

Dossier für die Mobilstation St. Augustin

Meilenstein 7: Potenziale für modale
Verlagerungen im Verkehr und
mögliche Erweiterungen des
Angebotes

Meilenstein 7: Dossier für die Mobilstation Sankt Augustin

Jan Garde, Dr. Thomas Klinger, Carolina Krome, Julian Meise (ILS)
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Marius Hellmund, Thomas Klemmer, Katharina
Schmitt, Vincent Gasper (BUW)

Stand: März 2022

Inhalt

1	Einführung	3
2	Die Mobilstation und ihr derzeitiges Angebot	4
3	Die Mobilstation und regionale Verkehrsströme im MIV und ÖV	6
4	Die Mobilstation aus Sicht der Nutzer:innen	7
4.1	Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote	8
4.2	Bewertung sonstiger Ausstattungselemente	10
4.3	Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial	11
5	Die Mobilstation aus Sicht der Nicht-Nutzer:innen	12
5.1	Alternative Mobilitätsangebote und Nutzungshemmnisse	12
5.2	Nutzungspotenziale für neue Mobilitäts- und Serviceangebote	17
6	Resümee	19
	Literatur	21

1 Einführung

Das hier vorliegende Dossier nimmt die Mobilstation St. Augustin genauer unter die Lupe und stellt zusammenfassend dar, welche Potenziale zur Weiterentwicklung der Mobilstation bestehen. Mit dem Ziel, Wege die bisher mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu ersetzen, verschafft das Dossier einen Überblick über die derzeitigen Verkehrsströme aus und in das Einzugsgebiet der Mobilstation. Darüber hinaus geben Ergebnisse auf Grundlage einer an der Mobilstation durchgeführten Nutzer:innenbefragung Hinweise darauf, wie die Station und deren Angebote genutzt und wahrgenommen werden. Zusätzlich zeigt eine Analyse der Nutzungshemmnisse und Nutzungspotenziale auf Basis einer weiteren, durchgeführten Nicht-Nutzer:innenbefragung im räumlichen Umfeld der Station, mit welchen Weiterentwicklungen der Kreis der Nutzenden von Angeboten an der Mobilstation erweitert werden kann.

Das Dossier ist ein Beitrag für die Planungspraxis vor Ort. Es richtet sich an kommunale Vertreter:innen, Mitarbeitende von Verkehrsunternehmen sowie Mobilitätsdienstleister.



Mobilstationen setzen ein sichtbares und wiedererkennbares Zeichen für umweltfreundliche Mobilität. Sie werden an zentralen Verkehrsknotenpunkten errichtet und bieten ihren Nutzer:innen die Möglichkeit, ein für sie passendes Verkehrsmittel auszuwählen oder auf ein anderes Verkehrsmittel komfortabel umzusteigen. Grundvoraussetzung für die Definition einer Haltestelle als Mobilstation ist die Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Im Idealfall bilden alle Ausstattungselemente einer Mobilstation eine städtebauliche bzw. räumliche Einheit, d. h. sie liegen unmittelbar nebeneinander oder in unmittelbarer Nähe mit Sichtbeziehung und leichter Erreichbarkeit. Sollen im Einzelfall weitere Ausstattungselemente an Standorten ohne Sichtbeziehung, aber in räumlicher Nähe zur Haltestelle als Bestandteil einer Mobilstation ausgewiesen werden, sind diese durch eine adäquate Wegweisung miteinander zu verbinden. Durch eine ansprechende Gestaltung des Umfelds und die Integration von Aufenthaltsbereichen können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen.

2 Die Mobilstation und ihr derzeitiges Angebot

Die Mobilstation am U-Bahnhof St. Augustin Zentrum liegt südöstlich der Stadt Köln an der U-Bahnstrecke Siegburg-Bonn-Bad Honnef. Infrastrukturell erfüllt die Station die festgelegte Mindestausstattung, die zur Bezeichnung als Mobilstation im landesweiten Design "mobil.nrw" erforderlich ist. Als Pilotstandort ist sie Teil des Projektes MoSt RegioKöln und somit Bestandteil eines über drei Jahre andauernden Forschungsprojektes.



Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Schienennetz Gesamtplan 2021 - Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Mobilstation wird von den Stadtbahnlinien U66 zwischen dem Bahnhof Siegburg/Bonn und Bad Honnef und U67 zwischen dem Bahnhof Siegburg/Bonn und Bad Godesberg bedient. Zusammen bieten diese Linien täglich einen 10-Minuten-Takt. Nach zwei Stationen und einer Fahrtzeit von vier Minuten kann der S- und Fernbahnhof Siegburg/Bonn erreicht werden.

Zusätzlich zum Stadtbahnangebot gibt es ein breites Busangebot, das mit insgesamt sieben Linien eine gute Vernetzung ins Umland gewährleistet. 40 Mietparkplätze (P+R) inklusive Angebot an Ladesäulen für E-Autos erleichtern das Umsteigen von Pkw auf Bahn, 20 Fahrradabstellplätze mit Überdachung fördern die intermodale Nutzung von Fahrrad und Bahn. Car- und Bikesharing, sowie ein Taxistand vervollständigen das Angebot an der Mobilstation und bieten abseits der Linienpläne von Bus und Bahn mehr Flexibilität (Abbildung 2).



Abbildung 2: Fotos der Mobilstation St. Augustin (© NVR GmbH/Smilla Dankert)

3 Die Mobilstation und regionale Verkehrsströme im MIV und ÖV

Die Mobilstation St. Augustin befindet sich in zentraler städtischer Lage und ist deshalb grundsätzlich gut erreichbar. Von dort aus besteht die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr in die gesamte Region. Einige Städte und Orte sind mit dem ÖV sehr gut erreichbar, während andere weniger gut zugänglich sind. In diesem Kapitel wird vorgestellt, für welche Relationen aufgrund einer guten Erreichbarkeit mit dem ÖV Verlagerungen vom MIV auf den ÖV denkbar sind. Diese können zum Beispiel durch Angebotsverbesserungen an der Mobilstation unterstützt werden.

Um Verlagerungspotenziale zu identifizieren, wird das Reisezeitverhältnis von ÖV und MIV in einem Radius von 25 km ausgehend von der Mobilstation St. Augustin untersucht. Dazu wird das Reisezeitverhältnis von ÖV und MIV in Rasterzellen mit einer Größe von 100mx100m abgebildet. Zuerst wird dazu jeweils die minimale Reisezeit mit dem ÖV sowie mit dem MIV von der Station zu jeder Rasterzelle bestimmt. Die minimale Reisezeit mit dem ÖV wird anhand von GTFS-Daten des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg ermittelt. Die Reisezeit mit dem MIV wurde anhand von Floating Car Data bestimmt. Sowohl für den ÖV als auch für den MIV wurde die jeweilige Fahrtzeit als Mittelwert von Haupt- und Nebenzeit (x - y Uhr bzw. a - b Uhr) sowie den Wochentagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag für alle Wochen des Jahres 2018 ermittelt.

Zur Darstellung der Reisezeitverhältnisse wird der Quotient aus der Reisezeit mit dem ÖV und der Reisezeit mit dem MIV gebildet. Angelehnt an die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN; FGSV 2008: 42f.) werden die Reisezeitverhältnisse abgestuft. So ist ein gutes Reisezeitverhältnis eine bis zu 1,6-mal längere Fahrtzeit mit dem ÖV im Vergleich zum MIV.

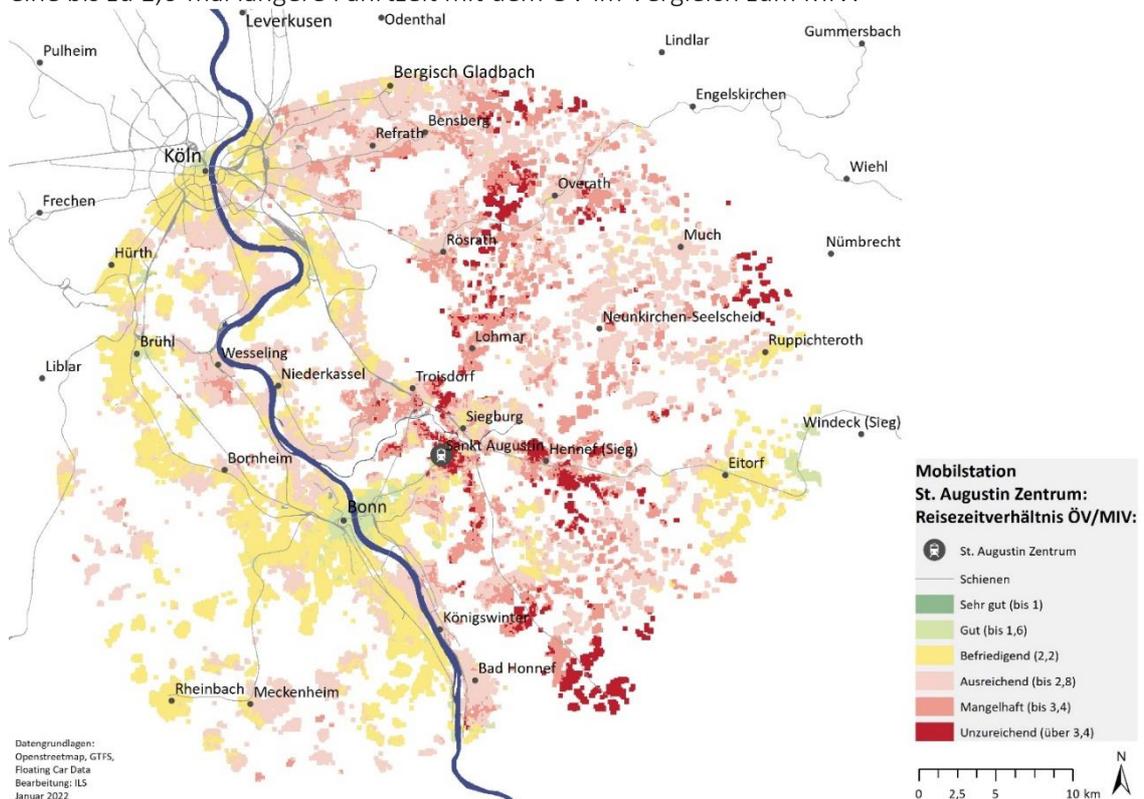


Abbildung 3: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV ausgehend von der Mobilstation St. Augustin

In Abbildung 3 sind die Reisezeitverhältnisse in den Rasterzellen um die Mobilstation St. Augustin dargestellt. Die weißen Zellen innerhalb des Radius sind mit dem ÖV nicht innerhalb von 120

Minuten erreichbar. Größtenteils handelt es sich dabei um nicht bebaute Bereiche. Bei Betrachtung der grünen, also der mit dem ÖV auch im Vergleich zum MIV gut erreichbaren Bereiche, bilden sich drei Ziele ab. Diese sind Köln, Bonn und Windeck (Sieg). Bei Betrachtung der Gebiete mit einem befriedigendem Reisezeitverhältnis mit dem ÖV, die gelben Zellen, entstehen mehrere Achsen. Diese erstrecken sich entlang des Schienennetzes. So besteht eine Achse nach Westen Richtung Bonn. Einige Stationen entlang der Achsen Richtung Bonn, auf der die Stadtbahnlinien 66 und 67 verkehren, weisen sogar ein gutes Reisezeitverhältnis mit dem ÖV auf. Generell ist die gesamte Stadt Bonn mit dem ÖV gut erreichbar. Dies steht vermutlich mit dem guten innerstädtischen ÖV-Netz im Zusammenhang: Die Umstiegszeiten sind kurz, die Taktung ist hoch und alle Teile der Stadt sind mit der S23, Regionalbahnen, der Stadtbahn oder Bussen erreichbar. Des Weiteren bestehen zwei Achsen nach Norden Richtung Köln: eine westlich des Rheins über Bonn und Brühl und eine östlich des Rheins über Siegburg und Troisdorf. Letztlich verlaufen weitere Achsen südlich der Stadt Bonn entlang des Rheins und westlich entlang des S-Bahn Linie S23 in Richtung Rheinbach. Weiter entfernt von den beschriebenen ÖV-Achsen wird das Reisezeitverhältnis deutlich schlechter. Gerade die eher ländlich geprägten Bereiche im Nordosten und Südosten von St. Augustin sind mit dem ÖV nach wesentlich längerer Reisezeit erreichbar als mit dem MIV. Grundsätzlich sind die Zentren von Städten und Gemeinden mit dem ÖV besser zu erreichen als außerhalb gelegene Ortsteile. Auffällig ist auch die schlechte Erreichbarkeit vieler Gebiete innerhalb der Stadt St. Augustin. Hier bestehen Lücken im Fahrplan, welche durch bessere Takte gefüllt werden könnten.

Insgesamt zeichnen sich deutliche Verlagerungspotenziale entlang der bereits bestehenden ÖV-Achsen ab. Diese sollten durch Angebotsverbesserungen und Anreize genutzt werden, um mehr Menschen dazu zu bewegen, den ÖV zu nutzen und damit die Straßen zu entlasten. Laut Pendleratlas.NRW gehen Pendlerströme von St. Augustin aus vor allem nach Köln, Bonn, Troisdorf, Siegburg und Hennef (Sieg) (Pendleratlas NRW 2020). Köln und Bonn sind mit dem ÖV auch im Vergleich zum MIV gut zugänglich und deshalb könnten gerade Pendler:innen eine anzusprechende Zielgruppe zum Umstieg auf den ÖV sein. Die Städte Siegburg, Troisdorf und Hennef (Sieg) sind mit dem ÖV nur mit deutlicher Reisezeitverlängerung gegenüber dem MIV zu erreichen. Hier besteht großes Potenzial, durch verbesserte Anbindungen und Angebote mehr Pendler:innen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Zusammenfassend lassen sich mehrere Ansatzpunkte definieren: Es sollten die ÖV-Angebote über die Achsen in Richtung Köln und Bonn ausgebaut werden, da dort bereits gute Bedingungen bestehen und weitere Potenziale genutzt werden können. Die Städte Siegburg, Troisdorf und Hennef (Sieg) sollten besser per ÖV angebunden werden, damit den Pendler:innen zwischen St. Augustin und diesen Städten eine Alternative zum MIV geboten wird. Letztendlich sollte die Taktung des Busnetzes innerhalb St. Augustins erhöht werden, damit die Bewohner:innen der Stadt die Mobilstation gut erreichen können.

4 Die Mobilstation aus Sicht der Nutzer:innen

Mit dem Ziel, die Akzeptanz und die Nutzer:innenwünsche zu Ausstattungsmerkmalen an der Mobilstation zu bestimmen, wurde an der Mobilstation St. Augustin eine Befragung der Nutzer:innen durchgeführt. Diese fand am Freitag, den 02.10.2020, zwischen 07:15 und 18:45

Uhr statt. Insgesamt konnten 138 Personen vor Ort befragt werden. Weitere fünf Nutzer:innen füllten den per QR-Code bereitgestellten Fragebogen aus.

4.1 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 4).

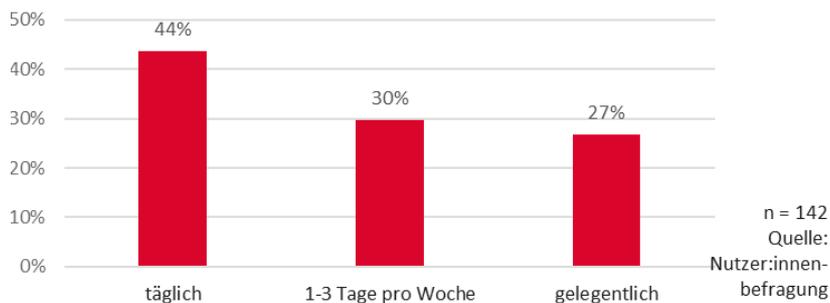


Abbildung 4: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation St. Augustin?

In Abbildung 5 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.

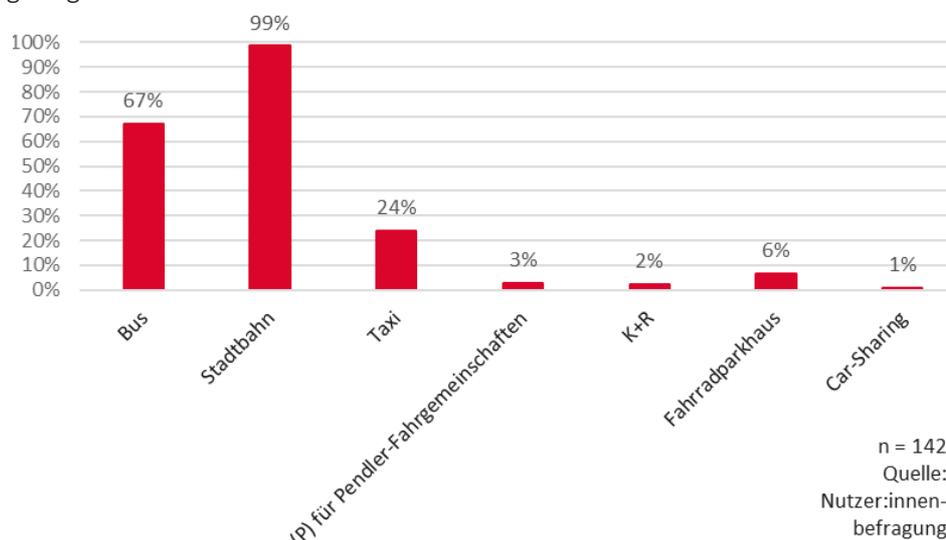


Abbildung 5: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation St. Augustin nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 6 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 5). 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.

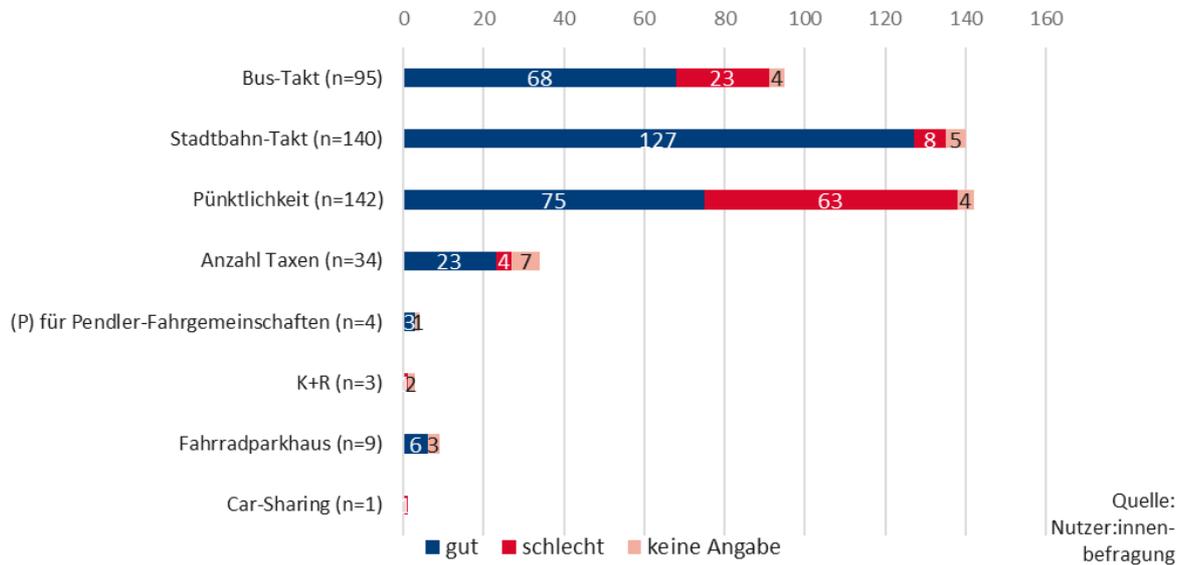


Abbildung 6: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation St. Augustin?

Die Nutzer:innen der Mobilstation St. Augustin wurden darüber hinaus gefragt, ob sie den Bau des neuen Fahrradparkhauses wahrgenommen haben (vgl. Abbildung 7). 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.

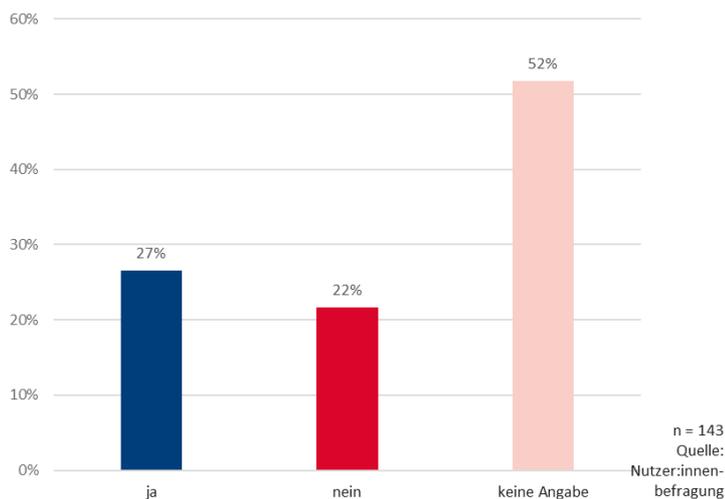


Abbildung 7: Haben Sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses an der Mobilstation St. Augustin wahrgenommen?

4.2 Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Sicherheitsniveau an der Mobilstation St. Augustin wird von über 80 % der Befragten als gut bewertet (vgl. Abbildung 8). Auch mit den Fahrplanmedien, wie Aushangfahrplan und digitaler 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.

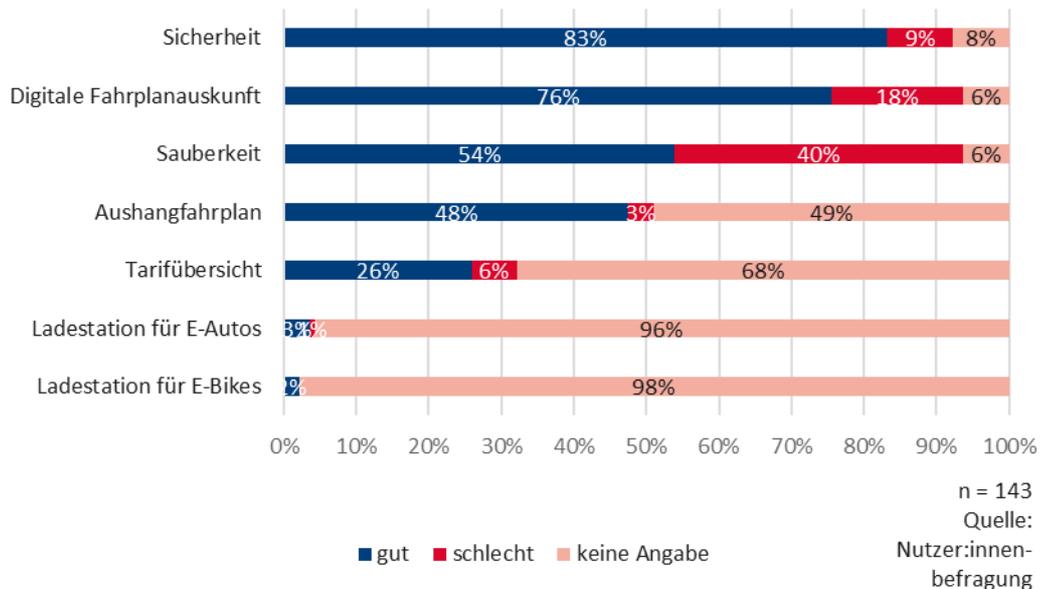


Abbildung 8: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungselemente der Mobilstation St. Augustin?

4.3 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 9 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.

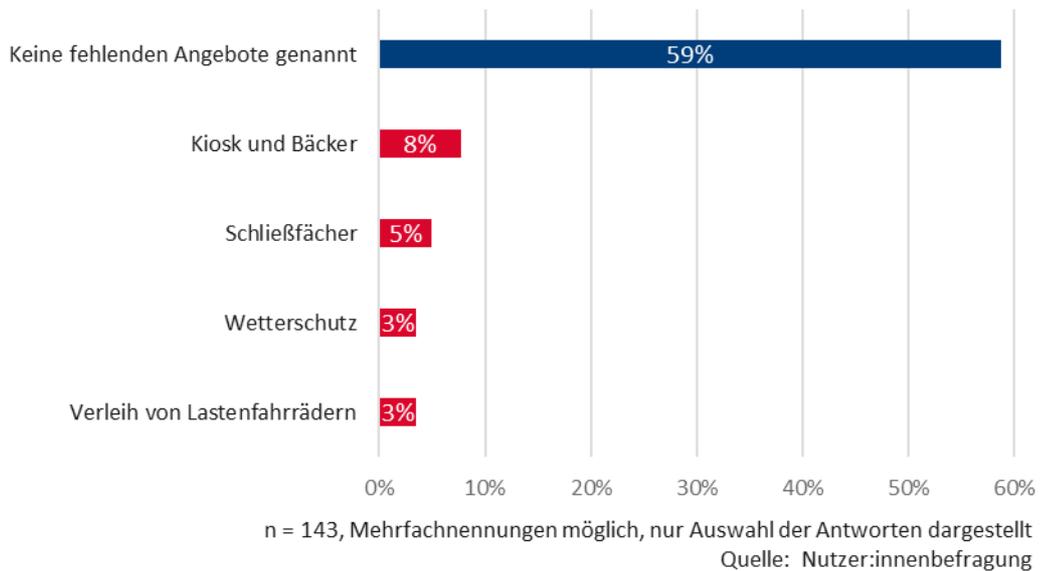


Abbildung 9: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation St. Augustin?

5 Die Mobilstation aus Sicht der Nicht-Nutzer:innen

Im Einzugsgebiet der Mobilstation St. Augustin, das sich in fußläufiger Erreichbarkeit von 600 m zur Station befindet, fand ergänzend zur Befragung der Nutzer:innen zwischen Oktober und Dezember 2020 eine Befragung der Haushalte statt. Mit dem Ziel, je Haushalt eine Person zu befragen, die für Wege im Alltag auf den Pkw zurückgreift, wurden insgesamt 1.060 Briefe im Einzugsgebiet verteilt. Von 98 Personen, also aus knapp neun Prozent aller Haushalte, liegen verwertbare Antworten vor. Die Rücklaufquote ist in diesem Fall als vergleichsweise durchschnittlich zu bewerten – die Stichprobe ist nicht repräsentativ, doch können die Ergebnisse allemal Hinweise auf mögliche Ansätze zur Weiterentwicklung der Mobilstation liefern. Der Begriff „Mobilstation“ ist den Befragten aber noch nicht durchgängig bekannt. So haben diesen Begriff über 75 % der Befragten noch nie gehört. Dieser Wert deckt sich mit dem Durchschnitt der Befragungsergebnisse an allen Mobilstationen. Zwar heißt das nicht, dass die Befragten die Haltestelle nicht kennen. Doch liegt die Annahme nahe, dass das gesamte Angebot an der Mobilstation nicht hinreichend bekannt ist.

5.1 Alternative Mobilitätsangebote und Nutzungshemmnisse

Ein zentraler Teil des Fragebogens widmete sich den Nutzungshemmnissen für alternative Mobilitätsangebote. Abgefragt wurde die grundsätzliche Nutzungsbereitschaft für einzelne Mobilitätsalternativen. Während die Nutzungsbereitschaft für neuere Sharing-Angebote eher niedrig ausfällt, würde die deutliche Mehrheit grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad für Wege nutzen, die sie bisher mit dem Pkw zurücklegen. Auch ein On-Demand-Busangebot würden 44 % der Befragung nutzen. (Abbildung 10).

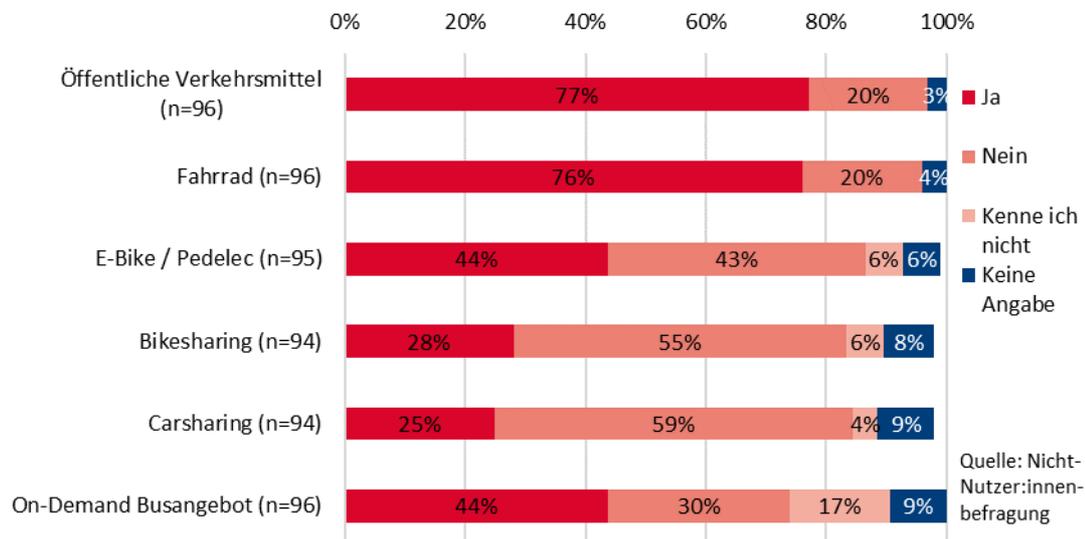


Abbildung 10: Antworten auf die Frage „Wären Sie grundsätzlich dazu bereit, für einige Wege auch andere Verkehrsmittel [als das eigene Auto] zu nutzen?“

Sowohl Befragte mit als auch Befragte ohne grundsätzlicher Nutzungsbereitschaft für die aufgeführten, alternativen Verkehrsmittel wurden außerdem gebeten, ihre Gründe für die Nicht-Nutzung anzugeben. Die jeweils fünf meistgenannten Gründe für die einzelnen Verkehrsmittel werden im Folgenden dargestellt.

Öffentliche Verkehrsmittel

Rund 75 % der Befragten könnten sich grundsätzlich vorstellen für einige ihrer Wege öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Als zentraler Grund für die Nicht-Nutzung wird von 65 % der Befragten mit Nutzungsbereitschaft genannt, dass die Ticketpreise zu hoch sind. Zudem sehen 55 % der Befragten dieser Gruppe bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu viele Stressfaktoren. Auch zu viele Menschen auf engem Raum sowie eine zu lange Fahrtdauer werden als Gründe für die Nicht-Nutzung genannt. Bei den Befragten ohne Nutzungsbereitschaft werden dagegen die Aspekte, dass zu viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen und es zu viele Stressfaktoren gibt am häufigsten genannt. Dies deutet darauf hin, dass sich die Befragten mit Nutzungsbereitschaft möglicherweise eher gewinnen lassen, wenn sich die Qualität erhöht und der öffentliche Verkehr schneller und preiswerter wird, als die Befragten ohne Nutzungsbereitschaft (Abbildung 11). Außerdem werden die derzeitige Corona-Pandemie sowie eine schlechte Erreichbarkeit von vielen Orten als sonstige Gründe zur Nicht-Nutzung angegeben.

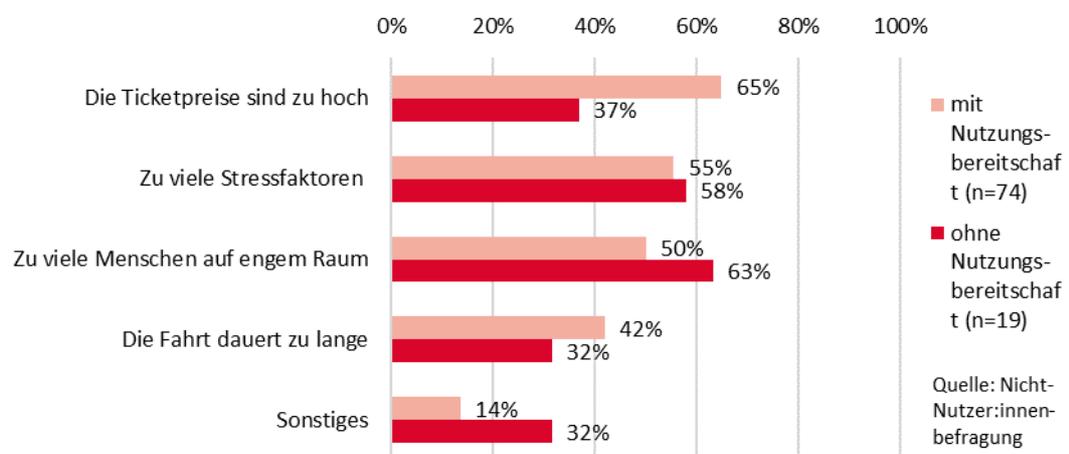


Abbildung 11: Hemmnisse zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Mehrfachantworten möglich)

Fahrrad

Insgesamt wären rund 75 % der Befragten grundsätzlich bereit dazu für einige Wege das Fahrrad zu nutzen. Jedoch bestehen verschiedene Gegebenheiten, die die Befragten von der Nutzung abhalten. Mehr als 50 % aller Befragten geben als Hauptgrund zur Nicht-Nutzung an, dass der Transport von Gepäck zu unkomfortabel ist, auch wenn verschiedene Möglichkeiten bestehen mit dem Fahrrad bequem Gepäck zu transportieren.

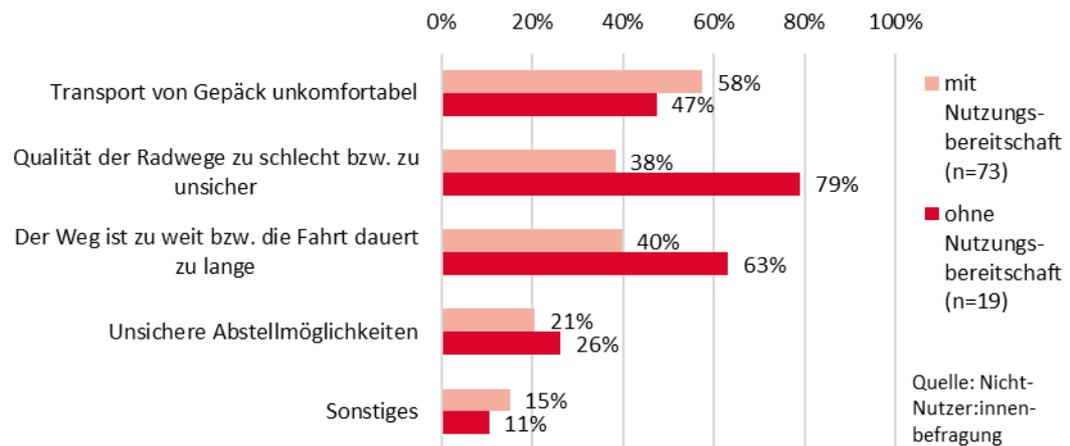


Abbildung 12: Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrads (Mehrfachantworten möglich)

Rund 40 % der Befragten mit Nutzungsbereitschaft und rund 80 % der Befragten ohne Nutzungsbereitschaft finden zudem die Qualität der Radwege zu schlecht bzw. zu unsicher. 40 % der Nutzungsbereiten und 63 % der Nicht-Nutzungsbereiten ist der Weg zum Ziel zu weit oder würde die Fahrt mit dem Fahrrad zu lange dauern. Als weitere Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads werden unter „Sonstiges“ außerdem unsichere Abstellmöglichkeiten, schlechte Wetterverhältnisse und Dunkelheit genannt (Abbildung 12).

E-Bike/Pedelec

E-Bikes und Pedelecs wird zurecht ein hohes Potenzial beigemessen, einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten zu können. Aus den Befragungsergebnissen geht hervor, dass mit rund 40 % zwar eine gewisse Nutzungsbereitschaft besteht, aber schlicht kein E-Bike oder Pedelec vorhanden ist (ca. 50 %) bzw. eine Anschaffung zu teuer wäre (ca. 50 %). Daneben empfindet rund jede:r dritte Befragte mit oder ohne Nutzungsbereitschaft den Transport von Gepäck als zu unkomfortabel. Während mit dem Fahrrad noch etwa jede:m zweiten Befragten mit Nutzungsbereitschaft der Weg zum Ziel zu weit ist oder die Fahrt zu lange dauert, gibt diesen Grund etwa jede:r fünfte Befragte für die Nicht-Nutzung von E-Bikes oder Pedelecs an (Abbildung 13). Als sonstiger Grund für die Nicht-Nutzung von E-Bikes und Pedelecs wird die Präferenz des normalen Fahrrads genannt.

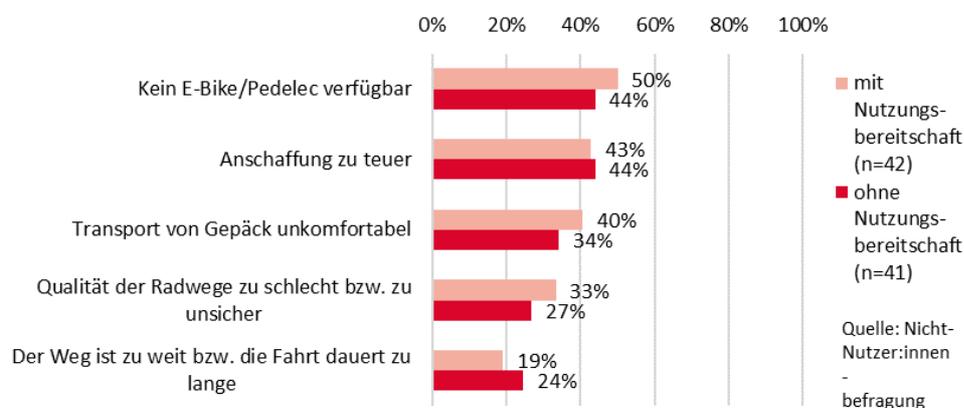


Abbildung 13: Hemmnisse zur Nutzung von E-Bikes / Pedelec (Mehrfachantworten möglich)

Carsharing

Rund 25 % aller Befragten würden alternativ zum eigenen Auto für einzelne Wege ein Carsharing-Fahrzeug nutzen. Als zentrale Gründe dafür, warum sie das bisher nicht machen geben die Befragten an, dass sie keine fremden Autos fahren möchten. Dieser Grund wird ausschließlich von Befragten ohne Nutzungsbereitschaft genannt, unter diesen gibt dies jede:r zweite an. Darüber hinaus werden vor allem die Ungewissheit hinsichtlich der Verfügbarkeit von Fahrzeugen sowie dass keine Angebote in der Nähe bekannt sind, als Gründe zur Nicht-Nutzung genannt. Zudem geben einige Befragte unter „Sonstiges“ an über ein eigenes Auto zu verfügen. Einigen ist darüber hinaus die Nutzung von Carsharing zu kompliziert (Abbildung 14).

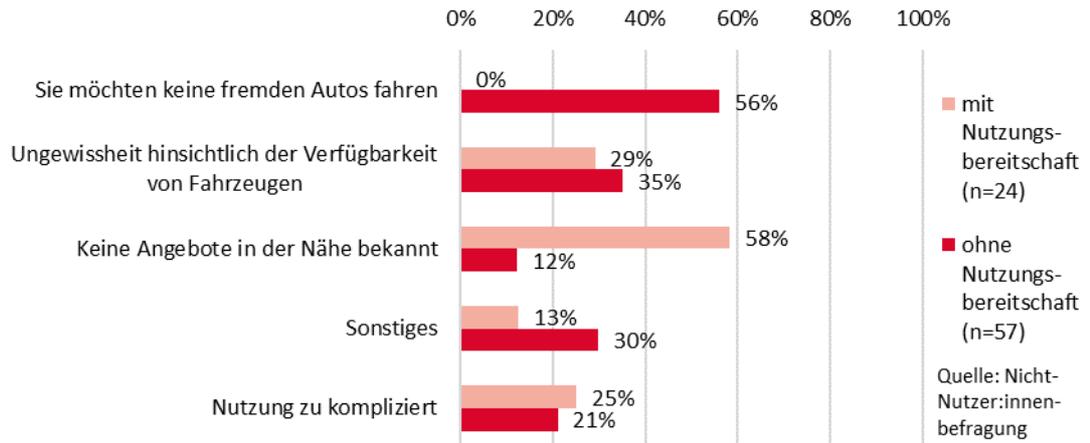


Abbildung 14: Hemmnisse zur Nutzung von Carsharing (Mehrfachantworten möglich)

Bikesharing

Die Bereitschaft zur Nutzung von Bikesharing anstelle des eigenen Autos ist vergleichsweise gering: Nur etwa jede:r vierte Befragte wäre grundsätzlich dazu bereit. Als zentrale Gründe dafür geben die Befragten vor allem an, dass sie entweder über ein eigenes Fahrrad verfügen oder dass ihnen der Transport von Gepäck unkomfortabel ist. Daneben finden die Befragten die Qualität der Radwege zu schlecht bzw. zu unsicher, kennen kein Angebot in Ihrer Nähe oder haben keine Kenntnisse darüber wie das System funktioniert (Abbildung 15).

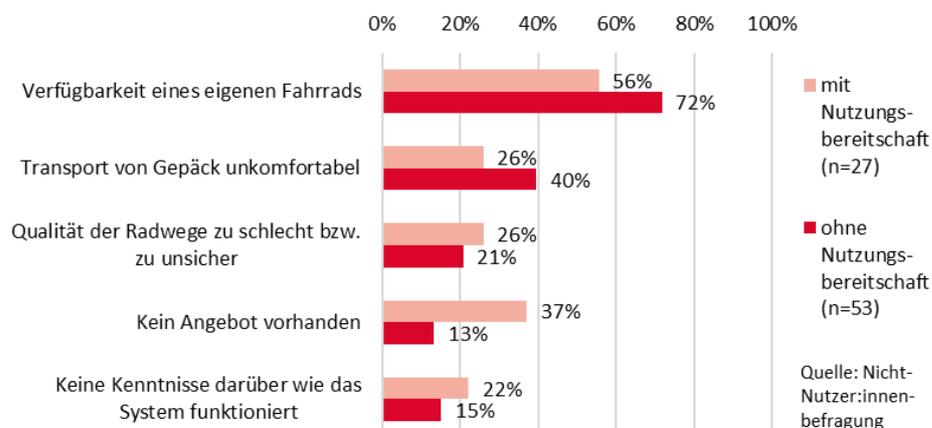


Abbildung 15: Hemmnisse zur Nutzung von Bikesharing (Mehrfachantworten möglich)

On-Demand-Busangebot

Ein über das Smartphone per App buchbares, flexibles Busangebot kommt für etwa 40 % der Befragten für einzelne Wege als Alternative zum eigenen Auto in Betracht. Weil es ein derartiges Angebot derzeit noch nicht gibt, wird mit Abstand am häufigsten angegeben, dass keine Angebote in der Nähe bekannt sind und somit auch nicht genutzt werden können. Zudem werden als Gründe für die Nicht-Nutzung angegeben, dass das Angebot zu teuer ist, Erledigungen auf dem Weg schwierig sind und Transport von Gepäck nur begrenzt möglich ist (Abbildung 16). Je nach Gestaltung des Angebots können die genannten Problemstellungen jedoch zukünftig gelöst werden.

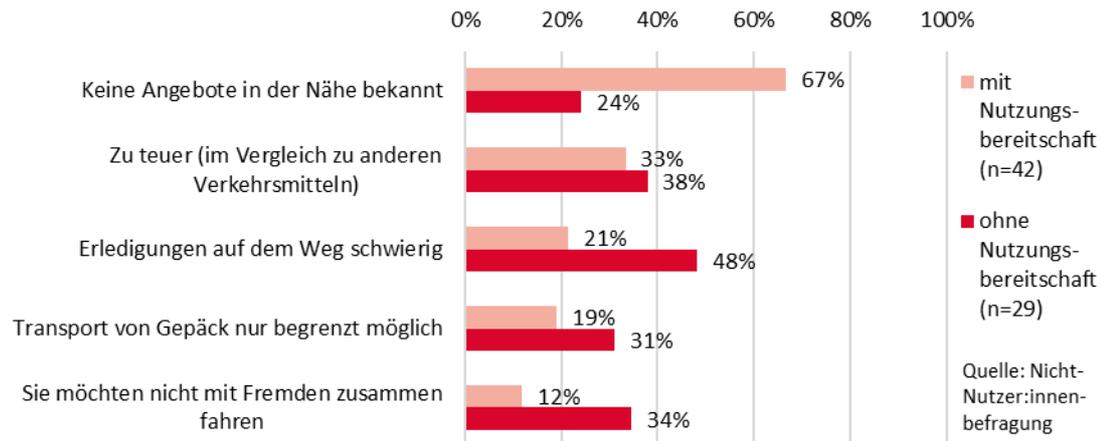


Abbildung 16: Hemmnisse zur Nutzung eines On-Demand-Busangebots (Mehrfachantworten möglich)

5.2 Nutzungspotenziale für neue Mobilitäts- und Serviceangebote

Neben den Nutzungshemmnissen wurden die Nicht-Nutzer:innen auch zu möglichen Weiterentwicklungen der Mobilitäts- und Serviceangebote an der Mobilstation St. Augustin befragt. Abbildung 17 zeigt eine Einschätzung der Relevanz von vorgeschlagenen Angeboten durch die Nicht-Nutzer:innen. Eine weitere Abfrage adressierte die Nutzungsabsichten jener Angebote, die die Nicht-Nutzer:innen als wichtig einschätzen (Abbildung 18).

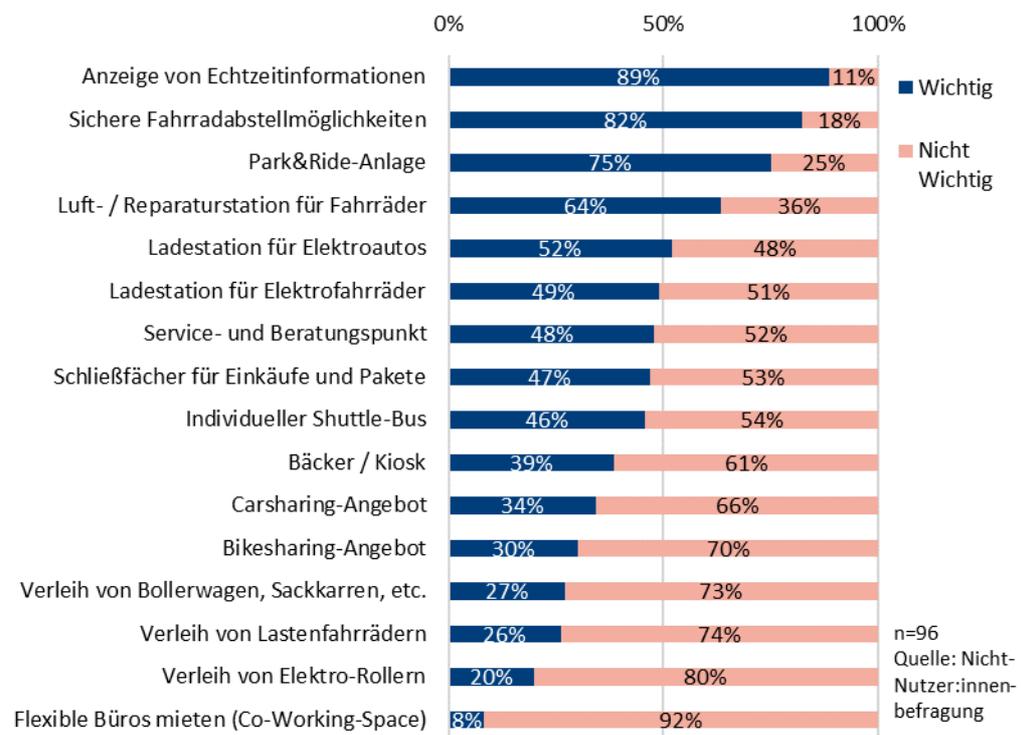


Abbildung 17: Antworten zu der Frage „Welche Elemente fänden Sie an Mobilstationen generell wichtig?“

Für Displays zur Anzeige von Echtzeitinformationen, überdachte und gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten sowie für Park&Ride-Anlagen gibt es eine auffallend hohe Zustimmung: 75 – 90 % der Nicht-Nutzer:innen halten diese Angebote für wichtig (Abbildung 17). Eine hohe Wichtigkeit von 63 % wird zudem einer Luft- / Reparaturstation für Fahrräder beigemessen. Rund 50 % halten Ladestationen für E-Autos und E-Bikes, einen Service- und Beratungspunkt für Mobilitätsfragen sowie Schließfächer für wichtig. Eher wenig Zustimmung gibt es für mietbare, flexible Büros sowie für Angebote zur Mikromobilität wie etwa Verleihangebote für Bollerwagen, Sackkarren, Einkaufstrolleys, Lastenräder oder Elektro-Roller.

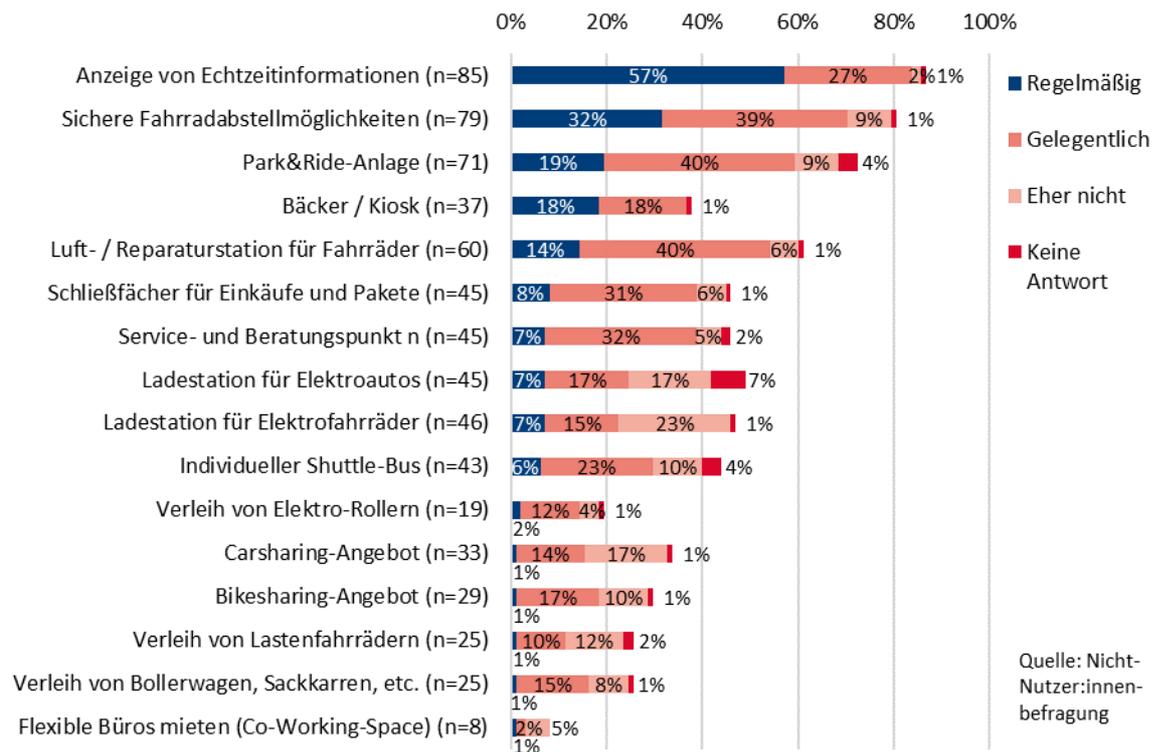


Abbildung 18: Antworten zu der Frage „Wenn ja: Welche dieser Elemente würden Sie auch nutzen?“

Bei Betrachtung der Nutzungsbereitschaft von denkbaren Angeboten an Mobilstationen wird deutlich, dass einige Elemente wie Displays zur Anzeige von Echtzeitinformationen, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, eine P+R-Anlage sowie ein Bäcker oder Kiosk von vielen Befragten regelmäßig und von ungefähr genauso vielen gelegentlich genutzt werden würden. Diese Elemente sind aus Nutzer:innensicht wichtige Bestandteile an Mobilstationen. Daneben gibt es einige Elemente, die der Großteil der Befragten eher gelegentlich nutzen würde: Luft- und Reparaturstationen für Fahrräder, Schließfächer für Einkäufe und Pakete sowie ein Service- und Beratungspunkt für Mobilitätsfragen. Dies sind Elemente, die an Mobilstationen wichtig oder hilfreich sein können, jedoch aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht alltäglich genutzt werden würden. Ladestationen für Elektroautos und -fahrräder werden zwar von vielen Befragten als wichtige Elemente an Mobilstationen angesehen, würden von rund der Hälfte dieser Befragten jedoch nicht genutzt werden. Möglicherweise können sich einige Befragte vorstellen sich in Zukunft ein E-Auto oder E-Bike anzuschaffen oder die Befragten sehen Ladestationen als wichtig für die Allgemeinheit an. Zudem würden rund 15 % aller Befragten die als insgesamt weniger wichtig eingestuft Elemente wie verliehene E-Roller, Lastenfahrräder oder Bollerwagen gelegentlich nutzen (Abbildung 18).

6 Resümee

Die Mobilstation St. Augustin hat eine zentrale Funktion im gesamtstädtischen Erreichbarkeitsgefüge und bietet darüber hinaus Potenziale, die zukünftig besser genutzt werden können. Aus den durchgeführten Untersuchungen und Befragungen ergeben sich verschiedene Ansatzmöglichkeiten, um die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf alternative Mobilitätsangebote voranzubringen.

Für welche Relationen lassen sich nennenswerte Verlagerungspotenziale erkennen?

Zusammenfassend lassen sich mehrere Ansatzpunkte definieren: Es sollten die ÖV-Angebote über die Achsen in Richtung Köln und Bonn ausgebaut werden, da dort bereits gute Bedingungen bestehen und weitere Potenziale genutzt werden können. Die Städte Siegburg, Troisdorf und Hennef (Sieg) sollten besser per ÖPNV angebunden werden, damit den Pendler:innen zwischen St. Augustin und diesen Städten eine Alternative zum MIV geboten wird. Letztendlich sollte die Taktung des Busnetzes innerhalb St. Augustins erhöht werden, damit die Bewohner der Stadt die Mobilstation gut erreichen können.

Welche bereits bestehenden Angebote an der Mobilstation sollten verbessert oder ausgebaut werden?

Die Mobilstation St. Augustin ist hinsichtlich der verfügbaren Mobilitätsangebote bereits breit aufgestellt. Dennoch wurden in den Befragungen einige Angebotsverbesserungen gewünscht. So könnte eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Station z. B. durch Ruhebereiche erfolgen. Daneben wird die Verbesserung der Sauberkeit der Station gewünscht. Zudem könnten die bestehenden Sharingangebote flexibler und mit besseren Konditionen gestaltet und durch Free-Floating-Carsharing, E-Scootersharing und weitere Stationen im Stadtgebiet ergänzt werden. Hier ist es wichtig, das Angebot flächendeckend, flexibel und ansprechend zu gestalten. Überdies könnten die bestehenden Fahrradabstellanlagen durch gesicherte Abstellanlagen ergänzt werden.

Welche Angebote könnten neu hinzukommen, um mehr Attraktivität auch für Nicht-Nutzer:innen zu schaffen – Wo gibt es Nutzungsbereitschaften?

In der Auswertung der Nicht-Nutzer:innenbefragung wird deutlich, dass Großteil der Nicht-Nutzer:innen theoretisch dazu bereit ist öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Auch für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads, zeigen sich drei Viertel offen. Car- und Bikesharing würde dagegen rund 30 % nutzen. All diese Angebote würden bei Verbesserung des Angebots und der Nutzungsbedingungen gegebenenfalls mehr genutzt werden. Nur ein kleinerer Teil der Befragten scheint fest auf das eigene Auto fixiert zu sein. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten würde zudem ein bisher noch nicht bestehendes On-Demand-Busangebot nutzen. Das große Interesse an einem bisher abstrakten Angebot verdeutlicht, dass dies zukünftig eine gute Möglichkeit sein könnte, die Randbereiche von Frechen besser anzubinden. Ein On-Demand-Busangebot könnte mit seinem Komfort und seiner Flexibilität gerade Nicht-Nutzer:innen anregen auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Daneben wünschen sich Nicht-Nutzer:innen Schließfächer mit flexiblen Nutzungsbedingungen, Ladesäulen für E-Bikes und E-Autos sowie Luft- und Reparaturstationen für Fahrräder als Ergänzung des Angebots. Diese erhöhen ebenfalls den Komfort von Mobilstationen.

Wo liegen zentrale Nutzungshemmnisse bei den Nicht-Nutzer:innen und welche dieser Hemmnisse lassen sich auflösen?

Die durchgeführten Befragungen stellen verschiedene zentrale Nutzungshemmnisse des ÖV sowie weiterer Angebote an der Mobilstation St. Augustin heraus. Hohe Ticketpreise im ÖV und auch hohe Nutzungsgebühren für Sharingangebote stellen ein zentrales Hemmnis dar. Hier sollten flexiblere, ggf. verkehrsmittelübergreifende Tickets angeboten werden und das Angebot gleichzeitig übersichtlich dargestellt werden. So können alle potenziellen Nutzer:innen ein möglichst passendes Angebot vorfinden. Neben dem allumfassenden Hemmnis von zu vielen Stressfaktoren bei der Nutzung des ÖV sind zu viele Menschen auf engem Raum ein zentrales Nutzungshemmnis. Dies könnte mit der Corona-Pandemie zusammenhängen und sich mit dessen Abklingen wieder normalisieren. Dennoch könnten eine erhöhte Taktung oder Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten dazu beitragen, dass sich viele Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln wohler fühlen. Viele Befragte stören sich zudem an langen Fahrtzeiten, die vor allem durch viele Umstiege und zu geringe Taktungen erzeugt werden. Auch die Zuverlässigkeit des ÖV ist ein bedeutendes Nutzungshemmnis. Pünktlichkeit sollte gewährleistet und Ausfälle sollten vermieden werden. Daneben wünschen sich die Befragten einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Unter anderem sollten die Radwege zur Station ausgebaut werden. Da E-Bikes eine effiziente Alternative zum eigenen Auto sein können, sollten diese besonders gefördert werden. Viele Befragte zeigten zudem Interesse an der Nutzung von E-Bikes. Hiefür sind geeignete und sichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Um neuere Mobilitätsangebote wie Sharing besser zu fördern, sollte auf diese explizit und gut sichtbar hingewiesen werden: Viele potenzielle Nutzer:innen wissen über diese Angebote noch nicht Bescheid und nutzen diese deshalb nicht. Bestehen leicht verständliche und einfach nutzbare Angebote, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass diese genutzt werden.

Insgesamt bestehen deutliche Verlagerungspotenziale vor allem auf Strecken in urbane Bereiche der Region Köln. Diese sollten durch Angebotsverbesserungen ausgeschöpft werden. Außerdem können die bisher mit dem ÖV schlechter erreichbaren Ziele mit flexiblen Mobilitätsangeboten besser angebunden werden. Dazu könnten beispielsweise On-Demand-Busangebote oder E-Bike-Sharing beitragen. In der untersuchten Region bestehen Verlagerungspotenziale, die mit den hier vorgestellten Maßnahmen ausgeschöpft werden könnten. Die Mobilstation St. Augustin kann somit maßgeblich zur Verkehrswende in der Region beitragen.

Abschließend sind hier noch kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Handlungsempfehlungen zusammengefasst:

Kurzfristig:

- Bessere Ausweisung und Nutzbarkeit von Sharingangeboten
- Verbesserung der Sauberkeit
- Ergänzung des Angebots durch Schließfächer
- Ergänzung des Angebots durch E-Bike- und E-Auto-Ladesäulen
- Komfortablere Aufenthaltsmöglichkeiten
- Flächendeckendes E-Bikesharing
- Ausbau Carsharing

Mittel- bis langfristig:

- On-Demand-Busangebot etablieren
- Flexiblere Tickets, gute und ansprechende Konditionen

Literatur

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.) (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. FGSV-Verlag. Köln.

IT NRW 2020: St. Augustin - Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2020. Abgerufen von: <https://www.pendleratlas.nrw.de/>

Projektpartner und Förderer

Das Projekt wird vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie koordiniert. Weitere Projektpartner sind die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH, das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) und die Bergische Universität Wuppertal (BUW). Es wird durch den Europäischen Regionalfonds (EFRE) und das Land NRW gefördert. Das Projekt läuft vom 15. September 2019 bis zum 14. September 2022.

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

Thorsten Koska, Prof. Dr.-Ing. 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



Bergische Universität Wuppertal

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



Nahverkehr Rheinland GmbH

Andrea Sauer
Regionale Mobilitätsentwicklung
Glockengasse 37-39
50667 Köln
+49 (0)221 20808-6672
andrea.sauer@nvr.de
www.nvr.de



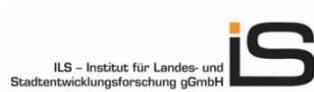
Bergische Universität Wuppertal

Thomas Klemmer
Labor für Virtual & Mixed Reality
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Pauluskirchstraße 7
42285 Wuppertal
klemmer@uni-wuppertal.de
<https://www.vrlab.uni-wuppertal.de>



ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Thomas Klinger
Forschungsgruppe Mobilität und Raum
Brüderweg 22-24
44135 Dortmund
+49 (0)231 9051-234
thomas.klinger@ils-forschung.de
www.ils-forschung.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

2014 EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung