

Kurzfassung

In der Theorie werden für überlastete Stadtzentren, bedingt durch eine zu hohe Fahrzeuganzahl, Konzepte entwickelt, wie eine Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel stattfinden und die Attraktivität dieser Verkehrsmittel gesteigert werden könnte. Dabei wird oft der Faktor des Verzichts auf den eigenen Pkw vernachlässigt.

An dieser Stelle setzt die vorliegende Arbeit, die an die Verkehrserhebung *Mobilität in Städten – SrV 2008* angelehnt ist, an. Jene soll die Anforderungen, Bedürfnisse und Verkehrsverhaltensweisen der Teilnehmer näher erläutern. Dabei werden Verkehrsmittelwahl- und Zielwahlverhalten ebenso analysiert wie auch die Vor- und Nachteile des Pkw-Verzichts, gewünschte Verbesserungen seitens der Befragten und subjektive Einschätzungen, inwieweit dauerhaft veränderte Verhaltensweisen im Verkehr zu erwarten sind.

Zu Beginn der Arbeit wird das allgemeine Verkehrsverhalten in deutschen Städten auf der Grundlage vorhandener Erhebungen und Analysen untersucht. Daran knüpft der empirische Teil dieser Arbeit an. Nach der Kontaktaufnahme mit den Teilnehmern und der Erstellung von Fragebögen, die Merkmale des Haushalts, der Person und des Pkw erfragen und als Mobilitätstagebuch dienen, findet eine schriftliche Befragung mit Hilfe des ersten Fragebogens statt. In der sich anschließenden Woche wird das typische Verkehrsverhalten bzw. Mobilitätsverhalten der Befragten durch eine zweite schriftliche Befragung festgehalten. Eine Analyse des dokumentierten Verhaltens lässt die Ermittlung von Verkehrsmittel- und Wegalternativen zu, die während des Verzichtszeitraumes gewählt werden können. Die Erfassung des Verkehrsverhaltens ohne Pkw-Verfügung innerhalb von sieben Tagen findet durch eine dritte schriftliche Befragung statt. Nach der Analyse des veränderten Verkehrsverhaltens wird mit jedem Teilnehmer ein Interview durchgeführt, welches unter anderem Vor- und Nachteile bezüglich des Verkehrsangebotes sowie eine Einschätzung der Interviewten, inwieweit dauerhaft veränderte Verhaltensweisen zu erwarten sind, aufweist.

Nach der Angabe von im Interview erfragten Verbesserungsvorschlägen erfolgt eine Zusammenfassung, die mit Handlungsempfehlungen für weitere Untersuchungen, für Verkehrsunternehmen, Verantwortliche für die Infrastruktur und für Car-Sharing-Unternehmen diese Arbeit abschließt.

Eine Reduktion der Wegeanzahl und der mittleren Reisezeit pro Weg sowie der mittleren Wegelänge sind die auffälligsten Merkmale, die der Verzicht auf den eigenen Pkw nach sich zieht. Die tägliche Wegehäufigkeit pro Person sank ebenfalls. Es finden mehr kurze Wege statt, auf längere Wege wird verzichtet.

Viele Befragte gaben in den Interviews an, ihre Ziele in der Verzichtswuche bewusster gewählt zu haben und in Zukunft auch bewusster wählen zu wollen. Jedoch wird sich nach eigenen Einschätzungen das Zielwahlverhalten kaum ändern, das Verkehrsmittelwahlverhalten dafür umso mehr. Den Muskelverkehren soll demnach der höchste Zuwachs zukommen, dem ÖPNV ebenso. Der Pkw wird einen Nutzungsrückgang hinnehmen müssen. Andere Wege oder Wegeketten werden zukünftig nicht gewählt, es herrscht eher Zufriedenheit mit den jetzigen Wegen. Allerdings wird ein anderes Verkehrsmittelwahlverhalten zum Teil eine veränderte Wahl der Wege bedingen. Bewusst andere Wege zu wählen ist aber kein Vorhaben der Befragten.

Aufgrund der beschränkten Verfügbarkeit des ÖPNV behält der Pkw eine hohe Bedeutung für den Mobilitätserhalt, er ist jedoch nicht unverzichtbar, da eine große Alternativenauswahl existiert.

Abstract

In theory, many concepts are developed for overburdened urban centres caused by a high number of vehicles. These concepts deal with a modal shift to other means of transport that could take place, and how the attractiveness of transport could be increased. The factor of waiving the own car is often neglected.

At this point, this paper, which follows the principle of the elicitation of traffic named *Mobilität in Städten – SrV 2008*, sets in.

This paper should illustrate the requirements, needs and the way of behaving in traffic. Therefore, not only the behaviour concerning the choice of vehicle and destinations are analysed but also the advantages and disadvantages of the waiver, the improvements wished by the participants and subjective assessments of the extent to which permanently altered behaviours are expected in traffic.

At the beginning of this work the general behaviour in traffic in German cities is investigated on a basis of existing elicitations and analyses. On this basis, the empirical part of this work ties in. After contacting the participants and creating the questionnaires, which inquire the characteristics of the households, the persons and the vehicles and act as mobility diary, the first notational interrogation takes place. Subsequently, the timeframe of one week starts in which the typical behaviour in traffic and mobility of the participants is documented. This documentation is done in the second notational interrogation. An analysis of this documented behaviour permits the determination of alternatives concerning the choice of vehicle and routes. These alternatives can be used when the participants have to waive on their own car. A third notational interrogation records the behaviour being without a car for seven days. After that, the changed behaviour in traffic has to be analysed. The advantages and disadvantages with regard to the offer in traffic and the already explained subjective assessment concerning the long-term changed behaviours will be obtained in an interview that has to be conducted with every participant.

Then, proposals of improvements on the part of the interviewed persons are stated. This work ends in a short summary which contains recommendations for action for further investigations, transport companies, institutions that are responsible for the infrastructure and for car-sharing companies.

The most striking feature that the waiver on the own car caused are the reduction of the number of ways and the average time in traffic per way as well as the average distance of ways. The daily number of trips per participant also decreased. Furthermore, there are more short ways than longer ways.

During the interviews, many persons gave the statement that the destinations are chosen more consciously without having a car. Additionally, they stated, that they are also willing to choose their destinations more consciously in future. Nevertheless, the behaviour concerning the choice of destination will not barley change, but the behaviour concerning the choice of vehicle will definitely change. Thus not only the traffic by bicycle and by foot is supposed to get maximum increase but the public transport network as well. The car will have to accept a reduction of use. In the future, other ways will not be selected due to the satisfaction with the ways nowadays.

However, a changed choice of vehicle partly causes a changed choice of routes. To choose consciously other ways in traffic is not the intention of the participants though.

Because of the restricted availability of the public transport network, the car is still of high importance for the mobility preservation, but still it is not indispensable since there is a lot of alternative selection.