

VCD Befragung

MULTIMODAL UNTERWEGS IN DEUTSCHLANDS STÄDTEN

Multimodal unterwegs in Deutschlands Städten

VCD unterstützt Städte bei multimodalen Angeboten

Täglich mit dem eigenen Auto fahren – stets „meine“ Bahnlinie nutzen. Monomodales Mobilitätsverhalten hat für immer mehr Menschen ausgedient. Autos büßen als Statussymbol ein – Carsharing und Bikesharing ergänzen den klassischen ÖPNV zu einem umweltfreundlichen Gesamtpaket, das für unterschiedliche Wegezwecke Angebote bereit hält. Extra Schub gibt die Digitalisierung. Insbesondere junge Erwachsene orientieren sich im komplexen Verkehrsangebot mit Hilfe neuer digitaler Dienste.

Viele Städte haben Multimodalität als Thema für sich erkannt und entwickeln unter diesem Schlagwort derzeit unterschiedlichste Projektideen. Das VCD-Projekt »Multimodal unterwegs – intelligent vernetzt durch die Stadt der Zukunft«, will auf die erfolgreichen Vorhaben zur Vernetzung der Verkehrsangebote in deutschen Städten aufmerksam machen. Ziel ist es, den Akteuren in den Kommunen bestehende Ideen möglichst handlungsorientiert aufzubereiten und dabei auf die Herausforderungen und Kosten der Vorhaben einzugehen. So können Städte stärker voneinander profitieren und erfolgreiche Projekte adaptieren. Ein weiterer An Schub somit für eine bessere Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Auf vcd.org/multimodal ist eine wachsende Liste an Good-Practice-Beispielen zu finden.

Mit der vorliegenden Befragung »Multimodal unterwegs in Deutschlands Städten« wurden die Bewohnerinnen und Bewohner der Großstädte gefragt, wie sie heute mobil sind und was es für sie braucht, um die ökologischen Verkehrsmittel noch besser zu kombinieren.

Das bis Dezember 2017 angesetzte Projekt wird durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert.

»Multimodal unterwegs« ist ein Leuchtturmprojekt der BMUB-Kampagne »Zeit für #Mobilwandel«.



»Die Städte erkennen, dass sie ihren ÖPNV nicht einfach nur parallel zum Radverkehrsangebot oder Carsharing betreiben sollten. Ziel ist es, ein kundenfreundliches Mobilitätspaket zu schnüren, das noch mehr Menschen unabhängig vom eigenen Pkw macht und in den Umweltverbund bringt.«

Philipp Kosok • Projektleiter »Multimodal unterwegs«

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Das Wichtigste in Kürze

Verkehrsverhalten

- Die Großstadt ist von einem Mix der Verkehrsmittel geprägt. Nicht nur der eigene Pkw, auch das Zufußgehen, das Fahrrad und der öffentliche Nahverkehr werden häufig genutzt.
- Carsharing (89 % nutzen nie) und Bikesharing (91 % nutzen nie) werden bisher nur von sehr wenigen Menschen in Anspruch genommen.
- 22 % der Großstädter fahren niemals mit einem eigenen Pkw.
- Jeder Vierte kombiniert häufig mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg.
- Es sind die ÖPNV-Vielfahrenden und die jungen Erwachsenen, die besonders gerne Verkehrsmittel kombinieren und intermodal unterwegs sind.
- Webseiten (84%) und Navigations-Apps (46 %) sind die beliebtesten Medien, um eine passende Route zum Ziel zu finden.

Was vom Einstieg in den Umweltverbund abhält

- Ausschlaggebend für die Wahl der Verkehrsmittel ist die gute Erreichbarkeit der Ziele (84 %), eine hohe Flexibilität (74 %) und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebotes (73 %).
- Wer den ÖPNV heute nicht nutzt, nimmt ihn als teuer wahr und erwartet ein besseres Verkehrsangebot. Ohne leistungsstarke und attraktive, umweltfreundliche Verkehrsmittel, wird auch deren Vernetzung wenig erfolgreich sein.

Umweltfreundliche Verkehrsmittel besser vernetzen

- Die ÖPNV-Kundschaft ist bereit einen Aufschlag auf ihr Monatsabo zu zahlen, wenn dafür Basisleistungen mit Car- und Bikesharing enthalten sind. Gleichzeitig gibt es eine große Gruppe, die es vorzieht – ohne Grundgebühren – nur die tatsächlich genutzten Leistungen in Rechnung gestellt zu bekommen.
- Die Großstädter wünschen sich eine Karte und mit nur einer Registrierung zur gemeinsamen Nutzung des ÖPNV und sämtlicher Car- und Bikesharing-Dienste ihrer Stadt.
- Carsharing hat gegenüber Fahrradleihsystemen ein größeres Kundenpotential.
- Eine fahrradfreundliche Infrastruktur und die Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV helfen bei der Kombination der Verkehrsmittel.
- Mobilitätsstationen sollen dezentral in den Quartieren platziert sein. Sie sollen auch mit dem Pkw erreichbar, überdacht, gut ausgeschildert sowie sichere Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad bieten.

Methodik der Befragung

Zur Durchführung der Befragung arbeitete der VCD mit dem renommierten Meinungsforschungsinstitut Quotas zusammen. Die Quotas GmbH hat in Abstimmung mit dem VCD einen Online-Fragebogen mit geschlossenen Antwortmöglichkeiten entwickelt, der das Mobilitätsverhalten insbesondere im multimodalen Kontext im Verkehr untersuchte. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden sowohl zu ihrem derzeitigen Verkehrsverhalten befragt, als auch zu ihren Ansprüchen an ein vernetztes multimodales Verkehrssystem.

Die Befragung wurde mit einer Stichprobengröße von $n = 1.013$ in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt. Die Auswahl der Befragten erfolgte nach vorher festgelegten Kriterien. So wurden lediglich Personen integriert, die mindestens 18 Jahre alt und in einer Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern wohnhaft sind oder ihren festen Arbeitsplatz dort besitzen. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden bevölkerungsrepräsentativ gewichtet. Die Befragung gilt somit als **bevölkerungsrepräsentativ für deutsche Großstädte**.

Hintergrund ist, dass sich viele der besprochenen Verkehrsangebote bspw. Fahrradleihsysteme heute fast ausschließlich in Großstädten finden. Diese sind die Keimzelle für innovative Mobilitätskonzepte. Zukünftig müssen diese Angebote auch den Umlandverkehr aufgreifen und sich in kleineren Städten bewähren. 26 Millionen Deutsche lebten 2015 in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern. Das sind 31 % der Gesamtbevölkerung. Der Untersuchungszeitraum betrug zwei Wochen. In die Auswertung wurden lediglich vollständig ausgefüllte Fragebögen mit einbezogen.

Ergebnisse der Befragung

So sind Großstädter unterwegs

Das Mobilitätsverhalten der Deutschen ist im hohen Maße vom Pkw geprägt. Beim Blick in die Großstädte zeigt sich aber ein eher ausgeglichener **Mix der Verkehrsmittel**. Neben dem Pkw spielt auch das Zufußgehen, das Fahrrad und der öffentliche Nahverkehr eine zentrale Rolle im Alltag der Menschen. Leihfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge sind mittlerweile Teil des Straßenbildes der meisten Städte, erreichen aber bisher nur wenige Menschen.

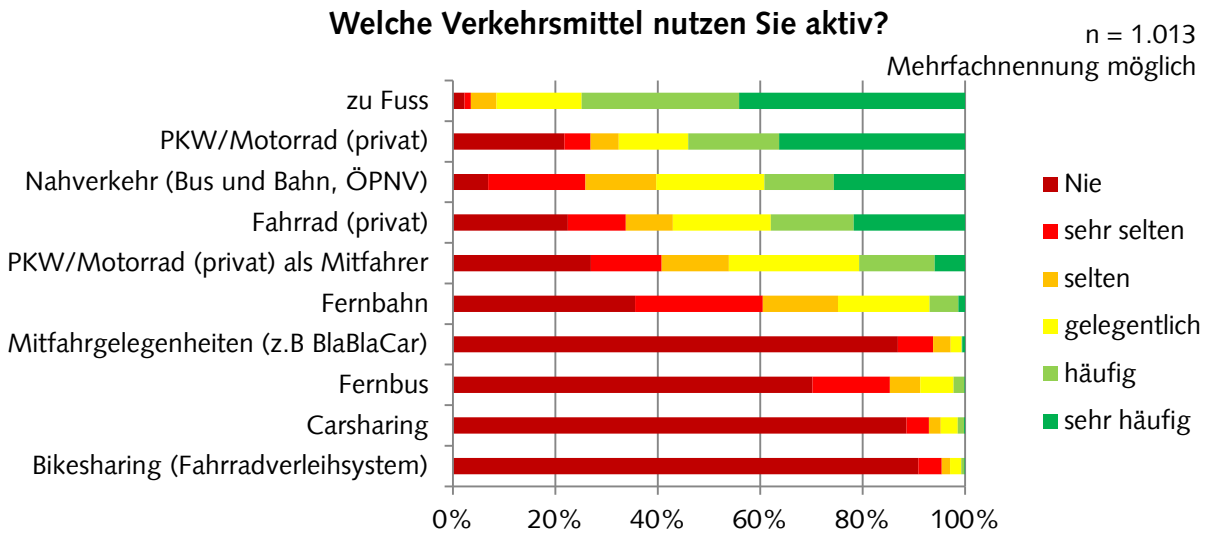


Abbildung 1: Verkehrsmittelnutzung in der Großstadt

Auch wenn das Zufußgehen in Erhebungen zur Verkehrsleistung (Anzahl der Wege x Wegelänge) regelmäßig eine untergeordnete Rolle spielt, wird deutlich, dass fast alle Bürgerinnen und Bürger auch Fußgänger sind (75 % häufig / sehr häufig), sei es für die kurzen Wege im Quartier oder als Zugang zu anderen Verkehrsmitteln. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind nicht nur von Stammkundschaft geprägt. Viele Fahrgäste steigen nur gelegentlich in Bus und Bahn ein. Lediglich jeder vierzehnte Großstädter kommt gänzlich ohne öffentlichen Nahverkehr aus, während bereits **22 % der Erwachsenen ohne Auto mobil** sind.

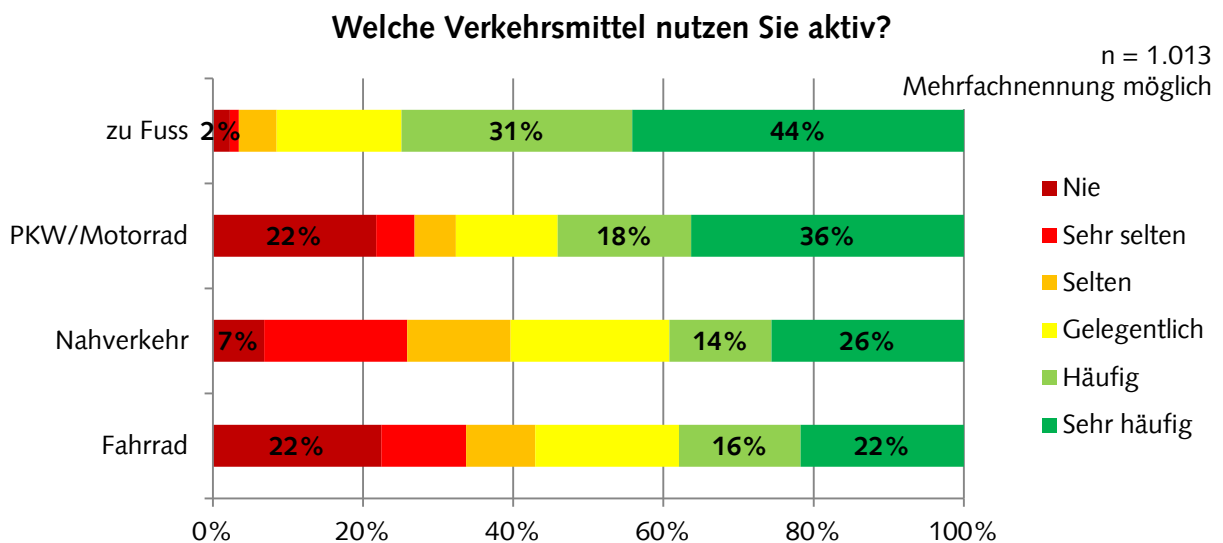


Abbildung 2: Meistgenutzte Verkehrsmittel in der Großstadt

Die Wahl eines Verkehrsmittels ist auch vom Zweck des Weges abhängig. Beim Einkaufen kommt dem Pkw eine besondere Bedeutung zu. Im wachsenden Freizeitverkehr wird überdurchschnittlich oft der ÖPNV oder das Fahrrad genutzt. Leihfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge werden sogar fast ausschließlich im Freizeitverkehr eingesetzt.

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie häufig / sehr häufig?

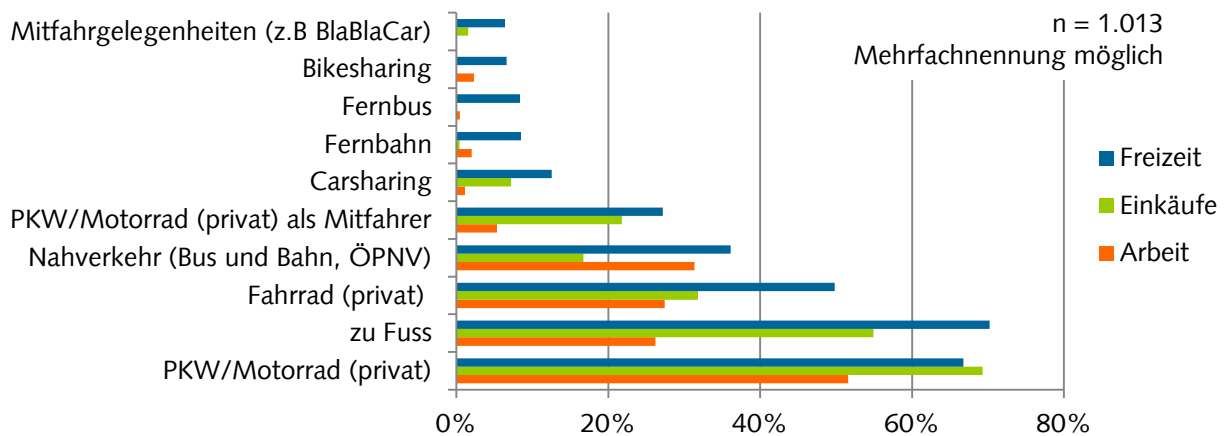


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck (nur Antworten häufig / sehr häufig)

Multimodal meint, nicht auf ein einziges Verkehrsmittel festgelegt zu sein, sondern je nach Gelegenheit und Angebot auf das eine oder andere zurückzugreifen. Eine Sonderform ist das intermodale Reisen, wobei gleich mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg kombiniert werden, beispielsweise mit dem Fahrrad zur S-Bahn-Station radeln, um mit der Bahn weiter zu reisen. Dabei gibt **jeder Vierte an, regelmäßig mehrere Verkehrsmittel zu einer Fahrt zu kombinieren**. Das geschieht besonders in der Freizeit (28 %) aber auch im Berufsverkehr (26 %). Betrachte man ausgewählte Kohorten der Gesamtstichprobe fallen zwei Gruppen auf: Es sind die **ÖPNV-Vielfahrer und die jungen Erwachsenen, die besonders gerne und häufig intermodal unterwegs sind**. Diejenigen, die hauptsächlich mit dem eigenen Pkw fahren, kombinieren nur auf 10 % (Einkauf) bis 21 % (Freizeit) ihrer Wege mehrere Verkehrsmittel – sind also vorwiegend monomodal unterwegs.

Ich kombiniere häufig / sehr häufig zwei oder mehr Verkehrsmittel für eine Fahrt?

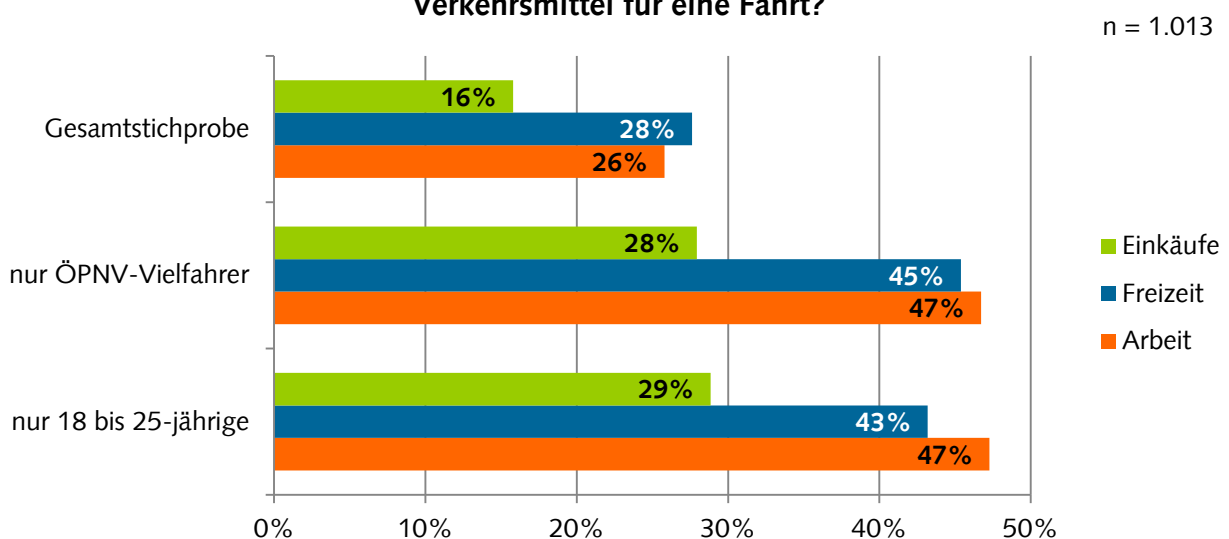


Abbildung 4: Intermodalität nach Wegezweck und Kohorte

Was es braucht, um den eigenen Pkw stehen zu lassen

Die Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel kann von verschiedensten Faktoren abhängen. Zentral für die Befragten ist die gute **Erreichbarkeit ihrer Ziele (84 %)**. **Einfach, flexibel und zuverlässig** soll es nach dem Willen der meisten Befragten vorrangingen. Eine untergeordnete Rolle spielen „weiche Faktoren“, wie die Sicherheit (40 %), die Privatsphäre (30 %) oder die eigene Tagesform (22 %).

Welche Merkmale sind bei der täglichen Wahl Ihres Verkehrsmittels sehr wichtig / ausschlaggebend?

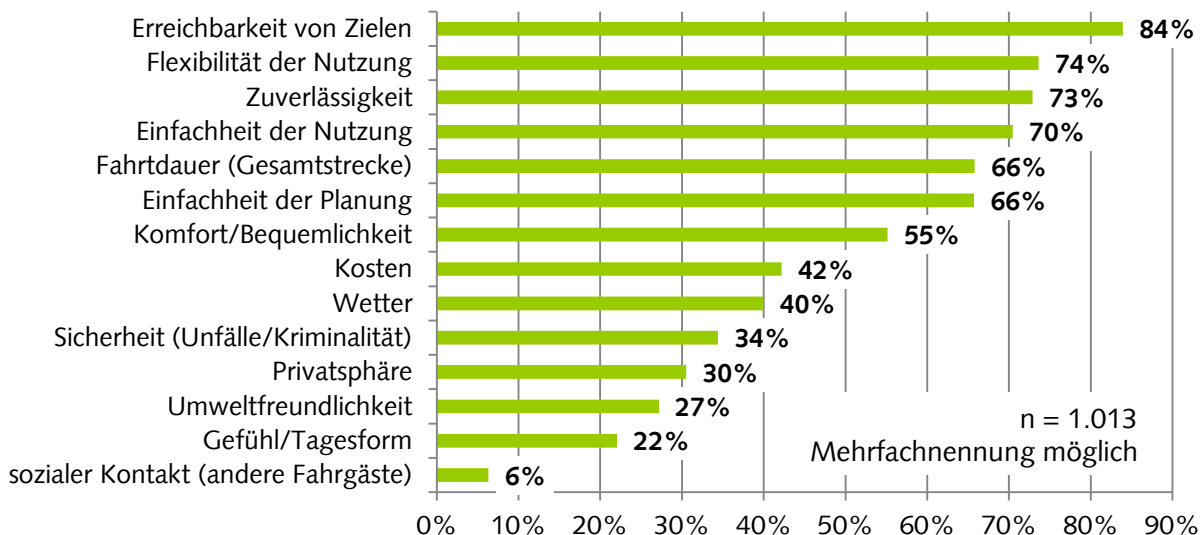


Abbildung 5: Merkmale der täglichen Verkehrsmittelwahl

Im Folgenden wurde lediglich ein Teil der Befragungsgruppe – diejenigen, die öffentliche Verkehrsmittel nur gelegentlich bis nie nutzen – gefragt, was denn geschehen müsste, damit sie zukünftig häufiger in Busse und Bahnen einsteigen. Obwohl in der vorherigen Frage die Kosten des Verkehrsmittels nicht als ausschlaggebend für ihre Wahl angegeben wurde, gilt der ÖPNV vielen als teuer (62 %). Etwa die Hälfte derjenigen, die heute kaum die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, würde bei einem verbesserten Verkehrsangebot öfter einsteigen.

Was würde Sie dazu bewegen den ÖPNV häufiger zu nutzen?

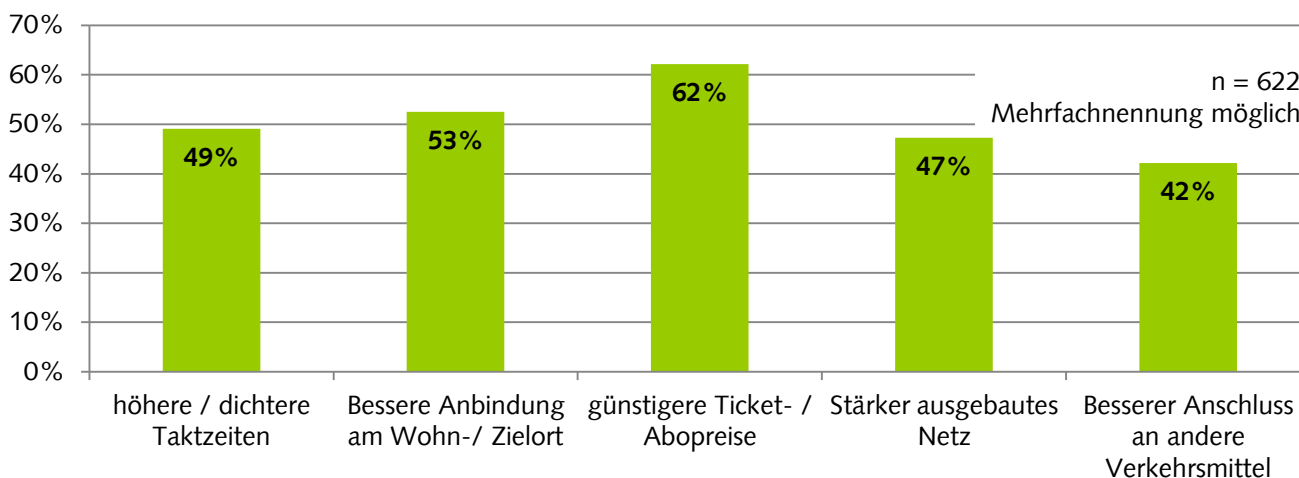


Abbildung 6: Gründe für häufigere ÖPNV-Nutzung, (Nur Gelegentlich-, Selten-, oder Nie-Nutzende)

Die Routenfindung ist ganz klar zu einer digitalen Domäne geworden. **Online-Kartendienste und Navigations-Apps finden für die meisten Befragten den Weg zum Ziel.** Für die Fahrgäste von Bus und Bahn spielt aber auch weiterhin der altbekannte Fahrplanaushang an der Haltestelle eine wichtige Rolle.

Wie informieren Sie sich derzeit über den Weg zu Ihren Zielorten?

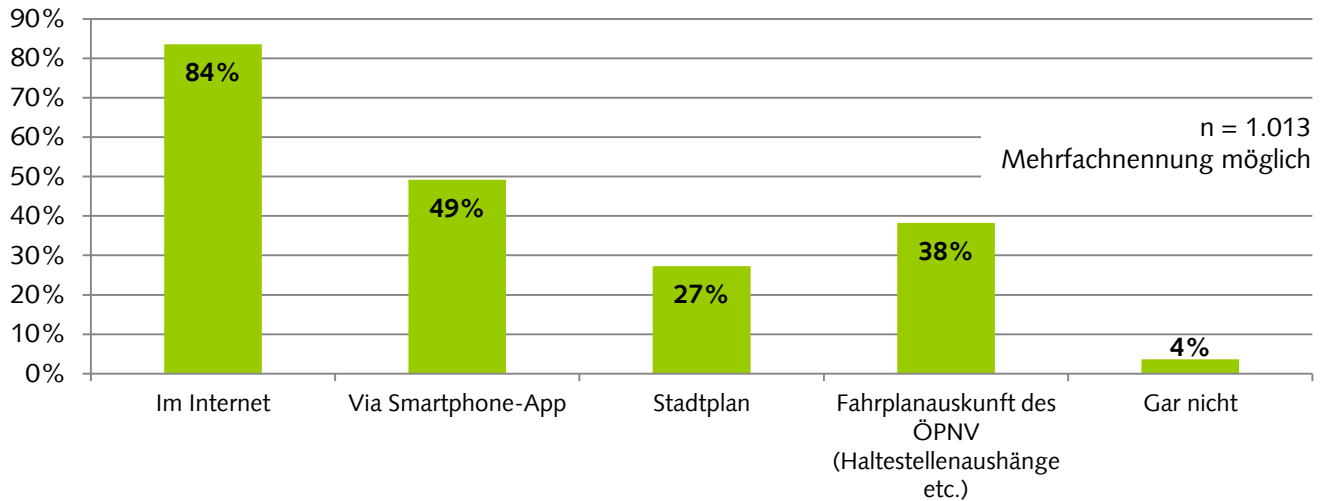


Abbildung 7: Mediennutzung zur Planung der Route

Mit Sharing-Angeboten den ÖPNV ergänzen

Carsharing ist eines der bekanntesten Beispiele der Sharing Economy. Es gilt als ein zentraler Baustein eines multimodalen, umweltfreundlichen Verkehrssystems. Es schließt Bedarfslücken dort, wo Ziele mit dem Fahrrad, dem Bus oder der Bahn nicht komfortabel zu erreichen sind. Fragt man all diejenigen, die Carsharing bisher kaum nutzen, zeigt sich: **Günstig soll es sein, aber auch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und der Umfang des Nutzungsgebietes sind für viele unzureichend.** Autofahrende sind tendenziell noch schwerer von den Angeboten zu überzeugen.

Was würde Sie dazu bewegen Carsharing-Angebote häufiger zu nutzen?

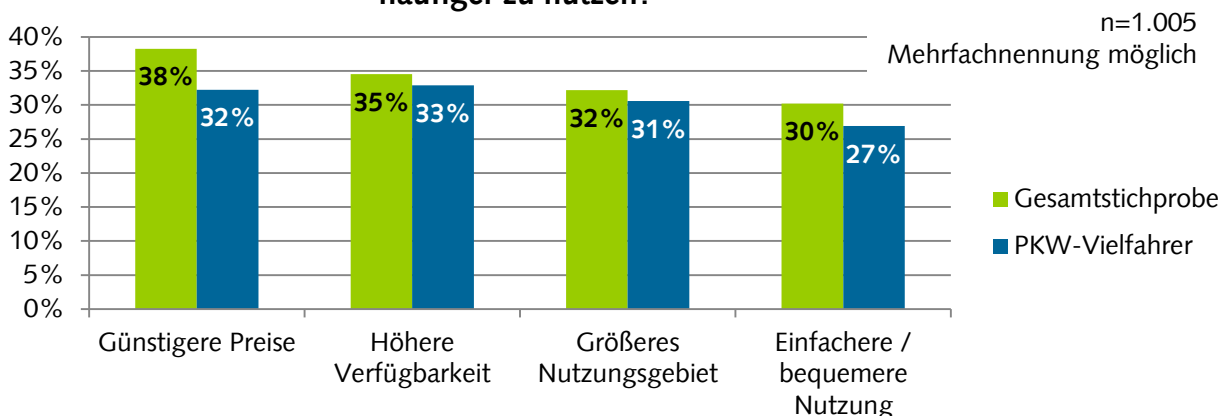


Abbildung 8: Merkmale eines verbesserten Carsharing-Angebotes (Ohne häufig- / sehr häufig-Nutzende)

Die gleiche Frage auf Fahrradleihsysteme bezogen zeigt eine insgesamt geringere Bereitschaft, auch bei verbessertem Angebot auf Leihräder zurückzugreifen. Nur ein Viertel der Befragten würde sich durch die Änderung einzelner Faktoren verstärkt für das Fahrradangebot interessieren. Äquivalent zum Carsharing und zum ÖPNV stellt auch das Bikesharing eine ökologisch nachhaltige Möglichkeit der Fortbewegung in der Stadt dar. Für die Befragten sind **günstigere Preise (27 %) und eine Tarif-Integration in ein ÖPNV-Abo mit entsprechenden Freiminuten für das Bikesharing (27 %)** interessant. Die Antworthäufigkeit bei allen vorgeschlagenen Verbesserungen liegen aber nahe beieinander. Die Integration in ein ÖPNV-Abo hat auf Autofahrende deutlich geringeren Einfluss. Für sie sind eine hohe Stationsdichte und ständige Verfügbarkeit von Rädern entscheidend.

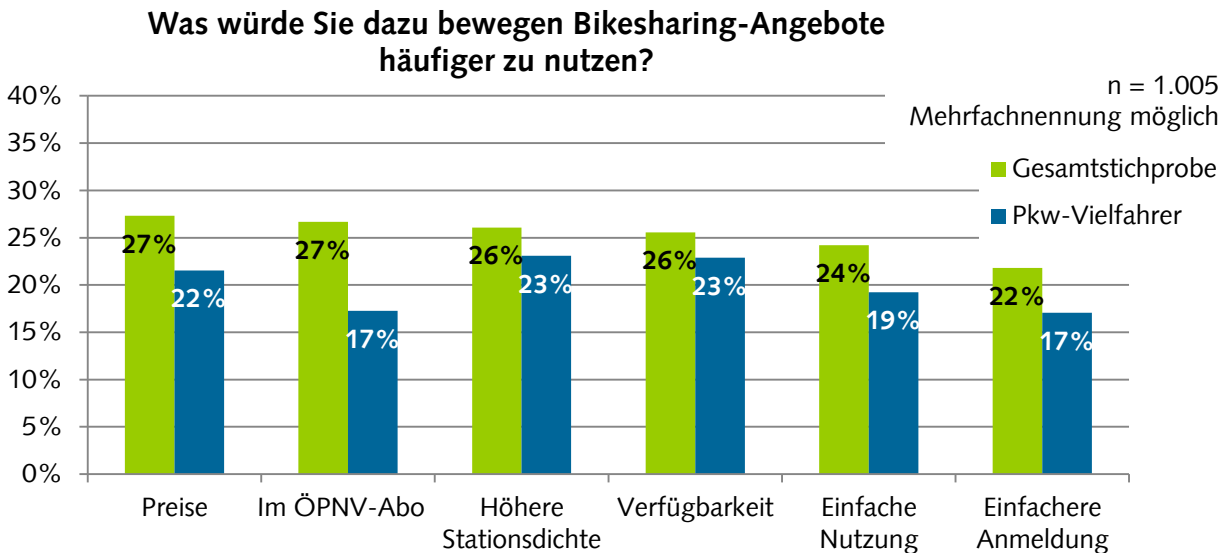


Abbildung 9: Merkmale eines verbesserten Bikesharing-Angebotes (ohne häufig- / sehr häufig-Nutzende)

Umweltfreundliche Verkehrsmittel besser kombinieren

Diejenigen, die bisher kaum die motorisierten, umweltfreundlichen Verkehrsmittel nutzen, sagen klar: Für einen Wechsel muss es preiswert und einfach sein – das Angebot muss stimmen. Ohne einen leistungsstarken und bezahlbaren Umweltverbund, wird auch ein vernetztes, multimodales Verkehrssystem nicht überzeugen können. Unabhängig vom Angebotsumfang der einzelnen Verkehrsmittel und deren Preise, sollten die Befragten angeben, durch welche Elemente für sie eine gemeinsame Nutzung der Verkehrsmittel attraktiver wird. Die beliebteste Möglichkeit ist es - **frei von monatlichen Grundgebühren** - nur tatsächlich genutzte Verkehrsleistungen bezahlen zu müssen (57 %). Für gut ein Drittel der Teilnehmenden wäre ein gemeinsames Ticket für die öffentlichen Verkehrsmittel, Car- und Bikesharing hilfreich (35 %). eTickets im Chipkarten-Format nach dem VDV-Standard können heute bereits solche Funktionen erfüllen. Auch die meist notwendigen separaten Registrierungen bei der Vielzahl der Anbieter ist für Viele ein Problem (35 %).

Welche Elemente sind für Sie am attraktivsten?

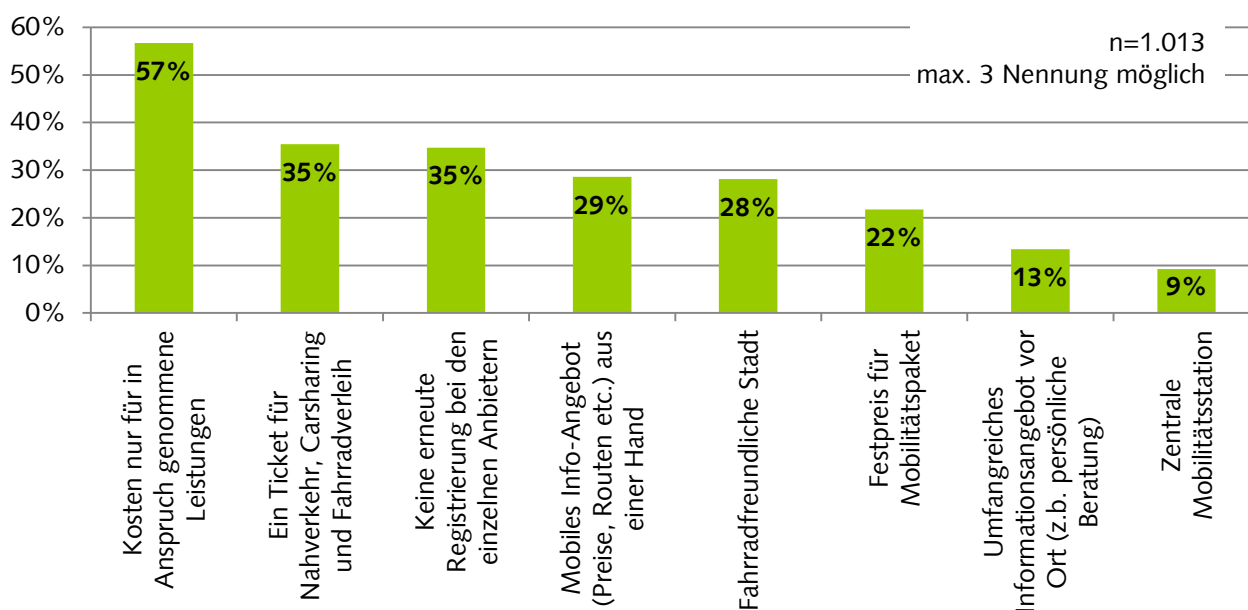


Abbildung 10: Elemente einer vernetzten Mobilität

Ein weiteres Schlüsselement, das derzeit in einigen Städten erprobt wird, sind sogenannte Mobilitätsstationen. Hier soll Raum für neue Verkehrsangebote geschaffen und der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht werden. Eine einheitliche Gestaltung hat sich bisher nicht durchgesetzt. Einige setzen auf großflächige Stationen mit vielen Fahrzeugen und Beratungspersonal im Stadtzentrum, andere beschränken das Angebot – sind dafür aber dezentral in den Stadtquartieren präsent. Häufig befinden sie sich an wichtigen Haltestellen. Zumeist finden sich hier Leihfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge, auch Fahrradbügel und Ladesäulen für Elektro-Autos sind an einigen Standorten installiert. Um die Mobilitätsstation tatsächlich als Zugangsstelle zu einer vernetzten Mobilität zu etablieren, ist es wichtig auf die Vorstellungen der potentiellen Kunden einzugehen. Mehr als zwei Drittel der Befragten gaben an, dass ihnen **kurze Wege zur Mobilitätsstation** wichtig sind. Das spricht für eine höhere Anzahl eher dezentraler Mobilitätsstationen in den Quartieren. Mit Abstand - aber ebenfalls bedeutsam - sind Abstellmöglichkeiten für den Pkw (50 %) sowie eine Überdachung (47 %) und eine ausreichend gute Beschilderung (46 %) genannt.

Was ist Ihnen bei einer Mobilitätsstation besonders wichtig?

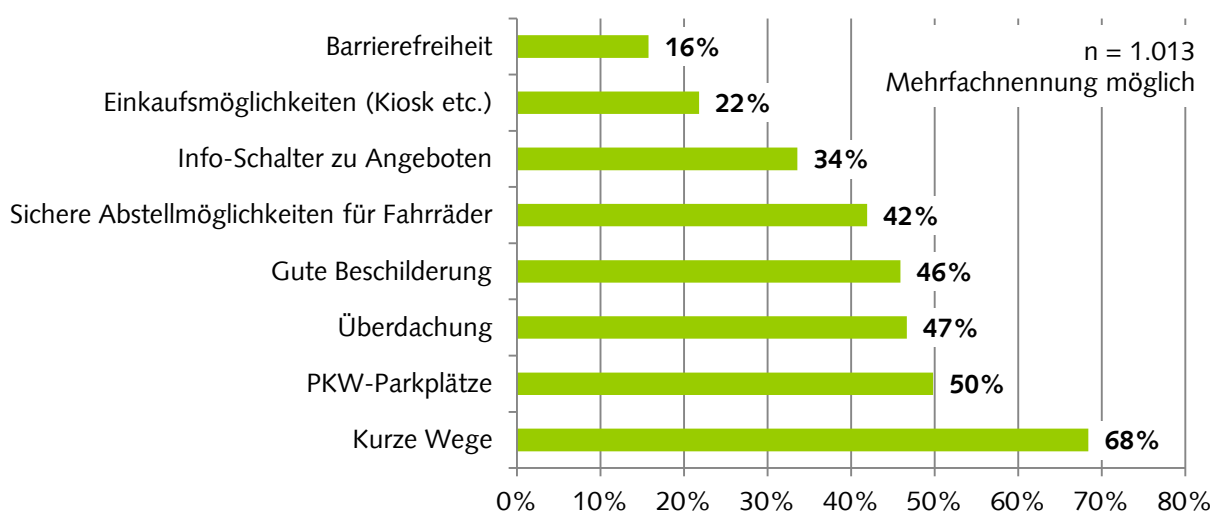


Abbildung 11: Wichtige Merkmale einer Mobilitätsstation

Den Befragten wurden insgesamt fünf verschiedene Szenarien vorgestellt, mit denen die gemeinsame Nutzung der Verkehrsmittel vereinfacht werden könnte. Das attraktivste Szenario für die Befragten war mit ca. 22 % eine **fahrradfreundliche Gestaltung**, welche an Mobilitätsstationen zusätzliche Abstellanlagen sowie in den Bahnen mehr Platz fürs Rad verspricht. Ein weiteres Fünftel aller Befragten findet ein **ÖPNV-Angebot attraktiv, welches mit der Nutzung von Car- und Bikesharing kombiniert werden kann** (21 %). Weniger gewünscht sind dagegen, sowohl bei allen Großstädtern als auch bei den PKW-Viefahrenden, zentrale Mobilitätsstationen. Dafür wird akzeptiert, dass dezentrale Stationen beispielsweise nur eine kleine Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen vorhalten. Für mehr als ein Viertel der Pkw-Viefahrenden ist keines der vorgestellten Konzepte attraktiv (26 %). Für diese sind auch die Szenarien des erweiterten ÖPNV-Angebots, der dezentralen Mobilitätsstationen und der fahrradfreundlichen Angebote in den Bahnen und Haltestellen nicht interessant.

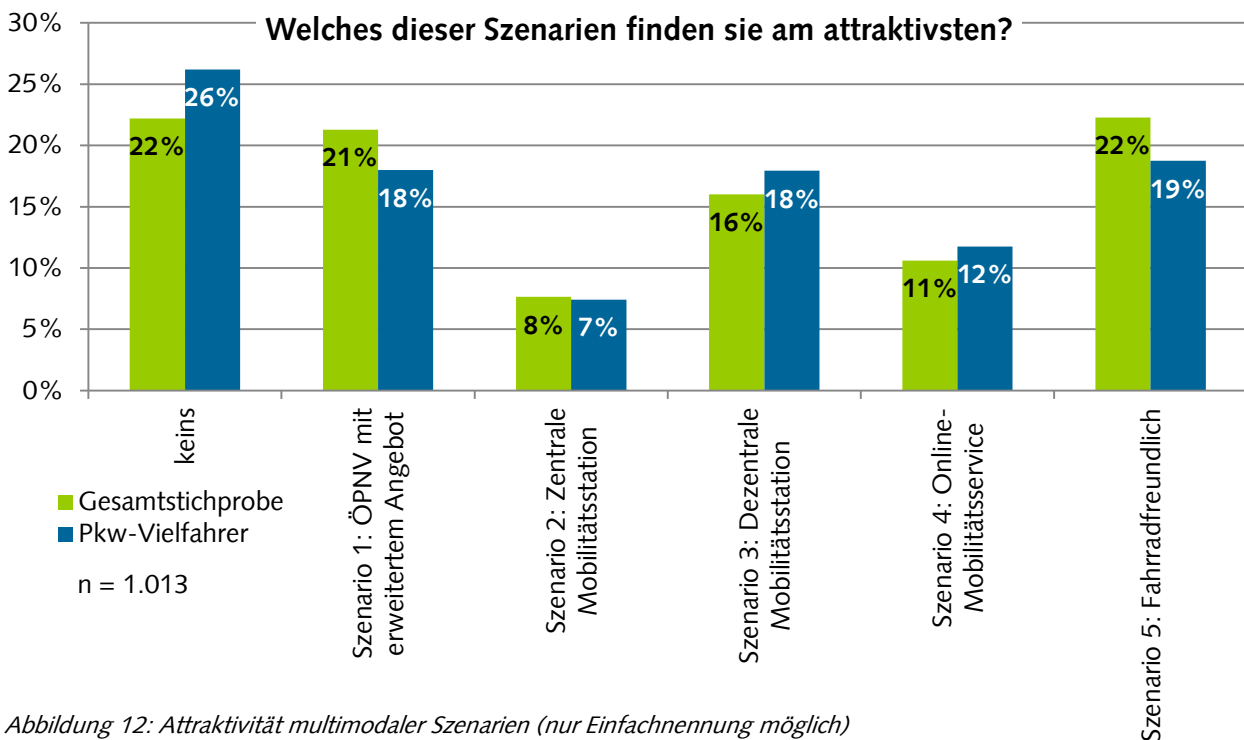


Abbildung 12: Attraktivität multimodaler Szenarien (nur Einfachnennung möglich)

Szenario 1 - ÖPNV-Abo mit erweitertem Angebot: Ihr Nahverkehrsanbieter integriert in seinen Tarif die Nutzung von einem Carsharing-Dienst, dessen Autos im gesamten Stadtgebiet verfügbar sind, und einem Fahrradverleihsystem. Gegen einen Aufpreis von 10 Euro monatlich können die Autos 2 Stunden im Monat genutzt werden, die Fahrräder können sie den ganzen Zeitraum nutzen.

Szenario 2 - Zentrale Mobilitätsstation: Zentral in Ihrer Stadt gibt es eine große Mobilitätsstation. Hier halten nicht nur eine Vielzahl von Bus- und Bahnlinien, Sie können Carsharing-Angebote und öffentliche Fahrräder nach einer Anmeldung selbstständig ausleihen. Es besteht ein umfangreiches Informationsangebot inkl. persönlicher Beratung. Ihr eigenes Fahrrad kann dort sicher abgestellt und auch mit in die Bahn genommen werden.

Szenario 3 - Dezentrale Mobilitätsstation: In ihrer Stadt sind viele kleine Mobilitätsstationen verteilt, auch in Ihrer direkten Umgebung (max. 500m). Nach einer Registrierung können Sie sowohl Carsharing-Angebote im gesamten Gebiet als auch Leihfahrräder nutzen. Basisinformationen sind an den Stationen auf Schildern zu finden.

Szenario 4 - Online-Mobilitätsservice: Auf der Webseite und einer Smartphone-App des städtischen Verkehrsbetriebes können Sie sich umfangreich über deren Angebot mit Bussen und Bahnen, Carsharing und Fahrradleihsystemen informieren. Die Standorte aller Fahrzeuge werden Ihnen live auf einer Karte dargestellt. Sie können alle Angebote online (Internet und App) sofort buchen.

Szenario 5 – Fahrradfreundlichkeit: An bedeutsamen Mobilitätsstationen werden zusätzliche sichere Abstellanlagen für Fahrräder eingerichtet. Ihr Fahrrad können Sie auch mit in die Bahn nehmen.

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
Fon 030/280351-0 · Fax -10
mail@vcd.org · www.vcd.or/multimodal

bei Rückfragen

Philipp Kosok · Projektleiter • Fon -36