



Landeshauptstadt
Düsseldorf

Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in Düsseldorf

SrV 2018 (TU Dresden)

Januar 2020

Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Erhebungsinstrument SrV	3
2.1	Befragungsmethodik	3
2.2	Grundgesamtheit und Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs....	5
2.3	Stichprobe und Gewichtung.....	5
2.4	Erhebungsmerkmale	6
2.5	Erhebungszeitraum und Stichtage	6
2.6	Definition des Weges.....	7
2.7	Verkehrsmittelhierarchie.....	7
3.	Befragungsergebnisse in Düsseldorf.....	8
3.1	Vorbemerkungen	8
3.3	Zentrale Mobilitätskenngrößen.....	8
	Mobilitätsquote und Unterwegszeit	8
	Wegehäufigkeit.....	8
	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	9
3.3	Verkehrsmittelverfügbarkeit/ Mobilitätsvoraussetzungen	12
	Fahrzeugausstattung auf Haushaltsebene	12
	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarten auf Personenebene.....	13
4.	Fazit	14
5.	Weiteres Vorgehen.....	15

1. Einführung

Die Stadt Düsseldorf beteiligte sich 2018 zum dritten Mal an dem Forschungsprojekt der TU - Dresden „Mobilität in Städten – SrV“. Das „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) ist eine Zeitreihenuntersuchung.

Die Mobilitätsbefragung im Raum Düsseldorf war eingebettet in die bundesweite Erhebung der TU – Dresden. Die SrV-Erhebung 2018 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume innerhalb Deutschlands, die sich aus 135 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften zusammensetzten¹. Einschließlich Düsseldorf wurde die Erhebung in fünf Großstädten mit über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchgeführt. Für alle Städte werden somit, nach Abschluss der noch laufenden Auswertungen, detaillierte Aussagen zur Mobilität der Stadtbevölkerung vorliegen. Die Feldphase bzw. die Befragungszeit des SrV2018 dauerte von Februar 2018 bis Januar 2019. Die ersten Ergebnisse standen im Dezember 2019 von der TU Dresden zu Verfügung.

In diesem Bericht wird im Wesentlichen das aktuelle Verkehrsverhalten der Düsseldorfer Wohnbevölkerung² sowie Entwicklungen durch einen Vergleich mit den Ergebnissen der SrV 2013³ dargestellt.

2. Erhebungsinstrument SrV

2.1 Befragungsmethodik

Die Befragung erfolgt nach einem standardisierten Verfahren (siehe Abbildung 1). Nach einem Ankündigungsschreiben an die als Stichprobe gezogenen Haushalte und der Bekanntgabe des zu erfassenden Stichtages konnte telefonisch, postalisch oder online an der Befragung teilgenommen werden. Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig. Grundsätzlich wurden von allen Mitgliedern eines Haushaltes die Daten erhoben. Die Haushaltsdaten wurden ausschließlich von volljährigen Haushaltsmitgliedern erfragt. Angaben für Personen bis 17 Jahre erfolgten stellvertretend. Die Informationen zu den Wegen am Stichtag waren von Personen ab 18 Jahren möglichst direkt zu erfragen. Für Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren war ebenfalls eine direkte Befragung möglich. Die Angaben zu den Wegen von Kindern unter 14 Jahren wurden grundsätzlich stellvertretend erfasst. Die Erfassung der Wege am Stichtag wurde wie bereits im SrV 2013 durch die Einbindung eine GIS-Oberfläche (HERE Maps) unterstützt.

¹ Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 3, TU Dresden, November 2019

² Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“ in der Landeshauptstadt Düsseldorf; TU Dresden, November 2019 sowie Ergebnisdatenbank

³ Bericht „Mobilität der Düsseldorfer Bevölkerung 2013 - SrV 2013 (TU Dresden) – Ergebnisse“, Amt für Verkehrsmanagement, August 2015

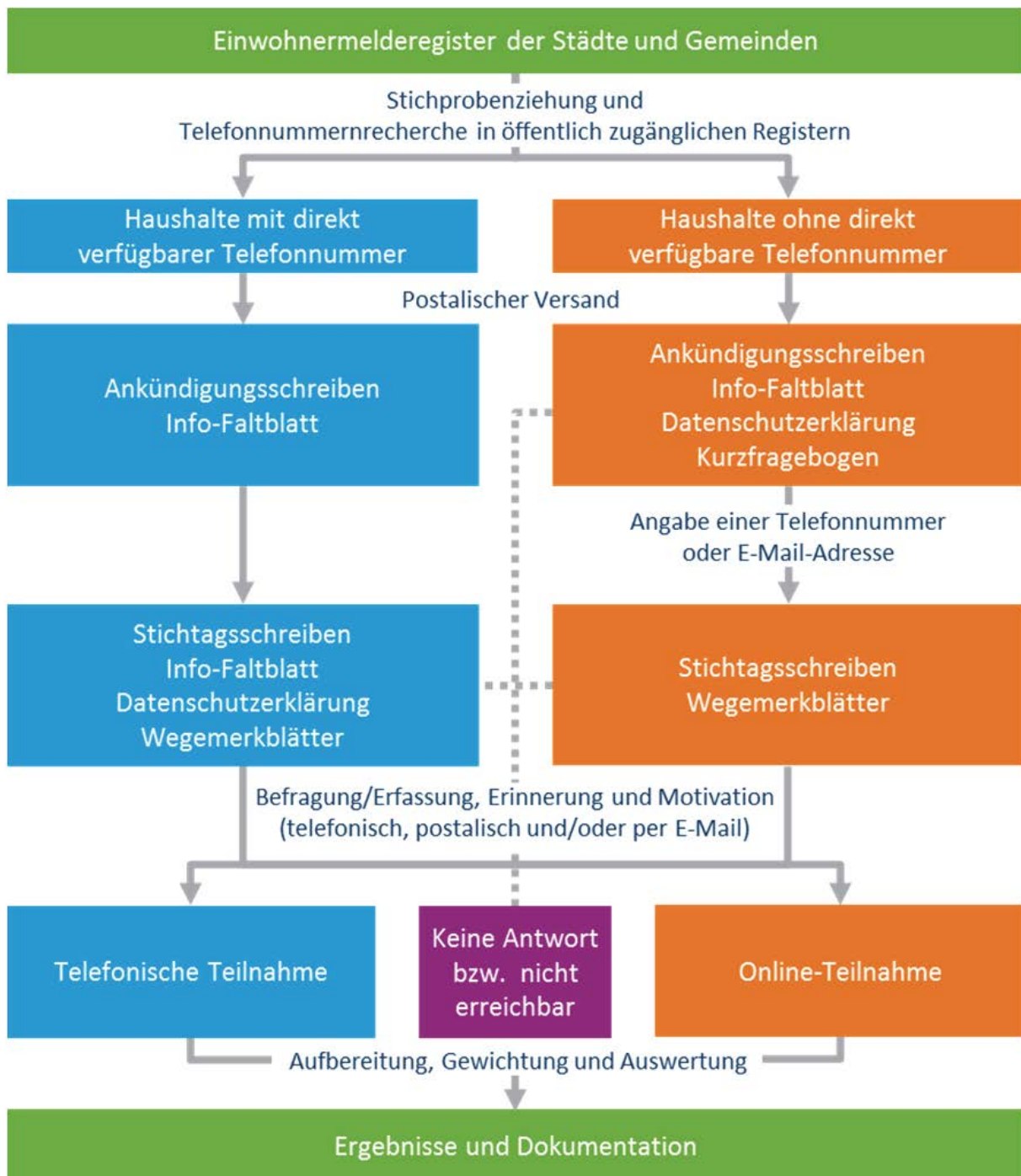


Abbildung 1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV2018¹

¹ Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 24, TU Dresden, November 2019

2.2 Grundgesamtheit und Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Die Grundgesamtheit der Erhebung besteht aus allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Düsseldorf. Es gibt keine Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität sowie Haupt- oder Nebenwohnsitz. Damit gehören beispielsweise auch die in der Stadt gemeldeten Studierenden zur Grundgesamtheit.

Gegenstand der Untersuchung ist das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung Düsseldorfs. Einpendler, Touristen, Geschäfts- sowie Durchreisende werden im SrV systembedingt nicht berücksichtigt. Vom Wirtschaftsverkehr wird nur in begrenztem Umfang der Personenwirtschaftsverkehr erfasst, wenn er als Komponente des Einwohnerverkehrs auftritt.

2.3 Stichprobe und Gewichtung

Stichprobenumfang und statistische Genauigkeit stehen in einem direkten Zusammenhang. Grundsätzlich lässt sich als Faustformel festhalten, dass eine Verdoppelung der statistischen Genauigkeit mit einer Vervierfachung des Stichprobenumfangs einhergeht.¹

In Düsseldorf wurden 8.204 Personen in 3.637 Haushalten erfolgreich befragt. Etwa 35% der teilnehmenden Personen wurden telefonisch befragt, die übrigen 65% nahmen online an der Befragung teil².

Die Ziehung der Einsatzstichprobe erfolgte aus dem Einwohnermelderegister als uneingeschränkte Zufallsauswahl mit bevölkerungsproportionaler räumlicher Schichtung entsprechend der räumlichen Gliederung in Düsseldorf nach Stadtbezirken.

Von zufällig ausgewählten Haushalten wurden alle Haushaltsmitglieder an einem zufällig ausgewählten Stichtag befragt. Grundsätzlich erfolgte die Erhebung aller Wege aller Personen eines Haushaltes. Ausgenommen waren lediglich Haushaltsmitglieder, die am Stichtag ganztägig keinen Bezug zum Wohnort hatten. Deren Wege wurden nicht erfasst.

Der Rücklauf gemessen an der Gesamtzahl der befragten Haushalte betrug insgesamt 13%, wobei bei den Haushalten mit direkt verfügbarer Telefonnummer die Antwortquote bei 16% lag und bei den Haushalten ohne direkt verfügbarer Telefonnummer bei 12%. Wie bereits erwähnt konnten somit 8.204 Personen in 3.637 Haushalten erfolgreich befragt werden.

Niedrige Antwortraten in Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten und damit ein bedeutender Anteil von Haushalten, der nicht an der Erhebung teilnimmt, sind kein neues Phänomen. Um Reliabilität und Validität der Erhebungsergebnisse sicherzustellen erfolgte im Anschluss zur Hauptbefragung daher eine Non-Response-Erhebung (vereinfachte Befragung von Teilnahmeverweigerern an der

¹ Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 39, TU Dresden, November 2019 (vgl. Bortz, J. (2004), S. 105)

² Feldbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S.1, TU Dresden, November 2019

Hauptbefragung). Diese Analyse ergab, dass insgesamt die originären Nonresponse-Effekte vergleichsweise gering sind, so dass keine wesentlichen Veränderungen von Gewichtungsfaktoren etc. notwendig wurden¹.

Die Gewichtung erfolgte in zwei Schritten. Zunächst wurden die Personen in eine Haushaltsstichprobe transformiert, um die unterschiedliche Auswahlwahrscheinlichkeit bei den Haushalten durch die Ziehung aus dem Einwohnermelderegister auszugleichen. Anschließend erfolgte die Gewichtung auf Personenebene auf Basis von Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht, Stadtbezirk und Erhebungszeitraum.

Mit dem Erhebungsablauf und der Gewichtung sind die erhobenen Daten als repräsentativ anzusehen. Sie bilden Grundlage für vertiefende Aussagen zum Mobilitätsverhalten und sind als Grundlage für die Aktualisierung des Verkehrsmodells geeignet.

2.4 Erhebungsmerkmale

Die Erhebung wurde in drei Merkmalgruppen untergliedert. Es wurden Daten zum Haushalt (z.B.: Anzahl von Personen, Fahrzeugausstattung, ÖPNV-Zeitkarten und Nettoeinkommen), zu den einzelnen Personen (z.B.: Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, evtl. Mobilitätseinschränkung, Führerscheinbesitz, etc.) und zu den Wegen (Fahrtenzweck, Verkehrsmittelnutzung, Länge der Fahrt, etc.) abgefragt.

2.5 Erhebungszeitraum und Stichtage

Die Feldphase des SrV2018 dauerte von Februar 2018 bis Januar 2019.

Als Stichtag gilt der sogenannte „mittlere Werktag“. Darunter ist jeweils einer der Wochentage Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag zu verstehen.

Die Befragung findet grundsätzlich nicht an Ferien- und Feiertagen statt. Dazu gehören auch die Karnevalstage. Auch alle an Ferien- und Feiertage angrenzenden Wochentage werden nicht als Erhebungstage herangezogen².

Es ist demnach das typische werktägliche Verkehrsverhalten abgefragt worden. Aussagen über den Ferien, Feiertags- oder Wochenendverkehr sind aus diesen Daten deshalb nicht abzuleiten.

¹ Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 79, TU Dresden, November 2019

² Feldbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 1, TU Dresden, November 2019

2.6 Definition des Weges

Ein Weg im Sinne des SrV ist eine Ortsveränderung, deren Quelle und/oder Ziel außerhalb des Grundstückes liegt, auf dem die zu befragende Person ihren Wohnsitz hat. Weiterhin ist zu beachten, dass

- ein Weg durch genau einen Zweck definiert ist (z.B. zur Arbeit, zum Einkaufen, nach Hause),
- auch kurze Wege (z.B. um einen Brief zum Postkasten zu bringen) eigenständige Wege sind,
- ein Weg aus mehreren Etappen bestehen kann, d.h. auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können (mögliche Verkehrsmittelreihenfolge z.B. zu Fuß>S-Bahn>zu Fuß),
- das Hauptverkehrsmittel eines Weges sich aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie bestimmt (s.u.) und
- (Heim-)Wege in die eigene Wohnung eigenständige Wege sind.

Dadurch entstehen beispielsweise zwei Wege, wenn auf einem Heimweg vom Arbeitsplatz noch ein Einkauf erledigt wird.

Rundwege, zum Beispiel Spaziergänge, bei denen Quelle und Ziel identisch sind, werden als zwei getrennte Wege im Sinne von Hin- und Rückweg erfasst. Dabei erfolgt eine Halbierung von Länge und Dauer des ursprünglich angegebenen Weges¹.

2.7 Verkehrsmittelhierarchie

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz kamen, wurde für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) bestimmt. Dabei wurde eine eindeutige Zuordnung mit Hilfe einer Verkehrsmittelhierarchie vorgenommen, in der die Verkehrsmittel mit der größten entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit an erster Stelle stehen.

Dadurch fließen Zu- und Abfahrtswege beispielsweise von/zu Haltestellen oder Parkplätzen nicht in die Berechnung der Verkehrsmittelanteile ein. Das Zu-Fuß-Gehen wird als eigenständiges „Verkehrsmittel“ bezeichnet. Wege, die ausschließlich zu Fuß durchgeführt werden, sind für die Auswertung als Verkehrsmittel „zu Fuß“ definiert.

Die mit SrV-Erhebungen ermittelten Verkehrsmittelanteile werden auf Basis der Wegehäufigkeiten berechnet.

¹ Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV2018“, S. 11, TU Dresden, November 2019

3. Befragungsergebnisse in Düsseldorf

3.1 Vorbemerkungen

Der Verkehr wird bestimmt von den Notwendigkeiten und Bedürfnissen der einzelnen Personen zu arbeiten, sich zu versorgen, sich mit anderen Menschen zu treffen, jemanden abzuholen usw.. Welchen Tätigkeitsablauf die Menschen an einem Tag haben hängt sehr stark von ihren Lebensumständen ab. Ein schulpflichtiges Kind muss zu einer bestimmten Zeit zur Schule gehen, ein Erwachsener kann sich weiterbilden und kann seine Zeit hierfür oft frei einteilen. Ein älterer Mensch muss nicht mehr zur Arbeit, muss aber vielleicht regelmäßig zum Arzt. Diese Beispiele zeigen, dass die Mobilität in Düsseldorf nicht alleine mit einer Durchschnittszahl erklärt und bewertet werden kann.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der SrV 2018 für die Landeshauptstadt vorgestellt und mit den Ergebnissen der SrV 2013 verglichen.

3.3 Zentrale Mobilitätskenngrößen

Mobilitätsquote und Unterwegszeit

An einem durchschnittlichen Tag sind in Düsseldorf 93,3% der Einwohnerinnen und Einwohner außer Haus unterwegs. Diese Mobilitätsquote ist leicht über dem Wert von 2013 (92,1%).

Die Unterwegszeit, also die gemittelte Zeit, welche die Einwohnerinnen und Einwohner Düsseldorfs für das zurücklegen aller ihrer täglichen Wege benötigen, beträgt 1 Stunde und 16,6 Minuten. Im Vergleich zu 2013 zeigt sich ein leichter Rückgang von 1,7 Minuten. Pro Weg beträgt die mittlere Dauer 21,8 Minuten was im Vergleich zu 2013 einen Rückgang von 0,4 Minuten entspricht.

Wegehäufigkeit

Die Befragung ergibt, dass die Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort, also ohne die am Stichtag nicht in Düsseldorf anwesenden Einwohnerinnen und Einwohner, 3,5 Wege pro Person und Werktag beträgt (Wegedefinition: siehe Kapitel 2.6). Das benutzte Verkehrsmittel, ob z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus oder mit dem Pkw, ist dabei nicht relevant. Betrachtet man nur die Personen, die in Düsseldorf unterwegs waren (Mobile), so liegt die Wegeanzahl bei 3,8 pro Person und Werktag. Im Vergleich zu den Ergebnissen der SrV 2013 ist sowohl die Wegehäufigkeit aller Personen als auch die Wegehäufigkeit der mobilen Personen um 0,2 Wege pro Person und Tag zurückgegangen.

7% der Befragten haben angegeben in ihrer täglichen Mobilität eingeschränkt zu sein. Gründe hierfür können beispielsweise Geh- oder Sehbehinderungen sein. Im Vergleich zum Durchschnitt der gesamten Bevölkerung Düsseldorfs sind mobilitätseingeschränkte Personen mit 2,7 Wegen pro Person und Tag seltener außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt liegt die Anzahl der Wege pro Person und Tag bei 2,9 (vgl. SrV 2013: 2,7).

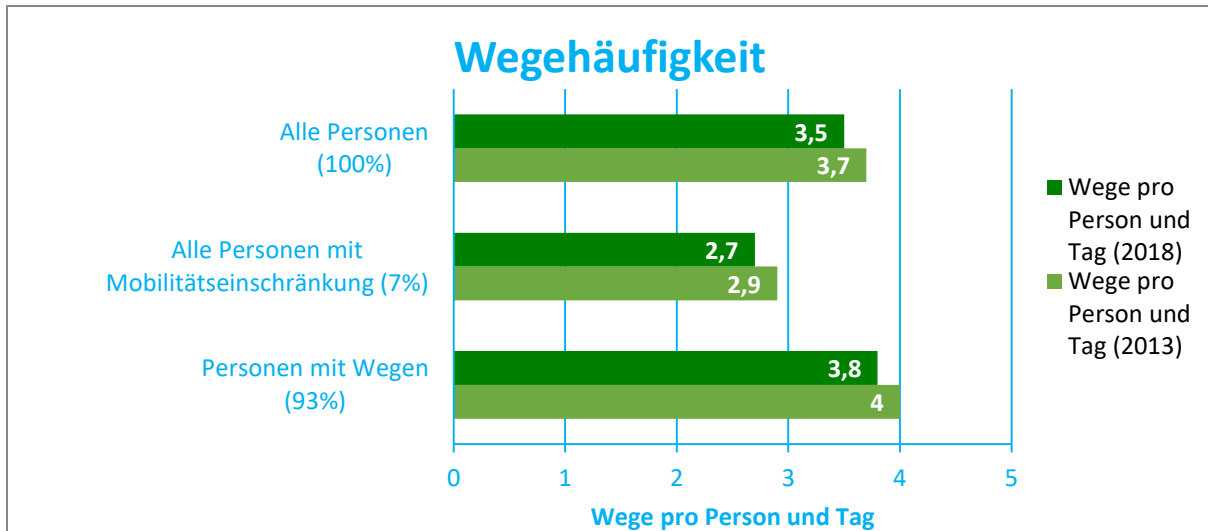


Abbildung 2: Wegehäufigkeit – Entwicklung

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Erkenntnisse über die Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel zu gewinnen, ist eines der Hauptanliegen von Mobilitätsbefragungen. Alle folgenden Aufteilungsverhältnisse dieses Berichtes beziehen sich nur auf die Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Düsseldorf.

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf das genutzte Hauptverkehrsmittel im Verlauf der Ortsveränderungen. Wird also das Verkehrsmittel ÖPNV oder differenziert Straßen-/Stadtbahn angegeben, schließt dies eine vorherige Busnutzung oder das Fahrrad als Zubringer zur Straßen-/Stadtbahn nicht aus. Gleiches gilt für die Teilwege, die zur Erreichung der Haltestellen oder Parkplätze zu Fuß zurückgelegt werden. Alle diese Teilwege werden nicht differenziert ausgegeben, sondern dem sogenannten Hauptverkehrsmittel zugeschlagen. Dabei werden methodisch bedingt Fußwege und Radwege bei intermodalen Wegeketten ausgeblendet.

Grundsätzlich kann man den Modal-Split, also die Verkehrsmittelwahl nach der Anzahl der Wege oder nach Anzahl der zurückgelegten Kilometer darstellen und auswerten. Des Weiteren gibt es unterschiedliche Raumbezüge, z.B. nur die Verkehrsmittelwahl des Binnenverkehrs in Düsseldorf, oder einschließlich aller Fahrten in das Umland (Gesamtverkehr) oder nur des Verkehrs mit dem Umland (Quell-/Zielverkehr).

Die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer nutzen zu 64% den sogenannten Umweltverbund, in dem 43% der Wege ohne Motorisierung zu Fuß (27%) oder mit dem Fahrrad (16%) zurückgelegt werden und zu einem Anteil von 21% Öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Der PKW wird auf 36% der Wege als Fahrer oder Mitfahrer eingesetzt. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw liegt bei 1,3, das bedeutet in etwa jedem dritten Auto fährt eine weitere Person mit.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr zeigt, dass Wege innerhalb Düsseldorfs seltener mit dem Pkw (30%) und dafür häufiger mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (70%) zurückgelegt werden. Insbesondere das Zu-Fuß-Gehen (31%) als auch das Fahrradfahren (19%) gewinnen im Binnenverkehr an Bedeutung.

