



MOBITAT 2050

Nachhaltiges Pendeln für die Region der Zukunft

Qualitative Bestandsaufnahme zur Wahl des Wohn- und Arbeitsorts und des Pendelns

Marlene Münsch, Dr. Sara Elisa Kettner, Dr. Julius Rauber, Dr. Annette Cerulli-Harms



GEFÖRDERT VOM

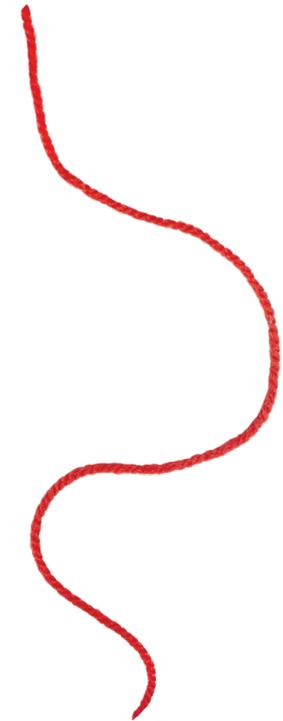


**Bundesministerium
für Bildung
und Forschung**

FONA
Sozial-ökologische Forschung

Inhalt

1. Zielsetzung und Fragestellungen
2. Methodik und Stichprobe
3. Ergebnisse
 - 3a. Wohnstandort- und Arbeitsplatzwahl
 - 3b. Pendelsituation
 - 3c. Mobilitätsoptionen und strukturelle Besonderheiten
 - 3d. Mobilität der Zukunft
4. Fazit und Implikationen für weitere Schritte im Projekt



ZIELSETZUNG UND FRAGESTELLUNG

1

Zielsetzung

Mit welchem Ziel wurden qualitative Erhebungen durchgeführt?

- **Ziele der Bestandsaufnahme** in AP 1 & 2 waren:
 - **Relevante Einflussfaktoren** (und die Rolle des Arbeitswegs dabei) für die Wohnstandort-Arbeitsplatz-Entscheidung zu bestimmen,
 - Das **Pendelverhalten** und Gründe für die Verkehrsmittelwahl besser zu verstehen,
 - Zur Verfügung stehende **Mobilitätsoptionen** zu diskutieren und Hürden zu identifizieren,
 - Wünsche in Bezug auf die **Mobilität der Zukunft** zu besprechen,
 - übergeordnet, **strukturelle Besonderheiten** in der Untersuchungsregion bei der Wohnungs- und Arbeitsplatzsuche und der Pendelmobilität aufzudecken sowie
 - **Veränderungen**, die sich durch die **Corona-Pandemie** in Bezug auf Wohnen, Arbeiten und Pendeln ergeben haben zu beleuchten.

Fragestellungen – 1

Welche Fragestellungen ergaben sich aus den Themenkomplexen?

- **Fragestellungen** für die Adressierung der Themenkomplexe waren:
 - **Wohnstandort-Arbeitsplatz-Wahl:** Wie entscheiden Bürgerinnen und Bürger über Umzüge? Was sind Gründe für Umzüge? Wie werden unterschiedliche Faktoren abgewogen? Welche Rolle spielt dabei der Arbeitsplatz? Mit welchen Problemen sehen sie sich konfrontiert?
 - **Pendelverhalten:** Wie nehmen Bürgerinnen und Bürger ihre Pendelsituation wahr? Was sind Gründe für die jeweilige Verkehrsmittelwahl? Welche positiven/negativen Nebeneffekte erleben sie beim Pendeln? Welche Veränderungen haben sich durch Corona ergeben?

Fragestellungen – 2

Welche Fragestellungen ergaben sich aus den Themenkomplexen?

- **Mobilitätsoptionen und strukturelle Besonderheiten:** Welche Mobilitätsoptionen stehen in der Umgebung zur Verfügung? Wie werden zur Verfügung stehende Optionen bewertet? Welche Hürden gibt es?
- **Mobilität der Zukunft:** was könnte dazu bewegen, nachhaltigere Optionen zu nutzen? Welche Wünsche haben Sie an die Mobilität der Zukunft?

METHODIK UND STICHPROBE

2

Methodik

Wie haben wir die Daten erhoben?

- **Qualitative Interviews zur Erhebung der Wohnstandort-Arbeitsplatz-Wahl und der Pendelsituation**
 - 16 semi-strukturierte, leitfadengestützte Interviews
 - Dauer: 45 Minuten
 - Sample: n = 16 Pendlerinnen und Pendler aus der Untersuchungsregion FFM
 - Durchführung zwischen dem 29.06.2021 und dem 29.07.2021
- **Fokusgruppensdiskussion zur Erhebung der Mobilitätsoptionen, strukturellen Besonderheiten und der Mobilität der Zukunft**
 - Eine strukturierte Gruppendiskussion und Ideensammlung mit Hilfe eines Whiteboards
 - Dauer: 2 Stunden
 - Sample: n = 8 Pendlerinnen und Pendler aus der Untersuchungsregion FFM
 - Durchführung am 17.08.2021

Stichprobe (1/2)

Wer hat an den Interviews teilgenommen?

