



MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2020

zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dinslaken



Ingenieurbüro Helmert
Wilhelmstraße 89
52070 Aachen

MOBILITÄTSBEFRAGUNG ZUM WERKTÄGLICHEN VERKEHRSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IN DER STADT DINSLAKEN

SCHLUSSBERICHT

Aachen, Dezember 2020

Auftraggeber: Stadt Dinslaken -
III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
- Kommunale und regionale Mobilitätsplanung-
Hünxer Straße 81
46535 Dinslaken

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert
Wilhelmstraße 89
52070 Aachen

Auswertungen und Bericht: Dipl.-Ing. Christoph Helmert
Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	7
1. ZUSAMMENFASSUNG	8
2. GRUNDLAGEN.....	9
2.1 Vorgehensweise und Methodik.....	9
2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger.....	9
2.1.2 Fragebogen	9
2.1.3 Datenschutz.....	12
2.1.4 Auswertung.....	12
2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten	13
2.3 Hochrechnungsmethode.....	13
2.4 Einwohner- und Strukturdaten der Stadt Dinslaken.....	14
3. ERGEBNISSE.....	19
3.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	19
3.1.1 Pkw, Elektro-Pkw und Motorräder.....	19
3.1.2 Fahrräder, Pedelecs / E-Bikes und Lastenräder	23
3.1.3 Verfügbarkeit Fahrradabstellanlagen	25
3.1.4 ÖPNV	25
3.2 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.....	27
3.2.1 Nutzungshäufigkeit in den letzten 12 Monaten.....	27
3.2.2 Veränderungen durch die Corona-Pandemie.....	29
3.2.3 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.....	31
3.3 Bewertungen	35
3.4 Mobilitätskennziffern	36
3.4.1 Mobile Personen.....	36
3.4.2 Wegehäufigkeit.....	37
3.4.3 Zeitbudget.....	39
3.5 Verkehrsmittelwahl	39
3.5.1 Modal-Split.....	39
3.5.2 Modal-Split für das Stadtgebiet Dinslaken	42
3.5.3 Verkehrsleistung.....	43
3.5.4 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln	44
3.5.5 Wegedauer nach Verkehrsmitteln.....	44
3.5.6 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel	46
3.5.7 Geschwindigkeiten nach Verkehrsmittel	49
3.6 Reisezwecke	50
3.6.1 Reisezweckverteilung	50
3.6.2 Reisezweckverteilung nach Status	52
3.6.3 Verkehrsmittelwahl nach Reisezweck	53
3.6.4 Wegedauer nach Reisezweck.....	55
3.6.5 Entfernungsverteilung nach Reisezweck	56
3.7 Aktivitätendauer	56
3.7.1 Tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten nach Zweck.....	58

3.7.2	Tageszeitliche Verteilung der Reisezwecke	59
3.8	Mobilitätsverhalten nach Altersgruppen	60
3.8.1	Wegehäufigkeit.....	60
3.8.2	Verkehrsmittelwahl	60
3.8.3	Wegedauer und Entfernungen	62
3.9	Mobilitätsverhalten differenziert für Männer und Frauen	63
3.9.1	Immobilie Personen.....	63
3.9.2	Wegehäufigkeit.....	64
3.9.3	Verkehrsmittelwahl	64
3.9.4	Wegedauer und Entfernungen	65
3.9.5	Reisezwecke	66
3.10	Mobilitätskennziffern im Städtevergleich	67
3.10.1	Immobilie Personen.....	67
3.10.2	Wegehäufigkeit.....	68
3.10.3	Verkehrsmittelwahl	68
3.10.4	Zeitbudget, Entfernungen und Wegedauer	69
3.10.5	Reisezwecke	71
3.11	Verkehrsverflechtungen.....	72
4.	ZUSATZAUSWERTUNG	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	schriftlicher Fragebogen, Seite 1	10
Abbildung 2-2:	Schriftlicher Fragebogen, Seite 2	10
Abbildung 2-3:	Schriftlicher Fragebogen, Seite 3	11
Abbildung 2-4:	Schriftlicher Fragebogen, Seite 4	11
Abbildung 2-5:	Verteilung der Befragten auf die Stadtbezirke	15
Abbildung 2-6:	Altersverteilung bei den Befragten	16
Abbildung 2-7:	Anzahl Personen pro Haushalt.....	16
Abbildung 2-8:	Altersverteilung nach Haushaltsgröße.....	17
Abbildung 2-9:	Status der Befragten	18
Abbildung 3-1:	Anzahl Pkw pro Haushalt	19
Abbildung 3-2:	Anzahl privater Pkw pro Haushalt nach Haushaltsgröße	20
Abbildung 3-3:	Anzahl Elektro-Pkw nach Anzahl verfügbarer privater Pkw	20
Abbildung 3-4:	Anzahl Motorräder pro Haushalt.....	21
Abbildung 3-5:	Führerscheinbesitz der Befragten ab 16 Jahren.....	22
Abbildung 3-6:	Pkw-Führerscheinbesitz nach Alter	22
Abbildung 3-7:	Anzahl Fahrräder pro Haushalt	23
Abbildung 3-8:	Ausstattung mit Pedelecs / E-Bikes nach allgemeiner Fahrradausstattung	24
Abbildung 3-9:	Ausstattung mit Lastenrädern nach allgemeiner Fahrradausstattung	24
Abbildung 3-10:	Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen.....	25
Abbildung 3-11:	Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte	26
Abbildung 3-12:	ÖPNV-Zeitkarten nach Status	26
Abbildung 3-13:	Regelmäßig genutztes Verkehrsmittel.....	27
Abbildung 3-14:	Nutzungshäufigkeit Bus & Bahn nach aktueller Tätigkeit.....	28
Abbildung 3-15:	Nutzungshäufigkeit von Fahrrad und E-Bike nach aktueller Tätigkeit	28
Abbildung 3-16:	Nutzungshäufigkeit von Pkw und Motorrad nach aktueller Tätigkeit	29
Abbildung 3-17:	Änderung der Verkehrsmittelnutzung in der Corona-Pandemie.....	29
Abbildung 3-18:	Änderungssaldo der Verkehrsmittelnutzung in der Corona-Pandemie	30
Abbildung 3-19:	Motivationsmöglichkeiten zur häufigeren Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen.....	31
Abbildung 3-20:	Motivation für häufigere Nutzung von Bus & Bahn nach aktueller Nutzungshäufigkeit.....	32
Abbildung 3-21:	Motivation für häufigere Nutzung von Bus & Bahn nach aktueller Tätigkeit (gruppiert).....	32
Abbildung 3-22:	Motivation für häufigere Nutzung des Fahrrads nach aktueller Nutzungshäufigkeit.....	33
Abbildung 3-23:	Motivation für häufigere Nutzung des Fahrrads nach aktueller Tätigkeit (gruppiert).....	33
Abbildung 3-24:	Motivation für mehr Wege zu Fuß nach aktueller Nutzungshäufigkeit	34
Abbildung 3-25:	Motivation für mehr Wege zu Fuß nach aktueller Tätigkeit (gruppiert).....	34
Abbildung 3-26:	Bewertung des Fußgänger- und Fahrradangebotes	35
Abbildung 3-27:	Bewertung der fußläufigen Einkaufs-/Versorgungsmöglichkeiten	36
Abbildung 3-28:	Anteil immobiler / mobiler Personen.....	37
Abbildung 3-29:	Wegehäufigkeit nach Geschlecht	38
Abbildung 3-30:	Wegehäufigkeit nach Alter	38
Abbildung 3-31:	Verkehrsmittelwahl.....	39
Abbildung 3-32:	Verkehrsmittelwahl (aggregiert) im Vergleich mit MiD 2017 für NRW	40
Abbildung 3-33:	Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr	41
Abbildung 3-34:	Verkehrsmittelwahl nach aktueller Tätigkeit (gruppiert)	41
Abbildung 3-35:	Verkehrsmittelwahl (Anteil in % an allen erfassten Wegen).....	42
Abbildung 3-36:	Modal Split der Verkehrsleistung (Anteil in % an den Gesamtkilometern).....	43
Abbildung 3-37:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln	44

Abbildung 3-38: Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln	45
Abbildung 3-39: Mittlere Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe.....	46
Abbildung 3-40: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel.....	46
Abbildung 3-41: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel	47
Abbildung 3-42: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel	48
Abbildung 3-43: Summenhäufigkeit der Entfernungen	49
Abbildung 3-44: Mittlere Geschwindigkeit je Verkehrsmittel	50
Abbildung 3-45: Reisezweckverteilung (Anteil in % an allen Wegen).....	51
Abbildung 3-46: Verkehrsleistung nach Reisezweck (Anteil in % an Gesamtkilometern)	52
Abbildung 3-47: Reisezweckverteilung nach Status der Befragten	53
Abbildung 3-48: Verkehrsmittel nach Zweck (relative Häufigkeit).....	54
Abbildung 3-49: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck.....	55
Abbildung 3-50: Mittlere Entfernungen nach Wegezweck	56
Abbildung 3-51: Summe der Aktivitäten am Tag	57
Abbildung 3-52: Aktivitätendauer am Tag außer Haus	57
Abbildung 3-53: Tageszeitliche Verteilung je Aktivität	58
Abbildung 3-54: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Reisezweck	59
Abbildung 3-55: Wegehäufigkeit nach Altersgruppe.....	60
Abbildung 3-56: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	61
Abbildung 3-57: Wegedauer nach Altersgruppen.....	62
Abbildung 3-58: Entfernung je Altersgruppe.....	62
Abbildung 3-59: Immobile Personen nach Geschlecht.....	63
Abbildung 3-60: Wegehäufigkeit nach Geschlecht.....	64
Abbildung 3-61: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	65
Abbildung 3-62: Wegedauer je Verkehrsmittel nach Geschlecht.....	65
Abbildung 3-63: Mittlere Entfernung je Verkehrsmittel nach Geschlecht	66
Abbildung 3-64: Reisezweckverteilung nach Geschlecht	66
Abbildung 3-65: Immobile Personen im Städtevergleich	67
Abbildung 3-66: Wegehäufigkeit im Städtevergleich	68
Abbildung 3-67: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich.....	69
Abbildung 3-68: Zeit im Verkehr im Städtevergleich.....	69
Abbildung 3-69: Mittlere Entfernung im Städtevergleich.....	70
Abbildung 3-70: Mittlere Wegedauer im Städtevergleich.....	70
Abbildung 3-71: Reisezwecke im Städtevergleich.....	71
Abbildung 3-72: Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken	72
Abbildung 3-73: Verkehrsbeziehungen ins Dinslakener Umland	73
Abbildung 4-1: Befürwortung einer Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr	74

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Übersicht über die Befragungs-Eckdaten.....	13
Tabelle 2-2:	Rahmendaten der befragten Haushalte.....	13
Tabelle 2-3:	Geschlechterverteilung der Grundgesamtheit vs. Nettostichprobe	14
Tabelle 2-4:	Einwohnerzahlen der Stadtbezirke Dinslakens (Stand: 08/2020)	14
Tabelle 3-1:	Gründe der Immobilität.....	37
Tabelle 3-2:	Anzahl der Verkehrswege nach Verkehrsmitteln	43

Vorwort

Im August 2020 beauftragte die Stadt Dinslaken das Ingenieurbüro Helmert mit der Durchführung und Auswertung einer Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten. Mit der Mobilitätsbefragung soll nach 1990 erstmals wieder das Verkehrsverhalten der Dinslakener Bevölkerung an einem Normalwerktag empirisch erfasst werden.

Die Stadt Dinslaken verfolgt mit dieser Untersuchung und deren Ergebnisse mehrere Ziele:

Zum einen wird eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme gewonnen, die den Status-Quo zum aktuellen Zeitpunkt festhält. Diese liefert Erkenntnisse darüber

- **wann,**
- **wie,**
- **womit und**
- **zu welchem Zweck**

Aktivitäten unternommen werden. Zum anderen lässt die Analyse Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in der Stadt Dinslaken zu.

Durch die in den Richtlinien der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (im weiteren AGFS) standardisierte Methodik für Mobilitätsbefragungen lassen sich Vergleiche zwischen dem Mobilitätsverhalten in der Stadt Dinslaken und anderen Städten und Kreisen ziehen. Auch die nordrhein-westfälischen Ergebnisse der Untersuchung 'Mobilität in Deutschland' (MID 2017) werden vergleichend hinzugezogen. Diese Vergleiche dienen einem besseren Verständnis der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung.

Aufgrund der großen Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung in der Stadt Dinslaken ist es gelungen, repräsentative Ergebnisse zu erzielen, mit denen die genannten Fragestellungen zuverlässig beantwortet werden können.

In vorliegendem Bericht werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung erläutert.

1. Zusammenfassung

Die Mobilitätsbefragung 2020 wurde als schriftliche, telefonische und online-Stichprobenbefragung durchgeführt. Es liegen Wegeprotokolle von 1.246 Personen aus 569 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern.

Mit einer Quote von 1,8 % der Bevölkerung in der Stadt Dinslaken und mehr als 1.000 Personen ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen. Die einschränkenden Schutzmaßnahmen der Bevölkerung aufgrund der Corona-Pandemie waren im Erhebungszeitraum soweit reduziert, dass von einem nahezu normalen Mobilitätsverhalten der Befragten ausgegangen werden kann (normaler Schulbetrieb, keine Betriebsschließungen, kein Aufruf zu Homeoffice). In den Fragebogen wurden Fragen zu Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Befragten aufgenommen.

An einem normalen Werktag verlassen 85 % der Bevölkerung in Dinslaken das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 2,9 Wege und Fahrten pro Person unternommen. Jeder Weg dauert im Mittel 21 Minuten; dabei werden im Schnitt 8,2 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 74 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet.

43% aller Wege werden in Dinslaken mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' zurückgelegt. Das Rad wird dabei für 23% aller Wege genutzt. „Zu Fuß gehen“ wird für 16% und die Verkehrsmittel des ÖV werden für 4% der Wege gewählt.

57% aller Wege entfallen auf den Kfz-Verkehr. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr bei über 30% aller Wege für Strecken genutzt, die nicht länger sind als 3 km.

Hauptreisezwecke sind Wege für Einkauf / Besorgungen (32 %), dicht gefolgt von Wegen zur Arbeit / zu geschäftlichen Zwecken (27 %). 24% der Fahrten beziehen sich auf Freizeitaktivitäten und Besuche und etwa ein Zehntel der Fahrten dienen dem Reisezweck Ausbildung.

Die verschiedenen Lebensstadien der Befragten beeinflussen deutlich das individuelle Verkehrsverhalten. So legen Personen zwischen 30 und 80 Jahren mit 3,1 Wegen die meisten Wege am Tag zurück. Menschen zwischen 18 und 29 Jahren sowie über 80-Jährige legen mit 2,4 bzw. 2,3 Wegen/Tag die wenigsten Wege zurück.

Kinder und Jugendliche (unter 18 Jahren) unternehmen die meisten Wege (43,5 %) mit dem Rad. Dies spricht für ein gutes Fahrradangebot für Schulwege, aber auch Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen. Mit Erreichen der Volljährigkeit werden immer nur noch 20,8 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt, etwas weniger als die Hälfte im Vergleich zu den Jüngeren, gleichzeitig steigt der Kfz-Anteil rasant an auf 62,8 %. Seinen Höchstwert erreicht er bei den 30-49-Jährigen mit 65,6 % und bleibt fortan hoch.

2. Grundlagen

2.1 Vorgehensweise und Methodik

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Dinslaken wurde im September 2020, außerhalb von Schulferien, durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung. Die Stichprobe wurde räumlich gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt gezogen, die Grundgesamtheit bilden dabei die Einwohnerinnen und Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Dinslaken.

Für die Mobilitätsbefragung wurden die Formen der schriftlichen, telefonischen und Online-Befragung gewählt. Durch dieses breite Angebot an Zugangswegen werden verschiedene Bevölkerungsgruppen erreicht und so eine homogene Stichprobe gewonnen. Die online- und die telefonische Befragung haben den Vorteil, dass durch die Unterstützung von Prüfroutinen der Website bzw. des Interviewers in kurzer Zeit eine vollständig verwendbare, plausibilisierte Erhebung der Daten möglich ist. Es wurden die Haushalte angerufen, die durch den Rückantwortbogen ihre Telefonnummer preisgegeben und damit ihre Bereitschaft zur telefonischen Teilnahme signalisiert hatten.

Alle in der Stichprobe ausgewählten Haushalte erhielten ein Anschreiben des Bürgermeisters, das die Hintergründe der Mobilitätsbefragung aufzeigte, die Datenschutzerklärung und die Aufforderung zur Teilnahme enthielt. Auch die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen waren im Anschreiben gedruckt. So konnten die Haushalte direkt an der Befragung teilnehmen. Dem Anschreiben lag weiter der schriftliche Fragebogen (siehe Kapitel 2.1.2) bei, den die Haushalte ausfüllen und kostenlos zurücksenden konnten. Weiter konnten sie hierüber ihre Bereitschaft zur telefonischen Befragung signalisieren bzw. die Teilnahme komplett ablehnen.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt. Für Kinder machten stellvertretend die Eltern die entsprechenden Angaben. Im Falle der Abwesenheit eines Haushaltsmitgliedes konnten dessen Wege entweder später nachgetragen oder stellvertretend eingegeben werden. Im Interview wurde der gesamte Tagesablauf erfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch zu Haushaltsmitgliedern, die am Stichtag keine Wege unternommen haben, Angaben gemacht werden sollten (Erfassung von immobilen Personen).

Als Anreiz zur Teilnahme an der Befragung wurden mehrere Gewinne mit einem attraktiven Hauptpreis ausgelobt. Zur Teilnahme konnte der Haushalt seine Adressdaten bei einer schriftlichen Teilnahme auf dem Rückumschlag vermerken, beziehungsweise wurden diese Daten nach Abschluss des Online-Fragebogens in einer separaten Eingabemaske eingetragen. Teilnehmende Haushalte über die Online-Eingabemaske erhielten zudem eine Aufwandsentschädigung.

2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger wurden sowohl in der Presse, dem Radio als auch auf den Internetseiten der Stadt über den Zweck der Befragung informiert. Es wurde intensiv darauf hingewiesen, dass die Teilnahme freiwillig ist und alle Angaben anonym in die Erhebung eingearbeitet werden. Ebenfalls wurde eine Telefonnummer veröffentlicht, unter welcher Bürgerinnen und Bürger direkt Fragen zur Mobilitätsbefragung stellen konnten.

2.1.2 Fragebogen

Der schriftliche Fragebogen wurde im DIN A3-Format an alle Haushalte versandt, so dass ohne nochmalige Aktion des Haushaltes dieser sofort die Möglichkeit hatte, umgehend an der Befragung teilzunehmen.

Bei der Konzeption wurde auf Übersichtlichkeit und Einfachheit beim Ausfüllen geachtet.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge zum Verkehrsangebot?

Gerne können Sie weitere Anregungen und Vorschläge auf einem separaten Blatt beilegen.





MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2020

Ihre Angaben werden nur für den Zweck der Mobilitätsbefragung verwendet und nicht personenbezogen ausgewertet. Die Daten werden vor der elektronischen Weiterverarbeitung anonymisiert, so dass keine Rückverfolgung der Daten möglich ist. Die Daten werden nach Abschluss der Erhebung gelöscht.

Sie können an der Befragung im Internet teilnehmen oder diesen Fragebogen ausgefüllt zurückschicken. Gerne können Sie sich auch telefonisch befragen lassen.



www.dinslaken.de/mobilitaetsbefragung

Ich möchte telefonisch an der Mobilitätsbefragung teilnehmen. Bitte rufen Sie mich zur Befragung an. Sie erreichen mich telefonisch am besten:

zwischen _____ und _____ Uhr

unter folgender Nr.: _____



Wenn Sie an der optionalen Verlosung teilnehmen möchten, versehen Sie bitte den Antwortumschlag mit Ihrem Namen und Ihrer Adresse. Als Hauptpreis wirkt ein Tablet im Wert von 450 Euro.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!



Abbildung 2-1: schriftlicher Fragebogen, Seite 1

1. Angaben zum Haushalt:

(Bitte Zahl eintragen)

Anzahl der Personen im Haushalt: _____ Anzahl der Fahrräder gesamt: _____
davon 6 Jahre und älter: _____ davon Pedelecs / E-Bikes: _____

Anzahl der privaten PKW: _____ davon Lastenräder: _____

davon E-Auto: _____ Wie viele Minuten gehen Sie zur nächsten Bus- oder Bahn-Haltestelle: _____

Anzahl der motorisierten Zweiräder: _____

Bitte möglichst alle Personen des Haushalts eintragen

2. Angaben zur Person

(Bitte Zutreffendes ankreuzen)

..... männlich / weiblich / divers m w d

..... Alter 0-17 18-29 30-49 50-64 65-80 > 80

Zur Zeit bin ich (bitte nur eine Nennung)

Vollzeit erwerbstätig

Teilzeit erwerbstätig

Auszubildende(r)

Schüler(in)

Student(in)

erwerbslos

Hausfrau / Hausmann

Rentner(in) / Pensionär(in)

Kind (noch nicht eingeschult)

Sonstiges

Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Bitte Zutreffendes ankreuzen)

Ich besitze einen PKW-Führerschein ja nein

Ich besitze einen Motorrad-Führerschein ja nein

Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn ja nein

Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Wohnort: ja nein

Ich habe einen Fahrradabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort in Dinslaken: ja nein

Ich bin in meiner Mobilität eingeschränkt: ja nein

In den Monaten vor der Corona-Pandemie nutzte ich folgende Verkehrsmittel:

1 = fast täglich, 2 = an 4-5 Tagen pro Woche, 3 = an 1-3 Tagen pro Woche, 4 = an 1-3 Tagen pro Monat, 5 = seltener, 6 = fast nie (Bitte Zahl eintragen)

Bus / Bahn

Pkw / Motorrad

Fahrrad / E-Bike

zu Fuß

Seit der Corona-Pandemie nutze ich:

1 = seltener, 2 = genauso häufig, 3 = häufiger (Bitte Zahl eintragen)

Bus / Bahn

Pkw / Motorrad

Fahrrad / E-Bike

zu Fuß

Ich würde Bus & Bahn häufiger nutzen, wenn:

1 = ich nutze Bus und Bahn, 2 = besseres Platzangebot, 3 = direkter Tarif, 4 = günstigere Tarife, 5 = schnellere Verbindungen, 6 = E-Ticket, 7 = mehr Direktverbindungen, 8 = bessere Informationen, 9 = sonstiges, 10 = nichts, (Bitte Zahl eintragen, Mehrfachauswahl möglich)

Das würde mich motivieren, häufiger Rad zu fahren:

1 = ich nutze das Fahrrad, 2 = bessere Radwege, 3 = bessere Arbeitsplatzung, 4 = E-Bike/Poler, 5 = mehr Fahrradverleih, 6 = bessere Abstellmöglichkeiten, 7 = sonstiges, 8 = nichts (Bitte Zahl eintragen, Mehrfachauswahl möglich)

Ich würde mehr zu Fuß gehen, wenn:

1 = ich gehe zu Fuß, 2 = sichere Verkehrsführung, 3 = nähere Einkaufsmöglichkeiten, 4 = bessere Fußwege, 5 = sonstiges (Bitte Zahl eintragen)

Ich bewerte das Verkehrsangebot in meinem Wohnumfeld:

1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, (Bitte Zahl eintragen)

für Bus und Bahn

für Fahrradfahrer

für Fußgänger

Ich bewerte die fußläufigen Einkaufs/ Versorgungsmöglichkeiten in meinem Wohnumfeld: (Beurteilung nach Schulnoten, Bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag war ich nicht außer Haus (Grund)

1 = krank, 2 = keine Termine außer Haus, 3 = arbeitsbedingt, 4 = Homeoffice, 5 = pandemiebedingt, 6 = andere Gründe (Bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag stand mir ein PKW zur Verfügung:

1 = ja, uneingeschränkt, 2 = ja, zeitweise / nach Absprache, 3 = nein, gar nicht (Bitte Zahl eintragen)

Ich befragte eine Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr:

1 = ja, ganztägig, 2 = ja, zwischen 19:00 - 8:30 Uhr, 3 = nein (Bitte Zahl eintragen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Bus / Bahn					
Pkw / Motorrad					
Fahrrad / E-Bike					
zu Fuß					
Bus / Bahn					
Pkw / Motorrad					
Fahrrad / E-Bike					
zu Fuß					
Bus & Bahn häufiger nutzen					
Motivieren, häufiger Rad zu fahren					
Mehr zu Fuß gehen					
Bewerte das Verkehrsangebot					
Bewerte fußläufige Einkaufs/ Versorgungsmöglichkeiten					
Am Stichtag war ich nicht außer Haus					
Am Stichtag stand mir ein PKW zur Verfügung					
Ich befragte eine Freigabe der Fußgängerzonen					

Abbildung 2-2: Schriftlicher Fragebogen, Seite 2

3. Angaben zum Weg
Bitte beschreiben Sie alle Wege aller Personen des Stichtages auf. Wege sind alle Strecken, die Sie zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln außer Haus zurückgelegt haben. Denken Sie bitte auch an kurze Wege: Hin- und Rückweg sind zwei Wege. Wenn Sie zwischen Verkehrsmitteln umsteigen (z.B. von der Straßenbahn / dem Auto / dem Fahrrad in die Bahn) bleibt es ein Weg. Bei einem längeren Zwischenstopp auf dem Weg zu einem anderen Zweck (z.B. der Einkauf auf dem Weg vom Arbeitsplatz nach Hause oder das Bringen des Kindes zur Kita auf dem Weg zur Arbeit) zählt dies als zwei Wege.

Sich helfe Ihnen, wenn Sie Fragen haben. Blättern Sie um!

4. Genutztes Verkehrsmittel
Mit welchem Verkehrsmittel wurde der Weg zurückgelegt? Bei Nutzung von Bus und Bahn kreuzen Sie auch das Verkehrsmittel an, mit dem Sie zur Haltestelle/ Bahnhof gelangt sind und die Ziel für diesen Weg. Bitte kreuzen Sie alle genutzten Verkehrsmittel an.

5. Zweck oder Ziel des Weges
Sind Sie zu verschiedenen Zwecken unterwegs, sind das immer mehrere Wege.

Person	Weg	Start Straße – Ort – Institution	Ziel Straße – Ort – Institution	von Uhrzeit	bis Uhrzeit	Kein Fernverkehrsmittel	Bus	Straßenbahn	KFZ Selbstfahrerin	KFZ Selbstfahrer/in	E-FZ/ E-Scooter/ E-Moped	E-FZ/ E-Moped/ E-Bike/ E-Pedelec	monorail/Tram/Tram	Fahrrad/ Lastenrad	zu Fuß	Verkehrsmittel der jeweils längsten Teilstrecke des Weges	Minuten	Fußweg Zeit zur / von der Haltestelle nach Vorort (Wohnung)	zu Arbeit	geschäftliche Unterweg	Einkauf / abgibt/ Besoff	sonstige Einkauf	private Besorgung	private Besoff	Ausbildung	Freizeit	bringen / holen
A	1	Musterstraße 123, Musterstadt	Beispielstraße 45, Musterstadt	7:20	7:55	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bahn	3 / 6	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	2	Beispielstraße 45, Musterstadt	Fußgängerzone Innenstadt	16:00	16:10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zu Fuß	— / —	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							

Abbildung 2-3: Schriftlicher Fragebogen, Seite 3

Fragen und Antworten

Um Ihren die Beantwortung des Fragebogens zu erleichtern, sind hier verschiedene Fragen aufgeführt und beantwortet, die sich beim Ausfüllen des Fragebogens ergeben können. Bei Rückfragen nutzen Sie bitte unser Infotelefon unter (02064) 66 316 (Mo bis Do 8:30-12:00 Uhr und 14:00-16:00 Uhr Fr 8:30-12:00 Uhr) oder schicken Sie gern eine E-Mail an mobilitaetsbefragung@dinslaken.de.

Wer gehört zu einem Haushalt? Wer soll die Fragebogen ausfüllen?
Zu einem Haushalt gehören alle Personen, die dort gemeinsam leben, auch Wohn- und Lebensgemeinschaften. Alle im Haushalt lebenden Personen werden gebeten, den Fragebogen auszufüllen. Für Kinder unter 14 Jahren soll der Fragebogen stellvertretend von einem Erwachsenen ausgefüllt werden.

Welcher Tag ist mein Stichtag?
Bitte füllen Sie den Fragebogen für einen Tag der letzten Woche (nur Dienstag – Sonntag) aus. Ihren Stichtag können Sie frei wählen. Achten Sie bitte darauf, dass es ein „normaler“ Tag ist und dieser nicht in den Schulferien liegt.

Was machen viele, wenn die befragten Fragebogen nicht ausreichend sind?
Falls in Ihrem Haushalt mehr als fünf Personen leben, bitten wir diejenigen, für die keine Einzelfelder verfügbar sind, die Angaben auf einem zusätzlichen Blatt Papier zu machen. Alternativ können Sie die Fragen gern online beantwortet. Dort sehen Ihnen mehr Eingabefelder zur Verfügung.

Am Stichtag wurden keine Wege unternommen. Soll ich trotzdem an der Erhebung teilnehmen?
Ja. Selbst wenn Sie am Stichtag keine Wege zurücklegen, ist das eine wichtige Information. Füllen Sie in diesem Fall nur die Vordereite des Fragebogens komplett aus. Lassen Sie den Wegfragebogen auf der Rückseite unausgefüllt. Alle weiteren Haushaltsmitglieder mit Wegen am Stichtag füllen den Fragebogen bitte vollständig aus.

Reicht es, nur meine private Wege aufzuschreiben oder muss ich auch dienstliche Wege auflisten?
Bitte schreiben Sie alle Wege des Stichtages auf! Hierbei ist es egal, ob es sich um dienstliche oder private Wege handelt, ausgenommen Fahrten von z. B. Bus und Taxifahrerinnen). Berücksichtigen Sie bitte auch kurze Wege, Rückwege sowie Wege, bei denen Sie Personen zu einem Ort bringen oder von diesem abholen!

Ich habe am Stichtag auch Wege außerhalb der Stadt zurückgelegt. Muss ich diese Wege auch aufschreiben?
Ja. Bitte tragen Sie die Wege, die in Dinslaken beginnen oder enden sowie die Wege, die Sie in der Zwischenzeit außerhalb der Stadt unternommen haben, in den Fragebogen ein!

Ich gehe nur von zu Hause zum Einkauf. Das ist nicht einmal 1 km. Muss ich den Fragebogen trotzdem ausfüllen?
Ja. Füllen Sie den Fragebogen bitte auf alle Wege, die Sie am Stichtag gemacht haben, wenn Sie ein Gebäude verlassen, egal wie kurz die Strecke sind. Wenn Sie jedoch innerhalb eines Betriebsgeländes von einem Gebäude zum nächsten gehen, müssen Sie dies nicht aufführen. Auch wenn Sie am Stichtag nur sehr kurze Wege durchfahren, ist das eine wichtige Information.

Was ist ein Weg? Wie soll ich Wege eingeben, auf denen ich mehrere Verkehrsmittel genutzt habe?
Wenn Sie sich außer Haus von einem Ort zu einem Ziel an einem anderen Ort bewegen, ist das ein Weg – egal zu welchem Zweck und Ziel und egal mit welchem Verkehrsmittel. Hin- und Rückweg sind zwei Wege. Sollten Sie auf dem Weg zu einem Ziel zwischen zwei Verkehrsmitteln umsteigen, bleibt es trotzdem ein Weg. Tragen Sie alle Verkehrsmittel ein, die Sie auf einem Weg genutzt haben. Die Start- und Ankunftszeit geben Sie bitte für den gesamten Weg an. Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt haben, geben Sie bitte auch an, mit welchem davon Sie die räumlich längste Teilstrecke zurückgelegt haben.

An welche Adresse soll ich den Fragebogen zurücksenden?
Bitte wenden Sie sich für die Rücksendung der Fragebogen einfach den befragten und adressierten Umschlag. Dieser muss nicht frankiert werden. Hinterlassen Sie bitte Ihre Kontaktdaten nicht auf dem Fragebogen!

Warnen soll der Fragebogen wieder zurückgesendet werden?
Bitte wenden Sie den ausgefüllten Fragebogen im beiliegenden Freiumschlag möglichst bald in den Briefkasten! Spätestens jedoch bis zum 09.10.2020. Auch online können Sie bis zum 09.10.2020 teilnehmen. Wenn Sie den Rücksendeumschlag verlegt haben, senden Sie den Fragebogen bitte an folgende Adresse: Stadt Dinslaken, II 4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung, – Kommunale und regionale Mobilitätsplanung –, z.Hd. Herr Wegler, Hüner Straße 81, 46259 Dinslaken. Weitere Informationen finden Sie online unter www.dinslaken.de/mobilitaetsbefragung.

3. Angaben zum Weg
Hier tragen Sie die Start- und Zieladresse eines Weges ein. Sie wissen Straße oder Hausnummer nicht? Dann schreiben Sie einfach den Namen der Firma, des Geschäfts oder des Amtes mit Ortsteilnamen auf.
Hier tragen Sie den Personen Kennbuchstaben aus Punkt 2 ein und listen die Wege der Reihe nach auf!
Auch einzelne Fußwege sind wichtig!

4. Genutztes Verkehrsmittel
Hier kreuzen Sie alle Verkehrsmittel an, die Sie für Ihren Weg genutzt haben.

5. Zweck oder Ziel des Weges
Bitte denken Sie daran: Sind Sie zu verschiedenen Zwecken unterwegs, sind das immer mehrere Wege!

Person	Weg	Start Straße – Ort – Institution	Ziel Straße – Ort – Institution	von Uhrzeit	bis Uhrzeit	Kein Fernverkehrsmittel	Bus	Straßenbahn	KFZ Selbstfahrerin	KFZ Selbstfahrer/in	E-FZ/ E-Scooter/ E-Moped	E-FZ/ E-Moped/ E-Bike/ E-Pedelec	monorail/Tram/Tram	Fahrrad/ Lastenrad	zu Fuß	Verkehrsmittel der jeweils längsten Teilstrecke des Weges	Minuten	Fußweg Zeit zur / von der Haltestelle nach Vorort (Wohnung)	zu Arbeit	geschäftliche Unterweg	Einkauf / abgibt/ Besoff	sonstige Einkauf	private Besorgung	private Besoff	Ausbildung	Freizeit	bringen / holen
A	1	Musterstraße 123, Musterstadt	Beispielstraße 45, Musterstadt	7:20	7:55	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bahn	3 / 6	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	2	Beispielstraße 45, Musterstadt	Fußgängerzone Innenstadt	16:00	16:10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zu Fuß	— / —	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
A	3	Haltestelle Fußgängerzone Innenstadt	Musterstraße 123, Musterstadt	16:55	17:35	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bahn	— / 3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	1	Musterstraße 123, Musterstadt	Max-Planck-Schule, Beispielstadt	8:10	9:00	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bus	8 / 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	2	B1 – Rückweg		12:30	13:25	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bus	3 / 8	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Abbildung 2-4: Schriftlicher Fragebogen, Seite 4

Im Internet baute sich der Fragebogen analog in den drei Befragungsteilen Haushalts-, Personen- und Wegefragebogen auf. Der Zugang zum Online-Fragebogen war durch einen Code geschützt, so dass nur diejenigen, die innerhalb der Stichprobe das Anschreiben erhielten, mit dem damit vermittelten Zugangscode teilnehmen konnten.

Umfangreiche Prüfroutinen verhindern Fehleingaben und sorgen so dafür, dass jedes eingegebene Interview vollständig verwendbar ist und damit in die Auswertung fließen kann.

2.1.3 Datenschutz

Den Bestimmungen des Datenschutzes wurde durch eine strikte Trennung der Haushaltsinformationen (Name, Adresse, Tel.-Nr.) und der erhobenen Daten entsprochen. Die durch den Antwortbogen übermittelten Namen und Telefonnummern wurden ausschließlich während der Durchführung der Interviews an die Interviewer übermittelt.

Die Eingabe der Erhebungsdaten in die Datenbank durch die Interviewer erfolgte bereits ohne Identifizierungsmerkmale. Die Rückverfolgung der Fragebögen zu Einzelpersonen ist somit nicht möglich.

Die Adressdaten, die zur Teilnahme an der Verlosung im Internet eingegeben wurden, wurden in einer separaten Liste gespeichert, in der keine Erkennungsmerkmale enthalten waren, die Rückschlüsse auf den zuvor ausgefüllten Fragebogen zuließen.

Die städtische Datenschutzbeauftragte begleitete die Mobilitätsbefragung durchgängig.

2.1.4 Auswertung

Die Auswertung erfolgt mit dem Programm HHB¹, welches auf einer Access-Datenbank basiert. Das Programm wurde auf die Anforderungen und Spezifikationen der Befragung in der Stadt Dinslaken abgestimmt. Die offene Struktur der Datenbank erlaubt es, für weitere Fragestellungen - zu einem späteren Zeitpunkt - ergänzende Auswertungen durchzuführen.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung werden im vorliegenden Bericht präsentiert und interpretiert. Weiter liegen der Stadt Dinslaken alle Auswertungen in tabellarischer und grafischer Form vor. Der Bericht stellt neben der Beschreibung der Befragungseckdaten und der Aufbereitung der generellen Ergebnisse zum Verkehrsverhalten die Werte differenziert nach

- Alter,
- Geschlecht,
- Tätigkeit

dar.

Darüber hinaus bieten Vergleiche der Mobilitätskennziffern mit anderen vergleichbaren Städten und mit Daten aus der bundesweiten Erhebung MID aus dem Jahre 2017 die Möglichkeit, die Ergebnisse besser zu verstehen und einzuordnen.

¹ HHB: Haushaltsbefragung

2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten

Erhebungsjahr	2020
Erhebungsinhalt	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung in Dinslaken
Erhebungszeitraum	14.09. - 09.10.2020 außerhalb von Schulferien und Feiertagen
Erhebungsstichtage	Dienstag - Donnerstag, 1 Tag je Haushalt
Erhebungsart	telefonisch - schriftlich - online
Information	Begleitschreiben des Bürgermeisters, Datenschutzhinweise, Presseartikel, Homepage
Adressaten	Alle Personen des kontaktierten Haushalts
Stichprobe	Zufallsstichprobe, Generierung von 3.700 Adressen nach den Melderegistern der Stadt Dinslaken
Beteiligung	Freiwillig
Erhebungstag	Protokollierter Erhebungstag
Gewichtung	nach Alter, Geschlecht, Stadtbezirk
Anlass	Erhebung aktueller Daten zum Verkehrsverhalten als Basis für die städtische Mobilitätsplanung
Ziel	Grundlagendaten für die zukünftige Ausgestaltung eines intelligenten und stadtverträglichen Mobilitätskonzeptes

Tabelle 2-1: Übersicht über die Befragungs-Eckdaten

	Stadt Dinslaken
Ausgewählte Haushalte	3.700
Erreichte Haushalte	569
Erreichte Personen	1.246
Erreichte Personen (bereinigt)	1.132
Rücklaufquote	15,4 %
wohnberechtigte Bevölkerung (31.08.2020)	68.209
Anteil Befragter an der Bevölkerung	1,8 %
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,2 Personen
Erfasste Wege	3.320
Mittlere Mobilität	2,9
Mittlere Mobilität (nur Mobile)	3,2

Tabelle 2-2: Rahmendaten der befragten Haushalte.

Die Erhebung fand in drei Erhebungswellen statt. Die erste Welle wurde am 04. September, die zweite am 11. September und die dritte am 18. September 2020 versandt.

2.3 Hochrechnungsmethode

Eine Befragung birgt die Gefahr, dass nicht-repräsentative Ergebnisse gewonnen werden. Dies ist immer dann der Fall, wenn einzelne Personengruppen nicht oder unterrepräsentativ berücksichtigt wurden. Dies betrifft besonders folgende Personengruppen:

- Verweigerer
Personen, die aus verschiedenen Gründen keine Befragung wünschen. Gründe könnten sein: Zeitmangel, keine Auskünfte über private Gewohnheiten etc.

- Personen mit Migrationshintergrund
Personengruppen, die möglicherweise aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten nicht die Möglichkeit hatten, dem Interview zu folgen, oder sich die zur Verfügung stehenden Informationen aus dem Internet oder über einen Ansprechpartner zu holen.
- Altersstruktur
Die tatsächliche Altersstruktur im Untersuchungsgebiet weicht oft leicht von der Altersverteilung der befragten Personen ab. Oft sind Personen über 50 Jahren Befragungen überrepräsentiert.

Die Hochrechnung dient dem Vermeiden eines systematischen Fehlers. Deshalb wurde in der Hochrechnung eine Anpassung an die Eckwerte aus der Einwohnerstatistik von 08/2020 vorgenommen, gegliedert nach disjunkten Klassen² einer Kreuzkombination

- des Alters
- mit dem Geschlecht und
- dem Stadtbezirk.

Die hochgerechnete Zahl beispielsweise von Männern einer bestimmten Altersgruppe in Dinslaken stimmt demzufolge in der Befragung exakt mit den statistischen Daten überein.

Die Altersgruppen sind in einer Form gewählt worden, die die Lebensphasen der Befragten (Kindheit/Schule; Studium/Berufsstart; Berufstätigkeit; Rentenalter) abbilden. Die multikriterielle Hochrechnung stellt sicher, dass innerhalb der Klassen keine Verzerrungen auftreten.

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung unterscheidet sich die Stichprobe nur geringfügig von der Grundgesamtheit der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Dinslaken.

	Einwohner	Stichprobe
Männer	48,6%	49,2%
Frauen	51,4%	50,2%
divers		0,6%

Tabelle 2-3: Geschlechterverteilung der Grundgesamtheit vs. Nettostichprobe

2.4 Einwohner- und Strukturdaten der Stadt Dinslaken

Dinslaken besteht aus 10 Stadtbezirken mit folgender Einwohnerverteilung:

Bezirke	Einwohner
Innenstadt	8.271
Hagenviertel	5.014
Eppinghoven	3.962
Averbruch	6.180
Hiesfeld	15.110
Blumenviertel	6.773
Feldmark	11.874
Lohberg	6.064
Oberlohberg	4.402
Grafschaft	559
Dinslaken	68.209

Tabelle 2-4: Einwohnerzahlen der Stadtbezirke Dinslakens (Stand: 08/2020)

² ...nicht überlappende, aneinandergrenzende Intervalle von Merkmalswerten, die durch eine untere und eine obere Klassengrenze begrenzt und eindeutig festgelegt sind.

Im Folgenden sind die Daten der Stichprobe den Werten aus der Meldestatistik gegenübergestellt.

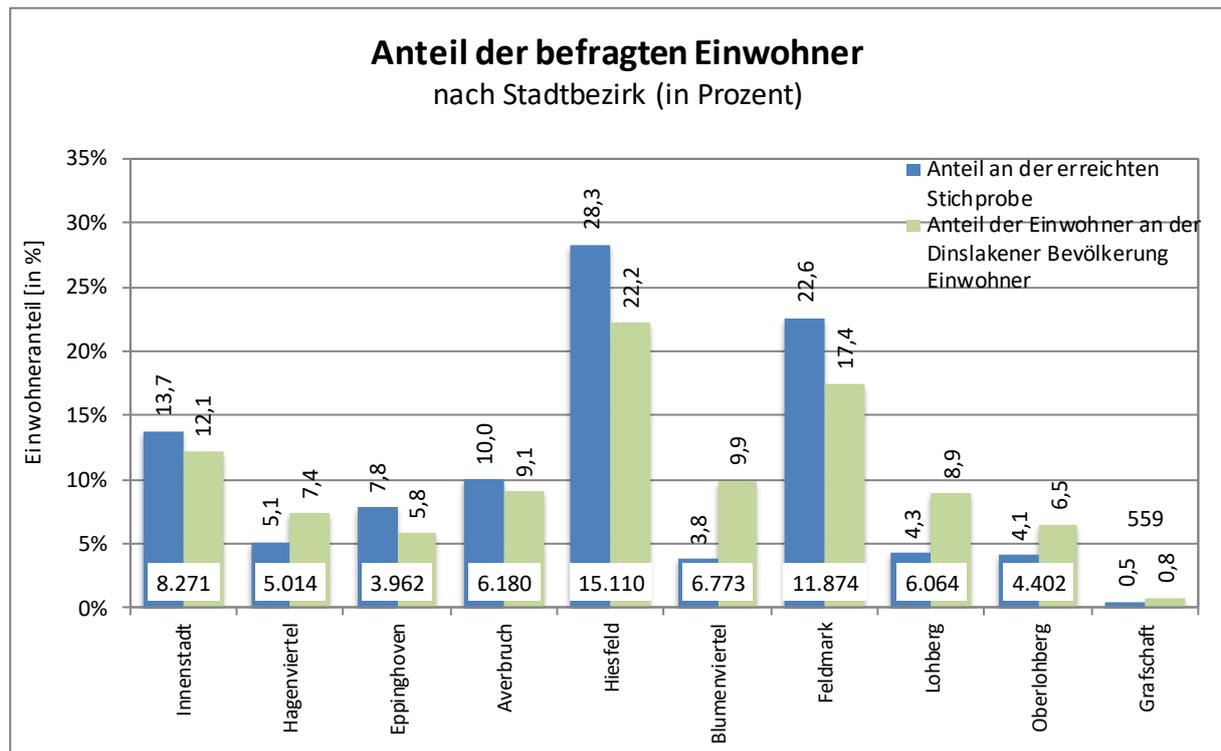


Abbildung 2-5: Verteilung der Befragten auf die Stadtbezirke

Die Gegenüberstellung zeigt, dass die räumliche Verteilung der in der Stichprobe enthaltenen Personen gut mit der realen Einwohnerverteilung übereinstimmt. In den einwohnerstärksten Stadtbezirken wurden überproportional viele Personen erreicht. Insgesamt wurden mit den 1.246 befragten Personen 1,8% der Dinslakener Bevölkerung erreicht. Die Ergebnisse der Untersuchung sind somit statistisch repräsentativ für ganz Dinslaken.

Die Altersstruktur der befragten Bürgerinnen und Bürger (vgl. Abbildung 2-6) ist typisch für eine Modal-Split-Erhebung. Die prozentualen Differenzen in den Altersgruppen wurden mittels eines Korrekturfaktors in der weiteren Auswertung berücksichtigt.

Die Gruppen der über 50-Jährigen sind in Befragungen sehr oft überrepräsentiert. Ein Grund hierfür liegt darin, dass diese Personen eher erreichbar sind und dass sie eine grundsätzlich andere Einstellung zur Teilnahme an Aktionen der öffentlichen Hand haben. Während die Gruppe der 65-80-Jährigen in der Befragung deutlich überrepräsentiert ist, ist vor allem die Gruppe der unter 18-Jährigen erwartungsgemäß unterrepräsentiert. In den übrigen Altersgruppen sind die Unterschiede zwischen Befragung und Einwohnerverteilung weniger deutlich.

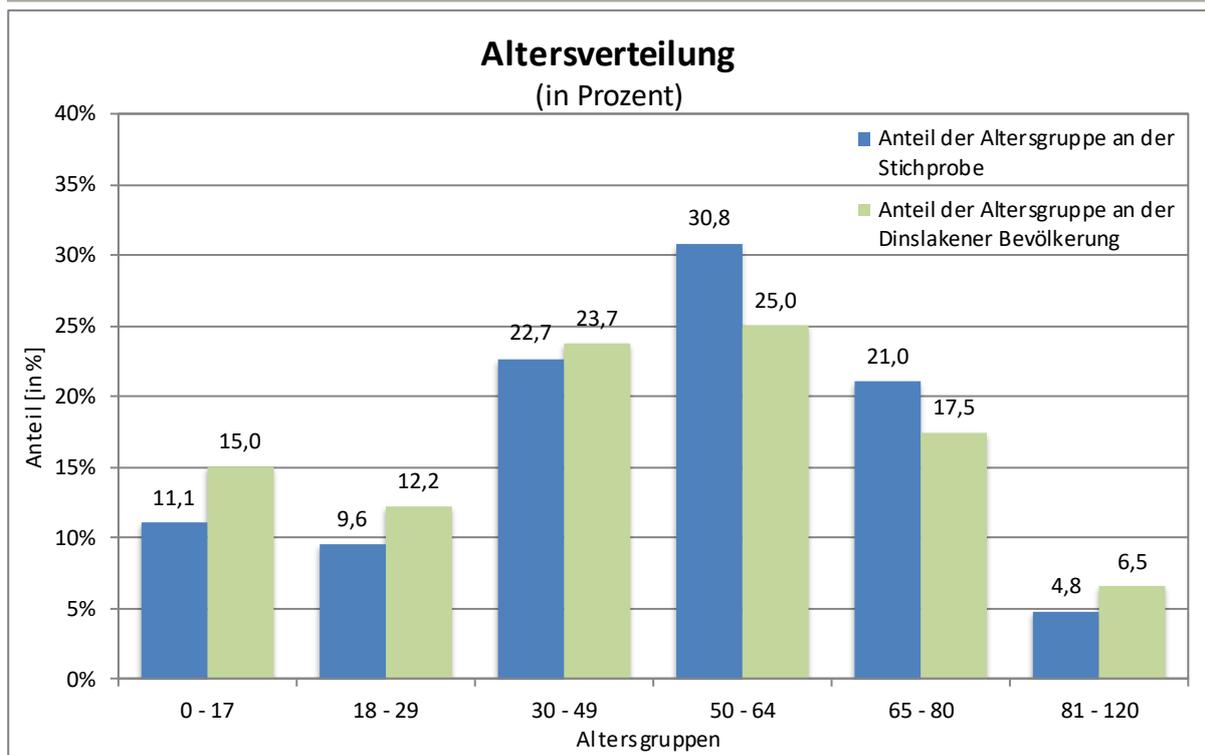


Abbildung 2-6: Altersverteilung bei den Befragten

In den 569 erreichten Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 1.246 Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von **2,2 Personen je Haushalt**.

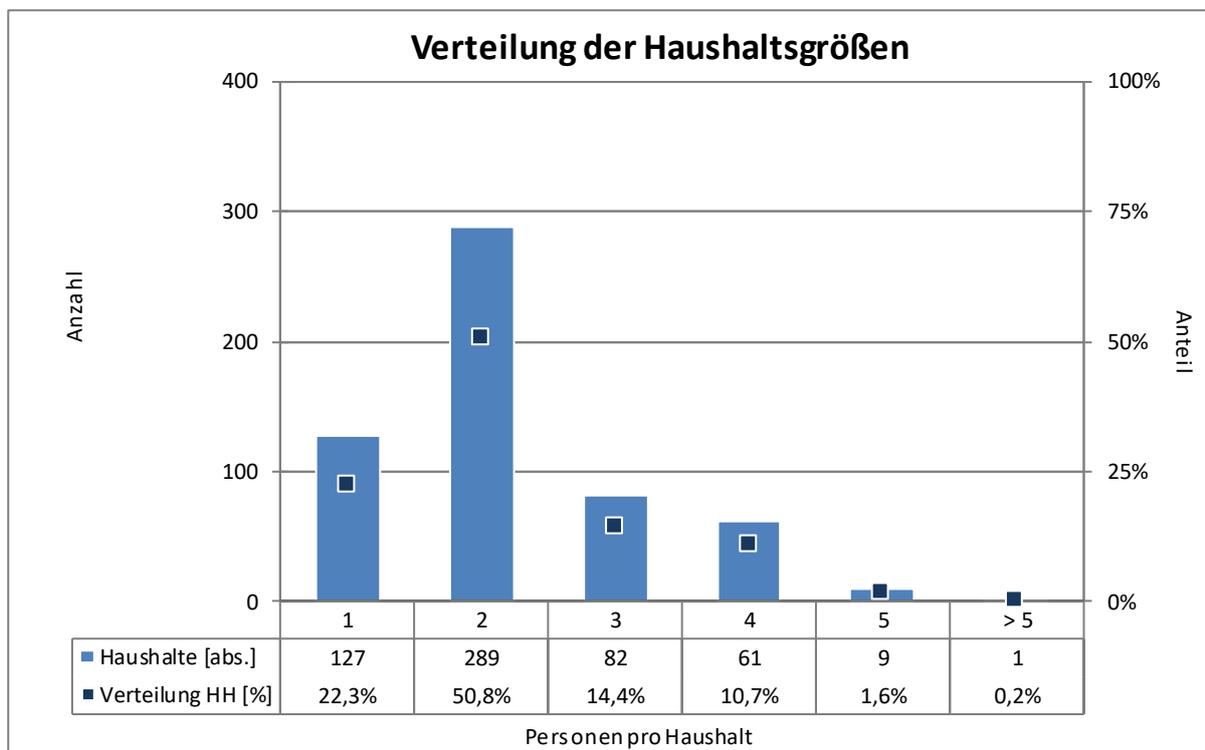


Abbildung 2-7: Anzahl Personen pro Haushalt.

Knapp die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner leben in 2-Personen-Haushalten. 22,3% der befragten Haushalte sind Single-Haushalte, dort leben 10,2% aller Befragten. In 14,4% der befragten Haushalte leben mindestens 3 Personen, insgesamt 19,7% der Befragten.

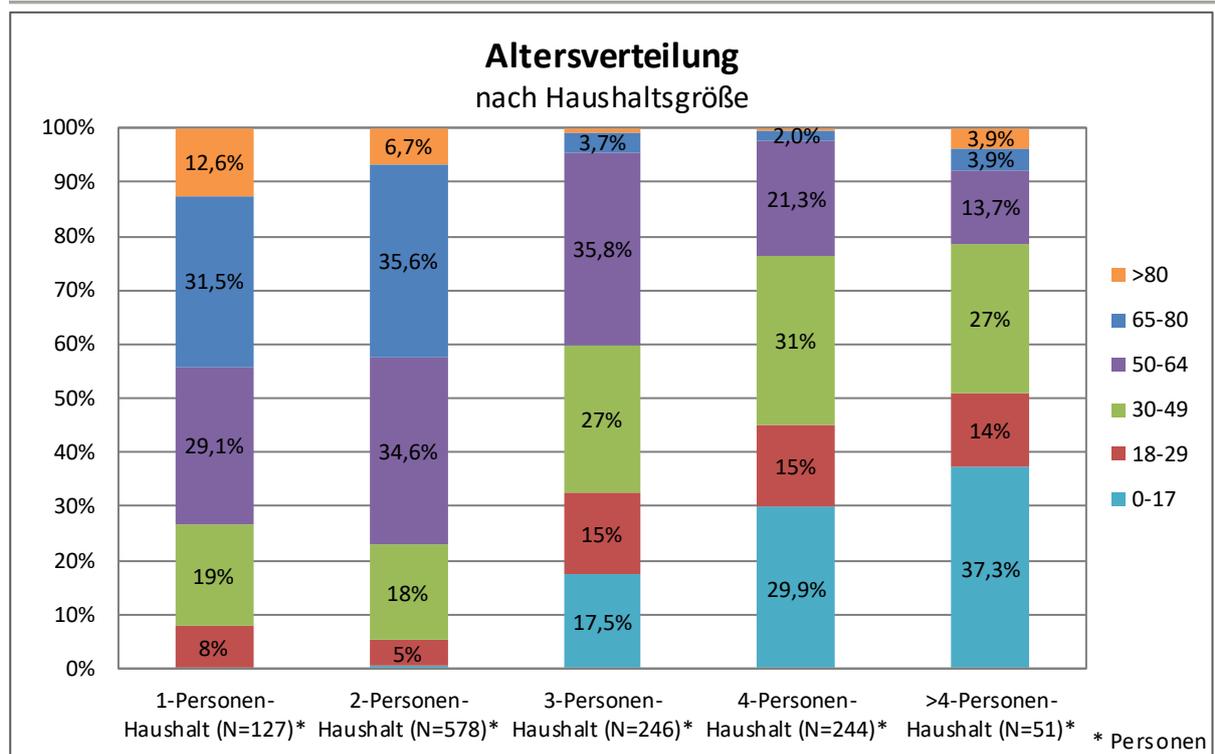


Abbildung 2-8: Altersverteilung nach Haushaltsgröße

Aufschlussreich ist die Betrachtung der Altersverteilung in den verschiedenen Haushaltsgrößen. Beinahe drei Viertel aller Ein-Personen-Haushalte wird aus Personen gebildet, die älter als 50 Jahre sind. Die über 64-Jährigen sind sowohl in Ein- als auch in Zwei-Personen-Haushalten am stärksten vertreten. Größere Haushalte ab 3 Personen pro Haushalt werden naturgemäß durch Familien gebildet. Dementsprechend steigt hier der Anteil der Jüngeren deutlich. Dafür sinkt der Anteil von Personen über 65 Jahren.

Im Personenfragebogen wurde für jeden Befragten die aktuelle Lebenssituation erfasst, denn diese ist ebenfalls eine bestimmende Einflussgröße auf das Mobilitätsverhalten neben beispielsweise dem Alter der Person.

Die Interviewten wurden demnach in

- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig
- Auszubildende(r)
- Schüler(in)
- Student(in)
- erwerbslos
- Hausfrau / Hausmann
- Rentner(in) / Pensionär(in)
- Kind (noch nicht eingeschult)
- Sonstiges

unterschieden.

Die Auswertung der in der Stichprobe enthaltenen Personen nach beruflichem Status zeigt Abbildung 2-9.

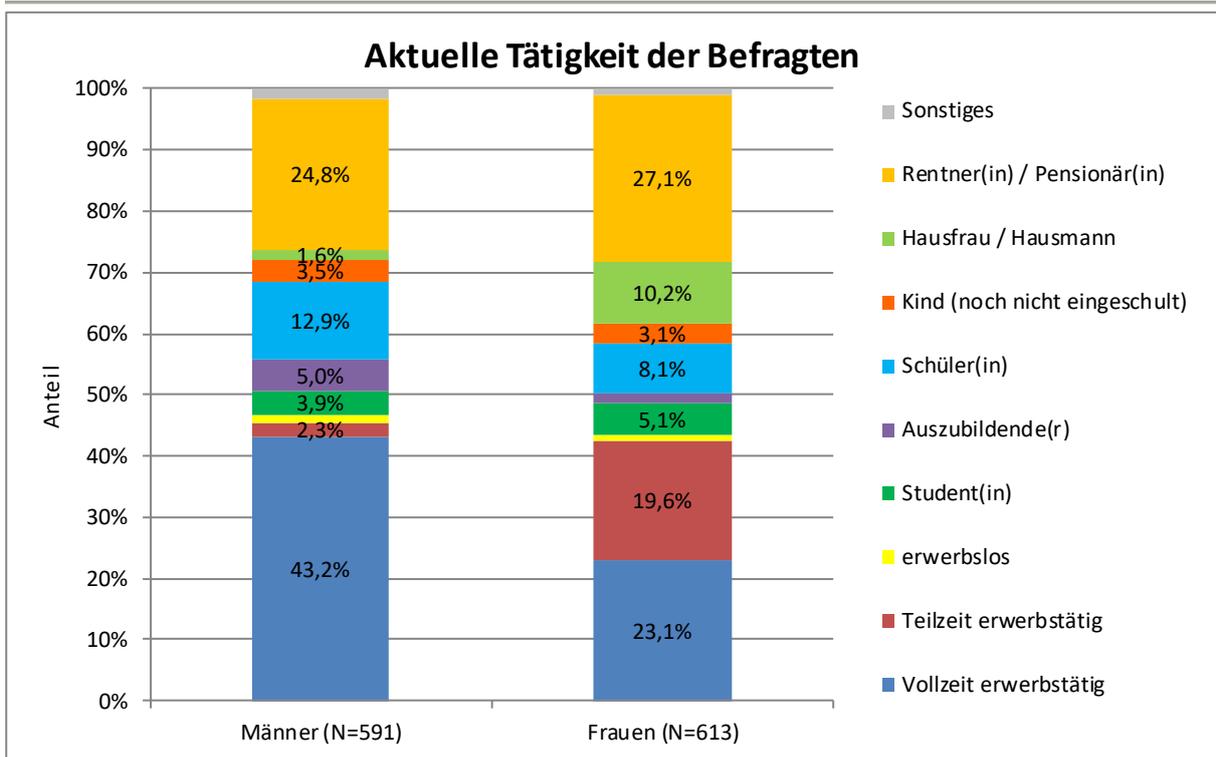


Abbildung 2-9: Status der Befragten

Es ist ein signifikanter Unterschied zwischen erwachsenen Männern und Frauen zu erkennen: Frauen sind zu einem deutlich geringeren Anteil vollzeitberufstätig, dafür häufiger in Teilzeit beschäftigt oder zu Hause. Während 10,2% der befragten Frauen Hausfrauen sind, wurden in der Stichprobe nur 1,6% Hausmänner erfasst. Diese Rollenverteilung ist typischerweise nicht nur in Dinslaken zu finden.

3. Ergebnisse

3.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Die Frage nach der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel wird an den gesamten Haushalt gerichtet. Dabei wird die Anzahl verfügbarer Verkehrsmittel abgefragt.

3.1.1 Pkw, Elektro-Pkw und Motorräder

Bei der Anzahl verfügbarer Kraftfahrzeuge in einem Haushalt wurde keine Unterscheidung in Unterkategorien wie z.B. privater Pkw oder Firmenwagen gemacht.

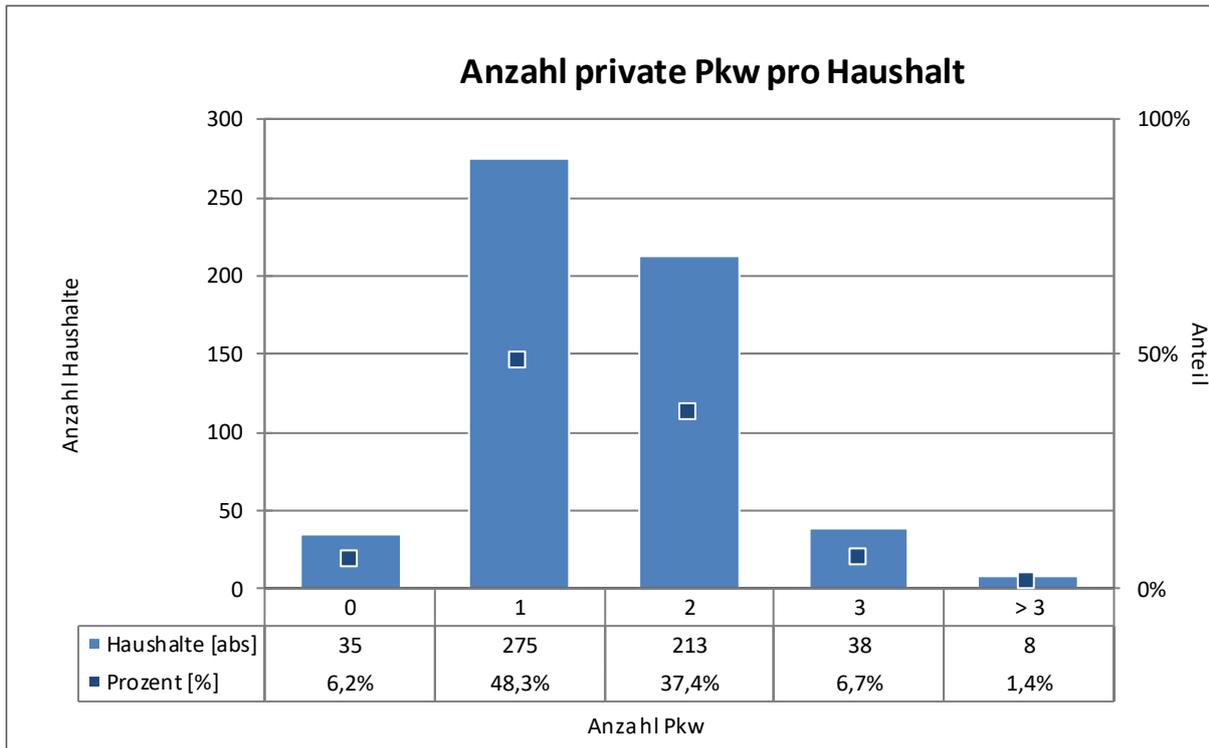


Abbildung 3-1: Anzahl Pkw pro Haushalt

94 % der Haushalte verfügen ständig über mindestens ein Kfz. Nur 6,2% der befragten Haushalte verfügt über kein Kfz. Fast die Hälfte der Haushalte (46 %) kann auf zwei oder mehr Kfz zurückgreifen. Bezogen auf die befragten Personen liegt der Motorisierungsgrad in der Stadt Dinslaken somit bei 681 Kfz/1000 Einwohner.

Im Mittel verfügt ein Haushalt über **1,5 Kfz**. Dieser Wert liegt klar über dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad der Haushalte in Deutschland. Die deutschlandweite Studie MID 2017 ermittelte durchschnittlich 1,1 Pkw je Haushalt, für Nordrhein-Westfalen betrug dieser Wert ebenfalls 1,1 Pkw/Haushalt.³

Je mehr Mitglieder ein Haushalt hat, desto mehr private Pkw sind im Haushalt verfügbar. Das zeigt nachfolgende Abbildung. Der private Pkw stellt damit offenbar für die Menschen in Dinslaken ein notwendiges Verkehrsmittel für die alltägliche Mobilität dar.

³ Quelle: MID 2017

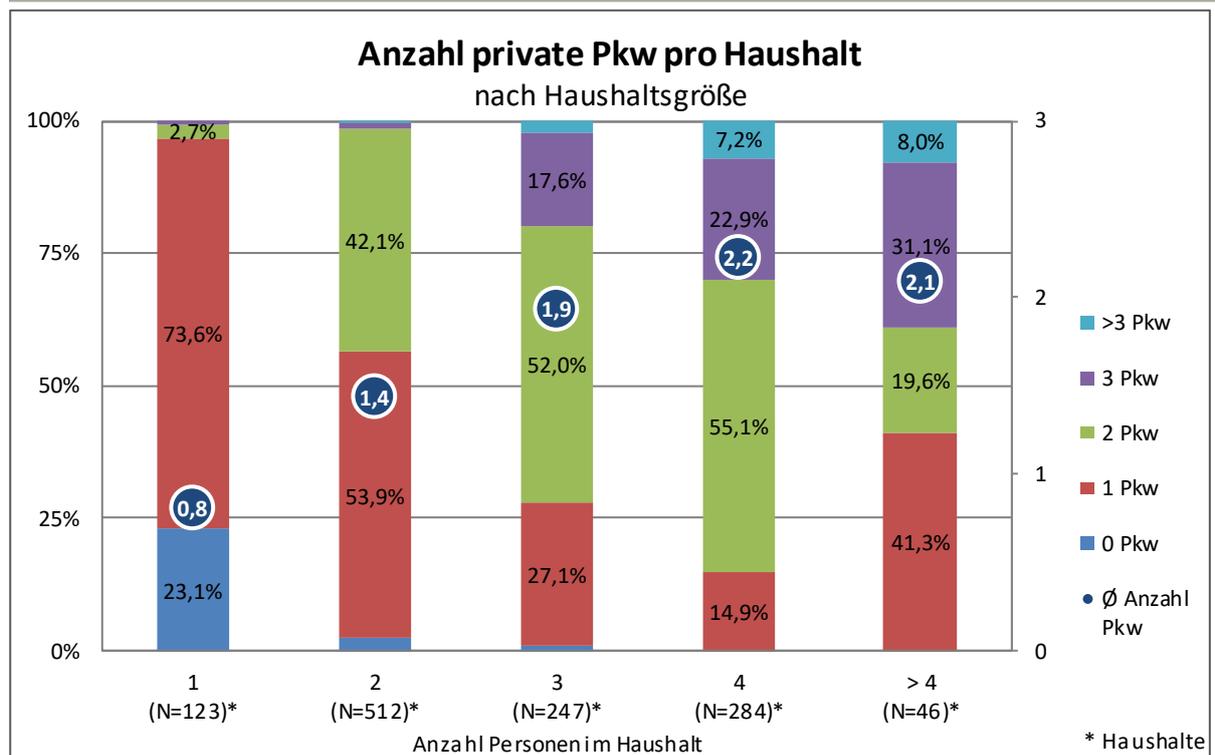


Abbildung 3-2: Anzahl privater Pkw pro Haushalt nach Haushaltsgröße

Der Besitz eines Elektro-Pkw ist in deutlich geringerem Umfang erhoben worden. Insgesamt verfügen 3,2% aller Dinslakener Haushalte über mindestens einen Elektro-Pkw. Je mehr Pkw ein Haushalt grundsätzlich zur Verfügung hat, desto eher ist darunter ein Elektro-Auto. Auch in anderen Untersuchungen zeigt sich, dass Elektro-Autos eher als Zweitwagen angeschafft werden.

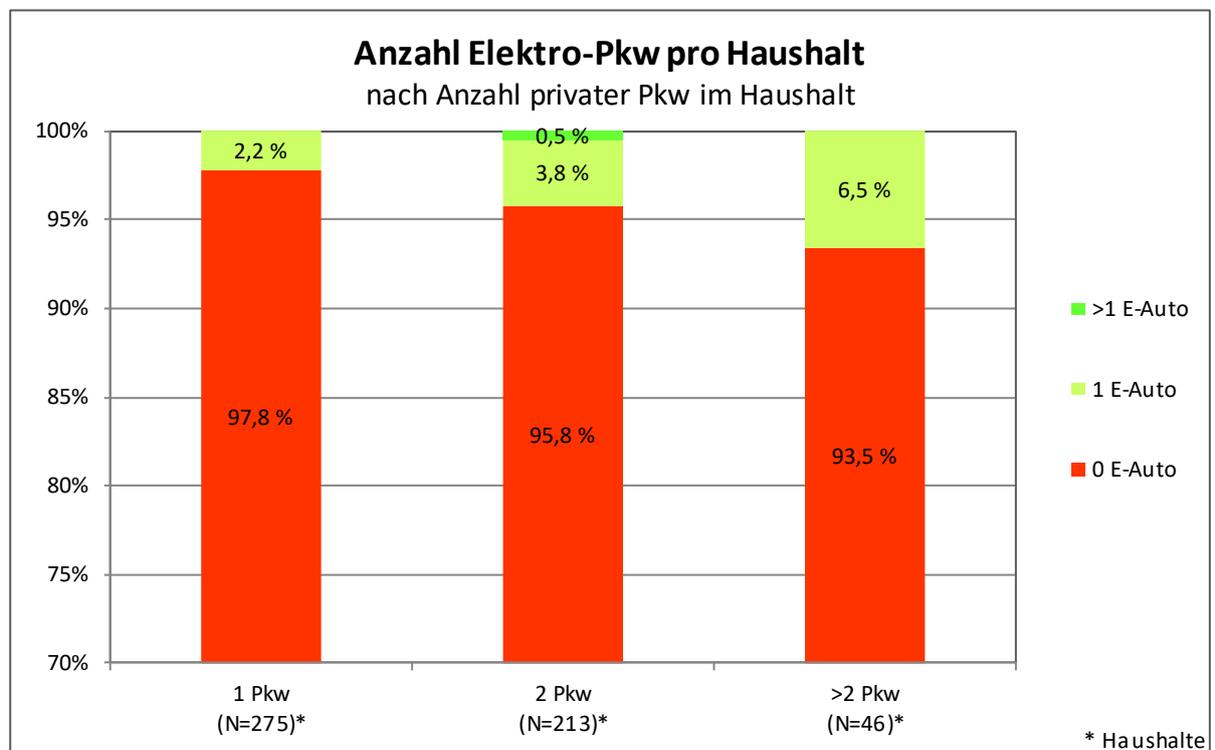


Abbildung 3-3: Anzahl Elektro-Pkw nach Anzahl verfügbarer privater Pkw

Unter die Gruppe der Motorräder fallen alle motorisierten Zweiräder, entsprechend sind auch Mofas, Roller usw. enthalten. Der Bestand ist hier erwartungsgemäß recht gering. 85,1 % aller

Haushalte in der Stadt Dinslaken verfügen über kein Motorrad. Im Durchschnitt haben 89 % der Haushalte in Nordrhein-Westfalen kein Motorrad.

In der Befragung wurde für Dinslaken ein mittlerer Bestand von **0,2 Motorrädern/Haushalt** ermittelt, der dem Bundesdurchschnitt und in Nordrhein-Westfalen festgestellten Durchschnittswert von 0,2 Motorräder/Haushalt entspricht.⁴

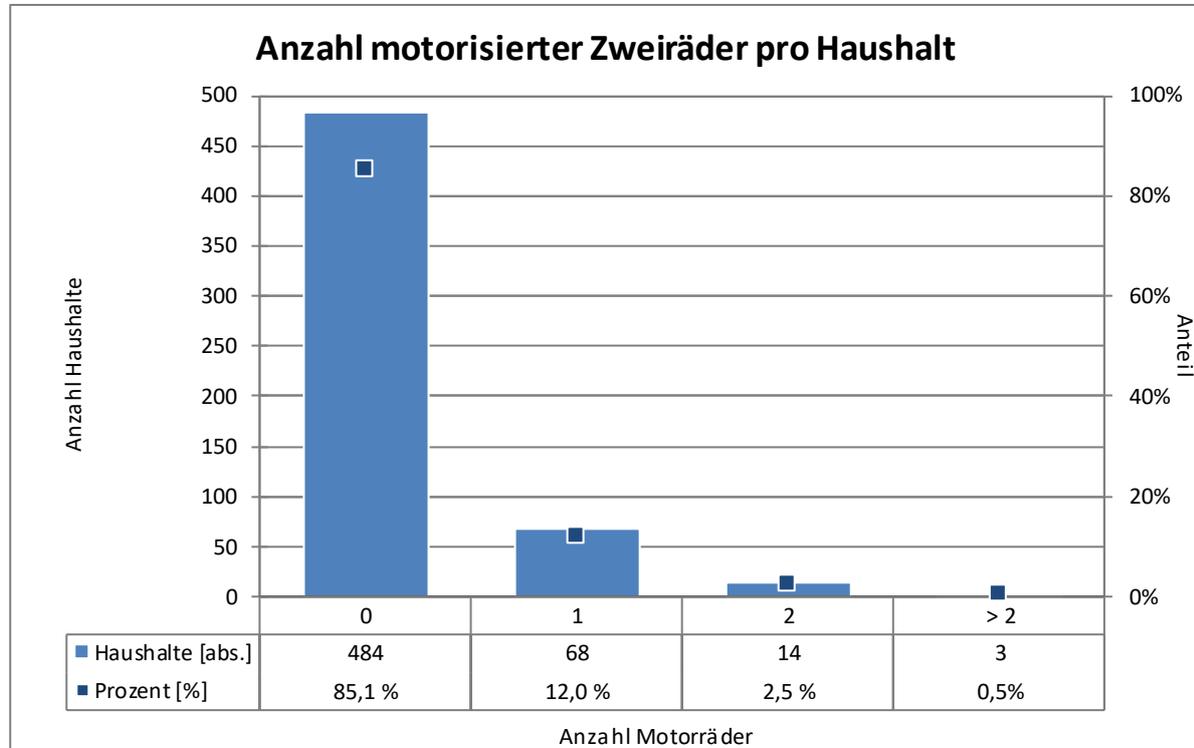


Abbildung 3-4: Anzahl Motorräder pro Haushalt

Rund 80 % der befragten Männer ab 17 Jahre⁵ gaben an, einen Pkw-Führerschein zu besitzen, bei den Frauen waren es mit 79 % minimal weniger. Deutlich weniger Personen hingegen besitzen einen Motorrad-Führerschein. Insgesamt haben 17 % aller Befragten einen Motorrad-Führerschein, deutlich häufiger als Frauen besitzen Männer diesen.

⁴ Quelle: MID 2017

⁵ Begleitete Fahren ab 17 (kurz: BF17): 17-Jährige dürfen ein Kfz fahren, wenn eine Begleitperson im Auto dabei ist.

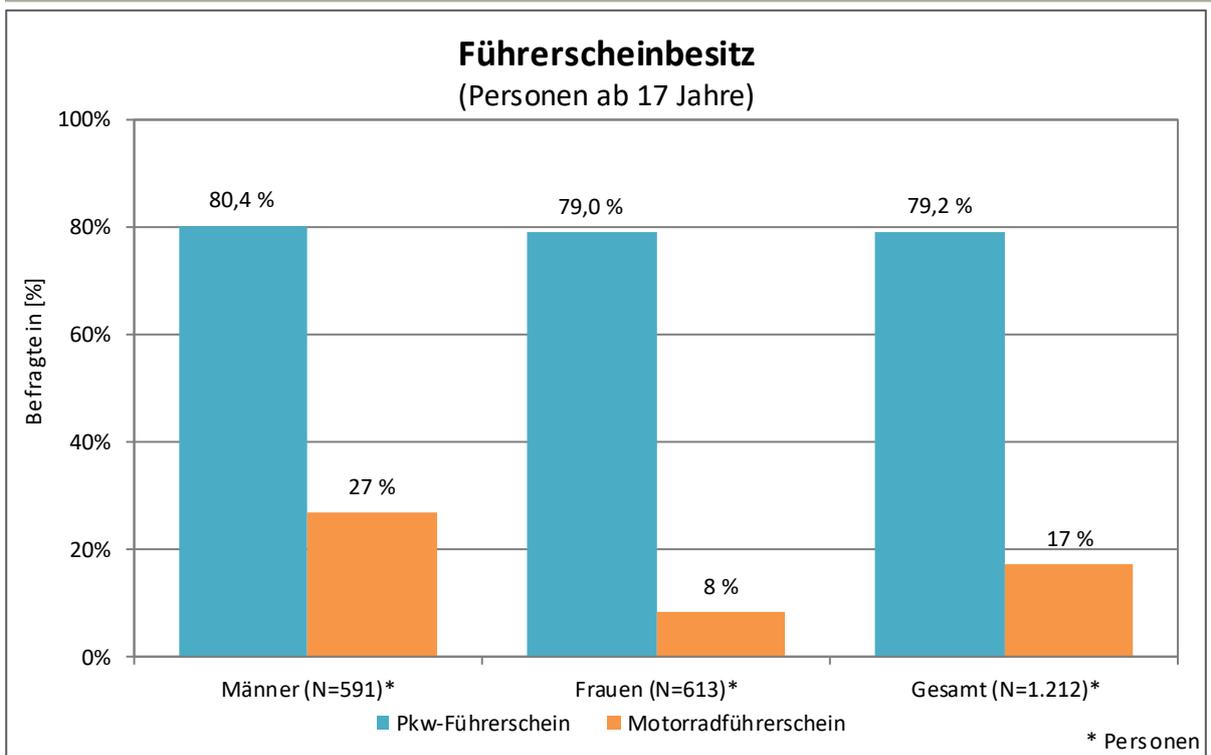


Abbildung 3-5: Führerscheinbesitz der Befragten ab 16 Jahren

Die Differenzierung nach Alter zeigt die hohe Verfügbarkeit eines Pkw-Führerscheins für die meisten der 30 – 64-jährigen. In diesen Altersgruppen besitzen über 90% der Befragten den Pkw-Führerschein.

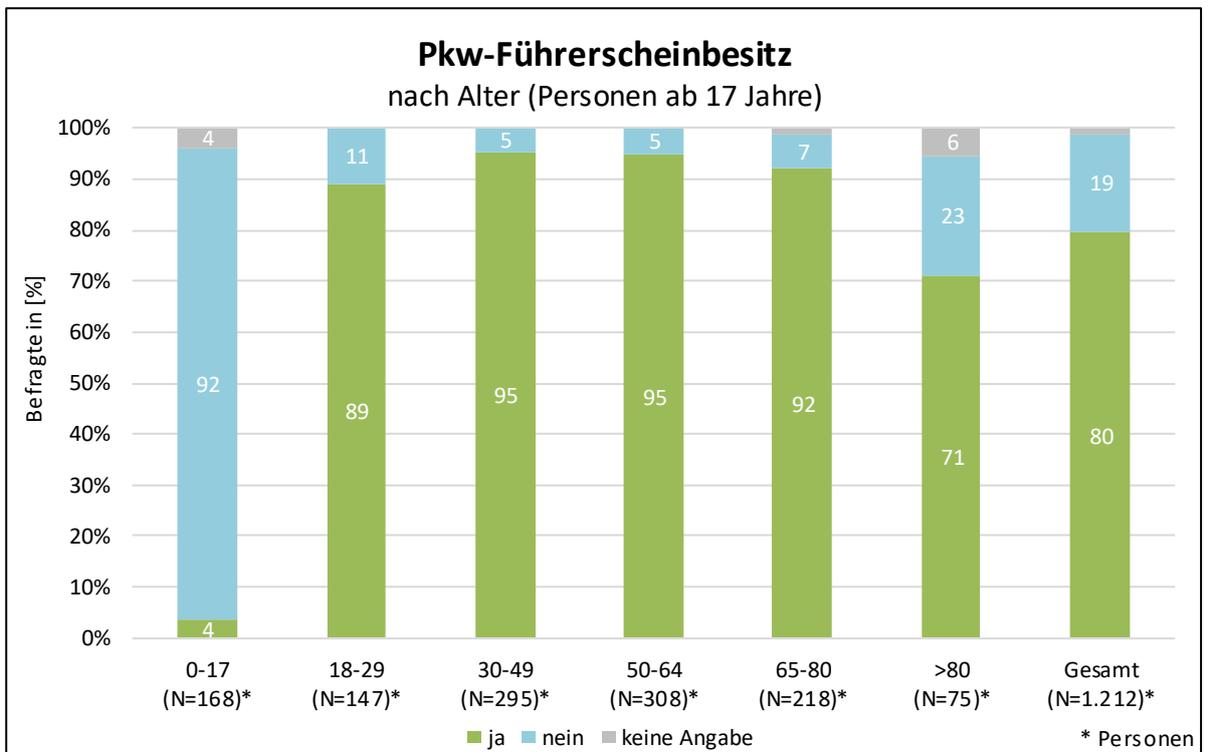


Abbildung 3-6: Pkw-Führerscheinbesitz nach Alter

3.1.2 Fahrräder, Pedelecs / E-Bikes und Lastenräder

Bei Fahrrädern ist der Bestand weitaus höher als bei den Kraftfahrzeugen. 89 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. Fast drei Viertel der Haushalte (73 %) besitzen sogar mindestens zwei Räder. In Dinslaken liegt der mittlere Fahrradbestand mit **2,5 Fahrrädern je Haushalt** klar über dem gesamtdeutschen Durchschnitt von 1,8 bzw. über dem für NRW mit 1,7 Fahrrädern/Haushalt.

