

Steffi Schubert

Universität in Bewegung

Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen der Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin.

Gender-Disclaimer:

In diesem Bericht wird, wo kein geschlechtsneutraler Begriff gefunden wurde, die männliche Form verwendet. Sie bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Auf eine Doppelbezeichnung wurde zugunsten einer besseren Lesbarkeit verzichtet

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de

Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133

urn:nbn:de:hebis:30:3-394664

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11 (2016)

Wissenschaftliche Betreuung: Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Redaktion: Hannah Müggenburg

Zitierweise: Schubert, Steffi (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen der Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.

Steffi Schubert

Universität in Bewegung

Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen der Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Hintergrund	1
3	Methodik und Befragungen.....	4
4	Rahmenbedingungen der Mobilität.....	7
4.1	Wohnsituation der Studierenden.....	7
4.2	Mobilitätsressourcen und wohnungsnahe mobilitätsrelevante Angebote	8
5	Mobilitätseinstellungen.....	14
5.1	Einstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln	14
5.2	Einstellungen zu innovativen Mobilitätsformen	16
6	Studiums- und arbeitsbezogene Wege	18
6.1	Distanz der universitären Pendelwege	18
6.2	Häufigkeit und Zeitfenster der Wege zwischen Wohnung und Campus	19
7	Nutzung von Verkehrsmitteln.....	23
7.1	Pendelweg.....	23
7.2	Campuswechsel und innerstädtische Dienstwege	27
8	Mobilitätsangebote der Universität.....	30
8.1	Kenntnis, Nutzung und Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten	30
8.2	Nutzungsbereitschaft möglicher Mobilitätsangebote der Universität.....	36
9	Resümee und Optimierungsvorschläge	39
10	Literatur.....	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Maßnahmenspektrum beim Mobilitätsmanagement.....	2
Abbildung 2: Posterankündigung zur Mobilitätsmanagementveranstaltung an der Universität	3
Abbildung 3: Themenkomplexe der Studierendenbefragung	4
Abbildung 4: Verteilung der Studierenden und des Rücklaufs der Studierendenbefragung nach Fachbereichen...	5
Abbildung 5: Wohnsituation der Studierenden.....	7
Abbildung 6: Autoverfügbarkeit für den Weg zur Universität	8
Abbildung 7: Fahrradverfügbarkeit für den Weg zur Universität.....	8
Abbildung 8: Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing oder Leihrad-Organisation	9
Abbildung 9: Jobticket-Verfügbarkeit bei den unterschiedlichen Beschäftigtengruppen	9
Abbildung 10: Zufriedenheit mit der ÖV-Anbindung des Wohnstandorts	10
Abbildung 11: Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Wohnumfeld	11
Abbildung 12: Zufriedenheit mit den Rad-Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld	12
Abbildung 13: Zufriedenheit mit dem Car-Sharing-Angebot im Wohnumfeld.....	12
Abbildung 14: Zufriedenheit mit dem Call-a-Bike-Angebot im Wohnumfeld.....	13
Abbildung 15: Verkehrsmiteinstellungen von Studierenden und Beschäftigten	15
Abbildung 16: Verkehrsmiteinstellungen der Beschäftigtengruppen.....	15
Abbildung 17: Einstellungen zu innovativen Mobilitätsangeboten der Studierenden und Beschäftigtengruppen	17
Abbildung 18: Anteil Studierende nach der jeweiligen Entfernung zwischen Campus und Wohnung	18
Abbildung 19: Anteil Beschäftigte nach der jeweiligen Entfernung zwischen Campus und Wohnung.....	19
Abbildung 20: Arbeitsbeginn der Beschäftigtengruppen.....	20
Abbildung 21: Arbeitsende der Beschäftigten	20
Abbildung 22: Häufigkeit des Aufsuchens der Arbeitsstelle an der Universität pro Woche.....	21
Abbildung 23: Möglichkeit von Home-Office-Tätigkeiten	21
Abbildung 24: Gezählte Fußgängerströme vor und nach Veranstaltungen.....	22
Abbildung 25: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden auf ihrem Weg zum Campus	23
Abbildung 26: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten auf ihrem Weg zur Arbeit	24
Abbildung 27: Autonutzung der Beschäftigtengruppen auf ihrem Arbeitsweg	24
Abbildung 28: wöchentliche Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg.....	25
Abbildung 29: wöchentliche Verkehrsmittelnutzung der Studierenden auf ihrem Weg zum Campus	26
Abbildung 30: Anteil von Studierenden und Beschäftigten, die mindestens wöchentlich einen Campuswechsel oder innerstädtischen Dienstweg unternehmen müssen.....	27
Abbildung 31: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden beim Campuswechsel.....	27
Abbildung 32: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten bei innerstädtischen Dienstwegen	28
Abbildung 33: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigtengruppen bei innerstädtischen Dienstwegen	29
Abbildung 34: Nutzung des Semestertickets bei unterschiedlichen Wegen	30
Abbildung 35: Jobticketnutzung bei unterschiedlichen Wegen	31
Abbildung 36: Anteil an Beschäftigten und Studierenden, die Mobilitätsalternativen in Anspruch nehmen würden, wenn Ihnen kein Jobticket bzw. Semesterticket zur Verfügung stehen würde.....	32
Abbildung 37: Zufriedenheit der Studierenden mit Aspekten des ÖPNV	33
Abbildung 38: Anteil an Studierenden, die mit der Qualität von ÖPNV-Aspekten unzufrieden sind	33
Abbildung 39: Anteil an Studierenden, die mit der Qualität der Rad-Infrastruktur unzufrieden sind	34
Abbildung 40: Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten für Studierende.....	35
Abbildung 41: Zufriedenheit mit dem Call-a-Bike-Nutzungsverfahren in Abhängigkeit der Nutzungserfahrung .	35
Abbildung 42: Anteil Studierende, die universitäre Mobilitätsangebote (sehr) wahrscheinlich nutzen würden...	36
Abbildung 43: Anteil Beschäftigte, die universitäre Mobilitätsangebote (sehr) wahrscheinlich nutzen würden..	37
Abbildung 44: Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung in der Region Rhein-Main auf dem Weg zur Arbeit.....	39

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Verteilung der befragten Beschäftigten auf die verschiedenen Beschäftigtengruppen.....</i>	<i>5</i>
<i>Tabelle 2: Frauenanteil bei den Beschäftigten und Studierenden jeweils im Vergleich von Grundgesamtheit und Befragten.....</i>	<i>6</i>
<i>Tabelle 3: Einbezogene Dimensionen der Einstellungen zu den Fortbewegungsmitteln.....</i>	<i>14</i>
<i>Tabelle 4: Einbezogene Dimensionen der Einstellungen zu innovativen Mobilitätsangeboten.....</i>	<i>16</i>

1 Einleitung

Die Goethe-Universität vollzieht seit einigen Jahren einen deutlichen Wandel in ihrer baulich-räumlichen Erscheinung. Der Campus Westend wird mit dem derzeit in Realisierung befindlichen zweiten Bauabschnitt weiter zum Zentralcampus ausgebaut. Auf dem Campus Riedberg sind die naturwissenschaftlichen Fachbereiche angesiedelt und am Campus Niederrad wird rund um das Universitätsklinikum der medizinische Standort der Universität erweitert. Hinzu kommt der Sportcampus Ginnheim, der neben den Sportwissenschaften auch allen Studierenden für Sportkurse offensteht. Der langjährige Hauptcampus in Bockenheim soll hingegen bis zum Jahr 2017 aufgegeben werden und einem Kulturcampus Platz machen (vgl. Goethe-Universität 2014a).

Neben den expandierenden Standorten wächst die Goethe-Universität auch personell. Fast 47.000 Studierende (vgl. Goethe-Universität 2014b) und mehr als 5.000 Beschäftigte (vgl. Goethe-Universität 2015: 103) studieren und arbeiten an den Campussen.

Die Goethe-Universität ist damit einer der bedeutendsten Verkehrserzeuger in Frankfurt, denn nahezu täglich müssen über 50.000 Personen ihren Studien- oder Arbeitsplatz an der Goethe-Universität erreichen und manchmal auch zwischen den verschiedenen Standorten pendeln. Hinzu kommen noch Gäste, die Veranstaltungen oder Konferenzen besuchen. Die Erreichbarkeit der Campusse ist damit nicht nur für die einzelnen Studierenden und Beschäftigten enorm wichtig, auch Universität und Stadt sind an einem effizienten Ablauf interessiert.

Das folgende Arbeitspapier befasst sich mit der Mobilität der Studierenden und der Beschäftigten der Goethe-Universität, die mittels zweier Befragungen erhoben und analysiert wurden, um Erkenntnisse bezüglich folgender zentraler Fragestellungen zu erhalten:

- Wie erreichen Mitarbeitende und Studierende ihre Arbeitsstelle, ihren Studienort?
- Welche Verkehrsmittel stehen ihnen dabei zur Verfügung und welche nutzen sie üblicherweise?
- Welche Einstellungen haben Studierende und Beschäftigte zu den unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln?
- Welche Mobilitätsangebote der Universität werden in Anspruch genommen? Welche würden ggf. in Anspruch genommen werden?
- Wie denken Studierende und Beschäftigte über Sharing-Angebote und multimodale Fortbewegung?

2 Hintergrund

Die Tatsache, dass die Goethe-Universität eine bedeutende Anzahl von Wegen in der Stadt Frankfurt und in der Region Rhein-Main erzeugt und gleichzeitig eine bedeutende Anzahl an Verkehrshandelnden in einer Institution verortet sind, stellen beste Voraussetzungen für die Initiierung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements an der Goethe-Universität dar.

„Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die individuelle Einstellung und das individuelle Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer durch Beratung, Information und Organisation zu verändern [...] Es zielt darauf ab, Mobilität effizienter sowie sozial- und umweltverträglicher zu

gestalten. Dabei setzen die Maßnahmen an den individuellen Einstellungen der Verkehrsteilnehmer an, um durch Informationsmittel und Beratung das Spektrum an Alternativen zum MIV zu erweitern, die Aufmerksamkeit auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken und für deren Nutzungsmöglichkeit zu werben.“ (Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.) 2011. 447ff).

Mittels Mobilitätsmanagement soll jeder einzelne Verkehrsteilnehmer dazu veranlasst werden, seine Mobilitätsansprüche zu überdenken und seine Verkehrsmittelwahl intelligent zu planen. Hierzu müssen die Maßnahmen stark nachfrageorientiert und immer zielgruppenspezifisch entwickelt werden, sodass sie explizit auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen abzielen (vgl. Stiewe, Reutter 2012).

Das Spektrum der zu entwickelnden Maßnahmen kann sehr breit gefächert sein, wie Abbildung 1 zeigt. Insbesondere soll mithilfe von weichen Maßnahmen eine Bewusstseinsbildung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten geschaffen werden. Die Verkehrsteilnehmer sollen dazu motiviert werden, den Umweltverbund zu nutzen, um eine allgemeine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu ermöglichen.



Abbildung 1: Maßnahmenspektrum beim Mobilitätsmanagement
Quelle: Netzwerk südhessen effizient mobil (2016)

Vorteile werden vor allem darin gesehen, dass durch ein effizientes Mobilitätsmanagement auch bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen eingespart werden können, was zu einer Entlastung des (kommunalen) Haushalts beitragen kann (vgl. Deutscher Städtetag 2011. 11).

Um die Etablierung eines Mobilitätsmanagements an der Goethe-Universität zu initiieren, wurden bereits mehrere Aktivitäten realisiert:

- Es wurde ein Arbeitskreis Verkehr gegründet, dem Mitarbeitende aus dem wissenschaftlichen Bereich (AG Mobilitätsforschung des Instituts für Humangeographie), der Verwaltung (überwiegend aus dem Immobilienmanagement) und Vertreter des AStA angehören.

- Zwei jeweils zweisemestrige Bachelor-Projektseminare befassten sich mit dem Mobilitätsverhalten von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität und führten hierzu umfangreiche standardisierte Befragungen durch, deren Ergebnisse in diesem Arbeitspapier vorgestellt werden.
- Ein erstes Mobilitätsmanagementkonzept für den Standort Campus Westend wurde von einer Master-Studiengruppe erarbeitet (siehe hierzu: Belz, Markus; Höner, Svenja; Kruse, Claudia; Rolfmeier, Sebastian; Schroer, Merle (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a. M.).
- Eine öffentliche Veranstaltung, bei der die Erkenntnisse der Studierendenbefragung und das Konzept der Mastergruppe vorgestellt wurden und bei der mit relevanten Akteuren – wie dem Kanzler der Universität und dem Verkehrsdezernenten der Stadt – über Probleme und Ziele des universitär erzeugten Verkehrs diskutiert wurde (Abb. 2).

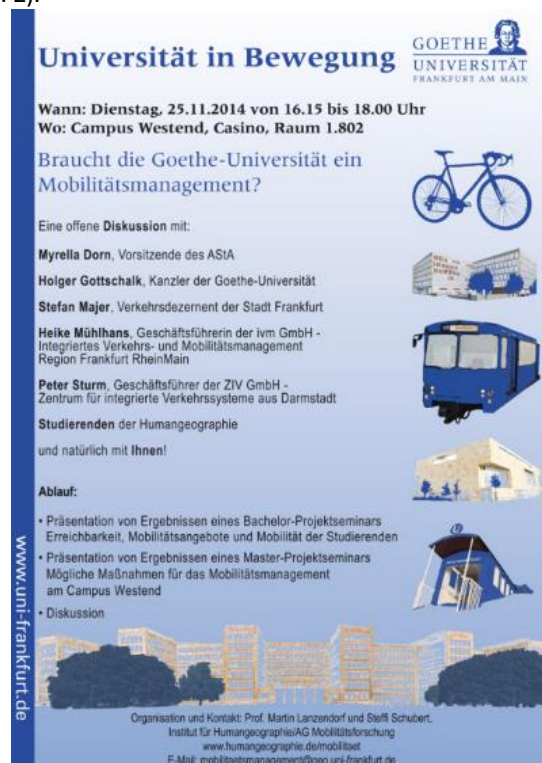


Abbildung 2: Posterankündigung zur Mobilitätsmanagementveranstaltung an der Universität
Quelle: eigene Erstellung unter Mitarbeit von Jan-Peter Glock

- Eine weitere Veranstaltung der ivm GmbH zum Mobilitätsmanagement an den Hochschulen im Rhein-Main-Gebiet fand am 6. Oktober 2015 an der Goethe-Universität statt, bei der erste Ergebnisse der Befragungen von Studierenden und Beschäftigten einem Fachpublikum präsentiert und diskutiert wurden.

3 Methodik und Befragungen

Zur Bestandsaufnahme der Mobilitätsmuster von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität wurden im Rahmen zweier zweisemestriger Projektseminare die Studierenden (Wintersemester 2013/2014 und Sommersemester 2014) und die Beschäftigten (Wintersemester 2014/2015 und Sommersemester 2015) der Goethe-Universität mittels Online-Erhebung befragt.

Die standardisierten Befragungen wurden jeweils als Vollerhebung konzipiert und durch Mitteilung per E-Mail-Versand an alle Studierenden, respektive alle Beschäftigten realisiert (vgl. Abb. 3 zu Inhalten und Themenkomplexen der Befragungen).

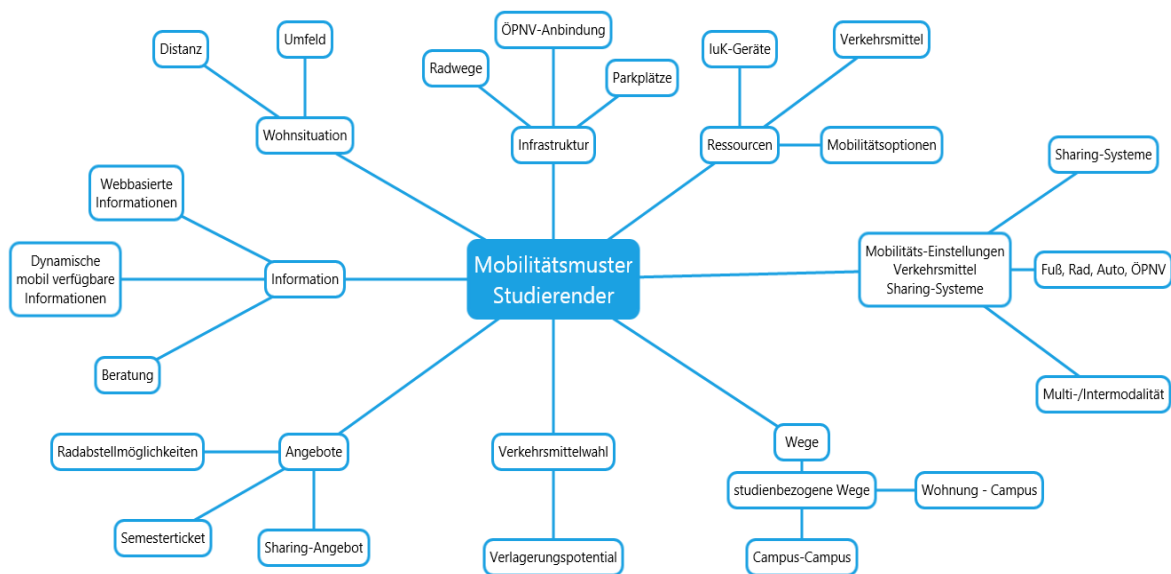


Abbildung 3: Themenkomplexe der Studierendenbefragung / überwiegend identisch mit der Beschäftigtenbefragung
Quelle: eigene Erstellung

Die Studierendenbefragung richtete sich an alle 43.921 Studierenden, die im Sommersemester 2014 an der Goethe-Universität eingeschrieben waren. Diese erhielten Ende Mai 2014 einmalig eine E-Mail vom Hochschulrechenzentrum mit einem Link, der sie zu einer Online-Befragung weiterleitete. Um Doppel- und Mehrfachteilnahmen zu vermeiden, wurde der Link personalisiert.

Innerhalb der zwei Wochen Befragungszeit nahmen 2.176 Studierende teil, nach Bereinigung verblieb ein Datensatz mit 2.125 Fällen (Rücklaufquote von knapp 5%). Zwar konnte kein repräsentatives Abbild der Gesamtheit erreicht werden, bei der Verteilung über die 16 Fachbereiche sind jedoch nur bis zu 4 Prozentpunkte Abweichung zu verzeichnen (Abb. 4).

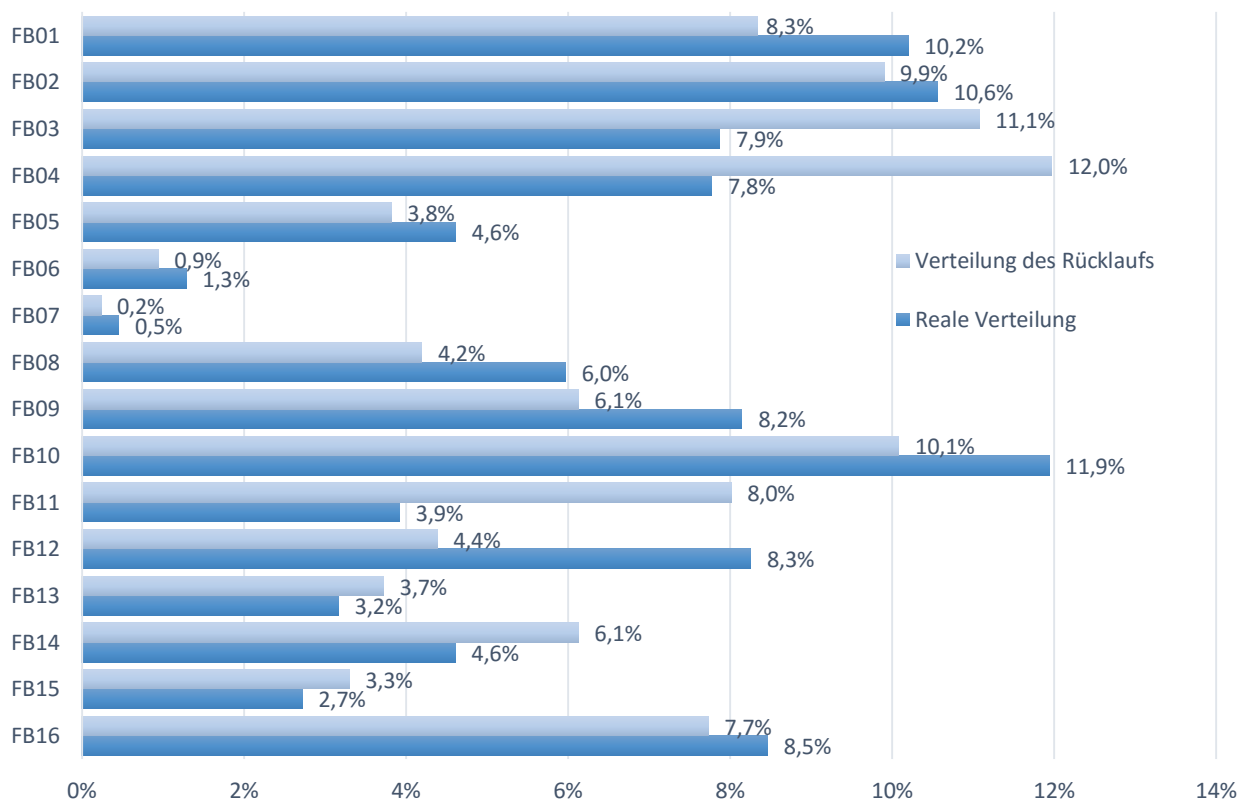


Abbildung 4: Verteilung der Studierenden insgesamt und des Rücklaufs der Studierendenbefragung nach Fachbereichen
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) und Studierendenstatistik (N=44.068) im SoSe 2014

Die Befragung der Beschäftigten fand im Rahmen eines folgenden Bachelor-Projektseminars ca. ein Jahr später vom 11.5.2015 bis 2.6.2015 ebenfalls als Online-Erhebung statt. Nach dem ersten Aufruf zur Teilnahme an der Befragung erhielten die Beschäftigten eine Erinnerungsmail am 26.5.2015.

Der unbereinigte Bruttorecklauf umfasste 1.297 Befragungen, nach Bereinigung verblieben 1.280 auswertbare Fälle. Insgesamt wurden nach Angaben des HRZ 6.652 E-Mails verschickt (Rücklaufquote 20%), wobei laut Personalabteilung 4.606 Personen zum Zeitpunkt der Befragung an der Universität beschäftigt waren, was einen Rücklauf von 28% bedeutet.

Welcher Beschäftigungsgruppe der Goethe-Universität gehören Sie an?	Befragung		Beschäftigte insgesamt
	Anzahl	Anteil	Anteil
administrativ-technisches Personal	641	50,4%	41,1%
wissenschaftliches Personal	487	38,3%	47,9%
Professorenschaft	145	11,4%	10,9%

Tabelle 1: Verteilung der befragten Beschäftigten auf die verschiedenen Beschäftigtengruppen
 Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) im SoSe 2015 und im Internet veröffentlichte Zahlen und Fakten der GU unter www.uni-frankfurt.de/38072376/zahlen_fakten

Repräsentativ erwies sich bei der Befragung der Anteil an ProfessorInnen, das wissenschaftliche Personal ist hingegen leicht unter- und das administrativ-technische Personal etwas überrepräsentiert (Tabelle 1).

Auch haben etwas mehr Frauen an der Befragung teilgenommen als anteilig an der Universität arbeiten und studieren (Tabelle 2).

		<i>Befragung</i>	<i>Grundgesamtheit</i>
<i>Frauenanteil</i>	Beschäftigte	58,4%	51,6%
	Studierende	66,8%	58,6%

*Tabelle 2: Frauenanteil bei den Beschäftigten und Studierenden jeweils im Vergleich von Grundgesamtheit und Befragten
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015 und im Internet veröffentlichte Zahlen und Fakten der GU unter www.uni-frankfurt.de/38072376/zahlen_fakten*

Folgend werden die zentralen Erkenntnisse bezüglich der Mobilität der Studierenden und Beschäftigten vorgestellt. Die Gliederung orientiert sich an den erhobenen Themen der vorhandenen Mobilitätsressourcen und wohnungsnahen Angebote, des Verkehrsverhaltens hinsichtlich der Häufigkeit, Dauer und Länge von Wegen zu und zwischen den Campussen und der Nutzung von Verkehrsmitteln, den Einstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und zukünftigen Mobilitätsangeboten der Universität.

Abschließend wird ein Resümee über den durch die Universität erzeugten Verkehr gezogen und auf Basis umfassender zielgruppenspezifischer Erkenntnisse werden Vorschläge zur Optimierung entwickelt.

4 Rahmenbedingungen der Mobilität

4.1 Wohnsituation der Studierenden

Auch wenn die Wohnstandortmobilität in dieser Befragung keine relevante Rolle spielt, sollen vorweg ein paar Kennziffern der studentischen Wohnsituation dargestellt werden.

Während 46% für die Aufnahme ihres Studiums ihren Wohnort und ihre Wohnsituation nicht ändern mussten, sind 54% der Studierenden für die Aufnahme des Studiums oder während der Zeit ihres Studiums umgezogen. Die meisten Umzügler (69%) sind aus einer anderen Region nach Frankfurt/Rhein-Main gezogen, 23% lebten vorher bereits in der Region, haben hier aber während des Studiums ihren Wohnsitz geändert und nur 8% haben die Wohnung innerhalb derselben Kommune gewechselt.

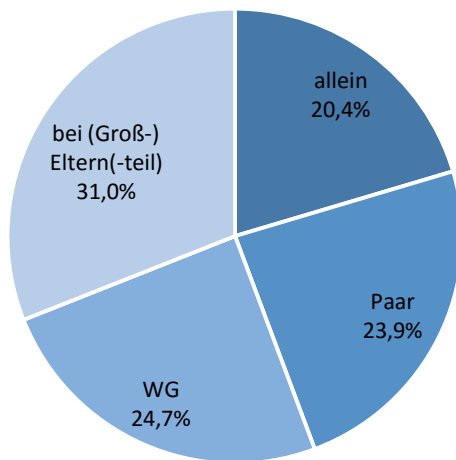


Abbildung 5: Wohnsituation der Studierenden
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Wie der hohe Anteil an Studierenden, die aus der Region stammen, vermuten lässt, lebt auch nach Aufnahme des Studiums ein hoher Anteil - fast ein Drittel - in der Herkunftsfamilie (Abb. 5), was vor allem im Hinblick auf verfügbare (Mobilitäts-)Ressourcen wie die Möglichkeit der Autonutzung eine wichtige Rolle spielt. Ein Fünftel der Studierenden lebt allein und jeweils ca. ein Viertel in einem Paarhaushalt oder in einer Wohngemeinschaft (WG). Bei 5% der Studierenden leben Kinder im Haushalt.

4.2 Mobilitätsressourcen und wohnungsnahe mobilitätsrelevante Angebote

Ein wichtiges Strukturmerkmal und von großer Relevanz bei Mobilitätsuntersuchungen ist die Verkehrsmittelausstattung.

Bezogen auf die Verfügbarkeit eines Autos steht fast der Hälfte der Professorenschaft ständig ein Auto zur Nutzung zur Verfügung, während nur ein Drittel des wissenschaftlichen Mittelbaus immer ein Auto nutzen kann und von den Studierenden nur 30% (Abb. 6).

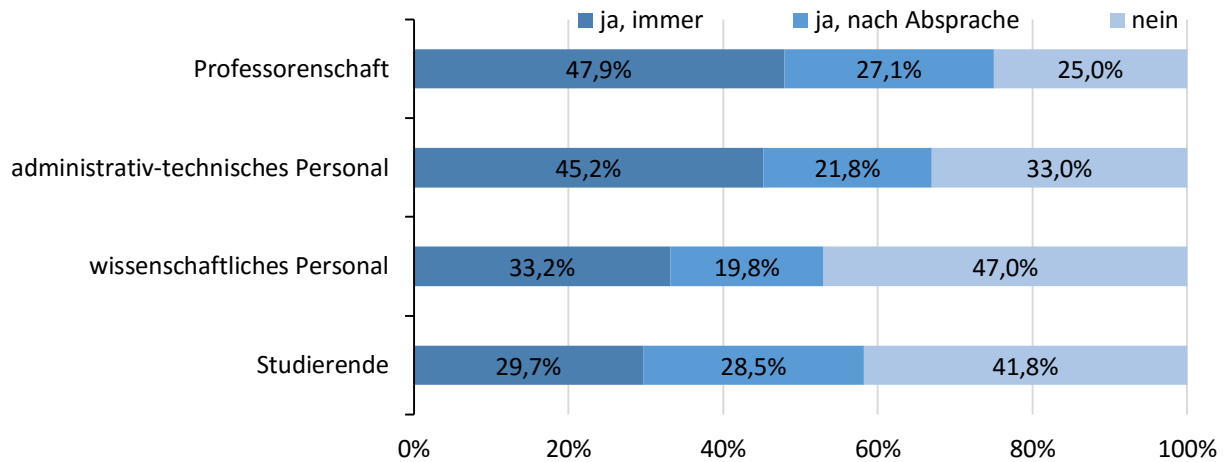


Abbildung 6: Autoverfügbarkeit für den Weg zur Universität

Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Über ein Fahrrad verfügen überdurchschnittlich viele der wissenschaftlichen Mitarbeitenden, mehr als drei Viertel können auf ein funktionierendes Fahrrad für den Weg zur Universität zurückgreifen. Von den Studierenden und der Professorenschaft sind es jeweils um die 70% und auch zwei Drittel des administrativ-technischen Personals haben ein fahrtüchtiges Fahrrad (Abb. 7).

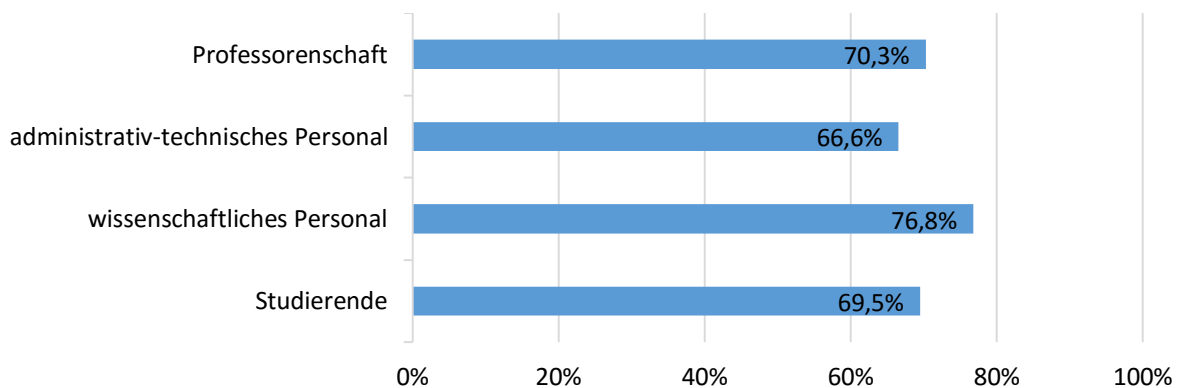


Abbildung 7: Fahrradverfügbarkeit für den Weg zur Universität

Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Wenn keine eigenen Individualverkehrsmittel wie Auto oder Fahrrad zur Verfügung stehen, ermöglichen zum Teil Sharing-Angebote deren Nutzung. Durch den Einsatz des AstA gibt es Kooperationen mit den Sharing-Anbietern, um die Einstiegs- und die Nutzungshürden vor allem für die Studierenden zu minimieren.

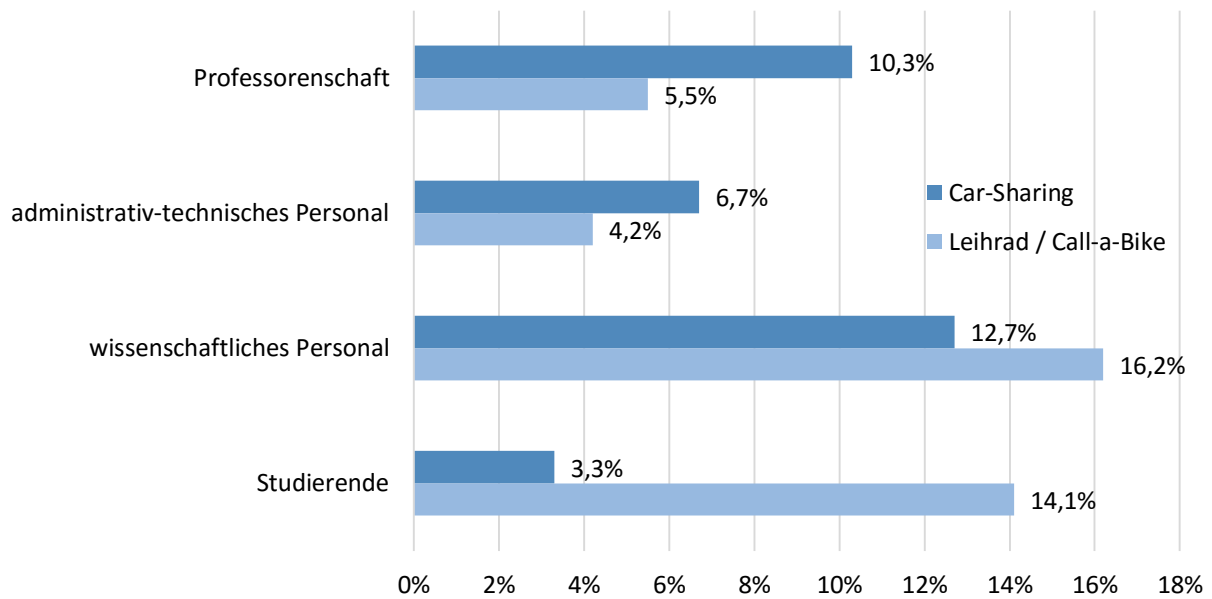


Abbildung 8: Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing oder Leihrad-Organisation
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Insgesamt zeigt sich, dass es noch ein großes Potential für ‚Nutzen statt Besitzen‘-Angebote im Mobilitätsbereich gibt. Selbst das wissenschaftliche Personal, die Gruppe mit den höchsten Anteilen an Sharing-Mitgliedern, verbleibt bei Anteilen von deutlich unter einem Fünftel. Und auch das Potential der Studierenden, die sich kostenfrei bei Call-a-Bike anmelden können und die jeweils erste halbe Stunde ein Leihrad gratis nutzen können, ist mit gerade einmal 14% angemeldeten Nutzern bei weitem nicht ausgeschöpft (Abb. 8).

Sowohl das Mobilitätsmanagement der Universität als auch der AstA – der hier als Wegbereiter erfolgreich tätig war - sollten weiterhin am Ball bleiben und anbieterseitig gute Angebote aushandeln und diese den Studierenden und Beschäftigten näherbringen.

Weitere Mobilitätsangebote der Universität sind ÖPNV-Zeitkarten für Studierende und Angestellte. Während alle Studierenden über ein Semesterticket verfügen, basiert das Jobticket für die Angestellten der Universität nicht auf dem Solidarprinzip, sondern kann freiwillig in Anspruch genommen werden. Eine Ausnahme bildet die Gruppe der Professorinnen und Professoren. Diesen steht das Angebot eines Jobtickets – angeblich auf Grund zu geringer Nachfrage – nicht zur Verfügung.

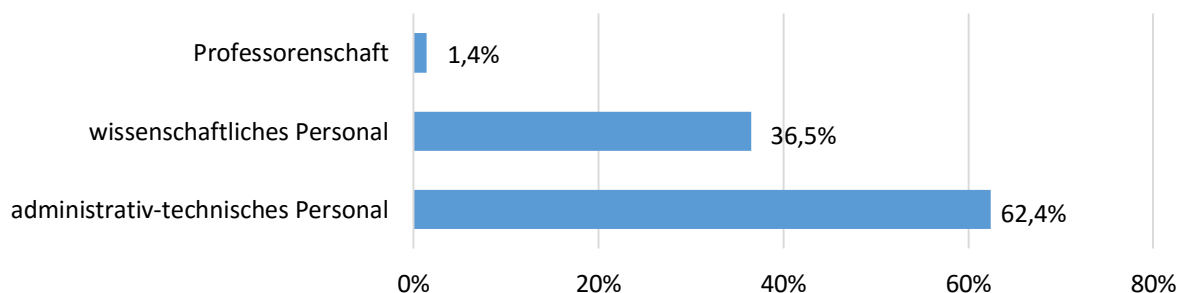


Abbildung 9: Jobticket-Verfügbarkeit bei den unterschiedlichen Beschäftigtengruppen
 Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Interessant ist die deutlich unterschiedliche Nutzung des Angebots. Während fast 63% des technisch-administrativen Personals das Jobticket in Anspruch nehmen, sind es bei den wissenschaftlichen Angestellten mit einem Anteil von unter 37% deutlich weniger (Abb. 9).

Die Gründe, warum das Angebot des Jobtickets nicht genutzt wird, unterscheiden sich zwischen den Beschäftigtengruppen. 23% der Wissenschaftler des Mittelbaus, die kein Jobticket besitzen, nutzen als eingeschriebene Doktoranden stattdessen das Semesterticket – also ungefähr 53% der wissenschaftlichen Mitarbeitenden verfügen über ein ÖPNV-Zeitkartenangebot der Universität. Jeweils ca. ein Fünftel verzichtet auf ein Jobticket, weil die Verbindungen zu unattraktiv sind, bzw. weil es ihnen zu teuer ist.

42% der Beschäftigten des technisch-administrativen Bereichs ohne Jobticket wollen dieses nicht, weil sie die Verbindungen zu unattraktiv empfinden, und jeweils fast ein Fünftel nutzt keine öffentlichen Verkehrsmittel oder gibt an, keinen Bedarf zu haben.

Von den Professorinnen und Professoren nennen 59% das fehlende Angebot als Grund, dass sie kein Jobticket haben. Nur 15% von ihnen geben an, dass sie keinen Bedarf haben und 13% empfinden die Verbindungen als zu unattraktiv.

Der von allen Beschäftigtengruppen relativ häufig genannte Grund, dass die Verbindungen zu unattraktiv seien, unterscheidet sich deutlich zwischen den zwei größten Campussen. Am Campus Westend geben 23% dies als Grund an, warum sie kein Jobticket besitzen, am Campus Riedberg liegt der Anteil bei 38%.

Dass die Unzufriedenheit mit der Erreichbarkeit der Campusse nicht bereits mit der schlechten Anbindung des Wohnstandorts zusammenhängt, zeigt die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen im Wohnumfeld, mit der nur 13% bis 26% unzufrieden sind (Abb. 10).

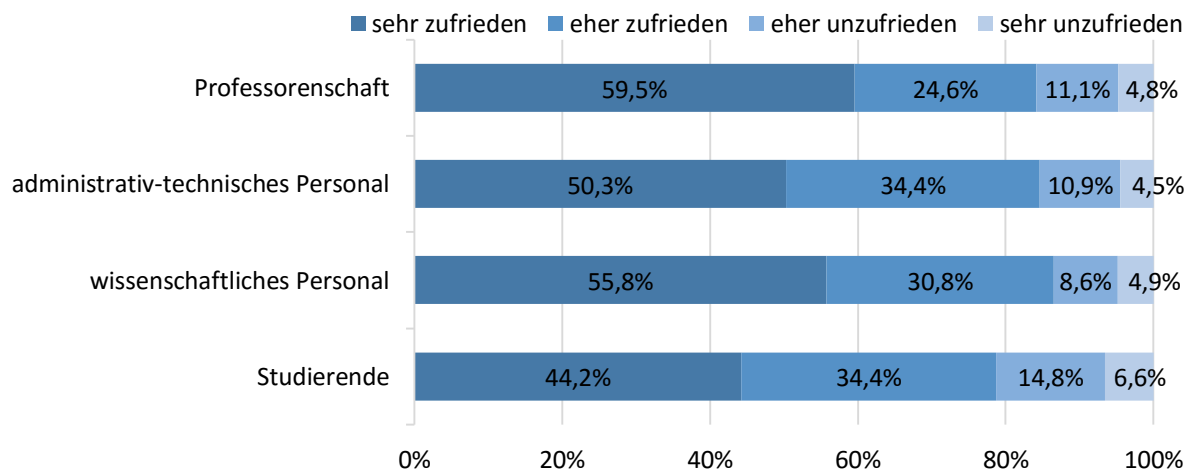


Abbildung 10: Zufriedenheit mit der ÖV-Anbindung des Wohnstandorts
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Selbst wenn man ausschließlich die Personen betrachtet, die überwiegend am Campus Riedberg arbeiten, so sind nur bis zu einem Fünftel mit der Anbindung ihres Wohnstandorts an den ÖPNV unzufrieden, so dass konstatiert werden kann, dass bei den meisten eher die Anbindung des Ziels oder die Qualität der gesamten Verbindung Ursache für die als unattraktiv wahrgenommene ÖPNV-Verbindung angesehen wird.

Aber nicht nur die Anbindung des Wohnstandorts an Öffentliche Verkehrsmittel wird überwiegend als zufriedenstellend wahrgenommen. Insgesamt sind die meisten mit den mobilitätsrelevanten Angeboten wie dem Angebot an Parkplätzen und Radabstellmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld zufrieden (Abb. 11).

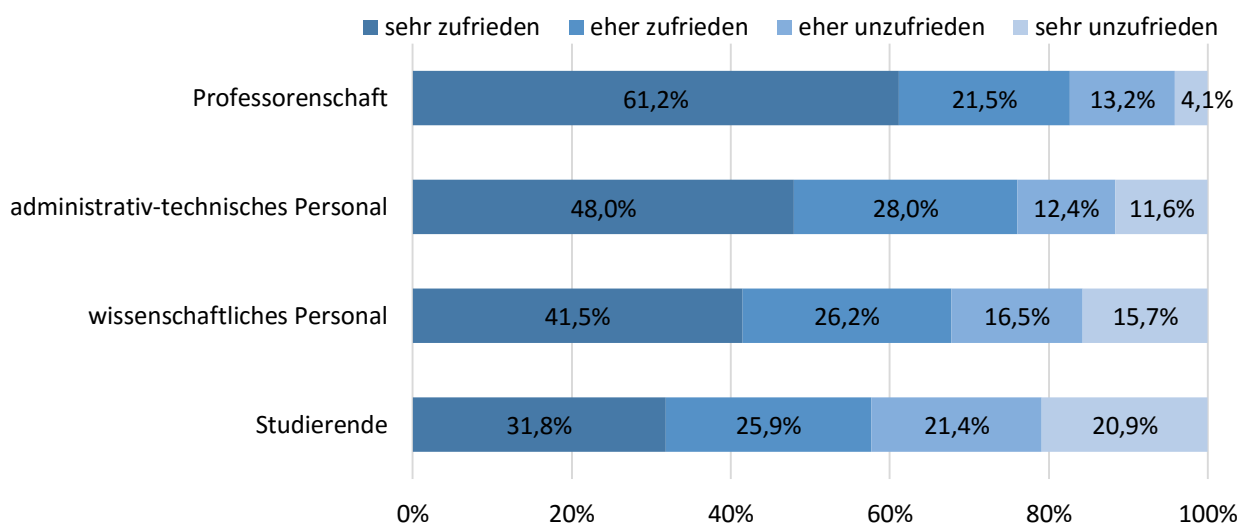


Abbildung 11: Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Wohnumfeld
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Interessant ist, dass die Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Wohnumfeld die Anteile der Autobesitzenden in den unterschiedlichen universitären Zielgruppen widerzuspiegeln scheint. Vor allem bei der Professorenschaft - die Gruppe mit dem höchsten Anteil an Personen, die jederzeit über ein Auto verfügen können - ist der allergrößte Anteil mit den Angeboten im Wohnumfeld zur Unterbringung ihrer Individualverkehrsmittel (sehr) zufrieden.

Ob die von 42% der Studierenden geäußerte Unzufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Wohnumfeld der ausschlaggebende Faktor für einen geringen Autobesitz ist, kann nicht eindeutig belegt werden. Jedoch sind von den autobesitzenden Studierenden 41% sehr zufrieden mit der Parkplatzsituation in ihrem Wohnumfeld und nur 35% eher bis sehr unzufrieden. Bei den Studierenden ohne eigenes Auto dreht sich die Zufriedenheitseinschätzung um. Von ihnen sind knapp ein Viertel sehr zufrieden und 47% äußern sich im Hinblick auf die Parkplatzsituation unzufrieden. Noch ausgeprägter zeigen sich die Zusammenhänge auch beim administrativ-technischen und wissenschaftlichen Personal bei der Analyse von Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Wohnumfeld und der Verfügbarkeit über einen PKW. Auch wenn weitere Aspekte – wie bspw. das Einkommen – Einfluss auf den Autobesitz haben, der wiederum einen sehr starken Einfluss auf die Autonutzung hat (vgl. bspw. Fliegner 2002). So kann eine restriktive Parkraumbewirtschaftung in einer Stadt den Autobesitz reduzieren und darüber zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes beitragen (vgl. Sieber et al. 2013). Ebenso wie die Anzahl als auch die Sicherheit von Fahrradabstellanlagen sich förderlich oder hemmend auf die Fahrradnutzung auswirken:

„Gerade die Möglichkeit, das Gefährt gesichert an Quelle und Ziel einsatzbereit vorzuhalten beeinflusst wesentlich, ob das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt wird. Diebstahls- und Witterungsschutz sind hierbei die wichtigsten Komponenten, die jedoch in ihrer Massivität von der zu erwartenden Abstelldauer abhängen.“ (Brezina 2013. 118).

Auch hier zeigt sich bei einem Großteil aller Gruppen eine deutliche Zufriedenheit mit der Situation im Wohnumfeld. Einen direkten Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit mit den wohnungsnahen Radabstellmöglichkeiten und dem Fahrradbesitz oder der Fahrradnutzung ist jedoch weder insgesamt noch bei den einzelnen universitären Zielgruppen zu erkennen (Abb. 12).

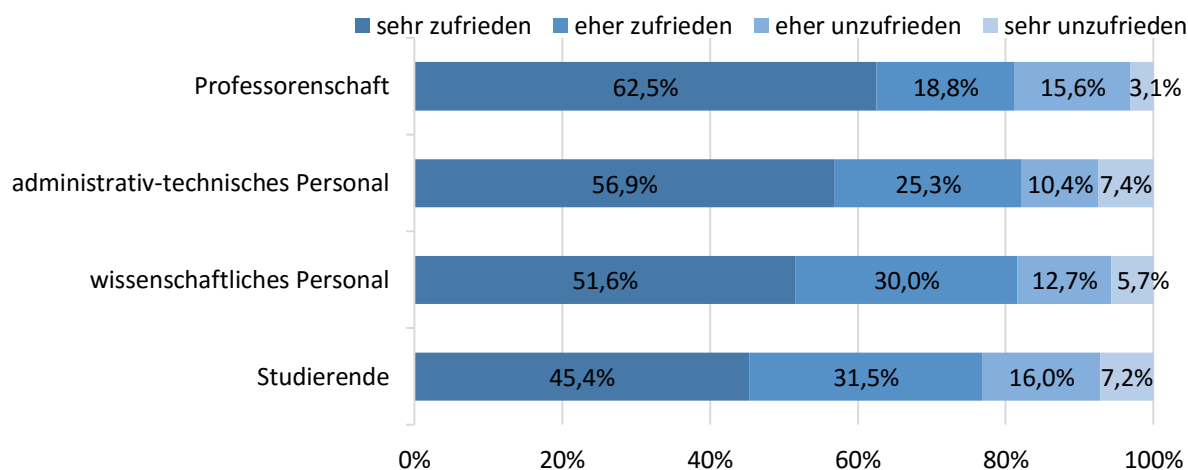


Abbildung 12: Zufriedenheit mit den Rad-Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Neben den Angeboten zum Abstellen der eigenen Verkehrsmittel im Wohnumfeld wurde auch nach der Zufriedenheit mit Sharing-Mobilitätsangeboten in der Nähe der Wohnung gefragt.

