 10 zu entnehmen. Der Bus besitzt mit knapp 50% eine wichtige Funktion als Zubringer zum Bahnhof Dachau. Dabei verwenden die Nicht-Dachauer-Busnutzer vorwiegend den Bus mit der Liniennummer 726 (Linienverlauf Saubachsiedlung – KZ-Gedenkstätte – Bahnhof mit 78%), während die anderen Linien für die befragten Busnutzer geringere Bedeutung besitzen. Mit unter 40% werden Fußwege für den Zugang zum Bahnhof zurückgelegt. Der Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) spielt für die Nicht-Dachauer mit zusammen 5% eine untergeordnete Rolle beim Zugang zum Bahnhof (Folie 10).

3. Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung, deren wichtigste statistische Kennwerte in Folie 11 angeführt werden, konnte ermittelt werden, dass 90% der Dachauer Einwohner ab 6 Jahren am Stichtag ca. 156.660 Wege unternehmen, während 10% der Einwohner ihr Haus am Stichtag gar nicht verlassen. Wie der Vergleich der Kennwerte zeigt, sind die Dachauer durchschnittlich häufig außer Haus unterwegs. Die Wege-Kennziffer verdeutlicht, dass die Bevölkerung gegenüber 1992 eine etwas geringere tägliche Wegeanzahl unternimmt, im Vergleich zu den anderen Städten und dem Freistaat aber eine durchschnittliche Mobilität aufweist. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt München sind die Wege im Vergleich zu den anderen Städten und dem Freistaat kürzer. Sie dauern aber fast genauso lang (Folie 12).

	Jahr	Außer Haus	Wege / Tag	Entfernung / Weg	Dauer / Weg
Dachau	209	90 %	3,8	8,5 km	20 min
Dachau	1992	89 %	4,1	--	--
MiD Bayern * gesamt	2002	85 %	3,2	11,8 km	24 min
MiD Agglom.- ** raum verdichtet	2002	86 %	3,2	13,1 km	23 min
Landshut	2005	91 %	3,6	9,6 km	21 min
Mühldorf am Inn	2004	91 %	3,7	10,3 km	19 min
Schwabach	2003	88 %	3,5	--	--
Rosenheim	2001	83 %	3,0	--	--
Fürstenfeldbruck	1997	95 %	4,4	--	--

* MiD = Mobilität in Deutschland (bundesweite Haushaltsbefragung)

** verdichteter Agglomerationsraum = Landkreis mit einer Bevölkerungsdichte ab 150 E/qkm

Die Auswertung des Pkw-Besitzes nach der Haushaltsgröße zeigt deutlich, welche Bedeutung der Pkw als individuell nutzbares Verkehrsmittel in der heutigen Zeit hat. Dennoch ist zu beachten, dass die 31% Nicht-Pkw-Besitzer in Single-, die 6% Nicht-Pkw-Besitzer in 2-Personen- sowie die 2% Nicht-Pkw-Besitzer in 3-und-mehr-Personen-Haushalten immerhin ca. 2.500 Haushalten ausmachen. Dies sind ca. 13% aller Dachauer Haushalte (Folie 13).

Mit 42% liegt der Pkw-Fahrer-Anteil nur um rund 1% über dem 1992 ermittelten Pkw-Fahrer-Wert im Gesamtverkehr (Folie 14). Der Mitfahrer-Anteil stieg von damals etwas über 5% um 4% auf heute 9% an. Der Fußgängerverkehr nimmt dagegen um ca. 2% auf 14% ab. Noch deutlicher fällt die Abnahme im Radverkehr aus. Dieser nahm 1992 einen Anteil von über 27% ein und verlor rund 6%, so dass sein Anteil heute bei 21% liegt. Dabei ist anzumerken, dass beide Haushaltsbefragungen im Sommer stattfanden und damit durchaus vergleichbar sind. Für den Busverkehr wurden 2009 die gleichen Anteile wie 1992 ermittelt, der Bahnverkehr liegt heute mit 8% einen Prozentpunkt über dem Anteil aus dem Jahr 1992.

Im Binnenverkehr innerhalb des Dachauer Stadtgebietes finden 62% (1992: 64%) des Gesamtverkehrsaufkommens der Dachauer Einwohner ab 6 Jahren statt. Im Vergleich zu 1992 nehmen dabei die Fußgänger- und Radverkehre mit heute 19% bzw. 29% deutlich geringere Anteile ein als 1992 mit 24% bzw. 36%. Entsprechend stärker stieg der Pkw-Fahreranteil von 33% auf 37% +1% Kraft- rad-Anteil an. Auch der Mitfahrer-Anteil stieg von 1992 mit 5% auf heute 8%. Der Busverkehr spielt mit 3% heute (1992: 2%) weiterhin eine untergeordnete Rolle im Binnenverkehr der Stadt Dachau (Folie 14).

Der Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr mit anderen Städten zeigt, dass Dachau mit der Verkehrsmittelwahl von Landshut vergleichbar ist. Auch Rosenheim weist eine ähnliche Verkehrsmittelwahl auf. In allen übrigen Vergleichsstädten fällt die Verkehrsmittelwahl noch deutlicher zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus. Auch gegenüber dem gesamten Freistaat sowie ähnlich strukturierten Kreisen im Freistaat Bayern weist Dachau unterdurchschnittliche Pkw-Fahrer- und Mitfahrer-Anteile auf (Folie 15).

Durch die Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach Alters- und Geschlechtsklassen wird in Folie 16 erkennbar, dass 38% bzw. 39% der Jugendlichen das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen. Im Vergleich zu den Städten Passau, Landshut und Mühldorf am Inn entfällt auf den Radverkehr ein überdurchschnittlich hoher Anteil. Die Fußwege nehmen zu anderen Städten vergleichbare Anteile ein. Die Bus-/Bahnnutzung sowie die Anteile als Mitfahrer sind dagegen deutlich unterdurchschnittlich ausgeprägt. Bei der Gruppe im Erwerbstätigenalter zwischen 18 und 65 Jahren unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl zwischen Frauen und Männern nur noch unwesentlich. Dies ist im Vergleich zu früheren Erhebungen aufgrund der höheren Anteile der auch im Erwerbsleben stehenden Frauen sowie der zunehmenden Individualisierung der Lebensstile ein sich abzeichnender Trend. Der Pkw-Fahrer-Anteil nimmt dabei eine dominierende – wenn auch im Vergleich zu anderen Städten etwas geringere – Rolle ein. Das frühere klassische Rollenverhältnis zwischen Frau und Mann spiegelt sich in der Gruppe der Senioren über 65 Jahren noch wider. Die Pkw-Fahrer-Anteile der Männer liegen fast doppelt so hoch wie die der Frauen. Diese fahren dagegen häufiger im Pkw oder im Bus mit. Im Vergleich zu anderen Städten fällt die Radverkehrsnutzung der über 65-Jährigen überdurchschnittlich hoch aus (Folie 16).

Die Verteilung der Zielzwecke nimmt heute ähnliche Anteile ein wie im Jahr 1992 (unter Berücksichtigung kleinerer Abweichungen der Definitionen). Durch die fast 40% der Wege mit dem Ziel Wohnen in Verbindung mit fast ebenso vielen von den Wohnungen beginnenden Wegen (in dieser Abbildung nicht dargestellt) wird die Anzahl von 1,45 Aktivitäten ermittelbar, die durchschnittlich außer Haus vor der Rückkehr durchgeführt werden. Bei fast jedem zweiten Ausgang von zuhause

werden durchschnittlich somit zwei Aktivitäten ausgeübt, bevor der Rückweg nach Hause angetreten wird (Folie 17).

Im Rahmen der Haushaltsbefragung erfolgte nicht nur eine Dokumentation der Mobilität der Bevölkerung, sondern die Einwohner von Dachau hatten auch die Möglichkeit, die Verkehrsmittel der Stadt aus ihrer Sicht zu beurteilen und Verbesserungsvorschlägen bzw. Einschätzungen zuzustimmen oder diese abzulehnen. Darüber hinaus konnten individuelle Anregungen abgegeben werden.

Im Ranking der verschiedenen Verkehrsmittel wurde die Situation für Fußgänger in Dachau sehr positiv bewertet. Das Ranking wurde durch die Berechnung der guten und befriedigenden Anteile im Vergleich zu allen angegebenen Bewertungen (gut, befriedigend und schlecht – ohne weiß nicht) ermittelt. Die zweitbeste Bewertung erhielt der Bahnverkehr – der v.a. die S-Bahn darstellt. Die Situation für den Pkw-Verkehr folgt an dritter Stelle. Dabei fällt der mit 14% schon deutliche Anteil schlechter Bewertungen auf, der sich auch beim Busverkehr wieder findet. Beim Busverkehr ist der mit 29% hohe Anteil der Bevölkerung bemerkenswert, der durch die Angabe von „weiß nicht“ aus sagt, dass er keine Kenntnis des Busverkehrssystems hat. Für den Radverkehr wird der letzte Platz ermittelt, da annähernd ein Drittel der Bewertungen schlecht ausfällt und der Anteil „weiß nicht“ im Vergleich zum Busverkehr niedriger ist (Folie 18).

Wie Folie 19 zeigt, stimmen dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit Abstand die meisten der Einwohner zu. Bei den weiteren vorgeschlagenen Verbesserungsmöglichkeiten bis zum Ausbau des Stadtbusses nimmt der Anteil der Zustimmung nur noch etwa die Hälfte oder weniger der Äußerungen ein, während die Ablehnung zwischen einem Viertel und einem Fünftel der Bewertungen schwankt. Die Bewertungen des Ausbaus der S-Bahn bis zur Einrichtung von Lichtsignalanlagen an Fußgängerüberwegen finden etwa die gleiche Anzahl von Zustimmungen und Ablehnungen. Dagegen sehen die Dachauer im Ausbau von Straßen und in Parkgebühren überwiegend keine Verbesserungsmöglichkeiten für das Verkehrssystem (Folie 19).

Bei der vertiefenden Befragung zur Bewertung des Busverkehrs fiel auf, dass eine Vielzahl der Einwohner keine Antworten abgaben. Dies ist auf die geringe Busnutzung zurückzuführen. Diejenigen, die das Busverkehrssystem aber bewerteten, empfinden die verschiedenen Aspekte allerdings überwiegend als sehr gut oder gut. Das Bedienungsangebot, die Fahrgastinformation, die Behindertengerechtigkeit, das Einsteigen mit Kinderwagen sowie die Fahrpreise boten aber für ca. ein Viertel bis fast ein Drittel der Befragten Anlass zur Kritik (Folie 20).

Einen Auszug der individuellen Nennungen von Anregungen und Verbesserungsvorschlägen zeigten in Folie 21 die Hauptthemen Radverkehr und Busverkehr. Hierzu und auch zu anderen verkehrlichen Themen wurden viele Vorschläge abgegeben, die in die nachfolgenden Planungen der Stadt Dachau einfließen werden.

