



Mobilitätsmarketing für Neubürger

Ergebnisse einer mündlichen Befragung von Neubürgern in der Gemeinde Unterhaching

Sandra Wappelhorst

Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung Heft 1/08

Herausgegeben von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Jacoby

Sandra Wappelhorst

Mobilitätsmarketing für Neubürger

Ergebnisse einer mündlichen Befragung von Neubürgern in der Gemeinde Unterhaching

Neubiberg, Juni 2008

Herausgeber: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Jacoby

Kontakt/Layout: Dipl.-Ing. Sandra Wappelhorst
Universität der Bundeswehr München
Fakultät für Bauingenieur- und Vermessungswesen
Institut für Verkehrswesen und Raumplanung
Bauprojektmanagement und Raumplanung
Werner-Heisenberg-Weg 39, 85577 Neubiberg
sandra.wappelhorst@unibw.de
<http://www.unibw.de/ivr/raumplanung>

Umschlagfotos: Sandra Wappelhorst

© 2008 Universität der Bundeswehr München, Institut für Verkehrswesen und Raumplanung

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere des Nachdrucks, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben. Die in der Studie geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

Zur Autorin

Dipl.-Ing. Sandra Wappelhorst, Studium der Fachrichtung Raumplanung an der Universität Dortmund.

Von 2000 bis 2001 Mitarbeiterin bei der PPL - Planungsgruppe Professor Laage in Leipzig mit den Arbeitsgebieten Quartiersmanagement und soziale Stadtentwicklung.

Von 2001 bis 2003 Wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Socialdata, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH, in München und Bristol (England) mit den Arbeitsschwerpunkten Mobilitätsforschung (nach dem Neuen KONTIV®-Design) und Umsetzungsstrategien zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel durch Individualisiertes Marketing (IndiMark®).

Seit 2003 als Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut für Verkehrswesen und Raumplanung an der Universität der Bundeswehr München tätig. Die Arbeits- und Forschungsschwerpunkte liegen neben allgemeinen Fragen der Raumplanung und Projektentwicklung in den Bereichen Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing.

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE UND UNTERSUCHUNGSDESIGN	1
1.1	Das Münchner Neubürgerpaket	1
1.2	Untersuchungsraum	3
1.3	Ziel der Untersuchung	5
1.4	Erhebungsdesign und Stichprobe	5
2	DOKUMENTATION AUSGEWÄHLTER BEFRAGUNGSERGEBNISSE	8
2.1	Bevölkerungsstruktur	9
2.2	Umzugsgründe	12
2.2.1	Fortzugsgründe	12
2.2.2	Zuzugsgründe	13
2.3	Ausgewählte Zugangsbedingungen der Bevölkerung zur Mobilität	13
2.3.1	Ausstattung mit verschiedenen Verkehrsmitteln	14
2.3.2	Pkw-Verfügbarkeit	14
2.3.3	Besitz eines Pkw-Führerscheins	15
2.3.4	Besitz einer ÖV-Zeitkarte/Besitz eines MVV-Abonnements	15
2.3.5	Fahrkartennutzung	16
2.4	Generelle Verkehrsmittelnutzung	17
2.4.1	Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken	17
2.4.2	Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit	19
2.4.3	Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Zeitkartenbesitz für den ÖV	20
2.4.4	Allgemeine Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	21
2.5	Einschätzung der Verkehrsprobleme	24
2.5.1	Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme	24
2.5.2	Beschränkung des Kfz-Verkehrs	25

2.6	Neubürgerpaket zum Thema Mobilität für die Region München	27
2.6.1	Kenntnis Neubürgerpaket zum Thema Mobilität	27
2.6.2	Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität	27
2.6.3	Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität	29
2.6.4	Einfluss eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung	30
2.6.5	Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket in der Region München	31
2.7	Anregungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Verkehr	35
3	ZUSAMMENFASSUNG	38
	LITERATURVERZEICHNIS	39
	INTERNETVERZEICHNIS	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Mobilitätsordner für Neubürger der Landeshauptstadt München	2
Abbildung 2	Räumliche Lage Unterhachings	3
Abbildung 3	Erschließung der Gemeinde Unterhaching an den Straßenfernverkehr	4
Abbildung 4	Erschließung der Gemeinde Unterhaching an den öffentlichen Verkehr	4
Abbildung 5	Hinweisschreiben	6
Abbildung 6	Erhebungsunterlagen	8
Abbildung 7	Gründe für den Fortzug aus dem alten Wohnort	12
Abbildung 8	Gründe für den Zuzug nach Unterhaching	13
Abbildung 9	Anteile von Haushalten mit und ohne verkehrstüchtige Fahrräder am neuen Wohnort	14
Abbildung 10	Anteile von Haushalten mit und ohne Privat-Pkw am neuen Wohnort	14
Abbildung 11	Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort	18
Abbildung 12	Verkehrsmittelnutzung bei ständiger Verfügbarkeit eines Pkw in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort	19
Abbildung 13	Verkehrsmittelnutzung bei Besitz einer ÖV-Zeitkarte in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort	20
Abbildung 14	Verkehrsmittelnutzung ohne Besitz einer ÖV-Zeitkarte in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort	21
Abbildung 15	Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel am alten Wohnort	22
Abbildung 16	Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmitteln am neuen Wohnort	22
Abbildung 17	Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme	25
Abbildung 18	Beschränkung des Kfz-Verkehrs	26
Abbildung 19	Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität	28
Abbildung 20	Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität	29
Abbildung 21	Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Erhebungsdesign	5
Tabelle 2	Stichprobe aus dem Telefonbuch	7
Tabelle 3	Stichprobe aus dem Hinweisschreiben	7
Tabelle 4	Bevölkerungsstruktur nach Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Alter, Haushaltsgröße und Lebensform	9
Tabelle 5	Bevölkerungsstruktur nach höchstem allgemeinbildenden Abschluss, Berufsstatus und Einkommen (netto)	10
Tabelle 6	Bevölkerungsstruktur nach Wohnungstyp, Wohndauer, altem Wohnort und Kenntnis der Region München	11
Tabelle 7	ÖV-Zeitkartenbesitz/MVV-Abonnement am alten und neuen Wohnort	15
Tabelle 8	ÖV-Zeitkartenbesitz/MVV-Abonnement am alten und neuen Wohnort (Personen mit altem Wohnort in der Landeshauptstadt München oder der Region München)	15
Tabelle 9	Fahrkartennutzung am alten und neuen Wohnort	16
Tabelle 10	Fahrkartennutzung am alten und neuen Wohnort (Personen mit altem Wohnort in der Landeshauptstadt München oder der Region München)	17
Tabelle 11	Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmitteln am neuen Wohnort - Anmerkungen	23
Tabelle 12	Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme - Anmerkungen	25
Tabelle 13	Beschränkung des Kfz-Verkehrs - Anmerkungen	26
Tabelle 14	Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität - Anmerkungen	28
Tabelle 15	Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität - Anmerkungen	29
Tabelle 16	Einfluss eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung	30
Tabelle 17	Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket	31
Tabelle 18	Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket - Mittelwerte	32
Tabelle 19	Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket - Anmerkungen	32
Tabelle 20	Anregungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Verkehr	35

Vorwort

Die vorliegende Studie stellt die wesentlichen Ergebnisse einer mündlichen Befragung von Neubürgern in der Gemeinde Unterhaching dar, die im Rahmen der laufenden Dissertation der Autorin zum Thema „Mobilitätsmanagement in Metropolregionen - Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel durch Mobilitätsmarketing für Neubürger“ durchgeführt wurde.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei den Personen, die mich bei der Befragung unterstützt haben, insbesondere beim Leiter vom Amt für öffentliche Ordnung der Gemeindeverwaltung Unterhaching, Herrn Ziolkowski, und seinen Mitarbeitern, die mir bei der Adressrekrutierung geholfen haben. Ohne ihr Engagement wäre diese Befragung nicht möglich gewesen.

Allen Teilnehmern der Befragung, die sich die Zeit genommen, mir Rede und Antwort zu stehen und mir das notwendige Vertrauen entgegengebracht haben, gilt mein besonderer Dank. In vielen intensiven Gesprächen konnten wichtige Ergebnisse und Impulse für die kommunale Verkehrsplanung zusammengetragen werden. Hierfür und für das Interesse möchte ich mich bei allen Befragungsteilnehmern noch einmal recht herzlich bedanken.

Grundsätzliche Hinweise

In Bezug auf die Ergebnisdarstellungen in den Tabellen und Abbildungen ist zu beachten, dass die Summen der Prozent-Anteile der Merkmalsausprägungen rundungsbedingt von 100% abweichen (+/-2%).

Ferner wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit in diesem Bericht auf eine getrennte Aufführung der männlichen und weiblichen Form verzichtet. Sofern dies nicht ausdrücklich anders vermerkt ist, sind jedoch beide Geschlechter gleichberechtigt gemeint.

1 Ausgangslage und Untersuchungsdesign

In den Metropolregionen Deutschlands wird in Zukunft aufgrund überwiegend wachsender Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen von einer weiteren Zunahme der Verkehrsströme, insbesondere im Straßenverkehr, ausgegangen. Diese Entwicklungen führen nicht nur zu einer Verschärfung der Verkehrssituation in den Kernstädten, sondern auch in deren Umlandbereichen. Vor diesem Hintergrund lassen sich die Verkehrsprobleme langfristig nur im regionalen Kontext lösen.¹

Ein wesentliches Handlungsfeld zur Bewältigung der Verkehrsprobleme auf städtischer und regionaler Ebene stellt die Verlagerung des wachsenden motorisierten Verkehrs auf den Umweltverbund² dar. Hier sind verschiedene Maßnahmenbündel denkbar, die je nach Herangehensweise in ordnungsrechtlicher, preislicher, infrastruktureller, organisatorischer oder informatorischer Hinsicht greifen können.

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer in Richtung des Umweltverbundes mittels Information und Kommunikation beeinflussen sollen. Einen vielversprechenden Ansatz stellt in diesem Zusammenhang das so genannte Mobilitätsmarketing³ dar. Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass durch Marketingmaßnahmen z.B. von Seiten der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen wie direkten Kundenkontakt, persönliche Bereitstellung von Informationen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes oder kostenlose Testtickets eine langfristige Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer in Richtung des Umweltverbundes erreicht werden kann.⁴ Diese Maßnahmen sind besonders dann erfolgreich, wenn routinisierte Mobilitätsmuster durch eine Veränderung der Lebenssituation (z.B. durch einen Umzug) neu überdacht oder reorganisiert werden. Gerade in Umbruchsituationen ist man besonders empfänglich für eine andere Verkehrsmittelwahl.⁵ Auf Grundlage dieser Erkenntnisse steht für die vorliegende Untersuchung die Zielgruppe der Neubürger⁶ im Mittelpunkt der Betrachtungen.

1.1 Das Münchner Neubürgerpaket

Mit dem Ziel, den Straßenverkehr in der Landeshauptstadt München vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes zu fördern sowie eine nachhaltige Mobilitätskultur zu schaffen, starteten die Landeshauptstadt München und die Münchner

¹ Zur regionalen Verkehrsproblematik vgl. z.B.

Kutter (2005): Entwicklung innovativer Verkehrsstrategien für die mobile Gesellschaft – Aufgaben, Maßnahmenspektrum, Problemlösungen.

² Der Begriff Umweltverbund wird für die Gruppe der umweltfreundlichen Verkehrsmittel benutzt. Hierzu zählen der Fußverkehr, der Fahrradverkehr, der öffentliche Personenverkehr (ÖV) sowie das Car-Sharing.

³ Unter Mobilitätsmarketing werden hier Maßnahmen zusammengefasst, die der Information, der Aufklärung und der Vermarktung von Dienstleistungen aller Art dienen und das Mobilitätsverhalten in Richtung des Umweltverbundes beeinflussen sollen. Dabei geht es darum, den Nutzern des Umweltverbundes Informationen über Angebote und Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen und in ihrem Mobilitätsverhalten zu bestätigen sowie die potentiellen Nutzer von den Vorteilen einer Mobilitätsdienstleistung bzw. umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu überzeugen.

⁴ Vgl. Brög/Lorenzen (1998): Neue Wege des Marketing – Misserfolge und neue Chancen im Produkt-Marketing. In: Der Nahverkehr, Heft 9, S. 14-18.

⁵ Vgl. z.B.

Klöckner (2005): Können wichtige Lebensereignisse die gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln verändern? In: Umweltpsychologie, 9. Jg., Heft 1, S. 28-45.

Rölle/Weber/Bamberg (2002): Vom Auto zum Autobus. Der Umzug als Einstieg zum Umstieg. In: Gaia, Heft 2, S. 134-138.

⁶ Unter Neubürger werden in dieser Studie Personen und Haushalte verstanden, die durch Umzug in einen neuen Ort ziehen.

Verkehrsgesellschaft (MVG) im Oktober 2005 einen Pilotversuch zum Thema „Mobilitätsberatung für Neubürger“. Dabei wurde Bürgern, die neu in die Landeshauptstadt München gezogen waren, ein so genanntes Neubürgerpaket zum Thema Mobilität⁷ (vgl. Abbildung 1) zugeschickt.⁸

Aufgrund der positiven Resonanz von Seiten der Neubürger sowie der deutlichen Verlagerung des Autoverkehrs auf den Umweltverbund wurde im Dezember 2006 vom Münchner Stadtrat beschlossen, die Mobilitätsberatung fortzusetzen und auf alle Neubürger der Landeshauptstadt München auszuweiten (ca. 85.000 Neubürger pro Jahr). Seit Oktober 2007 erhält nun jeder Bürger, der neu in die Landeshauptstadt München zieht, einen Mobilitätsordner mit Informationen zum öffentlichen Nahverkehr (z.B. Minifahrpläne, Verkehrslinienplan, Stadtplan, Testticket), Car-Sharing, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Park & Ride und vielem mehr.⁹

Ein vergleichbarer Ansatz existiert für die Region München noch nicht. Die einzelnen Gemeinden setzen sich unterschiedlich mit dem Thema Neubürgerberatung auseinander. Informationen für Neubürger werden zumeist themenübergreifend bereitgestellt und decken den Bereich Mobilität mit ab. Von Seiten der Gemeinden werden beispielsweise Broschüren herausgegeben (z.B. der Informationsfolder für Neubürger der Gemeinde Ottobrunn, die Neubürger-Broschüre der Stadt Starnberg), Veranstaltungen durchgeführt (z.B. Informationsbörse für Neuzugezogene der Gemeinde Neubiberg) oder es werden Sprechstunden für Neubürger angeboten (z.B. die Sprechstunde für Neubürger in Feldafing, die einmal im Monat stattfindet).

Im Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München vom Dezember 2006 wurde aufgrund des Erfolges in München auch festgelegt, das Projekt „Neubürgerberatung“ auf die gesamte Region München auszuweiten.¹⁰ Unter Federführung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) wurde dazu Ende 2007 eine Marktstudie zu den Anforderungen einer Mobilitätsberatung für Neubürger in der Region München in Auftrag gegeben. Der Pilotver-

Abbildung 1 Mobilitätsordner für Neubürger der Landeshauptstadt München



⁷ Der Mobilitätsordner kann auch Online abgerufen werden unter http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/verticals/40_Mobilitaet/70_Service/neubuergerordner1.pdf.

⁸ Vgl. Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2005): München begrüßt Neubürger mit „Mobilitäts-Organizer“. Pressemitteilung vom 25.10.2005.

⁹ Vgl. Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2007): „Gscheid Mobil“ für Neubürger: Mobilitätsberatung erfolgreich – rund acht Prozent mehr Fahrten im ÖPNV – LHM und MVG setzen Projekt weiter fort. Gemeinsame Pressemitteilung vom 11.10.2007.

¹⁰ Vgl. Kreisverwaltungsreferat/Referat für Arbeit und Wirtschaft/Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2006): Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP), Teil Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 13.12.2006.

such wird voraussichtlich im Sommer 2008 in zwei ausgewählten Gemeinden der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Parallel zu diesen Schritten wurde von Seiten des Instituts für Verkehrswesen und Raumplanung der Universität der Bundeswehr München aus Eigenmitteln in Abstimmung mit dem MVV eine Begleituntersuchung durchgeführt, um weitere Erkenntnisse über die Gestaltung eines Neubürgerpakets zu erlangen. Dazu wurde eine mündliche Befragung von Neubürgern in den Gemeinden Ottobrunn und Unterhaching durchgeführt.

Die vorliegende Dokumentation stellt wesentliche Ergebnisse der Befragung in der Gemeinde Unterhaching zusammen.

1.2 Untersuchungsraum

Im Folgenden wird der Untersuchungsraum Unterhaching näher beschrieben und Aussagen zur räumlichen Lage sowie Verkehrsanbindung gemacht.

Unterhaching ist mit 21.784 Einwohnern (Stand 30.06.2007) die zweitgrößte Gemeinde im Landkreis München und liegt 10 km südöstlich vom Münchner Stadtzentrum entfernt (vgl. Abbildung 2). Die Gemeinde erstreckt sich über eine Fläche von 10,37 km².¹¹

An die Gemeinde Unterhaching grenzen im Norden an die Landeshauptstadt München und die Gemeinde Neubiberg, im Osten die Gemeinde Ottobrunn und im Süden die Gemeinde Taufkirchen. Im Westen liegt der Perlacher Forst, ein gemeindefreies Waldgebiet (zur genauen Gemeindeabgrenzung vergleiche auch Abbildung 4).

