

ADAC Monitor

Mobil in der Stadt

Eine Untersuchung zum Verkehrsverhalten in 29 mittleren Großstädten

ADAC Markt- und Meinungsforschung | November 2020
Durchführendes Institut: infas quo

Inhalt

- 1. Methodenbeschreibung**
- 2. Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 Verkehrsmittelnutzung
 - 2.2 Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt*
 - 2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
 - 2.4 Soziodemografie
- 3. Fazit Gesamtbetrachtung**

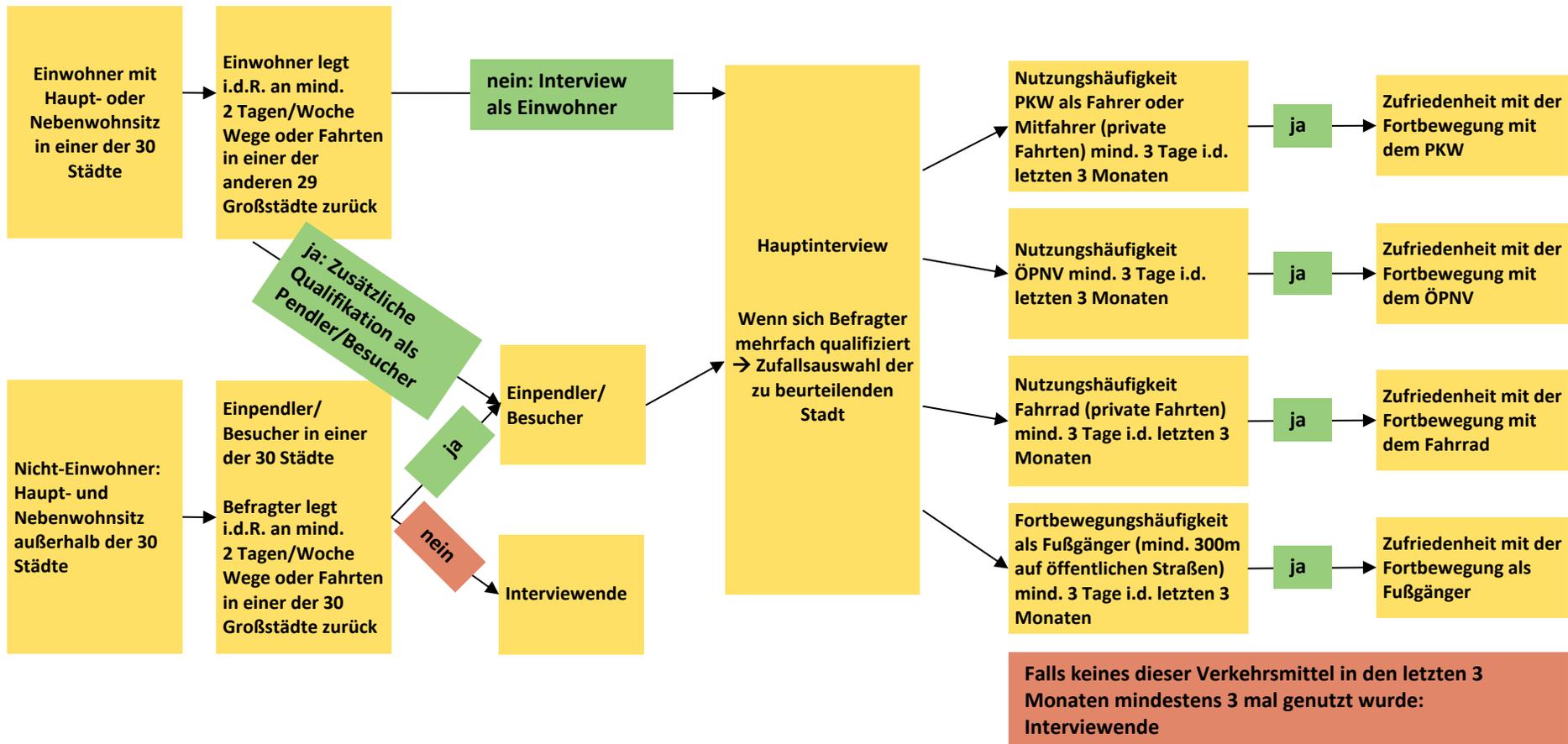
Studiendesign

Untersuchungsziele	Erhebung der Zufriedenheit von Einwohnern und Einpendlern mit der Mobilität in mittelgroßen Städten. Erhoben wurde die Zufriedenheit der Nutzer der Fortbewegungsarten PKW (private Nutzung als Fahrer), ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß (Wege von mind. 300 Meter Länge auf öffentlichen Straßen).
Erhebungszeitraum	07.10. bis 07.11.2020
Grundgesamtheit	Personen ab 18 Jahren, die in den untersuchten Städten mobil sind: <ul style="list-style-type: none">• Einwohner mit Haupt- oder Zweitwohnsitz• Pendler/Besucher, die in der Stadt im Durchschnitt mindestens an zwei Tagen in der Woche Wege zurücklegen
Stichprobe	<p><u>Schritt 1</u>: Über 10.000 bundesweite Interviews (Aussteuerung entsprechend der tatsächlichen Verteilung nach Alter, Geschlecht und Bundesland), um die Mobilitätsstruktur der zu untersuchenden Städte zu erheben.</p> <p><u>Schritt 2</u>: Verstärkte Einladung zur Befragung in den Gebieten, in denen am meisten Personen wohnen, die in den betreffenden Städten mobil sind.</p> <p><u>Ergebnis</u>:</p> <ul style="list-style-type: none">• 11.637 Interviews, die im Durchschnitt 400 Interviews pro Stadt sicherstellen.• Für die Bildung der Teilindices lagen für alle Städte mind. 100 Interviews je Verkehrsmittel vor.
Methode	CAWI (Computer-Aided-Web-Interviewing) in den Online-Panels von infas quo und Norstat
Durchführendes Institut	infas quo GmbH, Nürnberg
Projektleitung ADAC	Johann Nowicki (VEK); Andreas Lederer (MFO)

Ablauf des Screenings und des Interviews

Screening-Interview

Hauptinterview: Jeweils für 1 Stadt und alle mind. an 3 Tagen in den letzten 3 Monaten genutzten Fortbewegungsarten



Mobilität in mittelgroßen deutschen Städten

Details zu Zielsetzung und Untersuchungsdesign

Die untersuchten Städte



- Zielgruppe: Menschen (ab 18 Jahren), **die sich in der jeweiligen Stadt bewegen**, sei es als **Einwohner (mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in der Stadt)** oder als **Einpendler/Besucher**.
- Einpendler/Besucher wurden definiert als Personen, die außerhalb der Stadtgrenze wohnen, aber in der Regel an mindestens **2 Tagen pro Woche Wege innerhalb der Stadt zurücklegen**. Somit grenzt sich diese Gruppe vom üblicherweise gebrauchten Begriff des „Pendler“ dahingehend ab, dass man sich nicht auf Mobilität aus beruflichen Gründen beschränkt, sondern man schließt Mobilität aus privaten Gründen mit ein.
- Um verlässliche Aussagen für jede der Städte treffen zu können, wurden je Stadt ca. **400 Interviews zur Zufriedenheit** mit den genutzten Fortbewegungsarten durchgeführt.
- Dabei wurde eine zweistufige Vorgehensweise genutzt:
 - Ermittlung von Verkehrsteilnehmer-Strukturen in einer bundesweiten, repräsentativen Befragung mit über 10.000 Screeninginterviews wo bereits 2.767 Hauptinterviews erfolgt sind.
 - Anschließend wurden dann für die Städte gezielt weitere 8.870 Aufstockungs-Interviews zur Zufriedenheit durchgeführt, um die Mindestanzahl je Stadt zu erreichen. Insgesamt wurden **11.637 Hauptinterviews** geführt.
- Im Rahmen einer Designgewichtung wurde die repräsentative Stichprobe an die Sollstrukturen der deutschen Wohnbevölkerung ab 18 Jahren angeglichen. Berücksichtigt wurden das Alter, Geschlecht und das Herkunftsbundesland der Befragungsperson.
- Für die Boost-Interviews wurde eine Gewichtung vorgenommen, die den Anteil der Bevölkerung der jeweiligen Stadt an der Gesamtbevölkerung der 29 Städte spiegelt.

Einwohnerzahlen in den untersuchten Städten

Die untersuchten Städte

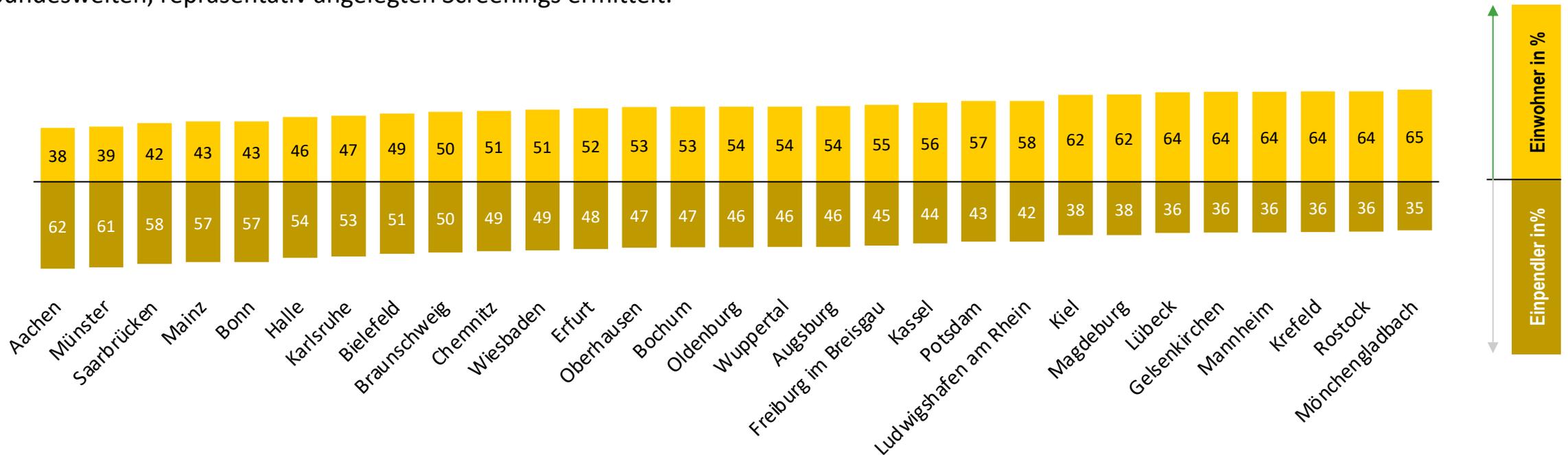


Stadt	Einwohner	Stadt	Einwohner
Bochum (BO)	365.587	Halle (Saale) (HAL)	238.762
Wuppertal (W)	355.100	Magdeburg (MD)	237.565
Bielefeld (BI)	334.195	Freiburg i Brsg. (FR)	230.241
Bonn (BN)	329.673	Krefeld (KR)	227.417
Münster (MS)	315.293	Mainz (MZ)	218.578
Karlsruhe (KA)	313.092	Lübeck (HL)	216.530
Mannheim (MA)	309.370	Erfurt (EF)	213.981
Augsburg (A)	296.582	Oberhausen (OB)	210.764
Wiesbaden (WI)	278.474	Rostock (HRO)	209.191
Mönchengladbach (MG)	261.034	Kassel (KS)	202.137
Gelsenkirchen (GE)	259.645	Saarbrücken (SB)	180.374
Braunschweig (BS)	249.406	Potsdam (P)	180.334
Aachen (AC)	248.960	Ludwigshafen a.Rh. (LU)	172.253
Kiel (KI)	246.794	Oldenburg (OL)	169.077
Chemnitz (C)	246.334		

Die Pendleranteile variieren stark zwischen den einzelnen Städten.

Verhältnis von Einwohnern und Pendlern

Das Verhältnis von Bewohnern zu Einpendlern/Besuchern wurde auf Basis eines bundesweiten, repräsentativ angelegten Screenings ermittelt.



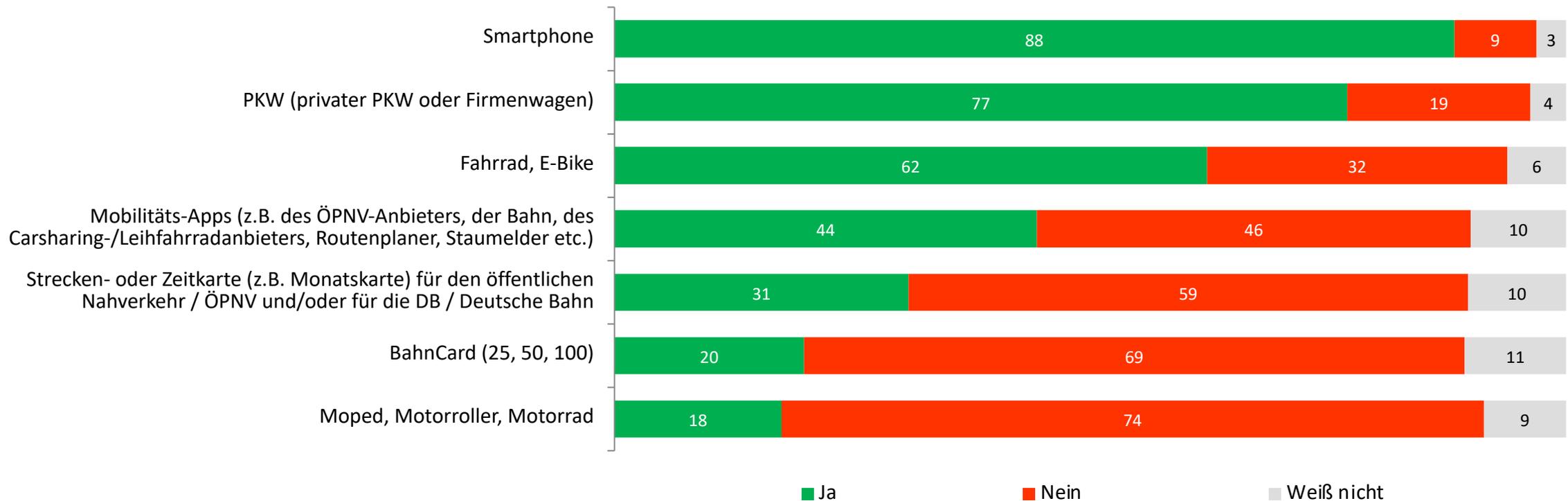
Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Inhalt

1. **Methodenbeschreibung**
2. **Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 **Verkehrsmittelnutzung**
 - 2.2 Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt*
 - 2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
 - 2.4 Soziodemografie
3. **Fazit Gesamtbetrachtung**

Smartphones gehören zum Leben dazu, während Mobilitäts-Apps bei weniger als der Hälfte angekommen sind.

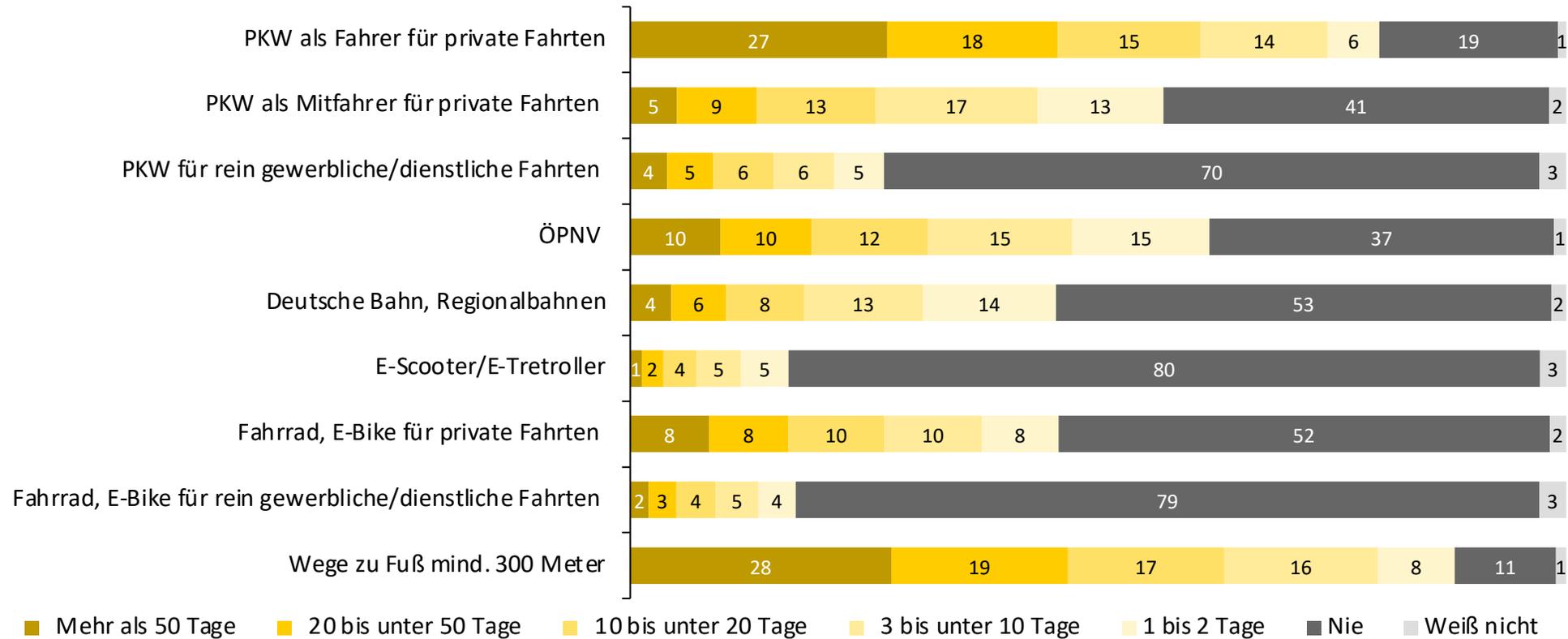
Über welche der folgenden Dinge verfügen Sie persönlich bzw. können Sie im Haushalt verfügen?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Das Auto dominiert das private Verkehrsverhalten. Fast die Hälfte der Verkehrsteilnehmer nutzte dieses an mehr als 20 Tagen.

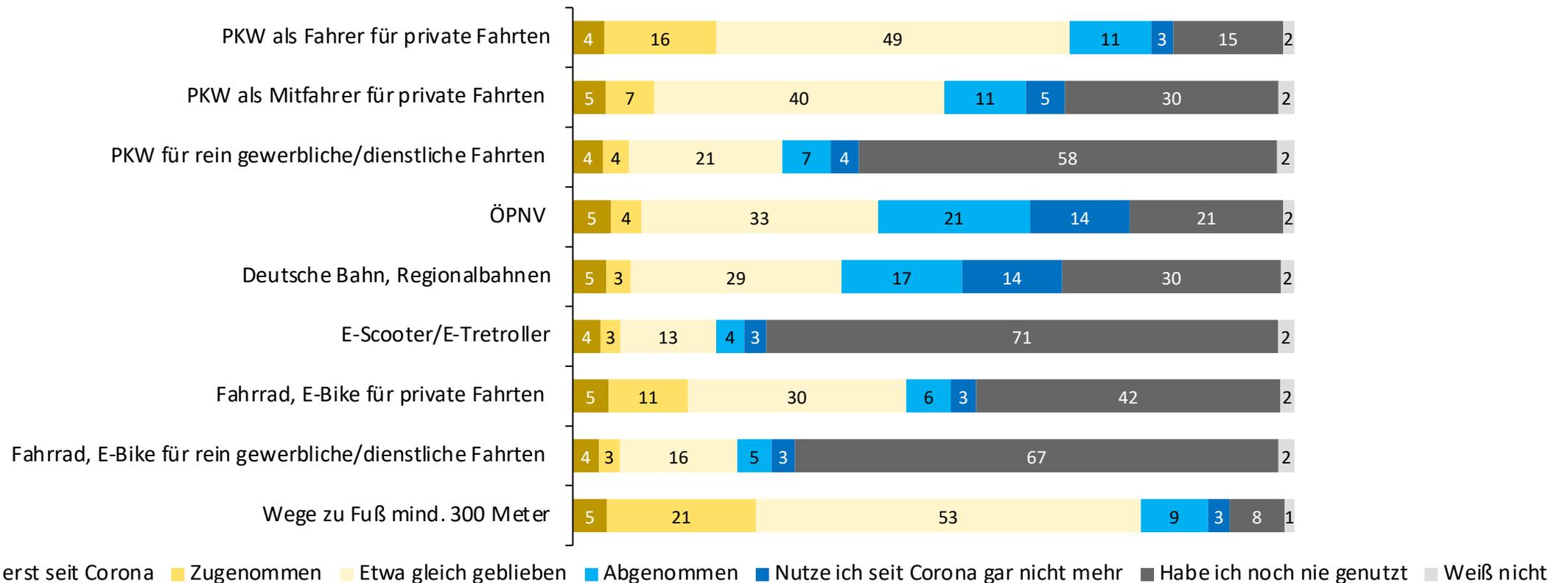
An wie vielen Tagen haben Sie in den letzten 3 Monaten die folgenden Fortbewegungsarten in *[Stadt]* genutzt?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurücklegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Der ÖPNV und die Bahn werden als Folge von Corona deutlich weniger genutzt, während der Individualverkehr zulegt.

Wie hat sich Ihre Nutzung der folgenden Verkehrsmittel bei Wegen und Fahrten, die Sie innerhalb von [Stadt] zurücklegen im Vergleich zur Zeit vor der Corona Pandemie verändert?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurücklegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Inhalt

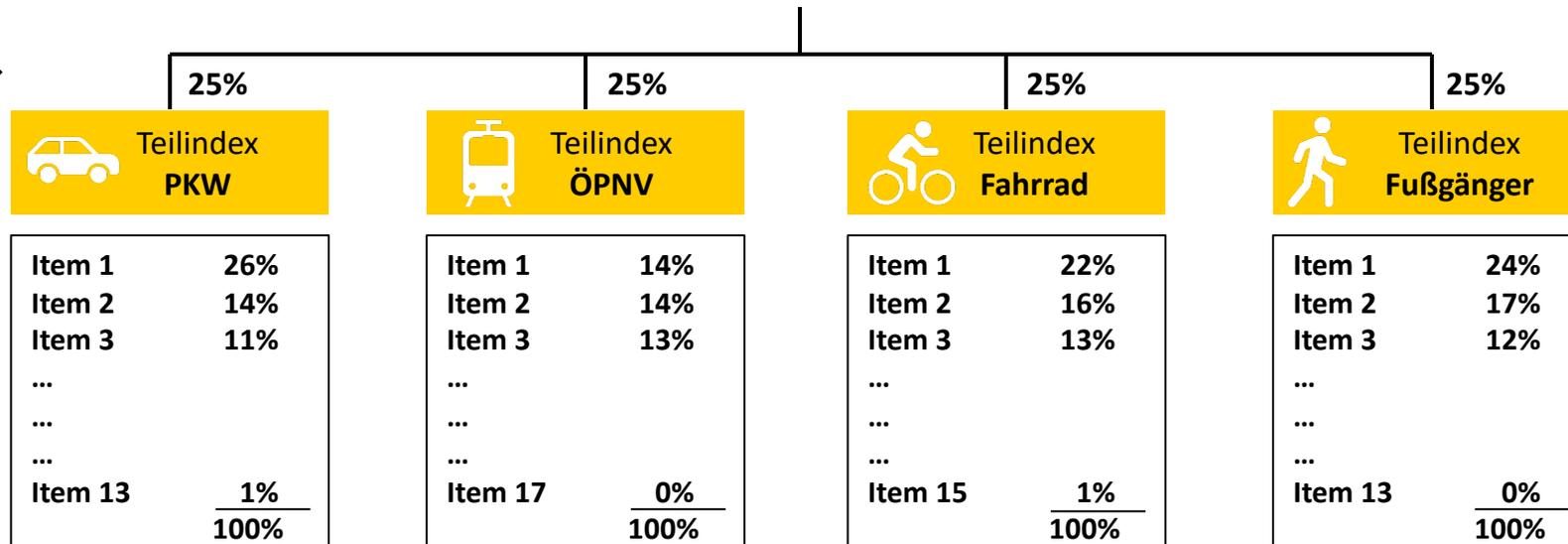
1. **Methodenbeschreibung**
2. **Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 Verkehrsmittelnutzung
 - 2.2 **Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt***
 - 2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
 - 2.4 Soziodemografie
3. **Fazit Gesamtbetrachtung**

Das Gewicht der einzelnen Leistungsdimensionen spiegelt deren Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer wider.

Die Gewichtungsllogik des Index *Mobil in der Stadt* (identisch für alle Städte)

Index *Mobil in der Stadt*

Gleichgewichtung
der 4
Fortbewegungsarten →

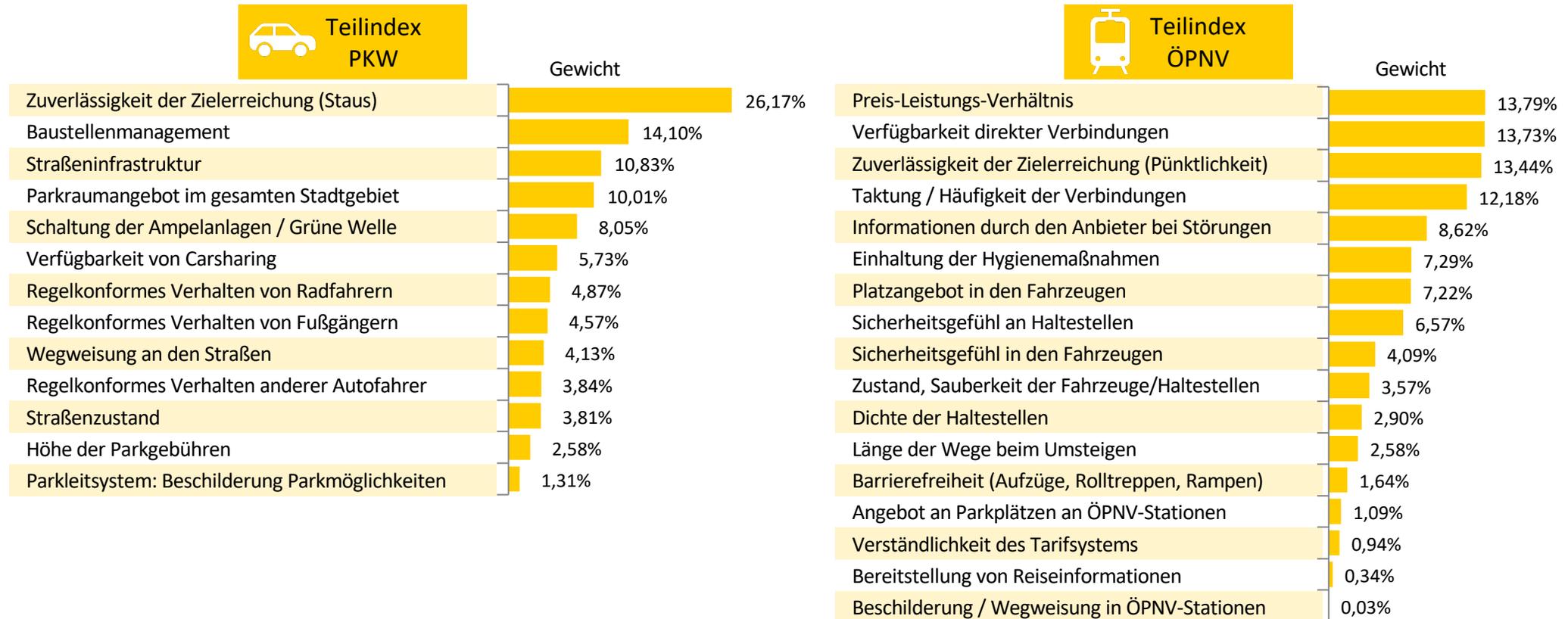


Das Gewicht der Einzelitems je Fortbewegungsart wurde anhand ihrer Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer empirisch ermittelt. Hierzu wurden multivariate Treiberanalysen gerechnet: Wie stark treibt die Zufriedenheit mit einem Einzelitem die Zufriedenheit mit der Fortbewegungsart insgesamt?

