



RUB

gefördert durch



Deutsche  
Bundesstiftung Umwelt

[www.dbu.de](http://www.dbu.de)

**ZEFIR** RUHR-UNIVERSITÄT BOCHUM  
FAKULTÄT FÜR SOZIALWISSENSCHAFT  
ZENTRUM FÜR INTERDISZIPLINÄRE  
REGIONALFORSCHUNG

## NACHHALTIGE MOBILITÄT IM QUARTIER

Anne Graf, Sören Petermann & Corinna Pfeiffer

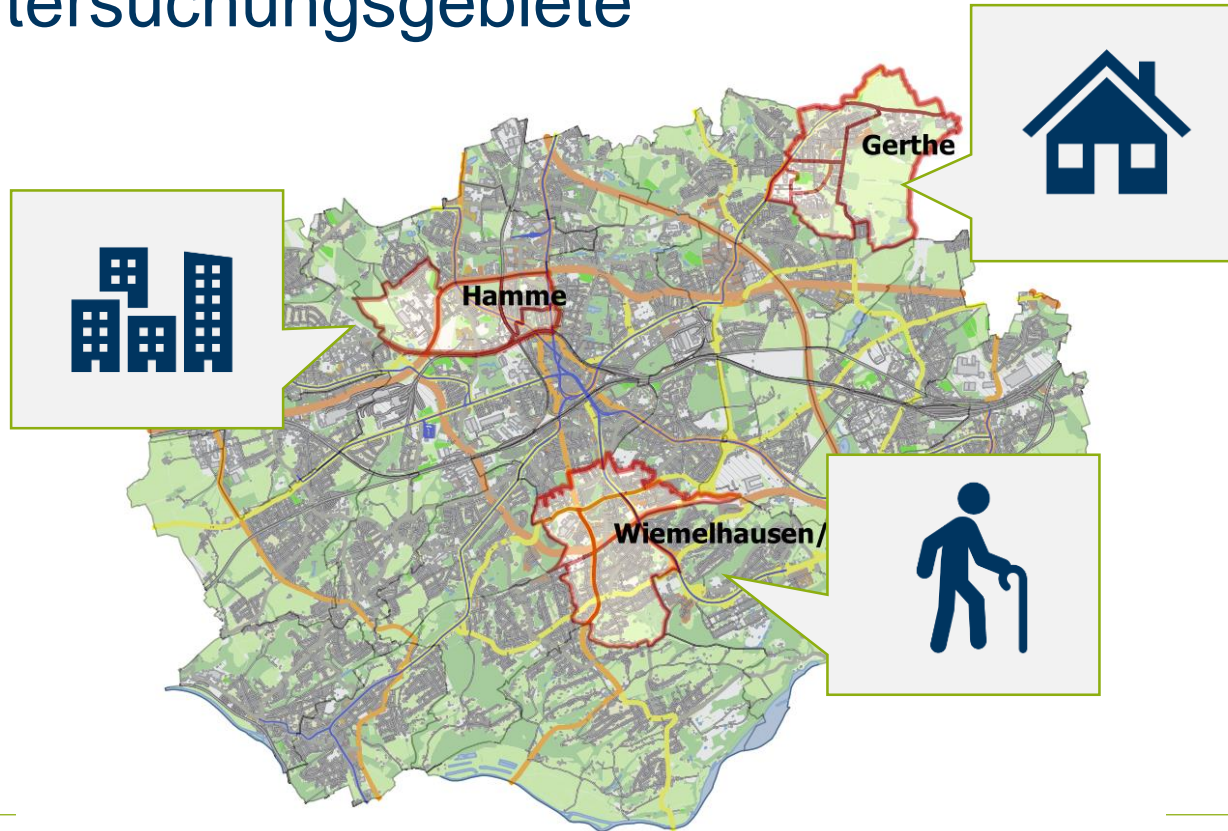


# Projektziel



- Am Beispiel von multimodaler Mobilität werden die Bedingungen für Verkehrsverlagerungen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrrad untersucht.
- Quartiere bzw. Stadtteile als Untersuchungsebene

# Die Untersuchungsgebiete



# Befragung & Interviews



- Befragungszeitraum Oktober 2020 bis Dezember 2020
- 6.000 Namen und Adressen der Stadt Bochum, 2.000 pro Stadtteil
- Rücklauf von 2.179 auswertbaren Fragebögen bzw. eine bereinigte Rücklaufquote von 39 %
- 547 (25 %) aus Hamme, 716 (33 %) aus Gerthe, 915 (42 %) aus Wiemelhausen

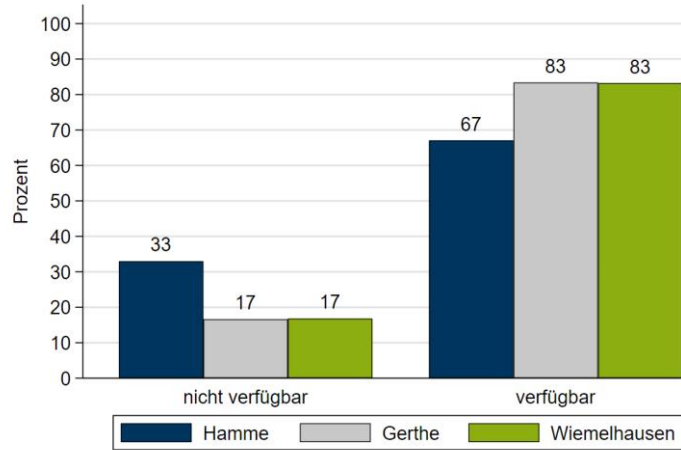


- 14 Interviews mit statistischen Zwillingen



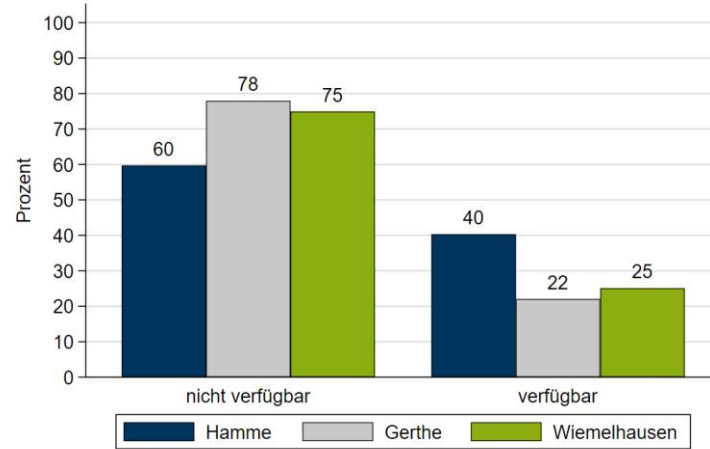


### Auto



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, H: n=537, G: n=704, W: n=904

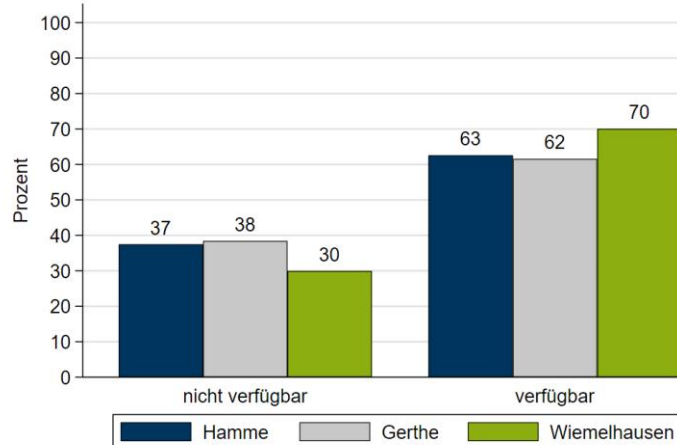
### Zeitkarte ÖV



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, H: n=536, G: n=707, W: n=897

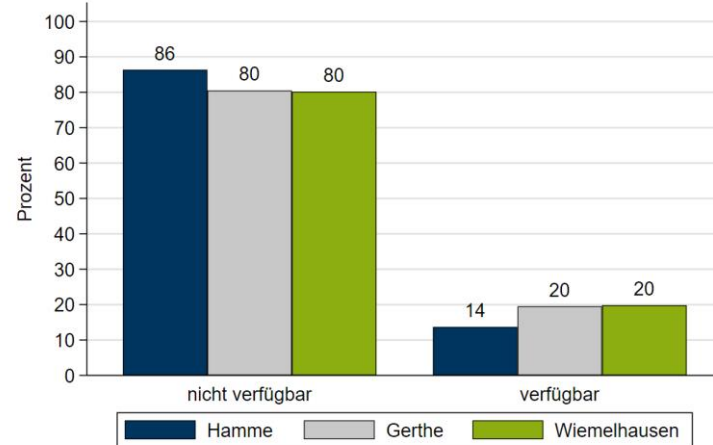


### Fahrrad



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, H: n=502, G: n=627, W: n=828

### Pedelec



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, H: n=461, G: n=594, W: n=776

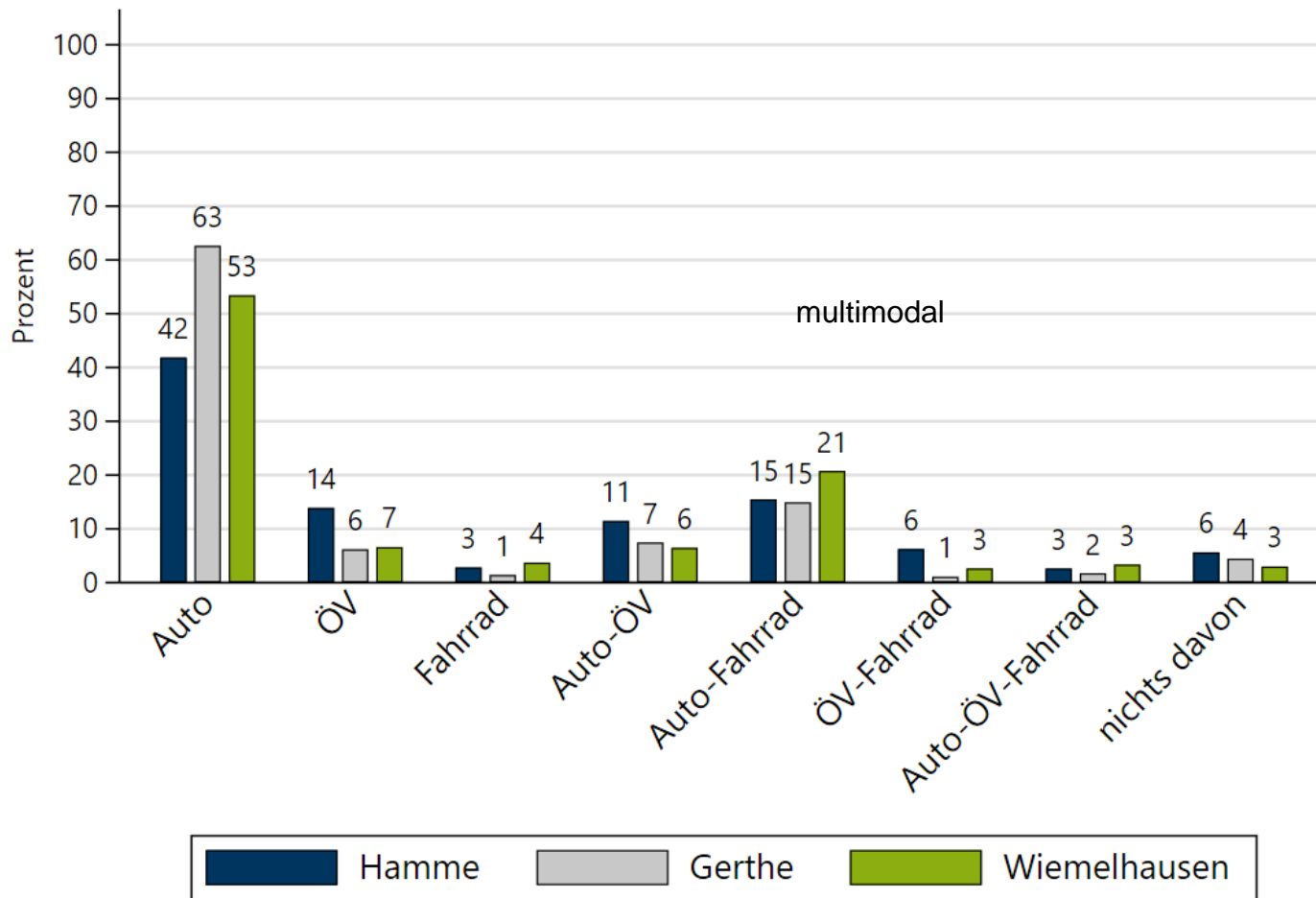


# Bildung der Mobilitätsgruppen



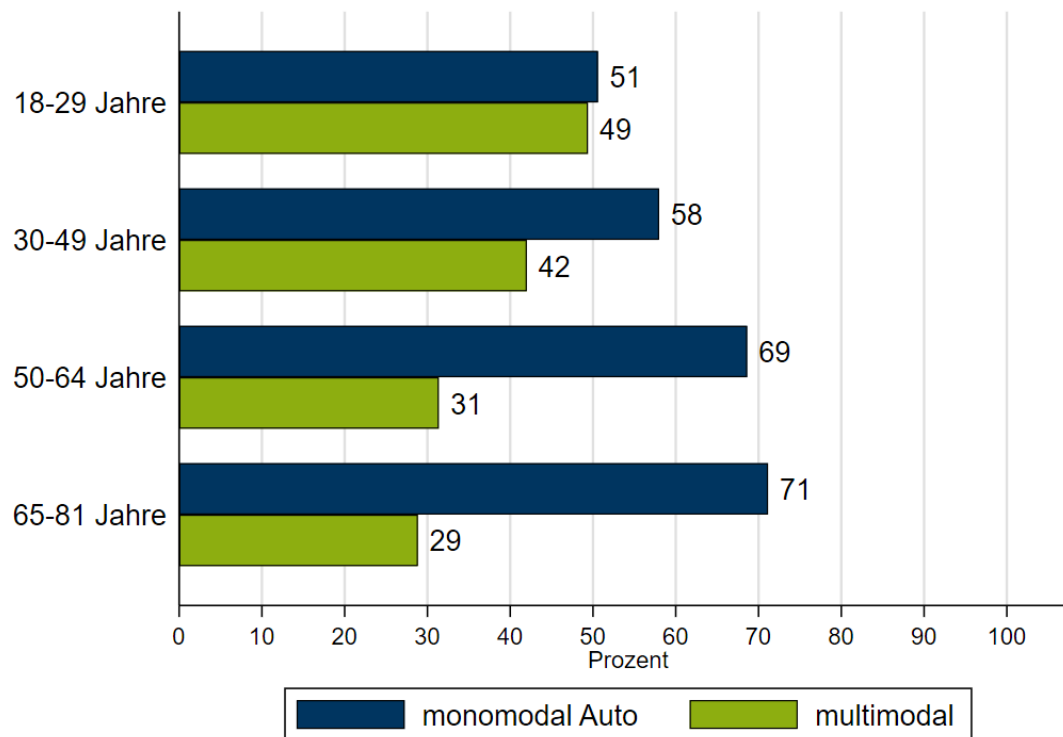
In dieser Studie werden berücksichtigt:

- Auto (als Fahrer oder Mitfahrer)
- öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Zug)
- Fahrrad („normales“ Fahrrad, Pedelec, Bikesharing)



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, H: n=497, G: n=629, W: n=833

# Mobilitätsgruppen und Lebensphasen



Quelle: Mobilität in Bochum 2020, n=1651



# Welche Faktoren hängen mit multimodaler Verkehrsmittelnutzung zusammen?

## Soziodemographische Merkmale

- Geschlecht
- Alter
- Höchster Schulabschluss

## Wohnumgebung

- Stadtteil
- Erreichbarkeit Straßen-/U-Bahnhaltestelle in fünf Minuten
- Dauer Parkplatzsuche
- Täglich Wege bis ein Kilometer ★★
- Täglich Wege ein bis fünf Kilometer ★★

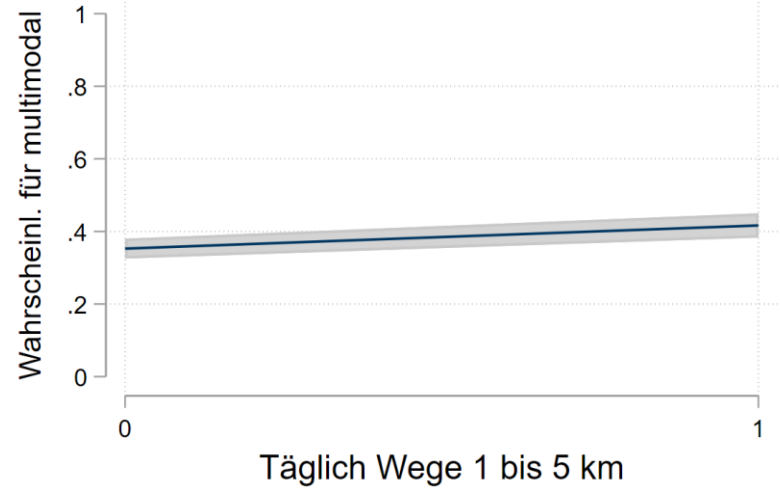
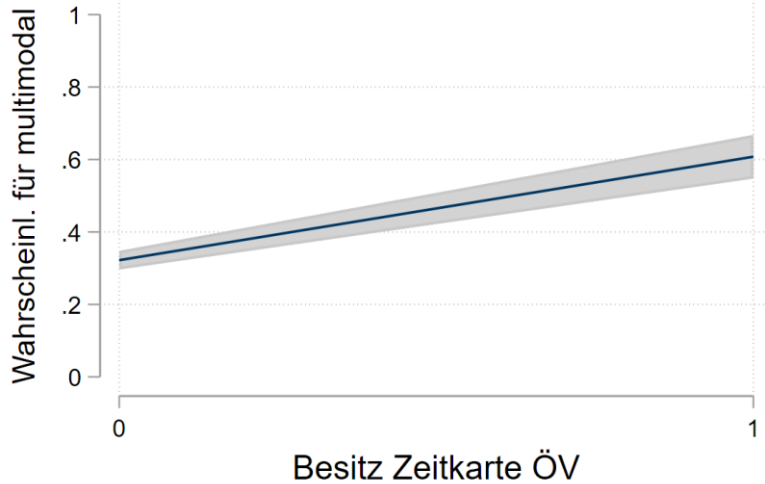
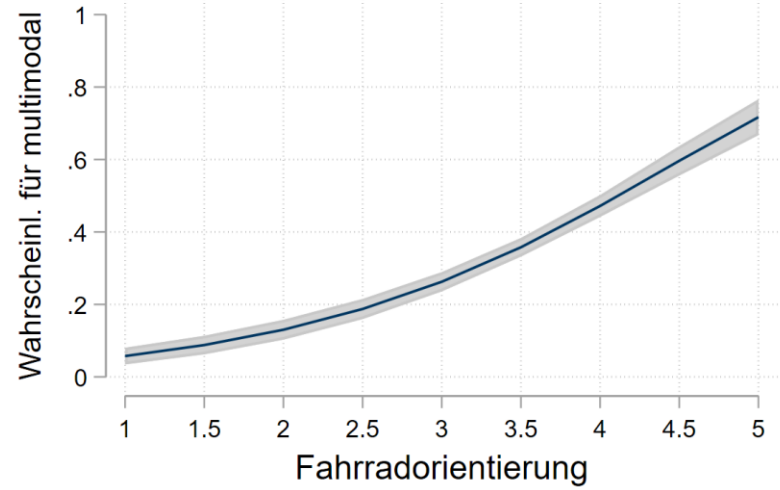
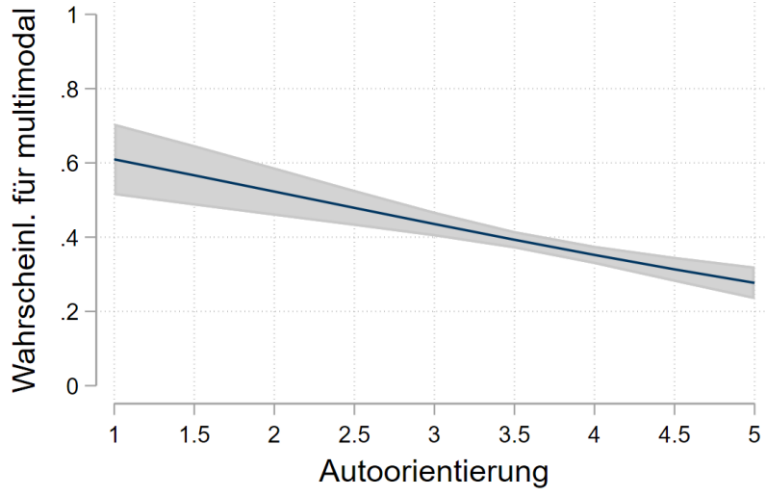
## Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

- Kein Auto im Haushalt ★
- Besitz einer Zeitkarte für den ÖV ★★

## Einstellungen

- Autoorientierung ★★★
- ÖV-Orientierung ★
- Fahrradorientierung ★★★

Fahrradfahren macht mir Spaß.



# Interviews

- Fahrrad zur Alltagsorganisation vs. Freizeitbeschäftigung
- Erweiterung der Möglichkeiten durch Pedelecs
- Wetterabhängigkeit
- Sicherheitsempfinden

Also einkaufen mache ich eigentlich fast nur mit dem Fahrrad. Meistens kaufe ich hier im Umkreis ein.  
(Interview 7, Abs. 10)

Man wird halt sehr, sehr schnell übersehen, dadurch, dass alles sehr eng ist.  
(Interview 2, Abs. 16)



Also um Besorgungen zu machen, benutze ich das Fahrrad eigentlich gar nicht. Also wenn, dann als Freizeitvergnügen, um irgendwie ein bisschen rumzufahren.  
(Interview 12, Abs. 20)

Und ich seh´ das ja, wenn ich Autofahrer bin, wenn dann auch Fahrräder die gleiche Fahrbahn benutzen. Das wird schwierig, ne?  
(Interview 5, Abs. 22)



# Zusammenfassung



- Hohes Interesse der Bevölkerung



- Fahrrad stellt sich als vielversprechend für Verkehrsverlagerungen heraus.



- Verkehrsverlagerungen auf ÖV sind womöglich schwieriger.



- Personen, die täglich kurze Wege bis fünf km zurücklegen, sind häufiger multimodal unterwegs.

# Nachhaltige Mobilität auf Quartiersebene fördern



- Akzeptanzaspekte des Autos übertragen



- Fahrradinfrastruktur und Einstellungen fördern



- wohnortnahe Angebote



- Städtische Quartiere bieten gute Möglichkeiten für Verkehrsverlagerungen und aktive Mobilität.