Abbildung 2 Räumliche Lage Unterhachings



An den Straßenfernverkehr ist Unterhaching über die Anschlussstellen Neubiberg und Unterhaching-Ost der A8 Richtung München/Salzburg und über die Anschlussstellen Unterhaching-Nord und Taufkirchen-West der A995 (Südzubringer München) angeschlossen (vgl. Abbildung 3).

Die S-Bahn-Linie S5 bindet Unterhaching an den Münchner Nahverkehr an und wird im 20-Minuten-Takt bzw. zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt angefahren. Auf dem Gemeindegebiet befindet sich die S-Bahn-Haltestelle Unterhaching, die S-Bahn-Haltestelle Fasanenpark auf dem Gebiet der Gemeinde Neubiberg grenzt direkt an den Unterhachinger Siedlungsbereich. Diverse Buslinien dienen der Anbindung an die Nachbarorte und die Landeshauptstadt München (vgl. Abbildung 4).

¹¹ Vgl. <http://www.landkreis-muenchen.de/landkreis/944.htm>, Stand 28.05.2008.

Der „Radring München“, der auf einer Strecke von 135 km Länge die Städte und Gemeinden des Münchner Umlandes miteinander verbindet, führt auch durch die Gemeinde Unterhaching.

Abbildung 3 Erschließung der Gemeinde Unterhaching an den Straßenfernverkehr

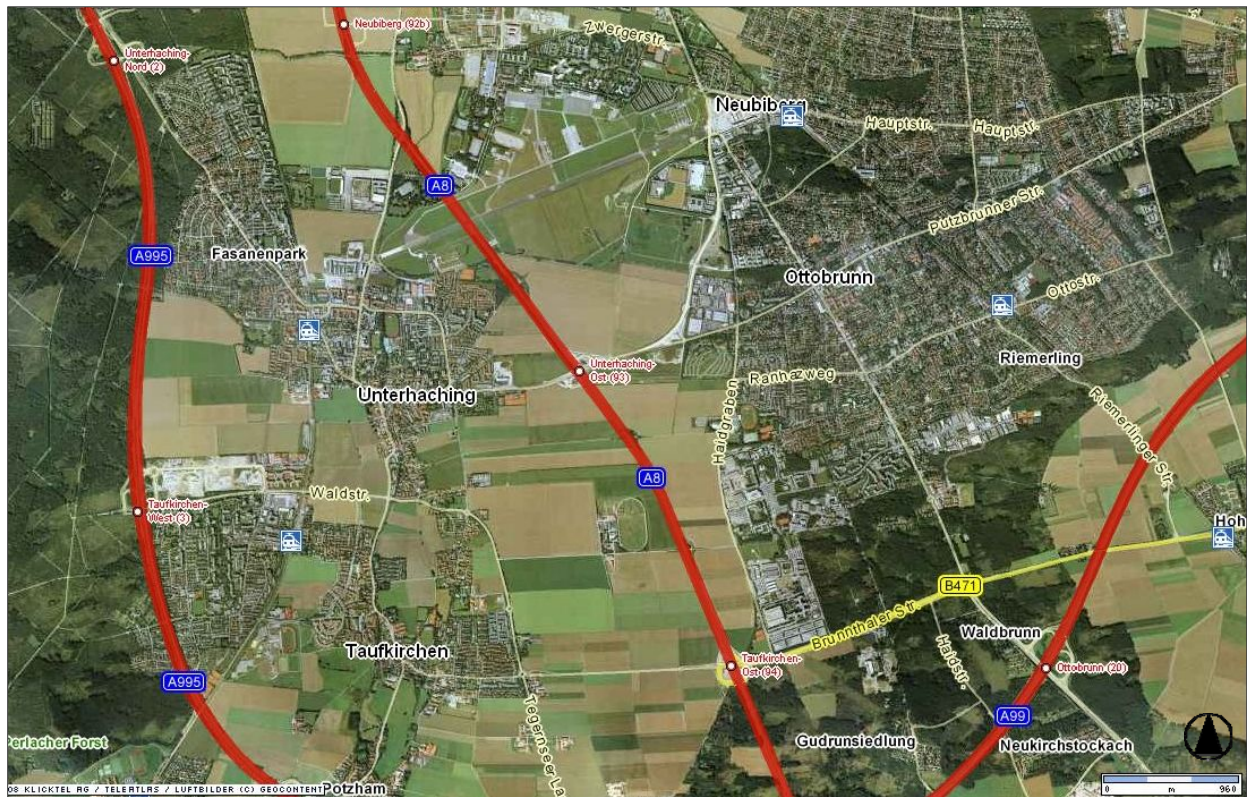
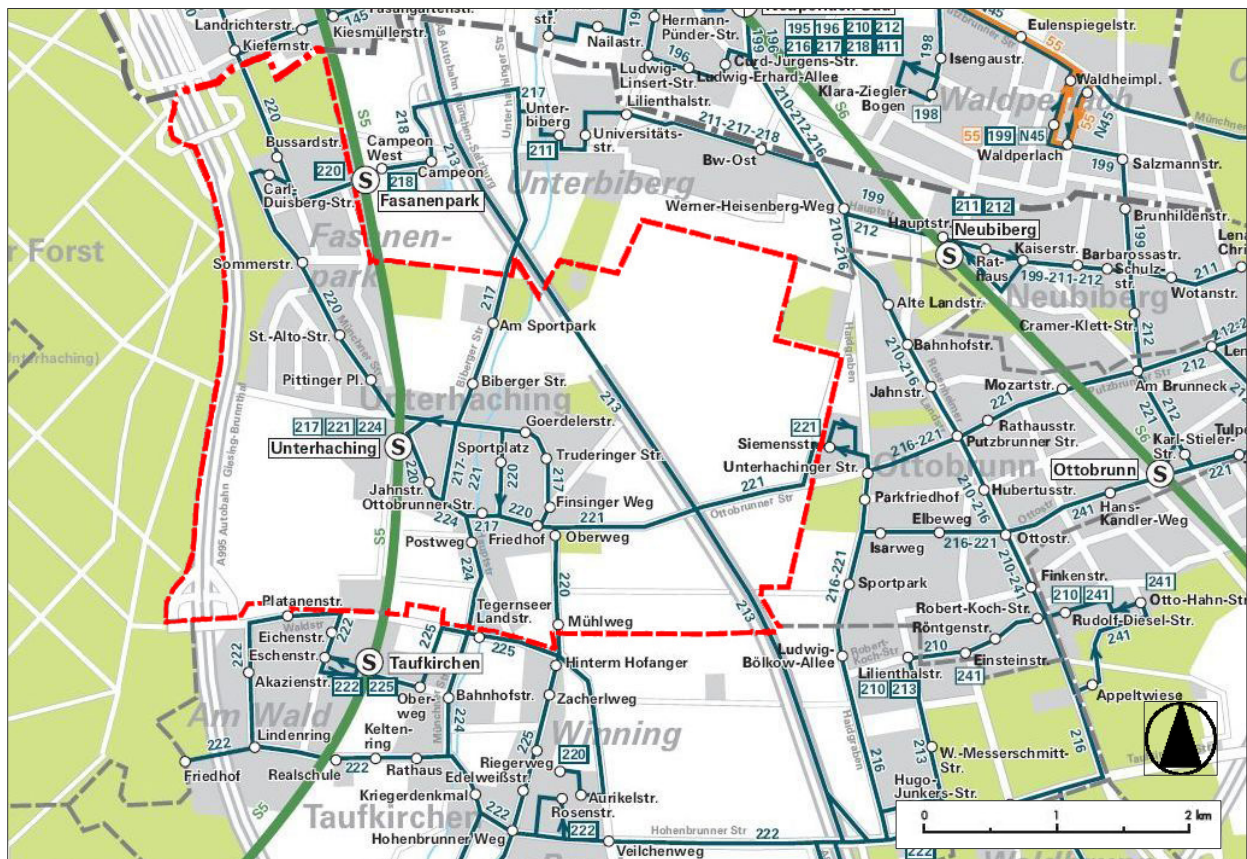


Abbildung 4 Erschließung der Gemeinde Unterhaching an den öffentlichen Verkehr



1.3 Ziel der Untersuchung

Ziel der Befragung war es, im Rahmen von Face-to-Face-Tiefeninterviews Personen zu befragen, die neu in die Gemeinde Unterhaching gezogen waren und neben Informationen zum Verkehrsverhalten vor und nach dem Umzug auch Anforderungen, Wünsche und Bedürfnisse aus Sicht der Befragten zur Einführung und inhaltlichen Gestaltung eines speziellen Neubürgerpakets zum Thema Mobilität in der Region München zu ermitteln.

1.4 Erhebungsdesign und Stichprobe

Tabelle 1 gibt einen Überblick über das Erhebungsdesign, das der Befragung in der Gemeinde Unterhaching zu Grunde liegt.

Tabelle 1 Erhebungsdesign

Merkmale	Beschreibung
Grundgesamtheit	Personen, die neu in die Gemeinde Unterhaching ziehen und 18 Jahre und älter sind
Stichprobengröße	n = 25 Personen (Nettostichprobe)
Auswahlverfahren	Telefonbuchabgleich und Hinweisschreiben bei der Gemeindeverwaltung
Art der Befragung	Face-to-Face-Tiefeninterviews in deutscher Sprache anhand eines durchgängig strukturierten Fragebogens; alle Hinweise und Anmerkungen werden ebenfalls erfasst
Dokumentation	als Paper-Pencil-Befragung
Erhebungsunterlagen	Fragebogen mit insgesamt 68 Fragen
Befragungsort	bei der Befragungsperson zu Hause oder in einem Café
Interviewdauer	rund 60 Minuten
Interviewer	Sandra Wappelhorst
Befragungszeitraum	Ende November 2007 bis Anfang März 2008

Da es der Gemeinde Unterhaching aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich war, Adressen von Neubürgerhaushalten für die Befragung zur Verfügung zu stellen, wurde von Seiten des Instituts für Verkehrswesen und Raumplanung zunächst versucht, über einen Telefonbuchabgleich (Telefon CD Frühjahr und Herbst 2007) Neubürgerhaushalte für die Befragung zu gewinnen. Die telefonische Kontaktierung wurde im November 2007 durchgeführt und es konnten zwei Personen für die Befragung gewonnen werden (vgl. Tabelle 2).

Da sich diese Methode als sehr zeitaufwendig und stichprobentechnisch als wenig zielführend herausstellte, wurde ein Hinweisschreiben zur Befragung verfasst (vgl. Abbildung 5). Dieses wurde bei den Sachbearbeitern des Einwohnermeldeamtes Unterhaching hinterlegt, die die Bürger dann bei ihrer Anmeldung auf die Befragung hinwiesen. Bei Interesse konnte jeder Neubürger seinen Na-

men, Adresse und Telefonnummer auf dem Formular eintragen. Die ausgefüllten Formulare wurden dann an das Institut bzw. die Interviewerin weitergeleitet. Anschließend wurde seitens der Interviewerin telefonischer Kontakt zu der Person des Haushalts aufgenommen, die ihren Namen in dem Formular eingetragen hatte und es wurde ein Interviewtermin vereinbart. Die Rekrutierung über die Gemeindeverwaltung erfolgte von Mitte November 2007 bis Anfang Januar 2008.¹² In diesem Zeitraum haben insgesamt 34 Personen bei ihrer Anmeldung ihre Kontaktdaten abgegeben, von denen 23 Personen befragt werden konnten (vgl. Tabelle 5).

Von Ende November 2007 bis Anfang März 2008 wurden somit insgesamt 25 der geplanten 25 Interviews realisiert.

Abbildung 5 Hinweisschreiben

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Institut für Verkehrswesen und Raumplanung</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>der Bundeswehr Universität München</p> </div> </div> <hr/> <p>Befragung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region München</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>das Institut für Verkehrswesen und Raumplanung der Universität der Bundeswehr München führt eine Forschungsarbeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region München durch. In der Gemeinde Unterhaching wird diese Forschung von Seiten der Gemeindeverwaltung unterstützt.</p> <p>Ziel der Arbeit ist es, Daten zum Alltagsverkehr zu erhalten und den Bedarf verschiedener Mobilitätsangebote zu ermitteln.</p> <p>Hierzu werden bis zum 31. Januar 2008 persönliche Interviews mit Personen durchgeführt, die neu in die Gemeinde Unterhaching ziehen. Die Interviews dauern jeweils ca. 20 Minuten und werden von Seiten des Instituts für Verkehrswesen und Raumplanung individuell vereinbart. Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Alle Vorschriften des Datenschutzes werden strikt eingehalten und alle Angaben werden nur in anonymisierter Form ausgewertet.</p> <p>Wenn Sie Interesse haben, einen Beitrag zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Verkehrsangebote in Ihrer Gemeinde zu leisten, teilen Sie uns bitte unverbindlich Ihre Adresse und Telefonnummer mit, damit wir in den nächsten Tagen einen individuellen Interviewtermin mit Ihnen vereinbaren können.</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne unter der Telefonnummer 089 / 6004 2572 zur Verfügung.</p> <p>Wir bedanken uns schon jetzt für Ihre Mithilfe und verbleiben mit freundlichen Grüßen</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Dipl.-Ing. Sandra Wappelhorst Universität der Bundeswehr München Institut für Verkehrswesen und Raumplanung Werner-Heisenberg-Weg 39, 85577 Neubiberg E-Mail: sandra.wappelhorst@unibw.de Tel. +49 (0)89 6004-2572 / Fax: -3825 http://www.unibw.de/vrr/raumplanung</p>	<p>Ja, ich möchte an der Befragung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region München teilnehmen!</p> <p>Bitte geben Sie an, unter welcher Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse Ihr Haushalt erreicht werden kann.</p> <p>_____</p> <p>Vorname, Name</p> <p>_____</p> <p>Straße, Hausnummer</p> <p>_____</p> <p>Postleitzahl, Wohnort</p> <p>_____</p> <p>Telefonnummer (tagsüber erreichbar)</p> <p>_____</p> <p>weitere Telefonnummer</p> <p>_____</p> <p>Mobilfunknummer</p> <p>_____</p> <p>E-Mail-Adresse</p> <p>→ Sie können dieses Formular direkt bei Ihrem Sachbearbeiter im Einwohnermeldeamt abgeben. → Gerne können Sie uns auch unter der Telefonnummer 089 / 6004 2572 kontaktieren. → Oder schreiben Sie uns einfach eine E-Mail unter Angabe Ihrer Adresse und Telefonnummer an sandra.wappelhorst@unibw.de</p> <p>Vielen Dank für diese Vorabinformationen und Ihr Interesse!</p>
--	---

¹² Die Hinweisschreiben wurden nicht wie angekündigt bis Ende Januar 2008 ausgegeben, sondern nur bis Anfang Januar 2008, da aufgrund des guten Rücklaufs in diesem Zeitraum die anvisierte Nettostichprobe von 25 Personen rekrutiert werden konnte.

Tabelle 2 Stichprobe aus dem Telefonbuch

Stichprobe	Anzahl	%
Bruttostichprobe ...		
- Haushalte mit Telefonanschluss	178	100%
neutrale Ausfälle ...		
- Haushalt wohnt länger als sechs Monate in Unterhaching	45	25%
- Haushalt ist innerhalb von Unterhaching umgezogen	9	5%
- kein Anschluss unter dieser Nummer	5	3%
- Ausländer/mangelnde Sprachkenntnisse	1	1%
bereinigte Bruttostichprobe	119	100%
systematische Ausfälle ...		
- zu alt/zu krank	1	1%
- sofort aufgelegt	3	3%
- nicht erreichte Haushalte (ein Anrufversuch)	113	95%
systematische Ausfälle insgesamt	117	98%
Nettostichprobe (Ausschöpfungsquote)	2	1%

Tabelle 3 Stichprobe aus dem Hinweisschreiben

Stichprobe	Anzahl	%
Bruttostichprobe ...		
- Personen mit Angabe von Kontaktdaten im Hinweisschreiben	34	100%
neutrale Ausfälle ...		
- Person nicht unter angegebener Adresse wohnhaft	1	3%
- Person hat jede Person des Haushalts in Hinweisschreiben eingetragen	1	3%
bereinigte Bruttostichprobe	32	100%
systematische Ausfälle ...		
- vereinbarter Termin mehrmals nicht zustande gekommen	1	3%
- während des Interviews festgestellt, dass befragte Person nicht zur Grundgesamtheit zählt	1	3%
- Lebensmittelpunkt in einer anderen Stadt	1	3%
- keine Zeit/kein Interesse	6	19%
systematische Ausfälle insgesamt	9	27%
Nettostichprobe (Ausschöpfungsquote)	23	72%

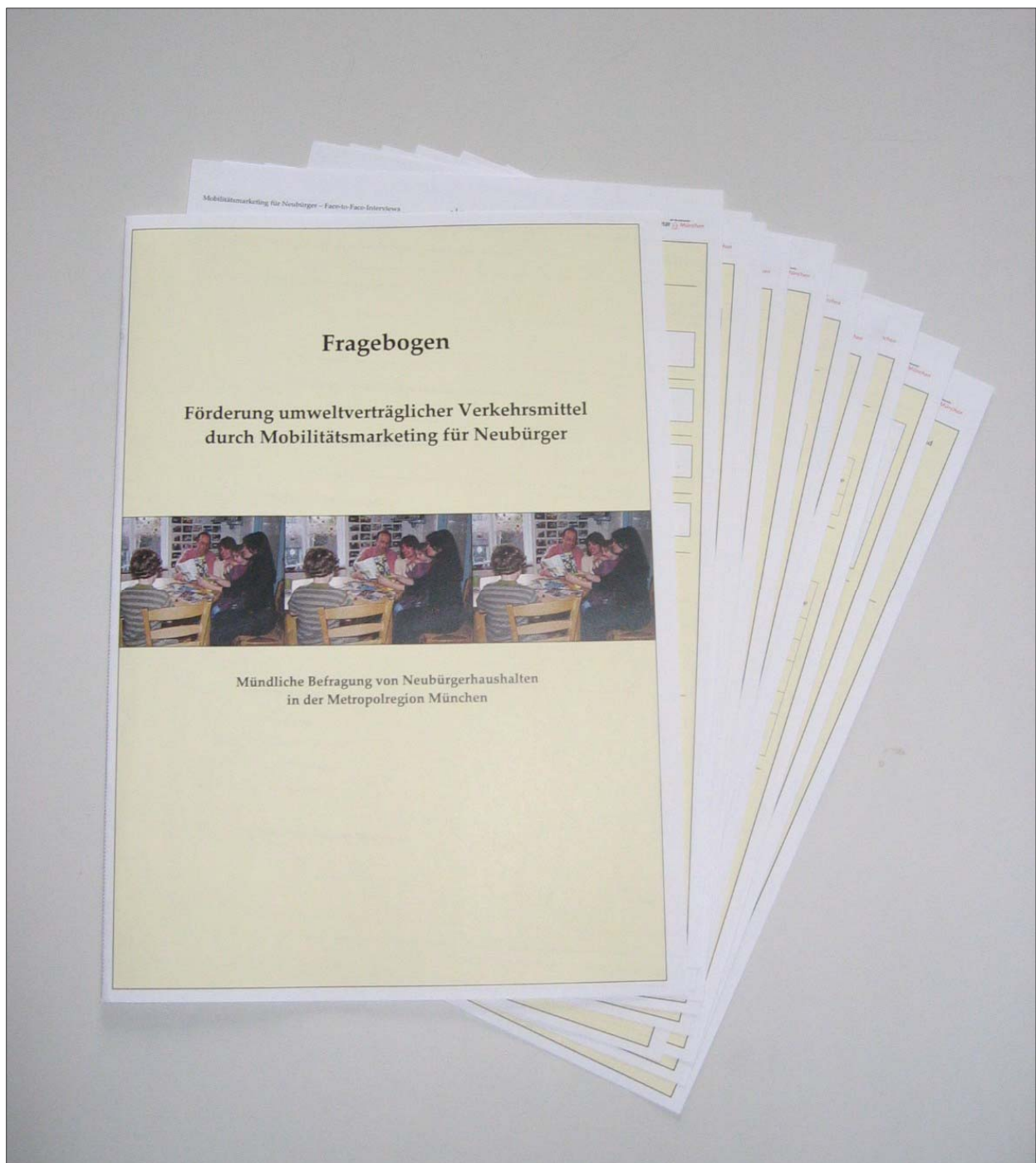
2 Dokumentation ausgewählter Befragungsergebnisse

Grundlage für die nachstehende Auswertung bilden die insgesamt 25 Interviews, die von Mitte November 2007 bis Anfang März 2008 in der Gemeinde Unterhaching durchgeführt wurden. Als Erhebungsunterlagen diente ein Fragebogen mit insgesamt 68 Fragen (vgl. Abbildung 6).

Im Folgenden werden dazu wesentliche Ergebnisse der mündlichen Befragung zusammengestellt, wobei neben rein qualitativen auch quantitative Aspekte dargestellt werden.

Die Auswertung und Veröffentlichung aller Ergebnisse erfolgt später in Rahmen der Dissertationsschrift der Autorin.

Abbildung 6 Erhebungsunterlagen



2.1 Bevölkerungsstruktur

Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der befragten Unterhachinger Neubürger anhand soziodemografischer Merkmale (Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Alter, Haushaltsgröße und Lebensform).

Die 25 befragten Personen setzen sich danach wie folgt zusammen:

- 56% sind Männer, 44% sind Frauen.
- 88% besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit, 12% stammen aus dem europäischen Ausland.
- Mit fast der Hälfte dominiert die Altersgruppe der 25 bis 34 jährigen (48%). Der Altersdurchschnitt liegt insgesamt bei 40 Jahren.
- Ein-Personen-Haushalte machen knapp ein Drittel der Stichprobe aus, knapp die Hälfte sind Zwei-Personen-Haushalte. Im Durchschnitt leben in jedem Haushalt 1,96 Personen.
- Bei den Lebensformen liegen Ehepaare bzw. Lebensgemeinschaften ohne Kinder mit 40% an erster Stelle, gefolgt von Alleinstehenden in Ein-Personen-Haushalten (32%).

Tabelle 4 Bevölkerungsstruktur nach Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Alter, Haushaltsgröße und Lebensform

Merkmale		Anzahl	%
Geschlecht	männlich	14	56%
	weiblich	11	44%
Staatsangehörigkeit	deutsch	22	88%
	sonstige	3	12%
Alter	18 bis 24 Jahre	1	4%
	25 bis 34 Jahre	12	48%
	35 bis 44 Jahre	5	20%
	45 bis 59 Jahre	2	8%
	ab 60 Jahre	5	20%
Haushaltsgröße	1 Person	8	32%
	2 Personen	12	48%
	3 Personen	3	12%
	4 Personen und mehr	2	8%
Lebensform	Ehepaare, Lebensgemeinschaften mit Kind(ern)	4	16%
	Ehepaare, Lebensgemeinschaften ohne Kind(er)	10	40%
	Alleinstehende (in Ein-Personen-Haushalten)	8	32%
	Alleinstehende (in Mehr-Personen-Haushalten)	2	8%
	Alleinerziehende	1	4%

Basis: Angaben von 25 Personen

Tabelle 5 bezieht sich auf den höchsten allgemeinbildenden Abschluss und den Berufsstatus der interviewten Person sowie auf das Nettoeinkommen des gesamten Haushalts. Danach ergibt sich folgendes Bild:

- Knapp die Hälfte der interviewten Personen (44%) besitzt ein abgeschlossenes Studium, fast jeder Vierte (24%) Abitur, Hochschulreife oder Fachhochschulreife. Fast jeder Dritte hat die Volks- oder Hauptschule besucht und eine Lehre abgeschlossen oder eine weiterbildende Schule ohne Abitur besucht.
- Ein Großteil ist Vollzeit erwerbstätig (72%), die übrigen Interviewpartner sind Teilzeit erwerbstätig, Student(in) oder Rentner(in).
- Das Haushalts-Nettoeinkommen liegt bei den meisten Befragten unter 3.000 Euro pro Monat (68%).

Tabelle 5 Bevölkerungsstruktur nach höchstem allgemeinbildenden Abschluss, Berufsstatus und Einkommen (netto)

Merkmale		Anzahl	%
höchster allgemeinbildender Abschluss	Volks- oder Hauptschule mit abgeschlossener Lehre	4	16%
	weiterbildende Schule ohne Abitur	4	16%
	Abitur, Hochschulreife, Fachhochschulreife	6	24%
	abgeschlossenes Studium	11	44%
Berufsstatus	Vollzeit erwerbstätig (35 Stunden pro Woche und mehr)	18	72%
	Teilzeit erwerbstätig (unter 15 Stunden pro Woche)	1	4%
	Student(in)	1	4%
	Rentner(in)	4	16%
Nettoeinkommen des Haushalts	bis unter 2.500 Euro pro Monat	10	40%
	2.500 bis unter 3.000 Euro pro Monat	7	28%
	3.000 bis unter 3.500 Euro pro Monat	1	4%
	3.500 bis unter 4.500 pro Monat	5	20%
	keine Angabe	2	8%

Basis: Angaben von 25 Personen

Tabelle 6 zeigt den Wohnungstyp und die Wohndauer der befragten Person am neuen Wohnort Unterhaching, den vorherigen Wohnort und die Kenntnis der Region München:

- Bei der Wohnform dominiert die Mietwohnung, knapp drei von vier Personen wohnen in Unterhaching zur Miete, 4% haben nach ihrem Umzug ein gemietetes Haus bezogen. 24% sind Eigentümer von einer Wohnung oder einem Haus.
- Im Durchschnitt wohnen die befragten Neubürger knapp zwei Monate in Unterhaching, die Wohndauer variiert am Befragungstag zwischen einer Woche und sechs Monaten.
- Drei von vier Personen haben vor ihrem Umzug in die Gemeinde Unterhaching in der Landeshauptstadt München oder der Region München gelebt. Die restlichen 24% Neubürger hatten ihren alten Wohnsitz in Bayern oder im übrigen Bundesgebiet.
- Entsprechend ihres vorherigen Wohnortes kennt sich fast die Hälfte der Befragten in der Region München sehr gut aus, 28% kennen sich gut aus. Lediglich ein Viertel gibt an, die Region München etwas oder gar nicht zu kennen.

Tabelle 6 Bevölkerungsstruktur nach Wohnungstyp, Wohndauer, vorherigem Wohnort und Kenntnis der Region München

	Merkmale	Anzahl	%
Wohnungstyp	Mietwohnung	18	72%
	gemietetes Haus	1	4%
	Eigentumswohnung	4	16%
	eigenes Haus	2	8%
Wohndauer	weniger als 1 Monat	6	24%
	1 Monat bis unter 2 Monaten	9	36%
	2 Monate bis unter 3 Monaten	6	24%
	mehr als 3 Monate	4	16%
vorheriger Wohnort	Landeshauptstadt München	15	60%
	Region München (Planungsregion 14)	4	16%
	Bayern (außerhalb der Region München)	2	8%
	übriges Bundesgebiet (außerhalb Bayerns)	4	16%
Kenntnis der Region München	sehr gut	12	48%
	gut	7	28%
	etwas	4	16%
	gar nicht	2	8%

Basis: Angaben von 25 Personen

2.2 Umzugsgründe

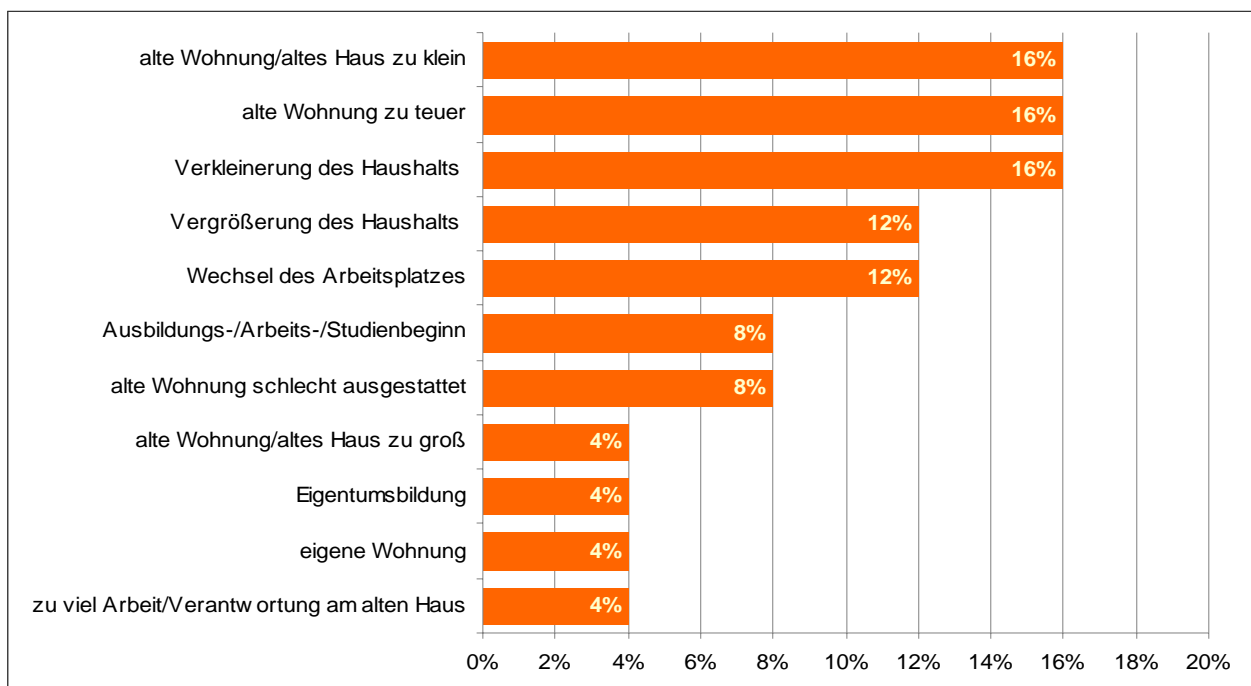
Bevor auf die verschiedenen Aspekte des Mobilitätsverhaltens eingegangen wird, sollen an dieser Stelle zunächst die Umzugsgründe der befragten Personen dargestellt werden.

In einer offenen Frage wurden die Interviewpartner gefragt: „Warum sind Sie umgezogen?“ Dabei waren Mehrfachantworten zulässig. Die Ergebnisse sind differenziert nach Fortzugsgründen aus dem alten Wohnort (vgl. Abbildung 7) sowie Zuzugsgründen in die Gemeinde Unterhaching (vgl. Abbildung 8) dargestellt.

2.2.1 Fortzugsgründe

Beim Fortzug aus dem alten Wohnort spielt für gut jede sechste Person die geringe Größe und die hohen Kosten der alten Wohnung/des alten Hauses eine wichtige Rolle. Aber auch haushaltsgrößenbestimmende Faktoren wie die Verkleinerung des Haushalts (z.B. durch Trennung vom Partner, Scheidung, Auszug bei den Eltern/der Kinder) und die Vergrößerung des Haushalts (z.B. durch Geburt eines Kindes, Zusammenziehen mit dem Partner) sind für rund jede sechste bzw. achte Person Umzugsauslöser. 12% der Befragten geben den Wechsel des Arbeitsplatzes und 8% den Ausbildungs-/Arbeits-/Studienbeginn als Umzugsgrund an. Auch die hohe Größe der alten Wohnung/des alten Hauses, der Wunsch nach Wohneigentum bzw. nach einer eigenen Wohnung sowie zu viel Arbeit/Verantwortung am alten Haus sind für immerhin 4% umzugsentscheidend (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 7 Gründe für den Fortzug aus dem alten Wohnort

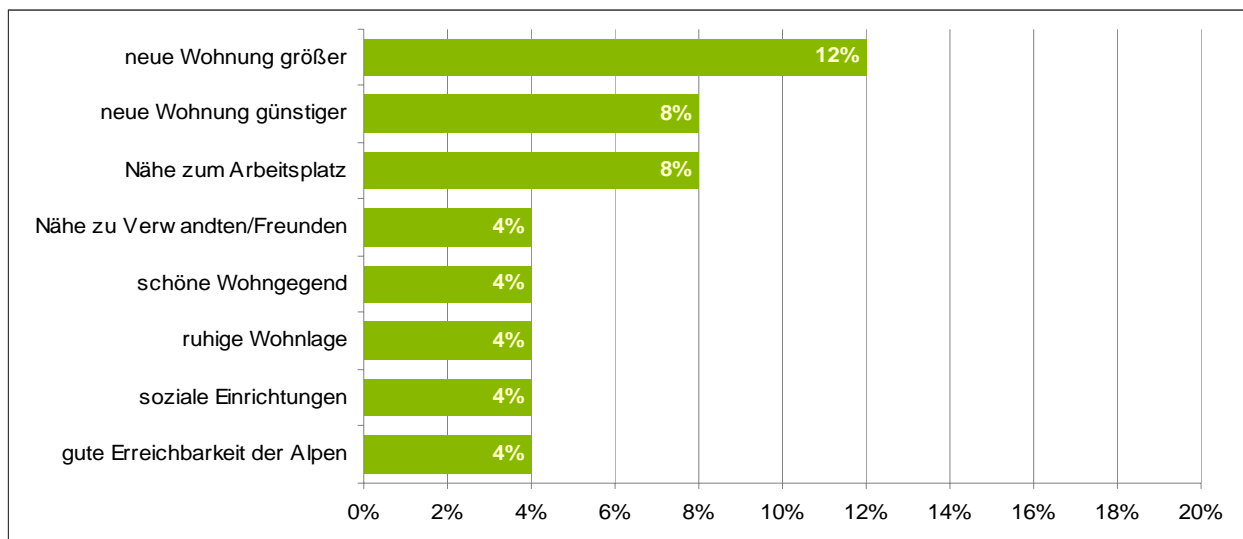


Basis: Angaben von 25 Personen, Mehrfachnennungen

2.2.2 Zuzugsgründe

Beim Zuzug in die Gemeinde Unterhaching liegen wiederum wohnungsbezogene Faktoren vorne, wie die höhere Wohnungsgröße (12%) und der geringere Wohnungspreis (8%). Aber auch die Nähe zum Arbeitsplatz wird als wichtig eingestuft. So genannte „weiche“ Faktoren wie die Nähe zu Verwandten und Freunden sowie die Qualität der Wohnlage sind ebenfalls umzugsentscheidend (vgl. Abbildung 4). Auch in anderen Fragezusammenhängen wird die Wohnqualität des Wohnstandortes Unterhaching („ruhige und schöne Wohnlage“) mehrfach gelobt.

