

**Offene
ZWS-Version
11/2013**

Mobilität in Bad Berleburg 2020

***Studie für den Zweckverband
Personennahverkehr Westfalen-Süd***

Siegen, Oktober 2013

Mobilität ist...

„... eine wesentliche Grundlage für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Der demografische Wandel führt zu neuen Anforderungen an das Mobilitätsangebot. Dabei machen klamme öffentliche Haushalte und eine aufwendige Erschließung die Situation insbesondere in ländlichen, peripheren Räumen nicht einfacher. Dort, wo sich Nahversorgungs-, Bildungs-, und andere öffentliche Einrichtungen auf dem Rückzug befinden, ist ein gutes Mobilitätsangebot von hoher Bedeutung, um hier auch in Zukunft attraktive Lebensbedingungen zu gewährleisten.“

(BLE)

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS) □
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

Gliederung

1. Ausgangssituation und Fragestellung
 2. Aufbau der empirischen Untersuchung
 3. Stichprobenbeschreibung
 4. Ergebnisse der Untersuchung
 5. Zusammenfassung
- Anhang

Aussagen von betroffenen Bürgern

"Es muss sich rechnen, mit Bus oder Bahn zu reisen. Stellenweise ist es einfach günstiger, mit dem Auto zu fahren, wenn man zu mehreren fährt."

Berufstätige, weiblich, 54 Jahre, verheiratet, 1 Kind (22 Jahre) im Hause, Wohnort Bad Berleburg Wunderhausen

"Ich bin 57. Wenn ich mit einem Kaugummi am Hintern im Büro aufkreuze, findet das in meinem Alter keiner mehr cool und hinreißend - ich bekomme einen dummen Spruch und muss zusehen, wie ich den Tag rumbekomme."

Berufstätiger, männlich, 57 Jahre, Verheiratet, 2 Kinder (26 Jahre, 28 Jahre) nicht mehr im Haus, Wohnort Bad Berleburg Wingeshausen

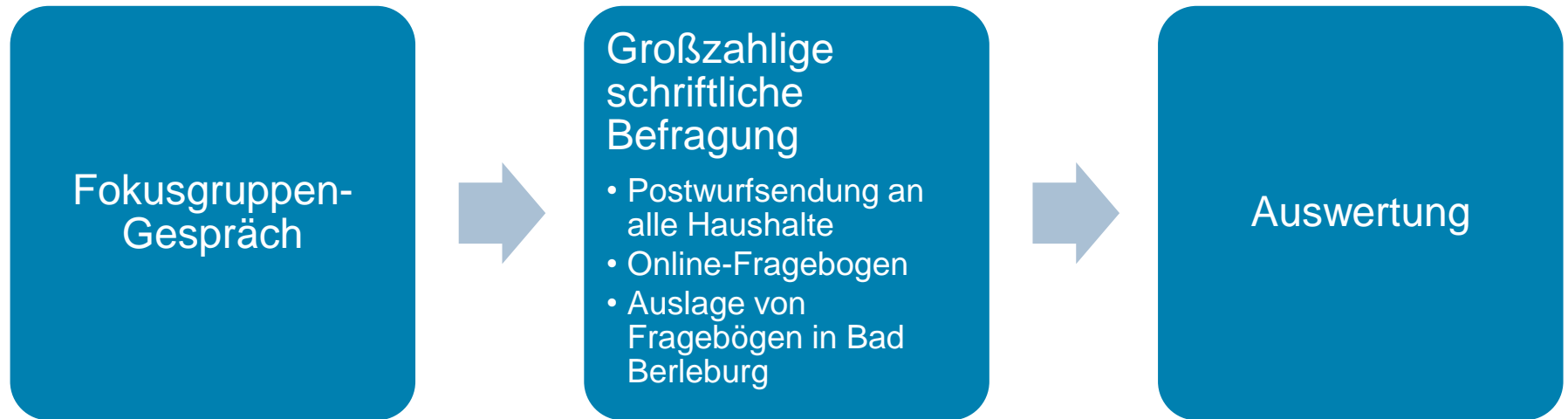
"Wenn dann noch ein Kinderwagen im Bus ist, muss ich manchmal auf den nächsten Bus warten oder ein Taxi nehmen."

Rentner, männlich, 76 Jahre, alleinstehend, Wohnort Bad Berleburg Aue

1. Ausgangssituation und Fragestellung

- + Die Aufgabe der ZWS ist die Sicherung und langfristigen Optimierung der Verkehrsangebote im ÖPNV. Geprägt wird diese Aufgabe dadurch, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert. Relevante Einflussfaktoren sind der Individualisierungs- und Flexibilitätsanspruch an Mobilität, Nachhaltigkeit, der demografische Wandel, einhergehend mit veränderten Haushaltsgrößen, aber auch die im Alter oft fehlende Möglichkeit, ohne Unterstützung mobil zu sein.
- + Weitere Veränderungen ergeben sich aus dem Auftreten neuer Akteure auf dem Markt für „Mobilität“. Dies sind beispielsweise die „Bürgerbusse“, aber es treten zunehmend auch Spezialanbieter auf, die sich auf spezifische Mobilitätsbedürfnisse oder Mobilitätssituationen spezialisieren, beispielsweise auf Einkaufsfahrten oder Fahrten zu spezifischen Anlässen. Zudem etablieren sich auch neue Mobilitätsansätze wie das „Car-Sharing“.
- + Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Restriktionen im Kontext des ÖPNV ist es nun erforderlich, an einer strategische Positionierung zu arbeiten, um eine langfristige und zukunftsorientierte Ausrichtung zu realisieren, die nachhaltige Konzepte des ÖPNV ermöglicht.
- + Zu untersuchen war, wie der ÖPNV aktuell durch die Bevölkerung beurteilt und genutzt wird. Relevant ist, welche Rolle der ÖPNV spielt, welche Beurteilungskriterien aus der Perspektive der Bevölkerung wichtig sind und was Hemmnisse oder Förderer einer Nutzung sind.
- + Weiterhin stellen sich Fragen der Nutzungsgewohnheiten, -interessen, -anforderungen und –frequenzen durch die Bevölkerung im Bereich der „Mobilität“. Neben der Analyse des Ist-Zustands spielt aber auch die Frage nach den Motiven, Anforderungen und Vorstellungen der Bevölkerung mit Blick auf die Mobilitätsangebote eine große Rolle.

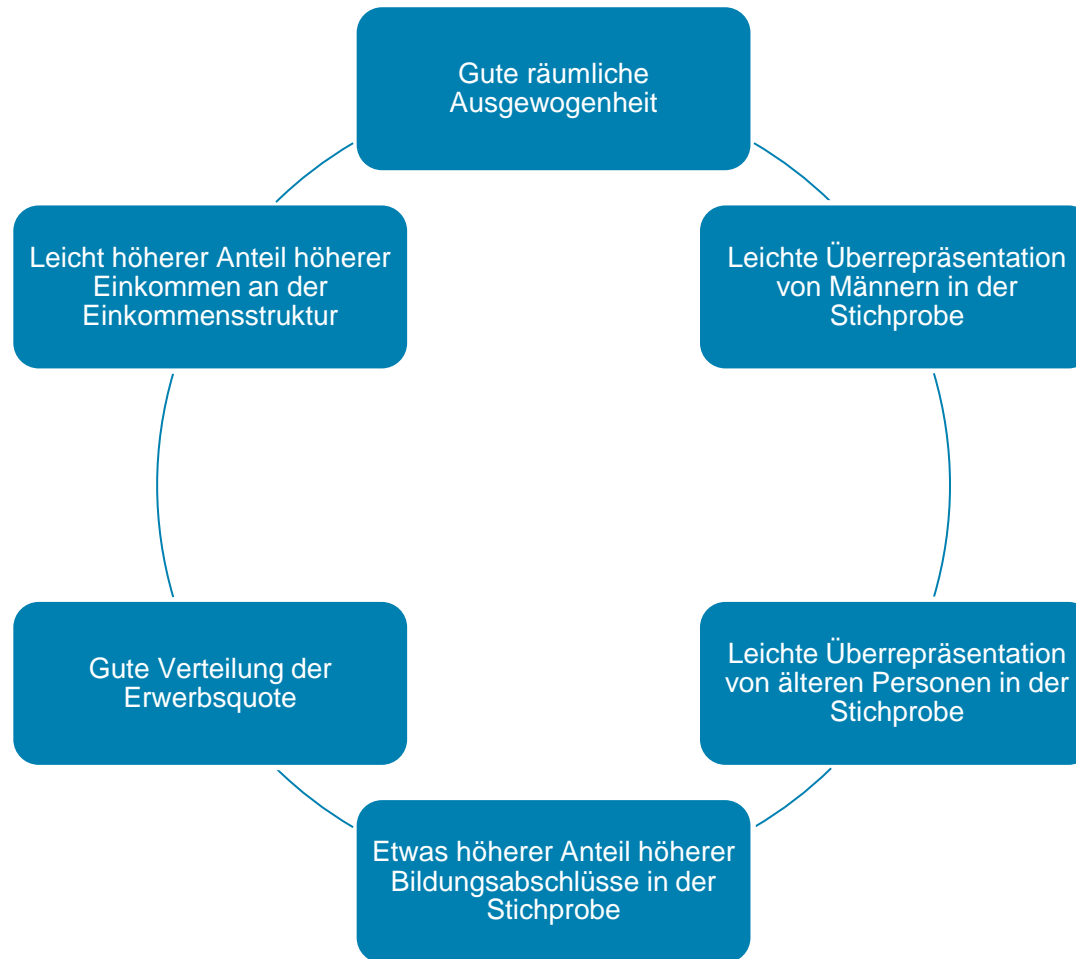
Vorgehensweise bei der empirischen Untersuchung



2. Aufbau der empirischen Untersuchung

- + Die Untersuchung wurde anhand eines zuvor mit einem Pretest getesteten Fragebogens durchgeführt, der basierend auf den Schwerpunktfragestellungen der ZWS, existierenden Studien zum Mobilitätsverhalten und einem spezifischen, in Bad Berleburg durchgeführten Fokusgruppengesprächen entwickelt wurde. Alle Haushalte in Bad Berleburg (abzüglich der sog. „nachrichtlichen Werbeverweigerer“) wurden anhand einer Postwurfsendung mit freigemachtem Rückumschlag angeschrieben. Zusätzlich wurde ein Onlinefragebogen, der allgemeinzugänglich über das Internet war, bereitgestellt. Zudem wurden ca. 500 Fragebögen im Stadtgebiet von Bad Berleburg als Auslage platziert.
- + Flankiert wurde die Untersuchung durch eine Kommunikationskampagne (Werbung im Print-, Außen- und Onlinebereich, sowie PR). Die Teilnehmer konnten freiwillig an einem Gewinnspiel teilnehmen.
- + Der Versand der Fragebögen erfolgte durch die Deutsche Post und erreichte die Haushalte in der Zeit vom 02.07. bis 05.07.2013. Der Onlinefragebogen wurde am 28.06.2013 freigeschaltet. Einsendeschluss der Fragebögen bzw. der Teilnahme war der 31.07.2013. Die zurückgesandten Fragebögen wurden maschinell eingelesen und mit den Daten der Onlinebefragung zusammengeführt. Daten der Teilnehmer des Gewinnspiels wurden separat von den Fragebogendaten erhoben und verarbeitet und dienten ausschließlich zur Ermittlung der Gewinner der Verlosung.
- + Insgesamt wurden ca. 9.006 Haushalte („nachrichtliche Werbeverweigerer“ in Bad Berleburg sind 838 Haushalte, ca. 9% der Haushalte) mit der Postwurfsendung erreicht. Insgesamt haben n = 1.440 Haushalte an der Befragung teilgenommen. Davon wurden 81 Fragebögen online (5,6%) ausgefüllt und 1.359 (94,4%) waren Rücksendungen der Postwurfsendung. Das entspricht einer Responsequote von 14,6% bezogen auf alle Haushalte in Bad Berleburg, bzw. von fast 16% bezogen auf die adressierten Haushalte der Postwurfsendung. Bezogen auf die Einwohnerzahl von Bad Berleburg (19.754 Personen) ergibt sich bei 1.440 Teilnehmern also eine Quote von ca. 7,3%. Für eine Konsumentenbefragung ist diese Rücklaufquote als sehr hoch einzustufen.

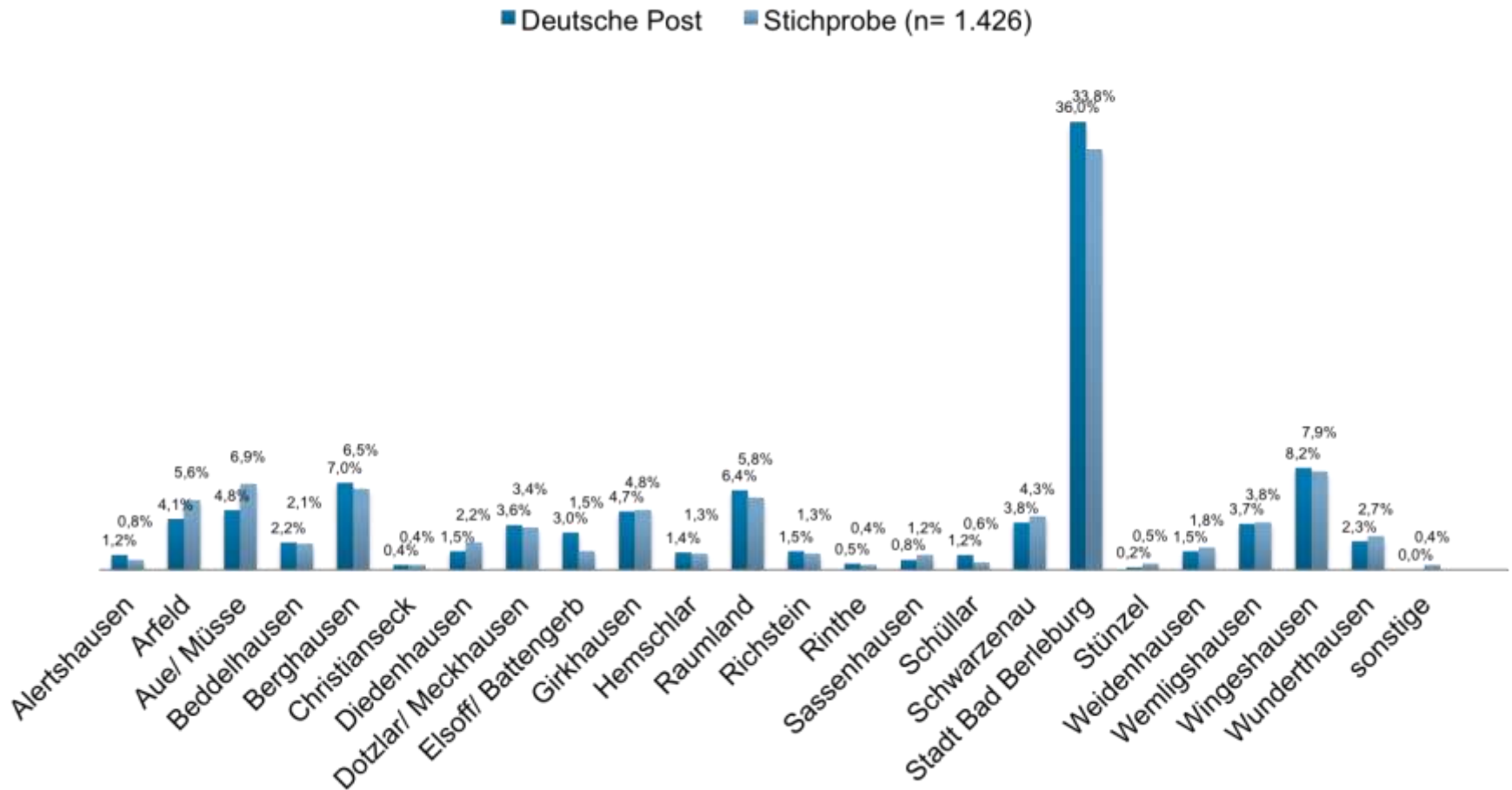
Vorgehensweise bei der empirischen Untersuchung



3. Stichprobenbeschreibung

- + Im Folgenden werden die personenbezogenen Angaben der Respondenten mit den Zahlen des aktuellen Zensus (09.05.2011) bzw. den Zahlen der Deutschen Post ins Verhältnis gestellt. Zu beachten ist, dass in der Mobilitäts-Befragung alle Angaben freiwillig erfolgten und dies beim Vergleich mit den amtlichen Daten zu berücksichtigen ist.
 - + Räumliche Ausgewogenheit: die Teilnehmer leben anteilmäßig sehr ähnlich in der Region, wie die Gesamtbevölkerung.
 - + Verteilung nach Geschlecht: in der Stichprobe sind etwas mehr „Männer“ vertreten, als in der Grundgesamtheit.
 - + Altersstruktur: Die Stichprobe ist im Durchschnitt etwas „älter“ als die Gesamtbevölkerung von Bad Berleburg.
 - + Verteilung nach Schulabschluss: In der Stichprobe sind mehr Personen mit höheren Bildungsabschlüsse vertreten als in der Gesamtbevölkerung von Bad Berleburg.
 - + Erwerbsquote: Dieses Maß ist in der Stichprobe sehr ähnlich zur Gesamtbevölkerung ausgeprägt.
 - + Einkommensstruktur: Verglichen mit den Zahlen für Deutschland ist das Einkommen der Stichprobe höher.
- + Als Fazit lässt sich feststellen, dass die Stichprobe die Grundgesamtheit in den wesentlichen Parametern sehr gut abbildet.

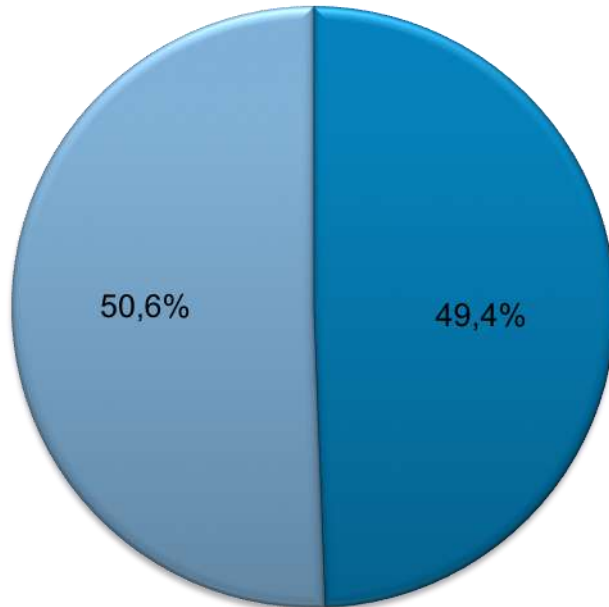
Anteil der Haushalte je Ortschaft, die an der Befragung teilnahmen



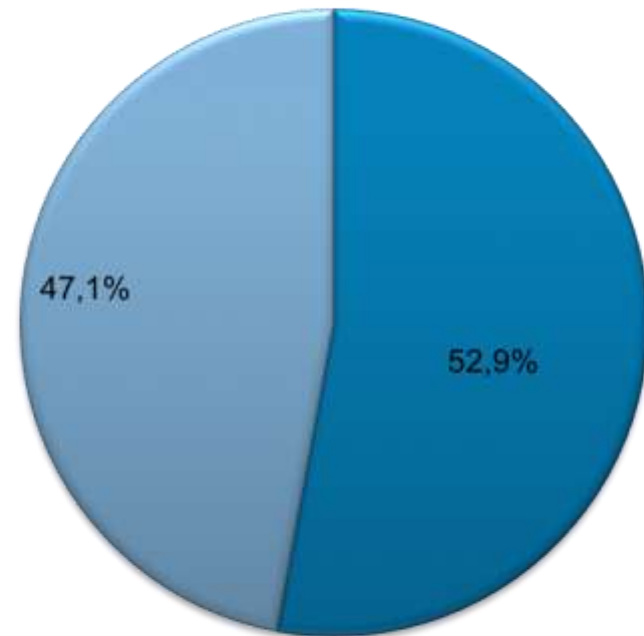
- + Die Teilnehmer der Umfrage stammen aus allen Teilen des Umfragegebietes und entsprechen in den meisten Fällen auch recht genau dem Anteil der Haushalte der jeweiligen Ortschaft bezogen auf die Gesamtheit der Haushalte im Umfragegebiet laut Adressverzeichnis der Deutschen Post (ohne nachrichtliche Werbeverweigerer). Lediglich 5 Respondenten haben einen „sonstigen“ Wohnsitz angegeben und 14 Personen haben keine Angabe zum Wohnsitz gemacht.
- + Um die Vergleichbarkeit mit den Daten der Deutschen Post herzustellen, wurden Aue (79 Respondenten) und Müsse (20 Respondenten) als (Aue/Müsse) , sowie Dozlar (47 Respondenten) und Meckhausen (2 Respondenten) als (Dotzlar/Meckhausen) zusammengefasst. Zudem wurde in den Daten der Post Elsoff und Battenberg separat aufgeführt, im Fragebogen aber nicht differenziert, sondern unter Elsoff subsummiert.

Vergleich Bevölkerungsstruktur Bad Berleburg mit den Umfrageteilnehmern - Geschlecht

Grundgesamtheit



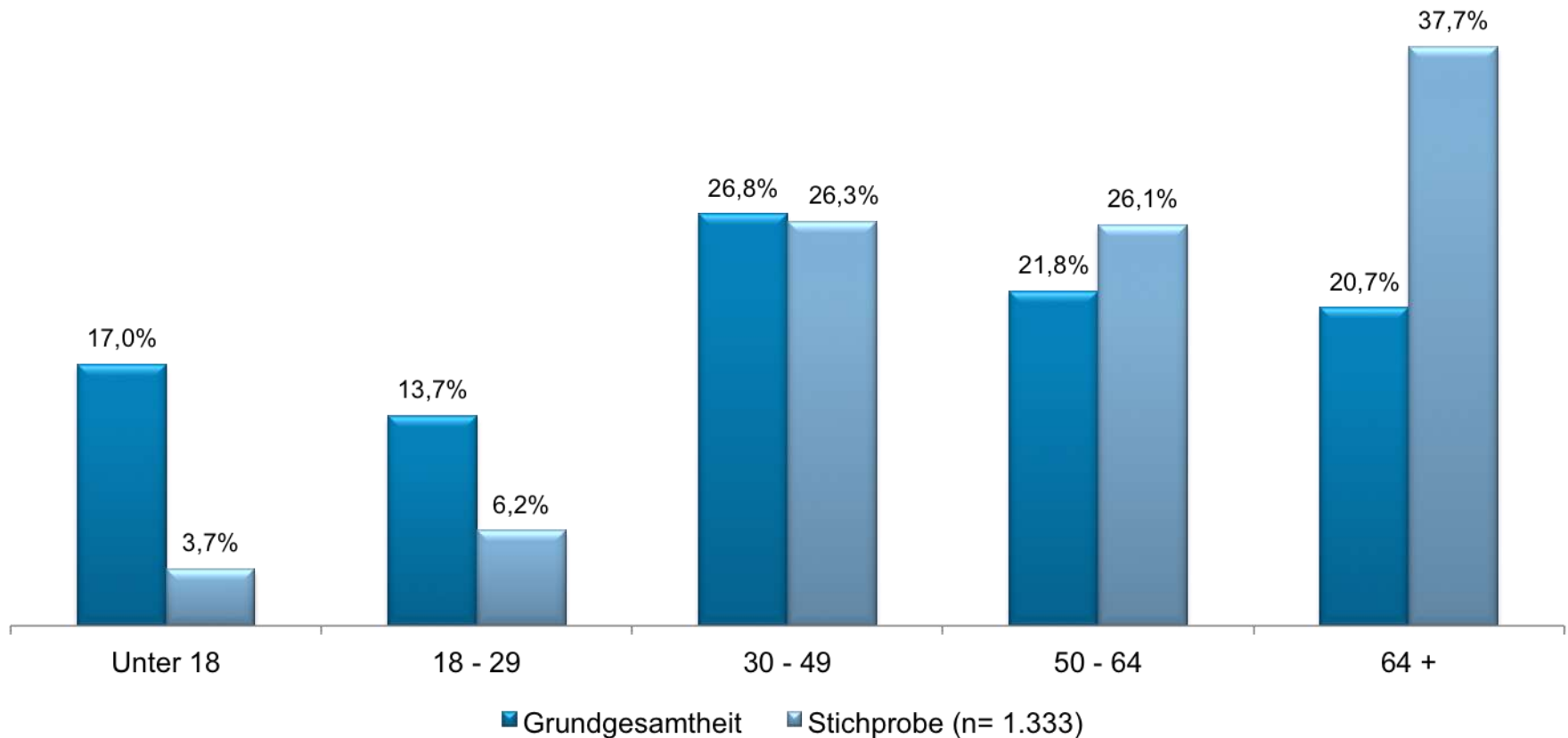
Stichprobe (n= 1.339)



■ Männlich ■ Weiblich

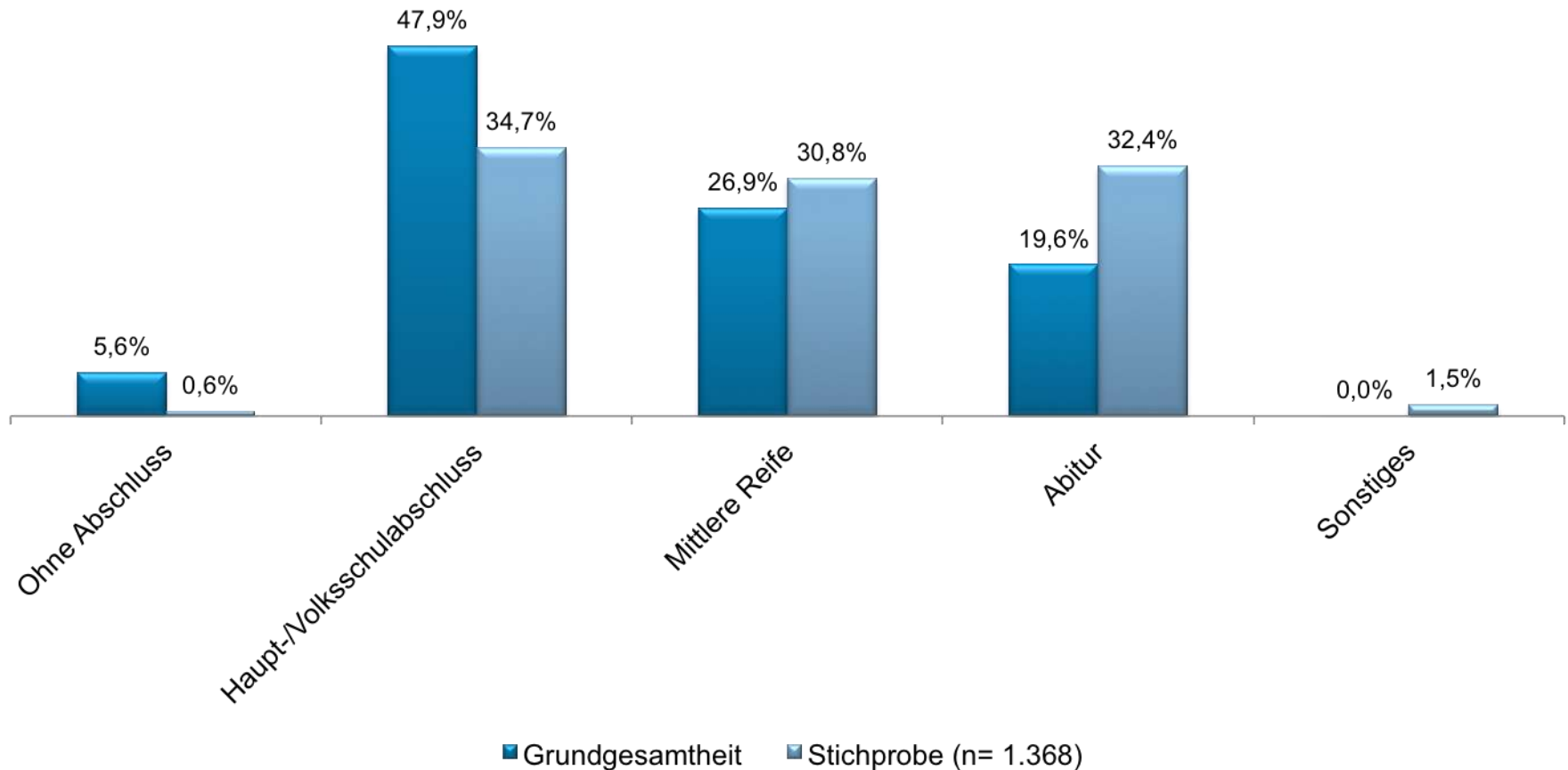
- + Die Grundgesamtheit (Zensus 09.05.2011) weist insgesamt 19.750 Personen als Einwohner in der Kategorie „Geschlecht“ für die Stadt Bad Berleburg aus. Davon sind 10.000 weiblich und 9.750 männlich.
- + Die Frage zum Alter beantworteten 1.399 Personen, von denen 659 weiblich waren, 740 männlich. Folglich haben 41 Personen keine Angabe zum Geschlecht gemacht.
- + Insgesamt ist also die Übereinstimmung zwischen Grundgesamtheit und Stichprobe sehr hoch.

Vergleich Bevölkerungsstruktur Bad Berleburg mit den Umfrageteilnehmern - Alter



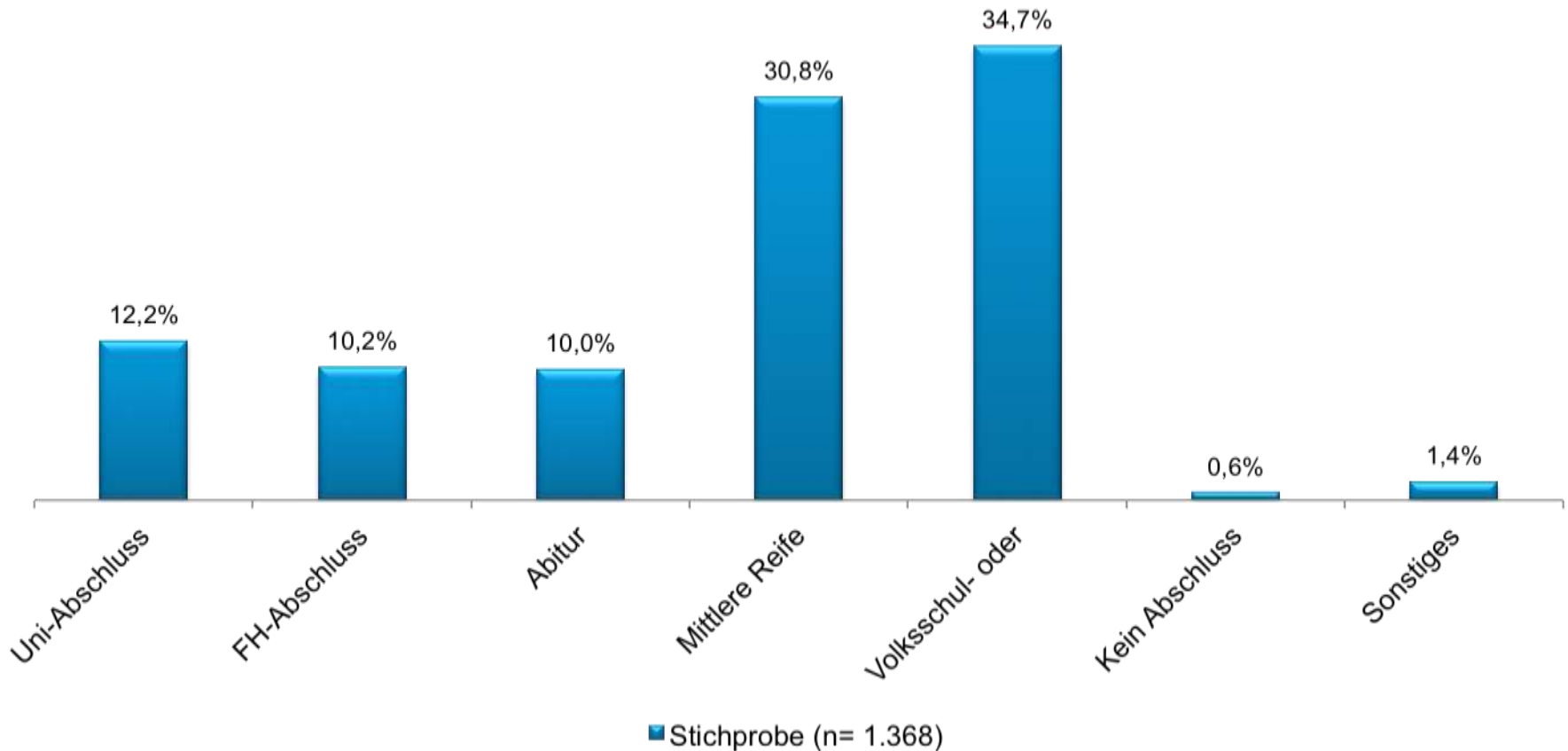
- + Die Grundgesamtheit (Zensus 09.05.2011) weist insgesamt 19.754 Personen für die Stadt Bad Berleburg in der Kategorie „Alter“ aus. Diese sind in die oben dargestellten fünf Altersklassen eingeteilt.
- + Die Stichprobe basiert auf 1.333 Antworten zum Alter, wobei folglich 107 Personen keine Angabe zum Alter gemacht haben. In der Altersgruppe „unter 18“ befinden sich 49 Personen, in der Gruppe „18-29“ sind es 83, in der Gruppe „30-49“ sind 351 Personen, die Altersklasse „50-64“ umfasst 348 der Respondenten und in der Gruppe „65+“ waren es 502 Respondenten.
- + Im Vergleich ist also die Altersgruppe „unter 18“ stark unterrepräsentiert, ebenso wie die Altersgruppe „18-29“. Die beiden Altersgruppen „30-49“ und „50-64“ bilden den Anteil an der Grundgesamtheit gut ab. In der Altersgruppe „65+“ haben überproportional mehr Personen teilgenommen, als im Vergleich zur Verteilung in der Grundgesamtheit.

Vergleich Bevölkerungsstruktur Bad Berleburg mit den Umfrageteilnehmern - Bildung



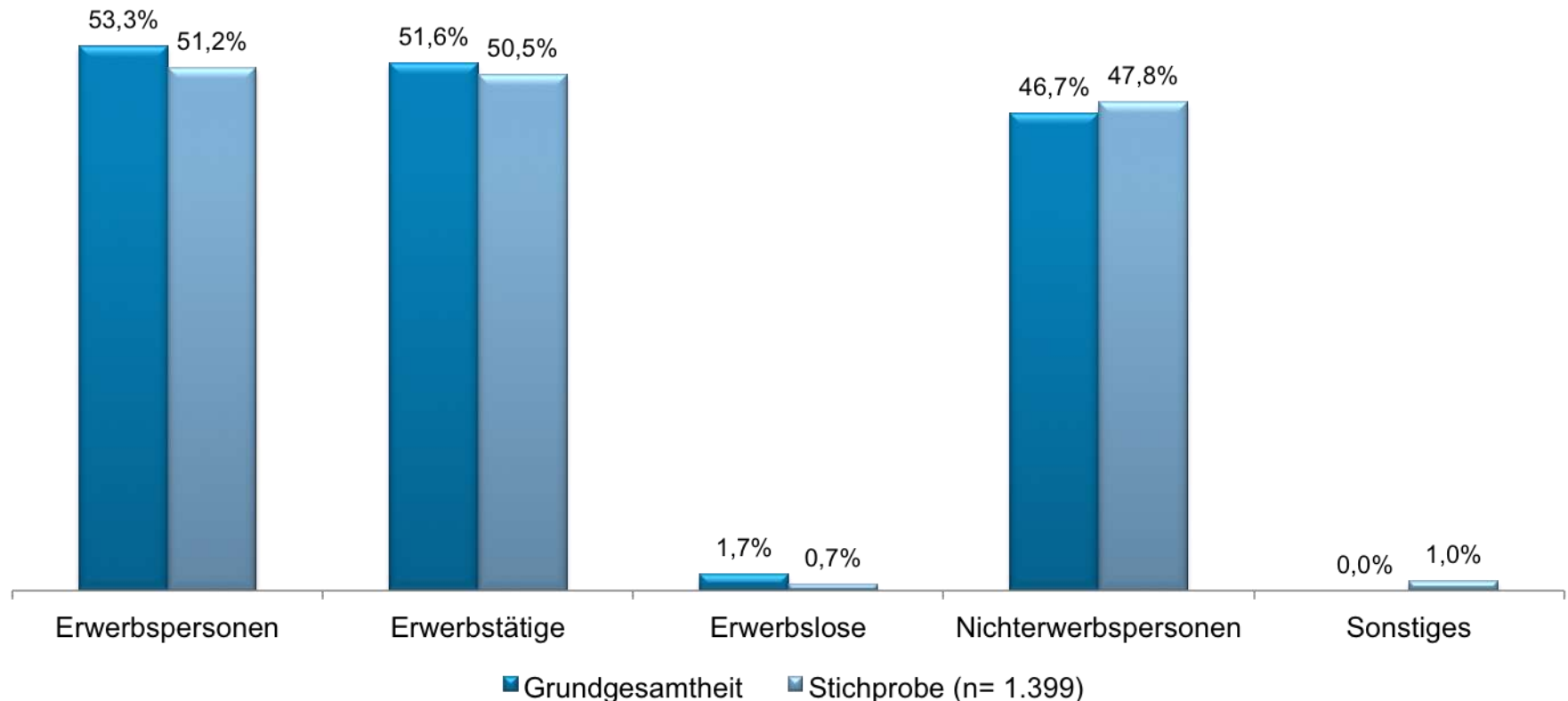
- + Die Grundgesamtheit (Zensus 09.05.2011) weist für insgesamt 17.000 Personen für die Stadt Bad Berleburg den Bereich „Schulabschluss“ aus. Diese sind in die obigen vier Kategorien von Schulabschlüssen eingeteilt.
- + Die Stichprobe basiert auf 1.368 Angaben zum Bildungsabschluss, wobei 72 Personen keine Angabe zum Schulabschluss machten. „Ohne Abschluss“ waren 8 Personen. Den Abschluss „Haupt-/ Volksschule“ gaben 475 Personen an, den Abschluss „Mittlere Reife“ 422 Personen und das „Abitur“ nannten 443 Personen. Als Abschluss „Sonstiges“ wurde 20 mal angegeben. Um die Vergleichbarkeit herzustellen wurden für diesen Vergleich die Abschlüsse des Fragebogens „Uni-Abschluss“, „FH-Abschluss“ und „Abitur“ in der Kategorie „Abitur“ subsumiert, da hierfür i.d.R. das Abitur als Eingangsvoraussetzung besteht.
- + In der Stichprobe sind im Vergleich zur Grundgesamtheit weniger Personen „ohne Abschluss“ und „Haupt-/ Volksschule“, dafür mehr Personen mit „mittlerer Reife“ und „Abitur“. Insgesamt sind die Verteilungen aber noch ähnlich.

Höchster Bildungsabschluss in der Stichprobe



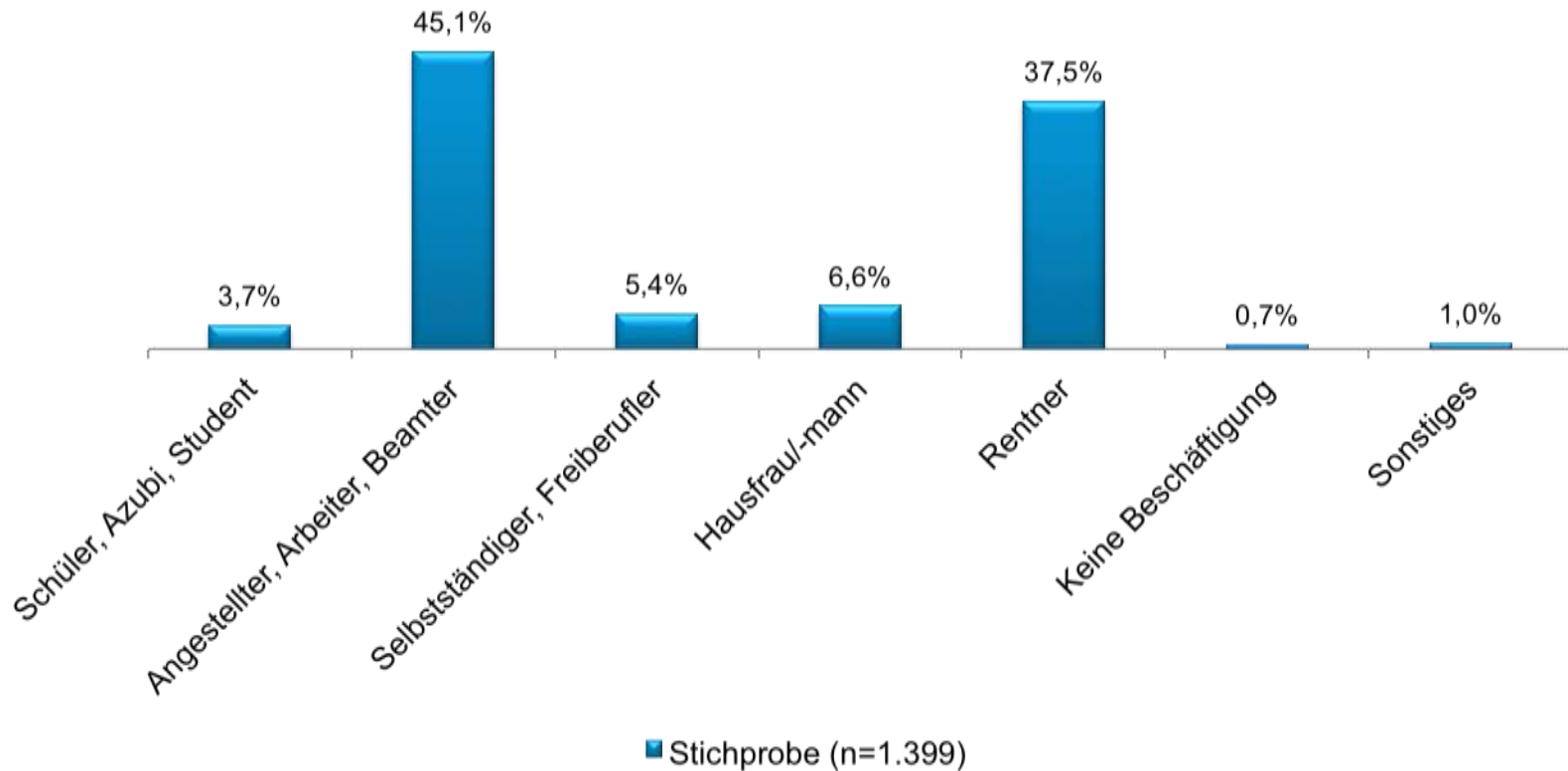
- + Die Frage nach dem höchsten Bildungsabschluss haben 1.368 Personen beantwortet. Im Zensus wurde nur nach dem Schulabschluss differenziert, in der Umfrage jedoch nach dem Bildungsabschluss.
- + Als höchsten Bildungsabschluss gaben in der Stichprobe 167 Personen einen Universitäts-Abschluss an und 139 Menschen einen Fachhochschul-Abschluss. Das Abitur als höchsten Bildungsabschluss nannten 137 Respondenten. In der Summe handelt es sich wie auf der vorhergehenden Folie ersichtlich also um 443 Antwortende.

Vergleich Bevölkerungsstruktur Bad Berleburg mit den Umfrageteilnehmern - Erwerbsstatus



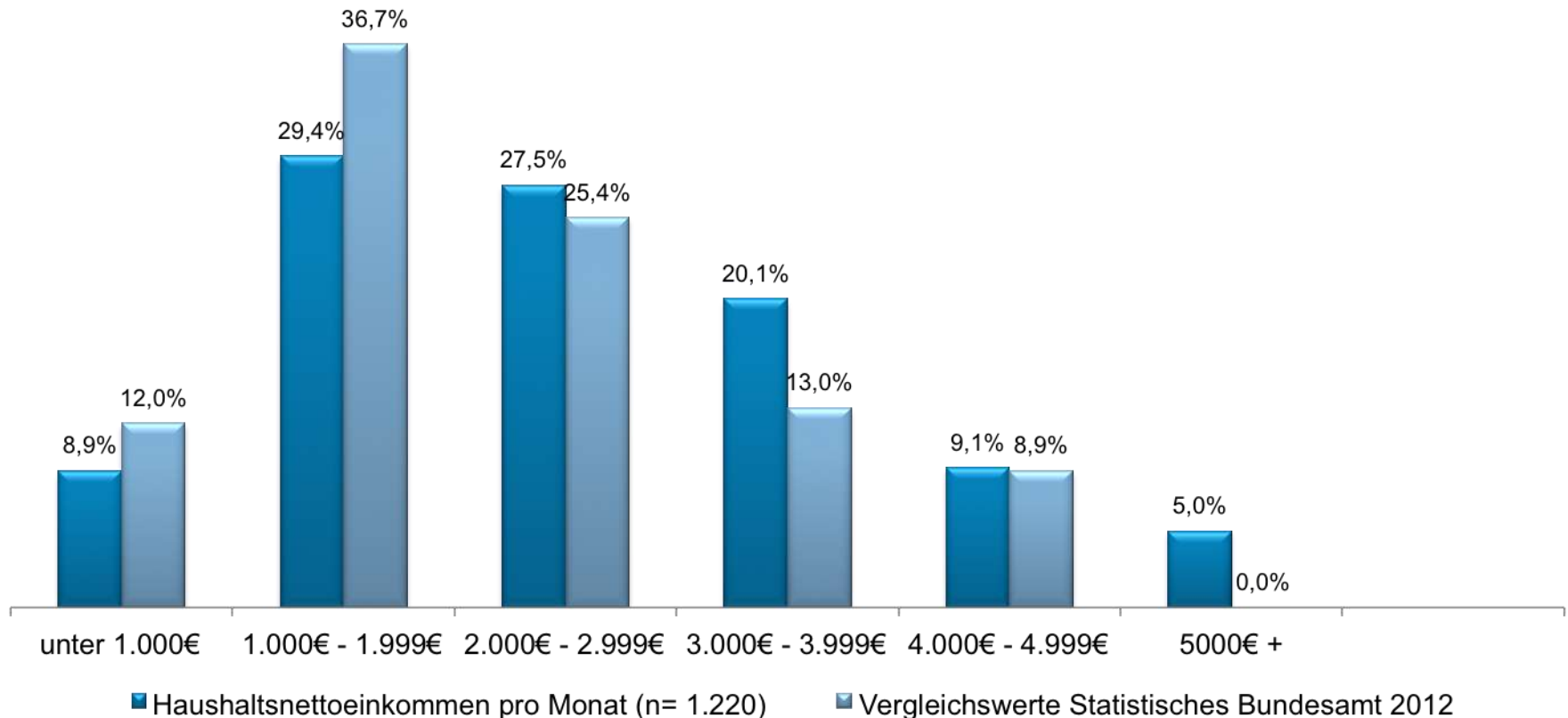
- + Die Grundgesamtheit (Zensus 09.05.2011) weist insgesamt für 19.700 Personen für die Stadt Bad Berleburg den Bereich „Erwerbsstatus“ aus. Diese sind in die obigen Kategorien eingeteilt.
- + Die Stichprobe basiert auf 1.399 Antworten zum aktuellen Beruf, wobei 41 Personen keine Angabe zum Erwerbsstatus gemacht hatten. Aufgrund der Kategorien des Zensus wurden folgende Angaben des Fragebogens aggregiert: in den Bereich „Nichterwerbspersonen“ wurden subsummiert „Schüler“, Azubi, Student“, sowie „Hausfrau/ -mann“ und „Rentner“. In dieser Kategorie waren 669 Personen. Als „Erwerbstätige“ wurden zusammengefasst: „Angestellter, Arbeiter, Beamter“ und „Selbstständiger, Freiberufler“. Dies waren 706 Personen. Zudem gab es 10 Personen, die „erwerbslos“ waren. „Erwerbspersonen“ ist die Summe aus „Erwerbstätige“ und „Erwerbslose“. In dem Fragebogen gab es noch das Auswahlfeld „Sonstiges“, was 14 Personen angekreuzt hatten.
- + Hier weist die Stichprobe nur im Bereich Erwerbspersonen (Erwerbstätige + Erwerbslose) eine kleine Abweichung zur Grundgesamtheit auf. Ansonsten sind Stichprobe und Grundgesamtheit äußerst ähnlich.

Aktuelle Berufe in der Stichprobe



- + Die Frage zum aktuellen Beruf wurde von 1.399 Fragebogenteilnehmer beantwortet.
- + Den Beruf „Schüler, Azubi, Student“ gaben 52 Personen an, das Feld „Angestellter, Arbeiter, Beamter“ wählten 630 Personen aus. „Selbstständige, Freiberufler“ gab es 76, „Hausfrau/-mann“ gab es 92, „Rentner“ insgesamt 525. „Keine Beschäftigung“ wurde 10mal angekreuzt und „Sonstiges“ 14mal.

Vergleich Haushaltseinkommen Umfrageteilnehmer mit Bundesrepublik Deutschland



- + Da im Zensus 2011 für Bad Berleburg keine Daten zur Einkommensverteilung enthalten sind, wurden die Vergleichszahlen des Statistischen Bundesamtes aus 2012 herangezogen, um die Einkommensverteilung der Umfrageteilnehmer vergleichen zu können. Da hier jedoch mit anderen Einkommensklassen gearbeitet wird, sind die Zahlen nur näherungsweise heranziehbar.
- + In der Stichprobe ist der Anteil an den ersten beiden Einkommensstufen geringer, als im Bundesschnitt. In den folgenden Einkommensklassen ist es umgekehrt. Insofern deuten die Zahlen darauf hin, dass das Haushaltsnettoeinkommen der Stichprobe höher ist, als das der Vergleichsdaten des Statistischen Bundesamtes, die sich allerdings auf den Bundesschnitt und nicht spezifisch auf Bad Berleburg beziehen.



Haushaltsbefragung

Umfrage
zur Kundenzufriedenheit

Qualität des Produktes?
Ihren Erwartungen?
Produktnutzen?
des Produktes?

**Gewinnspiel
für alle Teilnehmer!**

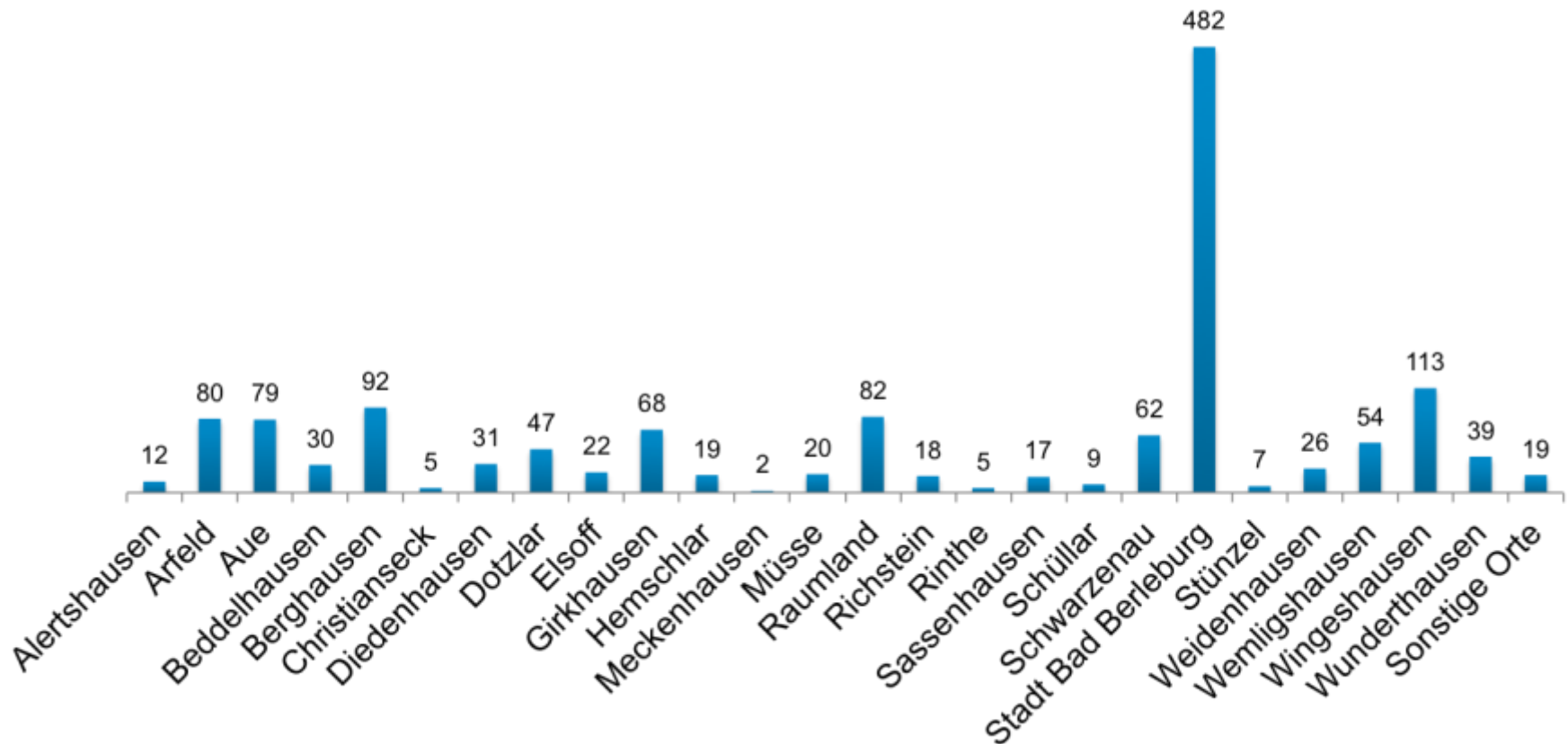
1. Preis: ipad mini
2 – 10. Preis:
ZWS-Tageskarte *Maxi* a € 31,80

(Der Rechtsweg
ist ausgeschlossen!)

4. Ergebnisse der Untersuchung

- + Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt. Dabei erfolgt eine Orientierung am Fragebogen, der chronologisch abgearbeitet wird.
- + Neben rein numerischer Auswertung werden auch Verknüpfungen einzelner Variablen untersucht und dargestellt. Im textlichen Teil der Auswertung werden Hinweise auf relevante Zusammenhänge und mögliche Erklärungen gegeben.

Die Respondenten stammen aus den folgenden Ortschaft von Bad Berleburg:



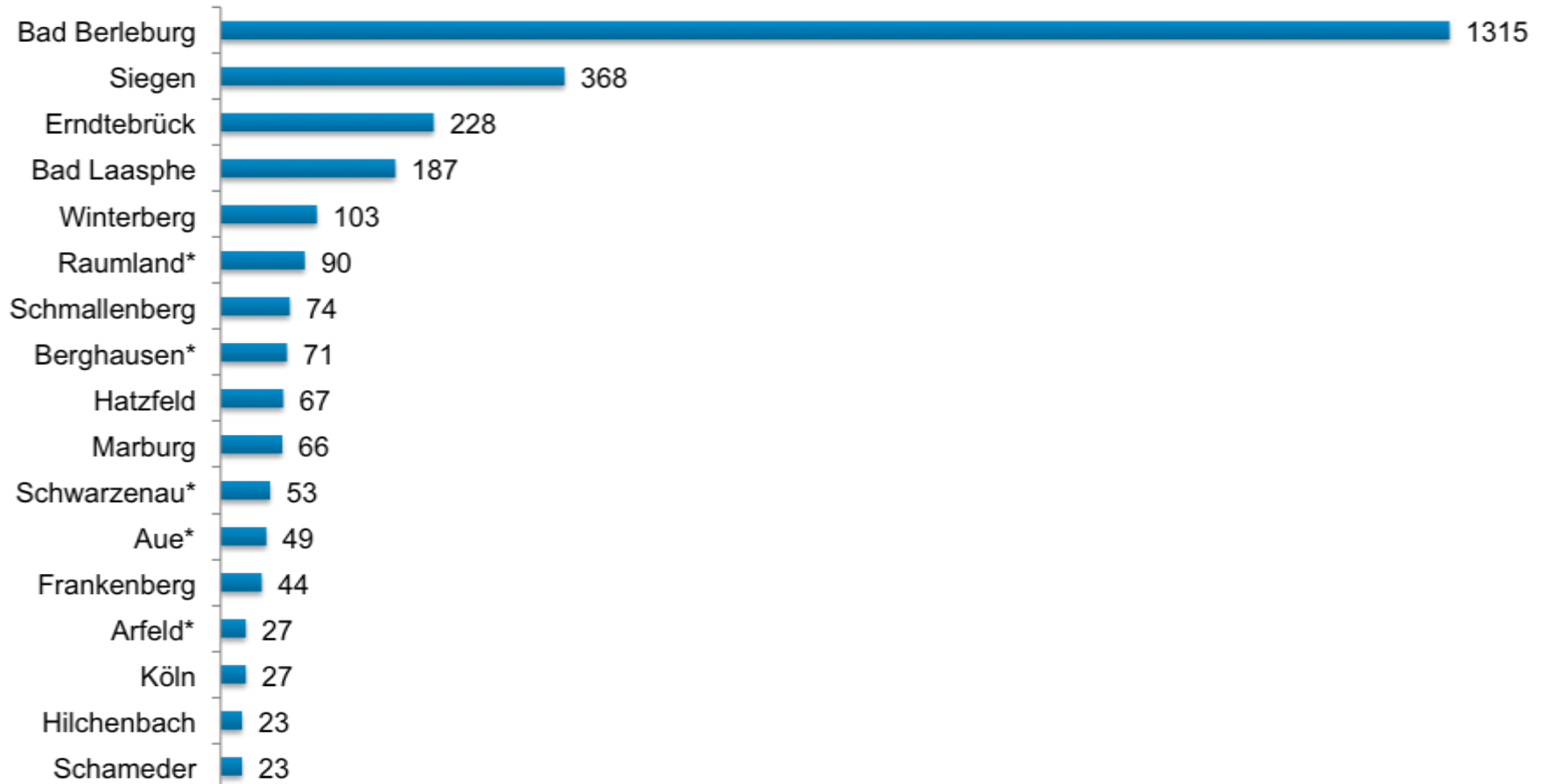
- + Aus allen Ortteilen sind entsprechend des Bevölkerungsanteils genügend Fragebögen zur Auswertung vorhanden, wie bereits auf Seite 11 dargestellt wurde.
- + In der Abbildung sind die absoluten Teilnehmerzahlen an der Befragung je Ortsteil angegeben.

Regionale Aufteilung



- + Um mögliche geografische Besonderheiten herauszuarbeiten, wurde die Stadt Bad Berleburg mit ihren 23 Ortschaften des Stadtgebietes in vier Bereiche unterteilt.
 - + „Stadt“: Den ersten Bereich bildet die Kernstadt Bad Berleburg. Hier haben 482 Haushalte an der Befragung teilgenommen.
 - + „West“: Unter „West“ wurden zusammengefasst: Wingershausen, Aue, Müsse, Berghausen. Aus diesen Bereichen haben insgesamt 304 Haushalte teilgenommen.
 - + „Ost“: Unter „Ost“ wurden Girkhausen, Schüller, Wemlingshausen, Wunderthausen, Diedenshausen, Chirstianseck, Alertshausen und Elsoff subsumiert. Aus diesem Bereich 240 Haushalte teilgenommen.
 - + „Süd“: Zum Bereich „Süd“ zählen Raupland, Dotzlar, Meckhausen, Arfeld, Schwarzenau, Beddelhausen, Hemschlar, Rinthe, Sassenhausen, Weidenhausen, Stünzel und Richstein. Die Anzahl der Haushalte, die aus diesem Bereich teilgenommen haben, belief sich auf 395.
- + Zudem sind 19 Haushalte enthalten, die nicht aus den obigen Gebieten stammen.

Übersicht der wichtigsten Fahrtziele - Gesamtbetrachtung



* Ortsteile BLB

+Die Respondenten hatten fünf Freieingabefelder zur Verfügung, in denen sie die für sie jeweils wichtigsten Fahrtziele handschriftlich angeben konnten. (Vgl. Fragebogen im Anhang Frage 2a)

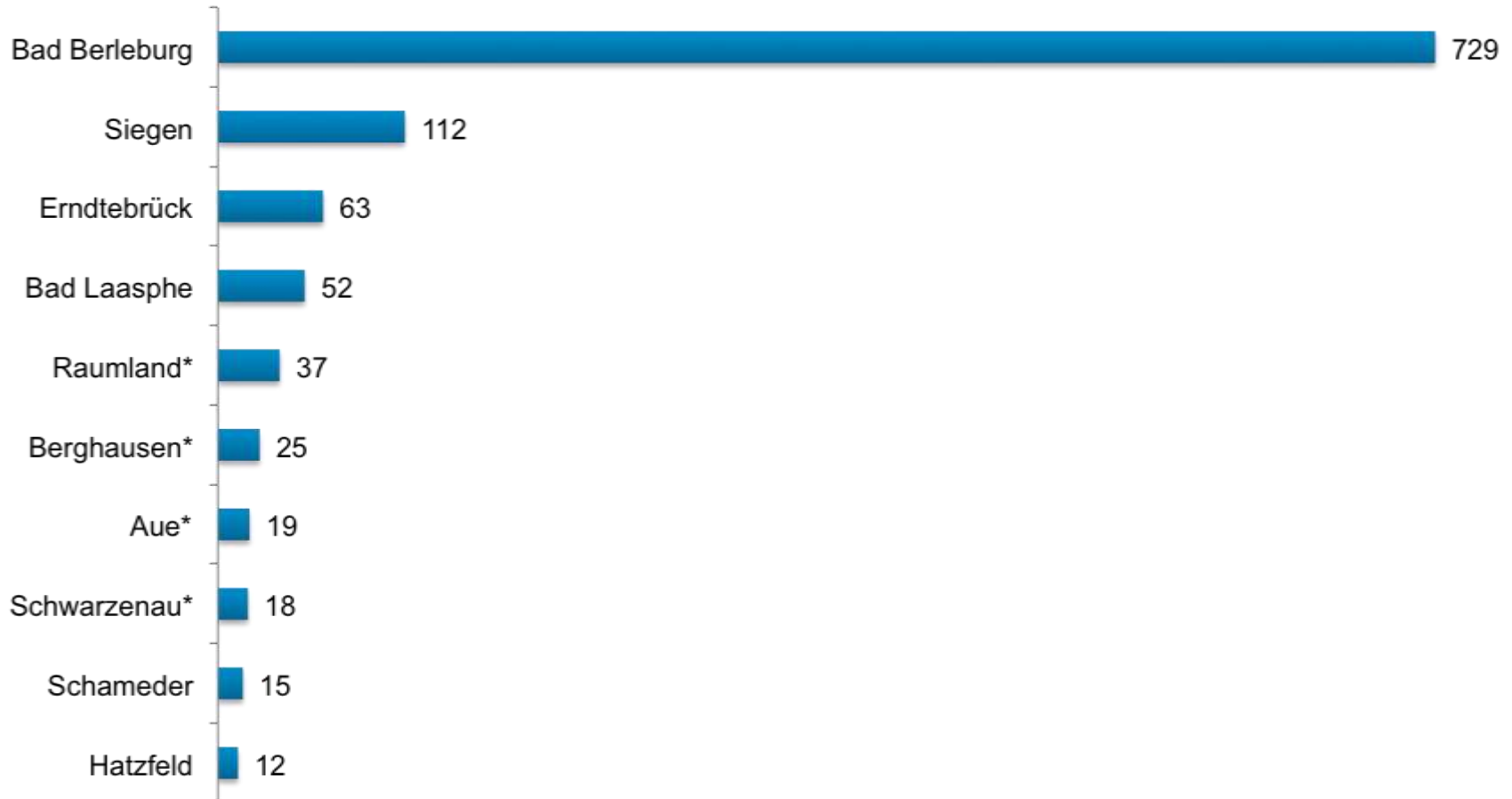
+Insgesamt wurden 17 Fahrtziele ermittelt, die mindestens bei einer der Einzelabfragen angegeben wurden und von mindestens 10 Respondenten genannt wurden. Die Anteilsangaben beziehen sich auf die Summe der Nennung dieser 17 Fahrtziele bezogen auf das entsprechende Einzelfahrtziel. In der obigen Abbildung wurden die Werte der fünf Einzelauswertungen der Fahrtziele aggregiert.

+Die fünf häufigsten Fahrtziele haben einen Anteil von ca. 78 % an der Summe der Fahrten zu den 17 relevantesten Fahrtzielen. Das meistgenannte Fahrtziel „Bad Berleburg“ hat einen Anteil von ca. 47 %. Das zweitmeist genannte Fahrtziel „Siegen“ hat einen Anteil von ca. 13 %. Das am dritthäufigsten genannte Fahrtziel „Erndtebrück“ hat einen Anteil von rund 8 % an den Nennungen.

+Bildet man die Summe über Bad Berleburg inkl. der Ortsteile (mit „*“ in der Grafik gekennzeichnet), so ist der Fahrtzielanteile bei ca. 57%. Fahrten in die Ortsteile haben einen Anteil von rund 10% (290 Nennungen).

+Somit liegt der regionale Fokus der Antwortenden sehr deutlich innerhalb des Streckenplanes der ZWS, sodass mögliche Veränderungen, um das Beförderungsangebot zu verbessern, auch im Verantwortungsbereich des Auftraggebers liegen.

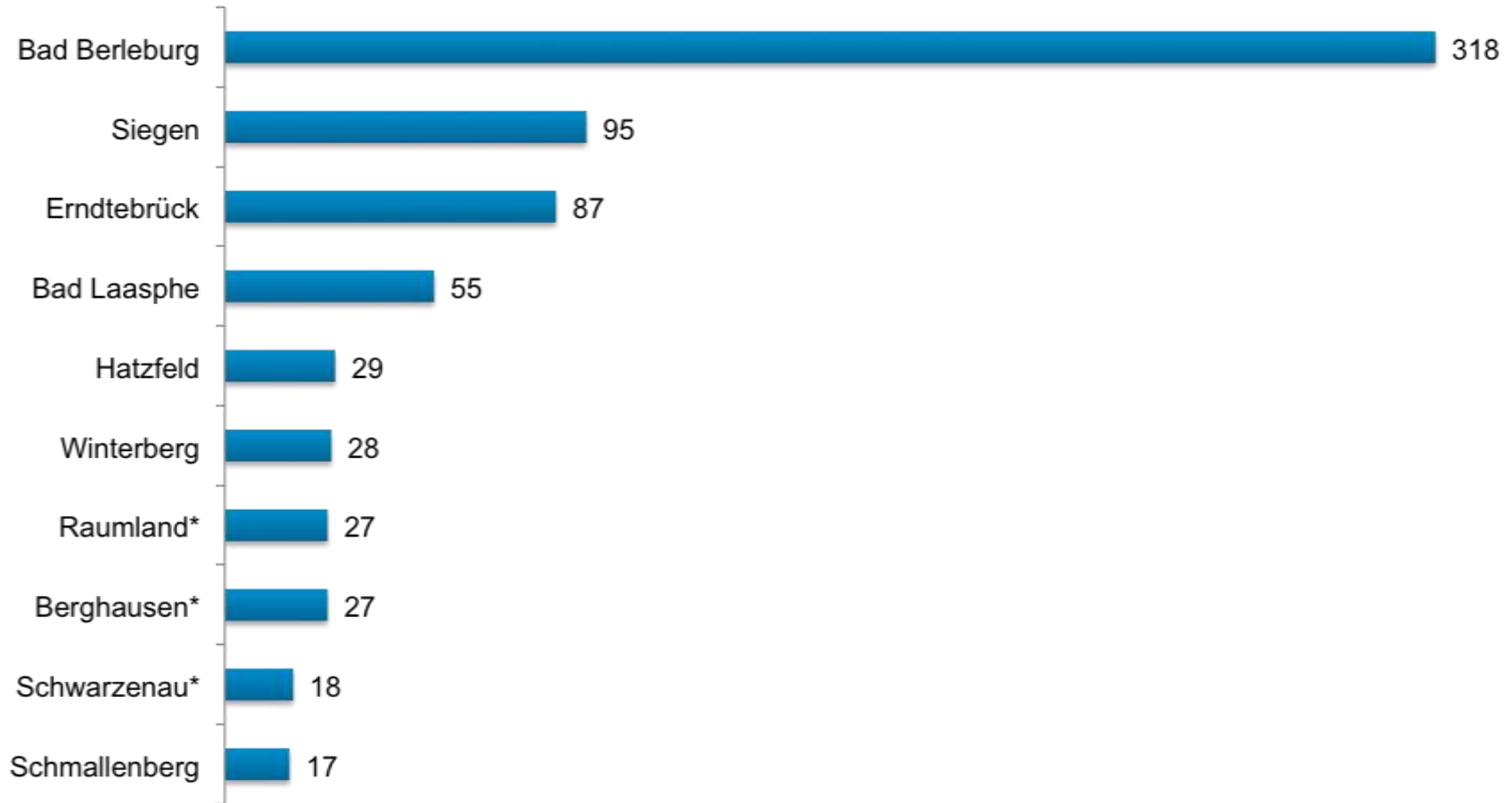
Die 10 häufigsten Fahrtziele (1. Fahrtziel)



* Ortsteile BLB

- + Bei der Nennung des ersten Fahrtzieles ergibt sich, dass die 5 meistgenannten Fahrtziele ca. 88 % aller angegebenen Fahrtziele bei dieser Fragestellung repräsentieren. Dabei entfallen auf das wichtigste Fahrtziel bereits über 64 %, auf das zweitwichtigste Fahrtziel noch ca. 10 % und auf das drittmeistgenannte Fahrtziel sogar rund 6 %. Insgesamt wurden die relevantesten 17 Fahrtziele 1.134 mal genannt.
- + Die Befragten fahren im wesentlichen nach Bad Berleburg als Zentrum der Region. Es folgen mit beträchtlichem Abstand Siegen, Erndtebrück und Bad Laasphe. Fahrten in Ortsteile von Bad Berleburg (in der Grafik mit „*“ gekennzeichnet) finden ebenfalls statt, jedoch in geringem Umfang.

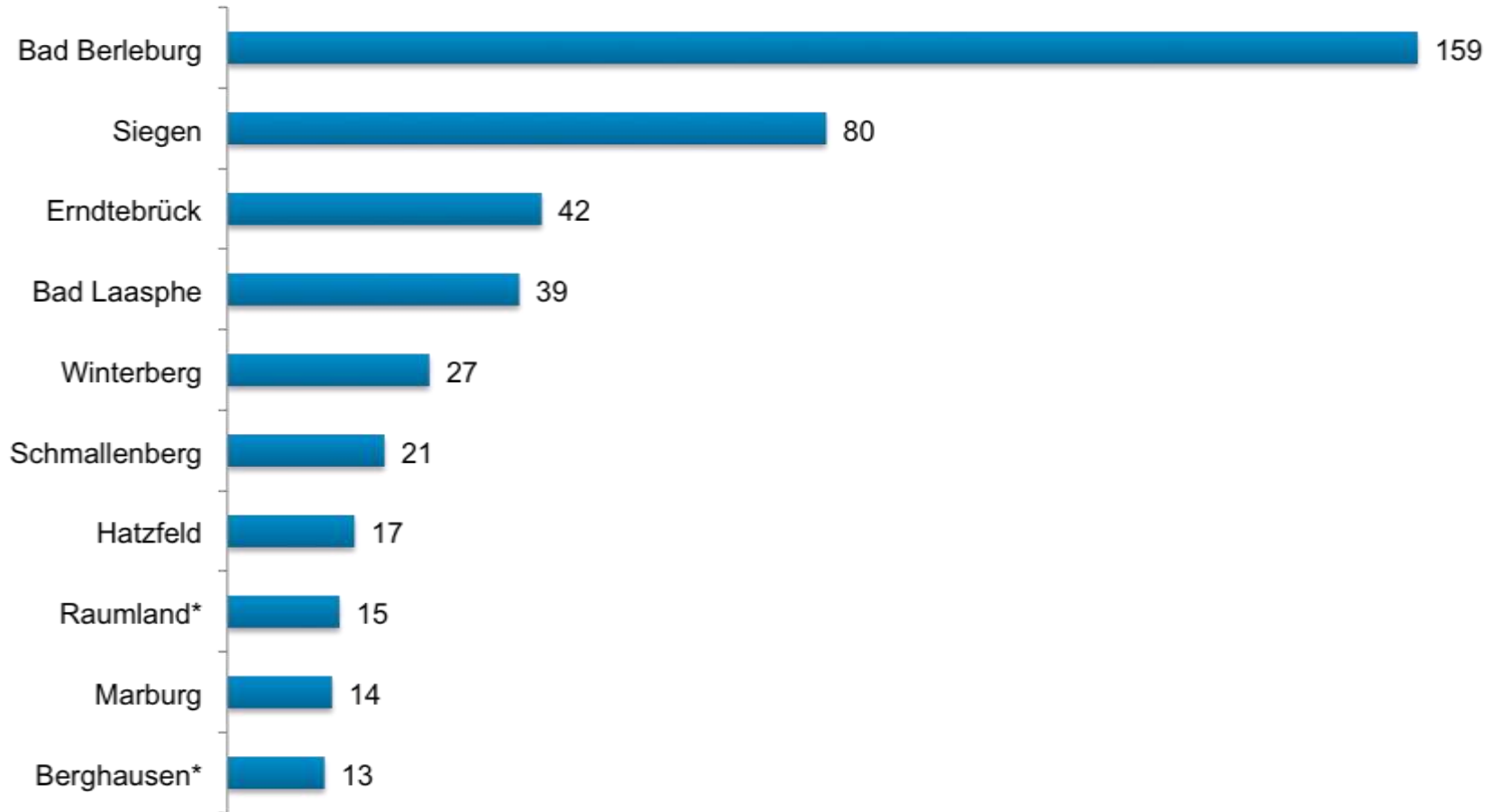
Die 10 häufigsten Fahrtziele (2. Fahrtziel)



* Ortsteile BLB

- + Die 5 meistgenannten Fahrtziele beim 2. Fahrtziel repräsentieren ca. 78 % aller angegebenen Fahrtziele bei dieser Fragestellung. Dabei entfallen auf das wichtigste Fahrtziel bereits über 42 %, auf das zweitwichtigste Fahrtziel noch ca. 13 % und auf das drittmeistgenannte Fahrtziel rund 12 %.
- + Interessant ist zudem, dass die ersten vier Fahrtziele mit Bad Berleburg, Siegen, Erndtebrück und Bad Laasphe bei dem als erstes und als zweites genannten Fahrtziel mit Blick auf die Häufigkeit bzw. den Anteil der Nennungen und die sich daraus ergebende Rangfolge identisch sind.
- + Insgesamt wurden die relevantesten 17 Fahrtziele 749mal genannt.

Die 10 häufigsten Fahrtziele (3. Fahrtziel)

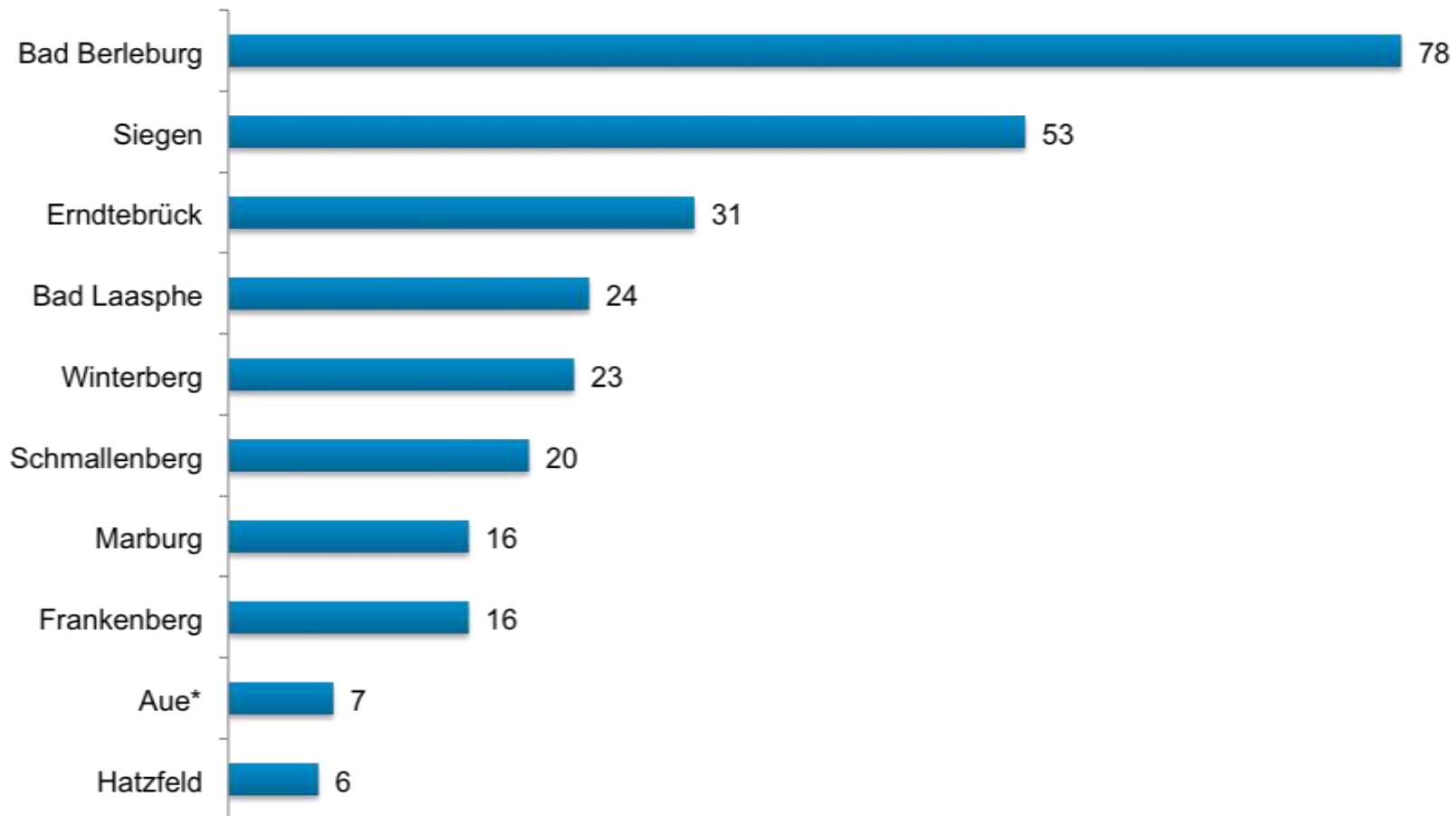


* Ortsteile BLB

+Die 5 meistgenannten Fahrtziele beim 3. Fahrtziel repräsentieren ca. 74 % aller angegebenen Fahrtziele bei dieser Fragestellung. Dabei entfallen auf das am häufigsten genannte Fahrtziel über 34 %, auf das zweithäufigste Fahrtziel noch ca. 17 % und auf das drittmeistgenannte Fahrtziel rund 9 %.

+Insgesamt wurden die relevantesten 17 Fahrtziele 472mal genannt. Mit Bad Berleburg, Siegen, Bad Laasphe und Erndtebrück sind diese Ziele unverändert führend mit Blick auf die Rangfolge der genannten Fahrtziele. Winterberg und auch Marburg sind ebenfalls in der Liste vertreten.

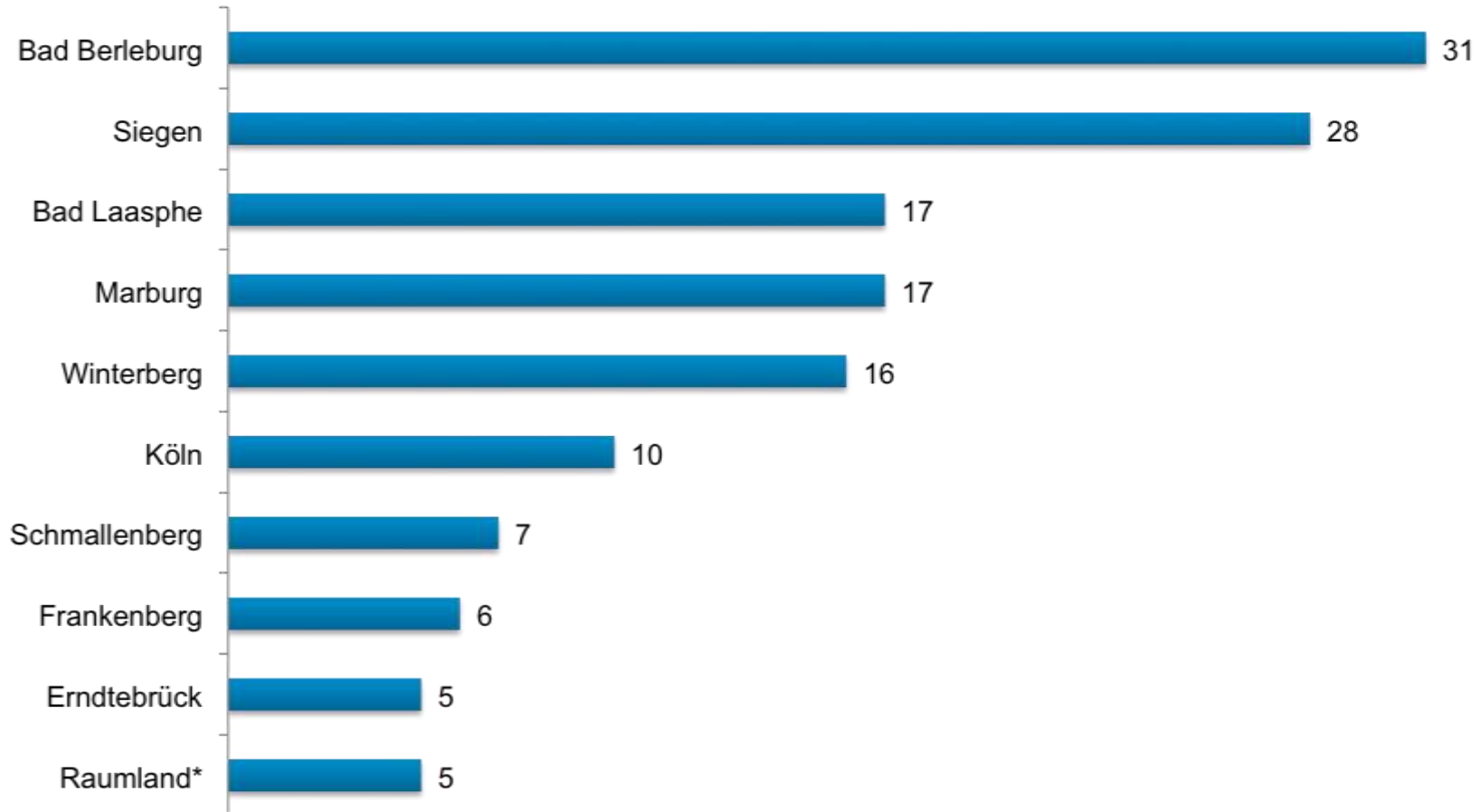
Die 10 häufigsten Fahrtziele (4. Fahrtziel)



* Ortsteile BLB

- +Die 5 meistgenannten Fahrtziele beim 4. Fahrtziel repräsentieren ca. 69 % aller angegebenen Fahrtziele bei dieser Fragestellung. Dabei entfallen auf das am häufigsten genannte Fahrtziel über 26 %, auf das zweithäufigste Fahrtziel noch ca. 18 % und auf das drittmeistgenannte Fahrtziel rund 10 %.
- +Die ersten vier Fahrtziele sind mit Bad Berleburg, Siegen, Erndtebrück und Bad Laasphe wiederum identisch.
- +Insgesamt wurden die relevantesten 17 Fahrtziele 302mal genannt. Verglichen mit den Angaben bei den vorigen Fahrtzielen nimmt die Anzahl von Angaben zu Fahrtzielen bei den Respondenten beim 4. Fahrtziel deutlich ab.

Die 10 häufigsten Fahrtziele (5. Fahrtziel)



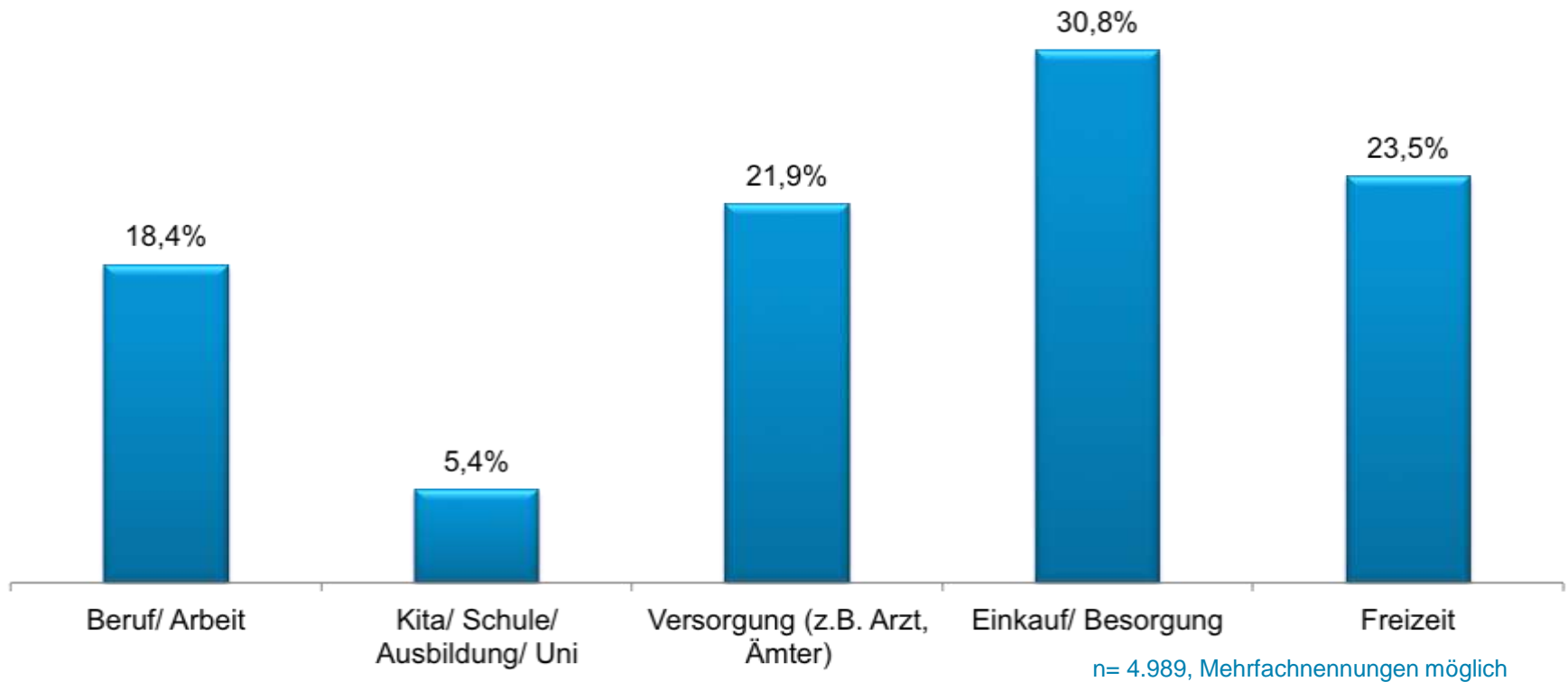
* Ortsteile BLB

+Die 5 meistgenannten Fahrtziele repräsentieren ca. 69 % aller angegebenen Fahrtziele bei dieser Fragestellung. Dabei entfallen auf das am häufigsten genannte Fahrtziel über 20 %, auf das zweithäufigste Fahrtziel noch ca. 18 % und auf das drittmeistgenannte Fahrtziel rund 11 %.

+Zuerst ist mit Köln eine relativ weit entfernte Metropole in der Nennung unter den 10 wichtigsten Fahrtzielen.

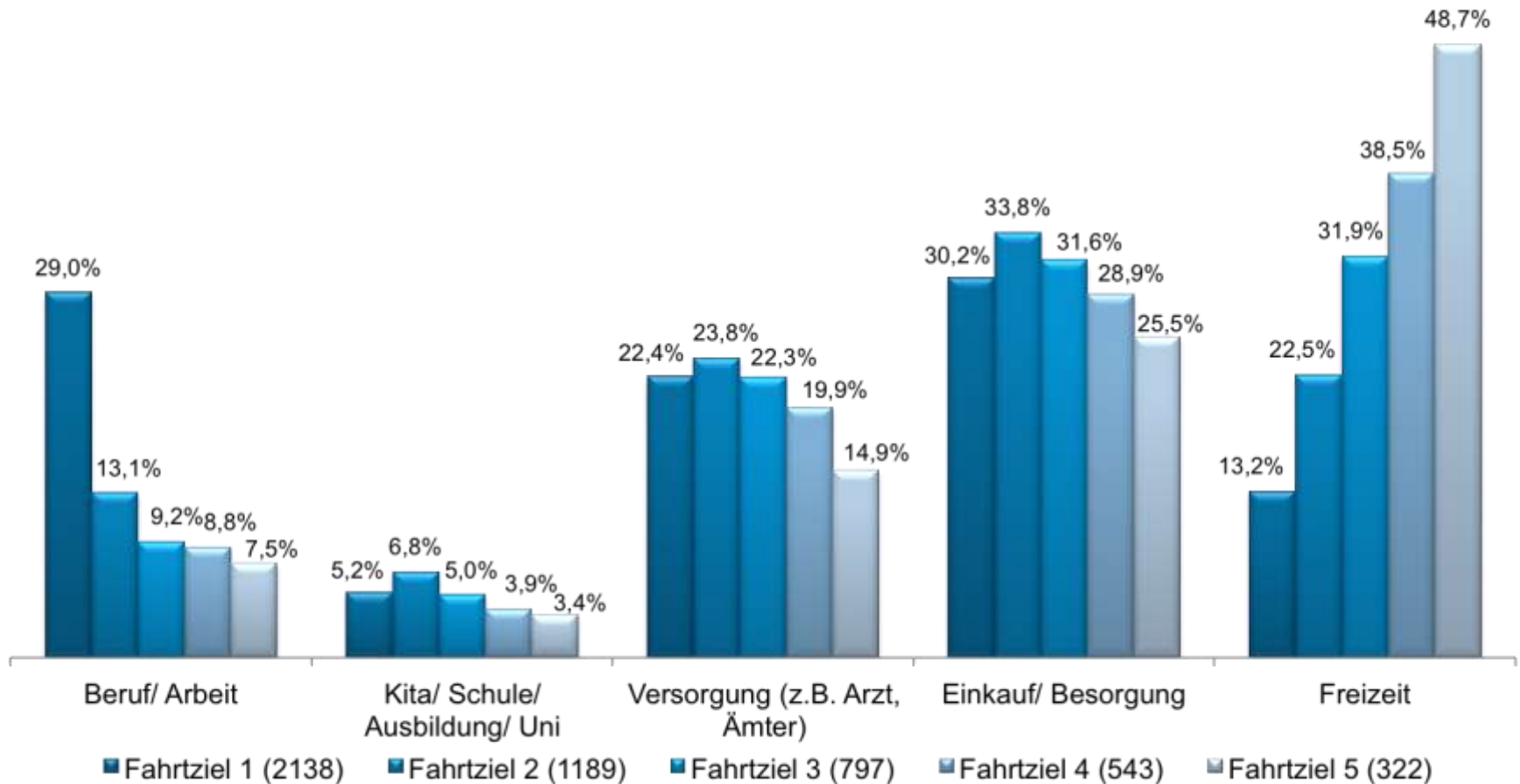
+Insgesamt wurden die relevantesten 17 Fahrtziele aber nur noch 158mal genannt.

Fahrtzweck (Summe über alle 5 Fahrtziele)



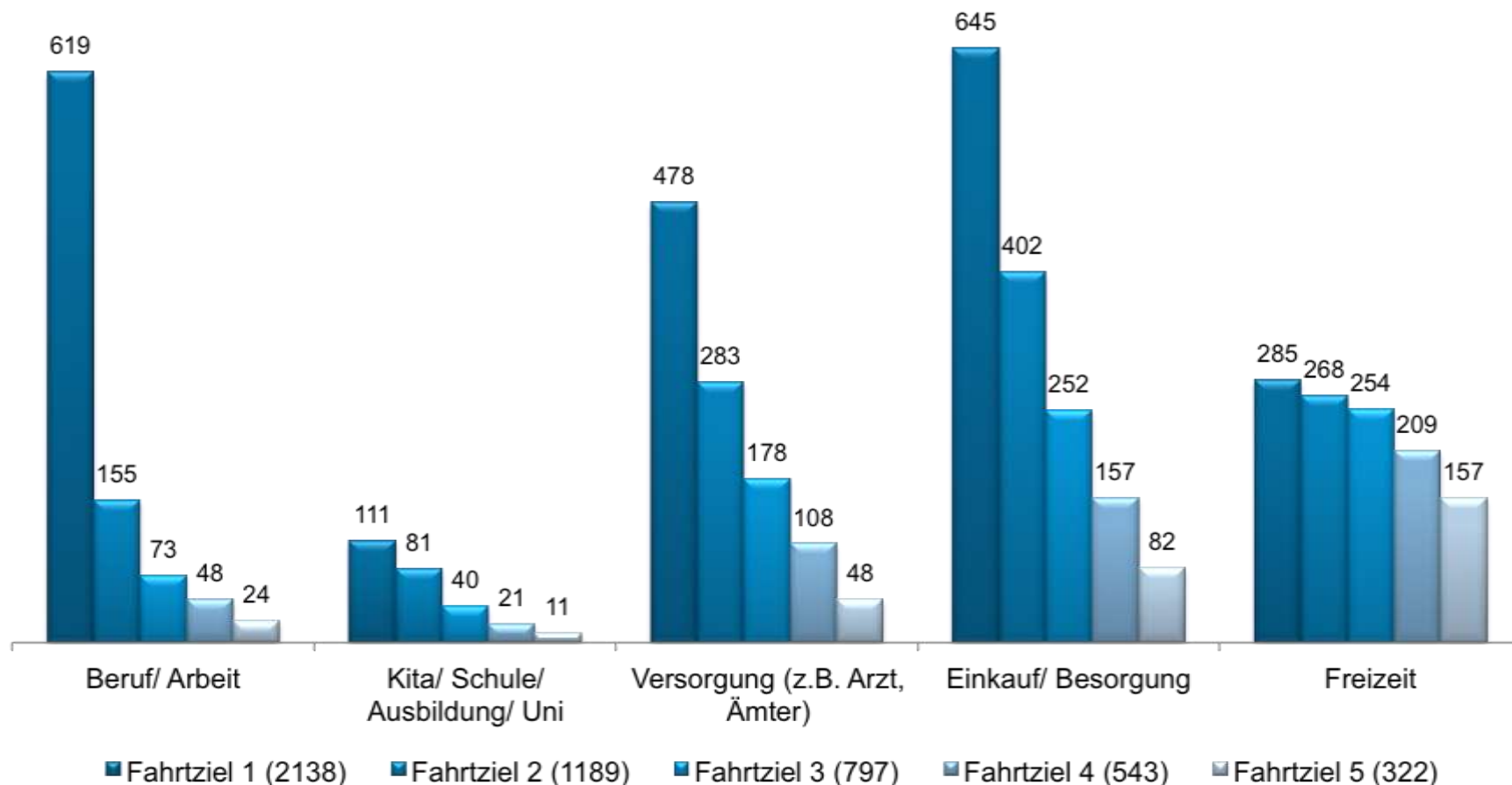
- + Die Respondenten hatten bei Frage 2a die Möglichkeit, neben fünf unterschiedlichen Fahrtzielen auch Fahrtzweck, Hauptverkehrsmittel und Häufigkeit des Weges anzugeben.
- + In der obigen Grafik sind als Summe über alle fünf Fahrtziele die oben dargestellten Fahrtzwecke angegeben.
- + Insgesamt konnten 4.989 auswertbare Antworten berücksichtigt werden. Mehrfachnennungen waren dabei möglich.
- + Am häufigsten, mit 1.538 Nennungen, wurde der Fahrtzweck „Einkauf/ Besorgung“ angeführt, sodann Fahrten zu Freizeitzielen mit 1.173 Angaben. Fast gleich bedeutsam sind Versorgungsfahrten (z.B. Arzt, Ämter) mit 1.095 Nennungen. Berufsbedingte Fahrten haben 919 Respondenten angegeben. Weniger relevant sind Fahrten zu Kita/ Schule/ Ausbildung/ Uni, mit 264 Nennungen.
- + Besonders relevant als mögliche Angebotsoptionen für den ÖPNV sind sicherlich die Fahrtzwecke, die periodisch angefahren werden können. Dies sind sicherlich neben Berufsfahrten auch die klassischen Schulfahrten, wobei hier durch den Trend zu längeren Verweildauern der Schüler (Ganztagsschulen etc.) langfristig möglicherweise sogar noch stärkere Synergien mit Berufsfahrten zu realisieren sind.
- + Klassischer ÖPNV für Fahrten der Versorgung (z.B. Arzt/Ämter) ist hingegen sicher schon schwerer den Kundenanforderungen anzupassen. Ein Grund hierfür liegt darin, dass größere Unsicherheiten bei der zeitlichen Anpassung bestehen. Zwar steht beispielsweise oft der Zeitpunkt für die Hinfahrt fest, die Rückfahrt ist aber oft vom Zeitpunkt ungewiss, sodass hier wesentlich höhere Flexibilitätsanforderungen seitens der Nutzer bestehen. Fahrten mit dem Zweck „Einkauf bzw. Besorgung“ stellen über die Flexibilitätsaspekte hinaus v.a. auch logistische Herausforderungen dar.

Fahrtzweck – Vergleich (Anteile)



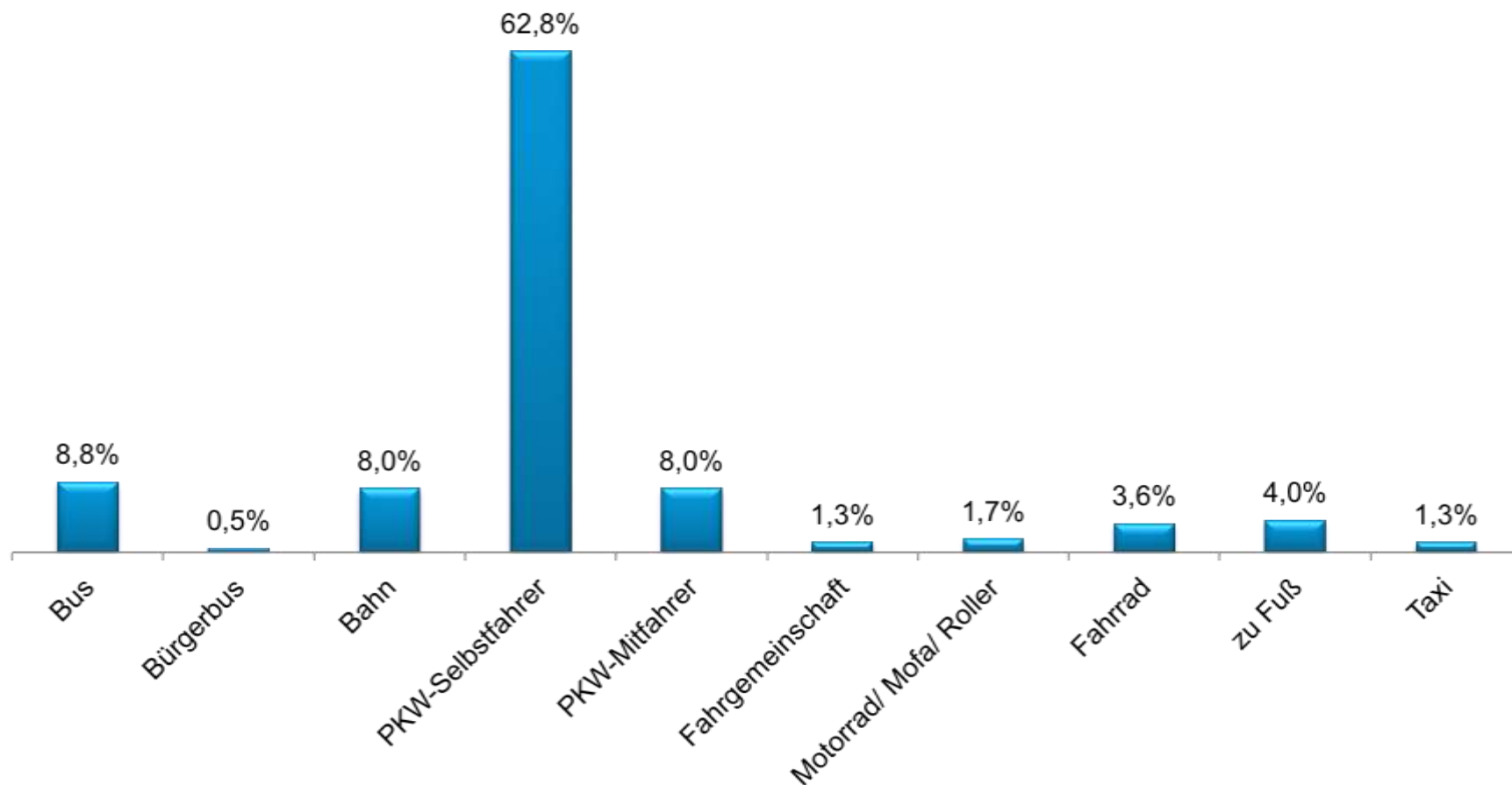
- + Stellt man die Werte der Auswertungen pro Fahrtzweck der fünf möglichen Fahrtziele nebeneinander, so ergibt sich obiges Bild.
- + Auffällig ist der stark abnehmende Anteil des Fahrtzweckes „Beruf/ Arbeit“ und der stark zunehmende Anteil des Fahrtzweckes „Freizeit“ mit der Reihenfolge der Fahrtziele.
- + Relativ stabil sind die Anteile der Fahrtzwecke „Kita/ Schule/ Ausbildung/ Uni“ und „Einkauf/ Besorgung“.
- + Insgesamt nahm jedoch auch die Antworthäufigkeit deutlich mit jedem weiteren angegebenen Fahrtziel ab.

Fahrtzweck - Vergleich (Anzahl der Nennungen)



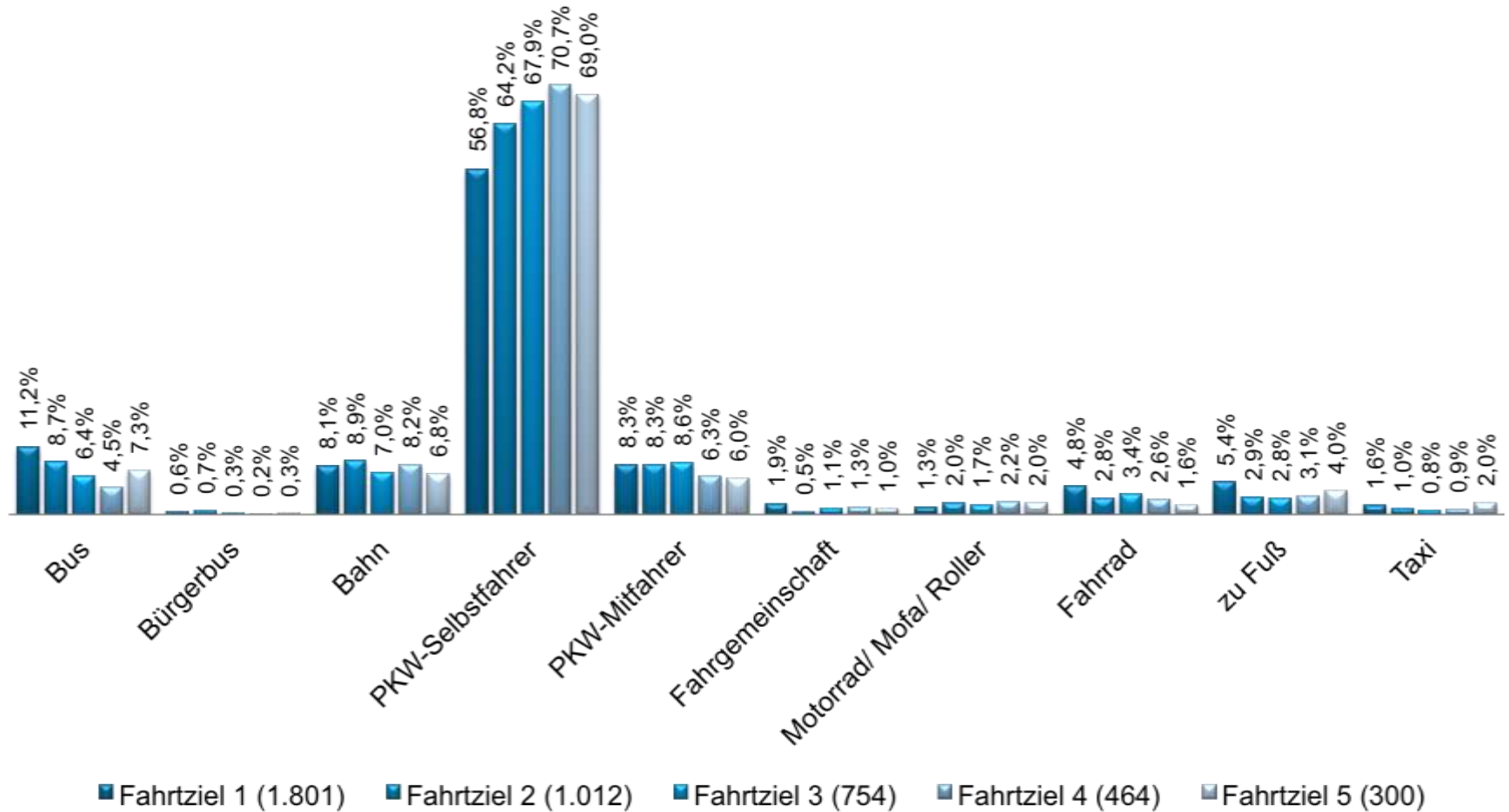
- + Betrachtet man nun wiederum die Übersicht der angegebenen Fahrtzwecke pro Fahrtziel, nun aber in absoluten Zahlen, ergibt sich obige Grafik.
- + Über die absoluten Angaben werden die vorher gemachten Aussagen noch deutlicher. Die Respondenten schienen zunächst einen Fokus auf berufliche Fahrten gelegt zu haben, sofern sie solche Fahrten überhaupt durchführen. Bei den folgenden Fahrtzielen kommen dann „berufliche“ Fahrten nur noch relativ selten vor. Immer sehr ausgeprägt sind Fahrten zwecks Einkauf/Besorgung, die bis zu Fahrtziel Nr. 3 am häufigsten genannt werden. Erst bei Fahrtzielen 3. bis 5. verschieben sich die Fahrtzwecke: Freizeitfahrten gewinnen als Nennungen stark hinzu und sind ab hier anteilmäßig am bedeutendsten.
- + Möglicherweise deutet diese Reihenfolge der Nennungen darauf hin, dass die Befragten einen pragmatischen Anspruch an Mobilität haben. Sehr stark sind zuerst Nennungen im Bereich der notwendigen Lebensgestaltung (Beruf, Arbeit, Einkauf etc.), erst später folgen Überlegungen zu Mobilität im Freizeitkontext.
- + Nennungen zu Kita/Schule/Ausbildung/Uni als Fahrtzweck betreffen nur einen relativ engen Personenkreis. Hier zeigt sich indirekt der geringe Anteil an jungen Respondenten bzw. Familien mit Kindern. Letztendlich könnte man diese Ergebnisse in den Kontext der Diskussion um den demografischen Wandel einordnen.

Hauptverkehrsmittel (alle Fahrtziel)



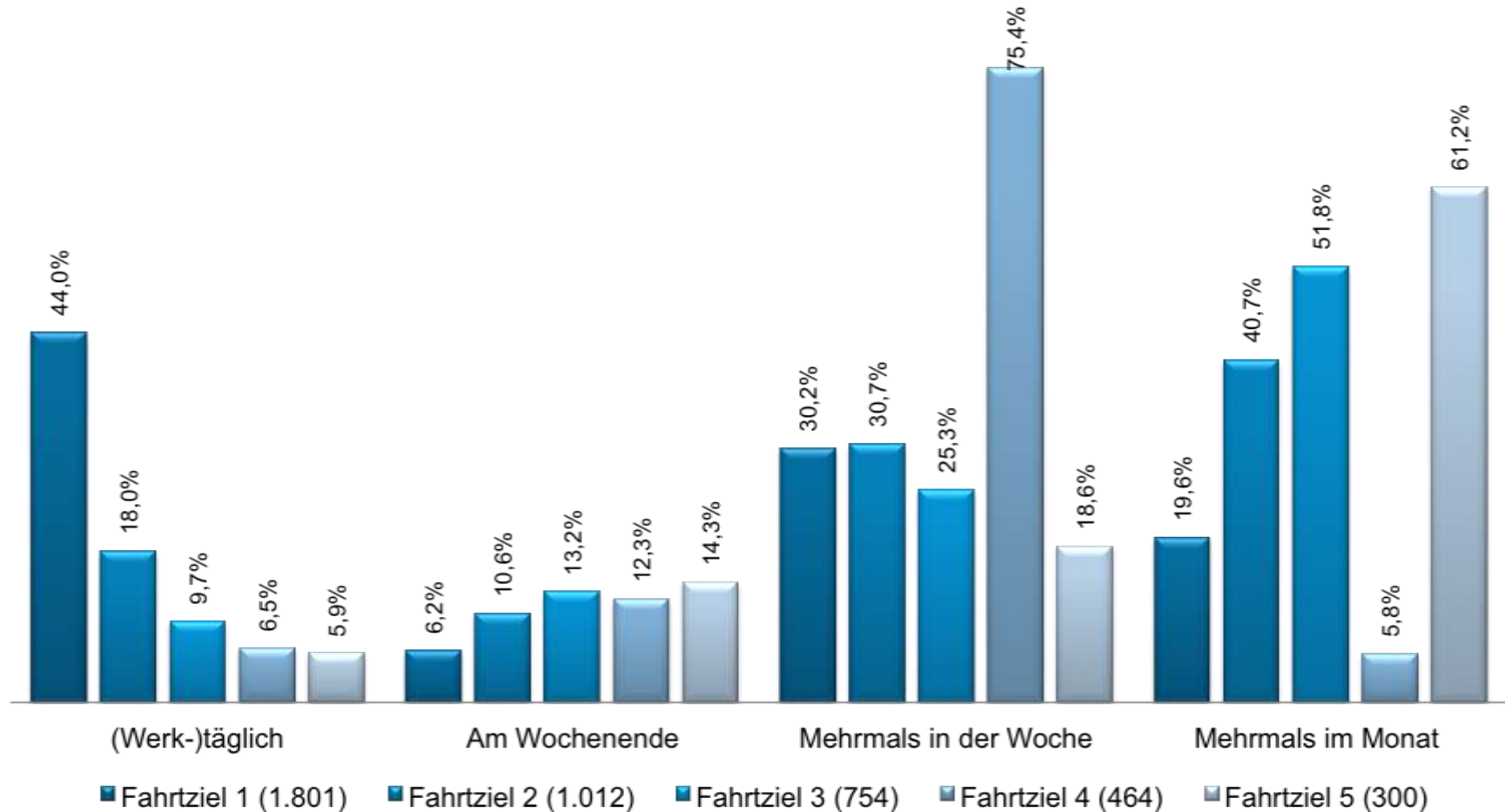
- + Bei Frage 2a hatten die Teilnehmer je gewählten Fahrtziel die Möglichkeit, die obigen Verkehrsmittel den jeweiligen selbstgewählten Fahrtzielen zuzuordnen. Mehrfachnennungen waren dabei möglich. Die Grafik stellt die anteilige Wahl der Befragten dar.
- + Insgesamt wurden bei allen Fahrtzielen in Summe 4.311 Nennungen berücksichtigt.
- + Es fällt die absolute Dominanz des PKW als meistgenutztes Verkehrsmittel auf. Fasst man motorisierten Individualverkehr (MIV) zusammen, so summiert er sich auf über 73% in dieser Befragung. Auf den ÖPNV entfallen hingegen rund 18% der Fahrten. Per „eigener Muskelkraft“, also zu Fuß oder per Fahrrad, erledigen immerhin noch rd. 7% der Respondenten nötige Wegstrecken.
- + Bus und Bahn als die wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel erreichen jeweils ca. 8% des angegebenen Fahrtenaufkommens.
- + Es ergibt sich aus obigen Zahlen zumindest ein theoretisch großer Marktanteil, der durch den ÖPNV noch erobert werden könnte. Dazu sind aber möglicherweise andere Angebotsformen nötig, als die momentan vorherrschenden.

Hauptverkehrsmittel (Vergleich der Anteile)



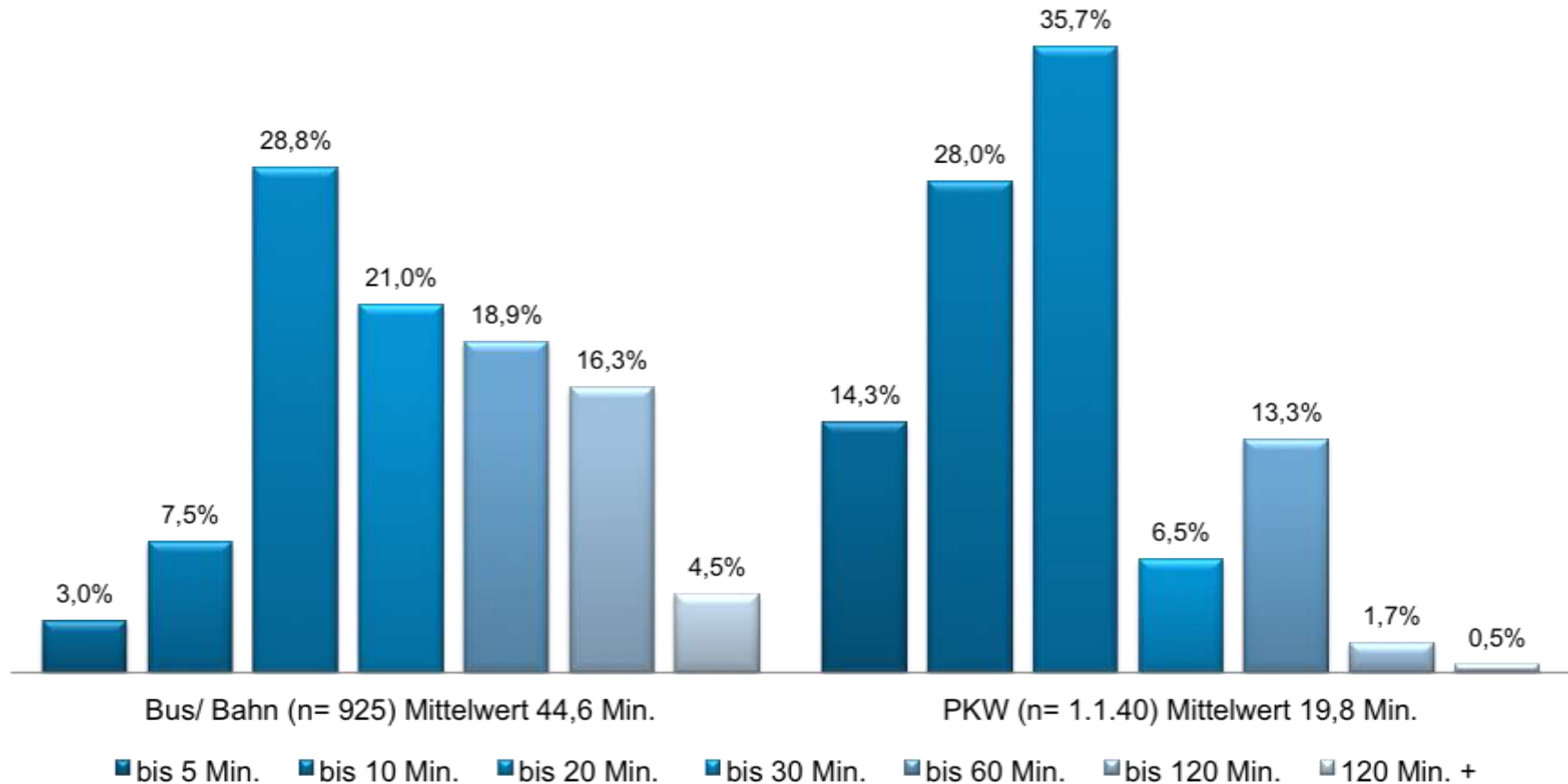
- + In der obigen Grafik sind die gewählten Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Reihenfolge der Fahrtziele dargestellt.
- + In Summe und absoluten Zahlen wurde der Bus 381 als Verkehrsmittel angegeben, die Bahn 347mal, der PKW als Selbstfahrer jedoch 2.720mal und als Mitfahrer 345mal. Dazu kommen für den MIV noch 56mal Fahrgemeinschaften und 73mal die Fahrt mit einem motorisierten Zweirad.
- + Zu beachten ist, dass der Anteil der PKW-Fahrten sogar mit der Reihenfolge der Fahrtzielennennungen zunimmt. Dies deutet wiederum die Bedeutung des PKW als Beförderungsmittel im Raum Bad Berleburg an.

Fahrthäufigkeit (Vergleich der Anteile)



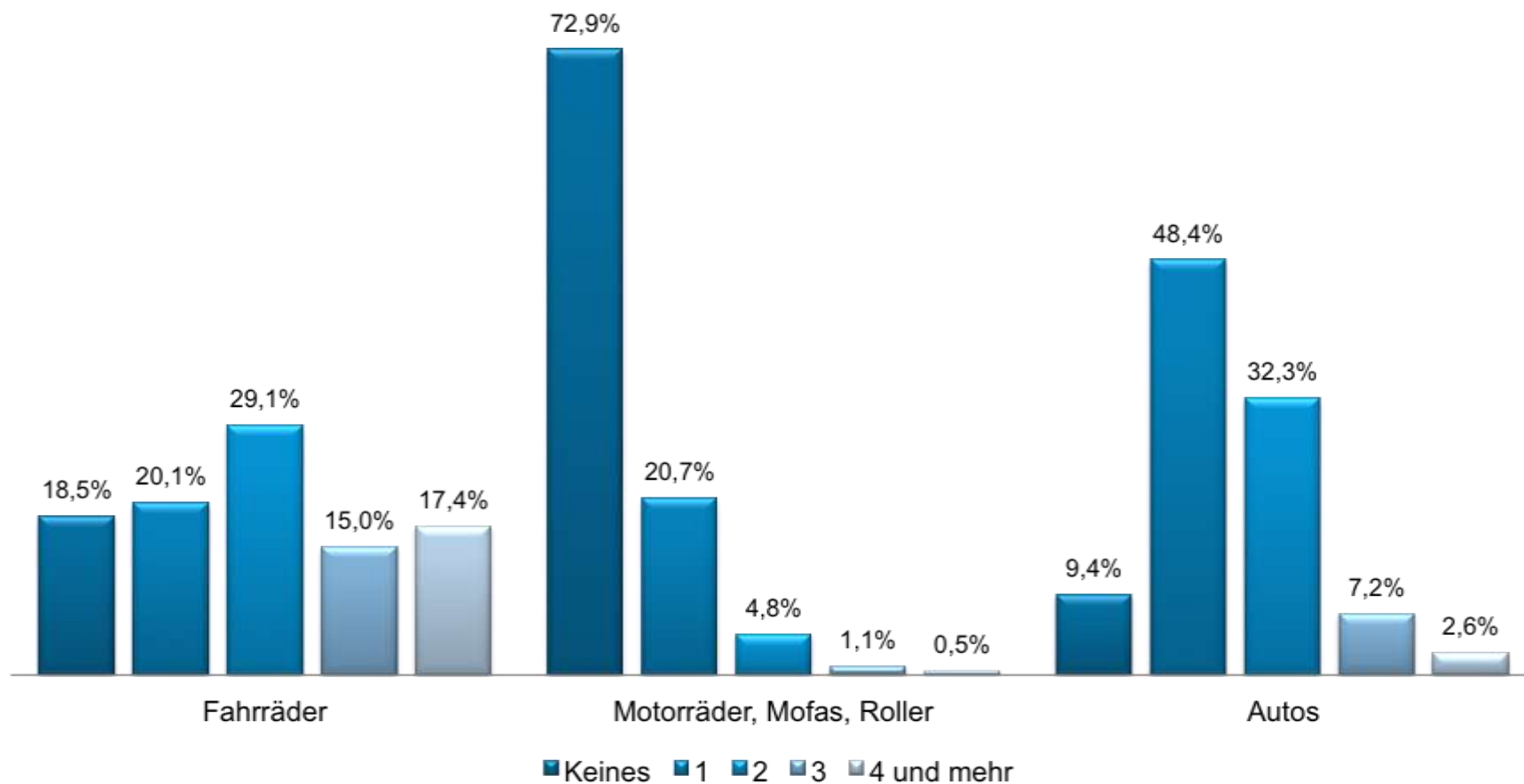
- + In Frage 2a wurde je Fahrtziel auch gefragt, in welcher Häufigkeit diese angefahren werden. In obiger Grafik sind die Ergebnisse im Vergleich der 5 Fahrtziele dargestellt.
- + Dominieren beim ersten Fahrtziel noch (werk-)tägliche Fahrten, was auf Fahrten zu Arbeit bzw. zu Bildungszwecken hindeutet, so nimmt diese Ausprägung bei den folgenden Fahrten deutlich ab.
- + Auch Fahrtziele, die mehrmals in der Woche angefahren werden, haben beim ersten Fahrtziel eine hohe Nennung, fallen aber nicht stark ab und erreichen beim 4. Fahrtziel mit einem Anteil von ca. 75% sogar einen Maximalwert. Dies sind typischerweise Fahrten, die Einkauf/Besorgung als Zweck haben.
- + Fahrten am Wochenende sind mit Anteilen zwischen 6,2% (1. Fahrtziel) und 14,3% (5. Fahrtziel) weniger häufig genannt worden.
- + Alle bisher genannten Häufigkeitsausprägungen haben zumindest theoretisch das Potenzial, mit periodisch getaktetem ÖPNV bedient zu werden.
- + Die Häufigkeitsausprägung „mehrmals im Monat“ hat zum Teil (Fahrtziel 2, 3 und 5) auch beachtliche Anteile aufzuweisen. Hier scheinen jedoch sehr individuelle Bedürfnisse der Befragten Fahrzweck zu sein, sodass ein relevantes Angebot schwierig für einen Verkehrsanbieter zu realisieren sein wird.

Fahrtdauer 1.Fahrtziel mit Bahn/ Bus vs. PKW



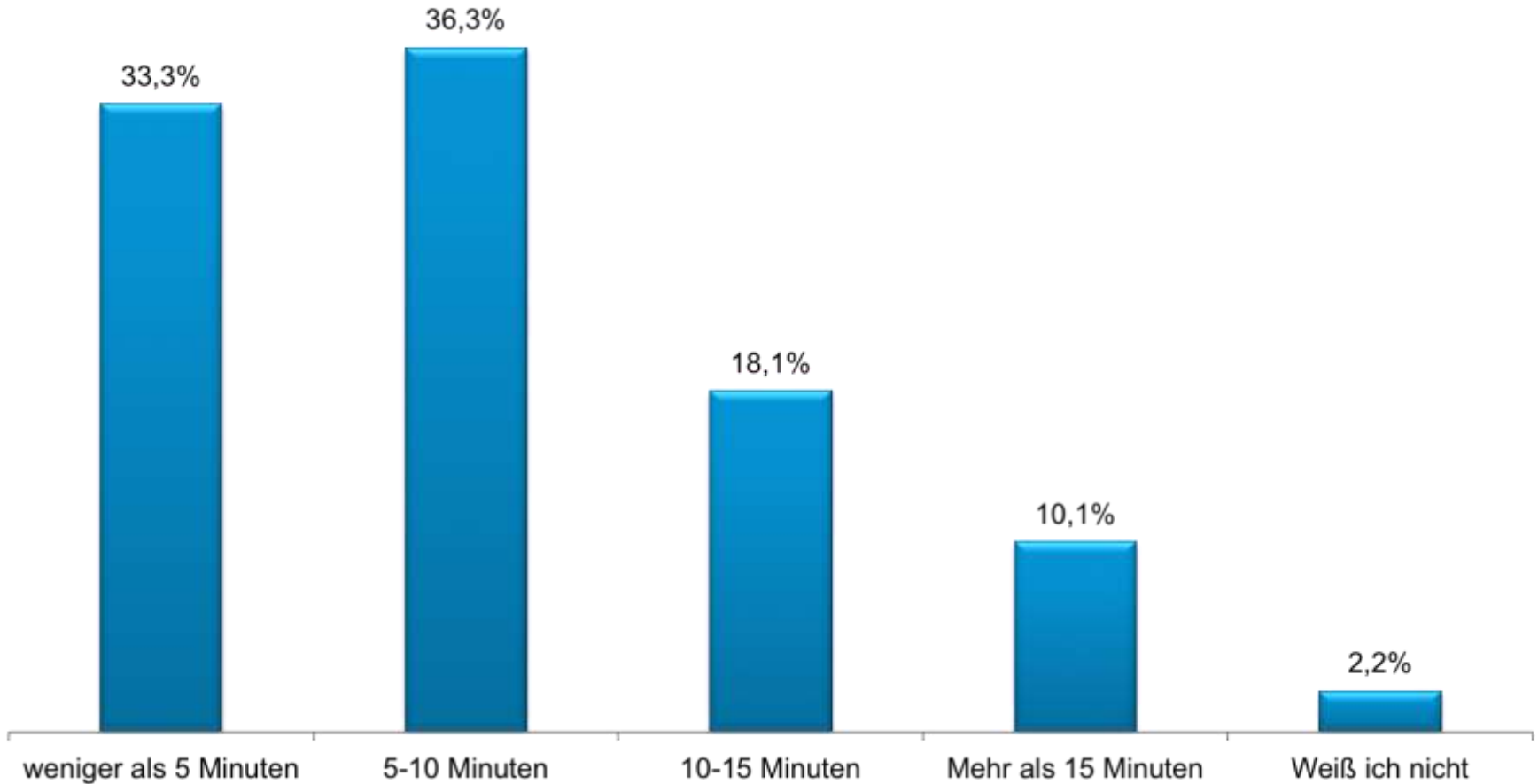
- + Bei Frage 2b sollten die Respondenten angeben, wie lange sie (schätzungsweise) benötigen um das unter 2a erstgenannte Fahrtziel mit Bus/ Bahn und alternativ mit dem PKW zu erreichen. Diese Angabe ist insofern relevant, als sie die wahrgenommene Zeitdauer (und nicht die objektiv richtige Zeitdauer) angibt, welche die Respondenten benötigen, um ihr Fahrtziel zu erreichen. Diese wahrgenommenen Zeitdauer ist wesentlich relevanter für das Entscheidungsverhalten der Nutzer, welches Verkehrsmittel sie wählen wollen, denn sie spiegelt wider, welchen Zeitaufwand die Personen bei der Auswahl ihrer Verkehrsmittel zu Grunde legen.
- + Der Mittelwert, um das 1. Fahrtziel mit der Bahn / Bus zu erreichen ist mit rund 44 Minuten etwas mehr als doppelt so hoch, wie der mit dem PKW (ca. 20 Min.).
- + Selbstredend sind die PKW-Fahrer dann auch in größerer Anzahl kürzer unterwegs als die Bus/ Bahnfahrer.

Fahrzeugbesitz (Vergleich)



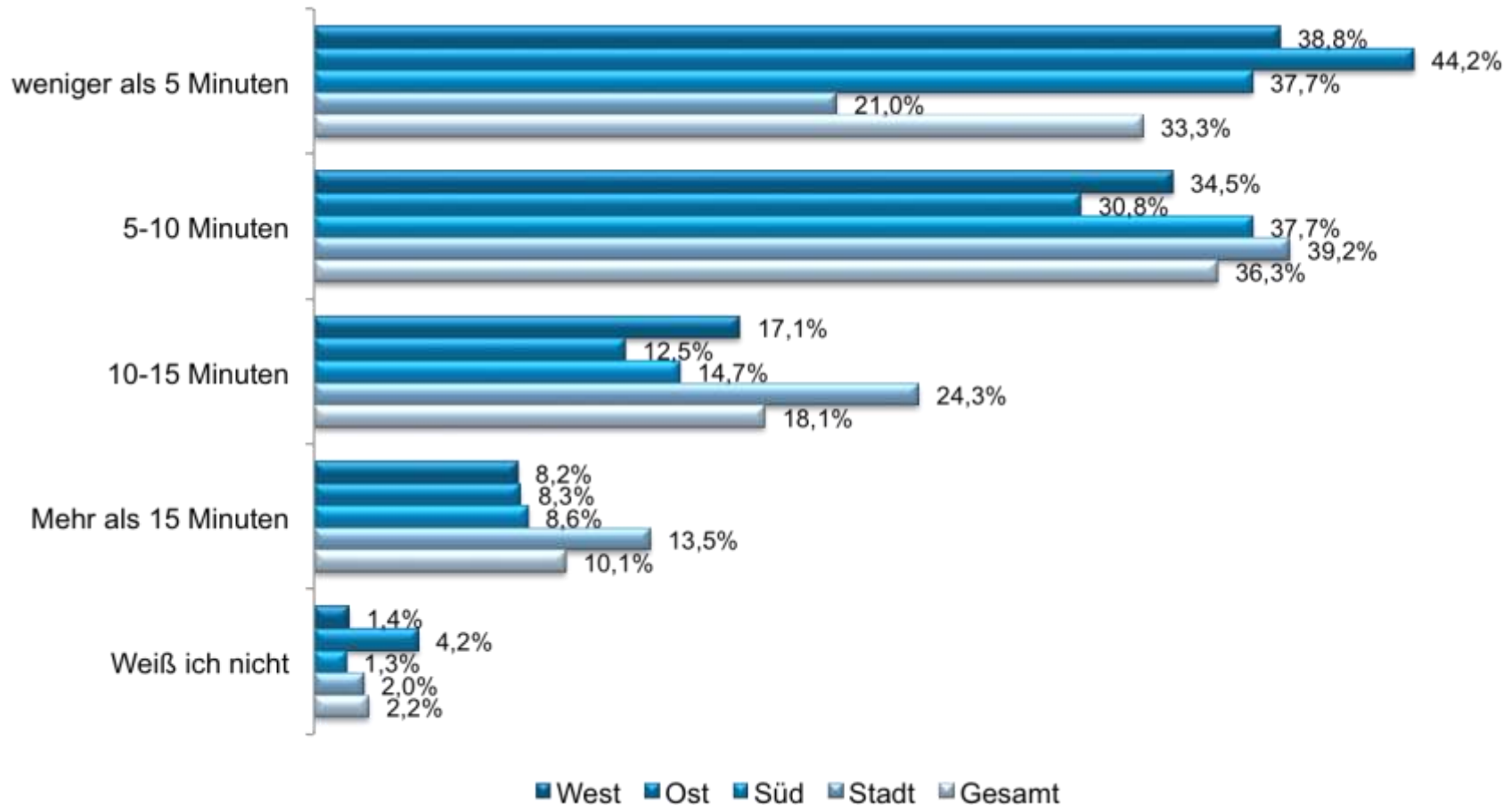
- + In der oben dargestellten Grafik ist angegeben, wie viele der entsprechenden Verkehrsmittel den Antwortenden persönlich (in ihrem Haushalt) zur Verfügung stehen.
- + Betrachtet man zunächst das Auto, so geben immerhin 9,4% der Respondenten (129 Personen) an, kein Auto zu besitzen. Bedenkt man, dass ein hoher Seniorenanteil in der Stichprobe vorhanden war und auch Personen unter 18 Jahren an der Umfrage teilnahmen, die faktisch kein Auto nutzen können, selbst wenn sie eines besäßen (Ausnahme: begleitetes Fahren), herrscht im Raum Bad Berleburg praktisch „Vollversorgung“ mit PKW.
- + Dieser Umstand macht es für den ÖPNV aus wirtschaftlicher Sicht äußerst schwer, ein Preismodell zu etablieren, das den Autobesitzern interessant erscheint, denn diese werden als Fahrtkosten oft nicht die gesamten Unterhaltskosten des PKW in die Überlegung einbeziehen, sondern nur Teilkosten, wie z.B. die Benzinkosten, da das Auto sowieso zur Verfügung steht.
- + Das motorisierte Zweirad ist in der Bevölkerung wenig als Verkehrsmittel anzutreffen. Wenn es genutzt wird, dann ist es wahrscheinlich, dass es als Substitut für den PKW oder aber als Freizeitgefährt seinen Einsatz findet. Es könnte selbstverständlich auch den ÖPNV substituieren, ist aber in jedem Fall mit hoher Wahrscheinlichkeit ein wetterabhängiges Verkehrsmittel.
- + Das Fahrrad hingegen ist mittlerweile neben Sport- und Freizeitgerät oft auch Beförderungsmittel zur Arbeit, Besorgung, Einkauf etc. Es ist von der Nutzung auch stark wetterabhängig und durch die Topografie im Raum Bad Berleburg sicher für viele Menschen keine wirkliche, langfristige Alternative als Ersatz für motorisierte Verkehrsmittel.

Entfernung Bushaltestelle/ Bahnhof - Wohnort



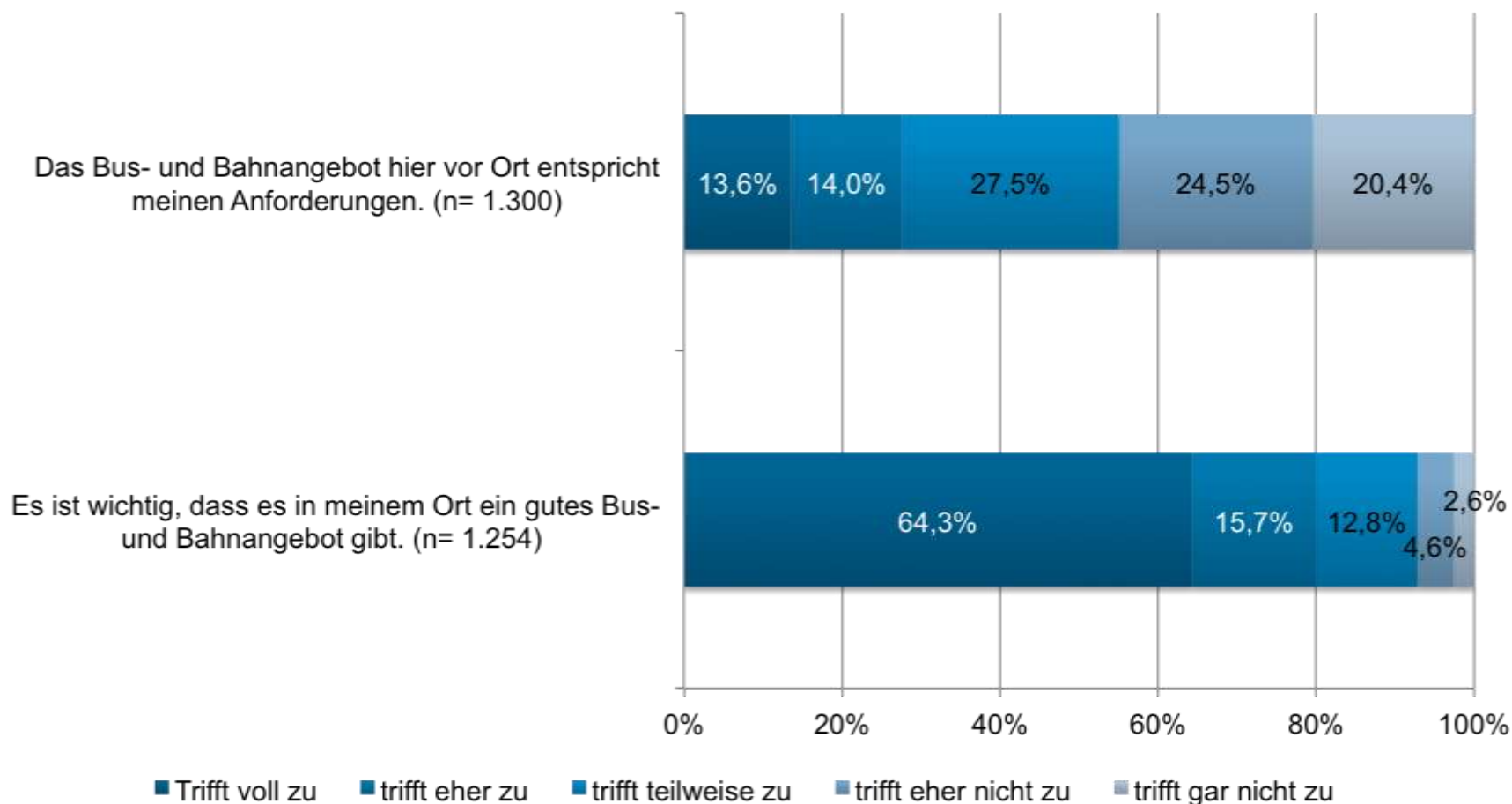
- + Die kurze Entfernung zur nächsten Haltestelle wird für viele Menschen ein Argument für die Nutzung des ÖPNV darstellen, sofern sie diese Distanz aus gesundheitlichen Gründen überwinden können und auch Dinge, die sie durch die Fahrt besorgen (Einkauf) oder wegbringen (Post, Pakete), müssen gehandelt werden können.
- + In der Befragung gaben 479 Personen (33,3%) an, dass sie weniger als 5 Minuten brauchen, um die Haltestelle zu erreichen, und immerhin noch 523 Menschen (36,3%) gaben an, dies in 5-10 Minuten schaffen.
- + Nur 2,2 % gaben an, dass sie nicht wüssten, wie lange sie zur nächsten Haltestelle brauchen. Dies zeigt, dass somit 97,8 % der Befragten sich mit der grundsätzlichen Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung auseinandergesetzt haben. Inwieweit sich die Befragten jedoch einen Weg von über 15 Minuten zumuten, ist natürlich zu hinterfragen. Eine solche Entfernung liegt in dem vorliegenden Sample jedoch nur bei rd. 10% der Respondenten.

Entfernung Bushaltestelle/ Bahnhof – Wohnort nach regionaler Herkunft



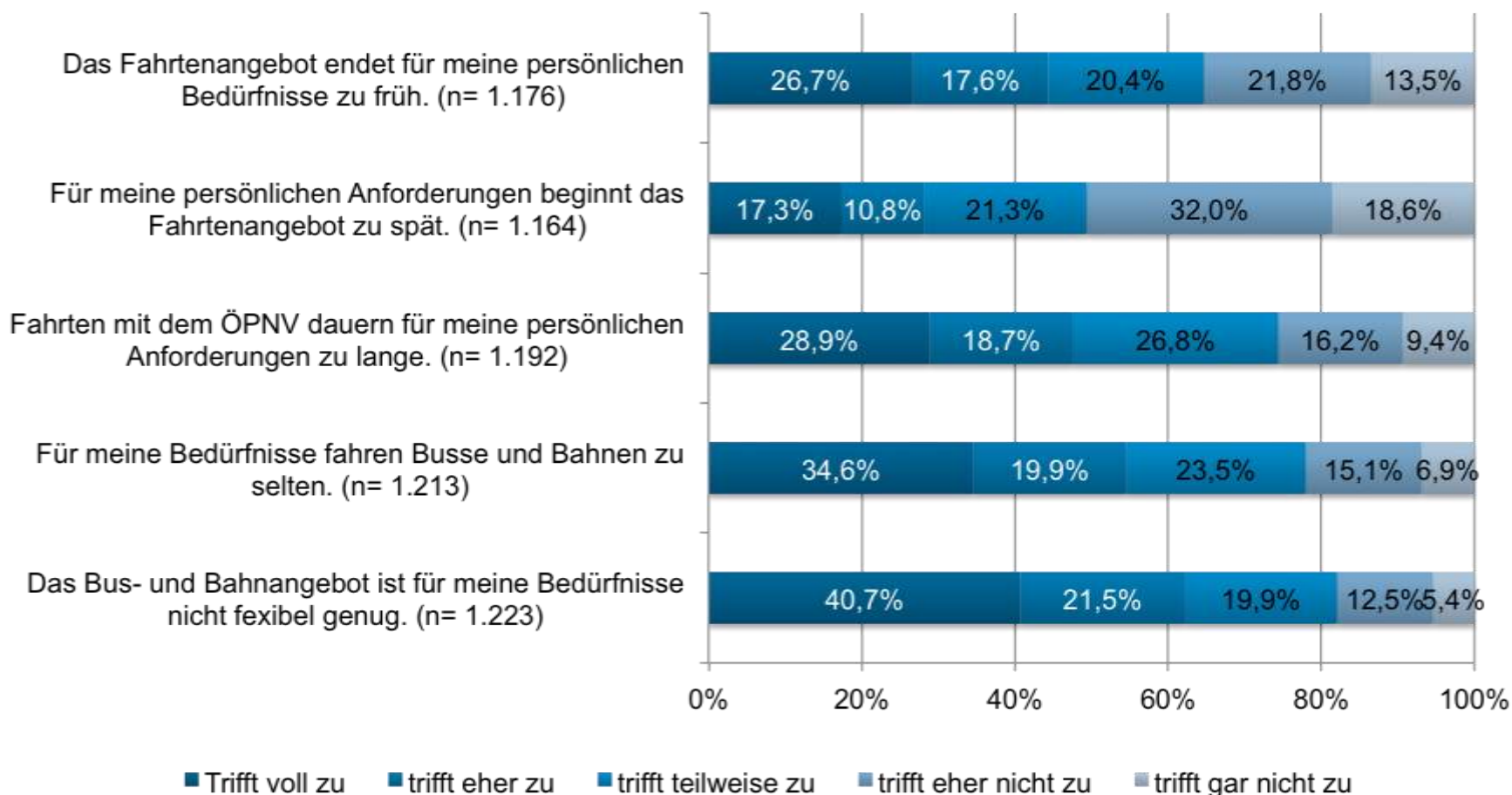
- + In der obigen Grafik wird die Fragestellung nach der Entfernung zur nächsten Haltestelle nach der regionalen Herkunft untersucht.
- + Zunächst wird die Situation „Stadt“ – „Land“ (also der Regionen Ost, West, Süd) verglichen. Hier ist auffällig, dass die kurzen Entfernungen zur nächsten Haltestelle auf dem Land anteilmäßig höher sind, als in der Stadt, was nicht unbedingt zu erwarten gewesen ist. In Bad Berleburg selbst erreichen nur 21% der Befragten die Haltestelle in weniger als 5 Minuten, in der Region West sind es 38,8%, in der Region Ost sogar 44,2% und in der Region Süd 37,7%. Die Situation kehrt sich bei der Zeitdauer 5-10 Minuten und 10-15 Minuten zwar um, bei der Zeitdauer „mehr als 15 Minuten“ ergibt sich jedoch das gleiche Bild.
- + Unterstellt man, dass gerade der kurze Weg ein Argument für die ÖPNV-Nutzung ist, so sollte man die Menschen in den ländlichen Regionen mit diesem Aspekt eher zur Nutzung bewegen können, als in der Stadt.
- + Aus diesen Ergebnissen ist es auch angeraten, sich die Haltestellensituation in Bad Berleburg Stadt genauer anzusehen. Es stellt sich dabei beispielsweise die Frage, ob in der Stadt Bad Berleburg eine höhere Sensibilisierung für das vorhandene Haltestellensystem hilfreich sein kann, um deutlich zu machen, welche Haltestellen objektiv verfügbar sind oder ob Handlungsbedarf im Hinblick auf die Ausstattung mit Haltepunkten besteht.

Generelle und spezifische Einstellung zum Bus- und Bahnangebot



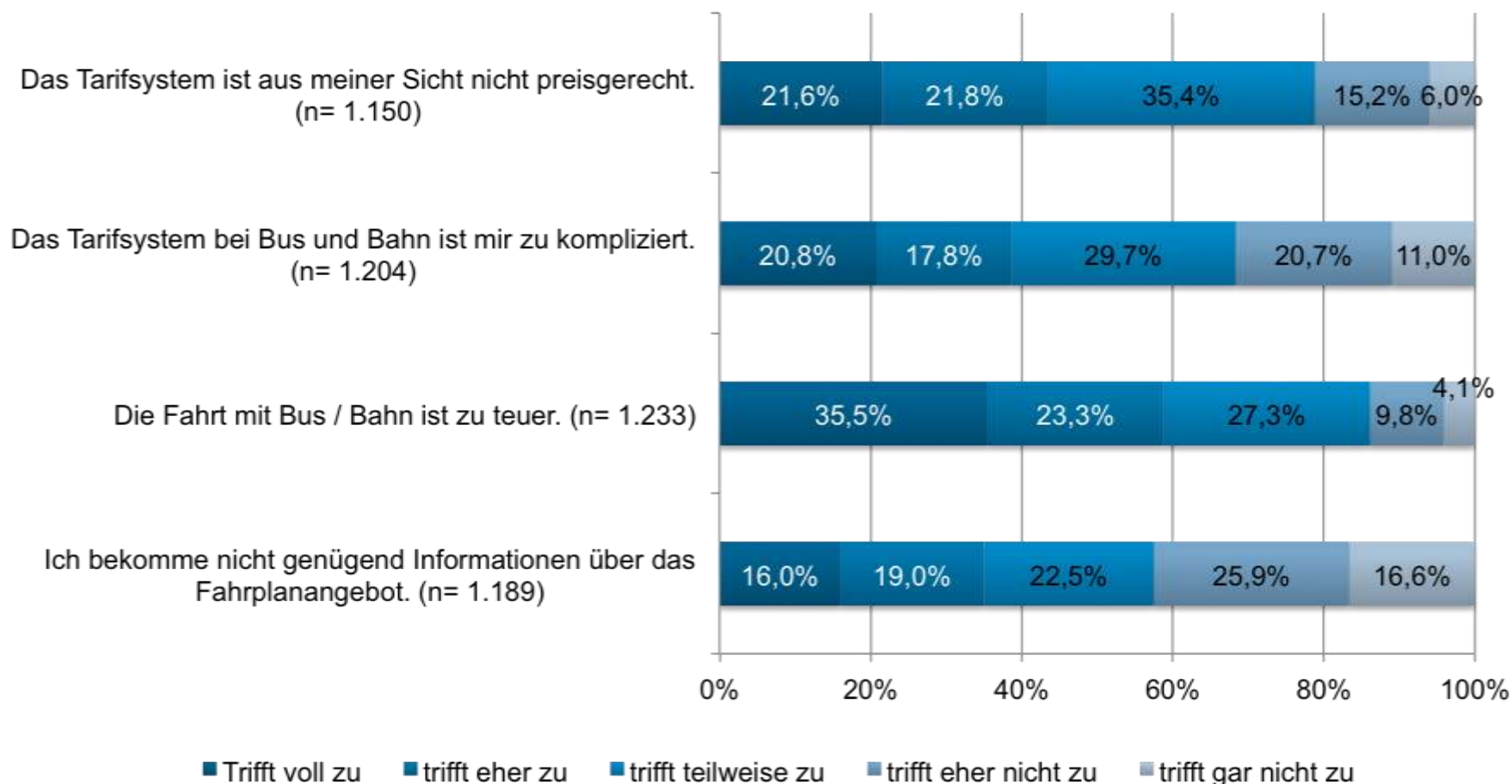
- + Damit aktuelle und potenzielle Kunden das Bus- und Bahnangebot nutzen bzw. die Nutzung in Erwägung ziehen, muss es zumindest größtenteils mit ihren Anforderungen übereinstimmen. Betrachtet man zunächst, für wie wichtig die Respondenten grundsätzlich ein gutes ÖPNV-Angebot am Wohnort halten, zeigt sich, dass dies für ca. 80% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) ein wichtiger Faktor ist. Nur rund 7% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) sehen das nicht so.
- + Allerdings steht dieser generell empfunden hohen Relevanz eines guten ÖPNV- Angebotes ein relativ geringer „Fit“ des tatsächlichen Angebots mit den persönlichen Bedürfnissen gegenüber: Nur rund 27% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) halten das Angebot für ihre Anforderungen für passend. Dagegen geben über 45% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) an, dass das Bus- und Bahnangebot vor Ort nicht oder überhaupt nicht den Anforderungen entspricht.

Grundsätzliche Mobilitätsanforderungen an den ÖPNV



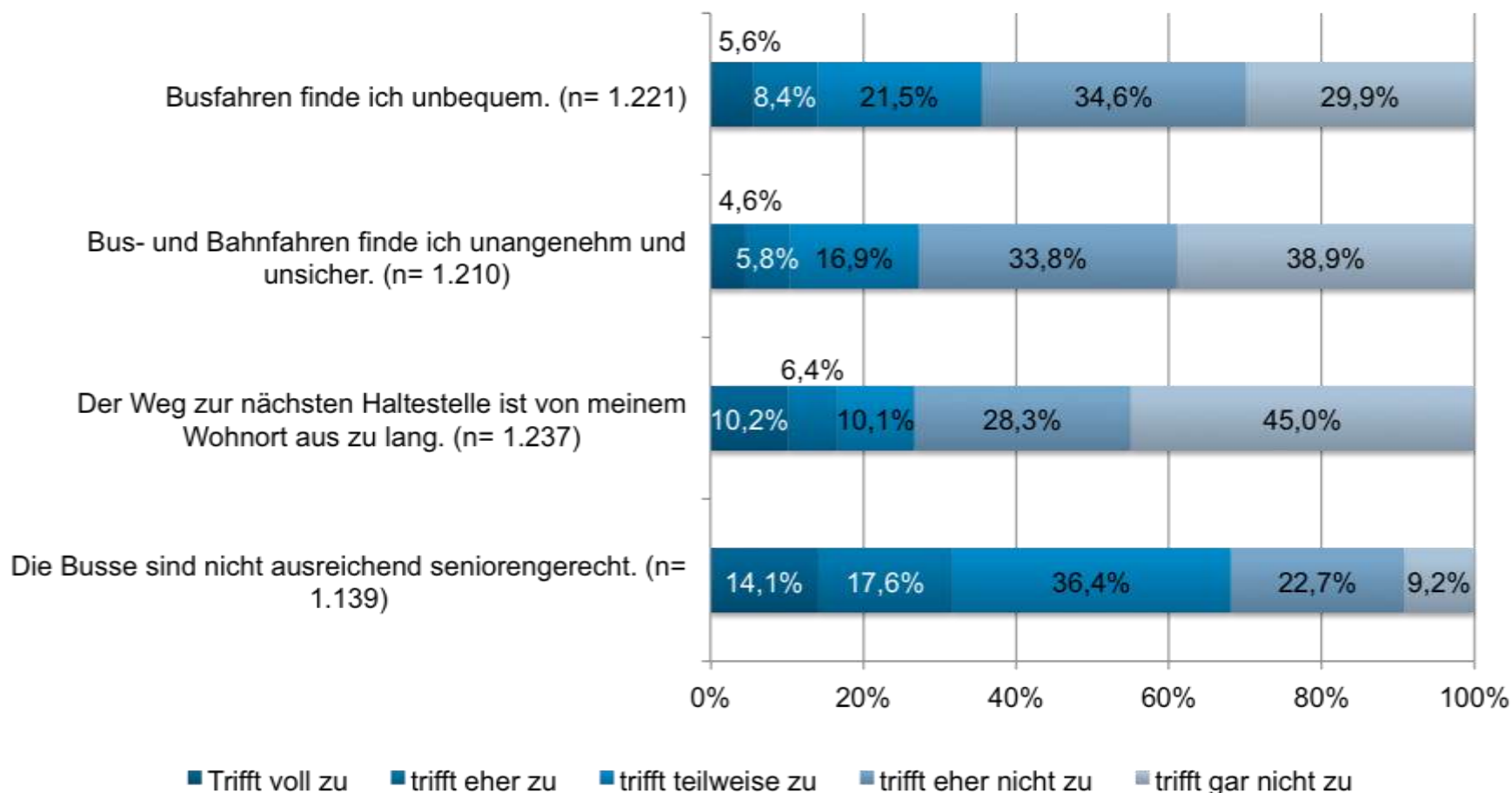
- + Die Befragten stimmen der Aussage, dass das Fahrangebot zu früh endet, „voll“ oder „eher“ mit einem Anteil von über 44% zu. Dass das Fahrangebot zu früh beginnt („trifft voll zu“, „trifft eher zu“), äußerten immer noch rund 38%. Dagegen gaben rund 35% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) der Befragten an, dass für sie das Fahrangebot nicht zu früh endet und ca. 50% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“), dass es auch nicht zu spät beginnt.
- + Weiterhin gaben rund 47% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Respondenten an, dass ihnen Fahrten mit dem ÖPNV zu lange dauern. Das dieses nicht zutrifft meinten hingegen ca. 25% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“). Dass Busse und Bahnen zu selten fahren, gaben 47% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) an. Mit der Häufigkeit der Fahrten zufrieden waren hingegen rund 21% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“).
- + Die fehlende Flexibilität beklagen ca. 62% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten. Als ausreichend erachteten nur 17% der Befragten die Flexibilität („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“).
- + Viele der geäußerten Kritikpunkte sind aus wirtschaftlicher Sicht in einer ländlichen Region mit einem „klassischen“ ÖPNV sicher nicht zu verändern. Aufgrund der relativ geringeren positiven Beurteilung wären jedoch möglicherweise Überlegungen hinsichtlich der Flexibilität des ÖPNV-Angebotes sinnvoll, wobei man durch eine Erhöhung der Flexibilität sicher den Wunsch nach häufigeren Fahrten ebenso reduzieren kann und möglicherweise auch die Fahrdauer, sofern sich die Flexibilität nicht nur auf die Komponente Zeit, sondern auch auf die Wegstrecke beziehen würde.

Preiswürdigkeit und Verständlichkeit der ÖPNV-Tarife



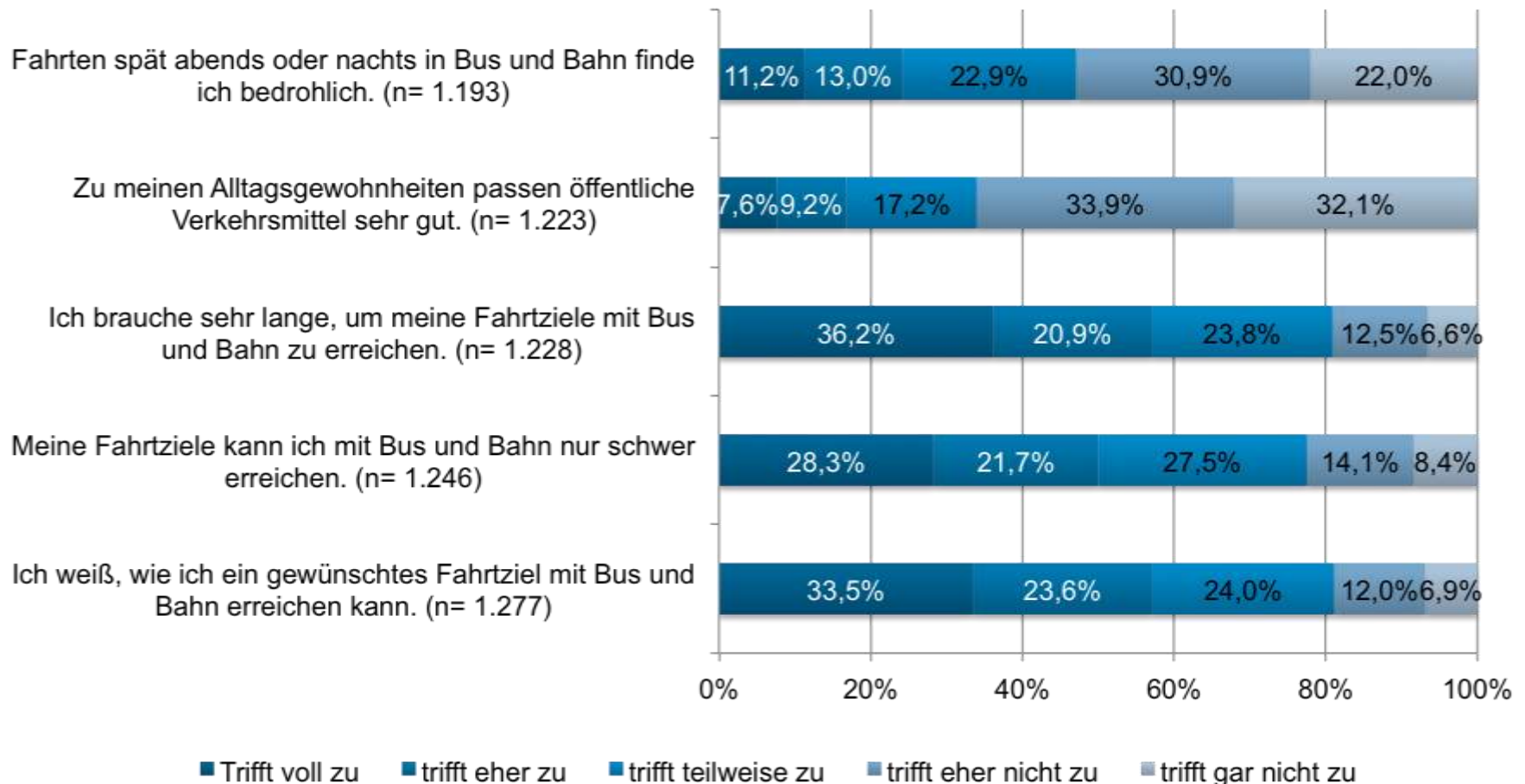
- + Dass das Tarifsysteem nicht preisgerecht ist, fanden ca. 43% der Respondenten (21,6% äußerten, dass dieser Aspekt voll zutrifft, 21,8%, dass dies eher stimmt). Als „zu teuer“ empfanden ca. 58% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) die Fahrt mit Bus/Bahn. Die gegenteilige Meinung vertraten beim preisgerechten Tarifsysteem nur rund 21% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“). Dass die Fahrtkosten mit Bus/Bahn nicht zu teuer seien, äußerten nur ca. 13 % („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“).
- + Dass diese Meinung möglicherweise einer objektiven Überprüfung nicht standhalten würde (z.B. alternative Kosten der Autonutzung mit Berücksichtigung der Totalkosten), könnte die Chance eröffnen, diesen Aspekt zu thematisieren und somit eine Einstellungsänderung und dann auch eine Verhaltensänderung herbeizuführen.
- + Auch die Komplexität der Tarifsystems von Bus und Bahn wird mit ca. 38% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) Zustimmung beurteilt. Hingegen finden es 32 % („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) der Befragten als nicht zu kompliziert.
- + Die teilweise empfundene Komplexität des Tarifsystems ist in jedem Fall ein Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung. Abhilfe könnte hier möglicherweise eine andere Form der Erklärung des Tarifsystems ermöglichen.
- + Auch die Informiertheit der Befragten zum Fahrplanangebot liefert ein ähnliches Bild: 35% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Respondenten fanden, dass sie nicht genug Informationen erhalten, wohingegen 42% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) sich zumindest gut informiert fühlten.
- + Diese Aspekte deuten darauf hin, dass die Kommunikation mit der Zielgruppe optimiert werden kann.

Beurteilung von Bus- und Bahnfahrten



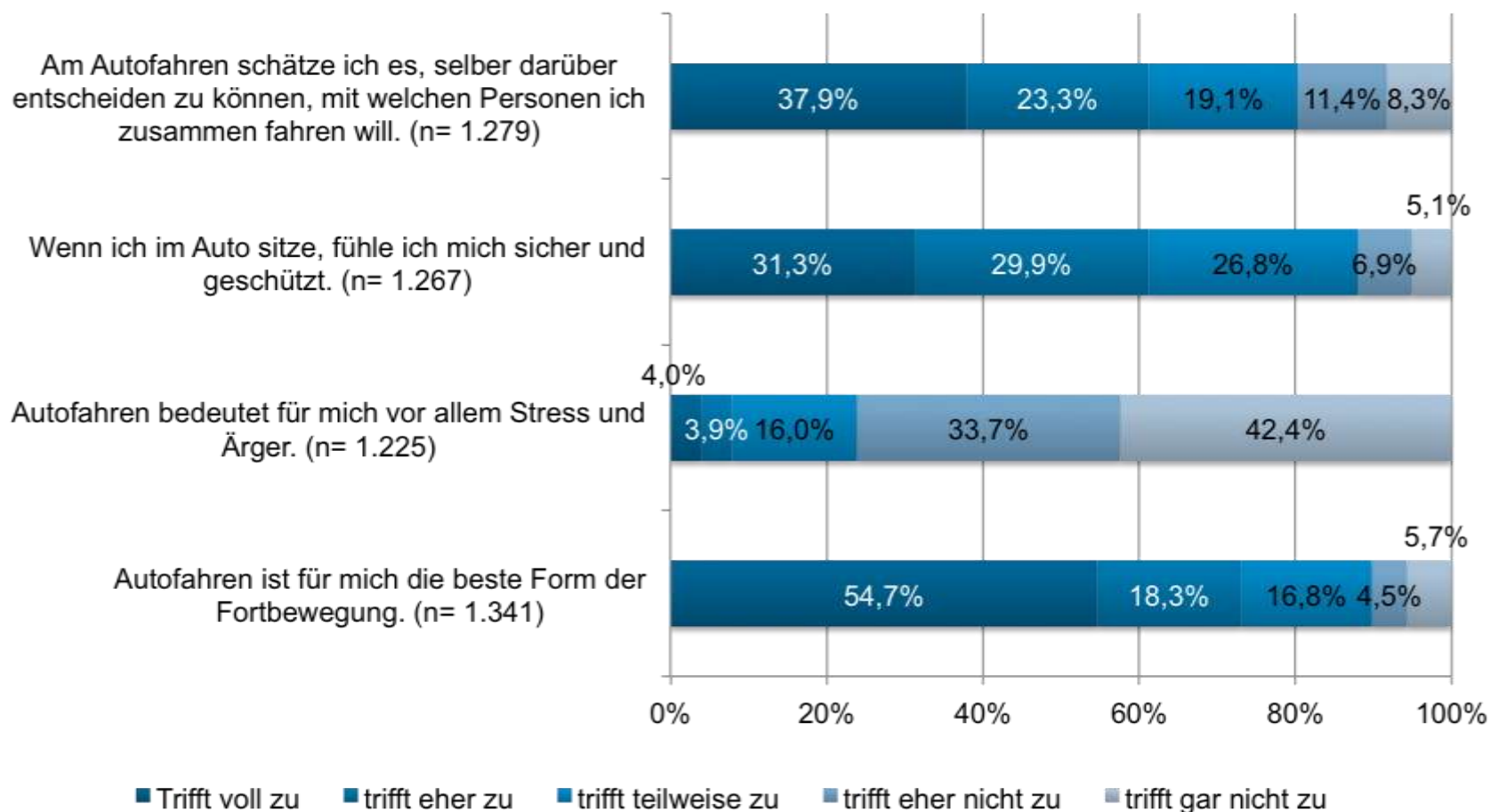
- + Dass das Busfahren unbequem sei, äußerten nur rund 13% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten. Dass dies gar nicht zutrifft, gaben 29,9% der Befragten an und 34,6% fanden, dass das eher nicht stimmt. In Summe äußerten sich also über 75% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) hier positiv.
- + Ein ähnliches Stimmungsbild ergab die Frage, ob Bus- bzw. Bahnfahren als unangenehm und unsicher eingestuft wird. Nur gut 10% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) stimmten diesem Aspekt zu, aber 72% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) waren nicht der Auffassung.
- + Diese beiden Aspekte zeigen deutlich, dass im Raum Bad Berleburg die momentan eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittel als bequem, sicher und in der Nutzung durchaus insgesamt angenehm eingestuft werden.
- + Den Weg zur nächsten Haltestelle empfinden ca. 16% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) als definitiv zu lang, aber 45% („trifft gar nicht zu“) gaben an, dass die Haltestelle absolut nicht zu weit weg sei und 28,3% („trifft eher nicht zu“), finden den Weg als durchaus zurücklegbar. Dies spiegelt die Angaben zur Entfernung (in Minuten) der nächsten Haltestelle wider.
- + Hier ist eine örtliche Analyse sicher sinnvoll, um Schwachstellen im Haltestellennetz zu identifizieren, wobei dieses als grundsätzlich bedarfsgerecht eingestuft werden kann.
- + Dass die Busse nicht seniorengerecht seien, äußerten 31% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten. Dass sie es doch oder eher seien, meinten jedoch ebenfalls ca. 31% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“).
- + Hier ist sicher zu hinterfragen, ob seniorengerecht auch behindertengerecht meint. Dann wären die erforderlichen Änderungen sicherlich schnell an der Grenze zur Wirtschaftlichkeit bei nur begrenztem Zusatzpotenzial.

Persönliche Meinung zum Bus- und Bahnangebot



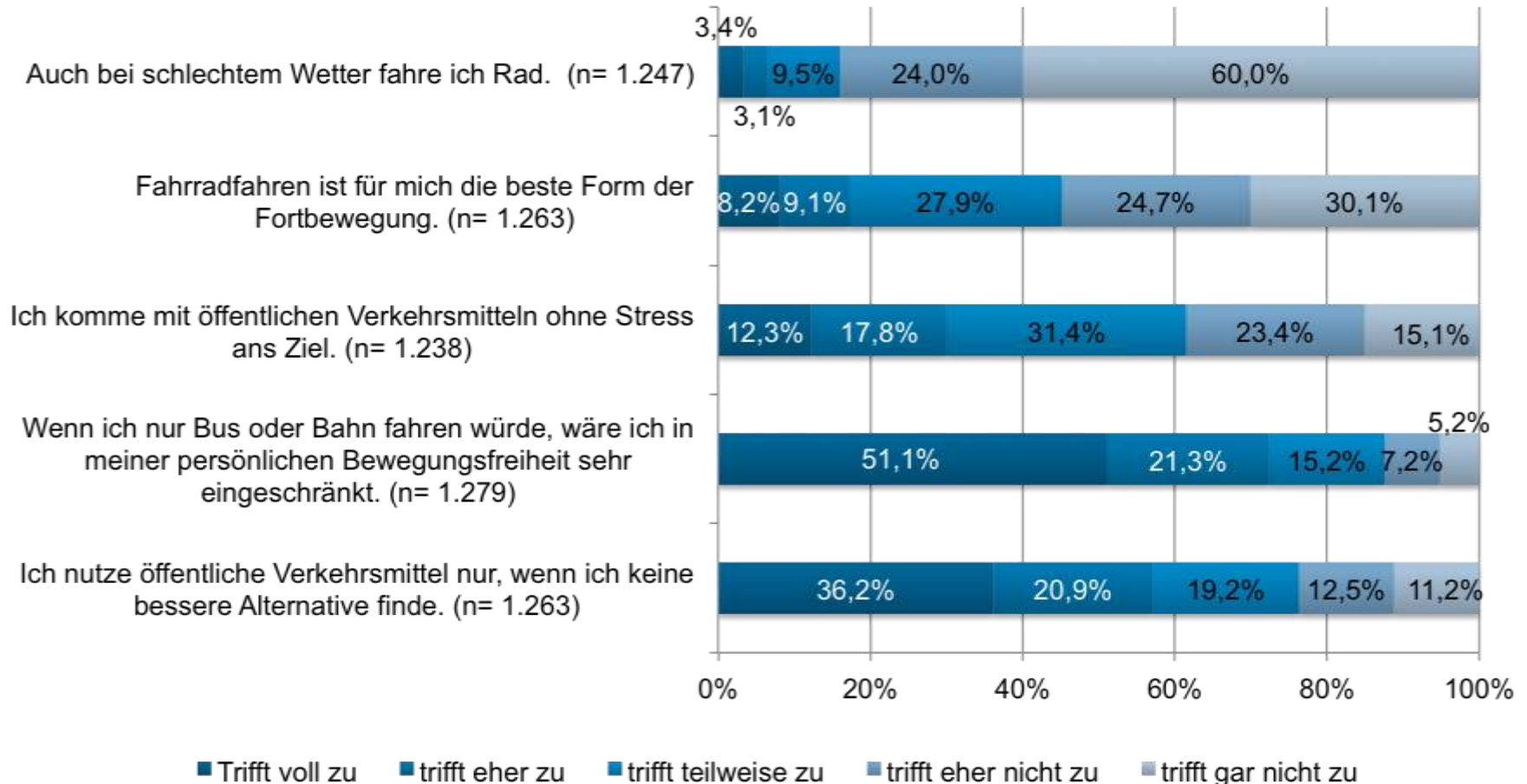
- + Abendliche Bus- und Bahnfahrten empfinden ca. 24 % („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten als bedrohlich. Wohingegen ca. 53% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) dies nicht oder eher nicht empfinden.
- + Dass zu den Alltagsgewohnheiten öffentliche Verkehrsmittel passen, sagten ca. 16% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“). Zumindest 17,2 % fanden, dass sie teilweise zu den Alltagsgewohnheiten passen. Allerdings äußerten 64% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“), dass sie nicht passen würden.
- + Erklärung für das obige Urteil liefern die folgenden Aspekte: ca. 57% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten äußerten, dass sie zu lange brauchen, um mit Bus oder Bahn das Fahrtziel zu erreichen. Und ungefähr 50% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) meinten, dass ihr Fahrtziel zu schwer mit Bus und Bahn zu erreichen wäre. Hingegen fanden rund 19% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“), dass die Fahrdauer mit Bus/ Bahn keineswegs zu lange wäre, und ca. 22% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) können ihre Fahrtziele mit ÖPNV erreichen.
- + Wie die Befragten hingegen theoretisch das Fahrtziel erreichen können, wussten rund 57 % („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der befragten Personen und nur ca. 18 % („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) wussten es nicht.

Persönliche Meinung zur Autonutzung



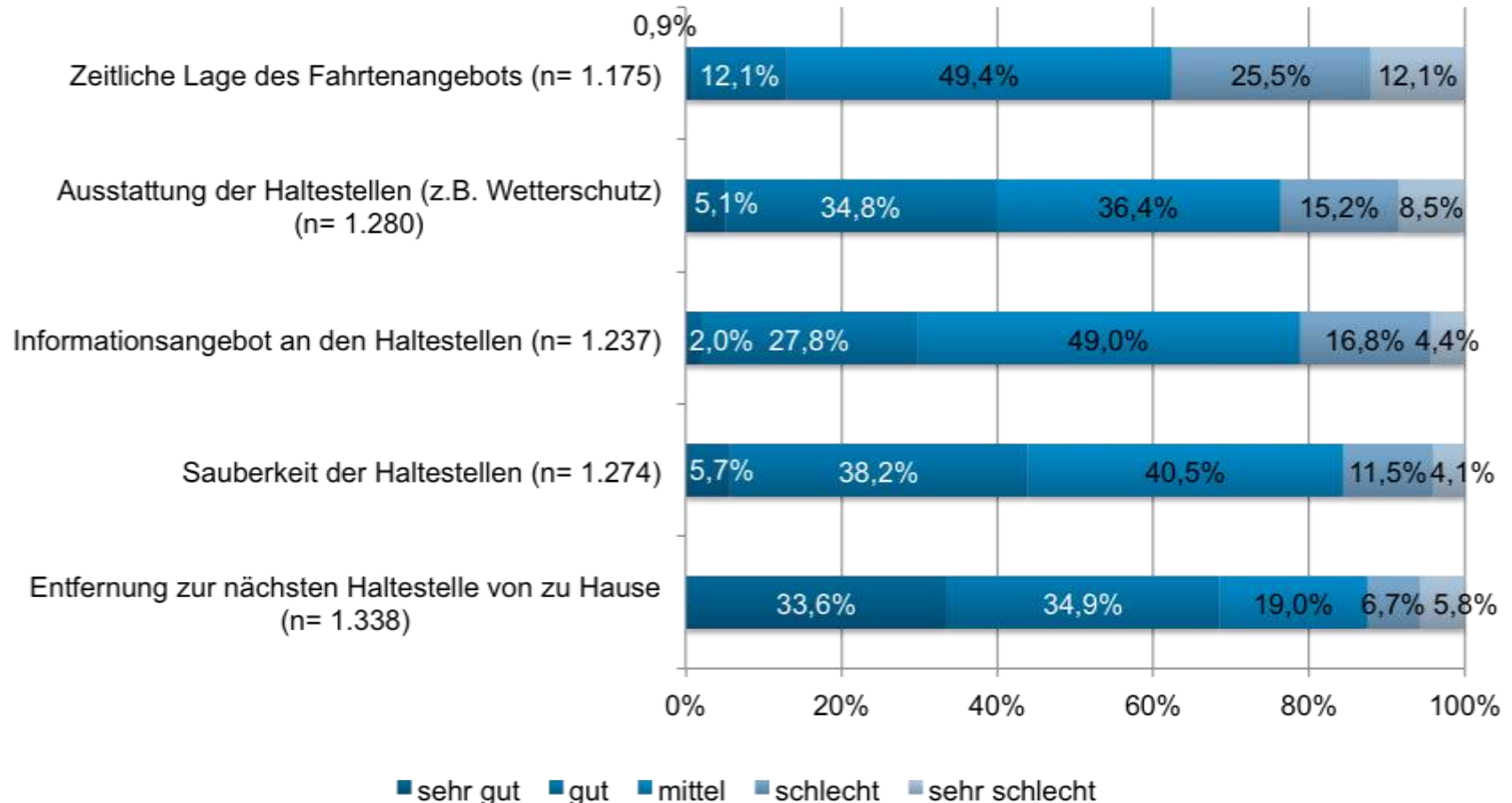
- + Das Auto als Hauptkonkurrent zum ÖPNV im Raum Bad Berleburg wird nun mit Blick auf die Beurteilung analysiert: Das Argument „Privatsphäre“ ist für über 60% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten ein Vorteil des PKW. Nur ca. 19% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) fanden es nicht so vorteilhaft, selbst entscheiden zu können, mit wem sie zusammen fahren.
- + Das Auto vermittelt für über 60% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Respondenten Schutz und Sicherheit. Dass dem nicht so sei, äußerten nur 12 % der Personen („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“).
- + Dass Autofahren Stress und Ärger bedeutet, sagten ca. 7% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“), aber 76% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) empfinden das nicht so. Interessanterweise gab mit 33,7% rd. ein Drittel an, dass dies zumindest teilweise so sei.
- + Die Konsequenz aus den obigen Aussagen spiegelt sich in der generellen Einstellung zum Autofahren wider: Für 54,7% ist Autofahren die absolut beste Form der Fortbewegung. Dies trifft zudem eher immer noch für 18,3% der Befragten zu. Für nur etwas über 9% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) ist dies nicht der Fall.

Persönliche Meinung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahren



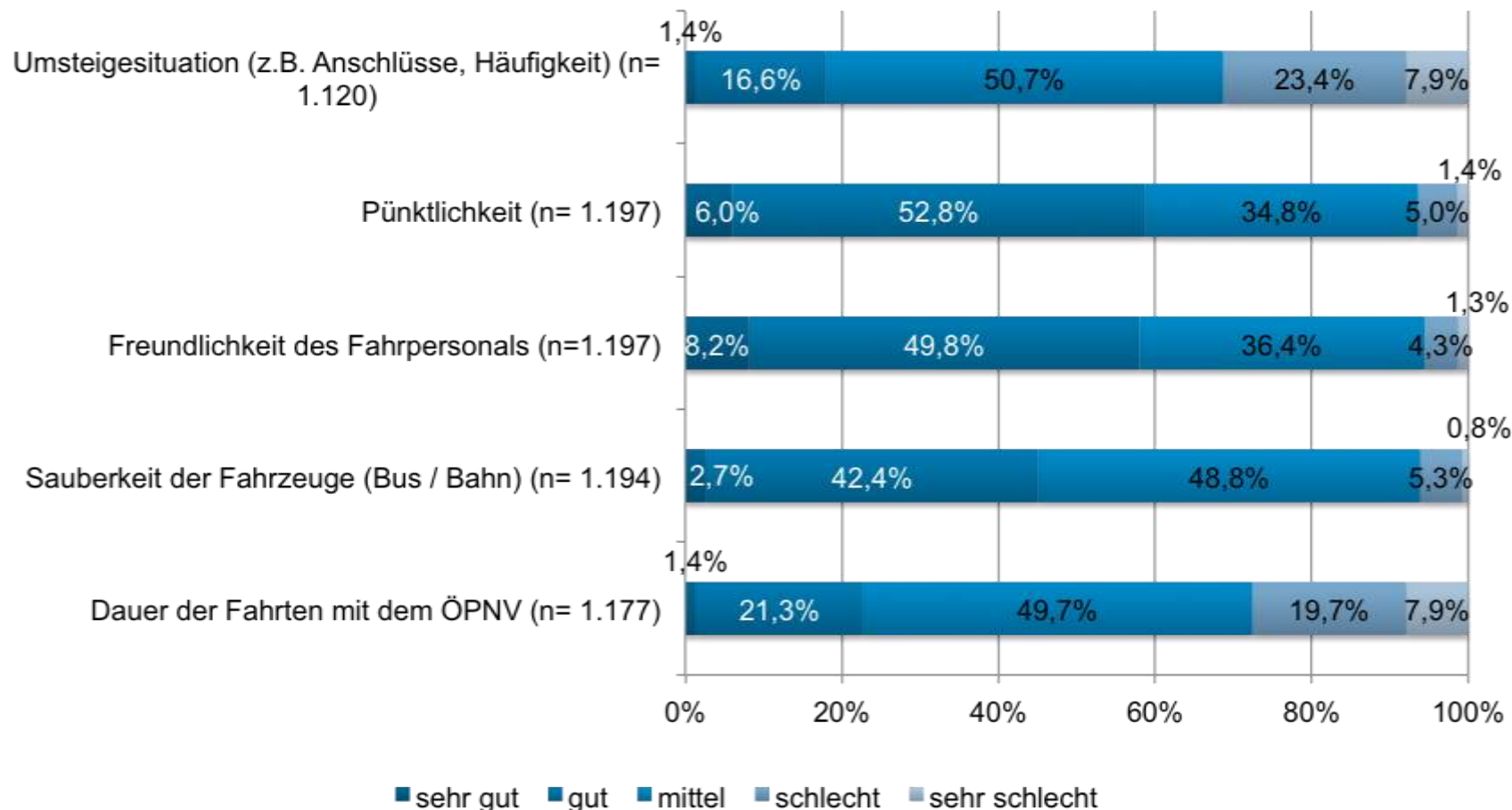
- + Das Fahrrad als ökologisches, gesundheitsbewusstes Alternativverkehrsmittel hat bei den Umfrageteilnehmern einen respektablen Ruf. Als beste Fortbewegungsform sahen ca. 17% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) das Radfahren an. Eine konträre Meinung äußerten jedoch rund 54% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) der Personen. Radfahren ist aber sehr wetterabhängig: Bei schlechtem Wetter fuhren nur etwas über 6% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Leute Rad, 84% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) taten dies nicht.
- + Die öffentlichen Verkehrsmittel als stressfrei erleben rund 30% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten. Gar nicht so empfinden dies 15,1% bzw. eher nicht so 23,4% der Respondenten.
- + Gäbe es als Verkehrsmittel nur Bus oder Bahn, fühlten sich ca. 72% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten in der persönlichen Bewegungsfreiheit eingeschränkt; nur knapp über 12% („trifft eher nicht zu“, „trifft gar nicht zu“) empfänden dies nicht so.
- + Sofern es eine bessere Alternative zum ÖPNV gäbe, würden über 56% („trifft voll zu“, „trifft eher zu“) der Befragten diese nutzen. Für alle anderen wäre eine ÖPNV Nutzung auch bei einer Alternative mindestens teilweise denkbar. Diese rund 45% der Befragten stellen sich als (potenzielle) Kunden des ÖPNV als (potenzielle) Zielgruppen dar.

Persönliche Meinung zum ÖPNV Angebot in Bad Berleburg Teil I



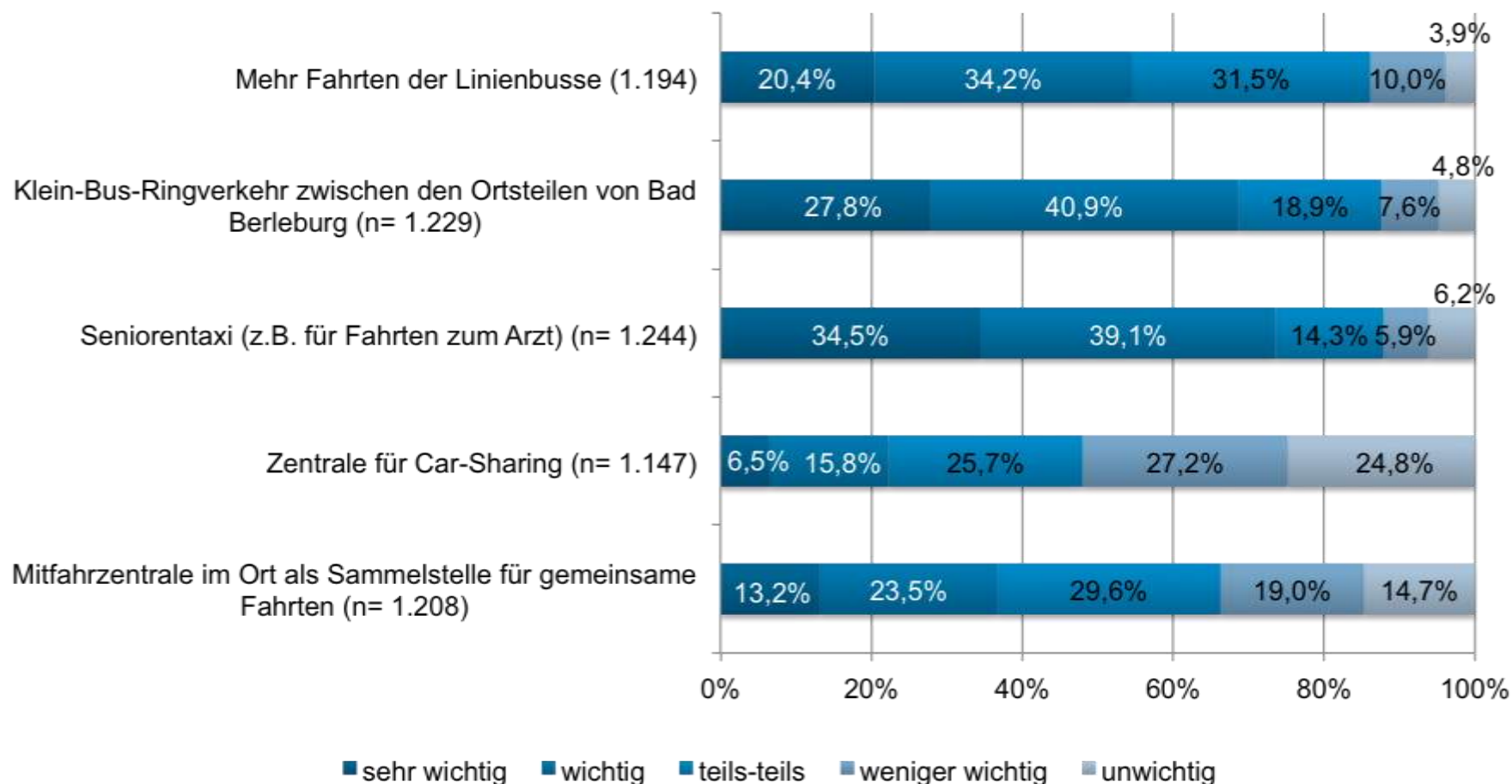
- + Die verschiedenen Parameter zum ÖPNV Angebot in Bad Berleburg fallen i.d.R. durch ein ausgeprägt „mittelmäßiges“ Beurteilungsspektrum und einen überschaubaren Anteil negativer Bewertungen auf.
- + Die zeitliche Lage des Fahrtenangebotes wird mit über 62% mindestens mit „mittel“ bewertet.
- + Der Zustand (Sauberkeit) und die Ausstattung (Wetterschutz, Informationsangebot) der Haltestellen ist auch nur mit einem überschaubaren Anteil „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet worden.
- + Insbesondere aber fanden 33,6% der Befragten die Entfernung zur nächsten Haltestelle „sehr gut“, 34,9% „gut“ und noch 19% „mittel“.

Persönliche Meinung zum ÖPNV Angebot in Bad Berleburg Teil II



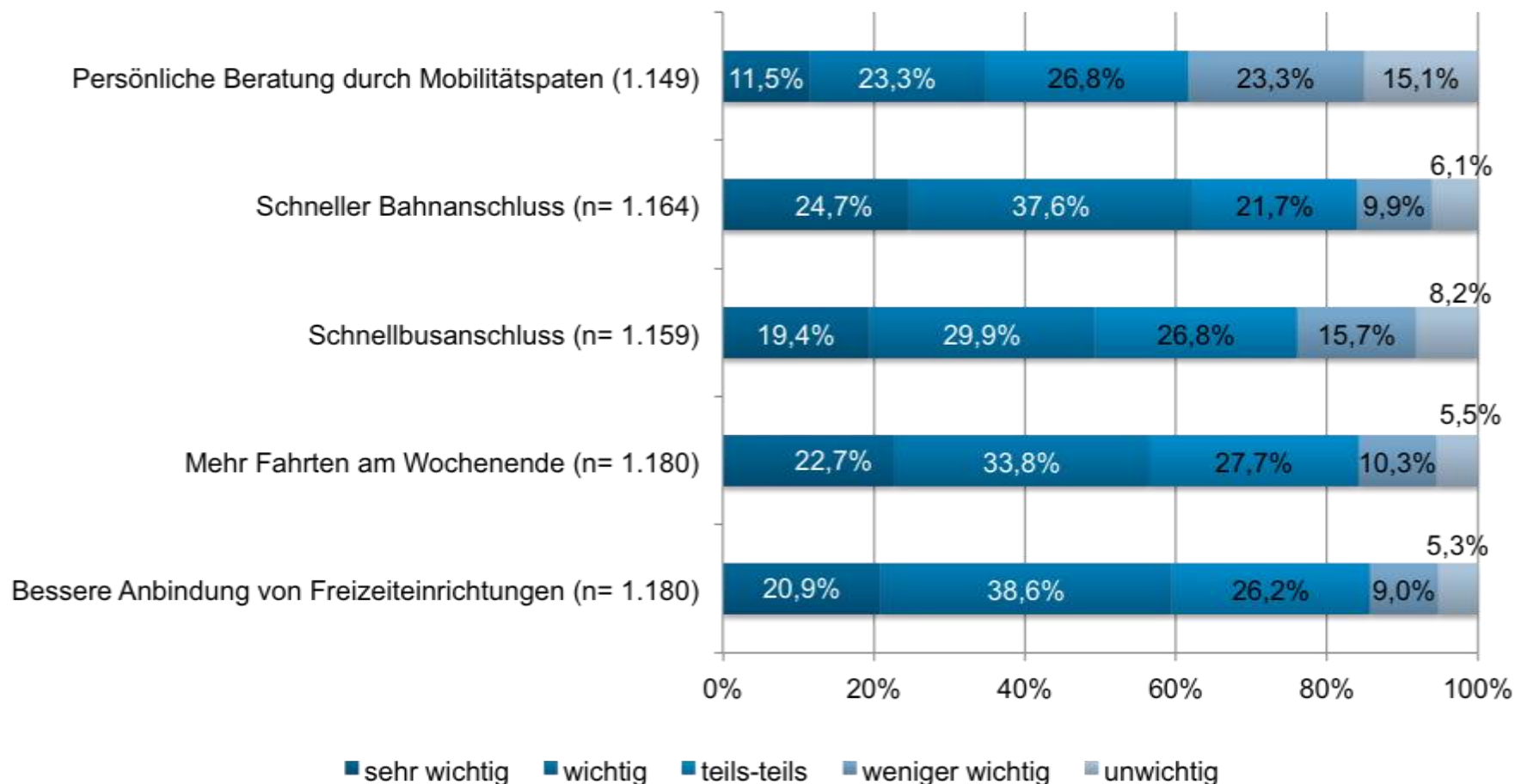
- + Auch die obigen Parameter zum ÖPNV-Angebot haben nur mit kleinen Anteilen schlechte oder sehr schlechte Bewertungen erhalten.
- + Die Umsteigesituation bewerten zwar nur 1,4% als „sehr gut“, aber 16,6% als „gut“, jedoch 50,7% als „mittel“.
- + Die Pünktlichkeit wird mit über 58% als „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt und nur ca. 6% fanden diese „schlecht“ oder „sehr schlecht“.
- + Die Freundlichkeit der Fahrpersonals wird ähnlich bewertet, ebenso auch die Sauberkeit der Fahrzeuge.
- + Einzig die Dauer der Fahrten des ÖPNV fallen von der Bewertung etwas ab, da zumindest 19,7% der Befragten die Fahrtdauer als „schlecht“ und 7,9% als „sehr schlecht“ beurteilen.
- + Insgesamt hat man mit diesem Status Quo eine Basis für weitere Schritte in der Optimierung des Angebotes. Aus strategischer Sicht sollte man sich ggf. auf die Verbesserung guter Ergebnisse konzentrieren und weniger darauf, schlechte Ergebnisse zu reduzieren.

Wichtigkeit von ÖPNV-Angeboten I



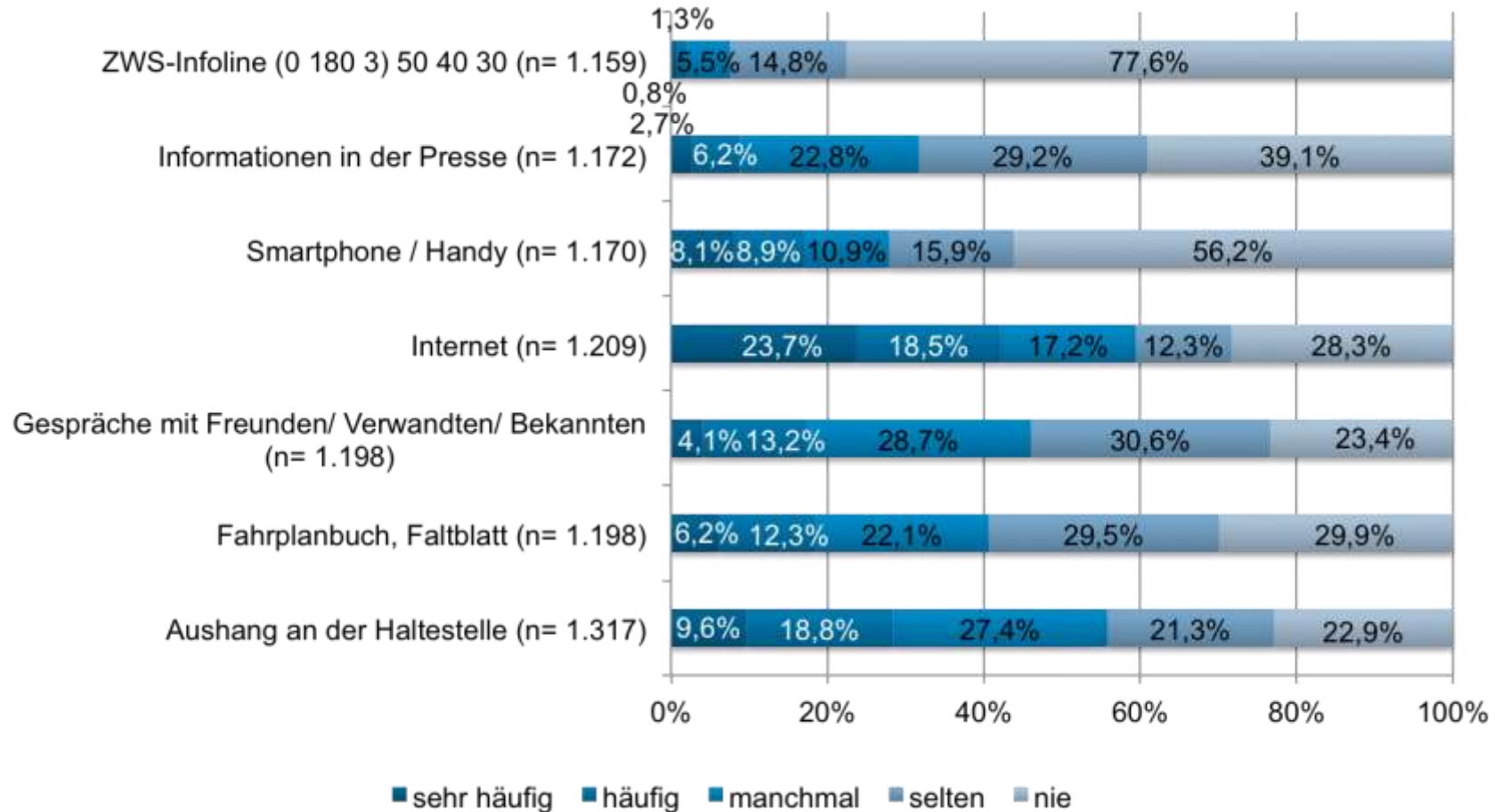
- + Anhand der Wichtigkeit der alternativen Mobilitätsangebote lässt sich ablesen, welche dieser Möglichkeiten die Personen besonders begrüßen würden.
- + Die Erhöhung der Fahrten von Linienbussen finden 54,6% der Personen „wichtig“ bzw. „sehr wichtig“.
- + Auch einen Klein-Bus-Ringverkehr erachten 27,8% als „sehr wichtig“ und 40,9% als „wichtig“, in Summe also 68,7%.
- + Ein Seniorentaxi wird ebenfalls als sinnvoll erachtet: 73,6% der Befragten halten dies für „wichtig“ oder „sehr wichtig“.
- + Dagegen scheint eine Zentrale für Car-Sharing wenig Relevanz zu haben. Dies scheint durch die hohe Anzahl an Privat-PKW im Raum Bad Berleburg momentan auch nicht sinnvoll.
- + Auch die Mitfahrzentrale im Ort war den Befragten nicht so wichtig.
- + Zu hinterfragen wäre allerdings, inwieweit sich die obigen drei wichtigsten Angebote substituieren lassen: Reicht die Veränderung bzw. Einführung eines der Angebote, um die Bedürfnisse besser zu befriedigen als momentan?

Wichtigkeit von ÖPNV-Angeboten II



- + Die persönliche Beratung durch Mobilitätspaten erachten ca. 34% der Befragten für „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“, jedoch aber rund 38% für „weniger wichtig“ bzw. „unwichtig“. Dass rd. ein Drittel der Respondenten angibt, dass Mobilitätspaten eingesetzt werden sollten, spricht möglicherweise dennoch für eine hohe Komplexität des Fahrtenangebots oder für hohe Erklärungsbedürftigkeit, die sich nicht rein über das verfügbare Informationsmaterial abdecken lässt.
- + Der Wunsch, mit dem ÖPNV „schneller“ unterwegs zu sein, zeigt sich in der Relevanz bei ca. 62% der Respondenten, die einen „schnelleren Bahnanschluss“ für „wichtig“ bzw. „sehr wichtig“ erachten. Gleiches gilt für den Schnellbusanschluss mit 19,4% (sehr wichtig) und 29,9% (wichtig).
- + Mehr Fahrten am Wochenende sind für über 55% der Personen „wichtig“ oder „sehr wichtig“.
- + Ebenso erachten ca. 59% der Respondenten die Anbindung von Freizeiteinrichtungen als „wichtig“ oder „sehr wichtig“.
- + Die beiden letzten Punkte sollten im Zusammenhang betrachtet werden, da ein hoher Anteil der Freizeitfahrten an den Wochenenden stattfindet, wie auch die Analyse der Fahrtziele und –zwecke gezeigt hat.

Informationsquellen der Befragten über das Bus- und Bahnangebot



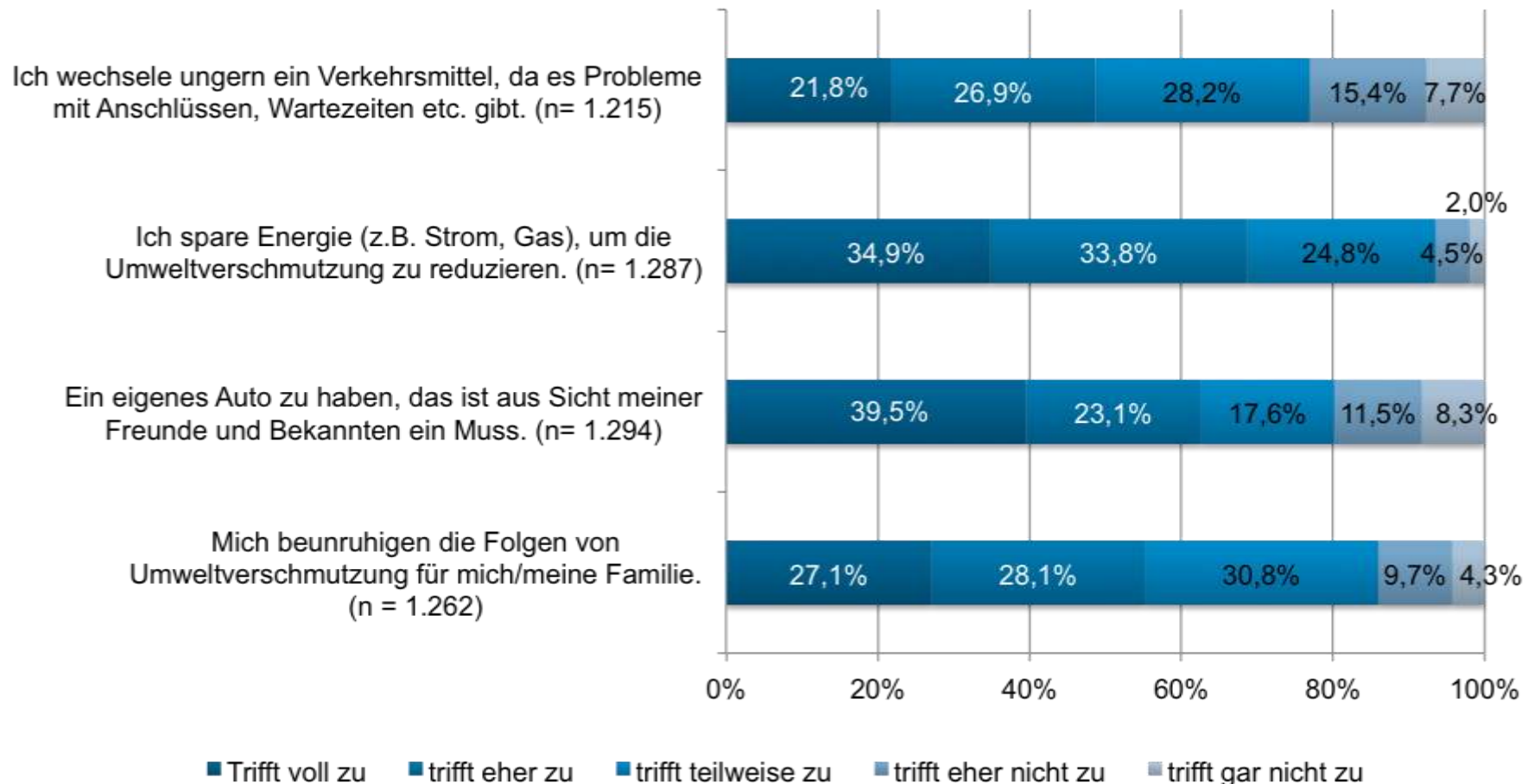
- + Ins Auge fällt insbesondere, dass das Internet die höchste und intensivste Nutzung als Informationsmedium erfährt. Das Smartphone/Handy, als mobile Nutzungsform des Internet, weist zwar momentan noch eine geringere Nutzung auf, es wird aber nur noch eine Frage der Zeit sein, bis hier eine ähnliche Nutzung eintritt. Dies kann auch ein Sample-Effekt sein, da das Sample einen sehr hohen Anteil älterer Personen enthält, die bisher generell (noch) eine geringere Nutzung mobiler Zugangsformen zum Internet aufweisen.
- + Auch der Aushang an der Haltestelle stellt ein wichtiges Informationsmedium dar, ebenso wie das Fahrplanbuch.
- + Information, die Personen über Freunde/Verwandte/Bekannte erhalten, haben auch ein relativ hohe Bedeutung. Dies weist darauf hin, dass es sinnvoll ist, sich in der Informationspolitik verstärkt an solche Personen mit dem Charakter von „Informanten“ bzw. Meinungsführern zu wenden.
- + Der Informationsquelle „Presse“ kommt hingegen interessanterweise nur in sporadischer Form Bedeutung zu. Noch weniger genutzt wird die ZWS-Infoline.
- + Neben der Nutzung der Informationsquellen sind auch die spezifischen Vorteile der Informationsmedien zu beachten (z.B. wie schnell/häufig pro Periode man diese ändern kann, wen man über diese Medien erreichen kann etc.). Ebenso spielt die Gestaltung eines sinnvollen Mix verschiedener Informationsquellen eine große Rolle, da sich die meisten Personen über mehrere Informationsquellen informieren – je nach Situation, Dringlichkeitsgrad der Informationen und Verfügbarkeit der jeweiligen Medien. Wie angedeutet, ist zu erwarten, dass gerade mobile Zugangsmöglichkeiten zum Internet über Smartphones in der Zukunft eine noch größere Rolle spielen werden.

Sonstige gewünschte Mobilitätsangebote

- + „Wohne seit 1975 hier, bin 2x mit dem Bus gefahren.“
- + „Schnelle Busse vor allem in der Schützenfestzeit.“
- + „Parkplätze für Fahrgemeinschaften.“
- + „Nach 20 Uhr ist es nicht möglich, nach Bad Berleburg per Bus/Bahn zu kommen!! Schade.“
- + „Da ich selbst nur Fernfahrten habe (FRA), ist Bus/Bahn nicht relevant.“
- + „Bus zur Brandenburgerstraße, weil es berghoch geht.“
- + „Angebote für Familien/Kinder erhöhen.“

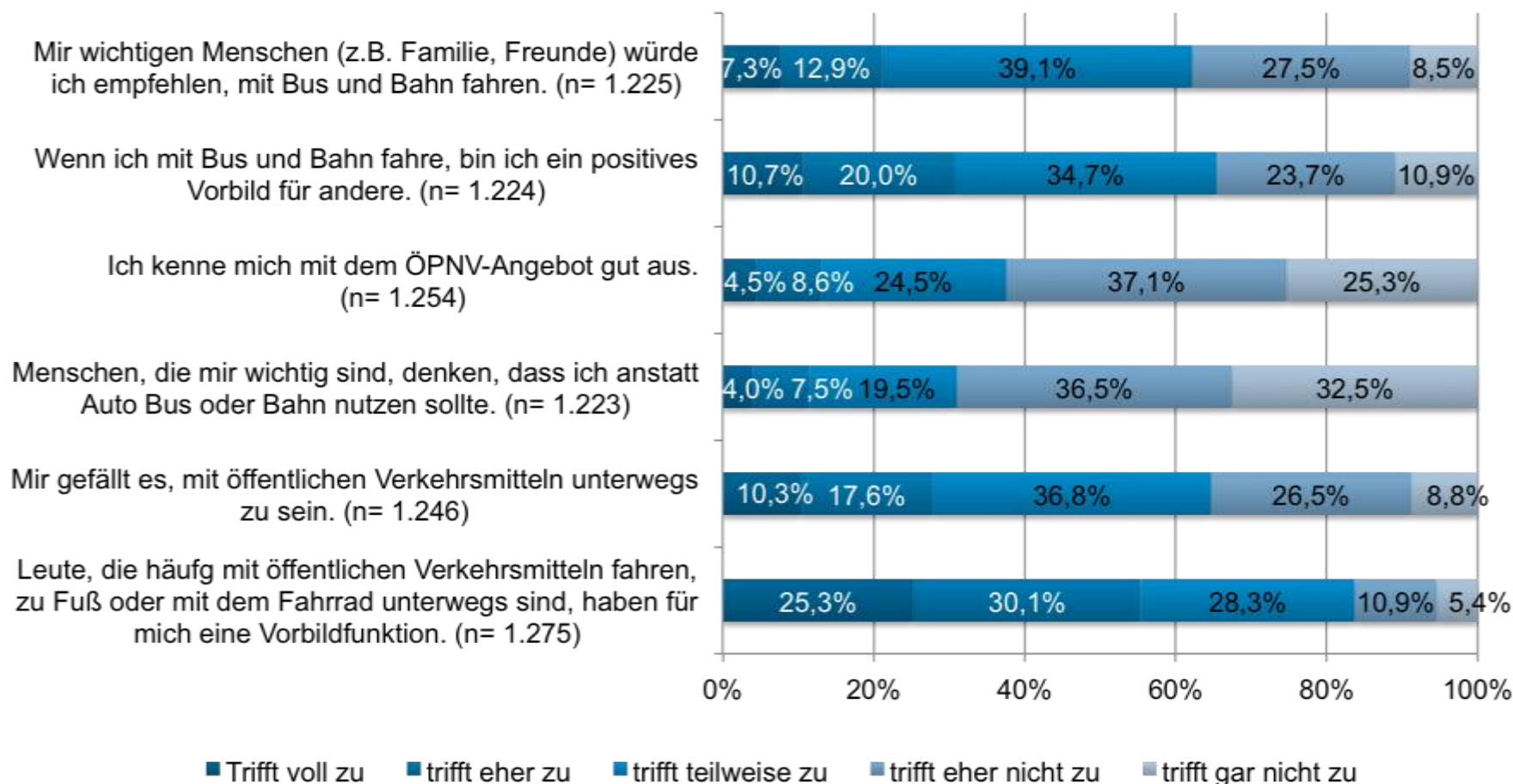
- + Bei Frage 8 des Fragebogens hatten die Respondenten die Möglichkeit, handschriftliche Wunschangebote zu den vorgegebenen Angeboten hinzuzufügen. Davon machen ca. 150 Personen Gebrauch, wobei einige der Eingaben nicht verarbeitet werden konnten oder keinen Sinn ergaben. Oben sind die wesentlichen Themen als Beispielangaben dargestellt.
- + Viele Angaben bezogen sich auf bereits vorgegebene Aspekte oder wurden an anderer Stelle bereits erhoben. Zudem wurden auch viele verkehrspolitische Aspekte genannt, die nur am Rande oder nicht direkt mit dem ÖPNV zu tun haben, wie z.B. Straßenausbau (Route 57, Autobahnanschluss etc.) oder Radwegebau.
- + Oft wurde ein Aspekt auch nur einmalig genannt. Die einzigen Themen, die mehrere Nennungen hatten, waren der Wunsch nach einem erweiterten Fahrangebot (Wochenende, früher und abends), einer besseren Bus-Bahn-Abstimmung (3 Nennungen), einem kreisübergreifendem ÖPNV (3 Nennungen), verbesserten Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs (4 Nennungen), dem Schnellbus (3 Nennungen), Nachtbus (2 Nennungen), Radtransport im Bus (2 Nennungen). Zusätzlich gab es noch weitere Einzelnennungen wie „Kindergartenbus“, „Kinderwagentransport“, „Familienangebote“ oder „Behindertengerecht“.
- + Es zeichnete sich also hier kein eindeutig neuer Aspekt ab, der zusätzlich beachtet werden sollte.

Einstellung zum Umweltbewusstsein, Autobesitz und kombinierter Mobilität



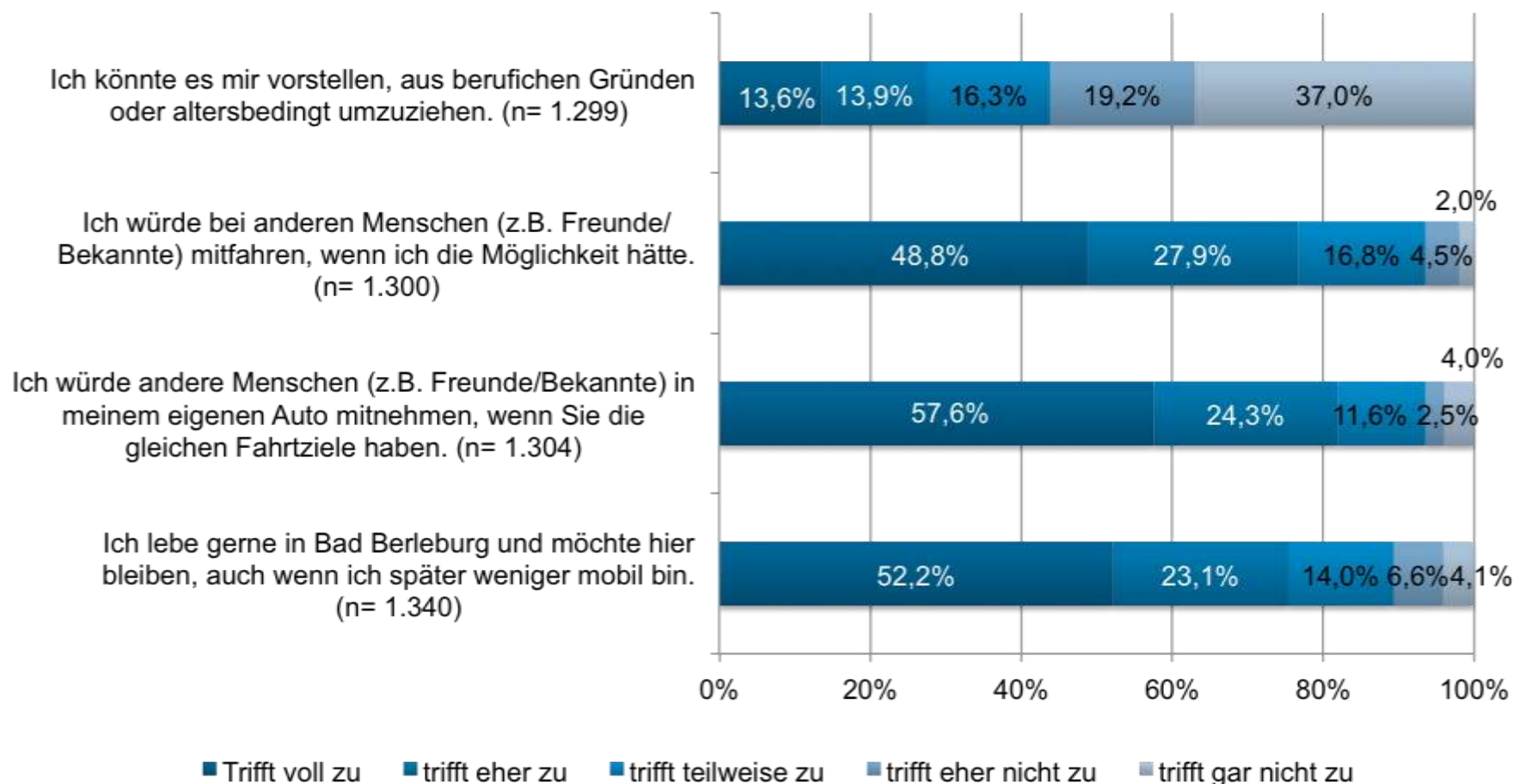
- + Um die grundsätzlichen Einstellungen der Befragten zum Thema Umwelt, Mobilität und Verkehrsmittelnutzung zu erheben, wurden generelle Aspekte hierzu erfragt. Hintergrund dieser Überlegungen ist es, die Motive für die Verkehrsmittelnutzung zu hinterfragen, um Ansatzpunkte und Potenziale für die Kommunikation der Verkehrsangebote zu finden sowie die Zukunftsausrichtung in der Verkehrsmittelwahl abschätzen zu können.
- + Dass ein Wechsel der Verkehrsmittel zu Problemen führen kann, bestätigten 21,8% der Respondenten. Dass dies „eher“ zutrifft, meinten 26,9% und dass es teilweise zutrifft, gaben 28,2% an. Hieraus lässt sich eine tiefe Verunsicherung gegenüber kombinierten Mobilitätsangeboten ableiten.
- + Ökologisches Handeln hat für den Großteil der Befragten eine besondere Bedeutung. Nur 6,5% geben an, dass sie keine Energie sparen, um die Umweltverschmutzung zu reduzieren.
- + Zudem herrscht auch eine Beunruhigung über die Folgen von Umweltverschmutzung allgemein.
- + Die Bedeutung des Besitzes eines eigenen PKW ist dennoch hoch: Über 62% der Befragten stimmen dieser Aussage zu, nur 8,3% sahen dies konträr.

Einstellung zu ÖPNV-Nutzung



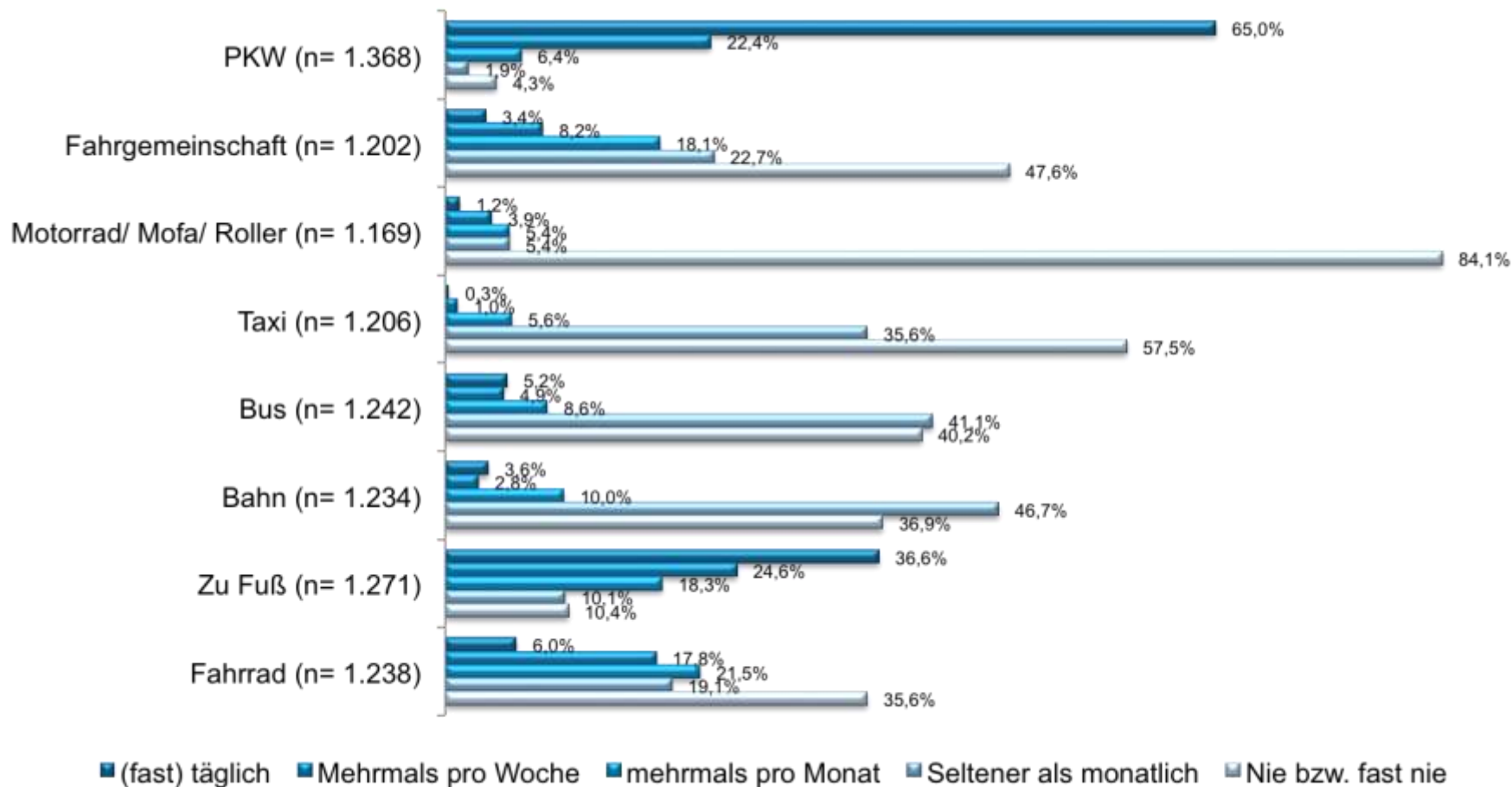
- + Im Kontext des ÖPNV spielt auch die Frage der sozialen Beeinflussung durch andere (Vorbilder, Meinungsführer) eine Rolle, ebenso wie die Vorbildfunktion des eigenen Verhaltens für andere.
- + Ein großer Teil der Respondenten sieht hier eine hohe Bedeutung des eigenen Empfehlungsverhaltens für andere, ebenso gilt dies für die Vorbildfunktion des eigenen Verhaltens. Mehr als zwei Drittel sehen auch in Personen, die häufig mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad fahren, Vorbilder. Dies bedeutet zwar nicht, dass man dieses Verhalten auch tatsächlich selbst übernimmt, jedoch zeigt dies die Relevanz, die dem Mobilitätsverhalten mit Blick auf die Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt zugemessen wird.

Einstellung zur Ortsverbundenheit und Fahrgemeinschaften



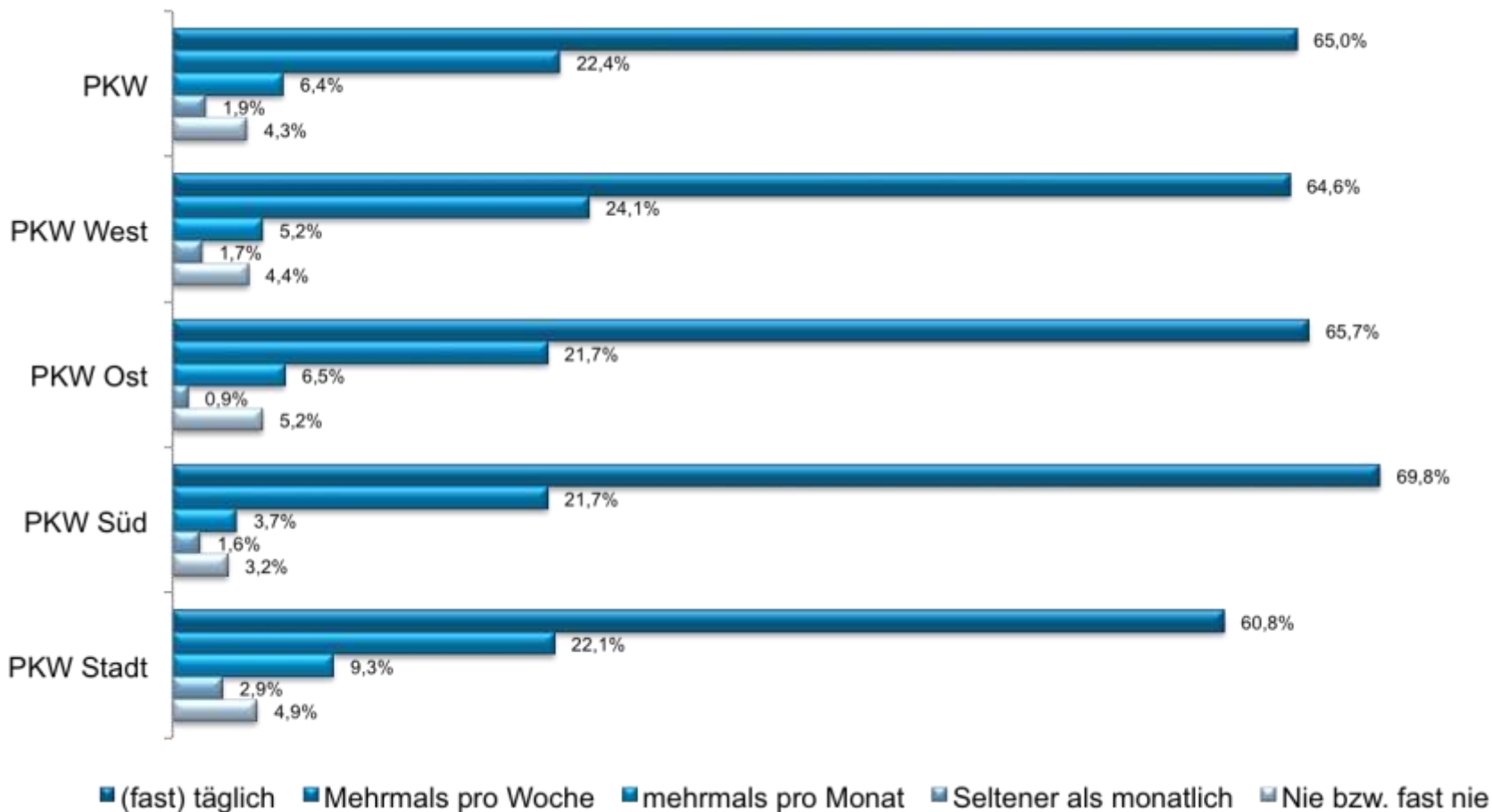
- + Ein beruflich bedingter oder altersbedingter Umzug ist für 13,6% der Befragten absolut vorstellbar, für 13,9% eher und für 16,3% nur bedingt. Den Umzug nicht antreten würden 37% und eher nicht 19,2% der Befragten. Dies demonstriert eine hohe Verbundenheit mit dem Wohnort.
- + Noch deutlicher wird die Ortsverbundenheit bei der Frage, ob die Respondenten gerne in Bad Berleburg leben und auch bei eingeschränkter Mobilität vor Ort bleiben möchten: Dies bejahen voll 52,2%, eher 23,1% und teilweise 14%.
- + Fahrgemeinschaften als Selbst- oder Mitfahrer haben eine theoretisch hohe Akzeptanz: Jeweils mehr als 70% würden andere Menschen mitnehmen bzw. bei anderen mitfahren.
- + Es wäre wünschenswert, würde man diese beiden ausgeprägten „Strömungen“ in der Bevölkerung für die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nutzen können.

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung



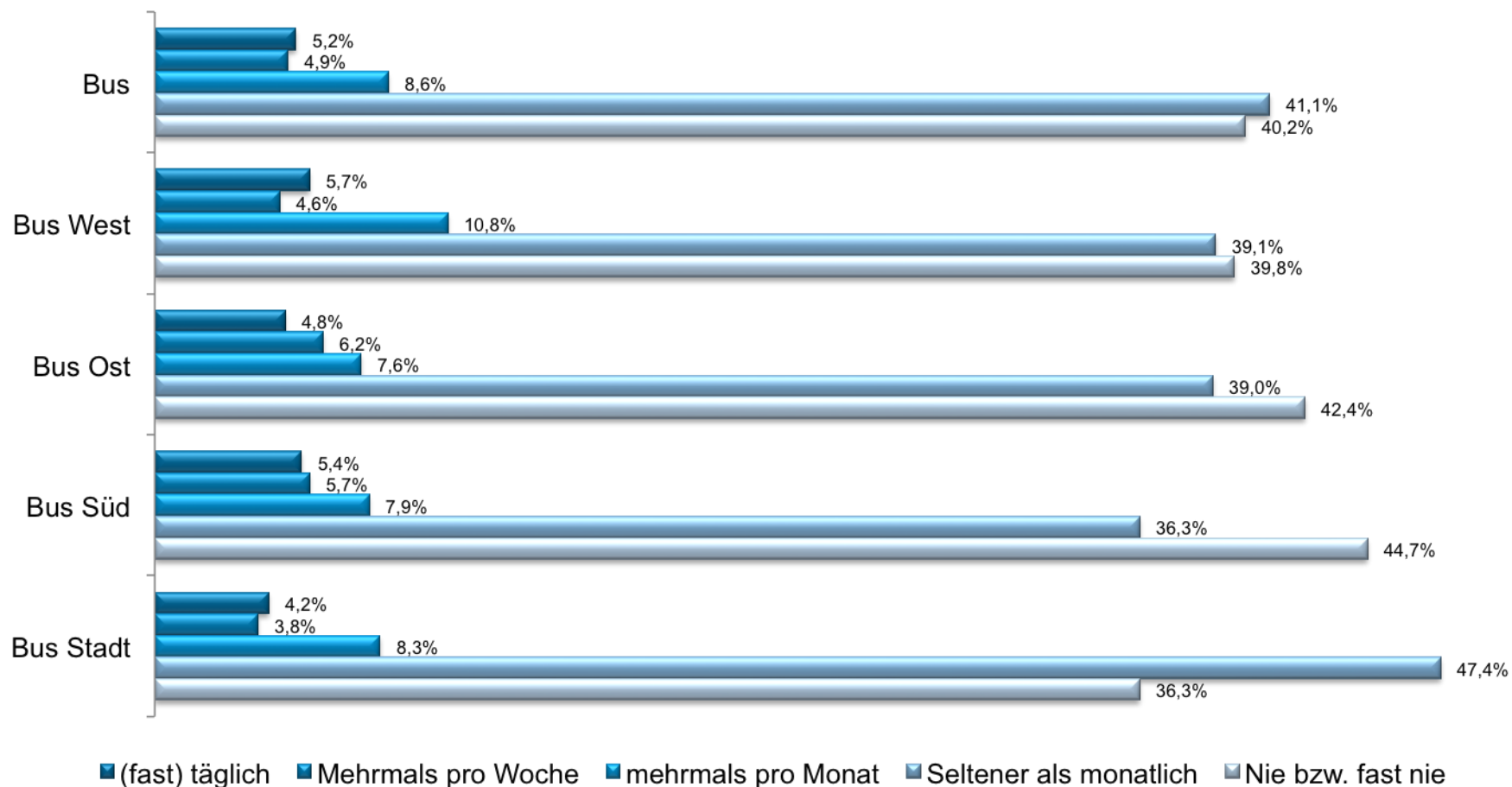
- + Rund 65% der Respondenten nutzen (fast täglich) das Auto und 3,4% nutzen Fahrgemeinschaften. Folglich macht der PKW-Verkehr bereits ca. 68% aus. Auch die „muskelbetriebene“ Fortbewegung hat große Bedeutung: „Zu Fuß“ beläuft sich der Anteil auf 36,6% und mit dem Rad auf 6%. Die Bahn hat hingegen nur einen Anteil von 3,6% und Busverkehr hat nur einen Anteil am täglichen Verkehr von 5,2%. Taxi und motorisierte Zweiräder sind verhältnismäßig unbedeutend bei der täglichen Nutzung.
- + Betrachtet man nun die Anteile der Kategorien „nie bzw. fast nie“ und „seltener als monatlich“ zeigen sich sowohl bei Bus als auch Bahn hohe Prozente. Dagegen nutzen den PKW „nie bzw. fast nie“ nur 4,3%.
- + Aber auch bei den Kategorien „mehrmals pro Woche“ und „mehrmals pro Monat“ erreichen Bahn und Bus kaum überzeugende Werte.
- + Positiv daran ist, dass das mögliche Potenzial für den ÖPNV entsprechend groß ist, gerade auch vor dem Hintergrund der generell positiven Beurteilung nicht nur der Angebote, sondern auch der Bedeutung, die dem ÖPNV im Kontext von Nachhaltigkeitsgedanken zukommt.

Häufigkeit der PKW-Nutzung nach regionaler Herkunft



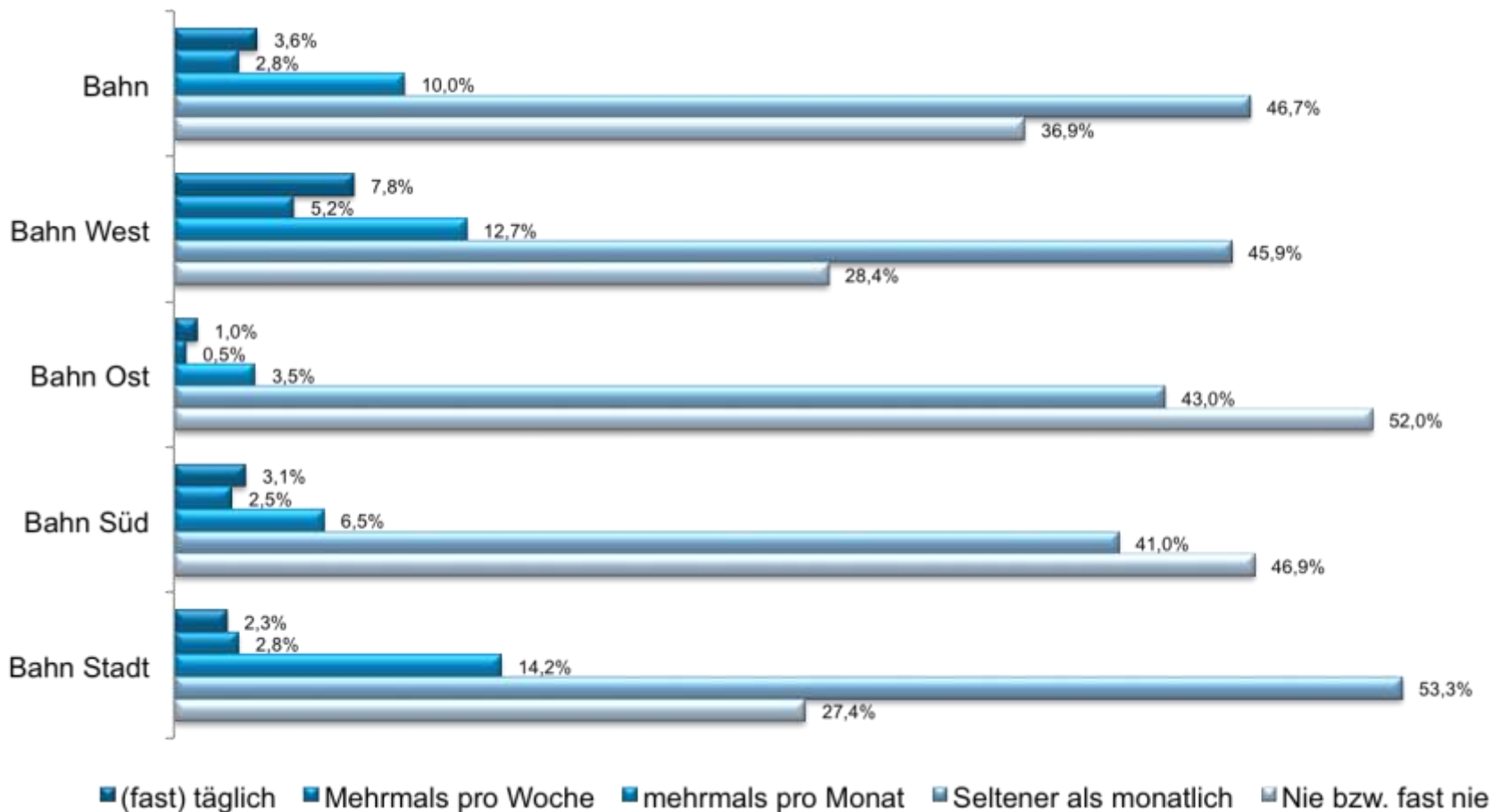
- + Betrachtet man nun die PKW-Nutzung nach regionaler Herkunft im Vergleich zur Nutzung im Gesamttraum von Bad Berleburg, so zeigt sich, dass die Nutzung in den Regionen „West“ und „Ost“ dem Gesamttrend entsprechen.
- + Hingegen ist die tägliche Nutzung in der Region Süd mit annähernd 70 % etwas höher als im Gesamtgebiet mit 65% und die in der Region Stadt mit ca. 60% leicht niedriger. Zudem ist auch der Anteil von Personen, die den PKW „nie bzw. fast nie“ nutzen in der Region Süd mit 3,2% leicht niedriger als im Gesamtgebiet mit 4,3% und auch niedriger als in der Stadt mit 4,9%.

Häufigkeit der Bus-Nutzung nach regionaler Herkunft



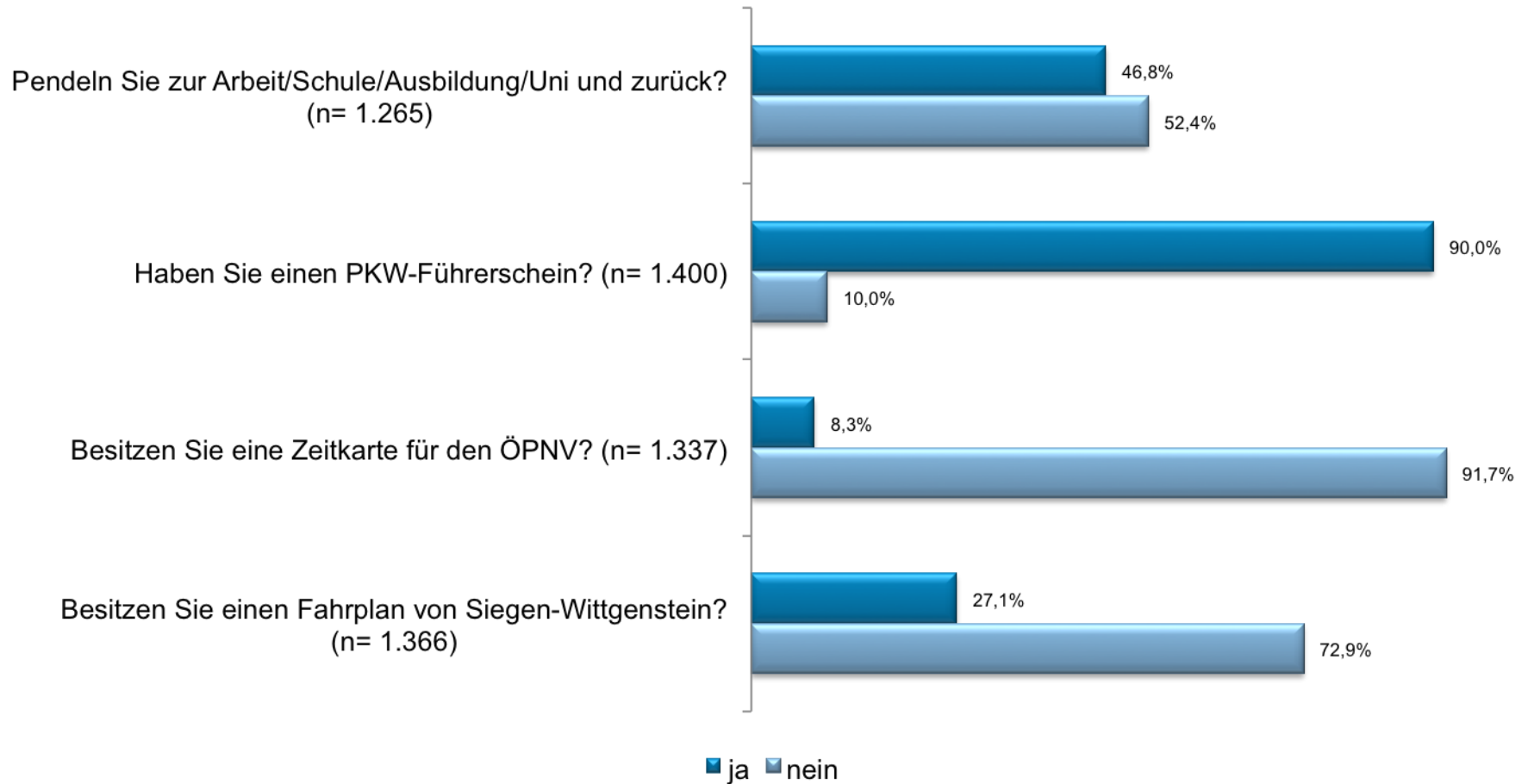
- + Betrachtet man im die Bus-Nutzung nach regionaler Herkunft im Vergleich zur Nutzung in Bad Berleburg, so zeigt sich, dass es hier kaum nennenswerte Unterschiede zwischen der Regionen gibt.
- + Allerdings ist die Bus-Nutzung im Bereich „Stadt“ leicht geringer, als auf dem „Land“

Häufigkeit der Bahn-Nutzung nach regionaler Herkunft



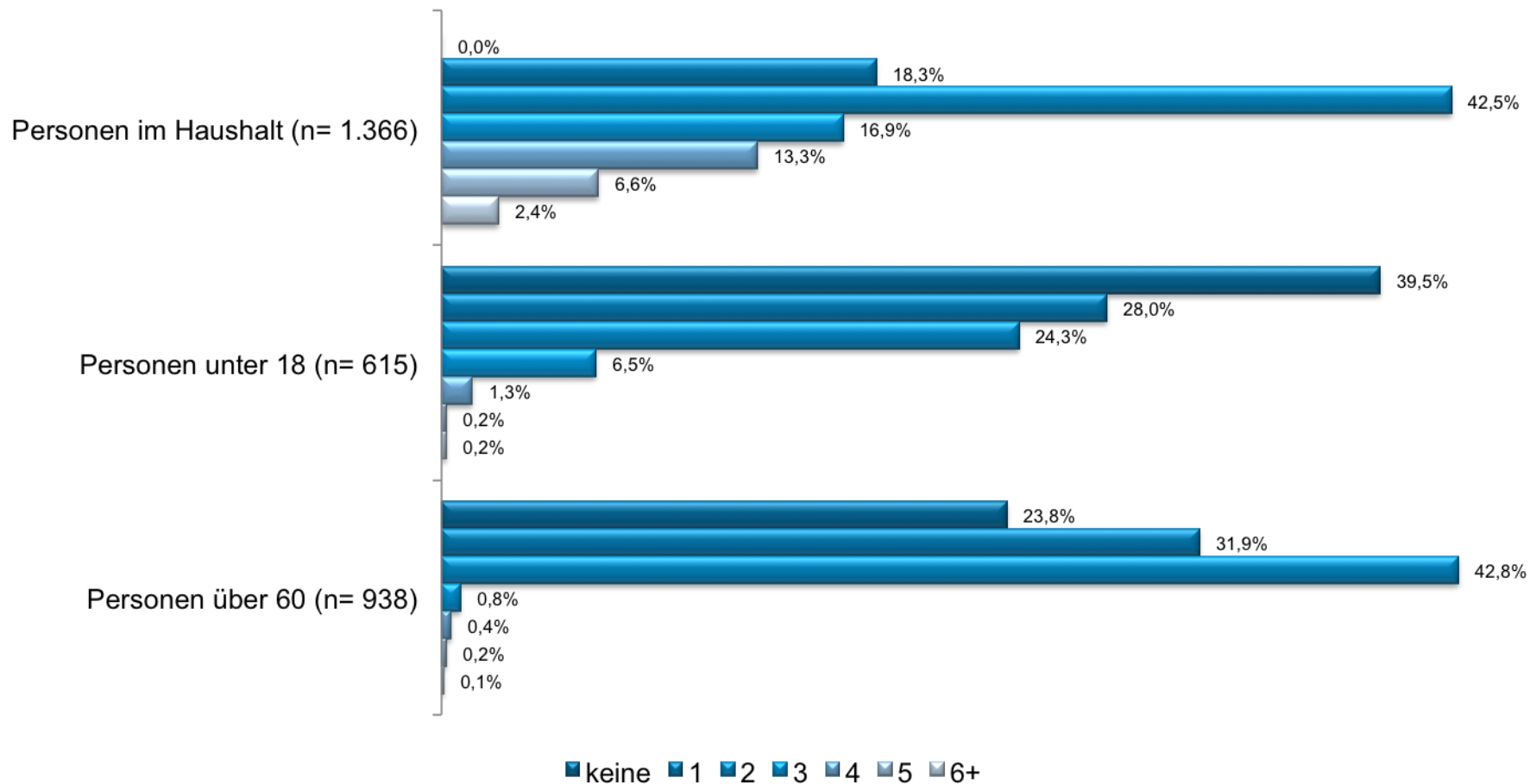
- + Die Bahnnutzung nach regionaler Herkunft ist vor dem Hintergrund zu interpretieren, dass ein direkter Bahnverkehr nur in der Region West (Aue-Wingeshausen, Berghausen), Süd (Raumland) und Stadt (Bad Berleburg) möglich ist. Und dies auch nur von den vier in Klammern stehenden Haltepunkten.
- + So kann es dann auch nicht verwundern, dass in der Region Ost und auch Süd (durch die periphere Lage des Haltepunktes „Raumland“) die Nutzung des Verkehrsmittels Bahn unterdurchschnittlich ist. Was allerdings nicht zu erwarten war ist, dass die tägliche Bahnnutzung in der Stadt Bad Berleburg sogar noch geringer ist, als in der Region Süd.
- + Somit ist aus der Betrachtung von PKW,- Bus- und Bahnverkehr auffällig, dass die Personen im Stadtgebiet grundsätzlich all diese Verkehrsmittel weniger nutzen, als der Durchschnitt des Untersuchungsgebietes.
- + Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass dort andere Fortbewegungsarten stärker genutzt werden. Sind im Schnitt aller Regionen täglich 36,6% der Menschen zu Fuß unterwegs, so sind es in der Stadt beispielsweise 49,6%.

Persönliche Angaben zum Mobilitätsverhalten



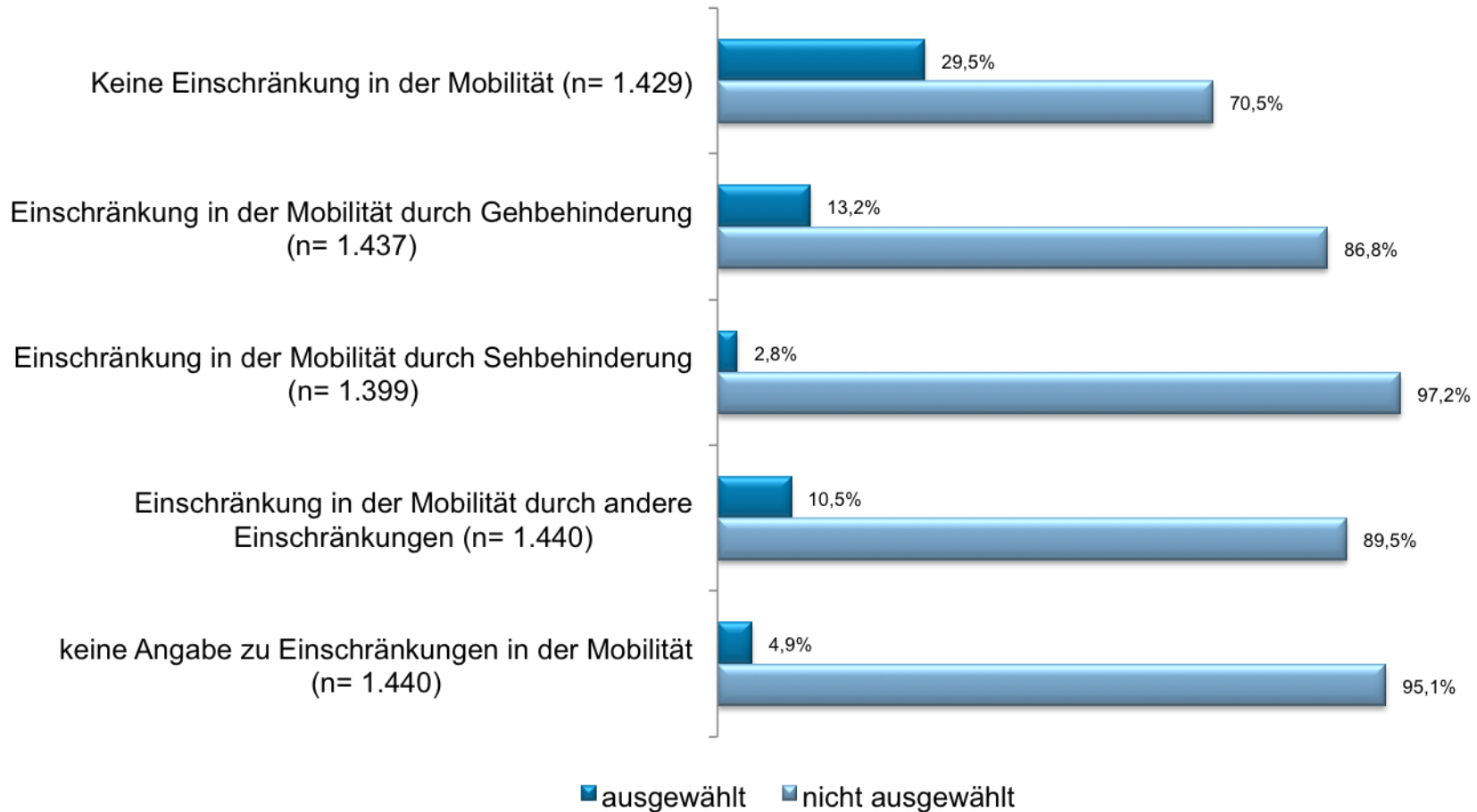
- + Der Anteil der Pendler ist über die Altersstruktur erklärbar. Wie aus Teil 3 ersichtlich, sind in der in der Altersklasse „50-64“ 348 Personen vertreten (hier könnte das Stichwort „vorzeitiger Ruhestand“ als Erklärung dienen), in der Gruppe „65+“ waren es 502 Respondenten. Bei n= 1.265 antwortenden Personen ist somit ein Anteil von 46,8% zu 52,4% keine Überraschung.
- + Der hohe Anteil Führerscheinbesitzer korrespondiert mit der hohen Anzahl an privaten PKW in der Grundgesamtheit. Lediglich 140 Personen gaben an, keinen Führerschein zu besitzen.
- + Der Anteil der Zeitkarteninhaber für den ÖPNV beläuft sich auf 8,3%. Ein höherer Anteil wäre aufgrund der Angaben zur Bus- und Bahnnutzung auch nicht nachvollziehbar gewesen. Dies weist auf eine hohe interne Konsistenz der Befragung hin.
- + Einen Fahrplan von Siegen-Wittgenstein besitzen immerhin 27,1% der Respondenten.

Angaben zum Haushalt



- + Von den insgesamt 1.366 Respondenten, die zum Haushalt Angaben gemacht haben, leben 250 in einem Single-Haushalt, 580 in einem 2-Personen-Haushalt, 231 Personen zu dritt, 182 Menschen in einem Vier-Personen-Haushalt und 90 in einem 5-Personen-Haushalt. 33 Antwortende gaben an, in einem Haushalt mit 6 oder mehr Personen zu wohnen.
- + Ob bzw. wie viele Personen unter 18 Jahren im Haushalt leben, antworteten 615 Menschen. Mit noch nicht volljährigen Kindern lebten in Summe 372 Respondenten zusammen. In 172 Haushalten lebt ein Kind, in 150 Haushalten sind es zwei Kinder und in 40 Haushalten 3 Kinder. In 8 Haushalten leben 4 Kinder. Zudem gibt es jeweils einen Haushalt mit 5 Kindern und 6 oder mehr Kindern.
- + Auf die Frage, wie viele Personen über 60 Jahre im entsprechenden Haushalt leben, antworteten insgesamt 938 Respondenten. In insgesamt 715 Haushalten leben Personen über 60 Jahre. In 299 Haushalten sind es eine Person, in 401 Haushalten 2 Personen, in 8 Haushalten 3 Menschen, in 4 Haushalten 4 Personen, in 2 Haushalten 5 Personen und in einem Haushalt 6 oder mehr Menschen.
- + Diese Zahlen demonstrieren eindrücklich, welche Themenbereiche unter dem Stichwort des demografischen Wandels eine Rolle spielen. Diese demonstrieren deutlich die Hauptstoßrichtung strategischer Maßnahmen.

Angaben zu körperlichen Einschränkungen



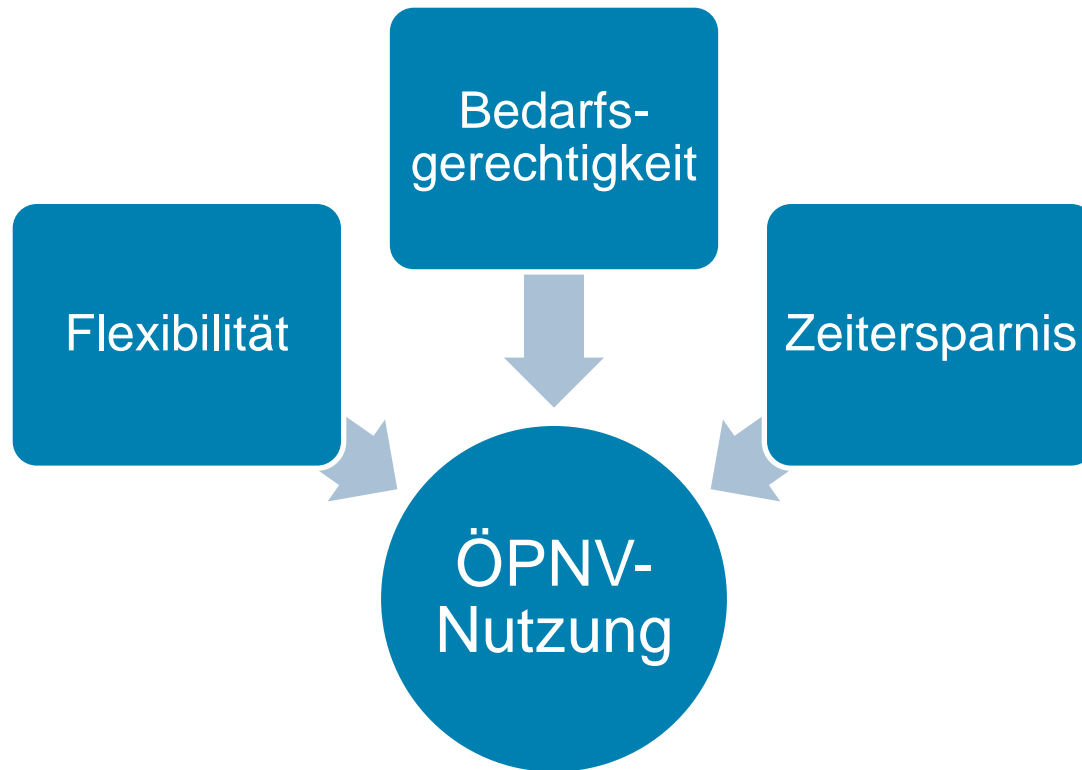
- + Bei der mit dieser Grafik korrespondierenden Frage des Erhebungsbogens hatten die Respondenten nur die Möglichkeit, das vorgegebene Feld anzukreuzen, was einem „ja“ entspricht. Mit „nein“ zu antworten war nicht vorgesehen. Mehrfachnennungen waren möglich.

- + Die Auswertung ergab, dass 189 Personen angegeben haben, eine Gehbehinderung zu haben, 40 Personen sind sehbehindert und 151 Personen gaben an, anderweitig in der Mobilität eingeschränkt zu sein. Insgesamt haben also 380 Personen angegeben, dass eine Behinderung vorliegt. Das sind ohne die Berücksichtigung von möglichen Mehrfachnennungen ca. 26 % der Grundgesamtheit der Umfrageteilnehmer.

5. Zusammenfassung

- + Es lässt sich feststellen, dass die Stichprobe die Grundgesamtheit in den wesentlichen Parametern räumliche Verteilung, Geschlecht, Altersstruktur, Bildungsstand, Erwerbsstatus und Einkommensstruktur sehr gut abbildet.
- + Als Vergleichsbasis wurden der Zensus (09.05.2011), Zahlen der Deutschen Post und des Statistischen Bundesamt aus 2012 herangezogen. Die Zulässigkeit der Übertragung von Ergebnissen der Studie auf die Gesamtbevölkerung ist somit statistisch adäquat.
- + Im Folgenden werden einige Aspekte aufgegriffen, die mögliche Ansatzpunkte bei der Erarbeitung einer Zukunftsperspektive des ÖPNV im Bereich Bad Berleburg sein können.

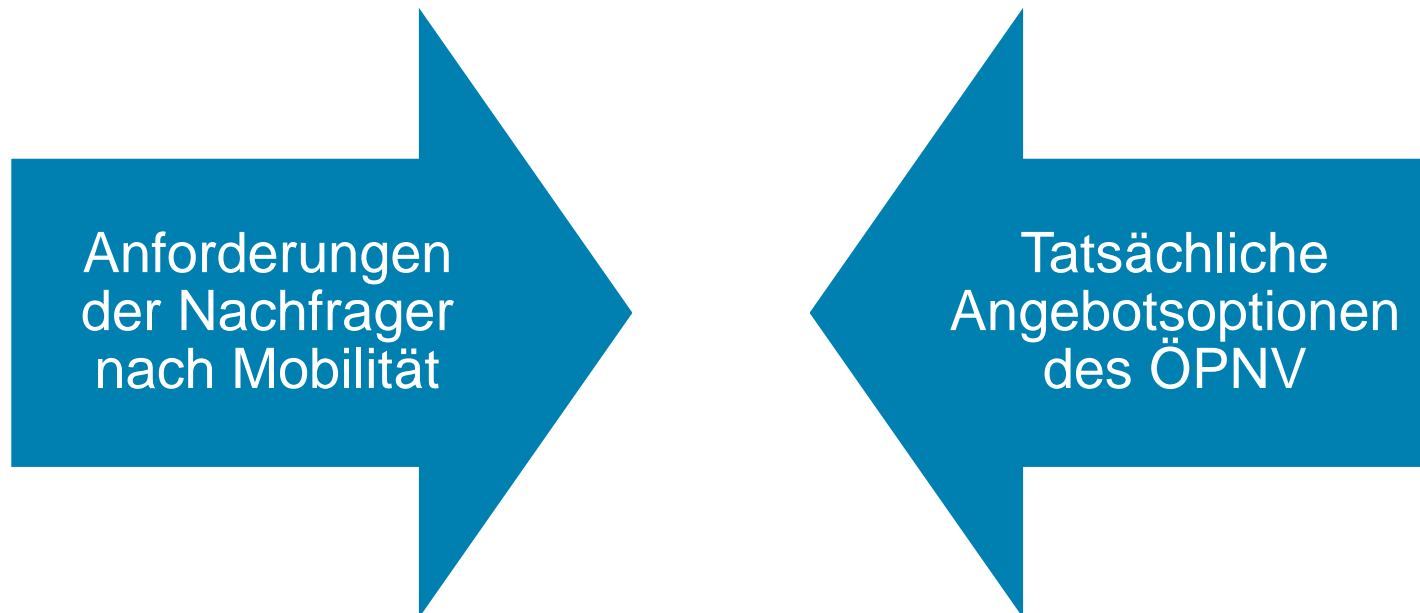
Hauptanforderungen an den ÖPNV: Bedürfnisgerechtigkeit



Die ÖPNV Nutzung im Überblick

- + Grundvoraussetzung der ÖPNV-Nutzung ist das Passen zu den persönlichen Mobilitätsbedürfnissen.
- + Nur ein verhältnismäßig geringer Anteil (knapp 14%) der Befragten gab jedoch an, dass das Bus- und Bahnangebot ihren Anforderungen voll entspricht, etwa ebenso viele äußerten, dass es zumindest in Teilen ihren Anforderungen genügen kann. Umgekehrt gab fast die Hälfte der Befragten an, dass das Bus- und Bahnangebot als eher oder voll unzureichend für die persönlichen Anforderungen ausgestaltet ist.
- + Dies weist daraufhin, dass ein Umdenken im Hinblick auf das Angebot des ÖPNV erforderlich sein wird. Die Befragung hat gezeigt, dass gerade Flexibilität und Zeitersparnis eine hohe Bedeutung in den Augen der Respondenten haben. Hier hat der ÖPNV aktuell Nachteile im Vergleich zum Individualverkehr, die langfristig hinterfragt werden müssen.
- + Diese Überlegungen spiegeln sich auch in der generellen Verkehrsmittelnutzung wider: Fasst man motorisierten Individualverkehr (MIV) zusammen, so summiert er sich auf fast drei Viertel, während der ÖPNV nicht einmal ein Fünftel der notwendigen Wegstrecken abdecken kann. Dies zeigt sich auch in der Nutzungsfrequenz: Rd. 70% nutzen fast täglich das Auto, immerhin rd.36% bewegen sich täglich zu Fuß fort, aber Bus und Bahn erreichen nur rd. 5% (Bus) respektive knapp 4% (Bahn) am täglichen Verkehr. Ein hoher Anteil der Respondenten nutzt den ÖPNV nie bzw. fast nie.

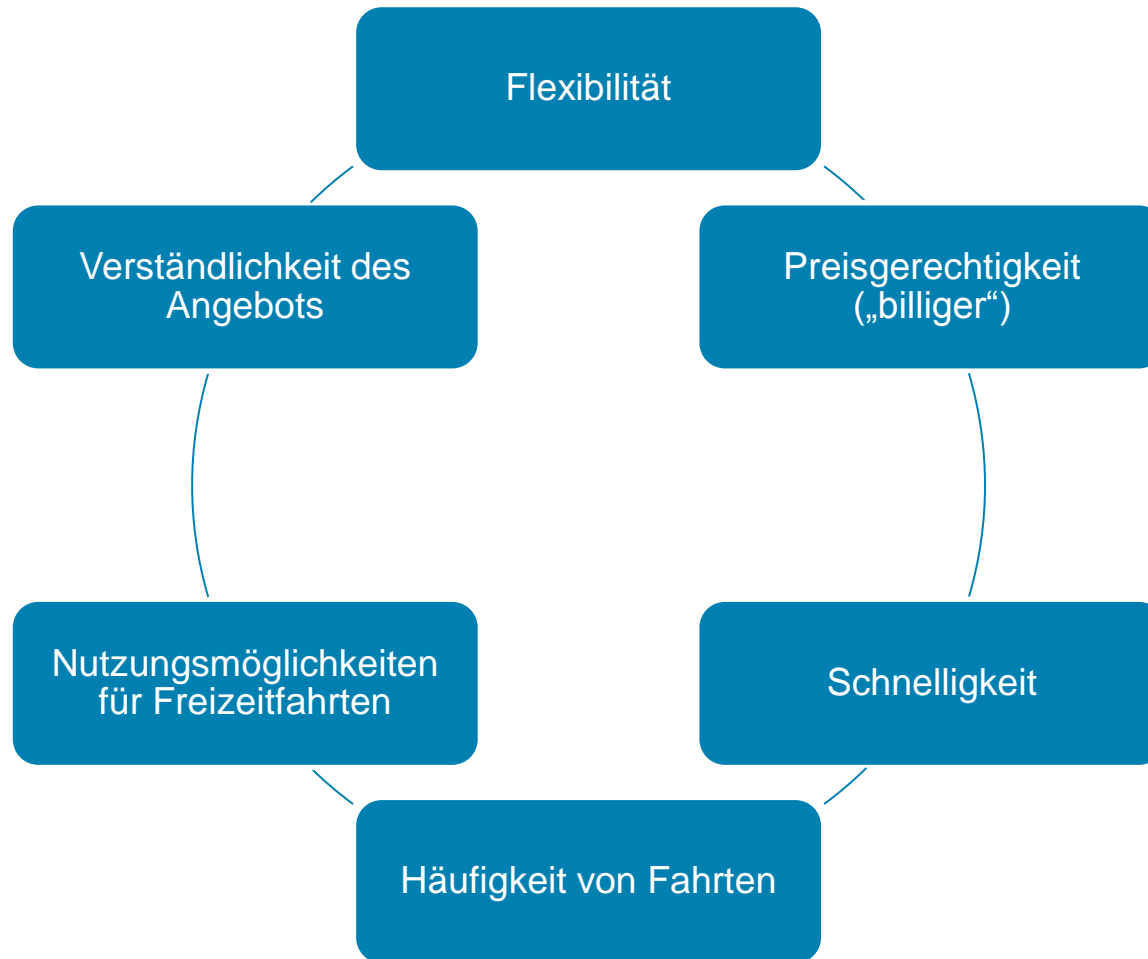
Wunschvorstellungen und tatsächliches ÖPNV- Angebot entsprechen sich nur selten



Ist-Zustand – Soll-Zustand ÖPNV

- + Trotz aller Einschränkungen und Nutzungsformen bzw. –frequenzen wird ein hohes Bedürfnis nach einem „guten“ Bus- und Bahnangebot geäußert. Hier spielen häufig Wunschvorstellungen und Risikoüberlegungen der Menschen eine wichtige Rolle: ÖPNV wird oft als „Notfalloption“ gesehen, wenn (aus welchem Grund auch immer) einmal keine Möglichkeit besteht, sich mit Individualverkehrsmitteln an die Fahrtziele zu bewegen. ÖPNV ist somit in der Denkweise die Ausfalloption für Notsituationen. Diese Perspektive ist vergleichbar mit Konstellationen, wie sie bei der Nahversorgung mit Lebensmitteln beobachtet werden können: Auch dort besteht der Wunsch, dass Möglichkeiten zur Nahversorgung bestehen, diese können aber oft nicht rentabel realisiert werden, da sie häufig nur für kurzfristige und geringvolumige „Auffüll-Käufe“ genutzt werden, jedoch die Grundversorgung als Wocheneinkauf im großformatigen Lebensmittelhandel erfolgt.
- + Ein Grund für diese Konstellation und Rolle des ÖPNV liegt sicher darin begründet, dass nur ein geringer Anteil (rd. 27%) der Respondenten den ÖPNV als für die eigenen Bedürfnisse ausreichend ansieht. Die Gründe liegen v.a. in Flexibilitäts-, Anbindungs- und Zeitproblemen: Die Hälfte der Respondenten kann mit dem ÖPNV die relevanten Fahrtziele schwer erreichen bzw. braucht zu lange, um mit Bus oder Bahn das Fahrtziel zu erreichen: Die Entfernung mit Bus und Bahn nimmt im Vergleich zu Fahrten mit dem Auto ca. die doppelte Zeit in Anspruch.
- + Das Grundangebot des ÖPNV stellt nicht das Hauptproblem von Nichtnutzung dar. Das Problem liegt somit nicht in der Erreichbarkeit von Haltepunkten, so empfanden beispielsweise rd. 70% der Respondenten die Entfernung zur nächsten Haltestelle als mindestens gut. Auffällig ist dabei, dass in den ländlichen Teilen des Untersuchungsgebietes (West, Ost, Süd) mehr Personen einen kürzeren Weg zur nächsten Haltestelle haben, als das in der Stadt Bad Berleburg der Fall ist. Auch empfinden über 70% der Befragten Bus- und Bahnfahren als durchaus bequem, sicher und angenehm. Als seniorengerecht und stressfrei empfanden immerhin 30 % der Befragten die Busse.
- + Probleme liegen eher in der zeitlichen Lage des Fahrtenangebotes des ÖPNV. Diese wird zwar in Bad Berleburg mit über 62% mindestens mit „mittel“ bewertet, ebenso die Umsteigesituation. Dennoch können hier Hemmnisse in der Flexibilität vermutet werden. Dennoch wird das Grundangebot verhältnismäßig gut eingeschätzt: Der Zustand (Sauberkeit) und die Ausstattung (Wetterschutz, Informationsangebot) der Haltestellen ist nur mit einem überschaubaren Anteil „schlecht“ (19,7%) oder „sehr schlecht“ (5,3%) bewertet worden. Die Pünktlichkeit wird von fast 60% mindestens „gut“ und nur ca. 6% fanden diese „schlecht“ oder „sehr schlecht“. Auch die Freundlichkeit der Fahrpersonals und die Sauberkeit der Fahrzeuge wurden ähnlich positiv bewertet.

Hauptanforderungen an den ÖPNV



Wichtige Anforderungen an den ÖPNV aus Bevölkerungssicht

- + Um das Angebot den Bedürfnissen besser anpassen zu können bzw. zu überprüfen, ob eine Anpassung möglich ist, ist es erforderlich, sich mit den Vorstellungen und Wünschen der Nachfrager auseinanderzusetzen.
- + Bei der Analyse dieser Bedürfnisse wird deutlich, dass sich hier die Themen Flexibilität und Zeit wiederum als bedeutend manifestieren: Wichtig ist einem Großteil der Befragten ein ÖPNV-Angebot, das sowohl einen Großteil der täglichen Zeit (frühes Beginnen und spätes Enden der Fahrten) zur Verfügung steht, es sollte schneller gehen (Fahrzeiten zu lange), häufiger gefahren werden und auch flexibler sein.
- + Erwartungsgemäß sind auch Preisfragen von Bedeutung: Immerhin fast 45% der Befragten halten die ÖPNV-Nutzung für nicht preisgerecht und auch zu teuer (58%). Ebenso werden die Tarife als sehr komplex eingeschätzt, was in Verbindung mit der Informationsdichte zu interpretieren ist, denn beispielsweise fühlten sich immerhin 35% der Befragten schlecht informiert.
- + Diese Überlegungen manifestieren sich in den Wünschen nach Zusatzangeboten wie der Erhöhung der Fahrten von Linienbussen, Klein-Bus-Ringverkehr, Seniorentaxen, die vom Großteil der Respondenten als wichtig eingestuft werden.
- + Auch für Freizeitfahrten werden bezüglich des ÖPNV Wunschvorstellungen wie z.B. mehr Fahrten am Wochenende oder die Anbindung von Freizeiteinrichtungen geäußert.

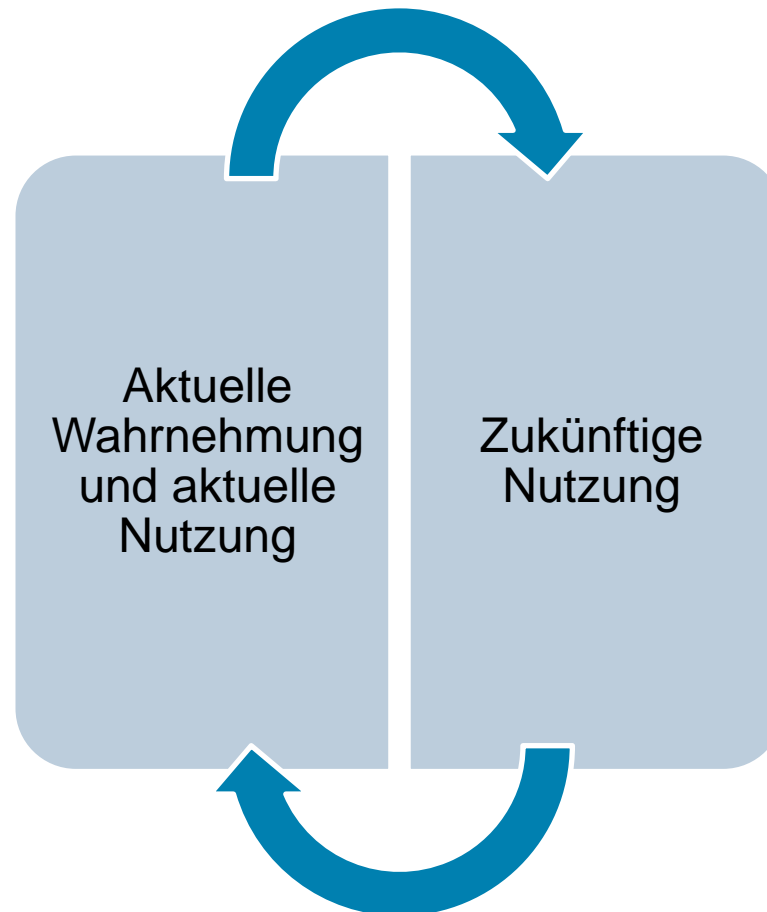
Auto als Hauptkonkurrent

***„Das Auto ist für mich einfach die beste Alternative,
um von A nach B zu kommen.“***

Hemmnisse einer verstärkten ÖPNV-Nutzung

- + Das Auto ist erwartungsgemäß *der* Hauptkonkurrent der ÖPNV-Nutzung. Praktisch jeder Haushalt in Bad Berleburg (mit wenigen Ausnahmen) verfügt über einen PKW. Kalkulieren nun Autobesitzer als Fahrtkosten nicht die gesamten Unterhaltskosten des PKW, sondern nur Teilkosten, wie z.B. die Benzinkosten, da das Auto sowieso zur Verfügung steht, ist es für den ÖPNV äußerst schwierig, das eigene Preismodell als attraktiv erscheinen zu lassen.
- + Zudem vermittelt der PKW in vielen Fällen flexible und uneingeschränkte Mobilität. Fast zwei Drittel der Befragten äußerten, dass öffentliche Verkehrsmittel nicht zu den Alltagsgewohnheiten passen würden. Die generelle Einstellung zum Autofahren stellt sich folgendermaßen dar: für knapp 55% der Respondenten ist Autofahren die absolut beste Form der Fortbewegung. Gäbe es als Verkehrsmittel nur Bus oder Bahn, fühlten sich fast drei Viertel der Befragten in der persönlichen Bewegungsfreiheit eingeschränkt.
- + Neben diesen eher psychologischen Hemmnissen, können auch physische Gegebenheiten vorliegen, die die Mobilität einschränken: Insgesamt haben 380 Personen angegeben, dass eine Behinderung vorliegt, die die Mobilität einschränkt. Das sind (ohne Berücksichtigung möglicher Mehrfachnennungen) rd. ein Viertel aller Befragten.

Aktuelles Verhalten prägt die Nutzungsintention für die Zukunft



Nutzungsgewohnheiten und –anforderungen zur Mobilität

- + Die Fahrtziele der Befragten Menschen liegen zu fast 60% innerhalb Bad Berleburgs und den Ortsteilen. Weitere häufig angegebene Fahrtziele sind Siegen, Erndtebrück, Bad Laasphe, Winterberg und Schmallenberg. Bis auf wenige häufig genannte Fahrtziele (z.B. Köln) liegen alle diese Orte innerhalb des Streckennetzes der ZWS.
- + Am bedeutendsten waren „Einkaufs-, Besorgungsfahrten“ mit rd. 30%, Freizeitfahrten mit knapp 24% und Versorgungsfahrten mit knapp über 20%. Ein explizit beruflicher Anlass wurde nur knapp unter 20% angegeben. Analysiert man die Angaben der Respondenten, führt dies zu dem Schluss, dass mit dem klassischen ÖPNV eigentlich nur die beiden letztgenannten Fahrten (Beruf und Ausbildung) befriedigend durchführbar sind. Bei allen anderen Fahrtzwecken sind entweder Hin- oder zumindest Rückfahrt zeitlich nicht vorhersehbar (z.B. Wartezeiten beim Arzt), oder sind möglicherweise sehr wetterabhängig oder saisonal (Freizeit). Gerade bei Einkaufsfahrten ist zudem der Einkauf mit zu transportieren.
- + Hinsichtlich der Fahrthäufigkeit haben (werk-)tägliche Fahrten und Fahrten, die mehrmals in der Woche durchgeführt werden eine hohe Bedeutung. Auch Fahrten am Wochenende haben eine gewisse Bedeutung. Fahrten solcher Rhythmen lassen sich durch klassische ÖPNV-Angebote tendenziell besser abbilden, als Fahrten, die nur mehrmals im Monat stattfinden. Diese Fahrthäufigkeit (mehrmals im Monat) wurde auch relativ häufig von den Respondenten genannt.
- + Was aus der Betrachtung von PKW,- Bus- und Bahnverkehr nach Regionen (Ost, West, Süd, Stadt) auffällig ist, ist, dass die Personen im Stadtgebiet grundsätzlich all diese Verkehrsmittel weniger nutzen, als der Durchschnitt des Untersuchungsgebietes. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass dort andere Fortbewegungsarten stärker genutzt werden, beispielsweise Wegstrecken, die „zu Fuß“ zurückgelegt werden.

Strategieberatung für Handel und Konsumgüterindustrie



Auf der Hütte 16
57271 Hilchenbach

Telefon 02733 / 286 629 - 0

Telefax 02733 / 286 629 - 2

info@schramm-klein.de

www.schramm-klein.de