

Pendelmobilität in Erlangen

Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zur Pendelmobilität

Ergebnispräsentation am 26.09.2013

Rathaus Erlangen

Prof. Dr. Martin Abraham

Bernhard Schrauth, Dipl.-Sozialwirt (Univ.)

Dr. Walter Funk

Projektassistenz: Maja Lomb, Marcel Frey

Nadine Reiner, Alexandra Walchshöfer,

Sarah Seiler, Christoph Prasuhn



Institut für empirische Soziologie

an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Forschungsprojekt

Forschungsanlass:

- Forschungsauftrag der Kooperationspartner für Zwecke der Verkehrsplanung in Erlangen
- Erhebung zur Ergänzung des Projektes „Integriertes Mobilitätsmanagement in Erlangen“

Forschungsziel:

- Empirisch basierte Aussagen über die Verkehrswege und Verkehrsmittelwahl der Pendler in Erlangen

Forschungsgegenstand:

- Verkehrswege und Verkehrsmittelwahl von Arbeitnehmern der acht größten Arbeitgeber in Erlangen

Stichprobe: Teilnehmende Unternehmen

Befragung von
Mitarbeitern der
teilnehmenden
Unternehmen mit
Arbeitsplatz in
Erlangen.

Areva (n = 1591)

Universität Erlangen-Nürnberg (n = 1618)

Klinikum am Europakanal (n = 278)

Siemens (n = 11802)

Sparkasse Erlangen (n = 527)

Stadt Erlangen (n = 850)

Stadtwerke Erlangen (n = 317)

Universitätsklinikum Erlangen (n = 2195)

Erhebungsverlauf

- Erhebung im Mixed-Mode-Verfahren
 - Papierfragebogen
 - Onlinefragebogen
 - mit identischem Fragenprogramm
- Erhebung in den einzelnen Unternehmen im Zeitraum von September 2012 bis Februar 2013

Rücklaufstatistik

	Rücklaufquote Onlinefragebogen	Rücklaufquote Papierfragebogen
Areva	64,8 %	-/-
Universität Erlangen-Nürnberg	17,9 %	-/-
Klinikum am Europakanal	40,7 %	n. a.
Siemens	42,1 %	5,7 %
Sparkasse Erlangen	70,3 %	-/-
Stadt Erlangen	40,3 %	16,4 %
Stadtwerke Erlangen	-/-	64,2 %
Universitätsklinikum Erlangen	-/-	31,8 %
Durchschnittliche Rücklaufquote	38,6 %	27,3 %
Durchschnittliche Rücklaufquote gesamt		36,5 %

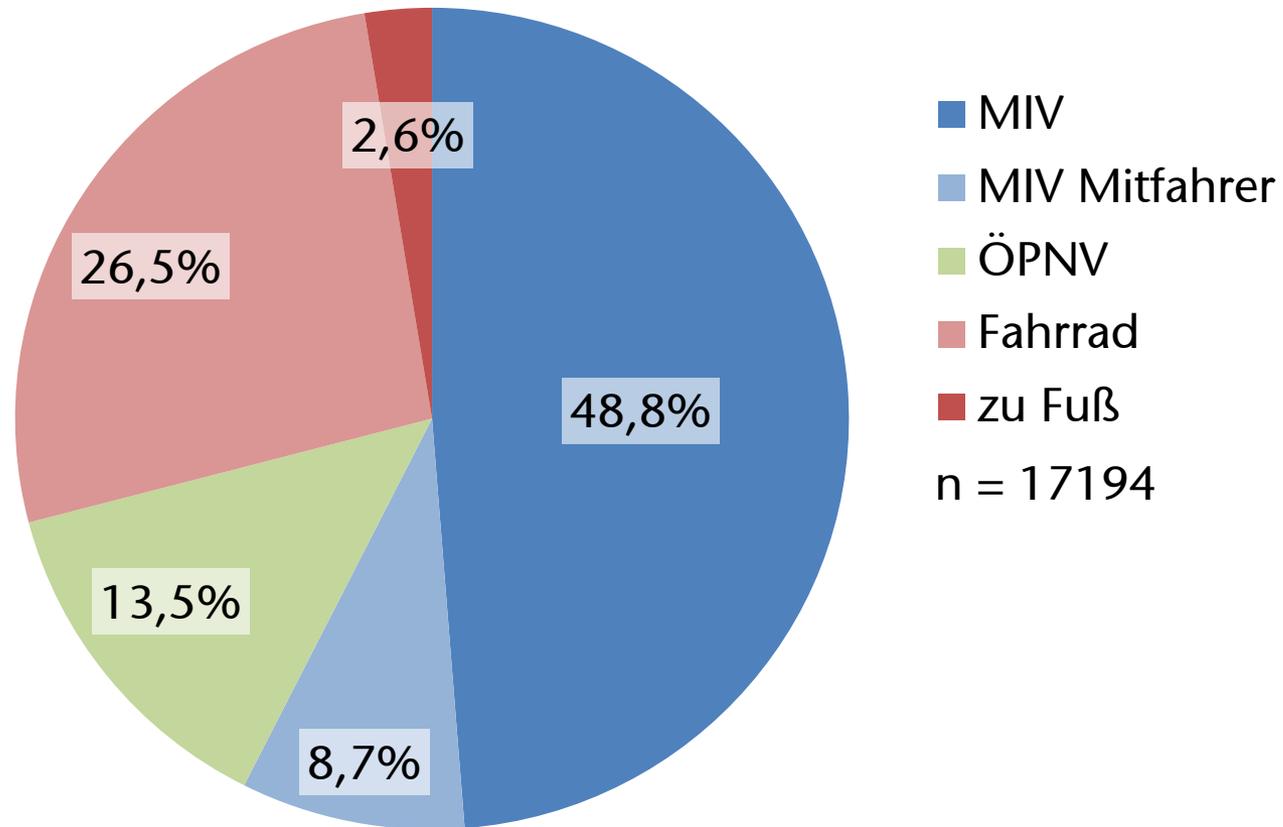
Bereinigter Rücklauf

- Gesamter Rücklauf: $n = 19178$
 - Bereinigter Rücklauf: $n = 17370$
 - nach Ausschluss unvollständiger Fragebogen
 - nach Ausschluss von Befragten, die ihren Arbeitsplatz nicht in Erlangen angegeben haben
- ⇒ Nachfolgende Analysen basieren auf dem bereinigten Rücklauf

