

Begleitforschung des Projektes mobil ans werk

Auswertung der Haushaltsbefragungen 2023 & 2024

In der zweiten Förderphase des Verbundprojektes mobilanswerk ging es darum, die lokale Mobilitätskultur in Burgwedel zu verändern. Mit diesem Ziel hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro PlanZwei, der Klimaschutzagentur Hannover und der TU Dortmund verschiedene Veranstaltungen rund um das Thema Mobilität in Burgwedel durchgeführt. Über den Zeitraum von zwei Jahren fanden zahlreiche Formate statt, wie beispielsweise eine Workshop-Reihe für lokale Unternehmen, das Mobilitätsforum als Bürgergremium zur Erarbeitung einer gemeinsamen Zukunftsvision oder der Summer of Mobility im Jahr 2024 mit Infoständen und Mitmachaktionen in den Ortsteilen Burgwedels. Ziel war es, das Thema Mobilität in der lokalen Debatte zu verankern und verschiedene Dialogräume anzubieten, in denen Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität entworfen und diskutiert werden konnten. Der Schwerpunkt lag demnach darauf, die Mobilitätswende nicht nur als Infrastruktur-Projekt zu verstehen, sondern als gemeinsamen Gestaltungsprozess (Zielbild aus der ersten Förderphase des Projekts: „Mobilitätskultur – Gemeinsam – Infrastruktur“).

Eine lokale Mobilitätskultur zu ändern ist ein ambitioniertes Ziel. Doch was versteht man eigentlich unter Mobilitätskultur? Mobilitätskultur beschreibt die mit einem Ort verbundenen Verhaltens- und Einstellungsmuster im Bereich Mobilität (bspw. was sich versteckt hinter Aussagen wie „Münster ist eine Fahrradstadt und im Ruhrgebiet fährt man viel Auto“). Das heißt: zu einer Mobilitätskultur gehört, was als „normales“ oder verbreitetes Verkehrsverhalten bei den Menschen vor Ort beobachtet wird sowie welche verkehrspolitische Stimmung vor Ort wahrgenommen wird. In der Forschung wird das als soziale Normen bezeichnet; dabei beschreiben *deskriptive Normen* Verhaltensweisen, die man in seiner sozialen Gruppe (bspw. Nachbarschaft, Gemeinde) wahrnimmt („Was die meisten machen“). *Injunktive Normen* beschreiben, was man als Wünsche und Erwartungen der Anderen wahrnimmt („Was die Anderen denken, was man machen sollte“). Wie wir das Verhalten und die Einstellungen Anderer wahrnehmen, hat einen entscheidenden Einfluss auf das eigene Verhalten, mit dem wir uns an unser soziales Umfeld anpassen - so auch im Bereich der Mobilität. Deshalb können gesellschaftliche Transformationsprozesse auch so schwierig und langwierig sein, da Mobilitätsroutinen etabliert und in sozialen Strukturen gefestigt sind. Partizipationsformate wie im Rahmen des Projektes Mobilanswerk können dazu dienen, kollektive Reflexionsprozesse anzustoßen und als selbstverständlich wahrgenommene Verhaltensmuster in Frage zu stellen.

Was wurde gemacht?

Die TU Dortmund hat zu Beginn des Projekts (Herbst 2023) und zum Ende des Projekts (Herbst 2024) zwei Befragungen durchgeführt, um sich ein Bild des Verkehrsverhaltens und der Wahrnehmung der verkehrspolitischen Stimmung in Burgwedel zu machen. In allen Ortsteilen Burgwedels wurden Haushalte kontaktiert und die Teilnehmenden konnten online oder per Post an der Umfrage teilnehmen. Beide Male wurden die gleichen Fragen gestellt.

In der Tabelle unten sind Merkmale der beiden Stichproben zusammengefasst. Beide Male war die Resonanz auf die Befragung groß, sodass Aussagen darüber möglich sind, inwieweit sich die Wahrnehmungen und Verhaltensweisen zwischen den beiden Zeitpunkten unterscheiden. Eine Teilgruppe der Befragten (221 Personen) hat an beiden Terminen mitgemacht; für diese Teilgruppe können wir prüfen, ob sich bei den Personen selbst Änderungen über die Projektlaufzeit ergeben haben.

Tab. 1: Übersicht der Stichproben

	2023	2024
Teilnehmende insgesamt	692	583
Durchschnittliches Alter	53 Jahre	55 Jahre
Anteil Frauen	52%	52%
Anteil Berufstätige	66%	62%
Anteil Autobesitz	90%	95%
Anteil ÖV-Karten-Besitz	16%	17%

Wie bewegen sich die Teilnehmenden fort?

Die Teilnehmenden wurden gefragt, wie häufig sie welche Verkehrsmittel für welche Aktivitäten (zur Arbeit, zum Einkauf, auf Alltagswegen allgemein) nutzen. Die Antworten wurden, wie in der Verkehrsforschung üblich, auf einer 5-stufigen Skala von 1 = (fast) nie genutzt bis 5 = (fast) täglich genutzt angegeben. Um besser Vergleiche anstellen zu können, haben wir die verschiedenen Wegezwecke zusammengefasst und Mittelwerte für die durchschnittliche Verkehrsmittelnutzung berechnet. In Abbildung 1 sind die Durchschnittswerte für beide Befragungszeiträume abgebildet.

Die Burgwedeler berichten, am häufigsten mit dem Auto unterwegs zu sein (im Schnitt etwa 1-3 Tage pro Woche). Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad werden gelegentlich zurückgelegt, der öffentliche Nahverkehr wird sehr selten genutzt. Die selbstberichtete Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich nicht zwischen den beiden Befragungszeitpunkten.

(fast) täglich

1-3-mal pro Woche

1-3-mal im Monat

Seltener als monatlich

(fast) nie

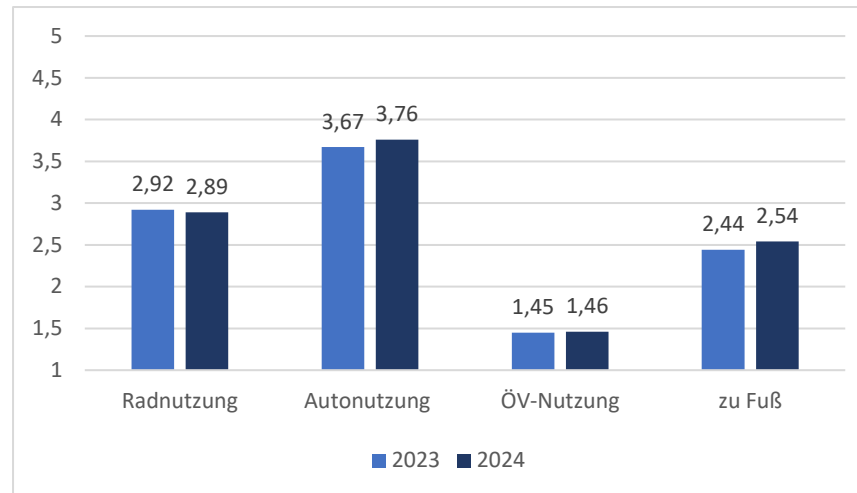


Abbildung 1: Mittelwerte des selbstberichteten Mobilitätsverhaltens in Burgwedel.

Wie nehmen die Teilnehmenden das Mobilitätsverhalten ihrer Mitbürger wahr?

Für die wahrgenommene Mobilitätskultur in einer Gemeinde sowie auch die eigene Verkehrsmittelwahl spielen Beobachtungen des Verkehrsverhaltens Anderer eine Rolle (=deskriptive Normen). Deshalb wurden die Teilnehmenden auch nach der Verkehrsmittelwahl ihrer Mitbürger in Burgwedel gefragt. Für alle Verkehrsmittel zeigt sich ein Zusammenhang zwischen der eigenen Verkehrsmittelwahl sowie der wahrgenommenen Verkehrsmittelnutzung bei anderen Bewohnern Burgwedels. Demnach orientiert sich die eigene Verkehrsmittelnutzung an dem, was als Norm wahrgenommen wird (kleine bis mittlere Korrelationen zwischen $r = .29$ und $.52$).

In der folgenden Abbildung stellen wir das selbstberichtete Verkehrsverhalten mit dem wahrgenommenen Verkehrsverhalten Anderer gegenüber. Hier zeigen sich Unterschiede zwischen berichtetem eigenem Mobilitätsverhalten und wahrgenommenem Verkehrsverhalten anderer: Für alle Verkehrsmittel wird eine höhere Mobilität bei den Mitbürgern wahrgenommen als bei sich selbst. Offenbar erscheinen andere Menschen stets als noch mobiler als man selbst ist – Mobilität als solche scheint eine soziale Norm unter den Burgwedelern zu sein.

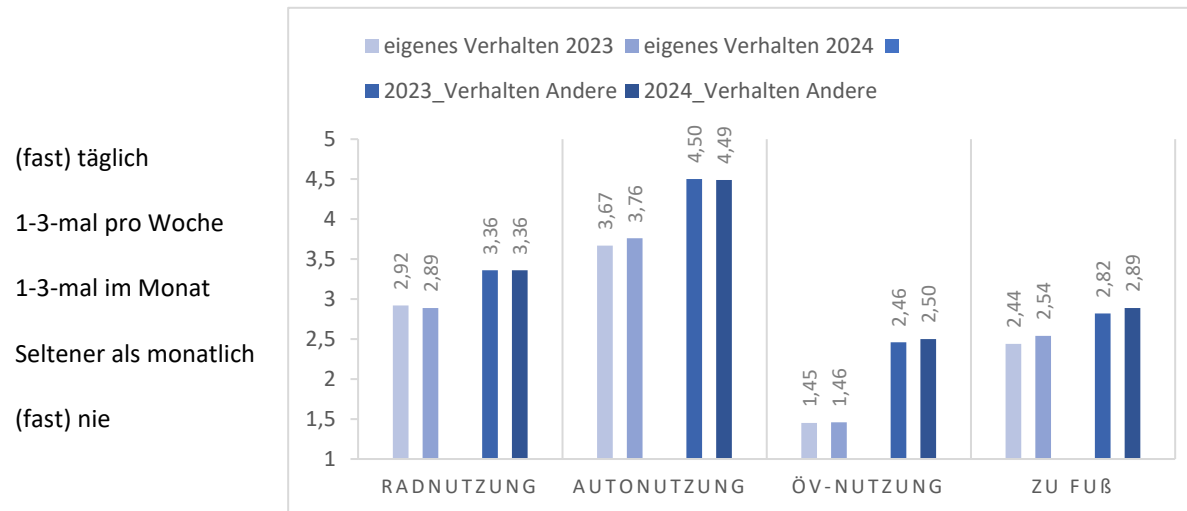


Abbildung 2: Mittelwerte des selbstberichteten und beobachteten Mobilitätsverhaltens anderer im Vergleich

Die selbstberichtete Verkehrsmittelwahl hängt auch mit der Bewertung des Projektes sowie der Wahrnehmung eines Handlungsdrucks für Änderungen im Bereich Mobilität zusammen. Personen, die häufiger den Umweltverbund nutzen, bewerten mobilanswerk positiver und sind eher der Überzeugung, dass es neue Mobilitätskonzepte vor Ort braucht.

Wie schätzen die Teilnehmenden die verkehrspolitische Stimmung in Burgwedel ein?

Kern der Befragung war es, die Wahrnehmung der verkehrspolitischen Stimmung vor Ort seitens der Wohnbevölkerung einzufangen. Dazu wurde auf einen bereits etablierten Fragebogen zur Erfassung lokaler Mobilitätskultur zurückgegriffen, der injunktive, mobilitätsbezogene Normen misst ("Erwartungen der anderen"). Der Fragebogen wurde von Bamberg, Rollin und Schulte (2020) veröffentlicht und bereits zur Evaluation von Reallabor-Projekten verwendet (Rollin et al., 2021). Mit verschiedenen Fragen wird die wahrgenommene Unterstützung einer autoorientierten Verkehrspolitik einerseits sowie einer umweltverbundfördernden Verkehrspolitik andererseits erfasst. Diese beiden sich gegenüberstehenden Konstrukte werden durch sieben Dimensionen abgebildet, in denen verschiedene mehr oder weniger einschneidende verkehrspolitische Maßnahmen zusammengefasst werden. Dabei geht es bspw. um die Priorisierung bestimmter Verkehrsmittel bei Infrastrukturplanungen, steuerliche Anreize oder Umwidmung von Verkehrsflächen.

In der folgenden Tabelle werden Mittelwerte und Standardabweichungen für die einzelnen Verkehrsmaßnahmen-Dimensionen berichtet. Wichtig: Die Zahlen drücken *nicht* die eigene Zustimmung der Befragten, sondern die wahrgenommene Zustimmung der "Anderen" in Burgwedel zu den Maßnahmen aus.

Insgesamt zeigt sich bei beiden Befragungszeitpunkten, dass in Burgwedel eher eine Unterstützung für eine autoorientierte Verkehrspolitik wahrgenommen wird. Insbesondere für verkehrspolitische Maßnahmen, die den PKW-Verkehr stärker regulieren, wird wenig Zustimmung wahrgenommen. Die Förderung von Radverkehr (durch bspw. mehr Fahrradabstellmöglichkeiten) wird als positiv bewertet wahrgenommen. Für viele der abgefragten Maßnahmen nehmen die Befragten ein ambivalentes Bild wahr, wie sich in den Mittelwerten der wahrgenommenen Zustimmung um die Skalenmitte zeigt. Für die meisten Dimensionen hat sich die wahrgenommene Zustimmung unter den Burgwedelern nicht geändert. Die Zustimmungswerte für gesetzliche Regelungen zur Einschränkung des PKW-Verkehrs sowie den Ausbau von Radverkehr liegen jedoch 2024 niedriger als 2023. Allerdings wird auch signifikant weniger Zustimmung zum Ausbau von PKW-Infrastruktur wahrgenommen. Inwieweit die gemessenen Unterschiede mit dem Projekt zusammenhängen kann aufgrund einer fehlenden Kontrollgruppe (Vergleichsgemeinde ohne Reallabor) nicht eindeutig gesagt werden – sie können auch insgesamt Änderungen im Mobilitätswendediskurs widerspiegeln.

Tab. 2: Mobilitätskultur

Darstellungen von Mittelwerten (M) und Standardabweichungen (SD) der Faktoren lokaler Mobilitätskultur. 4-stufige Antwortskala von 1=“Entspricht überhaupt nicht der Meinung der Menschen in Burgwedel“ bis 4=“Entspricht voll und ganz der Meinung der Menschen in Burgwedel“.

		2023		2024		
		M	SD	M	SD	
U	Priorisierung Umweltverbund <i>z.B. Radnutzung für alle sicher und bequem machen</i>	2.84	.69	2.84	.68	Gleich geblieben
M						
W	Ausbau Öffentlicher Nahverkehr <i>z.B. ÖV Verbindungen zwischen Burgwedel und Nachbargemeinden verbessern</i>	2.78	.63	2.76	.61	Gleich geblieben
E						
L	Förderung e-Mobilität <i>z.B. Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder ausbauen</i>	2.88	.68	2.84	.72	Gleich geblieben
T						
V	Gesetzliche Regelungen zur Einschränkung des PKW-Verkehrs <i>z.B. Restriktive Abgasnormen für PKWs</i>	2.22	.83	2.08	.82	Gesunken
E						
R	Ausbau Radverkehr <i>z.B. Ausbau des innerörtlichen Radwegenetzes</i>	3.05	.70	2.85	.69	Gesunken
B						
U	Rückbau PKW-Infrastruktur <i>z.B. Reduktion der Parkplätze</i>	1.64	.61	1.59	.61	Gleich geblieben
N						
D						
A	Ausbau PKW-Infrastruktur <i>z.B. Schaffung zusätzlicher kostenloser Parkplätze</i>	3.21	.86	3.06	.68	Gesunken
U						
T	Priorisierung Autoverkehr <i>z.B. PKW-Nutzung für alle einfach und kostengünstig machen</i>	3.10	.66	3.16	.67	Gleich geblieben
O						

Die Ergebnisse in der Teilstichprobe (die Personen, die zu beiden Befragungszeitpunkten mitgemacht haben) unterscheiden sich kaum von den Ergebnissen der Gesamtstichproben. Die wahrgenommene Zustimmung zu den verschiedenen Mobilitätskultur-Dimensionen ist überwiegend gleichgeblieben. Vereinzelt ergaben sich kleine Unterschiede, so gibt es 2024 bspw. weniger wahrgenommene Unterstützung für den Ausbau von Radinfrastruktur ebenso wie weniger Rückhalt für den Ausbau der Autoinfrastruktur.

Interessanterweise nehmen Frauen signifikant mehr Unterstützung für eine Verkehrspolitik wahr, die den Umweltverbund fördert (bezüglich Ausbau Rad- und ÖV-Infrastruktur, Priorisierung von Multimodalität sowie die Förderung von e-Mobilität). Dies deckt sich mit weiterer Forschung zu Geschlechterunterschieden in Mobilitätspräferenzen sowie in der Maßnahmenunterstützung (bspw. Kronsell, Rosqvist & Hiselius, 2016) und könnte ein Hinweis darauf sein, dass die persönlichen Einstellungen der Befragten ihre Wahrnehmung der sozialen Normen beeinflusst haben.

Gibt es noch weitere interessante Ergebnisse zu berichten?

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass trotz stetiger Website-Präsenz, Informationskampagnen und Infoständen das Projekt eine eingeschränkte Reichweite hatte. Lediglich 6% der Befragten haben an einer der Veranstaltungen von mobilanswerk teilgenommen, nur knapp die Hälfte der Befragten kannten 2024 das Projekt – ein Drittel hatte bis dahin nichts vom Projekt und den Veranstaltungen mitbekommen, die restlichen Befragten waren sich unsicher. Dies kann eine Erklärung dafür sein, dass sich in den Dimensionen der wahrgenommenen Mobilitätskultur kaum Änderungen zeigen. Wie zu Beginn erläutert sind lokale Mobilitätskulturen oft sehr stabil – sogenannte Reallabore wie mobilanswerk können zwar durch Partizipationsformate zum Reflektieren anregen, das geht aber natürlich nur bei einer regen Teilnahme der Bewohner an den Veranstaltungen.

Des Weiteren können wir keine Aussagen über die persönlichen Einstellungen der Teilnehmenden tätigen – es kann also durchaus sein, dass sich bei einzelnen Personen das eigene Bild nachhaltiger Mobilität geändert hat, sie allerdings bei ihren Mitbürgern noch keine Veränderungen feststellen. Zu beiden Zeitpunkten hatten die Teilnehmer das Gefühl, dass durch nachhaltige Mobilität ein Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zu lokalem Klimaschutz geleistet werden kann, sodass die Teilnehmenden durchaus eine Sinnhaftigkeit in einer nachhaltigen Verkehrspolitik sehen.

Welche Anregungen und Feedback haben die Teilnehmenden uns mitgeteilt?

Die Befragten hatten am Ende des Fragebogens die Möglichkeit, Anmerkungen zu hinterlassen. Zu beiden Zeitpunkten haben die Teilnehmenden ausführliches Feedback gegeben und haben ihre Einschätzungen der Verkehrssituation in Burgwedel, Anregungen und Kritik der Umfrage oder auch Bedenken und Hoffnungen in Bezug auf die Mobilitätswende geäußert. Vorherrschende Themen waren die Sorge, ohne Auto den Alltag nicht mehr gut bewältigen zu können, der Wunsch nach sicherer (vom Autoverkehr getrennter) Radinfrastruktur sowie der Wunsch nach einem dichteren ÖV-Angebot. Insbesondere für Kinder und Jugendliche wurden sich Alternativen zum „Elterntaxi“ gewünscht und der Sprinti als hilfreiche Innovation hervorgehoben.

Zusammenfassung

Das Projekt mobilanswerk hat es geschafft, dass nachhaltige Mobilität zunehmend als relevantes Thema in Burgwedel wahrgenommen wird. Die große Resonanz zu beiden Befragungszeitpunkten verdeutlicht, dass das Thema die Burgwedeler bewegt. Wie schon zu Beginn erläutert, ist die Änderung lokaler Mobilitätskultur ein langwieriger Prozess. Nun ist es Aufgabe der Stadtverwaltung, den Dialog mit den Bürgern aufrecht zu erhalten und dabei einen besonderen Augenmerk darauf zu richten, möglichst viele Burgwedeler zu erreichen und in die Ausarbeitung von neuen Mobilitätskonzepten miteinzubinden. Der Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur wird dabei von den Bewohnern als erster wichtiger Schritt wahrgenommen – die ebenfalls im Rahmen des Projektes angestoßene Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für Burgwedel bildet hierbei den Anfang.