



Arbeitsgruppe für
regionale Struktur- und
Umweltforschung GmbH



Nutzung alternativer Mobilitätsangebote – „Nur“ eine Frage der Bereitstellung?

Ergebnisse einer Umfrage aus dem Zeitraum 05/2019 bis 06/2019 im
Quartier NeuDonnderschwee

Inhalt von: Ernst Schäfer, Franziska Peter & Ulrich Scheele

Hintergrund zur Befragung

Hintergrund der Befragung



**Mobilität und öffentlicher Raum
Heute**



Zukunft?

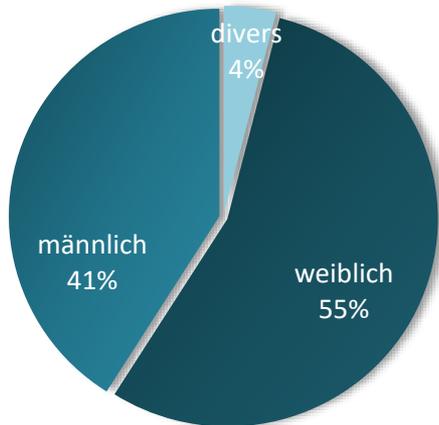
**Situation nach der Umstellung
auf E-Mobilität?**

Hintergrund der Befragung

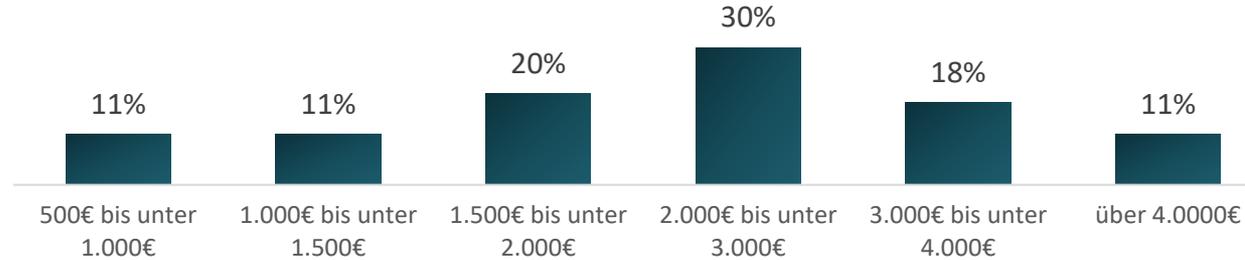
- **Überprüfung der Zusammenhänge zwischen Milieu-Zugehörigkeit sowie Einkommen und dem Mobilitätsverhalten**
- **Schaffung von Erkenntnissen für das ENaQ-Projekt auf dem Fliegerhorst**
- **Schaffung von Erkenntnissen für NeuDonnerschwee**
- **Schaffung von Erkenntnissen für die Stadt allgemein**
- **Entwicklung und Durchführung der Befragung in Zusammenarbeit mit „NeuDonnerschwee“ verbindet und einer Bachelor-Studentin der UOL (Franziska Peter)**

Zusammensetzung der Stichprobe (n=75)

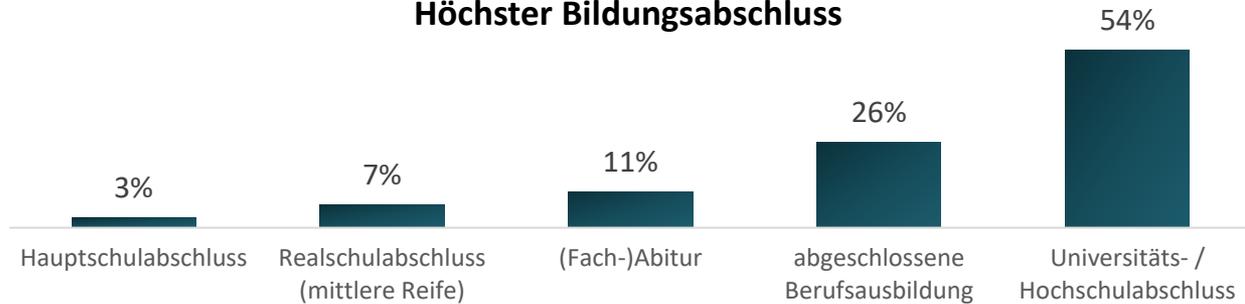
Geschlecht



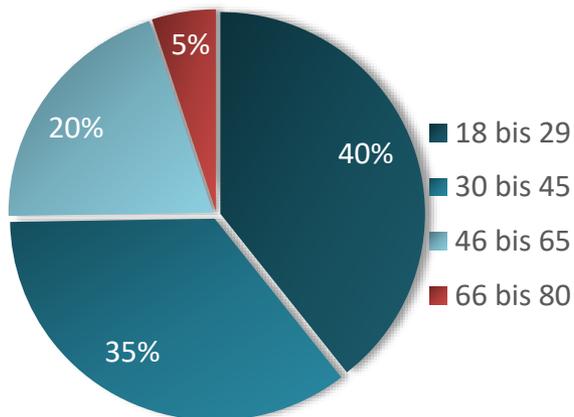
Monatliches Nettoeinkommen



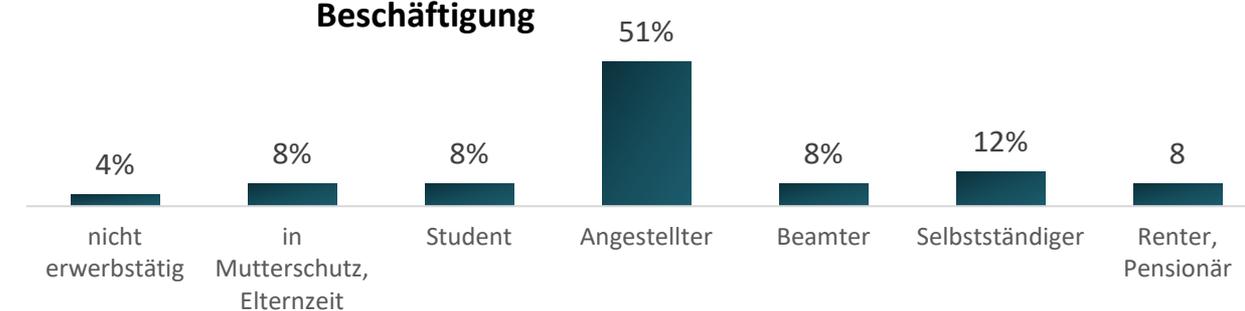
Höchster Bildungsabschluss



Alter

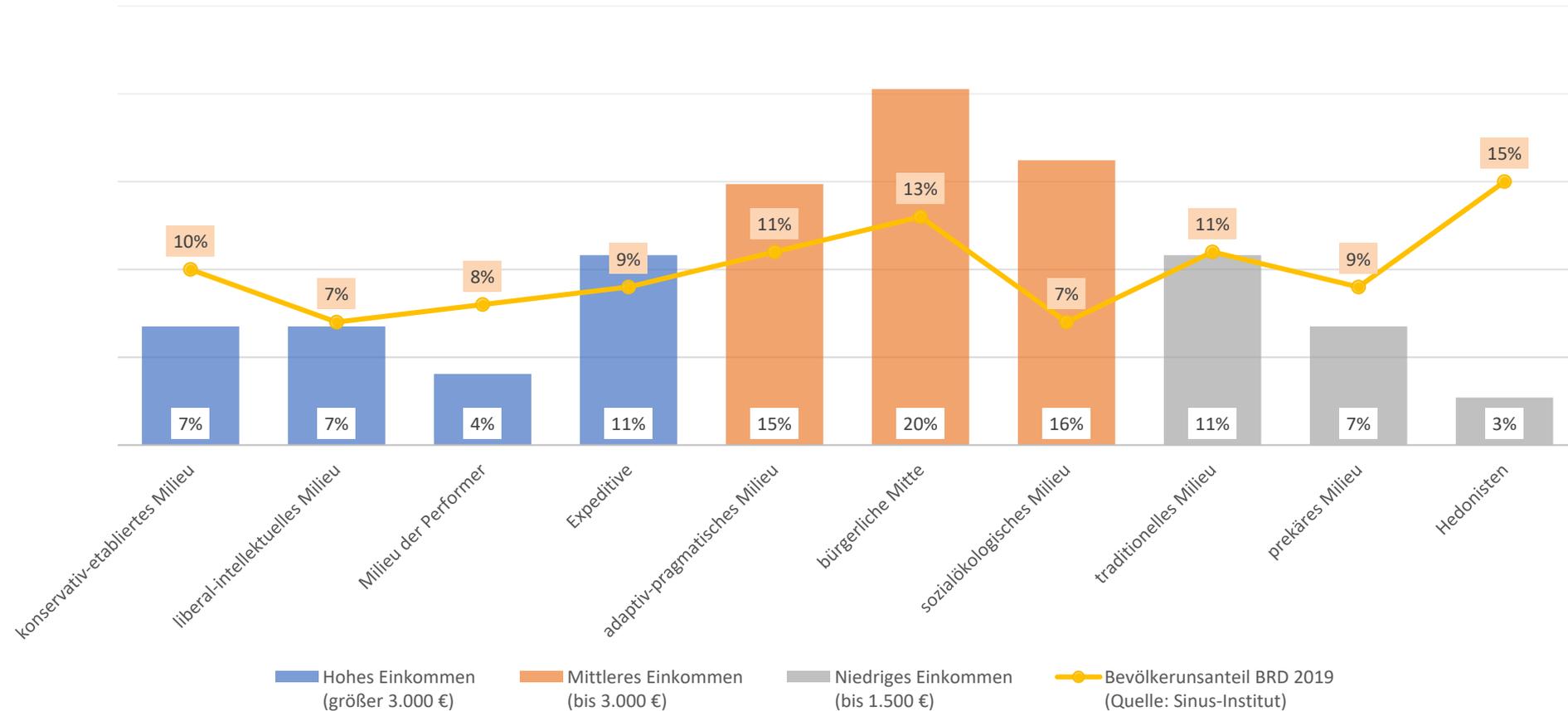


Beschäftigung



Zusammensetzung der Stichprobe (n=75)

VERTEILUNG DER UNTERSCHIEDLICHEN MILIEUS IM QUARTIER UND AUF BUNDESEBENE



Beschreibung der Sinus-Milieus: https://www.sinus-institut.de/fileadmin/user_data/sinus-institut/Bilder/Sinus-Milieus_092018/2018-09-18_Sinus-Milieus_Website_Ueberblick_slide.pdf

Mobilitätsgewohnheiten

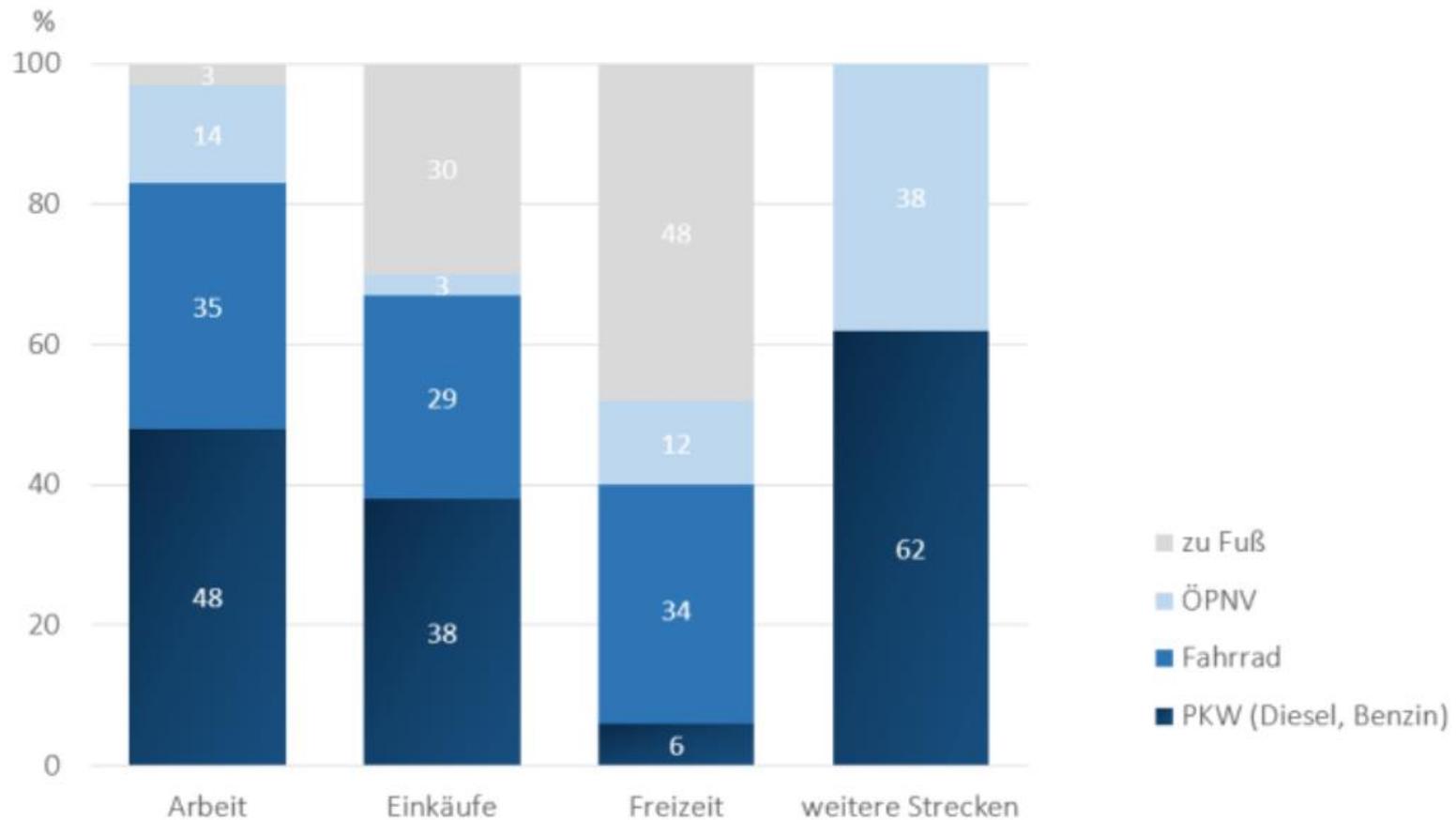
Betrachtung des Gesamtquartiers

Modalsplit der Teilnehmer*innen der Befragung (rot eingerahmt = Hauptnutzungshäufigkeit)

	täglich	mehrmals in der Woche	mehrmals im Monat	selten	nie
Konventionelle Angebote					
PKW (Diesel, Benzin)	27%	32%	14%	18%	9%
Taxi	0%	0%	4%	50%	46%
Motorrad	0%	1%	0%	1%	97%
Moped / Roller (Benzin)	0%	0%	1%	1%	97%
Fahrrad	43%	24%	20%	5%	7%
zu Fuß	46%	28%	12%	7%	7%
Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Bahn)	7%	9%	28%	31%	24%
Sharing Angebote					
Car-Sharing	0%	0%	0%	16%	84%
Fahrgemeinschaft / Mitfahrgelegenheit	1%	7%	8%	30%	54%
Bike-Sharing	0%	1%	0%	5%	93%
Lastenrad-Sharing	0%	1%	1%	7%	91%
Alternative Angebote					
PKW (Batterie)	0%	1%	0%	3%	96%
PKW (Wasserstoff)	0%	0%	0%	0%	100%
Moped / Roller (elektrisch)	0%	0%	0%	1%	99%
E-Bike / Pedelec	3%	0%	1%	4%	92%
Lastenrad	1%	1%	1%	0%	96%