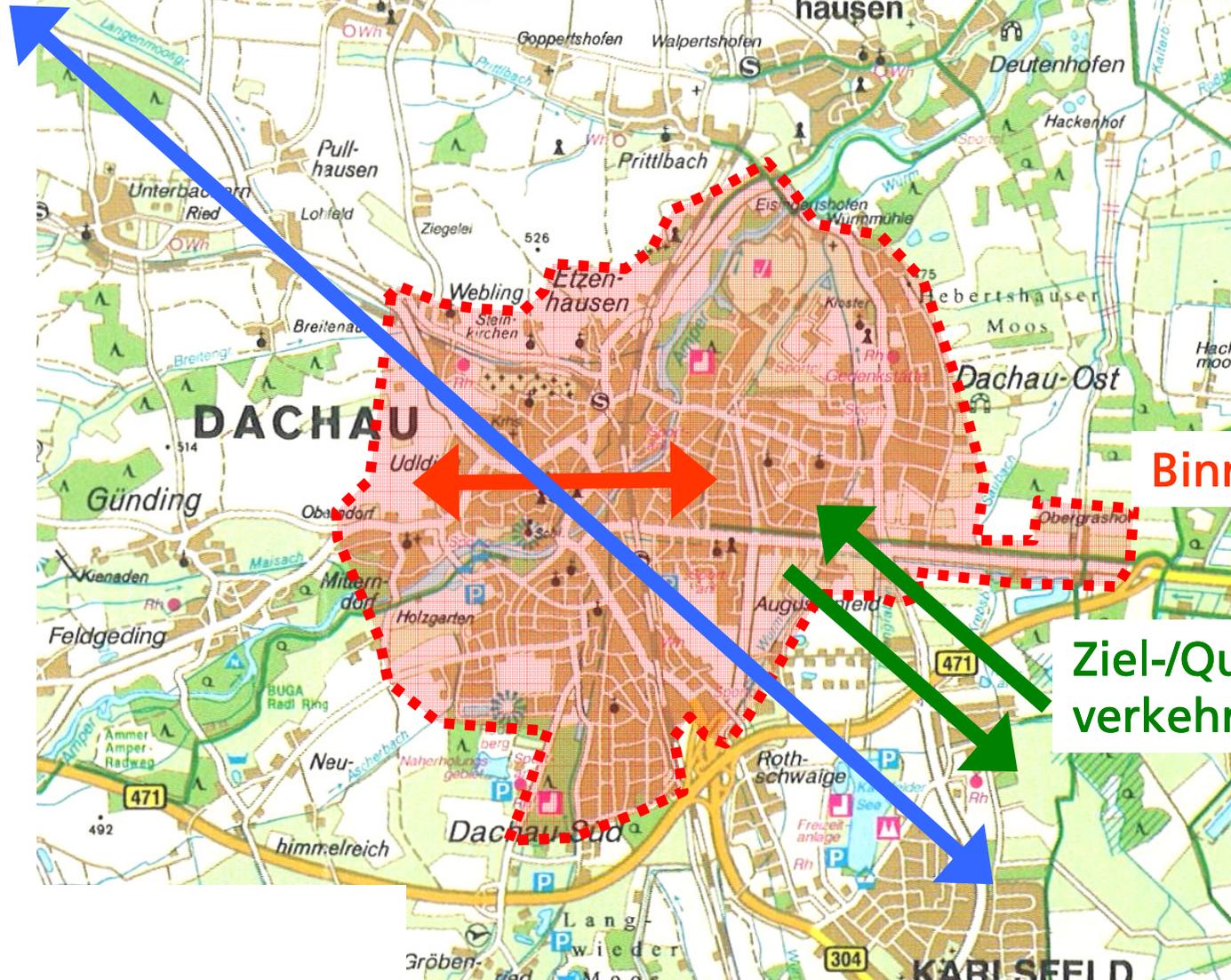
4. Ausblick

Der vorliegende Bericht zeigt einen Überblick über die Auswertungsmöglichkeiten der durchgeführten Erhebungen. Selbstverständlich sind über die dargestellten Auswertungen hinaus weitere und auch deutlich vertiefende Analysen zu besonderen Fragestellungen – wie z.B. der Verkehrsmittelwahl der Besucher der KZ-Gedenkstätte, der Verkehrsmittelwahl der Besucher der Altstadt – möglich. Nochmals darüber hinausgehende Auswertungen und Analysen werden nach dem Abschluss der nun beginnenden Bearbeitungsphase der Verkehrsmodellierung und Verkehrsmodellberechnungen möglich (Folie 22).

Ergänzend wurde noch eine Übersicht der Verkehrsmittelwahl Zu- und Abgang am/vom Bahnhof Dachau dargestellt (Folie 23).

Untersuchungsraum & Verkehrsverflechtungen

Durchgangsverkehr



 Untersuchungsraum

Binnenverkehr

Ziel-/Quell-
verkehr

Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

3 Bausteine der Mobilitätsuntersuchung

- **Verkehrsbefragungen (Kordonerhebung) im IV**
 - Erhebung des Kfz-Verkehrs in Dachau am Kordon
 - Durchgangsverkehr
 - Quell-/ Zielverkehr

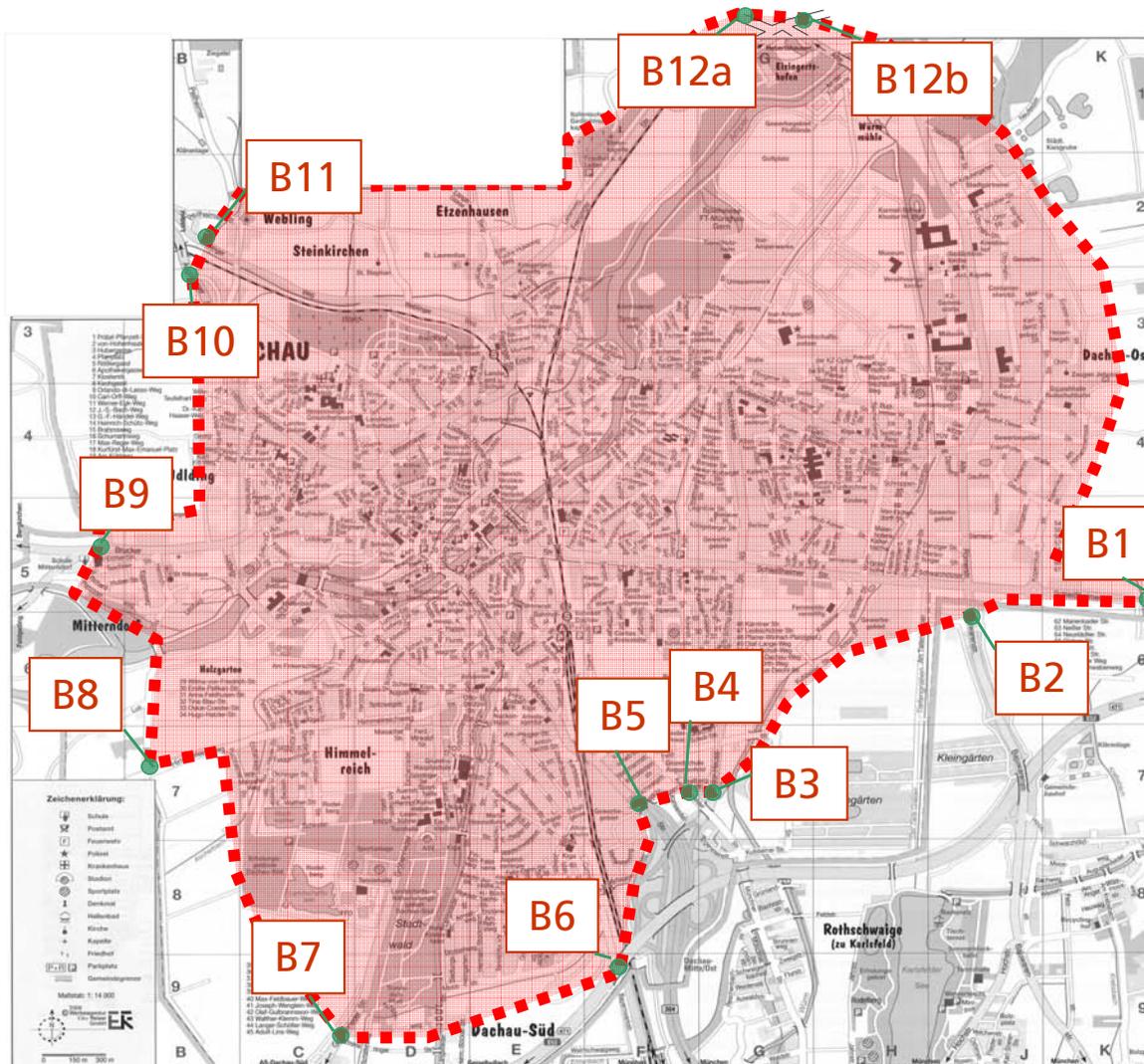
- **ÖV-Befragung am Bahnhof in Dachau**
 - Erhebung des ÖV-Verkehrs der Nicht-Dachauer

- **Haushaltsbefragungen**
 - Erhebung des Verkehrs der Dachauer
 - Binnenverkehr der Dachauer
 - Quell-/ Zielverkehr der Dachauer

 - Beurteilung des Verkehrssystems durch die Dachauer
 - Anregungen / Verbesserungsvorschläge der Dachauer

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung)

Befragungsstellen & Statistik der Verkehrsbefragung



befragte Fahrzeuge (8 h - Zeitraum):

- Stadtauswärts: 11.266 Kfz

gezählte Fahrzeuge (8 h - Zeitraum):

- Stadtauswärts: 33.895 Kfz
- Stadteinwärts: 33.280 Kfz

hochgerechnete Fahrzeuge (auf 24h):

- Stadtauswärts: 66.390 Kfz
- Stadteinwärts: 65.190 Kfz

Quelle-Ziel-Beziehungen am Kordon*:

- Insgesamt: 107.990 Kfz
- Davon: 100.720 Pkw
7.270 Lkw

B1: Schleißheimer Str.

B2: Bajuwarenstr.

B3: Theodor-Heuss-Str.

B4: Augustenfelder Str.

B5: Münchner Str. (B304)

B6: Bayernwerkstr.

B7: Gröbenrieder Str.

B8: Himmelreichweg (nur Zählung)

B9: Brucker Str. (St2339)

B10: Augsburgener Str. (St2047)

B11: Weblinger Weg

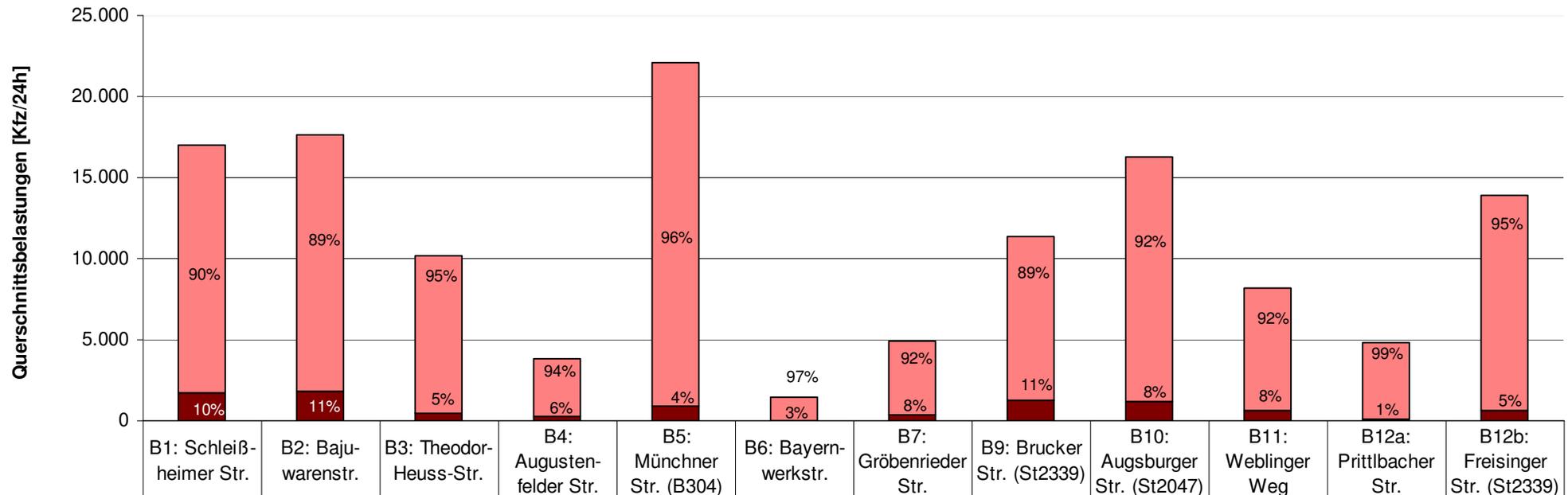
B12a: Prittlbacher Str.

B12b: Freisinger Str. (St2339)

*infolge der am Kordon doppelt auftretenden Durchgangsverkehre geringere Summe als hochgerechnete Querschnittsbelastung

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung)

Querschnittsbelastungen Tagesverkehr nach Befragungsstellen

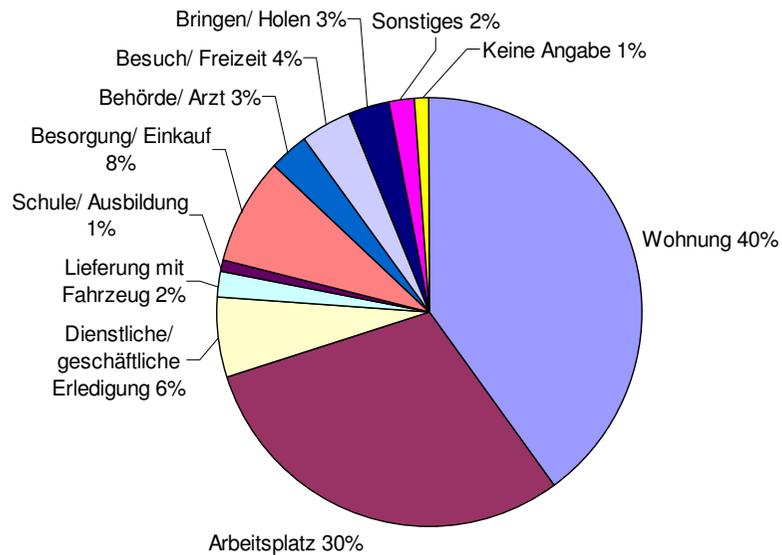


Summe Tagesverkehr	16.960	17.600	10.220	3.800	22.050	1.450	4.900	11.370	16.250	8.200	4.840	13.940
Tagesverkehr Pkw	15.250	15.750	9.760	3.560	21.130	1.410	4.530	10.140	15.030	7.570	4.790	13.300
Tagesverkehr Lkw	1.710	1.860	460	230	920	40	370	1.230	1.220	630	50	640

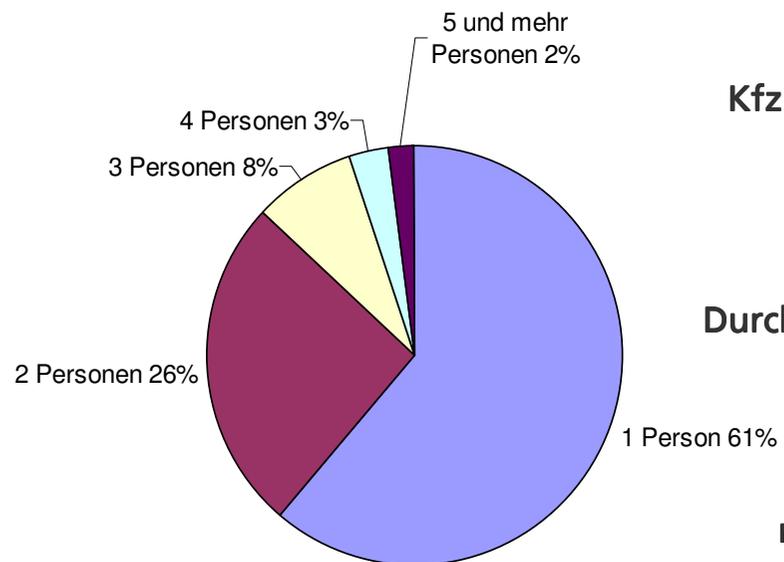
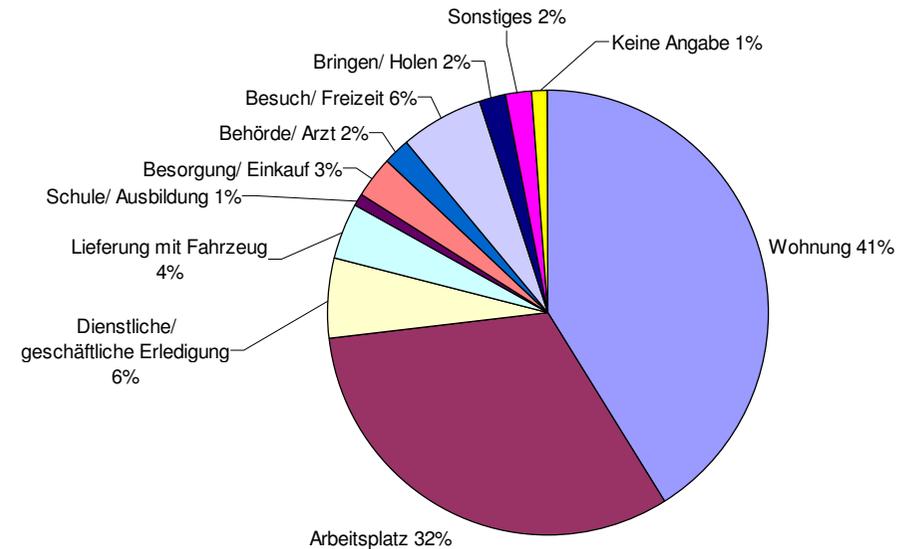
Verkehrsbefragung (Kordonerhebung)

Quelle- und Zielzwecke sowie Besetzung (stadtauswärtige Fahrtrichtung)

**Kfz-Quellzwecke
(66.390 Fahrten)**



**Kfz-Zielzwecke
(66.390 Fahrten)**



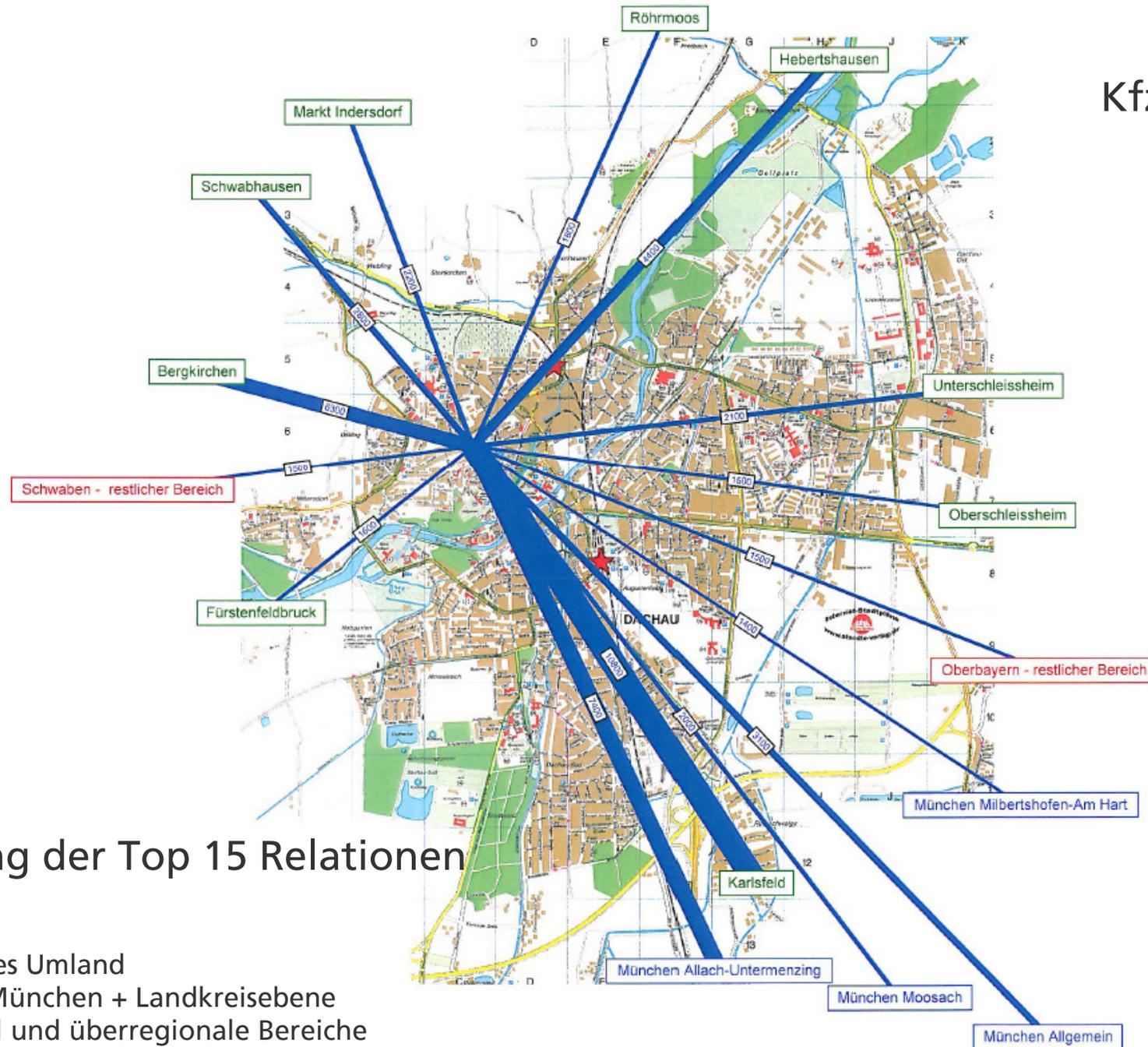
Durchschnittlicher Besetzungsgrad = 1,28

n = 85.010 Personen

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung)

Matrixspinne Quell-/Zielverkehr

Kfz/24h



Darstellung der Top 15 Relationen

Grün: direktes Umland

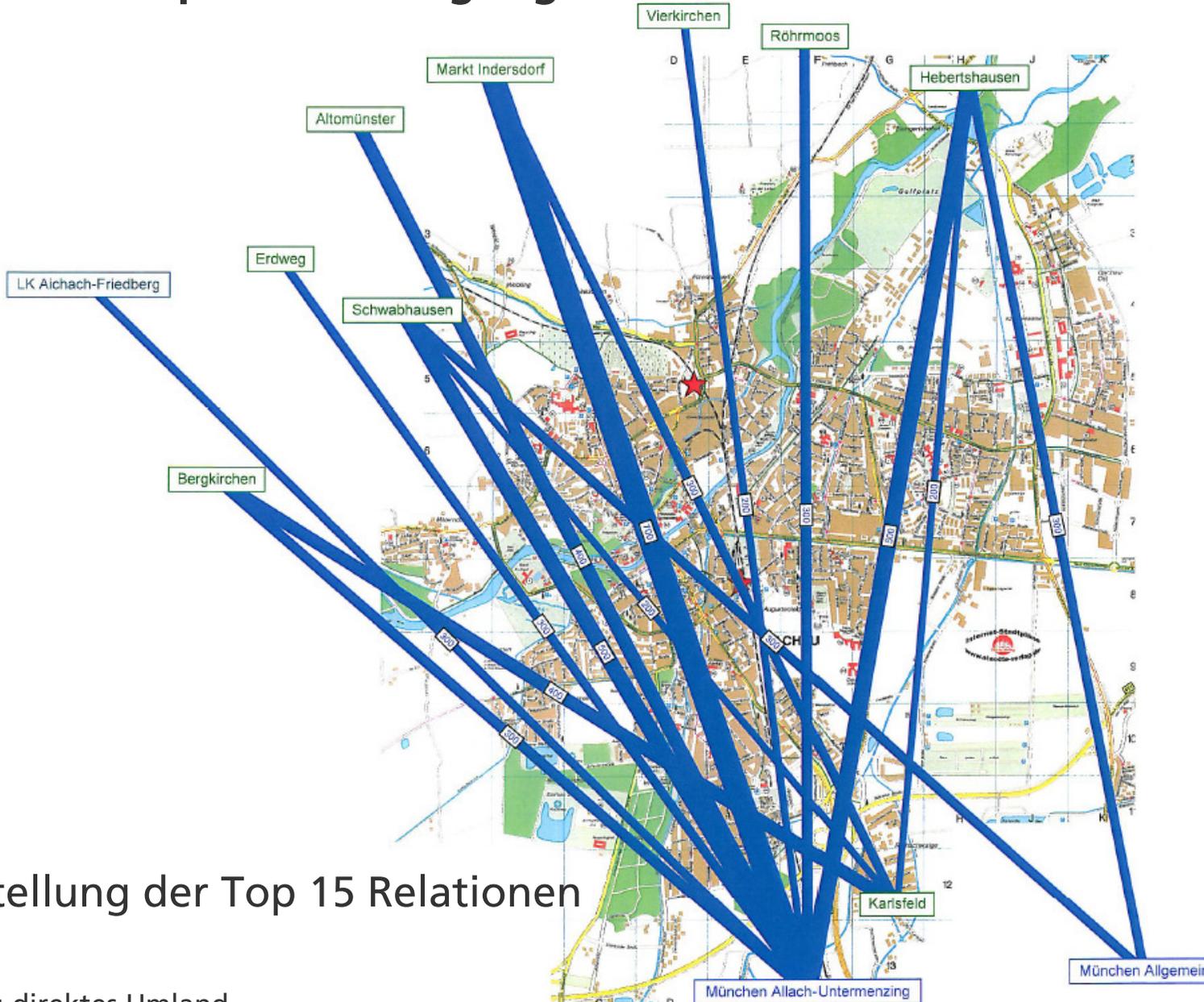
Blau: Stadt München + Landkreisebene

Rot: regional und überregionale Bereiche

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung)

