



Quelle: Pixabay



Quelle: Eigene Aufnahme



Quelle: multi mobility , Sophia von Berg



Quelle: Stiftung Energie & Klimaschutz

Stadt Xanten

Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Stand: 17.12.2020

büro stadtVerkehr



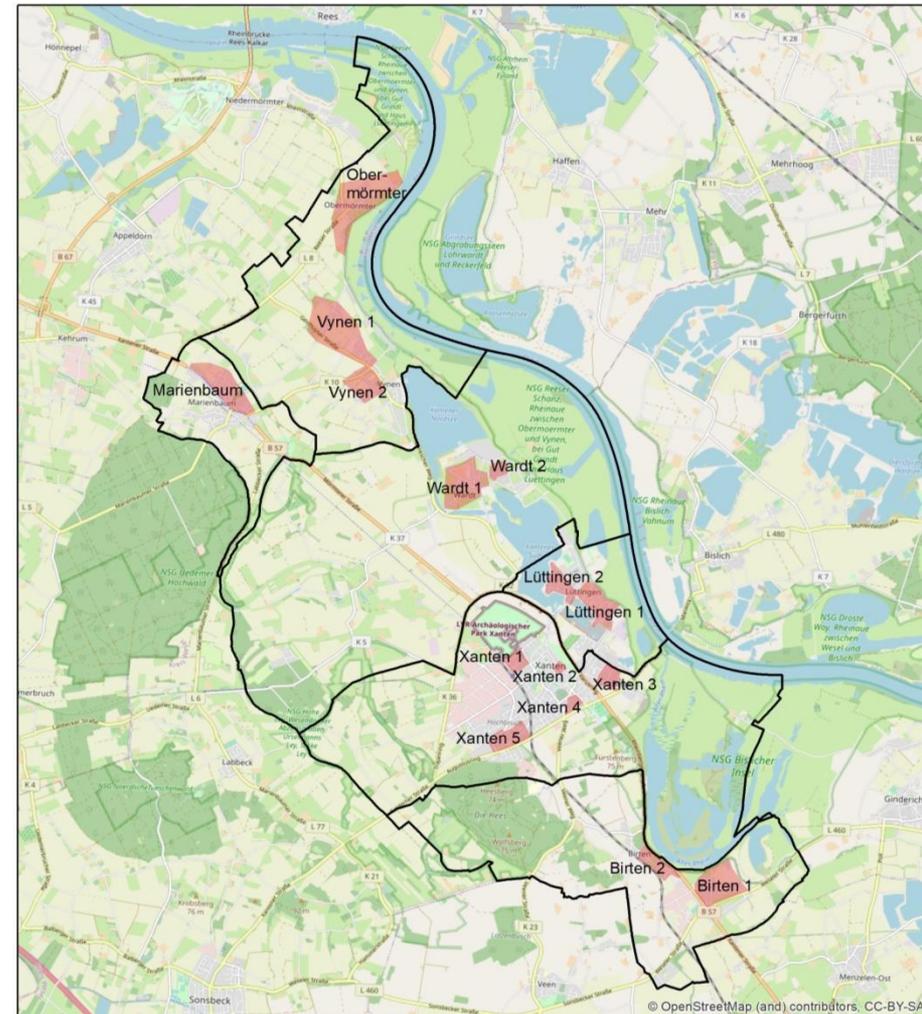
Methodik

- Schriftlich-postalische Haushaltsbefragung mit mehreren Teilnahmemöglichkeiten: schriftlich, telefonisch, online
- Orientierung methodisch und inhaltlich an „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“
- Stichtage für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens
 - Dienstag, den 22.09.2020
(Wetter: max. 24 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag)
 - Donnerstag, den 24.09.2020
(Wetter: max. 19 Grad, leicht bewölkt, kein Niederschlag)
- Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse: Mindeststichprobengröße von 1% für 95%-ige Sicherheit

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts ▪ Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Auswirkungen des Coronavirus auf die Mobilität 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV ▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger ▪ Einschätzung der langfristigen Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens

Erhebungsgebiet

- Stichprobengröße: 2% der Gesamtbevölkerung der Stadt Xanten (ca. 430 Personen aus 215 Haushalten)
- Verteilte Fragebögen: 2.150
- Rücklaufquote insgesamt: 14%
- Stichprobengröße:
 - 298 Haushalte
 - 631 Personen
 - 1.993 Wege
- Teilnahmeanarten
 - 240 schriftlich, 52 online, 6 telefonisch
- Untersuchungsebene: Gesamtstadt und 6 Stadtbezirke
 - Aggregation der Mobilität auf Verkehrszellenebene
 - Zusammenfassung auf Ebene der Stadtbezirke (aufgrund der geringen EW-Zahl in Obermörmtter wurde dieser Bezirk mit Vynen zusammengefasst)



Mobilitätskonzept Xanten

Verteilungsgebiete der Haushaltsbefragung in Xanten

Insgesamt 15
Verteilungsgebiete

- Verteilungsgebiete
- Stadtgrenze

2.150 Befragungsunterlagen



büro stadVerkehr



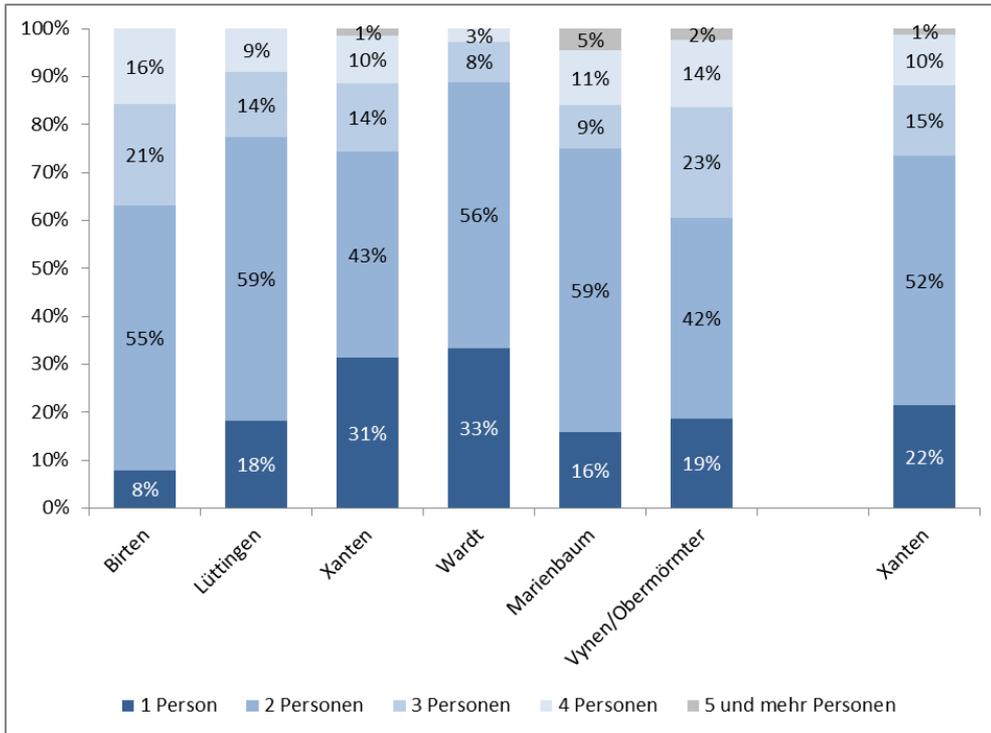
Basisdaten der Stichprobe

Rücklauf auf Stadtbezirksebene

Stadtbezirk	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf Personen	Rücklaufquote
Birten	25	38	88	15%
Lüttingen	45	67	141	15%
Xanten	55	70	143	13%
Wardt	25	36	64	14%
Marienbaum	30	44	99	15%
Vynen/ Obermörmter	35	43	96	12%
Xanten	215	298	631	14%

- Hoher Rücklauf, in allen Stadtbezirken wurde der erwartete Rücklauf übertroffen
- Höchster Rücklauf im Stadtbezirk Birten mit mehr als 15 %

Stichprobe: Haushaltsgrößen



Stadtbezirk	Ø-Haushaltsgröße
Birten	2,32
Lüttingen	2,10
Xanten	2,04
Wardt	1,78
Marienbaum	2,25
Vynen/ Obermörmter	2,23
Xanten	2,12

- Insgesamt mit 52 % hoher Anteil an 2-Personen-Haushalten
- Im Stadtbezirksvergleich findet sich die geringste durchschnittliche Haushaltsgröße in Wardt. Dort ist auch mit 33 % der höchste Anteil an Ein-Personen-Haushalten anzutreffen

Stichprobe: Altersklassen und Geschlecht

Stadtbezirk	6 bis 14 Jahre	15 bis 17 Jahre	18 bis 24 Jahre	25 bis 39 Jahre	40 bis 59 Jahre	60 bis 64 Jahre	65 bis 74 Jahre	75 Jahre und älter
Birten	5,8%	3,5%	8,1%	11,6%	38,4%	11,6%	8,1%	12,8%
Lüttingen	5,0%	2,9%	4,3%	9,4%	38,1%	10,1%	15,8%	14,4%
Xanten	9,2%	2,8%	7,8%	7,8%	37,6%	6,4%	12,8%	15,6%
Wardt	3,5%	0%	1,8%	10,5%	36,8%	14,0%	19,3%	14,0%
Marienbaum	5,6%	3,4%	7,9%	10,1%	42,7%	15,7%	10,1%	4,5%
Vynen/ Obermörmtter	10,0%	2,2%	7,8%	14,4%	36,7%	12,2%	11,1%	5,6%
Xanten	6,8%	2,7%	6,5%	10,3%	38,4%	11,0%	12,8%	11,6%

Stadtbezirk	weiblich	männlich
Birten	50,0%	50,0%
Lüttingen	55,4%	44,6%
Xanten	53,9%	46,1%
Wardt	50,8%	49,2%
Marienbaum	51,6%	48,4%
Vynen/ Obermörmtter	46,8%	53,2%
Xanten	51,9%	48,1%

- Altersklassenverteilung der Stichprobe: Personen über einem Alter von 40 Jahren sind stark repräsentiert, Anzahl jüngerer Personen deutlich geringer (insbesondere in Wardt und Lüttingen ist das Verhältnis stark ausgeprägt)
- Geschlechter sind in der Stichprobe in etwa gleich verteilt, mit geringen Vorteilen der Frau

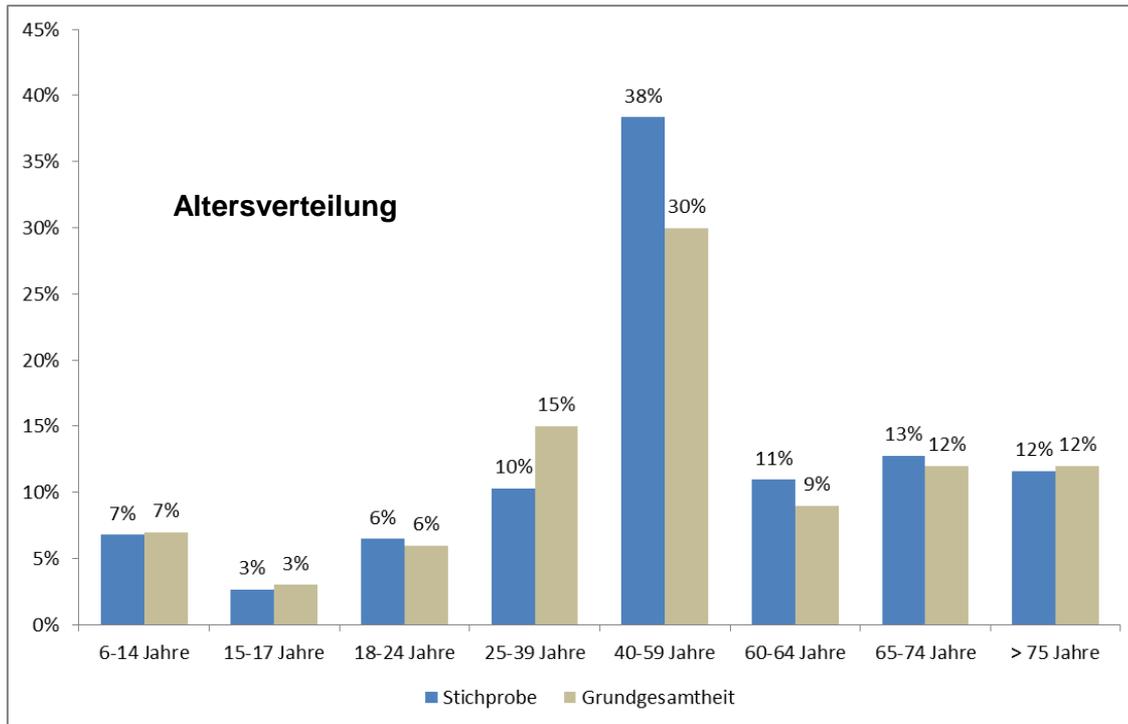
Stichprobe: Berufstätigkeit und Kinder

Stadtbezirk	Berufstätig	Nicht berufstätig	in Ausbildung
Birten	51,7%	35,6%	12,6%
Lüttingen	49,3%	38,2%	12,5%
Xanten	49,7%	31,5%	18,9%
Wardt	51,6%	43,8%	4,7%
Marienbaum	57,3%	30,2%	12,5%
Vynen/ Obermörmter	54,3%	27,7%	18,1%
Xanten	51,9%	34,0%	14,0%

Stadtteil	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder und mehr
Birten	92,1%	2,6%	5,3%
Lüttingen	92,5%	4,5%	3,0%
Xanten	95,7%	4,3%	0,0%
Wardt	97,2%	0,0%	2,8%
Marienbaum	95,5%	2,3%	2,3%
Vynen/ Obermörmter	88,4%	7,0%	4,7%
Xanten	93,6%	3,7%	2,7%