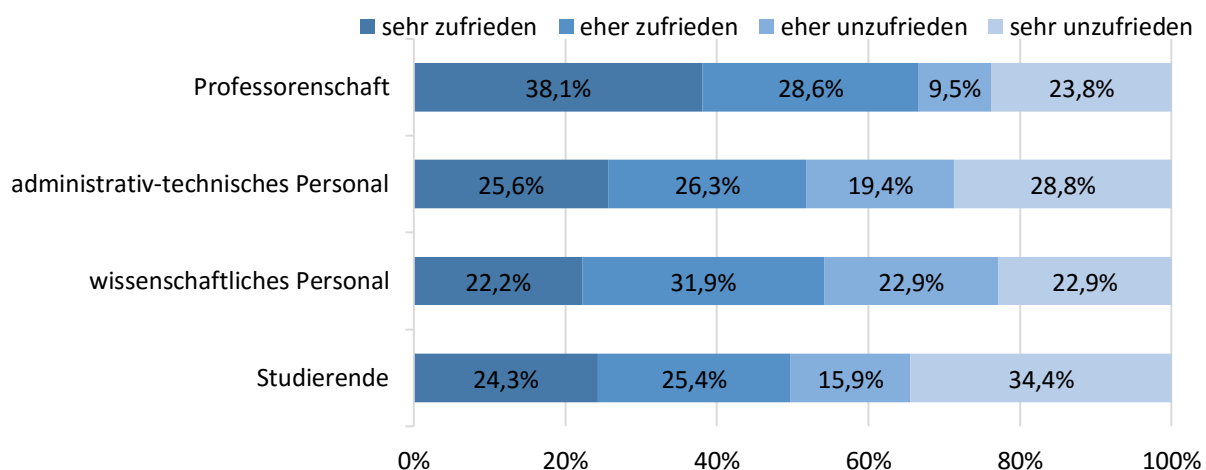


Abbildung 13: Zufriedenheit mit dem Car-Sharing-Angebot im Wohnumfeld
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=341) 2014 und Beschäftigten (n=347) 2015

Bei der Zufriedenheit mit dem wohnungsnahen Car-Sharing-Angebot hielten sich zwar zwei Drittel der Beschäftigten und 85% der Studierenden mit einer Einschätzung zurück. Diejenigen, die sich eine Bewertung zutrauten, zeigten sich zur Hälfte bis zwei Dritteln mit dem vorhandenen Angebot zufrieden (Abb. 13). Auch ergaben die Zusammenhangsanalysen der Zufriedenheit mit dem Car-Sharing-Angebot im Wohnumfeld und der Mitgliedschaft in einer Car-Sharing-Organisation in allen Zielgruppen jeweils einen positiven Zusammenhang auf einem höchst signifikanten Niveau.

Während die Professorenschaft, gefolgt vom Personal des administrativ-technischen Bereichs und den wissenschaftlichen Mitarbeitenden in einem Wohnumfeld leben, in dem die meisten jeweils mit den mobilitätsrelevanten Angeboten zufrieden sind, dreht sich beim Leihradangebot die Verteilung von Zufriedenen etwas um.

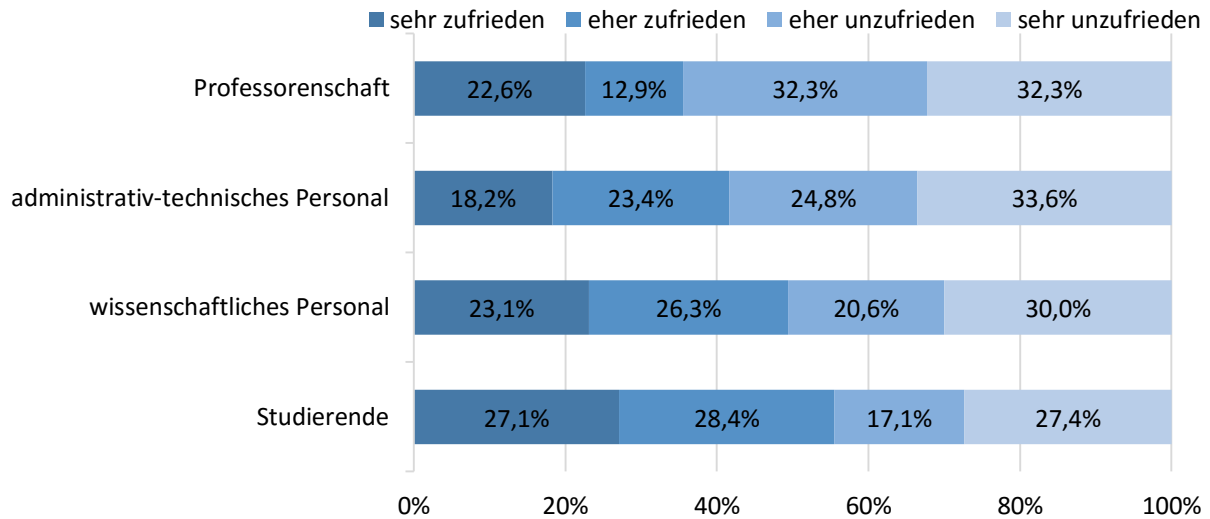


Abbildung 14: Zufriedenheit mit dem Call-a-Bike-Angebot im Wohnumfeld
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=702) 2014 und Beschäftigten (n=330) 2015

Während die Studierenden die Gruppe mit dem geringsten Anteil an Zufriedenen mit den Unterstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad im Wohnumfeld darstellt, weisen sie den höchsten Anteil an Zufriedenen mit dem wohnungsnahen Call-a-Bike-Angebot auf (Abb. 14), das von den Studierenden für die jeweils erste halbe Stunde kostenfrei genutzt werden kann.

Durch ein öffentlich zugängliches Leihradsystem können somit auch in sehr verdichteten Wohnquartieren mit suboptimalen Möglichkeiten der sicheren Abstellung des eigenen Rades Alternativen geschaffen werden, um die Radnutzung als nachhaltige Form urbaner Mobilität zu fördern.

5 Mobilitätseinstellungen

5.1 Einstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln

Neben externalen Einflussfaktoren haben auch internale Faktoren, wie Werthaltungen und Vorlieben einen Einfluss auf das Verkehrshandeln. Zudem können Einstellungen zu den unterschiedlichen Formen der Fortbewegung auch Aufschluss über Potentiale geben, die mit darauf abgestimmten Maßnahmen zusätzlich erreichbar sind (vgl. Gather, Kagermeier, Lanzendorf. 2008. 176ff).

Im Rahmen der Befragungen wurden daher nicht nur die externalen Faktoren wie die Verkehrsmittelverfügbarkeit erfasst, sondern auch Einstellungsmuster zu den Verkehrsmitteln Fahrrad, Auto, ÖPNV und der Fortbewegung zu Fuß auf den in Tabelle 3 dargestellten Dimensionen erhoben.




Fortbewegungsmittel	Dimension Autonomie / Privatheit	Dimension Spaß/Erlebnis	Dimension Status
	Nur auf dem Fahrrad fühle ich mich unabhängig und frei	Ich fahre Fahrrad, weil es mir Spaß macht	Auf dem Rad fühle ich mich in die Enge getrieben
	Ich schätze am Autofahren, dass ich selbst entscheiden kann, wen ich mitnehme bzw. mit wem ich fahre	Autofahren macht mir Spaß	Ich finde es erstrebenswert, ein tolles Auto zufahren
	In Öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich gut entspannen	Am Bus- und Bahnfahren schätze ich, dass es immer etwas Interessantes zu beobachten gibt	Fühle mich wie ein Mensch zweiter Klasse, wenn ich mit ÖPNV unterwegs bin
	Nur zu Fuß kann ich mich in meinem eigenen Rhythmus bewegen	Zufußgehen ist für mich die schönste Art der Fortbewegung	Ich fühle mich häufig benachteiligt, wenn ich zu Fuß unterwegs bin

Tabelle 3: Einbezogene Dimensionen der Einstellungen zu den Fortbewegungsmitteln
Quelle: eigene Darstellung

Aus den oben dargestellten Items wurden je Verkehrsmittel additive Indizes gebildet (negativ gerichtete Items wurden hierfür umgepolt) und im Sinne eines Affinitätsrankings mit vier Ausprägungen von ‚nicht affin‘ bis ‚sehr affin‘ kategorisiert.

Die Analyse der Einstellungen zu den Verkehrsmitteln zeigt, dass sowohl bei den Studierenden als auch den Beschäftigten das Fahrrad das beliebteste Verkehrsmittel ist. So können 86% der Studierenden und 79% der Beschäftigten als (sehr) fahrradaffin eingestuft werden, weil sie sich beispielsweise frei und unabhängig auf dem Fahrrad fühlen und ihnen das Radfahren Spaß bereitet. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel werden von fast zwei Dritteln der Studierenden und Beschäftigten geschätzt und mehr als die Hälfte der Studierenden und Beschäftigten gehen auch gerne zu Fuß. Das Auto ist interessanterweise bei fast zwei Dritteln der Studierenden beliebt, bei den Beschäftigten ist es hingegen das unbeliebteste Verkehrsmittel (Abb. 15). Vor dem Hintergrund der geringen Autoverfügbarkeit bei den Studierenden ist dies ein überraschendes Ergebnis, welches eventuell auch dadurch zustande kommt, dass bei wenig Nutzungserfahrung auch die negativen Erfahrungen des Autofahrens (Stau, Parkplatzsuche, etc.) bei den Bewertungen nicht zum Tragen kommen.

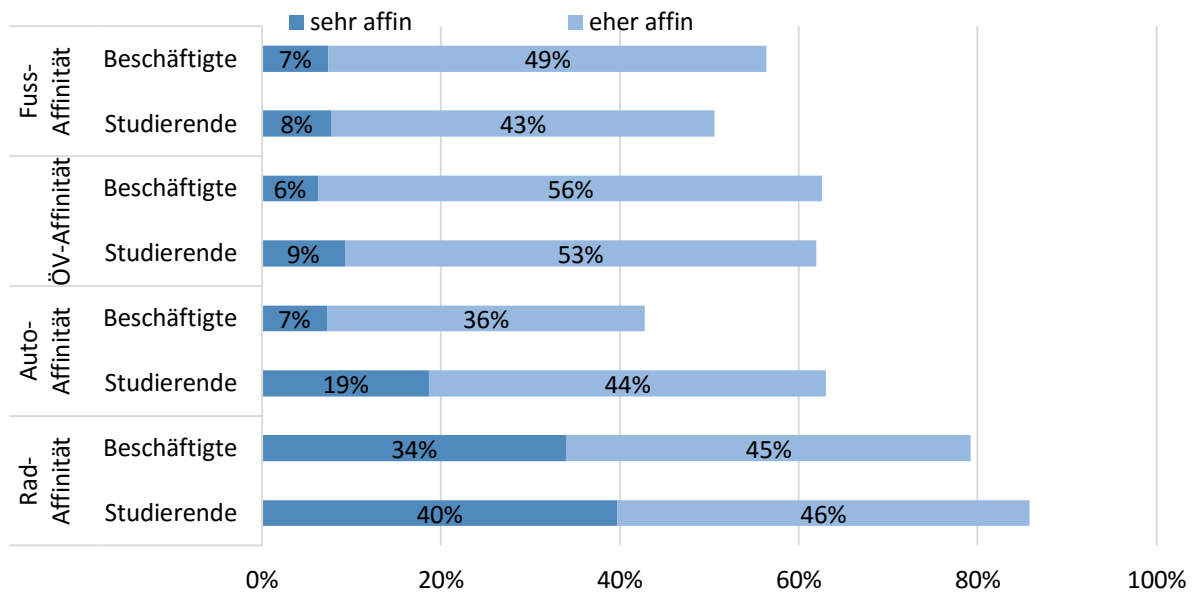


Abbildung 15: Verkehrsmiteinstellungen von Studierenden und Beschäftigten
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Darauf weist auch die Analyse der Verkehrsmittelaaffinitäten differenziert nach den Beschäftigtengruppen hin. So haben die wissenschaftlichen Mitarbeitenden mit den höchsten Anteil an autoaffinen Personen, obwohl sie die Beschäftigtengruppe mit dem niedrigsten Anteil an Personen mit Autoverfügbarkeit sind (Abb. 16).

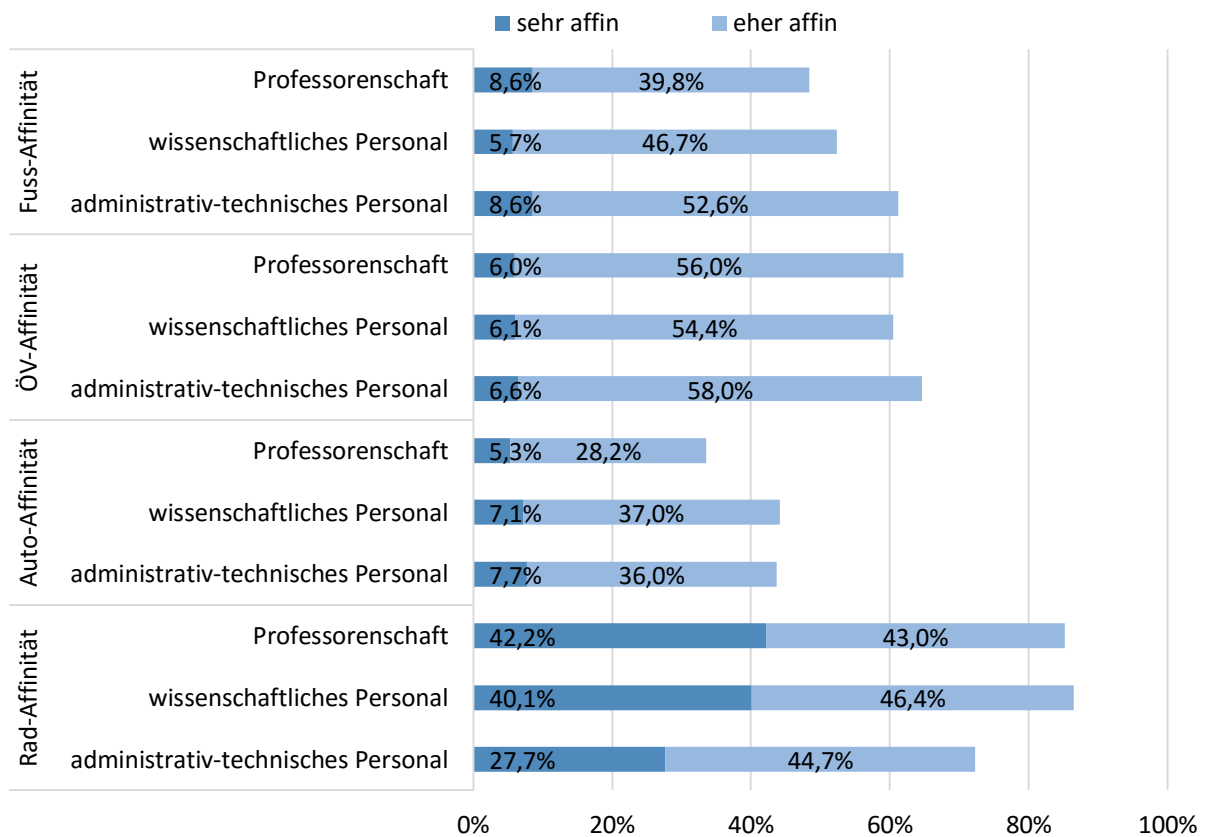


Abbildung 16: Verkehrsmiteinstellungen der Beschäftigtengruppen
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Insgesamt ist bei allen Beschäftigten das Auto das unbeliebteste Verkehrsmittel, vor allem die Professorinnen und Professoren zeigen sich überwiegend wenig affin, obwohl sich in dieser Beschäftigtengruppe - im Vergleich zu den anderen Beschäftigtengruppen der Goethe-Universität - der höchste Anteil an Personen mit ständiger (48%) oder teilweiser Autoverfügbarkeit (27%) befindet.

Das Fahrrad ist, wie auch bei den Studierenden, bei allen Beschäftigtengruppen das beliebteste Verkehrsmittel. Insbesondere die Professorenschaft und die wissenschaftlich Beschäftigten sind sehr fahrradaffin. Dem ÖPNV sind über die Hälfte zugeneigt und auch zu Fuß bewegen sich im Schnitt ungefähr die Hälfte gerne fort, vor allem vom technisch-administrativen Personal (Abb. 16).

Insgesamt zeigt sich also, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes beliebter sind als die Fortbewegung mit dem eigenen Auto, so dass ein Großteil der Studierenden und der Beschäftigten für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als Zielgruppen sehr gut ansprechbar sein sollten.

5.2 Einstellungen zu innovativen Mobilitätsformen

Es wurden aber nicht nur die Einstellungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln erhoben. Auch die Haltungen gegenüber innovativen Mobilitätsangeboten aus dem Bereich des Sharing¹ und zu multimodalem Verkehrshandeln² wurde erfasst. Wie auch bei den Einstellungen gegenüber einzelnen Verkehrsmitteln wurden Fragestellungen bezogen auf die in Tabelle 4 zusammengefassten Dimensionen generiert und für die Analyse teilweise umgepolt und in Form additiver Indizes zusammengefasst und kategorisiert.



	Dimension Grundprinzip	Dimension Optionalität / Vielfalt	Dimension Verknüpfung ÖV-Rad	Dimension Hemmnisse
Multimodalität 	Ich bin nicht auf ein bestimmtes Verkehrsmittel festgelegt	Ich finde es toll, dass ich im Rhein-Main-Gebiet viele Verkehrsmittel miteinander kombinieren kann	Für mich ist es wichtig, dass ich Fahrrad und Öffentlichen Verkehr gut kombinieren kann	Die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln wird einem oft nicht leicht gemacht
Sharing-Angebote 	Ich will ein Auto nicht nur nutzen, sondern auch besitzen	Reizvoll am Car-Sharing ist, dass man unterschiedliche Automodelle ausleihen kann	Leihräder sind für mich eine tolle Ergänzung zum bestehenden Bus- und Bahnangebot im Alltag	Die Nutzung eines Leihrades finde ich unangenehm, weil ich nicht weiß, wer vorher drauf gesessen hat

Tabelle 4: Einbezogene Dimensionen der Einstellungen zu innovativen Mobilitätsangeboten
Quelle: eigene Darstellung

¹ Sharing-Systeme umfassen die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Autos sowie öffentliche Fahrradverleihsysteme.

² Multimodalität verstanden als die Variation von Verkehrsmitteln für unterschiedliche Wege in einem Zeitraum (vgl. Beckmann 2010, Nobis 2006).

Insgesamt zeigt sich, dass Studierende gegenüber multimodalen Angeboten und Sharing-Systemen aufgeschlossener sind als die Beschäftigten der Universität und das Prinzip ‚Nutzen statt Haben‘ ist weniger beliebt als die Kombination von Verkehrsmitteln für die alltägliche Fortbewegung (Abb. 17).

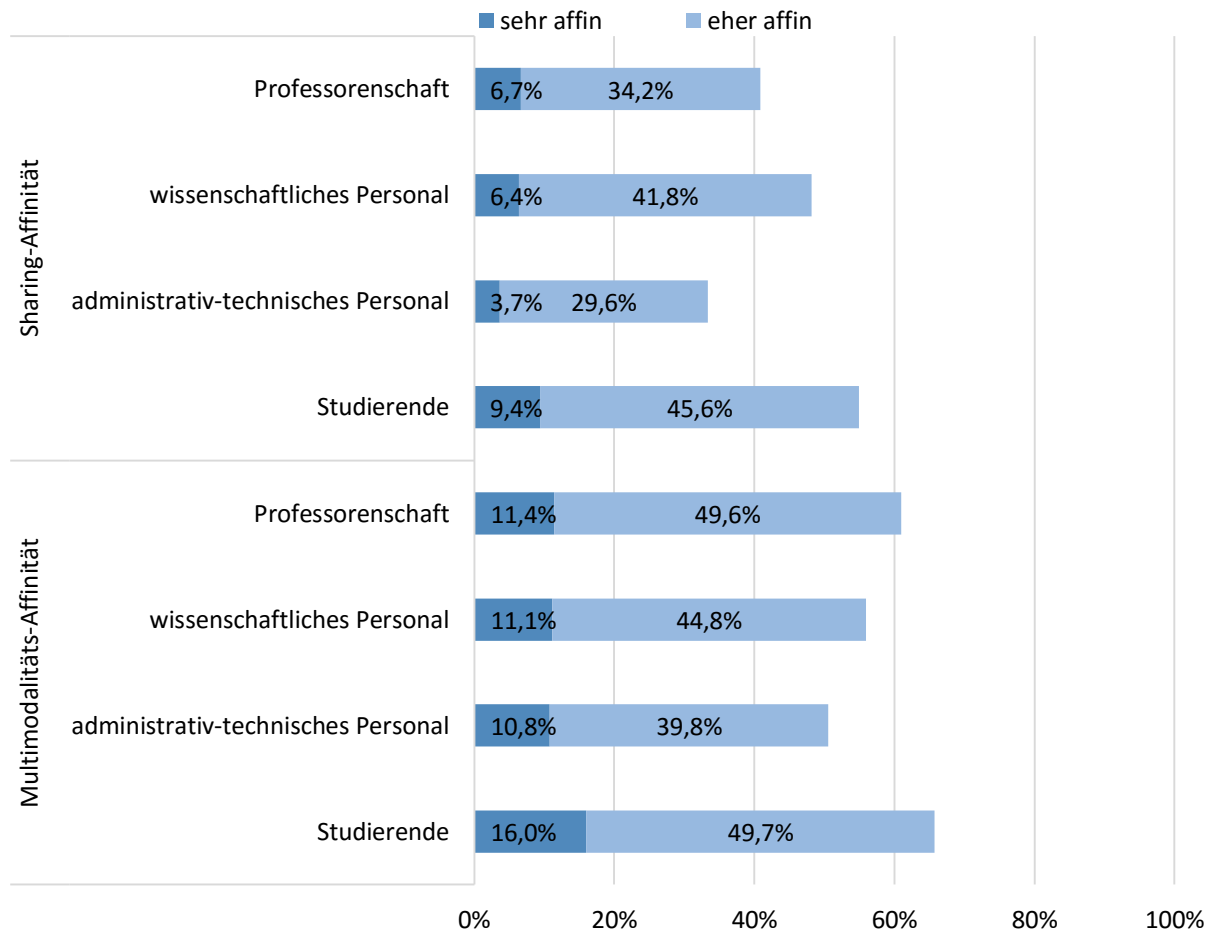


Abbildung 17: Einstellungen zu innovativen Mobilitätsangeboten der Studierenden und Beschäftigtengruppen
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Gegenüber den in der urbanen Region Frankfurt Rhein-Main vorhandenen multimodalen Möglichkeiten sind über die Hälfte aller Beschäftigtengruppen positiv eingestellt – vor allem die Professorenschaft. Sharing-Angebote sind hingegen nicht durchgängig beliebt, aber immerhin die Hälfte der wissenschaftlichen Mitarbeiter zeigen sich offen für solche Angebote. Von den technisch-administrativen Beschäftigten ist hingegen ein Drittel affin - bei dieser Beschäftigtengruppe herrschen noch in weiten Teilen Vorbehalte vor (Abb. 17).

Für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements kann dies bedeuten, dass die Möglichkeiten der multimodalen Fortbewegung beworben werden, damit beispielsweise die Kombination von ÖPNV und Fahrrad vermehrt ins Bewusstsein gerät. Für die Nutzung von Sharing-Angeboten rund um den Campus und in der Stadt sollten vor allem wissenschaftlich Beschäftigte und Studierende als Zielgruppen angesprochen werden.

6 Studiums- und arbeitsbezogene Wege

Neben den vorhandenen Mobilitätsressourcen, den verfügbaren und erreichbaren Mobilitätsangeboten und den Einstellungen zu den Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten, sind auch Rahmenbedingungen der Wege wie Distanzen und Wegezeiten von Relevanz, um Alternativen im Sinne eines universitären Mobilitätsmanagements entwickeln zu können. Daher werden im folgenden Kapitel die Pendelwege, also die Wege von zu Hause zum Hauptcampus, und die Wege zwischen den Campussen respektive weitere innerstädtische Dienstwege in Bezug auf Distanz, Häufigkeit und Zeitfenster analysiert.

6.1 Distanz der universitären Pendelwege

Ungefähr die Hälfte der Studierenden lebt universitätsnah in einer Distanz von bis zu zehn Kilometern, etwa ein Viertel der Studierenden in einem Radius zwischen elf bis 30 Kilometer um die Universität herum und ein weiteres Viertel weiter als 30 Kilometer entfernt (Abb. 18). Für den Weg zur Universität stellt somit für ungefähr die Hälfte der Studierenden die Nutzung des Fahrrads eine Option dar - sowohl hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Distanz als auch der vorherrschend positiven Einstellung gegenüber diesem Verkehrsmittel.

