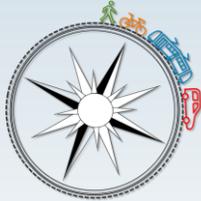


GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Kompass

Veränderung der Alltagsmobilität
in regionalen Zukunftslaboren

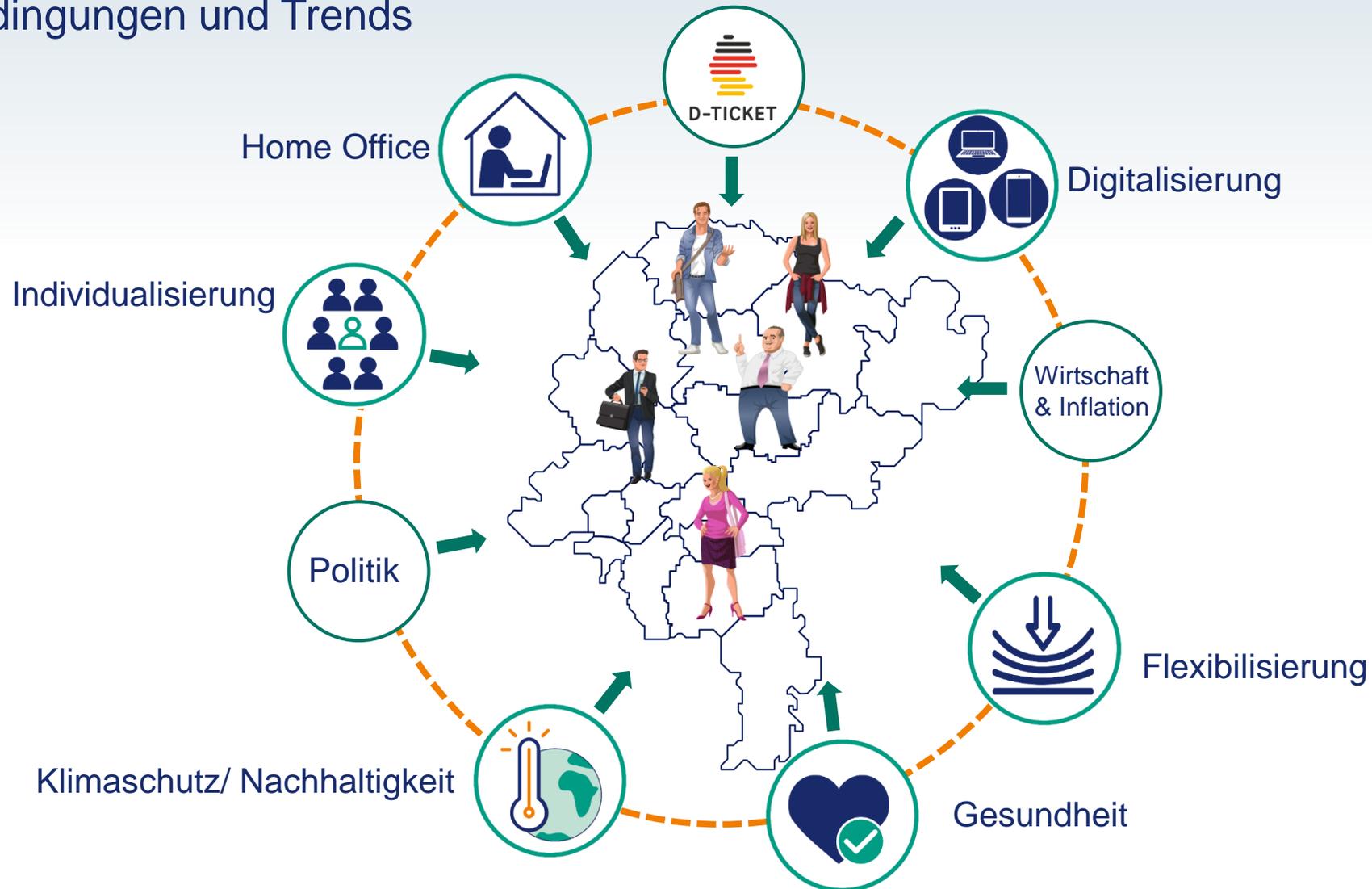
Perspektiven nachhaltigen Mobilitätswandels in Frankfurt/RheinMain

ZENTRALE ERGEBNISSE AUS DER RMV-COMMUNITY UND
EINZELINTERVIEWS MIT BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

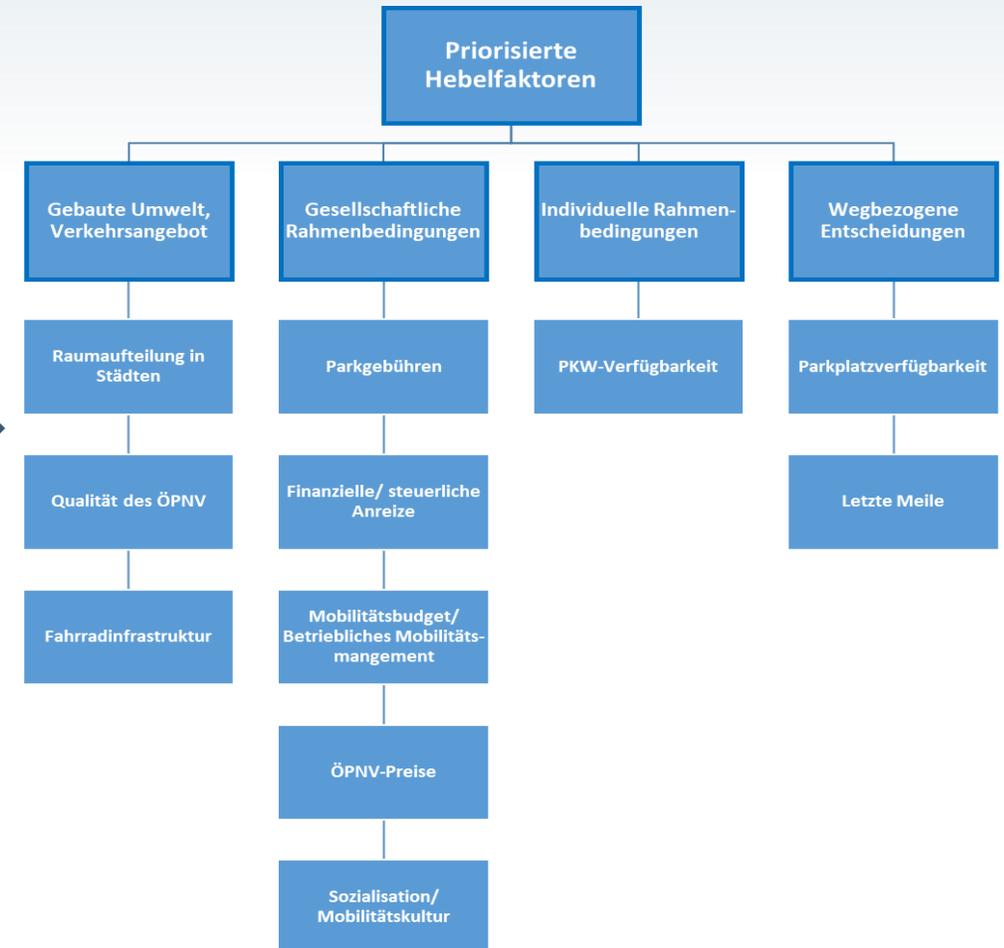
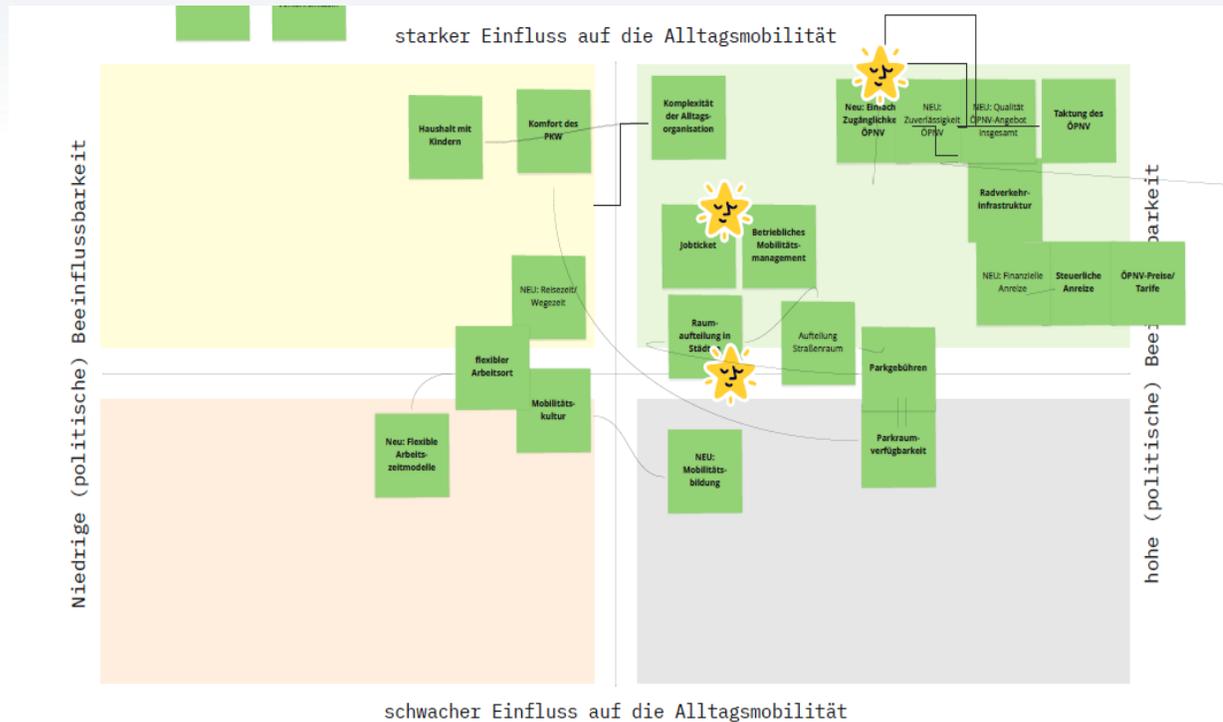
HOFHEIM AM TAUNUS, OKTOBER 2023

TRISTAN NAGEL (RMV)

Rahmenbedingungen und Trends



Recap: Zweites Zukunftslabor

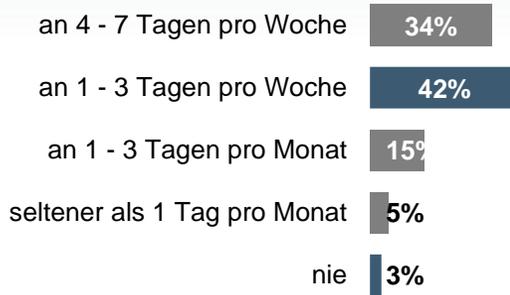


„Manches funktioniert nur über den Geldbeutel, allerdings reicht eine einseitige Preiserhöhung nicht - auch die Alternativen müssen attraktiv gemacht und kommuniziert werden.“

- Teilnehmer aus der RMV-Community

Teilnehmende der Community-Befragung sind häufig ÖPNV-Stammnutzer, sind überwiegend männlich, älter, berufstätig und wohnen in Frankfurt.

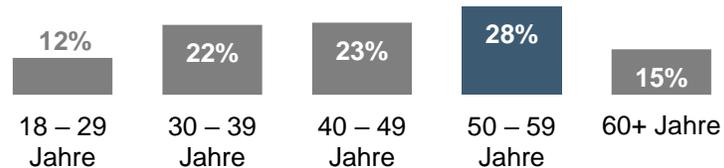
Nutzungshäufigkeit ÖPNV



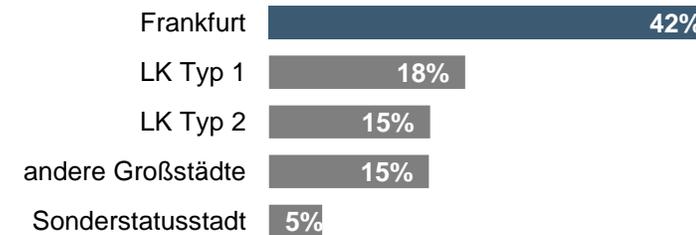
Geschlecht



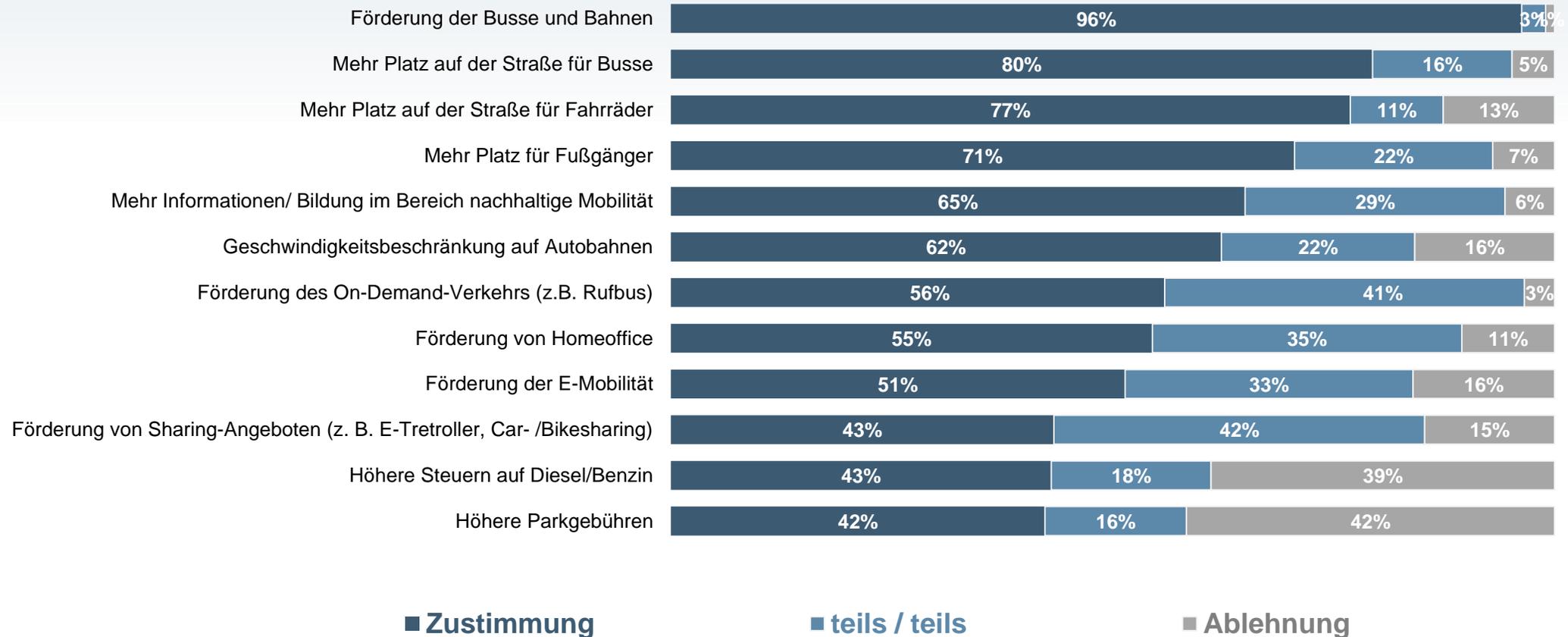
Altersgruppen



Wohnort (Regionstyp)

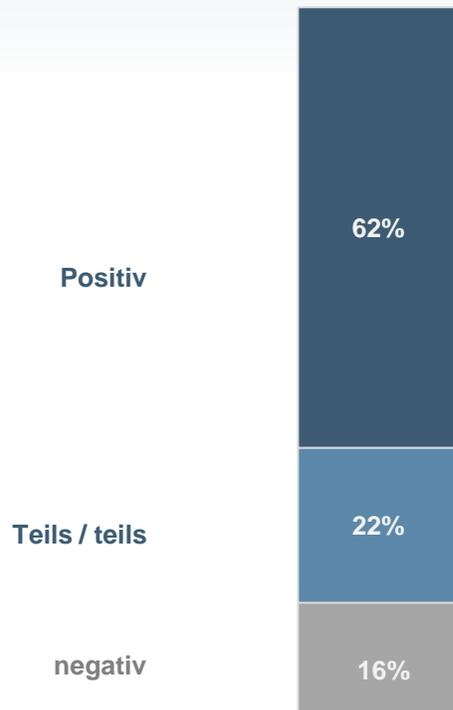


Insbesondere Push-Maßnahmen sind sehr kontrovers



Frage: „Was ist Deine Meinung zu verschiedenen Maßnahmen? Unten haben wir einige mögliche Handlungsoptionen für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr dargestellt. Ziehe diese jeweils auf den Deiner Meinung nach passenden Smiley. Welche Maßnahme findest Du gut? Welche schlecht?“. **Basis:** n= 143 bis 146.

Tempolimit auf Autobahnen: Der Blick in die Community



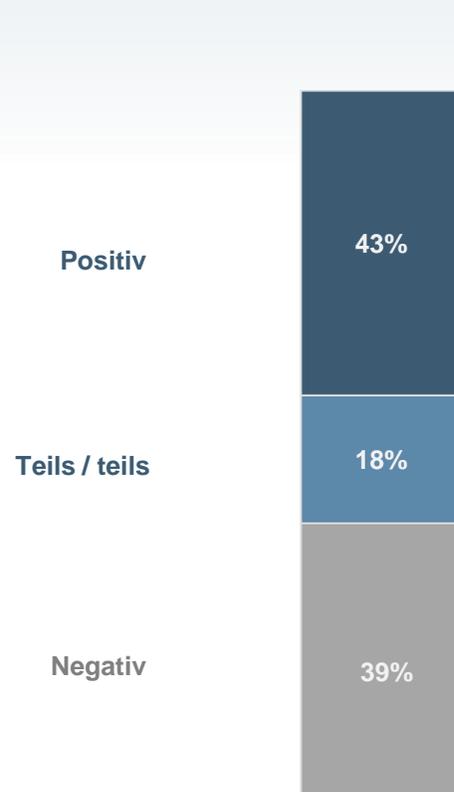
”
 Längst überfällig. Verbessert den Verkehrsfluss, senkt das Unfallrisiko und ist gut für die Umwelt

”
 Der Nutzen [...] ist de facto zu vernachlässigen, alternativ sollte an anderer Stelle gearbeitet werden , z.B. mehr Anreize zur Nutzung des Schienenverkehrs für Güter

”
 Wozu? Selten kann man ohne Stau fahren [...] kaum eine(r) kaum einer fährt freiwillig mit dem Auto rum, [...] da will keiner unnötig Lebenszeit noch zusätzlich verlieren

Frage: „Was ist Deine Meinung zu verschiedenen Maßnahmen? Unten haben wir einige mögliche Handlungsoptionen für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr dargestellt. Ziehe diese jeweils auf den Deiner Meinung nach passenden Smiley. Welche Maßnahme findest Du gut? Welche schlecht?“. **Basis:** n= 146.

Höhere Steuern auf Benzin/ Diesel: Der Blick in die Community



”
Sowas vergrößert nur die soziale Schere. Die großen Verschmutzer (SUV usw.) interessiert eine solche Maßnahme wenig

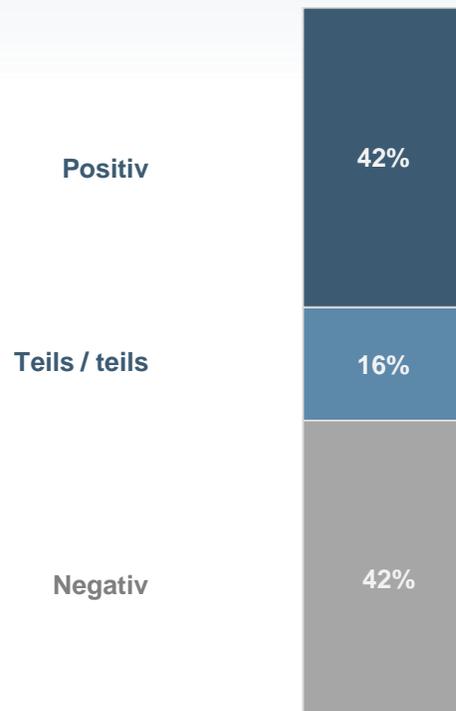
”
Auf dem Land eher schlecht

”
Wenn das Verhältnis Flexibilität und Reisedauer nicht stimmt, dann werden nur die bestraft, die keinen Job vor der Haustür haben – nur können sich nicht alle das aussuchen, wo sie arbeiten

”
Höhere Steuern schrecken nicht ab, sie belasten nur diejenigen, die keine Chance auf ÖPNV haben [...]

Frage: „Was ist Deine Meinung zu verschiedenen Maßnahmen? Unten haben wir einige mögliche Handlungsoptionen für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr dargestellt. Ziehe diese jeweils auf den Deiner Meinung nach passenden Smiley. Welche Maßnahme findest Du gut? Welche schlecht?“. **Basis:** n= 144.

Parkgebühren: Der Blick in die Community



” Inwiefern höhere Parkgebühren das Verhalten ändern ist fraglich, insbesondere wenn ÖPNV-Angebote nicht attraktiv genug sind.

” Funktioniert m.E. auch nur in Kombination mit attraktiven Alternativen [...]

” Gar kein Parken mehr für privat genutzt PKW im öffentlichen Raum

” Dadurch werden nur sterbende Innenstädte gefördert [...]

Methodisches Vorgehen: Einzelinterviews

- **Zielgruppe:** Personen, die auf Auto angewiesen sind bzw. hohe Autonutzung aufweisen
- **Forschungsinteresse:**
 - Verständnis des Mobilitätsverhaltens/ Hürden in der Alltagsmobilität
 - Akzeptanz von Push-Maßnahmen
 - Persönliche Mobilität in 10 Jahren
 - Zukunftsszenario
- Rekrutierung über Dienstleister
- **Anzahl Teilnehmende:** Insgesamt 6 Personen, je zwei pro Zielgruppe
- **Interviewdauer:** Maximal 1 h
- **Befragungszeitraum:** 14. – 16. August 2023



Parkgebühren: Hintergrund und Wirkung

Hintergrund der Maßnahme:

- Parkraumnachfrage > Angebot: Entstehung von Parksuchverkehr
- Parksuchverkehr führt zu Staus und höheren Emissionen
- Öffentlicher Raum beeinflussbar durch Kommunen
- Parkgebühren als negativer Anreiz → höhere Umschlagquote, weniger Parksuchverkehr

Gewünschte Wirkung:

- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Verlagerung von MIV auf Umweltverbund

„Abzocke! [...] die Parkgebühren, Parkuhren in Frankfurt [...] wurden vor 3 Jahren um 20 oder 30% erhöht [...] man zahlt für eine Stunde 4 Euro“

- Markus

Mehrheitlich werden die Parkgebühren in Frankfurt als zu hoch eingeschätzt. Teilweise wird der Lenkungscharakter des Anwohnerparkens hervorgehoben.

Spontane Assoziationen:

- Alle Befragten beziehen sich in Ihren Ausführungen auf Frankfurt
- 4 Personen halten die Parkgebühren in Frankfurt für (deutlich) zu teuer
- Eine Person hält die Parkgebühren in Bad Vilbel im Vergleich zu Frankfurt für sehr gering, unterstreicht jedoch den (positiven) Lenkungscharakter dieser Maßnahme
- Neben dem Parken im öffentlichen Raum, wurde an Parkhäuser sowie das Anwohnerparken gedacht
- Das Anwohnerparken wird positiv hervorgehoben, jedoch wird eine Erhöhung der Gebühren abgelehnt. Eine Person, die selbst nicht davon betroffen ist, findet die Erhöhung gut.

”

Ja, also in Frankfurt steigen sie und steigen und steigen (David)

”

Zu teuer, unmöglich [...] in der Innenstadt kann man das auch nicht mehr bezahlen (Ina)

”

Ich begrüße es sehr, wenn in den Innenstädten das Anwohnerparken teurer wird, weil gerade in der Innenstadt [...] wenn ich hinfalle, lande ich direkt bei einem Rewe oder DM vor der Tür [...] warum brauche ich ein Auto? (Christoph)

Frage: „Was verbinden Sie persönlich mit dem Thema „Parkgebühren“?“

Parkgebühren sind sinnvoll, ABER...

Gerechtigkeitsaspekte bei Parkgebühren:

- Die grundsätzliche Ablehnung wird bei der Frage nach Gerechtigkeitsaspekten relativiert
- Der Sinn der Maßnahme an sich wird von den Befragten nicht in Frage gestellt
- Als Gründe für die Sinnhaftigkeit von Parkgebühren wird die Vermeidung von „Wildparkerei“, die Instandhaltung der Infrastruktur und die Reduzierung von MIV genannt
- Dennoch wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Parkgebühren zu hoch seien

Frage: „Inwiefern finden Sie es gerecht, dass Personen, die im öffentlichen Raum parken, Geld bezahlen müssen?“

”

Naja, gerecht finde ich das nicht, ne. [Interviewer: Warum nicht?] wir bezahlen ja auch Steuern auf alles Mögliche, also ich finde da sollte man irgendwie auch parken können. Wobei mit der Parksituation wird ja auch immer schwieriger und es werden ja auch immer mehr Autos, ja. Darf man auch nicht vergessen
(Melissa)

”

Hm, ja finde ich schon gerecht, das schränkt das ja schon ein bisschen ein, also wenn das nicht wäre, das glaube ich dann würden alle nur noch mit dem Auto in die Stadt und man bekäme gar keinen Parkplatz mehr. (Magdalena)

Parkgebühren führen nur teilweise zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung

Verhaltensänderungen durch Parkgebühren:

- Zum Teil berichten die Befragten, dass Parkgebühren derzeit schon einen Einfluss auf ihre alltägliche Mobilität nehmen
 - Es wird versucht den Abendtarif in Anspruch zu nehmen, die Fahrt wird somit auf Tagesrandzeiten verschoben
 - Das Parken in der Innenstadt wird gemieden, es wird beim Arbeitgeber geparkt oder der ÖPNV genutzt
 - Für 2 Stunden wird legal geparkt, danach wird ohne gültigen Parkschein geparkt
- Lediglich eine Person berichtet, dass sie nicht versucht, Parkgebühren zu vermeiden
- Angesprochen auf weiter steigende Parkgebühren, geben die Befragten teilweise an, ihr Mobilitätsverhalten anpassen zu wollen:
 - Höhere Fahrrad und ÖPNV-Nutzung
 - Innenstadt wird zum Parken gemieden, es wird außerhalb geparkt

Frage: „Inwiefern beeinflussen Parkgebühren Ihre alltägliche Mobilität?"/ „Welche Auswirkungen würden sich auf Ihre Mobilität ergeben, wenn die Parkgebühren (z. B. in Frankfurt) deutlich steigen würden?“

Höhere Steuern auf Kraftstoffe: Hintergrund und Wirkung

Hintergrund der Maßnahme:

- Erhöhung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel

Gewünschte Wirkung:

- MIV-Fahrten mit konventionellem Antrieb werden teurer → geringere Nutzung
- Anreiz für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb

„Ist ein ganz schwieriges Thema, weil natürlich ist man selber betroffen irgendwie, und wie gesagt meine Frau braucht das Auto, um zur Arbeit zu kommen“

- Christoph

Kraftstoffpreise sind ein sehr emotionales Thema mit Verteilungskampf-Charakter

Spontane Assoziationen:

- Neben der Anmerkung, dass die Kraftstoffpreise generell zu hoch seien, handelt es sich um ein emotional aufgeladenes Thema
- Das Thema hat Verteilungskampf-Charakter, es werden vermeintliche Profiteure angeprangert, bzw. Gruppen genannt, die im Gegensatz zur Mehrheitsbevölkerung bevorzugt würden. Hierzu gehören:
 - Flugunternehmen (Subvention für Kerosin)
 - Konzerne im Allgemeinen („Mafiosos“)
 - Saudis
 - Geflüchtete
- Mit Thema wurden auch Steuern assoziiert. Die Höhe wurde dabei mit $\frac{3}{4}$ bis zu 80% des Gesamtpreises zu hoch eingeschätzt

” In erster Linie würde ich sagen, na ja, die Saudis kaufen jetzt mehr Fußballer, bezahlen denen jede Menge Geld, das müssen die irgendwo reinholen [...] aber das ist jetzt etwas flapsig (Markus)

” *lacht* Es ist zu teuer, definitiv, der Kraftstoff wird ja, [...], es ist das einzige Gut, was mehrfach besteuert wird [...], was irgendwie keiner versteht, sondern nur die, die es in der Hand haben (David)

” Viel Geld, irgendjemand verdient ganz gut daran [...] Es war ja schon einiges, wo man sagt, das sind ja schon so Mafiosos, die Konzerne (Ina)

Frage: „Was verbinden Sie mit dem Thema „steigende Kraftstoffpreise (z. B. von Benzin und Diesel)?“

Beim Thema Kraftstoffpreise sind die Probleme deutlich thematisiert.

Gerechtigkeitsaspekte bei Kraftstoffpreisen:

- Nur von einer Person wurde der Lenkungscharakter dieser Maßnahme positiv hervorgehoben, jedoch wurde einschränkend festgestellt, dass dies nur ein möglicher Faktor von vielen sei
- Es wurde zudem der Wunsch nach alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten (Lastenräder, Carsharing, ÖPNV), die einen Ausgleich zu höheren Steuern darstellen sollen, geäußert
- Es wurde angemerkt, dass Menschen auf dem Land besonders hart von einer etwaigen Erhöhung betroffen seien. Gleiches gilt für ökonomisch schlechter gestellte Haushalte und Haushalte mit Kindern. Bei Wohlhabenden habe die Maßnahme keinen Effekt
- Die Mehrheit der Befragten unterstützt eine Entlastung ökonomisch schlechter gestellter Personen

”

Da fragen sie genau den Richtigen!
Nee, ich finde das überhaupt nicht gerecht, wenn der jetzt irgendwie teuer wird. Ich mein, ich muss da auch an mich denken (David)

”

Ich denke, die gestiegenen Preise haben bereits zu einer Sensibilisierung geführt, bei einigen [...] und ja, ich finde das irgendwo auch gerecht, gerechtfertigt, weil es ist halt ein Mittel... ein Mittel, um zu steuern (Christoph)

”

Also dann sollten sich die deutschen Autofahrer, Autofahrerinnen mal überlegen auf die Straße zu gehen

Frage: „Stellen Sie sich nun einmal vor, dass die Benzinpreise über eine Steuer erhöht werden, sodass Autofahren wesentlich teurer wird. Inwiefern finden Sie es gerecht, wenn die Benzinpreise über eine Steuer für alle teurer werden?“

Erhöhung der Steuer würde (widerwillige) Verhaltensänderung nach sich ziehen

Verhaltensänderungen durch gestiegene Kraftstoffpreise:

- Bei hohen Kraftstoffpreisen würden die Befragten teilweise ihr Mobilitätsverhalten anpassen durch:
 - Höhere Fahrradnutzung/ mehr zu Fuß
 - Geringere PKW-Nutzung
 - Anschaffung eines E-Autos, sollten die Preise drastisch steigen
 - Verzicht auf andere Güter
- Es wurde angemerkt, dass bereits jetzt darauf geachtet wird, Termin zu kombinieren, um unnötige Wege zu vermeiden
- Lediglich zwei Personen gaben explizit an, dass es ihnen nicht möglich sei, komplett auf das Auto zu verzichten

Frage: „Was würde das für Sie persönlich bedeuten, wenn die Preise durch eine Erhöhung steigen?“

Tempolimit: Hintergrund und Wirkung

Hintergrund der Maßnahme:

- Derzeit keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen
- Innerorts gilt 50 km/h
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen, auch an Hauptverkehrsstraßen

Gewünschte Wirkung:

- Reisezeiten werden für MIV länger → negativer Anreiz zur Nutzung
- Höhere Verkehrssicherheit für Umweltverbund → höhere Nutzung
- Höhere Aufenthaltsqualität in Städten
- Hohe Motorleistung kann nicht eingesetzt werden → negativer Anreiz (Tempolimit auf Autobahnen)

„Ist gut und wichtig, nur [...] an manchen Stellen [auf der Autobahn, Anmerk. d. Verf.] ist es ja okay, wenn man Tempolimit dann einsetzt, aber man sollte schon zügig an seinen Wunschort kommen.“

- Melissa

Tempolimit auf Autobahnen scheint weniger kontrovers als innerorts zu sein

Spontane Assoziationen/ Gerechtigkeitsaspekte:

- Die erste Assoziation ist das Tempolimit auf der Autobahn
- Das Tempolimit auf Autobahnen ist weniger kontrovers als Innerorts. So wird beispielsweise die Frage gestellt, wie hoch die persönliche bzw. allgemeine Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Autobahn sei
- Teilweise empfinden die Teilnehmenden eine geringere Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h innerorts als problematisch
 - Sie führe zu mehr Stau
 - Man würge das Auto häufiger ab
- Als Gegenpositionen werden eine erhöhte Sicherheit, Ruhe der Anwohner sowie die Feststellung, dass man in Frankfurt ohnehin nicht 50 km/h fahren könne, genannt
- Zwei Person sprechen sich gegen ein Tempolimit auf Autobahnen aus

„Großer Fan des Tempolimits [...] gibt eigentlich nur Gewinner [...] die einzigen Verlierer sind die Spiritindustrie und die Automobilindustrie, die nicht mehr damit werben kann ‚dein Auto ist so super schnell‘ (Christoph)

„„Nee, da würde ich jetzt keinen Umweg fahren, nee das wäre nicht so“ (Magdalena)

„Die Leute, die dort wohnen, haben jetzt eigentlich viel mehr Autos vor der Nase als vorher (David)

„„aber die bringen das auch noch fertig auf der Friedberger noch ein 30er-Schild hinzukleben – ja, man traut denen mittlerweile alles zu“ (Ina)

Frage: „Was fällt Ihnen spontan zum Thema Tempolimit ein?/ „Inwiefern finden Sie es gerecht und angemessen, wenn die Geschwindigkeit eingeschränkt wird?“

Wenig Verhaltensänderung durch Tempolimits

Betroffenheit/ Verhaltensänderungen durch Tempolimits:

- Die Herabsetzung auf 30 km/h wurde in Darmstadt sowie in Frankfurt wahrgenommen
- Generell wird wenig Verhaltensänderung durch Tempolimits geäußert. Dies gilt sowohl innerorts als auch für den (hypothetischen) Fall auf der Autobahn

Frage: „Gibt es bei Ihren täglichen Wegen Bereiche, bei denen in letzter Zeit ein Tempolimit eingeführt wurde? Falls Ja: Welche Auswirkungen hat das Tempolimit auf Ihre täglichen Wege?“

Blick in die zukünftige Mobilität in 10 Jahren

Vorstellung der Mobilität in zehn Jahren:

- PKW wird voraussichtlich eine ähnliche Rolle spielen wie heute
 - Erwartung, dass es teurer wird und dadurch eher zum Privileg
 - Alternative Antriebe für PKW nur teilweise interessant wenn sie ausgereifter bzw. nachhaltiger werden
- Hoffnung: Infrastruktur für Alternativen wie Fahrrad und ÖPNV besser ausgebaut und dadurch attraktiver
- Für eine Hälfte der Befragten: Abstriche bei der eigenen Mobilität inakzeptabel. Für die anderen vertretbar, bzw. sie erwarten, dass man sich daran gewöhnen kann.
- Die Politik wird als hauptverantwortlich bei der Umsetzung der Verkehrswende angesehen.

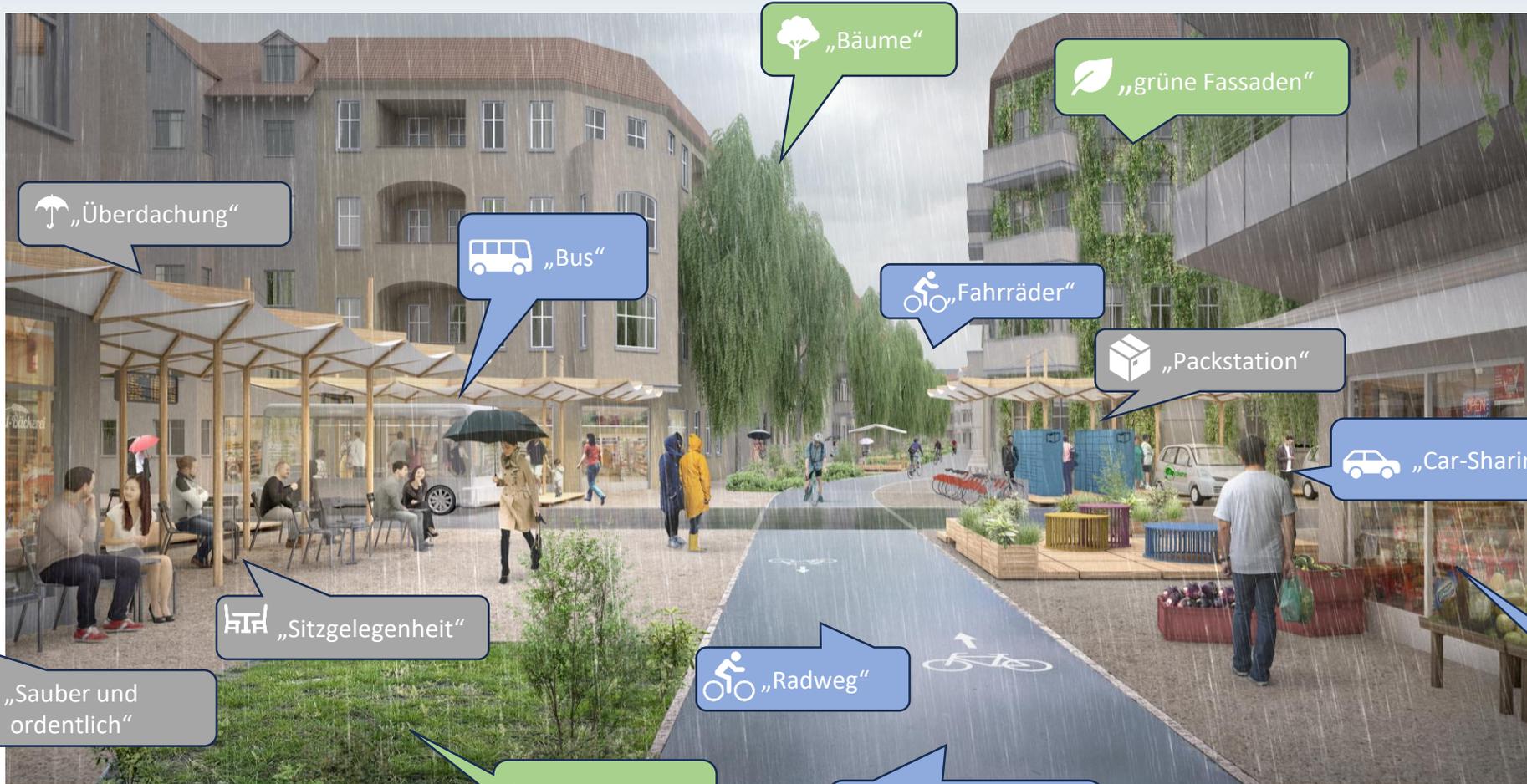
” Ich könnte mir nicht vorstellen mein Auto abzuschaffen. Auf gar keinen Fall!
(Melissa)

” Es wird sich nie was ändern, gibt viel Greenwashing, aber ändern wird sich letztlich nichts.
(Ina)

” Ich verzichte auch gerne auf mein Auto, wenn alles super ausgebaut ist. [...] Und auch die Zeit der Reise hält sich in Grenzen, dann wäre das eine gute Sache.
(David)

” Ich würde notgedrungen auf einen Elektroantrieb umsteigen.
(David)

Was fällt Ihnen auf, wenn Sie das Bild sehen, insbesondere in Bezug auf die Mobilität?



„Sauber und ordentlich“

„Sitzgelegenheit“

„schön grün“

„Radweg“

„keine Autos“

„Überdachung“

„Bus“

„Bäume“

„grüne Fassaden“

„Fahrräder“

„Packstation“

„Car-Sharing“

„Fußweg“

Stellen Sie sich einmal vor, dass Orte, an denen Sie regelmäßig sind, so aussehen, wie auf dem Bild gezeigt. Wie finden Sie das?



„Kann ich mir gut vorstellen“

„Im Alter würde ich nicht mit dem Rad in die Stadt. E-Bus könnte ich mir vorstellen“

„Was ist mit älteren Menschen oder Menschen mit Behinderung?“

„Wenn es heftig regnet, dann fahre ich Auto“

„Finde ich gut“

„Würde mir sehr gut gefallen“

„Ich würde mir eine bauliche Trennung wünschen, damit auch Fußgänger merken, wenn sie auf den Fahrradweg drauf gehen. Der Bordstein sieht sehr flach aus.“

„Ich brauch ein Auto“

Vielen Dank für Ihre/ Eure Aufmerksamkeit!

Kontakt

Tristan Nagel

Marketingstrategie und Programmmanagement Digitalisierung
Geschäftsbereich Marketing, Vertrieb und Innovation

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. Ts.
Telefon: (06192) 294 – 412
E-Mail: t_nagel@rmv.de

Anna Schley

Senior Consultant Marktforschung
Qualitätsmanagement und Mobilitätsforschung

Rhein-Main-Verkehrsverbund Service mbH
Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main
Telefon: (069) 27307 – 553
E-Mail: aschley@rms-consult.de