

Stadt Wuppertal

Umfrage zum Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan

- Ergebnisbericht -

Stand: 23. Juni 2023

Fabian Lauterbach, M.Sc. | Marc Schäfer, M.A.



wer denkt was GmbH | Robert-Bosch-Str. 7 | 64293 Darmstadt
T: +49 6151 62915-50
www.werdenktwas.de

Impressum

Herausgebende

wer denkt was GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Kontakt:

Tel.: +49 6151 62915-50
Fax: +49 6151 62915-51
E-Mail: kontakt@werdenktwas.de

Autoren/Autorinnen:

Lauterbach, Schäfer

Im Auftrag der

Stadt Wuppertal
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Kontakt:

Tel.: +49 202 563-0
Fax: +49 202 563-8199
E-Mail: stadtverwaltung@stadt.wuppertal.de

Bildnachweise

Titelseite: Plakat Mobilitätskonzept © Stadt
Wuppertal

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
2. Soziodemografische Merkmale	6
2.1. Geschlechterverteilung	6
2.2. Altersverteilung	6
2.3. Wohnort	7
2.4. Beruflicher Status	9
2.5. Geburtsland	10
3. Befragungsergebnisse	11
3.1. Hauptverkehrsmittel im Alltag.....	11
3.2. Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr	11
3.3. Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr.....	14
3.4. Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr.....	15
3.5. Verbesserung der Kreuzung/Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger	18
3.6. Orte für E-Ladestationen (nur allgemeine Umfrage).....	20
3.7. Orte für neue Fahrradbügel	21
3.8. Verbesserung öffentlicher Plätze und Räume (nur Jugendumfrage)	23
3.9. Verbesserungen am Busverkehr (Fahrzeiten/Frequenz).....	24
3.10. Wichtige Aspekte zukünftiger Fahrzeuge im Busverkehr	29
3.11. Aufenthaltsqualität von Bushaltestellen	30
3.12. Ergänzende Mobilitätsangebote an Haltestellen.....	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geschlechterverteilung	6
Abbildung 2: Geschlechterverteilung (Jugendumfrage)	6
Abbildung 3: Altersverteilung	6
Abbildung 4: Altersverteilung (Jugendumfrage)	7
Abbildung 5: Wohnort	8
Abbildung 6: Wohnort innerhalb Wuppertals (Stadtteil).....	8
Abbildung 7: Wohnort außerhalb Wuppertals (Stadt).....	9
Abbildung 8: Beruflicher Status	10
Abbildung 9: Geburtsland	10
Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel im Alltag	11
Abbildung 11: Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr.....	12
Abbildung 12: Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr (Jugendumfrage)	13
Abbildung 13: Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr	14

Abbildung 14: Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr (Jugendumfrage)	15
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr	16
Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr (Jugendumfrage)	17
Abbildung 17: Standortangaben verbesserungswürdige Kreuzungen/Querungen	18
Abbildung 18: Standortangaben verbesserungswürdige Kreuzungen/Querungen (Jugendumfrage)	19
Abbildung 19: Standortangaben E-Ladestationen	20
Abbildung 20: Standortangaben neue Fahrradbügel	21
Abbildung 21: Standortangaben neue Fahrradbügel (Jugendumfrage)	22
Abbildung 22: Standortangaben Verbesserung öffentliche Räume & Plätze (Jugendumfrage)	23
Abbildung 23: Meistgenannte Buslinien mit Veränderungswunsch (Top 20 beider Formate)	24
Abbildung 24: Art des Handlungsbedarfs	25
Abbildung 25: Art des Handlungsbedarfs: Fahrtenanzahl	25
Abbildung 26: Art des Handlungsbedarfs: Tage	25
Abbildung 27: Art des Handlungsbedarfs nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage)	26
Abbildung 28: Art des Handlungsbedarfs (Fahrtenzahl) nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage) ..	26
Abbildung 29: Art des Handlungsbedarfs (Tage) nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage)	27
Abbildung 30: Art des Handlungsbedarfs nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)	27
Abbildung 31: Art des Handlungsbedarfs (Fahrtenzahl) nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)	28
Abbildung 32: Art des Handlungsbedarfs (Tage) nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)	28
Abbildung 33: Wichtige Aspekte zukünftiger Fahrzeuge im Busverkehr	29
Abbildung 34: Wichtigste Aspekte für die Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen	30
Abbildung 35: Meistgenannte Haltestellen (Mobilitätsangebote) (Top 20 allgemeine Umfrage)	31
Abbildung 36: Meistgenannte Haltestellen (Mobilitätsangebote) (Top 20 Jugendumfrage)	32
Abbildung 37: Gewünschte Mobilitätsangebote nach Haltestellen (Top 10 allgemeine Umfrage)	33
Abbildung 38: Gewünschte Mobilitätsangebote nach Haltestellen (Top 10 Jugendumfrage)	33

1. Einleitung

Nachdem im vergangenen Jahr die Entwicklung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts unter Einbindung der Öffentlichkeit begonnen wurde, sieht das nun vorliegende Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes der Stadt Wuppertal ungefähr 50 gutachterliche Empfehlungen zur Mobilität vor. Die Empfehlungen betreffen stadtspezifische Strategien, konzeptionelle Fachvertiefungen, Maßnahmenbündel sowie konkrete Einzelmaßnahmen, wie etwa den Ausbau von E-Ladestationen und Fahrradbügeln. Um auf Rückmeldungen aus der Bürgerschaft reagieren zu können, sollen einzelne programmatische Maßnahmen des Handlungskonzepts öffentlich diskutiert werden.

Vor diesem Hintergrund hatten die Wuppertalerinnen und Wuppertaler mittels zweier Online-Umfragen auf www.talbeteiligung.de vom 2. bis einschließlich des 22. Mai 2023 die Möglichkeit, ihre Ideen, Meinungen und Schwerpunkte zum Thema Mobilität und Verkehr einzubringen. Während sich eine der beiden Umfragen allgemein an die (erwachsene) Bevölkerung Wuppertals richtete, war die zweite Erhebung explizit an die Zielgruppe der Jugendlichen unter 18 Jahren gerichtet und entsprechend sprachlich wie inhaltlich zielgruppenspezifisch angepasst. Auf diese Weise wurden unterschiedliche Indikatoren für die Wahrnehmung sowie weitere Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs aus verschiedenen Perspektiven ermittelt.

In Rahmen der allgemeinen Umfrage für alle erwachsene Wuppertalerinnen und Wuppertaler sowie interessierte Personen von außerhalb konnten insgesamt 1.472 valide Teilnahmen¹ für die vorliegende Auswertung berücksichtigt werden. Für die Auswertung der Jugendumfrage konnten 544 valide Teilnahmen realisiert werden, wobei sich die im Vergleich geringere Anzahl an Teilnahmen bei der Jugendumfrage auch durch die kleinere Grundgesamtheit² erklärt.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der beiden Erhebungen zusammenfassend dargestellt.

¹ Unplausible Datensätze können das Resultat von Manipulationsversuchen sein, wobei im vorliegenden Fall keine solchen nachgewiesen werden konnten. Unvollständige Datensätze entstehen in der Regel durch das vorzeitige Verlassen des Fragebogens (Benutzerabbruch) und müssen einzeln auf ihre Verwertbarkeit geprüft werden. Hartes Prüfungskriterium für die unvollständigen Datensätze war ein Ausfüllen des Fragebogens zu mindestens 52 % (13 von 25 Abfragen).

² Die Grundgesamtheit ist die gesamte Anzahl an Personen, über welche eine Aussage mithilfe der Erhebung getroffen werden soll: im vorliegenden Fall also (a) die Wuppertaler Bevölkerung sowie interessierte bzw. betroffene Personen von außerhalb ab 18 Jahren (bspw. Personen, die in Wuppertal arbeiten, aber nicht wohnen) sowie (b) die Wuppertaler Bevölkerung sowie interessierte Personen von außerhalb unter 18 Jahren. Da die Anzahl an potenziellen Teilnehmenden im ersten Fall deutlich höher als im zweiten Fall war eine entsprechend geringere Anzahl an Teilnahmen im zweiten Fall erwartbar.

2. Soziodemografische Merkmale

2.1. Geschlechterverteilung

Knapp die Hälfte der Teilnehmenden ist im Fall beider Umfragen weiblich (allgemeine Umfrage: 49,8 % bzw. 662 Personen; Jugendumfrage: 49,9 % bzw. 232 Personen). Bei der allgemeinen Umfrage machen männliche Teilnehmende nahezu vollständig die andere Hälfte aller Teilnehmenden aus (48,5 %, 645 Personen), wohingegen diese Gruppe bei der Jugendumfrage 43,2 % aller Teilnehmenden ausmacht (201 Personen). Darüber hinaus gaben bei der Jugendumfrage 27 Personen an, divers zu sein (5,8 %). Bei der allgemeinen Umfrage tun dies lediglich 12 Personen (0,9 %). 11 Personen (0,8 %) haben in der allgemeinen Umfrage diese Frage nicht beantwortet. In der Jugendumfrage waren dies 5 Personen (1,1 %). Diese Frage nicht beantwortet haben 11 Personen in der allgemeinen Umfrage (0,8 %) und 5 Personen in der Jugendumfrage (1,1 %).

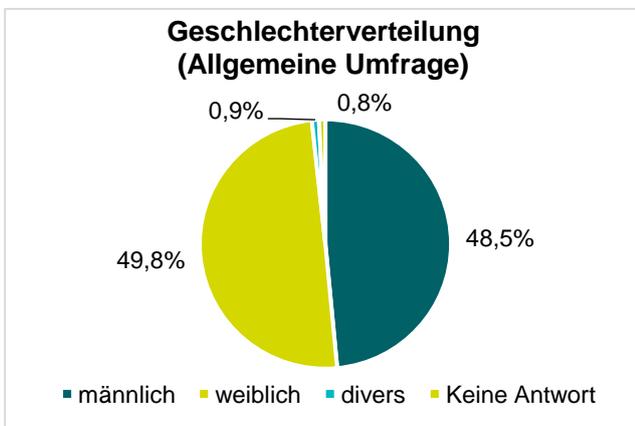


Abbildung 1: Geschlechterverteilung

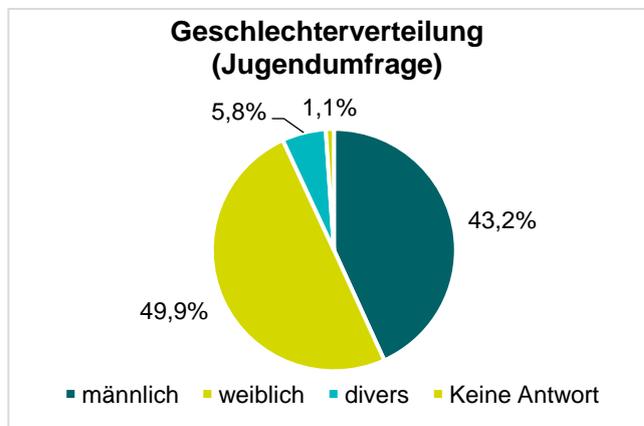


Abbildung 2: Geschlechterverteilung (Jugendumfrage)

2.2. Altersverteilung

Methodischer Hinweis: Aufgrund des sehr großen Anteils der jüngsten Altersgruppe bei der Jugendumfrage wird auf eine Darstellung in einem gemeinsamen Diagramm verzichtet (da sehr unterschiedliche Achsenskalierung für die Darstellung aufgrund der stark unterschiedlichen Alterskategorien geeignet sind).

Personen im Alter von 25 bis 34 Jahren machen den größten Anteil der Teilnehmenden in der allgemeinen Umfrage aus (26,3 %, 350 Personen). Etwa jeder fünfte Teilnehmende ist zwischen 18 und 24 Jahre alt (20,5 %, 273 Personen). Absteigend nach den Anteilen folgen darauf die Altersgruppen

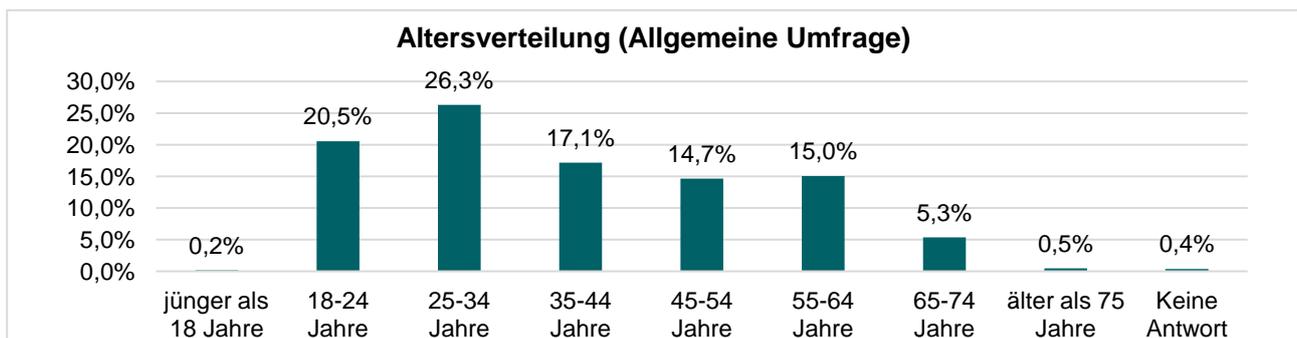


Abbildung 3: Altersverteilung

35-44 Jahre (17,1 %, 228 Personen), 55-64 Jahre (15 %, 71 Personen), 45-54 Jahre (14,7 %, 195 Personen) und 65-74 Jahre (5,3 %, 71 Personen). Lediglich 0,5 % der Teilnehmenden in der allgemeinen Umfrage sind älter als 75 Jahre (6 Personen). Vor dem Hintergrund, dass parallel zur allgemeinen Umfrage eine Jugendumfrage angeboten wurde, war der sehr geringe Anteil von Personen unter 18 Jahren (0,2 %, 2 Personen) dahingegen zu erwarten und deutet darauf hin, dass mit den beiden parallelen Formaten die gewünschten Zielgruppen erreicht wurden.

Im Vergleich zur Altersstruktur der Wuppertaler Gesamtbevölkerung sind junge Erwachsene im Alter von 18 bis 34 Jahren in der allgemeinen Umfrage überrepräsentiert³, wohingegen der Anteil älterer Personen, insbesondere ab einem Alter von 65 Jahren, bei der Umfrage deutlich geringer ist als in der Gesamtbevölkerung.

Der Blick auf die Altersverteilung der Teilnehmenden bei der Jugendumfrage zeigt, dass die Zielgruppe dieses Formats erreicht wurde. So sind etwas mehr als drei Viertel der Teilnehmenden (77,4 %, 360 Personen) jünger als 18 Jahre alt. Zwischen 18 und 24 Jahre alt sind 11,6 % der Teilnehmenden (54 Personen) und 10,3 % (48 Personen) geben an, älter als 25 Jahre alt zu sein. Damit gehören sie nicht zur ursprünglich angedachten Zielgruppe der Jugendumfrage.

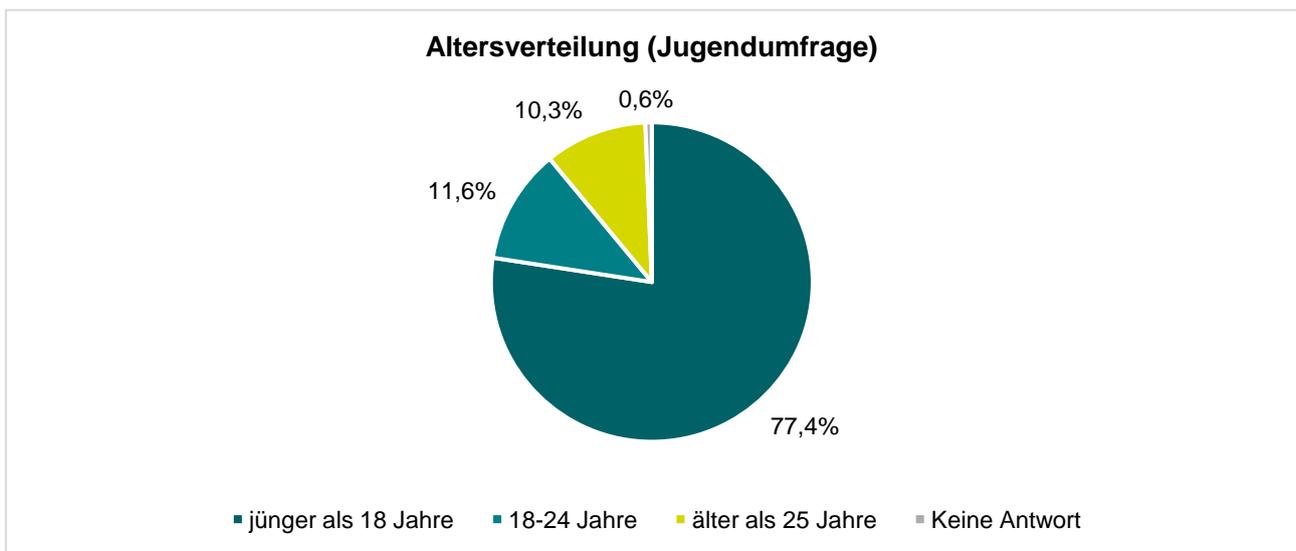


Abbildung 4: Altersverteilung (Jugendumfrage)

2.3. Wohnort

Die große Mehrheit (über 90 %) der befragten Personen gibt in beiden Befragungsformaten an, in Wuppertal zu wohnen (allgemeine Umfrage: 94 % bzw. 1.250 Personen; Jugendumfrage: 94,6 % bzw. 440 Personen). Lediglich 5,4 % der Teilnehmenden an der allgemeinen Umfrage (72 Personen) und 4,5 % im Fall der Jugendumfrage (21 Personen) wohnen außerhalb Wuppertals. Acht bzw. vier Personen haben die Frage nicht beantwortet.

³ Da es sich um ein offenes Befragungsverfahren ohne Stichprobe handelt, waren keine Repräsentativitätsansprüche mit der Erhebung verbunden. Die Antwortdaten sind dabei aber natürlich auch ohne Anspruch auf Repräsentativität umso valider, je stärker die soziodemografische Struktur der Teilnehmenden mit der Struktur der Gesamtbevölkerung (Grundgesamtheit) übereinstimmt.

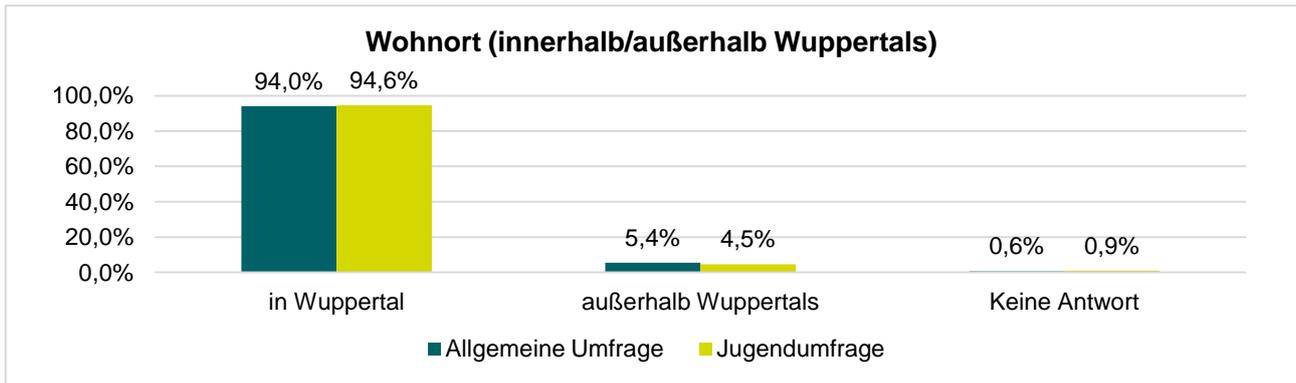


Abbildung 5: Wohnort

Wohnort innerhalb Wuppertals (Stadtteil)

Methodischer Hinweis: Aufgrund der Filterlogik des Fragebogens wurde diese Frage nicht allen befragten Personen gestellt. Lediglich Teilnehmende, welche bei der vorherigen Frage nach dem Wohnort (vgl. Abschnitt 2.3) angegeben haben, dass sie in Wuppertal wohnen, konnten diese Frage beantworten. Damit einhergehend verringert sich die Gesamtzahl der befragten Personen bei dieser Frage (Allgemeine Umfrage: von 1.472 auf 1.250 Personen / Jugendumfrage: von 465 auf 440 Personen).

Mit Elberfeld und Barmen sind die bei der Frage nach dem Wohnort zwei meistgenannten Stadtteile in der allgemeinen Umfrage auch die zwei bevölkerungsreichsten Stadtteile Wuppertals (26,2 %, 327 Personen bzw. 18,6 %, 233 Personen). Mit einem Anteil von nur 5,1 % (64 Personen) ist der drittgrößte Stadtteil Wuppertals (nach Einwohnerzahl), Oberbarmen, dahingegen unterrepräsentiert.

In der Jugendumfrage ist der vergleichsweise hohe Anteil der Teilnehmenden mit Wohnort in Vohwinkel (gemessen an der Einwohnerzahl der fünftgrößte Stadtteil gemäß Bevölkerungsprognose [Stand 31.12.2022]) auffällig, welche den größten Anteil bei diesem Format ausmachen (25,2 %, 111 Personen). Mit Elberfeld (19,5 %, 86 Personen) und Barmen (14,8 %, 65 Personen) folgen daraufhin die zwei bevölkerungsreichsten Stadtteile. Die restlichen Stadtteile werden von jeweils weniger als 10 % der Teilnehmenden genannt.

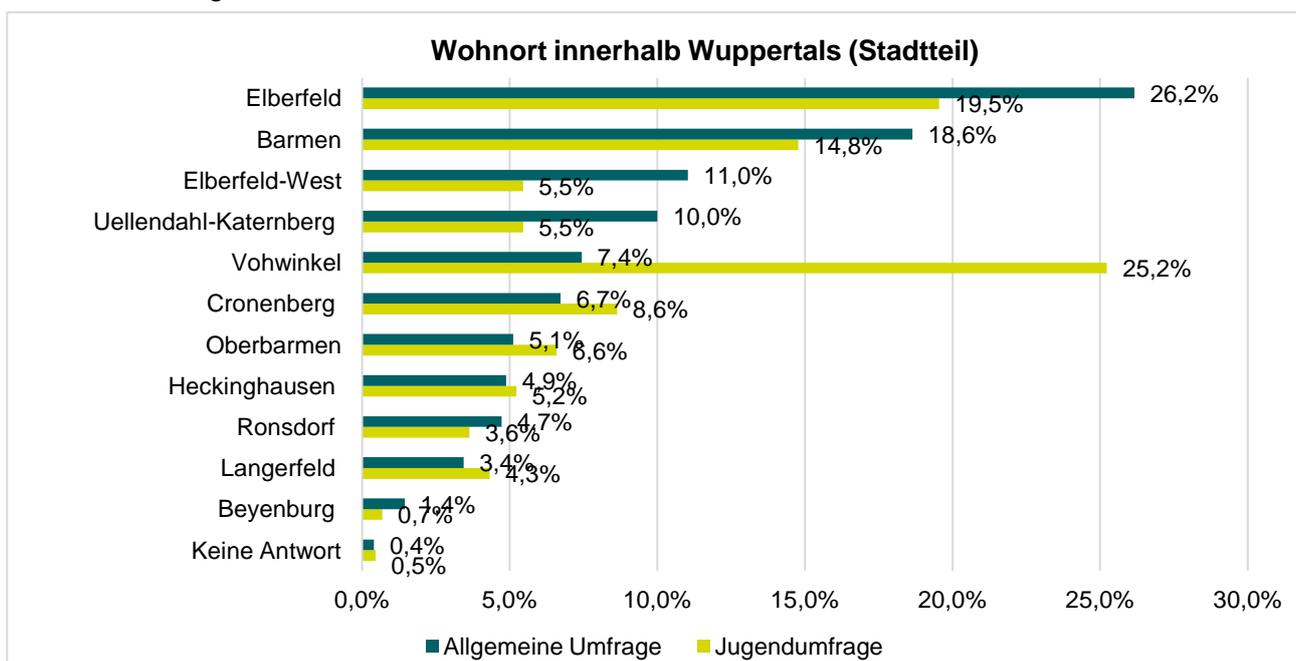


Abbildung 6: Wohnort innerhalb Wuppertals (Stadtteil)

Wohnort außerhalb Wuppertals (Stadt)

Methodischer Hinweis: Aufgrund der Filterlogik des Fragebogens wurde diese Frage nicht allen befragten Personen gestellt. Lediglich Teilnehmende, welche bei der vorherigen Frage nach dem Wohnort (vgl. Abschnitt 2.3) angegeben haben, dass sie in Wuppertal wohnen, konnten diese Frage beantworten. Damit einhergehend verringert sich die Gesamtzahl der befragten Personen bei dieser Frage (Allgemeine Umfrage: von 1.472 auf 72 Personen / Jugendumfrage: von 465 auf 21 Personen).

Während in der allgemeinen Umfrage die Städte Remscheid und Sprockhövel einen vergleichsweise großen Anteil der Orte außerhalb Wuppertals, in denen die Teilnehmenden wohnen, ausmachen (20,5 % bzw. 9 Personen und 18,2 % bzw. 8 Personen), sind in der Jugendumfrage die Städte Velbert (28,6 % bzw. 4 Personen) sowie Remscheid, Schwelm und Solingen (jeweils 14,3 % bzw. 2 Personen) die am häufigsten genannten Wohnorte außerhalb Wuppertals. Aufgrund der niedrigen Anzahl an Teilnehmenden, die außerhalb Wuppertals wohnen, sind die Ergebnisse an dieser Stelle wenig aussagekräftig.

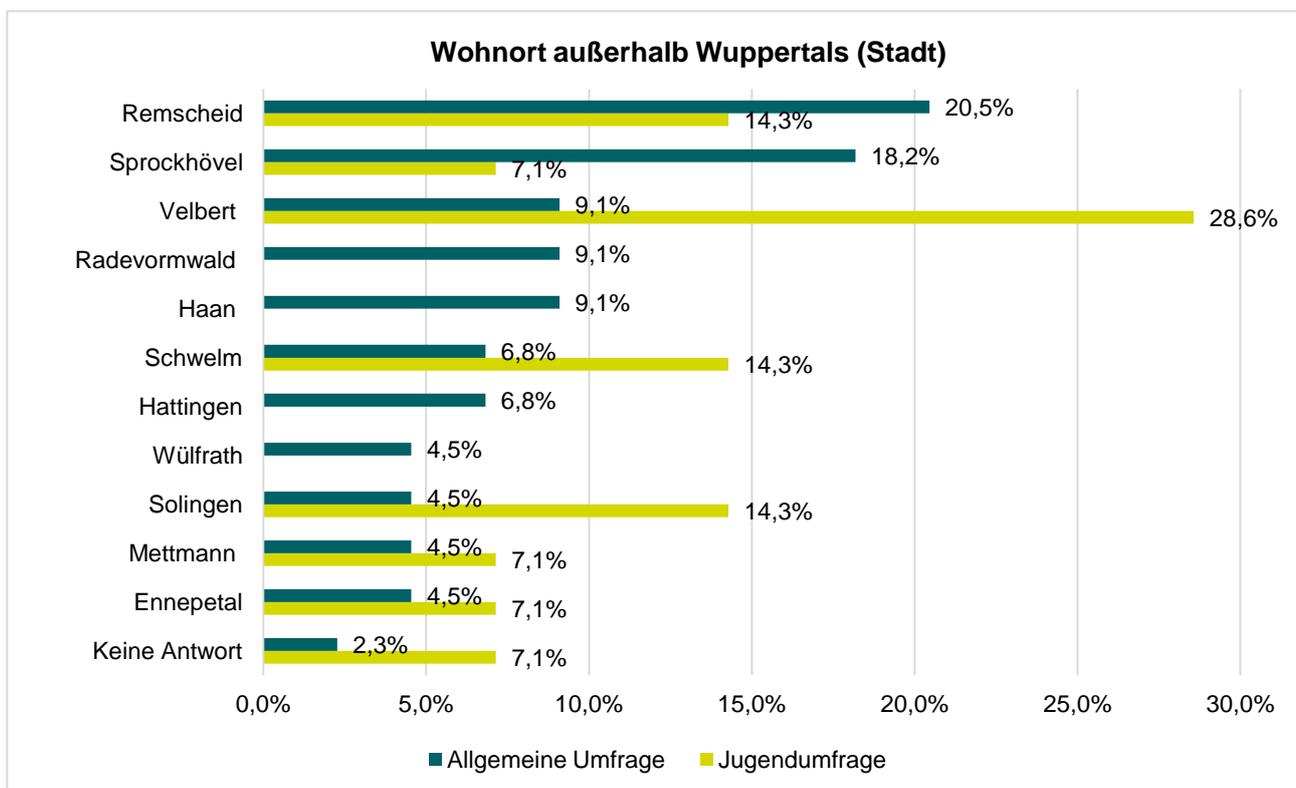


Abbildung 7: Wohnort außerhalb Wuppertals (Stadt)

2.4. Beruflicher Status

Den beiden Zielgruppen der Befragungsformate und der damit verbundenen Altersverteilung entsprechend (allgemeine Umfrage: Gesamtbevölkerung Wuppertals und interessierte bzw. betroffene Personen von außerhalb; Jugendumfrage: jugendliche Bevölkerung Wuppertals und interessierte bzw. betroffene Jugendliche von außerhalb) unterscheidet sich die Verteilung im Fall des beruflichen Status erheblich zwischen beiden Erhebungen.

Während die Gruppe der Angestellten, Arbeiterinnen und Arbeiter sowie Beamtinnen und Beamten in der allgemeinen Umfrage mit deutlichem Abstand den größten Anteil ausmacht (61,9 %, 823 Personen), ist

dies im Fall der Jugendumfrage die Gruppe der Schülerinnen und Schüler (78,5 %, 365 Personen). Der Anteil der Schülerinnen und Schüler in der Jugendumfrage ist fast identisch mit dem Anteil der Teilnehmenden unter 18 Jahren.

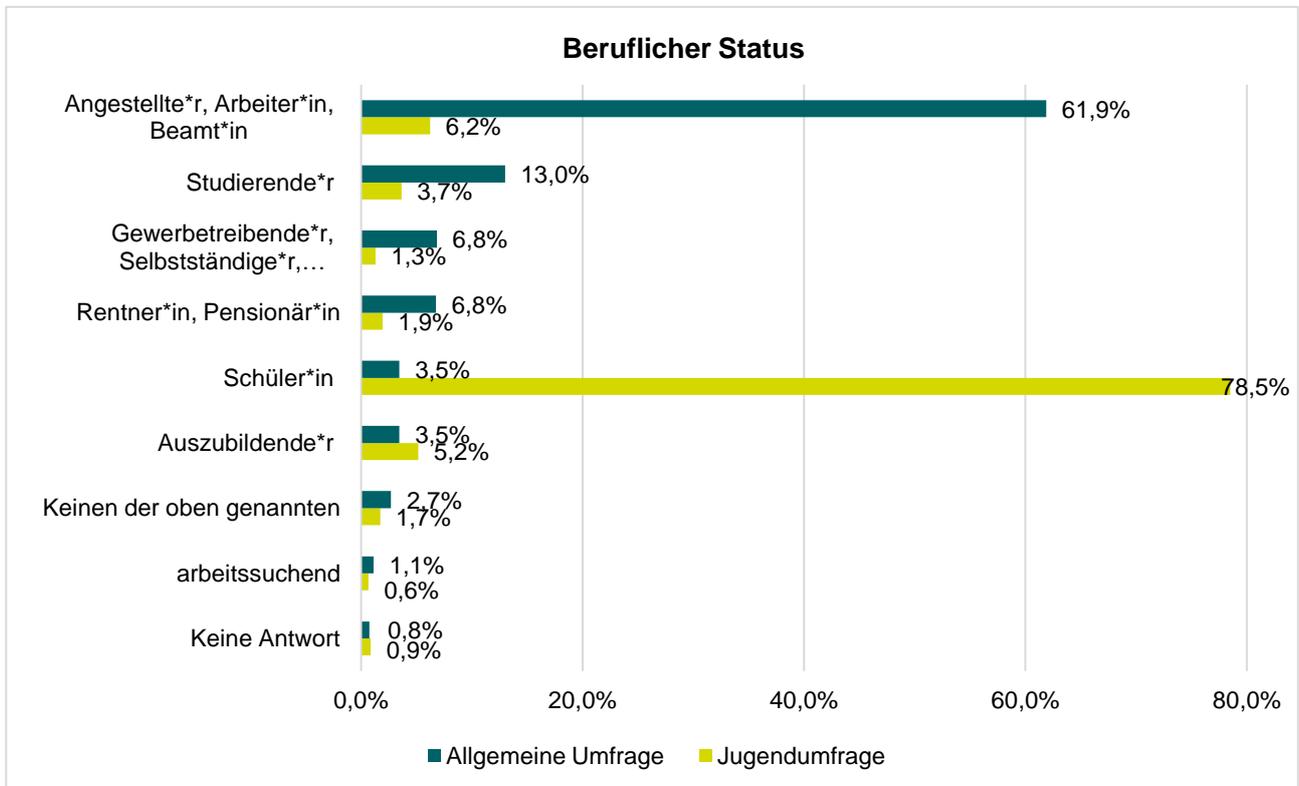


Abbildung 8: Beruflicher Status

2.5. Geburtsland

Hinsichtlich des Geburtslands der Teilnehmenden zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen der allgemeinen Umfrage und der Jugendumfrage. So ist der Anteil der Personen, die in Deutschland geboren sind, mit 95,6 % der Teilnehmenden der allgemeinen Umfrage (1.265 Personen) ungefähr zehn Prozentpunkte größer als der Anteil derselben Gruppe in der Jugendumfrage (85,2 %, 391 Personen).

Entsprechend größer ist der Anteil der Personen, die ein anderes Geburtsland als Deutschland angeben, in der Jugendumfrage (12 %, 55 Personen). In der allgemeinen Umfrage beträgt dieser Anteil 3,5 % (46 Personen).

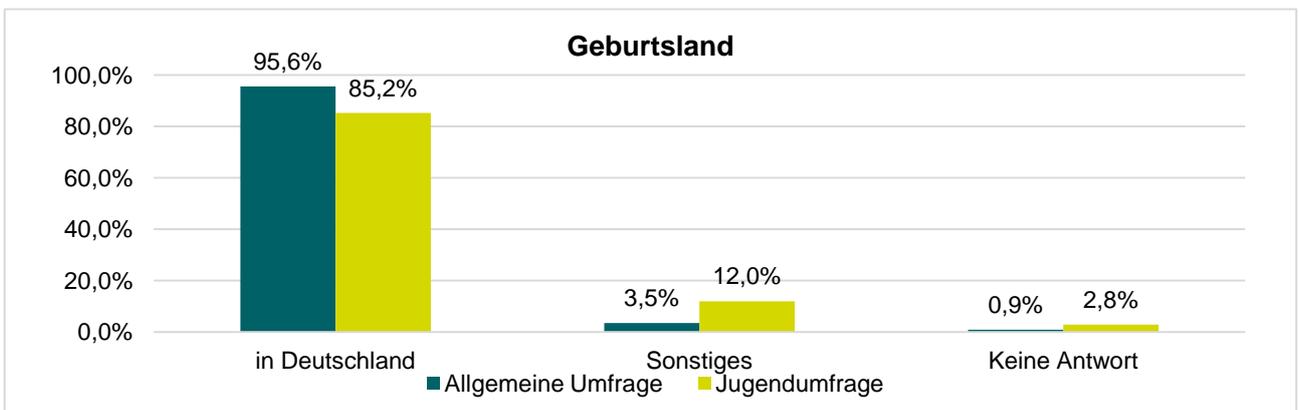


Abbildung 9: Geburtsland

3. Befragungsergebnisse

3.1. Hauptverkehrsmittel im Alltag

Methodischer Hinweis: Die Frage wurde als Mehrfachauswahl konzipiert, infolgedessen konnten teilnehmende Personen mehr als eine Antwortoptionen wählen (maximal 3 Antworten). Dadurch übersteigt die Anzahl der Antworten die Anzahl der Teilnehmenden und es werden nachfolgend nur die absoluten Antwortzahlen angegeben.

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Alltag der Teilnehmenden der allgemeinen Umfrage ist das Auto oder Motorrad/Moped/Motorroller (886 Angaben). Wohingegen in der Jugendumfrage Busse und Bahnen (öffentlicher Verkehr) als alltägliches Hauptverkehrsmittel dominieren (421 Angaben). Viele Teilnehmenden geben aber auch an, im Alltag zu Fuß zu gehen (659 Angaben in der allgemeinen Umfrage, 280 Angaben in der Jugendumfrage), sodass dieses Verkehrsmittel in beiden Befragungsformaten den dritten Platz darstellt. Das Fahrrad, Lastenrad oder Pedelec spielt überwiegend bei Erwachsenen eine Rolle im Alltag (400 Angaben), in der Jugendumfrage geben nur 54 Teilnehmende an, dies als Hauptverkehrsmittel zu nutzen.

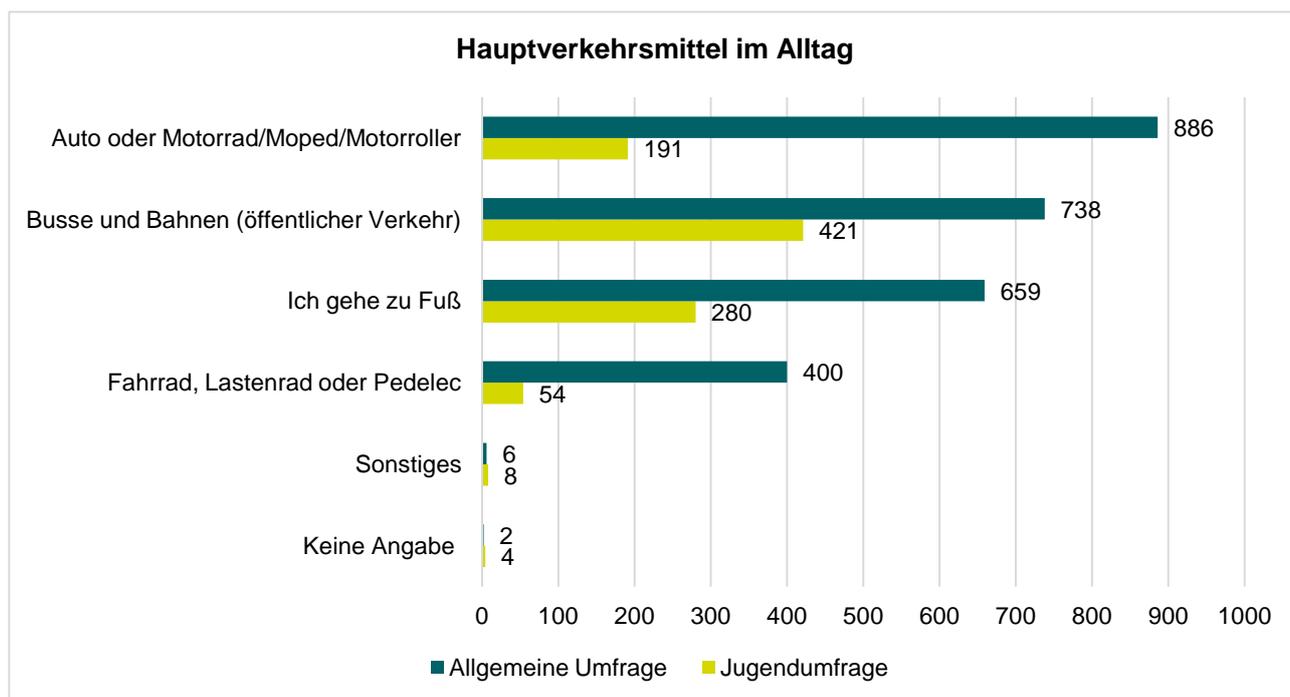


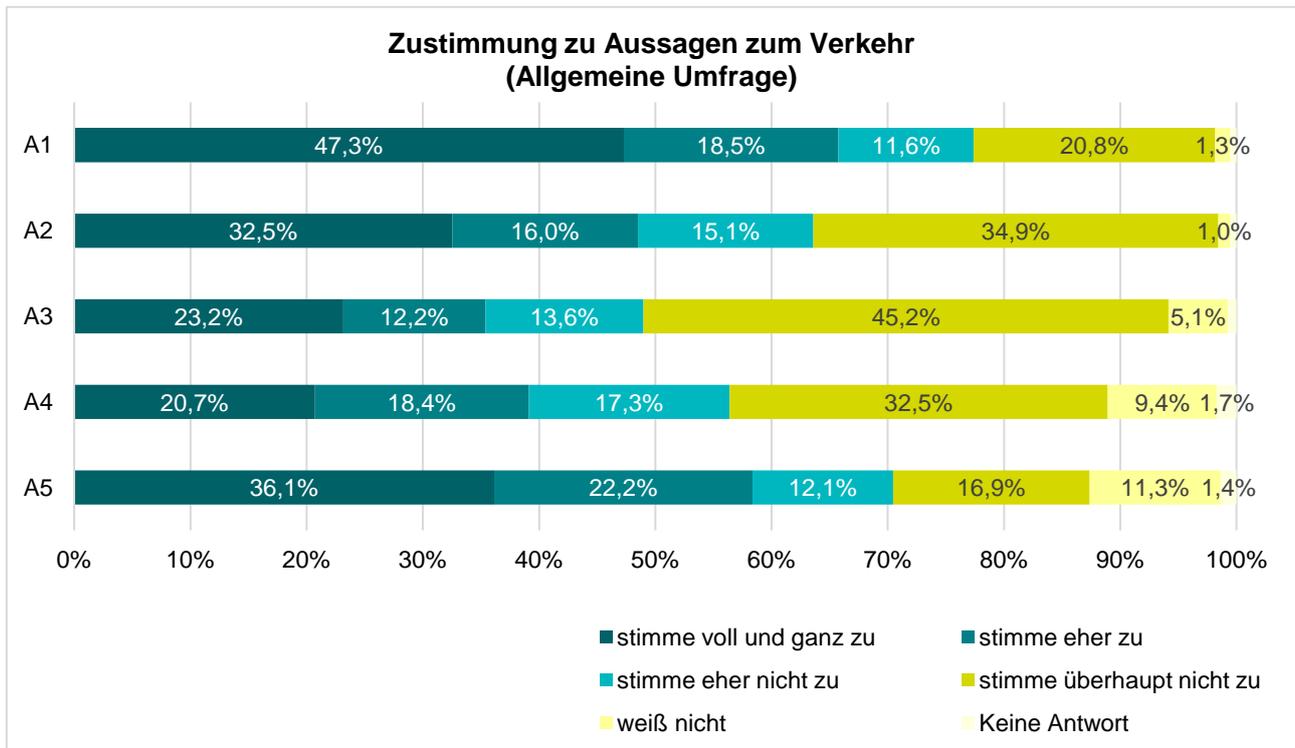
Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel im Alltag

3.2. Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr

Mit Blick auf die Zustimmung bzw. Ablehnung zu verschiedenen Aussagen zum Verkehr zeigen sich Unterschiede zwischen den Teilnahmen im Rahmen der allgemeinen Umfrage sowie der Jugendumfrage. So stimmen nahezu zwei Drittel der Teilnehmenden der allgemeinen Umfrage (65,8 %, 968 Personen) der Aussage zu, dass ein Teil der Flächen, die heute dem Auto-Verkehr vorbehalten sind, anders genutzt werden sollten. Die Erweiterung von Tempo-30-Strecken im Stadtgebiet stößt hingegen bei 50 % der Teilnehmenden (735 Personen) auf Ablehnung (stimme eher nicht / stimme überhaupt nicht zu), bei 48,5 % (714 Personen) auf Zustimmung (stimme voll und ganz zu / stimme eher zu).

Der Aussage "Das Parken in Wuppertal ist im Verhältnis zur Nutzung von Bus und Bahn zu günstig. Die Parkgebühren sollten daher angehoben werden." stimmen 35,4 % der Teilnehmenden der allgemeinen Umfrage zu (521 Personen), 58,8 % lehnen diese Anhebung der Parkgebühren ab (865 Personen). Der Aussage, auf das eigene Auto verzichten zu können, wenn es dafür eine Carsharing-Station (also einen Ort, an dem Autos ausgeliehen werden können) in der Nähe zum Wohnort gäbe, stimmen 39,1 % der Teilnehmenden zu (576 Personen), 49,8 % stehen dem ablehnend gegenüber (733 Personen).

Mehr Zustimmung hingegen erfährt die Aussage "Ich nehme mit dem Auto kleine Umwege und weniger Bequemlichkeit in Kauf, wenn Straßenzüge dafür verkehrsberuhigt (das heißt, dort dürfen die Autos nur langsam fahren) gestaltet werden.": 58,3 % stimmen voll und ganz bzw. eher zu (859 Personen), wohingegen 29 % eher nicht bzw. überhaupt nicht zustimmen (427 Personen).



Legende

A1 Um den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, Zug, Bus- und Schwebbahnverkehr) attraktiver zu machen und den Platz gerechter zu verteilen, sollte ein Teil der Flächen, die heute dem Auto-Verkehr vorbehalten sind, anders genutzt werden (z.B. breitere Fußwege, Busspuren, Grünflächen oder Radabstellanlagen auf Parkplätzen).

A2 Um schwächere Verkehrsteilnehmer*innen zu schützen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen befürworte ich, dass auch auf Hauptverkehrsstraßen in Wuppertal vermehrt Tempo 30 gilt.

A3 Das Parken in Wuppertal ist im Verhältnis zur Nutzung von Bus und Bahn zu günstig. Die Parkgebühren sollten daher angehoben werden.

A4 Ich könnte auf mein eigenes Auto verzichten, wenn es dafür eine Carsharing-Station (also einen Ort, an dem ich Autos ausleihen kann) in der Nähe zu meinem Wohnort gibt.

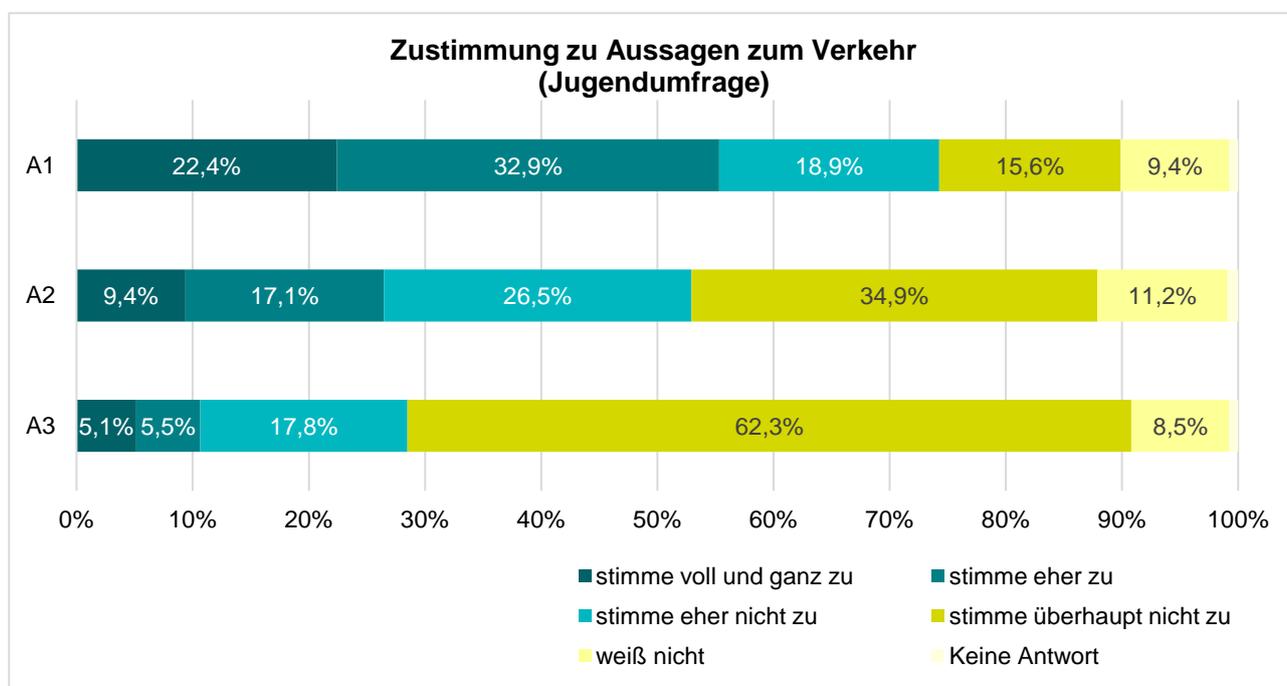
A5 Ich nehme mit dem Auto kleine Umwege und weniger Bequemlichkeit in Kauf, wenn Straßenzüge dafür verkehrsberuhigt (das heißt, dort dürfen die Autos nur langsam fahren) gestaltet werden.

Abbildung 11: Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr

55,3 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Jugendumfrage (301 Personen) stimmen der Aussage, dass mehr Menschen in Wuppertal mit dem Fahrrad fahren, zu Fuß gehen und mit dem Bus oder der Schwebbahn fahren sollten, zu. Demgegenüber stehen 34,5 %, welche dieser Aussage eher nicht oder überhaupt nicht zustimmen (188 Personen).

Der Aussage "Damit schwächere Verkehrsteilnehmende geschützt werden und die Verkehrssicherheit besser wird, sollte es meiner Meinung nach auf Hauptverkehrsstraßen öfter Tempo 30 (Maximalgeschwindigkeit 30 km/h) geben" stimmen 26,5 % der Teilnehmenden der Jugendumfrage zu (144 Personen), 61,4 % hingegen stimmen dieser eher nicht bzw. überhaupt nicht zu (334 Personen).

Die letzte Aussage, welche durch die Jugendliche bewertet werden sollte, lautete "Ein Auto zu parken ist in Wuppertal im Verhältnis zur Nutzung von Bus, Bahn oder Schwebbahn zu günstig. Ich bin dafür, dass die Parkgebühren angehoben werden sollten." Dieser Aussage stimmten 10,6 % der Teilnehmenden zu (58 Personen), 80,1 % stimmten eher nicht oder überhaupt nicht zu (436 Personen).



Legende

A1 Mehr Menschen in Wuppertal sollten mit dem Fahrrad fahren, zu Fuß gehen und mit dem Bus oder der Schwebbahn fahren! Damit sich mehr Leute dazu entscheiden nicht mit dem Auto zu fahren, soll ein Teil der Flächen, die heute nur von Autos genutzt werden, gerechter verteilt werden (z.B. breitere Fußwege, Busspuren, Grünflächen oder Radabstellanlagen auf Parkplätzen).

A2 Damit schwächere Verkehrsteilnehmende geschützt werden und die Verkehrssicherheit besser wird, sollte es meiner Meinung nach auf Hauptverkehrsstraßen öfter Tempo 30 (Maximalgeschwindigkeit 30 km/h) geben.

A3 Ein Auto zu parken ist in Wuppertal im Verhältnis zur Nutzung von Bus, Bahn oder Schwebbahn zu günstig. Ich bin dafür, dass die Parkgebühren angehoben werden sollten.

Abbildung 12: Zustimmung zu Aussagen zum Verkehr (Jugendumfrage)

3.3. Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr

Viele der städtischen Angebote zum Thema Verkehr sind einem Großteil der Teilnehmenden der allgemeinen Umfrage unbekannt. So geben 52,6 % der Teilnehmenden (774 Personen) an, die Kampagne Stadtradeln nicht zu kennen, 73,3 % der Teilnehmenden (1.079 Personen) kennen den Mängelmelder nicht, 76,2 % (1.122 Personen) die Parkinfo der Stadt nicht und jeweils rund zwei Drittel geben an, weder die Wuppertal-App (66,3 %, 976 Personen) noch die Verkehrsinformationen auf der Website der Stadt (67,9 %, 1.000 Personen) zu kennen.

Die größte Nutzerschaft wie Bekanntheit hat WSW.move (22,4 % bzw. 329 Personen aktive Nutzung, 34,4 % bzw. 507 Personen Bekanntheit), gefolgt von der Kampagne Stadtradeln, bei der 12,4 % der Teilnehmenden (183 Personen) angeben, aktiv dabei zu sein und 33,8 % (497 Personen) zumindest Kenntnis davon haben. Den Mängelmelder nutzen 4,4 % der Teilnehmenden (65 Personen), 20,9 % (307 Personen) haben bereits davon gehört. Die Wuppertal-App und die Verkehrsinformationen auf der Website der Stadt wird von jeweils 3,6 % der Teilnehmenden aktiv genutzt (53 Personen), die Wuppertal-App ist 28,9 % der Teilnehmenden (425 Personen) bekannt, die Verkehrsinformationen 27,2 % (401 Personen). Die Parkinfo wird von 2,7 % der Teilnehmenden aktiv genutzt (40 Personen), 19,5 % der Teilnehmenden ist dieses Angebot bekannt (287 Personen).

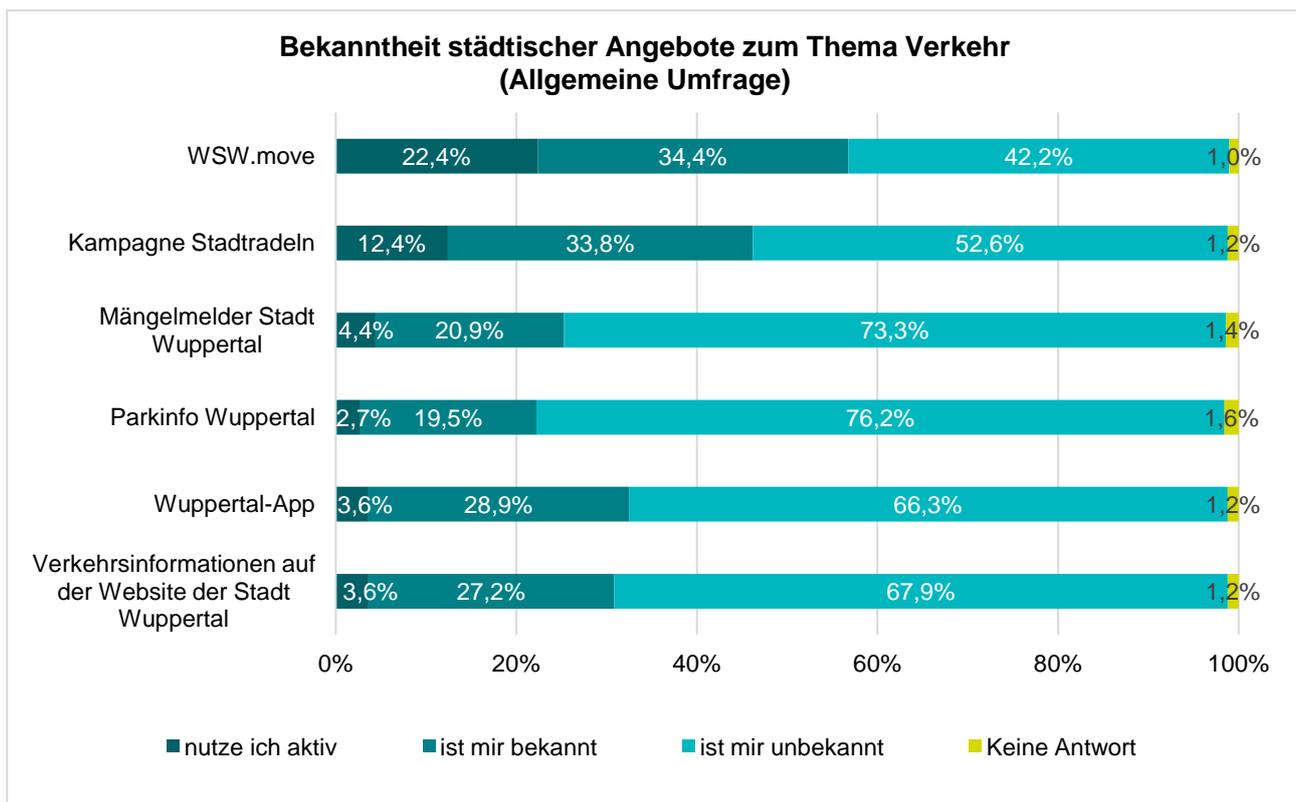


Abbildung 13: Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr

Stark verbreitet unter den Teilnehmenden der Jugendumfrage in Sachen Nutzung und Bekanntheit städtischer Angebote ist WSW.move; 36,9 % nutzen dieses Angebot aktiv (201 Personen), 28,5 % ist es bekannt (155 Personen) und nur knapp ein Drittel der Teilnehmenden (174 Personen) geben an, dass ihnen dieses Angebot unbekannt ist.

Alle anderen Angebote sind tendenziell weniger bekannt unter den Teilnehmenden: Bei der Kampagne Stadtradeln geben 5 % an, aktiv zu sein (27 Personen), 18,4 % kannten die Aktion (100 Personen) und 73,5 % der Teilnehmenden war das Angebot unbekannt (400 Personen).

Ähnlich verhält es sich beim Mängelmelder der Stadt Wuppertal - nur 1,3 % der Teilnehmenden der Jugendumfrage (7 Personen) geben an, diesen zu nutzen, 10,5 % ist das Angebot bekannt (57 Personen) und 85,8 % der Teilnehmenden kennen das Angebot hingegen nicht (467 Personen). Ebenfalls wenig verbreitet in der Bekanntheit (16,5 %, 90 Personen) und aktiven Nutzung (1,8 %, 10 Personen) unter den Teilnehmenden ist die Parkinfo Wuppertal. Sie ist hinter dem Mängelmelder das unbekannteste städtische Angebot (79 %, 430 Personen). Die Wuppertal-App geben 3,7 % der Teilnehmenden an, aktiv zu nutzen (20 Personen). 25,4 % ist das Angebot bekannt (138 Personen), 68,9 % hingegen kannten das Angebot nicht (375 Personen). Ebenfalls wenig genutzt wird Bliggit (4 %, 22 Personen), wobei 28,9 % angeben, dieses Angebot zu kennen (157 Personen). 64 % ist es unbekannt (348 Personen). Die Verkehrsinformationen auf der Website der Stadt werden von 7,4 % (40 Personen) aktiv genutzt, 35,7 % (194 Personen) ist dieses Angebot bekannt und 55,5 % (302 Personen) unbekannt.

