Mobilität in Deutschland – MiD 2023

Regionalbericht Stadt Wuppertal

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

eine Studie des:
Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionalbericht für:
Stadt Wuppertal
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

WSW mobil GmbH
Bromberger Straße 39
42281 Wuppertal

vorgelegt von:
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

in Kooperation mit:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim

infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:
7555, Bonn, März 2026
Version 1.0

Autorinnen und Autoren:
Robert Follmer, Dana Gruschwitz, Dr. Merle Ruppenthal

Datenaufbereitung:
Dr. Johannes Eggs, Zafirios Kiatipis

Kommunikationsdesign:
Sigrid Phiesel

Titelfoto:
Frank Gleitsmann (WSW)

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Follmer, Robert, Gruschwitz, Dana, Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Stadt Wuppertal. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:
infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 7

Ergebnistelegramm 9

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023 11

2. Stadt Wuppertal – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner 15

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten 19

4. Mobilität in der Stadt Wuppertal – zentrale Kennwerte 23

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen 37

6. Bewertung der Verkehrssituation 45

7. Unter der Lupe: Radverkehr in der Stadt Wuppertal 47

8. Unter der Lupe: Automobilität in der Stadt Wuppertal 53

9. Unter der Lupe: ÖV in der Stadt Wuppertal 59

Liste der regionalen Beteiligten 64

Erläuterung wichtiger Begriffe 65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023	12
Abbildung 2	Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023	13
Abbildung 3	Ökonomischer Status der Haushalte	16
Abbildung 4	Haushaltstypen	16
Abbildung 5	Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	17
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten	19
Abbildung 7	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	20
Abbildung 8	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	21
Abbildung 9	Mobilitätskennwerte im Vergleich	23
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen	25
Abbildung 11	Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	26
Abbildung 12	Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	26
Abbildung 13	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)	29
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)	30
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	30
Abbildung 16	Wegezwecke nach Wegen	31
Abbildung 17	Wegezwecke nach Personenkilometern	32
Abbildung 18	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	32
Abbildung 19	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)	34
Abbildung 20	Übliche Nutzung des Autos	37
Abbildung 21	Übliche Nutzung des Fahrrads	38
Abbildung 22	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	39
Abbildung 23	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen	40
Abbildung 24	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf	41
Abbildung 25	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	45
Abbildung 26	Segmente der Verkehrsmittelnutzung	48
Abbildung 27	Warum wir mit dem Fahrrad unterwegs sind	49
Abbildung 28	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Fahrradwege am Stichtag	49
Abbildung 29	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Autofahrten am Stichtag	54
Abbildung 30	Warum wir mit dem Auto unterwegs sind	55
Abbildung 31	Warum wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind	61
Abbildung 32	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der ÖV-Fahrten am Stichtag	61

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Fahrradbesitz nach soziodemografischen Merkmalen	47
Tabelle 2	Pkw-Orientierung nach soziodemografischen Merkmalen	53
Tabelle 3	ÖPNV-Orientierung nach soziodemografischen Merkmalen	59

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland“ in den Jahren 2002, 2008 und 2017 aufgebaut werden, die infas ebenfalls umgesetzt hat.

Neben dem BMV haben sich verschiedene regionale Partner (z. B. Bundesländer, Verkehrsverbünde, Städte) mit eigenen Stichproben an der MiD 2023 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Region zu erhalten. In der Stadt Wuppertal haben im Rahmen der Studie 3.206 Personen aus 1.795 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen April 2023 und Juli 2024.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in folgende Hauptabschnitte:

- Beschreibung der Datengrundlage
- Darstellung der MiD-Ergebnisse für die Stadt Wuppertal zu Mobilitätsvoraussetzungen, zentralen Mobilitätskennwerten, der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und der Bewertung der Verkehrssituation
- Unter der Lupe: Radverkehr, Automobilität, Öffentlicher Verkehr

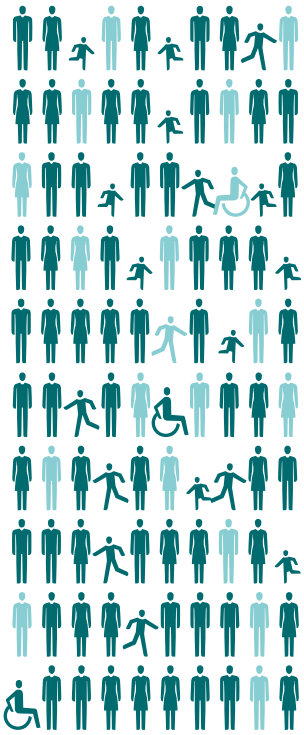
Die regionalen Ergebnisse für Wuppertal werden mit bestimmten Bezugswerten (z. B. Deutschland) verglichen. Dazu gehören auch auf Wuppertal zugeschnittene Vergleiche. Die regionalen Ergebnisse für das Jahr 2023 werden stellenweise mit den Resultaten der MiD aus dem Jahr 2017 abgeglichen.

Da der vorliegende Regionalbericht nur eine Auswahl an Darstellungen berücksichtigen kann, werden die Befragungsergebnisse für Wuppertal zusätzlich in einem eigenen Tabellenband ausführlich dokumentiert. Dieser enthält eine Grundauswertung aller Merkmale sowohl für Wuppertal insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen. Des Weiteren stehen auf den Internetseiten der Studie ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Handbuch zur Datennutzung sowie ergänzende Projektinformationen zur Verfügung, auch für die MiD-Vorgängerstudien: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Das MiD-Team

Mobilität in der Stadt Wuppertal

An einem durchschnittlichen Tag ...



... sind **81**% der Bevölkerung unterwegs.

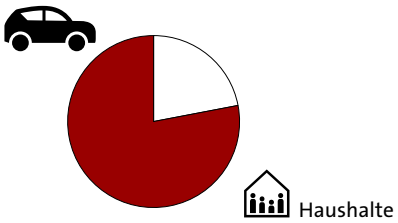
Dabei macht jede Person **2,9** Wege,
mit insgesamt rund **30** Kilometern in etwa **79** Minuten.

Diese Wege sind zu ...

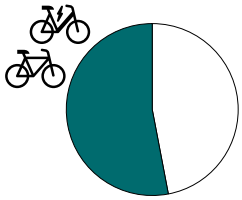
- **51**% im Auto
- **20**% mit Fahrrad, Bus oder Bahn
- **30**% zu Fuß
- **44**% Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege
- **25**% Freizeitwege

Verfügbare Verkehrsmittel der Haushalte und Personen

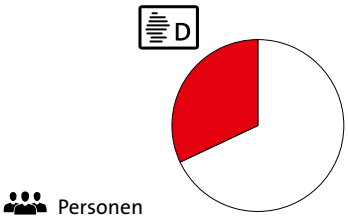
73% Auto



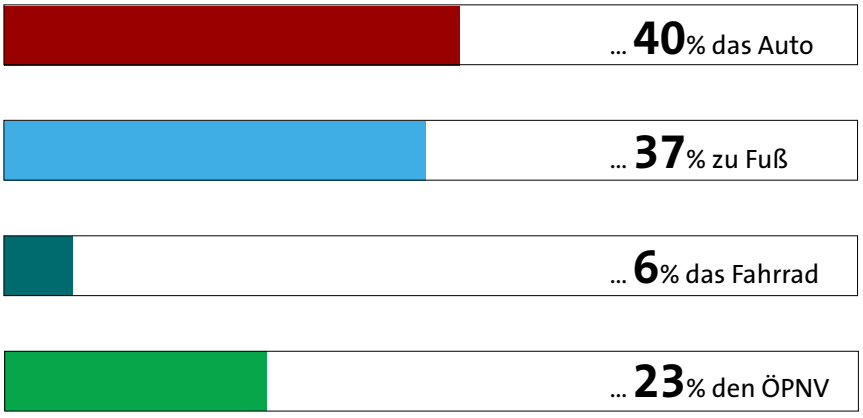
53% Fahrrad, E-Bike/Pedelec oder beides



32% Deutschlandticket



(Fast) täglich nutzen ...



Schulnoten für die Verkehrssituation

2,5	
2,6	
3,8	
3,0	

Ergebnistelegramm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner in Wuppertal?

Ein Anteil von 81 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ist an einem normalen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt absolvieren sie täglich 2,9 Wege mit einer Gesamtstrecke von rund 30 Kilometern in etwa 79 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege als fahrende oder mitfahrende Person im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (51 Prozent), gefolgt von Wegen zu Fuß (30 Prozent) und Wegen im öffentlichen Verkehr (ÖV; 15 Prozent). Den geringsten Anteil haben Fahrradwege (5 Prozent).

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verändert sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Die Anteile an den Kilometern verteilen sich nun auf MIV-Fahrt und -Mitfahrt (62 Prozent), den ÖV (29 Prozent), zu Fuß (6 Prozent) und das Fahrrad (3 Prozent).

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Anteilig die meisten Wege sind Arbeits- und Dienstwege (36 Prozent). Danach folgen Freizeit- (25 Prozent) und Einkaufs- und Erledigungswege (24 Prozent).

Wie ist die Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern und Fahrkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Insgesamt 73 Prozent der Haushalte in Wuppertal besitzen mindestens ein eigenes Auto. Ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec oder sogar beides steht 53 Prozent der Personen ab 14 Jahren zur Verfügung. Insgesamt 24 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren erwerben Einzelfahrkarten für Busse und Bahnen in der Region nach Bedarf und 32 Prozent greifen auf das Deutschlandticket zurück.

Wie sieht das tägliche Nutzungsverhalten aus?

Insgesamt 40 Prozent der Personen ab 14 Jahren nutzen (fast) täglich das Auto. Der entsprechende Anteil für das Fahrrad liegt bei 6 Prozent und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei 23 Prozent. Insgesamt 37 Prozent legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Wie wird die Verkehrssituation vor Ort wahrgenommen?

Mit einer Durchschnittsnote von 2,5 schneidet die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Auto am besten ab. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation vor Ort für das Fahrrad wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,8. Dazwischen liegen die Zufriedenheiten für das Zufußgehen mit einer Note von 2,6 und für den ÖPNV mit einer Note von 3,0.

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2023, nach 2002, 2008 und 2017, zum vierten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMV regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen. Letztlich haben sich über 60 Partner an der MiD 2023 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören auch Städte und Landkreise dazu.

Im Folgenden werden die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte auf Bundesebene erläutert.

Stichprobenverfahren

Wie bereits in den MiD-Befragungen 2002, 2008 und 2017 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die Wohnbevölkerung in Deutschland ab dem Alter von 0 Jahren. Die MiD 2023 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 40.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMV. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert (im späteren Feldverlauf wurde tatsächlich eine größere Anzahl realisiert). Die Stichprobenziehung folgte einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetz- sowie Mobilfunktelefonnummern. Der Anteil der Telefonstichprobe (Festnetz und Mobil) an der Basisstichprobe umfasste für die 2023er Erhebung 8.000 Haushalte, der Anteil der Einwohnermeldestichprobe dagegen 32.000 Haushalte. Die Telefonstichprobe sollte sicherstellen, auch Personen bzw. Haushalte erreichen zu können, die ausschließlich telefonisch kommunizieren. Alle Regionalstichproben wurden über das Melderegister gezogen.

Insgesamt ergab sich eine realisierte Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten. Davon entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 Haushalte auf die Regionalstichproben. Befragt wurden insgesamt 420.979 Personen, die über 1.087.393 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von April 2023 bis Juli 2024. Die Haushalte wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Für die Erhebung in den teilnehmenden Haushalten waren zwei aufeinander folgende Phasen notwendig:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel und einige weitere Merkmale erhoben wurden (Haushaltsrekrutierung).
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt (Personen-Wege-Interview).

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- webbasierte Fragebögen
  (CAWI: computer assisted web interview)
- klassische Papierfragebögen
  (PAPI: paper and pencil interview)
- telefonische Interviews
  (CATI: computer assisted telephone interview)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Alle Haushalte aus der Einwohnermeldestichprobe wurden zunächst postalisch kontaktiert. Die gesendeten Unterlagen zur ersten Kontaktaufnahme bestanden aus einem Anschreiben mit personalisierten Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie einer Telefonnummer zur Anmeldung zur telefonischen Teilnahme, einem Flyer mit Informationen zum Studienhintergrund und -ablauf, einem Informationsblatt

zum Datenschutz, einer Übersicht der Auftraggeber der Studie sowie dem schriftlichen Haushaltsfragebogens mitsamt Umschlag zur für die Befragten kostenfreien Rücksendung an infas.

Die Kontaktaufnahme mit Haushalten aus der Telefonstichprobe erfolgte notwendigerweise über Kaltanrufe. Erreichte Kontaktpersonen wurden über Studienziel, -inhalt und -auftraggeber sowie -verlauf und Datenschutz informiert. Zudem wurde ihnen die Online- oder schriftliche Teilnahmemöglichkeit für das Haushaltsinterview angeboten.

Der Online-Haushaltsfragebogen war weitgehend identisch mit dem telefonischen Fragebogen sowie der schriftlichen Variante. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen-Wege-Interview für möglichst alle Haushaltsmitglieder.

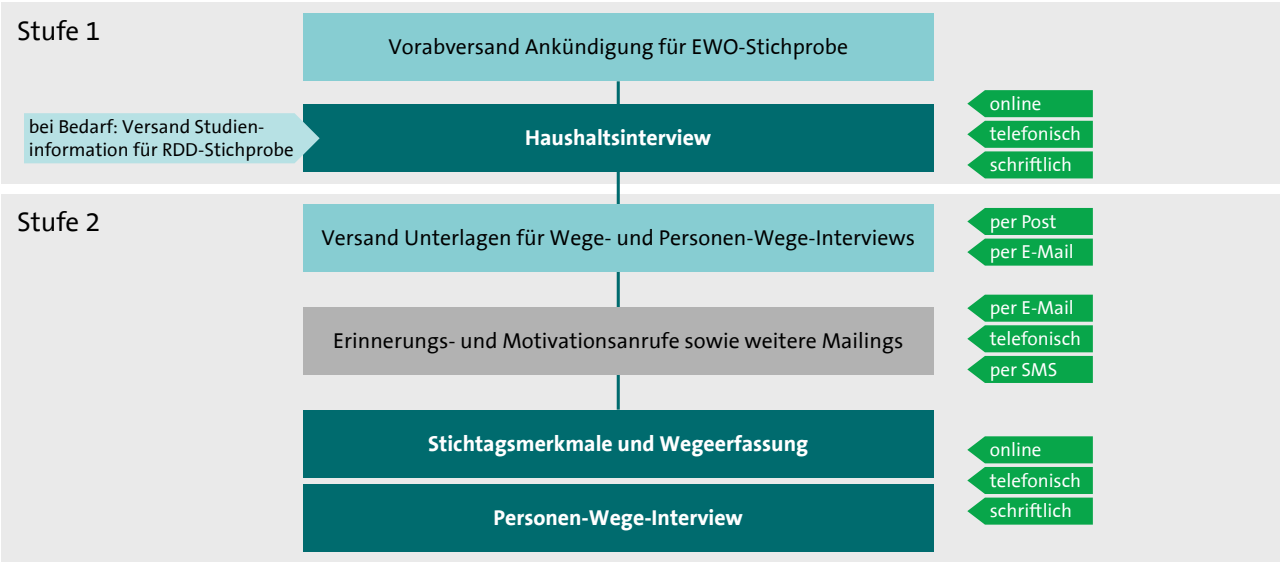
Am Ende des Haushaltsfragebogens (sei es in der schriftlichen Version, der Online-Version oder der telefonischen Version) konnten die Haushalte den Befragungsmodus für die Befragung auf Personenebene auswählen. Dazu wurden – falls nicht bereits über die Stichprobeninformationen vorhanden – die notwendigen Kontaktinformationen sowie die Adressen erfasst.

Für die anschließende Personen-Wege-Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die Kontaktinformationen vorhanden waren und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurden Wegeblätter zur persönlichen Notiz der Wege per Briefpost oder per E-Mail zugeschickt. Alle Haushalte, die sich für eine Online-Fortsetzung entschieden hatten, erhielten auch diese Unterlage per E-Mail.

Das eigentliche Personen-Wege-Interview fand für alle Personen im Haushalt möglichst unmittelbar nach dem Stichtag entweder online, schriftlich oder telefonisch statt. Im Fall einer telefonischen oder einer Online-Teilnahme fand das Interview in einem maximalen Abstand von zwei Wochen statt. In der schriftlichen Variante musste dies den Befragten überlassen bleiben, und es wurden auch später eingehende ausgefüllte schriftliche Fragebögen akzeptiert. Soweit möglich, sollte wie bereits in den vorangegangenen MiD-Erhebungen bis auf Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere Haushaltsmitglieder konnten auch stellvertretend Interviews geben.

Abbildung 1

Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

Haushalte, für die mindestens ein vollständiges Personen-Wege-Interview vorlag, sind in die Auswertung eingeflossen.

Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2023. Bei der Fragebogenentwicklung stand die Vergleichbarkeit der MiD 2023 mit den vorherigen MiD-Erhebungen im Vordergrund, sodass der Kernfragebogen und viele Fragen aus den Zusatzmodulen größtenteils unverändert blieben. Allerdings wurden auch Fragen zu den neuen Themen Homeoffice, Langstreckenmobilität, Mobilitätsteilhabe sowie eine ausführliche Etappenerfassung im Rahmen der Wegeerhebung entwickelt.

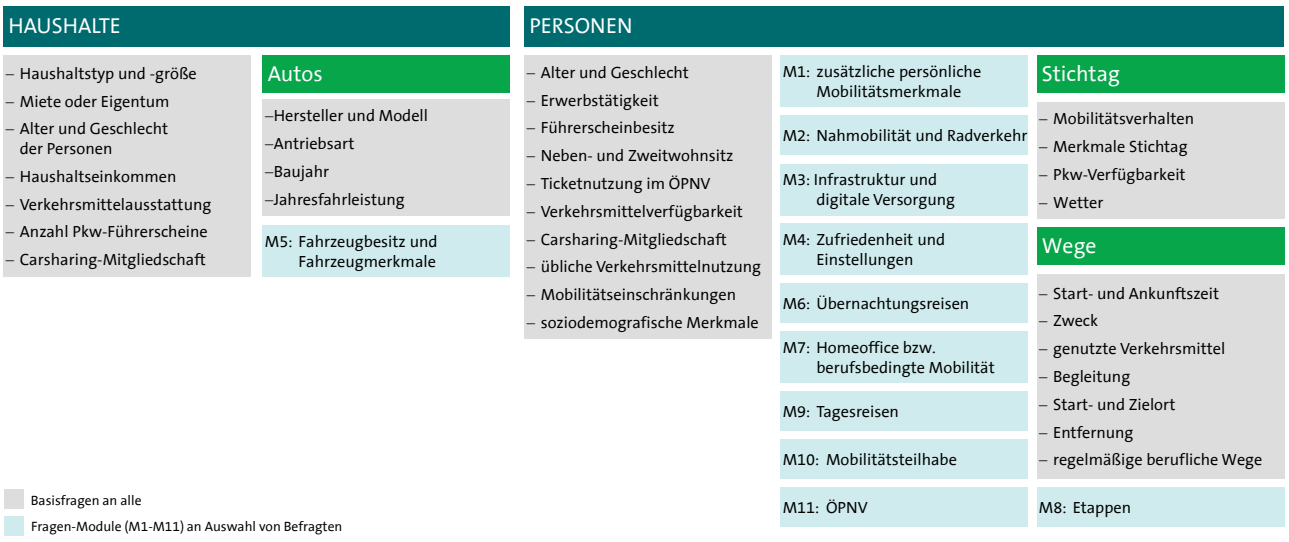
Um einer hohen Belastung der Befragten durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog entgegenzuwirken, wurden Modulpakete gebildet. Die Module M1, M2, M10 und M11 waren Teil zweier Modulpakete, alle anderen Module waren jeweils nur einmal pro Modulpaket vertreten. Jedem Haushalt wurde ein Modulpaket zufällig mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent zugewiesen, sodass die Module M1, M2, M10 und M11 bei der Hälfte aller Haushalte abgefragt wurden und die weiteren bei einem Viertel der Haushalte.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Lieferungen, Busfahren, Postzustellung), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Abbildung 2

Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

2. Stadt Wuppertal – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner

Die Stadt Wuppertal zählte 358.592 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2023 (Bevölkerungszahlen auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023). Die Stadt liegt im Zentrum des Bergischen Landes in Nordrhein-Westfalen. Die Topografie des Stadtgebiets ist durch das Tal der Wupper geprägt. Die Stadtteile Barmen, Oberbarmen, Heckinghausen, Langerfeld-Beyenburg und Ronsdorf machen das östliche Stadtgebiet aus. Die Stadtteile Elberfeld, Elberfeld-West, Uellendahl-Katernberg, Vohwinkel und Cronenberg gehören zum westlichen Stadtgebiet.

Ergebnisse für Wuppertal im Vergleich

Zur Einordnung werden die Ergebnisse für Wuppertal stellenweise mit denen für Deutschland und für den Raumtyp verglichen.

Zur Analyse der regionalen Unterschiede wird der Regionalstatistische Raumtyp „RegioStaR“ verwendet, der 2018 vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept. Dieses bezieht sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit ein. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen anhand der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner, der Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum RegioStaR sind auf den Internetseiten des BMV zu finden (z. B. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html, abgerufen am 06.02.2026).

Die MiD nutzt mit RegioStaR7 eine Differenzierung in sieben Typen. Wuppertal zählt gemäß dieser Typisierung als „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“. Ergebnisvergleiche für Wuppertal auf Grundlage von RegioStaR7 beziehen sich also auf den Vergleich von Wuppertal mit den Werten für den entsprechenden Raumtyp auf Bundesebene.

Für ausgewählte Auswertungen wird auf die Einteilung Wuppertals in das östliche und westliche Stadtgebiet zurückgegriffen. Zudem werden an einigen Stellen die Wuppertaler Haushalte und Personen zusätzlich folgendermaßen differenziert:

– Geschlecht
– Alter
– Haupttätigkeit
– Haushaltstyp
– ökonomischer Status

Die befragten Haushalte können in ökonomische Statusgruppen unterteilt werden. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von (sehr) niedrig über mittel bis (sehr) hoch gebildet.

Zudem erfolgt an ausgewählten Stellen ein Zeitvergleich mit den Ergebnissen für Wuppertal aus dem MiD-Erhebungsjahr 2017.

Jeder vierte Haushalt mit (sehr) niedrigem Einkommen

Bundesweit gehört insgesamt knapp die Hälfte der befragten Haushalte der hohen oder sehr hohen Einkommensgruppe an (siehe Abbildung 3). Die andere Hälfte der Haushalte verteilt sich auf solche mit mittlerem (30 Prozent) und (sehr) niedrigem Einkommen (21 Prozent). In Wuppertal ist ebenfalls ein Anteil von über 40 Prozent den (sehr) hohen Einkommensgruppen zuzuordnen. Gleichzeitig verteilen sich die Haushalte aber etwas stärker auf die mittlere Einkommensgruppe (32 Prozent) und die (sehr) niedrigen Einkommensgruppen (25 Prozent).

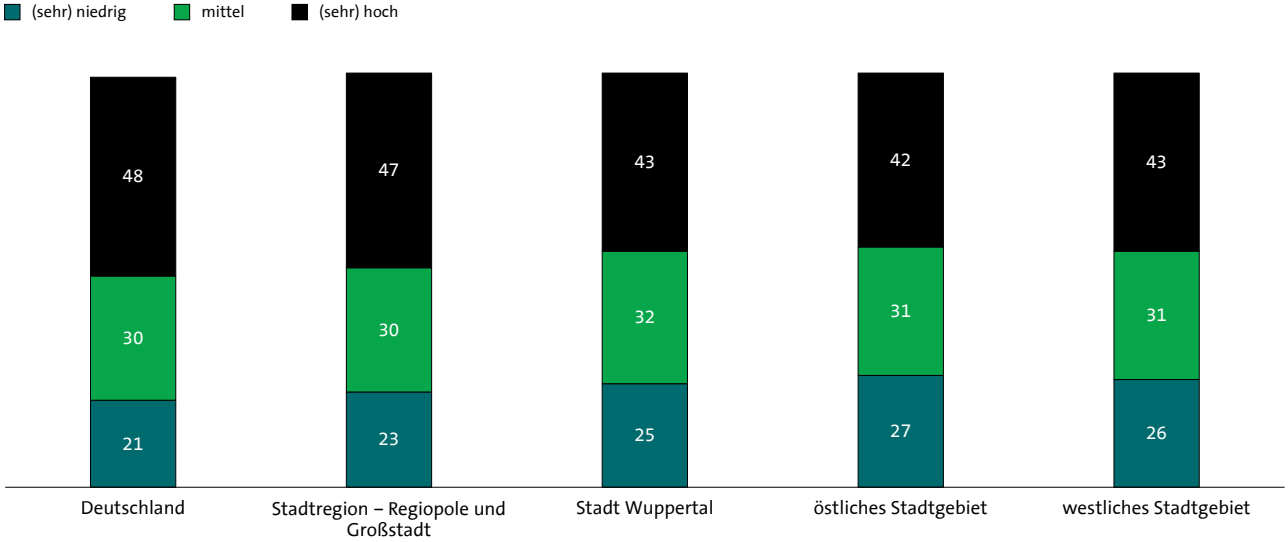
Viele Einpersonenhaushalte in Wuppertal

In der Mehrheit der Wuppertaler Haushalte wohnt nur eine Person (54 Prozent; siehe Abbildung 4). Damit wohnen dort anteilig mehr Menschen alleine als dies bundesweit oder in vergleichbaren Städten der Fall ist. In Wuppertal gibt es zudem anteilig gesehen weniger Haushalte, in denen mindestens ein Kind wohnt (16 Prozent).

Abbildung 3

Haushalte

Ökonomischer Status der Haushalte



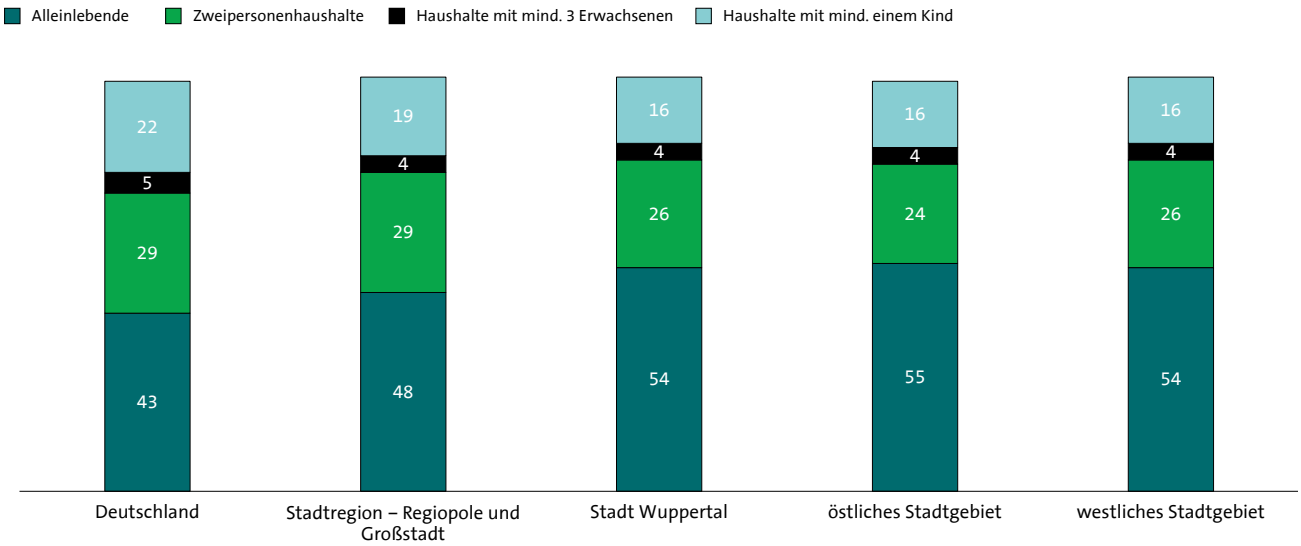
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 4

Haushalte

Haushaltstypen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Rund zwei Drittel der Wuppertaler Haushalte mit (sehr) niedrigem (69 Prozent) und mittlerem Einkommen (64 Prozent) sind Einpersonenhaushalte (ohne Abbildung). In den (sehr) hohen Einkommensgruppen macht der entsprechende Anteil etwas mehr als ein Drittel aus (37 Prozent). Auch Zweipersonenhaushalte (34 Prozent) und Haushalte mit mindestens einem Kind (22 Prozent) sind anteilig am häufigsten den (sehr) hohen Einkommensgruppen zuzuordnen. In den anderen Einkommensgruppen machen Zweipersonenhaushalte jeweils einen Anteil um die 20 Prozent aus, die Haushalte mit mindestens einem Kind sind jeweils um die 10 Prozent vertreten. Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen kommen in allen Einkommensgruppen mit Anteilen (weit) unter 10 Prozent anteilig selten vor.

Deutlicher Geschlechterunterschied beim Umfang der Erwerbstätigkeit

Insgesamt 45 Prozent der Personen in Wuppertal gehen einer Erwerbstätigkeit nach, sei es in Voll- oder Teilzeit (siehe Abbildung 5). Mit 3 Prozentpunkten Unterschied ist der Anteil der Erwerbstätigkeit in Teilzeit im westlichen Stadtgebiet anteilig etwas häufiger als im östlichen Stadtgebiet. Trotz einzelner Größenunterschiede in den Anteilen lässt sich für Wuppertal und die anderen Vergleichsregionen aber mehr Ähnlichkeit als Unterschied feststellen.

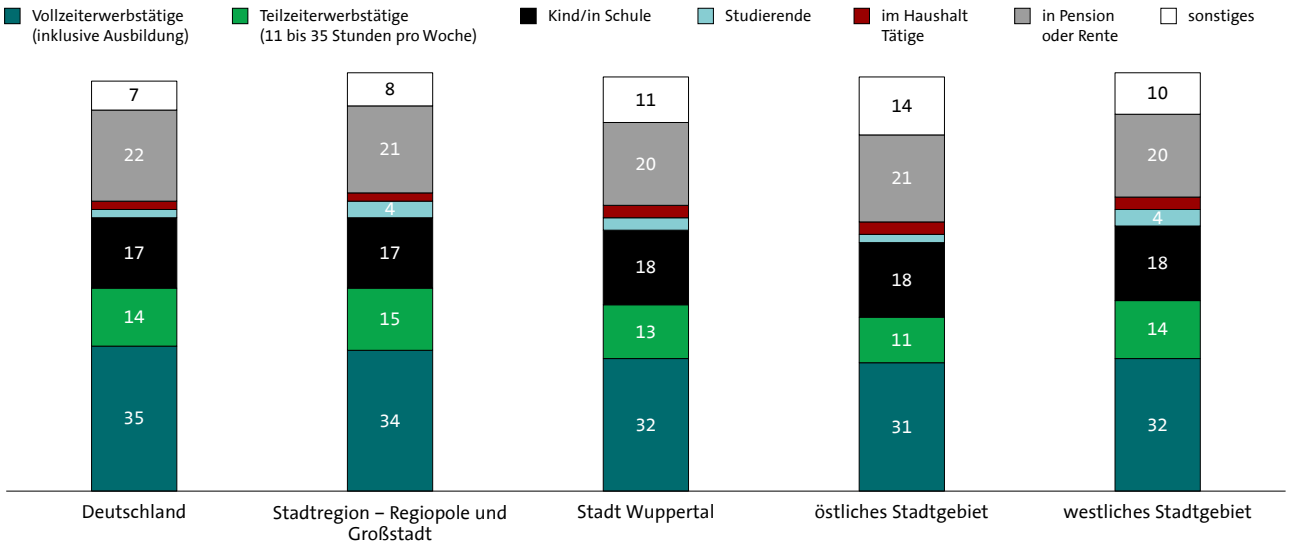
Die Anteile der Erwerbstätigkeit unterscheiden sich deutlich für die Geschlechter (ohne Abbildung). Gehen in Wuppertal 42 Prozent der Männer einer Erwerbstätigkeit in Vollzeit nach, sind es bei den Frauen (22 Prozent). Teilzeiterwerbstätig sind dagegen 5 Prozent der Männer und 21 Prozent der Frauen.

In den erwerbstätigen Altersgruppen 18-29 (41 Prozent), 30-49 (54 Prozent) und 50-64 Jahre (53 Prozent) geht jeweils der größte Anteil einer Vollzeiterwerbstätigkeit nach (ohne Abbildung). In der mittleren und oberen Altersgruppe sind es mit jeweils knapp über 50 Prozent mehr als die Hälfte der Befragten. Die Teilzeiterwerbstätigkeit verteilt sich anteilig mit 13 Prozent, 22 Prozent und 21 Prozent auf die entsprechenden, im Alter ansteigenden Gruppen.

Abbildung 5

Personen

Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vor Ort vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation.

Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 80 Prozent verfügen vier von fünf Haushalten in Deutschland über mindestens ein eigenes Auto (siehe Abbildung 6). In Wuppertal ist der Anteil mit 73 Prozent etwas geringer und ähnelt somit anderen Regiopolen und Großstädten. Im westlichen Stadtgebiet (74 Prozent) besitzen anteilig etwas mehr Haushalte mindestens ein Auto als im östlichen Stadtgebiet (70 Prozent). Da die Unterschiede aber nur wenige Prozentpunkte betragen, sind die mittleren Anzahlen der Autos im Haushalt über alle Vergleichsregionen hinweg dementsprechend sehr ähnlich (zwischen 0,9 und 1,1).

In Wuppertal besitzt die Mehrheit der Haushalte der (sehr) niedrigen Einkommensgruppen kein Auto (57 Prozent; ohne Abbildung). Im Gegensatz dazu besitzen 77 Prozent der mittleren Einkommensgruppe und 86 Prozent der (sehr) hohen Einkommensgruppen mindestens ein eigenes Auto. Die Mittelwerte der Autoanzahl liegen damit zwischen 0,5 in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen und 1,3 in den (sehr) hohen Einkommensgruppen (mittel: 0,9)

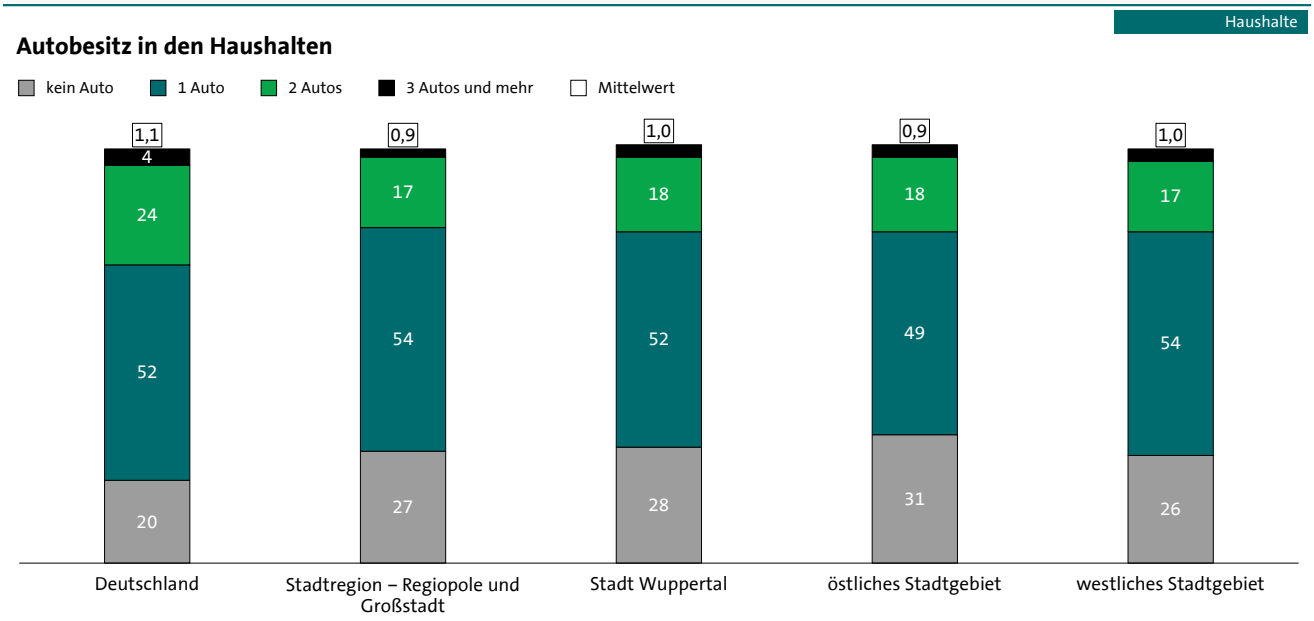
In Wuppertal besitzt etwas mehr als jeder zweite Einpersonenhaushalt mindestens ein eigenes Auto (58 Prozent, Mittelwert: 0,6; ohne Abbildung). In den anderen Haushaltstypen erreicht der entsprechende Anteil jeweils fast die 90-Prozent-Marke. Der Mehrfachbesitz gilt für zwei von drei Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen (64 Prozent, Mittelwert: 1,8). Aber auch 42 Prozent (Mittelwert: 1,4) der Haushalte mit mindestens einem Kind und 36 Prozent (Mittelwert: 1,3) der Zweipersonenhaushalte verfügen über mehr als ein Auto.

Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs

In Deutschland besitzen 57 Prozent aller Personen ab 14 Jahren mindestens ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, 8 Prozent ein Elektrofahrrad oder Pedelec und 10 Prozent sogar beides (siehe Abbildung 7). Ein Viertel dieser befrag-

Abbildung 6

Autobesitz in den Haushalten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

ten Personengruppe besitzt kein Zweirad. Eine ähnliche Verteilung zeigt sich in anderen Regiopolen und Großstädten. In Wuppertal ist die Verteilung anders. Insgesamt 45 Prozent der ab 14-Jährigen besitzen keinerlei Zweirad. Im östlichen Stadtgebiet ist der Anteil um 8 Prozentpunkte größer als im westlichen Stadtgebiet. Wird ein Zweirad besessen, handelt es sich überwiegend um ein normales Fahrrad. Hier ist der Anteil im westlichen Stadtgebiet um 8 Prozentpunkte größer als im östlichen Stadtgebiet.

In (sehr) niedrigen Einkommensgruppen besitzt die Mehrheit der Personen kein Zweirad (59 Prozent; ohne Abbildung). Doch auch in der mittleren Einkommensgruppe (48 Prozent) sowie in den (sehr) hohen Einkommensgruppen (35 Prozent) sind die Anteile für den Nicht-Besitz recht groß. Elektrofahrräder, Pedelec oder der kombinierte Besitz mit einem normalen Fahrrad sind zudem durchweg anteilig selten vorhanden. Die höchste Besitzquote für ein normales Fahrrad erreichen die Personen der (sehr) hohen Einkommensgruppen mit 45 Prozent, diejenigen aus (sehr) niedrigen Einkommensgruppen besitzen in 30 Prozent der Fälle ein solches Fahrrad.

Mit 13 Prozent sind Elektrofahrräder und Pedelecs anteilig am häufigsten bei Personen aus Zweipersonenhaushalten vorhanden (ohne Abbildung). Die Nicht-Besitzquoten sind in allen Haushaltstypen (weit) oberhalb der 30-Prozent-Marke. Die Mehrheit der Personen aus Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen besitzt ein normales Fahrrad (54 Prozent) und bei denjenigen aus Haushalten mit mindestens einem Kind erreicht der Anteil 42 Prozent. Bei allein oder zu zweit lebenden Personen ist es jeweils ein Drittel oder etwas mehr.

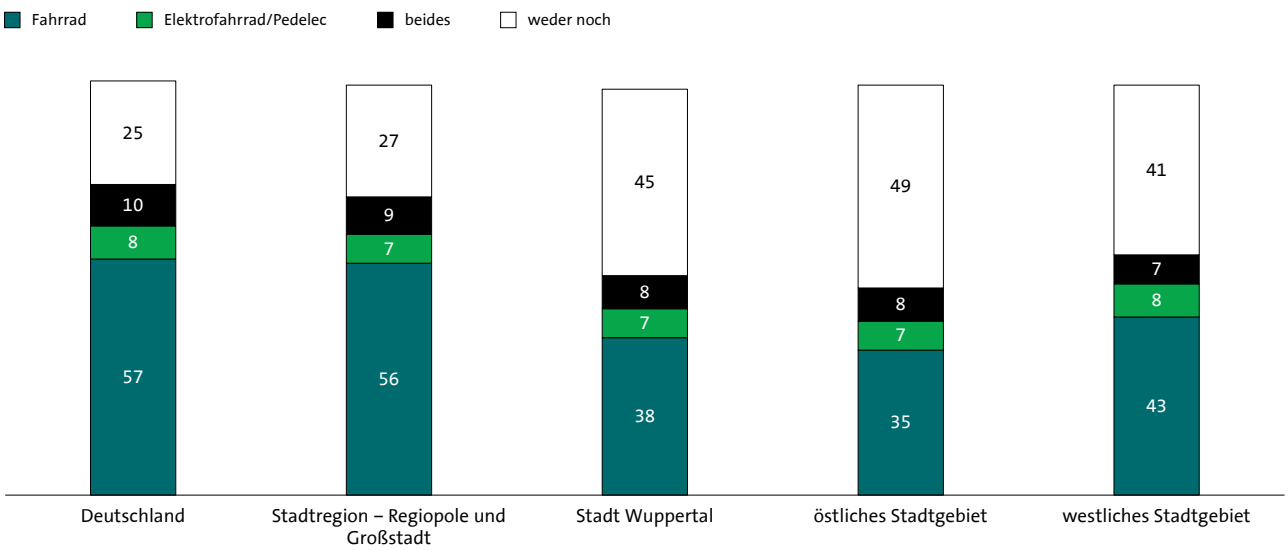
Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten – hier von Personen ab 14 Jahren – ein wichtiger Kennwert für regional zur Verfügung stehende Mobilitätsoptionen. Etwa jede vierte Person ab 14 Jahren in Wuppertal erwirbt Fahrkarten nach Bedarf (24 Prozent; siehe Abbildung 8). Der entsprechende Anteil ist im westlichen Stadtgebiet 7 Prozentpunkte größer als im östlichen Stadtgebiet. In Wuppertal zeigt sich zum Erhebungszeitpunkt dagegen ein vergleichsweise großer Besitzanteil für das Deutschlandticket (32 Prozent) – mit einem deutlichen Unterschied in der Besitzquote zwischen Ost (37 Prozent) und West (28 Prozent).

Abbildung 7

Personen ab 14 Jahren

Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

In den Altersgruppen ab 14 bis 17 Jahre sowie 18 bis 29 Jahre übersteigt der jeweilige Besitzanteil des Deutschlandtickets den bedarfsweisen Fahrkartenerwerb deutlich (ohne Abbildung). Bei den Minderjährigen steht ein Anteil von 5 Prozent für den Erwerb von Einzelfahrkarten einem Anteil von 68 Prozent für das Deutschlandticket gegenüber. In der anderen Altersgruppe liegen die Quoten bei 14 Prozent vs. 41 Prozent. In den weiteren Altersgruppen hält sich das Verhältnis eher die Waage und unterscheidet sich um bis zu 4 Prozentpunkte.

Von den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren besitzen mehr als zwei Drittel das Deutschlandticket (68 Prozent; ohne Abbildung). Doch auch bei den Personen in Pension oder Rente beträgt der Anteil noch 22 Prozent. Für Studierende spielen insbesondere Semestertickets eine große Rolle (75 Prozent). Für die meisten Tätigkeitsgruppen gilt entweder mehrheitlich der bedarfsweise Erwerb oder der Besitz des Deutschlandtickets.

Neben dem üblichen Nutzungsverhalten gilt es auch den Anteil der Personen zu betrachten, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region fahren, sodass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können. Mit 16 Prozent ähnelt der Anteil in Wuppertal dem anderer Regiopole und Großstädte (siehe Abbildung 8). Deutschlandweit ist der Anteil weitaus größer (31 Prozent).

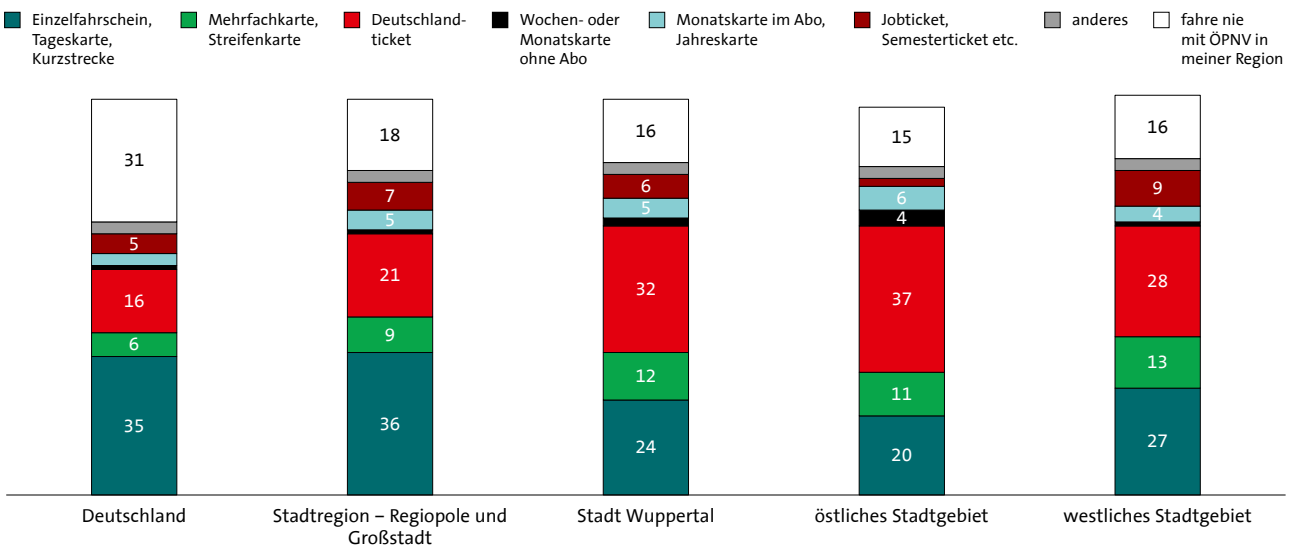
Etwa jede vierte Person in Wuppertal zwischen 65 und 74 Jahren (24 Prozent) und ab 75 Jahren (26 Prozent) gibt die Nicht-Nutzung als Regelfall an (ohne Abbildung). In den anderen Altersgruppen liegt der entsprechende Anteil (weit) unter der 20-Prozent-Marke. Nicht-Nutzung ist (eher) die Ausnahme.

Jede vierte Person in Pension oder Rente in Wuppertal fährt so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region, dass keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angegeben werden kann (25 Prozent; ohne Abbildung). Für diejenigen mit Vollzeit- bzw. Teilzeiterwerbstätigkeit beträgt der Anteil 17 Prozent bzw. 14 Prozent und für die anderen Tätigkeitsgruppen liegt der Wert (weit) unterhalb der 10-Prozent-Marke. Auch hier ist die Nicht-Nutzung eher die Ausnahme.

Abbildung 8

Personen ab 14 Jahren

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

4. Mobilität in der Stadt Wuppertal – zentrale Kennwerte

Die Darstellung zentraler Kennwerte bezieht sich auf das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in Wuppertal am ihnen zugeteilten Stichtag und bietet somit Einblicke in den Verkehr und die Mobilität an einem durchschnittlichen Tag in der Region.

Was ist ein Weg?

Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2023 nutzen das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Gemäß dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt bleibt es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen ist es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf auf dem Weg zur Arbeit, werden die Wege getrennt angegeben.

Folgendes gilt es zu beachten: Verkehr, der sich durch die Mobilität nicht in Wuppertal ansässiger Personen, wie etwa durch das Berufspendeln, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Umgekehrt werden Wege, die in Wuppertal ansässige Personen an anderen Orten zurückgelegt haben, für Wuppertal mit eingerechnet. Diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, gelten – bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands – als „nicht mobil“.

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

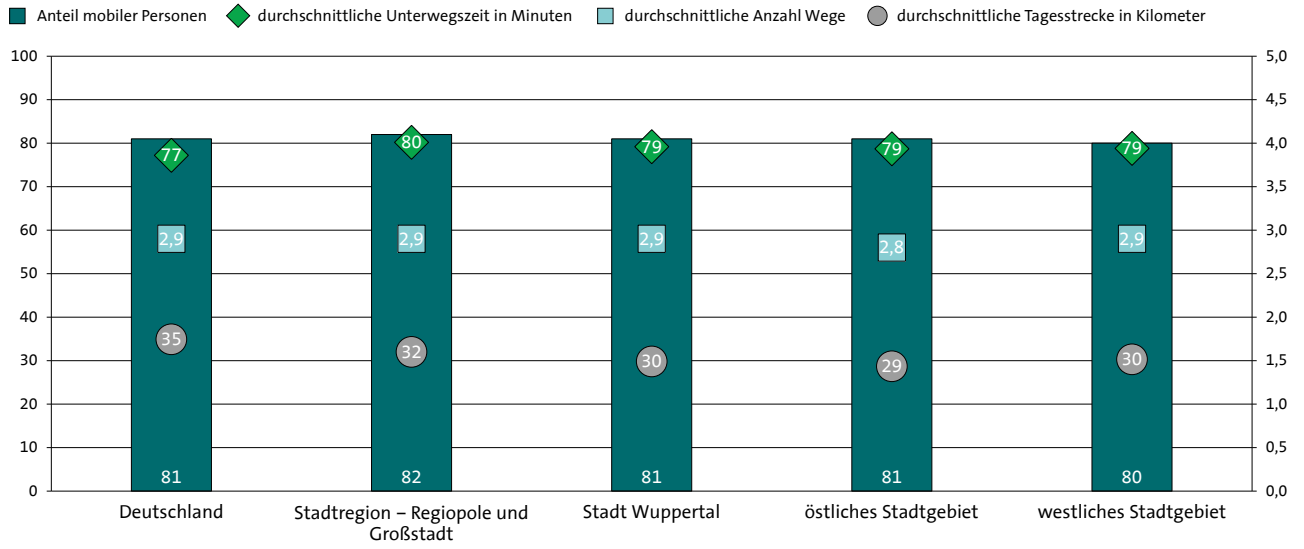
Die dargestellten durchschnittlichen Kennwerte basieren auf den Stichtagen aller Personen und umschreiben die Anteile der (Nicht-)Mobilität, die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die dafür benötigte Unterwegszeit und Tagesstrecke.

Rund vier von fünf Personen in Wuppertal sind an einem durchschnittlichen Tag für mindestens einen kurzen Weg außer Haus unterwegs (siehe Abbildung 9). Damit liegt die Stadt – und auch deren Stadtgebiete – im Trend der Bundesrepublik und vergleichbarer Städte. Während in Deutschland und in vergleich-

Abbildung 9

Personen

Mobilitätskennwerte im Vergleich



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

baren Städten die Mobilitätsquote im Zeitvergleich mit 2017 jeweils nahezu unverändert bleibt, zeigt sich in Wuppertal ein Rückgang um 4 Prozentpunkte, im östlichen Stadtgebiet um 6 und im westlichen Stadtgebiet um 3 Prozentpunkte (ohne Abbildung).

In Wuppertal zeigt sich dabei ein deutlicher Unterschied in der Mobilitätsquote im Wochenverlauf. Unter der Woche sind mit 84 Prozent anteilig deutlich mehr Personen unterwegs als am Wochenende mit einer Quote von 71 Prozent. Vergleicht man die einzelnen Wochentage miteinander, ist die Quote über alle Wuppertaler Personen hinweg am Sonntag am kleinsten (67 Prozent) und am Mittwoch und Freitag am höchsten (jeweils 86 Prozent; ohne Abbildung).

Die Anzahl der durchschnittlich am Tag zurückgelegten Wegen ist über alle Vergleichsregionen hinweg mit 2,8 bzw. 2,9 Wegen nahezu identisch (siehe Abbildung 9). Im Vergleich zu 2017 zeigt sich, bis auf das westliche Stadtgebiet, ein leichter Rückgang. Dieser Rückgang ist allerdings auf der Ebene der Nachkommastelle zu verbuchen und beträgt beispielsweise für das östliche Stadtgebiet 0,3 Wege, die durchschnittlich weniger pro Tag zurückgelegt werden.

Für die täglichen Wege außer Haus benötigen die Einwohnerinnen und Einwohner Wuppertals durchschnittlich 79 Minuten (siehe Abbildung 9). Hier gleicht die Stadt anderen Regiopolen und Großstädten und auch der deutschlandweiten Unterwegszeit. Während die Unterwegszeit im östlichen Stadtgebiet im Vergleich zu 2017 stabil bleibt, benötigen diejenigen im westlichen Stadtgebiet rund 8 Minuten weniger für ihre Wege (ohne Abbildung). Über die Stadtgebiete hinweg ergibt sich für Wuppertal ein Minus von rund 4 Minuten.