Für die Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde eine multiple Regression verwendet. Die Gewichtung erfolgt anhand der Beta-Werte, die summiert die Effekte der einzelnen Items auf die spezifische Zufriedenheit abbilden.

Beim ÖPNV besitzt das Preis-Leistungs-Verhältnis gleichgewichtig mit den direkten Verbindungen die höchste Relevanz.

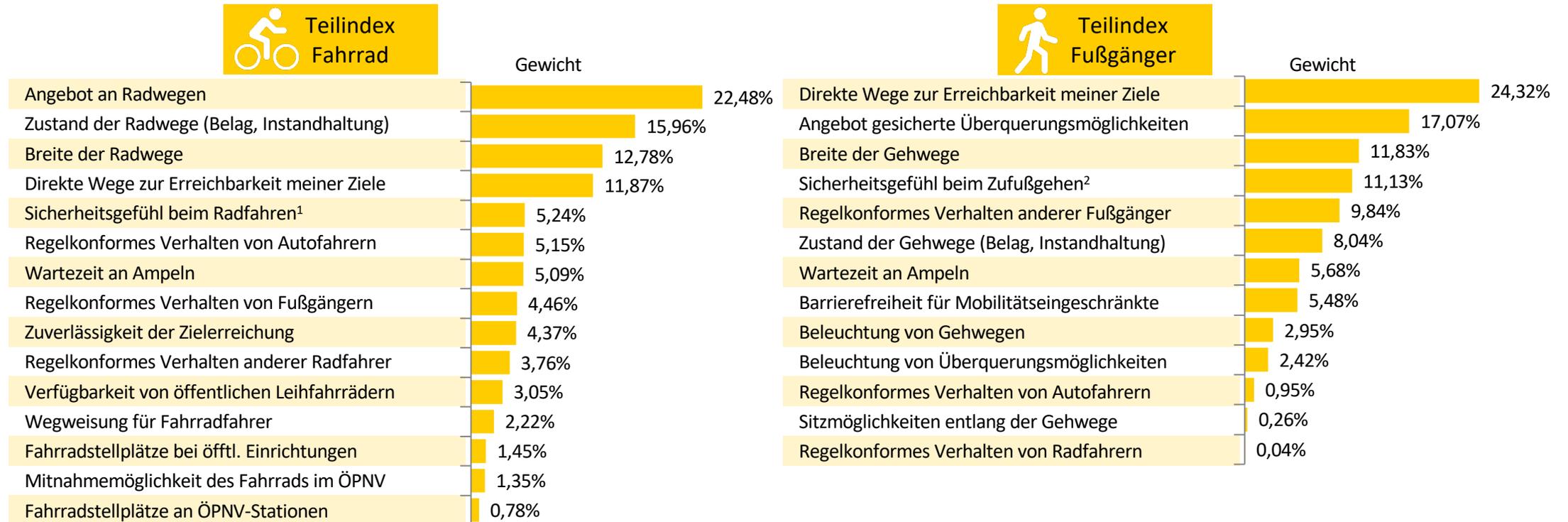
Die Gewichtung der Einzelitems im Detail (1)



Für die Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde eine multiple Regression verwendet. Die Gewichtung erfolgt anhand der Beta-Werte, die summiert die Effekte der einzelnen Items auf die spezifische Zufriedenheit abbilden.

Die Zielerreichung steht beim Individualverkehr in der Regel an erster Stelle.

Die Gewichtung der Einzelitems im Detail (2)



^{1,2} ... (Angst vor Übergriffen)

Für die Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde eine multiple Regression verwendet. Die Gewichtung erfolgt anhand der Beta-Werte, die summiert die Effekte der einzelnen Items auf die spezifische Zufriedenheit abbilden.

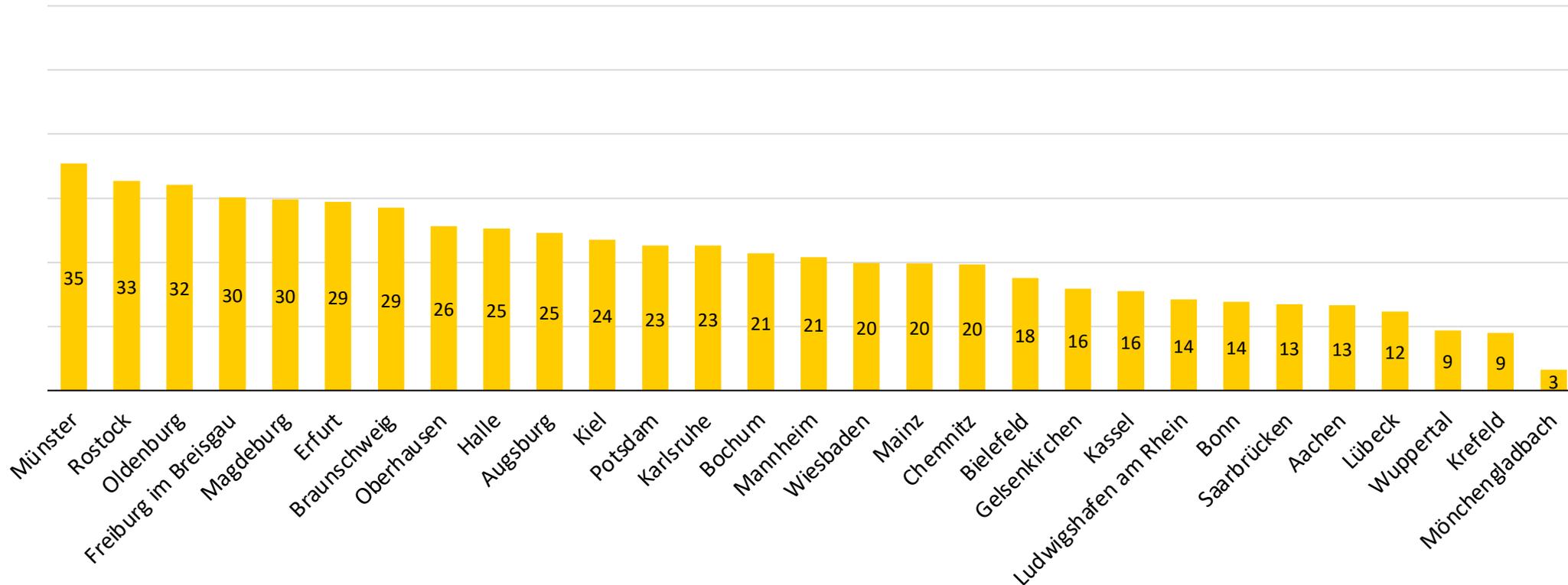
Berechnung des Index *Mobil in der Stadt*

1. Die im Fragebogen verwendete Zufriedenheitsskala	2. Die Berechnung des Indexwertes (analog Teilindex Fortbewegungsarten)	3. Index <i>Mobil in der Stadt</i> (analog Teilindex Fortbewegungsarten)
<p>Sehr zufrieden 1 2 3 4 5 Überhaupt nicht zufrieden 6 Nicht relevant/weiß nicht 7</p> <p>Top 2 Mid 2 Bot 2</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p><i>Index Mobil in der Stadt</i></p> <p>=</p> <p>Gewichtete Summe der Deltas Top 2 minus Bot 2</p> <p>(Top 2 - Bot 2) Item 1 x Gew Item 1 + (Top 2 - Bot 2) Item 2 x Gew Item 2 + etc. (je Teilindex)</p> <p>Index = Addition vier Teilindices/4</p> </div>	<p>+100 Zufriedenheit überwiegt weder noch 0 Unzufriedenheit überwiegt -100</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Index <i>Mobil in der Stadt</i> drückt aus, ob und um wie viel Prozent die Zufriedenen die Unzufriedenen überwiegen ➤ Das Maximum ist 100 (d.h. 100 Prozent mehr Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle zufrieden sind) ➤ Das Minimum ist -100 (d.h. 100 Prozent weniger Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle unzufrieden sind) ➤ 0 bedeutet, dass gleich viel Zufriedenheit und Unzufriedenheit mit der Mobilität in einer Stadt bzw. mit einer Fortbewegungsart herrscht 		

Münster erreicht den insgesamt höchsten Indexwert *Mobil in der Stadt*.



Index *Mobil in der Stadt*

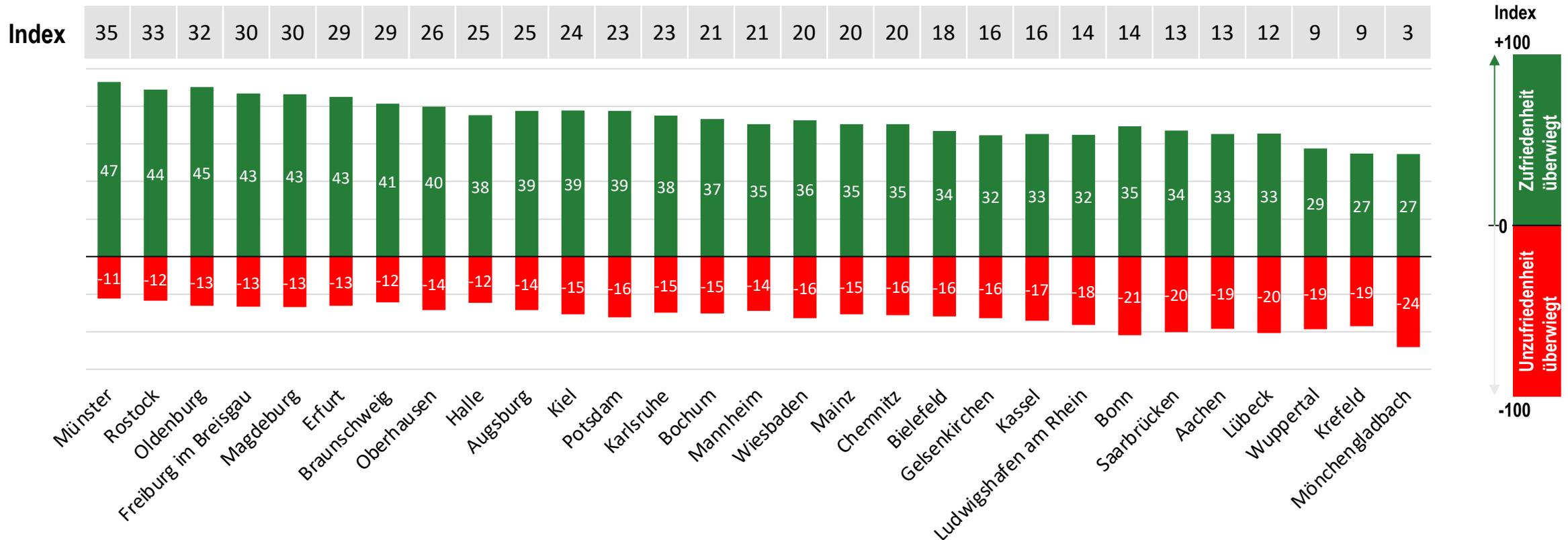


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Index *Mobil in der Stadt*, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger. Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Jedem unzufriedenen Verkehrsteilnehmer in Münster stehen vier Zufriedene gegenüber. In M-Gladbach ist das Verhältnis fast 1:1.



Index Mobil in der Stadt Gesamt

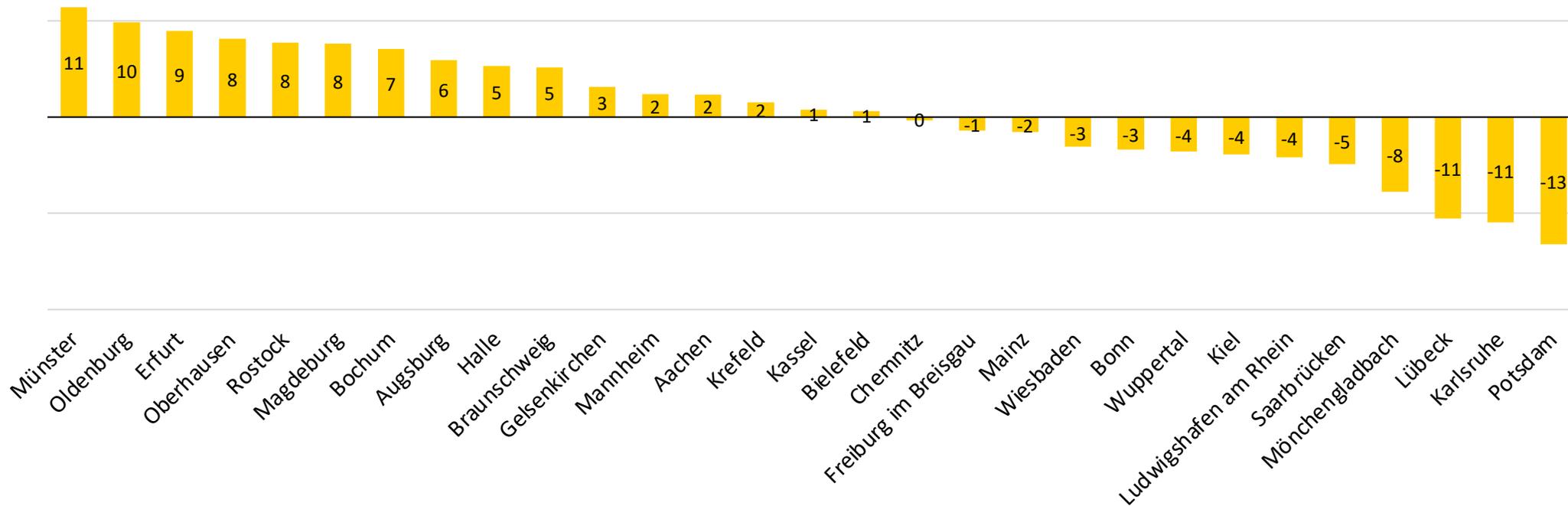


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Index Mobil in der Stadt, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger. Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Münster, Oldenburg und Erfurt führen den Teilindex PKW an.



