

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 15 – April 2019

Mobil in der Stadt und auf dem Land

ADAC Monitor indexiert die Zufriedenheit von Autofahrern, ÖPNV-Kunden, Fahrradfahrern und Fußgängern

Wie zufrieden sind die Einwohner, Pendler und Besucher der 15 größten Städte in Deutschland mit ihrer persönlichen Mobilitätssituation? Wie steht es um die Zufriedenheit der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden mit ihrer Mobilität und der Erreichbarkeit relevanter Ziele?

Um verlässliche Aussagen treffen zu können, wurden in den letzten beiden Jahren 9336 Personen in 15 Großstädten sowie 3398 Bewohner ländlicher Gemeinden in zwei repräsentativ angelegten Online-Befragungen im Auftrag des ADAC interviewt.

Aus der umfassenden Befragung zu jeweils über 50 Aspekten der urbanen und ländlichen Mobilität lässt sich ein Zufriedenheitsindex bilden, der neue ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ und „Mobil auf dem Land“.

Der ADAC Monitor setzt den Maßstab aus der Sicht der Nutzer und bietet eine Orientierung im Hinblick auf die vielfältigen Aspekte der persönlichen Mobilität. Er beantwortet die ganz entscheidende Frage: Wie bewerten sie ihre Mobilität selbst? Oder anders ausgedrückt: Wie gut erfüllen letztlich die jeweilige Verwaltung und Politik die Bedürfnisse ihrer Bürger in Bezug auf deren Mobilität?



Die vorliegenden Studienergebnisse liefern Städten und ländlichen Gemeinden wichtige Grundlagen, um ihre Mobilitätsinfrastruktur im Sinne der Nutzer weiter zu optimieren. Der Politik bietet der ADAC Monitor die Chance, die Verkehrssysteme bedarfsgerecht zu optimieren. Die Behörden können so besser erkennen, welche Verkehrsträger und welche Einzelaspekte aus Sicht der Nutzer Defizite aufweisen, um diese gezielt zu beseitigen. Gleichzeitig informiert der Monitor über die Stellschrauben, die die Erfüllung der Erwartungen auf dem Land in besonders hohem Maß beeinflussen.

In erster Linie geht es dem ADAC also nicht um ein bundesweites Ranking mit Siegern und Verlierern. Vielmehr wollen wir spezifische Benchmarks aus Sicht der Nutzer zur Ableitung von Verbesserungspotenzialen aufzeigen. Der ADAC mit seinen Regionalclubs steht dazu als Ansprechpartner vor Ort gerne zur Verfügung.



Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr
ADAC e.V., München

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und für die gesellschaftliche Teilhabe unverzichtbar. Die Erreichbarkeit individueller Ziele und die Qualität der Mobilität gelten als wichtige Standortfaktoren für Wachstum, Beschäftigung und Lebensstandard.

Wie steht es also um unsere Mobilität? Da es bei der Wahl des Verkehrsmittels nicht allein auf Zahlen und Fakten ankommt, haben wir in den beiden letzten Jahren die Nutzer in Großstädten und in dünn besiedelten ländlichen Räumen befragt, wie zufrieden sie mit ihrer persönlichen Mobilität sind. Es zeigen sich erhebliche Unterschiede. Das kompakte Ergebnis finden Sie im Innenteil dieser Ausgabe, die vollständigen Studien für 15 Großstädte und zwölf Bundesländer im Internet unter [adac.de/monitor](https://www.adac.de/monitor)

Und nun? Es gibt Handlungsbedarf. Den Vertretern der Städte und der ländlichen Räume bieten wir an, die Ergebnisse des Monitors mit den ADAC Regionalclubs weiter zu diskutieren.

Weiterentwickeln wollen wir übrigens auch den ADAC Monitor. So ist geplant, das Projekt im nächsten Jahr auf Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern auszuweiten.

ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“

Große Unterschiede zwischen den Städten und den verschiedenen Verkehrsarten

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

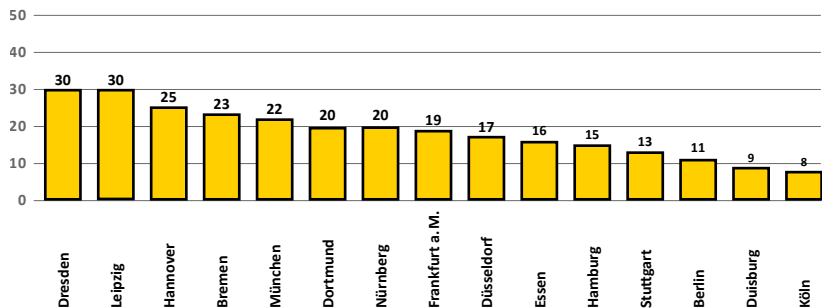
Eine funktionierende städtische Mobilität ist vor dem Hintergrund von NOx-Immissionen und drohenden Fahrverboten in manchen Städten wichtiger denn je. Schließlich liegt es im ureigenen Interesse der Städte, die Mobilität ihrer Einwohner, Pendler und Besucher sicherzustellen – und das auf möglichst nachhaltigem Weg. Um mehr Menschen zur multimodalen Reise- und Routenplanung zu bewegen, braucht es attraktive Alternativen für das Auto, das heißt ein hochwertiges ÖPNV-Angebot, eine gute Infrastruktur zum Radfahren und sichere Fußwege.

Der Mobilitätsverbund wird die Verkehrsprobleme aller Bürger und Pendler nicht allein lösen können. Gefragt sind auch ein funktionierender MIV und damit ein leistungsfähiges Netz an Hauptverkehrsstraßen, auf dem der Kfz-Verkehr möglichst stau- und unfallfrei abgewickelt werden kann.

Es gilt also, sämtliche Verkehrsträger in der Stadt so zu optimieren, dass sie ihre jeweiligen Stärken voll ausschöpfen können. Letztlich geht es auch darum, das Zusammenspiel der Verkehrsträger untereinander zu stärken, multimodales Verkehrsverhalten zu fördern und dabei die mobilen Menschen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen abzuholen. Nicht nur mit digitalen Mobilitätsplattformen, sondern auch mit neuen Mobilitätsangeboten wie z. B. Car- und Bikesharing oder einer attraktiven Infrastruktur, die allen Mobilitätsformen gerecht wird.

Ob dies den Städten schon gelungen ist, lässt sich am deutlichsten an der subjektiven Zufriedenheit der Einwohner, Einpendler und Besucher mit den lokalen Verkehrssystemen ablesen. Der ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ zeigt, wie zufrieden diese Menschen

Dresden und Leipzig erreichen die höchste Zufriedenheit bei der Mobilität im Städtevergleich, Duisburg und Köln schneiden am schlechtesten ab



Basis: Online-Befragung ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ 2017 | n = 9336 | Gesamtindex in % (vereinfachte Darstellung) | adac.de/monitor

mit den Mobilitätsangeboten ihrer Stadt als Autofahrer, ÖPNV-Nutzer, Fahrradfahrer und Fußgänger sind.

Bewohner von Großstädten sind überwiegend zufrieden mit ihrer persönlichen Mobilität. Die Dresdner und Leipziger sind insgesamt am zufriedensten. Am wenigsten zufrieden sind die Einwohner von Duisburg und Köln.

Nicht überraschend: Stadtbewohner beurteilen ihre Mobilität häufig anders als Einpendler oder Besucher. Gleiches gilt für jüngere Verkehrsteilnehmer, die viele Aspekte ihrer Mobilität zum Teil völlig anders und positiver bewerten als ältere.

Hohe Parkgebühren, knappes Parkraumangebot, regelwidriges Verhalten der Radfahrer und schlechtes Baustellenmanagement sind die größten Ärgernisse für Autofahrer in Großstädten.

Betrachtet man Autofahrer, ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger getrennt, zeigt sich, dass Autofahrer am unzufriedensten sind. Im Städtevergleich schneiden hierbei Leipzig und

Dortmund auf niedrigem Niveau noch am besten ab, Hamburg und Köln bilden die Schlusslichter.

ÖPNV-Nutzer bemängeln die hohen Fahrpreise, die schlechte Information bei Störungen sowie das ungenügende Parkplatzangebot an Bahnhöfen und Haltestellen.

Überwiegend zufrieden mit ihrer persönlichen Mobilität sind dagegen die Nutzer des ÖPNV. Im Städtevergleich erzielt Dresden hier einen herausragenden Spitzenwert, mit Abstand gefolgt von Leipzig sowie Hannover. Am wenigsten zufrieden sind die ÖPNV-Nutzer in Duisburg.

Fußgänger zeigen sich unter allen Verkehrsteilnehmer-Gruppen am zufriedensten und bemängeln nur die nicht ausreichenden Sitzmöglichkeiten entlang der Gehwege sowie das regelwidrige Verhalten der Radfahrer. Diese sind zwar deutlich zufriedener als Autofahrer, jedoch weit entfernt von den hohen Werten der ÖPNV-Nutzer und Fußgänger. Der Hauptkritikpunkt von Radfahrern ist das Verhalten der Autofahrer und anderer Radfahrer.

ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“

Die Menschen auf dem Land sind auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein

Dipl.-Geogr. Christian Laberer

Ländliche Mobilität stellt angesichts der sich zunehmend verändernden Lebensverhältnisse zwischen ländlichem und städtischem Raum eine der großen Herausforderungen für die kommenden Jahre dar – nicht nur politisch. Anders als in Städten, die häufig vielfältige Mobilitätsoptionen bieten und eher vor Aufgaben wie der Luftreinhaltung oder der Stau Problematik stehen, geht es auf dem Land oft darum, überhaupt nutzbare Alternativen zum Pkw anzubieten.

Der ländliche Raum muss mobil bleiben, er darf nicht ausgebremst oder gar abgehängt werden. Erst recht nicht, wenn man bedenkt, dass der ländliche Raum in Deutschland rund zwei Drittel der Fläche ausmacht und immerhin rund ein Fünftel der Bevölkerung beheimatet.

Der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn gerät in dünn besiedelten Gebieten rasch an die Grenzen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Gefragt sind daher flexible Konzepte zur Ergänzung des vorhandenen Angebots. Es geht aber auch darum, eine hohe Quali-

tät und Zuverlässigkeit der Angebote sicherzustellen, um multimodales Verkehrsverhalten zu fördern und somit CO₂-Emissionen zu verringern.

So dominierend das Auto im ländlichen Raum auch sein mag, so wichtig ist es auch, für jene Menschen Optionen zu schaffen, die nicht selbst fahren können oder wollen. Der Staat muss hier seiner Aufgabe der Daseinsvorsorge nachkommen und gleichwertige Lebensbedingungen schaffen. Dazu gehören nicht nur ein Grundangebot an bedarfsgerechter öffentlicher Mobilität, sondern auch eine adäquate Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Der ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“ liefert Antworten auf Fragen zur Zufriedenheit der ländlichen Bevölkerung mit der Erreichbarkeit ihrer Ziele und zeigt für zwölf Bundesländer auf, wie sie den MIV, den ÖV sowie die Fortbewegung mit dem Fahrrad und zu Fuß bewertet.

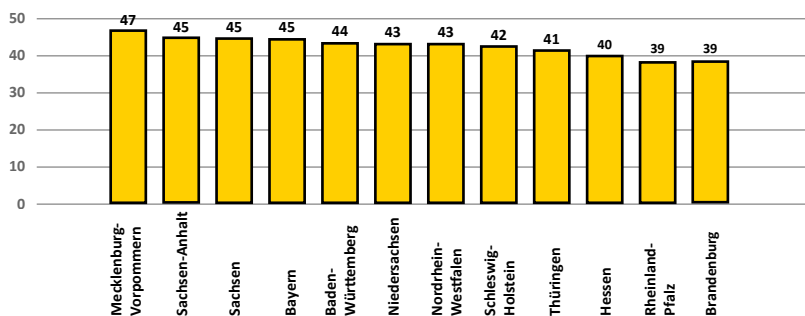
Insgesamt liegt die Zufriedenheit mit der ländlichen Mobilität und der Erreichbarkeit von wichtigen Zielen auf einem hohen Niveau. Zwei wichtige Erkenntnisse lauten: Das Auto ist das Rückgrat der ländlichen Mobilität und die Defizite des öffentlichen Verkehrs sind unverkennbar.

Die MIV-Nutzer bilden die zufriedenste Gruppe. Die Mobilität auf dem Land wird extrem stark vom Pkw dominiert, er ist nahezu unverzichtbar. So können viele Ziele – trotz teilweise längerer Wege – in akzeptabler Zeit und ohne Probleme erreicht werden.

Die Bewertung des ÖV fällt deutlich schlechter aus als beim MIV, fast die Hälfte der Befragten nutzt ihn überhaupt nicht, nicht einmal jeder Zehnte auf dem Land ist Vielfahrer. Gründe für das schlechte Abschneiden des ÖV sind vor allem fehlende Direktverbindungen, eine unzureichende Taktung und die als zu lang empfundene Fahrdauer.

Das Fahrrad spielt nur eine untergeordnete Rolle, weil wichtige Ziele damit nicht in annehmbarer Zeit erreicht werden können. Ähnliches gilt für den Fußverkehr, wengleich auch hier die Bewertung recht positiv ausfällt.

Die Zufriedenheit mit der Mobilität auf dem Land ist hoch, am höchsten in Mecklenburg-Vorpommern, am geringsten in Rheinland-Pfalz und Brandenburg



Basis: Online-Befragung ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“ 2018 | n = 3398 | Gesamtindex in % (vereinfachte Darstellung) | adac.de/monitor

Auch wenn vieles positiv bewertet wird, muss sich die Politik doch der Frage stellen, warum zahlreiche ländliche Regionen derartige Abwanderungstendenzen aufweisen. Die Betrachtung sollte dabei sicherlich über die Frage der Mobilität hinausgehen und auch andere infrastrukturelle Aspekte wie z.B. schnelles Internet, Ausbildungsplätze oder medizinische Versorgung berücksichtigen.

adac.de/monitor

Empfehlungen des ADAC



» Faires Miteinander im Straßenverkehr

Zur Förderung des Verkehrsklimas sollten infrastrukturelle Maßnahmen durch Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit ergänzt werden. Um Konflikte zwischen Autofahrern und Radfahrern sowie zwischen Radfahrern untereinander zu minimieren, brauchen wir außerdem ein durchgängiges Radverkehrsnetz mit breiten, komfortablen und sicheren Radverkehrsanlagen.

» Attraktiver ÖPNV

Dazu sollten die Verbindungen mit Bus und Bahn beschleunigt und verdichtet, die Zuverlässigkeit gesteigert, die Tarifsysteme vereinfacht und, soweit möglich, auch die Fahrpreise gesenkt werden. Bei Verspätungen wollen die Kunden schnell und zuverlässig informiert werden. Informationen sollten deshalb in Echtzeit sowohl an den Haltestellen als auch App-basiert zur Verfügung stehen.

» Nur im Verbund

Mit einem starken Rad- und Fußverkehr bildet der ÖPNV eine echte Alternative zum Pkw. Entscheidend für den Erfolg des Mobilitätsverbundes ist, dass seine Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft sind. Attraktive Umsteigepunkte benötigen ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellplätzen und Sitzmöglichkeiten.

» Urbane Mobilität und Städtebau

Urbane Mobilität darf nicht allein auf die verkehrlichen Aspekte reduziert werden, sondern muss auch mit Fragen des Städtebaus einhergehen. Die Entwicklung kompakter Siedlungsstrukturen mit hoher Nutzungsmischung führt dazu, dass Kfz-Verkehre gar nicht erst entstehen und ein großer Teil der Wege fußläufig oder mit dem Rad zurückgelegt werden kann.

» Regionaler Kontext

Städtische Verkehrsprobleme müssen stets im regionalen Kontext angegangen werden. Eine integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung muss deshalb die Mobilitätsbedürfnisse von Pendlern und Anwohnern gleichermaßen berücksichtigen. Zentrale Aufgaben sind eine Siedlungsentwicklung entlang der Hauptachsen des ÖPNV, deren Stärkung (einschließlich einer besseren Vernetzung in der Fläche) und der Ausbau von P+R-Anlagen.

» Ohne Auto geht es nicht

Der Pkw ist und bleibt die tragende Säule der ländlichen Mobilität. Die Bevölkerung ist dort in großen Teilen auf dessen Nutzung angewiesen. Es gilt, den MIV möglichst umweltfreundlich in der Mobilitätsplanung zu berücksichtigen. Fahrfitness und Sicherheitsempfinden Älterer können durch Trainingsmaßnahmen und technische Unterstützung wie Assistenzsysteme länger erhalten werden.

» Flexible Bedienformen

Gerade im ÖV auf dem Land gibt es deutliches Verbesserungspotenzial. Flexible Bedienformen wie z. B. Anrufsammeltaxis oder Rufbusse können gerade dort die Basis-mobilität ohne Pkw sichern, wo der klassische ÖV an seine Grenzen stößt. Hierzu ist es erforderlich, den bestehenden Rechtsrahmen durch eine Reform des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) anzupassen.

» Multimodalität

Auch im ländlichen Raum empfiehlt sich eine sinnvolle Verknüpfung der Mobilitäts Optionen, um intermodale Wegekettens durch lokale Mobilpunkte zuzulassen und begrenzte finanzielle Mittel effizienter einzusetzen.

» Dörfliche Gemeinschaft

Die Grundversorgung der Bevölkerung vor Ort kann durch Bürger- oder Mehrfunktionshäuser mit Postfiliale, Bank-schalter oder Lebensmittelladen gestärkt werden. Mobile Arztpraxen können fehlende Gesundheitseinrichtungen auf dem Land teilweise ersetzen, eine Nahversorgung auf Rädern insbesondere mobilitätseingeschränkten älteren Menschen den Verbleib im eigenen Haushalt ermöglichen. Hier ist auch die Politik gefordert, um die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Entstehung neuer Formen der mobilen Gesundheitsversorgung zu schaffen.

» Investitionen in ländliche Räume und Daseinsvorsorge

Viele Menschen auf dem Land fühlen sich abgehängt und ausgebremst, wünschen sich deutlich mehr Investitionen in innovative Mobilitätsangebote und schnelles Internet. Die ADAC Befragung zeigt auch, dass es benachteiligte Gruppen im ländlichen Raum gibt. Mobilität hat viel mit Daseinsvorsorge zu tun – dieser Aufgabe muss sich der Staat stellen und Angebote schaffen.

Herausgeber und Druck:

ADAC e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
expertendialog@adac.de