

Informationsvorlage -öffentlich-	Drucksache: DezIII/0414/2020 vom 3. August 2020
Gremium	Sitzungstermin
Bau- und Umweltausschuss	18.08.2020

Modal Split Untersuchung. Bericht zum Forschungsprojekt Mobilität in den Städten- SrV 2018 der Technischen Universität Dresden

Die Stadt Meerbusch hat sich erneut am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV (System repräsentative Verkehrsbefragung) 2018“ der Technischen Universität Dresden beteiligt. Mit der seit 1972 kontinuierlich durchgeführten Zeitreihenuntersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ werden gesellschaftliche Entwicklungsprozesse im Kontext der Mobilität regelmäßig mit wissenschaftlichen Methoden analysiert und ausgewertet.

Wie bereits beim SrV 2013, ist auch diesmal die Untersuchung durch regionale Kooperation mit einigen benachbarten Städten (Düsseldorf, Grevenbroich, Kaarst, Monheim am Rhein, Neuss und Ratingen) erfolgt und hat wichtige Erkenntnisse zum Pendlerverhalten der Meerbuscher Bevölkerung geliefert. Die Erhebung und Auswertung der Daten wurde dabei für jeden Untersuchungsraum einzeln durchgeführt. In Meerbusch wurden 2241 Haushalte telefonisch oder schriftlich über einen einjährigen Zeitraum befragt. Von den Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung profitieren Verkehrsplanung, Verkehrspolitik sowie Mobilitätsforschung gleichermaßen. Die Ergebnisse sind nicht nur von fachlicher, sondern auch von gesellschaftlicher Relevanz, da sich deutschlandweit sowohl das Angebot als auch die Nutzung neuer Mobilitätsformen in der jüngeren Vergangenheit mit zunehmender Dynamik verändert haben.

Diese Modal Split –Erhebung wurde durch die AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW) zu 70 % gefördert.

Kernergebnisse

Wesentlichstes Ergebnis der Befragung ist, dass das Mobilitätsverhalten der Meerbuscher Bevölkerung je nach Alter, Geschlecht, Stellung im Erwerbsleben oder Verkehrsmittelverfügbarkeit sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Zusammengefasst stellen sich die Ergebnisse wie folgt dar:

Wege Pro Tag

Jeder Meerbuscher bzw. jede Meerbuscherin führt im Durchschnitt 3,7 Wege pro Tag durch. Dabei wird eine Hin- und Rückfahrt als zwei Wege gewertet. Mit 4,6 Wegen pro Tag sind die Frauen im Alter zwischen 25 und 45 Jahren am mobilsten, wogegen Männer zwischen 15 und 25 mit nur 3,0 Wegen pro Tag am wenigsten mobil sind.

Generell bleiben die Befragten überwiegend in Meerbusch. Nur 41 % aller Wege gehen über die Stadtgrenze hinaus. Der Rest beginnt und endet innerhalb des Stadtgebiets (Binnenverkehr).

Wegelänge und Verkehrsaufwand

An einem Werktag beträgt die durchschnittliche Wegelänge der MeerbuscherInnen etwa 8 km. Die Dauer der Wege beläuft sich dabei im Schnitt auf 19,7 Minuten. Die entsprechende Verkehrsmittelwahl lässt sich durch die Wegelängenverteilung erklären. Die Verkehrsmittelwahl der Meerbuscher Bevölkerung gliedert sich wie folgt:

- 55 % Pkw,
- 22 % zu Fuß,
- 15 % Fahrrad,
- 10 % ÖPNV.

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl im gesamten Stadtgebiet im Jahr 2013 zum Jahr 2018 sowie die Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Stadtteilen und zum Vergleich in der Stadt Kaarst (2018) sind grafisch in Abbildung 1 und tabellarisch mit weiterführenden Informationen in Abbildung 2 dargestellt.

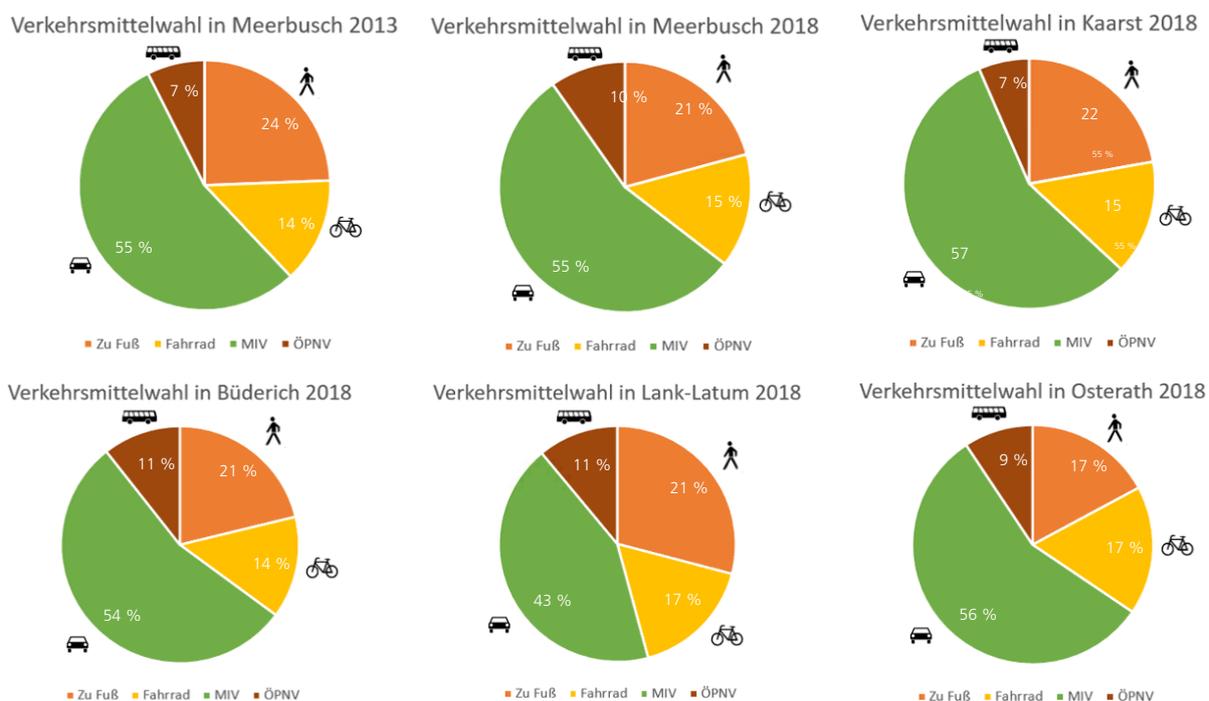


Abb. 1 Verkehrsmittelwahl in Meerbusch und Kaarst

	Meerbusch gesamt 2013	Meerbusch gesamt 2018	Kaarst gesamt 2018	Osterath 2018	Lank-Latum 2018	Büderich 2018
Befragte Personen	1020	2241	1003	516	376	890
Wege pro Person pro Tag	3,9	3,7	3,7	4,0	3,6	3,6
Mittlere Länge des Wegs	7,7 km	7,9 km	7,6 km	8,0 km	8,3 km	7,2
Mittlere tägliche Zeit im Verkehr	75,1 min	76,3 min	70,9 min	79,0 min	74,5 min	77,0
Mittlere Dauer eines Wegs	19,7 min	20,7 min	19,4 min	24,4 min	21,0 min	21,4
Alle Wege						
Zu fuß	24,4 %	20,8 %	22,2 %	17,1 %	29,1 %	21,2 %
Fahrrad	13,6 %	14,7 %	14,8 %	17,4 %	16,7 %	13,9 %
MIV	54,6 %	54,8 %	56,6 %	56,2 %	43,2 %	54,3 %
ÖPNV	7,4 %	9,7 %	6,5 %	9,3 %	11,0 %	10,6 %
Zweck						
Eigener Arbeitsplatz	17,0 %	18,7 %	18,8 %	16,6 %	20,2 %	19,3 %
Kita/Schule/Ausbildung	17,3 %	16,3 %	18,3 %	15,7 %	20,2 %	15,9 %
Einkauf/Dienstleistung	30,2 %	27,9 %	29,5 %	28,6 %	24,6 %	28,0 %
Freizeit	29,1 %	30,7 %	29,1 %	31,1 %	27,5 %	31,0 %
Anderer Zweck	6,4 %	6,4 %	4,3 %	8,1 %	7,5 %	5,8 %
FAHRRAD						
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	80,5 %	80,5 %	82,6 %	83,3 %	88,0 %	75,8 %
ÖV						
Unter 5 min Gehzeit zur nächsten Bushaltestelle	72,9 %	70,1 %	62,6 %	63 %	71,1 %	71,9 %
ÖV-Zeitkarte	22,4 %	24,0 %	21,4 %	25,1 %	27,3 %	21,2 %
PKW						
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	67,5 %	71,0 %	68,9 %	70,7 %	68,0 %	68,9 %
Stellplatznutzung Garage, Carport, privat	76,9 %	75,3 %	82,5 %	73,3 %	77,9 %	71,3 %
Stellplatznutzung öffentlicher Straßenraum	17,3 %	19,8 %	12,8 %	20,0 %	17,4 %	24,3 %

Abb. 2 Vergleich Meerbusch, Kaarst und einzelne Stadtteile

Knapp 50 % aller Wege sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität. Fuß- und Radverkehr überwiegen bei Wegen im Entfernungsbereich bis zu einem Kilometer (zu Fuß 52 %, Fahrrad 20 %). Bei Wegelängen über 5 km wird der Pkw mit einem Anteil von 67 % genutzt.

Entfernungsgruppe km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV
Bis 1	54,5 %	24,2 %	20,0 %	1,4 %
Über 1 bis 3	24,1 %	22,2 %	51,4 %	2,2 %
Über 3 bis 5	6,0 %	18,3 %	67,0 %	8,7 %
Über 5 bis 10	0,9 %	7,2 %	75,2 %	16,8 %
Über 10	0,3 %	3,3 %	81,0 %	15,4 %

Ausstattungsquote mit Pkw und Fahrrädern

Im Schnitt stehen pro Haushalt in Meerbusch 1,3 Pkw zur Verfügung. Knapp 16 % der Haushalte besitzen keinen Pkw. Die uneingeschränkte Zugriffsquote auf einen Pkw für den privaten Gebrauch liegt demnach bei 71%. Im Vergleich dazu ist die Ausstattung der Haushalte mit im Durchschnitt 1,95 Fahrrädern pro Haushalt etwas höher. Die Quote mit uneingeschränktem Zugriff auf ein Fahrrad oder Elektrofahrrad liegt hier bei 81%.

Nutzungsquoten

Die Befragung hat ergeben, dass 64 % der privaten PKW täglich oder fast täglich im Einsatz sind. Das entspricht dem Durchschnitt in der Region Düsseldorf. Dies ist womöglich eine Folge der dispersen Stadtstruktur und fehlender Verkehrsalternativen. 20 % der Pkw nutzen keinen Stellplatz auf einem Privatgrundstück, sondern werden im öffentlichen Raum abgestellt (Vergleich: in Kaarst sind es 13 % und in Grevenbroich 18 %).

Die Nutzungsquote bei den Fahrrädern ist mit nur 15 % deutlich geringer. Dennoch fährt jeder 5. Einwohner in Meerbusch täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad, was darauf schließen lässt, dass dieses Verkehrsmittel nicht nur für Freizeit Zwecke, sondern regelmäßig im Alltag genutzt wird (Vergleich: In Kaarst sind es 18 % und in Grevenbroich 14 %).

Entwicklung der Mobilität seit 2013

Die Fahrtweiten sind annähernd gleichgeblieben, wobei heute mit dem ÖPNV mehr kürzere Fahrtweiten von 3 bis 5 km zurückgelegt werden als im Jahr 2013 (+ 6,3 %). Das liegt unter anderem daran, dass sich der allgemeine ÖPNV-Anteil auf diesen Fahrten von 7 % auf 10 % gesteigert hat. Die anteilmäßig positive Entwicklung des ÖPNV hat in Hinblick auf den Gesamtverkehr jedoch keinen maßgeblichen Einfluss. Es ist festzustellen, dass der Fußgängerverkehr seit 2013 auf Kosten von Fahrrad und ÖPNV Anteile verloren hat. Der verstärkte Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes sowie des Angebots im Bereich des ÖPNV hat in den letzten Jahren mit hinreichender Sicherheit seinen Anteil an dem Zuwachs geleistet.

Die Modal-Split-Veränderung seit 2013 stellt sich demnach wie folgt dar:

- Zu Fuß: 20,8 % (-3,6 %)
- Fahrrad: 14,7% (+1,1%)
- ÖPNV: 9,7 % (+2,3 %)
- Pkw: 54,8 % (+ 0,2 %)

Mobilität in den Stadtteilen

Im Vergleich der unabhängig untersuchten Stadtteile fällt auf, dass sich die Daten nur geringfügig unterscheiden. Im Vergleich kommt dem Fußverkehr in Lank-Latum mit 29,1 % aller Wege (Osterath 17,1 % und Büderich 21,2 %) eine besondere Bedeutung zu. Im Bereich des Radverkehrs liegt Büderich leicht hinter den anderen beiden Stadtteilen. Das Fahrrad bestimmt dort 14 % der Verkehrsmittelnutzung, in Lank-Latum und Osterath sind es jeweils knapp 17 %.

Anders als in Hinblick auf die Verteilung des Radverkehrs in den Stadtteilen, ist die ÖPNV Nutzung mit 9 % aller Wege in Osterath im Vergleich zu den anderen Stadtteilen am geringsten. Im Rahmen der Pkw-Nutzung ergeben sich keine signifikanten Unterschiede. Lediglich die Stellplatznutzung verteilt sich in Lank-Latum geringfügig anders. Hier stehen einige Fahrzeuge mehr auf privaten Flächen und dementsprechend weniger im öffentlichen Straßenraum.

Zusammenfassendes Fazit

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass die Ansprüche an die Verkehrssysteme in Meerbusch sehr unterschiedlich sind.

Derzeit wird die Mobilität in Meerbusch sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem sehr hohen Niveau. Verglichen mit ähnlich strukturierten Gemeinden besitzt der öffentliche Verkehr in Meerbusch einen durchschnittlichen Stellenwert. Eine wesentliche Bedeutung kommt dem ÖPNV vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen können noch weitere Potenziale ab- und ausgeschöpft werden.

Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km stellen ein Verlagerungspotenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dar. Aber auch Wege mit einer Distanz zwischen 5 und 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der seit 2013 stetig wachsende Anteil der Elektrofahrräder (+ 4,8 %) bietet realistische Chancen, z.B. längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und damit noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen.

Anhänge:

- Anhang 1: SRV 2018 Methodenbericht
- Anhang 2: SRV 2018 Steckbrief
- Anhang 3: SRV 2018 Feldbericht
- Anhang 4: SRV 2018 Tabellen
- Anhang 5: SRV 2018 Tabellen Lank-Latum
- Anhang 6: SRV 2018 Tabellen Osterath
- Anhang 7: SRV 2018 Tabellen Büderich

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter