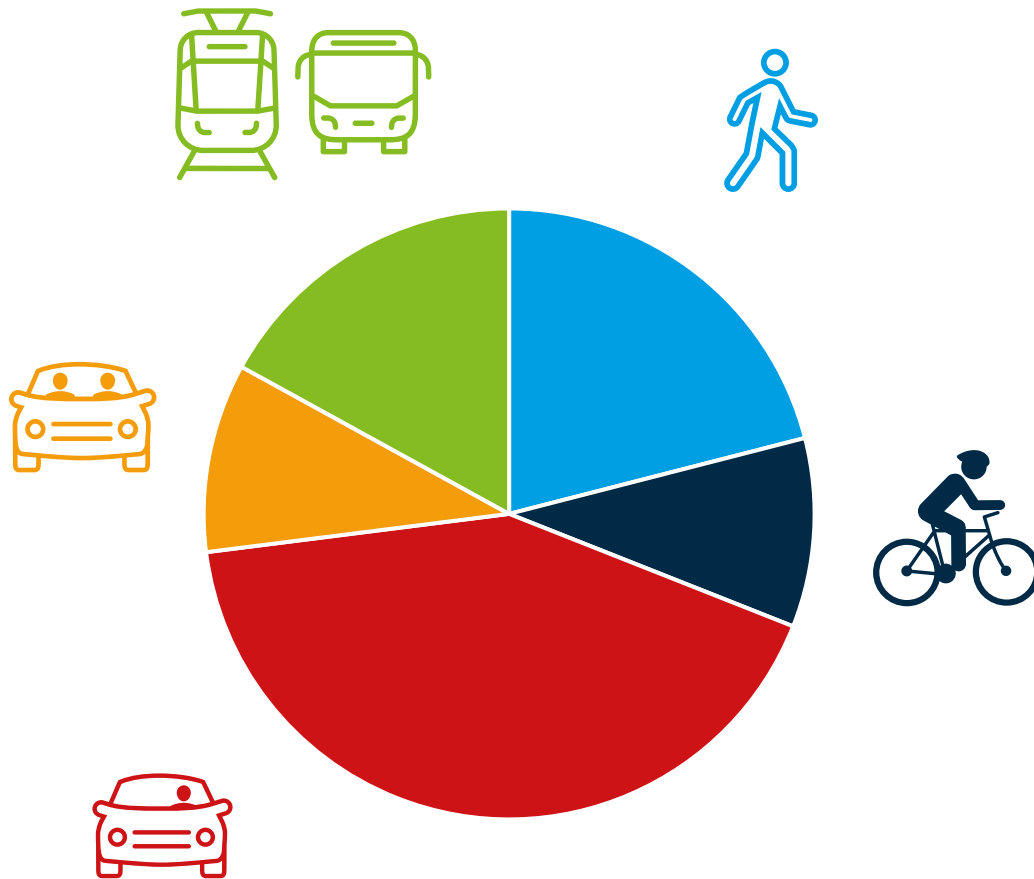




Mobilitätsbefragung 2024/25

Stadt Essen - Kurzfassung

**STADT
ESSEN**

Stadt Essen
Rathaus Porscheplatz
45121 Essen

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dr. Michael Frehn

Alexander Reichert

Harriet Schröder

Dr. Christoph Mall

Heike Rose

Jelena Bücken

Leonie Bühren

Anna Schürmeyer

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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 unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Einige Kenngrößen im Überblick...

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 Elektrofahrzeug

27 Minuten...

... dauert ein Weg durchschnittlich

22 % aller Haushalte...

... haben kein Auto

90 Minuten täglich...

... sind die Einwohnenden im Schnitt unterwegs

54 % aller Wege...

... sind kürzer als 5 km

Kurzfassung 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 Grundlagendaten für die derzeitige und zukünftige Verkehrsplanung der Stadt Essen.

Insgesamt haben rund 7.300 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 4.000 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag ihre zurückgelegten Wege protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 1,2 % der Bevölkerung der Stadt Essen befragt und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (78 %) besitzt mindestens ein Auto. In 63 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden. Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, liegt in Essen mit 32 % über dem Niveau der deutschlandweiten, repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2023 (hier: 20 %).

42 % der befragten Bevölkerung in Essen ab 6 Jahren besitzt einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Davon entfallen 45 % auf das Deutschlandticket sowie 52 % auf andere Zeitkarten im Abo. Werden für die Auto-Verfügbarkeit lediglich Personen berücksichtigt, die einen Pkw-Führerschein besitzen, liegt die ständige bzw. tägliche Auto-Verfügbarkeit bei 77 % der Personen. Weitere 16 % der Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis verfügen zeitweise oder nach Absprache über ein Auto und 8 % der Personen geben an, nie über ein Auto verfügen zu können.

Mobilitätskennzahlen

In Essen verlassen 86 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese mobilen Personen legen im Schnitt jeweils 3,5 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (14 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 3,0 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 11,0 km zurückgelegt.

Wegezweck

Rund ein Drittel der Wege (32 %) 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 nahezu ein weiteres Viertel sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz (23 %). Weitere 3 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich

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.

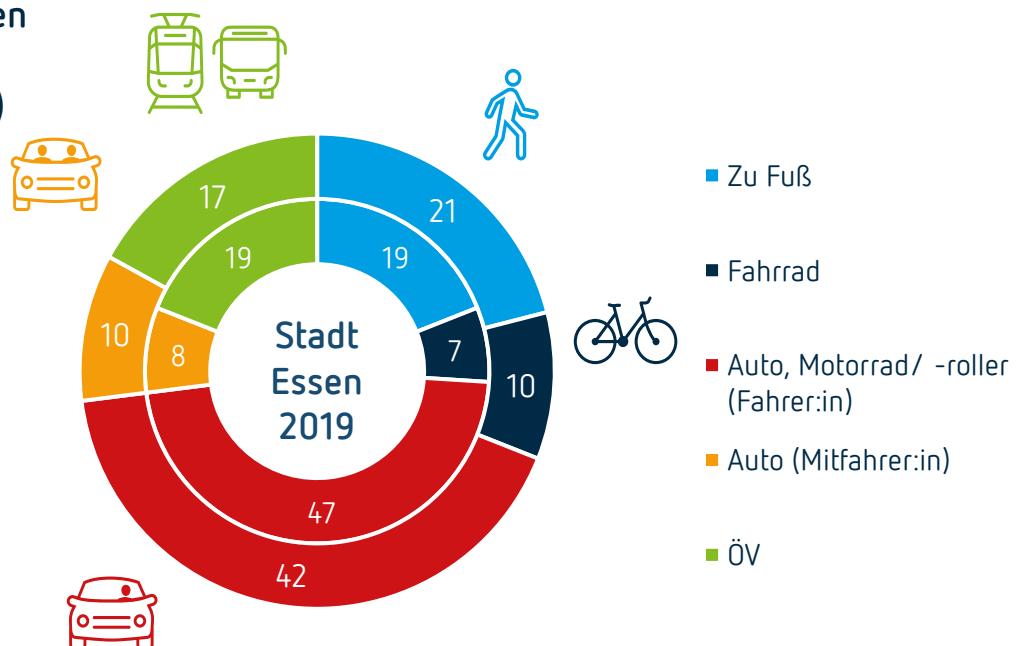
der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (11 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (37 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen (auch unter 6 Jahren), die rund 7 % aller Wege ausmachen.

Modal Split nach Wegeaufkommen

Die Verkehrsmittelwahl – der sogenannte Modal Split – verteilt sich wie folgt: Insgesamt 31 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. 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, Motorrad/ -roller zurückgelegt, wodurch es das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist. Dabei werden 42 % aller Wege mit dem Auto, Motorrad/ -roller als fahrende Person und weitere 10 % mit dem Auto als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abb. 1: Modal Split nach Wegeaufkommen – Vergleich 2024/25 und 2019

**Stadt Essen
2024/25
(n=19.135)**



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

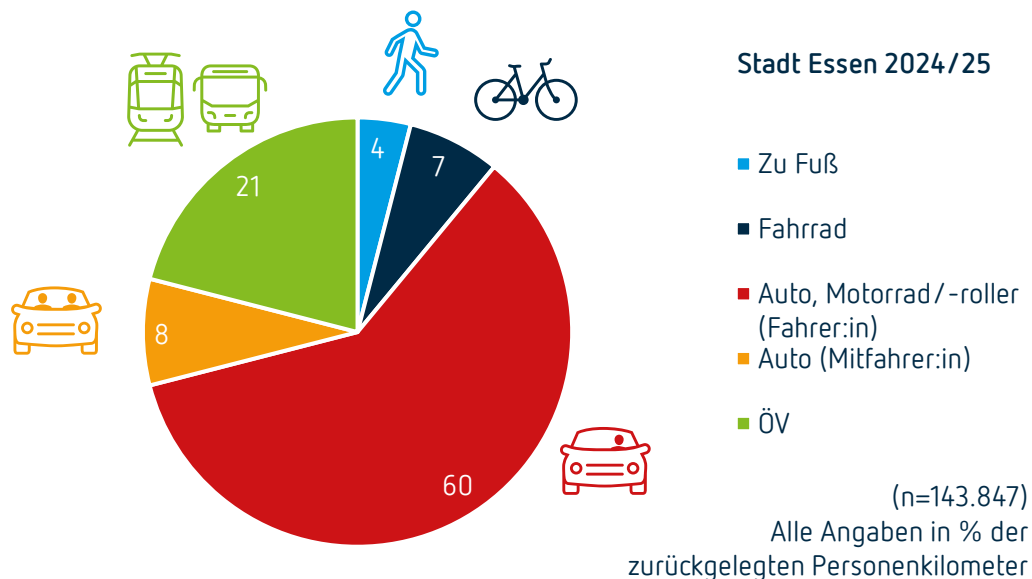
Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2019 kann in der Stadt Essen eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festgestellt werden: Sowohl der Fußverkehrs- als auch Radverkehrsanteil am Wegeaufkommen sind um 2 bzw. 3 Prozentpunkte gestiegen. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem Auto, Motorrad/ -roller 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.

Modal Split nach Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, nimmt vor allem der Anteil des Autos, Motorrads/ -rollers weiterhin den Großteil am Modal Split ein (siehe Abbildung 2). So werden rund 60 %

der werktäglich zurückgelegten Wegestrecke mit dem Auto, Motorrad/-roller als Fahrer:in und weitere 8 % der Verkehrsleistung mit dem Auto 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 Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

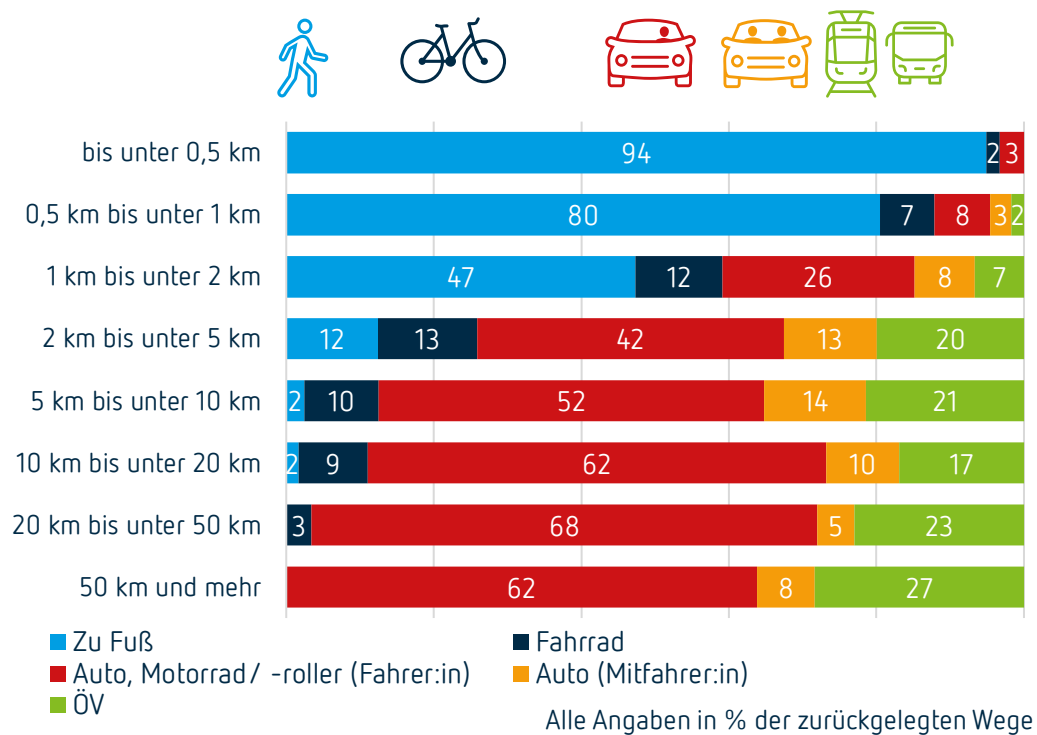
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km