Die durchschnittliche Tagesstrecke erreicht für die Wuppertaler Bevölkerung 30 Kilometer und ist somit nur geringfügig kürzer als deutschlandweit (35 Kilometer) oder in anderen Regiopolen und Großstädten (32 Kilometer; siehe Abbildung 9). Deutschlandweit und in mit Wuppertal vergleichbaren Städten reduziert sich die Tagesstrecke seit 2017 um rund 4 Kilometer. Anders ist die Entwicklung in Wuppertal: Hier steigt die Strecke um etwa einen Kilometer an, im westlichen Stadtgebiet um 2 Kilometer. Im östlichen Stadtgebiet verkürzt sich die Tagesstrecke dagegen um 2 Kilometer (ohne Abbildung).

Zentrale Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Merkmalen

Die Mobilitätsquote der Personen aus den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen und der mittleren Einkommensgruppe in Wuppertal beträgt jeweils 76 Prozent (siehe Abbildung 10). Demnach sind in den (sehr) hohen Einkommensgruppen anteilig deutlich mehr Menschen unterwegs (86 Prozent). Allerdings werden dabei in den Gruppen jeweils ähnlich viele Wege pro Person und Tag zurückgelegt (zwischen 2,8 und 3,1). Während sich die Unterwegszeiten der (sehr) niedrigen und der mittleren Einkommensgruppe ähneln, sind es bei der durchschnittlichen Tagesstrecke dagegen die mittlere und die (sehr) hohe Einkommensgruppe.

In den meisten Tätigkeitsgruppen in Wuppertal liegt die Mobilitätsquote oberhalb der 80-Prozent-Marke (siehe Abbildung 10). Ausnahmen sind die Nicht-Erwerbstätigen bzw. die Personen in Pension oder Rente, die einen Wert von 76 Prozent bzw. 70 Prozent erreichen. Vollzeit- (3,7) und Teilzeiterwerbstätige (3,8) legen dabei mit Abstand die meisten Wege pro Tag zurück. Nicht-Erwerbstätige und Personen in Pension oder Rente sind täglich für durchschnittlich rund zwei Wege außer Haus unterwegs. Vollzeiterwerbstätige benötigen mit 90 Minuten die meiste Zeit für das Zurücklegen der Wege. Alle anderen Tätigkeitsgruppen sind jeweils zwischen 70 und 80 Minuten pro Tag auf ihren Wegen unterwegs, also durchweg über eine Stunde.

Ähnlich wie bei den Tätigkeitsgruppen sind in Wuppertal in nahezu allen Altersgruppen jeweils (etwas) mehr als vier von fünf Personen pro Tag unterwegs (ohne Abbildung). Bei den 40- bis 49-Jährigen sind es sogar 86 Prozent. Für Personen zwischen 65 und 74 Jahren sowie ab 75 Jahren fällt die Mobilitätsquote deutlich unter die 80-Prozent-Marke. Mit Abstand die meisten Wege legen die 50- bis 64-Jährigen pro Tag zurück (3,9). Die Altersgruppen 18-29 (2,8), 30-39 (2,9) und 40-49 Jahre (3,1) sind täglich auf rund drei Wegen unterwegs. Lediglich Personen ab 75 Jahren legen weniger als zwei Wege pro Tag zurück (1,5). In nahezu allen Altersgruppen benötigen die Menschen täglich eine Stunde oder mehr für ihre Wege – doch auch diejenigen ab 75 Jahren liegen mit durchschnittlich 57 Minuten nur knapp darunter. Einwohnerinnen und Einwohner zwischen 7 und 17 Jahren benötigen sogar 93 Minuten, wohingegen die übrigen Alters-

gruppen überwiegend Unterwegszeiten von 80 bis 85 Minuten berichten. Bei den Altersgruppen fällt auf, dass diejenigen im Berufsalter (18-29, 30-39, 40-49 und 50-64 Jahre) pro Tag zwischen 33 und 37 Kilometern zurücklegen. Die 7- bis 17-Jährigen sowie die 65- bis 74-Jährigen fallen unter die 30-Kilometer-Marke und die jüngsten Einwohnerinnen und Einwohner bis 6 Jahre sowie diejenigen ab 75 Jahren fallen unter die 20-Kilometer-Marke.

In Wuppertaler Haushalten mit mindestens einem Kind liegt die Mobilitätsquote dieser Personen mit 85 Prozent am höchsten (ohne Abbildung). Für diejenigen aus Zweipersonenhaushalten ist die Quote dagegen um 10 Prozentpunkte geringer. Alleinlebende und Personen aus Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen erreichen eine Quote von jeweils 80 Prozent. In der Anzahl der zurückgelegten Wege unterscheiden sich die Haushaltstypen nur geringfügig, da die mittleren Anzahlen pro Person und Tag zwischen 2,6 (Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen) und 3,1 (Einpersonenhaushalte) schwanken. Die tägliche Unterwegszeit derjenigen aus Zweipersonenhaushalten und derjenigen aus Haushalten mit mindestens einem Kind erreicht jeweils rund 76 Minuten. Damit benötigen sie rund 9 Minuten weniger als Alleinlebende und etwa 8 Minuten weniger als diejenigen aus Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen. Personen aus ebendiesen Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen erreichen allerdings die höchste durchschnittliche Tagesstrecke von 42 Kilometern. Diejenigen in Ein- bzw. Zweipersonenhaushalten legen 32 Kilometer bzw. 31 Kilometer zurück, wohingegen diejenigen aus Haushalten mit mindestens einem Kind die kürzeste Tagesstrecke aufweisen (25 Kilometer).

Wegelängen und Wegedauern

Während sich die zuvor berichteten Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen aus den einzelnen Wegen zusammensetzen, gilt es nun die Wegeebene zu betrachten. Als aussagekräftige Kennzahl wird hierfür der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er deren Mitte angibt.

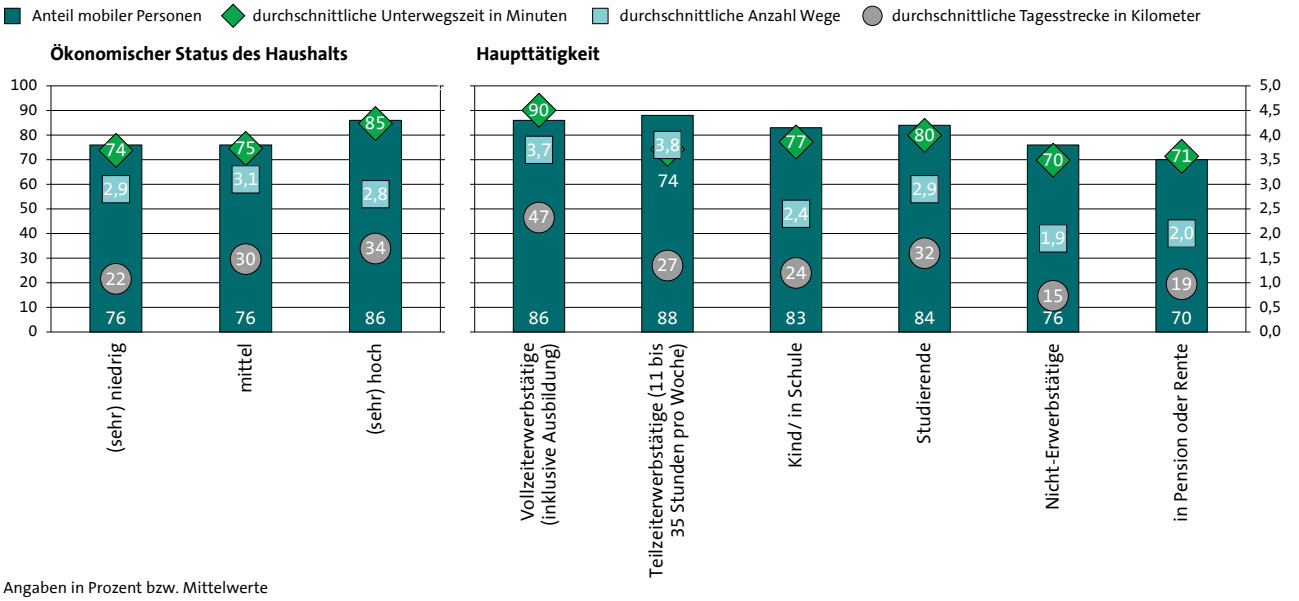
Mit einem Median von jeweils 4 Kilometern sind Strecken in Deutschland und in Wuppertal gleichlang (siehe Abbildung 11). Allerdings werden deutschlandweit 15 Minuten und in Wuppertal 20 Minuten benötigt siehe Abbildung 12).

Erwartungsgemäß sind Fußwege mit einem Kilome-

Abbildung 10

Personen

Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen

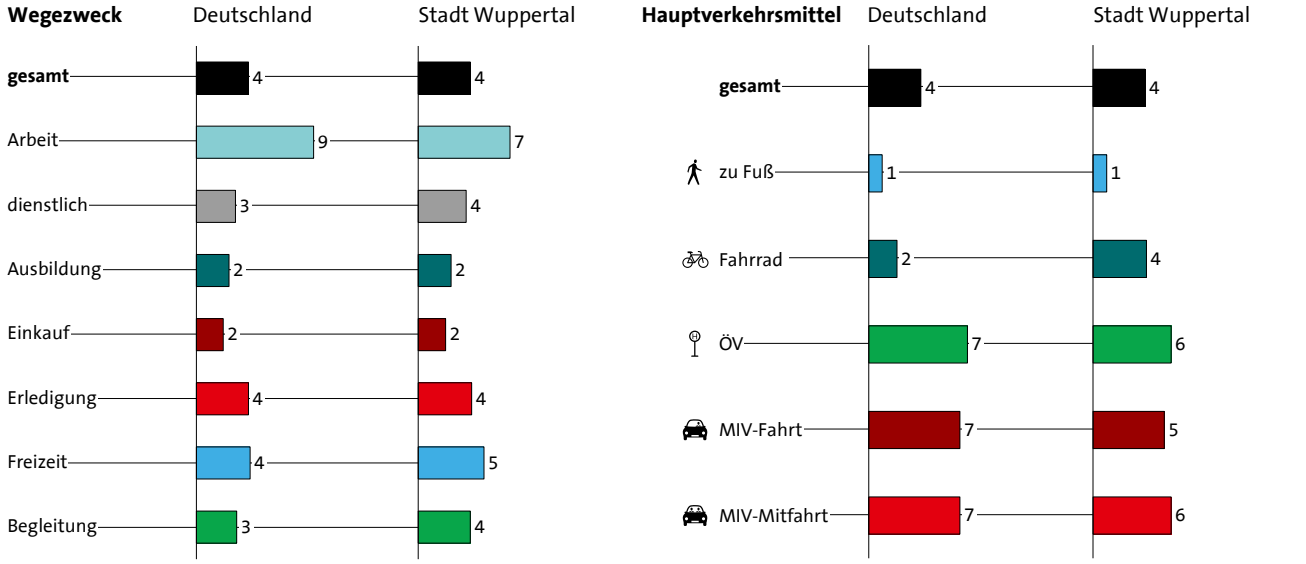


Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte

Abbildung 11

Wege

Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



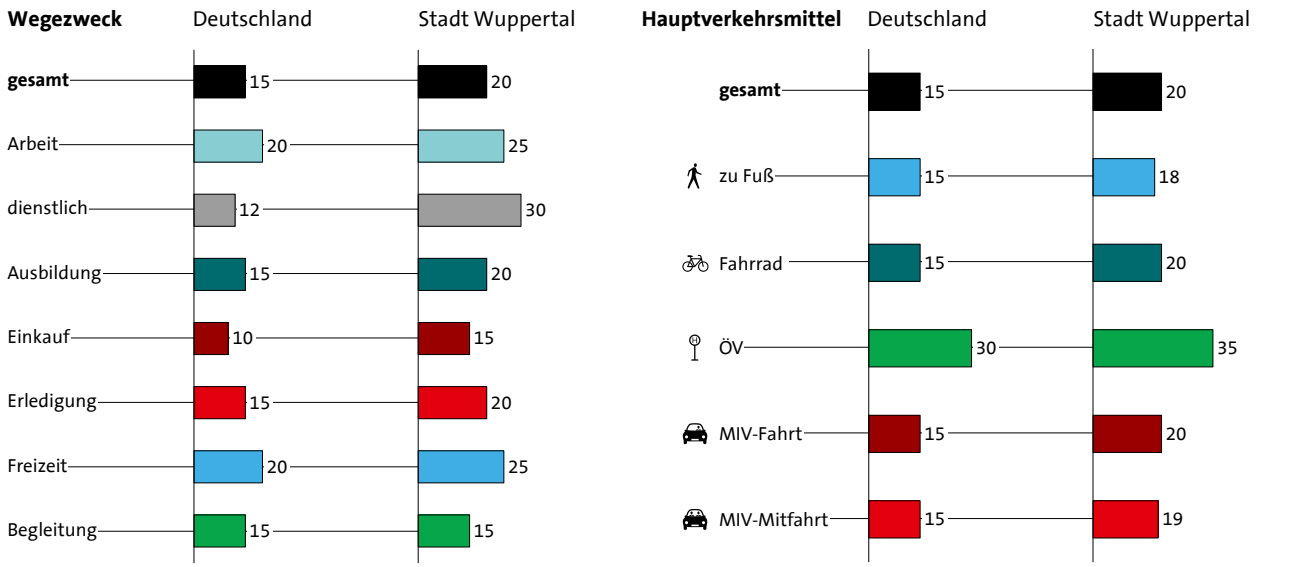
Median in Kilometer

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 12

Wege

Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



Median in Minuten

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

ter eher kurz. Fahrradwege in Wuppertal weisen allerdings mit 4 Kilometern einen höheren Median auf, im Vergleich zur Bundesrepublik (siehe Abbildung 11 und siehe Abbildung 12). Wege im MIV und im ÖV sind dagegen in beiden Vergleichsregionen (etwas) länger als Fuß- und Radwege. Die meiste Zeit beanspruchen ÖV-Wege mit 35 Minuten (Deutschland: 30 Minuten). Die Median-Werte der anderen Hauptverkehrsmittel unterscheiden sich nur geringfügig um wenige Minuten.

Bundesweit und in Wuppertal sind Arbeitswege mit 9 bzw. 7 Kilometern am längsten (siehe Abbildung 11 und siehe Abbildung 12). Die Wege mit anderen Wegezwecken sind dagegen erwartungsgemäß kürzer. Auch Freizeitwege sind mit 5 Kilometern ähnlich lang, wie dies deutschlandweit der Fall ist (4 Kilometer).

Die Median-Werte der Wegelänge und Wegedauer lassen sich auch für einzelne soziodemografische Gruppen in Wuppertal untersuchen (Geschlecht und Alter). Die Wege von Männern sind mit einem Median von rund 5 Kilometern um 2 Kilometer länger als die von Frauen (ohne Abbildung). Die Wegedauer unterscheidet sich im Median dabei nicht: Beide Gruppen geben 20 Minuten an.

Die Wege von Minderjährigen sind am kürzesten (bis 6 Jahre: 2 Kilometer, 7 bis 17 Jahre: 3 Kilometer; ohne Abbildung). Mit einem Median-Wert von jeweils 5 Kilometern sind die Wege der 18- bis 29-Jährigen und der 40- bis 49-Jährigen am längsten. Die anderen Altersgruppen weisen Werte von rund 4 Kilometern auf. Die meisten Altersgruppen berichten Wegedauern von 20 Minuten. Lediglich die Personen ab 75 Jahren geben an, länger unterwegs zu sein (27 Minuten).

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Für Personen ab 14 Jahren wurden die Wegezwecke für jeden Weg anhand folgender Hauptkategorien aufgenommen:

– Erreichen der Arbeitsstätte
– Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
– Einkauf
– dienstlich oder geschäftlich
– Bringen oder Holen von Personen
– private Erledigung
– Freizeitaktivität
– anderer Zweck

Für Personen unter 14 Jahren wurden altersspezifische Wegezwecke erfasst und den oben aufgeführten Wegezwecken zugeordnet. Altersunabhängig wurden zusätzlich die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wurde der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die zuvor genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke „Einkauf“, „private Erledigung“ und „Freizeitaktivität“ detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wurde das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wurde daraus das Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, gilt dies gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen – wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben – wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wurde dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen. Mit dem niedrigen Rang beginnend lautet die Rangfolge:

– zu Fuß
– Fahrrad
– motorisierter Individualverkehr (MIV)
– öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
– sonstige Verkehrsmittel
  (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In den darauf aufbauenden Darstellungen wird für den MIV zwischen Fahrten und Mitfahrten unterschieden. Weiterhin wird der ÖPNV mit sonstigen Verkehrsmitteln zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus: Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle, sodass auf eine getrennte Darstellung verzichtet wird.

Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal-Split-Betrachtung erfolgt auf Wegeebene und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege. Der Modal Split zeigt die Anteile auf, mit denen bestimmte Verkehrsmittel genutzt wurden. Es werden zum einen die Anteile am Verkehrsaufkommen anhand aller Wege berechnet, zum anderen die Anteile an der Verkehrsleistung auf Grundlage der zurückgelegten Personenkilometer. Bei beiden Betrachtungsweisen wird das Konzept des Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 28).

