

# Braucht Bonn ein BürgerTicket?

## Ergebnisse einer Mobilitätsbefragung Bonner Studierender

Wie mobil sind eigentlich die Menschen in der Stadt Bonn und welche Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, Eisenbahn, Tram oder Bus, Kraftrad, PKW und Flugzeug) werden dabei in der Regel bevorzugt? Gibt es alters- oder Lebenszyklisch bedingte Nutzungsunterschiede? Ein breites Feld nahm auch das Thema Kundenzufriedenheit ein – es wurde nachgefragt, inwieweit die Nutzer mit dem Angebot sprich Fahrplan, Takt, Pünktlichkeit, Preis, Entfernung zur Haltestelle, Zielreichbarkeit, Komfort und Sauberkeit in Bonn zufrieden sind? Bei Nichtnutzern des ÖPNV wurde natürlich nach dem Grund der ÖPNV-Abstinenz gefragt. Ferner wurden Bürger und Besucher der Stadt nach ihren monatlichen Ausgaben für Mobilität gefragt? Darüber hinaus wurde ermittelt, ob die Menschen das Thema BürgerTicket und die Bonner Initiative zur Einführung des „Bürger-Tickets“ kennen. Abschließend sollten die Befragten (ggf. nach kurzer Erläuterung des Themenkreises) angeben, ob sie ggf. nach Einführung eines BürgerTickets den ÖPNV häufiger nutzen würden?

All diese Fragen hat eine Gruppe von 15 Studierenden des Geographischen Institutes der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn unter der Leitung des Lehrbeauftragten Diplom-Geograph/Stadtplaner Thomas J. Mager vom Verkehrsplanungsbüro tjm-consulting mobilitätsmanagement Köln gestellt. Im Rahmen eines zweiwöchigen Geländepraktikums wurden über 1 000 Interviews in den vier Bonner Stadtbezirken (Bad Godesberg, Beuel, Hardtberg und Bonn) an verschiedenen



Marie Christine Tiedt, B.o.Sc.  
Geographisches Institut der  
Universität Bonn



Daniel Müller, B.o.Sc.  
Geographisches Institut  
der Universität Bonn



Thomas J. Mager,  
Geschäftsführer,  
VSB Verkehrsverbund  
Schwarzwald-Baar GmbH,  
Villingen

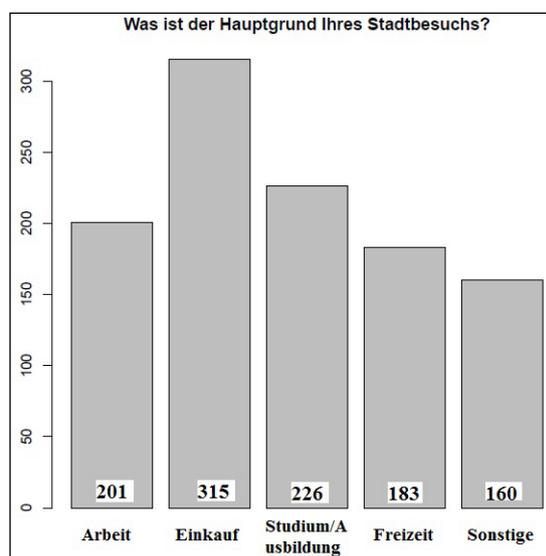
Standorten, Tagen und Uhrzeiten mittels eines selbst entwickelten Fragebogens durchgeführt, ausgewertet und die Ergebnisse im Frühjahr dem Arbeitskreis BürgerTicket Bonn vorgestellt.

Bei der Befragung stellte sich heraus, dass 29 % der Befragten zwecks Einkauf die Stadt besuchten und nur

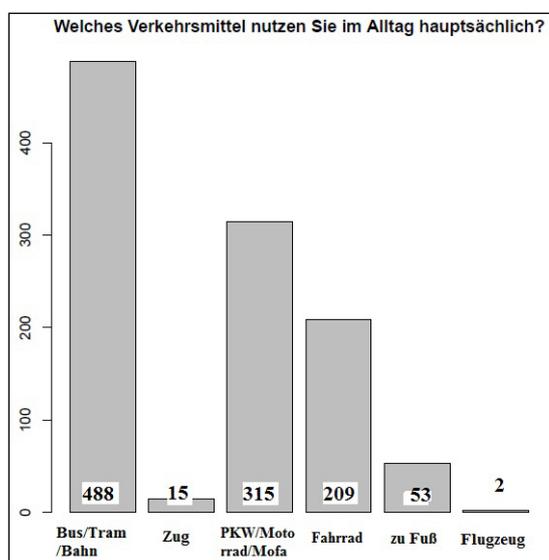
21 % aufgrund von Schul- und Ausbildungszwecken und sich lediglich 18 % aus arbeitstechnischen Gründen in der Stadt aufhielten. Freizeit mit 17 % und sonstige Aktivitäten mit 15 % bilden weitere nachrangige Motive für den Stadtbesuch. Es ist also deutlich zu erkennen, dass der größte Anteil

der Stadtbesuche durch die Motive Einkauf und Freizeit begründet sind. Die klassischen Arbeitspendler spielen eher eine untergeordnete Rolle, obwohl sie natürlich im Allgemeinen aufgrund ihrer massiven Wahrnehmbarkeit in der Zeit zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr und nachmittags zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr besonders auffällig sind.

Die Befragung ergab des Weiteren, dass 45 % der Befragten im Alltag



hauptsächlich Bus und Bahn als Verkehrsmittel nutzen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) machte bei dieser Frage etwa 29 % der Gesamtheit aus. Radfahrer und Fußgänger kamen auf immerhin 24 %. Die restlichen 2 % umfassen den Flug- und Fernverkehr. Zudem bestätigt sich auch in Bonn ein bundesweiter Trend, demzufolge Jugendliche und junge Erwachsene (bis



29 Jahre) in den Städten hauptsächlich den ÖPNV nutzen, wobei die übrigen Altersklassen stärker zum MIV tendieren – erst Senioren im hohen Alter nutzen dann wieder stärker den ÖPNV.

Gründe für die Trendwende sind bei den Jungen neben dem bewussten Verzicht auf einen Führerschein und die oft hohen (Auto-)Kosten für Studierende, Azubis und Berufseinsteiger vor allem eine Prioritätenverschiebung weg vom Auto hin zu elektronischen Kommunikationsmitteln (Smartphone, Tablet, SocialMedia etc.) sowie bei den alten Menschen der Verlust der Fahrtüchtigkeit im hohen Alter.

Beim Thema Kundenzufriedenheit zeigte sich deutlich, dass die ÖPNV-Nutzer in Bonn laut Umfrage mit ihrem

ÖPNV durchweg zufrieden sind. Die Bewertung von Bus und Tram anhand von Schulnoten bewegt sich in sämtlichen Kategorien (Taktung, Pünktlichkeit, Preis, Erreichbarkeit der Ziele, Entfernung zur Haltestelle, Komfort und Sauberkeit), im Bereich der Noten 2-3. Bei den Themen Taktung, Erreichbarkeit der Ziele und Entfernung zur Haltestelle bewegen sich die Ergebnisse mit deutlicher Tendenz zur Note 2 und bei den Themen Pünktlichkeit, Preis, Komfort und Sauberkeit erkennbar mehr zur Note 3. Schwankungen in der Benotung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Tram gibt es kaum. Bei Nichtnutzern des ÖPNV wurde natürlich nach dem Grund der „ÖPNV-Abstinenz“ gefragt, wobei neben dem Preis und der Erreichbarkeit der Ziele der Punkt Komfort am häufigsten genannt wurden.

Grundsätzlich hat die Befragung ergeben, dass viele Befragten nicht wirklich in der Lage sind ihre monatlichen Mobilitätskosten realistisch einzuschätzen, dies betrifft vor allem die Autofahrer, die ihre monatlichen Mobilitätskosten deutlich zu gering einschätzen und viele Kosten (z.B. Steuer, Versicherung, Verschleißteile etc.) auf spontane Nachfrage nicht realisieren.

Ein weiterer Teil der Befragung befasste sich mit dem Thema BürgerTicket und der Bonner Initiative „BürgerTicket“, welche sich um die Einführung eines BürgerTicket Modells, basierend auf dem Solidarmodell vergleichbar dem Job- oder Studenticket, für alle interessierten Bürger be-

müht. Ziel ist es, ein Ticket einzuführen, welches im gesamten Verbundgebiet für einen angemessenen Preis nutzbar ist. 79 % der Befragten hatten noch nie von einem „BürgerTicket“ gehört, nur 12 % hatten den Begriff schon einmal gehört und nur 9 % der Befragten wussten, was sich dahinter im Detail verbirgt. Nach Erläuterung des BürgerTicketmodells zeigte sich jedoch, dass mehr als die Hälfte (52 %) der Befragten durch den angenommenen Besitz eines solchen Tickets häufiger den ÖPNV nutzen würden. Zudem wären 70 % der Befragten bereit, bei einem Preis zwischen 20 und 30 € ein BürgerTicket käuflich zu erwerben. Es müsste natürlich bei der endgültigen Kalkulation eines BürgerTicket Preises berücksichtigt werden, inwieweit ggf. „Kanibalisierungseffekte“ die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV insgesamt schmälern könnten. Die übrigen 30 % der Befragten wären auf keinen Fall dazu zu bewegen ein BürgerTicket zu kaufen.

Es zeigte sich bei der Befragung durch die Studierenden, dass ein BürgerTicketmodell, wie es in Bonn diskutiert wird, durchaus Potenzial bietet, vor allem im Hinblick auf mögliche Entlastungseffekte durch den Umstieg vom Auto zum ÖPNV.

[e-mail: t.mager@v-s-b.de](mailto:t.mager@v-s-b.de)

