

The ADAC logo consists of the letters 'ADAC' in a bold, black, sans-serif font, centered within a solid yellow square.

ADAC Monitor 2017 „Mobil in der Stadt“

Gesamtzufriedenheit und Indexwerte

Die Zufriedenheit mit verschiedenen Fortbewegungsarten in den 15 größten deutschen Städten

www.adac.de/monitor

ADAC e.V., Ressort Verkehr, München

ADAC SE, Markt- und Meinungsforschung, München

komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH, München

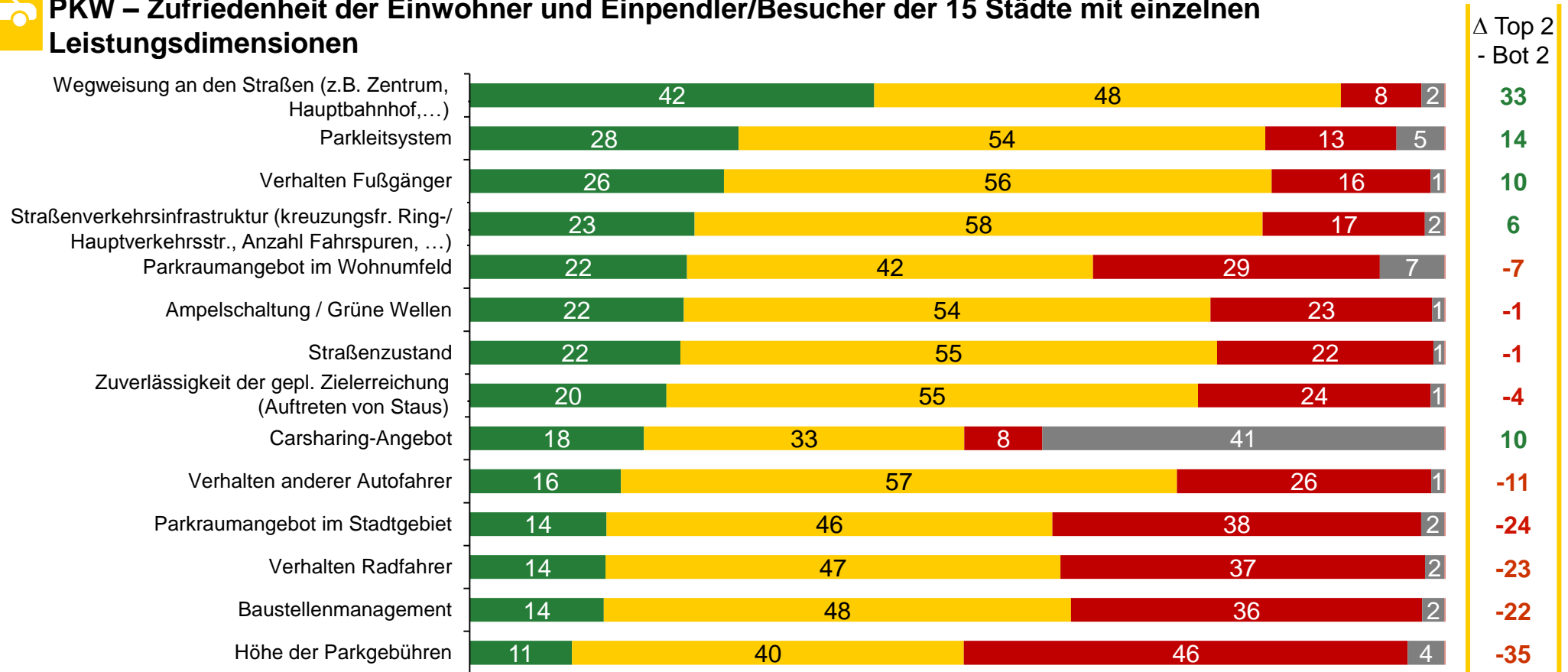
Studiendesign

Untersuchungsziele	Erhebung der Zufriedenheit von Einwohnern und Einpendlern/Besuchern mit der Mobilität in den 15 größten deutschen Städten. Erhoben wurde die Zufriedenheit der Nutzer der Fortbewegungsarten PKW (private Nutzung als Fahrer), ÖPNV, Fahrrad (private Nutzung) und zu Fuß (Wege von mind. 300 Meter Länge auf öffentlichen Straßen).
Erhebungszeitraum	22.5. bis 27.6.2017
Grundgesamtheit	Deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 18 Jahren.
Zielgruppe	Menschen, die sich in den 15 größten Städten bewegen, sei es als Einwohner oder als Einpendler/Besucher. Einpendler/Besucher wurden definiert als Personen, die außerhalb der Stadtgrenze wohnen, aber in der Regel an mindestens 2 Tagen pro Woche Wege innerhalb der Stadt zurücklegen. Somit grenzt sich diese Gruppe vom üblicherweise gebrauchten Begriff „Pendler“ dahingehend ab, dass man sich nicht auf Mobilität aus beruflichen Gründen beschränkt, sondern Mobilität aus privaten Motiven mit einschließt.
Stichprobe	Realisierung von insgesamt 24.082 Screeninginterviews (20.620 im Rahmen einer bundesweiten, bevölkerungsrepräsentativen Befragung, 3.462 in Form von Aufstockungen), daraus 9.336 Interviews zur Zufriedenheit mit der Mobilität in den untersuchten Städten (mindestens 600 Interviews pro Stadt)
Methode	Online-Interviews (Einschaltung in das deutschlandweite Online Access Panel von Norstat)
Projektleitung ADAC	Johann Nowicki, Ressort Verkehr, johann.nowicki@adac.de Andreas Lederer, Markt- und Meinungsforschung, andreas.lederer@adac.de

PKW: Die größten Ärgernisse sind Parkgebühren, Parkraumangebot, Verhalten von Radfahrern und Baustellenmanagement. Carsharing für viele nicht relevant



PKW – Zufriedenheit der Einwohner und Einpendler/Besucher der 15 Städte mit einzelnen Leistungsdimensionen



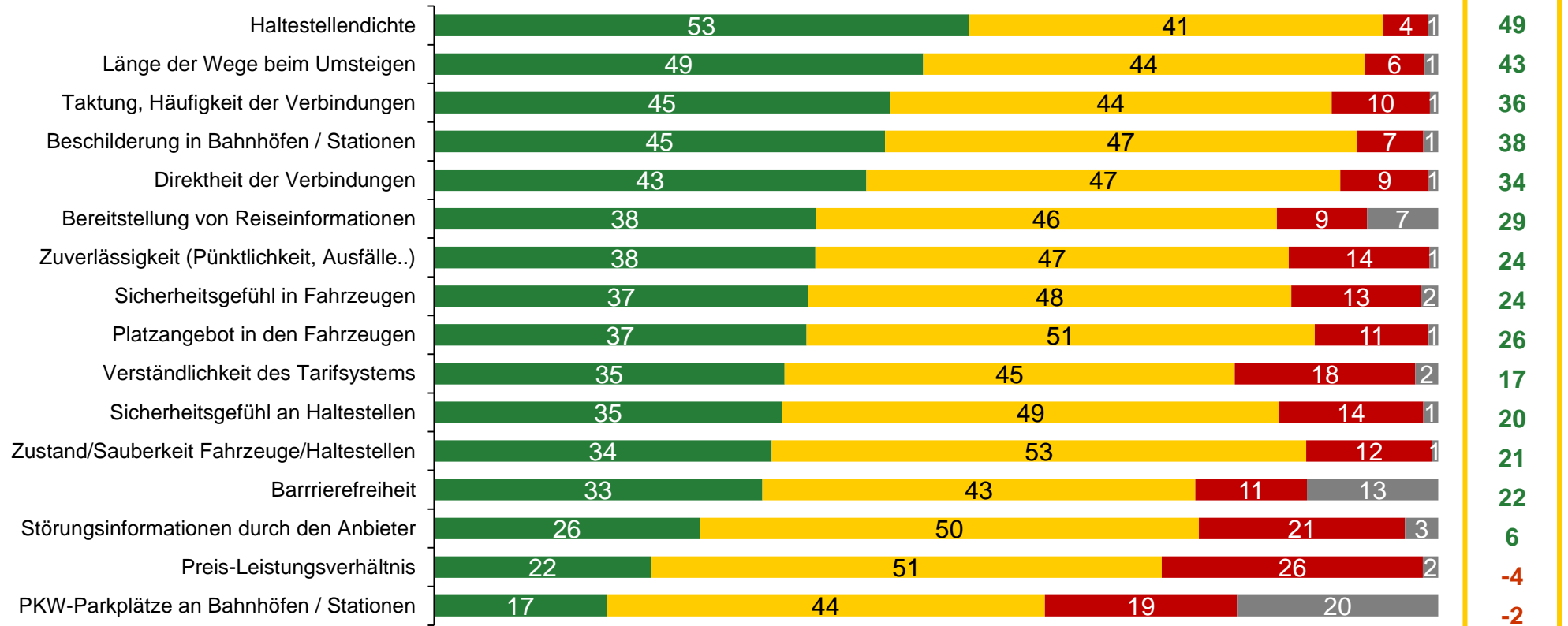
■ Top 2* ■ Mid 2* ■ Bot 2* ■ Für mich nicht relevant / weiß nicht * Skala: 1 „voll und ganz zufrieden“ bis 6 „überhaupt nicht zufrieden“

Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die Wege mit dem PKW in den 15 Großstädten zurücklegen n=7.367; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

ÖPNV: Nutzer honorieren die Infrastruktur. Mit den Preisen, Störungsinformationen und dem Parkplatzangebot an Bahnhöfen ist die Zufriedenheit geringer



ÖPNV – Zufriedenheit der Einwohner und Einpendler/Besucher der 15 Städte mit einzelnen Leistungsdimensionen



