Befragung von Nutzer:innen

Meilenstein 6: Darstellung der Befragungsergebnisse

Autor:innen:

Marius Hellmund, Katharina Schmitt, Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter
(Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme an der Bergischen Universität Wuppertal)

Stand: 17.02.2022

MOST
MOBILSTATIONEN
REGIO KÖLN

Inhalt

1 Einführung 4

2 Konzeption der Befragung 6

2.1 Ziel der Befragung 6

2.2 Befragungsmethode 6

2.3 Befragungsinhalte 6

2.4 Durchführung der Befragung 7

2.5 Hinweise zum Datensatz 8

3 Vergleich der soziodemografischen Merkmale 9

4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzungen 12

5 Bewertung der Angebote an den Pilotstandorten 16

5.1 Bahnhof Köln-Mülheim 16

5.2 St. Augustin Zentrum 21

5.3 Bergisch Gladbach (S) 24

5.4 Horrem Bf 28

6 Bewertung der Angebote an den Entwicklungsstandorten 32

6.1 Leverkusen-Opladen Bf 32

6.2 Troisdorf Bf 35

6.3 Duckterath (S) 38

6.4 Frechen-Königsdorf Bf 41

7 Resümee 45

Literatur 46

Projektpartner und Förderer 47

1 Einführung

Das Forschungsprojekt „Mobilstationen als intermodale Schnittstellen im Umweltverbund in der Stadtregion Köln“ (MoSt RegioKöln) erprobt und untersucht, wie Mobilstationen als Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen können, um die Intermodalität im Regionalverkehr zu stärken. Dabei werden die Bedarfe der Nutzer:innen betrachtet, das Potenzial für die Verlagerung vom Pkw auf den Umweltverbund abgeschätzt, smarte Ausstattungselemente analysiert, die Akteure in der Region beraten und die zielgruppenspezifische Kommunikation von Mobilstationen an ausgewählten Standorten getestet.

Voraussetzung für die Bezeichnung einer Haltestelle des ÖPNV als Mobilstation ist, dass sie mindestens zwei Mobilitätsangebote miteinander verknüpft. Im Idealfall werden weitere verkehrliche Angebote und Ausstattungselemente in räumlicher Nähe in die Station integriert. Damit werden die Stärken unterschiedlicher Verkehrsmittel verbunden und das Umsteigen erleichtert. Außerdem bilden Mobilstationen ein sichtbares Zeichen für eine attraktive, umweltfreundliche Mobilität.

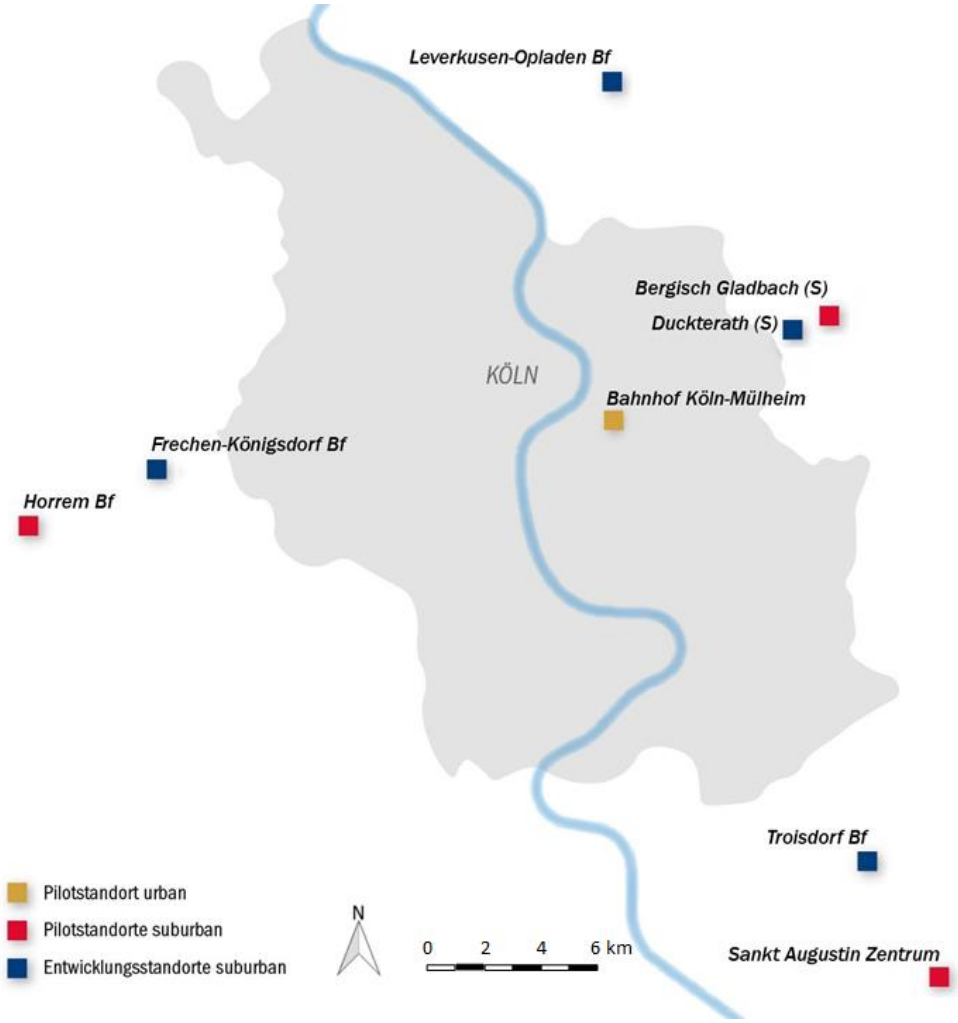

Abbildung 1: Lage der im Projekt MoSt betrachteten Mobilstationen in der Stadtregion Köln (Quelle: ILS)

Im Projekt werden acht ausgewählte Mobilstationen in der Stadtregion Köln vertieft betrachtet: Vier Pilotstandorte, die in den vergangenen Jahren bereits durch neue Ausstattungselemente aufgewertet wurden, und vier Entwicklungsstandorte, an denen ein solcher Ausbau noch bevorsteht. Als Pilotstandorte dienen die Mobilstationen Bahnhof Köln-Mülheim, St. Augustin Zentrum, Bergisch Gladbach (S) und Horrem Bf. Demgegenüber werden als Entwicklungsstandorte die Stationen Leverkusen-Opladen Bf, Troisdorf Bf, Duckterath (S) und Frechen-Königsdorf Bf untersucht (vgl. Abbildung 1).

Mithilfe von begleitenden Befragungen an den Standorten der ausgewählten Mobilstationen sollen das Mobilitätsverhalten der Nutzer:innen, deren Zufriedenheit mit den bestehenden Angeboten sowie Anregungen zu weiteren Dienstleistungen erhoben werden. Als Nutzer:innen werden hierbei Personen bezeichnet, die gelegentlich oder regelmäßig die Angebote einer Mobilstation nutzen. Besonderer Wert wird dabei auf die Einschätzungen der regelmäßigen Nutzer:innen gelegt, also insbesondere die Berufs- und Ausbildungs-Pendler:innen. Aus diesem Grunde wurden die Befragungszeiträume 07:00 bis 10:00 Uhr, 12:00 bis 14:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr gewählt.

Vorgesehen sind zwei Befragungswellen, bestehend aus einer Vorher- und einer Nachher-Befragung. Im Anschluss an die Vorher-Befragung werden kommunikative Maßnahmen zur Bewerbung von Angeboten an Mobilstationen durchgeführt. An Entwicklungsstandorten sollen zudem im Projektverlauf neue Mobilitäts- sowie Serviceangebote entstehen. Die spätere Nachher-Befragung bildet schließlich die Grundlage für eine Wirkungsanalyse und soll die Effekte der durchgeführten Maßnahmen aufzeigen.

Nachfolgend werden zunächst die Zielsetzung und das Vorgehen der an den Mobilstationen durchgeführten Vorher-Befragungen dargestellt. Darauf aufbauend werden die Analyseergebnisse erläutert und wichtige Erkenntnisse zusammengefasst.

2 Konzeption der Befragung

Insbesondere die regelmäßigen Nutzer:innen der Mobilstationen besitzen gute Erfahrungswerte zur Qualität der einzelnen Angebote an den Pilot- und Entwicklungsstandorten. Sie können zudem wichtige Hinweise zu Defiziten und fehlenden Angeboten geben. Folglich dient die Befragung als Grundlage für die Weiterentwicklung der Stationen.

2.1 Ziel der Befragung

Ziel der Befragung war es, von den Nutzer:innen Einschätzungen und Bewertungen zur Qualität der Mobilstationen und ihren Angeboten zu erhalten sowie Hinweise auf Defizite bzw. fehlende Ausstattungsmerkmale zu bekommen. Ein wesentliches Ziel der Vorher-Befragung war damit die Ermittlung von Erkenntnissen für nachgelagerte Arbeitsschritte, wie die Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes (AP 4.1). Außerdem bilden die Ergebnisse die Grundlage für die spätere Wirkungsanalyse und die damit verbundene Frage, ob sich die Ausbaumaßnahmen sowie die kommunikativen Maßnahmen in einem veränderten Mobilitätsverhalten abbilden.

2.2 Befragungsmethode

Die Befragungsmethodik ergibt sich aus den Zielsetzungen. Die Nutzer:innen wurden in Form von Face-to-Face-Befragungen direkt im Umfeld der Mobilstationen sowie online über das Programm Limesurvey befragt. Die Auswahl der Teilnehmer:innen fand dabei zufallsbasiert statt und war abhängig von der Bereitschaft und zeitlichen Verfügbarkeit der angetroffenen Personen. Da es sich um eine Trendbefragung handelt, werden bei der nachgelagerten Nachher-Befragung nicht dieselben Personen befragt.

2.3 Befragungsinhalte

Der Fragebogen wurde vom Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (ÖVM) der Bergischen Universität Wuppertal (BUW) in enger Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut (WI) und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) aufgestellt. Er gliedert sich in drei Hauptkategorien: Im ersten Themenbereich *Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzungen* werden Fragen zur Verkehrsmittelnutzung auf dem aktuellen Weg, zum Zweck der aktuellen Reise und zur Nutzungshäufigkeit der Mobilstation gestellt. Die zweite Hauptkategorie *Bewertung der Angebote an Mobilstationen* beinhaltet Fragen zur Nutzung und Bewertung der verkehrlichen und sonstigen Angebote (wie z. B. Fahrradreparatur und Service-Center) sowie fehlenden Dienstleistungen. In der letzten Hauptkategorie werden *soziodemografische Merkmale* abgefragt, wie Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße und Postleitzahl. Der Fragebogen wurde an die Besonderheiten jeder einzelnen Mobilstation angepasst und um spezifische Fragen ergänzt, da die Ausstattungselemente an den Stationen variieren.

2.4 Durchführung der Befragung

Vor Beginn der Befragungsdurchführung wurde ein Datenschutzkonzept aufgestellt, das auflistet, wer die Befragung durchführt und wer die Daten wo speichert. Darüber hinaus wurden jeweils Pretests mit dem Online- und Präsenz-Fragebogen vorgenommen. Der Pretest für die Vor-Ort Befragung wurde am Donnerstag, dem 03.09.2020, von 08:00–09:00 Uhr an der Haltestelle Bergisch Gladbach (S) durchgeführt. Für den Pretest des Online-Fragebogens wurde der Link allen Projektmitgliedern und Mitarbeitern:innen des Lehr- und Forschungsgebiets Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement der Bergischen Universität Wuppertal zugesendet. Anhand der gesammelten Erfahrungswerte konnte der Fragebogen entsprechend überarbeitet werden. Im Anschluss konnten die Befragungen starten. In Tabelle 1 sind die Befragungstage der einzelnen Mobilstationen aufgelistet.

Tabelle 1*:* Durchführung der Befragung

Mobilstation	Art	Tag der Befragung
Bergisch Gladbach (S)	Pilotstandort	21.06.2021 (Verlegung wegen Streiks)
Horrem Bf	Pilotstandort	30.09.2020
Köln Mülheim	Pilotstandort	01.10.2020
Sankt Augustin Zentrum	Pilotstandort	02.10.2020
Duckterath (S)	Entwicklungsstandort	05.10.2020
Frechen-Königsdorf Bf	Entwicklungsstandort	06.10.2020
Leverkusen Opladen Bf	Entwicklungsstandort	07.10.2020
Troisdorf Bf	Entwicklungsstandort	22.06.2021 (Verlegung wegen Streiks)

Quelle: Eigene Darstellung

Die Vor-Ort-Befragung erfolgte im direkten Umfeld der zu untersuchenden Stationen. Dabei wurden Personen befragt, die offensichtlich ein Verkehrsmittel der Mobilstation nutzten. Je Mobilstation wurde die Befragung von drei studentischen Mitarbeiter:innen während eines Tages in den Zeiträumen von 07:00 bis 10:00 Uhr, von 12:00 bis 14:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Mit diesen Uhrzeiten sollten bewusst Berufspendler:innen bzw. Personen im Ausbildungsverkehr erreicht werden, die als regelmäßige Nutzer:innen von Mobilstationen angesehen werden und alltägliche Erfahrungen in der Nutzung machen. Zusätzlich zu der Face-to-Face Befragung verteilten die studentischen Mitarbeiter:innen Zettel mit einem QR-Code, über den die Fahrgäste die Befragung auch online durchführen konnten.

Die Befragungen an allen acht Pilot- und Entwicklungsstationen sollten ursprünglich vom 28.09. bis 09.10.2020 stattfinden. Wegen Streiks im Öffentlichen Dienst, konkret im ÖPNV, die an den zwei geplanten Befragungstagen der Mobilstationen Bergisch Gladbach (S) und Troisdorf Bf. stattfanden, musste die Befragung verschoben werden. Dafür wurden zwei Ersatztermine im November 2020 festgelegt, um Befragungen während der Herbstferien zu vermeiden. Nach den Ferien stiegen die Infektionszahlen in der Coronapandemie allerdings so stark, dass aus Fürsorgepflicht gegenüber den Mitarbeiter:innen, die die Befragung durchführen sollten, und einer möglichen Verfälschung der Datenqualität aufgrund veränderter Fahrgastzahlen entschieden wurde, die Befragung an den Haltestellen Bergisch Gladbach (S) und Troisdorf (Bf) um ein halbes Jahr auf den Juni 2021 zu verschieben. Die Befragungen fanden daraufhin am 21. und 22.06.2021 statt. Die anderen sechs Standorte waren nicht von dieser Änderung betroffen.

2.5 Hinweise zum Datensatz

In Tabelle 2 sind die jeweiligen Rückläufe der Befragungen an den einzelnen Haltestellen aufgelistet. Zu den nachgeholten Befragungen in Bergisch Gladbach und Troisdorf ist anzumerken, dass die Bereitschaft zur Teilnahme insgesamt geringer ausfiel als bei den Befragungen im Vorjahr, möglicherweise ausgelöst durch die geltenden Abstandsgebote und die Maskenpflicht.

Tabelle 2 Rücklauf der Befragung an den *Mobilstationen*

Mobilstation	Rücklauf
Köln-Mülheim Bf	131
St. Augustin	143
Horrem Bf	121
Bergisch Gladbach	50
Leverkusen Opladen Bf	129
Troisdorf Bf	67
Duckterath (S)	99
Frechen Königsdorf Bf	146

Quelle: Eigene Darstellung

Bereinigung und Plausibilisierung

Nach Durchführung der Befragung wurden die Daten bereinigt und plausibilisiert. Dafür wurde unter anderem betrachtet, ob jemand an der Befragung teilnahm, ohne die Haltestelle zu nutzen (z. B. nur als Durchgang verwendet und bei den Fragen zur Nutzung „nie“ angegeben). Auch die Angabe der genutzten Verkehrsmittel mit der Anzahl der Umstiege wurde überprüft genauso wie die genutzten und bewerteten verkehrlichen Ausstattungselemente. Insgesamt musste jedoch keine Befragung gelöscht werden.

Neben den Bereinigungen kam es noch zu einer Besonderheit, da ein Befrager die ersten beiden Fragen des Fragebogens etwas anders stellte, als sie im Fragebogen vorkommen. Anstatt bei Frage 1 „*Wie sind Sie heute zu der Haltestelle Bergisch Gladbach (S) gekommen? Bitte nennen Sie alle Verkehrsmittel, die Sie heute dafür genutzt haben.*“ wurde die Frage gestellt „*Welches Verkehrsmittel haben Sie als letztes genutzt?*“. Bei Frage 2 wurde anstatt „*Welche weiteren Verkehrsmittel werden Sie auf Ihrem aktuellen Weg nutzen? Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus.*“ die Frage gestellt „*Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem gesamten Weg genutzt?*“. Bei der gemeinsamen Auswertung beider Fragen (Nutzung der Verkehrsmittel auf dem gesamten Weg), werden die Antworten der anders gestellten Fragen von Frage 2 übernommen. Bei der separaten Auswertung der beiden Fragen, werden die Antworten der falsch gestellten Fragen nicht berücksichtigt.

Gewichtung

Es wurde entschieden, keine Gewichtungen vorzunehmen, da dafür erstens mögliche Vergleichsdaten zu alt (aus dem Jahr 2009) und damit nicht mehr ausreichend aktuell sind, und zweitens die Stichproben mit 50 bis 146 Befragten pro Mobilstation zu klein für eine sinnvolle Gewichtung sind.

3 Vergleich der soziodemografischen Merkmale

Bei den Befragungen sind die studentischen Mitarbeiter:innen aktiv auf die Nutzer:innen der Mobilstationen zugegangen und haben sie um ein kurzes Interview gebeten. Dabei fand in keiner Weise eine bewusste Vorauswahl statt, sondern jede:r Nutzer:in hatte dieselbe Chance, für ein Interview angefragt und damit Teil der Stichprobe zu werden. Die Stichprobe gilt damit als repräsentativ für die Nutzer und Nutzerinnen von Mobilstationen, die die Grundgesamtheit darstellen – und zwar für die Tageszeiten morgens, mittags und spätnachmittags/abends. Nachfolgend soll nun überprüft werden, wie sich die Stichprobe hinsichtlich soziodemografischer Merkmale zusammensetzt sowie ob und inwieweit sich die erreichte Stichprobe von der Gesamtbevölkerung unterscheidet. Daraus können Hinweise zur Interpretation der Ergebnisse abgeleitet werden. Dafür werden die Befragten anhand soziodemografischer Merkmale mit der Gesamtbevölkerung in der Region und im Land NRW verglichen. Als Merkmale dienen neben dem Geschlecht das Alter, der Anteil von Haushalten mit Kindern sowie der Bildungsabschluss.

In der Stadtregion Köln wie auch in NRW besteht ein leichter Frauenüberschuss von etwa 2 %. Bei Betrachtung der einzelnen Stationen wird deutlich, dass an manchen Orten der Anteil männlicher Teilnehmer teils deutlich überwiegt und nur an drei Stationen mehr Frauen als Männer befragt wurden (vgl. Abbildung 2). Im Sample aller 831 befragten Personen gleichen sich diese Effekte aus, wenn auch hier die männlichen Teilnehmer mit einem Anteil von 50,5 % leicht überwiegen.

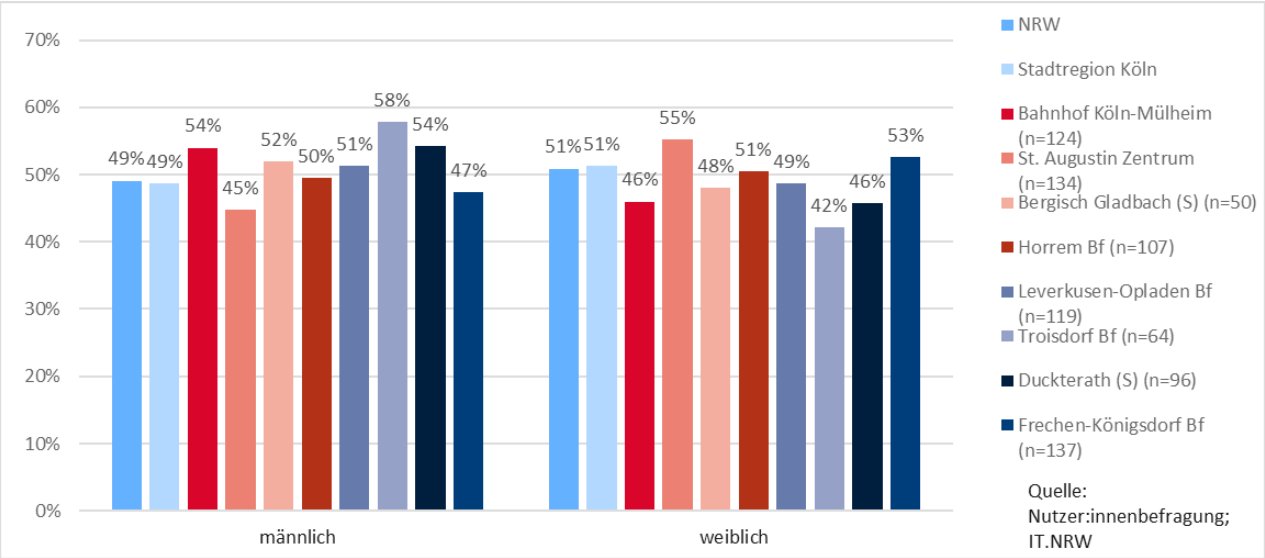

Abbildung 2: Geschlechtliche Zuordnung der Befragten (Eigene Darstellung; NRW: 17.925.570 Einwohner, Städteregion Köln: 3.654.943 Einwohner als aggregierte Daten der kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie der Kreise Rhein-Erft-Kreis, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rhein-Kreis Neuss auf Basis von IT.NRW 2021a)

Bei der Altersverteilung zeigt sich eine nennenswerte Abweichung von den Vergleichsdaten des Landes NRW und der Stadtregion Köln: Während die 36- bis 65-Jährigen, die in NRW etwa der Hälfte der Bevölkerung ab 18 Jahren entsprechen, zu einem ähnlichen Anteil an den einzelnen Mobilstationen befragt wurden, sind die Über-65-Jährigen deutlich unterrepräsentiert. Statt 24 % macht diese Bevölkerungsgruppe in den Befragungsstichproben nur einen Anteil von acht bis 13 % aus. Demgegenüber ist die junge Gruppe der 18- bis 35-Jährigen, abgesehen von der Mobilstation

Bergisch Gladbach, deutlich stärker vertreten, mit Anteilen zwischen 35 % und 48 % anstatt 25 % wie in NRW und in der Stadtregion Köln.

Die Altersverteilung der Stichprobe ist nicht überraschend, da mit den drei Befragungszeiträumen morgens, mittags und spätnachmittags/abends bewusst Berufspendler:innen bzw. Personen in Ausbildung als regelmäßige Nutzer:innen erreicht werden sollten. Des Weiteren finden sich einzelne 16- und 17-Jährige in den Befragungsgruppen mehrerer Mobilstationen. Für einen aussagekräftigen und einheitlichen Vergleich wurden diese jedoch bei der Gegenüberstellung in Abbildung 3 nicht berücksichtigt.

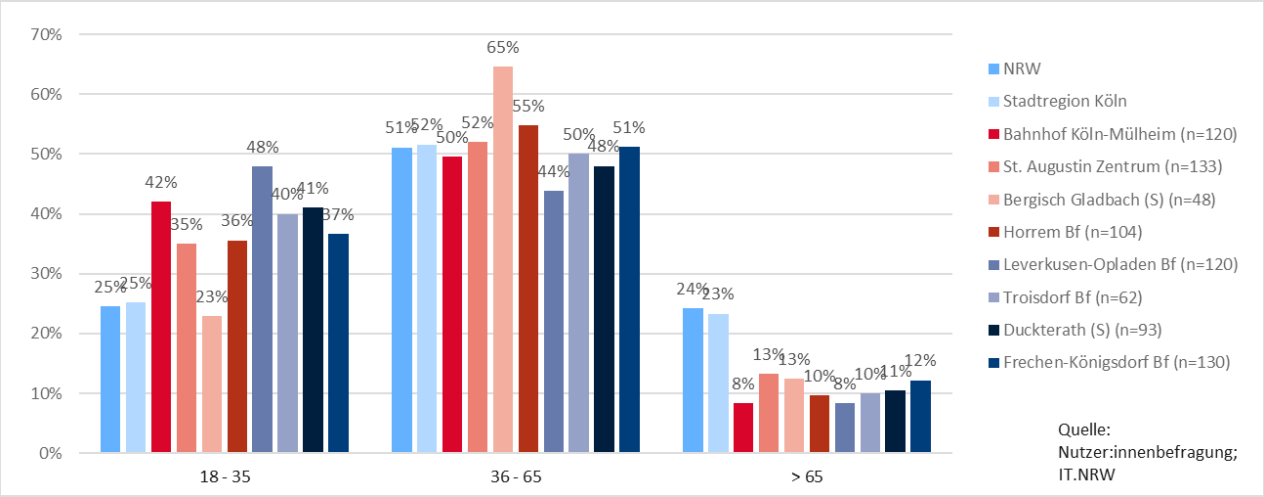

Abbildung 3: Alter der befragten Personen (Eigene Darstellung; aus Vergleichsgründen nur befragte Personen ab 18 Jahren berücksichtigt; NRW: 14.914.074 Personen, Stadtregion Köln: 3.033.603 Personen als aggregierte Daten der kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie der Kreise Rhein-Erft-Kreis, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rhein-Kreis Neuss auf Basis von IT.NRW 2021a)

Ebenfalls wurden die Teilnehmenden gefragt, ob und wie viele Kinder in ihrem Haushalt leben. Der Rücklauf zu dieser Frage war jedoch zu gering, um einen aussagekräftigen Vergleich zu den Daten aus NRW und der Stadtregion Köln aufzustellen.

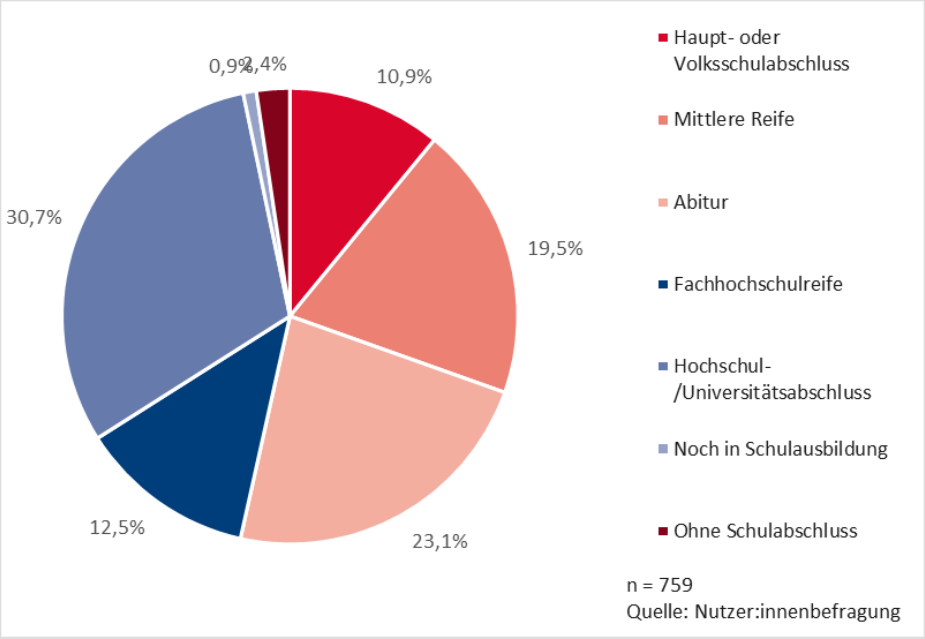

Abbildung 4: Höchster Bildungsabschluss der Befragten

In Bezug auf den höchsten Bildungsabschluss, zu dem insgesamt 759 Befragte aller Mobilstationen eine Aussage trafen, bilden Akademer:innen mit knapp 31 % die größte Gruppe und sind deutlich überrepräsentiert (vgl. Abbildung 4). In NRW liegt deren Anteil bei 17,8 % (vgl. IT.NRW 2021b) bzw. in der Stadtregion Köln bei 22,8 % (vgl. NRW.Bank 2019). Personen mit einem weniger hohen Bildungsabschluss sind demgegenüber unterrepräsentiert. In dieser Zusammensetzung der Bildungsabschlüsse der Stichprobe überlagern sich zwei Effekte: Erstens der hohe Anteil an Berufspendler:innen (vgl. weiter unten Abbildung 8) und zweitens die Erkenntnis aus der Arbeitsmarktforschung, dass Beschäftigte mit hohem Bildungsabschluss und komplexen Tätigkeiten am weitesten pendeln (vgl. Forschung und Lehre 2018) und demzufolge, sofern sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendeln, auch Mobilstationen nutzen. Darüber hinaus kann der sogenannte Bildungsbias den hohen Anteil an Akademiker:innen in der Stichprobe erklären. Danach haben Personen mit höherer Bildung eine höhere Bereitschaft zur Teilnahme an Befragungen im Rahmen von Forschungsprojekten als Personen mit niedrigerem Bildungsabschluss (vgl. dazu zum Beispiel Kleinert, Ruland, Trahms 2013: 10).

Zusammengefasst gilt die Stichprobe aufgrund der Zufallsauswahl der interviewten Personen als repräsentativ für alle Nutzer:innen der einzelnen Mobilstationen während der Tageszeiten von 7:00 bis 10:00 Uhr, von 12:00 bis 14:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr. Die Besonderheiten der Stichprobe, dass nämlich eher Männer, eher jüngere Personen sowie eher Menschen mit einem höheren Bildungsabschluss leicht überrepräsentiert sind, werden bei der Interpretation der Ergebnisse in den nachfolgenden Kapiteln entsprechend berücksichtigt.

4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzungen

Um einen Einblick in das Mobilitätsverhalten der Nutzer:innen zu den Hauptverkehrszeiten zu erhalten, wurden diese zu den Eigenschaften ihres aktuellen Weges befragt. Darüber hinaus konnten mithilfe der Befragung Erkenntnisse zur Nutzungshäufigkeit und den generellen Voraussetzungen zur Verwendung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bestimmt werden.

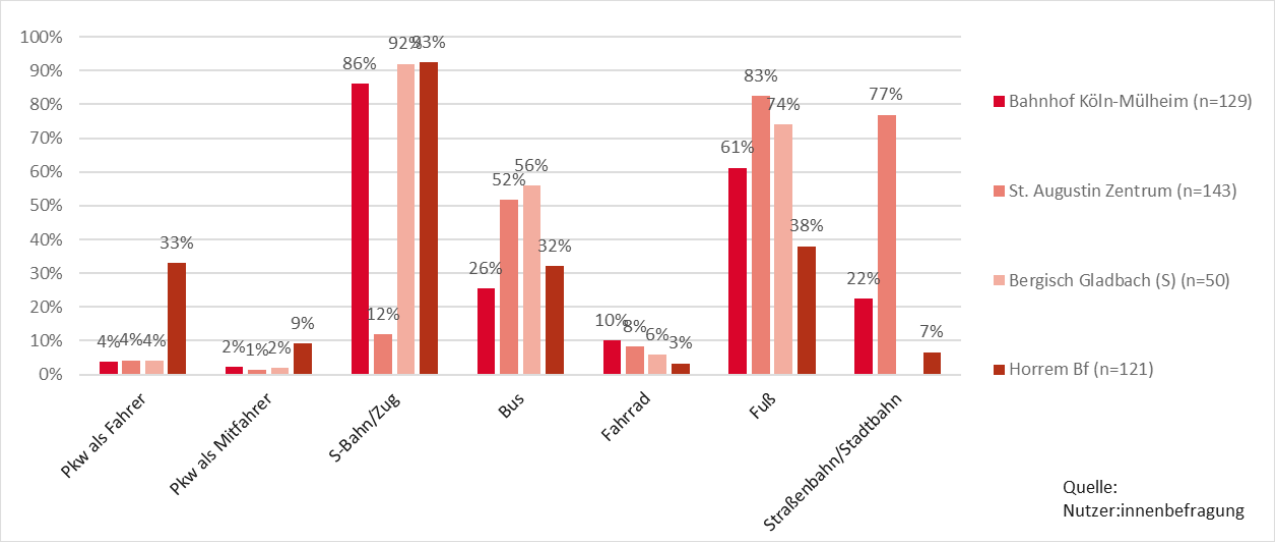

Abbildung 5 Genutzte Verkehrsmittel auf dem gesamten, aktuellen Weg (Pilotstandorte, eigene Darstellung)

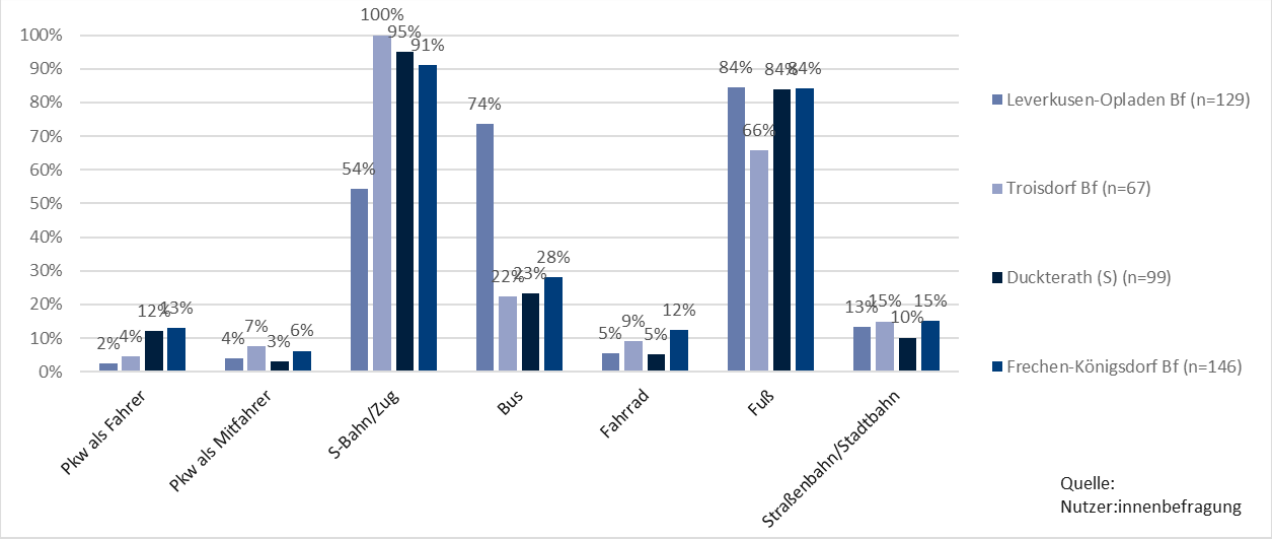

Abbildung 6: Genutzte Verkehrsmittel auf dem gesamten, aktuellen Weg (Entwicklungsstandorte, eigene Darstellung)

Mit Blick auf die Pilotstandorte ist auffällig, dass der Pkw bei den Wegeketten der befragten Personen – im Gegensatz zum ÖPNV, Rad und Fußverkehr – nur eine geringe Bedeutung besitzt (vgl. Abbildung 5). Eine Ausnahme stellt die Mobilstation Horrem Bf dar, an der ein Drittel eine Pkw-Nutzung sowie 9 % eine Pkw-Mitfahrt angaben. Im Vergleich zu den anderen drei Stationen weist dieser Bahnhof jedoch auch den mit Abstand größten P+R-Parkplatz auf. Die wichtigste Bedeutung kommt an allen Stationen dem regionalen Schienenverkehr zu, gefolgt von Fuß- und

Busverkehr. Lediglich in St. Augustin überwiegt der Fußverkehr vor der dort verkehrenden Stadtbahn.

Auch bei den erfragten Wegeketten an den Entwicklungsstationen hat der Pkw nur eine geringe Bedeutung. Lediglich an den außerhalb der Zentren gelegenen S-Bahnstationen Duckterath und Frechen-Königsdorf mit ihren P+R-Parkplätzen lag der Pkw-Anteil bei etwa 15 % (vgl. Abbildung 6). In Troisdorf, Duckterath und Frechen-Königsdorf gaben zudem nahezu alle Teilnehmer:innen die Nutzung der S-Bahn oder des Regionalzuges an. In Leverkusen-Opladen betraf dies hingegen nur etwa jede zweite Person, während hier drei Viertel die Nutzung der Buslinien nannten. Der Fußverkehr war bei den meisten Nutzer:innen Teil des Weges, wohingegen der Radverkehrsanteil bei nur 5 bis 12 % lag.

Auffällig ist die Anzahl der Umstiege während des erfragten Weges. An allen Mobilstationen überwiegt die Zahl der Nutzer:innen mit mindestens zwei Umstiegen und etwa 30 bis 50 % der Personen berichteten sogar von mehr als zwei Umstiegen (vgl. Abbildung 7). Spitzenreiter sind die befragten Fahrgäste in St. Augustin Zentrum, Leverkusen-Opladen Bf und Bergisch Gladbach (S), wo 13 %, 15 % bzw. 28 % der Personen von vier oder fünf Umstiegen berichteten.

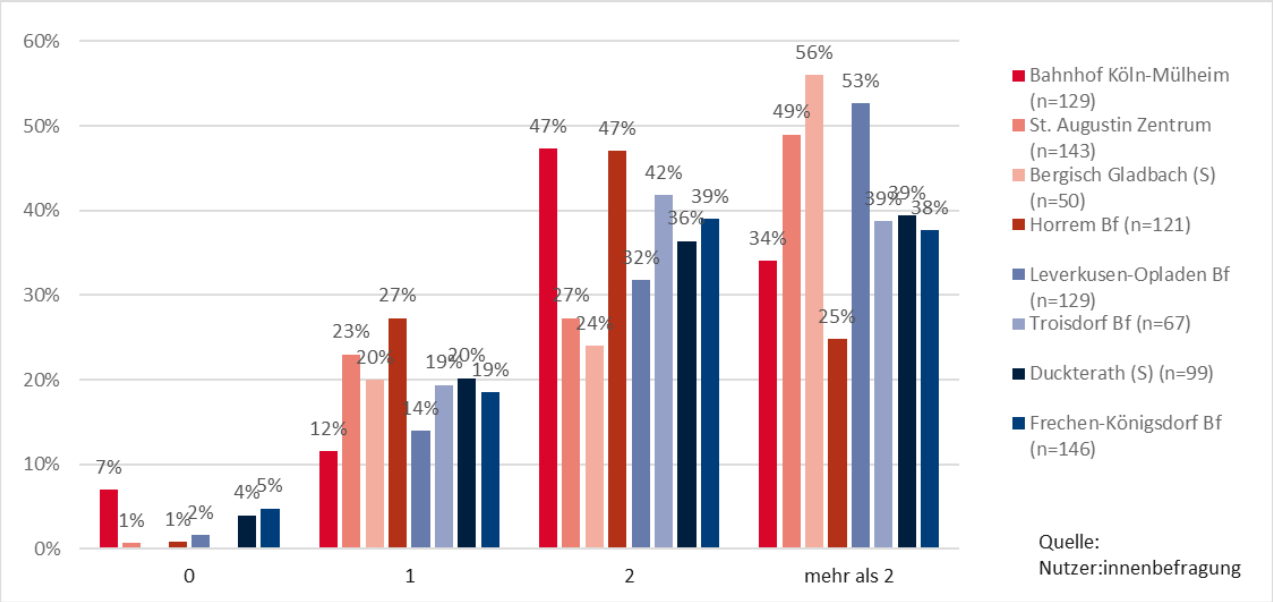

Abbildung 7: Wie oft müssen Sie auf Ihrem aktuellen Weg (von Ihrem Start bis zu Ihrem Ziel) insgesamt umsteigen?

Hinsichtlich des Zwecks des aktuellen Weges zeigt sich für alle Mobilstationen ein ähnliches Bild: Etwa zwei Drittel der Befragten war auf dem Weg von bzw. zur Arbeit oder Ausbildung und je ein Sechstel für die Versorgung oder aus Freizeitgründen unterwegs (vgl. Abbildung 8). Im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD 2017, mit Wegeanteilen von 34 % für Arbeit und Ausbildung, 38 % für Versorgung bzw. Erledigungen und 28 % für die Freizeit (Follmer et al. 2019, S. 19), wurden damit – wie gewünscht –überproportional viele Berufs- und Ausbildungspendler:innen befragt. Eine Ausnahme bilden die angetroffenen Befragten der Station St. Augustin Zentrum, bei denen die Versorgungszwecke gegenüber Arbeit und Ausbildung überwogen.

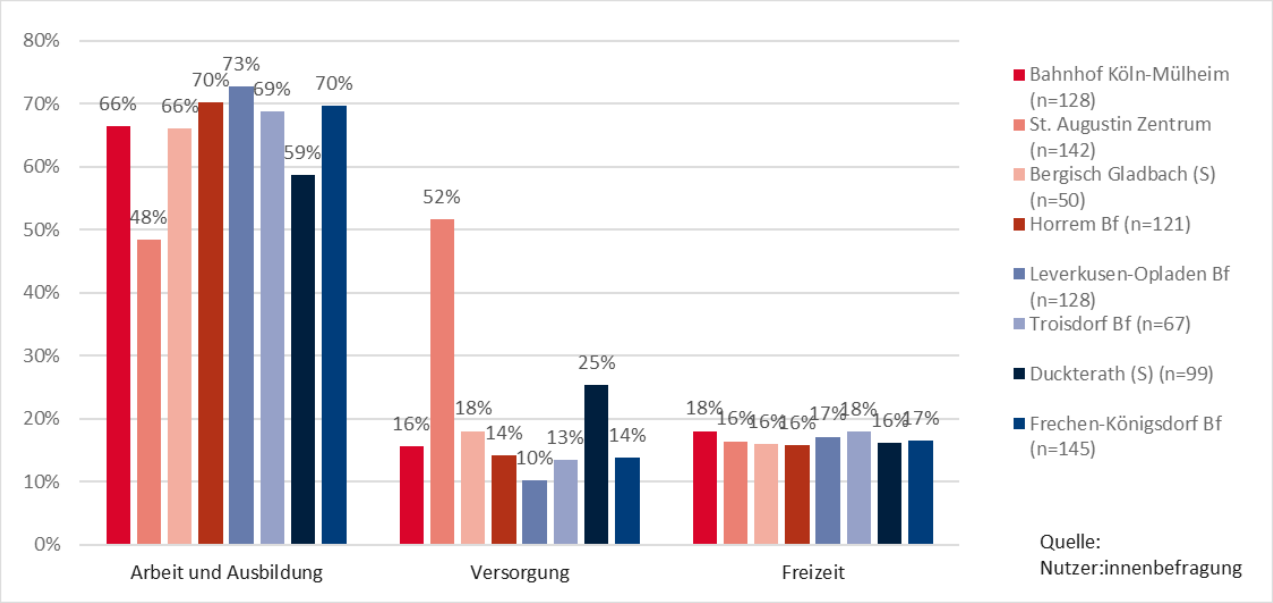

Abbildung 8: Was ist der Zweck Ihres aktuellen Weges?

Für die Befragung wurden überwiegend Personen befragt, die die Mobilstationen sehr regelmäßig nutzen und damit potenziell gute Kenntnisse zu den Stärken und Schwächen der vorhandenen Angebote besitzen (vgl. Abbildung 9). Der Anteil der (fast) täglichen Nutzer:innen liegt bei allen Befragungsgruppen bei etwa 50 %, während die Personen, die die Stationen mehrmals wöchentlich oder nur gelegentlich nutzen, jeweils ein Viertel ausmachen.

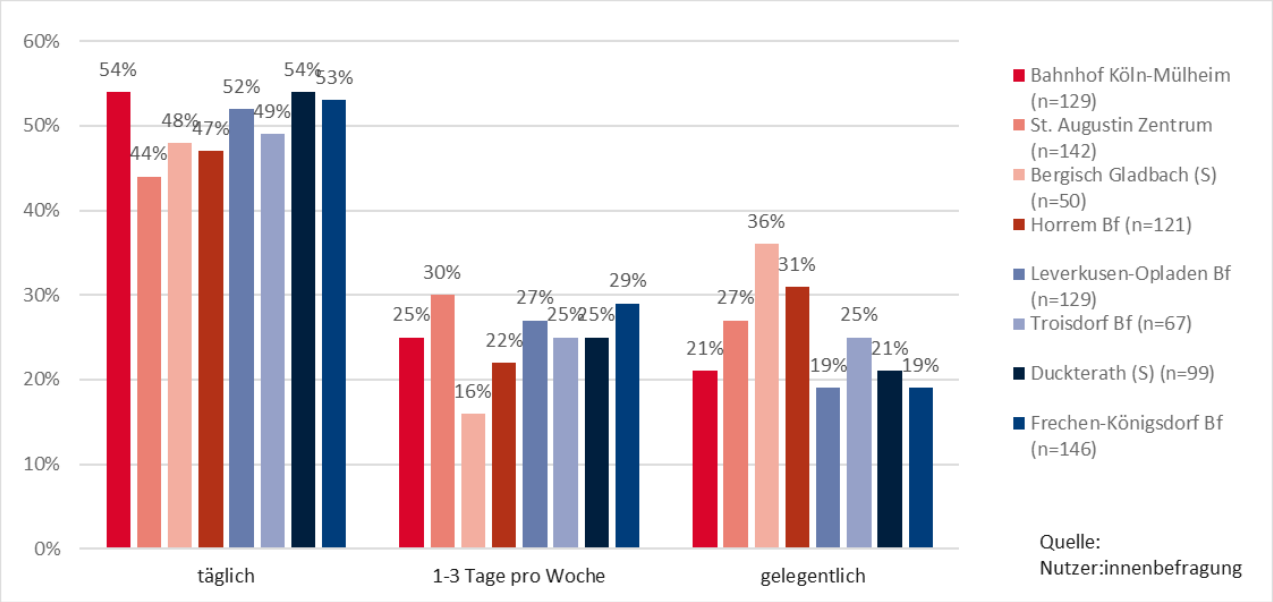

Abbildung 9: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation?

Zuletzt soll anhand des Führerscheinbesitzes und der Pkw-Verfügbarkeit dargestellt werden, ob die angetroffenen Nutzer:innen der Mobilstationen potenziell über Voraussetzungen für die Nutzung des MIV verfügen. Im Gegensatz zur Quote von 87 % in der gesamten erwachsenen Bevölkerung Deutschlands (Follmer et al., 2019, S. 8) wurden während der Befragung vermehrt Personen

angetroffen, die zwar mehrheitlich, aber um ca. 20 %-Punkte seltener einen Führerschein besitzen (vgl. Abbildung 10).

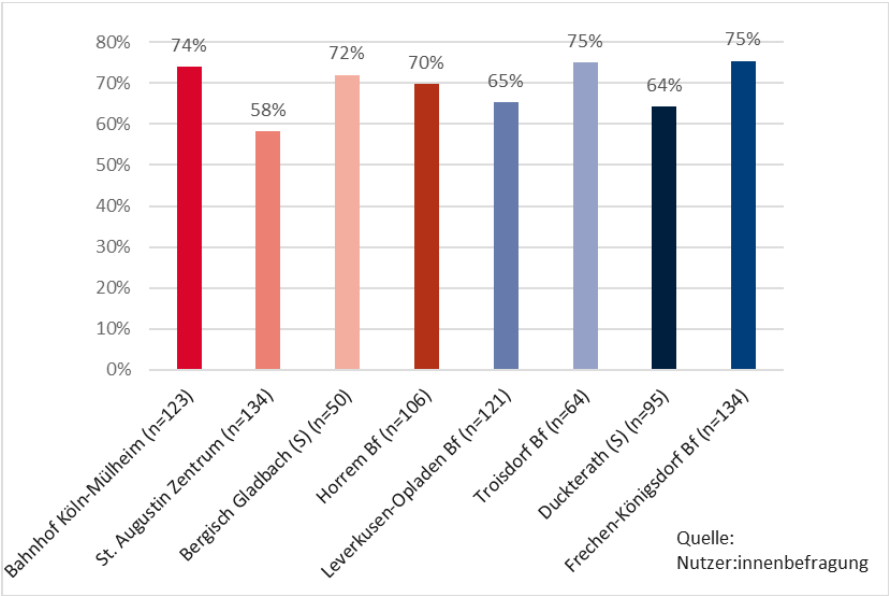

Abbildung 10: Sind Sie im Besitz eines Auto-Führerscheins?

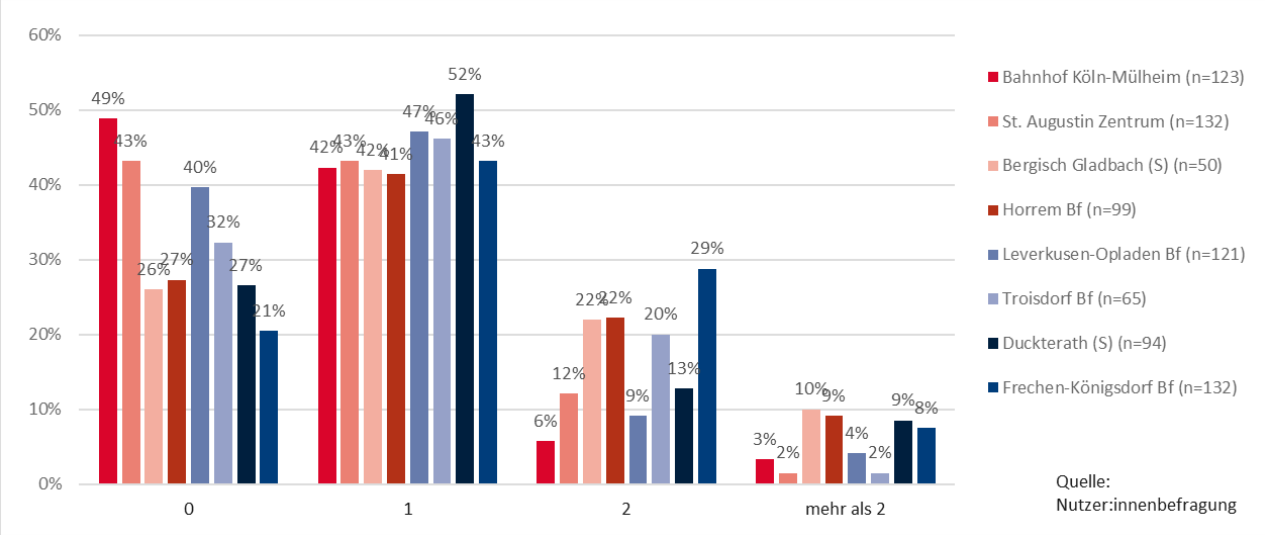

Abbildung 11: Wie viele Autos stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?

Bei der Pkw-Verfügbarkeit zeigen sich, im Vergleich zum Führerscheinbesitz, strukturelle Unterschiede. Während am urbanen Pilotstandort Bahnhof Köln-Mülheim etwa die Hälfte der Befragten in einem autofreien Haushalt lebt, wurden an den abseits großer Zentren gelegenen, suburbanen Stationen Horrem Bf, Duckterath und Frechen-Königsdorf überwiegend Personen mit einem oder mehreren Pkw pro Haushalt befragt (vgl. Abbildung 11). Bei den Stationen in den Zentren der Groß- und Mittelstädte zeigt sich ein gemischtes Bild: In Leverkusen-Opladen und St. Augustin wurden mit über 40 % ebenfalls viele autofreie Personen angetroffen. Demgegenüber gaben an der Station im Zentrum von Bergisch Gladbach besonders viele Personen die Verfügbarkeit von mindestens zwei Fahrzeugen an. Möglicherweise findet sich in dieser Stichprobe eine erhöhte Zahl von Pendler:innen aus dem ländlich geprägten Umland.

5 Bewertung der Angebote an den Pilotstandorten

5.1 Bahnhof Köln-Mülheim

An der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim fand am Donnerstag, dem 01.10.2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 129 Personen vor Ort befragt werden. Weitere sieben Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Etwa 80 % der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 21 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 12).

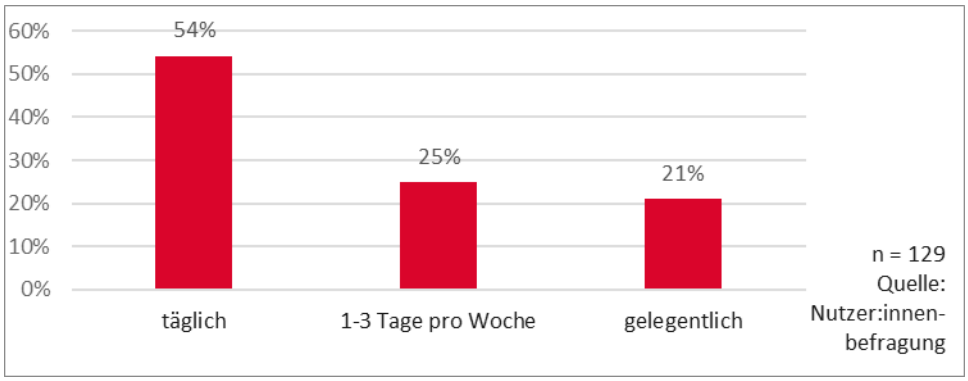

Abbildung 12: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim?

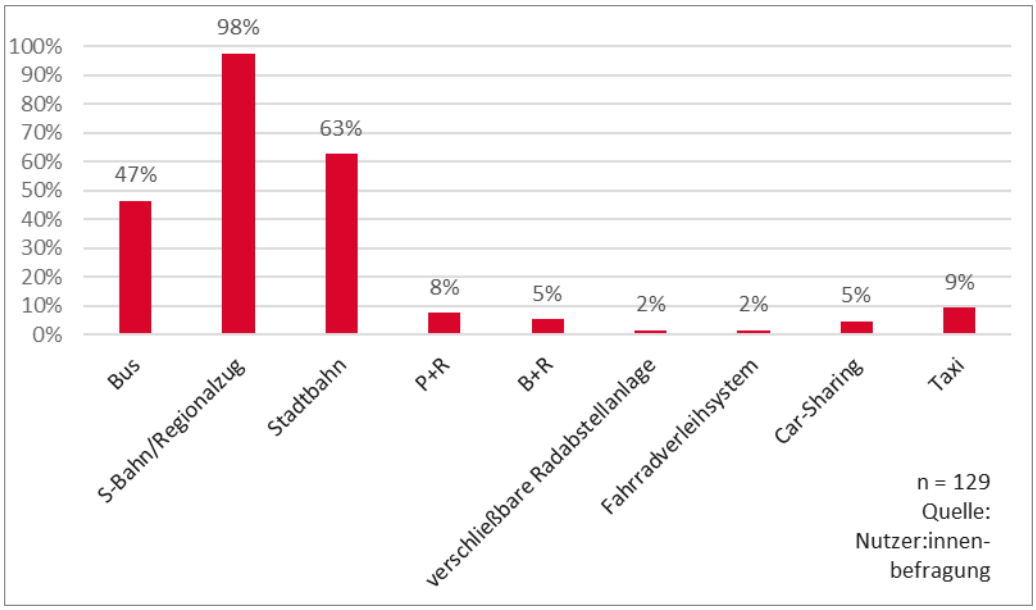

Abbildung 13: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

In Abbildung 13 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der S-Bahn- und Regionalzuglinien an dieser Mobilstation: Bis auf drei Personen sind schon alle Befragten mit diesen gefahren. Während die Stadtbahn- und Buslinien ebenfalls von vielen Befragten bereits genutzt wurden, fällt die Anzahl der Nutzer:innen der weiteren verkehrlichen Angebote deutlich geringer aus.

Abbildung 14 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 13). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Stadtbahn- und Busverkehrs zufrieden ist. Das Taktangebot des S-Bahn- und Regionalzugverkehrs wird hingegen von knapp einem Drittel der Befragten als schlecht eingestuft. Besonders häufig als schlecht beurteilt, von über der Hälfte aller Befragten, wurde die Pünktlichkeit des ÖPNV. Bei den weiteren verkehrlichen Angeboten zeigt sich ein gemischtes Bild unter den jeweiligen Nutzer:innen. Allerdings ist in diesen Fällen die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

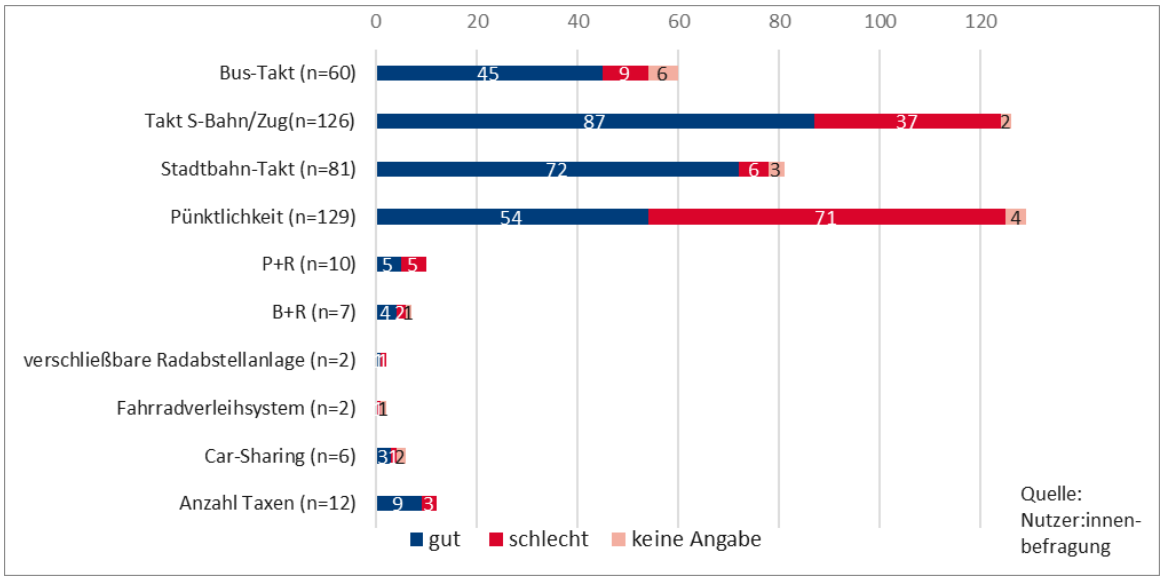

Abbildung 14: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim?

Darüber hinaus wurden alle Personen gefragt, ob sie das Fahrradverleihsystem an der Mobilstation Köln-Mülheim schon wahrgenommen haben, was auf ein Fünftel der Befragten zutrifft (vgl. Abbildung 15). Jedoch gaben nur zwei Personen an, dass sich auch ihr Mobilitätsverhalten durch das neue System verändert hat.

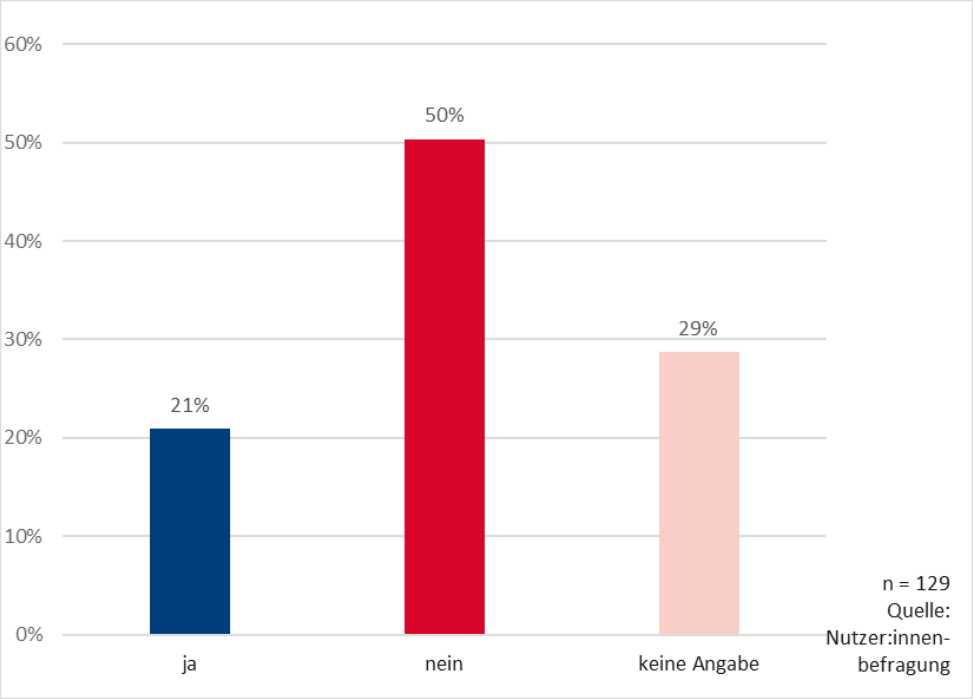

Abbildung 15: Haben Sie das an der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim eingerichtete Fahrradverleihsystem wahrgenommen?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Informationsangebot an der Mobilstation Köln-Mülheim, mit Service-Center, Aushangfahrplan und digitaler Fahrplanauskunft, wird von einem Großteil der Befragten, die hierzu Angaben machten, als positiv bewertet (vgl. Abbildung 16). Das Sicherheitsniveau wird ebenfalls von über zwei Dritteln als gut bewertet. Besonders kritisch wurde hingegen die Sauberkeit eingeschätzt: 71 % der Nutzer:innen äußersten hierbei Mängel.

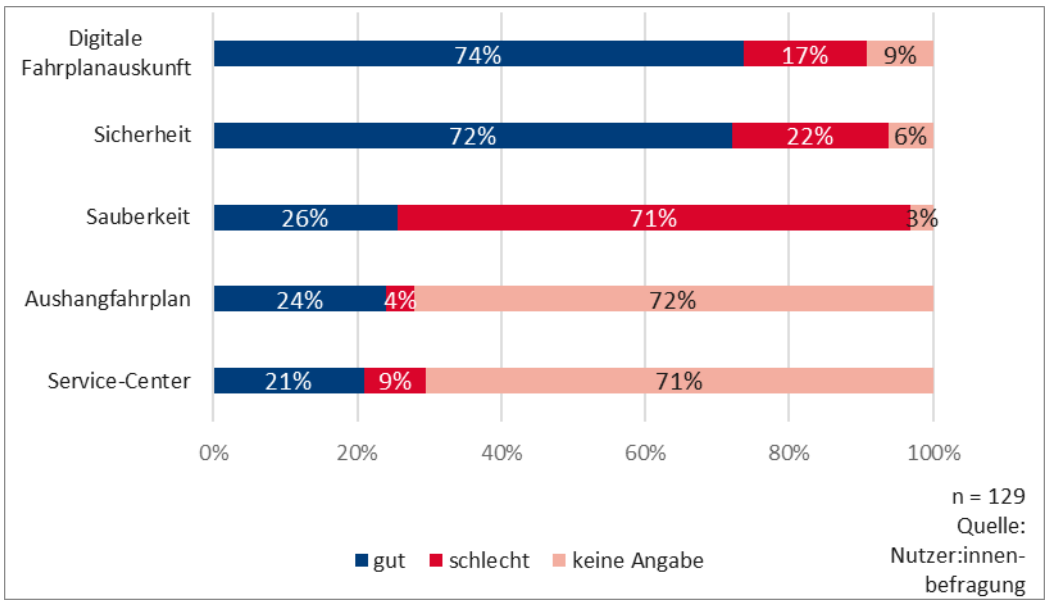

Abbildung 16: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 43 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 20 erfassten Aspekten sind in Abbildung 17 die am häufigsten genannten dargestellt. Hervorzuheben sind insbesondere die Aufzugsanlagen: Nur die Bahnsteige der S-Bahnen und Stadtbahnen sind barrierefrei erreichbar, nicht aber die der Regionalbahnen. Auch fehlende Toiletten wurden vergleichsweise häufig genannt. Zudem betonten mehrere Personen nochmals die Themen Sauberkeit und Sicherheit.

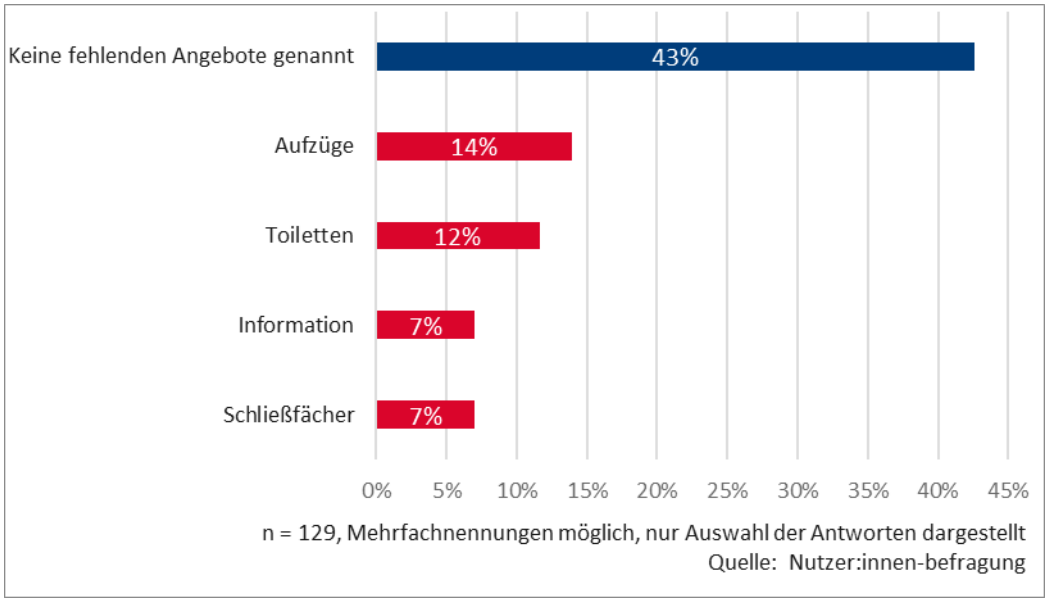

Abbildung 17: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Bahnhof Köln-Mülheim?

Kennzeichnung und Vermarktung als Mobilstation

Die Nutzer:innen am urbanen Pilotstandort Bahnhof Köln-Mülheim wurden darüber hinaus zur einheitlichen Ausweisung als Mobilstation befragt, was eine deutliche Mehrheit als hilfreich empfindet (vgl. Abbildung 18).

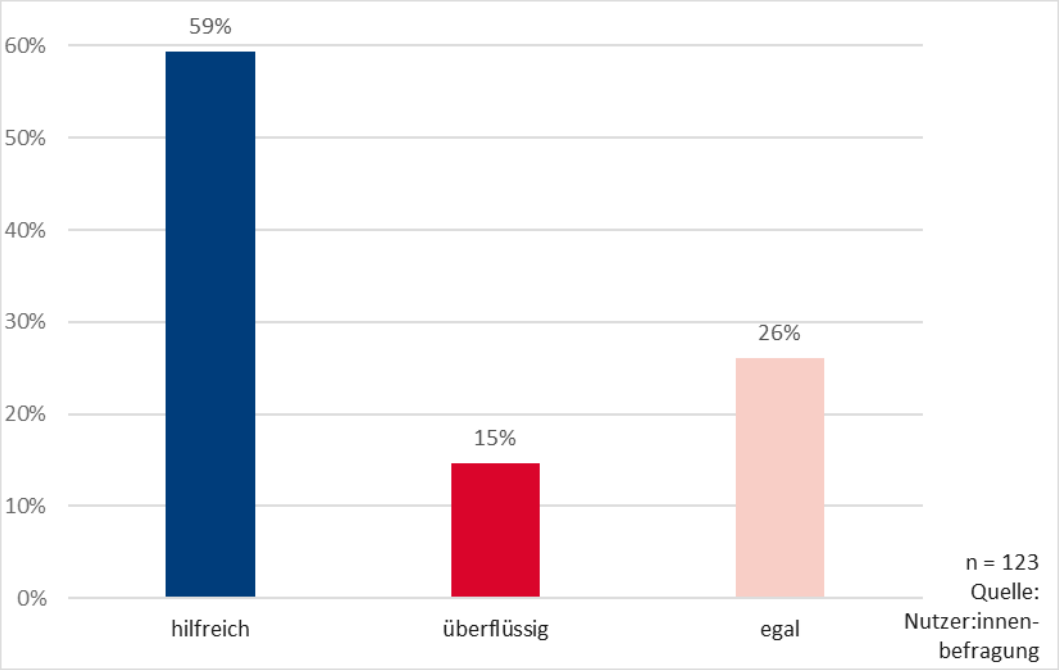

Abbildung 18: Wie finden Sie eine einheitliche Ausweisung aller Mobilitätsangebote unter dem Label „Mobilstation“?

Auch die Möglichkeit, die verschiedenen Angebote der Mobilstation über eine einzige App zu buchen und bezahlen, wird von den meisten Befragten befürwortet (vgl. Abbildung 19).

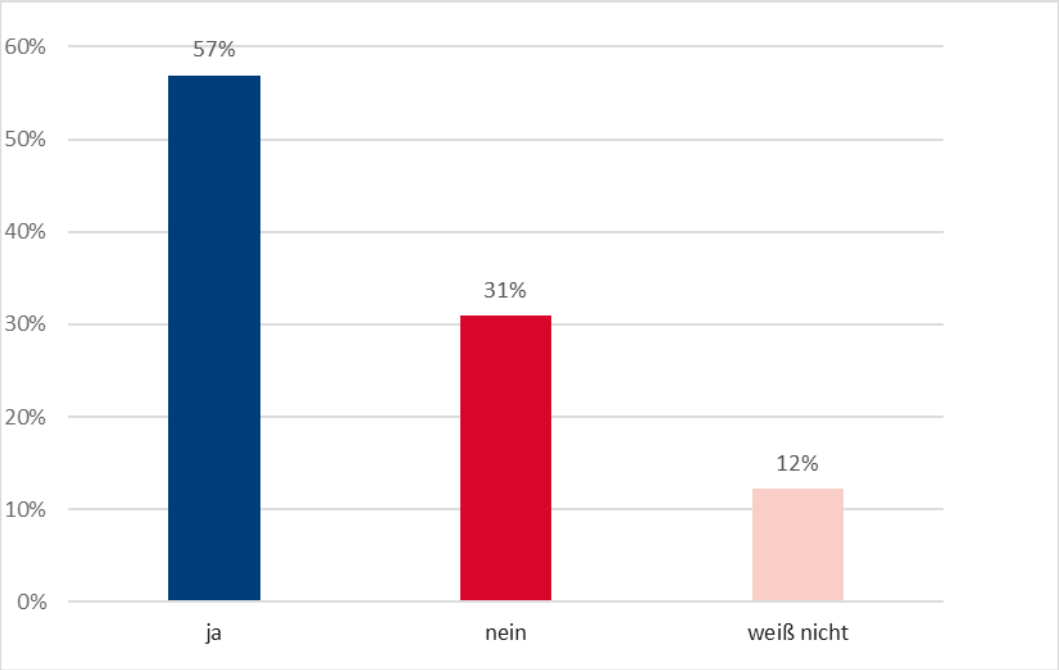

Abbildung 19: Würden Sie die verschiedenen Angebote vermehrt nutzen, wenn diese über eine einzige App buchbar und bezahlbar wären?

5.2 St. Augustin Zentrum

An der Mobilstation St. Augustin Zentrum fand am Freitag, dem 02.10.2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 138 Personen vor Ort befragt werden. Weitere fünf Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Über 70 % der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 27 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 20).

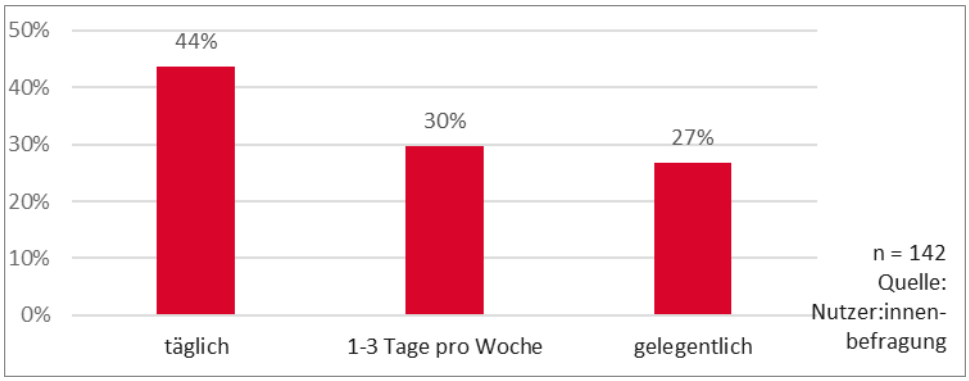

Abbildung 20: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation St. Augustin Zentrum?

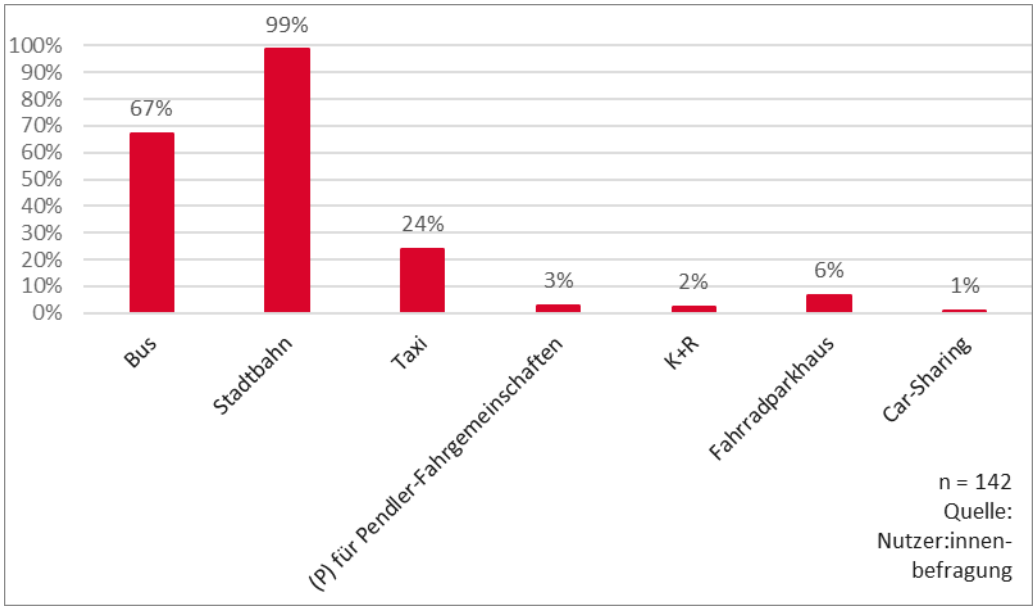

Abbildung 21: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation St. Augustin Zentrum nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

In Abbildung 21 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der Stadtbahn an dieser Mobilstation: Bis auf zwei Personen wurde diese bereits von allen Befragten genutzt. Während zwei Drittel der Befragten an dieser Mobilstation auch schon in den Bus gestiegen sind und immerhin fast ein

Viertel in ein Taxi, fällt die Anzahl der Nutzer:innen der weiteren Mobilitätsangebote deutlich geringer aus.

Abbildung 22 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 21). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der jeweiligen Nutzer:innen mit dem Taktangebot der Stadtbahn und der Anzahl der Taxen zufrieden ist. Auch das Angebot des Busverkehrs wird mehrheitlich positiv beurteilt. Die Pünktlichkeit des ÖPNV bewertet hingegen fast die Hälfte als schlecht. Die Nutzer:innen des Parkplatzes für Pendler-Fahrgemeinschaften sowie des Fahrradparkhauses gaben diesen Angebote nur positive Bewertungen. Allerdings ist in diesen Fällen die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

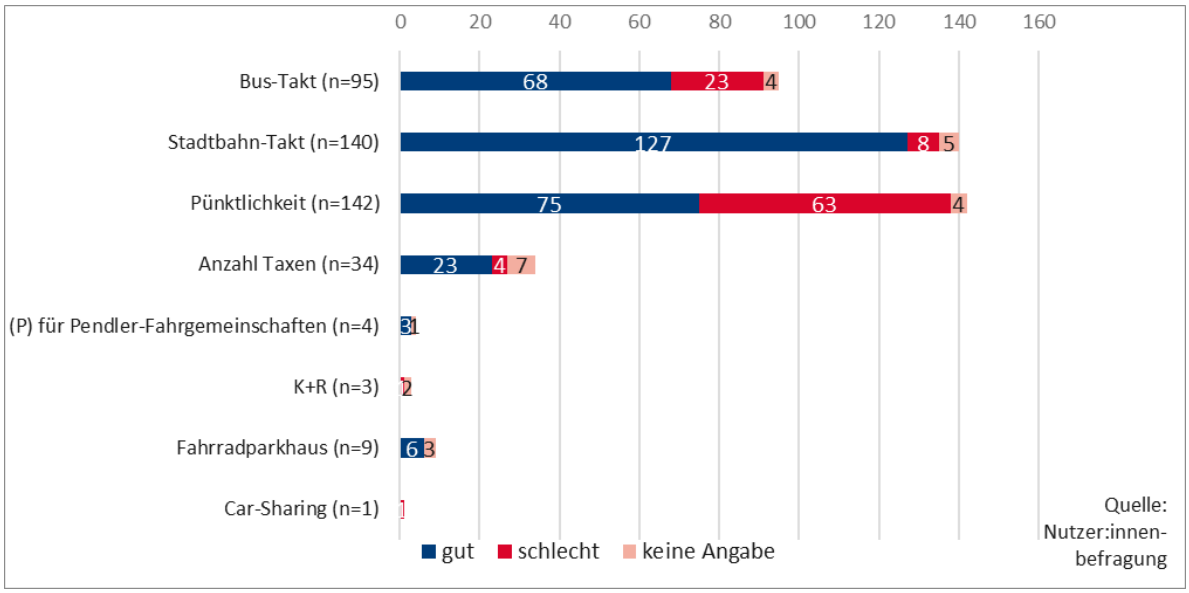

Abbildung 22: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation St. Augustin Zentrum?

Die Nutzer:innen der Mobilstation St. Augustin Zentrum wurden darüber hinaus gefragt, ob sie den Bau des neuen Fahrradparkhauses wahrgenommen haben (vgl. Abbildung 23). Etwas mehr als ein Viertel der Befragten bejahte diese Aussage. Allerdings gaben nur sechs Personen an, dass sich durch den Bau auch ihr Mobilitätsverhalten zugunsten des Fahrrads bzw. Pedelecs geändert hat.

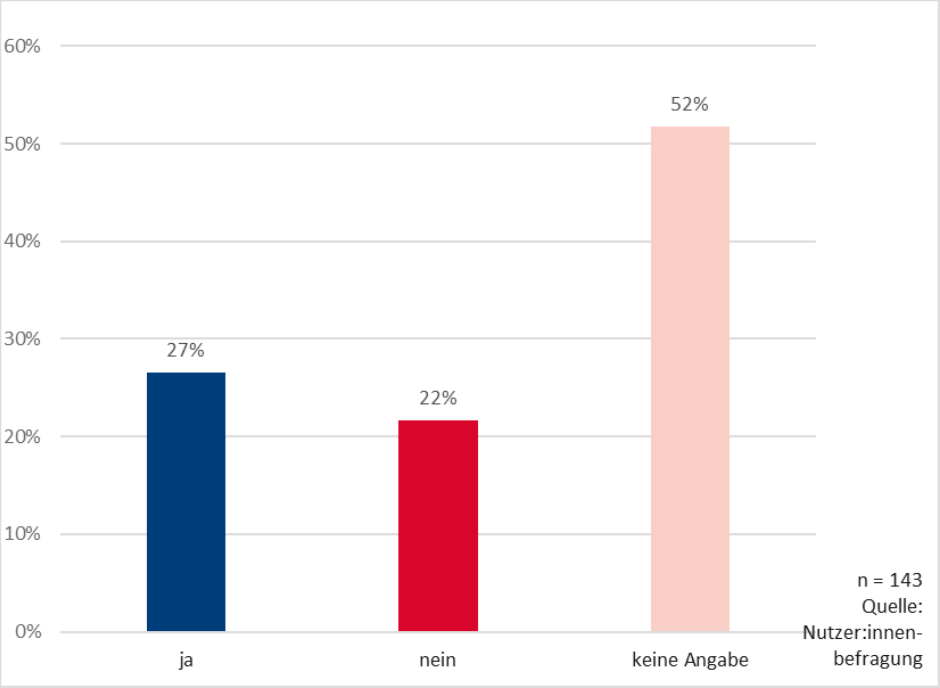

Abbildung 23: Haben Sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses an der Mobilstation St. Augustin Zentrum wahrgenommen?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Sicherheitsniveau an der Mobilstation St. Augustin Zentrum wird von über 80 % der Befragten als gut bewertet (vgl. Abbildung 24). Auch mit den Fahrplanmedien, wie Aushangfahrplan und digitale Fahrplanauskunft, sind die Fahrgäste überwiegend zufrieden. Deutlich kritischer wird hingegen die Sauberkeit gesehen: 40 % der Nutzer:innen sehen hier Verbesserungsbedarf. Zu den Ladestationen für E-Bikes und E-Autos gab es nur wenige Rückmeldungen, diese allerdings fast ausschließlich positiv.

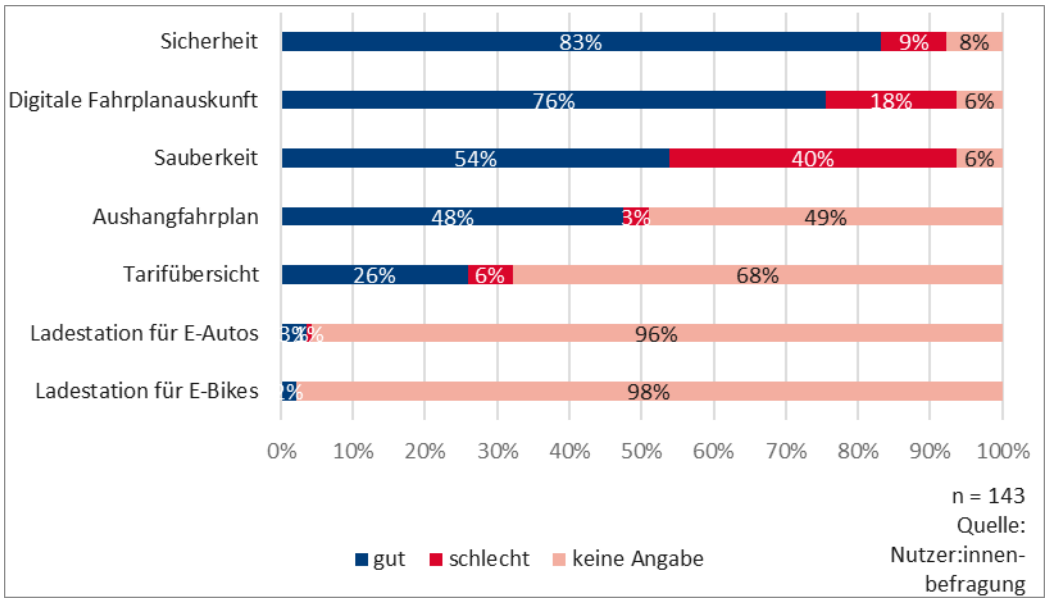

Abbildung 24: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation St. Augustin Zentrum?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 59 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 22 erfassten Aspekten sind in Abbildung 25 die am häufigsten genannten Angebote dargestellt. Zu Kiosk und Bäcker sowie den Schließfächern gab etwa die Hälfte der jeweiligen Personen zusätzlich an, dass sie diese Angebote regelmäßig nutzen würde. Alle fünf Personen, die sich einen Verleih von Lastenfahrrädern wünschen, würden diesen auch regelmäßig nutzen.

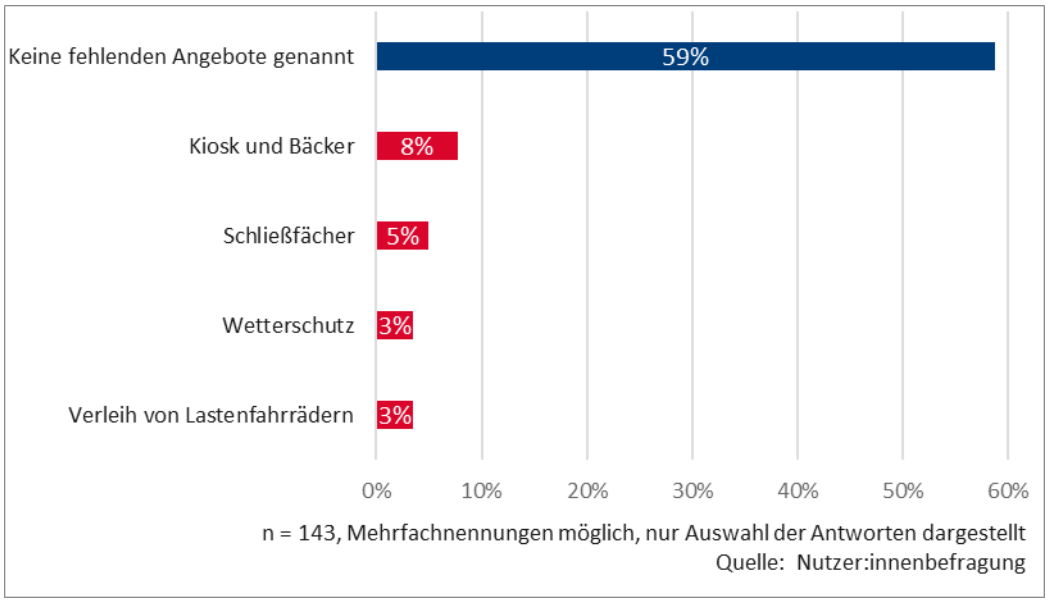

Abbildung 25: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation St. Augustin Zentrum?

5.3 Bergisch Gladbach (S)

An der Mobilstation Bergisch Gladbach (S) fand am Montag, dem 21.06.2021, die Befragung der Nutzer:innen statt. Ursprünglich war die Befragung schon für den September 2020 geplant. Aufgrund eines kurzfristig angesetzten Streiks im ÖPNV und der anschließenden Einschränkungen im Rahmen der Covid-19-Pandemie war die Durchführung schließlich erst im Frühsommer 2021 sinnvoll möglich. Dennoch war die Bereitschaft insgesamt geringer als bei den Befragungen an den anderen Mobilstationen im Vorjahr, vermutlich ausgelöst durch die Abstandsgebote und Maskenpflicht. 50 Personen nahmen schließlich an der Befragung teil.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Etwa zwei Drittel der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 36 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 26).

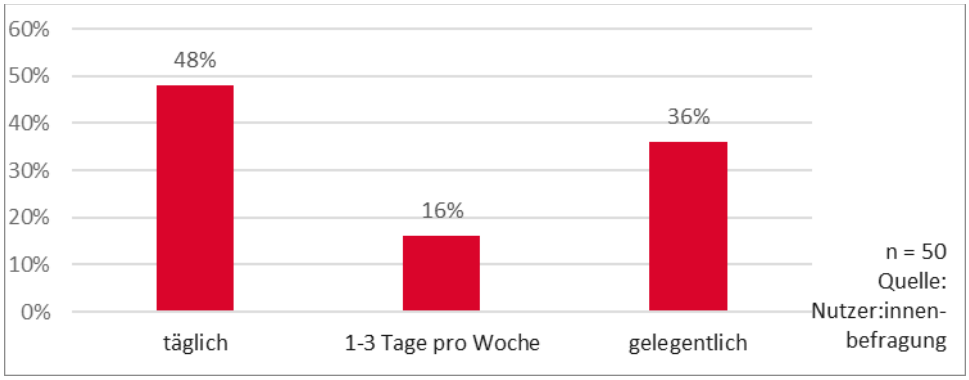

Abbildung 26: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

In Abbildung 27 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der S-Bahn an dieser Mobilstation: Bis auf eine Person wurde diese bereits von allen Befragten genutzt. Während ein Großteil der Befragten zudem Erfahrungen mit dem Busverkehr an dieser Mobilstation gesammelt hat und knapp 30 % schon an dieser Station in ein Taxi gestiegen sind, befand sich unter den Befragten nur je ein/e Nutzer:in der weiteren Mobilitätsangebote.

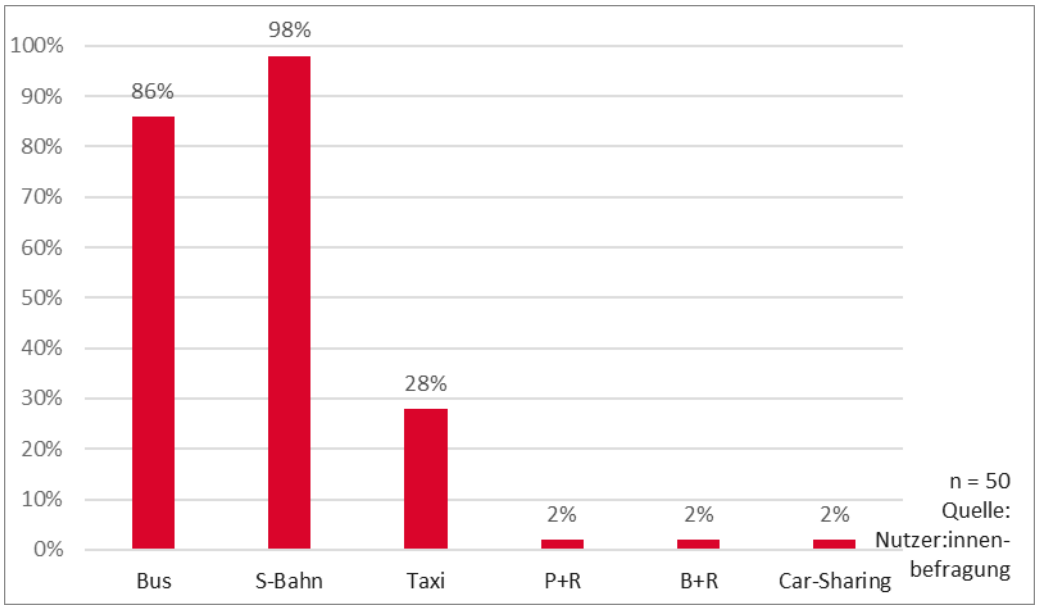

Abbildung 27: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S) nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 28 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 27). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Busverkehrs zufrieden ist. Das Taktangebot des S-Bahnverkehrs wird hingegen von gut einem Viertel der Befragten bemängelt. Noch schlechter wird die Pünktlichkeit der ÖPNV-Linien an dieser Mobilstation bewertet: Über die Hälfte der Befragten äußerte sich hierzu kritisch. Für die Einschätzung der weiteren Mobilitätsangebote ist deren Stichprobe zu gering.

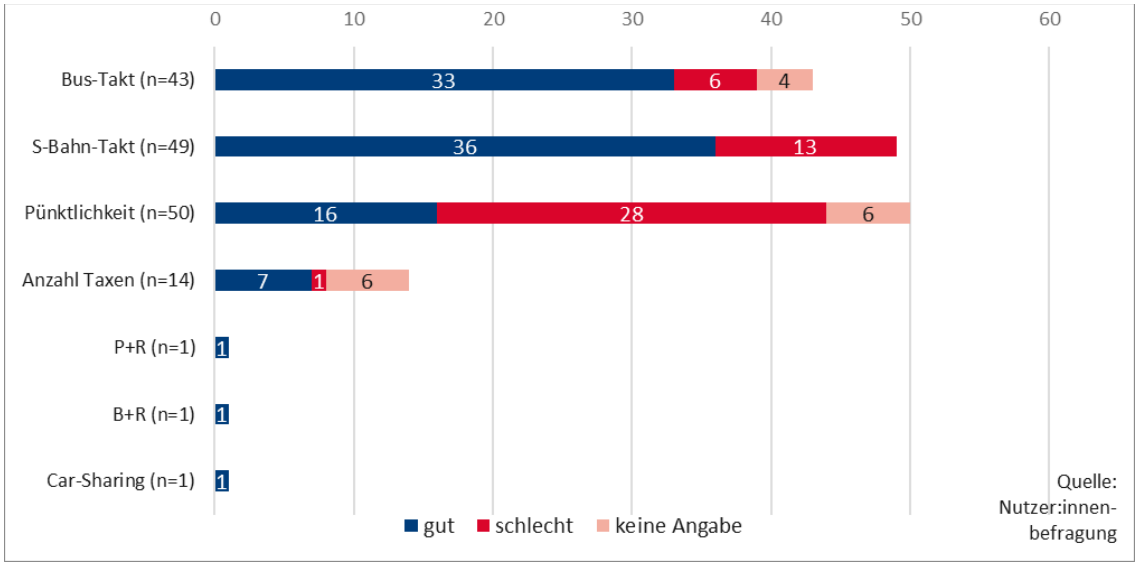

Abbildung 28: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

An der Mobilstation Bergisch Gladbach wurden die Nutzer:innen darüber hinaus befragt, ob sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses wahrgenommen haben, was 30 % der Befragten bejahten (vgl. Abbildung 29). Es gab jedoch niemand an, dass sich durch den Bau das eigene Mobilitätsverhalten verändert hat. Ursache hierfür ist vermutlich, dass sich kaum Radfahrende unter den 50 befragten Personen befanden.

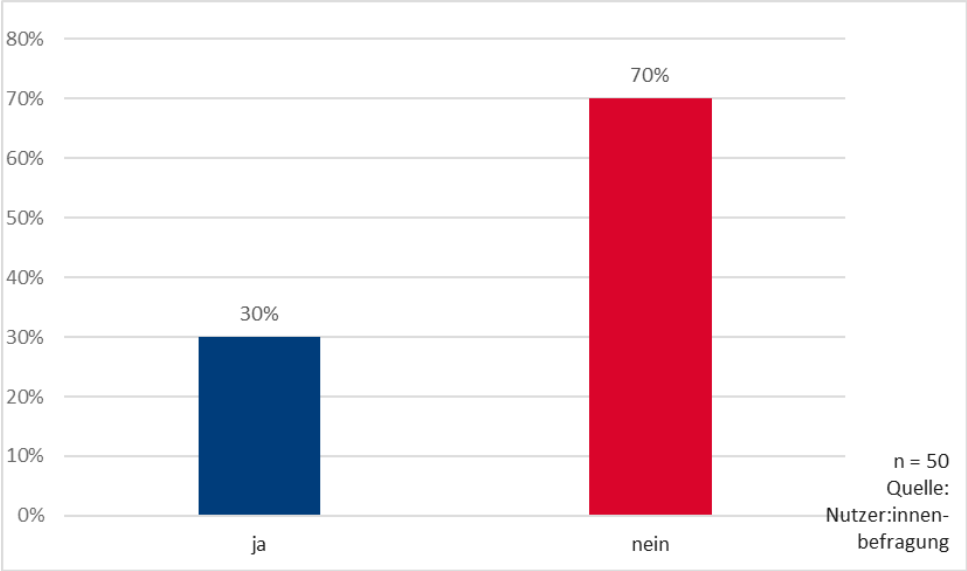

Abbildung 29: Haben Sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses an der Mobilstation Bergisch Gladbach (S) wahrgenommen?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Sicherheitsniveau an der Mobilstation Bergisch Gladbach wird von nahezu allen Befragten als gut bewertet (vgl. Abbildung 30). Auch mit den Aushangfahrplänen sind die jeweiligen Nutzer:innen überwiegend zufrieden. Bei den Aspekten Sauberkeit, umfassende digitale Fahrplanauskunft und öffentliche Toiletten wurden hingegen auch kritische Einschätzungen in nennenswerter Anzahl erfasst.

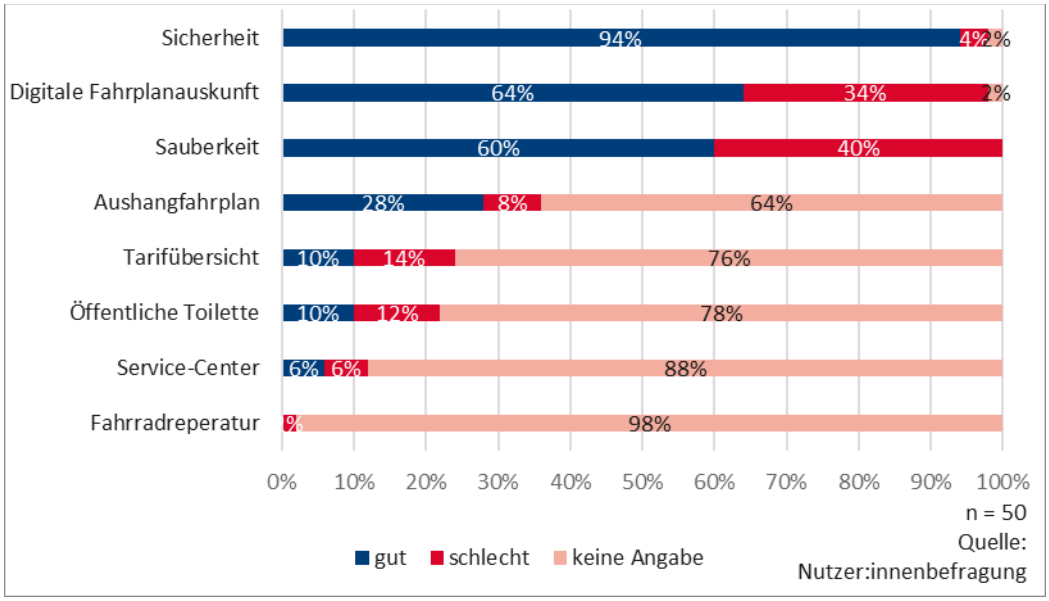

Abbildung 30: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei über 40 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von elf erfassten Aspekten sind in Abbildung 31 die am häufigsten genannten Angebote dargestellt. Hervorzuheben ist der Wunsch nach besseren dynamischen Fahrgastinformationen sowie nach der Erweiterung des S-Bahntaktes.

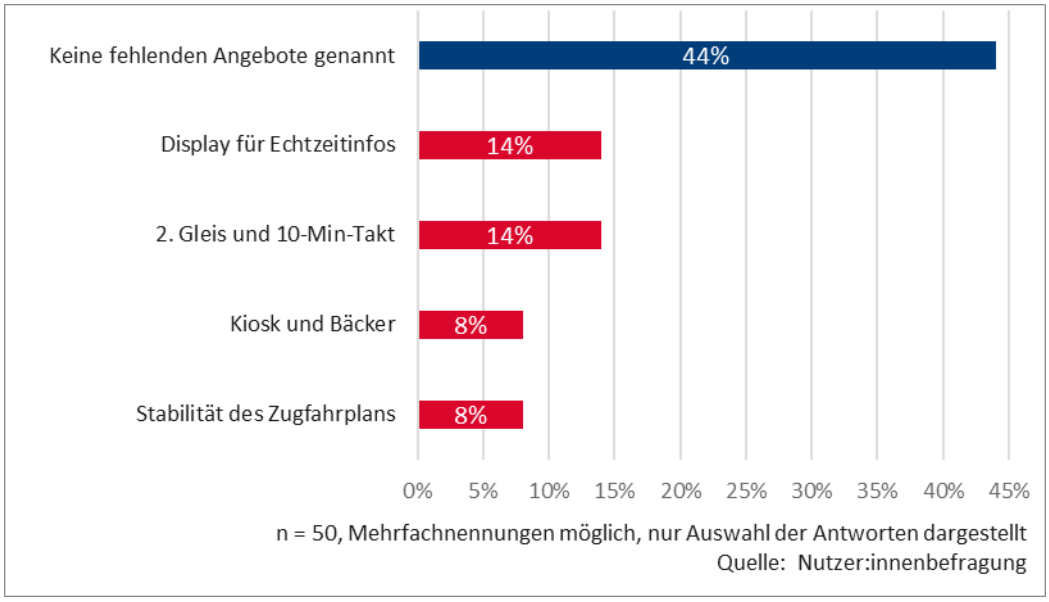

Abbildung 31: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

5.4 Horrem Bf

An der Mobilstation Horrem Bf fand am Mittwoch, dem 30. September 2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 121 Personen befragt werden.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Mehr als zwei Drittel der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 31 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 32).

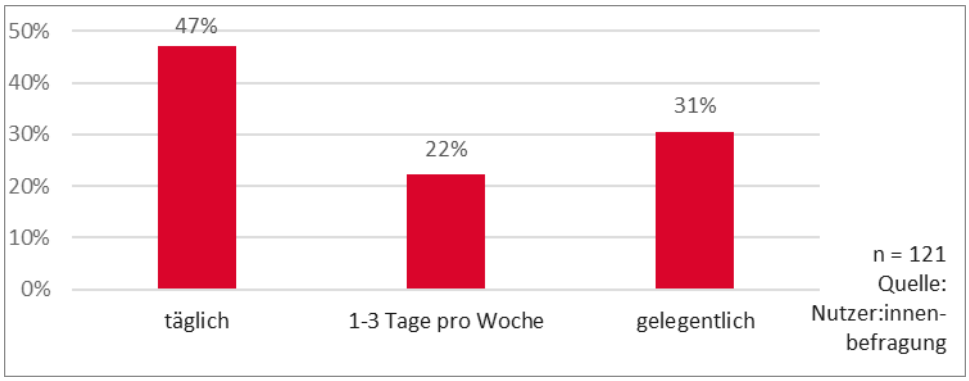

Abbildung 32: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Horrem Bf?

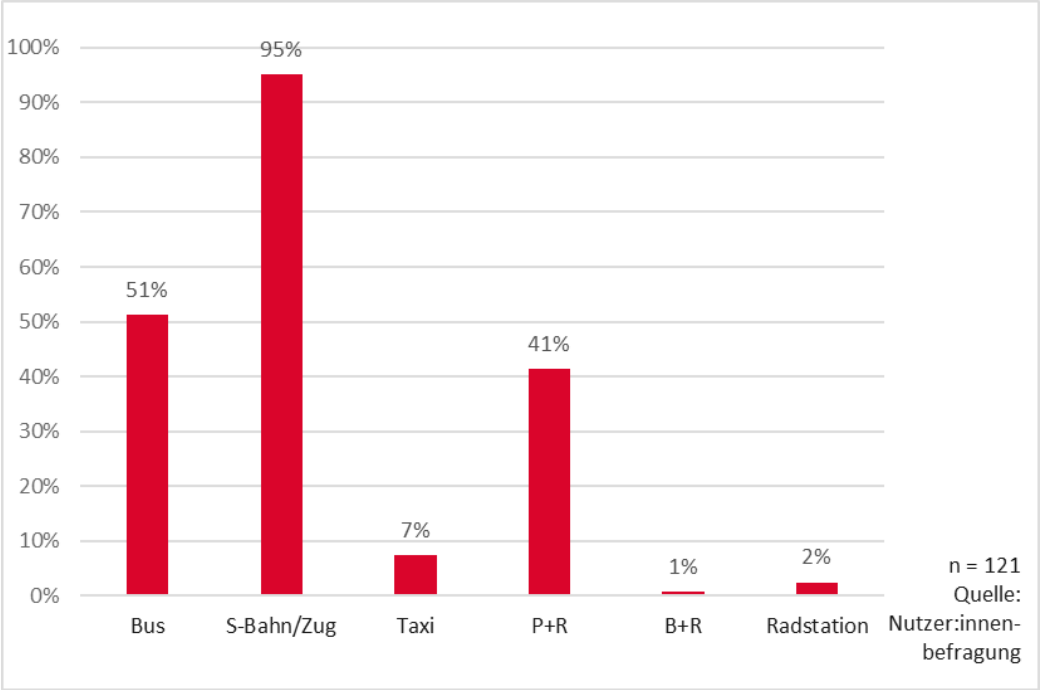

Abbildung 33: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Horrem Bf nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

In Abbildung 33 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung des S-Bahn- und Regionalzugverkehrs an

dieser Mobilstation: Bis auf sechs Personen nutzten bereits alle Befragten dieses Angebot. Während jeder Zweite an dieser Mobilstation auch schon in den Bus gestiegen ist und gut 40 % die P+R-Anlage aufgesucht haben, fällt die Anzahl der Nutzer:innen der Radstation ebenso wie der B+R-Anlage erheblich geringer aus.

Abbildung 34 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 33). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Schienenverkehrs zufrieden ist. 70 % der Nutzer:innen der P+R-Anlage bewerten diese als gut. Das Angebot des Busverkehrs sowie die Pünktlichkeit des ÖPNV beurteilt hingegen fast die Hälfte als schlecht. Bei der Bewertung des B+R-Angebots sowie der Radstation ist die Stichprobe zu gering, um eine Aussage zu treffen. Immerhin bestätigten die drei Nutzer:innen der Radstation, dass sich ihr Verkehrsverhalten durch dieses neue Angebot zugunsten des Fahrrads verändert hätte.

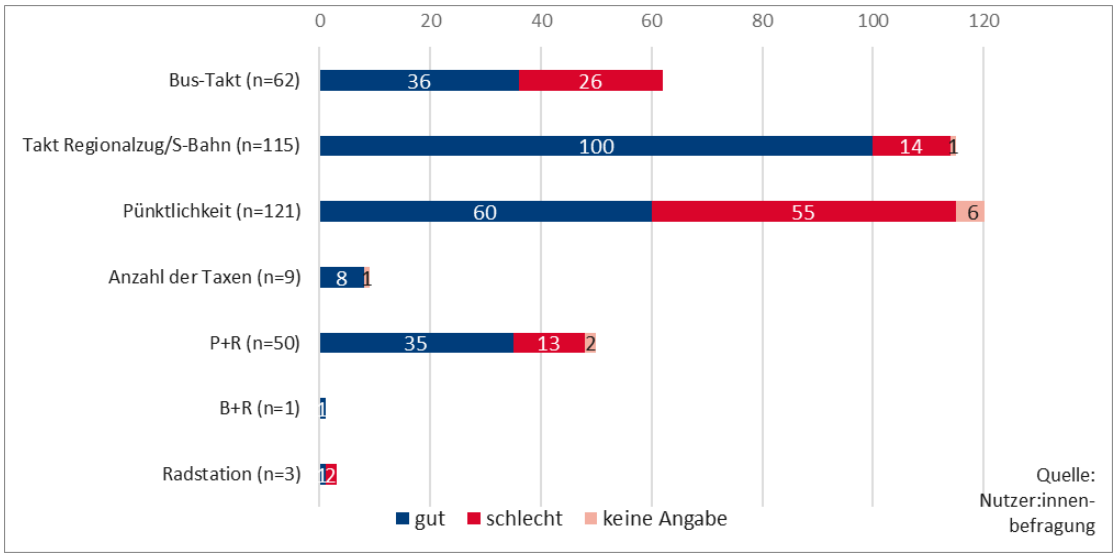

Abbildung 34: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Horrem Bf?

Darüber hinaus wurden die Nutzer:innen der Mobilstation Horrem gefragt, ob sie die Radstation bereits wahrgenommen haben, was nur gut ein Viertel bejahte (vgl. Abbildung 35).

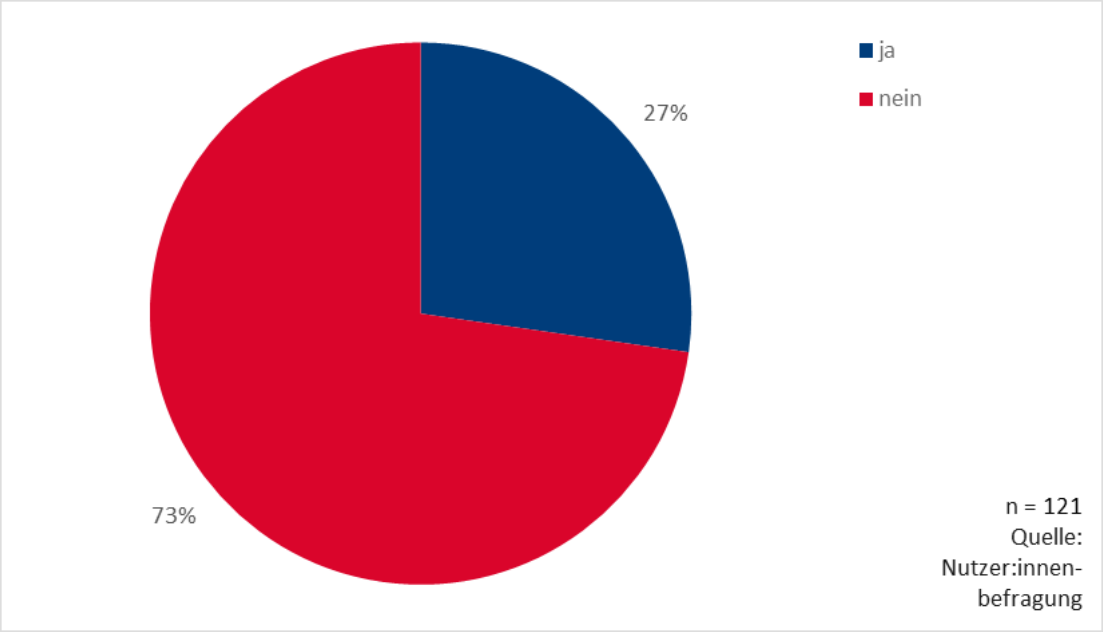

Abbildung 35: Haben Sie die Veränderung durch den Bau der Radstation an der Mobilstation Horrem Bf wahrgenommen?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Bei den sonstigen Qualitätsmerkmalen der Mobilstation sind zunächst die Sicherheit und die digitale Fahrplanauskunft hervorzuheben, die mehr als drei Viertel der Befragten als positiv beurteilen (vgl. Abbildung 36). Auch der Aushangfahrplan, die Tarifübersicht und das Service-Center werden unter den Personen, die hierzu Aussagen trafen, überwiegend als gut angesehen. Bei den Themen Stufenfreiheit und insbesondere Sauberkeit gab es jedoch auch zahlreiche negative Rückmeldungen, die einen möglichen Handlungsbedarf kennzeichnen.

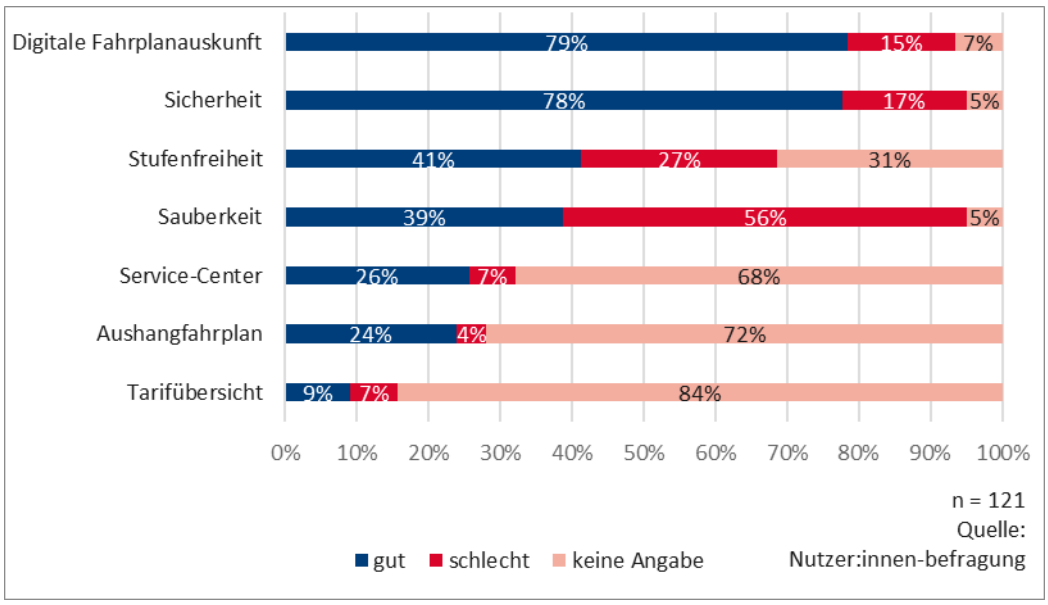

Abbildung 36: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Horrem Bf?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 51 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 19 erfassten Aspekten sind in Abbildung 37 die am häufigsten genannten dargestellt. Da Kiosk und Bäcker am Bahnhof vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass deren Vielfalt oder Öffnungszeiten möglicherweise unzureichend sind. Bezüglich der Ladestation für E-Bikes sowie dem Verleih von Elektro-Rollern und Bollerwagen gaben die meisten Befragten zusätzlich an, dass sie diese Angebote zumindest gelegentlich nutzen würden. Den Verleih von Lastenfahrrädern würden vier der sechs Personen regelmäßig nutzen.

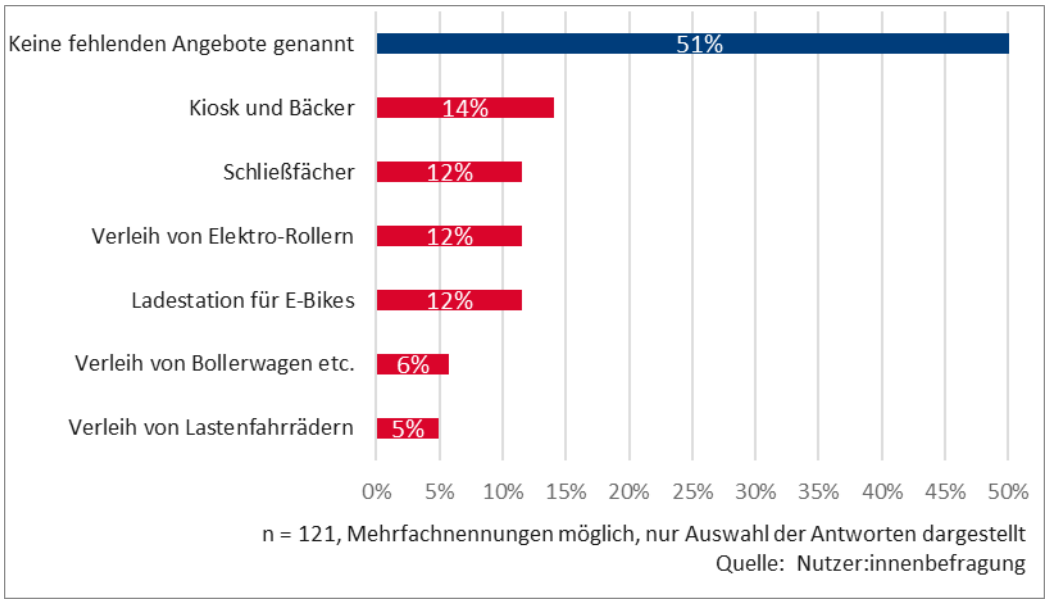

Abbildung 37: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Horrem Bf?

6 Bewertung der Angebote an den Entwicklungsstandorten

6.1 Leverkusen-Opladen Bf

An der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf fand am Mittwoch, dem 07.10.2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 121 Personen vor Ort befragt werden. Weitere acht Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

80 % der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 19 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 38).

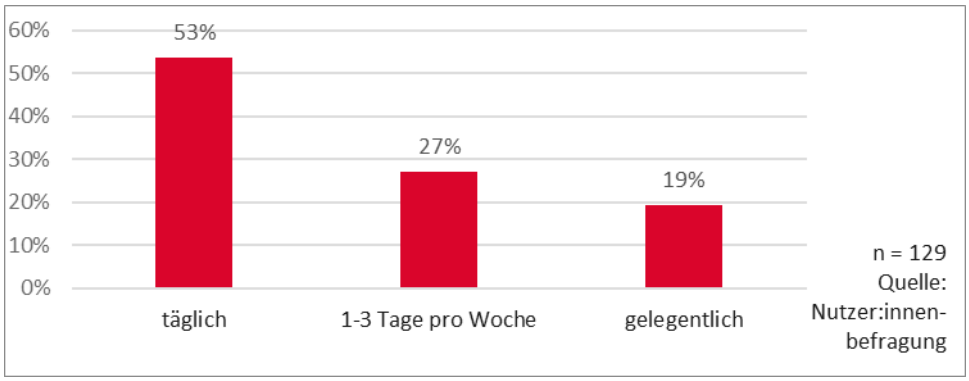

Abbildung 38: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf?

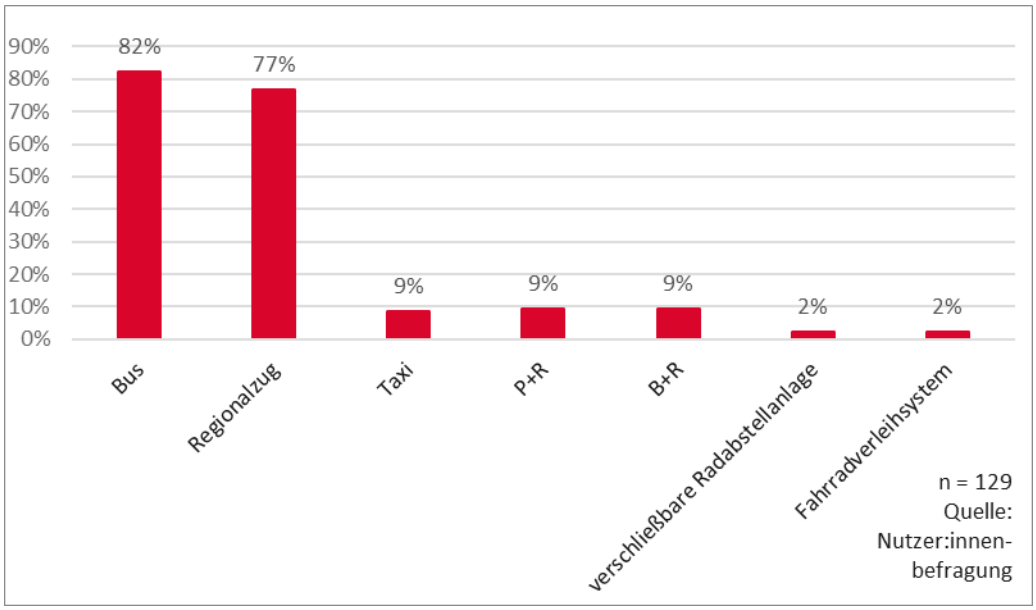

Abbildung 39: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

In Abbildung 39 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung des Bus- und Regionalzugverkehrs an dieser Mobilstation: Mindestens eines der beiden Systeme wurde bereits von allen Befragten

genutzt. Ein Großteil der Nutzer:innen verfügt über Erfahrungswerte zu beiden Systemen. Die Anzahl der Nutzer:innen der weiteren verkehrlichen Angebote fällt hingegen deutlich geringer aus.

Abbildung 40 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 39). Es ist festzustellen, dass immerhin über zwei Drittel der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Busverkehrs zufrieden ist. In Bezug auf den Regionalzugverkehr liegt dieser Wert bei knapp 60 %. Die Pünktlichkeit der ÖPNV-Linien beurteilt hingegen über die Hälfte als schlecht. Zu den Angeboten des Radverkehrs, wie B+R, verschließbare Radabstellanlagen und Fahrradverleihsystem, gab es keine negativen Meinungen. Allerdings ist in diesen Fällen die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

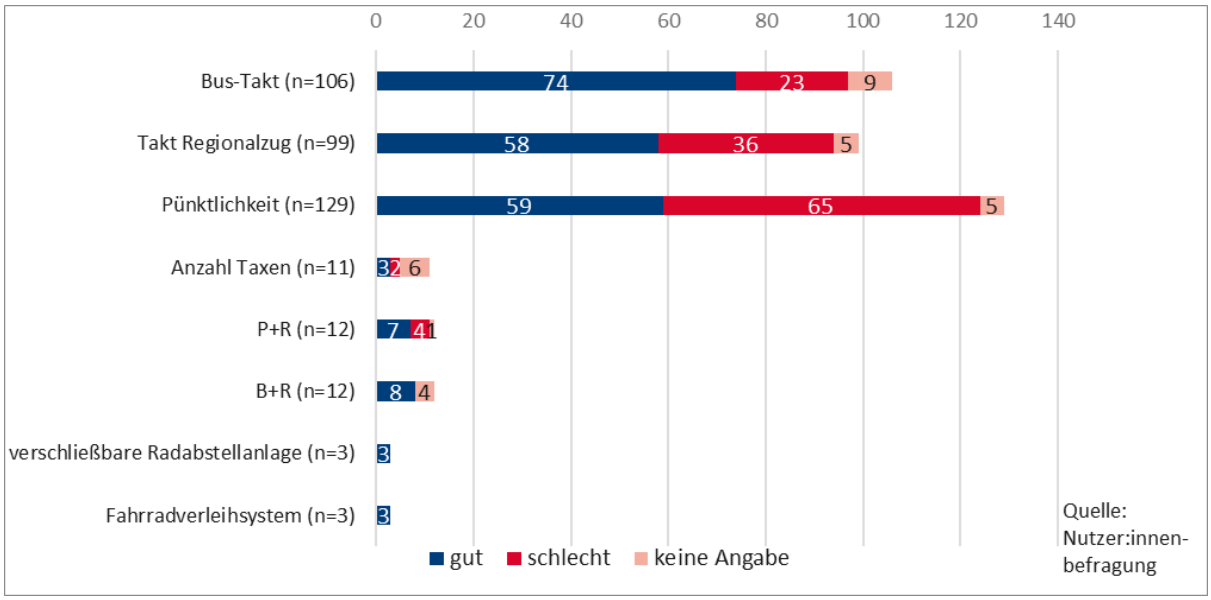

Abbildung 40: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf?

Die Nutzer:innen der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf wurden darüber hinaus gefragt, welche monatliche Miete sie bereit wären zu bezahlen, um ein Fahrrad verschlossen und vor Witterung geschützt abzustellen (vgl. Abbildung 41). Die meisten Personen machten entweder keine Angabe oder wünschten sich ein kostenloses Angebot.

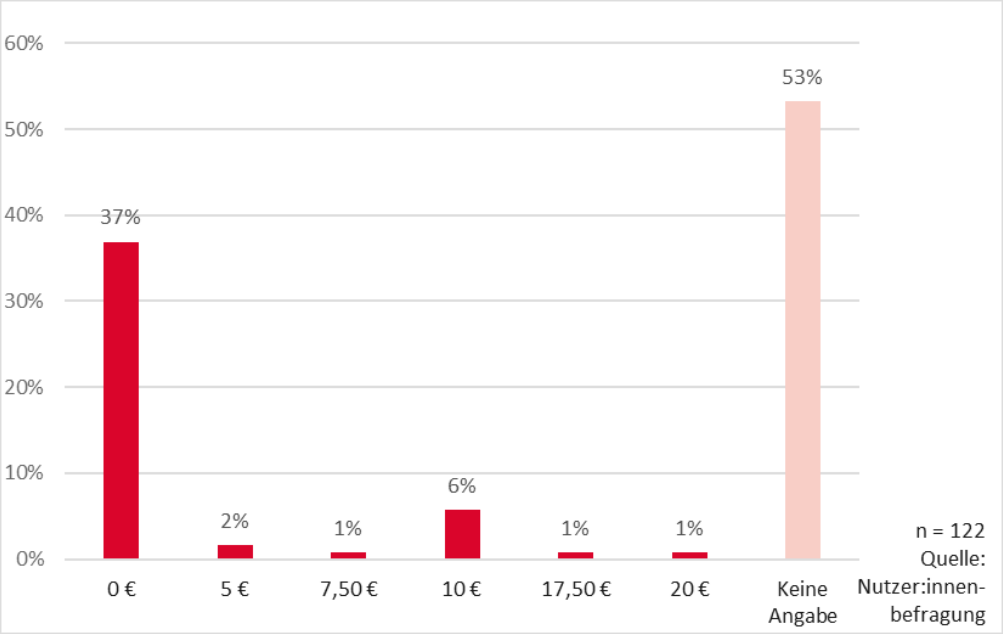

Abbildung 41: Um das Fahrrad verschlossen und vor Witterung geschützt abzustellen, wie viel wären Sie bereit an monatlicher Miete zu bezahlen?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Die Sauberkeit an der Mobilstation Leverkusen-Opladen wird von 78 % der Befragten als gut bewertet, das Sicherheitsniveau sogar von 84 % (vgl. Abbildung 42). Auch mit den Auskunftsmedien, wie Tarifübersicht, Aushangfahrplan und digitale Fahrplanauskunft, sind die Fahrgäste, die sich hierzu äußerten, mehrheitlich zufrieden.

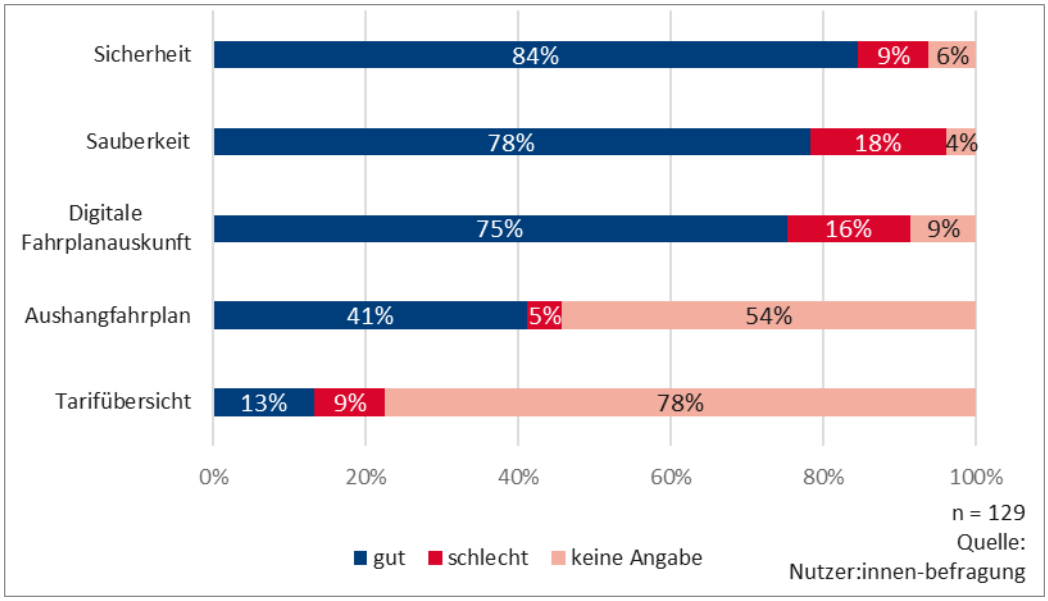

Abbildung 42: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 43 % Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 20 erfassten Aspekten sind in Abbildung 43 die am häufigsten genannten dargestellt. Die Hälfte der Personen, die sich einen Kiosk und Bäcker wünschen, gab an, dass sie dieses Angebot regelmäßig nutzen würde. Einen Verleih von Elektro-Rollern würden fünf Personen regelmäßig und vier Personen gelegentlich nutzen. Bezüglich der Aufzüge und Rolltreppen wünschen sich die Befragten eine bessere Funktionsfähigkeit und einen optimierten Zugang zum Busbahnhof.

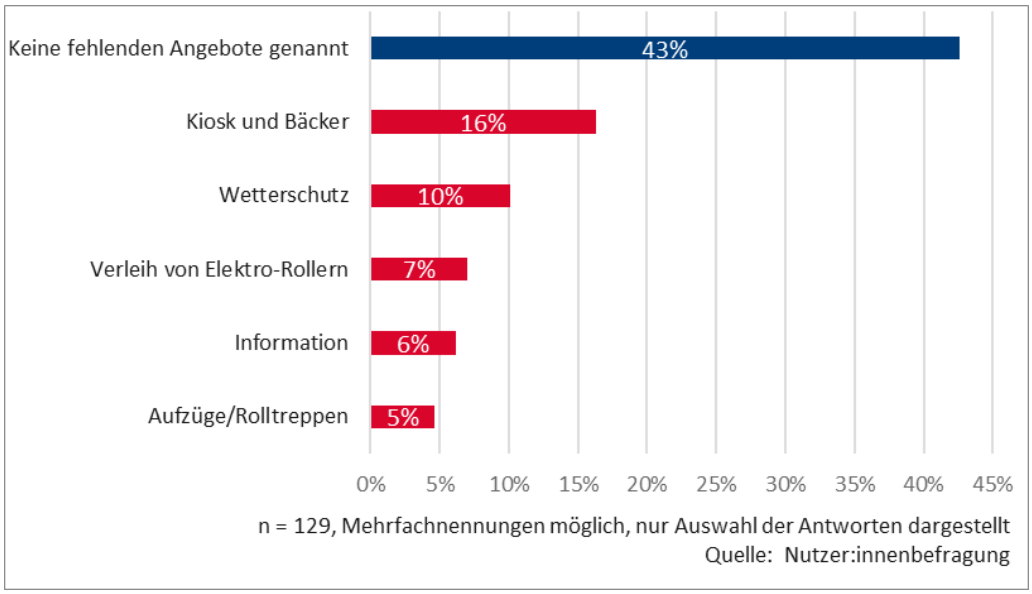

Abbildung 43: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf?

6.2 Troisdorf Bf

An der Mobilstation Troisdorf Bf fand am Dienstag, dem 22.06.2021, die Befragung der Nutzer:innen statt. Ursprünglich war die Befragung schon für den September 2020 geplant. Aufgrund eines kurzfristig angesetzten Streiks im ÖPNV und der anschließenden Einschränkungen im Rahmen der Covid-19-Pandemie war die Durchführung schließlich erst im Frühsommer 2021 sinnvoll möglich. Dennoch war die Bereitschaft insgesamt geringer als bei den Befragungen an den anderen Mobilstationen im Vorjahr, vermutlich ausgelöst durch die Abstandsgebote und Maskenpflicht. 67 Personen nahmen schließlich an der Befragung teil.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Drei Viertel der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 25 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 44).

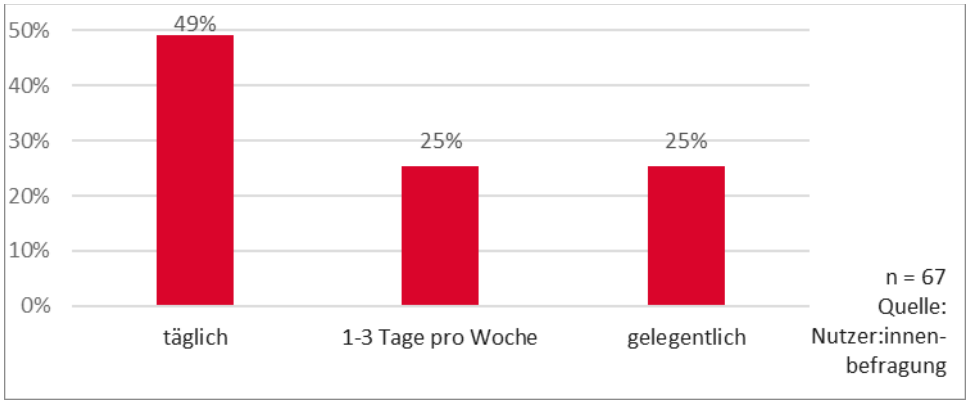

Abbildung 44: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Troisdorf Bf?

In Abbildung 45 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung des Schienenverkehrs an dieser Mobilstation: Jede:r Befragte ist hier bereits einmal in einen Zug gestiegen. Während das Busverkehrsangebot von fast 60 % der Befragten bereits genutzt wurde, waren die Antworten zu den weiteren Verkehrsangeboten sehr begrenzt.

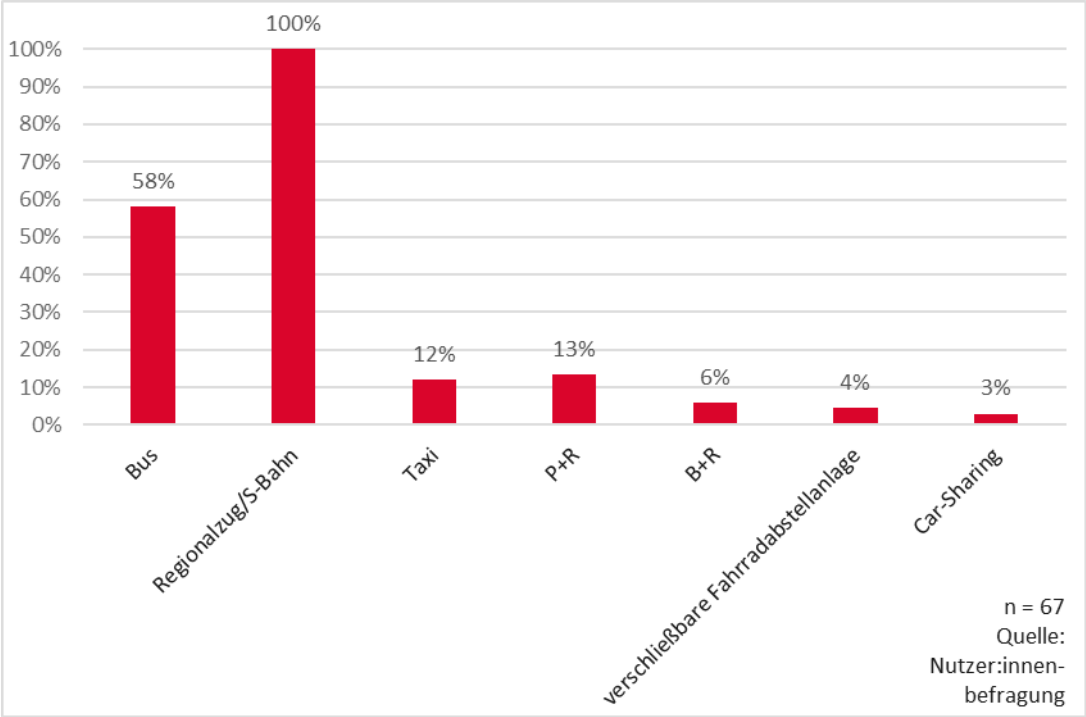

Abbildung 45: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Troisdorf Bf nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 46 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 45). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Regionalzug-, S-Bahn- sowie Busverkehrs zufrieden ist. Die Pünktlichkeit des ÖPNV wurde dagegen von mehr als 56 % als schlecht beurteilt. Auch bei der Bewertung der Anzahl der Taxen sowie des P+R- und B+R-Angebots zeigt sich ein gemischtes Bild unter den jeweiligen Nutzer:innen. Allerdings ist in diesen Fällen die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

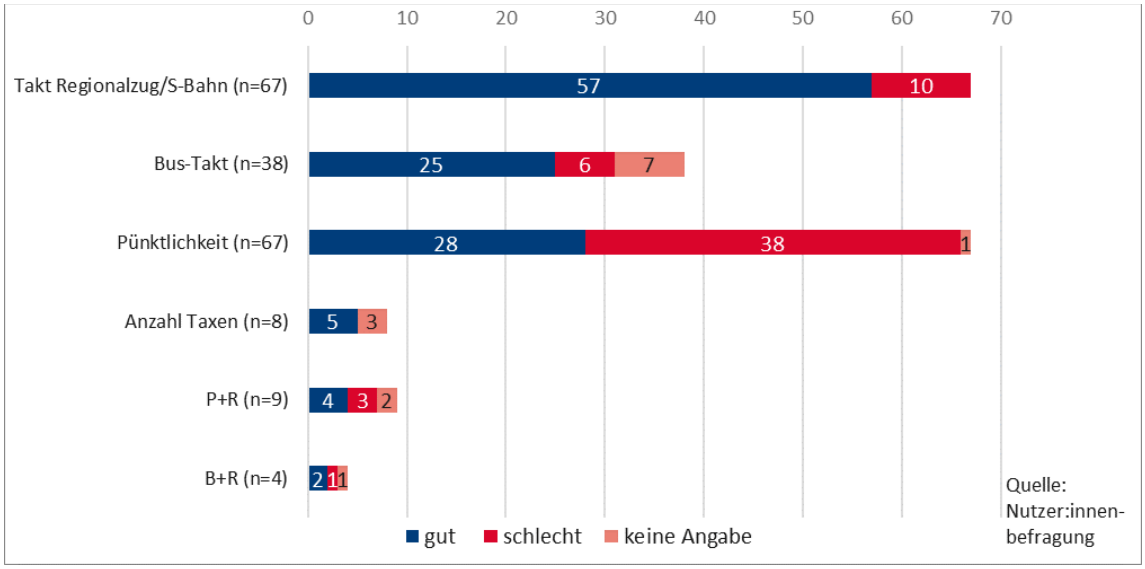

Abbildung 46: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Troisdorf Bf?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Besonders positiv werden die Fahrgastinformationen bewertet, wie Aushangfahrplan und digitale Fahrplanauskunft (vgl. Abbildung 47). Auch die Sauberkeit wird von 70 % der Befragten als gut angesehen. Demgegenüber wird das Sicherheitsniveau von knapp 40 % als schlecht beurteilt.

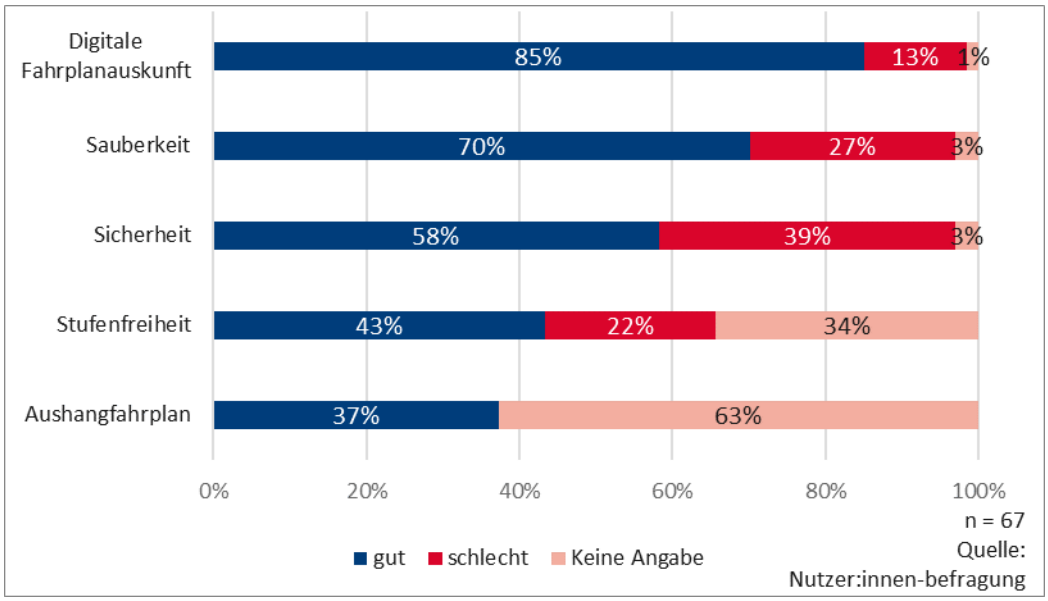

Abbildung 47: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Troisdorf Bf?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 54 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 17 erfassten Aspekten sind in Abbildung 48 die am häufigsten genannten dargestellt, die jedoch alle am Bahnhof Troisdorf vorzufinden sind. Entsprechend ist davon auszugehen, dass für die

jeweiligen Personen die Anzahl oder Qualität der gastronomischen Angebote, Sitzgelegenheiten und wettergeschützten Bereiche unzureichend ist.

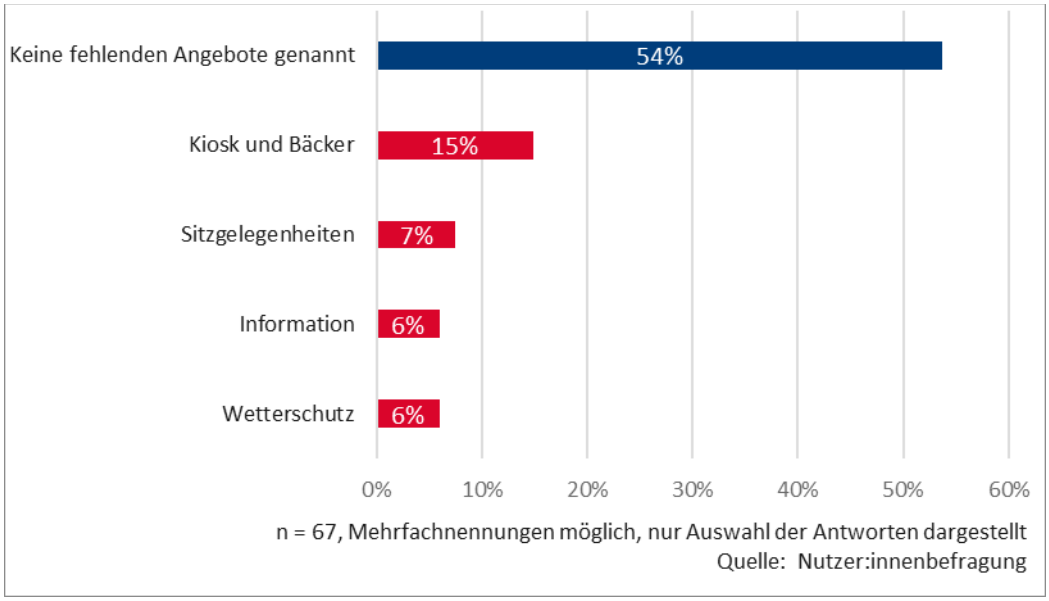

Abbildung 48: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Troisdorf Bf?

6.3 Duckterath (S)

An der Mobilstation Duckerath (S) fand am Montag, dem 05.10.2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 95 Personen vor Ort befragt werden. Weitere vier Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Über drei Viertel der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 21 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 49).

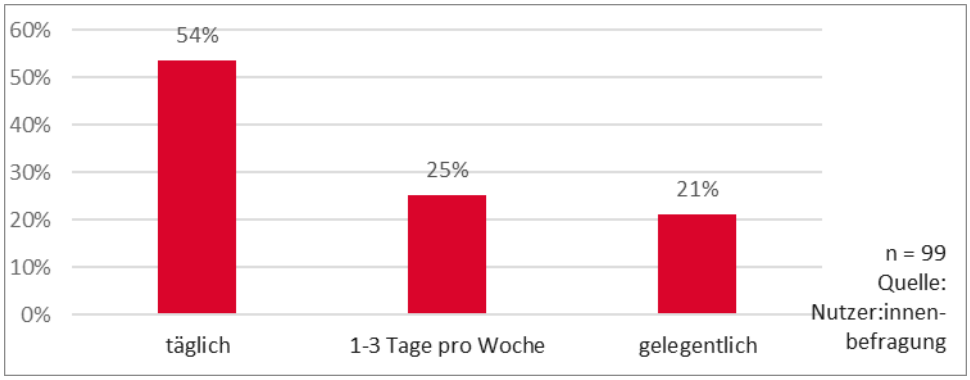

Abbildung 49: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Duckterath (S)?

In Abbildung 50 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der S-Bahn an dieser Mobilstation: Bis auf eine Person wurde diese bereits von allen Befragten genutzt. Während etwa 40 % der Personen an dieser Mobilstation auch schon in den Bus gestiegen sind, fällt die Anzahl der Nutzer:innen der P+R- sowie B+R-Anlage geringer aus.

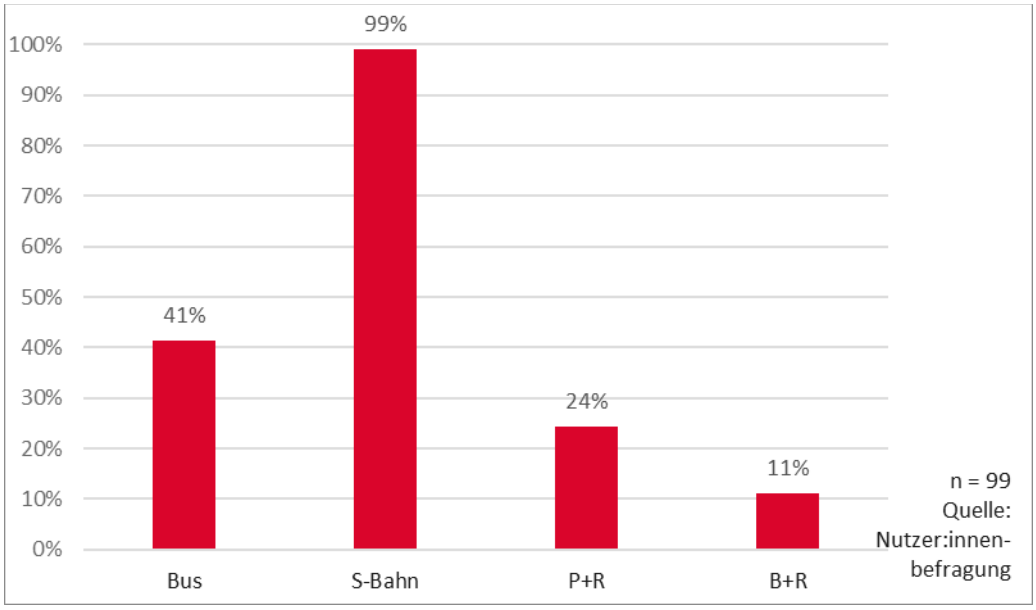

Abbildung 50: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Duckterath (S) nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

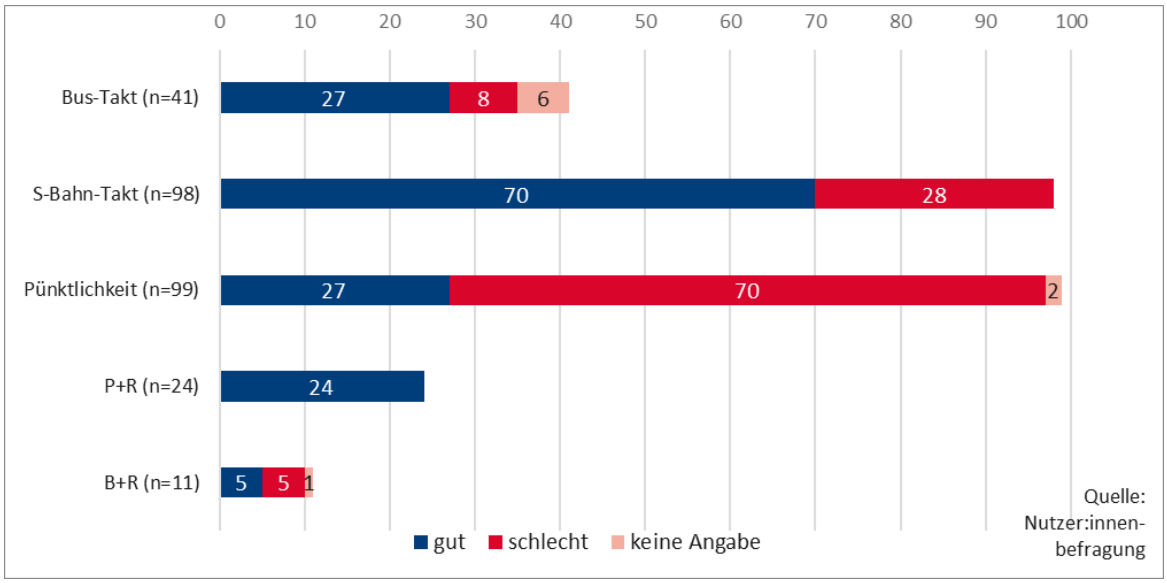

Abbildung 51: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Duckterath (S)?

Abbildung 51 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 50). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Busverkehrs zufrieden ist und sogar alle Nutzer:innen des P+R-Angebots. Den S-Bahn-Takt bewertet hingegen fast ein Drittel kritisch und die Pünktlichkeit des ÖPNV-Linien an dieser Haltestelle wird sogar von etwa

70 % der Befragten bemängelt. Bei der Bewertung des B+R-Angebots zeigt sich ein gemischtes Bild unter den jeweiligen Nutzer:innen. Allerdings ist hier die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Bei den sonstigen Qualitätsmerkmalen schneidet die Station Duckterath (S) schlechter ab als die anderen untersuchten Mobilstationen. Lediglich der Aushangfahrplan wurde fast ausschließlich positiv bewertet, von Personen die hierzu Angaben machten (vgl. Abbildung 52). Zu den Aspekten Sicherheit, Sauberkeit und digitale Fahrplanauskunft überwiegen zwar die positiven Rückmeldungen, dennoch sind kritischen Antworten, die z. B. bei der Sauberkeit fast 50 % ausmachen, nicht zu vernachlässigen. Die mangelnde Stufenfreiheit wird mehrheitlich schlecht bewertet.

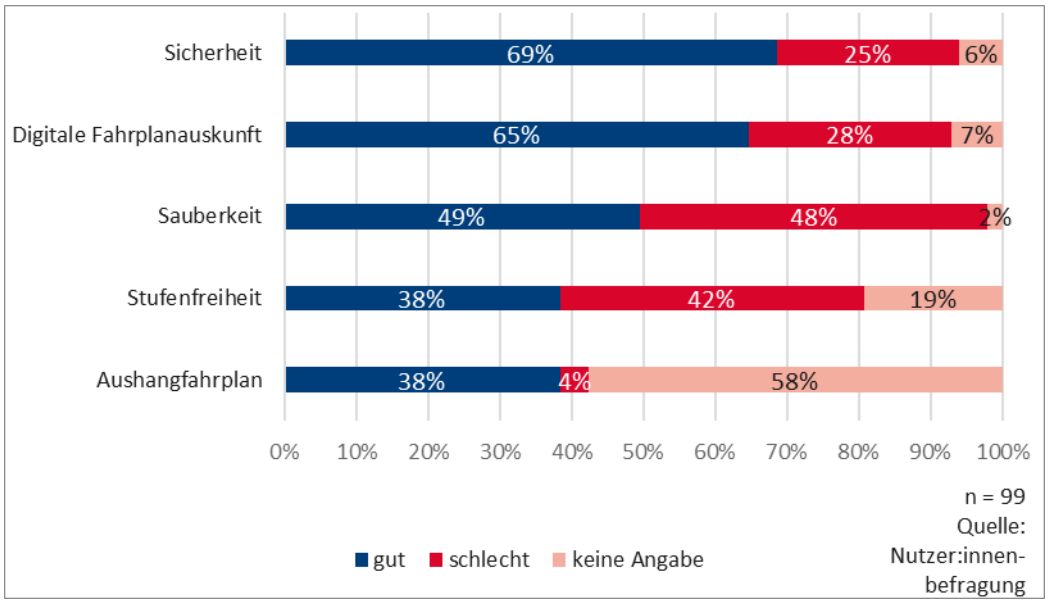

Abbildung 52: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Duckterath (S)?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 39 Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 20 erfassten Aspekten sind in Abbildung 53 die am häufigsten genannten Angebote dargestellt. Hervorzuheben sind der Wunsch nach besseren dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen, einem Kiosk oder Bäcker sowie besseren Fahrradabstellanlagen, die jeweils etwa zwei Drittel der betreffenden Personen regelmäßig nutzen würde. Auch ein zweites Gleis, das die Betriebsstabilität verbessern und einen 10-Minuten-Takt erlauben würde, wurde häufiger angesprochen.

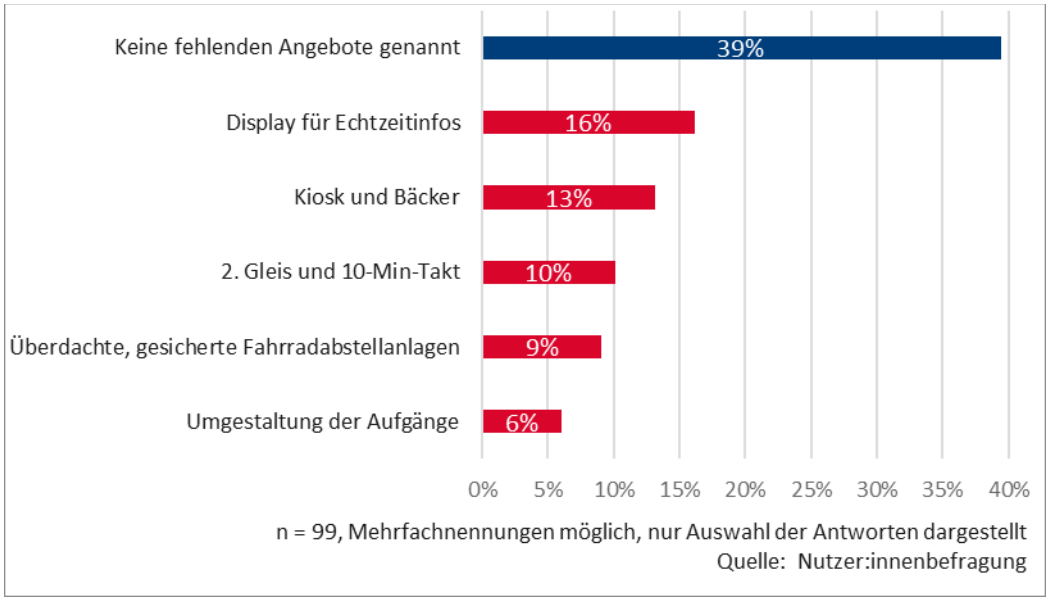

Abbildung 53: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Duckterath (S)?

6.4 Frechen-Königsdorf Bf

An der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf fand am Dienstag, dem 06.10.2020, die Befragung der Nutzer:innen statt. Insgesamt konnten 130 Personen vor Ort befragt werden. Weitere 16 Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Mehr als 80 % der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 18 % an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 54).

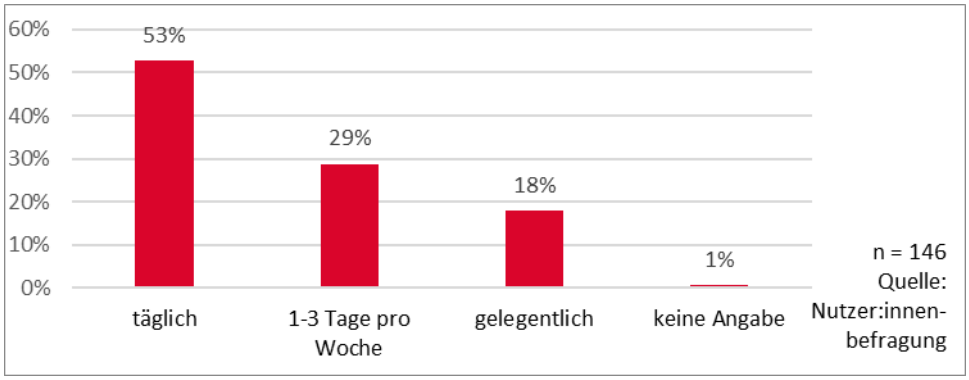

Abbildung 54: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf?

In Abbildung 55 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der S-Bahn an dieser Mobilstation: Bis auf eine Person wurde diese bereits von allen Befragten genutzt. Während jeder Zweite an dieser Mobilstation auch schon in den Bus gestiegen ist, fällt die Anzahl der Nutzer:innen der P+R- wie B+R-Anlage deutlich geringer aus.

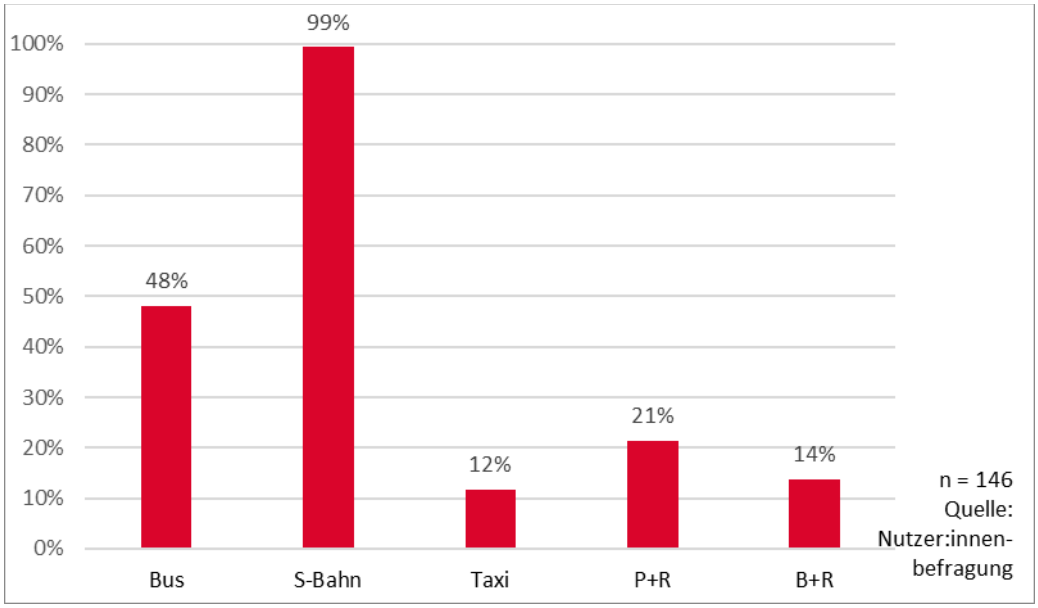

Abbildung 55: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 56 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 55). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des S-Bahnverkehrs zufrieden ist. Das Angebot des Busverkehrs sowie die Pünktlichkeit des ÖPNV beurteilt hingegen über die Hälfte als schlecht. Auch bei der Bewertung der Anzahl der Taxen sowie des P+R- und B+R-Angebots zeigt sich ein gemischtes Bild unter den jeweiligen Nutzer:innen. Allerdings ist in diesen Fällen die Stichprobe zu gering für eine eindeutige Aussage.

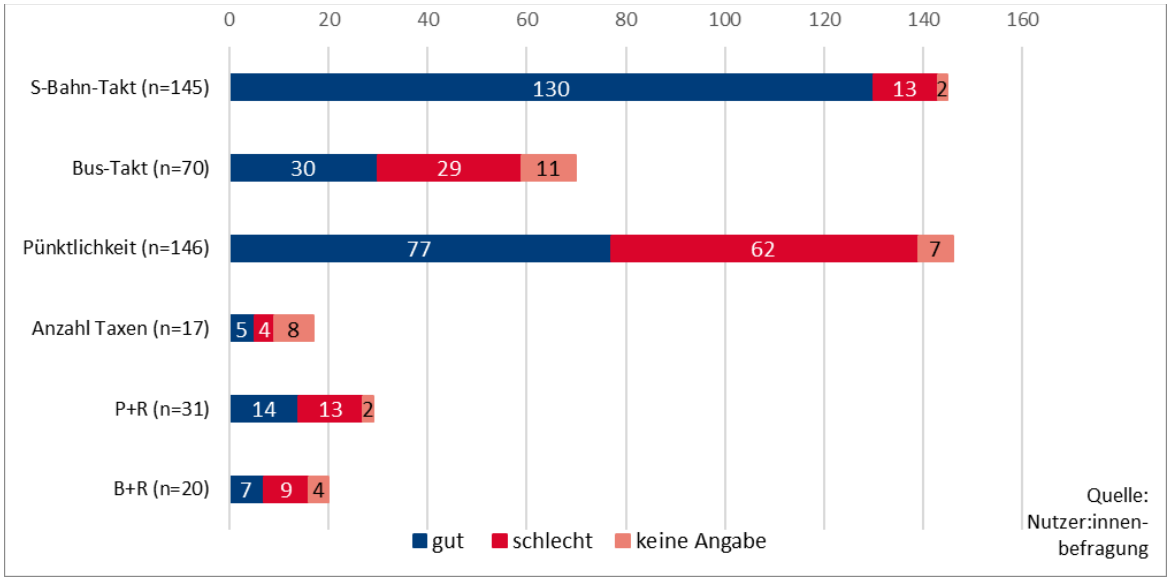

Abbildung 56: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf?

Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Sicherheitsniveau an der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf wird von über 85 % der Befragten als gut bewertet (vgl. Abbildung 57). Auch mit den Aushangfahrplänen sind die Fahrgäste, die diese nutzen, mehrheitlich zufrieden. Kritischer, aber dennoch mehrheitlich positiv, werden hingegen die Digitale Fahrplanauskunft, Sauberkeit und insbesondere mangelnde Stufenfreiheit gesehen.

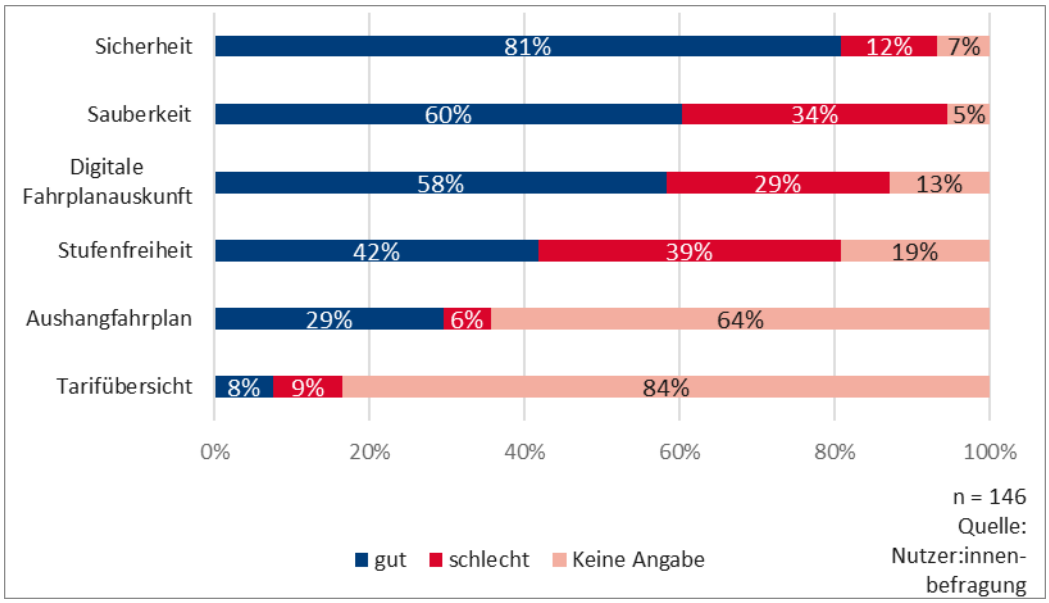

Abbildung 57: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf?

Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei 39 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von 28 erfassten Aspekten sind in Abbildung 58 die am häufigsten genannten Angebote dargestellt. Bezüglich der Displays für Echtzeitinformationen gaben alle 26 Personen an, dass sie diese regelmäßig nutzen würden. Bei den überdachten Fahrradabstellanlagen trafen immerhin 18 der 23 Personen eine solche Aussage. Ein Car-Sharing-Angebot würden hingegen fünf der 14 Personen regelmäßig verwenden, die anderen neun nur gelegentlich. Auch ein Fahrradverleihsystem würden fünf der 16 Personen regelmäßig in Anspruch nehmen.

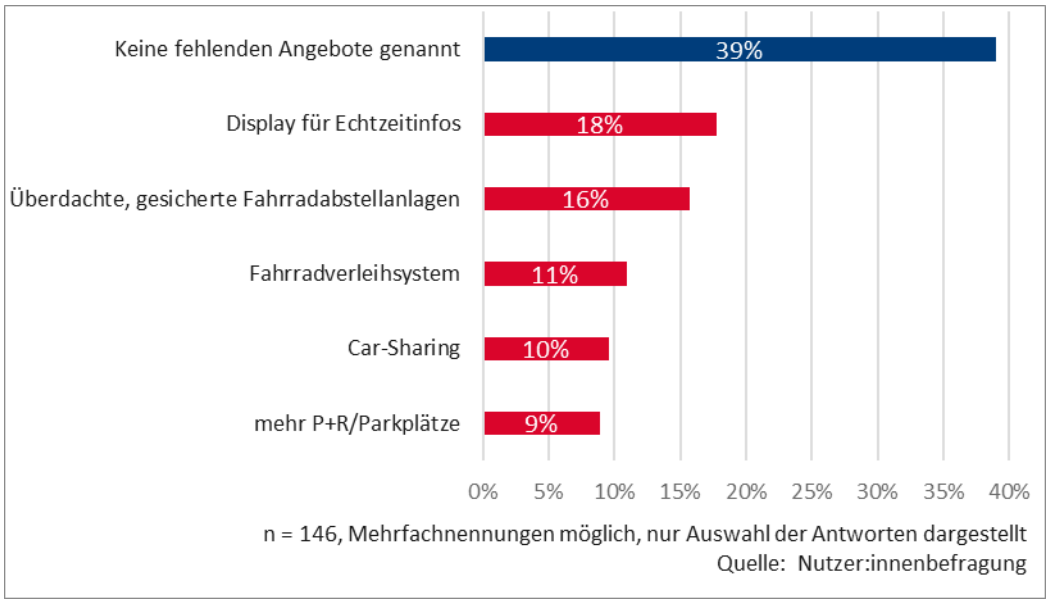

Abbildung 58: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf?

7 Resümee

Wie einleitend erwähnt, sollen die aufgeführten Ergebnisse die Entwicklung des Kommunikationskonzeptes sowie die spätere Wirkungsanalyse unterstützen. Aufgrund der grundsätzlichen Repräsentativität der Befragung für die Nutzer:innen der ausgewählten Pilotstandorte und Entwicklungsstandorte von Mobilstationen (zu den durchgeführten Befragungszeiträumen) und vor dem Hintergrund der soziodemografischen Besonderheiten der Stichproben sind nachfolgend die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst.

1. Zentraler Anker: S-Bahn, Regionalbahn bzw. Stadtbahn sind das entscheidende Verkehrsangebot der betrachteten Mobilstationen, das nahezu alle Nutzer:innen regelmäßig aufsuchen.
2. Verknüpfung: Buslinien und Fußwege sind ebenfalls bedeutende Teile der Wegeketten der Nutzer:innen.
3. Intermodalität: Die Wege der Nutzer:innen sind durch mehrfache Umstiege, u. a. an der Mobilstation, geprägt.
4. Motorisierter Individualverkehr: Der Pkw ist nur an den großen, suburbanen P+R-Stationen ein relevanter Bestandteil der Umstiege an Mobilstationen.
5. Verkehrliche Angebote abseits des ÖPNV: Die Nutzer:innenzahlen der Radinfrastruktur (Abstellanlagen, Fahrradparkhaus, Verleihsysteme) sowie von Car-Sharing und Ladestationen, sind im Vergleich zu den Fahrgästen des ÖPNV noch gering.
6. Regelmäßige Nutzung: Die Hälfte der Befragten nutzt die Mobilstation fast täglich, ein weiteres Viertel mehrmals wöchentlich.
7. Stärken: Mehrheitlich positiv werden das Taktangebot von Bus und Stadtbahn, das Sicherheitsniveau und die digitale Fahrplanauskunft bewertet.
8. Schwächen: Negativ angesehen an vielen Stationen wurde die Pünktlichkeit des ÖPNV, Sauberkeit und – wenn zutreffend – mangelnde Stufenfreiheit.
9. Attraktivität des Ankers: Mit dem Taktangebot der S-Bahn bzw. Regionalbahn ist etwa ein Drittel nicht zufrieden.
10. Abnehmende Relevanz: Aushangfahrplan und Tarifübersicht wurden von vielen Nutzer:innen nicht bewertet, möglicherweise haben Apps deren Funktion abgelöst.
11. Fehlende Wahrnehmung: Das Fahrradverleihsystem in Köln-Mülheim und die neuen Fahrradparkhäuser in St. Augustin, Bergisch Gladbach und Horrem sind lediglich 20 bis 30 % der Befragten aufgefallen.
12. Kennzeichnung und Vermarktung: Eine einheitliche Ausweisung aller Mobilitätsangebote unter dem Label „Mobilstation“ sowie die Buchung und Bezahlung über eine einzige App wird mehrheitlich befürwortet.
13. Potenzielle Angebote: Viele Befragte nannten keine fehlenden Angebote, ggf. sind mögliche weitere, attraktive Angebote gar nicht bekannt.
14. Fehlende Angebote: Häufig genannt wurden Echtzeitinformationen, Toiletten und Schließfächer, und insbesondere an den Entwicklungsstandorten auch verkehrliche Angebote wie der Verleih von E-Bikes und Lastenfahrrädern, überdachte Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing und Ladestationen. Weitere häufig als fehlend erfasste Angebote, wie Kiosk und Bäcker, sind hingegen an den jeweiligen Mobilstationen vorhanden, sind den Befragten jedoch ggf. nicht bekannt.

Literatur

Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0 Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Forschung und Lehre (2018): Arbeitsmarktforschung: Akademiker pendeln am weitesten. Onlineartikel vom 17.4.2018. https://www.forschung-und-lehre.de/forschung/akademiker-pendeln-am-weitesten-536

IT.NRW (2021a): https://www.it.nrw/statistik/gesellschaft-und-staat/gebiet-und-bevoelkerung/bevoelkerungsstand

IT.NRW (2021b): https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bevoelkerung-privathaushalten-ab-15-jahren-nach-hoechstem-beruflichen

Kleinert, Corinna; Ruland, Michael; Trahms, Annette (2013): Bias in einem komplexen Surveydesign. Ausfallprozesse und Selektivität in der IAB-Befragung ALWA. https://doku.iab.de/fdz/reporte/2013/MR_02-13.pdf

NRW Bank (2019): Regionalwirtschaftliche Profile Nordrhein-Westfalen 2021 Region Köln-Bonn. Downloadmöglichkeit unter: https://www.nrwbank.de/export/.galleries/downloads/Regionalwirtschaftliche-Profile/NRW.BANK_Wirtschaftsregion-Koeln-Bonn-2021.pdf

Projektpartner und Förderer

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH
Thorsten Koska, Oscar Reutter
Co-Leiter des Forschungsbereichs
Mobilität und Verkehrspolitik
Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Döppersberg 19
42103 Wuppertal
+ 49 (0)202 24 92 123 / -267
Thorsten.Koska@wupperinst.org
Oscar.Reutter@wupperinst.org
www.wupperinst.org

Nahverkehr Rheinland GmbH
Andrea Sauer
Regionale Mobilitätsentwicklung
Glockengasse 37-39
50667 Köln
+49 (0)221 20808-6678 / - 6672
Andrea.Sauer@nvr.de
www.nvr.de

ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Jan Garde
Forschungsgruppe Mobilität und Raum
Brüderweg 22-24
44135 Dortmund
+49 (0)231 9051-234
jan.garde@ils-forschung.de
www.ils-forschung.de

Bergische Universität Wuppertal
Marius Hellmund, Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Katharina Schmitt
Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (ÖVM)
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Pauluskirchstraße 7
42285 Wuppertal
+ 49 (0)202 439-4315
hellmund@uni-wuppertal.de
ulrike.reutter@uni-wuppertal.de
kschmitt@uni-wuppertal.de
www.uni-wuppertal.de

Das Projekt Mobilstationen Regio Köln wird mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Wirtschaftsministerium NRW gefördert.
www.efre.nrw.de