



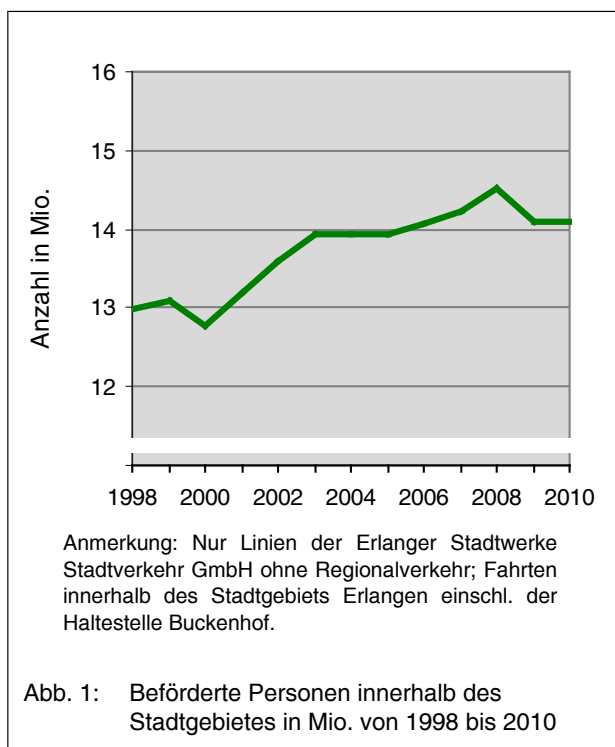
Der Busverkehr in Erlangen

Auswertung der repräsentativen Befragung „Leben in Erlangen 2010“

Seit Jahren ist die schädliche Wirkung von CO₂ ein wichtiges Thema in der Diskussion zum Klimawandel. Ein winziger Schritt in Richtung Verminderung des CO₂-Ausstoßes wäre getan, könnte man private Auto- und Motorradfahrer dazu bringen, verstärkt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Das Klimaprogramm Bayern 2020 beinhaltet deshalb u. a. das Ziel, Treibhausgasemissionen zu vermindern. Durch verstärktes Umsteigen von Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel soll die Auslastung der Fahrzeuge im Öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr erhöht und damit der CO₂-Ausstoß des Individualverkehrs reduziert werden.

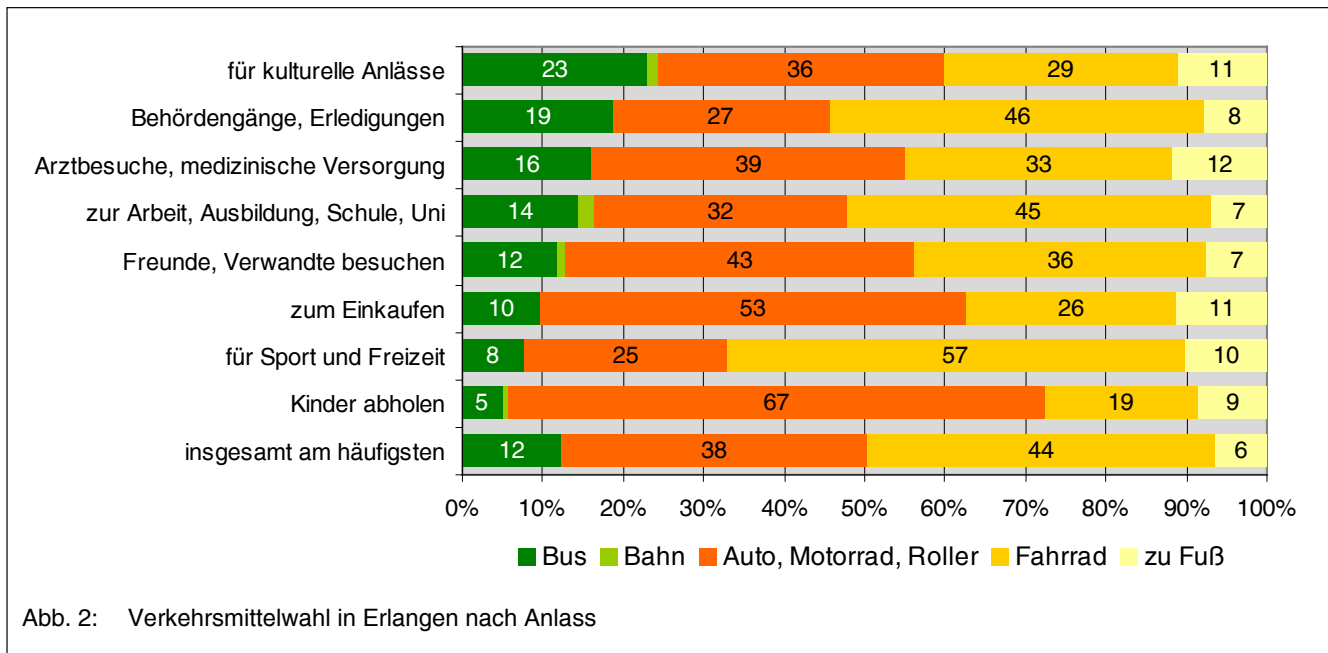
Erlangen ist im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) eingebunden. Dieser ist mit rund 14.000 km² - was etwa einem Fünftel der Fläche Bayerns entspricht - der zweitgrößte Verkehrsverbund in Deutschland. Zu diesem Verbund gehören acht kreisfreie Städte und 15 Landkreise in Mittel-, Unter- und Oberfranken, der Oberpfalz sowie Schwaben. Die Stadtwerke Erlangen sind für die Umsetzung des Stadtverkehrs in Erlangen zuständig. Die Fahrgastzahlen im Erlanger Stadtgebiet sind von 13 Millionen Personen im Jahr 1998 um 12 Prozent auf 14,5 Millionen im Jahr 2008 angestiegen. In den beiden letzten Jahren lagen die Werte bei knapp über 14 Millionen (siehe Abbildung 1). Diese Zahlen basieren auf Fahrgastbefragungen, so dass auch Busnutzer von außerhalb Erlangens erfasst werden.

Um einen Überblick zur Busnutzung in der Stadt Erlangen zu erhalten, wurden in die repräsentative Bürgerbefragung „Leben in Erlangen 2010“ mit der Stadtplanung abgestimmte Fragen dazu aufgenommen. Für die schriftliche Befragung wurden 2.500 Einwohner zwischen 18 und 80 Jahren, die ihren Hauptwohnsitz in Erlangen haben, per Zufallsverfahren ausgewählt. Die Rücklaufquote lag bei ca. 56 Prozent. Eine Grundausswertung wurde bereits als Bericht 3/2010 in der Reihe „Statistik aktuell“ veröffentlicht. Der vorliegende Bericht enthält weitere Ergebnisse zum Busverkehr in Erlangen.



Zusammenfassung

59 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger nutzen zumindest einmal im Vierteljahr den Bus. 26 Prozent fahren mindestens einmal in der Woche damit. Frauen wählen den Bus häufiger als Männer. Falls der Bus selten oder nie genutzt wird, ist die Bevorzugung anderer Verkehrsmittel wie Fahrrad oder Auto der wichtigste Grund dafür. Die häufigsten Fahrten finden in den Abendstunden statt. Zu den



meist genutzten Buslinien gehören die Linien 287 und 286. Bei Fahrten in die Innenstadt steigen die meisten Busnutzer an den Arcaden, am Hugenottenplatz oder am Bahnhofplatz aus. Mit der Linienführung sind die meisten Busnutzer zufrieden. Zwei Drittel der Busnutzer sind bereit, einmal umzusteigen. Als Fahrausweisart werden mit Abstand am häufigsten Streifenkarten gekauft. Die Umleitungsstrecke im Sommer 2009 hat für fast die Hälfte aller Busnutzer Nachteile mit sich gebracht; am häufigsten wurden die längeren Fußwege kritisiert.

