



# **Radverkehr in Meran im Lichte der Erhebung des Mobilitätsverhalten 2021**

Ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu Mobilitätsverhalten in der Stadtgemeinde Meran

Helmuth Pörnbacher



STADTGEMEINDE MERAN  
COMUNE DI MERANO

**apollis**

## Fragestellungen – quesiti

---

### Stellenwert des Fahrrades für die Alltagsmobilität in Meran

- Welche Rolle spielt das Fahrrad in Meran?
- Sind die Potentiale für das Fahrrad in Meran schon ausgereizt?
- Macht es Sinn, (weiter) in Fahrradinfrastrukturen zu investieren?

## Übersicht – panoramica

---

### **Methode der standardisierten Mobilitätserhebung**

- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

Der Stellenwert des Fahrrads in Meran

Ausblick

## Metodo – Methode

KONTIV-Design

Telefonische Stichprobenerhebung

Bezugspopulation: Meran, ansässige Bevölkerung ab 14 Jahren

Zeitlich 2 Unterstichproben: Werktage (Mo-Fr) und  
Wochenenden/Feiertagen

764 Familien mit 1.368 Personen

Vergleich mit den Erhebungen aus 2017 und 2019

## Die KONTIV-Methode Il metodo KONTIV

### Fragebogen 3

*Wege*

Stichprobentag

Start (Ort)

Start (Uhrzeit)

Ziel (Ort)

Ziel (Zeit)

Wegzweck

Verkehrsmittel

(Etappe)

(Distanzen Etappe)

(Auto: Anzahl Fahrgäste)

(Auto: Fahrer/Mitfahrer)

### Fragebogen 1

*Haushalt*

Anzahl Personen

Wohnort

Anzahl Autos

Anzahl Motorräder

Anzahl Fahrräder

Anzahl Elektroräder

Distanz zur nächsten

Haltestelle

### Fragebogen 2

*Familienzusammensetzung*

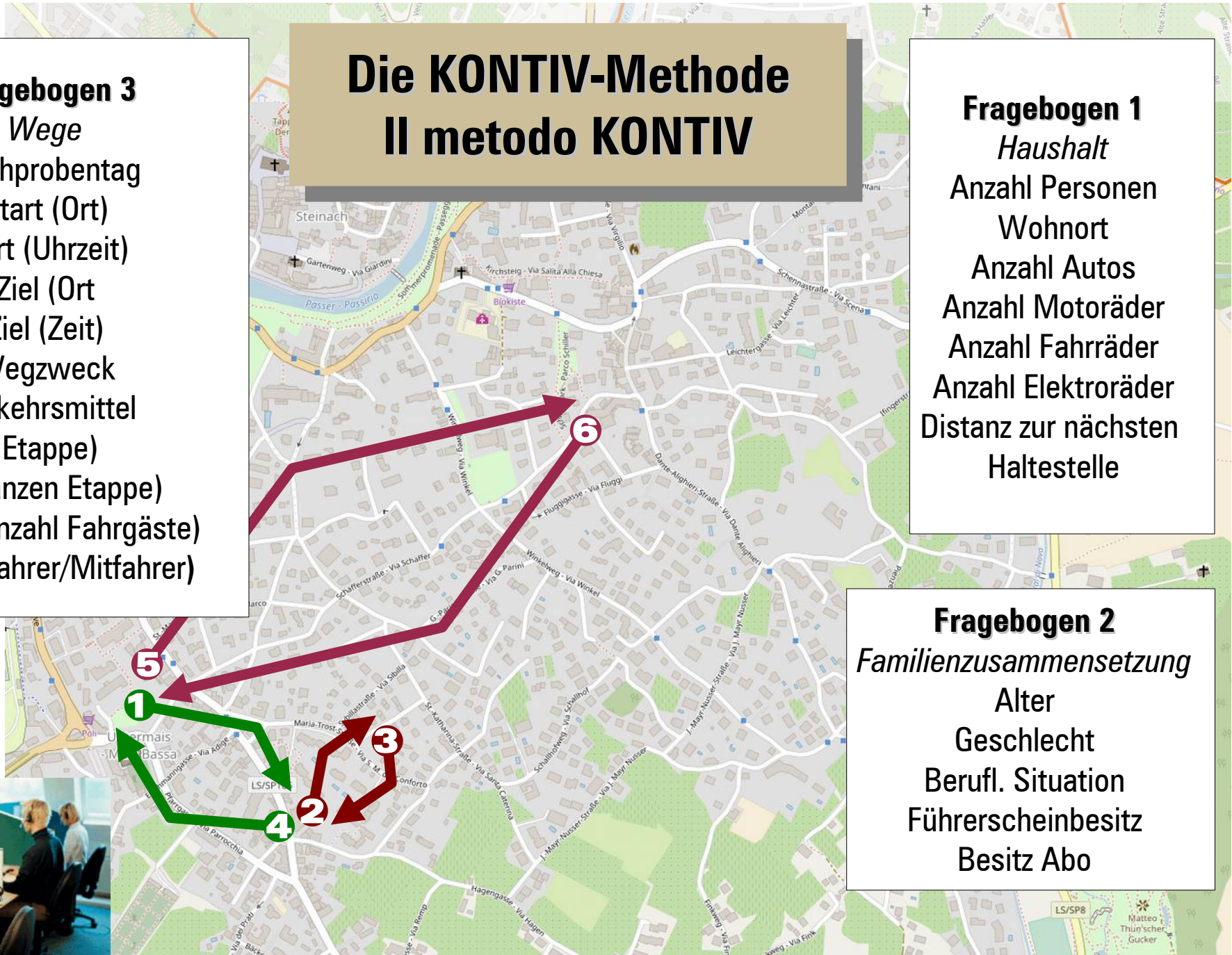
Alter

Geschlecht

Beruf. Situation

Führerscheinbesitz

Besitz Abo



## Obiettivi – Ziele

---

Methode der standardisierten Mobilitätserhebung

- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

### **Der Stellenwert des Fahrrads in Meran**

- **heute**
- in Zukunft

Ausblick

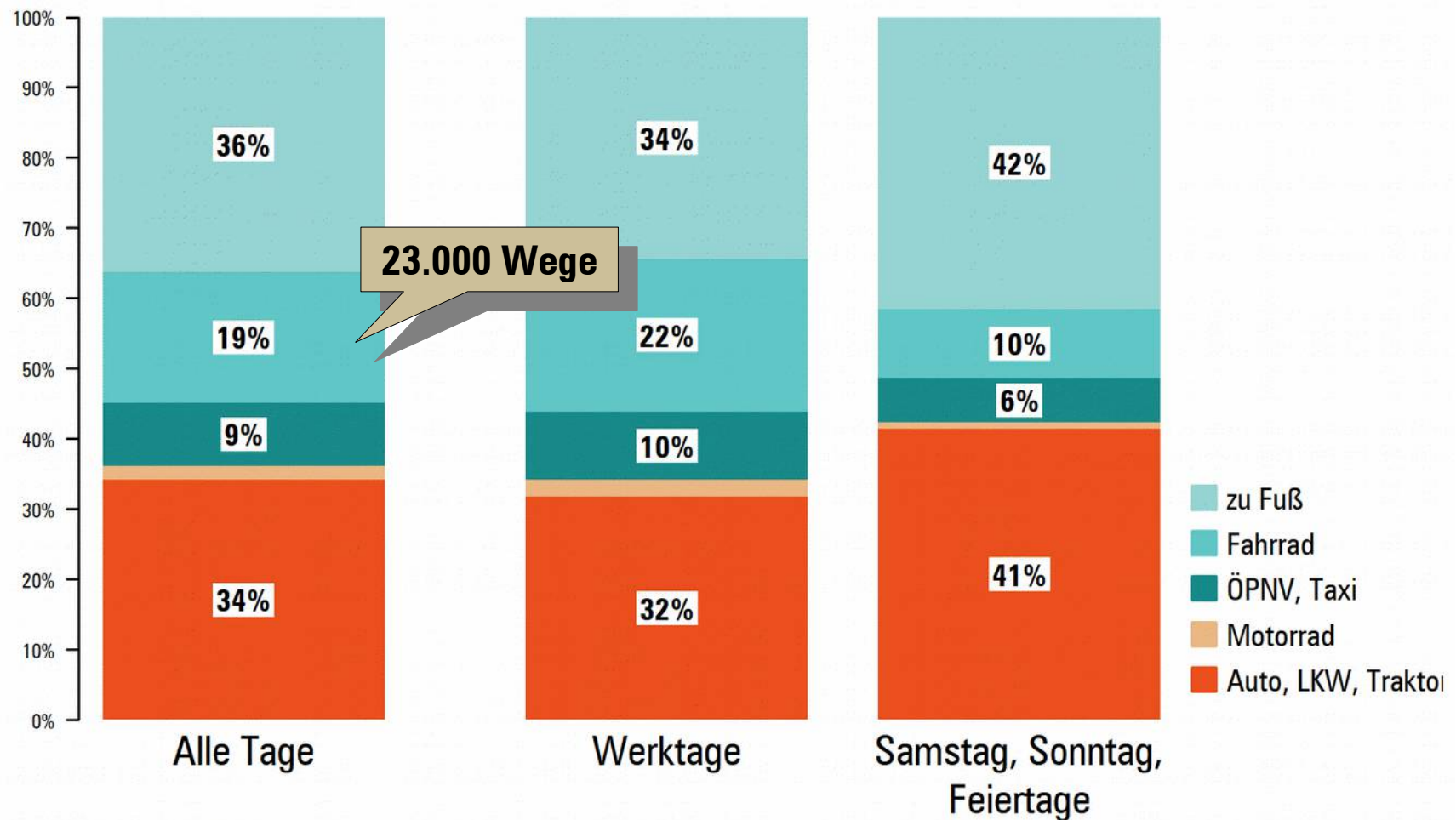
## Indicatori di mobilità – Mobilitätsindikatoren

|                                                             |                                                          |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Popolazione-Einwohner</b>                                | <b>41.170</b>                                            |
| <b>Popolazione-Einwohner 14+</b>                            | <b>35.520</b>                                            |
| <b>Persone mobili – Mobile Personen</b>                     | <b>89%</b><br>(Werktage: 92%, Wochenende: 84%)           |
|                                                             | <b>31.600</b>                                            |
| <b>Spostamenti/giorno e persona<br/>Wege/Tag und Person</b> | <b>3,8</b><br>(Werktage: 4,0, Wochenende: 3,3)           |
|                                                             | <b>120.000 Wege/Tag</b>                                  |
| <b>Distanzen<br/>Distanze</b>                               | <b>26,6 km/Tag</b><br>(Werktage: 23,2, Wochenende: 35,2) |
| <b>Dauer<br/>Durata</b>                                     | <b>1,5h/Tag</b><br>(Werktage: 1,4h, Wochenende: 1,6h)    |

Wege - Spostamenti

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)**  
*nach Wochentag*

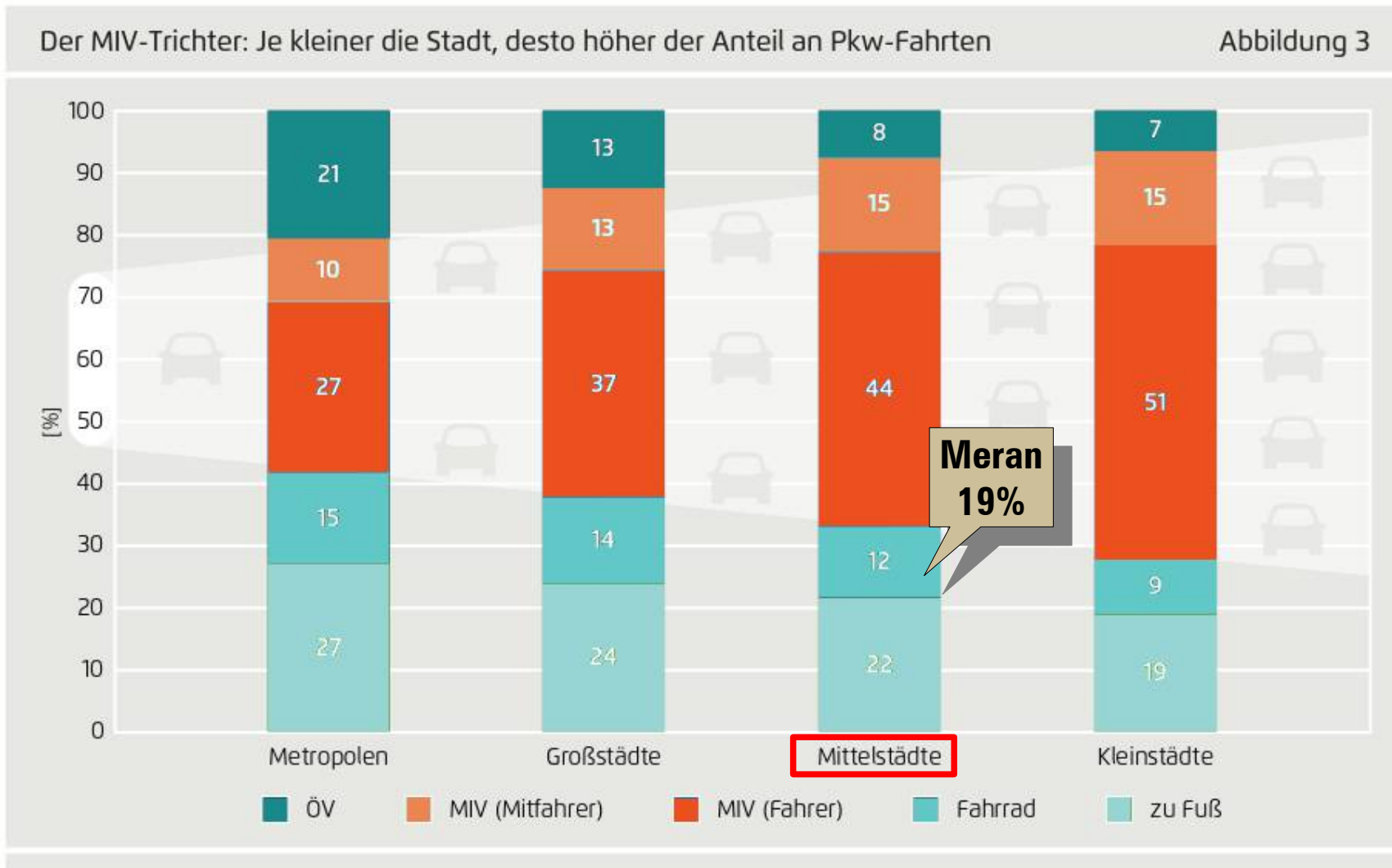


## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege, alle Wochentage: Hauptverkehrsmittel (Modal split)**  
*nach Untersuchungsjahr*

|          | Meran 2021<br>kalte Jahreszeit | Meran 2019<br>warme Jahreszeit | Meran 2017<br>warme Jahreszeit |
|----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Auto     | 34%                            | 39%                            | 37%                            |
| Motorrad | 2%                             | 3%                             | 3%                             |
| ÖPNV     | 9%                             | 9%                             | 9%                             |
| Fahrrad  | 19%                            | 21%                            | 20%                            |
| Fußwege  | 36%                            | 28%                            | 32%                            |

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl



Quelle/Fonte; Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten

## Fazit 1 – conclusioni 1

---

2 von 10 Wegen in Meran werden in Meran mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Die Nutzung des Fahrrades geht in Meran in der kalten Jahreszeit nur unwesentlich zurück.

In Meran spielt das Fahrrad im Vergleich zu ähnlich großen Städten in Deutschland eine wichtigere Rolle.