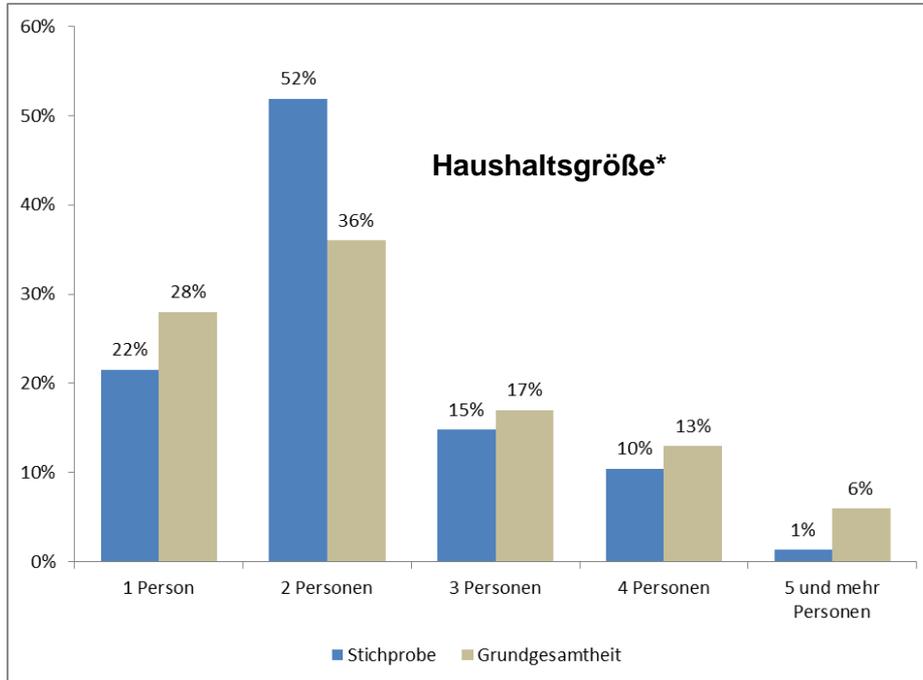
- Berufstätigkeitsquote der Stichprobe: 51,9 %
- Im Stadtbezirksvergleich leben unterdurchschnittlich viele Berufstätige in Lüttingen und Xanten
- In den 298 befragten Haushalten leben 27 Kinder unter 6 Jahren. Diese werden bei der Auswertung der Mobilität nicht berücksichtigt, da sie gewöhnlicherweise keine selbstständige Mobilität bestreiten
- In 6,4 % der Xantener Haushalte lebt mindestens ein Kind unter 6 Jahren
- In Wardt leben (gemäß Stichprobe) die wenigsten Kinder unter 6 Jahren, in Vynen/Obermörmter die meisten

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit



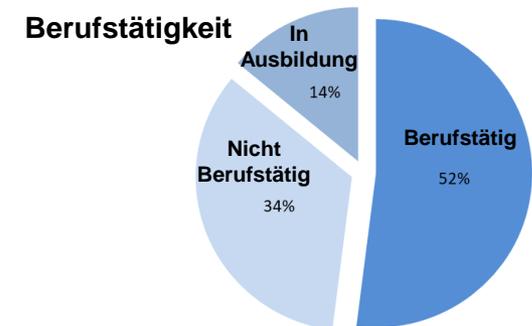
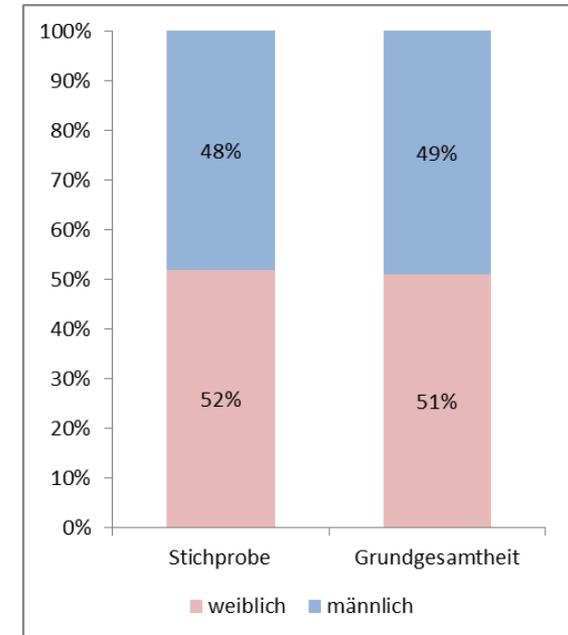
- Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit in Xanten. Über- und unterrepräsentierte Altersklassen (bspw. Personen der Altersgruppe (40 bis 59 Jahre) werden mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit angeglichen
- In der Befragung wurden lediglich Personen ab 6 Jahren befragt
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Altersverteilung spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen wider an der Befragung teilzunehmen

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit



- An der Befragung haben vermehrt 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Ein-Personen- sowie Familienhaushalte mit mehr als 3 Personen sind in der Stichprobe leicht unterrepräsentiert
- In der Stichprobe ist eine weitgehend homogene Verteilung in Bezug auf Geschlecht und Berufstätigkeit zu verzeichnen
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Haushaltsgröße und Geschlecht spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen wider an der Befragung teilzunehmen

Geschlecht



* Daten zur Haushaltsgröße für die Stadt Xanten gemäß der Zensusdaten (Haushalte nach Haushaltsgrößen) von IT.NRW

** Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die Gewichtung kann es aufgrund von Rundungsunterschieden in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

Auswertung der Basisdaten

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten

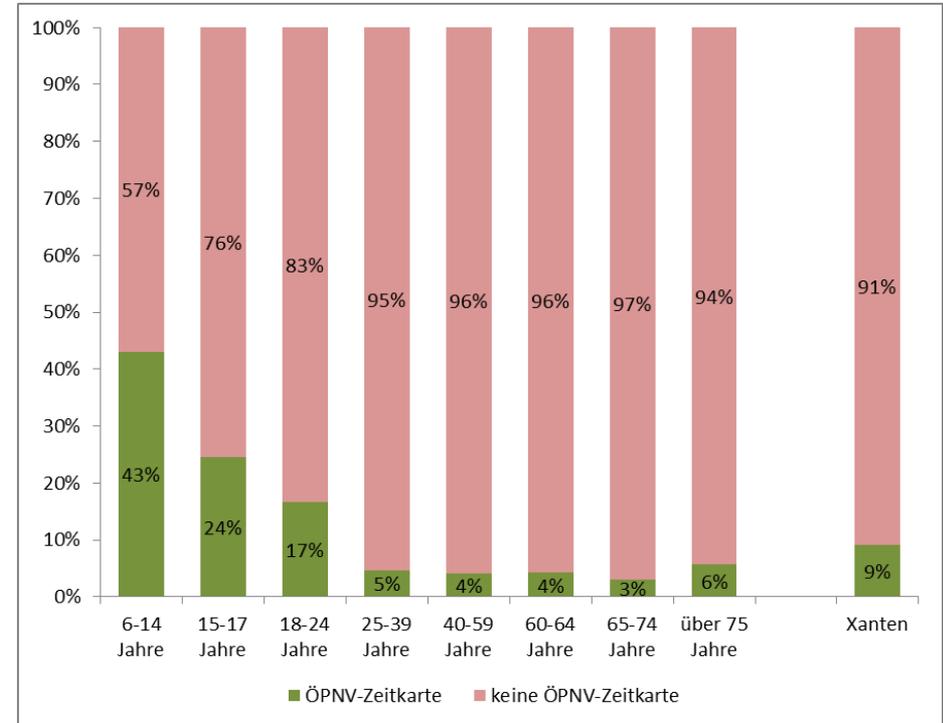
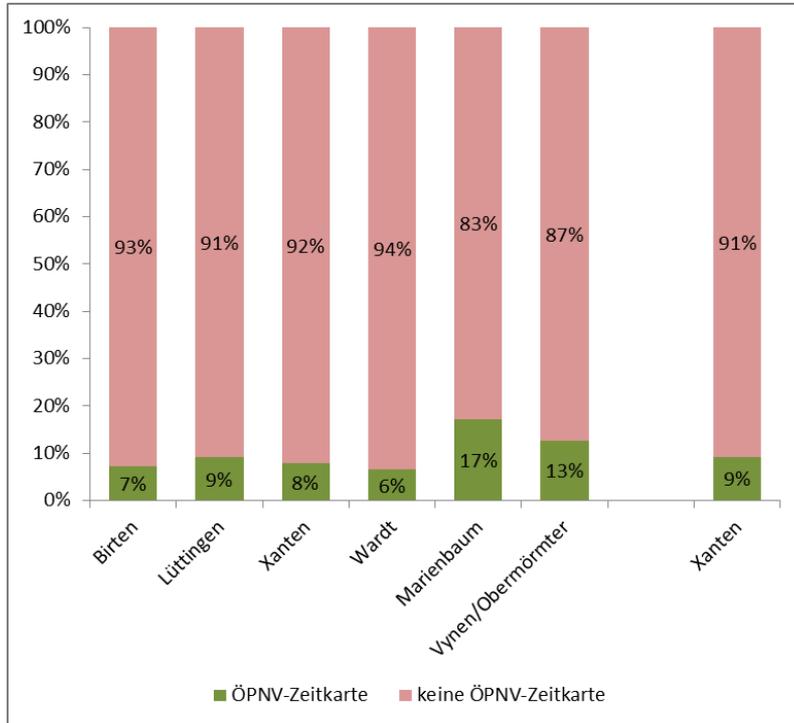
Stadtbezirk	Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Birten	10%	31%	48%	11%	1,59	687
Lüttingen	3%	46%	41%	10%	1,69	803
Xanten	2%	46%	40%	11%	1,70	832
Wardt	7%	29%	59%	4%	1,79	1.007
Marienbaum	5%	38%	47%	10%	1,75	778
Vynen/ Obermörmter	2%	42%	43%	12%	1,75	766
Xanten	4%	42%	44%	10%	1,71	803

Stadtbezirk	Kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Birten	2%	26%	39%	33%	2,27	980
Lüttingen	9%	8%	29%	54%	3,01	1.430
Xanten	14%	14%	25%	48%	3,38	1.655
Wardt	6%	19%	41%	34%	2,30	1.294
Marienbaum	0%	28%	15%	57%	2,81	1.249
Vynen/ Obermörmter	10%	12%	41%	38%	2,73	1.223
Xanten	10%	16%	29%	46%	3,02	1.426

- Hoher Motorisierungsgrad (lediglich 4 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw)
- ca. 54 % der Haushalte besitzen mehr als einen privaten Pkw
- Pkw je Haushalt im Durchschnitt: 1,71

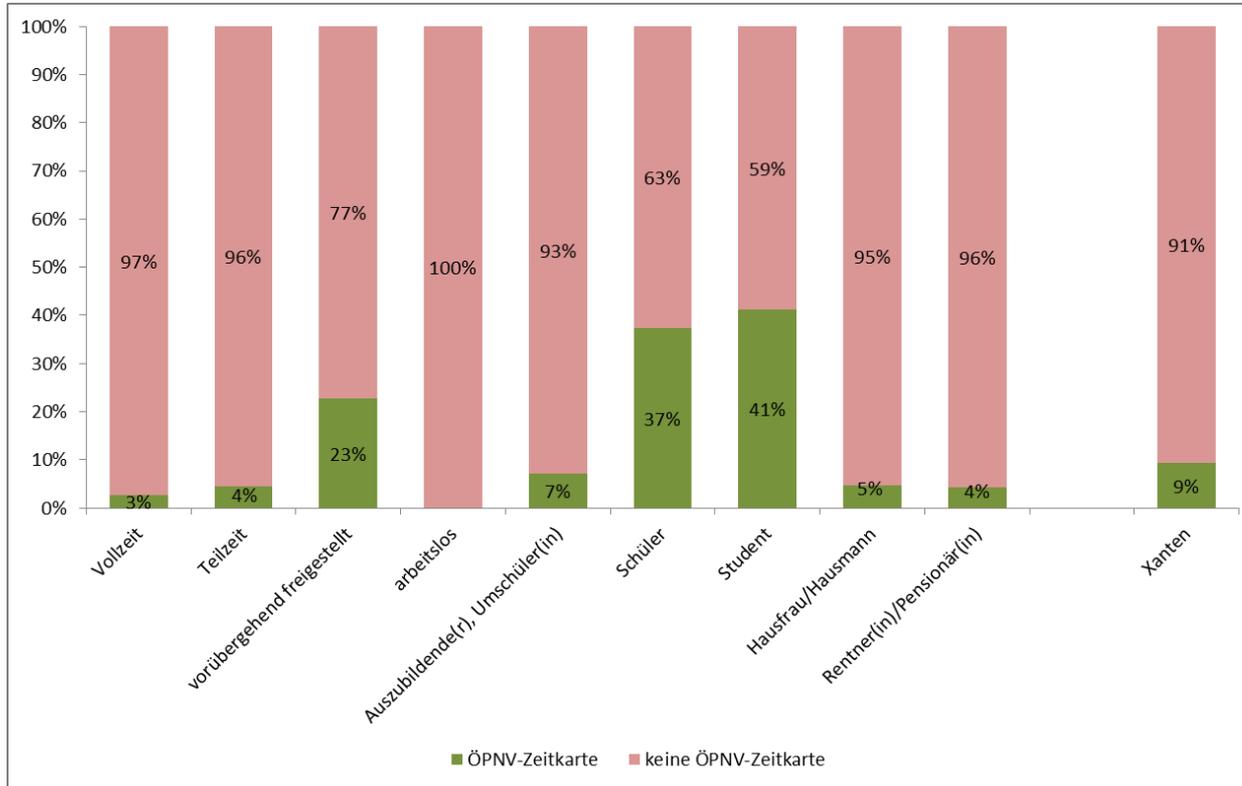
- 90 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung
- Fahrräder je Haushalt im Durchschnitt: 3,02

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort und Alter



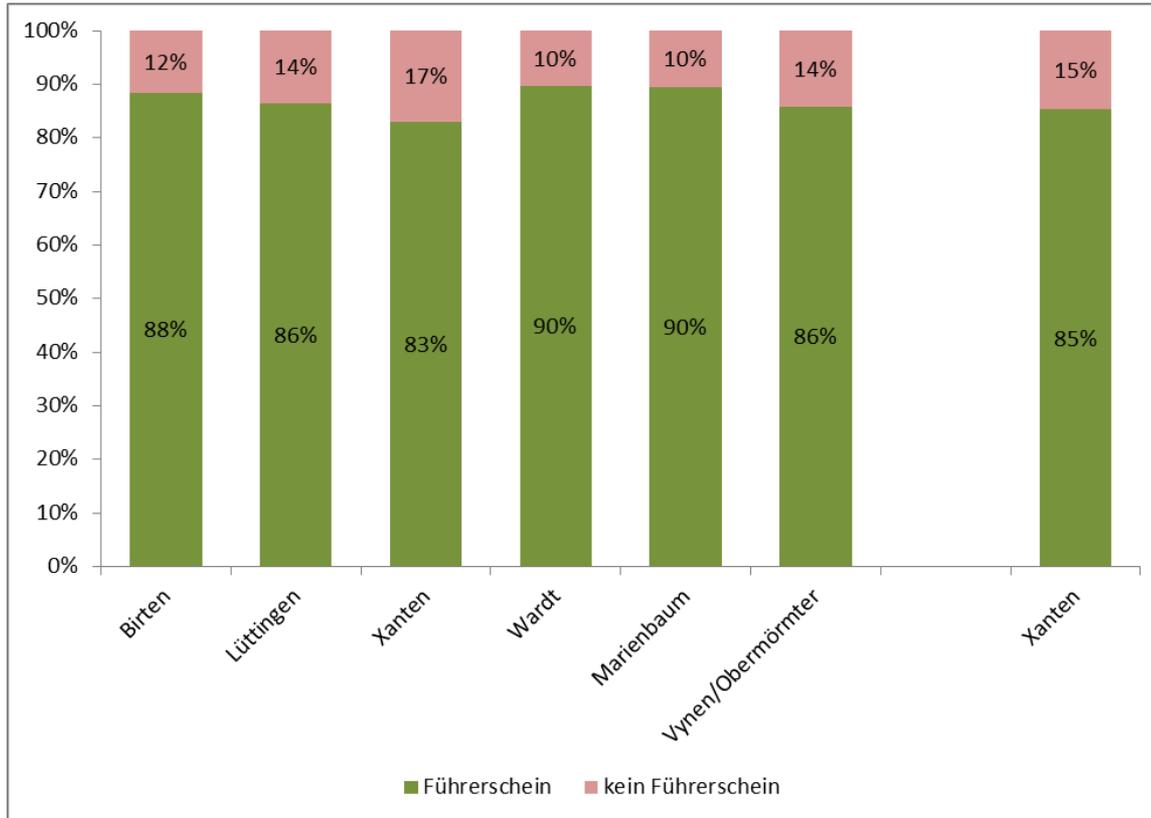
- 9 % der Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.)
- Im Vergleich der Stadtbezirke liegen die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in Wardt am niedrigsten
- Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmenden Alter der befragten Personen ab
- Während in der Altersklasse der 6-14-Jährigen mehr als 43 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer mit 4 % über 40 Jahre deutlich geringer

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit



- Der höchste Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern bzw. -verfügbarkeit liegt bei der Gruppe der Schüler und Studenten
→ unterstreicht den hohen Stellenwert des Ausbildungs- und Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV

Führerscheinbesitz (Personen über 18 Jahre)



- In der Stadt Xanten verfügen über 85 % der Personen ab 18 Jahren über einen Führerschein
- Im Stadtteil Xanten vergleichsweise geringster Führerscheinbesitz

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

- Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit der Verkehrsmittelwahl
- Die Mobilität der Personen, die weder über einen Führerschein, noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, gilt als eingeschränkt
- Allgemeine Trends:
Frauen und ältere Personen sind häufiger mobil eingeschränkt, eine erhöhte Abhängigkeit vom Auto und dem Führerschein ist tendenziell in Vynen/Obermörmter erkennbar
- Wahlfrei in der Verkehrsmittelwahl sind diejenigen Personen, die über Führerschein und Zeitkarte verfügen. Diese Wahlfreiheit tritt auf 5 % der Personen zu.
- 91 % der Personen besitzen einen Führerschein, aber keine ÖPNV-Zeitkarte

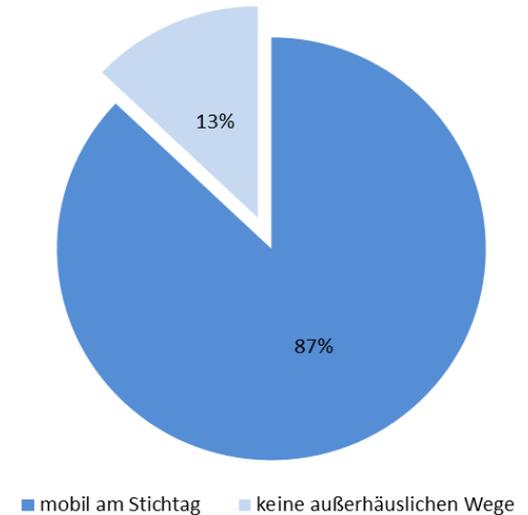
Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Birten	3%	0%	93%	4%
Lüttingen	4%	1%	89%	6%
Xanten	4%	0%	91%	5%
Wardt	3%	0%	95%	2%
Marienbaum	1%	1%	89%	9%
Vynen/ Obermörmter	1%	2%	96%	1%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	12%	2%	71%	15%
Alter 25-39 Jahre	0%	0%	95%	5%
Alter 40-59 Jahre	1%	0%	95%	4%
Alter 60-64 Jahre	0%	0%	96%	4%
Alter 65-74 Jahre	3%	0%	94%	3%
Alter ab 75 Jahre	12%	1%	82%	5%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	4%	0%	88%	7%
Geschlecht männlich	2%	1%	95%	2%
Xanten	3%	0%	91%	5%

Mobilität

Mobilität

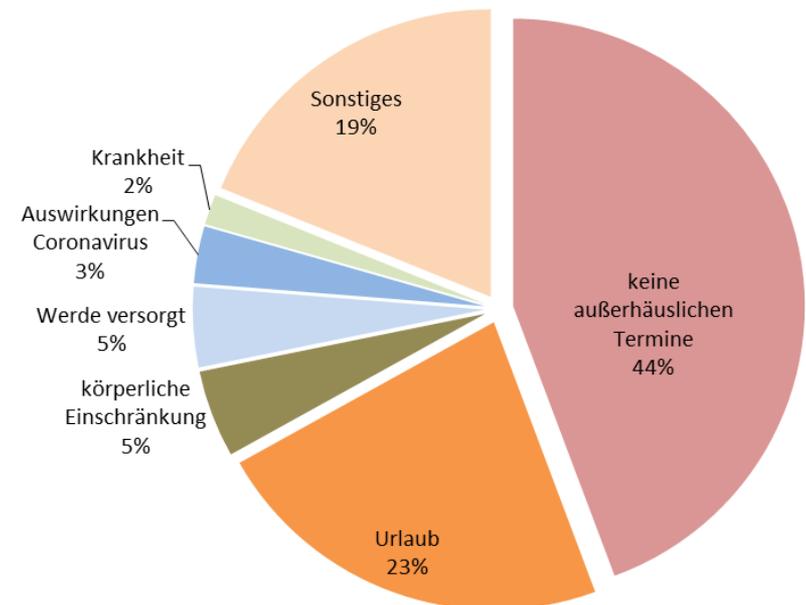
Mobilität

- Insgesamt waren rund 87 % der Personen an dem angegebenen Stichtag mobil, also außerhalb der Wohnung oder des eigenen Grundstücks unterwegs



Gründe für „Nicht-Mobilität“

- Bei den Personen, die nicht mobil waren, werden eine Reihe verschiedener Gründe angegeben, am häufigsten, dass es keine außerhäuslichen Termine gab (44 %), gefolgt von Urlaub (23 %) und körperlichen Einschränkungen (5 %)



Mobilität

Mobilität nach Wohnort

- Bewohner der Stadtbezirke Lüttingen und Xanten sind am mobilsten
- Stadtweit haben 14 % der Personen mehr als 6 Wege und 6 % der Befragten mehr als 8 Wege pro Tag durchgeführt
- Anzahl der Wege pro Person: 3,5
- Anzahl der Wege pro mobiler Person: 4,0

Stadtbezirk	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
Birten	11%	0%	37%	36%	9%	7%	3,5	3,9
Lüttingen	15%	0%	35%	28%	13%	9%	3,6	4,3
Xanten	16%	1%	25%	36%	16%	5%	3,5	4,2
Wardt	10%	1%	45%	21%	17%	5%	3,4	3,7
Marienbaum	6%	0%	44%	35%	11%	5%	3,5	3,7
Vynen/ Obermörmtter	6%	0%	38%	42%	11%	3%	3,6	3,8
Xanten	13%	0%	32%	34%	14%	6%	3,5	4,0

Mobilität

Mobilität nach Berufstätigkeit

- Berufstätige sind im Vergleich der Tätigkeiten am mobilsten und haben zusammen mit Personen in Ausbildung den geringsten Anteil an „Nicht-Mobilen“
- Personen, die zur Gruppe der „Nicht-Berufstätigen“ zählen und außerhäuslich unterwegs sind, sind mobiler als Personen in Ausbildung sowie Berufstätige

Tätigkeit	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
Berufstätig	9%	0%	33%	36%	17%	5%	3,7	4,1
Nicht Berufstätig	23%	2%	28%	25%	12%	9%	3,3	4,3
In Ausbildung	7%	0%	36%	44%	10%	2%	3,4	3,7
Gesamt	13%	0%	32%	34%	14%	6%	3,5	4,0

Mobilität

Mobilität nach Alter

- Wegeanzahl der Xantener sinkt ab der Altersklasse der über 65-Jährigen
- Mobilste Personen sind bei der Altersklasse der 25 bis 39-Jährigen zu finden (4,0 Wege pro Person), darauf folgen die Gruppe der 60 bis 64-Jährigen (3,9 Wege pro Person)
- Am wenigsten mobil sind junge Personen zwischen 18-24 Jahren

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	0%	0%	38%	52%	7%	3%	3,7	3,7
15 bis 17 Jahre	14%	0%	20%	39%	26%	0%	3,6	4,2
18 bis 24 Jahre	12%	0%	48%	33%	4%	2%	2,8	3,2
25 bis 39 Jahre	11%	0%	32%	25%	22%	10%	4,0	4,6
40 bis 59 Jahre	9%	0%	34%	36%	17%	3%	3,6	4,0
60 bis 64 Jahre	8%	0%	30%	46%	6%	10%	3,9	4,2
65 bis 74 Jahre	27%	3%	27%	17%	17%	8%	3,0	4,2
75 Jahre und älter	25%	0%	24%	35%	11%	6%	3,1	4,1
Gesamt	13%	0%	35%	35%	15%	5%	3,5	4,0

Modal Split

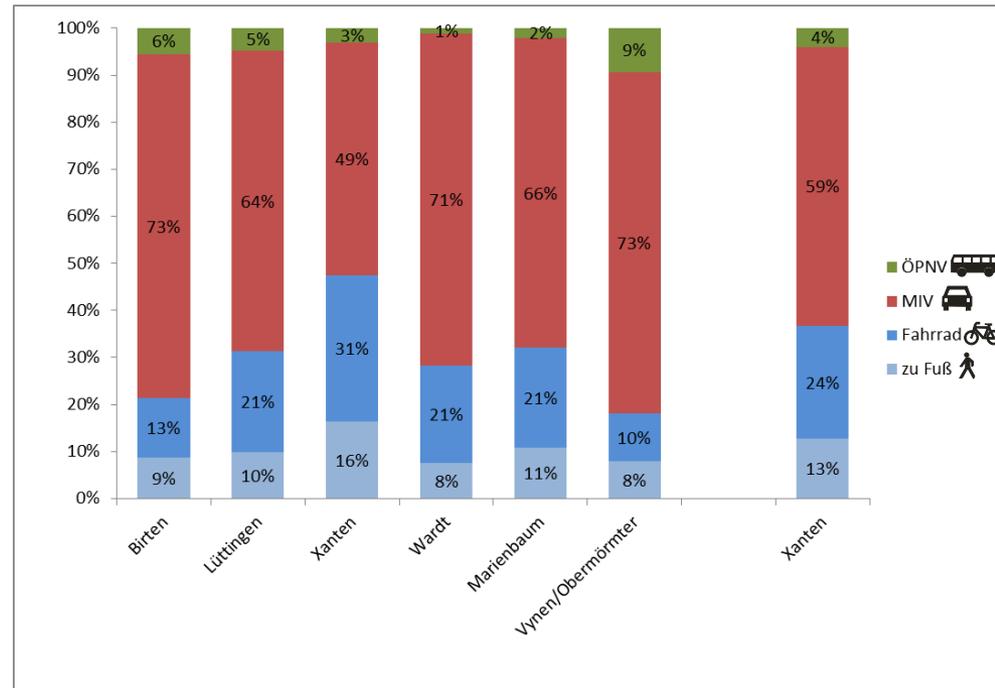
Modal Split

Modal Split*

- Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege
- Auswertung nach Wohnort der Personen
- Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels

Stadtbezirke in Xanten

- ÖPNV-Anteil liegt in Birten, Lüttingen sowie Vynen/ Obermörmtter über dem Durchschnitt Xantens
- Umweltverbundanteil** im Stadtbezirk Xanten am höchsten
- Höchste MIV***-Anteile bei den Bewohnern des Stadtbezirks Birten sowie Vynen/ Obermörmtter bei gleichzeitig geringstem Umweltverbundanteil
- Die 4 % ÖPNV-Anteil für die Gesamtstadt teilen sich in etwa gleich auf Zug und Bus auf
- Etwa 59 % der Wege werden in Xanten mit dem Auto durchgeführt
- Insgesamt werden 37 % der Wege in Xanten entweder zu Fuß (13 %) oder mit dem Fahrrad (24 %) zurückgelegt, ca. 3 % entfallen dabei alleine auf Pedelecs/E-Bikes



* Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split)

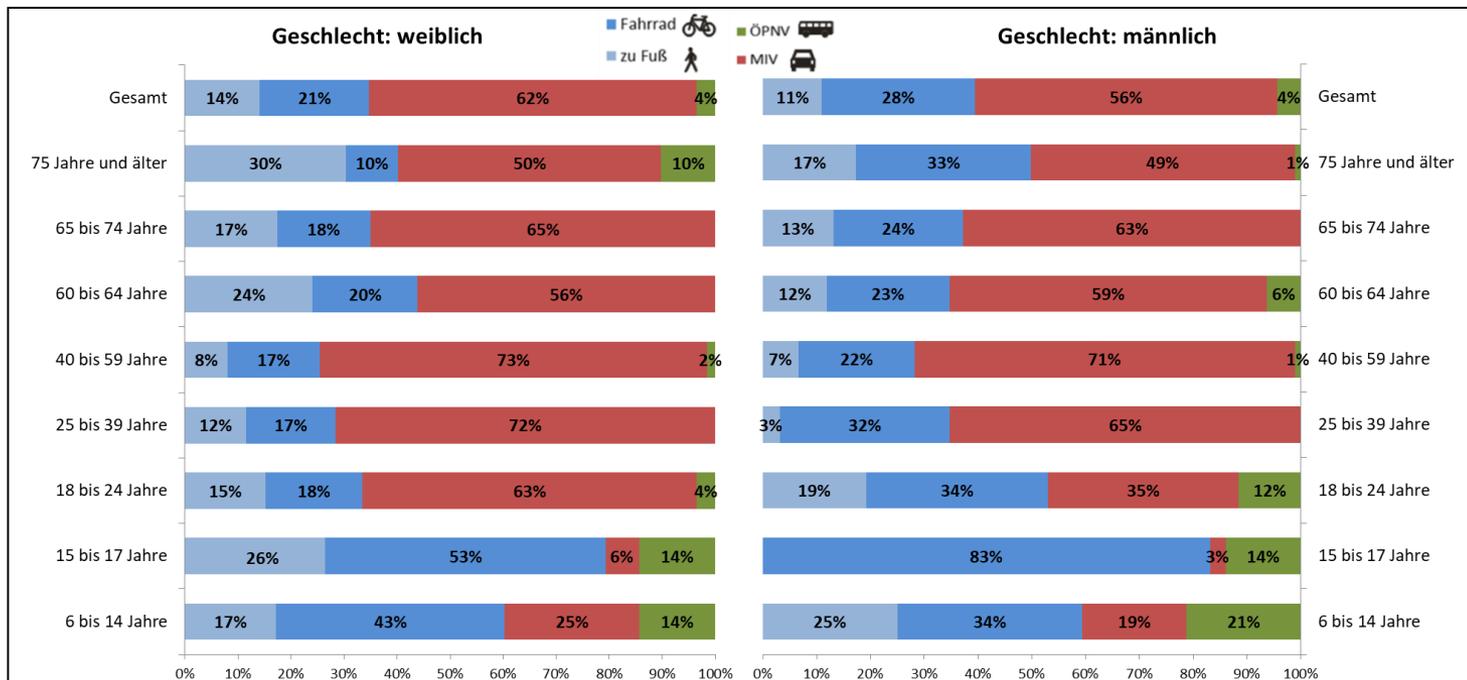
** Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖPNV) zusammengefasst

*** MIV=Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer)

Modal Split nach Geschlecht und Alter

Geschlecht und Alter

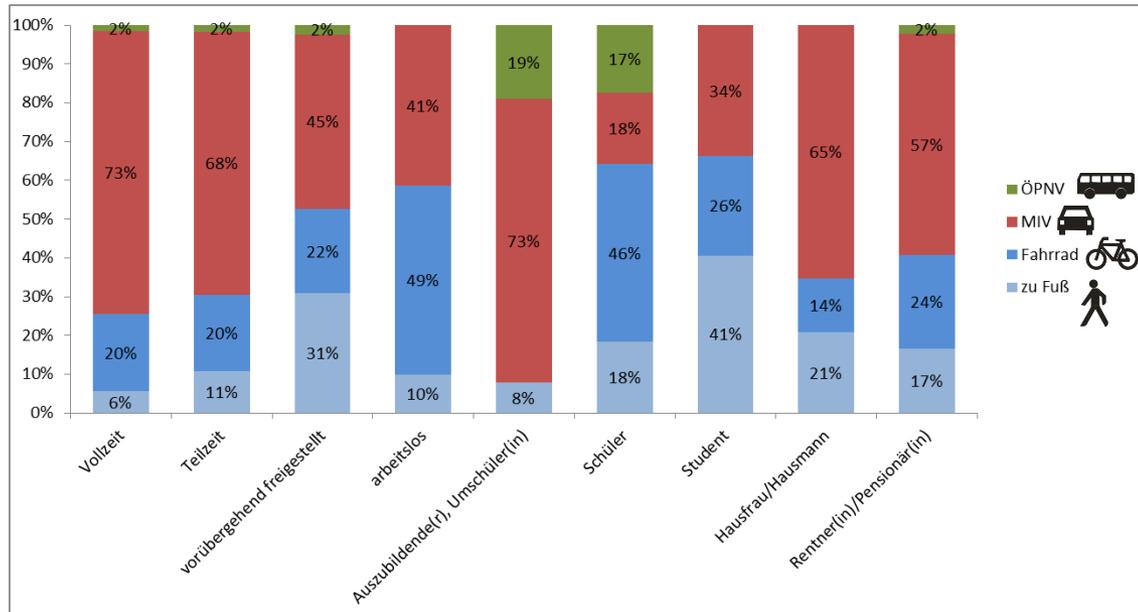
- Männer nutzen häufiger das Fahrrad, dafür gehen Frauen häufiger zu Fuß als Männer, fahren aber auch öfters mit dem eigenen Auto.
- Der Anteil des Pkws als Verkehrsmittel ist tendenziell in den mittleren und höheren Altersklassen hoch.
- Frauen gehen vor allem in den älteren Altersklassen ab 60 Jahre häufiger zu Fuß als Männer



Modal Split nach Berufstätigkeit

Berufstätigkeit

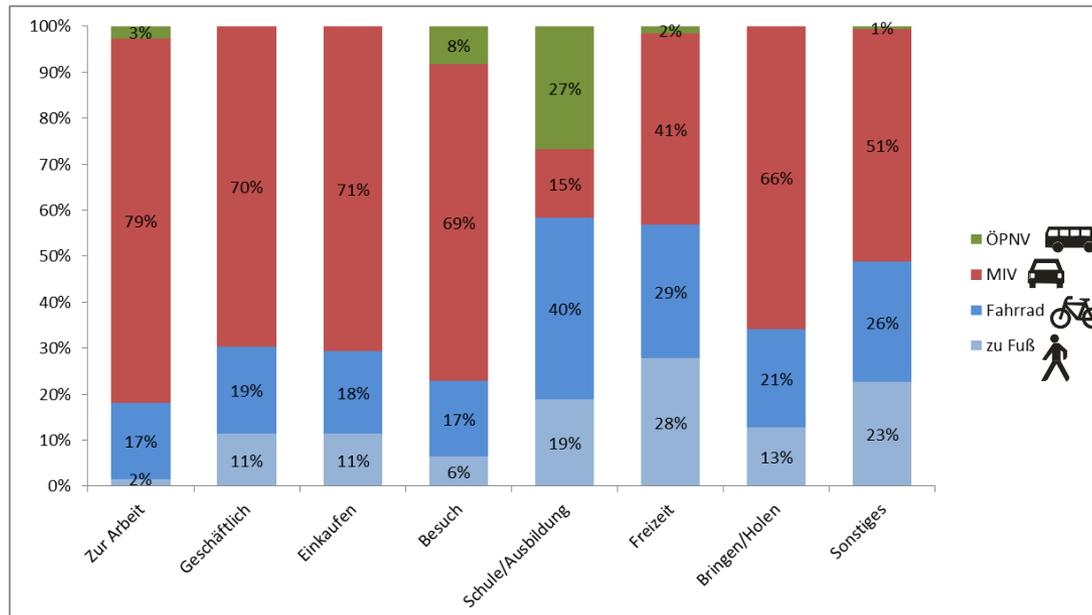
- Die Lebensphase der Personen wirkt sich auf deren Verkehrsverhalten aus. Während in Vollzeit erwerbstätige Personen zu 73 % (MIV-Fahrer und Mitfahrer zusammengerechnet) vor allem das Auto als Verkehrsmittel nutzen, ist der Anteil bei erwerbslosen Personen geringer (arbeitslos, vorübergehend freigestellt, Rentner(in)/Pensionär(in))
- Ein erhöhter ÖPNV-Anteil ist häufig im Ausbildungsverkehr (Auszubildende, Schüler, Studenten) zu verzeichnen. Der größte ÖPNV-Anteil ist bei Auszubildenden und Schülern zu sehen, Auszubildende nutzen jedoch am häufigsten das Auto.
- Schüler und Studenten nutzen v.a. das Fahrrad als Verkehrsmittel. Die vergleichsweise geringen ÖPNV-Anteile können mit der Corona-Pandemie im Zusammenhang stehen, sodass eher das eigene Fahrrad genutzt wird anstelle des Busses/Zuges.



Modal Split nach Wegezweck

Wegezweck

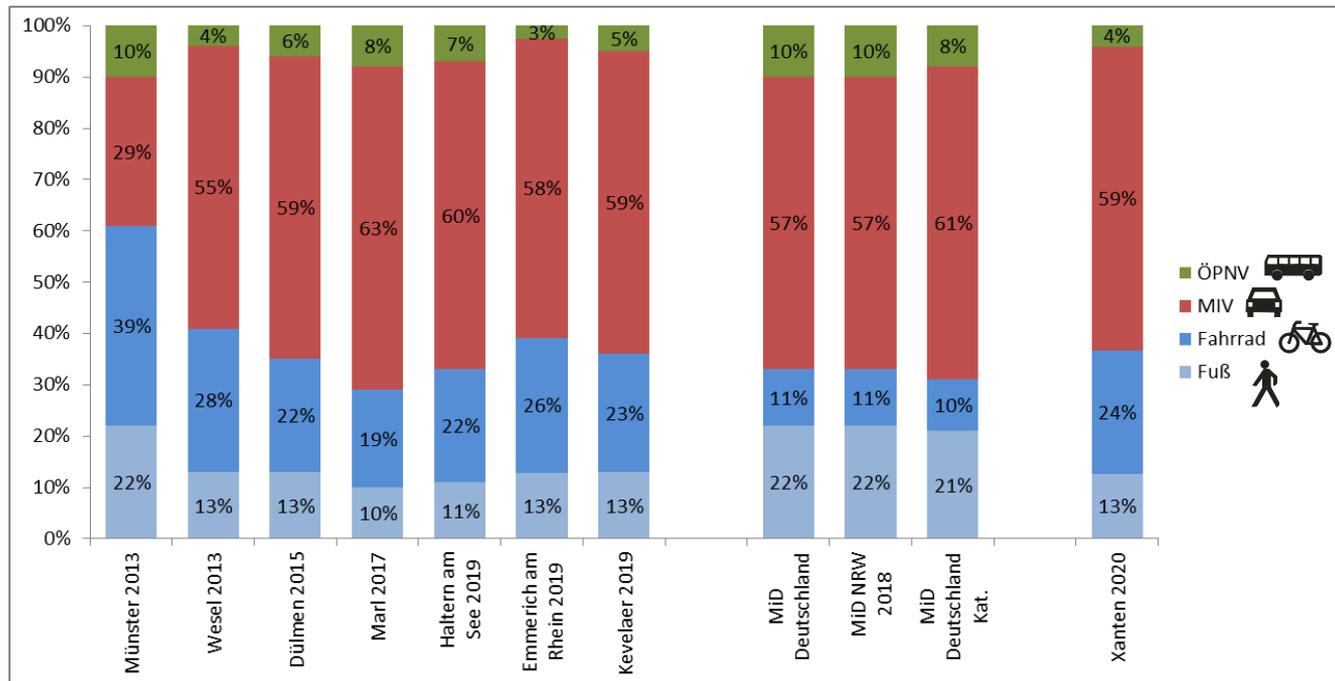
- Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen
 - MIV-Fahrten weisen hohe Anteile bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“, „Bringen/Holen“ sowie „Einkaufen“ auf
 - Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (19 % zu Fuß, 40 % Fahrrad und 27 % ÖPNV)
 - Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf (hoher Fuß- und Fahrradanteil)
 - Für Arbeitswege wird der ÖPNV nur vereinzelt genutzt (dies kann ebenfalls mit dem Coronavirus zusammenhängen)



Modal Split im Vergleich

Vergleich mit anderen Städten

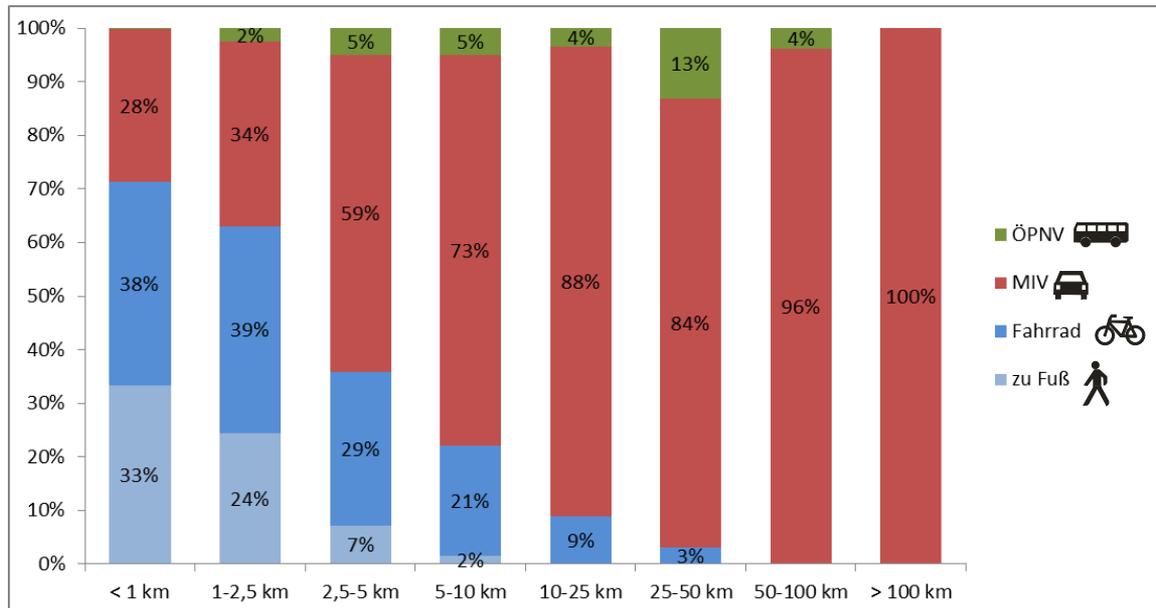
- Im Vergleich mit anderen Städten liegt Xanten mit einem Umweltverbundanteil von 41 % auf einem ähnlichen Niveau wie Kevelaer, Emmerich am Rhein sowie Haltern am See. Dabei sind auch die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel ähnlich verteilt
- Vergleich mit den Mittelwerten NRW: in Xanten ist der Radverkehrsanteil wesentlich höher, dafür geringere Anteile im Fußverkehr und ÖPNV



Modal Split nach Wegelänge

Wegelänge

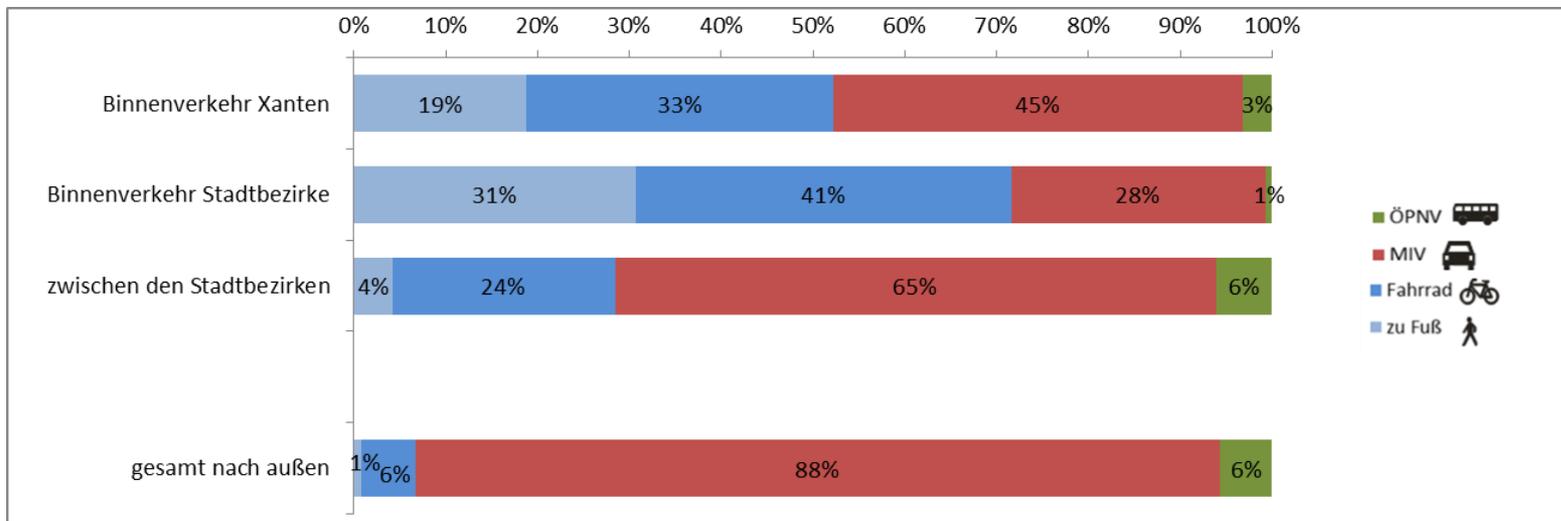
- Im Nahbereich (Wege <1 km und 1-2,5 km) wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen nehmen die Fuß- und ab 10 km auch die Radverkehrsanteile ab
- Bereits im Nahbereich werden zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt (→ Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Der vergleichsweise hohe ÖPNV-Anteil in der Wegelängenklasse 25-50 km ist u. a. auf die Distanz nach Duisburg zurückzuführen
- Bei weiten Distanzen dominieren die Anteile des MIV



Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Verkehrsverflechtungen

- Wege innerhalb Xantens werden zu 52 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Wege innerhalb der einzelnen Stadtbezirke werden zu 72 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Bei Wegen zwischen den Stadtbezirke wird zum Großteil der MIV (65 %) genutzt, dahinter folgt mit 24 % der Radverkehr
- Bei Wegen nach außen wird vor allem das eigene Auto genutzt (88 %), dahinter folgen mit 6 % der ÖPNV und mit 6 % das Fahrrad



Wegelängen und -dauer

Wege der Gesamtbevölkerung

Gesamtwegeaufkommen*

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtbezirke
- Die Bewohner Xantens bestreiten täglich knapp etwa 74.900 Wege, davon entfallen mehr als 44.000 Wege auf den MIV (Fahrer und Mitfahrer)
- Etwa 18.000 Wege werden täglich mit dem Fahrrad und ca. 9.500 Wege zu Fuß zurückgelegt

Stadtbezirk	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Birten	500	700	4.300	300	5.900	3,5
Lüttingen	1.100	2.300	6.800	500	10.600	3,6
Xanten	6.100	11.500	18.300	1.200	36.900	3,5
Wardt	500	1.300	4.300	100	6.100	3,4
Marienbaum	700	1.400	4.300	100	6.500	3,5
Vynen/ Obermörmter	700	900	6.400	800	8.900	3,6
Gesamt	9.500	18.000	44.400	3.000	74.900	3,5

Wege der Gesamtbevölkerung

Mittlere Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel*

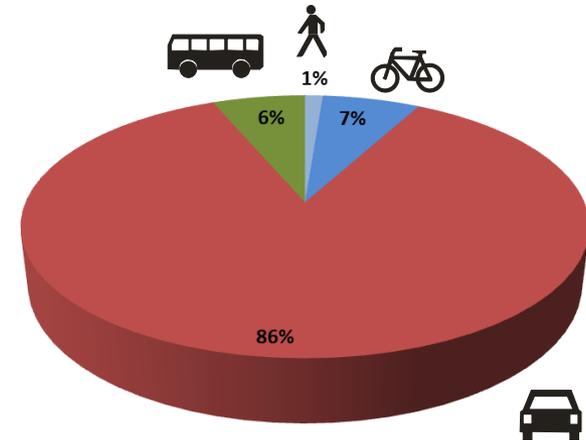
- Kürzeste Wegelänge mit 1,2 km im Fußverkehr und 3,5 km im Radverkehr
- Längste Distanzen bei MIV-Fahrern (17,6 km) sowie im Zugverkehr (19,0 km)
- Im Binnenverkehr zeigt sich ein geringer Unterschied hinsichtlich der Wegedistanzen der Verkehrsmittel
- Grundsätzlich ist die Dauer der Wege ähnlich aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,2	12	1,2	12
Fahrrad	3,4	17	2,3	14
MIV	17,6	19	4,1	7
ÖPNV	19,0	20	5,0	9
Mittelwert	12,1	18	3,0	10

Wege der Gesamtbevölkerung

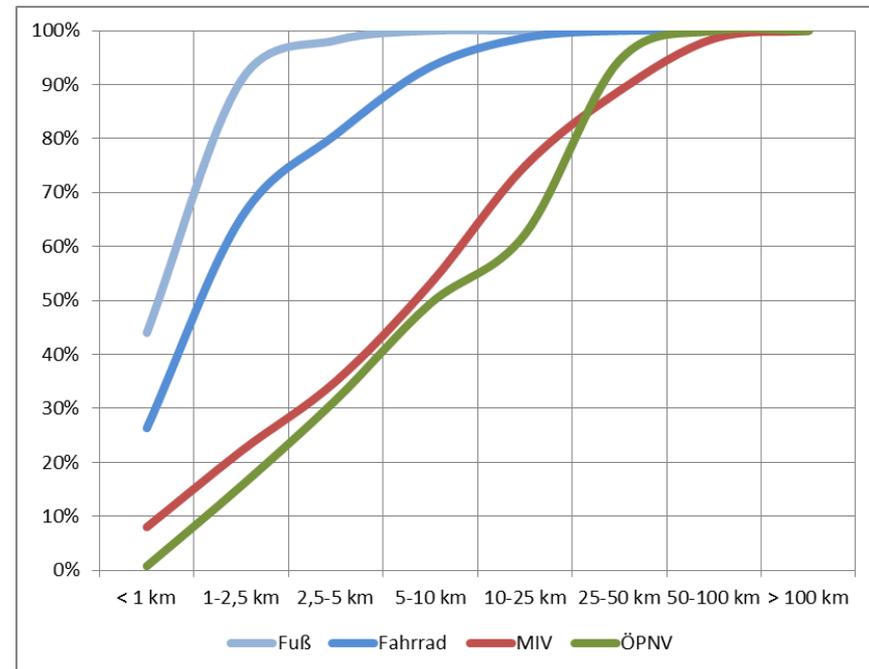
Modal Split nach Verkehrsleistung

- Bei zusätzlicher Betrachtung der Wegelängen zeigt sich ein erhöhter Anteil des MIV und ÖPNV
- Fuß- und Radverkehr mit deutlich reduzierten Anteilen
- Verhältnis MIV zu Umweltverbund: 86 % zu 14 %



Distanz (kumuliert nach Entfernungsklassen)

- Im Fußverkehr werden 91 % aller Wege über eine Distanz zurückgelegt, die kürzer als 2,5 km ist
- Der Radverkehr erreicht sein Maximum bei ca. 10 km
- Bei kurzen Distanzen wird der ÖPNV nur selten genutzt



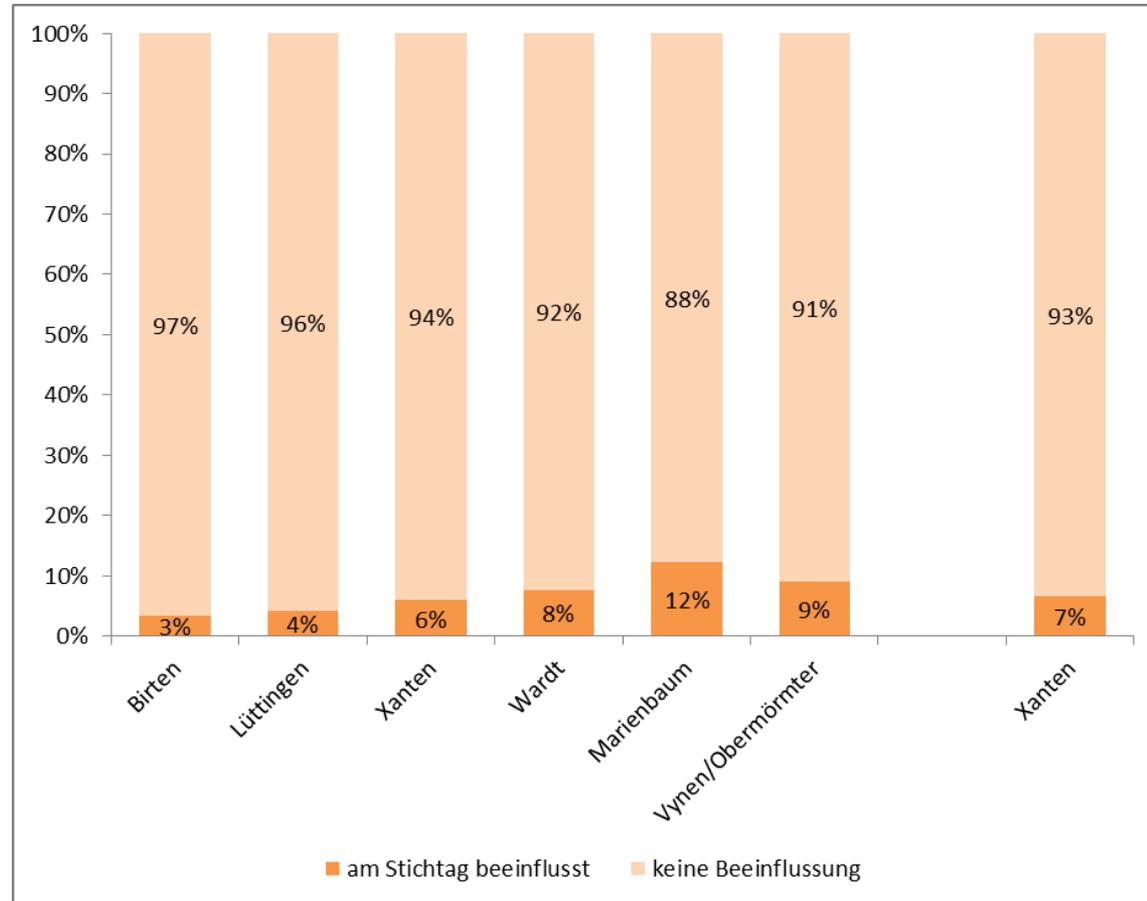
Mobilität und Wege während der Corona-Pandemie

Mobilität während der Corona-Pandemie

- Anm.: Die vorliegende Mobilitätsbefragung hat während der Corona-Pandemie stattgefunden, daher ist es relevant herauszufinden, inwiefern eine Abweichung des „normalen“ Mobilitätsverhaltens existiert. Während der Stichtage herrschte kein „Lockdown“.

Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens aufgrund des Coronavirus

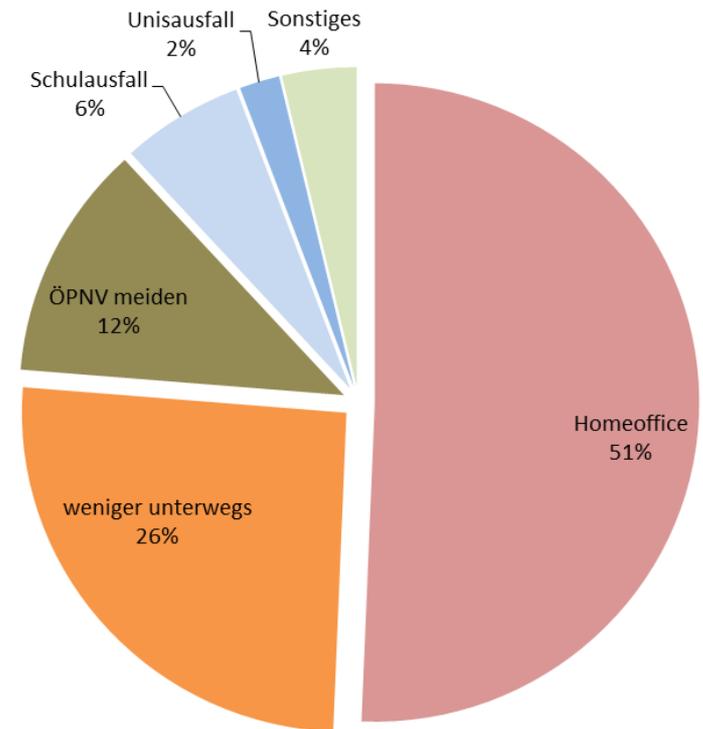
- Ein Großteil der Befragten (93 %) war am Stichtag nicht vom Coronavirus im Mobilitätsverhalten beeinflusst
- Im Stadtbezirksvergleich haben in Marienbaum mit 12 % der Befragten die meisten angegeben, im Mobilitätsverhalten aufgrund der Pandemie beeinflusst gewesen zu sein



Mobilität während der Corona-Pandemie

Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

- Diejenigen, die nach eigener Angabe am Stichtag aufgrund des Coronavirus im Mobilitätsverhalten beeinflusst sind, haben zu 51 % angegeben, dass sie im Homeoffice arbeiten → hier entfällt der Weg zur Arbeit
- Weitere 26 % haben angegeben, dass sie aufgrund des Coronavirus grundsätzlich weniger unterwegs sind und einzelne Wege ausfallen
- Andere Gründe sind das Meiden des ÖPNV sowie der Ausfall von Schule oder Universität



Wege der Gesamtbevölkerung während der Corona-Pandemie

Gesamtwegeaufkommen während der Corona-Pandemie*

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtbezirke
- Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegeanzahl unter „Normalbedingungen“ werden aufgrund der Corona-Pandemie in der Stadt Xanten insgesamt etwa 900 Wege weniger unternommen
- Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrern aus (ca. 700 Wege pro Tag)
- Es ist zu berücksichtigen, dass dies lediglich die Situation Ende September 2020 widerspiegelt, während eines „Lockdowns“ kann davon ausgegangen werden, dass mehr Wege ausfallen

Stadtbezirk	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Birten	500	700	4.300	300	5.800	3,4
Lüttingen	1.100	2.300	6.600	400	10.400	3,6
Xanten	6.100	11.500	18.300	1.200	36.900	3,5
Wardt	500	1.300	4.200	100	6.000	3,3
Marienbaum	600	1.400	3.900	100	6.100	3,3
Vynen/ Obermörmter	700	900	6.300	800	8.800	3,5
Gesamt	9.400	18.000	43.700	3.000	74.000	3,5

Wegeverflechtungen

Wegeverflechtungen

Hinweis: Darstellung der Verkehrsverflechtungen

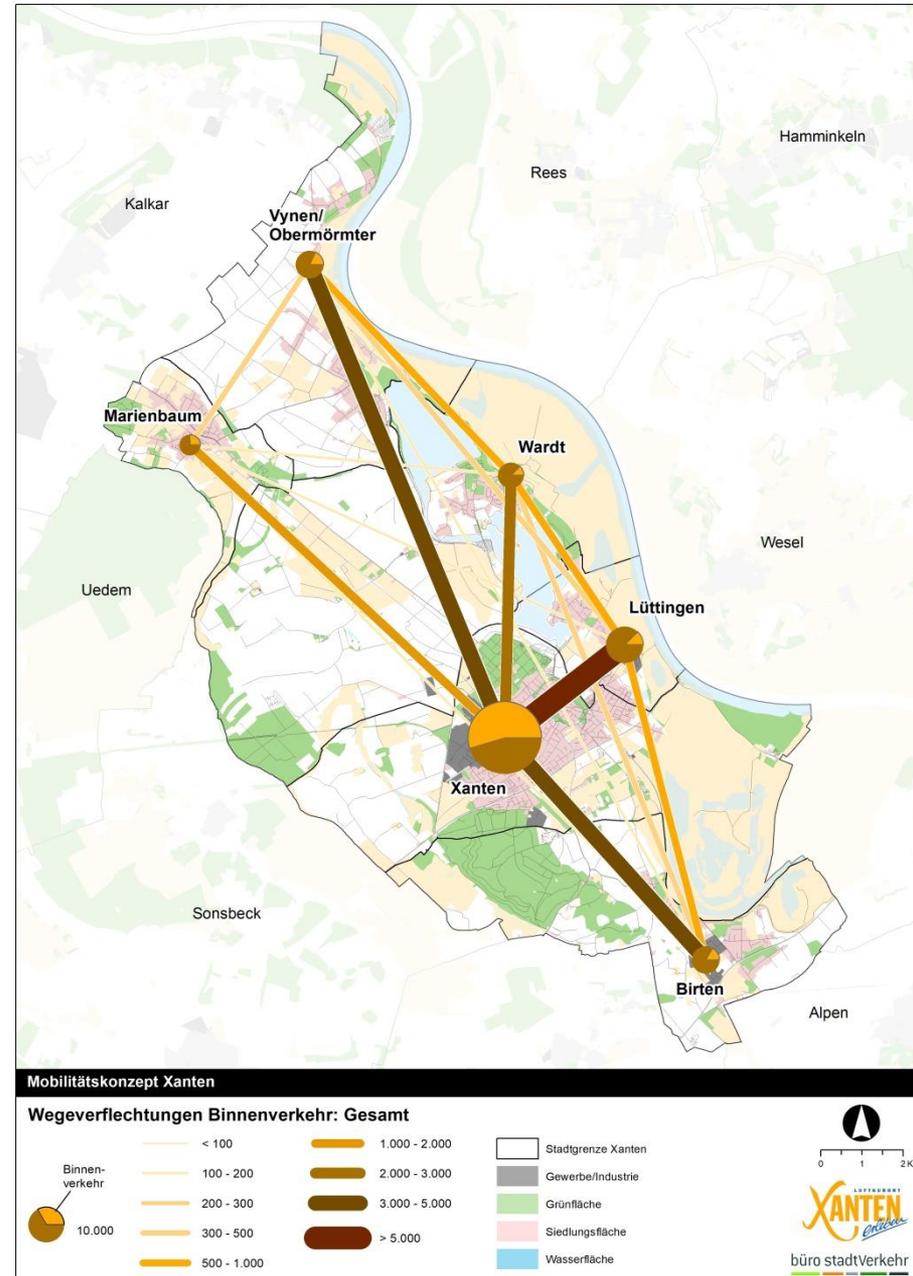
- Darstellungen des Binnenverkehrsanteils der jeweiligen Stadtteile, Darstellung des Wegeaufkommens zwischen allen Stadtbezirken im Querschnitt
- Kreisgröße und Strichdicke entspricht Höhe des Wegeaufkommens

Hinweis: Wegeaufkommen

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtbezirke
- Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Xantens, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Stadtbezirke hinein

Auswertung: Summe aller Verkehrsmittel

- Stärkste Verflechtungen verlaufen auf Stadtbezirk Xanten zu, aus Lüttingen > 7.500 tägliche Wege
- Geringes Wegeaufkommen zwischen den nordwestlichen Stadtbezirken und dem südöstlich gelegenen Birten (< 200 Wege/Tag)
- Meiste Wege ohne Bezug zum Stadtzentrum zwischen Lüttingen und Wardt (knapp 800 Wege/Tag)
- Hoher Binnenverkehrsanteil (innerhalb des Stadtbezirks) im Stadtbezirk Xanten (> 50 %)



Wegeverflechtungen

Auswertung: Fußverkehr

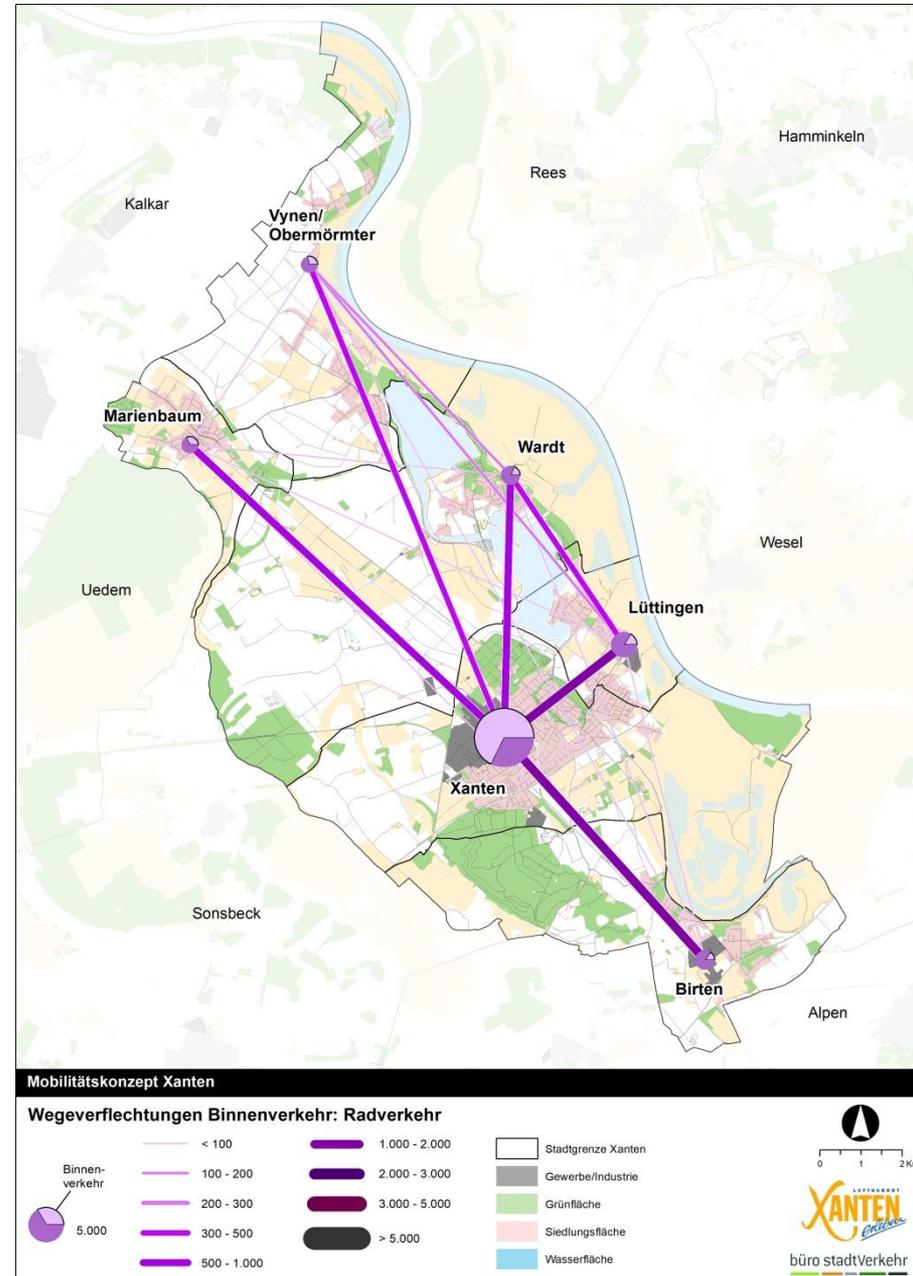
- Im Fußverkehr geringere Anzahl von Wegeverflechtungen über die Stadtbezirksgrenzen hinaus
- Grundsätzlich in allen Stadtbezirken hoher Binnenverkehrsanteil
- Vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit etwa 380 Wegen/Tag zwischen Lüttingen und Xanten



Wegeverflechtungen

Auswertung: Radverkehr

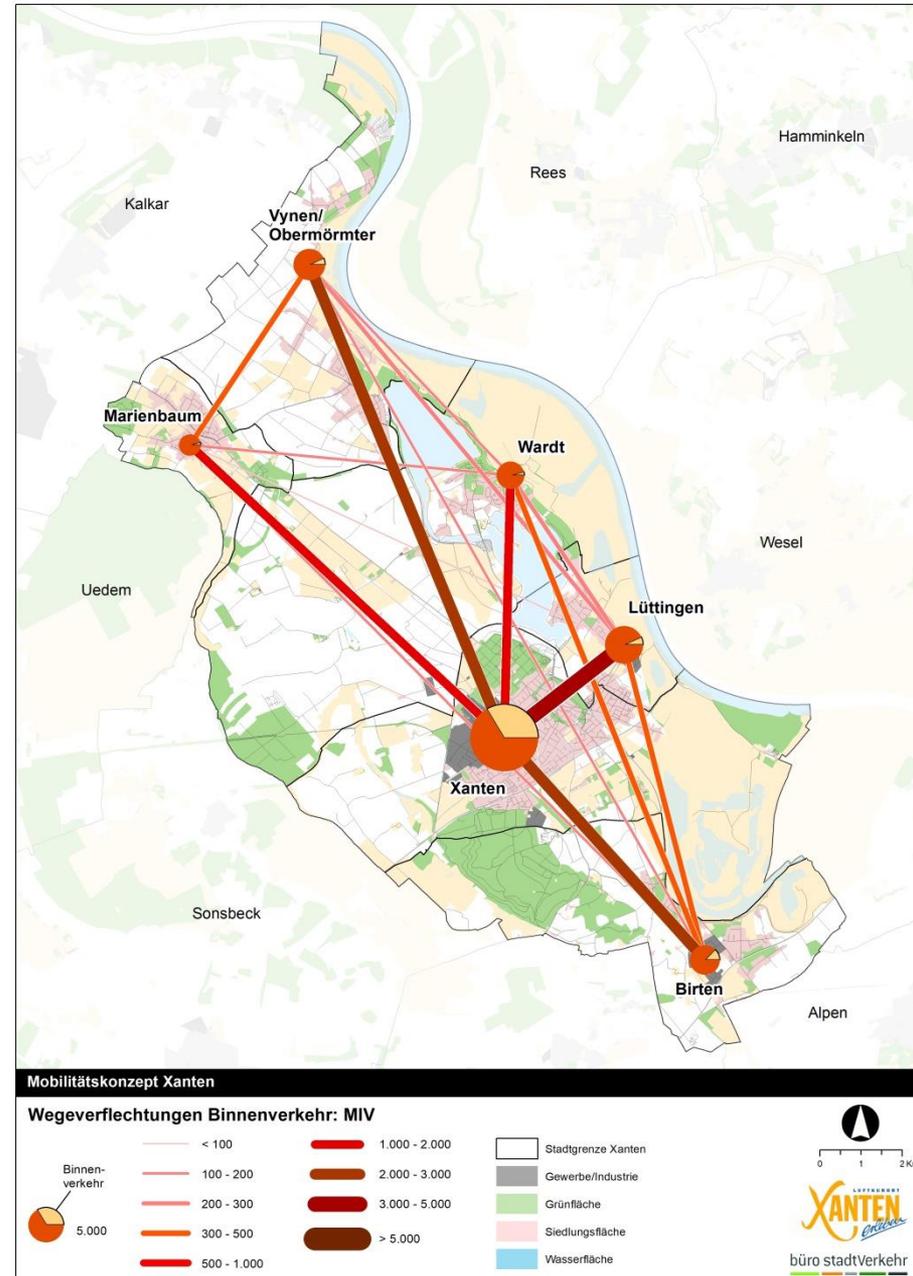
- Im Radverkehr Verflechtungen stärker ausgeprägt als im Fußverkehr
- Geringerer Binnenverkehrsanteil als im Fußverkehr
→ längere Distanzen werden zurückgelegt
- Häufigste Wegebeziehung zwischen Lüttingen und Xanten mit mehr als 1.600 Wegen bzw. zwischen Birten und Xanten mit mehr als 1.100 Wegen
- Meisten Wege ohne Bezug zum Stadtzentrum zwischen Lüttingen und Wardt mehr als 300 Wege