Teilindex PKW



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem PKW in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=9.897; Teilindex PKW, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen PKW; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

PKW: Münster, Oldenburg und Erfurt erzielen die besten Indexwerte. 13 Städte erhalten eine negative Bilanz.



Teilindex PKW

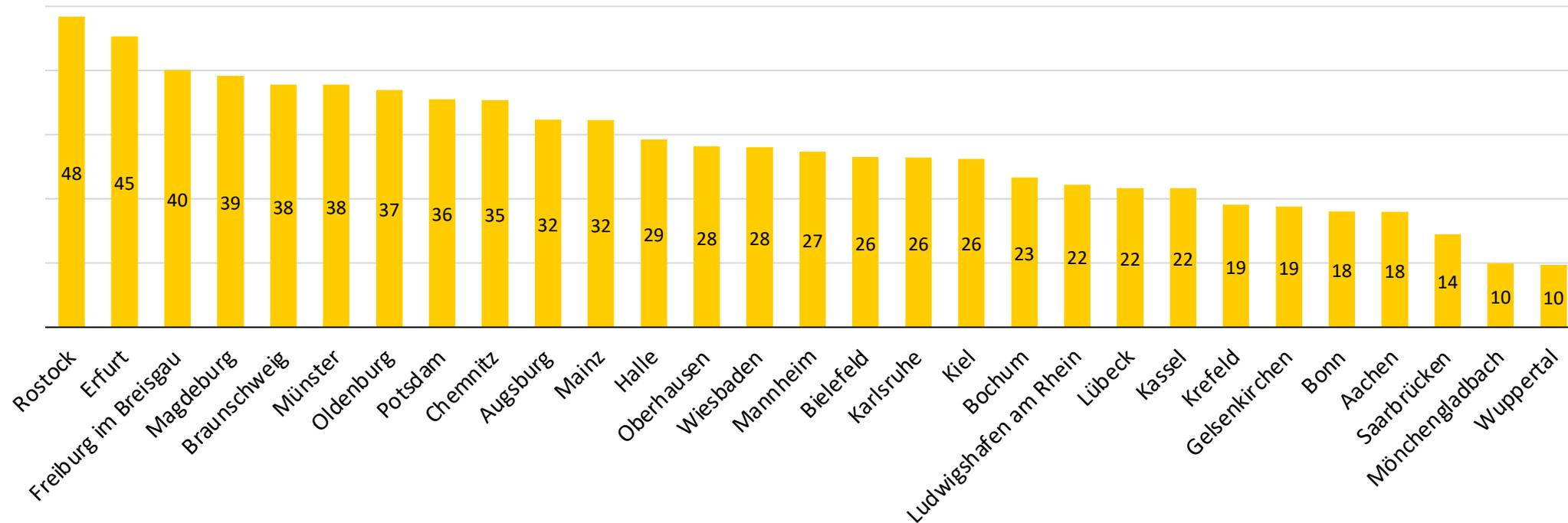


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem PKW in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=9.897; Teilindex PKW, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen PKW; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Rostock schneidet beim ÖPNV-Teilindex an besten ab. Der Abstand zum Letztplatzierten Wuppertal beträgt 38 Punkte.



Teilindex ÖPNV

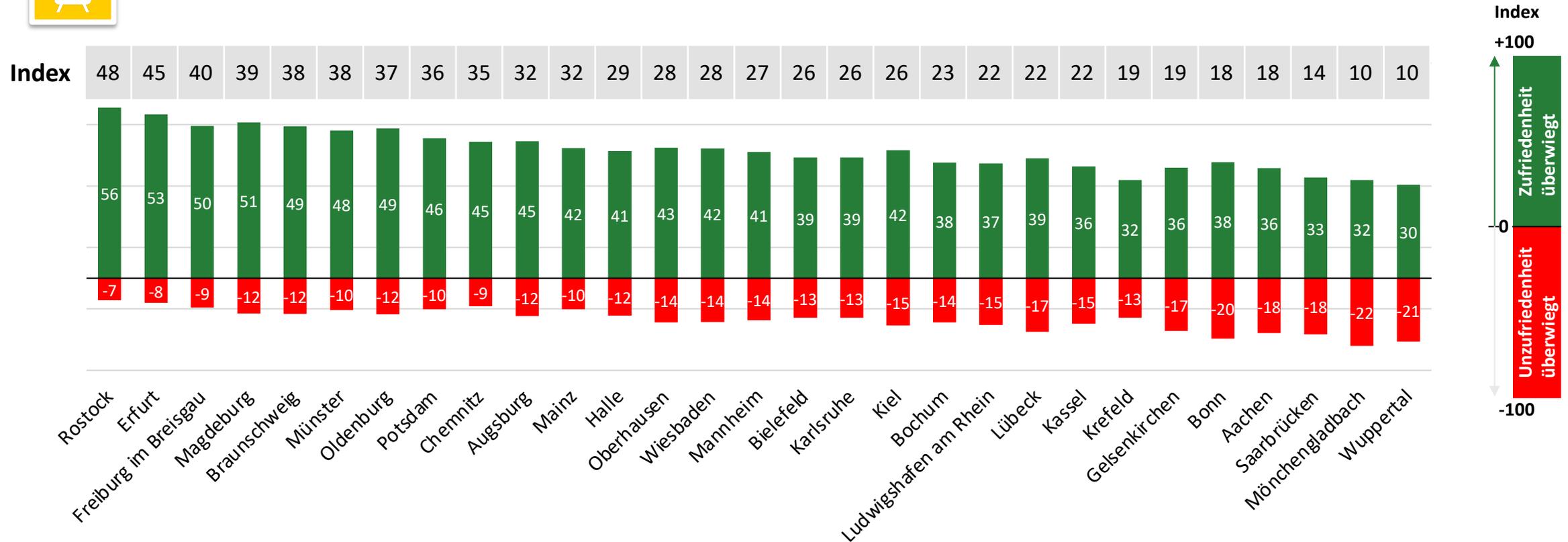


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem ÖPNV in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=5.655; Teilindex ÖPNV, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen ÖPNV; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Die Bestplatzierten im Teilindex ÖPNV überzeugen mindestens die Hälfte der Nutzer und erhalten kaum Kritik.



Teilindex ÖPNV

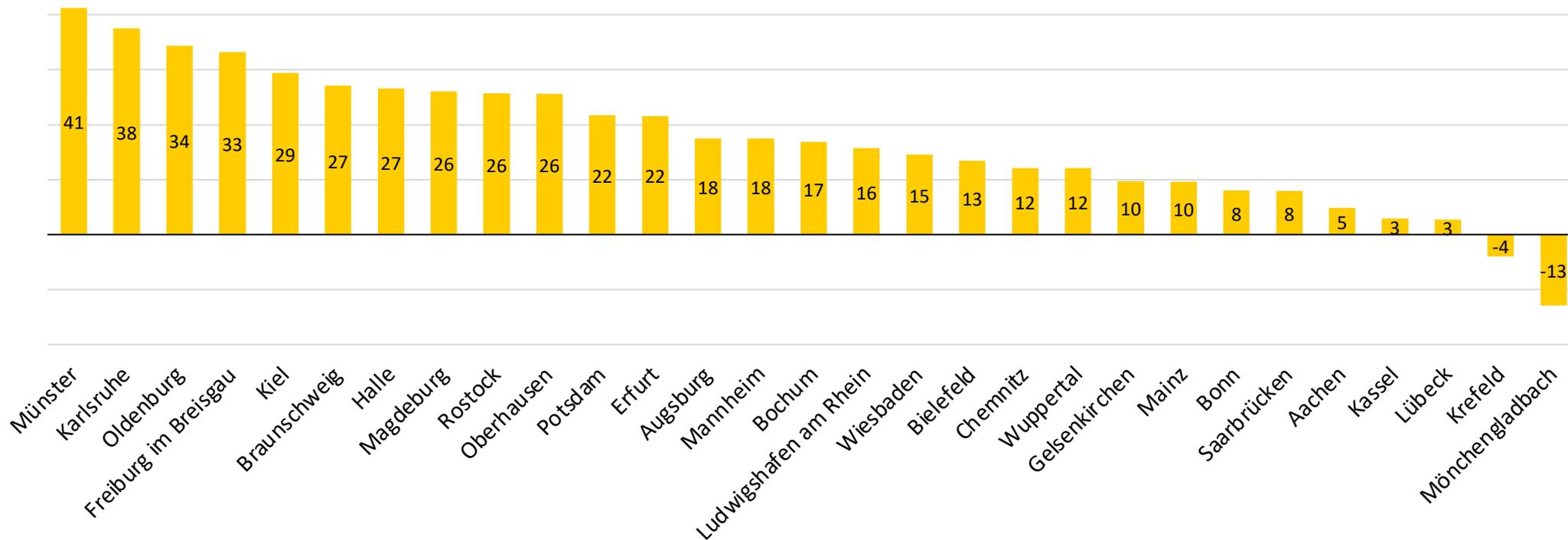


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem ÖPNV in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=5.655; Teilindex ÖPNV, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen ÖPNV; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Münster liegt beim Teilindex Fahrrad 54 Punkte vor Mönchengladbach.



Teilindex Fahrrad

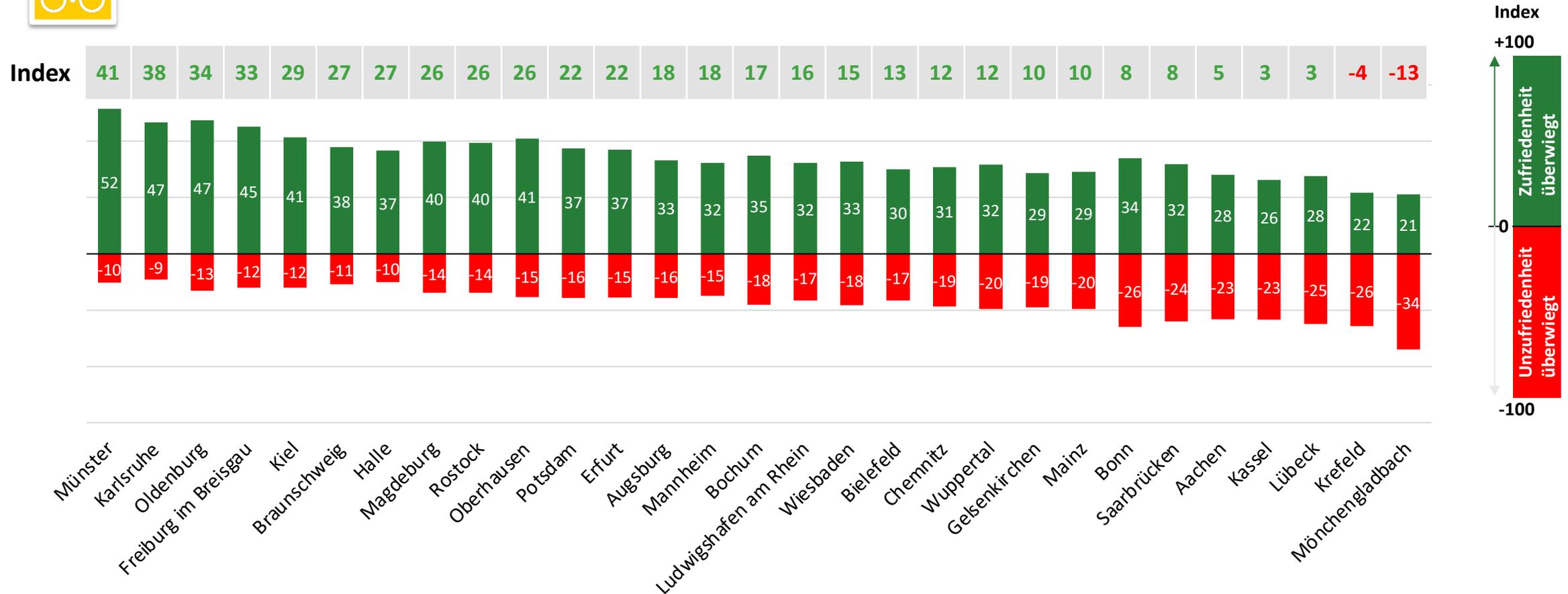


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem Fahrrad in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=4.583; Teilindex Fahrrad, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fahrrad; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Münster erzielt die höchste Zufriedenheit. Mönchengladbach und Krefeld erhalten mehr Kritik als Lob.