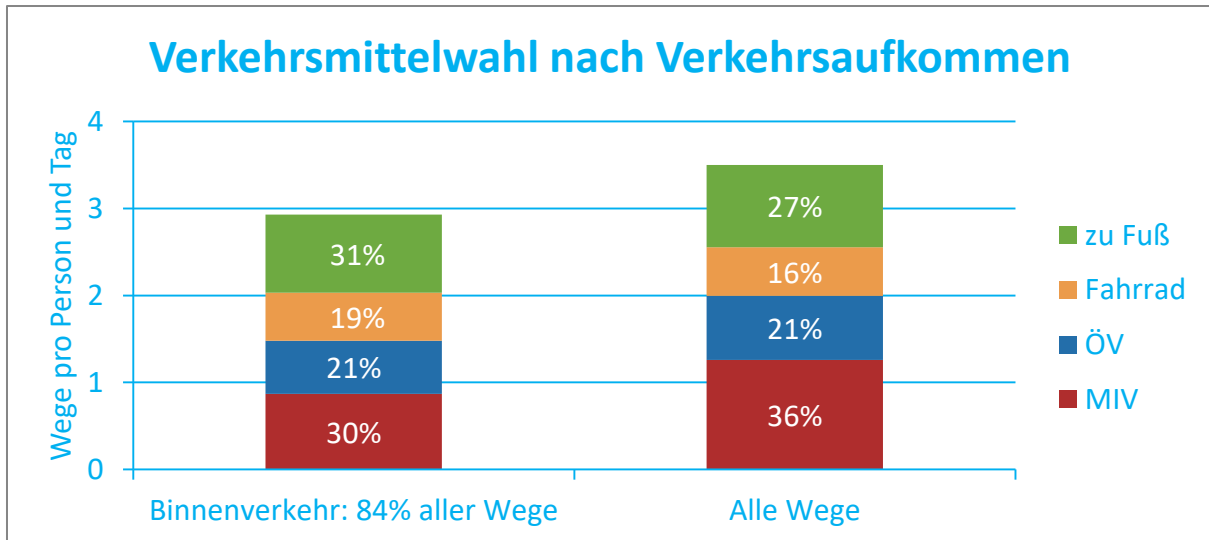


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen – SrV 2018

Im Vergleich zu den Ergebnissen der SrV 2013 zeigt sich ein Rückgang der Pkw-Nutzung. Während im Jahr 2013 40% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt wurden, sind es 2018 nur noch 36%. Im Gegenzug gewinnen sowohl das Fahrrad als auch der ÖPNV an Bedeutung. Während 2013 nur 12% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind es 2018 16%, der ÖPNV-Anteil ist von 19% auf 21% gestiegen. Nur der Anteil der Zu-Fuß zurückgelegten Wege ist von 29% auf 27% gesunken.

Ähnliche Trends lassen sich im Binnenverkehr feststellen.

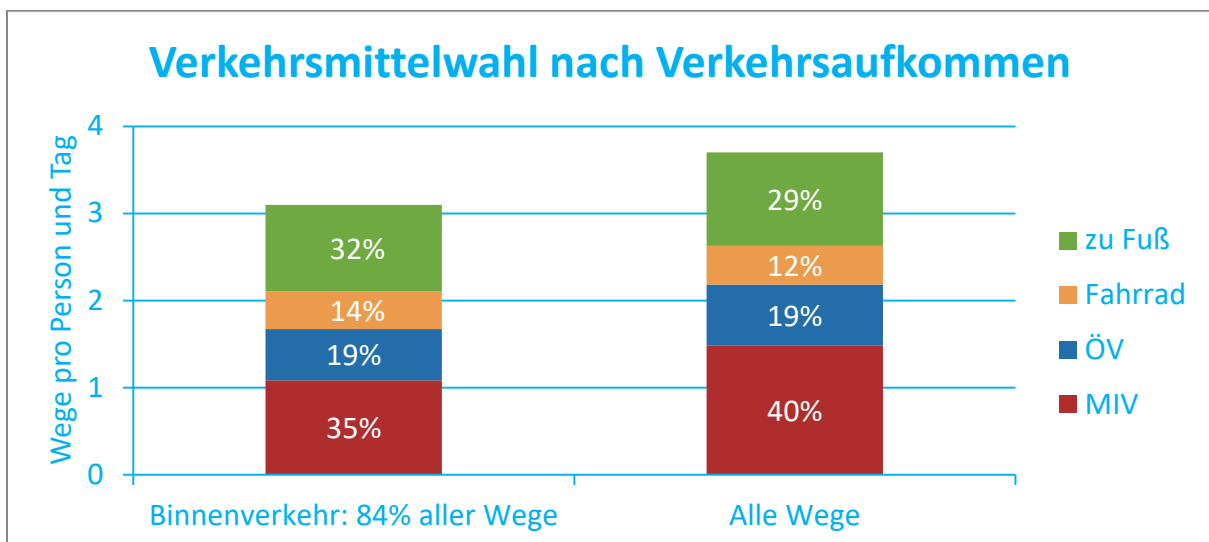


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen – SrV 2013

Die aufgezeigten Trends lassen sich zum Teil auch über einen längeren Zeitraum hinaus feststellen, wie Abbildung 5 zeigt. Sowohl der Rückgang der Zu-Fuß zurückgelegten Wege als auch der Bedeutungsgewinn des Fahrrads lassen sich bereits seit 2008 bzw. 2001 (Erhebung 2001 nicht auf Basis der SrV) feststellen. Auffällig ist hingegen der Rückgang der PKW-Nutzung. So ist der Anteil des MIV am Modal Split, der zwischen 2001 und 2013 stagnierte, in den letzten fünf Jahren um 4% gesunken.

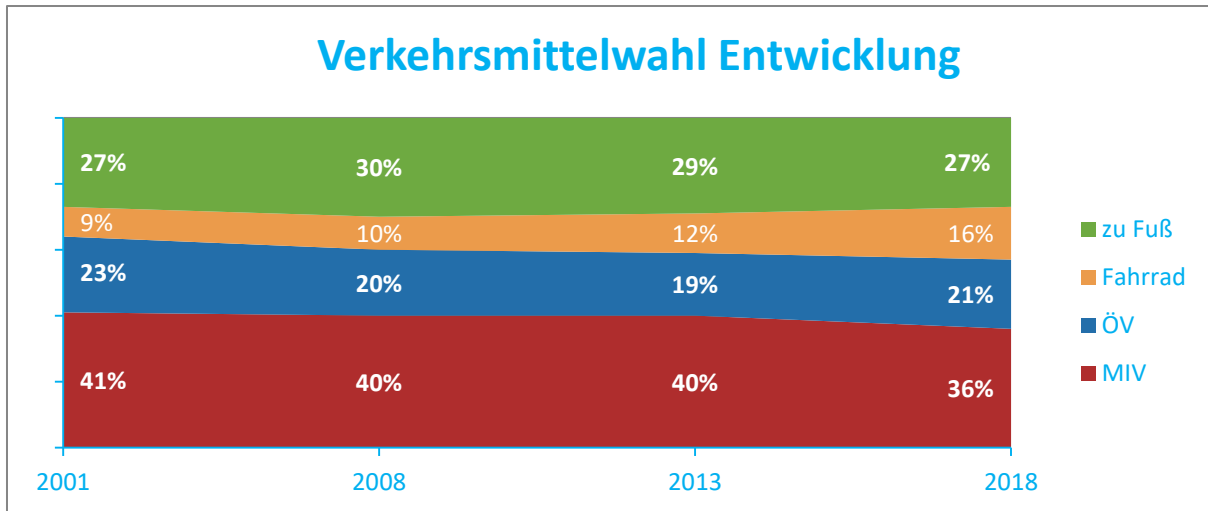


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl Entwicklung

Wird die Verkehrsmittelwahl anhand von Entfernungsklassen ausgewertet, so kann mit steigender Wegeentfernung eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl von Zu-Fuß über Fahrrad und ÖPNV hin zu MIV festgestellt werden. Auf Entfernungen bis 1 km ist Zu-Fuß dominant, das Fahrrad hat den grössten Anteil bei den Entfernungsklassen über 1 bis 3 km mit 27% und über 3 bis 5 km mit 21%. In den gleichen Entfernungsklassen wird der ÖPNV mit 15% sowie 31% repräsentiert.

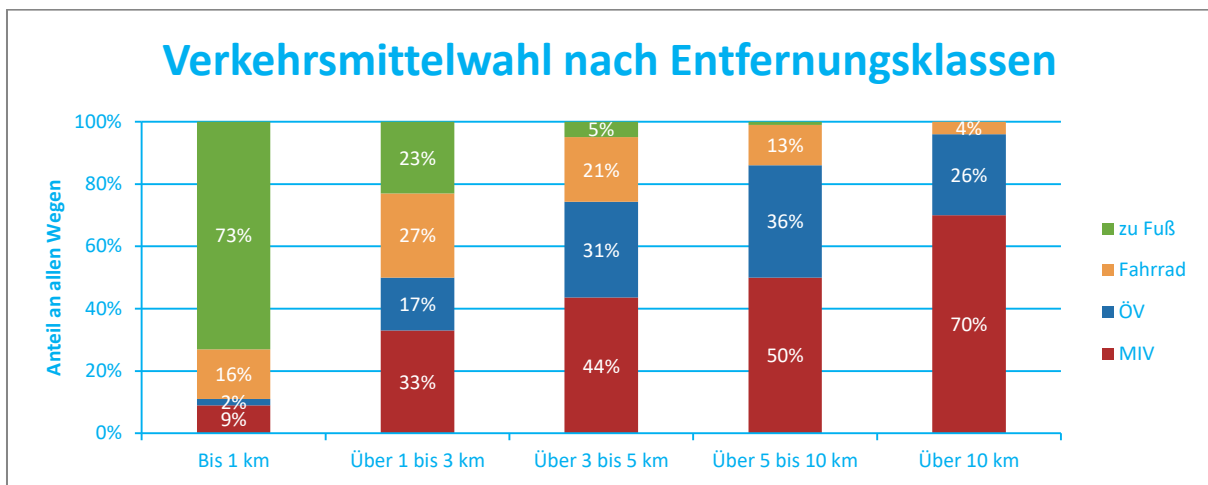


Abbildung 6: Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen – SrV 2018

Im Vergleich zu den Ergebnissen der SrV 2013 zeigt sich ein Rückgang der Pkw-Nutzung über alle Entfernungsklassen. Nach wie vor fällt auf, dass der PKW-Anteil für Wege zwischen 1 und 3 Kilometern mit 33% noch sehr hoch ist, obwohl gerade diese Entfernung für die Fahrradnutzung prädestiniert ist.

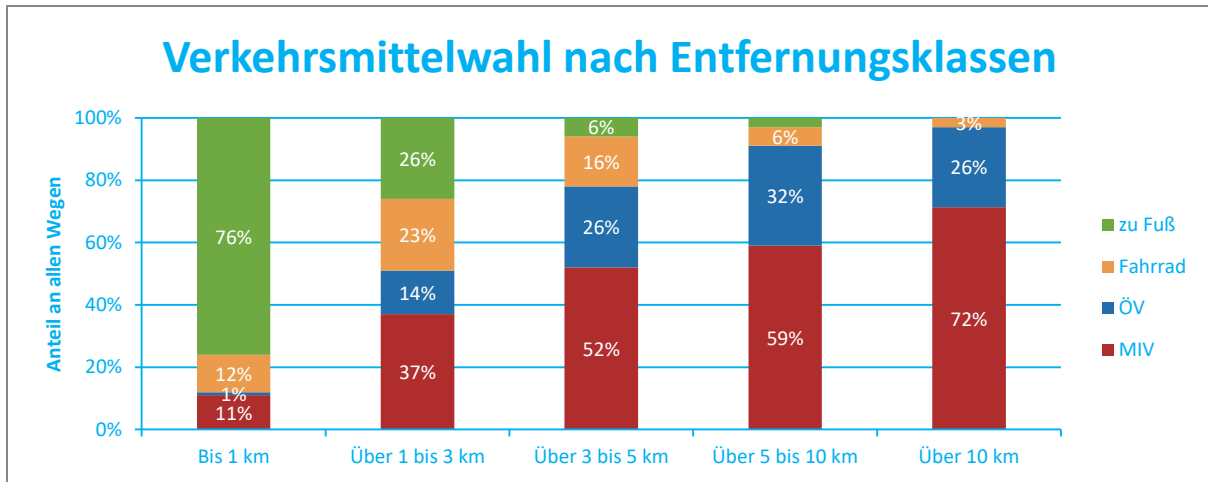


Abbildung 7: Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen – SrV 2013

3.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit/ Mobilitätsvoraussetzungen

Fahrzeugausstattung auf Haushaltsebene

Zwischen den Jahren 2013 und 2018 hat sich die Pkw-Ausstattung der Düsseldorfer Haushalte um 4% verringert. Waren es im Jahr 2013 noch 24% aller Düsseldorfer Haushalte die keinen Pkw zur Verfügung hatten, ist diese Zahl im Jahr 2018 auf 28% gestiegen. Dieser Trend zeigte sich sehr deutlich bei allen Haushalten außer bei Einpersonenhaushalten ab 65 Jahre, bei denen die Anteile über die Jahre gleich geblieben sind.

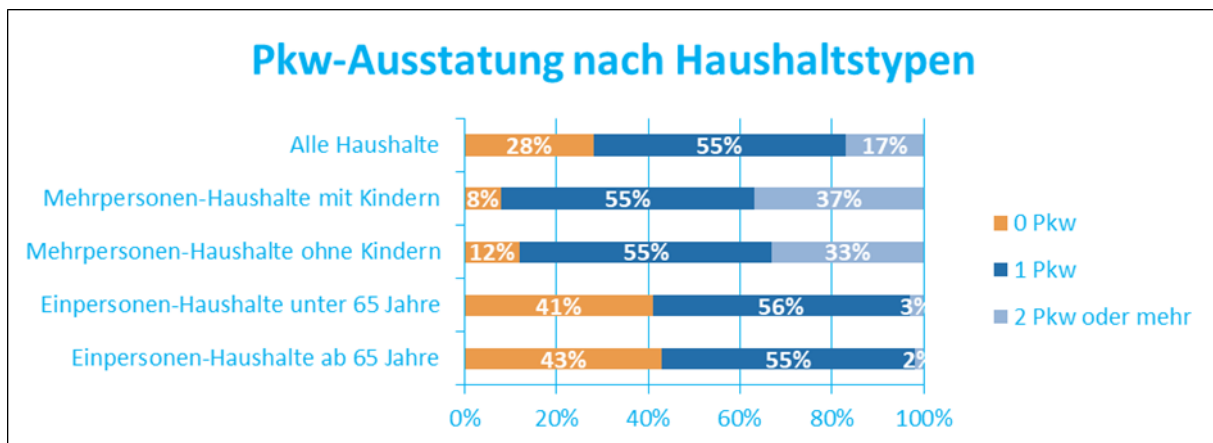


Abbildung 8: Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen – SrV2018

Der Anteil der Haushalte, die über 2 oder mehr Pkw besitzen ist auch über die Jahre von 21% auf nun mehr 17% gesunken.

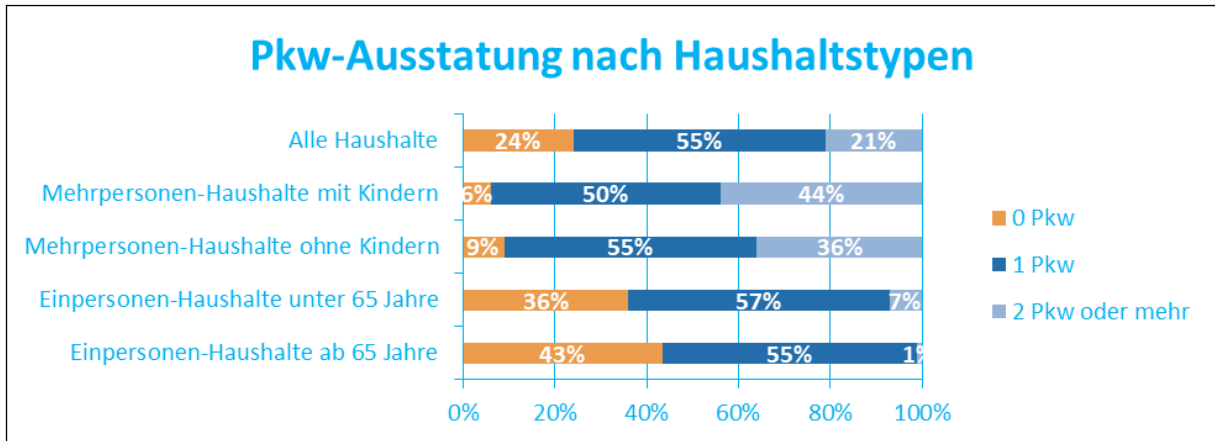


Abbildung 9: Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen – SrV2013

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarten auf Personenebene

Betrachtet man die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln kann gesagt werden dass zwischen 2013 und 2018 die Pkw-Verfügbarkeit gesunken sowie die Verfügbarkeit von nicht elektrifizierten Fahrrädern gleichgeblieben ist. Demgegenüber stieg der Anteil an verfügbaren Elektrofahrrädern sowie der Personen, die über eine ÖV-Dauerzeitkarte verfügen.

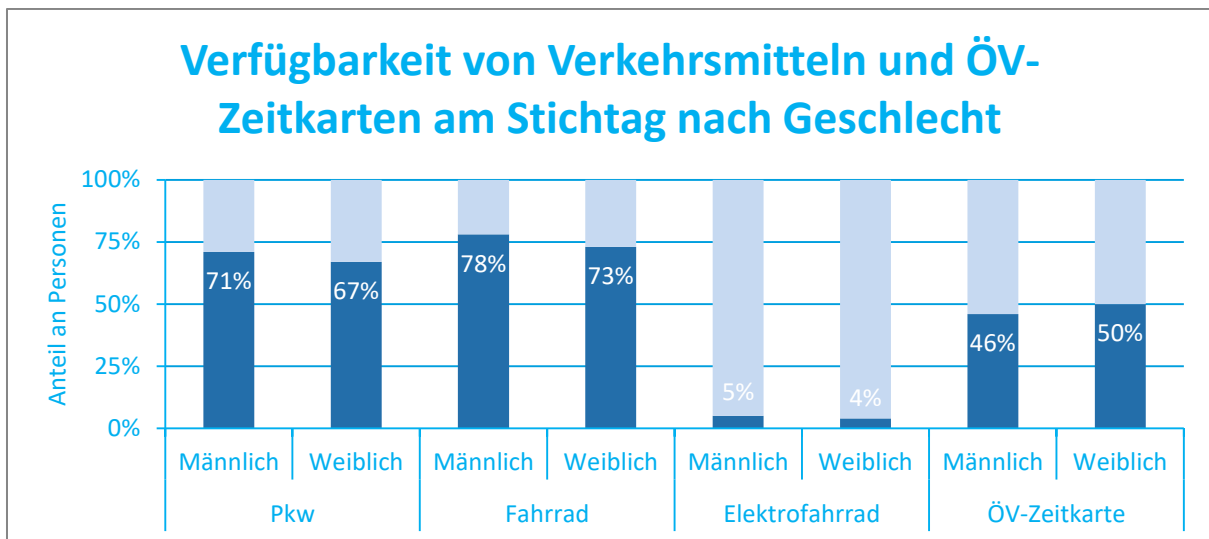


Abbildung 10: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarten am Stichtag nach Geschlecht – SrV 2018