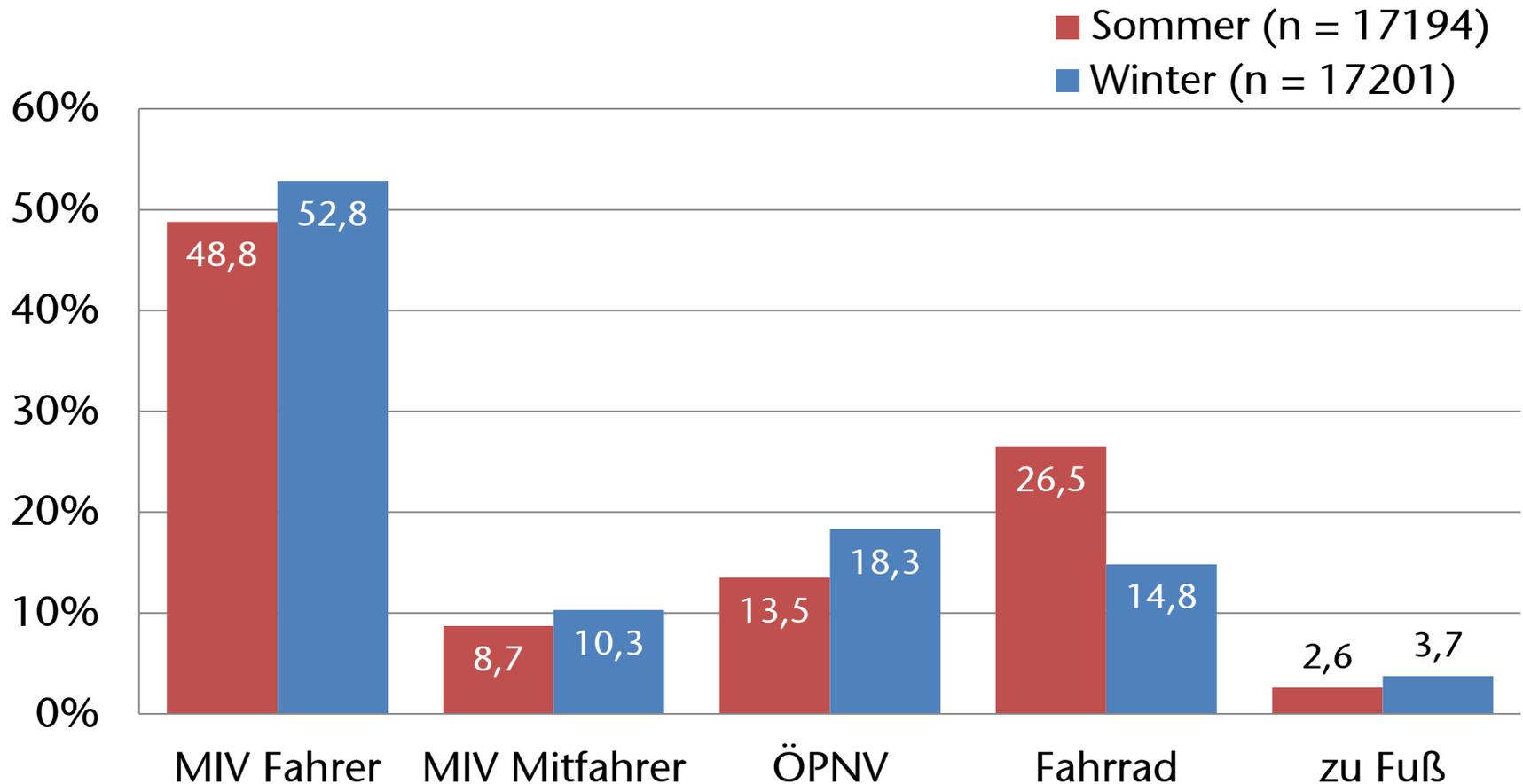
Hauptverkehrsmittel im Sommer

	n	in %
Motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV) Fahrer	8392	48,8
Pkw in alleiniger Nutzung		
Motorrad/Mofa/Roller		
MIV Mitfahrer	1493	8,7
Pkw mit anderen HH-Mitgliedern		
Pkw als Fahrgemeinschaft mit anderen Personen		
ÖPNV	2314	13,5
Bus, Straßenbahn, U-Bahn		
Deutsche Bahn (S-Bahn, Regionalverkehr, ICE)		
Fahrrad	4551	26,5
Zu Fuß	444	2,6