Teilindex Fahrrad

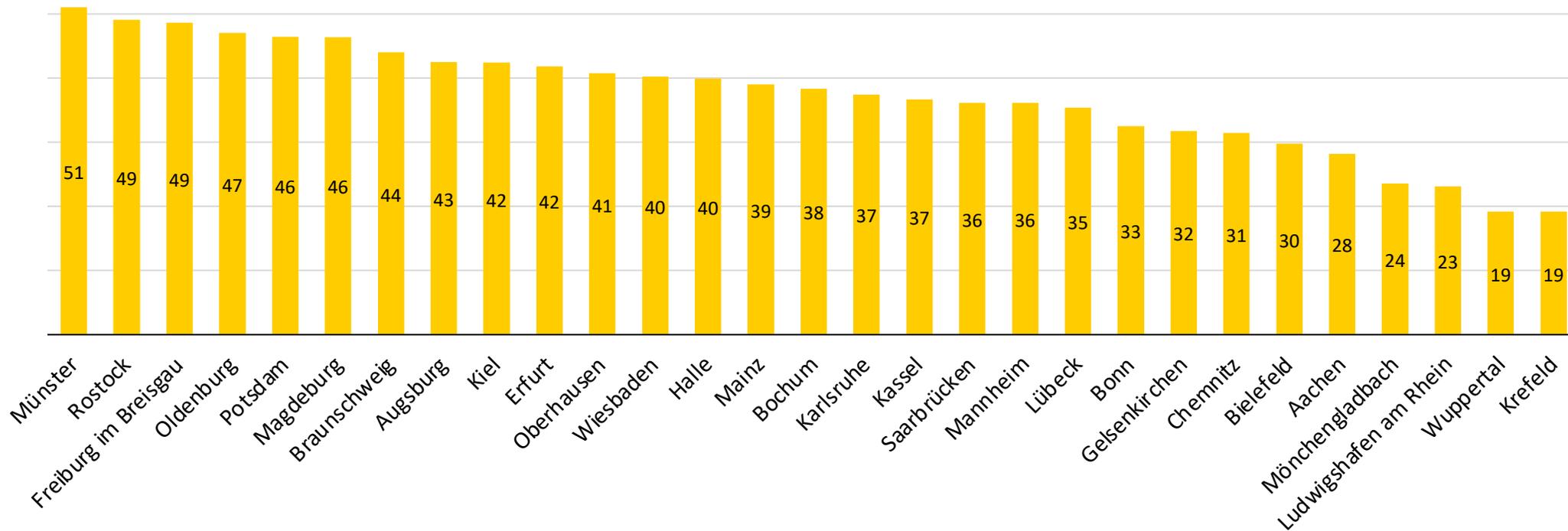


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem Fahrrad in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=4.583; Teilindex Fahrrad, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fahrrad; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Münster, Rostock und Freiburg setzen sich beim Teilindex Fußgänger an die Spitze. Krefeld und Wuppertal landen am Ende.



Teilindex Fußgänger

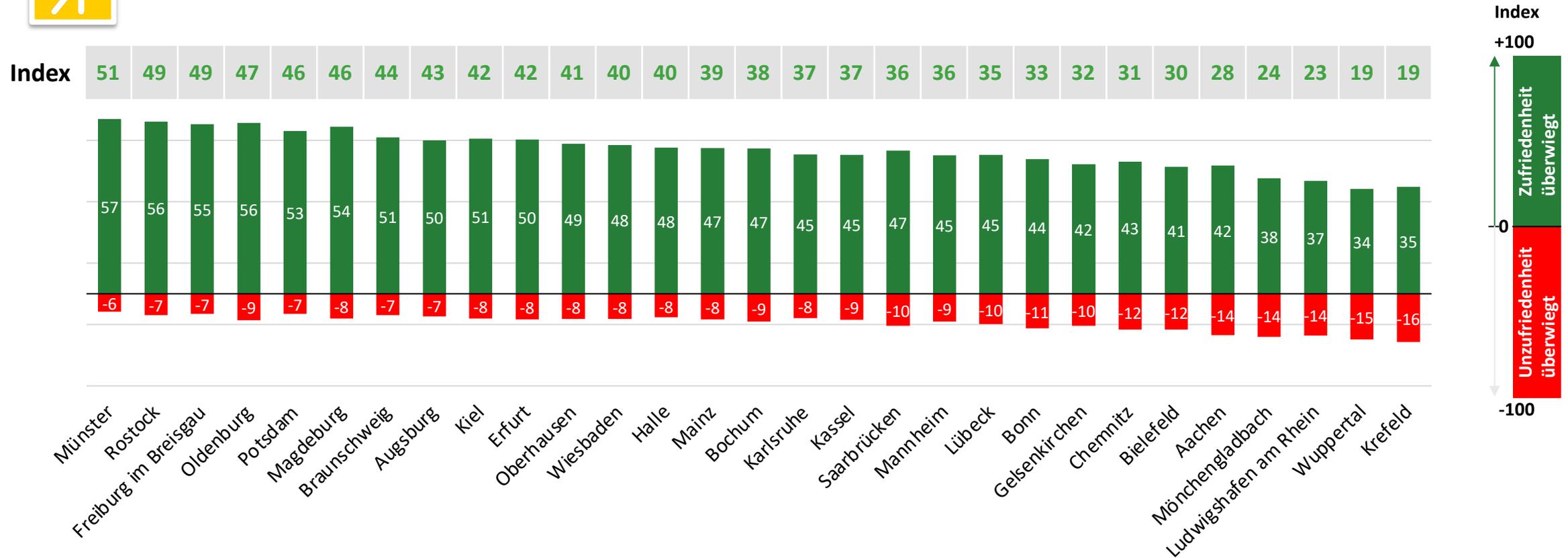


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege zu Fuß in den untersuchten Städten zurückgelegt haben (mind. 300m auf öffentl. Straßen), n=9.359; Teilindex Fußgänger, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fußgänger; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Die Situation der Fußgänger zeigt sich vergleichsweise positiv. Zehn Städte mit einem Positivwert von 50 und mehr.



Teilindex Fußgänger

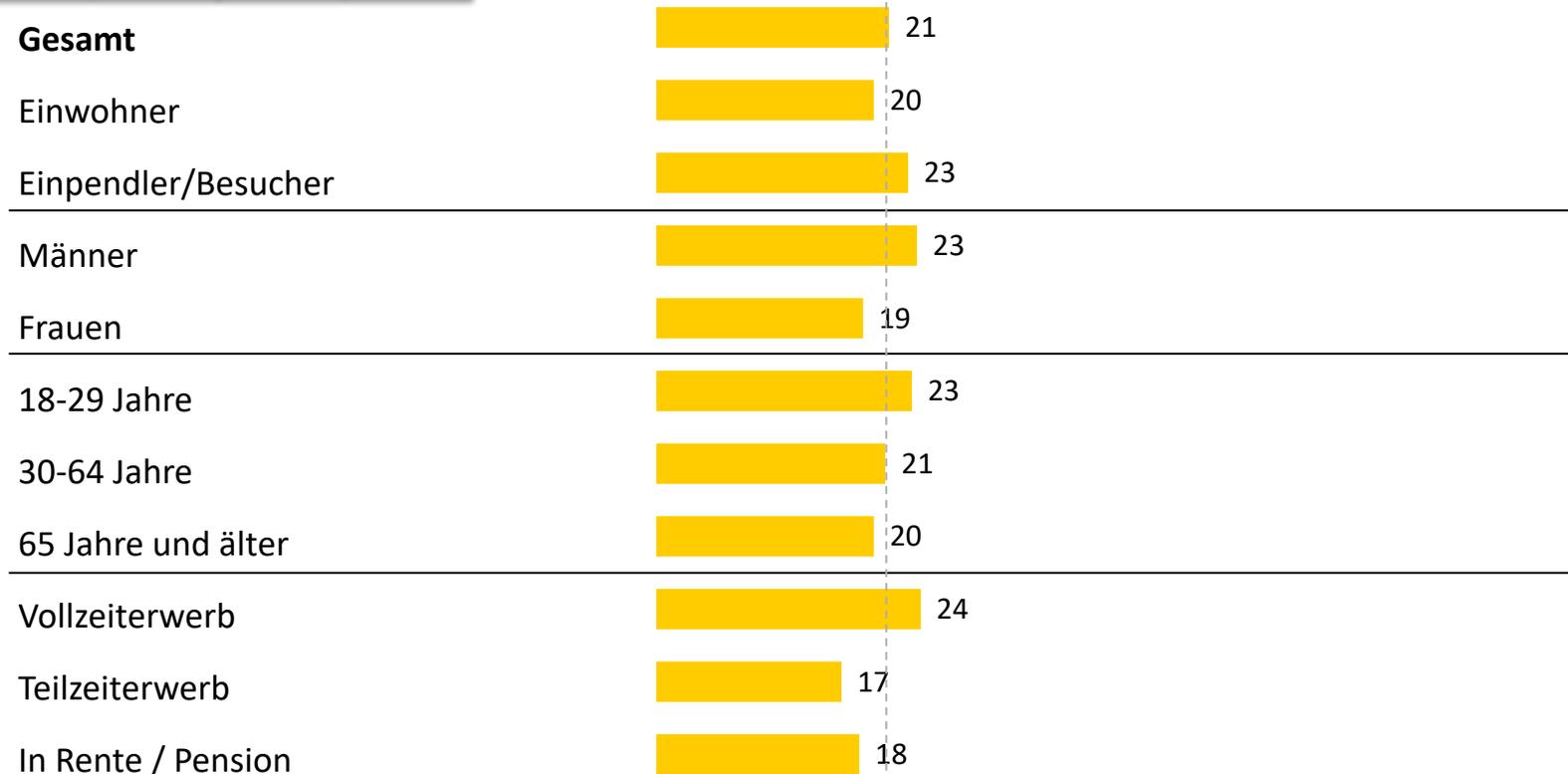


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege zu Fuß in den untersuchten Städten zurückgelegt haben (mind. 300m auf öffentl. Straßen), n=9.359; Teilindex Fußgänger, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fußgänger; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Zielgruppenanalyse Gesamtindex: Zusammenfassung aller untersuchten Städte



Index *Mobil in der Stadt*

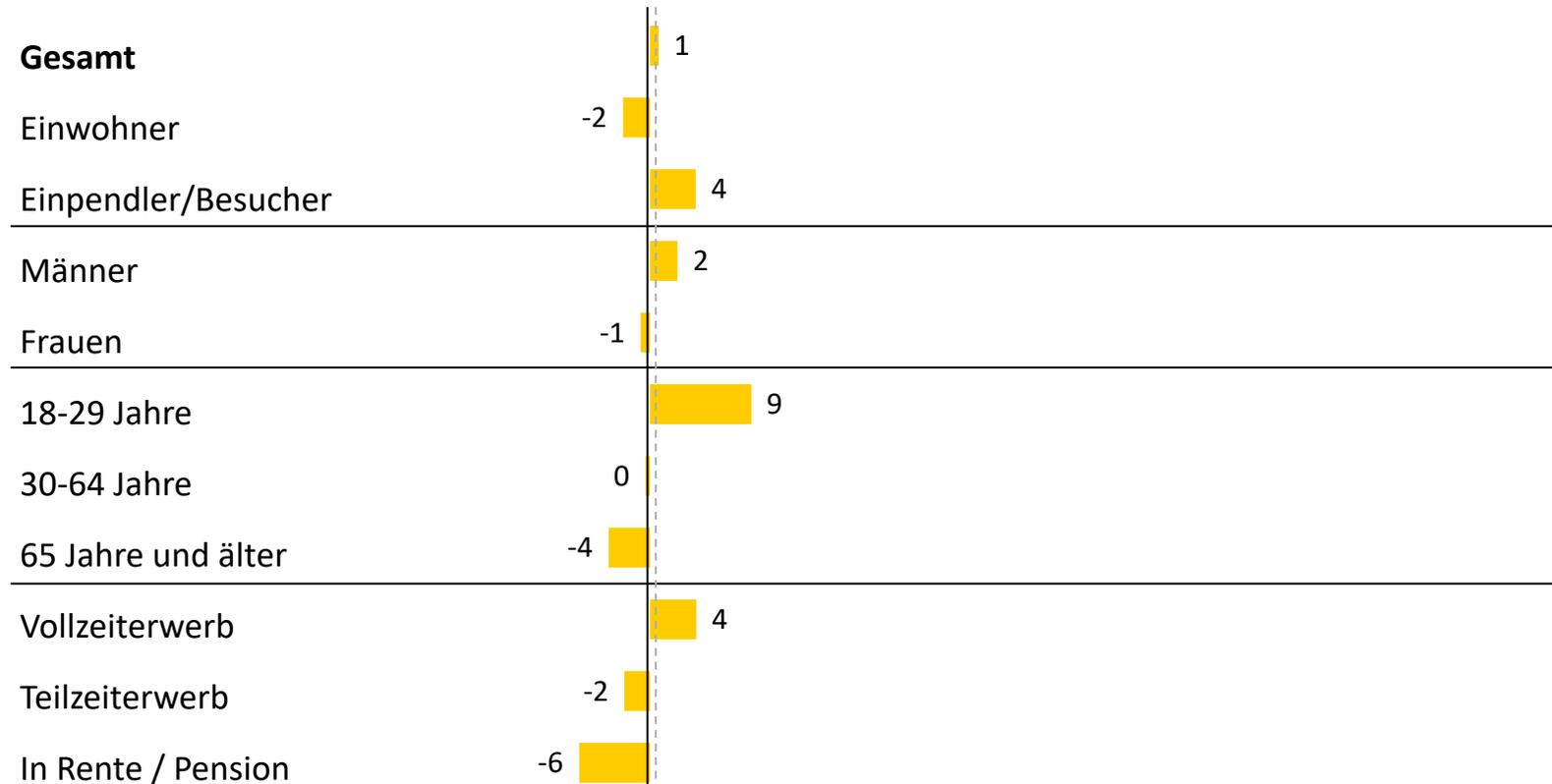


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Index *Mobil in der Stadt*, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger. Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Zielgruppenanalyse Gesamtindex: Zusammenfassung aller untersuchten Städte



Teilindex PKW



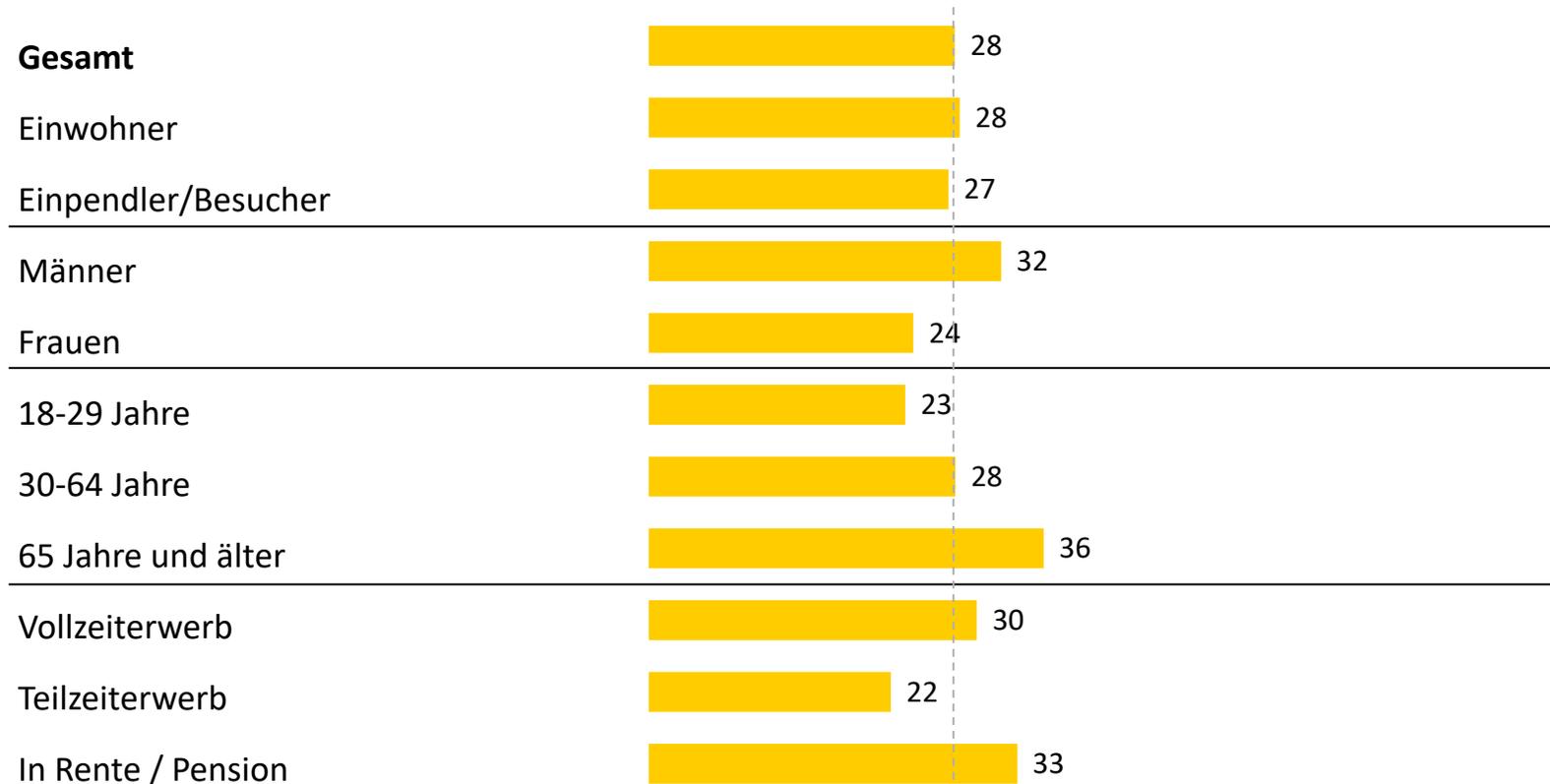
Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem PKW in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=9.897; Teilindex PKW, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen PKW; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Zielgruppenanalyse Gesamtindex:

Zusammenfassung aller untersuchten Städte



Teilindex ÖPNV

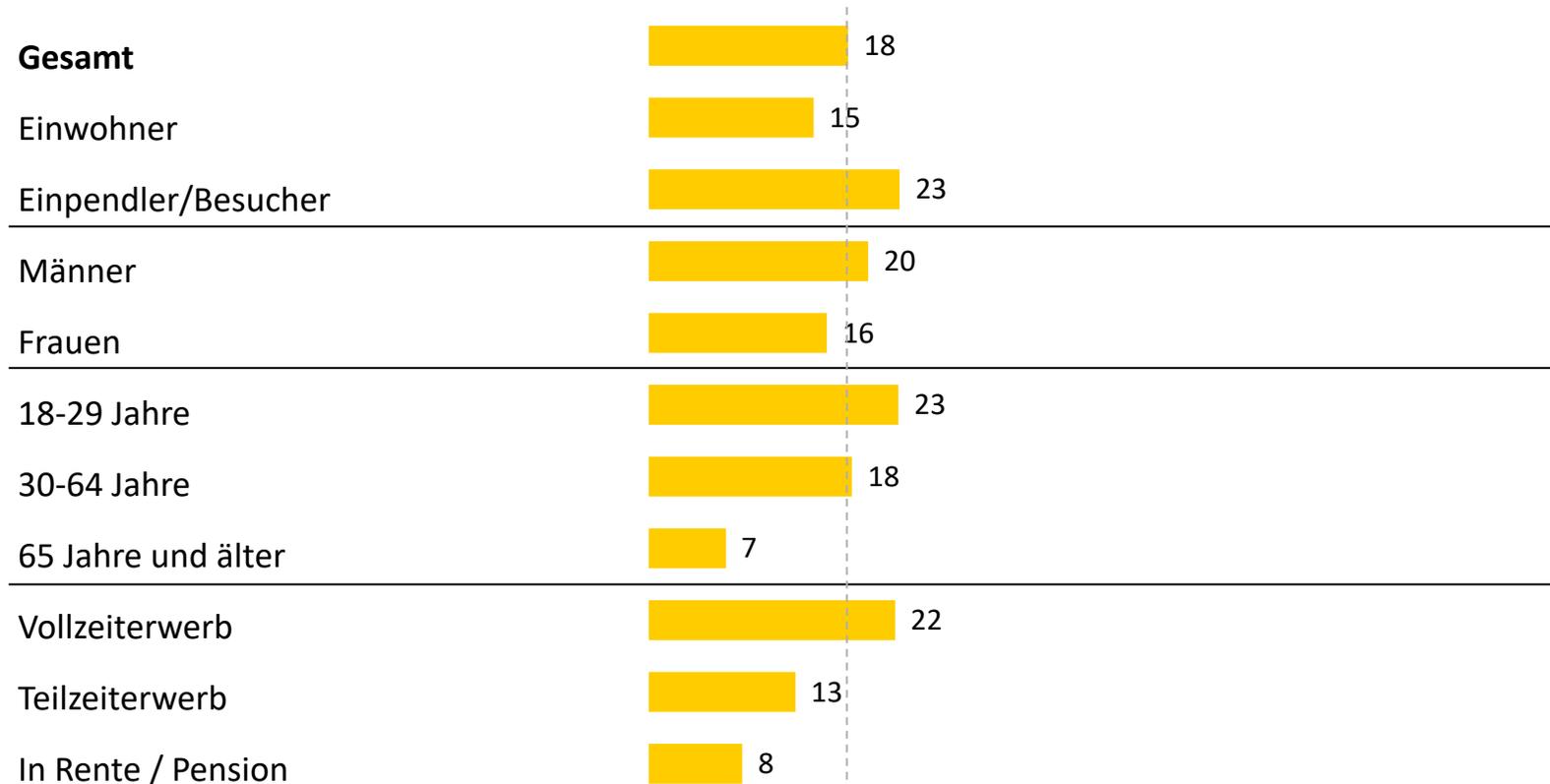


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem ÖPNV in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=5.655; Teilindex ÖPNV, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen ÖPNV; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Zielgruppenanalyse Gesamtindex: Zusammenfassung aller untersuchten Städte



Teilindex Fahrrad

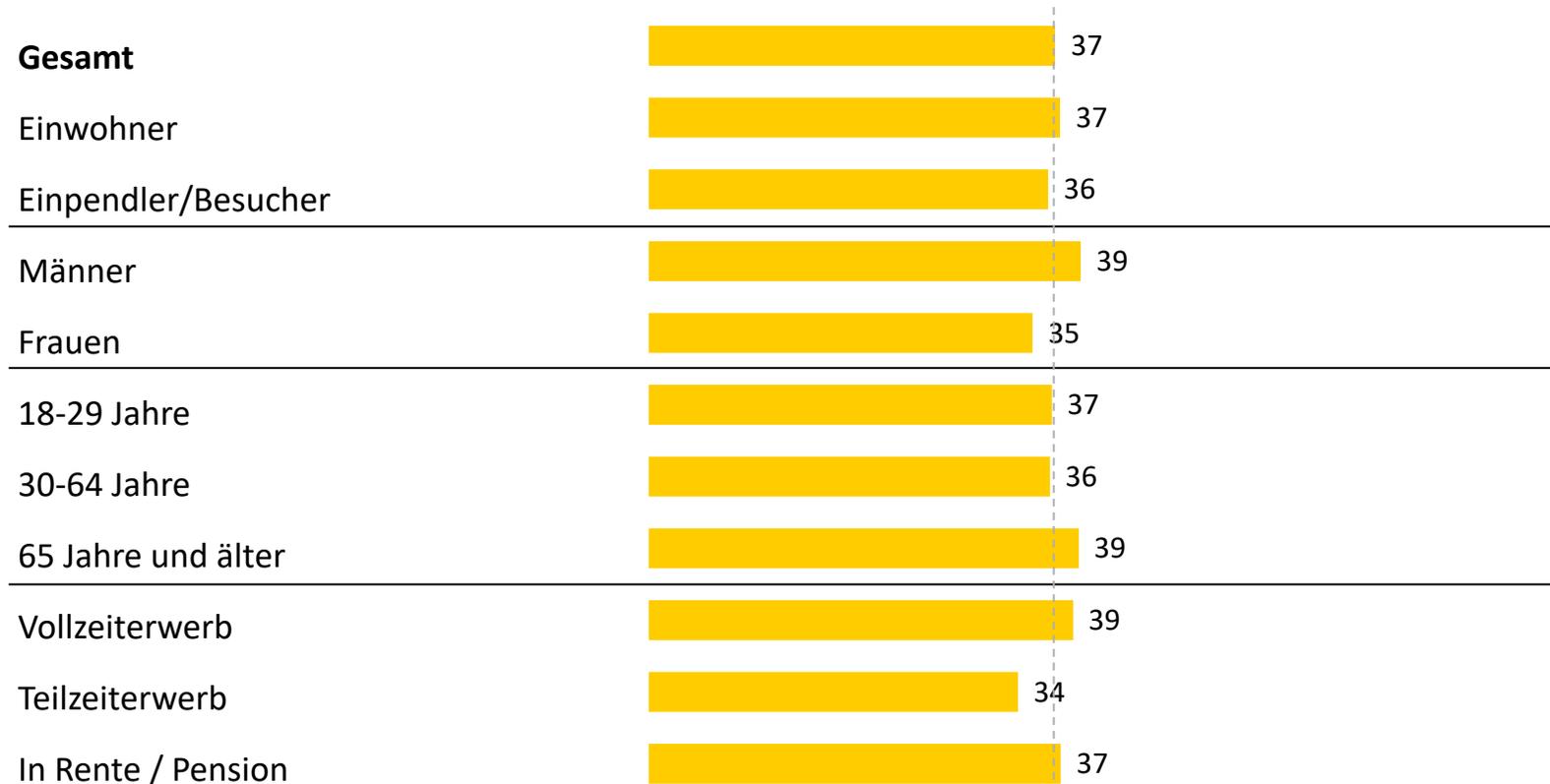


Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem Fahrrad in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=4.583; Teilindex Fahrrad, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fahrrad; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Zielgruppenanalyse Gesamtindex: Zusammenfassung aller untersuchten Städte



Teilindex Fußgänger



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege zu Fuß in den untersuchten Städten zurückgelegt haben (mind. 300m auf öffentl. Straßen), n=9.359; Teilindex Fußgänger, berechnet aus den gewichteten Beurteilungen der Leistungsdimensionen Fußgänger; Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Index *Mobil in der Stadt* (Sortierung nach Gesamtindex)



Überblick über Gesamtindex und Teilindizes

	Münster	Rostock	Oldenburg	Freiburg i. Breisgau	Magdeburg	Erfurt	Braunschweig	Oberhausen	Halle	Augsburg	Kiel	Potsdam	Karlsruhe	Bochum	Mannheim	Wiesbaden	Mainz	Chemnitz	Bielefeld	Gelsenkirchen	Kassel	Ludwigshafen	Bonn	Saarbrücken	Aachen	Lübeck	Wuppertal	Krefeld	Mönchengladbach
Ges-Index	35	33	32	30	30	29	29	26	25	25	24	23	23	21	21	20	20	20	18	16	16	14	14	13	13	12	9	9	3
Rang	1	2	3	4	4	6	6	8	9	9	11	12	12	14	14	16	16	16	19	20	20	22	22	24	24	26	27	27	29
PKW	11	8	10	-1	8	9	5	8	5	6	-4	-13	-11	7	2	-3	-2	0	1	3	1	-4	-3	-5	2	-11	-4	2	-8
Rang	1	4	2	18	4	3	9	4	9	8	22	29	27	7	12	20	19	17	15	11	15	22	20	25	12	27	22	12	26
ÖPNV	38	48	37	40	39	45	38	28	29	32	26	36	26	23	27	28	32	35	26	19	22	22	18	14	18	22	10	19	10
Rang	5	1	7	3	4	2	5	13	12	10	16	8	16	19	15	13	10	9	16	23	20	20	25	27	25	20	28	23	28
Fahrrad	41	26	34	33	26	22	27	26	27	18	29	22	38	17	18	15	10	12	13	10	3	16	8	8	5	3	12	-4	-13
Rang	1	8	3	4	8	11	6	8	6	13	5	11	2	15	13	17	21	19	18	21	26	16	23	23	25	26	19	28	29
Fußgänger	51	49	47	49	46	42	44	41	40	43	42	46	37	38	36	40	39	31	30	32	37	23	33	36	28	35	19	19	24
Rang	1	2	4	2	5	9	7	11	12	8	9	5	16	15	18	12	14	23	24	22	16	27	21	18	25	20	28	28	26