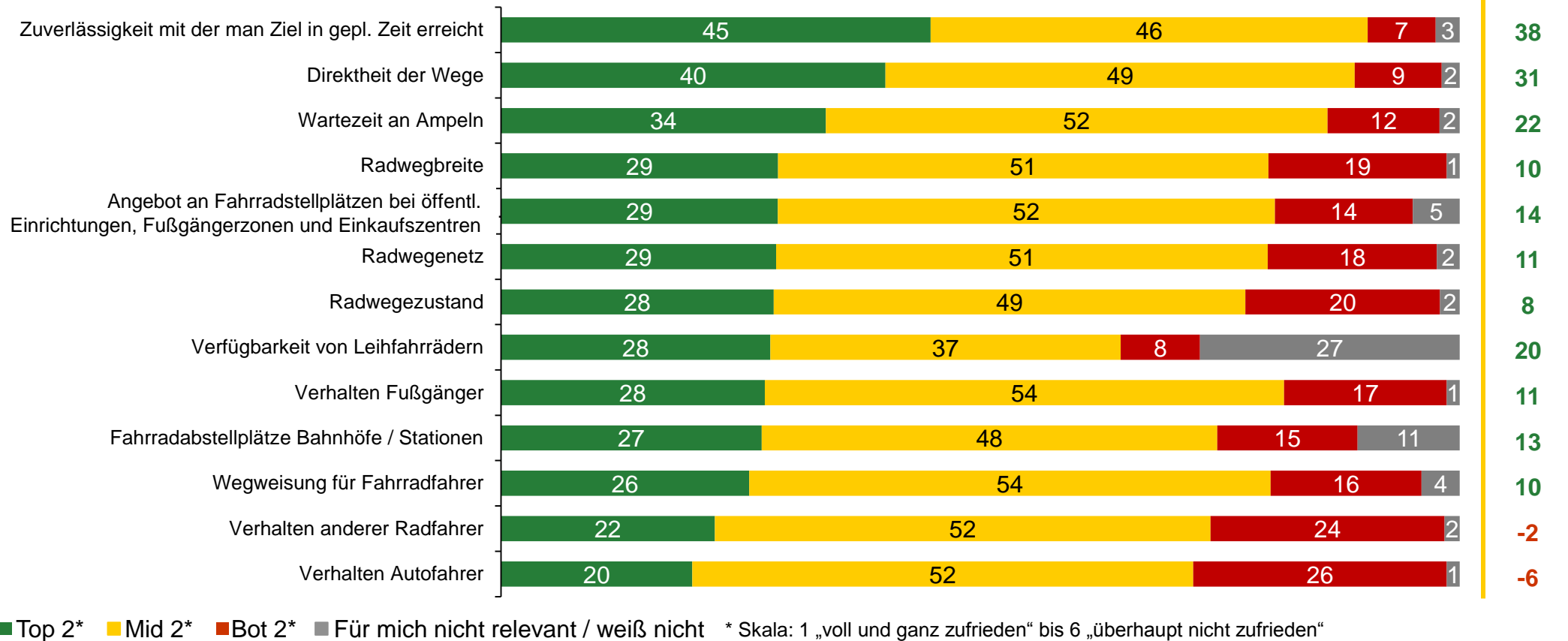
■ Top 2* ■ Mid 2* ■ Bot 2* ■ Für mich nicht relevant / weiß nicht * Skala: 1 „voll und ganz zufrieden“ bis 6 „überhaupt nicht zufrieden“

Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die Wege mit dem ÖPNV in den 15 Großstädten zurücklegen n=7.195; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Fahrrad: Fahrradfahrer schätzen die Planbarkeit und Direktheit der Wege, am unangenehmsten fallen ihnen Autofahrer und andere Radfahrer auf



Fahrrad – Zufriedenheit der Einwohner und Einpendler/Besucher der 15 Städte mit einzelnen Leistungsdimensionen

