MOBILITÄTS-KONZEPT **TUTTLINGEN 2035**



PENDLERBEFRAGUNG

AS+P

Methodik

An der Pendlerbefragung, die online vom 14.06. bis zum 02.07.2021 stattfand, nahmen 1.260 Personen teil, das entspricht etwa 5 % aller in Tuttlingen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Befragt wurden Mitarbeiter aus dem Wirtschaftsbereich Dienstleistung der folgenden Organisationen:

- KARL STORZ SE & Co. KG
- Pepperl+Fuchs SE
- Schubert System Elektronik GmbH
- SteriLog GmbH
- Stadt Tuttlingen
- Landkreis Tuttlingen

Repräsentativität der Ergebnisse

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass der Rücklauf aus folgenden Gründen nicht repräsentativ ist:

- Befragt wurden Arbeitnehmer der größten Arbeitgeber und der größten Gewerbegebiete in Tuttlingen. Ziel war, aus dieser Gruppe mögliche Potenziale für die Bündelung von Verkehren und Veränderung des Mobilitätsverhaltens herauszuarbeiten.
- Die Befragten sind zumeist im Wirtschaftsbereich Dienstleistung einzelner großer Arbeitgeber beschäftigt, dieser Wirtschaftszeig beschäftigt jedoch nur knapp 30% aller Arbeitnehmer.
- Der überwiegende Anteil von 67% der Beschäftigten in Tuttlingen ist im produzierenden Gewerbe tätig (ca. 15.000 Personen). Diese wichtige Gruppe wurde aus organisatorischen und betriebsbedingten Gründen bei der Pendlerbefragung nicht befragt.
- Ebenso bleibt die Gruppe der im Handel, Gastronomie und Verkehr Beschäftigten bei der Pendlerbefragung unterrepräsentiert.
- Auch Arbeitnehmer kleinerer Betriebe, wie Mitarbeiter des Einzelhandels, kleiner Handwerksbetriebe, Arztpraxen oder Werkstätten wurden nicht befragt.
- Die Arbeitsplatzschwerpunkte derer, die an der Befragung teilgenommen haben, lagen ganz überwiegend in der Innenstadt und Bahnhofsnähe, in der Nordstadt oder im Take-Off Gewerbepark. Der Rücklauf aus den Arbeitsplatzschwerpunkten Gänsäcker und Stockacher Straße war mit nur 3% sehr gering.

Die beschriebenen Einschränkungen der Repräsentativität sind bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Folgende Auswirkungen auf die Ergebnisse sind wahrscheinlich:

- Die Arbeitszeiten sind in der Realität über alle Arbeitnehmer nicht so homogen, wie hier angegeben. Schichtdienst und wechselnde Arbeitszeiten auch bis in die Abendstunden sind in den nicht befragten Wirtschaftsbereichen die Regel.

- Wären auch Beschäftigte in Schichtarbeit und mit abendlichen Arbeitszeiten befragt worden, wäre die Kritik an einem unzureichenden bzw. nicht vorhandenen ÖV-Angebot höher ausgefallen.
- Flexible Arbeitszeiten, wie von 75% der Befragten angegeben, sind in den anderen beiden Wirtschaftsbereichen, in denen 70% beschäftigt sind, weniger üblich. Der Wunsch nach Flexibilität und zeitlicher Unabhängigkeit ist in kleineren Betrieben daher wahrscheinlich noch höher als bei den befragten großen Arbeitgebern, weil das Arbeitszeitende oft nicht genau einzuhalten ist.
- Die Mobilitätsangebote sind bei großen Arbeitgebern erfahrungsgemäß deutlich besser als bei kleinen Firmen, Arztpraxen etc., dies betrifft sowohl das Parkplatzangebot als auch zusätzliche Leistungen wie Jobticket oder Jobrad.
- Die Bündelung von Verkehren z.B. durch Fahrgemeinschaften oder Betriebsbusse ist bei festen Arbeitszeiten, wie sie im Schichtdienst üblich sind, besonders gut möglich.

Wohnorte

Die Wohnorte der Einpendler sind regional weit verstreut, die Wege sind teilweise sehr weit. Die Hälfte der Befragten hat einen Arbeitsweg von mehr als 15 km, 34% der Befragten legen Wege von über 20 km (einfach) zur Arbeit zurück.

Eine Konzentration der Wohnorte entlang der Bahnachsen des Ringzugs ist erkennbar: Die 10 meistgenannten Wohnorte liegen entlang der Bahnstrecke, Ausnahmen sind Villingen-Schwenningen und Emmingen-Liptingen.

Laut Pendlerstatistik der Stadt Tuttlingen kommen 38% der Arbeitnehmer aus Tuttlingen selbst bzw. einem der Stadtteile. Diese statistisch gesicherte Angabe hat sich bei der Pendlerbefragung aus methodischen Gründen nicht bestätigt. Hier gaben nur 22% an, in Tuttlingen zu wohnen und zu arbeiten, offensichtlich sind Beschäftigte im Dienstleistungsbereich bereit, weitere Wege zur Arbeitsstätte zurückzulegen.

Nichtsdestotrotz besteht ein großes Potenzial für Veränderungen der Verkehrsmittelwahl, denn die Wege innerhalb der Stadt könnten aufgrund ihrer geringen Wegelänge auch mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden. Zudem kann die Stadt Tuttlingen in diesem Bereich unmittelbar Verbesserungen erreichen und ist nicht auf die Abstimmung mit anderen Gebietskörperschaften angewiesen. Drittens sind Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur vergleichsweise günstig und werden derzeit zudem mit Landes- und Bundesmitteln kofinanziert.

Verkehrsmittelwahl

Der Pkw ist mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel, drei Viertel der Befragten kommen mit dem eigenen Pkw zur Arbeit (76%). Nur wenige Befragte (1%) nehmen andere Personen mit.

Der ÖV spielt eine untergeordnete Rolle: Nur 2% aller Befragten gaben an, den Bus zu nutzen, obwohl 22% der Befragten in Tuttlingen wohnen und arbeiten. 6% der Befragten fahren mit der Bahn zur Arbeit, davon nutzt ein Drittel zusätzlich den Stadtbus. Die Bereitschaft zur Bahnnutzung nimmt mit zunehmender Entfernung zu. 4% der Arbeitswege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und 2% zu Fuß.

Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Lage des Wohnortes und des Arbeitsplatzes:

Wohnort und Arbeitsplatz in Tuttlingen

Wer in Tuttlingen wohnt und arbeitet, nutzt deutlich weniger den Pkw zur Anreise, dennoch fahren auch hier – wo Bus- und Fahrradfahren grundsätzlich möglich sind – fast 50% mit dem Pkw. Selbst Tuttlinger, die in der Innenstadt arbeiten, nutzen fast zur Hälfte den Pkw. Die Alternative zum Pkw ist hier die Nahmobilität. Etwa ein Viertel der Tuttlinger Arbeitnehmer fährt regelmäßig Fahrrad oder geht zu Fuß zur Arbeit, ein weiteres Viertel nutzt (je nach Wetter und Erledigungen) flexibel unterschiedliche Verkehrsmittel. Arbeitswege bis 2 km werden von fast der Hälfte der Befragten (46%) nahmobil zurückgelegt. Werden die Wege etwas länger (bis 5 km), nimmt die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen deutlich ab, aber auch das Fahrradfahren wird deutlich unattraktiver. Nur 16% derer, die eine Entfernung von 2 bis 5 km zum Arbeitsplatz haben, nutzen das Fahrrad, während über die Hälfte von ihnen den Pkw nehmen. Hier besteht deutliches Potential, vor allem vor dem Hintergrund des zunehmenden Marktanteils von E-Bikes. Den Bus nutzen nur 3% der Befragten, als Grund hierfür wurde fast immer die schlechte Verbindung bzw. der schlechte Takt genannt.

Arbeitsortabhängige Betrachtung (mit allen Wohnorten)

Bei einem Arbeitsplatz im Bahnhofsumfeld mit gutem ÖV-Angebot ist der Pkw-Anteil mit 66% deutlich geringer als im Durchschnitt (76%). Umgekehrt ist er bei Beschäftigten im Gewerbepark Take-Off mit schlechtem ÖV-Angebot mit 86% sehr hoch. Diese Schwankungsbreite von 20% in Abhängigkeit von Angebot macht deutlich, dass durch ein verbessertes Angebot nennenswertes Verlagerungspotential besteht.

Kombinierte Wege und Arbeitszeiten

Etwa ein Viertel der Befragten nutzt den Weg von und zur Arbeit, um etwas zu erledigen. In drei Viertel der Fälle sind das Einkäufe und Erledigungen (Arzt, Bank, Tanken, etc.), gefolgt von dem Transport der Kinder (etwa ein Viertel). Dieser Anteil fährt besonders häufig mit dem eigenen Pkw (81%, durchschnittlich 76%) und besonders selten die Bahn (2%).

Das Arbeitsverhältnis (Teilzeit) hat praktisch keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Der überwiegende Teil der Befragten (75% der Vollzeit-Beschäftigten und 68% der Teilzeitbeschäftigten) hat flexible Arbeitszeiten und könnte sich daher nach den Ankunfts- und Abfahrtszeiten des ÖV richten. Der Arbeitszeitbeginn liegt meistens (58%) zwischen 7:00 und 8:00 Uhr und endet bei 59% der Befragten zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Nur 1% der Befragten gab an, im Schichtdienst zu arbeiten.

Parkraum

58% derer, die mit dem Pkw anreisen, profitieren von einer Parkmöglichkeit durch den Arbeitgeber. Im öffentlichen Straßenraum parken 17% der Beschäftigten. Nur 3% der Befragten zahlt etwas für die Parkmöglichkeit. Die monatlichen Kosten liegen zwischen 5 € und 43 €, im Mittel bei 22 €.

In der Innenstadt ist der Anteil derer, die vom Arbeitgeber einen Parkplatz gestellt bekommen, besonders gering (17%). Dennoch wird hier nicht überdurchschnittlich oft im Straßenraum geparkt, sondern auf öffentlichen Parkplätzen oder in Parkhäusern. Das Parken im öffentlichen Straßenraum wird vor allem im Bahnhofsumfeld praktiziert (40%).

Bereitschaft und Voraussetzung für einen Verkehrsmittelwechsel

Etwa die Hälfte der Befragten gab an, unter bestimmten Bedingungen statt des Pkws ein anderes Verkehrsmittel nutzen zu können. Der größte Teil konnte sich dabei einen Wechsel zu öffentlichen Verkehrsmitteln vorstellen. Fast die Hälfte der Antworten betraf den Wechsel

zum Bus, dazu 37%, die sich den Wechsel zur Bahn vorstellen könnten. Das Fahrrad zu nutzen, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt wären, gaben 11% an.

Was wären diese Bedingungen? Beim Busverkehr wurde in jeder Hinsicht ein besseres Angebot als Voraussetzung genannt. Häufigere Fahrten bzw. ein dichterer Takt, schnellere und direkte Verbindungen ohne Umstiege waren hier die häufigsten Nennungen. Mangelnde Zuverlässigkeit, Komfort oder schlechtes Angebot in den Randzeiten waren von untergeordneter Bedeutung. Auch im Bahnverkehr wurde vor allem die mangelnde Flexibilität sowohl zeitlich (Takt) als auch räumlich genannt, die an der Nutzung hindert. Beim Fahrrad waren es ganz überwiegend die fehlenden Radwege.

Die Bereitschaft zum Umstieg hängt vom Standort des Arbeitsplatzes ab. Besonders hoch ist sie im Take-Off Gewerbepark und in Tuttlingen-Nord. Im Take-Off war die Bereitschaft, auf den Bus zu wechseln besonders hoch, in Tuttlingen-Nord wurde ein Wechsel auf die Bahn unter bestimmten Voraussetzungen besonders häufig genannt. Etwa ein Drittel der Befragten in Take-Off gab an, in Tuttlingen zu wohnen, zwei Drittel wohnen außerhalb, davon knapp die Hälfte entlang des Ringzugs. Plant man ein Schnellbus-Angebot zum Take-Off, ist es also entscheidend, dass dieser auch mit abgestimmten Umstiegsmöglichkeiten am Bahnhof hält.

Verbesserungsvorschläge

Die Pendler wurden nach generellen Vorschlägen zur Verbesserung der Situation gefragt. Zwei Lager unterschiedlicher Stellungnahmen sind erkennbar:
Ein Teil möchte die Situation für Pkw-Nutzer verbessern, weil er keine Alternative sieht. Hier werden vor allem das Angebot an kostenlosen innerstädtischen Parkplätzen beziehungsweise Mitarbeiterparkplätzen genannt. Häufig werden aber auch periphere P&R-Plätze mit einer Anbindung über Pendelbusse oder E-Scooter gewünscht, um dem innerstädtischen Stau zu entgehen. Bedarf wird hier vor allem aus Richtung Süden und aus Richtung Westen (vor der Einmündung B523) gesehen.
Die Optimierung der LSA-Schaltungen beziehungsweise der Umbau von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehren ist ein ebenfalls häufig genannter Vorschlag.
Etwa zwei Drittel der Anmerkungen zielen jedoch darauf ab, die Voraussetzungen für einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen.
Zentrales Anliegen ist hier ein verbessertes ÖPNV-Angebot mit dichterem Takt, insbesondere regional, aber auch lokal. Auch die schlechte Planung der Anschlusssicherung am Bahnhof, am ZOB und an regionalen Umstiegspunkten und die Unzuverlässigkeit in der Praxis wurden häufig kritisiert. Als Lösungsweg im lokalen Busverkehr wurden häufig Shuttle und Schnellbusse sowie kleinere, häufiger fahrende Busse vorgeschlagen. Für den Radverkehr – mit ebenfalls vielen Nennungen – wünscht man sich vor allem eine bessere Radwegeinfrastruktur.
Auch die Frage nach konkreten Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV spiegelt dieses Ergebnis wider. Wichtigstes Anliegen der ÖV-Nutzer ist es, dass die Verkehrsmittel häufiger fahren (Busnutzer 64%). Die mangelnde Pünktlichkeit wurde von 43% der Bahnnutzer und von 38% der Busnutzer kritisiert. Kürzere Fahrzeiten und ausgeweitete Bedienzeiten sind weitere häufig genannte Anliegen (von ca. 35% der Nutzer genannt). Überwiegend zufrieden sind die Nutzer offensichtlich mit der Haltestellendichte und den Themen Sicherheit, Service und Sauberkeit.

Angebote der Arbeitgeber und deren Wirkung

Die meisten Arbeitgeber in Tuttlingen bieten ihren Mitarbeitern mobilitätsbezogene Angebote. 70% der Befragten gaben an, dass ihr Arbeitgeber Angebote mache, die die klimafreundliche Mobilität fördern. Fast die Hälfte der Arbeitgeber bietet ein Jobticket (42%), einzelne bezuschussen die Jahreskarte der Mitarbeiter. Angebote für Radfahrende

(Abstellmöglichkeiten, Duschen) werden von 28% der Arbeitgeber gemacht, zwei Drittel von ihnen bietet außerdem ein Firmenrad/ Jobrad.

Das am häufigsten genannte Arbeitgeber-Angebot ist aber der Mitarbeiterparkplatz. Fast die Hälfte der Befragten bekommen einen solchen gestellt, wobei der Anteil bei den in der Innenstadt Beschäftigten nur bei 15% liegt. Mitarbeiterparkplätze werden also fast doppelt so häufig angeboten, wie Fahrradabstellanlagen.

Dass die Angebote auf das Verkehrsverhalten zu wirken scheinen, deutet sich auch hier an: Angebote werden besonders häufig von denen genannt, die das „begünstigte“ Verkehrsmittel bei der Anreise nutzen. So haben z.B. ÖV-Nutzer zu 78% ein Jobticket (im Durchschnitt sind es 42%). Radfahrende gaben doppelt so häufig sichere Abstellmöglichkeiten an ihrem Arbeitsplatz an, wie der Durchschnitt. Und auch der Mitarbeiterparkplatz scheint einen gewissen Einfluss zu haben: 58% derer, die mit dem Pkw anreisen, haben einen Mitarbeiterparkplatz, im Durchschnitt sind es 48%.

Es könnte aber auch sein, dass Personen, die mit einem anderen Verkehrsmittel anreisen, das Angebot u.U. gar nicht kennen, oder dass Angebote bedarfsorientiert gemacht werden (also z.B. kein Jobticket angeboten wird, wo die ÖV Verbindung schlecht ist).