Überwiegende Verwendung der Mobilitätsformen

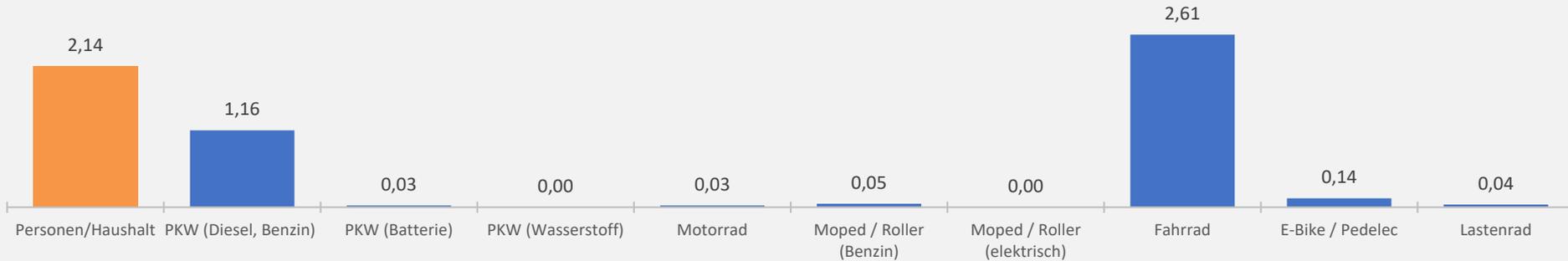
Für welchen Zweck nutzen Sie die Mobilitätsformen? (Offene Frage, Mehrfachnennungen möglich)



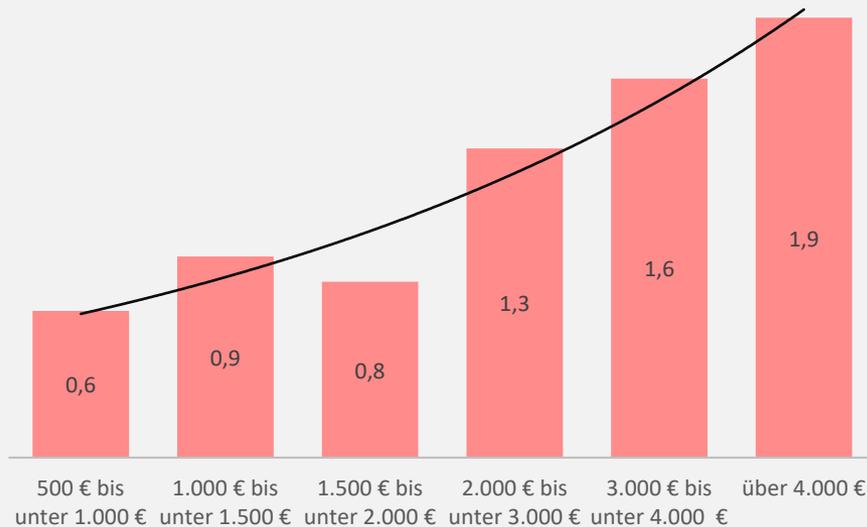
Quelle: Peter (2019)

Fahrzeugflotte und PKW Anteil im Quartier

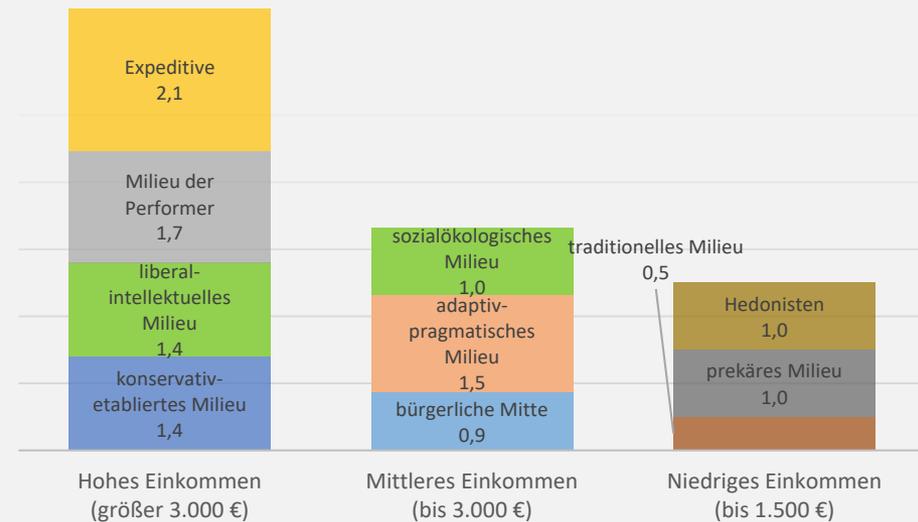
ANZAHL DER PERSONEN UND FAHRZEUGE PRO HAUSHALT



ANZAHL PKW (ALLE ARTEN) PRO HAUSHALT IN ABHÄNGIGKEIT DER EINKOMMENSKATEGORIE

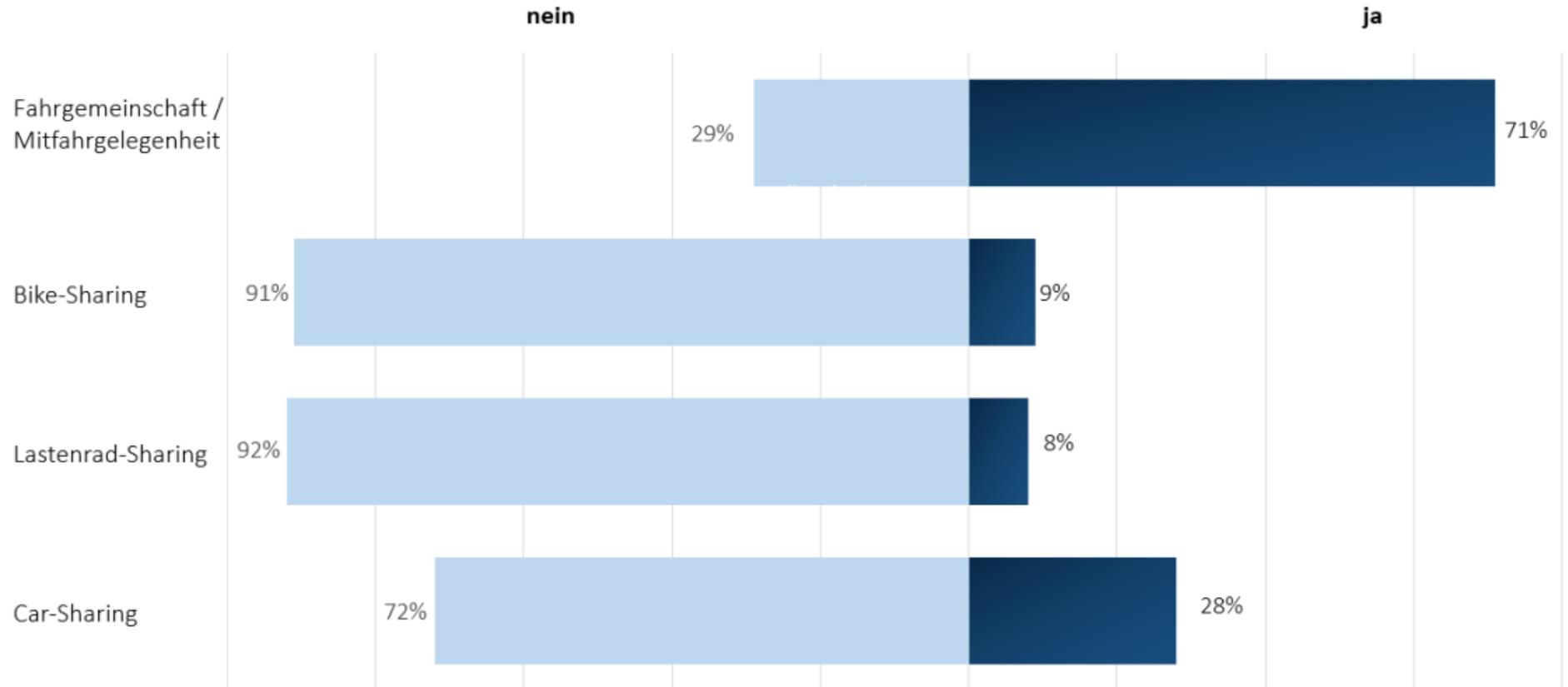


ANZAHL PKW (ALLE ARTEN) PRO HAUSHALT IN ABHÄNGIGKEIT DER MILIEUZUGEHÖRIGKEIT



Nutzung von Sharing-Angeboten durch die Quartiersbewohner

Haben Sie bereits die folgenden Sharing-Angebote genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

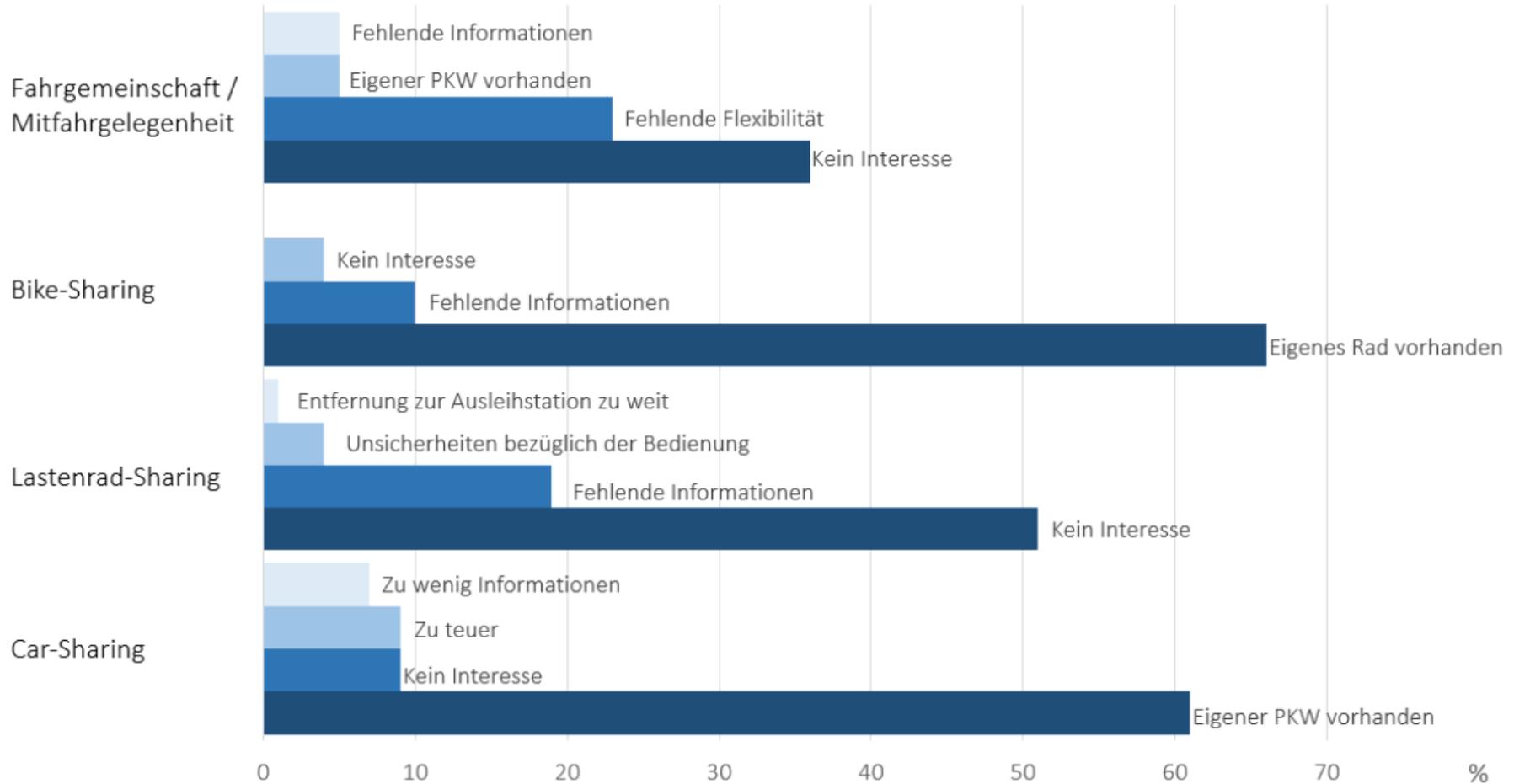


Quelle: Peter (2019)

Gründe für die Nicht-Nutzung von Sharing-Angeboten

Nein, weil:

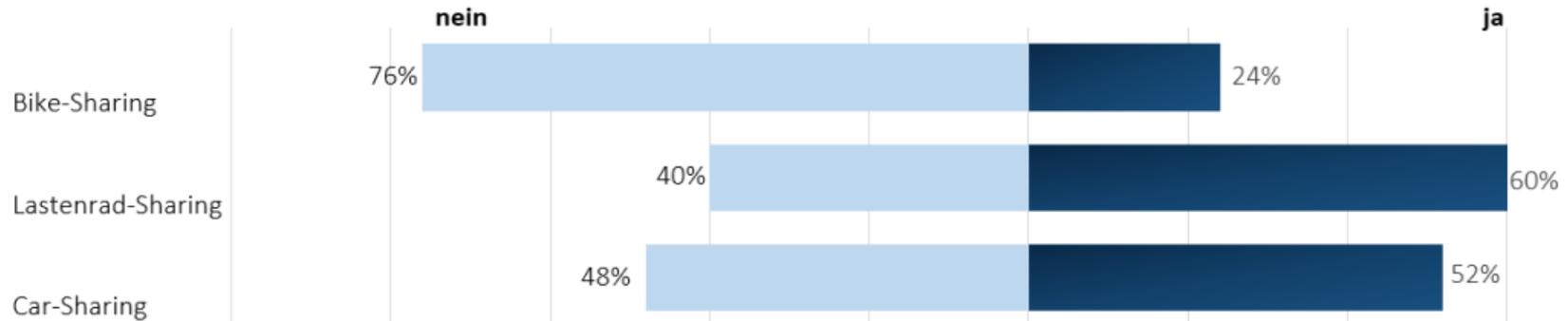
(Offene Antwortmöglichkeiten, Mehrfachnennungen möglich)



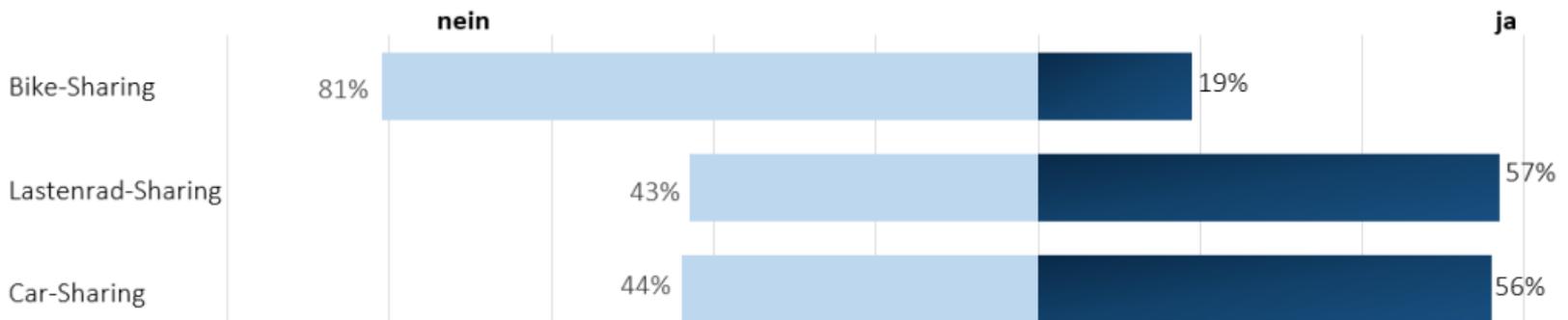
Quelle: Peter (2019)