Wegeverflechtungen

Auswertung: MIV

- Im innerstädtischen Verkehr des MIV in den meisten Stadtbezirken geringe Binnenverkehrsanteile
- Höchste Binnenverkehrsquote im Stadtbezirk Xanten
- Auch im MIV starke Ausrichtung der Wege auf das Zentrum Xantens, häufigste Wege zwischen Lüttingen – Xanten (> 4.000 Wege) sowie zwischen Vynen/Obermörmtter – Xanten (knapp 3.000 Wege)



Wegeverflechtungen

Auswertung: ÖPNV

- Im ÖPNV ist der Binnenverkehrsanteil niedrig
- Verflechtungen zwischen den einzelnen Stadtbezirken nicht sonderlich stark ausgeprägt
- Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die ÖPNV-Wege für den innerstädtischen Verkehr in Xanten eine untergeordnete Rolle
- Die vergleichsweise dominanteste Verbindung mit etwa 600 täglichen Fahrten zeigt sich zwischen Lüttingen und Xanten, dahinter folgt mit knapp 400 täglichen Fahrten zwischen Vynen/Obermörmtter und Xanten

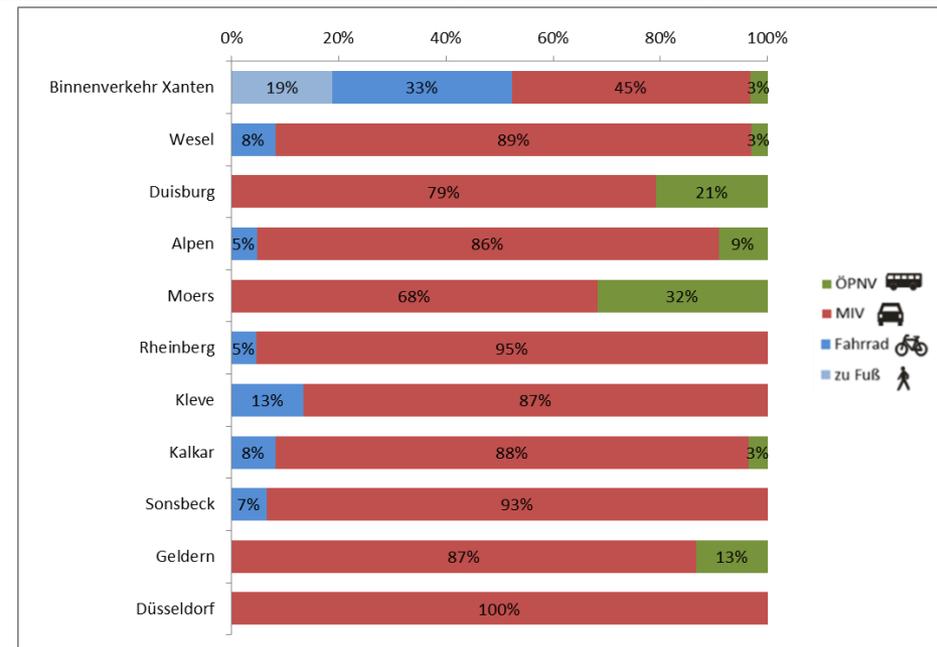


Wegeverflechtungen

Zusammenfassung

- ca. 65,9 % Binnenverkehrsanteil für Xanten
- Im Binnenverkehr sind die Anteile des Umweltverbundes erhöht (Anteil MIV zu Umweltverbund: 45 % zu 55 %)
- Ein Großteil der Wege erfolgt nach Wesel (mehr als 4 % aller Wege), davon die meisten mit dem MIV
- Bei Wegen nach Duisburg und Moers dominieren neben den MIV- auch die ÖPNV-Anteile (direkte Bahnverbindung mit der Linie RB31)
- Wege nach Kalkar, Kleve und Wesel werden vermehrt auch mit dem Fahrrad zurückgelegt

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Stadt	65,9%		49.400
<i>Binnenverkehr Stadtbezirke</i>		36,3%	27.200
<i>zwischen den Stadtbezirken</i>		29,1%	22.200
nach außen	34,1%		25.600
<i>Wesel</i>		4,2%	3.100
<i>Duisburg</i>		2,2%	1.800
<i>Alpen</i>		2,2%	1.700
<i>Moers</i>		1,9%	1.400
<i>Rheinberg</i>		1,8%	1.300
<i>Kleve</i>		1,5%	1.100
<i>Kalkar</i>		1,4%	1.100
<i>Sonsbeck</i>		1,4%	1.000
<i>Geldern</i>		1,4%	1.000
<i>Düsseldorf</i>		1,1%	800
<i>Sonstige Außenziele</i>		14,9%	11.200
Summe	100%	100%	74.900

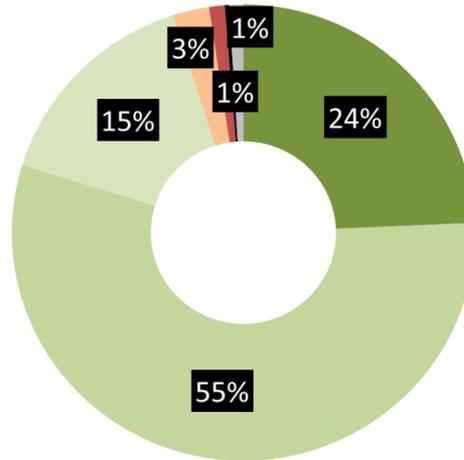


Ergebnisse der Zusatzfragen

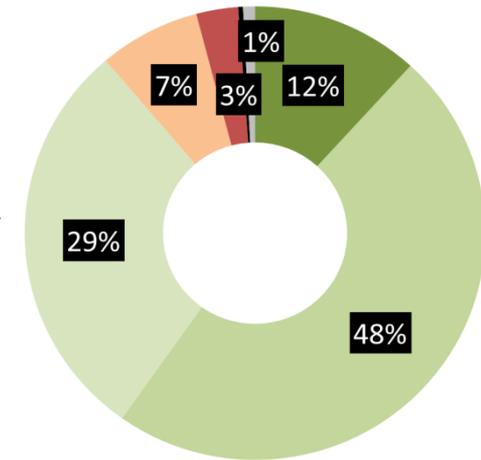
Notenspiegel Verkehrsmittel

Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote
in Xanten?

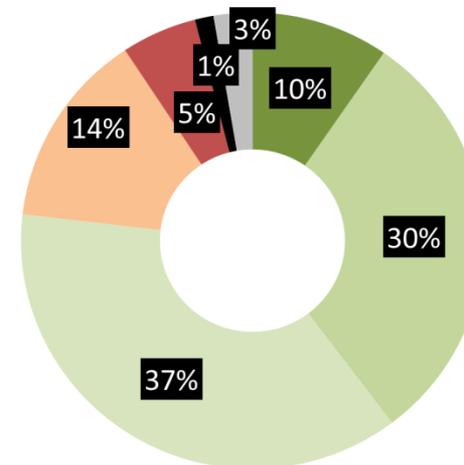
Fußverkehr
(Durchschnittsnote 2,05)



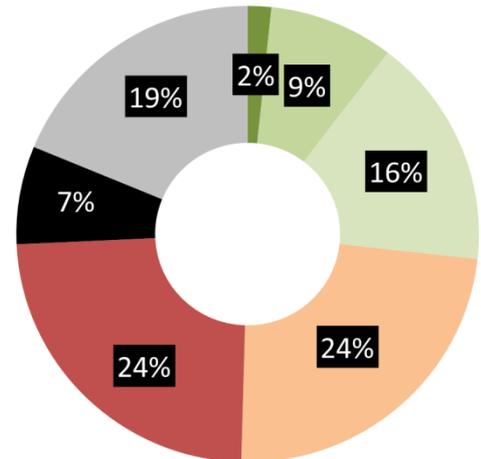
Autoverkehr MIV
(Durchschnittsnote 2,46)



Radverkehr
(Durchschnittsnote 2,90)



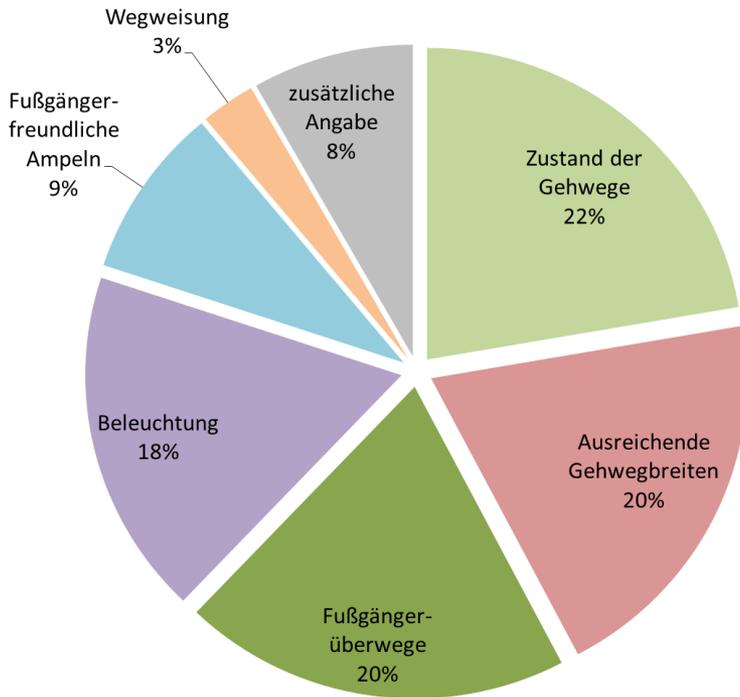
Bus und Bahn (ÖPNV)
(Durchschnittsnote 4,55)



- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Verbesserungsbedarf

Fußverkehr

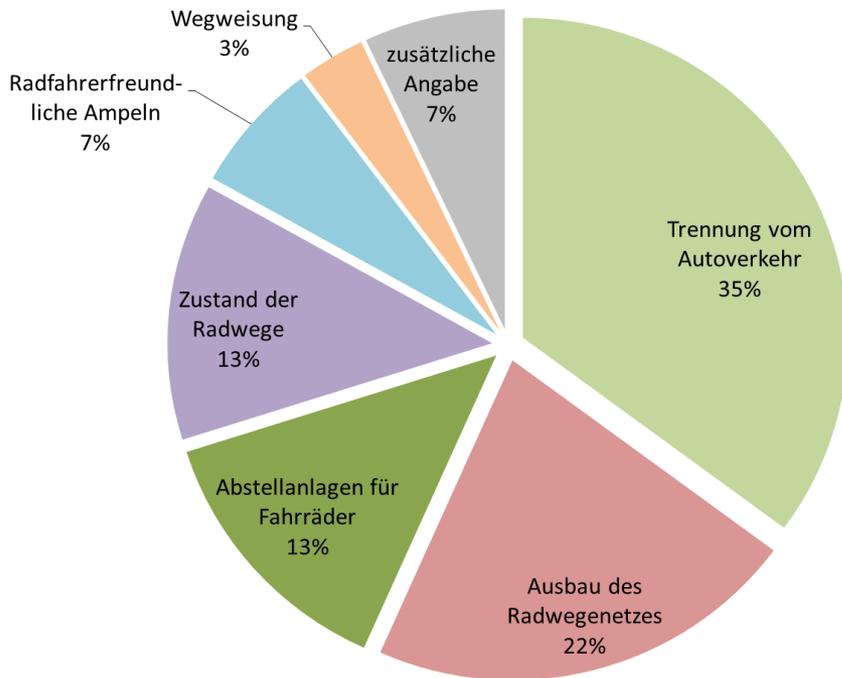


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

	Verbesserungsbedarf	Nennungen
1	Zustand der Gehwege	22%
2	Ausreichende Gehwegbreiten	20%
3	Fußgängerüberwege	20%
4	Beleuchtung	18%
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	9%
6	Wegweisung	3%
	<i>zusätzliche Angabe</i>	8%
	<i>davon</i>	
	<i>Zustand der Gehwege</i>	31%
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes</i>	11%
	<i>Trennung Fuß und Rad</i>	10%
	<i>Sicherheit</i>	9%
	<i>Barrierefreiheit</i>	8%
	<i>Fehlende Verbindungen (Brücke)</i>	8%
	<i>Sonstiges</i>	23%

Verbesserungsbedarf

Radverkehr

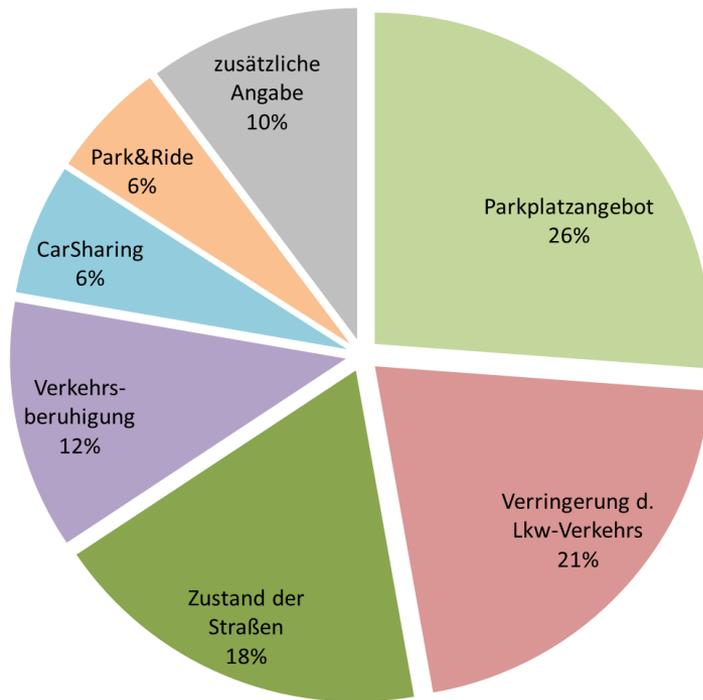


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Trennung vom Autoverkehr	35%
2 Ausbau des Radwegenetzes	22%
3 Abstellanlagen für Fahrräder	13%
4 Zustand der Radwege	13%
5 Radfahrerfreundliche Ampeln	7%
6 Wegweisung	3%
<i>zusätzliche Angabe</i>	7%
	<i>davon</i>
<i>Trennung von Verkehrsteilnehmer</i>	42%
<i>Zustand</i>	10%
<i>Bessere Beleuchtung</i>	9%
<i>Beschilderung/Markierung</i>	7%
<i>Ausbau des Netzes</i>	5%
<i>Ausreichende Radwegebreite</i>	4%
<i>Sonstiges</i>	23%

