



# Kompass

Veränderung der Alltagsmobilität  
in regionalen Zukunftslaboren

## Bericht zum zweiten RMV-Zukunftslabor

Forschungsprojekt „Kompass“: Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren

Rhein-Main-Verkehrsverbund / Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft

Tristan Nagel & Anna Schley

Dezember 2023



### Das zweite Zukunftslabor im Rahmen von „Kompass“

Im Fokus des zweiten Zukunftslabors stand die Identifizierung der sogenannten Hebelfaktoren. Damit sind solche Einflussfaktoren gemeint, die einerseits einen entscheidenden Einfluss auf die Alltagsmobilität nehmen können und andererseits gut beeinflussbar durch die Politik sind. Aus den genannten Gründen sind die Hebelfaktoren für die Verkehrsplanung und Politik von entscheidender Bedeutung.

Analog zum ersten Zukunftslabor wurde der Workshop als Online-Veranstaltung geplant. Die Expertinnen und Experten wiesen eine ähnliche Expertise wie in der ersten Veranstaltung auf, viele nahmen ein zweites Mal teil. Am Veranstaltungstag **13. Oktober 2022**, lagen 50 Anmeldungen (inklusive Projektbeteiligte) vor.

Der eingeladene Keynote Speaker referierte zur Identifizierung von Hebelfaktoren mit Hilfe fortgeschrittener statistischer Methoden. Es handelte sich dabei um eine sinnvolle Ergänzung zu dem eher qualitativen Identifizierungsansatz des Workshops. Zum Zeitpunkt der Veranstaltung lag der harmonisierte Datensatz aus MiD und SrV vor. Die TU Dresden präsentierte auf Grundlage dieser Datenquelle detaillierte Auswertungen zur Entwicklung der Alltagsmobilität im Untersuchungsgebiet. Ergänzt wurden die Erkenntnisse seitens des RMV durch aktuelle Auswertungen der KoMM-Daten und Marktforschungsergebnisse zum 9-Euro-Ticket sowie der zweiten Bürgerbefragung im Rahmen der RMV-Community.





# Kompass

Veränderung der Alltagsmobilität  
in regionalen Zukunftslaboren

Nach den Vorträgen wurden die Expertinnen und Experten, ähnlich wie beim ersten Zukunftslabor, in drei etwa gleich große Gruppen aufgeteilt. In den Kleingruppen wurde jeweils die gleiche Aufgabe auf den virtuellen Whiteboards (Miro) bearbeitet. Grundlage war eine Liste von wichtigen Einflussfaktoren auf das alltägliche Mobilitätsverhalten. Diese Liste setzte sich zusammen aus Einflussfaktoren, die im ersten Zukunftslabor benannt worden waren, und Ergänzungen, die nach Diskussion mit den Projektpartnern der TU Dresden sowie nach einer begleitenden Literaturrecherche vorgenommen worden waren.

Den Teilnehmenden wurden circa fünf Minuten gegeben, um sich mit den gesammelten Einflussfaktoren (Abbildung 1) vertraut zu machen. Im Anschluss sollte jede/r Teilnehmende jeweils zwei Einflussfaktoren zur weiteren Bearbeitung benennen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden die Einflussfaktoren kategorisiert. Die Expertinnen und Experten konnten bei Bedarf weitere „Post-ist“ mit noch nicht berücksichtigten Einflussfaktoren ergänzen.

Nehmen Sie sich 5 Minuten Zeit und schauen Sie in Ruhe die Einflussfaktoren an. Wählen Sie zwei Einflussfaktoren, deren Einfluss auf die Alltagsmobilität Sie gerne diskutieren wollen.

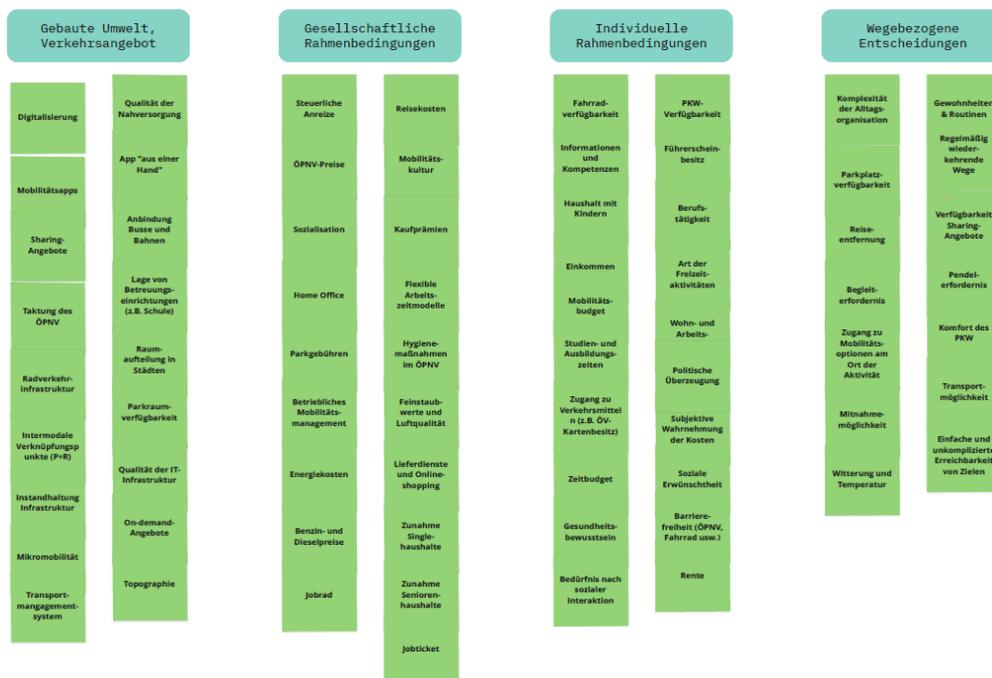


Abbildung 1: Gesammelte Einflussfaktoren



Anschließend sollten die gewählten Einflussfaktoren durch die jeweilige Kleingruppe auf einer Priorisierungsmatrix (Abbildung 2) eingeordnet werden. Die y-Achse dieser Matrix beschreibt die Einflussstärke des jeweiligen Einflussfaktors auf die Alltagsmobilität. Je höher der Einflussfaktor eingeordnet wurde, desto höher wurde der Einfluss gewertet. Die x-Achse wiederum beschreibt die politische Beeinflussbarkeit des jeweiligen Einflussfaktors. Je weiter rechts ein Einflussfaktor positioniert wurde, desto stärker wird dieser als beeinflussbar eingeschätzt.

Einflussfaktoren, die im oberen rechten Quadranten positioniert wurden, gelten als Hebelfaktoren. Diesen Faktoren wurde aus Sicht der Expertinnen und Experten ein besonders starker Einfluss auf die Alltagsmobilität zugeschrieben und sie wurden als politisch vergleichsweise einfach beeinflussbar eingeschätzt. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden mit Hilfe von Linien Verbindungen und Vernetzungen zwischen den Einflussfaktoren verdeutlichen. Zusätzlich konnte ein Stern-Symbol verwendet werden, wenn der jeweilige Einflussfaktor von besonderer Bedeutung für das Untersuchungsgebiet (Ballungsraum Frankfurt/RheinMain) angenommen wurde.

Für die Anordnung von Faktoren in der Priorisierungsmatrix stand ein Zeitfenster von rund 90 Minuten zur Verfügung. Dieser Arbeitsschritt bildete den Schwerpunkt des Vormittagsprogramms. Nach der Priorisierung erfolgte eine Mittagspause. Nach der Pause fanden sich die Expertinnen und Experten erneut in den Kleingruppen zusammen. In der zweiten Gruppenphase wurde die etwaige zukünftige Entwicklung der identifizierten Hebelfaktoren besprochen (Quadrant oben rechts).

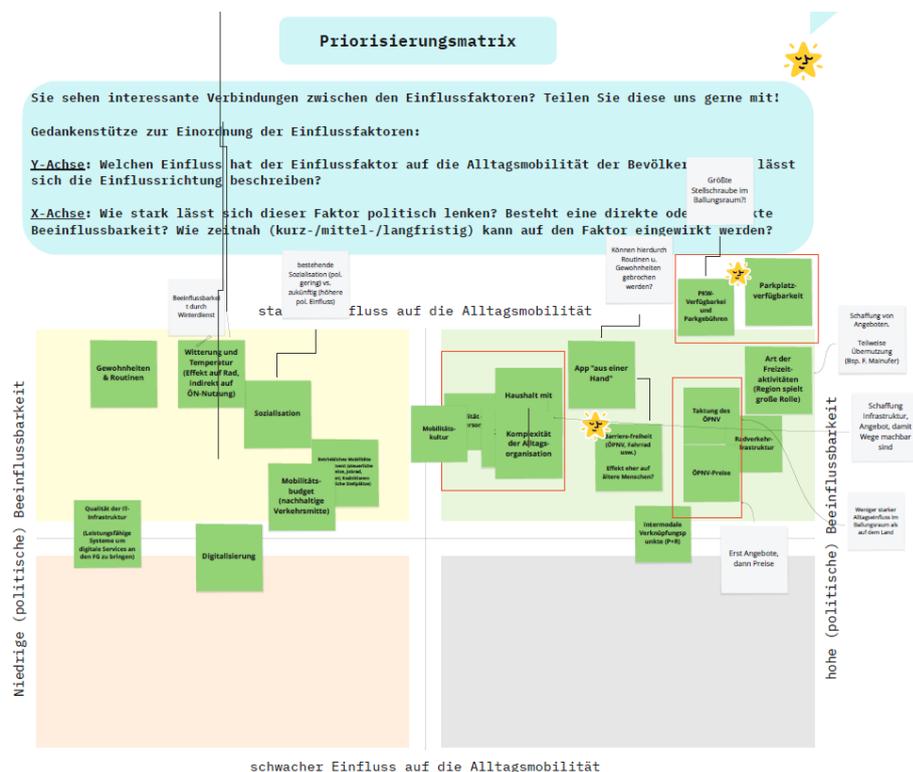


Abbildung 2: Priorisierungsmatrix



Zuerst wurde in dieser Gruppenphase diskutiert, in welche Richtung sich der Einflussfaktor nach Auffassung der Expertinnen und Experten zukünftig entwickeln wird. Als grober Referenzzeitpunkt wurde das Jahr 2035 gewählt. Die Wahl dieses Referenzzeitpunktes resultierte aus der Überlegung, dass er so weit in der Zukunft liegen sollte, dass deutliche Mobilitätsveränderungen auch realistisch möglich wären und zum anderen sollte der Referenzzeitpunkt so nah sein, dass die Veränderungen noch im Bereich des Vorstellbaren lägen und an die aktuelle Realität anknüpfen würden.

Nach dieser „erwarteten“ zukünftigen Entwicklung diskutierten die Expertinnen und Experten die „gewünschte/ notwendige“ Entwicklung der Hebelfaktoren und zwar im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität.

Tabelle 1, auf der nachfolgenden Seite dargestellt, fasst die Ergebnisse dieses Vorgehens zusammen. Die erwartete Entwicklung ist in der Tabelle jeweils in der ersten Spalte für die jeweilige Kleingruppe festgehalten. Die gewünschte/ notwendige Entwicklung befindet sich daneben.



Einflussfaktor	Genannt			Hebelfaktor			Entwicklung				Kommentar		
	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3				
Gebaute Umwelt, Verkehrsangebot													
Anbindung Busse und Bahnen ✓	✓	-	-	✓	-	-	? ↑	-	-	-	-		
App aus einer Hand	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↑	↑		
Aufteilung des Straßenraums ✓	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↗	↑	-	-	
Autonomes Fahren ?	✓	-	-	✓	-	-	↗	↑	-	-	-	-	
Barrierefreiheit	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	-	↑	↑	
Einfache Zugänglichkeit ÖPNV ✓	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↓	↑	-	-	
Einfacher ÖPNV-Tarif	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↑	↑	-	-	
Fahrradinfrastruktur ✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	↑	↑	↑	↑	↑	↑	Gr. 1, Gr. 2 nur Stadt, nicht Land
Intermodale Verknüpfungspunkte (P+R) ✓	✓	-	✓	✓	-	✓	↗	↑	-	-	-*	-*	
On-Demand-Angebote ✓	✓	-	-	✓	-	-	↗	↑	-	-	-	-	
Qualität der IT-Infrastruktur/ Digitalisierung	-	-	✓	-	-	×	-	-	-	-	-	-	
Qualität der Nahversorgung	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	-	-*	-*	
Qualität des ÖPNV-Angebots ✓	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↓	↑	-	-	
Raumaufteilung in Städten ✓	-	✓	-	-	✓	-	-	-	↗	↑	-	-	Mittelfristige Änderung
Sharing-Angebote ✓	✓	-	-	✓	-	-	↗	↑	-	-	-	-	Letzte Meile
Taktung des ÖPNV ✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	? ↑	↓	↑	→	↑		
Technischer Zugang	✓	-	-	✓	-	-	-	↑	-	-	-	-	
Gesellschaftliche Rahmenbedingungen													
Betriebliches Mobilitätsmanagement ✓	-	-	✓	-	-	×	-	-	-	-	-	-	



Finanzielle/ steuerliche Anreize ✓	-	✓	-	-	✓	-	-	-	→	↑	-	-	
Flexible Arbeitszeitmodelle	-	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	
Flexibler Arbeitsort	-	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	
Home Office/ „New Work“	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Jobticket	-	✓	-	-	✓	-	-	-	_*	_*	-	-	
Mobilitätsbildung	-	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	
Mobilitätsbudget ✓	✓	-	✓	✓	-	✗	↗	↑	-	-	-	-	Noch geringe Bedeutung
Mobilitätskultur ✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	-	-	-	-	?	↑	
ÖPNV-Preise ✓	-	✓	✓	-	✓	✓	-	-	↓	↑	?	→	
Parkgebühren ✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	↑	↑	↗	↑	↑	↑	
Politische Überzeugung	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sozialisation ✓	✓	-	✓	✗	-	✗	-	-	-	-	-	-	
Individuelle Rahmenbedingungen													
Art der Freizeitaktivitäten	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	-	_*	_*	
Einkommen/ Persönliches Mobilitätsbudget	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gewohnheiten & Routinen	-	-	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	
Haushalt mit Kindern	-	✓	✓	-	✗	✓	-	-	-	-	_*	_*	
Informationen & Kompetenzen bzgl. ÖPNV	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
PKW-Verfügbarkeit ✓	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	-	→	↑	
Positive Wahrnehmung des ÖPNV	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Soziale Erwünschtheit	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Verfügbarkeit Firmenwagen	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Vertrauen in ÖPNV	✓	-	-	✗	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zeitbudget	-	-	✓	-	-	✓	-	-	-	-	_*	_*	



Wegbezogene Entscheidungen													
Komfort des PKW	-	✓	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-
Komplexität der Alltagsorganisation	-	✓	✓	-	✓	✓	-	-	_*	_*	_*	_*	
Letzte Meile im städtischen Raum ✓	✓	-	-	✓	-	-	↗	↑	-	-	-	-	
Mitnahmemöglichkeit	✓	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	
Parkplatzverfügbarkeit ✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	→	↓	-	-	↓	↓	
Subjektive Kosten/ Reisezeit	✓	✓	-	×	×	-	-	-	-	-	-	-	
Verknüpfung der Verkehrsmittel (B+R) ✓	✓	-	-	✓	-	-	↗	↑	-	-	-	-	B+R auf den Land Problem
Witterung und Temperatur	-	-	✓	-	-	×	-	-	-	-	-	-	
Zuverlässigkeit/ Pünktlichkeit (ÖPNV) ✓	✓	✓	-	✓	✓	-	?	↑	↓	↑	-	-	

Tabelle 1: Einflussfaktoren/ Hebelfaktoren und erwartete bzw. gewünschte Entwicklung



Es wird ersichtlich, dass eine Vielzahl an Einflussfaktoren im Rahmen des zweiten Zukunftslabors diskutiert wurde. Darüber hinaus wurden einige Einflussfaktoren als Hebelfaktoren klassifiziert. Von besonderer Bedeutung sind nun die Hebelfaktoren, deren erwartete und notwendige Entwicklung nicht deckungsgleich ist. In diesem Fall wird davon ausgegangen, dass hier besonderer Handlungsbedarf seitens der Politik besteht. Die erwartete zukünftige Entwicklung muss mit der gewünschten Entwicklung übereinstimmen. Es erfolgt nun die qualitative Analyse dieser sogenannten „priorisierten Hebelfaktoren“ (Abbildung 3). Dabei wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit manche Hebelfaktoren zu größeren Clustern zusammengefasst und den jeweiligen ursprünglichen Oberkategorien (vgl. Abbildung 1) zugeordnet.

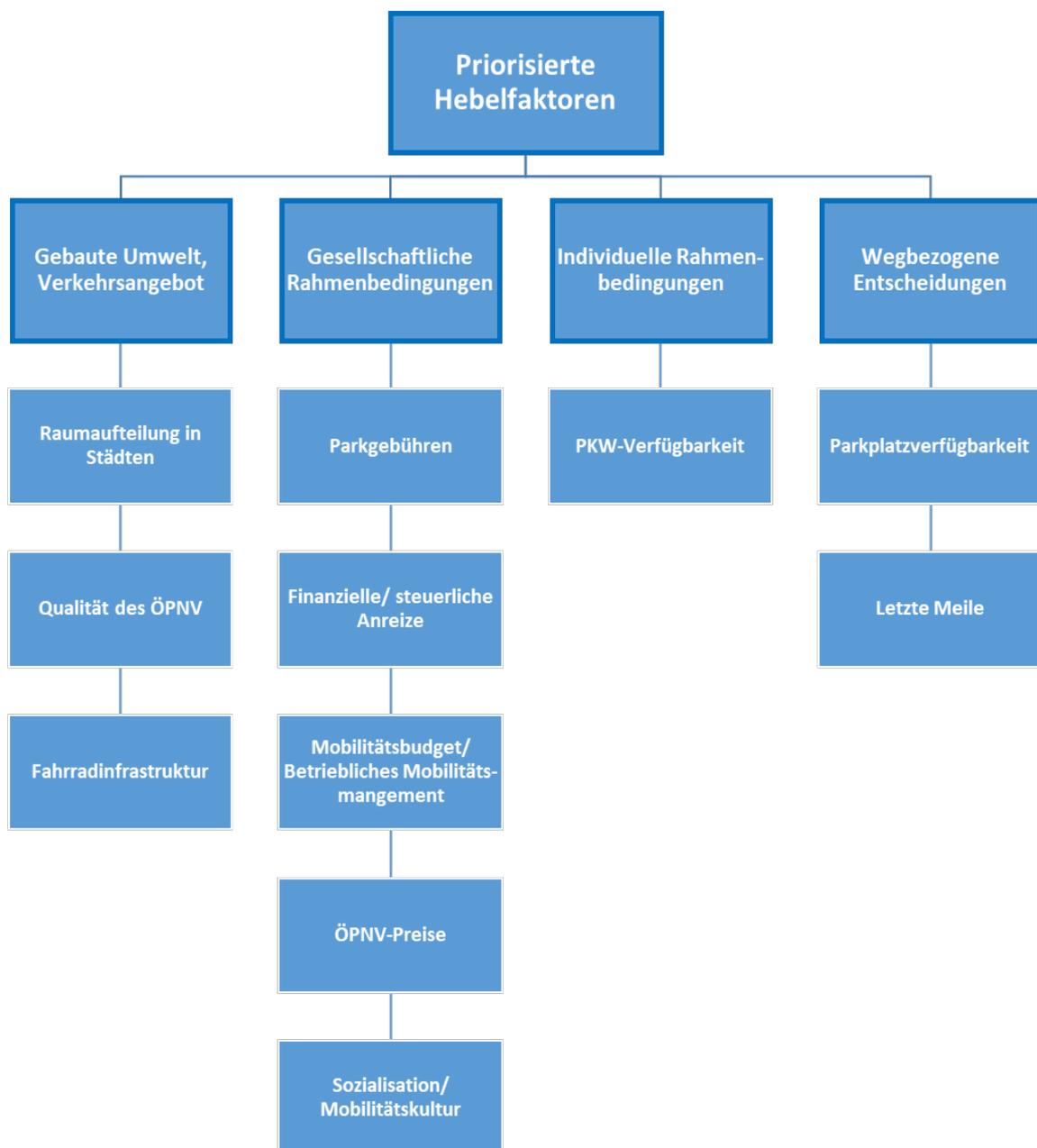


Abbildung 3: Priorisierte Hebelfaktoren



## Gebaute Umwelt, Verkehrsangebot

---

### Raumaufteilung in Städten

Die Raumaufteilung in Städten ist eng verbunden mit den Einflussfaktoren Parkraumverfügbarkeit und Parkgebühren (Gruppe 2). Insgesamt wurde dieser Faktor als Hebelfaktor klassifiziert. Der Einfluss auf die Alltagsmobilität wurde seitens der Expertinnen und Experten als groß eingeschätzt. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die politische Beeinflussbarkeit beschränkt sei, da die gebaute Umwelt sich nur mit hohem Aufwand verändern lasse. Die Aufteilung des Straßenraums, als ein Unteraspekt dieses Einflussfaktors, wurde als etwas besser beeinflussbar klassifiziert, beispielsweise sind Fahrradmarkierungen auf der Fahrbahn schnell umsetzbar. Die Entwicklung dieses Faktors wurde als positiv eingeschätzt, auch mit Blick auf seinen Einfluss in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätswende.

Europäische Städte wurden als Vorbilder (für Frankfurt/RheinMain) genannt. Sie dienten als Vorbild und führten zu einem planerischen Umdenken, was zur leichten Zurückdrängung der „PKW-Vorherrschaft“ in Frankfurt/RheinMain führen könne. Einschränkend wurde hier jedoch darauf verwiesen, dass sich dieser Trend lediglich in den zitierten Städten abzeichne.

### Qualität des ÖPNV

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes in Bezug auf Anbindung, Taktung und Zuverlässigkeit wurde von allen drei Kleingruppen als Hebelfaktor ausgewählt. Ebenso schätzen alle drei Gruppen eine deutliche Zunahme des ÖPNV-Angebots als wünschenswert für eine nachhaltige Entwicklung der Alltagsmobilität ein. Bei der Frage, wie sich das ÖPNV-Angebot und seine Qualität in Zukunft entwickeln würden, gingen die Einschätzungen der Kleingruppen jedoch auseinander.

Gruppe 1 ließ die erwartete Entwicklung komplett offen. Die Gruppe führte aus, dass die tatsächliche Entwicklung von einigen Faktoren abhängen, die schwer zu beeinflussen seien. So fehle zum Beispiel verbundübergreifend das Fahrpersonal. Ebenso sei die Beschaffung neuer Fahrzeuge kaum zeitnah möglich. Aber auch die Probleme bei der Instandhaltung der Infrastruktur würden dafür sorgen, dass die Qualität des Angebotes zunächst temporär beeinträchtigt werde. Der Ausbau des Angebotes sei auf die Dauer dringend nötig, es wurde jedoch einschränkend angemerkt, dass ein Ausbau ebenfalls zunächst für Einschränkungen beim laufenden Betrieb führen wird, bevor er zur Entlastung beiträgt.

Gruppe 1 meinte weiterhin, momentan werde das Angebot des ÖPNV häufig als dem Auto nicht ebenbürtig beurteilt. Die Infrastruktur des PKW werde als „überlegenes System“ behandelt und mit Priorität ausgebaut. Gleichzeitig solle der ÖPNV aber kein Luxusgut sein wie es der PKW für sich in seiner Imagewerbung darstelle, sondern es müsse ein Angebot für die breite Masse sein.



Gruppe 2 erwartete sogar zunächst eine Abnahme der Qualität des ÖPNV-Angebotes. Hauptgründe für die Abnahme sah die Gruppe ebenso wie Gruppe 1 in der Problematik, Fahrpersonal zu finden und führte an, dass zusätzlich auch Ersatzteile für ÖPNV-Fahrzeuge nicht bzw. nur schwer auf dem Markt beschafft werden könnten. Gruppe 3 erwartete, dass das Angebot und die Qualität des ÖPNV zunächst gleich bleiben würden. Der Komfort und die Taktung der Busse und Bahnen seien momentan einfach nicht zufriedenstellend für die breite Masse.

In zwei Gruppen (Gr. 1, 3) wurden die Themen Fahrgastinformation und -komfort beleuchtet. Ebenso spielten die benötigten Vorkenntnisse zur Nutzung des ÖPNV in beiden Gruppe mit in die Argumentation. Es wurde behauptet, durch Digitalisierung und Vernetzung könnten Nutzungshürden abgebaut werden: Digitale Services könnten mit Informationen bei Störungen und Verspätungen den Fahrgästen Unterstützung und Fahrtenalternativen bieten, was die ÖPNV-Nutzung attraktivieren würde.

## **Einfluss der Radinfrastruktur auf die Alltagsmobilität**

Die Radinfrastruktur wurde in allen Gruppen als Hebelfaktor mit hoher politischer Beeinflussbarkeit genannt. Jedoch wurde dabei ein Stadt-Land-Gefälle wahrgenommen. In Großstädten wie z. B. Frankfurt, Darmstadt, Wiesbaden, werde aufgrund politischen Drucks, stark am Ausbau der Radinfrastruktur gearbeitet. Gleiches gelte auch für manche Mittelstädte im Ballungsraum, wie z. B. Bad Homburg v. d. Höhe (Gr. 2). Im dünnbesiedelten Raum herrsche dagegen „ein anderes Tempo“ vor (Gr. 1). Hier seien Kommunen teilweise gezwungen gemeinsame Fördermittelanträge zu stellen, um die Schwelle der Bagatellgrenze zu überschreiten. Es wurde von den Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass erst dann eine Gewährung von Zuwendungen erfolgen könne.

Bei diesem Faktor wurde auch ein starker Einfluss auf die Alltagsmobilität angenommen. So könnten z. B. die Reisewegezeiten durch den Bau von Radschnellwegen reduziert werden (Gr. 2, 3). Es wurde die These vertreten, ein Gut werde umso häufiger genutzt, je besser dessen Infrastruktur sei. Es wurde postuliert, eine gute Infrastruktur (im Mobilitätsbereich) liege vor, wenn Komfort und Schnelligkeit in der Verkehrsmittelnutzung gegeben seien. Dieser Nutzungsanreiz durch eine gute infrastrukturelle Versorgung gelte nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für den PKW-Verkehr und den ÖV (Gr. 2).

In Gruppe 1 und 3 wurde weiterhin ein starker Zusammenhang zwischen der Radverkehrsinfrastruktur und der ÖV-Verfügbarkeit angenommen. Beide Faktoren könnten nach Ansicht der Expertinnen und Experten zu einer erhöhten Rad- bzw. ÖV-Nutzung führen. In Gruppe 1 wurde jedoch darauf verwiesen, dass dieser Zusammenhang auf konventionelle Fahrräder beschränkt sein könnte, denn E-Bikes seien teuer und hätten viel Eigengewicht, was ihre Nutzung im ÖV und an Bahnhöfen beschwerlich mache. Die Fahrradmitnahme im ÖV müsse so niedrigschwellig wie möglich gestaltet werden. Dass diese im RMV (aktuell) kostenlos ist, wurde in Gruppe 1 dementsprechend positiv hervorgehoben.



Hinsichtlich der erwarteten und gewünschten Entwicklung waren alle drei Gruppen der Meinung, dass der Ausbau der Radinfrastruktur im Kontext umweltverträglicher Mobilität in Zukunft steigen müsse. Gruppe 2 unterschied auch hier zwischen verstädterten und ländlichen Regionen und vertrat die These, dass aufgrund des politischen und gesellschaftlichen Drucks diese Entwicklung in den Städten schneller voranschreiten werde.

## **Gesellschaftliche Rahmenbedingungen**

---

### **Parkgebühren**

Es wurde festgestellt, dass das Thema der Parkgebühren sehr stark verwandt mit dem Hebelfaktor Parkplatzverfügbarkeit sei (Gr. 1, 2). Der Wirkmechanismus folge hierbei einer typischen Marktlogik. So wurde festgestellt, dass höhere Gebühren (also Kosten) die Inanspruchnahme von Parkplätzen unattraktiver mache und somit wieder Parkraum verfügbar werde (Gr. 2). Der dargestellte Wirkmechanismus führte dazu, dass der Einfluss der Parkgebühren auf die Alltagsmobilität durch die unmittelbare Wirksamkeit des Hebelfaktors in Gruppe 2 marginal höher eingeschätzt wurde als der Einfluss der Parkraumverfügbarkeit. Gerade mit Blick auf die Pendler hätten Parkgebühren eine besondere Wirkmächtigkeit (Gr. 1). Gruppe 1 und Gruppe 3 schätzten die Einflussstärke beider Faktoren auf einer ähnlichen Höhe ein. Die größte Differenz beider Faktoren wird in Gruppe 1 hinsichtlich der politischen Beeinflussbarkeit aus den oben genannten Gründen ersichtlich: Parkgebühren könnten demnach politisch einfacher beeinflusst werden als die Parkplatzverfügbarkeit. Es wurde von den Expertinnen und Experten festgestellt, dass diese Maßnahme bereits aktuell häufiger Anwendung findet. Genannt wurden die Beispiele Wiesbaden und Frankfurt (Gr. 1) sowie Hanau und Dresden (Gr. 3). Demnach stimmte hier die gewünschte zukünftige Entwicklung mit der erwarteten Entwicklung mit kleinen Einschränkungen (Gr. 2) überein (Gr. 1, 3). Diese Erfahrungen dürften jedoch nicht über etwaige Probleme hinwegtäuschen. So müsse unterschieden werden zwischen dem gesellschaftlichen Nutzen, in der Gestalt einer nachhaltigeren Mobilität, und den individuellen Bedürfnissen der Menschen, die teilweise nur mit einem PKW ihre Alltagsziele erreichen können. Hierbei entstehe des Öfteren ein Zielkonflikt. So seien auf Individualebene oftmals stagnierende bzw. niedrigere Preise gewünscht (Gruppe 1). Die Maßnahme der steigenden Parkgebühren führe zum Gegenteil, nämlich steigenden Mobilitätskosten bei PKW-Nutzern. Zudem wurde in Gruppe 3 die kritische Nachfrage gestellt, ob die Hebelwirkung solcher Maßnahmen wirklich groß genug sei und ob eine zu starke Anwendung eventuell zu Lasten (Innen-)städte gehe.

### **Finanzielle Anreize**

In Gruppe 2 wurden finanzielle Anreize zuerst unter dem Aspekt der steuerlichen Anreize behandelt und als Hebelfaktor kategorisiert. Steuerliche Anreize könnten hierbei umweltfreundliche Mobilität besserstellen und Unternehmen mit flexiblen Arbeitszeitmodellen begünstigen. Als besonders positiv wurde die allgemeine Gültigkeit dieser Maßnahme hervorgehoben.



Jede Kommune wäre, im Gegensatz zum Thema der Parkgebühren, bei einer entsprechenden Gesetzeslage im selben Maße von etwaigen finanziellen Anreizen betroffen. Dies habe sowohl positive Effekte für den Endkunden als auch für die Kommunen selbst.

Durch ein eigenständiges Vorgehen begäben sich Kommunen nämlich oftmals in eine exponierte Position und liefen Gefahr, Einbußen (z. B. Verringerung des Einkaufsverkehrs) hinnehmen zu müssen. Ein universelles Vorgehen würde dem entgegenwirken und entspräche einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis seitens der kommunalen Politik. Neben steuerlichen Erleichterungen könnten komplementär ebenfalls finanzielle Förderungen wie beispielsweise Kaufprämien als ergänzende Maßnahmen implementiert werden.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der finanziellen Anreize hatten die Expertinnen und Experten Bedenken in unterschiedlicher Richtung. So konstatierten sie zum einen, dass finanzielle Instrumente zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Zukunft wahrscheinlich ausgebaut werden würden. Andererseits blieben sicher auf Grund des akuten Fachkräftemangels derzeitige MIV-freundliche Anreize wie die Pendlerpauschale ebenfalls bestehen, um die Mobilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu unterstützen. Darüber hinaus wurde erwähnt, dass sich die Haushaltslage auf Grund einer drohenden Rezession verschlechtern könne und dadurch sinnvolle finanzielle Anreize zurückgenommen oder nicht umgesetzt werden könnten.

Umweltschädliche Mobilitätsformen müssten nach Ansicht der Expertinnen und Experten stärker besteuert werden, um finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität langfristig zu finanzieren. Die Teilnehmenden waren sich einig darüber, dass finanzielle Anreize zur Lenkung des Mobilitätsverhaltens zunehmen werden. Dass sich die Wirkkräfte dieser unterschiedlichen Maßnahmen gegenseitig aufheben könnten, wurde aber ebenfalls nicht ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurde von einem Teilnehmer angemerkt, dass sich durch die „Schlechterstellung des Autos“ ein Zielkonflikt zwischen sozialen und nachhaltigen Aspekten finanzieller Förderung ergebe. Hierzu wurde von anderer Seite angemerkt, dass der Begriff der Nachhaltigkeit die soziale Dimension bereits einschließe.

## **Mobilitätsbudget/ Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Die Thematik des Mobilitätsbudgets ist eng verwandt mit den Einflussfaktoren der finanziellen Anreize. In Gruppe 1 wurde dieser Aspekt als eine Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufgefasst. Dies bedeutet beispielsweise, dass die Beschäftigten von ihren Arbeitgebern einen Betrag erhalten, der ihre Mobilitätsausgaben (teilweise) kompensiert. Dieser Betrag, das sogenannte Mobilitätsbudget, ermöglicht freie Verkehrsmittelwahl. Dieser Einflussfaktor wurde als Hebefaktor klassifiziert (Gr. 1, 2) und insbesondere dessen starker Einfluss auf das Pendeln unterstrichen. Mit Blick auf die Beeinflussbarkeit durch die Politik wurde einschneidend, dass nach derzeitigem Stand die Einführung eines Mobilitätsbudgets im Ermessen der Arbeitgeber liege.



Es wurde zudem hervorgehoben, dass sich Unternehmen in einem vom Fachkräftemangel geprägten Arbeitsmarkt durch die Einführung eines Mobilitätsbudgets Vorteile bei der Suche nach Arbeitskräften verschaffen könnten. Anhand des Beispiels von Altenpflegezentren stellte ein Experte fest, dass das Einzugsgebiet für die Bewerber durch die Implementierung dieser Maßnahme verdoppelt werden konnte. Zudem werde die Mobilität der Mitarbeitenden in dieser Einrichtung durch einen eigens angestellten Mobilitätsmanager analysiert und geplant. Es wurde geäußert, dass das Mobilitätsbudget in Zukunft eine größere Rolle spielen würde, die derzeitige Bedeutung jedoch gering sei.

## **ÖPNV-Preise**

Auch die ÖPNV-Preise wurden eindeutig als Hebelfaktor klassifiziert (Gr. 2, 3). In Gruppe 3 wurde der Einfluss der ÖPNV-Preise auch im Zusammenhang mit intermodalen Verknüpfungspunkten diskutiert. Wenn die Verknüpfungspunkte an einer Tarifgrenze lägen, dann böten die niedrigeren Preise einen zusätzlichen Anreiz zur ÖV-Nutzung.

Die erwartete Entwicklung der ÖPNV-Preise wurde in Gruppe 3 angeregt diskutiert. Zum einen werde ein etwaiges Folgeangebot des 9-Euro-Tickets die Preise im ÖPNV senken, dies gelte insbesondere für die Häufignutzer. Für die Seltennutzer sei die Preisentwicklung hingegen unsicher.

Für die Endkunden sei eine Preissenkung wünschenswert, für die Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite seien sinkende Preise nur durch (zusätzliche) Subventionierung ausgleichbar. Preissenkungen würden den ÖPNV gegenüber dem PKW besserstellen, jedoch müssten sich die Preise langfristig stabilisieren, damit die Endkunden verlässliche Mobilitätsentscheidungen treffen könnten, z. B. hinsichtlich der Frage, ob der Kauf eines PKW lohnenswert sei oder nicht. Mit Blick auf die Bewertung einer etwaigen Preissenkung wurde nochmals auf die jeweilige Perspektive verwiesen. So sei diese zwar wünschenswert für die Endkunden, jedoch sind für die Verkehrsunternehmen stabile Fahrgeldeinnahmen von besonderem Interesse. Letztendlich ginge es auch darum, ob die Fahrgeldeinnahmen auch für notwendige Angebotsverbesserungen verwendet würden und ob dies ebenfalls vom Kunden wahrgenommen werde.

## **Sozialisation/ Mobilitätskultur**

Die Sozialisation wurde in Gruppe 3 hinsichtlich der Beeinflussung der Alltagsmobilität ähnlich hoch eingeschätzt wie individuelle Gewohnheiten und Routinen. Von den Teilnehmenden wurde jedoch angemerkt, dass sich die Sozialisation nur mit Einschränkungen von politischer Seite beeinflussen lasse, weshalb dieser Faktor nicht als Hebelfaktor klassifiziert wurde. Von der Moderation wurde darauf aufbauend der Begriff „Mobilitätskultur“ eingebracht, welcher stärker die Rolle der Gesellschaft in den Mittelpunkt rücke und im ersten Zukunftslabor unter dem Aspekt der „Dominanz des PKW“ veranschaulicht wurde.



Die Mobilitätskultur wurde im Vergleich zur Sozialisation etwas weiter rechts in der Bewertungsmatrix eingeordnet, was zur Klassifizierung als Hebelfaktor führte. Argumentiert wurde, dass beim Begriff „Sozialisation“ der Einfluss der Familie und Freunde deutlicher hervorgehoben werde und die Beeinflussbarkeit dieses Einflussfaktors daher eher gering sei. Es zeigte sich insgesamt, dass beide Begriffe stark miteinander verbunden sind und eine eindeutige Abgrenzung beider Faktoren nur schwer möglich ist.

In der Diskussion über die erwartete zukünftige Entwicklung der Mobilitätskultur konnte kein eindeutiger Trend prognostiziert werden. Die gewünschte Entwicklung sei, dass sich die Gewohnheiten und Routinen der Bevölkerung in Richtung Umweltverbund verschieben. Auch ein etwaiges Umdenken der jüngeren Generation im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität wurde vermutet. Auch hier wurde von den Teilnehmenden aber wieder auf Unterschiede zwischen Stadt und Land hingewiesen. Demnach seien in großen Städten Bemühungen der Stadtverwaltung, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, erkennbar. Jedoch wurde kritisch angemerkt, dass sich dieser angestrebte Wandel der Mobilitätskultur eher auf akademische Kreise beschränken könnte und damit einen Teil der Gesellschaft exkludiere.

## Individuelle Rahmenbedingungen

---

### PKW-Verfügbarkeit

Gruppe 3 schätzte die PKW-Verfügbarkeit als größten Einflussfaktor auf die Alltagsmobilität ein. Weiterhin wurde diskutiert, ob und wie die Politik Einfluss darauf nehmen könne. Denn die priorisierte Nutzung des PKW sei tief als Gewohnheit verankert und dadurch nur schwer zu ändern. Vor allem in ländlichen Regionen, in denen wenig oder keine sinnvollen Alternativen zur Verfügung stehen würden und auch Parkplätze kein knappes Gut seien, gestalte sich eine Abkehr von den gewohnten Mustern noch einmal schwieriger. Der MIV habe besonders in solchen Gebieten den klaren Vorteil, dass er keine aufwändigen Wegeketten nötig mache und dadurch eine größere Flexibilität ermögliche. Ansatzpunkte für die Politik ergäben sich vor allem dadurch, die Verfügbarkeit möglicher Alternativen zu verbessern und damit Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine flexiblere Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Gruppe 3 nannte dann verschiedene Maßnahmenbündel, die eine Veränderung der PKW-Verfügbarkeit anstoßen könnten. Darunter waren Push-Faktoren, wie eine Festlegung von Parkgebühren durch die Kommunen. Aber auch Pull-Faktoren, die zur Nutzung von Verkehrsmittelalternativen motivieren würden. Hier sei die Gestaltung der ÖPNV-Preise ein wichtiger Einflussfaktor, die wiederum die Attraktivität intermodaler Wegeketten bedingen. Gleichzeitig sei aber auch ein gewisses Maß an Kenntnissen und Wissen über die Benutzung von Verkehrsmittelalternativen wichtig. Informationen zu den PKW-Alternativen müssten leicht zugänglich sein. Die Kombination verschiedener Maßnahmen sei dabei entscheidend.



Gruppe 3 erwartete dass die PKW-Verfügbarkeit auf hohem Niveau konstant bleibt. Wünschenswert wäre ihrer Meinung nach hingegen eine Abnahme. Allerdings gäbe es einige Voraussetzungen dafür, dies zu ermöglichen: Wenn die PKW-Verfügbarkeit durch politische Maßnahmen (wie Verbote) eingeschränkt würde, dann müsste dies mit einigem Vorlauf passieren, damit die Betroffenen sich Alternativen suchen können und ihre Mobilität nicht eingeschränkt würde. Auf dem Land erwarteten die Expertinnen und Experten eher eine weitere PKW-Zunahme.

Bei der Schaffung von Alternativen diskutierte die Gruppe 3 insbesondere über den Ausbau und die Ausgestaltung der ÖPNV-Preise. Hier wäre es wünschenswert, dass die ÖPNV-Preise sinken, damit ÖPNV eine attraktive Alternative sein könne. Allerdings muss die Absenkung finanziell nachhaltig sein.

## Wegebezogene Entscheidungen

---

### Parkplatzverfügbarkeit

Die Parkplatzverfügbarkeit wurde als wesentlicher Hebelfaktor auf die Alltagsmobilität identifiziert (Gruppe 1, Gruppe 3). Ergänzend wurde hierbei in Gruppe 2 festgestellt, dass hinsichtlich der Einflussstärke zwischen Stadt und Land differenziert werden müsse. So wurde darauf hingewiesen, dass gerade in den Innenstädten das Fehlen von Parkplätzen Einfluss auf die Mobilitätsentscheidungen der Bevölkerungen nehmen könne, in dem Sinne, dass die Nutzung des PKW dadurch unattraktiver werde. Im ländlichen Raum sei der Einfluss der Parkraumverfügbarkeit – auf Grund ausreichender Parkplatzalternativen [Anmerk. d. Verf.] – deutlich niedriger, was in Gruppe 2 dazu führte, dass der Faktor insgesamt nicht als Hebelfaktor eingeschätzt bzw. gesehen wurde.

Auch hinsichtlich der politischen Beeinflussbarkeit wurde auf Einschränkungen hingewiesen. So könne der Parkraum zwar seitens der Politik verkleinert werden, er könne jedoch nicht beliebig vergrößert werden. Aber auch die Wegnahme von Parkplätzen gestalte sich oftmals schwierig, da viele Parkplätze in privater Hand seien (Gr. 2). In Gruppe 3 stimmte die zukünftig erwartete sinkende Parkplatzverfügbarkeit mit der erwünschten Entwicklung überein. Es wurde die diesbezüglich positive Entwicklung im städtischen Raum hervorgehoben. In Gruppe 1 wurde hingegen darauf hingewiesen, dass weniger Parkplätze im städtischen Raum in Zukunft erwünscht seien, die erwartete Realität jedoch noch nicht diesem Wunsch entspreche. Es wurde auf eine hohe Flächenkonkurrenz hingewiesen, im Rahmen derer die Politik zu Gunsten einer städtebaulichen Aufwertung im Sinne des Ausbaus von Radwegen und Grünflächen Entscheidungen treffen solle. Darüber hinaus solle das Ziel der autofreien Stadt fokussiert werden, in dem das Parken am Stadtrand gefördert wird. Ergänzend und/ oder alternativ sollten derzeitige (öffentliche, Anmerk. d. Verf.) Parkplätze durch Carsharing-Plätze ersetzt werden.



## Letzte Meile

Insbesondere Gruppe 1 identifizierte das Thema intermodale Verknüpfung als Hebelfaktor. Darunter wurden mehrere Aspekte zusammengefasst:

1. Die Fahrten mit dem ÖPNV führen nicht immer unbedingt direkt zum Ziel. Es sei daher nötig, dass auch der Weg vom Bahnhof zum eigentlichen Reiseziel unkompliziert und schnell bewältigt werden könne. Ein Teilaspekt waren daher Angebote wie Park&Ride oder Bike&Ride, die es ermöglichen würden, sinnvoll und so nahtlos wie möglich von einem Verkehrsmittel zum anderen zu wechseln. Es wurden einige Möglichkeiten genannt, wie der Umstieg zwischen mehreren Verkehrsmitteln erleichtert werden könne. Im RMV ist beispielsweise die Fahrradmitnahme im ÖPNV erlaubt, was die zusätzliche Nutzung des Fahrrads wesentlich vereinfache. Ebenso sei eine ausreichende Anzahl adäquater Fahrradabstellplätze wichtig (Gr. 2).
2. Der zweite Aspekt, der von Gruppe 1 beim Thema letzte Meile diskutiert wurde, ist der Ausbau von Sharing-Angeboten. Insbesondere auf dem Land könnten Sharing-Angebote die Lücke schließen, die zwischen dem ÖPNV und dem tatsächlichen Reiseziel entsteht. In der Stadt könne ein Car-Sharing Angebot ein eigenes Auto ersetzen, auf dem Land könne es genutzt werden, um zum nächsten Bahnhof zu kommen. Die Thematik der letzten Meile wurde vor allem in ländlichen Regionen als relevant angesehen. Während in Frankfurt ÖPNV-Verbindungen bis spät in die Nacht, bzw. durchgängig verkehrten, endeten die Verbindungen auf dem Land häufig bedeutend früher, dann bliebe für Fahrten spätabends oder nachts nur das Auto. Hier könne ein Sharing- oder On-Demand-Angebot dafür sorgen, die unvollständige Reisekette mit dem ÖPNV zu ergänzen und somit die Attraktivität des ÖPNV selbst zu erhöhen (Gr. 2).

Daher nahm Gruppe 1 an, dass intermodale Verknüpfungspunkte und Sharing-Angebote weiter zunehmen, allerdings langsamer als es für eine nachhaltige Mobilität nötig wäre.