Potentielle Nutzung von Sharing-Angeboten

Können Sie sich vorstellen, die folgenden Sharing-Angebote in Zukunft zu nutzen? (Mehrfachnennungen möglich)



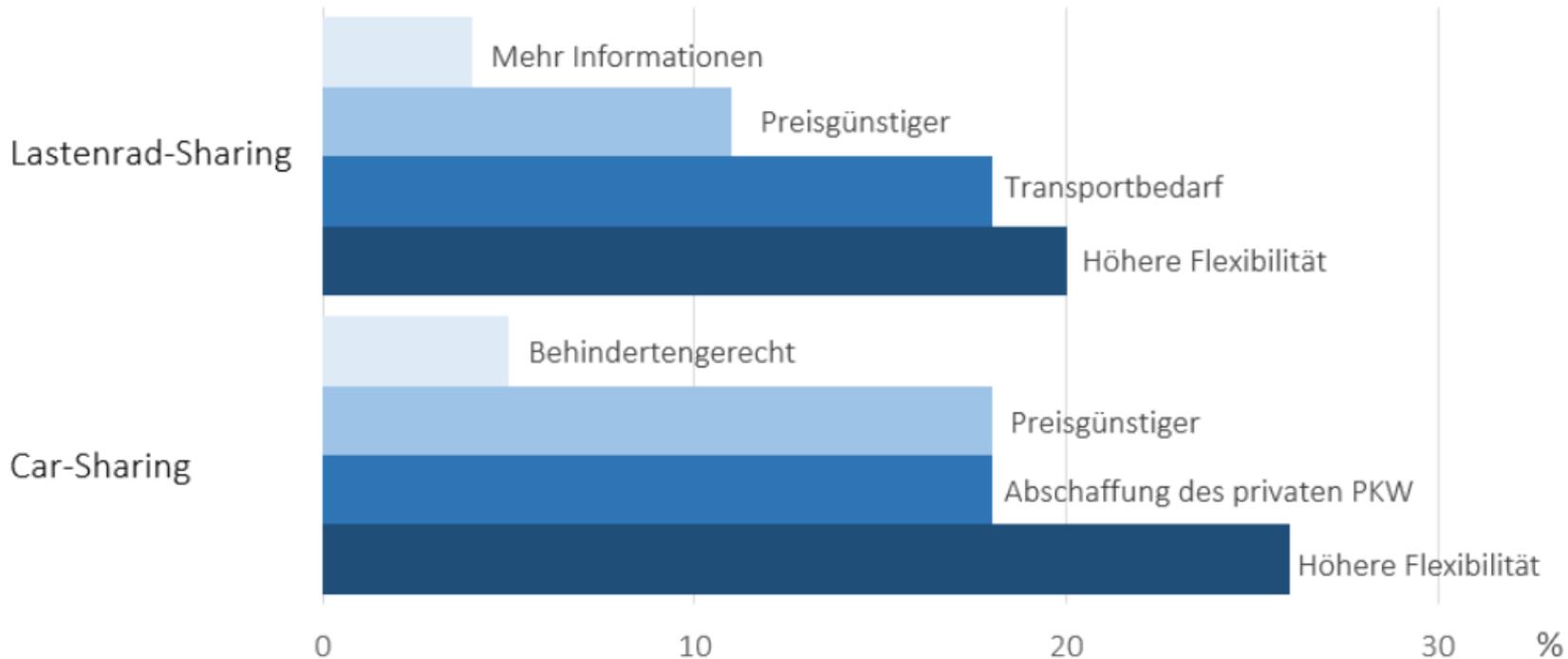
Von den Personen, die sie bisher nicht nutzen:



Quelle: Peter (2019)

Bedingungen für die Nutzung von Sharing

Welche Bedingungen müssten für die Nutzung erfüllt sein? (Offene Frage, Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: Peter (2019)

Mobilitätsgewohnheiten

Betrachtung von einzelnen Gruppen und Milieus

Modalsplit der Anwohner*innen, die keinen eigenen PKW besitzen, bezogen auf die Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (n=22)

Das Fahrrad und Fußwege als wichtigste Fortbewegungsmöglichkeiten im Alltag

zu Fuß, 86,4%

ÖPNV steht vor noch PKW Nutzung

Lastenrad-Sharing (z. B. Rädchen für alles), 4,5%

Andere, 4,5%

Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Bahn), 31,8%

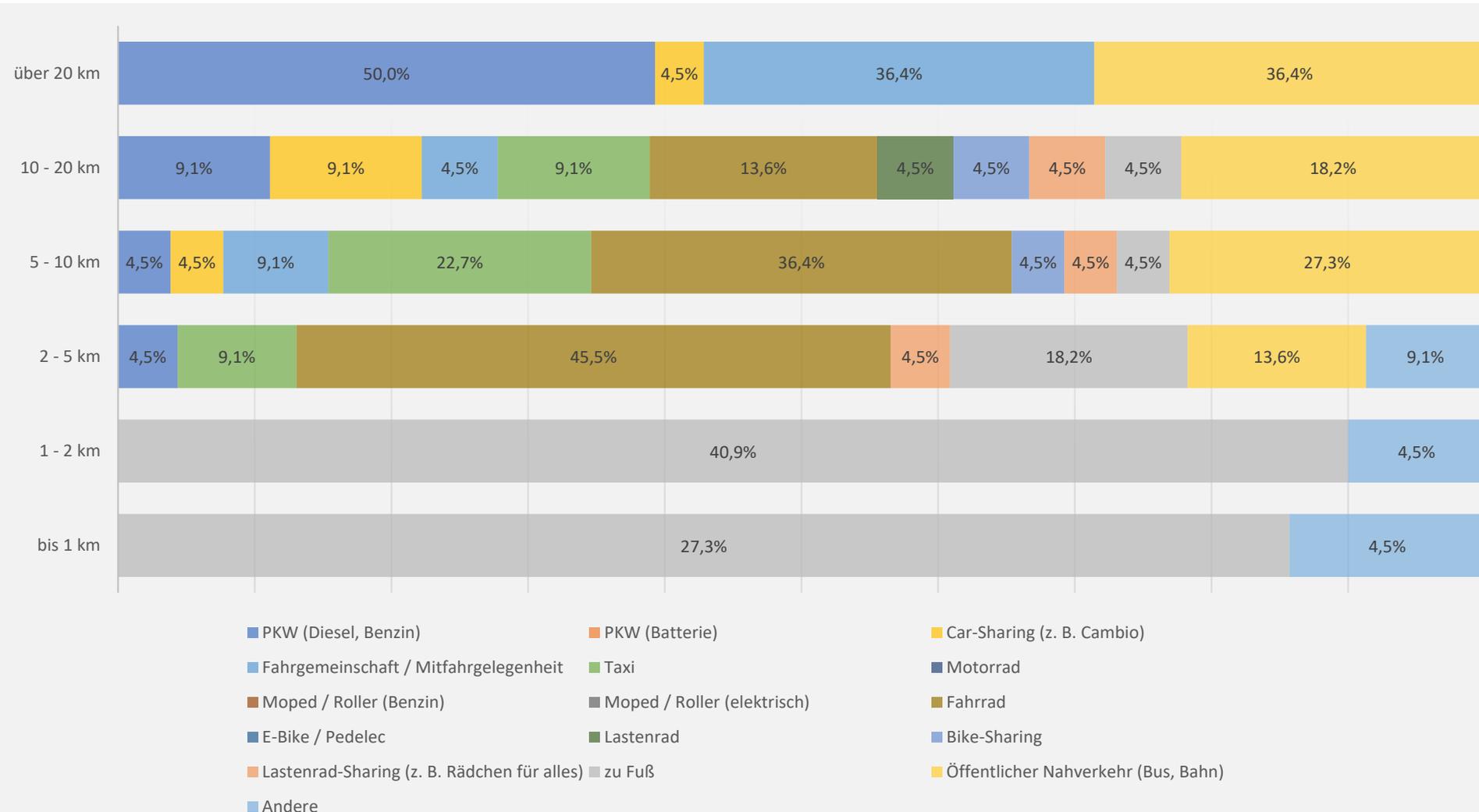
Fahrrad, 95,5%

PKW spielt im Alltag eher eine untergeordnete Rolle (Car-Sharing Angebote spielen im Alltag gar keine Rolle). Dennoch greifen knapp 30 % (inkl. Mitfahrten) der Anwohner*innen, die kein Auto haben, auch im Alltag auf einen privaten PKW zurück

PKW (Diesel, Benzin) , 26,7%

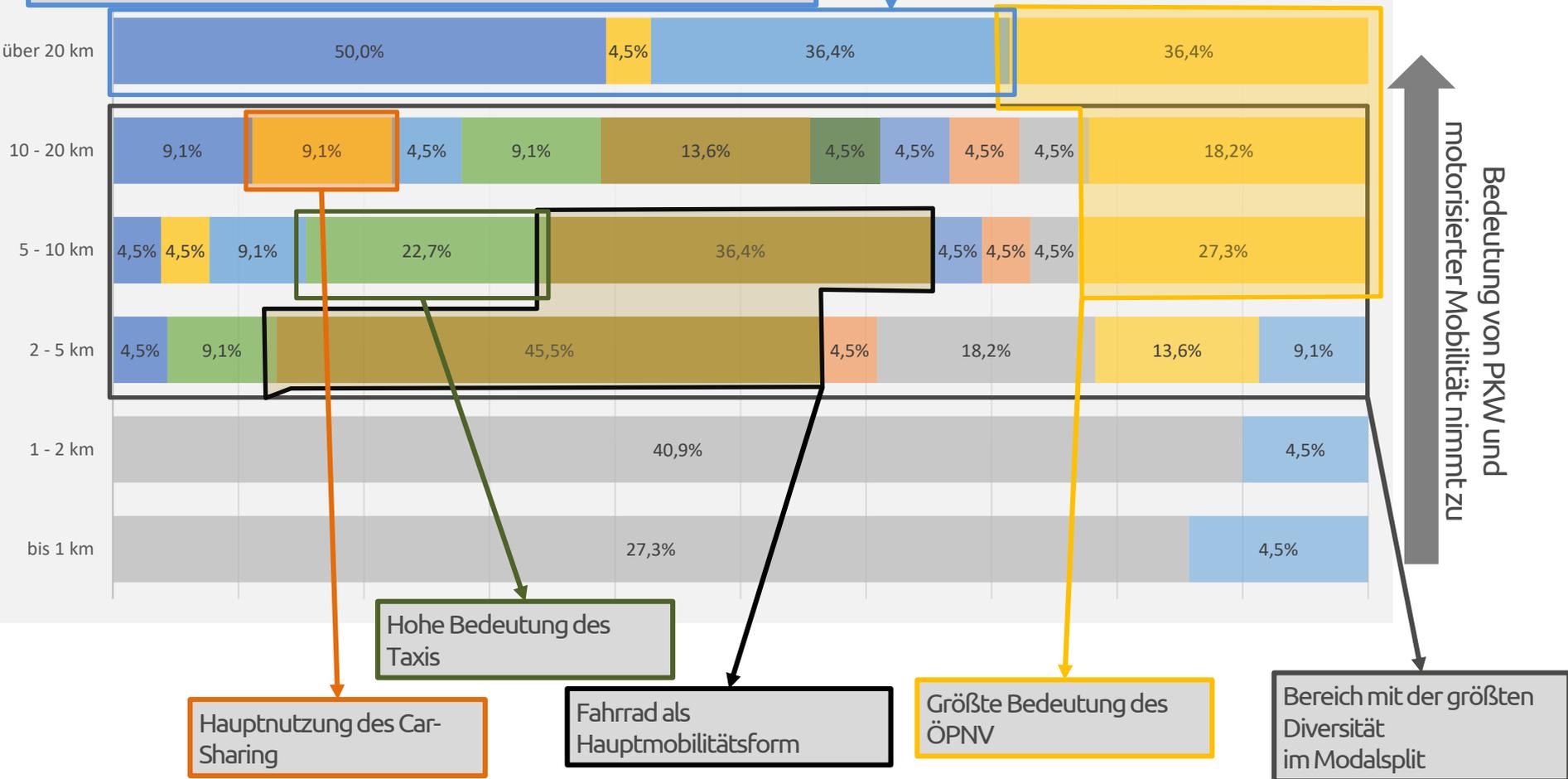
Fahrge...
Mitfahr...
4,5%

Modalsplit der Anwohner*innen, die keinen eigenen PKW besitzen, bezogen auf Entfernungen (n=22)



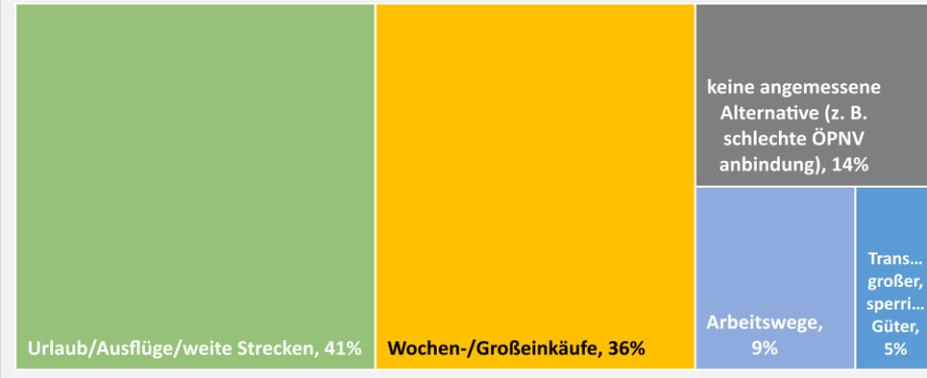
Modalsplit der Anwohner*innen, die keinen eigenen PKW besitzen, bezogen auf Entfernungen (n=22)

Hauptverkehrsmittel ist der private PKW aus dem Freundes- und Bekanntenkreis sowie Mitfahrgelegenheiten. Car-Sharing spielt eine untergeordnete Rolle. Knapp 90% der Anwohner*innen greifen ab dieser Entfernung auf einen PKW zurück

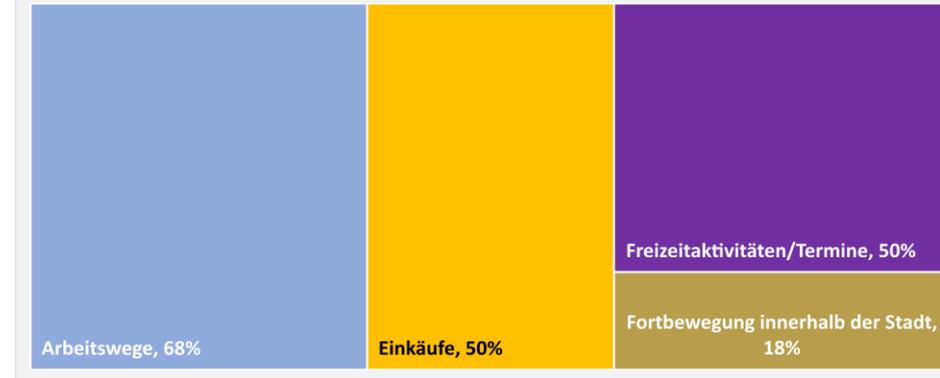


Hauptgrund für die Nutzung bestimmter Mobilitätsformen durch Nicht-Autobesitzer*innen (n=22)

HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE PKW



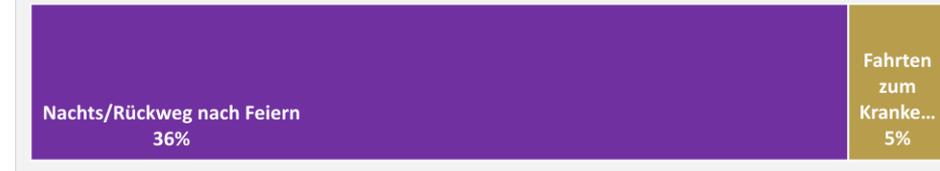
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE FAHRRAD



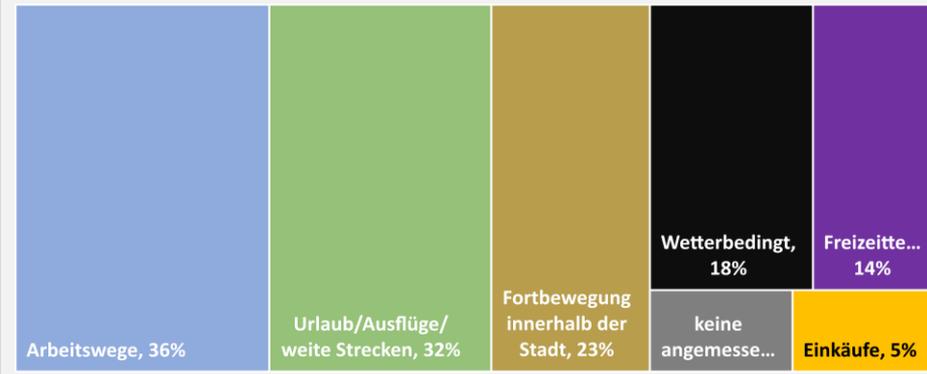
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE CAR-SHARING



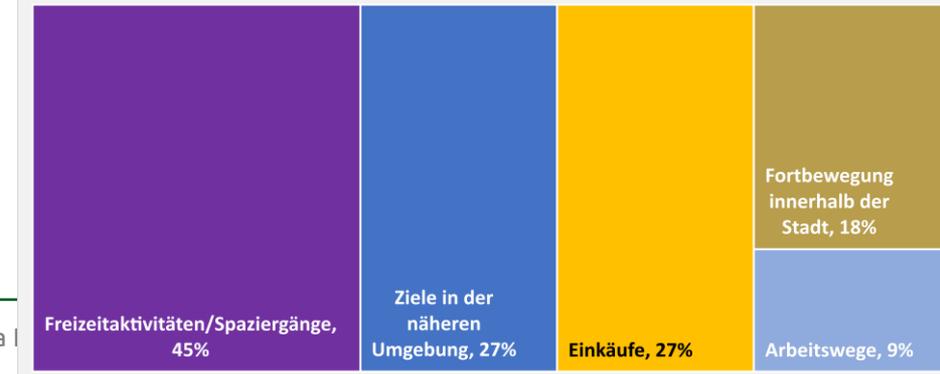
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE TAXI



HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE ÖPNV

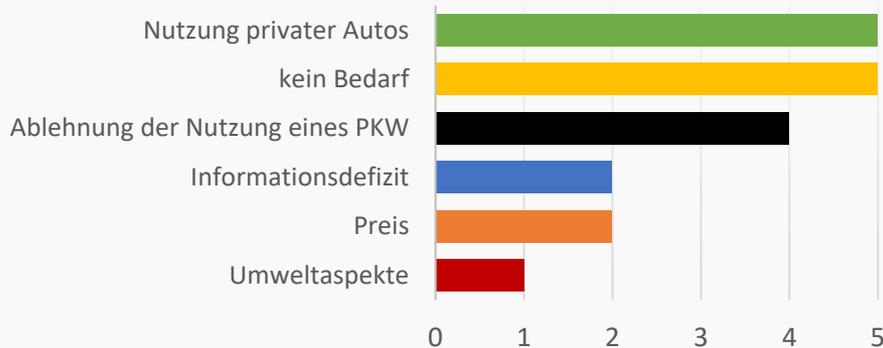


HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE FUßWEGE

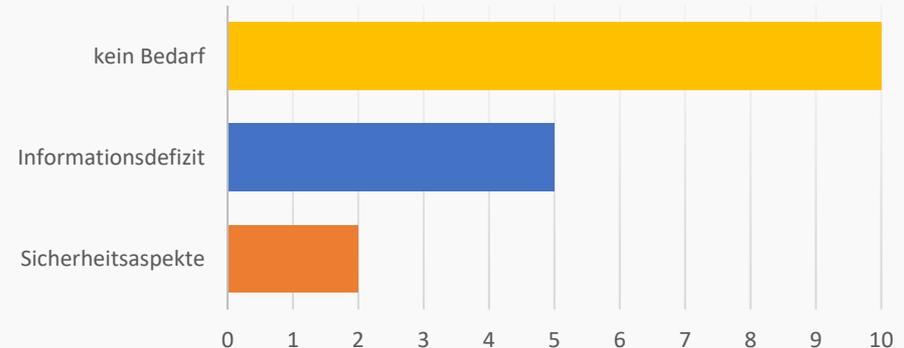


Warum nutzen die Nicht-Autobesitzer*innen die alternativen Angebote nicht?

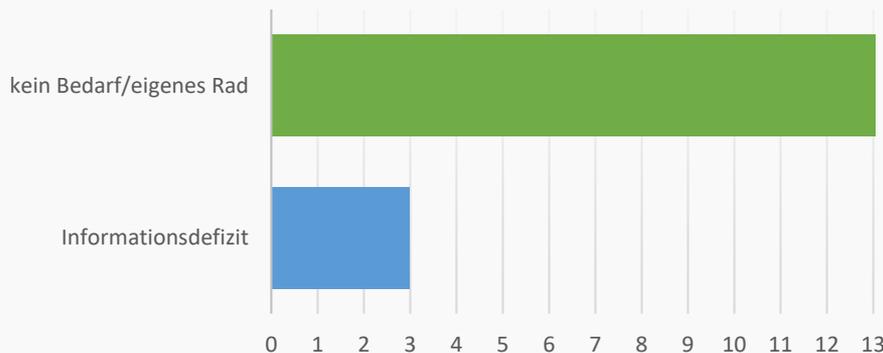
CAR-SHARING



LASTENRAD-SHARING



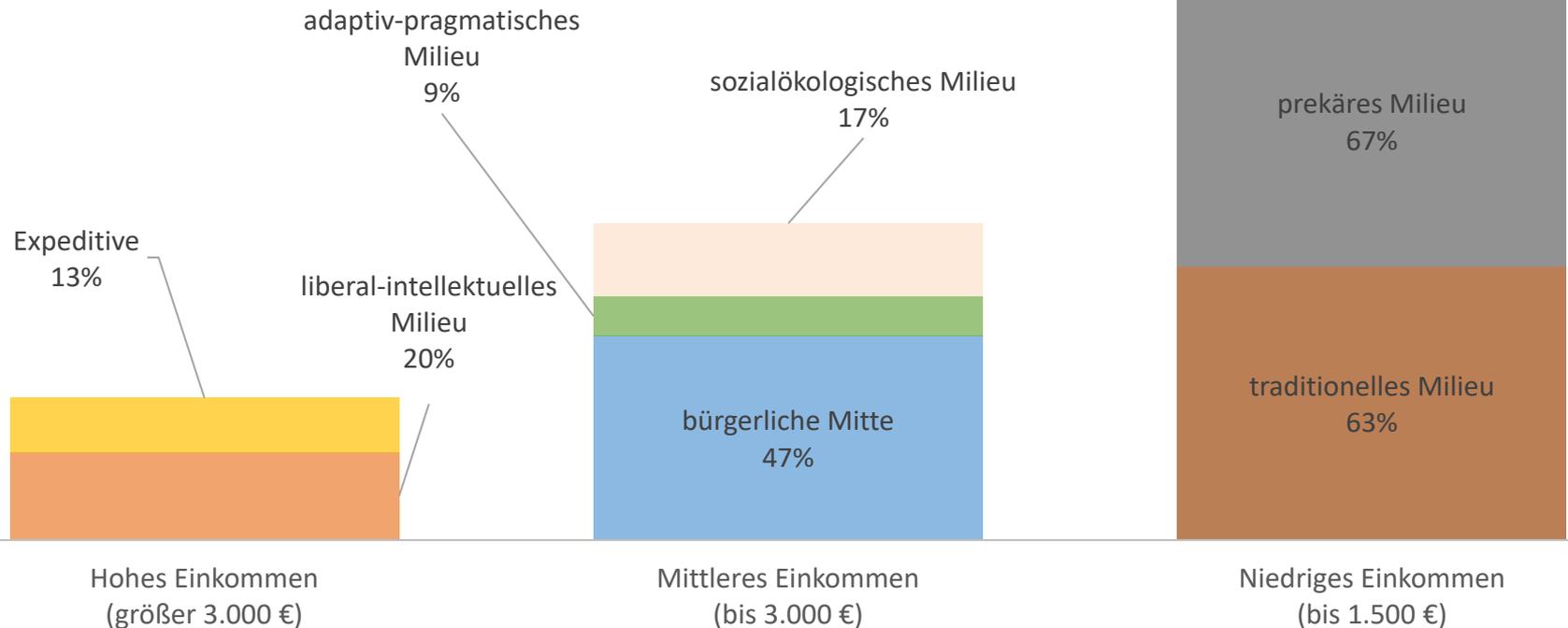
BIKE-SHARING



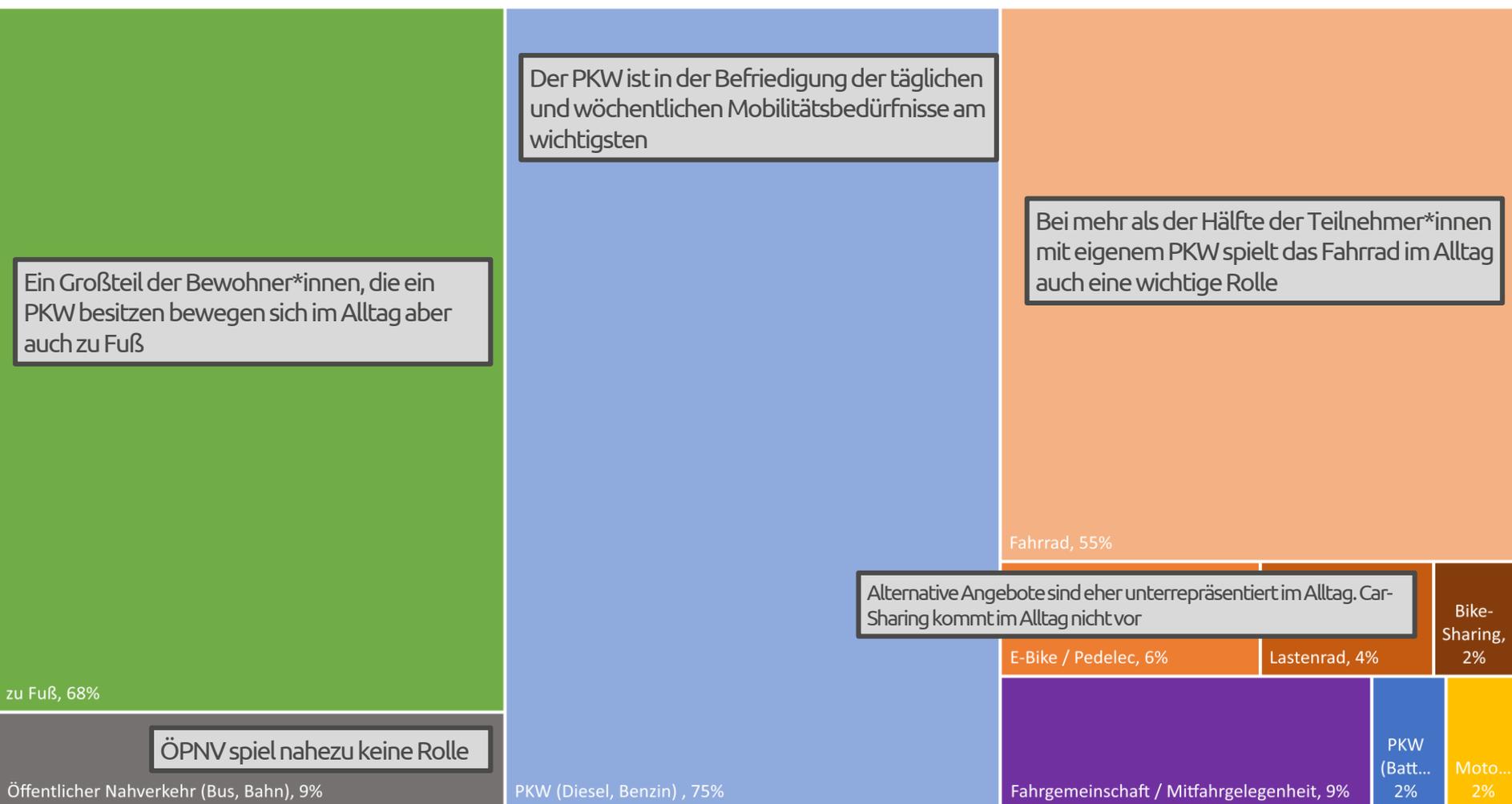
- Hauptsächlich scheint im Alltag der Bewohner*innen ohne eigenen PKW der Bedarf für alternative Mobilitätsangebote nicht vorhanden zu sein
- Es scheint so, als wäre der Alltag darauf ausgerichtet sich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV bewegen zu können oder umgekehrt
- Wie aus Folie davor ersichtlich ist, sind das Fahrrad und der ÖPNV wichtigste Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu gelangen
- Auf einen PKW wird zurückgegriffen, wenn es um weite Strecken und vor allem Urlaubsreisen geht. Aber auch beim Einkaufen (Groß- und Wocheneinkäufe) und dem Transport von Gütern greifen die Nicht-Autobesitzer*innen zu
- Auch der ÖPNV hat bei Urlaubsreisen eine hohe Bedeutung

Milieu-Zugehörigkeit der Bewohner*innen ohne eigenes Auto (n=22)

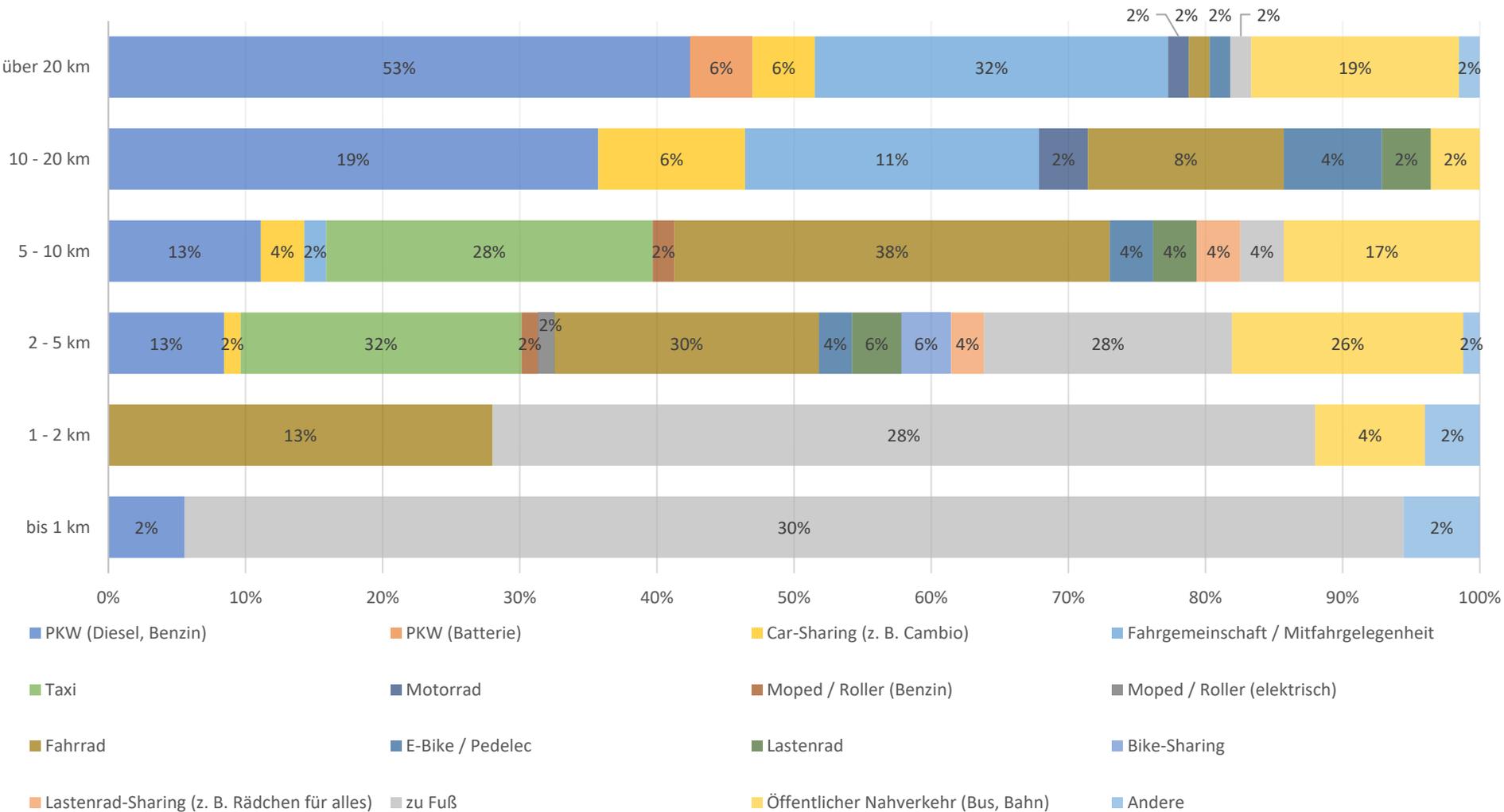
- Sehr großer Anteil von Bewohner*innen ohne eigenen PKW bei den Milieus mit niedrigem Einkommen
- In der Mitte der Gesellschaft ist es vor allem die „bürgerliche Mitte“, die kein Auto hat
- Der Anteil der Bewohner*innen ohne eigenen PKW im „sozialökologischen Milieu ist überraschend gering
- In Milieus mit hohem Einkommen ist der Anteil der Bewohner*innen ohne eigenen PKW grundsätzlich gering und lediglich beim „liberal-intellektuellem Milieu“ und bei den „Expeditiven“ vorhanden



Modalsplit der Anwohner, die einen eigenen PKW besitzen, bezogen auf die Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (n=52)

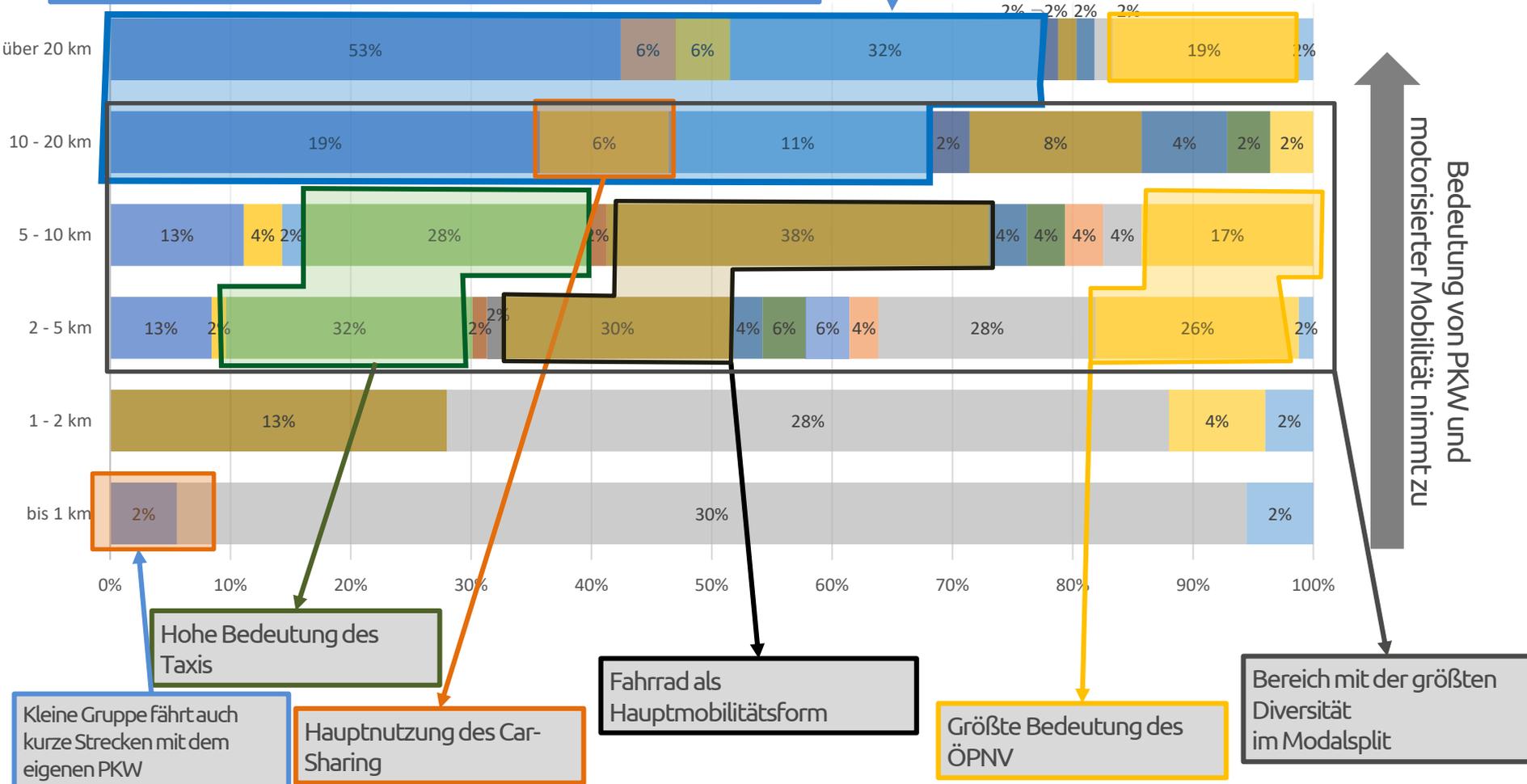


Modalsplit der Bewohner*innen, die einen eigenen PKW besitzen, bezogen auf die Entfernungen (n=52)



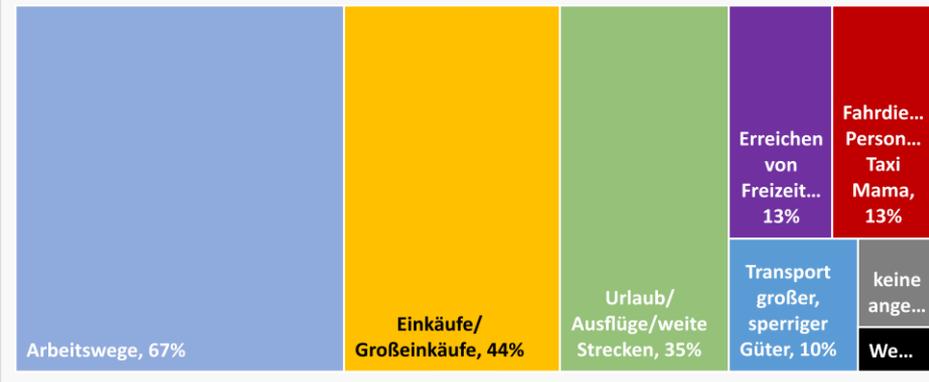
Modalsplit der Bewohner*innen, die einen eigenen PKW besitzen, bezogen auf die Entfernungen (n=52)

PKW ist bereits ab einer Entfernung von 10 km das wichtigste Fortbewegungsmittel. Hier greifen 36% auf einen PKW zurück. Ab einer Entfernung von 20 km sind es bereits 97% der Teilnehmer*innen.



Hauptgrund für die Nutzung bestimmter Mobilitätsformen durch Autobesitzer*innen (n=52)

HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE PKW



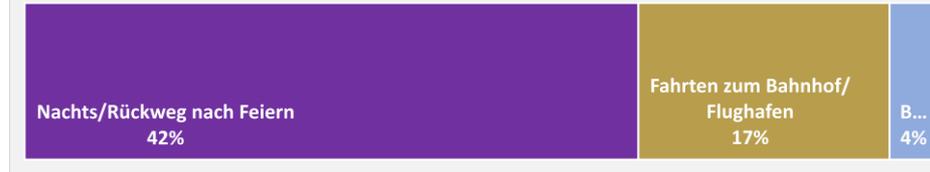
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE FAHRRAD



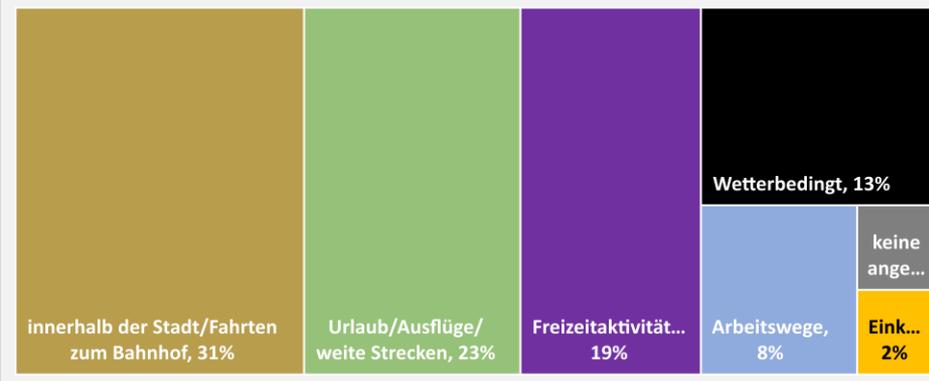
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE CAR-SHARING)



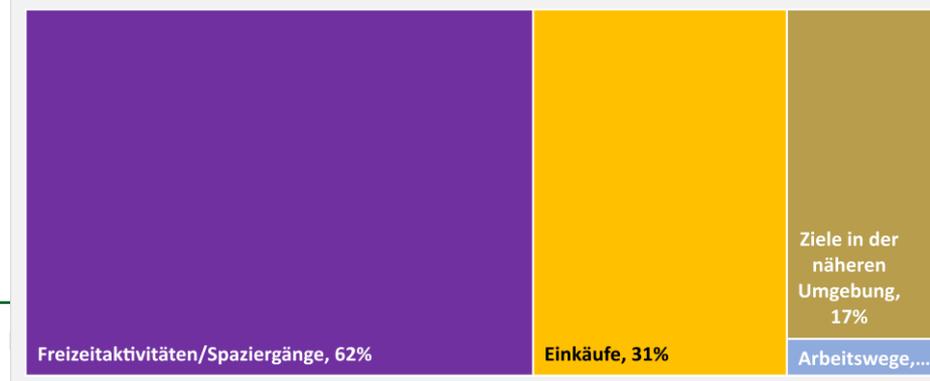
HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE TAXI



HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE ÖPNV



HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE FUßWEGE



Hauptgrund für die Nutzung bestimmter Mobilitätsformen durch Autobesitzer*innen (n=52)

HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE PKW

HAUPTNUTZUNGSGRÜNDE FAHRRAD

- Das was für die Nicht-Autobesitzer*innen das Fahrrad ist, ist für die Autobesitzer*innen das Auto
- Das Auto wird vor allem für die Arbeitswege, Einkäufe und Urlaube/weite Strecken genutzt
- Das Fahrrad dient überwiegend zur Fortbewegung in der Freizeit und innerhalb der Stadt
- Ähnlich wie die Nicht-Autobesitzer*innen greifen auch Autobesitzer*innen für Großeinkäufe oder den Transport sperriger Güter auf Car-Sharing zurück
- Der ÖPNV wird in erster Linie dazu genutzt, um z. B. den Bahnhof zu erreichen bzw. für die Fahrten in den Urlaub
- Ein Großteil der Autobesitzer*innen bewegt sich auch gerne zu Fuß. Hier vor allem im Zusammenhang mit Spaziergängen aber auch kleineren Einkäufen und Besorgungen
- Auto-Besitzer*innen greifen auf kurzen Strecken auch überwiegend auf umweltschonende Mobilitätsformen zurück
- Es ist jedoch davon auszugehen, dass weite Strecken (vor allem beruflich, aber auch bedingt durch den Autobesitz) im Alltag eine größere Rolle spielen
- Autobesitzer*innen tendieren jedoch eher dazu auf motorisierte Mobilitätsformen zurückzugreifen

innerhalb der Stadt/Fahrten zum Bahnhof, 31%

Urlaub/Ausflüge/weite Strecken, 23%

Freizeitaktivität... 19%

Arbeitswege, 8%

keine ange...
Eink... 2%

Freizeitaktivitäten/Spaziergänge, 62%

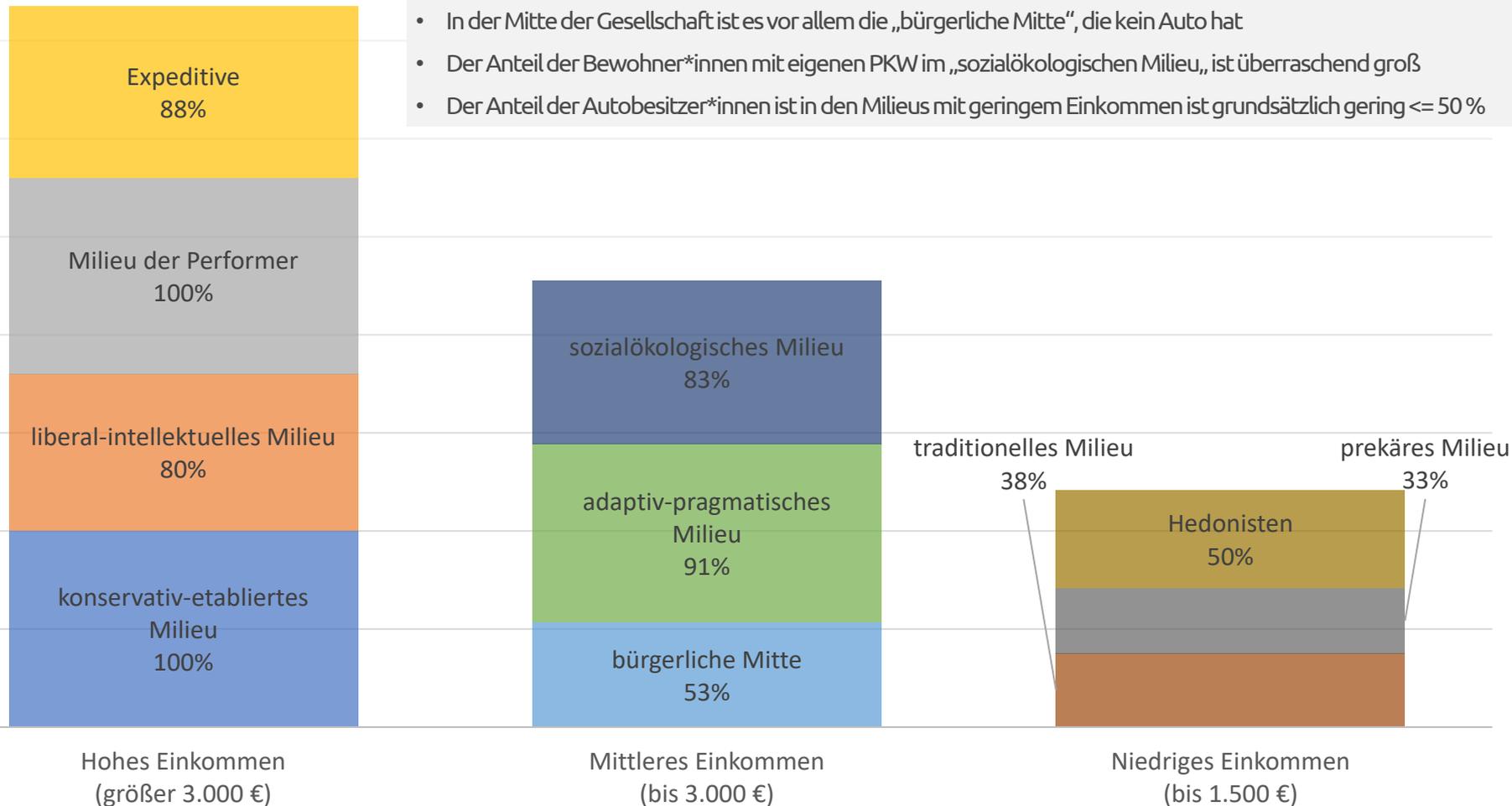
Einkäufe, 31%

Ziele in der näheren Umgebung, 17%

Arbeitswege,...