Matrixspinne Durchgangsverkehr

Kfz/24h



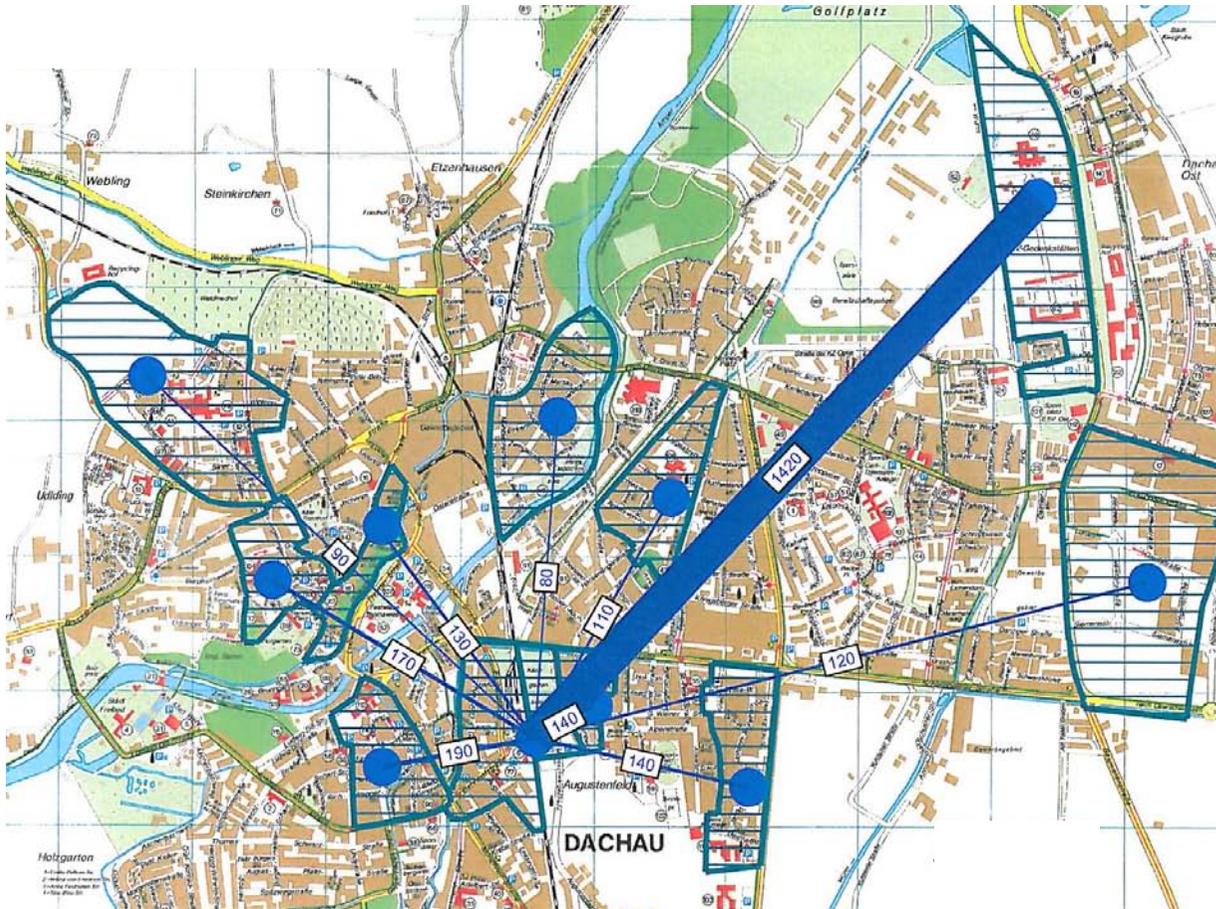
Darstellung der Top 15 Relationen

Grün: direktes Umland

Blau: Stadt München + Landkreisebene

ÖV-Befragung der Nicht-Dachauer

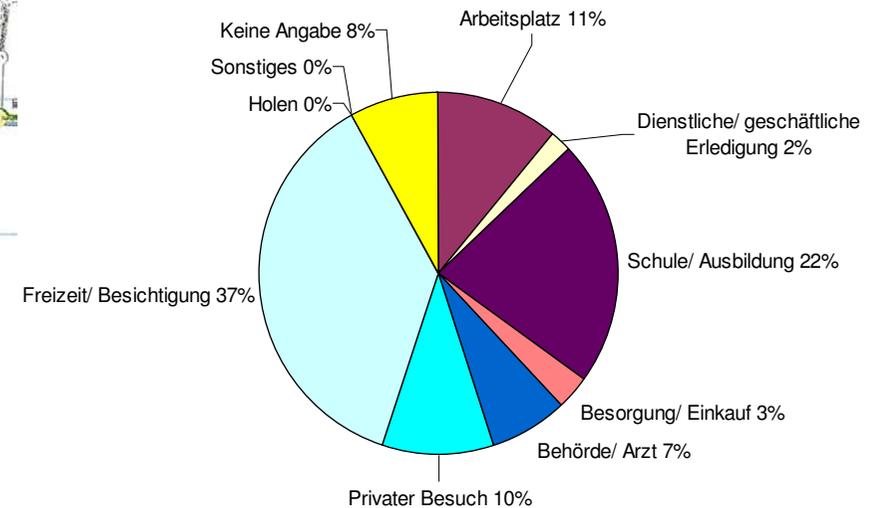
Matrixspinne der Quellen im Stadtgebiet / Ausgangszwecke der Fahrgäste



befragte Personen: 2.881 Fahrgäste

gezählte Personen: 10.020 Fahrgäste
davon Abbrecher: 6.350 Fahrgäste,
die nicht Zielgruppe entsprachen

→ Befragte: 3.670 Fahrgäste
(Zielgruppe der Befragung: Nicht-Dachauer)

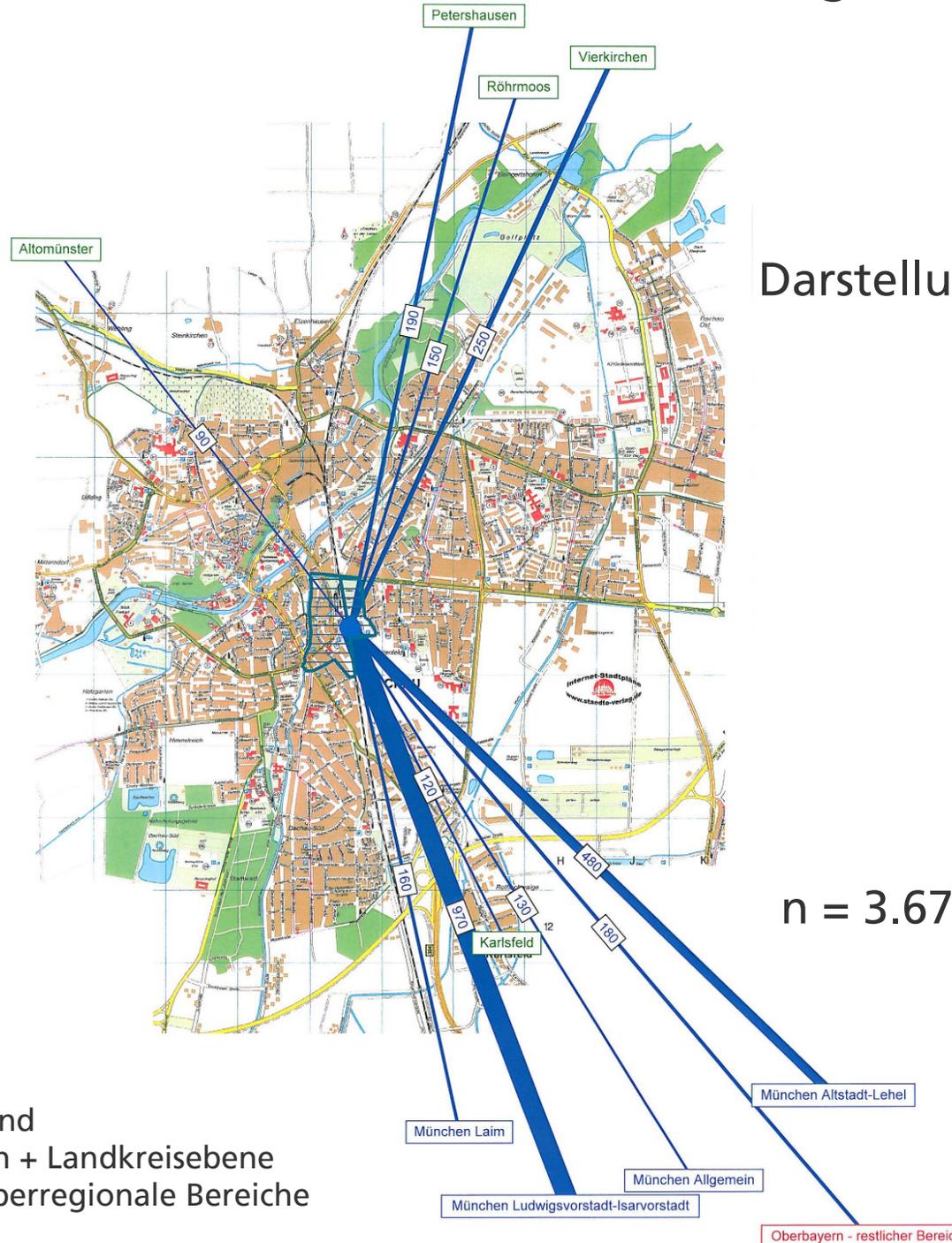


Darstellung der Top 10 Relationen

n = 3.670 Personen

ÖV-Befragung der Nicht-Dachauer

Matrixspinne der Ziele außerhalb des Stadtgebietes



Darstellung der Top 10 Relationen

n = 3.670 Personen

Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau

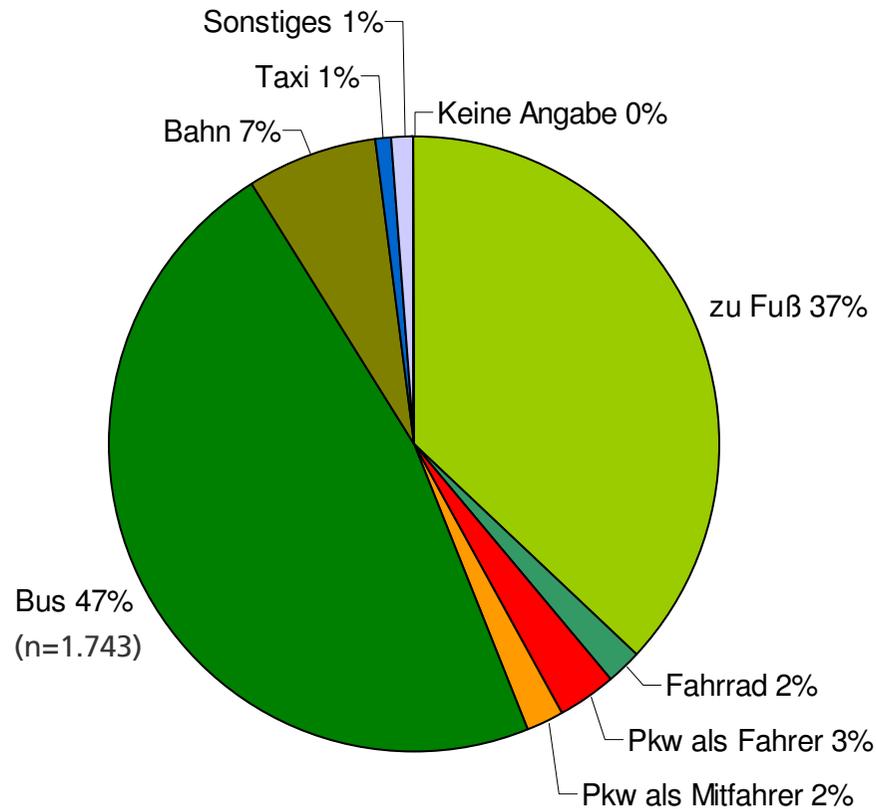
02 / 2010

9

Grün: direktes Umland
Blau: Stadt München + Landkreisebene
Rot: regional und überregionale Bereiche

ÖV-Befragung der Nicht-Dachauer

Verkehrsmittelwahl beim Zugang zum Bahnhof Dachau

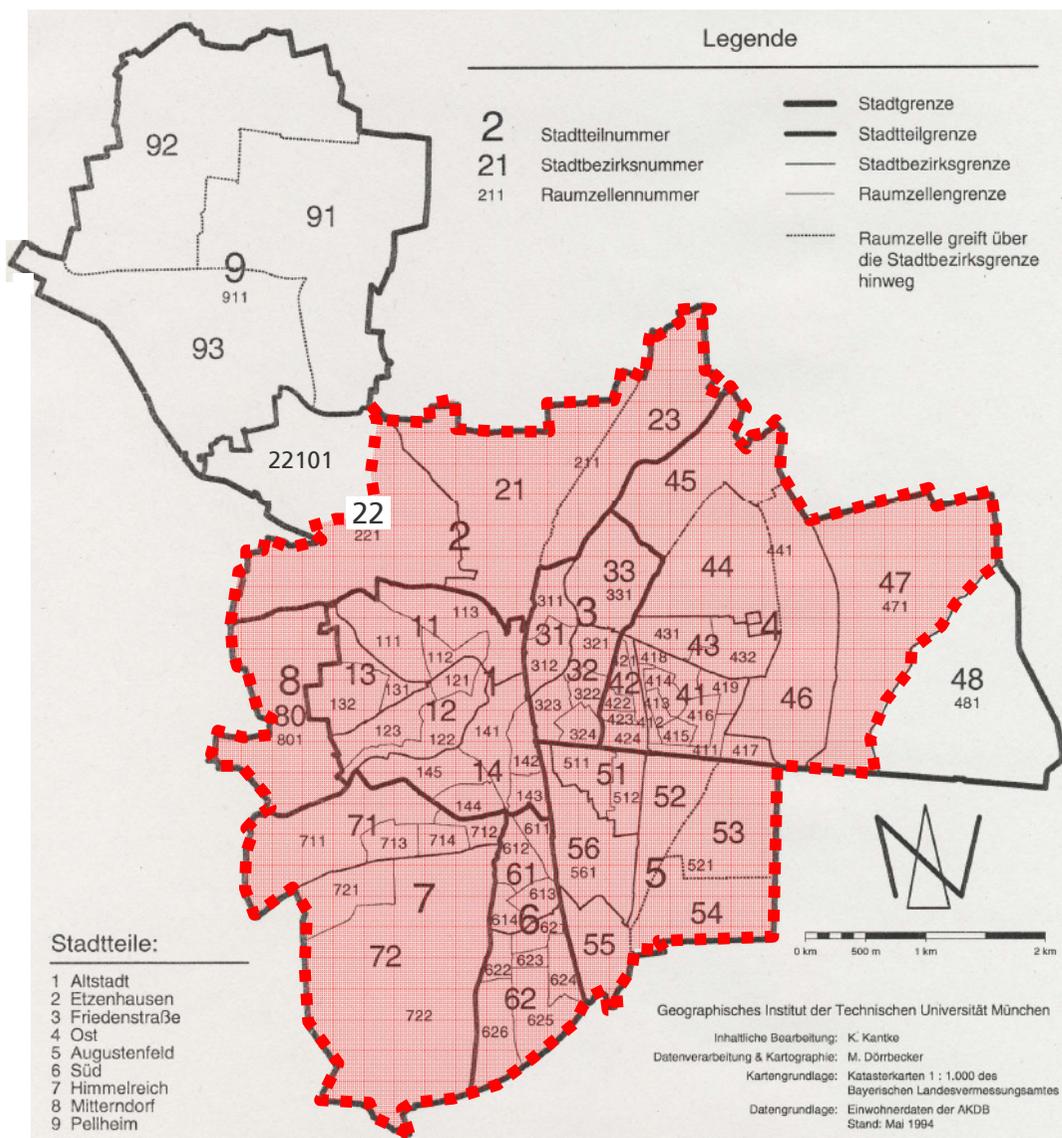


n = 3.670 Personen

Nutzung des Busses mit der Linie:

Buslinie	291	702	703	704	705	706	710	719	720	721	722	723	724	725	726	732	keine Angabe	Gesamt
Anzahl	5	5	7	4	7	2	4	28	64	16	107	5	89	7	1.351	2	40	1.743
%-Anteil	0,3%	0,3%	0,4%	0,2%	0,4%	0,1%	0,2%	1,6%	3,7%	0,9%	6,1%	0,3%	5,1%	0,4%	77,6%	0,1%	2,3%	100%

Haushaltsbefragung Stadtteilgliederung Dachau



Einwohner im Erhebungsumgriff

ab 6 Jahre: 41.230

Einwohner / Haushalt: 2,18

Bruttostichprobe: 5.000

Verwertbarer Rücklauf

- Haushalte: 1.078 = 22%

- Einwohner ab 6 J. 2.186 = 5,3%

Erhebungstichtag: Do., 23.07.2009

Präsentation
 Mobilitätsunter-
 suchung und
 Verkehrsmodell-
 rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

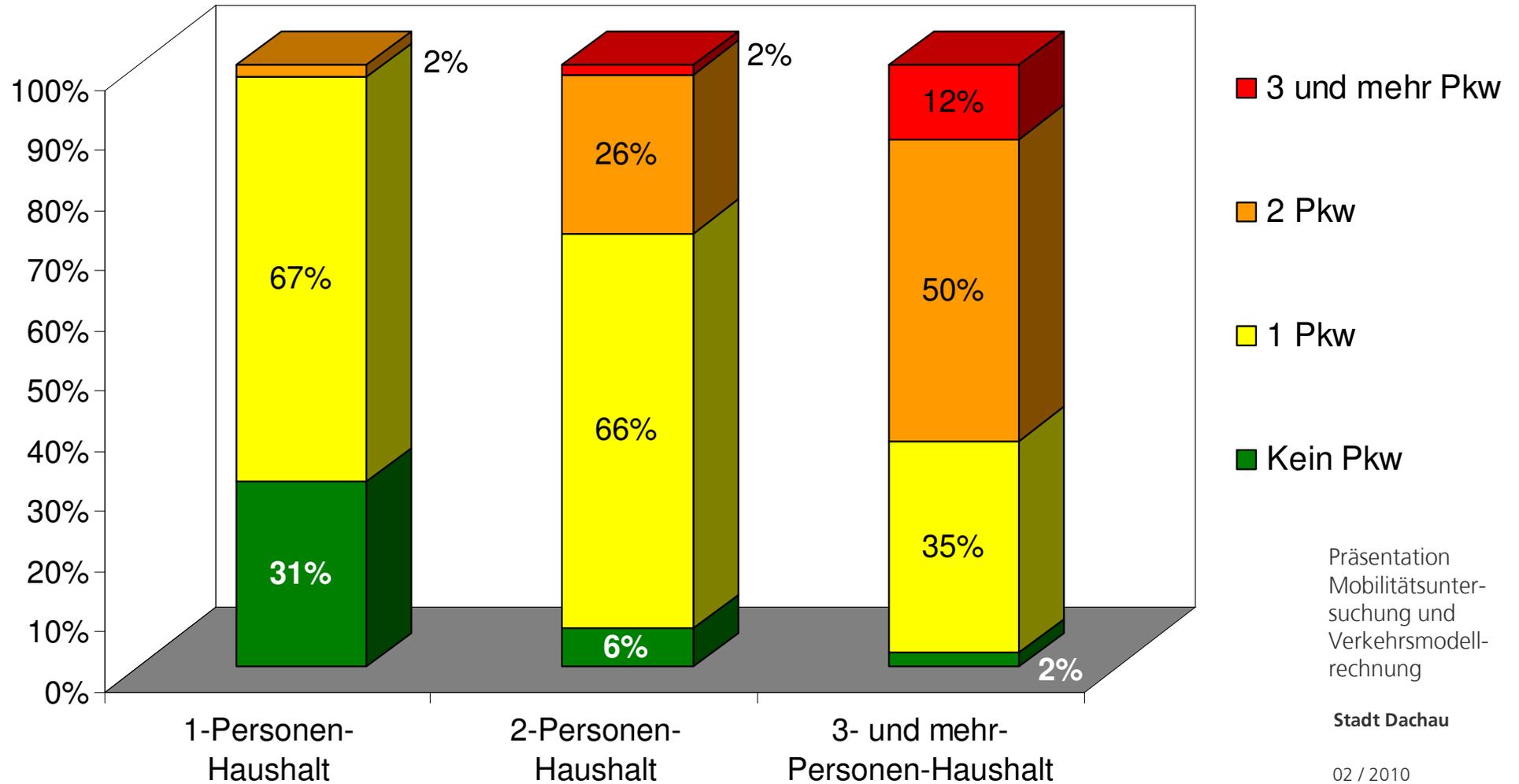
Haushaltsbefragung

Wesentliche Kennziffern

- Verkehrsteilnahme der Einwohner ab 6 J. 90 %
- Wegeanzahl der Einwohner ab 6 J. 156.660 Wege
- Wegekennziffern
 - Durchschn. Wegehäufigkeit / alle Einw. ab 6 J. 3,8 Wege / Tag
 - Durchschn. Wegehäufigkeit / mobile Einw. ab 6 J. 4,2 Wege / Tag
- Wegelängen
 - Durchschn. Länge eines Weges 8,5 km
 - Durchschn. Gesamtweglänge mobile Einw. ab 6 J. 36 km
- Wegedauer / Mobilitätszeitbudget
 - Durchschn. Dauer eines Weges 20 min
 - Durchschn. werktägliches Mobilitätszeitbudget 85 min

Haushaltsbefragung

Pkw-Besitz nach Haushaltsgrößen



Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

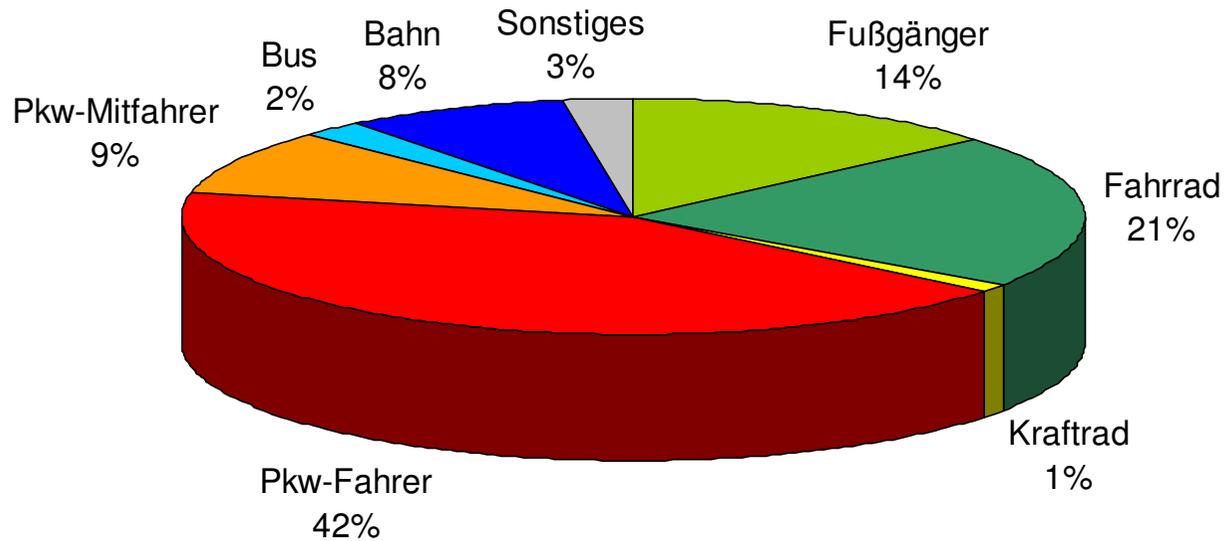
Stadt Dachau

02 / 2010

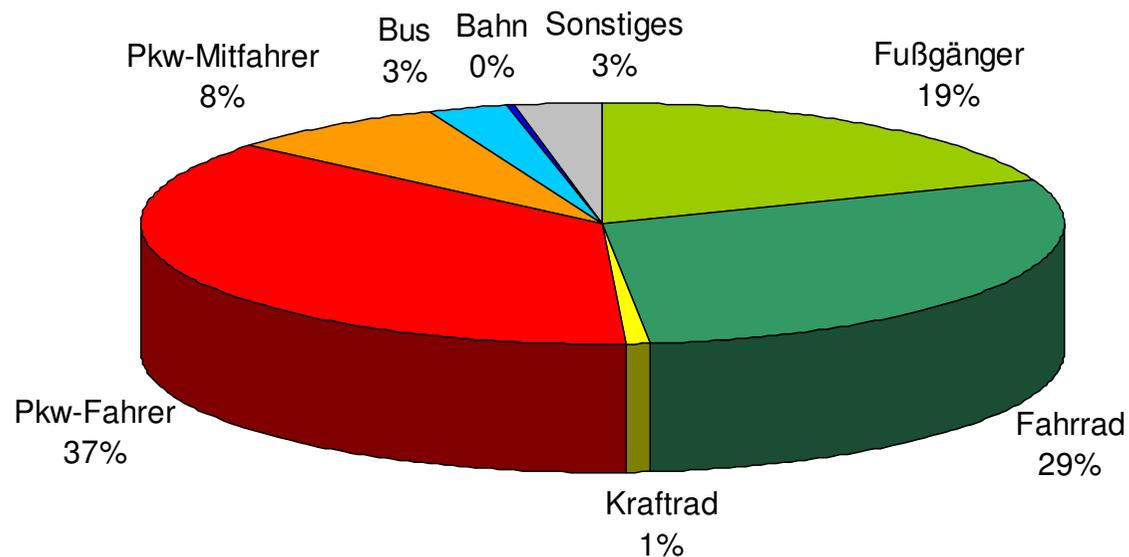
Haushaltsbefragung

Hauptverkehrsmittelwahl der Einwohner ab 6 Jahre

Gesamtverkehr
(156.660 Wege)



Binnenverkehr
(97.480 Wege = 62 %)



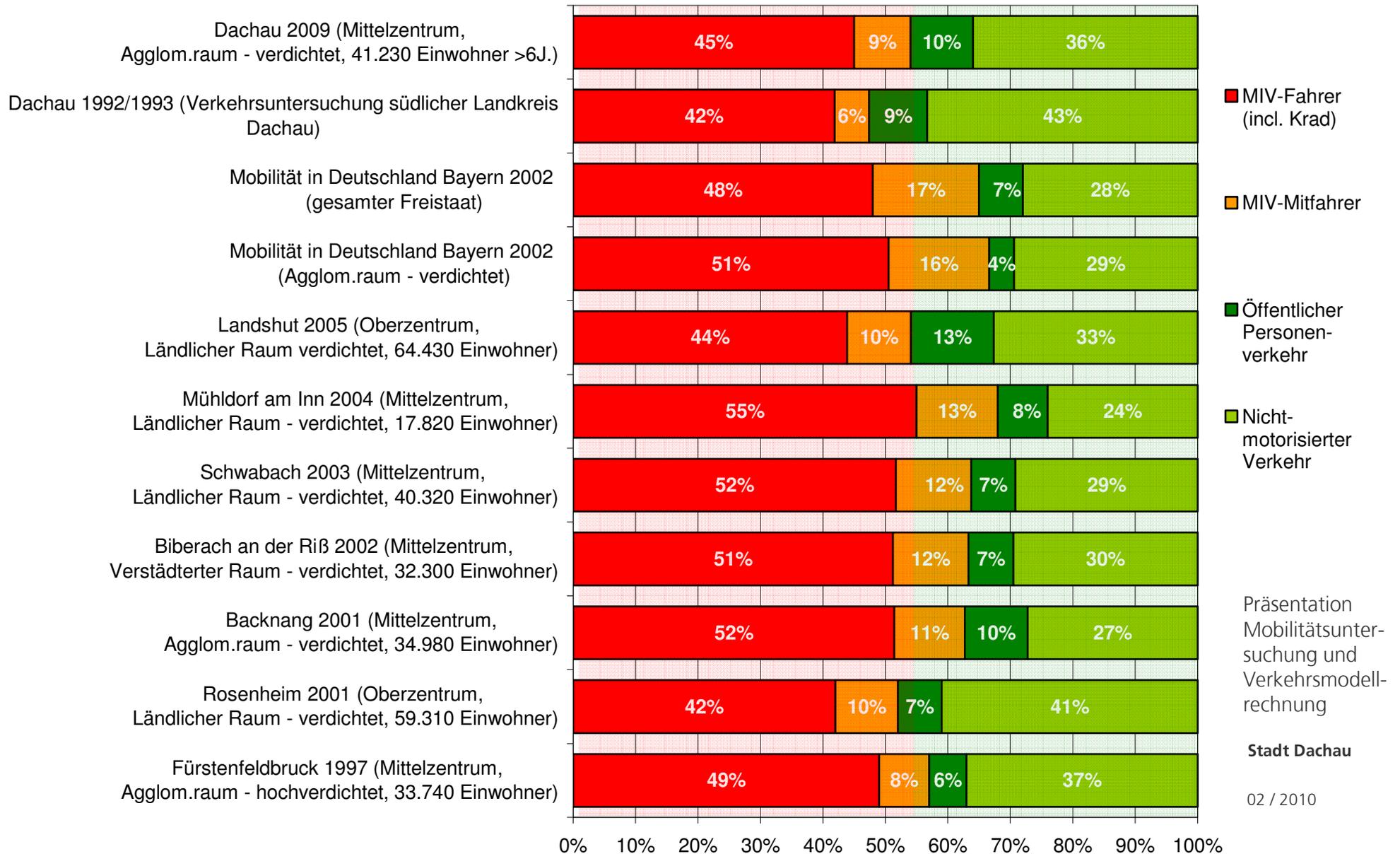
Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

Haushaltsbefragung

Hauptverkehrsmittelwahl der Einwohner ab 6 Jahre



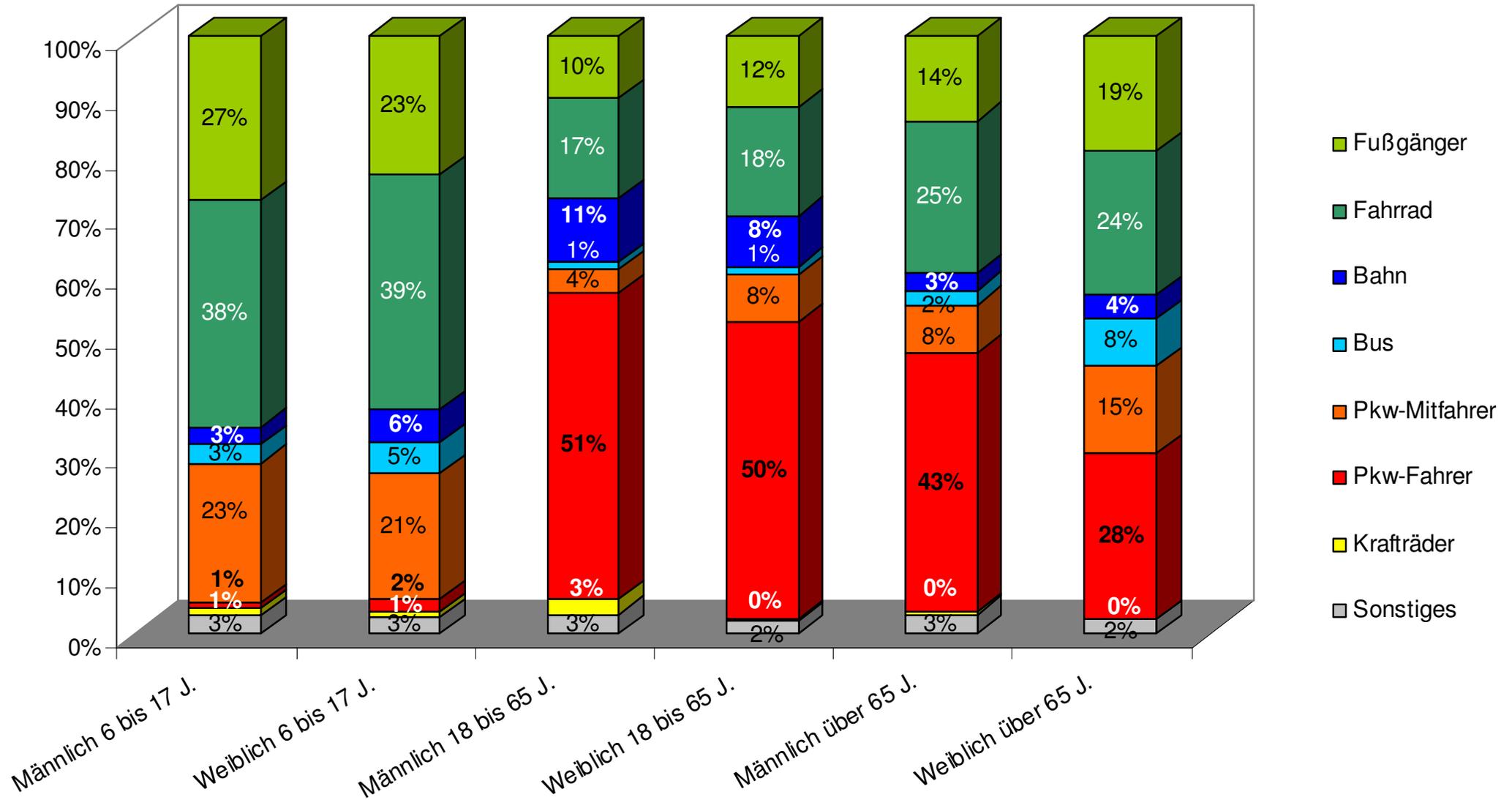
Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