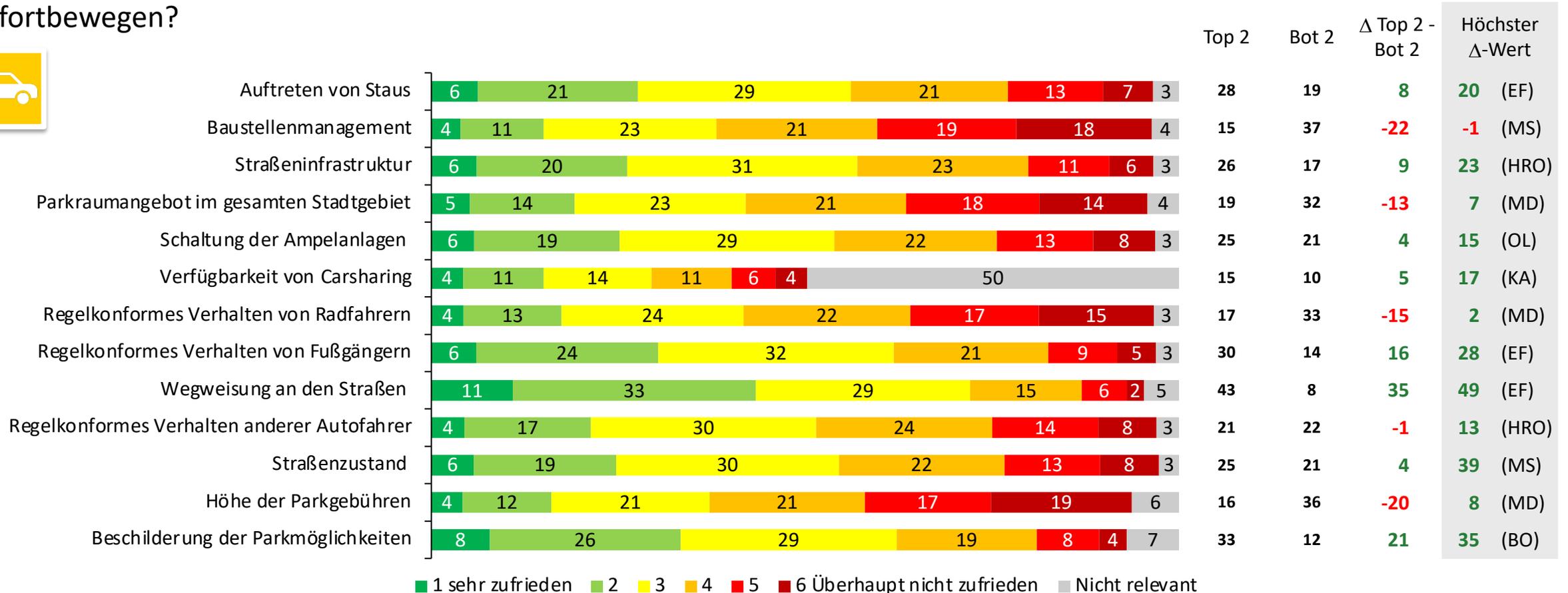
Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Index *Mobil in der Stadt*, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW (n=9.897), ÖPNV (n=5.655), Fahrrad (n=4.583) und Fußgänger (n=9.359)

Inhalt

1. **Methodenbeschreibung**
2. **Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 Verkehrsmittelnutzung
 - 2.2 Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt*
 - 2.3 **Zufriedenheit mit der Verkehrssituation**
 - 2.4 Soziodemografie
3. **Fazit Gesamtbetrachtung**

Die größten Ärgernisse beim PKW-Verkehr sind das Baustellenmanagement gefolgt von der Höhe der Parkgebühren.

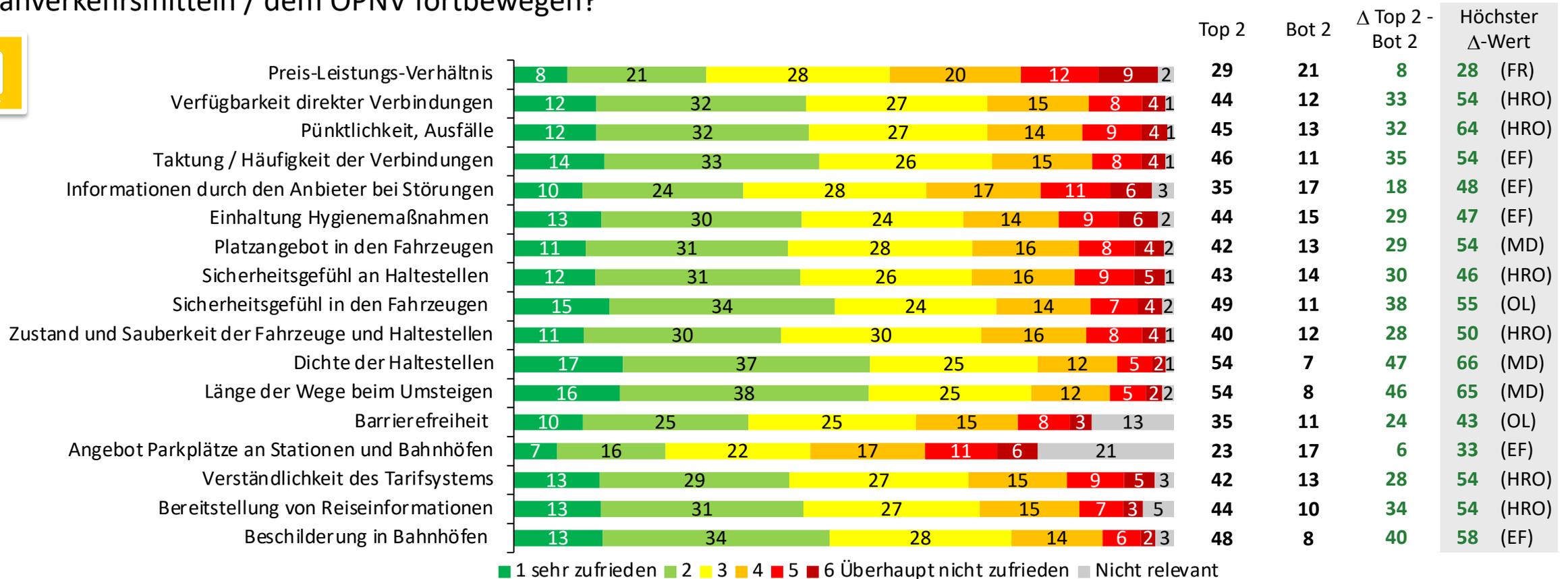
Und wie zufrieden sind Sie aktuell mit den folgenden Aspekten, wenn Sie sich innerhalb von [Stadt] mit dem PKW fortbewegen?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem PKW in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=9.897; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihenfolge analog dem Gewicht im Teilindex

Bei allen Aspekten zum ÖPNV überwiegt der Anteil Zufriedener. Am kritischsten wird das Preis-Leistungs-Verhältnis gesehen.

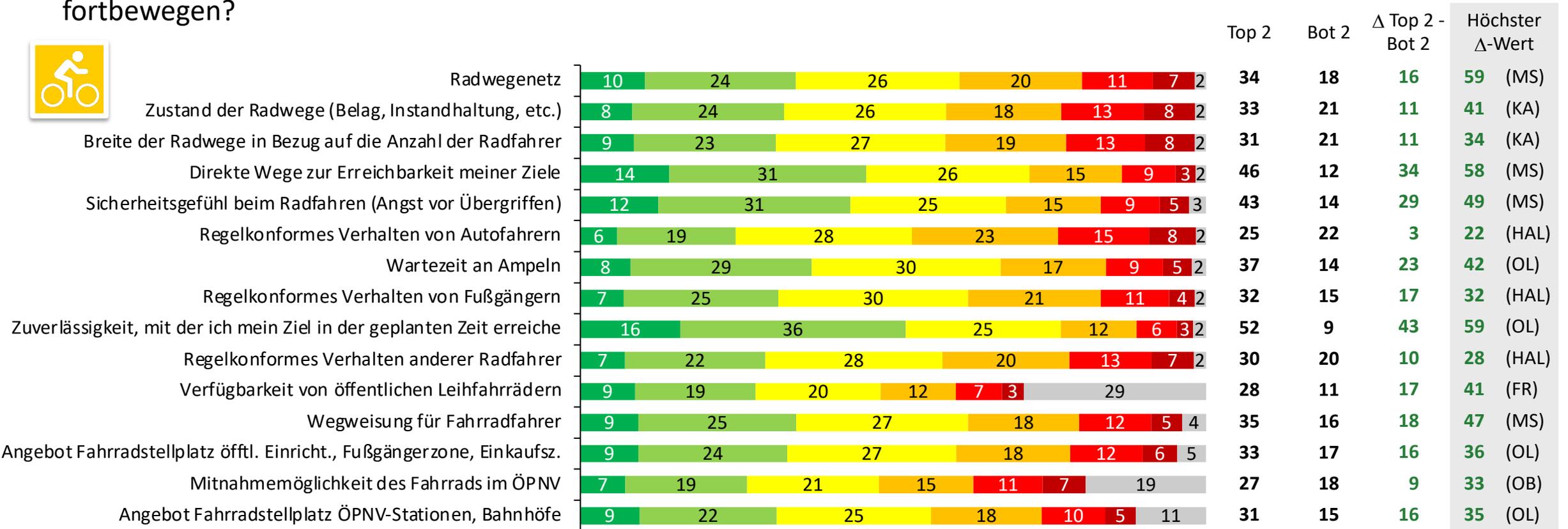
Und wie zufrieden sind Sie aktuell mit den folgenden Aspekten, wenn Sie sich innerhalb von [Stadt] mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln / dem ÖPNV fortbewegen?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem ÖPNV in den untersuchten Städten zurücklegt haben, n=5.655; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihenfolge analog dem Gewicht im Teilindex

Radfahren: Mehr Zufriedenheit als Unzufriedenheit. Am meisten bemängelt wird das Verhalten von Autofahrern.

Und wie zufrieden sind Sie aktuell mit den folgenden Aspekten, wenn Sie sich innerhalb von [Stadt] mit dem Fahrrad fortbewegen?

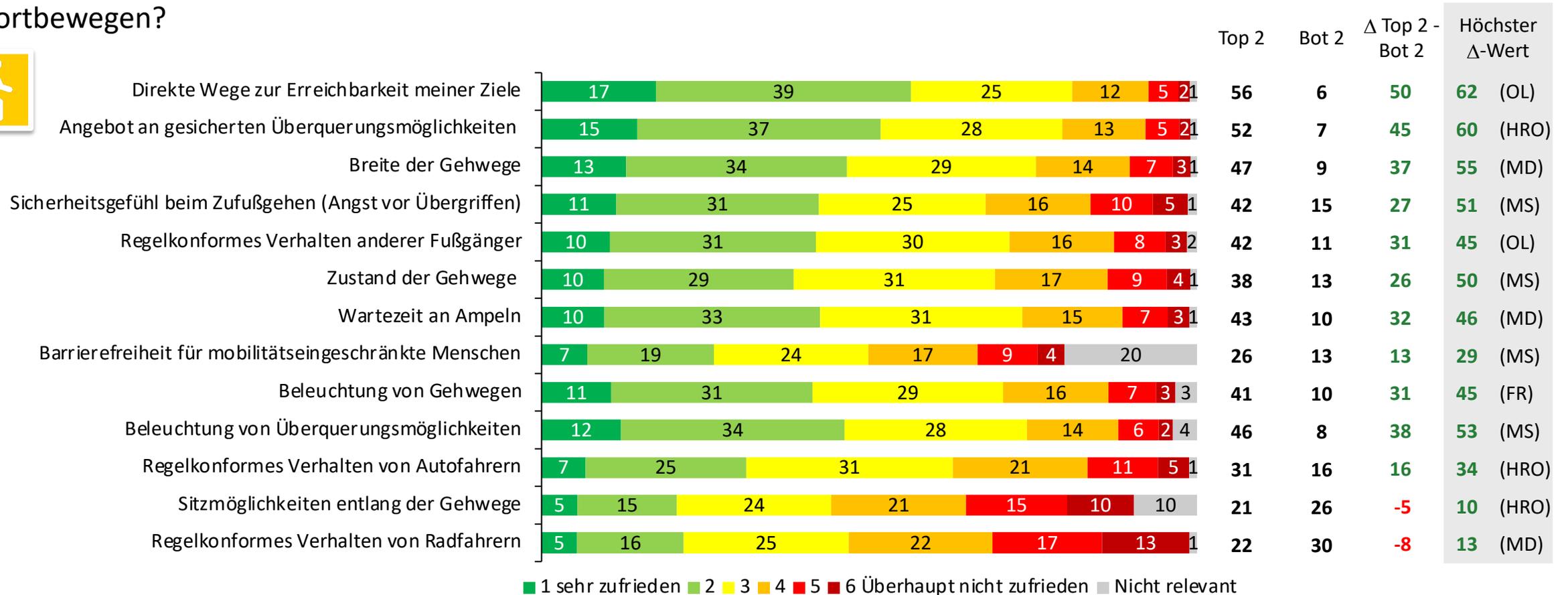


■ 1 sehr zufrieden ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 Überhaupt nicht zufrieden ■ Nicht relevant

Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege mit dem Fahrrad in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=4.583; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihenfolge analog dem Gewicht im Teilindex

Hohe Zufriedenheit. Geringste Zufriedenheit bei gleichzeitig geringer Relevanz: Sitzmöglichkeiten und Verhalten Radfahrer.

Und wie zufrieden sind Sie aktuell mit den folgenden Aspekten, wenn Sie sich innerhalb von [Stadt] als Fußgänger fortbewegen?



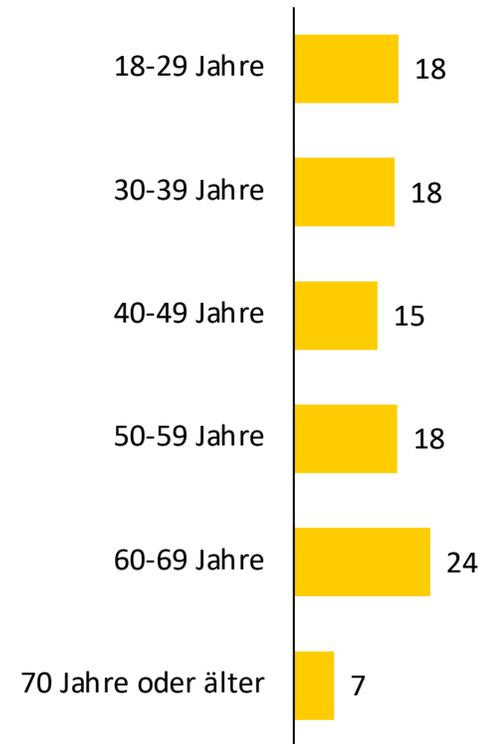
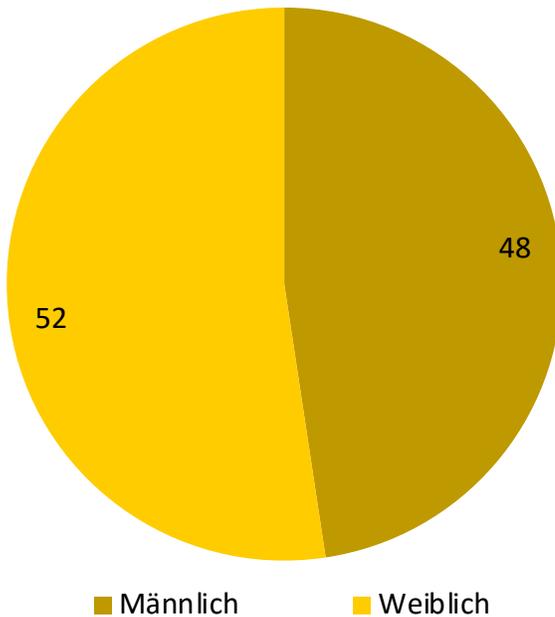
Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege zu Fuß (mind. 300m auf öffentl. Straßen) in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=9.359; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihenfolge analog dem Gewicht im Teilindex

Inhalt

1. **Methodenbeschreibung**
2. **Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 Verkehrsmittelnutzung
 - 2.2 Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt*
 - 2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
 - 2.4 **Soziodemografie**
3. **Fazit Gesamtbetrachtung**

Geschlecht / Altersgruppen

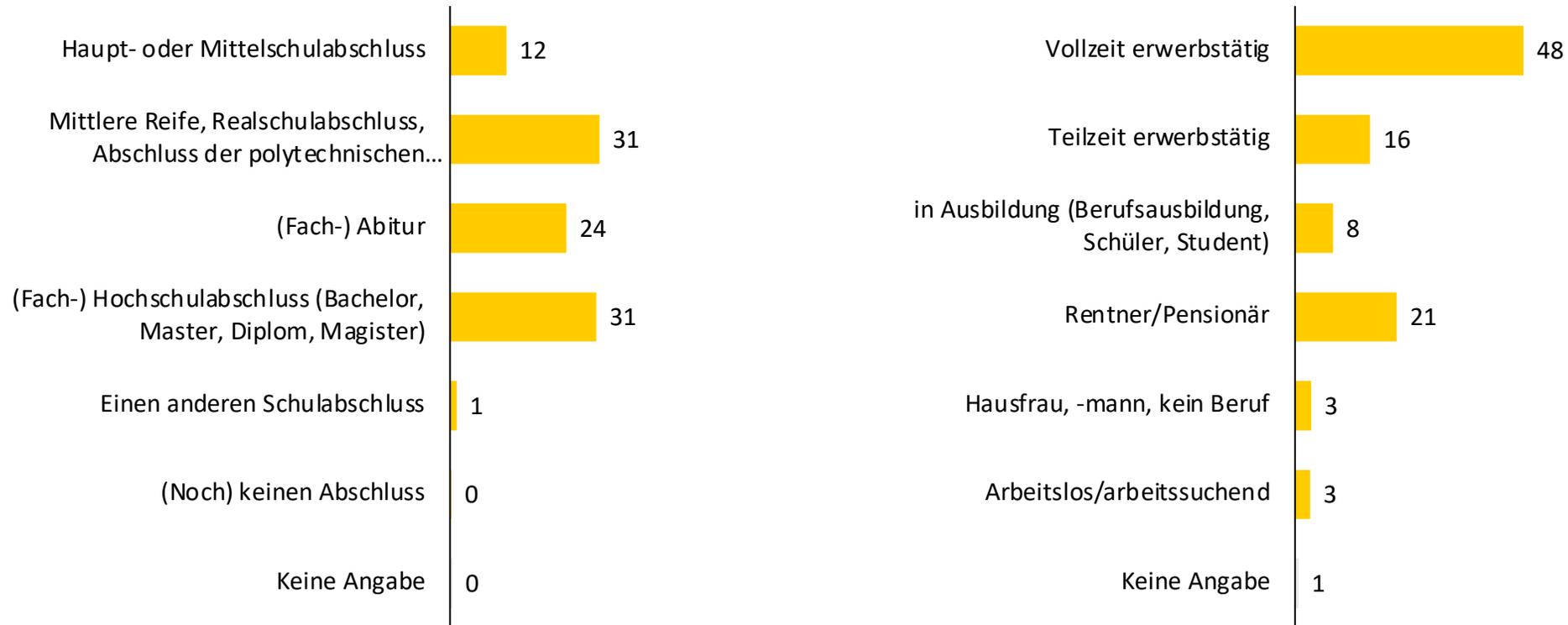
Sind Sie ...? / Wie alt sind Sie?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Schul-/Bildungsabschluss / Erwerbssituation

Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie? / Sind Sie ...?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurückgelegt haben, n=11.637; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Inhalt

1. **Methodenbeschreibung**
2. **Gesamtbetrachtung**
 - 2.1 Verkehrsmittelnutzung
 - 2.2 Mobilitätsindex *Mobil in der Stadt*
 - 2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation
 - 2.4 Soziodemografie
3. **Fazit Gesamtbetrachtung**

Fazit: Verkehrsmittelnutzung

- **Zu Fuß gehen** ist für viele Menschen noch immer eine der am häufigsten genutzten Möglichkeiten ein Ziel - in adäquater Distanz - zu erreichen.
- **Private Fahrten** mit dem **PKW** erreichen aber nahezu die gleichen Nutzungsquoten, während Mitfahrten und dienstliche Fahrten wesentlich seltener vorkommen.
- Knapp ein Drittel nutzt den **ÖPNV** an mehr als 10 Tagen innerhalb der letzten 3 Monate und ein gutes Drittel nutzt ihn nie.
- Mehr als die Hälfte der Verkehrsteilnehmer nutzt nie das **Fahrrad** und etwa ein Viertel greift mindesten 10mal zum Fahrrad für private Fahrten binnen 3 Monaten.
- **E-Bikes und E-Tretroller** sind mit vergleichsweise geringen Nutzungsquoten noch nicht in den betrachteten Städten etabliert.
- **Coronabedingt** gewinnen Auto, Fahrrad und zu Fuß zurückgelegte Wege an Nutzer, während der ÖPNV und die Bahn eher abnehmen. Der **ÖPNV und die Bahn** müssen auch den größten Anteil coronainduzierter Nichtmehr-Nutzer verbuchen.
- Drei Viertel der Befragten können über einen **PKW zur privaten Nutzung** verfügen. 63% besitzen ein Fahrrad oder ein E-Bike und jeder Fünfte (18%) kann einen Motoroller oder ein Motorrad nutzen.
- Ein knappes Drittel verfügt über eine **Zeitkarte im ÖPNV** (31%) und jeder Fünfte besitzt eine Bahncard.
- Vier von fünf Studienteilnehmern besitzen ein Smartphone und 44% nutzen eine Mobilitäts-App.

Fazit: Index *Mobil in der Stadt*

- Münster (35 Pkt.) erreicht den ersten Platz beim **Gesamtindex *Mobil in der Stadt*** unter 29 mittelgroßen Städten. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen Rostock (33 Pkt.) und Oldenburg (32 Pkt.).
- **Münster** erreicht in den **Teilindices PKW, Fahrrad und Fußgänger** jeweils den ersten Rang. Beim **ÖPNV** kann sich **Rostock** durchsetzen.
- Am **Ende des Rankings** platzieren sich Wuppertal (9 Pkt.), Krefeld (9 Pkt.) und Mönchengladbach (3 Pkt.). Mönchengladbachs bestes Rankingergebnis ist Platz 26 bei PKW- und Fußgänger-Index. Wuppertal erreicht seine beste Platzierung bei Fahrrad auf Rang 19, Krefeld bei Auto auf Platz 12.
- Grundsätzlich zeigt sich eine **Mechanik**, dass die Guten tendenziell immer gute Platzierungen in den Teilindices erreichen und die schlechteren Städte im Index durchgängig nicht überzeugen können.
- Eine **Ausnahme** stellt **Karlsruhe** dar, das insgesamt auf Platz 12 landet. Beim PKW-Index liegt Karlsruhe auf Platz 27, beim Fahrrad-Index dagegen auf Platz 2. Das Fahrradergebnis wird durch eine Studie des ADFC (Fahrradklimatest 2018) bestätigt.
- Der Blick auf den **PKW-Index** zeigt ein fast hälftiges Verhältnis von Städten mit einem positiven und negativen Indexwert. Die Fahrradergebnisse weisen lediglich zwei Städte mit einem negativem Indexwert aus (Krefeld, Mönchengladbach). Der ÖPNV und die Fußgängersituation wird in allen Städten positiv bewertet.

Fazit: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

PKW

- Münster, Oldenburg und Erfurt können auf die **zufriedensten Autofahrer** blicken, während Lübeck, Karlsruhe und Potsdam die wenigste Zufriedenheit schaffen.
- Die stärksten **Zufriedenheitstreiber** liegen in der Möglichkeit, zuverlässig seine Ziele zu erreichen, im Baustellenmanagement und in der Straßeninfrastruktur.
- Im direkten Vergleich der besten Stadt im Index (Münster) mit der Stadt, die das geringste Ergebnis erzielt hat (Potsdam), zeigen sich bei den Top-Treibern deutliche Unterschiede. Nur jeder fünfte Potsdamer zeigt sich beim Top-Zufriedenheitstreiber „Zielerreichung“ zufrieden. In Münster äußert sich ein Drittel der PKW-Fahrer zufrieden. Etwas geringer ist der Abstand zwischen den beiden Städten bei der Bewertung des Baustellenmanagements und bei der Straßeninfrastruktur.

ÖPNV

- Rostock, Erfurt und Freiburg erreichen die höchsten **Zufriedenheitswerte** unter den ÖPNV-Nutzern. Saarbrücken, Mönchengladbach und Wuppertal reihen sich am Ende des Index ein.
- Als **Top-Treiber** für eine gute ÖPNV Bewertung wurden die Fahrpreise, die Zahl der Verbindungen und die Zuverlässigkeit der Zielerreichung ermittelt.
- Rostock punktet vor allem bei der Anzahl der Verbindungen und der Zuverlässigkeit. In diesen beiden Dimensionen erreicht Rostock ein Ergebnis, das in etwa doppelt so gut ist wie das Ergebnis von Wuppertal.

Fazit: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

Fahrrad

- Münster, Karlsruhe und Oldenburg erreichen bei den Fahrradfahrern die höchsten **Zufriedenheitswerte**. Lübeck, Krefeld und Mönchengladbach erzeugen dagegen deutliche Unzufriedenheit.
- Als **Zufriedenheitstreiber** werden das Radwegenetz, der Zustand der Radwege und die Breite der Radwege in Relation zur Anzahl der Radfahrer identifiziert.
- Bei der Zufriedenheit mit dem Radwegenetz trennen Münster (66% Top2) und Mönchengladbach (17%) Welten. Auch beim Zustand und der Breite der Radwege zeigen sich die Fahrradfahrer aus Münster wesentlich zufriedener als der Städtedurchschnitt oder gar die Fahrradfahrer aus Mönchengladbach.

Fußgänger

- Münster, Rostock und Freiburg stellen ihre **Fußgänger** am besten zufrieden. Ludwigshafen, Wuppertal und Krefeld erzeugen am Ende des Feldes spürbar Unzufriedenheit.
- Fußgängerwege an sich, Überquerungsmöglichkeiten und die Breite der Gehwege **steuern** wesentlich die **Zufriedenheit** der Fußgänger.
- Bei diesen drei **Top-Treibern** liegt Münster jeweils rund 20%-Pkt. (Top2) vor dem Schlusslicht Krefeld.
- Auf Rang vier der Top-Treiber reiht sich das Sicherheitsgefühl beim Zufußgehen ein. Hier trennen die beiden Städte sogar 29%-Punkte.