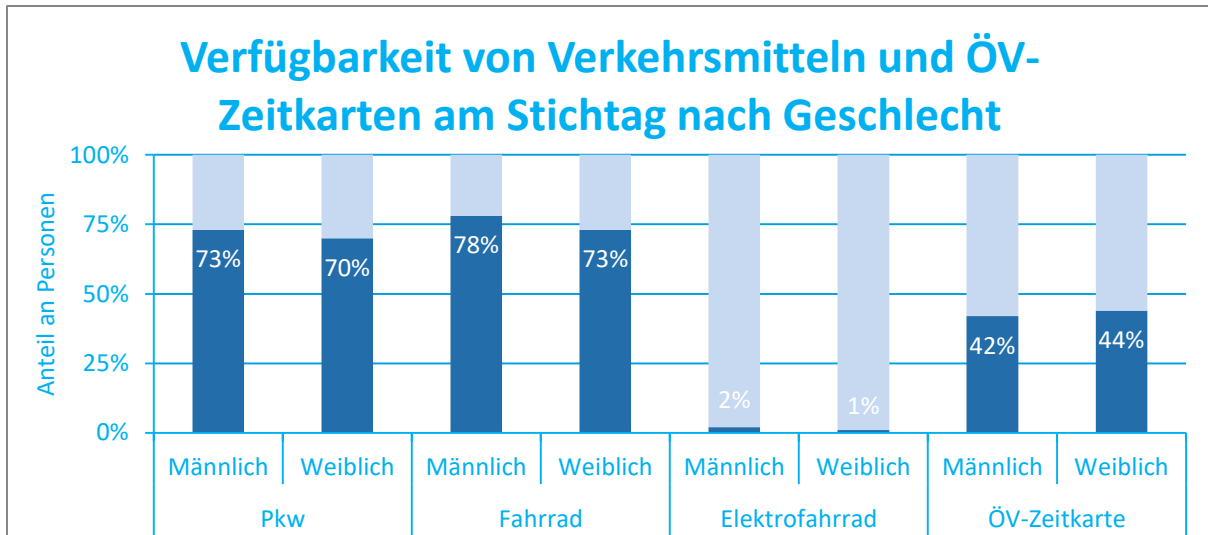


Abbildung 11: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarten am Stichtag nach Geschlecht – SrV 2013

4. Fazit

Die Landeshauptstadt Düsseldorf verfolgt aktiv das Ziel die Einwohnerinnen und Einwohner sowie Pendlerinnen und Pendler zu einem Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu motivieren und so eine Verkehrswende zu erreichen. Die wiederholte Teilnahme an der Zeitreihe „Mobilität in Städten – SrV“ ermöglicht es, eine erste Bilanz der bislang durchgeführten Maßnahmen zu ziehen.

Die Entwicklung des Modal Split zeigt, dass die Landeshauptstadt Düsseldorf mit den bisher umgesetzten Maßnahmen und Strategien auf einem guten Weg ist. Der Anteil des MIV am Modal-Split ist seit der SrV 2013 um 4% gesunken, was vor allem vor dem Hintergrund der zuvor jahrelangen Stagnation eine positive Entwicklung darstellt. Darüber hinaus zeigt sich der Rückgang der Pkw-Nutzung in einem zunehmenden Anteil von Haushalten ohne Pkw.

Erfreulich ist zudem, dass immer mehr Düsseldorferinnen und Düsseldorfer mit dem Fahrrad fahren. Zwischen 2013 bis 2018 hat sich der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege von 12% auf 16% erhöht. Auch der ÖPNV hat leicht an Bedeutung gewonnen. Dies zeigt sich sowohl in einem zunehmende Anteil am Modal Split (+2%) als auch an dem zunehmenden Besitz an ÖV-Zeitkarten (+5%). Die ergriffenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (RADSchlag, Radhauptnetz, Abstellanlagen, Marketing, Radaktivtag, Düsseldorfer Fahrradkongress, etc.) und zur Angebotsverbesserung im ÖPNV (Wehrhahn-Linie, Verlängerung Linie 701, etc.) zeigen somit die gewünschte Wirkung und bestätigen, dass die Stadt auf dem richtigen Weg ist.

Die Verschiebung der Werte zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zu Gunsten des Umweltverbundes und somit zur Verringerung des MIV Anteiles sind ein durchweg positives Zeichen. Innerhalb des Umweltverbundes weist im Gegenzug der leicht rückgängige Anteil der Zu-Fuß zurückgelegten Wege darauf hin, dass dem Fußverkehr in den nächsten Jahren eine höhere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.

Trotz der positiven Zwischenbilanz ist festzuhalten, dass es bis zu einer wirklichen Verkehrswende noch ein weiter Weg ist. Der Pkw ist nach wie vor das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, insbesondere auf Wegen über 3 Kilometer. In den nächsten Jahren muss es daher oberste Priorität sein, die Anstrengungen zur Realisierung der Verkehrswende fortzuführen.

5. Weiteres Vorgehen

Die vorliegenden Erkenntnisse bilden eine gute Informationsgrundlage bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Düsseldorfer Stadtbevölkerung.

Weitere Auswertungen der SrV 2018 Datenbasis werden vom Amt für Verkehrsmanagement zurzeit durchgeführt, um daraus auch vertiefende Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten der Einpendlerinnen und Einpendler nach Düsseldorf zu gewinnen.

Die Ergebnisse bilden die Basis zur Aktualisierung des Verkehrsmodells und fließen in die zweite Stufe des Mobilitätsplan D ein.