

Auswertung der Mobilitätsumfrage

MOBILITÄTSPAKT RASTATT

translake GmbH
OBERE LAUBE 53 78462 KONSTANZ

translake. gmbh

Inhalt

Merkmale der Teilnehmenden	4
Wohnort der Befragten.....	5
Täglich zurückgelegte Kilometer.....	6
Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.....	7
Gründe für die Nutzung der Verkehrsmittel.....	8
Angaben unter <i>Andere Gründe</i>	9
Gründe von Autofahrer*innen.....	10
Gründe für Fahrradnutzung.....	11
Gründe für andere Verkehrsmittel.....	11
Wechsel von Verkehrsmitteln?.....	12
Kombinationen mit dem eigenen Auto	12
Kombinationen mit Fahrgemeinschaften mit privaten Autos	13
Kombinationen mit Fahrrad.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Kombinationen mit zu Fuß	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Kombinationen mit Bus	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Kombinationen mit Bahn.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Sonstige Kombinationen	16
Reduzierung des Gebrauchs des eigenen Autos	16
Einstellung zur Nutzung anderer Verkehrsmittel	17
Attraktivität Bahnfahren	18
Attraktivität Busfahren.....	18
Attraktivität Radfahren	19
Was würde Car-Sharing für Sie attraktiver machen?	20
Unterstützung durch den Arbeitgeber	21
Weitere Unterstützung durch den Arbeitgeber	21
Belastung durch Verkehrsemissionen.....	22
Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in Siedlungsgebieten.....	23
Angaben zu den Maßnahmen unter Sonstiges	23
Inwieweit hat sich Ihr Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie verändert?	24
Besonderheiten beim Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie.....	25
Bewertung der örtlichen Infrastruktur für verschiedene Fortbewegungsmöglichkeiten?.....	26

Ausblick.....27
 Benutzung des Excel-Datensatzes.....**Fehler! Textmarke nicht definiert.**
Anhang.....28
Impressum32

An der Mobilitätsumfrage im Zuge des Mobilitätspakts Rastatt nahmen 493 Personen aus dem gesamten Wirtschaftsraum Rastatt sowie aus Frankreich teil. Dabei lag der Fokus der Umfrage auf dem Gewinnen von tiefergehenden Informationen zum Thema Mobilität. Dieses Dokument dient der Übersicht der Ergebnisse. Daraus lassen sich mögliche Herausforderungen für geplante Veränderungen frühzeitig erkennen und lösen. Die Befragten konnten die Umfrage vom 14.09.2020 bis zum 30.11.2020 online ausfüllen.

Das Ziel des Mobilitätspaktes besteht darin die Verkehrssituation in der Region Rastatt zu verbessern und die im Prozess definierten Maßnahmen in ihrer jeweiligen Zuständigkeit unter Berücksichtigung des vorgegebenen Zeitplans umgesetzt werden. Dabei sollen verschiedene Nutzergruppen zur kritischen Reflexion aktiv eingebunden werden. Die Herausforderungen bestehen insbesondere in der Verbesserung des ÖPNVs, sowie dem Fuß- und Radverkehr, betriebliches Mobilitätsmanagement und die Optimierung des Straßen und Wegenetzes. Damit soll auch auf das Wachstum der Bevölkerung in der Region reagiert werden. Am Ende soll mit dem Mobilitätspakt ein ganzheitliches, verkehrsübergreifendes Maßnahmenkonzept stehen.

Merkmale der Teilnehmenden

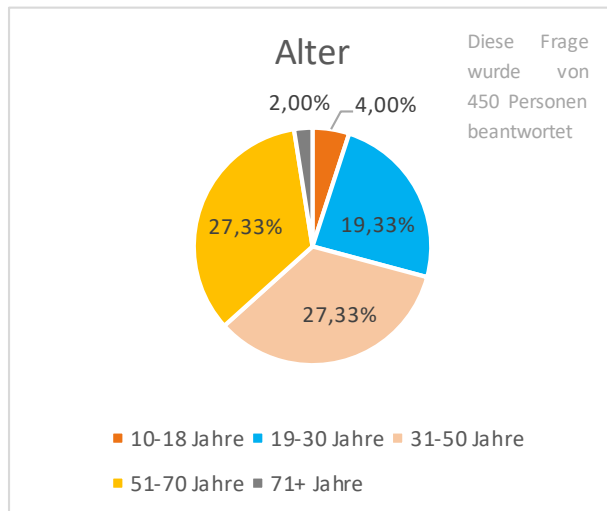


Abbildung 1 Alter der Befragten

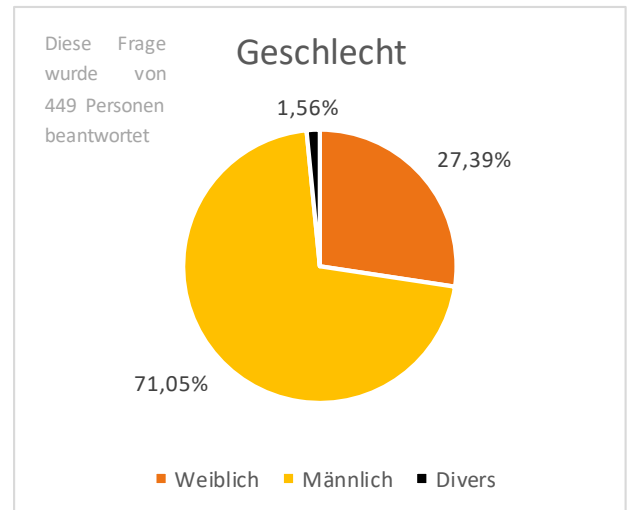


Abbildung 2 Geschlecht der Befragten

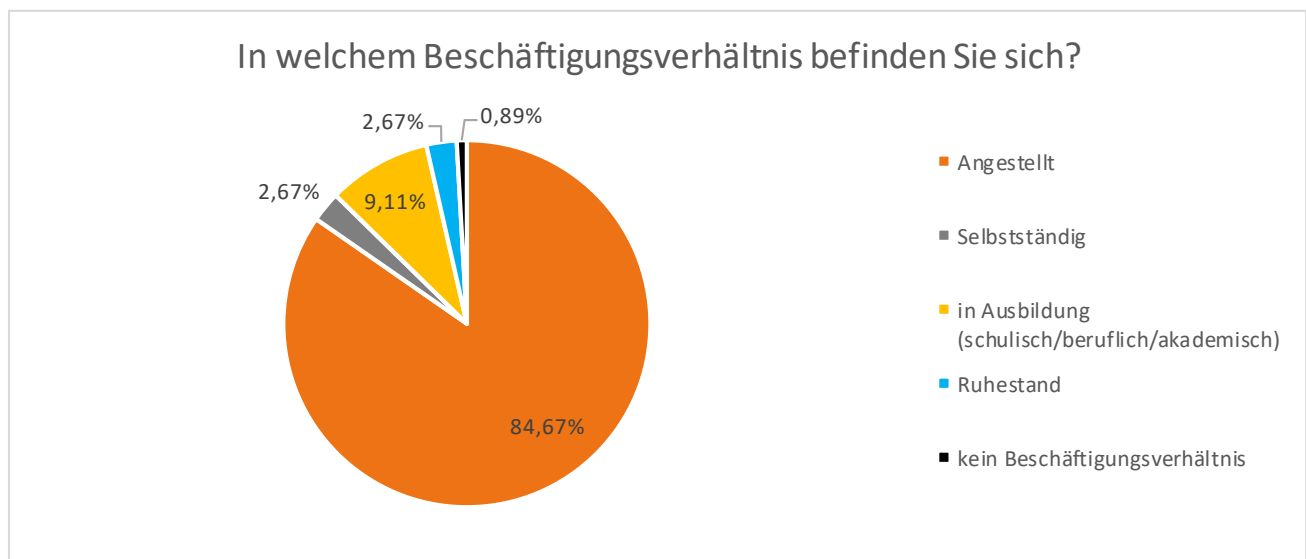


Abbildung 3 Beschäftigungsverhältnis

Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden der Befragung sind unter 50 Jahre alt. Die Gruppen 10-18 Jahre und 71+ haben sich weniger beteiligt. Die Gruppen 31-50 Jahre und 51-70 Jahre machen jeweils über ein Viertel der Befragten aus. Männliche Befragte dominieren in der Befragung mit über 70% deutlich, Frauen haben mit einem Anteil von etwas mehr als einem Viertel der Befragten wenig an der Umfrage teilgenommen. Eine starke Mehrheit der Befragten befindet sich in einem Beschäftigungsverhältnis als Angestellte*r. Knapp ein Zehntel befindet sich in Ausbildung. Selbstständige, Personen im Ruhestand und Personen ohne Beschäftigungsverhältnis machen insgesamt ca. 6% der Befragten aus.

Wohnort der Befragten

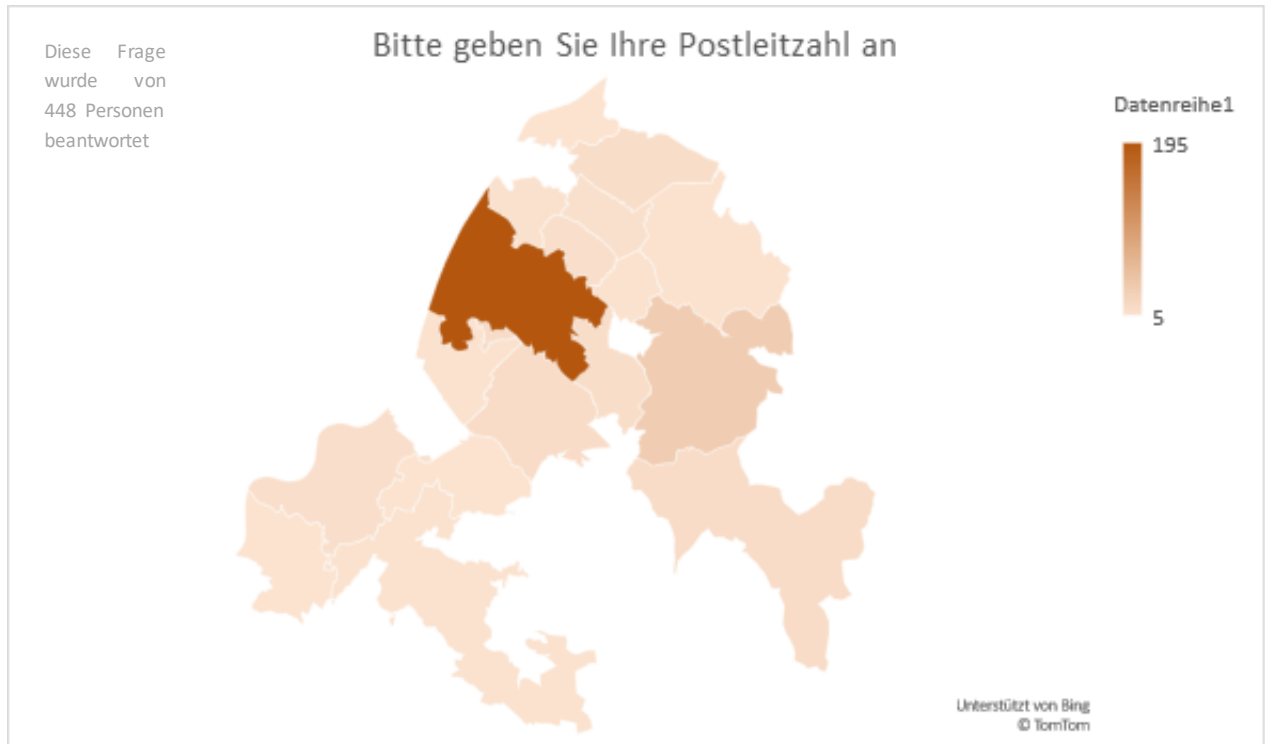


Abbildung 4 Wohnort nach Postleitzahlen

Mit 195 Personen lebt die Mehrzahl der Befragten im Gebiet der Postleitzahl 76437, welches dem Gebiet der Stadt Rastatt und ihrer Teilorte entspricht. Auch aus Kuppenheim, Gaggenau und Baden-Baden stammten größere Teile der Antworten. In der Karte dargestellt sind alle Postleitzahlengebiete, aus denen mindestens 5 Personen an der Befragung teilgenommen haben. 46 weitere Personen verteilen sich auf andere Postleitzahlen in Deutschland. Es nahmen auch 10 Personen mit französischer Postleitzahl an der Befragung teil.

Täglich zurückgelegte Kilometer

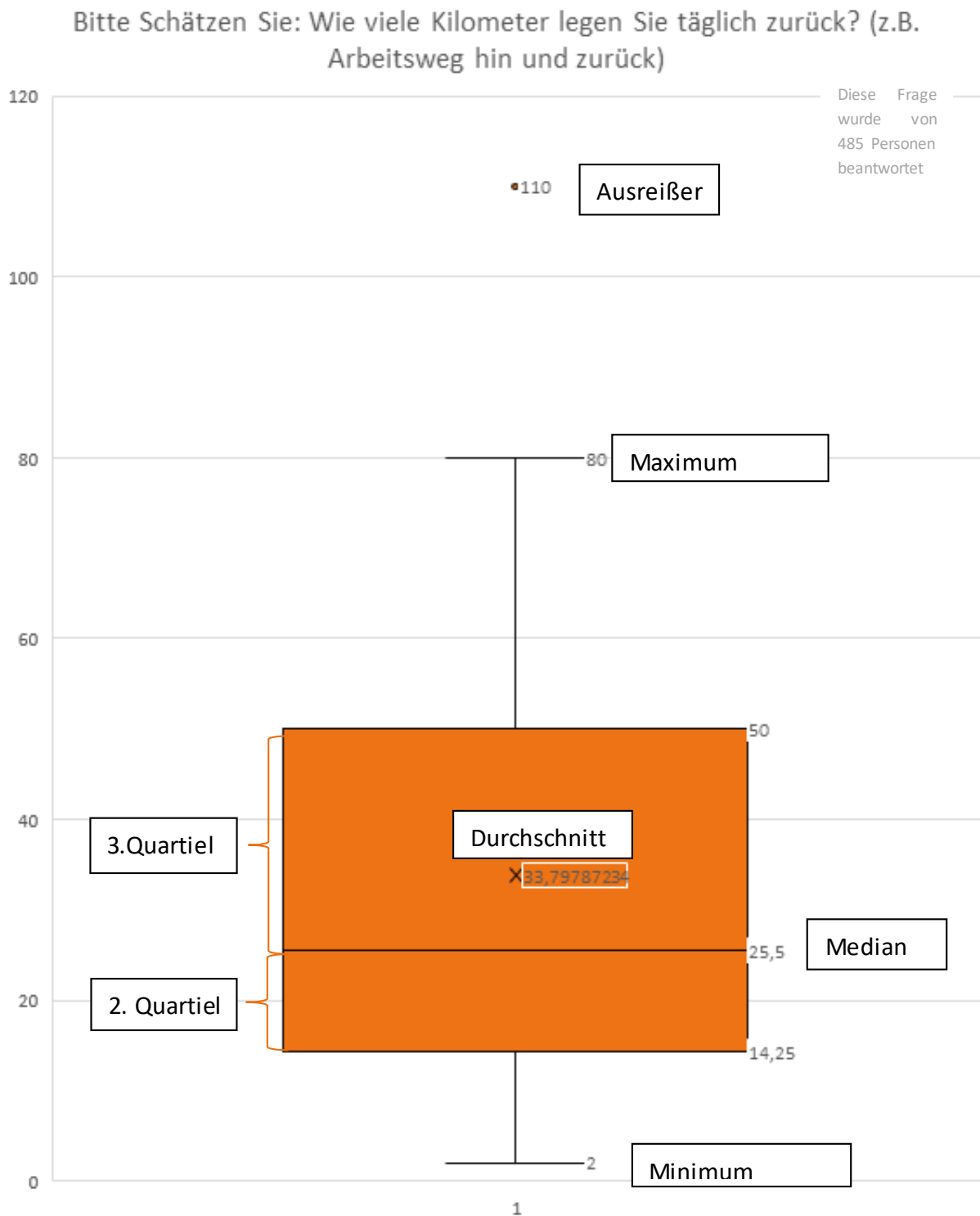


Abbildung 5 täglich zurückgelegte Kilometer

Die Frage nach den täglich zurückgelegten Kilometern wurde offen gestellt, damit die Mittelwerte aus genauen Daten ermittelt werden konnten. Als Darstellung für diese wurde

hier der Boxplot gewählt, aus dem sich Median, Mittelwert und Quartile ablesen lassen. In dem Boxplot ist dargestellt, wie viele Kilometer die Befragten täglich zurücklegen. Zu dieser offenen Frage wurden sehr unterschiedliche Antworten gegeben. Im Durchschnitt legten die Befragten 33,79 km zurück.

Der Median liegt jedoch bei 25,5 km. Dies bedeutet, dass die Hälfte der Befragten Strecken über 25,5 km und die andere Hälfte der Befragten Strecken unter 25,5 km zurücklegen.

Die Quartile geben jeweils den Umfang von einem Viertel der Antworten an. Das erste Viertel der Befragten legt also eine Strecke zwischen 2 km und 14,25 km zurück, das zweite Viertel eine Strecke zwischen 14,25 km und 25,5 km, das dritte Viertel eine Strecke zwischen 25,5 km und 50 km und das letzte Viertel eine Strecke zwischen 50 km und 110 km. Abgesehen von einem Ausreißer mit 110 km liegt das Maximum der Wegstrecke bei 80 km und das Minimum bei 2 km.

Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel

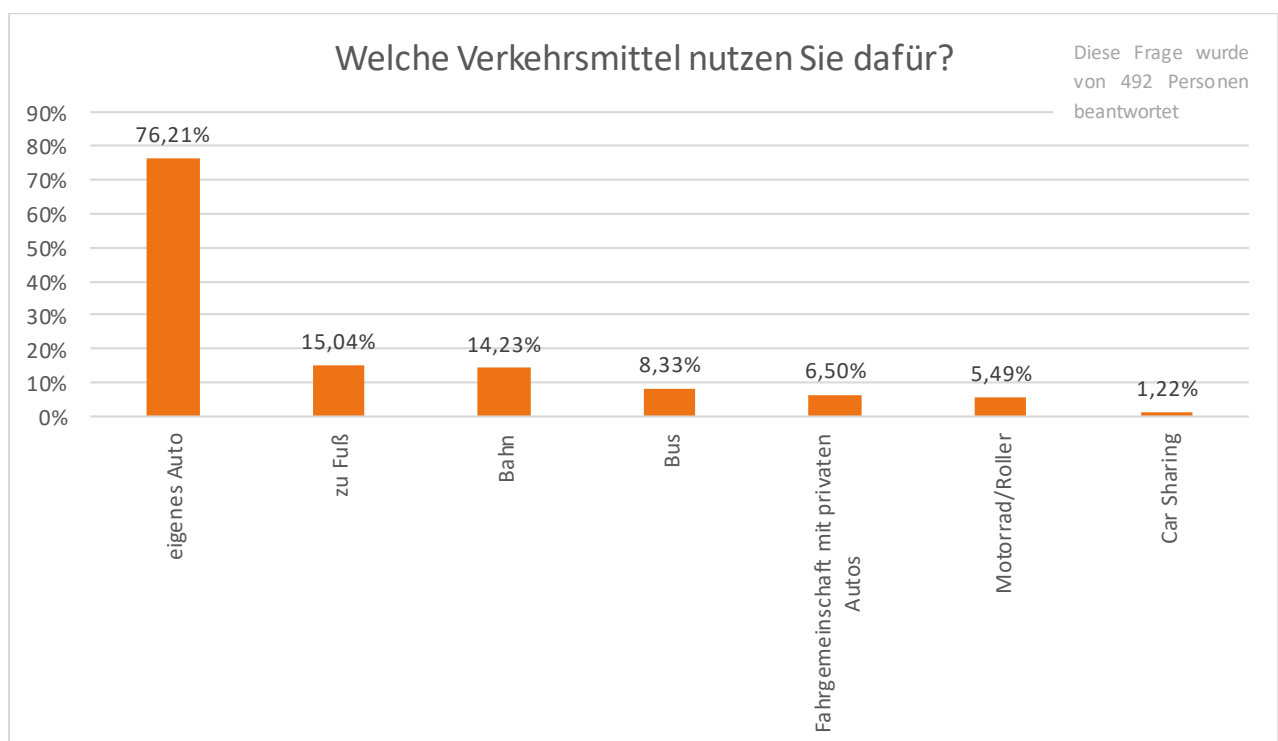


Abbildung 6 Nutzung welches Verkehrsmittels

Mehr als dreiviertel der Befragten gaben an ihr eigenes Auto zu verwenden. An zweiter Stelle, mit 15% steht das zu Fuß gehen, nur knapp vor der Fahrt mit der Bahn. 8% nutzen den Bus. Ungefähr jede*r 20 gab an, Fahrgemeinschaften mit privaten Autos oder das Motorrad oder den Motorroller zu nutzen. Nur ungefähr 1% greifen auf Car-Sharing zurück.

Gründe für die Nutzung der Verkehrsmittel

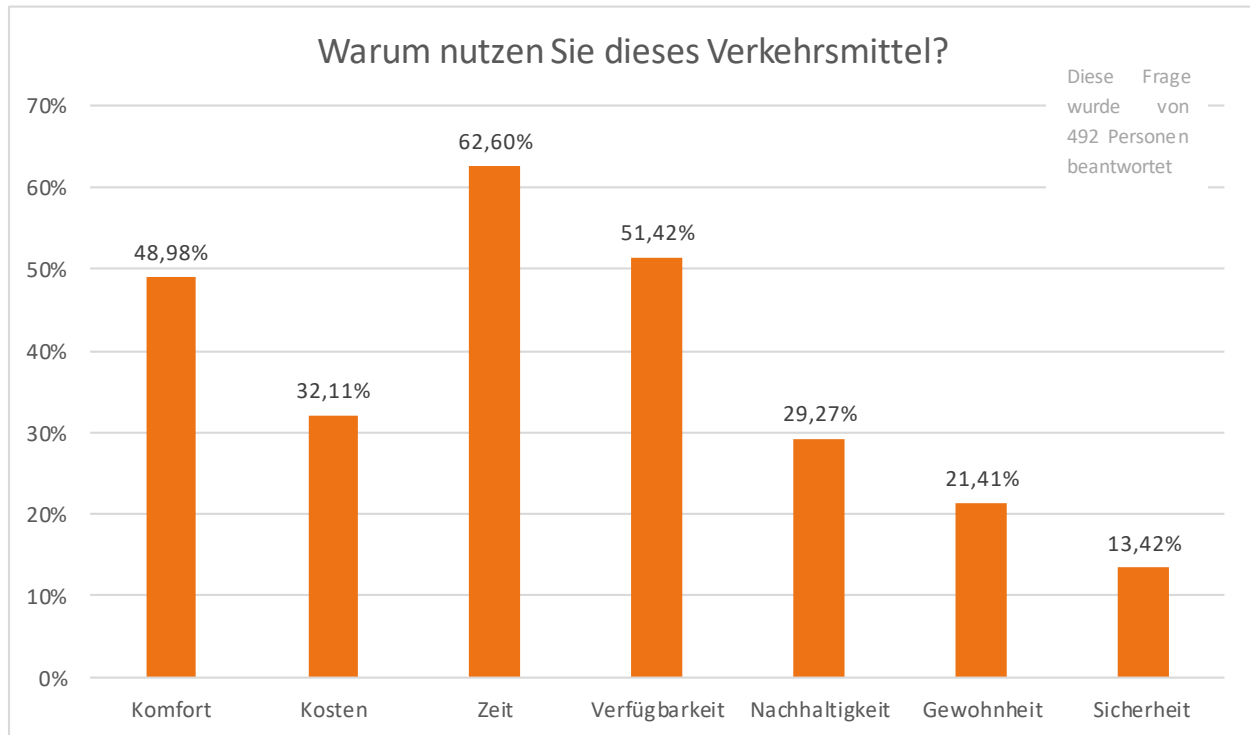


Abbildung 7 Gründe für die Nutzung des Verkehrsmittel

Die Mehrheit der Befragten gab an, sich aus *Zeitgründen* für das Verkehrsmittel zu entscheiden. Etwa die Hälfte nutzt das Verkehrsmittel aufgrund von *Verfügbarkeit* und *Komfort*. Knapp ein Drittel gab jeweils *Kosten* oder *Nachhaltigkeit* an. Jede*r Fünfte nannte *Gewohnheit* als Grund und nur 13% *Sicherheit*. Hierbei waren Mehrfachnennungen möglich. Die Gründe sind hier unabhängig vom jeweiligen Verkehrsmittel dargestellt.

Angaben unter *weitere Gründe*

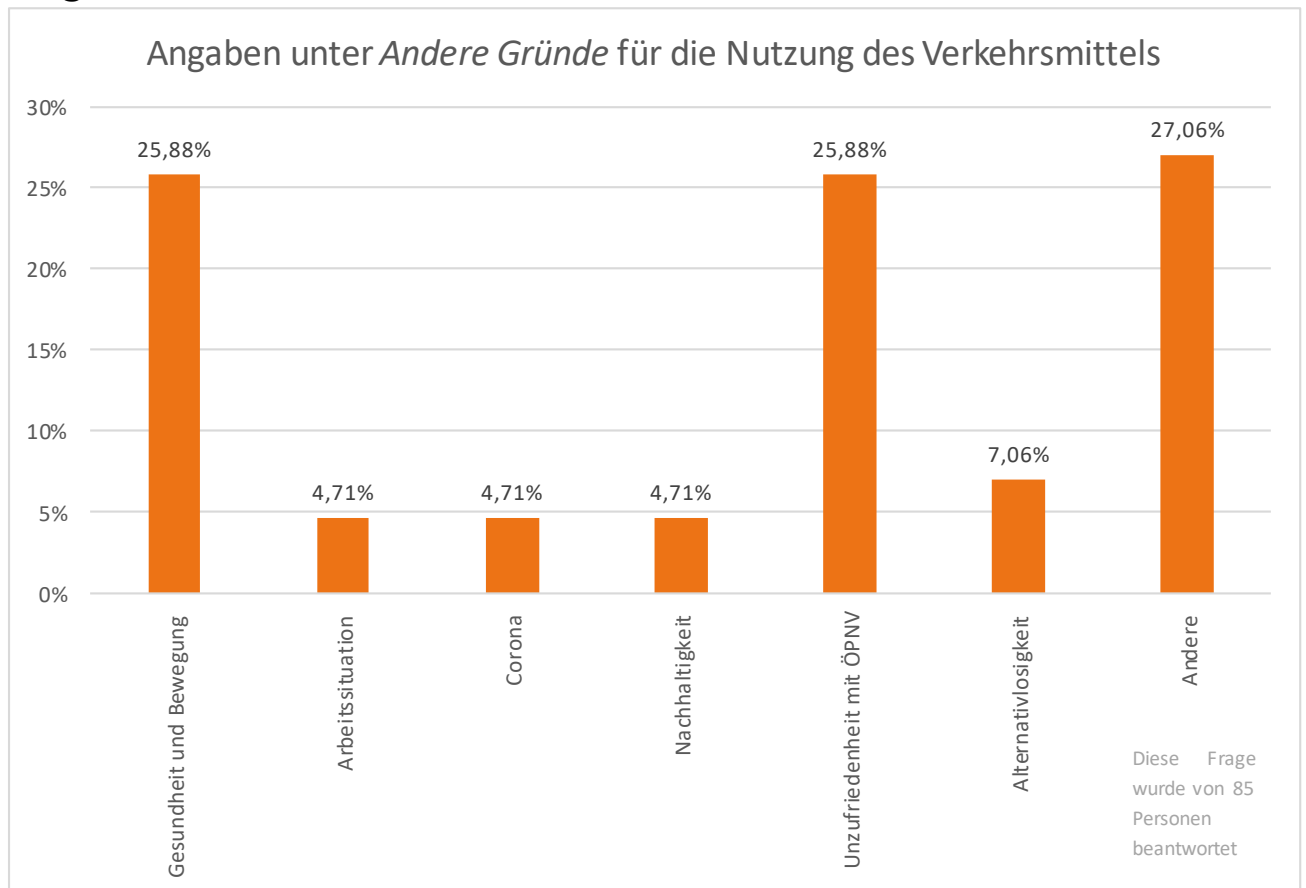


Abbildung 8 Weitere Gründe für die Nutzung des Verkehrsmittels

85 Befragte nannten andere Gründe für die Wahl ihres Verkehrsmittels. Diese wurden im Nachgang kategorisiert. Ein Viertel der Befragten nannte Gründe wie Bewegung, Fitness, frische Luft oder Gesundheit, was in der Kategorie *Gesundheit und Bewegung* zusammengefasst wurde. Ebenfalls nannte jede*r Vierte *Unzufriedenheit mit dem ÖPNV* als Grund für ihre Wahl. Hierbei wurde bemängelt, dass dieser zu voll sei und Taktung sowie Anbindung unzufriedenstellend seien. Außerdem wurde beim ÖPNV die Pünktlichkeit, der Komfort und die Fahrtdauer bemängelt. 7% der Befragten gaben an keine andere Möglichkeit der Mobilität zu haben. Jeweils knapp jede*r Zwanzigste gab die *Arbeitsituation* (Außendienst, Nähe zum Wohnort oder Gleitzeit) an, *Nachhaltigkeit* (Umwelt, ökologische Gründe, CO₂ reduzieren) oder *Corona* (volle Bahnen, mehr Fahrrad). Etwas mehr als ein Viertel gaben auch nicht zu einer Kategorie gehörende Gründe an wie Dienstwagen, Parkplatzsituation, Transport eines Hundes, Behinderung, schlechte Radwege, Flexibilität oder Wetter. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Gründe von Autofahrer*innen

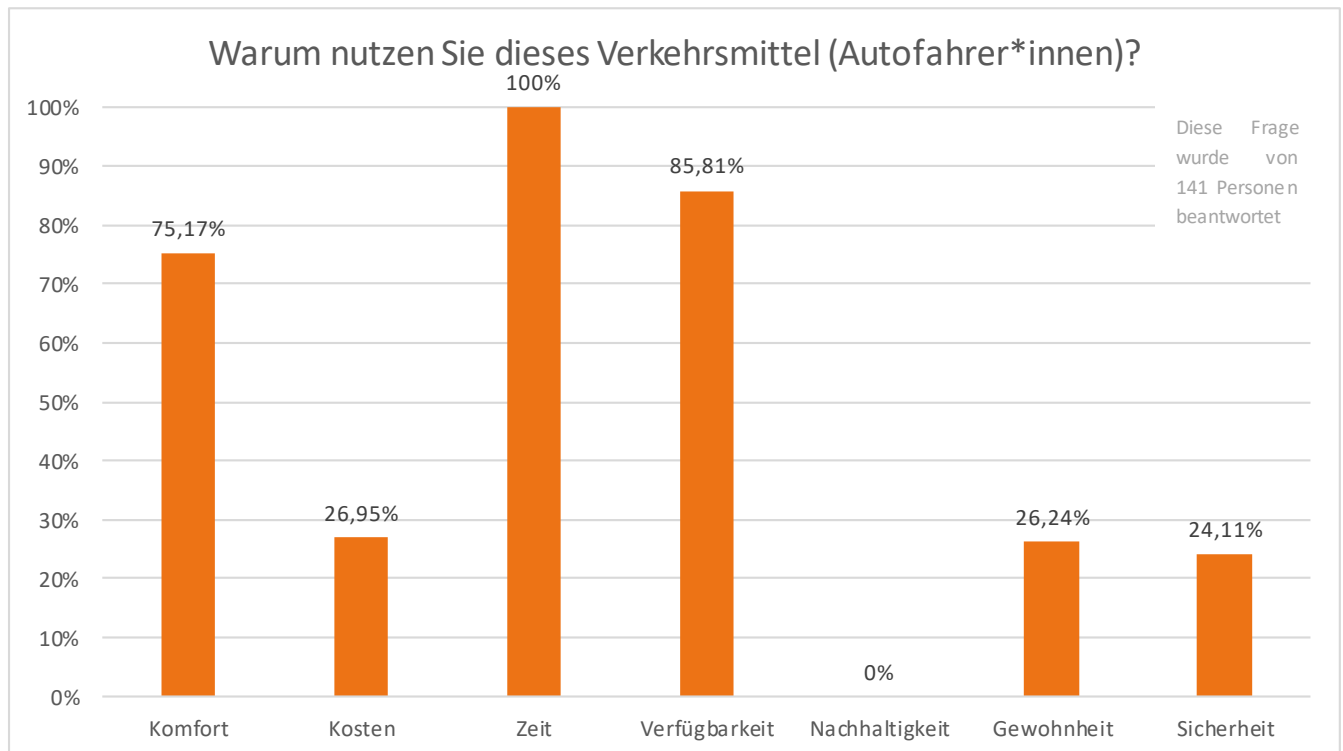


Abbildung 9 Gründe für die Wahl des Autos

141 Personen haben als verwendetes Verkehrsmittel ausschließlich das Auto angegeben. Alle Autofahrer*innen gaben *Zeit* als Grund für die Wahl des Autos als Verkehrsmittel an. Auch *Verfügbarkeit* und *Komfort* wurde von einer Mehrzahl genannt. Von ungefähr je einem Viertel wurden *Gewohnheit*, *Sicherheit* und *Kosten* genannt. Als weitere Gründe für die Wahl des eigenen PKW als Verkehrsmittel wurden außerdem noch die Nutzung eines Dienstwagens, Unzufriedenheit mit dem ÖPNV, die Arbeit im Außendienst, körperliche Einschränkungen und Flexibilität angegeben. Auch die mangelnde Verfügbarkeit des ÖPNVs zu sehr frühen Arbeitszeiten wurde genannt.

Gründe für Fahrradnutzung

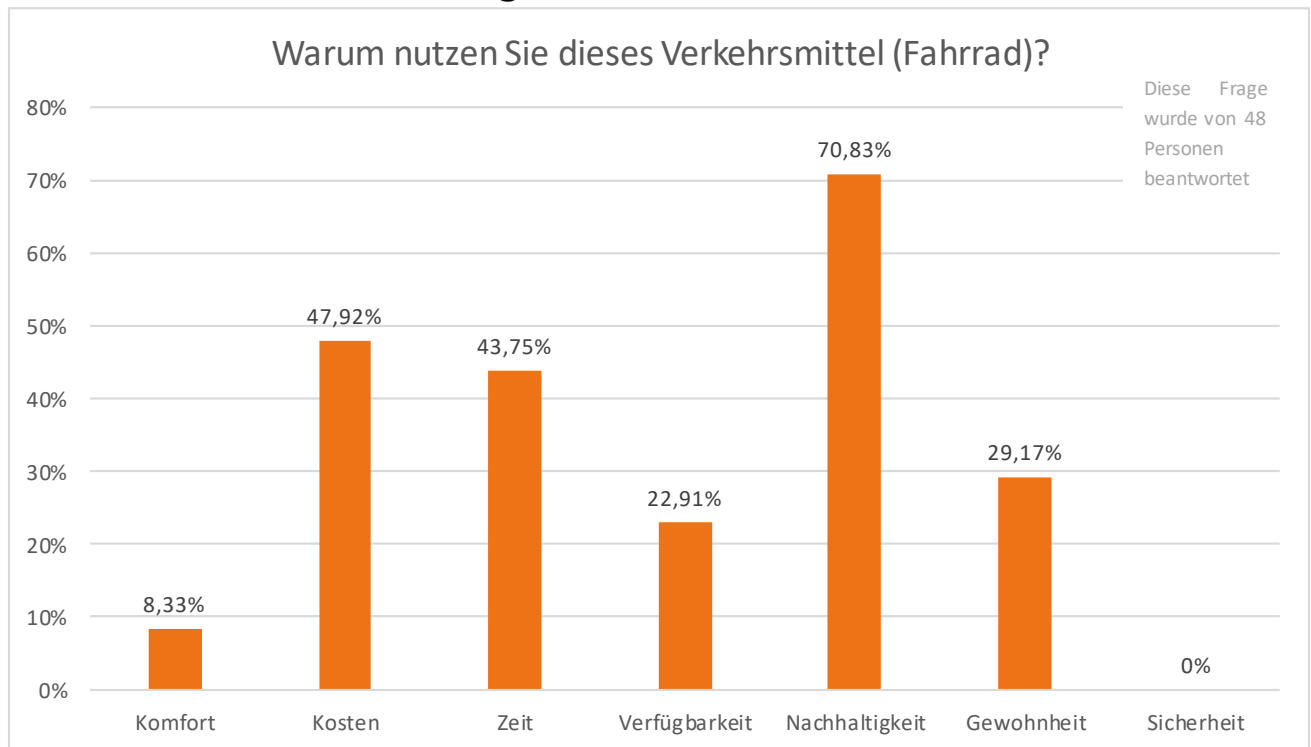


Abbildung 10 Gründe für die Nutzung des Fahrrads

48 Personen haben als verwendetes Verkehrsmittel ausschließlich das Fahrrad angegeben. Als Grund dafür wurde am häufigsten die *Nachhaltigkeit* genannt, mit 71%. Knapp die Hälfte der Radfahrenden gaben *Zeit* oder *Kosten* als Grund an. Auch *Verfügbarkeit* (23%) und *Gewohnheit* (29%) wurden mehrfach genannt. *Komfort* wurde nur von 8% der Befragten genannt. *Sicherheit* gab niemand der Befragten Radfahrer*innen als Grund an. In den freien Antworten wurden auch *Bewegung* und *Gesundheit* genannt, sowie *Spaß* und eine vereinfachte Parksituation.

Gründe für andere Verkehrsmittel

Die übrigen Verkehrsmittel wurden nur selten genannt, hier ein Überblick: Nur 4 Personen gaben ausschließlich die Nutzung von privaten Fahrgemeinschaften an. Diese nannten als Gründe *Kosten* und *Zeit*, sowie *Komfort*, *Verfügbarkeit* und *Gewohnheit*.

Die 12 Personen, die ausschließlich zu Fuß zu gehen begründeten dies mit *Zeit*, *Gewohnheit*, *Verfügbarkeit*, *Kosten* und *Nachhaltigkeit*.

5 Personen fahren ausschließlich mit dem Bus. Gründe dafür sind *Nachhaltigkeit*, *Gewohnheit*, *Kosten* und *Verfügbarkeit*.

Ebenfalls 5 Personen gaben an ausschließlich die Bahn zu nutzen. Diese nannten *Kosten*, *Nachhaltigkeit*, *Verfügbarkeit*, *Gewohnheit* und *Sicherheit* als Grund.

Von den Befragten Personen nutzt niemand ausschließlich das Motorrad oder den Motorroller.

Wechsel von Verkehrsmitteln?

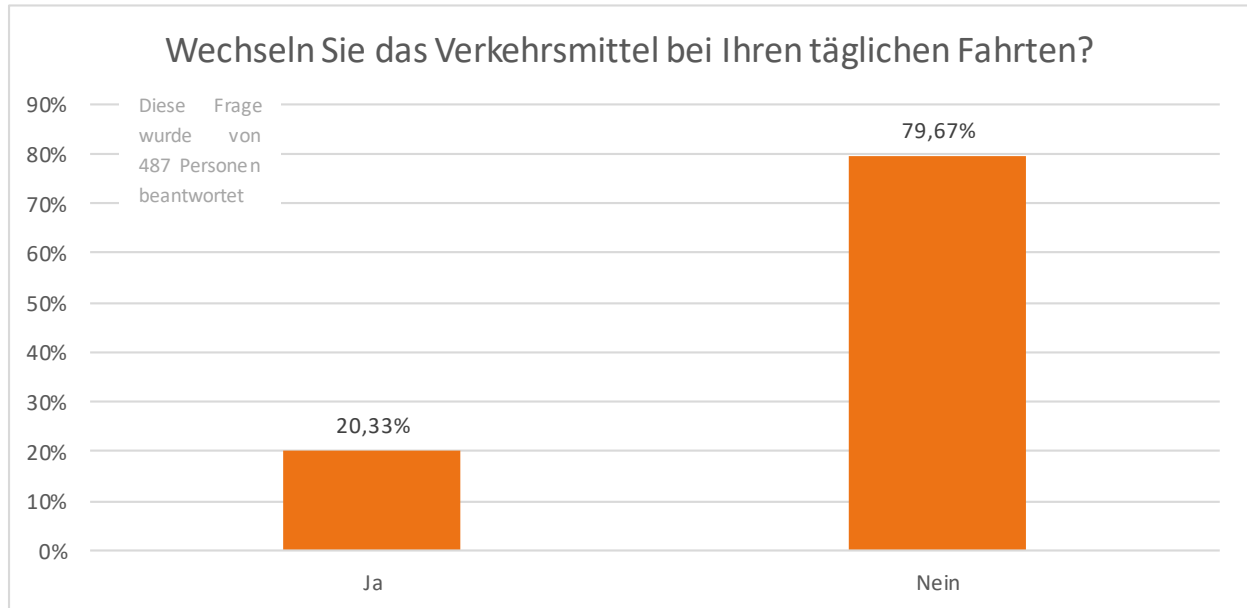


Abbildung 11 Wechsel von Verkehrsmitteln

4 von 5 Personen gaben an bei ihren täglichen Fahrten das Verkehrsmittel zu wechseln. Welche Kombinationen hierbei verwendet wurden, ist im Folgenden ersichtlich.

Mit welchen Verkehrsmitteln wird das eigene Auto kombiniert?

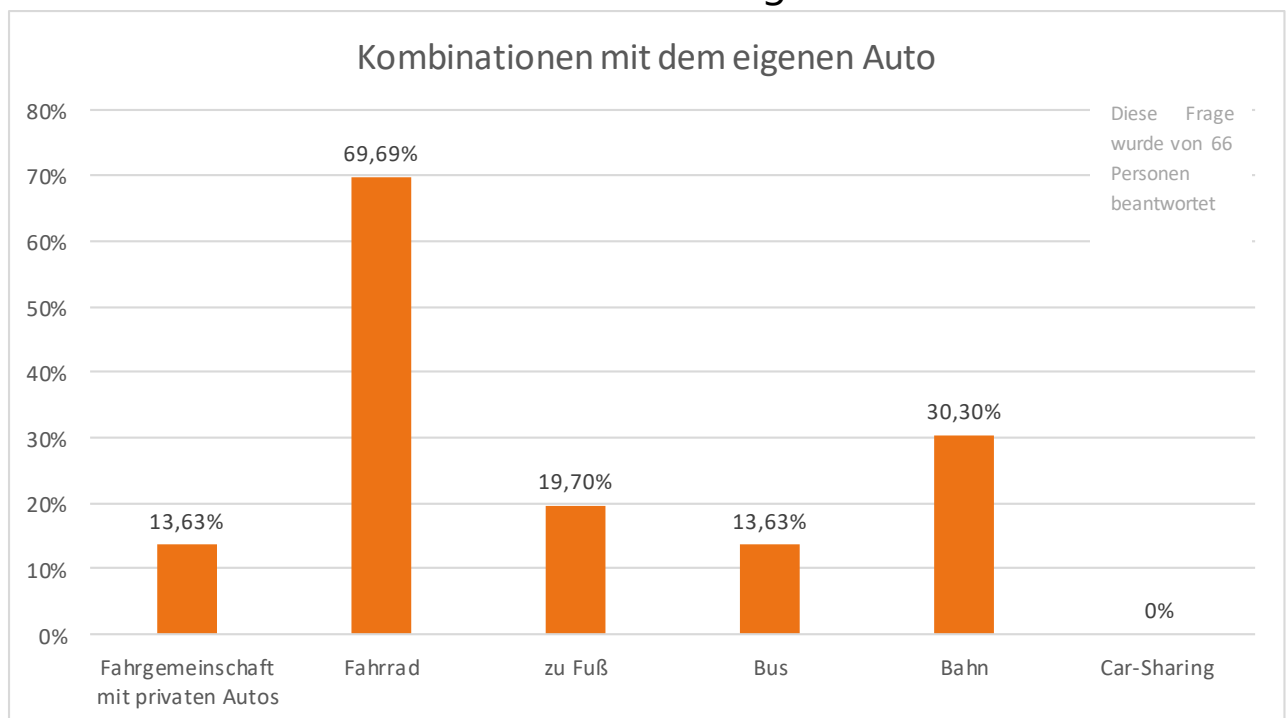


Abbildung 12 Kombinationen mit dem eigenen Auto

66 Personen nutzen ihr eigenes Auto sowie ein weiteres Verkehrsmittel. Von der Mehrheit (70%) wird das Auto mit dem Fahrrad kombiniert, und von knapp einem Drittel mit der Bahn. Hierbei ist davon auszugehen, dass Auto und Fahrrad für verschiedenen Strecken genutzt werden und nicht für die gleiche Strecke kombiniert. Weniger häufig genannt wurden Fahrgemeinschaften mit privaten Autos, zu Fuß und Bus. CarSharing wurde nicht genutzt.

Mit welchen Verkehrsmitteln werden Fahrgemeinschaften kombiniert?

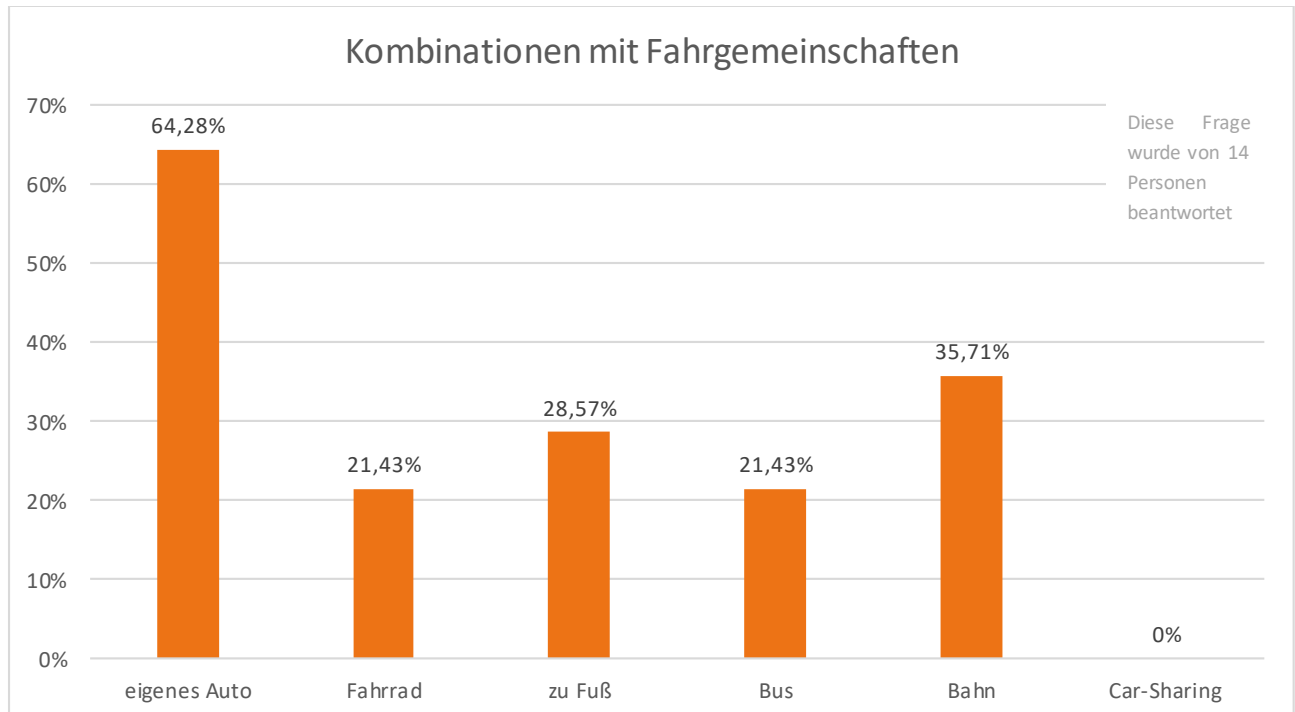


Abbildung 13 Kombinationen mit Fahrgemeinschaften

14 Personen kombinieren Fahrgemeinschaften mit anderen Verkehrsmitteln. Davon kombiniert weit über die Hälfte die Fahrgemeinschaft mit dem eigenen Auto, ungefähr ein Drittel je mit der Bahn und zu Fuß. Jede*r fünfte nutzte Fahrgemeinschaften in Kombination mit Fahrrad und Bus als Kombination. Car-Sharing wurde auch hier nicht genannt.

Mit welchen Verkehrsmitteln wird das Fahrrad kombiniert?

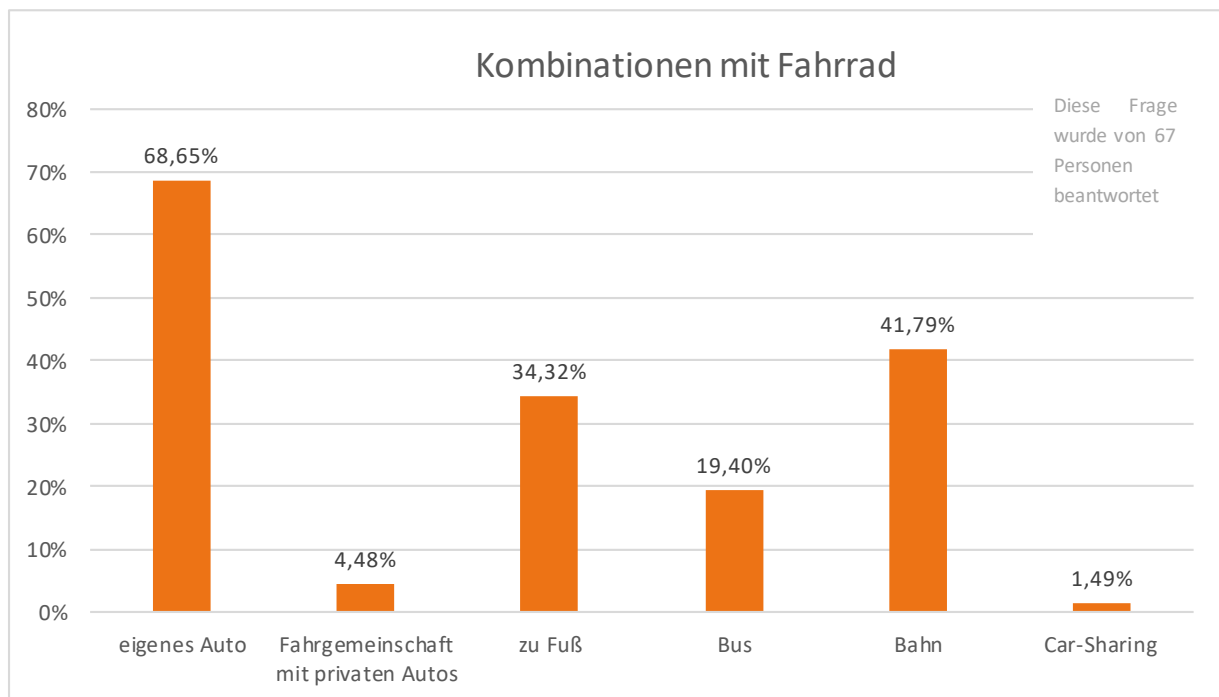


Abbildung 14 Kombinationen mit dem Fahrrad

In Kombinationen mit dem Fahrrad wurde das eigene Auto am häufigsten genannt. Weniger als die Hälfte nehmen die Bahn und ein Drittel geht zu Fuß. Ein Fünftel kombiniert das Fahrrad mit dem Bus und nur wenige mit Fahrgemeinschaften und Car-Sharing.

Mit welchen Verkehrsmitteln wird zu Fuß gehen kombiniert?

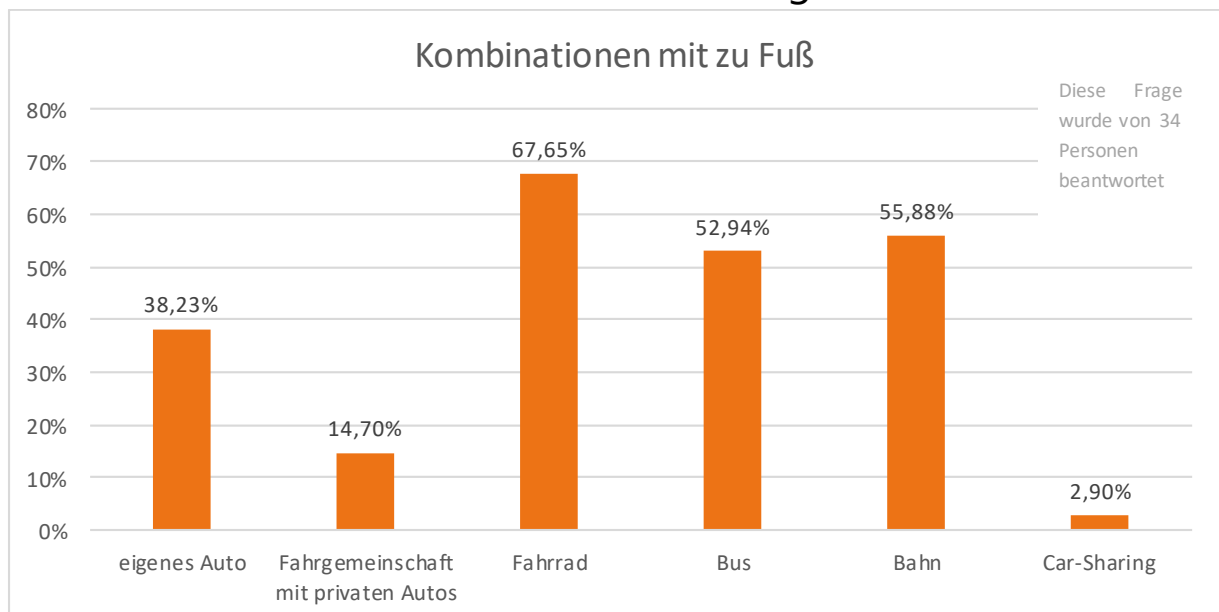


Abbildung 15 Kombinationen mit zu Fuß

Zu Fuß gehen wird am häufigsten kombiniert mit dem Fahrrad (68%), aber auch von je über der Hälfte mit Bus und Bahn. 38% kombinieren hier das eigene Auto und nur 3% Car-Sharing.

Mit welchen Verkehrsmitteln wird der Bus kombiniert?

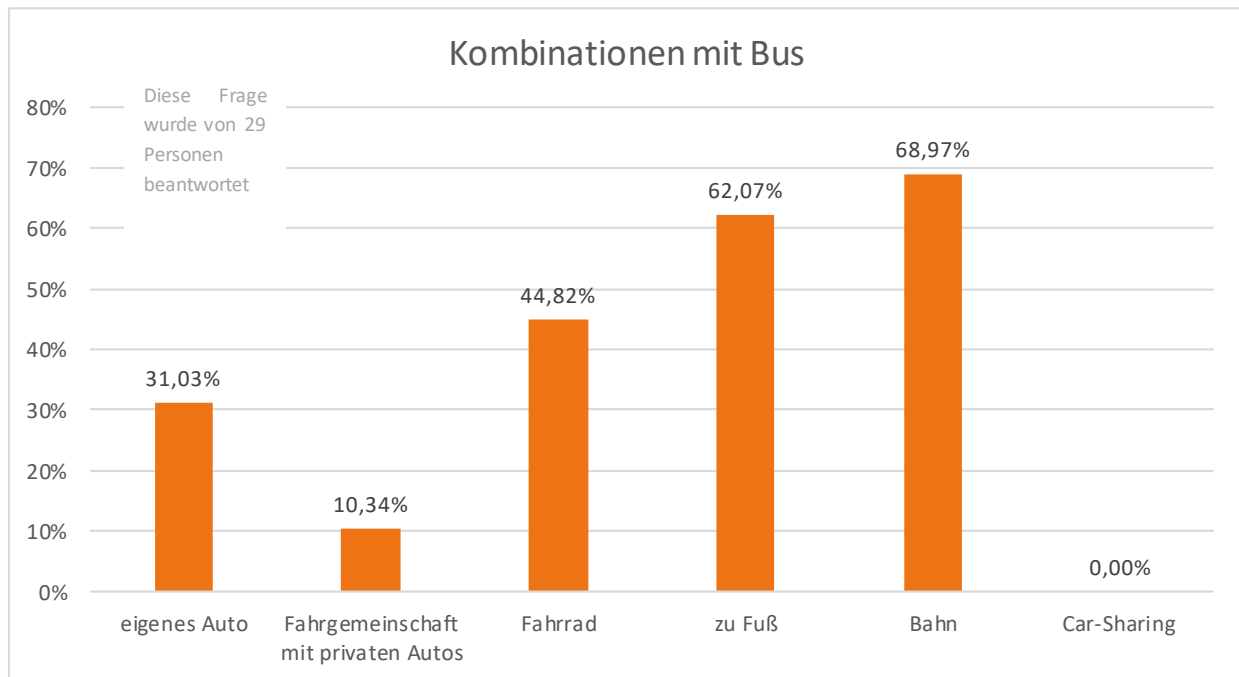


Abbildung 16 Kombinationen mit Bus

Der Bus wurde am häufigsten mit der Bahn (68%) oder zu Fuß gehen (62%) kombiniert. Knapp die Hälfte fährt zudem mit dem Fahrrad. Auch das eigene Auto wurde häufig genannt (31%). Fahrgemeinschaften wurden nur von einem Zehntel genannt. Car-Sharing wurde nicht genannt.

Mit welchen Verkehrsmitteln wird die Bahn kombiniert?

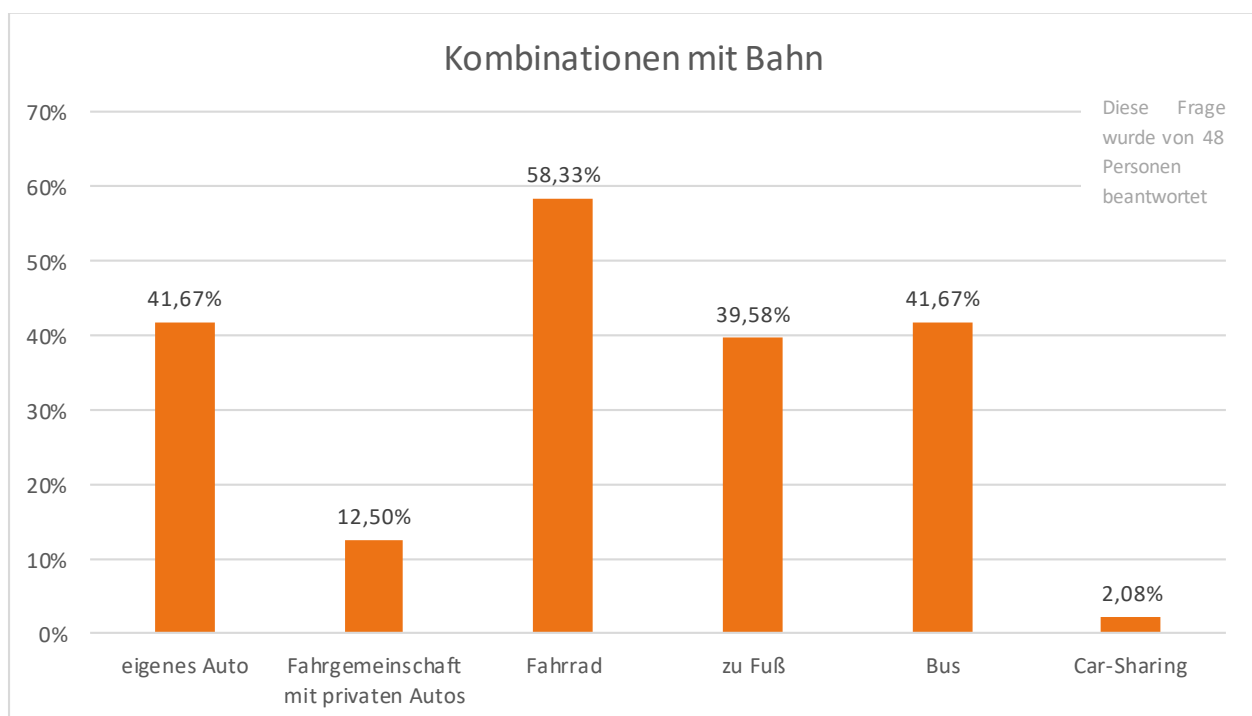


Abbildung 17 Kombinationen mit Bahn

Kombinationen mit der Bahn wurden von 48 Personen genannt. Hier gab über die Hälfte das Fahrrad an, etwas weniger nannten das eigene Auto oder den Bus. Zu Fuß kombinierten 40%, weniger häufig genannt wurden Fahrgemeinschaften und Car-Sharing wurde nur von 2% genannt.

Sonstige Kombinationen

Car-Sharing wurde insgesamt nur von 3 Personen kombiniert

- Zweimal jeweils mit Fahrgemeinschaften, Fahrrad, zu Fuß und Bahn
- Einmal mit dem Auto
- Einmal mit dem Bus

Reduzierung des Gebrauchs des eigenen Autos

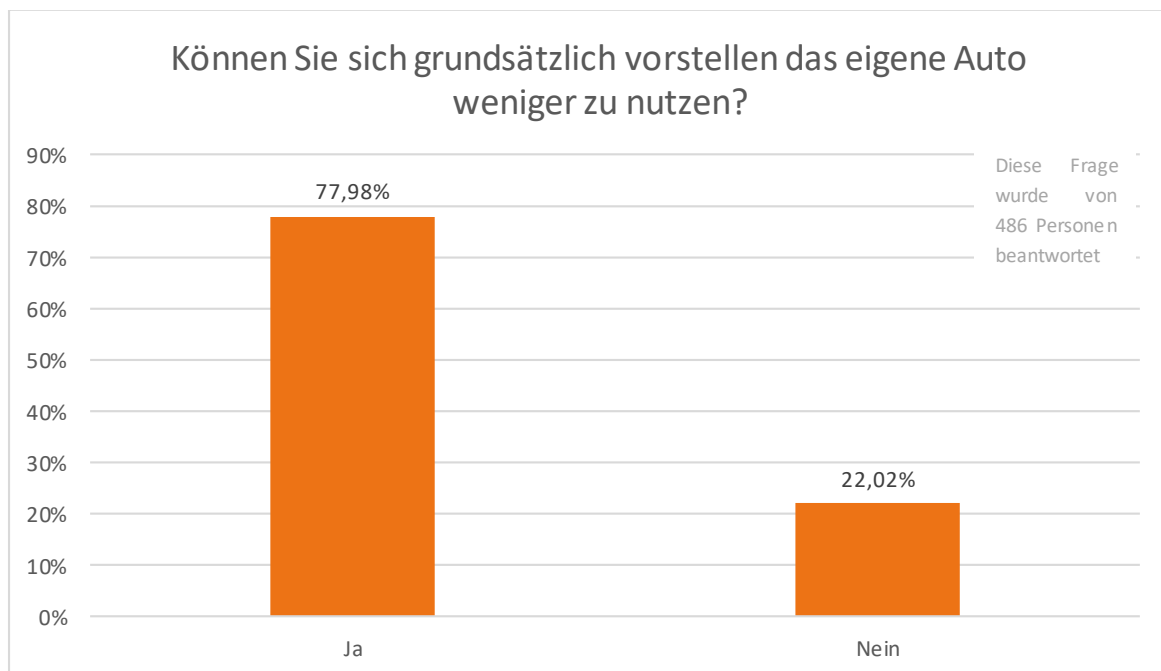


Abbildung 18 Reduzierung der Nutzung des eigenen Autos

4 von 5 Personen können sich grundsätzlich vorstellen das eigene Auto weniger zu nutzen. Einstellungen zu Nutzung anderer Verkehrsmittel wurden im Folgenden untersucht.

Einstellung zur Nutzung anderer Verkehrsmittel

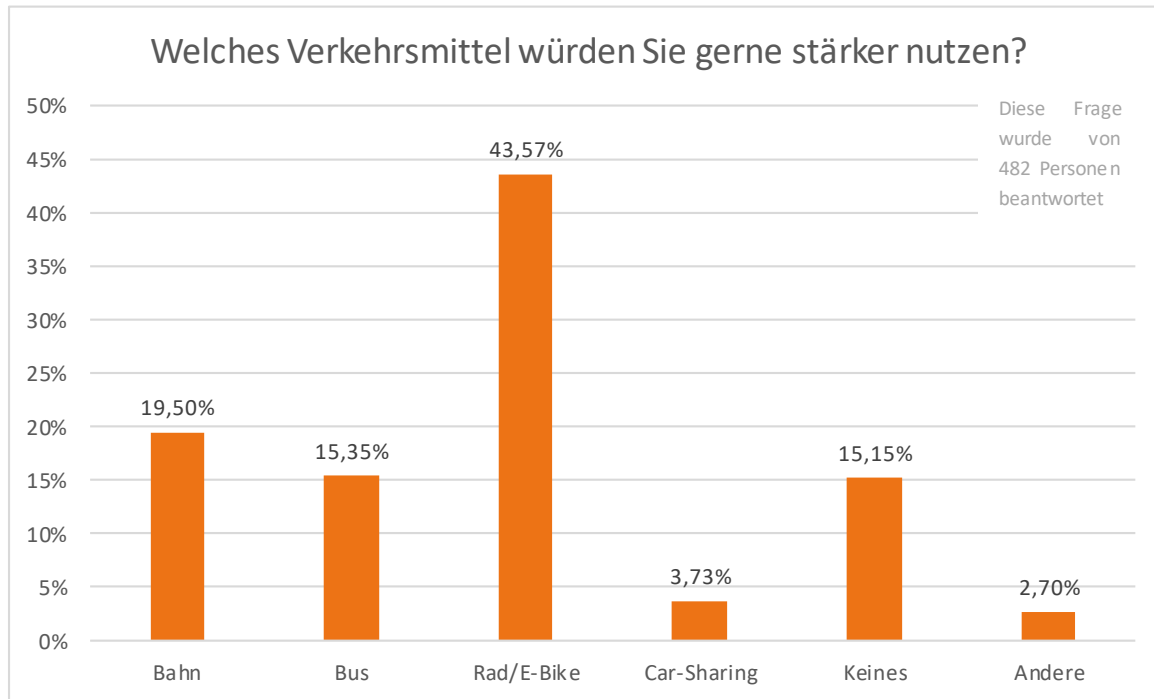


Abbildung 19 Stärkere Nutzung anderer Verkehrsmittel

Auf die Frage, welches Verkehrsmittel sie gerne stärker nutzen würden, nannten die meisten das *Rad oder E-Bike* (44%). Häufig genannt wurden aber auch die *Bahn* (19,5%), und der *Bus* (15%). *CarSharing* wurde hier nur von knapp 4% genannt. 15% gaben an, dass sie *kein* anderes Verkehrsmittel stärker nutzen möchten.

Attraktivität Bahnfahren

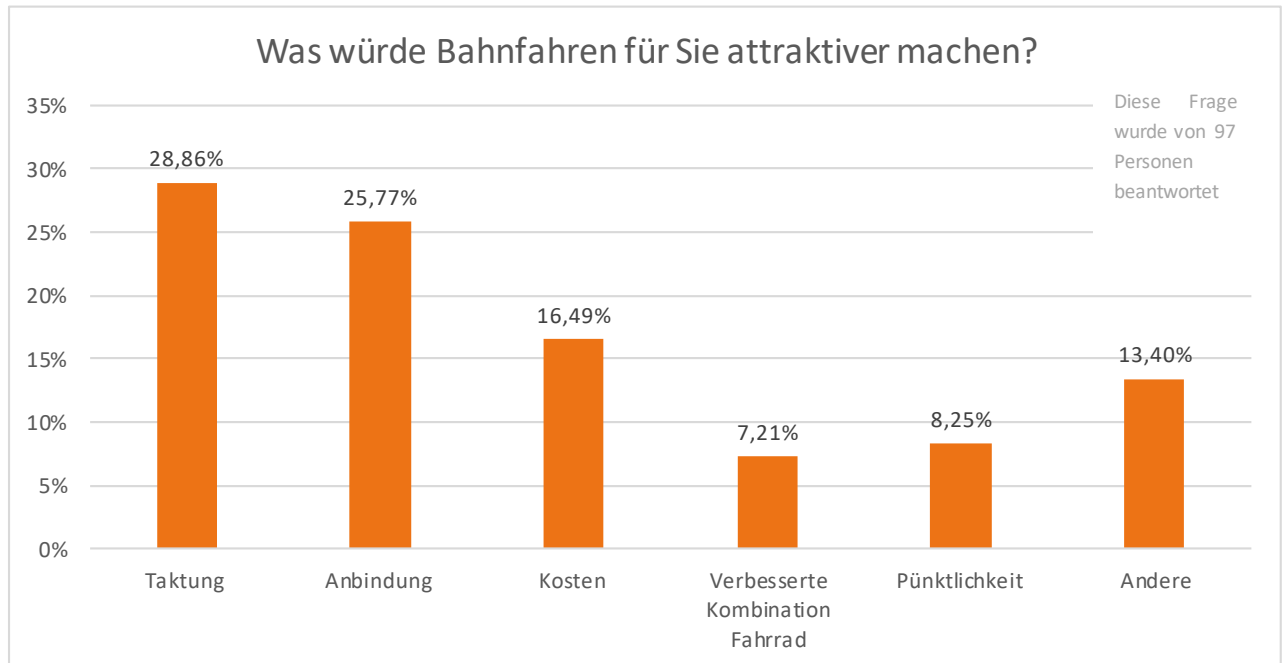


Abbildung 20 Attraktivität Bahnfahren

Die Frage danach, was das Bahnfahren attraktiver machen würde, war als offene Frage gestellt. Den Antworten wurden bei der Auswertung Kategorien zugeordnet. Besonders häufig wurde hier die *Taktung* genannt (29%), insbesondere in Kombination mit Arbeitszeiten, langen Umsteigezeiten und Stunden mit weniger Angebot wie spät abends, nachts sowie früh morgens. Auch die Abstimmung mit den Bussen ins Werk wurde genannt. Fast genauso häufig wurde die *Anbindung* genannt (26%), insbesondere die bessere Anbindung mehrerer Ortschaften sowie an Werke und Arbeitgeber, bessere Verbindungen und Anschlüsse. Einige nannten auch *Kosten* (17%), gerade für Monatskarten. Auch genannt wurden *Pünktlichkeit* (8%) und eine *bessere Kombination mit dem Fahrrad* (7%). Dazu wurde eine Mitnahmemöglichkeit gewünscht, möglicherweise auch günstiger oder kostenlos. Bei *Anderes* (13%) wurde Sicherheit, Sauberkeit, Barrierefreiheit und die Dauer genannt. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Attraktivität Busfahren

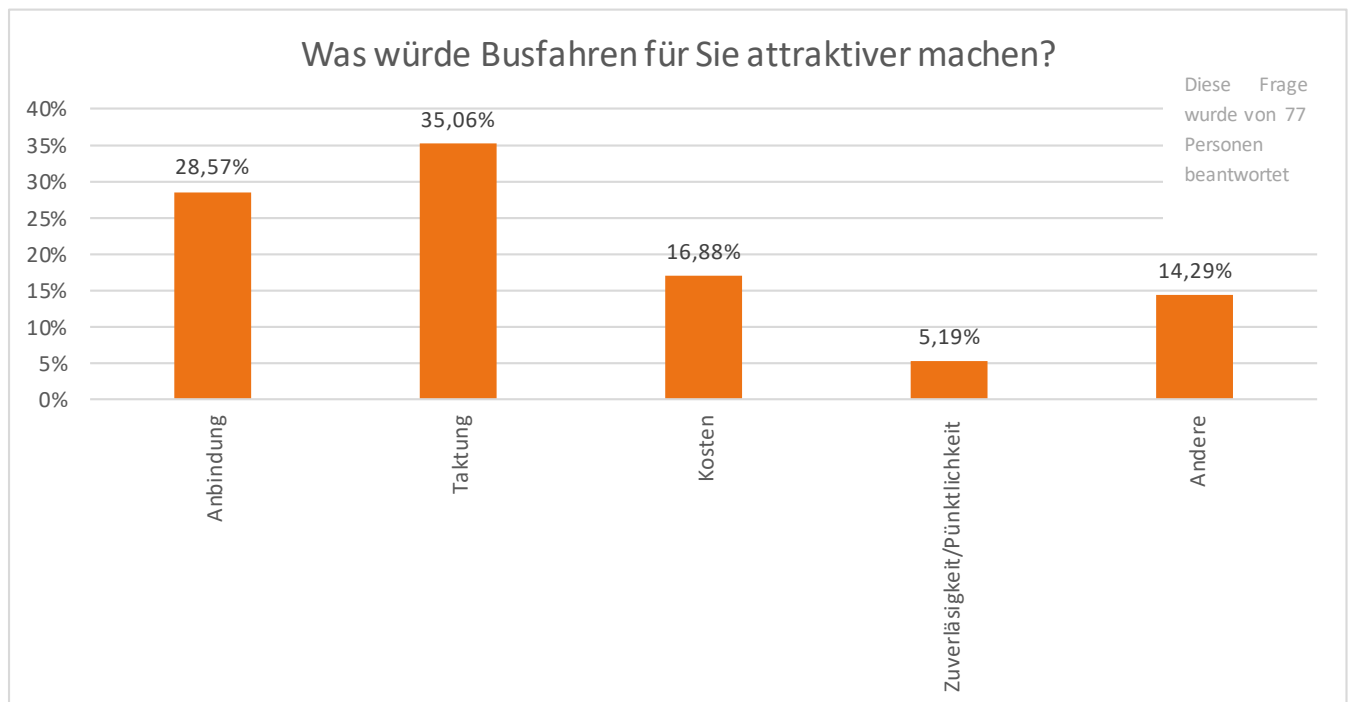


Abbildung 21 Attraktivität Busfahren

Die Frage danach, was das Busfahren attraktiver machen würde, war ebenfalls als offene Frage gestellt. Die Antworten wurden bei der Auswertung Kategorien zugeordnet. 35% der Befragten gab auch beim Bus an, dass dieser durch eine verbesserte *Taktung* attraktiver werden würde. Diese sollte an Arbeits-, Schul- und Schichtzeiten angepasst werden, und die Wartezeiten sollten kürzer werden, auch abends und am Wochenende. Ebenfalls häufig genannt wurde die *Anbindung* (29%), hier wurde eine allgemein bessere Busverbindung gewünscht sowie für Ortschaften bessere Fahrpläne und auch Querverbindungen. Außerdem wurden geringere *Preise* oder sogar kostenlose Busse gewünscht (17%), sowie *Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit* (5%). Unter *Anderes* (14%) wurde Barrierefreiheit, Sauberkeit, Grenzverkehr, Direktfahrten und grenzübergreifende Busse genannt. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Attraktivität Radfahren

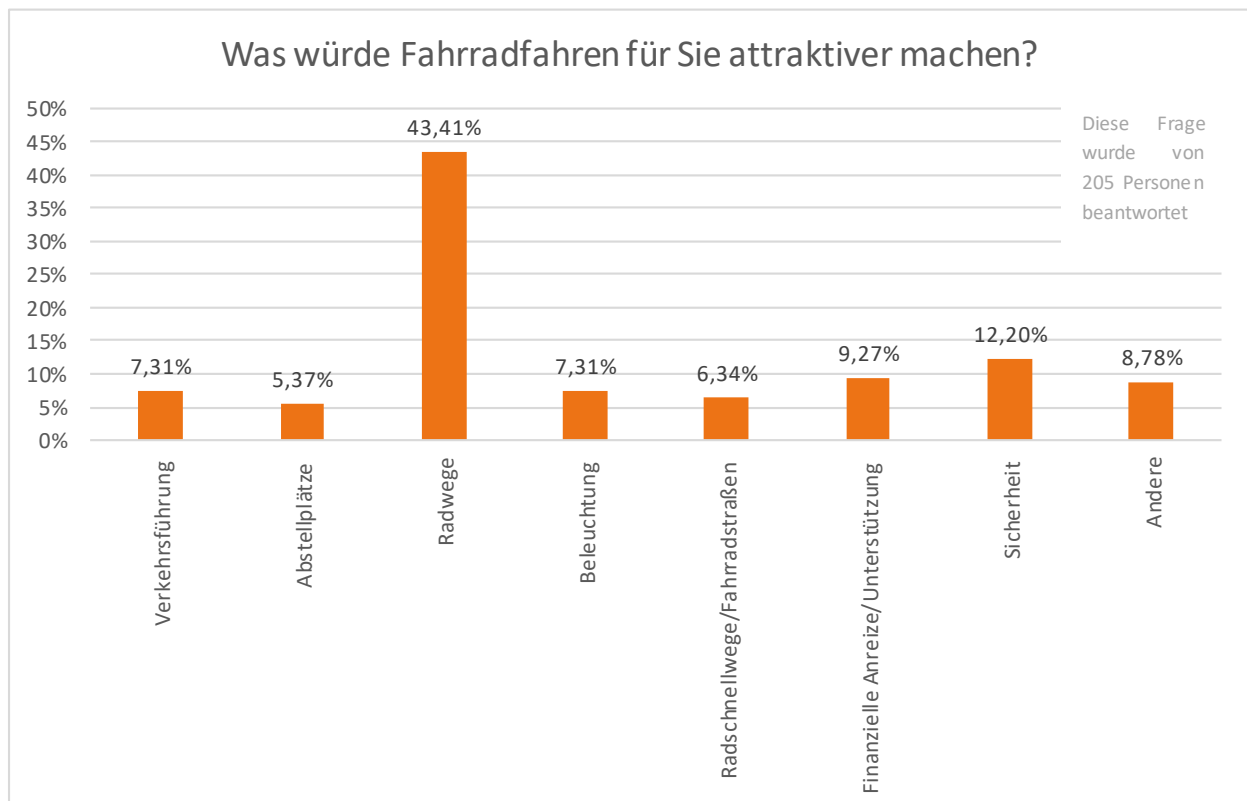


Abbildung 22 Attraktivität Radfahren

Auch die Frage danach, was Radfahren attraktiver machen würde, war als offene Frage gestellt und wurde anschließend kategorisiert. Am häufigsten genannt wurden *Radwege* (43%), hierbei sollen die bestehenden besser und breiter ausgebaut werden sowie weitere gebaut werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die *Beleuchtung der Radwege* (7%), auch außerhalb der Stadt, genannt. Viele der hier genannten Wünsche zielen implizit auf mehr Sicherheit ab, zusätzlich nannten 12% die *Sicherheit* im Radverkehr explizit. Auch *finanzielle Anreize und Unterstützung* wurden häufiger genannt (9%). Diese könnte vom Arbeitgeber oder dem Land kommen in Form von Leasing-Angeboten, Jobrädern oder Kaufprämien. Auch die *Verkehrsführung* wurde von 7% genannt, hier wurden 30er Zonen, Vorfahrtsregelungen, bevorzugte Ampelschaltungen und eine Trennung zu anderem Verkehr gewünscht. Auch der Wunsch nach *Radschnellwegen oder Fahrradstraßen* wurde geäußert (6%), ebenso wie *Abstellplätze* (5%). Diese sollten kostenlos oder zumindest günstig sein, und diebstahlsicher. Diese braucht es auch beim Arbeitgeber. Zudem wurde der Wunsch nach einem Fahrradparkhaus am Bahnhof genannt. Bei *Anderes* (9%) wurde das Wetter, eine grenzübergreifende Fahrradbrücke und die Taktung der Rheinfähre genannt sowie Argumente für das Fahrradfahren aufgezählt. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Was würde Car-Sharing für Sie attraktiver machen?

Die Frage, wie Car-Sharing attraktiver werden könnte, wurde nur von 13 Personen beantwortet. Die Befragten wünschten sich mehr Flexibilität, günstigere Konditionen, einen Prepaid-Tarif und regionale Verfügbarkeit, auch im ländlichen Raum. Auch mehr Auswahl und Verlässlichkeit wurden gewünscht ebenso wie mehr Stationen und E-Autos. Außerdem gibt es Unzufriedenheit mit dem Anbieter.

Unterstützung durch den Arbeitgeber

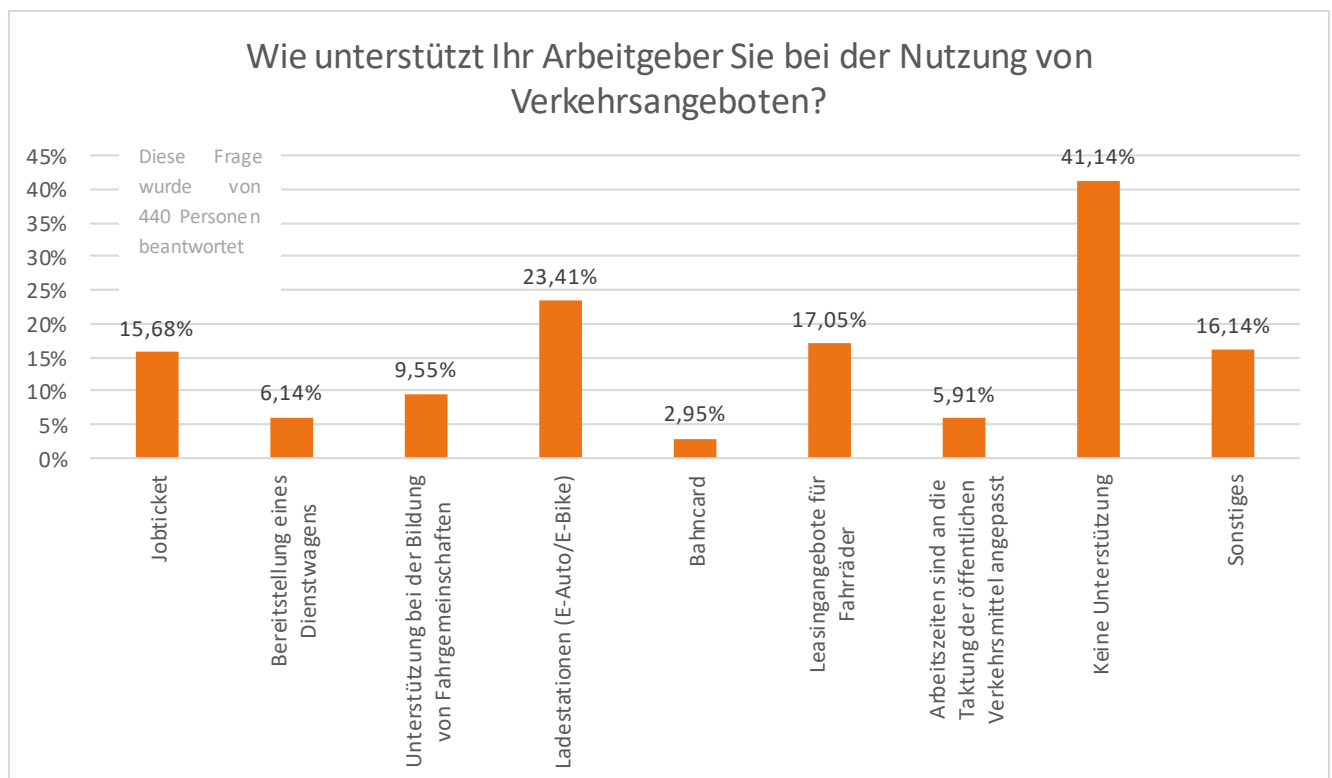


Abbildung 23 Unterstützung durch den Arbeitgeber

Der Großteil der Befragten gab an, *keine Unterstützung* vom Arbeitgeber bei der Nutzung von Verkehrsangeboten zu bekommen (41%). Knapp ein Viertel erhält *Zugang zu Ladestationen für E-Autos und E-Bikes*. 17% können *Leasingangebote für Fahrräder* und *Jobtickets* nutzen. Jeder Zehnte wird vom Arbeitgeber bei der *Bildung von Fahrgemeinschaften* unterstützt. 6% bekommen einen *Dienstwagen* bereitgestellt oder haben *Arbeitszeiten, die an die Taktung des ÖPNVs angepasst sind*. Die Angaben unter *Sonstiges* (16%) werden im Folgenden genauer untersucht.

Weitere Unterstützung durch den Arbeitgeber

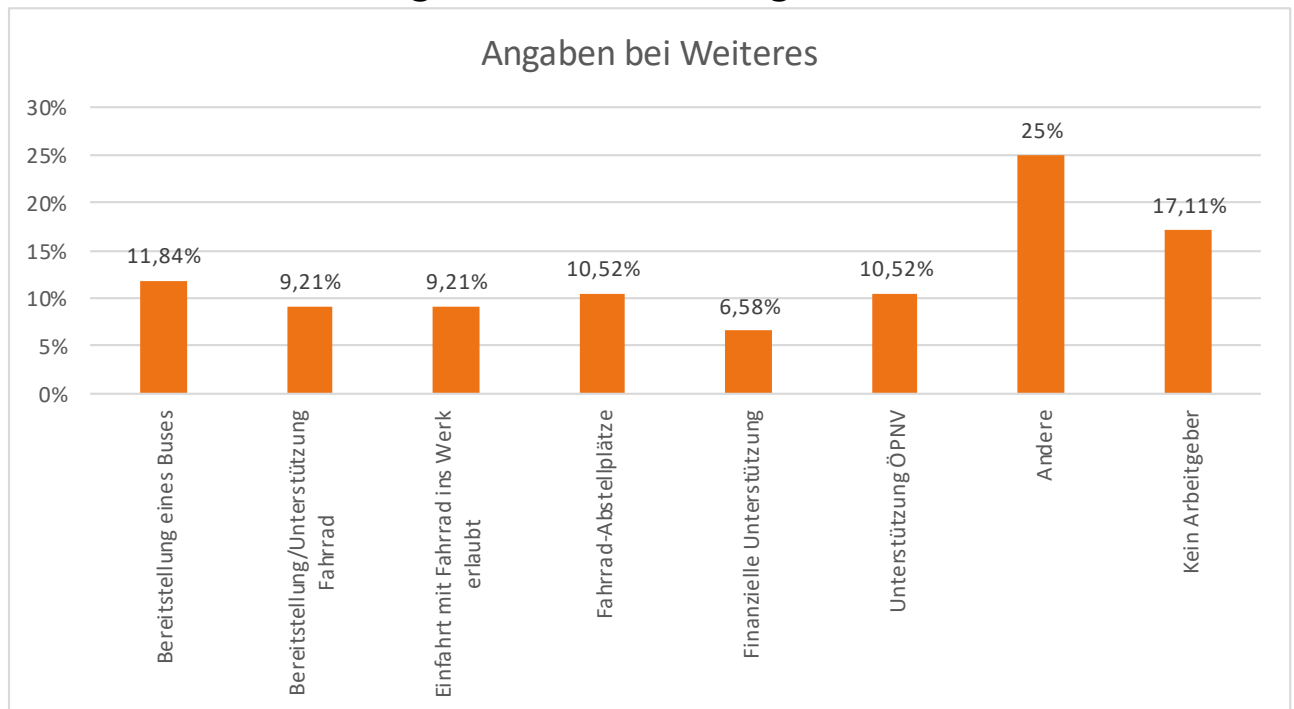


Abbildung 24 Weitere Unterstützung durch den Arbeitgeber

Wenn keine der genannten Arten der Unterstützung durch den Arbeitgeber zugetroffen hat, konnten die Befragten unter dem Punkt *Sonstiges* eine freie Antwort zu geben. Diese wurden anschließend kategorisiert. Ein Zehntel hat *Fahrrad-Abstellplätze* beim Arbeitgeber oder in dessen Nähe. Ein weiteres Zehntel erhält ein *Ticktes für den ÖPNV* vom Arbeitgeber, in Form von Monatsfahrkarten, Vergünstigungen oder Semestertickets. 9% werden durch die Bereitstellung eines *Shuttles* ins Werk bzw. eines eigenen Buses vom Bahnhof unterstützt. Weitere 9% erhalten *Unterstützung beim Kauf eines Fahrrades* oder bekommen dieses bereitgestellt. Zudem ist die *Einfahrt ins Werk mit dem Fahrrad erlaubt*. Dies ist attraktiv, da bis zum Arbeitsplatz gefahren werden kann. 7% erhalten *finanzielle Unterstützung* in Form von Zuschüssen zu den Fahrtkosten. Unter *Anderes* (25%) wurde angegeben, dass keine Unterstützung notwendig ist im Homeoffice gearbeitet wird oder Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. 17% haben *keinen Arbeitgeber*, z.B. da sie selbstständig, Schüler*innen, Student*innen oder im Ruhestand sind. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Belastung durch Verkehrsemissionen

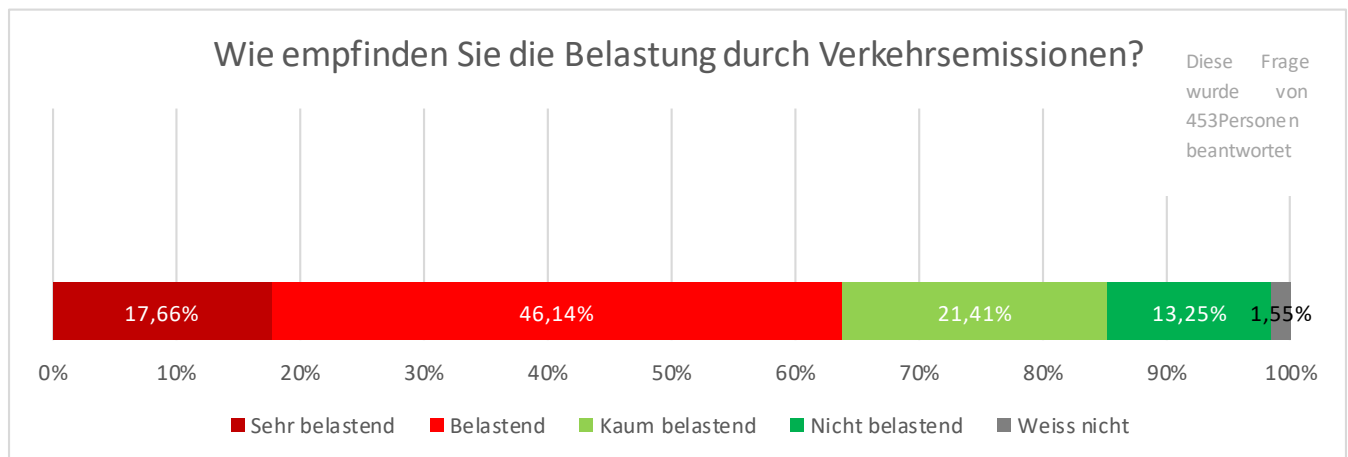


Abbildung 25 Belastung durch Verkehrsemissionen

Die Verkehrsemissionen nehmen insgesamt 65% als *belastend* oder *sehr belastend* wahr. Ungefähr ein Fünftel (21%) findet diese *kaum belastend* und 13% empfinden sie als *nicht belastend*. 1,5% der Befragten haben die Frage mit *weiß nicht* beantwortet.

Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in Siedlungsgebieten

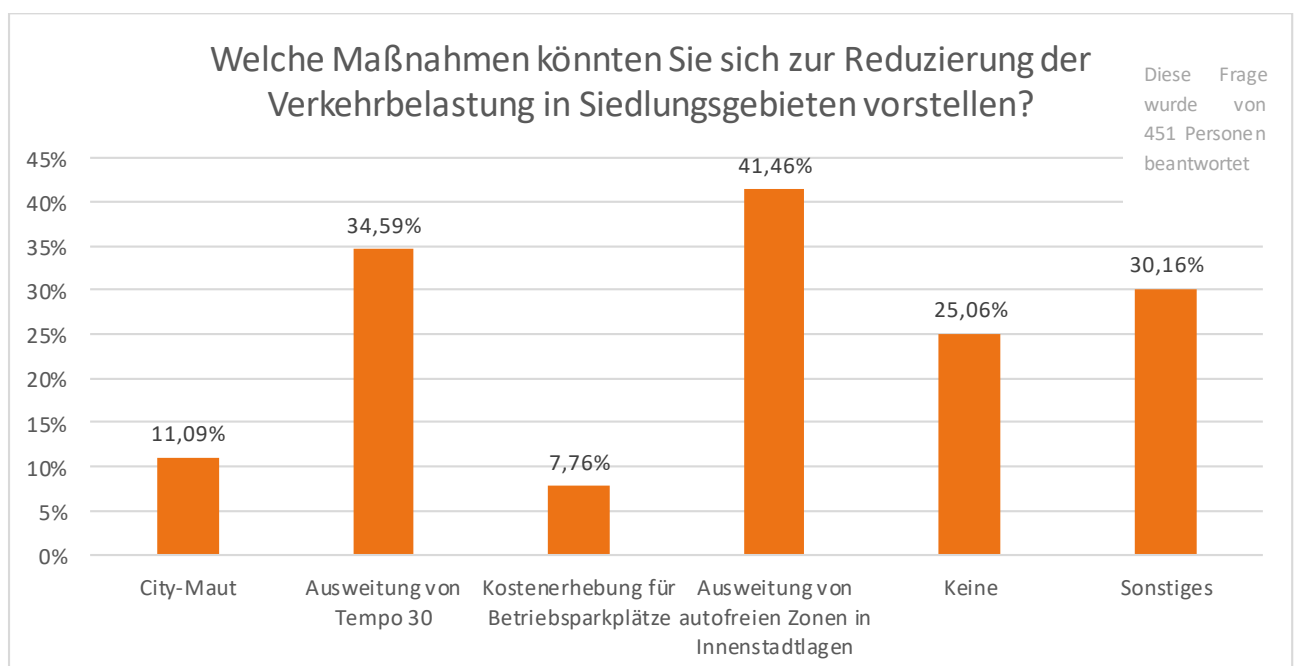


Abbildung 26 Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung

Die Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastung innerhalb von Siedlungsgebieten mit der meisten Zustimmung ist die *Ausweitung von autofreien Zonen in Innenstadtlagen* (41%). Viele können sich aber auch die *Ausweitung von Tempo 30* vorstellen (35%). 12% denken an

eine *City-Maut*. Ein Viertel der Befragten kann sich *keine* Maßnahmen zur Reduzierung vorstellen. Die Antworten in der Kategorie *Sonstiges* werden im Folgenden dargestellt.

Angaben zu den Maßnahmen unter Sonstiges

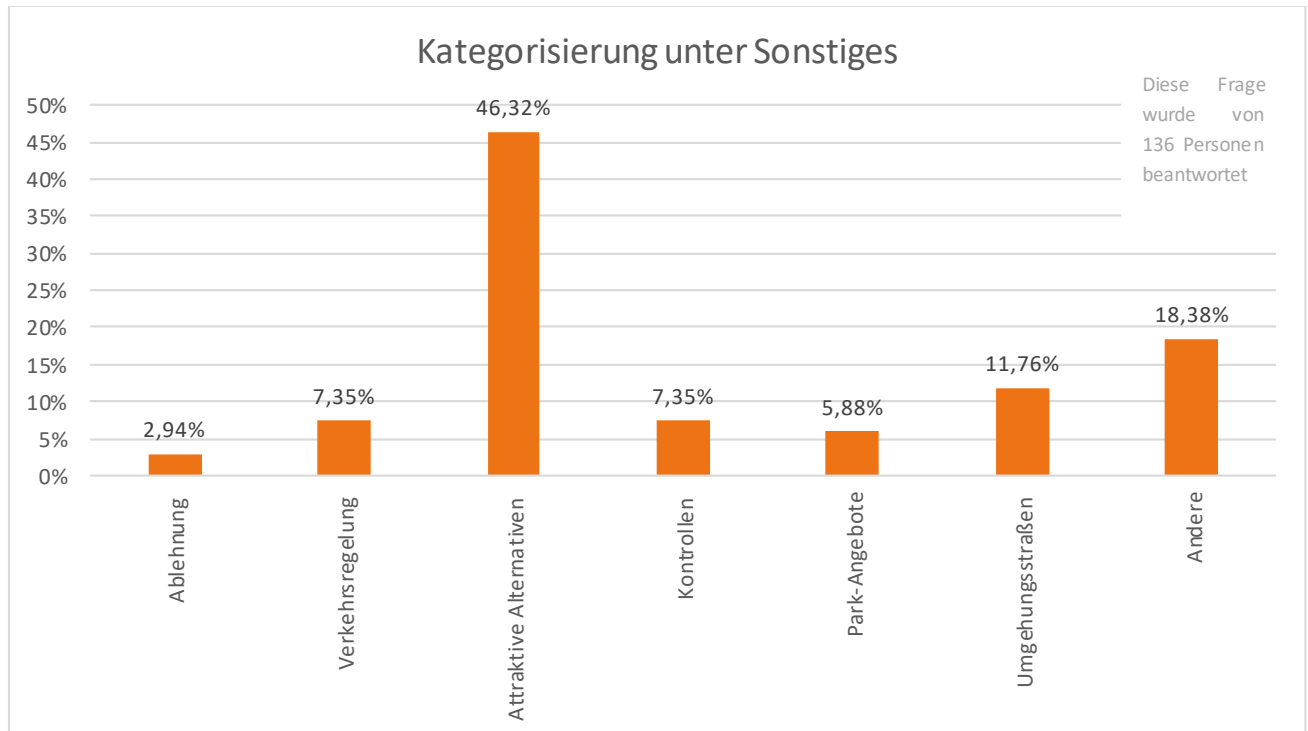


Abbildung 27 Angaben zu Maßnahmen unter Sonstiges

Die offenen Antworten zu der Frage, welche Maßnahmen sich die Befragten zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Siedlungsgebieten vorstellen können, wurden nachträglich zu Kategorien zugeordnet. Fast die Hälfte der Befragten sprach sich hierbei dafür aus, *Alternativen zum Autoverkehr attraktiver* zu machen (46%). Dabei sollten zum Beispiel der ÖPNV, Radverkehr und Fußwege verbessert werden. Vieles ist hier deckungsgleich mit den Antworten, die dazu gegeben wurden, was diese Verkehrsmittel attraktiver machen würden. Mehr als ein Zehntel der Befragten wünschte sich *Umgehungsangebote* (12%), wie eine Ortsumfahrung, die gut beschildert ist. Auch genannt wurden Maßnahmen zur *Verkehrsregelung* (7%) wie Tempo 30 oder 40, Ampelschaltungen, Durchfahrverbote und Anlieger frei Zonen. Genauso häufig wurden auch *Kontrollen* in Form von Geschwindigkeitskontrollen gefordert, sowie härteres Durchgreifen und Sanktionen (7%). Auch gefordert wurden *Park-Angebote* (6%), wie gut angebundene, kostengünstige oder kostenlose Parkplätze außerhalb der Stadt oder Anwohnerparken. 3% lehnten alle Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung ab, da sie damit unzufrieden sind, sie für ungerechtfertigt oder nicht notwendig halten. In der Kategorie *Andere* wurden autofreie Stadt, Lärmschutz, Autobahnanschluss des Industriegebietes und eine Stärkung der Infrastruktur genannt. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Einfluss der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

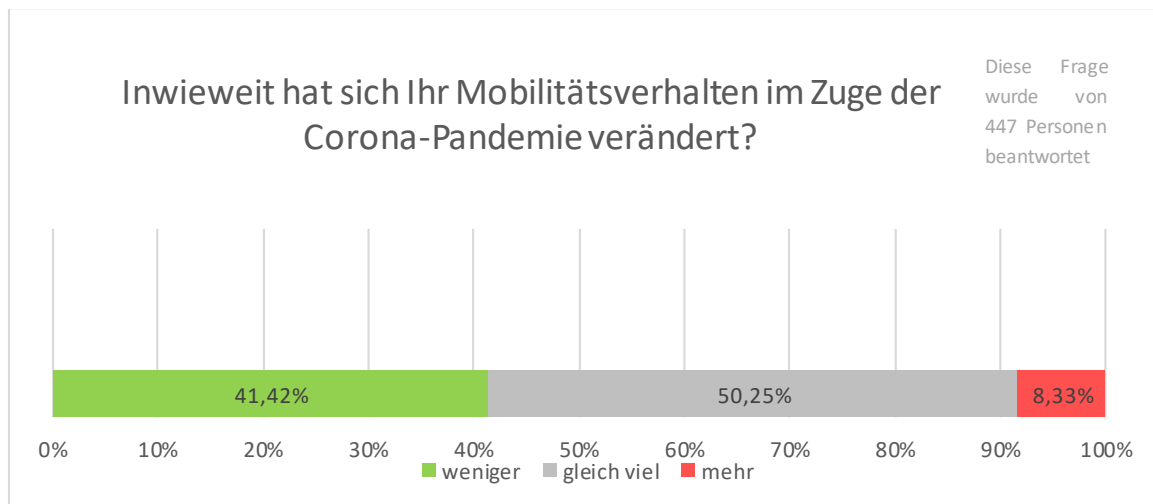


Abbildung 28 Einfluss der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten insgesamt

Die Hälfte der Befragten gab an, dass sich ihr Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie nicht verändert hat. 41% sind *weniger* unterwegs als zuvor, 8% sind jetzt mobiler.

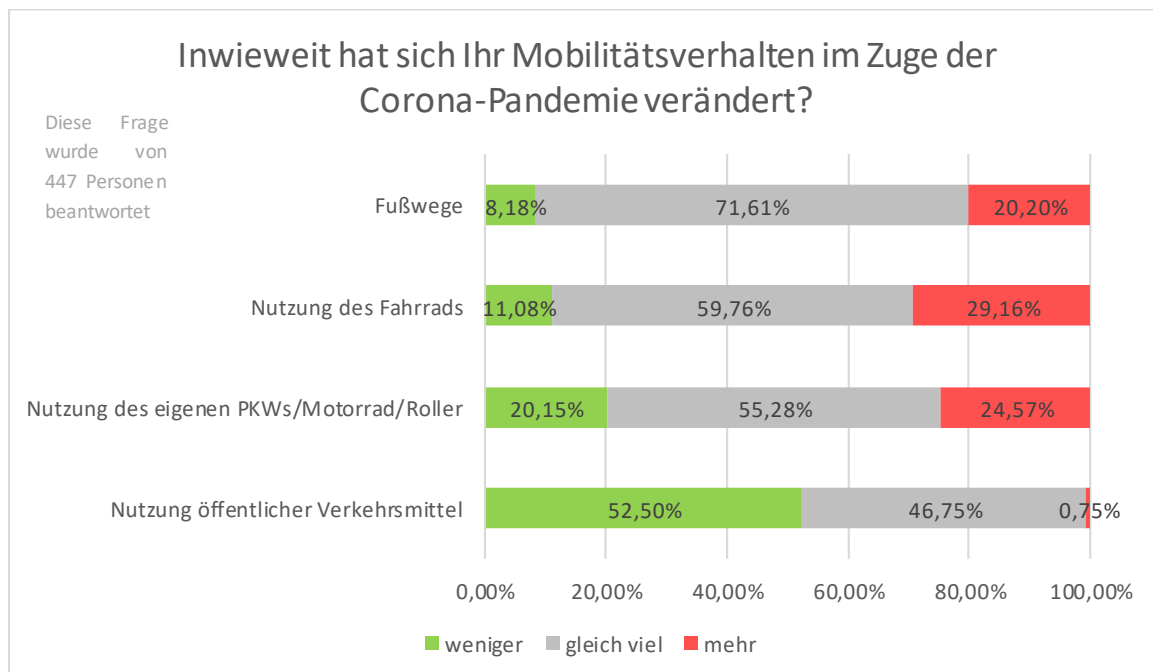


Abbildung 29 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsverhalten

Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten vieler Befragten verändert. Während die *Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel* abgenommen hat (52,5%), Befragte nutzen nun häufiger das *Fahrrad* (29%), den *PKW, das Motorrad oder den Roller* (25%), oder gehen häufiger *zu Fuß* als vor der Pandemie (20%). Gleichzeitig geben andere Befragte an, dass sie weniger den *PKW, das Motorrad oder den Roller* nutzen (20%), weniger mit dem *Fahrrad* fahren (11%) und

weniger zu *Fuß* gehen (8%). Grund dafür könnte die Arbeit im Homeoffice sein, wie Abbildung 30 zeigt.

Besonderheiten beim Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie

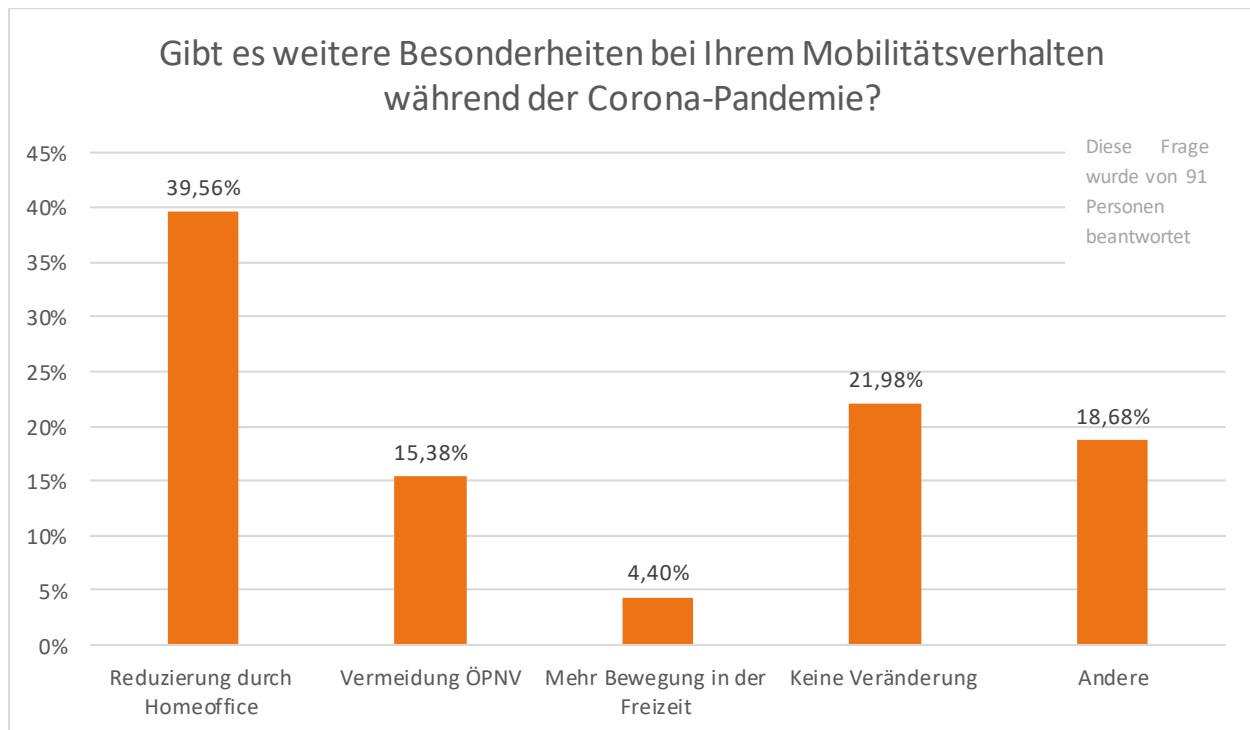


Abbildung 30 Besonderheiten im Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie

Die Frage nach den Besonderheiten im Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie wurde offen gestellt und im Nachhinein zu Kategorien zugeordnet. Am häufigsten wurde die *Reduzierung durch Homeoffice* genannt (40%). Die Mobilität wird eingeschränkt durch weniger Autonutzung, konzentrierteres Einkaufen und weniger Fahrgemeinschaften. 15% nannten hier die *Vermeidung des ÖPNV* und begründeten, dass dieser zu voll sei, die Maskenpflicht als unangenehm wahrgenommen wird, und insbesondere die Stoßzeiten gemieden werden. 4% gaben an, sich in der *Freizeit mehr zu bewegen* als vor der Corona-Pandemie. Dies sei ein Ausgleich zum Homeoffice und würde vor allem durch Fahrradfahren und Spazieren sowie generell mehr Bewegung in der Natur umgesetzt. Unter *Andere* wurde außerdem genannt, dass Stoßzeiten gemieden werden, Arbeitsmaterial transportiert werden muss (dies erschwert das Fahrradfahren), mehr Autos und Car-Sharing genutzt werden, sowie Zeit für Grenzkontrollen eingeplant werden muss. 22% gaben an, dass es durch Corona zu *keinen Veränderungen* kommt, da entweder das Fahrradfahren beibehalten wurde oder die Arbeit im Homeoffice nicht möglich ist. Eine vollständige Liste finden Sie im Anhang.

Bewertung der örtlichen Infrastruktur für verschiedene Fortbewegungsmöglichkeiten?

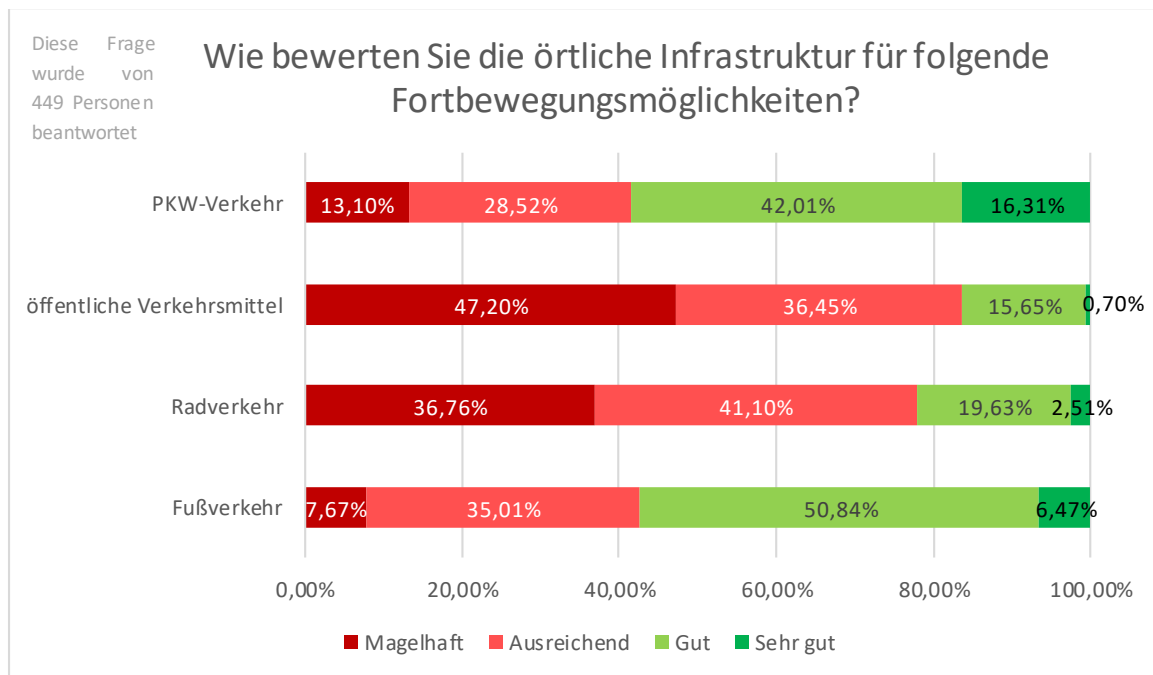


Abbildung 31 Bewertung der Infrastruktur verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten

Bei der Bewertung der örtlichen Infrastruktur wurde vor allem der die Infrastruktur des PKW-Verkehrs deutlich positiver bewertet als die der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs. Die Infrastruktur für den Fußverkehr wurde mehrheitlich als gut bewertet, wobei auch hier Verbesserungsbedarf zu bestehen scheint. Besonders viel Unzufriedenheit scheint beim ÖPNV zu bestehen, hier wird die Infrastruktur von 83% als *mangelhaft* oder *ausreichend* bewertet. Der Radverkehr wurde 78% der Befragten als *mangelhaft* oder *ausreichend* bezeichnet. Anders hingegen beim PKW Verkehr, hier wird die Infrastruktur von 58% der Befragten als *gut* oder *sehr gut* bewertet. Ähnlich positiv wird die Infrastruktur für den Fußverkehr eingeschätzt. Diese bezeichnen 57% als *gut* oder *sehr gut*.

Ausblick

Der Fragebogen hat eine Vielzahl an dezidierten Antworten generiert. Die obenstehende Übersicht dient einem ersten Überblick.

Die Hälfte der Befragten legt eine Strecke von über 25,5 km zurück. Insgesamt wird für den täglichen Verkehr am häufigsten das eigene Auto verwendet. Für die Wahl des Verkehrsmittels gibt es unterschiedliche Gründe, gerade bei Radfahrenden wird Nachhaltigkeit auch häufig genannt. Die klare Mehrheit der Befragten wechselt das Verkehrsmittel und kann sich vorstellen den Gebrauch des eigenen Autos zu reduzieren. Gerade die Verwendung von Fahrrad und E-Bike ist für viele interessant, allerdings sollen

Radwege besser ausgebaut werden. Beim ÖPNV wurde häufig die Taktung, sowie die Anbindung kritisiert. Viele werden bereits von ihrem Arbeitgeber unterstützt. Die Verkehrsemissionen werden überwiegend als belastend wahrgenommen. Die Maßnahmen zur Reduzierung dieser werden aber durchaus kritisch gesehen. Am ehesten wird die Ausweitung von autofreien Zonen und Tempo 30 Zonen befürwortet. Die Infrastruktur für ÖPNV und Radwege werden eher als mangelhaft wahrgenommen, die Zufriedenheit mit der Infrastruktur für PKW-Verkehr ist deutlich größer als bei der des ÖPNV oder dem Radverkehr. Durch die Corona-Pandemie und die dadurch verursachte Ausweitung des Homeoffices sowie der weiteren Maßnahmen wurde das Mobilitätsverhalten insgesamt reduziert. Besonders der ÖPNV wurde gemieden.

Die Beantwortungen sind teils sehr ausführlich und mit viel Detailwissen und Ideenreichtum geschrieben. Das stellt eine große Hilfe bei der Optimierung des Weiteren Mobilitätsmanagements verschiedener Gruppen dar. Gerade in einem Bereich, der so stark durch Gewohnheit geprägt ist wie die Mobilität, ist das ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Die Projektpartner des Mobilitätspaktes werden nun gemeinsam die Ergebnisse der Befragung auswerten und Maßnahmen entwickeln, welche die Gesamtsituation der Mobilität im Raum Rastatt verbessern sollen.

Anhang

Im Folgenden finden Sie die wörtlichen Kommentare der Umfrage. Diese werden hier unbearbeitet wiedergegeben.

Andere Gründe für die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel

- Als Rollstuhlfahrer wenig andere Möglichkeiten
- Bin krank
- Da kein Fahrradabstellplatz vor Montagehalle 4.0
- Die Zeit in der Bahn nutzen
- Dienstwagen
- Dienstwagen
- einfachere Parkplatzsuche mit dem Roller als mit dem Auto
- Flexibilität
- Flexibilität
- kein Stau
- keine Parkmöglichkeiten in der Innenstadt RA für das Auto
- keine Parkplatzsuche
- Mit einem Hund ist ein anderes Verkehrsmittel kaum möglich zu nutzen
- Radwege sind insbesondere im Winter nicht gut und durch die Stadt furchtbar eigentlich nur morgens zu befahren von Karlsruhe kommend Richtung Schnapsark
- Schneller durch die Stadt
- Schule
- Spaß

- Spaß
- Stellplätze immer vorhanden
- Transport Hund
- Um noch Lebensmittel einkaufen zu gehen.
- Weil es da ist, trocken ist, man nebenbei Musik hören kann, es warm ist, es kühl ist. Weil es das Beste Verkehrsmittel ist
- Wetter
- Wetterabhängig

Angaben unter „Anderes“ bei „Was würde Bahnfahren für Sie attraktiver machen?“

- Saubere Bahnen, weniger Gedränge, stärkeres Sicherheitsgefühl als Frau im ÖPNV
- mehr s-bahn
- Daimler Shuttleservice vor 06:00 Uhr
- Einkaufen
- Erweiterter Fahrplan
- Mehr produktive Zeit
- Schnelle Verbindungen, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Anzahl der Verbindungen, Kurze Umsteigezeiten, Klimaanlage, Sitzmöglichkeiten
- Station
- Umwelt
- weniger PKW-Nutzung, Arbeitsweg entspannter
- Wenn der Bahnhof barrierefrei ausgebaut ist
- Wenn ich nicht 3x umsteigen müsste und doppelt so lange wie mit dem Auto/Fahrrad-Mix brauchen würde
- Zeit Start-Ziel Dauer

Angaben unter „Anderes“ bei „Was würde Busfahren für Sie attraktiver machen?“

- Anzeigen durch Ansagen ergänzen, Elektronik zuverlässiger machen, Schulung der Fahrer im Umgang mit Menschen mit Beeinträchtigung
- Die Sauberkeit, Kosten, Busverfügbarkeit und bessere Bus Pläne
- direkte Wege ohne viele kleine Haltestellen
- Direktfahrten
- Grenzverkehr
- Kürzere Fahrzeiten, häufigere Fahrzeiten, direkte Verbindungen
- Mehr Busse im Einsatz
- Schnellverbindungen ohne viele Haltestellen
- Stressfreie Fahrt
- Verbindung nach Deutschland
- Werksverkehr

Angaben unter „Anderes“ bei „Was würde Radfahren für Sie attraktiver machen?“

- Alle dürfen 45kmh Fahrräder fahren ohne zusätzlichen Führerschein
- besseres Wetter
- Billiger, gesünder, umweltfreundlicher
- Die Umwelt schonen!
- E-Bike
- Eine kürzere Strecke
- einziges Contra: Wetterlage an vereinzelt Tagen
- Fitness, Nachhaltigkeit
- Grenzübergreifende Fahrradbrücke bei Wintersdorf oder Plittersdorf
- Komfortableres fahren - Schnell, trocken, möglichst wenig Mühe
- mit Willen alles bereits ok
- Nichts
- nur vom Wetter abhängig
- ökologisch - weniger Benzinkosten
- Rheinfähre bei Plittersdorf müsste vor 6 Uhr schon fahren. Muss immer über die Rheinbrücke in die Arbeit das sind 18km über die Fähre wären es 7,5km.
- Schönes Wetter
- Sport
- Von den Autofahrern als vollwertiger Verkehrsteilnehmer akzeptiert und nicht pauschal als Hindernis gesehen zu werden.

Angaben unter „Andere“ bei „Welche Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in Siedlungsgebieten könnten Sie sich vorstellen?“

- Auto müssen aus der Stadt
- Autobahn -» Lärmschutz
- Autobahnanschluss für Industriegebiete
- Bei der Stadtplanung Industriegebiete von Wohngebieten trennen. Sinnvolle!! Schnelle Busverbindungen.
- Bessere Anbindung an Hauptverkehrsadern
- bessere Infrastruktur
- Bessere Infrastruktur für das Hauptverkehrsmittel der Menschen. Keine Zwangserziehung auf ÖPNV oder Rad. Besseren Verkehrsfluss ermöglichen. Keine künstlichen Staus verursachen um dem Autofahrer das Autofahren abzugewöhnen
- Da ich sehr zentral wohne. Laufe ich überall hin.
- Dezibel der KFZ insbesondere Motorrad reduzieren.
- Die Bahnlinie in Wintersdorf wieder aktivieren
- Einführung einer Fahrradsteuer
- Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit... Feuer frei !!!!
- Fahre durch keine Siedlungsgebiete und Wohngebiete
- LKW-Verbote im Dorf
- Massiv höhere KFZ Steuern, Infrastruktur stärken da Angebot wirklich schwach. Radfahrerstadt wie oft in Holland gezeigt.

- Mehr Homeoffice, bessere Bahnanbindungen
- neue Zufahrtstraßen
- pro Haushalt nur die wirklich benötigte Anzahl an Fahrzeugen
- Reduzierung des LKW Verkehrs
- schwierig des einen Freud des anderen Leid
- Stad Rastatt hatte die letzten 20 Jahre überhaupt an die Verkehrssituation reagiert !
- Straßen sollen zum Fahren nutzbar bleiben, und nicht immer mehr zu Parkplätzen umfunktioniert werden!!!
- Straßen, die für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen nützlich sind und an denen man gerne läuft
- Südspange Rastatt
- Untertunnelung (siehe Michaelstunnel in BAD)

Angaben bei „Andere“ zu Besonderheiten im Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie

- Antizyklisch mobil sein. Wenn alle anderen fahren, Zuhause bleiben, wenn alle bei der Arbeit oder Zuhause sind, mobil sein.
- Aufgrund der täglichen Mitnahme des Laptop ist es unpraktisch mit dem Fahrrad zu fahren
- Durch die hohen Infektionszahlen und die vollen Busse bin ich wieder auf das Auto umgestiegen.
- Habe ein E-Bike gekauft. Jetzt aber wieder Home Office
- Ich habe kein eigenes Auto
- Ich meide Gegebenheiten, wo sich viele Personen zusammen aufhalten.
- lästig sind die oft sehr langen Wartezeiten an den LSA für Fußgänger über die Kapellenstr und an der badener brücke
- Man weiß eigenes Fahrzeug mehr zu schätzen, weil man dadurch auch weniger Kontakt zu anderen hat!
- Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln stört mich, auch wenn dies notwendig ist.
- Mehr Carsharing
- mehr kürzere Strecken, Freizeitziele im Freien stärker angefahren
- Parkplatzsuche in der Innenstadt ist eine Katastrophe geworden
- seit der Pandemie fahre ich mehr Fahrrad seitdem ich mir ein E bike zu gelegt habe
- Stärkere Nutzung des PKW's statt Fahrrad wegen Transport von Arbeitsgeräten zum und vom Home-Office.
- Während des Lock-Downs gab es keinerlei Staus auf den Autobahnen. Ich bin Berufs Kraftfahrer und kann

deshalb die Lage sehr gut einschätzen.
Die Menschen nutzen das Kraftfahrzeug vorrangig und das wird auch in Zukunft so sein. Deshalb muss man den Umständen gerecht werden und nicht am Bedarf vorbei planen

- Weniger in der Stadt, sondern deutlich mehr in der Natur unterwegs.
- Zusätzlich Zeit Einplanung durch Grenzkontrolle

Impressum

Ansprechpartner Stadt Rastatt:

Stadtplanung: Maximilian Arnold

Kontakt: maximilian.arnold@rastatt.de

Projektwebseite: www.mobipakt-rastatt.de

Umsetzung und Auswertung der Onlinebeteiligung

translake GmbH

Anja Claß, Hanna Kasper und Dennis Braunbarth

Obere Laube 53

78462 Konstanz

+49 (0)7531 365 92 30

info@translake.org