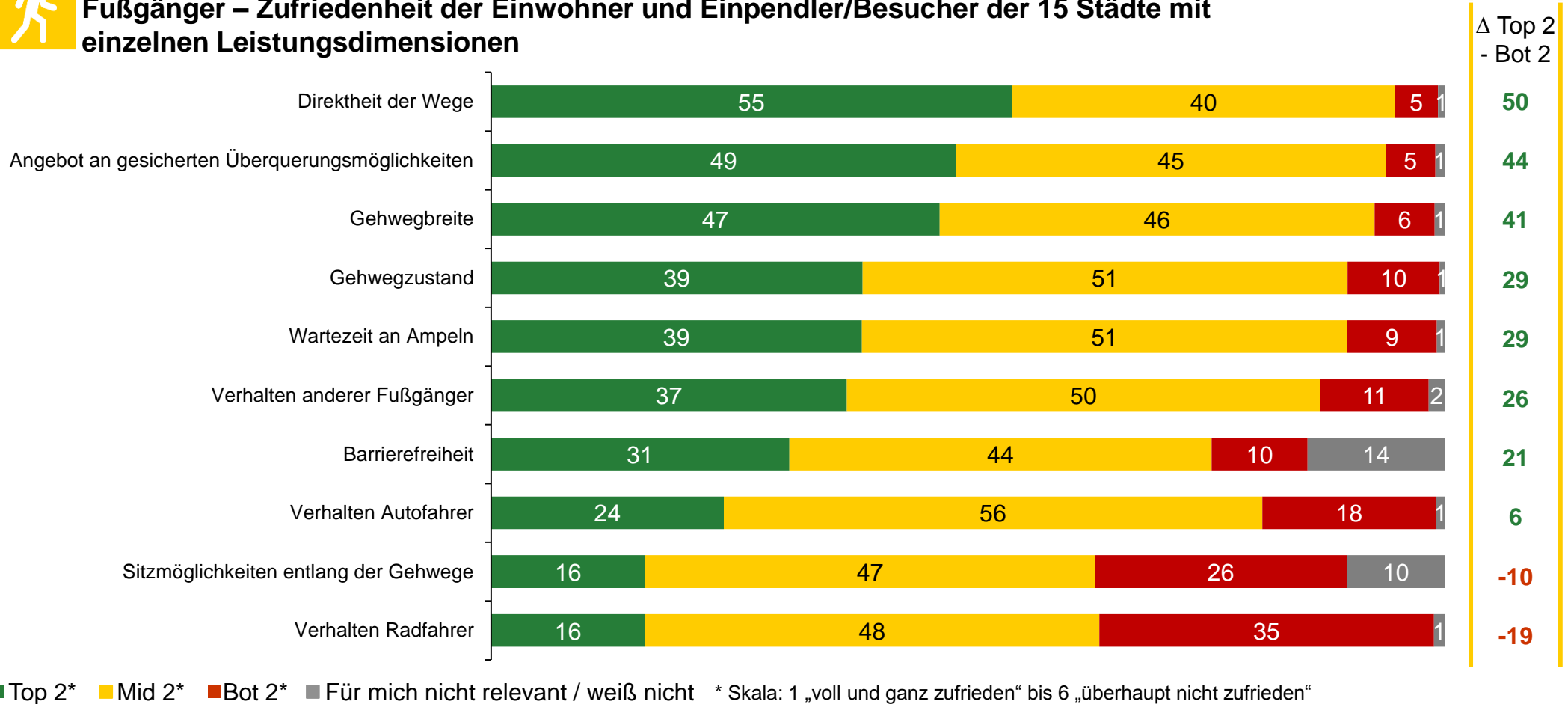


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die Wege mit dem Fahrrad in den 15 Großstädten zurücklegen n=3.861; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Fußgänger: Fußgänger kommen gefühlt gut voran. Ihnen fehlen Sitzmöglichkeiten sowie mehr Rücksichtnahme von Autofahrern und vor allem Radfahrern



Fußgänger – Zufriedenheit der Einwohner und Einpendler/Besucher der 15 Städte mit einzelnen Leistungsdimensionen

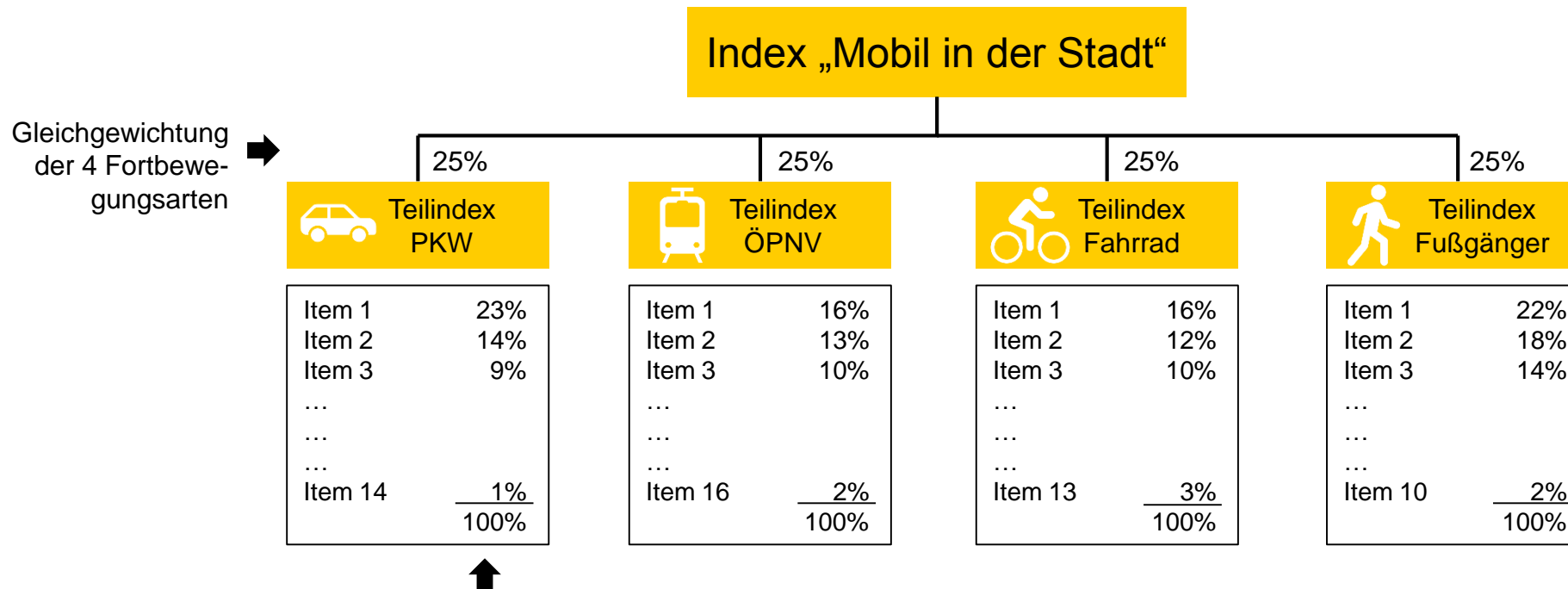


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die Wege zu Fuß in den 15 Großstädten zurücklegen (mind. 300m auf öffentl. Straßen) n=7.970; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Der Index „Mobil in der Stadt“ ist ein aggregierter Index auf Basis von 53 Einzelitems, die Fortbewegungsarten fließen dabei mit gleichem Gewicht ein