Ohne das Fahrrad in Meran müssten knapp 23.000 Wege mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Wenn auch nur die Hälfte davon mit dem Auto durchgeführt würde, käme das einem Kollaps des Straßenverkehrs gleich.

## Obiettivi – Ziele

---

Methode der standardisierten Mobilitätserhebung

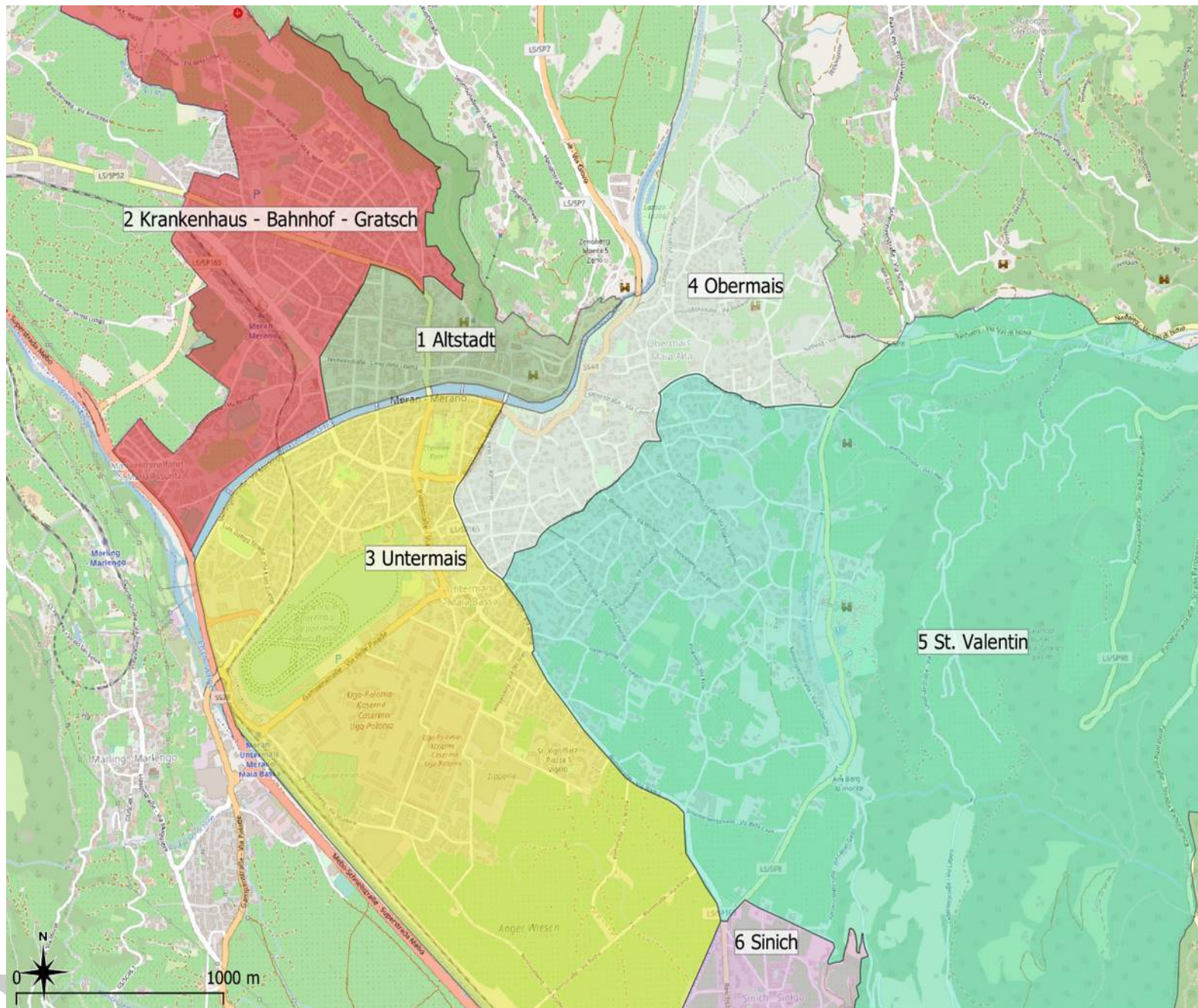
- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

### **Der Stellenwert des Fahrrads in Meran**

- heute
- **in Zukunft**

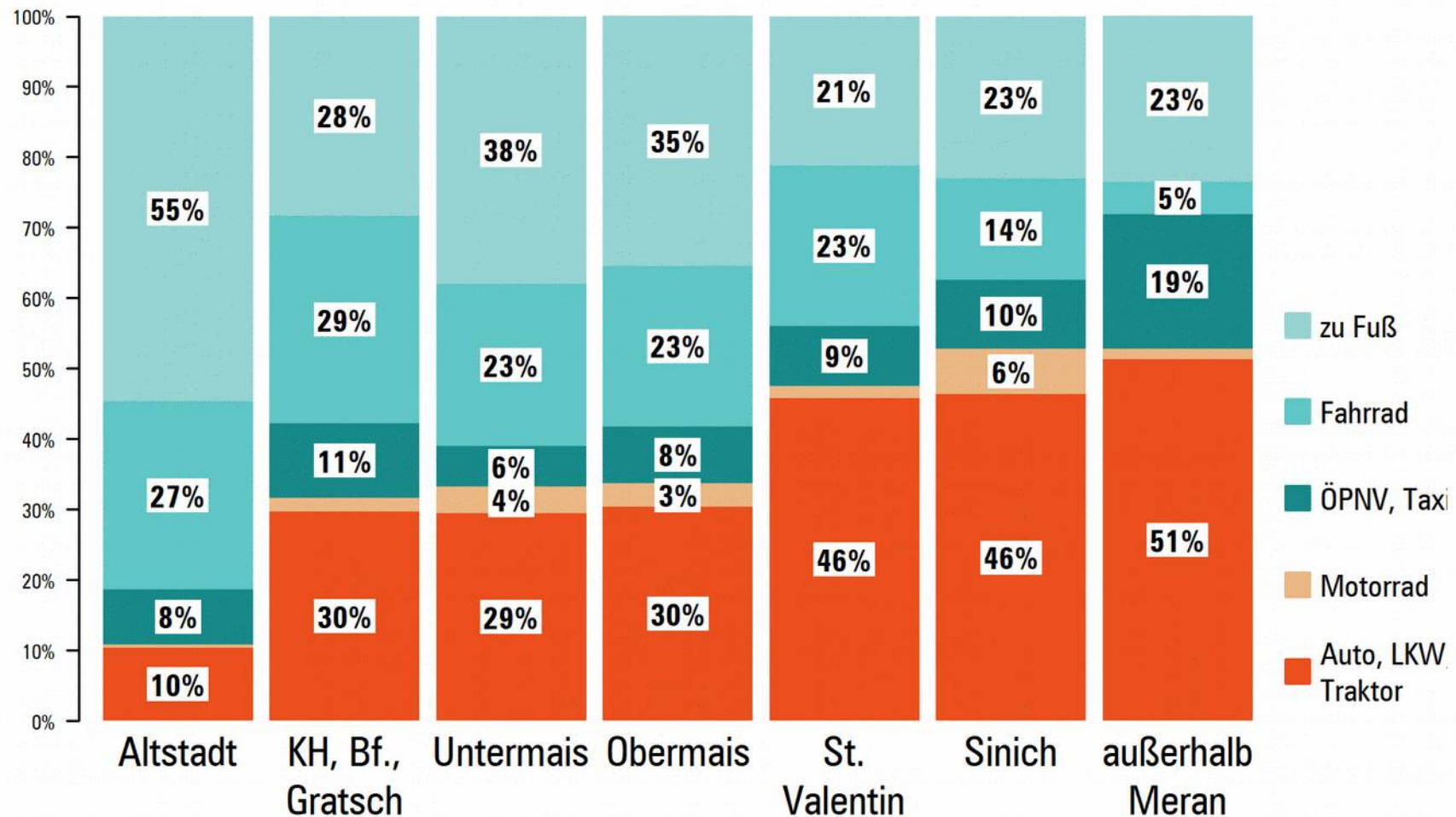
Ausblick

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl



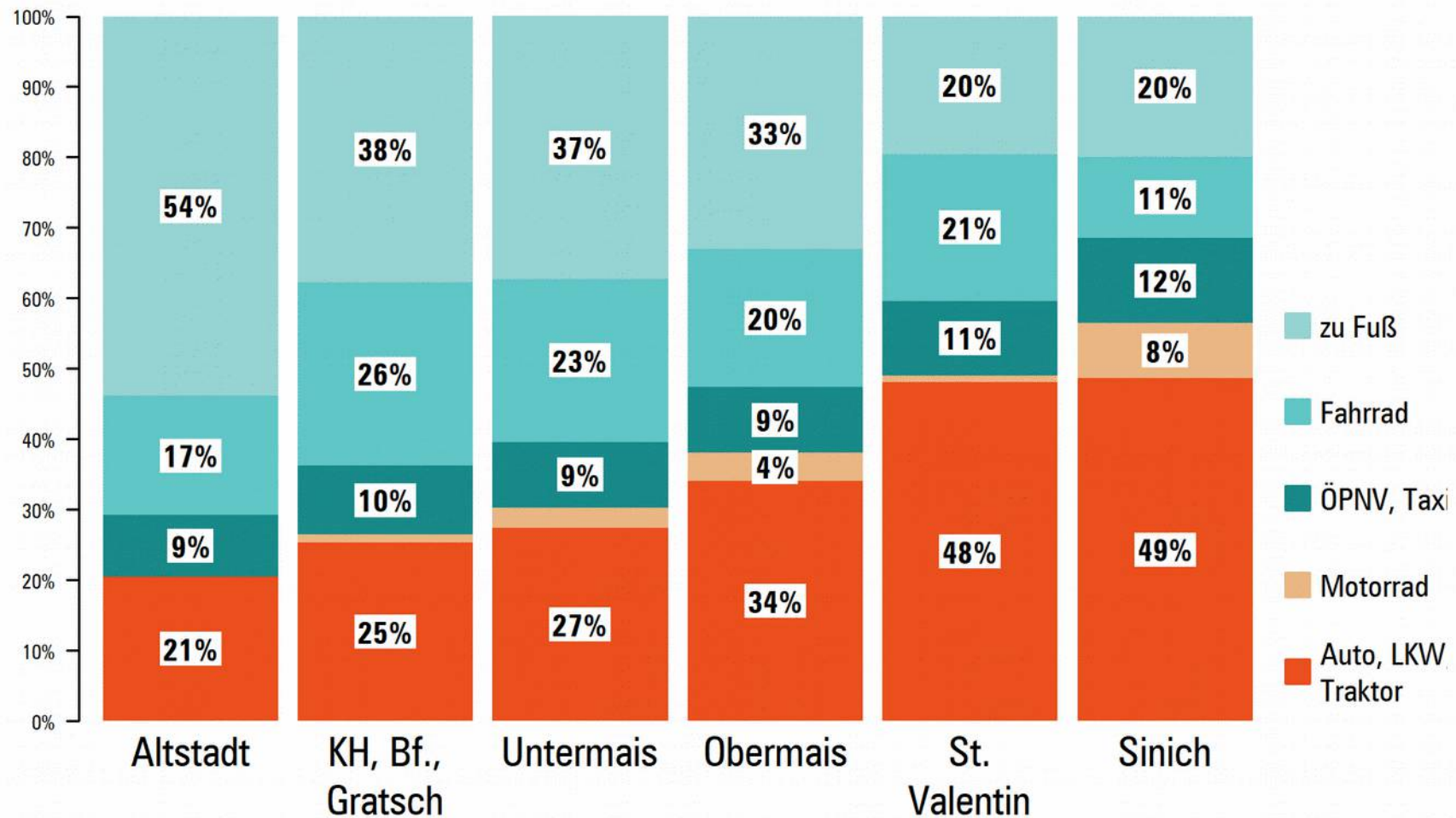
## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)**  
*nach Startort*



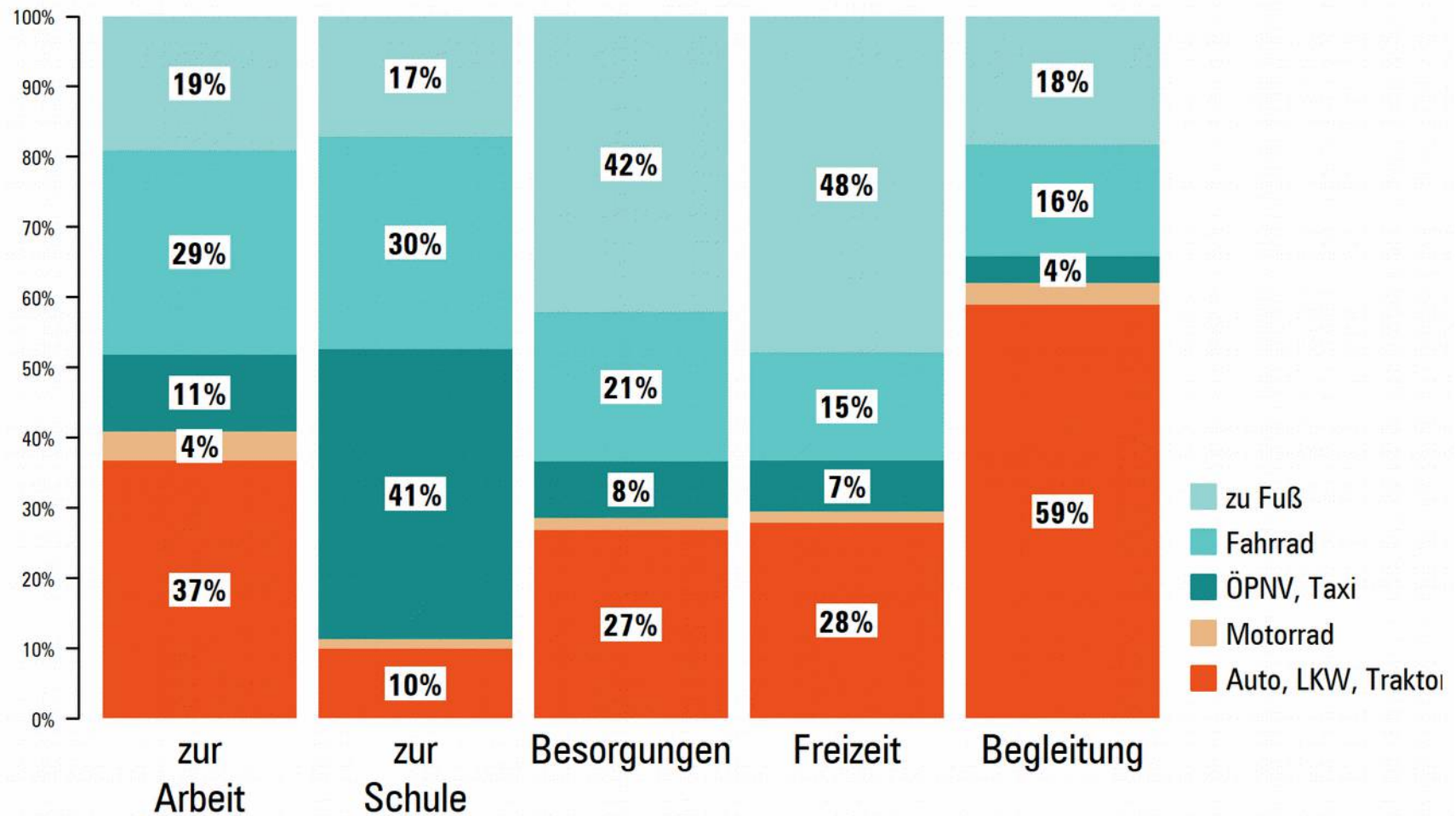
## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)**  
*nach Wohnort*