Abbildung 8 Gründe für den Zuzug nach Unterhaching



Basis: Angaben von 25 Personen, Mehrfachnennungen

2.3 Ausgewählte Zugangsbedingungen der Bevölkerung zur Mobilität

Neben den Strukturmerkmalen der Befragten und den Umzugsgründen wurden wesentliche Aspekte mit hoher Bedeutung für das Mobilitätsverhalten abgefragt, von denen im Folgenden eine Auswahl dargestellt wird. Hierunter fallen haushaltsbezogene Angaben wie beispielsweise:

- Die Ausstattung des Haushalts mit verschiedenen Verkehrsmitteln: Verkehrstüchtige Fahrräder, Privat-Pkw (auch Kombi/Van/Kleinbus/Wohnmobil), Geschäfts-/Dienstwagen sowie Motorräder/Mopeds/Mofas am neuen Wohnort Unterhaching.

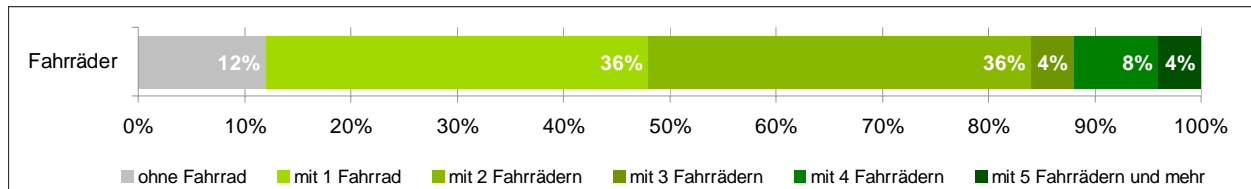
Darüber hinaus wurden auch personenbezogene Daten abgefragt wie:

- Die Verfügbarkeit eines Pkw am neuen Wohnort Unterhaching.
- Der Besitz eines Pkw-Führerscheins.
- Der Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr sowie der Besitz eines MVV-Abonnements am alten und neuen Wohnort.
- Der genutzte Fahrkartentyp am alten und neuen Wohnort.

2.3.1 Ausstattung mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Abbildung 9 veranschaulicht die Ausstattung der Haushalte mit verkehrstüchtigen Fahrrädern. Demnach verfügen 12% der Haushalte in Unterhaching über kein verkehrstüchtiges Fahrrad, drei Viertel der Haushalte besitzen ein oder zwei Fahrräder. Die restlichen 16% können über drei oder mehr Fahrräder verfügen. Betrachtet man die durchschnittliche Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern, so liegt der Anteil bei 1,72 Fahrrädern je Haushalt.

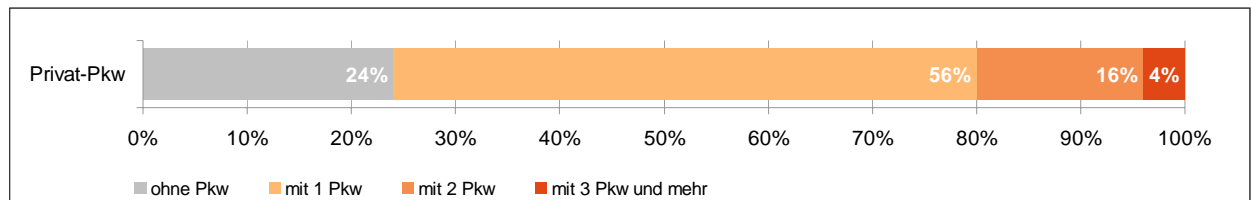
Abbildung 9 Anteile von Haushalten mit und ohne verkehrstüchtige Fahrräder am neuen Wohnort



Basis: Angaben von 25 Personen

Die Verfügbarkeit von Privat-Pkw der Haushalte zeigt Abbildung 10. 24% der Haushalte besitzen keinen Pkw, das ist fast jeder vierte Haushalt. Dem gegenüber stehen 56% der Haushalte, die über einen Pkw verfügen, 16% über zwei Pkw und 4% über drei Pkw. Im Mittel besitzt jeder Haushalt genau 1,0 Pkw.

Abbildung 10 Anteile von Haushalten mit und ohne Privat-Pkw am neuen Wohnort



Basis: Angaben von 25 Personen

Die Ausstattung mit Geschäfts-/Dienstwagen und motorisierten Zweirädern wurde ebenfalls erhoben, ist aber mit einem Anteil von insgesamt 4% bzw. 8% vergleichsweise gering.

2.3.2 Pkw-Verfügbarkeit

76% der Personen können nach erfolgtem Umzug in die Gemeinde Unterhaching jederzeit über einen Pkw verfügen, 4% gelegentlich und 20% können nie auf einen Pkw zurückgreifen.

2.3.3 Besitz eines Pkw-Führerscheins

Einen Pkw-Führerschein besitzen 92% der befragten Personen (100% der Männer und 82% der Frauen). Differenziert nach Altersgruppen sind es die Frauen ab 60 Jahren, die über keinen Pkw-Führerschein verfügen.

2.3.4 Besitz einer ÖV-Zeitkarte/Besitz eines MVV-Abonnements

Den Vergleich eines Zeitkartenbesitzes für den öffentlichen Verkehr (darin enthalten sind alle Arten von Wochenkarten, Monatskarten, Jahreskarten, Jobtickets) sowie eines MVV-Abonnements (dazu gehört das IsarCardAbo, die IsarCard9Uhr im Abo und die IsarCard60 im Abo) vor und nach dem Umzug in die Gemeinde Unterhaching zeigt Tabelle 7. Sowohl am alten als auch am neuen Wohnort beziehen 48% der Befragten eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel. Das MVV-Abonnement wird am alten Wohnort von 24% der befragten Haushalte bezogen, nach dem Umzug liegt der Anteil etwas niedriger bei 20%.

Tabelle 7 ÖV-Zeitkartenbesitz/MVV-Abonnement am alten und neuen Wohnort

Fahrkarte	am alten Wohnort	in Unterhaching	Veränderung
Zeitkarte	48%	48%	+/-0%
MVV-Abonnement	24%	20%	-4%

Basis: Angaben von 25 Personen

Eine bessere Aussagekraft beim Vergleich der Zeitkartennutzung vor und nach dem Umzug erhält man, wenn lediglich die 19 Personen betrachtet werden, die schon vor ihrem Umzug in der Landeshauptstadt München bzw. in der Region München (hier MVV-Verbundraum) gewohnt haben. Es zeigt sich, dass nach dem Umzug der Zeitkartenbesitz um 5% und das MVV-Abonnement um 11% zurückgeht (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8 ÖV-Zeitkartenbesitz/MVV-Abonnement am alten und neuen Wohnort (Personen mit altem Wohnort in der Landeshauptstadt München oder der Region München)

Fahrkarte	am alten Wohnort (München oder Region München)	in Unterhaching	Veränderung
Zeitkarte	47%	42%	-5%
MVV-Abonnement	32%	21%	-11%

Basis: Angaben von 19 Personen

2.3.5 Fahrkartennutzung

Sowohl am alten als auch am neuen Wohnort wird eine Bandbreite unterschiedlicher Fahrkarten genutzt (vgl. Tabelle 9). Auffällig ist die hohe Zunahme der Nutzung von Streifenkarten am neuen Wohnort Unterhaching um +16%.

Tabelle 9 Fahrkartennutzung am alten und neuen Wohnort

Fahrkarte	am alten Wohnort	in Unterhaching	Veränderung
Einzelfahrkarte	12%	16%	+4%
Streifenkarte	28%	44%	+16%
Single-Tageskarte	8%	12%	+4%
Partner-Tageskarte	4%	4%	+/-0%
Kombi-Ticket	0%	4%	+4%
Jahreskarte	8%	0%	-8%
IsarCard-Wochenkarte	0%	4%	+4%
IsarCard-Monatskarte	4%	4%	+/-0%
IsarCardAbo	16%	8%	-8%
IsarCard9Uhr im Abo	4%	4%	+/-0%
IsarCard 60	0%	4%	+4%
IsarCard60 im Abo	4%	8%	+4%
IsarCard-Job/MVV-Firmenticket	4%	8%	+4%
Monatskarte/Jahreskarte im Ausbildungstarif II	4%	4%	+/-0%
Studententicket	4%	0%	-4%
DB City Ticket	4%	0%	-4%

Basis: Angaben von 25 Personen, Mehrfachnennungen

Betrachtet man nur diejenigen Personen, die schon vor ihrem Umzug im MVV-Verbundraum gewohnt haben, also in der Landeshauptstadt München oder der Region München, so lässt sich eine deutliche Zunahme im Segment der Einzelfahrkarten (+11%) und Streifenkarten (+10%) erkennen, die aber auf Kosten des IsarCardAbos geht (-16%) (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10 Fahrkartennutzung am alten und neuen Wohnort (Personen mit altem Wohnort in der Landeshauptstadt München oder der Region München)

Fahrkarte	am alten Wohnort (München oder Re- gion München)	in Unterhaching	Veränderung
Einzelfahrkarte	5%	16%	+11%
Streifenkarte	37%	47%	+10%
Single-Tageskarte	11%	11%	+/-0%
Partner-Tageskarte	5%	5%	+/-0%
Kombi-Ticket	0%	5%	+5%
IsarCard-Wochenkarte	0%	5%	+5%
IsarCard-Monatskarte	5%	0%	-5%
IsarCardAbo	21%	5%	-16%
IsarCard9Uhr	0%	5%	+5%
IsarCard9Uhr im Abo	5%	5%	+/-0%
IsarCard 60	0%	5%	+5%
IsarCard60 im Abo	5%	11%	+6%
IsarCard-Job/MVV-Firmenticket	5%	5%	+/-0%
Monatskarte/Jahreskarte im Ausbildungstarif II	5%	0%	-5%

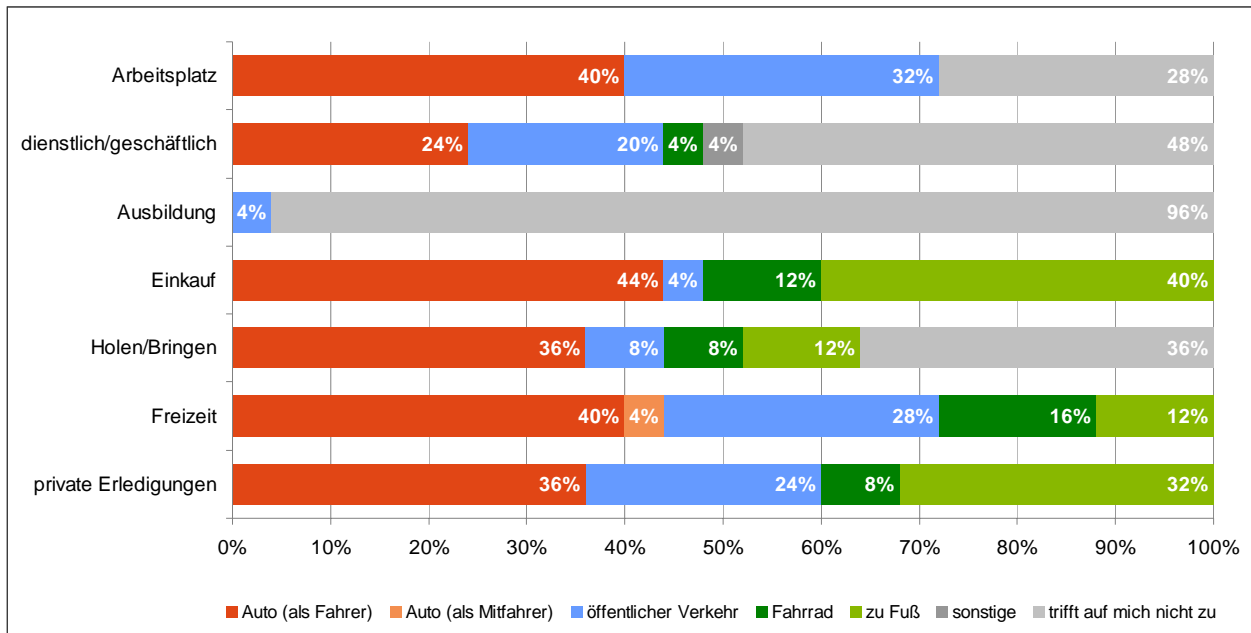
Basis: Angaben von 19 Personen, Mehrfachnennungen

2.4 Generelle Verkehrsmittelnutzung

Im Folgenden werden diverse Einflussgrößen auf die generelle Verkehrsmittelwahl (Wegezweck und Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln) am neuen Wohnort Unterhaching dargestellt. Dabei handelt es sich jeweils um eine Selbsteinschätzung der Befragten zu ihrem gewöhnlichen Mobilitätsverhalten.

2.4.1 Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken

Die hauptsächliche Verkehrsmittelnutzung ist sehr stark von den entsprechenden Aktivitäten abhängig. Abbildung 11 zeigt die hauptsächliche Verkehrsmittelnutzung am neuen Wohnort Unterhaching in Abhängigkeit vom Wegezweck.

Abbildung 11 Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort

Basis: Angaben von 25 Personen, „trifft auf mich nicht zu“ bedeutet, dass der Wegezweck nicht in Frage kommt/keine Rolle spielt

Bei den Wegen zum Arbeitsplatz dominiert der Pkw mit 40%, aber auch für den öffentlichen Verkehr entscheiden sich 32% der Befragten.

Bei dienstlichen und geschäftlichen Wegen liegt der Pkw ebenfalls mit 24% an erster Stelle, aber etwa genauso häufig werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Der Fahrradverkehr und sonstige Verkehrsmittel (Flugzeug) spielen hier eine untergeordnete Rolle.

Bei Wegen zur Universität oder Berufsausbildung erzielt der öffentliche Verkehr seinen höchsten Anteil gemessen an der Anzahl der Personen, die im Ausbildungsverhältnis stehen.

Im Einkaufsverkehr wird das Auto in 44% der Fälle genutzt, über die Hälfte der Wege (56%) wird mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt, wobei Fußwege mit 40% einen Großteil ausmachen.

Das Holen/Bringen von Personen wird in über der Hälfte der Fälle mit dem Auto erledigt, die restlichen Wege werden zu etwa gleichen Teilen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Im Freizeitverkehr wird wiederum zumeist auf das Auto zurückgegriffen (40%), über die Hälfte der Wege erfolgt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, wobei der öffentliche Verkehr mit 28% dominiert.

Der Anteil des Umweltverbundes ist bei sonstigen privaten Erledigungen, wie Besuchen beim Arzt oder der Bank, mit 64% am höchsten. Ähnlich dem Einkaufsverkehr liegt auch hier der Fußverkehr vorne (mit 32%).

Zu beachten ist bei dieser Fragestellung, dass sich die Befragung im Wesentlichen in den Wintermonaten 2007/2008 erstreckte. Daher kann es bei der Betrachtung des am häufigsten genutzten

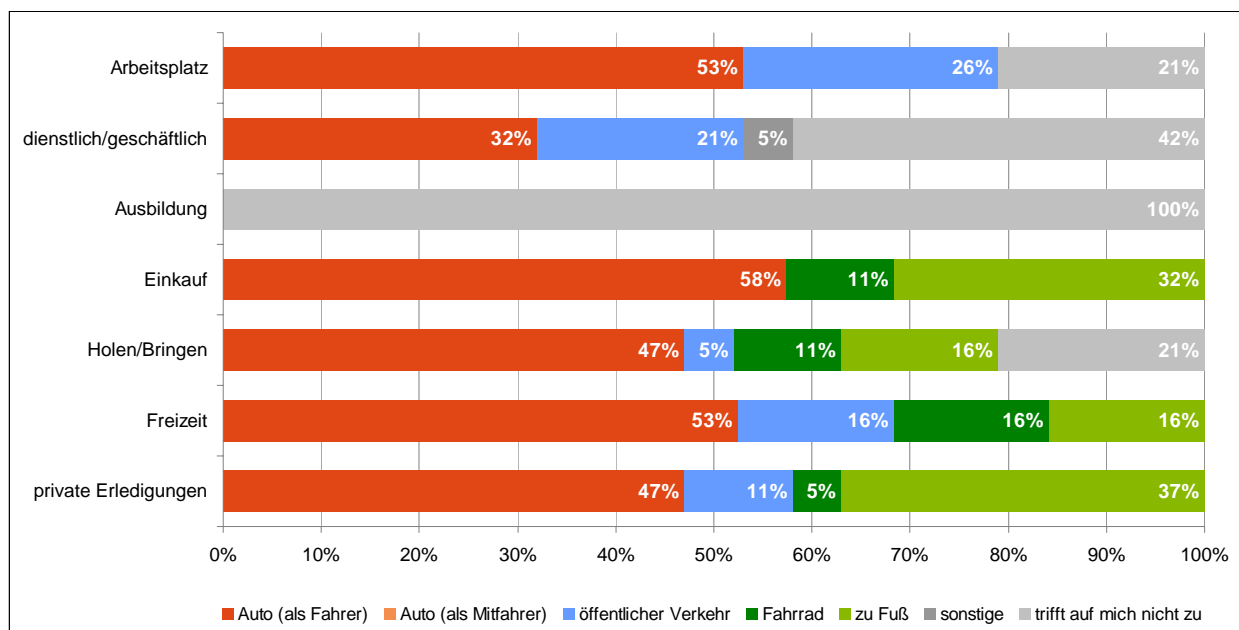
Verkehrsmittels zu Schwankungen der Verkehrsmittelnutzung kommen (z.B. durch Witterungseinflüsse). Grundsätzlich steigt der Fahrradanteil im Sommer für die verschiedenen Wegezwecke, während der Zuspruch bei öffentlichen Verkehrsmitteln in den Winter- und Frühjahrsmonaten höher ist. Die Anmerkungen der Befragten bestätigen diese These, einige gaben an, bei besserem Wetter wieder häufiger das Fahrrad zu nutzen (vgl. Tabelle 11).

