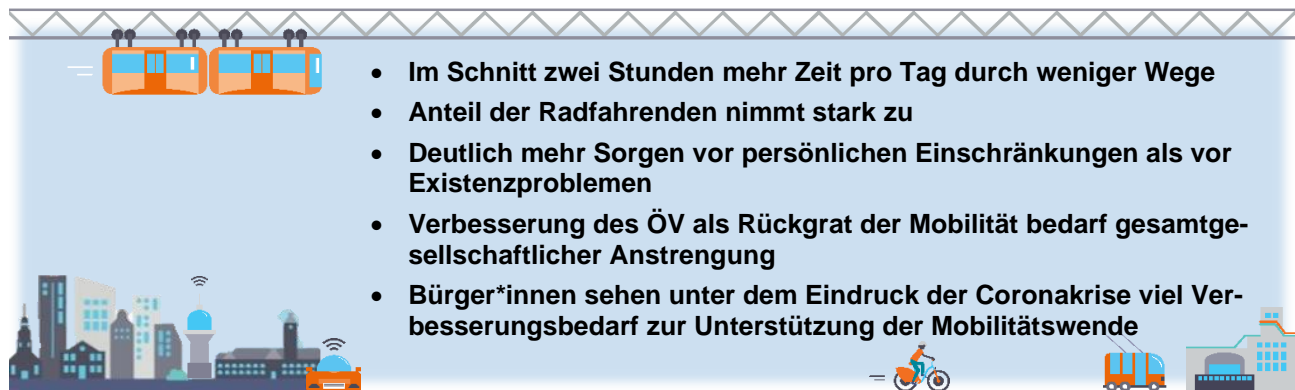


## bergisch.smart\_mobility Befragung: Wie verändert Corona die Mobilität im Bergischen Städtedreieck?

02.02.2021 · Mobilitätsverhalten in Corona-Zeiten  
Nora Jesch, Projektleitung „Smart Fahren im Quartier“

**Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Bürger\*innen seit der Corona-Krise geändert? Wie bewegen sie sich durch die Region, zur Arbeit, zum Einkaufen? Die Studie der BSW gibt Antworten für das Bergische Städtedreieck.**



Im Rahmen des Projekts „Bergisch.Smart: Künstliche Intelligenz als Enabler der Mobilität von Morgen“ hat die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (BSW) untersucht, wie sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Bergischen Städtedreiecks durch die Corona-Krise verändert hat. Der gewählte Befragungszeitraum (13.05.-13.07.2020) war im Vergleich mit anderen, bundesweiten Studien länger und fiel nicht in die akute erste Shutdown-Phase. Zum Zeitpunkt der Befragung waren bereits erste Lockerungen – Kontakt zwischen zwei Haushalten und Öffnung von Geschäften und Restaurants – in Kraft getreten. Die Fahrttaktungen des Öffentlichen Personennahverkehrs<sup>1</sup> (ÖV) wurden bereits Ende April bzw. Anfang Mai von den lokalen Verkehrsanbietern wieder auf den Normalfahrplan umgestellt. Ausnahme bildeten die Nachtfahrten, die erst ab August wieder im Normalfahrplan durchgeführt werden sollten.

Insgesamt haben 862 Personen im Alter zwischen 17 und 87 Jahren an der Befragung teilgenommen. Unterrepräsentiert sind Jugendliche unter 17 Jahren (0 %) und Senioren über 67 Jahre (4 %). Die Haupttätigkeit der Befragten war überwiegend die Voll- oder Teilzeitanstellung, gefolgt von Studium, Ruhestand, Haushaltorganisierende Tätigkeiten und Schule (siehe Tab. 1). Es nahmen etwas mehr Frauen (51 %) als Männer (48 %) an der Befragung teil (< 1 % Divers).

Haupttätigkeit	Anzahl	Prozent
Schulausbildung	17	1,97 %
Berufsausbildung, Studium, duales Studium	158	18,33 %
Job (VZ/TZ)	592	68,68 %
Haushaltorganisierende Tätigkeit	18	2,09 %
Ruhestand (mit/ohne Ehrenamt)	71	8,24 %
Arbeitssuchend	2	0,23 %
Sonstiges	4	0,46 %

Tab. 1 Stichprobe nach Haupttätigkeit (n = 862).

<sup>1</sup> ÖV umfasst im Rahmen dieser Studie immer der öffentlichen und schienegebundenen Personennahverkehr

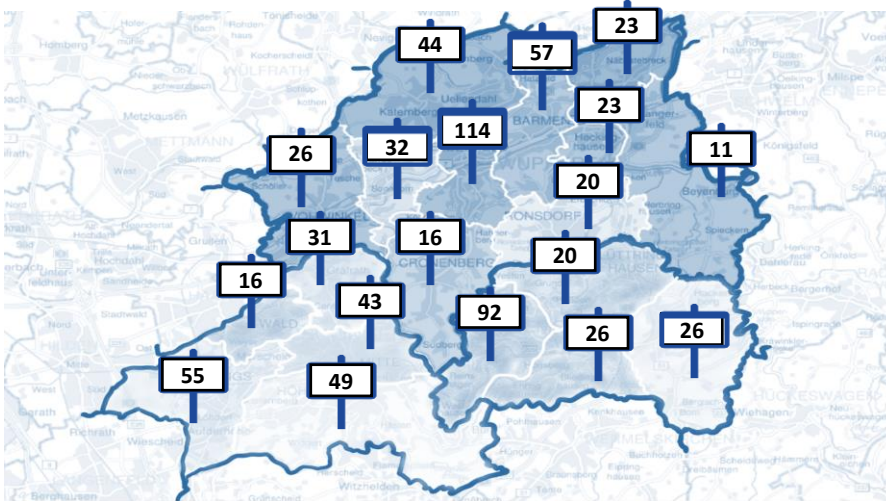


Abb. 1 Rücklaufquote nach Stadtteilen der drei Bergischen Städte Remscheid (19 %), Solingen (23 %) und Wuppertal (43 %).

Bürger\*innen aus allen Stadtteilen der drei Bergischen Städte haben sich an der Umfrage beteiligt. Gemessen an der Bevölkerungsdichte der Stadtteile ergibt sich daher ein flächenmäßig vollständiges Meinungsbild (Abb. 1). An der Umfrage beteiligten sich zudem Personen, die beruflich in die Region einpendeln (15 % der Befragten).

### Einordnung der Ergebnisse in Bezug auf Studiendesign und Affinität der Befragten zum Thema Mobilität

Die Befragung richtete sich aufgrund des Projektbezugs vornehmlich an die Bevölkerung des Bergischen Städtedreiecks. Die deskriptive Studie wurde als nicht-repräsentative Befragung und aus gegebenem Anlass als reine Onlineumfrage durchgeführt. Es wurde, um ein möglichst breites Meinungsbild und viele Anregungen erfassen zu können, ein teilstandardisierter Fragebogen verwendet. Kommuniziert bzw. beworben wurde die Umfrage über die regionale (Print-) Presse, örtliche Radiosender, Social-Media-Kanäle, lokale Netzwerke sowie kommunale Strukturen.

Das Befragungsformat und die Kommunikationsstrategie haben dazu beigetragen, dass in der Stichprobe Kinder und Jugendliche unter 17 Jahren und Personen über 67 Jahren unterrepräsentiert sind. Abgesehen von der Haupttätigkeit wurden keine weiteren sozio-ökonomischen Parameter erhoben, sodass zur Repräsentanz verschiedener Bevölkerungsschichten keine Aussage getroffen werden kann. Hervorzuheben für die Auswertung der Fragen zum ÖV (besonders die Angaben zu den ÖV-Abo Tickets) ist die Tatsache, dass in der Stichprobe etwa 18 % Studierende enthalten sind. Bei Studienbeginn erhalten diese in Nordrhein-Westfalen ein NRW-Ticket für den ÖV.

Am Ende der Befragung wurde zusätzlich erfasst, ob sich die Teilnehmenden aus persönlichem Interesse auch bereits vor der Corona-Krise mit den Themen Mobilitätswende bzw. nachhaltige Mobilität beschäftigt haben. Diese Frage haben knapp 78 % der Stichprobe positiv beantwortet. In Wuppertal war der Anteil mit fast 84 % am höchsten, in Remscheid mit 65 % am geringsten.

## Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

Die Bürger\*innen des Bergischen Städtedreiecks sind vor den Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie gerne und viel für ihre **Freizeitgestaltung** unterwegs gewesen. An Wochenenden gehörten für über ein Drittel der Befragten auch regelmäßige bundesweite Reisen dazu (Abb. 2). Aufgrund der Corona-bedingt eingeschränkten Freizeitangebote und der Kontaktbeschränkungen haben über Dreiviertel der Befragten ihre Freizeitaktivitäten außerhalb des eigenen Stadtquartiers temporär eingestellt. Dadurch sank der Aufenthalt außerhalb des eigenen Quartiers um bis zu 82 %.

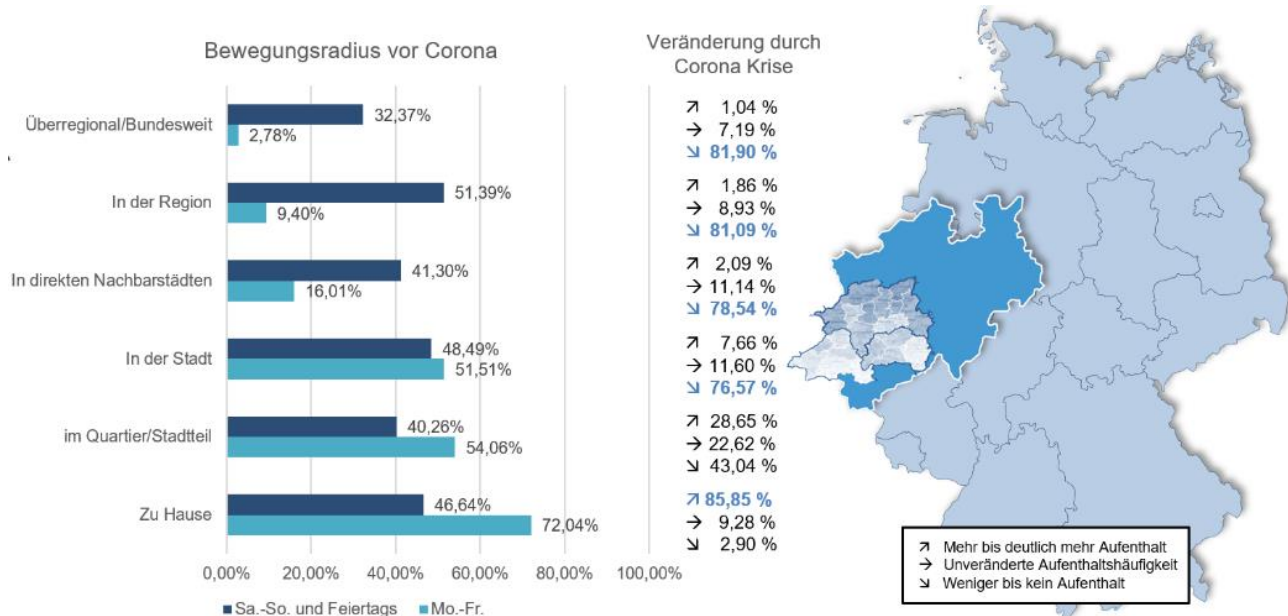


Abb. 2 Bewegungsradius für bzw. Orte der Freizeitaktivitäten der Bürger\*innen des Bergischen Städtedreiecks vor der Corona-Pandemie (links, Grafik) und Veränderung der Aufenthaltshäufigkeit aufgrund der Corona-Einschränkungen (rechts, Pfeildarstellung).

Durch fehlende Freizeitangebote und -möglichkeiten (z. B. von Kultureinrichtungen, Vereinen, Restaurants) entfiel für die meisten Befragten auch der dazugehörige Mobilitätsbedarf. Besonders die Nutzung des ÖV sank rapide. Lediglich 15 % der Befragten nutzten den ÖV unverändert und 2 % gaben an den ÖV seit Beginn der Pandemie häufiger zu nutzen. Auch das Auto ließen fast die Hälfte der Befragten aufgrund fehlender (Fern-) Reiseziele stehen. Stattdessen gingen über 50 % der Befragten (deutlich) mehr zu Fuß und 29 % fuhren (deutlich) häufiger Fahrrad in ihrer Freizeit als vor der Corona-Pandemie.

Auf die Frage „Haben die Corona-Beschränkungen [...] Sie dazu gebracht, Ihre **Alltags-, Freizeit- und Reiseplanung für die Zukunft** zu überdenken?“ gaben etwa 34 % der Befragten an, dass die Corona-bedingten Einschränkungen ihnen zu schaffen machen und sie sich schon sehr darauf freuen die „normale“ Freizeitgestaltung wieder aufnehmen zu können. Etwa 16 % der Befragten genossen jedoch die Entschleunigung und wollen ihre Freizeit auch zukünftig nicht mehr so voll planen wie vor der Corona-Pandemie. Die übrigen Befragten waren sich noch nicht sicher.

In Bezug auf die **Mobilität für die Haupttätigkeit** hat die Corona-Krise ebenfalls deutliche Veränderungen herbeigeführt. Für etwa ein Drittel der Befragten entfiel im Befragungszeitraum der gesamte Mobilitätsbedarf aufgrund von vollständigem Einsatz im Home-Office oder umfassender Kurzarbeit (Abb. 3). Für etwa 65 % (n = 563) der Befragten änderte sich am Arbeitsort jedoch nur teilweise etwas oder nichts. In dieser Gruppe sind auch Personen im Ruhestand oder mit haushaltorganisierenden Tätigkeiten enthalten (14 % der Gruppe).

Veränderung des Mobilitätsbedarfs für die Haupttätigkeit

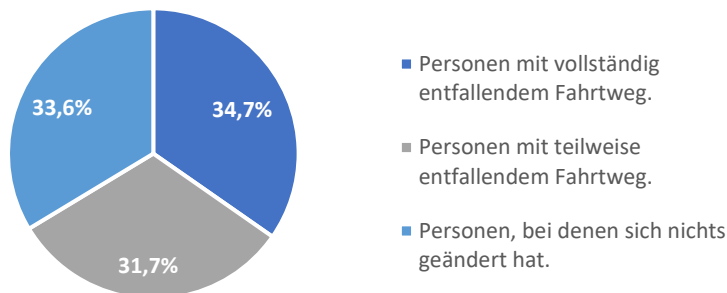


Abb. 3 Veränderung der Haupttätigkeit (u.a. Home-Office, Kurzarbeit etc.) und dadurch auch des Mobilitätsbedarfs im Befragungszeitraum (n = 862).

Für den Arbeitsweg haben im Befragungszeitraum etwa ein Fünftel der weiterhin Pendelnden ein anderes Verkehrsmittel gewählt als üblich (Abb. 4). Die größten Veränderungen gab es beim ÖV und auch beim Motorisierten Individualverkehr (MIV). Knapp 14 % der Wechsler sind dabei auf „aktive“ und klimafreundliche Verkehrsmittel umgestiegen.

Veränderung der Verkehrsmittelwahl der weiterhin pendelnden Personen während des Befragungszeitraums (in %)

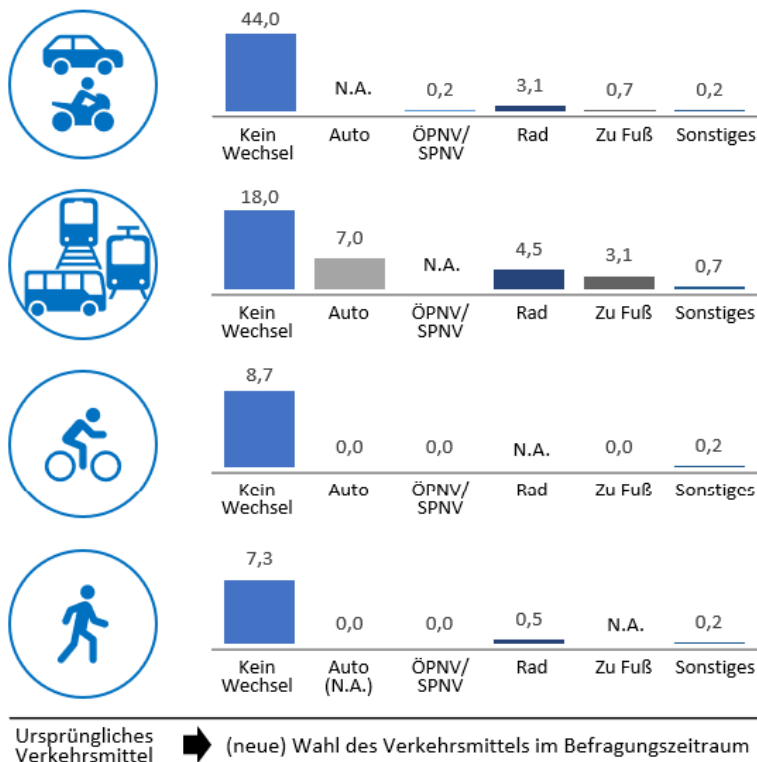


Abb. 4 Veränderung der Verkehrsmittelwahl der weiterhin pendelnden Personen während des Befragungszeitraums (n = 550, 13 Pendelnde machten keine Angaben). „Sonstiges“ umfasst z.B. Mitfahrgelegenheit, Taxis oder Scooter.

Zu den Gründen für die veränderte Verkehrsmittelwahl machten insgesamt 146 Befragte Angaben. Die häufigsten Beweggründe (Mehrfachnennungen möglich) waren, neben dem Infektionsschutzaspekt (62 %), vor allem das gute Wetter (34 %), die Fahrplanausdünnung im ÖV (32 %) und die freien Straßen (30 %).

### Veränderte Mobilitätsbedarfe schaffen mehr Raum für aktive Mobilitätsformen

Vor der Corona-Pandemie haben die befragten Bürger\*innen durch Pendelwege für die Haupttätigkeit und (über-) regionale Freizeitgestaltung im Schnitt knapp 43 Kilometer pro Tag (mit durchschnittlich 1,5 Stunden Fahrtzeit) zurückgelegt. Damit liegen sie leicht über dem Bundesdurchschnitt von 39 Kilometern pro Tag.<sup>2</sup> Bei über Dreiviertel der Befragten haben sich durch die Corona-bedingt entfallenden oder unregelmäßigeren Mobilitätsbedarfe für die Haupttätigkeit, Alltagprozesse und persönlichen Freizeitaktivitäten die **Mobilitätskilometer deutlich reduziert**, im Schnitt um etwa 26 Kilometer pro Tag (54 % der Wegstrecken). Etwa die Hälfte der Befragten gaben an, dadurch deutlich mehr frei verfügbare Zeit gewonnen zu haben. Die tägliche Zeitersparnis belief sich bei rund 40 % der Befragten auf bis zu vier Stunden (Abb. 5).

Gewonnene Zeit durch Corona-bedingt veränderte  
Arbeits- und Freizeitroutinen (in Minuten/Tag)

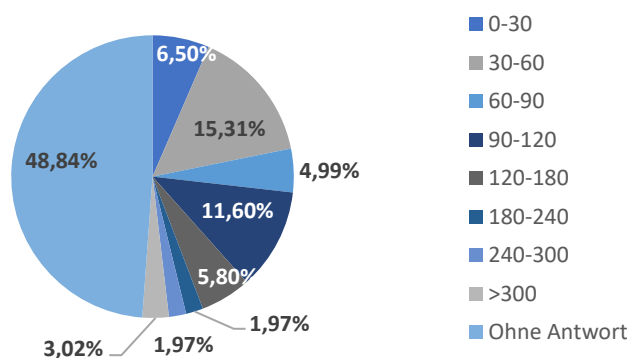


Abb. 5 Gewonnene Zeit durch Corona-bedingt entfallende Wegzeiten für die Haupttätigkeit, Hobbies und andere Freizeitaktivitäten (n = 862).

Immerhin 2 % der Befragten gaben an, begünstigt durch kürzere Wegstrecken und die angenehmen klimatischen Bedingungen in Frühjahr und Sommer, bewusst längere Wegzeiten (durchschnittlich 30 Minuten mehr) durch den Wechsel auf aktive Mobilitätsformen (zu Fuß, mit dem Fahrrad o.ä.) in Kauf zu nehmen.

Der PKW ist dennoch weiterhin das am häufigsten **verfügbare Fortbewegungsmittel**, abgesehen vom lokalen ÖV-Angebot. Insgesamt steht 79 % der Antwortenden regelmäßig ein PKW zur Verfügung – davon ist bei etwas über 4 % die Verfügbarkeit über eine Car-Sharing Mitgliedschaft sichergestellt (Tab. 2). Nichtsdestoweniger gaben ähnlich viele Befragten an, dass ihnen auch regelmäßig ein Fahrrad für ihre Mobilitätsbedarfe zur Verfügung steht. Im Vergleich liegt das Bergische Städtedreieck damit jedoch etwa 12 % unter dem Bundesdurchschnitt (Zahlen von 2019).<sup>3</sup> Ein ÖV-Abo besaßen zum Befragungszeitpunkt mehr als die Hälfte der Stichprobe. Davon waren jedoch 34 % Studierende, die zwangsläufig mit einem NRW-Ticket ausgestattet sind. Knapp 6 % der ÖV-Abo Besitzer gaben an, gleichzeitig auch eine Car-Sharing Mitgliedschaft zu besitzen.

Verfügbarkeit Fortbewegungsmittel	Anzahl	Prozent
Auto	685	79,47%
Fahrrad	554	64,27%
E-Bike	130	15,08%
ÖV-Abo/Ticket	457	53,02%
E-Scooter/Roller	53	6,15%
Motorrad	61	7,08%

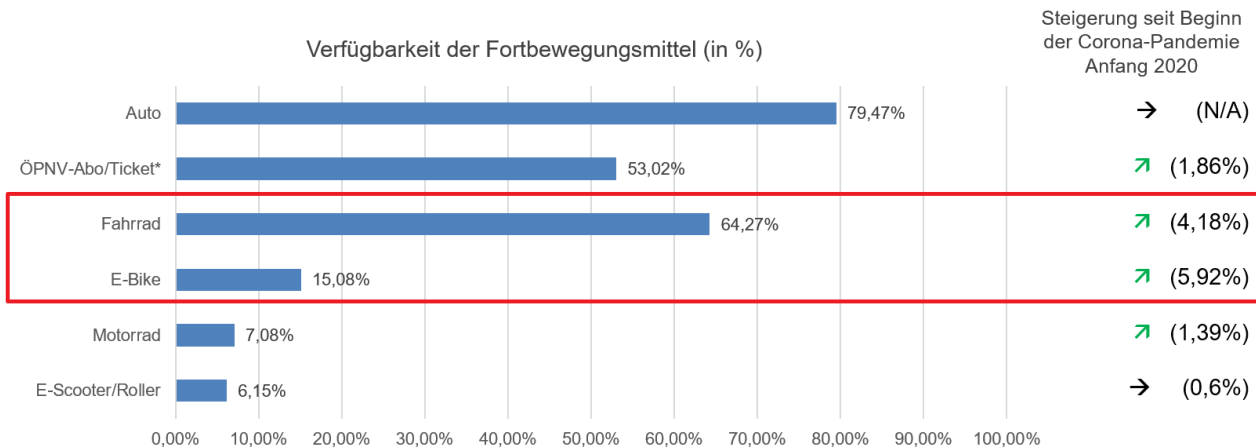
Tab. 2 Verfügbarkeit von verschiedenen Fortbewegungsmitteln (n = 862).

<sup>2</sup> infas, DLR, IVT und infas 360, 2018: Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI).

<sup>3</sup> Zweirad-Industrie-Verband (ZIV), 2020: Marktdaten 2019. Verfügbar unter: [https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c](https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c) (abgerufen am 04.01.2020).



Basierend auf der Entwicklung der verfügbaren Fortbewegungsmittel, ist im Bergischen Städtedreieck ein positiver Trend bei den klimafreundlichen Fortbewegungsmitteln zu verzeichnen. Etwa 10 % der Besitzer eines konventionellen Fahrrads oder E-Bikes<sup>4</sup> haben sich dieses seit Beginn der Corona-Krise neu angeschafft (Abb. 6). Damit liegt das Bergische Städtedreieck voll im bundesweiten Trend. Im Bereich der E-Bikes ist mit einer Steigerung um 40 % sogar ein überdurchschnittlicher Anstieg zu verzeichnen.



\*Enthalten sind 154 ÖPNV-Abos von Studierenden (34%).

Abb. 6 Veränderung der Verfügbarkeit von Fortbewegungsmitteln vor und seit Beginn der Corona Pandemie (n = 862).

Diesen Eindruck untermauern auch die Angaben der Befragten zu den Aktivitäten, die in der frei gewordenen Zeit unternommen wurden. Über 70 % der Befragten haben die Zeit für sportliche und aktive Freizeitgestaltung genutzt (Abb. 7; Mehrfachnennungen möglich). Die Zeitersparnis konnten jedoch nicht alle Befragten nur für Freizeitaktivitäten nutzen. Viele hatten Corona-bedingt mehr Arbeit im Haushalt und/oder mit der Betreuung bzw. Beschulung der Kinder. Die bezifferte Zeitersparnis war jedoch nicht für alle positiv gewonnene Zeit. Viele Befragte konnten diese nicht nur freizeitmäßig genießen, sondern hatten Corona-bedingt durchaus mehr Aufwand bzw. Arbeit im Haushalt und mit der Beschulung der Kinder.

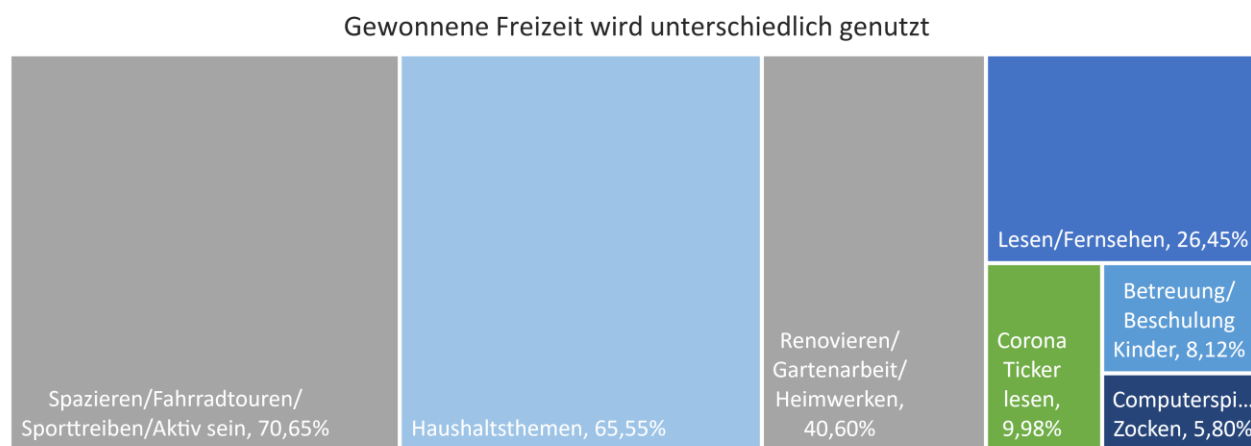


Abb. 7 Angabe der Befragten zu Aktivitäten in der frei gewordenen Zeit (n = 862, Mehrfachnennungen waren möglich).

Neben dem Zeitgewinn nehmen viele Befragte aber auch **negative Auswirkungen** durch die Corona-Krise wahr. Insgesamt machen sich 42 % der Befragten Sorgen, dass die Corona-Krise dauerhafte Folgen für das persönliche Leben haben wird. Dabei sind die wenigsten in Sorge vor persönlichen Existenzproblemen (der Anteil an Selbstständigen und Unternehmer\*innen in der Stichprobe ist allerdings sehr gering). Es handelt sich vielmehr um Sorgen vor dauerhaften

<sup>4</sup> Aus Gründen der Vereinfachung wurde in der Befragung nicht zwischen Pedelecs und E-Bikes unterschieden. Der Begriff E-Bike umfasst in diesem Dokument somit alle mit elektronischer Unterstützung ausgestatteten Fahrräder.

(Freiheits-) Einschränkungen (23 %), langfristigen Gesundheitsrisiken (22 %), Kostensteigerungen (21 %) und vor einer isolierenden Wirkung der Pandemie in Bezug auf die sozialen Kontakte (20 %).

In Bezug auf den ÖV hat das fehlende bzw. sehr stark eingeschränkte Fahrtangebot Personen, die auf dieses Angebot angewiesen sind, schwer getroffen und verunsichert.<sup>5</sup> Zudem ist mit der Ungewissheit der Ansteckungswege mit dem Corona-Virus die Sensibilität der Fahrgäste deutlich gestiegen. Besonders die Unachtsamkeit bis bewusste Rücksichtslosigkeit der Mitmenschen bei der Nutzung des ÖVs fiel unangenehm auf. Dazu gehörte das mangelnde Abstandhalten an Haltestellen, beim Ein- und Aussteigen sowie im Bus selbst und das inkorrekte oder fehlende Tragen der Mund-Nasen-Bedeckung.

### Viele Anregungen für Verbesserungen im Mobilitätssektor

Die Corona-Krise hat im Bereich der Mobilität mindestens temporär gravierende Veränderungen ausgelöst. Wegfallende Mobilitätsbedarfe sorgten für leere Straßen und Autobahnen und brachten die ÖV-Anbieter dazu, ihre Fahrpläne drastisch auszudünnen.

Die Befragten wurden gebeten, basierend auf ihren persönlichen Mobilitätserfahrungen im Befragungszeitraum zu verschiedenen Facetten des Mobilitätssektors Stellung zu nehmen (Infrastruktur, ÖV, geteilte bzw. alternative Mobilitätsangebote). Am meisten Verbesserungsbedarf sehen die Befragten in der Verkehrsinfrastruktur und beim ÖV Angebot (Abb. 8). Jeweils nur etwa 13 % der Befragten äußerten sich zu (potenziellen) Car- und Bike-Sharing Angeboten. Im Bereich sonstige Alternativen wurden On Demand Services, autonome Shuttles etc. benannt.

Verbesserungsbedarf nach Themenfeldern aus Sicht der Bürger\*innen

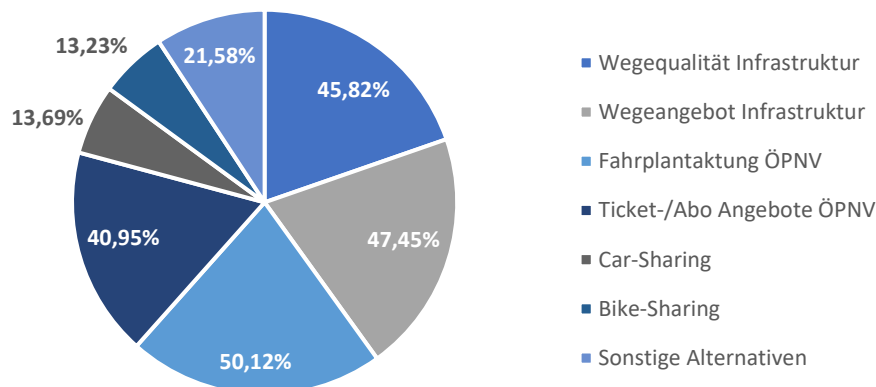


Abb. 8 Anzahl an Anregungen der Befragten zu verschiedenen Bereichen des Mobilitätssektors (n = 862).

### Mobilitätsinfrastruktur (Wegequalität und -angebot)

Im Bereich der Mobilitätsinfrastruktur bezogen sich die meisten Anregungen auf die Sicherheit als Verkehrsteilnehmende (55 % der Antworten). Die Gleichberechtigung zwischen Verkehrsteilnehmenden – Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum PKW – in Raum- und Investitionsplanung (26 %) und die Ausbesserung von bestehenden Fuß- und Radwegen (inkl. Ausschilderung) für mehr Komfort und Genuss bei der Nutzung (13 %) waren weitere wichtige Themenfelder.

<sup>5</sup> Um die stark gefallene Nachfrage/Auslastung zu kompensieren, wurden von Mitte März bis Ende April 2020 die Fahrplantaktungen in den drei Bergischen Städten wie auch anderswo drastisch reduziert.

Aus Sicht der Befragten ist die Umsetzung nachfolgender Maßnahmen für die Zielerreichung unumgänglich:

- Die Umsetzung von breiten, sicheren Rad- und Fußwegen, die möglichst physisch voneinander getrennt sein sollen (58 %).
- Für die Etablierung des Fahrrads als Alltags-Verkehrsmittel auf den Straßen physisch von der PKW-Fahrspur abgetrennte Radwege auf Hauptverkehrsachsen (17 %).
- Die Instandsetzung und -haltung von Fuß- und Radwegen (auch Treppen) für mehr Genuss an der aktiven Mobilität (16 %).
- Die schnelle, stringente Umsetzung eines ganzheitlichen und inklusiven Infrastrukturkonzepts (8 %).

Ein ganzheitliches Mobilitätskonzept muss nach Vorstellung der Teilnehmenden zeitnah eine Verteilung des Investitionsbudgets gemessen an den Klimaschutzzielen und der prognostischen Nachfrage des Verkehrsraums (z.B. Fahrradtrend) anstreben. Eine stärkere innerstädtische Geschwindigkeitsbegrenzung und eine deutliche Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Umweltverbunds gehören aus Sicht der Befragten ebenfalls dazu. Weiteren Bedarf sehen die Antwortenden im Bereich der Infrastruktur bei sicheren Rad-Abstellmöglichkeiten, die über reine Bügel hinausgehen (5 %), bei der Schaffung einer durchdachten digitalen Infrastruktur für aktuelle und zukünftige Mobilitätsangebote (4 %) und bei einer umweltverbundfreundlicheren Ampelschaltung (3 %).

Immerhin 11 % der Kommentierenden wünschen sich, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) weiter im Fokus von Infrastrukturmaßnahmen behalten wird. Angeführt werden als Gründe der Gesundheitsschutz durch Selbstisolation, der Mobilitätsbedarf von Familien und die Stärkung des Einzelhandels durch gute Anfahrtsmöglichkeiten.

### ÖV – das Rückgrat der Mobilität mit Optimierungsbedarf

In Bezug auf die **Fahrplanktaltung und Routenführung** haben knapp über 50 % der Befragten Verbesserungsbedarf geäußert (auch unabhängig von der akuten Corona-Krise). Die wichtigsten Themen waren dabei für die Befragten eine engere Taktung von bestmöglich 10 Minuten (35 %), eine Flexibilisierung von Taktung und Fahrzeuggröße auf Basis des Fahrgastaufkommens (14 %) und eine Reduktion von Wartezeiten durch direkte Linienführung und bessere Linienabstimmung (14 %). Immerhin etwa 3 % sind zufrieden mit dem ÖV-Angebot wie es vor Beginn der Corona-Pandemie war. Anregungen der übrigen Befragten für die Verbesserung des ÖV (ohne Kosten-Themen) reichen von der Implementierung einer stabilen Grundversorgung bis hin zu einer Attraktivitätssteigerung durch höhere Komfortstandards.

Thematische Schwerpunkte der Verbesserungsvorschläge für Fahrplanktaltung und Fahrtrouten im ÖV

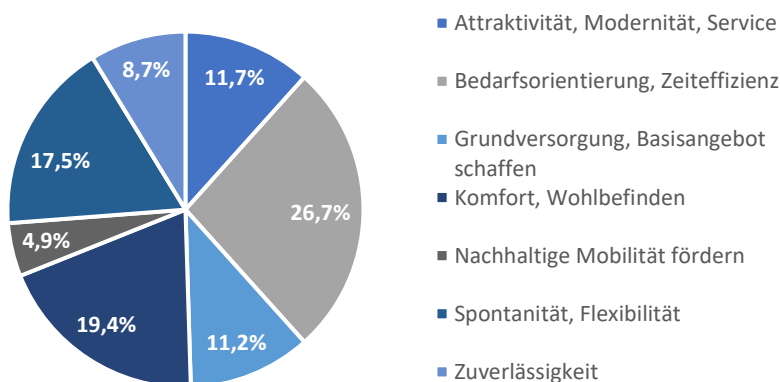


Abb. 9 Anregungen der Befragten für die Verbesserung des ÖV (ohne Kosten-Themen) (n = 206).





In Bezug auf die **ÖV Ticket- und Abo-Angebote** sehen 41 % der Befragten Handlungsbedarf, 22 % haben konkrete Ideen angeführt. Eine allgemeine Preissenkung bzw. eine Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses sehen knapp 38 % als notwendig an. Flexiblere Buchungsformate einhergehend mit verbundübergreifend einheitlichen Preisstrukturen wünschen sich 19 % und die Einführung eines Bürger\*innen-Tickets, verpflichtend für jeden Einwohner, regen 15 % der Antwortenden an. Beweggründe für diese Anregungen sind eine adäquatere Belastung des persönlichen Mobilitätsbudgets (35 %). Außerdem wünschen sich die Antwortenden Anreize für MIV-Verfechter (z.B. durch ein verpflichtendes Bürgerticket) und Gelegenheitsnutzer (21 %), ohne aber die Honorierung der aktuellen ÖV-Abo Kunden zu vergessen (15 %). Das Bürgerticket soll gleich zwei Themen adressieren: Anreize für MIV-Umsteiger und Veränderung der Kontrollmaßnahmen weg von Ticketkontrollen hin zu Verhaltenskontrollen.

Über die Anregungen zu Fahrplantaktung und Ticketpreise hinaus wurde von 7 % eine On Demand Service-Lösung für bestimmte Stadtgebiete angeregt, um durch die verbesserte örtliche und zeitliche Verfügbarkeit die ÖV-Attraktivität zu steigern. Hier haben die Wuppertaler Stadtwerke mit ihrem On Demand Shuttle-Angebot in Wuppertal-Elberfeld (Hol mich App!), das im Oktober 2020 gestartet ist, bereits einen ersten Schritt gemacht.

### Bike- und Car-Sharing

Bisher sind die Angebote von Bike- und Car-Sharing im Bergischen Städtedreieck noch sehr eingeschränkt verfügbar. Aus diesem Grund sind die Rückmeldungen zu diesem Bereich mit etwa 6 % aller Befragten auch sehr gering ausgefallen. Es wünschen sich aber 4 % aller Befragten sehr, dass zeitnah ein Bike-Sharing Angebot im Bergischen Städtedreieck geschaffen wird und die Car-Sharing Angebote deutlich ausgeweitet werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Rückmeldungen für eine Umsetzung aufgeführt:

Bike-Sharing	Car-Sharing
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preislich (auch Abo) soll das Angebot sehr differenziert sein, damit es sich jeder leisten kann</li> <li>• Angebotskopplung mit ÖV, um Reduktion der Fahrgastzahlen zu kompensieren</li> <li>• Kopplung der Angebotsschaffung mit dem Ausbau des Radwegesystems</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als sinnvolle Ergänzung zum ÖV (Attraktivitätssteigerung durch Kopplung)</li> <li>• Kommerzielles Car-Sharing mit Sharing von Privatfahrzeugen koppeln</li> <li>• Car-Sharing soll im Preis-Leistungs-Verhältnis attraktiver werden</li> <li>• Car-Sharing nur mit einfacher bundesweit einheitlicher digitaler Anbindung/Registrierung (Single-Sign-On)</li> </ul>

Tab. 3 Anregungen der Bürger\*innen für (zukünftige) Car- und Bike-Sharing Angebote.



## Fazit

Die größten Mobilitäts-Veränderungen in der ersten Akutphase der Corona-Pandemie sind durch entfallende Mobilitätsbedarfe entstanden. Gründe hierfür waren Home-Office, Home-Schooling, fehlende Freizeitangebote, Reisebeschränkungen und die Aufforderung auch private Kontakte möglichst einzuschränken. Durch entfallende Mobilitätswege haben über die Hälfte der Umfrageteilnehmenden deutlich an Zeit gewonnen, im Schnitt zwei Stunden pro Tag. Die frei gewordene Zeit wurde unterschiedlich genutzt. Bemerkenswert ist, dass fast Dreiviertel der Befragten diese unter anderem auch für aktive Freizeitgestaltung und Sport nutzten. Sorgen um ihre Existenz machten sich dabei die wenigsten Befragten. Diese Zahlen verdeutlichen ergänzend zu den soziodemographischen Daten, dass mit dieser Umfrage weniger die klassischen ÖV-Nutzergruppen (Schulpflichtige, Personen im fortgeschrittenen Rentenalter oder Sozialleistungen Beziehende) erreicht wurden, sondern eher Personen, die zu einer regelmäßigen, vornehmlich unselbstständigen Beschäftigung pendelten.

Diejenigen, die weiterhin beruflich unterwegs waren und für ihre Mobilität ein anderes Verkehrsmittel wählten als vor Beginn der Corona-Pandemie, waren dennoch vor allem ÖV-Nutzende. Das Argument „Fahrplanausdünnung“ für die veränderte Verkehrsmittelwahl ist insofern bemerkenswert, als dass zum Befragungszeitraum bereits wieder im normalen ÖV-Fahrplan gefahren wurde. Es scheint, die Befragten standen noch deutlich unter dem Eindruck des SamstagPlus-Fahrplans oder die Rückkehr zum Regelfahrplan wurde nicht ausreichend deutlich kommuniziert. Das Auto wurde allerdings nur bedingt als Ersatz gewählt. Ebenso viele Personen gaben an auf klimafreundliche Mobilitätsformen wie Fahrradfahren und Zufußgehen gewechselt zu sein. Hierfür und für die aktive Freizeitgestaltung an der frischen Luft haben sich viele im Frühjahr 2020 ein neues Fahrrad oder E-Bike zugelegt. Mit einer Steigerung um 10% liegt das Bergische Städtedreieck damit im bundesweiten Trend. Diese Zahlen sind ein ermutigendes Signal in Richtung der drei Bergischen Städte auf Grundlage ihrer Radverkehrskonzepte verstärkt in die Radwege-Infrastruktur auch für die Alltagsmobilität zu investieren.

Ob sich die Entwicklung eines aktiven und klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens im Jahresverlauf 2020 verfestigen konnte und im Jahr 2021 fortsetzt, bleibt abzuwarten. Hierfür sind (aus Sicht der Befragten) nicht nur der individuelle Antrieb zur Veränderung der eigenen Gewohnheit entscheidend, sondern auch die Rahmenbedingungen, die die Kommunen und die Gesellschaft hierfür bereitstellen. Zum einen wird es darum gehen eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote zu erreichen und wahrnehmbar zu machen. Zum anderen ist es besonders bei den geteilten Mobilitätsangeboten und -infrastrukturen unabdingbar, dass das von der Mehrheit der Gesellschaft gewünschte Nutzungsverhalten aktiv eingefordert wird.

## Und was passiert mit den Ergebnissen?

Die Anregungen der Bürger\*innen wurden nach Stadt sortiert an die zuständigen Fachabteilungen der Kommunen weitergeleitet, um dort bereits laufende Initiativen zu unterstützen. Im Projekt bergisch.smart\_mobility wurden die Ergebnisse zudem genutzt, um Ideen für neue Mobilitäts- und Logistikangebote in Stadtquartieren zu entwickeln (z. B. den Einsatz eines Lieferroboters zur Quartiersnahversorgung). Außerdem wird im Rahmen des Projekts bereits von allen drei Städten an der interkommunalen digitalen Plattform „Datenmarktplatz“ gearbeitet, um über die Verknüpfung der Daten neue und zeitlich aktuellere Entscheidungsgrundlagen zu schaffen. Des Weiteren sind im Jahr 2021 für spezifische Mobilitätsthemen Austauschformate mit Beteiligung aller drei Städte geplant.



**Autorin | Kontakt**

**Nora Jesch**

Projektleiterin (Smart Fahren im Quartier)  
Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH  
jesch@bergische-gesellschaft.de

Veröffentlichung im Rahmen des Projekts  
Bergisch.Smart: Künstliche Intelligenz als Enabler der Mobilität von Morgen

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