- Die **Rekrutierung** der **16 Testpersonen** erfolgte anhand eines Screening-Fragebogens durch das Marktforschungsinstitut Quotapoint.
- Die **Testpersonen** wurden nach folgenden Merkmalen ausgewählt:
 - 50% Männer und 50% Frauen,
 - Altersdurchmischung von 40 bis 65 Jahren,
 - Etwa 70% der Personen in einer Partnerschaft, 30% alleinstehend,
 - 50% der Personen in städtischer, 50% in ländlicher Gegend im Raum FFM wohnhaft,
 - Alle Personen mindestens 2 x selbstständig umgezogen,
 - 50% Autobesitzer, 50% ohne Auto,
 - Alle Personen pendeln mindestens 3 x wöchentlich zur Arbeit mit folgenden Längen:
 - 50% Kurzstrecke (3-10 km), 50% Langstrecke (über 20 km).

Stichprobe (2/2)

Wer hat an der Fokusgruppe teilgenommen?

- Die **Rekrutierung** der **8 Testpersonen** erfolgte anhand eines Screening-Fragebogens durch das Marktforschungsinstitut Quotapoint.
- Die **Testpersonen** wurden nach folgenden Merkmalen ausgewählt:
 - 50% Männer und 50% Frauen,
 - 3 Personen unter 30, 3 Personen zwischen 31 und 55, 2 Personen über 55 Jahre,
 - 50% der Personen in städtischer, 50% in ländlicher Gegend im Raum FFM wohnhaft,
 - Alle Personen sind seit 2015 mindestens einmal selbstständig umgezogen,
 - Alle Personen haben seit 2015 den Arbeitgeber mindestens einmal gewechselt,
 - Verkehrsmittel zum Pendeln: 2x Fahrrad/E-Bike; 3x PKW; 3x ÖPNV ,
 - Alle Personen pendeln mindestens 3 x wöchentlich zur Arbeit mit folgenden Längen:
 - 3 Kurzstrecke (3-10 km), 2 Mittelstrecke (11-20 km),
3 Langstrecken (über 20 km)

Auswertungsmethodik

Wie wurden die Ergebnisse ausgewertet?

- Aufzeichnung der Interviews und der Fokusgruppe in Form einer Video- bzw. Audiodatei und anschließende **Transkription**.
- Festlegung von Kategorien und Identifikatoren und **Codierung des Rohdatensatzes** nach diesem Schema durch mehrere ConPolicy-Mitarbeiter:innen.
- Auswertung nach **inhaltsanalytischen Verfahren**, um wiederkehrende Antwortmuster und Sinnstrukturen herauszuarbeiten und im Hinblick auf die vorher festgelegten Kategorien zu interpretieren.
- Zusammenfassung der **zentralen Ergebnisse**, ggf. Bericht von Gruppenunterschieden sowie Verwendung von prägnanten Zitate, um Ton, Stimmung und Inhalte der Interviews und der Fokusgruppen anschaulich widerzugeben.
- Der Ursprung der jeweiligen Ergebnisse wird pro Folie mit I = Interviews oder FG = Fokusgruppe kenntlich gemacht.

ERGEBNISSE

3

WOHNSTANDORT- UND ARBEITSPLATZWahl

3a

Umzugsmuster im Laufe des Lebens ähneln sich stark, Gründe für Umzüge meist familiär.

Welche Gründe bewegen Menschen dazu umzuziehen? (I)

- Durchschnittlich haben die Befragten **vier Umzüge** im Erwachsenenleben unternommen, dabei ist der Großteil immer in der Region Frankfurt-Rhein-Main geblieben.
- Die von den Befragten am **häufigsten genannten Gründe** für ihre Umzüge sind (in absteigender Reihenfolge):
 - **Persönliche oder familiäre Gründe**, häufig ist erster Umzug Auszug aus Elternhaus, zweiter Umzug Beziehung/Heirat oder Familiengründung, später im Leben Trennung oder Auszug der Kinder
 - **Platzmangel**, in Verbindung mit Familiengründung und Auszug der Kinder
 - **Unzufriedenheit** mit alter Wohnung, Nachbarschaft oder Lage, oftmals verbunden mit dem Wunsch nach mehr Grün
 - **Berufliche Veränderung**, etwa Ausbildung, Arbeitgeberwechsel, Selbstständigkeit
 - **Eigenbedarf, Kündigung oder Mieterhöhung**

Größe und Preis bestimmen den Suchvorgang.

Wie werden unterschiedliche Wohnanforderungen abgewogen? (I)

- Meist bestehen relativ klare Vorstellung davon, welche Charakteristika die neue Wohnung oder das Haus haben soll:
 - Die Entscheidung über **Miete, Kauf oder Bau** wird bereits **vor der aktiven Suche** getroffen (dabei ist bei Familiengründung die Eigenheimgründung oft soziale Norm). Auch Sanierung wird manchmal schon vorher ausgeschlossen.
 - Die **Größe der Wohnung** (d.h. Quadratmeter und Zimmeranzahl) ist für die meisten die **entscheidende Anforderung**. Hier werden wenig Kompromisse eingegangen.
 - Darüber hinaus spielt der **Preis** eine große Rolle, viele setzen sich ein klares Limit.
 - Ein **Garten** war insbesondere für Personen mit Kindern ein wichtiges Kriterium, auch ein **Balkon** wurde häufig genannt.
 - Weitere **Ausstattungsmerkmale der Wohnung** (z.B. Keller, Badewanne) spielten keine oder nur für manche eine Rolle.

Wie wägen Sie unterschiedliche Wohnanforderungen ab? (I)

„Die Kinder standen im Vordergrund. Sie sollten so viel Platz haben, wie es möglich ist, eine große Spielwiese haben.“

Gregor, 41 J.

