Kreis Mettmann
Der Landrat

☐ **Beschluss**

☐ **Wahl**

☒ **Kenntnisnahme**

Vorlagen Nr. 20/010/2015

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 08.05.2015 Az.: 20-32/Be

Beratungsfolge	**Termine**	**Art der Entscheidung**
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	01.06.2015	Kenntnisnahme

Mobilitätsbefragung SrV 2013 - Vorstellung der ÖPNV-relevanten Ergebnisse für den Kreis Mettmann

Finanzielle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt die Ausführungen der Verwaltung zu den ÖPNV-relevanten Ergebnissen der Mobilitätsbefragung SrV 2013 für den Kreis Mettmann zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 08.05.2015 Az.: 20-32/Be

Mobilitätsbefragung SrV 2013 - Vorstellung der ÖPNV-relevanten Ergebnisse für den Kreis Mettmann

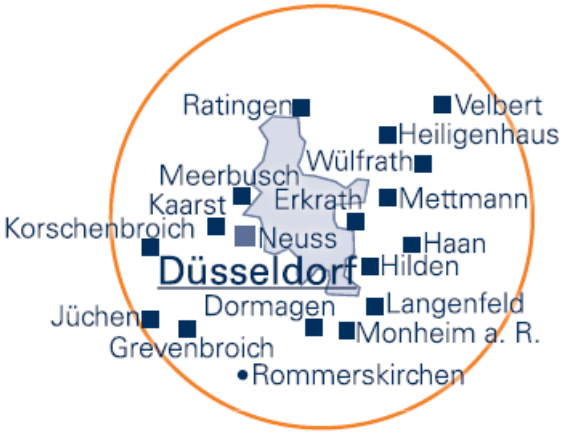
Anlass der Vorlage:

Die Ergebnisse der „Mobilitätsbefragung SrV 2013“ liegen für den Kreis Mettmann vor. Im Nachfolgenden stellt die Verwaltung die wesentlichen Merkmale der Untersuchungsmethodik dar und skizziert die ÖPNV-relevanten Ergebnisse.

Sachverhaltsdarstellung:

Der Kreis Mettmann hatte sich im Jahr 2012 dafür entschieden, in Kooperation mit der Stadt Düsseldorf an dem Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2013“ (**S**ystem **r**epräsentativer **V**erkehrsbefragungen) der TU Dresden teilzunehmen. Die SrV-Erhebung 2013 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume, die sich aus mehr als 300 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zusammensetzt.

Großraum Düsseldorf



Quelle: TU Dresden

Gegenstand der Untersuchung war das Mobilitätsverhalten der jeweiligen städtischen Bevölkerung. Da eine Vollerhebung, d.h. die Befragung aller im Kreis Mettmann lebenden Menschen aus Kosten- und Praktikabilitätsgründen nicht in Betracht kam, wurde eine stichprobenartige Befragung durchgeführt, die repräsentative Rückschlüsse auf den gesamten Kreis ermöglichen soll. Der Stichprobenumfang für den Kreis Mettmann beträgt ca. 11.300 Personen in 5.440 Haushalten. Wegen der Bedeutung einer homogenen Datenbasis im Zusammenhang mit dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Kreisgemeinschaft und angesichts der problematischen Haushaltssituation einiger kreisangehöriger Städte übernahm der Kreis Mettmann die Kosten für die Mobilitätsbefragung.

Die vorbereitenden Arbeiten erfolgten 2012, während die eigentlichen Befragungen das gesamte Jahr 2013 in Anspruch nahmen. Die Auswertung und Datenaufbereitung durch die TU Dresden erfolgte dann in 2014. Um die Unterschiede in den kreisangehörigen Städten zu berücksichtigen wurden die Ergebnisse stadtspezifisch aufbereitet und von den jeweiligen kreisangehörigen Städten zur eigenen Be-/ Auswertung zur Verfügung gestellt. Die Projektkoordination des Kreises Mettmann ist damit abgeschlossen.

Methodik der Untersuchung

Stichtage für die Befragung waren alle mittleren Werktage, d. h. die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag außerhalb von Ferien und Feiertagen. Aussagen über den Ferien, Feiertags- oder Wochenendverkehr sind aus den Ergebnissen deshalb nicht abzuleiten. Die Befragung selbst wurde so ausgelegt, dass in Bezug auf die Grundgesamtheit (gemeint sind alle im Kreis Mettmann lebenden Menschen) eine möglichst repräsentative Stichprobe erreicht wird.