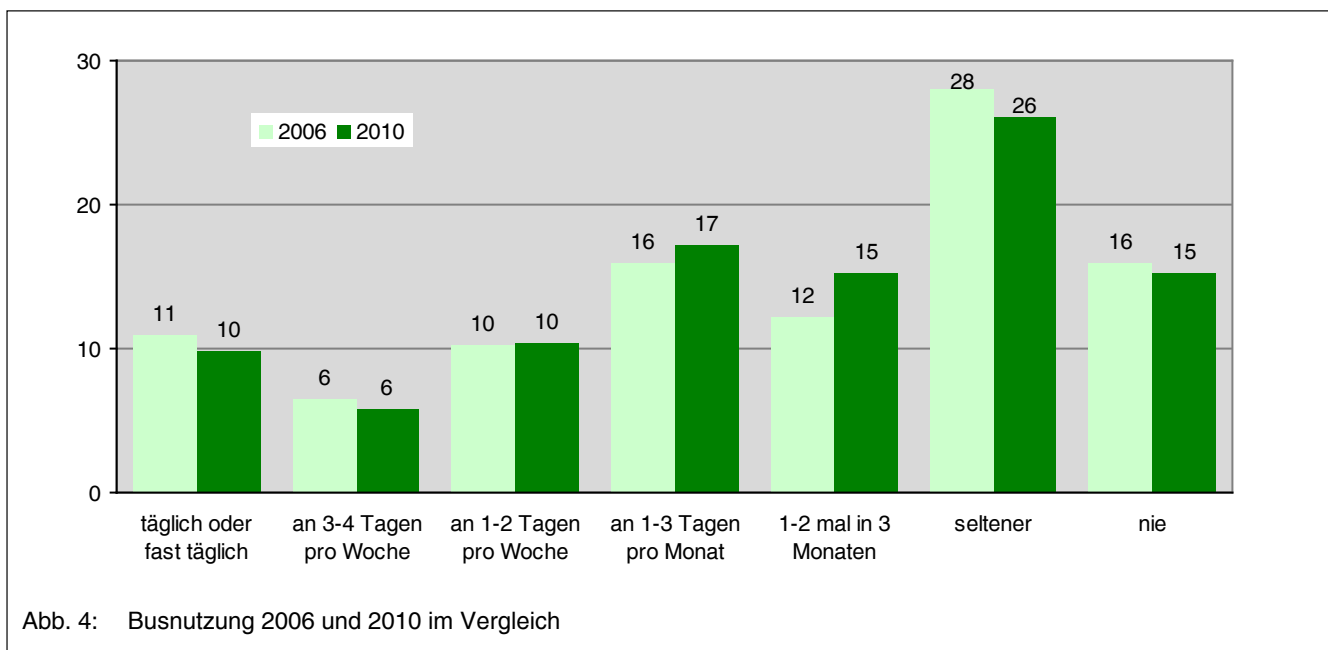
Insgesamt fahren 44 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger normalerweise mit dem Fahrrad, um ihr Ziel zu erreichen. Dagegen ist der Anteil der Personen, die den Bus als Verkehrsmittel wählen, mit 12 Prozent relativ klein.

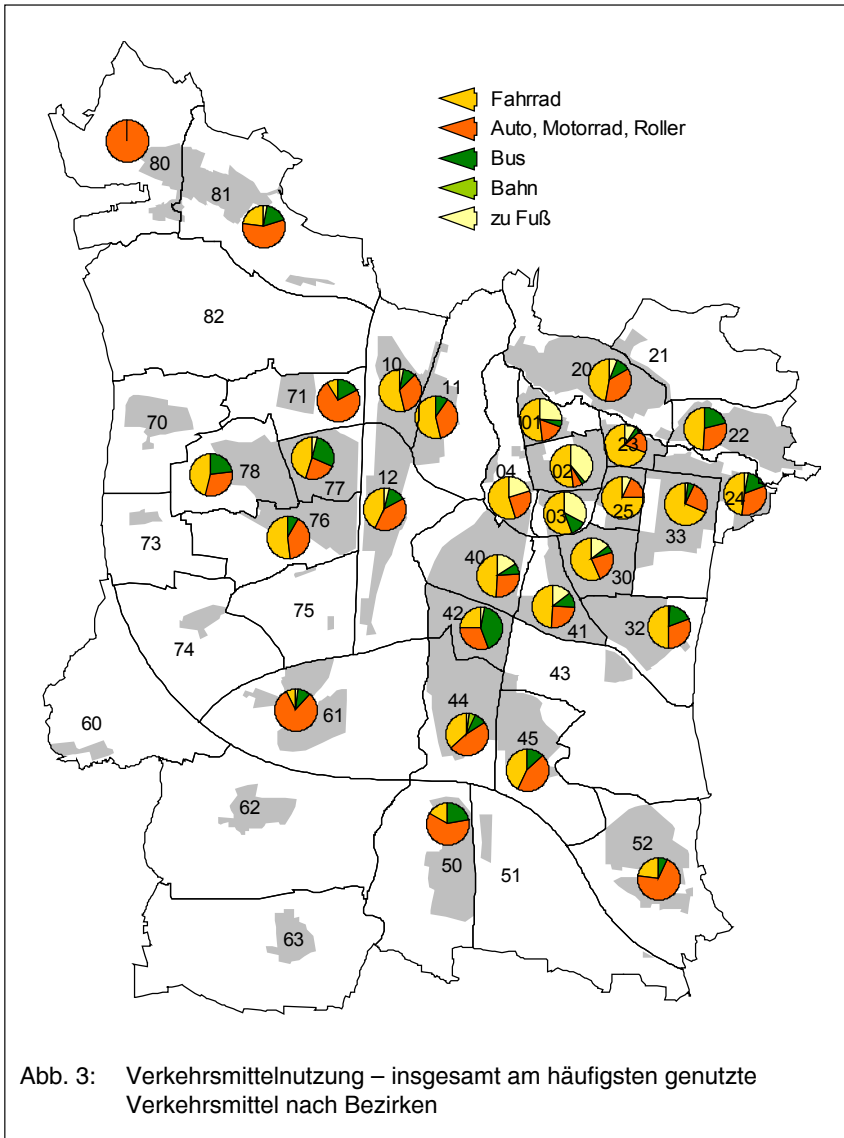
Je nach Anlass der Fahrt weichen die Angaben über das gewählte Verkehrsmittel vom Gesamtergebnis ab (Abbildung 2). Am häufigsten wird der Bus zum Besuch kultureller Veranstaltungen genutzt. Zum Abholen von Kindern kommt er eher selten in Frage; hierfür ist das Auto das beliebteste Verkehrsmittel.

Verkehrsmittelwahl in Erlangen

Erlangen ist als Fahrradstadt bekannt. Häufig - vor allem in der Innenstadt - dominieren Radfahrer das Straßenbild. Dadurch wird erfreulicherweise die Innenstadt merklich vom motorisierten Individualverkehr entlastet.

Je entfernter die Erlanger von der Innenstadt wohnen, desto häufiger wird das Auto genutzt (Abbildung 3). Dies ist gut nachvollziehbar, denn in den Randgebieten stehen weniger Buslinien zur Verfügung und die Busfahrt dauert häufig länger als die Fahrt mit dem Auto. Auffällig ist die häufige Busnutzung in Schönhof (Bezirk 42) und in





Busnutzung in der Innenstadt: Viele Wege können hier zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden.

Wer nutzt den Bus?

