

Der Beitrag von Mobilstationen für eine regionale Verkehrswende

Abschlussveranstaltung des Projekts „MOST Regio Köln“

14. März 2023

09:30 bis 13:30 Uhr

Projektkonsortium:





Anforderungen und Erwartungen an Mobilstationen aus Nachfragesicht

Dr. Thomas Klinger, Carolina Krome (ILS)

Inhalte der Präsentation

1. Pendeltypologie: Potenziale zur Nutzung von Mobilstationen
2. Ergebnisse der Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen (ex-ante)
3. Fazit und Ausblick

1. Pendeltypologie: Ziel

Analyse der Arbeitswege pendelnder Personen in der Region Köln: Potenziale für Mobilstationen

- Langfristiges Ziel in der Region: **Dichtes regionales Netz an Mobilstationen** entwickeln: Dort beginnen, wo es das größte Nutzerpotenzial gibt.
- Ziel der Mobilstationen: Den **Umweltverbund stärken** und es einfacher zu machen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu setzen
- Beitrag zu **Verbesserung der Erreichbarkeiten**: Herstellung und Sicherung kostengünstiger und flexibler Mobilität in urbanen sowie ländlichen Räumen

Ziel der Pendeltypologie

- Übergeordnete, regionale Standortanalyse für Mobilstationen: **Potenziale zur Nutzung von Angeboten an Mobilstationen** mit dem Fokus auf Wegen zur Arbeit in die Stadt Köln
- Pendlertypologie als **wichtiges Zwischenergebnis im Projektverlauf**: Basis für Auswahl zu untersuchender Mobilstationen

1. Pendeltypologie: Vorgehen

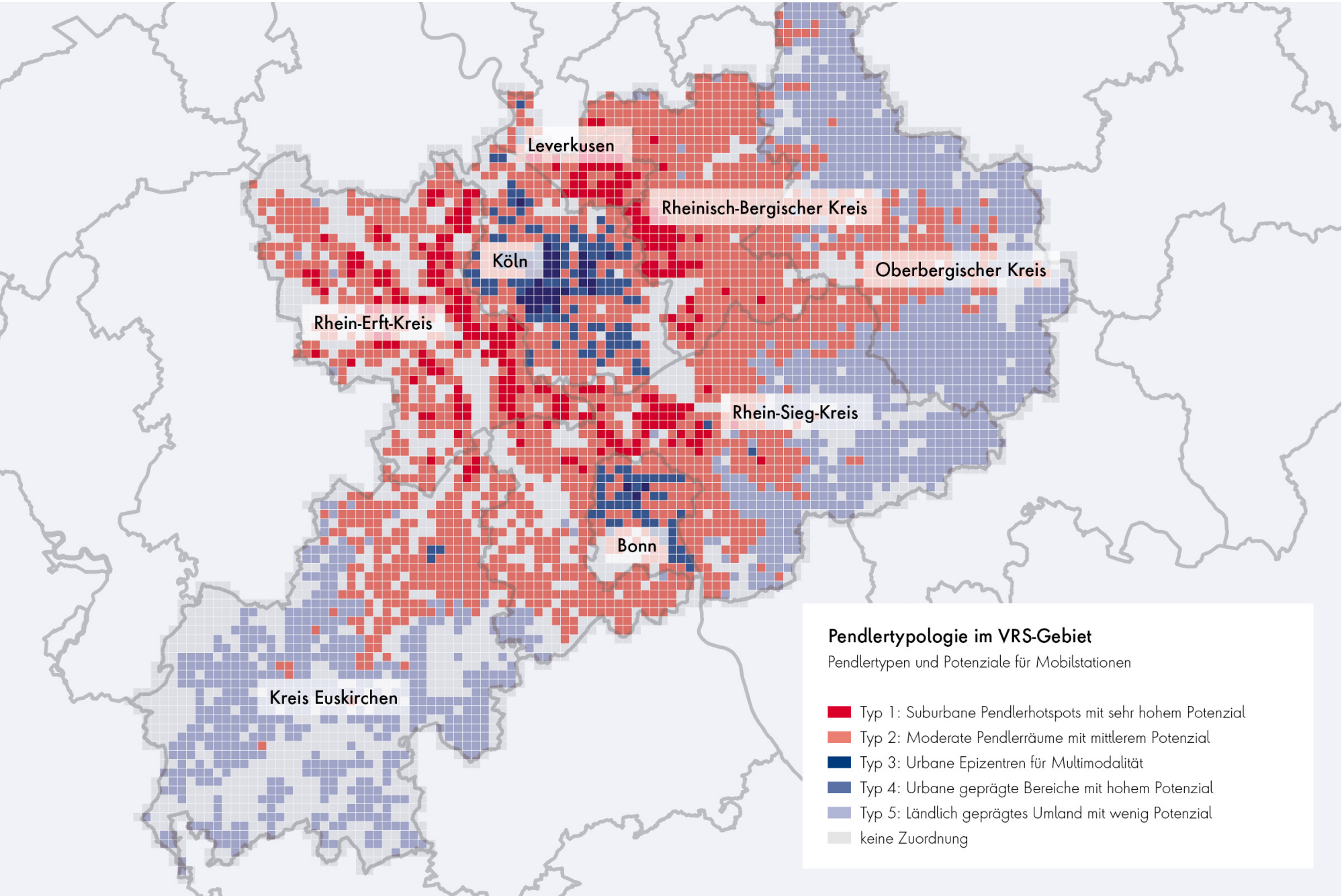
Analyse der Arbeitswege pendelnder Personen in der Region Köln

Verwendung von sieben Einzelindikatoren in einer Clusteranalyse:

- Reisezeitverluste mit dem Pkw in der Hauptverkehrszeit
- Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Intermodale Erreichbarkeit: Bike&Ride
- Intermodale Erreichbarkeit: Park&Ride
- Berufseinpendeln in die Stadt Köln
- Parkdruck
- Akzeptanz für neue Mobilitätsangebote

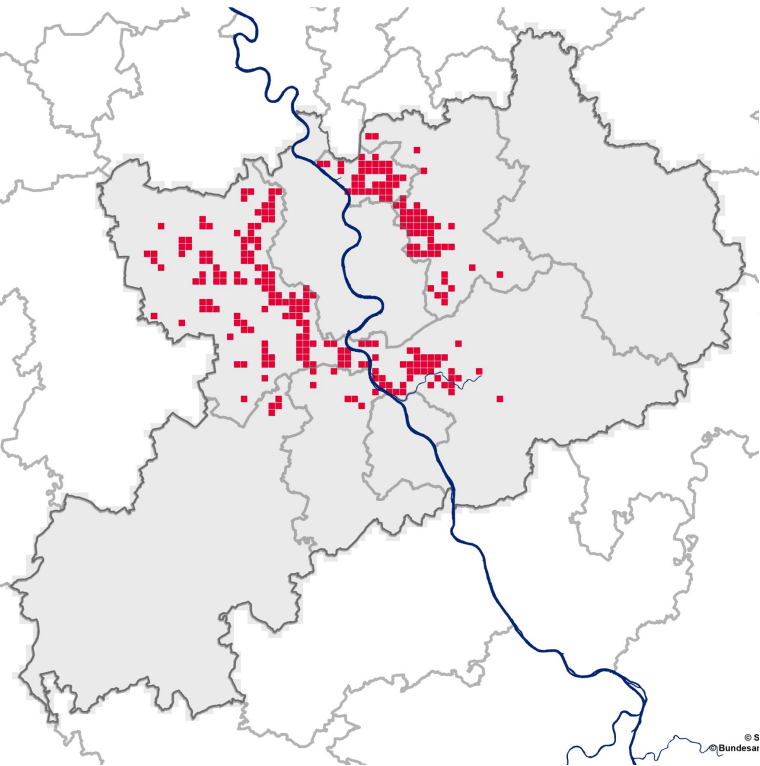
1. Pendeltypologie
Ergebnis

Ergebnis: Fünf verschiedene Pendeltypen in der Region Köln



1. Pendeltypologie

Typ 1: Suburbane Pendlerhotspots mit sehr hohem Potenzial

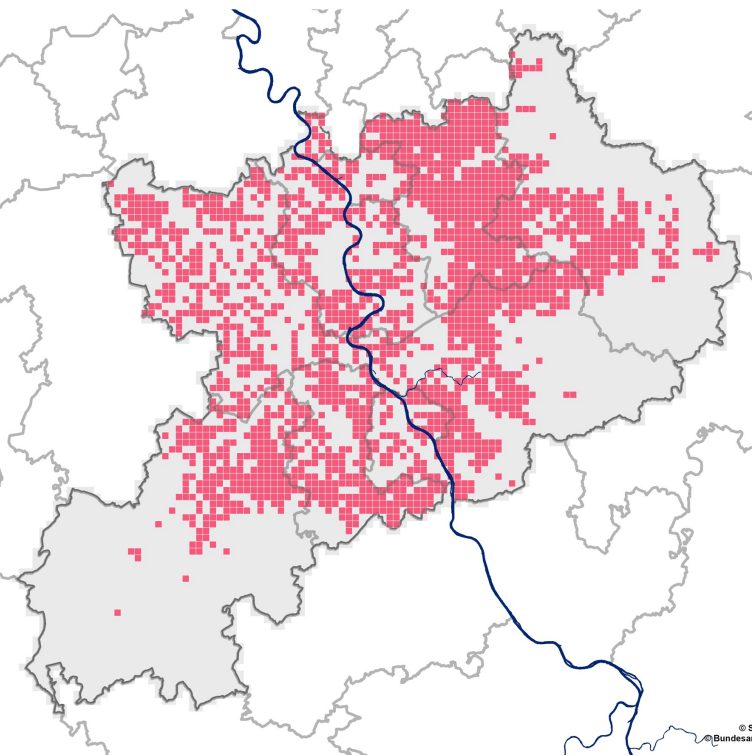


- Sehr hohes Potenzial für multimodale Mobilität
- Enge Pendlerverflechtungen mit der Stadt Köln
- Arbeitsplatzschwerpunkte der Stadt Köln mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar
- viele Pendler greifen auf das Auto zurück
- Parkdruck ist eher hoch
- Deutlich längere Pkw-Reisezeiten in Hauptverkehrszeiten: Alternativen zum Pkw durchaus interessant für Pendelnde
- Akzeptanz für neue Mobilitätsangebote ist eher hoch
- Im ersten Ring, linksrheinisch auch bis in den zweiten Ring um Köln verortet

Reisezeit-verluste mit dem Pkw in der Hauptverkehrszeit	Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Intermodale Erreichbarkeit: Bike&Ride	Intermodale Erreichbarkeit: Park&Ride	Berufseinpendelnde in die Stadt Köln	Parkdruck	Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote
↗	0	0	↗	↑	↗	↗

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung

1. Pendeltypologie



Typ 2: Moderate Pendlerräume mit mittlerem Potenzial

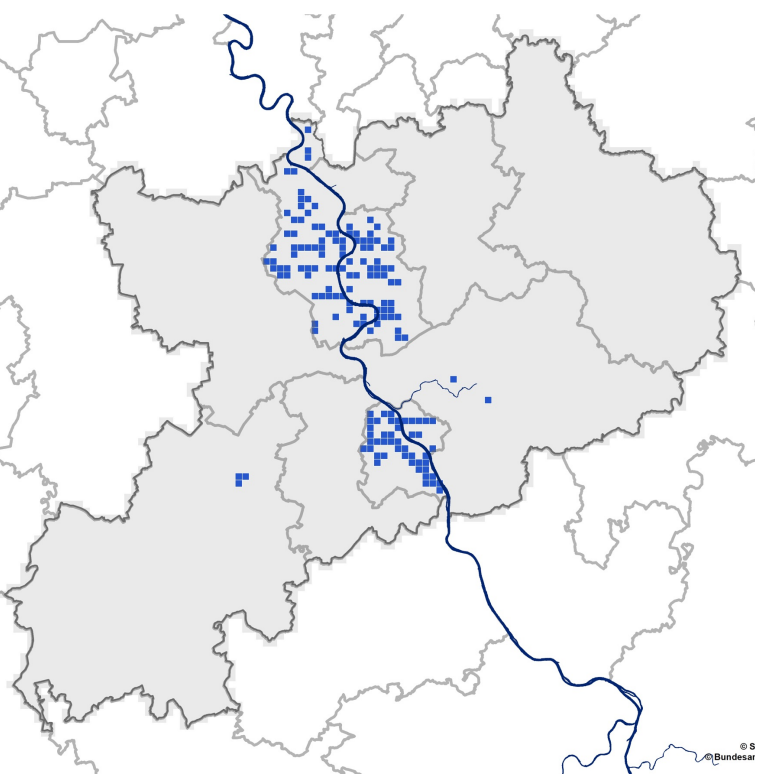
- Gute Erreichbarkeit über öffentliche Verkehrsmittel bei gleichzeitigem Auftreten von beachtlichen Reisezeitverlusten mit dem Pkw zu Hauptverkehrszeiten
- Park&Ride hinsichtlich der Reisezeit sehr vorteilhaft
- Parkdruck im Vergleich zu Typ 1 deutlich entspannter, Akzeptanz für neue Mobilitätsangebote etwas geringer
- Größte Fläche in der gesamten Pendlertypologie: Außenbereiche Kölns bis in periphere Gebiete über weite Teile des VRS-Gebietes, auch in Teilen des Oberbergischen Kreises und des Kreis Euskirchens

Reisezeit-verluste mit dem Pkw in der Hauptverkehrszeit	Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Intermodale Erreichbarkeit: Bike&Ride	Intermodale Erreichbarkeit: Park&Ride	Berufseinpendernde in die Stadt Köln	Parkdruck	Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote
↗	0	0	↗	0	0	0

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung

1. Pendeltypologie

Typ 4: Urban geprägte Bereiche mit hohem Potenzial

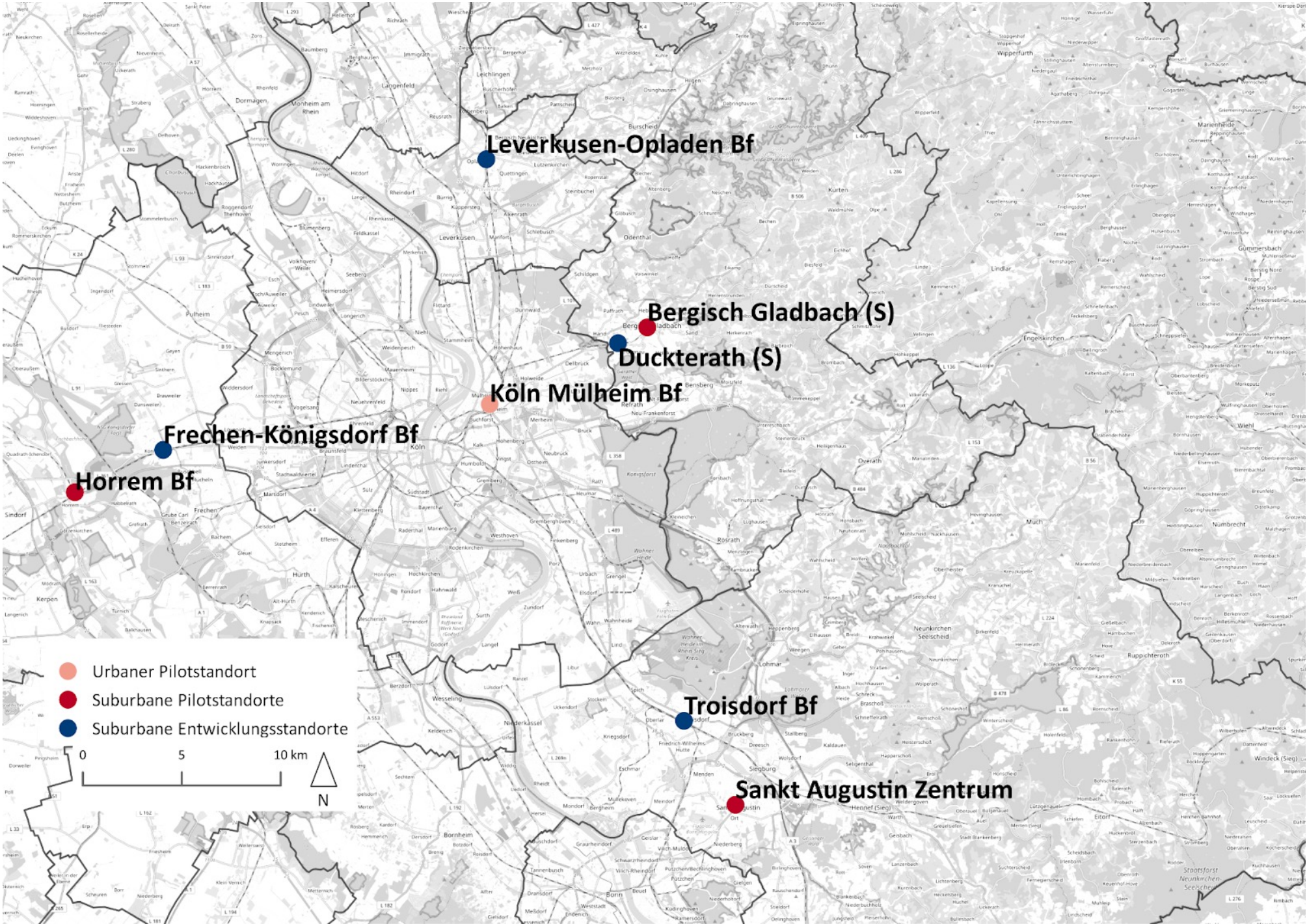


- Sehr hoher Parkdruck und schnelle Erreichbarkeit über Park & Ride
- Vor allem in den Kernstädten Köln und Bonn verortet
- Im Berufsverkehr moderate Reisezeitverzögerungen mit dem Auto
- Bei Nutzung des Nahverkehrs sowie mit Bike and Ride reisen Pendelnde durchschnittlich lang
- Hohe Akzeptanz für neue Mobilitätsangebote

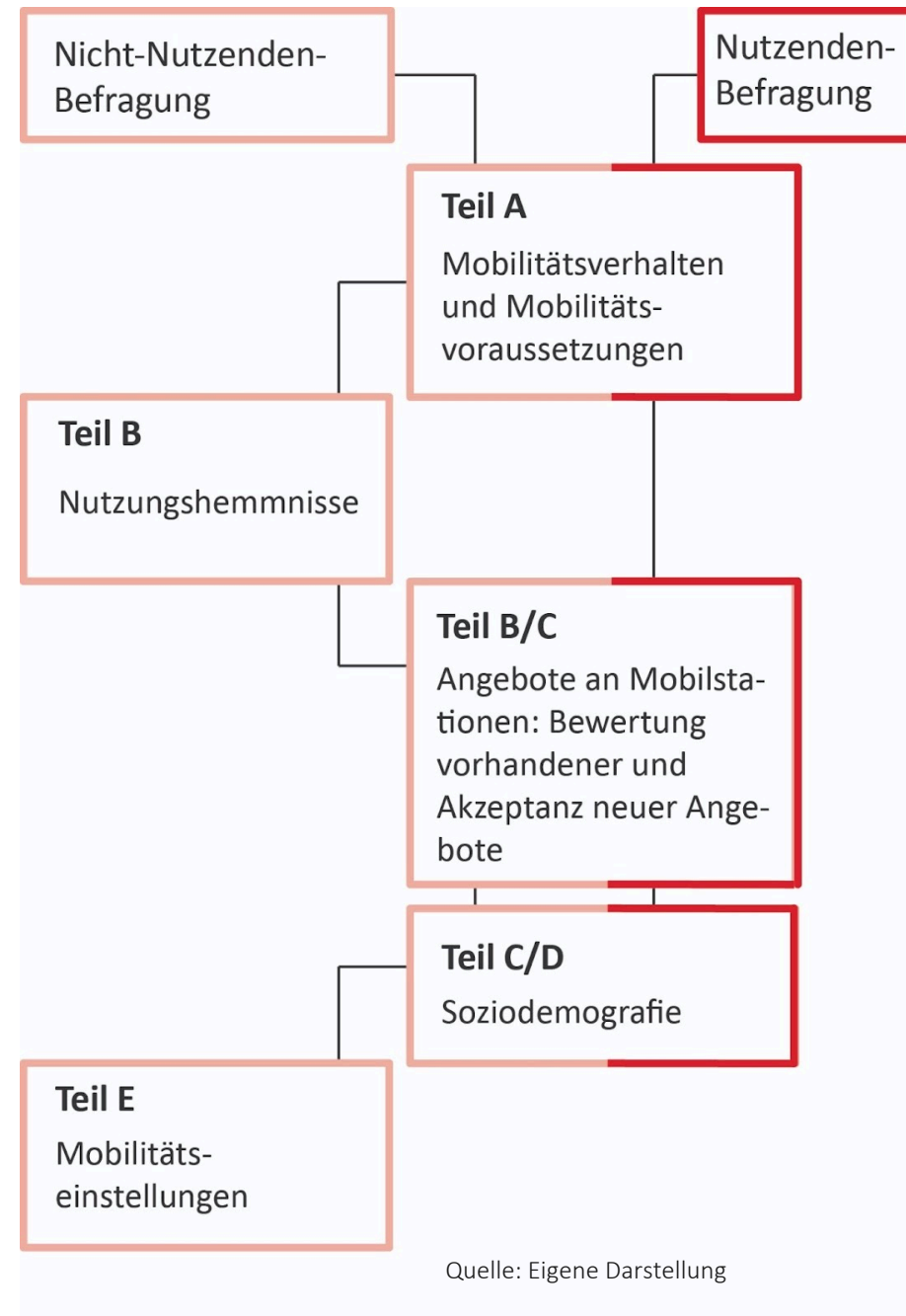
Reisezeit-verluste mit dem Pkw in der Hauptverkehrszeit	Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Intermodale Erreichbarkeit: Bike&Ride	Intermodale Erreichbarkeit: Park&Ride	Berufsein-pendelnde in die Stadt Köln	Park-druck	Akzeptanz neuer Mobilitäts-angebote
0	0	0	↗	ohne Wert	↑	↑

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung

2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen an acht SPNV-Stationen



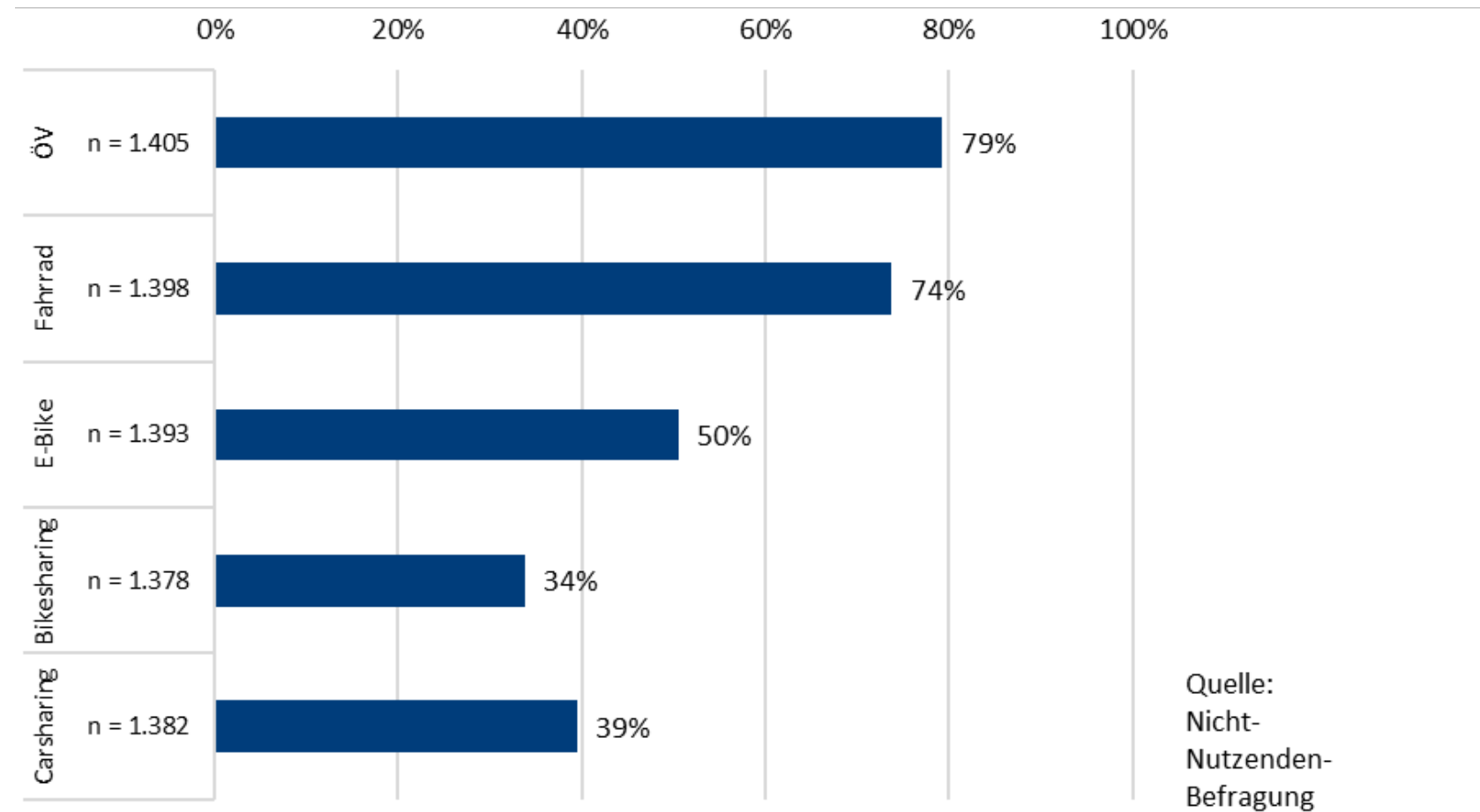
2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen an acht SPNV-Stationen



- Aufbau der beiden Befragungen nach Themenblöcken
- **Nicht-Nutzendenbefragung** (n=1.437): Haushaltsbefragung im Einzugsgebiet von 600m von der Station, Herbst 2020
- **Nutzendenbefragung** (n=886): Face-to-face an den Stationen sowie über Flyer mit QR-Codes, Herbst 2020
- **Ziel der Befragungen:** Herauszufinden, welche Elemente den Menschen aus der Region an Mobilstationen wichtig sind

2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen

Nutzungsbereitschaft der Nicht-Nutzenden für verschiedene Verkehrsmittel



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung

2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen

Öffentlicher Verkehr

- Unter den befragten Nutzenden sind schon über 94 % von der jeweiligen Station aus mit dem ÖV gefahren, der **ÖV ist das meistgenutzte Mobilitätsangebot** an den Stationen.
- **Der Takt des ÖV** von rund einem Drittel der Nutzenden als unzureichend bewertet
- **Pünktlichkeit** von rund der Hälfte als unzureichend bewertet
- Nicht-Nutzende sehen zu viele **Stressfaktoren** (u. a. Unzuverlässigkeiten, Planung der Fahrt; 58 %), zu hohe Ticketpreise (51 %), eine zu lange Fahrtdauer (44 %) und zu viele Menschen auf engem Raum (44 %) als Faktoren, die sie von der Nutzung des ÖV abhalten.
- Ergebnisse zeigen, dass mit einem zuverlässigen und taktverdichteten ÖV-Angebot weitere Nutzende gewonnen werden können.

Aktive Mobilität

Nutzende:

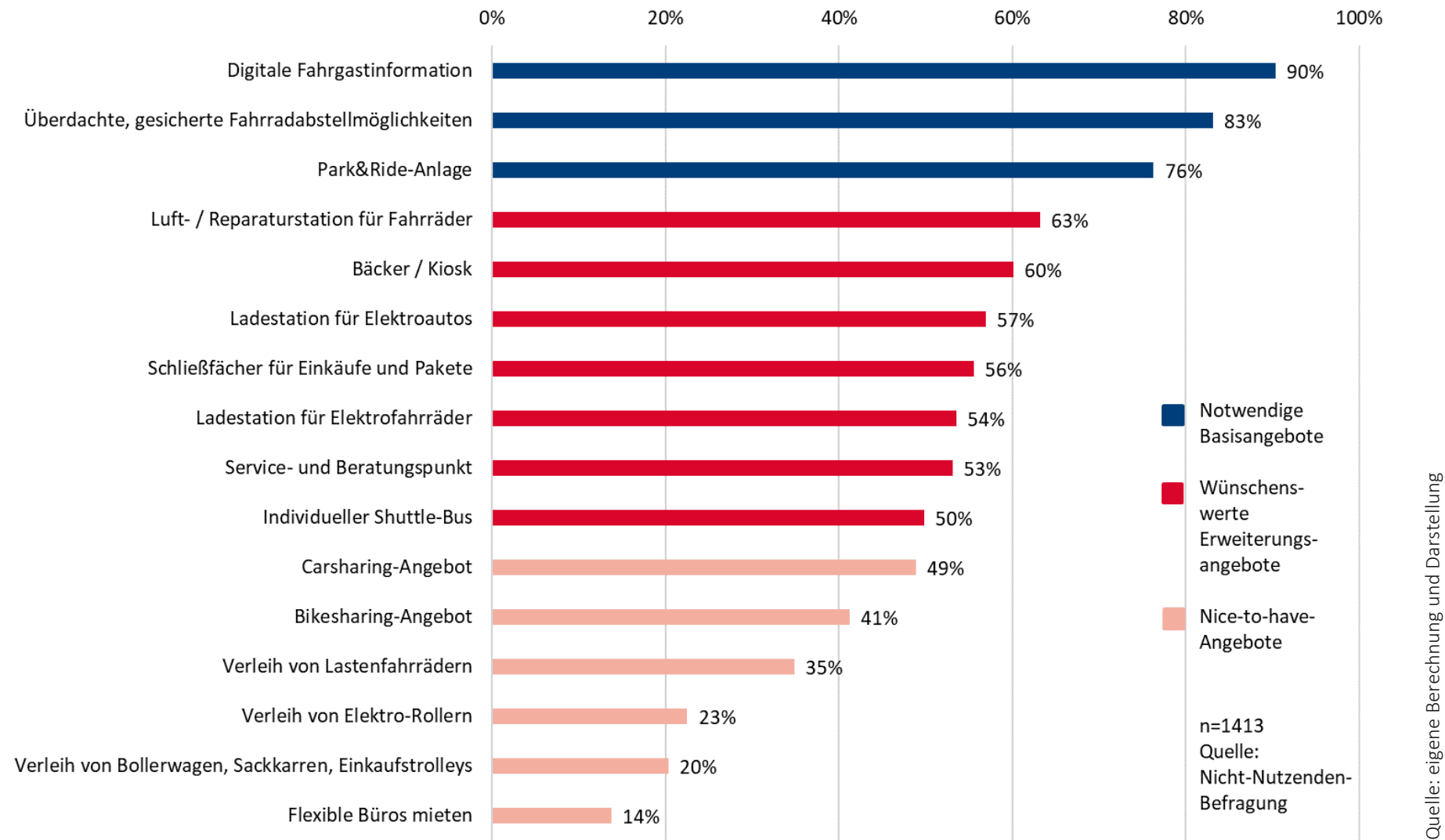
- 7 % der Befragten haben am Tag der Befragung Gebrauch von der **Kombination aus Rad und ÖV** gemacht
- Rund 5 % der befragten Nutzenden haben Bike-and-Ride-Anlagen bereits genutzt.
- An den drei Stationen, an denen es **Fahrradparkhäuser und Radstationen** gibt, haben diese 4 % der befragten Nutzenden schon genutzt. Diese sind jedoch erst 28 % der Befragten aufgefallen.
- Mehr als zwei Drittel der befragten Nutzenden legten auf dem Weg der Befragung einen Teil **zu Fuß** zurück.
- Verbesserungsbedarf für Fußgänger:innen an Mobilstationen: Wunsch nach u. a. einer besseren barrierefreien Ausstattung, Wetterschutz, weitere Sitzgelegenheiten und Versorgungsangebote.

Sharing-Angebote

- Sharing-Angebote wurden bisher **von rund 4 % aller Befragten** genutzt
- Über ein Drittel der befragten Nicht-Nutzenden äußert eine **Nutzungsbereitschaft**, ein Indiz für noch nicht aktivierte Verlagerungspotenziale.
- Als Nutzungshemmnisse nennen die Nicht-Nutzenden die Verfügbarkeit eigener Fahrräder und Autos, Unsicherheiten bzgl. der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, **fehlende Kenntnisse zur Funktionsweise** und fehlende Angebote in der Nähe.
- Es ist davon auszugehen, dass durch Angebotsverbesserungen, Rabatte für ÖV-Abokunden und informatives Marketing die **Akzeptanz und die tatsächliche Nutzung von Sharing-Angeboten** gerade im urbanen, aber auch im suburbanen Raum **weiter steigen kann**.

2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen

Wichtigkeit möglicher Angebots Elemente an Mobilstationen aus Sicht der Nicht-Nutzenden



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung

2. Nutzenden- und Nicht-Nutzenden-Befragungen

Fazit der Befragungen

- **Gutes SPNV-Angebot** für die Befragten ein **besonders wichtiger Bestandteil** von Mobilstationen
- ÖV zukünftig als **Rückgrat der nachhaltigen Mobilität** in seiner Qualität und Quantität stärken
- Weitere umweltfreundliche Verkehrsmittel, den Bedürfnissen der Nutzenden entsprechend, mit dem ÖV verknüpfen
- Auch das **Umfeld der Mobilstationen mitdenken**: Qualitativ hochwertige und sichere Fuß- und Radwege schaffen
- **Gute Aufenthaltsqualität**: u a. Sicherheit und Sauberkeit, **gute Ausstattung an Serviceangeboten**: gut sichtbar, ausgeschildert und einfach nutzbar
- An allen untersuchten Stationen noch Ausbaupotenziale vorhanden

Mobilstationen aus Nachfragesicht

- Die **starken Pendelverflechtungen** zwischen den Umlandgemeinden sorgen für einen Bedarf an umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten
- In der Region bestehen **bedeutende Verlagerungspotenziale** auf den Umweltverbund
- Viele Bewohner*innen äußern **Nutzungsbereitschaft** für Angebote des Umweltverbunds
- Nutzungsbedingungen verschiedener Verkehrsmittel sind noch nicht zufriedenstellend
- **Sharing-Angebote** weisen noch Potenziale auf bekannter zu werden
- Ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen kann zur Verkehrswende beitragen, gleichzeitig müssen Maßnahmen, die dem MIV entgegenwirken umgesetzt werden

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie GmbH
www.wupperinst.org



Nahverkehr Rheinland GmbH
<https://wir.gorheinland.com/>



ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH
www.ils-forschung.de



Bergische Universität Wuppertal
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

