

Mobilitätsbefragung 2024/25

Stadt Essen - Endbericht



Stadt Essen
Rathaus Porscheplatz
45121 Essen

Impressum



Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Dr. Michael Frehn

Alexander Reichert

Harriet Schröder

Dr. Christoph Mall

Heike Rose

Jelena Bücker

Leonie Bühren

Anna Schürmeyer

Bilal Al Khanji

Christian Doehring

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unvermeidlich ist, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Einige Kenngrößen im Überblick zur Mobilität in Essen...

3,0 Wege...
... pro Einwohner:in und Tag

10 % Radverkehrsanteil...
... am Modal-Split

11,0 km lang ...
... ist ein Weg im Durchschnitt

32 % aller Haushalte...
... besitzen mindestens ein Elektrofahrrad

27 Minuten...
... dauert ein Weg durchschnittlich

22 % aller Haushalte...
... haben kein Auto bzw. Motorrad/-roller

90 Minuten täglich...
... sind die Einwohnenden im Schnitt unterwegs

54 % aller Wege...
... sind kürzer als 5 km

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	2
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung	3
2 Methodische Grundlagen	4
3 Untersuchungsraum Stadt Essen	9
4 Mobilitätsoptionen	13
4.1 Soziodemografische Daten	13
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	14
5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	32
6 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität	36
6.2 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg	37
6.3 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität	38
6.4 Bewertung der Erreichbarkeit	40
6.5 Homeofficenutzung	41
7 Bewertung der Verkehrssysteme	43
8 Mobilität am Berichtstag	47
8.1 Wegeanzahl am Normalwerktag	47
8.2 Wegezwecke	47
8.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	50
8.4 Wegelängen und Wegedauer	57
8.5 Wegeketten und Etappen	70
9 Potenzialermittlung	73
9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	73
9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	74
9.3 Potentiale der (zukünftigen) Nutzung alternativer Mobilitätsangebote	75
10 Zusammenfassendes Fazit	77
11 Quellenverzeichnis	79
Abbildungsverzeichnis	80
Tabellenverzeichnis	82
Anhang I: Wegematrizen	83
Anhang II: Befragungsunterlagen	86

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
DLR	Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
FUSS e. V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
IVT	IVT Research GmbH
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
n	Absolute Fallzahl der Auswertung (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	Personen ohne Auto, die auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Essen hat in den Jahren 2024/25 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt, um die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner:innen zu identifizieren und das alltägliche Mobilitätsgeschehen zu erfassen. Die Untersuchung aktualisiert die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung aus den Jahren 2011 und 2019¹ und liefert damit aktuelle Grundlagen- daten für die derzeitige und zukünftige Verkehrsplanung sowie für das Verkehrsmodell der Stadt Essen.

Aus den aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse sowohl für die zukünftige Verkehrsplanung als auch für die Evaluation der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens seit der letzten Befragung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs und was sind ihre Ziele? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind die Menschen in Essen am Tag unterwegs? Wie werden die einzelnen Verkehrsmittel und die Infrastruktur bewertet?

Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. als Grundlage für die Verkehrsparameter des städtischen Verkehrsmodells, zur Berechnung prognostizierter Verkehrsmengen für zukünftige Bauvorhaben (Verkehrserzeugung) oder als Informationsgrundlage für die Förderung des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrs in der Stadt; genauso aber auch als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung für die Stadt Essen zusammen und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

¹ Die Haushaltsbefragung 2019 wurde nach einem anderen Erhebungssystem durchgeführt, während die Erhebung 2011 nach einem einheitlichen Standard mit der Ziehung von Zufallsbürger:innen ähnlich wie diese Haushaltsbefragung durchgeführt wurde.

2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung für die Stadt Essen wurde unter Beachtung der Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen konzipiert und ausgewertet. In der Befragung werden zufällig ausgewählte Haushalte u. a. zu ihrer Fahrzeugausstattung und zu ihrer persönlichen Verkehrsmittelnutzung befragt und gebeten, an einem Tag alle Wege, die sie zurücklegen, zu protokollieren. Damit sind die Ergebnisse sowohl mit der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2019 als auch mit anderen Studien zu diesem Thema, wie z. B. „Mobilität in Deutschland“ (kurz: MiD), vergleichbar.

Die Erhebung wurde in den Zeiträumen zwischen dem 9. Oktober - 14. November 2024 sowie zwischen dem 13. Mai - 5. Juni 2025 mit insgesamt 17 Berichtstagen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) durchgeführt. Das Wetter zeigte sich in diesen Zeiträumen überwiegend stabil und oftmals freundlich. Insgesamt lässt sich die Witterung als typische Normalwetterlage einstufen. Lediglich an vier Tagen kam es zu Regen. An den verbleibenden 13 Berichtstagen wurden entweder keine oder nur geringe Niederschlagsmengen verzeichnet. Die mittleren Temperaturen, die Sonnenstunden sowie die Niederschlagsmengen entsprachen über der gesamte Erhebungsphase dem jahreszeittypischen Niveau. Angesichts der überwiegend stabilen und günstigen Wetterbedingungen während der Erhebungszeiträume ist nicht von relevanten witterungsbedingten Verzerrungen im Mobilitätsverhalten auszugehen. Dies gilt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, deren Nutzung erfahrungsgemäß stark wetterabhängig ist.

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Stichtagen

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Mittlere Temperatur	Wetterlage
1	09.10.2024	Mittwoch	14,1 °C	
	10.10.2024	Donnerstag	11,8 °C	
2	05.11.2024	Dienstag	6,8 °C	
	06.11.2024	Mittwoch	5,7 °C	
	07.11.2024	Donnerstag	4,6 °C	
3	12.11.2024	Dienstag	7,5 °C	
	13.11.2024	Mittwoch	6,8 °C	
	14.11.2024	Donnerstag	8,7 °C	
4	13.05.2025	Dienstag	16,3 °C	
	14.05.2025	Mittwoch	15,9 °C	
	15.05.2025	Donnerstag	13,6 °C	
5	20.05.2025	Dienstag	17 °C	
	21.05.2025	Mittwoch	13,9 °C	
	22.05.2025	Donnerstag	10,8 °C	
6	03.06.2025	Dienstag	17,5 °C	
	04.06.2025	Mittwoch	16,3 °C	
	05.06.2025	Donnerstag	15,2 °C	

Quelle: WetterKontor, Wetterstation Essen (abgerufen am: 07.08.2025)

Die Befragung wurde in der Stadt Essen flächendeckend für alle neun Stadtbezirke und deren Stadtteile durchgeführt. Für die Teilnahme an der Befragung wurden insgesamt 54.000 Personen (ab 18 Jahren) zufällig aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Essen ausgewählt und in Stellvertretung für ihren gesamten Haushalt postalisch zur Beantwortung der Befragung aufgefordert. Es wurde ein Methodenmix angewendet: 56 % der angeschriebenen Haushalte erhielten zusätzlich zum Anschreiben einen schriftlichen Fragebogen; die übrigen 44 % wurden mit einem Anschreiben zur Teilnahme an der Online-Befragung eingeladen. Allen angeschriebenen Personen stand es frei – unabhängig vom ursprünglich vorgesehenen Teilnahmeweg – eine alternative Teilnahmeform zu wählen. So konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Befragung war auf jedem Anschreiben vermerkt. Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewpersonen durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind. Zudem wurde eine telefonische Hotline eingerichtet, über die Fragen zur Mobilitätsbefragung beantwortet wurden.

Folgende Inhalte wurden in den drei Teilen der Mobilitätsbefragung (Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll) abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos ▪ Wohnort (Stadtteil) ▪ Entfernung zur nächsten Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahnstelle, zum nächsten Bahnhof und Läden/Geschäfte für alltägliche Einkäufe ▪ Fahrleistung der Autos im Haushalt pro Jahr ▪ Wohnform und Wohnfläche 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt ▪ Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Lage des Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes ▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes ▪ Homeoffice ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Bewertung des Radfahrens und Fuß-, Bus- und Bahnverkehrs ▪ Potenzieller Nutzungsumfang weiterer Mobilitätsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilität am Berichtstag ▪ Zur Verfügung stehende Fahrzeuge am Berichtstag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Ankunft ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Durch die drei angebotenen Teilnahmeoptionen – schriftlich, online und telefonisch – kann die Ausschöpfungsquote gezielt verbessert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen anspricht. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragungsunterlagen umfassten ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen der Befragung, eine Datenschutzerklärung sowie die Fragebögen für die schriftlich-postalische Teilnahme oder Notizblätter für eine Online- bzw. telefonische Teilnahme. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren

aufgefordert den Personenfragebogen sowie das Wegeprotokoll für den vorgegebenen Berichtstag zu beantworten².

Tabelle 3: Kenndaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	HHB 2024/25 Stadt Essen
Angeschriebene Haushalte	54.000
- Schriftlich-postalische Variante	30.285 (56 %)
- Online Variante	23.715 (44 %)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	4.098
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	2.345 (57,2 %)
- Online Beteiligung (inkl. Telefoninterviews)	1.753 (42,8 %)
Rücklaufquote	7,6 %
Rückläufer Personenfragebögen	8.287
<i>Abzüglich nicht auswertbarer Bögen (nicht ausgefüllt; durchgestrichen, Kinder < 6 Jahre etc.)</i>	<i>-986</i>
Auswertbare Personenfragebögen	7.301
Ø Haushaltsgröße der auswertbaren Haushalte	2,1
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,2 %

Insgesamt haben sich 4.098 Haushalte mit 8.287 Personen an der Befragung beteiligt, was einer Rücklaufquote von 7,6 % entspricht. Davon mussten 986 Fragebögen aussortiert werden, da sie beispielsweise unvollständig oder gar nicht ausgefüllt waren oder aber Kinder unter 6 Jahren betrafen. **Somit konnten 7.301 Fragebögen in die Auswertung einbezogen werden.** Die durchschnittliche Haushaltsgröße der rückläufigen Fragebögen betrug 2,1 Personen. Insgesamt konnten 1,2 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Essen erreicht werden. Dies stellt die Repräsentativität nach AGFS sicher.

Datenaufbereitung und Plausibilisierung

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft³, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Die zufällige Stichprobenziehung auf Personenebene führt erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe. Bei der zufälligen Ziehung aus dem Einwohnermelderegister ist die Wahrscheinlichkeit einen Mehrpersonenhaushalt auszuwählen deutlich größer als die Wahrscheinlichkeit einen Einpersonenhaushalt zu ziehen, da Mehrpersonenhaushalte proportional zur Anzahl der Haushalte

2 Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

3 Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

mitglieder häufiger als alleinlebende Personen im Einwohnermelderegister vertreten sind. Daher ist in der Stichprobe insbesondere der Anteil von häufig vorhandenen Haushaltstypen mit mehreren Haushaltsgliedern überrepräsentiert. Aus diesem Grund wird eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin wird in diesem Zuge die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit für die Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 1: Stadt Essen: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

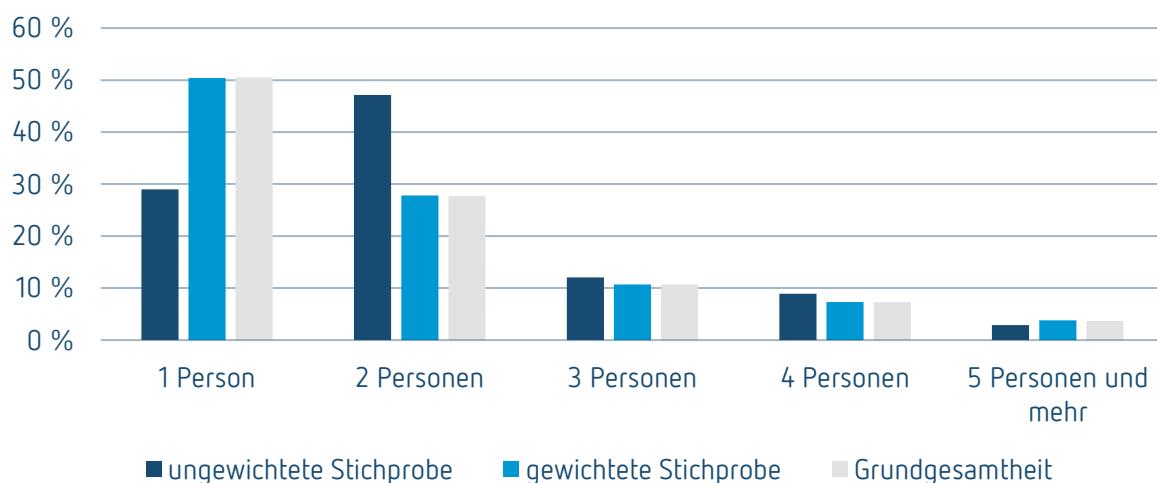
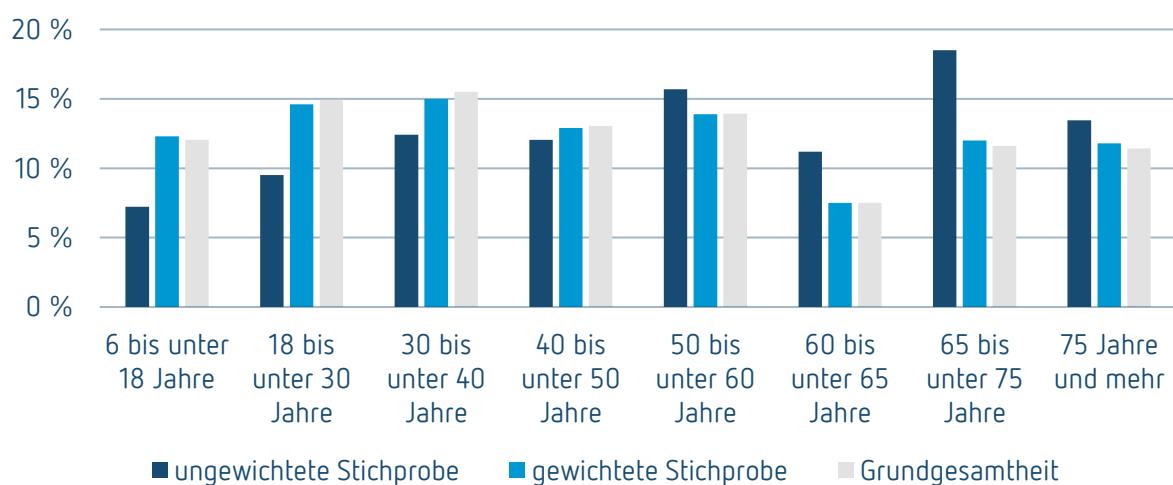


Abbildung 2: Stadt Essen: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/ gewichtet) in Prozent



Hinweise zur Dokumentation

Die in diesem Endbericht zur Haushaltsbefragung dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich lediglich auf **Haushalte und Personen mit Wohnsitz in der Stadt Essen**. Wege, die z. B. von auswärtigen Berufspendelnden oder Einkaufsbesucher:innen können durch die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfasst werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2023 auf gesamtdeutscher Ebene und auf der Ebene vergleichbarer Städte (Stadtregion-Metropolen; Städte über 500.000 Einwohner:innen - RegioStaR 7) herangezogen. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Essen.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse mit den Ergebnissen der vorherigen Mobilitätsbefragungen in der Stadt Essen aus den Jahren 2001, 2011 und 2019 verglichen. Die vorherigen Befragungen in der Stadt Essen wurden im vergleichbaren Methodendesign durchgeführt und ausgewertet, wodurch die Vergleichbarkeit der Ergebnisse sichergestellt ist. In Rücksprache mit der Stadtverwaltung wurde die Methodik für diese Befragung an aktuell gängige Standards in der Mobilitätsbefragung angepasst. Zudem wurden einige neue spezifische relevante Fragestellungen in dieser Befragung mit aufgenommen.

In den Tabellen werden i. d. R. nur Prozentwerte angegeben. Die Angabe der absoluten Zahlen erfolgt in den Kopfzeilen der Tabellenspalten mit „(n=Zahl)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert auf welchem Datenumfang die betreffende Auswertung basiert.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergäbe die Summe immer 100 %), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Für die Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen und Verkehrsleistung erfolgt die Angabe der 95 %-Konfidenzintervalle. Eine eigene Abfrage zu Taxen, dem On-Demand-Shuttle Bussi, E-Scootern und Lkw ist nicht erfolgt. Diese wurden als „sonstige Verkehrsmittel“ erfasst. Die Angabe der auf Wegen genutzten Verkehrsmitteln wurde bei Mehrfachnennungen entsprechend der für die MiD verwendeten Hierarchie zu einem Hauptverkehrsmittel aggregiert.⁴

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. **Bei allen Tabellen und Grafiken ist zu beachten: Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer exakt „100 %“ erreicht.**

⁴ Diese Reihenfolge beruht auf der Annahme, dass das ranghöchste Verkehrsmittel in der Regel für die längste zurückgelegte Strecke genutzt wird (infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Ergänzende Studienunterlagen (im Auftrag des BMV), S. 164-165).

3 Untersuchungsraum Stadt Essen

Die Stadt Essen ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Düsseldorf und grenzt im Uhrzeigersinn beginnend im Norden an die Städte Gelsenkirchen, Bochum, Hattingen, Velbert, Heiligenhaus, Ratingen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen und Bottrop. Die Stadt Essen ist Mitglied der AGFS. Die Mobilitätsbefragung wurde flächendeckend in den Stadtbezirken I bis IX und ihren 50 Stadtteilen durchgeführt und deckt damit das gesamte Stadtgebiet ab. Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum eine Fläche von rund 210,3 km² mit einer Einwohnerzahl von rund 597.000 Menschen. Der bevölkerungsreichste Stadtbezirk ist der Stadtbezirk III mit etwa 100.554 Einwohner:innen.

Tabelle 4: Einwohnerzahlen in den Stadtbezirken der Stadt Essen

Stadtbezirke	Einwohnerzahl
Stadtbezirk I	71.097
Stadtbezirk II	55.539
Stadtbezirk III	100.554
Stadtbezirk IV	83.677
Stadtbezirk V	58.717
Stadtbezirk VI	52.852
Stadtbezirk VII	71.701
Stadtbezirk VIII	51.508
Stadtbezirk IX	51.328
Stadt Essen	596.973

Quelle: Stadt Essen (Stand Juni 2025)

Die Stadt Essen wird über die Autobahnen A 40, A 42, A 44 und A 52 sowie die Bundesstraße B 224, die in nord-südlicher Richtung durch das Stadtgebiet führt, und die von Süden kommende Bundesstraße B 227 an das übergeordnete Straßennetz angebunden (siehe Abbildung 5). Im Schienenverkehr wird die Stadt Essen durch die Regionalexpresslinien RE 1, RE 2, RE 6, RE 11, RE 14, RE 16, RE 42 und RE 49 sowie die Regionalbahnen RB 32, RB 33, RB 35, RB 40 an umliegende Kreise und Städte angebunden. Darüber hinaus besteht mit den Regionalexpresslinien eine Anbindung in das gesamte Gebiet NRWs. Organisiert wird der Schienennahverkehr in Essen von dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Die Stadt Essen ist zudem an den Schienfernverkehr angebunden.

Abbildung 3: Stadtteile der Stadt Essen

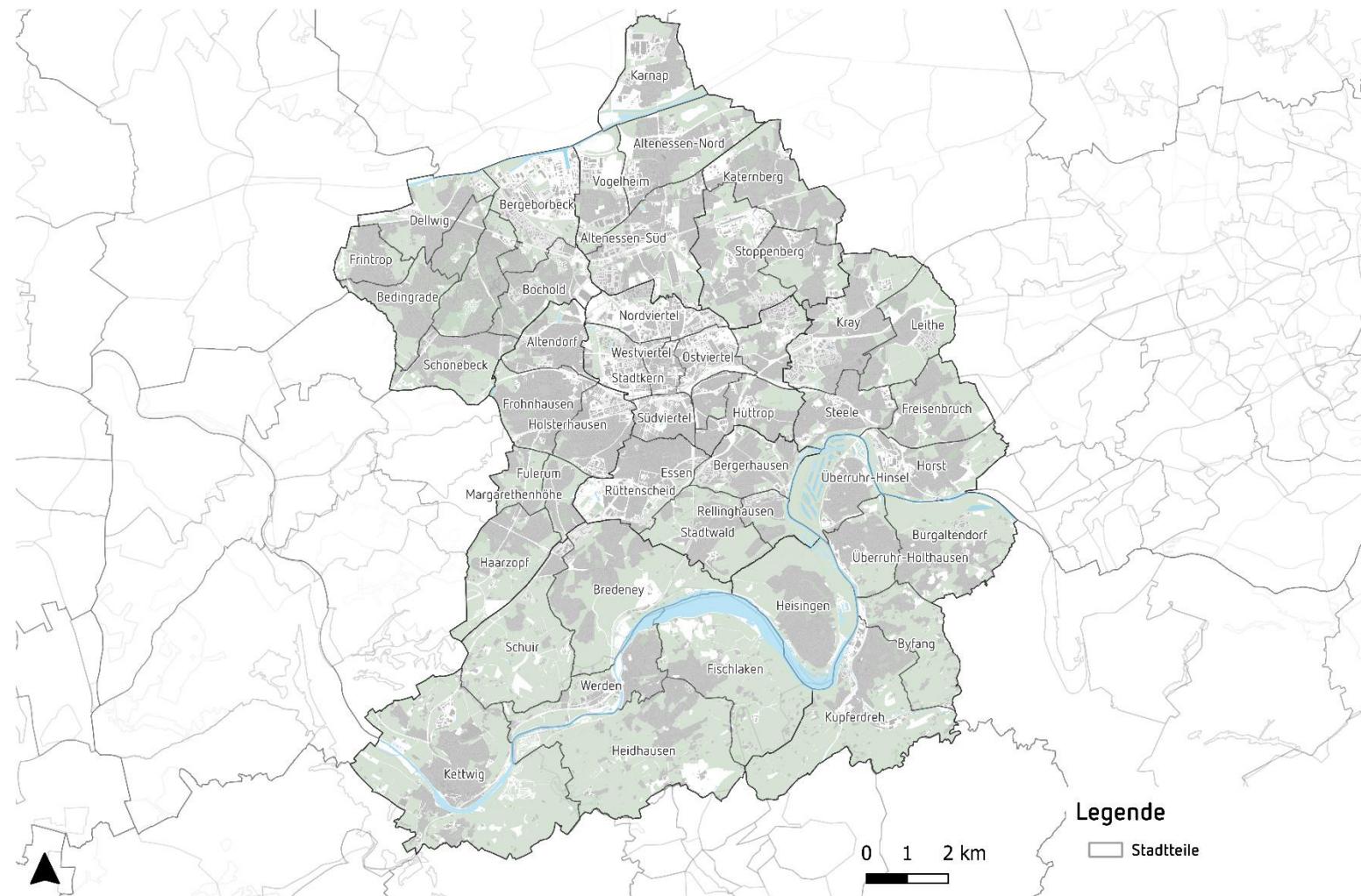


Abbildung 4: Stadtbezirke der Stadt Essen

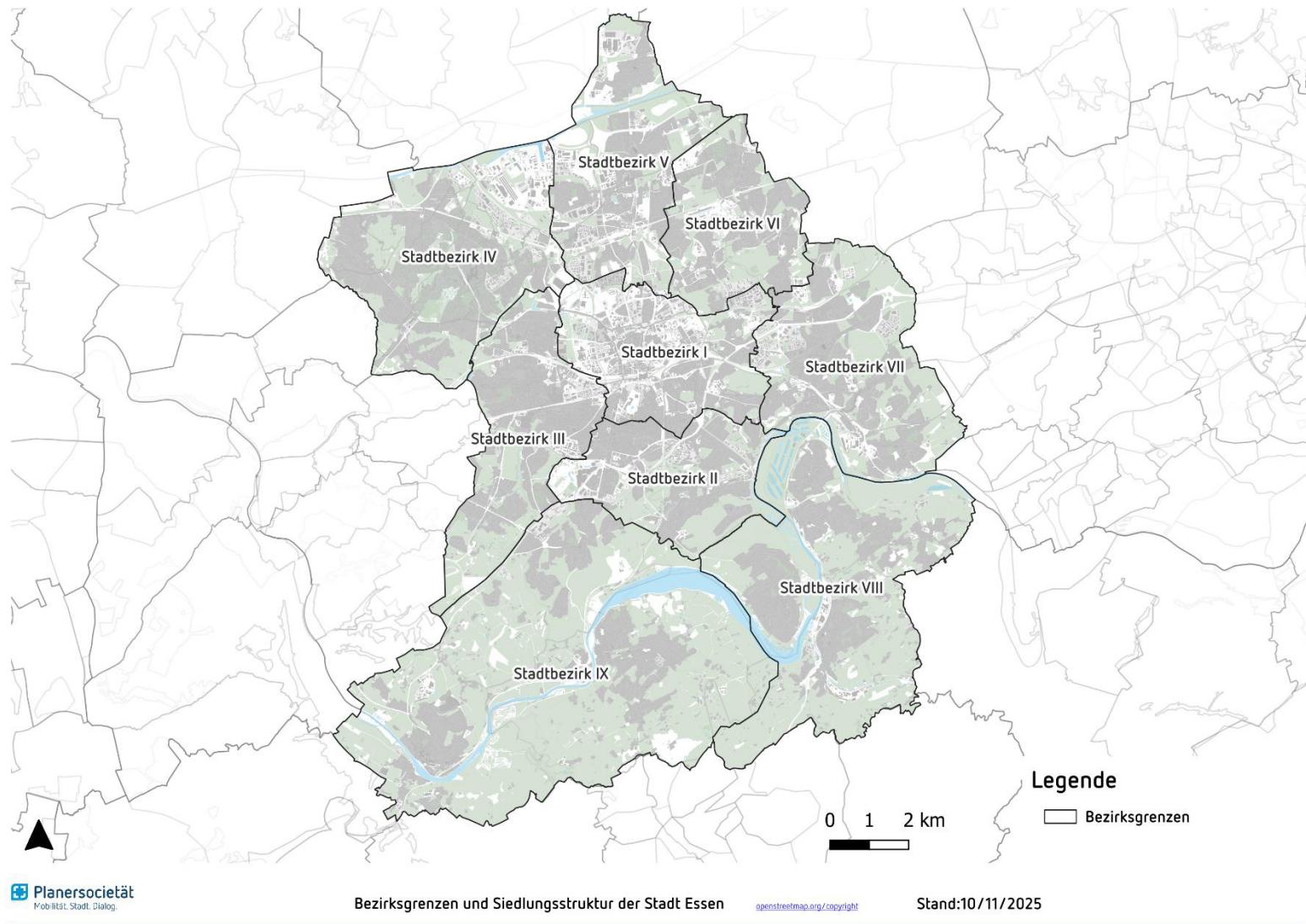
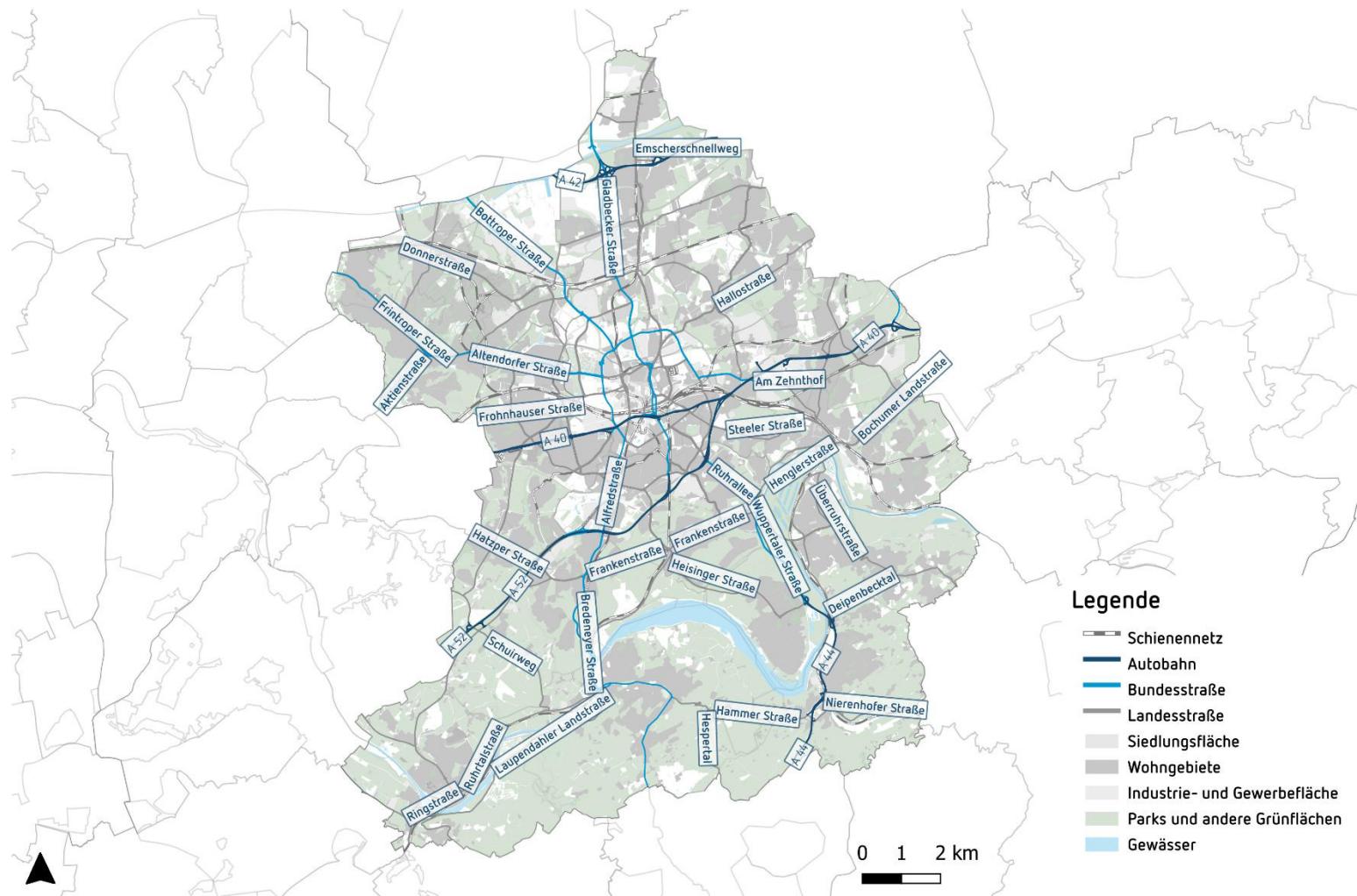


Abbildung 5: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Essen



4 Mobilitätsoptionen

Die Mobilitätsbefragung dient der Erfassung und Aktualisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Essen. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll, die aktuellen Rahmenbedingungen wie die soziodemografische Zusammensetzung der Stadtbevölkerung zum Befragungszeitpunkt zu erfassen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe ihres Lebens. So stellen das Erreichen der Volljährigkeit oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten in der Regel deutlich verändern. Somit ist es sinnvoll im Rahmen der Auswertung von Mobilitätskenndaten ebenfalls die soziodemografische Zusammensetzung der Stichprobe zu betrachten.

4.1 Soziodemografische Daten

Rund die Hälfte der befragten Personen in den Haushalten sind Erwerbstätige (51 %). Rund zwei Fünftel (38 %) aller Personen arbeiten dabei in Vollzeit und 12 % der Personen in Teilzeit. 1 % der Personen sind Erwerbstätige, die vorübergehend freigestellt oder z. B. in Elternzeit sind. Ebenfalls 12 % der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Schüler:innen, 5 % der Personen sind Studierende weitere 2 % befindet sich in Ausbildung. 23 % der Personen sind im Ruhestand bzw. pensioniert, 2 % sind haushaltführende Personen Hausfrauen und Hausmänner, 1 % Kinder im Vorschulalter⁵ und 2 % der Personen geben an, aktuell ohne berufliche Beschäftigung zu sein. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 56 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsteilnehmer eine Erwerbstätigkeit ausübt. Mehr als ein Drittel der Haushalte sind Rentnerhaushalte (35 %), rund 5 % sind Ausbildungshaushalte und rund 4 % der Haushalte sind Erwerbslosenhaushalte.

Tabelle 5: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Basis: alle Personen im Haushalt Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Erwerbsstatus / Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt							
		Erwerbstätige	Ausbildung	Studierende	Schüler:in	Kind (noch nicht eingeschult)	Hausfrau/-mann	Rentner:in, Pensionär:in	ohne Beschäftigung
Stadt Essen	7.238	51	2	5	12	1	2	23	2

Rund die Hälfte aller Haushalte (51 %) sind Einpersonenhaushalte, 28 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 11 %. In 9 % der befragten Haushalte in Essen leben Kinder unter 18 Jahren. Im Vergleich zum deutschlandweiten Schnitt und den raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen leben in den Haushalten in der Stadt Essen prozentual weniger Kinder unter 18 Jahren (MiD 2023: 22 % der Haushalte; MiD 2023 – Stadtregion Metropole: 18 % der Haushalte).

5 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Tabelle 6: Haushaltstypen in Prozent⁶

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Haushaltstyp							Haushalte mit Kin- dern (in %)
		Ein-Personen- Haushalt	Paar ohne Kin- der	Mehr-Er- wachse- nen- Haushalt ohne Kin- der	Alleiner- ziehend	Paar mit einem Kind	Paar mit mehreren Kindern	Mehr-Er- wachse- nen- Haushalt mit Kin- dern	
Stadt Essen	3.863	51	28	11	3	2	2	2	9
Stadtbezirke									
Stadtbezirk I	664	60	22	10	3	2	2	2	9
Stadtbezirk II	301	56	27	9	3	2	1	2	8
Stadtbezirk III	509	58	24	8	3	3	3	1	10
Stadtbezirk IV	567	48	30	11	2	3	2	3	10
Stadtbezirk V	293	48	27	13	3	2	2	4	11
Stadtbezirk VI	236	42	29	16	3	3	3	3	12
Stadtbezirk VII	430	47	29	13	4	2	3	1	10
Stadtbezirk VIII	442	42	34	14	2	3	2	3	10
Stadtbezirk IX	423	46	32	13	2	3	2	2	9
Vergleichswerte									
Stadtregion – Metropole	40.330	51	26	3	2	16*	k. A.	k. A.	18
MiD 2023 Deutschland	216.197	43	30	5	2	20*	k. A.	k. A.	22

*Abweichende Kategorie: Haushalte mit mehreren Erwachsenen und mindestens einem Kind

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Neben soziodemografischen Komponenten bestimmen das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln ebenfalls maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten. Wichtige Aspekte hierzu werden im Folgenden näher betrachtet.

Auto, Motorrad/-roller-Ausstattung

Rund 77 % der befragten Haushalte in der Stadt Essen verfügen über mindestens ein Auto, Motorrad/-roller, im Folgenden als „Fahrzeug“ bezeichnet. 28 % der Haushalte in Essen besitzen sogar mehrere Fahrzeuge. Demgegenüber können 22 % der befragten Haushalte als autofreie Haushalte eingestuft werden. Im Vergleich zur vorherigen Befragung aus dem Jahr 2019 hat der Anteil der autofreien Haushalte leicht zugenommen, zulasten des Anteils der Haushalte mit nur einem Fahrzeug, welcher auf 49 % gesunken ist. Gleichzeitig liegt der Anteil der Haushalte mit drei und mehr Fahrzeugen unverändert bei 5 %. Die durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen, die pro Haushalt zur Verfügung steht, beträgt 1,1 Fahrzeuge.

Die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Fahrzeug beträgt rund 10.000 km. 54 % der Fahrzeuge werden nur mit einer Jahresfahrleistung von weniger als 10.000 km genutzt. Weitere 40 % werden im Jahr

⁶ Eine Person wird als „Kind“ definiert, wenn sie unter 18 Jahre alt ist. Haushalte der Kategorie „Paare ohne Kinder“ bestehen aus zwei Personen im Alter von 18 oder mehr Jahren. „Mehr-Erwachsenen-Haushalte ohne Kinder“ bestehen aus drei oder mehr Personen im Alter von 18 oder mehr Jahren.

für 10-25.000 km genutzt. Mit 6 % der Fahrzeuge werden mehr als 25.000 km im Jahr gefahren, mit rund 1 % sogar mehr als 50.000 km im Jahr.

Tabelle 7: Besitz (dienstlicher/privater) Autos, Motorrad / -roller der Haushalte

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Autos, Motorrad / -rollers im Haushalt			
		Kein Auto, Motor- rad / -roller	1 Auto, Motorrad / - roller	2 Autos, Motor- rad / -roller	3 Auto, Motorrad / - roller und mehr
Stadt Essen	3.898	22	49	23	5
Stadtbezirke					
Stadtbezirk I	660	37	46	14	2
Stadtbezirk II	305	25	50	20	5
Stadtbezirk III	514	25	53	20	3
Stadtbezirk IV	569	21	46	26	7
Stadtbezirk V	299	23	51	21	6
Stadtbezirk VI	242	19	48	24	9
Stadtbezirk VII	437	23	48	22	7
Stadtbezirk VIII	446	12	50	32	7
Stadtbezirk IX	427	8	53	34	5
Vergleichswerte					
Stadt Essen 2019	k. A.	17	55	23	5
Stadt Essen 2011	k. A.	21	51	23	5
Stadt Essen 2001	k. A.	20	71	23	3
Stadtregion - Metropole	40.648	40	47	11	2
MiD 2023	218.101	20	52	24	4
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines elektrischen Autos, Motorrad / -rollers			Pkw-Dichte auf 1.000 Menschen (private und dienstl. Pkw)
		Kein Auto, Motorrad / -roller	1 Auto, Motorrad / -roller und mehr		
Stadt Essen	3.449	90	11		65

Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an. – *privates Auto (davon vollelektrisch), dienstliches Auto (davon vollelektrisch)*

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Menschen beträgt in der Stadt Essen 603 Pkw (private oder dienstliche). Werden nur Fahrzeuge, die über den privaten Haushalt zugelassenen sind, berücksichtigt, sinkt die Pkw-Dichte auf 548 private Pkw pro 1.000 Menschen. Diese Motorisierungsquote liegt etwas unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 581 Fahrzeuge je 1.000 Menschen beträgt, allerdings auch ländliche Regionen NRWs subsumiert⁷. Verglichen mit den vorherigen Befragungen ist gegenüber 2001 und 2011 eine steigende Pkw-Dichte zu verzeichnen. Lediglich 2019 lag die Pkw-Dichte der Stadt Essen über der 2024/25 erhobenen Pkw-Dichte. Auch in den einzelnen Stadtbezirken ist gegenüber 2011 eine steigende Pkw-Dichte zu beobachten. Am geringsten fällt dieses Wachstum im Stadtbezirk I aus. Hier liegt die Pkw-Dichte 2024/25 mit 478 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen nur knapp über dem entsprechenden Wert von 2011.

11 % der Haushalte in Essen besitzen mindestens ein vollelektrisch angetriebenes Fahrzeug. Bezogen auf alle in der Befragung erfassten Fahrzeuge, handelt es sich bei 10 % der Fahrzeuge um vollelektrisch angetriebene Fahrzeuge.

⁷ vgl. Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022).

Tabelle 8: Pkw-Dichte (dienstlich/privat) im Zeitvergleich

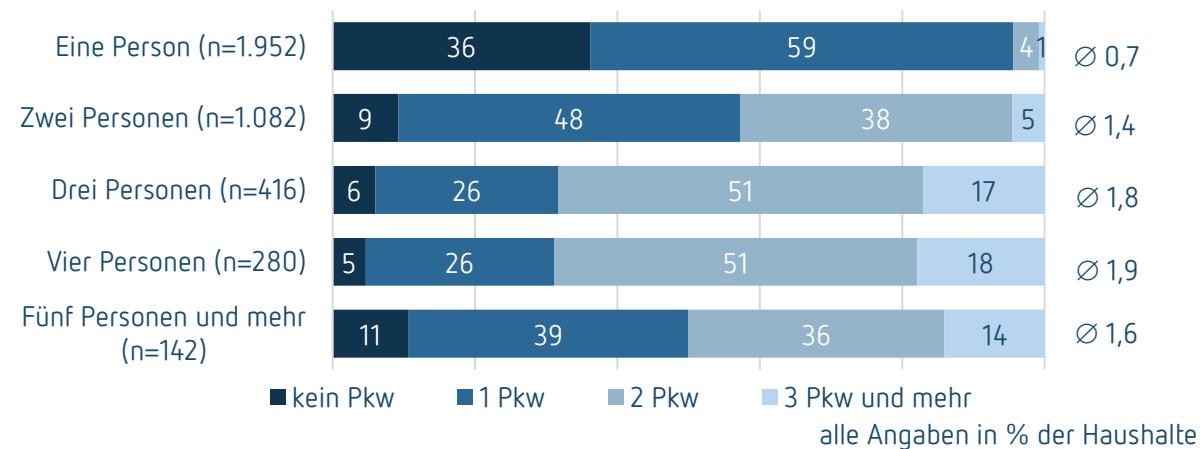
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Pkw-Dichte (dienstlich/privat) auf 1.000 Einwohner:innen			
	2001	2011	2019	2024/25
Stadt Essen	440	534	610	603
Stadtbezirke				
Stadtbezirk I	-	473	520	478
Stadtbezirk II	-	556	586	616
Stadtbezirk III	-	496	565	592
Stadtbezirk IV	-	544	619	623
Stadtbezirk V	-	461	630	568
Stadtbezirk VI	-	511	671	583
Stadtbezirk VII	-	515	570	575
Stadtbezirk VIII	-	612	666	693
Stadtbezirk IX	-	639	757	739

Analytische Variable aus der Fahrzeugausstattung der Haushalte

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Auto-, Motorrad/-roller-Ausstattung (im Weiteren: „Fahrzeugausstattung“) der Haushalte in der Stadt Essen im Vergleich zu den strukturreäumlich vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen auf einem höheren Niveau befindet. Insbesondere bei zwei und mehr Fahrzeugen pro Haushalt liegt die Fahrzeugausstattung etwa im deutschlandweiten Schnitt, bei einem Fahrzeug pro Haushalt liegt die Fahrzeugausstattung der Haushalte in der Stadt Essen etwas unter dem deutschlandweiten Schnitt. Gegenüber der vorherigen Befragung hat der Anteil der autofreien Haushalte zugenommen, der Anteil der Haushalte mit einem Zweit- oder Drittauto ist demgegenüber weitestgehend unverändert geblieben.

Die Fahrzeugausstattung unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach sozialer Struktur eines Haushaltes. So besitzt ein größerer Anteil der Erwerbshaushalte mindestens ein Fahrzeug (86 %) als bei den Rentnerhaushalten (74 %). Unterschieden nach Größe des Haushaltes besitzen ein überdurchschnittlicher Anteil der Eipersonenhaushalte kein Fahrzeug (36 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Fahrzeuge.

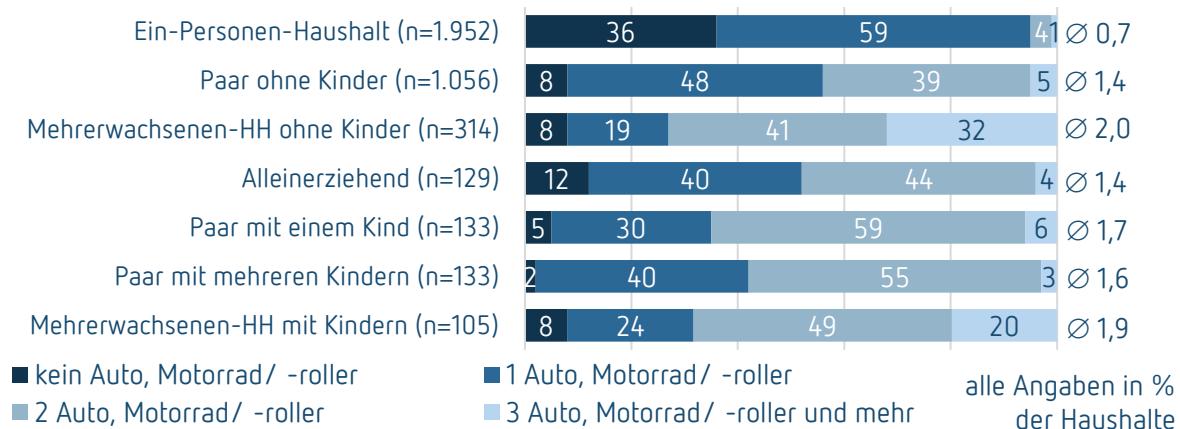
Abbildung 6: Auto-, Motorrad/-roller im Haushalt nach Haushaltsgröße



Wird die Fahrzeugausstattung nach Haushaltstyp betrachtet, zeigt sich, dass Mehrerwachsenenhaushalte mit und ohne Kinder über die durchschnittlich meisten Fahrzeuge verfügen ($\varnothing 2,0$ bzw. $\varnothing 1,9$ Fahrzeuge)

pro Haushalt). Lediglich bei Einpersonenhaushalten liegt die durchschnittliche Fahrzeugausstattung bei unter einem Auto pro Haushalt (0,7). Auch Paare mit einem oder mehreren Kindern verfügen mit durchschnittlich 1,7 bzw. 1,6 Fahrzeugen pro Haushalt über überdurchschnittlich viele Autos. Für diese Haushaltstypen liegt auch die Ausstattung mit 2 Fahrzeugen am höchsten (55 % bzw. 59 %).

Abbildung 7: Auto, Motorrad / -roller im Haushalt nach Haushaltstyp



Weiterhin verfügen 9 % der Haushalte in der Stadt Essen über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Diese Besitzquote von Krafträdern in den Haushalten lässt sich über dem Bundeschnitt und dem Niveau der Metropolen in Stadtregionen von jeweils 7 % der Haushalte einordnen.

Bei der Betrachtung bestimmter Mobilitätskenndaten nach Wohnform (Ein- und Zweifamilienhaus oder Mehrfamilienhaus) lassen sich einige Unterschiede erkennen. So liegt die durchschnittliche Haushaltgröße in Ein- und Zweifamilienhäusern über der durchschnittlichen Haushaltgröße in Mehrfamilienhäusern. Hier zeigt sich vor allem ein deutlich höherer Anteil von Ein-Personen-Haushalten in Mehrfamilienhäusern sowie geringere Anteile an Haushalten mit 3 Personen und mehr (Ein- und Zweifamilienhäuser: 29 %, Mehrfamilienhäuser: 14 %). Die Autoausstattung liegt im Durchschnitt ebenfalls für Ein- und Zweifamilienhäuser über der Ausstattung in Mehrfamilienhäusern (durchschnittlich 1,5 bzw. 1,0 Autos pro Haushalt). Diese Differenz ist für die Fahrradausstattung noch deutlicher: Für Ein- und Zweifamilienhäuser ist eine durchschnittliche Fahrradausstattung von 2,1 gegenüber 1,1 bei Mehrfamilienhäusern zu verzeichnen.

Personen in Haushalten aus Mehrfamilienhäusern besitzen häufiger eine Zeitkarte für den ÖV als Personen in Haushalten aus Ein- und Zweifamilienhäusern. Ebenso liegt die mindestens wöchentliche ÖV-Nutzung bei Personen in Haushalten aus Mehrfamilienhäusern (41 %) über der von Personen in Haushalten aus Ein- und Zweifamilienhäusern (29 %).

Tabelle 9: Mobilitätskenndaten unterschieden nach Wohnform der Haushalte und Personen

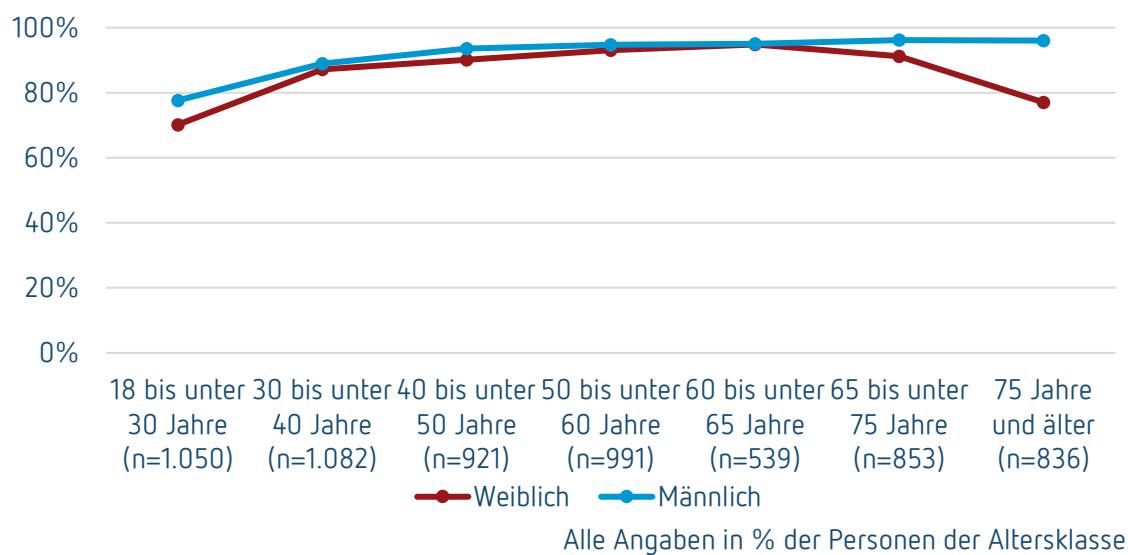
Mobilitätskenndaten (alle Haushalte bzw. Personen, Angaben in %)	Stadt Essen 2024/25	
	Ein- und Zweifamilienhaus (n=1.214)	Mehrfamilienhaus (n=2.594)
Haushaltsgröße		
1 Person	28	61
2 Personen	34	25
3 Personen	17	8
4 Personen	15	4
5 Personen und mehr	7	2
<i>Mittelwert der Haushaltsgröße</i>	<i>Ø 1,6</i>	<i>Ø 2,4</i>
Autoausstattung	(n=1.224)	(n=2.595)
Kein Auto, Motorrad / -roller	9	28
1 Auto, Motorrad / -roller	43	55
2 Auto, Motorrad / -roller	38	16
3 Auto, Motorrad / -roller und mehr	10	3
<i>Mittelwert der Autoausstattung</i>	<i>Ø 1,5</i>	<i>Ø 1,0</i>
Fahrradausstattung	(n=1.225)	(n=2.594)
Kein Fahrrad	27	42
1 Fahrrad	15	28
2 Fahrräder	24	17
3 Fahrräder und mehr	34	13
<i>Mittelwert der Fahrradausstattung</i>	<i>Ø 2,1</i>	<i>Ø 1,1</i>
ÖV-Zeitkarte	(n=2.906)*	(n=4.037)*
Besitz einer Zeitkarte	30	42
Keine Zeitkarte vorhanden	70	58
ÖV-Nutzung	(n=2.709)*	(n=3.760)*
(fast) täglich	18	24
an 1-3 Tagen pro Woche	11	17
an 1-3 Tagen pro Monat	16	16
seltener	35	24
nie	20	15

*Basis: Personen aus Haushalten in Ein- und Zweifamilienhäusern bzw. Mehrfamilienhäusern

Führerscheinbesitz für Autos, Motorräder /-roller

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Fahrzeugbesitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt besitzen in der Stadt Essen 88 % der volljährigen Personen einen Führerschein. Dieser Wert liegt auf dem Niveau des von der MiD 2023 ermittelten Bundesdurchschnitts von 87 % und etwas unter dem Schnitt der Metropolen in Stadtregionen (82 %). Unterschiede zwischen Männern und Frauen beim Führerscheinbesitz können vor allem in den Altersklassen 18 bis unter 30 Jahren sowie ab 75 Jahren beobachtet werden. Während in den mittleren Altersklassen die Anteile der Personen mit Führerschein bei Männern und bei Frauen in etwa auf vergleichbaren Niveaus liegen, fällt der Führerscheinbesitz bei den Frauen ab 75 Jahren rund 20 Prozentpunkte und bei Frauen von 18 bis unter 30 Jahren 8 Prozentpunkte niedriger als bei den Männern der gleichen Altersgruppe aus.

Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Auto-, Motorrad/-roller-Verfügbarkeit der Personen

Insgesamt können von der volljährigen Bevölkerung der Stadt Essen rund 69 % jederzeit auf ein Fahrzeug zurückgreifen. Weiteren 15 % der Stadtbevölkerung ab 18 Jahren steht zeitweise ein Fahrzeug zur Verfügung. Demnach können 16 % der volljährigen Personen nie auf ein Fahrzeug zurückgreifen. Werden bei der Auswertung der Fahrzeugverfügbarkeit lediglich die Personen berücksichtigt, die einen Führerschein besitzen, steigt die ständige bzw. tägliche Fahrzeugverfügbarkeit auf 77 % der Personen. 16 % der Personen mit Fahrerlaubnis verfügen zeitweise oder nach Absprache über ein Fahrzeug und 8 % der Personen geben an, nie über ein Fahrzeug verfügen zu können.

Tabelle 10: Auto, Motorrad/-roller-Verfügbarkeit der Personen

Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Verfügbarkeit Auto, Motorrad/-roller		
		immer/täglich	zeitweise/ nach Absprache	nie
Stadt Essen	6.316	69	15	16
Stadtbezirke				
Stadtbezirk I	937	54	19	27
Stadtbezirk II	466	66	21	13
Stadtbezirk III	784	68	14	17
Stadtbezirk IV	875	73	12	15
Stadtbezirk V	443	66	14	19
Stadtbezirk VI	381	70	17	13
Stadtbezirk VII	658	69	14	17
Stadtbezirk VIII	740	77	14	9
Stadtbezirk IX	735	78	14	8
Vergleichswerte				
Stadt Essen 2019	6.424	86		14
Stadtregion – Metropole*	58.868	59	22	18
MiD 2023* Deutschland	344.119	74	14	11

Steht Ihnen persönlich ein Auto, Motorrad/-roller zur Verfügung?

*Personen ab 14 J.; inkl. Carsharing

Carsharing-Nutzung

Mehr als ein Viertel der befragten Personen (ab 6 Jahren) in Essen gibt an, sich eine Nutzung von Carsharing vorstellen zu können (29 %). Betrachtet man diesen Wert nach Autoverfügbarkeit der Personen zeigt sich, dass Personen, welche angeben, Carsharing bereits zu nutzen, zu 62 % (nur) selten oder nie über ein Auto verfügen. Der Anteil von Personen, die immer bzw. täglich über ein Auto verfügen, liegt bei Personen, die sich die Nutzung von Carsharing nicht vorstellen können, am höchsten (74 %).

Nach Verteilung auf die Altersgruppen betrachtet zeigt sich, dass bereits Carsharing nutzende Personen vorwiegend aus den Altersgruppen 30 bis unter 40 Jahren sowie 50 bis unter 60 Jahren stammen. Die Nutzung von Carsharing vorstellen können sich ebenfalls v. a. Personen der Altersgruppe 30 bis unter 40 Jahre. Recht gleichmäßig auf die Altersgruppen verteilt sich die Personengruppe, welche sich eine Nutzung von Carsharing nicht vorstellen kann. Hier sind es je Altersgruppe zwischen 6 und 15 %.

Tabelle 11: Kenndaten zur (zukünftigen) Nutzung von Carsharing

(zukünftige) Nutzung von Carsharing nach Autoverfügbarkeit und Altersgruppe (alle Personen ab 6 Jahren, Angaben in %)	Stadt Essen 2024/25			
	Nutze ich bereits (n=150)	Kann ich mir vorstellen (n=1.847)	Kann ich mir nicht vorstellen (n=3.273)	Kenne ich nicht (n=1.110)
Autoverfügbarkeit				
immer / täglich	38	63	74	38
selten	39	21	11	7
nie	23	15	15	55
Altersgruppe	(n=151)	(n=1.868)	(n=3.284)	(n=1.129)
6 bis unter 18 Jahre	2	5	6	39
18 bis unter 30 Jahre	21	20	14	9
30 bis unter 40 Jahre	25	22	15	6
40 bis unter 50 Jahre	17	14	15	8
50 bis unter 60 Jahre	24	15	16	9
60 bis unter 65 Jahre	5	7	10	4
65 bis unter 75 Jahre	5	11	14	9
75 Jahre und älter	2	5	11	16

Fahrradausstattung der Haushalte

Die Fahrradausstattung der Haushalte in der Stadt Essen liegt mit 63 % der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad besitzen, unter dem Niveau der vergleichbaren Metropolen (77 %). Gegenüber 2011 hat der Anteil leicht zugenommen (damals 61%). Die Fahrraddichte liegt für die Stadt Essen bei rund 763 Fahrrädern pro 1.000 Personen. Unterschieden nach Fahrradtyp, sind die konventionellen Fahrräder nach wie vor am meisten in den Haushalten verbreitet. Mehr als die Hälfte der Haushalte (55 %) besitzen mindestens ein konventionelles Fahrrad. Aber schon 32 % der Haushalte geben an, dass sie mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/ E-Bike/ S-Pedelec/E-Lastenrad) besitzen.

Tabelle 12: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt ("konventionelles" Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)			
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr
Stadt Essen	3.897	37	24	19	20
Stadtbezirke					
Stadtbezirk I	659	44	25	15	15
Stadtbezirk II	306	34	25	23	18
Stadtbezirk III	514	40	25	15	20
Stadtbezirk IV	569	34	27	22	17
Stadtbezirk V	298	38	24	19	18
Stadtbezirk VI	240	37	23	18	21
Stadtbezirk VII	437	42	22	15	21
Stadtbezirk VIII	445	31	24	19	26
Stadtbezirk IX	427	32	16	27	25
Vergleichswerte					
Stadt Essen 2019	k. A.	27	30	22	22
Stadt Essen 2011	k. A.	39	17	27	18
Stadtregion – Metropole*	40.648	26	29	21	24
MiD 2023*	218.101	30	25	20	25

Analytische Variable, gebildet aus den Anzahlen „konventionelles“ Fahrrad, Pedelec/ E-Bike (< 25 km/h, ohne Kennzeichen), S-Pedelec/ E-Bike (> 25 km/h, mit Kennzeichen) und Lastenrad/ E-Lastenrad

*Abweichende Kategorie: Anzahl Elektrofahrräder, Pedelecs und Fahrräder im Haushalt

Die Fahrraddichte auf 1.000 Menschen beträgt in der Stadt Essen 763 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen. Diese Ausstattungsquote liegt unter dem Wert von 2019, allerdings über dem Vergleichswert von 2011. Auch in den Stadtbezirken hat die Fahrradausstattung gegenüber 2011 zugenommen, am deutlichsten im Stadtbezirk IX (2011: 713 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen; 2024/25: 937 Fahrräder pro 1.000 Einwohner:innen).

Tabelle 13: Fahrraddichte im Zeitvergleich

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner:innen		
	2011	2019	2024/25
Stadt Essen	655	846	763
Stadtbezirke			
Stadtbezirk I	554	864	682
Stadtbezirk II	715	913	886
Stadtbezirk III	621	793	818
Stadtbezirk IV	677	799	721
Stadtbezirk V	655	858	708
Stadtbezirk VI	625	890	687
Stadtbezirk VII	664	837	683
Stadtbezirk VIII	672	844	829
Stadtbezirk IX	713	901	937

Analytische Variable aus der Fahrzeugausstattung der Haushalte

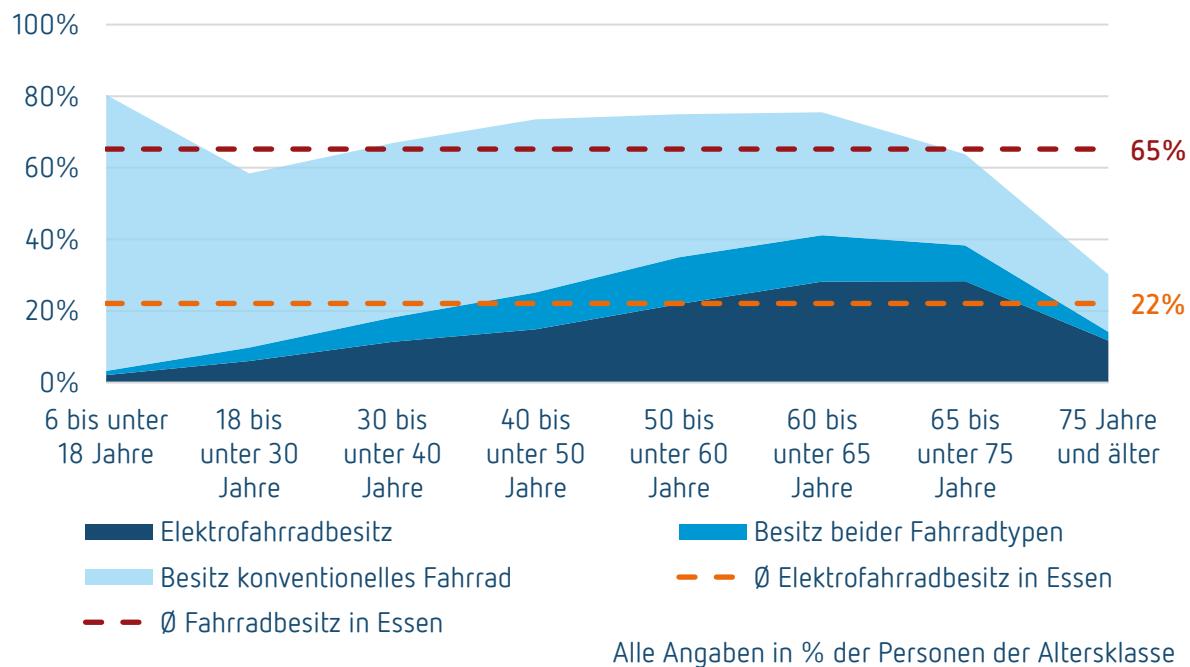
Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Fahrrad-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Essen im Vergleich zu den strukturrestlich vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen auf einem etwas niedrigeren Niveau befindet. Insbesondere der Anteil von Haushalten ohne Fahrrad liegt gegenüber dem deutschlandweiten Schnitt sowie strukturrestlich vergleichbaren Metropolen auf einem höheren Niveau. Gegenüber der vorherigen Befragung hat der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad zugenommen, der Anteil der Haushalte mit einem oder mehr Fahrrädern ist jeweils gesunken (Abnahme von jeweils zwischen 2 und 6 Prozentpunkten).

Der Markttrend der Elektrofahrräder der letzten Jahre lässt sich auch in Essen beobachten. Der anhaltende Marktboom der Elektrofahrräder könnte diesen Anteil in den nächsten Jahren weiter steigen lassen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung auf längeren Distanzen (auch über 5 oder 10 km hinaus) oder auf Wegen mit Höhenunterschieden sein.

Besitz von Elektrofahrrädern

Übertragen auf die Personenebene entspricht die Elektrofahrradausstattung der Haushalte gut einem Fünftel der Personen (22 % der Personen ab 6 Jahren). Insbesondere in den Altersklassen von 60 bis unter 75 Jahren liegen die Anteile der Personen mit einem Elektrofahrrad auf einem überdurchschnittlichen Niveau. So besitzen rund 39 % der Personen im Alter von 60 bis unter 75 Jahren ein Elektrofahrrad. Aber auch die Altersgruppen über 40 Jahre besitzen überdurchschnittlich häufig Elektrofahrräder. Erwartungsgemäß ist der Anteil der Elektrofahrradausstattung bei den Kindern und Jugendlichen (3 %) am geringsten. Personen über 75 Jahren besitzen unterdurchschnittlich häufig ein Fahrrad. Wird in dieser Altersklasse jedoch ein Fahrrad vorgehalten, ist es eher ein Elektrofahrrad als ein konventionelles Fahrrad (19 % Elektrofahrradbesitz ggü. 16 % Besitz eines konventionellen Fahrrads),

Abbildung 9: Besitz von Fahrradtypen nach Personen und Alter



Der Besitz von Elektrofahrrädern scheint im Zusammenhang mit der Mobilität ihrer Nutzenden zu stehen und teilweise die Nutzung von Fahrzeugen (Auto, Motorrad/-roller) abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzer:innen (ab 40 Jahren) mit Personen,

die nur ein konventionelles oder kein Fahrrad besitzen, desselben Alters (> 40 Jahren) (siehe Tabelle 14). Der Besitz eines Führerscheins ist bei Elektrofahrradbesitzer:innen höher als bei Personen mit (nur) konventionellem Fahrrad wobei deutlich weniger Personen einen Führerschein haben, die gar kein Fahrrad besitzen. Der Anteil an Elektrofahrradbesitzer:innen, denen täglich ein Fahrzeug zur Verfügung steht, ist zudem im Vergleich zu den beiden Vergleichsgruppen deutlich größer. Eine mögliche Erklärung dafür wäre, dass Elektrofahrräder in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer:innen daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in einer höheren Führerschein- sowie Fahrzeugverfügbarkeit äußert. Der Anteil der (fast) täglichen Fahrzeug-Nutzer:innen fällt unter den Personen mit einem Elektrofahrrad trotz hoher Führerscheinbesitzquote und hoher täglicher Fahrzeugverfügbarkeit mit 53 % allerdings niedriger aus als bei den Personen, die (nur) ein konventionelles Fahrrad (56 % der Personen) besitzen. Personen, die gar kein Fahrrad besitzen, weisen hier mit 47 % den geringsten Nutzungs-wert auf. Personengruppen mit (nur) konventionellem oder gar keinem Fahrrad erweisen sich stattdessen deutlich ÖV-affiner: So besitzen 26 % der Personen mit konventionellem Fahrrad und 30 % der Personen ohne Fahrrad eine ÖV-Zeitkarte. Bei den Elektrofahrradbesitzer:innen ist dieser Anteil mit 19 Prozentpunkten deutlich geringer. Dementsprechend fällt auch die mindestens wöchentliche ÖV-Nutzung bei den Elektrofahrradbesitzer:innen niedriger aus (6 % der Personen mit Elektrofahrrad, 13 % der Personen mit konventionellem Fahrrad und 17 % der Personen ohne Fahrrad).

Tabelle 14: Mobilitätskenndaten unterschieden nach (Elektro-)Fahrradbesitz

Mobilitätskenndaten (alle Personen ab 40 Jahren, Angaben in %)	Stadt Essen 2024/25		
	Personen mit Elektrofahrrad	Personen mit (nur) konventionellem Fahrrad	Personen ohne Fahrrad
Auto-, Motorrad/-roller-Führerschein	(n=1.257)	(n=1.394)	(n=1.529)
ja	98	95	83
nein	2	5	17
Auto-, Motorrad/-roller-Verfügbarkeit	(n=1.255)	(n=1.387)	(n=1.510)
immer/täglich	83	79	64
zeitweise/nach Absprache	13	13	9
nie	3	7	27
Auto-, Motorrad/-roller-Nutzung	(n=1.200)	(n=1.299)	(n=1.249)
(fast) täglich	53	56	47
an 1-3 Tagen pro Woche	32	26	24
an 1-3 Tagen pro Monat	6	7	5
seltener	2	3	3
nie	6	8	20
ÖV-Zeitkarte	(n=1.254)	(n=1.389)	(n=1.510)
Besitz einer Zeitkarte	19	26	30
Keine Zeitkarte vorhanden	81	74	70
ÖV-Nutzung	(n=1.156)	(n=1.290)	(n=1.320)
(fast) täglich	6	13	17
an 1-3 Tagen pro Woche	11	13	17
an 1-3 Tagen pro Monat	17	16	15
seltener	44	40	29
nie	21	18	22

Bikesharing-Nutzung

Rund ein Viertel der befragten Personen (ab 6 Jahren) in Essen gibt an, sich eine Nutzung des Bike-Sharing Angebotes metropolradruhr vorstellen zu können (24 %). Betrachtet man diesen Wert nach Fahrradbesitztypen der Personen zeigt sich, dass Personen, welche angeben, das Angebot metropolradruhr bereits zu nutzen, zu 60 % (nur) ein konventionelles Fahrrad besitzen. Kein Fahrrad besitzen 12 % dieser Gruppe. Demgegenüber steigt der Anteil von Personen mit Fahrrad unter den Personen, die sich eine Nutzung des metropolradruhr vorstellen können. Hier geben insgesamt 91 % an, ein Fahrrad zu besitzen. 23 % dieser Personen geben an, ein Elektrofahrrad zu besitzen, 15 % sogar den Besitz beider Fahrradtypen.

Nach Verteilung auf die Altersgruppen betrachtet zeigt sich, dass bereits das metropolradruhr nutzende Personen vorwiegend aus den Altersgruppen 18 bis unter 60 Jahren stammen. Die meisten dieser Personen sind zwischen 18 und 30 Jahre alt und damit in einem Alter, in dem üblicherweise ein Studium oder eine Ausbildung absolviert werden. Die Nutzung des metropolradruhr vorstellen können sich ebenfalls v. a. Personen der jüngeren Altersgruppen. Hier sind es zwischen 18 und 40 Jahren insgesamt 43 % der Personen. Recht gleichmäßig auf die Altersgruppen verteilt sich die Personengruppe, welche sich eine Nutzung des metropolradruhr nicht vorstellen kann: Von diesen Personen stammen zwischen 6 % (6 bis unter 18 Jahre) und 17 % (50 bis unter 60 Jahre sowie 65 bis unter 75 Jahre) aus den einzelnen Altersgruppen.

Personen, die das metropolradruhr bereits nutzen, besitzen zu mehr als zwei Dritteln eine ÖV-Zeitkarte (68 %). Bei den Personen, die sich eine Nutzung des metropolradsruhr vorstellen können, überwiegt hingegen der Anteil der Personen ohne ÖV-Zeitkarte (55 %). Bekannt ist das Angebot wiederum eher bei Personen mit ÖV-Zeitkarte: Nur etwa ein Drittel der Personen, die angeben, das metropolradruhr nicht zu kennen, besitzen eine ÖV-Zeitkarte.

Tabelle 15: Kenndaten zur (zukünftigen) Nutzung von Bikesharing

(zukünftige) Nutzung von Bikesharing nach Fahrradbesitz und Altersgruppe (alle Personen ab 6 Jahren, Angaben in %)	Stadt Essen 2024/25			
	Nutze ich bereits	Kann ich mir vorstellen	Kann ich mir nicht vorstellen	Kenne ich nicht
Besitz nach Fahrradtypen	(n=252)	(n=1.524)	(n=2.935)	(n=1.695)
Elektrofahrrad	19	23	34	42
(nur) konventionelles Fahrrad	60	53	39	43
Beide Fahrradtypen	9	15	18	11
Ohne Fahrrad	12	9	8	5
Altersgruppe	(n=253)	(n=1.527)	(n=2.943)	(n=1.700)
6 bis unter 18 Jahre	1	8	6	26
18 bis unter 30 Jahre	38	20	13	12
30 bis unter 40 Jahre	32	23	14	10
40 bis unter 50 Jahre	14	18	13	10
50 bis unter 60 Jahre	10	15	17	12
60 bis unter 65 Jahre	2	6	11	5
65 bis unter 75 Jahre	2	8	17	10
75 Jahre und älter	1	2	11	15
ÖV-Zeitkarte	(n=183)	(n=1.225)	(n=2.612)	(n=1.362)
Besitz einer Zeitkarte	68	45	28	34
Keine Zeitkarte vorhanden	32	55	72	66
Erwerbsstatus				
Erwerbstätige / Auszubildende (n=3.604)	5	29	48	19
Studierende (n=349)	16	41	27	15
Schüler:innen (n=772)	1	17	26	56

Erwerbstätige bzw. Auszubildende geben zu 5 % an, das metropolradruhr bereits zu nutzen. Bei den Studierenden liegt dieser Anteil mit 16 % deutlich höher. Schüler:innen nutzen das metropolradruhr nur zu 1 % bereits. Eine zukünftige Nutzung können sich vor allem Studierende vorstellen (41 % der Studierenden) aber auch Erwerbstätige bzw. Auszubildende können sich zu nahezu einem Drittel (29 %) eine Nutzung des metropolradsruhr vorstellen. Bei den Schüler:innen liegt dieser Anteil bei lediglich 17 %. Nicht vorstellen können sich vor allem Erwerbstätige bzw. Auszubildende die zukünftige metropolradruhr-Nutzung, Schüler:innen ist das Angebot zu einem überwiegenden Teil (56 %) nicht bekannt.

Radabstellanlagen

Unterschieden nach der Wohnform zeigt sich, dass Personen in Mehrfamilienhäusern zu 42% angeben, nicht über einen Fahrradabstellplatz zu verfügen, 37% besitzen einen Fahrradabstellplatz. Lediglich 18 % dieser Personen steht sowohl am Wohn- als auch Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort einen Fahrradabstellplatz zur Verfügung. Bei Personen in Ein- oder Zweifamilienhäusern gibt die Mehrheit an, am Wohnort über einen Fahrradabstellplatz zu verfügen (55 %). Zudem geben 27 % an, sowohl am Wohn- als auch Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort einen Abstellplatz für das Fahrrad zur Verfügung zu haben.

Die Betrachtung der Verfügbarkeit von Radabstellanlagen an verschiedenen Orten des Alltags in Bezug auf die Fahrrad-Nutzung sowie Art der Wohnform zeigt einige interessante Aspekte auf: So nutzen Personen ohne verfügbaren Fahrradabstellplatz das Fahrrad zu 64 % nie. Für Personen mit verfügbarem Fahrradabstellplatz (am Wohnort, am Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort oder an beiden Orten) liegt dieser Wert lediglich bei rund einem Drittel zwischen 30 % und 36 %.

Tabelle 16: Verfügbarkeit von Radabstellanlagen nach Fahrradnutzung und Wohnform

Verfügbarkeit Radabstellanlagen nach Wohnform bzw. regelmäßiger Fahrradnutzung (alle Personen ab 6 Jahren, Angaben in %)	Stadt Essen 2024/25			
	Kein Fahrradabstellplatz	Fahrradabstellplatz am Wohnort vorhanden	Fahrradabstellplatz am Arbeits- bzw. Ausbildungsort vorhanden	sowohl am Wohnort als auch am Arbeits- bzw. Ausbildungsort vorhanden
Art der Wohnform	(n=1.038)	(n=1.460)	(n=92)	(n=706)
Ein- oder Zweifamilienhaus	16	55	2	27
Mehrfamilienhaus	42	37	4	18
(Elektro)Fahrrad-Nutzung	(n=833)	(n=1.372)	(n=95)	(n=698)
(fast) täglich	6	10	18	20
an 1-3 Tagen pro Woche	8	19	18	18
an 1-3 Tagen pro Monat	8	18	15	17
seltener	14	19	14	15
nie	64	34	36	30

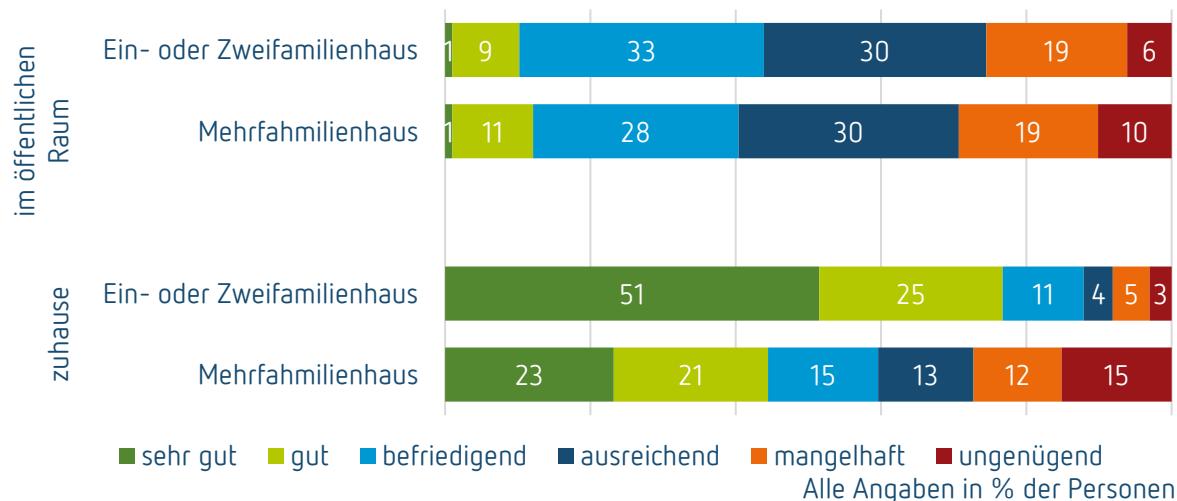
Bei der Bewertung von Radabstellanlagen zeigen sich ebenfalls Unterschiede: Die Bewertung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum fällt je nach Wohnform vergleichbar aus. Hier bewerten lediglich Personen in Ein- oder Zweifamilienhäusern mit 33 % zu einem etwas größeren Anteil mit „befriedigend“ (Personen in Mehrfamilienhäusern: 28 %). Und etwas weniger Personen in Ein- oder Zweifamilienhäusern mit „ungenügend“ (Personen in Mehrfamilienhäusern: 10 %).

Radabstellanlagen am Wohnort werden hingegen unterschiedlicher bewertet. Personen in Ein- und Zweifamilienhäusern kommen auf rund zwei Drittel gute und sehr gute Bewertungen (76 %), wohingegen Personen in Mehrfamilienhäusern lediglich zu 23 % bzw. 21 % mit „sehr gut“ bzw. „gut“ bewerten. Entsprechend fallen die Anteile der negativen Bewertungen („mangelhaft“ und „ungenügend“) mit insgesamt 8 % der Bewertungen der Personen in Ein- oder Zweifamilienhäusern gegenüber insgesamt 27 % negativer Bewertungen von Personen in Mehrfamilienhäusern aus.

Vor allem für die Bewertung der Radabstellanlagen am Wohnort scheint also die Wohnform eine entscheidende Rolle zu spielen. Ebenso zeigt sich hinsichtlich der Wohnform eine unterschiedliche Verfügbarkeit

von Radabstellanlagen. Diese sind für Personen in Ein- oder Zweifamilienhäusern zu deutlich höheren Anteilen verfügbar als für Personen in Mehrfamilienhäusern. Auch dieser Aspekt könnte sich auf die Bewertung der Abstellanlagen auswirken. Auch die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads scheint in diesem Zusammenhang ein relevanter Aspekt zu sein.

Abbildung 10: Bewertung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und zuhause nach Wohnform



ÖV-Zeitkartenbesitz

Rund zwei Fünftel der befragten Personen ab 6 Jahren in der Stadt Essen gibt an, einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen zu besitzen (42 %). Dieser Wert ist deutlich höher als der deutschlandweite Durchschnitt (26 %), aber bezogen auf vergleichbare Metropolen (49 %) auf einem leicht unterdurchschnittlichen Niveau.

Die am häufigsten genutzten Zeitkartenformen in der Stadt Essen sind mit 45 % der Zeitkarten das Deutschlandticket sowie mit 52 % andere Zeitkarten im Abo. Mit Zeitkarten, welche monatlich neu abgeschlossen werden, fahren lediglich 3 % der Personen, die einen Zeitfahrausweis besitzen. Gegenüber 2011 hat sich der Anteil der Zeitkartenbesitzenden aber deutlich erhöht. Das ist sicherlich auch eine Wirkung der Einführung des Deutschlandtickets.

Tabelle 17: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Besitz einer ÖV-Karte	
		ÖV-Kartenbesitz	Ohne ÖV-Karte
Stadt Essen	4.886	42	58
Untersuchungsräume			
Stadtbezirk I	808	58	42
Stadtbezirk II	369	42	58
Stadtbezirk III	665	42	58
Stadtbezirk IV	677	37	63
Stadtbezirk V	383	40	60
Stadtbezirk VI	320	38	62
Stadtbezirk VII	539	45	55
Stadtbezirk VIII	556	34	66
Stadtbezirk IX	569	33	67
Vergleichswerte			
Stadt Essen 2011	1.266	14	86
Stadtregion - Metropole*	58.868	49	51
MiD 2023* Deutschland	344.119	26	74

Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

*Personen ab 14 Jahren

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung⁸ zwischen Wohnung und der nächsten Bushaltestelle in der Stadt Essen beträgt ca. 339 m. Hierbei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass aus den angegebenen Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle keine Aussagen zur Bedienqualität der jeweiligen Haltestelle abgeleitet werden können. 12 % der Haushalte geben an, dass die nächste Bushaltestelle in max. 300 m Entfernung liegt, wohingegen 4 % der befragten Haushalte die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle auf über 600 m einschätzen.

8 Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

Tabelle 18: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle			Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 300 m	300 bis unter 600 m	600 m und mehr		
Stadt Essen	3.606	12	35	4	339	300
Auto-, Motorrad/- roller-Besitz in Haushalten						
Kein Auto, Motor- rad/-roller	735	54	36	10	306	250
Ein Auto, Motorrad/- roller	1.797	46	39	15	336	300
Zwei Autos, Motor- rad/-roller	857	42	21	17	373	300
Drei und mehr Autos, Motorrad/-roller	202	46	41	13	339	300

Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? – Meter zur Bushaltestelle

Entfernung zum nächsten Bahnhof

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Bahnhof beträgt in Essen rund 2.270 m. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt der nächstgelegene Bahnhof nach eigener Einschätzung maximal 1.800 m (Median) entfernt. Die durchschnittliche Entfernung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle nach Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt betrachtet zeigt, dass diese mit steigender Fahrzeugverfügbarkeit ebenfalls deutlich steigt. Haushalte ohne Fahrzeuge geben eine durchschnittliche Entfernung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle von ca. 1.837 m an. Bei Haushalten mit drei und mehr Fahrzeugen liegt dieser Durchschnittswert bereits bei ca. 2.567 m.

Tabelle 19: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zum nächsten Bahnhof					Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 600 m	600 bis un- ter 1.200 m	1.200 m bis unter 1.800 m	1.800 bis unter 2.200 m	2.200 m und mehr		
Stadt Essen	3.364	11	21	17	15	35	2.270	1.800
Auto-, Motorrad/- roller-Besitz in Haushalt								
Kein Auto, Motor- rad/-roller	678	16	24	21	16	23	1.837	1.412
Ein Auto, Motor- rad/-roller	1.671	10	22	16	16	37	2.337	1.900
Zwei Autos, Motor- rad/-roller	821	11	18	16	14	41	2.419	2.000
Drei und mehr Au- tos, Motorrad/-roller	185	8	19	13	15	45	2.567	2.100

Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? – Meter zum Bahnhof

Entfernung zum nächsten Laden/Geschäft

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Laden oder Geschäft beträgt in Essen rund 840 m. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit nach eigener Einschätzung maximal ca. 609 m (Median) entfernt. Eine Betrachtung der

durchschnittlichen Entfernung zum nächstgelegenen Laden/ Geschäft nach Anzahl der Autos, Motorrad/-roller (im Weiteren „Fahrzeuge“) im Haushalt zeigt, dass diese mit steigender Fahrzeugverfügbarkeit ebenfalls steigt. Haushalte ohne Fahrzeuge geben eine durchschnittliche Entfernung zur nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeit von ca. 672 m an. Bei Haushalten mit zwei oder mehr Fahrzeugen liegt dieser Durchschnittswert bereits bei ca. 928 m. Analog dazu zeigt eine Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt nach der Entfernung zum nächstgelegenen Laden/ Geschäft, dass diese mit steigender Entfernung ebenfalls zunimmt.

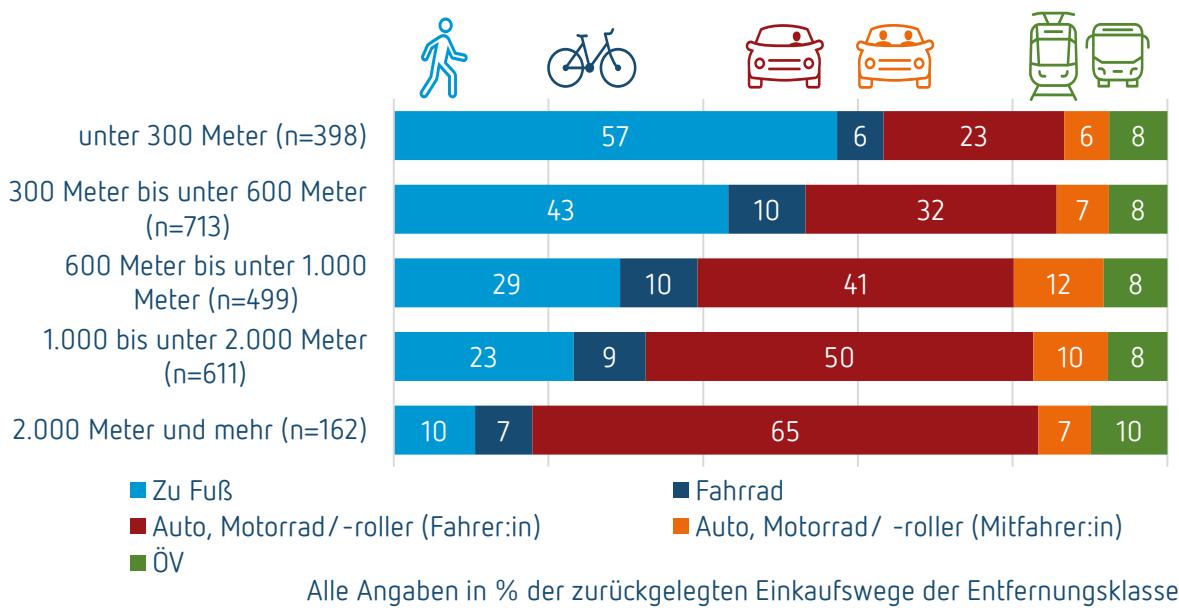
Tabelle 20: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Laden/Geschäft

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zum nächsten Laden/Geschäft					Mittel- wert (in m)	Median (in m)
		Unter 300 m	300 bis un- ter 600 m	600 bis un- ter 1.000 m	1.000 bis unter 2.000 m	2.000 m und mehr		
Stadt Essen	3.533	16	30	20	26	9	840	609
Auto-, Motorrad/- roller-Besitz in Haushalt								
Kein Auto, Motor- rad/-roller	713	23	34	20	19	5	672	500
Ein Auto, Motor- rad/-roller	1.765	16	30	19	26	9	856	650
Zwei Autos, Motor- rad/-roller	847	11	28	21	28	10	918	707
Drei und mehr Au- tos, Motorrad/-roller	194	13	21	25	32	9	938	800
Ø Anzahl Auto-, Motorrad/-roller im Haushalt nach Ent- fernungsstufe		1,0	1,1	1,2	1,3	1,3	-	-

Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt zum nächstgelegenen Laden/Geschäft für alltägliche Einkäufe? – Meter zum Laden/Geschäft

Einkaufswege unter 300 Meter werden mehrheitlich zu Fuß zurückgelegt (57 %). Das Auto macht hier an der Verkehrsmittelwahl lediglich ein knappes Drittel der Wege aus (als Fahrer:in: 23 %, als Mitfahrer:in: 6 %). Ab einer Entfernung zum nächsten Laden oder Geschäft von 600 Metern überwiegt das Auto bei der Verkehrsmittelnutzung. Der Anteil der aktiven Mobilitätsformen nimmt mit zunehmender Entfernung ab. Ab einer Entfernung von 1.000 bis unter 2.000 Metern zur nächsten Einkaufsmöglichkeit sind es rund 30 % (zu Fuß: 23 %, Fahrrad: 9 %), ab 2.000 Metern 17 % (zu Fuß: 10 %, Fahrrad: 7 %). Der Anteil des ÖV liegt für alle Entfernungsstufen bei 8 %, lediglich bei Entfernungen ab 2.000 Metern steigt er auf 10 %.

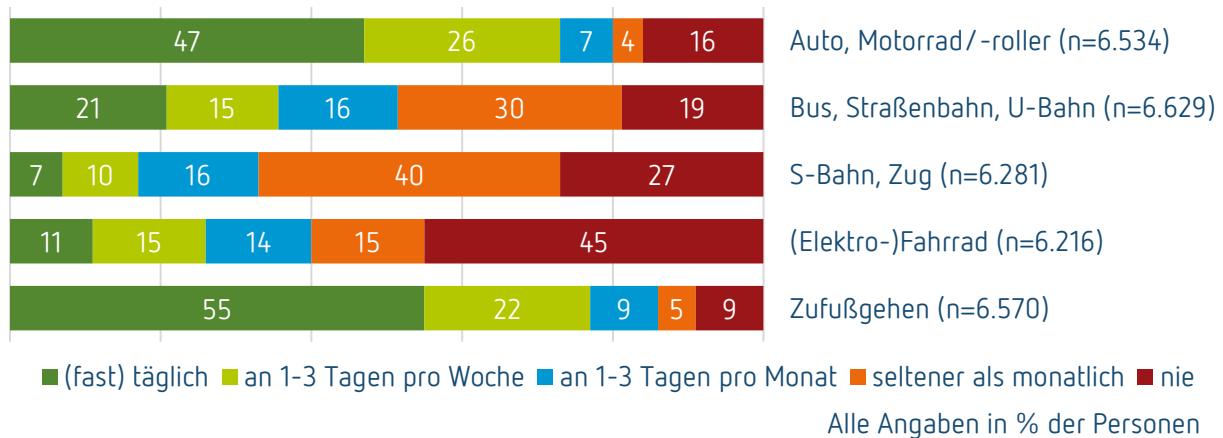
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung auf Einkaufswegen des täglichen Bedarfs nach Entfernung zum nächstgelegenen Laden/Geschäft



5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

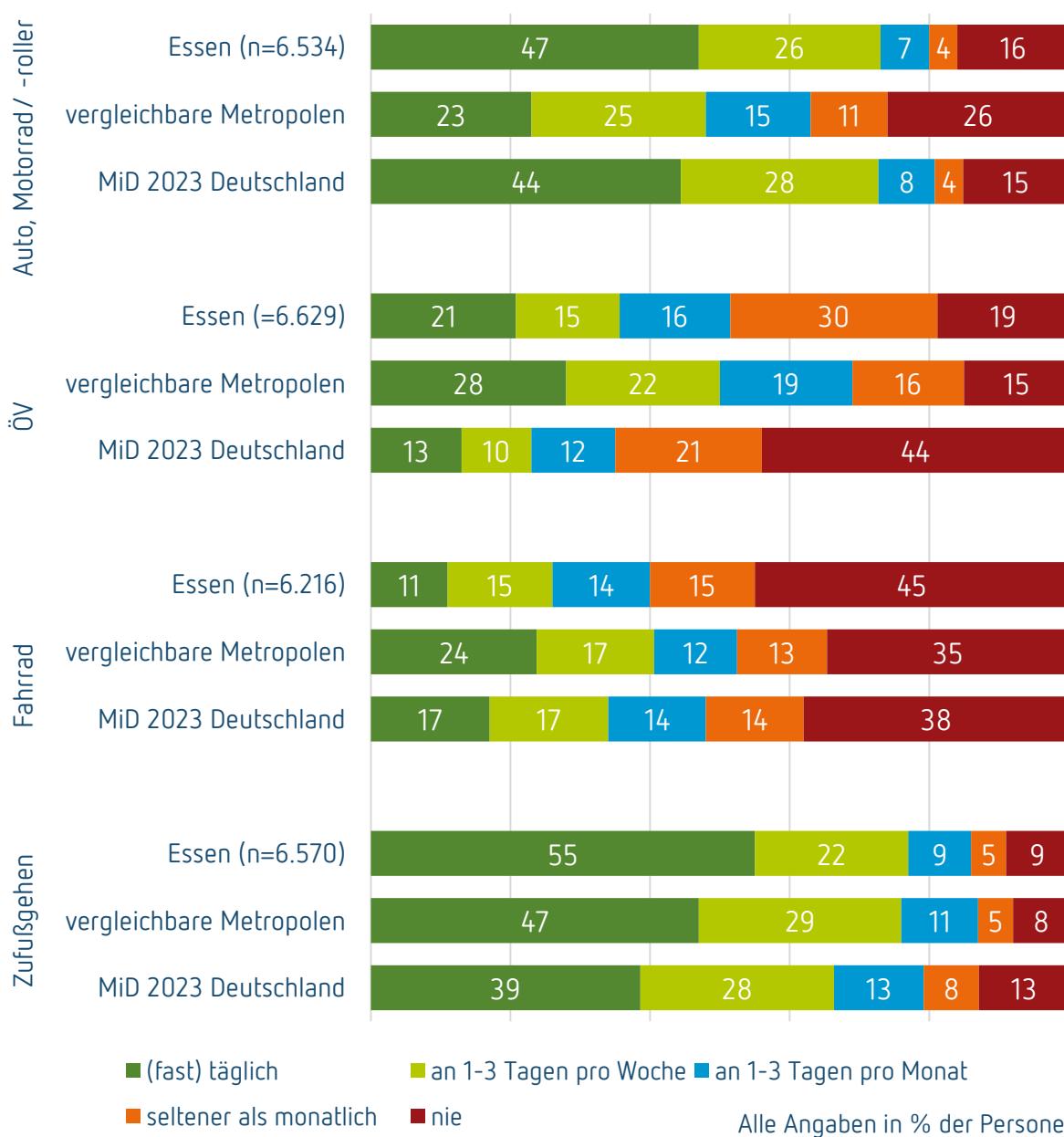
Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von der Bevölkerung der Stadt Essen genutzt werden. Die befragten Personen (ab 6 Jahren) wurden dazu gebeten für die einzelnen Verkehrsmittel die übliche persönliche Nutzungshäufigkeit anzugeben.

Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



Die Verkehrsmittel, die von der Stadtbevölkerung in Essen am häufigsten genutzt werden, sind das Auto und das Zufußgehen. Demnach nutzen das Auto, Motorrad/-roller (im Weiteren unter „Auto“ zusammengefasst) 47 % der Personen fast täglich, während 55 % der Bevölkerung fast täglich zu Fuß unterwegs sind. Im Vergleich dazu gehen sowohl im deutschlandweiten Schnitt (39 %) als auch in den vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen (47 %) weniger Personen fast täglich zu Fuß. Der Anteil der (fast) täglich Nutzenden des Autos liegt in der Stadt Essen deutlich über dem Niveau für vergleichbare Metropolen in Stadtregionen (23 %) jedoch auf ähnlichem Niveau wie der deutschlandweite Durchschnitt (44 %). Ein Fünftel der Personen geben an, das Auto seltener als monatlich oder nie zu nutzen. Für das Fahrrad geben die befragten Personen zu 26 % an, dieses mindestens wöchentlich zu nutzen. Mit fast der Hälfte (45 %) der befragten Personen weist das Fahrrad gleichzeitig den größten Anteil an Personen auf, die nie darauf zurückgreifen. Die mindestens wöchentliche Fahrradnutzung liegt damit deutlich unter den Vergleichswerten der Metropolen in Stadtregionen (41 %) sowie dem bundesweiten Schnitt (34 %). Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn und U-Bahn werden von rund einem Drittel (36 %) der Befragten mindestens wöchentlich genutzt. Die S-Bahn und den Zug nutzen 17 % der Personen mindestens wöchentlich, rund ein Viertel (27 %) greift nie auf das Angebot zurück. Die Werte der mindestens wöchentlicher Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel liegen gegenüber den Vergleichsräumen der Metropolen in Stadtregionen (50 %) auf einem niedrigeren im Vergleich zum bundesweiten Schnitt (23 %) allerdings auf einem deutlich höheren Niveau.

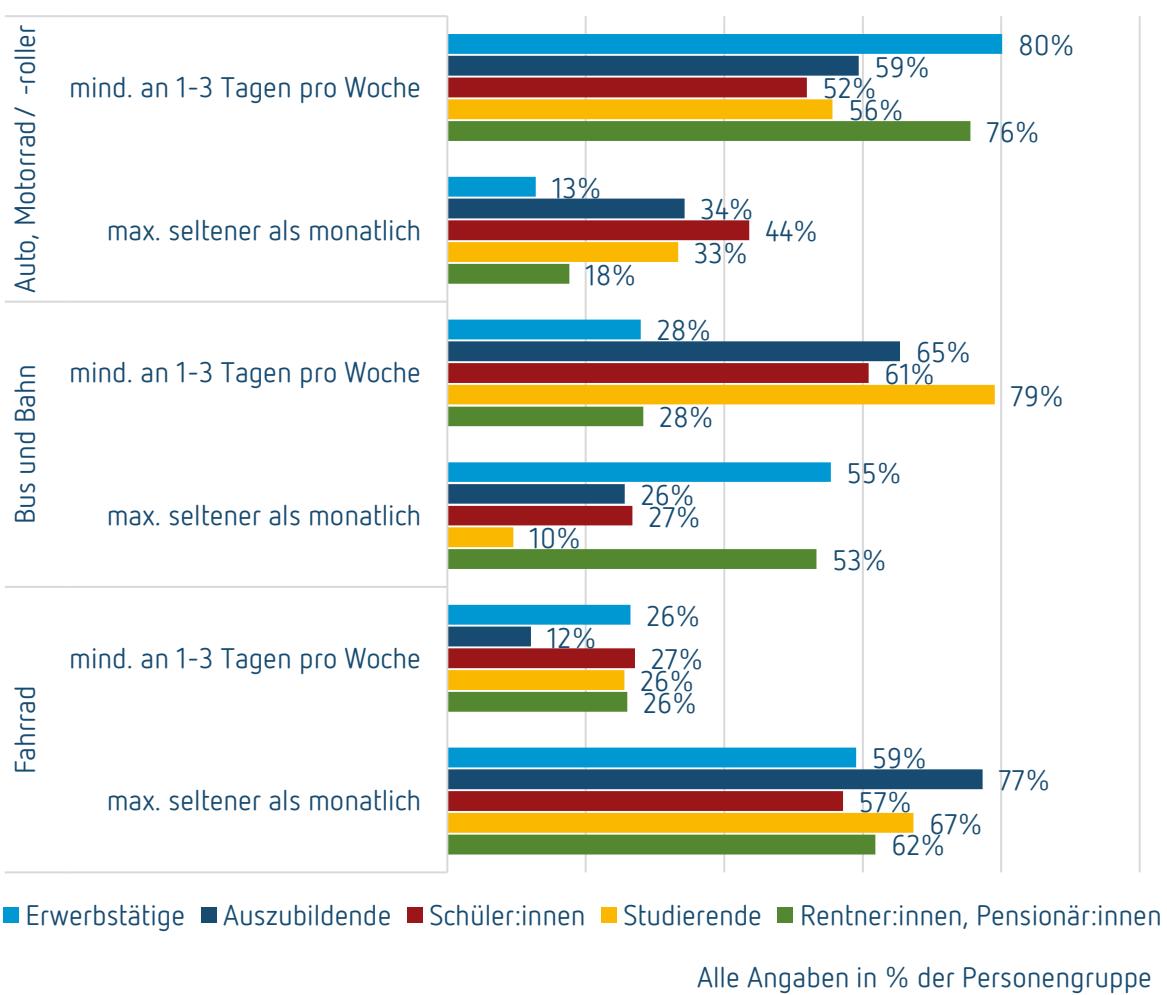
Abbildung 13: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Da das Auto insbesondere im Berufsverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel darstellt, bilden die Erwerbstätigen erwartungsgemäß die Personengruppe mit dem größten Anteil regelmäßiger Autofahrer:innen (siehe Abbildung 14). So nutzen 80 % der Erwerbstätigen das Auto (fast) täglich oder an 1-3 Tagen pro Woche. Der Anteil der Rentner:innen und Pensionär:innen, die das Auto regelmäßig nutzen, liegt bei 76 %.

Etwa 59 % der Auszubildenden nutzen das Auto ebenfalls regelmäßig bzw. mindestens wöchentlich. Bei Schüler:innen ist die Regelmäßigkeit der Autonutzung sehr unterschiedlich. Rund 44 % der Schüler:innen nutzen das Auto nie oder nur selten, 52 % nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig (üblicherweise als mitfahrende Person). Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler:innen somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen⁹ ableiten. Das Mobilitätsverhalten verändert sich in der Regel durch verschiedene Lebensabschnitte und so zeigen sich auch in der Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen Unterschiede und Entwicklungen (siehe Abbildung 15). Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis unter 18 Jahre) nehmen vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und der Autoverkehr (als mitfahrende Person) sowohl monomodal als auch multimodal eine wichtige Rolle ein. Lediglich 6 % der Minderjährigen sind monomodal mit dem Fahrrad unterwegs.

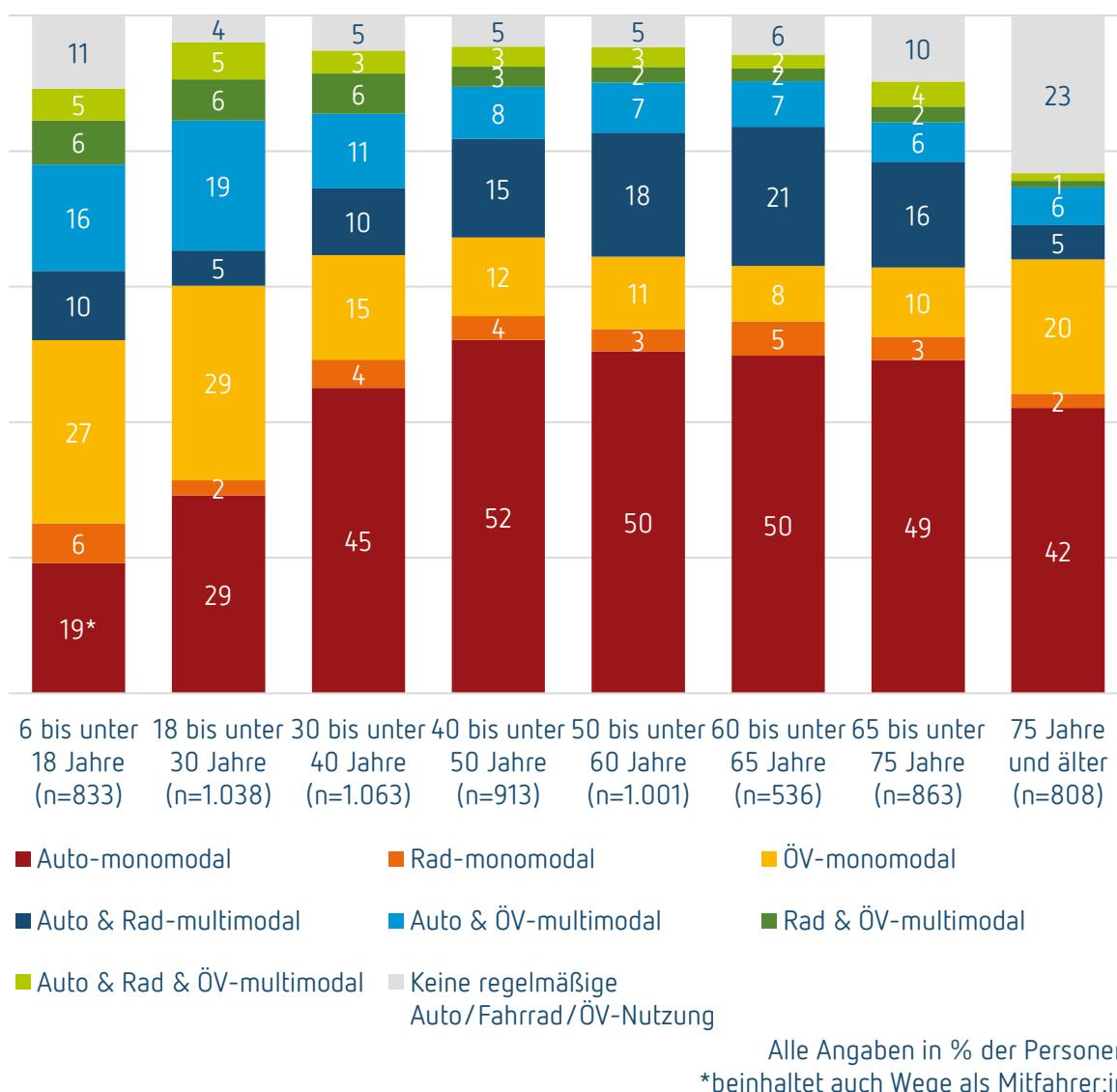
Die wesentliche Veränderung der Mobilitätstypen im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nimmt der Anteil der monomodal Fahrrad-Nutzenden von 6 % auf 2 % ab, der Anteil der monomodal ÖV-Nutzenden steigt von 27 % auf 29 %. Der Stellenwert des Autoverkehrs – vor allem in der monomodalen Nutzung – nimmt erwartungsgemäß zu, bleibt aber unter dem Stellenwert in den Altersgruppen ab 30 Jahren. Allerdings hat der ÖV – in der

⁹ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Autos und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person mehrere Verkehrsmittel mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche nutzt, wird sie als multimodal eingestuft. Als monomodal wird eine Person eingestuft, wenn sie ein Verkehrsmittel an mindestens 1 bis 3 Tagen pro Woche nutzt und andere Verkehrsmittel seltener bis nie.

monomodalen wie multimodalen Nutzung mit Fahrrad oder Auto - bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren einen deutlich höheren Stellenwert als in den Altersklassen ab 30 Jahren. So sind 29 % der jungen Erwachsenen monomodale ÖV-Nutzende und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Auto (19 %), mit dem Fahrrad (6 %) oder in Kombination mit Auto und Fahrrad (5 %). In den Altersklassen ab 30 Jahren nimmt der ÖV nur noch eine untergeordnete Rolle ein und neben dem Auto wird mit zunehmendem Alter vor allem auch das Fahrrad genutzt. So nimmt in den Altersklassen zwischen 30 bis unter 65 Jahren der Anteil Auto-/Fahrrad-multimodaler Personen kontinuierlich von 10 % auf 21 % zu. Diese Personen nutzen sowohl das Auto als auch das Fahrrad jeweils mindestens an 1-3 Tagen pro Woche.

Ab 50 Jahren nimmt der Anteil der Personen, die weder das Auto noch Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel mindestens wöchentlich nutzen, zu. In der Altersklasse über 75 Jahren betrifft das 23 % der Personen, die ihre Wege vorwiegend zu Fuß zurücklegen oder häufiger immobil sind.

Abbildung 15: Mobilitätstypen nach Alter



6 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität

Insbesondere der Weg von und zur Arbeitsstätte, Schule oder Hochschule nimmt eine besondere Stellung im Mobilitätsverhalten ein, da diese Wege regelmäßig oder sogar täglich zurückgelegt werden und dadurch auch einen Großteil des täglichen Wegeaufkommens einnehmen. In Abhängigkeit zur Entfernung und den angebotenen ÖV-Verbindungen können auf diesen Wegen große Potenziale für die Nutzung des Umweltverbundes bestehen, die in die alltäglichen Routinen verankert werden können.

Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsort oder zur Schule

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz, zur Schule und zur Universität. 47 % der Arbeitsplätze der Essener Bevölkerung liegen in bis zu 10 km Entfernung vom Wohnort und sind damit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 10 bis 20 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern ein steigendes Potenzial dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 23 % der Arbeitsplätze erreicht werden. Rund 30 % der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstägigen aus der Stadt Essen liegen 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tabelle 21: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsort oder Schulort

Basis: alle Erwerbstägige, Auszubildende, Studierende und Schüler:innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeitsort, zur Schule oder Hochschule							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Stadt Essen	4.943	5	7	19	25	19	20	5	18,7
Entfernung zum Arbeitsplatz									
Basis: alle Erwerbstägige, Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	Mittelwert (in km)
Stadt Essen	3.585	2	4	14	27	23	24	6	22,4
Entfernung zur Schule									
Basis: alle Schüler:innen von 6 bis unter 10 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	Mittelwert (in km)
Stadt Essen	855	43	38	15	0	0	0	0	4,1
Entfernung zur Schule									
Basis: alle Schüler:innen ab 10 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	Mittelwert (in km)
Stadt Essen	855	9	18	41	25	6	0	0	5,0
Entfernung zur Hochschule									
Basis: alle Studierende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	Mittelwert (in km)
Stadt Essen	342	2	6	23	19	18	27	5	15,7

Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort in Kilometer?

* Abweichende Kategorie: > 10 km

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. 27 % der Schulwege sind bis zu 2 km lang. Damit sind für viele Schüler:innen aus dem Stadtgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Für weitere 36 % der Schüler:innen beträgt der tägliche

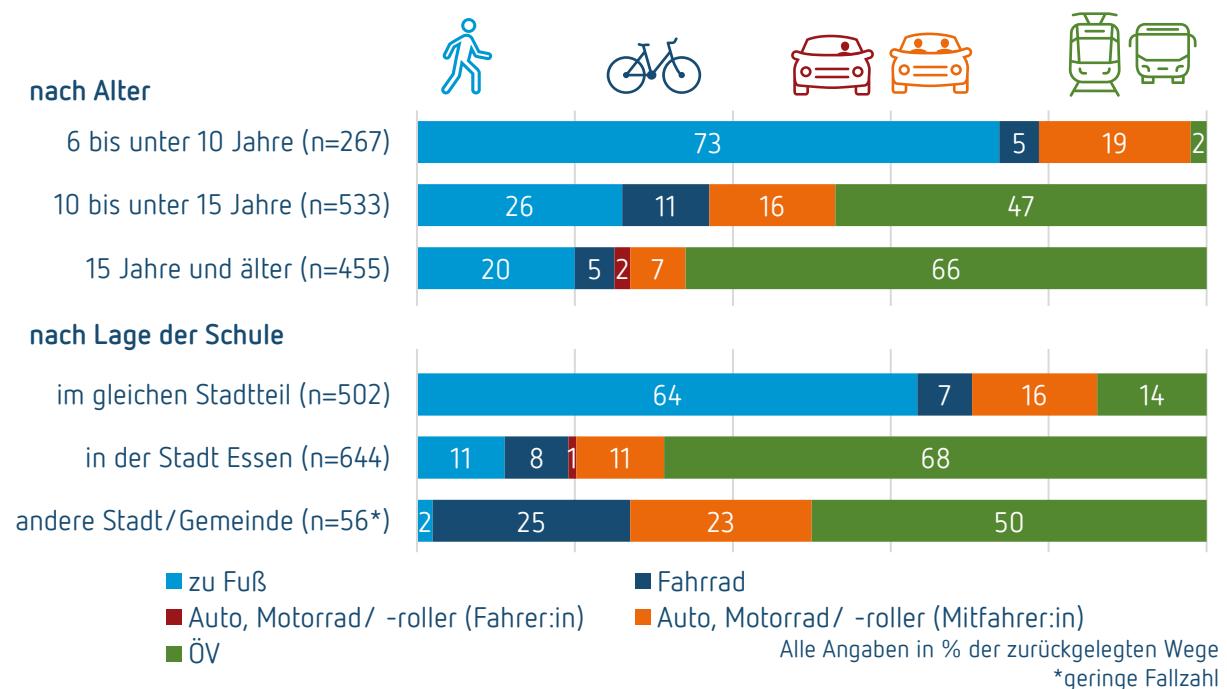
Schulweg 2 bis unter 5 km. Gerade für Schüler:innen ab der Sekundarstufe bieten sich hier ebenso aktive Mobilitätsformen an. Aber auch längere Schulwege lassen sich identifizieren: So legen etwa 26 % der Schüler:innen in Essen mehr als 5 km bis zur Schule zurück.

6.2 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler:innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden knapp drei Viertel der Wege zur Grundschule von den Schüler:innen zu Fuß gegangen (73 %). Das Fahrrad wird von den befragten Schüler:innen dieser Altersgruppe für 5 % der Wege genutzt. Dieser geringe Anteil lässt sich u. a. dadurch erklären, dass der Fahrradführerschein zumeist ab der 4. Klasse erworben wird. Dieser stellt einen wichtigen Meilenstein der Verkehrserziehung von Schüler:innen dar. In jungen Jahren legt mit 2 % ein geringer Anteil der Schüler:innen den Schulweg mit dem Bus oder Zug zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren der Anteil der Schulwege mit dem ÖV deutlich auf 47 % ansteigt. Mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiterführende Schule verlagert sich oftmals auch deren Standort, wobei die Schule dann ggf. nicht mehr im gleichen Ort/Stadtteil wie die Wohnung liegt und die fußläufige Erreichbarkeit deutlich zurückgeht. Der Anteil der Fahrradwege beträgt hingegen bei den 10 bis unter 15-Jährigen 11 % gegenüber 5 % der 6 bis unter 10-Jährigen. Dies kann zudem auch auf den Zeitpunkt der Mobilitätsbildung zurückzuführen sein.

In der Altersgruppe ab 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und Roller oder Krafträder, später auch Autos selbst zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass das Auto, Motorrad/ -roller als fahrende Person auf 2 % der Schulwege genutzt wird. Nichtsdestotrotz legen zwei Drittel der über 15-Jährigen (66 %) die Schulwege mit dem ÖV zurück. Demgegenüber steht ein sinkender Anteil der mit dem Fahrrad zurücklegten Schulwege. Schüler:innen ab einem Alter von 15 Jahren fahren nur noch 5 % der Schulwege mit Fahrrad. Ein gegenläufiger Trend ist bei den Schulwegen des Autoverkehrs als Mitfahrer:in zu sehen. Während bis zum Alter von 9 Jahren 19 % der Schüler:innen von den Eltern zur Schule gefahren werden, sinkt der Anteil bei den 10 bis unter 15-Jährigen auf 16 % und in der darauffolgenden Altersgruppe ab 15 Jahren weiter auf 7 %. Insgesamt nimmt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schüler:innen zu.

Abbildung 16: Modal-Split von Schüler:innen auf Schulwegen

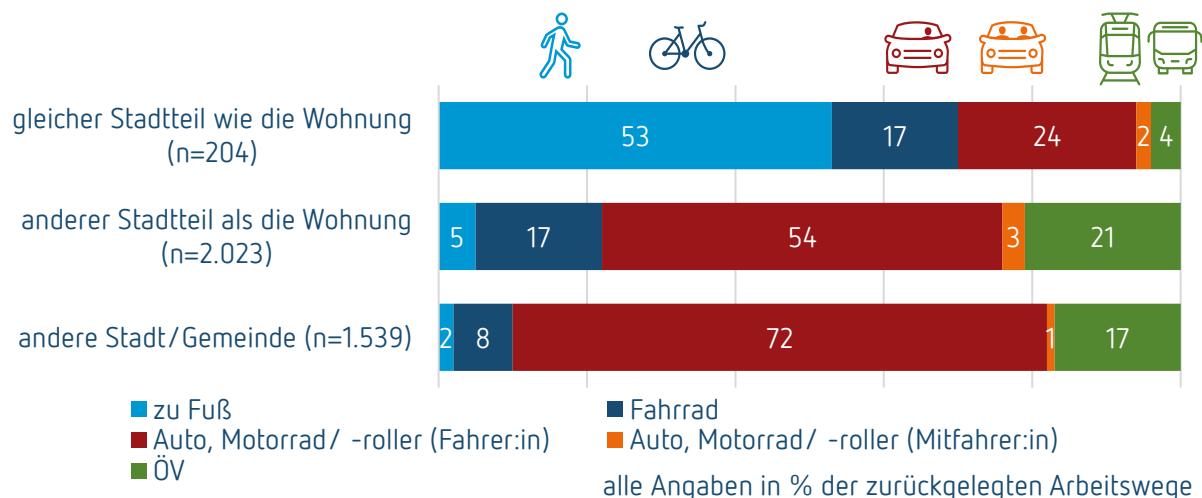


Auch die Lage des Schulstandortes spielt eine Rolle. So werden Schulwege im gleichen Stadtteil überwiegend zu Fuß (64 %), als Mitfahrerin:in im Autoverkehr (16 %) und mit dem Fahrrad (7 %) zurückgelegt. Wege zur Schule innerhalb der Stadt Essen, aber außerhalb des eigenen Stadtteils werden vor allem mit dem öffentlichen Verkehr (68 %) zurückgelegt. Zudem werden 11 % der Schulwege zu Fuß, 11 % als Mitfahrer:in im Autoverkehr und 8 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Schulwege, die in eine andere Stadt oder Gemeinde führen, werden zur Hälfte (50 %) mit Bus und Bahn zurückgelegt. Relevant sind hierbei zudem das Fahrrad (25 %) und das Auto als Mitfahrer:in (23 %).

6.3 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität

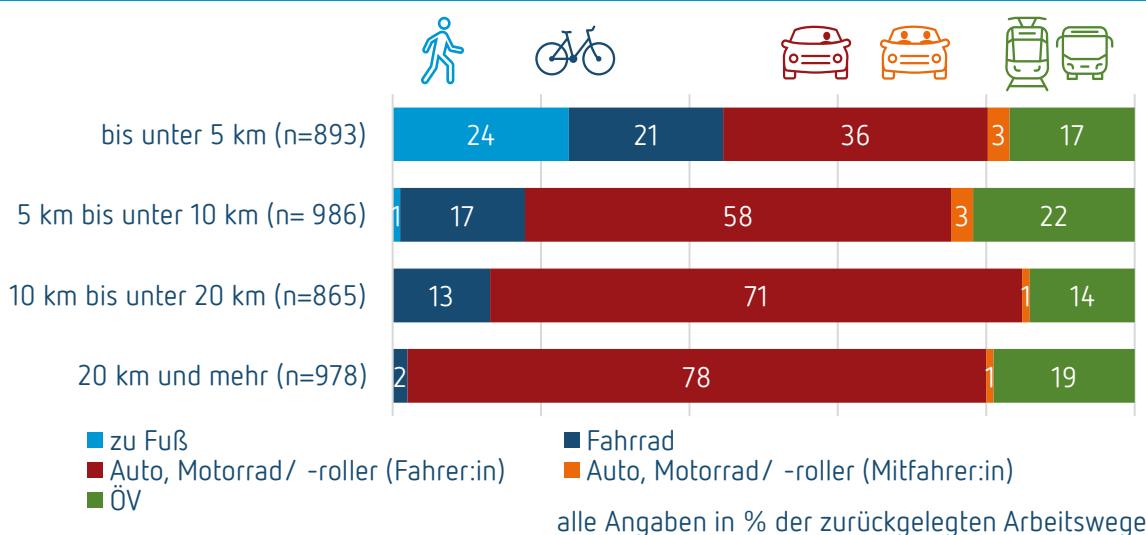
Für die Auswertung der Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität anhand der Stichtagsmobilität ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Stadtteils überwiegend mit Formen der Nahmobilität (insgesamt 70 % Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadtteil- bzw. Stadtgrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das Auto zurückgegriffen. Bus und Bahn haben für den Berufsverkehr dann eine Bedeutung, sobald die Grenze des eigenen Stadtteils überschritten wird.

Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort



Bei Arbeitswegen unter 5 km dominiert in der Stadt Essen mit 36 % der zurückgelegten Wege klar der Autoverkehr, gefolgt vom Fußverkehr mit 24 % und dem Radverkehr mit 21 %. Der ÖV wird hierbei auf 15 % der Wege genutzt. Auf Arbeitswegen von 5 km bis unter 10 km gewinnt der Autoverkehr mit 58 % zusätzlich an Relevanz, sodass nur noch knapp ein Fünftel (17 %) dieser Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, der Anteil des ÖV erhöht sich um 5 Prozentpunkte und Fußwege sind nicht mehr zu vermerken. Diese Tendenz setzt sich für Arbeitswege von 10 km bis unter 20 km fort, wobei der Anteil des Autoverkehrs auf 71 % steigt, der Anteil des Radverkehrs reduziert (13 %) und der ÖV deutlich an Bedeutung verliert (14 %). Ab 20 km Arbeitsweg hat das Fahrrad für die befragten Personen in der Stadt Essen kaum Relevanz mehr, dafür steigt der Anteil der Fahrer:innen im Autoverkehr auf 78 % und der ÖV-Anteil auf 19 %. Insgesamt lassen sich – insbesondere gegenüber anderen Metropolen in Stadtregionen – Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. Relevant sind hierbei vor allem die Entfernung von 5 km bis unter 20 km sowohl für den Radverkehr als auch für den ÖV. Um die Verlagerungspotenziale zu aktivieren, bietet es sich an, die Verbreitung von Zeitkarten unter den Erwerbstätigen durch (betriebliche) Anreize oder ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu steigern. Gleich gilt für die von Arbeitgebern oder der Stadt Essen geförderte Nutzung von Fahrrädern. Weitere sinnvolle Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds sind im Kapitel 7 Bewertung der Verkehrssysteme beschrieben.

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen



6.4 Bewertung der Erreichbarkeit

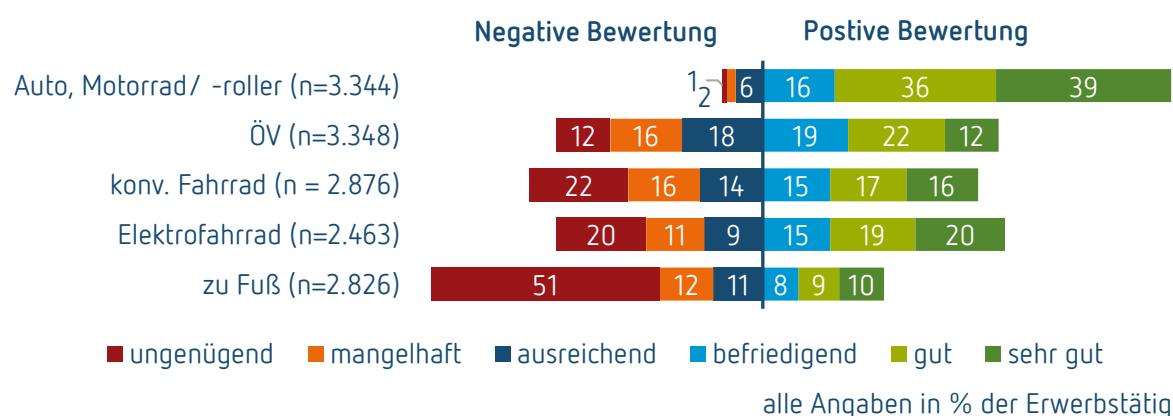
Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schule gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem Auto mit Abstand am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt und auch ausreichende Noten wurden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln wenig vergeben. Dies spiegelt sich, vor allem in den höheren Entfernungsklassen, auch in der tatsächlichen Nutzung wider.

Für den ÖV fällt die Bewertung zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes tendenziell negativ aus. 28 % der befragten Personen beschreiben die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes als mangelhaft bis ungenügend, nur rund ein Drittel (34 %) schätzt die Erreichbarkeit als gut bis sehr gut ein.

Ein noch negativeres Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes zu Fuß erzielt. Nahezu zwei Drittel der Erwerbstätigen (63 %) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend und nur 19 % der befragten Erwerbstätigen schätzen das Zurücklegen des Arbeitsweges zu Fuß als attraktiv ein und vergeben eine gute oder sehr gute Bewertung. Ein möglicher Grund für diese Bewertung kann die zurückzulegende Strecke auf Arbeitswegen sein: Ein durchschnittlicher Weg zur Arbeit ist in Essen 15,4 km lang und 69 % der Personen geben eine Entfernung zum Arbeitsplatz von mehr als 5 km an (siehe Tabelle 21). Personen mit einer Entfernung zum Arbeitsplatz von unter 2 km bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zu Fuß mehrheitlich (87 %) mit „gut“ (16 %) oder „sehr gut“ (72 %).

Im Fahrradverkehr (konventionelles Fahrrad und Elektrofahrrad) weist die Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte jeweils Kontraste auf. Insgesamt überwiegen die positiven Bewertungen beim Elektrofahrrad leicht. 29 % bzw. 33 % der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem (Elektro-) Fahrrad als gut oder sehr gut, wohingegen 31 % bzw. 37 % der Befragten die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte als mangelhaft oder ungenügend einschätzen.

Abbildung 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln

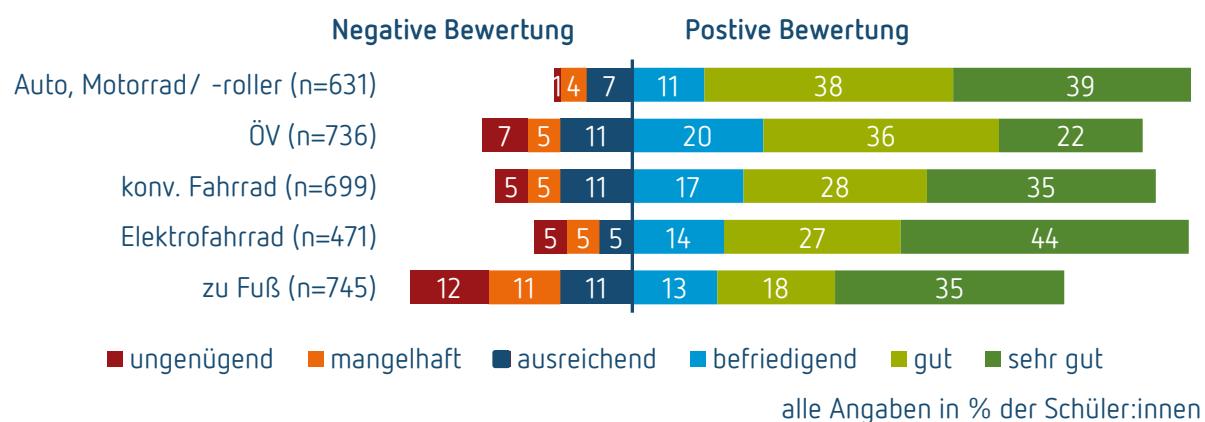


Die Erreichbarkeit der eigenen Schule wird von den Schüler:innen über alle Verkehrsmittel hinweg überwiegend positiv bewertet. Die besten Bewertungen erreichen hierbei die konventionellen Fahrräder und die Elektrofahrräder mit 63 % bzw. 71 % guten bis sehr guten Benotungen. Die Erreichbarkeit der Schule mit dem ÖV wird zwar von 58 % der befragten Schüler:innen als gut bis sehr gut beschrieben, für 12 % der Schüler:innen ist die Erreichbarkeit jedoch mangelhaft bis ungenügend. Am schlechtesten wird die

fußläufige Erreichbarkeit mit 23 % mangelhafter oder ungenügender Bewertungen bewertet. Die fußläufige Erreichbarkeit ist allerdings stark abhängig von der Entfernung zwischen dem jeweiligen Wohnort und der Schule, sodass der Anteil der negativen Bewertungen nicht überraschend ist. Die Bewertung der Erreichbarkeit der Schule zu Fuß fällt ab einer Entfernung zur Schule von 5 km bei Schüler:innen deutlich negativer aus. Bis unter 5 km liegt der Anteil guter und sehr guter Bewertungen hier bei zwei Dritteln, bei Entfernungen darüber fällt dieser Anteil auf 12 %. Besonders deutlich ist der Unterschied des Anteils guter und sehr guter Bewertungen zwischen den Entfernungsklassen 2 km bis unter 5 km (60 %) und 5 km bis unter 10 km (13 %).

Für das konventionelle Fahrrad zeichnet sich ein ähnliches Bild: Auch hier liegt der „Kippunkt“ der sehr guten und guten Bewertungen der Erreichbarkeit der Schule zwischen den Entfernungsklassen 2 km bis unter 5 km (76 %) und 5 km bis unter 10 km (28 %). Für das Elektrofahrrad erfolgt dieses „Kippen“ schrittweise über die Entfernungsklassen 2 km bis unter 5 km (65 % „sehr gut“ und „gut“), 5 km bis unter 10 km (41 % „sehr gut“ und „gut“) bis hin zur Entfernungsklasse 10 km bis unter 20 km (3 % „sehr gut“ und „gut“).

Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



6.5 Homeofficenutzung

Mit dem Beginn der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 hat der Trend zur Homeofficearbeit deutlich zugenommen. Im Essen arbeiten 31 % der Erwerbstätigen regelmäßig an mindestens einem Tag pro Woche im Homeoffice. 4 % arbeiten dabei vollständig, also 5 Tage in der Woche, im Homeoffice. Ein Großteil beschränkt sich auf einen (8 %) oder zwei Tage (10 %). Dadurch ergibt sich ein Mittelwert von 0,8 Homeofficetagen pro Woche und erwerbstätiger Person. Unter der Annahme, dass jede erwerbstätige Person pro Tag zwei Arbeitswege (Hin- und Rückweg) zurücklegt, werden damit etwa 16 % der Arbeitswege pro Tag eingespart.

Bezogen auf die Lage des Arbeitsplatzes zeigt sich, dass dieser Einfluss auf die Anzahl der Homeofficetage hat. Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde liegt, arbeiten zu 49 % an mindestens einem Tag im Homeoffice. Bei der Lage des Arbeitsplatzes in der gleichen Stadt bzw. Gemeinde oder im gleichen Stadt- bzw. Ortsteil sind es hingegen 70 % bzw. 86 %, die gar nicht im Homeoffice arbeiten.

Tabelle 22: Homeofficenutzung nach Lage des Arbeitsplatzes

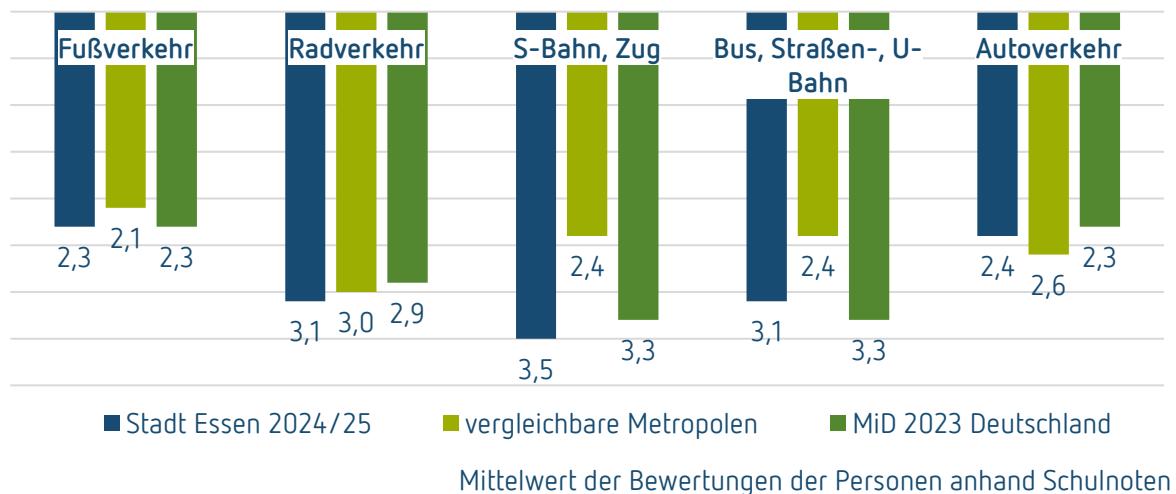
Basis: Erwerbstätigen/Auszubildende Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Anzahl Tage im Homeoffice					
		0 Tage	1 Tag	2 Tage	3 Tage	4 Tage	5 Tage
Stadt Essen	5.749	67	8	10	6	3	4
Arbeitsplatz...							
... im gleichen Stadtteil	622	86	3	3	3	1	3
... innerhalb Essens	2.485	70	9	10	6	2	2
... in einer anderen Stadt/Gemeinde	1.679	50	13	17	11	5	3

7 Bewertung der Verkehrssysteme

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Essen durch die Einwohner mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 2,3 und 3,5 bewertet. Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, U-Bahn sowie S-Bahn, Zug werden als Untergruppen des ÖV jeweils mit Durchschnittsnoten von 3,1 und 3,5 in Essen am schlechtesten bewertet. Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt ($\varnothing 3,3$) für den ÖPNV auf einem vergleichbaren, im Hinblick auf raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen ($\varnothing 2,4$) jedoch auf einem schlechteren Niveau. Verglichen mit der letzten Erhebung in der Stadt Essen im Jahr 2019 konnte jedoch eine leichte Verbesserung der Durchschnittswerte für öffentliche Verkehrsmittel erzielt werden. Auch die Bewertung des Radverkehrs ist mit der Durchschnittsnote 3,1 schlechter als der bundesweite Schnitt sowie den strukturrealen Vergleichsräumen ($\varnothing 2,6$ bzw. $\varnothing 2,7$) jedoch besser als die Durchschnittsnote von 2019 ($\varnothing 3,8$).

Der Auto- und der Fußverkehr erhalten mit jeweils 2,4 und 2,3 in der Stadt Essen die beste Durchschnittsnote. Die Bewertung des Autoverkehrs in der Stadt Essen ist damit vergleichbar mit dem gesamtdeutschen Schnitt ($\varnothing 2,3$) und besser als der Mittelwert in den raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen ($\varnothing 2,6$). Der Fußverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 2,3 eine mit der des Autoverkehrs vergleichbare Bewertung und liegt im Vergleich zur Bewertung in den Metropolen in Stadtregionen ($\varnothing 2,1$) und der deutschlandweiten Bewertung von $\varnothing 2,3$ auf einem ähnlichen Niveau.

Abbildung 21: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Essen

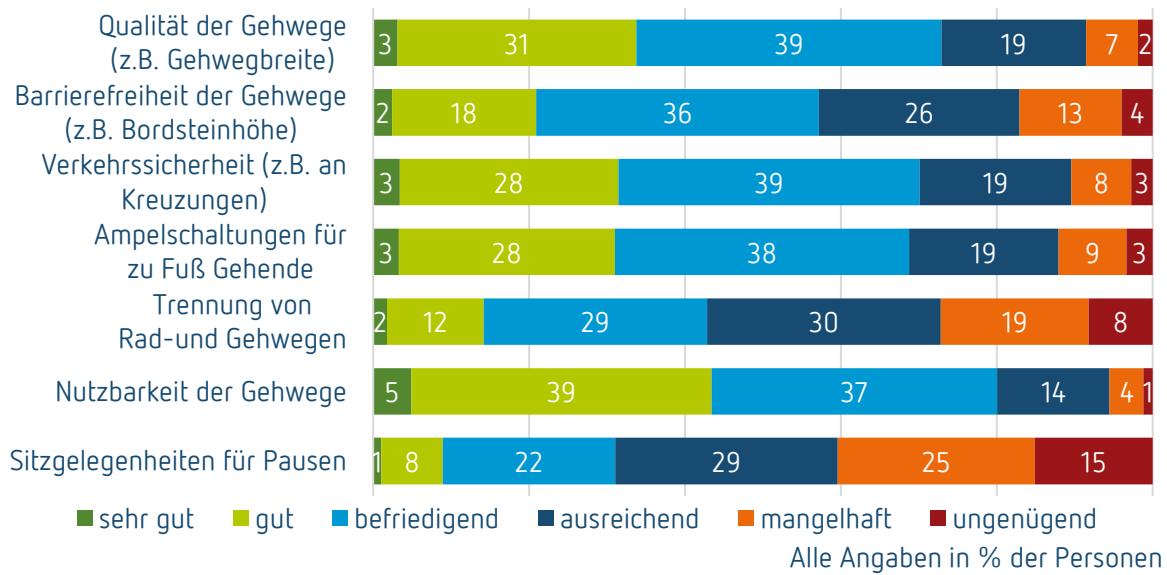


Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung der Situation des Zufußgehens in Essen konnten die Befragten verschiedene Teilespekte benennen. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die zur Beeinflussung ihrer Verkehrsmittelwahl durch einzelne Aspekte des Zufußgehens keine Einschätzung geben (können): Diese Frage wurde von jeweils zwischen 7 % und 20 % der befragten Personen nicht beantwortet. Insbesondere bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit sowie dem Angebot von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote fehlender Antworten tendenziell höher aus. Ein Grund dafür könnte sein, dass ein Großteil der Bevölkerung sich nicht in ihrer Mobilität gesundheitsbedingt eingeschränkt fühlt (90 % „keine Einschränkungen“) und dadurch weniger

Berührungs punkte mit diesen Thematiken hat, da diese Personen nicht auf eine barrierefreie bzw. -arme Raumgestaltung angewiesen sind. Trotzdem weisen die Themen Barrierefreiheit oder das Angebot von Ruhe- und Verweilzonen - auch zur Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe – eine hohe Relevanz in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung auf.

Abbildung 22: Bewertung der Situation des Zufußgehens



Eine Vielzahl der Teilaspekte der Fußverkehrssituation werden mit Anteilen zwischen 57 % und 80 % der Personen von der überwiegenden Mehrheit der befragten Personen positiv („befriedigend“ bis „sehr gut“) bewertet. Ausnahmen bilden der Aspekt der Trennung von Rad- und Gehwegen (43 % befriedigende bis sehr gute Bewertungen) sowie die Sitzgelegenheiten für Pausen, welche von lediglich 31 % der Personen wenigstens befriedigend benotet wurde. Die Nutzbarkeit der Gehwege erhält im Vergleich die beste Bewertung und wurde von annähernd der Hälfte der Personen als gut oder sehr gut bewertet (43 %). Die Qualität der Gehwege, Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende und die Verkehrssicherheit (z. B. an Kreuzungen) werden von einem guten Drittel der Personen mindestens gut eingeschätzt (jeweils 34 %, 31 % bzw. 31 % der Personen).

Das Angebot an Sitzgelegenheiten wird mit 40 % mangelhafter oder ungenügender und 29 % ausreichender Bewertungen am schlechtesten beurteilt. Die nicht vorhandene Trennung von Fuß- und Radwegen wird von 27 % der Personen mit mangelhaft oder ungenügend bewertet und weitere 30 % geben lediglich eine ausreichende Bewertung ab. Auch die Barrierefreiheit der Gehwege (z. B. Bordsteinhöhe) wird mit 17 % mangelhaften und ungenügenden und weiteren 26 % ausreichenden Bewertungen verstärkt negativ eingeschätzt. Hier bestehen aus Sicht der befragten Personen in der Stadt Essen im Vergleich zu anderen Teilaspekten des Fußverkehrs die größten Verbesserungspotenziale.

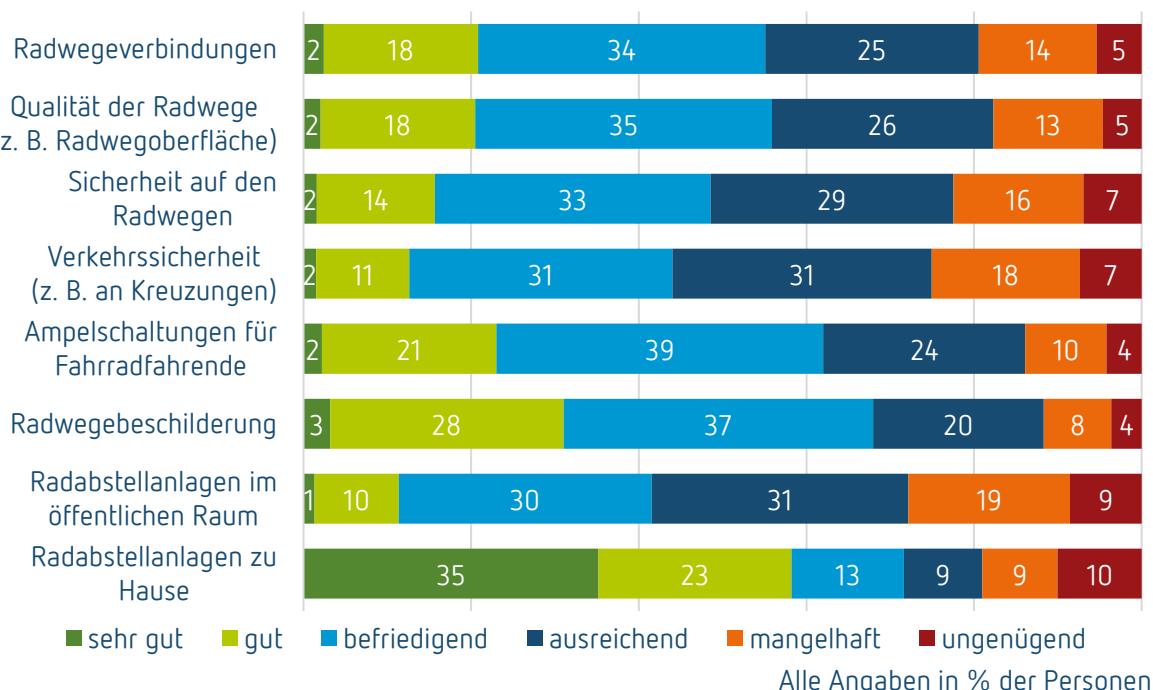
Bei Betrachtung der allgemeinen Bewertung der Situation des Zufußgehens fällt zudem auf, dass mit einer schlechteren Bewertung durchschnittlich auch eine seltener Nutzung einhergeht: Wird das Zufußgehen mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet, wird im Durchschnitt auch eine häufigere Nutzung angegeben. Bei einer mangelhaften bis ungenügenden Bewertung des Verkehrssystems Zufußgehen wird dieses auch durchschnittlich seltener genutzt.

Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung des Fußverkehrs konnten die befragten Personen ebenfalls verschiedene Teilespekte der Radverkehrssituation in Essen beurteilen. Der Anteil der Befragten, die zum Einfluss der einzelnen Punkte auf Ihre Verkehrsmittelwahl keine Einschätzungen abgegeben haben, variiert zwischen 25 % und 30 % der Personen und liegt damit deutlich unter dem Niveau der Antwortquote bei der Bewertung der Teilespekte des Fußverkehrs, was auf eine niedrigere Nutzungshäufigkeit des Fahrrads zurückgeführt werden kann (vgl. Kapitel 5).

Die Mehrheit der abgefragten Teilespekte der Radverkehrssituation in Essen werden von mehr als der Hälfte der befragten Personen mit befriedigend, gut oder sehr gut benotet. Lediglich die Sicherheit auf den Radwegen sowie an Straßenquerungen und Kreuzungen sowie Radabstellanlagen im öffentlichen Raum werden von jeweils 49 %, 44 % bzw. 42 % der befragten Personen positiv bewertet. Im Vergleich der abgefragten Aspekte werden Radabstellanlagen zuhause, die Radwegebeschilderung sowie die Ampelschaltung für Radfahrende am besten bewertet. Die größten Verbesserungspotenziale des Radverkehrs können im Angebot der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie der Sicherheit auf Radwegen und an Straßenquerungen identifiziert werden.

Abbildung 23: Bewertung der Situation des Radfahrens



Bei Betrachtung der allgemeinen Bewertung der Situation des (Elektro-)Fahrradfahrens zeigt sich, dass mit einer schlechteren Bewertung des Verkehrssystems tendenziell auch eine durchschnittlich seltener Nutzung einhergeht: Wird das (Elektro-)Fahrradfahren mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet, wird eine durchschnittlich häufigere Nutzung angegeben als bspw. bei einer mangelhaften bis ungenügenden Bewertung.

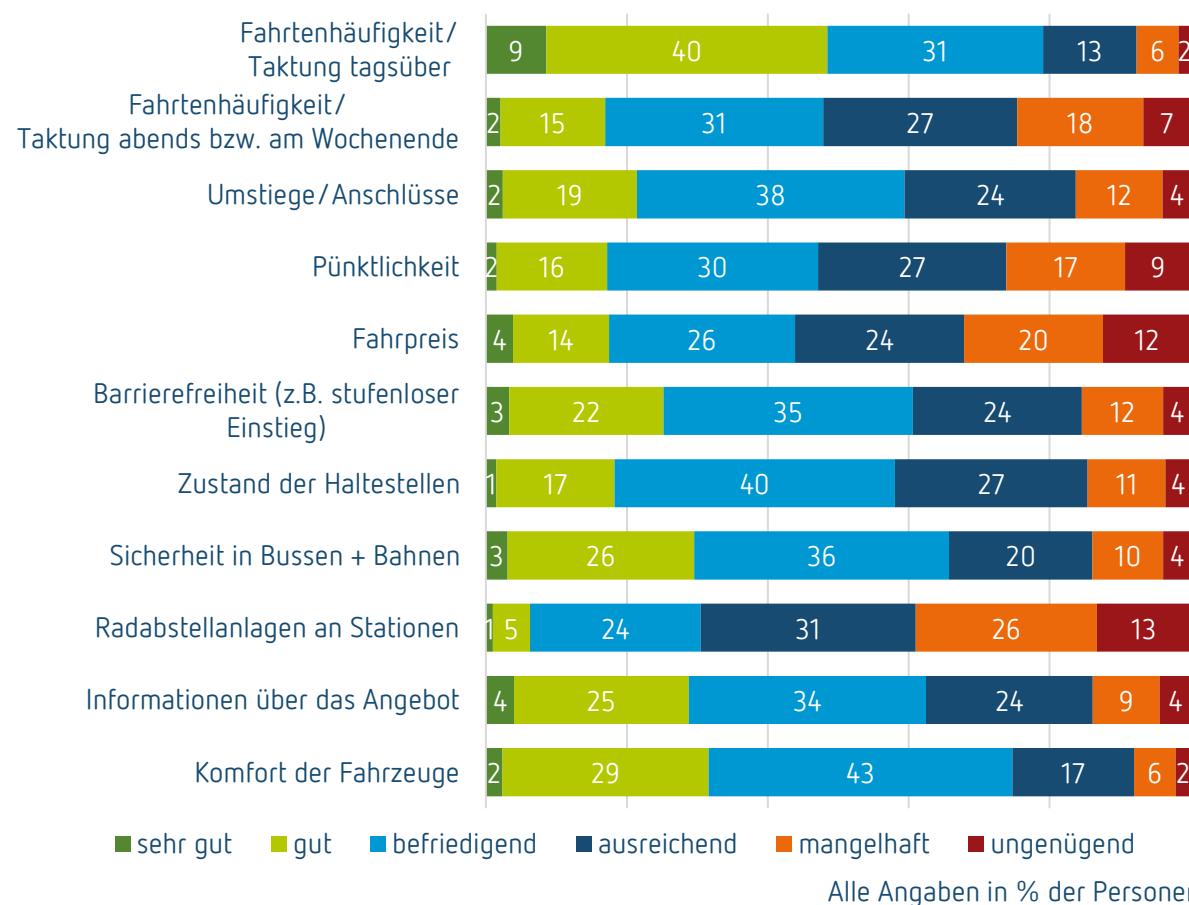
Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots in Essen konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte der Angebote des öffentlichen Verkehrs benoten. Im Vergleich zu den anderen Verkehrssystemen fallen die Antwortquoten bei der Einschätzung zum Einfluss der Teilespekte der öffentlichen

Verkehrsmittel auf die eigene Verkehrsmittelwahl ähnlich wie im Radverkehr aus. So erfolgte eine entsprechende Einschätzung zu einzelnen Teilaспектen jeweils von etwa zwischen 61 % bis 83 % der befragten Personen. Der Anteil der Personen, die hier keine Einschätzung abgeben können, fällt bei der Bewertung der Radabstellanlagen an Haltestellen mit Abstand am höchsten aus.

Die Bewertungen des Bus- und Bahnverkehrs fallen sehr heterogen aus. Einzelne Aspekte wie die Fahrtenhäufigkeit/Taktung tagsüber, der Komfort der Fahrzeuge sowie die Sicherheit in Bussen und Bahnen werden von 66 % bis 79 % der Personen positiv bewertet (befriedigend, gut und sehr gut). Anhand der Anteile mangelhafter und ungenügender Bewertungen ergeben sich erhöhte Handlungsbedarfe für das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel hinsichtlich folgender Aspekte: Radabstellanlagen an Stationen, dem Fahrpreis und der Fahrtenhäufigkeit/Taktung abends bzw. am Wochenende. Diese wird von jeweils von 39 %, 32 % und 25 % der Personen als mangelhaft oder ungenügend bewertet werden.

Abbildung 24: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs



Mit einer schlechteren Bewertung scheint auch für das öffentliche Verkehrssystem im Mittel eine seltener Nutzung einherzugehen: Wird der ÖV mit „sehr gut“, „gut“ oder „befriedigend“ bewertet, wird dieser durchschnittlich häufiger genutzt als bei einer schlechteren Bewertung des Verkehrssystems. Auch hier nimmt die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit mit zunehmend schlechterer Bewertung tendenziell ab.

8 Mobilität am Berichtstag

Das Kernstück der Mobilitätsbefragung ist das Mobilitätsverhalten an einem Berichtstag. Alle teilnehmenden Personen wurden dazu gebeten, an einem vorgegebenen Berichtstag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag als Normalwerktage) alle Wege zu protokollieren, die sie an dem Tag unternommen haben. Daraus ergibt sich das Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung an einem Normalwerktag, welches im folgenden Kapitel erörtert wird.

8.1 Wegeanzahl am Normalwerktag

Rund 86 % der befragten Personen in der Stadt Essen verlassen werktäglich im Schnitt die Wohnung und sind unterwegs. Im Schnitt legt jede mobile Person pro Tag rund 3,5 Wege zurück. Über die gesamte Bevölkerung bzw. inklusive der immobilen Personen werden im Schnitt 3,0 Wege pro Person und Werktag zurückgelegt. Mehr als ein Drittel aller Personen (36 %) legen dabei einen oder zwei Wege pro Tag zurück. Damit werden von den Essener Bürger:innen täglich rund 1.800.000 Wege zurückgelegt. Verteilt auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel ergeben sich daraus ca. 378.000 Fußwege und 180.000 Fahrradwege der Essener:innen pro Tag. Ebenso werden von der Essener Bevölkerung täglich ca. 936.000 Wege mit dem Auto, Motorrad/ -roller (im Weiteren unter „Auto“ zusammengefasst) zurückgelegt (davon ca. 756.000 als Fahrer:in und 180.000 als Mitfahrer:in) sowie ca. 306.000 Wege mit dem ÖV.

Tabelle 23: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobiler Person	Anteil an Immobilen ¹⁰	Wege pro Person (alle)
Stadt Essen 2024/25	3,5	14 %	3,0
Stadt Essen 2019	3,6	12 %	3,2
Stadt Essen 2011	3,5	15 %	3,0
Stadt Essen 2001	3,1	18 %	2,5
Stadtregion - Metropole	3,5	15 %	2,9
MiD 2023	3,6	17 %	2,9

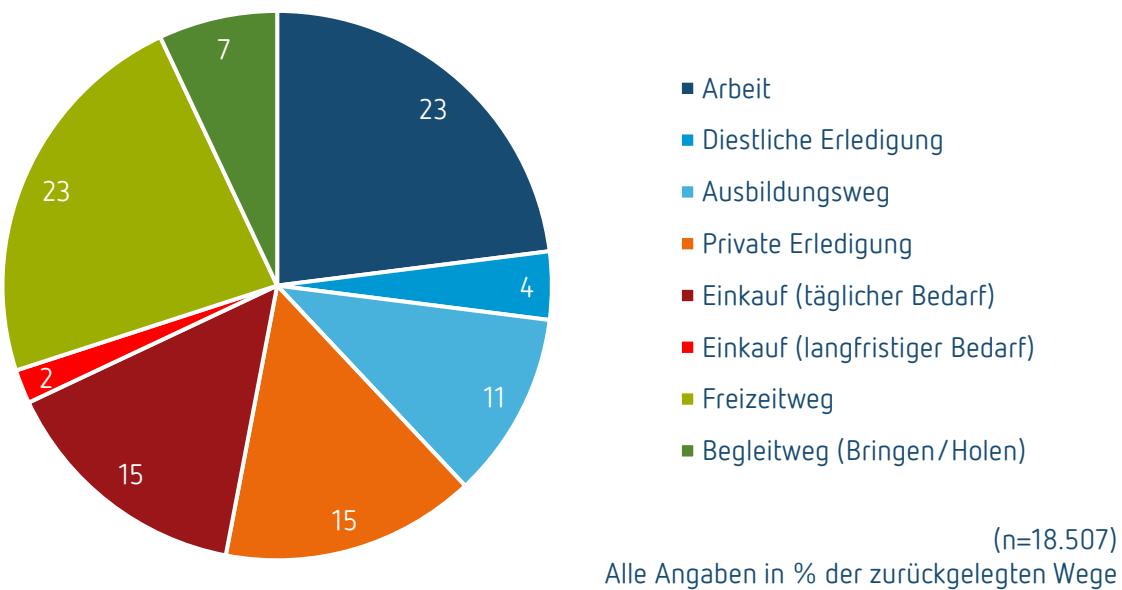
8.2 Wegezwecke

Rund 32 % der Wege der Einwohnenden der Stadt Essen werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 15 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 15 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Rund ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (23 %) und rund ein weiteres Viertel Wege zum oder vom Arbeitsplatz (23 %). Weitere 3 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (11 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im

10 Immobile sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (37 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen, die rund 7 % aller Wege ausmachen.

Abbildung 25: Wegezwecke der Wege



Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Essen unterscheidet sich von den Ergebnissen der Metropolen in Stadtregionen in der Mobilitätsbefragung MiD 2023 hauptsächlich in den Anteilen der Wege im Kontext der Erwerbstätigkeit, der Freizeit sowie der Ausbildungswege. In vergleichbaren Metropolen werden zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (12 %), demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken (15 %) zurückgelegt. Zudem fällt der Anteil der Ausbildungswägen (Schule/Uni) in den Metropolen in Stadtregionen geringer aus (6 %) und der Anteil des Freizeitverkehrs mit 32 % deutlich höher.

Tabelle 24: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

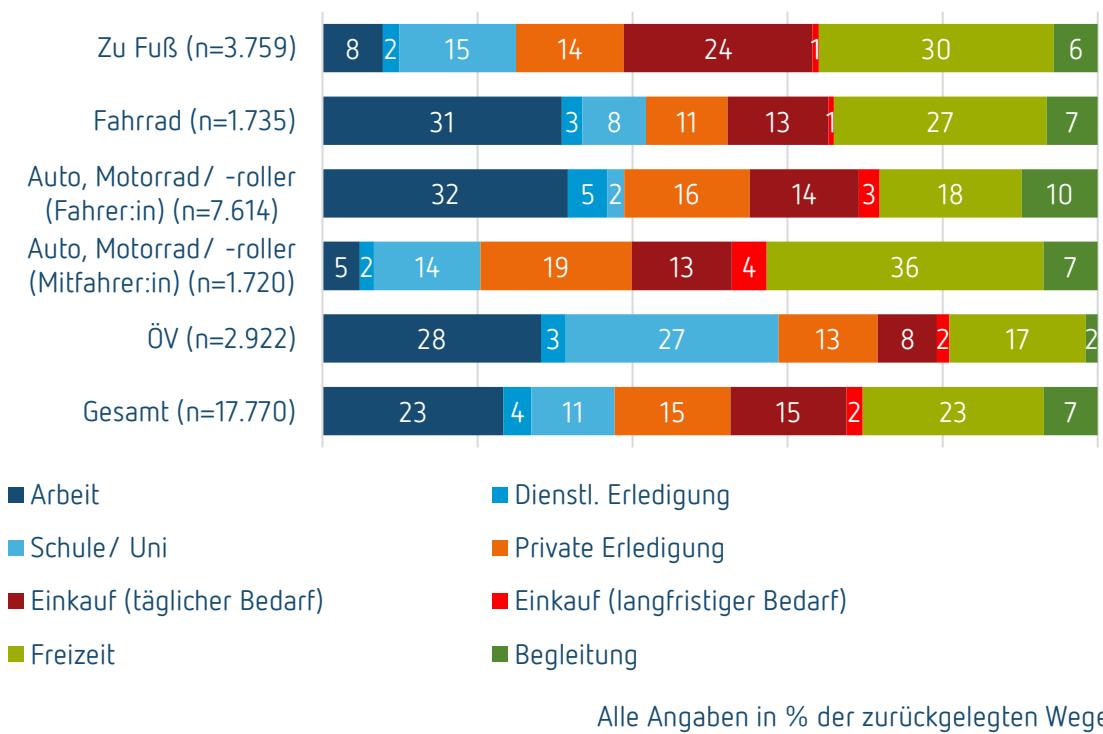
	Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegezweck der zurückgelegten Wege am Stichtag								
			Arbeits- weg	Dienst- liche Erledi- gung	Ausbil- dungs- weg	Private Erledi- gung	Ein- kaufs- weg (tägli- cher Bedarf)	Ein- kaufs- weg (lang- fristiger Bedarf)	Frei- zeitweg	Begleit- weg (Ho- len/Bri- ngen)	Sonsti- ges
Stadt Essen	18.507	23	4	11	15	15	2	23	7	0	
Stadtbezirke											
Stadtbezirk I	2.711	25	4	13	14	15	2	23	4	0	
Stadtbezirk II	1.403	24	3	9	14	17	1	24	8	0	
Stadtbezirk III	2.411	23	5	11	15	15	2	23	6	0	
Stadtbezirk IV	2.517	22	4	10	16	17	3	22	6	0	
Stadtbezirk V	1.182	25	2	14	14	15	4	18	9	0	
Stadtbezirk VI	1.044	23	4	14	15	12	2	21	9	1	
Stadtbezirk VII	1.909	24	4	12	16	14	1	25	5	0	
Stadtbezirk VIII	2.198	21	2	11	16	14	4	25	8	0	
Stadtbezirk IX	2.152	21	4	10	15	15	2	24	8	0	
Vergleichswerte											
Stadt Essen 2019	k. A.	26	4	8	-		19		23	8	12
Stadtregion – Metropole	185.668	12	15	6	11		16		32	7	k. A.
MiD 2023	1.086.985	13	17	6	11		14		30	8	k. A.

Welchen Zweck hatte der Weg?

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen (siehe Abbildung 26). So werden rund ein Drittel der Fußwege zu Freizeitzwecken durchgeführt (30 %), wohingegen der Anteil der Arbeitswege an den zu Fuß zurückgelegten Wege mit 8 % im Vergleich zum Anteil an allen Wegen (23 %) unterdurchschnittlich ausfällt. Die Anteile der Wegezwecke der erhobenen Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, weichen im Vergleich der Verkehrsmittel am wenigsten von der allgemeinen Wegezweckverteilung ab mit Ausnahme der Arbeitswege. Größere Unterschiede zeigen sich vor allem darin, dass das Fahrrad eine vergleichsweise große Bedeutung für die Arbeitswege (31 %) und eine eher geringe Bedeutung für private Erledigungen (11 %) hat.

Mehr als ein Drittel der Wege mit dem Auto als Fahrer:in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz bzw. dienstliche Erledigungen (37 %). Mit dem Auto als mitfahrende Person werden am häufigsten Wege zu Freizeitzwecken zurückgelegt (36 %). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel einen etwas höheren Anteil privater Erledigungswege auf als andere Verkehrsmittel (19 %). Mit dem ÖV werden vor allem Arbeitswege (28 %) oder Ausbildungswägen zur Schule oder Hochschule (27 %) getätigt. Insgesamt stehen rund die Hälfte der Wege (48 %) mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (Arbeitswege, dienstliche Erledigungen oder Ausbildungswäge).

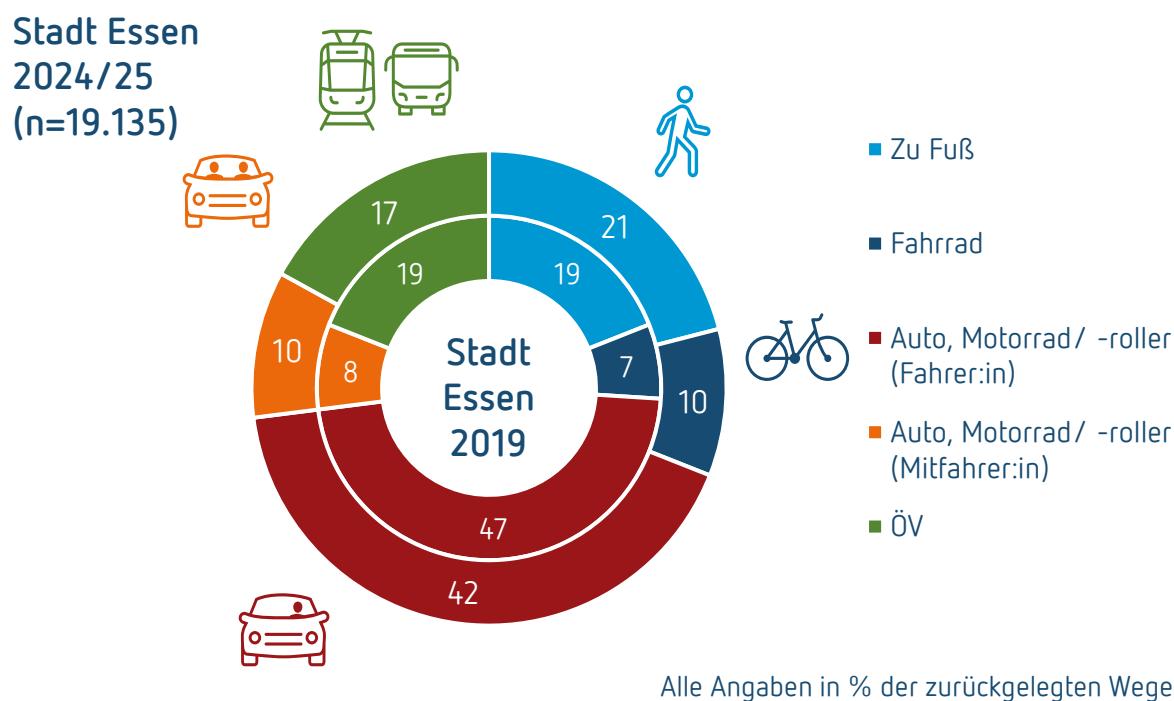
Abbildung 26: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



8.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Insgesamt 31 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 27). Dabei werden 21 % der Wege zu Fuß unternommen und für 10 % der Wege das (Elektro-) Fahrrad genutzt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 17 % der Wege bewältigt. Insgesamt werden somit rund die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (48 % der Wege). Dementsprechend wird ein Großteil des täglichen Wegeaufkommens mit dem Auto zurückgelegt, wodurch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel das Auto ist. Dabei werden 42 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 10 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abbildung 27: Modal Split nach Wegeaufkommen – Vergleich 2024/25 und 2019



Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2019 kann in der Stadt Essen eine Veränderungen im Mobilitätsverhalten festgestellt werden: Sowohl der Fußverkehrs- als auch Radverkehrsanteil am Wegeaufkommen sind um 2 bzw. 3 Prozentpunkte gestiegen. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem Auto gefahrenen Wege an allen Wegen um 3 Prozentpunkte gesunken. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am gesamten Wegeaufkommen hat im Vergleich zum Jahr 2019 um 2 Prozentpunkte abgenommen.

Im Vergleich zu den Mobilitätsbefragungen aus den Jahren 2001 und 2011 kann insbesondere eine Veränderung im Fuß- und Radverkehr festgestellt werden: Während 2001 noch 26 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt wurden, waren es 2011 22 % aller Wege, was den Ergebnissen der Befragung der Stadt Essen 2024/2025 entspricht. Im Radverkehr kann seit 2001 eine stete Zunahme des Radverkehrsanteil von 3 % (2001) auf 5 % (2011) und nun 10 % (2024/25) beobachtet werden.

Die Anteile der jeweiligen Hauptverkehrsmittel in der Stadt Essen unterscheidet sich von den Ergebnissen der Metropolen in Stadtregionen in der Mobilitätsbefragung MiD 2023 hauptsächlich in den Anteilen der zu Fuß und mit dem MIV zurückgelegten Wege. In vergleichbaren Metropolen werden deutlich mehr Wege zu Fuß (31 %), demgegenüber weniger Wege mit dem MIV (25 %) zurückgelegt. Zudem fällt der Anteil der Fahrradnutzung (15 %) sowie der öffentlichen Verkehrsmittel (21 %) in Metropolen in Stadtregionen etwas höher als in der Stadt Essen (10 % bzw. 17 %) aus.

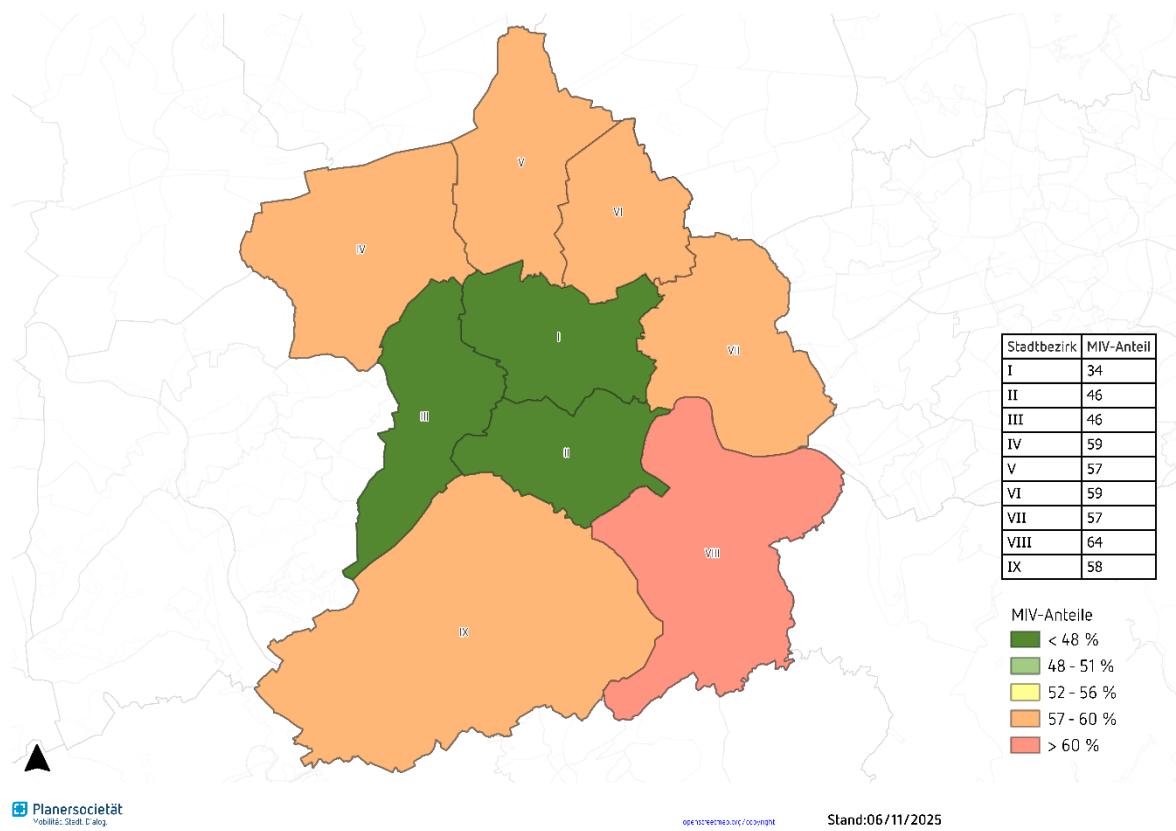
Ein Konfidenzintervall gibt für stichprobenbasierte Auswertungen an, in welchem Bereich der wahre Wert einer Grundgesamtheit mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit – hier 95 % – liegt. Liegt ein Vergleichswert außerhalb dieser Grenzen, kann davon ausgegangen werden, dass eine beobachtete Veränderung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zufallsbedingt ist. Es kann also – hier auf Grundlage einer 5 %-Fehlertoleranz – ein Entwicklungstrend abgeleitet werden. Dies ist für alle Anteilswerte des Modal Splits nach Wegeaufkommen der Stadt Essen beim Vergleich zwischen 2019 und 2014/25 der Fall.

Tabelle 25: 95 %-Konfidenzintervalle Modal Split nach Wegeaufkommen

Verkehrsmittel	Modal Split-Anteil	Konfidenzintervall	Obere Grenze	Untere Grenze
Zu Fuß	21 %	± 0,93 Prozentpunkte	22,3 %	20,0 %
Fahrrad	10 %	± 0,68 Prozentpunkte	10,3 %	8,9 %
MIV Fahrer:in	42 %	± 1,13 Prozentpunkte	43,6 %	41,4 %
MIV Mitfahrer:in	10 %	± 0,68 Prozentpunkte	10,4 %	9,1 %
ÖV	17 %	± 0,86 Prozentpunkte	17,5 %	15,8 %

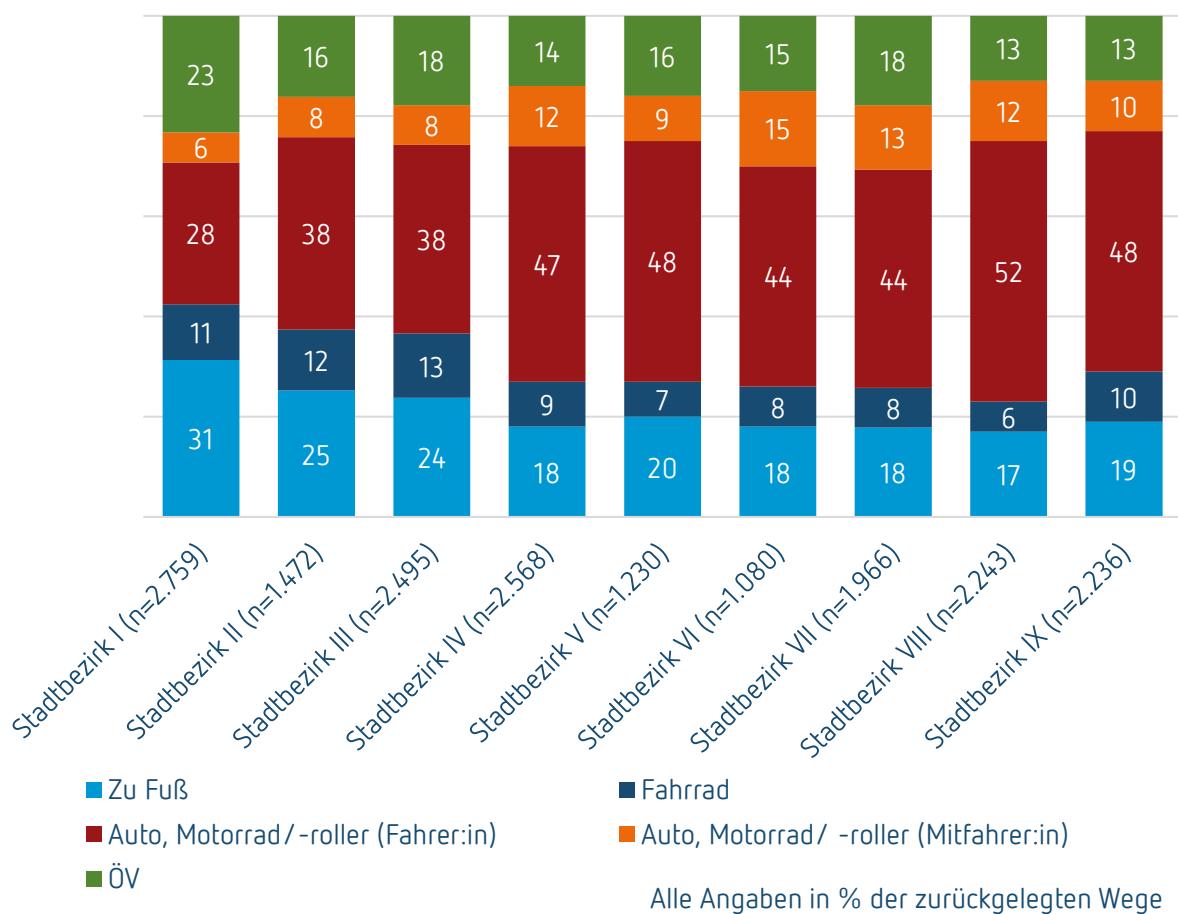
Betrachtet man den Anteil des Autos nach Stadtbezirken zeigt sich, dass dieser in den zentralen Stadtbezirken I bis III unter 48 % liegt. Den höchsten Anteil für Autos verzeichnet mit 64 % der Stadtbezirk VIII. Alle weiteren Bezirke bewegen sich zwischen Anteilen von 57 % und 59 % und damit auf einem im Stadtvergleich mittleren Niveau etwas über dem Anteil am Gesamt Modal-Split für die gesamte Stadt Essen (Auto als Fahrer:in und Mitfahrer:in zusammen 52 %).

Abbildung 28: Modal Split nach Wegeaufkommen – Anteil Auto, Motorrad/ -roller in den Stadtbezirken



Die Verkehrsmittelwahl in den Stadtbezirken weicht teilweise vom stadtweiten Durchschnitt ab. Insgesamt liegt der Nahmobilitätsanteil am Modal Split über alle Stadtbezirke zwischen 23 % und 42 %, wobei er im Stadtbezirk I am höchsten und im Stadtbezirk VIII am niedrigsten ist. Ebenfalls hohe Anteile der aktiven Mobilitätsformen verzeichnen die Stadtbezirke II und III mit jeweils 37 %. Den geringste Autoverkehrsanteil von rund 34 % hat der Stadtbezirk I (28 % Auto als Fahrer:in, 8 % Auto als Mitfahrer:in). Der Stadtbezirk VIII weist mit 52 % Auto als Fahrer:in und 12 % Auto als Mitfahrer:in die höchsten Autoverkehrsanteile auf.

Abbildung 29: Modal Split nach Wegeaufkommen in den Stadtbezirken



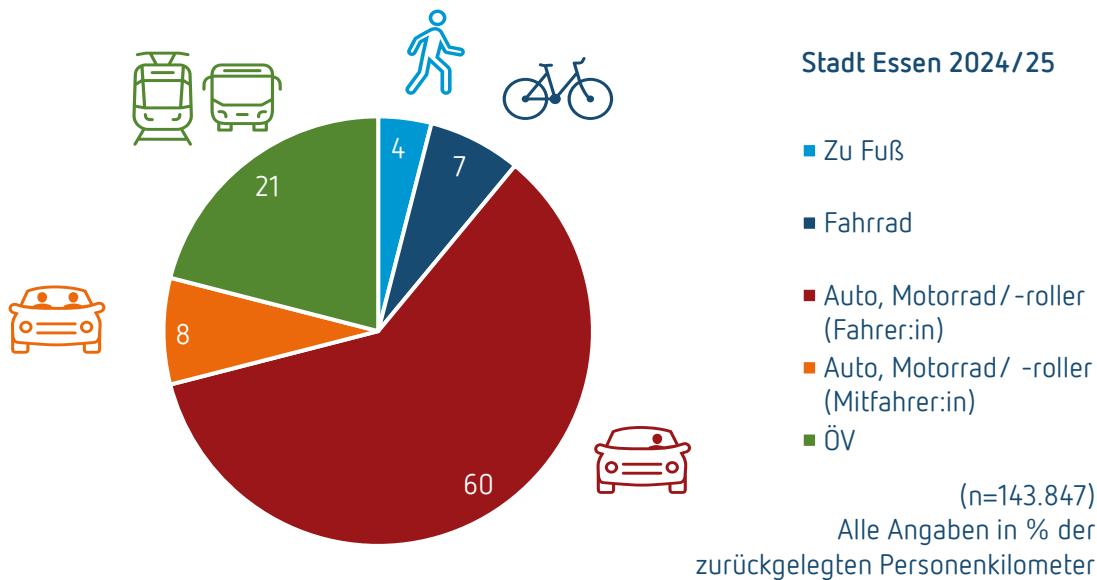
Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des Autoverkehrs weiterhin den Großteil am Modal-Split ein (siehe Abbildung 30). So werden rund 60 % der werktäglich zurückgelegten Wegestrecke mit dem Auto als Fahrer:in und weitere 8 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in gefahren. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich ein Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung von 21 % ergibt. Demgegenüber sind die Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 4 % (zu Fuß) bzw. 7 % (Fahrrad) an den werktäglichen Personenkilometern im Vergleich zu den Anteilen am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 21 %, Fahrrad: 10 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernung zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Betrachtet man die Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel hochgerechnet auf die Einwohnenden der Stadt Essen zeigt sich, dass diese für das Auto und den ÖV gegenüber 2019 gestiegen ist. Die Gesamtverkehrsleistung weist einen Anstieg von rund 16.315.000 Personenkilometern pro Tag im Jahr 2019 auf rund 19.800.000 Personenkilometer pro Tag auf Grundlage der aktuellen Haushaltsbefragung auf. Dies entspricht einer Zunahme um ca. 21,4 %, wohingegen die Zahl der Einwohner:innen im gleichen Zeitraum nur um knapp über 1 % angestiegen ist. Die Essener Bevölkerung legt somit zunehmend weitere Distanzen zurück.

Tabelle 26: Verkehrsleistung nach genutztem Verkehrsmittel – Hochrechnung im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Personenkilome- ter insgesamt	Zu Fuß	Fahrrad	Auto als Fahrer:in	Auto als Mitfahrer:in	ÖV
Stadt Essen 2024/25	19.800.000	792.000	1.386.000	11.880.000	1.584.000	4.158.000
Stadt Essen 2019	16.315.000	786.000	665.000	9.921.000	1.120.000	3.823.000
Stadt Essen 2011	14.930.000	448.000	344.000	8.938.000	1.645.000	3.555.000

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km



Auch für die Anteile des Modal Splits nach Verkehrsleistung geben die Konfidenzintervalle für die stichprobenbasierte Auswertungen an, in welchem Bereich der wahre Wert einer Grundgesamtheit mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit – hier 95 % – liegt. Für die Stadt Essen kann im Vergleich zwischen 2019 und 2024/25 – auf Grundlage einer 5 %-Fehlertoleranz – für die Kategorien „zu Fuß“, „Fahrrad“, „Auto, Motorrad/-roller“ sowie „ÖV“ ebenfalls jeweils ein nicht zufallsbasierter Entwicklungstrend abgeleitet werden. Die Veränderung des Anteils des Autos als Fahrer:in von 61 % auf 60 % könnte hingegen auch rundungs- bzw. zufallsbasiert sein. Hier kann entsprechend kein Entwicklungstrend abgeleitet werden.

Tabelle 27: 95 %-Konfidenzintervalle Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung

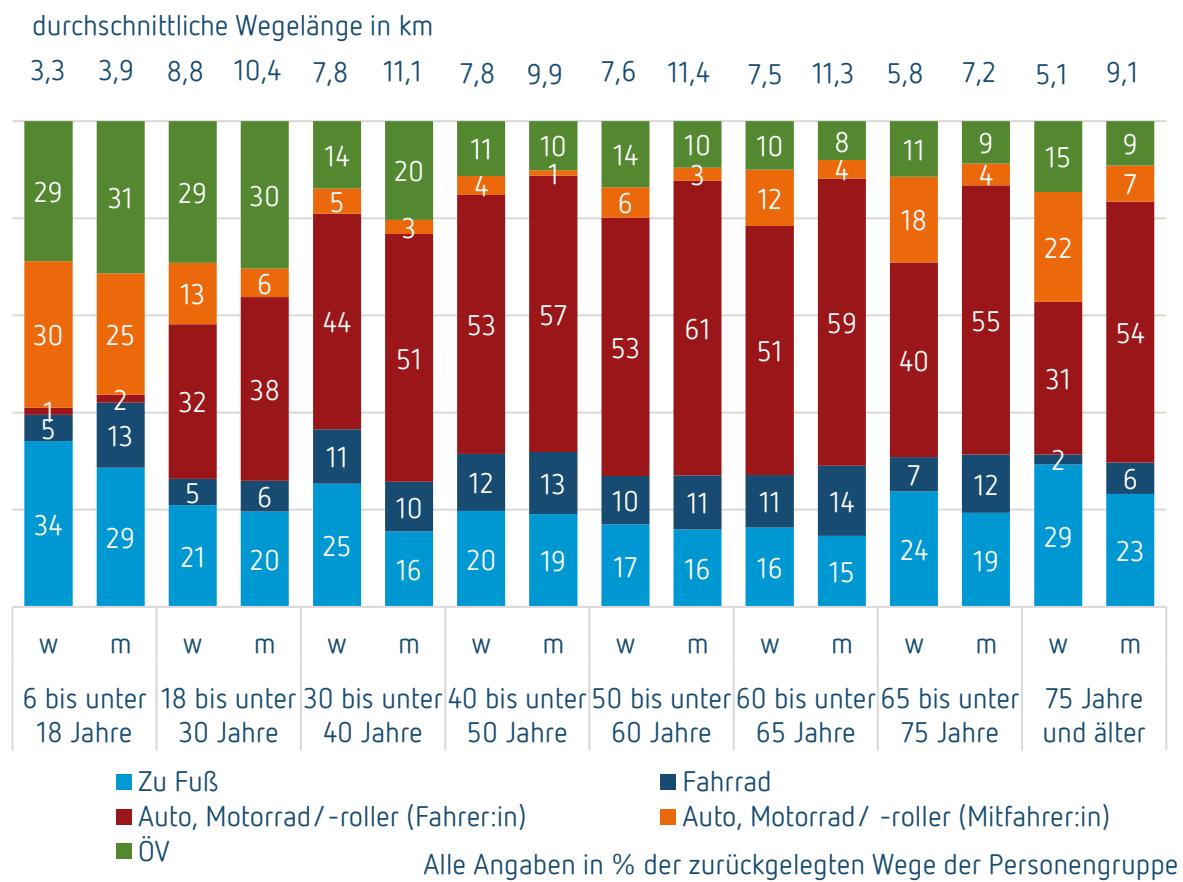
Verkehrsmittel	Modal Split-Anteil	Konfidenzintervall	Obere Grenze	Untere Grenze
Zu Fuß	4 %	± 0,45 Prozentpunkte	4,4 %	3,6 %
Fahrrad	7 %	± 0,59 Prozentpunkte	7,6 %	6,4 %
MIV Fahrer:in	60 %	± 1,11 Prozentpunkte	58,9 %	61,1 %
MIV Mitfahrer:in	8 %	± 0,62 Prozentpunkte	8,6 %	7,4 %
ÖV	21 %	± 0,93 Prozentpunkte	21,9 %	20,1 %

Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen (siehe Abbildung 31). Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Fahrzeugbesitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes besonders stark vertreten. So werden neben zu Fuß zurückgelegten Wegen (31 %) das Fahrrad (10 %) und die öffentlichen Verkehrsmittel (29 %) auf den meisten Wegen der Kinder und Jugendlichen genutzt. Der ÖV wird insbesondere in den Altersklassen unter 30 Jahren verstärkt genutzt. Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit das Auto, Motorrad oder der Motorroller als Fahrer:in zum meistgenutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheineroberwerb werden insbesondere Wege mit dem Auto als mitfahrende Person durch Wege mit dem Auto als fahrende Person ersetzt. Das Auto ist in allen Altersklassen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Bei der Betrachtung von Abbildung 31 gilt zudem zu beachten, dass die Auto-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als fahrende Person am Autoverkehr teilnehmen.

Bei der Betrachtung der durchschnittlichen Wegelänge nach Altersgruppe und Geschlecht zeigt sich, dass männliche Personen aller Altersklassen im Durchschnitt längere Wege zurücklegen als weibliche Personen. Am stärksten ist dieser Unterschied in den Altersklassen von 50 bis unter 65 Jahren zu beobachten. Hier legen Männer im Durchschnitt 3,8 km mehr pro Weg zurück als Frauen. Generell werden in den jüngeren Altersklassen bis unter 18 Jahre sowie den älteren Altersklassen ab 65 Jahren durchschnittlich kürzere Wege zurückgelegt als in den mittleren Altersklassen dazwischen.

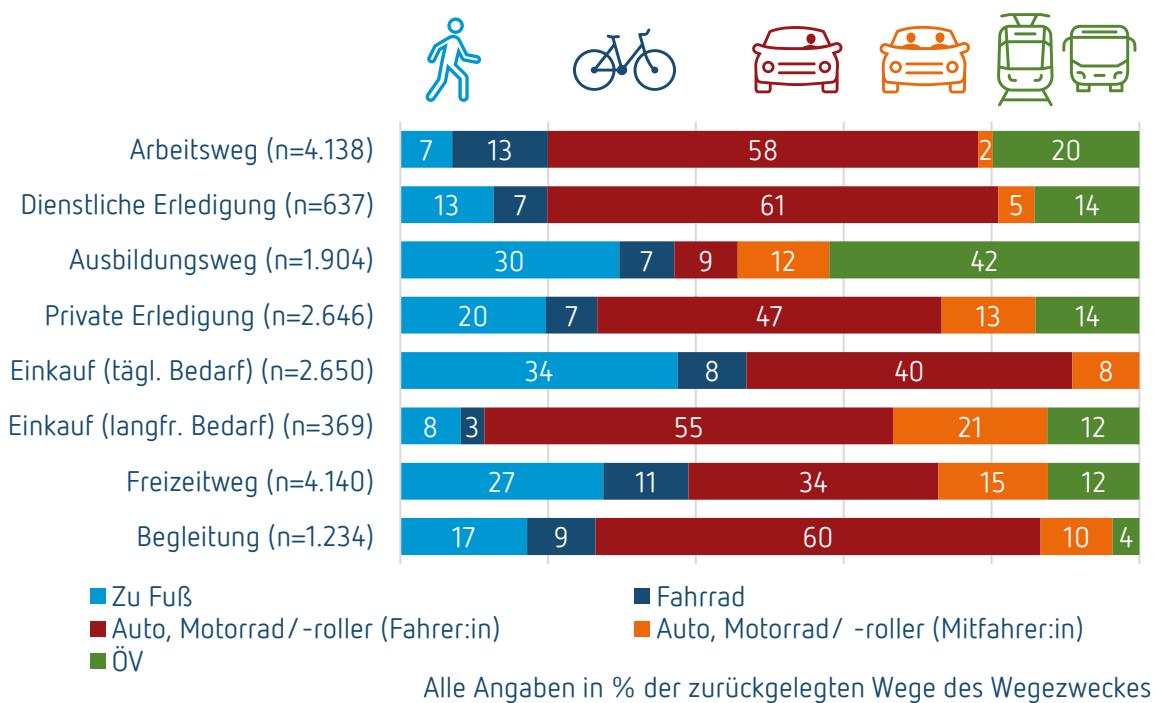
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl und durchschnittliche Wegelänge nach Geschlecht und Alter



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Begleitwege, Arbeitswege sowie geschäftliche bzw. dienstliche Wege und Einkäufe für den langfristigen Bedarf weisen sehr hohe Anteile an Autofahrten auf (siehe Abbildung 32). Mit Ausnahme der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule, dem Einkauf für den täglichen Bedarf und den Freizeitwegen werden bei allen weiteren Wegezwecken mehr als die Hälfte der Wege des jeweiligen Zwecks mit dem Auto als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. Bei den Ausbildungswegen nimmt hingegen der ÖV mit 42 % den höchsten Anteil der Wege ein. Einkäufe für den täglichen Bedarf weisen mit 34 % den höchsten Fußverkehrsanteil auf.

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

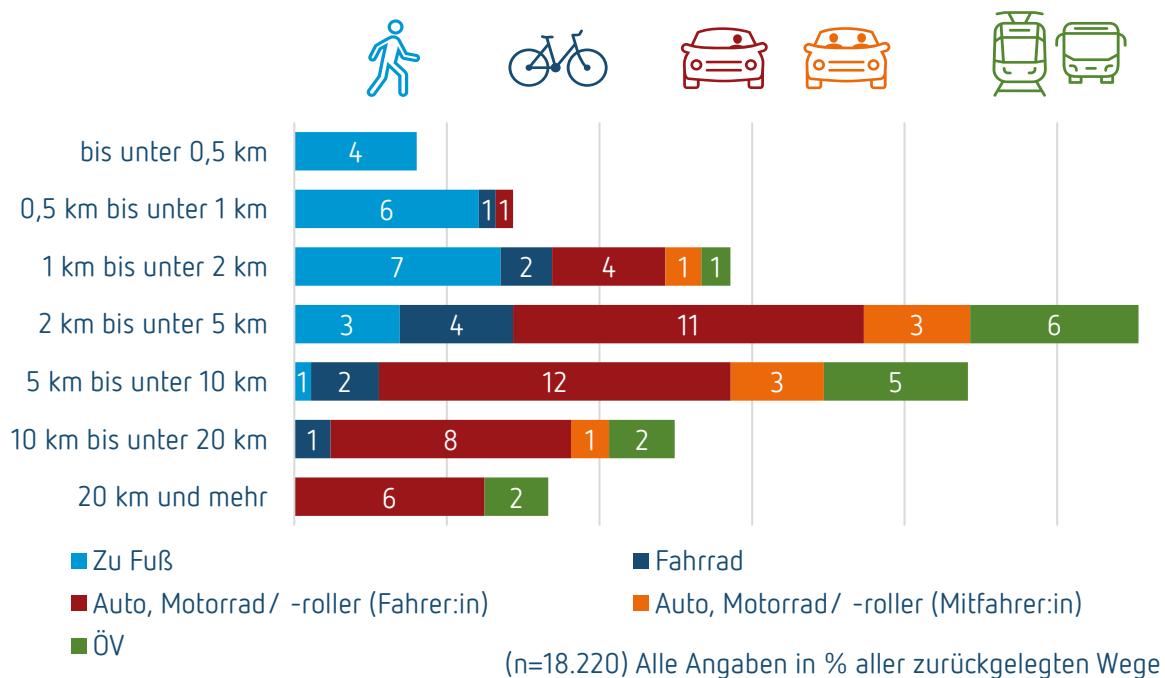


8.4 Wegelängen und Wegedauer

Je nach Verkehrsmittel lassen sich Unterschiede in den durchschnittlichen Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 5,3 km. Bei einer Unterscheidung der Fahrradtypen kann festgestellt werden, dass mit Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung durchschnittlich längere Strecken gefahren werden. So liegt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern bei 6,1 km und bei konventionellen Fahrrädern bei 4,9 km pro Weg. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem Auto als fahrende Person liegen bei 11,1 km, als mitfahrende Person bei 6,8 km und mit dem ÖV bei 10,6 km. Letztere Wegelänge setzt sich aufgeschlüsselt nach verschiedenen Verkehrsmitteln aus durchschnittlich 5,5 km langen Wegen mit dem Bus, 5,8 km langen Wegen mit Straßen-/Stadt-/U-Bahnen, 25,2 km langen Wegen mit Nahverkehrszügen (S-Bahn/Regionalexpress) und 48,5 km mit Fernverkehrszügen.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung in Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen lässt sich erkennen, dass zwar rund ein Viertel der Wege mit einer Länge von 1 km bis unter 2 km mit dem Auto zurückgelegt wird, diese Wege am gesamten Wegeaufkommen aber lediglich 4 % einnehmen. Demgegenüber fällt der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, mit einer Länge von 2 km bis unter 5 km mit 11 % vom gesamten Wegeaufkommen deutlich stärker ins Gewicht. So sind mehr als ein Fünftel (23 %) aller werktäglichen Wege der Stadtbevölkerung Essens Wege, die mit dem Auto gefahren werden und zwischen 2 km und unter 10 km lang sind. Insbesondere auf dieser Wegeentfernung können somit noch deutliche Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund – vor allem auf den Radverkehr, welcher lediglich 6 % aller Wege in dieser Länge verzeichnet – identifiziert werden.

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Wegedauer

Im Schnitt wenden die Einwohner:innen der Stadt Essen jeweils rund 27 Minuten für einen werktäglichen Weg auf. Das heißt, mobile Personen sind bei rund 3,5 Wegen pro Person werktags jeweils 90 Minuten unterwegs. Im Vergleich mit der Mobilitätsbefragung MiD 2023 liegt sowohl der durchschnittliche Werte für einen werktäglichen Weg für vergleichbare Metropolen in Stadtregionen sowie im bundesweiten Schnitt leicht höher (jeweils 33,1 bzw. 30,2 Minuten). Der durchschnittliche Wert für die Unterwegszeit aller mobilen Personen liegt ebenfalls in vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen sowie im bundesweiten Schnitt leicht höher (jeweils 105,6 bzw. 96,4 Minuten).

Tabelle 28: Dauer der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert Wege < 100 km (in Minuten)	Mittelwert Unterwegszeit pro Tag pro Person (in Minuten)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr		
Stadt Essen	16.936	2	11	33	17	28	9	27	25
Vergleichswerte									
Stadtregion – Metropole 2023		1*		11**		32		33,1	k. A.
MiD 2023		2*		15**		35		30,2	k. A.

Analytische Variable, gebildet aus Wegebeginn und Ankunftszeit

* Abweichende Kategorie: 1 bis unter 15 Minuten

** Abweichende Kategorie: 15 bis unter 30 Minuten

Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege sind Einkaufswege für den täglichen Bedarf (17 Minuten), Begleitwege zum Bringen oder Abholen von Personen (18 Minuten), Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (22 Minuten) sowie Wege für private Erledigungen

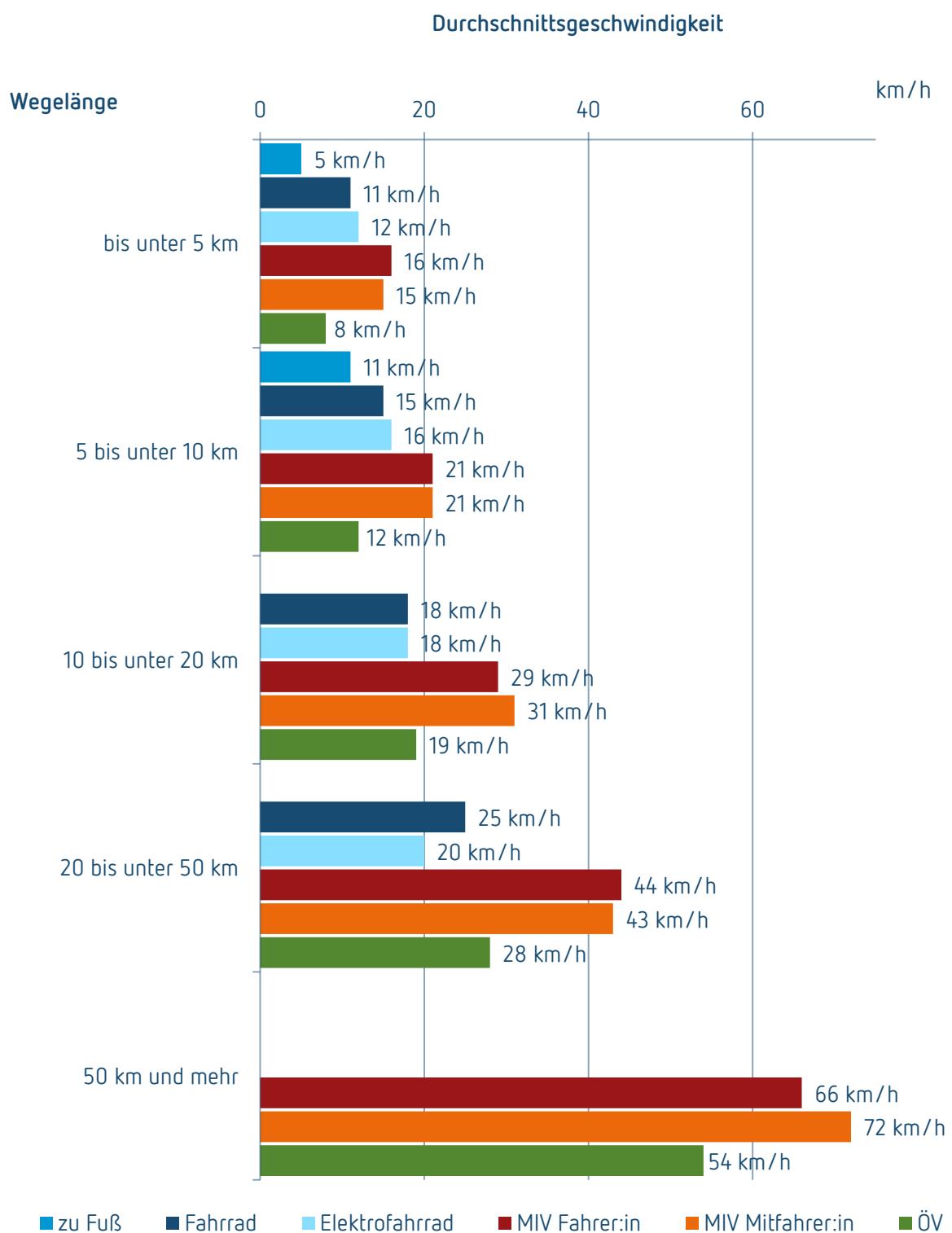
(23 Minuten). Ausbildungswege (26 Minuten) und Freizeitwege (27 Minuten) liegen in etwa auf dem Niveau des Gesamtdurchschnitts (27 Minuten). Eine überdurchschnittliche Wegedauer zeigt sich bei Arbeitswege und Wege für dienstliche Erledigungen mit jeweils Ø 36 bzw. Ø 43 Minuten pro Weg.

Reisegeschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und der Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen ermittelt werden. Über die Startzeit des Weges kann zudem die tageszeitliche Verteilung des Wegebeginns abgeleitet werden.

Die Kategorie Auto als Fahrer:in stellt in allen Entfernungsklassen das Verkehrsmittel mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit dar (siehe Abbildung 34). Dabei steigt die Durchschnittsgeschwindigkeit sukzessive mit den steigenden Wegelängen der Entfernungsklassen. Dementsprechend fällt der Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auf den kürzeren Wegen bis unter 5 km am geringsten aus. So liegt hier die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Autoverkehrs mit 16 km/h bzw. 15 km/h nur leicht über der des Fahrrads (11 km/h) und Elektrofahrrads (12 km/h). Auch im Fußverkehr zeigt sich eine Zunahme der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit bei längeren Strecken (bis unter 5 km: 5 km/h, 5 km bis unter 10 km/h: 11 km/h). Dies lässt sich vermutlich vor allem auf zu sportlichen Zwecken im Freizeitbereich zurückgelegte Wegestrecken zurückführen.

Abbildung 34: durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)

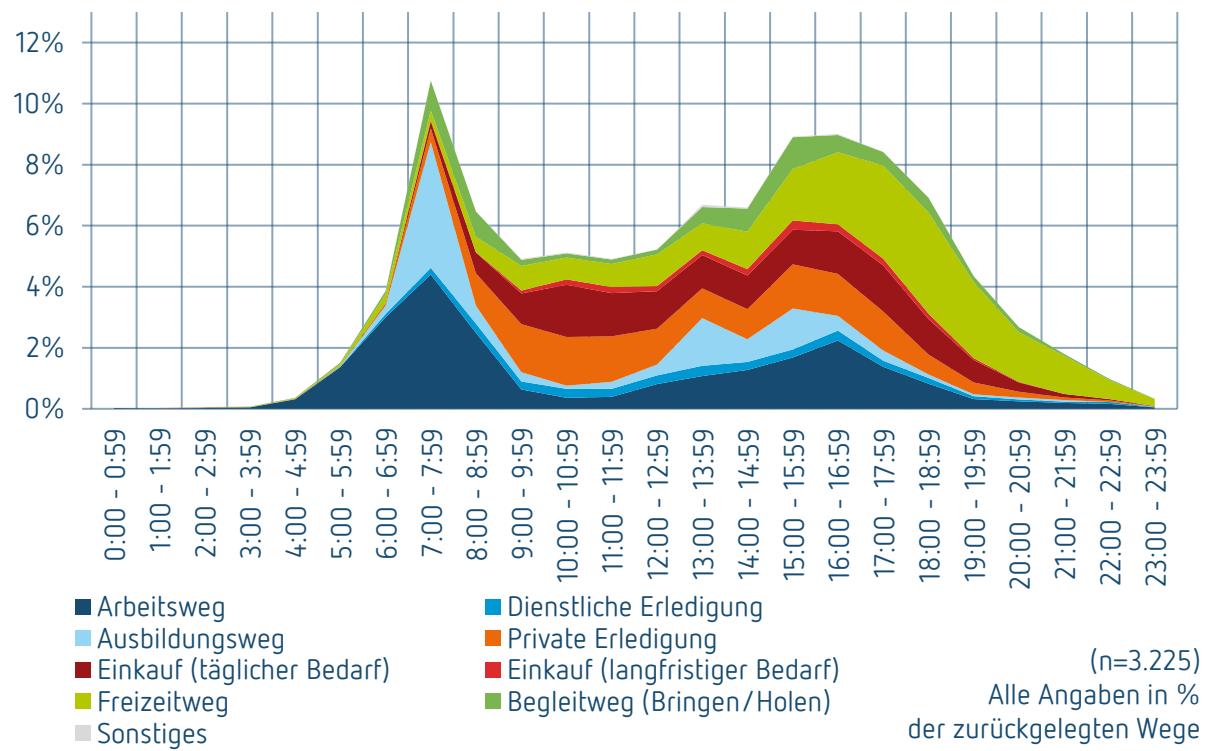


Tageszeitliche Verteilung

Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrs spitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr, in denen insgesamt mehr als ein Drittel (36 %) aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittags spitze über einen längeren Zeitraum. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum wird über 4 Stunden verteilt insgesamt ein Fünftel des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebeginns differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen Spalte erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Während des Mittagstiefs werden vermehrt private Erledigungswege zurückgelegt. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher (ab 13 Uhr) als der des Arbeitsverkehrs ein.

Abbildung 35: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck



Räumliche Wegebeziehungen

Insgesamt werden 77 % der Wege, die die Stadtbevölkerung Essens pro Werktag zurücklegt, innerhalb der Stadt Essen zurückgelegt. Der Binnenverkehrsanteil liegt auch in den einzelnen Untersuchungsräumen auf einem weitestgehend vergleichbar hohen Niveau.

Tabelle 29: Räumliche Wegebeziehungen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen		
		Städtischer Binnenverkehr	Wege über die Stadtgrenze	Wege ohne Bezug zu Essen
Stadt Essen	17.834	77	19	4
Untersuchungsräume				
Stadtbezirk I	2.583	78	17	5
Stadtbezirk II	1.384	81	17	2
Stadtbezirk III	2.321	74	22	4
Stadtbezirk IV	2.399	73	23	4
Stadtbezirk V	1.136	79	17	3
Stadtbezirk VI	1.016	82	16	2
Stadtbezirk VII	1.845	74	22	3
Stadtbezirk VIII	2.096	75	20	5
Stadtbezirk IX	2.086	79	18	4

Insgesamt legen die Essener:innen pro Werktag rund 1.386.000 Wege innerhalb des Stadtgebiets zurück. Wege von einpendelnden Personen oder Durchgangsverkehre sind in diesem hochgerechneten Binnenverkehr nicht berücksichtigt. Ebenso beinhaltet der Binnenverkehr keine Wege, die in Essen beginnen und außerhalb der Stadt enden oder außerhalb beginnen und in Essen enden.

Die von den Einwohnenden der Stadt Essen am stärksten frequentierten Wegebeziehungen über die Stadtgrenze hinaus besteht in die Nachbarstadt Mülheim an der Ruhr. Auf dieser Strecke werden von den Essener:innen täglich rund 56.000 Wege zurückgelegt. Außerdem werden in weitere Städte im Ruhrgebiet jeweils zwischen rund 38.000 (nach bzw. von Bochum) und 13.000 (auf der Wegerelation nach Dortmund) Wege der Essener Bevölkerung pro Werktag zurückgelegt.

Tabelle 30: Verkehrsverflechtungen der Stadt Essen

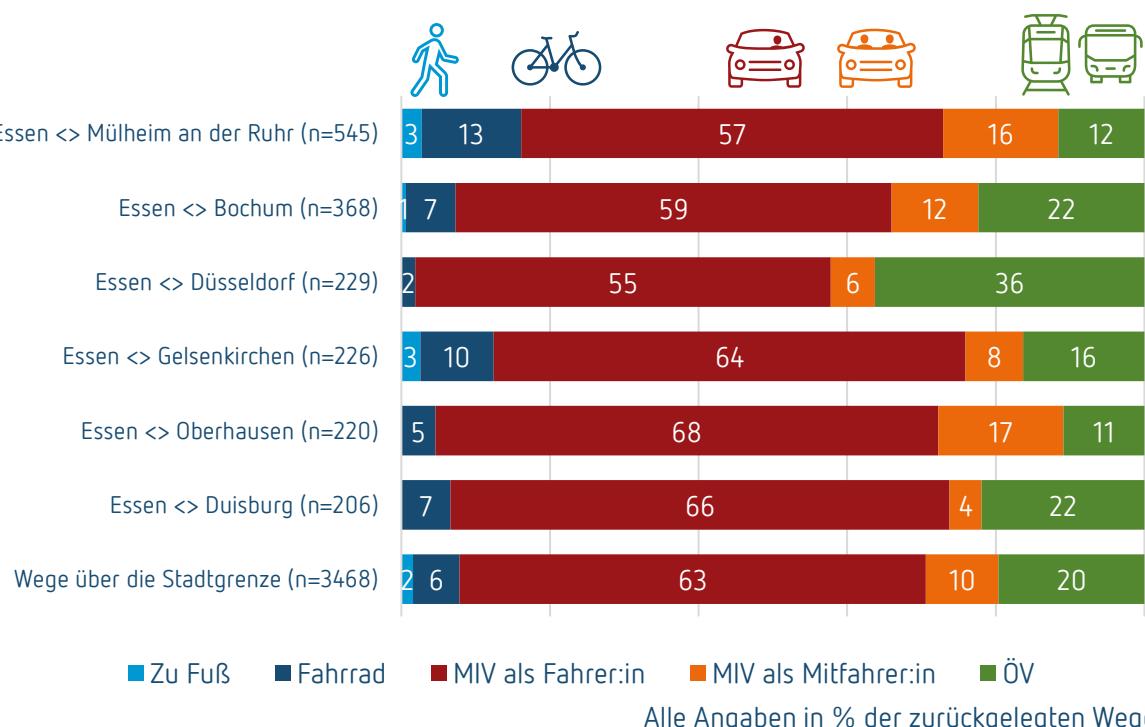
Relevante Zielorte außerhalb der Stadt Essen	Stadt Essen		
	Anteil am Gesamt- wegeaufkommen [%]	Anteil an allen Wegen über die Stadt- grenze [%]	Wegeanzahl [auf 100 Wege gerundet]
Mülheim an der Ruhr	3	16	56.000
Bochum	2	11	38.000
Düsseldorf	1	7	23.000
Gelsenkirchen	1	7	23.000
Oberhausen	1	6	22.000
Duisburg	1	6	21.000
Sonstige Wegebeziehungen über die Stadtgrenze	11	47	167.000
Wege über die Stadtgrenze insgesamt	20	100	350.000
Wege ohne Bezug zur Stadt	4	-	70.000
Binnenverkehr	77	-	1.400.000
Insgesamt	100	-	1.800.000

Bei Betrachtung des Modal Splits auf den aufkommensstärksten Wegebeziehungen fällt die Dominanz des MIV auf (siehe Abbildung 36). Bei den ausgewählten Relationen handelt es sich zum Teil um direkte

Nachbarstädte der Stadt Essen, sodass diese auch mit aktiven Verkehrsmitteln, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind. So werden Wege nach Gelsenkirchen und Mülheim jeweils zu rund 10 % bzw. 13 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Insbesondere auf der Relation zwischen Essen und der Metropole Düsseldorf wird – begünstigt durch die gute SPNV-Anbindung – überdurchschnittlich häufig der ÖV genutzt. Mehr als jeder dritte Wege der Einwohnenden zwischen Essen und Düsseldorf wird mit dem ÖV bewältigt.

Auf den Wegebeziehungen zu den benachbarten Städten Bochum und Duisburg, die über verschiedene SPNV-Haltepunkte ebenfalls aus der Stadt Essen zu erreichen sind, können ÖV-Anteile von jeweils 22 % der auf den jeweiligen Relationen zurückgelegten Wegen festgestellt werden. Demgegenüber fällt der ÖV-Anteil auf Wegen zwischen Essen und Oberhausen mit 11 % unterdurchschnittlich aus. Auf dieser Relation werden mehr als drei Viertel der Wege mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. Auch nach Mülheim an der Ruhr liegt der Anteil der mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegten Wege auf einem überdurchschnittlichen Niveau von 73 %.

Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegebeziehungen



Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung auf Wegen verschiedener Entfernungsklassen zeigen sich bezüglich der Nutzung des ÖSPV und SPNV kaum Unterschiede. Lediglich in der Entfernungsklasse ab 50 km zeigt sich eine etwas häufigere Nutzung des SPNV. Auf Wegen im Binnenverkehr machen Nahverkehrszüge einen Anteil von rund 2 % aus. Dieser Anteil liegt bei Wegen über die Stadtgrenze mit 14 % deutlich höher. Wege ohne Bezug zur Stadt Essen werden zu 5 % mit Nahverkehrszügen zurückgelegt.

Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Art der räumlichen Verkehrsbeziehung

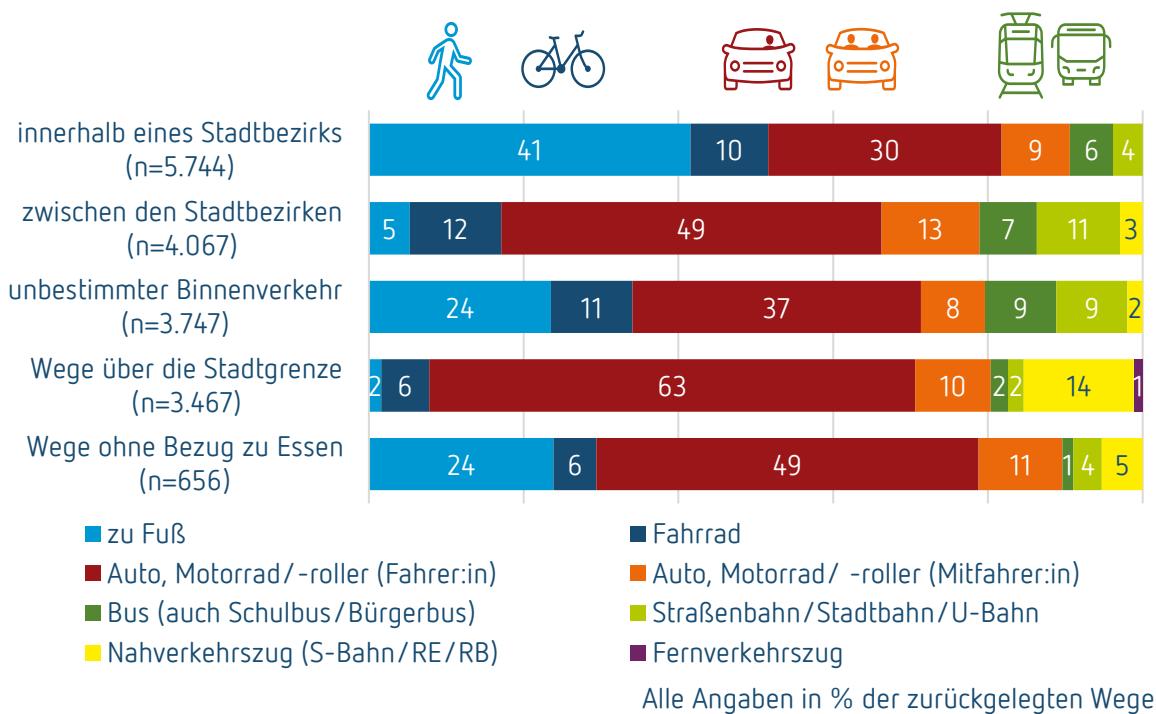


Abbildung 38: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Essen ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 2000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.

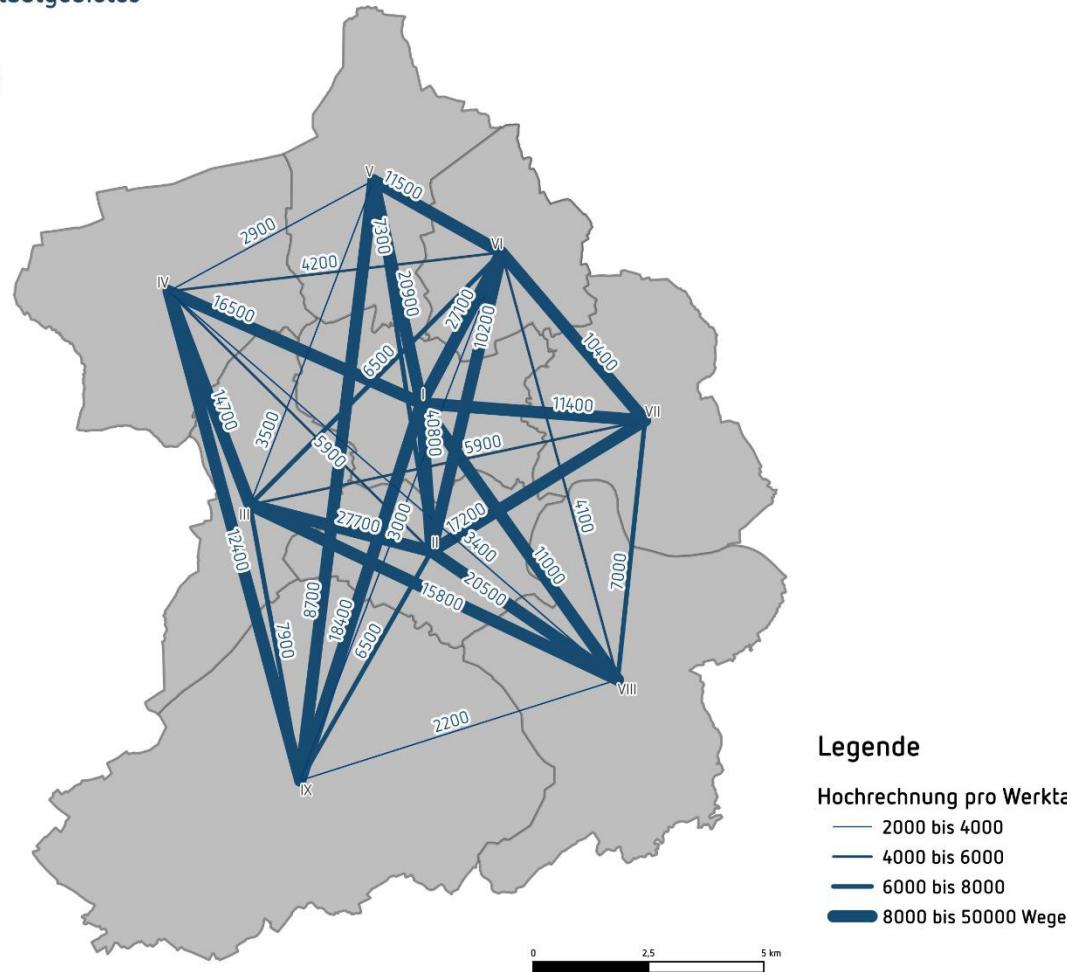


Abbildung 39: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur zu Fuß

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Essen ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 1000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.

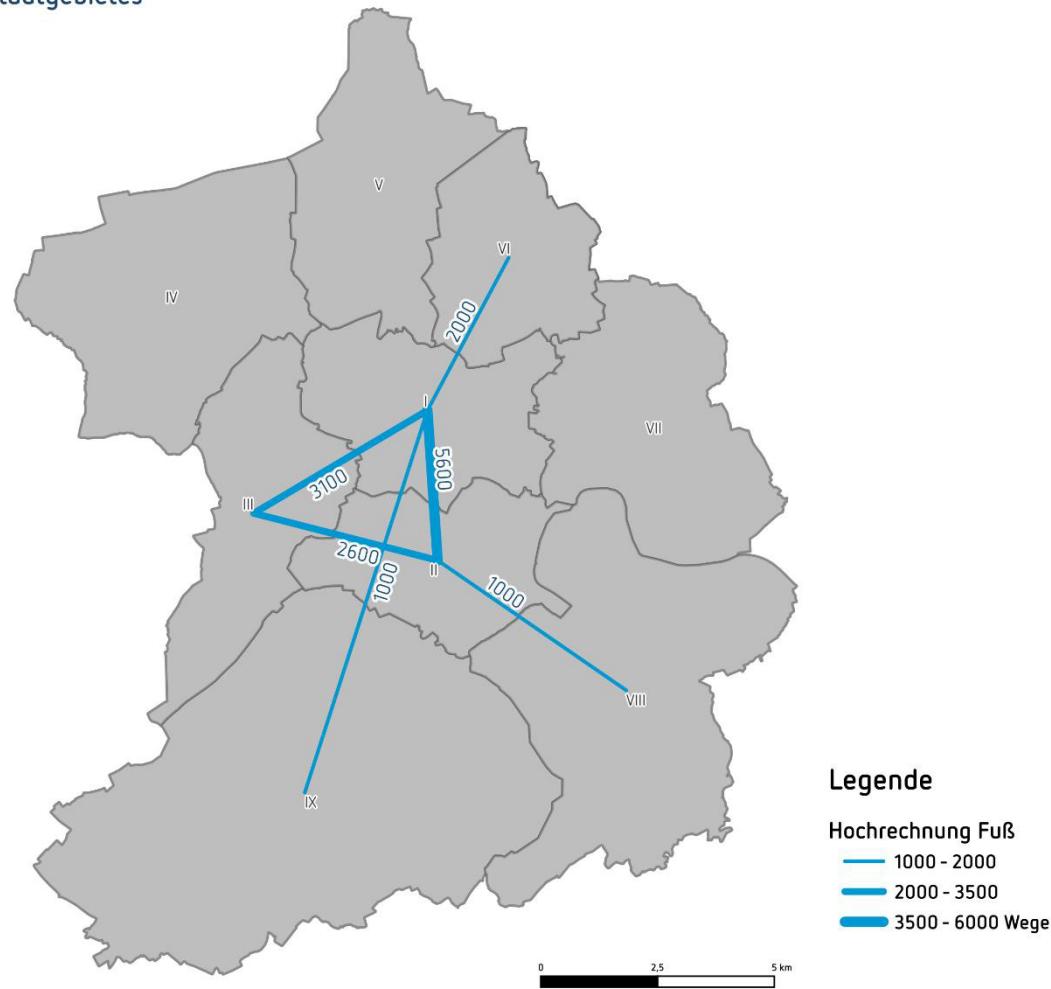


Abbildung 40: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur Fahrrad

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Essen ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 800 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.

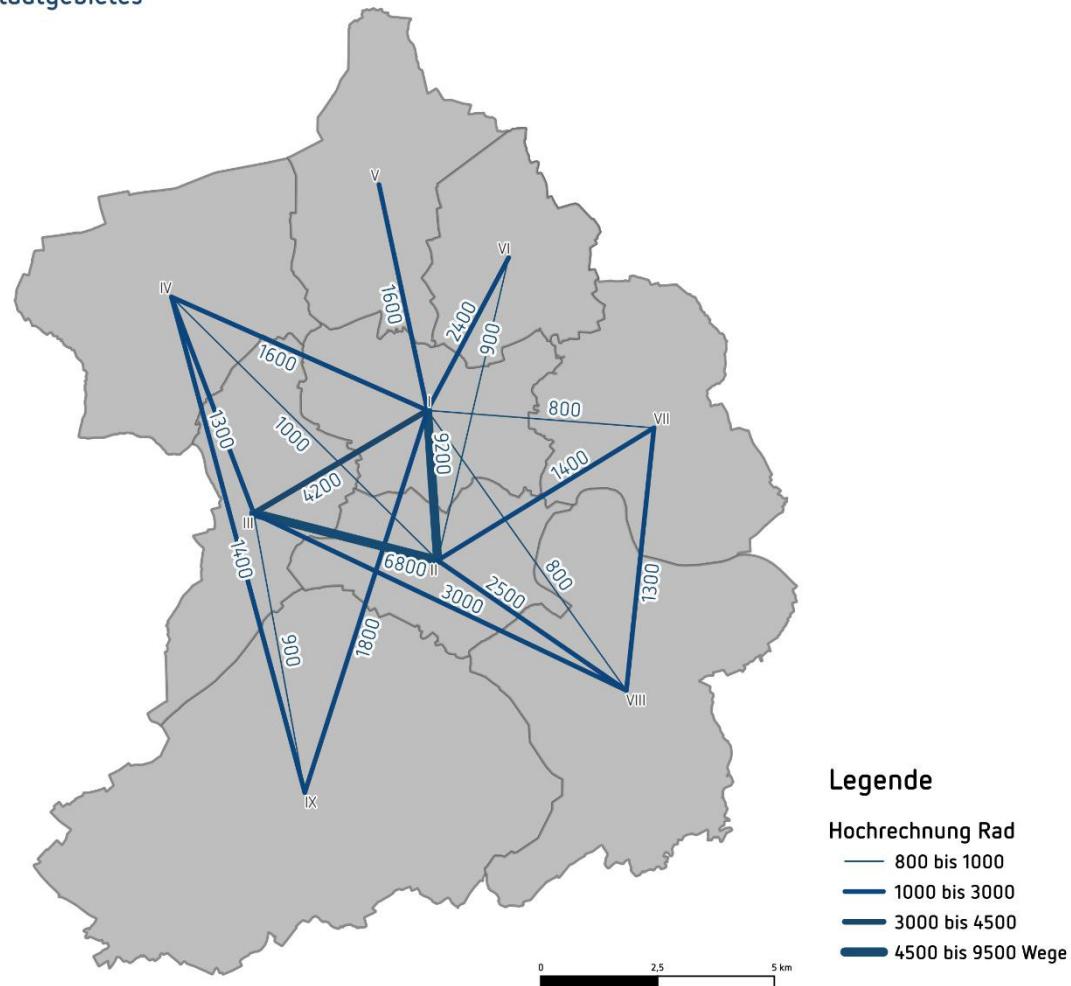
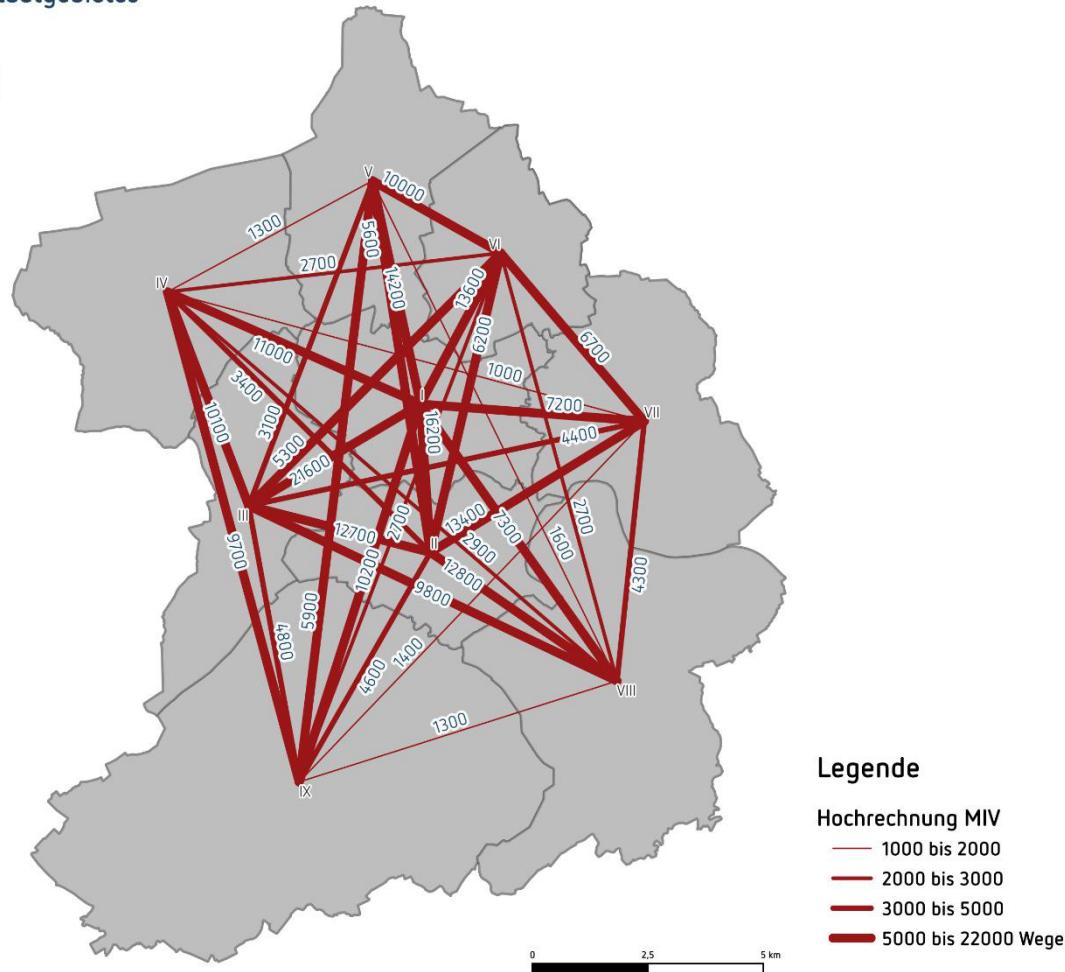


Abbildung 41: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur MIV

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Essen ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 1000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



Legende

Hochrechnung MIV

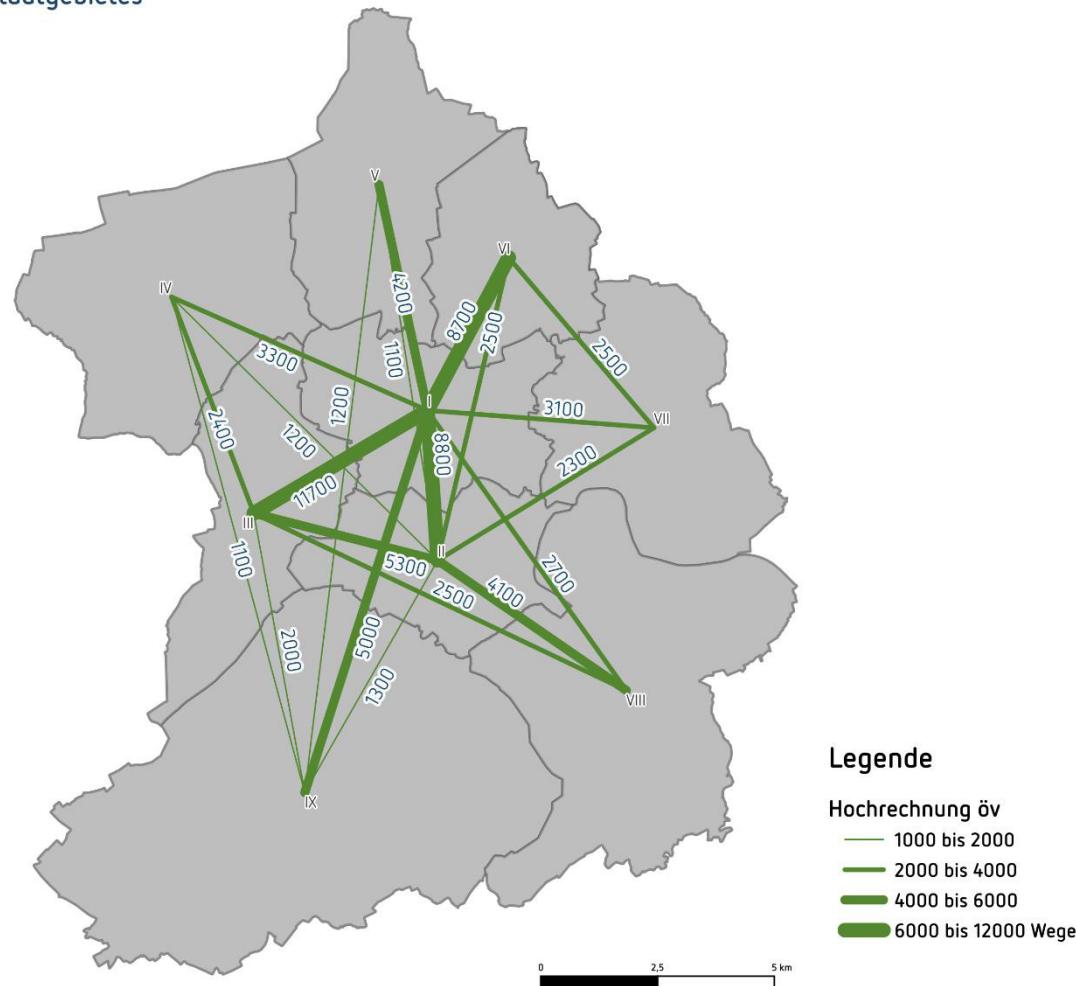
- 1000 bis 2000
- 2000 bis 3000
- 3000 bis 5000
- 5000 bis 22000 Wege

Abbildung 42: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur ÖV

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Essen ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 1000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



8.5 Wegeketten und Etappen

Betrachtung einfacher und komplexer Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung, da sich der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel leichter umsetzen lässt, wenn es sich um einfache Wegeketten handelt. Bei einfachen Wegeketten sind Hin- und Rückweg identisch, während bei komplexen Wegeketten zwischen Hin- und Rückweg noch weitere Ziele angesteuert werden. Insgesamt werden rund 66% der Wege der Stadtbevölkerung Essens in einer einfachen Wegekette zurückgelegt (z.B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht (siehe Tabelle 31). Demgegenüber sind Wege zu dienstlichen Erledigungen (65 %), Einkaufswege (täglicher Bedarf: 46 %, langfristiger Bedarf: 53 %), sowie Begleitwege (50 %) jeweils zu nahezu oder mehr als der Hälfte Bestandteil einer komplexen Wegekette bzw. mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden.

Tabelle 31: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Essen 2024/25		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsweg	4.289	71	29
Dienstliche Erledigung	647	35	65
Ausbildungsweg	2.053	83	17
Private Erledigung	2.819	53	47
Einkaufsweg (täglicher Bedarf)	2.832	54	46
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	395	47	53
Freizeitweg	4.171	63	37
Begleitweg (Bringen/Holen)	1.242	50	50
Durchschnitt gesamt	20.810	66	34

Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, sind eher Teil einer einfachen Wegekette (zu Fuß, Fahrrad, ÖV: jeweils 70 %) als Wege, die mit dem Auto gefahren werden (58 % als Fahrer:in bzw. 63 % als Mitfahrer:in). Dementsprechend sind insbesondere die Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, überdurchschnittlich häufig Bestandteil einer komplexen Wegekette (siehe Tabelle 32). Das bedeutet, dass mit dem Auto häufiger mehrere Ziele hintereinander angefahren werden (z. B. Wohnung – Arbeit – Einkauf – Wohnung). Dennoch werden mehr als die Hälfte der Wege mit dem Auto in einfachen Wegeketten zurückgelegt und bieten Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund. Allerdings sind hierbei die durchschnittlichen Wegelängen nicht zu vernachlässigen, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Da mit dem Auto durchschnittlich deutlich längere Wege zurückgelegt werden, können nicht sämtliche Wege mit dem Auto auf den Umweltverbund – insbesondere auf den Fuß- und Radverkehr – verlagert werden. Die größten Verlagerungspotenziale ergeben sich dementsprechend bei den Wegen unter 5 km, die in einer einfachen Wegekette zurückgelegt werden.

Tabelle 32: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Essen 2024/25		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	4.086	70	30
Fahrrad	1.837	70	30
Auto, Motorrad/ -roller als Fahrer:in	8.130	58	42
Auto, Motorrad/ -roller als Mitfahrer:in	1.868	63	37
ÖV	3.190	70	30
Anteil gesamt	19.135	64	36

Eine detailliertere Analyse der Wege unter 5 km zeigt, dass 39 % der Wege mit einer Länge bis unter 5 km mit dem Auto (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren werden. 22 % der Wege unter 5 km sind darüber hinaus Bestandteil einer einfachen Wegekette und werden mit dem Auto (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren.

Tabelle 33: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

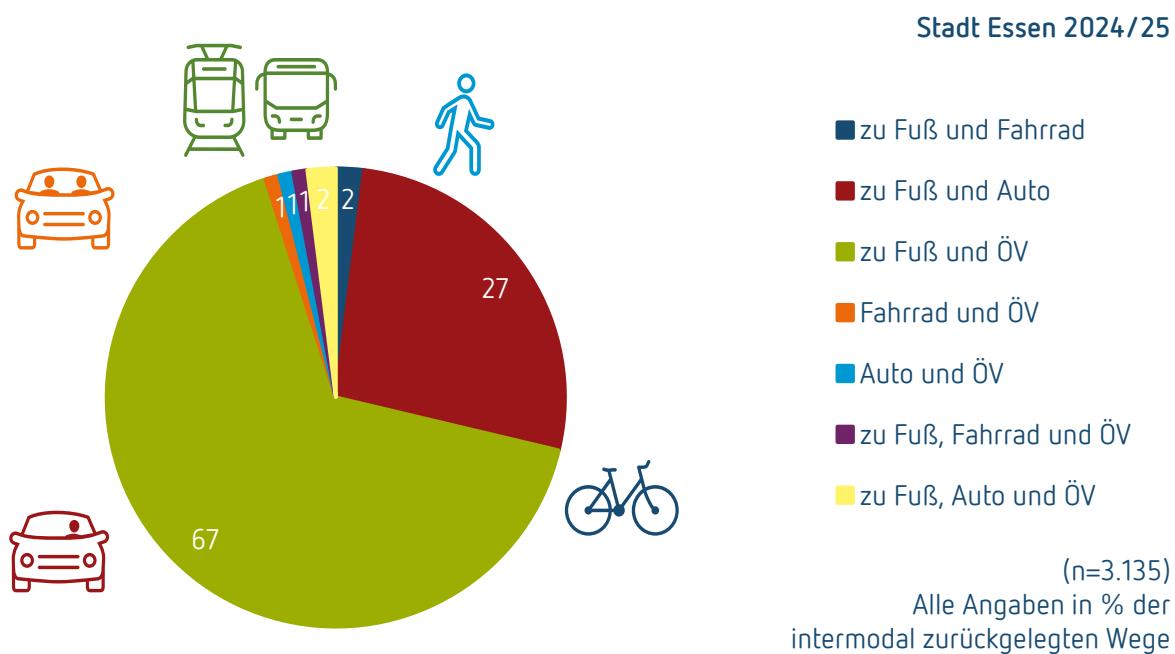
Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Wege bis unter 5 km (n=9.788)		Alle Wege bis unter 5 km (n=9.788)
	Einfache Wegekette	Komplexe Wegekette	
Zu Fuß	27	11	38
Fahrrad	8	3	11
Auto, Motorrad/ -roller als Fahrer:in	16	14	30
Auto, Motorrad/ -roller als Mitfahrer:in	6	3	9
ÖV	9	4	12
Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegeketten an den Wegen bis 5 km insgesamt	65	35	100

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl können noch gewisse Verlagerungspotenziale identifiziert werden, die sich positiv auf den Modal-Split auswirken können.

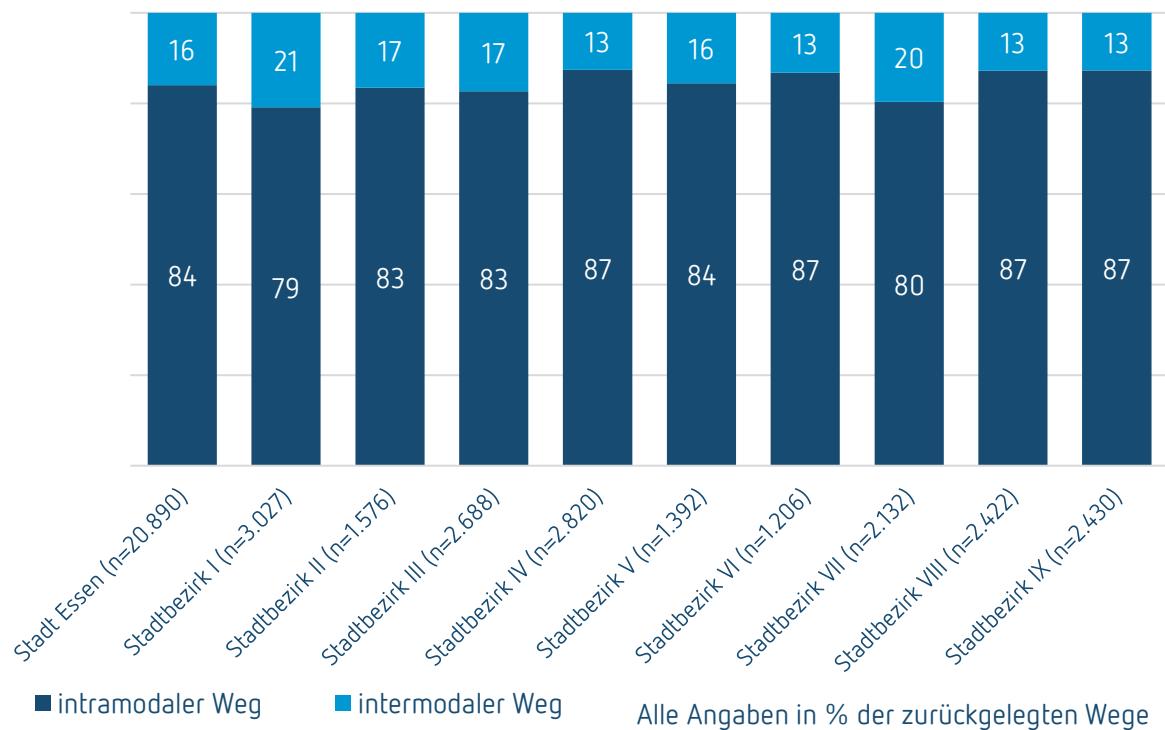
Wegeetappen und Intermodalität

Eine Betrachtung angegebener Etappen zurückgelegter Wege in der Stadt Essen zeigt sich, dass die häufigste Kombination Wege sind, die zu Fuß und mit dem ÖV zurückgelegt werden. Von allen intermodalen Wegen machen diese Wege rund zwei Drittel (67 %) aus. Ebenfalls häufig kommt eine Kombination von zu Fuß und Auto vor. Insgesamt 27 % der intermodalen Wege werden auf diese Weise zurückgelegt. Nahezu alle intermodalen Wege beinhalten zu Fuß zurückgelegte Wegeanteile.

Abbildung 43: Verkehrsmittelkombinationen auf Etappen zurückgelegter Wege



Der Anteil der intermodal zurückgelegten Wege an allen Wegen variiert zwischen den Bezirken in der Stadt Essen zwischen 21 % im Stadtbezirk I und 13 % in den Stadtbezirken IV, VI, VIII und IX. Im Durchschnitt der Stadt Essen beträgt der Anteil intermodaler Wege rund 16 %.

Abbildung 44: Anteil intermodaler Wege am Wegeaufkommen nach Stadtbezirk¹¹

¹¹ Bei intramodalen Wegen handelt es sich um Wege, welche mit einem und demselben Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Intermodale Wege bezeichnen Wege, auf welche mehrere Verkehrsmittel zu Erreichung des Wegeziels genutzt wurde. Diese Wege wurden also in Etappen mit Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zurückgelegt.

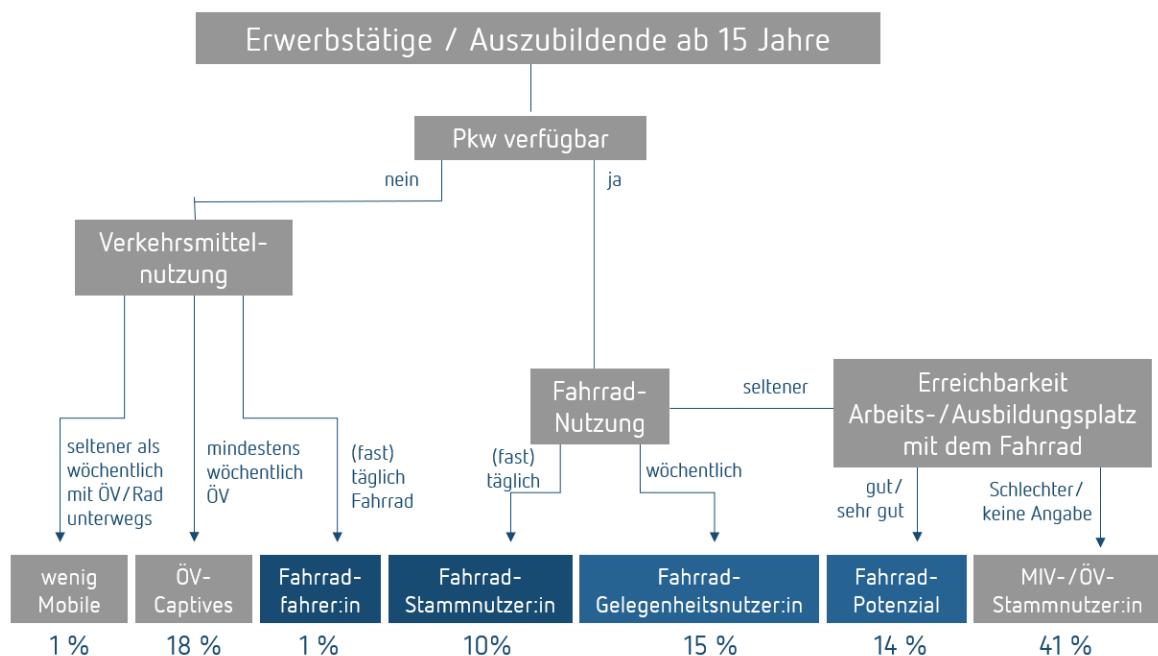
9 Potenzialermittlung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Arbeitswege der Bevölkerung der Stadt Essen auf den Fahrradverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können. Die Potenzialermittlung wird auf Grundlage der von den befragten Personen angegebenen bestehenden Nutzungshäufigkeiten des Fahrrads oder des ÖV sowie der persönlichen Einschätzung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsortes bzw. der jeweiligen Schule oder Hochschule mit dem jeweiligen Verkehrsmittel abgeleitet. Dementsprechend beziehen sich die Potenziale auf die Alltagswege im Kontext der Erwerbstätigkeit oder Ausbildung, sodass die Potenziale die Anteile der Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden oder Schüler:innen ab 15 Jahren repräsentieren, bei denen gute Voraussetzungen zum Wechsel der Verkehrsmittel bestehen. Die Potenzialermittlung wird für Personen ab 15 Jahren durchgeführt, da das Auto, Motorrad oder der Motorroller ab 15 Jahren potenziell als Fahrer:in genutzt werden kann (z. B. mit Mofa).

9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen.

Abbildung 45: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Essen



Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Fahrzeugverfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw.

Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder dem Elektrofahrrad hergeleitet¹². Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden oder Schüler:innen in der Stadt Essen noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

14 % der Personen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder sich in Ausbildung befinden (ab 15 Jahren) in der Stadt Essen geben an, ihren eigenen Arbeitsort, Hochschule oder Schule gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen zu können, nutzen das Fahrrad insgesamt jedoch seltener als wöchentlich bzw. max. monatlich. Insbesondere bei diesen Personen bestehen gute Voraussetzungen, Motivationen für den Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Dieser Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter kann somit als Fahrrad-Potenzial betrachtet werden. Ein Teil des Fahrrad-Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (Jobrad, Bike-Sharingangebote, Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammnutzer:innen gewonnen werden.

Daneben können 10 % der Personen im erwerbsfähigen Alter den Nutzersegmenten der Fahrrad-Stammnutzer:innen und 15 % den Gelegenheitsnutzer:innen zugeordnet werden. Diese Personen nutzen das Fahrrad trotz bestehender Fahrzeugverfügbarkeit mindestens an 1-3 Tagen pro Woche. Als reine Fahrradfahrer:innen, die über kein Fahrzeug verfügen und (fast) täglich das Fahrrad nutzen, kann 1 % der erwerbstätigen bzw. in Ausbildung befindlichen Personen ab 15 Jahren bezeichnet werden.

Die Personen, die allgemein das Fahrrad max. monatlich bzw. an 1-3 Tagen pro Monat nutzen und ihren Arbeitsort nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können, werden der Gruppe der Auto-/ ÖV-Stammnutzer:innen zugeordnet (41 % der Personen im erwerbsfähigen Alter). Die Wahrscheinlichkeit, diese Personen zur Nutzung des Fahrrads auf ihrem Arbeitsweg zu motivieren, ist hier kleiner als beim Fahrrad-Potenzial. Bei diesen Personen können Anreize zur Fahrradnutzung auf anderen Wegen wie Versorgungs- oder Freizeitwegen aussichtsreicher sein.

9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

Analog zur Vorgehensweise der Potenzialermittlung im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel bestimmen. In dieser Potenzialermittlung beruht die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes auf der individuellen Bewertung der ÖV-Erreichbarkeit der Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden und Schüler:innen ab 15 Jahren. Im Ergebnis können ebenfalls Potenziale für eine regelmäßige Nutzung von Bus und Bahn in der Stadt Essen identifiziert werden.

ÖV-Captives¹³ sind aufgrund fehlender Fahrzeugverfügbarkeit und der geringen Nutzung des Fahrrads für die eigene Mobilität auf das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen und nutzen es dementsprechend häufig. 18 % der in Ausbildung befindlichen bzw. berufstätigen Personen im Alter ab 15 Jahren in der Stadt Essen können als ÖV-Captives eingestuft werden. Hierbei ist es allerdings nicht

12 Bei der allgemeinen Nutzung und Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes werden jeweils konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst. Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes basiert auf den subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der befragten Personen.

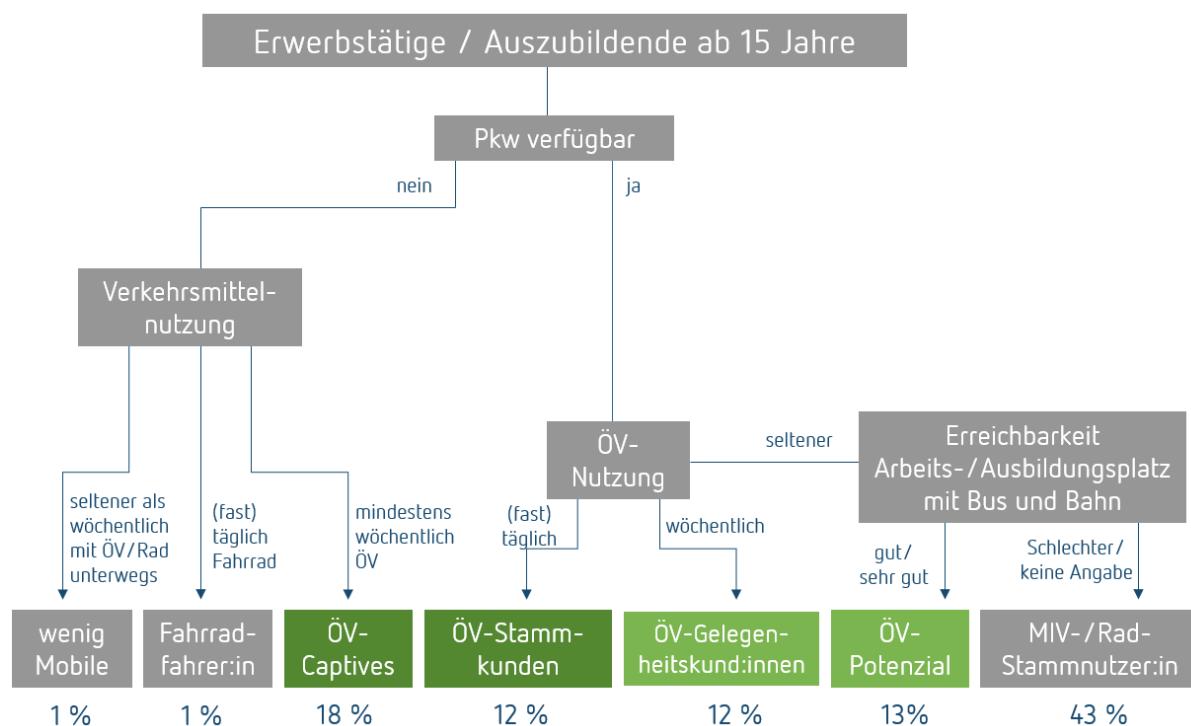
13 Als ÖV-Captives können Personen bezeichnet werden, die kein Auto besitzen. Aufgrund der fehlenden Auto, Motorrad/-roller -Verfügbarkeit sind ÖV-Captives in ihrer Wahlfreiheit der Verkehrsmittel eingeschränkt und teilweise auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel - insbesondere für das Zurücklegen weiter Strecken - angewiesen.

auszuschließen, dass Personen dieser Gruppe auf die Fahrzeugverfügbarkeit verzichten, da sie eine hohe ÖV-Nutzung haben, anstatt dass sie den ÖV häufig nutzen, weil ihnen kein Fahrzeug zur Verfügung steht.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt in der Stadt Essen bei 12 %. Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus oder Bahn. Weitere 12 % gehören zu den Gelegenheitskund:innen von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich bzw. an 1-3 Tagen pro Woche nutzen.

Besonderes Augenmerk gilt 13 % der Erwerbstätigen und in Ausbildung befindlichen Personen ab 15 Jahren, die als ÖV-Potenzial bestimmt werden können: Sie verfügen mindestens nach Absprache über ein Fahrzeug und fahren max. an 1-3 Tagen pro Monat mit dem ÖV, bewerten die ÖV-Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes aber als gut oder sehr gut. Ein Teil des ÖV-Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Auch das Deutschlandticket, mit dem für monatlich 58 € (Preis um Zeitpunkt der Erhebung) der Nahverkehr deutschlandweit genutzt werden kann, kann als eine geeignete Maßnahme zur Akquisition dieser Personen für eine regelmäßige Nutzung des ÖV angesehen werden.

Abbildung 46: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Essen



9.3 Potentiale der (zukünftigen) Nutzung alternativer Mobilitätsangebote

Von den in der Befragung adressierten Mobilitätsangeboten geben lediglich höchstens 5 % (Öffentliche E-Ladesäulen für Autos) der Personen an, diese bereits zu nutzen. Bei der Nutzung von Lastenrad-Sharing (0 %) sowie Radboxen, DeinRadschloss, Mobilstationen und dem Förderprogramm für Lastenräder (jeweils 1 %) liegen diese Anteile am niedrigsten. Vielversprechende Potentiale für die zukünftige Nutzung zeigen

sich beim On-Demand-Shuttles Bussi mit 35 % der Personen, die sich eine Nutzung vorstellen können. Ebenfalls können sich 30 % bzw. 29 % der Personen eine Nutzung von Radbox/DeinRadschloss sowie Carsharing vorstellen. Die größten Nutzungspotentiale entfalten jedoch Öffentliche E-Ladesäulen für Autos, deren zukünftige Nutzung sich 42 % der Personen vorstellen können. Keine zukünftige Nutzung kommt für 43 % bzw. 54 % der Personen vor allem in Bezug auf das Lastenrad (zukünftige Nutzung des Förderprogramms für Lastenräder bzw. Lastenrad-Sharing) in Frage. Ebenfalls können sich 46 % nicht vorstellen, das metropolradruhr zu nutzen, für die zukünftige Carsharing-Nutzung liegt dieser Anteil sogar bei 51 %.

Potentiale in der (zukünftigen) Nutzung alternativer Mobilitätsangebote scheinen sich vor allem im Bereich der E-Mobilität des Autos zu ergeben. Eine zunehmende Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte kann zu einer umweltverträglicheren und emissionsärmeren Mobilität beitragen. Vor allem im Bereich von Sharing-Angeboten und dem Thema Lastenrad sind die Einschätzungen der Personen zurückhaltender, was eine potenzielle Nutzung angeht. Hier könnten Nutzungspotentiale ggf. durch verstärkte Angebote, die Anpassung vorhandener Angebote oder eine unterstützende Öffentlichkeitarbeit noch aktiviert werden.

10 Zusammenfassendes Fazit

Die aktuelle Haushaltsbefragung 2024/25 zum Mobilitätsverhalten der Menschen in Essen liefert ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl auf Ebene der Gesamtstadt als auch auf Stadtbezirksebene. Insgesamt wurden runden rund 19.000 zurückgelegte Wege erfasst, welche hochgerechnet ein tägliches Gesamtwegeaufkommen der Essener Bevölkerung von 1.800.000 Wegen ergeben. Damit konnten die zuletzt 2019 und 2011 ermittelten Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Essen aktualisiert und eine gute Grundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung gebildet werden.

Insgesamt zeigt sich, dass seit 2019 der Anteil der aktiven Mobilität (zu Fuß, Rad) um insgesamt fünf Prozentpunkte zugenommen hat. Der Anteil des Autoverkehrs hat sich um 3 Prozentpunkte verringert, wobei der Mitfahrendenanteil auf 10 % gestiegen ist. Somit bleibt das Auto mit insgesamt 52 % das am stärksten genutzte Verkehrsmittel in Essen. Der Fußverkehrsanteil steigt auf 21 % der zurückgelegten Wege sowie der Radverkehrsanteil auf 10 % der zurückgelegten Wege. Damit konnte der Radverkehr nochmals um 3 Prozentpunkte zulegen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und liegt geringfügig unter dem Niveau der vorherigen Befragung (17 % der Wege; 2019: 19 % der Wege). Gegenüber 2019 hat der Radverkehrsanteil in Essen im Vergleich mit der gesamtdeutschen Veränderung allerdings um vergleichsweise mehr Prozentpunkte zugenommen: Für Metropolen in Stadtregionen zeigt sich hier keine Veränderung gegenüber der MiD 2017, in Essen hat sich der Anteil jedoch um 3 Prozentpunkte von 7 % (2019) auf 10 % (2024/25) am Modal Split nach Wegen erhöht. Der Anteil des ÖV am Modal Split liegt für Metropolen in Stadtregionen der MiD 2023 gegenüber 2017 auf einem gleichbleibenden Niveau, wohingegen der Anteil in Essen 2024/25 gegenüber 2019 von 19 % auf 17 % leicht gesunken ist.

Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem in den Ausbildungsverkehren zur Schule oder Hochschule und Arbeitswegen sowie auf Wegen mit einer Länge von 20 km und mehr. Allerdings können auf Wegen zum Arbeitsplatz vielfältige Verlagerungspotenziale identifiziert werden, da nach wie vor drei Fünftel der Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Insgesamt zeigen sich gute Voraussetzungen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Essen. Mehr als ein Drittel der Personen (37 %) besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Zudem gibt nur nahezu ein Fünftel der befragten Personen in Essen an, nie mit dem Bus oder Bahn Wege zurückzulegen. Das spricht dafür, dass der Großteil der Einwohnenden die öffentlichen Verkehrsmittel als eine Mobilitätsoption wahrnimmt und nutzt. Insgesamt gilt es hier – im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Essen – auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte, beispielsweise mit dem Deutschlandticket, zu nutzen.

Die Fahrradausstattung der Haushalte ist seit 2019 zurückgegangen (63 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad; 2019: 78 % der Haushalte, hier „konventionelle“ Fahrräder) und liegt auch auf einem für den Stadtypus niedrigen Niveau (Metropolen in Stadtregionen 2023: 77 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad). Demgegenüber kann jedoch eine deutliche Zunahme der Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, festgestellt werden. So besitzen mittlerweile 32 % der Haushalte in Essen, mindestens ein Elektrofahrrad, was übertragen auf die Einwohnenden einer Elektrofahrradbesitzquote von 21 % der Personen ab 6 Jahren entspricht. Insgesamt werden 4 % aller zurückgelegten Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den Fahrradverkehr attraktiv und können komfortabler zurückgelegt werden. Seit 2011 ist der Anteil der autofreien Haushalte

in Essen ist leicht auf 22 % gestiegen. Dennoch liegt die Fahrzeugausstattung in Essen im Vergleich zu anderen Metropolen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Zu den beiden hauptsächlichen Zielgruppen von Elektrofahrrädern zählen in Essen erwartungsgemäß Personen im Rentenalter sowie Erwerbstätige. So sind 64 % der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, in Vollzeit oder in Teilzeit erwerbstätig (43 % bzw. 21 % der Personen). Dadurch eröffnen sich auf den Arbeitswegen weitere Potenziale zur Stärkung des Fahrradverkehrs. Insbesondere auf Wegen bis 15 km zeigt sich dabei das Elektrofahrrad als Alternative zum Auto. Auf längeren Distanzen gilt dies ebenso für die öffentlichen Verkehrsmittel. Beide Verkehrsträger können dabei von einer attraktiven Verknüpfung profitieren. So können beispielsweise hochwertige Radabstellanlagen – insbesondere angesichts der zunehmenden Verbreitung hochpreisiger Elektrofahrräder – den Komfort der vernetzten Mobilität erhöhen und Anreize für eine häufigere Nutzung setzen.

Insgesamt lässt sich resümieren, dass die Förderung des Umweltverbundes fortgesetzt werden sollte, um weitere Verlagerungspotenziale zu erschließen – aufbauend auf die bestehende positive Tendenz der Mobilitätsentwicklung. Ziel sollte es sein, dass die Mobilitätsangebote in der Stadt Essen gemeinsam eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Auto darstellen. Hier bestehen weiterhin Entwicklungspotentiale, v. a. in einer Förderung des Fahrradverkehrs, um Entwicklungspotentiale auch in der Elektromobilität mit dem Fahrrad auch weiterhin zu erschließen. Ebenso gilt es, den ÖV als attraktive Mobilitätsalternative zu stärken, um dem aktuell etwas rückläufigen Trend entgegenzuwirken.

11 Quellenverzeichnis

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Methodenbericht (im Auftrag des BMV)

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundauswertung. Deutschland (im Auftrag des BMV)

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Ergänzende Studienunterlagen (im Auftrag des BMV)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Zensus 2022. Haushaltsgrößen.

Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Auto, Motorrad/-roller je 1.000 Einwohner am 01.01.2022

Empirische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten:

Stadt Essen 2019: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Bearbeitung durch büro stadtverkehr

Stadt Essen 2011: Haushaltsbefragung zur Mobilität Essen 2011. Bearbeitung durch LK Argus Kassel GmbH

Stadt Essen 2001: Mobilität in Essen 2001. Bearbeitung durch HHS Harloff Hensel Stadtplanung Ingenieur GmbH Aachen

Weitere Internetquellen:

www.agfs-nrw.de

www.regionalstatistik.de/genesis/online

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetterkontor.de

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadt Essen: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	7
Abbildung 2: Stadt Essen: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/ gewichtet) in Prozent	7
Abbildung 3: Stadtteile der Stadt Essen	10
Abbildung 4: Stadtbezirke der Stadt Essen	11
Abbildung 5: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Essen	12
Abbildung 6: Auto-, Motorrad/ -roller im Haushalt nach Haushaltsgröße	16
Abbildung 7: Auto, Motorrad/ -roller im Haushalt nach Haushaltstyp	17
Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	19
Abbildung 9: Besitz von Fahrradtypen nach Personen und Alter	22
Abbildung 10: Bewertung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und zuhause nach Wohnform	27
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung auf Einkaufswegen des täglichen Bedarfs nach Entfernung zum nächstgelegenen Laden/Geschäft	31
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	32
Abbildung 13: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	33
Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich	34
Abbildung 15: Mobilitätstypen nach Alter	35
Abbildung 16: Modal-Split von Schüler:innen auf Schulwegen	38
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort	39
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen	39
Abbildung 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln	40
Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln	41
Abbildung 21: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Essen	43
Abbildung 22: Bewertung der Situation des Zufußgehens	44
Abbildung 23: Bewertung der Situation des Radfahrens	45
Abbildung 24: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs	46
Abbildung 25: Wegezwecke der Wege	48
Abbildung 26: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln	50
Abbildung 27: Modal Split nach Wegeaufkommen – Vergleich 2024/25 und 2019	51
Abbildung 28: Modal Split nach Wegeaufkommen – Anteil Auto, Motorrad/ -roller in den Stadtbezirken	52
Abbildung 29: Modal Split nach Wegeaufkommen in den Stadtbezirken	53
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km	54
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl und durchschnittliche Wegelänge nach Geschlecht und Alter	56
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	57
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	58
Abbildung 34: durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)	60
Abbildung 35: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck	61
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegebeziehungen	63
Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Art der räumlichen Verkehrsbeziehung	64
Abbildung 38: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs	65
Abbildung 39: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur zu Fuß	66

Abbildung 40: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur Fahrrad	67
Abbildung 41: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur MIV	68
Abbildung 42: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs – nur ÖV.....	69
Abbildung 43: Verkehrsmittelkombinationen auf Etappen zurückgelegter Wege	72
Abbildung 44: Anteil intermodaler Wege am Wegeaufkommen nach Stadtbezirk.....	72
Abbildung 45: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Essen.....	73
Abbildung 46: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Essen.....	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Stichtagen.....	4
Tabelle 2: Befragungsinhalte	5
Tabelle 3: Kenndaten der Erhebung.....	6
Tabelle 4: Einwohnerzahlen in den Stadtbezirken der Stadt Essen	9
Tabelle 5: Erwerbsstatus/ Lebenssituation der befragten Personen	13
Tabelle 6: Haushaltstypen in Prozent.....	14
Tabelle 7: Besitz (dienstlicher/privater) Autos, Motorrad /-roller der Haushalte.....	15
Tabelle 8: Pkw-Dichte (dienstlich/privat) im Zeitvergleich	16
Tabelle 9: Mobilitätskenndaten unterschieden nach Wohnform der Haushalte und Personen.....	18
Tabelle 10: Auto, Motorrad /-roller-Verfügbarkeit der Personen	19
Tabelle 11: Kenndaten zur (zukünftigen) Nutzung von Carsharing	20
Tabelle 12: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder)	21
Tabelle 13: Fahrraddichte im Zeitvergleich	21
Tabelle 14: Mobilitätskennndaten unterschieden nach (Elektro-)Fahrradbesitz.....	24
Tabelle 15: Kenndaten zur (zukünftigen) Nutzung von Bikesharing	25
Tabelle 16: Verfügbarkeit von Radabstellanlagen nach Fahrradnutzung und Wohnform.....	26
Tabelle 17: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	28
Tabelle 18: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	29
Tabelle 19: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof	29
Tabelle 20: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Laden/Geschäft	30
Tabelle 21: Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsplatz oder Schulort.....	36
Tabelle 22: Homeofficenutzung nach Lage des Arbeitsplatzes	42
Tabelle 23: Mobilität am Werktag im Vergleich.....	47
Tabelle 24: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	49
Tabelle 25: 95 %-Konfidenzintervalle Modal Split nach Wegeaufkommen.....	52
Tabelle 26: Verkehrsleistung nach genutztem Verkehrsmittel – Hochrechnung im Vergleich	54
Tabelle 27: 95 %-Konfidenzintervalle Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung	54
Tabelle 28: Dauer der zurückgelegten Wege.....	58
Tabelle 29: Räumliche Wegebeziehungen	62
Tabelle 30: Verkehrsverflechtungen der Stadt Essen	62
Tabelle 31: Wegeketten nach Zweck des Weges.....	70
Tabelle 32: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	71
Tabelle 33: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl	71

Anhang I: Wegematrizen

Für die folgenden Matrizen wurden lediglich Wege berücksichtigt, für die eine Information zu Start und Ziel hinsichtlich des Stadtbezirks vorliegt. Es handelt sich also um eine Betrachtung des bestimmten Binnenverkehrs.

Hochrechnung bestimmter Binnenverkehr

Wegematrix - bestimmter Binnenverkehr, hochgerechnet		Stadtbezirk I	Stadtbezirk II	Stadtbezirk III	Stadtbezirk IV	Stadtbezirk V	Stadtbezirk VI	Stadtbezirk VII	Stadtbezirk VIII	Stadtbezirk IX	Gesamt
rd. 1.000.000 Wege von/nach											
Stadtbezirk I	86.789	21.999	24.209	10.949	10.849	12.858	15.771	7.735	6.529	197.686	
Stadtbezirk II	18.784	67.402	16.474	3.616	3.717	5.023	5.826	9.342	10.045	140.229	
Stadtbezirk III	16.775	11.250	91.008	7.835	5.023	2.310	3.918	2.511	7.433	148.064	
Stadtbezirk IV	5.525	2.310	6.831	82.269	6.429	1.406	1.909	1.005	1.105	108.788	
Stadtbezirk V	7.534	2.813	2.913	5.927	45.906	5.424	1.708	502	1.406	74.132	
Stadtbezirk VI	8.036	2.310	1.205	1.507	3.315	29.131	5.223	301	703	51.732	
Stadtbezirk VII	11.351	4.420	2.612	2.310	1.306	6.228	67.704	5.625	1.607	103.163	
Stadtbezirk VIII	3.616	7.835	3.415	703	904	100	4.822	46.910	2.913	71.219	
Stadtbezirk IX	4.520	10.447	8.337	2.310	804	1.306	2.511	4.118	65.393	99.747	
Gesamt	162.930	130.786	157.004	117.426	78.251	63.786	109.390	78.050	97.135	994.760	

Hochrechnung bestimmter Binnenverkehr – zu Fuß

Wegematrix - bestimmter Binnenverkehr (nur Fuß), hochgerechnet		Stadtbezirk I	Stadtbezirk II	Stadtbezirk III	Stadtbezirk IV	Stadtbezirk V	Stadtbezirk VI	Stadtbezirk VII	Stadtbezirk VIII	Stadtbezirk IX	Gesamt
rd. 260.000 Wege von/nach											
Stadtbezirk I	47.500	2.611	2.410	100	603	502	904	0	0	54.630	
Stadtbezirk II	3.013	31.432	1.506	100	100	0	0	100	502	36.755	
Stadtbezirk III	703	1.105	44.085	301	100	0	0	100	100	46.496	
Stadtbezirk IV	402	0	201	25.407	100	100	0	0	100	26.311	
Stadtbezirk V	402	0	100	201	18.478	402	0	0	100	19.683	
Stadtbezirk VI	301	100	0	100	502	12.352	0	0	0	13.356	
Stadtbezirk VII	1.105	201	0	100	0	301	24.704	402	100	26.913	
Stadtbezirk VIII	100	100	0	0	0	0	201	15.465	100	15.967	
Stadtbezirk IX	100	502	100	0	201	0	0	100	19.181	20.185	
Gesamt	53.626	36.052	48.404	26.311	20.085	13.657	25.809	16.168	20.185	260.295	

Hochrechnung bestimmter Binnenverkehr - Fahrrad

Wegematrix - bestimmter Binnenverkehr (nur Rad), hochgerechnet	rd. 107.000 Wege	Stadtbezirk I	Stadtbezirk II	Stadtbezirk III	Stadtbezirk IV	Stadtbezirk V	Stadtbezirk VI	Stadtbezirk VII	Stadtbezirk VIII	Stadtbezirk IX	Gesamt
von/nach											
Stadtbezirk I		7.130	5.523	2.008	1.105	803	1.205	1.305	703	502	20.285
Stadtbezirk II		3.716	8.435	4.318	803	0	301	502	703	1.406	20.185
Stadtbezirk III		2.209	2.511	10.946	904	402	201	201	201	1.305	18.879
Stadtbezirk IV		502	201	402	6.929	603	100	201	0	100	9.038
Stadtbezirk V		1.004	301	502	803	4.519	402	100	0	301	7.933
Stadtbezirk VI		402	100	0	402	301	2.410	301	100	100	4.117
Stadtbezirk VII		1.105	402	301	201	0	0	5.423	0	100	7.532
Stadtbezirk VIII		100	703	402	0	0	0	402	4.017	603	6.226
Stadtbezirk IX		301	1.105	1.707	100	0	0	201	703	8.235	12.352
Gesamt		16.469	19.281	20.587	11.247	6.628	4.619	8.636	6.427	12.653	106.548

Hochrechnung bestimmter Binnenverkehr – MIV

Wegematrix - bestimmter Binnenverkehr (nur MIV), hochgerechnet	rd. 476.000 Wege	Stadtbezirk I	Stadtbezirk II	Stadtbezirk III	Stadtbezirk IV	Stadtbezirk V	Stadtbezirk VI	Stadtbezirk VII	Stadtbezirk VIII	Stadtbezirk IX	Gesamt
von/nach											
Stadtbezirk I		17.976	9.339	12.452	7.933	5.925	8.235	7.833	4.720	4.318	78.731
Stadtbezirk II		6.829	21.591	7.632	1.908	2.511	4.017	3.515	7.230	6.427	61.659
Stadtbezirk III		9.138	5.021	29.223	5.624	3.113	2.008	3.515	1.808	5.122	64.572
Stadtbezirk IV		3.113	1.506	4.519	38.462	5.222	703	1.607	502	904	56.538
Stadtbezirk V		4.318	2.109	1.707	4.519	18.779	3.615	1.506	502	803	37.859
Stadtbezirk VI		5.925	1.607	1.105	603	2.310	12.051	4.218	201	402	28.420
Stadtbezirk VII		5.724	2.711	1.808	1.105	1.205	5.825	28.922	3.816	1.105	52.220
Stadtbezirk VIII		2.511	6.126	2.611	502	904	100	2.912	24.302	1.908	41.876
Stadtbezirk IX		3.013	6.327	4.720	2.008	502	1.205	1.607	2.410	32.336	54.128
Gesamt		58.546	56.337	65.777	62.664	40.470	37.759	55.634	45.491	53.324	476.003

Hochrechnung bestimmter Binnenverkehr – ÖV

Wegematrix - bestimmter Binnenverkehr (nur ÖV), hochgerechnet		Stadtbezirk I	Stadtbezirk II	Stadtbezirk III	Stadtbezirk IV	Stadtbezirk V	Stadtbezirk VI	Stadtbezirk VII	Stadtbezirk VIII	Stadtbezirk IX	Gesamt
rd. 142.000 Wege von/nach											
Stadtbezirk I	12.754	4.017	7.030	1.808	3.414	2.812	5.523	2.209	1.707	41.274	
Stadtbezirk II	4.820	5.624	2.912	703	1.004	703	1.707	1.305	1.607	20.386	
Stadtbezirk III	4.720	2.410	6.427	1.004	1.406	201	301	301	904	17.674	
Stadtbezirk IV	1.506	502	1.406	9.841	502	502	201	402	0	14.863	
Stadtbezirk V	1.607	301	603	603	3.214	904	100	0	201	7.532	
Stadtbezirk VI	1.406	402	100	502	301	2.109	502	100	201	5.624	
Stadtbezirk VII	3.214	803	502	803	100	201	7.933	1.305	301	15.164	
Stadtbezirk VIII	904	1.004	402	201	0	0	1.205	2.912	100	6.728	
Stadtbezirk IX	1.004	2.511	1.607	201	100	100	703	803	5.624	12.653	
Gesamt	31.934	17.574	20.988	15.666	10.042	7.532	18.176	9.339	10.645	141.897	

Anhang II: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹⁴. 56 % der Haushalte haben mit dem Anschreiben auch einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 44 % haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Allen Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview teilzunehmen. Dadurch konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Teilnahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben der Stadt Essen,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- Datenschutzerklärung,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- ein Wegeprotokoll für bis zu vier Personen und
- einen portofreien Rückumschlag.

14 Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)



STADT ESSEN

Stadt Essen · FB 66 · 45127 Essen

An
Anrede Name
Anschrift
PLZ Ort

Der Oberbürgermeister

Thomas Kufen

Rathaus
Porscheplatz
45127 Essen

Telefon +49 201 88 66633

14.10.2025

Sehr geehrte(r) Frau/Herr „Vorname“ „Nachname“,

um die täglichen Wege und Verkehrsbedürfnisse von Ihnen als Essenerinnen und Essenern besser bei der Entwicklung von Verkehrsangeboten berücksichtigen zu können, führt die Stadt Essen im Herbst 2024 und Frühjahr 2025 eine Mobilitätsbefragung von zufällig ausgewählten Haushalten durch. Dafür benötige ich Ihre Unterstützung!

Wir wollen wissen, wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln Sie in Essen aktuell unterwegs sind.

Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. Je mehr Personen sich jedoch beteiligen, desto zuverlässiger werden die Ergebnisse. Helfen Sie mit, die Mobilität in Essen zu gestalten!

Was müssen Sie tun? Beantworten Sie bitte die beiliegenden Fragebögen und notieren Sie am Wochentag, XX.XX.2025 alle Wege, die Sie während dieses Tages zurücklegen, in einem Wegeprotokoll. Senden Sie die ausgefüllten Fragebögen und Wegeprotokolle anschließend mit dem Rückumschlag zurück.

Alternativ kann die Befragung auch online unter www.essen.de/mobilbefragung beantwortet werden. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: XXXX-XXXX-XXXX

Wenn Sie eine telefonische Beantwortung der Befragung bevorzugen, wenden Sie sich zur Vereinbarung eines Termins oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro:

Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 809 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de
(Mo-Fr 6-22 Uhr; Sa/So 8 -19 Uhr)

Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Kufen

STADT
ESSEN

Informationsblatt zum Ausfüllen der beiliegenden Fragebögen

Der Erfolg der Befragung hängt entscheidend von Ihrer Mithilfe ab. Nur bei einer ausreichend großen Anzahl auswertbarer Fragebögen lassen sich daraus brauchbare Ergebnisse für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung ableiten.

Zwei Schritte zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung

1. Bitte beantworten Sie die beiliegenden Papierfragebögen, bestehend aus einem Haushaltsfragebogen, vier Personenfragebögen und vier Wegeprotokollen. Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, den Personenfragebogen und das Wegeprotokoll einzeln auszufüllen. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen. Folgende Inhalte werden in den drei Befragungsteilen abgefragt:
 - Im **Haushaltsfragebogen** werden allgemeine Fragen zum Haushalt und zur Fahrzeugausstattung gestellt.
 - Im **Personenfragebogen** werden die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen (z. B. Führerscheinbesitz) aller Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) sowie persönliche Einschätzungen zur Verkehrssituation abgefragt.
 - Im **Wegeprotokoll** protokollieren alle Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) alle Wege, die sie am vorgegebenen Berichtstag zurücklegen. Den vorgegebenen Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.
2. Zur Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen nutzen Sie bitte den beiliegenden Rückumschlag. Dieser ist bereits adressiert und frankiert. **Sie brauchen keine Briefmarke auf den beiliegenden Rückumschlag zu kleben!**

Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen

- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für den vorgegebenen Berichtstag** aus. Wir empfehlen, das Wegeprotokoll am Berichtstag mit sich zu führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs einzutragen.
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person etc.). Bitte verwenden Sie diese Nummerierung auch im Personenfragebogen und beim Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem **Haushalt mehr als vier Personen** (ab 6 Jahren) leben, können Sie entweder die Angaben ab der 5. Person formlos auf einem gesonderten Blatt notieren oder weitere Fragebögen unter www.essen.de/mobilbefragung kostenfrei herunterladen. Ihren Zugangscode dafür finden Sie auf dem Anschreiben. Alternativ senden wir Ihnen weitere Fragebögen auf Anfrage auch postalisch zu.

Häufig gestellte Fragen zur Mobilitätsbefragung

Wie wurde meine Adresse ausgewählt?

Die Adressen wurden zufällig dem Einwohnermelderegister der Stadt Essen entnommen. Berücksichtigt wurden alle volljährige Personen mit Wohnsitz in der Stadt Essen.

Wer soll die Fragebögen ausfüllen?

Alle im Haushalt lebenden Personen, die mindestens 6 Jahre alt sind, werden gebeten, die Fragebögen zu beantworten. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen.

Ich bin am vorgegebenen Berichtstag im Urlaub. / Ich habe am Berichtstag das Haus nicht verlassen. / Ich verlasse das Haus nur noch sehr selten. Sind meine Antworten von Interesse?

Ja! Diese Informationen sind für die Befragung ebenfalls sehr wichtig, da es sich um eine repräsentative Erhebung handelt. Die Meinungen und Erfahrungen von allen ausgewählten Personen sind relevant.

Falls Sie den Fragebogen online beantworten möchten, nutzen Sie bitte den Online-Fragebogen unter www.essen.de/mobilbefragung

Um die Befragung zu starten, folgen Sie dem Link „[Zur Befragung](#)“ und geben Sie anschließend bitte Ihren persönlichen Zugangscode ein, der auf Ihrem Anschreiben steht.

Falls Sie lieber telefonisch befragt werden möchten, wird Ihnen geschultes Interviewpersonal der Firma O-TON aus Dortmund die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen. Bitte rufen Sie unter der Telefonnummer 0231 / 70013 809 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr) an, um einen Interviewtermin zu vereinbaren.

Weitere Informationen zur Mobilitätsbefragung finden Sie unter www.essen.de/mobilbefragung
Alternativ können Sie auch den QR-Code scannen.

Für weitere Fragen steht Ihnen das beauftragte Büro unter mobil@planersocietaet.de sowie die von Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr besetzte Telefonauskunft unter **0231 / 70013 809** zur Verfügung.



Datenschutzerklärung

Die Stadt Essen hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Mobilitätsbefragung „Mobil in Essen“ beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Europäische Datenschutz-Grundverordnung DS-GVO sowie Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen DSG NRW) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsbefragung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Aufgabe der Stadt Essen ist. Die notwendige Datenverarbeitung liegt damit im öffentlichen Interesse (Rechtsgrundlage) und stützt sich auf die DS-GVO Art. 6 Abs. 1 lit. e) sowie das DSG NRW Art. 3 Abs. 1.

Folgende Daten werden von Ihnen verarbeitet: Anrede, Titel, Name, Vorname, Straße, Hausnummer, Postleitzahl und Ort

Empfänger von personenbezogenen Daten: Planersocietät Fehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Essen ausgewählte Haushalte per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der teilnehmenden Personen der jeweiligen Haushalte verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Für den ersten Schritt werden Adressdaten aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Essen zufällig ausgewählt. Diese Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post genutzt und nach Abschluss der Mobilitätsbefragung (Erreichung der notwendigen Stichprobengröße) spätestens im Dezember 2025 gelöscht.

Im zweiten Schritt erfolgen Aufbereitung und Auswertung der Antworten. Bei schriftlicher Beantwortung erfolgt dieser Schritt ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Bei Online- und telefonischer Beantwortung werden die Daten per Zugangscode zunächst pseudonymisiert erfasst und vor der Auswertung vollständig anonymisiert. Auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen werden nicht möglich sein. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger als sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

Ihre Teilnahme an der Mobilitätsbefragung ist freiwillig.

Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte

Stadt Essen, vertreten durch den Oberbürgermeister
Rathaus, Porscheplatz 1, 45121 Essen

Folgende Ansprechpartner stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

Stadt Essen

Behördliche Datenschutzkoordinatorin
Frau Gabi Gerhardt
E-Mail: datenschutz@amt66.essen.de
Behördliche Datenschutzbeauftragte
E-Mail: datenschutz@essen.de
www.essen.de/datenschutzbeauftragte

Planersocietät

Betrieblicher Datenschutzbeauftragter
Herr Dr. Christoph Mall
E-Mail: datenschutz@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de/datenschutz

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DS-GVO). Die Auskunft beschränkt sich bei schriftlicher Teilnahme auf Ihre gespeicherten Adressdaten und umfasst *nicht* Ihre abgegebenen Antworten. Diese Daten sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden; sie fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Bei telefonischer Teilnahme oder Online-Teilnahme haben Sie zudem das Recht auf Auskunft Ihrer abgegebenen Antworten. Dies ist nur bis zur Erreichung der notwendigen Stichprobengröße möglich. Anschließend werden Ihre Adressdaten gelöscht, wodurch Ihre abgegebenen Antworten anonymisiert werden. Sollten Ihre Adressdaten nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DS-GVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit. a) DS-GVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsbefragung nicht mehr notwendig sind. Bis zur Erreichung der notwendigen Stichprobengröße besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit. b) DS-GVO kein Anspruch auf Löschung. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit. c) DS-GVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Erreichung der notwendigen Stichprobengröße. Sie haben gemäß Art. 21 DS-GVO das Recht, aus Gründen, die sich aus ihrer besonderen Situation ergeben, jederzeit gegen die Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten, Widerspruch einzulegen.

Für Beschwerden und Rückfragen wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Ansprechpartner. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle die zuständige Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung.

Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, Kavalleriestr. 2 – 4, 40213 Düsseldorf, Telefon: 0211 / 38424-0, E-Mail: poststelle@ldi.nrw



1 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt –
Sie selbst mitgerechnet?

Anzahl Personen insgesamt davon 0 bis einschließlich 3 Jahre alt davon 4 bis unter 6 Jahre alt

2 In welchem Stadtteil in Essen wohnen Sie?

- | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Altendorf | <input type="checkbox"/> Byfang | <input type="checkbox"/> Heidhausen | <input type="checkbox"/> Leithe | <input type="checkbox"/> Stadtwald |
| <input type="checkbox"/> Altenessen-Nord | <input type="checkbox"/> Dellwig | <input type="checkbox"/> Heisingen | <input type="checkbox"/> Margarethenhöhe | <input type="checkbox"/> Steele |
| <input type="checkbox"/> Altenessen-Süd | <input type="checkbox"/> Fischlaken | <input type="checkbox"/> Holsterhausen | <input type="checkbox"/> Nordviertel | <input type="checkbox"/> Stoppenberg |
| <input type="checkbox"/> Bedingrade | <input type="checkbox"/> Freisenbruch | <input type="checkbox"/> Horst | <input type="checkbox"/> Ostviertel | <input type="checkbox"/> Südostviertel |
| <input type="checkbox"/> Bergeborbeck | <input type="checkbox"/> Frillendorf | <input type="checkbox"/> Huttrop | <input type="checkbox"/> Rellinghausen | <input type="checkbox"/> Südviertel |
| <input type="checkbox"/> Bergerhausen | <input type="checkbox"/> Frintrop | <input type="checkbox"/> Karnap | <input type="checkbox"/> Röttenscheid | <input type="checkbox"/> Überruhr-Hinsel |
| <input type="checkbox"/> Bochold | <input type="checkbox"/> Frohnhausen | <input type="checkbox"/> Katernberg | <input type="checkbox"/> Schönebeck | <input type="checkbox"/> Überruhr-Holthausen |
| <input type="checkbox"/> Borbeck-Mitte | <input type="checkbox"/> Fulerum | <input type="checkbox"/> Kettwig | <input type="checkbox"/> Schonnebeck | <input type="checkbox"/> Vogelheim |
| <input type="checkbox"/> Bredeney | <input type="checkbox"/> Gerschede | <input type="checkbox"/> Kray | <input type="checkbox"/> Schuir | <input type="checkbox"/> Werden |
| <input type="checkbox"/> Burgaltendorf | <input type="checkbox"/> Haarzopf | <input type="checkbox"/> Kupferdreh | <input type="checkbox"/> Stadt kern/Innenstadt | <input type="checkbox"/> Westviertel |

3 Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt
zur/zum nächstgelegenen...?

... **Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahnhaltestelle?**
ca. Meter ; Gehminuten

... **Bahnhof?**
ca. Meter ; Gehminuten

... **Laden/Geschäft für alltägliche Einkäufe?**
ca. Meter ; Gehminuten

4 Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr mit dem / den
Auto(s) Ihres Haushaltes?

1. Auto Kilometer pro Jahr

2. Auto Kilometer pro Jahr

3. Auto Kilometer pro Jahr

kein Auto vorhanden

Haushaltsfragebogen

Wir bitten Sie, den Haushaltsfragebogen einmal für den gesamten Haushalt zu beantworten. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben. Weitere Informationen stehen Ihnen unter www.essen.de/mobilbefragung zur Verfügung.
Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Sonstige: _____

5 Wie wohnen Sie? Geben Sie bitte auch die Wohnfläche an.

- Einfamilienhaus: m²
 Zweifamilienhaus: m²
 Mehrfamilienhaus (3 Parteien und mehr): m²

6 Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an.

privates Auto
davon vollelektrisch:
davon Plug-In-Hybrid:

dienstliches Auto
davon vollelektrisch:
davon Plug-In-Hybrid:

Motorrad / Motorroller / Mofa
 Fahrrad
davon Pedelec/E-Bike ($< 25 \text{ km/h, ohne Kennzeichen}$):
davon S-Pedelec ($> 25 \text{ km/h, mit Kennzeichen}$):

davon Lastenrad:
davon E-Lastenrad:

Wir bitten **alle Haushaltseinwohner ab 6 Jahren**, den Personenfragebogen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten. Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, stehen Ihnen weitere Informationen unter www.essen.de/mobilbefragung zur Verfügung. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

1 Angaben zur Person

Geburtsjahr



Personen-Nr.



(bitte im Haushalt fortlaufend
durchnummernieren)

Geschlecht

(weiblich / männlich / divers)



Höchster Bildungsabschluss

- (noch) ohne Schulabschluss
- (erweiterter) erster Schulabschluss
- Mittlere Reife (Realschule)
- (Fach-)Hochschulreife (Abitur)
- (Fach-)Hochschulabschluss

Hauptsächliche Berufstätigkeit

(Mehrfachantworten möglich)

- Vollzeit berufstätig
- Teilzeit berufstätig
- in Ausbildung
- Student*in
- Hausfrau/Hausmann
- Rentner*in / Pensionär*in
- Weitere Berufstätigkeit: _____

- Vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschutz, Elternzeit)
- Schüler*in
- Kind (noch nicht eingeschult)
- arbeitslos

2 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

- ja
- nein

3 Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?

- immer / täglich
- zeitweise / nach Absprache
- nie

4 Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder ein fahrbereites Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)?

- nein

ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)

- „konventionelles“ Fahrrad (auch Sporträder, Gravelbikes etc.)
- Pedelec/E-Bike (< 25 km/h, ohne Kennzeichen)
- S-Pedelec (> 25 km/h, mit Kennzeichen)
- Lastenrad
- E-Lastenrad

Steht Ihnen ein Fahrradabstellplatz zur Verfügung?

- nein

ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)

- am Wohnort
- am Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort

5 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

- nein

ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)

- Deutschlandticket
- andere Zeitkarte
 - ...im Abo
 - ...monatlich neu

Wird das Ticket gefördert / bezuschusst (z.B. JobTicket, Ticket für Schüler*innen)

- nein
- ja

6 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

- nein

ja, und zwar durch: (Mehrfachantworten möglich)

- Gehbehinderung
- Sehbehinderung
- andere Einschränkungen

7 Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?

(falls nicht zutreffend, weiter mit Frage 10)

- Ich arbeite/lerne ausschließlich von zuhause
- Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung
- In der gleichen Stadt, aber in einem anderen Stadtteil
- Andere Stadt bzw. Gemeinde: _____

8 Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort in Kilometer?

ca. _____ Kilometer

9 Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes von Ihrer Wohnung aus!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw, Motorrad /-roller	<input type="checkbox"/>						
Bus, Bahn	<input type="checkbox"/>						
Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>						
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>						

10 Wie oft arbeiten Sie aktuell pro Woche im Homeoffice (im Durchschnitt)?

- 1 Tag 2 Tage 3 Tage
 4 Tage 5 Tage _____ Tage
 gar nicht

Geben Sie bitte die Wochentage an, an denen Sie ausschließlich im Homeoffice arbeiten:

(Mehrfachantworten möglich)

- Montag Dienstag Mittwoch
 Donnerstag Freitag wechselnd

11 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	selten/als monatlich	nie
Pkw, Motorrad/-roller	<input type="checkbox"/>				
Bus, Straßenbahn, U-Bahn	<input type="checkbox"/>				
S-Bahn, Zug	<input type="checkbox"/>				
(Elektro-)Fahrrad	<input type="checkbox"/>				
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>				

12 Bitte bewerten Sie die folgenden Verkehrsmittel in Essen hinsichtlich der Nutzbarkeit in Ihrem Alltag!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw, Motorrad /-roller	<input type="checkbox"/>						
Bus, Straßenbahn, U-Bahn	<input type="checkbox"/>						
S-Bahn, Zug	<input type="checkbox"/>						
(Elektro-)Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>						

13 Bitte bewerten Sie die Situation des **Zufußgehens** in Essen und den Einfluss auf Ihre Verkehrsmittelwahl!

	Schulnote (1-6)	stark	ehrer stark	wenig	gar nicht	weiß nicht
Qualität der Gehwege	<input type="checkbox"/>					
Nutzbarkeit der Gehwege	<input type="checkbox"/>					
Barrierefreiheit der Gehwege	<input type="checkbox"/>					
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen	<input type="checkbox"/>					
Ampelschaltungen	<input type="checkbox"/>					
Trennung von Rad- und Gehwegen	<input type="checkbox"/>					
Sitzgelegenheiten für Pausen	<input type="checkbox"/>					

14 Bitte bewerten Sie die Situation des **Radfahrens** in Essen und den Einfluss auf Ihre Verkehrsmittelwahl!

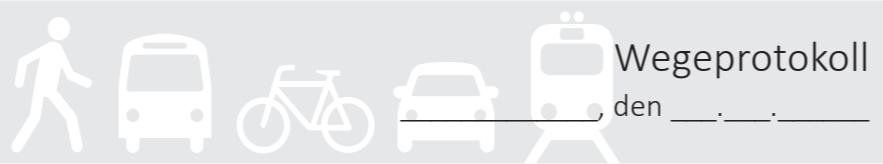
	Schulnote (1-6)	stark	ehrer stark	wenig	gar nicht	weiß nicht
Radwegverbindungen	<input type="checkbox"/>					
Qualität der Radwege	<input type="checkbox"/>					
Sicherheit auf den Radwegen	<input type="checkbox"/>					
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen	<input type="checkbox"/>					
Ampelschaltung	<input type="checkbox"/>					
Wegweisung	<input type="checkbox"/>					
Radabstellanlagen im öffentlichen Raum	<input type="checkbox"/>					
Radabstellanlagen zuhause	<input type="checkbox"/>					

15 Bitte bewerten Sie die Situation des **Bus- und Bahnverkehrs** in Essen und den Einfluss auf Ihre Verkehrsmittelwahl!

	Schulnote (1-6)	stark	ehrer stark	wenig	gar nicht	weiß nicht
Fahrtenhäufigkeit / Takt tagsüber	<input type="checkbox"/>					
Fahrtenhäufigkeit / Takt abends bzw. am Wochenende	<input type="checkbox"/>					
Umstiege/Anschlüsse	<input type="checkbox"/>					
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>					
Fahrpreis	<input type="checkbox"/>					
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>					
Zustand der Haltestellen	<input type="checkbox"/>					
Sicherheit in Bussen + Bahnen	<input type="checkbox"/>					
Radabstellanlagen an Haltestellen	<input type="checkbox"/>					
Information über das Angebot	<input type="checkbox"/>					
Komfort der Fahrzeuge	<input type="checkbox"/>					

16 In welchem Umfang können Sie sich vorstellen, die folgenden Mobilitätsangebote zu nutzen?

	nutze ich bereits	kann ich mir vorstellen	kann ich mir nicht vorstellen	kenne ich nicht
öff. E-Ladesäulen für Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
metropolradruhr, Radverleihsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastenrad-Sharing, StadtLastenRad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radbox, DeinRadschloss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-Demand-Shuttle Bussi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilstationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förderprogramm für Lastenräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Hinweise zum Ausfüllen des Wegeprotokolls

Jedes Ziel (z. B. Arbeitsplatz, Supermarkt, Arzt) ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck. Die **Hin- und Rückwege werden jeweils getrennt** eingetragen. Werden mehrere Verkehrsmittel auf dem Weg zu einem Ziel (z. B. zur Schule) genutzt, bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an und notieren Sie die genutzte Reihenfolge in Frage 6.

- ## 1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)

- ## 2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?

Stadtteil in Essen:

Andere Stadt bzw. Gemeinde

- ### 3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)

- #### 4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt?

Rückwege nicht vergessen !

Für den nächsten Weg bitte jeweils in der nächsten Spalte oben anfangen!

Rückwege nicht vergessen !

Für den nächsten Weg bitte jeweils in der nächsten Spalte oben anfangen!