Hauptverkehrsmittel im Sommer

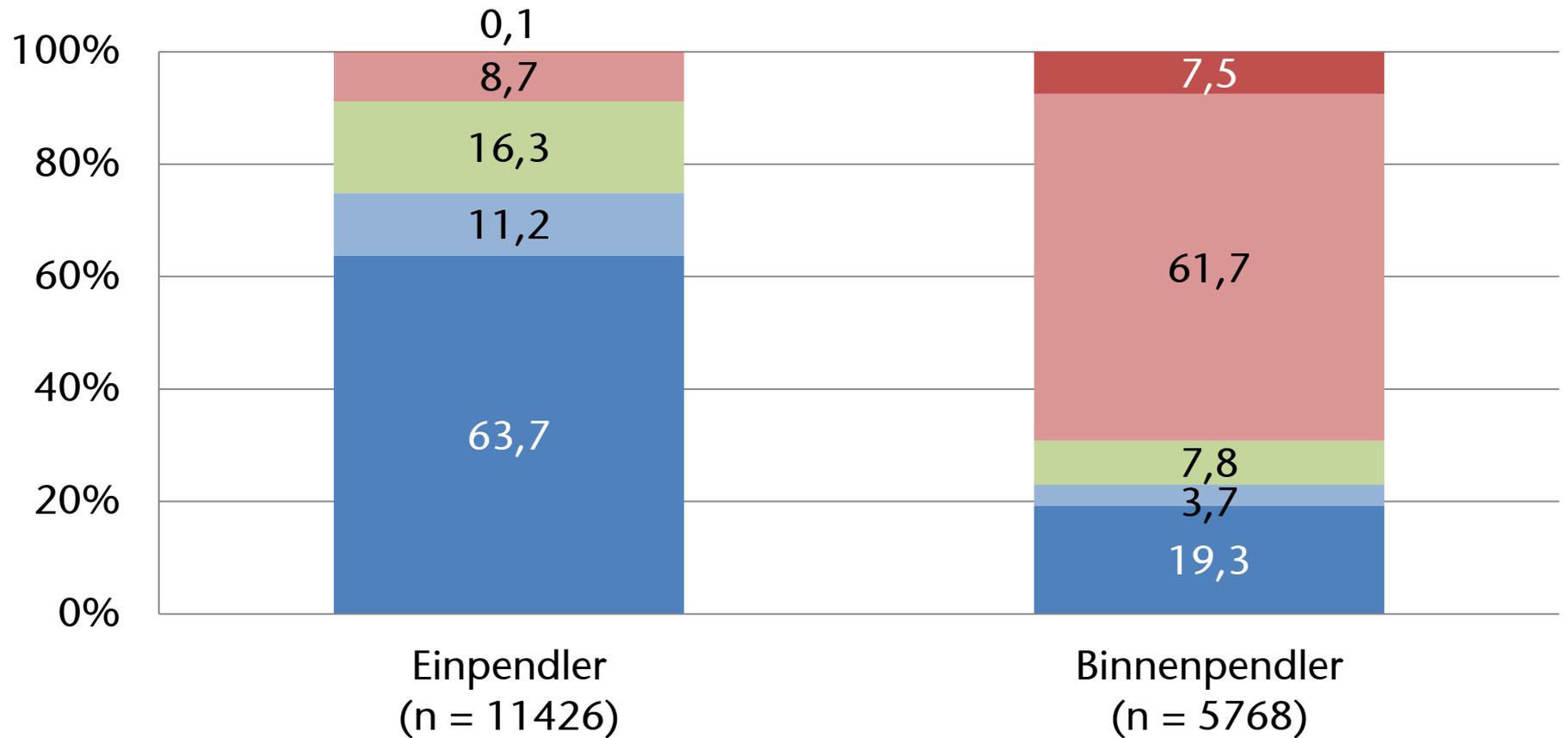


Hauptverkehrsmittel im Sommer und Winter



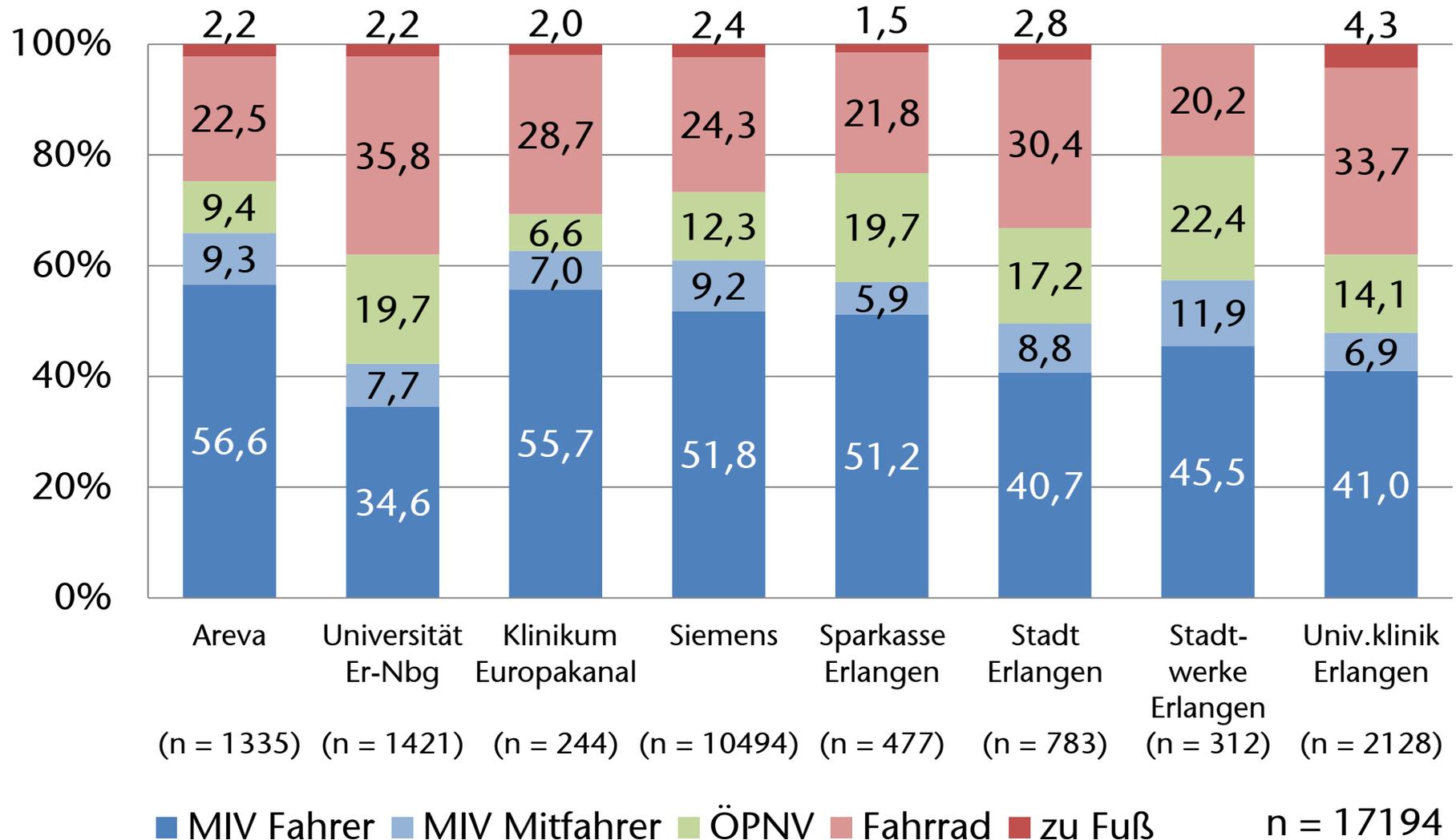
⇒ Analysen in der Präsentation basieren auf dem „im Sommer/bei gutem Wetter“ genutzten Hauptverkehrsmittel

Hauptverkehrsmittel nach Pendelmobilität

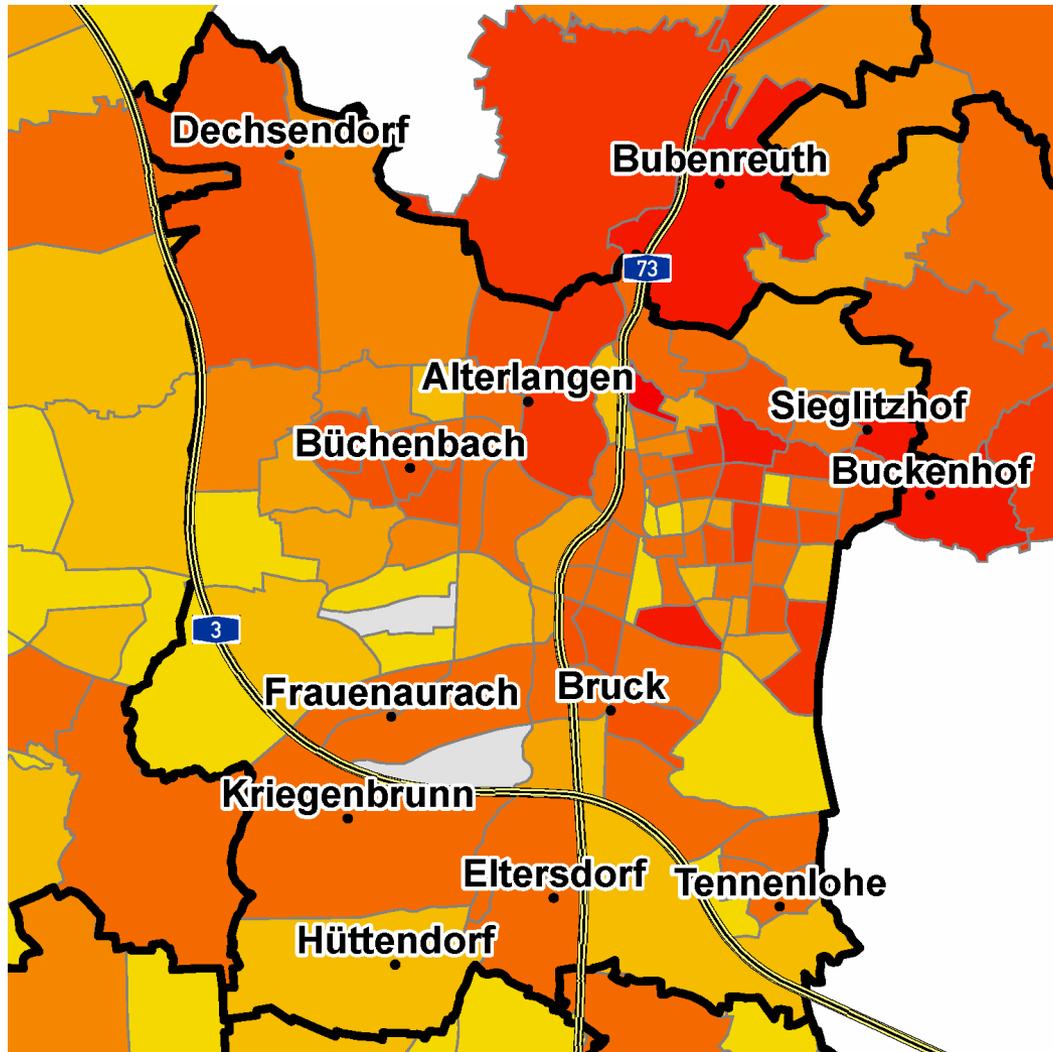


■ MIV Fahrer ■ MIV Mitfahrer ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ zu Fuß n = 17194

