

# Es ist doch offensichtlich was zu tun ist? – Über unterschiedliche Wahrnehmungen von Mobilität in Stadt und Land

## Bachelor's Thesis von Faras Ahmed Malik

**Mentor(in/innen/en):**  
Isabella Waldorf, M.Sc  
Katrin Lippold, M.Sc

**Externe(r) Mentor(in/innen/en):**  
Thomas Schönhofer (StMB Bayern), M.Sc

### Wie wird die Mobilität von den Bewohnern in Stadt und Land wahrgenommen?



Abbildung 1: Zufriedenheitsfaktoren in Stadt- und Landregionen

Die Mobilitätswahrnehmung kann durch einige Faktoren beeinflusst werden. Die für diese Arbeit relevanten Faktoren - Kosten, Zeit und Zuverlässigkeit, Umwelt, Sicherheit, Verkehrsinfrastruktur - wurden hinsichtlich Stadt- und Landregionen analysiert. In Landregionen werden vor allem die Aspekte Umwelt und Sicherheit positiver wahrgenommen als in Stadtregionen. Außerdem kann festgestellt werden, dass in Stadtregionen die Aspekte Zeit und Zuverlässigkeit, Kosten und Verkehrsinfrastruktur positiver wahrgenommen werden (siehe Abbildung 1). Dies kann dadurch begründet werden, dass vor allem in Stadtregionen das Angebot des ÖV besser vertreten ist. Darunter zählt die Erreichbarkeit von Haltestellen, die Taktung des ÖPNV sowie die Shared-Mobility. Bemerkbar wird dies in Abbildung 2, da in Stadtregionen die Nutzung des ÖV doppelt so hoch ist wie in Landregionen, während auf dem Land öfter auf dem MIV zurückgegriffen wird. Dies wiederum erklärt sich dadurch, dass „[...] die Hauptfunktion des öffentlichen Verkehrs in ländlichen ‚Schumpfungsräumen‘ im Bereich der Schülerbeförderung liegt“. (Canzler, 2008)

Mobilität, oder auch genauer Verkehrsmobilität, beeinflusst das Leben des Menschen direkt, ist aber auch stark von seiner Umgebung abhängig. Deshalb wird in dieser Thesis untersucht, wie die Mobilitätswahrnehmung der BewohnerInnen in städtischen und ländlichen Gebieten beeinflusst wird und welche Faktoren für die Zufriedenheit der Menschen in der Mobilität relevant sind. Diese Faktoren können dabei helfen, Mobilitätsprobleme zu lösen und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen, unabhängig von ihrer Umgebung. Ebenso kann durch dieses Verständnis die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Für diese Forschung wurde vor allem die Literaturrecherche genutzt, die teilweise mit dem Datensatz Mobilität.Leben gestützt wurde. Anschließend wurde eine Ordered-Probit-Analyse mit diesem Datensatz durchgeführt, um die Frage zu beantworten, wie die Mobilitätswahrnehmung durch das Angebot (hier das Sonderangebot 9-Euro-Ticket) und die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel beeinflusst wird.

### Verkehrsmittelnutzung aller Wege

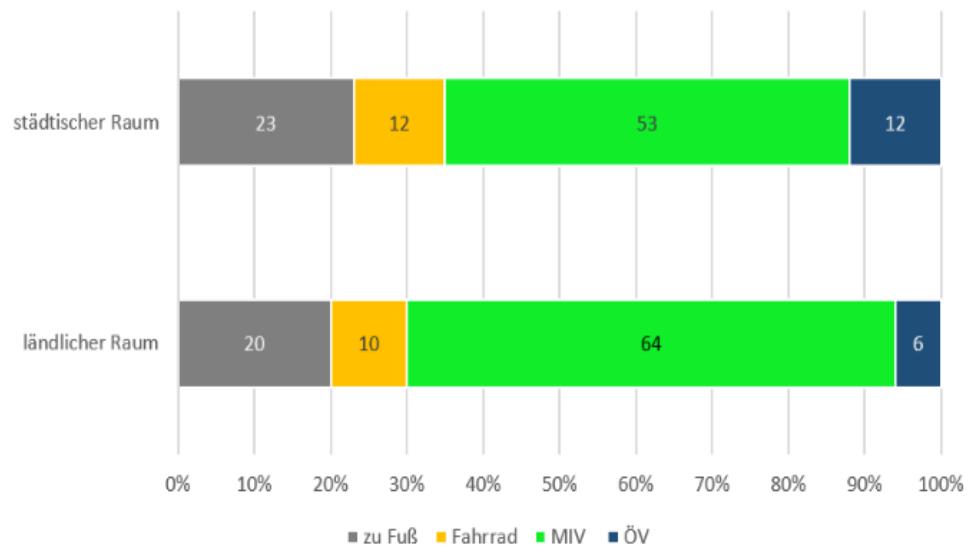


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung in Stadt- und Landregionen

Variable	$\beta$	p	Signifikanz (*p<0.1, **p<0.05, ***p<0.01)
9-Euro-Ticket-Juli	-0.40	0.001	***
Anzahl Autos im HH	0.19	0.004	***
Tram erreichbar in 5 min	0.06	0.627	-
Bus erreichbar in 5 min	0.04	0.764	-
S-Bahn erreichbar in 5 min	0.00	0.971	-
U-Bahn erreichbar in 5 min	0.00	0.999	-
Carsharing erreichbar in 5 min	-0.02	0.860	-
Verleihsysteme erreichbar in 5 min	-0.20	0.128	-

Abbildung 3: Auswertung relevanter Variablen der Ordered-Probit-Analyse

Zur Ermittlung der statischen Signifikanz für die Mobilitätswahrnehmung im Rahmen der dritten Forschungsfrage wurde eine Ordered-Probit-Analyse durchgeführt mit der ordinalen abhängigen Variable der Zufriedenheit mit der Verkehrspolitik. Diese Variable spiegelt die Mobilitätswahrnehmung aus dem Datensatz Mobilität.Leben bestmöglich wider. Die Analyse ergab einen statistisch hoch signifikanten Einfluss des Besitzes des 9-Euro-Ticket auf die Mobilitätswahrnehmung, sodass Ticket-Besitzende mit höherer Wahrscheinlichkeit ‚sehr unzufrieden‘ mit der Verkehrspolitik sind und mit geringerer Wahrscheinlichkeit ‚sehr zufrieden‘ im Vergleich zu Personen, die das Ticket nicht besitzen. Außerdem verdeutlichen die Ergebnisse ebenso, dass die Anzahl der Autos im Haushalt einen statistisch hoch signifikanten Einfluss auf die Mobilitätswahrnehmung haben. Dahingegen weist die Analyse keinen statisch signifikanten Effekt für die Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von fünf Gehminuten auf. (siehe Abbildung 3)