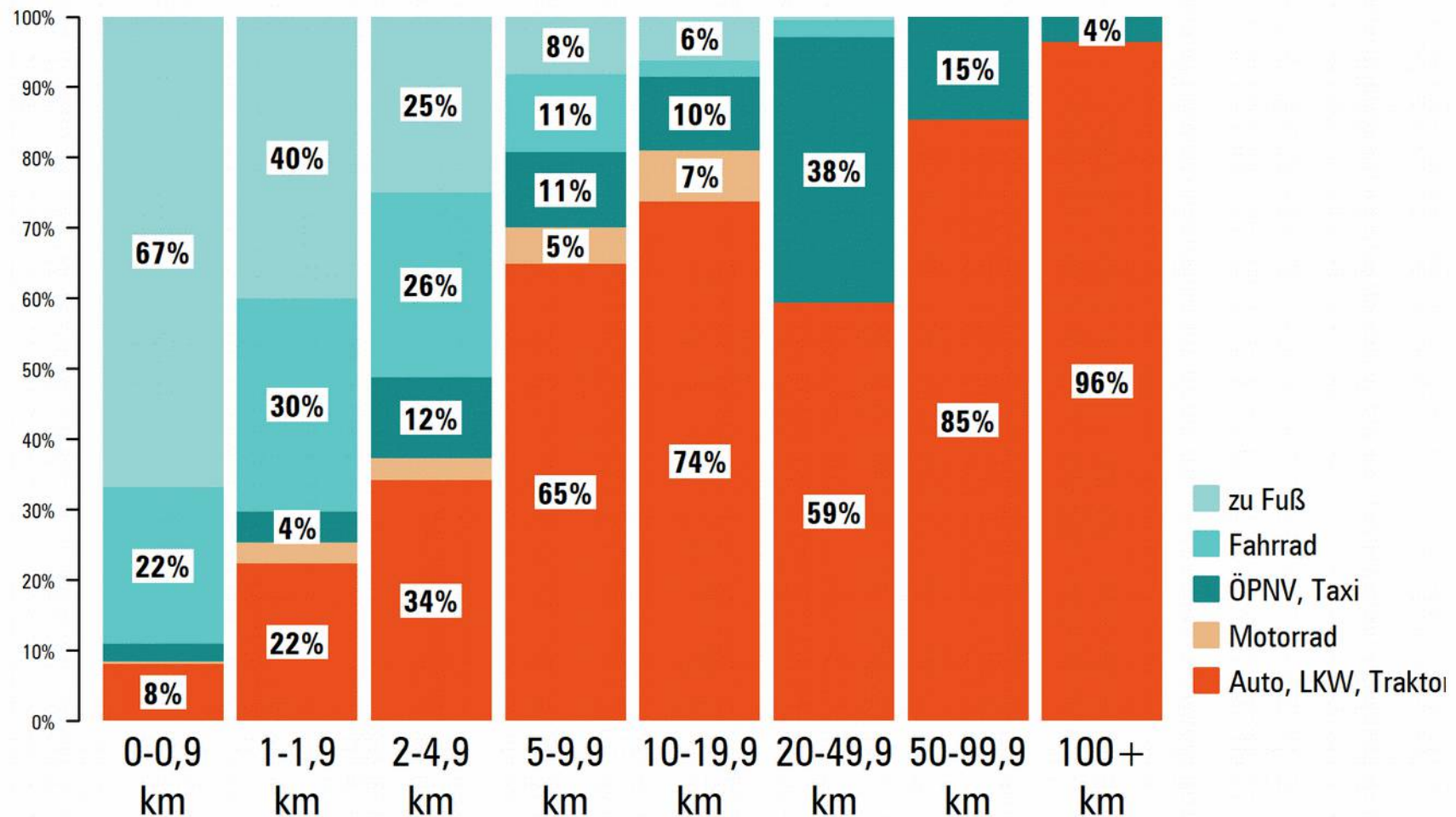
## Scelta mezzo e scopo – Verkehrsmittel und Wegezweck

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Wegezweck**



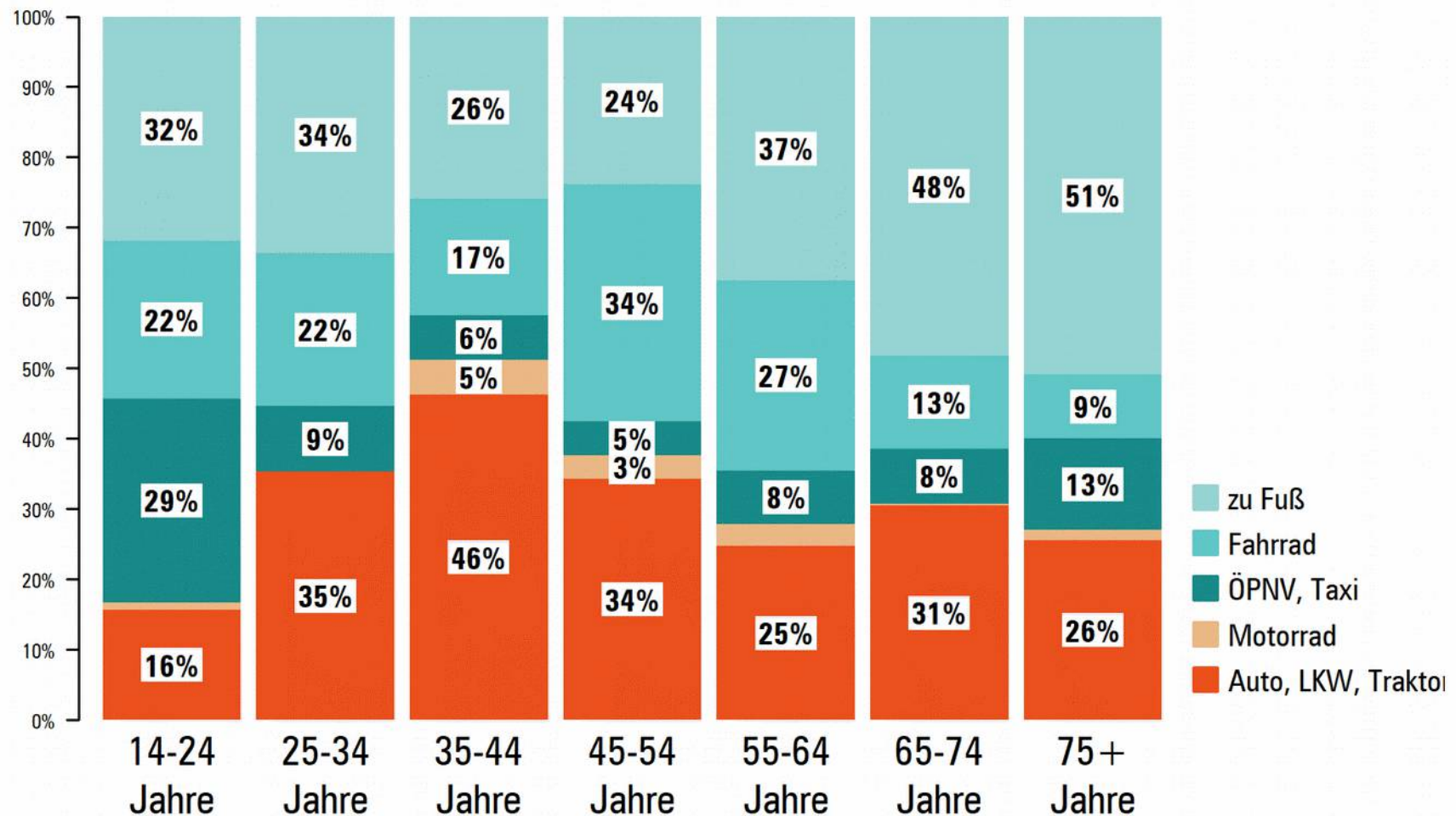
## Scelta mezzo e distanza – Verkehrsmittel und Strecke

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Wegstrecke**



## Scelta mezzo ed età – Verkehrsmittel und Alter

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)**  
*nach Alter*



## Fazit 2 – conclusioni 2

Die Rahmenbedingungen, die sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirken, sind in Meran nicht überall gleich. In bestimmten Zonen werden Fuß- und Radwege gefördert, in anderen Zonen werden Wege mit motorisierten Fahrzeug gefördert.

Auch bei kurzen Wegen ist der Anteil des Autos in Meran noch beträchtlich.

Je nach Zweck ist der motorisierte Anteil der Wege unterschiedlich hoch.

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel aller Altersklassen. Erst in hohem Alter werden Radwege durch Fußwege ersetzt.

## Fragestellungen – quesiti

Welche Rolle spielt das Fahrrad in Meran?

- **Meran würde ohne den Fahrradverkehr kollabieren.**

Sind die Potentiale für das Fahrrad in Meran schon ausgereizt?

- **Das Fahrrad hat in Meran noch weiter Potential (Zonen, Altersgruppen, Wegezwecke)**

Macht es Sinn, (weiter) in Fahrradinfrastrukturen zu investieren?

- **Das Fahrrad bracht so wie die anderen Vektoren Fläche, die in der Stadt begrenzt ist. Dies führt zu Konflikten. Eine bessere Kennzeichnung der Radflächen ist eine Möglichkeit, konfliktarm den Fahrradverkehr zu fördern.**



## **Radverkehr in Meran im Lichte der Erhebung des Mobilitätsverhalten 2021**

Ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu  
Mobilitätsverhalten in der Stadtgemeinde Meran

Helmuth Pörnbacher



STADTGEMEINDE MERAN  
COMUNE DI MERANO



---

Helmuth Pörnbacher (2022): Das Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen in Meran – Erhebung 2021. Ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zu Mobilitätsverhalten in der Stadtgemeinde Meran. Bozen: apollis.

Projektnummer: 1052

Projektleitung: Helmuth Pörnbacher

Team: Markus Dörflinger, Helmuth Pörnbacher

Bozen 2022.

## Fragestellungen – quesiti

### Stellenwert des Fahrrades für die Alltagsmobilität in Meran

- Welche Rolle spielt das Fahrrad in Meran?
- Sind die Potentiale für das Fahrrad in Meran schon ausgereizt?
- Macht es Sinn, (weiter) in Fahrradinfrastrukturen zu investieren?

## Übersicht – panoramica

### **Methode der standardisierten Mobilitätshebung**

- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

Der Stellenwert des Fahrrads in Meran

Ausblick

## Metodo – Methode

KONTIV-Design

Telefonische Stichprobenerhebung

Bezugspopulation: Meran, ansässige Bevölkerung ab 14 Jahren

Zeitlich 2 Unterstichproben: Werktage (Mo-Fr) und  
Wochenenden/Feiertagen

764 Familien mit 1.368 Personen

Vergleich mit den Erhebungen aus 2017 und 2019

Für die Untersuchung wurden aus dem Melderegister der Gemeinde Meran insgesamt 4.000 Familien nach einem Zufallsverfahren ausgewählt und postalisch kontaktiert. Die Haushalte wurden gebeten, sich an der Untersuchung zu beteiligen und eine Telefonnummer mitzuteilen. Zusätzlich wurden 2 weitere *frames* für die Integration der Stichprobe verwendet: das amtliche Telefonbuch (1.065 Adressen) und das **apollis**-Panel (182 Adressen).

Zwischen dem 22.10.2021 und dem 14.12.2021 wurden insgesamt 1.640 Familien aus dem oben beschriebenen Adresspool telefonisch kontaktiert und um ihre Mitarbeit gebeten. 764 Familien wurden schlussendlich in die Analyse aufgenommen, weil der grid fehlerfrei und vollständig registriert war, das Haushaltsinterview vorlag und mindestens für eine Person auch das Bewegungsinterview erfasst war (inkl. jenen Personen, die am Stichtag das Haus nicht verlassen hatten).

In diesen Haushalten wurden insgesamt 1.097 Personen zu ihren Wegen befragt, incl. der nicht-mobilen Personen. Weiteren 635 Personen wurde das Zusatzinterview vorgelegt.

**Fragebogen 3**  
*Wege*  
Stichprobentag  
Start (Ort)  
Start (Uhrzeit)  
Ziel (Ort)  
Ziel (Zeit)  
Wegzweck  
Verkehrsmittel  
(Etappe)  
(Distanzen Etappe)  
(Auto: Anzahl Fahrgäste)  
(Auto: Fahrer/Mitfahrer)

**Die KONTIV-Methode**  
**Il metodo KONTIV**

**Fragebogen 1**  
*Haushalt*  
Anzahl Personen  
Wohnort  
Anzahl Autos  
Anzahl Motorräder  
Anzahl Fahrräder  
Anzahl Elektroräder  
Distanz zur nächsten Haltestelle

**Fragebogen 2**  
*Familienzusammensetzung*  
Alter  
Geschlecht  
Berufl. Situation  
Führerscheinbesitz  
Besitz Abo

apollis

5/20

Das Bewegungsinterview erfasst für den Stichprobentag alle Außer-Haus-Bewegungen nach Startzeit, Startort, Wegzweck, Zielort, Zielzeit und verwendete Verkehrsmittel. Teile eines Weges, die mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt werden, werden als Etappen bezeichnet: für diese wird die Distanz registriert, wenn die Etappe motorisiert ist, auch die Anzahl Personen an Bord und wer das Fahrzeug lenkt.

Das Ziel des ersten Weges ist immer der Startort des Folgeweges.

## Obiettivi – Ziele

Methode der standardisierten Mobilitätserhebung

- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

**Der Stellenwert des Fahrrads in Meran**

- **heute**
- in Zukunft

Ausblick

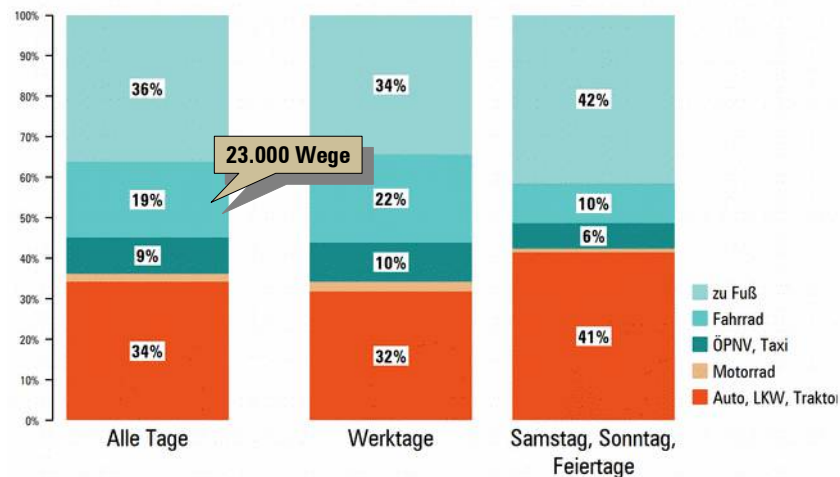
## Indicatori di mobilità – Mobilitätsindikatoren

|                                                     |                                                  |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Popolazione-Einwohner                               | 41.170                                           |
| Popolazione-Einwohner 14+                           | 35.520                                           |
| Persone mobili – Mobile Personen                    | 89%<br>(Werktag: 92%, Wochenende: 84%)           |
|                                                     | 31.600                                           |
| Spostamenti/giorno e persona<br>Wege/Tag und Person | 3,8<br>(Werktag: 4,0, Wochenende: 3,3)           |
|                                                     | 120.000 Wege/Tag                                 |
| Distanze<br>Distanzen                               | 26,6 km/Tag<br>(Werktag: 23,2, Wochenende: 35,2) |
| Dauer<br>Durata                                     | 1,5h/Tag<br>(Werktag: 1,4h, Wochenende: 1,6h)    |