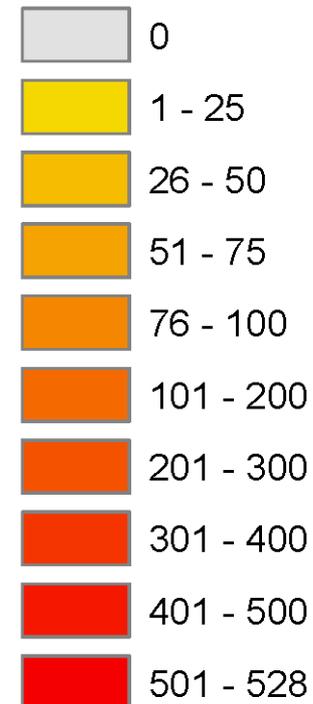
Hauptverkehrsmittel nach Unternehmen



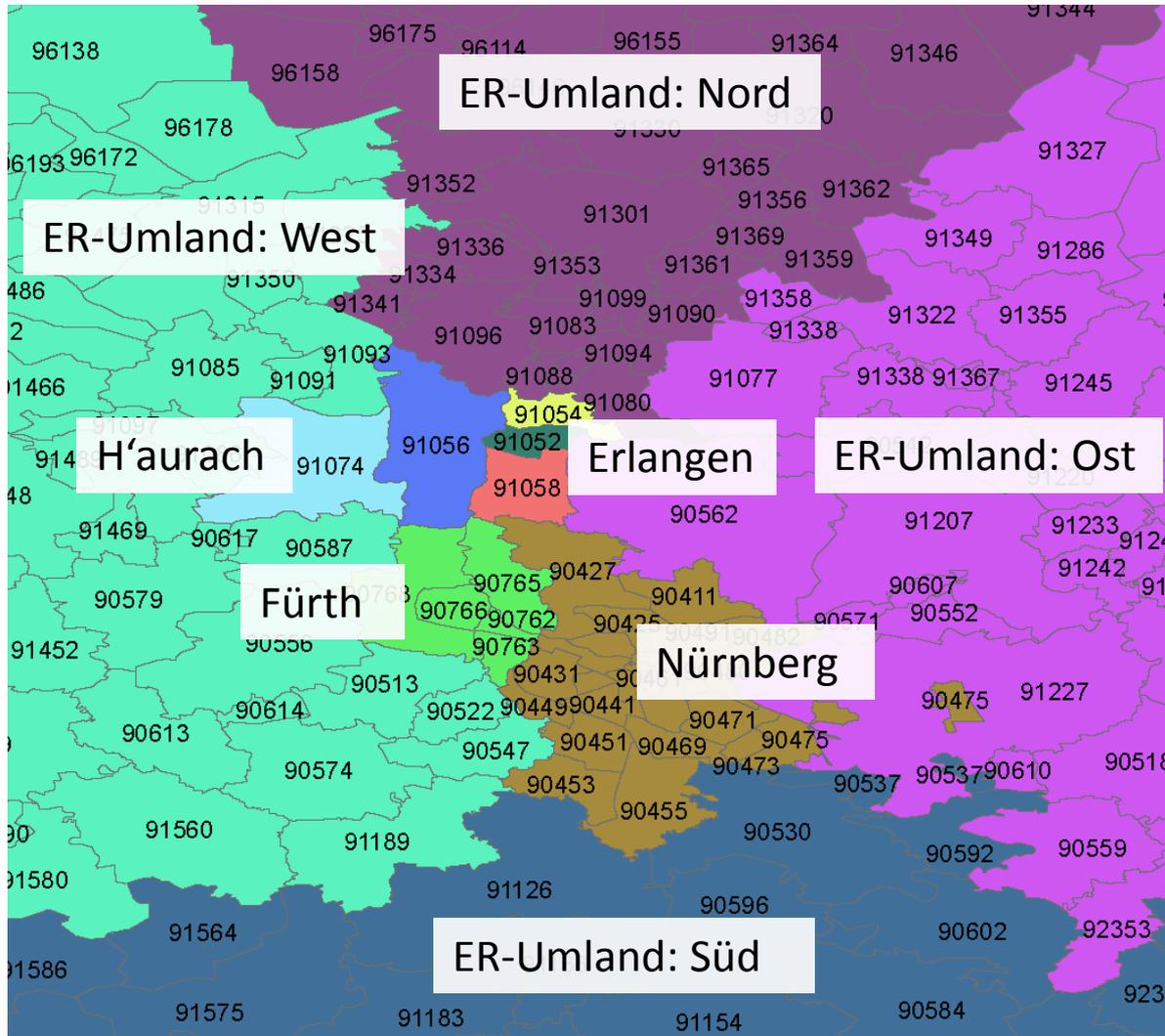
Verteilung der Arbeitnehmer nach Wohnorten



Darstellung auf Basis der im Vorfeld gesammelten Personaldaten auf Verkehrszellenebene



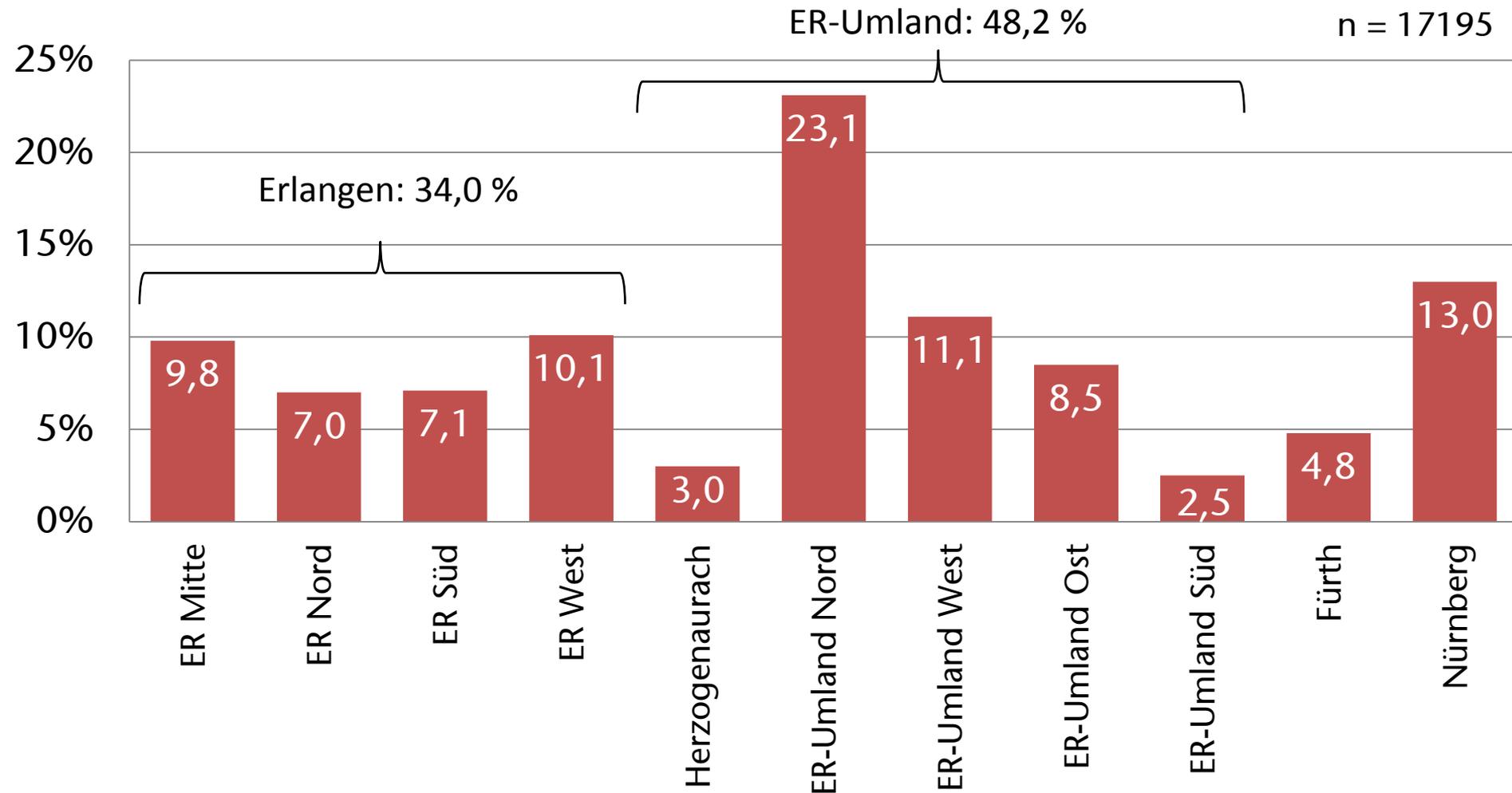
Regionale Herkunft der Befragten



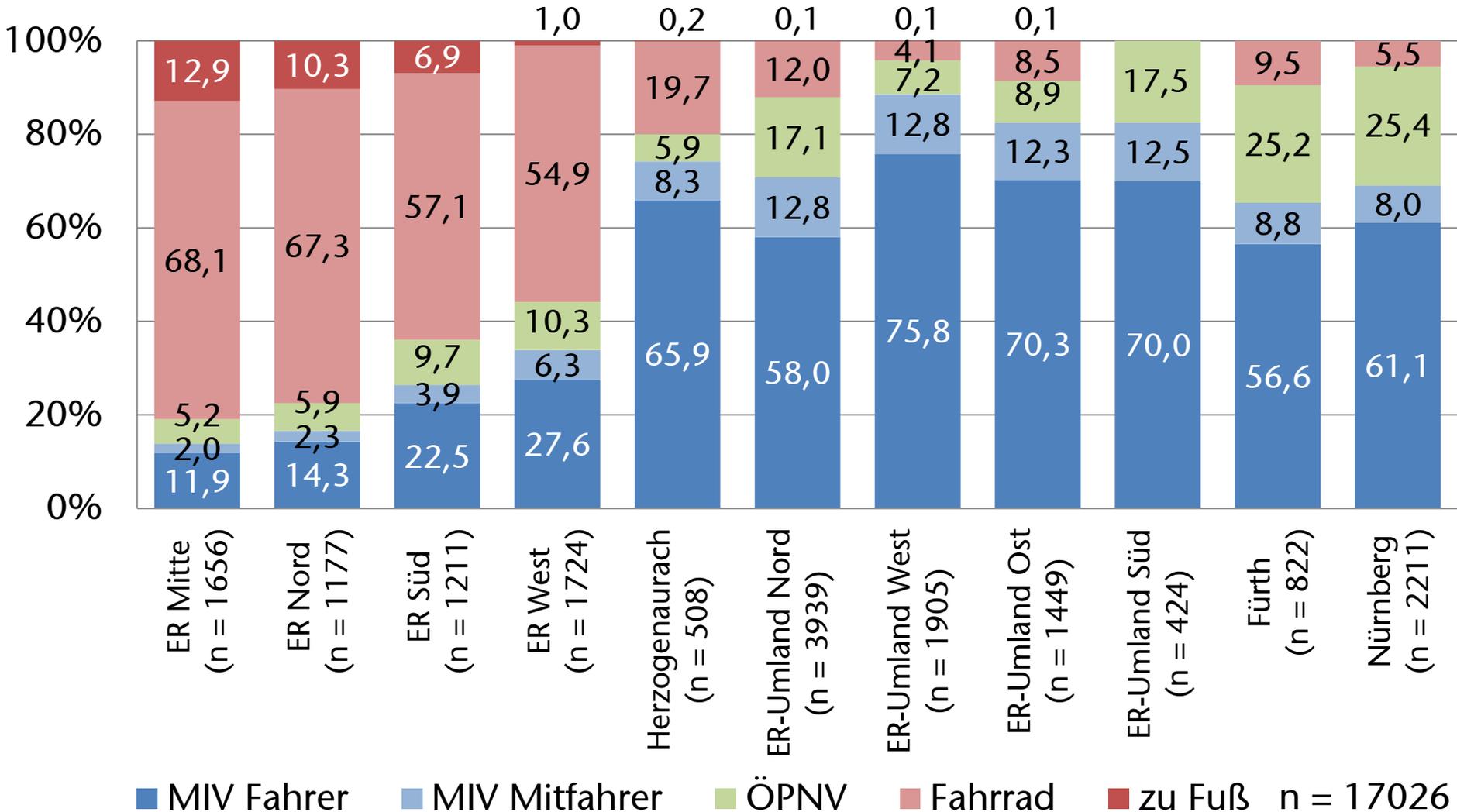
Einteilung der Korridore auf PLZ-Ebene:

- Erlangen Mitte
- Erlangen Nord
- Erlangen Süd
- Erlangen West
- Herzogenaurach
- Fürth
- Nürnberg
- ER-Umland: Nord
- ER-Umland: West
- ER-Umland: Ost
- ER-Umland: Süd

