Stadt Buchloe
Verkehrsentwicklungsplan

Analyse der Verkehrserhebungen
Stand November 2014

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7
80331 München

Stadt Buchloe

Verkehrsentwicklungsplan

Teil A - Verkehrsanalyse

Inhalt

1	**Aufgabenstellung**		1
2	**Bestandssituation**		1
3	**Verkehrserhebungen**		4
	3.1	Zählstellenplan	4
	3.2	Tagespegel	4
	3.3	Knotenstromzählungen	5
	3.4	Verkehrsbefragungen	7
	3.5	Haushaltsbefragung	11

Abbildungen

1	Lage im Raum / Verkehrsentwicklung
2	Zählstellenpläne
3	Verkehrszellen und Einwohnerverteilung
4	Tagespegel an der Kirche (K7)
5	Knotenströme Morgenspitze, 7:15 – 8:15 Uhr
6	Knotenströme Mittagspitze, 12:00 – 13:00 Uhr
7	Knotenströme Abendspitze, 17:00 – 18:00 Uhr
8	Streckenbelastungen 24 Std.
9	Lieferwagenanteile in Promille
10	Schwerverkehrsanteile in Promille
11	Radverkehr 24 Std.
12	Durchgangsverkehr nach Befragungsstellen
13	Durchgangsverkehr nach Orten
14	Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten
15	Ziel-/Quellverkehr nach Befragungspunkten
16	Ziel-/Quellverkehr nach Verkehrszellen
17	Parkraumerhebung
18	Verteilung nach Herkunftslandkreisen
19	Binnenverkehr
20	Haushaltsbefragung – Repräsentativität
21	Haushaltsbefragung – PKW-Verfügbarkeit
22	Haushaltsbefragung – Wegehäufigkeit
23	Haushaltsbefragung – Verkehrsmittelwahl
24	Haushaltsbefragung – Fahrtenzwecke

1. Aufgabenstellung

Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes in der Stadt Buchloe ist die Entwicklung einer Gesamtstrategie für eine sinnvolle, stadtverträgliche Ordnung des innerstädtischen Gesamtverkehrs unter Berücksichtigung des fließenden und ruhenden Verkehrs (Schwerpunkt P+R am Bahnhof Buchloe), des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs.

Unter der Maßgabe, die heutige Mobilität der Bevölkerung zu erhalten bzw. weiter zu verbessern, galt es gleichzeitig negative Folgen wie z. B. Verkehrsbehinderungen und -belastungen, Lärm und Abgase zu mindern und höhere Aufenthaltsqualitäten in der Stadtmitte zu entwickeln.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll die Belange aller Verkehrsteilnehmerarten, insbesondere auch die des Radverkehrs berücksichtigen. Die Betrachtungen erfassen das gesamte Gemeindegebiet. Die Kernstadt, die bestehenden und künftigen Siedlungsschwerpunkte bzw. Ortsteile wurden vertieft betrachtet. Künftige verkehrsplanerische sowie städtebauliche Einzelentscheidungen wurden vorbereitet.

Für detaillierte Antworten auf bestimmte Fragen war die Durchführung einer differenzierten Analyse erforderlich. Hierzu wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, anhand deren Ergebnisse ein genaues Bild der Zusammensetzung des Buchloer Kfz-Verkehrsaufkommens möglich ist.

Bahnhofstraße

Diese Erhebungen erlaubten die Beurteilung aktueller verkehrlicher Fragestellungen und Planungsansätze in der Stadt Buchloe, aber auch künftiger Ansätze während der kommenden ca. zehn Jahre, wie z.B. die Entwicklung einer sinnvollen, stadtverträglichen Ordnung des innerstädtischen Gesamtverkehrs. Außerdem können mit Hilfe eines Verkehrsmodells straßenbauliche Ergänzungen - wie die mögliche Verbindung zwischen der St 2035 aus südlicher Richtung und der Anschlussstelle Buchloe-West als Entlastungsstraße für den Ortsteil Lindenberg - auf ihre Verkehrswirksamkeit geprüft und bewertet werden.

Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung, die sowohl Sinn und Zweck der Planungen erläutert als auch für Akzeptanz wirbt, ist ein wichtiger Bestandteil des Prozesses.

2. Bestandssituation

Die Stadt Buchloe liegt im schwäbischen Landkreis Ostallgäu. Sie bildet mit den benachbarten Gemeinden Jengen, Lamerdingen und Waal die Verwaltungsgemeinschaft Buchloe. Buchloe ist mit über 12.000 Einwohnern nach der Kreisstadt Marktoberdorf und der Stadt Füssen die drittgrößte Stadt im Landkreis.

Die Gemeinde Buchloe besteht aus dem Hauptort Buchloe und den Ortsteilen Hausen, Honsolgen und Lindenberg.

Im öffentlichen Verkehrssystem ist die Stadt Buchloe vor allem über die Fernverkehrsstrecken München –Kempten (Allgäu)– Lindau (Allgäubahn), Augsburg – Buchloe und Buchloe – Memmingen – Lindau erschlossen. In die genannten Städte besteht eine gute und regelmäßige Bahnverbindung. Der Bahnhof Buchloe bildet einen Knotenpunkt mit IC-Anschluss sowie EC-Direktverbindungen in die Schweiz. Ergänzt wird der öffentliche Nahverkehr durch die Buslinien der Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft (OVG).

Die südlich der Stadt Buchloe verlaufende Bundesautobahn A96 bildet ein leistungsstarkes Rückrad des klassifizierten Straßennetzes der Stadt Buchloe. Über die A96 (München – Buchloe – Memmingen – Lindau) erfolgt der Anschluss an das ausgedehnte deutsche und europäische Autobahnstraßennetz und an die Landeshauptstadt München und den Flughafen München.

Großräumige Verbindungsfunktionen erfüllt auch die südlich der Stadt verlaufende B12, die von der Autobahnanschlussstelle Jengen/Kaufbeuren die Stadt Buchloe mit Kaufbeuren, Marktoberdorf, Kempten und Lindau verbindet.

Ein Netz an Staats- und Kreisstraßen ergänzt das großräumige Fernstraßennetz und übernimmt regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben. Die Staatsstraße St2035 durchläuft Buchloe in Nord-Süd Richtung und verbindet Buchloe mit Schwabmünchen und Augsburg.

Ortsdurchfahrten bilden in Buchloe neben der St2035 (Bahnhofstraße, Postberg, Augsburger Straße) die OAL18 (Mindelheimer Straße – Landsberger Straße) und die OAL19 (Amberger Straße). Die klassifizierten Ortsdurchfahrten bilden das Hauptstraßennetz im Zentrum Buchloes.

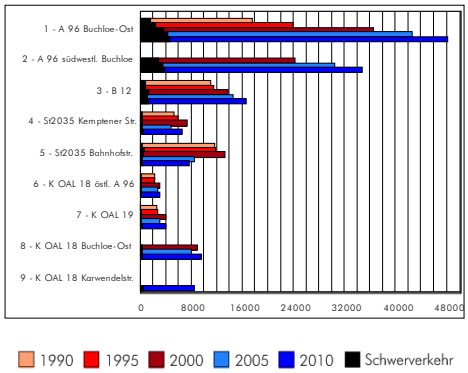
Lage im Raum und Verkehrsentwicklung seit 1990

In Abbildung 1 ist die räumliche Lage der Stadt in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz zu erkennen. Zusätzlich sind die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkarten für ausgewählte Stellen rund um Buchloe abgebildet. Die DTV-Werte (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr), die von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren im 5-Jahres-Rhythmus (1990, 1995, 2000, 2005 und 2010) erhoben werden, vermitteln einen Eindruck über die unterschiedliche Verkehrsbedeutung der überörtlichen Straßen im Raum Buchloe.

Die Grafik zum DTV zeigt, dass die Verkehrsentwicklungen nicht einheitlich verliefen, sondern starke Unterschiede aufweisen.

Zu sehen ist, dass der Verkehr auf einzelnen Straßenabschnitten in großem Ausmaß zugenommen hat, auf anderen Straßenabschnitten ist er eher gleich geblieben oder sogar zurückgegangen.

Auf den wichtigen Abschnitten der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen entwickelte sich der Verkehr (DTV) von 1990 – 2010 wie folgt:



Jahr d. Erhebung	1990		1995		2000		2005		2010	
Zählstelle im Stadtgebiet (Nummer im Übersichtsplan)	Kfz/ 24h	SV-Anteil	Kfz/ 24h	SV-Anteil	Kfz/ 24h	SV-Anteil	Kfz/ 24h	SV-Anteil	Kfz/ 24h	SV-Anteil
1 - A96 Buchloe-Ost	17717	1684	23994	2437	36587	3693	42540	4354	48128	4786
2 - A96 südwestl. Buchloe	-	-	-	-	24266	2942	30554	3587	34778	3936
3 - B12	11058	771	11562	723	13825	1348	14603	1166	16560	1358
4 - St2035 Kemptener Str.	5370	281	6052	283	7450	467	4827	351	6610	485
5 - St2035 Bahnhofstr.	11634	355	11873	613	13364	501	8580	362	7800	337
6 - K OAL18 östl. A96	2422	119	2436	126	3223	227	2905	133	3193	146
7 - K OAL19	2657	94	2885	153	4073	182	3172	136	4070	243
8 - K OAL18 Buchloe-Ost	-	-	-	-	9046	430	8046	396	9733	377
9 – K OAL18 Karwendelstr.	-	-	-	-	-	-	-	-	8635	568

Ein durchweg hohes Verkehrsaufkommen sowie besonders hohe Anstiege des Verkehrsaufkommens sind zwischen 1990 und 2010 vor allem auf der A96 an beiden Abschnitten und auf der B12 zu erkennen. Auch auf der K OAL18 und der K OAL19 sind leichte Anstiege zu verzeichnen, jedoch sind diese eher unwesentlich. Auf der St2035 Bahnhofstraße nimmt der Verkehr seit 2005 deutlich ab. Auf der St2035 Kemptener Straße bestehen Schwankungen im Verkehrsaufkommen, die keine eindeutige Ab- oder Zunahme erkennen lassen.

Im Schwerverkehrsaufkommen ist weitgehend das gleiche Muster zu erkennen wie im Kfz-Aufkommen, mit nur leichten Abweichungen.

3. Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für Buchloe durchgeführt wurden, gehört neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 22 Einmündungen und Kreuzungen sowie den Verkehrsbefragungen an 8 Befragungsstellen und 3 Parkplatzbelegungszählungen rund um den Bahnhof auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst wurde.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 24. Juli 2014 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden ebenfalls am 24. Juli 2014 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen Schüler des Gymnasiums Türkheim sowie einige Buchloer Bürger zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

3.1 Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus den Abbildungen 2a und 2b ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollten sowohl die Ortsdurchfahrten von der St2035, OAL18 und OAL19 und weitere wichtige Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

Methodik Es wurde über 8 Stunden in drei Zeitintervallen (6.30 Uhr – 9.30 Uhr, 11.30 Uhr -13.30 Uhr und 15.30 Uhr – 18.30 Uhr) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Verkehrszellen Für die Auswertung wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Buchloe zugrunde gelegt. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abbildung 3 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

3.2 Tagespegel

Abbildung 4 enthält die Pegeldarstellungen für 14 Stunden an den Zählstellen der Hauptkreuzung K7, Augsburger Straße/Landsberger Straße/Postberg, wobei nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden wird.

So wurden auf der Hauptachse am Postberg insgesamt in 14 Stunden 9.321 Kfz gezählt und in der Landsberger Straße 8.485 Kfz. In der Augsburger Straße wurden 4.182 Kfz ermittelt. Auffällig ist die gleichmäßige Verteilung der Verkehrsbelastung über den Tag, es liegen keine deutlich ausgeprägten Morgen- und Abendspitzen vor. Der Verkehr nimmt an der Hauptkreuzung über Mittag kaum ab, was auf

viel Einkaufsverkehr schließen lässt. Nachmittags ist eine leichte Belastungszunahme durch die Überlagerung von Berufs- und Einkaufsverkehr zu verzeichnen. In der Augsburger Straße kann in den Morgenstunden eine etwas höhere Belastung stadteinwärts, bzw. am Abend stadtauswärts festgestellt werden. In der Landsberger Straße zeigt sich eine Spitze von 7.30 – 8.00 Uhr stadtauswärts.

3.3 Knotenstromzählungen

Die Darstellung des Straßennetzes musste weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten mussten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich gewesen wäre.

In Abbildung 5 sind die Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7.15 Uhr - 8.15 Uhr) dargestellt, Abbildung 6 enthält die Knotenströme der Mittagsspitze (12.00 Uhr - 13.00 Uhr) und Abbildung 7 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (17.00 Uhr - 18.00 Uhr).