Auch zeigen die Anmerkungen der Befragten, dass die Wohndauer Einfluss auf die Beantwortung dieser Frage hat. Personen, die bereits längere Zeit in Unterhaching wohnten, waren in ihren Antworten sicherer und gezielter als diejenigen Interviewpartner, die erst vor wenigen Tagen umgezogen waren. Hier hatten sich z.T. noch keine festen Mobilitätsstrukturen ausgebildet.

2.4.2 Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit

Die ständige Verfügbarkeit eines Pkw begünstigt auch dessen Nutzung. Abbildung 12 veranschaulicht die hauptsächliche Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck derjenigen Personen, denen „jederzeit“ ein Pkw am Wohnort Unterhaching zur Verfügung steht (76%).

Abbildung 12 Verkehrsmittelnutzung bei ständiger Verfügbarkeit eines Pkw in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort



Basis: Angaben von 19 Personen (mit ständiger Verfügbarkeit eines Pkw), „trifft auf mich nicht zu“ bedeutet, dass der Befragungsperson nicht jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht und/oder der Wegezweck nicht in Frage kommt/keine Rolle spielt

Das Auto wird bei ständiger Verfügbarkeit für alle Wegezwecke am häufigsten genutzt. Gerade im Einkaufsverkehr dominiert der Pkw, aber auch bei sonstigen privaten Erledigungen, Hol- bzw. Bringfahrten, Freizeitwegen sowie Wegen zur und während der Arbeit lässt sich eine klare Dominanz des Autos erkennen.

Öffentliche Verkehrsmittel werden beim ständigen Vorhandensein eines Pkw seltener genutzt, dennoch greifen auch diese so genannten „wahlfreien“ Pkw-Besitzer auf den öffentlichen Verkehr zu-

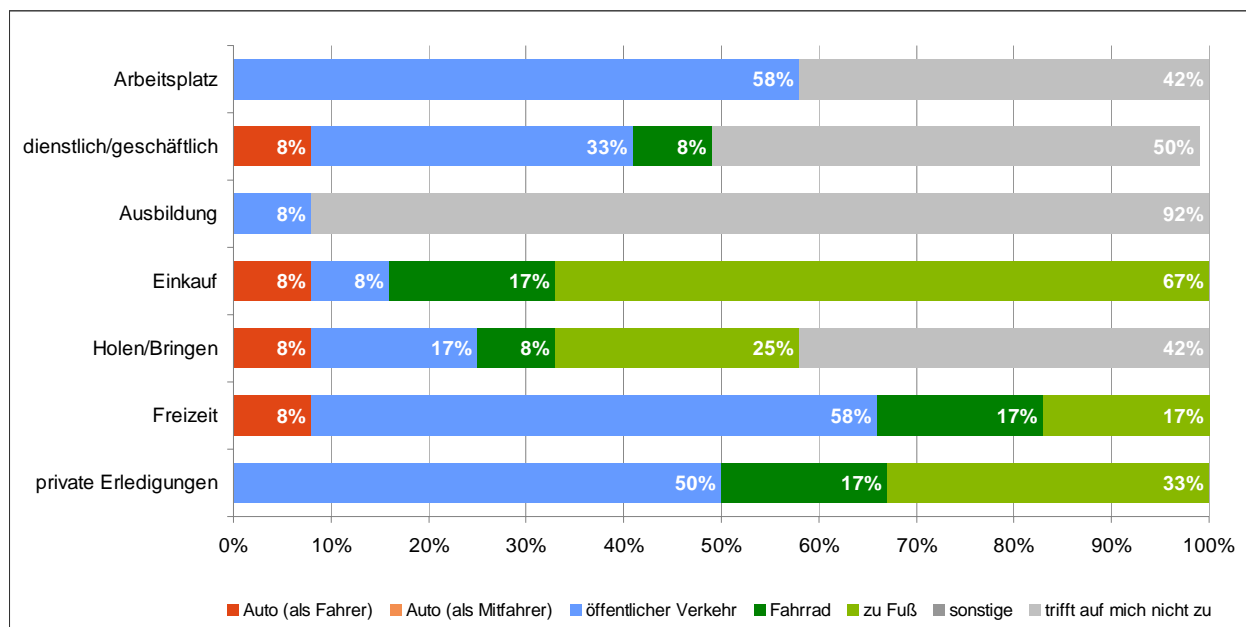
rück, insbesondere für den Weg zum Arbeitsplatz (26%) und für dienstliche/geschäftliche Wege (21%).

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch zu erwähnen, dass 58% der Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen können, auch im Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr sind.

2.4.3 Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit vom Zeitkartenbesitz für den ÖV

Beziehen die befragten Personen eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (mit oder ohne Verfügbarkeit eines Pkw), so erreicht der prozentuale Anteil des öffentlichen Verkehrs für alle Wegezwecke wesentlich höhere Anteile an allen Wegen im Vergleich zu den Ergebnissen der Abbildung 12 (vgl. Abbildung 13).

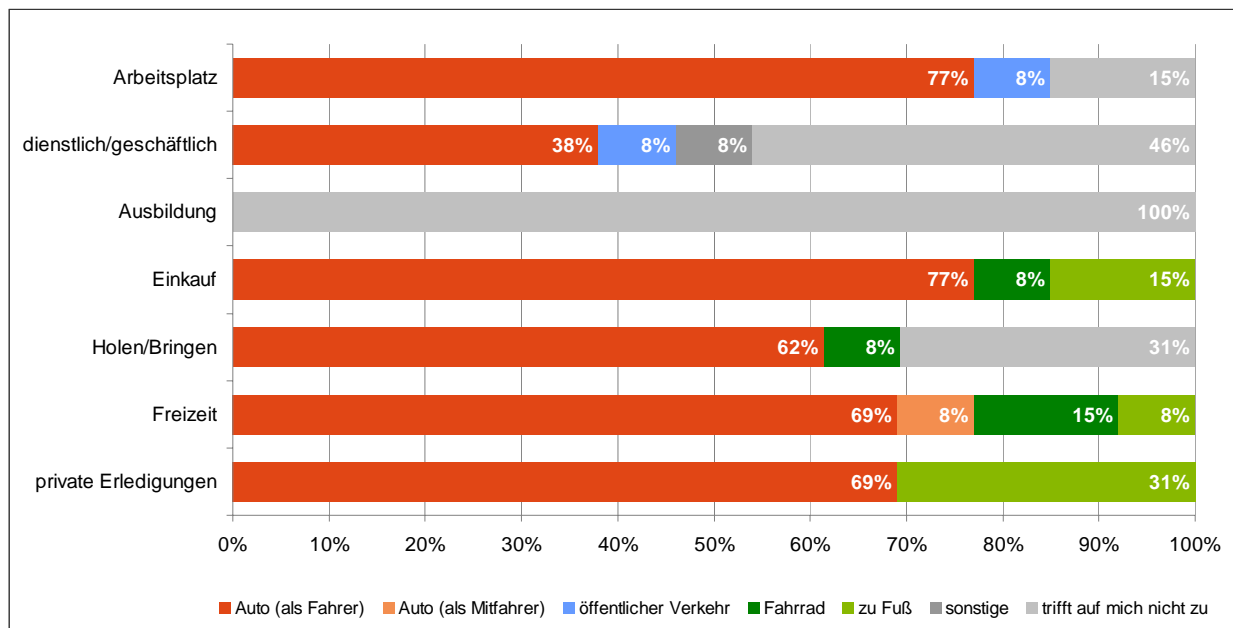
Abbildung 13 Verkehrsmittelnutzung bei Besitz einer ÖV-Zeitkarte in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort



Basis: Angaben von 12 Personen (im Besitz einer Zeitkarte für den ÖV), „trifft auf mich nicht zu“ bedeutet, dass die interviewte Person entweder keine ÖV-Zeitkarte besitzt und/oder der Wegezweck nicht in Frage kommt/keine Rolle spielt

Der öffentliche Verkehr erhält bei Personen mit einer ÖV-Zeitkarte anteilig betrachtet bei den Wegen zum Arbeitsplatz und zur Ausbildung den größten Zuspruch. Alle Personen, die im Arbeits- bzw. Ausbildungsverhältnis stehen und im Besitz einer Zeitkarte sind, nutzen öffentliche Verkehrsmittel. Aber auch bei dienstlichen/geschäftlichen Wegen, bei Freizeitwegen und sonstigen privaten Erledigungen dominiert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Insgesamt zeigt sich, dass beim Besitz einer ÖV-Zeitkarte der Anteil der Pkw-Fahrten stark zurückgeht.

Beziehen die Interviewpartner umgekehrt keine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (mit und ohne Verfügbarkeit eines Pkw), so steigt der Anteil der Selbstfahrer für alle betreffenden Wegezwecke erheblich an (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14 Verkehrsmittelnutzung ohne Besitz einer ÖV-Zeitkarte in Abhängigkeit vom Wegezweck am neuen Wohnort

Basis: Angaben von 13 Personen (ohne Besitz einer Zeitkarte für den ÖV), „trifft auf mich nicht zu“ bedeutet, dass die befragte Person entweder eine ÖV-Zeitkarte besitzt und/oder der Wegezweck nicht in Frage kommt/keine Rolle spielt

2.4.4 Allgemeine Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Die Analyse zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln auf Personenebene dient als wichtiger Anhaltspunkt für die Einteilung der Bevölkerung in unterschiedliche Nutzergruppen mit entsprechenden Mobilitätsprofilen (z.B. Häufignutzer, Gelegenheitsnutzer, Seltennutzer).

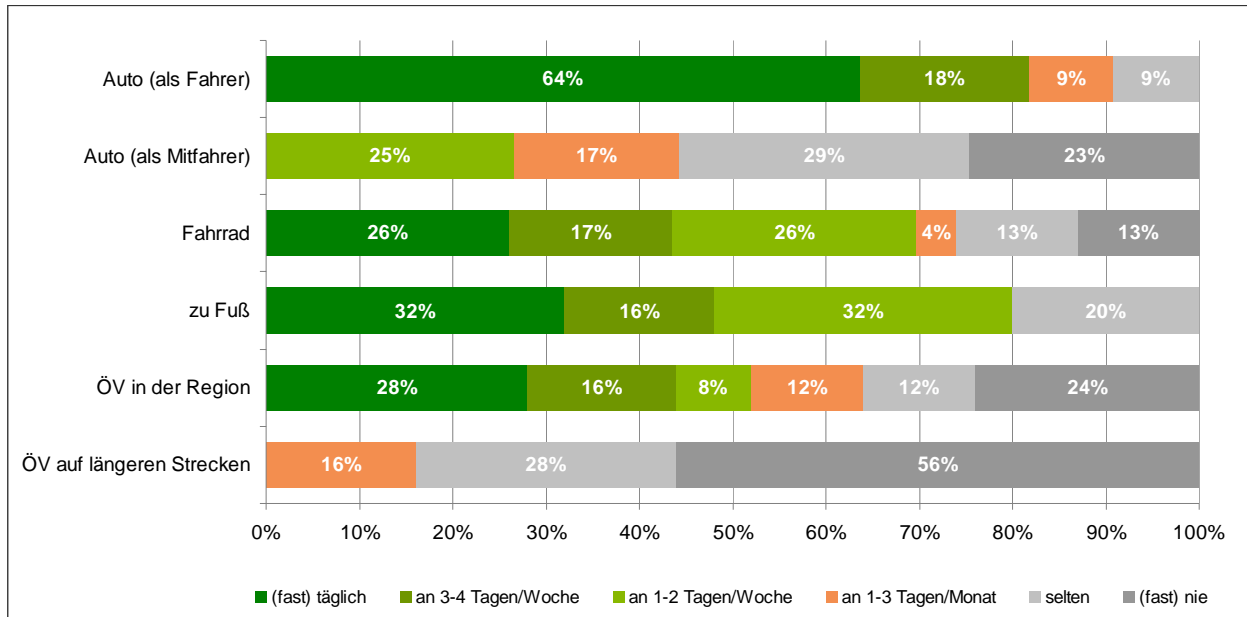
Anhand vorgegebener Kategorien wurden die Interviewpartner nach ihrer Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel Auto (als Fahrer), Auto (als Mitfahrer), Fahrrad, zu Fuß, öffentlicher Verkehr in der Region München sowie auf längeren Strecken gefragt, die „in der Regel“ genutzt werden (jeweils am alten Wohnort und neuen Wohnort). In die Analyse dieser Frage fließen neben den quantitativen Angaben auch die von den Befragten gegebenen Anmerkungen mit ein.

Am alten Wohnort wurde das Auto als Selbstfahrer von 64% der Befragten (fast) täglich benutzt, insgesamt griffen 82% an mindestens 3 Tagen pro Woche auf das Auto zurück (vgl. Abbildung 15).

Nur knapp die Hälfte fuhr ab und zu als Befahrer im Auto mit, für einen Großteil spielten Mitfahrten nur eine untergeordnete bis gar keine Rolle.

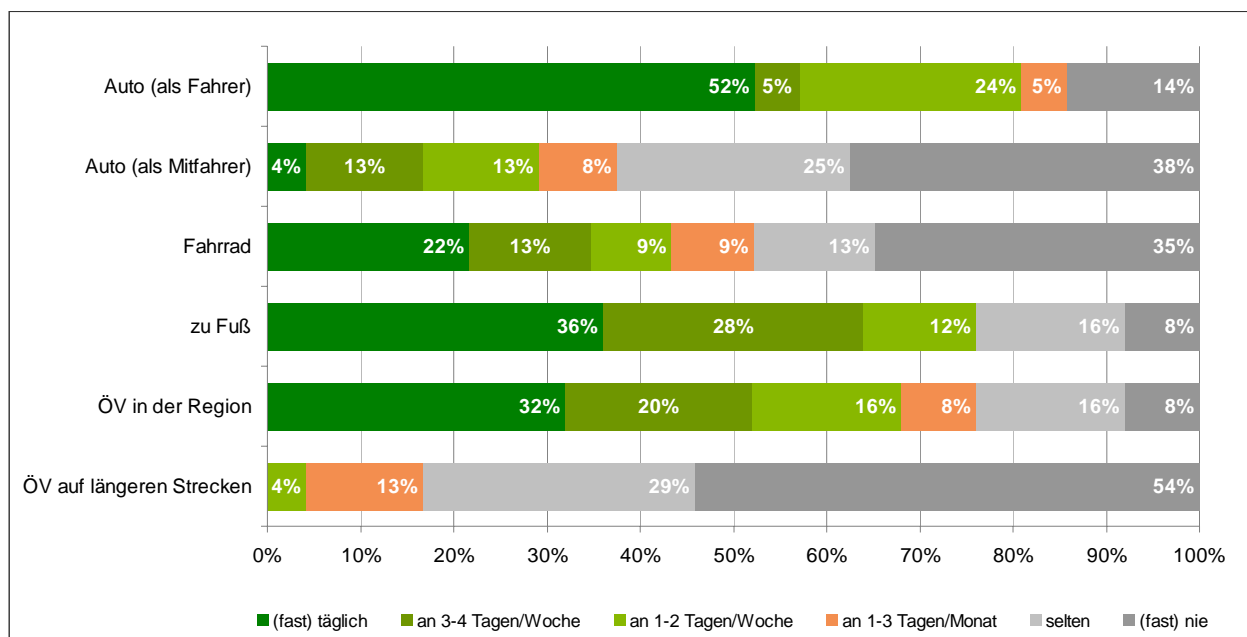
Das Fahrrad wurde von einem Viertel der Befragten (fast) täglich benutzt, insgesamt fuhren 69% an mindestens einem Tag pro Woche mit dem Fahrrad. Lediglich in jeweils 13% der Fälle wurde das Fahrrad selten oder (fast) nie genutzt. Zu Fuß war ein Großteil an mindestens einem Tag pro Woche bis täglich unterwegs (80%), das waren vier von fünf Personen.

Der öffentliche Verkehr in der jeweiligen Region wurde von 28% der Interviewten (fast) täglich genutzt, gut die Hälfte fuhr an ein bis sieben Tagen die Woche. Insgesamt 36% der befragten Personen nutzten öffentliche Verkehrsmittel selten oder (fast) nie. Der öffentliche Verkehr auf längeren Strecken (ab 100 km) wurde von den meisten Befragten selten oder (fast) nie benutzt (84%).

Abbildung 15 Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel am alten Wohnort

Basis: Angaben von 25 Personen

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel am neuen Wohnort Unterhaching zeigt Abbildung 16. Nach dem Umzug in die Gemeinde Unterhaching wird das Auto (als Fahrer) von jeder zweiten Person (fast) täglich genutzt, knapp ein Drittel benutzt das Auto mehrmals pro Woche (29%). 14% müssen bzw. wollen ganz ohne Auto (als Fahrer) auskommen („nie“). Vergleicht man die tägliche Auto-nutzung vor und nach dem Umzug, so verringert sich der Anteil von 64% auf 52% (-12%).

