

02.07.2020

ERFOLGSFAKTOR MITFAHRBANK!?!

Informationsveranstaltung in Taunusstein
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleeß

Prof. Dr.-Ing. Josef Becker
Lola Freyer M.Eng.
Max Hasenstab B.A.
Jerôme Löw M.Eng.



AGENDA



1. Projekt „Erfolgsfaktor Mitfahrbank!?!“ – warum, wie, was?
2. Mitfahrbänke andernorts und in Taunusstein
3. Erfahrungen, Haltungen, Einstellungen
... der angemeldeten Fahrerinnen und Fahrer
... der Bürgerinnen und Bürger
4. Fazit



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

PROJEKT „ERFOLGSFAKTOR MITFAHRBANK!?!“ – WARUM, WIE, WAS?

PROJEKT „ERFOLGSFAKTOR MITFAHRBANK!?!“ – WARUM, WIE, WAS?

Hintergrund und Anlass

- Mitfahrbänke verbreiten sich in immer mehr Gemeinden
- In vielen Gemeinden besteht Interesse an dem Konzept
- Bisher fehlen Antworten auf Fragen wie:
 - Was zeichnet gute Mitfahrbänke aus?
 - Wie plant man ein Mitfahrbank-Angebot?
 - Welche Effekte haben Mitfahrbänke?

Ziel der Untersuchung

Analyse von Mitfahrbanksystemen am Beispiel Taunusstein bezüglich

- verkehrlicher Wirkung und verkehrlichem Nutzen
- außerverkehrlichem Nutzen
- Gestaltung von Mitfahrbänken



Quelle: <https://www.simmerath.de>, Stand: 29.11.2018)

PROJEKT „ERFOLGSFAKTOR MITFAHRBANK!?!“ – WARUM, WIE, WAS?

Vorgehensweise und durchgeführte Analysen

- Allgemeine Recherche zu Mitfahrbänken
- Experteninterviews
- Befragung der Bürgerinnen und Bürger
 - Erhebungszeitraum März - April 2019
 - Teilnahme: 330 Personen, davon 229 vollständige Beantwortungen
- Befragung der Fahrerinnen und Fahrer
 - Erhebungszeitraum März - April 2019
 - Teilnahme: 75 Personen, davon 67 vollständige Beantwortungen

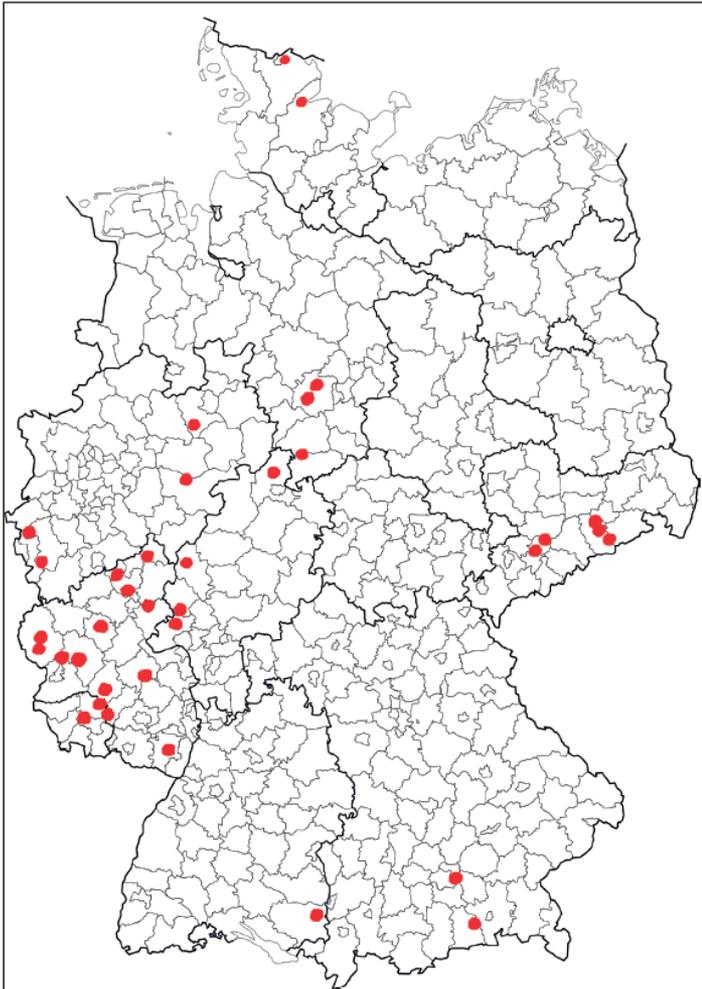




Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

MITFAHRBÄNKE ANDERNORTS UND IN TAUNUSSTEIN

MITFAHRBÄNKE ANDERNORTS UND IN TAUNUSSTEIN



Ca. 70 Angebote recherchiert.

Anzahl Mitfahrbank-Angebote dürfte
mittlerweile > 100 sein

MITFAHRBÄNKE ANDERNORTS UND IN TAUNUSSTEIN



Mitfahrbank Taisersdorf (Quelle: Stern Medien GmbH, <https://www.stern.de/neon/heimat/stadt-land/baden-wuerttemberg--sind-diese-mitfahrbaenke-das-neue-trampen--8002512.html>)



Mitfahrbank in Heidesheim-Heidenfahrt, Stand 2018
(Quelle: eigene Aufnahme Becker, 2018)