Bahnhofstraße

Die am stärksten belasteten innerstädtischen Verkehrsverbindungen sind erwartungsgemäß die St2035 im Zuge der Bahnhofstraße und Kemptener Straße sowie die OAL 18 im Verlauf der Landsberger Straße – Mindelheimer Straße. Nach der Morgenspitzenstunde lässt das Verkehrsaufkommen in Buchloe über Mittag stellenweise etwas nach, um dann in der Abendspitzenstunde wieder deutlich zuzunehmen. Am K7 (Postberg) beispielsweise konnten in der Morgenspitzstunde stadteinwärts 336 Kfz/Morgenspitzenstunde festgestellt werden. Über Mittag ging die Belastung auf 307 Kfz/Mittagsspitzenstunde zurück, um dann gegen Abend wieder auf 431 Kfz/Abendspitzenstunde anzusteigen. Am K10 (Bahnhofstraße/Mindelheimer Straße) nimmt der Verkehr über den Tag gesehen stetig zu. Im Verlauf der Westspange (Rudolf-Diesel-Straße) ist vor allem am Nachmittag ein erhöhtes Verkehrsaufkommen festzustellen. In der Morgenspitzenstunde wurden hohe Belastungen stadtauswärts an K6 und K5 gezählt. In der Abendspitzenstunde kann der umgekehrte Verlauf beobachtet werden.

Kreisverkehr am V-Markt

Zu den stärkst belasteten Knotenpunkten zählen die Knoten K10 (Bahnhofstraße/Mindelheimer Straße), K7 (Postberg), K5 (Landsberger Straße/Münchener Straße) sowie K17 (Westspange/Südspange) und K16 (Rudolf-Diesel-Straße/Karwendelstraße).

Streckenwerte 24 Std.

Nachdem an 22 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst wurde, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr berechnet werden. Dieser ist in Abbildung 8 dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Mit ca. 12.150 Kfz/24 Std. ist die Mindelheimer Straße östlich des Knotenpunktes 11 (Mindelheimer Straße/Karwendelstraße), der am stärksten belastete Straßenabschnitt,

Bahnhofstraße

dicht gefolgt von der Bahnhofstraße östlich des Kreisverkehrs Bahnhofstraße/Mindelheimer Straße mit ca. 11.950 Kfz/24 Std.

Ein Blick auf die Abbildung 8 zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs auf die Staatstraße St2035 und die beiden Kreisstraßen OAL18 und OAL19. Die Verkehrsbelastungen nehmen in Richtung Innenstadt konstant zu. Eine Ausnahme bilden die Zufahrten zur Autobahn an den Knoten K5 und K17. Hier steigt die Verkehrsbelastung stadtauswärts an. Die Ost-/Westbeziehungen werden hauptsächlich über die Landsberger Straße/Bahnhofstraße/Mindelheimer Straße/Amberger Straße abgewickelt, aber auch im südlichen Bereich von Buchloe über die Münchener Straße. Der Nord-/Südverkehr verläuft im Zuge der Kemptener Straße/Augsburger Straße. Höhere Belastungen sind auch auf der Süd- und Westspange festzustellen.

Von innerstädtischer Bedeutung sind zudem noch die Justus-von-Liebig-Straße (5.700 Kfz/24 Std.), in der sich der Verkehr zum Gewerbegebiet Nordwest bündelt, sowie die Angerstraße (4.650 Kfz/24 Std.), Schrannenstraße (1.750 Kfz/24 Std.), Schwabmünchner Straße (1.600 Kfz/24 Std.) und die Berliner Straße (1.100 Kfz/24 Std.).

Schwerverkehrsanteile und Lieferwagenanteile

Die Abbildung 10 enthält die Darstellung des Schwerverkehrs. Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden im Verlauf der Rudolf-Diesel-Straße (zwischen ca. 10-14%), in der Saubsdorfer Straße und Kemptener Straße (je ca. 8%) ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil von 9% in der Schwabmünchner Straße ist teilweise auch auf Baustellenfahrzeuge zurückzuführen. Die Schwerverkehrsanteile an der Staatsstraße und den Kreisstraßen liegen in ihrem innstädtischen Verlauf unter 3%. Etwas höhere Schwerverkehrsanteile finden sich im Bereich der Gewerbegebiete z.B. in der Rudolf-Hörmann-Straße und in der Von-Bollstatt-Straße (7,5%). Im übrigen Straßennetz liegt der Schwerverkehrsanteil meist unter 3%.

Die Lieferwagenanteile (vgl. Abbildung 9) liegen im innerstädtischen Bereich etwas höher als die Schwerverkehrsanteile. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wurde die Darstellung von Promillewerten gewählt. Höhere Belastungen sind auch hier im Verlauf der Rudolf-Diesel-Straße (zwischen ca. 5 -12%), in den Gewerbegebieten und in der Landsberger und Kemptener Straße (ca. 7%) festzustellen.

Radverkehr 24 Std.

In Abbildung 11 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist ein hohes Radfahreraufkommen im Verlauf der Staatstraßen und der beiden Kreisstraßen (z.B. 700 Radfahrer/24 Std. in der Amberger Straße, 500 Radfahrer/ 24 Std. in der Bahnhofstraße) festzustellen. Ein erhöhtes Radfahrauf-

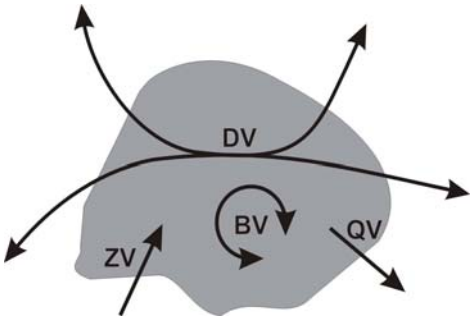
Radweg in der Karwendelstraße

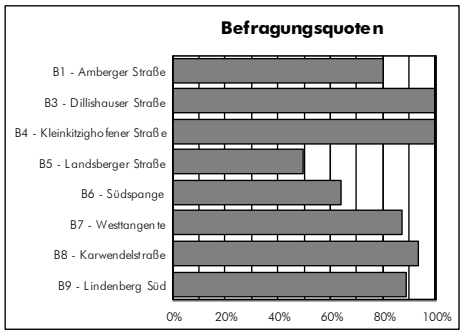
kommen wurde aber auch in der Münchener Straße (500 Radfahrer/24 Std.), Karwendelstraße (400 Radfahrer/24 Std.), Wiedergeltinger Straße (400 Radfahrer/24 Std.) und an der Kemptener Straße in Lindenberg (350 Radfahrer/24 Std.) ermittelt.

Die beiden zentrale Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie (Bahnhofsquerung und Mindelheimer Unterführung) werden intensiv von Radfahren genutzt, in der Mindelheimer Straße wurden ca. 1.080 Radfahrer/24 Std. ermittelt; in der Unterführung am Bahnhof ca. 550 Radfahrer/24 Std.

Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben.

3.4 Verkehrsbefragungen





Insgesamt konnten rund 9.600 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich konnten alle Ortsangaben zugeordnet werden. Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nebenstehenden Grafik erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den sieben Befragungspunkten markierte Stadtgebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Buchloe und das Ziel innerhalb liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Buchloe liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Stadtgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen konnte für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Abbildung 3 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfasst.

Nebenstehende Grafik zeigt die Befragungsquoten der Verkehrsbefragung an den einzelnen Befragungsstellen. An B3 und B4 konnte eine Befragungsquote von 100% erreicht werden, an den Befragungspunkten B7, B8 und B9 um die 90%. Selbst am stärkst belasteten Befragungspunkt B5 in der Landsberger Straße konnten 50% der Kfz-Fahrer befragt werden.

Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten

Abbildung 12 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Buchloe zwischen den acht Befragungspunkten. Insgesamt wurden rund 4.900 Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr am 24.07.2014 ermittelt.

Die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung in Buchloe besteht entlang der Westtangente zwischen den Befragungspunkt B7 Westtangente und B1 Amberger Straße (670 Kfz/24 Std.). Die zweitstärkste Beziehung bezieht sich mit ca. 575 Kfz/24 Std. auf Fahrten zwischen der Amberger Straße (B1) und der Landsberger Straße (B5). Diese Fahrten, die mitten durch das Stadtgebiet führen, wären sicher teilweise vermeidbar, wenn die Kfz-Fahrer die Strecke über die AS Buchloe West und weiter über die Westspange in Richtung Amberg befahren würden. Das gleiche gilt entsprechend auch für die umgekehrte Richtung. Ebenfalls noch eine starke Verkehrsbeziehung mit 525 Kfz/24 Std. besteht zwischen B7 (Westtangente) und B8 (Karwendelstraße). Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind etwas schwächer ausgeprägt. Ca. 335 Kfz/24 Std. konnten im Zuge der St2035/OAL 18 zwischen Dillishauser Straße (B3) und Landsberger Straße (B5) ermittelt werden. 320 Kfz/24 Std. sind im Zuge der Westtangente und Südspange zwischen den Befragungsstellen B8 und B9 unterwegs, ebenso 320 Kfz/24 Std. zwischen B8 und B5 im Verlauf der OAL18. Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise an der Karwendelstraße, dass der Durchgangsverkehr ca. 35% des Gesamtverkehrs ausmacht. Ein höherer Prozentsatz des Durchgangsverkehrs konnte mit fast 40% in der Amberger Straße ermittelt werden, wohingegen er an der Südspange nur etwa 15% beträgt. An allen Befragungsstellen liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs über 15%.

Durchgangsverkehr Ortsbezogen

Abbildung 13 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr sofern Einzelverkehrsströme von mindestens 20 Kfz pro 24 Stunden vorliegen. Auch wenn in dieser Abbildung nur etwa 55% (ca. 2.800 Kfz/24 Std.) des gesamten Durchgangsverkehrs dargestellt sind, so wird doch die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen deutlich. Die Durchgangsverkehrsbeziehungen in Buchloe verteilen sich auf eine Vielzahl unterschiedlichster Verflechtungen. Eindeutige Hauptbeziehungen kann man kaum ausmachen. Einen großen Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Landsberg und Türkheim ein. Weitere Durchgangsverkehrsbeziehungen konnten für Wiedergeltingen, Lamerdingen, Kaufbeuren, München/Oberbayern-Mitte, Jengen und Amberg festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Türkheim und Landsberg (210 Kfz/24 Std.), Türkheim und München/Oberbayern-Mitte (190 Kfz/24 Std.), Wiedergeltingen und Landsberg (150 Kfz/24 Std.), Wiedergeltingen und München/Oberbayern-Mitte (140 Kfz/24 Std.) sowie zwischen Kaufbeuren und Lamerdingen (120 Kfz/24 Std.). Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von

Befragungsstelle B5 Landsberger Straße

wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden. Beispielhaft seien einige davon genannt:

- 4 Kfz-Fahrten zwischen Fuchstal und Türkheim,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Gablingen und Lamerdingen,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Germaringen und Türkheim,
- 10 Kfz-Fahrten zwischen Waal und Langerringen,
- 10 Kfz-Fahrten zwischen Lamerdingen und Oberostendorf,
- 12 Kfz-Fahrten zwischen Haunstetten und Wiedergeltingen
- 14 Kfz-Fahrten zwischen Schwabmünchen und Germaringen.

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

In Abbildung 14 ist die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs abgebildet. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt kommen am Erhebungstag 6.150 Buchloer Auspendlerfahrten und 12.900 Fahrten durch Einpendler und Besucher zustande. Die Gegenrichtung ist dabei inbegriffen. Das bedeutet, dass etwas mehr als doppelt so viele Fahrten durch Einpendler und Besucher entstehen, als durch Auspendler. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Buchloer Bevölkerung mit den nahe gelegenen Gemeinden Landsberg, Kaufbeuren, Türkheim, Lamerdingen, Bad Wörishofen, Wiedergeltingen und Jengen sowie auch mit München und Augsburg. Ca. 1.515 Kfz/24 Std. waren am Erhebungstag von Landsberg nach Buchloe, 1.175 Kfz/24 Std. von Jengen, 1.120 Kfz/24 Std. von Lamerdingen und 1.090 Kfz/24 Std. von Türkheim nach Buchloe unterwegs. Auch von Wiedergeltingen, Bad Wörishofen, Mindelheim, Amberg, Augsburg und Igling ist der Anteil der Einpendler größer als in der Gegenrichtung. Ziele der Auspendler sind vor allem Landsberg (1.025 Kfz/24 Std.), Kaufbeuren (1.010 Kfz/24 Std.), Bad Wörishofen (535 Kfz/24 Std.) und München (445 Kfz/24 Std.).

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

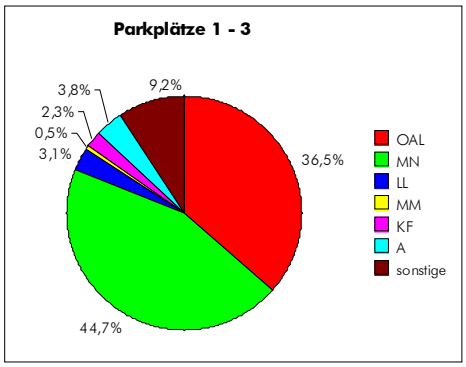
In der Abbildung 15 ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen dargestellt. So konnten z.B. Verkehre aus Landsberg, Kaufering, Gablingen, Igling, Waal und anderen Gemeinden aus dem Landkreis Landsberg überwiegend an der Befragungsstelle B5 (Landsberger Straße) festgestellt werden. Verkehre aus Amberg kamen beispielsweise hauptsächlich über die Befragungsstellen B1 (Amberger Straße). Verkehre aus Türkheim, Tussenhausen, Ettringen oder Rammingen wurden ebenfalls oft an der Befragungsstelle B1 (Amberger Straße) ermittelt aber auch an der Karwendelstraße (B8), an der Südspange (B6) und zu kleinen Teilen an B5 und B7. Fahrten von/nach München von/nach Buchloe erfolgten zum größten Teil über die Landsberger Straße (B5) von der Autobahn. Der Verkehrsaustausch mit Wiedergeltingen erfolgte hauptsächlich über B8 (Karwendel-

straße), mit Lamerdingen über B3 (Dillishauser Straße). Der Verkehr von und nach Kaufbeuren erfolgte über die Befragungsstellen B5, B7 und B9. Augsburg wird fast über alle Befragungsstellen angefahren.

Parkraumbelegung

Zur Ermittlung der Situation im ruhenden Verkehr wurden am 24.Juli 2014 Erhebungen an den drei großen Parkplatzstandorten (P1 Ladehof, P2 Karwendelstraße Nord und P3 Karwendelstraße Süd) im Bahnhofsumfeld durchgeführt. Der Erhebungszeitraum ging von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr. An den Parkplätzen wurde die individuelle An- und Abfahrtszeit aller Fahrzeuge erfasst. In Abbildung 17 ist die Auslastung der drei Parkplätze dargestellt. Die horizontale rote Linie zeigt dabei die tatsächlich genutzte Kapazität an Stellplätzen. Die gestrichelte Linie zeigt die theoretisch mögliche Anzahl an Stellplätzen, wenn diszipliniert in Reih und Glied geparkt würde. Die blaue Linie gibt die Auslastung über den Tag gesehen an.

P1 ist bereits um kurz vor 7.00 Uhr etwa zur Hälfte belegt, um 8.00 Uhr sind etwa 90% der Stellplätze besetzt. Die höchste Auslastung konnte um 11.30 Uhr festgestellt werden, hier ist der Parkplatz mehr oder weniger zu 100% ausgelastet, bezogen auf die tatsächlich genutzten Stellplätze. Nach der Mittagsspitze nimmt die Auslastung am Nachmittag kontinuierlich langsam ab. Um 20.00 Uhr waren aber immer noch die Hälfte der Stellplätze belegt.



Verteilung nach Herkunftslandkreisen

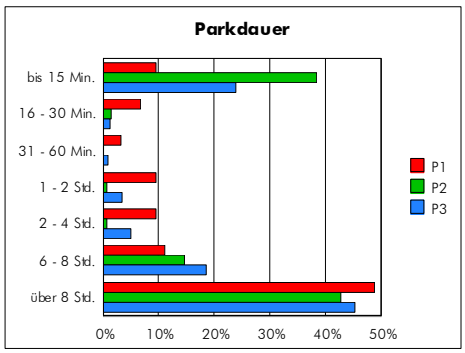
Auch am P2 konnte eine hohe Nachfrage ermittelt werden. Um 7.15 Uhr war P2 zu 80% belegt. Von etwa 8.30 Uhr - 16.00 Uhr war der Parkplatz voll belegt. Ab 16.00 Uhr ging die Auslastung dann deutlich zurück. Um 20.00 Uhr konnte noch eine Belegung von 20% festgestellt werden.

P3 hat mit knapp 300 Stellplätzen das größte Stellplatzangebot und auch noch die meisten Kapazitäten frei. Die größte Auslastung konnte zwischen 10.00 Uhr und 16.00 Uhr erhoben werden. Hier war der Parkplatz zu etwa 90% belegt.

Die Verteilung nach Herkunftslandkreisen (vgl. Abbildung 18) ergab Anteile für den Landkreis Ostallgäu von 45% am Parkplatz P1 (Ladehof) beziehungsweise ca. 40% am P2 (Parkplatz Karwendelstraße Nord) und ca. 30% am P3 (Karwendelstraße Süd). Am P2 und P3 stellten Fahrzeuge aus dem Landkreis Mindelheim die größte Gruppe (knapp über 50%) und Fahrzeuge aus dem Landkreis Ostallgäu nur die zweitgrößte. Am P1 war neben dem Landkreis Ostallgäu der Landkreis Mindelheim mit etwa zu 15% und der Landkreis Landsberg am Lech mit nicht ganz 10% vertreten. Auch Fahrzeuge aus den Landkreisen Augsburg, Kaufering, Memmingen und vielen anderen Landkreisen (ca. 20%) konnten hier ermittelt werden. An den Parkplatzstandorten P2 und P3 spielen andere Landkreise neben Ostall-

gäu und Mindelheim nur eine untergeordnete Rolle.

In nebenstehender Grafik sind alle drei Parkplatzstandorte zusammen gefasst. Der größte Anteil der erfassten Fahrzeuge kommt demnach aus dem Landkreis Mindelheim (ca. 45%) gefolgt vom Landkreis Ostallgäu (ca. 37%).



Nebenstehende Grafik zeigt die Parkdauer der drei untersuchten Parkplätze. In allen drei Parkplätzen sind fast 50% der Stellplätze über 8 Stunden belegt. P2 und P3 weisen auch einen hohen Anteil an Kurzparkern (bis 15 Minuten) auf. Auf den Parkplätzen P2 und P3 konnten kaum Parkvorgänge in der Zeitspanne von 16 Minuten bis 4 Stunden festgestellt werden. Das bedeutet, auf P2 und P3 wird entweder über 8 Stunden bzw. über 6 Stunden geparkt oder nur für weniger als 15 Minuten. Die vielen Kurzparker sind einerseits auf Bring- und Holverkehr zum Bahnhof zurückzuführen, aber auch auf Parksuchverkehr von Autofahrern, die keinen Parkplatz gefunden haben und dann das Parkplatzgelände wieder verlassen haben (vor allem bei P2). Auf P1 wurden nur wenige Kurzzeitparker erhoben. Auch hier überwiegen die Langzeitparker über 8 Stunden bzw. über 6 Stunden, aber es wurden auch Parker registriert die sich 1-2 Stunden bzw. 2-4 Stunden auf P1 aufhielten.

3.5 Haushaltsbefragung

Der Fragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Buchloer Bevölkerung abgefragt wurde, wurde an alle Haushalte im gesamten Stadtgebiet zusammen mit einem städtischen Nachrichtenblatt verteilt. Insgesamt kamen 1.034 Haushaltsbögen zurück, die alle verwertbar waren. Damit konnte eine weit Rücklaufquote von 18,2% erzielt werden, was für eine sichere Auswertung mehr als ausreichend ist.

Binnenverkehrsströme

Die Abbildungen 19a – 19i enthalten für neun ausgewählte Verkehrszellen die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs mit dem übrigen Ort. Hier ist nur der Binnenverkehr der Buchloer Bevölkerung enthalten, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wurde. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Stadtgebiets z. B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.

Binnenverkehr „V-Markt“

Die Zelle „V-Markt“ (Zelle 5, Abbildung 19a) erzeugt 1.160 Kfz-Fahrten/24 Std. Die Verkehrsbeziehungen sind über das ganze Stadtgebiet verteilt. Intensive Verbindungen bestehen mit einigen nahe gelegenen Zellen, wie z.B. „Bahnhofstraße“ (165 Kfz-Fahrten/24 Std.) und „südlich Langwiesenweg“ (90 Fahrten/24 Std.) oder „Sudetenstraße/Flurstraße“ (70 Fahrten/24 Std.) sowie zu den einwohnerstarken Wohngebieten („südlich Amberger Straße“, 60 Kfz-Fahrten/24 Std., „Sonnenstraße/Münchener Straße“, 65 Kfz-Fahrten/24 Std.). Ein starker Verkehrsaustausch besteht auch mit Zelle 29 „Ge-

werbegebiet Nordwest“ (65 Kfz-Fahrten/24 Std.) und „Lindenberg“ (80 Kfz-Fahrten/24 Std.).

Binnenverkehr „Bahnhofstraße“

Durch die Zelle 6 „Bahnhofstraße“ (vgl. Abbildung 19b) entsteht mit 2.175 Kfz-Fahrten/24 Std. das höchste Verkehrsaufkommen. Es lässt sich hier einiges an Einkaufs- bzw. Besorgungsverkehr vermuten. Die intensivsten Beziehungen der Stadtmitte bestehen mit den Zellen 13 „Sonnenstraße/Münchener Straße“, 17 „Gebirgsviertel“, 10 „südlich Langwiesenweg“ und 9 „südlich Amberger Straße“, was vermutlich auf die hohe Einwohnerzahl dieser Zellen zurückzuführen ist. Auch die Zellen „Alexander-Moksel-Straße“, „Schulviertel“ und die direkte Nachbarzelle „V-Markt“ sind eng mit der „Bahnhofstraße“ verknüpft.

Binnenverkehr „südlich Amberger Straße“

Aus Abbildung 19c wird deutlich, dass die Verkehrszelle „südlich Amberger Straße“, die sich als reines Wohngebiet definieren lässt und mit ca. 1.330 Einwohnern die einwohnerstärkste Zelle ist, mit das höchste Verkehrsaufkommen erzeugt. Ca. 1.140 Kfz-Fahrten/24 Std. hatten am Stichtag Quelle oder Ziel in der Zelle „südlich Amberger Straße“. Die Verflechtung mit den übrigen Zellen ist relativ gleichmäßig verteilt, mit Ausnahme der Verkehrsbeziehungen zum „Schulviertel“ (175 Kfz-Fahrten/24 Std.) und zur „Bahnhofstraße“ (150 Kfz-Fahrten/24 Std.). Die starke Beziehung zum Schulviertel lässt sich sicher durch die vorherrschende Baustruktur (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser), die vermutlich viele Familien beherbergt und die Einwohnerstärke der Zelle erklären.

Binnenverkehr „südlich Langenwiesenweg“

Die hauptsächlich durch Geschosswohnungsbau und vereinzelten Dienstleistungsbetrieben geprägte Zelle 10 („südlich Langenwiesenweg“), die mit 920 Einwohnern zu den einwohnerstärkeren Zellen zählt, erzeugt 760 Kfz-Fahrten/24 Std. mit dem Rest von Buchloe (vgl. Abbildung 19d). Die Schwerpunkte der Verflechtungen liegen bei der Zelle „Bahnhofstraße“ und der Zelle „V-Markt“.

Binnenverkehr „Sonnenstraße/ Münchener Straße“

In der ebenfalls einwohnerstarken Zelle 13 („Sonnenstraße/ Münchener Straße“, vgl. Abbildung 19e) entsteht ein nicht unerhebliches Binnenverkehrsaufkommen von 1.060 Kfz-Fahrten/24 Std. mit besonders starken Verflechtungen zu den Zellen „Bahnhofstraße“, „Gebirgsviertel“ und „Alexander-Moksel-Straße“.

Binnenverkehr „Schulviertel“

Die Zelle „Schulviertel“ (vgl. Abbildung 19f) mit diversen Schul-, Sport- und Freizeiteinrichtungen ist ein Anziehungspunkt für ganz Buchloe und erzeugt 620 Kfz-Fahrten/24 Std. über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Besonders starke Verflechtungen konnten mit der einwohnerstärksten Zelle Buchloes „südlich Amberger Straße“ (175 Kfz-Fahrten/24 Std.) und der Stadtmitte „Bahnhofstraße“ (125 Kfz-Fahrten/24 Std.) festgestellt werden.

Binnenverkehr „Gebirgsviertel“

Mit etwa 990 Kfz-Fahrten/24 Std. ist die Bevölkerung des Wohngebiets „Gebirgsviertel“, das in der Verkehrszelle 17 dargestellt ist (720 Einwohner, Abbildung 19g), zu einem erheblichen Anteil am Binnenverkehr beteiligt. Es bestehen die stärksten Verflechtungen mit der Stadtmitte „Bahnhofstraße“ (190 Kfz-Fahrten/24 Std.) und den einwohnerstarken Zellen „Sonnenstraße/Münchener Straße“ (80 Kfz-Fahrten/24 Std.) „südlich Amberger Straße“ (75 Kfz-Fahrten/24 Std.).

Binnenverkehr „An der Halde/ Lindenberger Straße“

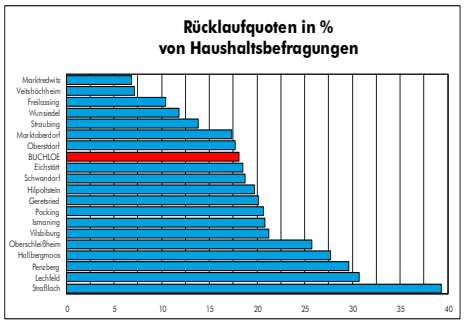
Abbildung 19h stellt das Binnenverkehrsaufkommen der Zelle 20 „An der Halde/Lindenberger Straße“ dar. Da es sich hier um ein überwiegend von Wohnnutzung mit Einfamilien-, Doppelhäusern und Wohnblöcken geprägtes Gebiet handelt, dürfte ein großer Anteil der rund 575 Autofahrten von den circa 720 Einwohnern selbst durchgeführt werden. Starke Verflechtungen bestehen mit der „Bahnhofstraße“ (120 Kfz-Fahrten/24 Std.), der Zelle „V-Markt“ (60 Kfz-Fahrten/24 Std.) und dem „Gewerbegebiet Nord“ (55 Kfz-Fahrten/24 Std.).

Binnenverkehr „Lindenberg Nord“

Der Ortsteil „Lindenberg Nord“ (Zelle 34, Abbildung 19i) verursacht rund 355 Kfz-Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr innerhalb des Kerngebiets Buchloe über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die intensivsten Beziehungen bestehen zur Zelle „Bahnhofstraße“ (55 Kfz-Fahrten/24 Std.).

Es muss noch einmal darauf verwiesen werden, dass die Darstellungen 19 sich nur auf die Bevölkerung der Stadt Buchloe beziehen. Bürger aus Nachbargemeinden, die beispielsweise in Buchloe arbeiten und während ihrer Mittagspause mit dem PKW zum Einkaufen fahren, sind hier nicht mit ihrem Verkehrs-aufkommen dargestellt, da es nicht erhoben werden konnte. Auch innerörtliche Fahrten von auswärtigen Lieferdiensten oder Handwerkern, die mehrere Ziele in Buchloe ansteuerten, konnten nicht erfasst werden.

Rücklaufquoten



Auf die gesamte Bevölkerung der Stadt Buchloe bezogen beträgt die Rücklaufquote 18,2%, wobei zwischen den einzelnen Verkehrszellen durchaus Unterschiede bestehen. Einen Rücklauf von fast 30% haben die Verkehrszellen 24 „Schwabmünchner Straße Nord“ und 27 „östlich Waaler Straße“. Alle großen Wohngebiete haben einen Rücklauf von ca. 15%. Besonders unterdurchschnittliche Rücklaufquoten von weniger als 10% müssen für die Bereiche „Bahnhofstraße“, „Alte Rathausstraße“ und „Zwischen Augsburger Straße und Am Graben“ festgestellt werden.

Die nebenstehende Grafik zeigt die Rücklaufquoten vergleichbarer Haushaltsbefragungen des Büros Stadt-Land-Verkehr aus den letzten Jahren.

Repräsentativität

Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung mit einer Rücklaufquote von 18,2% kann durchaus bejaht werden und

soll anhand der Diagramme in Abbildung 20 noch weiter untermauert werden.

Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 65 und 80 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die meist bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls weit verbreitet, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen.

Alterszusammensetzung

Das Durchschnittsalter der Buchloer Bevölkerung der Haushaltsbefragung liegt bei 46,8 Jahren, laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter in der gesamten Stadt Buchloe bei 45 Jahren. Vergleicht man die Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung mit der tatsächlichen Verteilung, so stimmen diese recht gut überein und bestätigen somit die Repräsentativität der Haushaltsbefragung (vgl. Abbildung 20).

Haushaltstypen

Nachdem die Rücklaufquote von 18,2% in absoluten Zahlen 1.034 Haushalten mit insgesamt rund 2.300 Einwohnern entspricht, kann im Hinblick auf soziodemographische Merkmale zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Buchloer Haushalte besteht, kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

50% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Über 25% der erfassten Haushaltsmitglieder leben in einem Familienhaushalt, ca. 25% als Paare. Damit sind diese Haushaltstypen am stärksten vertreten, gefolgt von den Seniorenhaushalten. Etwa 40% der Haushalte bestehen aus Zweipersonenhaushalten. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,4 Personen/Haushalt.

PKW-Verfügbarkeit Abbildung 21 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Circa 6% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, fast 50% über ein Fahrzeug und immerhin 35% besitzen zwei PKW. Fast 10% besitzen zwei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Single- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Dritt- und Viertwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (ca. 35%) auf. Bei den Familien und Paaren gibt es so gut wie keine Haushalte ohne Pkw. Immerhin verfügen fast 65% der Familienhaushalte über zwei oder mehr PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre fast 85% einen PKW Führerschein haben, liegt der Führerscheinbesitz bei den Frauen dieser Altersgruppe bei unter 50%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Bereits ab dem Alter von ca. 30 Jahren verfügen Männer in höherem Maße über einen eigenen PKW. In der Altersgruppe über 75 Jahren besitzen sogar noch rund 90% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen ca. 30% sind. In der Altersgruppe bis 30 Jahre, verfügen nur etwas über 50% der Männer und Frauen über einen Pkw.

Wegehäufigkeit Abbildung 22 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 2.289 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 4 Wege zurück. Nur eine Minderheit von circa 8% gab an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Am häufigsten legten die Bewohner Buchloes 3-4 Wege zurück (ca. 30%). Ca. 4% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als acht Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten.

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht bringt insofern Unterschiede, als dass die Frauen eher mehr Wege/Tag zurücklegten, als die befragten Männer.

Wegehäufigkeit/PKW Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Besitz kann man ebenfalls ablesen. Während etwas über 50% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, über keinen eigenen PKW verfügen, sind es bei den hoch mobilen Frauen (mit mehr als sieben Wegen) etwas über 25%.

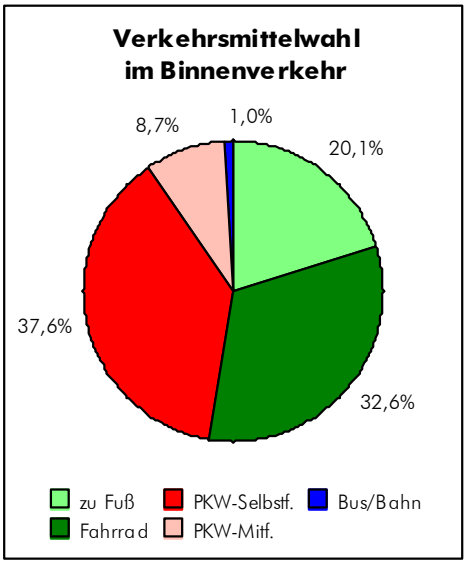
Verkehrsmittelwahl In der Abbildung 23 ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die

gesamte Mobilität der Bevölkerung von Buchloe für den Stichtag. Die rund 12.000 Einwohner der Stadt Buchloe legten am 24. Juli 2014 knapp 50.800 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Buchloe, zum Beispiel innerhalb von Landsberg, Kaufbeuren oder Türkheim oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering.

Für die Gesamtheit der Bevölkerung sind die untersuchten Merkmale sicherlich repräsentativ. Durch die Differenzierung in insgesamt 41 Verkehrszellen mit zum Teil sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl kann trotz des Rücklaufs von 18,2% nicht mit abschließender Sicherheit festgestellt werden, ob die Mobilität der Einwohner z. B. der Zelle 19 (Löwengrube) exakt wiedergegeben wird.

Verkehrsmittelwahl innerhalb von Buchloe

Rund 50.800 Wege und Fahrten hat die Bevölkerung aus Buchloe am Stichtag insgesamt zurückgelegt. Davon entfallen fast 26.500 Wege und Fahrten auf den Binnenverkehr. Etwa 5.500 Wege und Fahrten fanden zwischen Buchloe und den Ortsteilen statt, ca. 14.200 Wege und Fahrten wurden zwischen Buchloe (mit Ortsteilen) und anderen Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreisen zurückgelegt. Etwa 1.500 Wege und Fahrten tätigt die Bevölkerung außerhalb von Buchloe.



Etwa 55% aller Fahrten und Wege legte die Bevölkerung somit innerhalb Buchloes zurück. Nur etwa 3% der Wege und Fahrten wurden außerhalb des Stadtgebiets getätigt.

Die fast 51.000 Wege und Fahrten wurden von der Buchloer Bevölkerung zu fast 46% mit dem Pkw als Selbstfahrer bzw. zu etwa 13% als Mitfahrer durchgeführt (vgl. Abbildung 23). Als Fußgänger wurden 13% der Wege zurückgelegt, 23% der Fahrten entfielen auf Radfahrer.

Von den rund 26.000 Wegen und Fahrten im Binnenverkehr ausschließlich innerhalb von Buchloe wurden rund 32% mit dem Fahrrad zurückgelegt, circa 20% zu Fuß, 9% als Beifahrer in einem PKW und etwa 38% als Selbstfahrer in einem PKW. Der Öffentliche Nahverkehr spielt mit 1% im Binnenverkehr eine eher untergeordnete Rolle (vgl. nebenstehende Grafik).

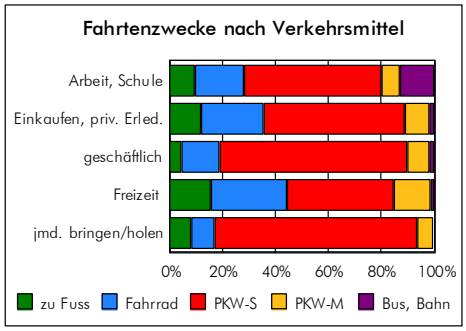
Untersucht man die Verkehrsmittelwahl und den Haushaltstyp, so zeigt sich, dass Singles und Senioren im Binnenverkehr am meisten zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren und den ÖPNV benutzen. Den größten Anteil an Pkw-Selbstfahrern und Pkw-Mitfahrern hat der Haushaltstyp „Mehrgenerationenhaushalt".

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

Die Verkehrsabwicklung zwischen Buchloe und den Ortsteilen, verläuft zu etwa 75% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer, zwischen

Buchloe bzw. seinen Ortsteilen sogar zu ca. 80%. und zu den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen zu 70%. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem, zwischen Buchloe und den Ortsteilen sowie zwischen Buchloe und außerhalb und nur außerhalb statt. Fußgänger und Radfahrer spielen mit 40% im Binnenverkehr von Buchloe bereits eine bedeutende Rolle, die noch weiter ausgebaut werden sollte. Auch zwischen Buchloe und den Ortsteilen und im Binnenverkehr der Ortsteile ist der Fußgänger- und Radverkehr mit einem erfreulichen Anteil von etwa 35% vertreten.

Fahrtenzwecke



In Abbildung 24 ist ersichtlich, dass die häufigsten Fahrtenzwecke neben „nach Hause fahren“ sich auf Einkaufen (incl. sonstiger privater Erledigungen wie Bank, Arzt usw.) und Arbeit/Schule beziehen. Erwartungsgemäß hat der Fahrtenzweck Arbeit/Schule seinen Höhepunkt in den Morgenstunden zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr und spielt dann im weiteren Verlauf des Tages kaum mehr eine Rolle. Der Einkaufsverkehr verteilt sich über den ganzen Tag, seine Spitzenwerte erreicht er Vormittag zwischen 9.00 Uhr und 11.00 Uhr. Der Fahrtenzweck „nach Hause“ erlangt seine Höchstwerte um die Mittagszeit (13.00 Uhr) und am Nachmittag zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr.

Betrachtet man die Fahrtenzwecke nach Verkehrsmittel, so fahren ca. 60% mit dem Pkw zur Arbeit/Schule. Die restlichen 40% benutzen das Fahrrad den ÖPNV oder gehen zu Fuß. Hier spielt der Schülerverkehr natürlich eine entscheidende Rolle. Einkaufen und private Erledigungen werden zu ca. 12% zu Fuß, zu ca. 24% mit dem Fahrrad und zu etwa 60% mit dem Pkw erledigt. Am seltensten wird der Pkw beim Fahrtzweck „Freizeit“ benutzt, am häufigsten bei geschäftlichen Erledigungen.