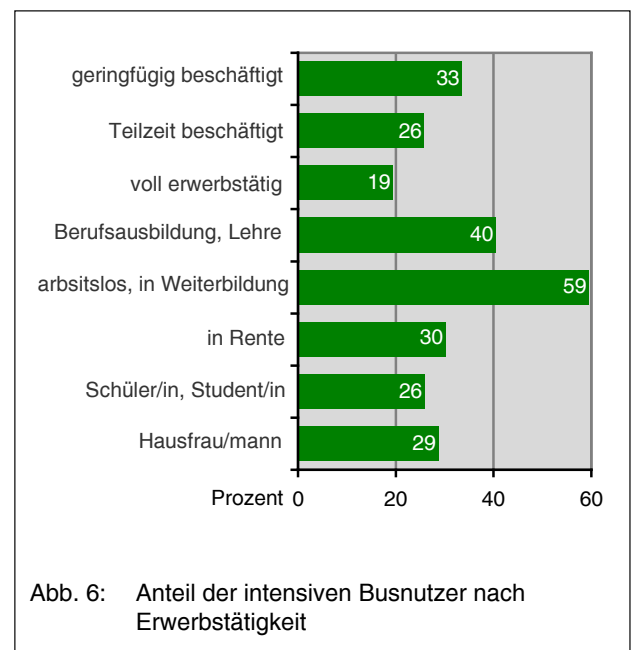
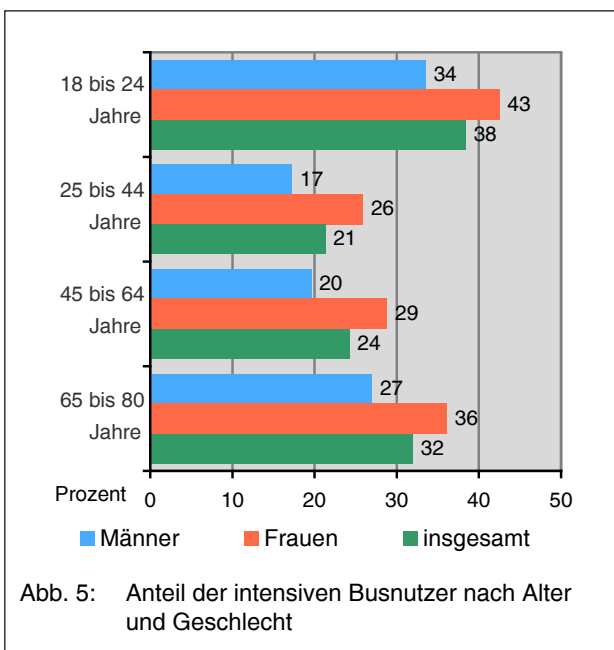
Im Jahr 2010 sind zehn Prozent der Erlangerinnen und Erlanger tägliche (oder fast tägliche) Busnutzer. Weitere 16 Prozent sind mindestens einmal pro Woche mit dem Bus unterwegs. 41 Prozent unternehmen seltener als einmal im Vierteljahr Fahrten mit dem Bus (Abbildung 4). Im Vergleich zum Jahr 2006 gibt es keine wesentlichen Unterschiede.

Im Jahr 2010 sind 26 Prozent der Befragten mindestens einmal in der Woche mit dem Bus gefahren. Sie werden im Folgenden intensive Busnutzer oder Vielfahrer genannt. Personen, die mindestens einmal in drei Monaten mit dem Bus unterwegs sind, aber nicht häufiger als drei Tage im Monat, werden im Folgenden Gelegenheitsfahrer bezeichnet.

Erwartungsgemäß nutzen die Jüngeren und die Älteren anteilmäßig häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel als die Gruppe der Erwerbsfähigen im Alter von 25 bis 64 Jahren. Die Jüngeren haben noch kein Auto, die Älteren haben es zum Teil schon abgegeben. Frauen unternehmen öfters Fahrten mit dem Bus, denn sie verfügen seltener über ein Auto als Männer (Abbildung 5).

Büchenbach Nord (Bezirk 77): Hier geben überdurchschnittlich hohe Anteile der Bewohnerinnen und Bewohner an, insgesamt am häufigsten den Bus zu nutzen. Besonders niedrig sind die Anteile der

Eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Busnutzung spielt die Lebenssituation (Abbildung 6).



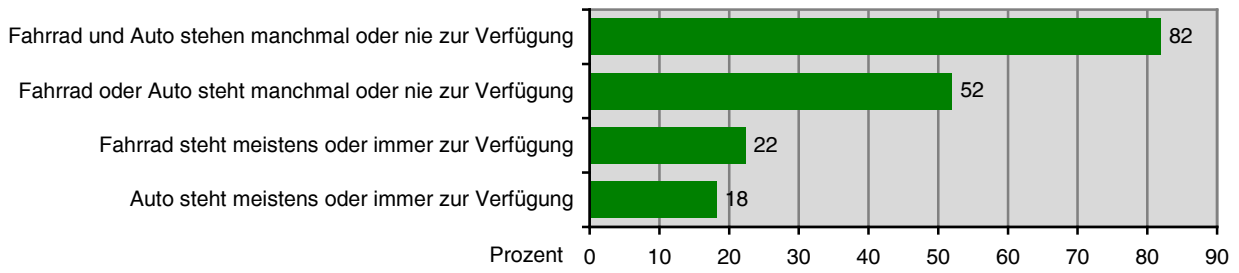


Abb. 7: Anteil der intensiven Busnutzer nach Auto- und Fahrradverfügbarkeit

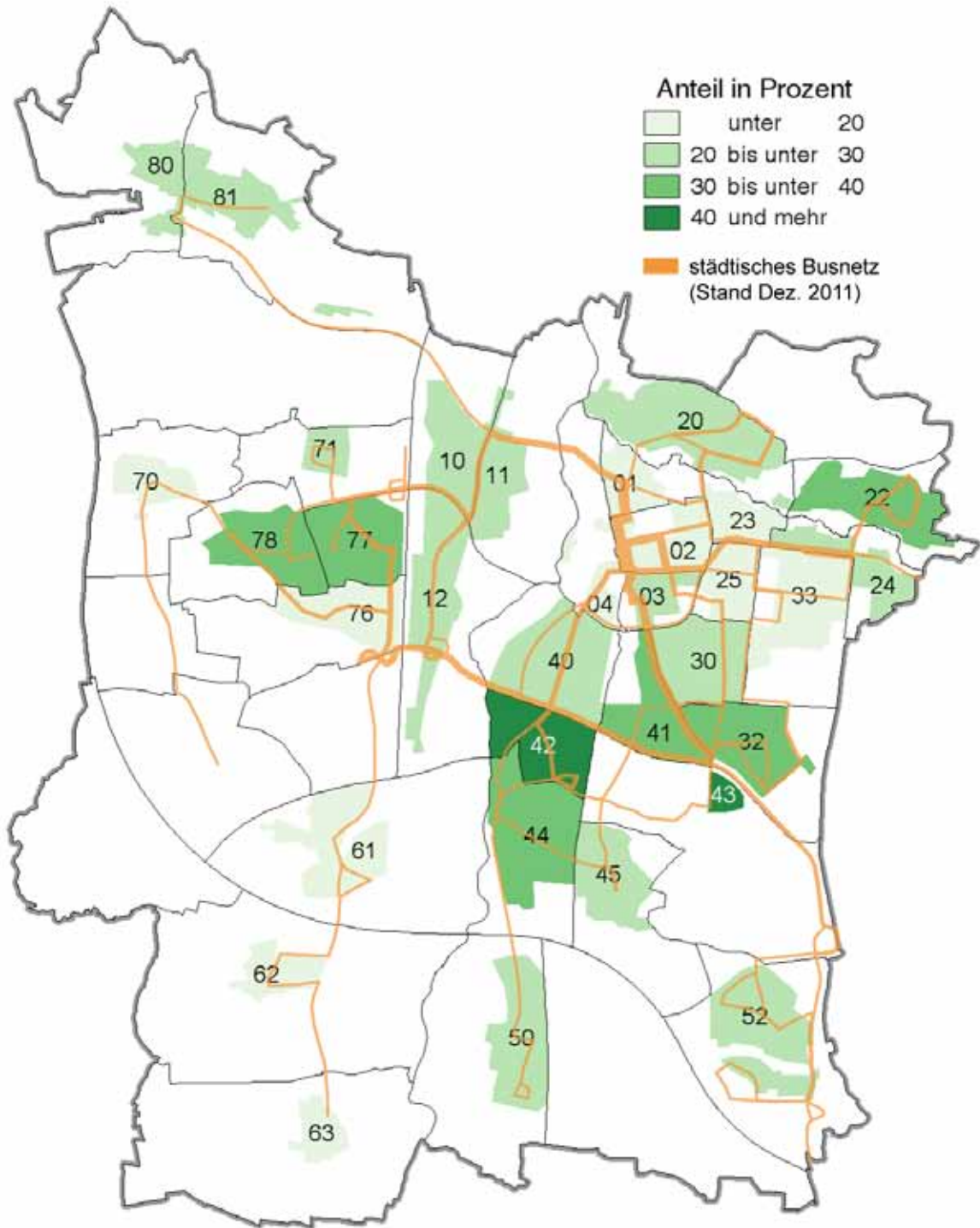


Abb. 8: Anteil der intensiven Busnutzer in den statistischen Bezirken

Erwerbstätige nutzen den Bus deutlich weniger als Nichterwerbstätige. Wer im Beruf steht, verfügt häufig über ein Auto und nutzt dieses auch für seine Fahrten. Personen in Berufsausbildung, geringfügig Beschäftigte oder Arbeitslose sind allgemein häufiger auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Die Arbeitslosen stellen mit einem Anteil von fast 60 Prozent die Spitzenreiter der intensiven Busnutzer dar.