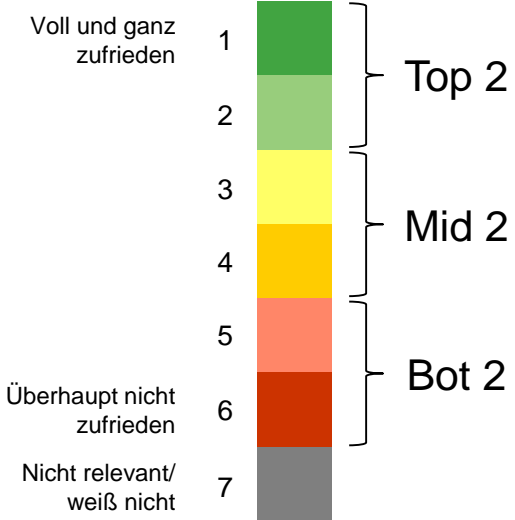
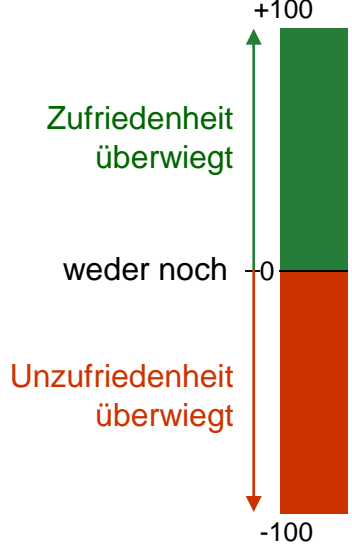
Die Gewichtungsllogik des Index „Mobil in der Stadt“ (identisch für alle 15 Städte)



Das Gewicht der Einzelitems je Fortbewegungsart wurde anhand ihrer Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer empirisch ermittelt. Hierzu wurden multivariate Treiberanalysen gerechnet: Wie stark treibt die Zufriedenheit mit einem Einzelitem die Zufriedenheit mit der Fortbewegungsart insgesamt?

Für die multivariaten Treiberanalysen zur Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde folgendes Rechenverfahren verwendet: semi-partielle Kruskal-Wichtigkeiten, ein Verfahren, das Interkorrelationen zwischen den Items berücksichtigt und das Problem der Multikollinearität eliminiert.

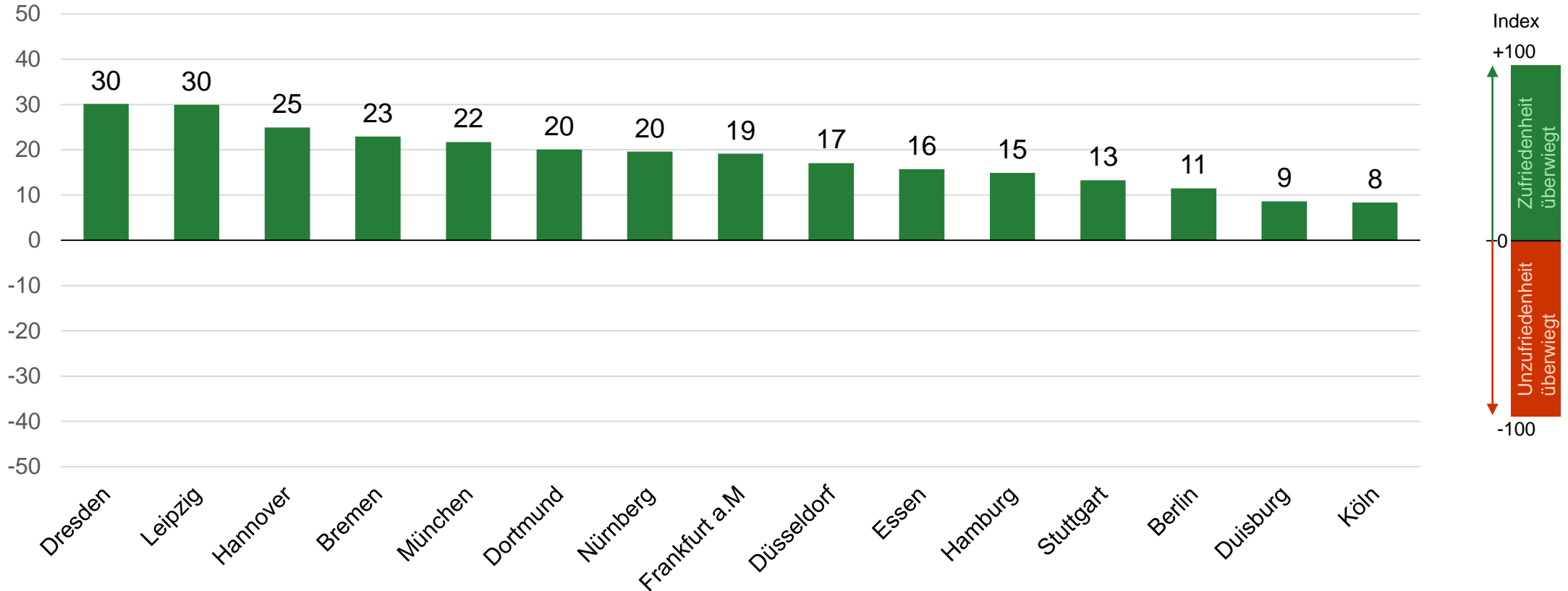
Die Berechnung des Index „Mobil in der Stadt“

1. Die im Fragebogen verwendete Zufriedenheitsskala	2. Die Berechnung der Indexwerte	3. Index „Mobil in der Stadt“ (analog für Teilindices Fortbewegungsarten)
 <p>Voll und ganz zufrieden (1-2) → Top 2 (3-4) → Mid 2 (5-6) → Bot 2 Überhaupt nicht zufrieden (6) Nicht relevant/weiß nicht (7)</p>	<p><u>Teilindex</u> pro Fortbewegungsart = Gewichtete Summe der Deltas Top 2 minus Bot 2 (Top 2 - Bot 2) Item 1 x Gewicht Item 1 + (Top 2 - Bot 2) Item 2 x Gewicht Item 2 + etc. (je Teilindex)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><u>Gesamtindex</u> „Mobil in der Stadt“ = Durchschnitt der 4 Teilindices</p>	 <p>+100 Zufriedenheit überwiegt weder noch 0 Unzufriedenheit überwiegt -100</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Index „Mobil in der Stadt“ drückt aus, ob und um wie viel Prozent die Zufriedenen die Unzufriedenen überwiegen ➤ Das Maximum ist 100 (d.h. 100 Prozent mehr Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle zufrieden sind) ➤ Das Minimum ist -100 (d.h. 100 Prozent weniger Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle unzufrieden sind) ➤ 0 bedeutet, dass gleich viel Zufriedenheit und Unzufriedenheit mit der Mobilität in einer Stadt bzw. mit einer Fortbewegungsart herrscht 		

Dresden und Leipzig erreichen den insgesamt höchsten Indexwert „Mobil in der Stadt“



Index „Mobil in der Stadt“ Gesamt

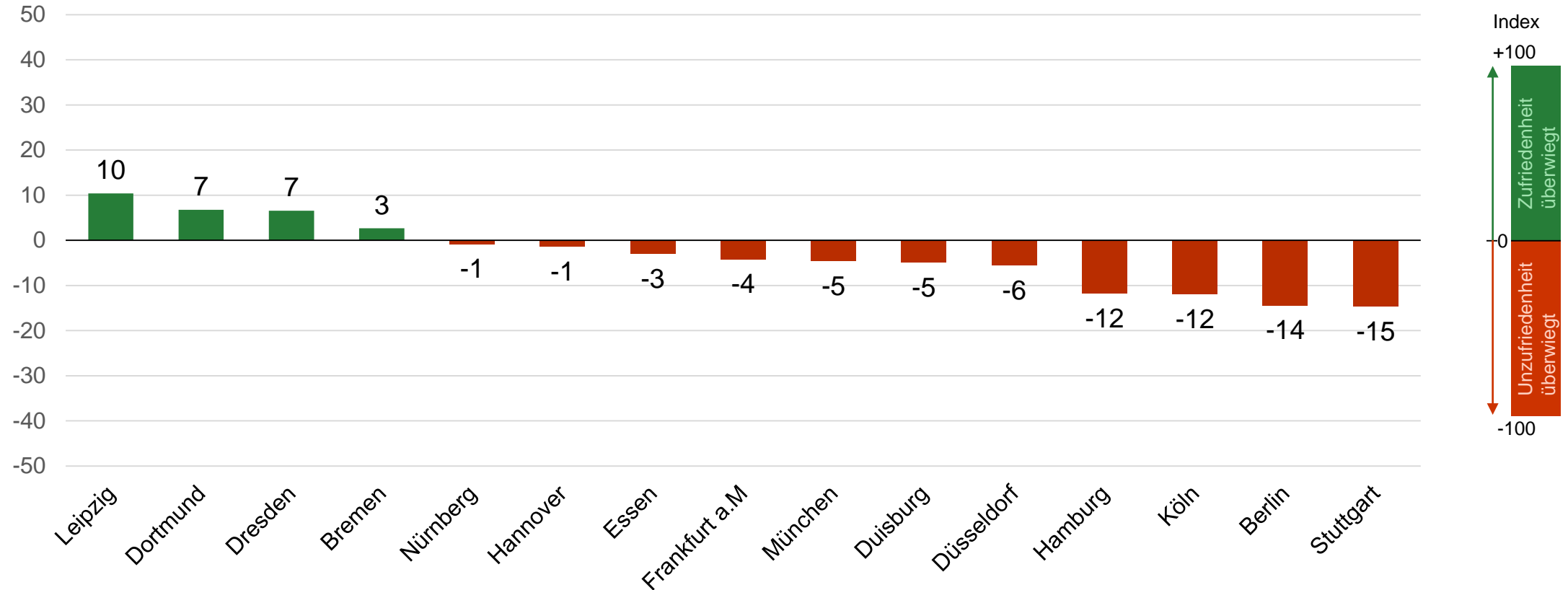


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege in den 15 Großstädten zurücklegen, n=9.336; Index „Mobil in der Stadt“, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger

PKW: Leipzig, Dortmund und Dresden schneiden relativ noch am besten ab, in Hamburg, Köln, Berlin und Stuttgart überwiegt die Unzufriedenheit deutlich



Teilindex PKW

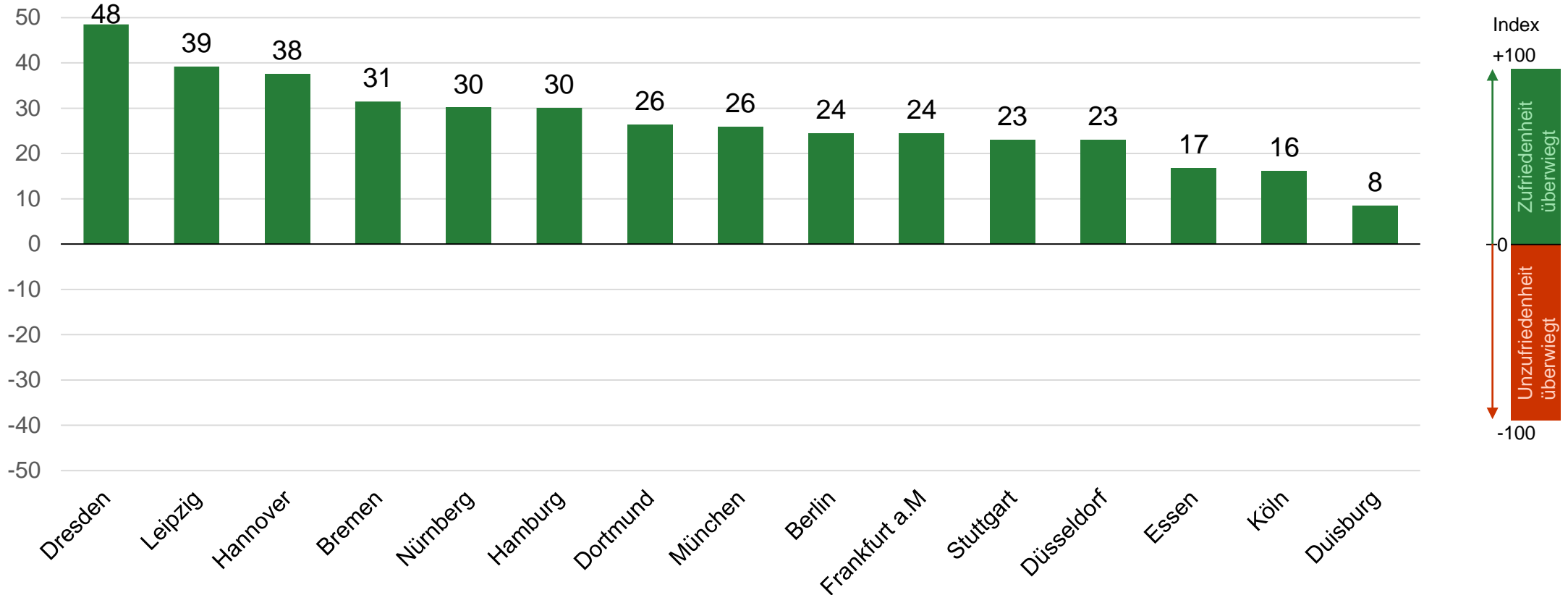


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege mit dem PKW in den 15 Großstädten zurücklegen, n=7.367; Teilindex PKW, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen PKW

ÖPNV: Dresden erreicht mit einem pos. Saldo von 48 den herausragenden Spitzenwert, der ÖPNV in Essen, Köln & Duisburg wird weniger positiv gesehen



Teilindex ÖPNV

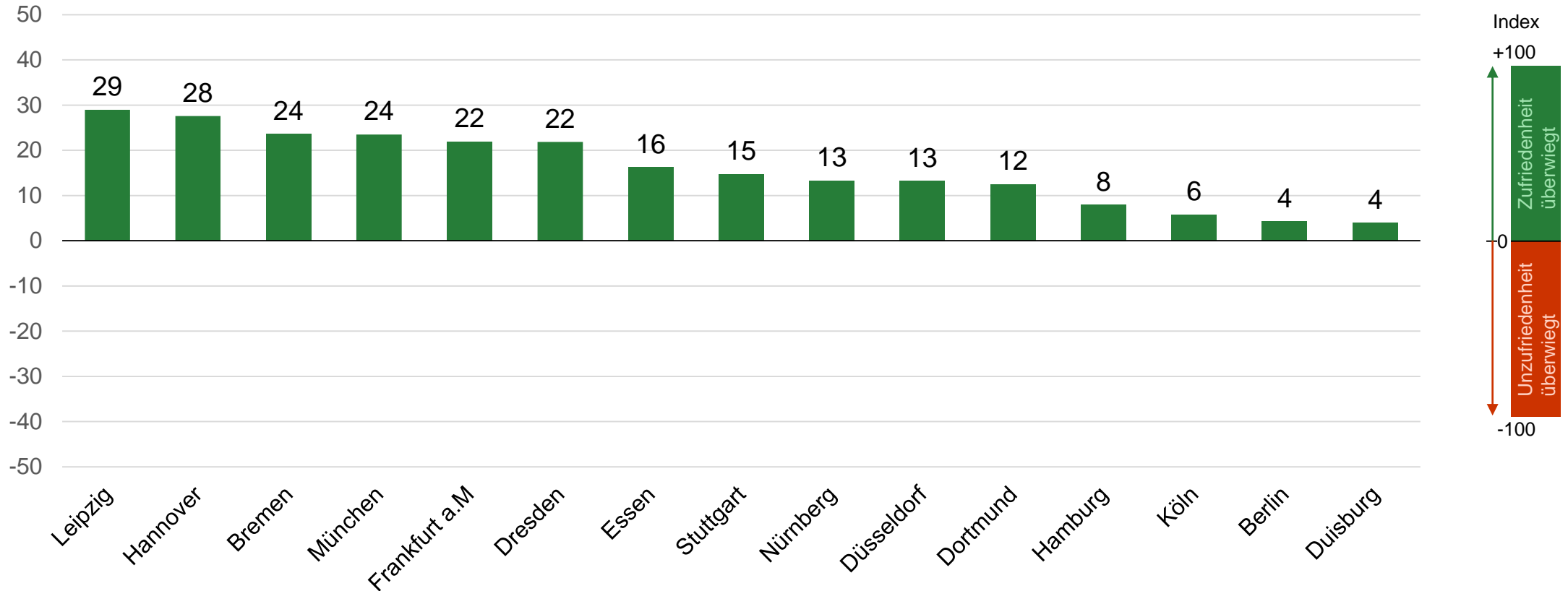


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege mit dem ÖPNV in den 15 Großstädten zurücklegen, n=7.195; Teilindex ÖPNV, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen ÖPNV

Fahrrad: Leipzig und Hannover erreichen den höchsten Teilindexwert, in Hamburg, Köln, Berlin und Duisburg ist die Zufriedenheit deutlich geringer



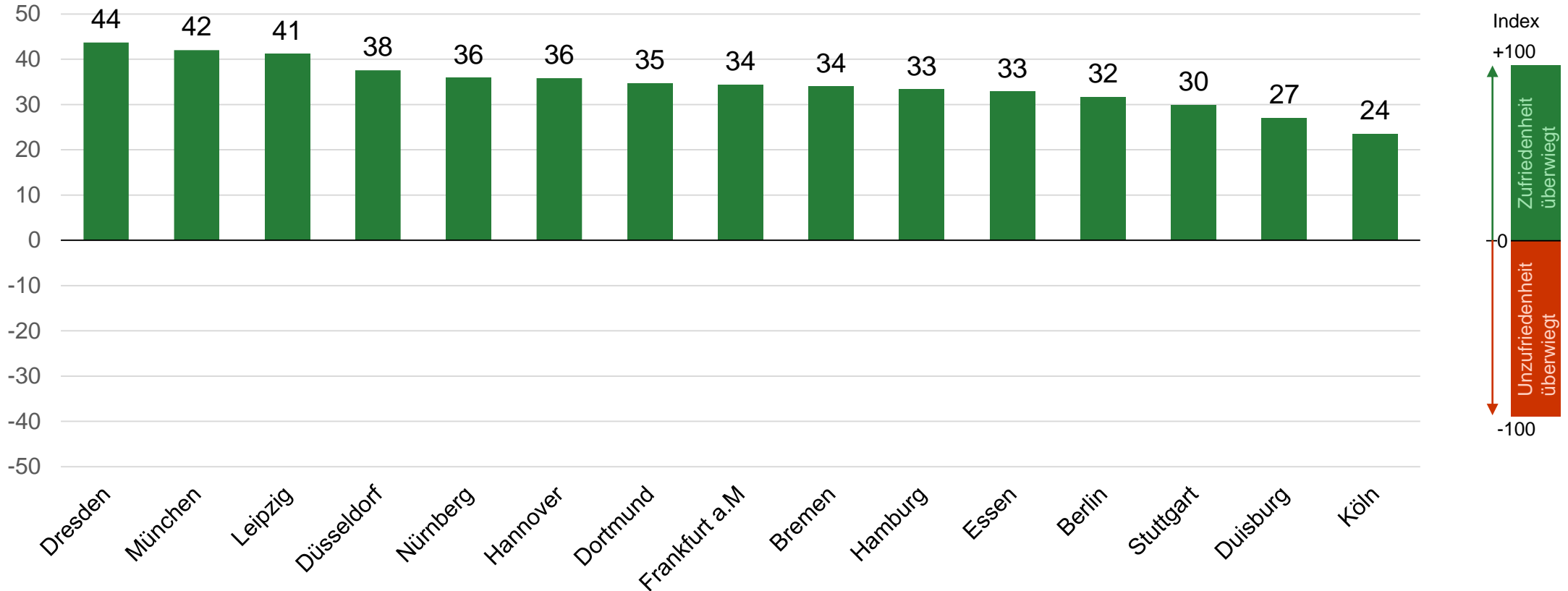
Teilindex Fahrrad



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege mit dem Fahrrad in den 15 Großstädten zurücklegen, n=3.861; Teilindex Fahrrad, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fahrrad

Zu Fuß: Die Fortbewegung als Fußgänger erreicht insgesamt hohe Zufriedenheitswerte, die höchsten in Dresden, München und Leipzig

Teilindex Fußgänger



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege zu Fuß in den 15 Großstädten zurücklegen (mind. 300m auf öffentl. Straßen), n=7.970; Teilindex Fußgänger, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fußgänger