MITFAHRBÄNKE ANDERNORTS UND IN TAUNUSSTEIN

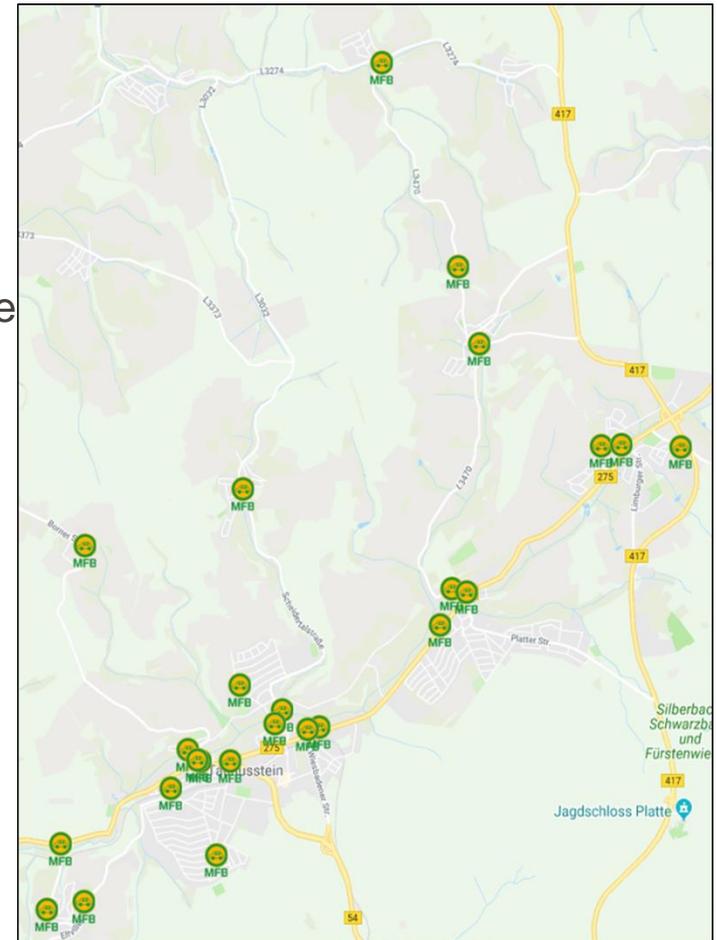
Oberziele	Akzeptanzsteigernde Faktoren	Akzeptanzhemmende Faktoren
Benutzerfreundliche Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtungsanzeige, ggf. verstellbar ▪ Zentraler Standort ▪ Auffällige Kennzeichnung ▪ Einsehbare Stelle mit Haltemöglichkeit ▪ Überdachung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort an wenig befahrener Straße ▪ Integrierung in aktive Haltestelle
Gesamtheitliches Projekt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückfahrmöglichkeiten ▪ Einheitliche Gestaltung aller Mitfahrbänke eines Projekts ▪ Zentraler Ansprechpartner 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parallel zu regelmäßigem ÖPNV-Angebot ▪ Zu lange oder zu kurze Strecken
Förderung der Bekanntheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilnehmerregistrierung ▪ Umfassende Marketingmaßnahmen (analog und digital) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einweihung der Bank in einer kalten Jahreszeit (Spätherbst, Winter)

Stand Februar 2018; Quelle: Knorr, Lelanz, 2018

MITFAHRBÄNKE ANDERNORTS UND IN TAUNUSSTEIN

Entstehung und aktueller Stand

- Kollaboration von Stadt und „Arbeitskreis Taunussteiner Energiewende“ (AKTE).
- Angebot seit 2017.
- 25 Mitfahrbänke (Stand 06/2019), mindestens eine Mitfahrbank pro Stadtteil; Großteil der Bänke entlang der „Aartalachse“
- 250 Registrierte bei AKTE (Stand: 12/2018)
- Stahldoppelsitze mit Fahrtrichtungsanzeigen und optionaler Registrierung der FahrerInnen
- DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr):
 - Aartalachse: 8.500-16.500 Kfz/Tag
 - periphere Stadtteile: 1.000-2.000 Kfz/Tag



Quelle: Geoportail der Stadt Taunusstein

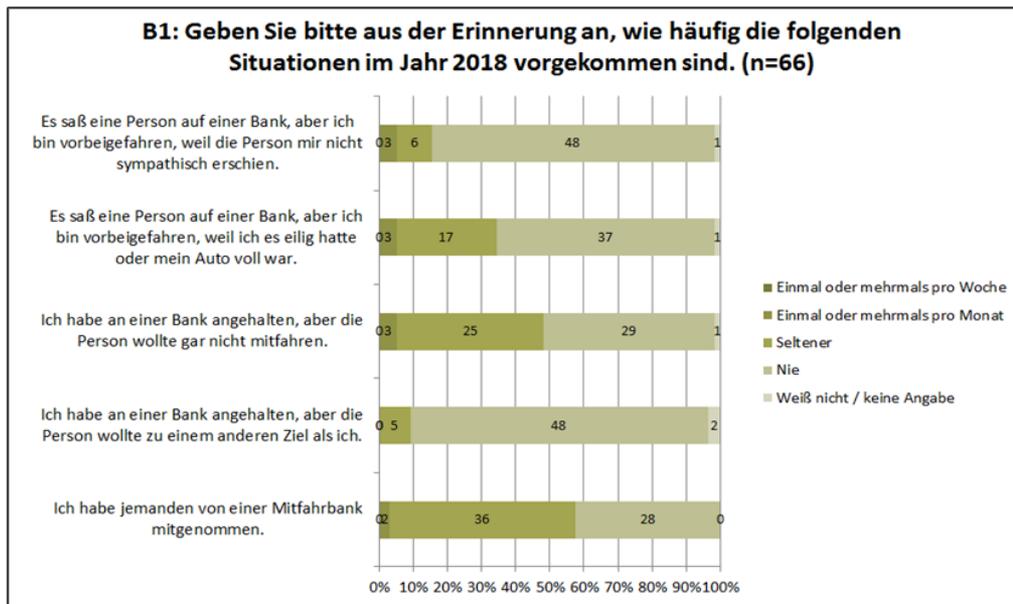


Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

ERFAHRUNGEN, HALTUNGEN, EINSTELLUNGEN DER FAHRERINNEN UND FAHRER

BEFRAGUNG DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Aussagen zur Nutzung



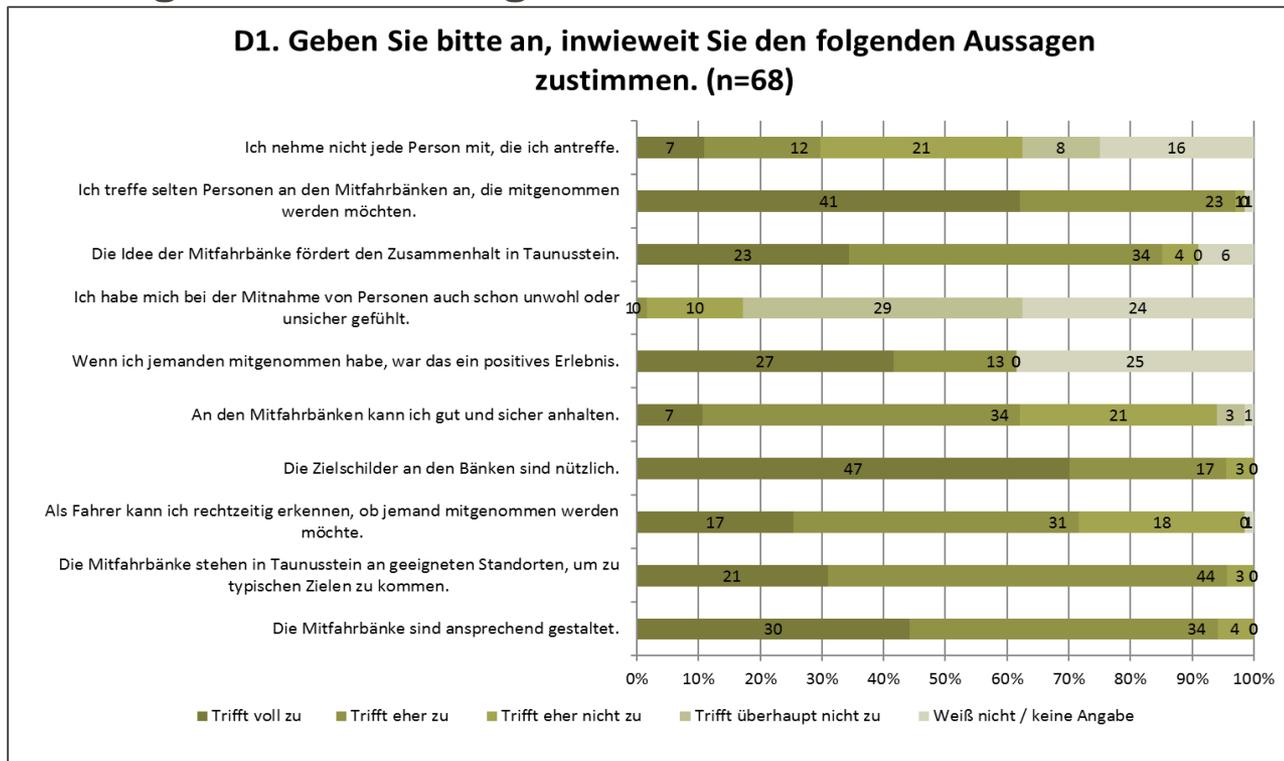
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Nur wenige der befragten Personen nehmen regelmäßig Personen mit.
- Fehlende Sympathie spielt keine wesentliche Rolle.
- Offenbar nutzen viele Personen die Bank, obwohl sie nicht mitfahren wollen.

BEFRAGUNG DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Aussagen zur Nutzung

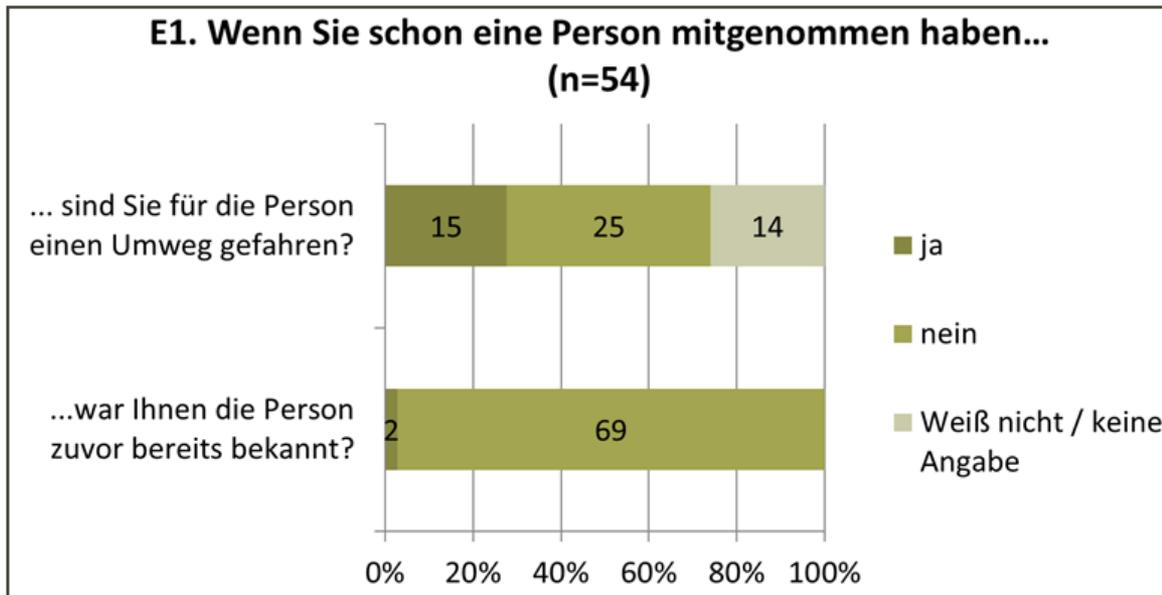


Schlussfolgerungen

- System insgesamt gut gestaltet. Mitnahmen sind positive Erlebnisse.

BEFRAGUNG DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Umwege und mitgenommene Personen



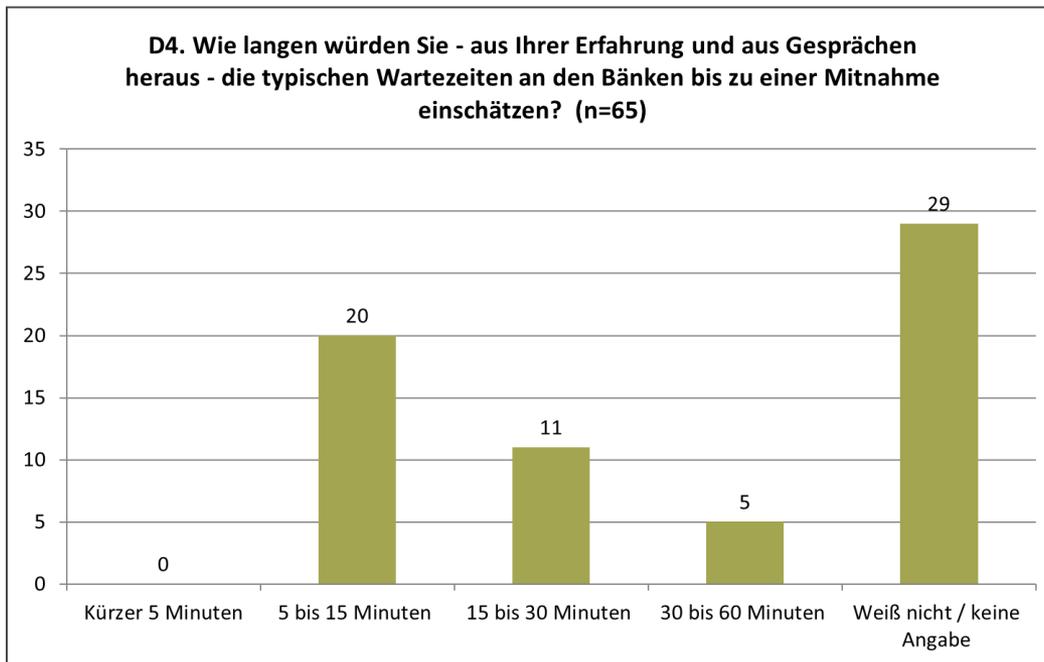
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Es werden nicht nur bekannte Menschen mitgenommen. Die Mitnahme fremder Personen ist der Regelfall.
- Umwege werden in Kauf genommen.

BEFRAGUNG DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Wartezeit



Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Typischerweise beträgt die Wartezeit zwischen 5 und 15 Minuten.
- Es gibt aber auch Ausreißer nach oben.

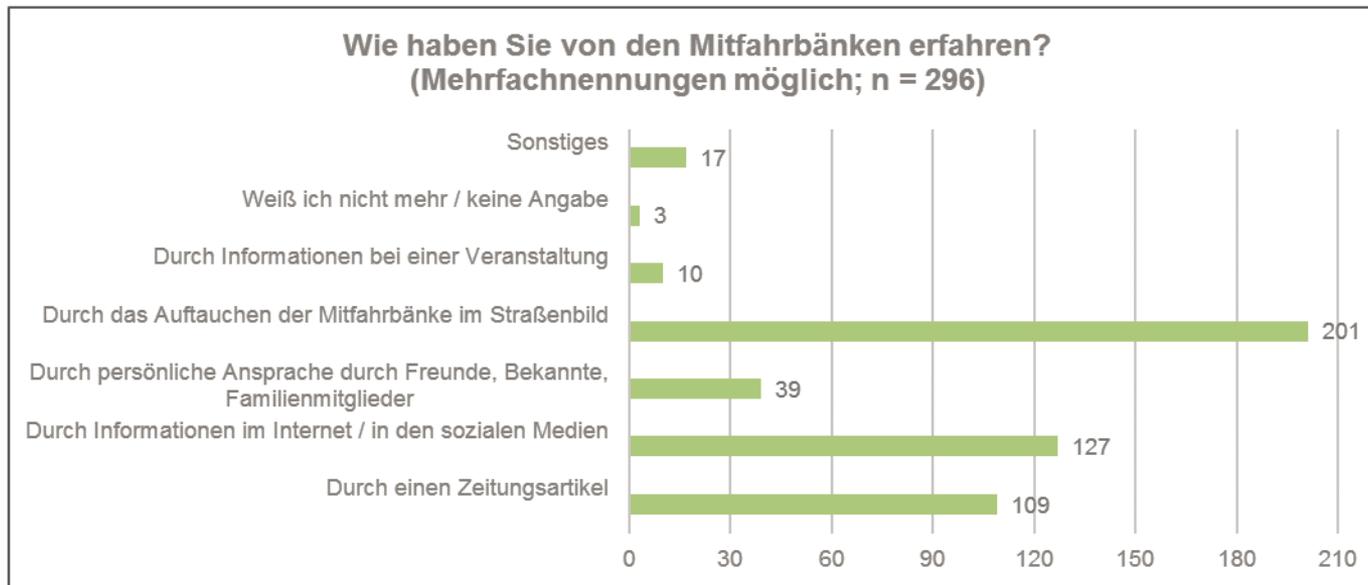


Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

ERFAHRUNGEN, HALTUNGEN, EINSTELLUNGEN DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

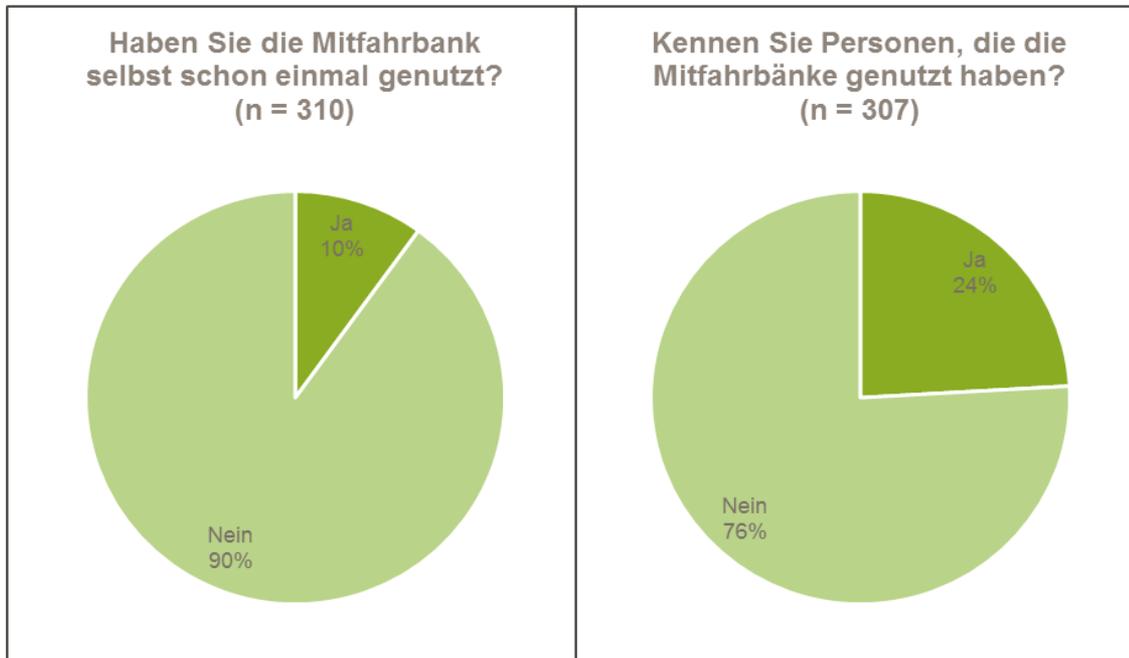
Bekanntheit



- Sichtbarkeit im Straßenraum und Medien erregen die größte Aufmerksamkeit.
- Informationen bei Veranstaltungen und „Mund-zu-Mund-Propaganda“ spielten eine kleinere Rolle als erwartet.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Nutzung