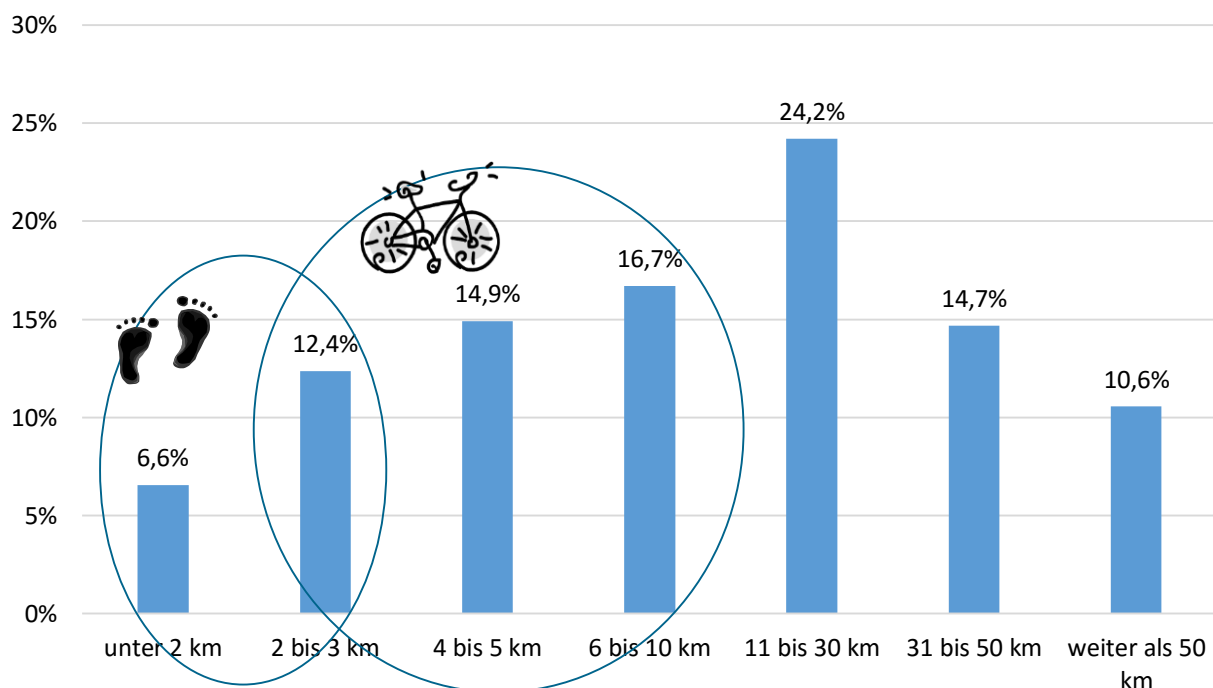


Abbildung 18: Anteil Studierende nach der jeweiligen Entfernung zwischen Campus und Wohnung

Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Insbesondere Wohnraum rund um den Niederräder Campus scheint für Studierende erschwinglich zu sein, so kann ca. ein Drittel der in Niederrad Studierenden ihren Campus zu Fuß erreichen, da dieser nur bis zu drei Kilometer von der eigenen Wohnung entfernt liegt.

Trotz der relativ neuen Bebauung des Riedbergs, bei dem auch ein großes Areal für Wohnen neu erschlossen wurde, scheint hier kein Angebot für die Studierenden realisiert worden zu sein. So müssen 55% der am

Riedberg Studierenden für ihren Weg zum Campus mindestens elf Kilometer und mehr zurücklegen. Welchen Einfluss dies auf die Verkehrsmittelnutzung hat, wird in einem folgenden Abschnitt (s. 25f) analysiert.

Auch die Beschäftigten der Universität wohnen zu einem großen Teil in der Nähe der Universität, vor allem vom wissenschaftlichen Mittelbau wohnt über die Hälfte in einem Umkreis von bis zu zehn Kilometern von ihrem Hauptcampus entfernt. Dementsprechend stellen 44% aller Beschäftigten aufgrund der Pendeldistanz ein Potential für die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Universität dar. Von den wissenschaftlich Beschäftigten – die Beschäftigtengruppe mit höchster Radverfügbarkeit - leben sogar über die Hälfte in radnaher Distanz. Den geringsten Anteil an universitätsnah Wohnenden weisen hingegen die Professorinnen und Professoren mit 39% und die technisch-administrativ Beschäftigten mit 41% auf. Beide Gruppen scheinen einen Wohnstandort im Umland zu bevorzugen und 17% der Professoren sind sogar Fernpendler (Abb. 19).

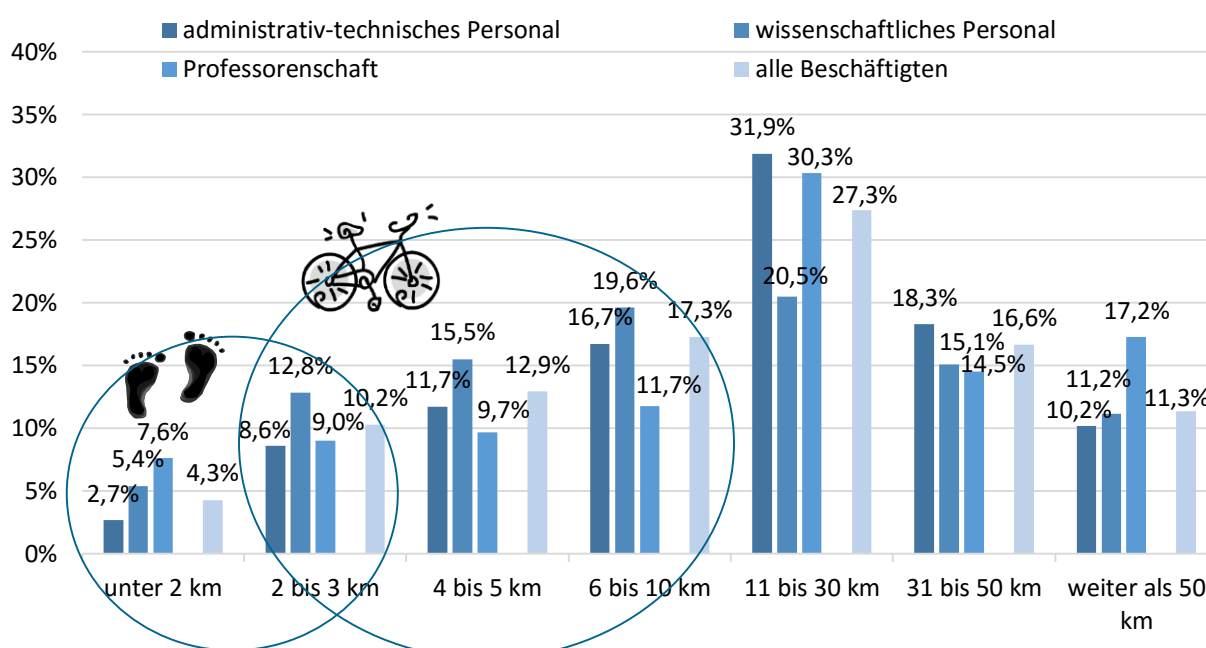


Abbildung 19: Anteil Beschäftigte gesamt und je Beschäftigtengruppe nach der jeweiligen Entfernung zwischen Campus und Wohnung

Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Insbesondere um den zentral gelegenen Campus Westend leben viele Beschäftigte, hauptsächlich aus dem wissenschaftlichen Bereich – mehr als 60% der dort Beschäftigten wohnen im Radius bis zehn Kilometer. Auf dem Riedberg hingegen hat sich immerhin mehr als ein Fünftel der Professorenschaft niedergelassen und könnte den Campus fußläufig erreichen.

6.2 Häufigkeit und Zeitfenster der Wege zwischen Wohnung und Campus

Der Berufsverkehr ist davon geprägt, dass viele Menschen ein gemeinsames Ziel – ihren Arbeitsplatz – ansteuern, und dies mehrfach pro Woche in relativ engen Zeitfenstern geschieht. Während sich der Arbeitsbeginn bei den wissenschaftlichen Mitarbeitenden und der Professorenschaft relativ weit streut, konzentriert sich die Anreise beim technisch-administrativen Personal auf einen deutlich kürzeren und etwas früheren Zeitraum. So kommen fast drei Viertel dieser Beschäftigungsgruppe bis vor neun Uhr täglich zu ihrem Arbeitsplatz (Abb. 20).

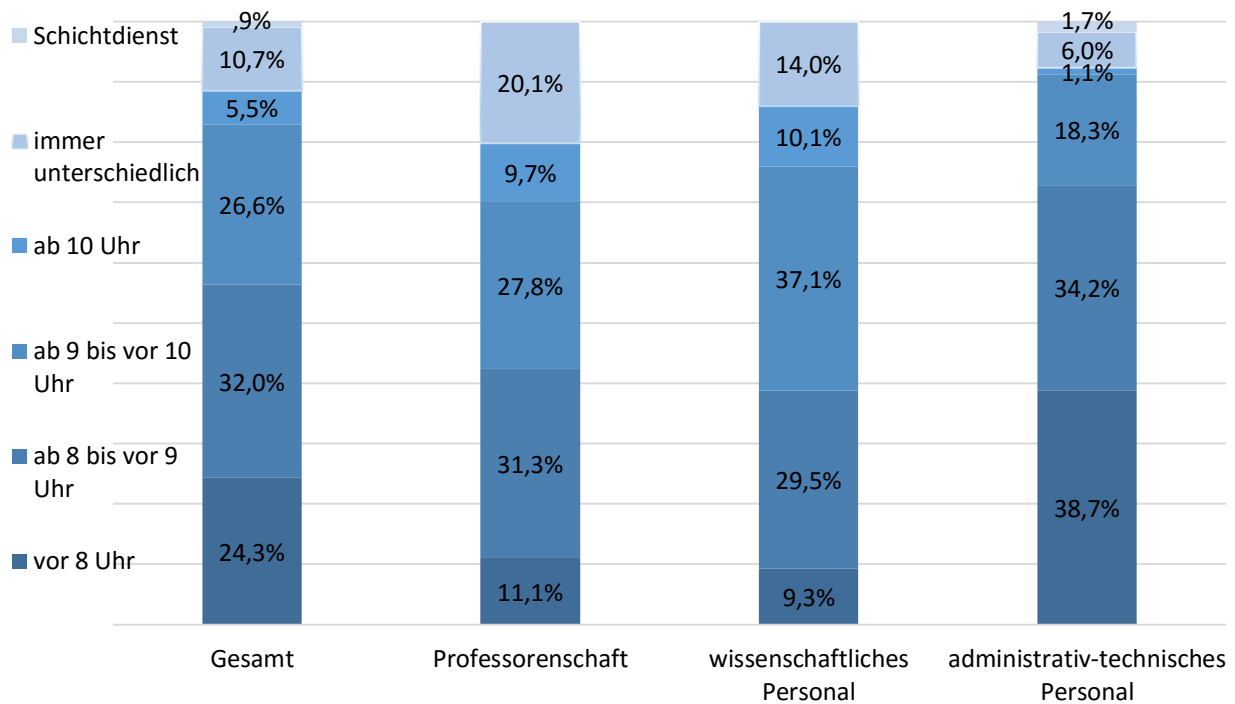


Abbildung 20: Arbeitsbeginn der Beschäftigtengruppen
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Gleiches zeigt sich beim Arbeitsende. Auch hier ist das zeitliche Muster zu erkennen, dass die wissenschaftlichen Mitarbeitenden und stärker noch die Professorenschaft nicht nur später beginnen, sondern auch später ihren Arbeitsplatz an der Universität verlassen. Beim technisch-administrativen Personal ist vor allem das Zeitfenster zwischen 16 und 18 Uhr sehr beliebt, um die Universität zu verlassen und sich auf den Heimweg zu machen (Abb. 21).

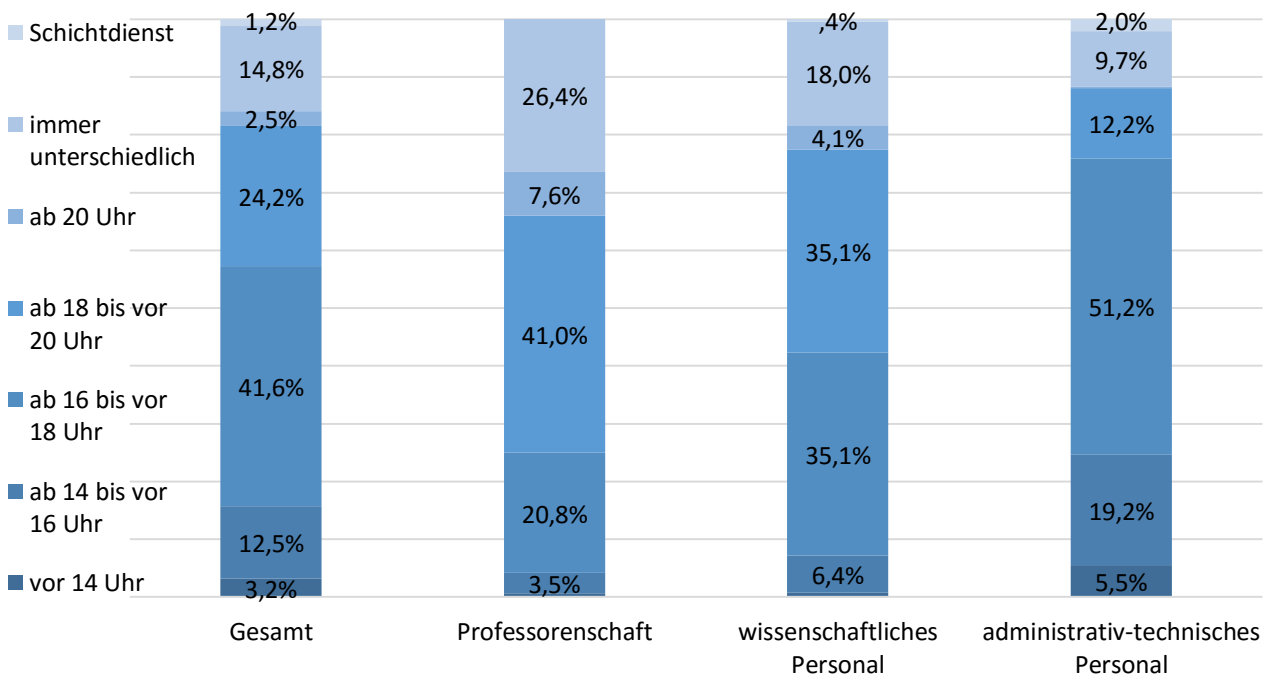


Abbildung 21: Arbeitsende der Beschäftigten
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Die wissenschaftlich Tätigen kommen und gehen aber nicht nur später. Viele von ihnen weisen keine gleichförmigen Arbeitszeiten auf, sondern suchen zu unterschiedlichen Zeiten den Arbeitsplatz auf. Hinzu kommt, dass viele der Beschäftigten der wissenschaftlichen Bereiche und mehr als die Hälfte der Professorenschaft ihre Anwesenheit im Büro an der Universität auf weniger Tage beschränken.

Bei den technisch-administrativen Angestellten sind hingegen deutlich stärkere Routinen zu verzeichnen. Drei Viertel gehen üblicherweise einer Vollzeit-Arbeit nach und suchen hierfür auch an allen Arbeitstagen der Woche ihren Arbeitsplatz am Campus auf (Abb. 22).

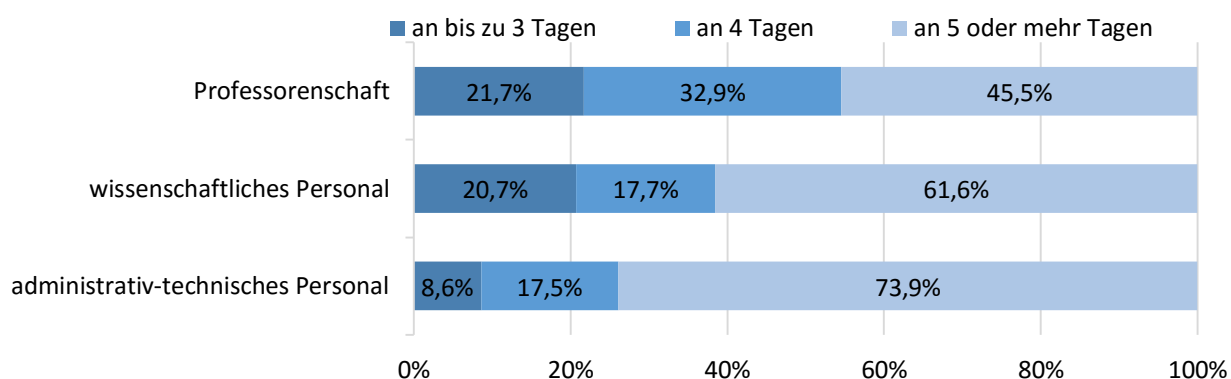


Abbildung 22: Häufigkeit des Aufsuchens der Arbeitsstelle an der Universität pro Woche
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Die geringere Anwesenheit der wissenschaftlich Beschäftigten und Professorenschaft ist nicht gleichbedeutend mit einer Teilzeitstelle. Viele der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universität und die Professorinnen und Professoren können einen beträchtlichen Anteil ihrer Arbeit vom Home-Office aus erledigen (Abb. 23) und müssen somit nicht jeden Tag ihren Arbeitsplatz auf dem Campus aufsuchen.



Abbildung 23: Möglichkeit von Home-Office-Tätigkeiten
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Während bereits 86% der Professorenschaft und die Hälfte der wissenschaftlichen Mitarbeitenden einen Teil ihrer Arbeit von zu Hause aus erledigen, sind es hingegen bei den technisch-administrativ Angestellten weniger als 10%. Ein weiteres Viertel würde gerne von zu Hause arbeiten und schätzt auch die Arbeit so ein, dass ein Teil auch von zu Hause aus erledigt werden könnte, aber es wird ihnen bislang nicht ermöglicht (Abb. 23).

Organisiert man die Arbeit im Home-Office mit Blick auf die Einsparung von Arbeitswegen, so besteht hier ein beträchtliches Potential bei den technisch-administrativ Beschäftigten, um das von der Universität erzeugte Verkehrsaufkommen zu reduzieren und dabei auch die Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu erhöhen, die sich nicht täglich dem Stau oder den vollgestopften Bussen und Bahnen aussetzen müssten. Da diese Personalgruppe überwiegend an 5 Tagen die Woche ihren Arbeitsplatz aufsucht und ihre An- und Abreise täglich in sehr engen Zeitfenstern geschieht, sollten außerdem weitere Optionen und Anreize der gleitenden Arbeitszeitregelung überprüft werden.

Bei den wissenschaftlichen Mitarbeitenden und der Professorenschaft besteht hingegen wenig Handlungsbedarf, um zeitlich die Arbeitswege umzusteuern. Die Flexibilität der Arbeitszeiten und die Möglichkeiten des Home-Office sollten aufgrund der verkehrsentlastenden Wirkungen gegeben bleiben.

Bei den Studierenden stellt sich der Tagesablauf deutlich anders dar. So haben Zählungen im Rahmen der 2014 von Studierenden durchgeführten Standortanalyse ergeben, dass der Hauptstrom der Studierenden sich an den Seminarplänen orientiert, dann aber nicht zeitlich und räumlich verteilt stattfindet, sondern in sehr kurzen Zeitfenstern vor und nach den Veranstaltungen.

Gemessen an einem Normalwerktag:

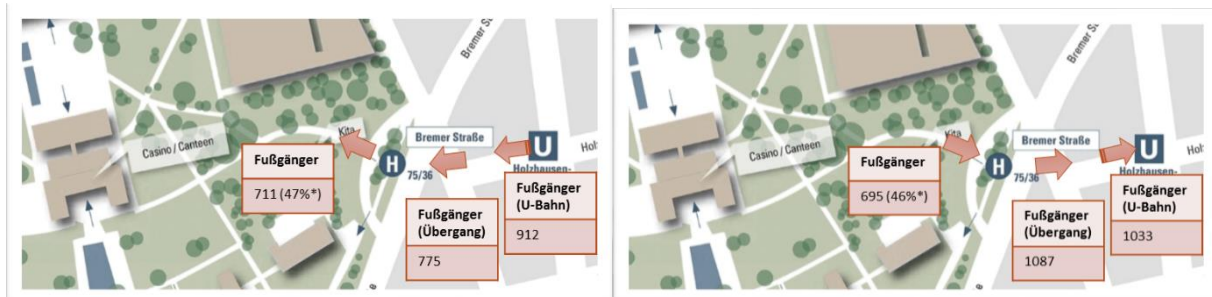


Abbildung 24: Gezählte Fußgängerströme vor und nach Veranstaltungen
Quelle: eigene Zählungen im Mai 2014

Über den Tag verteilt kommt es entsprechend immer wieder zu hochverdichteten Aufkommen von Fußgängern vor und nach den Seminareinheiten (Abb. 24). Inwiefern hier eine gleitendere Seminarzeitregelung eine Entlastung bringt, sollte geprüft werden. Selbstverständlich sollte dies unter Beachtung einer effizienten Raumnutzung und ohne Beeinträchtigung der Studierenden durch lange Pausen oder Seminar-Überlappungen geschehen.

7 Nutzung von Verkehrsmitteln

Wie kommen nun die Studierenden zu ihrem Studienort und die Beschäftigten zu ihrem Arbeitsplatz? Und wie gelangen sie von Campus zu Campus oder zu ihren innerstädtischen Terminen? Bilden sich die Voraussetzungen der zur Verfügung stehenden Fortbewegungsoptionen und die Einstellungsmuster zu den Verkehrsmitteln und Mobilitätsoptionen auch im studien- und berufsbezogenen Verkehrshandeln ab?

7.1 Pendelweg

Bei den Studierenden zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr - insbesondere die U-Bahn - das Rückgrat der studentischen Mobilität auf ihrem Weg zwischen Wohnung und Campus darstellt. So nutzen drei Viertel mindestens wöchentlich die U-Bahn, die Hälfte die S-Bahn und auch mit Bus und Tram sind viele regelmäßig unterwegs.

Bei den Individualverkehrsmitteln spielt das Fahrrad die wichtigste Rolle, wobei hier der Anteil von 55% Nichtnutzenden auf einige Potentiale schließen lässt. Das Auto spielt hingegen bei der studentischen Verkehrsmittelwahl eine sehr untergeordnete Rolle. Obwohl 28% auf dem Weg zur Universität ein Auto zur Verfügung stehen würde, nutzen nur 12% das Auto regelmäßig auf diesem Weg (Abb. 25).

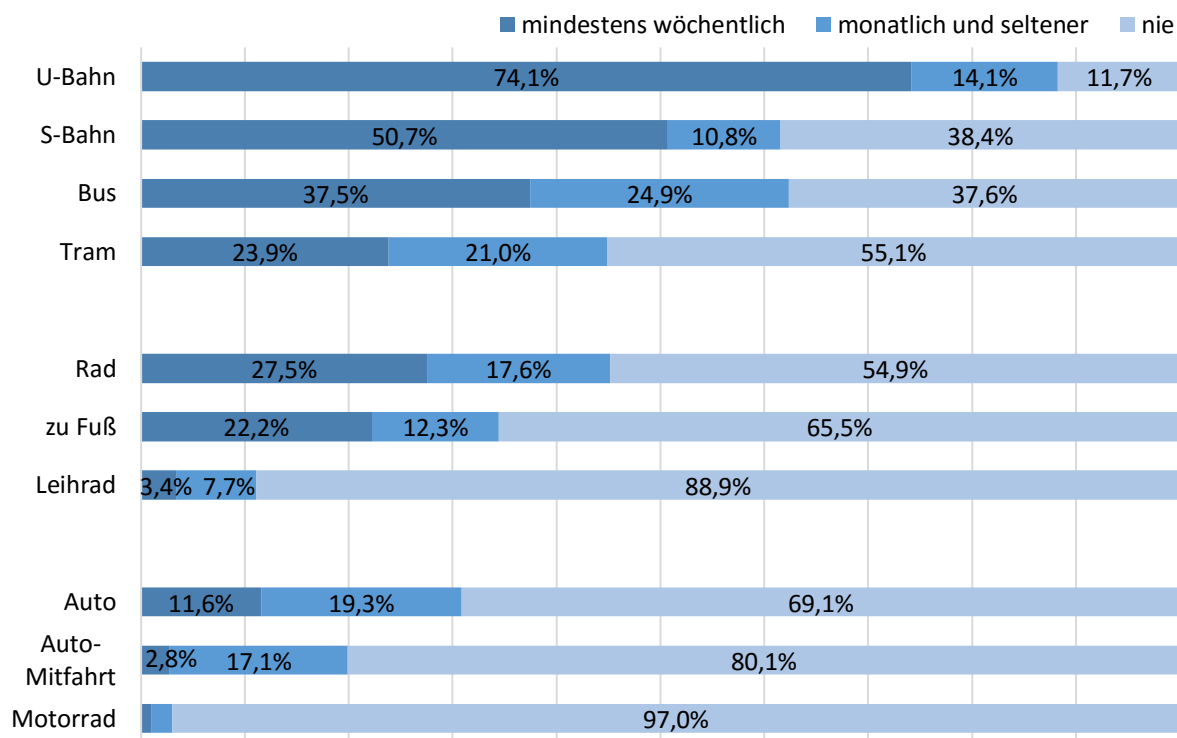


Abbildung 25: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden auf ihrem Weg zum Campus
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Analog zu den Studierenden ist auch bei den Beschäftigten der ÖPNV (vor allem die U-Bahn) das meistgenutzte Verkehrsmittel zur Universität, gefolgt von der nichtmotorisierten Fortbewegung und schließlich dem Auto. Interessant ist, dass das Fahrrad sogar in noch stärkerem Maße eine Rolle spielt als bei den Studierenden und ein Drittel der Beschäftigten mindestens wöchentlich mit dem Rad zu ihrem Arbeitsplatz kommt.

Im Unterschied zu den Studierenden, spielt das Auto bei fast 30% der Beschäftigten für den Pendelweg eine Rolle (Abb. 26). Betrachtet man nur die Beschäftigten, denen jederzeit ein Auto zur Verfügung steht, so kommen sogar 60% mindestens wöchentlich mit dem Auto zu ihrer Arbeitsstelle.

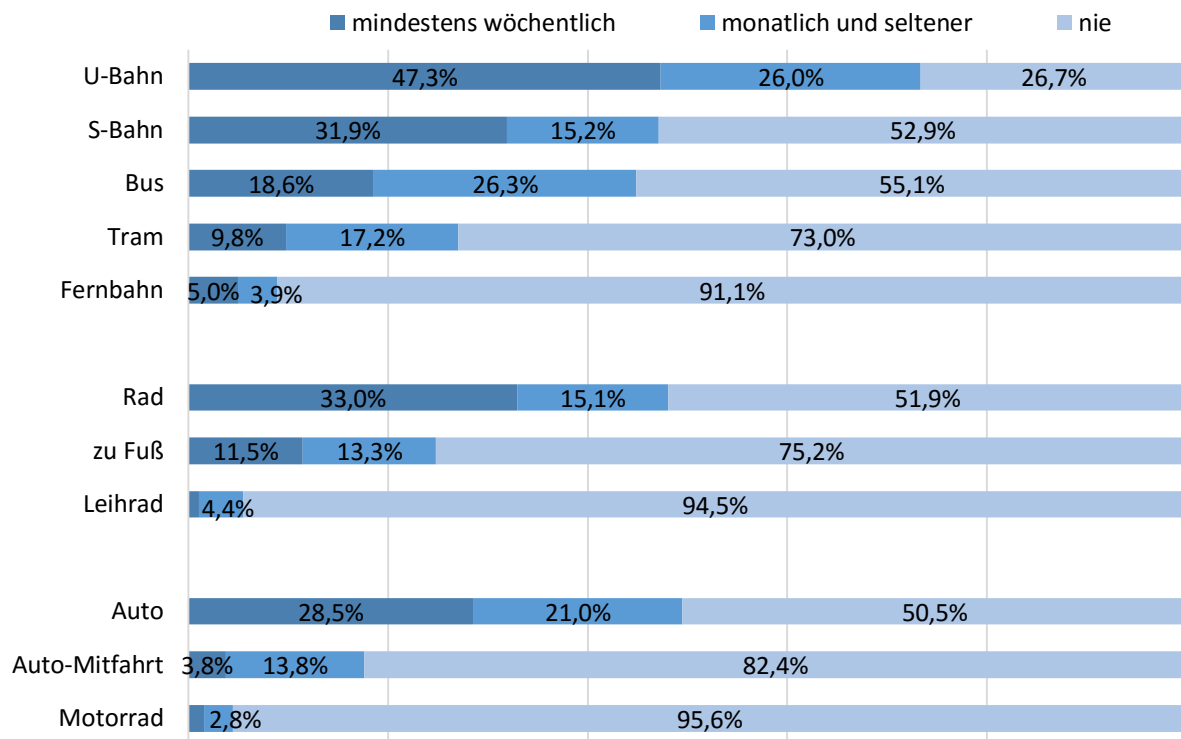


Abbildung 26: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten auf ihrem Weg zur Arbeit
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Differenziert man nach Beschäftigtengruppen, so sind die Professorinnen und Professoren mit einem Anteil von 42% führend bei der mindestens wöchentlichen Autonutzung auf ihrem Arbeitsweg, gefolgt vom technisch-administrativen Personal mit 30% und den wissenschaftlichen Mitarbeitenden mit etwas weniger als einem Viertel Autopendelnden (Abb. 27).

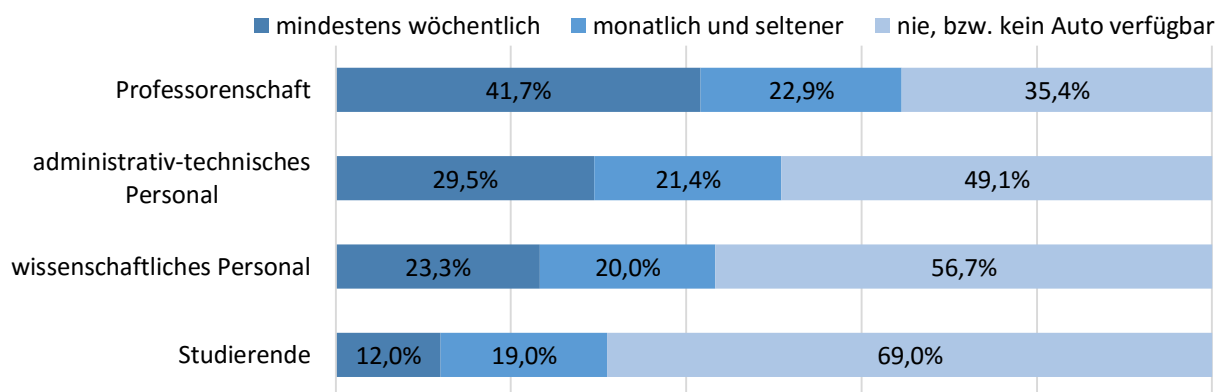


Abbildung 27: Autonutzung der Beschäftigtengruppen auf ihrem Arbeitsweg
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Insgesamt spiegeln sich also sowohl externe als auch interne Faktoren im Verkehrshandeln aller universitären Gruppen wider. Zwar wird das Fahrrad als insgesamt beliebtestes Verkehrsmittel nicht am häufigsten genutzt, sondern der ÖPNV. Vor dem Hintergrund einer grundsätzlich eingeschränkteren Reichweite der Fahrradnutzung im Alltag und dem Angebot an Semester- und Jobticket, ist dies aber mehr als plausibel.

In Bezug auf das Auto zeigt sich einerseits, dass das motorisierte Individualverkehrsmittel - analog zu den Einstellungsmustern – einen nachrangigen Stellenwert in der Nutzung hat. Interessanterweise sind hier jedoch die Anteile von Einstellung und Nutzung quasi gegenläufig. So weisen die Studierenden den höchsten Anteil an Autoaffinen auf und den geringsten Anteil an Autonutzenden. Die Professorenschaft hingegen ist die Gruppe mit dem höchsten Anteil an Autonutzenden bei den berufsbezogenen Wegen, offenbaren gleichzeitig den geringsten Anteil an Personen, die dem Auto gegenüber positiv eingestellt sind. Ob dieses Ergebnis auf soziale Erwünschtheit schließen lässt, oder aber die urbane Autonutzung selbst des Autos größter Feind ist, kann mittels der erhobenen Daten nicht geklärt werden, verweist aber auf weiterführende interessante Fragestellungen.

Auch eine differenzierte Analyse der Verkehrsmittelnutzung beim Arbeitsweg nach der jeweiligen Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zeigt interessante Muster auf, die Ansatzpunkte für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bieten.

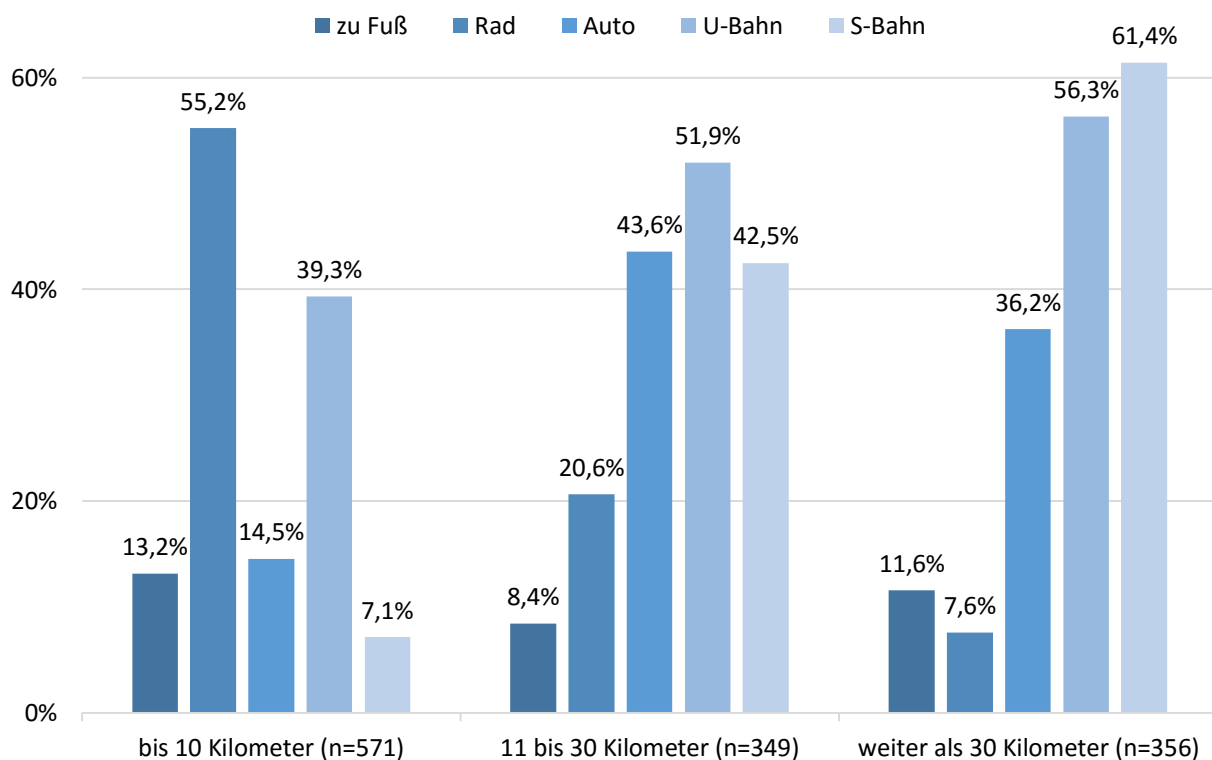


Abbildung 28: mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg je nach Distanz
 Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

So haben die nahräumlich um ihren Arbeitsplatz lebenden Beschäftigten einen Anteil von über 55% bei der Radnutzung und fast 40% nutzen die U-Bahn, während nur knapp 15% mit dem Auto zur Universität kommen.

Und bei den Fernpendlern scheint sich das Angebot des Jobtickets kombiniert mit der guten ÖV-Infrastruktur des Rhein-Main-Gebietes auszuzeichnen. Bezieht man neben Regional- und S-Bahn noch die Fernzüge mit ein, so ist bei ungefähr zwei Dritteln der Fernpendler die Bahn das Rückgrat ihrer arbeitsbezogenen Mobilität.

Plausibel ist auch die abnehmende Radnutzung mit zunehmender Distanz, wobei immer noch ein Fünftel das Rad bei einer Distanz von 11 bis 30 km nutzt (Abb. 28). Insbesondere bei dieser Distanz wäre ein hohes Potential für Pedelecs mit entsprechenden Maßnahmen zu erreichen, wie bspw. einem Leasingmodell für Arbeitnehmer, die über den Arbeitgeber durch Gehaltsumwandlung bei der Anschaffung eines höherwertigen Fahrrads oder Pedelecs unterstützt werden können (s. bspw. www.jobrad.org). Somit könnten Verlagerungseffekte von dem recht hohen Anteil an Autonutzenden auf nicht- und wenig-motorisierte Zweiräder erzielt werden, die zu mehr Nachhaltigkeit des universitären Berufsverkehrs beitragen könnten.

Bei den Studierenden zeigt sich der Erfolg des Semestertickets, da – nahezu unabhängig von der Entfernung – die öffentlichen Verkehrsmittel die Mobilität der Studierenden überwiegend sichern (Abb. 29).

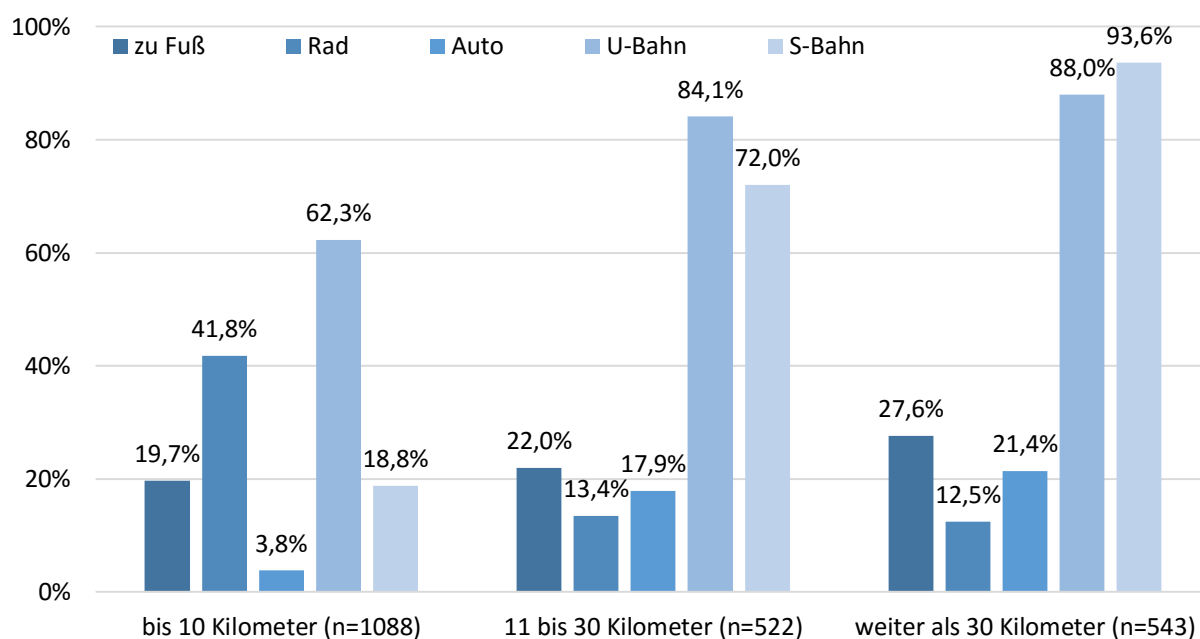


Abbildung 29: mindestens wöchentliche Verkehrsmittelnutzung der Studierenden auf ihrem Weg zum Campus je nach Distanz

Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Im Nahbereich stellt das Fahrrad das am zweithäufigsten genutzte Fortbewegungsmittel dar. Da alle Studierenden über ein Semesterticket verfügen und somit die ÖPNV-Nutzung quasi umsonst ist, kommen hier die Differenzen zu den 55% Radanteil bei den im Nahbereich wohnenden Beschäftigten zustande. Diese können auf ein Jobticket verzichten und somit bei Nutzung des Fahrrads auf dem Arbeitsweg einen finanziellen Vorteil generieren.

Das Auto wird selbst bei den größeren Distanzen nur von maximal einem Fünftel der Studierenden für den Weg zur Universität genutzt. Eine differenzierte Analyse nach Campussen zeigt, dass der höchste Anteil mit fast 30% der Studierenden, die einen weiteren Pendelweg haben und hierfür das Auto mindestens wöchentlich nutzen, überwiegend den Campus Riedberg ansteuern und ein weiteres Drittel an diesem Campus kommt zumindest monatlich mit dem Auto zur Universität.

7.2 Campuswechsel und innerstädtische Dienstwege

Nicht nur der Pendelweg von der Wohnung zum Campus und zurück ist ein relevanter Aspekt universitärer Verkehrserzeugung. Die Verteilung der Universität auf mehrere Campusse bedingt, dass zwei Drittel der Studierenden (n=1.399) mindestens wöchentlich zwischen Veranstaltungen den Campus wechseln müssen. Und auch der überwiegende Anteil der Beschäftigten (n=688) muss regelmäßig im Rahmen ihrer Beschäftigung Dienstwege unternehmen (Abb. 30).

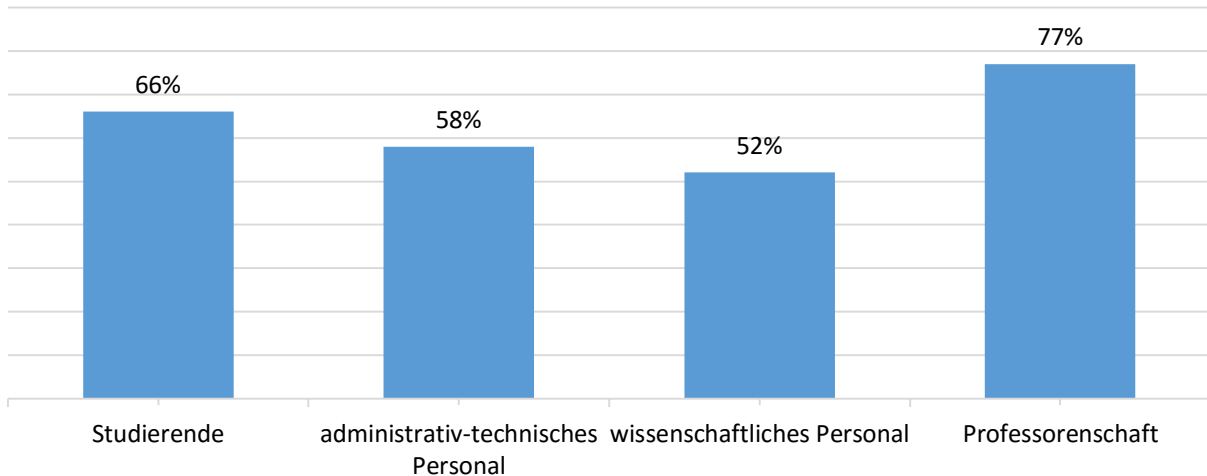


Abbildung 30: Anteil von Studierenden und Beschäftigten, die mindestens wöchentlich einen Campuswechsel oder innerstädtischen Dienstweg unternehmen müssen
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=1.280) 2015

Während bei den Studierenden auf dem Weg zum Campus die U-Bahn das übliche Verkehrsmittel für drei Viertel darstellt, wird der Bus zum hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel beim Campuswechsel.

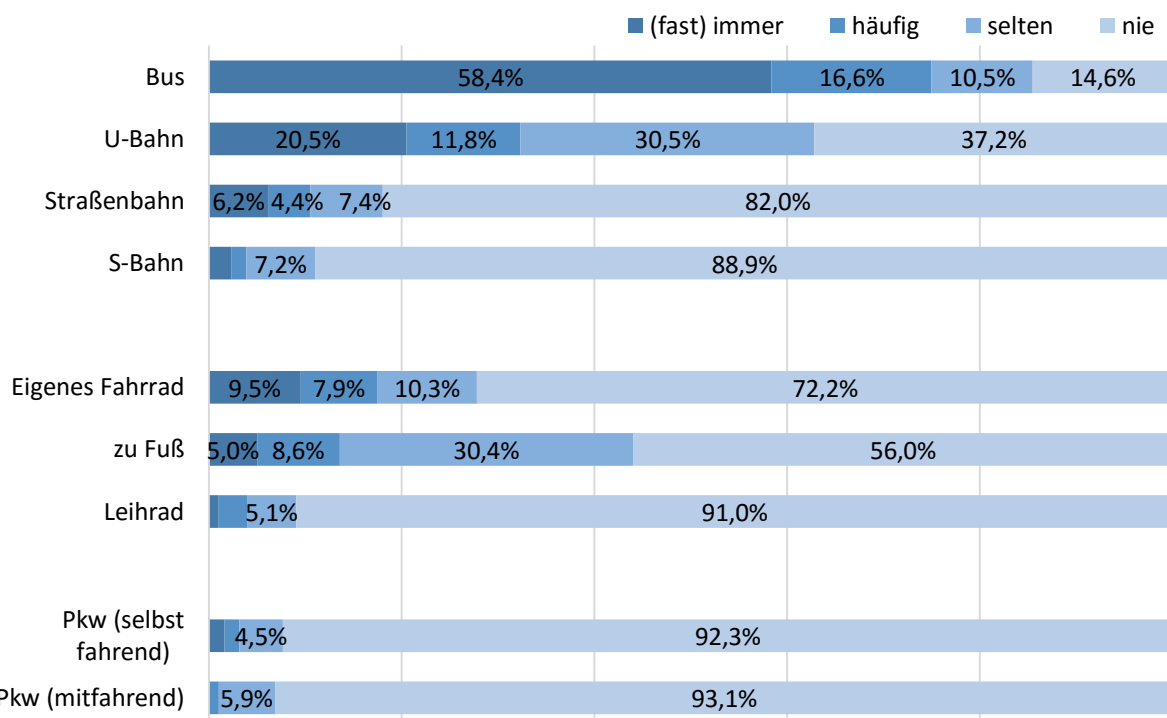


Abbildung 31: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden beim Campuswechsel
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=1.399 Studierende, die den Campus wechseln müssen) 2014

Interessant ist, dass deutlich weniger auf das Fahrrad und auch auf das Auto für den Campuswechsel zurückgegriffen wird (Abb. 31) als für den Weg von zu Hause bis zum Hauptcampus (Rad 28% und Auto 12% mindestens wöchentlich). Vor allem für eine verstärkte Radnutzung zeichnen sich Potentiale ab, die über die – bereits in die Wege geleitete – Ausweitung des Leihradangebots auf und rund um die Campusse forciert werden kann, um die teilweise sehr überfüllten Busse zu entlasten.

Auch von den technisch-administrativen und wissenschaftlichen Angestellten müssen mehr als die Hälfte und mehr als drei Viertel der Professorinnen und Professoren Dienstwege zu anderen Campussen oder innerhalb der Stadt unternehmen (Abb. 30).

Wie bei den Studierenden stellt auch bei den Beschäftigten der Universität der ÖPNV den Modus für die Bewältigung der innerstädtischen Dienstwege dar. Und wie bereits bei den Pendelwegen nutzen die Angestellten das Fahrrad auch bei den Dienstwegen häufiger als die Studierenden bei ihren Campuswechseln. Aber auch das eigene Auto oder ein Dienstwagen der Universität spielen bei den Dienstfahrten eine relevante Rolle (Abb.32).

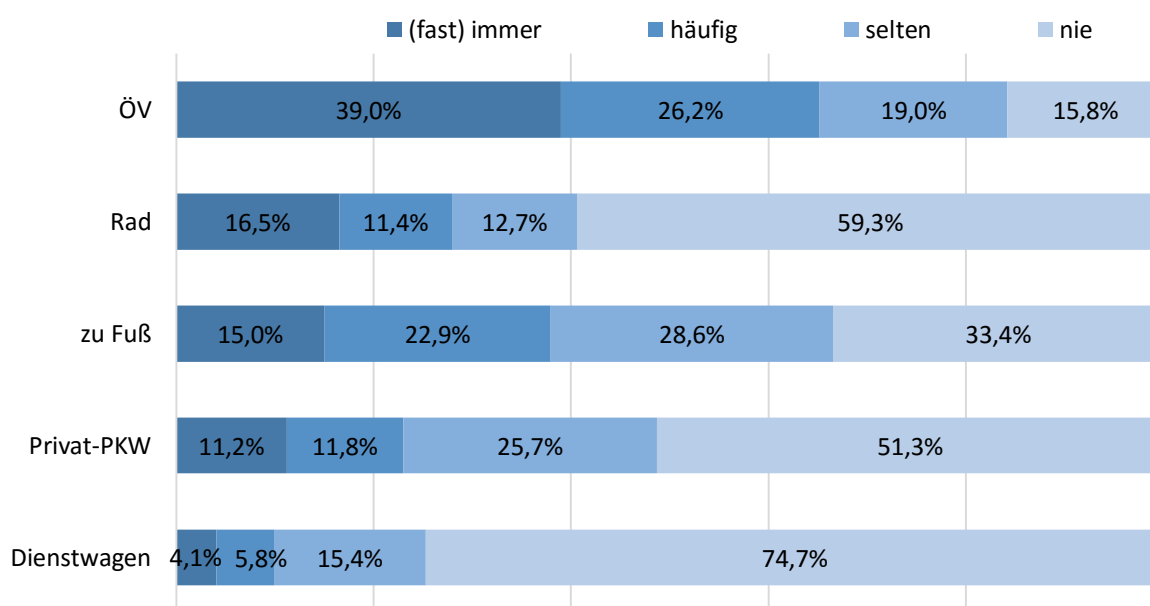


Abbildung 32: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten bei innerstädtischen Dienstwegen
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=688 Beschäftigte, die Dienstwege unternehmen) 2015

Da sich bereits bei den Pendelwegen Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen den Beschäftigtengruppen zeigten, wurde auch die Verkehrsmittelnutzung bei den innerstädtischen Dienstwegen nach Beschäftigtengruppen differenziert analysiert.