Modal Split nach Wegeaufkommen, differenziert nach Entfernung

Ein Viertel der Wege mit einer Wegelänge von 2 bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 12 %; Fahrrad: 13 %). 42 % der Wege von 2 bis unter 5 km werden mit dem Auto, Motorrad/-roller als Fahrer:in zurückgelegt und weitere 13 % mit dem Auto als Mitfahrer:in gefahren. Ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert das Auto (als Fahrer:in bzw. Mitfahrer:in) und macht mit 66 % zwei Drittel aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bereits auf Wegen von 2 km bis unter 5 km Länge zu einem Anteil von 20 % der Wege genutzt. Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die Nutzung des ÖV leicht zu. So werden rund 21 % der Wege zwischen 5 km und 10 km mit dem ÖV gefahren, zwischen 20 km und 50 km Wegelänge sind es 23 % der Wege.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

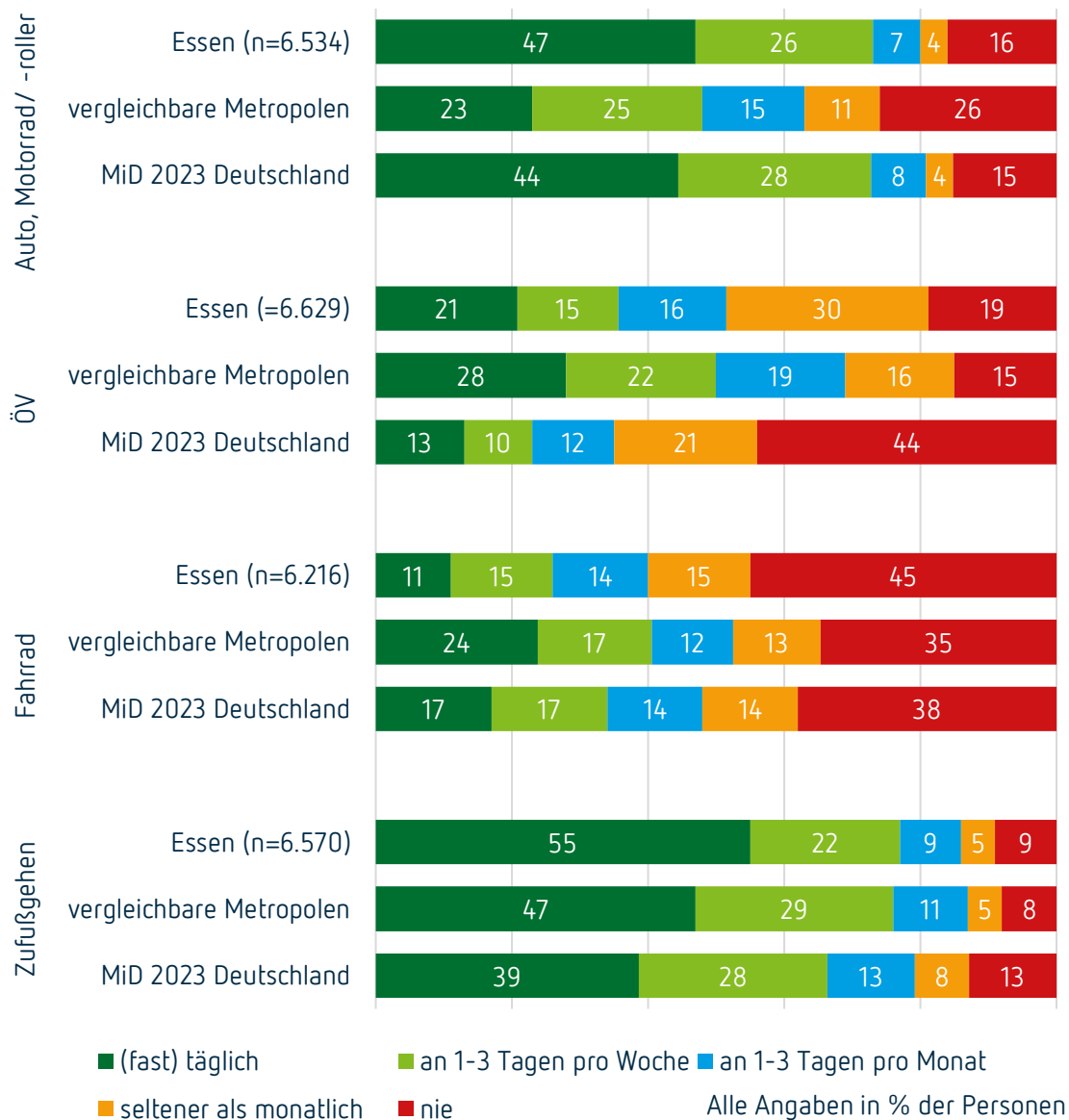


Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto, Motorrad/ -roller ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; es wird von 73 % der Menschen in Essen täglich oder mindestens einmal wöchentlich genutzt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von einem kleineren Anteil der befragten (fast) täglich oder mindestens einmal wöchentlich (36 %) genutzt. Im Vergleich zu den Werten der raumstrukturell vergleichbaren „Stadtregionen - Metropolen“ aus der MiD 2023² nutzen mehr Menschen in Essen das Auto, Motorrad/ -roller und weniger den öffentlichen Verkehr. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt der MiD 2023 hingegen sind die Werte zur Auto-, Motorrad/ -rollernutzung ähnlich (siehe Abbildung 4).

² Einordnung der Stadt Essen: Metropolen (Städte über 500.000 Einwohner:innen) nach Regionalstatistischer Raumtypologie – 7 Typen (RegioStaR7)

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Für das Fahrrad wird von 11 % der Befragten eine (fast) tägliche Nutzung und von 15 % eine Nutzung an ein bis drei Tagen in der Woche angegeben. Die (fast) tägliche oder wöchentliche Nutzung liegt damit deutlich unter den Vergleichswerten der Metropolen in Stadtregionen von 41 % sowie dem bundesweiten Durchschnitt (34 %). Zudem nutzt nahezu die Hälfte (45 %) der befragten Personen das Fahrrad nie. Dieser Wert liegt deutlich über den Vergleichswerten (35 % bzw. 38 %). Über die Hälfte (55 %) der befragten Personen gibt an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, 22 % der Befragten gehen an ein bis drei Tagen in der Woche zu Fuß. Auf einen ähnlichen Wert von rund drei Vierteln kommen die Vergleichswerte für Metropolen in Stadtregionen (76 %). Im Gegensatz dazu gehen im deutschlandweiten Schnitt (67 %) etwa zwei Drittel – und damit etwas weniger – der Personen mindestens wöchentlich zu Fuß.

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. Über

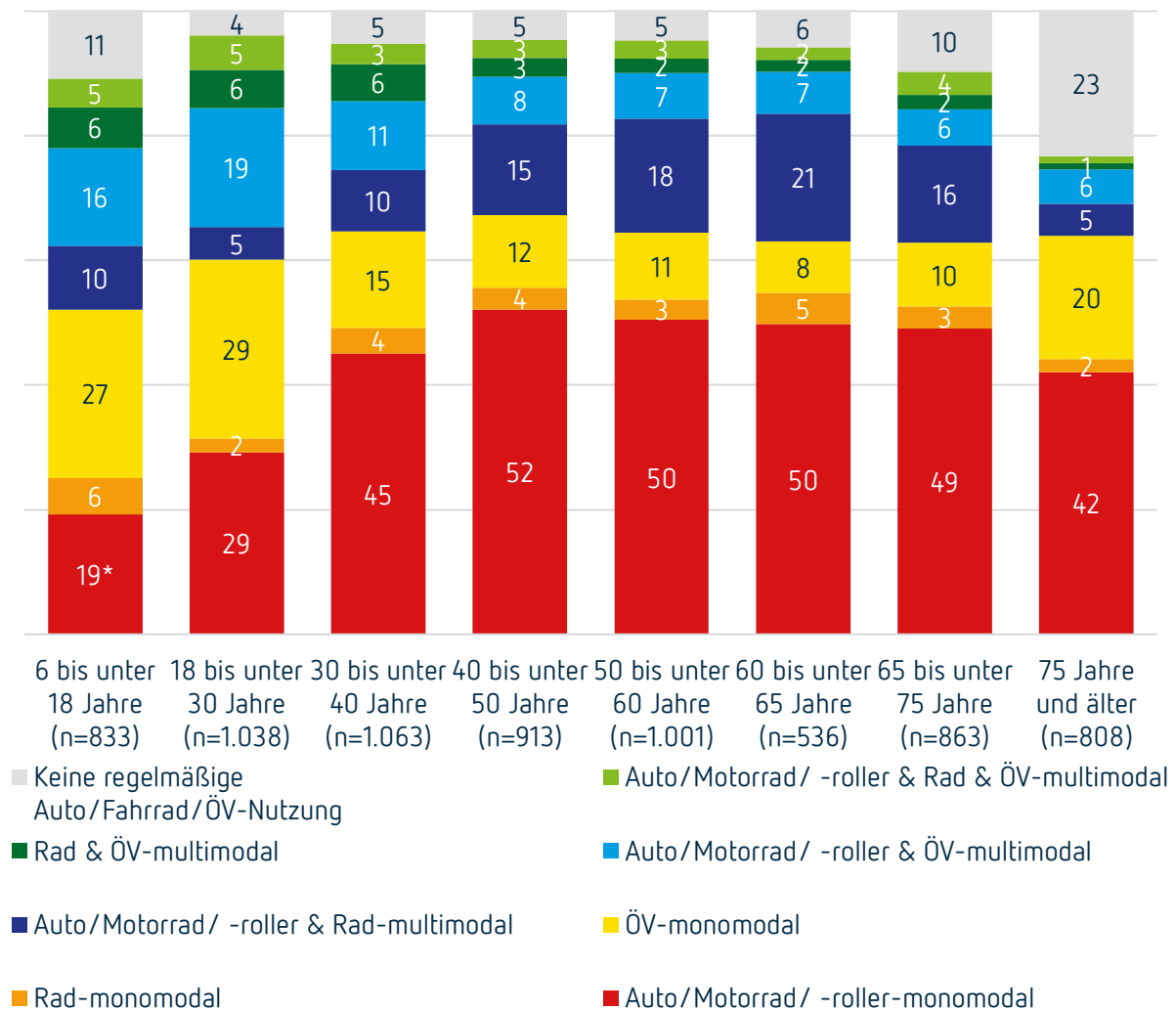
die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen³ ableiten. Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis unter 18 Jahre) nehmen vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und das Auto (als mitfahrende Person) sowohl monomodal als auch multimodal eine wichtige Rolle ein. 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 Autos, Motorrads/ -rollers – 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 monomodalen wie multimodalen Nutzung mit Fahrrad oder Auto, Motorrad/ -roller - 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, Motorrad/ -roller (19 %), mit dem Fahrrad (6 %) oder in Kombination mit Auto, Motorrad/ -roller und Fahrrad (5 %). In den Altersklassen ab 30 Jahren nimmt der ÖV nur noch eine untergeordnete Rolle ein und neben dem Auto, Motorrad/ -roller wird mit zunehmendem Alter vor allem auch das Fahrrad genutzt. So nimmt in den Altersklassen zwischen 30 bis unter 65 Jahren der Anteil Auto/ Motorrad/ -roller/Fahrrad-multimodaler Personen kontinuierlich von 10 % auf 21 % zu. Diese Personen nutzen sowohl das Auto, Motorrad/ -roller als auch das Fahrrad jeweils mindestens an 1-3 Tagen pro Woche.

Ab 50 Jahren nimmt der Anteil der Personen, die weder das Auto, Motorrad/ -roller 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.

3 Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Auto/Motorrad/ -roller, 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 beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto/Motorrad/ -roller unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Auto/Motorrad/ -roller/Rad-Multimodale Person. 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.

Abb. 5: Mobilitätstypen nach Alter



Alle Angaben in % der Personen
 *beinhaltet auch Wege als Mitfahrer:in

Bewertung der Verkehrssysteme

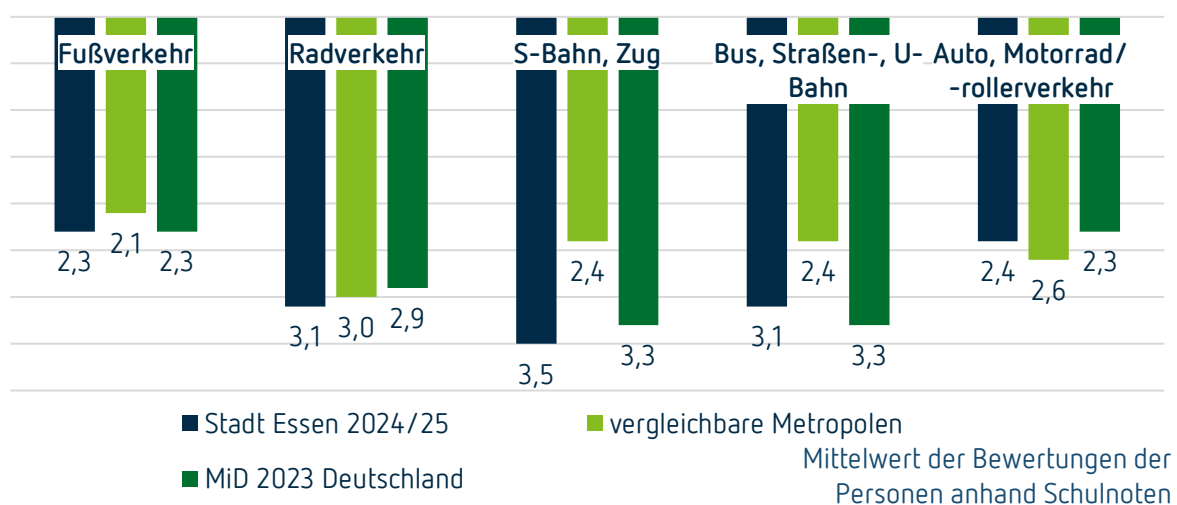
Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in Essen mit Schulnoten zwischen durchschnittlich 2,3 und 3,5 bewertet. Der Fuß- sowie der Auto-, Motorrad/-rollerverkehr erhalten die besten Durchschnittsnoten (jeweils $\bar{x}$ 2,3 und $\bar{x}$ 2,4) und liegen damit auf einem vergleichbaren Niveau zum bundesweiten Durchschnitt. Im Gegensatz dazu schneidet der Fußverkehr in raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen etwas besser ($\bar{x}$ 2,1) und der Auto-, Motorrad/-rollerverkehr etwas schlechter ($\bar{x}$ 2,6) ab.

Mängel sind hier vor allem die fehlende Trennung von Fuß- und Radverkehr, die Barrierefreiheit der Gehwege oder die fehlende Sicherheit (z. B. an Kreuzungen). 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. Der Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrrad) wird mit der Durchschnittsnote 3,1 bewertet.

Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt ($\bar{x}$ 3,3) für den ÖPNV auf einem vergleichbaren, im Hinblick auf raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in

Stadtregionen (Ø 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. Die Radabstellanlagen an Stationen, der Fahrpreis sowie die Fahrtenhäufigkeit/Taktung abends bzw. am Wochenende sind hier zentrale Handlungsfelder. Beim Radverkehr, der mit der Durchschnittsnote 3,1 im Vergleich zu den Vergleichsräumen leicht unterdurchschnittlich ausfällt, sind es mehrere Faktoren, die zu einer negativeren Bewertung führen. Das Angebot der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie die Sicherheit auf Radwegen und die Verkehrssicherheit z. B. an Kreuzungen sind hier zentrale Handlungsfelder.

Abb. 6: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme (Schulnoten)



Zusammenfassendes Fazit

Die aktuelle Haushaltsbefragung 2024/25 zum Mobilitätsverhalten der Menschen in Essen liefert ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl auf Gesamtstadtebene als auch auf Stadtbezirksebene. Damit konnten die zuletzt 2019 und 2011 ermittelten Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Essen aktualisiert werden und bilden eine gute Grundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung.

Insgesamt zeigt sich, dass seit 2019 der Anteil der aktiven Mobilität (zu Fuß, Rad) am Modal Split um insgesamt fünf Prozentpunkte zugenommen hat. Der Anteil des Autos, Motorrads/ -rollers hat sich um 3 Prozentpunkte verringert, wobei der Anteil der im Auto Mitfahrenden auf 10 % gestiegen ist. Das Auto, Motorrad/ -roller ist mit insgesamt 52 % das am stärksten genutzte Verkehrsmittel in Essen. Der Fußverkehrsanteil steigt auf 21 % der zurückgelegten Wege, der Radverkehrsanteil auf 10 % der zurückgelegten Wege. Damit konnte der Radverkehr nochmals um 3 Prozentpunkte zulegen. Bezogen auf strukturräumlich vergleichbare Metropolen liegt Essen im Bereich der aktiven Mobilität dennoch unter dem durchschnittlichen Niveau der bundesweiten MiD 2023. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und liegt etwas 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. Demgegenüber zeigt sich für Essen im Vergleich sogar ein leicht gegenläufiger Trend. 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 mehr als die Hälfte aller Arbeitswege mit dem Auto, Motorrad/ -roller zurückgelegt werden.

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 Stadttypus 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. Der Anteil der der autofreien Haushalte ist in Essen seit 2011 leicht auf 22 % gestiegen. Dennoch liegt die Autoausstattung in Essen im Vergleich zu anderen Metropolen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Bei der Bewertung der Verkehrssysteme erhalten das Auto, Motorrad/ -roller und der Fußverkehr mit jeweils 2,4 und 2,3 in der Stadt Essen die beste Durchschnittsnote. Die Bewertung des Autos, Motorrads/ -rollers in der Stadt Essen ist damit vergleichbar mit dem gesamtdeutschen Schnitt ($\bar{x}$ 2,3) und besser als der Mittelwert in den raumstrukturell vergleichbaren Metropolen in Stadtregionen ($\bar{x}$ 2,6). Der Fußverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 2,3 eine mit der des Autos, Motorrads/ -rollers vergleichbare Bewertung und liegt im Vergleich zur Bewertung in den Metropolen in Stadtregionen ($\bar{x}$ 2,1) und der deutschlandweiten Bewertung von $\bar{x}$ 2,3 auf einem ähnlichen Niveau. Auch die Bewertung des Radverkehrs ist mit der Durchschnittsnote 3,1 schlechter als der bundesweite Schnitt sowie den strukturellen Vergleichsräumen ($\bar{x}$ 2,6 bzw. $\bar{x}$ 2,7) jedoch besser als die Durchschnittsnote von 2019 ($\bar{x}$ 3,8).

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 weiterhin zu erschließen. Ebenso gilt es, den ÖV als attraktive Mobilitätsalternative zu stärken, um dem aktuell etwas rückläufigen Trend entgegenzuwirken.

In der Langfassung des Endberichts zur Mobilitätsbefragung werden die dargestellten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Essen weiter ausgeführt und Querbezüge hergestellt, indem Mobilitätskennziffern unter anderem mit soziodemografischen Merkmalen verschnitten oder nach Zielgruppen ausgewertet werden.