„Weil das die Mentalität ist in unserer Heimat. Das ist halt so, wenn man da verheiratet ist, eine Familie gründet, dann baut man ein Haus. Da bleibt man nicht in der Mietwohnung. Da haben natürlich die Eltern, die Großeltern noch mitgeholfen, also das ist da halt so.“

Daniela, 57 J.

Lage, soziale Kontakte und die Anbindung des Wohnorts sind wichtige Faktoren.

Wie wird die Umgebung in die Wohnortwahl einbezogen? (I)

- Bei der **Lage** des neuen Wohnorts wird viel Wert auf das **Wohlbefinden in der Umgebung** gelegt, das bedeutet für viele:
 - Attraktiver Ort,
 - Nähe zur Natur, Grünflächen oder Erholungsorten,
 - ruhige Lage, keine viel befahrene Straßen.
- Außerdem orientieren sich viele bei der Wahl des Wohnorts an **sozialen Kontakten**, d.h. der Nähe zu Familie, Freunden oder Bekannten; selten wird die Nachbarschaft erwähnt.
- Die **Anbindung des Wohnorts** an die Autobahn oder den ÖPV wird von vielen in die Entscheidung miteinbezogen, die reine Distanz in km zu frequentierten Orten ist nicht entscheidend. Selten wird das Vorhandensein von Parkplätzen erwähnt.
- Die **Infrastruktur**, wie etwa Einkaufsmöglichkeiten, Sport- und Freizeitmöglichkeiten oder Bildungseinrichtungen am Wohnort werden selten bis nie zu Beginn als Anforderung genannt, jedoch im Resultat sehr wertgeschätzt.

Welche Faktoren des Wohnumfelds sind wichtig? (I)

„Die ausschlaggebenden Punkte waren, dass sie schwanger war und wir als Familie natürlich zusammenziehen wollten. Ich bin dann zu ihr gezogen in eine größere Wohnung.“

Thomas, 51 J.

„Ja, also wie gesagt, Erreichbarkeit zum Arbeitsplatz, das muss gewährleistet sein und dann muss natürlich Schule sein, wegen den Kindern. Man sollte in der Nähe noch vielleicht einen Supermarkt haben, nicht nur einen Tante-Emma-Laden, also es sollte schon ein bisschen was vorhanden sein, dass man nicht im Niemandsland landet.“

Michael 44 J.

Wahl des Wohnorts orientiert sich nur untergeordnet am Arbeitsplatz.

Welche Rolle spielt die Arbeit bei der Entscheidung umzuziehen? (I)

- Im Durchschnitt hatten die Befragten in ihrem Leben **drei verschiedene Arbeitgeber bzw. Arbeitsstellen**.
- Meist fallen **Umzüge nicht mit einem Wechsel des Arbeitgebers zusammen**, einige sagen sogar explizit, dass sie dem Arbeitsplatz nicht „hinterherziehen“ würden.
- Der **neue Arbeitsweg** wird allerdings in die Entscheidung für oder gegen einen Wohnort miteinbezogen. PKW-Besitzer prüfen etwa die Autobahnanbindung und Personen ohne PKW suchen nach nahegelegenen Bahnhöfen, bevor sie sich entscheiden.
- Beim Umzug besteht bereits eine starke **Festlegung auf ein Verkehrsmittel** für den neuen Arbeitsweg. Entweder gibt es aufgrund struktureller Besonderheiten (v.a. auf dem Land) wenig Wahlmöglichkeiten oder Personen haben aus anderen Gründen starke Präferenzen für oder gegen bestimmte Verkehrsmittel.

Welche Rolle spielt für Sie der Arbeitsplatz bei der Entscheidung umzuziehen? (I)

„Ich bin noch nie der Arbeit hinterher gezogen. Ich habe immer erst die Wohnung ausgesucht und habe das jetzt aber nicht so abhängig vom Arbeitsplatz gemacht.“

Christine, 40 J.

„Es sollte nicht an der Hauptstraße sein, es sollte eine S-Bahn Haltestelle haben, auf jeden Fall eine S-Bahn, die zu meiner Arbeit fährt. Es war klar, dass ich dann mit den Öffentlichen fahren muss und darum, ich wollte da nicht noch eine Weltreise mit Bus oder so machen.“

Sevgi, 41 J.

Herausforderungen werden beim Angebot und steigenden Preisen gesehen.

Wie läuft der Suchprozess ab, wo werden Abstriche gemacht? (I)

- Viele Personen beschreiben folgende **Herausforderungen** bei der Suche:
 - **Geringes Angebot** an Wohnungen und Häusern sowie
 - **Steigende Preise** und dadurch Probleme etwas Bezahlbares zu finden.
- Die **Wohnanforderungen verändern sich** meist mit zunehmender Dauer der Suche und so orientieren sich viele Personen **außerhalb der größeren Städte** oder nehmen Abstriche bei der Lage in Kauf.
- Die **Suchdauer** nach einer Wohnung und einem Haus ist sehr unterschiedlich lang und liegt zwischen wenigen Tagen bis einigen Jahren. Die Suchdauer hängt insbesondere von der Dringlichkeit der Suche ab.

PENDELSITUATION

3b

Feste Routinen beim Pendeln, Einschränkung durch tatsächliche und gefühlte Optionen.

Wie wird der Pendelweg beschrieben? (I)

- Alle befragten Personen pendeln **mindestens drei Mal wöchentlich** zum Arbeitgeber, viele sogar **täglich**. Die **Pendeldauer** der Befragten liegt zwischen 10 Minuten und 1,5 Stunden pro Strecke.
- Die meisten Befragten nutzen **hauptsächlich ein Verkehrsmittel**, um zur Arbeit zu kommen. Manche kombinieren unterschiedliche Verkehrsmittel und wenige treffen jeden Tag aufs Neue die Wahl. Meist existieren **feste Routinen** bei der Verkehrsmittelwahl von denen selten abgewichen wird.
- Übergeordnet wird klar, dass je nach Wohnort und Distanz zum Arbeitgeber oft **keine tatsächliche Wahl** aus verschiedenen Verkehrsmitteln besteht. Oft sehen die Befragten aber auch gefühlt keine Wahl, da sich die Reisedauer zwischen Verkehrsmitteln stark unterscheidet.
- Unabhängig vom konkreten Verkehrsmittel ist die Zeit, d.h. die **Reisedauer**, das **wichtigste Argument** für die Wahl.

Erste Assoziationen mit Pendelsituation insgesamt hauptsächlich negativ.

Wie wird die Pendelsituation insgesamt eingeschätzt? (I)

- Die meisten Personen haben eher **negative Assoziationen** mit ihrer Pendelsituation, genannt werden als erste Gedanken etwa: lange Fahrzeiten, Verspätungen, Ausfälle, Wartezeiten, umständliche Umstiege, weite Laufwege, hohes Verkehrsaufkommen, Stau, Kosten und Stress.
- Einige Personen haben eher **positive Assoziationen** und betonen etwa die Praktikabilität der Verbindung oder eine stressfreie und entspannte Fahrt.
- Einige verbinden auch den Zwang sich ständig **über die aktuelle Verkehrssituation informieren** zu müssen mit dem Pendeln.
- Die negativen Aspekte der Pendelsituation werden von vielen Personen als selbstverständlich in Kauf genommen.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Pendelsituation? (I)

„Pendeln ist für mich eigentlich Zeit, ja, oft ist es auch irgendwie mit Stress verbunden.“

Gregor, 41 J.

„Erst mal meine Fahrzeit, die Dauer der Fahrt. Ich arbeite in Frankfurt, das ist nicht gerade um die Ecke, ich habe ungefähr 40 Minuten one-way, analog sind es knapp 40 Kilometer. Das ist erst mal so die Zeit, die verloren geht.“

Jan, 39 J.

„Es ist manchmal schon stressig. Man hat halt viel Verkehrsaufkommen, wobei in letzter Zeit, mit Corona war es ein bisschen weniger, es hat auch ein bisschen mehr Spaß gemacht mit dem Auto zu fahren, aber jetzt merkt man natürlich, dass wieder mehr Leute unterwegs sind und ja, dann hat man ein bisschen mehr Stau und braucht manchmal ein bisschen mehr Geduld dann.“

Daniela, 57 J.

„Ich muss mich um nichts kümmern, ich kann mich ein bisschen entspannen, ich kann mich auf meine Arbeit vorbereiten, ich kann Musik hören oder mal etwas lesen, an sich finde ich das super angenehm. Ja, die Züge sind sauber, ich kann mich nicht beschweren, das Klientel ist in Ordnung, ich muss nicht wirklich Angst haben, das sind nur die drei Stationen in Frankfurt, die vermeide ich dann, ansonsten ist alles gut.“

Christoph, 48 J.

Kurze Reisedauer und Flexibilität ausschlaggebend für PKW-Nutzung.

Was sind die Gründe für die Wahl des PKW für den Arbeitsweg? (I)

- Der Grund für die Wahl des PKW ist häufig schon durch den **PKW-Besitz** gegeben. Die meisten Personen, die einen PKW besitzen, nutzen diesen auch für den Arbeitsweg.
- Der am häufigsten genannte Grund ist die **kurze Reisedauer** mit dem PKW. Dies trifft sowohl auf kurze als auch lange Pendelstrecken zu.
- Am zweithäufigsten wird die **hohe Flexibilität** als Grund für die PKW-Nutzung genannt. Dies ist insbesondere für Personen wichtig, die häufig wechselnde oder nicht planbare Arbeitszeiten haben.
- **Transportbedürfnisse** von Arbeitsmaterialien oder Einkäufe ist für wenige Personen ein zusätzlicher Grund, den PKW zu nutzen.

Komfort beim Autofahren wird geschätzt, Staus als negativ empfunden.

Was sind positive oder negative Nebeneffekte der PKW-Nutzung? (I)

- Positive Nebeneffekt der PKW-Nutzung ist der **hohe Komfort**. In der Corona-Pandemie ist hierzu noch das erhöhte Sicherheitsgefühl hinzugekommen.
- Die befragten Personen nutzen die Fahrt mit dem PKW ebenfalls um sich über das **Radio zu informieren** und **Telefonate zu führen**.
- Für einige Personen ist das **Autofahren an sich** schon **Selbstzweck** und wird mit Begeisterung betrieben.
- Negativ werden an der PKW-Nutzung das insgesamt hohe **Verkehrsaufkommen und Staus** bemängelt. Jedoch werden die hierdurch entstehenden Verspätungen von Befragten (anders als beim ÖPV) als selbstverständlich hingenommen.
- Von einigen Personen werden **Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern** durch mangelnde Infrastruktur, Drängler oder Blitzer negativ erwähnt.

Gründe und Nebeneffekte für PKW-Nutzung (I)

„Gut ist, dass ich morgens Radio hören kann, alle Informationen bekomme, die ich brauche. Oder dass ich eine Freisprechanlage habe, das heißt, ich kann während der Fahrt telefonieren. und kann Sachen klären. Das ist für mich sehr wichtig, auch dass ich ein Navigationssystem im Auto habe, dass, wenn irgendwo ein Kundenauftrag ist, ich keine Karten brauche, sondern alles mit dem Auto machen muss, nicht mit dem Handy.“

Alfred 53 J.

„Ich nutze das Auto vor allen Dingen, damit ich flexibel bin. Morgens habe ich eigentlich immer so gleiche Anfangszeiten, aber es kann auch mal sein, es gibt mal Tage, da muss ich ein bisschen länger bleiben. Das ist halt mit dem Auto einfacher.“

Daniela, 57 J.

„Mich nervt nichts am Pendeln. Ich bin wirklich begeisterte Autofahrerin.“

Daniela, 57 J.

Kurze Reisedauer und geringe Kosten ausschlaggebend für ÖPV-Nutzung.

Was sind die Gründe für die Wahl des ÖPV für den Arbeitsweg? (I)

- Auch für die Nutzung des ÖPV ist die Zeit bzw. **kurze Reisedauer** das ausschlaggebende Argument.
- An zweiter Stelle nennen die Befragten **geringere Kosten** oder Kostenübernahme durch Arbeitgeber in Form eines Jobticket. Für viele der Personen würde PKW-Nutzung aufgrund der Kosten nicht in Frage kommen.
- Einige Personen erwähnen als Grund für die ÖPV-Nutzung die **Bequemlichkeit** der Fahrt. Das ist insbesondere bei gut erreichbaren Haltestellen und schnellen Taktungen der Fall.
- Für wenige Personen ist **Umweltschutz** ein Argument, den ÖPV für den Arbeitsweg zu nutzen.

Unzuverlässigkeit und fehlender Komfort werden bemängelt, Zeit für sich positiv hervorgehoben.

Was sind positive oder negative Nebeneffekte der ÖPV-Nutzung? (I)

- Positiv hervorgehoben an der Nutzung des ÖPV wird die **gewonnene Zeit für sich selbst**. Die Zeit wird von den Befragten zum Lesen, Beschäftigung mit dem Smartphone, Entspannen, morgens Aufwachen oder abends Abschalten genutzt. Erwähnt wird auch, dass die Zeit bei längeren Pendelstrecken zum **Arbeiten** genutzt werden kann.
- Bemängelt werden bei der Nutzung des ÖPV hauptsächlich die **Unzuverlässigkeit** durch häufige Verspätungen, Ausfälle von Verkehrsmitteln, langen Wartezeiten und schlechte Informationslage zu Verspätungen.
- Darüber hinaus kritisieren viele den **fehlenden Komfort**, wie etwa vor Regen ungeschützte Haltestellen, und die **Überfüllung** der Verkehrsmittel und Bahnsteige.
- Insbesondere während der **Corona-Pandemie** haben Sorgen in Bezug auf **fehlenden Abstand** und **mangelnde Hygiene** im ÖPV zugenommen und z.T. von der Nutzung abgehalten.

Gründe und Nebeneffekte für ÖPV-Nutzung (I)

„Der ÖPV ist für mich am günstigsten. Die Strecke ist am schnellsten, finde ich.“

Jürgen, 52 J.

„Ich fahre ÖPV, um Benzinkosten zu sparen, ja. Ich habe ein Ticket von der Firma. Und auch wegen der Umwelt.“

Christoph, 48 J.

„Ich finde es bequem. Ich muss mich noch reinsetzen, fahren, kann in der Zeit noch ein bisschen was machen, ich habe halt immer Zeitung gelesen. Oder habe mich auch einfach nur mal erholt, abgeschaltet, meine Gedanken streifen lassen, habe Musik gehört oder ab und zu mal einen Podcast.“

Jürgen, 51 J.

MOBILITÄTSOPTIONEN
UND STRUKTURELLE
BESONDERHEITEN

3c

Komfort und Flexibilität stehen Kosten, Stau und Parkplatzmangel gegenüber.

Welche Vor- und Nachteile werden beim PKW gesehen? (FG/I)

- Die Teilnehmer:innen, die das Auto zum Pendeln zur Arbeit nutzen, betonten insb. den **Komfort und die Zeitersparnis** der Nutzung.
- Darüber hinaus wurde die **hohe Flexibilität**, die mit der Nutzung einhergeht, hervorgehoben. Dabei sei man nicht vom Zugfahrplan abhängig und sonstige, alltägliche Besorgungen seien sehr gut mit dem Auto kombinierbar.
- Weiterhin wurden die Freude am Fahren und der Vorteil eines (privaten) geschützten Raumes, hervorgehoben (bspw. zum Musik hören).
- Auf der anderen Seite nannten die Teilnehmer:innen auch Nachteile: Hierzu zählten insb. **häufige Staus, hohe Kosten** und eine **mangelnde Verfügbarkeit an Parkplätzen** in städtischen Gebieten. Letzterer Grund hält viele Teilnehmer:innen davon ab, das Auto zum Pendeln zu nutzen.
- Außerdem wurden die **klimaschädlichen Auswirkungen** des Autofahrens aufgeführt.

Vor- und Nachteile des PKW für den Pendelweg (FG)

„...das geht mit dem Auto einfach viel schneller. (...) Was natürlich der Nachteil ist, dass das Auto einfach Kosten mit sich bringt.“

Alexandra, 24 J.

„Mir ist halt die Zeitersparnis wichtig, weil dann kommt die Bahn mal nicht oder sie hat Verspätung.“

Tanja, 53 J.

„Man setzt sich in sein Auto, ist in seinem geschützten privaten Raum, Musik. (...) Das Blöde ist halt, dass andere Leute das Gleiche denken und fahren mit dem Auto und dann steckt man im Stau.“

Robert, 29 J.

„Einkaufen oder Sport, dann ist es natürlich praktisch, wenn man das Auto gleich vollladen kann.“

Marco, 57 J.

Parkplatzmangel und überzeugende und schnelle Alternativen Grund für Wechsel weg vom PKW.

Was könnte von der PKW-Nutzung abbringen? (FG/I)

- Übergeordnet lässt sich feststellen, dass insbesondere Autofahrer:innen andere Mobilitätsoptionen oft nicht kennen bzw. nicht ausreichend im Blick haben.
- Unterschiedliche Argumente könnten Teilnehmer:innen zukünftig von der Nutzung des PKW für den Pendelweg abhalten:
 - Hohes Verkehrsaufkommen, extremer **Parkplatzmangel in städtischen Gegenden** und entsprechend **hohe Parkgebühren** sind schon heute ein Grund, das Auto stehen zu lassen. Teilnehmer:innen rechnen damit, dass dies zukünftig zunehmen wird.
 - **Überzeugende Mobilitäts-Alternativen** können ebenfalls von der PKW-Nutzung abbringen. Dabei sind **Schnelligkeit** bzw. eine kurze Reisedauer durch entsprechende Taktungen die wichtigsten Aspekte.

Vom PKW abbringen (FG/I)

„Der Kostenunterschied ist extrem, da habe ich kaum eine Alternative. Also, ich habe die Alternative, 400 Euro für einen Parkplatz oder 100 Euro sag ich mal für das Monatsticket.“

Christoph, 40 J.

Zufriedenheit mit dem ÖPV hängt stark von der Pendelstrecke ab.

Welche Vor- und Nachteile werden beim ÖPV gesehen? (FG/I)

- Die Bewertung des ÖPV war stark von **Streckenlänge** und **Taktung** des ÖPV abhängig.
- Als Vorteile nannten die Teilnehmer:innen die **Planbarkeit** und **Praktikabilität**. Weiterhin betonten sie, dass das **Angebot von Tür-zu-Tür** verfügbar sei und keine Parkplatzsuche von Nöten sei.
- Zusätzlich wird erwähnt, dass die Pendelzeit komfortabel zum Lesen oder Kommunizieren genutzt werden könne und auch die **Klimafreundlichkeit** des ÖPV wurde hervorgehoben.
- Dem gegenüber standen diverse Nachteile: Viele Teilnehmer:innen bemängelten den **Service** und die **Hygiene** der Angebote. Gerade **Verspätungen** und eine **schlechte Kommunikation** der Verkehrsmittelanbieter wurden besonders negativ bewertet. Daraus würden Verspätungen resultieren, die Viele von einer Nutzung des ÖPV abhält.
- Darüber hinaus wird die **Stilllegung von Stationen und Strecken** bemängelt, obwohl die Nachfrage da sei.

Vor- und Nachteile der ÖPNV-Nutzung (FG)

„Ich finde es einfach viel praktischer. Ich bin das einfach mobiler und auch gerade in der Stadt.“

Theresa, 28 J.

„Katastrophale Bedingungen, katastrophaler Service, katastrophale Leute.“

Leonardo, 40 J.

„Zug verspätet – verspätet – verspätet ... ausgefallen.“

Leonardo, 40 J.

„Der Hauptvorteil beim ÖPNV ist, ich kann natürlich die Zeit auch nutzen. Ich kann lesen, ich kann mich auf etwas vorbereiten.“

Stella, 38 J.

„und dann auch noch diese Informationsasymmetrien, für was habe ich die App, die angeblich so zeitnah alles mitteilt.“

Stella, 38 J.

Bessere Taktungen, Zuverlässigkeit und Sauberkeit würden den ÖPV attraktiver machen

Was könnte den ÖPV attraktiver machen? (FG)

- Die Teilnehmer:innen hoben hervor, dass insb. eine **erhöhte Taktung** der Angebote die Nutzung attraktiver machen würde. Darüber hinaus betonten Pendler:innen im ländlichen Raum, dass sie sich überhaupt Verkehrsangebote in ihrer Region wünschten (**Verfügbarkeit**).
- Weiterhin könnte eine Verbesserung der **Zuverlässigkeit** und **Sauberkeit** der Angebote den ÖPV attraktiver machen.
- Auch wünschten sich die Teilnehmer:innen eine verbesserte **Aufrichtigkeit in der Kommunikation** von Ausfällen. Ein Teilnehmer merkte an, dass eine Abschaffung des Zwei-Klassen-Systems im Regionalverkehr wünschenswert sei.

ÖPV attraktiver machen (FG)

„Viele Strecken sind recht zuverlässig, einfach weil die stark frequentiert sind. Dann fällt das [Unzuverlässigkeit/Ausfälle] gar nicht auf.“

Leonardo, 40 J.

„mir fehlt die Aufrichtigkeit. Es ist irgendeine Verspätung und man hat drei verschiedene Gründe angegeben. (...) man kriegt ständig irgendeine andere Antwort und man glaubt einfach nichts mehr.“

Stella, 38 J.

„Ich finde, wo man echt Verbesserungen machen könnte, ist in puncto Sauberkeit.“

Tanja, 53 J.

„Aber ich würde mir halt wünschen für meine Region, dass es überhaupt ordentliche ÖPNV-Angebote geben würde.“

Alexandra, 24 J.

Flexibilität und Fitness stehen der Wetterabhängigkeit und mangelnden Sicherheit gegenüber.

Welche Vor- und Nachteile werden beim Rad gesehen? (FG/I)

- Die Nutzung von Rädern auf dem Pendelweg hing stark von der Streckenlänge des Pendelwegs ab und ist für die meisten nur für Kurzstrecken tatsächlich praktikabel.
- Also Vorteile wurden von den Teilnehmer:innen die **zeitliche Flexibilität**, **körperliche Fitness** sowie die **Klimafreundlichkeit** hervorgehoben.
- Insbesondere wurde das Rad genutzt, wenn **keine Verkehrsalternativen** zur Verfügung standen, bspw. bei geringer Taktung des ÖPV.
- Die genannten Nachteile der Radnutzung umfassten die starke **Wetterabhängigkeit**, **mangelnde Sicherheit**, bspw. bei schlecht ausgebauten Strecken, sowie das mit körperlicher Anstrengung verbundene **Schwitzen**. Da viele Arbeitgeber keine Duscmöglichkeiten zur Verfügung stellen, hält letzterer Grund einige Teilnehmer:innen von der Rad-Nutzung ab.

Vor- und Nachteile der Rad-Nutzung (FG)

„man ist trainiert und einigermaßen fit.“ (...) „man fährt CO2-neutral.“

Oliver, 55 J.

„wenn man teilweise Straßen hat, (...) die einen sehr, sehr schmalen Seitenstreifen haben. Und das kann manchmal schon gefährlich werden.“

Oliver, 55 J.

„Also Bike würde ich wirklich mit Kusshand nehmen, wenn es für mich Sinn machen würde (...). Aber es sind ja für mich so ca. 40 km.“

Leonardo, 40 J.

Bessere Radstrecken und Anreize können das Rad attraktiver machen.

Was könnte das Rad attraktiver machen? (FG/I)

- Die Teilnehmer:innen sahen als konkrete Verbesserungspotentiale insb. den **Ausbau der Radstrecken**. Hierzu zählten Anforderungen, wie eine gute Asphaltierung, gerade Streckenführung, kein plötzliches Enden der Wege, sinnvolle Vorfahrtsregelungen und Ampelschaltungen, gute Beleuchtung und weitere Annehmlichkeiten, wie Stationen zum Flickern von Rädern oder Mülleimer.
- Hiermit kann der Pendelweg insgesamt **sicherer** gestaltet werden.
- Um längere Distanzen zu überbrücken, wünschten einige Teilnehmer:innen den Bau von **Langstreckenradwegen** und eine Erleichterung der **Rad-Mitnahme im ÖPV**.
- Außerdem befürworteten die Teilnehmer:innen zusätzliche Anreize bei der Nutzung: Bspw. durch **Krankenkassen**, die Boni für die **körperliche Fitness** auszahlen oder **finanzielle Erleichterungen** (durch Arbeitgebende oder steuerlich), **bei der Anschaffung** des Rades.

Rad-Pendeln attraktiver machen (FG)

*„Radschnellweg, super asphaltiert,
(...) Stationen, wenn man einen
Platten hätte (...) Abfalleimer (...)
komplett beleuchtet.“*

Tanja, 53 J.

Sharing-Angebote sind interessant aber, nur zur Ergänzung des Pendelwegs denkbar.

Welche Vor- und Nachteile werden bei Sharing-Optionen gesehen? (FG/I)

- Den meisten Teilnehmer:innen sind in ihrer Umgebung **keine Sharing-Optionen bekannt** oder sie werden zumindest nicht genutzt. Einige Teilnehmer:innen sind **neugierig** und würden Sharing in Zukunft gerne ausprobieren.
- Die Teilnehmer:innen waren sich einig, dass **Car-Sharing** für dauerhaftes, tägliches Pendeln keine Option sei und sahen es **eher als eine Ergänzung** in bestimmten Situationen, bspw. im Falle eines verpassten Zuganschlusses.
- Nachteilig wurden insb. die **mangelnde Verfügbarkeit** (z.T. begründet durch fehlende Bekanntheit), **fixe Abgabeorte** und **mangelnde Parkplätze** genannt. Auch der **Hygiene-Zustand** der Angebote wurde als ein Grund genannt, diese Angebote nicht zu nutzen.
- Auch die Nutzung von E-Scootern wurde eher kritisch bewertet. So wurde die kurze Lebensdauer der Fahrzeuge bemängelt.

Vor- und Nachteile der Sharing-Nutzung (FG)

„Carsharing wäre auf jeden Fall etwas, was ich mir mal anschauen würde, je nachdem, wo das Auto dann steht, wie die Bedingungen sind, ja.“

Gregor, 41 J.

„wenn ich mal ein Auto gebraucht haben (...), dass nicht in der Nähe direkt eins war. Das musste man schon ein Stückchen laufen.“

Theresa, 28 J.

„Ich denke, für Dauerpendler sind Sharing-Angebote nicht so wirklich.“

Leonardo, 40 J.

„Vielleicht ganz attraktiv, wenn man mal die Bahn verpasst.“

Robert, 29 J.

„Ich habe mal gelesen, die Lebensdauer von dem Ding [E-Scooter] ist drei Monate, sie brauchen aber vier Monate, um sich zu amortisieren.“

Marco, 57 J.

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

3d

Bedarf nach stärkerer Anpassung der (technischen) Entwicklung an Bedürfnisse.

Wie stellen sie sich die Mobilität der Zukunft vor? (FG)

- In der Fokusgruppe wurden diverse Mobilitätsangebote vorgeschlagen: Hierzu zählten bspw. **Strecken-Sharing** mit anderen Pendler:innen, **autonomes Fahren** oder eine **eigene Fahrbahn** für unterschiedliche Verkehrsmittel.
- Im Hinblick auf das **autonome Fahren** nannten die Teilnehmer:innen als Vorteile die **höhere Flexibilität und Verfügbarkeit im ländlichen Raum, weniger Staus sowie eine erhöhte Sicherheit**. Jedoch gab es auch kritische Stimmen, die anmerkten, dass ein „**Ausgeliefertsein**“ Unwohlsein verursachen würde und auch mögliche Auswirkungen auf **Arbeitsplätze** nicht wünschenswert wären.
- Zusätzlich wurde diskutiert, ob sich die Teilnehmer:innen ein **dauerhaftes Homeoffice** vorstellen könnten. Hier waren die Meinungen geteilt und Befürworter:innen hoben bspw. das **Wegfallen des Pendelns** hervor. Jedoch nannten die Teilnehmer:innen auch die **negativen sozialen Auswirkungen** als Nachteil sowie, dass Homeoffice **nicht in allen Jobs möglich** sei.

Wunsch nach verbesserter Pendelsituation oder Verzicht auf Pendeln durch Umzug.

Wie stellen sie sich die Mobilität der Zukunft vor? (FG)

- Übergeordnet merkten die Teilnehmenden an, dass sie sich entweder eine bessere Pendelsituation oder einen Umzug vorstellen könnten.
- Notwendig für eine **optimale Pendelsituation** seien die Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Sauberkeit der Angebote.
- Manche Teilnehmende konnten sich jedoch durch Home-Office-Möglichkeiten vorstellen auch **in den ländlichen Raum zu ziehen**, wenn Pendeln keine Rolle mehr für sie spielen würde

FAZIT UND IMPLIKATIONEN FÜR WEITERE SCHRITTE IM PROJEKT

4

Einflussfaktoren zur Berücksichtigung im Verkehrsmodell

Fazit und Implikationen (1/3)

- Die Entscheidung für einen Umzug wird getrieben durch die **familiäre Konstellation** und damit **einhergehenden Raumbedürfnissen**; danach werden Faktoren zur Wahl des Wohnstandorts berücksichtigt
- Folgende **Faktoren** (in absteigender Reihenfolge) sind im Laufe der Suche nach einem **Wohnstandort** entscheidend:
 - Preis/Leistungsverhältnis von Angeboten im Ort
 - Lage (z.B. attraktiver Ort/ Ruhe/ Naturnähe)
 - soziale Kontakte
 - Anbindung (Autobahn/ ÖPNV) und Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes
 - Verfügbarkeit relevanter Infrastruktur (Bildung, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit)

→ Relevante Faktoren für die Wohnstandort-/Arbeitswahlanalyse (AP1).

Hürden für Veränderung der Verkehrsmittelwahl geben Hinweise für Maßnahmen

Fazit und Implikationen (2/3)

- Pendelwege sind meist **routiniert** und werden über eine lange Zeit beibehalten.
 - Eine kurze **Reisedauer**, größtmögliche **Flexibilität** und **Kosten** sind für viele, und insbesondere PKW-Nutzerinnen und –nutzer entscheidende Kriterien beim Pendeln.
 - Bewusstsein über **Umweltauswirkung** des Pendelns ist zwar bei vielen ausgeprägt, aber ökonomische Aspekte überwiegen bei der Verkehrsmittelwahl.
 - Der **Mangel an Parkplätzen** und **überzeugende (schnelle & günstige) Alternativen** könnte Pendlerinnen und Pendler zukünftig von der Nutzung des PKW abbringen.
 - Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben **Home-Office** für viele erstmalig bekannt gemacht, die Möglichkeit dadurch dauerhaft weniger zu pendeln ist für viele attraktiv.
- Diese Argumente flossen in die Szenarien- und Maßnahmenentwicklung ein und sind bei der Interpretation weiterer Ergebnisse zu beachten (AP4+5).

Wünsche bezüglich der Mobilität der Zukunft können in Experimenten überprüft werden

Fazit und Implikationen (3/3)

- Klare **Erwartungen an bestehende Mobilitätsoptionen**, dazu gehören:
 - Insgesamt: bessere Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsoptionen
 - ÖPV: Taktung, Zuverlässigkeit, transparente Kommunikation, Sicherheit, Sauberkeit
 - Rad: Ausbau der Radstrecken, Langstreckenradwege, Anreize wie Boni oder Diensträder
- Reaktionen auf **Mobilitätsinnovationen** sind verhalten und für die meisten schlicht zu abstrakt, jedoch könnten Angebote wie Sharing, Strecken-Sharing oder autonomes Fahren durch größere Verfügbarkeit und Bevorzugung im Verkehr an Attraktivität gewinnen.

→ Hypothesen zur Mobilität der Zukunft flossen in weitere Befragungen und Experimente ein und wurden experimentell überprüft (AP 5): Siehe Ergebnisse Online-Experimente.

Impressum

Titel: **MOBITAT 2050**
Qualitative Bestandsaufnahme zur Wahl des Wohn- und Arbeitsorts und des Pendelns

Kontakt: ConPolicy – Institut für Verbraucherpolitik
Dr. Julius Rauber
j.rauber@conpolicy.de