

FORSCHUNGSPROJEKT NEUE EMSCHER MOBILITÄT (NEMO)

FRANK DRATSDRUMMER, WILFRIED KONRAD, DIRK SCHEER  
STUTT GART, OKTOBER 2020

---

## NEMO-FOKUSGRUPPEN I

QUANTITATIVE ERGEBNISSE ZUR MOBILITÄT AN DER EMSCHER  
AUF BASIS VON WEGETAGEBÜCHERN

# INHALT

01. HINTERGRUND.....	3
02. METHODIK.....	4
03. TOPLINE FINDINGS 1. SOZIODEMOGRAPHIKA.....	5
04. TOPLINE FINDINGS 2. VERKEHRSMITTELAUSSTATTUNG .....	6
05. TOPLINE FINDINGS 3. WEGECHARAKTERISTIKA.....	7
06. TOPLINE FINDINGS 4. LUPENRÄUME IM VERGLEICH.....	15
07. TOPLINE FINDINGS 5. EINSTELLUNGEN ZU UMWELT, KLIMA & MOBILITÄT .....	20
LITERATUR .....	22

# ABBILDUNGEN & TABELLEN

Abbildung 1: Verkehrsmittel nach Wegezwecken .....	13
Abbildung 2: Verkehrsmittel nach gruppierten Wegedistanzen	14
Abbildung 3: Wegedistanzen im Lupenraum-Vergleich.....	16
Abbildung 4: Wegedauer im Lupenraum-Vergleich .....	17
Abbildung 5: Modal Split in den Lupenräumen.....	18
Tabelle 1: Anzahl Teilnehmer*innen an NEMO-Fokusgruppen...	4
Tabelle 2: Soziodemographika des Samples.....	5
Tabelle 3: Verkehrsmittelausstattung .....	6
Tabelle 4: Wegeanzahl je Wochentag .....	8
Tabelle 5: Wegeanzahl nach Wegedauer.....	8
Tabelle 6: Wegedistanz nach Distanzintervallen.....	9
Tabelle 7: Wegezwecke .....	10
Tabelle 8: Wege nach Nutzung Verkehrsmittel .....	11
Tabelle 9: Stimmung bei Wegenutzung .....	12
Tabelle 10: Wegeanzahl und Distanz in Lupenräumen .....	15
Tabelle 11: Ergebnisse Einstellungsfragenbogen .....	20

# 01. HINTERGRUND

Wie im Zuge des Emscher-Umbaus auch der „Umbau“ automobilzentrierter Muster des Verkehrsverhaltens im Sinne einer nachhaltigen Mobilität gelingen kann, steht im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens „Neue Emscher Mobilität“ (NEMO; [www.nemo-ruhr.de](http://www.nemo-ruhr.de)). Das von der Stiftung Mercator von Juni 2017 bis Mai 2020 geförderte Projekt zielt auf die Erarbeitung eines neuen, regional verankerten Narrativs, das sich auf ein nachhaltiges, intermodales Mobilitätskonzept bezieht. Hierzu werden erstens Szenarien entwickelt, die mögliche urbane Zukünfte in anschaulichen Bildern als spezifische Kompositionen gesellschaftlicher, technischer, räumlicher oder mobilitätsbezogener Optionen und Trends darstellen. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in der Emscher-Region etwa hinsichtlich Verkehrs-, Umwelt- und stadtstruktureller Implikationen bewertet. Dazu wird auf Methoden wie Verkehrsmodellierung, *System Dynamics* oder *Multiscale Urban Modelling* zurückgegriffen.

Ein zweites Merkmal von NEMO besteht im Einbezug von lokalen und regionalen Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern. Dies geschieht mit Partizipations- und Erhebungsmethoden wie zum Beispiel Stakeholder-Workshops oder Fokusgruppen, für deren Konzeption und Ausführung die DIALOGIK gGmbH ([www.dialogik-expert.de](http://www.dialogik-expert.de)) als sozialwissenschaftlicher Projektpartner von NEMO zuständig ist. Die Einbindung von Bürger\*innen folgt dabei der Erkenntnis, dass die Chancen für die Umsetzung neuer Optionen einer nachhaltigen

Mobilität entscheidend von den Präferenzen und Erwartungen der Einwohner\*innen der vom Emscher-Umbau unmittelbar betroffenen Stadtteile abhängt. Um deren Perspektiven auf einen Wandel zu nachhaltigen Verkehrsmustern vertieft und mit hohem Konkretisierungsgrad zu analysieren, wurden anhand siedlungs- und freiräumlicher sowie verkehrlicher und sozialräumlicher Kriterien vier Lupenräume entlang der Emscher ausgewählt. Diese sind von West nach Ost:

(1) Oberhausen (Buschhausen, Biefang); (2) Essen & Bottrop (Vogelheim, Altenessen, Karnap und Boy, Welheim); (3) Recklinghausen & Castrop-Rauxel (Suderwich, Röllinghausen und Habinghorst, Henrichenburg, Pöppinghausen); (4) Dortmund (Dorstfeld).

In jedem dieser Lupenräume wurden jeweils zwei Fokusgruppen-Diskussionen durchgeführt. Im Vorfeld dieser Fokusgruppen wurden alle 74 daran teilnehmenden Einwohner\*innen gebeten, ein **persönliches Mobilitätstagebuch über den Zeitraum einer Woche** auszufüllen. Auf diese Weise wurden quantitative Daten für eine Vielzahl zurückgelegter Wege erhoben und durch Angaben zur Verkehrsmittelausstattung der Teilnehmer\*innen ergänzt. Die Auswertung der Mobilitätstagebücher ist Gegenstand dieses Berichts. Zunächst wird in Kapitel 2 die Methode und deren Durchführung näher erläutert. Die Kapitel 3 bis 6 stellen dann thematisch geordnet die wichtigsten Ergebnisse der Mobilitätstagebücher vor. Kapitel 7 widmet sich schließlich den Einstellungen der Teilnehmenden zu Umwelt, Klima und Mobilität.

## 02. METHODIK

Die Fokusgruppenmethode hat sich in der Sozialforschung besonders dann bewährt, wenn es um die Analyse komplexer Einstellungen und Verhaltensweisen geht und wenn sich Handlungsorientierungen stark in der Interaktion mit anderen entwickeln (vgl. Dürrenberger und Behringer 1999; Schulz et al. 2012). Das Mobilitätsverhalten ist zweifellos ein komplexes Themenfeld, auf dem sich bisherige Gewissheiten und Routinen zusehends mit neuen Unsicherheiten und Ambiguitäten überlagern. In dieser Situation ist eine explorative und offene Form der Datenerhebung standardisierten Umfragen oftmals vorzuziehen. Aus diesem Grund haben wir in jedem der vier Lupenräume zwei Fokusgruppen veranstaltet. Bei der Konzeption der insgesamt acht Diskussionsrunden haben wir uns an dem klassischen Fokusgruppensdesign orientiert. Wesentliche Elemente dieses Designs sind die Zusammenstellung von Gruppen von acht bis zehn Personen anhand bestimmter Kriterien, die Anregung von lebhaften Interaktionen durch die Verwendung eines stringenten Gesprächsleitfadens, eine professionelle Moderation sowie die vollständige Audioaufzeichnung und schriftliche Transkription des Diskussionsverlaufs (vgl. Bloor et al. 2001; Kitzinger 1994).

Die acht NEMO-Fokusgruppen fanden im September und Oktober 2018 in Essen in den Räumen eines Dienstleisters statt, von dem auf der Grundlage eines Sets vorab festgelegter Kriterien und Quoten auch die Rekrutierung der Teilnehmer\*innen organisiert wurde. Insgesamt erklärten sich 80 Personen zur Mitwirkung an einer der Fokusgruppen bereit, von denen letztlich 74 erschienen sind. Tabelle 1 zeigt die

Verteilung der 74 Teilnehmer\*innen auf die einzelnen Fokusgruppen und Lupenräume.

**Tabelle 1:** Anzahl Teilnehmer\*innen an NEMO-Fokusgruppen

OBERHAUSEN		ESSEN/BOTTROP		RECKLINGHAUSEN/ CASTROP-RAUXEL		DORTMUND	
FG1	9	FG3	9	FG5	10	FG7	10
FG2	10	FG4	9	FG6	8	FG8	9
Total	19	Total	18	Total	18	Total	19

Quelle: eigene Darstellung; FG = Fokusgruppe

Alle 74 Teilnehmer\*innen der Fokusgruppen waren damit einverstanden, kurz vor dem Termin der Diskussionsrunden ein detailliertes Mobilitätstagebuch zu führen. Zu diesem Zweck wurde ihnen ein 9-seitiges Formular zugeschickt, das aus drei Teilen bestand:

**Anleitung:** In der Anleitung wurde den Teilnehmer\*innen erklärt, auf welche Weise sie das Mobilitätstagebuch führen sollen. Diese Erklärung wurde mit Beispielen illustriert.

**Tagesblätter:** Dieser Teil bildete das eigentliche Tagebuch und umfasste 7 Blätter, so dass die Teilnehmer\*innen die von ihnen zurückgelegten Wege an jedem Wochentag von Montag bis Sonntag erfassen konnten. Dabei sollten die Teilnehmer\*innen für jeden einzelnen Weg folgende Merkmale notieren: Uhrzeit Beginn/Ende; Kilometer; Ziel/Zweck; Verkehrsmittel; gefühlte Stimmung.

**Fragebogen Verkehrsmittelausstattung:** Mit dem Fragebogen wurde erfasst, welche und wie viele Verkehrsmittel in den Haushalten der Teilnehmer\*innen vorhanden sind.

Weitere für diesen Bericht verwendete Daten wurden im Zuge der Teilnehmer\*innen-Rekrutierung sowie während der Fokusgruppen erhoben. Bei ersteren handelt es sich um die soziodemografischen Merkmale der Teilnehmer\*innen, die mittels eines der Rekrutierung zugrunde liegenden Screening-Fragebogens erhoben wurden. Bei Letzteren handelt es sich um umwelt-, klima- und mobilitätsbezogene Einstellungen, die über einen Fragebogen mit 20 Statements zum Ende der Fokusgruppen-Diskussionen erhoben wurden.

Die Daten aus den Mobilitätstagebüchern sowie den Rekrutierungs- und Einstellungsfragebögen wurden in Excel erfasst und mit der Software SPSS statistisch aufbereitet. Die folgende Auswertung basiert auf den durch SPSS errechneten Werten.

## 03. TOPLINE FINDINGS 1. SOZIODEMOGRAPHIKA

### Wie sehen die soziodemographischen Merkmale des Samples aus?

Nachfolgende Tabelle zeigt verschiedene soziodemographische Merkmale des Samples in Prozent je Lupenraum.

**Tabelle 2:** Soziodemographika des Samples

<i>Angaben in Prozent</i>	OBERHAUSEN N=19	ESSEN/BOTTROP N=18	RECKLINGHAUSEN/ CASTROP-R. N=18	DORTMUND N=19	GESAMT N=74
Männlich	53	44	50	53	50
Weiblich	47	56	50	47	50
17-35	37	28	33	37	34
36-55	42	56	57	31	47
56-75	21	16	10	31	19
Vollzeitbeschäftigt	38	39	58	55	48
Teilzeitbeschäftigt	15	28	16	15	19
Keine Beschäftigung	47	33	26	30	33
Haupt-/Realschule	59	56	58	52	56
Abitur/Hochschule	41	44	42	48	44
Migration Ja	21	11	23	21	19
Migration Nein	79	89	77	79	81
Pendelweg > 10 km	42	45	45	48	45
Pendelweg ≤ 10 km	16	22	35	27	25
Nicht-Pendler*in	42	33	20	25	30
1-Personen-HH	5	22	23	31	20
2-Personen-HH	74	33	26	27	41
3-Personen-HH	16	22	16	41	24
≥ 4-Personen-HH	5	22	35	0	15

Quelle: eigene Darstellung; Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Die **Geschlechterverteilung** ist insgesamt ausgeglichen mit einer leichten Überrepräsentation von Männern in Oberhausen und Dortmund und einer größeren Anzahl von Frauen in Essen/Bottrop. Das entspricht in etwa der Gesamtsituation in Deutschland mit im Jahr 2018 50,7% Frauen und 49,3% Männern (vgl. [Statista](#), Abruf am 20.11.2019).

Die **Altersstruktur nach Altersgruppen** zeigt ein deutliches Übergewicht bei den 36-55-Jährigen (47%) gegenüber 34% an 17-35-Jährigen und 19% an 56-75-Jährigen mit teils großen Unterschieden in den Lupenräumen.

Die **Erwerbssituation** verteilt sich gesamt auf 48% Vollerwerb, 19% Teilzeit und 33% keine Erwerbstätigkeit; wiederum bestehen dabei teils große Unterschiede in den Lupenräumen.

Das **Bildungsniveau** zeigt ein Übergewicht von Haupt- und Realschulabschluss gegenüber Abitur und Hochschulabschluss mit einer annähernden Gleichverteilung in den vier Lupenräumen.

Ca. 20% der Personen haben einen **Migrationshintergrund** gegenüber ca. 80% ohne.

Die **Pendelstruktur** zeigt, dass knapp die Hälfte über 10 km und ein Viertel unter 10 km pendelt, während 30% Nicht-Pendler\*innen sind.

Die **Haushaltsstruktur** zeigt ein deutliches Übergewicht der 2-Personen-Haushalte gegenüber den anderen Haushaltstypen.

## 04. TOPLINE FINDINGS 2. VERKEHRSMITTELAUSSTATTUNG

### Wie ist die Verkehrsmittelausstattung der Haushalte?

Tabelle 3 zeigt die Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

**Tabelle 3:** Verkehrsmittelausstattung

Anzahl	AUTO (BENZIN, DIESEL) N=69		AUTO (ELEKTRO/ HYBRID) N=69		FAHRRAD N=68		E-BIKE N=69		ZWEIRAD (MOFA, MOTORRAD ETC.) N=69	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Null	5	7	69	100	9	13	62	90	55	80
Eins	47	68	/	/	34	50	7	10	11	16
Zwei	13	19	/	/	15	22	/	/	3	4
Drei	4	6	/	/	7	10	/	/	/	/
Vier	/	/	/	/	1	2	/	/	/	/
Fünf	/	/	/	/	2	3	/	/	/	/

Quelle: eigene Darstellung

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Die **Autoausstattung** ist mit 93% fast vollständig in den Haushalten. Es dominiert mit zwei Dritteln ein Auto pro Haushalt, wobei ein Fünftel der Haushalte über zwei Autos und 6% über drei Autos verfügen.

**Elektro-/Hybrid-Autos** sind im gesamten Sample nicht vorhanden.

Die **Fahrradausstattung** ist annähernd so hoch wie die Autoausstattung. So steht in 87% der Haushalte mindestens ein Fahrrad zur Verfügung. Dabei besitzt jeder zweite Haushalt ein Fahrrad, 22% verfügen über zwei und 15% der Haushalte über drei und mehr Fahrräder.

Die **E-Bike-Ausstattung** ist mit 10% eher gering und liegt noch unter der Ausstattung mit motorisierten Zweirädern (Motorräder, Mofas etc.).

# 05. TOPLINE FINDINGS 3. WEGECHARAKTERISTIKA

## Wie ist die Anzahl der erfassten Wege?

Über die Mobilitätstagebücher wurden je Teilnehmer\*in alle innerhalb einer Woche zurückgelegten Wege erfasst.

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Die Anforderung, im Vorfeld der Fokusgruppen ein Mobilitätstagebuch zu führen, wurde von allen Teilnehmer\*innen erfüllt. Somit liegen insgesamt 74 **Wegetagebücher** über jeweils eine volle Woche (7 Tage von Montag bis Sonntag) vor.

Die **Gesamtwege** des Samples summieren sich auf zu 2.125 erfassten Einzelwegen.

Die **Wegeverteilung je Teilnehmer\*in** beträgt im Durchschnitt 28,7 Wege pro Woche bzw. 4,1 Wege pro Tag.

## Wie ist die Anzahl der Wege und Wegedistanz pro Wochentag?

Tabelle 4 zeigt die Verteilung der Wegeanzahl je Wochentag.

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

**Unter der Woche** ist die Wegeanzahl höher als an Wochenenden. Von Montag bis Freitag legen die Teilnehmer\*innen jeweils etwa die gleiche Anzahl an Wegen zurück: die Spanne reicht von 310 Wegen (Dienstag) bis 332 Wegen (Freitag). Am **Wochenende** sind deutlich weniger Wege zu verzeichnen. Am Samstag (263 Wege) fallen deutlich weniger Wege an als wochentags. Sonntag ist der Tag mit den deutlich wenigsten Wegen (210 Wege).

Die **mittlere Wegedistanz** ist am Wochenende, speziell am Sonntag, deutlich höher als von Montag bis Freitag.

**Tabelle 4:** Wegezanzahl je Wochentag

WOCHENTAG	HÄUFIGKEIT ANZAHL	PROZENT ANZAHL	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
Montag	315	14,8	9,9
Dienstag	310	14,6	9,5
Mittwoch	332	15,6	12,6
Donnerstag	320	15,1	11,9
Freitag	323	15,2	12,8
Samstag	263	12,4	14,4
Sonntag	210	9,9	17,2
keine Angaben	52	2,4	/
Gesamt	2.125	100,0	12,2

Quelle: eigene Darstellung

### Wie viel Zeit wird für die Wege verbraucht (Wegedauer)?

Nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Wegezanzahl nach der Wegedauer gruppiert in Zeitintervalle.

**Tabelle 5:** Wegezanzahl nach Wegedauer

DAUER	HÄUFIGKEIT	PROZENT	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
< 5 min	88	4,1	0,5
5 bis < 10 min	225	10,6	1,5
10 bis < 20 min	504	23,7	4,1
20 bis < 30 min	229	10,8	9,3
30 bis < 60 min	476	22,4	14,4
60 min und mehr	444	20,9	28,0
keine Angaben	159	7,5	/
Gesamt	2.125	100,0	12,2

Quelle: eigene Darstellung



## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Eine Wegedauer **von bis zu 30 Minuten** deckt nahezu die Hälfte aller zurückgelegten Wege im Sample ab, wobei wiederum davon fast die Hälfte zwischen 10 und 20 Minuten dauert.

**Über 30 Minuten** beträgt die Wegedauer bei ca. 43% aller durchgeführten Wege.

Nicht überraschend ist der **Zusammenhang von Dauer und Distanz**: je länger die Wegedauer, desto größer ist die Wegedistanz. Im Durchschnitt beträgt ein Weg 12,2 km.

## Wie groß ist die Wegedistanz?

Folgende Tabelle zeigt die Wegedistanz nach festgelegten Distanzintervallen.

**Tabelle 6:** Wegedistanz nach Distanzintervallen

DISTANZ	HÄUFIGKEIT	PROZENT	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
< 2 km	485	22,8	0,6
2 bis < 5 km	484	22,8	2,7
5 bis < 10 km	443	20,8	6,4
10 bis < 20 km	313	14,7	13,4
20 km und mehr	333	15,7	49,2
keine Angaben	67	3,2	/
Gesamt	2.125	100,0	12,2

Quelle: eigene Darstellung

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Es zeigt sich eine **Dominanz kurzer/mittlerer Wege**:

- über 66% der Wege bestehen aus sehr kurzen (< 2 km), kurzen (2-5 km) sowie mittleren Wege (5-10 km)
- über 45% der Wege bestehen aus sehr kurzen und kurzen Wegen (< 2-5 km)
- über 22% der Wege bestehen aus sehr kurzen Wegen (< 2 km)

Der Anteil **weiter Wege** über 20 km ist mit etwa 15% überraschend moderat.

## Für welche Zwecke werden die Wege zurückgelegt?

Folgende Tabelle zeigt die Wegezwecke nach Zweckkategorien.

**Tabelle 7:** Wegezwecke

ZWECK	HÄUFIGKEIT	PROZENT	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
Arbeit, Dienst, Ausbildung	568	26,7	16,7
Einkauf, Erledigungen	645	30,4	5,3
Freizeit, Sport, Essen, Freunde, Hund	763	35,9	13,9
Sonstiges	85	4,0	/
keine Angaben	64	3,0	/
Gesamt	2.125	100,0	12,2

Quelle: eigene Darstellung

### WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Im **Ranking der Wegezwecke nach Häufigkeit** rangieren Freizeitwege vor Alltagswegen (Einkauf etc.) und diese vor Arbeitswegen. Es zeigt sich aber auch eine relativ gleichmäßige Verteilung der drei Zweckkategorien in Sample.

Wird das **Ranking der Wegedistanzen** betrachtet, zeigt sich ein anderes Bild: hier liegen Arbeit (durchschnittlich 16,7 km) und Freizeit (durchschnittlich 13,9 km) deutlich vor der mittleren Wegedistanz im Alltag (5,3 km). Die Alltagsmobilität für Einkaufen, Arztbesuche etc. wird damit auf deutlich kürzeren Distanzen als die Arbeits- und Freizeitmobilität bewältigt.

Aus weiteren, nicht in der Tabelle enthaltenen **Detailldaten** der Auswertung geht zudem hervor, dass sich die Arbeitswege auf Wegedistanzen zu jeweils nahezu einem Viertel verteilen auf (1) sehr kurze bis kurze Wege von < 2-5 km, (2) mittlere Wege von 5-10 km, (3) längere Wege von 10-20 km und (4) weiten Wegen von über 20 km.

## Mit welchen Verkehrsmitteln werden die Wege zurückgelegt?

Tabelle 8 stellt die Wege nach unterschiedlicher Nutzung von Verkehrsmitteln dar.

**Tabelle 8:** Wege nach Nutzung Verkehrsmittel

VERKEHRSMITTEL	HÄUFIGKEIT	PROZENT	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
Auto	861	40,5	18,8
Öffentliche Verkehrsmittel	367	17,3	15,6
zu Fuß	564	26,5	1,5
Fahrrad (inkl. E-Bike)	262	12,3	7,6
Sonstiges	57	2,7	/
keine Angaben	14	0,7	/
Gesamt	2.125	100,0	12,2

Quelle: eigene Darstellung

### WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Im **Ranking der Verkehrsmittel** zeigt sich die Dominanz des Autos mit ca. 40% vor zu Fuß gehen mit ca. 26%, ÖPNV (ca. 17%) sowie Fahrrad mit ca. 12%.

Die **Wegedistanz-Mittelwerte für zu Fuß gehen** (1,5 km) und **Fahrrad** (7,6 km) sind aufschlussreich: so zeigt Tabelle 6, dass 2/3 der Wege geringer als 10 km sind, trotzdem werden zu Fuß und Fahrrad nur für 39% der Wege genutzt.

Aus weiteren, nicht in der Tabelle enthaltenen **detaillierten Aufschlüsselungen der Verkehrsmittel** ergeben sich die folgenden interessanten Ergebnisse:

Die Nutzung des **Autos als Mitfahrer\*in** wird nur in 36 Fällen (1,7% aller Wege) angegeben, d.h. die Autonutzung im Sample wird von Alleinfahrer\*innen dominiert.

Auf die **intermodale Verkehrsmittelnutzung** entfallen lediglich 84 Nennungen (4% aller Wege). Diese beziehen sich auf die kombinierte Nutzung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel sowie auf einen Mix von zu Fuß gehen verbunden mit anderen Verkehrsmitteln; eine explizite Erwähnung des Autos als Teil einer intermodalen Verkehrsmittelwahl hat nicht stattgefunden.

**E-Bikes** haben einen Anteil von 5,3% aller mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege, so dass im Sample eine Dominanz des konventionellen Fahrrads festzustellen ist.

Es zeigen sich **geschlechtsspezifische Unterschiede der Fahrrad-/E-Bike-Nutzung**: der Anteil an mit dem Fahrrad/E-Bike zurückgelegten Wegen ist bei den weiblichen Teilnehmerinnen mit ca. 7% weitaus niedriger als bei den männlichen Teilnehmern mit ca. 21%.

## In welcher Stimmung werden die Wege zurückgelegt?

Tabelle 9 zeigt, wie die Teilnehmer\*innen ihre Stimmung während der Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel benoten.

**Tabelle 9:** Stimmung bei Wegenutzung

EINSCHÄTZUNG STIMMUNG (SCHULNOTEN VON 1 BIS 6)	AUTO	ÖPNV	FAHRRAD/E-BIKE	ZU FUß
Sehr gut (1) bis gut (2)	52%	51%	68%	65%
Befriedigend (3) bis ausreichend (4)	29%	32%	22%	22%
Mangelhaft (5) bis ungenügend (6)	14%	12%	5%	5%
keine Angaben	6%	5%	7%	5%
Durchschnitts-Schulnote	2,7	2,8	2,3	2,2

Quelle: eigene Darstellung; N=2.124; Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

### WICHTIGSTE ERGEBNISSE

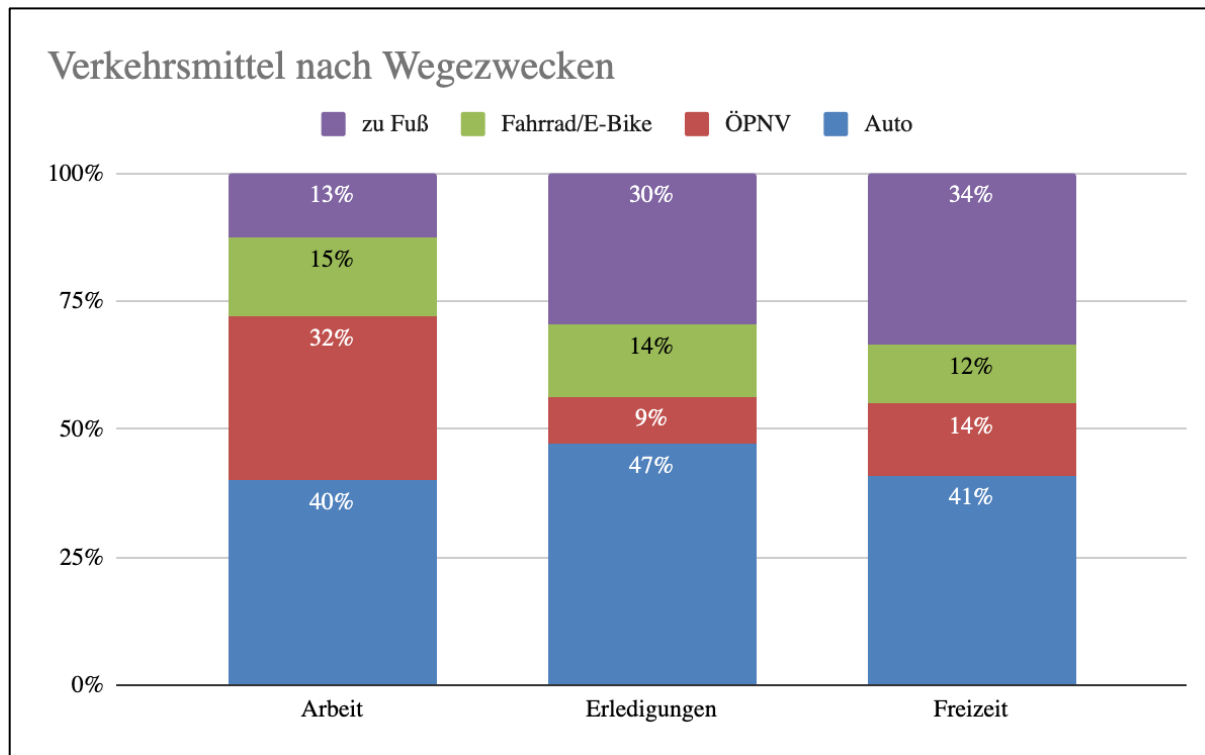
Über alle Verkehrsmittel hinweg fällt auf, dass mindestens die Hälfte der Teilnehmer\*innen die Wege in einer **sehr guten bzw. guten Stimmung** zurücklegen, während ausgesprochen unangenehme Gefühle (Noten 5 und 6) Ausnahmen bleiben.

Dennoch sind **klare Unterschiede** zwischen Auto und ÖPNV auf der einen sowie Fahrrad/E-Bike und zu Fuß auf der anderen Seite festzustellen: die Nutzung letzterer wird häufiger mit positiver und seltener mit negativer Stimmung assoziiert als die Nutzung ersterer.

## Welche Verkehrsmittel werden für welche Wegezwecke gewählt?

Folgende Abbildung zeigt, welche Verkehrsmittel für die jeweiligen Wegezwecke verwendet werden (dabei sind Kombinationen von mehreren Verkehrsmitteln für einen Weg einberechnet).

Abbildung 1: Verkehrsmittel nach Wegezwecken



Quelle: eigene Darstellung; N=1.995 („Sonstiges“ und „keine Angaben“ wurden für diese Darstellung herausgerechnet);

Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Das **Auto** ist **Spitzenreiter** bei **allen Wegezwecken** und wird mithin bei Wegen im Alltag (ca. 47%), der Freizeit (ca. 41%) und zur Arbeit (ca. 40%) jeweils am meisten verwendet.

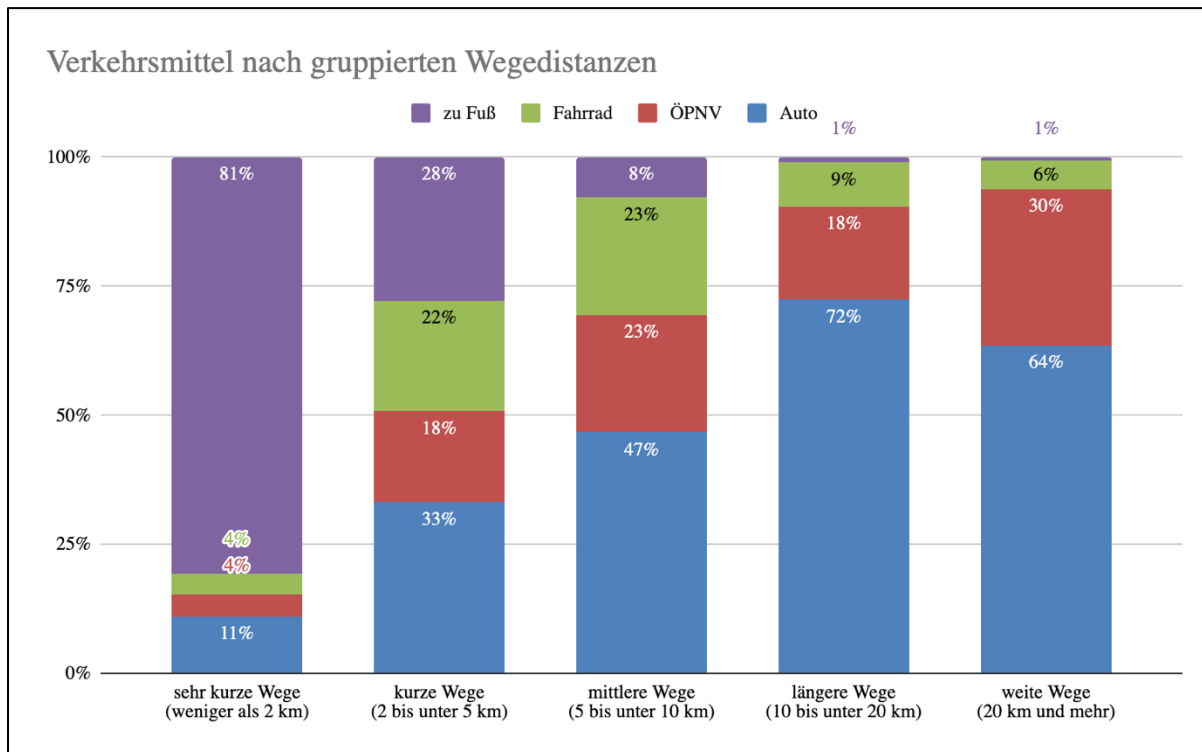
Der **ÖPNV** wird überwiegend zum Pendeln zu und von der Arbeitsstelle genutzt (ca. 32% Anteil), für Freizeitwege (ca. 14%) und Alltagswege (ca. 9%) spielt er eine vergleichsweise geringere Rolle.

Der **Anteil der aktiven Mobilität** (zu Fuß und Fahrrad/E-Bike) liegt bei Alltags- und Freizeitwegen mit ca. 44% bzw. ca. 46% gleichauf. Der Anteil der aktiven Mobilität an Arbeitswegen ist mit ca. 28% zwar niedriger als bei den vorgenannten Wegezwecken, jedoch nicht wesentlich niedriger als der Anteil, den ÖPNV und Auto am Pendelverkehr haben.

## Welche Verkehrsmittel werden für welche Wegedistanz gewählt?

Abbildung 2 veranschaulicht die für bestimmte Wegedistanzen gewählten Verkehrsmittel (dabei sind Kombinationen von mehreren Verkehrsmitteln für einen Weg einberechnet).

Abbildung 2: Verkehrsmittel nach gruppierten Wegedistanzen



Quelle: eigene Darstellung; N=1.995 („Sonstiges“ und „keine Angaben“ wurden für diese Darstellung herausgerechnet);  
Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Die **Dominanz des Autos** zeigt sich insbesondere bei Wegestrecken ab 5 km. So werden nahezu jeder zweite (mittlere) Weg zwischen 5 und 10 km, ca. 72% der längeren Wege (10-20 km) und ca. 64% der weiten Wege (ab 20 km) mit dem Auto zurückgelegt.

Es fällt die **relativ hohe Autonutzung für kurze Wege** auf: Während bei der Distanz von 2-5 km ca. jeder zweite Weg zu Fuß oder per Fahrrad/E-Bike zurückgelegt wird, fällt die Entscheidung bei jedem dritten Weg auf das Auto.

## 06. TOPLINE FINDINGS 4.

# LUPENRÄUME IM VERGLEICH

### Wie ist die Anzahl der Wege und Wegedistanzen im Lupenraum-Vergleich?

In folgender Tabelle werden die Anzahl und die mittlere Distanz der Wege in den Lupenräumen aufgeführt.

**Tabelle 10:** Wegeanzahl und Distanz in Lupenräumen

LUPENRAUM	WEGEANZAHL	MITTLERE WEGEDISTANZ IN KM
Oberhausen	595	11,7
Essen/Bottrop	528	12,0
Recklinghausen/Castrop-Rauxel	499	12,7
Dortmund	503	12,7
Gesamt	2.125	12,2

Quelle: eigene Darstellung

#### WICHTIGSTE ERGEBNISSE

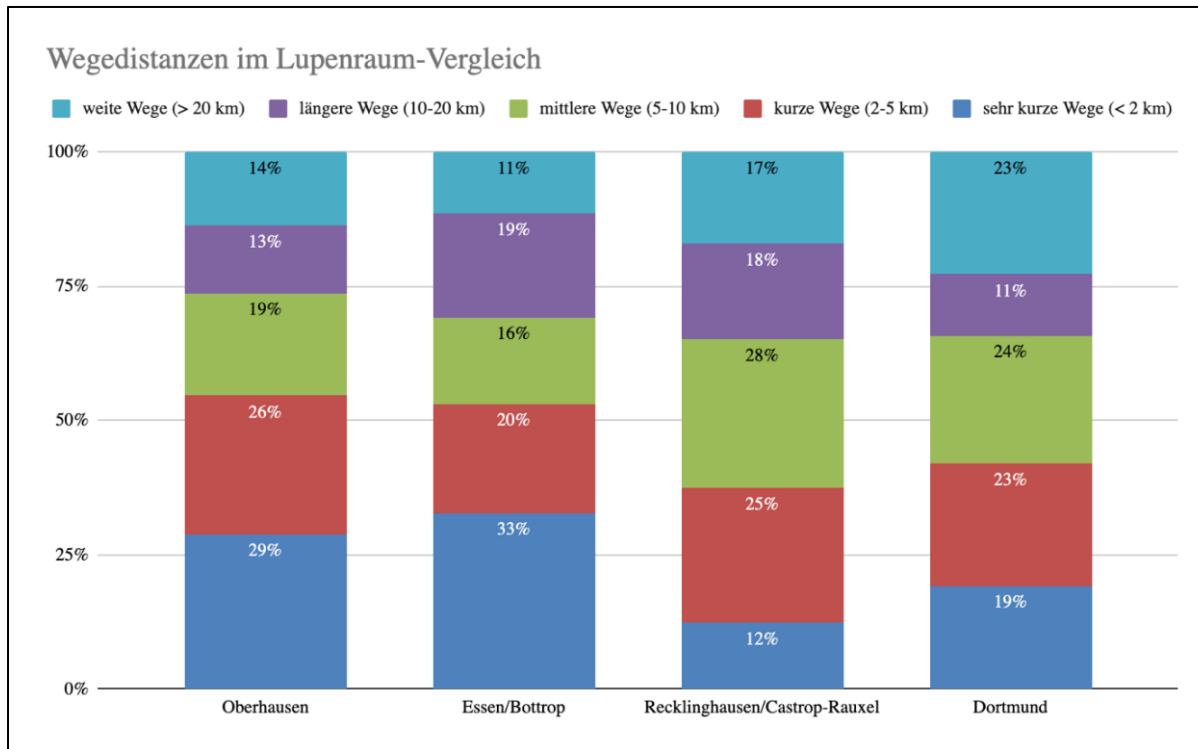
Die **Anzahl der Wege je Lupenraum** verteilt sich annähernd gleich mit allerdings einer etwas höheren Wegesfrequenz in Oberhausen gegenüber den drei anderen Lupenräumen.

Die **mittlere Wegedistanz** ist in Oberhausen mit 11,7 km und in Essen/Bottrop mit 12,0 km niedriger als der bundesdeutsche Durchschnitt von 12,5 km (Nobis 2019) und liegt in Recklinghausen/Castrop-Rauxel sowie in Dortmund mit jeweils 12,7 km leicht darüber.

## Wie sind die Wegedistanzen im Lupenraum-Vergleich?

Folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Wegedistanzen in den Lupenräumen.

Abbildung 3: Wegedistanzen im Lupenraum-Vergleich



Quelle: eigene Darstellung; N=2.058 („keine Angaben“ wurde für diese Darstellung herausgerechnet); Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

In Oberhausen sowie in Essen/Bottrop scheinen etwas kürzere Wege notwendig zu sein: So bestehen hier mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Wege aus **Wegen bis zu 5 km Distanz**. In Recklinghausen/Castrop-Rauxel sowie in Dortmund liegt dieser Anteil mit ca. 37% bzw. ca. 42% etwas niedriger.

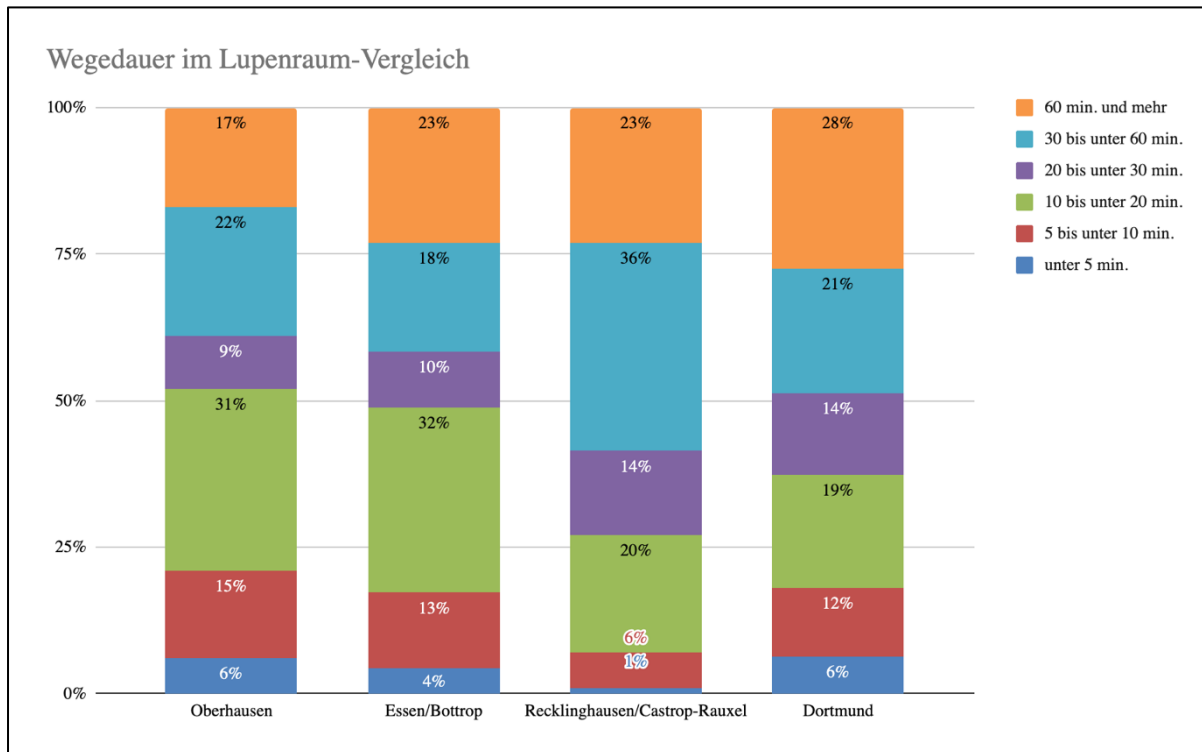
Dagegen zeichnen sich Recklinghausen/Castrop-Rauxel und Dortmund durch höhere Anteile von **Wegen über 5 km Distanz** aus. In Recklinghausen / Castrop-Rauxel beträgt deren Anteil ca. 63% und in Dortmund ca. 58%, während er in Oberhausen und in Essen/Bottrop bei jeweils ca. 46% liegt.



## Wie ist die Wegedauer im Lupenraum-Vergleich?

Abbildung 4 zeigt die Verteilung der Dauer der erfassten Wege in den Lupenräumen.

**Abbildung 4:** Wegedauer im Lupenraum-Vergleich



Quelle: eigene Darstellung; N=1.966 („keine Angaben“ wurde für diese Darstellung herausgerechnet)

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Rund 60% ihrer Wege haben die Teilnehmer\*innen aus Oberhausen und Essen/Bottrop in **maximal 30 Minuten** zurückgelegt. Damit sind für diese Teilnehmer\*innen sowohl die Wegedistanzen (s. Abb. 3) als auch der dafür benötigte Zeitbedarf insgesamt geringer als in den beiden anderen Lupenräumen.

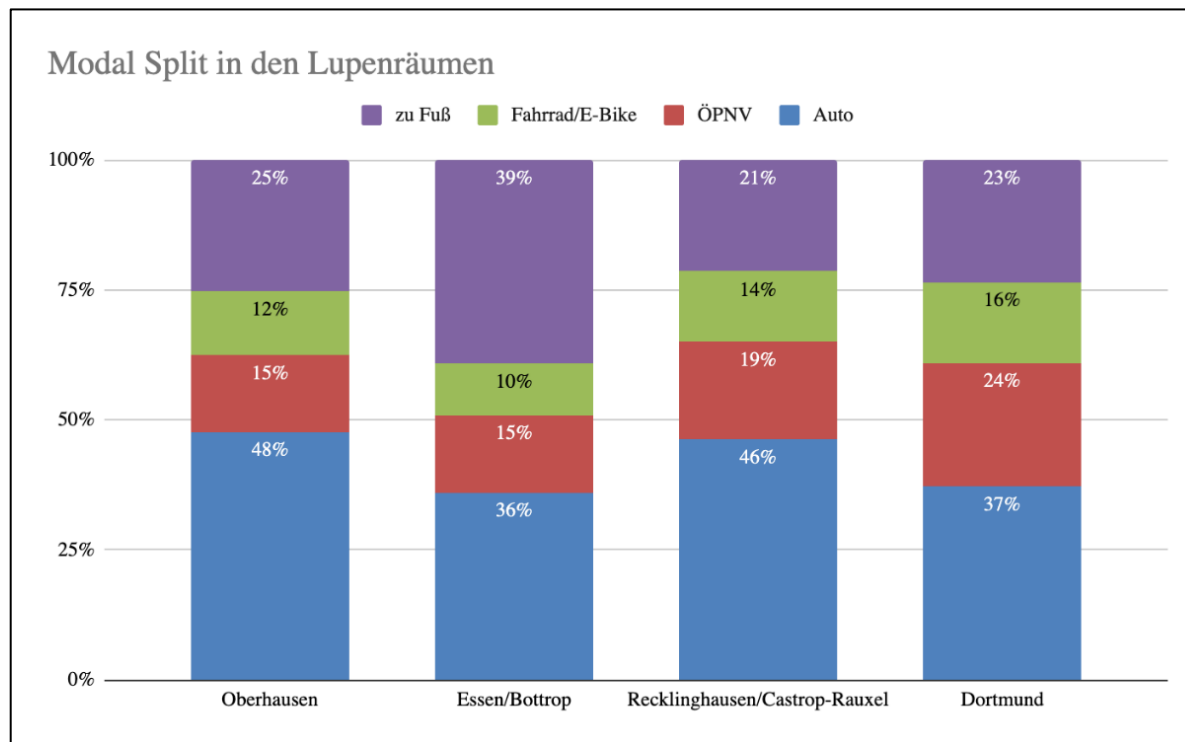
Bei Teilnehmer\*innen aus Recklinghausen/Castrop-Rauxel ist sowohl der Anteil an mittleren bis weiten Wegedistanzen (s. Abb. 3: ca. 63% der Wege haben eine Distanz von über 5 Km) als auch der **Anteil an langen Wegedauern am höchsten** – für ca. 59% ihrer Wege benötigen sie über 30 Minuten.

Die **Wege in Dortmund** scheinen zwar ähnlich lang zu sein wie die in Recklinghausen/Castrop-Rauxel, benötigen jedoch weniger Zeit: Während Dortmund mit ca. 42% einen ähnlich geringen Anteil an sehr kurzen bis kurzen Wegedistanzen wie Recklinghausen/Castrop-Rauxel aufweist (ca. 37%) (s. Abb. 3), überragt der Anteil von Wegen bis zu 30 Minuten in Dortmund mit ca. 51% den Lupenraum Recklinghausen/Castrop-Rauxel um ca. 10%.

## Wie ist der Modal Split im Lupenraum-Vergleich?

In Abbildung 5 ist der Modal Split der vier Lupenräume im Vergleich dargestellt.

Abbildung 5: Modal Split in den Lupenräumen



Quelle: eigene Darstellung; N=2.054 (Sonstiges“ und „keine Angaben“ wurden für diese Darstellung herausgerechnet)

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Hinsichtlich der **Autodominanz** kristallisieren sich im Lupenraum-Vergleich zwei Gruppen heraus:

- In **Oberhausen** sowie **Recklinghausen und Castrop-Rauxel** ist der Autoanteil mit ca. 48% bzw. ca. 46% recht hoch – rund jeder zweite Weg wird in diesen Lupenräumen mit dem Auto zurückgelegt.
- In **Essen/Bottrop** und **Dortmund** ist der Autoanteil mit ca. 36% bzw. ca. 37% um rund 10% niedriger.

Der relativ niedrigere Autoanteil in Essen/Bottrop wird hier durch einen hohen Anteil an aktiver Mobilität kompensiert. So ist **Essen/Bottrop Spitzenreiter bei der aktiven Mobilität**. Hier wird nahezu jeder zweite Weg entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewerkstelligt. Begünstigt wird dies sicherlich durch den im Lupenraum-Vergleich zweithöchsten Anteil sehr kurzer bis kurzer Wegedistanzen (< 2-5 km, s. Abb. 3) und den zweithöchsten Anteil an kurzen Wegedauern (< 5-30 min, s. Abb. 4). Der ÖPNV-Anteil ist in Essen/Bottrop dagegen – gleichauf mit Oberhausen – am geringsten.

Beim **ÖPNV hat Dortmund die Nase leicht vorne**: Wie in Abbildung 3 herausgestellt, bildet dieser Lupenraum zusammen mit Recklinghausen/Castrop-Rauxel ein Duo mit dem im Vergleich geringsten Anteil an Wegen mit Distanzen unter 5 km (und höchstem Anteil an Wegen über 5 km), jedoch scheinen die Wege in Dortmund kürzer zu sein – zumindest ist hier der Anteil an Wegen mit Dauern bis max. 30 Minuten um ca. 10% höher als in Recklinghausen/Castrop-Rauxel. Während in Essen/Bottrop der um ca. 10% geringere Autoanteil mit aktiver Mobilität kompensiert wird, scheint dies in Dortmund – zu einem gewissen Teil zumindest – durch den ÖPNV bewerkstelligt zu werden. So wird in Dortmund für nahezu jeden vierten Weg der ÖPNV genutzt.

In **Recklinghausen/Castrop-Rauxel erreichen Wegelängen und Wegedauern Höchstwerte**. Im Lupenraum-Vergleich weist dieses Gebiet mit ca. 63% den höchsten Anteil an mittleren bis weiten Wegen über 5 km sowie mit ca. 59% auch den höchsten Anteil an Wegen mit einem Zeitbedarf von über 30 Minuten auf. Vermutlich begründet sich daraus die Tatsache, dass Recklinghausen/Castrop-Rauxel im Lupenraum-Vergleich die zweithöchste Autodominanz aufweist und mit ca. 19% relativ zu den anderen Lupenräumen den zweitgrößten Anteil an mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen hat. Insgesamt betrachtet weist Recklinghausen/Castrop-Rauxel mit ca. 35% den niedrigsten Wert

an aktiver Mobilität auf. Der Anteil an aktiver Mobilität ist in Oberhausen und Dortmund mit ca. 37% bzw. ca. 39% auf ähnlichem Niveau; insgesamt sind diese drei Lupenräume damit durch einen weitaus geringeren Anteil an aktiver Mobilität als Essen/Bottrop mit ca. 49% charakterisiert.

In **Oberhausen ist die Autodominanz am deutlichsten ausgeprägt**. So wird hier nahezu jeder zweite Weg (ca. 48%) mit dem Auto zurückgelegt. Eine eindeutige Erklärung für diesen hohen Autoanteil erschließt sich aus den vorliegenden Daten nicht. Eher leiten sie zu der Annahme, dass die Wegecharakteristika in Oberhausen – zumindest hinsichtlich der Wegedistanz und Wegedauer – ähnlich wie in Essen/Bottrop für aktive Mobilität prädestiniert scheinen: In Oberhausen ist mehr als jedes zweite Ziel höchstens 5 km entfernt. Und Oberhausen ist nicht nur in dieser Hinsicht Spitzenreiter, sondern ebenso bei kurzen Wegedauern: Für 61% ihrer Wege benötigen die Teilnehmer\*innen aus diesem Lupenraum weniger als 30 Minuten. Dies führt uns zu folgenden, an dieser Stelle offen bleibenden Fragen: (1) Sind die Bedingungen für die Oberhausener Autofahrer\*innen derart günstig, dass für sie die Nutzung des Autos auch für kurze Wegedistanzen lohnt? (2) Gibt es andere Faktoren in der Mobilitätsinfrastruktur, aufgrund derer sich die Oberhausener\*innen trotz kurzer Wegedistanzen nicht für die aktive Mobilität oder für den ÖPNV entscheiden?

## 07. TOPLINE FINDINGS 5.

# EINSTELLUNGEN ZU UMWELT, KLIMA & MOBILITÄT

Wie denken die Teilnehmer\*innen über Umwelt und Klimawandel sowie Mobilität?

Wie oben dargestellt, wurden die Teilnehmer\*innen gebeten, zum Abschluss der Fokusgruppen einen Fragebogen mit 20 Statements zu Umwelt, Klimawandel und Mobilität auszufüllen. In Tabelle 11 sind die Ergebnisse der Auswertung dieses Einstellungsfragebogens dargestellt. Teil A der Tabelle umfasst die Statements zu Umwelt und Klimawandel, die entsprechend ihrem Zustimmungsgrad in einer Rangfolge von 1 bis 8 aufgelistet sind. Teil B der Tabelle umfasst die Statements zur Mobilität, die entsprechend ihrem Zustimmungsgrad in einer Rangfolge von 1 bis 12 aufgelistet sind.

**Tabelle 11:** Ergebnisse Einstellungsfragebogen

TEIL A: UMWELT UND KLIMAWANDEL		ZUSTIMMUNG (IN PROZENT)	ABLEHNUNG (IN PROZENT)
1	Zu einem guten Leben gehört für mich eine intakte natürliche Umwelt unbedingt dazu.	97,4	2,6
2	Wir müssen jetzt schnell Maßnahmen gegen den Klimawandel umsetzen, denn sonst werden die Folgen so massiv sein, dass wir sie nicht mehr bewältigen können.	89,3	10,6
3	Wir können unsere Umweltprobleme nur dadurch lösen, dass wir unsere Wirtschafts- und Lebensweise grundlegend umgestalten.	88,8	12,4
4	Es beunruhigt mich, wenn ich daran denke, in welchen Umweltverhältnissen unsere Kinder und Enkelkinder wahrscheinlich leben müssen.	78,3	20,0
5	Die Bekämpfung des Klimawandels kann sich positiv für die Wirtschaft auswirken.	74,0	26,0
6	Beim Kauf achte ich auf die Nachhaltigkeit der Produkte (z.B. Umweltverträglichkeit, Langlebigkeit, faire Arbeitsbedingungen).	67,5	32,3
7	Umweltschutz sollte für Deutschland Vorrang haben, selbst wenn er das Wirtschaftswachstum beeinträchtigt.	63,6	34,6
8	Die Bedeutung des Klimawandels wird übertrieben.	25,4	72,6

TEIL B: MOBILITÄT		ZUSTIMMUNG (IN PROZENT)	ABLEHNUNG (IN PROZENT)
1	Es sollte viel mehr gut ausgebaute und sichere Radwege geben.	93,5	6,5
2	Meine Stadt sollte künftig so gestaltet werden, dass man viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen kann.	92,3	7,8
3	Ein eigenes Auto zu besitzen ist mir wichtig.	83,1	18,0
4	Ich fahre gerne mit dem Fahrrad, weil es für Gesundheit und Umwelt gut ist.	76,8	22,9
5	Elektrofahrzeuge sind eine umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Auto.	75,0	24,6
6	An vielen Stellen in der Stadt ist es für Fußgänger zu gefährlich.	73,9	25,9
7	Ich gehe möglichst oft zu Fuß, weil es gesund und entspannend ist.	69,3	29,1
8	Das Auto hat nur dann eine Zukunft, wenn es emissionsfrei, ohne schädliche Abgase fährt.	69,1	30,3
9	Zugunsten des Umwelt- und Klimaschutzes sollte man das Autofahren einschränken.	65,8	34,0
10	Mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren ist mir zu umständlich	62,6	36,9
11	So oft es geht, nutze ich öffentliche Verkehrsmittel oder fahre mit dem Rad.	58,8	39,6
12	Nur das Auto gibt mir die nötige Mobilität.	46,4	53,4

Quelle: eigene Darstellung; N=74; Abweichungen zu 100% resultieren aus Rundungsdifferenzen

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Es zeigt sich eine relativ **eindeutige Haltung gegenüber den Themen Umwelt und Klimawandel**: So erfahren zum Beispiel die Bedeutung einer intakten Umwelt für eine gute Lebensqualität (Statement A1) als auch die Notwendigkeit schnellen Handelns beim Klimawandel (Statement A2) eine nahezu ungeteilte Zustimmung.

In puncto nachhaltige und persönliche Mobilität stößt die **Verbesserung der Infrastruktur für aktive Mobilität** (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren) in der Stadt auf eine äußerst breite Zustimmung (Statements B1, B2).

Gleichwohl hat der **Besitz des eigenen Autos** für eine deutliche Mehrheit einen hohen Stellenwert (Statement B3), wohingegen es knapp über 50% ablehnen, dass nur mit dem Auto die persönlichen Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden können (Statement B12).

# LITERATUR

Bloor, M.; Frankland, J.; Thomas, M.; & Robson, K. (2001). Focus Groups in Social Research. London: SAGE.

Dürrenberger, G.; & Behringer, J. (1999). Die Fokusgruppe in Theorie und Anwendung. Stuttgart: Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg.

Kitzinger, J. (1994). The methodology of Focus Groups: The importance of interaction between research participants. *Sociology of Health & Illness* 16, S. 103-121.

Nobis, C. (2019). Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

Schulz, M.; Mack, B.; & Renn, O. (Hrsg.) (2012). Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. Von der Konzeption zur Auswertung. Wiesbaden: Springer VS.