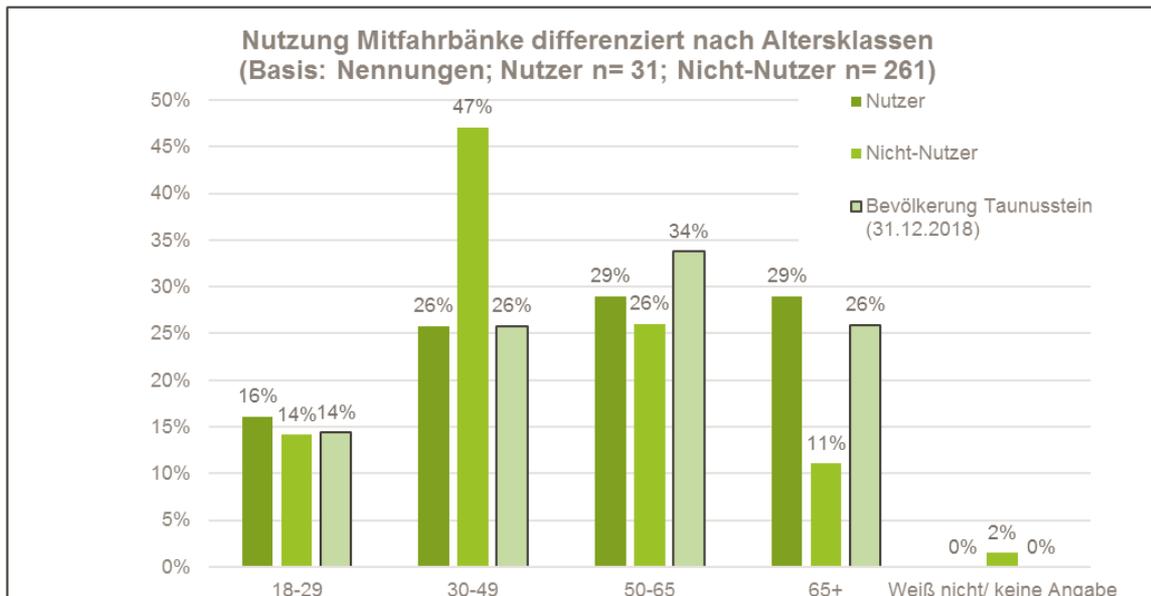
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Ein nennenswerter Teil der Befragten ist direkt oder indirekt bereits mit der Mitfahrbank-Nutzung in Kontakt gekommen.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Nutzung nach Altersklassen



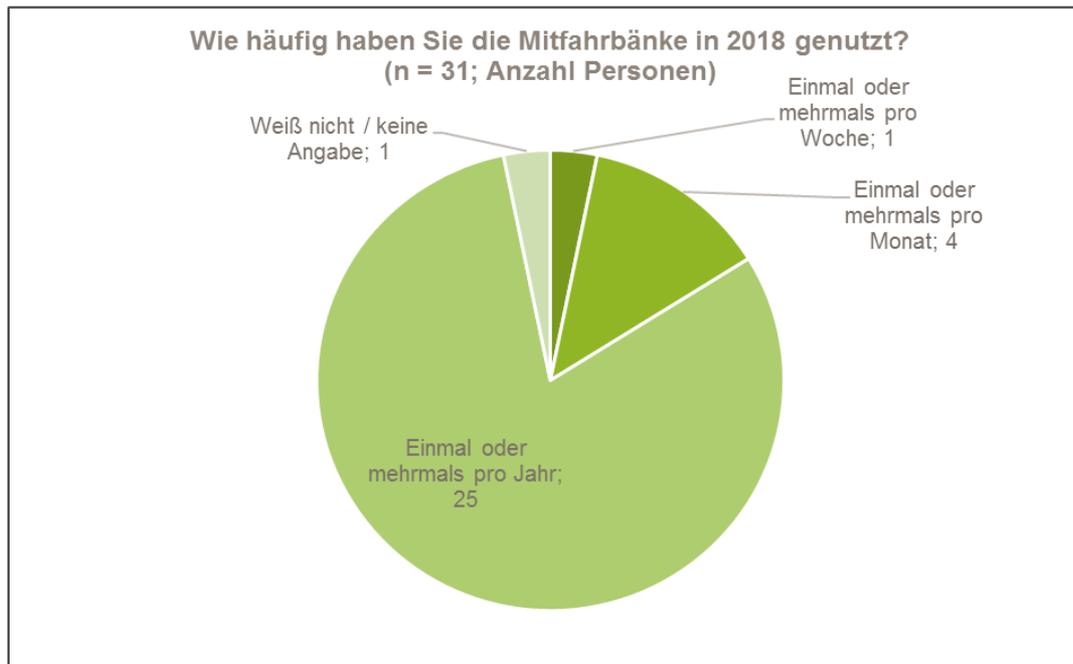
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Erwartungsgemäß ist die Altersgruppe > 65 stärker vertreten
- Dennoch machen die Über-65-jährigen nur knapp ein Drittel der Nutzer aus. Auch jüngere Altersgruppen sind unter den Nutzern stark vertreten.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Nutzungshäufigkeit

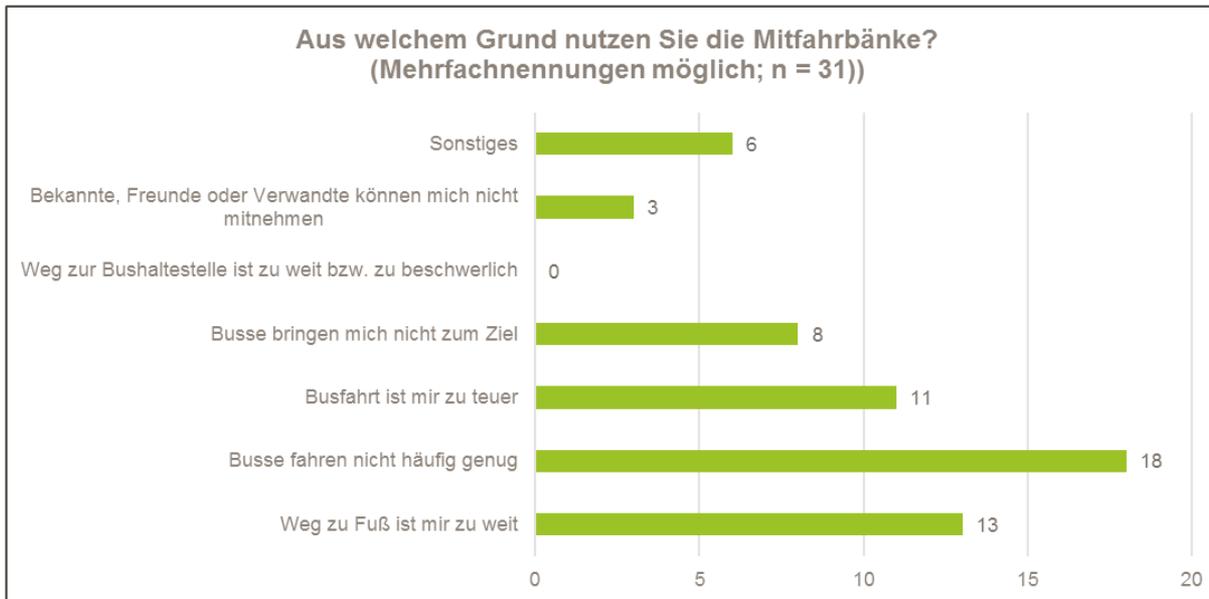


Schlussfolgerungen

- Der Großteil der Nutzer ist Selten-Nutzer, aber es gibt auch regelmäßige Nutzer.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Gründe für die Nutzung



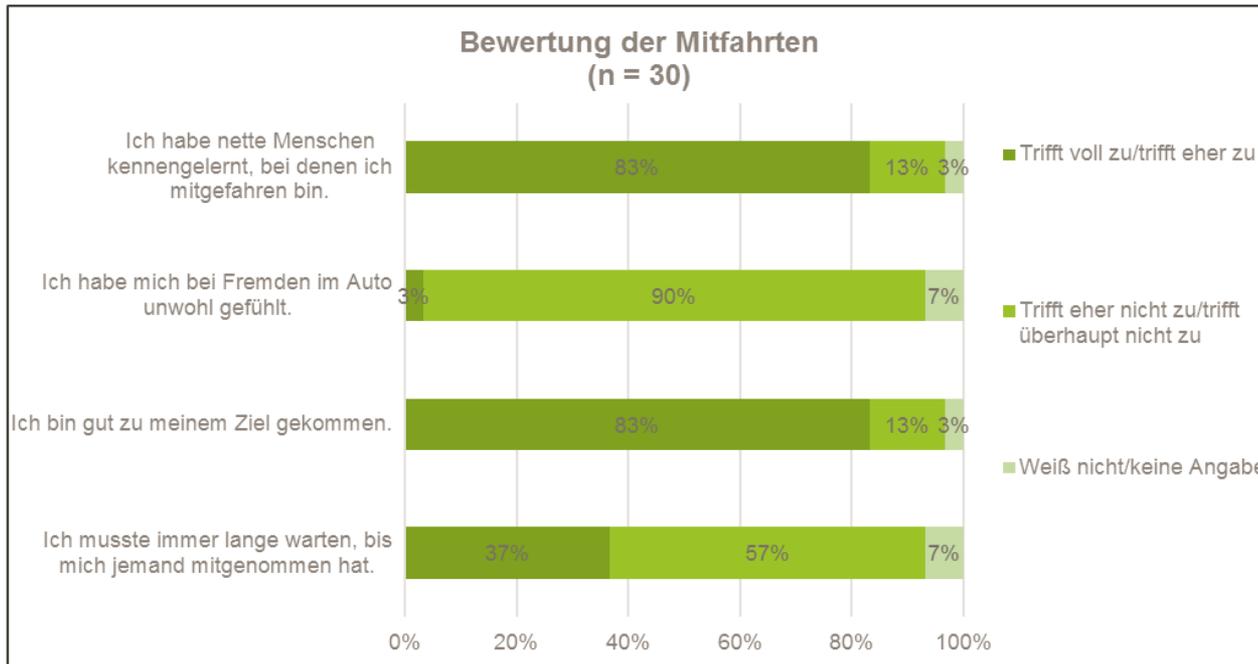
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Die Gründe zur MFB-Nutzung sind sehr vielfältig.
- Das nach verkehrsplanerischen Maßstäben überdurchschnittliche ÖPNV-Angebot in Taunusstein wird nicht von allen Personen auch so wahrgenommen.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Erfahrungen

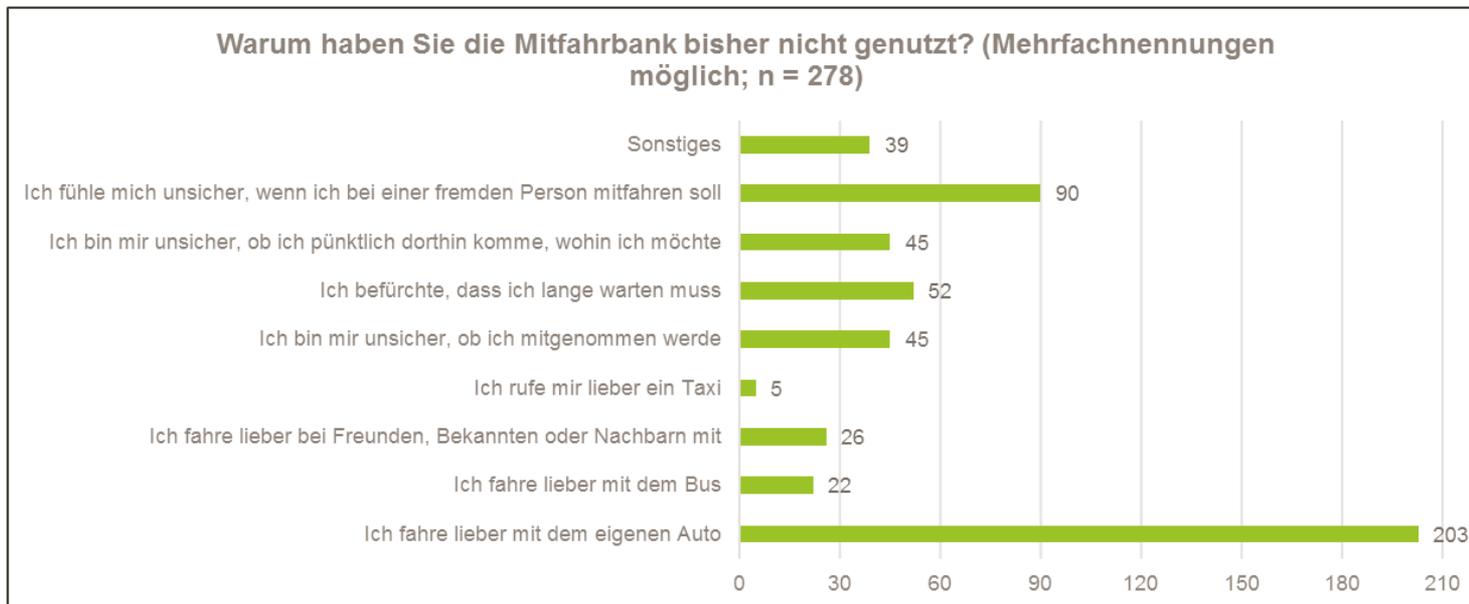


Schlussfolgerungen

- Die Erfahrungen hinsichtlich sozialer Sicherheit sind ganz überwiegend positiv.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Gründe, die Mitfahrbänke nicht zu nutzen