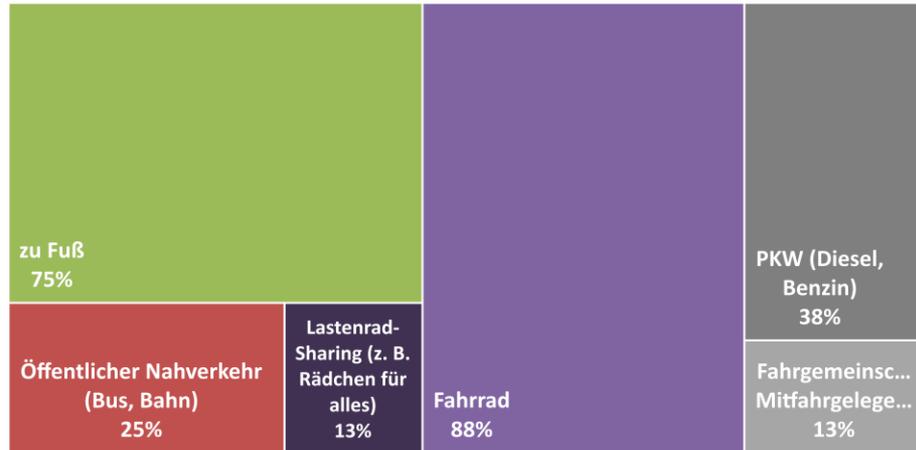
Milieu-Zugehörigkeit der Bewohner mit eigenem Auto

- Grundsätzlich ist der Anteil der Autobesitzer*innen in Milieus mit hohem Einkommen groß $\geq 80\%$
- In der Mitte der Gesellschaft ist es vor allem die „bürgerliche Mitte“, die kein Auto hat
- Der Anteil der Bewohner*innen mit eigenen PKW im „sozialökologischen Milieu“, ist überraschend groß
- Der Anteil der Autobesitzer*innen ist in den Milieus mit geringem Einkommen ist grundsätzlich gering $\leq 50\%$

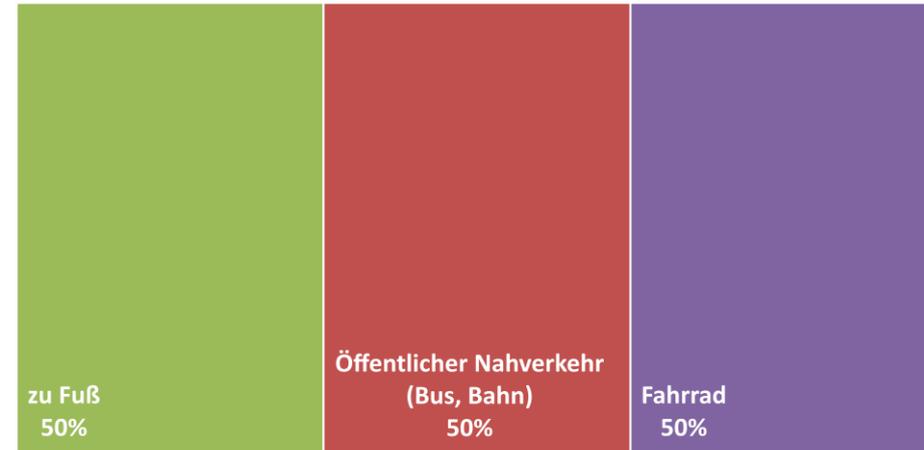


Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (niedriges Einkommen – bis 1.500 €)

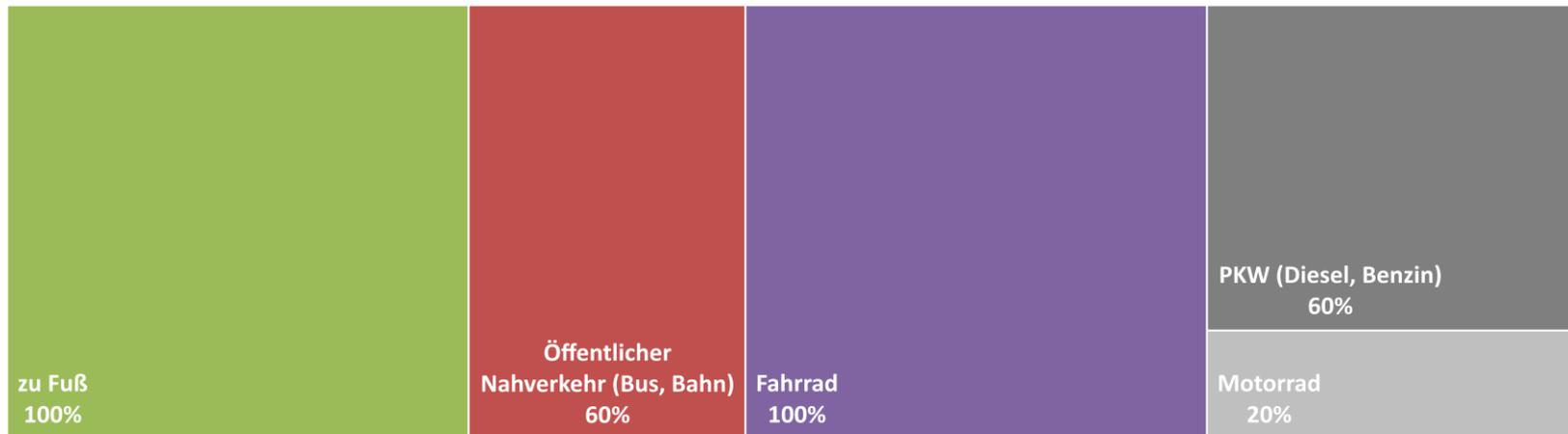
MODALSPLIT TRADITIONELLES MILIEU



MODALSPLIT HEDONISTEN



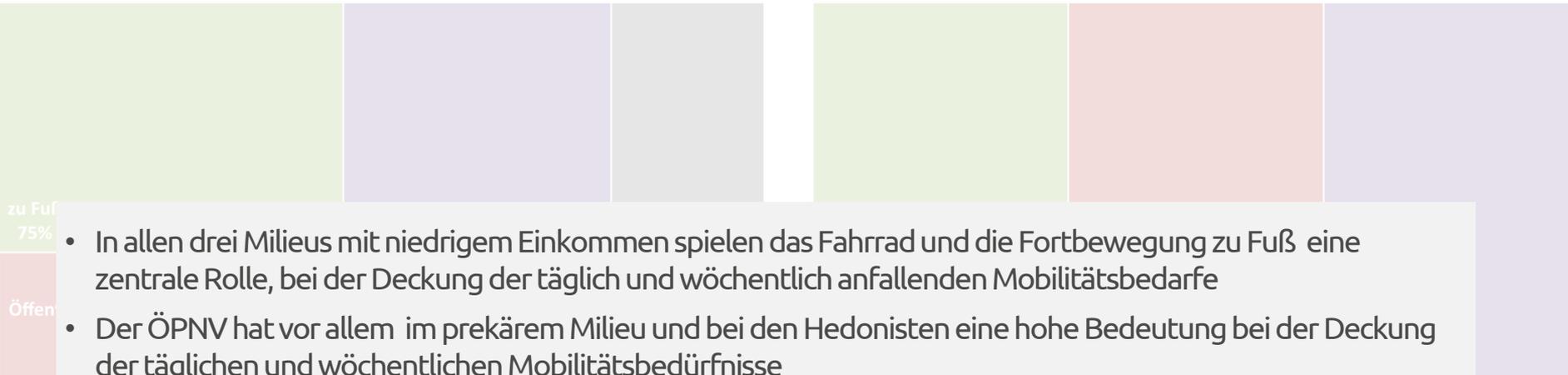
MODALSPLIT PREKÄRES MILIEU



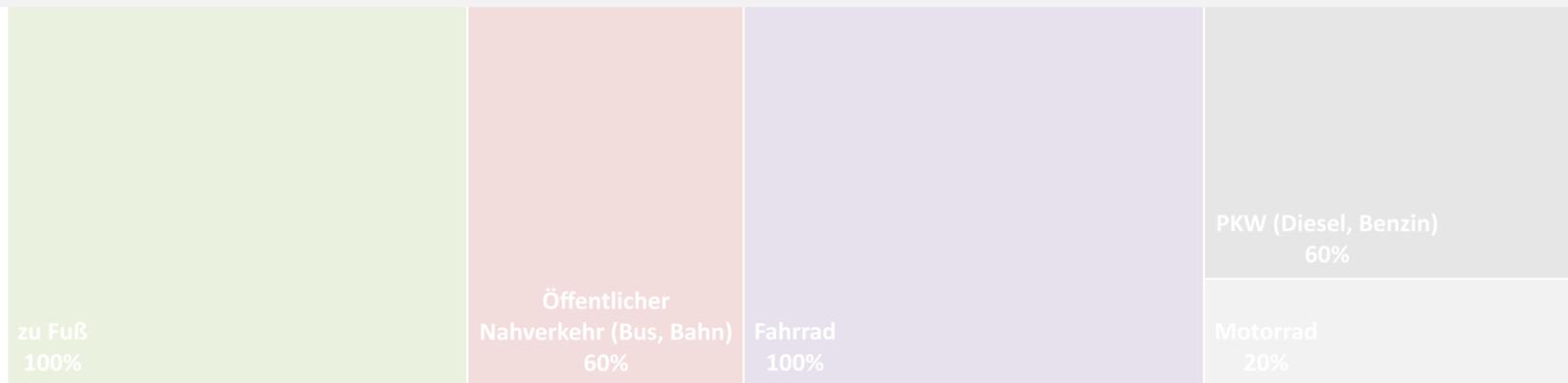
Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (niedriges Einkommen – bis 1.500 €)

MODALSPLIT TRADITIONELLES MILIEU

MODALSPLIT HEDONISTEN

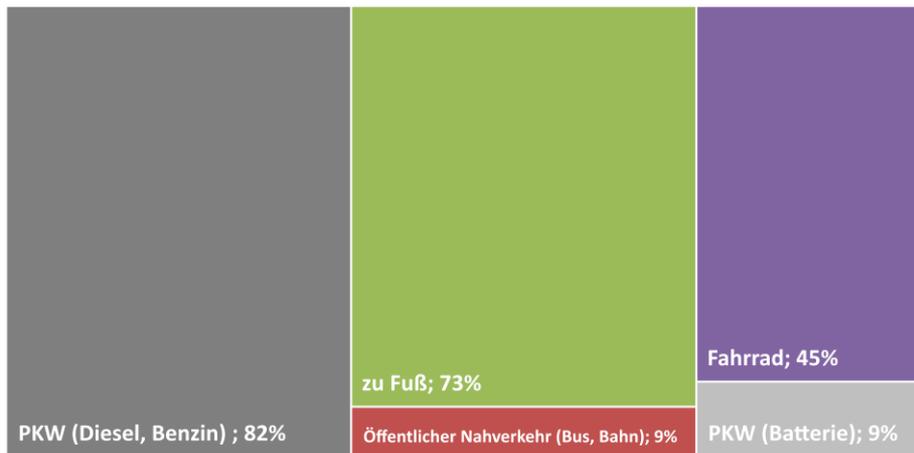


- In allen drei Milieus mit niedrigem Einkommen spielen das Fahrrad und die Fortbewegung zu Fuß eine zentrale Rolle, bei der Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe
- Der ÖPNV hat vor allem im prekären Milieu und bei den Hedonisten eine hohe Bedeutung bei der Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse
- Der PKW hingegen spielt vor allem bei den Hedonisten und im traditionellen Milieu eine untergeordnete Rolle in der Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedürfnisse

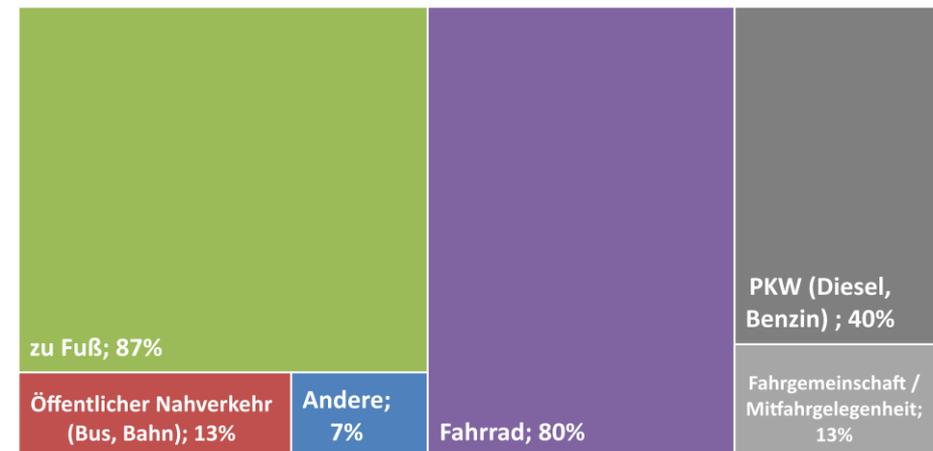


Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (mittleres Einkommen – bis 3.000 €)

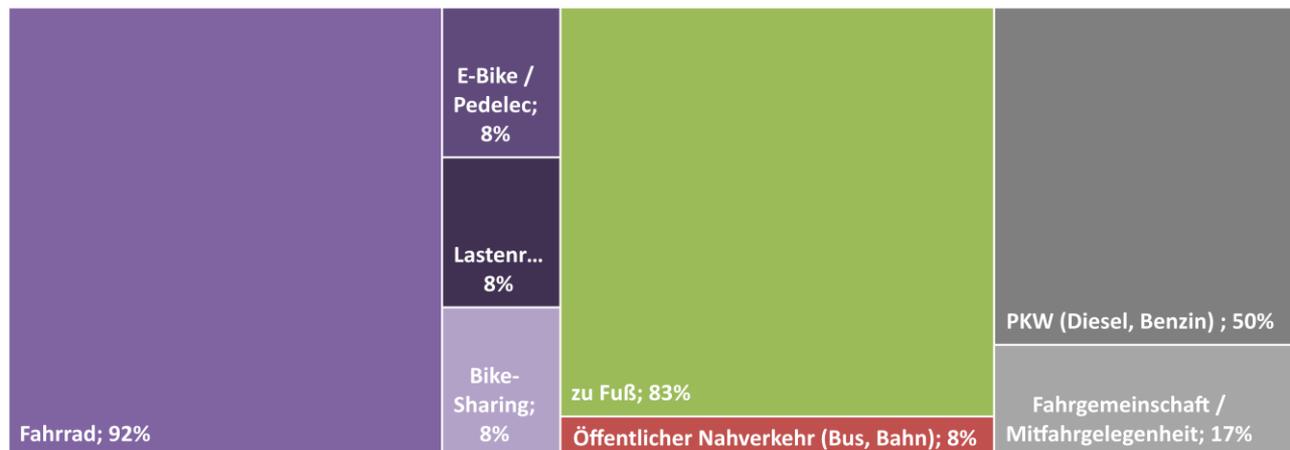
MODALSPLIT ADAPTIV-PRAGMATISCHES MILIEU



KONSERVATIV-ETABLIERTES MILIEU



MODALSPLIT SOZIALÖKOLOGISCHES MILIEU

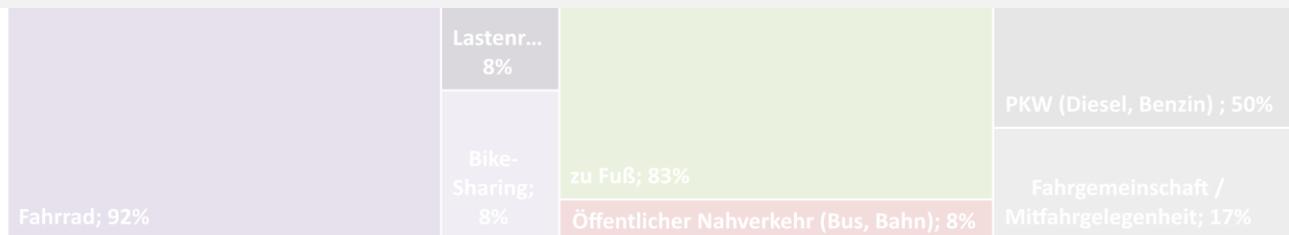


Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (mittleres Einkommen – bis 3.000 €)