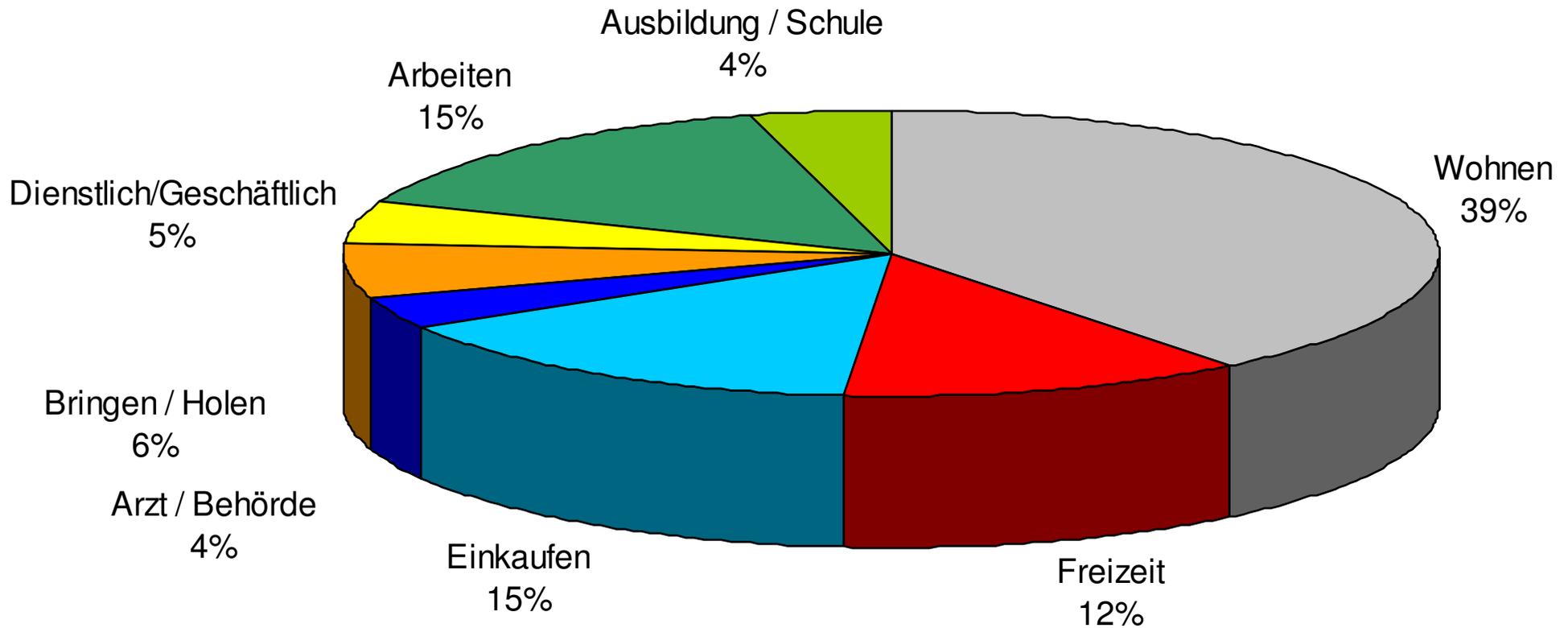
Haushaltsbefragung

Alters- und geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahl



Haushaltsbefragung

Verteilung der Zielzwecke



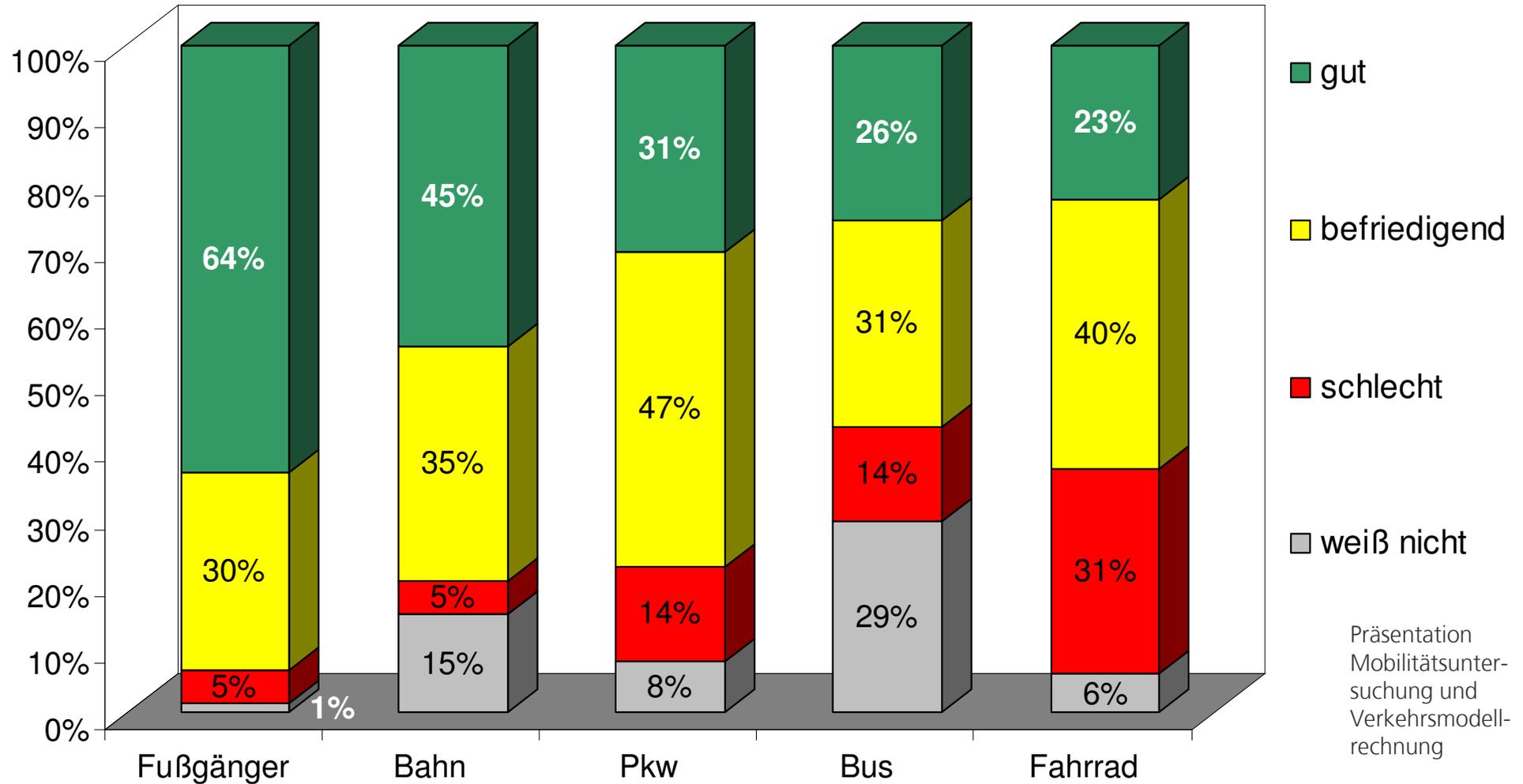
Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

Haushaltsbefragung

Beurteilung der Verkehrsmittel insgesamt



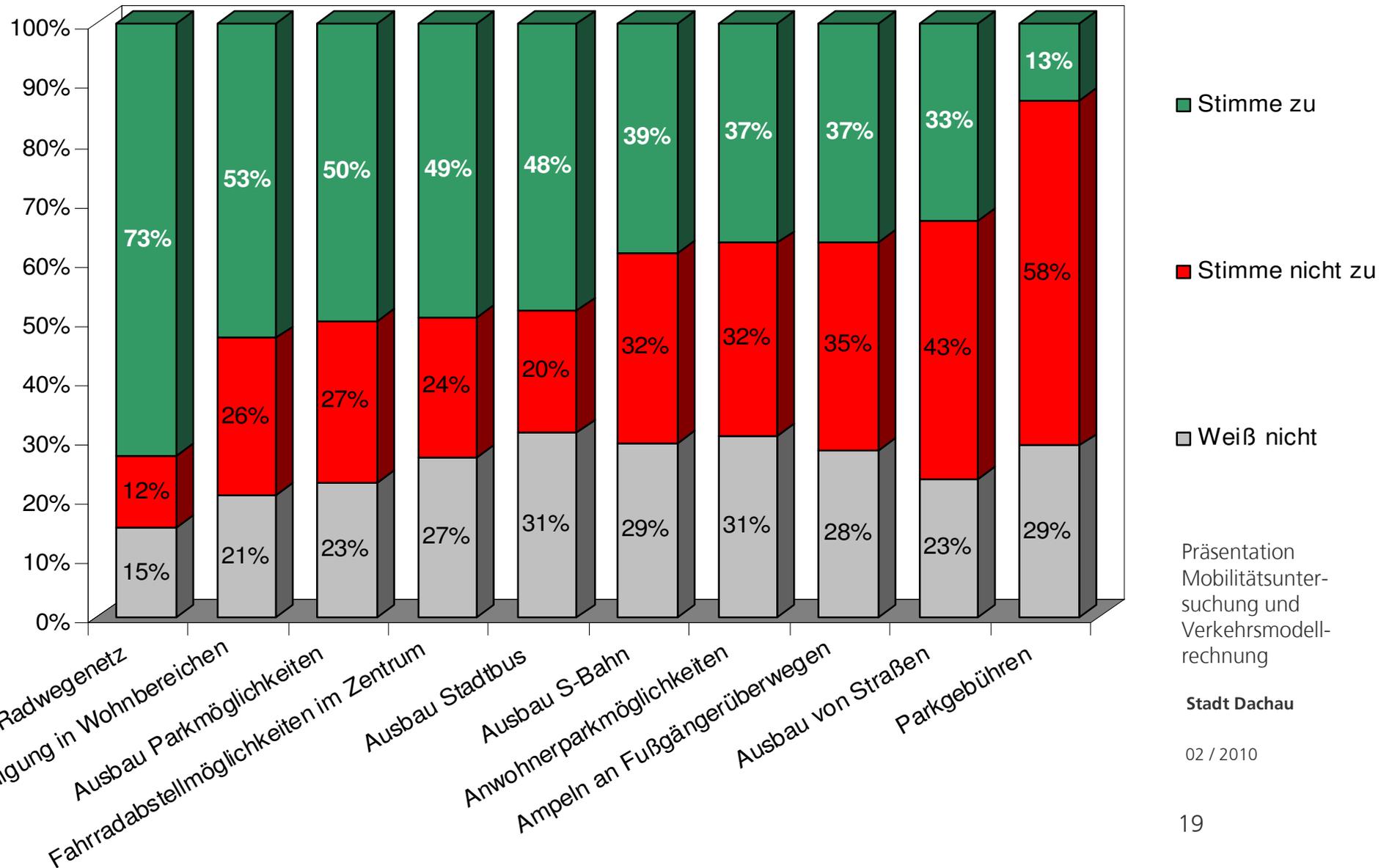
Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmittel-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