Regionale Herkunft der Befragten

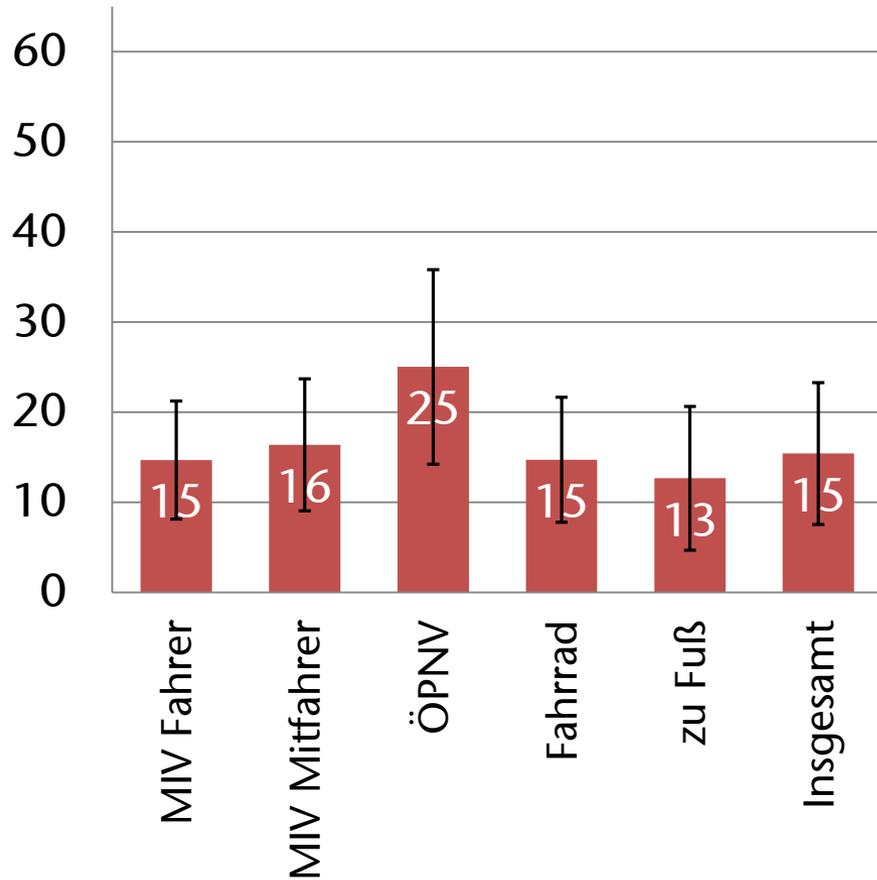


Hauptverkehrsmittel nach der regionalen Herkunft

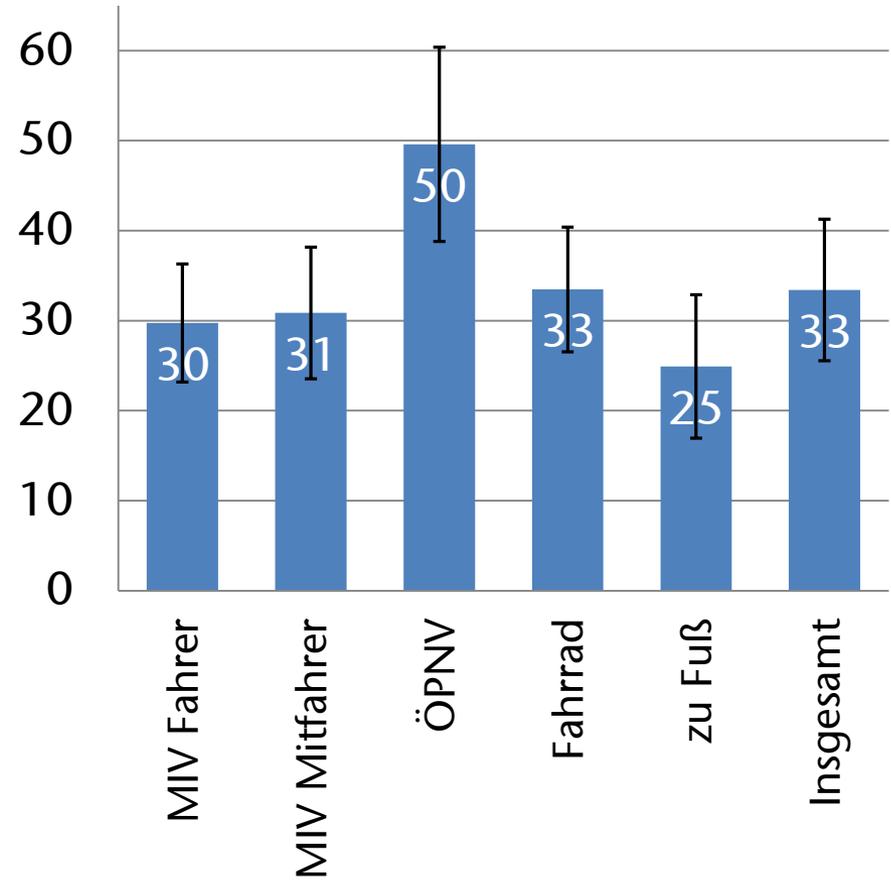


Durchschnittliche Dauer der Wegstrecke zur Arbeit in Minuten

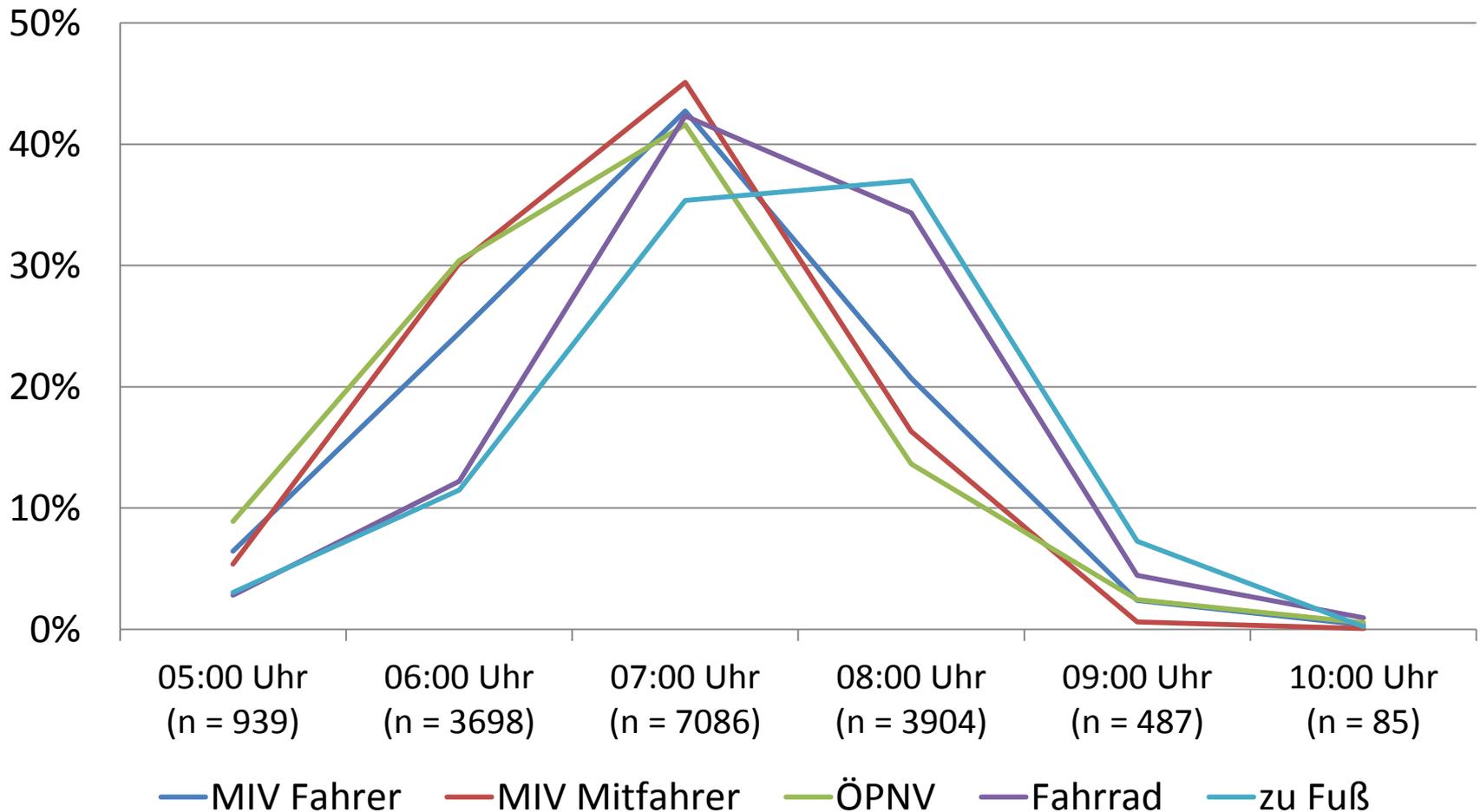
■ Binnenpendler (n = 5746)



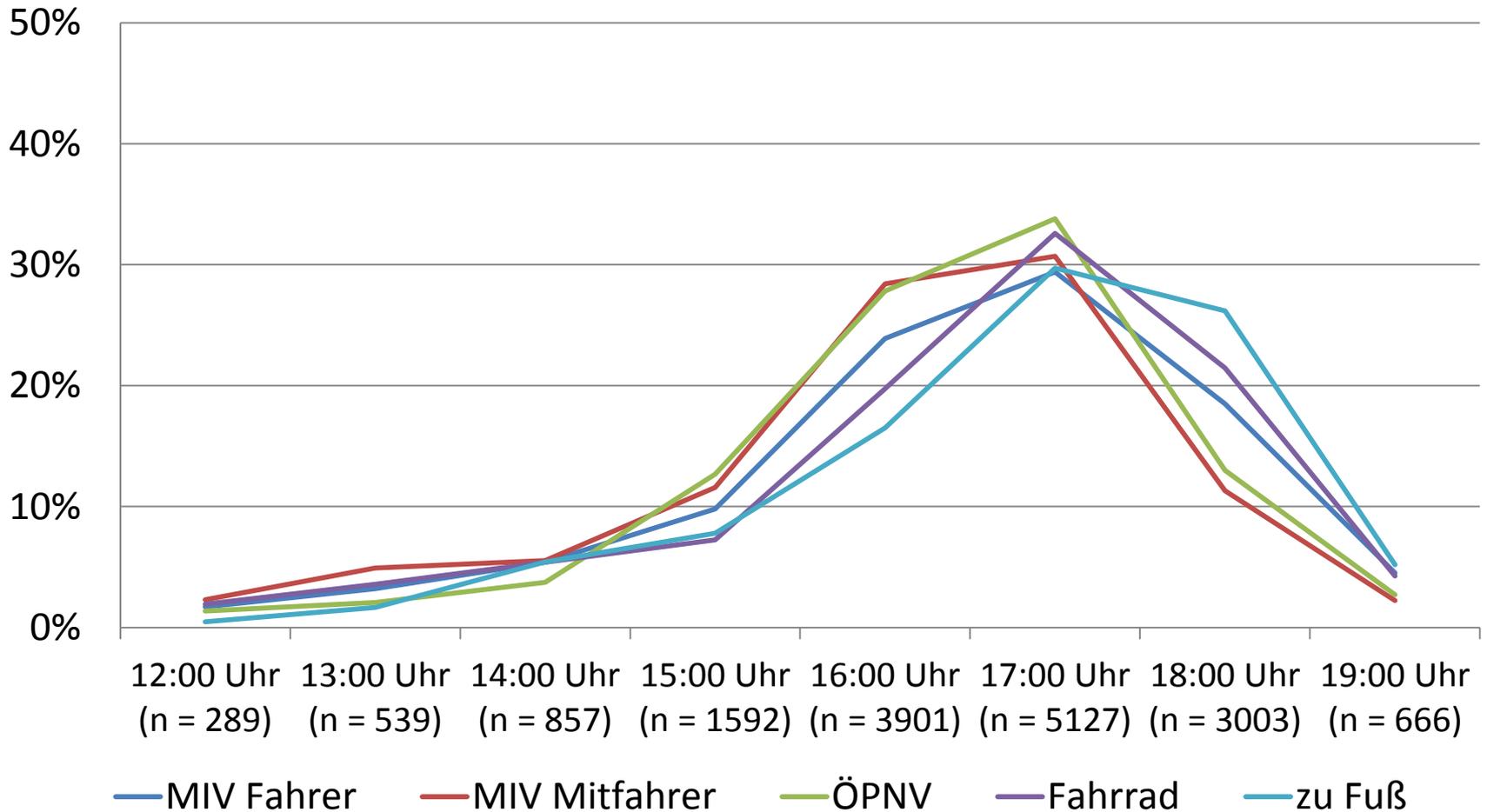
■ Einpendler (n = 11396)



Start des Hinweges zur Arbeit nach Hauptverkehrsmittel



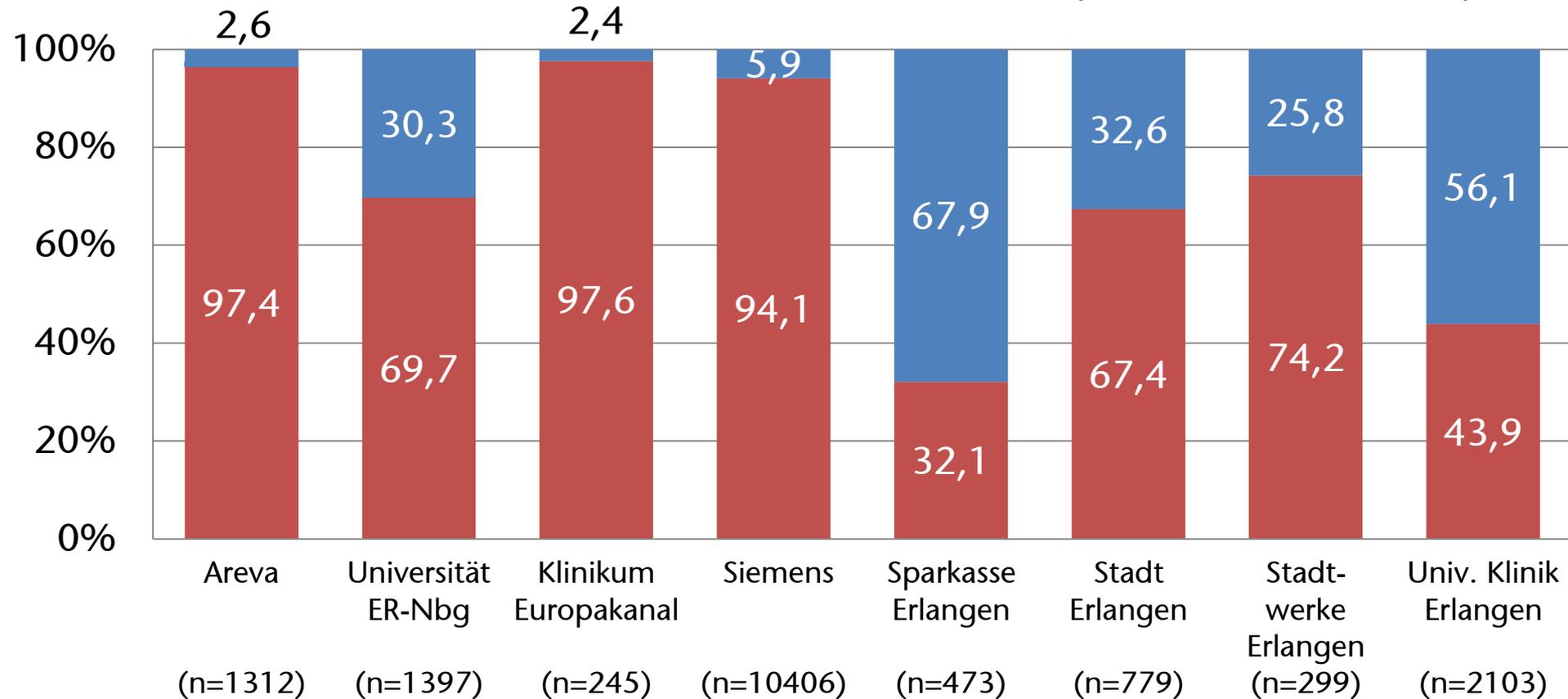
Start des Rückweges von der Arbeit nach Hauptverkehrsmittel



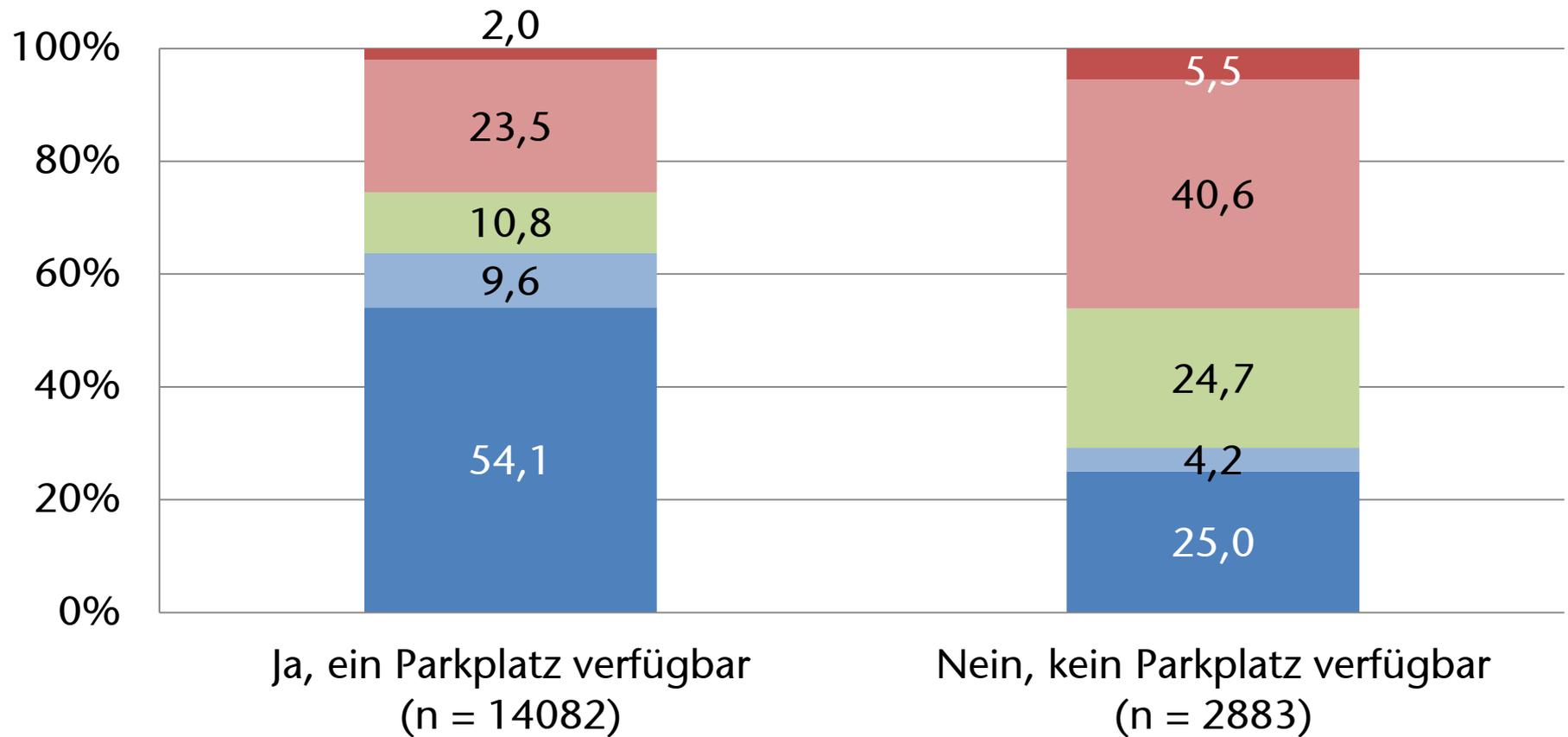
Parkplatzverfügbarkeit nach Unternehmen

n = 17014

■ Ja, ein Parkplatz ■ Nein, kein Parkplatz



Hauptverkehrsmittel nach der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsplatz



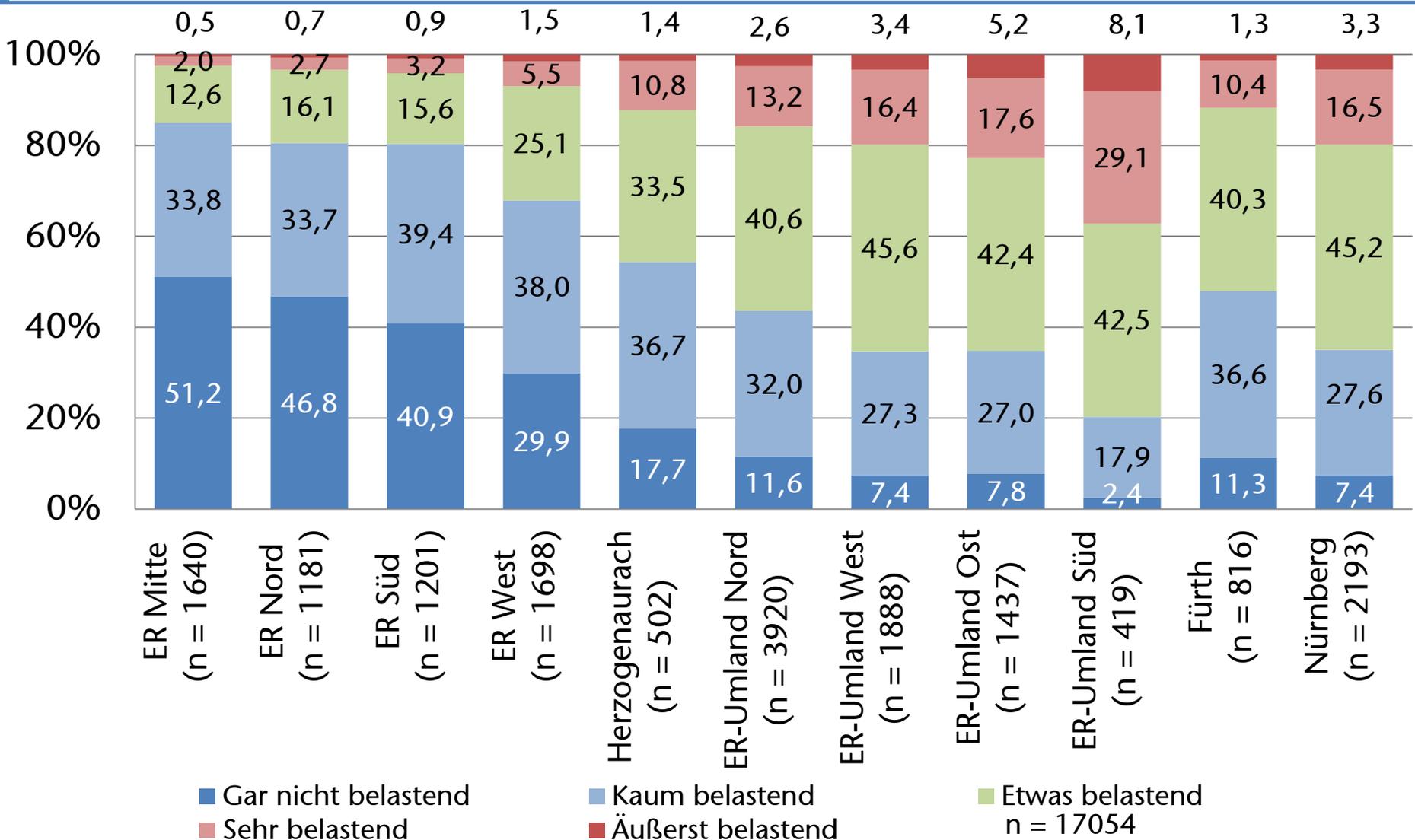
■ MIV Fahrer ■ MIV Mitfahrer ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ zu Fuß n = 16965

Subjektive Belastung aufgrund des Arbeitsweges

Auf die Frage: „Wie belastend empfinden Sie den täglichen Weg zu/von der Arbeit“ haben die Befragten ihr subjektiv wahrgenommenes Empfinden ausgedrückt.

	n	%
Äußerst belastend	432	2,5
Sehr belastend	1925	11,3
Etwas belastend	5798	34,0
Kaum belastend	5432	31,9
Gar nicht belastend	3467	20,3
Gesamt (gültige Antworten)	17054	100,0

Belastung nach regionaler Herkunft



Bedingungen für den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV

- Anteil der Befragten, die auf das Auto verzichten können: $n = 7968$, 77,5 % der 10291 Personen, die das Auto für die längste Wegstrecke nutzen
- Die drei am häufigsten genannten Bedingungen für einen Umstieg auf den ÖPNV:

	Genannt in % von $n = 7968$
Wenn es bessere Bus- und Bahnverbindungen geben würde	61,4
Wenn ich meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV ohne Umsteigen erreichen kann	57,7
Wenn sich die Fahrtdauer nicht ändert	57,8

- Anteil der Befragten, die nicht auf das Auto verzichten können: $n = 2319$, 22,5 % der 10291 Personen, die das Auto für die längste Wegstrecke nutzen

Top 5-Maßnahmen der Verkehrsplanung

Die fünf am häufigsten unter den ersten drei Rängen genannten Maßnahmen, auf die sich die Erlangener Verkehrsplanung nach Ansicht der Befragten konzentrieren sollte:

	Genannt in % von n = 17054
Eine Preissenkung im ÖPNV	39,4
Bessere Busverbindungen in das Umland	33,5
Bündelung des Autoverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen	28,6
Bau eines schienengebundenen Nahverkehrsnetzes	28,3
Häufigere Busverbindungen und mehr Haltestellen	22,2

Fazit aus den empirischen Befunden

- Der **MIV** dominiert das genutzte Hauptverkehrsmittel.
- Die **Verkehrsmittelwahl**, insb. MIV, ist abhängig von der Parkplatzverfügbarkeit (betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen) und der regionalen Herkunft der Befragten.
- Befürwortete **Maßnahmen im ÖPNV** sind von der regionalen Herkunft und damit vom persönlichen Nutzen der Befragten abhängig.
- Die **Nutzer des MIV** zeigen eine Umsteigeneigung auf den ÖPNV.

Schlussbemerkungen

- **Die Relevanz** des Themas drückt sich in der ungewöhnlich hohen Anzahl an Bemerkungen, Kommentaren und Vorschlägen aus, die die Befragten geäußert haben.
- Die Studie liefert durch die Beteiligung der Unternehmen und die hohe Anzahl der Befragungsteilnehmer ein **umfassendes empirisches Bild** der Pendelmobilität in Erlangen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Prof. Dr. Martin Abraham

E-Mail: martin.abraham@wiso.uni-erlangen.de

Bernhard Schrauth, Dipl.-Sozialwirt (Univ.)

E-Mail: bernhard.schrauth@ifes.uni-erlangen.de

Tel.: 0911 / 23 565-37



Institut für empirische Soziologie

an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg