

## **Exposé zur Masterthesis**

---

Mobilitätsverhalten in der Stegerwaldsiedlung in Köln – Chancen für neue Mobilitätskonzepte?

Geographisches Institut der Universität Bonn  
Betreuer: Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

vorgelegt von:  
Maximilian Metzemacher

## **1 Einordnung des Themas in aktuelle gesellschaftspolitische und wissenschaftliche Debatten**

Ob Freizeitmobilität an Wochenenden oder nach dem Feierabend oder der täglichen Mobilität im Alltag. Mobil sein bestimmt unseren täglichen Tagesablauf. In Deutschland sind täglich rund 90% der Personen außerhalb des Hauses unterwegs (BMVI 2010). Dabei wächst die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer seit Jahren an. Das Zukunftsinstitut betitelt beispielsweise einen stetigen Anstieg bis in das Jahr 2030 (ZUKUNFTSINSTITUT 2016). Mobilität und die dazugehörige Infrastruktur bilden aber auch einen zentralen Punkt in der Stadtentwicklung und sind ein wichtiges Rückgrat für wirtschaftliche und soziale Entwicklungen in Städten. So entscheiden eine gute Anbindung an die Autobahn, an die Eisenbahn oder an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oft die Frage nach Wohnstandorten und die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungen.

In den letzten Jahren haben innerhalb der Mobilität immer häufiger Klimaschutz- und Energiesparmaßnahmen Einzug gefunden. Stand anfangs der 2000er Jahre noch die Geschwindigkeit, die Erreichbarkeit und der Reisekomfort im Vordergrund, entwickelt sich das Bewusstsein der Bevölkerung heute mehr in Richtung von nachhaltigen Verkehrskonzepten, wie etwa dem ÖPNV, des Fahrrads und alternativen Antriebsformen im motorisierten Individualverkehr.

Dieser Trend ist auch in der Verkehrs- und Stadtentwicklungsforschung wiederzufinden. Thematisiert werden dort oft die Lärmbelastung, die Klimabelastung durch fossile Brennstoffe oder auch die Verkehrsinfrastruktur in Städten (SCHADE et al. 2011). Seit kurzem geht es dort aber auch um „Neue Mobilitätsformen“ mit Bezug zur Stadtentwicklung (KNE 2013; BBSR 2014), also Carsharing Stationen, Elektromobilität, Fahrradleihsysteme oder Mobilitätshubs. Der bequeme Wechsel von einer Mobilitätsform zur anderen, also die Intermodalität, spielt dabei eine wichtige Rolle.

Insbesondere für die Stadtentwicklung spielen Standortfragen, Flächenbedarf, und Zugang für die Bevölkerung eine enorm wichtige Rolle. Daneben ist dieses Projekt in der Stegerwaldsiedlung auch als ein Experiment zur Erreichung der kommunalen Klimaziele anzusehen.

## **2 Problem und Fragestellung/ Zielsetzung/ Forschungsfrage**

In der Stegerwaldsiedlung im Kölner Stadtteil Mülheim wird seit dem Jahr 2015 ein gemeinsames Projekt der Stadtverwaltung, der RheinEnergie, der DEWOG sowie weiteren Partnern durchgeführt. Über den „Horizon2020“ Fördertopf der EU soll dort ein Programm zur nachhaltigen Stadtentwicklung getestet und umgesetzt werden. Ziel ist das Testen neuer

Technologien im Bereich Energieversorgung, Gebäudesanierung und auch der nachhaltigen Mobilität in einem Wohnquartier. Das Projekt trägt den Namen „Grow Smarter“.

Daher soll in dieser Arbeit eine Untersuchung der Ist-Mobilität der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Freizeit- und Alltagsmobilität durchgeführt werden. Verknüpft wird die Erhebung mit den „Neuen Mobilitätsformen“, wodurch später Rückschlüsse zu den Standorten, den Rahmenbedingungen oder den Ressentiments gezogen werden können.

### **Folgende Fragestellungen könnten zum derzeitigen Stand in drei unterschiedlichen Kategorien untersucht werden:**

#### **Verhalten**

1. Wie sieht die Freizeit- und Alltagsmobilität der Bewohner im Projektgebiet aus?
2. Lassen sich klare Ausprägungen bei der verwendeten Mobilitätsform zu bestimmten Zeiten feststellen?
3. Welche Mobilitätskonzepte sind am häufigsten innerhalb der Stichprobe vertreten?
  - a. ÖPNV?
  - b. Auto?
  - c. Fahrrad?
  - d. Zu Fuß?
4. Lassen sich aus den Ergebnissen eventuelle Verhaltensmuster vorhersagen?
5. Welche Einschränkungen gibt es bei den derzeitigen Angeboten an Mobilitätskonzepten?
6. Was spielt eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl?
  - a. Klimaschutz?
  - b. Bequemlichkeit?
  - c. Standort und Anbindung an andere (Inter- und Multimodalität)
  - d. Erreichbarkeit?
  - e. Kosten?
7. Gibt es eine Verknüpfung von vorhandenen Mobilitätskonzepten (Intermodalität)?
8. Gibt es eine situationsspezifische Wahl von Mobilitätskonzepten (Multimodalität)?

#### **Demographische Faktoren**

1. Gibt es klare Trennlinien bei der Mobilitätsformwahl und der Altersgruppe der Befragten?
2. Welche Probleme lassen sich bei dem aktuellen Mobilitätsangebot bezogen auf die Altersgruppe feststellen?
3. Ergeben sich Unterschiede bei verschiedenen Haushaltsgrößen?
4. Gibt es Unterschiede beim derzeitigen Lebensstil der Befragten?
5. Gibt es ethnische Unterschiede bezogen auf die Herkunft der Befragten?
6. Gibt es Unterschiede beim Geschlecht der Befragten?

#### **Sozioökonomische Faktoren**

1. Lassen sich sozioökonomische Muster bei der Wahl der Mobilitätsform erkennen?
  - a. Bildung u. Schulabschluss
  - b. Beruf und Einkommen
2. Wie sieht das entsprechende Tages- Wochenprofil der Befragten hinsichtlich der Mobilität aus?

3. Lassen sich sozioökonomische Muster bei der Akzeptanz von „Neuen Mobilitätskonzepten“ herausbilden?
4. Wie lange ist der Befragte im Projektgebiet wohnhaft?
5. Wie ist die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Mobilitätskonzepten?
  - a. Auto?
  - b. ÖPNV Ticket?
6. Wie bewerten die Bewohner/Probanden eine Steigerung der Lebensqualität durch „Neue Mobilität“?

### **3 Methodischer Zugang**

Als methodische Grundlage der geplanten Untersuchung der Wohnbevölkerung soll eine schriftliche Befragung als quantitative Untersuchungsmethode angewandt werden. Dabei handelt es sich um eine Variante der standardisierten Befragung (REUBAND 2014). Der Fragebogen wird mit einem kurzen Anschreiben versehen und an die Haushalte der Stegerwaldsiedlung verschickt, welche innerhalb des im Vorfeld definierten Untersuchungsgebietes liegen. Durch diesen Fragebogen soll zum einen die Ist-Situation der Alltags- und Freizeitmobilität untersucht und zum anderen ein Überblick über das Meinungsbild der Bevölkerung zu „Neuen Mobilitätsformen“ eingefangen werden. Dieses Meinungsbild betrifft insbesondere die persönlichen Anforderungen oder Abneigungen gegenüber „Neuen Mobilitätsformen“. Dadurch sollen Rückschlüsse auf die Projektinhalte des Arbeitsfeldes „Mobilität“ innerhalb des Projektes „Grow Smarter“ gezogen werden. Ergänzend dazu werden Experteninterviews mit Projektteilnehmern durchgeführt, um weitere Informationen zu generieren. Diese sollen allerdings nicht vollständig wissenschaftlich aufbereitet werden, sondern nur in einer Art Gedächtnisprotokoll festgehalten werden. Diese dienen primär zur Informationsgewinnung des Forschenden. Interviewpartner werden voraussichtlich die RheinEnergie, Cambio-Carsharing, die Kölner Verkehrsbetriebe und andere Projektteilnehmer sein.

### **4 Zu erwartende Ergebnisse**

Es wird erwartet, dass sich eine klare Ausprägung der Ergebnisse hinsichtlich der demographischen Gruppen innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigen wird. Das Gebiet ist ein langjähriges Bestandsgebiet des Kölner Wohnungsbauunternehmens „DEWOG“. Dadurch sollte ein Großteil der Wohnbevölkerung ein traditionelles Bewusstsein für Mobilität entwickelt haben. Da allerdings die Nähe zur Autobahn und der TH Köln in Deutz in den letzten Jahren auch viele junge Menschen und Familien angezogen hat, ist zu erwarten, dass insbesondere hinsichtlich der „Neuen Mobilitätsformen“ ein Interesse bestehen wird. Allerdings wird auch ein umfangreiches Bild über die Alltags- und Freizeitmobilität der Bevölkerung erwartet. Dabei wird ein Abbild des Individualverkehrs entstehen. Zugleich

werden durch die Bedürfnisse auch aktuelle Probleme und Schwierigkeiten abbildbar sein. Diese spielen für die anschließende Analyse mit den „Neuen Mobilitätsformen“ eine wichtige Rolle.

### **Literatur:**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2014): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. ExWoSt Informationen 45/1. 09/2014. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur- Aufkommen- Emissionen- Trends. Berlin 2010.

KNIE, A (2013): Was bewegt uns? Veränderte Nutzungspräferenzen und Angebotsformen im Verkehr: Chancen und Risiken für die Energie- und Verkehrswende. In: Beckmann, K. J., u. A. Klein-Hitpaß (Hrsg.): Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? Neue Mobilitätskonzepte. Berlin. S.256ff.

REUBAND, K-H. (2014): Schriftlich-postalische Befragung. In: BAUR, N. u. J. BLASIUS (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden. S. 643-660.

SCHADE, W., PETERS, A., DOLL, C., KLUG, S., KÖHLER, J., u. M. KRAIL (2011): VIVER. Visionen für nachhaltigen Verkehr in Deutschland. Working Paper Sustainability and Innovation No. S3/2011. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung. Karlsruhe.

Zukunftsinstitut GmbH (2016): Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität. Frankfurt am Main. Abrufbar unter: <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/> (letzter Abruf: 06.04.2016).