Bei der Erhebung gab es keine Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität sowie Haupt- oder Nebenwohnsitz.

Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus allen Einwohnerinnen und Einwohnern abgebildet wird, steht der Verkehr der Wohnbevölkerung im Mittelpunkt. Die TU Dresden geht in ihrer Untersuchungssystematik davon aus, dass der durch die Wohnbevölkerung erzeugte Verkehr maßgeblich zum Verkehrsaufkommen eines Untersuchungsraumes beiträgt. Gegenstand der Untersuchung ist somit ausschließlich das Verkehrsverhalten der im Kreis Mettmann lebenden Menschen. Weitere Verkehrsarten wie die Einpendler-, Touristen- und Besucherverkehre wurden bei der Erhebung nicht erfasst.

Unter dieser Prämisse werden nachfolgend die ÖPNV-relevanten Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Menschen im Kreis Mettmann vorgestellt:

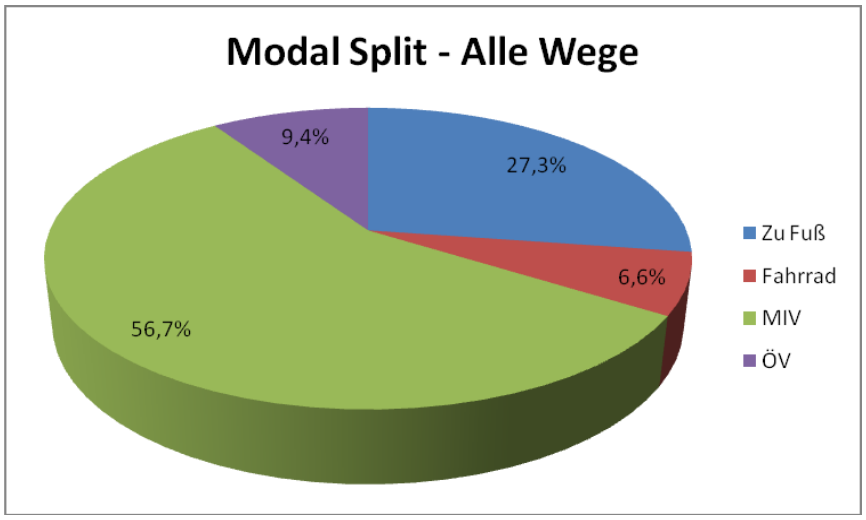
Mobilitätsverhalten

Verfügbarkeit von Mobilität

Etwa 48% aller befragten Haushalte im Kreis Mettmann verfügen über mindestens 1 PKW, der zu privaten und beruflichen Zwecken genutzt wird. 63% der Befragten haben uneingeschränkten Zugang (als Fahrer oder Mitfahrer) zu einem PKW. Die uneingeschränkte Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte (Abo-Ticket) beträgt indes gerade einmal knapp 22%. Dessen Besitz bzw. Verfügbarkeit stellt prinzipiell ein wichtiges Zugangskriterium zum ÖPNV und dessen regelmäßige Nutzung dar. Diese Aspekte spiegeln sich auch in der konkreten Verkehrsmittelwahl der Menschen im Kreis Mettmann wieder, die im Folgenden näher betrachtet wird.

Modal Split

Als Modal Split wird die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, also die „Verkehrsmittelwahl“ bezeichnet. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen auf, dass im Jahr 2013 der Motorisierte Individualverkehr (MIV) erkennbar das Verkehrsgeschehen im Kreis Mettmann dominiert. Etwa jeder vierte Befragte gab an, zu Fuß zu gehen und nur knapp jeder zehnte nutzt den ÖPNV.