Wer ein Auto hat, fährt seltener Bus als derjenige der keines hat (Abbildung 7). Von den Personen, die weder ein Auto noch ein Fahrrad haben, benutzen 82 Prozent mindestens einmal in der Woche den Bus. Dagegen nutzen nur 18 Prozent der Personen, die über ein Auto verfügen, den Bus intensiv.

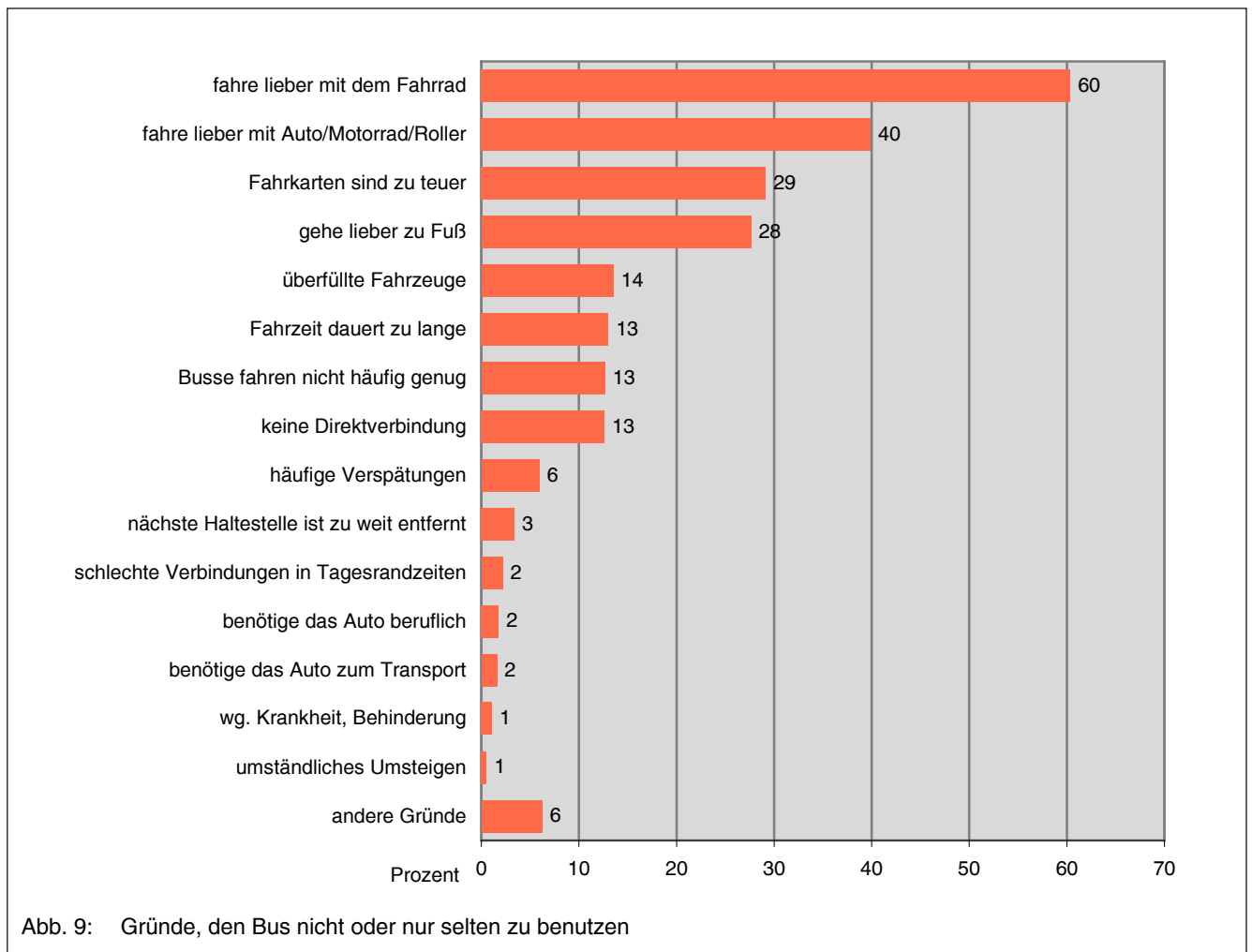
Die Intensität der Busnutzung unterscheidet sich auch nach Bezirken (Abbildung 8). Fast die Hälfte der Erlanger aus dem Bezirk Schönfeld (Bezirk 42) fährt mindestens einen Tag in der Woche Bus. Auch in den Bezirken Rathenau (Bezirk 41), Forschungszentrum (Bezirk 43), Bachfeld (Bezirk 44), sowie Büchenbach-Nord/-West (Bezirke 77/78) wird der Bus als Verkehrsmittel oft genutzt. Mehr als jeder Dritte zählt in diesen Bezirken zu den intensiven Busnutzern. Im Zentrum Erlangens fällt der Anteil der intensiven Busnutzer eher gering aus. Hier ist alles gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

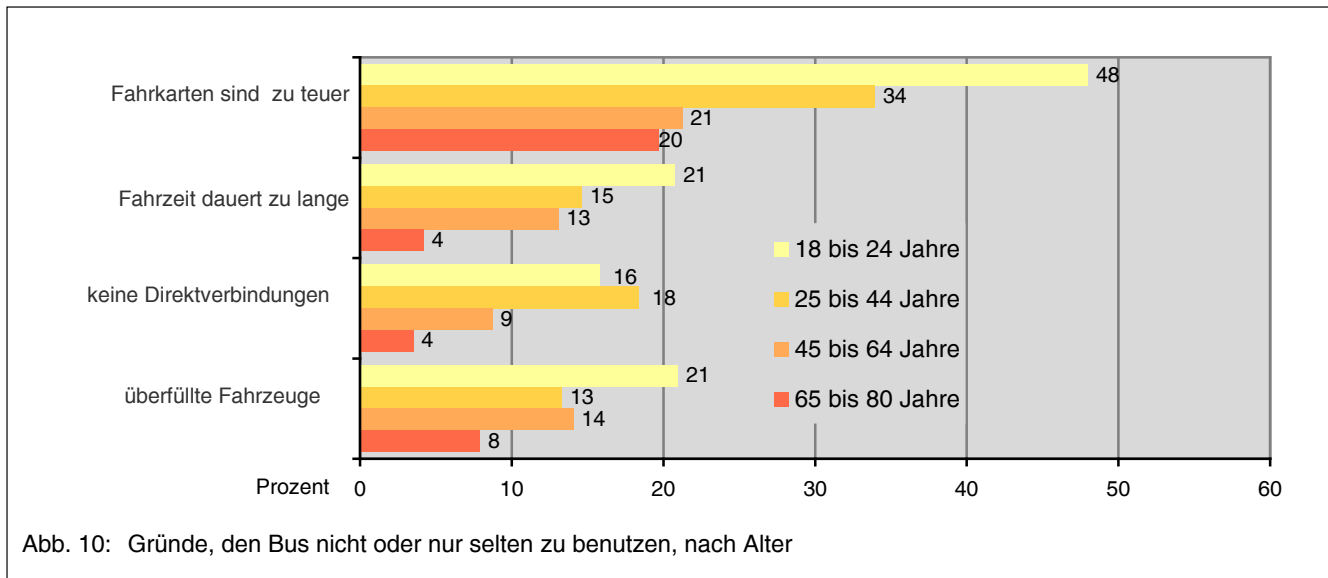
Warum wird der Bus nicht genutzt?

41 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger fahren nicht oder nur selten mit dem Bus. Um mehr Busnutzer gewinnen zu können, ist es wichtig, die Gründe für die geringe Busnutzung zu kennen (Abbildung 9). Am häufigsten wird die seltene Inanspruchnahme des Erlanger Busverkehrs mit der Bevorzugung eines anderen Verkehrsmittels begründet: Die meisten Erlanger fahren lieber mit dem Fahrrad oder mit dem Auto. Jeder Dritte, der kaum oder gar nicht den Bus nutzt, geht lieber zu Fuß.

Je jünger die Personen, desto häufiger wird bemängelt, dass die Fahrkarten zu teuer sind oder die Fahrzeit zu lange dauert (Abbildung 10). Das ist verständlich, denn normalerweise verdienen Jüngere weniger Geld und haben häufiger Verpflichtungen oder Freizeitaktivitäten als Ältere. Jüngere Personen vermissen häufiger Direktverbindungen und beklagen überfüllte Fahrzeuge. Männer kritisieren die zu langen Fahrzeiten häufiger als Frauen.

Die Kritik unterscheidet sich auch nach Art der Erwerbstätigkeit. Personen in Berufsausbildung, Arbeitslose und geringfügig Beschäftigte bemängeln häufiger den Preis der Fahrkarten als Erwerbstätige oder Rentner. Eine wichtige Rolle dürfte hier das Einkommen spielen. 57 Prozent der Auszubildenden, die nicht oder selten mit dem Bus fahren, kritisieren





die zu langen Fahrzeiten. Schüler, Arbeitslose sowie Voll- und Teilzeiterwerbstätige bemängeln häufiger als andere Gruppen, dass es keine Direktverbindung gibt.

Neben den bereits aufgeführten Gründen gegen eine Busnutzung spielt der Wohnort eine wesentliche Rolle. Über ein Drittel der seltenen Busnutzer im Zentrum und im Stadtteil Regnitz und Südost kritisiert den zu hohen Preis für die Fahrkarte. Im Südwesten Erlangens wird vor allem die lange Fahrdauer bemängelt. Erlangerinnen und Erlanger aus dem Nordwesten (Dechsendorf) kritisieren überdurchschnittlich häufig die fehlenden Direktverbindungen und die häufigen Verspätungen. Außerdem würden die Busse nicht häufig genug im Nordwesten fahren. Im Zentrum bevorzugt erwartungsgemäß über die Hälfte der Erlangerinnen und Erlanger das Fahrrad oder geht lieber zu Fuß. Auch im nördlichen Erlangen nehmen drei Viertel der Erlanger, die nicht oder selten Bus fahren, lieber das Fahrrad als Verkehrsmittel.

Umsteigehaltestellen und Umsteigebereitschaft

Zwei Drittel der Busnutzer müssen umsteigen, um ihr Fahrziel zu erreichen. Die häufigsten Umsteige-Haltestellen sind der Bahnhofplatz, der Hugenottenplatz und die Arcaden (Abbildung 11).

Über alle Altersklassen hinweg zeigt sich, dass der Bahnhofplatz die Umsteigehaltestelle Nummer eins ist. Zwischen Männern und Frauen gibt es dabei keinen nennenswerten Unterschied.

Häufig ist ein Umsteigen in eine andere Buslinie unvermeidlich. Wie sieht es mit der Umsteigebereitschaft der Erlanger Busnutzer aus? Zwei Drittel der Busnutzer sind bereit, einmal umzusteigen. Aber nur zwölf Prozent würden auch zweimal umsteigen. Fast ein Fünftel möchte überhaupt nicht umsteigen. Dabei gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen intensiven und gelegentlichen Busnutzern. Jüngere nehmen häufiger das Umsteigen in Kauf.

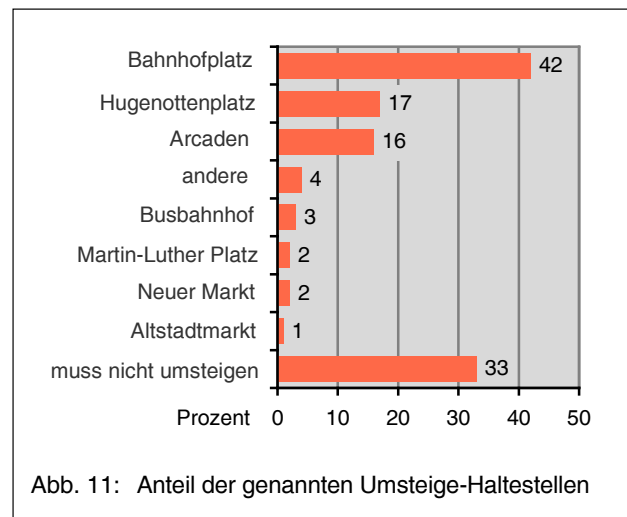
Die Bereitschaft mehr als zweimal umzusteigen ist bei den Männern größer als bei den Frauen. Am häufigsten wird das mehrmalige Umsteigen erwartungsgemäß von Schülern und Studenten akzeptiert.

Die Innenstadt und der Busverkehr

Bei der Frage „Wo steigen Sie am häufigsten aus, wenn Sie mit dem Bus in die Innenstadt fahren“ gaben 29 Prozent der Busnutzer die Arcaden als Haltestelle an. Jeder Vierte steigt am häufigsten am Hugenotten- oder am Bahnhofplatz aus. Die Haltestellen Altstadtmarkt, Busbahnhof und Martin-Luther-Platz werden deutlich seltener genutzt.

Männer steigen häufiger am Bahnhofplatz aus als Frauen. Teilzeit Beschäftigte, Schüler und Rentner nutzen am häufigsten den Hugenottenplatz als Endhaltestelle.

Erfreulicherweise sind 93 Prozent der Busnutzer, die mit dem Bus in die Innenstadt fahren, mit der Linienführung zufrieden. Von den Unzufriedenen wünschen sich 27 Prozent für ihre Buslinie eine Haltestelle an den Arcaden. Nahezu jeder vierte Unzufriedene möchte am Hugenottenplatz aussteigen, jeder fünfte am Neuen Markt.



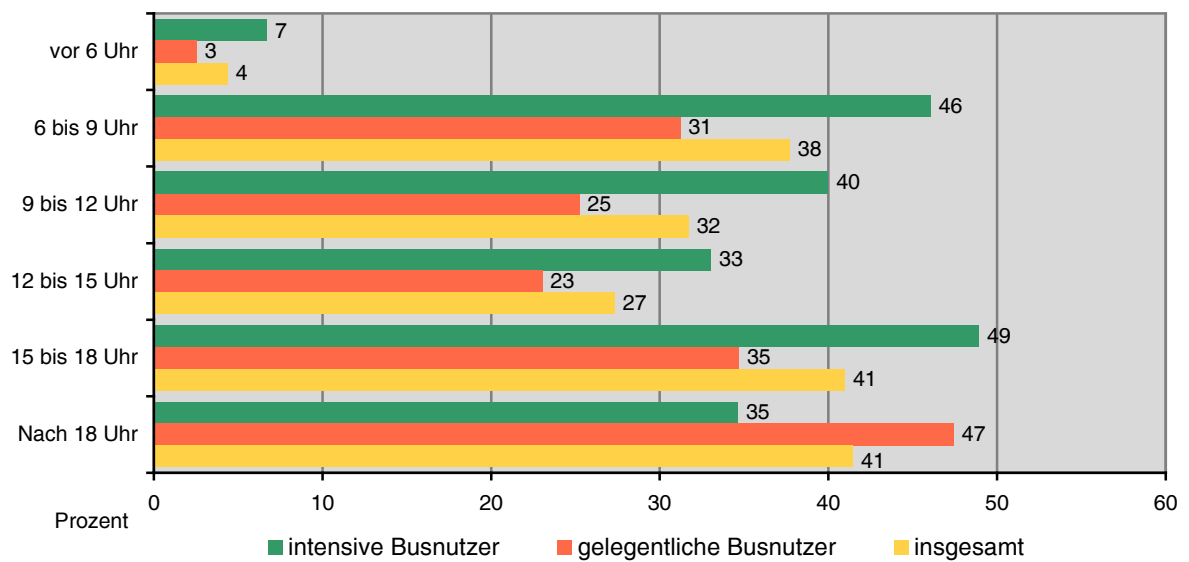


Abb. 12: Anteil der intensiven, gelegentlichen Busnutzer und Busnutzer insgesamt nach Uhrzeit

Busnutzung nach Uhrzeit und Buslinien

Die häufigsten Busfahrten finden nachmittags und abends statt (Abbildung 12). Zu diesen Zeiten fahren die Erlanger Busnutzer nur sehr selten. 38 Prozent der Busnutzer fahren morgens zwischen sechs und neun Uhr. Tagsüber fahren die intensiven Busnutzer häufiger als die gelegentlichen. Nach 18 Uhr überwiegen die Gelegenheitsfahrer.