Der Vergleich zeigt, dass für die innerstädtischen Dienstwege ca. zwei Drittel von allen Beschäftigtengruppen (fast) immer bis häufig den ÖPNV nutzen, sogar die Professorenschaft, die über kein Jobticket verfügt (Abb. 33). Durch die Anschaffung von übertragbaren Zeitkarten für den ÖPNV, die in den jeweiligen Einheiten und Fachbereichen ausleihbar wären, könnte die Nutzung des ÖPNV für innerstädtische Dienstwege auch für die Beschäftigten ohne eigenes Jobticket attraktiviert werden.

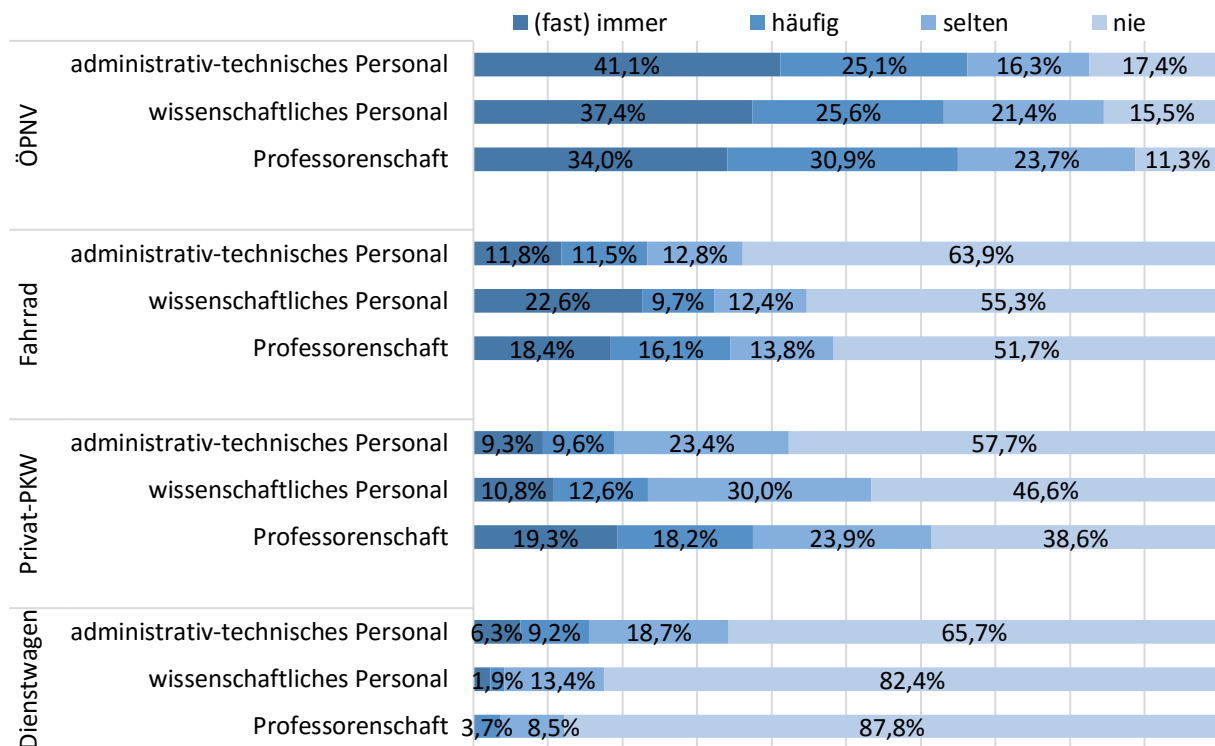


Abbildung 33: Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigtengruppen bei innerstädtischen Dienstwegen
 Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=688 Beschäftigte, die Dienstwege unternehmen) 2015

Auch wenn das Fahrrad von mehr Beschäftigten bei den innerstädtischen Dienstwegen genutzt wird, als von den Studierenden beim Campuswechsel, so sind noch große Potentiale vorhanden. Denn obwohl Frankfurt eine flächenmäßig kleinräumige Struktur hat und eigentlich alle innerstädtischen Ziele mit dem Fahrrad erreichbar sein könnten, wird das Fahrrad von mehr als der Hälfte der wissenschaftlich Beschäftigten und fast zwei Drittel der administrativ-technischen Angestellten auf den Dienstwegen nicht genutzt (Abb. 33).

Eine weitere Ausweitung und verbesserte Kommunikation der Call-a-Bike-Angebote könnte zu einer Radnutzung bei anfallenden Dienstwegen in der Stadt beitragen, aber auch über die Anschaffung von Diensträdern, Pedelecs und Transportfahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung sollte nachgedacht werden – dies auch vor dem Hintergrund, dass ein Drittel der administrativ-technischen Mitarbeitenden für ihre innerstädtischen Dienstfahrten gerne auf Dienstfahrzeuge aus dem universitären Pool zurückgreifen, dieser aber bislang nahezu ausschließlich über Autos verfügt.

Vor allem die Anschaffung von Pedelecs bietet sich für Dienstwege an, da deren tretunterstützte Nutzung ein nahezu schweißfreies Ankommen am Ziel des Dienstweges ermöglichen. Dass im beruflichen Kontext die Anschaffung von Pedelecs für den Fuhrpark zu einer nachhaltigeren Gestaltung der beruflichen Verkehre beiträgt, hat sich auch in der Region Rhein-Main bereits nachgewiesenermaßen bei den Teilnehmenden am Projekt bike&business 2.0 gezeigt (vgl. Schubert, Prill, Lanzendorf 2011. 16ff).

Insbesondere für die Professorenschaft, bei denen an zweiter Stelle der Verkehrsmittelnutzung bei Dienstwegen das eigene Auto steht, könnten Pedelecs ein attraktives Angebot zur Verlagerung darstellen. Auch wenn ein großer Teil der Professoren bereits mit dem Auto an die Universität kommen, könnten sie anstehende Dienstfahrten dann mit einem Pedelec unternehmen und stünden dennoch unerschwitz vor ihren Studierenden oder könnten ihre innerstädtischen Termine unangestrengt erreichen.

8 Mobilitätsangebote der Universität

Auch wenn bislang noch kein ausgewiesenes Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität institutionalisiert wurde, so stehen mit Semester- und Jobticket, den Stellplatzmöglichkeiten für Autos und Fahrräder und dem universitären Fuhrpark bereits einige Mobilitätsangebote seitens der Universität zur Verfügung, die durch campusnahe Car- und Bike-Sharing-Angebote ergänzt werden. Wie bekannt und beliebt sind diese bestehenden Angebote und was könnte ein universitäres Mobilitätsmanagement darüber hinaus anbieten, um den universitär erzeugten Verkehr nachhaltiger zu gestalten?

8.1 Kenntnis, Nutzung und Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten

Das seit fast 20 Jahren in Deutschland existierende Tarifmodell „Semesterticket“ kann definiert werden als:

„Tarif des Auszubildendenverkehrs, bei dem die Studierenden einer Hochschule gegen zwangsweise Zahlung eines einheitlichen Beitrages für die Dauer eines Semesters das Recht zur Beförderung im Öffentlichen Verkehr oder das Recht zum Erwerb eines verbilligten Zeitfahrausweises des Öffentlichen Verkehrs erhalten.“ (Blees 1995: 20).

Auch an der Goethe-Universität besteht seit fast 15 Jahren dieses Angebot, bei dem alle Studierenden bei der Immatrikulation bzw. Rückmeldung aktuell etwas mehr als 200 € für die ÖV-Nutzung für sechs Monate bezahlen, unabhängig von der individuellen Inanspruchnahme der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Wie wird dieses Angebot nun aber tatsächlich von den Studierenden genutzt?

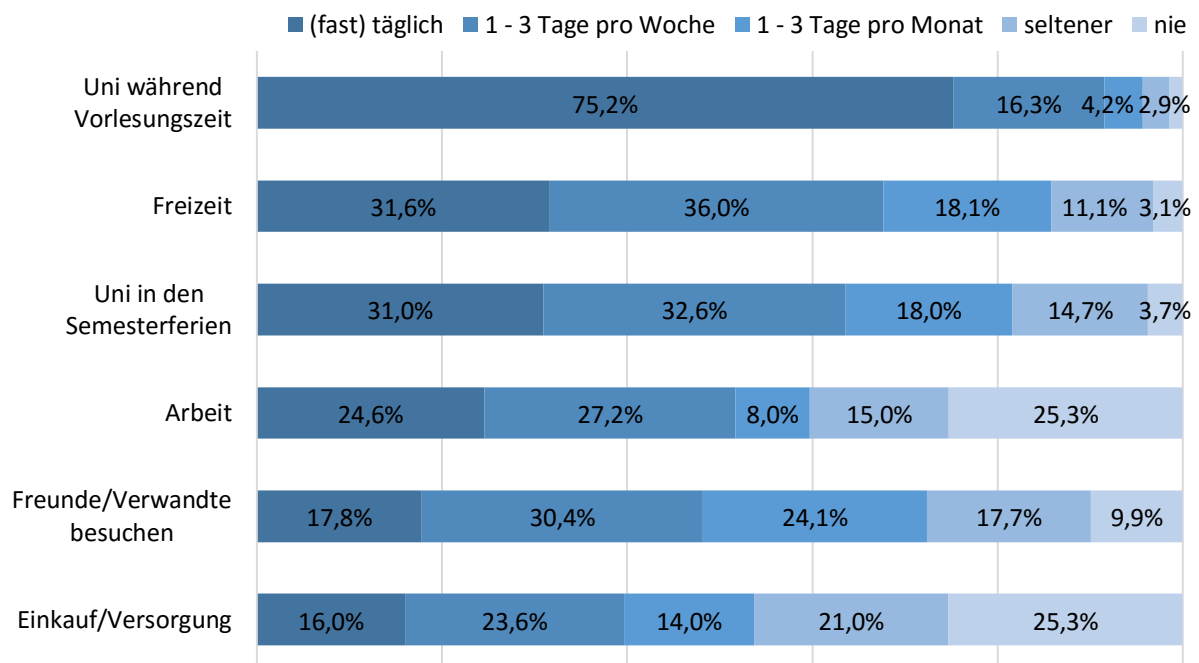


Abbildung 34: Nutzung des Semestertickets bei unterschiedlichen Wegen
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Das Semesterticket - und somit der ÖPNV - stellt für die allermeisten Studierenden das zentrale Instrument ihrer Mobilität dar, und das nicht nur bei ihren studienbezogenen Wegen.

Insgesamt wird das Semesterticket für alle Wege von mehr als 50% der Studierenden relativ häufig und vielfältig genutzt. Vor allem in der Freizeit spielt das Semesterticket eine tragende Rolle und mehr als zwei

Drittel nutzen es im Alltag, um zu den Zielen ihrer Freizeitgestaltung zu gelangen. Auch für den Besuch von Verwandten und Freunden nutzen mehr als drei Viertel regelmäßig das Semesterticket, welches ganz Hessen und mehr abdeckt. Das Semesterticket ermöglicht mehr als der Hälfte der Studierenden, ihren studentischen Job zu erreichen und somit keine zusätzlichen Fahrtkosten hierfür aufbringen zu müssen (Abb. 34).

Seit August 2008 bietet die Goethe-Universität auch ihren Beschäftigten ein seitens der Universität um ca. die Hälfte subventioniertes Jobticket an, das freiwillig von den Angestellten (außer der Professorenschaft) in Anspruch genommen werden kann (Pressemitteilung der Goethe-Universität vom 6.8.2008).

Die Reichweite umfasst dabei nur das jeweils ausgewählte RMV-Tarifgebiet und nicht, wie beim Semesterticket, den gesamten RMV-Raum.

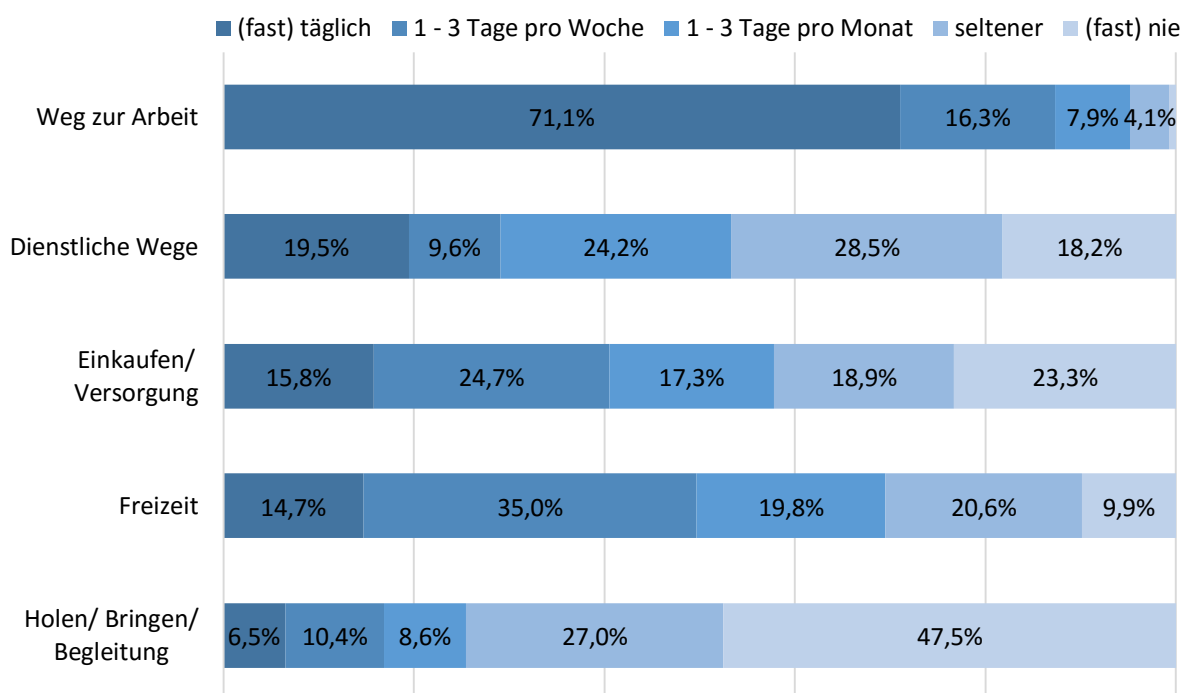


Abbildung 35: Jobticketnutzung bei unterschiedlichen Wegen
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=579 Beschäftigte mit Jobticket) 2015

Im Gegensatz zu den Studierenden stellt das Jobticket für die Beschäftigten, die das Angebot nutzen, nicht generell ihr Mobilitätsrückgrat dar. Ziel- und zweckmäßig wird es jedoch für den Weg zur Arbeit genutzt. Auch für den Freizeitbereich wird von vielen regelmäßig darauf zurückgegriffen (Abb. 35). Ob die mittlerweile eingeführte Mitnahmeregelung zu weiteren Verlagerungen in der Freizeit als auch bei den Begleit- und Versorgungswegen beiträgt, könnte mittels einer künftigen Befragung evaluiert werden, um die Verlagerungseffekte zu quantifizieren.

Die ÖPNV-Zeitkartenangebote der Universität prägen nicht nur aktuell die alltäglichen Mobilitätsmuster der Studierenden und die Arbeitswege der Beschäftigten. Selbst wenn kein Semesterticket oder Jobticket mehr als Angebot zur Verfügung stünde, würden 59% der Studierenden und sogar 63% der aktuellen Jobticket-Nutzenden den ÖPNV weiter nutzen wollen.

Auch zeigt Abbildung 36, dass Jobticket und Semesterticket eine verlagernde Wirkung besitzen, denn 28% der Studierenden und mehr als ein Drittel der Beschäftigten mit Jobticket würden auf das Auto zurückgreifen, wenn Ihnen kein ÖPNV-Angebot der Universität mehr zur Verfügung stehen würde - und schon alleine bei über 40.000 Studierenden wären dies deutlich mehr als 10.000 Personen, die meist nicht nur einen Weg pro Tag unternehmen.

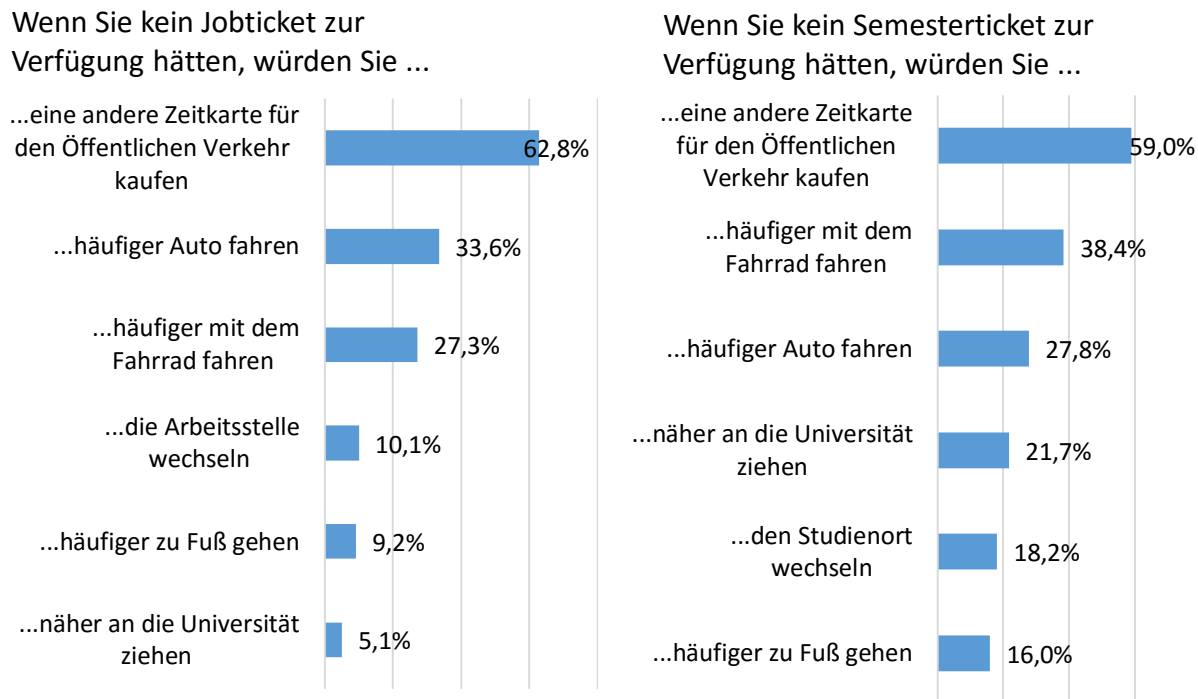


Abbildung 36: Anteil an Beschäftigten und Studierenden, die Mobilitätsalternativen in Anspruch nehmen würden, wenn Ihnen kein Jobticket bzw. Semesterticket zur Verfügung stehen würde
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014 und Beschäftigten (n=579 Beschäftigte mit Jobticket) 2015

Neben dem reinen Angebot eines Semestertickets und Jobtickets gibt es aber noch weitere Faktoren, die die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot beeinflussen können. So wurden die Studierenden in der Befragung aufgefordert, ihre Zufriedenheit mit der Qualität der Öffentlichen Verkehrsmitteln bei ihrem Weg zur Universität anhand unterschiedlicher Aspekte zu bewerten.

Da die Fragen zur Qualität und Zufriedenheit mit ÖPNV- und auch Radangeboten sehr umfangreich ausfielen, wurde bei der Befragung der Beschäftigten darauf verzichtet, um nicht die Antwortbereitschaft durch einen zu langen Fragebogen zu mindern.

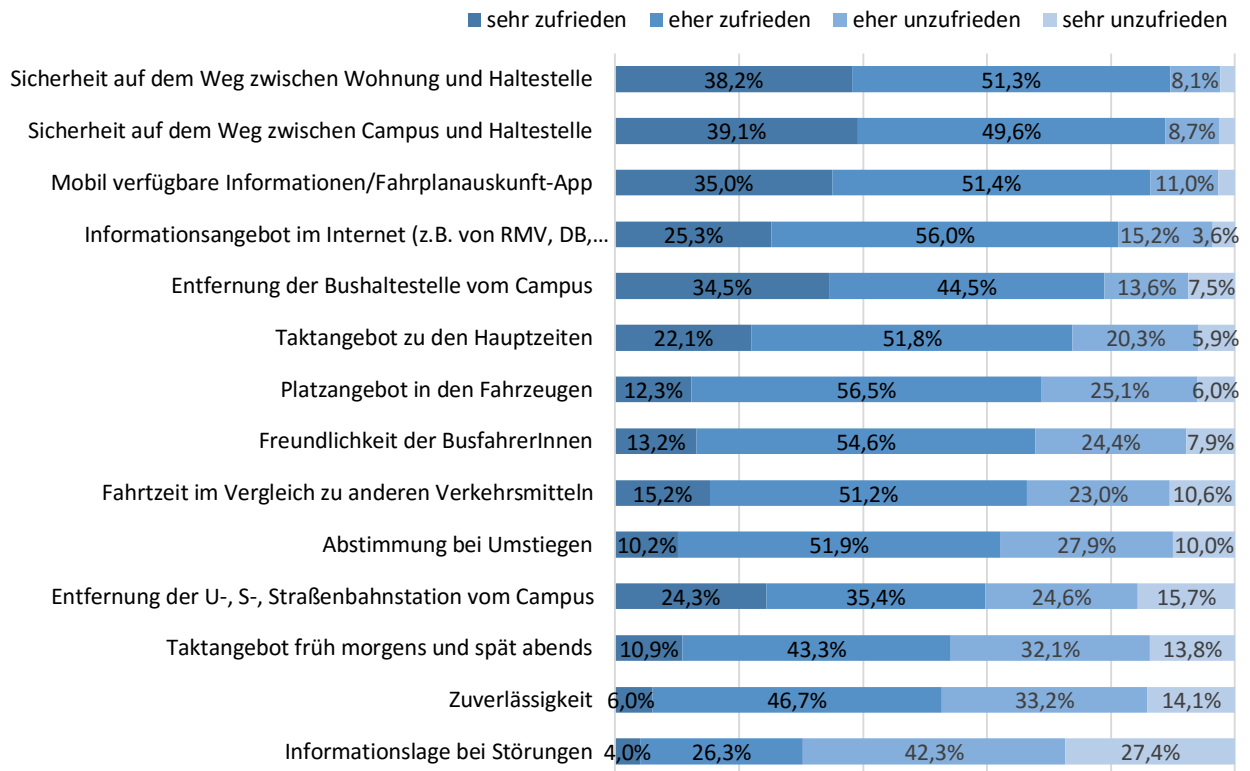


Abbildung 37: Zufriedenheit der Studierenden mit Aspekten des ÖPNV
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Insgesamt wird deutlich, dass sich ein Großteil der Studierenden mit den meisten Aspekten des ÖPNV wie Sicherheit, Fahrplaninformationen, Taktzeiten in der Hauptverkehrszeit und auch mit den Entfernungen zu den Haltestellen überwiegend zufrieden zeigt (Abb. 37).

Unzufrieden sind die meisten dann, wenn Störungen auftreten – vor allem die schlechte Informationslage bei Störungen wird hier benannt. Auch gilt der ÖPNV als nicht besonders zuverlässig und die ausgedünnte Taktzeit in den Randzeiten und die Abstimmung bei Umsteigevorgängen werden von einem nicht unbedeutenden Anteil an Studierenden als nicht zufriedenstellend bewertet (Abb. 38).

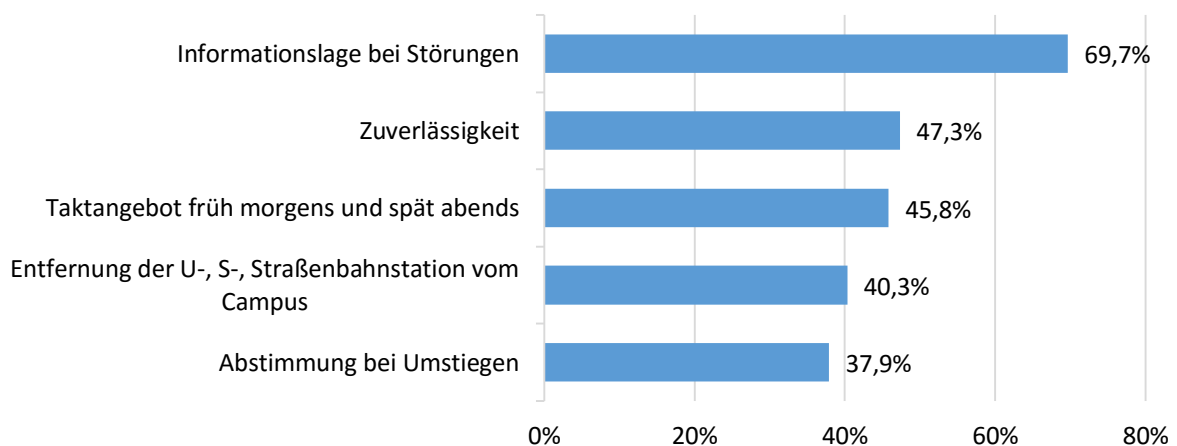
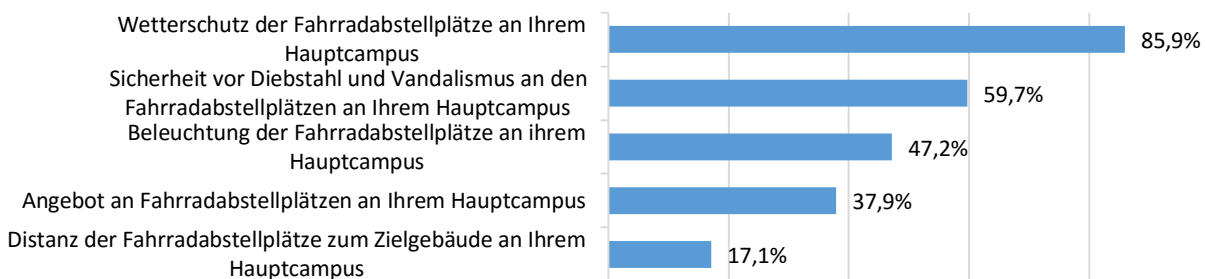


Abbildung 38: Anteil an Studierenden, die mit der Qualität von ÖPNV-Aspekten unzufrieden sind
 Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

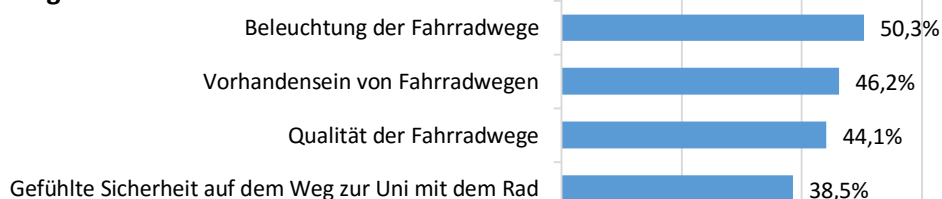
Aber nicht nur die Zufriedenheit mit Aspekten des ÖPNV wurde erfragt, auch Angebote von Stadt, Universität und Mobilitätsdienstleistern für Radfahrende, die sowohl die Radwegeinfrastruktur und -wegweisung, die Radabstellanlagen und Angebote zum Leihen von Rädern umfassen, sollten von den Studierenden bewertet werden.

Bezogen auf die Radinfrastruktur zeigen sich die Studierenden am wenigsten zufrieden mit den Radabstellanlagen auf den Campussen. Bemängelt wird, dass diese überwiegend nicht wettergeschützt sind und auch nicht ausreichend Schutz vor Diebstahl und Vandalismus bieten.

Radabstellanlagen



Radwege



Call-a-Bike

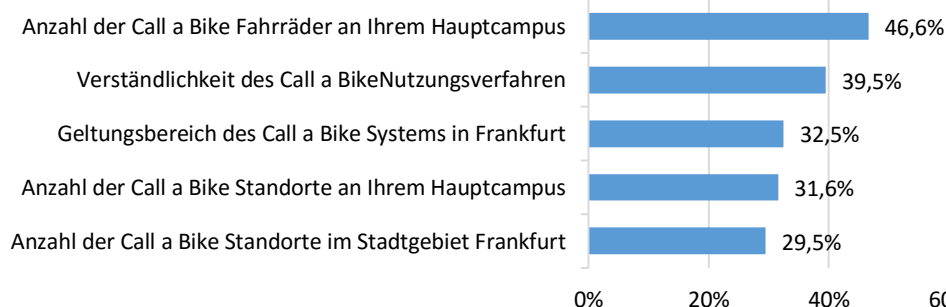


Abbildung 39: Anteil an Studierenden, die mit der Qualität der Rad-Infrastruktur unzufrieden sind
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Auch bei den Radwegen zeigt sich bei (fast) der Hälfte der Studierenden Unzufriedenheit mit der Qualität und Beleuchtung - hier könnten eventuell Ursachen für die noch nicht ausgeschöpften Potentiale vor allem bei den nahräumlich Wohnenden und für die Campuswechsel liegen.

Ebenso zeigten sich die Studierenden in großen Teilen mit dem Call-a-Bike Angebot noch unzufrieden (Abb. 39). So sollte – und wird bereits – vor allem die Anzahl der Stellplätze und Leihräder auf dem Campus, in Campusnähe und im Stadtgebiet Frankfurt deutlich erhöht werden, so dass künftig die Nutzung eines Leihrads, bspw. für den Campuswechsel, als recht verlässliche Alternative in die mentalen Muster der Verkehrsmittelwahl Einzug halten kann – denn gegenteilig, wer schon einmal bei einem dringlichen Weg an

einem leeren Stellplatz stand, der wird sich künftig nicht mehr auf dieses Angebot verlassen wollen. Überdies sollten weiterhin die Möglichkeiten der Ausleihe überdacht und eruiert werden, ob der Studenausweis – die Goethecard – als umfassende Mobilitätskarte auch die Ausleihe und Abrechnung von Call-a-Bikes künftig umfassen kann, so dass die Freischaltung bei Aufnahme und Abstellung per Handy überflüssig wird.

Während nur jeweils 13% das Call-a-Bike Angebot nutzen, sind ca. zwei Drittel informiert, haben bislang davon aber keinen Gebrauch gemacht (Abb. 40). Ob somit alleine eine Ausweitung des Leihradangebots an den Campussen zu einer erhöhten Nutzung beitragen kann, bleibt vor dem Hintergrund, dass nur wenige Studierende das Angebot an Leihrädern und an Freiminuten für Studierende nicht kennen, fraglich. Hier scheinen weitere Aspekte die Nutzung des Angebots, das für Studierende quasi umsonst ist, zu hemmen.

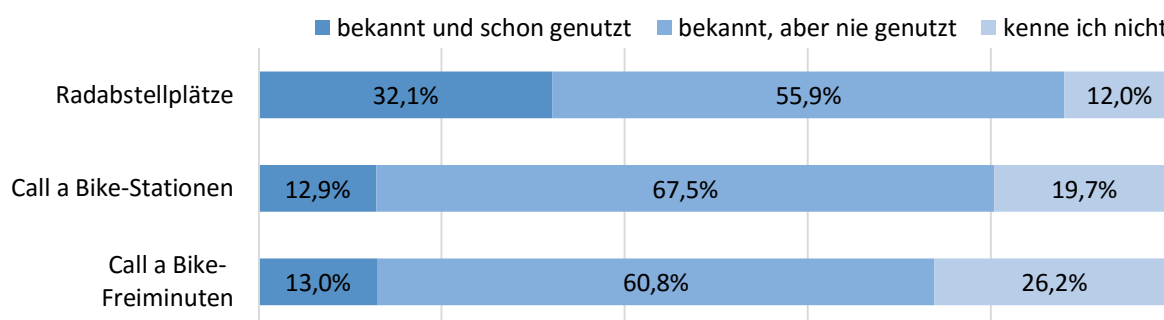


Abbildung 40: Kenntnis und Nutzung von Mobilitätsangeboten für Studierende
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Eine vertiefende Analyse verweist darauf, dass vor allem das Nutzungsverfahren von Call-a-Bike ein deutliches Einstiegs- und Nutzungshemmnis darstellt. So sind von den 13% Nutzungserfahrenen um die 90% auch mit dem Nutzungsverfahren (sehr) zufrieden.

Die Studierenden hingegen, die zwar das Call-a-Bike-Angebot und die Freiminuten kennen, sowie diejenigen, die vom Call-a-Bike Angebot keine Kenntnis haben, sind in überwiegender Zahl (sehr) unzufrieden mit dem Nutzungsverfahren (Abb. 41).

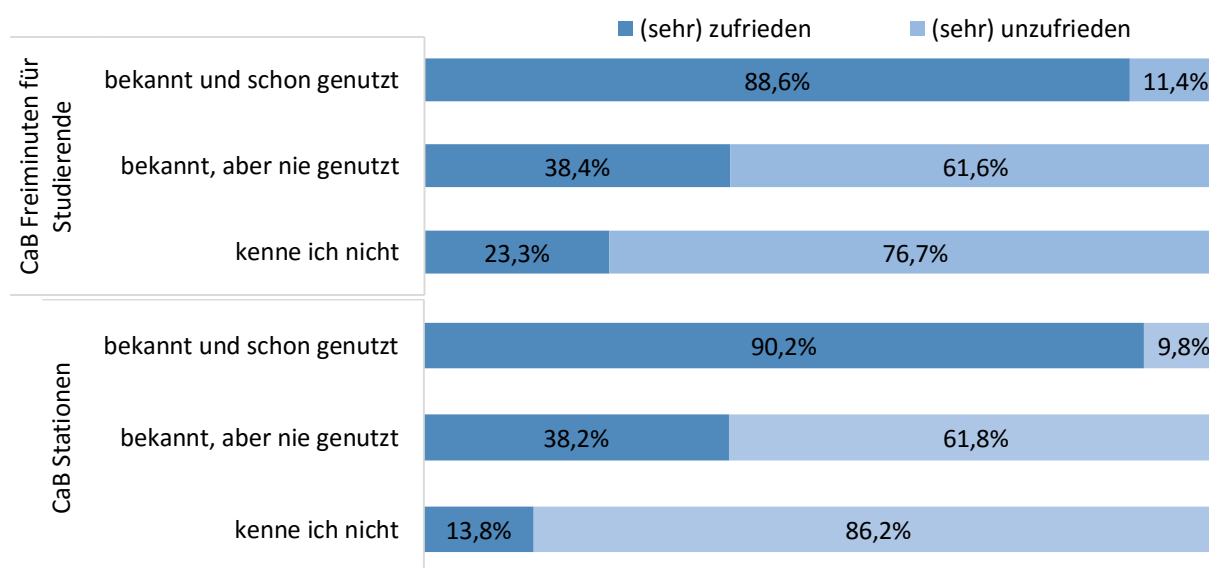


Abbildung 41: Zufriedenheit mit dem Call-a-Bike-Nutzungsverfahren in Abhängigkeit der Nutzungserfahrung
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

Empfehlenswert wäre die Entwicklung von Maßnahmen und Instrumenten, die den Einstieg in die Nutzung von Call-a-Bike für die Studierenden – die das Angebot größtenteils kostenfrei nutzen können – zu erleichtern. Denn wer erst einmal die Nutzungserfahrung sammeln konnte, der ist durchaus mit dem Procedere der Ausleihe und dem Call-a-Bike-Angebot zufrieden.

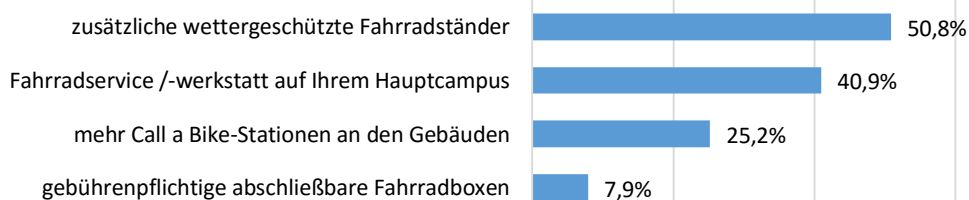
8.2 Nutzungsbereitschaft möglicher Mobilitätsangebote der Universität

Die erfassten Informationen über die externalen und internalen Faktoren des Verkehrshandelns, sowie die Nutzung und (Un)Zufriedenheit mit bereits vorhandenen Angeboten geben Hinweise, wie Maßnahmen und Angebote gestaltet werden können, um Verlagerungseffekte beim universitären Verkehr in Richtung Nachhaltigkeit zu erreichen. Um die Mobilität der Studierenden und Beschäftigten noch besser managen zu können, wurde auch die Nutzungsbereitschaft für konkrete Angebote direkt abgefragt, um so bei der Implementierung von Maßnahmen eine zeitliche Priorisierung vornehmen zu können. So zeigt sich bei den Studierenden, dass Optimierungsbedarf für ein verbessertes dynamisches ÖPNV-Informationsmanagement von zwei Dritteln der Studierenden nachgefragt wird. Vor allem an Displays, die die aktuellen ÖPNV-Abfahrtszeiten anzeigen und auch auf Verspätungen und Störungen hinweisen und Alternativen anbieten, wären viele Studierende interessiert. Neben solchen zentral aufgestellten Displays, mittels derer man sich im Vorbeigehen informieren kann, wünschen sich die Studierenden aber auch, dass sie auf sich zugeschnittene Mobilitätsinformationen im Internet oder online per Smartphone oder Tablet von unterwegs abrufen können.

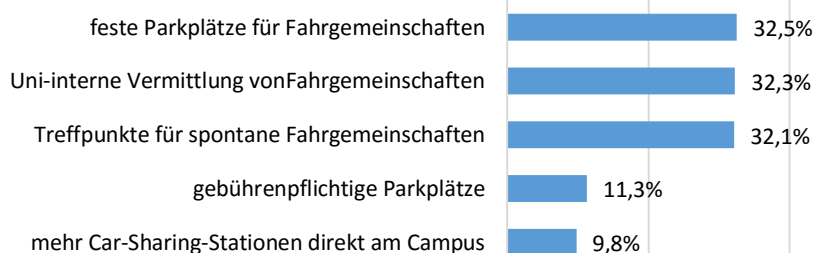
Mobilitätsinformationen



Fahrradinfrastruktur und -services



Auto, Mitfahrmöglichkeiten und Car Sharing



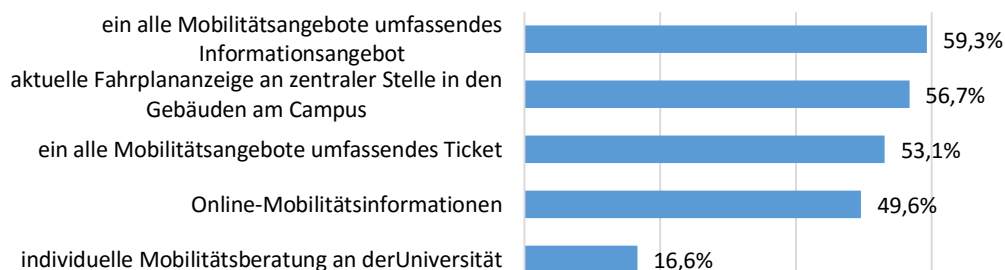
0% 20% 40% 60% 80%

Abbildung 42: Anteil Studierende, die universitäre Mobilitätsangebote (sehr) wahrscheinlich nutzen würden
Quelle: eigene Befragung der Studierenden (n=2.125) 2014

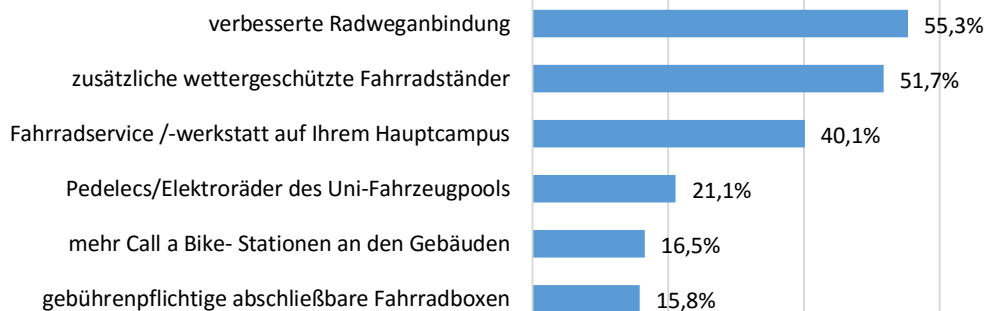
In Bezug auf die Radinfrastruktur würde – wie bereits der hohe Anteil an unzufriedenen Studierenden gezeigt hatte – ein qualitativer Ausbau der Radabstellanlagen von ungefähr der Hälfte genutzt werden. Jedoch besteht nur bei weniger als einem Zehntel eine Zahlungsbereitschaft für die sichere Unterbringung des eigenen Rades in einer abschließbaren Fahrradbox. Eine auf dem Campus angesiedelte Fahrradwerkstatt hingegen, in der kleinere Pannen direkt behoben würden, könnte auf einige Nachfrage bauen. Angebote für die Autonutzung würden hingegen eher nachrangig genutzt. Nur Angebote zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften könnten sich ein Drittel der Studierenden als künftige Mobilitätsoption vorstellen (Abb. 42).

Ähnlich wie die Studierenden sind auch die Beschäftigten an einem dynamischen ÖPNV-Informationsangebot, das möglichst auch auf Displays im Vorbeigehen wahrgenommen werden kann, interessiert. Die Beschäftigten würden aber auch gerne Dienste nutzen, die bezüglich aller Mobilitätsmöglichkeiten informieren und mehr als die Hälfte würde – sollte dies angeboten werden - mit der Goethe-Card alle Mobilitätsoptionen nutzen wollen.

Mobilitätsinformationen



Fahrradinfrastruktur und -services



Auto, Mitfahrmöglichkeiten und Car Sharing

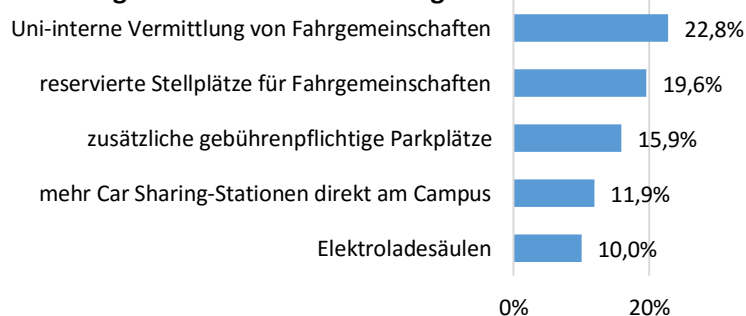


Abbildung 43: Anteil Beschäftigte, die universitäre Mobilitätsangebote (sehr) wahrscheinlich nutzen würden
Quelle: eigene Befragung der Beschäftigten (n=1.280) 2015

Eine individuelle Mobilitätsberatung würden hingegen die Beschäftigten – ebenso wie die Studierenden (Abb. 42) – nicht in Anspruch nehmen, so dass auf die Einführung einer solch kostenintensiven Maßnahme verzichtet werden kann.

Bei den Radinfrastruktureinrichtungen würden die Beschäftigten gerne mehr wettergeschützte Radabstellmöglichkeiten zur Verfügung haben und eine Fahrradwerkstatt auf dem Campus trifft bei mehr als der Hälfte der Beschäftigten auf eine positive Nutzungsbereitschaft. Sollten Pedelecs in den Fahrzeugpool der Universität aufgenommen werden, so würde ein Fünftel der Beschäftigten diese gerne für ihre Dienstfahrten nutzen. Analog zu den Studierenden besteht hingegen bei den Beschäftigten wenig Bereitschaft für das sichere Abstellen des Rads Gebühren zu zahlen.

Wie auch bei den Studierenden würden autoorientierte Angebote von den Beschäftigten wenig genutzt, höchstens Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften kämen in Betracht (Abb. 43). Vor dem Hintergrund weiterer Tiefgaragenplätze, die im Zuge des Ausbaus des Campus Westend in Planung sind, wäre hier zu überlegen, ob dieses sehr kostspielige Angebot tatsächlich auf Nachfrage trifft oder ob hier nicht noch Möglichkeiten der Umsteuerung ergriffen werden können.

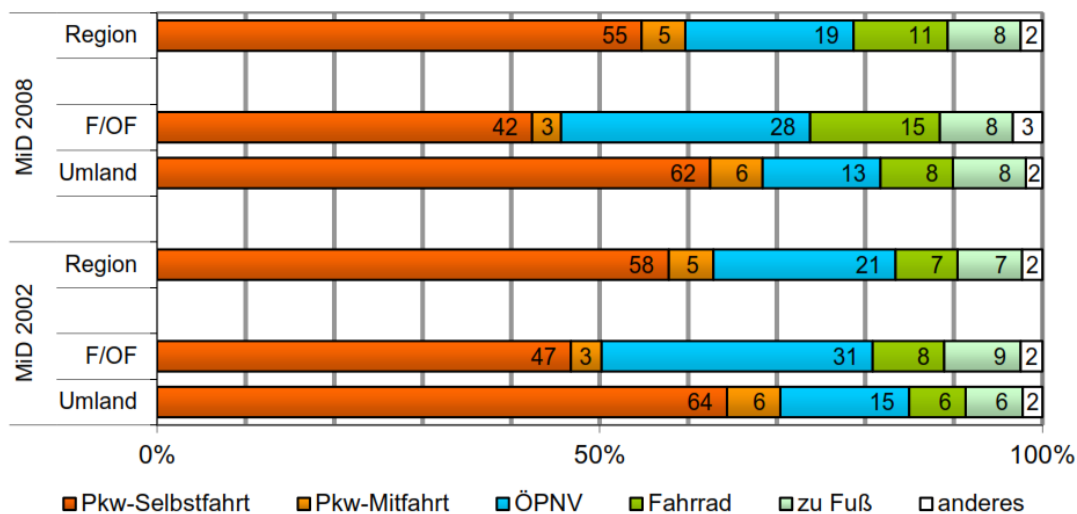
9 Resümee und Optimierungsvorschläge

Alles in allem hat sich bei der Bestandsaufnahme der Mobilitätsmuster von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität gezeigt, dass diese sich überwiegend über ein relativ nachhaltiges Verkehrsverhalten auszeichnen.

Die meisten Studierenden sind fahrradaffin und zeigen sich offen gegenüber multimodalen Angeboten und Sharing-Systemen. Das Semesterticket ermöglicht den Studierenden, dass sie einen Großteil ihrer gesamten Mobilität mit dem ÖPNV bewältigen können und bei den Individualverkehrsmitteln dominiert das Fahrrad, das Auto spielt fast keine Rolle.

Auch die Beschäftigten der Goethe-Universität bewegen sich bereits recht vorbildlich fort. Sie sind ebenfalls überwiegend fahrradaffin, sowie positiv gegenüber Öffentlichen Verkehrsmitteln und multimodalen Angeboten eingestellt. Das Jobticket erfreut sich bei den Beschäftigten einer regen Nachfrage und ermöglicht ihnen, dass sie einen Großteil ihrer berufsbezogenen Mobilität mit dem ÖPNV bewältigen können. Die Autonutzung auf dem Weg zur Arbeit fällt mit 30% relativ gering aus.

Im Vergleich zu der Verkehrsmittelnutzung beim Weg zur Arbeit der Bevölkerungsgruppen in Frankfurt, bzw. der Region Rhein-Main zeigt sich, dass die Studierenden und Beschäftigten generell ein urbanes Pendelverhalten aufweisen. Auch wenn die Daten bereits aus dem Jahr 2008 stammen, so zeigt sich im Vergleich mit den 2002er Daten, dass der MIV-Anteil rückläufig ist und der Fahrradanteil deutlich gestiegen ist (Abb. 44).



Basis: 3.661/3.620 Arbeitswege, Region Frankfurt/Rhein-Main
 Quelle: MiD 2008/2002, Auswertung: Regionalverband FrankfurtRheinMain und *traffiQ*

Abbildung 44: Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung in der Region Rhein-Main auf dem Weg zur Arbeit
 Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain (2014)

Zwar kann, aufgrund der unterschiedlichen Formen der Datenerhebung³, nicht direkt verglichen werden. Studierende und Beschäftigte der Universität sind in Relation zur Frankfurter Stadtbevölkerung noch nachhaltiger unterwegs, da sie bei der Autonutzung unter dem repräsentativen Anteil der Frankfurter liegen und bei der ÖPNV- und Radnutzung die Anteile deutlich übersteigen.

³ Während wir die Verkehrsmittelnutzung mittels aggregierter Retrospektivfragen operationalisiert haben, nutzt die MiD das Stichtagsverfahren mit Erfassung aller Wege an diesen Tagen.

Braucht die Goethe-Universität dann überhaupt ein Mobilitätsmanagement?

Zwar stellen die Studierenden keine Problemgruppe im Frankfurter Verkehr dar, da sie in ihrem studentischen Alltag recht vorbildlich verkehren. Das Problem ist aber die Masse an Studierenden die sich in ziemlich kurzen Zeitfenstern vor, nach und zwischen Veranstaltungen durch Frankfurt zu und zwischen den Campussen bewegen müssen.

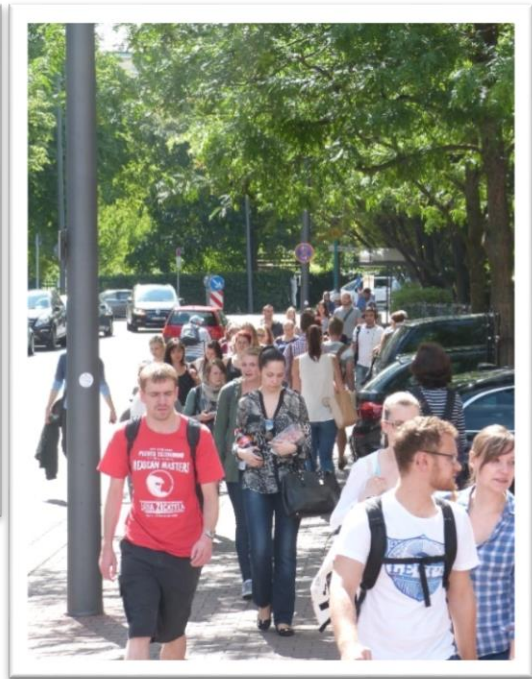
Da hierfür überwiegend der ÖPNV genutzt wird, kommen am Campus Westend die schmalen Bahnsteige und engen Treppenauf- und -abgänge der 1968 eröffneten U-Bahn-Station Holzhausenstraße selbst bei Normalbetrieb während des Semesters an die Grenzen ihrer Belastbarkeit (Fotos 1 und 2).



*Fotos 1 und 2: Bahnsteig und Treppenauf-/abgang der Haltestelle Holzhausenstraße
Quelle: Studierende des Instituts für Humangeographie*

Auch wenn der 2- bis 3-Minuten-Takt eine Abwicklung der Fahrgastströme ermöglicht, ist in Stoßzeiten bei Störungen im U-Bahn-Betrieb das Nadelöhr innerhalb weniger Minuten verstopft – und im schlimmsten Falle droht hier eine Katastrophe.

Aber nicht nur die Haltestellen, auch die Fußwege zum Campus Westend sind für das aktuelle Passantenaufkommen nicht (aus)gebaut worden. Wenn die Studierenden in sehr kurzen Zeitfenstern vor und nach den Veranstaltungen ihre erste und letzte Meile zwischen Campus und U-Bahn-Haltestelle zurücklegen, führt dies zu einer Überlastung der schmalen Gehwege und nicht selten müssen Fußgänger auf die Straße ausweichen (Foto 4). Auch nutzen fast alle dabei den kürzesten Weg zwischen U-Bahn-Haltestelle Holzhausenstraße und Campus.



*Fotos 3 und 4: Querungssituation und Fußweg zwischen Haltestelle Holzhausenstraße und Campus Westend
Quelle: Studierende des Instituts für Humangeographie*

Für die Querung der Hansaallee bedeutet dies, dass die meisten Fußgänger die Straße einfach überqueren (Foto 3) - weniger als 2 % nutzen die ca. 100 Meter entfernt platzierte Fußgängerampel an der Kreuzung Hansaallee / Bremer Straße. So ergab eine Zählung am 28.05.14 im Zeitraum von 15:35-16:05 Uhr, dass von 1.334 Passanten nur 18 (1%) den Umweg über die Ampel in Kauf nahmen, alle anderen überquerten die Straße an einer ungesicherten Stelle. Das gleiche Bild zeigt sich auch vormittags. Bei einer Zählung am 03.06.14 im Zeitraum von 9:40-10:10 Uhr nutzten von 1.042 Passanten nur 20 (2%) die Ampel.

Der ungesicherte Übergang birgt dabei ein Gefahrenpotential. Zudem kommt es in Stoßzeiten durch das hohe Fußgängeraufkommen bei der Überquerung der Straße zu einem Rückstau des Autoverkehrs bis in den Kreuzungsbereich Hansaallee / Bremer Straße.

Um auf diese Gefahrensituation hinzuweisen, Öffentlichkeit und Verantwortliche zu sensibilisieren und die Handlungsnotwendigkeit zu verdeutlichen, wurde von Mitarbeitenden des Instituts für Humangeographie im Juni 2015 eine experimentelle, partizipative Intervention mit Fußgängerinnen und Fußgängern initiiert. Querende Passanten wurden gebeten mittels eines Kreidestabs ihren Weg zu markieren (Foto 5). Dabei wurde sehr plakativ visualisiert, dass die installierte Fußgängerampel zwar DIN-gerecht, aber nicht alltagstauglich platziert ist (siehe auch Artikel in der FR online vom 26. Juni 2015: Zebrastreifen aus Kreide).



Foto 5: Querungsaktion an der Hansaallee
Quelle: Mitarbeitende des Instituts für Humangeographie

Kurze Zeit später wurden die in Frankfurt eingeführten Schachbrettmuster in einer Diagonale über die Straße zur Sicherung der Straßenquerung für Fußgänger an dieser Stelle abmarkiert (Foto 6, siehe Artikel in der Frankfurter Neue Presse vom 28. Oktober 2015: Schachbretter sollen Sicherheit steigern).



Foto 6: Querungshilfe durch Schachbrettmuster an der Hansaallee
Quelle: Bernd Kammerer (Presse- und Wirtschaftsdienst). Download unter:
www.fnp.de/storage/pic/onlineredaktion/1215147_1_fff_Kammerer_SchachbrettFussgaengeruebergang_11601.jpg?version=1445978690

Auch wenn durch die Markierung die Aufmerksamkeit für Fußgänger und somit deren Sicherheit erhöht werden konnte, so strömen weiterhin tausende Studierende der Goethe-Universität von der nächstliegenden U-Bahnstation zum innerstädtischen Campusgelände, ohne dass die vorhandene Infrastruktur für ein solches Aufkommen ausgelegt wäre. Um diese Problematik zu mindern, liegen - neben einem kostspieligen Ausbau der Haltestellen- und Fußwegeinfrastruktur - weitere Potentiale in der Verlagerung, Optimierung und Entzerrung. Allein durch Informationen und kommunikative Maßnahmen könnte beispielsweise die **Ausweisung von Alternativhaltestellen**, wie der Haltestelle Miquel-Adickes-Allee, zu einer spürbaren Entzerrung im Normalbetrieb in den Stationen und auf den Fußwegen zwischen Haltestelle und Campus beitragen. Auch das von vielen nachgefragte Angebot - **Infodisplays an zentralen Stellen auf dem Campus** – könnte generell und vor allem bei Störungen mit frühzeitigen Echtzeitinformationen und Hinweisen über sinnvolle Alternativen dazu beitragen, dass kritische Situationen, wie die Verstopfung von Haltestellen, gar nicht erst auftreten. Aus Sicherheitsgründen sollte aber auch direkt an der Haltestelle Holzhausenstraße vor den Abgängen mittels eines Lichtsignals gewarnt werden können, wenn durch Störungen im U-Bahn- Betrieb eine Überfüllung der Station droht, so dass kein Flaschenhals-Effekt in einer Katastrophe endet, wie es 2010 bei der Duisburger Love-Parade passiert ist.

Neben den Möglichkeiten mit rechtzeitiger Information das hohe Aufkommen zu entzerren, könnten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements auch dazu beitragen, dass ein Teil der Studierenden nicht nur die U-Bahn, sondern auch das Fahrrad für den Weg zur Universität nutzt. So hat die Bestandsaufnahme der Mobilitätsmuster der Studierenden gezeigt, dass ungefähr die Hälfte der Studierenden zu Fuß oder mit dem Rad zur Universität kommen könnte. Regelmäßig machen dies nur etwas mehr als ein Viertel. Insbesondere hinsichtlich des Radverkehrs besteht hier deutlicher Nachholbedarf bei der **Ausweisung und Beschilderung von Radwegen**. Eine relativ rasch umzusetzende Maßnahme bestünde in der **Integration der Campusse in das städtische Fahrradleitsystem**, so dass die Campusse als Ziele im Radverkehrsnetz deutlich ausgewiesen sind. Neben der Erleichterung der Navigation durch die Stadt kann die Ausweisung der Campusse auf den Radverkehrsschildern als Nebeneffekt auch dazu führen, dass durch die Entfernungsangabe auf den Schildern Studierende, die bislang überwiegend unterirdisch den Weg von zu Hause zur Universität zurückgelegt haben, vor Augen geführt bekommen, wie nah die Universität von ihrer Wohnung entfernt ist und ausprobieren, wie dieser Weg mit dem Rad zu bewältigen ist.

Neben der reinen Beschilderung sollte auch die städtische Radwegeplanung mit Blick auf das hohe Rad-Pendelaufkommen und das noch nicht ausgeschöpfte Potential für diese Wege den **Ausbau der Radwege** neu bewerten und mit weiteren Radwegen und -streifen eine verbesserte Erreichbarkeit der Campusse fördern. Seitens des universitären Mobilitätsmanagements könnte die Optimierung der Radwegeinfrastruktur und -beschilderung mit entsprechenden Informationen und einer Kampagne flankiert werden. So zeigt sich bei der bereits existierenden Campusroute zwischen den Campussen Westend und Riedberg⁴, dass diese bislang kaum bekannt und entsprechend wenig genutzt wird.

Ebenfalls im Handlungsbereich des universitären Mobilitätsmanagements sind die **Radabstellanlagen**. Auf den Campussen wurden und werden bereits weitere Abstellanlagen und auch Call-a-Bike-Stationen eingerichtet,

⁴ siehe <http://www.radfahren-ffm.de/96-0-Campusroute-Westend---Riedberg-.html>

sodass zumindest eine sichere (wenn auch nicht wettergeschützte) Abstellung in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Veranstaltungsorte möglich ist.

Vor allem die deutliche **Ausweitung des Call-a-Bike-Angebots** kann bei den Campuswechseln eine gute Alternative zu der bislang überwiegenden Busnutzung bieten, denn so können auch Studierende ein Fahrrad nutzen, die nicht bereits mit dem Rad an den Campus gekommen sind. Insbesondere die Strecke zwischen den Campussen Bockenheim und Westend könnte durch das Leihradangebot entlastet werden, denn auf diesem Weg sind die Busse oftmals überfüllt und stehen teilweise im Stau. Kombiniert werden sollte das Leihradangebot mit der oben bereits angesprochenen Radwegebeschilderung und Information der Studierenden über diese Alternative. Auch eine **Ausweitung des Angebots mit Pedelecs** könnte zu einer verstärkten Nutzung in Bezug auf den Campus Riedberg beitragen, der etwas außerhalb liegt - und wie der Name bereits erahnen lässt - auch eine gewisse Steigung zu bewältigen ist.

Neben allen bereits vorgestellten Maßnahmen spielt die **Informationsbereitstellung und -vermittlung** eine entscheidende Rolle, die bislang an der Universität noch sehr vernachlässigt wird. So gibt es noch keinen ‚Ort‘, an dem relevante Informationen zur universitären Mobilität und diesbezüglichen Angeboten gebündelt werden und abrufbar wären. Die Masterstudierendengruppe schlägt hierfür ein **Mobilitätsportal** vor, auf dem sowohl Informationen über Maßnahmen und Angebote der Universität gesammelt sind, als auch Echtzeitinformationen des ÖPNV abrufbar sind, was bei der Optimierung der Verkehrsmittel- und Haltestellenwahl und insbesondere bei Störfällen sehr hilfreich sein kann. Ein solches Informationsportal sollte kombiniert werden mit Kampagnen, die das Portal, das Thema Mobilität und einzelne Maßnahmen und Angebote protegieren. Auch könnten Angebote zur Unterstützung bei der **Bildung von Fahrgemeinschaften** integriert werden, wie dies beispielsweise bereits die TU Darmstadt macht, die die Mitfahrbörse flinc in ihr Mobilitätsangebot für Studierende und Beschäftigte integriert hat.⁵

Selbstverständlich sind alle vorgestellten Maßnahmen nicht nur für die Studierenden, sondern auch für die Mobilität der Beschäftigten förderlich. Darüber hinaus hat die Universität als Arbeitgeberin die Möglichkeit, weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zielgerichtet für die Beschäftigten einzuführen, um Potentiale für die Optimierung der ÖV- und Radnutzung auszuschöpfen.

So kann das zentrale und bereits sehr erfolgreiche Angebot des Jobtickets in zweierlei Richtung optimiert werden. Es besteht die Möglichkeit das **Leistungsspektrum des Jobtickets zu verbessern**, bspw. durch eine Ausweitung der Reichweite an den Wochenenden, oder - wie mittlerweile bereits umgesetzt - durch die Option einer Mitnahmeregelung an den Wochenenden und nach 19 Uhr. Ob diese Option Auswirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung in der Freizeit hat oder zu einem größeren Nutzendenkreis beiträgt, könnte durch eine evaluierende Befragung nach einer gewissen Laufzeit eruiert werden. Des Weiteren kann eine Ausweitung des Jobticket-Angebots auf die Professorenschaft **weitere Nutzungspotential erschließen**. Vor dem Hintergrund, dass diese Beschäftigtengruppe den höchsten Anteil an Autonutzenden auf dem Weg zur Arbeit aufweist, wären hier im Sinne der Nachhaltigkeit relevante Verlagerungspotentiale zu erzielen.

⁵ siehe <http://www.intern.tu-darmstadt.de/mobilitaetsmanagement/index.de.jsp>

Auch eine **Ausleihmöglichkeit von übertragbaren ÖV-Zeitkarten** könnte zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV bei Dienstwegen beitragen. Viele Beschäftigte mit Jobticket nutzen den ÖPNV bereits auf ihren innerstädtischen Dienstwegen. Um dies auch Beschäftigten ohne Jobticket zu ermöglichen, könnte ein unkompliziertes Angebot für die temporäre Ausleihe von ÖPNV-Karten bspw. über die Institute und Bereiche oder Verwaltungseinheiten eingerichtet werden.

Ein weiteres Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements für die Beschäftigten besteht in der **Förderung der Radnutzung**. Wie auch bei den Studierenden sind die meisten Beschäftigten fahradaffin und fast die Hälfte wohnt in einer radnahen Distanz zum Campus. Viele nutzen aber dennoch andere Verkehrsmittel, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Neben den schon bei den Studierenden empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege und Abstellinfrastruktur, kann die Universität als Arbeitgeberin ihren Beschäftigten noch weitere Angebote zur Unterstützung der Radnutzung unterbreiten. So besteht die Möglichkeit ein **Fahrrad-Leasing-Angebot** für die Mitarbeitenden einzuführen, da seit 2012 das Dienstwagenprivileg auch für Fahrräder und Pedelecs geltend gemacht werden kann. Neben der indirekten Subventionierung durch die Minderung des zu versteuernden Bruttoeinkommens, hat ein solches Angebot auch den Effekt, dass das Image des Fahrrads - als ein durch die Universität unterstütztes Verkehrsmittel - eine Aufwertung erfährt.

Mit gezielten Kampagnen sollte auch die Anschaffung bzw. das Leasing von Pedelecs seitens der Mitarbeitenden forciert werden, so dass das Potential der Beschäftigten, die zwischen elf und 30 Kilometer von der Universität entfernt wohnen (mehr als ein Viertel insgesamt und ungefähr ein Drittel der Professorenschaft) eine Alternative zur Autonutzung erhält. Wie in der Analyse aufgezeigt, bewältigen 44% der Beschäftigten, die zwischen elf und 30 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen, ihren Arbeitsweg mit dem Auto – hier liegt also ein deutliches **Verlagerungspotential für Pedelecs**.

Aber auch diejenigen, die nicht mit dem Zweirad zu ihrer Arbeitsstelle kommen, könnten bei den Dienstwegen für eine Radnutzung gewonnen werden, wenn der **universitätseigene Fuhrpark um Diensträder und –pedelecs erweitert** würde. Vor allem die Beschäftigten des technisch-administrativen Bereichs, die gerne auf die Fahrzeuge der Uniflotte zurückgreifen und gegenüber Sharing-Angeboten eher zurückhaltend sind, könnten hier bei ihren innerstädtischen Dienstwegen nachhaltiger unterwegs sein, wenn sie statt einem Dienstwagen ein Fahrrad, Pedelec oder bei kleineren Transportleistungen auf elektrisch unterstützte Lastenräder zurückgreifen könnten.

Die hier vorgestellten Maßnahmenvorschläge basieren auf einer Bestandsanalyse des bisherigen Verkehrshandelns und der Einstellungsmuster von Studierenden und Beschäftigten, die mittels zweier Online-Befragungen erfasst wurden. Ein umfassenderes Konzept zum Mobilitätsmanagement für die Goethe-Universität, das alle relevanten Handlungsfelder umfasst und in das bereits Teilergebnisse dieser Befragungen eingegangen sind, wurde seitens einer Gruppe Studierender im Masterstudiengang angefertigt und als Arbeitspapier 2 zur Mobilitätsforschung des Instituts für Humangeographie veröffentlicht (vgl. Belz et al. 2014). Neben einzelnen Maßnahmen wird dabei als zentrales Instrument die Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements an der Universität angesehen. Bislang wird dies über die Einrichtung eines eher unverbindlich agierenden Arbeitskreises Mobilitätsmanagement realisiert.

Will die Goethe Universität langfristig und systematisch den verursachten Verkehr ökologisch, sozial verträglich sowie ökonomisch effizient gestalten und den Studierenden und Beschäftigten eine möglichst reibungslose Mobilität ermöglichen, sollten die bereits bestehenden, zahlreichen attraktiven Angebote und vorhandenen Bausteine des Mobilitätsmanagements weiterentwickelt, optimiert und miteinander abgestimmt werden.

Um die Mobilität an der Goethe Universität in diesem Sinne ganzheitlich zu gestalten, müsste an der **Institutionalisierung und Verbindlichkeit des Mobilitätsmanagements** nachgebessert werden. Überlegenswert wäre die Einrichtung eines Mobilitätsmanagers oder -managerin (unterstützt durch Mobilitätsbeauftragte an den jeweiligen Campussen), der oder die für interne und externe Stakeholder als Ansprechperson in Sachen universitärer Mobilität fungiert, die Maßnahmen im Sinne eines übergreifenden Konzepts miteinander abstimmt, koordiniert und relevante Entwicklungsstränge anstößt. Als gutes Beispiel sei hier die Verankerung des Mobilitätsmanagements als Stabsstelle an der TU Darmstadt angeführt.⁶

Diesbezüglich wäre auch die Vernetzung mit anderen Hochschulen und die weitere Teilnahme an den seitens der ivm GmbH initiierten Fachforen für Mobilitätsmanagement an Hochschulen zum gemeinsamen Austausch empfehlenswert, sowie die Inanspruchnahme von spezifischen Beratungsleistungen, wie die ivm GmbH sie für Hochschulen im RheinMain-Gebiet anbietet.⁷

Angesichts der deutlichen Differenzen in den Einstellungs- und Verhaltensmustern zwischen den wissenschaftlichen und technisch-administrativen Beschäftigten wäre an der Goethe-Universität für eine solche Aufgabe eine **Doppelspitze** aus beiden Bereichen zu empfehlen. So könnte eine wissenschaftliche Rückbindung gewährleistet, ebenso wie das Wissen über Prozessabläufe und die Einbeziehung von Verwaltungseinheiten eingebracht werden. Zur weiteren Bündelung von Kompetenzen sollte auch der bereits installierte Arbeitskreis fortgeführt werden, der Mitgliedern von entsprechenden Verwaltungseinheiten, der Personal- und Studierendenvertretung sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, die fachlichen Input geben können, offensteht.

⁶ siehe http://www.intern.tu-darmstadt.de/mobilitaetsmanagement/lenkungskreis_mm/index.de.jsp

⁷ siehe <http://www.ivm-rheinmain.de/News/mobilitaetsmanagement-an-hochschulen/>

10 Literatur

- Beckmann, Klaus et al (2006): Multimodale Verkehrsmittelnutzer im Alltag. In: Internationales Verkehrswesen 4/2006. 138ff
- Belz, Markus; Höner, Svenja; Kruse, Claudia; Rolfmeier, Sebastian; und Merle Schroer (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.
- Blees, Volker (1995): Semesterticket - Bestandsaufnahme und Ausblick. Nach einer Studienarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TH Darmstadt. Darmstadt.
- Brezina, Tadej (2014): Garagen und Highways: Ein Best-of Parken und Fahren. In: Radfahren in der Stadt. Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung 1/2014. Herausgeber: Zukal, Heinrich J. und Tadej Brezina. Institut für Verkehrswissenschaften. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Technische Universität Wien
- DifU (2011): Kommunale Handlungsfelder im Klimaschutz - Handlungsfeld Verkehr. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.): Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden, S. 425ff. Berlin
- Fliegner, Steffen (2002): Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale zur Autoabschaffung. Mannheim
- Frankfurter Neue Presse (28.10.2015): Schachbretter sollen Sicherheit steigern. www.fnp.de/lokales/frankfurt/Schachbretter-sollen-Sicherheit-steigern;art675,1666745
- Frankfurter Rundschau online (26.6.2015): Zebrastreifen aus Kreide. www.fr-online.de/frankfurt/frankfurt-westend-zebrastreifen-aus-kreide,1472798,31049596.html
- Goethe-Universität (2008): Goethe-Universität startet Job-Ticket. www.muk.uni-frankfurt.de/38672836/144?
- Goethe-Universität (2014a): Ausbau Campus Westend. Erweiterungsstufen. www2.uni-frankfurt.de/38097826/ausbau_campus_westend
- Goethe-Universität (2014b): Studierendenstatistik Sommersemester 2014. www.uni-frankfurt.de/38072376/zahlen_fakten
- Goethe-Universität (2015): 100 Jahre Begeisterung. Jahresbericht 2014. www.muk.uni-frankfurt.de/58232553/jahresbericht_2014_deu.pdf
- Netzwerk "südhessen effizient mobil" (2016): Auf Erfolgskurs. Fünf Jahre betriebliches Mobilitätsmanagement "südhessen effizient mobil". www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2016/02/Broschuere_5J_Mobilitaetsmanagement_online.pdf
- Nobis, Claudia (2006): Carsharing as Key Contribution to Multimodal and Sustainable Mobility Behavior: Carsharing in Germany. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Vol. 1986, pp 89-97.
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (2014): Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt/Rhein-Main und ihre Kommunen. Daten für eine integrierte Planung. Frankfurt
- Schubert, Steffi; Prill, Thomas und Martin Lanzendorf (2011): Pendeln mit dem Pedelec. Erfahrungen aus Sicht der Nutzenden und Unternehmen. In: bike + business 2.0 "Pedelecs als Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements". Hg.: Regionalverband FrankfurtRheinMain. Frankfurt 2011. S. 16ff
- Sieber, Mark et al (2012): Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen. Bericht im Auftrag der Schweizer Bundesämter ARE und BAFU. Zürich
- Stiewe, Mechtild und Ulrike Reutter (Hrsg.) (2012): Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <http://tinygu.de/Mobilitaet>

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

Arbeitspapier 11:

Schubert, Steffi (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen der Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 10:

Blebschmidt, Andreas (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 9:

Klinger, Thomas; Deffner, Jutta; Kemen, Juliane; Stein, Melina; Lanzendorf, Martin (2016): Sharing-Konzepte für ein multi-optionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Im Auftrag des HMWEVL. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 8:

Schäfer, Petra K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 8. Frankfurt. a.M.

Arbeitspapier 7:

Prill, Thomas (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 7. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 6:

Rolfsmeier, Sebastian (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 6. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 5:

Belz, Markus (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 4:

Blebschmidt, Andreas; Schönduwe, Robert; Lanzendorf, Martin (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 3:

Schönduwe, Robert; Lanzendorf, Martin (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 2:

Belz, Markus; Höner, Svenja; Kruse, Claudia; Rolfsmeier, Sebastian; Schroer, Merle (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.

Arbeitspapier 1:

Lanzendorf, Martin; Schönduwe, Robert (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

ISSN: 2363-8133

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung
Frankfurt a.M.