MODALSPLIT ADAPTIV-PRAGMATISCHES MILIEU

KONSERVATIV-ETABLIERTES MILIEU

- Bei allen drei Milieu mit mittlerem Einkommen wird der PKW zur Deckung täglicher und wöchentlicher Mobilitätsbedürfnisse genutzt
- Im „sozialökologischen Milieu“ und im „konservativ-etablierten Milieu“ ist das Fahrrad das wichtigste Mittel um die täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe zu decken
- Das „adaptiv-pragmatische Milieu“ dagegen nutzt den PKW als primäre Mobilitätsform zur Deckung täglicher und wöchentlicher Mobilitätsbedürfnisse
- Der ÖPNV spielt dagegen in allen drei Milieus mit mittlerem Einkommen eine eher untergeordnete Rolle bei der Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe
- Interessant ist auch, dass es fast keinen Unterschied zwischen dem „konservativ-etablierten Milieu“ und dem „sozialökologischen Milieu“ in der Deckung der täglichen Bedürfnisse gibt

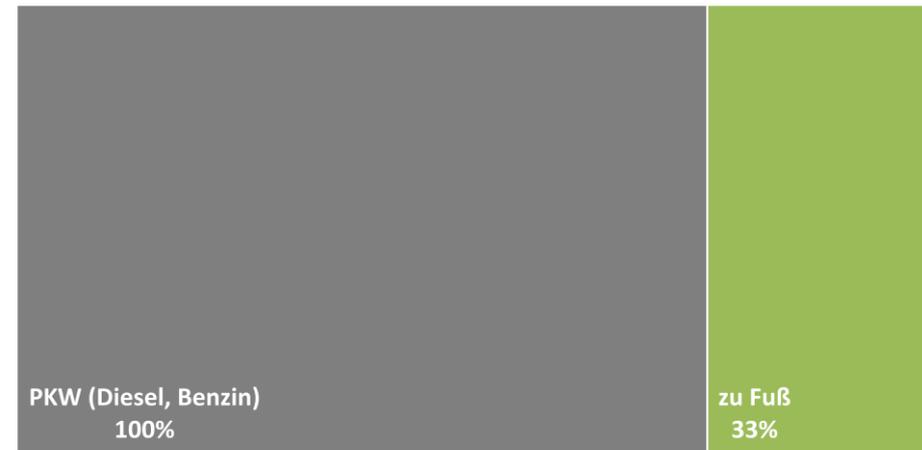


Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (hohes Einkommen – größer 3.000 €)

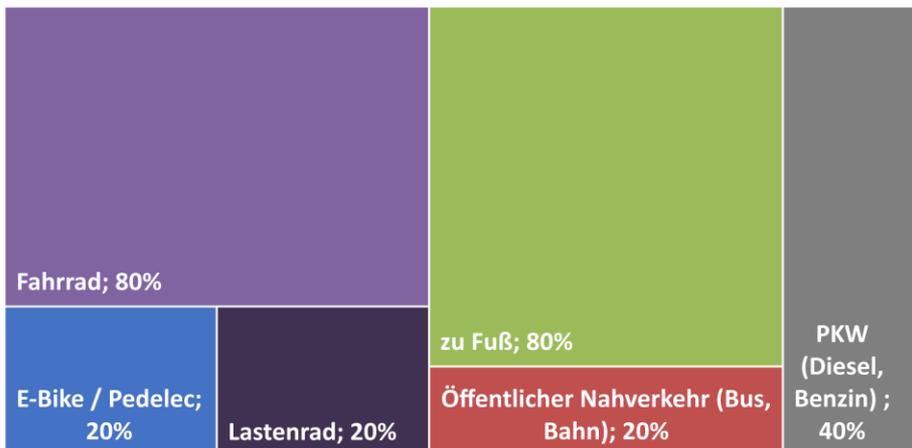
MODALSPLIT EXPEDITIVE



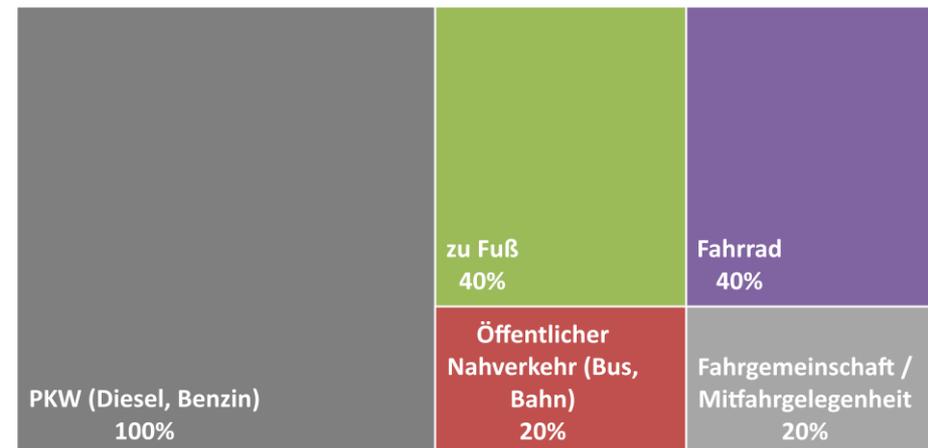
MODALSPLIT MILIEU DER PERFORMER



MODALSPLIT LIBERAL-INTELLEKTUELLES MILIEU



KONSERVATIV-ETABLIERTES MILIEU

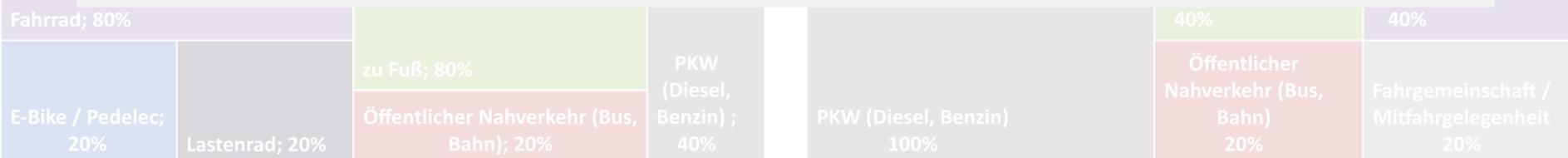


Modalsplit in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit, zur Deckung der täglichen und wöchentlichen Mobilitätsbedürfnisse (hohes Einkommen – größer 3.000 €)

MODALSPLIT EXPEDITIVE

MODALSPLIT MILIEU DER PERFORMER

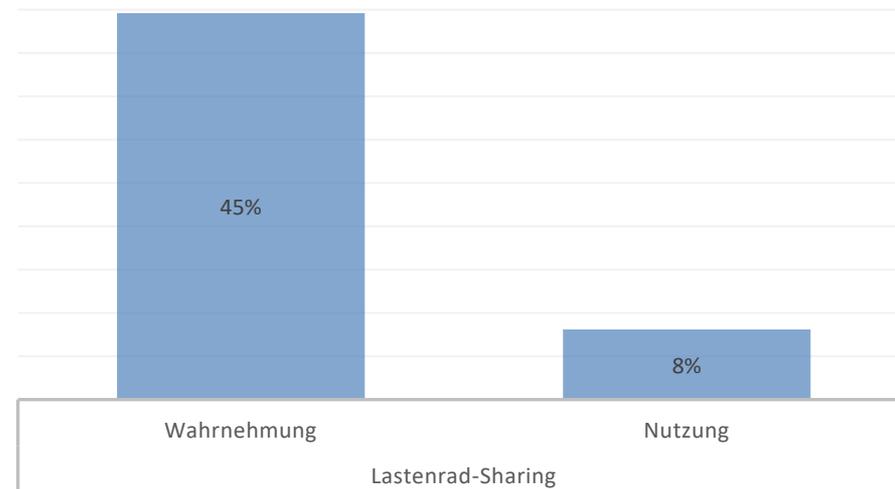
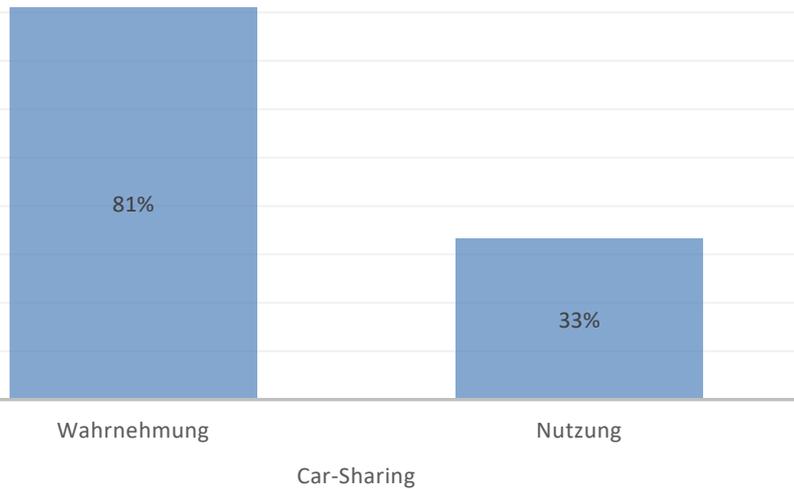
- Bei drei von vier Milieus mit hohem Einkommen ist der PKW das wichtigste Mittel zur Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe
- In dieser Einkommenskategorie deckt lediglich das „liberal intellektuelle Milieu“ die täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe in erster Linie mit dem Fahrrad ab. 40 % der Befragten aus diesem Milieu greifen auf den PKW zur Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Bedürfnisse zurück
- Der ÖPNV spielt dagegen in allen drei Milieus mit mittlerem Einkommen eine eher untergeordnete Rolle bei der Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedarfe
- Im „Milieu der Performer“ wird fast ausschließlich der PKW genutzt, um täglich und wöchentlich anfallende Mobilitätsbedarfe zu decken
- Der ÖPNV wird lediglich durch das „liberal –intellektuelle“ und das „konservativ-etablierte Milieu“ in dieser Einkommenskategorie zur Deckung der täglich und wöchentlich anfallenden Mobilitätsbedürfnisse genutzt



Wahrnehmung & Nutzung

- 81 % der Teilnehmenden kennen das Car-Sharing-Angebote
- Lediglich 33 % haben es jemals in Anspruch genommen
- Nur ca. jede*r Dritte, der*die das Car-Sharing kennt, hat es jemals in Anspruch genommen

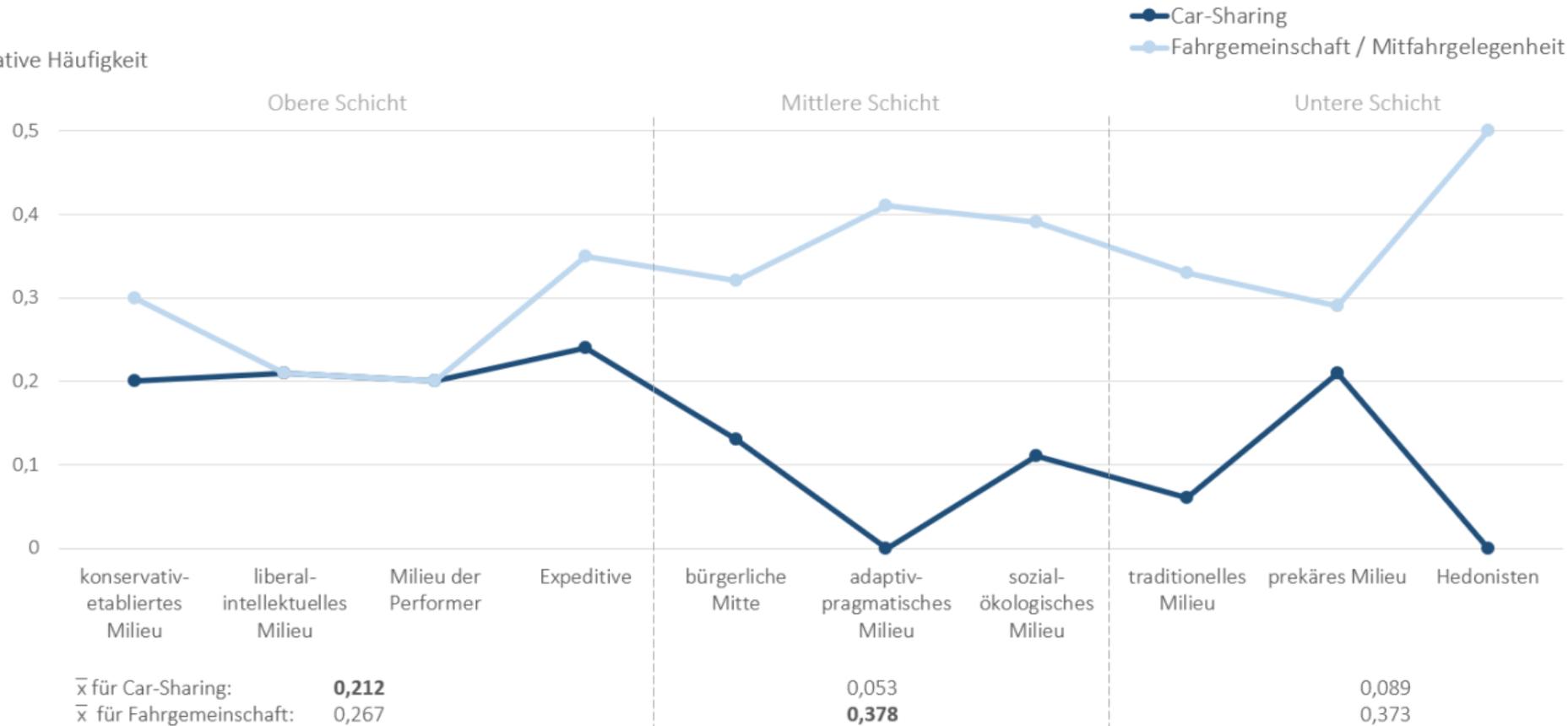
- 45 % kennen das Lastenrad-Sharing-Angebot
- Nur 8 % haben es jemals in Anspruch genommen
- Nur ca. jede*r Fünfte, der*die das Lastenradangebot kennt, hat es jemals in Anspruch genommen



Nutzung der Sharing-Angebote in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit

Haben Sie bereits die folgenden Sharing-Angebote genutzt?