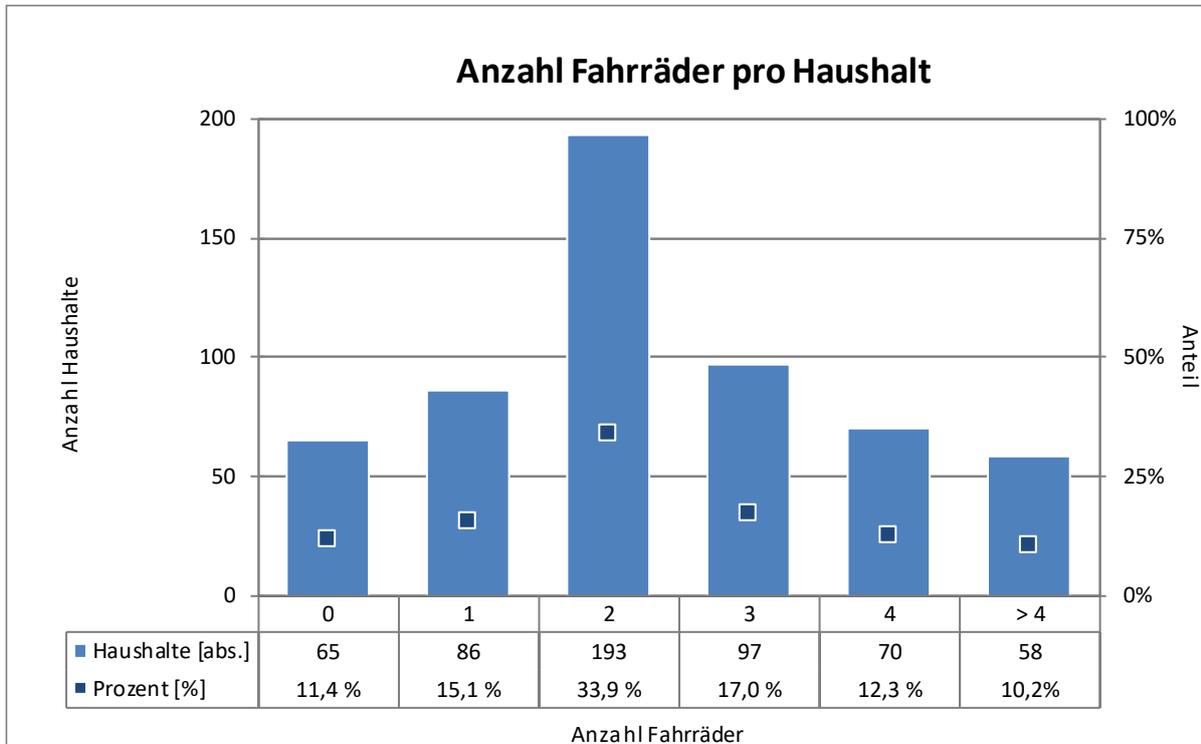


Abbildung 3-7: Anzahl Fahrräder pro Haushalt

24,6 % aller Haushalte besitzen in Dinslaken mindestens ein Pedelec / E-Bike wie nachfolgende Abbildung zeigt. Auch in Bezug auf den Besitz von Pedelecs / E-Bikes und Lastenrädern zeigt sich, dass diese häufig als Zweitrad in den Haushalten vorhanden sind.

Der Anteil an Haushalten, die nur über ein Pedelec / E-Bike und über kein nicht elektrifiziertes Fahrrad verfügen, ist mit 15,5% deutlich höher als bei Elektro-Pkws.

Je mehr Fahrräder ein Haushalt besitzt, desto eher und desto mehr Pedelecs / E-Bikes sind darunter. Haushalte, die über mehr als nur ein Fahrrad verfügen, besitzen in 31 % der Fälle mindestens ein Pedelec / E-Bike.

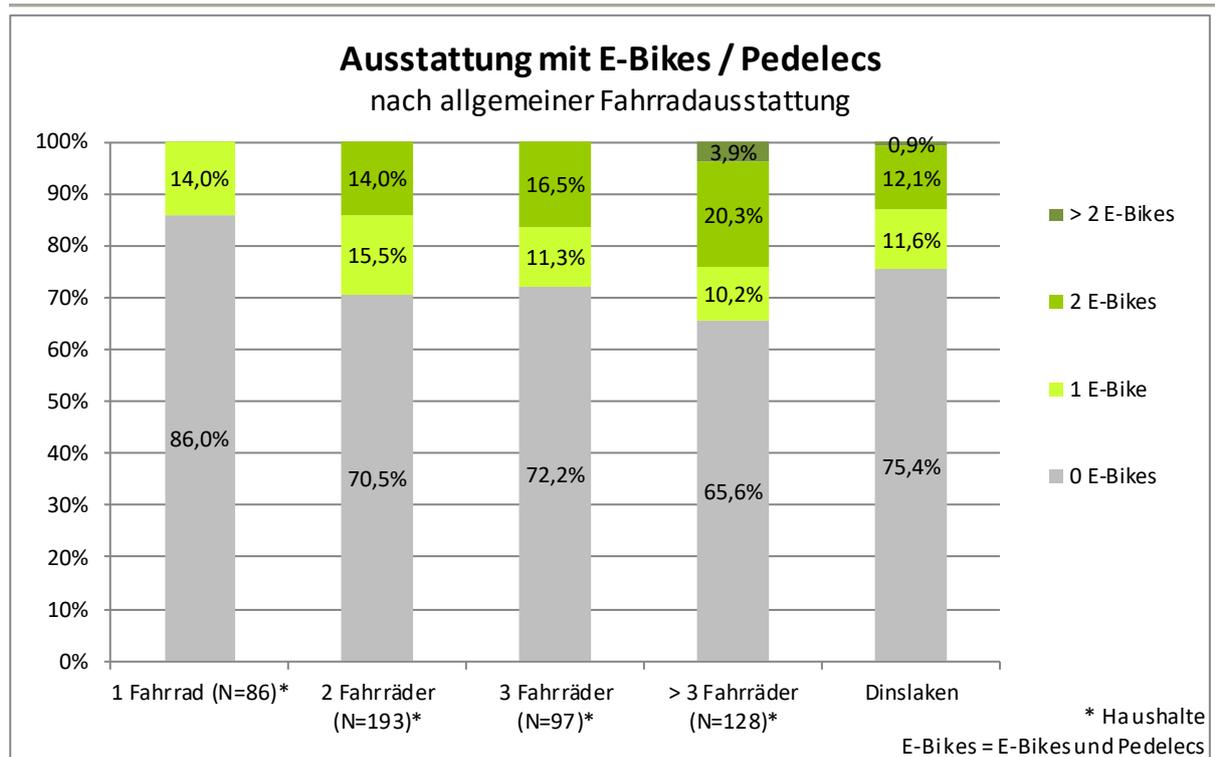


Abbildung 3-8: Ausstattung mit Pedelecs / E-Bikes nach allgemeiner Fahrradausstattung

Lastenräder sind weit weniger verbreitet als Pedelecs / E-Bikes. 1 % der befragten Haushalte insgesamt verfügt über ein Lastenrad. Lastenräder werden ausschließlich als Zweit- und Drittrad angeschafft.

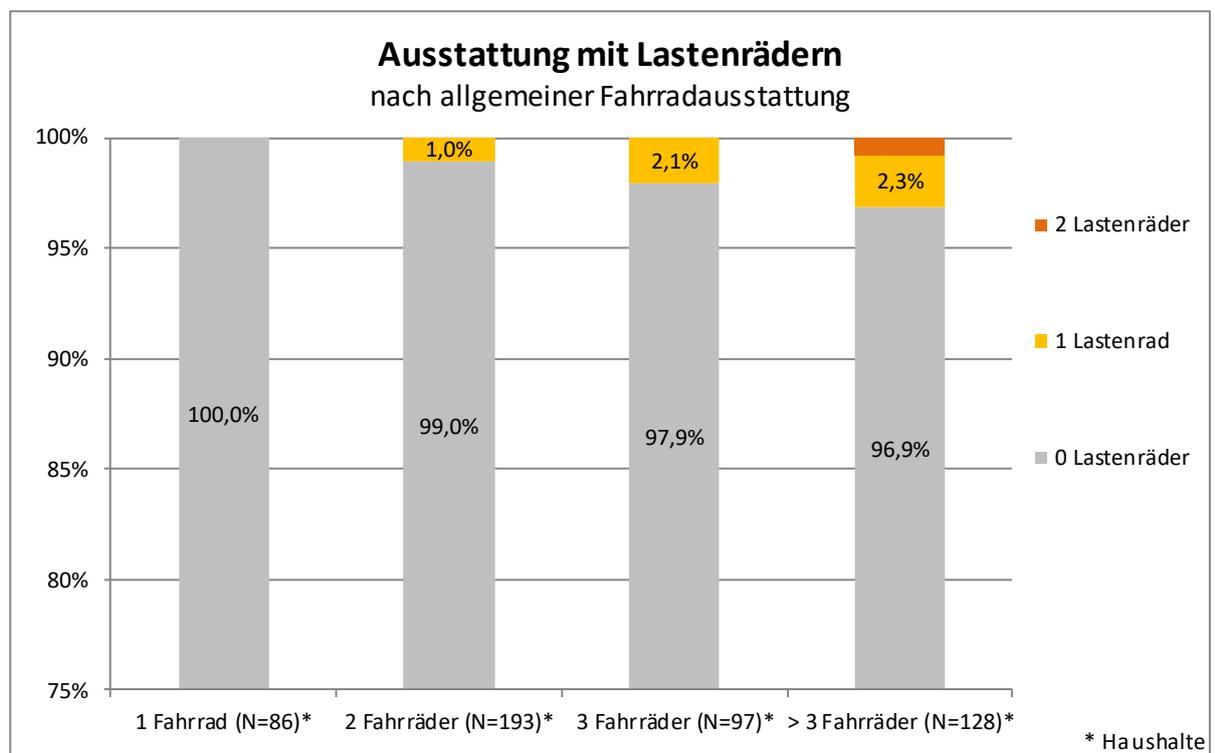


Abbildung 3-9: Ausstattung mit Lastenrädern nach allgemeiner Fahrradausstattung

3.1.3 Verfügbarkeit Fahrradabstellanlagen

Wichtig für die Nutzung des Fahrrads ist die Möglichkeit dieses sowohl am Start- als auch am Zielort geeignet zu sichern. Im Fragebogen wurde nach der Verfügbarkeit von Abstellanlagen am Wohnort und am Arbeits-/Ausbildungsort in Dinslaken gefragt.

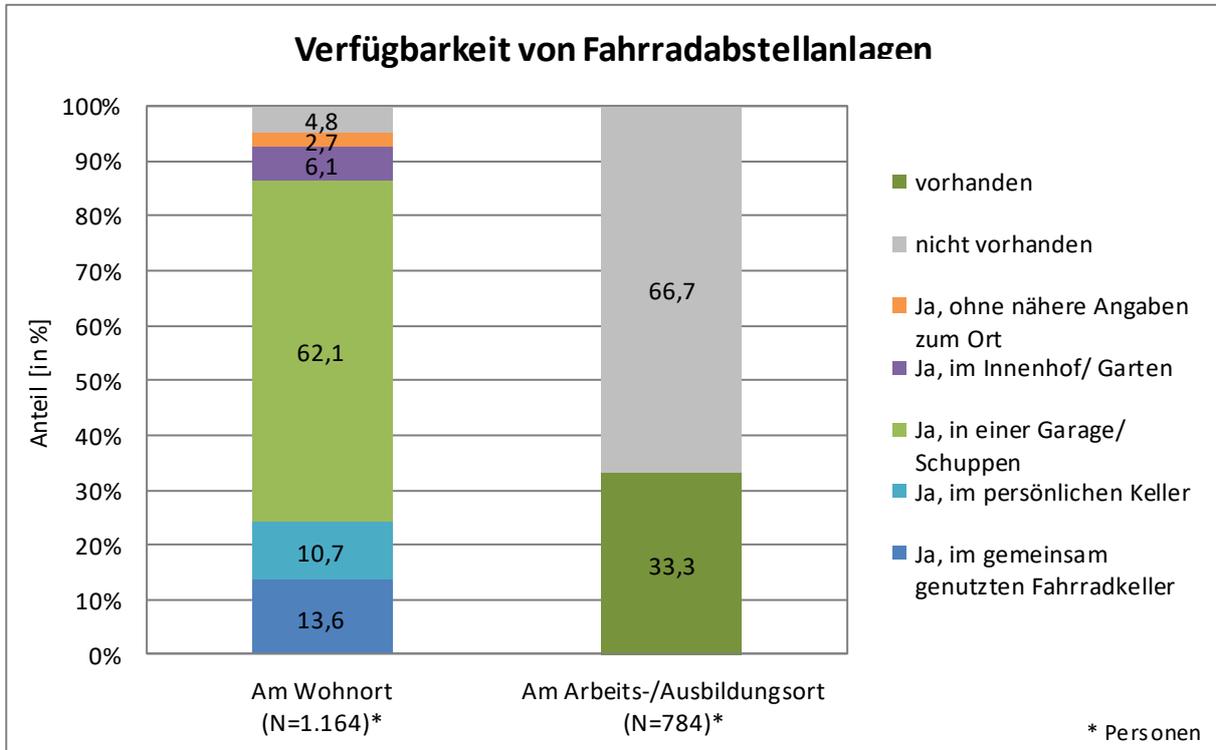


Abbildung 3-10: Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen

Nur 4,8% aller Befragten gaben an, keine Möglichkeit zu kennen, am Wohnort ein Fahrrad abstellen zu können. Die meisten Befragten können ihr Fahrrad in einer Garage / Schuppen unterbringen.

Anders stellt sich die Situation am Arbeits- / Ausbildungsort in Dinslaken dar. In diese Auswertung fließen nur die Personen ein, die in Dinslaken den Arbeits- / Ausbildungsort haben. Hier ist es ein Drittel der Befragten, die an diesem Ort eine Fahrradabstellanlage kennen. Die Mehrheit kennt keine Möglichkeit, das Fahrrad auf dem werktäglichen Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung abstellen zu können.

3.1.4 ÖPNV

Von den 1.246 Befragten besitzen 8,8 % eine ÖPNV-Zeitkarte (Wochen-/Monatskarte, o.ä.). Dieser Wert ist auch in anderen Städten in dieser und ähnlichen Größenordnungen erhoben worden.

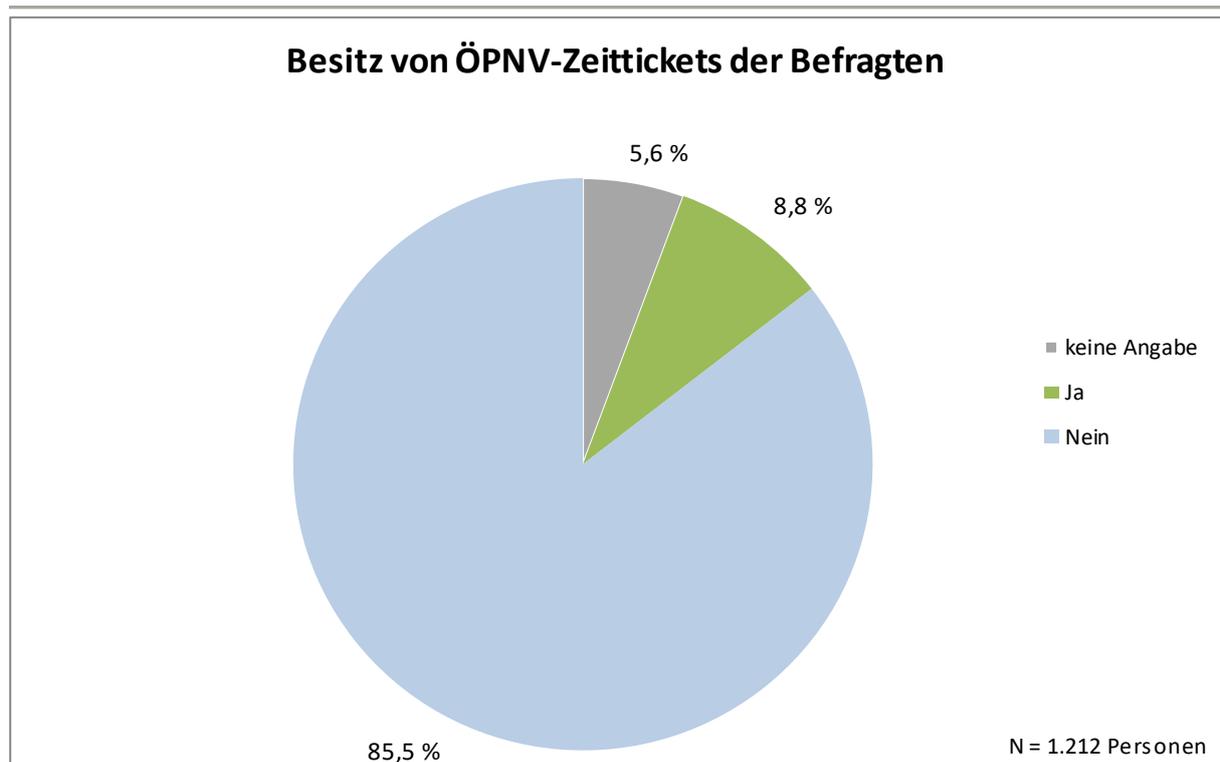


Abbildung 3-11: Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte

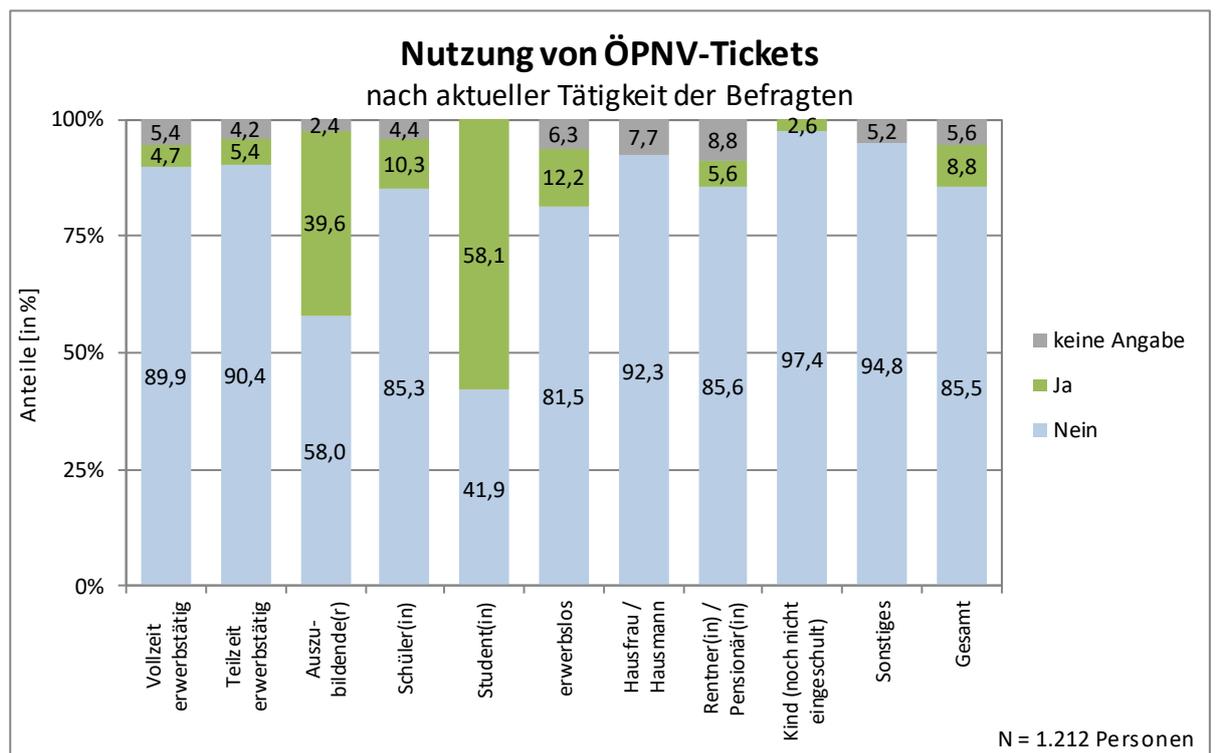


Abbildung 3-12: ÖPNV-Zeitkarten nach Status

Die Auswertung nach dem Status der Personen zeigt, dass der Anteil der ÖV-Zeittickets vor allem unter den Auszubildenden (39,6 %) sowie den Studierenden (58,1 %) besonders hoch ist. Erstaunlich ist, dass bei Schülern mit 10,3 % und Rentnern mit 5,6 % kein besonders großer Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzern erfasst wurde.

Im Durchschnitt ist die nächste Bus- oder Bahnhaltestelle innerhalb von 6 min fußläufig erreichbar.

3.2 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

3.2.1 Nutzungshäufigkeit in den letzten 12 Monaten

Aufgrund der seit März 2020 anhaltenden Corona-Pandemie wurde die Fragestellung zur Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel aufgeteilt in eine Frage, die letzten 12 Monate betreffend und eine Frage, die die Veränderung dieses Verhaltens durch die Pandemie zeigt.

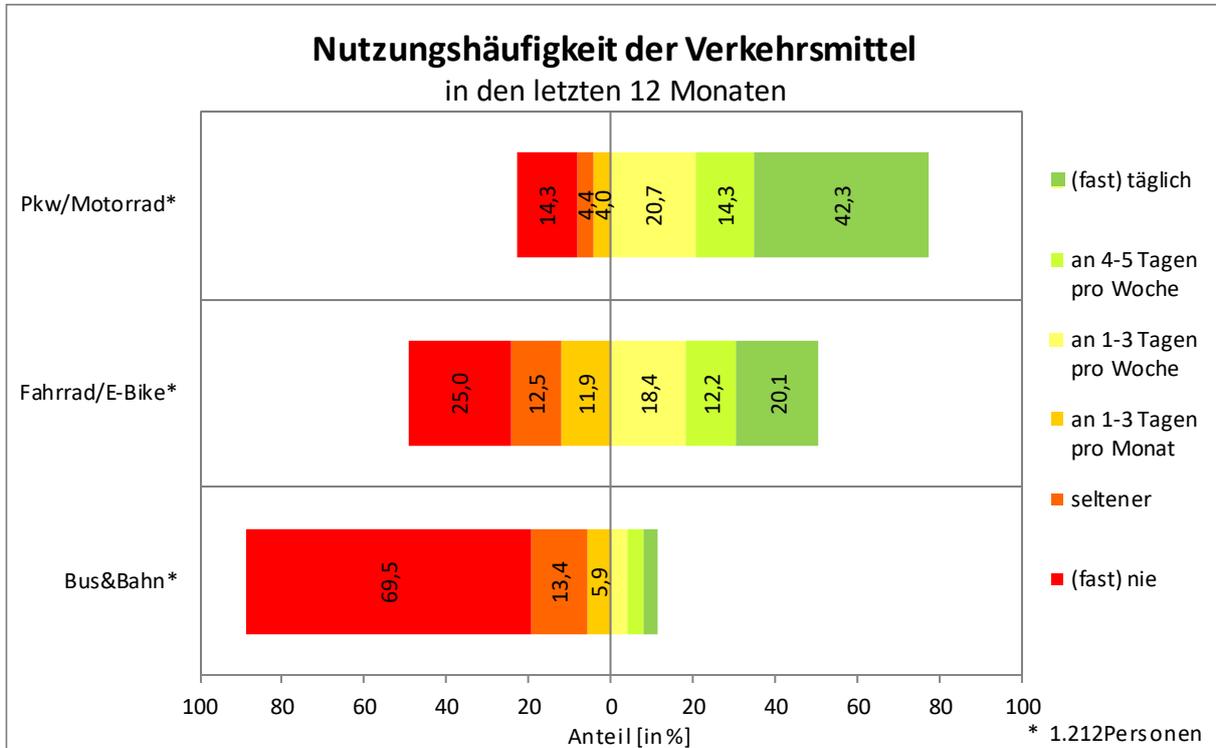


Abbildung 3-13: Regelmäßig genutztes Verkehrsmittel

57% aller Befragten gaben an, den Pkw/Motorrad täglich bzw. an 4-5 Tagen in der Woche zu nutzen. Etwa ein Drittel der Befragten nutzt ebenso häufig das Fahrrad. Mehr als zwei Drittel der Befragten hingegen gaben an, Bus&Bahn (fast) nie zu nutzen. Jedoch sind es auch ein Viertel der Befragten, die (fast) nie das Fahrrad nutzen.

Differenzierter ist die obige Auswertung unter Berücksichtigung der aktuellen Tätigkeit der Befragten, wie die folgenden Abbildungen zeigen.

Der ÖPNV wird von der Gruppe der Studierenden, Auszubildenden, Schüler und Kindergartenkinder mit 23 % der Befragten am häufigsten regelmäßig, d.h. mindestens an 1-3 Tagen in der Woche, genutzt. Keine andere Gruppe sonst nutzt Bus & Bahn regelmäßig.

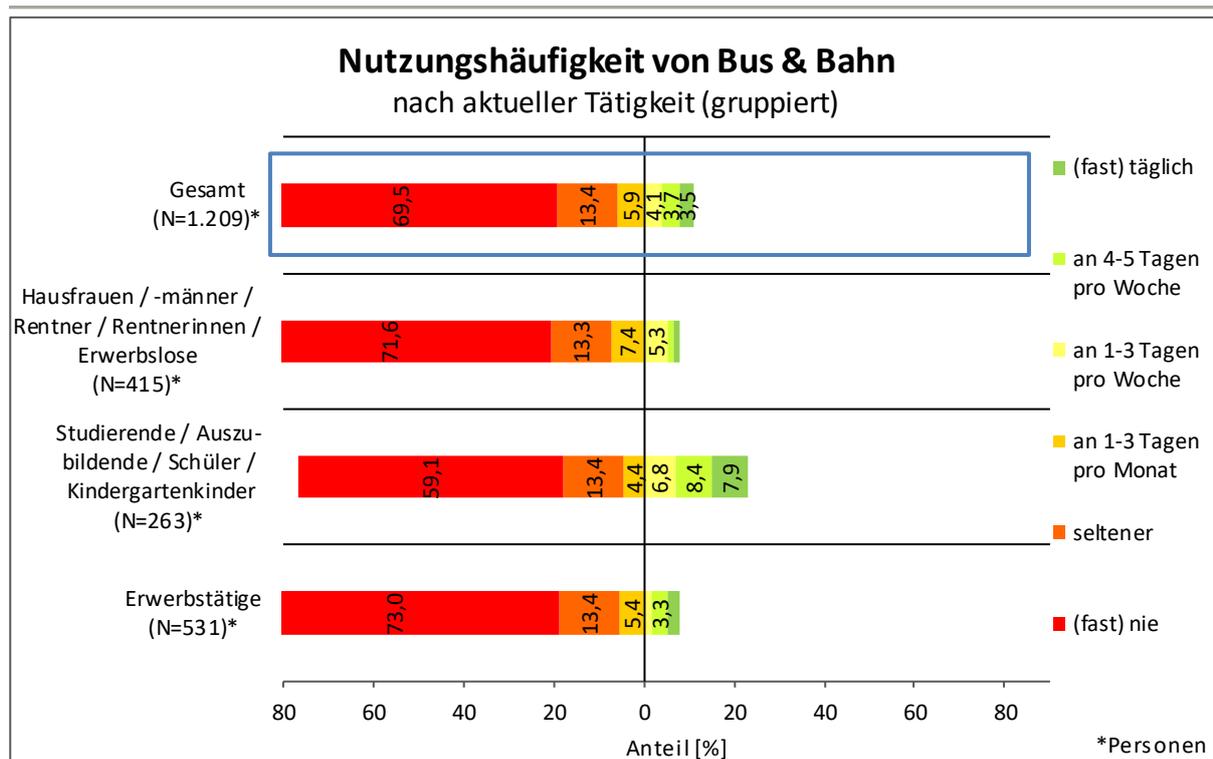


Abbildung 3-14: Nutzungshäufigkeit Bus & Bahn nach aktueller Tätigkeit

Fahrrad und E-Bikes werden ebenfalls in größtem Maße in der Gruppe der Studierenden, Auszubildenden, Schüler und Kindergartenkinder genutzt. Die Hälfte der Personen in dieser Gruppe gaben an, mindestens an 4-5 Tagen je Woche zu radeln. Auch in den anderen Personengruppen wird das Fahrrad von einem Großteil der Befragten mindestens an 1-3 Tagen der Woche genutzt: 43% der Erwerbstätigen und 48 % in der Gruppe der Hausfrauen /-männer, Rentner/-innen und Erwerbslosen.

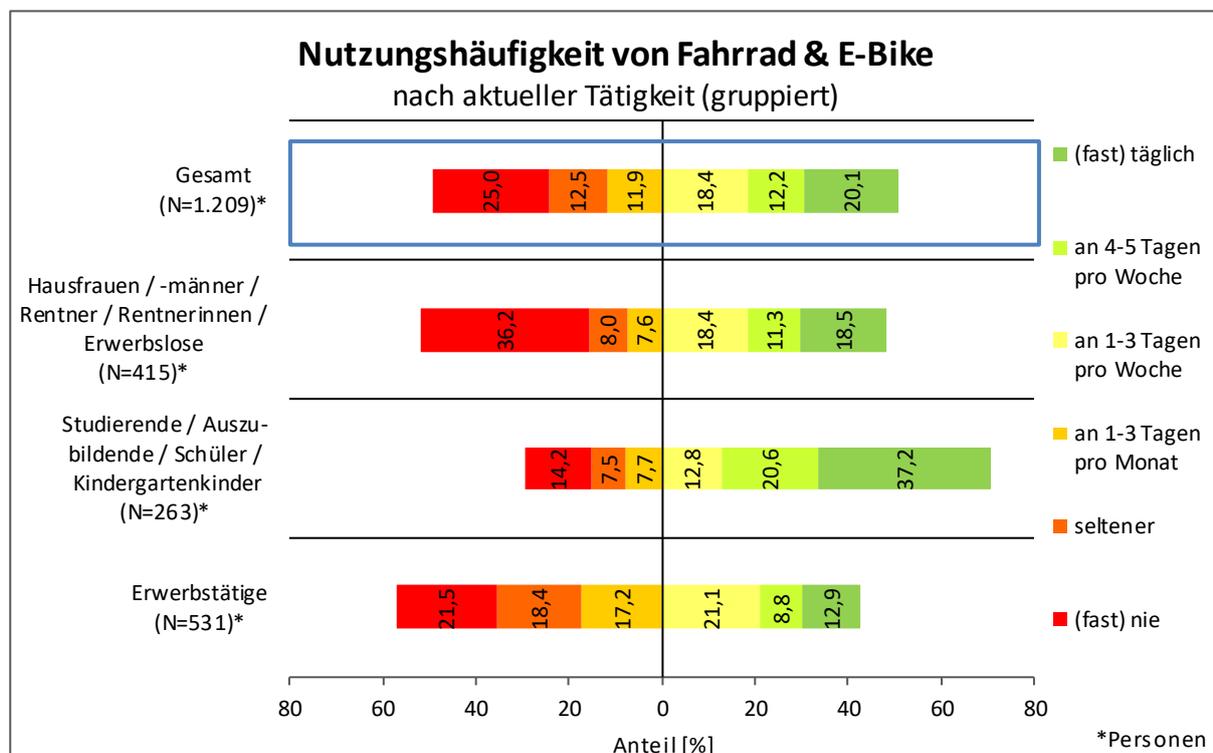


Abbildung 3-15: Nutzungshäufigkeit von Fahrrad und E-Bike nach aktueller Tätigkeit

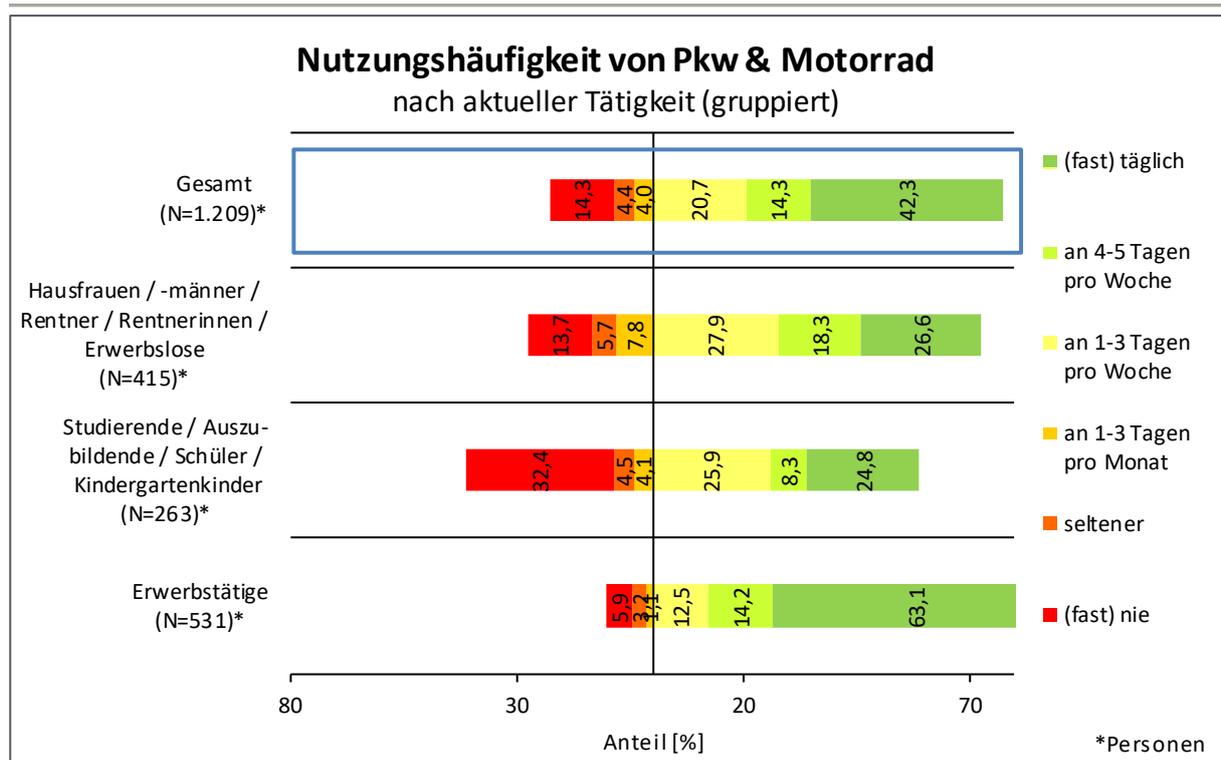


Abbildung 3-16: Nutzungshäufigkeit von Pkw und Motorrad nach aktueller Tätigkeit

Die Nutzungshäufigkeit der motorisierten Individualverkehrsmittel Pkw und Motorrad zeigt ein entgegengesetztes Bild. Hier sind es drei Viertel der Erwerbstätigen und fast die Hälfte der Hausfrauen /-männer, Rentner/-innen und Erwerbslosen, die den Pkw / das Motorrad mindestens an 4-5 Tagen der Woche nutzen.

3.2.2 Veränderungen durch die Corona-Pandemie

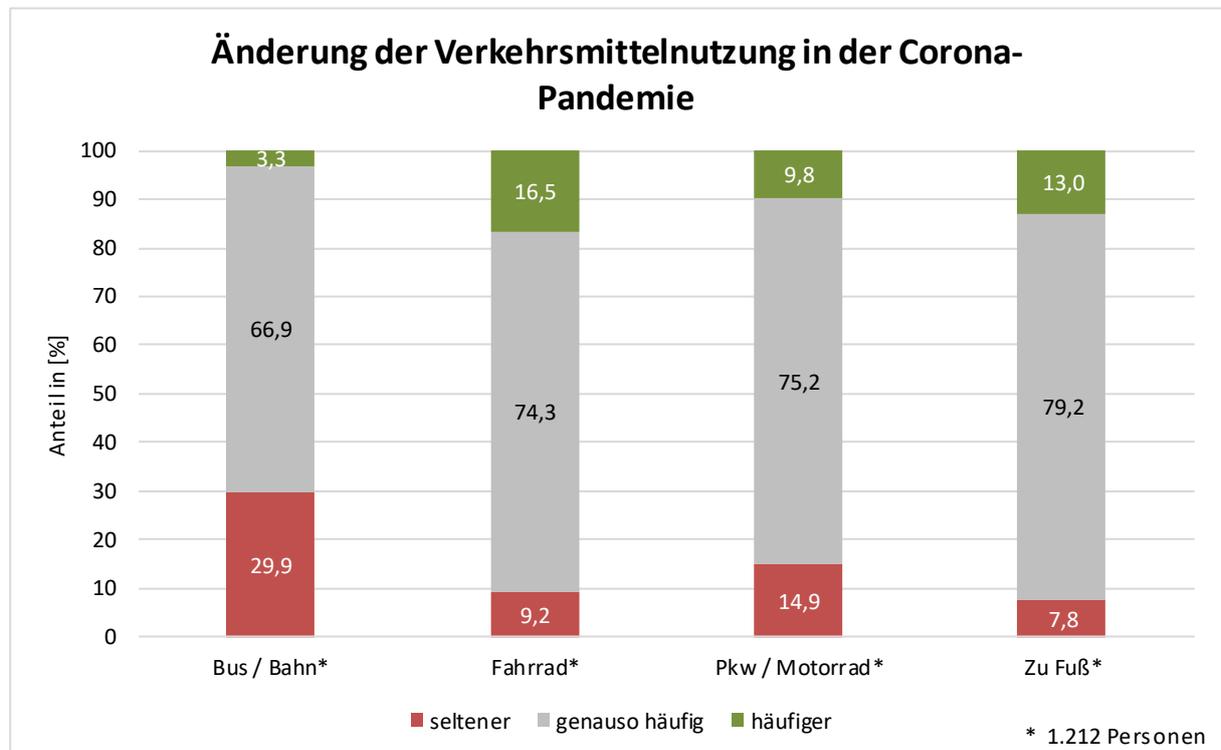


Abbildung 3-17: Änderung der Verkehrsmittelnutzung in der Corona-Pandemie

Deutlicher Verlierer durch die Pandemie ist der ÖPNV. Mehr als ein Viertel der Befragten gibt an, seltener mit Bus&Bahn zu fahren. Auch wird von Befragten angegeben, weniger mit dem Auto oder Motorrad, dem Fahrrad zu fahren oder zu Fuß unterwegs zu sein. Zuwächse und insgesamt einen positiven Saldo verzeichnen zu Fuß gehen und Fahrrad fahren, wie nachfolgende Abbildung zeigt:

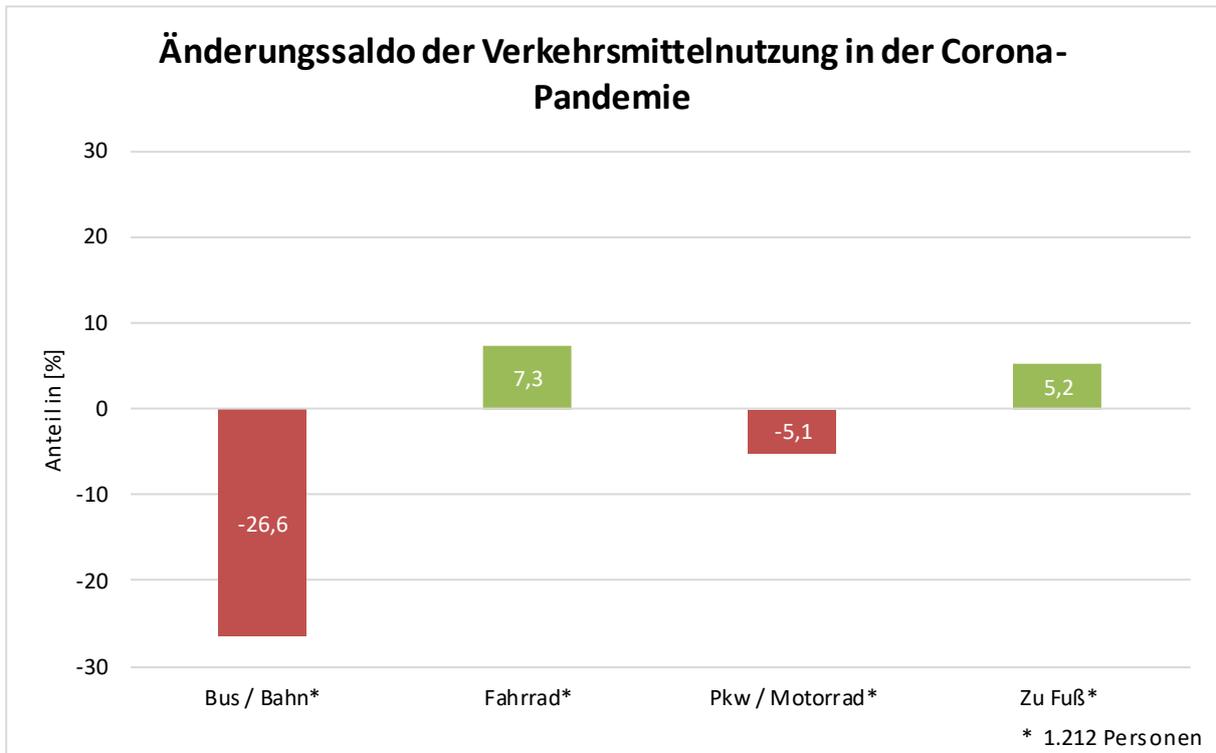


Abbildung 3-18: Änderungssaldo der Verkehrsmittelnutzung in der Corona-Pandemie

Die Berechnung eines „wahren“ Modal-Split, einer Verkehrsmittelwahl wie vor Corona ist anhand dieser Angaben nicht möglich. Die qualitativen Aussagen der Befragten, Verkehrsmittel häufiger oder seltener zu nutzen, sind nicht geeignet konkrete Anteilswerte des Modal-Split zu korrigieren.

Die Erhebung fand jedoch in einer Phase der Pandemie statt, die durch weitgehend normales öffentliches Leben und niedrige Infektionszahlen gekennzeichnet war. Alle Geschäfte, Restaurants, öffentliche Institutionen und Schulen waren geöffnet, die ÖPNV-Betreiber realisierten den Normalfahrplan, das Arbeitsleben fand uneingeschränkt statt.

Der Vergleich mit Verkehrsdaten aus Dauermessstellen zeigt, dass die Mobilität insgesamt während des ersten und zweiten Lockdowns deutlich reduziert war. In der Zeit im Sommer / Spätsommer 2020 hatte die Mobilität das ursprüngliche Niveau nahezu wieder erreicht.

Damit kann davon ausgegangen werden, dass der Einfluss der Pandemie auf den hier erhobenen Modal-Split eher gering ist.

3.2.3 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Die Menschen in Dinslaken wurden gefragt, welche Maßnahmen getroffen werden müssten, um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes häufiger zu nutzen.

Zusammengefasst benötigt der **ÖPNV** günstigere Tarife, mehr Direktverbindungen, schnellere Verbindungen und dichtere Taktung damit er mehr genutzt wird. Beim **Fahrrad** wird in erster Linie die Verbesserung der Radwege als die wichtigste Maßnahme genannt. Um mehr **zu Fuß** gehen zu können, sind vor allem Einkaufsmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung wichtig.

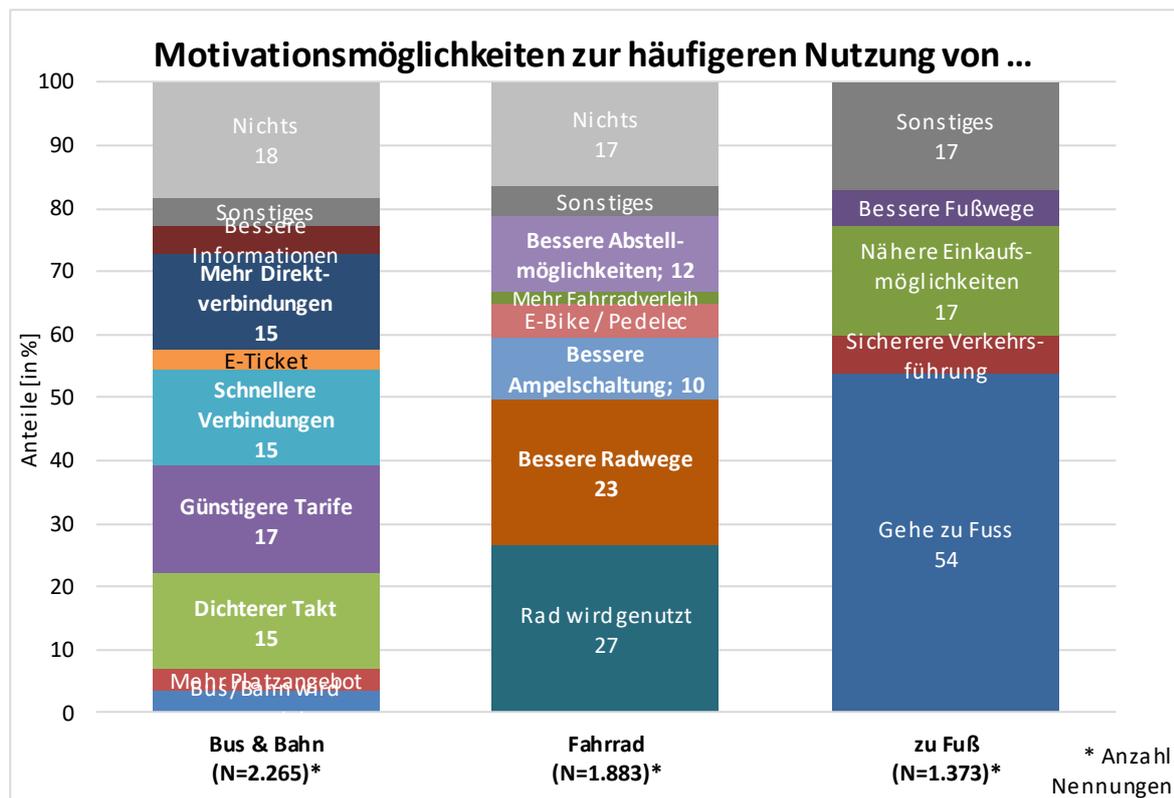


Abbildung 3-19: Motivationsmöglichkeiten zur häufigeren Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen

Die Bedeutung verschiedener Maßnahmen ist unterschiedlich, je nachdem ob die befragte Person zum aktuellen Zeitpunkt regelmäßiger Nutzer des entsprechenden Verkehrsmittels ist.

Im ÖPNV (vgl. nachfolgende Abbildungen) bedeutet dies, dass ein deutlich größerer Teil der Befragten, die an mindestens 1-3 Tagen der Woche Bus & Bahn nutzt, eine dichtere Taktung als wichtige Verbesserung erachtet, während die Nicht-Nutzer vornehmlich günstigere Tarife und Direktverbindungen als notwendige Verbesserungsmaßnahmen nennen.

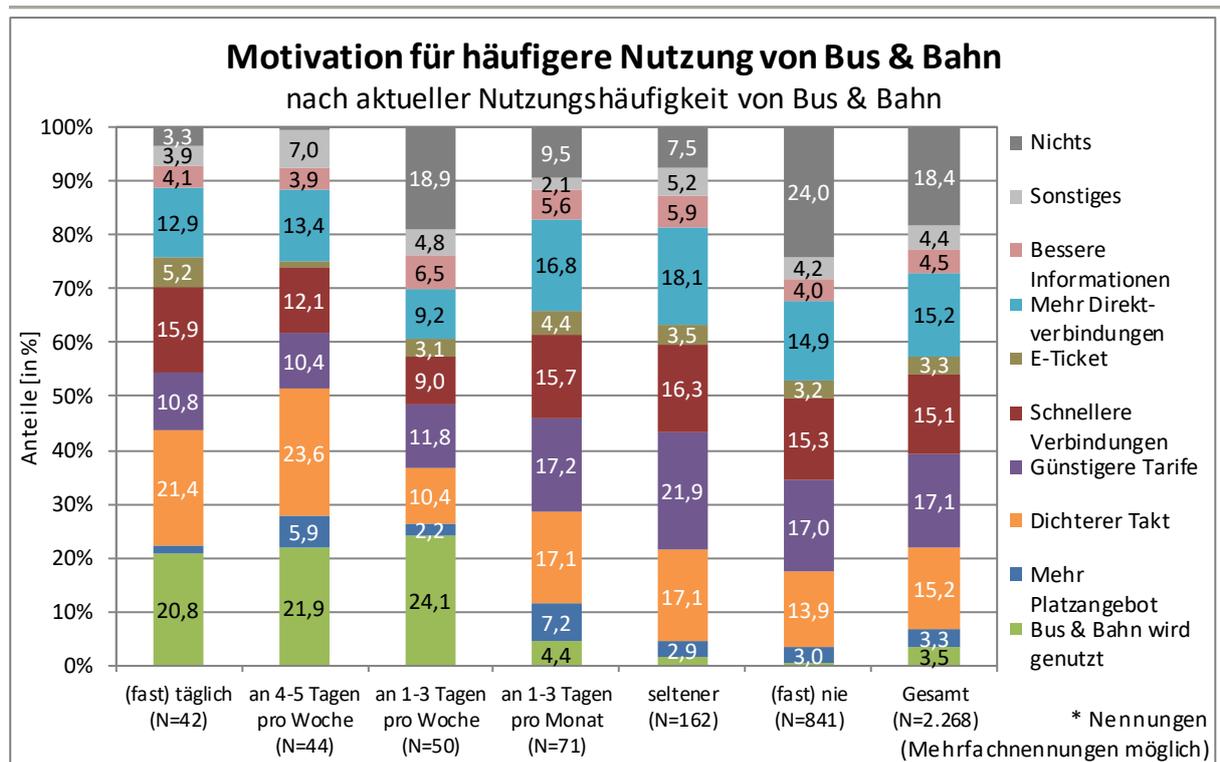


Abbildung 3-20: Motivation für häufigere Nutzung von Bus & Bahn nach aktueller Nutzungshäufigkeit

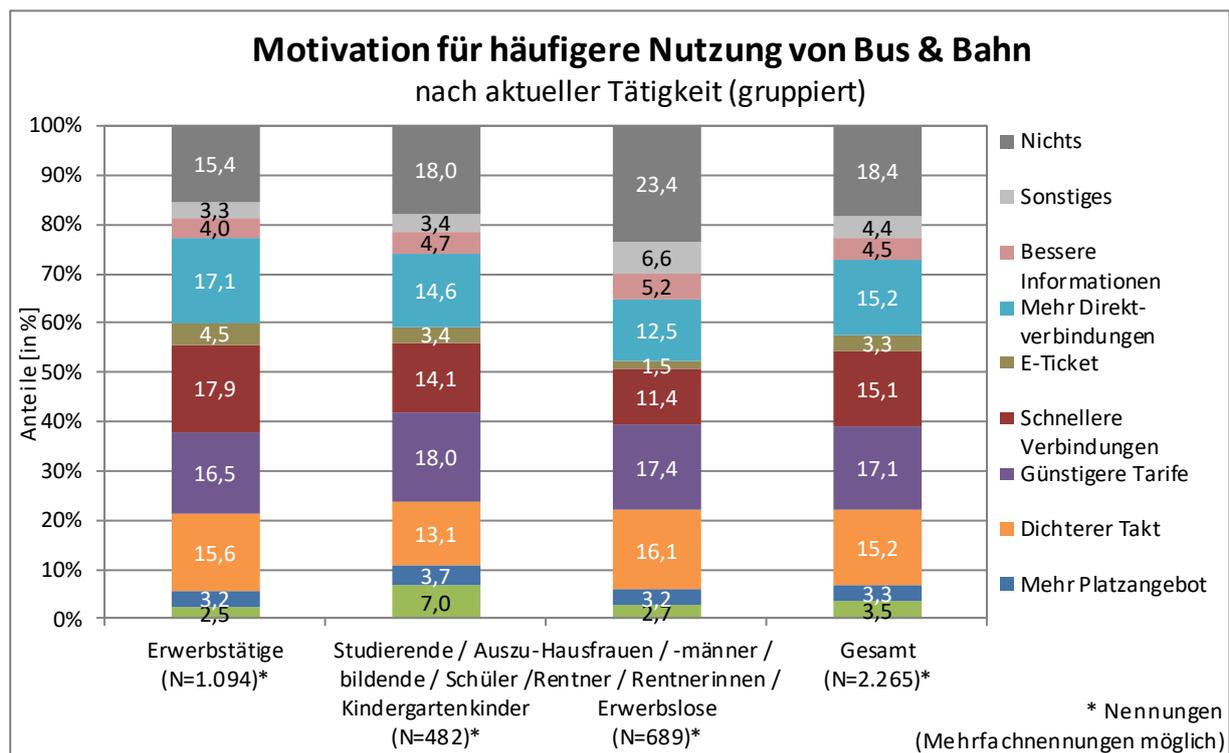


Abbildung 3-21: Motivation für häufigere Nutzung von Bus & Bahn nach aktueller Tätigkeit (gruppiert)

In der Unterscheidung nach der aktuellen Tätigkeit, sieht man die oben genannten Unterschiede in etwas geringerem Maß. Interessant ist, dass fast ein Viertel der Nennungen aus der Gruppe Hausfrauen /-männer, Rentner/-innen und Erwerbslose auf die Option „nichts kann zur häufigeren Nutzung des ÖPNV motivieren“ entfällt. Die Daten zeigen, dass es vor allem die über 64-jährigen sind, die diese Aussage gewählt haben.

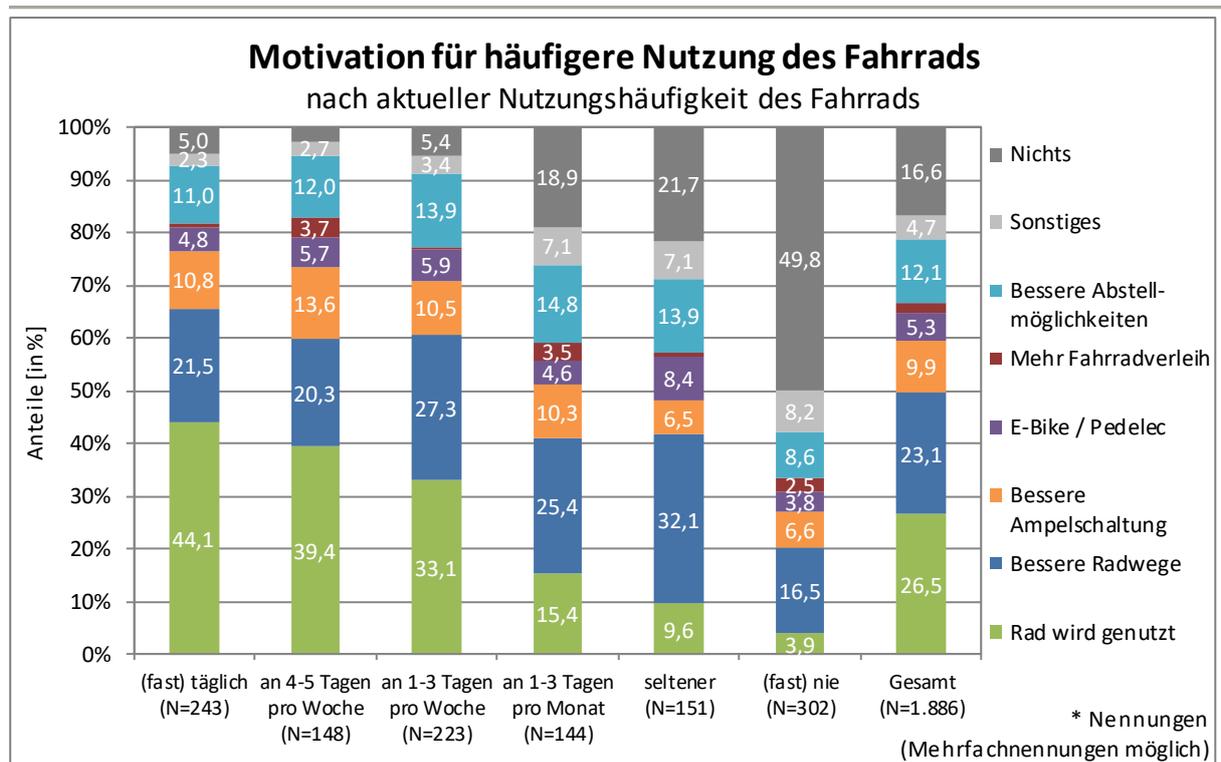


Abbildung 3-22: Motivation für häufigere Nutzung des Fahrrads nach aktueller Nutzungshäufigkeit

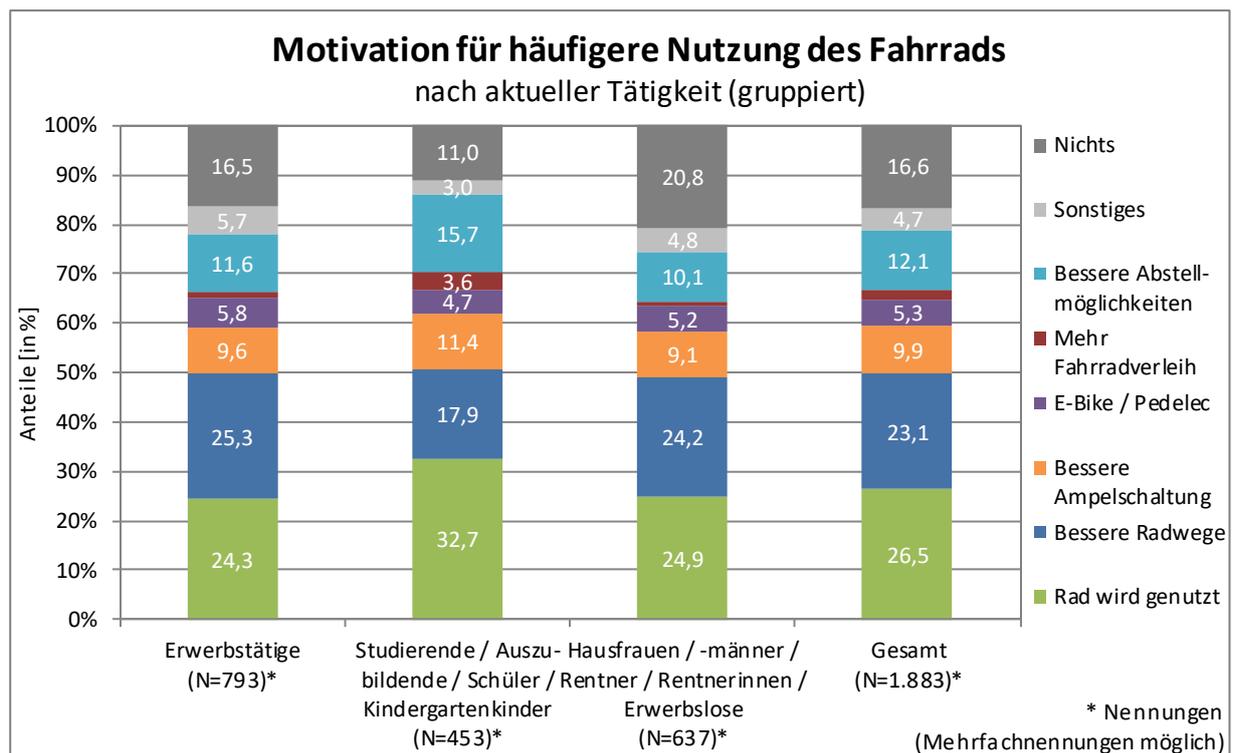


Abbildung 3-23: Motivation für häufigere Nutzung des Fahrrads nach aktueller Tätigkeit (gruppiert)

Über alle Gruppierungen hinweg, sei es die aktuelle Nutzungshäufigkeit, die aktuelle Tätigkeit oder das Alter, wurde die Option „bessere Radwege“ am häufigsten gewählt. Dies unterstreicht die Bedeutung dieser Option für die Gesamtheit der Befragten. Auch wichtig ist, wenn auch in geringerem Maße, die Möglichkeit das Fahrrad adäquat abstellen zu können. Unterstrichen wird diese Aussage von dem aktuell eher geringen Anteil verfügbarer Abstellanlagen am Arbeits- oder Ausbildungsort (vgl. Abbildung 3-10).

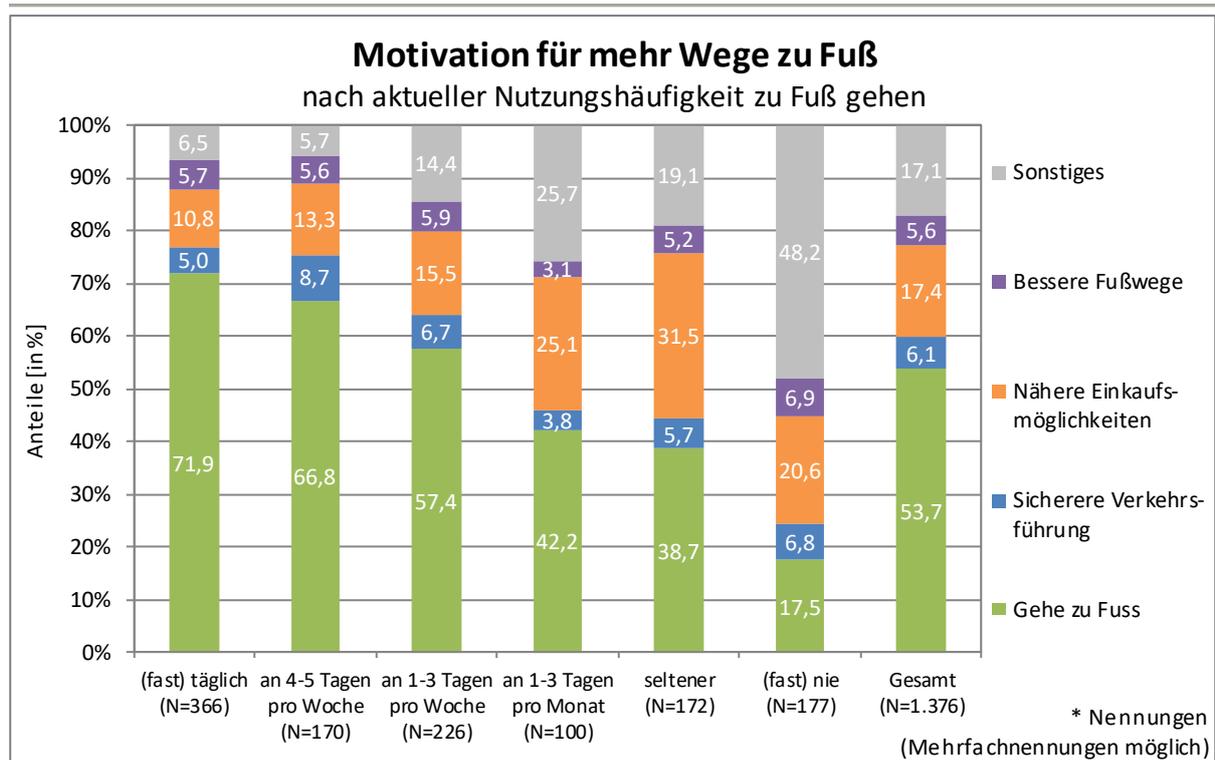


Abbildung 3-24: Motivation für mehr Wege zu Fuß nach aktueller Nutzungshäufigkeit

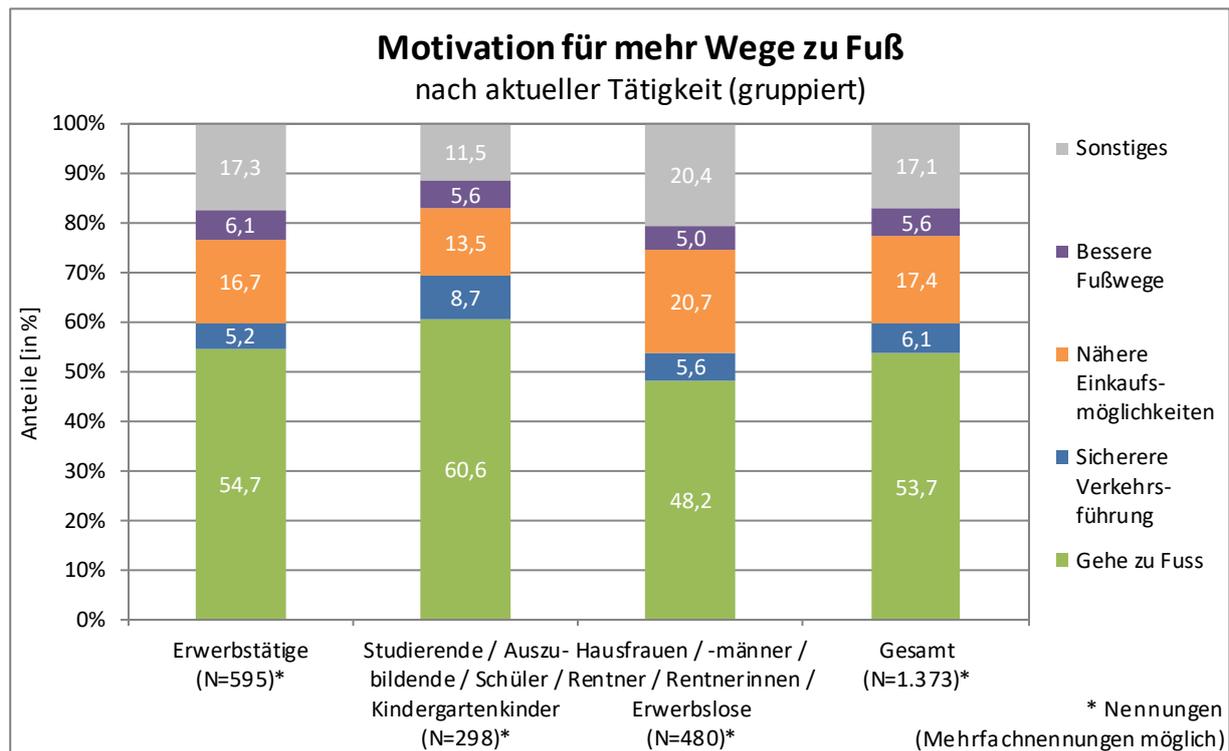


Abbildung 3-25: Motivation für mehr Wege zu Fuß nach aktueller Tätigkeit (gruppiert)

Das zentrale Element für mehr Wege zu Fuß sind näher gelegene Einkaufsmöglichkeiten. Alle anderen Optionen wurden sowohl in der Differenzierung nach Nutzungshäufigkeit als auch den Tätigkeitsgruppen in weniger als 7% der Nennungen gewählt.

3.3 Bewertungen

Die Befragten gaben mit dem Fragebogen Bewertungen in Form von Schulnoten sowohl für das Verkehrsangebot für Bus & Bahn, Fahrradfahrer und Fußgänger als auch für die fußläufigen Einkaufs- / Versorgungsmöglichkeiten an.

Die beste Bewertung erreichte das Verkehrsangebot für Fußgänger mit der Schulnote 2,2, gefolgt vom Verkehrsangebot für Fahrradfahrer mit 2,7. Der ÖPNV hingegen erreicht mit der Schulnote 3,4 eine nur befriedigende Bewertung.

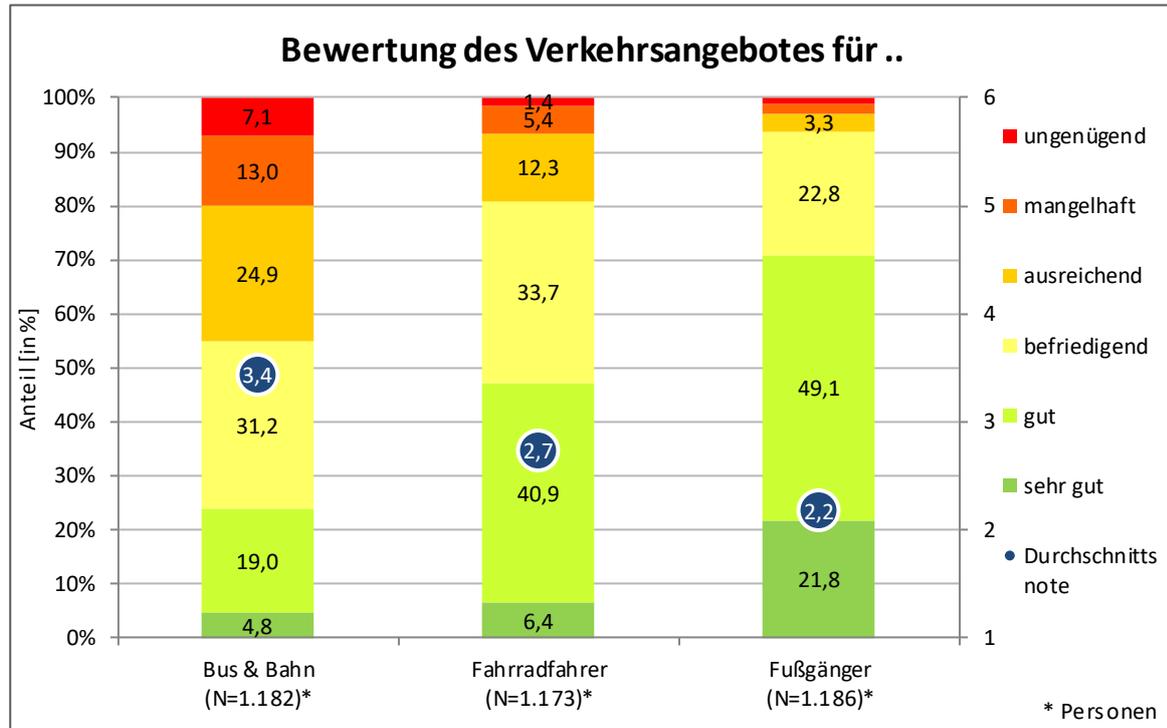


Abbildung 3-26: Bewertung des Fußgänger- und Fahrradangebotes

Die Bewertung der fußläufigen Einkaufs- / Versorgungsmöglichkeiten ergab über alle Befragten die Durchschnittsnote 2,8. Leichte Unterschiede werden deutlich, werden die Angaben nach dem z.B. Alter differenziert. Personen zwischen 64 und 80 Jahren bewerten die fußläufigen Einkaufs- / Versorgungsmöglichkeiten am schlechtesten mit 3,0.

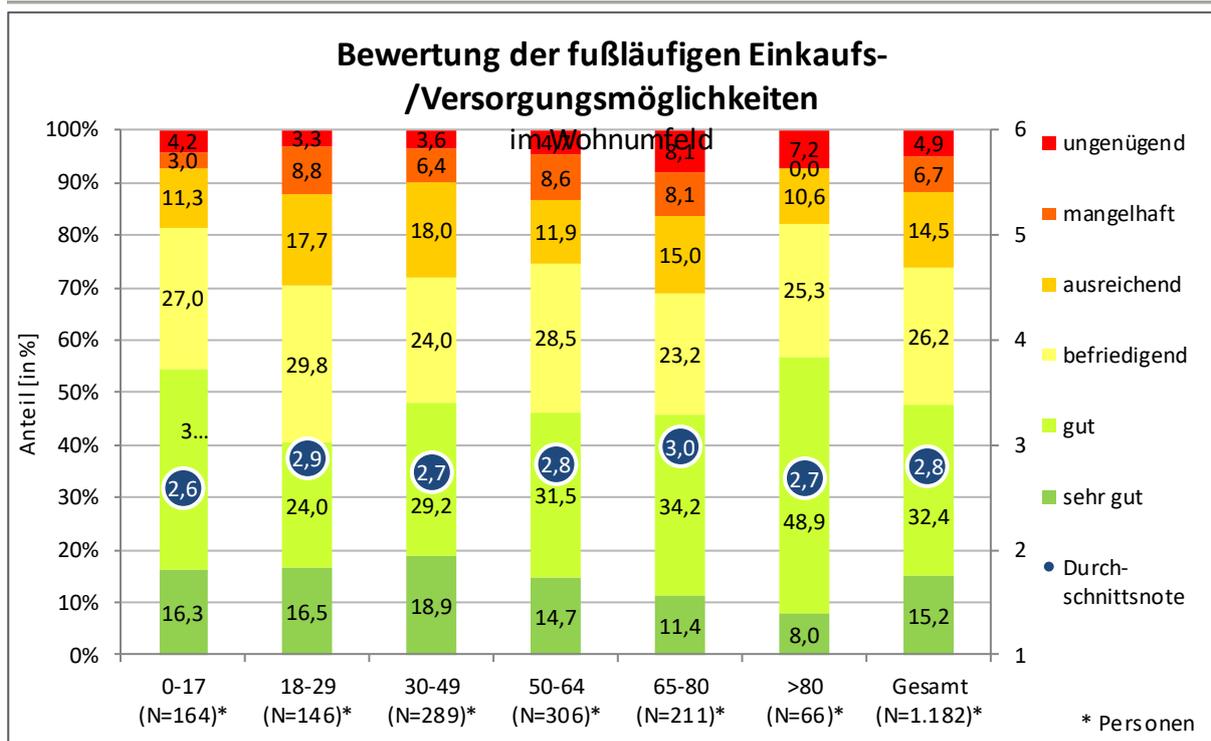


Abbildung 3-27: Bewertung der fußläufigen Einkaufs-/Versorgungsmöglichkeiten

3.4 Mobilitätskennziffern

3.4.1 Mobile Personen

Unter Immobilien werden die Personen verstanden, die am Stichtag den ganzen Tag die Wohnung nicht verlassen haben. Aktivitäten innerhalb des Hauses, die nicht mit einem Ortswechsel verbunden sind, wurden nicht miterfasst.

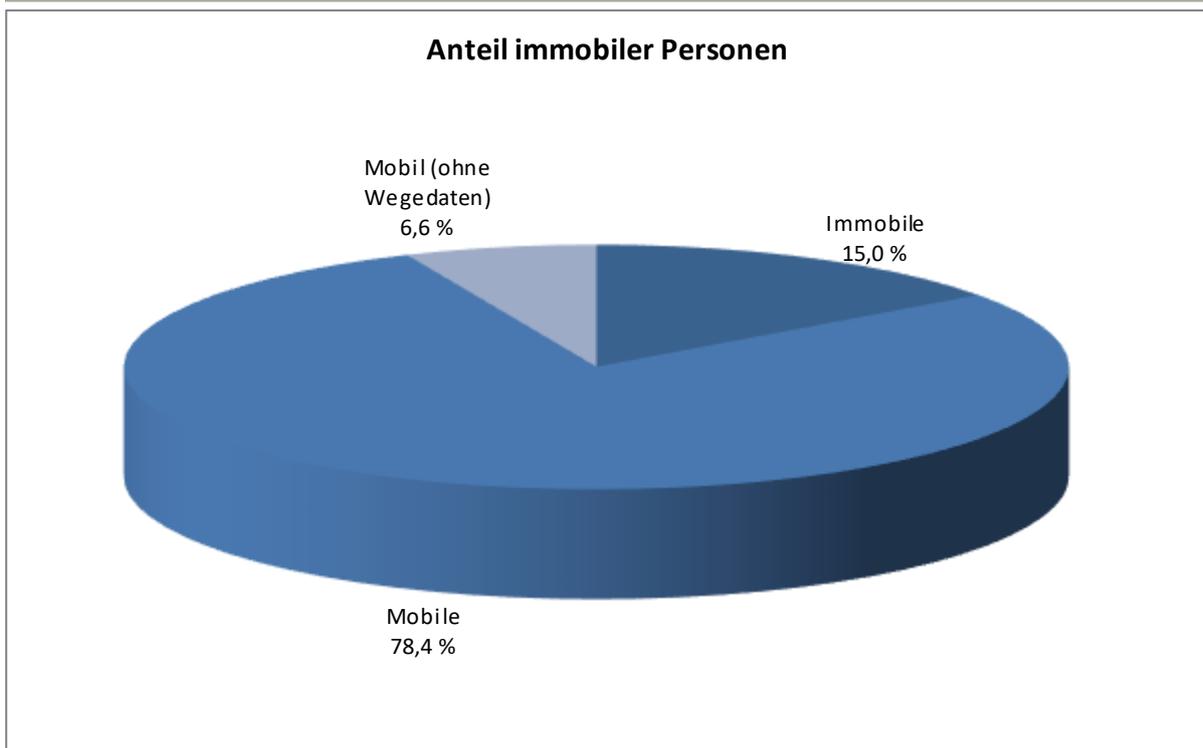


Abbildung 3-28: Anteil immobiler / mobiler Personen

Mit einem Anteil von 15,0% immobiler Personen am Stichtag ist der in Dinslaken ermittelte Wert mit dem in der MID 2017 für NRW von 13,0% vergleichbar. Ein kleiner Anteil von 6,6% gab in der Befragung keine Wegedaten an, obwohl sie nicht am Stichtag zu Hause blieben.

Die Gründe der Immobilität sind häufig, dass keine Termine außer Haus vorlagen. Jede dritte immobile Person nannte dies als Grund. HomeOffice ist in diesem Erhebungsjahr deutlich mehr Erwerbstätigen möglich, dies zeigt sich auch in den Erhebungsdaten. Pandemiebedingt blieben nur sehr wenige der Befragten zu Hause.

Grund für Immobilität	Anteil
altersbedingt	10,1 %
Homeoffice	16,2 %
keine Termine außer Haus	33,5 %
krank	7,0 %
pandemiebedingt	2,4 %
andere Gründe	30,8 %

Tabelle 3-1: Gründe der Immobilität

3.4.2 Wegehäufigkeit

Die Wegehäufigkeit liegt in der Stadt Dinslaken bei **2,9 Wegen pro Person/Tag**. In der MID 2017 sowie auch mit der MID in Nordrhein-Westfalen wurde eine Mobilität von 3,1 Wegen pro Person und Tag ermittelt.

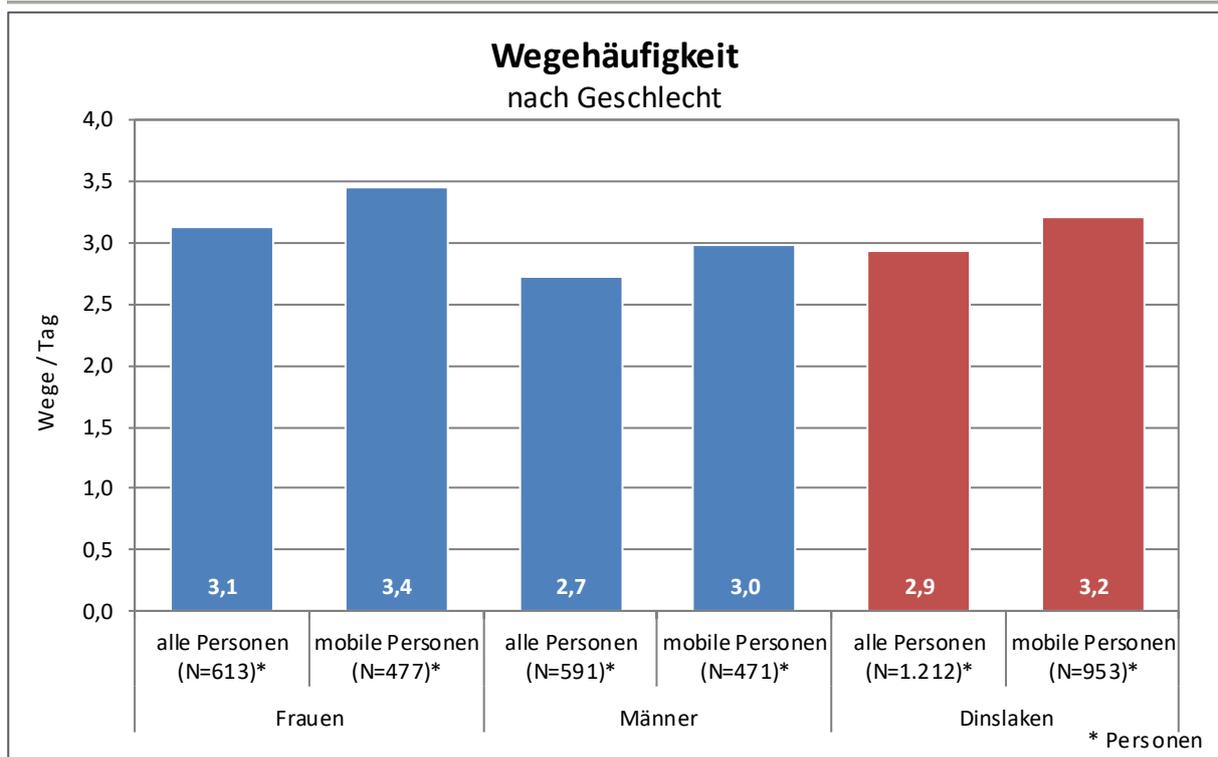


Abbildung 3-29: Wegehäufigkeit nach Geschlecht

Frauen sind im Schnitt etwas mobiler als Männer. Frauen, die am Stichtag Wege außer Haus zu erledigen hatten, legten 3,4 Wege zurück, während Männer, die außer Haus unterwegs waren, 3,0 Wege zurücklegten.

Die Wegehäufigkeit der Personen ist insbesondere abhängig von der aktuellen Lebenssituation. Die meisten Wege legen Personen ab 30 Jahren zurück. Erst Menschen im hochbetagten Alter von über 80 Jahren legen mit 2,3 Wegen am Tag deutlich weniger Wege zurück.

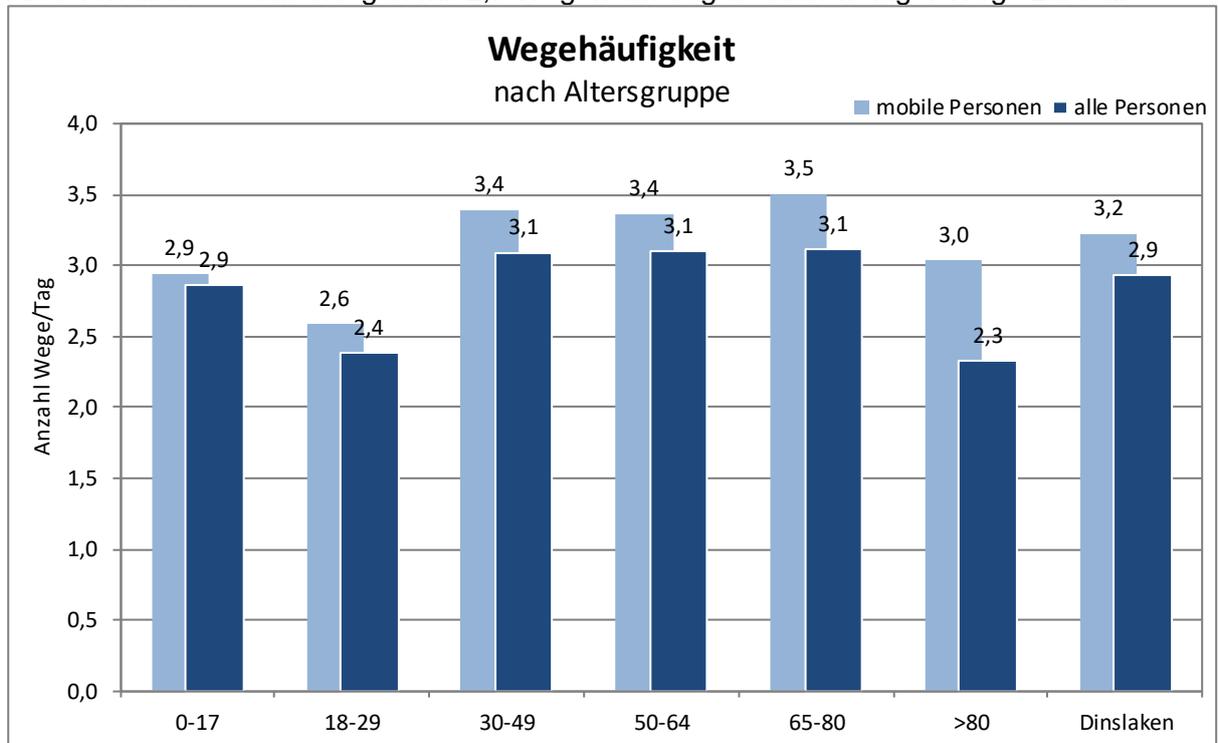


Abbildung 3-30: Wegehäufigkeit nach Alter

3.4.3 Zeitbudget

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Personen, die Außerhaus-Aktivitäten am Befragungstag unternommen haben. Hin- und Rückfahrt werden als zwei Fahrten gewertet.

Der Begriff Zeitbudget beschreibt den Zeitaufwand für die Summe aller täglichen Wege. Es umfasst die Zeit für verkehrliche Aktivitäten, die am Befragungstag aufgewandt wurden.

Das Zeitbudget beträgt in Dinslaken an einem durchschnittlichen Werktag rund **74 Minuten pro Person**. Auch in der MID 2017 wurde für Nordrhein-Westfalen mit durchschnittlich 85 min ein deutlich höherer Wert ermittelt. Dieser Wert beinhaltet jedoch auch Werte sowohl städtischer als auch ländlicher Gebiete. So erhöhen die längeren Fahrten außerhalb der Städte das Zeitbudget in der MID.

3.5 Verkehrsmittelwahl

3.5.1 Modal-Split

Nachfolgende Abbildung zeigt die detaillierte Verkehrsmittelwahl für alle Befragten und Wege innerhalb der Stadt Dinslaken und über die Stadtgrenzen hinaus.

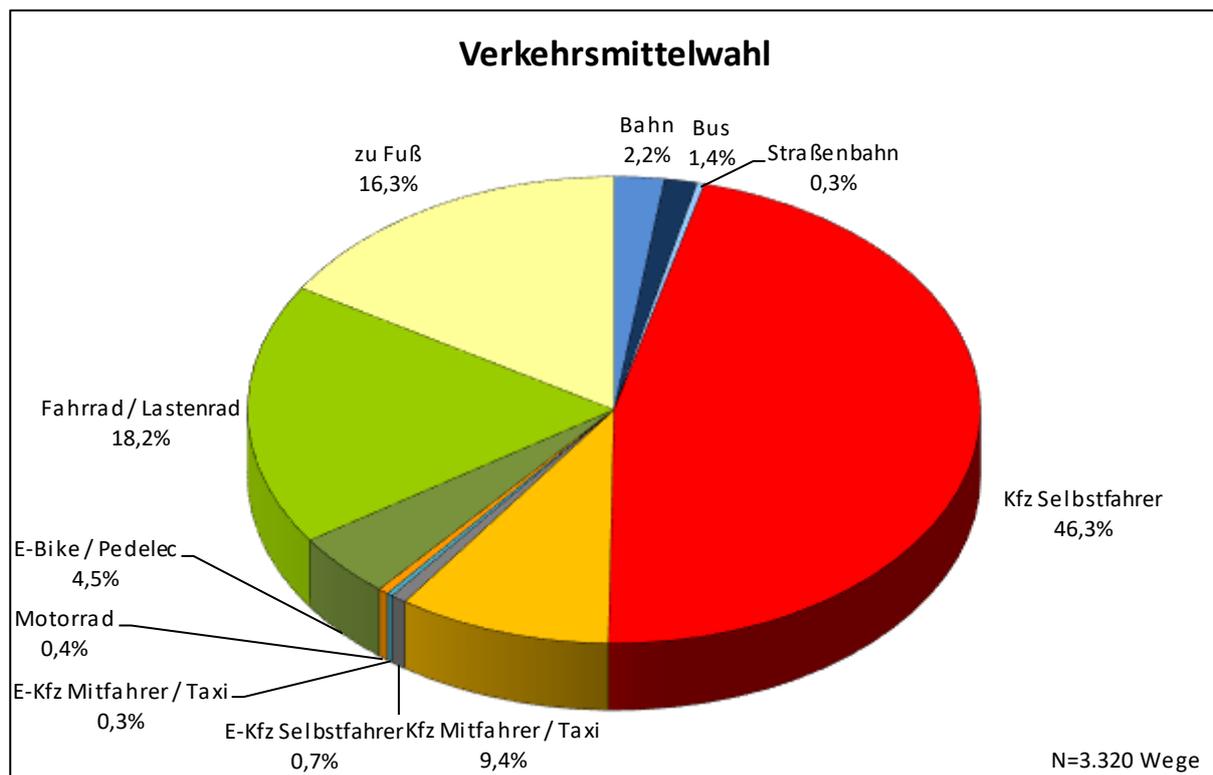


Abbildung 3-31: Verkehrsmittelwahl

Der **Kfz-Anteil** stellt mit insgesamt 57% (Selbstfahrer, Mitfahrer und motorisierte Zweiradfahrer) etwas mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs dar. Dabei werden knapp 10% aller Wege als Kfz-Mitfahrer realisiert, nur 0,4% aller Wege werden mit dem Motorrad zurückgelegt.

Auf die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** (ÖV, Rad, Fuß) entfallen damit 43% an allen Wegen. Diese Verteilung ist markant, denn häufig liegt der Umweltverbund weit hinter den motorisierten Verkehrsmitteln. Fahrräder sind mit 23% das meist genutzte Fortbewegungsmittel aus dem Umweltverbund, gefolgt vom Laufen. Dabei erfreut sich auch in Dinslaken das Elektro-Fahrrad immer größerer Beliebtheit. Es werden an Normalwerktagen 20 % aller Wege mit dem Fahrrad mit einem E-Bike / Pedelec realisiert.

Nur 4% aller Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr unternommen. Berufspendler aus anderen Städten wurden in der Mobilitätsbefragung nicht erfasst.

Zur Beurteilung der für Dinslaken spezifischen Werte ist ein Vergleich mit den Daten der MiD 2017 für NRW aufschlussreich:

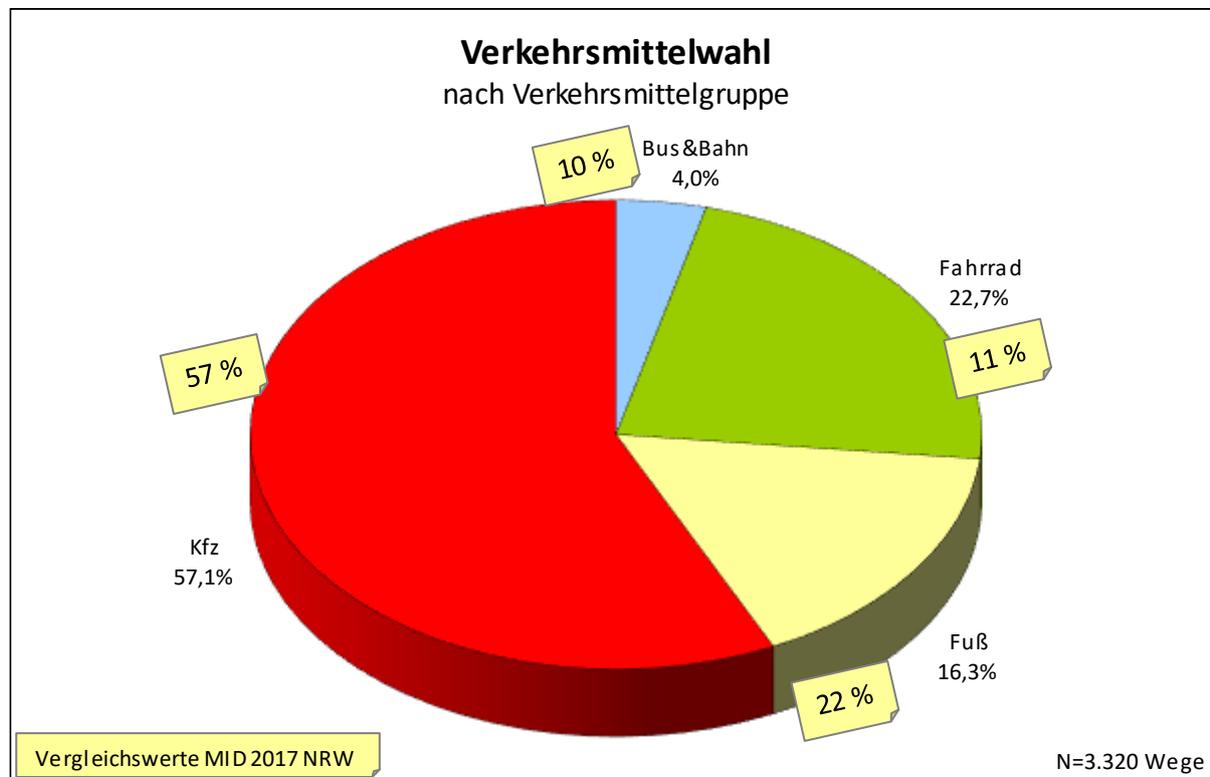


Abbildung 3-32: Verkehrsmittelwahl (aggregiert) im Vergleich mit MiD 2017 für NRW

Der Anteilswert für Kfz-Fahrten ist im landesweiten Durchschnitt identisch. Innerhalb des Umweltverbundes zeigt sich, dass in Dinslaken mehr Fahrrad gefahren wird, dafür deutlich seltener die Verkehrsmittel des ÖPNV und weniger zu Fuß gelaufen wird.

In Abbildung 3-33 wird die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegen, deren Start und Ziel innerhalb des Stadtgebietes liegen (Binnenverkehr) und Wegen, deren Start oder Ziel außerhalb des Stadtgebietes liegen (Quell- und Zielverkehr).

Es zeigt sich klar, dass Wege im Binnenverkehr zu einem deutlich größeren Anteil mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. 45,1 % aller Wege finden mit dem motorisierten Individualverkehr statt. Der Radverkehrsanteil steigt auf 30,1 %, ebenso der Wegeanteil zu Fuß.

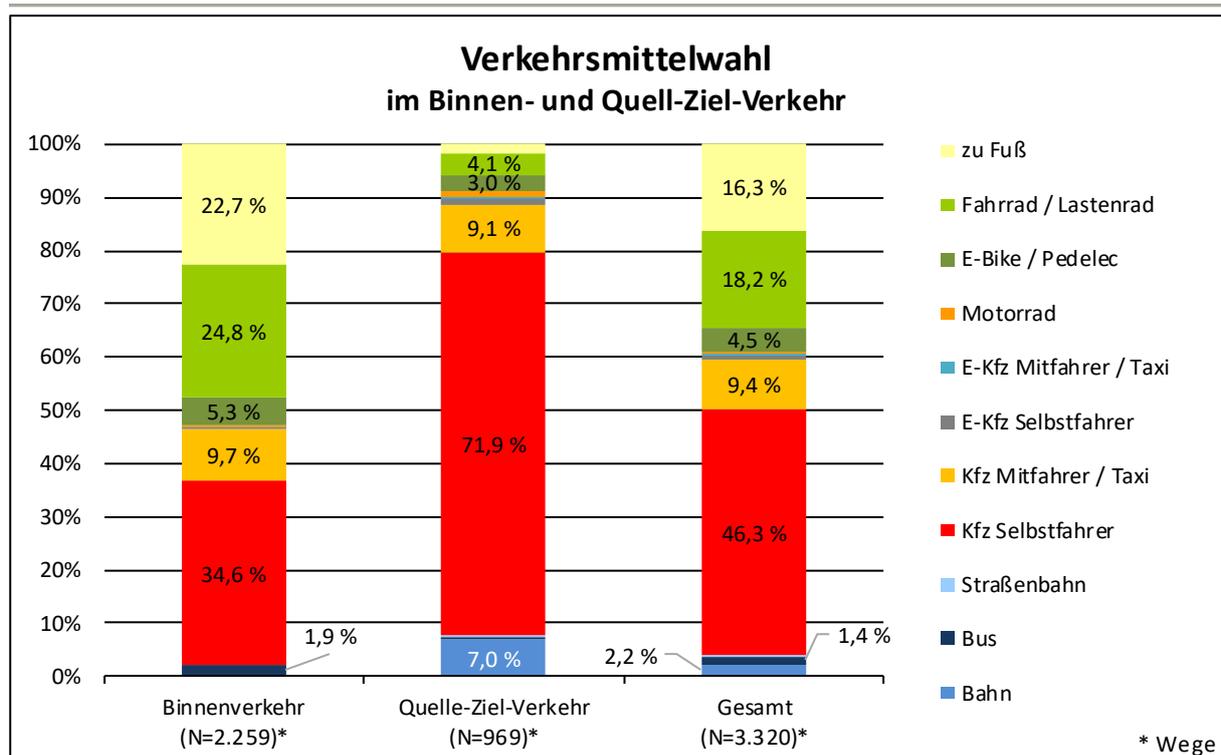


Abbildung 3-33: Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr

Die Gruppe der Erwerbstätigen weist die höchste Kfz-Nutzung auf, zwei Drittel aller Wege finden motorisiert statt. Studierende, Auszubildende, Schüler und Kindergartenkinder legen verglichen mit allen anderen Befragten die meisten Wege mit dem Fahrrad zurück, aber auch mehr als ein Drittel ihrer Wege mit dem Kfz. Anteilig die meisten Wege zu Fuß legen Personen aus der Gruppe „Hausfrauen/-männer, Rentner/-innen, Erwerbslose“ zurück.

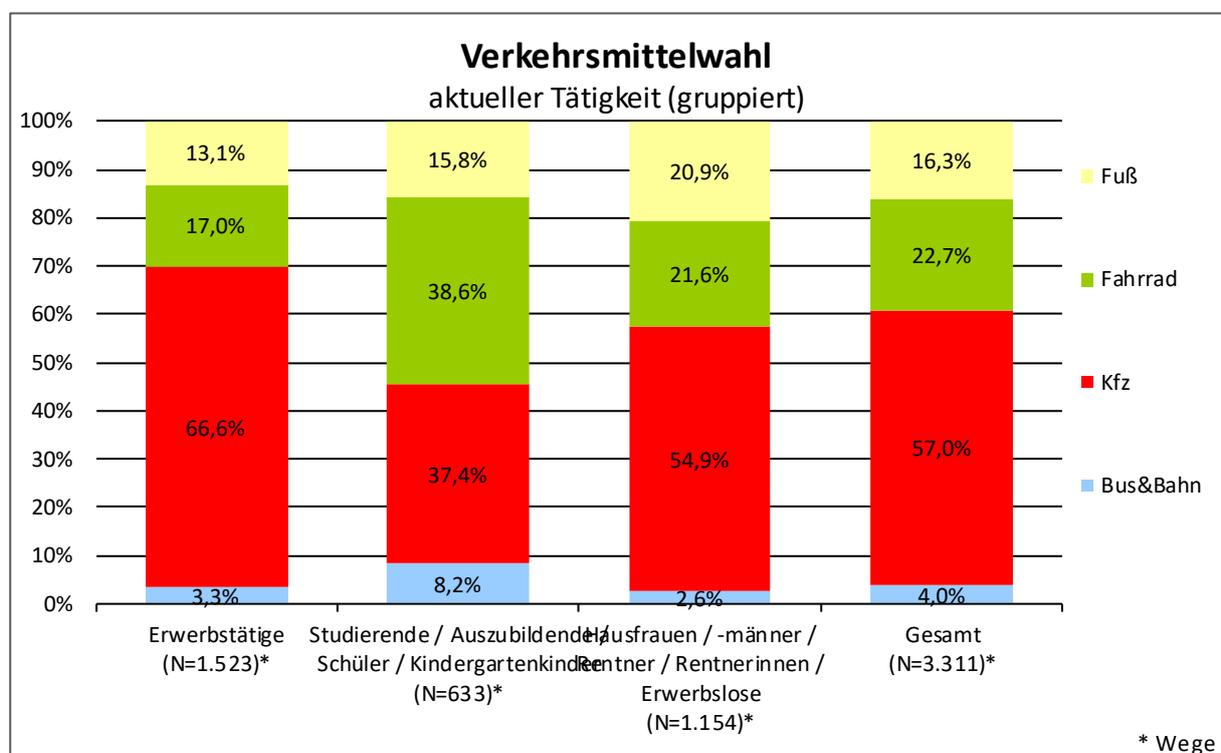


Abbildung 3-34: Verkehrsmittelwahl nach aktueller Tätigkeit (gruppiert)

3.5.2 Modal-Split für das Stadtgebiet Dinslaken

Im Zuge der Ermittlung des Modal-Splits werden Wege ausgewertet, die auf mehreren Teilstrecken mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Hierbei fließt der Hauptweg in die Auswertung ein, das heißt dasjenige Verkehrsmittel, mit dem die längste Strecke zurückgelegt wird. Eine beispielhafte Fahrt führt mit dem Fahrrad von einem Ortsteil zur Haltestelle des Busses, von wo aus mit einem Bus zum Bahnhof gefahren wird. Von hier aus wird mit dem Schienenverkehr die Nachbarstadt für den Arbeitsort angesteuert. Entsprechend der Länge der Teilstrecken wird diese Fahrt als Fahrt mit dem Schienenverkehr in die Wertung einfließen. Für das Verkehrsgeschehen in Dinslaken ist jedoch die Strecke mit dem Fahrrad durch das Stadtgebiet erheblich relevanter als die Zugfahrt. Aus diesem Grund wird im Folgenden eine Auswertung durchgeführt, bei der die Verkehrsmittel entsprechend ihrem Anteil am Stadtverkehr in Dinslaken einfließen.

In nachfolgende Auswertung fließen die Zugangsverkehrsmittel zu Wegen mit der Bahn / Straßenbahn ein, entsprechend weniger Wege mit der Bahn und Straßenbahn sind enthalten.

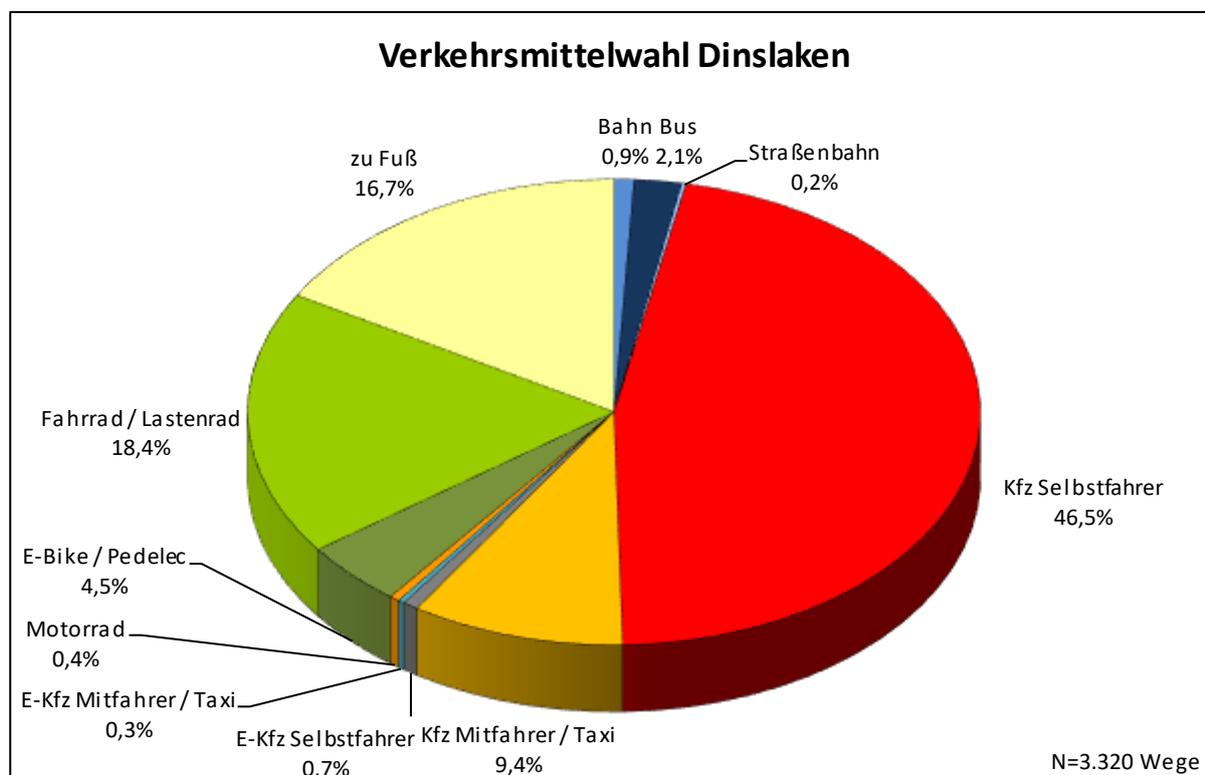


Abbildung 3-35: Verkehrsmittelwahl (Anteil in % an allen erfassten Wegen)

In dieser Auswertung erlangt der Anteil der Wege mit dem Bus einen Zuwachs von 0,7%-Punkte auf 2,1%. Auch Wege zu Fuß (+0,4%-Punkte), mit dem Fahrrad und dem Auto (je +0,2%-Punkte) finden häufiger statt.

3.5.3 Verkehrsleistung

Verkehrsträger	Wege / Tag
Bus&Bahn	8.000
Fahrrad	45.000
Fuß	33.000
Summe Umweltverbund	86.000
Kfz Mitfahrer	19.000
Kfz Selbstfahrer	94.000
Motorrad	1.000
Summe MIV	114.000
Gesamtverkehr	200.000

Tabelle 3-2: Anzahl der Verkehrswege nach Verkehrsmitteln⁶

In vorstehender Tabelle wurde anhand der mittleren Wegehäufigkeit von 2,9 Wegen pro Person und Tag die Gesamtfahrtenanzahl aller Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Dinslaken abgeschätzt und diese anhand der ermittelten Verkehrsmittelwahl auf die Verkehrsmittel aufgeteilt. Es ist zu beachten, dass nur Wege der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dinslaken enthalten sind.

Der Modal-Split der Verkehrsleistung stellt die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsmittel auf die insgesamt von Dinslakener Bürgerinnen und Bürgern täglich zurückgelegten Kilometer dar. Hierfür wird die durchschnittliche Fahrtenzahl (vgl. Tabelle 3-2) mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des jeweiligen Verkehrsmittels in Verbindung gebracht und dadurch der auf die Wegelängen bezogene Modal Split ermittelt:

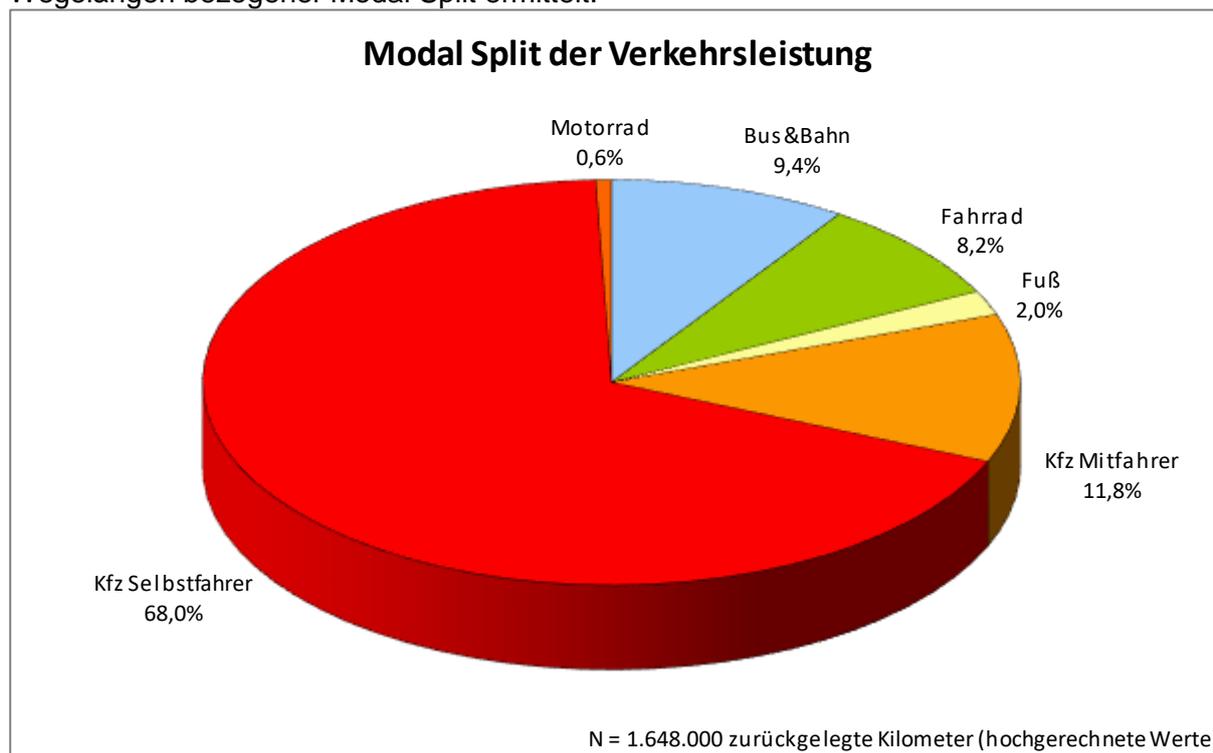


Abbildung 3-36: Modal Split der Verkehrsleistung (Anteil in % an den Gesamtkilometern)

Der öffentliche Verkehr hat in dieser Betrachtungsweise einen deutlich höheren Anteil am Gesamtverkehr, da insbesondere mit der Bahn weite Strecken zurückgelegt werden. Auch der Kfz-Verkehr gewinnt im Vergleich zum Modal-Split der Wege ebenfalls an Bedeutung. Dementsprechend fallen die Werte für Rad- und Fußverkehr mit den üblicherweise weitaus kürzeren Distanzen deutlich geringer aus.

⁶ bezogen auf Einwohnerzahl (Quelle: Einwohnerstatistik der Stadt Dinslaken, Stand August 2020) und Wegehäufigkeit.

Diese Effekte waren zu erwarten, werden doch das Auto / die Bahn insbesondere für Wege mit längeren Distanzen genutzt (vgl. Kapitel 3.5.6).

3.5.4 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln

In Abbildung 3-37 werden die Tagespegel der verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Die Werte stellen die prozentuale Häufigkeit jeder Stunde des Tages für jedes Verkehrsmittel dar.

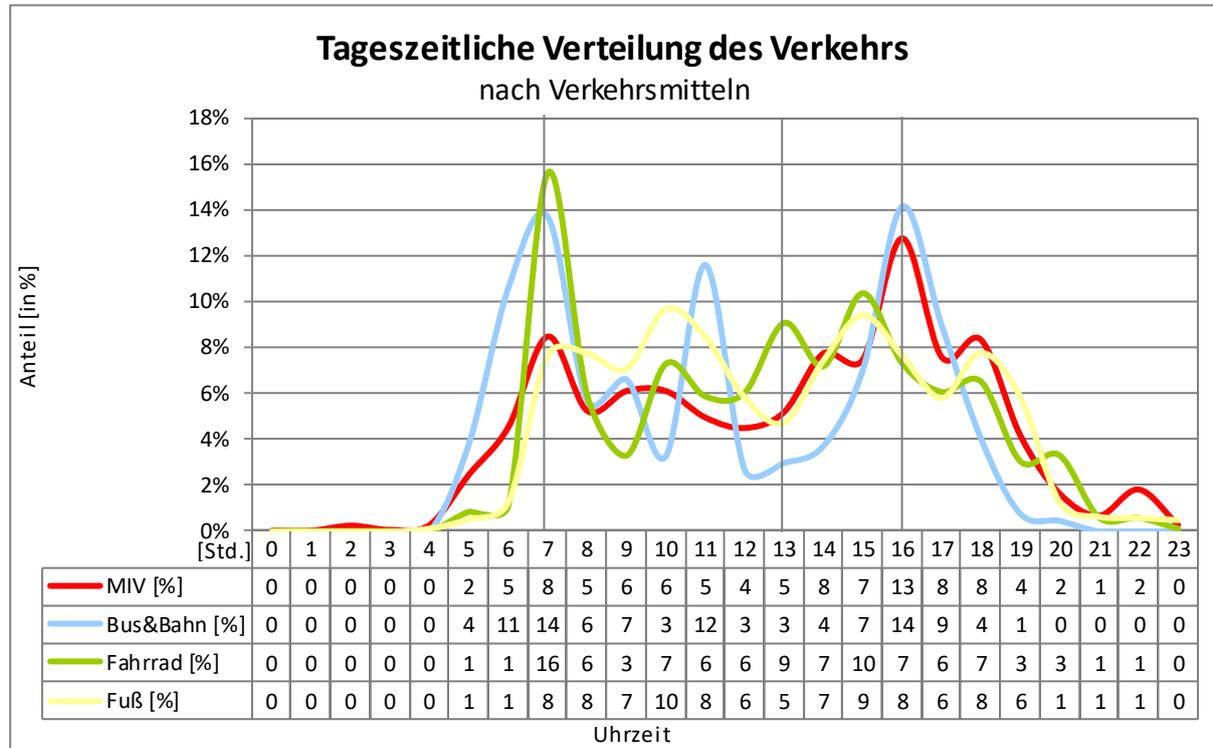


Abbildung 3-37: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln

Die Abbildung zeigt eine erste ausgeprägte Spitzenstunde über alle Verkehrsmittel im morgendlichen Berufsverkehr von 7 bis 8 Uhr. In den Nachmittagsstunden lassen die für alle Verkehrsmittel hohen Anteilswerte erkennen, dass zum Feierabend der Verkehr deutlich zunimmt. Dieser hohe Pegel sinkt ab 19 Uhr deutlich ab.

Für den Radverkehr findet man die auf den gesamten Tag bezogene maximale Nutzungshäufigkeit morgens zwischen 7:00 und 8:00 Uhr, wo 16 % aller Radverkehre stattfinden. Auch im weiteren Tagesverlauf finden sich mehrere Spitzen der Nutzung von Fahrrädern, z.B. 10 Uhr zur Ladenöffnungszeit, 13 Uhr zum Schulschluss und im gesamten Nachmittagsbereich.

Der Kfz-Verkehr hat über den Tag betrachtet geringere Schwankungen mit Maximalwerten von 13 %, die Spitzenstunde liegt hier am Nachmittag zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Im Tagesverlauf zwischen 7:00 und 19:00 Uhr wird das Kfz mit durchgängig über 5 % konstant stark genutzt.

3.5.5 Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Die Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln untersucht nicht den gemittelten Wert, sondern die Häufigkeit der Nennungen in Zeitklassen. In den Grundlagendaten werden jeweils 5-Minuten-Intervalle angegeben. Das Diagramm greift diese Einteilung bis 20 Minuten auf, ab dort sorgt die größere Intervallbreite von 10 Minuten für einen Belastungssprung.

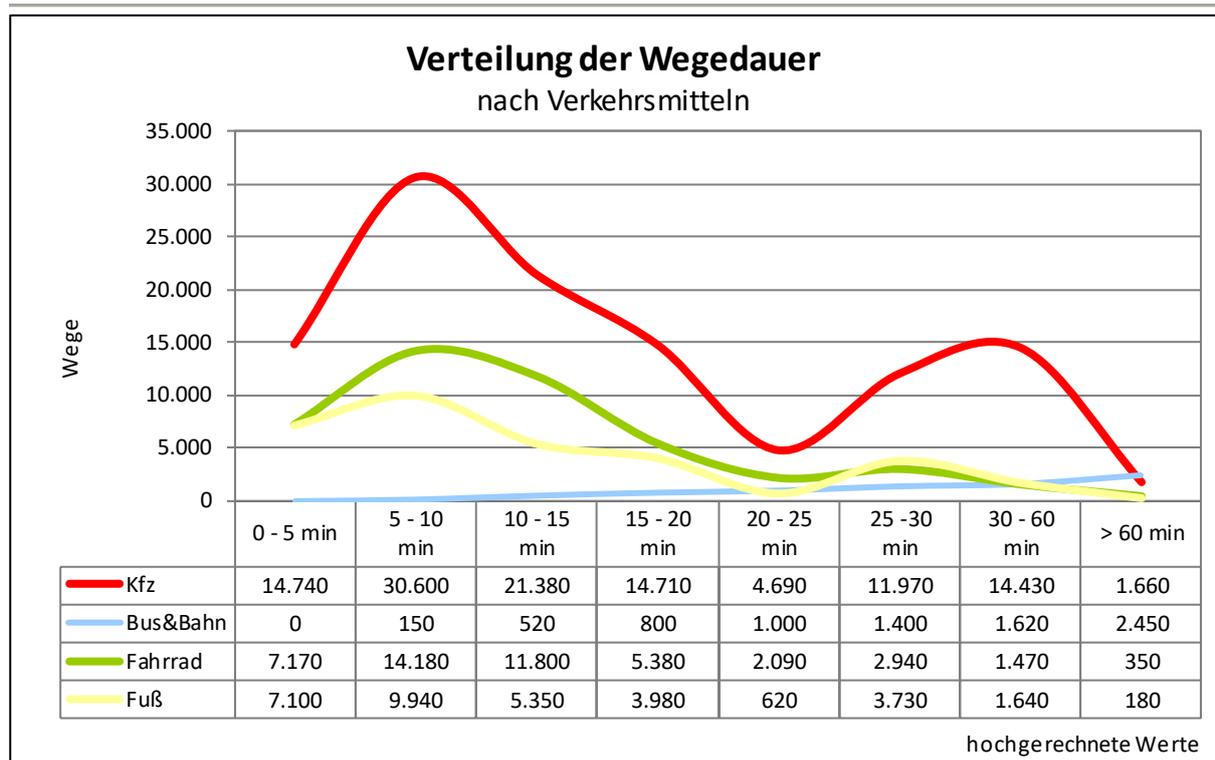


Abbildung 3-38: Verteilung der Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Die Verteilung der Wegedauer zeigt das jeweilige Maximum von Wegen mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit dem Kfz in der Zeitklasse 5-10 min. Wege mit Bus & Bahn haben ihr Maximum in der Zeitklasse über 60 min.

Ein Weg von Dinslakener Bürgerinnen und Bürgern dauert im Mittel **21 min**. In der Differenzierung auf die Verkehrsmittel zeigt sich, dass Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad deutlich weniger lang dauern und insbesondere Wege mit dem ÖPNV länger dauern.

Zum Vergleich: die mittlere Wegedauer für NRW (MID 2017) ist mit 26 min etwas länger, wobei in diesen Wert auch ländliche Regionen mit entsprechen größeren Distanzen (und damit Dauern) einfließen.

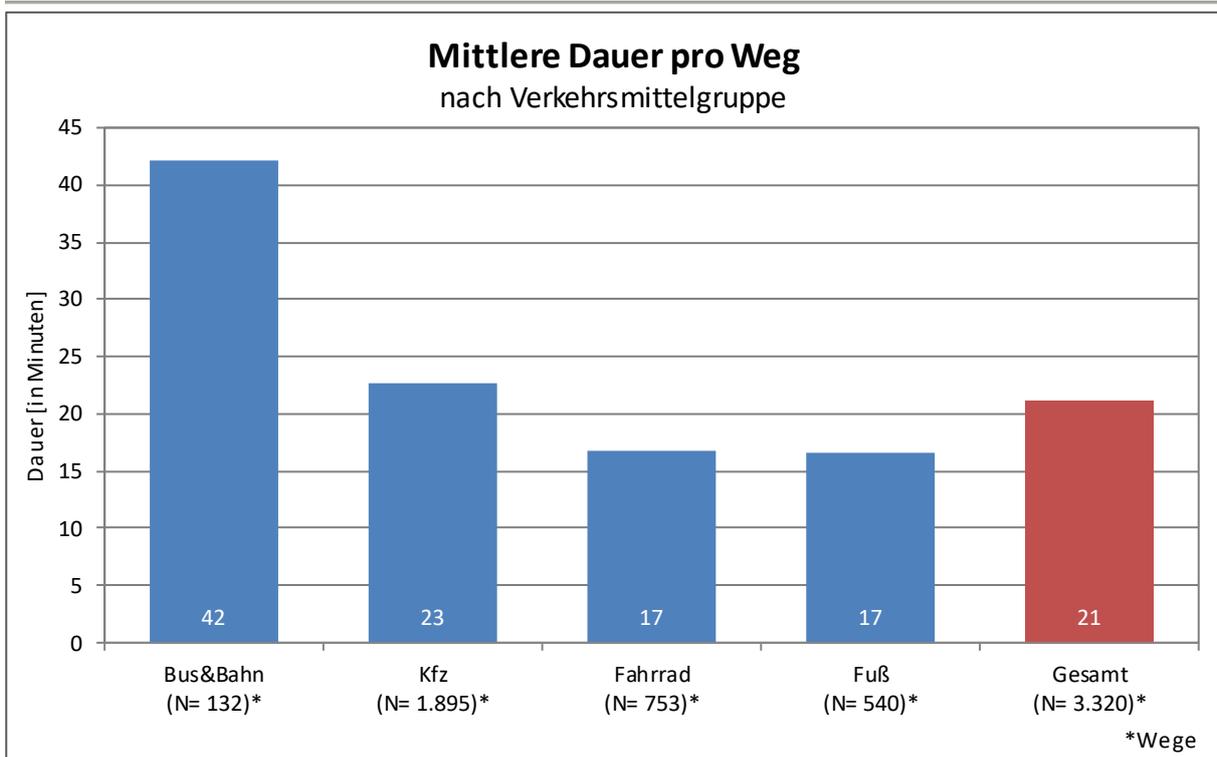


Abbildung 3-39: Mittlere Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe

3.5.6 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

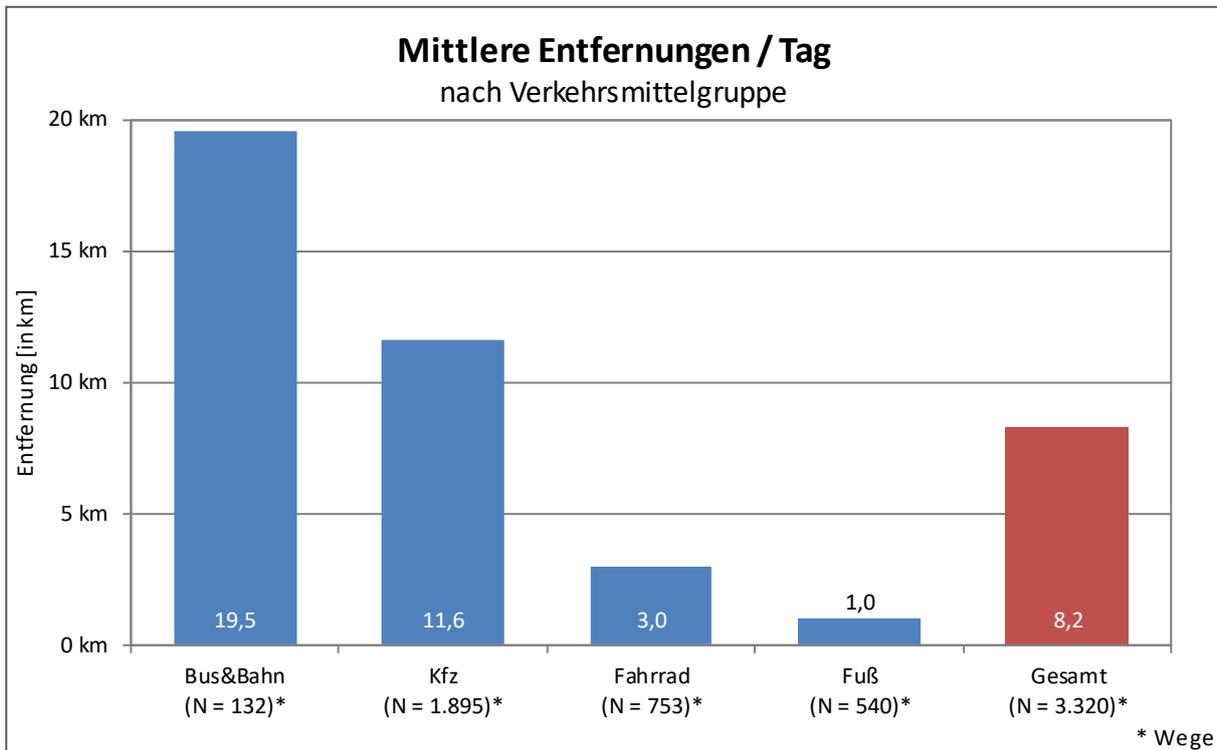


Abbildung 3-40: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

Die mittlere Distanz der Wege und Fahrten liegt in der Stadt Dinslaken bei **8,2 km**. Durchschnittlich liegt in der Studie MID 2017 die mittlere Wegelänge in Nordrhein-Westfalen bei 11,5 km.

Die kürzesten Wege werden zu Fuß erledigt. Die weitesten Wege mit durchschnittlich 19,5 km werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Kfz-Fahrer legen in Dinslaken durchschnittlich 11,6 km zurück. Das ist im Vergleich (Bundesdurchschnitt: 16,9 km) weniger geringe Entfernung. Wege mit dem Rad sind im Mittel 3,0 km lang.