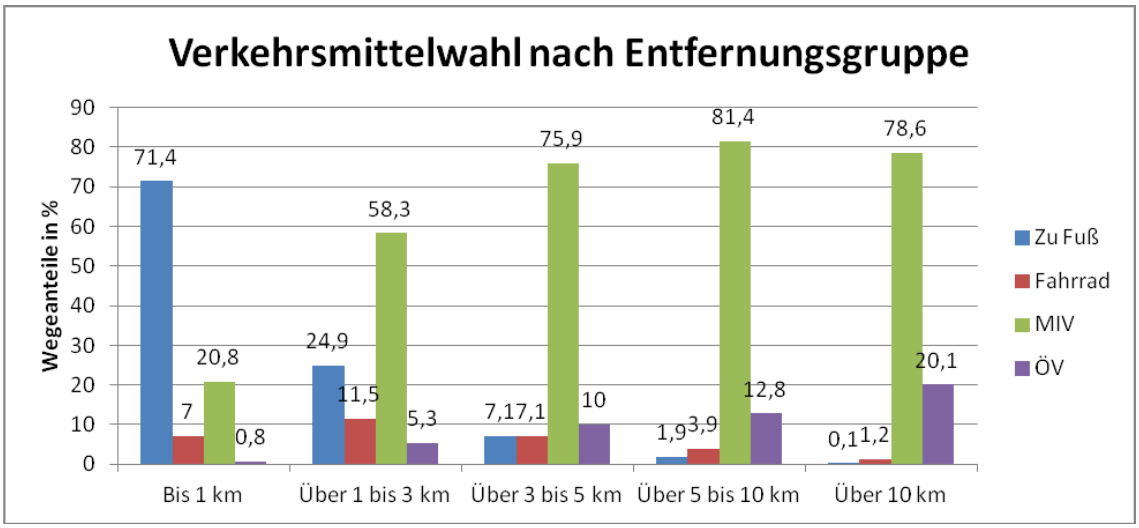


Aufgrund der heterogenen Raum- und Siedlunsgsstruktur und der Topographie des Kreises Mettmann und seiner kreisangehörigen Städte weichen die stadtspezifischen Ergebnisse allerdings voneinander ab. Beispielsweise ist die innerstädtische Fahrradnutzung im Südkreis deutlich stärker ausgeprägt als im Nordosten.

Anzahl, Länge und Dauer der Wege

Im Durchschnitt legen alle im Kreis Mettmann lebenden, mobilen Menschen 4 Wege pro Tag zurück. Die mittlere Länge eines Weges beträgt 7,4 km, ein Weg dauert durchschnittlich 19,8 Min. Dies bedeutet, dass jeder Bewohner im Schnitt 1 Stunde und 12 Minuten am Tag mobil ist.

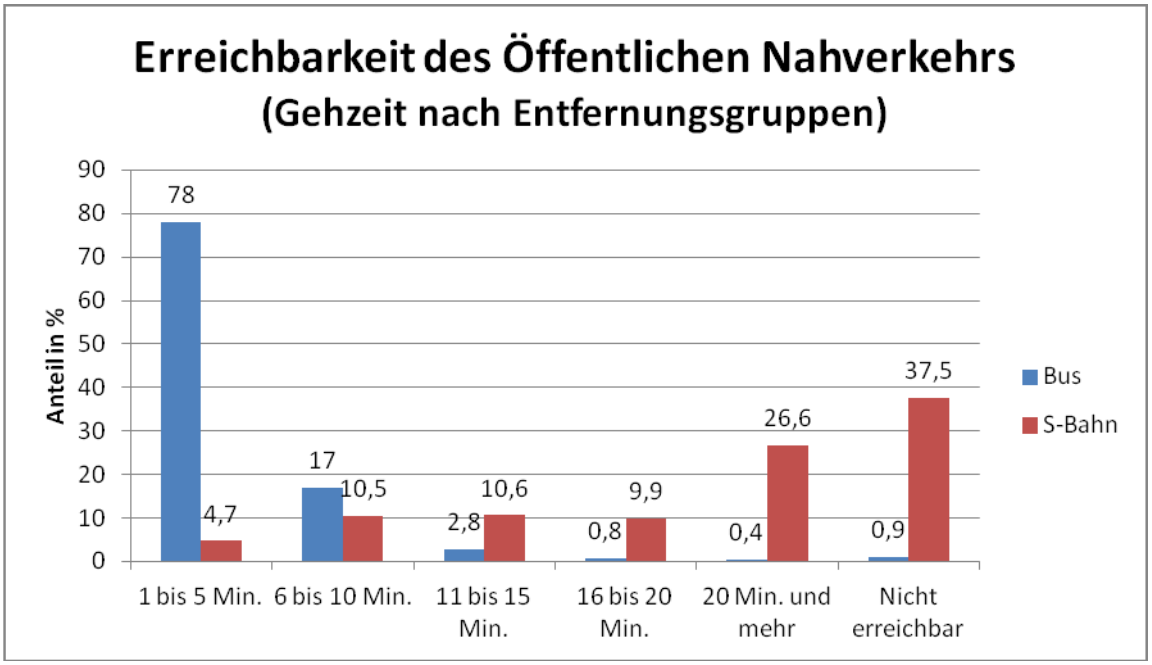
Verkehrsmittelwahl nach Entfernung



Für Entfernungen bis zu einem Kilometer gehen über 71% der Befragten zu Fuß, der ÖPNV spielt erwartungsgemäß in dieser Entfernungsklasse mit einem Anteil von unter 1% quasi keine Rolle. Allerdings nutzen bereits 20% für derartig kurze Entfernungen den PKW. Dieser Anteil nimmt mit zunehmender Reiseweite deutlich zu: Ab 3 km Entfernung nutzen fast 76% der Befragten den PKW, der ÖV erreicht einen Anteil von 10 %, der sich bei Entfernungen von über 10km noch einmal verdoppelt. Strecken von über 10km werden indes so gut wie nie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit nimmt die Bedeutung des ÖPNV mit zunehmender Entfernung stetig zu.

Erschließungswirkung des ÖPNV

Die Erschließungswirkung des ÖPNV stellt für die Fahrgäste und auch für den Kreis Mettmann als Aufgabenträger ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar:



Innerhalb von 1-5 Minuten können 78% der Menschen eine Bushaltestelle erreichen, in bis zu 10 Minuten sind es bereits 95%. Diese äußerst positiven Werte bestätigen die im 3. Nahverkehrsplan enthaltenen Ergebnisse, wonach das ÖPNV-Netz mit über 100 Buslinien im Kreisgebiet weitgehend lückenlos ist und keine gravierende Mängel in der Erreichbarkeit aufzeigt. Die kreisangehörigen Städte weisen durch das dichte Bushaltestellennetz eine gute bis sehr gute Erschließungsqualität auf.

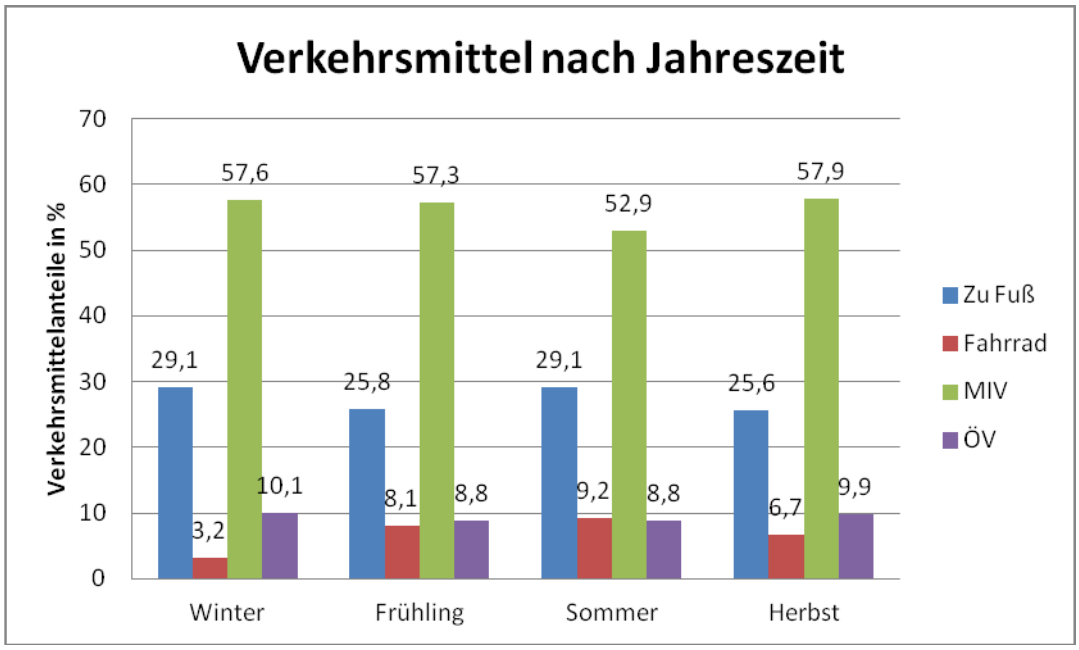
Die Ergebnisse für den S-Bahnbereich suggerieren dagegen zunächst einmal eine insgesamt schlechte Erschließungsqualität – wohlgemerkt unter der Annahme, dass die S-Bahnstationen zu Fuß erreicht werden. Die Anzahl der im Kreisgebiet liegenden S-Bahnhalte ist mit 19 Stationen aber deutlich geringer. Darüber hinaus haben die im Kreis Mettmann verkehrenden 6 S-Bahnlinien die Aufgabe, große Verkehrsströme entlang der Hauptverkehrsachsen über – im Vergleich zum Busnetz – längere Strecken und mit höherer Geschwindigkeit zu befördern. Daher sind die Einzugsbereiche um S-Bahnstationen und deren Abstände zueinander naturgemäß deutlich größer bemessen.

Grundsätzlich zeichnet sich der ÖPNV im Kreis Mettmann durch ein engmaschiges und integriertes Nahverkehrsangebot aus, in welchem die Buslinien (mit erwähnter, guter Erschließungswirkung) auch eine wichtige Rolle als Zubringer zur S-Bahn übernehmen. Die Anschlüsse zwischen Bus und Schiene sind aufeinander abgestimmt, es gibt Verknüpfungspunkte bzw. Zentrale Omnibusbahnhöfe mit Dynamischer Fahrgastinformation sowie P+R bzw. B+R-Flächen, um den Fahrgästen den Übergang zwischen den Verkehrsträgern zu erleichtern. In der Realität und in der vorerwähnten Kombination mit dem ÖPNV ist die tatsächliche Erreichbarkeit des SPNV im Kreis Mettmann daher deutlich besser.

Mobilität nach Zweck

Bei der Fahrt zum eigenen Arbeitsplatz (Pendlerwege) dominiert mit über 71% nach wie vor der PKW, der ÖPNV erreicht immerhin einen Anteil von 12,5%. Im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr nutzen 16,3% der Menschen den ÖPNV, allerdings ist der Anteil der mit dem PKW zurückgelegten Wege mit 46% fast dreimal so hoch.

Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit

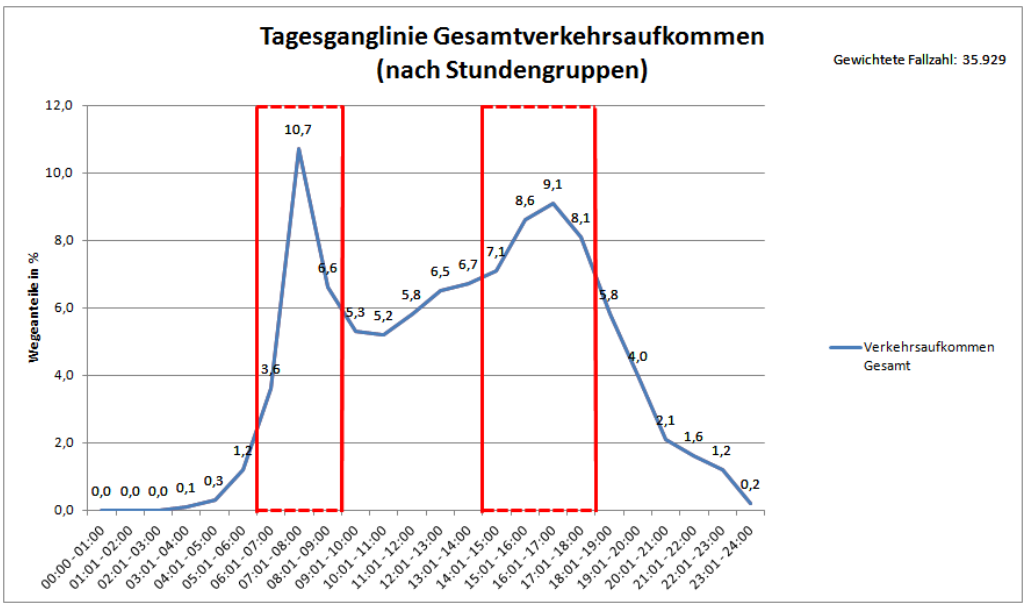


Der Anteil der im Kreis Mettmann mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege ist über das Jahr betrachtet relativ konstant, sein Anteil schwankt zwischen 8,8% im Frühling bzw. Sommer und 10,1% in den Wintermonaten (Januar – März). Das Fahrrad wird in den Sommermonaten (9,2%) fast dreimal so häufig genutzt wie im Winter (3,2%). Die Autofahrer nutzen ihren PKW nur in den Sommermonaten etwas seltener und gehen zu Fuß bzw. steigen aufs Fahrrad um.

Tagesganglinien des Verkehrsaufkommens

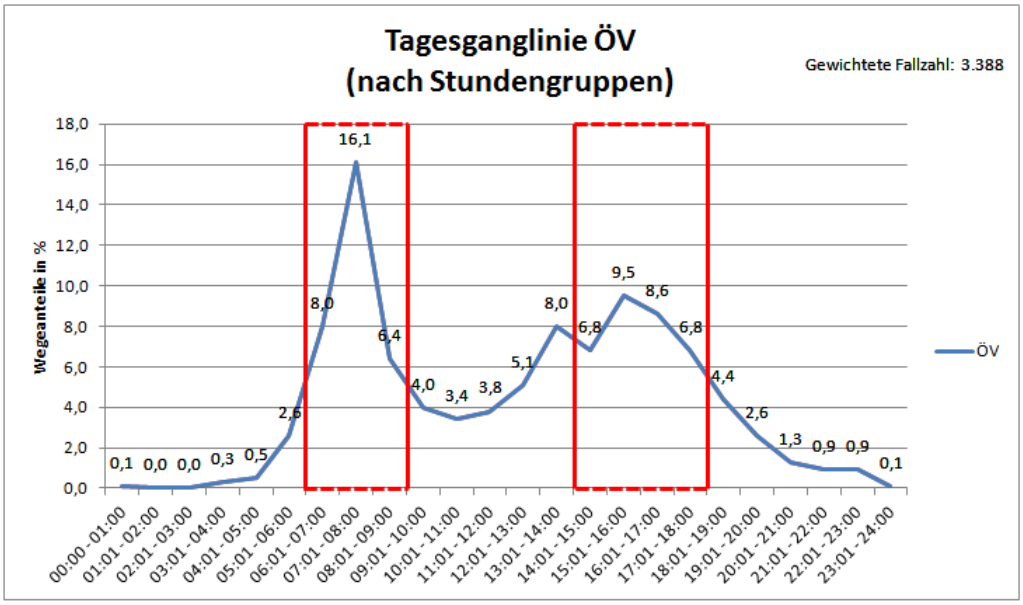
Gesamtverkehr

Die nachfolgenden Grafiken spiegeln das tägliche Verkehrsgeschehen im Kreis Mettmann wieder. Demnach werden in der Zeit zwischen 06 und 09 Uhr verkehrsmittelübergreifend knapp 21% aller Wege zurückgelegt, der absolut höchste Wert des Verkehrsaufkommens mit 10,7% wird morgens zwischen 07 und 08 Uhr erreicht. Die Zeitspanne mit dem höchsten Verkehrsaufkommen am Nachmittag dauert von 14 bis 18 Uhr und steigt zwischen 16 bis 17 Uhr auf 9,1% aller zurück gelegten Wege. Da sich die Verkehrsspitze nachmittags allerdings über einen längeren Zeitraum erstreckt, verläuft sie deutlich flacher.

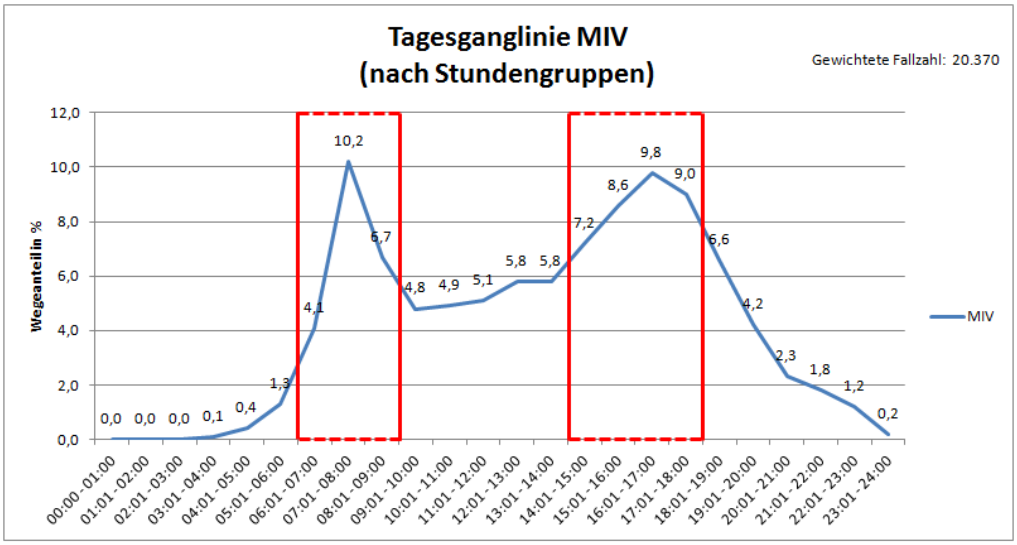


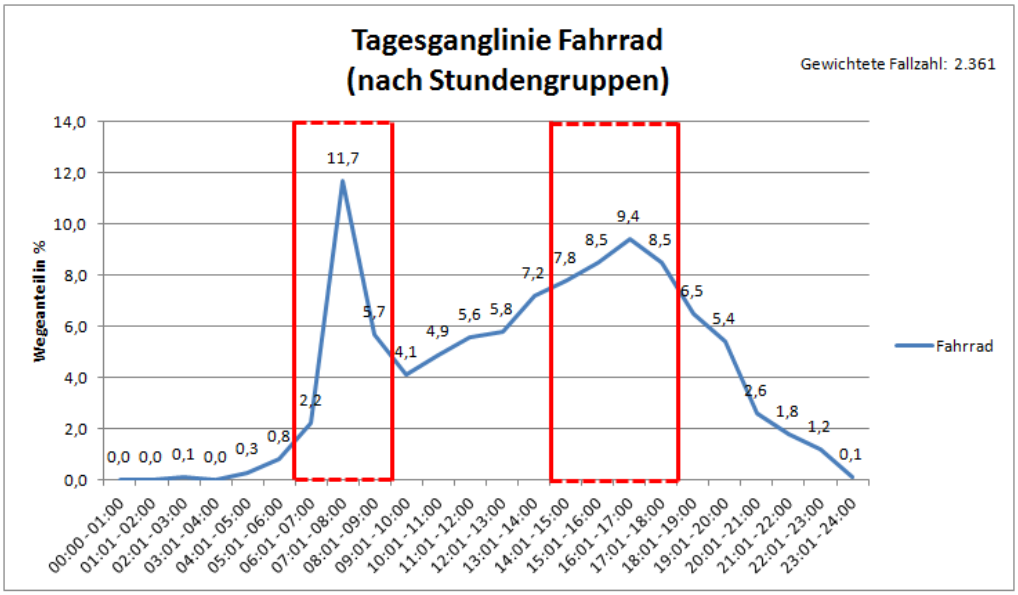
Im Ergebnis wird an einem durchschnittlichen Werktag in nur 7 Stunden fast 54% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt. Setzt man die in der Tabelle enthaltenen Werte in Bezug zum Modal Split (s.o.), lässt sich darüber hinaus feststellen, dass das Verkehrsgeschehen im Kreisgebiet insbesondere morgens und nachmittags und damit zu Zeiten des Berufsverkehrs maßgeblich vom PKW geprägt wird.

Hauptverkehrsmittelgruppen



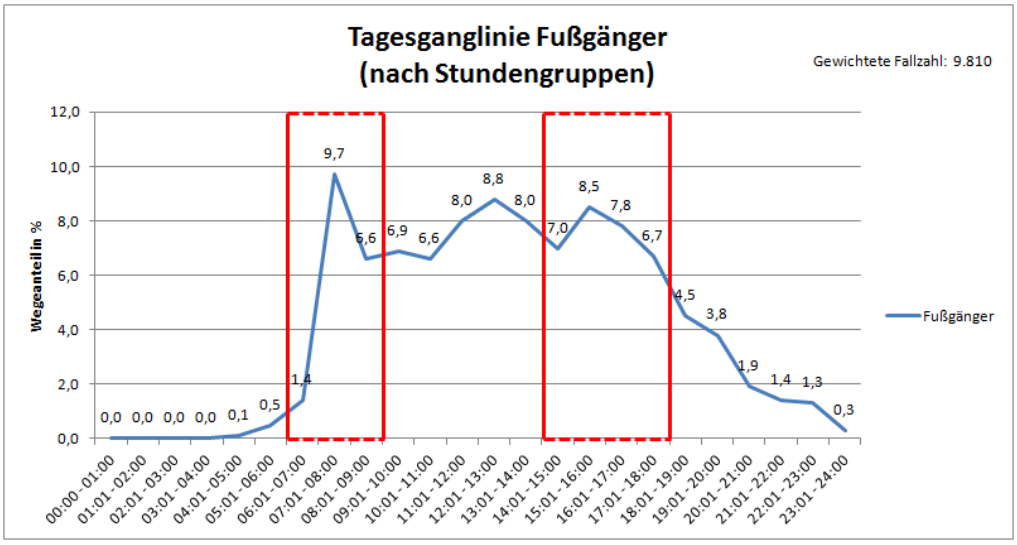
Morgens zwischen 07 und 08 Uhr werden im ÖV durch Überlagerung des Berufs- und Schülerverkehrs mit Abstand die meisten Wege (16,1%) zurückgelegt, während es nachmittags durch die unterschiedlichen Endzeiten von Schule und Beruf zu einer deutlichen Entzerrung kommt – mit einem erkennbaren Rückgang zwischen 14 und 15 Uhr.





Die Tagesganglinien für die Verkehrsmittel „MIV“ und „Fahrrad“ ähneln sich – bei unterschiedlichen Fallzahlen – in ihrem Verlauf.

Etwas anders verteilt sich der Fußgängerverkehr. Zwar weist auch dessen Aufkommen zwischen 07 und 08 Uhr eine ausgeprägte Spitze auf, die Verteilung über den Tag verläuft jedoch insgesamt gleichmäßiger.



Untypisch (im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen) ist der hohe Anteil des in den Mittagsstunden stattfindenden Fußgängerverkehrs, dessen Anteil mit 8,8% sogar leicht die Nachmittagsspitze (8,5%) übersteigt. Ursächlich hierfür sind beispielsweise mittägliche Versorgungs- und Schulwege im Nahbereich.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

9,7% der Befragten leiden unter Mobilitätseinschränkungen, 53,6% dieser Menschen besitzen einen Schwerbehindertenausweis. Allerdings ermöglichen die Befragungsergebnisse nur eine Differenzierung nach „Geheinschränkung“, Seheinschränkung“ und „Andere Einschränkung“. Die Verwaltung hat die Bedeutung dieses Themas frühzeitig erkannt und bereits bei der Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplans zu einem Schwerpunktthema gemacht. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kreisangehörigen Städten bzw. Straßenbaulastträgern verfolgt der Kreis Mettmann daher die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ (siehe hierzu insbesondere Kap. 7.2 des 3. NVP).

Neue Mobilitätsangebote

Die Ergebnisse der Befragung zeigen auf, dass die Nutzung von Car-Sharing im Kreis Mettmann bislang nur sehr gering ausgeprägt ist, lediglich 0,8% der Befragten nutzen solche Angebote (als Fahrer oder Mitfahrer). Grund hierfür ist sicherlich das – im Vergleich zu Großstädten – sehr überschaubare Angebot von entsprechenden Anbietern. Vor allem die bundes- oder gar europaweit aktiven Anbieter sind streng wirtschaftlich orientiert und fokussieren ihr Engagement bei der Auswahl neuer Bedienungsgebiete in erster Linie auf Oberzentren und Metropolen mit entsprechenden Kundenpotenzialen. Der durchschnittliche Car-Sharing-Nutzer ist 40 Jahre alt.

Ähnliches gilt auch für die Anbieter von Leih/-Mietfahrrädern, hier liegt die Nutzung bei 1,8% der Befragten. Das mittlere Alter ist mit 53 Jahren allerdings deutlich höher.

Gegenüberstellung mit den Ergebnissen des 3. NVP

Bei der Analyse des Mobilitätsverhaltens sind methodische Unterschiede zwischen dem 3. NVP und der Mobilitätsbefragung SrV 2013 zu berücksichtigen: Das für den 3. NVP erstellte Verkehrsmodell baut im Wesentlichen auf Pendlerstatistiken der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) auf. Dessen Auswertungen hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) beziehen sich grundsätzlich auf Fahrten, d. h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt. Gleichwohl enthält der NVP gemäß seiner Aufgabenstellung fundierte und stadtspezifische Aussagen und Prognosen hinsichtlich der Marktausschöpfung des ÖPNV gegenüber dem PKW-Verkehr.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung SrV 2013 beruhen hingegen auf Personen-/Verhaltenserhebungen und berücksichtigen neben PKW und ÖPNV auch den Fuß- und Radverkehr der im Kreis Mettmann lebenden Wohnbevölkerung. Sie bilden daher eine Ergänzung für künftige ÖPNV-relevante Fragestellungen und Konzepte. Außerdem dienen sie dem Abgleich der im 3. NVP enthaltenen Ergebnisse (wie z.B. zur Erschließungswirkung des ÖPNV).