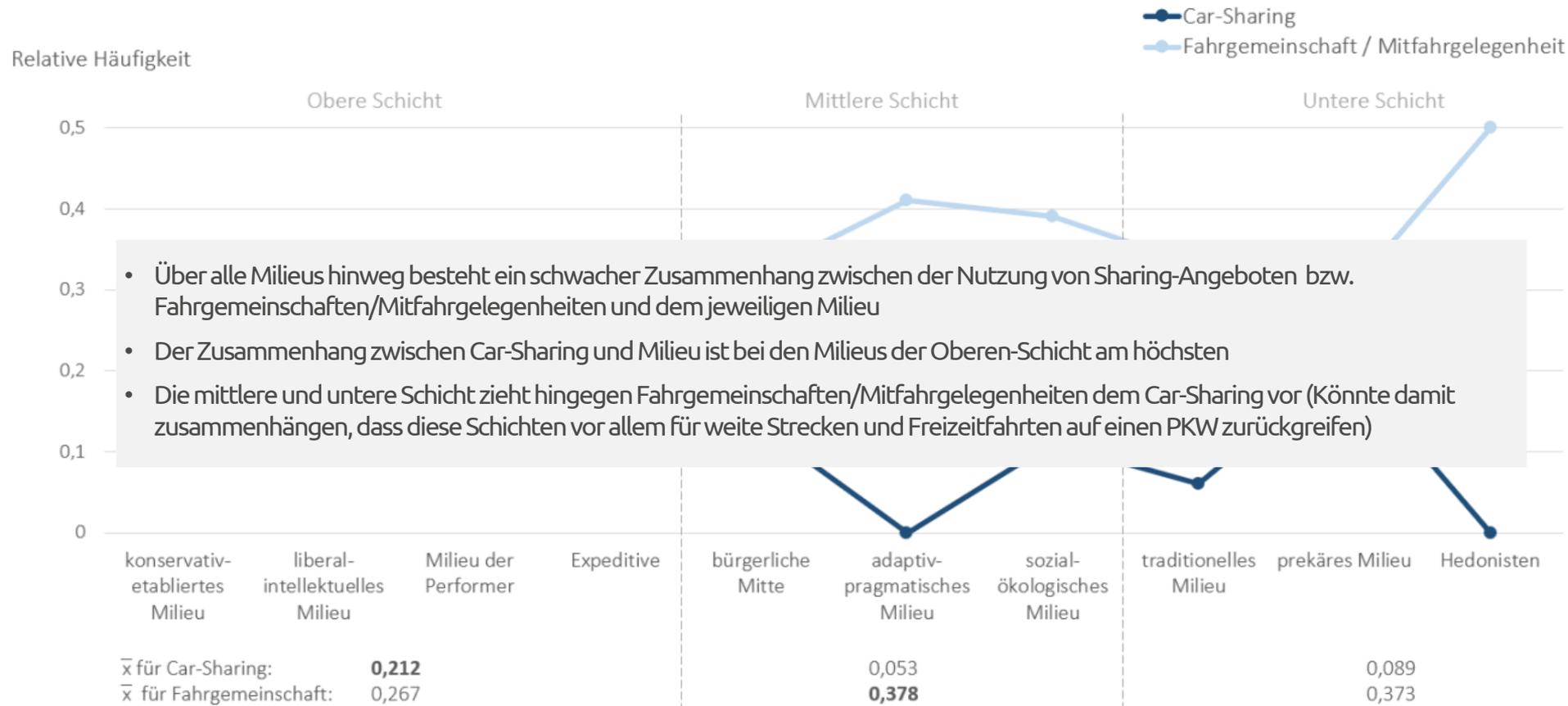
Relative Häufigkeit



Quelle: Peter (2019)

Nutzung der Sharing-Angebote in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit

Haben Sie bereits die folgenden Sharing-Angebote genutzt?

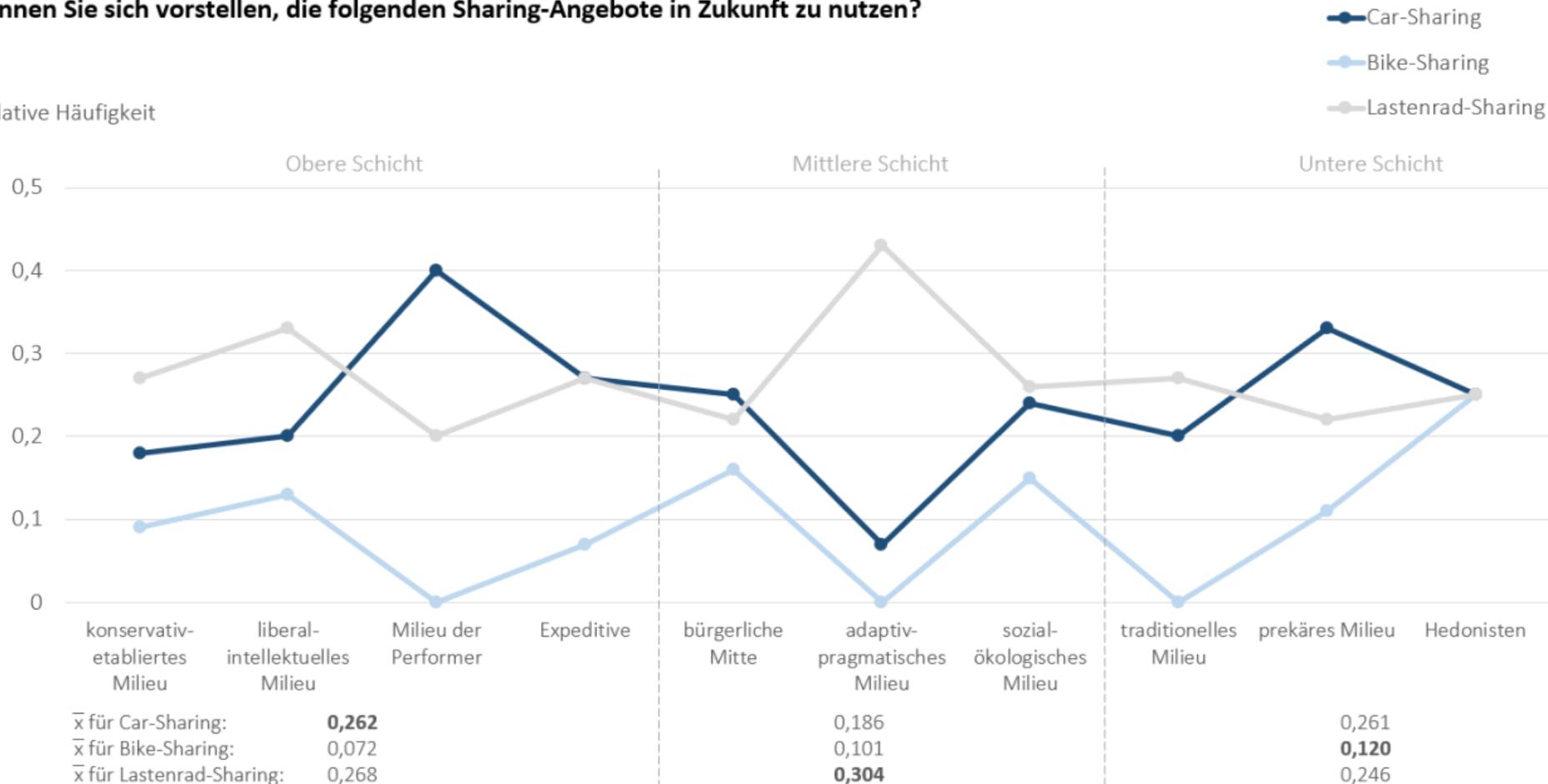


Quelle: Peter (2019)

Potentielle Nutzung der Sharing-Angebote in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit

Können Sie sich vorstellen, die folgenden Sharing-Angebote in Zukunft zu nutzen?

Relative Häufigkeit

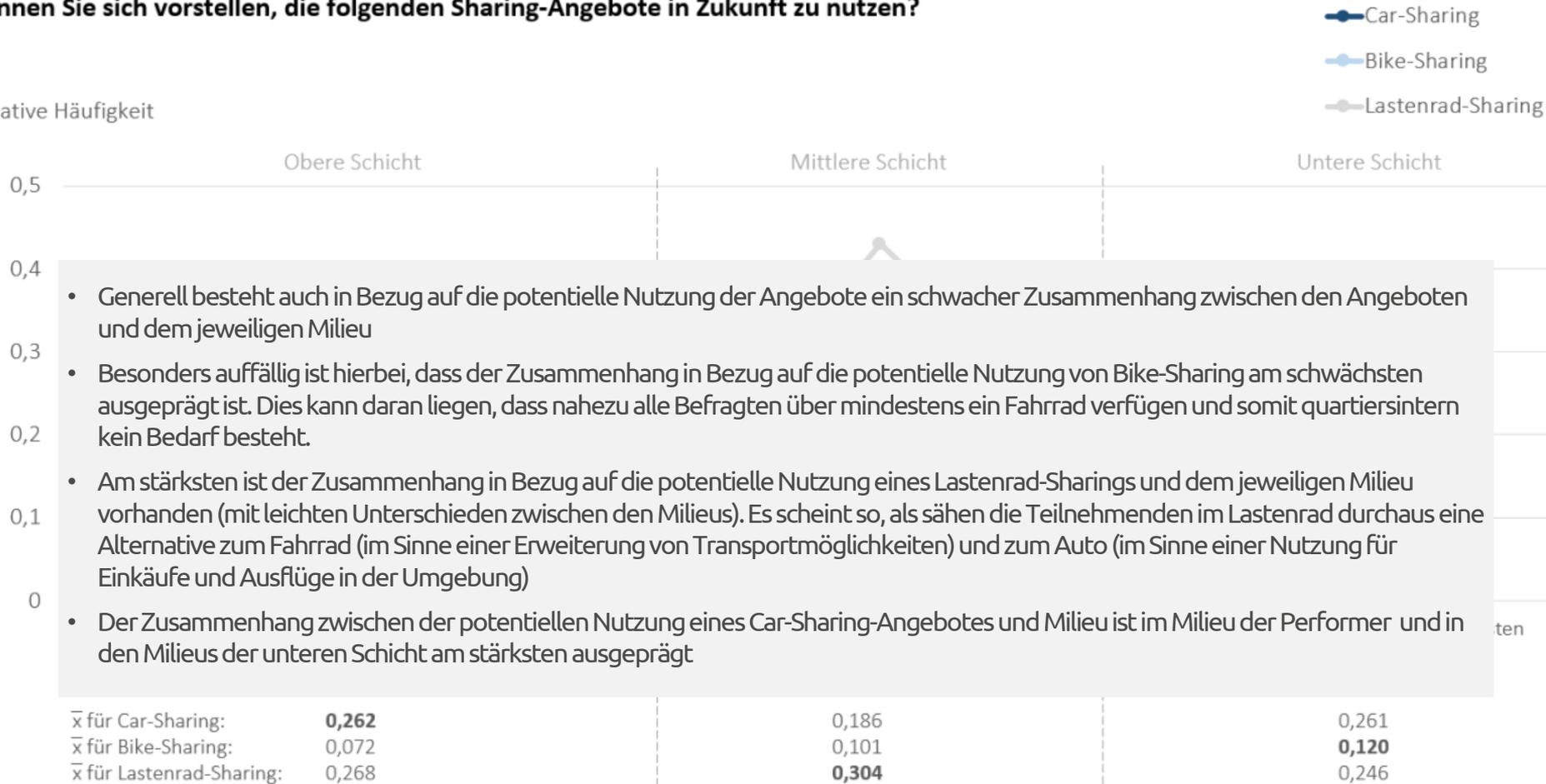


Quelle: Peter (2019)

Potentielle Nutzung der Sharing-Angebote in Abhängigkeit der Milieu-Zugehörigkeit

Können Sie sich vorstellen, die folgenden Sharing-Angebote in Zukunft zu nutzen?

Relative Häufigkeit



- Generell besteht auch in Bezug auf die potentielle Nutzung der Angebote ein schwacher Zusammenhang zwischen den Angeboten und dem jeweiligen Milieu
- Besonders auffällig ist hierbei, dass der Zusammenhang in Bezug auf die potentielle Nutzung von Bike-Sharing am schwächsten ausgeprägt ist. Dies kann daran liegen, dass nahezu alle Befragten über mindestens ein Fahrrad verfügen und somit quartiersintern kein Bedarf besteht.
- Am stärksten ist der Zusammenhang in Bezug auf die potentielle Nutzung eines Lastenrad-Sharings und dem jeweiligen Milieu vorhanden (mit leichten Unterschieden zwischen den Milieus). Es scheint so, als sähen die Teilnehmenden im Lastenrad durchaus eine Alternative zum Fahrrad (im Sinne einer Erweiterung von Transportmöglichkeiten) und zum Auto (im Sinne einer Nutzung für Einkäufe und Ausflüge in der Umgebung)
- Der Zusammenhang zwischen der potentiellen Nutzung eines Car-Sharing-Angebotes und Milieu ist im Milieu der Performer und in den Milieus der unteren Schicht am stärksten ausgeprägt

Quelle: Peter (2019)

Schlussfolgerungen

- **Vorhandensein von Angeboten schafft eine Nachfrage**
 - Die Angebote werden jedoch nicht als Ersatz für etablierte Mobilitätsgewohnheiten genutzt
- **Alternative Angebote werden „nur“ als Alternativen betrachtet**
 - Sharing-Angebote und ÖPNV spielen in der Befriedigung täglich und wöchentlich anfallender Mobilitätsbedürfnisse in der mittleren und oberen Schicht nahezu keine Rolle, es sei denn es gibt keine andere Wahl
- **Für kurze Strecken (bis zu 5km) wird bereits jetzt überwiegend das Fahrrad genutzt und das über alle Milieus hinweg und unabhängig davon ob man Autobesitzer ist oder nicht**
- **Mitfahrgelegenheiten und verfügbare PKWs im Verwandten-, Freundes-, Bekanntenkreis sind attraktiver als Car-Sharing**
- **Car-Sharing wird oft als zu teuer und zu wenig flexibel empfunden**
- **Nicht-Autobesitzer nutzen PKW überwiegend für Urlaubs- und Freizeitzwecke**
- **Autobesitzer nutzen diese überwiegend für tägliche Zwecke (z. B. Arbeit, Großeinkäufe)**
- **PKW-Anteil im Quartier entspricht dem Stellplatzschlüssel**
 - Möglicher Grund für Knappheit bei den Besucherparkplätzen
- **Das Einkommen und die Gewohnheiten bestimmen die Anzahl der PKW stärker als die Einstellung ggü. der Umweltbelangen bzw. die Zugehörigkeit zu bestimmten Milieus**
- **Finanzielle und organisatorische Hürden müssen für alternative Angebote abgebaut werden**
 - Der Preis für alternative Angebote muss deutlich niedriger sein, als für den privaten PKW
 - Niemand denkt gerne über die Mobilität nach (Mobilität ist eine Nebensache!)

- **Wirksamen Klimaschutz im Bereich privater Mobilität wird man nicht allein durch Sensibilisierung und die Bereitstellung von Angeboten erreichen, da Routinen, Bequemlichkeit und das Einkommen die Mobilitätsgewohnheiten bestimmen**
- **Alternative Mobilitätsangebote müssen deutliche Vorteile ggü. bestehenden Mobilitätsgewohnheiten bieten**
 - Verlust an „Komfort“ muss mit einem deutlichen Kostenvorteil kompensiert werden (z. B. Flatrate für alternative Angebote, kostenloser ÖPNV, deutlich günstigeres und flexibleres Car-Sharing)
 - Die Erreichbarkeit der Ziele muss mit den alternativen Angeboten leichter sein
- **Reduktion der Notwendigkeit zur motorisierten Mobilität**
 - Quartiere in denen das Leben stattfindet und die nicht nur als Park- und Wohnraum dienen