Frauen wählen den Bus als Verkehrsmittel in der Zeit zwischen 9 und 12 Uhr öfters als Männer. In den Abendstunden verhält es sich umgekehrt.

In den Abendstunden nach 18 Uhr sind vor allem jüngere Personen mit dem Bus unterwegs (Abbildung 13). Personen im Rentenalter sind zu dieser Tageszeit seltener im Bus anzutreffen, Sie fahren am häufigsten zwischen 9 und 12 Uhr und in den Nachmittagsstunden.

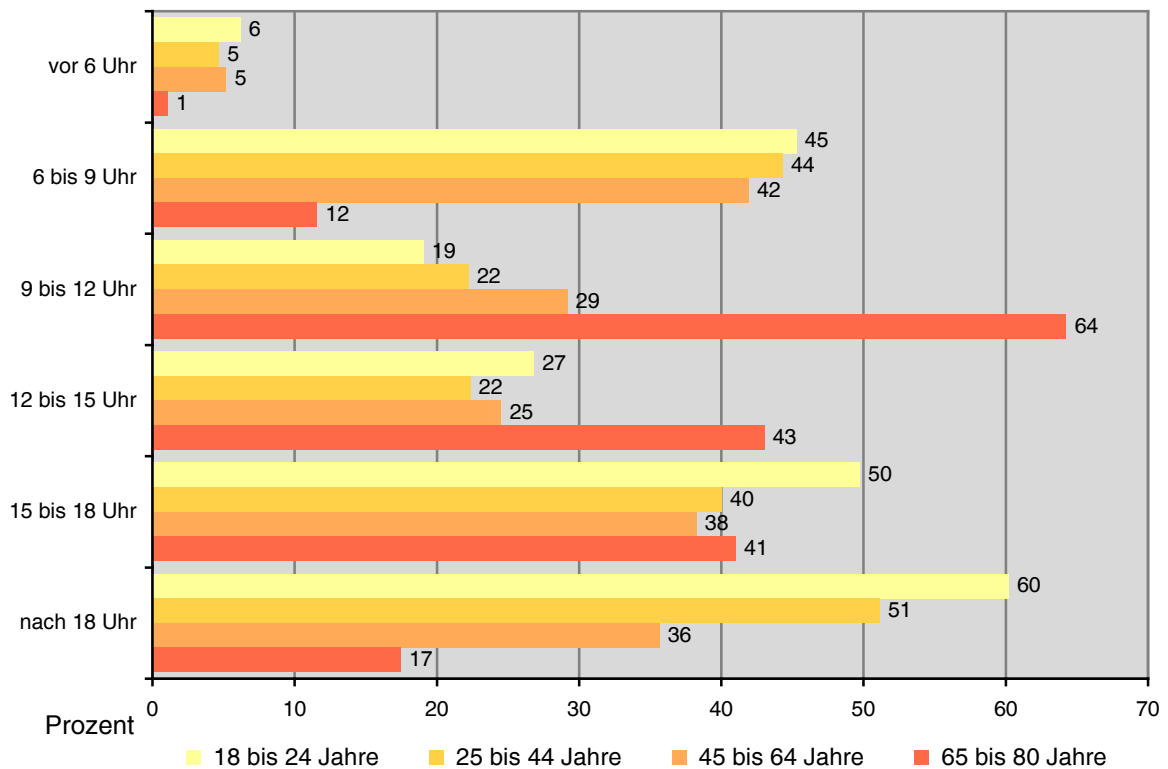


Abb. 13: Anteil der Busnutzer nach Uhrzeit und Alter

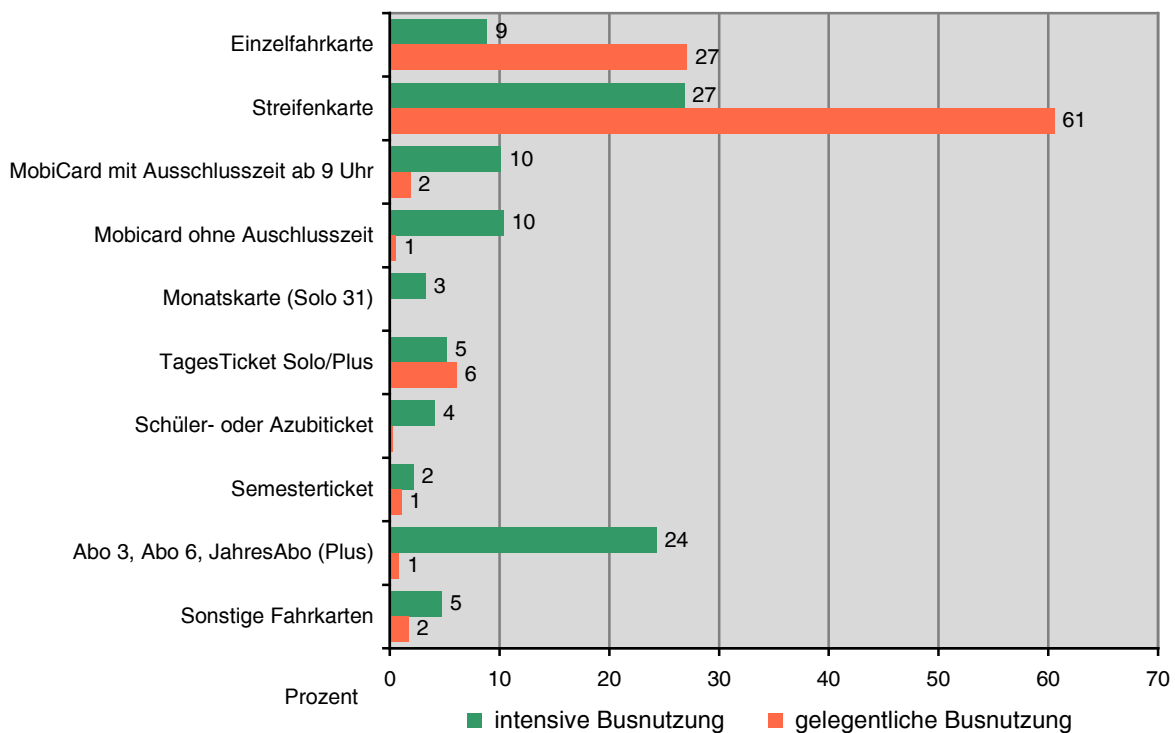


Abb. 14: Anteil der gekauften Fahrkarten nach intensiven und gelegentlichen Busnutzern

Schüler fahren vor allem zwischen 6 und 9 Uhr und dann wieder nach 18 Uhr mit dem Bus. Über 70 Prozent der vollerbstätigen Vielfahrer sind vor allem zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr unterwegs. Gelegenheitsfahrer unter Vollerwerbstätigen sind am häufigsten nach 18 Uhr mit dem Bus unterwegs (51 Prozent).

Die meist gefragten Buslinien in Erlangen sind die Linien 287, 286, 293 und 289 (siehe Busliniennetz auf Seite 11). Etwa jede dritte Nennung entfällt

auf diese Buslinien. Die intensiven Busnutzer fahren mit der Linie 289 (37%) am häufigsten und die Gelegenheitsnutzer mit den Linien 286 und 287 (32%).

Welche Fahrkarten werden gekauft?

An erster Stelle werden Streifenkarten als Fahrausweis gekauft: 61 Prozent der Gelegenheitsnutzer verwenden Streifenkarten und 27 Prozent Einzelfahrkarten. Von den intensiven

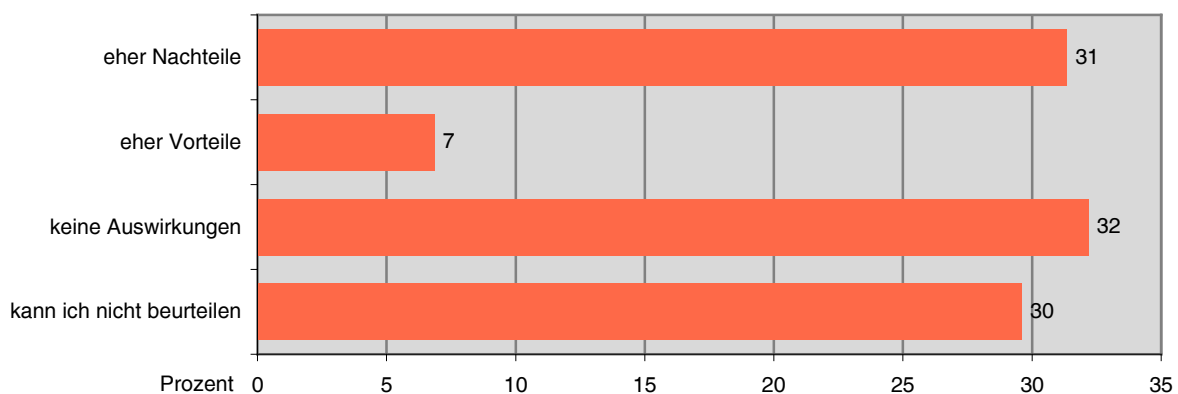


Abb. 15: Beurteilung der Umleitungsstrecke 2009

Busnutzern wählen nur 27 Prozent die Streifenkarte, aber 24 Prozent das JahresAbo oder die unterjährigen Abos mit drei- oder sechsmonatiger Gültigkeit (Abbildung 14).

Männer kaufen häufiger Einzelfahrkarten als Frauen. Je älter die Busnutzer, desto häufiger werden Streifenkarten oder die Mobicard mit Ausschlusszeit als Fahrausweisart genutzt. Die Mobicard ohne Ausschlusszeit ist nicht sehr verbreitet, am ehesten wird sie noch von Teilzeiterwerbstätigen und Rentnern gekauft. Ein Drittel der Teilzeit- und ein Viertel der Vollzeiterwerbstätigen unter den Vielfahrern wählen das Jahresabo oder die Abos mit drei oder sechsmonatiger Gültigkeit. Die intensiven Busnutzer, die am häufigsten ein Abonnement kaufen wohnen vor allem im südlichen oder nördlichen Erlangen.

Die Umleitungsstrecke

Im Sommer 2009 wurde aufgrund von Umbaumaßnahmen in der Goethestraße eine fünfmonatige Umleitungsstrecke notwendig. Für fast ein Drittel der Erlanger Busnutzer ergaben sich dadurch Nachteile (Abbildung 15). Aber für genauso viele gab es dadurch keine Auswirkungen. Überraschenderweise gab es für 7 Prozent der Busnutzerinnen und Busnutzer sogar Vorteile. Jeder dritte Busnutzer konnte zu dieser Frage keine Beurteilung abgeben.

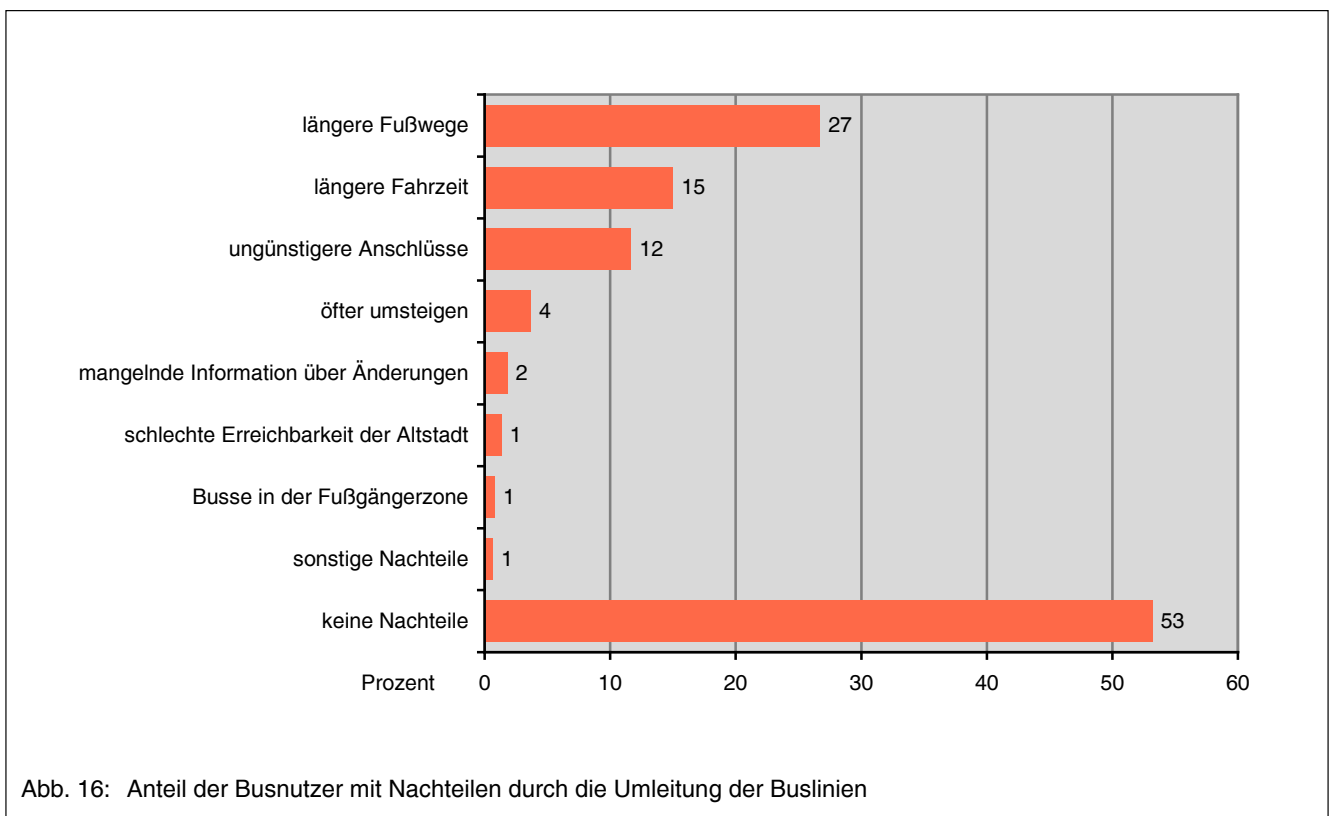
Je jünger die Busnutzer, desto eher hatten sie Vorteile durch die Umleitungsstrecke. Für die älteren Busnutzer waren häufiger keine Auswirkungen spürbar.

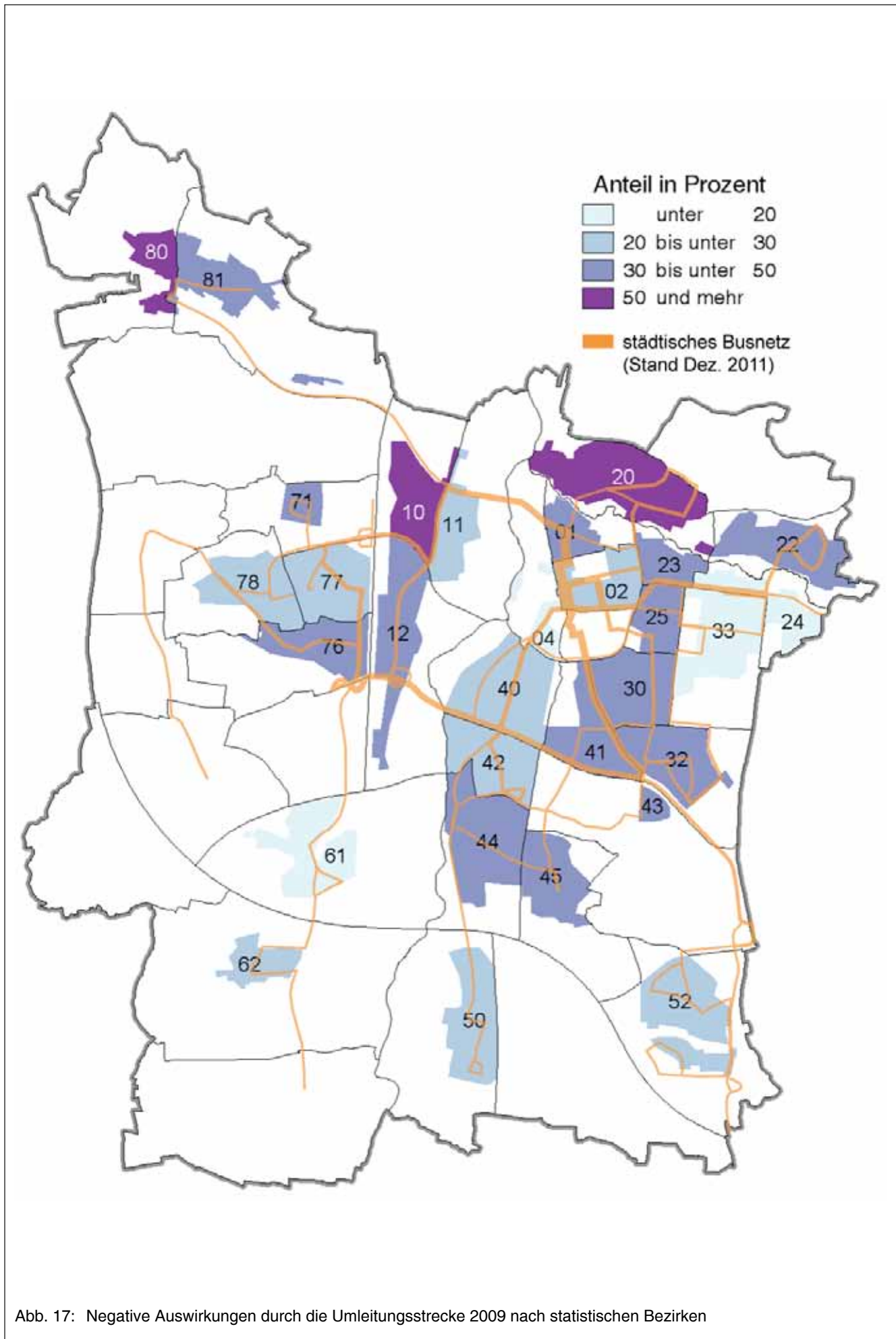
Busnutzer über 65 Jahren kritisierten deutlich seltener die längeren Fahrten und das häufigere Umsteigen.

Bei den Nachteilen der Umleitungsstrecke wurden von den Busnutzern am häufigsten die längeren Fußwege genannt. Auch längere Fahrzeiten und ungünstigere Anschlüsse haben häufig gestört. Über die vorgegeben Antwortvorgaben hinaus wurde von den Busnutzern beklagt, dass sie nicht ausreichend über Änderungen informiert wurden, dass die Altstadt durch die Umleitung schlechter erreichbar war und dass Busse in der Fußgängerzone gefahren sind (Abbildung 16).

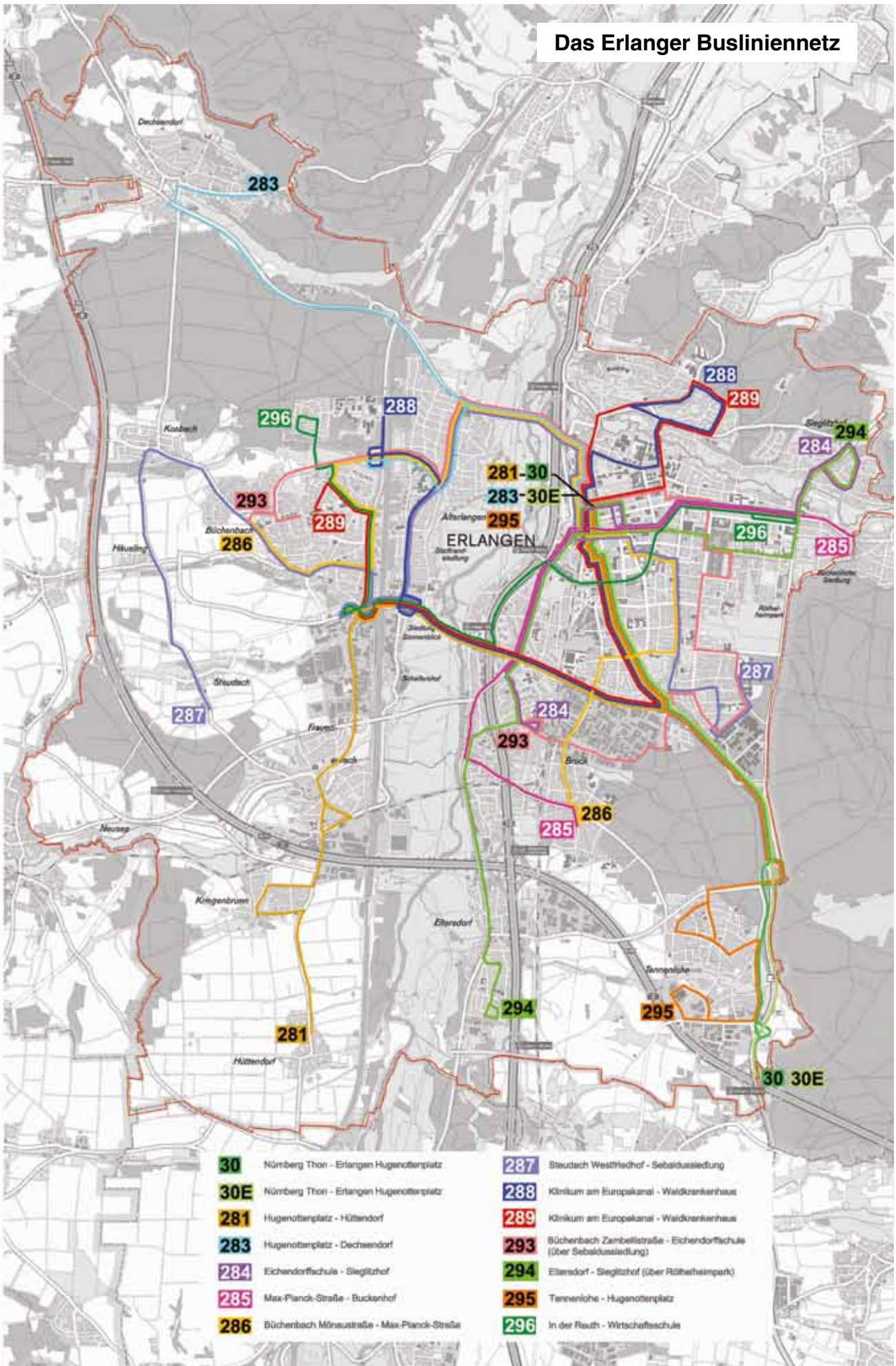
Busnutzer aus den Bezirken Dechsendorf-West (Bezirk 80), Burgberg (Bezirk 20) und Heiligenloh (Bezirk 10) waren von den Nachteilen durch die Umleitungsstrecke besonders betroffen (Abbildung 17). In den Bezirken Tal (Bezirk 04), Röthelheimpark (Bezirk 33) sowie Buckenhofer Siedlung (Bezirk 24) und Frauenaarach (Bezirk 61) mussten nur relativ wenige Busnutzer Nachteile hinnehmen.

Nadja Neder, 12/2011





Das Erlanger Busliniennetz



Statistische Bezirke der Stadt Erlangen