Bei der nachfolgend gezeigten Entfernungsverteilung nach Verkehrsmitteln werden die Entfernungsklassen im Nahbereich in kleineren Abstufungen angezeigt, während ab 10 km Entfernung größere Intervalle gebildet werden. Neben der Häufigkeitsverteilung wurde eine Summengrafik erstellt, in der die Werte einer Entfernungsklasse auf 100 % hochgerechnet werden. Sie zeigt für jedes Verkehrsmittel, in welcher Entfernungsklasse es stark oder schwach vertreten ist.

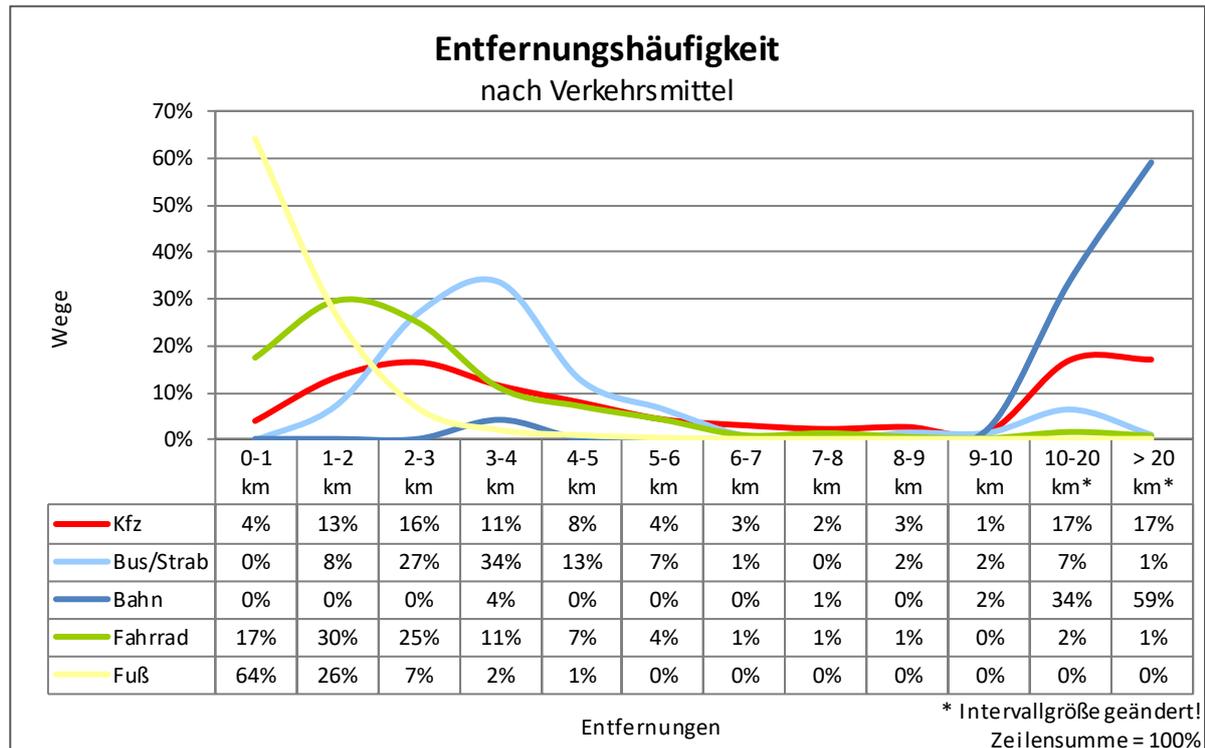


Abbildung 3-41: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

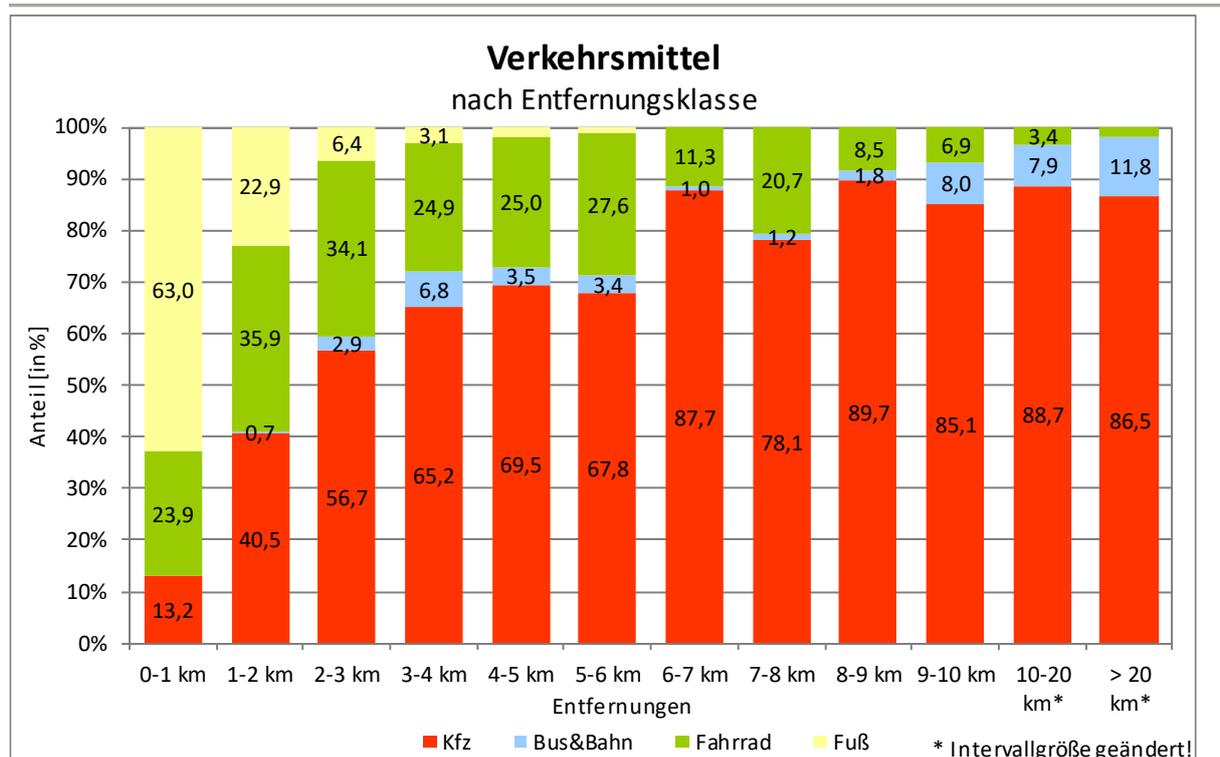


Abbildung 3-42: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

In der Entfernungsverteilung nach Verkehrsmitteln setzen sich die bereits beschriebenen Tendenzen fort:

- Der **Fußverkehr** hat seinen Höchstwert beim ersten Kilometer, zwei Drittel aller Fußwege werden in dieser Entfernungsklasse erledigt.
- Mehr als ein Drittel der Wege mit einer Länge zwischen einem und drei Kilometern werden mit dem **Rad zurückgelegt**. Auch Wege mit größeren Distanzen bis 6 km werden zu einem Viertel mit dem Rad realisiert. Auf noch längeren Wegen sinkt der Anteil, schwankt aber weiter um die 10%.
- Das **Kfz** hat in der Verteilung in Abbildung 3-41 ein schwaches Maximum in der Entfernungsklasse 2-3 km. Mit größer werdender Entfernung der Wege steigt der Anteil der mit dem Kfz realisierten Wege.

In der Summenhäufigkeit der Entfernungsverteilung werden die einzelnen Anteile je Entfernungsklasse aufsummiert. Hieraus lässt sich auf einfache Art ermitteln, wie viel Prozent aller Wege eines Verkehrsmittels in den entsprechenden Entfernungsstufen vorliegen.

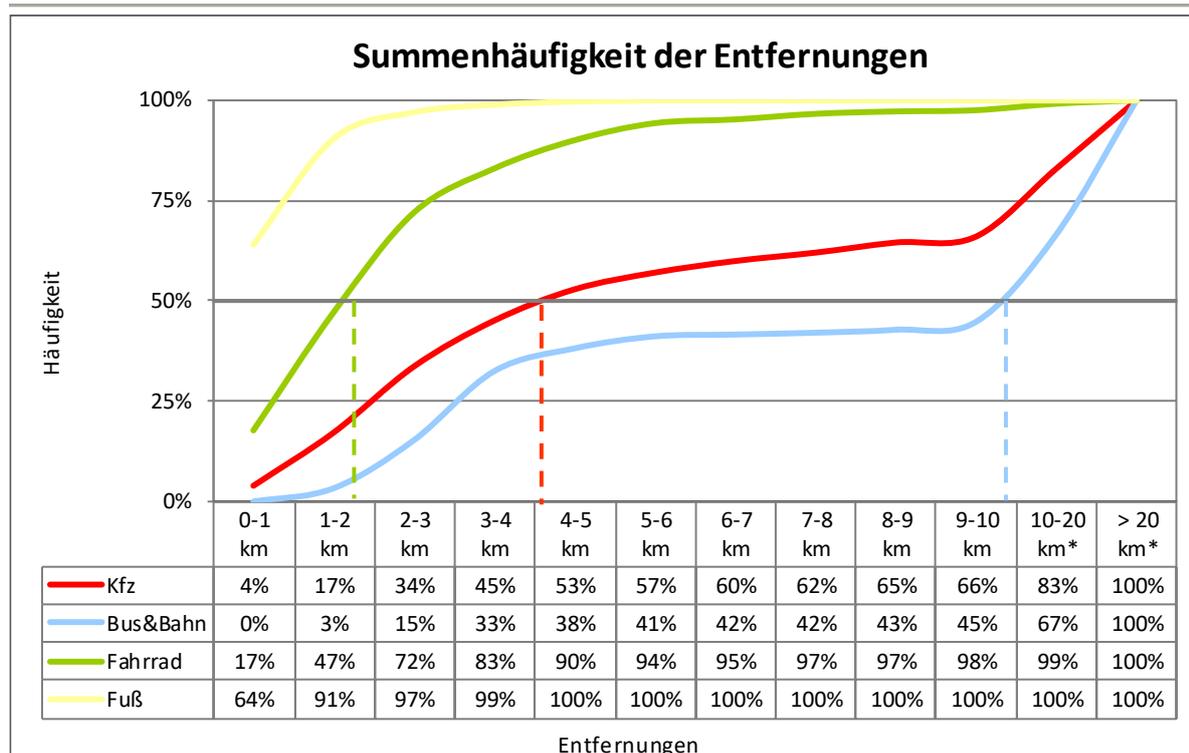


Abbildung 3-43: Summenhäufigkeit der Entfernungen

Die Summenlinien zeigen, dass beim Kfz-Verkehr die Hälfte aller Wege nicht länger als fünf Kilometer ist. Weiterhin fällt auf, dass nur 9% aller Fußweg länger als zwei Kilometer ist. Im Radverkehr ist nur etwa jede fünfte Fahrt länger als vier Kilometer.

Der Anteil des ÖPNV steigt weniger schnell und weist bei 4 km erst ein Viertel aller Fahrten auf. Die Hälfte aller Fahrten wird bei Wegen ab 10 km erreicht. Dies bestärkt die bereits geäußerte Aussage, dass der ÖV stark für längere Wege genutzt wird.

Für die Ermittlung der Verlagerungspotenziale ist es wichtig zu wissen, wie viele Kfz-Fahrten in einem Entfernungsbereich durchgeführt werden, der auch gut zu Fuß oder mit dem Rad unternommen werden könnte. Optimale Rad- und Fußwegentfernungen liegen im Distanzbereich bis drei Kilometer. Aus der Summenlinie der Kfz-Fahrten in der Stadt Dinslaken ergibt sich, dass jede vierte Fahrt mit dem Kfz kürzer ist als drei Kilometer. Dies bedeutet nicht automatisch, dass diese auch ersetzbar sind, da die Abhängigkeiten zum Reisezweck, wie Transport bzw. Service mit Bringen und Abholen, eine Abhängigkeit vom Kfz begründen können.

3.5.7 Geschwindigkeiten nach Verkehrsmittel

Aus den mittleren Werten der Entfernungen und Reisezeiten lassen sich überschlägige Geschwindigkeiten ermitteln, die für die „Tür zu Tür-Verkehre“ gelten. So werden die Zu- und Abgangswege bei Bussen und Bahnen ebenso einbezogen wie die Wege vom/zum Parkplatz.

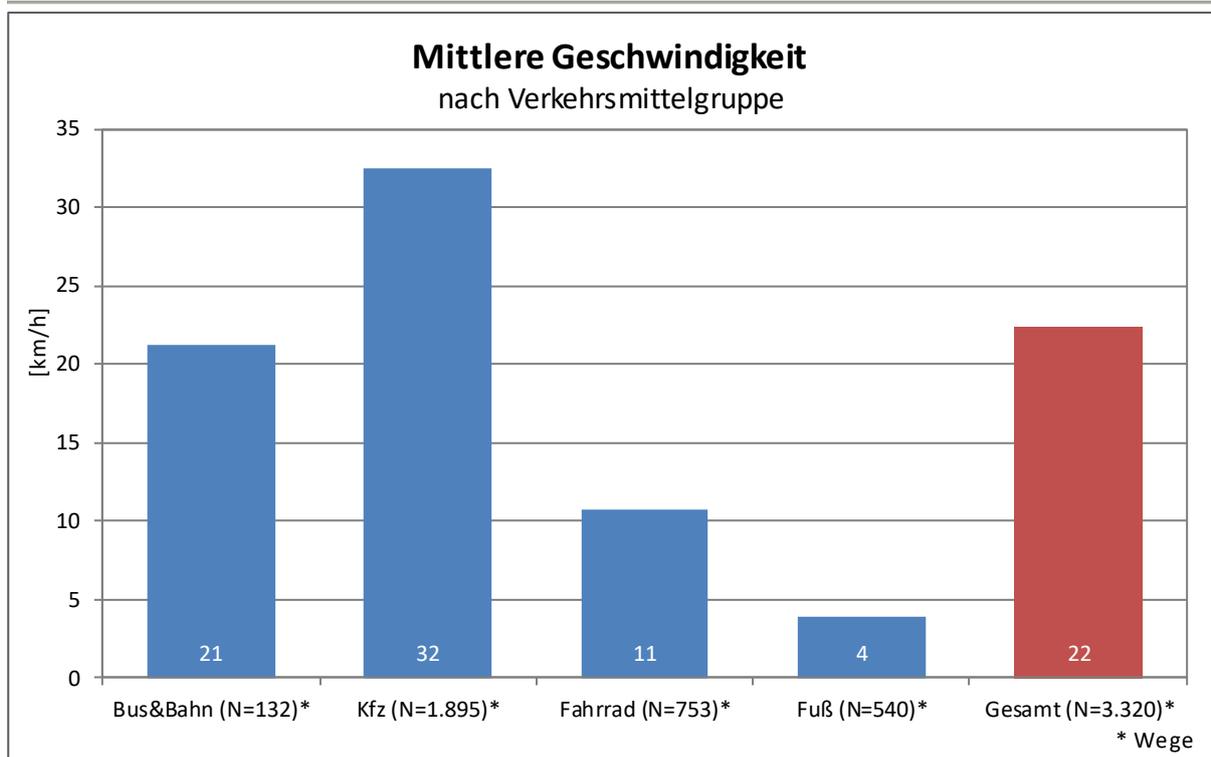


Abbildung 3-44: Mittlere Geschwindigkeit je Verkehrsmittel

Die Geschwindigkeiten aller Verkehrsmittel liegen bei durchschnittlich 22 km/h. Die höchsten Werte erreichen Bahn und Kfz, die relativ große Entfernungen bei geringen Reisezeiten zurücklegen. Die Radverkehrsgeschwindigkeit ist mit 11 km/h nahezu identisch in der Verkehrsplanung oft zugrunde gelegten Durchschnittswert von 12 km/h.

3.6 Reisezwecke

Zunächst wird die Verteilung innerhalb des Kriteriums Reisezweck betrachtet. In den detaillierteren Betrachtungen wird die Reisezweckwahl nach den Aspekten der Aktivitäten- und Wegedauer untersucht. Aufschlussreich ist auch die sich anschließende tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten aus der sich der Tagespegel im Gesamtverkehr ableiten lässt.

3.6.1 Reisezweckverteilung

Eine detaillierte Zusammenstellung der Reisezwecke liefert folgendes Diagramm:

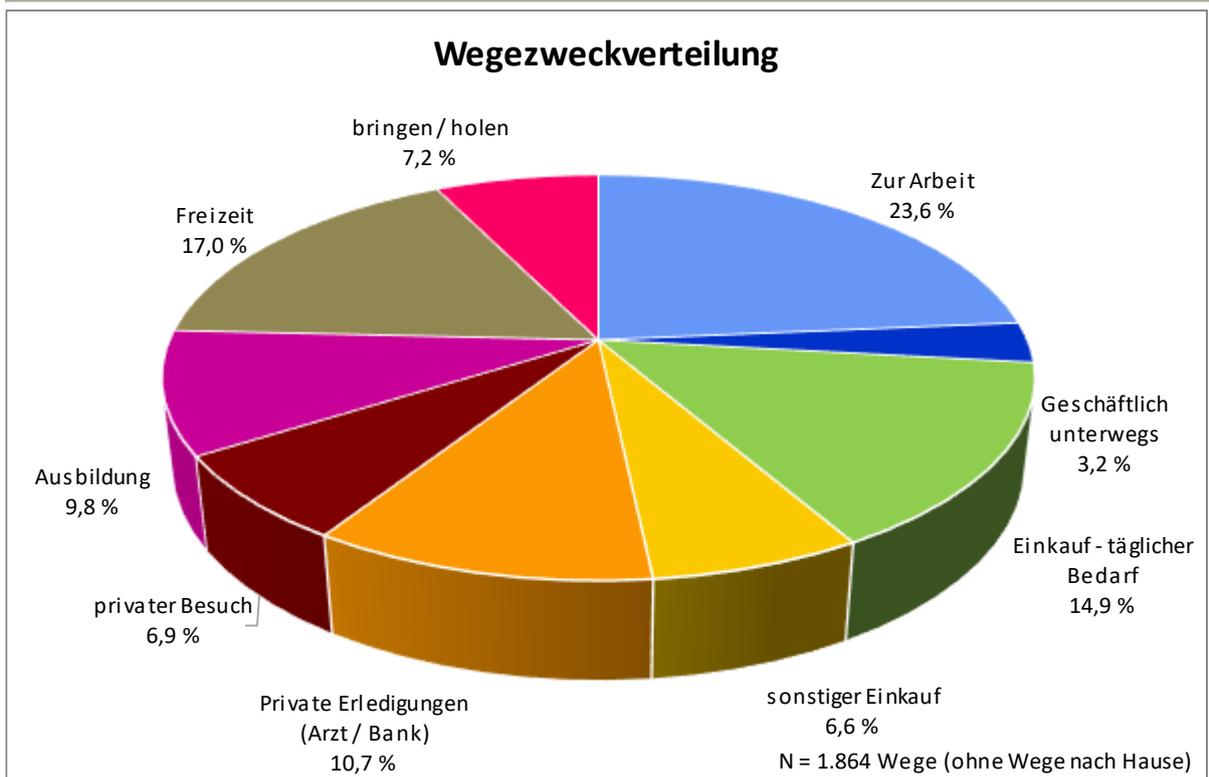


Abbildung 3-45: Reisezweckverteilung (Anteil in % an allen Wegen)

Der dominierende Reisezweck ist „Arbeit“ inklusive „geschäftlich unterwegs“ mit zusammen 27 % der Verkehrswege. Rechnet man allerdings die Zwecke „Einkaufen / Bummeln“ und „Besorgungen“ zusammen, so wird ebenso fast jeder dritte Weg für Einkäufe und Besorgungen unternommen.

Ähnliches zeigt sich bei den Freizeitverkehren: wertet man die Wege zum „Besuch“ ebenfalls als Freizeitaktivität, so bekommt dieser Reisezweck einen Anteil von 24% an allen Wegen. Knapp jeder zehnte Weg wird zum Zweck „Ausbildung“ unternommen. „Bringen / Holen“ wird bei 7% der Wege als Reisezweck angegeben.

Analog zum Modal Split der Verkehrsleistung aus Kapitel 3.5 lässt sich die Verkehrsleistung auch für die verschiedenen Reisezwecke errechnen. Die hochgerechneten Wege der Befragten von 200.000 Wegen/Tag werden anhand der Zweckverteilung auf die einzelnen Reisezwecke aufgeteilt und mit den bekannten mittleren Entfernungen der Reisezwecke zur Verkehrsleistung nach Reisezweck berechnet.

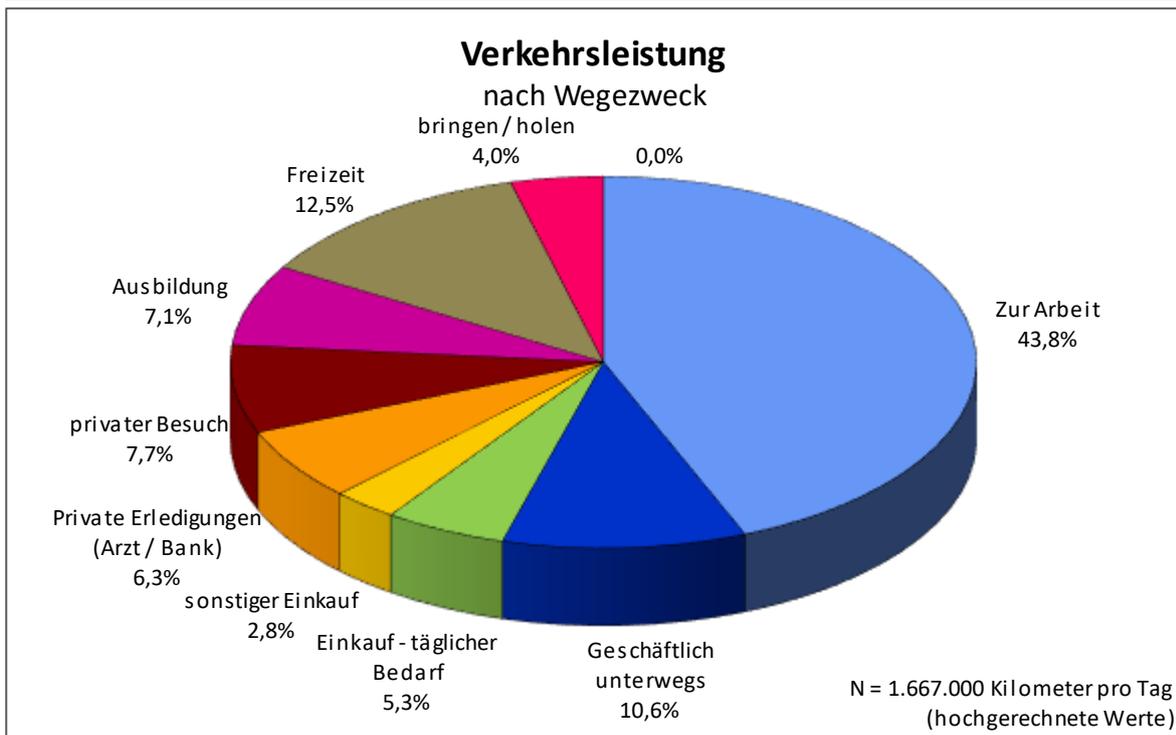


Abbildung 3-46: Verkehrsleistung nach Reisezweck (Anteil in % an Gesamtkilometern)

In dieser Betrachtung stärkt sich der Anteil der Arbeitswege von ursprünglich ca. 27 % („Arbeit“ und „geschäftlich unterwegs“) aller Wege auf 54 % der gefahrenen Gesamtkilometer. Der Anteil für Einkaufswege reduziert sich um -18 %-Prozentpunkte.

Das bedeutet, auf Arbeitswegen werden deutlich größere Distanzen zurückgelegt, während Einkaufswege häufiger im Nahbereich ihr Ziel finden. Die übrigen Reisezwecke verändern sich kaum in ihrem Anteil verglichen mit der ursprünglichen Reisezweckverteilung.

3.6.2 Reisezweckverteilung nach Status

Differenziert man in der Auswertung nach dem Status der Befragten, ergeben sich sehr unterschiedliche Reisezweckverteilungen, da die Lebenssituationen entscheidenden Einfluss auf die täglichen Wege haben.

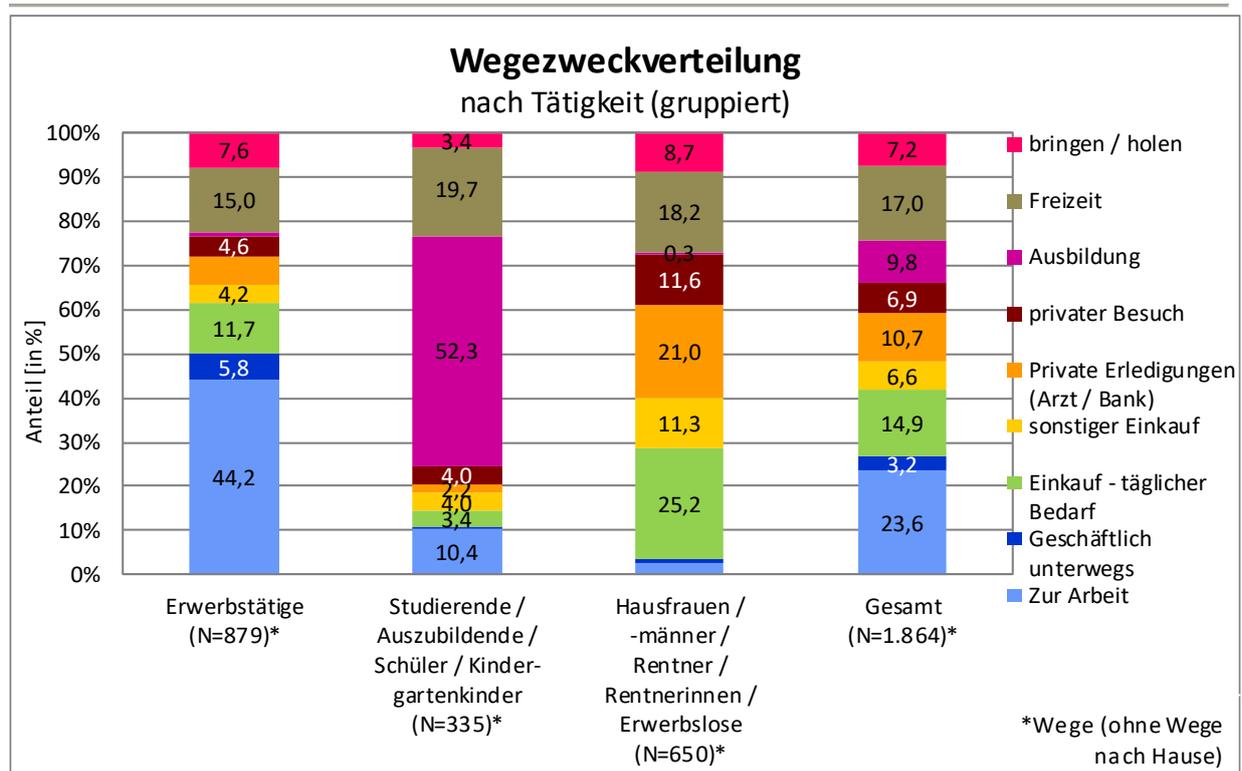


Abbildung 3-47: Reisezweckverteilung nach Status der Befragten

Der dominierende Reisezweck bei erwerbstätigen Personen ist erwartungsgemäß „Arbeiten“ und „geschäftlich unterwegs“ mit der Hälfte aller Verkehrswege. Freizeitwege, Besuche, Wege zum Bringen und Holen werden von in Vollzeit arbeitenden Menschen nahezu in gleichem Umfang realisiert wie im Durchschnitt aller erfassten Personen. Einkaufs- und Besorgungswege werden etwas weniger unternommen.

Für Studierende, Auszubildende, Schüler und Kindergartenkinder dominieren in der Reisezweckverteilung die Wege zur Ausbildung (52,3). Der zweithäufigste Wegezweck sind Freizeitwege.

In der Gruppe der Hausfrauen / -männer, Rentner/-innen und Erwerbslosen dominieren Wege zum Einkauf und für private Erledigungen. Hier findet sich der größte Anteil von Wegen zu privatem Besuch und Wegen zum Bringen/Holen von Personen.

3.6.3 Verkehrsmittelwahl nach Reisezweck

Mit der Aufschlüsselung der Verkehrsmittelwahl nach Reisezwecken lassen sich die Stärken und Schwächen der Verkehrsmittelakzeptanz reisezweckspezifisch auswerten.

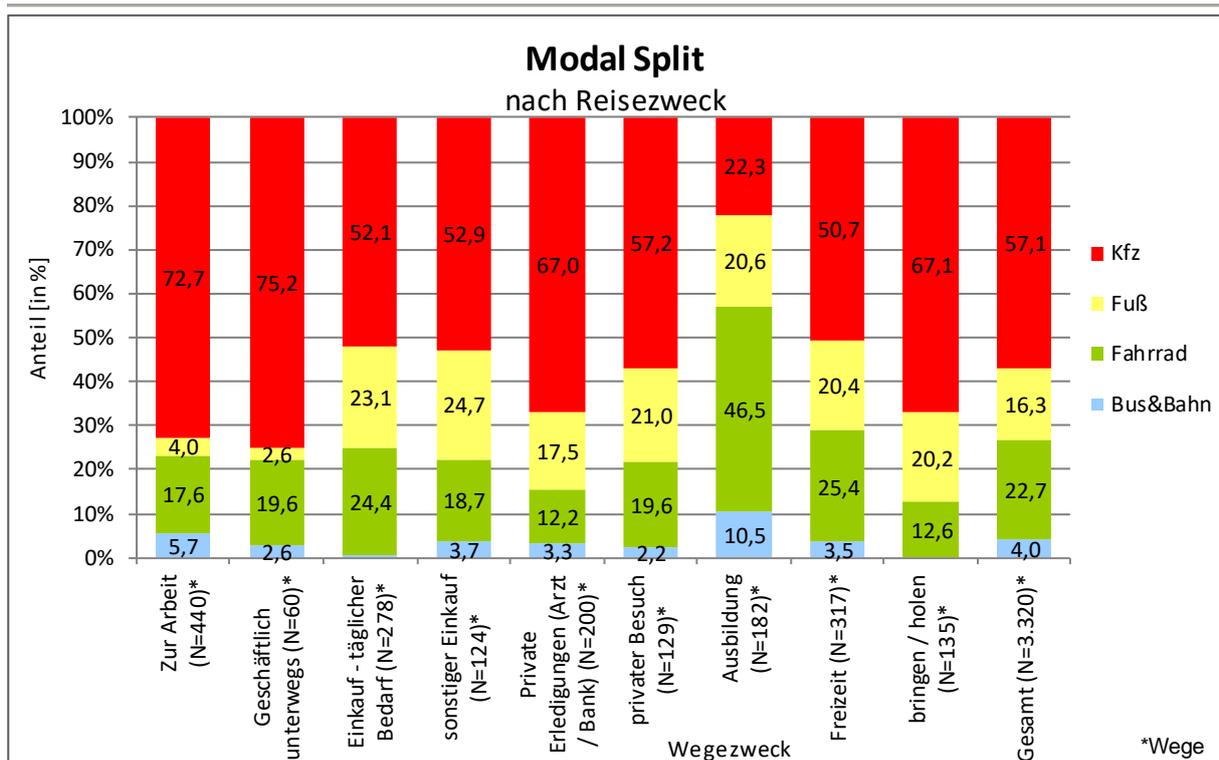


Abbildung 3-48: Verkehrsmittel nach Zweck (relative Häufigkeit)

Die Aufteilung der Verkehrsmittel nach Reisezwecken zeigt den Vorrang des Kfz bei vielen Reisezwecken, besonders aber im Berufsverkehr. Sämtliche erfragten Reisezwecke, mit Ausnahme der Ausbildungswege, werden in über der Hälfte der Fälle mit dem Kfz bedient. Gerade geschäftliche Fahrten, die ein hohes Maß an Flexibilität erfordern, sind prädestiniert, mit dem individuellen Verkehrsmittel Auto zurückgelegt zu werden. Jedoch werden auch 72,7 % der Wege zur Arbeit im Auto zurückgelegt, für die ein weniger hohes Maß an Flexibilität zugrunde gelegt werden kann.

Das Fahrrad ist in fast allen Reisezwecken mit hohen Anteilswerten vertreten. Am meisten wird es für Wege in die Schule und in der Freizeit genutzt.

Im Ausbildungsverkehr ist nicht zuletzt aufgrund der mangelnden Kfz-Verfügbarkeit der öffentliche Verkehr deutlich stärker vertreten als bei den übrigen Reisezwecken.

3.6.4 Wegedauer nach Reisezweck

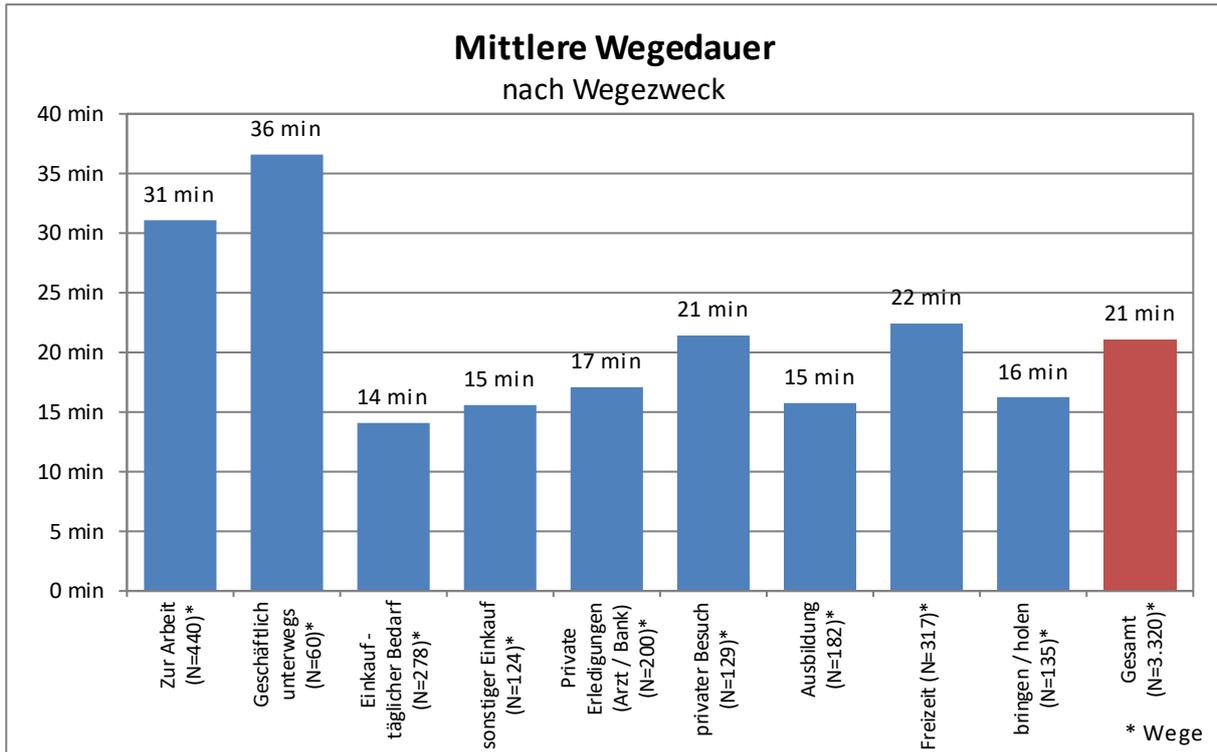


Abbildung 3-49: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck

Bei der Verteilung der mittleren Reisezeiten nach Reisezwecken haben Arbeits- und geschäftliche Fahrten einen hohen Zeitbedarf. Im Mittel dauern Wege zur Arbeit 31 Minuten und mit geschäftlichen Zwecken 36 Minuten.

Wege für den Einkauf zum täglichen Bedarf nehmen die wenigste Zeit in Anspruch (ca. 14 min). Insgesamt dauert ein Weg in Dinslaken durchschnittlich 21 min.

3.6.5 Entfernungverteilung nach Reisezweck

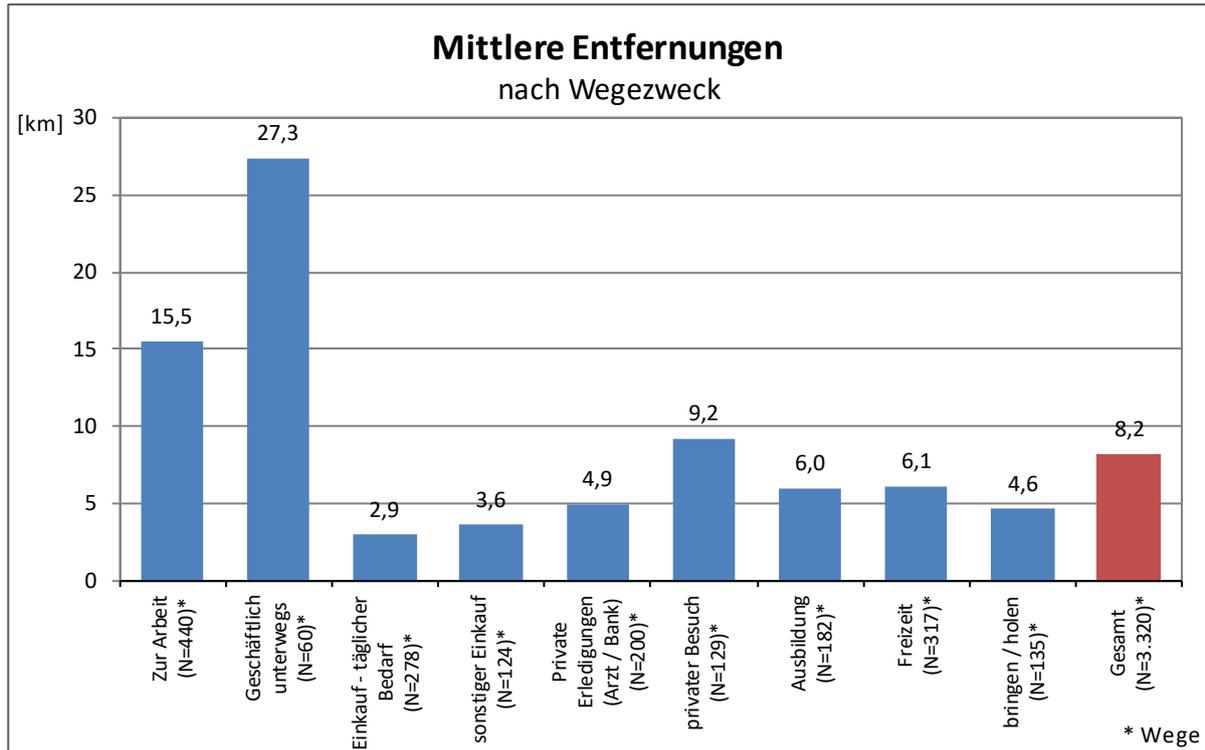


Abbildung 3-50: Mittlere Entfernungen nach Wegezweck

Wie in der Auswertung der Wegedauer nach Reisezweck bereits deutlich wird, haben beruflich bedingte Wege die längste Dauer und entsprechend weisen diese auch die längsten Distanzen auf. Wege zum Einkauf für den täglichen Bedarf finden in einer Entfernung von durchschnittlich 2,9 km statt. Wege zur Ausbildung sind mit 6,0 km eher lang. Zu beachten ist, dass in diesem Reisezweck sowohl die Ausbildung der Schüler/innen als auch die von Studierenden und Auszubildenden enthalten ist.

3.7 Aktivitätendauer

Diese Auswertung der Aktivitätendauer betrachtet nicht die **Wege** der Verkehrsteilnehmer, sondern die **Aktivitäten** zwischen den Wegen. Zu beachten ist hier, dass nicht jede befragte Person jede Aktivität am Stichtag durchgeführt hat. Einzelne Personen verließen bspw. das Haus nicht, hier nimmt die Aktivität „Wohnen“ 100% des Tages ein. Die nachfolgenden Auswertungen stellen den Mittelwert aus allen dokumentierten Aktivitäten aller Befragten dar.

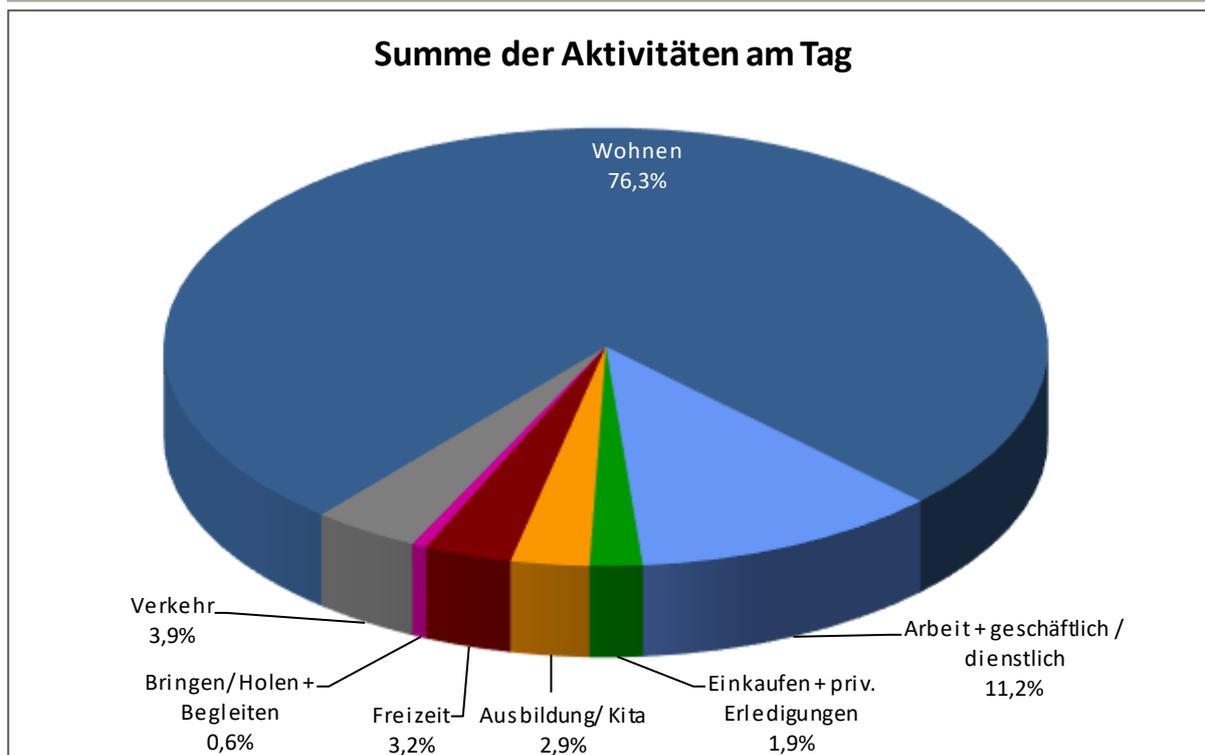


Abbildung 3-51: Summe der Aktivitäten am Tag

Da ein großer Teil des täglichen Zeitpensums zu Hause verbracht wird, dominiert die „Aktivität“ Wohnen mit drei Viertel das Zeitbudget des Tages. Der zweitgrößte Zeitanteil entfällt auf das Arbeiten, allerdings deutlich geringer mit 11,2%. Die restlichen Aktivitäten besitzen deutlich geringere Anteile unter 4%. 3,9% fallen auf den Zweck Verkehr, welcher die Zeit beschreibt, die man täglich im Verkehr unterwegs ist.

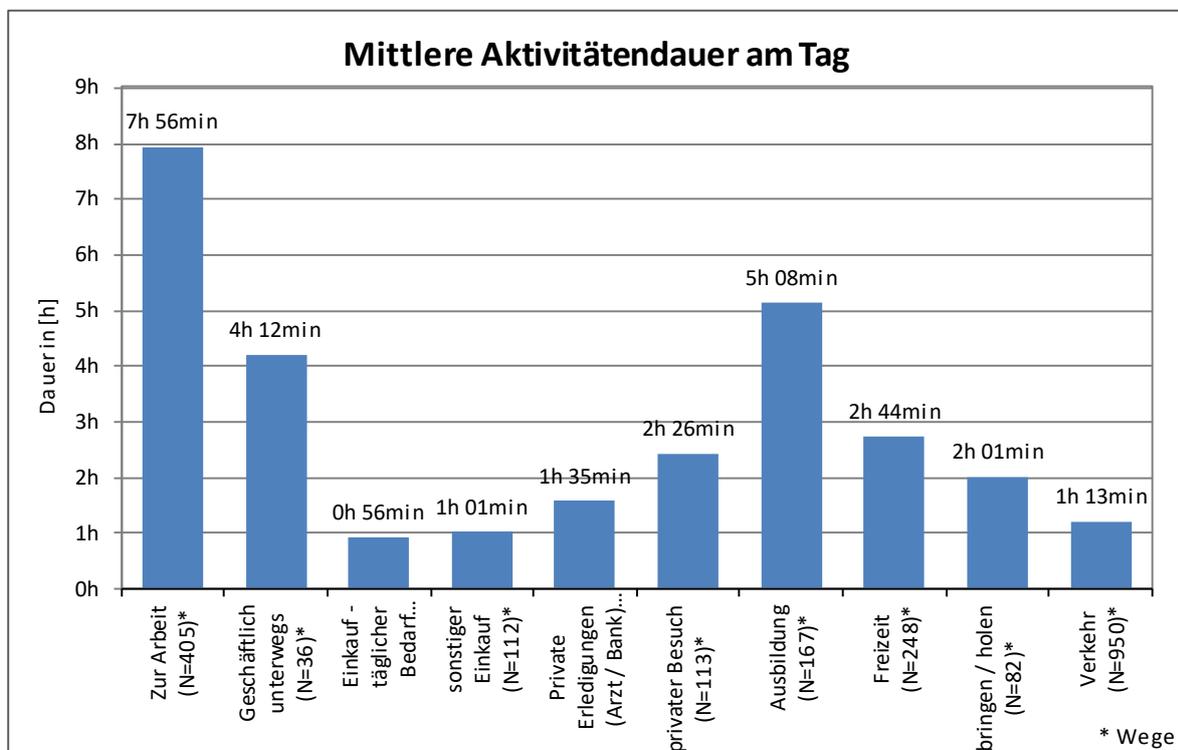


Abbildung 3-52: Aktivitätendauer am Tag außer Haus

Das Diagramm betrachtet die Dauer der verschiedenen Aktivitäten, die pro Tag von jeder befragten Person unternommen werden. Es handelt sich dabei um die Summe der Zeit, die für

die jeweilige Tätigkeit gebraucht wird. Da nicht jede Aktivität von jeder Person durchgeführt wurde, ergibt die Summe der einzelnen Werte nicht die 24 Stunden eines Tages.

Die meiste Zeit (18h 52min) wird von den befragten Personen mit der Aktivität „Wohnen“ verbracht. Die längste Dauer der außerhäuslichen Aktivitäten beansprucht „Arbeit“ mit 7h 56min. Auch geschäftliche Aktivitäten und Ausbildung sind Aktivitäten, die einen langen Zeitraum am gesamten Tag einnehmen.

Die kürzeste Zeit verbringen die Befragten beim „Einkaufen“ und für „private Erledigungen“.

3.7.1 Tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten nach Zweck

Die tageszeitliche Verteilung der Aktivitäten ist in großem Maße durch den Reisezweck bestimmt. Dies betrifft sowohl den Beginn als auch die Dauer der Unternehmungen. Die folgende Grafik veranschaulicht dies. Es sind in jeder halben Stunde in jeder Aktivität die Anteile der Personen eingetragen, die zu dieser Zeit diese bestimmte Aktivität durchgeführt haben. Die Summe innerhalb einer halben Stunde beträgt also immer 1.246 Personen.

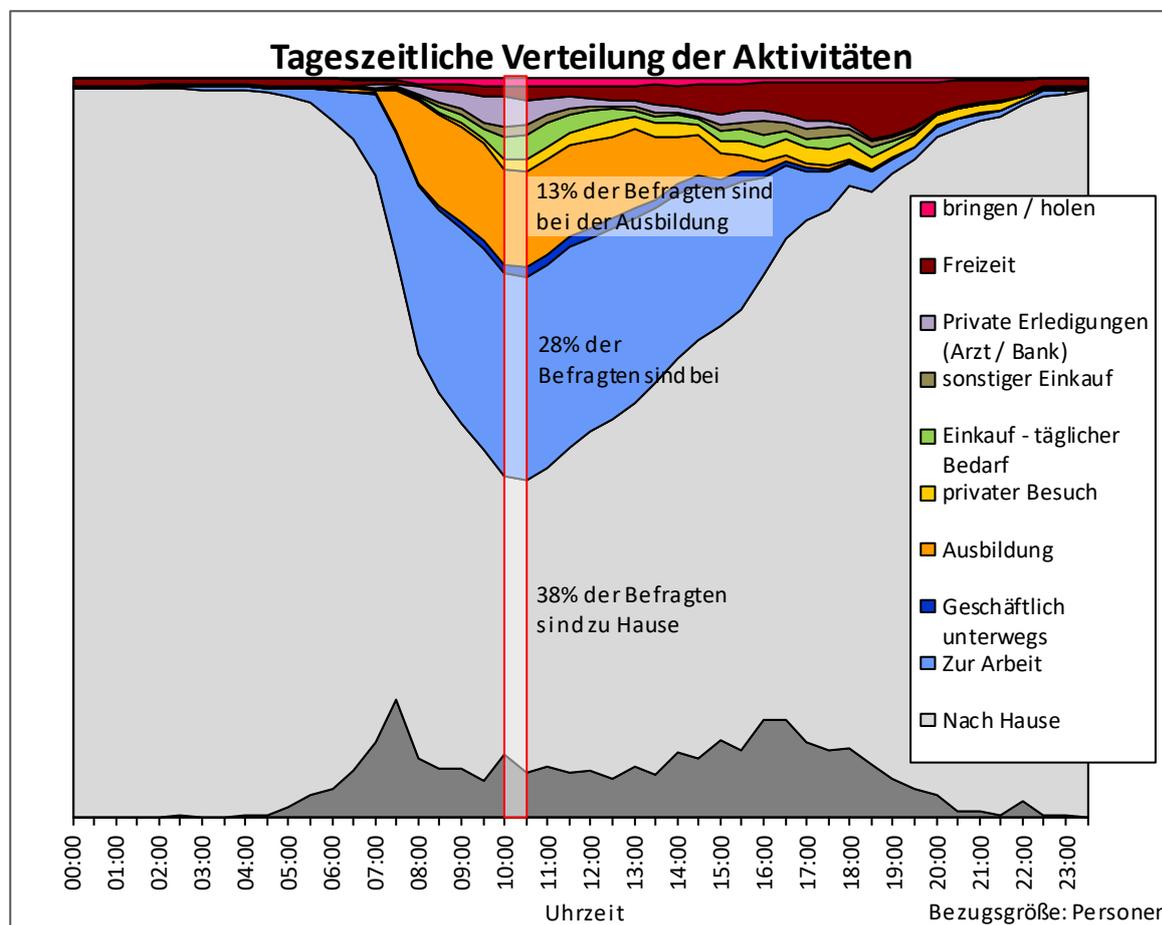


Abbildung 3-53: Tageszeitliche Verteilung je Aktivität

Wie bereits festgestellt, ist die bestimmende „Aktivität“ das Wohnen. Drei Viertel des Tages werden hierfür verwandt. Die meisten Aktivitäten außer Haus werden in der Zeit von 10:00 bis 10:30 Uhr durchgeführt. Hier sind nur etwa 38% der befragten Personen zu Hause, 28% der Personen sind bei der Arbeit und 13% in der Schule oder in der Ausbildung.

Freizeit und Besuch spielen erst in den Nachmittags- und Abendstunden ab 15:00 Uhr eine bedeutendere Rolle. Die Maxima liegen hier zwischen 16:30 und 17:00 Uhr für Freizeitaktivitäten und für Besuche zwischen 18:30 und 19:00.

3.7.2 Tageszeitliche Verteilung der Reisezwecke

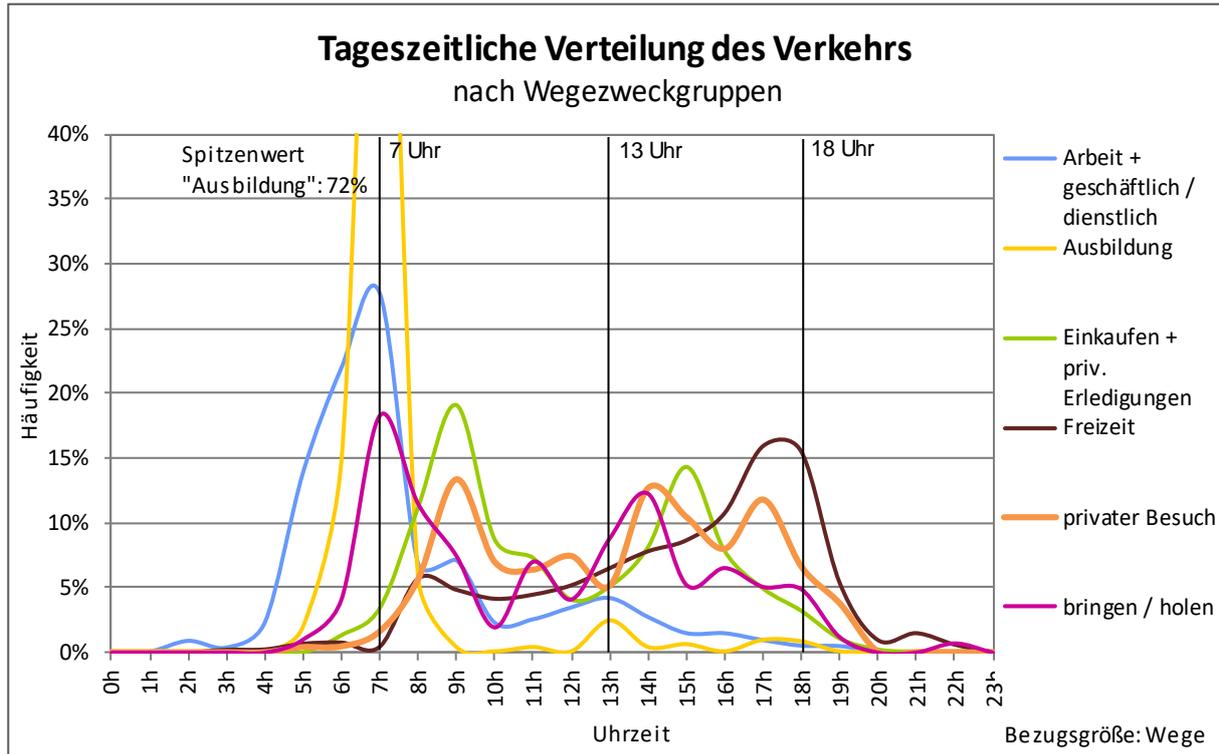


Abbildung 3-54: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Reisezweck

In obiger Abbildung ist der Tagespegel des Verkehrs nach Reisezweck dargestellt. Es werden die relativen Werte der Verkehrswege betrachtet.

In den frühen Morgenstunden dominieren die Verkehrszwecke Ausbildung (71,9 %) und Arbeit (27,6 %) das Verkehrsgeschehen deutlich. Die Spitze des Arbeitsverkehrs ist im Vergleich zu der des Ausbildungsverkehrs viel flacher, da der Dienstbeginn mit flexiblen Arbeitszeitregelungen zwischen 5:00 und 9:00 Uhr liegen kann, während die Ausbildungsstätten in der Regel bis spätestens 8:30 Uhr erreicht werden müssen.

Im Verlaufe des Vormittags nehmen die Verkehrswege für Einkaufen und Besorgungen Spitzenwerte (19,1 %) an. Das Maximum der Einkaufswege ist in einem kurzen Zeitintervall zwischen 09:00 und 10:00 Uhr anzutreffen, während sich dies am Nachmittag – bei leicht geringeren Werten – über einen längeren Zeitraum (14:00 - 16:00 Uhr) erstreckt.

Mit Ausnahme der Reisezwecke Einkaufen und Besuch weisen alle Reisezwecke in der Zeit von 9:00 – 11:00 Uhr nur geringe Anteile auf.

In den Nachmittagsstunden herrscht ein sehr differenziertes Bild der verschiedenen Verkehrszwecke. Ab 16:00 Uhr weisen die Freizeitwege hohe Anteile auf. Aber auch die Reisezwecke Besuch und Einkaufen bestimmen das Verkehrsgeschehen. Diese Überlagerung führt insgesamt zu einem hohen Verkehrsaufkommen.

„Bringen / Holen“ hat in der Zeit von 6:00 - 8:00 Uhr die morgendliche Spitze (Bringen), gefolgt von einer kleineren Mittagsspitze (Holen) um 13:00 - 14:00 Uhr. Am Nachmittag zur vielerorts üblichen Schließungszeit der Kindertagesstätten ist eine dritte Spitze dieses Reisezweckes sichtbar. Auch zwischen 17:00 und 19:00 Uhr bleiben die Anteilswerte relativ hoch. Das heißt im Nachmittagsbereich und bis in den Abend hinein (bis 19:00 Uhr) werden Personen gebracht und geholt.

3.8 Mobilitätsverhalten nach Altersgruppen

Durch die Auswirkungen des demografischen Wandels der Gesellschaft wird sich in Zukunft die Zusammensetzung der Altersstruktur in der Bevölkerung verändern. Daraus resultieren Veränderungen im Mobilitätsverhalten und im Verkehrsaufkommen und auch das ÖPNV-Angebot muss auf die neuen Bedingungen abgestimmt werden.

Im Rahmen dieser Überlegungen werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung im Folgenden unter dem Gesichtspunkt des Alters der Befragten differenziert betrachtet.

Jedes Alter ist einem bestimmten Lebensabschnitt bzw. einer Lebenssituation zuzuordnen und dementsprechend auch mit verschiedenen Ansprüchen (körperlichen und materiellen) an das Verkehrssystem verbunden.

3.8.1 Wegehäufigkeit

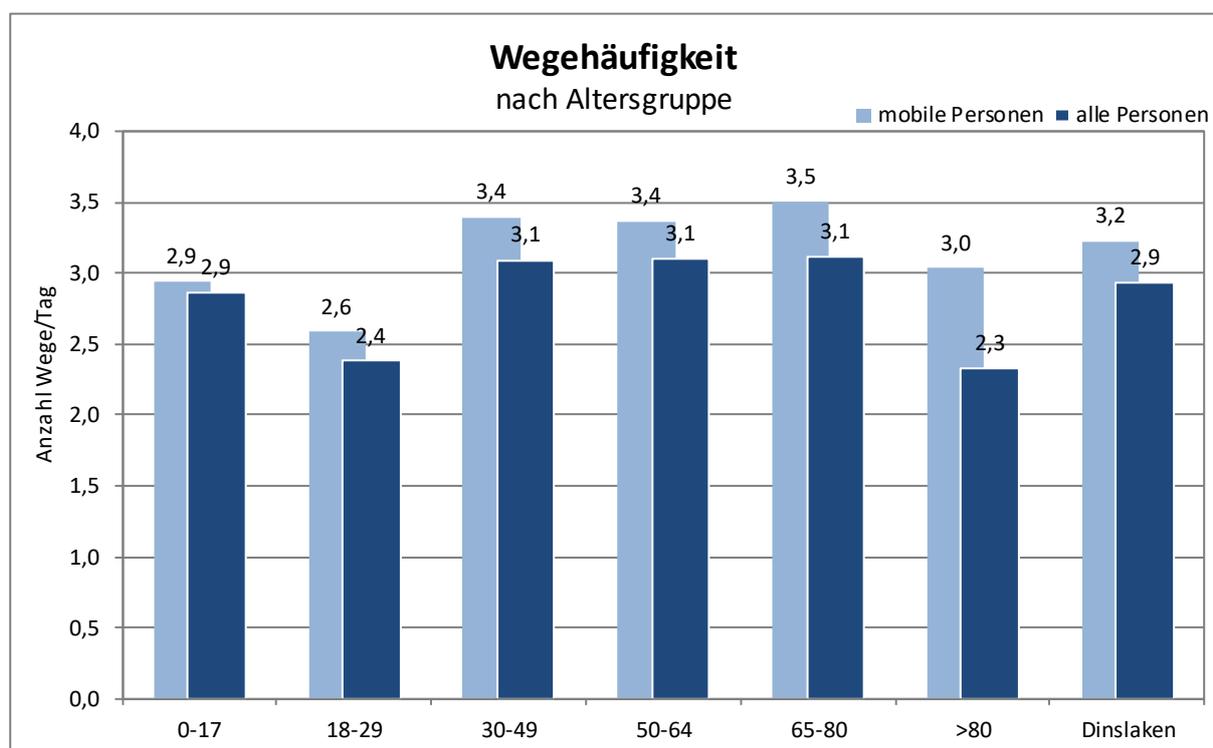


Abbildung 3-55: Wegehäufigkeit nach Altersgruppe

In der Altersdifferenzierung schwanken die Werte der mittleren Wegehäufigkeit von minimal 2,3 Wegen/Tag in der Gruppe der über 80-Jährigen bis maximal 3,1 Wege/Tag in den Gruppen der 30-80-Jährigen. Junge Erwachsene im Alter zwischen 18 und 29 Jahren legen nur etwas mehr Wege zurück als die Hochbetagten Personen.

Auch in der deutschlandweiten Studie MID 2017 sind ebenfalls Personen zwischen 30 und 49 Jahren am mobilsten mit 3,7 Wegen pro Tag, gefolgt von den 50-59-Jährigen mit ca. 3,5 Wegen/Tag.

3.8.2 Verkehrsmittelwahl

Es sind signifikante Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der einzelnen Altersgruppen festzustellen.

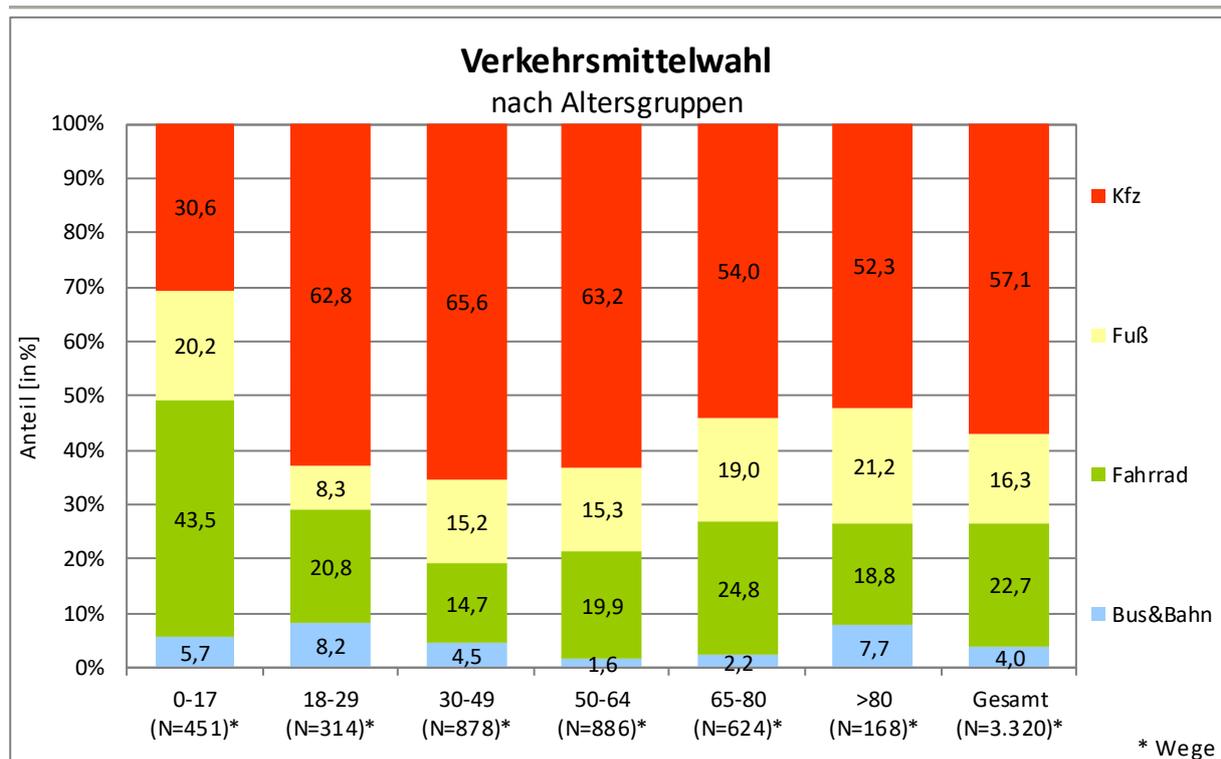


Abbildung 3-56: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

In der Gruppe der unter 18-Jährigen werden 69,4% aller Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Hauptsächlich wird im Umweltverbund in dieser Altersgruppe Rad gefahren, gefolgt von Fußwegen und schließlich dem ÖV. Der Kfz-Mitfahreranteil ist mit 30,6 % moderat. Mit der Möglichkeit, den Führerschein zu besitzen und damit Kfz für die Wege zu nutzen, sinkt der Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen in den Altersgruppen ab 18 Jahren deutlich. In keiner Altersgruppe über 18 Jahre übersteigt der Anteilswert des Umweltverbundes die Hälfte der Wege.

Der Kfz-Anteil steigt bei den 18-29-Jährigen Befragten auf 62,8 % (Kfz-Selbstfahrer und –Mitfahrer). In der darauffolgenden Altersgruppe (30-49) steigt der Kfz-Anteil auf seinen Maximalwert dieser Betrachtung von 65,6%, der in den folgenden Altersklassen wieder etwas abnimmt. Der Radverkehrsanteil nimmt bei den 18-29-Jährigen kontinuierlich ab bis zum niedrigsten Wert in der Altersgruppe der 30-49-Jährigen. Menschen ab 50 Jahren und im Rentenalter nutzen das Rad wieder häufiger.

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim zu Fuß gehen. Während die Befragten der Altersgruppe der unter 18-Jährigen jeden fünften Weg laufen, sind es erst wieder die Menschen über 64 Jahre, die einen ähnlich hohen zu Fuß-Anteil an all ihren Wegen haben. Der Minimalwert an Wegen zu Fuß findet sich bei den 18-29-Jährigen. Wohingegen in dieser Altersgruppe der ÖPNV seinen Maximalwert findet.

3.8.3 Wegedauer und Entfernungen

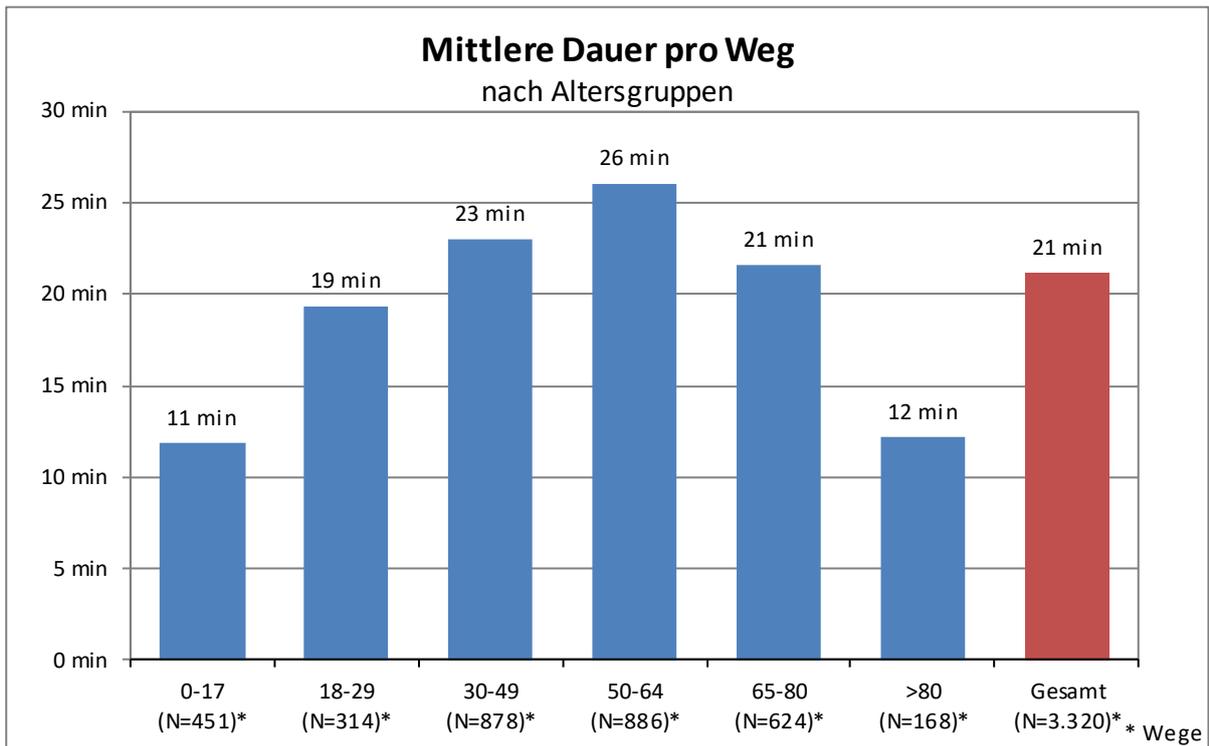


Abbildung 3-57: Wegedauer nach Altersgruppen

Die Auswertung der Wegedauer nach den Altersgruppen zeigt, dass mit zunehmenden Alter die werktäglich zurückzulegenden Wege immer länger dauern, also eine größere Entfernung haben, wie Abbildung 3-58 bestätigt. Erst mit dem Eintritt in das Rentenalter dauern die Wege wieder weniger lang, finden also in der näheren Umgebung ihr Ziel.

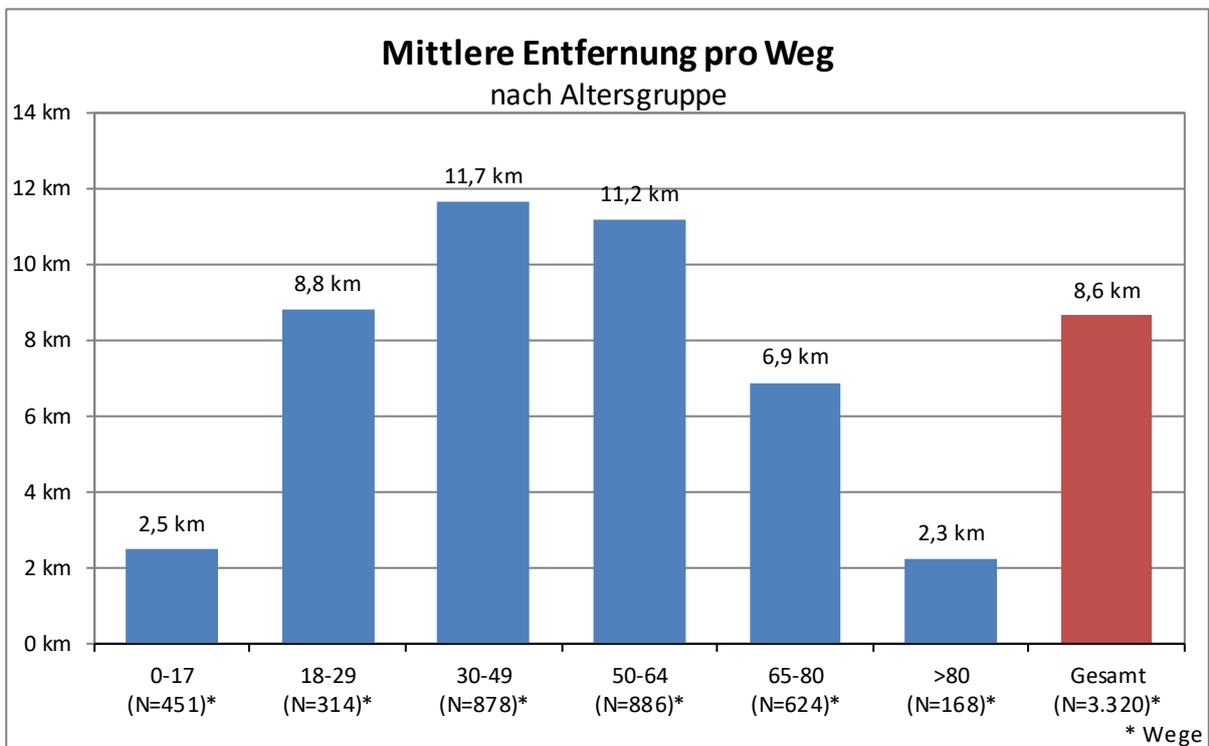


Abbildung 3-58: Entfernung je Altersgruppe

Die im Mittel zurückgelegten Entfernungen schwanken zwischen den einzelnen Altersgruppen stark zwischen 2,5 km und 11,7km.

Die kurzen Entfernungen der Wege der unter 17-Jährigen und über 80-Jährigen korrespondieren mit der ebenfalls kurzen Wegedauer in diesen Altersgruppen. Dies deutet darauf hin, dass die Ziele der unter 17-Jährigen und über 80-Jährigen zumeist im Nahbereich liegen.

3.9 Mobilitätsverhalten differenziert für Männer und Frauen

3.9.1 Immobile Personen

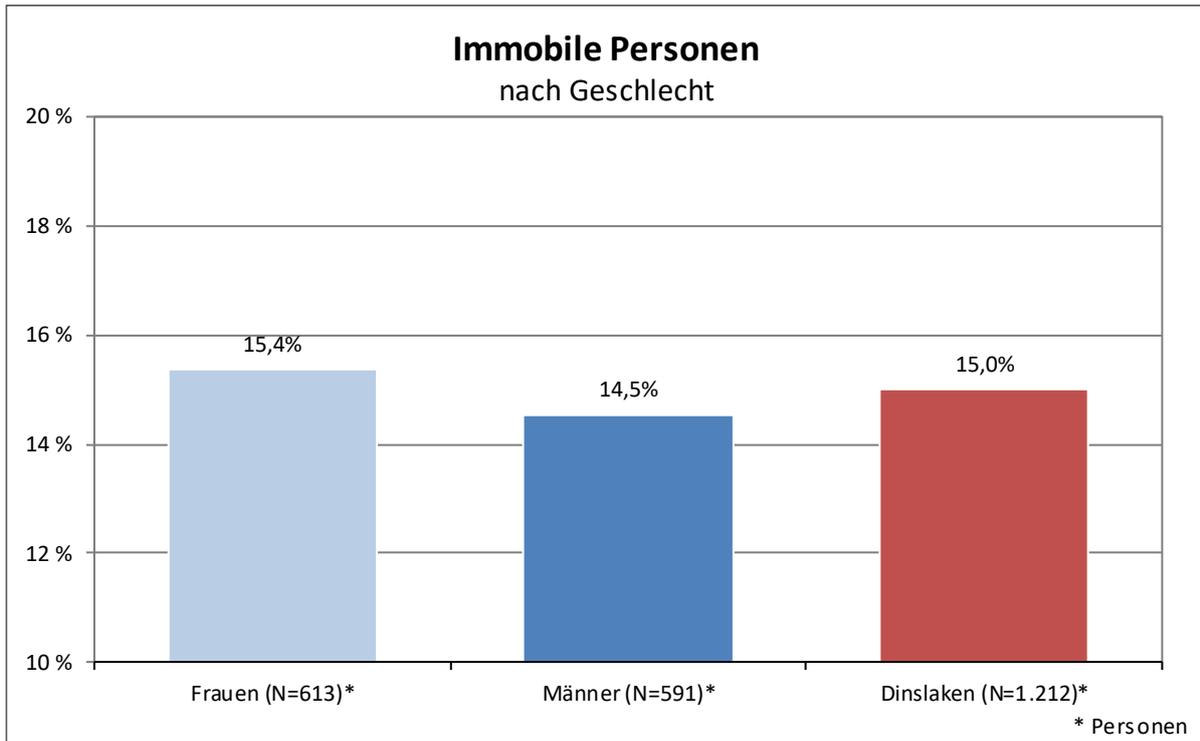


Abbildung 3-59: Immobilität nach Geschlecht

In der Stichprobe haben Frauen am Stichtag etwas häufiger das Haus nicht verlassen als Männer. Frauen gaben mit 40% dabei häufiger als Männer (26%) an, keine Termine außer Haus zu haben. Männer gaben mit 26% deutlich häufiger als Frauen (8%) an, das Haus wegen Homeoffice nicht zu verlassen.

3.9.2 Wegehäufigkeit

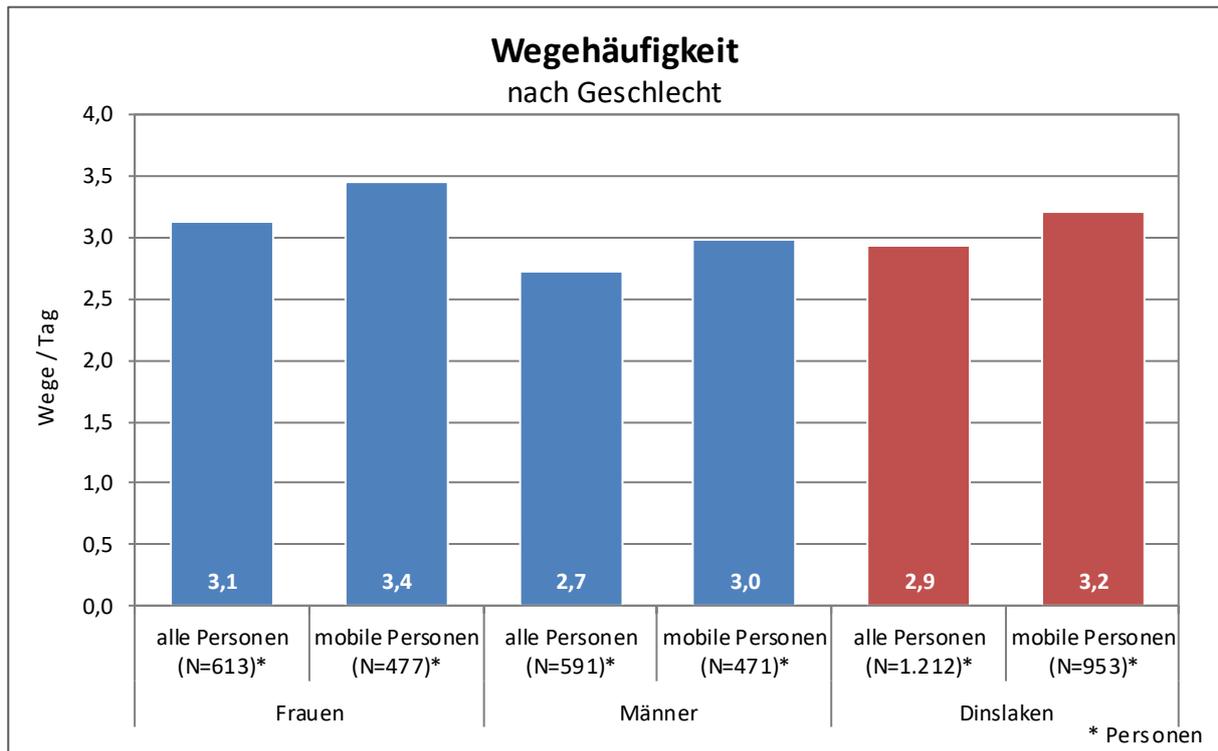


Abbildung 3-60: Wegehäufigkeit nach Geschlecht

Die Wegehäufigkeit für Dinslaken wurde mit insgesamt 2,9 Wegen pro Tag ermittelt. Frauen legen dabei täglich durchschnittlich mehr Wege zurück als Männer.

3.9.3 Verkehrsmittelwahl

Wie bereits gesehen, spielt der motorisierte Individualverkehr eine große Rolle. Frauen sind etwas häufiger zu Fuß und mit dem Fahrrad und weniger mit dem Kfz unterwegs. Der Auswertung nach ist weiter zu erkennen, dass Frauen häufiger als Kfz-Mitfahrerinnen unterwegs sind als Männer.

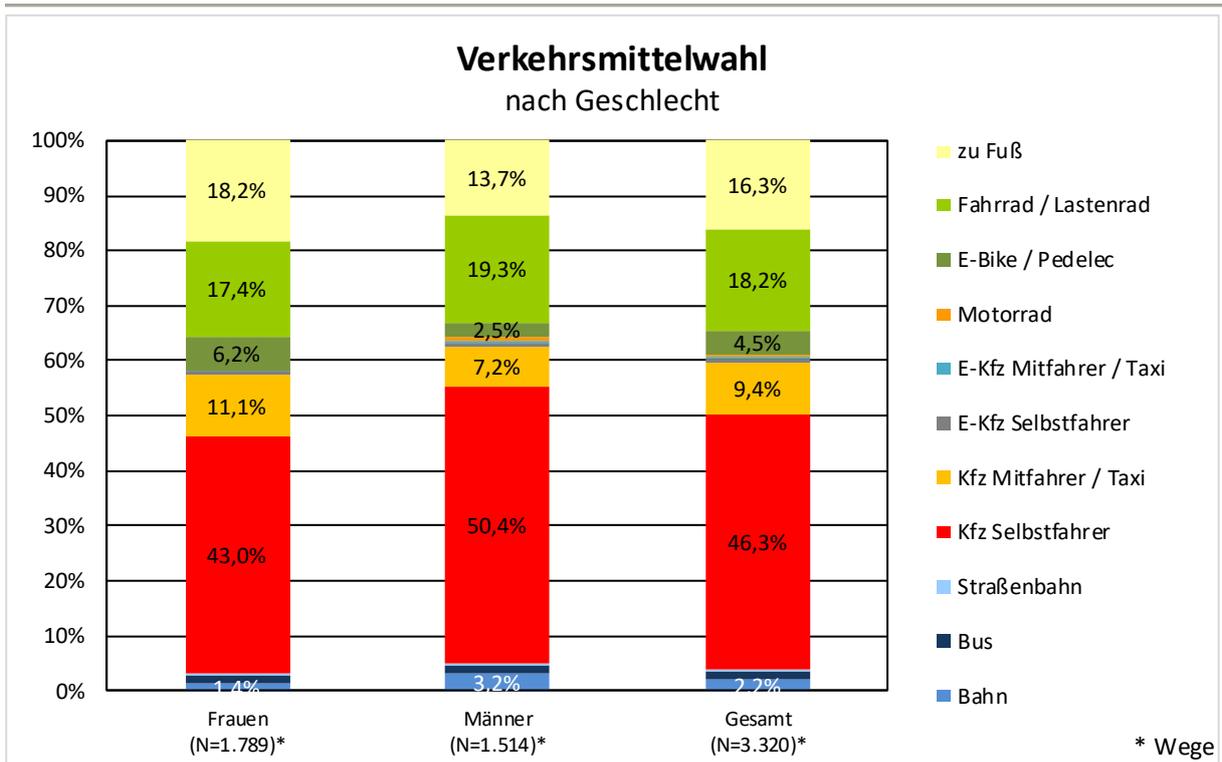


Abbildung 3-61: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

3.9.4 Wegedauer und Entfernungen

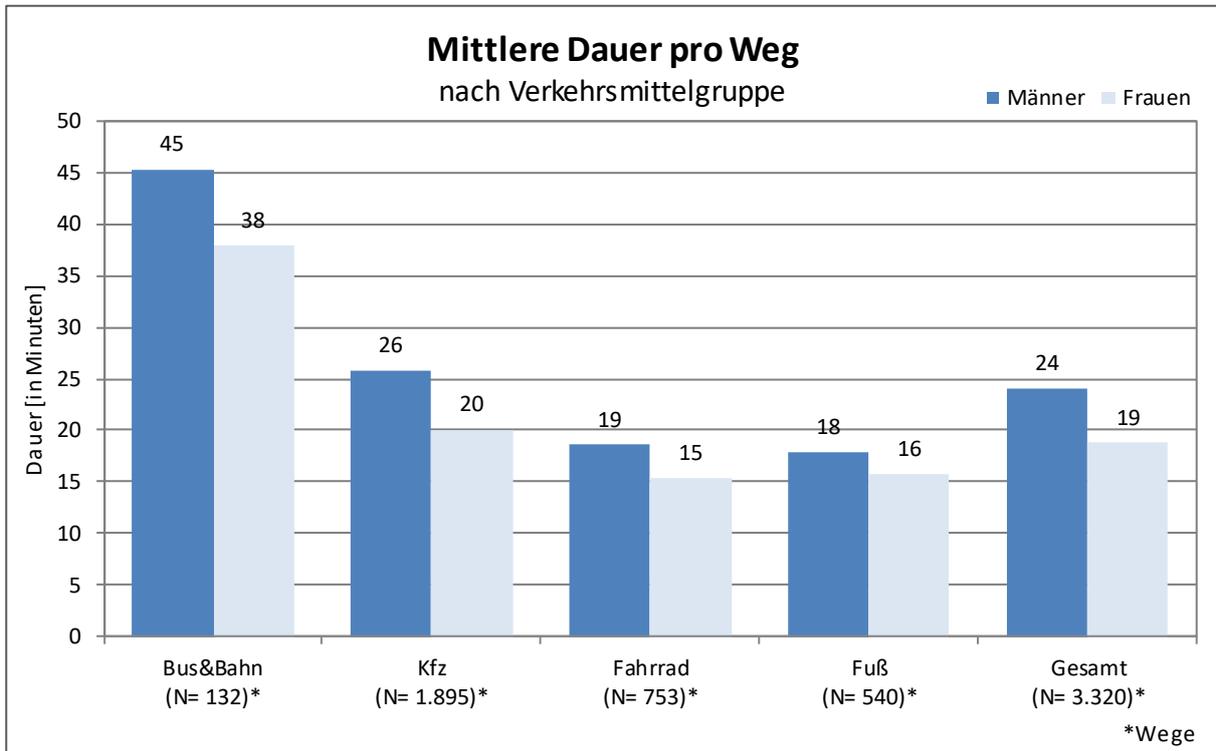


Abbildung 3-62: Wegedauer je Verkehrsmittel nach Geschlecht

In Bezug auf die Wegedauer ist festzustellen, dass Wege von Frauen stets etwas weniger lang dauern als die von Männern.

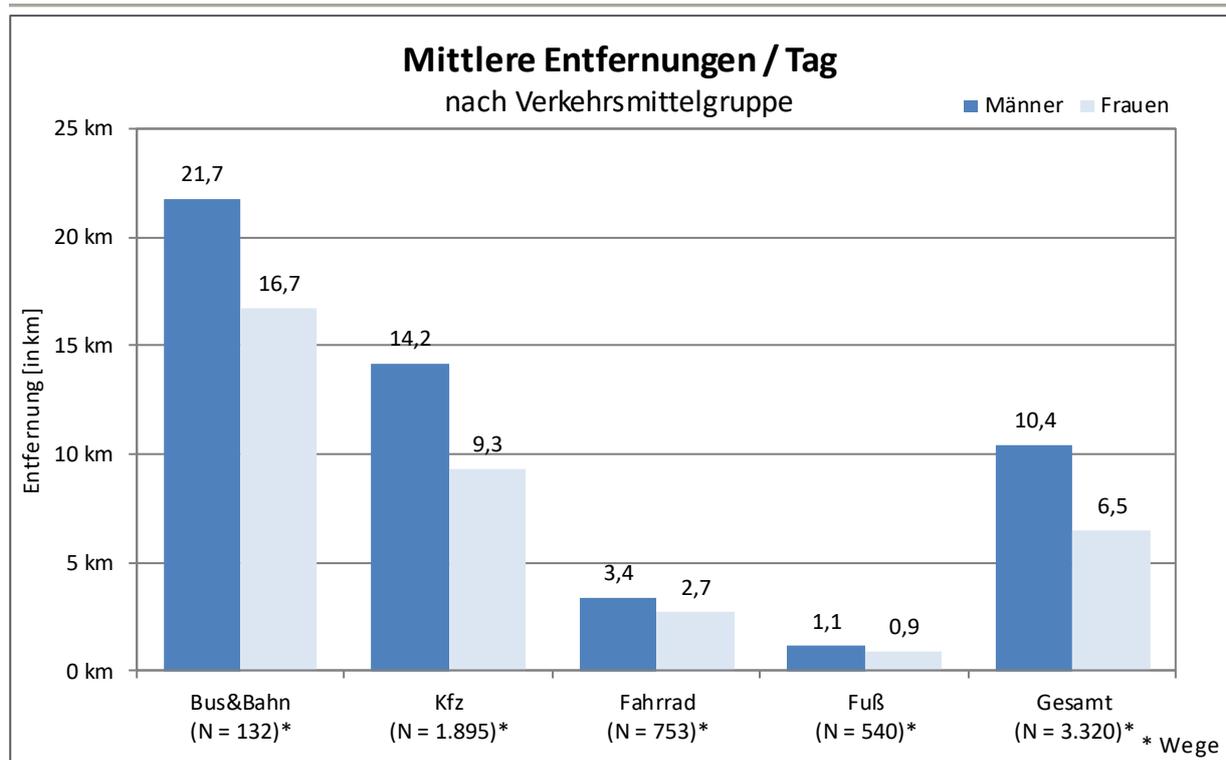


Abbildung 3-63: Mittlere Entfernung je Verkehrsmittel nach Geschlecht

Die mittlere Distanz der Wege und Fahrten liegt in Dinslaken bei 8,2 km. Männer legen bei den allen Verkehrsmitteln etwas weitere Wege zurück als Frauen.

3.9.5 Reisezwecke

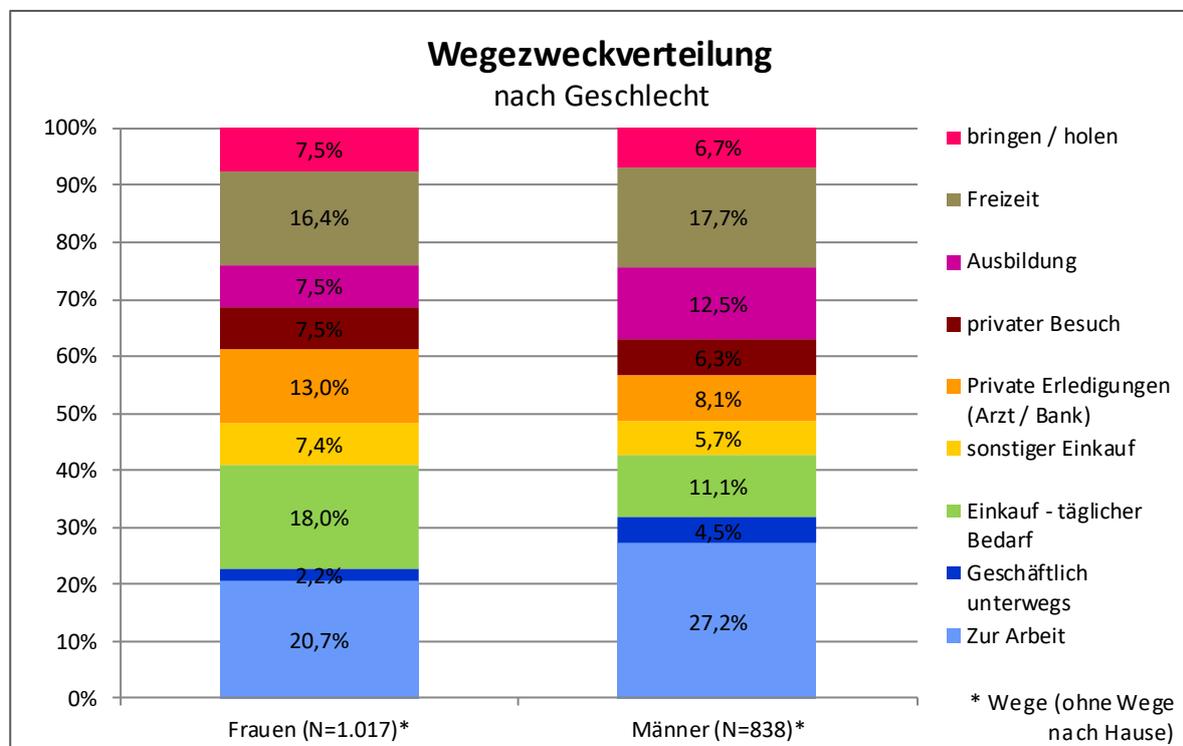


Abbildung 3-64: Reisezeitverteilung nach Geschlecht

Erwartungsgemäß ergeben sich geschlechtsspezifische Unterschiede. Der größte Unterschied besteht darin, dass bei den Männern der Anteil der Arbeitswege an allen zurückgelegten Wegen größer ist als bei den Frauen. Umgekehrt macht die Anzahl der Wege zum Einkaufen bzw. für Besorgungen bei den Frauen einen höheren Anteil als bei den Männern aus.

3.10 Mobilitätskennziffern im Städtevergleich

Um die ermittelten Daten besser beurteilen und bewerten zu können, werden sie im Folgenden den Kennziffern anderer Städte bzw. Kreise der Region gegenübergestellt. Bei der Auswahl der Vergleichsstädte wurde darauf geachtet, dass diese in ihrer Einwohnerzahl vergleichbar sind sowie, dass Daten aus aktuellen Modal-Split-Erhebungen vorliegen, die in ihrer Methodik mit der Befragung in Dinslaken vergleichbar sind.

Ebenfalls werden die Auswertungen aus der MID 2017 herangezogen, sowie Statistiken der MID 2017 für Nordrhein-Westfalen.

3.10.1 Immobile Personen

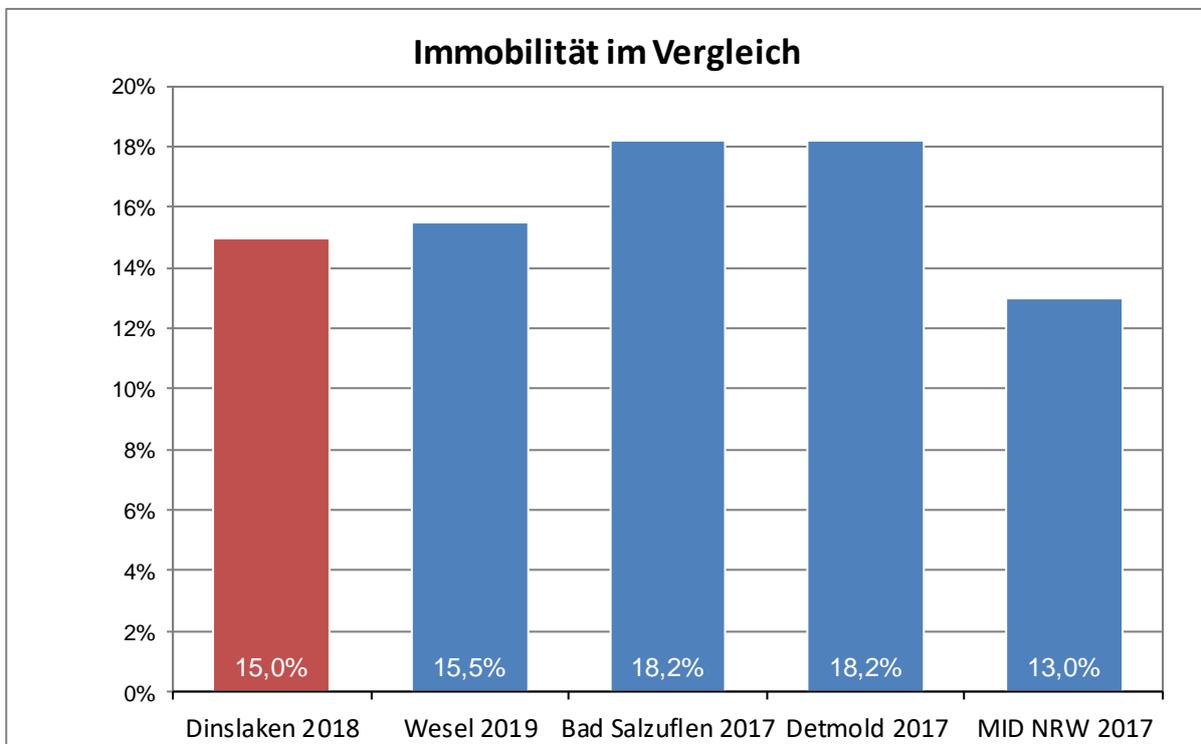


Abbildung 3-65: Immobile Personen im Städtevergleich

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass in der Stadt Dinslaken mit 15,0% die Anzahl Personen, die am Stichtag keine Wege unternommen haben im Mittel liegt. Dieser Wert wird von Bad Salzuflen und Detmold übertroffen. Der Anteil an Immobilen liegt über dem für NRW in der MID 2017 ermittelten Wert.

3.10.2 Wegehäufigkeit

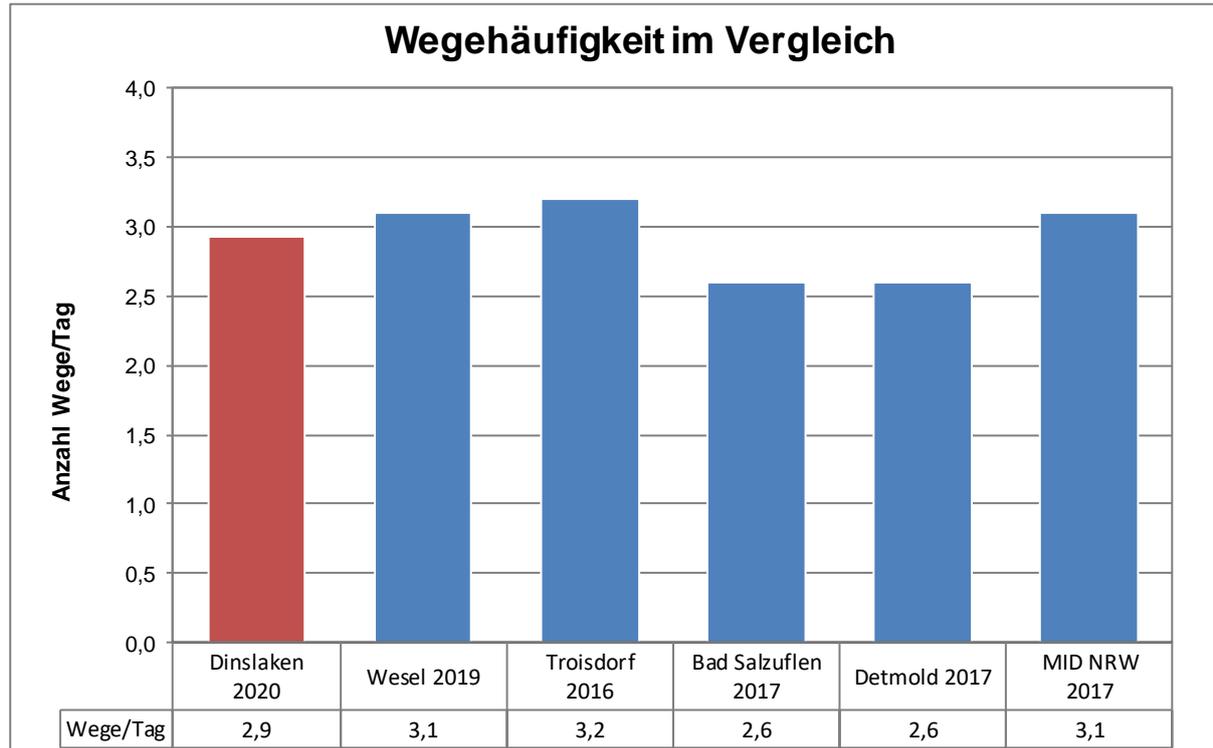


Abbildung 3-66: Wegehäufigkeit im Städtevergleich

Im Vergleich zu den anderen Städten liegt die Wegehäufigkeit im Durchschnitt. Die bei Verkehrsplanungen häufig angenommene, durchschnittliche Mobilität von 3,0 Wegen / Tag wird in Dinslaken nicht ganz erreicht. Ein Grund kann in der Corona-Pandemie gesehen werden, die zwar zum Erhebungszeitpunkt kaum Einschränkungen des öffentlichen Lebens verursachte. Dennoch zeigt auch die Häufigkeit der Nennung, das Haus aufgrund von Homeoffice nicht verlassen zu haben, dass ein Einfluss auf das werktägliche Verkehrsgeschehen vorlag.

3.10.3 Verkehrsmittelwahl

In der Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass der Kfz-Anteil in Dinslaken nur in Troisdorf und Wesel geringer ist. Die anderen Vergleichsstädte weisen deutlich höhere MIV-Anteile auf. Der Durchschnitt auf Ebene des Bundeslandes NRW liegt auf dem gleichen Niveau mit 57%.

Bezüglich des Radverkehrsanteils liegt Dinslaken im Vergleich an zweiter Stelle hinter Wesel. Keine andere Vergleichsstadt erreicht einen Radverkehrsanteil von über 20%. Der Fußweg-Anteil in Dinslaken liegt im Durchschnitt ebenfalls an zweiter Stelle hinter Troisdorf. In der MID NRW wurde hingegen ein deutlich höherer Fußweg-Anteil ermittelt.

Betrachtet man den ÖPNV in Dinslaken und den Vergleichsstädten, so werden in Dinslaken die wenigsten Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt. In Troisdorf werden mit 12% die meisten Wege im ÖPNV realisiert.

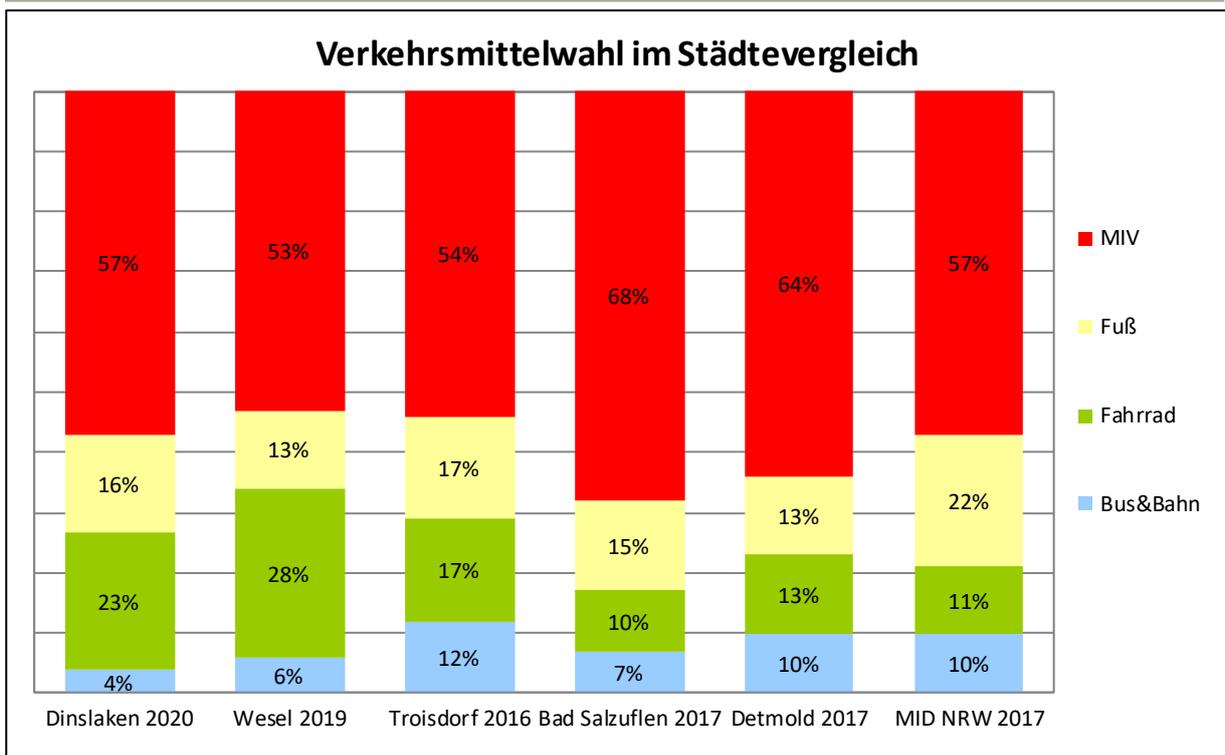


Abbildung 3-67: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich

3.10.4 Zeitbudget, Entfernungen und Wegedauer

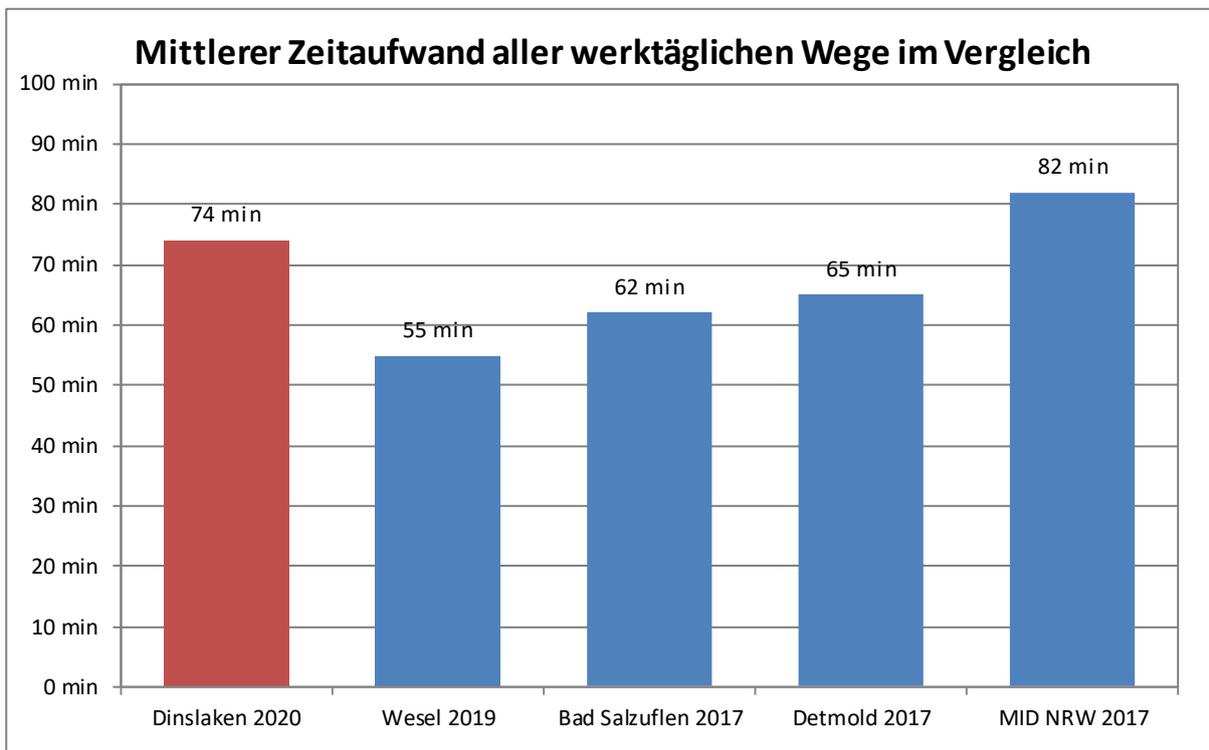


Abbildung 3-68: Zeit im Verkehr im Städtevergleich⁷

Die Bevölkerung in der Stadt Dinslaken verbringt täglich über eine Stunde für Ortsveränderungen. Dieser Wert wird nur in der MID 2017 für NRW übertroffen.

⁷ MID-Wert ausschließlich als Wochenmittelwert (Mo-So) verfügbar.

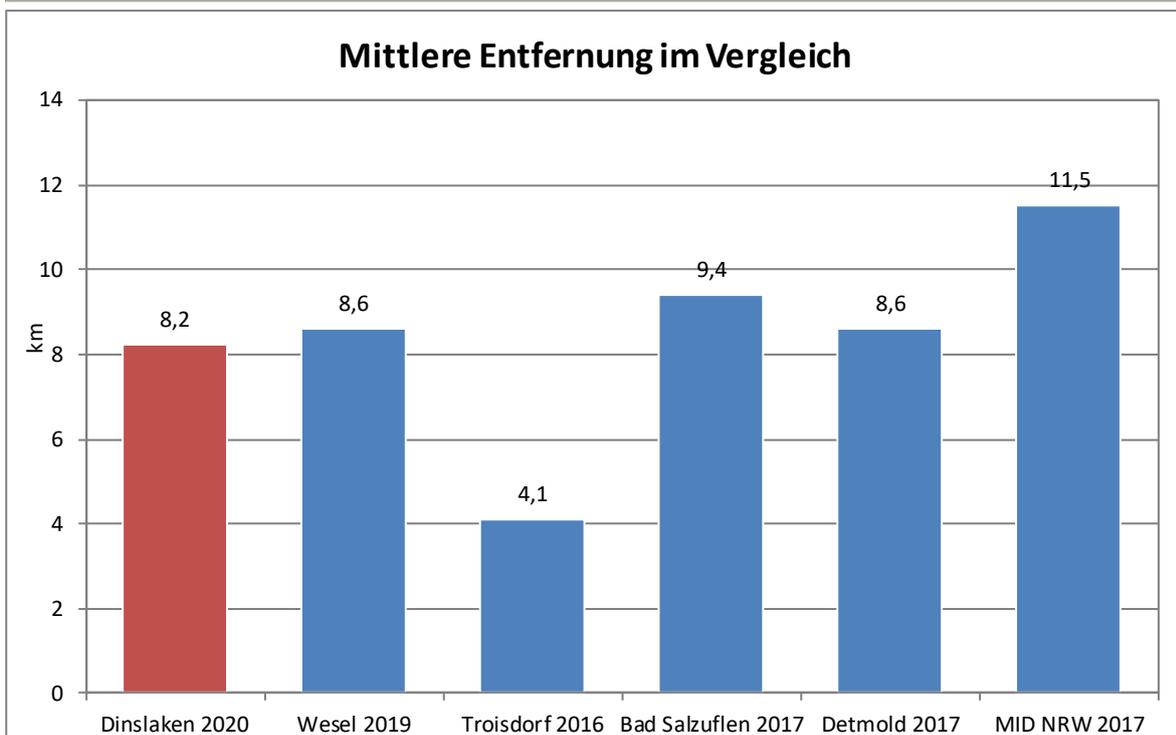


Abbildung 3-69: Mittlere Entfernung im Städtevergleich

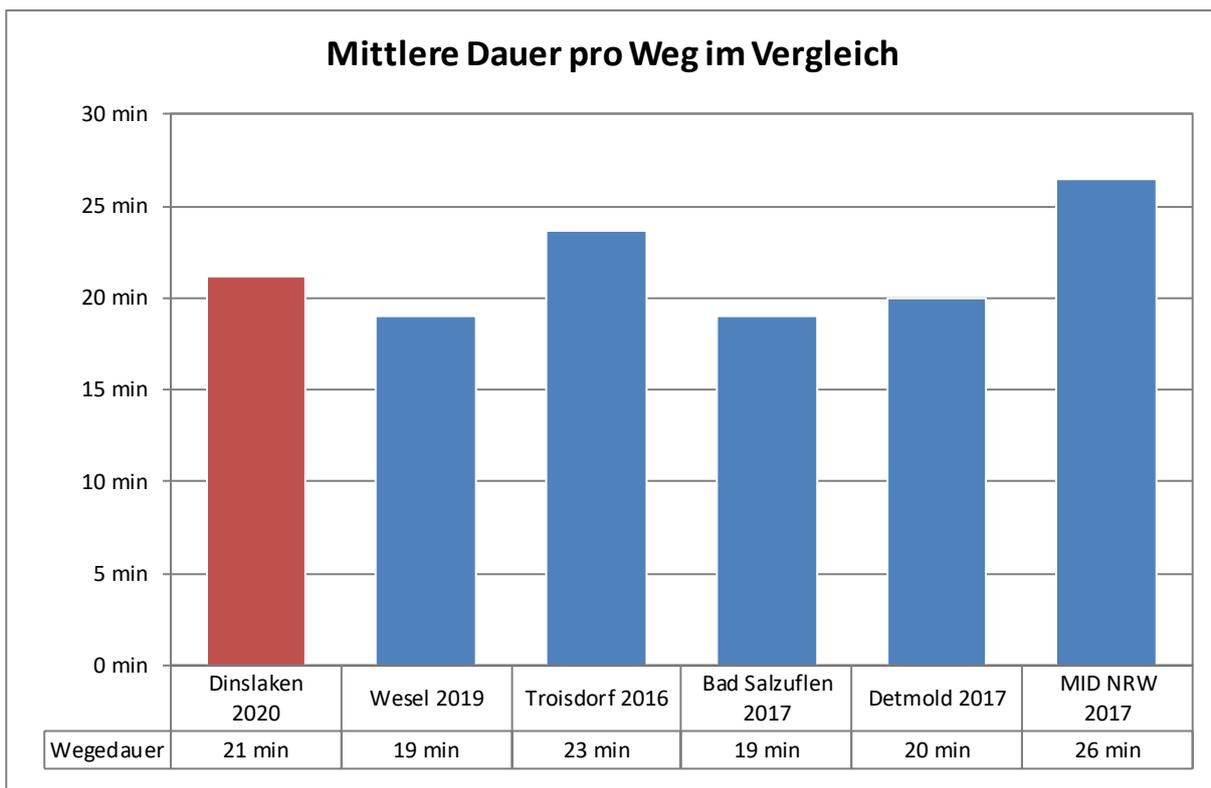


Abbildung 3-70: Mittlere Wegedauer im Städtevergleich

Die Weglänge liegt in Dinslaken im Vergleich zu den anderen Städten im Durchschnitt ebenso die Wegedauer. Die Wegedauerverteilungen der aufgelisteten Kommunen schwanken um ± 4 Minuten und liegen deutlich unter dem Durchschnittswert in der MID NRW.

3.10.5 Reisezwecke

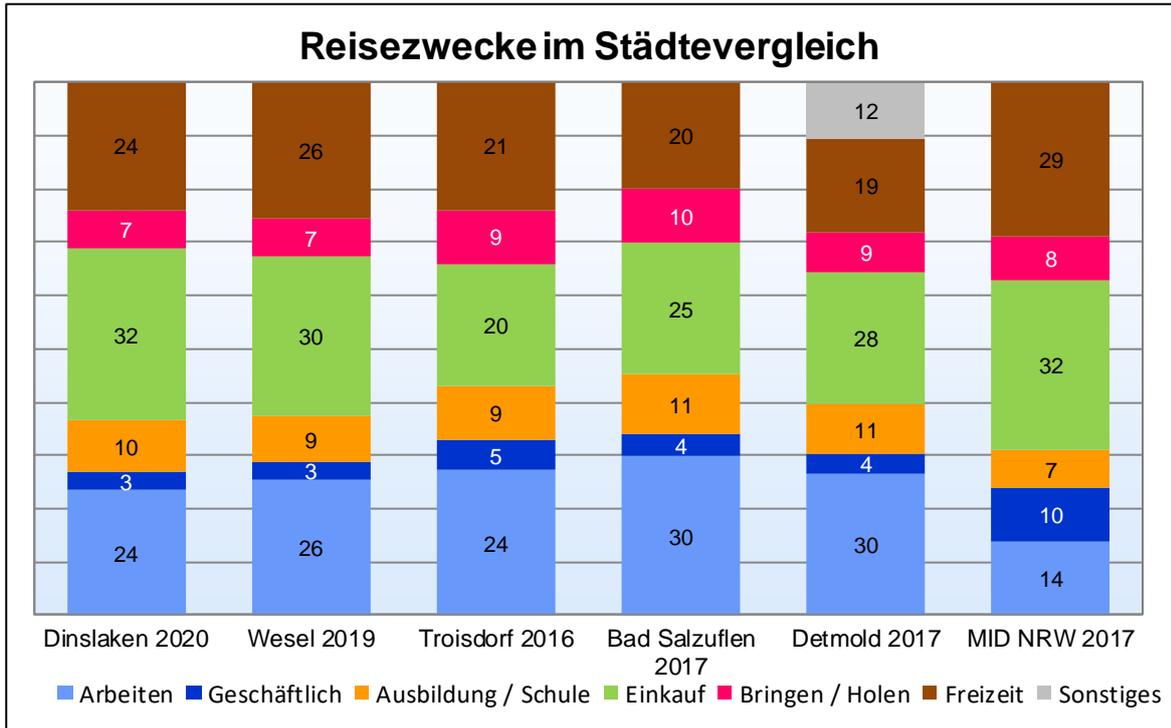


Abbildung 3-71: Reisezwecke im Städtevergleich

Der Städtevergleich zeigt für die meisten Reisezwecke ein ähnliches Bild. Die Anteilswerte der Vergleichsstädte unterscheiden sich gering im Anteil der Wege zu Arbeitszwecken und zum Einkauf. Größere Unterschiede weisen die Anteilswerte der MID NRW auf, wo deutlich mehr geschäftliche Wege und weniger Wege zur Arbeit erhoben worden sind. Der Anteil der Freizeitwege ist hier maximal.

3.11 Verkehrsverflechtungen

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken in Dinslaken. Es wurden die in der Mobilitätsbefragung erfassten Wege hochgerechnet und auf Stadtbezirksebene aggregiert.

Die Belastungsbalken stellen Querschnittswerte dar, wie viele Wege täglich zwischen den Stadtbezirken stattfinden. Verkehrsbeziehungen mit einer Belastung unter 400 Wegen pro Richtung wurden in der Grafik ausgespart.

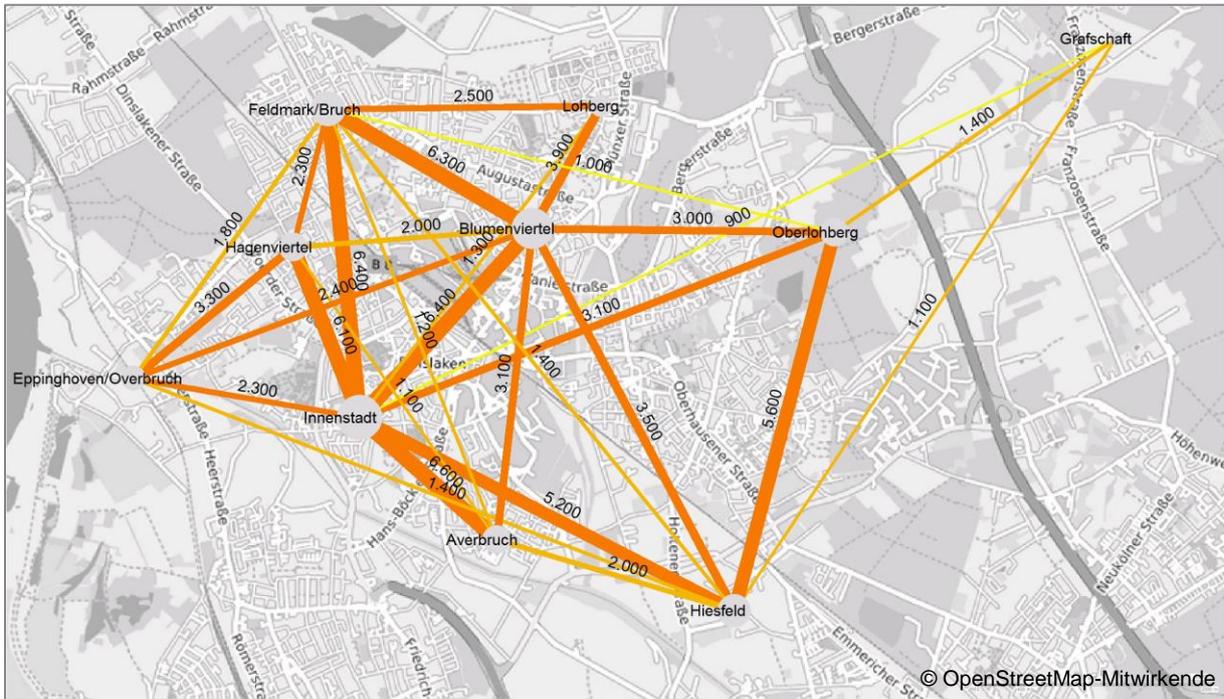


Abbildung 3-72: Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken⁸

⁸ Die Hintergrundkarte basiert auf OpenStreetMap (www.openstreetmap.org).



Abbildung 3-73: Verkehrsbeziehungen ins Dinslakener Umland⁹

In den Grafiken zeigen sich deutliche Verflechtungen zwischen allen Stadtbezirken. Weiter wird deutlich, dass wichtige Verkehrsbeziehungen im Nahbereich zu den Nachbarstädten und Gemeinden des Kreises Wesel bestehen. Insbesondere finden zahlreiche Wege nach Duisburg und Oberhausen statt.

4. Zusatzauswertung

Über die Fragestellungen zum werktäglichen Mobilitätsverhalten hinaus, erfragte die Stadt Dinslaken mit der Mobilitätsbefragung die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zur Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr.

⁹ Die Hintergrundkarte basiert auf OpenStreetMap (www.openstreetmap.org).

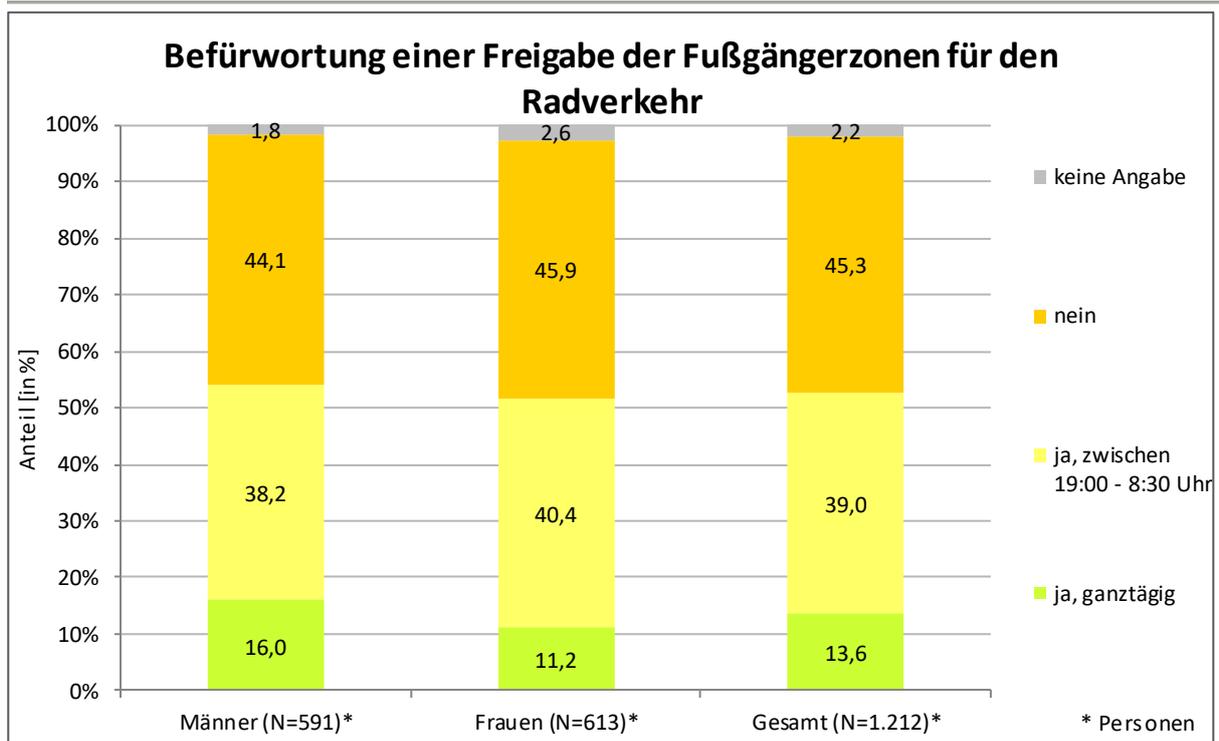


Abbildung 4-1: Befürwortung einer Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr

Leicht mehr als die Hälfte der Befragten ist für die Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr, allerdings in der Mehrheit der Befragten nur im Zeitfenster zwischen 19 Uhr und 8:30 Uhr. Die ganztägige Öffnung wird nur von 13,6 % der Befragten befürwortet. Ein großer Teil der Befragten (45,3 %) ist gegen die Öffnung der Fußgängerzonen.