Wege - Spostamenti

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)**  
nach Wochentag



Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das Hauptverkehrsmittel dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird also der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

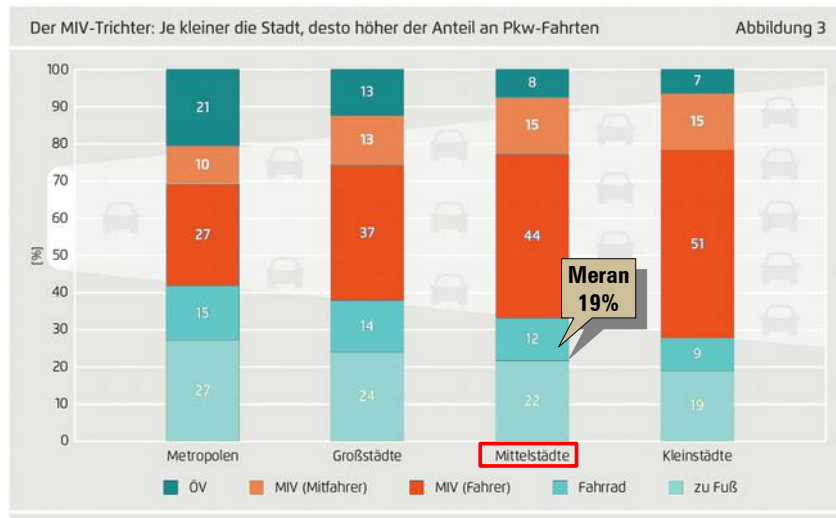
## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

**Alle Wege, alle Wochentage: Hauptverkehrsmittel (Modal split)**  
nach Untersuchungsjahr

|          | Meran 2021<br>kalte Jahreszeit | Meran 2019<br>warme Jahreszeit | Meran 2017<br>warme Jahreszeit |
|----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Auto     | 34%                            | 39%                            | 37%                            |
| Motorrad | 2%                             | 3%                             | 3%                             |
| ÖPNV     | 9%                             | 9%                             | 9%                             |
| Fahrrad  | 19%                            | 21%                            | 20%                            |
| Fußwege  | 36%                            | 28%                            | 32%                            |

Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das Hauptverkehrsmittel dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl



Quelle/Fonte; Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten

## Fazit 1 – conclusioni 1

2 von 10 Wegen in Meran werden in Meran mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Die Nutzung des Fahrrades geht in Meran in der kalten Jahreszeit nur unwesentlich zurück.

In Meran spielt das Fahrrad im Vergleich zu ähnlich großen Städten in Deutschland eine wichtigere Rolle.

Ohne das Fahrrad in Meran müssten knapp 23.000 Wege mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Wenn auch nur die Hälfte davon mit dem Auto durchgeführt würde, käme das einem Kollaps des Straßenverkehrs gleich.

## Obiettivi – Ziele

---

Methode der standardisierten Mobilitätserhebung

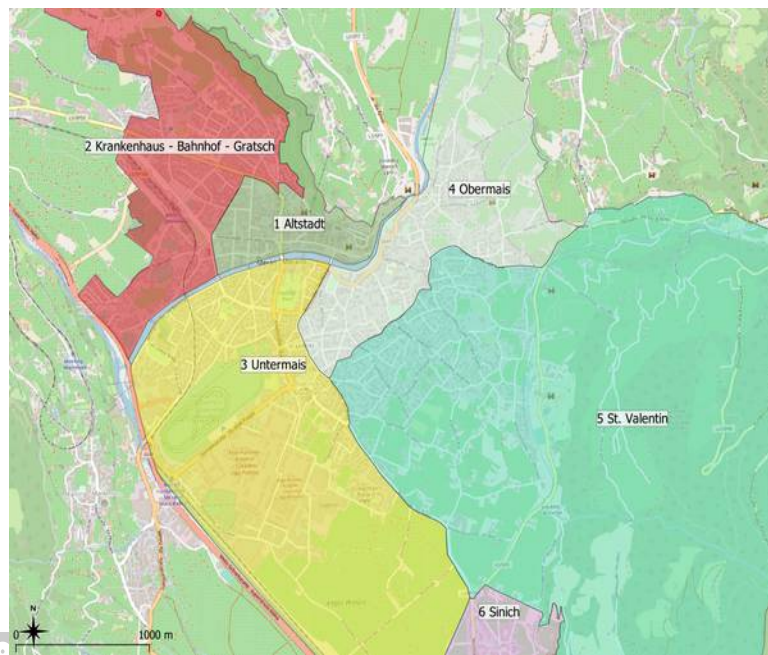
- Mobilität als Ausdruck eines Bedürfnisses
- Fokus auf dieses Bedürfnis

**Der Stellenwert des Fahrrads in Meran**

- heute
- **in Zukunft**

Ausblick

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl



13/20

Die räumliche Erfassung der Bewegungen erfolgt je nach Gemeinde auf einer von 4 Ebenen, so wie es in der folgenden Tabelle angegeben ist:

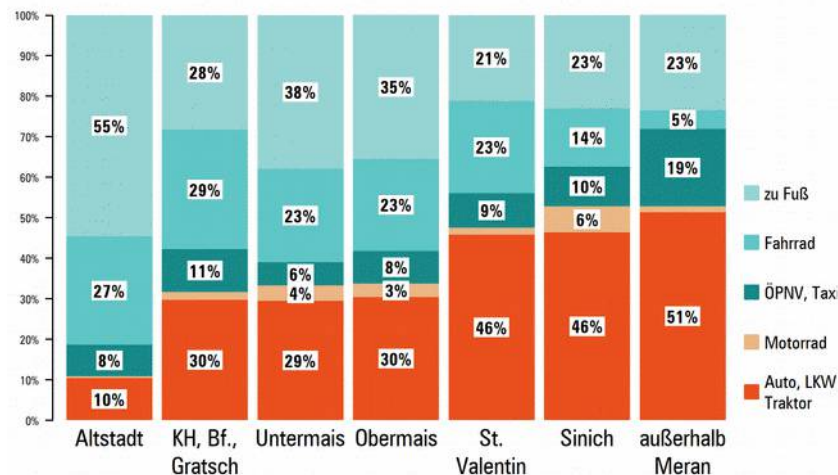
|               | <b>Auflösung</b> |         |                   |                       |                           |
|---------------|------------------|---------|-------------------|-----------------------|---------------------------|
| <b>Niveau</b> | Aus-<br>land     | Italien | Provinz<br>Trient | Provinz Bo-<br>zen    | Bozen, Me-<br>ran, Brixen |
| <b>L1</b>     | -                | Provinz | Provinz           | Provinz               | Provinz                   |
| <b>L2</b>     |                  | -       | Gemeinde          | Gemeinde              | Gemeinde                  |
| <b>L3</b>     |                  | -       |                   | Zonen/Frak-<br>tionen | Zonen/Frakti-<br>onen     |
| <b>L4</b>     |                  | -       |                   |                       | Straßen/Un-<br>terstraßen |

In Meran werden von den Interviewern die Wege auf Straßenniveau erfasst. Einige Straßen, die über vorab festgelegte Zonen hinweg gehen, wurden in mehrere Teile geteilt.

Bei der Zoneneinteilung wurden die Stadtteilnamen Unter- und Obermais verwendet, obwohl dies nicht der Einteilung nach Stadtteilen entspricht.

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Startort

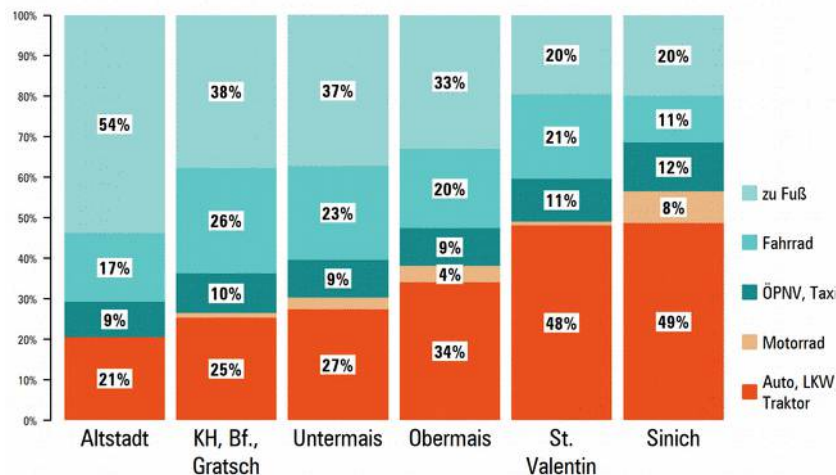


Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das **Hauptverkehrsmittel** dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

Nachdem der Start eines Weges in der Regel das Ziel des Vorläuferweges ist, unterscheiden sich die räumlichen Analysen nicht wesentlich, wenn man die Startorte oder die Zielorte betrachtet.

## Scelta del mezzo – Verkehrsmittelwahl

Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Wohnort

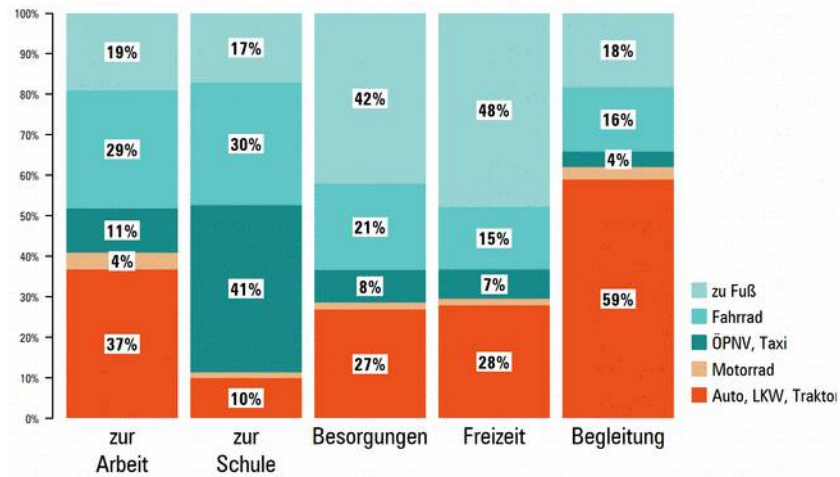


Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das **Hauptverkehrsmittel** dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

Die räumliche Analyse kann im Prinzip drei Merkmale heranziehen: den Startort der Wege, den Zielort der Wege und den Wohnort der befragten Personen, die dann natürlich oft Wege zurücklegen, die die eigene Wohnzone betreffen, aber nicht nur.

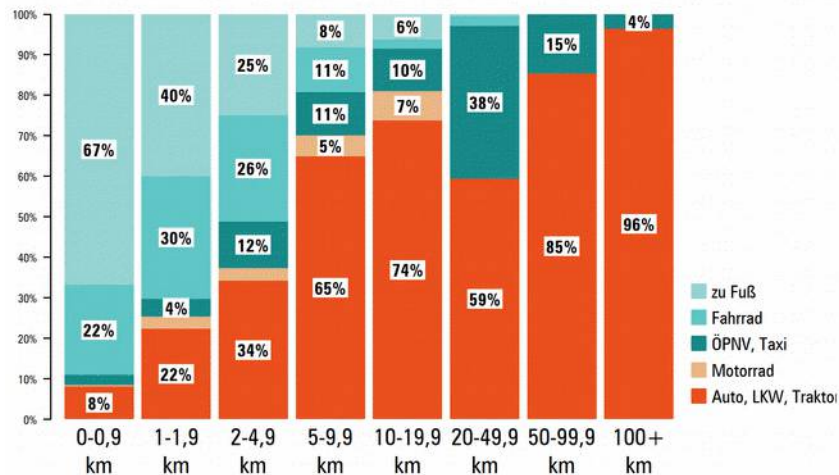
## Scelta mezzo e scopo – Verkehrsmittel und Wegezweck

**Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Wegezweck**



## Scelta mezzo e distanza – Verkehrsmittel und Strecke

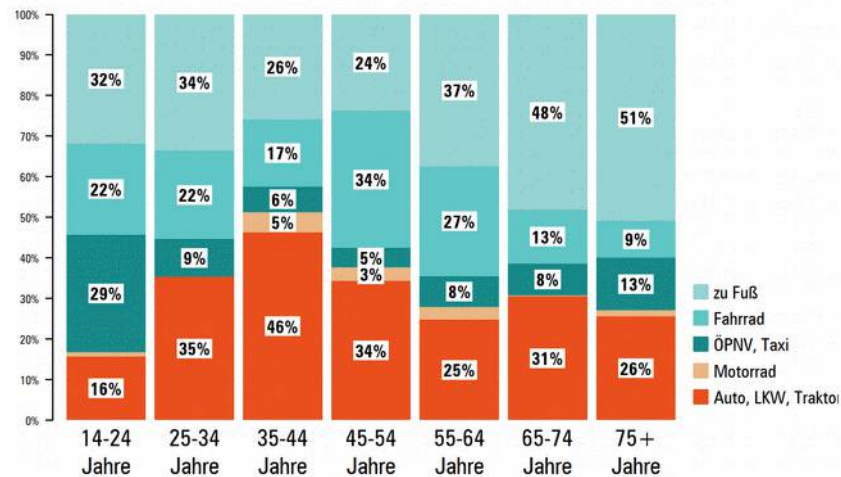
Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Wegstrecke



Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das **Hauptverkehrsmittel** dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

## Scelta mezzo ed età – Verkehrsmittel und Alter

Alle Wege an Werktagen: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)  
nach Alter



Werden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von den Etappen dieses Weges. Das **Hauptverkehrsmittel** dieses Weges wird durch eine einfache Prioritätenliste festgelegt: öffentliches Verkehrsmittel-motorisierter Individualverkehr-nichtmotorisierter Verkehr. Bei einem Weg mit einer Autoetappe, einer Etappe mit Bus und einem Fußweg wird als der Bus zum Hauptverkehrsmittel. Der Modal split beschreibt die Aufteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel.

## Fazit 2 – conclusioni 2

Die Rahmenbedingungen, die sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirken, sind in Meran nicht überall gleich. In bestimmten Zonen werden Fuß- und Radwege gefördert, in anderen Zonen werden Wege mit motorisierten Fahrzeug gefördert.

Auch bei kurzen Wegen ist der Anteil des Autos in Meran noch beträchtlich.

Je nach Zweck ist der motorisierte Anteil der Wege unterschiedlich hoch.

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel aller Altersklassen. Erst in hohem Alter werden Radwege durch Fußwege ersetzt.

## Fragestellungen – quesiti

Welche Rolle spielt das Fahrrad in Meran?

- **Meran würde ohne den Fahrradverkehr kollabieren.**

Sind die Potentiale für das Fahrrad in Meran schon ausgereizt?

- **Das Fahrrad hat in Meran noch weiter Potential (Zonen, Altersgruppen, Wegezwecke)**

Macht es Sinn, (weiter) in Fahrradinfrastrukturen zu investieren?

- **Das Fahrrad braucht so wie die anderen Vektoren Fläche, die in der Stadt begrenzt ist. Dies führt zu Konflikten. Eine bessere Kennzeichnung der Radflächen ist eine Möglichkeit, konfliktarm den Fahrradverkehr zu fördern.**