Abbildung 16 Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel am neuen Wohnort

Basis: Angaben von 25 Personen

Als Mitfahrer sind die meisten Personen überwiegend selten oder (fast) nie unterwegs.

Das Fahrrad wird von 22% der Befragten in der Regel (fast) täglich benutzt, weitere 21% nutzen es an ein bis vier Tagen pro Woche. Fast die Hälfte nutzt das Fahrrad selten oder nie. Zu Fuß sind drei von vier Personen mindestens ein Mal pro Woche unterwegs.

Der öffentliche Verkehr in der Region München wird von knapp einem Drittel der Personen (fast) täglich genutzt, jeder Fünfte nutzt ihn an drei bis vier Tagen pro Woche. Knapp ein Viertel der befragten Personen (24%) gibt an, den öffentlichen Verkehr selten oder (fast) nie zu nutzen. Vergleicht man die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor und nach dem Umzug, so werden diese am alten Wohnort von 52% der Befragten an ein bis sieben Tagen die Woche genutzt, an neuen Wohnort sind es zusammen 68% (+16%). Der öffentliche Verkehr auf längeren Strecken (Umkreis ab 100 km) spielt für die meisten Befragten (83%), was die Nutzungshäufigkeit betrifft, eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt muss bei der Analyse dieser Fragestellung beachtet werden, dass bei allgemeinen Abfragen im Sinne von „in der Regel“ sich beim Pkw als das am wenigsten saison- bzw. witterungsabhängige Verkehrsmittel am leichtesten eine regelmäßige häufige Nutzung angeben lässt. Bei jahreszeitlichen und/oder witterungsabhängigen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad dürfte umgekehrt seitens der Befragten in der Regel eine seltenere Nutzung angegeben werden.

Der Aspekt der jahreszeitlichen Fahrradnutzung wird auch in den Anmerkungen der Befragten deutlich (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11 Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmitteln am neuen Wohnort - Anmerkungen

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen/Woche	an 1-2 Tagen/Woche	an 1-3 Tagen/Monat	selten	(fast) nie
Fahrrad	„Bei der Fahrradnutzung gibt es allerdings Einschränkungen, gerade dann, wenn längere Entfernungen zurückgelegt werden müssen.“					„Liegt an der Jahreszeit.“ „Wegen der Jahreszeit.“ „Abhängig von der Witterung.“ „Bei besserem Wetter wird wieder das Fahrrad genutzt.“ „Wird wieder häufiger benutzt, wenn die Fahrradwege bekannt sind.“ „Das Fahrrad ist noch am alten Wohnort.“ „Momentan nicht.“
zu Fuß		„Um zum Einkaufen zu gehen.“				

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen/Woche	an 1-2 Tagen/Woche	an 1-3 Tagen/Monat	selten	(fast) nie
ÖV in der Region		„Buslinie 220.“		„Um ins Zentrum von München zu fahren.“		„Die S-Bahn-Haltestelle Unterhaching liegt fußläufig zu weit entfernt.“ „Die Qualität der Busanbindung zu der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching ist nicht optimal, was die Taktfrequenz und die Fahrtdauer anbetrifft; deswegen ist man an das Auto gebunden.“
ÖV auf längeren Strecken			„Habe wechselnde Ziele im Rahmen meiner freiberuflichen Tätigkeit.“			„Für längere Strecken fahre ich mit dem Auto und biete Mitfahrgelegenheiten an oder bilde Fahrgemeinschaften.“

Basis: Angaben von 10 Personen

2.5 Einschätzung der Verkehrsprobleme

Die Befragten wurden neben den verschiedenen Aspekten zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ihrer Verkehrsmittelnutzung am alten und neuen Wohnort gebeten, eine Einschätzung der Verkehrsprobleme, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden, bezogen auf die Landeshauptstadt München, die Region München und die Gemeinde Unterhaching, abzugeben.

2.5.1 Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme

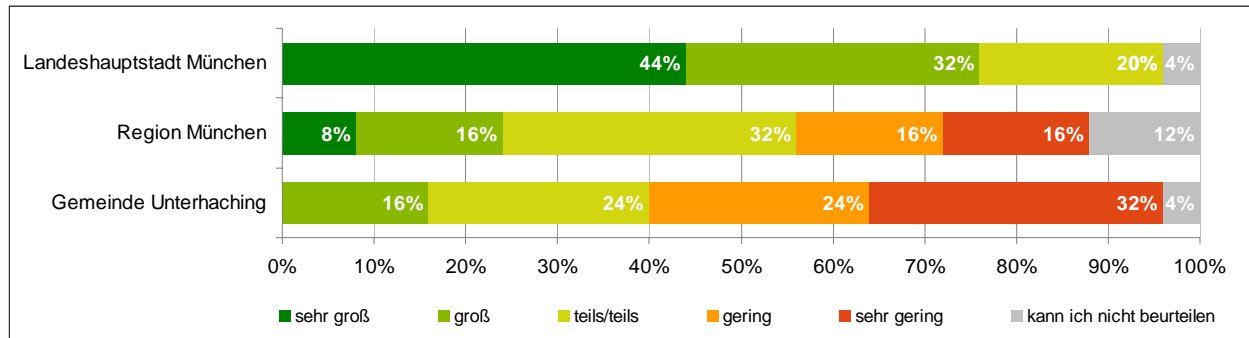
Auf einer Skala von 1 (sehr groß) bis 5 (sehr gering) konnten die Interviewpartner ihre Einschätzung zu den durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme geben (vgl. Abbildung 17). Neben den quantitativen Ergebnissen werden auch die von den Befragten gemachten Randbemerkungen aufgeführt (vgl. Tabelle 12).

In der Landeshauptstadt München halten drei von vier Personen die durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme für sehr groß oder groß. Der Mittelwert aller Aussagen liegt bei 1,75, d.h. die Verkehrsprobleme werden durchschnittlich gesehen als groß eingeschätzt.

Die Beurteilung der Verkehrsprobleme durch den Autoverkehr in der Region München fällt vergleichsweise weniger schlecht aus, hier liegt der Mittelwert bei 3,18. 8% der Befragten schätzen die Probleme hier als sehr groß ein, 16% groß, 32% teils/teils, 16% gering und 16% sehr gering.

Im Durchschnitt als gering werden seitens der befragten Personen die durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme in der Gemeinde Unterhaching eingestuft, hier liegt der Mittelwert bei 3,75. Sehr große Probleme sieht niemand, 16% sehen große, teils/teils und geringe jeweils 24% und 32% sehr geringe Probleme, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden.

Abbildung 17 Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme



Basis: Angaben von 25 Personen

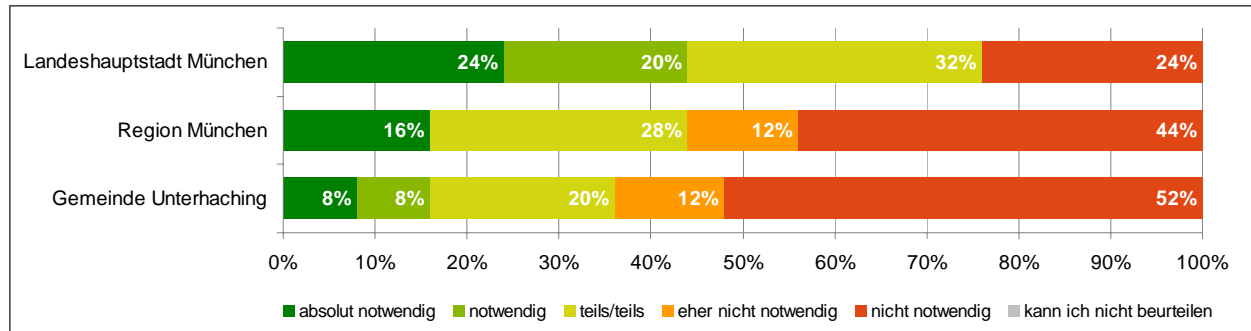
Tabelle 12 Einschätzung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Verkehrsprobleme - Anmerkungen

	1 sehr groß	2 groß	3 teils/teils	4 gering	5 sehr gering
LH München	„Die Ringe sind überfüllt, ständig gibt es dort Unfälle, auch ist die Ausschilderung am Ring schlecht.“ „Gerade am Autobahnring.“ „Blechlawine.“	„Es sollte mehr kontrolliert werden und es sollten nur Leute reingelassen werden, die umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen.“	„Zu Stoßzeiten schlecht, sonst OK.“		
Region München		„Auf der Autobahn ist man lange unterwegs, je nach Zeit gibt es oft Staus.“ „Wenige nutzen öffentliche Verkehrsmittel, das Auto ist billiger.“		„Die Verkehrssituation ist besser als in München.“	„Noch nie Probleme gehabt.“
Gemeinde Unterhaching		„An bestimmten Straßen schon und zu Stoßzeiten.“ „Zu Stoßzeiten, gerade an der Münchner Straße.“ „Die Münchner Straße ist stark befahren.“ „Die Ottobrunner Straße ist komplett dicht, die Ampel an der Autobahnauffahrt ist positiv, vorher gab es dort lange Wartezeiten.“		„Habe noch nie im Stau gestanden, es gibt nur etwas Verkehr in Unterhaching.“ „Hängt von der Zeit ab, wann man unterwegs ist.“ „Außer bei Baustellen.“	„Läuft alles wunderbar.“ „Ganz ruhig auf den Straßen, nichts los.“ „Es läuft alles.“

Basis: Angaben von 12 Personen

2.5.2 Beschränkung des Kfz-Verkehrs

Im nächsten Schritt wurden die Interviewpartner aufgefordert zu beurteilen, ob es ihrer Meinung nach notwendig ist, den Kfz-Verkehr in der Landeshauptstadt München, in der Region München und der Gemeinde Unterhaching zu beschränken, wiederum auf einer Skala von 1 (absolut notwendig) bis 5 (nicht notwendig) (vgl. Abbildung 18). Tabelle 13 gibt die jeweiligen Anmerkungen bzw. Begründungen der Interviewpartner wieder.

Abbildung 18 Beschränkung des Kfz-Verkehrs

Basis: Angaben von 25 Personen

Jede vierte Person sieht für die Landeshauptstadt München eine absolute Notwendigkeit, den Kfz-Verkehr zu beschränken, 20% halten beschränkende Maßnahmen für notwendig, 32% sehen es teils/teils, 24% sehen keine Notwendigkeit. Im Durchschnitt liegen die Aussagen bei einem mittleren Wert von 2,8.

Für eher nicht notwendig halten die Befragten Beschränkungen in der Region München (Mittelwert 3,68). 16% sehen eine absolute Notwendigkeit, ein Teil teils/teils (28%), fast die Hälfte (44%) keine Notwendigkeit.

Am wenigstens werden Beschränkungen des Kfz-Verkehrs in der Gemeinde Unterhaching als notwendig erachtet, auch hier sind Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs nach Meinung der Befragten insgesamt eher nicht notwendig (Mittelwert 3,92).

Tabelle 13 Beschränkung des Kfz-Verkehrs - Anmerkungen

	1 absolut notwendig	2 notwendig	3 teils/teils	4 eher nicht notwendig	5 nicht notwendig
LH München	„Es sollte mehr Fahrradverkehr gefördert werden, die Stadt sollte frei von Autos sein.“ „Zu Stoßzeiten.“		„Zu den Hauptverkehrszeiten ist der Autoverkehr sehr schlimm, sonntags ist es nicht ganz so schlimm.“ „Umweltplakette ist OK.“ „Schwierig zu beurteilen, als Handwerker ist man darauf angewiesen, in die Stadt zu kommen.“ „Die Automaut ist eine gute Maßnahme, Parkraummanagement auch, aber als Handwerker schlecht.“ „Abhängig vom Angebot im ÖV und dem PreisLeistungs-Verhältnis.“		„Die Autos fahren ohnehin.“ „Ich möchte niemanden beschränken, jeder muss für sich selbst entscheiden.“ „Reguliert sich von selbst, so sind in München die Parkgebühren teuer, deshalb fährt man heutzutage nicht mehr mit dem Auto in die Stadt, wenn dann nur antizyklisch außerhalb der Spitzenzeiten.“
Region München	„Zu Stoßzeiten.“		„Abhängig vom Angebot im öffentlichen Verkehr und vom PreisLeistungs-Verhältnis.“		„Die Autos fahren ohnehin.“ „Ich möchte niemanden beschränken, jeder muss für sich selbst entscheiden.“ „Reguliert sich von selbst.“

	1 absolut notwendig	2 notwendig	3 teils/teils	4 eher nicht notwendig	5 nicht notwendig
Gemeinde Unterhaching					<p>„An der Ottobrunner Straße schon, sonst weniger.“</p> <p>„Die Autos fahren ohnehin.“</p> <p>„Ich möchte niemanden beschränken, jeder muss für sich selbst entscheiden.“</p> <p>„Reguliert sich von selbst.“</p> <p>„Abhängig vom Angebot im öffentlichen Verkehr und vom Preis-Leistungs-Verhältnis.“</p>

Basis: Angaben von 9 Personen

2.6 Neubürgerpaket zum Thema Mobilität für die Region München

In Kapitel 1.1 wurde bereits der Ansatz des Münchner Neubürgerpakets dargestellt. Den Befragten wurde diese Maßnahme ebenfalls erläutert und sie wurden gebeten, ihre Einschätzung zu derartigen Beratungsangeboten abzugeben. Auch hier wurden wieder neben den quantitativen Auswertungen sämtliche Anmerkungen der Befragten mit aufgenommen.

Zu beachten ist bei der Analyse, dass es sich um die Beurteilung einer Maßnahme handelt, die fast allen Interviewpartnern nicht bekannt war.

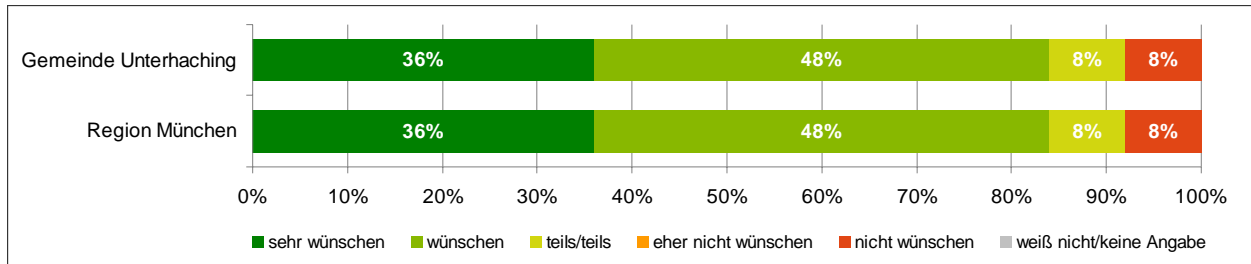
2.6.1 Kenntnis Neubürgerpaket zum Thema Mobilität

Zunächst wurde die Interviewteilnehmer gefragt, ob sie schon einmal von speziellen Informationspaketen für Neubürger zum Thema Mobilität gehört hätten. 96% haben noch nie von diesem Beratungsangebot gehört, 4% der Befragten hatten ein derartiges Neubürgerpaket in der Vergangenheit an einem ihrer ehemaligen Wohnsitze erhalten.

2.6.2 Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität

Auf einer Skale von 1 (sehr wünschen) bis 5 (nicht wünschen) wurden die Personen gefragt, ob sie sich die Einführung eines speziellen Neubürgerpakets zum Thema Mobilität wünschen würden, zum einen in der Gemeinde Unterhaching und zum anderen für die ganze Region München

Der Wunsch ist sowohl in der Gemeinde Unterhaching als auch für die Region München gleich hoch. Der Durchschnitt liegt bei 1,96, sprich die meisten Befragten halten die Einführung dieser Maßnahme für wünschenswert (vgl. Abbildung 19 und Tabelle 14).

Abbildung 19 Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität

Basis: Angaben von 25 Personen

Tabelle 14 Wunsch zur Einführung eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität - Anmerkungen

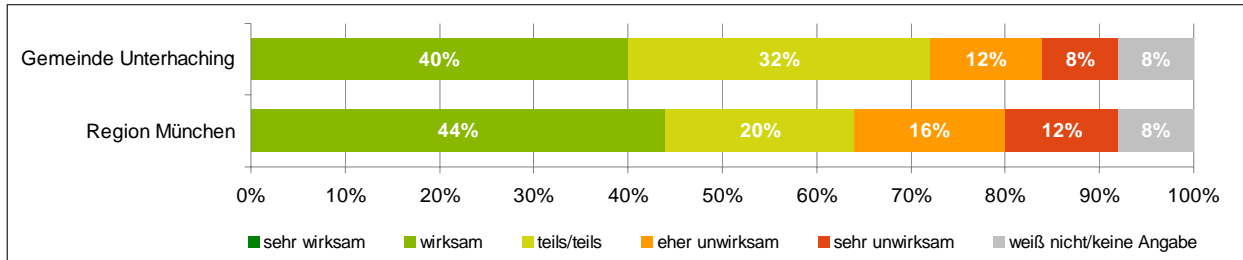
	1 sehr wünschen	2 wünschen	3 teils/teils	4 eher nicht wünschen	5 nicht wünschen
Gemeinde Unterhaching	„Definitiv ein Vorteil.“ „Man wäre motivierter, seine Umgebung kennen zu lernen.“ „Sollte auch in mehreren Sprachen sein, z.B. Englisch, Französisch.“		„Erstinformationen sind OK, man kann aber auch fragen oder sich selbst informieren.“		
Region München			„Wird nicht benötigt. Ist aber auch eine Kostenfrage, viel landet ohnehin im Papierkorb.“		„Beide Autos werden ohnehin genutzt.“ „Zu viel Papier.“
Gemeinde Unterhaching/Region München		„So wie an der Münchner Ludwig-Maximilian-Universität (LMU), wo man Informationen (Stadtpläne, etc.) zum Herausnehmen bekommt.“ „Trifft eher auf neue Bürger zu, gerade die von weiter weg zuziehen, nicht notwendig, wenn man schon seit vielen Jahren in München wohnt.“ „Habe mich selber informiert, war aber beschwerlich und umständlich. Service und Höflichkeit haben gefehlt.“ „Finde ich gut, wenn man noch keinen Überblick hat.“			„Es sind genug Informationen da.“

Basis: Angaben von 8 Personen

2.6.3 Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird in der Gemeinde Unterhaching etwas positiver im Vergleich zu der Region München eingeschätzt, liegt aber mit Mittel etwa gleich bei 2,87 (Gemeinde Unterhaching und in der Region München bei 2,96 (vgl. Abbildung 20 und Tabelle 15).

Abbildung 20 Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität



Basis: Angaben von 25 Personen

Tabelle 15 Wirksamkeit eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität - Anmerkungen

	1 sehr wirksam	2 wirksam	3 teils/teils	4 eher unwirksam	5 sehr unwirksam	weiß nicht/ keine Angabe
Gemeinde Unterhaching			„Würde schon was nützen.“		„Informationen alleine bringen keine Wirksamkeit, das Angebot muss passen, so ist z.B. der Weg von Unterhaching nach Ottobrunn schlecht durch öffentliche Verkehrsmittel verbunden.“	
Region München				„Die meisten Leute fahren doch mit dem Auto, es kommt auch auf die Anbindung an.“	„Wegen schlechten Angeboten.“ „Massivere Maßnahmen müssen durchgeführt werden.“	
Gemeinde Unterhaching/Region München		„Je mehr Informationen man bekommt, desto mehr kann man rausziehen. Gerade bei den heutigen Spritpreisen interessant.“ „Die Angebote würden besser genutzt werden.“ „Manche Leute kann man vielleicht überzeugen.“ „Die Menschen kommen mehr zusammen, wenn sie umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen, als beim Auto.“ „Für allgemeine Informationen.“	Schwierig einzuschätzen.“ „Persönliche Entscheidung jedes Einzelnen.“ „Am besten ist es, den Sprit zu verteuern oder gute/alternative Angebote zu schaffen.“ „Die Autofahrer fahren ohnehin.“ „Für persönliche Informationen.“	„Eher unwesentlich, je nach Wohnlage muss man ohnehin das Auto nutzen.“ „Jeder fährt doch selber Auto, das Auto ist des Deutschen sein Liebling, es wird sich nichts ändern.“		„Muss jeder selber wissen, wie er fährt.“

Basis: Angaben von 14 Personen

2.6.4 Einfluss eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung

Im Anschluss wurde gefragt, ob die Einführung dieser Maßnahme Einfluss auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung haben würde. 28% der Befragten bejahen diese Frage, 16% sind sich nicht ganz sicher und über die Hälfte (56%) verneint diese Frage. Tabelle 16 listet die Begründungen auf.

Tabelle 16 Einfluss eines Neubürgerpakets zum Thema Mobilität auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung

	ja	nein	vielleicht
Einflussgründe	<p>„Weil ich bessere Informationen hätte.“</p> <p>„Ich würde mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen, z.B. Busse.“</p> <p>„Es würde mich aufmerksam machen und ich würde neue Dinge sehen/erfahren, die interessant sind.“</p> <p>„Es würde meinen Autobedarf reduzieren. Ich hatte bereits überlegt, mit der S-Bahn zu fahren, aber da kein 100%iger Verlass darauf ist, nutze ich das Auto oder das Fahrrad.“</p> <p>„Es ist schöner, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, da hier eher Gespräche entstehen.“</p> <p>„Durch Vorabinformationen kann man sich auf die verschiedenen Angebote einstellen. Wir wägen auch ab, welches Verkehrsmittel genutzt wird (jetzt, wo Wahlmöglichkeiten vorhanden sind), dennoch ist für den Arbeitsweg das Auto/Zweirad finanziell günstiger als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.“</p>	<p>„Ich entscheide selber, was ich mache.“</p> <p>„Für den Arbeitsweg ist der S-Bahn-Anschluss in Unterhaching unzureichend und die Wartezeiten dort sind zu lange.“</p> <p>„Mein Arbeitsplatz ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbar.“</p> <p>„Die Verbindung zu meinem Arbeitsplatz ist schlecht, deshalb bin ich an das Auto gebunden.“</p> <p>„Ich bin privat auf das Auto angewiesen (um Sportsachen zu transportieren), es ist einfach praktischer, mit dem Auto zu fahren. Auch ist der Weg zum Arbeitsplatz mit dem Auto schneller zu erreichen als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Tangentiale Verbindungen zu Nachbargemeinden fehlen, deshalb wird aus Zeitgründen das Auto benutzt.“</p> <p>„Ich habe keine Wahlmöglichkeit, da ich im Außendienst tätig bin.“</p> <p>„Ich habe keine Chance, etwas an meiner Verkehrsmittelwahl zu ändern, da meine Arbeitszeiten nicht mit den anderen Verkehrsmitteln übereinstimmen. Ich habe unterschiedliche Arbeitszeiten (Schichtdienst), da ist das Auto flexibler.“</p> <p>„Ich habe nur beschränkte Möglichkeiten, bei Interesse hätte ich mich selber informiert.“</p> <p>„Es sind alle Informationen vorhanden, die ich brauche, mehr Informationen sind nicht notwendig.“</p> <p>„Ich habe schon alle Informationen.“</p> <p>„Weil ich das Angebot bereits kenne. Auch hängt die Verkehrsmittelwahl vom Angebot und vom Wegezweck ab. Außerdem gibt es bei einigen Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr zu lange Fahr- und Wartezeiten.“</p> <p>„Die Angebote sind mir ohnehin bekannt.“</p> <p>„Ich fahre sowieso mit dem Fahrrad oder mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.“</p>	<p>„Evtl. würde ich mehr Wege zu Fuß zurücklegen, ich kenne mich aber bereits gut aus.“</p> <p>„Informationen zum Car-Sharing fände ich gut, vielleicht würde ich das Angebot dann auch nutzen, da mein Auto ohnehin nur rumsteht.“</p> <p>„Eine bessere Aufklärung über die verschiedenen Möglichkeiten/Alternativen fände ich gut, ich würde diese auch nutzen.“</p> <p>„Auf die Weise bekommt man schnellere Informationen. Wenn man sich selbst informieren muss, ist man oft zu faul, gerade auch, wenn man die Informationen nicht unbedingt benötigt.“</p>

Basis: Angaben von 25 Personen

2.6.5 Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket in der Region München

Als letztes wurde zunächst in einer offenen Frage erhoben, welche Materialien nach Meinung der Befragten in dem geplanten Informationspaket für Neubürger enthalten sein sollten. In Tabelle 17 werden die absoluten und prozentualen Anteile der Nennungen dargestellt.

Die meisten Befragten wünschen sich Informationen zum öffentlichen Verkehr (48%), jeweils ein Drittel der Befragten Informationen speziell zu U- und S-Bahnen sowie zu Bussen. Immerhin jeder siebte Befragte äußert Interesse an Informationen zum Fahrradverkehr, Park & Ride, verkehrsmittelübergreifenden Angeboten, Orts- oder Gemeindeplänen sowie Informationen zu verschiedenen Themenbereichen (Wertstoffhof, Freizeit- und Kulturangebote, etc.).

Tabelle 17 Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket

Merkmale	Anzahl	%
Informationen zum öffentlichen Verkehr (Fahrpläne, Aushangfahrpläne, Übersichtspläne, Streckennetz, Fahrplanheft, Fahrplanbuch, Anschlussmöglichkeiten)	10	48%
Informationen zu U- und S-Bahn (Fahrpläne, Übersichtspläne, Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten)	7	33%
Informationen zu Bussen (Fahrpläne, Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten)	7	33%
Informationen zum Fahrradverkehr (Fahrradwege, Radwegeplan, Wege zum Arbeitsplatz)	3	14%
Informationen zu Park & Ride	3	14%
Informationen zu verkehrsmittelübergreifenden Angeboten (Leistungsangebote)	3	14%
Orts- bzw. Gemeindeplan mit Umgebungsplan	3	14%
Allgemeine Informationen (Wertstoffhof, Kultur, Religion, Freizeitangebote)	3	14%
Tarifübersichtsplan mit Tarifen und Preisen, Tarifpläne, Preislisten	2	10%
Internetadressen verschiedener Verkehrsanbieter und Verkehrsangebote (MVV, etc.)	2	10%
Informationen zum Fußverkehr (Wege zum Spazierengehen, Joggen)	1	5%
Informationen zu Bike & Ride	1	5%
Informationen zu Fahrgemeinschaften	1	5%
Informationen zu alternativen Verkehrsangeboten (Car-Sharing, Anrufsammeltaxi)	1	5%
Informationen zu Taxianbietern	1	5%
Informationen zum Autoverkehr (Verkehrswegenetz, Straßenverbund, Abstellplätze, Garagen)	1	5%
Informationen für das Handy (Fahrpläne, Übersichtspläne)	1	5%
Informationen zur Erreichbarkeit bestimmter Ziele (z.B. Arbeitsplatz)	1	5%
Informationsmappe zum Thema Verkehr mit herausnehmbaren Seiten	1	5%
Informationen bei der Anmeldung im Einwohnermeldeamt zur Verfügung stellen/Gemeinde als Anlaufstelle	1	5%
Informationen in verschiedenen Sprachen	1	5%

Basis: Angaben von 21 Personen, Mehrfachnennungen

Im Anschluss an die Frage wurden die Befragten gebeten, anhand vorgegebener Informationsmaterialien auf einer Skala von 1 (sehr sinnvoll) bis 5 (nicht sinnvoll) anzugeben, wie sinnvoll sie es finden würden, wenn diese Materialien in dem Neubürgerpaket enthalten wären.

Tabelle 18 zeigt die Informationsmaterialien in der Rangfolge entsprechend ihres jeweiligen Mittelwerts, die prozentualen Anteile der Meinungsäußerungen sind in Abbildung 21 dargestellt.

Tabelle 18 Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket - Mittelwerte

Rang	Merkmal	gültig	fehlend	Mittelwert
1	Fahrplanheft mit Abfahrtszeiten von U- und S-Bahnen	25	0	1,44
2	Schnupperticket für den öffentlichen Verkehr	25	0	1,56
3	Tarifübersichtsplan mit allen Tarifgebieten, Tickets und Preisen	25	0	1,88
4	Informationen zum Fahrradverkehr	25	0	1,96
5	Informationen zum Fußverkehr	25	0	2,32
6	Freizeittipps mit dem MVV	25	0	2,32
7	Gutscheine für Fahrradcheck, Reparaturmöglichkeiten	25	0	2,48
8	Fahrplanbuch mit Abfahrtszeiten aller Linien im MVV	25	0	2,68
9	Informationen zur Bildung von Fahrgemeinschaften	25	0	2,84
10	Informationen zum Car-Sharing	25	0	3,04
11	Fahrplanheft mit Abfahrtszeiten aller Linien in einem Landkreis	24	1	3,08

Basis: Angaben von 25 Personen

Danach rangieren Fahrplanhefte mit Abfahrtszeiten von U- und S-Bahnen ganz oben, 68% der Befragten halten diese Information für sehr sinnvoll. Ähnlich sinnvoll werden Schnupperticketangebote für den öffentlichen Verkehr eingeschätzt, auch hier halten über zwei Drittel der Interviewpartner einen derartigen Anreiz für sehr wesentlich.

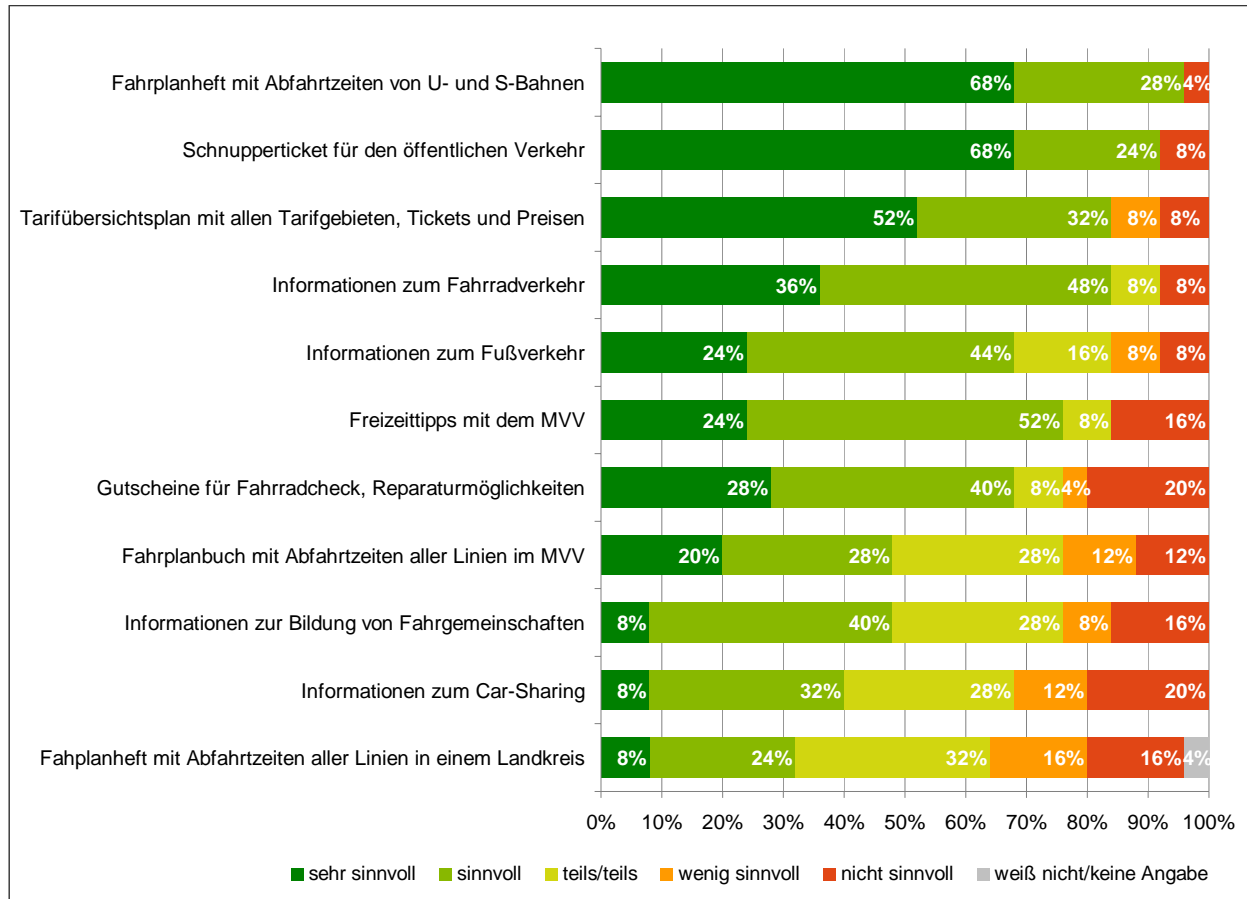
Über die Hälfte erachtet Tarifübersichtspläne mit allen Tarifgebieten, Tickets und Preisen als sehr zweckmäßig.

Informationen zum Fahrradverkehr (Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, Verleih von Fahrrädern, Fahrradwege, etc.) sind den meisten Befragten ebenfalls sehr wichtig.

Ganz hinten rangieren Informationen zur Bildung von Fahrgemeinschaften und zum Car-Sharing sowie Fahrplanhefte mit Abfahrtszeiten aller Linien in einem Landkreis.

Die jeweiligen Anmerkungen bzw. Begründungen zu den Meinungsäußerungen finden sich in Tabelle 19. Diese wurden nicht speziell abgefragt, wurden aber mit aufgelistet. Die Informationsmaterialien sind hier wiederum in der zuvor aufgeführten Rangfolge dargestellt.

Abbildung 21 Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket



Basis: Angaben von 25 Personen

Tabelle 19 Informationsmaterialien für ein Neubürgerpaket - Anmerkungen

	1 sehr sinnvoll	2 sinnvoll	3 teils/teils	4 wenig sinnvoll	5 nicht sinnvoll
Fahrplanheft mit Abfahrtszeiten von U- und S-Bahnen	„Informationen zur direkten Umgebung sind aber interessanter.“				„Gibt es im Internet.“ „Es gibt ohnehin zu viele Informationen.“
Schnupperticket für den öffentlichen Verkehr	„Bringt Leute dazu, damit zu fahren.“	„Werbegag, aber gut.“ „In den ersten Wochen nach dem Umzug wäre das wichtig, da das Ringsystem kompliziert ist und schwierig zu verstehen ist.“			„Jeder sollte selbst dafür zahlen.“ „Faire Preise sind sinnvoller.“
Tarifübersichtsplan mit allen Tarifgebieten, Tickets und Preisen	„Oft herrscht Unkenntnis darüber, auch bei anderen Leuten.“	„Für Bürger von außerhalb sinnvoll.“		„Steht ohnehin an jedem Bahnhof.“ „Es gibt ohnehin häufig Änderungen.“	„Weiß man ja.“ „Plan ist an der S-Bahn vorhanden.“ „Informationen dazu kann man im Internet abrufen.“

	1 sehr sinnvoll	2 sinnvoll	3 teils/teils	4 wenig sinnvoll	5 nicht sinnvoll
Informationen zum Fahrradverkehr		„Informationen mit Fahrradtrips wären sinnvoll.“			
Informationen zum Fußverkehr		„Ein Plan von Unterhaching wäre sinnvoll.“ „Benötige selbst keine Informationen dazu.“ „Die Informationsbroschüre von Unterhaching mit Informationen zur Gemeinde gibt es leider nicht mehr.“	„Für Gemeindeebene eher uninteressant.“		„Habe ein Navigationssystem mit Stadtplan im Auto, kein Bedarf.“
Gutscheine für Fahrradcheck, Reparaturmöglichkeiten					„Es würden Empfehlungen genügen, wo man günstig sein Fahrrad reparieren kann. Vorabinformationen fehlen dazu.“
Fahrplanbuch mit Abfahrtszeiten aller Linien im MVV		„Gerade dann, wenn man woanders in München unterwegs ist.“	„Alle Linien braucht man nicht.“ „Nicht so wichtig.“	„Kann man sich selbst raussuchen, die Takte im öffentlichen Verkehr sind OK, man kann jederzeit losfahren.“	„Es ist besser Informationen zu erhalten, die gefiltert sind auf das Umfeld. Diese Informationen genügen.“ „Zu viel Informationen.“ „Es interessieren nur wenige Linien, wenn man Informationen benötigt fragt man meistens Bekannte.“ „Gibt es im Internet.“ „Es gibt ohnehin zu viele Informationen.“
Informationen zur Bildung von Fahrgemeinschaften		„Als Alternative gute Information.“		„Zu speziell.“ „Ich fahre nicht mit fremden Leuten.“	„Kommt für mich aufgrund von Schichtdienst nicht in Frage.“
Informationen zum Car-Sharing	„Mit Kindern eher schwer umzusetzen, sonst aber sehr sinnvoll.“				„Car-Sharing interessiert mich nicht.“ „Kommt nicht in Frage.“
Fahrplanheft mit Abfahrtszeiten aller Linien in einem Landkreis			„Überflüssig, Ebene des Landkreises ist zu groß, besser sind Informationen bezogen auf die Gemeinde.“	„Eher nicht, die Buslinien in Garching interessieren mich zum Beispiel nicht.“	„Zu viel Informationen.“ „Nicht so wichtig.“

Basis: Angaben von 16 Personen

2.7 Anregungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Verkehr

Am Ende des Interviews wurde den Befragten die Möglichkeit gegeben, neben den während des Interviews gemachten Anmerkungen weitere Anregungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Verkehr in München, der Region und Unterhaching anzubringen.

Die Hinweise sind in der folgenden Tabelle 20 getrennt nach der Landeshauptstadt München/Region München und der Gemeinde Unterhaching aufgelistet und jeweils nach Verkehrsmitteln differenziert. Dabei wird im Einzelnen zwischen positiven Aspekten, kritischen Aspekten und Forderungen unterschieden.

Die Anmerkungen geben die Meinung der Befragten wieder und sind sinngemäß aufgelistet.

Tabelle 20 Anregungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Verkehr

	Landeshauptstadt München und die Region	Gemeinde Unterhaching
Öffentlicher Verkehr	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele der Befragten sind insgesamt zufrieden mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und seinem Angebot, was im Vergleich zu anderen Städten sehr gut ist. • Die Ausschilderung an den Haltestellen, die Informationen zu den Abfahrtszeiten (Real-Time-Information), die Übersichtspläne an den S-Bahn-Haltestellen sowie die Übersichtspläne in den S-Bahn-Fahrzeugen werden als sehr gut empfunden. • Positiv wird auch angemerkt, dass die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser und preisgünstiger ist, als beispielsweise mit dem Auto. • Auch bieten öffentliche Verkehrsmittel nach Ansicht der Befragten gute Möglichkeiten, um mit Menschen zu kommunizieren. 	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt wird der MVV Anschluss in Unterhaching von den Befragten als sehr gut eingestuft. • Positiv wird auch bewertet, dass beim Fahrplanwechsel im Dezember 2007 Pocket-Fahrpläne der S5 an der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching verteilt wurden.
	<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird bemängelt, dass es an guten öffentlichen tangentialen Verbindungen fehlt. Deshalb muss man bei einigen Streckenverbindungen erst über die Stadtmitte fahren, um an sein Ziel zu gelangen. • Auch wird die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, insbesondere der S-Bahnen, kritisiert. • Die Tarife und Fahrpreise sind nach Meinung der Befragten insgesamt zu hoch. Auch kostet die Fahrradmitnahme im MVV zu viel Geld. • Das Ambiente in den U- und S-Bahnen wird als unangenehm empfunden, da in den Fahrzeugen ein Gefühl von Unwohlsein vermittelt wird. • Das Platzangebot im Fahrzeug selbst ist nach Einschätzung der Befragten z.T. problematisch. Dies trifft vor allem auf die Flughafen S-Bahnen zu, da neben den Fahrgästen auch die Koffer der Reisenden Platz finden müssen. • Nachts fehlen Anschlüsse der S-Bahnen ans Umland, gerade auch vom Flughafen aus. • Defizite werden auch bei den Auskünften an den Informationsschaltern, wie beispielsweise am Schalter des MVV am Hauptbahnhof, gesehen, beispielsweise, wenn man einen Abo-Vertrag kündigen möchte. 	<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen nach Ansicht der befragten Personen gute öffentliche Verbindungen zur Nachbargemeinde Ottobrunn sowie zum Gewerbegebiet Unterhaching. • Der Bus 220 Richtung Giesing fährt nicht häufig genug. Für die Ziele, die erreicht werden müssen, kommt die S-Bahn nicht in Frage. • Die fußläufige Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching wird insbesondere von den Personenkreisen, die im Siedlungsbereich Grünau und südlich der Ottobrunner Straße wohnen, als schlecht empfunden. Auch ist die Qualität der Busverbindungen zur S-Bahn-Haltestelle nicht optimal, was die Fahrtdauer und die Taktfrequenz anbetrifft. • Neben der unzureichenden Beleuchtung im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching wird auch die dortige Aufenthaltsqualität bemängelt. So ist es nach Ansicht der Befragten an der S-Haltestelle Unterhaching ungemütlich (kalt und zugig) und unangenehm, gerade auch dann, wenn es zu längeren Wartezeiten kommt. • Die Einschränkung der Taktfrequenz, d.h. die Einschränkung des 10-Minuten-Taktes zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten auf der Strecke der S5 seit Dezember 2007, wird stark kritisiert.

	Landeshauptstadt München und die Region	Gemeinde Unterhaching
Öffentlicher Verkehr	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Sauberkeit in den U- und S-Bahnen sollte verbessert werden. • Gefordert werden Querverbindungen bzw. tangentielle Verbindungen zu den Nachbargemeinden. • Bei den Flughafen-S-Bahnen sollten auch Züge eingesetzt werden, die Platz für die vielen Koffer der Reisenden bieten. • Gefordert wird in diesem Zusammenhang auch eine Verbesserung des Angebots in Richtung Flughafen in Form einer Express-S-Bahn. • Es sollten mehr Langzüge anstatt Vollzüge eingesetzt werden. • Insgesamt sollte die Zuverlässigkeit der S-Bahnen erhöht werden. Gefordert werden in diesem Zusammenhang bei Störungen/Verspätungen von S- oder U-Bahn (beispielsweise bei Schaden, im Winter, etc.) zeitnahe Informationen. • Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sollte insgesamt günstiger bzw. kostenlos sein. Dies könnte beispielsweise auch dazu beitragen, noch mehr Urlauber in die Region zu locken. • Der Bahnhof Pasing sollte behindertengerechter ausgebaut werden. • Ein Ansprechpartner oder ein klarer Hinweis auf den Internetseiten der Verkehrsverbünde zum Thema Beschwerden wäre wünschenswert, um schnell und gezielt Mängel mitteilen zu können. • Bei der Kündigung eines Abo-Vertrages wäre es begrüßenswert, wenn eine langjährige Kundschaft mit einem Dankeschön honoriert würde. 	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewünscht wird eine Erhöhung der Taktfrequenz auf einen ganztägigen 10-Minuten-Takt der S-Bahn-Linie S5 zum Ostbahnhof. Auch abends und am Wochenende sollte die Taktfrequenz auf dieser Strecke erhöht werden. • Alternativ zu einer Erhöhung der Taktfrequenz auf der Linie der S5 am Abend wäre auch der Einsatz eines Nachtbusses wünschenswert. • Eine Taktverdichtung wird auch bei den Bussen in Unterhaching gefordert, vor allem von Personenkreisen, die im Siedlungsbereich Grünau und südlich der Ottobrunner Straße wohnen, da die fußläufige Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching von dort aus eher unzureichend ist. • Alternativ zur Verbesserung des Busangebots wird eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 Richtung Neuperlach-Süd über das Gelände der Universität der Bundeswehr München bis Unterhaching gewünscht. • Gerade auch zu später Stunde sollten flexiblere Angebote für den Nachhauseweg von der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching angeboten werden (z.B. Taxen oder Anrufsammeltaxen). • Gefordert wird ebenfalls ein Aufzug im vorderen Bereich der S-Bahn-Haltestelle Unterhaching. • Niederflerbusse sollten nicht nur morgens eingesetzt werden, sondern zu jeder Tageszeit. • Außerdem sollten alle Busse am Straßenrand halten, nicht wie in manchen Fällen auf der Straße.
Fuß- und Fahrradverkehr	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Stadt München werden die sehr guten Fahrradwege gelobt. 	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterhaching selbst bietet nach Meinung der Befragten gute Möglichkeiten, mehr zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, da die Ziele schnell erreichbar sind und das Fuß- und Radwegenetz gut ausgebaut ist. • Gerade auch der Radweg entlang der S-Bahn wird gelobt, da er kurze Wege (bei Alltagswegen) bietet. • Auch stellt das Infineon-Gelände eine gute Freizeitanlage dar.
		<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Teilstück des Radweges entlang der S-Bahn zum Gewerbegebiet Unterhaching wird als weniger schön empfunden, da es direkt an der Straße entlang führt.
	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrradwege sollten insbesondere in der Stadt z.T. besser ausgebaut werden. • Auch sollte die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln günstiger bzw. kostenlos sein. 	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gefordert wird allgemein die Förderung des Fahrradverkehrs in Unterhaching. • Wünschenswert wären auch mehr als die derzeitigen zwei Fuß- und Radwegeverbindungen in den Perlacher Forst von Unterhaching aus. • Auch könnte die Beleuchtung der Fuß- und Radwege an der Münchner Straße verbessert werden.

	Landeshauptstadt München und die Region	Gemeinde Unterhaching
Motorisierter Individualverkehr		<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Unterhaching wird, was den Autoverkehr anbetrifft, positiv bewertet. Gelobt wird der Anschluss an die Autobahn A8 (Richtung München/Salzburg), da man beispielsweise schnell nach Österreich kommt oder auch die Skigebiete erreichen kann. Positiv beurteilt wird auch die neue Ampel an der Autobahnausfahrt A8 (von Salzburg kommend) an der Ottobrunner Straße. Weitere punktuelle Maßnahmen, wie die Ampelschaltungen an der Münchner Straße, werden ebenfalls als gut empfunden.
		<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Die starke Belastung einzelner Straßen, wie z.B. der Ottobrunner Straße, wird jedoch bemängelt. Im Bereich der nördlichen Fasanenstraße werden die mangelnden Parkmöglichkeiten kritisiert. Beim Thema Straßenmarkierungen wird der Pfeil in der Albert-Schweizer-Straße Richtung Bussardstraße beanstandet, der im Dunkeln schlecht zu sehen ist.
	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich wird zum Autoverkehr angemerkt, dass man mit viel Verkehr leben muss. Auto fahren sollte man deswegen dann, wenn die anderen nicht unterwegs sind (antizyklisch). Gefordert werden für den Münchner Innenstadtbereich mehr autofreie Zonen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auch sollten Elektroautos gefördert werden. 	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Es sollte dafür Sorge getragen werden, dass die als Abstellplatz für Autos, Waschmaschinen, etc. missbrauchte Albert-Schweizer-Straße (in Richtung München) geräumt wird. Im Bereich der nördlichen Fasanenstraße werden Tiefgaragenplätze gefordert.
Siedlung und Verkehr	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> In der Stadt München ist die Nutzungsmischung optimaler. 	<p>Positive Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Positiv ist, dass man überall gut hinkommt. Vorteile bietet der Wohnstandort Unterhaching, wenn sich der Arbeitsplatz in der Nähe/am Stadtrand Münchens befindet, da man den Arbeitsplatz dann gut mit dem Auto erreichen kann.
	<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich wird die Ansiedlung von Gewerbegebieten im Umland kritisch gesehen, da man mit solchen Standorten den Autoverkehr fördert. 	<p>Kritische Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Umgekehrt ist ein Arbeitsplatz im Zentrum der Stadt München nachteilig, da die Fahrt dorthin mit einem höheren Zeitaufwand verbunden ist. Verkehrstechnisch wird es als Rückschritt betrachtet, in der Gemeinde Unterhaching zu wohnen und nicht mehr in der Landeshauptstadt München, wo ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten aufgrund der optimalen Nutzungsmischung einfacher umzusetzen ist. In Unterhaching ist dagegen viel Engagement notwendig, um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.
Information/Beratung		<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewünscht werden Informations- und Beratungsangebote in Form von Informationstagen oder Tagen der offenen Tür, auch zum Thema Mobilität und Verkehr. In diesem Zusammenhang könnte man beispielsweise das Thema „Sicherheit“ fokussieren und Aufklärung darüber leisten, wie man sich unter anderem bei Vorfällen/Übergriffen in und außerhalb der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs verhalten sollte. Informationspakete oder Übersichtspläne mit Informationen zum Thema Mobilität wären ebenfalls sinnvoll und hilfreich.
Politik	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Es wird die Notwendigkeit gesehen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. 	<p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Insgesamt sollten in der Gemeinde Unterhaching mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert werden.

Basis: Angaben von 25 Personen

3 Zusammenfassung

Die vorliegende Ergebnisdokumentation stellt Teilergebnisse der Befragung dar, die in der Gemeinde Unterhaching durchgeführt wurde.

Eine vollständige Dokumentation sowie Interpretation der Analysen mit Handlungsempfehlungen folgen in der Dissertationsschrift der Autorin.

Literaturverzeichnis

Brög, Werner/Lorenzen, Konrad (1998): Neue Wege des Marketing - Misserfolge und neue Chancen im Produkt-Marketing. In: Der Nahverkehr, Heft 9, S. 14-18.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Mobilitätsmarketing, FGSV-Arbeitspapier Nr. 66, Köln.

Gemeinde Unterhaching (Hrsg.) (2003): Gemeinde Unterhaching - Bürgerinformation, 2. Auflage.

Klößner, Christian (2005): Können wichtige Lebensereignisse die gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln verändern? In: Umweltpsychologie, 9. Jg., Heft 1, S. 28-45.

Kutter, Eckhard (2005): Entwicklung innovativer Verkehrsstrategien für die mobile Gesellschaft - Aufgaben, Maßnahmenspektrum, Problemlösungen, Berlin.

Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2005): München begrüßt Neubürger mit „Mobilitäts-Organizer“. Pressemitteilung vom 25.10.2005.

Landeshauptstadt München/Kreisverwaltungsreferat/Referat für Arbeit und Wirtschaft/Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2006): Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP), Teil Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 13.12.2006.

Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2007): „Gscheid Mobil“ für Neubürger: Mobilitätsberatung erfolgreich - rund acht Prozent mehr Fahrten im ÖPNV - LHM und MVG setzen Projekt weiter fort. Gemeinsame Pressemitteilung vom 11.10.2007.

Rölle, Daniel/Weber, Christoph/Bamberg, Sebastian (2002): Vom Auto zum Autobus. Der Umzug als Einstieg zum Umstieg. In: Gaia, Heft 2, S. 134-138.

Rölle, Daniel/Weber, Christoph/Bamberg, Sebastian (2003): Neue Mobilität am neuen Wohnort? Individuelle Informationen nach dem Umzug als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität. In: Scherhorn, Gerhard/Weber, Christoph (Hrsg.): Nachhaltiger Konsum. Auf dem Weg zur gesellschaftlichen Verankerung, S. 389-401, München.

Wappelhorst, Sandra (2006): Mobilitätsmarketing für Neubürger - Aktivitäten in den Metropolregionen Deutschlands, Ergebnisse einer Befragung regionaler Planungsstellen. Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung, Heft 1/06, Neubiberg.

Wappelhorst, Sandra (2006): Mobilitätsmarketing für Neubürger - Aktivitäten in den Metropolregionen Deutschlands, Ergebnisse einer Befragung von Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen. Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung, Heft 3/06, Neubiberg.

Internetverzeichnis

http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/verticals/40_Mobilitaet/70_Service/neubuergerorder1.pdf, Stand 28.05.2008.

<http://www.landkreis-muenchen.de/landkreis/944.htm>, Stand 28.05.2008.