Verbesserungsbedarf

MIV

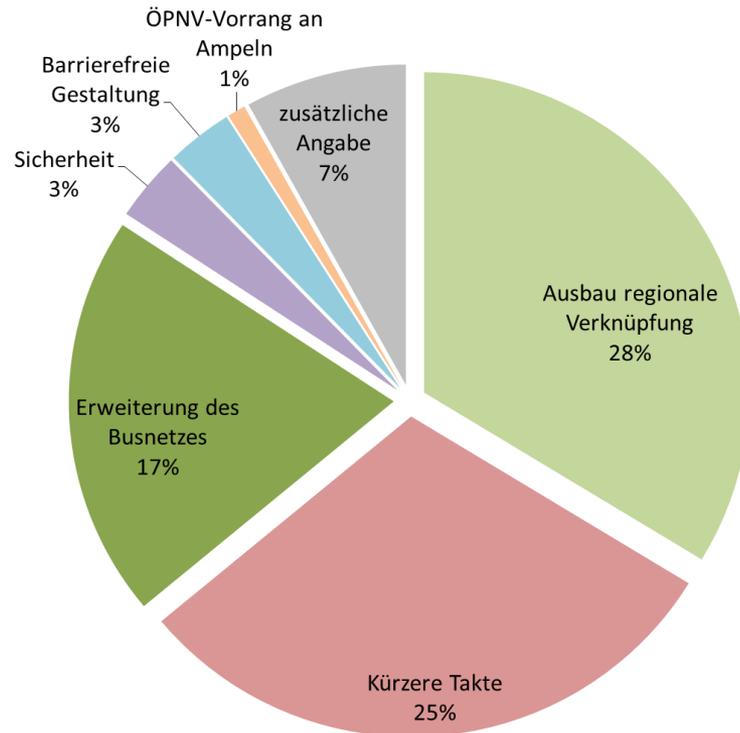


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

	Verbesserungsbedarf	Nennungen
1	Parkplatzangebot	26%
2	Verringerung des Lkw-Verkehrs	21%
3	Zustand der Straßen	18%
4	Verkehrsberuhigung	12%
5	CarSharing	6%
6	Park&Ride	6%
	<i>zusätzliche Angabe</i>	10%
		<i>davon</i>
	<i>Zustand der Straßen verbessern</i>	23%
	<i>Parkraum billiger/kostenfrei</i>	13%
	<i>Beschilderung/Verkehrsführung</i>	13%
	<i>Häufigere Kontrollen</i>	11%
	<i>Zu viel Autoverkehr</i>	9%
	<i>Ampelschaltung verbessern</i>	8%
	<i>Sonstiges</i>	22%

Verbesserungsbedarf

Bus und Bahn



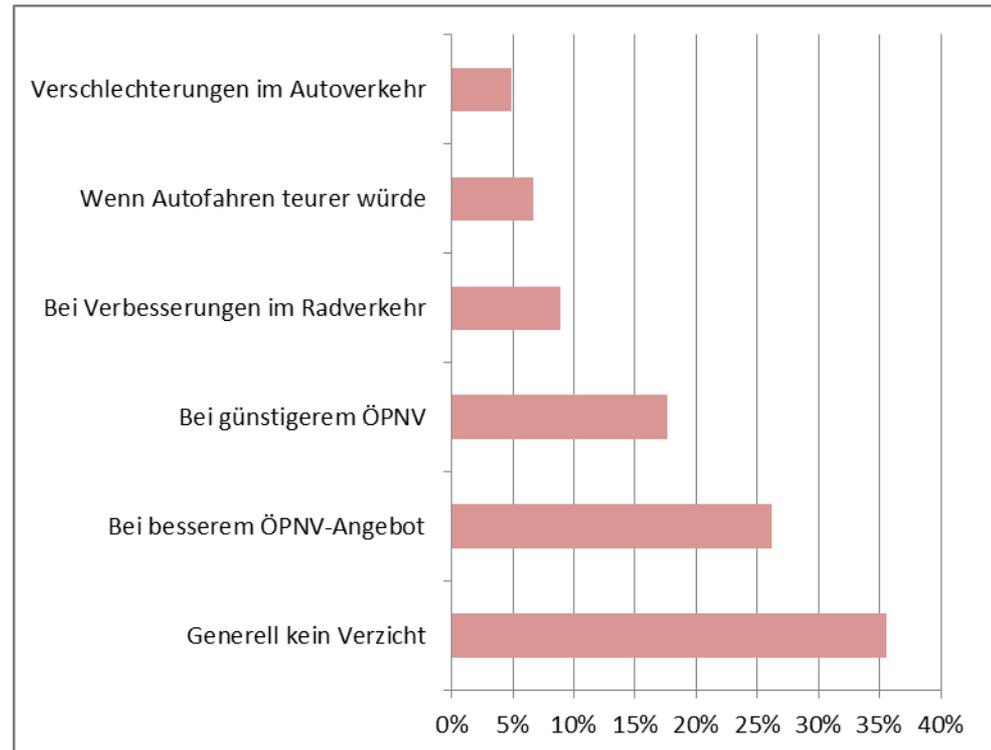
In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Ausbau regionale Verknüpfungen	28%
2 Kürzere Takte	25%
3 Erweiterung des Busnetzes	17%
4 Sicherheit	3%
5 Barrierefreie Gestaltung	3%
6 ÖPNV-Vorrang an Ampeln	1%
zusätzliche Angabe	7%
<i>davon</i>	
Verbindungen/Netzausbau	32%
Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit	28%
Preis	20%
Betriebszeiten	15%
Umsteigezeiten	2%
Zustand/Sauberkeit	1%
Sonstiges	2%

Zusatzfrage zur Autonutzung

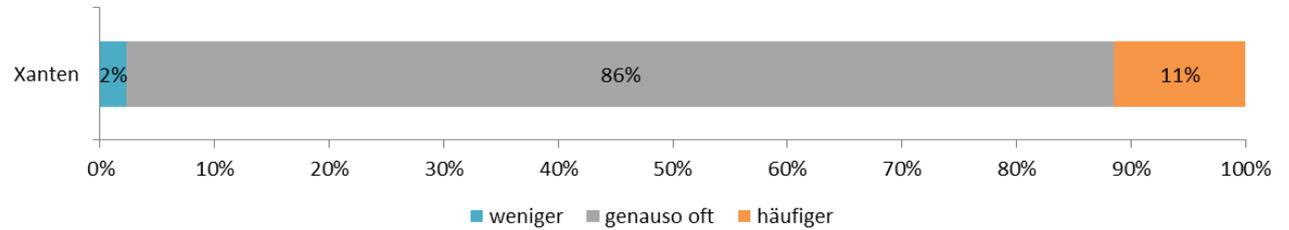
- Knapp 36 % der Befragten geben an, auf das Auto generell nicht verzichten zu wollen, egal welche Angebotsverbesserungen bei anderen Verkehrsmitteln existieren
- Mehr als 26 % geben an, bei besserem bzw. günstigerem (18 %) ÖPNV auf das Auto zu verzichten
- Etwa 9 % würden bei Verbesserungen im Radverkehr auf das Auto verzichten

Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf das Auto verzichten?

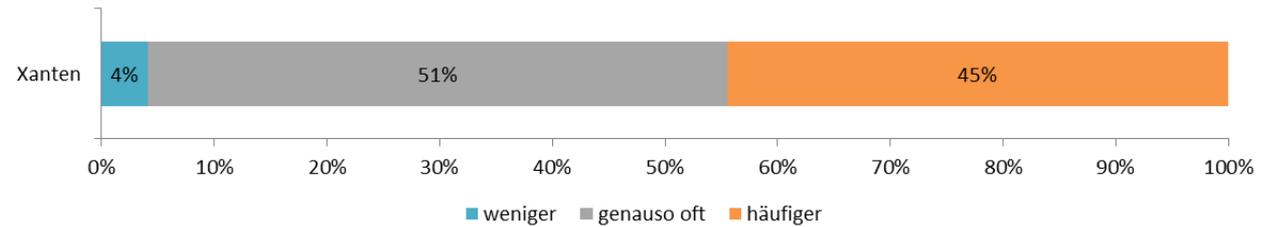


Einschätzung zur langfristigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens

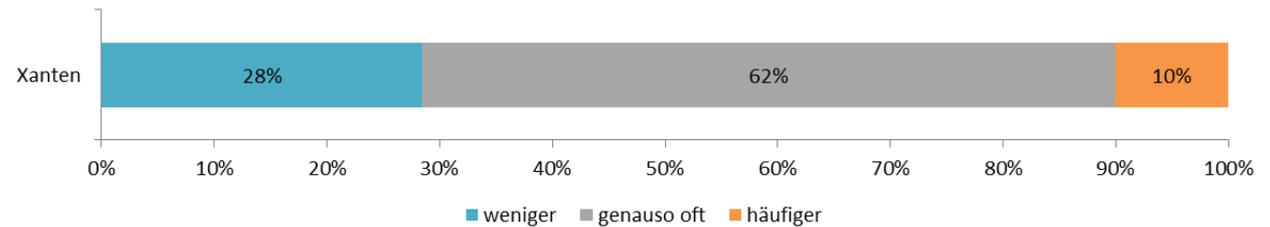
Zu Fuß unterwegs sein



Mit dem Fahrrad fahren

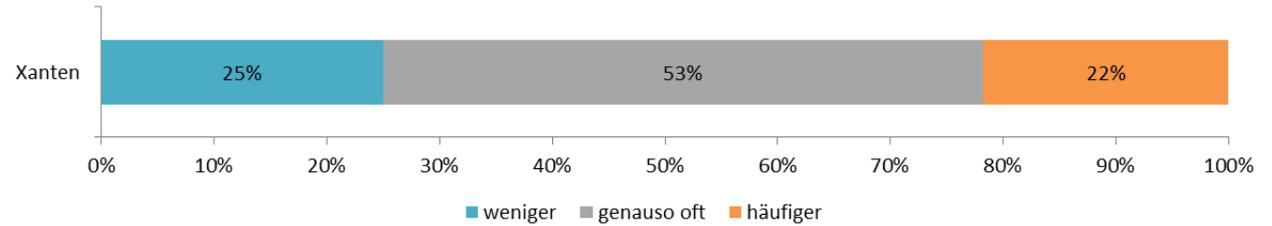


Mit dem Bus fahren

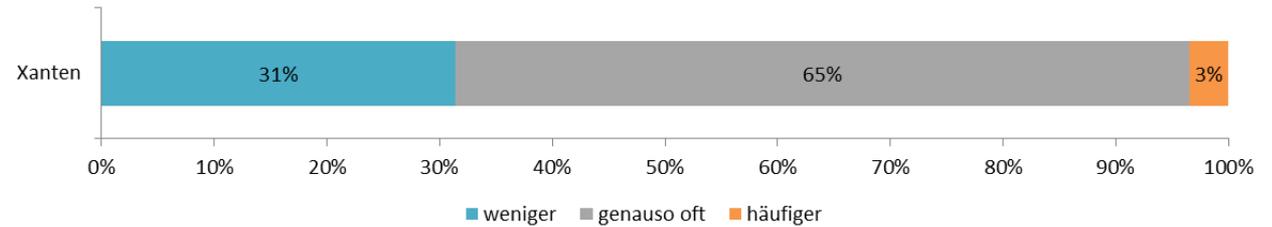


Einschätzung zur langfristigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens

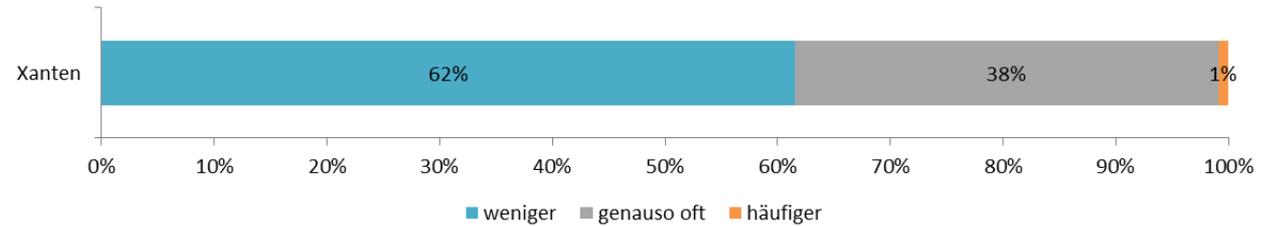
**Mit dem Zug
fahren**



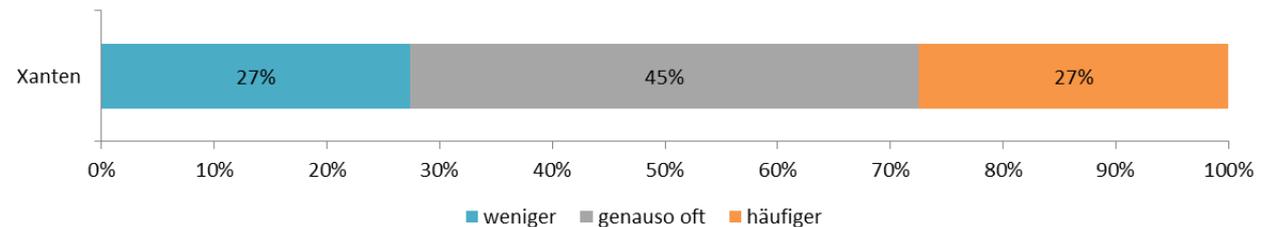
**Mit dem Auto
fahren**



**Mit dem
Flugzeug
fliegen**



**Im Homeoffice
arbeiten**



büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Hauptbüro:

Mittelstraße 55

D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0

Fax: 02103 / 91159-22

www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Dipl.-Ing. Jean-Marc-Stuhm

E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

02103 / 91159 - 10

M. Sc. Marius Lenz

E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

02103 / 91159 - 17

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255