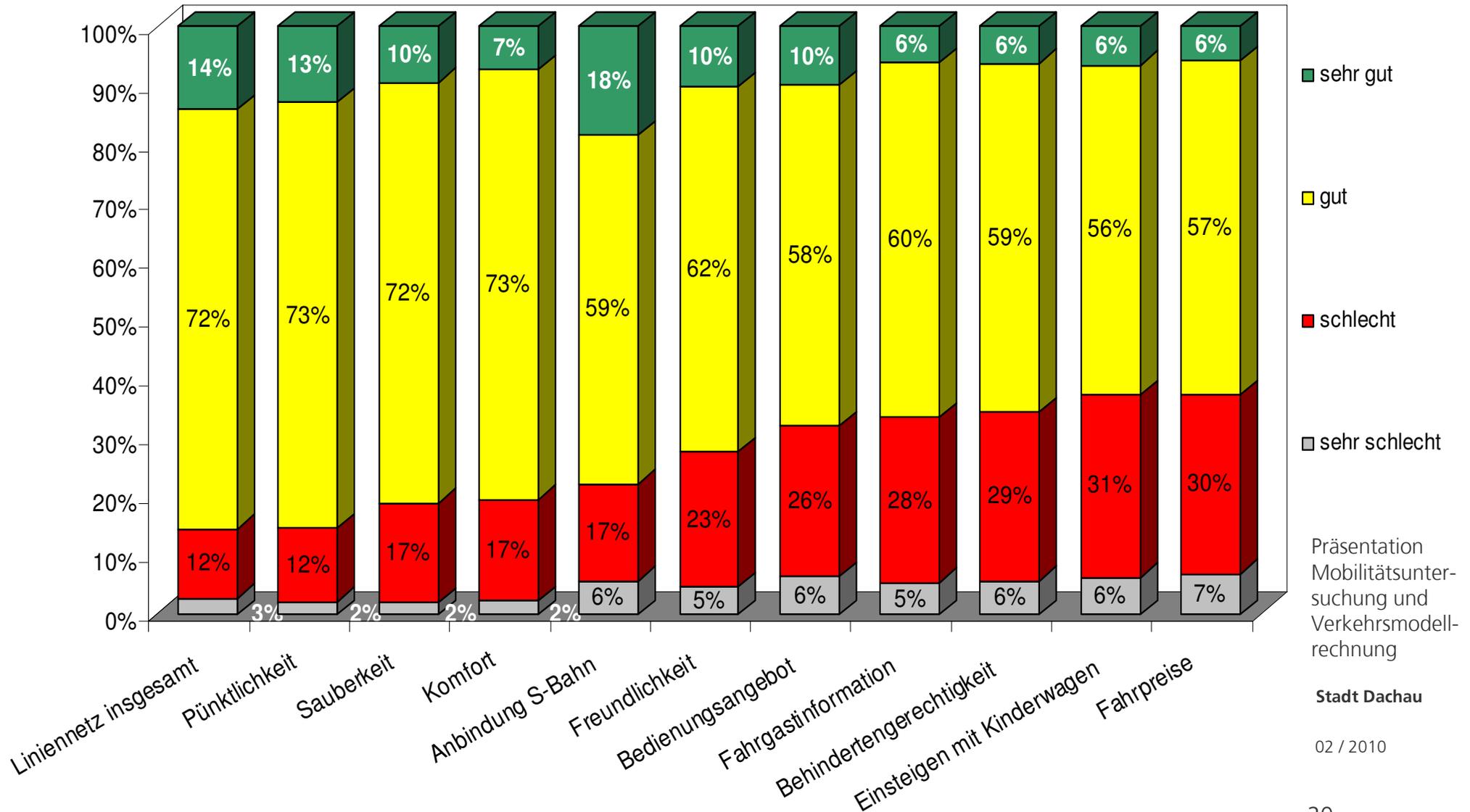
Haushaltsbefragung

Wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrssystem der Stadt Dachau?



Haushaltsbefragung

Wenn Sie in Dachau mit Bussen fahren,
wie beurteilen Sie, ..?



Haushaltsbefragung

Anregungen und Vorschläge der BürgerInnen

**Wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrssystem der Stadt Dachau?
Thema: Ausbau Radwegenetz**

Wo	
Münchner Straße	154
Dachau allgemein	96
Bahnhof	56
Altstadt	33
Mittermayerstraße	26
Schleißheimer Str.	22
Landkreis	10
Alte Römerstr.	8
Augustenfelderstr.	7

m=490

Wenn Sie in Dachau Bus fahren, wie beurteilen Sie Fahrplandichte, Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeit?

Wo gibt es Probleme?	
Dachau Süd	11
Bahnhof	4
Etzenhausen	2
im Landkreis	2

m=28

Was sollte verbessert werden?	
Busse nach 20 Uhr	59
Busse (v.a. 724,726) auch am Wochenende	30
Verbesserung der Taktung	15
Anschluss optimieren	9
zu schnell fahrende Busfahrer	5
Verbesserung Pünktlichkeit	4
Ausbau Direktverbindungen	2

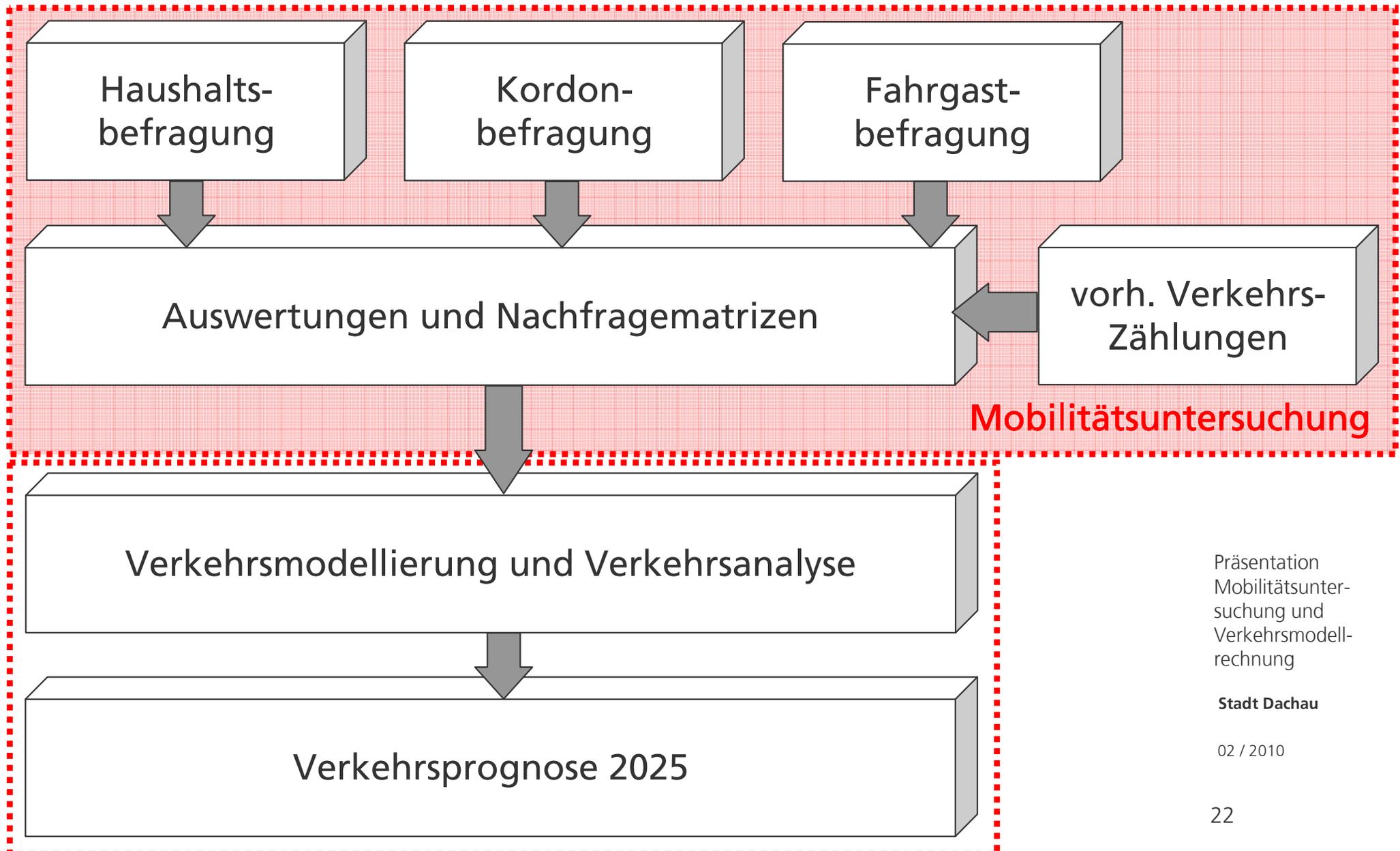
k=124

Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmo-
dell-
rechnung

Stadt Dachau

02 / 2010

Gesamtprojektübersicht

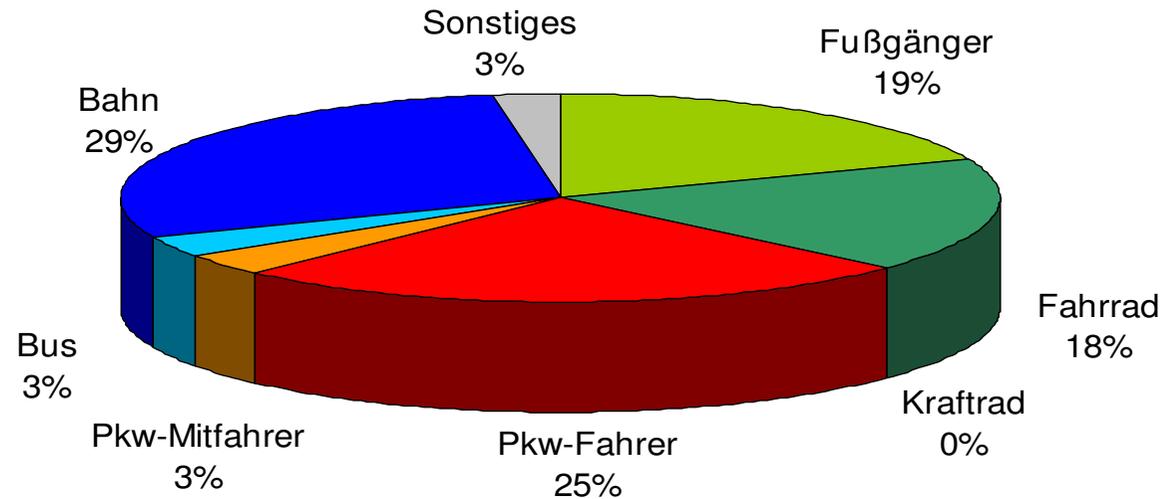


Haushaltsbefragung

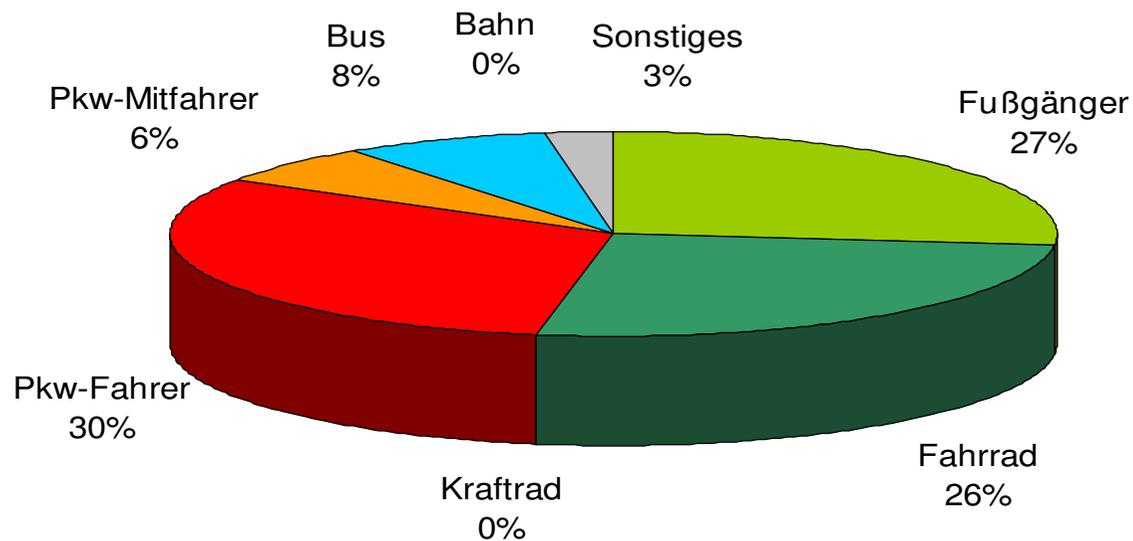
Verkehrsmittelwahl im Zu- und Abgang zum / vom Bahnhof



Hauptverkehrs-
mittelwahl
(10.210 Wege)



Mit Sekundär-
Verkehrsmittelwahl
zur Ersetzung
der Bahn
(10.210 Wege)



Präsentation
Mobilitätsunter-
suchung und
Verkehrsmodell-
rechnung

Stadt Dachau