

Auswertung der Mobilitätsumfrage

MOBILITÄTSPAKT WALLDORF-WIESLOCH

translake GmbH
OBERE LAUBE 53 78462 KONSTANZ

translake.
gmbh

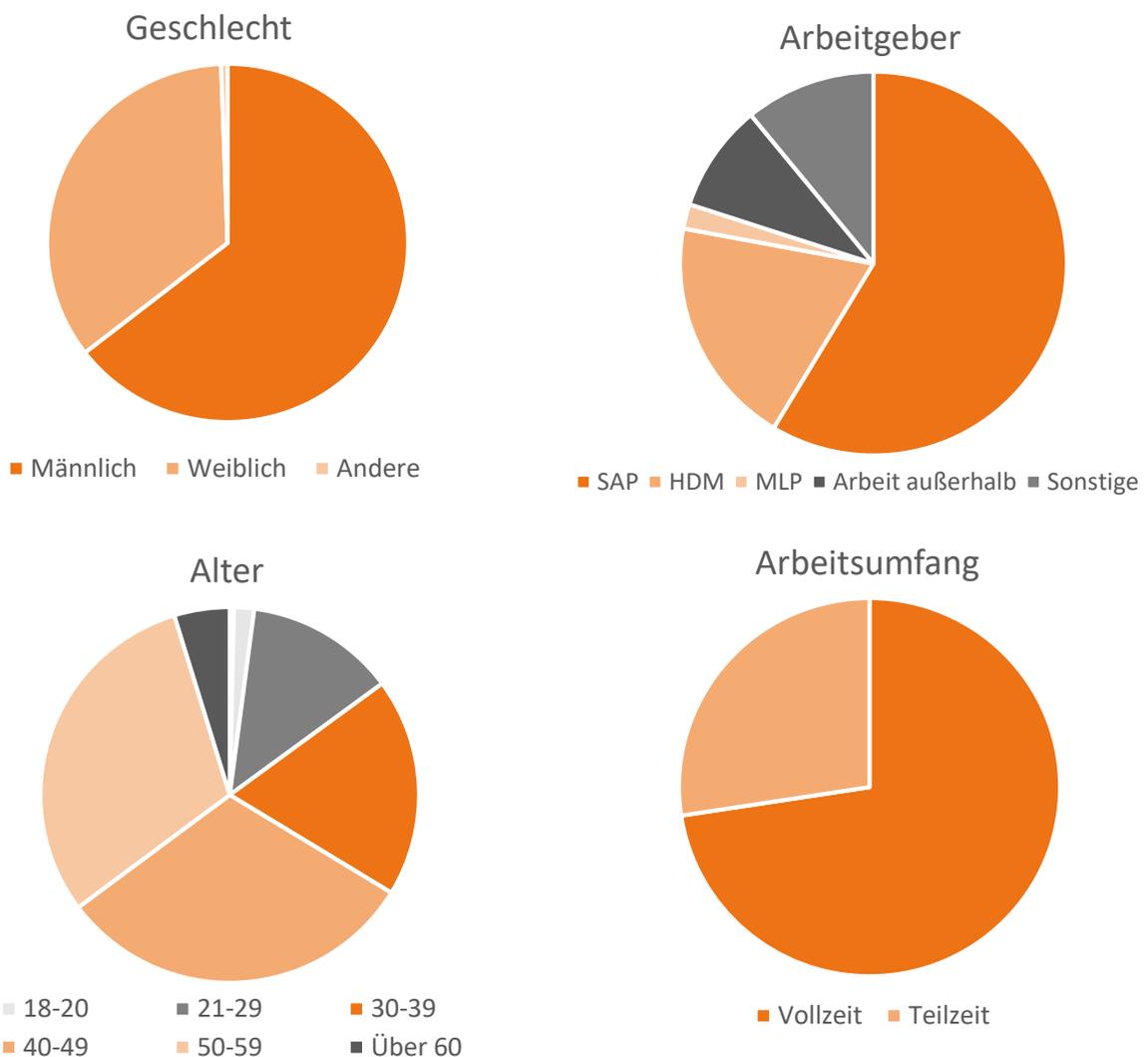
An der Online-Mobilitätsumfrage im Zuge des Mobilitätspakts Walldorf-Wiesloch nahmen 1086 Personen teil. Dabei lag der Fokus der Umfrage auf dem Gewinnen von tiefgehenden Informationen zu individuellem Mobilitätsverhalten von Pendlerinnen und Pendlern in der Region. In diesem Handout werden die Ergebnisse übersichtlich dargestellt. Für einen genaueren Einblick in die Beweggründe der Befragten sind die geclusterten und filterbaren Antworten besser geeignet. Der Gesamtdatensatz bietet die Möglichkeit das Mobilitätsverhalten von über 1000 Personen nachvollziehen zu können. Die Daten bieten das Potential, Mobilitätsverhaltensmuster von Pendlerinnen und Pendlern strategisch im Mobilitätsmanagement zu berücksichtigen.

Inhalt

Übersicht der Befragten	2
Fortbewegungsmittel	3
Gründe für Stoßzeiten	4
Teilnahme an Fahrgemeinschaften... ..	5
...als Teilnehmer	5
...als Fahrer	6
E-Dienstwagen.....	7
ÖPNV	8
Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln	9
Kombinationen von Verkehrsmitteln.....	10
Liste der gewünschten Direktverbindungen	11
Fahrrad	12
Radfahren attraktiver gestalten	12
Dienstfahrrad	13
Bikesharing	13
Pendelstrecken.....	15
Analysen	16
Zusammenhänge	16
Ausblick	16
Kontakte	17

Übersicht der Befragten

Die Befragten sind mehrheitlich (64,5%) männlich, etwas mehr als ein Drittel weiblich und unter ein Prozent ordnen sich einem anderen Geschlecht zu. Circa 60 Prozent arbeiten bei der SAP. Ein Fünftel der Teilnehmenden arbeitet bei Heidelberger Druckmaschinen und weitere zwei Prozent bei MLP. Jeder zehnte Teilnehmer wohnt in Walldorf oder Wiesloch und arbeitet außerhalb. Die restlichen zehn Prozent teilen sich auf sonstige Arbeitgeber auf, sind selbständig oder gehen keiner Erwerbstätigkeit nach.

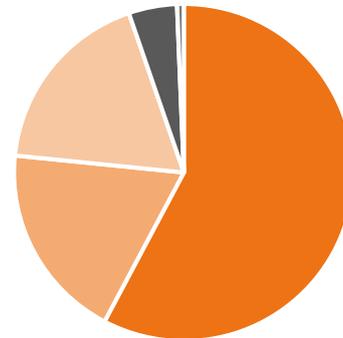


Von den Arbeitnehmern arbeiten fast 75 Prozent in Vollzeit und ein knappes Viertel in Teilzeit. Je circa ein Drittel der Teilnehmenden sind zwischen 40 und 49 bzw. zwischen 50 und 59 Jahre alt. 20 Prozent sind in den Dreißigern und jeder Achte ist zwischen 20 und 29. Lediglich fünf Prozent sind über 60.

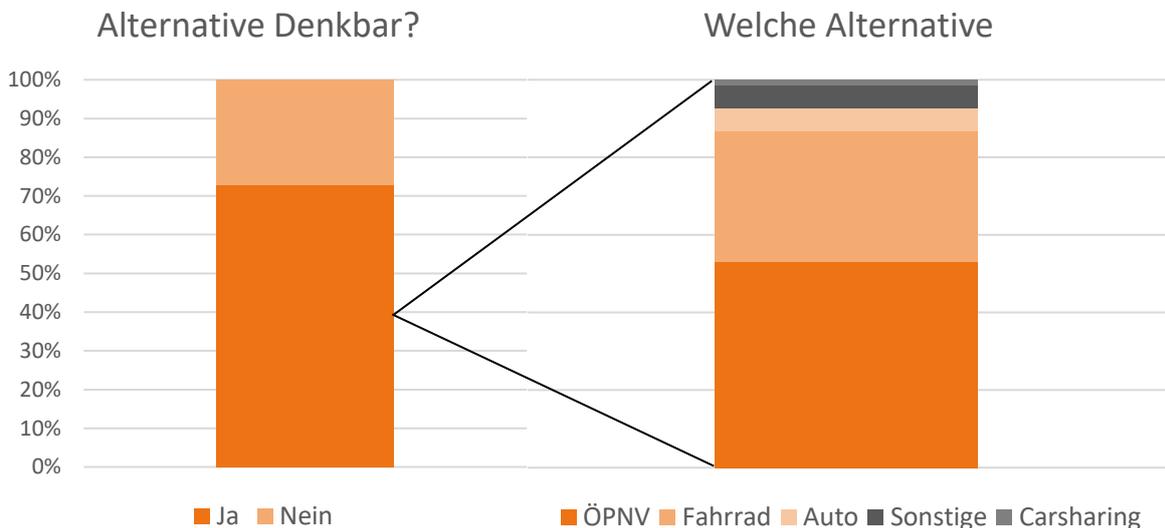
Fortbewegungsmittel

Das primäre Fortbewegungsmittel ist mit knapp 60 Prozent am häufigsten das Auto. Jeweils knapp 20 Prozent fahren mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Dabei zählen Kombinationen aus Fahrrad und ÖPNV als ÖPNV. Sonstige Fortbewegungsmittel und reine Fußgänger spielen mit 4,6% bzw. 0,6% eine untergeordnete Rolle.

Primäres Fortbewegungsmittel

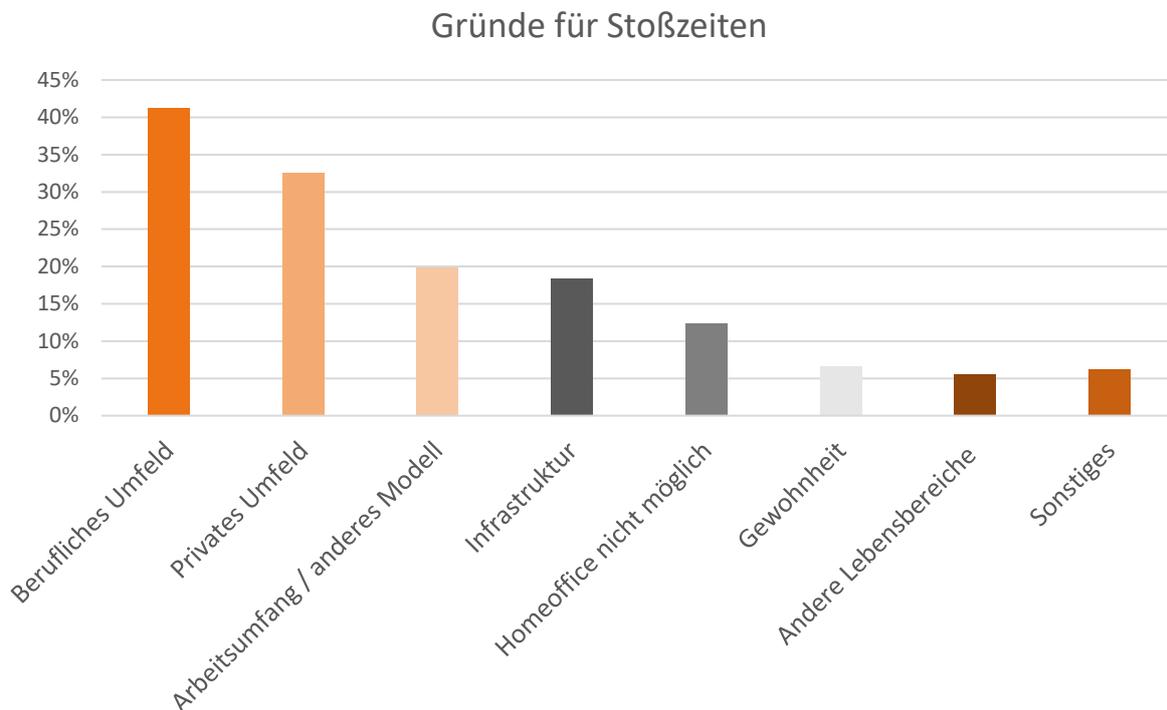


■ Auto ■ Fahrrad ■ ÖPNV ■ Sonstige ■ Fuß



Die Mehrheit (72%) können sich ein alternatives Fortbewegungsmittel vorstellen. 28 Prozent könne sich keine Änderung vorstellen. Wenn eine Alternative denkbar ist, so ist dies in mehr als der Hälfte aller Fälle der ÖPNV. Ein Drittel kann sich das Fahrrad vorstellen. Sechs Prozent jeweils das Auto oder Sonstige.

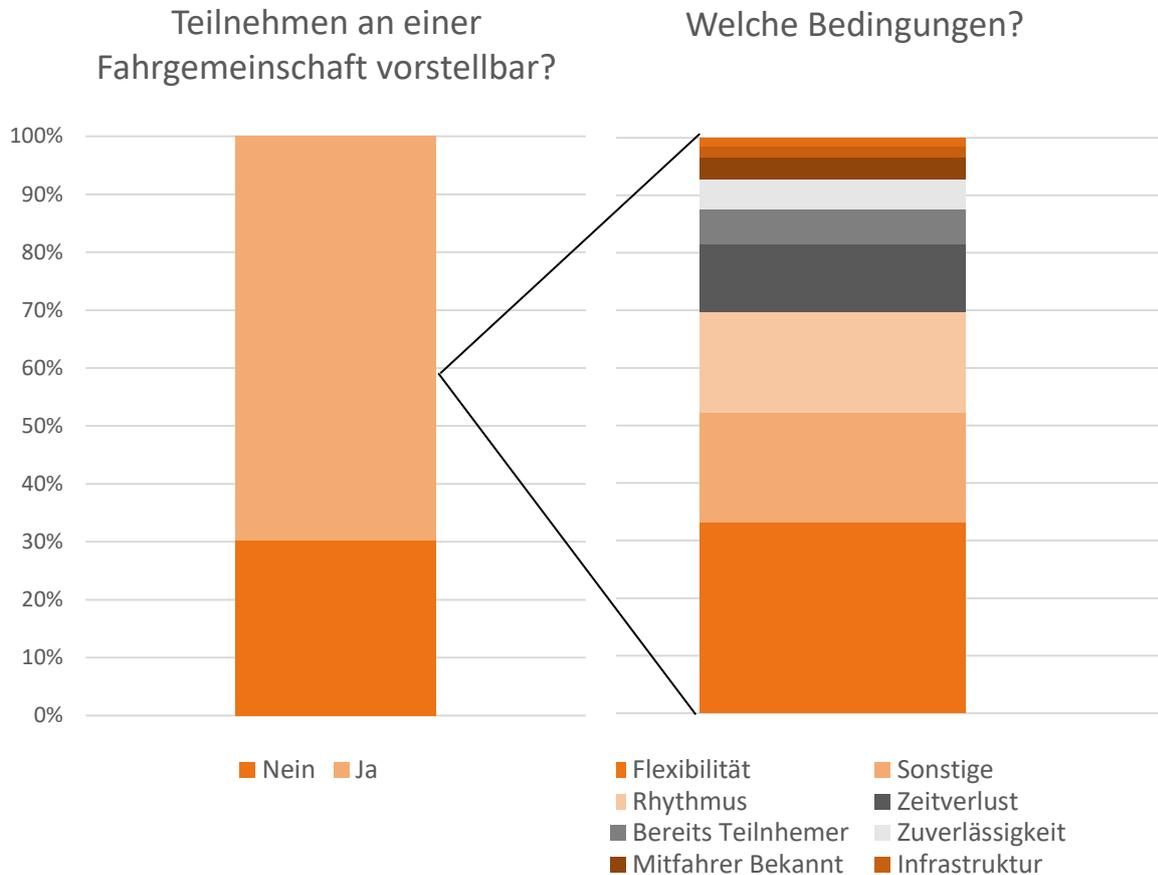
Gründe für Stoßzeiten



Die genannten Gründe für Stoßzeiten im Pendelverkehr sind vielfältig. Der häufigste Grund ist das berufliche Umfeld (41%). Dieses setzt sich zusammen aus den Jobanforderungen (z.B. Kundenkontakt, Schichtarbeit, 9:00-Uhr-Meetings), Anforderungen einer Kernarbeitszeit und dem sozialen Aspekt (fehlender Kontakt mit Kollegen, bzw. Angst vor Missachtung). Mit einem Drittel ist der zweithäufigste Grund das private Umfeld. In das zählen sowohl die Arbeitsrhythmen der Familie, aber vor allem auch die Betreuung der Kinder bzw. der Schulbeginn. Knapp jeder Fünfte gibt an, dass es für weniger Pendelverkehr zu Stoßzeiten ein anderes Arbeitsmodell brauche (z.B. Dezentral oder ein Management, welches keine Präsenz erwartet) bzw. weniger als 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche. 18 Prozent bemängeln die Infrastruktur. Dazu zählt die Angst keinen Parkplatz nach 9:00 Uhr zu bekommen genauso wie das fehlende Breitbandinternet zuhause. Jeder Achte hat nicht die Möglichkeit Homeoffice zu betreiben. Die Gewohnheit ist für sieben Prozent der Grund, in Stoßzeiten zu pendeln. Sechs Prozent merken an, dass die anderen Lebensbereiche (Dienstleister, Vereine) so getaktet sind, dass man quasi gezwungen ist zu den Standardarbeitszeiten zu arbeiten. sonstige machen weitere sechs Prozent der Angaben aus. Dabei wurde immer wieder geäußert, dass der menschliche Biorhythmus nun mal gegeben sei.

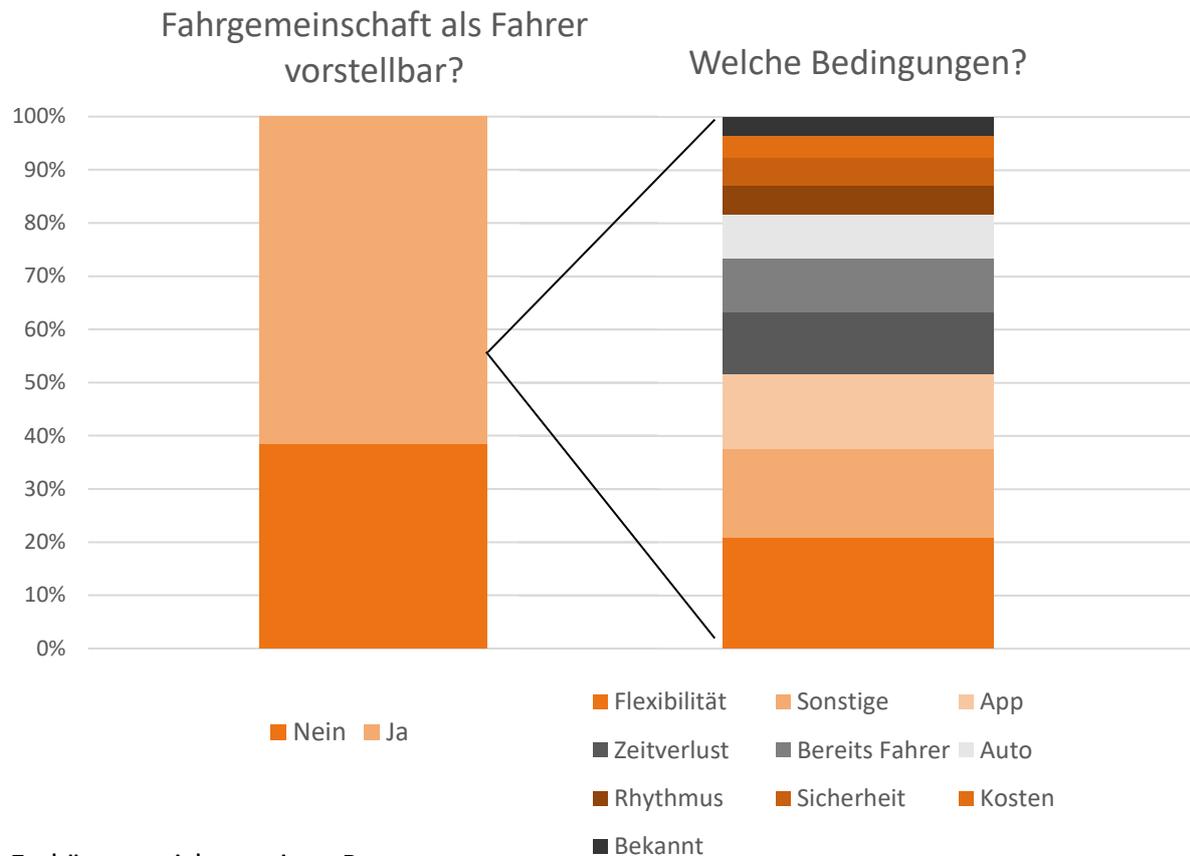
Teilnahme an Fahrgemeinschaften...

...als Teilnehmer



70 Prozent der Befragten könne sich das Teilnehmen an einer Fahrgemeinschaft vorstellen. Wobei die wichtigste Bedingung für die Teilnehmer die Flexibilität ist (34%). Sie wollen sich nicht zu sehr verpflichten. Gerade im Hinblick auf die Heimfahrt haben viele Bedenken. Unter „Sonstige“ finden sich die Voraussetzungen wieder, die 19 Prozent der Befragten erfüllt sehen wollen. Die meist genannten Punkte darunter sind die verschiedenen Anforderungen an eine App/Website und die finanziellen Fragen. 18 Prozent gaben an, dass es einen fixen Rhythmus bzw. feste Arbeitszeiten brauche. Ein möglichst geringer Zeitverlust, bzw. wenig Umweg, ist das Anliegen weiterer zwölf Prozent. Die Zuverlässigkeit ist für fünf Prozent wichtig. Vier Prozent wollen nur bei Ihnen bekannten Personen mitfahren. Jeweils zwei Prozent verlangen ein sicheres System und Infrastrukturvorteil wie etwa Carpool-Lanes. Sechs Prozent nehmen bereits an einer Fahrgemeinschaft teil.

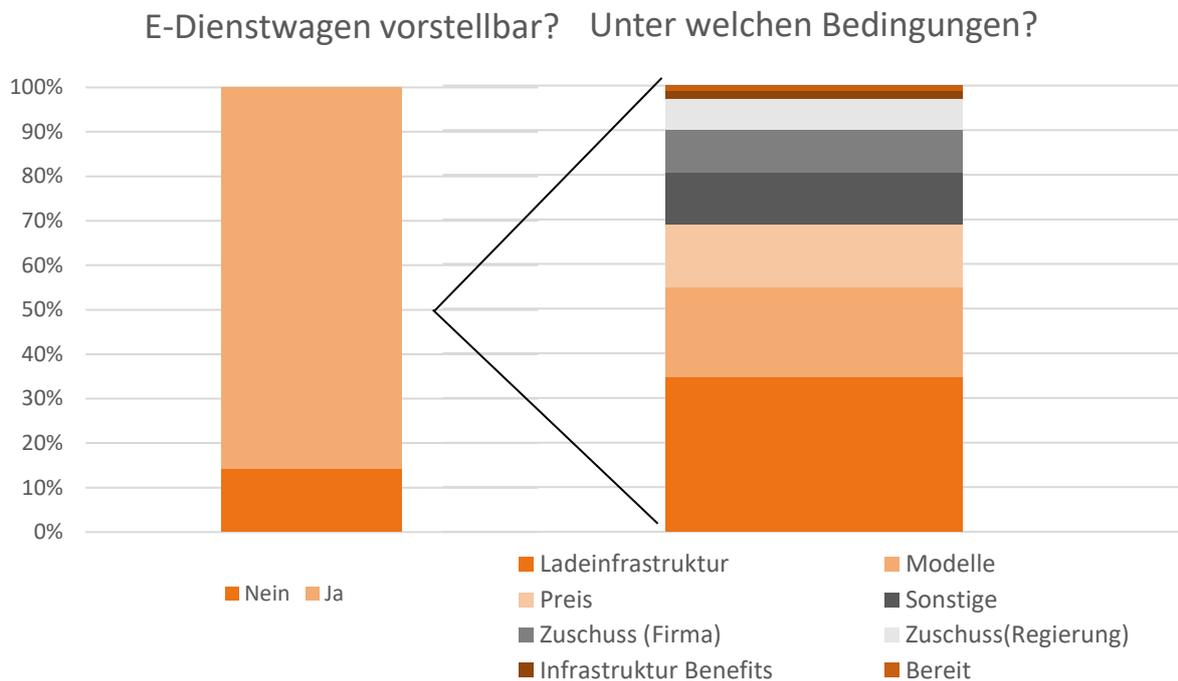
...als Fahrer



Es können sich weniger Personen vorstellen, als Fahrer Mitfahrgelegenheiten anzubieten (-8%). Die wichtigste Bedingung ist dieselbe – die Flexibilität (11%). Insgesamt sind die Bedingungen sehr unterschiedlich und ohne klare allgemeingültige Bedingung. 14 Prozent fordern eine moderne Applikation, die leicht zu bedienen sein muss. Zwölf Prozent wollen möglichst wenig Zeit verlieren und keine großen Umwege fahren. Acht Prozent der Befragten würden dies anbieten, hätten sie ein eigenes Auto. Einen festen Rhythmus wollen fünf Prozent. Die Sicherheit ist weiteren fünf Prozent wichtig. Die Aufteilung der Kosten ist für vier Prozent eine Bedingung. Drei Prozent wollen nur ihnen bekannte Personen mitnehmen.

Zehn Prozent geben an, bereits als Fahrer Mitfahrgelegenheiten anzubieten.

E-Dienstwagen



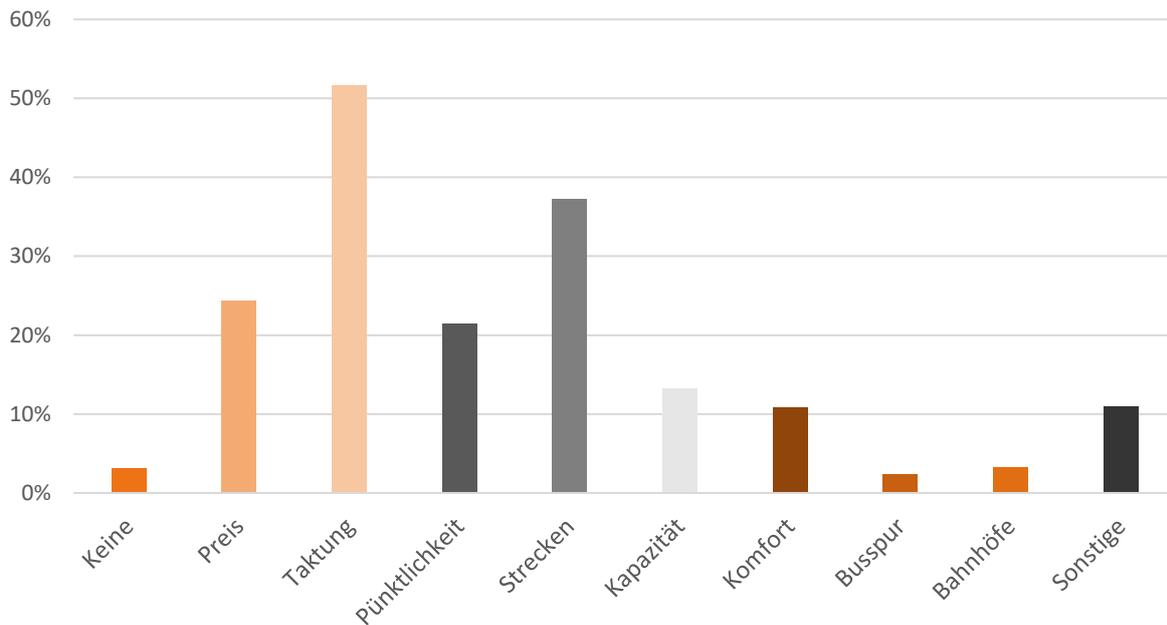
86 Prozent können es sich prinzipiell vorstellen, einen E-Dienstwagen zu benutzen. Jeder Dritte hat jedoch noch Bedenken im Bereich der Ladeinfrastruktur. Das betrifft Schnellladestationen gleichermaßen wie die Lademöglichkeiten zuhause. 20 Prozent wünschen sich eine höhere Reichweite und familientauglichere Modelle. Ein niedrigerer Preis ist für 14 Prozent eine Bedingung. Jeder Zehnte fordert eine finanzielle Unterstützung durch den Arbeitgeber. Etwa die Bezahlung des Aufladens zuhause. Sieben Prozent fordern finanzielle Unterstützung vom Staat. Zwei Prozent fordern Vorteile wie etwa eigene Straßenspuren oder bessere Parkplätze. Zwölf Prozent haben sonstige Bedingungen wie beispielsweise die Möglichkeit einen Verbrenner für Urlaubsfahrten zu nutzen.

Ein Prozent nutzen bereits ein E-Auto.

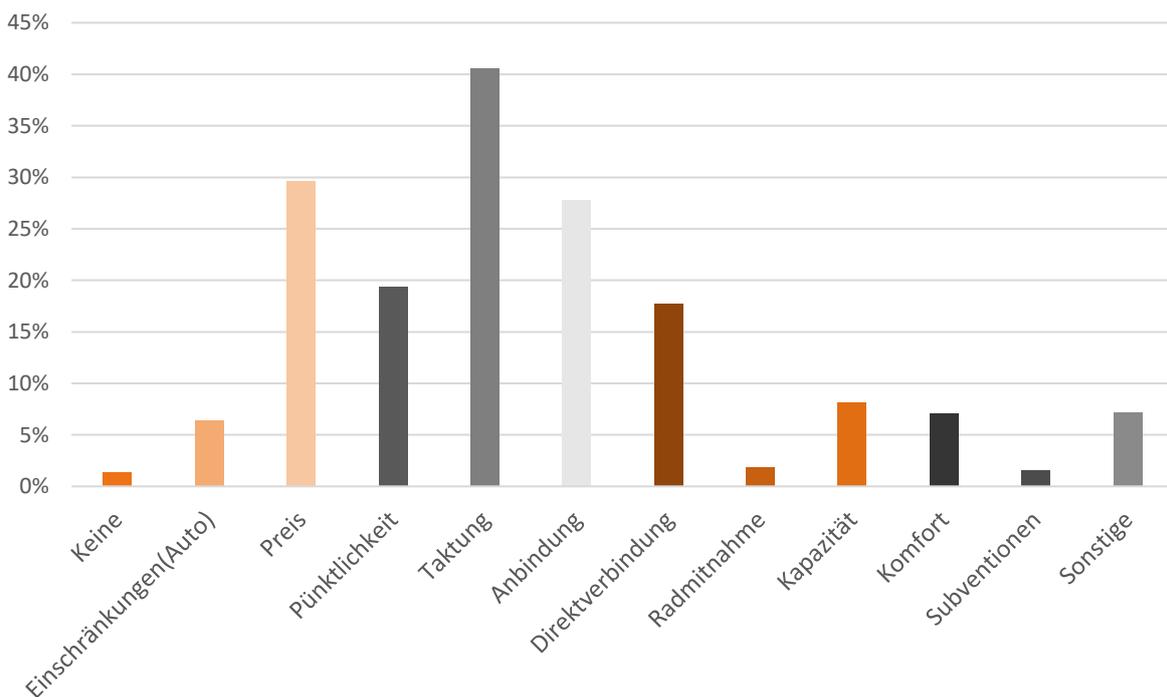
ÖPNV

Damit der ÖPNV attraktiver wird und mehr Leute ihn nutzen, gibt es verschiedenste Forderungen. Am meisten genannt ist die Forderung nach einer bessern Taktung. Dies bezieht sowohl die Forderung auf eine bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger wie auch die wie auch die Forderung nach einer höheren Frequenz mit ein. Des Weiteren wird eine bessere und transparentere Preispolitik gefordert. Gerade die Personen, die in mehreren

Möglichkeiten die Attraktivität zu steigern

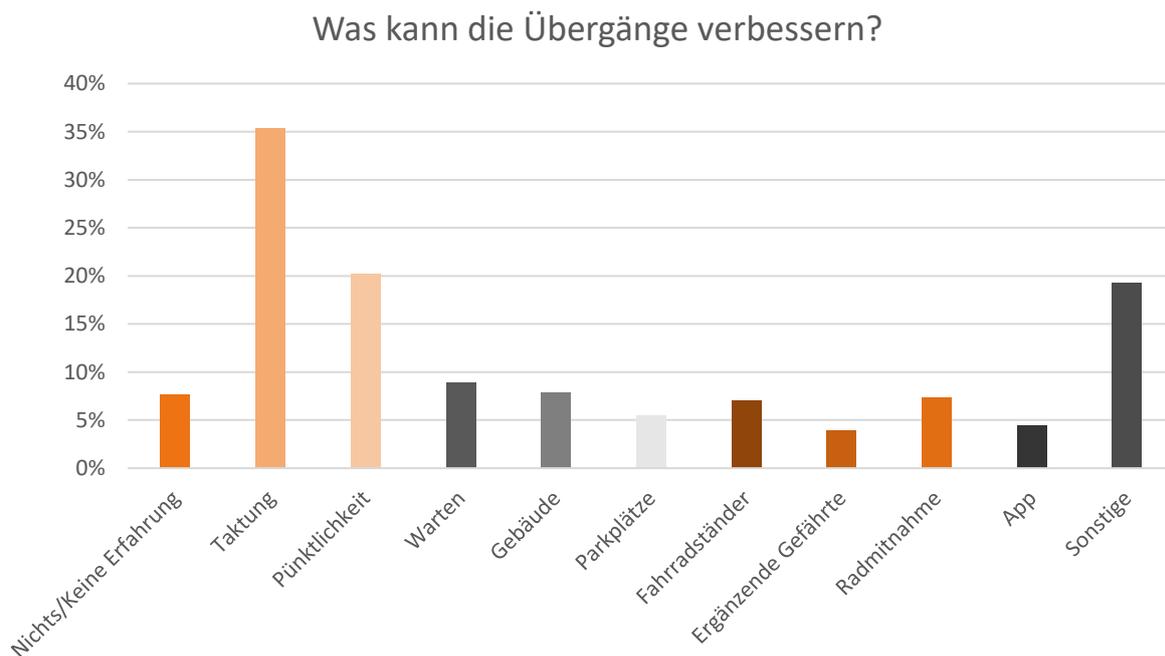


Bedingungen für mehr Nutzer



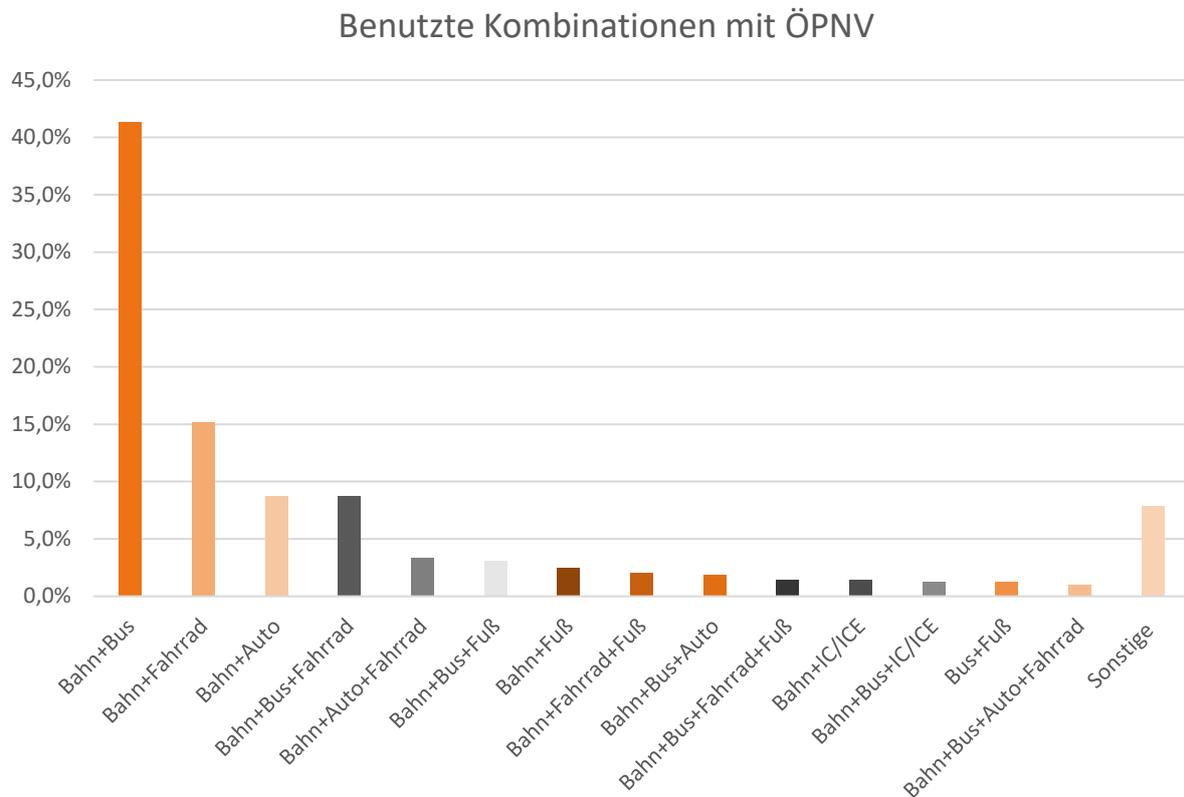
Tarifverbänden pendeln, fühlen sich benachteiligt. Auch klagen BahnCard-100-Nutzer über den Zwang ein Nahverkehrsticket kaufen zu müssen. Eine hohe Wichtigkeit genießt zudem die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit des ÖPNVs. Die Forderung nach neuen Strecken, einer besseren Anbindung und/oder Direktverbindungen ist auch von einer Vielzahl von Befragten gestellt worden. Außerdem sollte die Kapazität zu Stoßzeiten gestärkt werden und der Komfort erhöht werden, etwa durch WLAN in den Zügen. Außerdem fordern sieben Prozent, dass der Autoverkehr eingeschränkt wird. Dadurch würde der ÖPNV attraktiver.

Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln



Die Übergänge zwischen einzelnen ÖPNV-Verbindungen können aus der Sicht von 35 Prozent der Befragten durch eine bessere Taktung verbessert werden. Sie stellen sich vor, dass die Busse bzw. S-Bahnen häufiger fahren und es dadurch nicht ins Gewicht fällt, wenn man einen Anschluss verpasst. Eine verbesserte Pünktlichkeit ist jedem Fünften ein Anliegen. Neun Prozent fordern besonders die Busse dazu auf, auf die S-Bahn zu warten, falls diese verspätet ist. Eine Veränderung an den Bahnhöfen, bzw. Haltestellen fordern acht Prozent. Dabei geht es vor allem um die Ausschilderung und funktionierende Aufzüge. Jeweils sieben Prozent fordern bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen und eine verbesserte Radmitnahme im Zug. Mehr Parkplätze für Autos an Bahnhöfen oder Park und Ride Plätzen fordern fünf Prozent. Vier Prozent fordern eine App mit aktuellen Statusinformationen. Drei Prozent wollen ergänzende Gefährte wie Fahrräder oder E-Scooter zum Ausleihen, falls beispielsweise der Bus verpasst wurde.

Kombinationen von Verkehrsmitteln



Die Häufigste Kombination ist mit über 40 Prozent die Bahn kombiniert mit dem Bus. Das Fahrrad kombiniert mit der Bahn macht weitere 15 Prozent aus. Die Bahn kombiniert mit dem Auto ist die Kombination von weiteren neun Prozent. Dieselbe Anzahl kombiniert Bahn, Bus und Fahrrad. Bahn, Auto und Fahrrad werden genau wie die Bahn mit Bus und Fuß von vier Prozent genutzt. Alle weiteren Kombinationen befinden sich im niedrigen Einstelligen Bereich. Die Kombinationen, die von weniger als einem Prozent genutzt werden sind unter „Sonstige“ zusammengefasst.

Liste der gewünschten Direktverbindungen

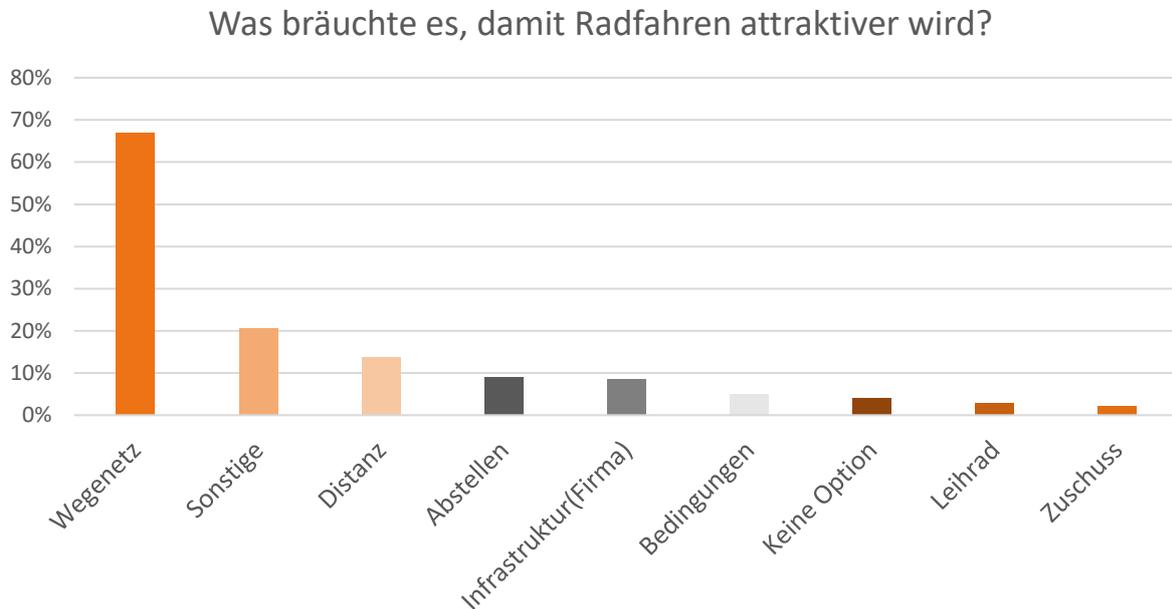
Hier sind alle Direktverbindungen aufgeführt, die mehr als zweimal gewünscht wurden. Alle Direktverbindungen können Sie der Exceltabelle entnehmen.

Der Bahnhof Wiesloch/Walldorf wurde als Walldorf codiert. Die Wünsche nach einzelnen SAP Gebäuden, HDM- oder MLP Eingängen wurden der Lesbarkeit wegen als Walldorf Industriegebiet codiert. Generell war der Wunsch, bei fast allen Strecken nach Walldorf bzw. Wiesloch direkt durch das Industriegebiet zu gehen. Außerdem wurden Busspuren gefordert, damit der Bus nicht auch im Stau steht.

Walldorf-Heidelberg 99	Mannheim-Heidelberg 4
Walldorf-Mannheim 35	Walldorf-Bad Schönborn 4
Walldorf-Walldorf Industriegebiet 43	Walldorf-Baiertal 4
Walldorf-Speyer 29	Walldorf-Heidelberg 4
Walldorf-Hockenheim 21	Heidelberg-Karlsruhe 3
Walldorf-Wiesloch 19	Nußloch-Heidelberg 3
Wiesloch-Heidelberg 17	St. Leon-Rot-Heidelberg 3
Walldorf-Karlsruhe 16	Walldorf-Gauangelloch 3
Walldorf-Nußloch 13	Walldorf-Ludwigshafen 3
Walldorf-St. Leon-Rot 13	Walldorf-Malsch 3
Walldorf-Schwetzingen 11	Walldorf-Meckersheim 3
Walldorf-Rauenberg 10	Walldorf-Reilingen 3
Walldorf-Sinsheim 8	Walldorf-Rohrbach 3
Walldorf-Angelbachtal 7	Wiesloch-Bruchsal 3
Walldorf-Bruchsal 7	Wiesloch-Mannheim 3
Walldorf-Mühlhausen 5	Wiesloch-Speyer 3
Wiesloch-St. Leon-Rot 5	

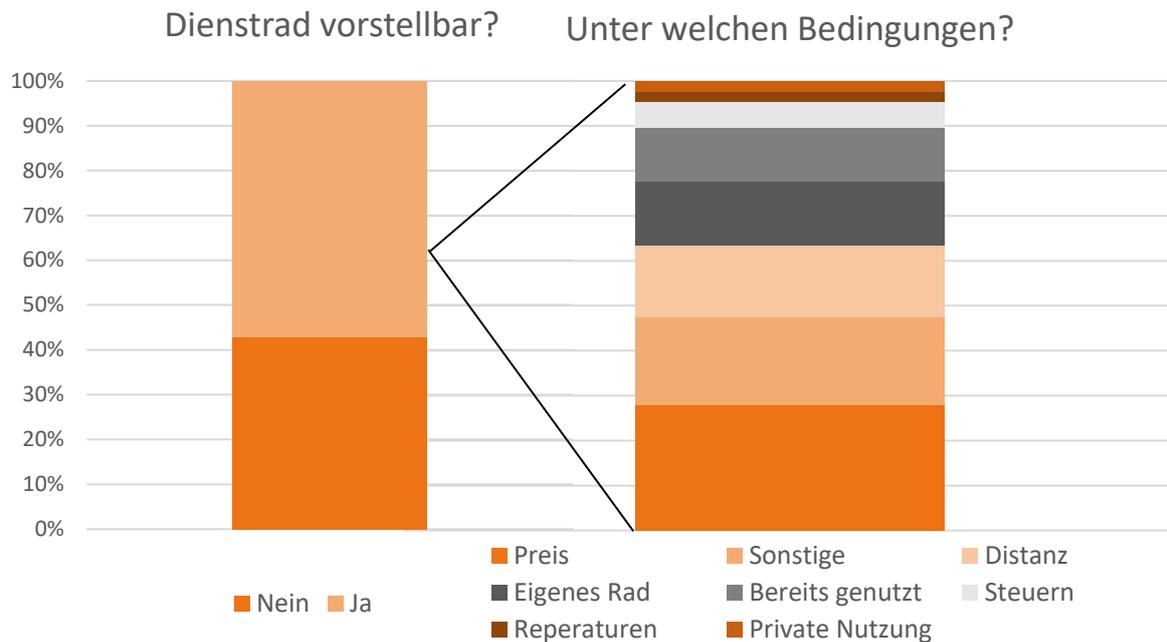
Fahrrad

Radfahren attraktiver gestalten



Damit das Fahrrad attraktiver wird, fordern zwei Drittel aller Befragten ein besseres Wegenetz. Sonstige Gründe geben rund 20 Prozent an, hierzu zählt auch der Wunsch nach der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Zug (siehe hierzu Punkt ÖPNV). Die zu lange Distanz hindern 14 Prozent am Radfahren. Die Abstellmöglichkeiten schmälern für neun Prozent die Attraktivität. Weitere neun Prozent bemängeln die Infrastruktur beim Arbeitgeber. Darunter fallen belüftete Spinde, Duschen oder etwa E-Bike Ladestationen. Fünf Prozent schrecken die Bedingungen wie das Wetter oder zugewachsene Wege ab. Für vier Prozent ist das Rad nie attraktiv. Einen finanziellen Zuschuss bzw. Vorteile fordern zwei Prozent. Drei Prozent wollen ein Leihradssystem. Drei Prozent geben an, dass das Rad keine Option für sie wäre.

Dienstoffahrrad



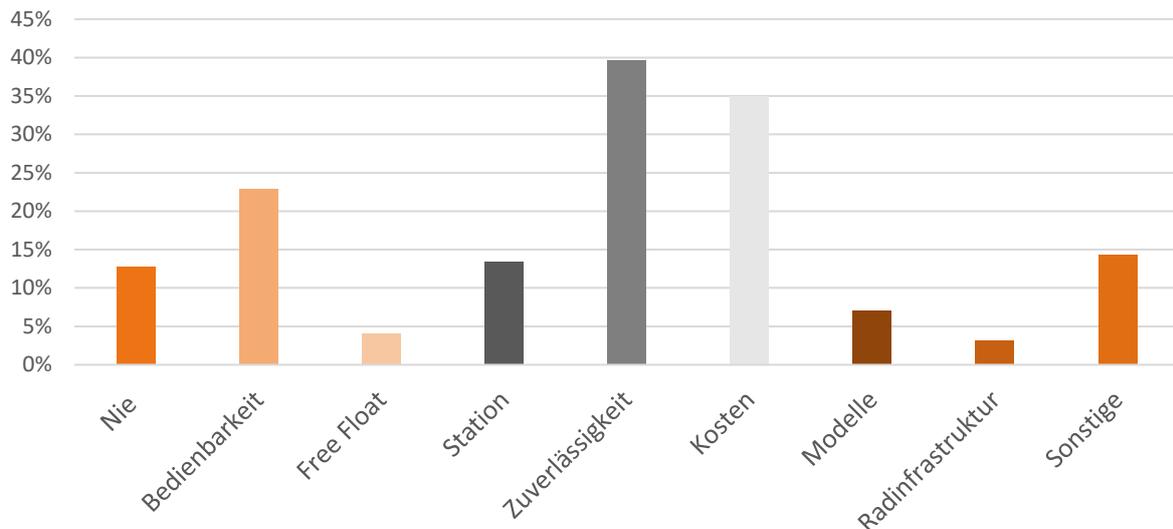
Für 57 Prozent ist ein Dienstoffahrrad vorstellbar. Wichtig sind jedoch die Konditionen, zu welchen dieses angeboten wird. Für 18 Prozent ist die Distanz ein Ausschlusskriterium. 16 Prozent geben an gerade erst ein Fahrrad gekauft zu haben und daher im Moment nicht interessiert zu sein, aber prinzipiell. 13 Prozent nutzen bereits ein Dienstoffahrrad. Für sieben Prozent ist die aktuelle steuerrechtliche Situation ein Ärgernis. Jeweils drei Prozent fordern im Preis inkludierte Reparaturen und die Möglichkeit der hauptsächlich privaten Nutzung. Sonstige Gründe machen 22 Prozent aus; dazu zählt auch der Widerstand der Gewerkschaften.

Bikesharing

Wo wären sinnvolle Punkte?

MA HBF 1	WI Autobahnausfahrt 3	Rot-Malsch Bhf 11
MA Neckarau 1	WA Zentrum 3	WI Innenstadt 12
Ländliche Gebiete 2	Bushaltestellen 5	WI Innenstadt 12
HD Kirchheim 2	WI Ringstraße 5	MLP 15
Rot SAP 2	WI Palatin 5	HDM 20
WA Industriegebiet 2	P&R 7	SAP 106
WA Drehscheibe 3	Knotenpunkte 10	WI/WA Bhf 234
WA IKEA 3	HD HBF 10	

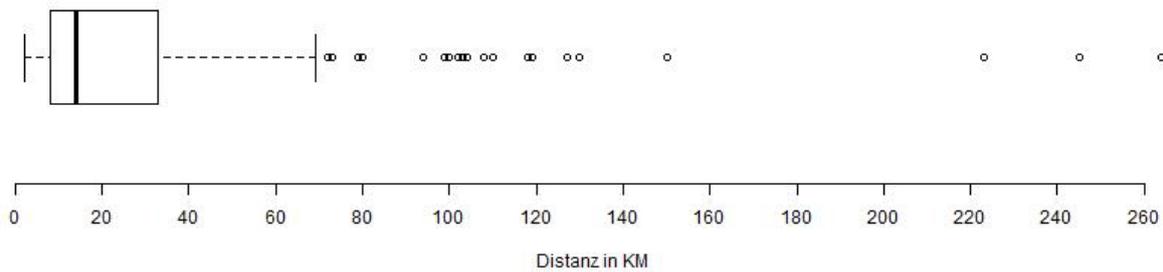
Was würde Bikesharing attraktiv machen?



Die Zuverlässigkeit des Systems ist für knapp 40 Prozent das entscheidende Argument. Sie wollen sich auf das Rad verlassen können und vor allem nicht vor leeren Stationen stehen. Gerade in Bezug auf Stoßzeiten zwischen dem Bahnhof und dem Industriegebiet haben viele Bedenken, dass nicht genügend Räder da sein werden. 35 Prozent geben an, dass die Kosten darüber entscheiden, wie attraktiv ein Bikesharing-System wäre. Viele fordern, dass das Rad beim Jobticket oder anderen Zugtickets bereits enthalten ist. Außerdem soll die Abrechnung einfach und transparent sein. Dasselbe gilt für die Bedienbarkeit. 23 Prozent wollen ein einfaches, schnell erlern- und bedienbares System. Knapp 15 Prozent geben an, dass die Stationen entscheidend seien. Diese müssen an ausreichenden Stellen vorhanden sein (siehe oben). Acht Prozent stellen Anforderungen an die Modelle, dies beinhaltet auch die Forderung nach Pedelecs. Vier Prozent wollen ein Free-Float-System. Das bedeutet man soll das Rad überall abstellen und ausleihen können und nicht nur an Stationen. Für drei Prozent ist die Radinfrastruktur entscheidend. Sonstige Gründe gaben knapp 15 Prozent an. Dazu zählt auch die Forderung nach E-Rollern.

Pendelstrecken

Durchschnittlich pendeln die befragten 23,8Km, der Median pendelt 14km (dargestellt durch den schwarzen Strich). Die „Box“ zeigt an wie weit 95% der Befragten Pendeln und die gestrichelte Linie 90%. Alle Stercken beziehen sich auf die einfache Strecke.



Hier sind alle Pendelstrecken aufgeführt, die mehr als viermal genannt wurden. Alle Pendelstrecken können Sie der Exceltabelle entnehmen.

Walldorf-Heidelberg 75	Walldorf-Leimen 7
Walldorf-Mannheim 53	Walldorf-Schwetzingen 7
Wiesloch-Walldorf 46	Walldorf-Angelbachtal 6
Walldorf-Walldorf Industriegebiet 38	Walldorf-Bad Schönborn 6
Wiesloch-Heidelberg 31	Walldorf-Dielheim 6
Walldorf-St. Leon-Rot 30	Walldorf-Sinsheim 6
Walldorf-Karlsruhe 25	Wiesloch-St. Leon-Rot 6
Walldorf-Rauenberg-19	Walldorf-Baiertal 5
Walldorf-Hockenheim 13	Walldorf-Dossenheim 5
Wiesloch-Wiesloch 13	Heidelberg-St. Leon-Rot 5
Walldorf-Nußloch 10	Walldorf-Mühlhausen 5
Walldorf-Sandhausen 10	Walldorf-Reilingen 5
Walldorf-Malsch 8	Wiesloch-Stuttgart 5
Walldorf-Speyer 8	

Analysen

Durchschnittliche Strecken (nur ein Weg) im Vergleich

	<i>Insgesamt</i>	<i>ÖPNV</i>	<i>Fahrrad</i>	<i>Auto</i>
<i>Median (km)</i>	14	25	8	17
<i>Durchschnittliche Strecke (km)</i>	23,8	32,3	16,3	23,3

Zusammenhänge

Anhand von multivariaten Regressionen wurden erste Faktoren daraufhin überprüft, ob sie eine Rolle spielen in Bezug auf die Wahl des primären Verkehrsmittels. Dabei wurde als abhängige Variable jeweils die Frage betrachtet Auto: Ja/Nein, ÖPNV: Ja/Nein oder Fahrrad: Ja/Nein. Die unabhängige Variable waren die Distanz der Pendelstrecke, die Unternehmenszugehörigkeit, das Geschlecht sowie das Alter.

Auto

Die Distanz, die man zurücklegen muss, spielt keine signifikante Rolle, ob man das Auto nimmt oder nicht. Signifikant positiv beeinflusst (5%-Signifikanzlevel) wird die Entscheidung dadurch, dass man in Walldorf oder Wiesloch wohnt und außerhalb arbeitet. Außerdem fahren MLP Mitarbeiter eher Auto und Personen, die zwischen 30 und 39 Jahre alt sind.

ÖPNV

Je größer die Distanz ist, desto eher benutzt man den ÖPNV, dies wird signifikant belegt. Einen signifikant negativen Effekt hingegen hat es, wenn man zwischen 30 und 59 Jahre alt ist. Auch fahren die Personen, die außerhalb von Walldorf oder Wiesloch arbeiten eher nicht mit dem ÖPNV.

Fahrrad

Einen signifikant negativen Effekt hat die Distanz auf die Entscheidung Rad zu fahren oder nicht. Das Alter und Geschlecht hingegen haben keinen signifikanten Effekt.

Ausblick

Der offene Interviewcharakter des Fragebogens hat eine Vielzahl an dezidierten Antworten generiert. Die obenstehende Übersicht dient nur einem ersten Überblick. Die Beantwortungen sind teils sehr ausführlich und mit viel Detailwissen und Ideenreichtum geschrieben. Durch komplexere statistische Modelle können weitere Antwortmuster herausgefunden und komplexere Zusammenhänge hergestellt werden. Dadurch ließe sich das weitere Mobilitätsmanagement auf die verschiedenen Gruppen optimieren. Gerade im Bereich, der so durch Gewohnheit geprägt ist wie die Mobilität, ist das ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Kontakte

Ansprechpartner Regierungspräsidium Karlsruhe:

Beauftragte für Öffentlichkeitsbeteiligung: Katharina Kuch

Kontakt: katharina.kuch@rpk.bwl.de

Projektwebseite:

www.mobipakt-wa-wi.de

Umsetzung und Auswertung der Onlineteiligung

translake GmbH
Nils Renkes, Pablo Rebholz und Alex Kapp
Obere Laube 53
D-78462 Konstanz

+49 (0)7531 365 92 30
radweg@translake.org