

<b>Informationsvorlage -öffentlich-</b>	Drucksache: DezIII/0046/2025 vom 19. Februar 2025
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Mobilität	18.03.2025

## **Modal Split Untersuchung. Bericht zum Forschungsprojekt Mobilität in den Städten- SrV 2023 der Technischen Universität Dresden**

Die Stadt Meerbusch hat sich erneut am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV (System repräsentative Verkehrsbefragung) 2023“ 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 und 2018, 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 2184 Personen 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), in der die Stadt Meerbusch seit 2016 Mitglied ist, zu 85 % gefördert.

### Kernergebnisse

Auch in der Erhebung 2023 wurden wie in 2018 sowohl stadtweite Daten zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) als auch einzelne Daten für die Stadtteile Osterath, Büderich und Lank-Latum erhoben. In der aktuellen Erhebung sind Daten zur Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern, Elektro-PKW sowie zum Arbeiten im Homeoffice neu hinzugekommen.

### Stadtweite Ergebnisse:

(In Klammern sind jeweils die Werte der Erhebung 2018 dargestellt)

#### Wege Pro Tag

Jede/r mobile Meerbuscher/in legt im Durchschnitt 3,8 (4,0) Wege pro Tag zurück. Dabei wird eine Hin- und Rückfahrt als zwei Wege gewertet. Die mittlere Länge eines Weges beträgt ca. 7,1 (7,9) km und die mittlere Dauer eines Weges 21,1 (20,7) Minuten. Überwiegend bleiben die Befragten in

Meerbusch. Nur 39 % (41 %) aller Wege gehen über die Stadtgrenze hinaus. Der Rest beginnt und endet innerhalb des Stadtgebiets (Binnenverkehr).

20,8 % der Berufstätigen sind ganztätig im Homeoffice und haben an diesem Tag keine Arbeitswege.

### Ausstattungsquote mit Pkw und Fahrrädern

Im Schnitt stehen pro Haushalt in Meerbusch 1,3 (1,3) Pkw zur Verfügung, 7,7 % davon haben einen Elektroantrieb. 8,9 % (10,3 %) der Haushalte besitzen keinen Pkw.

Im Vergleich dazu ist die Ausstattung der Haushalte mit im Durchschnitt 2,2 (2,1) Fahrrädern pro Haushalt etwas höher. 18,3 % davon sind mittlerweile mit einem Elektroantrieb ausgestattet.

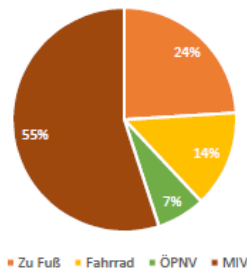
### Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl der Meerbuscher Bevölkerung auf allen Wegen gliedert sich wie folgt:

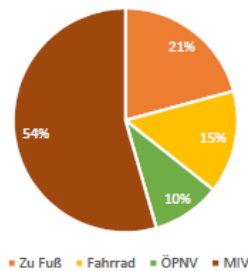
- 25 % (21 %) zu Fuß,
- 17 % (15 %) Fahrrad,
- 8 % (10 %) ÖPNV,
- 50 % (55 %) MIV.

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl im gesamten Stadtgebiet im Jahr 2013 und 2018 zum Jahr 2023 sowie der Vergleich zur Stadt Kaarst (2018 und 2023) sind grafisch in Abbildung 1 dargestellt.

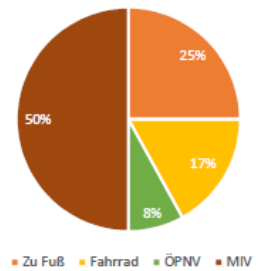
Verkehrsmittelwahl in Meerbusch 2013



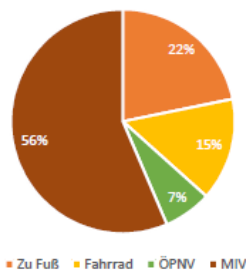
Verkehrsmittelwahl in Meerbusch 2018



Verkehrsmittelwahl in Meerbusch 2023



Verkehrsmittelwahl in Kaarst 2018



Verkehrsmittelwahl in Kaarst 2023

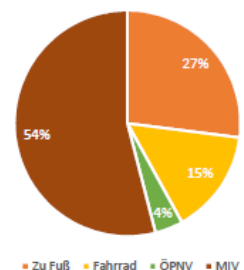


Abb. 1 Verkehrsmittelwahl in Meerbusch und Kaarst von 2013 bis 2023

**61 % (59 %) aller Wege sind nicht länger als 5 Kilometer.** Sie bieten daher ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität.

Fuß- und Radverkehr überwiegen bei Wegen im Entfernungsbereich **bis zu 1 Kilometer** (zu Fuß 66 % (54 %), Fahrrad 19 % (24 %)). Bei Wegelängen **über 3 bis 5 Kilometer** überwiegt die MIV Nutzung mit einem Anteil von 65 % (67 %).

Entfernungsgruppe km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
Bis 1	66 %	19 %	14 %	1 %
Über 1 bis 3	27 %	28 %	42 %	3 %
Über 3 bis 5	9 %	18 %	65 %	8 %
Über 5 bis 10	1 %	13 %	71 %	15 %
Über 10	0 %	4 %	80 %	16 %

### Entwicklung der Mobilität seit 2013

Die Fahrtweiten sowie die zurückgelegten Wege sind annähernd gleichgeblieben. Auch die Ausstattungsquoten mit Pkw und Fahrrädern pro Haushalt weisen seit 2013 keine großen Veränderungen auf. Beim Modal Split sind deutlichere Unterschiede erkennbar. Der Anteil des Fußverkehrs ist von 2018 auf 2023 stark angestiegen. Jedoch war von 2013 auf 2018 ein hoher Einbruch um 3,6% festzustellen. Seit 2013 gab es dennoch einen Gesamtanstieg von 1,1 %. Eine gegenläufige Entwicklung gibt es beim Anteil des ÖPNV in Meerbusch. Hier war von 2013 auf 2018 zunächst ein deutlicher Anstieg um 2,3 % festzustellen, der nun in 2023 wieder leicht zurückgegangen ist (- 1,5 %). Insgesamt lässt sich aber auch hier seit 2013 ein Anstieg um 1,2 % feststellen.

Ist der Anteil des MIV und 2013 und 2018 noch stabil hoch bei ca. 55 %, ist hier von 2018 auf 2023 ein hoher Einbruch festzustellen (-5 %), welcher vermutlich mit der Etablierung von Homeoffice – Regelungen und den gestiegenen Benzinpreisen einhergeht.

Der Anteil des Radverkehrs hat seit 2013 um insgesamt 3,2 % stetig zugenommen. **Insgesamt lässt sich eine Verschiebung des Modal Split vom MIV und ÖPNV hin zum Fuß- und Radverkehr feststellen.**

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

- Zu Fuß: 24,4 %, 20,8 %, 25,5 % (+1,1 %)
- Fahrrad: 13,6 %, 14,7%, 16,8 % (+3,2%)
- ÖPNV: 7,4 %, 9,7 %, 8,2 % (+1,2 %)
- MIV: 54,6 %, 54,8 %, 49,6 % (-5 %)

### Mobilität in den Stadtteilen:

Im Vergleich der unabhängig untersuchten Stadtteile fällt auf, dass sich die Daten nur geringfügig unterscheiden. Ein grafischer Vergleich der Modal Split Entwicklung in den Stadtteilen ist der Abbildung 2 zu entnehmen.

Kam dem Fußverkehr in Lank-Latum 2018 mit 29,1 % aller Wege im Vergleich zu den anderen Stadtteilen (Osterath 17,1 % und Büderich 21,2 %) noch eine besondere Bedeutung zu, hat der Fußverkehrsanteil 2023 in den anderen Stadtteilen teilweise stark zugenommen.

In Lank-Latum liegt der Anteil 2023 bei 28,5 % (-0,6 %), in Osterath liegt er bei 24,4 % (+ 7,3 %) und in Büderich bei 27,7 % (+6,5 %).

Im Bereich des Radverkehrs liegt Büderich mit einem Anteil von 16,8% (13,9 %) leicht hinter den anderen beiden Stadtteilen zurück. In Lank-Latum liegt der Radverkehrsanteil bei 17,6 % (16,7 %) und in Osterath bei 19,2 % (17,4 %).

Auch in den drei untersuchten Stadtteilen lässt sich eine teils starke Verschiebung des Modal Split vom MIV und ÖPNV hin zum Fuß- und Radverkehr feststellen. Insbesondere in Osterath und Büderich ist der MIV Anteil am Modal Split stark gesunken.

### MIV – Anteil am Modal Split

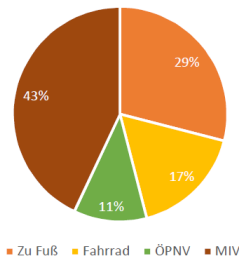
Lank Latum 44,9 % (43,2 %)

Büderich 47,5 % (54,3 %)  
Osterath 46,7 % (56,2 %)

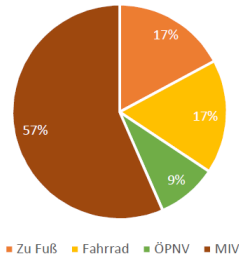
### ÖPNV - Anteil am Modal Split

Lank-Latum 9,1% (11,0 %)  
Büderich 7,9% (10,6 %)  
Osterath 9,7% (9,3 %)

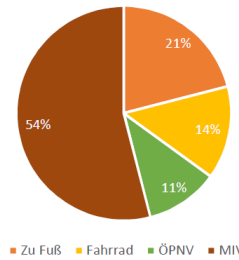
Verkehrsmittelwahl in Lank-Latum 2018



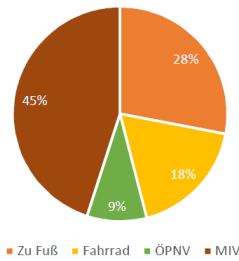
Verkehrsmittelwahl in Osterath 2018



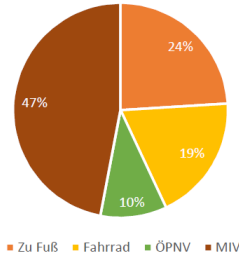
Verkehrsmittelwahl in Büderich 2018



Verkehrsmittelwahl in Lank-Latum 2023



Verkehrsmittelwahl in Osterath 2023



Verkehrsmittelwahl in Büderich 2023

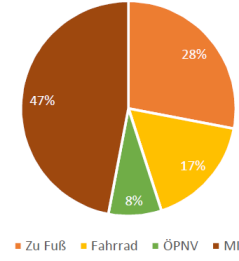


Abb. 2 Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen 2018 und 2023

In den Anhängen 1 bis 5 finden sich der Steckbriefe und die Tabellen mit allen Befragungsergebnissen für die Gesamtstadt und die Stadtteile Lank-Latum, Osterath und Büderich. Der Feldbericht sowie der Methodenbericht zur Befragung werden durch die TU Dresden voraussichtlich Ende März zur Verfügung gestellt. In diesem Zeitraum werden zudem die Ergebnisse der SrV 2023 auf einer Abschlusskonferenz öffentlich vorgestellt.

In Vertretung

gez.

Andreas Apsel  
Erster und Technischer Beigeordneter

### Anlagenverzeichnis:

- 2025\_03\_18\_AMO\_Anlage 1\_Meerbusch\_2\_Steckbrief\_v2
- 2025\_03\_18\_AMO\_Anlage 2\_Meerbusch\_5\_Tabellen
- 2025\_03\_18\_AMO\_Anlage 3\_Meerbusch\_5\_Tabellen\_Lank-Latum
- 2025\_03\_18\_AMO\_Anlage 4\_Meerbusch\_5\_Tabellen\_Osterath
- 2025\_03\_18\_AMO\_Anlage 5\_Meerbusch\_5\_Tabellen\_Büderich