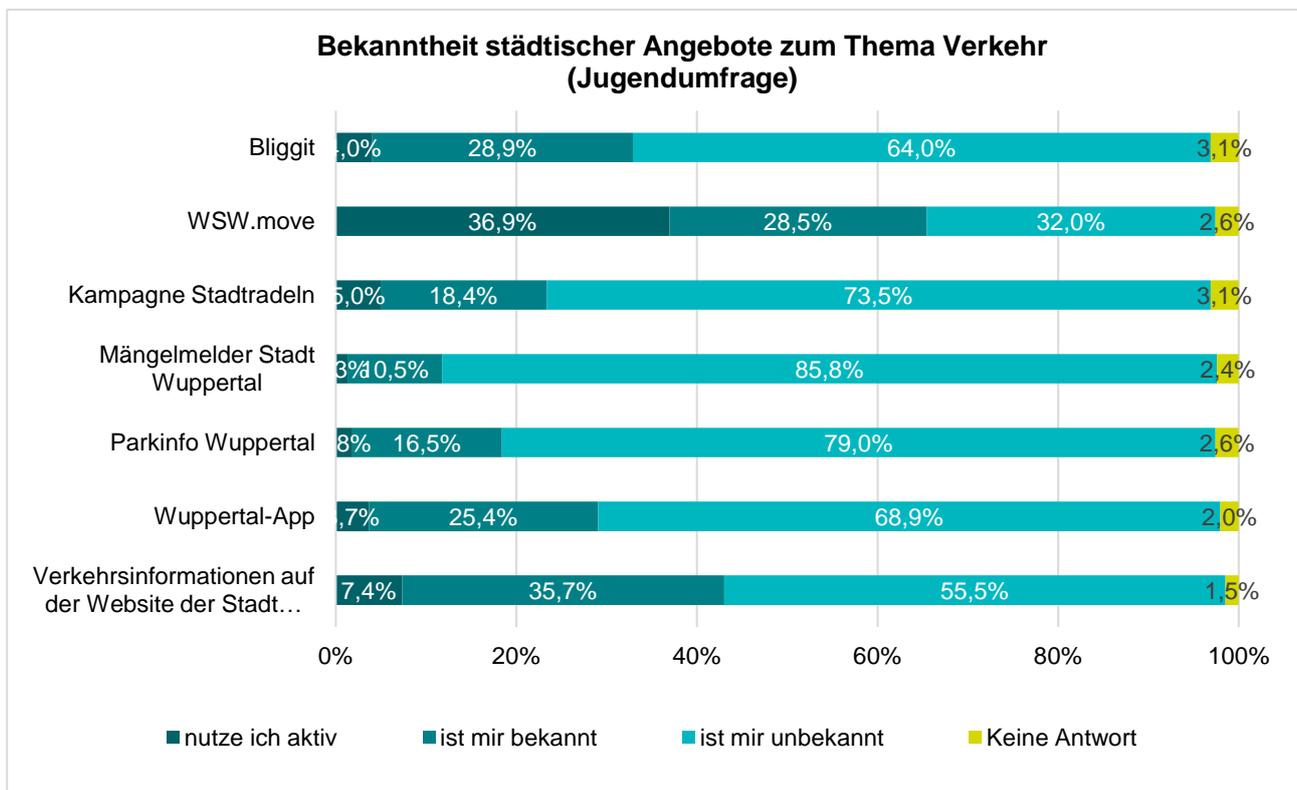


Abbildung 14: Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr (Jugendumfrage)

3.4. Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr

Methodischer Hinweis: Aufgrund der Filterlogik des Fragebogens konnte die Nutzungshäufigkeit nur dann von den Teilnehmenden angegeben werden, wenn sie bei der vorherigen Frage nach der Bekanntheit städtischer Angebote zum Thema Verkehr (vgl. Abschnitt 3.3) „nutze ich aktiv“ bei dem entsprechenden Angebot angegeben haben. Damit einhergehend verringert sich die Gesamtzahl der befragten Personen für jede Teilfrage (jedes Angebot) entsprechend auf die Anzahl an Nennungen für die Antwortoption „nutze ich aktiv“ für das entsprechende Angebot bei der vorherigen Frage.

In Bezug auf die Nutzungshäufigkeit der städtischen Angebote zum Thema Verkehr zeigt sich eine deutliche Hierarchie in der Nutzung. Täglich bzw. am häufigsten wird WSW.move genutzt (23,1 % bzw. 76 Personen geben an, dieses Angebot täglich, 39,2 % bzw. 129 Personen häufig zu nutzen). Die Kampagne Stadtradeln wird von 19,7 % (36 Personen) täglich genutzt, ein Drittel (33,3 %, 61 Personen) der Teilnehmenden (welchen dieses Angebot nutzen) gibt an, dieses Angebot häufig zu nutzen.

Die Wuppertal-App wird von 11,3 % der Nutzenden täglich (6 Personen) und von 18,9 % (10 Personen) häufig genutzt. 47,2 % geben an, die App gelegentlich (25 Personen) und 20,8 % (11 Personen) geben an, diese selten zu nutzen. Die Parkinfo Wuppertal wird von 27,5 % häufig (11 Personen), von 50 % gelegentlich (20 Personen) und von 22,5 % (9 Personen) selten genutzt. Die Verkehrsinformationen auf der Website der Stadt werden von 11,3 % der befragten Nutzenden täglich (5 Personen), von 28,3 % häufig (15 Personen) und von 35,8 % gelegentlich (19 Personen) genutzt. 24,5 % geben an, diese selten zu nutzen (13 Personen). Der Mängelmelder wird von 13,8 % häufig (9 Personen), von 52,3 % der Teilnehmenden gelegentlich (34 Personen) und von 32,3 % selten genutzt (21 Personen).

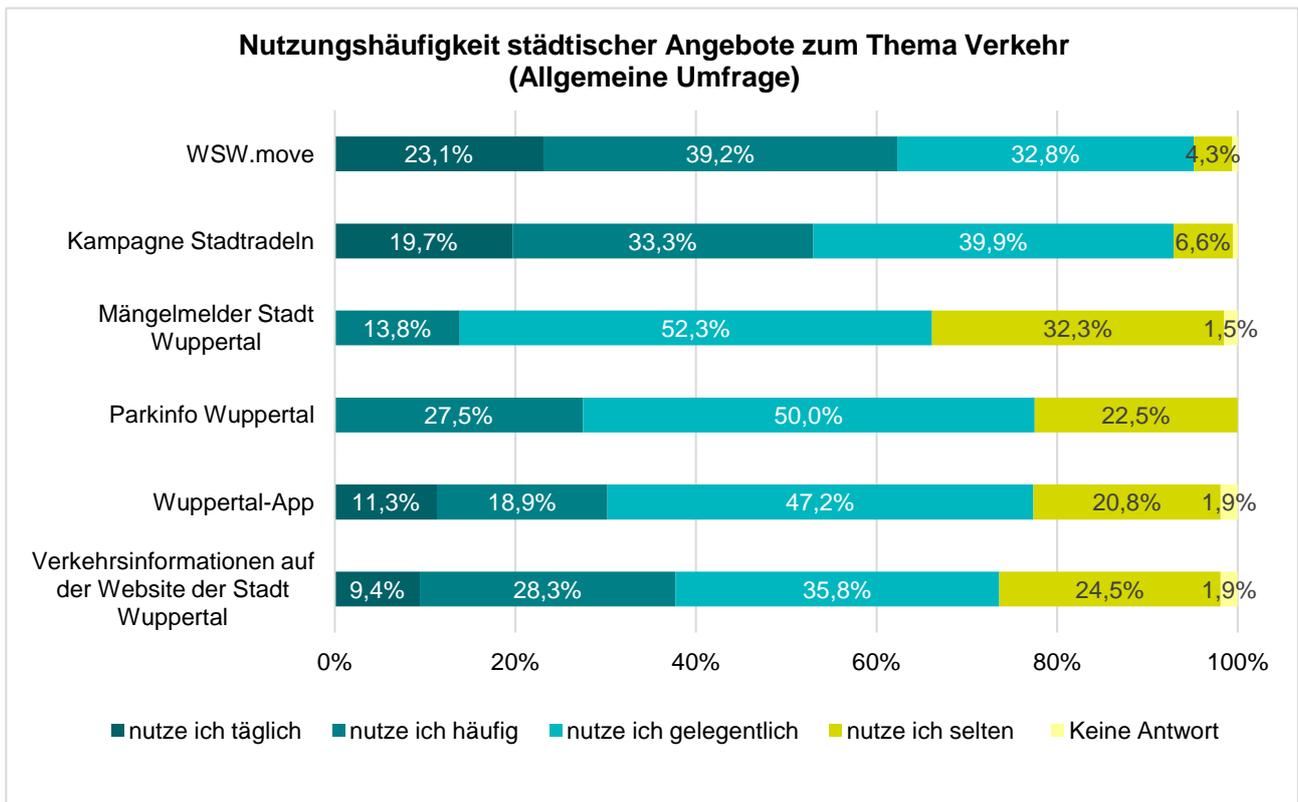


Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr

Bei Betrachtung der Ergebnisse der Jugendumfrage stechen besonders folgende Angebote hervor, welche besonders regelmäßig genutzt werden, wobei die Verteilungen im Fall der Jugendumfrage für einige Antwortoptionen aufgrund der geringen Anzahl an Antworten bei dieser teilgruppenspezifischen Abfrage (Filterfrage) weniger Aussagekraft haben als im Fall der allgemeinen Umfrage⁴: Mängelmelder

⁴ Wie im methodischen Hinweis eingangs erwähnt, konnte die Nutzungshäufigkeit durch die Teilnehmenden nur für diejenigen Angebote angegeben werden, bei denen sie in der vorherigen Frage nach der Bekanntheit städtischer Angebote

Stadt Wuppertal (57,1 % nutze ich täglich, 4 Angaben), Parkinfo Wuppertal (40 % nutze ich täglich, 4 Angaben), WSW.move (38,8 % nutze ich täglich, 78 Angaben) sowie Verkehrsinformationen auf der Website der Stadt Wuppertal (35 % nutze ich täglich, 14 Angaben).

Eher selten nutzen die Teilnehmenden der Jugendumfrage zur Information über das Thema Verkehr hingegen Bliggit (37,5 % nutze ich selten, 6 Angaben) sowie die Wuppertal-App (35 % nutze ich selten, 7 Angaben).

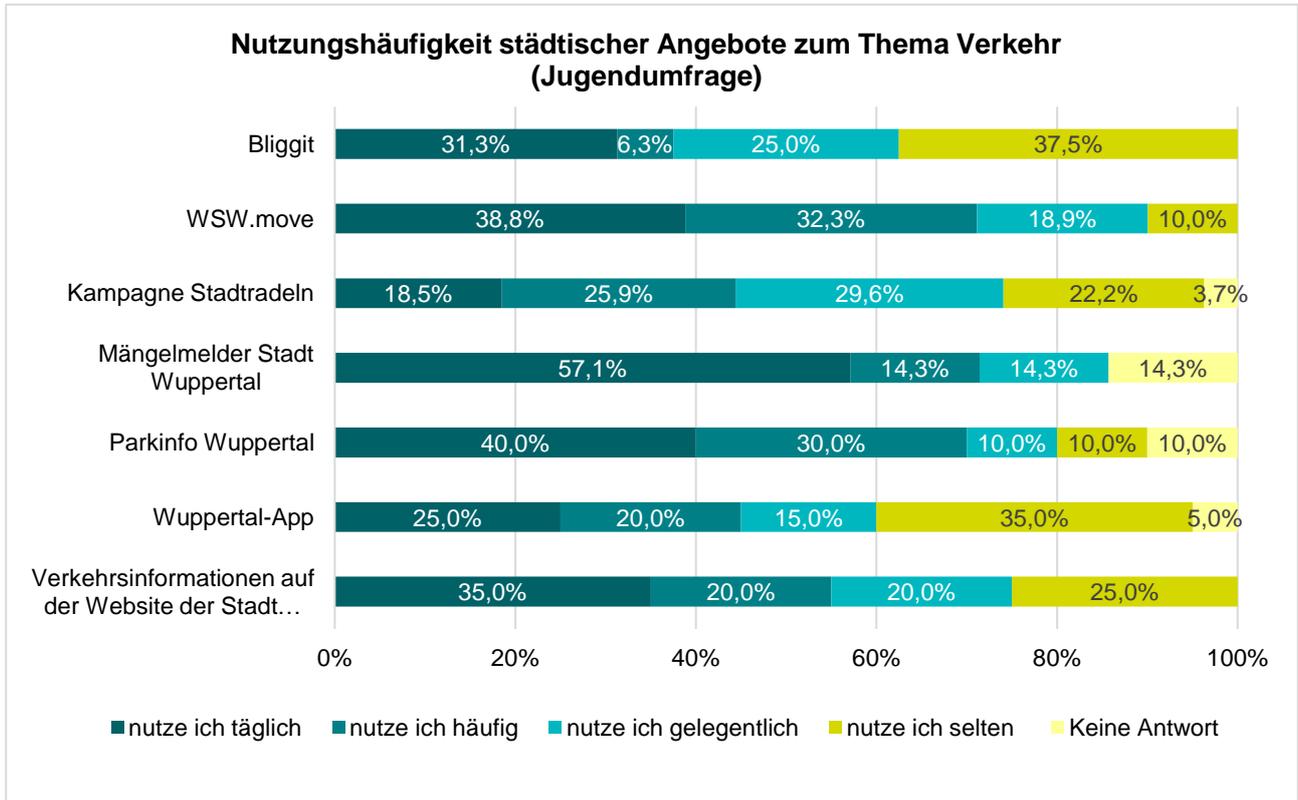
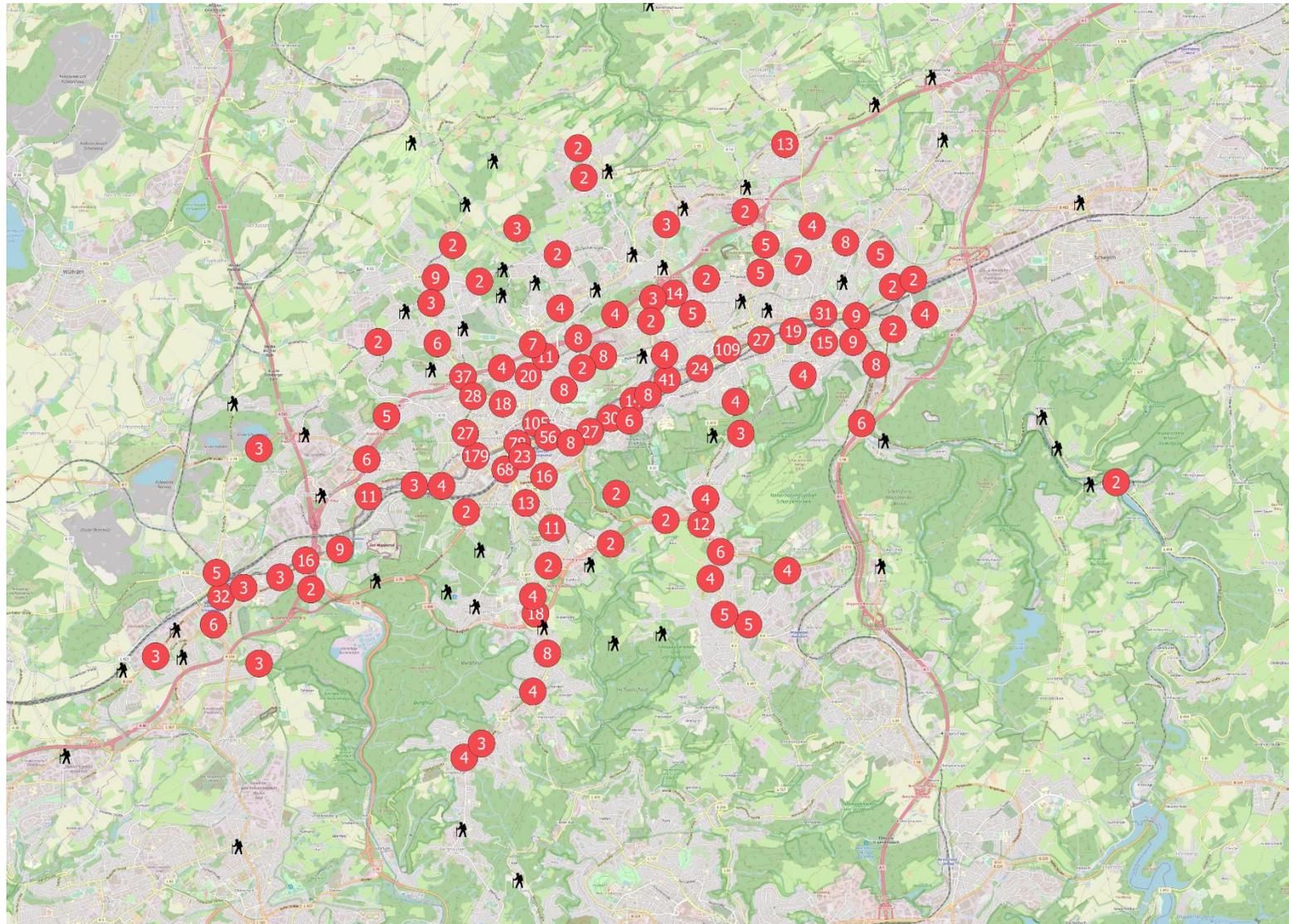


Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit städtischer Angebote zum Thema Verkehr (Jugendumfrage)

zum Thema Verkehr (vgl. Abschnitt 3.3) mit „nutze ich aktiv“ geantwortet haben. Dementsprechend verringert sich die Anzahl an Teilnehmenden, welche eine Nutzungshäufigkeit angeben konnten, bei einigen Angeboten sehr stark.

3.5. Verbesserung der Kreuzung/Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger

Methodischer Hinweis: Gruppierete Darstellung der Standortangaben. Je höher der Zahlenwert, desto häufiger wurde an dieser Stelle ein Standort angegeben. Schwarze Symbole stellen Einzelangaben dar. Die Standortangaben wurden der Stadt Wuppertal ebenfalls in Form eines detaillierten Datensatzes übermittelt.



Allgemeine Umfrage

Abbildung 17:
Standortangaben
verbesserungswürdige
Kreuzungen/Querungen

Jugendumfrage

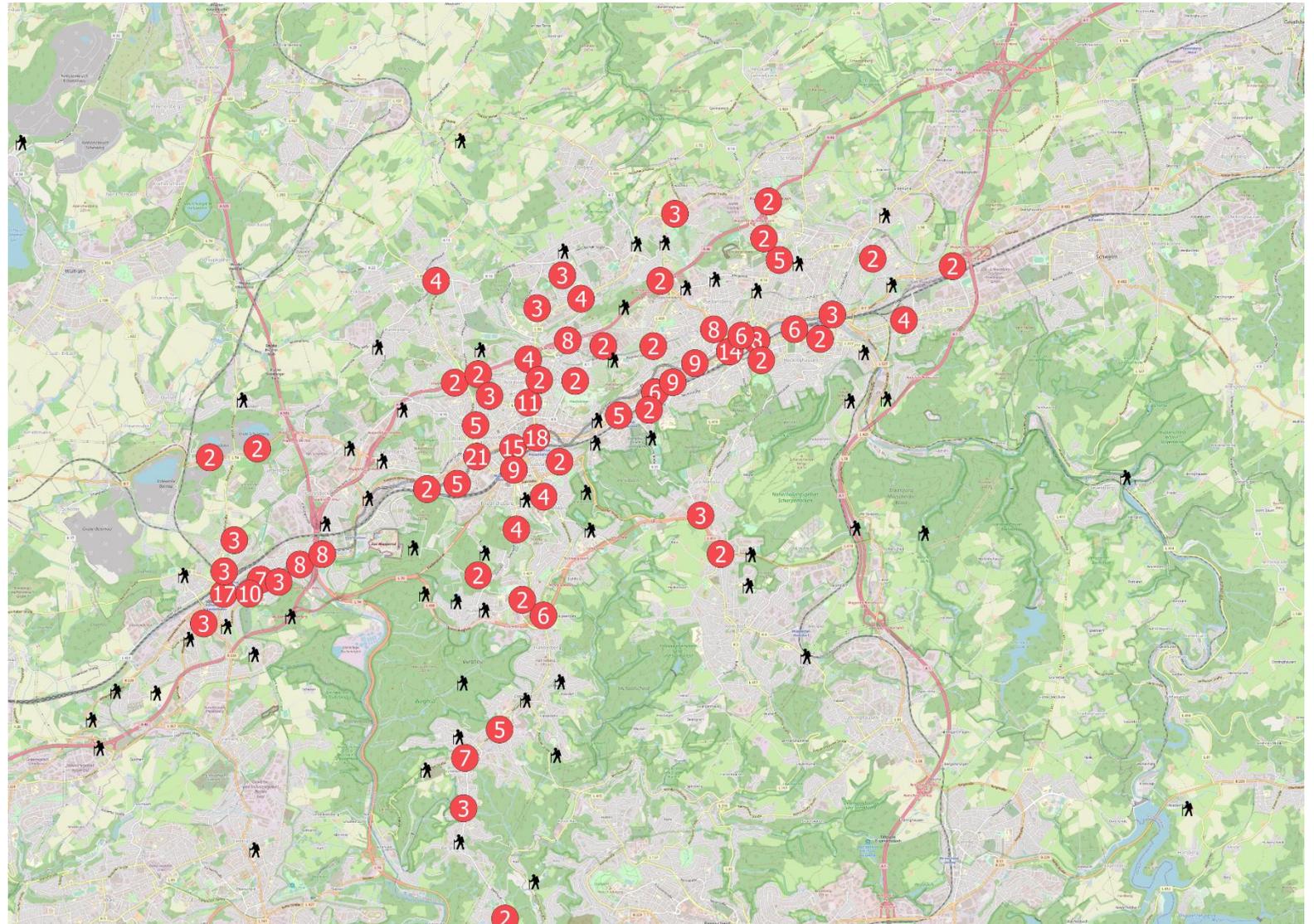


Abbildung 18:
Standortangaben
verbesserungswürdige
Kreuzungen/Querungen
(Jugendumfrage)

3.6. Orte für E-Ladestationen (nur allgemeine Umfrage)

Methodischer Hinweis: Gruppierete Darstellung der Standortangaben. Je höher der Zahlenwert, desto häufiger wurde an dieser Stelle ein Standort angegeben. Schwarze Symbole stellen Einzelangaben dar. Die Standortangaben wurden der Stadt Wuppertal ebenfalls in Form eines detaillierten Datensatzes übermittelt.

Allgemeine Umfrage

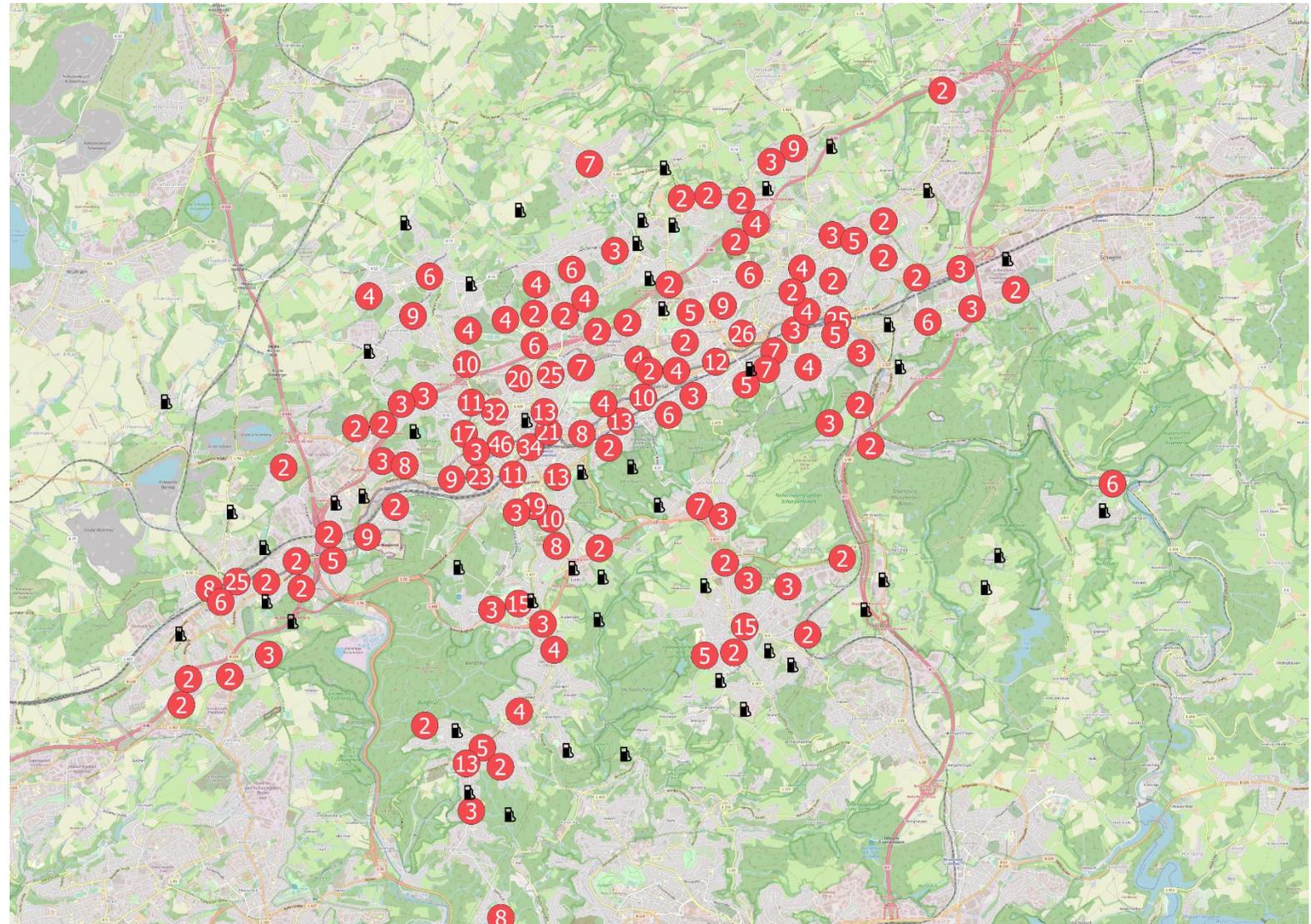
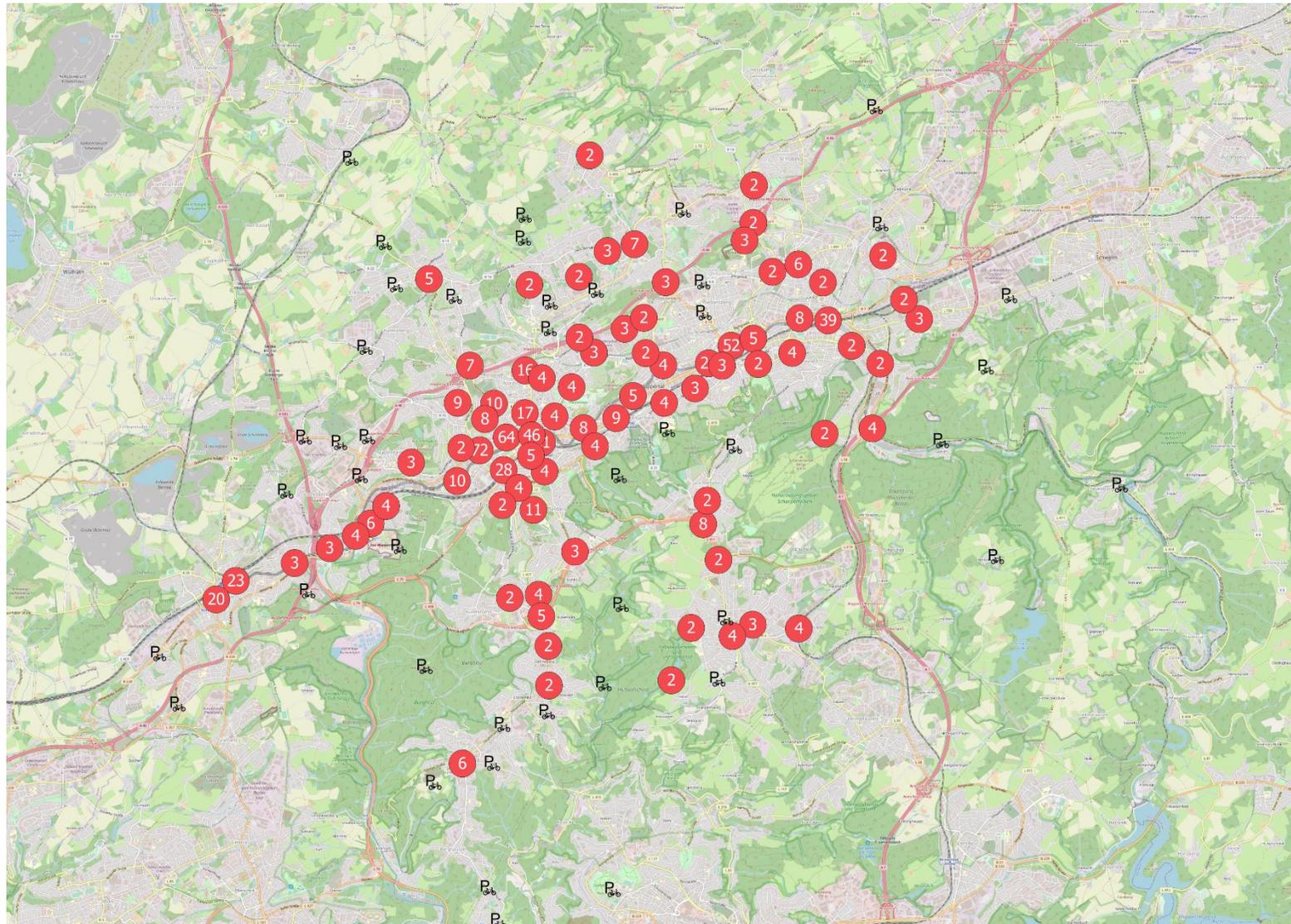


Abbildung 19:
Standortangaben E-
Ladestationen

3.7. Orte für neue Fahrradbügel

Methodischer Hinweis: Gruppierete Darstellung der Standortangaben. Je höher der Zahlenwert, desto häufiger wurde an dieser Stelle ein Standort angegeben. Schwarze Symbole stellen Einzelangaben dar. Die Standortangaben wurden der Stadt Wuppertal ebenfalls in Form eines detaillierten Datensatzes übermittelt.



Allgemeine Umfrage

Abbildung 20:
Standortangaben neue Fahrradbügel

Jugendumfrage

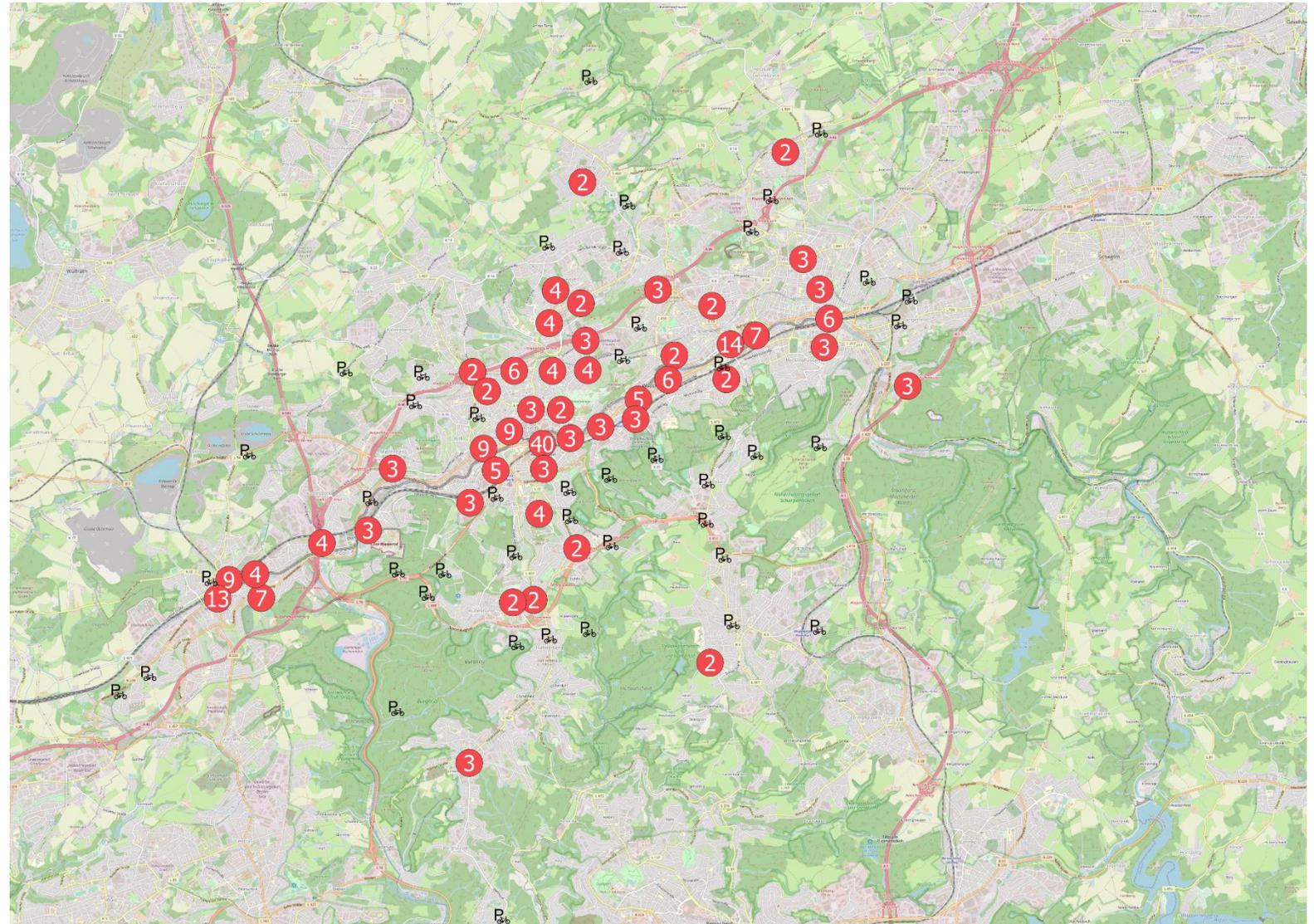
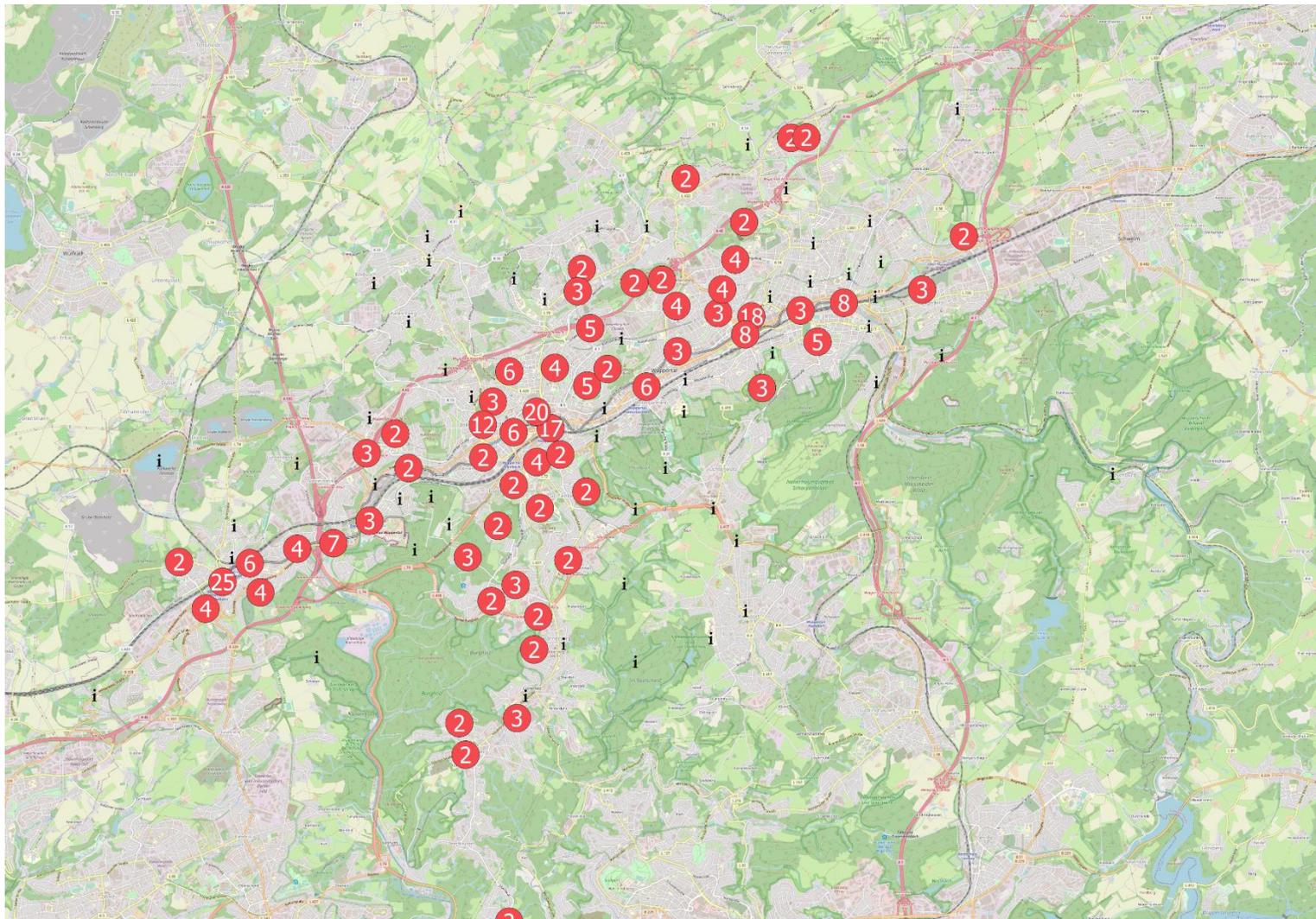


Abbildung 21:
Standortangaben neue
Fahrradbügel (Jugendumfrage)

3.8. Verbesserung öffentlicher Plätze und Räume (nur Jugendumfrage)

Methodischer Hinweis: Gruppierete Darstellung der Standortangaben. Je höher der Zahlenwert, desto häufiger wurde an dieser Stelle ein Standort angegeben. Schwarze Symbole stellen Einzelangaben dar. Die Standortangaben wurden der Stadt Wuppertal ebenfalls in Form eines detaillierten Datensatzes übermittelt. Die Standortangaben konnten durch Freitexteingaben bezüglich der gewünschten Veränderung konkretisiert werden. Die Eingaben liegen der Stadt Wuppertal mit Standortbezug vor.



Jugendumfrage

Abbildung 22:
Standortangaben
Verbesserung öffentliche
Räume & Plätze
(Jugendumfrage)

3.9. Verbesserungen am Busverkehr (Fahrzeiten/Frequenz)

Methodischer Hinweis: In Rahmen der Umfrage konnten Teilnehmende aufeinanderfolgend bis zu drei Buslinien auswählen und eine gewünschte Veränderung angeben. Jede Buslinie sollte dabei nur einmalig ausgewählt werden (Mehrfachnennungen derselben Buslinie wurden in Rahmen der Datenaufbereitung entfernt).

Die durch die Teilnehmenden benannten Buslinien, bei denen ein Veränderungswunsch besteht, überschneiden sich bei den zwanzig am häufigsten genannten Verbindungen zwischen beiden Formaten in zwölf Fällen (CE65, CE64, 611, 612, 613, 620, 622, 625, 628, 635, 644 und 645), wohingegen dementsprechend jeweils acht Verbindungen exklusiv in einem der beiden Formate zu den Top 20 (gemessen an der Nennungshäufigkeit) zählen.

In der allgemeinen Umfrage, aber nicht in der Jugendumfrage, werden folgende Verbindungen ebenfalls besonders häufig genannt (mit absteigender Häufigkeit): 603, 643, CE61, CE62, Hol mich! App, 617, 640, und 608.

In der Jugendumfrage, aber nicht in der allgemeinen Umfrage, werden hingegen diese Buslinien noch häufig genannt (mit absteigender Häufigkeit): 631, 621, 609, 632, 601, 618, 639 und 623.

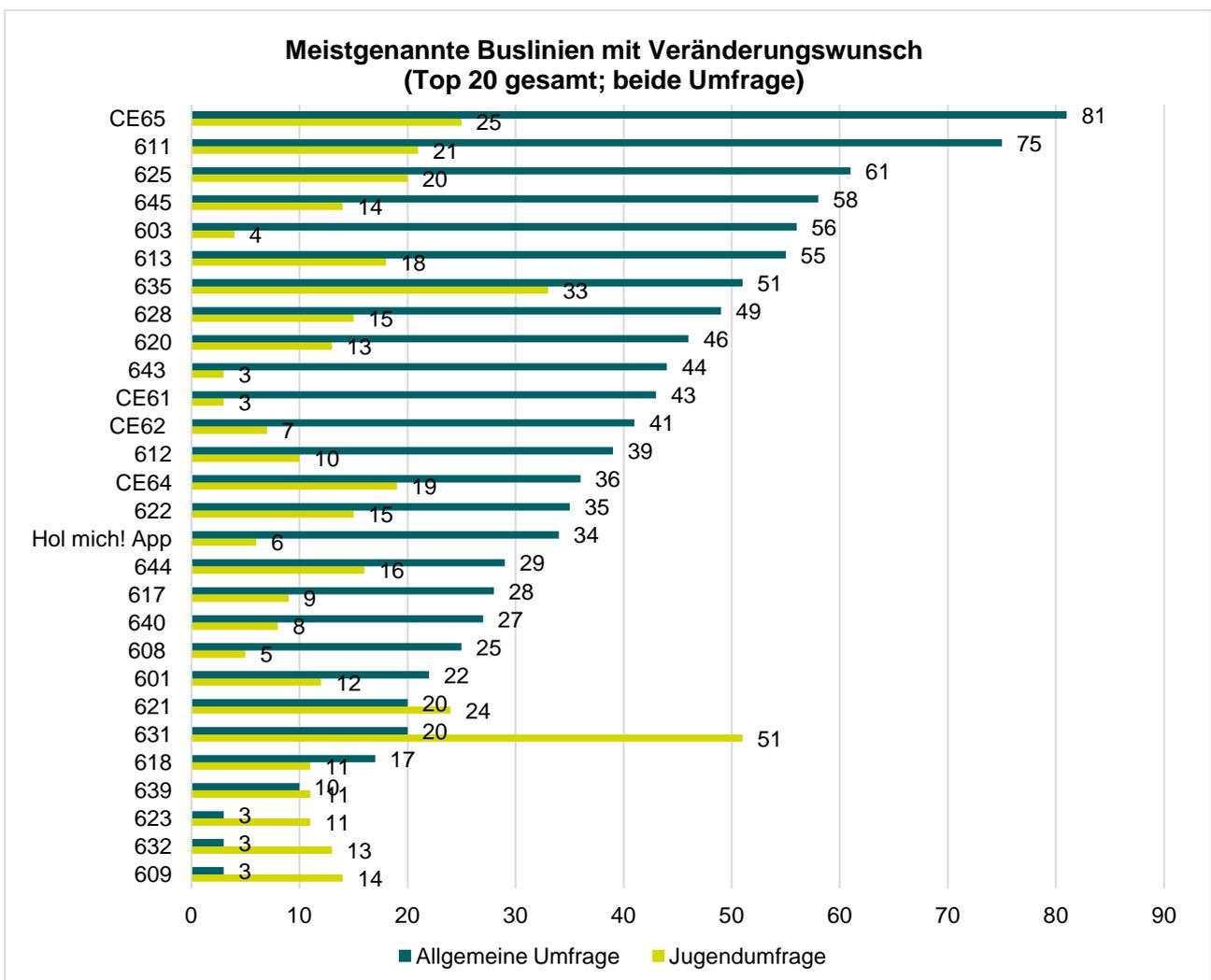


Abbildung 23: Meistgenannte Buslinien mit Veränderungswunsch (Top 20 beider Formate)

Ein naheliegender Ansatz zur Erklärung der Unterschiede zwischen beiden Formaten ist dabei die unterschiedliche Verteilung der Wohnorte der Teilnehmenden zwischen beiden Umfragen (vgl. Abschnitt 2.3). So wohnt beispielsweise ein vergleichsweise großer Anteil der Teilnehmenden bei der Jugendumfrage in Vohwinkel, was eine häufigere Nennung von für diesen Stadtteil relevanten Verbindungen erwarten lässt und erklären würde. Bei der Betrachtung und Interpretation der Ergebnisse bei dieser Frage nach Verbesserungswünschen hinsichtlich der Fahrtzeiten und Frequenz an Fahrten von Buslinien ist darüber hinaus zu beachten, dass der normale Fahrplan einiger Busverbindungen während des Befragungszeitraums aufgrund eines Mangels an verfügbaren Fahrerinnen und Fahrern reduziert wurde (also weniger Fahrten als vorgesehen gemacht wurden). Die von den Teilnehmenden meistgenannten Verbindungen zählen dabei zu den Linien, die von den Kürzungen betroffen waren. Es kann daher leider nicht beurteilt werden, ob die Teilnehmenden bei Wahrung des normalen Fahrplans dieselben Buslinien besonders häufig genannt hätten.

Häufigkeitsverteilungen Handlungsbedarf gesamt

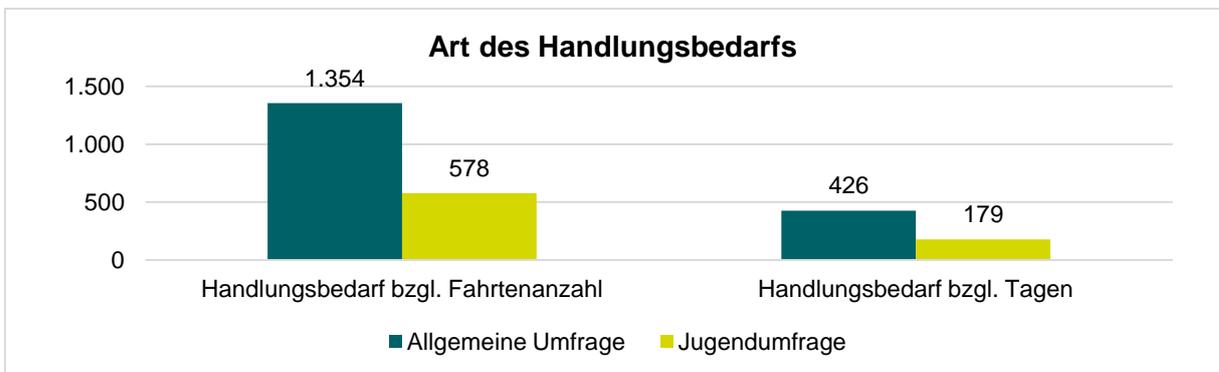


Abbildung 24: Art des Handlungsbedarfs

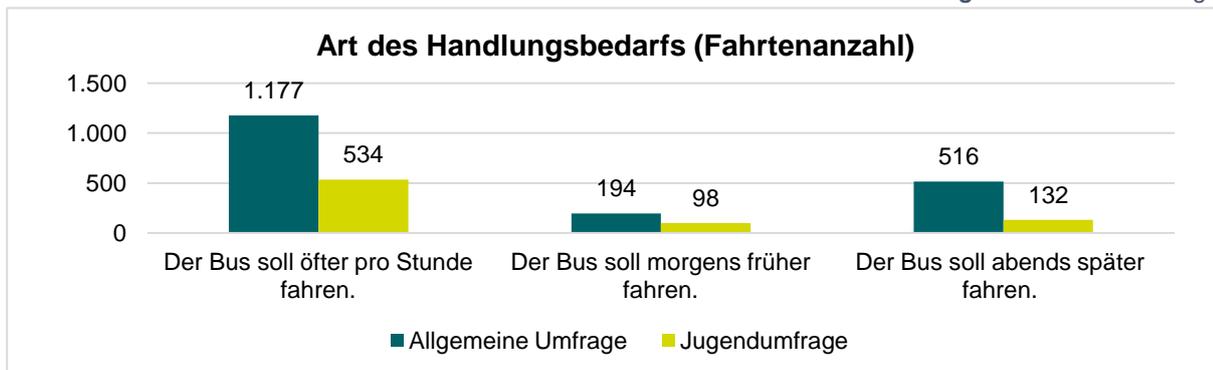


Abbildung 25: Art des Handlungsbedarfs: Fahrtenanzahl

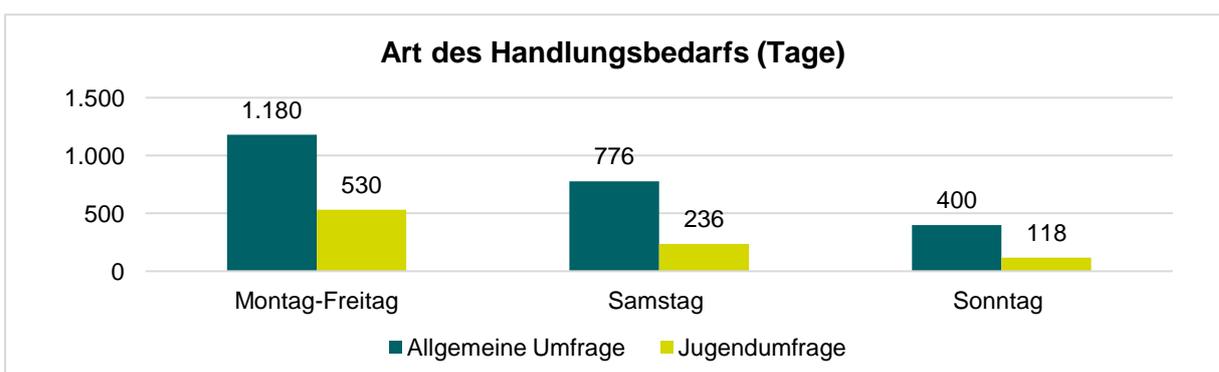


Abbildung 26: Art des Handlungsbedarfs: Tage

Handlungsbedarf Top 10 meistgenannte Buslinien

Allgemeine Umfrage

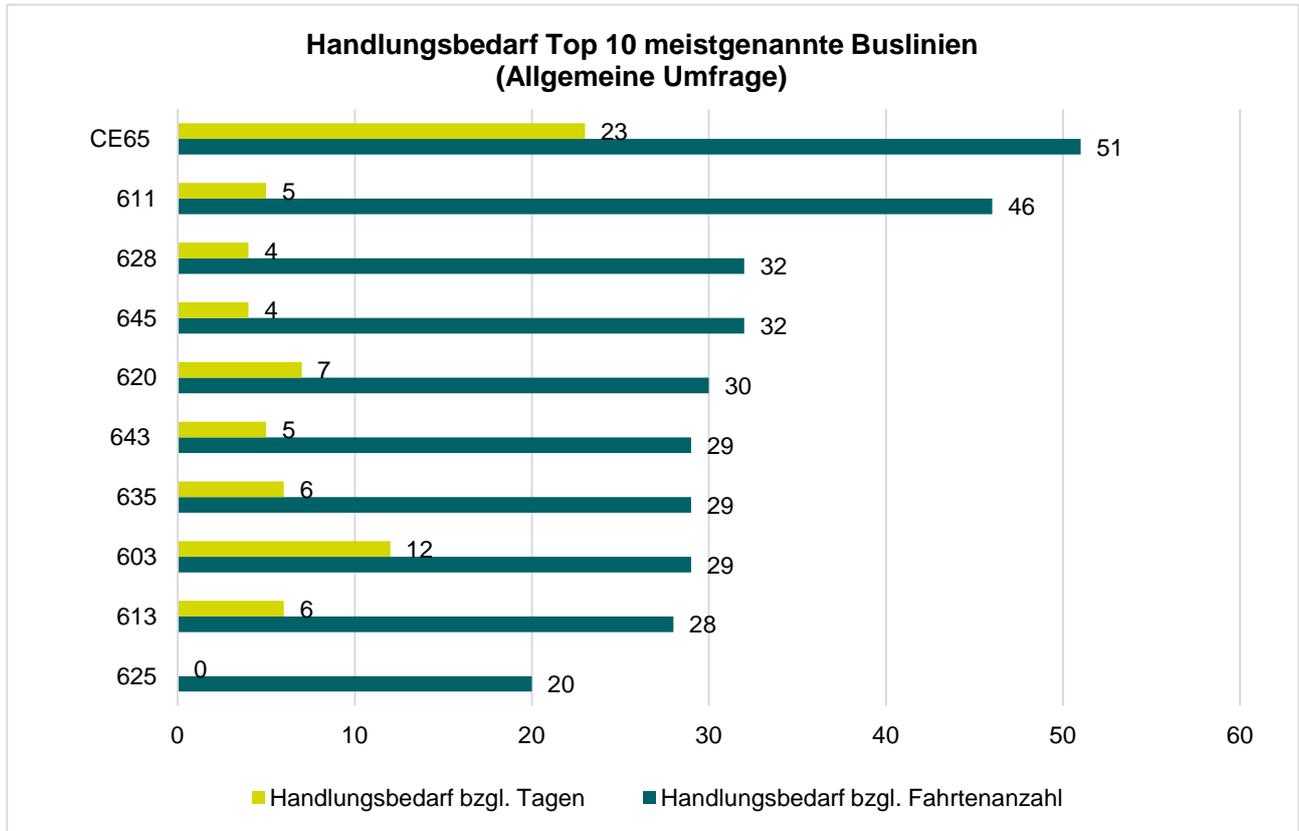


Abbildung 27: Art des Handlungsbedarfs nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage)

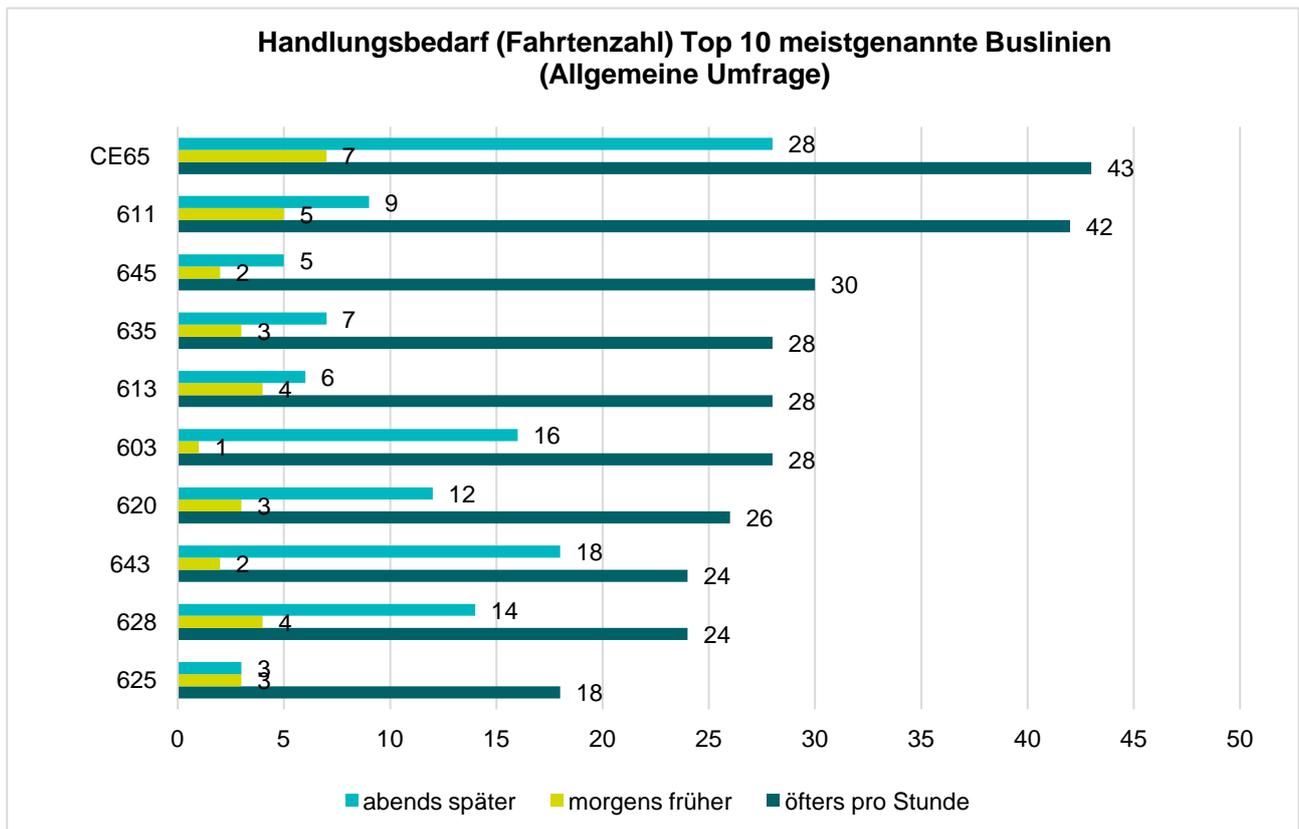


Abbildung 28: Art des Handlungsbedarfs (Fahrtenzahl) nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage)

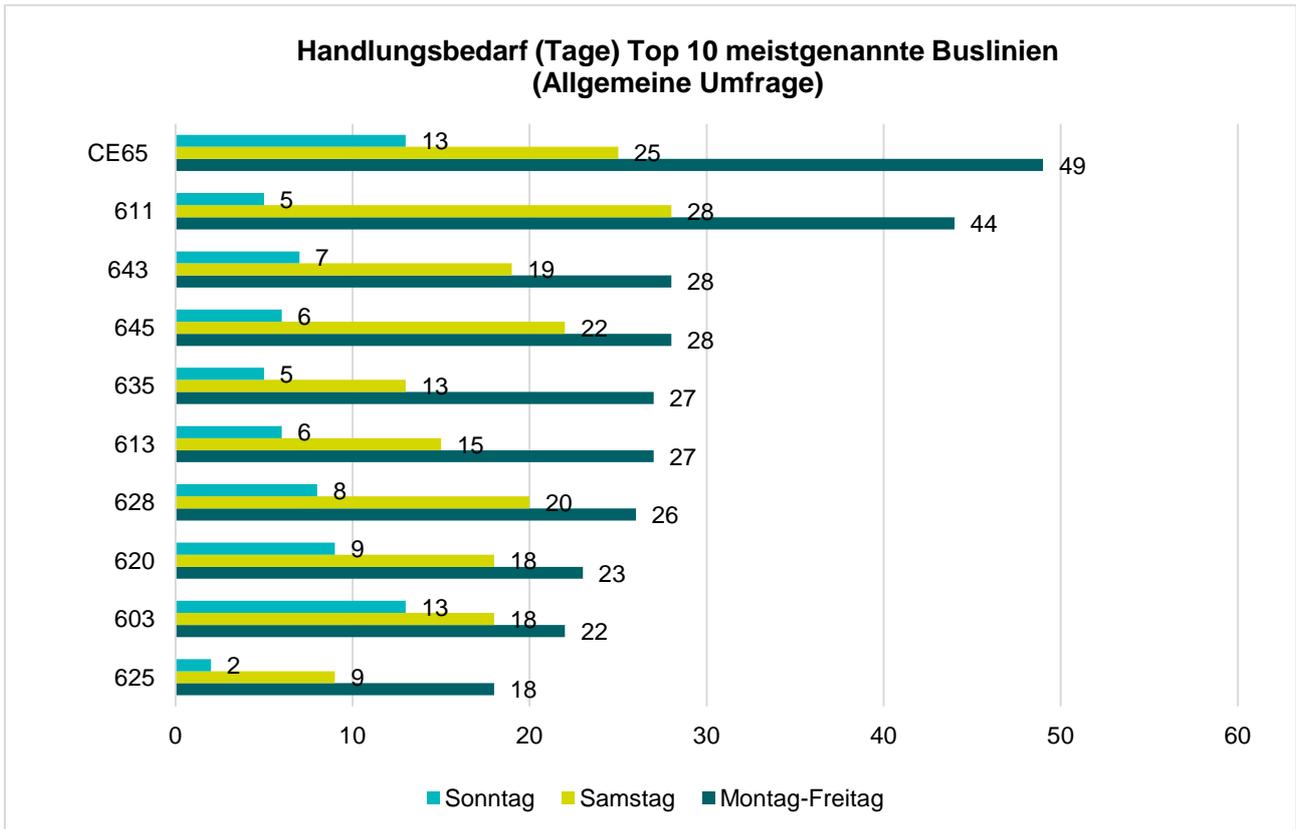


Abbildung 29: Art des Handlungsbedarfs (Tage) nach Buslinien (Top 10 allgemeine Umfrage)