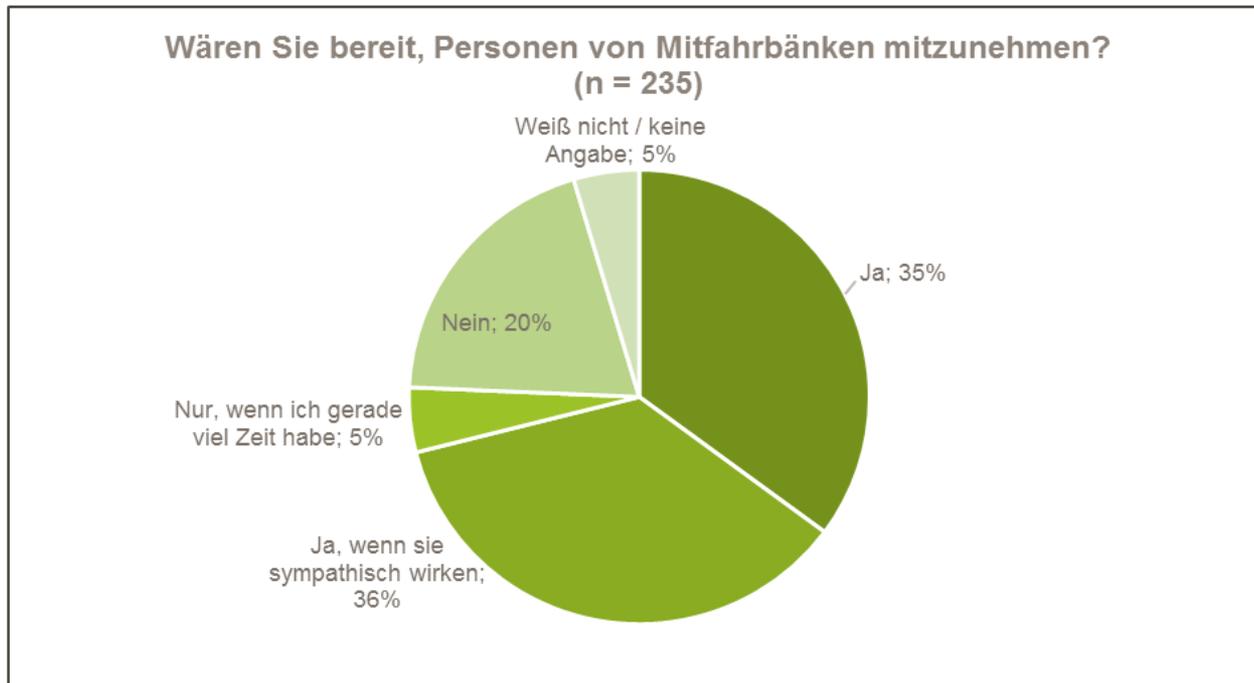
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Der eigene Pkw ist der wichtigste Grund, die Mitfahrbänke nicht zu nutzen.
- Hemmnisse sind die Erwartung mangelnder sozialer Sicherheit und geringer Verlässlichkeit der Beförderung.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Bereitschaft, Personen mit zu nehmen



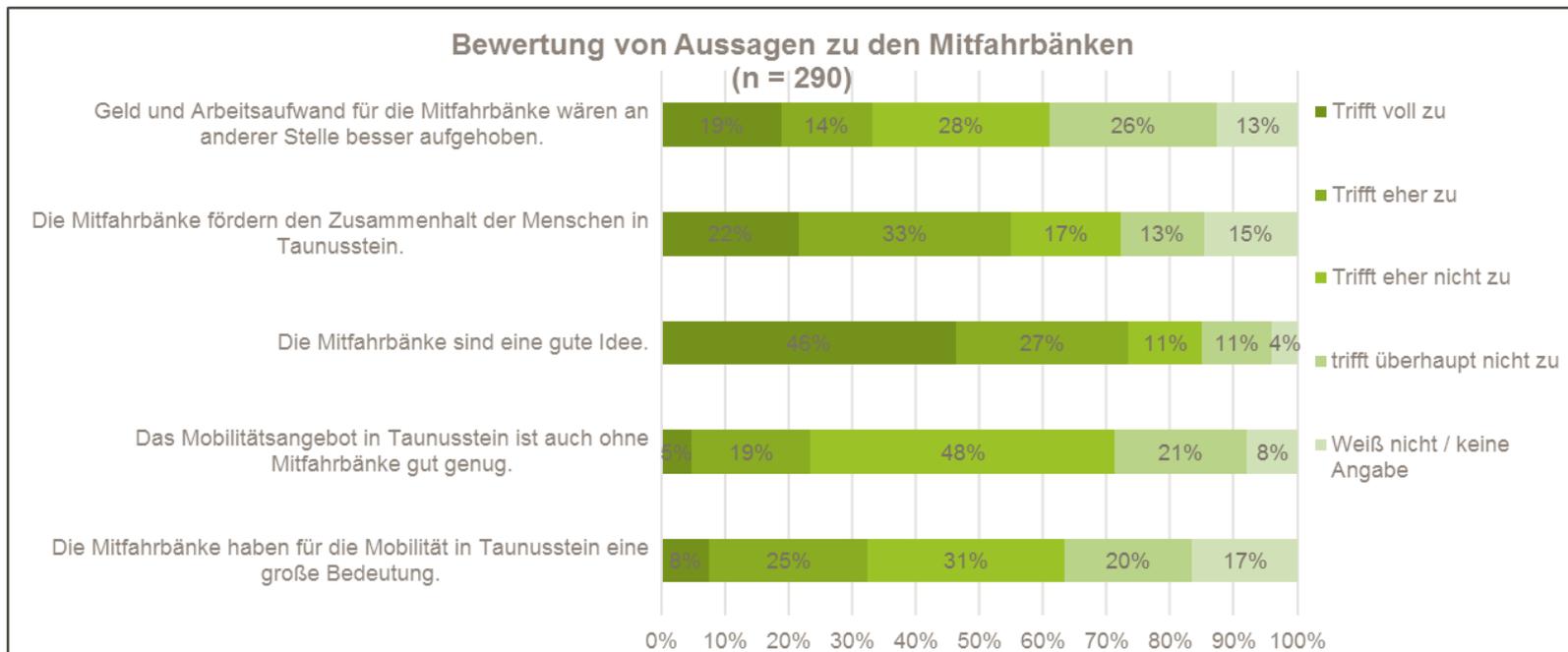
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Die grundsätzliche Bereitschaft, Personen mitzunehmen, ist sehr hoch.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Bewertung der Mitfahrbänke



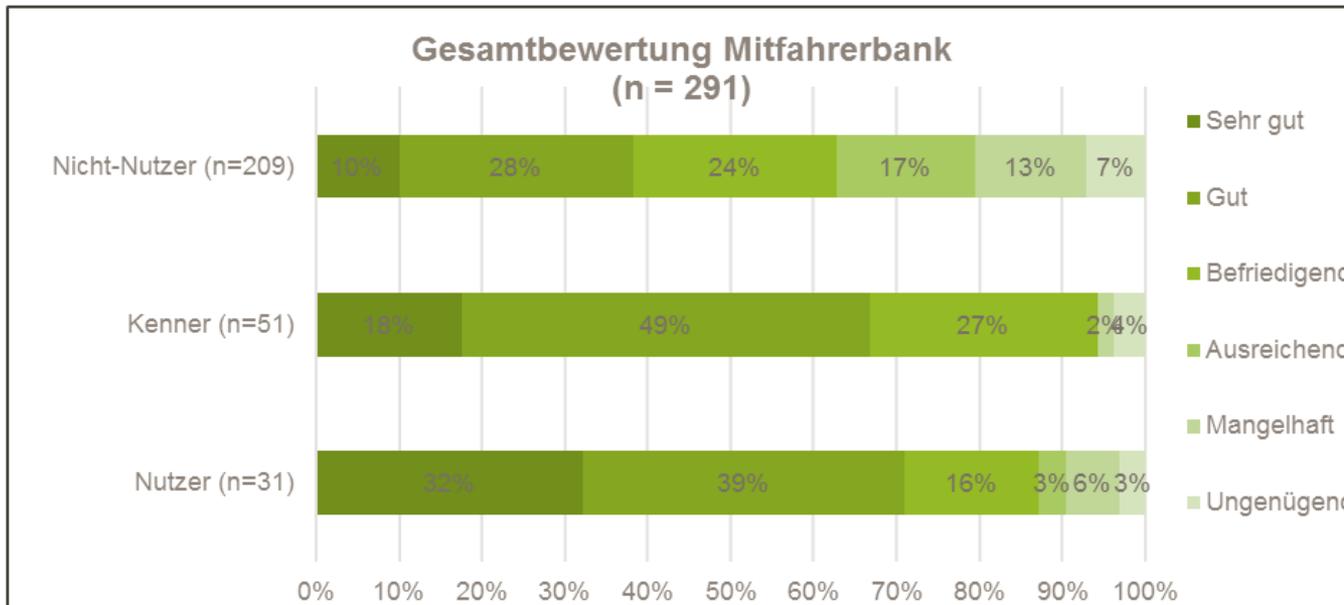
Quelle:
eigene
Darstellung

Schlussfolgerungen

- Heterogenes Bild: die Grundidee wird begrüßt und ihre Notwendigkeit betont, der tatsächliche Nutzen wird aber deutlich geringer eingeschätzt.

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Gesamtbewertung



Schlussfolgerungen

- Die Gesamtbewertung der MFB durch die Nicht-Nutzer fällt nicht so gut aus (Durchschnittsnote 3,2) wie durch Personen, die einen Nutzer kennen (Durchschnittsnote 2,3) und durch die Nutzer (Durchschnittsnote 2,2).



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

FAZIT

ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Akzeptanz und Nutzung

- Insgesamt nur sehr geringe, aber messbare Nutzung.
Die Anzahl der Mitfahrten pro Jahr dürfte in einer mittleren dreistelligen bis niedrigen vierstelligen Größenordnung liegen.
- Die Nutzergruppe ist heterogen und besteht nicht, wie erwartet, aus einer bestimmten Zielgruppe (z.B. Senioren ohne eigenes Auto).
- Die Bereitschaft, Personen mitzunehmen, ist vorhanden und daher nicht ausschlaggebend für die geringe Inanspruchnahme.
- Nutzer und „Kenner“ bewerten das Mitfahrbanksystem deutlich besser als Nichtnutzer). Die Gesamtbewertungen der Fahrer*innen und Bevölkerung liegt im guten Bereich.
- Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die geringe Nutzung nicht auf fehlende Mitfahrmöglichkeiten zurück zu führen ist, sondern auf fehlende Fahrgäste.

ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Allgemeine Resonanz

- Befragung zeigt trotz geringer Nutzerzahlen eine große Zustimmung für Mitfahrbänke.
- Feedback bei Verantwortlichen ist positiv.
- Hohe Bereitschaft der örtlichen Geschäftswelt für Sponsoring.

Außerverkehrlicher Nutzen

- Zweckfremde Nutzung in Form von Ruhepausen
→ Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung für Fußgänger.
- Mitfahrbänke bilden ein Symbol für gesellschaftlichen Zusammenhalt.
- Motivation für ehrenamtlich Engagierte, registrierte Fahrer und Sponsoren („Etwas für das Gemeinwohl tun“).

KONTAKT



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

Prof. Dr.-Ing. Josef Becker

Professor für Schienenverkehrswesen
und öffentlichen Verkehr
Fachgruppe Neue Mobilität

Fachbereich 1: Architektur ·
Bauingenieurwesen · Geomatik
Frankfurt University of Applied Sciences

Nibelungenplatz 1

D - 60318 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0)69 1533-3629

E-Mail josef.becker@fb1.fra-uas.de

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees

Professor für Verkehrswesen
Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Fachbereich Architektur und
Bauingenieurwesen
Hochschule RheinMain

Kurt-Schumacher-Ring 18

D – 65197 Wiesbaden

Tel. 0611 9495-1443

E-Mail volker.blees@hs-rm.de