Jugendumfrage

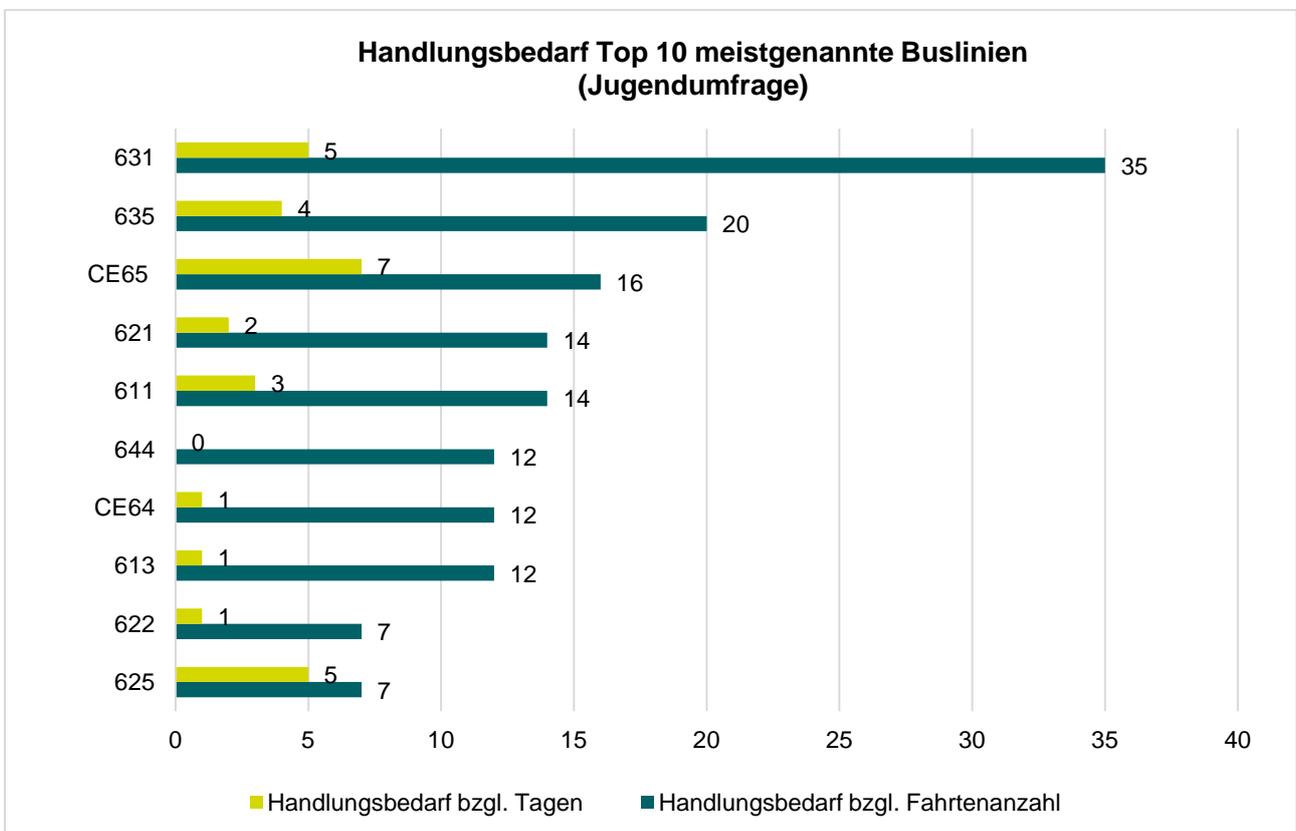


Abbildung 30: Art des Handlungsbedarfs nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)

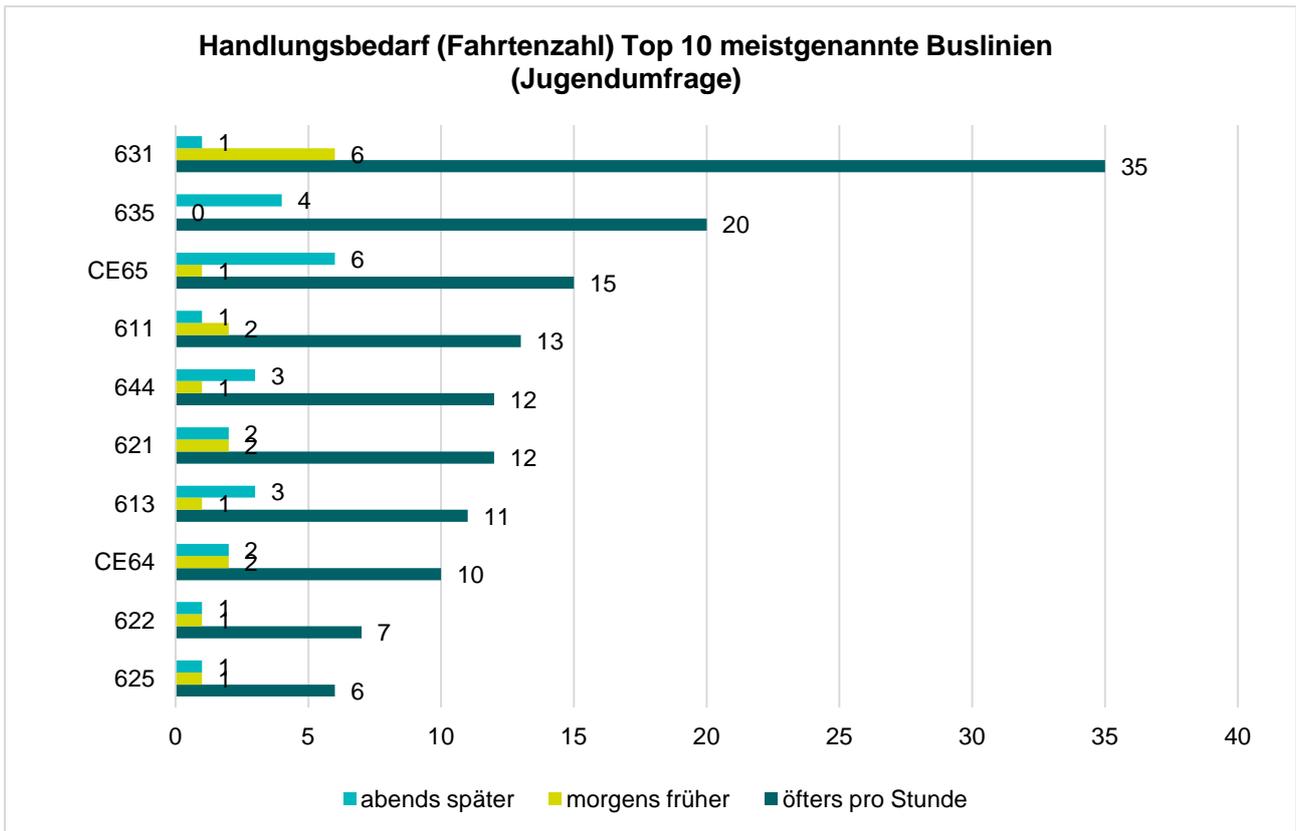


Abbildung 31: Art des Handlungsbedarfs (Fahrtenzahl) nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)

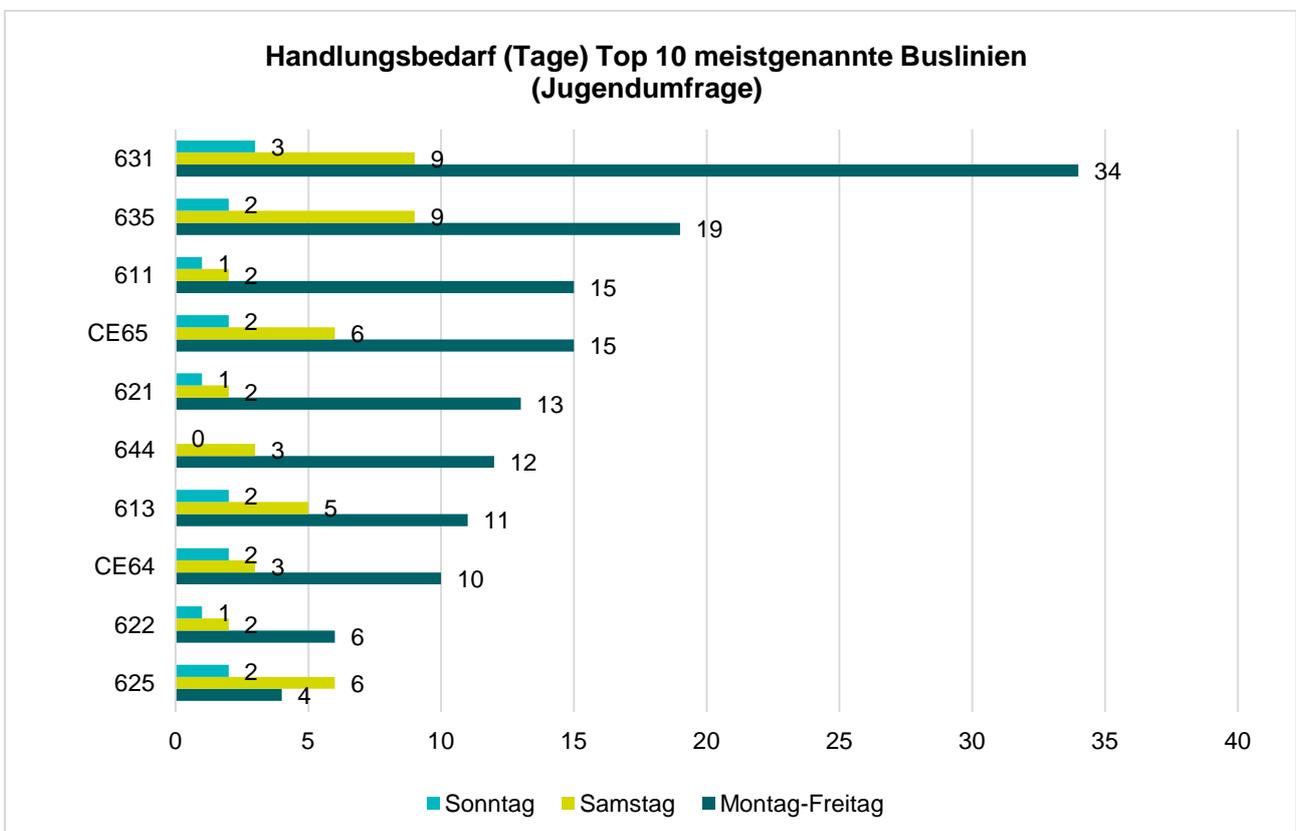


Abbildung 32: Art des Handlungsbedarfs (Tage) nach Buslinien (Top 10 Jugendumfrage)

3.10. Wichtige Aspekte zukünftiger Fahrzeuge im Busverkehr

Methodischer Hinweis: Die Frage wurde als Mehrfachauswahl konzipiert, infolgedessen konnten teilnehmende Personen mehr als eine Antwortoptionen wählen (maximal 3 Antworten). Dadurch übersteigt die Anzahl der Antworten die Anzahl der Teilnehmenden und es werden nachfolgend nur die absoluten Antwortzahlen angegeben.

Sowohl in der allgemeinen Umfrage als auch in der Jugendumfrage wird eine Klimatisierung am häufigsten als wichtiger Aspekt für neue Fahrzeuge im Busverkehr genannt (allgemeine Umfrage: 687 Nennungen; Jugendumfrage: 265 Nennungen). Darüber hinaus wird ein Internetzugang in beiden Formaten häufig genannt (allgemeine Umfrage: 331 Nennungen [viertmeiste Nennungen]; Jugendumfrage: 255 Nennungen [zweitmeiste Nennungen]). Abgesehen von diesen Gemeinsamkeiten variiert die Verteilung der Nennungshäufigkeit auf die verschiedenen Antwortoptionen zwischen beiden Befragungsformaten.

In der allgemeinen Umfrage folgt als zweitmeist genannter Aspekt, dass Informationen zu Anschlüssen (Zug/Bus) an den nächsten Haltestellen bereitgestellt werden (574 Nennungen). Darauf folgen die Aspekte Videokameras zur Sicherheit (428 Nennungen), Internetzugang (331 Nennungen), 2. Mehrzweckfläche bei Gelenkbussen (an der dritten Tür) (316 Nennungen), Fahrtenkauf im Fahrzeug (284 Nennungen) und Klappsitze im Mehrzweckbereich (224 Nennungen). Die verbleibenden fünf Antworten werden jeweils von weniger als 200 Personen genannt.

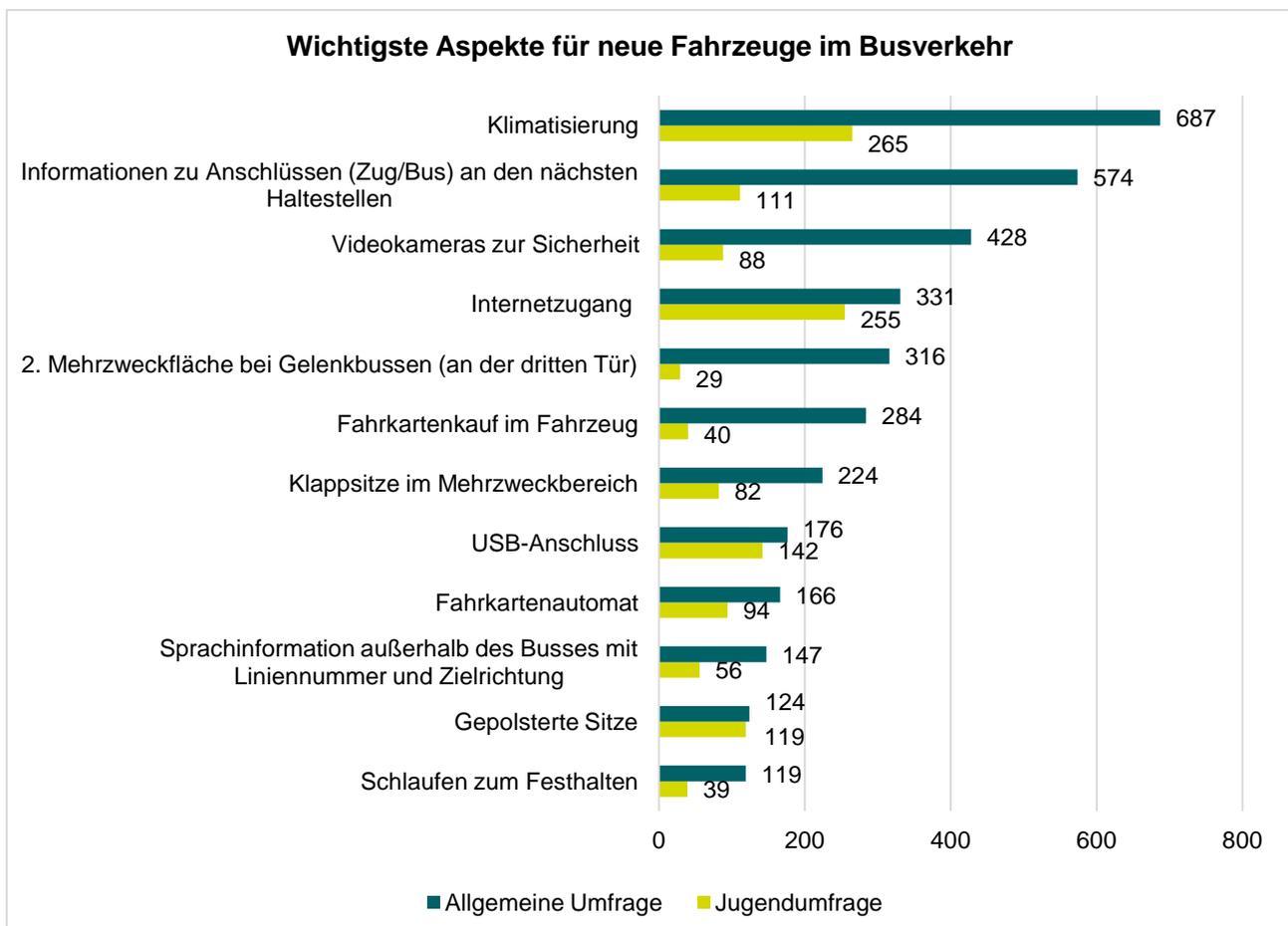


Abbildung 33: Wichtige Aspekte zukünftiger Fahrzeuge im Busverkehr

In der Jugendumfrage hingegen werden die meisten dieser (in der allgemeinen Umfrage häufig genannten) Aspekte besonders selten genannt (insbesondere 2. Mehrzweckfläche bei Gelenkbussen (an der dritten Tür), Fahrkartenkauf im Fahrzeug, Klappsitze im Mehrzweckbereich und Videokameras zur Sicherheit mit besonders wenig Nennungen). Wie oben erwähnt, stellt ein Internetzugang hier die Ausnahme dar und wird in beiden Formaten häufig genannt. Eine weitere Ausnahme davon sind Informationen zu Anschlüssen an Haltestellen, welche auch in der Jugendumfrage ein häufig benannter Aspekt (111 Nennungen) ist. Besonders wichtig für die Teilnehmenden der Jugendumfrage sind darüber hinaus USB-Anschlüsse (142 Nennungen) und gepolsterte Sitze (119 Nennungen).

3.11. Aufenthaltsqualität von Bushaltestellen

Methodischer Hinweis: Die Frage wurde als Mehrfachauswahl konzipiert, infolgedessen konnten teilnehmende Personen mehr als eine Antwortoptionen wählen (maximal 3 Antworten). Dadurch übersteigt die Anzahl der Antworten die Anzahl der Teilnehmenden und es werden nachfolgend nur die absoluten Antwortzahlen angegeben.

Bei den wichtigsten Aspekten für eine gute Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen ist die Verteilung der Nennungshäufigkeiten bei beiden Befragungsformaten ähnlich. In beiden Umfragen sind die fünf meistgenannten Aspekte: überdachte Wartemöglichkeit/Möglichkeit, um im Schatten zu warten (allgemeine Umfrage: 1.076 Nennungen; Jugendumfrage: 282 Nennungen), Informationen über Abfahrten der nächsten Busse in Echtzeit (818 bzw. 234 Nennungen), Sitzgelegenheiten (mind. 3 Sitze) (532 bzw. 202 Nennungen), Beleuchtung der Haltestelle (404 bzw. 189 Nennungen) und Videokameras zur Sicherheit (348 bzw. 101 Nennungen).

Der einzige wesentliche und deutliche Unterschied zwischen beiden Umfragen ist die Nennungshäufigkeit von Fahrradbügeln, um Fahrräder anzuschließen. In der allgemeinen Umfrage wird dieser Aspekt am sechsthäufigsten genannt (206 Nennungen), wohingegen dieser in der Jugendumfrage am seltensten genannt wird (31 Nennungen).

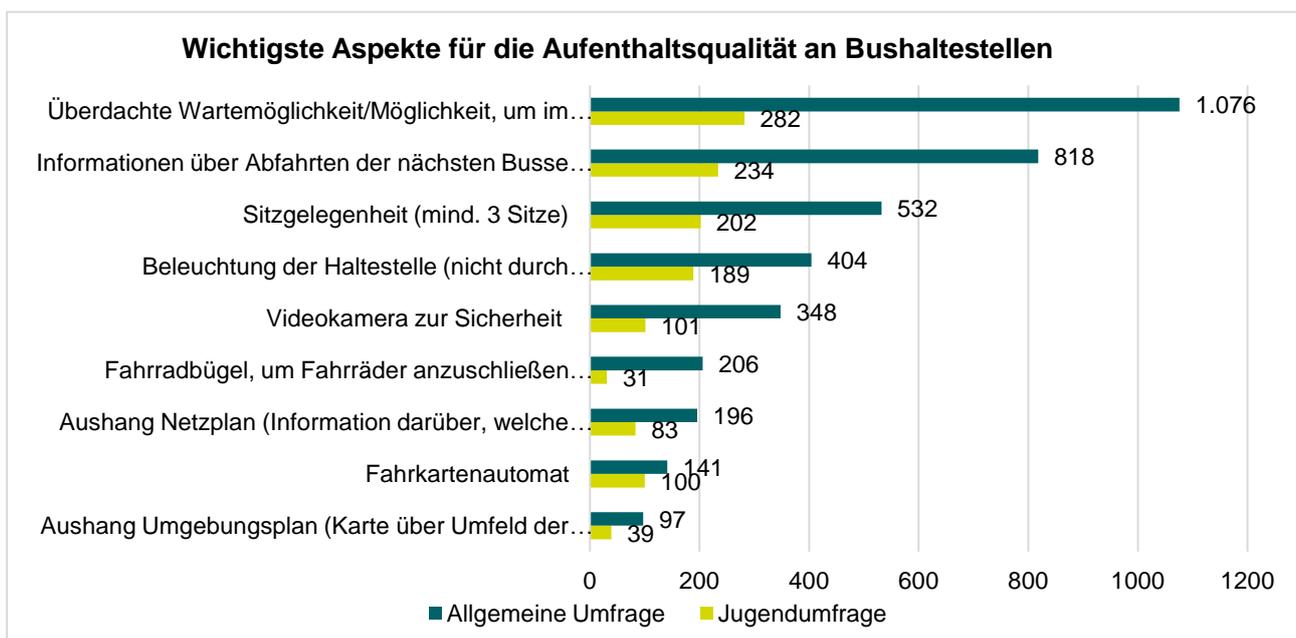


Abbildung 34: Wichtigste Aspekte für die Aufenthaltsqualität an Bushaltestellen

3.12. Ergänzende Mobilitätsangebote an Haltestellen

Methodischer Hinweis: Die Frage wurde als Mehrfachauswahl konzipiert, infolgedessen konnten teilnehmende Personen mehr als eine Antwortoptionen wählen (maximal 3 Antworten). Dadurch übersteigt die Anzahl der Antworten die Anzahl der Teilnehmenden und es werden nachfolgend nur die absoluten Antwortzahlen angegeben.

Von den insgesamt 79 Haltestellen, welche zur Auswahl bei der Frage nach ergänzenden Mobilitätsangeboten standen, werden in beiden Befragungsformaten folgende Haltestellen besonders häufig genannt: Hauptbahnhof (allgemeine Umfrage: 259 Nennungen; Jugendumfrage: 128 Nennungen), Alter Markt (239 bzw. 130 Nennungen), Barmen Bahnhof (155 bzw. 41 Nennungen), Oberbarmen Bahnhof (132 bzw. 32 Nennungen) sowie Vohwinkel Bahnhof (112 bzw. 60 Nennungen).

Deutliche Unterschiede in der Nennungshäufigkeit der Haltestellen zwischen den Formaten lassen sich jedoch ebenfalls feststellen. So zählen folgende Haltestellen in der allgemeinen Umfrage zu den Top 20 der meistgenannten Antworten, aber nicht in der Jugendumfrage: Beyenburg Mitte (allgemeine Umfrage: 60 Nennungen; Jugendumfrage: 7 Nennungen), Ronsdorf Bahnhof (31 bzw. 4 Nennungen), Lichtscheid Wasserturm (43 bzw. 8 Nennungen) sowie Am Eckbusch (32 bzw. 10 Nennungen).

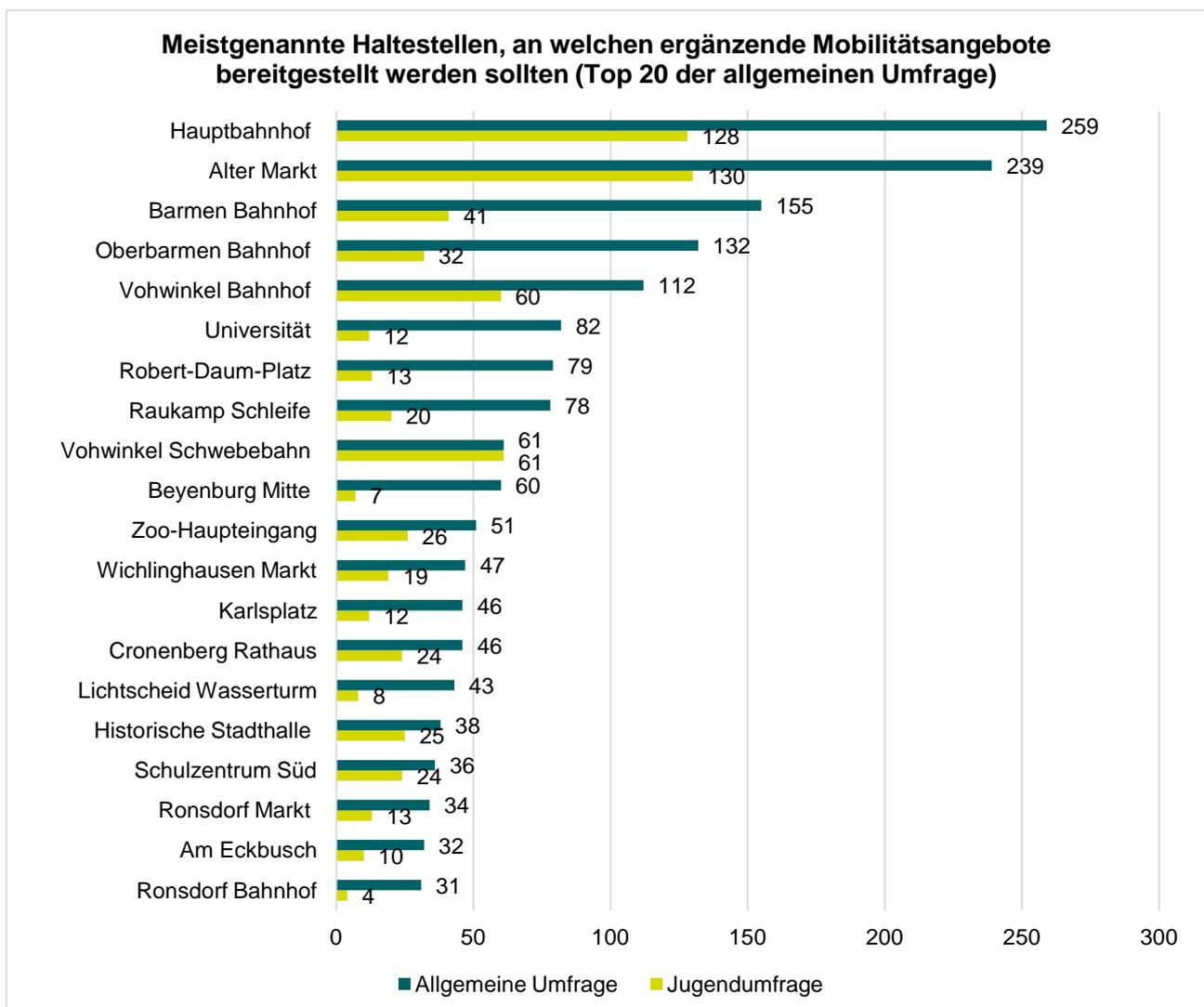


Abbildung 35: Meistgenannte Haltestellen (Mobilitätsangebote) (Top 20 allgemeine Umfrage)

Zu den zwanzig meistgenannten Haltestellen zählen in der Jugendumfrage, aber nicht in der allgemeinen Umfrage, die Haltestellen Vohwinkeler Feld (allgemeine Umfrage: 6 Nennungen; Jugendumfrage: 23 Nennungen), Dasnöckel Mitte (10 bzw. 17 Nennungen), Am Stadtbahnhof (23 bzw. 17 Nennungen), Langerfeld Markt (23 bzw. 17 Nennungen) sowie Sonnborner Straße (15 bzw. 21 Nennungen), wobei zu beachten ist, dass der hohe Anteil der Teilnehmenden mit Wohnort in Vohwinkel in der Jugendumfrage die Nennungshäufigkeit zugunsten der dortigen Haltestellen beeinflusst.

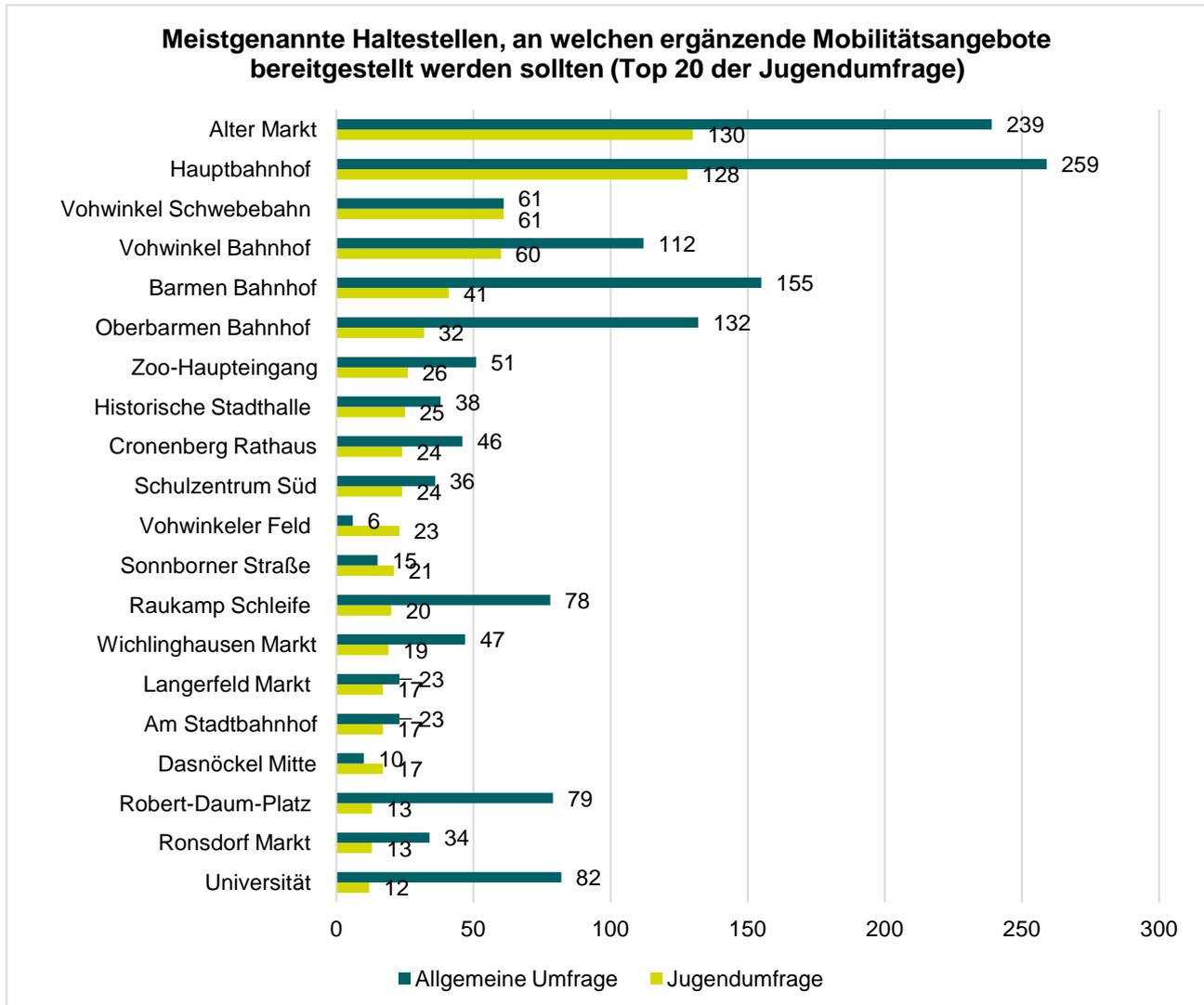


Abbildung 36: Meistgenannte Haltestellen (Mobilitätsangebote) (Top 20 Jugendumfrage)

Gewünschte Mobilitätsangebote Top 10 meistgenannte Haltestellen

Betrachtet man die als wünschenswert benannten Mobilitätsangebote für die zehn meistgenannten Haltestellen beider Umfrageformate fällt – übereinstimmend mit den Erwartungen, die aufgrund der unterschiedlichen Altersverteilung der Teilnehmenden beider Formate an die Ergebnisse gestellt werden können (niedriges Durchschnittsalter bei der Jugendumfrage, dementsprechend großer Anteil an Personen ohne Fahrerlaubnis/Führerschein) – grundsätzlich auf, dass die Mobilitätsangebote E-Scooter und Leihfahrrad in der Jugendumfrage häufiger von den Teilnehmenden genannt werden als in der allgemeinen Umfrage. So machen diese beiden Mobilitätsangebote zusammengekommen in der

Jugendumfrage bei jeder der zehn meistgenannten Haltestellen mehr als 60 % der Antworten aus, wohingegen sich der Anteil in der allgemeinen Umfrage für diese Angebote zwischen 40 % und 60 % bewegt. Vor allem E-Scooter sind unter den Teilnehmenden der Jugendumfrage wesentlich beliebter und werden als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot gesehen. Vergleichsweise häufiger genannt wird in der allgemeinen Umfrage im Vergleich zur Jugendumfrage hingegen das Carsharing (Anteil dieser Antwortoption bei den unterschiedlichen Haltestellen im Bereich zwischen rund 19 und 30 %; in der Jugendumfrage im Bereich zwischen rund 3 und 13 %).

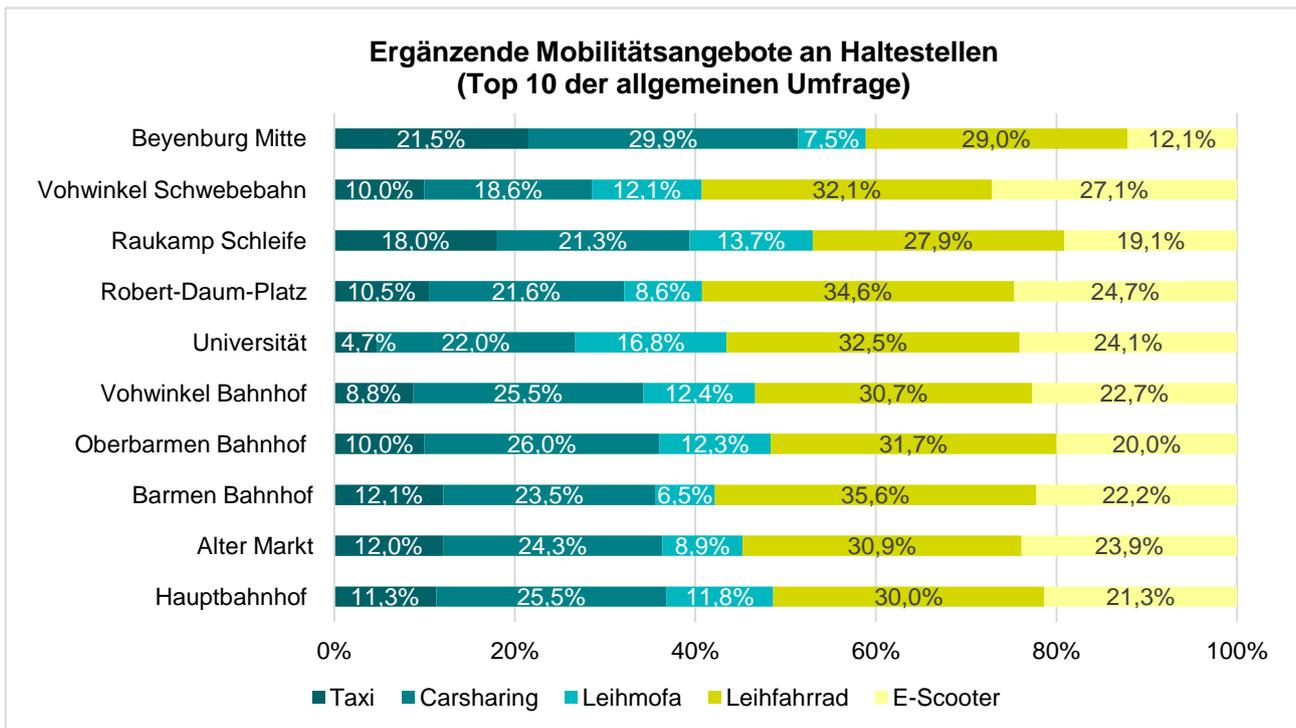


Abbildung 37: Gewünschte Mobilitätsangebote nach Haltestellen (Top 10 allgemeine Umfrage)

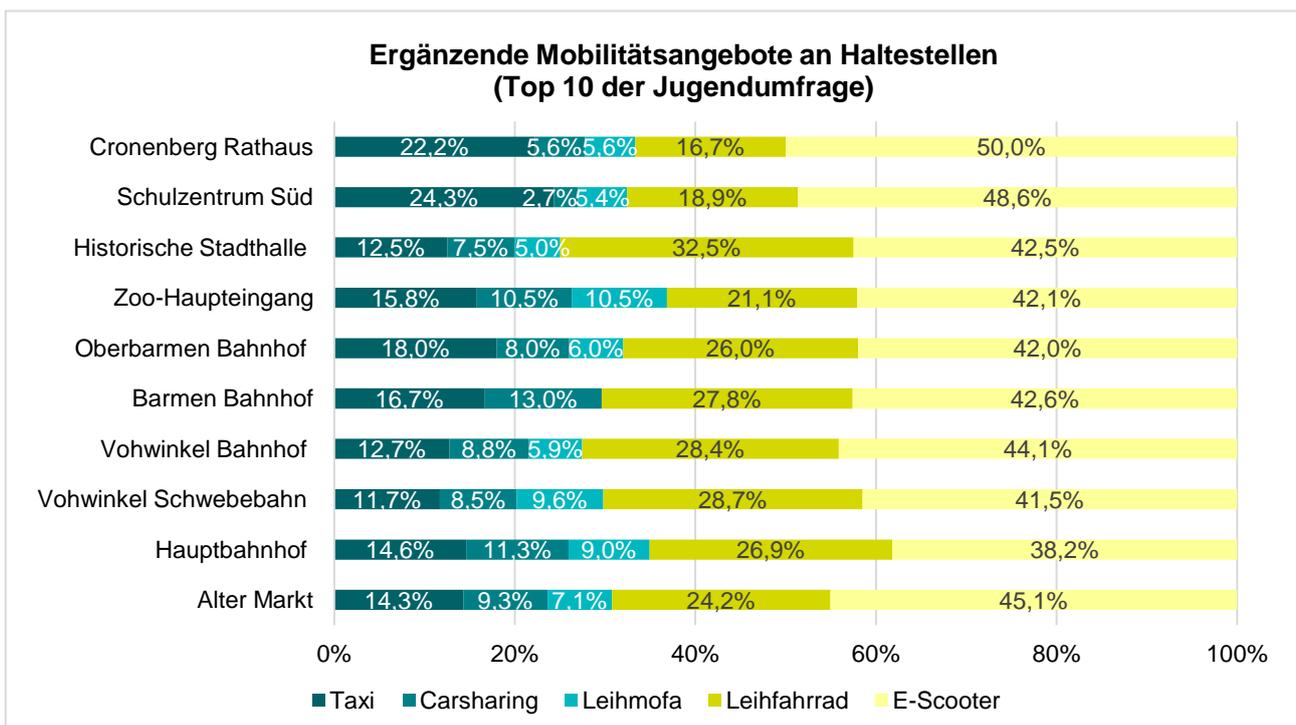


Abbildung 38: Gewünschte Mobilitätsangebote nach Haltestellen (Top 10 Jugendumfrage)