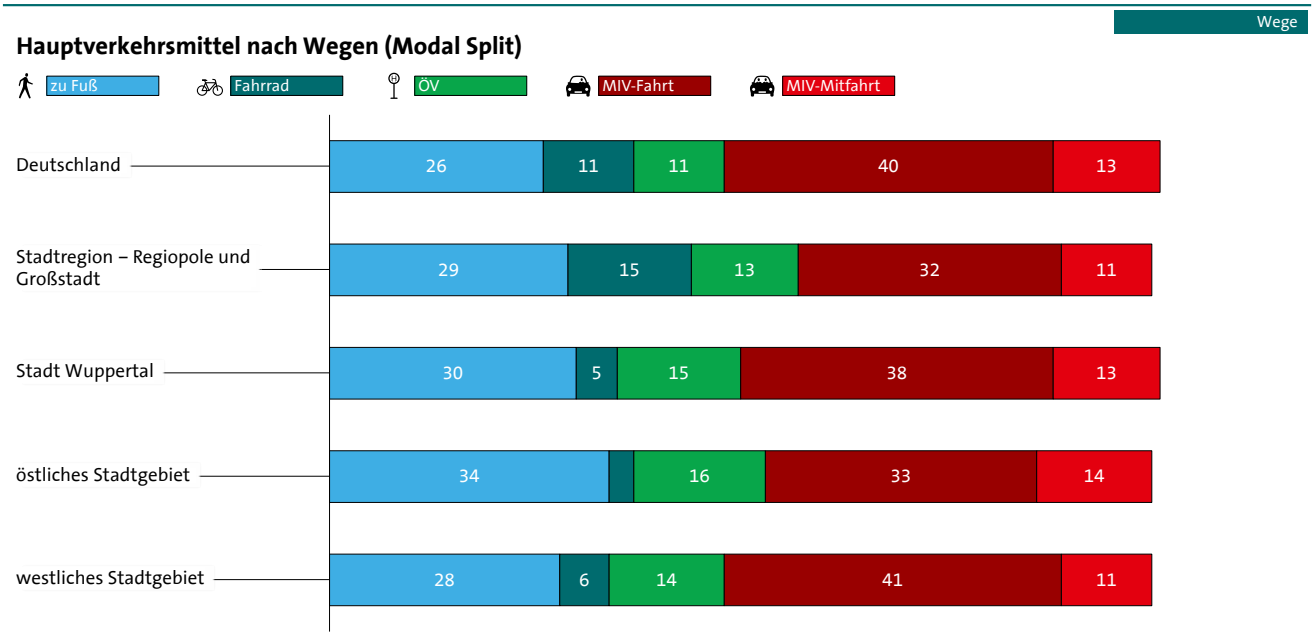
Im Vergleich mit Deutschland und mit anderen Regiopolen und Großstädten werden in Wuppertal anteilig etwas mehr Fußwege zurückgelegt (siehe Abbildung 13). Hier unterscheiden sich auch die Anteile in den Stadtgebieten um 6 Prozentpunkte. Der MIV macht in Wuppertal die Hälfte der Wege aus (51 Prozent). Hinsichtlich der MIV-Fahrt zeigt sich auch hier ein deutlicher Unterschied zwischen den Stadtgebieten. Wenige Wege entfallen in Wuppertal auf das Fahrrad (5 Prozent). Der ÖV ist in Wuppertal dagegen anteilig etwas stärker vertreten als in den Vergleichsregionen. Der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Fahrrad- und ÖV-Wegen macht in Wuppertal somit einen Gesamtanteil von 50 Prozent aus.

Im Zeitvergleich mit 2017 zeigt sich auch in Wuppertal der deutliche Anstieg in den Fußwegen um 6 Prozentpunkte (Deutschland: 4 Prozentpunkte; ohne Abbildung). Noch deutlicher ist es im östlichen Stadtgebiet, wo ein Plus von 11 Prozentpunkten zu verzeichnen ist (westlich: 3 Prozent). Der MIV reduziert sich deutschlandweit und in Wuppertal um rund 4 und in anderen Regiopolen und Großstädten um etwa 7 Prozentpunkte. Besonders deutlich ist der Rückgang im östlichen Stadtgebiet (9 Prozentpunkte; westlich: 2 Prozentpunkte). In Wuppertal und den Stadtgebieten reduziert sich jeweils der ÖV-Anteil seit 2017 leicht – deutschlandweit und in anderen Regiopolen und Großstädten zeigt sich ein kleines Plus. Insbesondere im westlichen Stadtgebiet legt der Anteil für das Fahrrad um 3 Prozentpunkte auf nun 6 Prozent zu.

In allen Vergleichsregionen werden mit Abstand die meisten Kilometer im MIV zurückgelegt (siehe Abbildung 14). Dabei ist der entsprechende Anteil in Wuppertal (62 Prozent) und in den Stadtgebieten (63 bzw. 62 Prozent) kleiner als bundesweit (74 Prozent). Wuppertal ähnelt darin eher anderen Regiopolen und

Abbildung 13

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)



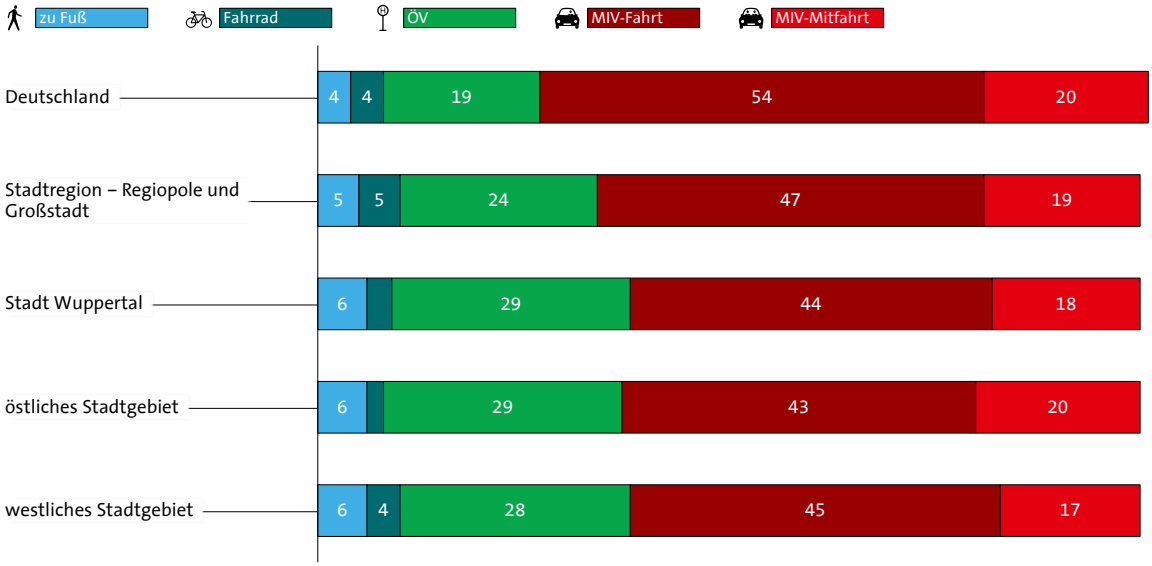
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 14

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)



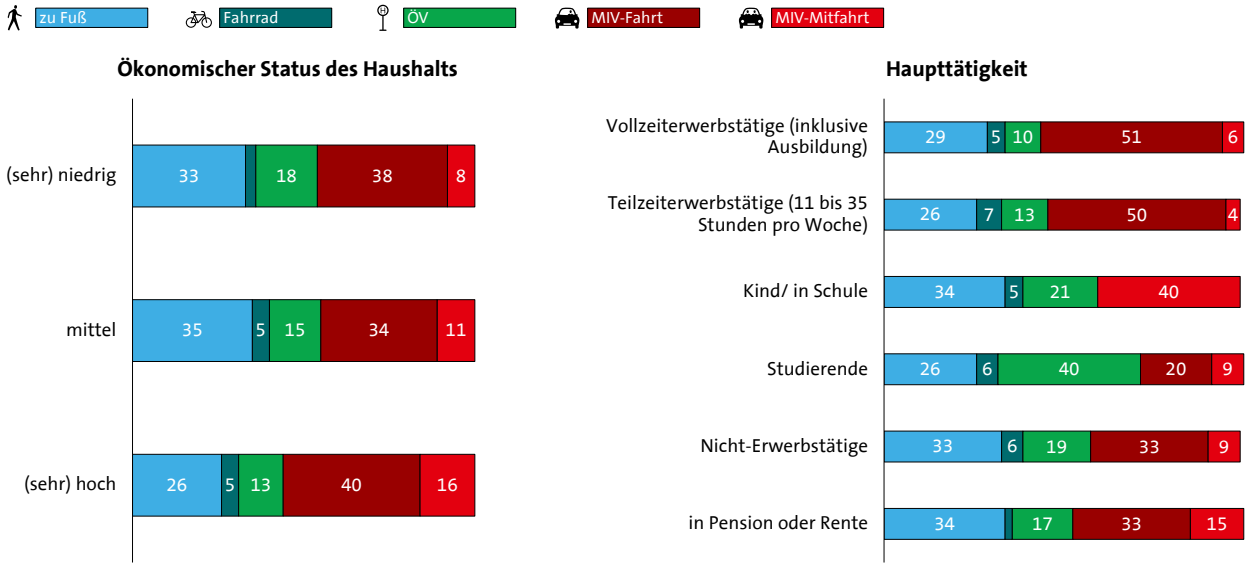
Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 15

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Großstädten (66 Prozent). Vergleichsweise viele Kilometer entfallen in Wuppertal auf den ÖV (28 bzw. 29 Prozent). Der Umweltverbund kommt in Wuppertal bei den Personenkilometern auf einen Gesamtanteil von 38 Prozent.

Im Zeitvergleich mit 2017 zeigt sich für Wuppertal und die Stadtgebiete ein deutliches Minus im MIV-Anteil: Hier reduzieren sich die Anteile an den Personenkilometern um 7 (westlich) bzw. 9 (gesamt) bzw. 10 Prozentpunkte (östlich; ohne Abbildung). Gleichzeitig wird ein Plus von 4 (westlich) bis 8 Prozentpunkten (östlich) zugunsten des ÖV deutlich. Auch im Anteil der Fuß- und Radwege zeigt sich überwiegend ein leichtes Plus.

Wegeanteile der Verkehrsmittel nach soziodemografischen Merkmalen

In den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen und der mittleren Einkommensgruppe wird jeweils rund ein Drittel der Wege ausschließlich zu Fuß unternommen (siehe Abbildung 15). In den höchsten Einkommensgruppen macht der Anteil dagegen nur ein Viertel aus. In diesen Einkommensgruppen entfallen 56 Prozent der Wege auf den MIV, in den beiden anderen Vergleichsgruppen liegt der entsprechende Anteil jeweils unter der 50-Prozent-Marke. Fahrradwege kommen in allen Gruppen vergleichbar wenig vor. Der ÖV hat seinen stärksten Anteil mit 18 Prozent in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen.

Der MIV macht die Mehrheit der Wege der Erwerbstätigen aus, sowohl Vollzeit (57 Prozent) als auch Teilzeit (54 Prozent; siehe Abbildung 15).. Nicht-Erwerbstätige und Personen in Pension oder Rente sind anteilig weniger, aber immerhin noch in (knapp) über 40 Prozent der Fälle mit dem Auto unterwegs. ÖV-Wege werden insbesondere von Studierenden unternommen (40 Prozent), aber auch Nicht-Erwerbstätige (19 Prozent), Kinder, Schülerinnen und Schüler (21 Prozent) nutzen dieses Angebot auf ihren Wegen. Fußwege machen in allen Tätigkeitsgruppen einen Anteil um die 30-Prozent-Marke aus (zwischen 26 und 34 Prozent).

Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Beispielsweise „Freizeit“ umfasst unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten und Bekannten,

Abbildung 16

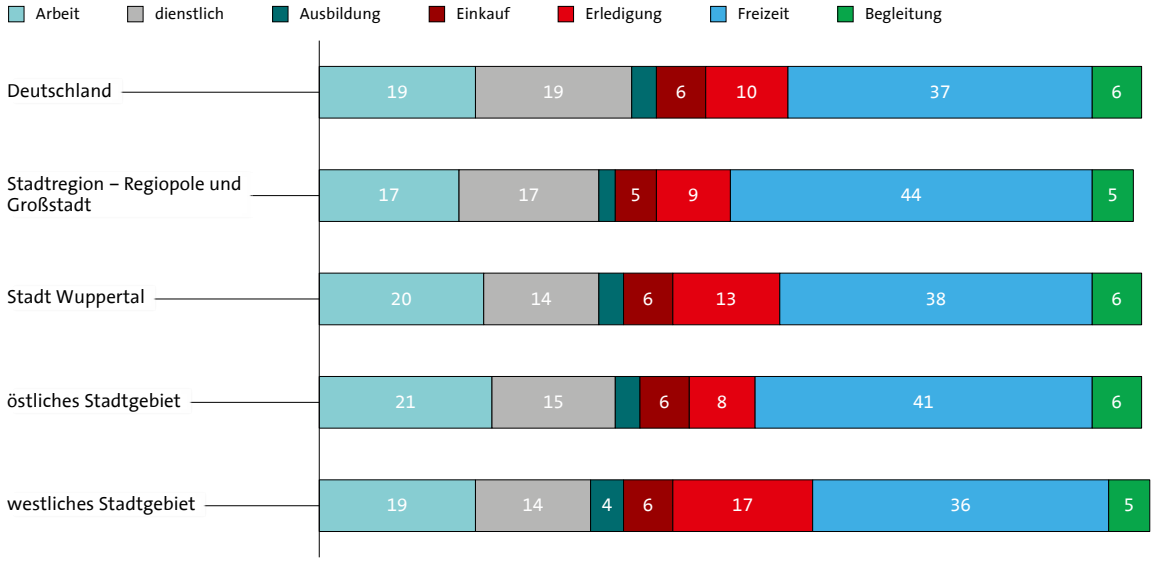
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 17

Wege

Wegezwecke nach Personenkilometern



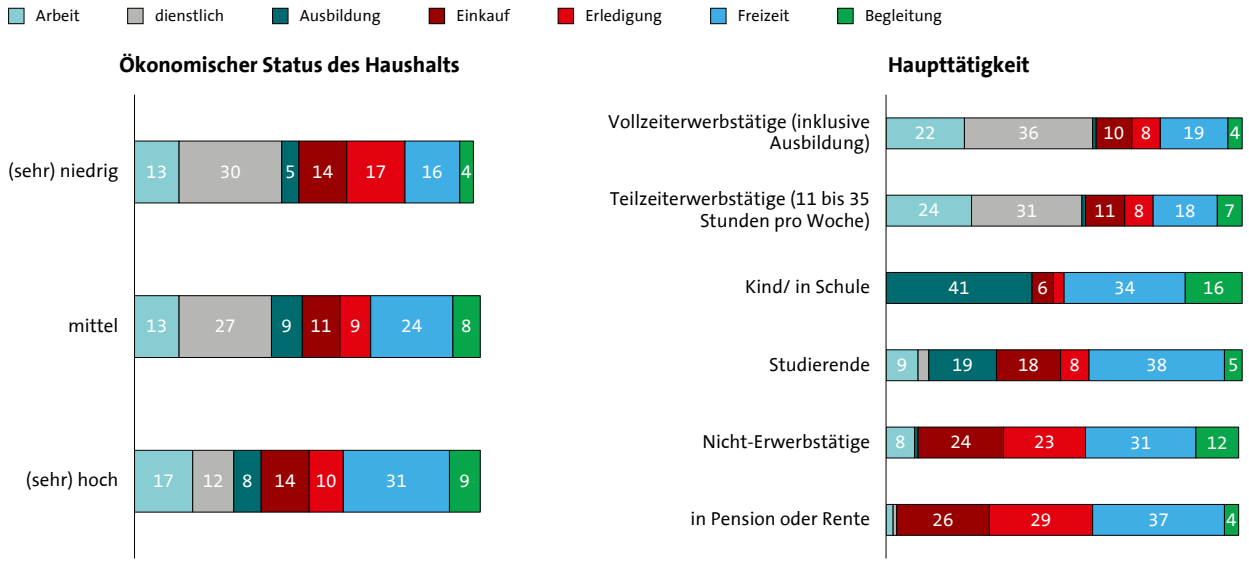
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 18

Wege

Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 28).

Zwischen den Vergleichsregionen zeigen sich nur geringfügige Abweichungen in den Anteilen der Wegezwecke (siehe Abbildung 16). Insbesondere Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitungswege weisen nahezu identische Anteile auf. In Wuppertal und den Stadtgebieten entfallen etwas weniger Wege auf den Freizeitzweck als bundesweit oder in vergleichbaren Städten. Dafür sind die Arbeits- und Dienstwege teilweise anteilig etwas stärker vertreten

Etwas anders verhält es sich bei den Wegezwecken nach Personenkilometern, da sich nun auch gewisse Unterschiede innerhalb der Stadt Wuppertal zeigen (siehe Abbildung 17). Freizeitwege machen im östlichen Stadtgebiet 5 Prozentpunkte mehr am Gesamtwert aus als im westlichen Stadtgebiet. Für Arbeits- und Dienstwege macht der Unterschiede rund 3 Prozentpunkte aus. Im westlichen Stadtgebiet ist dagegen der Anteil der Erledigungswege 9 Prozentpunkte größer als im östlichen Stadtgebiet.

Wegeanteile der Wegezwecke nach soziodemografischen Merkmalen

Zwischen den Einkommensgruppen in Wuppertal werden teils deutliche Unterschiede in den Anteilsverteilungen an den Wegezwecken deutlich (siehe Abbildung 18). Freizeitwege kommen insbesondere in den (sehr) hohen Einkommensgruppen vor (31 Prozent). In den anderen beiden Einkommensgruppen sind dagegen die Arbeits- und Dienstwege mit 43 bzw. 40 Prozent anteilig stärker vertreten. Insbesondere Dienstwege erreichen in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen und der mittleren Einkommensgruppe einen Anteil von oder um die 30 Prozent.

Erwartungsgemäß machen Arbeits- und Dienstwege bei den Erwerbstätigen einen großen Teil der Wege aus (siehe Abbildung 18). Während in allen anderen Tätigkeitsgruppen die Freizeitwege jeweils mehr als 30 Prozent ausmachen, liegt der entsprechende Anteil bei Vollzeiterwerbstätigen bei 19 Prozent und bei Teilzeiterwerbstätigen bei 18 Prozent. Einkaufs- und Erledigungswege werden anteilig oft von Nicht-Erwerbstätigen (47 Prozent) und Personen in Pension oder Rente (55 Prozent) unternommen.

Arbeits- und Dienstwege machen insgesamt 40 Prozent der Wege bei den Männern in Wuppertal aus (ohne Abbildung). Bei den Frauen sind es mit 29 Prozent mehr als 10 Prozentpunkte weniger. Bei ihnen ist der Anteil an Freizeitwegen 5 Prozentpunkte größer (28 Prozent). Zudem entfallen bei den Frauen 28 Prozent auf Einkaufs- und Erledigungswege, wohingegen diese Zwecke bei den Männern 21 Prozent ausmachen.

Arbeits- und Dienstwege spielen erwartungsgemäß bei denjenigen im Berufsalter eine Rolle (ohne Abbildung). Doch auch zwischen diesen Gruppen zeigen sich deutliche Unterschiede. So machen Arbeits- und Dienstwege bei den 18- bis 29-Jährigen 30 Prozent aus, bei den 50- bis 64-Jährigen sogar 59 Prozent. Bei Minderjährigen kommen anteilig mit rund 40 Prozent die meisten Ausbildungswege vor. Mehr als jeder zweite Wege der ab 75-Jährigen ist ein Einkauf oder eine Erledigung (60 Prozent). Freizeitwege erreichen in den meisten Altersgruppen Anteile rund um die 30-Prozent-Marke, durchaus auch etwas darüber. Ausnahmen sind die Altersgruppen 30 bis 39 und 40 bis 49 Jahre (jeweils 24 Prozent) sowie die 50- bis 64-Jährigen (17 Prozent).

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Durch die Erfassung von Startzeiten der berichteten Wege kann das über den Tag verteilte Wegeaufkommen abgebildet werden. Jeder vierte Weg in Wuppertal beginnt zwischen 13 Uhr und vor 16 Uhr (25 Prozent; ohne Abbildung). Ein ähnlich großer Anteil der Wege findet bereits ab frühmorgens zwischen 5 Uhr und bis vor 10 Uhr statt (23 Prozent). Abends nach 19 Uhr sowie nachts beginnen weniger als 10 Prozent der Wege.

Insgesamt 25 Prozent der Wege der Männer beginnen zwischen 5 Uhr und bis vor 10 Uhr (ohne Abbildung). Bei den Frauen sind es 21 Prozent. Für beide Geschlechter zeigt sich, dass anteilig vergleichbar viele Wege zwischen 10 Uhr und bis vor 19 Uhr beginnen. Hier liegt der Anteil bei den Männern bei 72 Prozent und bei den Frauen bei 75 Prozent.

In Wuppertal beginnen zwischen 11 und 18 Prozent der Wege in nahezu allen Altersgruppen zwischen 5 Uhr und bis vor 8 Uhr (ohne Abbildung). Anders bei den älteren Befragten: Nur 2 bzw. 3 Prozent der Wege der 65- bis 74-Jährigen bzw. der ab 75-Jährigen begin-

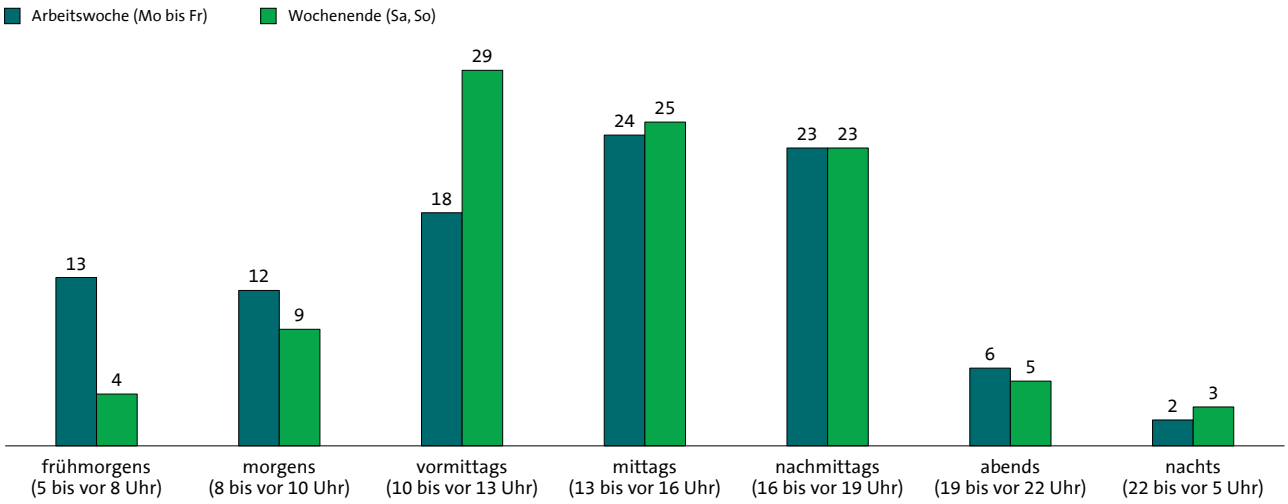
nen so früh. Die „Hoch-Zeit“ der ab 75-Jährigen liegt mit 41 Prozent zwischen 10 Uhr und bis vor 13 Uhr. Die anderen Altersgruppen sind dagegen auch vermehrt im Nachmittag- und frühen Abendbereich unterwegs (bis vor 19 Uhr). Ab 19 Uhr werden die Wege aller Altersgruppen seltener.

In Wuppertal beginnen die Wege unter Woche deutlich früher als am Wochenende (siehe Abbildung 19). Beginnen 25 Prozent der Wege unter der Woche frühmorgens oder morgens, macht der entsprechende Anteil am Wochenende nur 13 Prozent aus. Ein weiterer deutlicher Unterschied zeigt sich im Vormittagsbereich: Deutlich mehr Wege beginnen am Wochenende um die Zeit zwischen 10 Uhr und bis vor 13 Uhr. Ab mittags ist das Verkehrsaufkommen in Wuppertal in der Arbeitswoche und am Wochenende eher ähnlich verteilt.

Abbildung 19

Wege

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Bei der Erfassung von Mobilität kann einerseits mobiles Verhalten an einem bestimmten Stichtag oder andererseits die übliche Nutzung, beispielsweise im Wochenverlauf, betrachtet werden. Während stichtagsbezogene Auswertungen an dem Tag unternommene Wege im Fokus haben, lenken Analysen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung den Blick auf die Personen und deren Routinen. Da Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag für einzelne Personen untypisch sein kann, ermöglicht die Erfassung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl die Identifikation von Nutzungsgewohnheiten und -mustern, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Übliche Nutzung des Autos

Insgesamt 44 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren in Deutschland nutzen (fast) täglich das Auto, sei es zur Fahrt oder Mitfahrt. Der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung liegt bei 72 Prozent. In Wuppertal ist der Anteil derjenigen, die (fast) täglich das Auto nutzen, zwar geringer als deutschlandweit, aber größer als in vergleichbaren Städten (siehe Abbildung 20). Im westlichen Stadtgebiet (43 Prozent) ist der Anteil dabei größer als im östlichen Stadtgebiet (36 Prozent). In allen Vergleichsregionen nutzt die Mehrheit mindestens wöchentlich das Auto. Der Anteil der Nicht-Nutzung ist im östlichen Stadtgebiet mit 22 Prozent am größten.

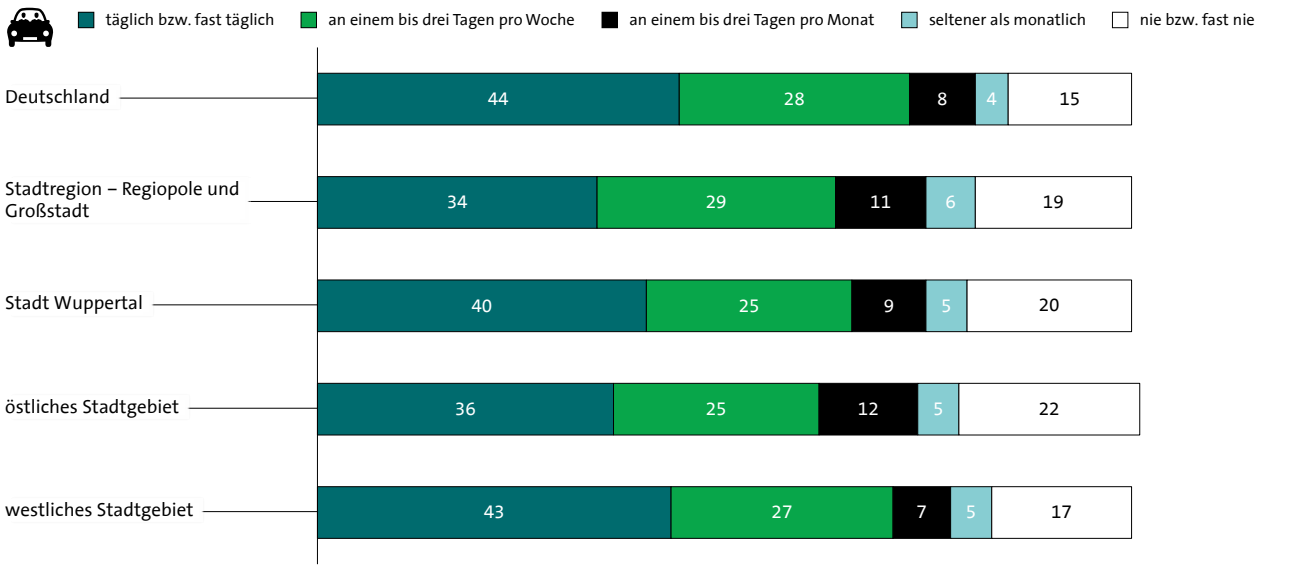
Rund zwei Drittel der Männer (69 Prozent) und der Frauen (62 Prozent) in Wuppertal nutzen mindestens wöchentlich das Auto (ohne Abbildung). Bei den Frauen gibt fast jede Vierte an, (fast) nie das Auto zu nutzen (24 Prozent). Bei den Männern ist die Quote deutlich geringer (16 Prozent).

Bei den 30- bis 39-Jährigen (52 Prozent) und den 40- bis 49-Jährigen (59 Prozent) ist die Mehrheit (fast) täglich mit dem Auto unterwegs (ohne Abbildung). Auch wenn die entsprechenden Anteile unterschiedlich sind und Differenzen von bis zu 24 Prozentpunkten aufweisen, erreicht die Quote der mindestens wöchentlichen Nutzung dennoch in allen Altersgruppen mehr als 50 Prozent. Bei den ab 75-Jährigen fährt etwas mehr als jede vierte Person (fast) nie mit dem Auto (28 Prozent). In den anderen Altersgruppen ist die Nicht-Nutzungsquote dementsprechend (viel) geringer.

Abbildung 20

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Autos



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Die (fast) tägliche Nutzung wird von der Mehrheit der Vollzeit- (58 Prozent) und Teilzeiterwerbstätigen (52 Prozent) angegeben (ohne Abbildung). In den anderen Tätigkeitsgruppen ist das Auto ebenfalls relevant, doch weiten sich die Anteile hier auch auf die mindestens wöchentliche Nutzung aus. Nicht-Erwerbstätige (38 Prozent), aber auch Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren (27 Prozent) sowie Personen in Pension oder Rente (23 Prozent) nutzen am ehesten (fast) nie das Auto.

Während 42 Prozent der Personen der (sehr) niedrigen Einkommensgruppen mindestens wöchentlich im Auto unterwegs sind, liegt der entsprechende Anteil in der mittleren bzw. den (sehr) hohen Einkommensgruppen bei 69 bzw. 76 Prozent (ohne Abbildung). Gleichzeitig nutzen 39 Prozent derjenigen aus (sehr) niedrigen Einkommensgruppen (fast) nie das Auto, wohingegen die Quote der Nicht-Nutzung in den anderen beiden Gruppen (weit) unter die 20-Prozent-Marke fällt.

Übliche Nutzung des Fahrrads

Ein bundesweiter Anteil von 17 Prozent der Personen ab 14 Jahren gibt die (fast) tägliche Nutzung eines Fahrrads oder Elektrofahrrads als Regelfall an (siehe Abbildung 21). Für 34 Prozent gilt die mindestens wöchentliche Nutzung. Hinsichtlich der Fahrradnutzung unterscheidet sich Wuppertal deutlich von den Vergleichsregionen. In der Stadt sowie getrennt nach Stadtteilen erreicht die Quote der (fast) täglichen Nutzung durchweg weniger als 10 Prozent. Vergleichsweise hoch ist dagegen die seltener als monatliche Nutzung im östlichen Stadtgebiet. Mit Anteilen um die 60-Prozent-Marke ist die Nicht-Nutzung in allen Wuppertaler Gebieten deutlich höher als dies bundesweit oder in vergleichbaren Städten der Fall ist.

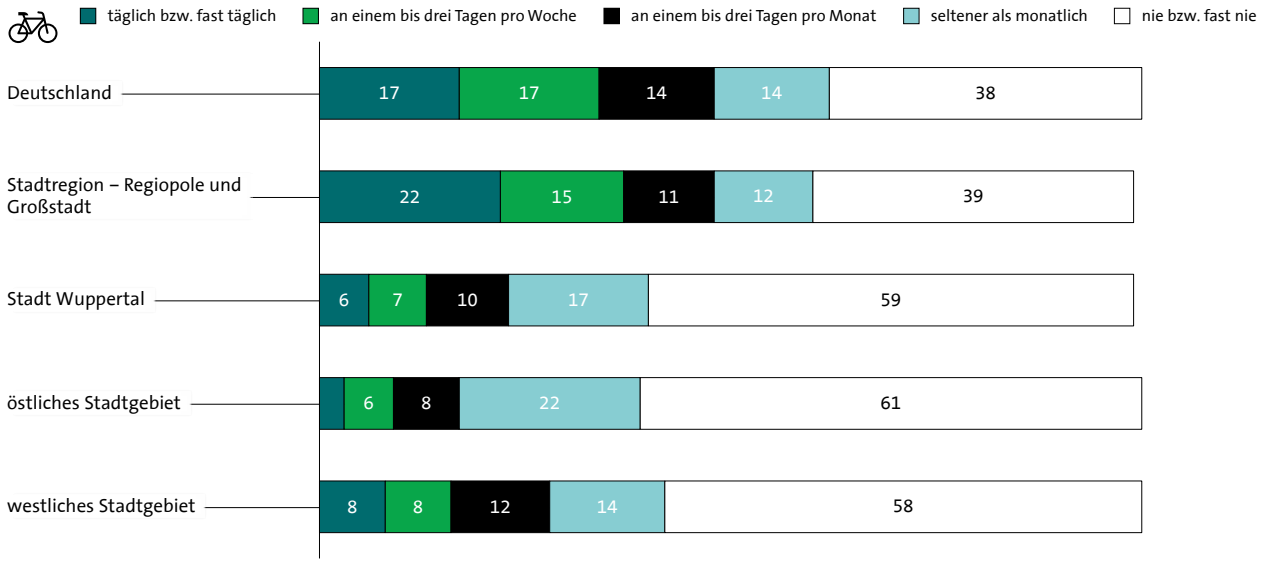
In Wuppertal fahren anteilig deutlich mehr Männer (17 Prozent) mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad als Frauen (9 Prozent; ohne Abbildung). In beiden Gruppen macht die Nicht-Nutzung jeweils den größten Anteil aus, mit 49 Prozent bei den Männern und 69 Prozent bei den Frauen.

In den Altersgruppen ab 40 Jahren gibt jeweils die Mehrheit, also mehr als 50 Prozent, an, (fast) nie das Fahrrad zu nutzen (ohne Abbildung). Doch auch bei denjenigen unter 40 Jahren liegt der entsprechende Anteil nur knapp unter der 50-Prozent-Marke. In diesen Altersgruppen ist die Tendenz eher die (seltener

Abbildung 21

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Fahrrads



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

als) monatliche Nutzung. Mit 21 Prozent erreichen die 14- bis 17-Jährigen die höchste mindestens wöchentliche Nutzungsquote, gefolgt von den 30- bis 39-Jährigen mit 18 Prozent.

Drei von vier Personen in Pension oder Rente in Wuppertal nutzen (fast) nie das Fahrrad (77 Prozent; ohne Abbildung). Nur bei den Studierenden und den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren verneint weniger als die Hälfte die Nutzung. Generell zeigt sich in allen Tätigkeitsgruppen eher die Tendenz zur gelegentlichen statt zur regelmäßigen Fahrradnutzung im üblichen Wochenverlauf.

In der mindestens wöchentlichen Nutzung sind sich die Einkommensgruppen ähnlich: Hier pendeln sich die Anteile zwischen 12 und 15 Prozent ein (ohne Abbildung). In den (sehr) hohen Einkommensgruppen geben zwar 49 Prozent der Befragten die Nicht-Nutzung an, doch zeigt sich hier auch die gelegentliche Fahrradnutzung. In der mittleren (66 Prozent) und in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen (69 Prozent) ist die Quote der Nicht-Nutzung deutlich stärker ausgeprägt.

Übliche ÖPNV-Nutzung

Bundesweit nutzen 13 Prozent der Personen ab 14 Jahren (fast) täglich einen Bus oder eine Bahn in ihrer Region und insgesamt 23 Prozent greifen mindestens wöchentlich auf dieses Angebot zurück (siehe Abbildung 22). Für die Einwohnerinnen und Einwohner Wuppertals spielt der ÖPNV anteilig eine größere Rolle im üblichen Wochenverlauf: Hier sind zwei von fünf Personen mindestens wöchentlich mit Bus und Bahn unterwegs.

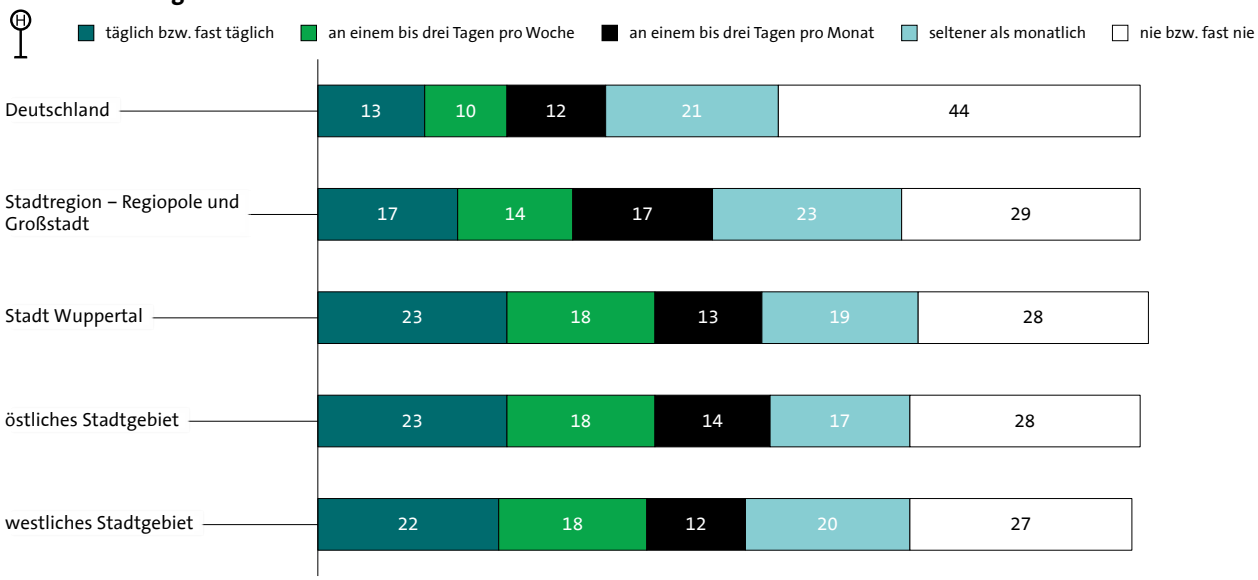
Der ÖPNV wird von Männern und Frauen aus Wuppertal vergleichbar häufig genutzt (ohne Abbildung). Bei den Frauen ist der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung mit insgesamt 42 Prozent allerdings 5 Prozentpunkte größer als bei den Männern.

Insbesondere die 14- bis 17-Jährigen stechen in Wuppertal mit 76 Prozent in der (fast) täglichen Nutzung hervor (ohne Abbildung). In der mindestens wöchentlichen Nutzung erreichen sie einen Gesamtanteil von 88 Prozent. Auch bei den 18- bis 29-Jährigen ist die Mehrheit mindestens wöchentlich in Bus und Bahn unterwegs (61 Prozent). Die Nicht-Nutzung wird eher von mittleren und älteren Altersgruppen angegeben.

Abbildung 22

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

So fahren nahezu 40 Prozent der 40- bis 49-Jährigen, der 65- bis 74-Jährigen sowie der ab 75-Jährigen (fast) nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Jeweils 85 Prozent der Studierenden und der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren fahren mindestens wöchentlich mit Bus und Bahn (ohne Abbildung). Dieses Mobilitätsangebot wird in dieser Häufigkeitsrate eher von Teilzeit- (46 Prozent) als von Vollzeiterwerbstätigen (33 Prozent) genutzt.

Die mindestens wöchentliche Nutzung macht bei denjenigen der mittleren Einkommensgruppe (38 Prozent) und denjenigen der (sehr) hohen Einkommensgruppen (34 Prozent) jeweils etwas mehr als ein Drittel aus (ohne Abbildung). In den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen werden Bus und Bahn dagegen von der Mehrheit in dieser Häufigkeit genutzt (56 Prozent). Passend dazu liegt die Quote der Nicht-Nutzung für Personen aus den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen nahe der 20-Prozent-Marke, wohingegen sie in den anderen Einkommensgruppen jeweils nahe der 30-Prozent-Marke liegt.

Unterwegs zu Fuß

Die Möglichkeit, Wege ausschließlich zu Fuß zu gehen, ist bei der Erfassung von Mobilität nicht zu vernachlässigen. Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund. Bundesweit beträgt der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegen, 39 Prozent (siehe Abbildung 23). Mehr als jede dritte Person aus Wuppertal legt (fast) täglich Weg ausschließlich zu Fuß zurück (37 Prozent). In ihrer Verteilung ähnelt die Stadt insgesamt eher dem bundesweiten Trend als dem anderer Regiopole und Großstädte.

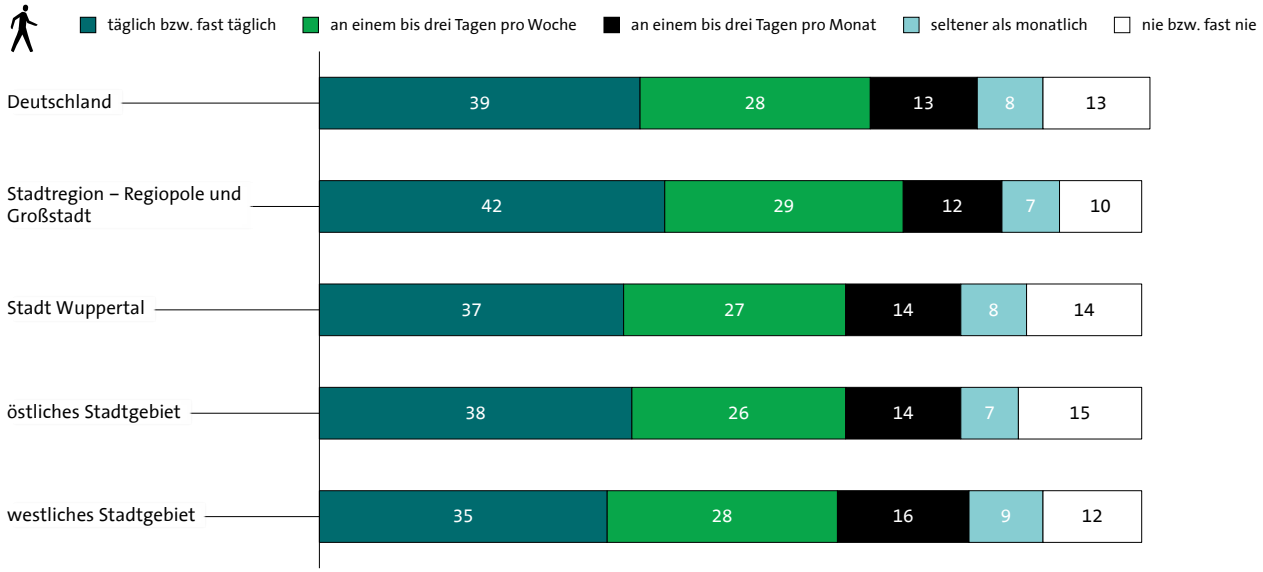
Männer und Frauen in Wuppertal ähneln sich sehr in der Häufigkeit ihrer Fußwege (ohne Abbildung). Männer sind zu 35 Prozent (fast) täglich und zu insgesamt 63 Prozent mindestens wöchentlich ausschließlich zu Fuß unterwegs. Bei den Frauen liegen die entsprechenden Anteile bei 38 und 64 Prozent.

In Wuppertal ist etwa jede vierte Person ab 75 Jahren (fast) nie auf reinen Fußwegen unterwegs (24 Prozent) – 36 Prozent sind es dagegen (fast) täglich (ohne

Abbildung 23

Personen ab 14 Jahren

Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung). In allen Altersgruppen legt die (deutliche) Mehrheit der Befragten mindestens wöchentlich Wege zu Fuß zurück. Der entsprechende Anteil beträgt 58 Prozent bei den ab 75-Jährigen und bis zu 73 Prozent bei den 18- bis 29-Jährigen.

Die mindestens wöchentliche Häufigkeit von reinen Fußwegen ist in allen Tätigkeitsgruppen hoch und erreicht Anteile zwischen 61 und 79 Prozent (ohne Abbildung). Mit jeweils 20 Prozent sind zwei von fünf Personen aus den Gruppen der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren sowie derjenigen in Pension oder Rente (fast) nie auf reinen Fußwegen unterwegs. Bei den Studierenden sind es 3 Prozent.

Die Einkommensgruppen sind sich in der Häufigkeit der Fußwege sehr ähnlich: Die Anteile für „(fast) täglich“ unterscheiden sich um bis zu 2 Prozentpunkte und die Anteile der mindestens wöchentlichen Fußwege um bis zu 3 Prozentpunkte (ohne Abbildung). Während 10 Prozent derjenigen aus den (sehr) hohen Einkommensgruppen (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, sind es in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen 18 Prozent (mittel: 15 Prozent).

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse für die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad miteinander zu kombinieren und die Anzahl sowie Kombinationsweisen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

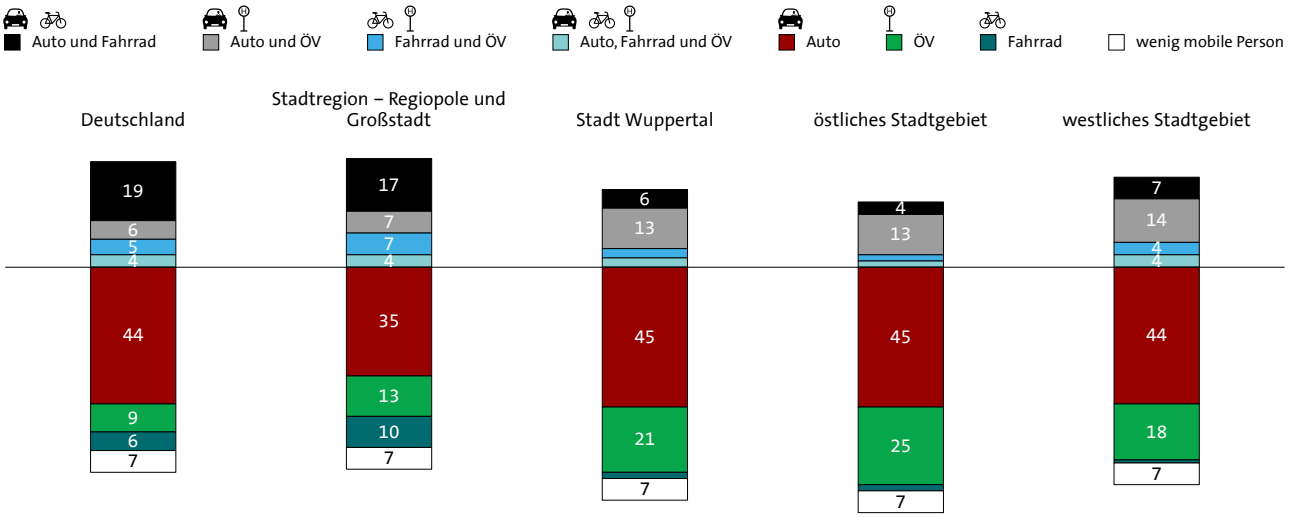
Multimodales Nutzungsverhalten setzt immer ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraus – ein Verkehrssystem, das die Infrastruktur für Multimodalität überhaupt bieten kann. Regionale Unterschiede im Anteil der Multimodalität können somit auf regional unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, beispielsweise für städtische und ländliche Regionen.

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrs-

Abbildung 24

Personen ab 14 Jahren

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

mittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Während Monomodalität das Auto-, Fahrrad- oder ÖV-Fahren umfasst, beschreibt die Einteilung von multimodalem Nutzungsverhalten die folgenden Verkehrsmittelkombinationen: Auto und Fahrrad, Auto und ÖV, Fahrrad und ÖV, Auto mit Fahrrad und ÖV. Davon lässt sich die Gruppe der wenig mobilen Personen abgrenzen.

Wuppertal unterscheidet sich bei üblichen Verkehrsmittelnutzung von den Vergleichsregionen

Fasst man die Personen ab 14 Jahren zusammen, deren Nutzungsverhalten als multimodal beschrieben werden kann, macht deren Anteil bundesweit rund ein Drittel aus (34 Prozent; siehe Abbildung 24). Ebenso in anderen Regiopolen und Großstädten (35 Prozent). In Wuppertal (25 Prozent) – und insbesondere im östlichen Stadtgebiet (21 Prozent) – ist der entsprechende Anteil (deutlich) geringer.

Auch hinsichtlich der Anteile einzelner Kombinationen von Verkehrsmitteln unterscheidet sich Wuppertal von den Vergleichsregionen (siehe Abbildung 24). Dominiert in Deutschland und vergleichbaren Städten im üblichen Wochenverlauf die Kombination aus Auto und Fahrrad (17 bis 19 Prozent), ist es in Wuppertal mit 13 Prozent die Kombination von Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Monomodales Mobilitätsverhalten ist mit einem Gesamtanteil von 68 Prozent in Wuppertal häufiger als bundesweit oder in anderen Regiopolen und Großstädten (58 bis 59 Prozent; siehe Abbildung 24). Regionen-übergreifend dominiert im üblichen Wochenverlauf deutlich die monomodale Autonutzung. Während in Wuppertal auch die ÖV-Nutzung im Vergleich zu den anderen Regionen anteilig häufig ist, ist das ausschließliche Fahrradfahren in Wuppertal dagegen eher sehr unüblich.

Auto und ÖV als häufig genutzte Kombination

Wuppertaler Männer und Frauen sind anteilig ähnlich häufig mono- (66 bzw. 69 Prozent) und multimodal (28 bzw. 21 Prozent) unterwegs (ohne Abbildung).

Nur in der Gruppe der 14- bis 17-Jährigen überwiegt multimodales Mobilitätsverhalten im üblichen Wochenverlauf (53 Prozent; ohne Abbildung). In allen anderen Altersgruppen macht Monomodalität mehr als die Hälfte des Anteils aus. Hier zeigen sich jeweils deutliche Tendenzen zur monomodalen Autonutzung, doch auch die ÖV-Nutzung ist mit beispielsweise 28 Prozent bei den 18- bis 29-Jährigen anteilig oft genannt. Bei den Kombinationsweisen von Verkehrsmitteln überwiegt in fast allen Altersgruppen die Kombination aus Auto und ÖV. Bei den 30- bis 39-Jährigen entspricht aber nicht nur dieser Anteil 11 Prozent, sondern auch der für die Kombination von Auto und Fahrrad.

Für alle Tätigkeitsgruppen, außer die Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren, überwiegt die Monomodalität (ohne Abbildung). Bei den Personen in Pension oder Rente (49 Prozent) und bei den Erwerbstätigen in Voll- (56 Prozent) oder Teilzeit (45 Prozent) überragt der Anteil für das Autofahren die anderen Verkehrsmittel deutlich. Anders bei den Studierenden (43 Prozent) und den Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren (38 Prozent), für die die monomodale ÖV-Nutzung die größere Rolle spielt. Werden Verkehrsmittel kombiniert, handelt es sich zumeist um die Kombination aus Auto und ÖV. Und 10 Prozent der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren nutzen und kombinieren Auto, ÖV und das Fahrrad.

In allen Einkommensgruppen sind die Befragten im üblichen Wochenverlauf eher monomodal unterwegs (zwischen 67 und 70 Prozent; ohne Abbildung). Der Unterschied im Gesamtanteil beträgt maximal 3 Prozentpunkte. Die Verteilungen auf die genutzten Verkehrsmittel sind allerdings unterschiedlich: Mit 39 Prozent dominiert bei denjenigen aus (sehr) niedrigen Einkommensgruppen die ÖV-Nutzung, mit 48 Prozent in der mittleren Einkommensgruppe und mit 52 Prozent in den (sehr) hohen Einkommensgruppe dagegen das Autofahren. Bei allen Gruppen zeigt sich die Multimodalität am ehesten in der Kombination aus Auto und ÖV.

6. Bewertung der Verkehrssituation

Die persönliche Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort erfolgt anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort. Die Top-Box beschreibt den kombinierten Anteil der Noten „sehr gut“ und „gut“.

Die mittleren Noten in Wuppertal für das Zufußgehen, das Auto- sowie das ÖV-Fahren ähneln sehr der deutschlandweiten Bewertung dieser Verkehrssituationen (siehe Abbildung 25). Anders beim Fahrradfahren: Mit 3,8 wird die Verkehrssituation für das Fahrrad in Wuppertal deutlich schlechter eingeschätzt (Deutschland: 2,9).

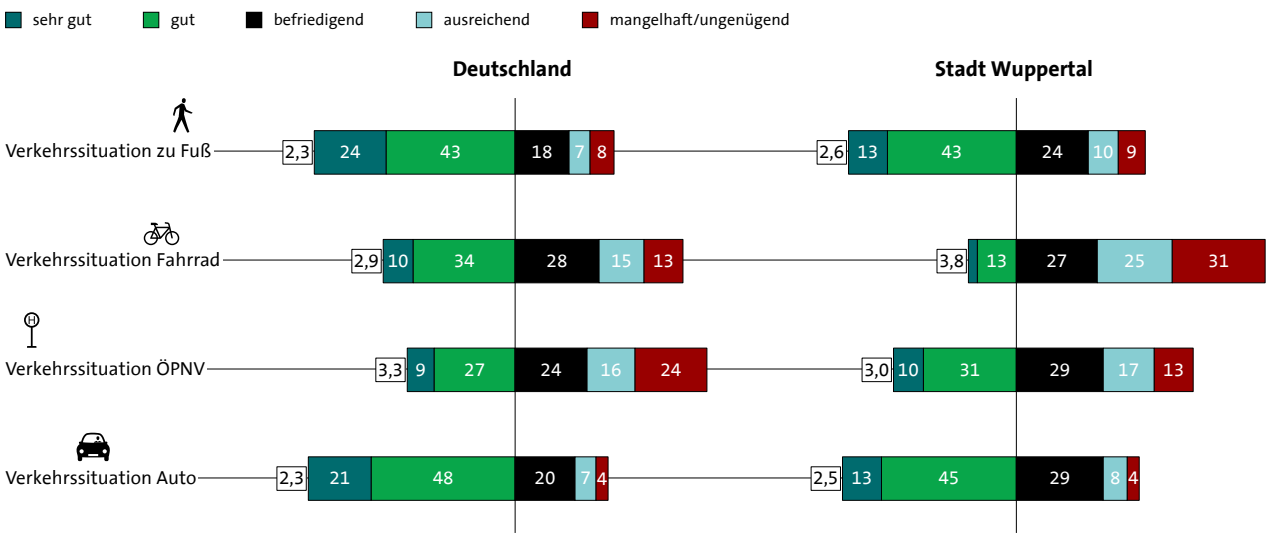
Passend dazu ist der Unterschied in den Top-Boxen für die Bewertung des Fahrradfahrens besonders auffällig: Vergeben deutschlandweit 44 Prozent der Befragten ab 14 Jahren eine der beiden Bestnoten, sind es in Wuppertal 15 Prozent (siehe Abbildung 25). Mit geringerer Differenz, aber dennoch schlechter als deutschlandweit wird in Wuppertal die Verkehrssituation für das Autofahren und für das Zufußgehen bewertet: Hier sind die Top-Boxen jeweils um 11 Prozentpunkte kleiner. Das ÖV-Fahren erhält in Wuppertal dagegen anteilig mehr Bestnoten als deutschlandweit (41 vs. 36 Prozent).

Im Vergleich mit Wuppertal wird in anderen Regiopolen und Großstädten das Zufußgehen (Top-Box: 70, Mittelwert: 2,2), das Fahrradfahren (Top-Box: 40, Mittelwert: 3,0) und das ÖPNV-Fahren (Top-Box: 44, Mittelwert: 2,8) besser bewertet (ohne Abbildung). Die Verkehrssituation für das Auto wird dagegen gleich eingeschätzt (Top-Box: 58, Mittelwert: 2,5)

Abbildung 25

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

7. Unter der Lupe: Radverkehr in der Stadt Wuppertal

Wie steht es um den Radverkehr in der Stadt Wuppertal? Wie häufig besitzen bestimmte Personengruppen in Wuppertal ein Fahrrad? Was sagt die übliche Nutzungshäufigkeit über die Fahrrad-Orientierung der Befragten aus? Und wie sehen zentrale durchschnittliche Kennwerte für Wege mit dem Fahrrad aus, beispielsweise die Dauer oder die Streckenlänge?

Fahrradbesitz ist eher die Ausnahme als die Regel

In Kapitel 3 wird die persönliche Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs der Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren beschrieben (siehe Abbildung 7 auf Seite 20). Betrachtet man nur den Besitz eines „klassischen" Fahrrads ohne Elektroantrieb – erweitert aber den Kreis der Befragten auch auf diejenigen unter 14 Jahren – sind die Nicht-Besitzquoten in Wuppertal ebenfalls deutlich größer als bundesweit oder in anderen Regiopolen und Großstädten (ohne Abbildung). Besitzt rund die Hälfte aller Personen in Wuppertal kein Fahrrad (51 Prozent), liegen die entsprechenden Anteile bundesweit bzw. in mit Wuppertal vergleichbaren Städten bei 32 Prozent bzw. 34 Prozent.

In Wuppertal besitzt ein größerer Anteil der Männer ein klassisches Fahrrad (52 Prozent), bei den Frauen sind es 8 Prozentpunkte weniger (siehe Tabelle 1). Bei den Altersgruppen zeigen sich teils deutliche Unterschiede. Den größten Anteil weisen die Minderjährigen auf: Zwei Drittel haben ein Fahrrad (63 Prozent). In den darauffolgenden Altersgruppen bis 50 Jahre bejaht jeweils knapp die Mehrheit den Fahrradbesitz. In den Altersgruppen ab 50 Jahren trifft dies wiederum auf weniger als die Hälfte zu. Bei den ab 75-Jährigen ist es noch eine von fünf Personen (20 Prozent). Rund jede dritte Person aus einem Haushalt der (sehr) niedrigen Einkommensgruppen besitzt ein Fahrrad (34 Prozent). Dies sind anteilig deutlich weniger Personen als aus Haushalten mit mittlerem (45 Prozent) oder (sehr) hohem Einkommen (58 Prozent). Bei Nicht-Erwerbstätigen und Personen in Pension oder Rente überwiegt jeweils deutlich der Nicht-Besitz. Rund zwei Drittel der Studierenden sowie der Kinder, Schülerinnen und Schüler (jeweils 64 Prozent) bejahen dagegen den Fahrradbesitz. Bei Erwerbstätigen in Vollzeit und Teilzeit sind die Anteile (etwas) kleiner.

Sehr gering ausgeprägte Fahrrad-Orientierung

In Kapitel 5 wird die übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads von Personen ab 14 Jahren beschrieben (siehe Abbildung 21 auf Seite 38). Ausgehend von der üblichen Verkehrsmittelnutzung dieser Personengruppe über die verschiedenen Mobilitätsoptionen hinweg können Segmente gebildet werden. Der hier vorgenommenen Segmentierung liegt die übliche tägliche bzw. wöchentliche Nutzung eines Verkehrsmittels zugrunde. Es können 4 Prozent der Wuppertaler Personen als Fahrrad-orientiert beschrieben werden – unabhängig vom tatsächlichen Mobilitätsverhalten am Stichtag (siehe Abbildung 26). Das östliche (4 Prozent) und westliche Stadtgebiet (5 Prozent) unterscheiden sich dabei kaum. Der Anteil der Fahrrad-Orientierung in der Stadt ist somit deutlich

Tabelle 1

Fahrradbesitz nach soziodemografischen Merkmalen

	Fahrrad-Besitz
gesamt	48%
Geschlecht	
männlich	52%
weiblich	44%
Alter	
0-17 Jahre	63%
18-29 Jahre	56%
30-49 Jahre	54%
50-64 Jahre	45%
65-74 Jahre	34%
75 und älter	20%
Haupttätigkeit	
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	55%
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	60%
Kind/ in Schule	64%
Studierende	64%
Nicht-Erwerbstätige	31%
in Pension oder Rente	25%
Ökonomischer Status des Haushalts	
(sehr) niedrig	34%
mittel	45%
(sehr) hoch	58%
ja-Anteile	

MiD 2023 | Quelle: infas

kleiner als bundesweit (14 Prozent) oder in anderen Regiopolen und Großstädten (20 Prozent). Hinsichtlich der Anteile für die Mischnutzung und die regelmäßige Vielfachnutzung – in deren Definition auch das Fahrrad eine Rolle spielt – zeigt sich dagegen mehr Ähnlichkeit zwischen den Vergleichsregionen: Die Differenz beträgt maximal 4 Prozentpunkte.

Bei den Männern zählen 6 Prozent als Fahrrad-orientiert, bei den Frauen sind es 3 Prozent (ohne Abbildung). In nahezu allen Altersgruppen liegt der Anteil der Fahrrad-Orientierung auf oder unterhalb der 5-Prozent-Marke. Eine Ausnahme ist die Gruppe der 50- bis 64-Jährigen, bei denen der Anteil 8 Prozent ausmacht. Die Einkommensgruppen sind sich in ihren Anteilen der Fahrrad-Orientierung sehr ähnlich. Der Unterschied beträgt bis zu einem Prozentpunkt (Anteile von 4 bzw. 5 Prozent). Auch in den Tätigkeitsgruppen sind die Anteile gering. Am ehesten können Erwerbstätige in Vollzeit und Teilzeit (jeweils 6 Prozent) und die Nicht-Erwerbstätigen (5 Prozent) als Fahrrad-orientiert beschrieben werden.

Normale und elektrobetriebene Fahrräder werden unterschiedlich genutzt

In Kapitel 4 wird der Anteil des Fahrrads an den Wegen und den Personenkilometern beschrieben (siehe Abbildung 13 auf Seite 29 und Abbildung 14 auf Seite 30). Der Anteil des Fahrrads am Modal Split – also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel – beträgt in Wuppertal 5 Prozent und liegt damit 6 Prozentpunkte unter dem Bundeswert (11 Prozent). Davon entfallen 3 Prozentpunkte auf das normale und 2 Prozentpunkte auf das elektrobetriebene Zweirad. Deutschlandweit verteilt sich der Gesamtanteil mit 9 Prozent auf das normale und mit 2 Prozent auf das elektrobetriebene Fahrrad. Das Fahrrad hat in Wuppertal demnach insgesamt einen deutlich kleineren Beitrag am Verkehrsaufkommen. Auch bei den zurückgelegten Personenkilometern, also der Verkehrsleistung, liegt die Stadt (3 Prozent) etwas hinter dem bundesweiten Anteil zurück (4 Prozent).

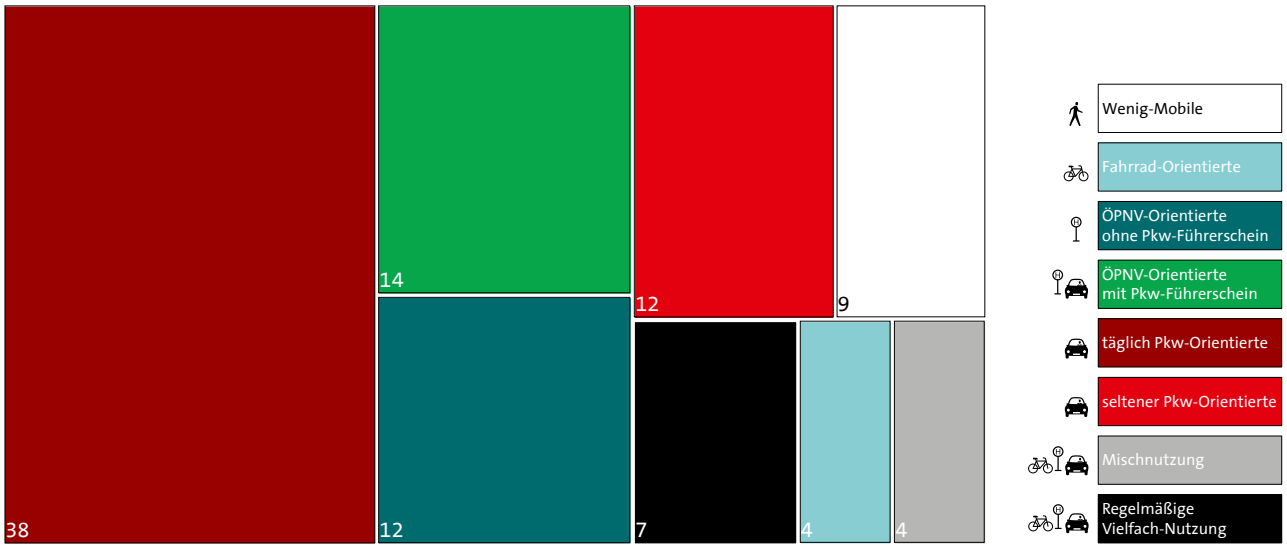
Ausgehend von den am Stichtag zurückgelegten Wegen werden anteilsmäßig die meisten Fahrradwege aus Freizeitzwecken zurückgelegt (34 Prozent; ohne Abbildung). Einen ähnlichen großen Anteil machen Arbeits- und Dienstwege aus (32 Prozent). Im Vergleich dazu wird das Fahrrad anteilig selten auf Wegen zur Ausbildungsstätte oder für Erledigungen eingesetzt (jeweils 5 Prozent).

Bei einigen Wegezwecken macht es für die Wupper-

Abbildung 26

Personen ab 14 Jahren

Segmente der Verkehrsmittelnutzung



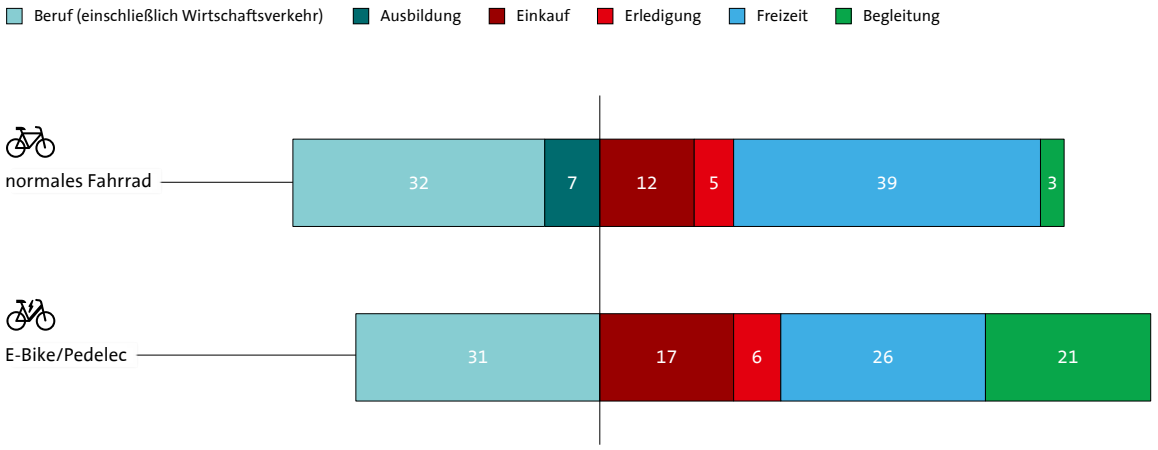
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 27

Wege

Warum wir mit dem Fahrrad unterwegs sind



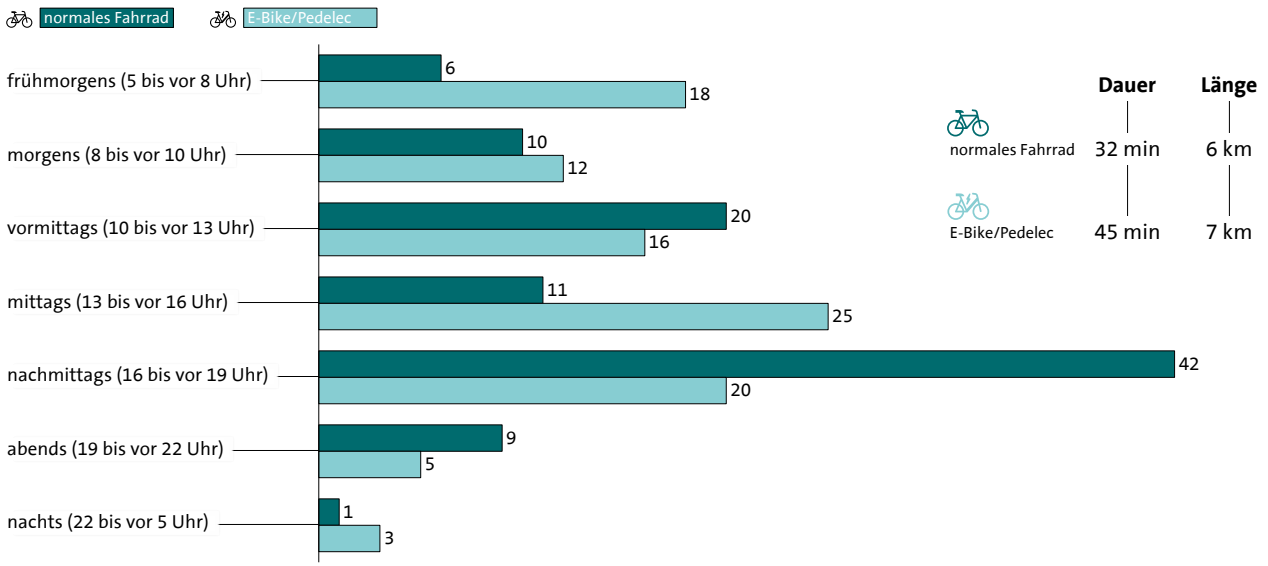
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Abbildung 28

Wege

Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Fahrradwege am Stichtag



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

taler Bevölkerung einen Unterschied, ob für einen Weg ein normales oder ein Elektrofahrrad eingesetzt wird (siehe Abbildung 27). Freizeitwege werden anteilig deutlich häufiger mit dem normalen Fahrrad (39 Prozent) als mit dem Elektrofahrrad (26 Prozent) unternommen. Auch Ausbildungswege werden mit dem normalen Fahrrad zurückgelegt. Auf beruflichen Wegen kommen die Fahrradtypen gleichermaßen zum Einsatz. Bei den anderen Wegezwecken dreht sich das Verhältnis um, da das Elektrofahrrad anteilig häufiger zum Einsatz kommt. Insbesondere bei den Begleitwegen ist der Unterschied mit 18 Prozentpunkten zugunsten des Elektrofahrrads deutlich.

In Wuppertal starten 90 Prozent aller Fahrradwege am Stichtag ab 5 Uhr bis vor 19 Uhr (ohne Abbildung). Dabei kommt das Fahrrad zwar schon früh zum Einsatz (5 bis vor 8 Uhr: 11 Prozent), aber mit 33 Prozent wird jeder dritte Fahrradweg zwischen 16 Uhr und bis vor 19 Uhr begonnen. Unterscheidet man für das Verkehrsaufkommen nun nach Fahrradtyp, sind die Gesamtanteile der Wege ab 5 Uhr und bis vor 19 Uhr für normale Fahrräder (89 Prozent) und Elektrofahrräder (91 Prozent) sehr ähnlich (siehe Abbildung 28). Es zeigen sich aber Unterschiede in den Fahrradarten im Tagesverlauf: Bei Elektrofahrrädern verteilt sich das entsprechende Verkehrsaufkommen über den Tag ab 5 Uhr und bis vor 19 Uhr – im Vergleich zum normalen Fahrrad – eher gleichmäßig. Je nach Uhrzeit erreicht der Anteil zwischen 12 und 25 Prozent. Beim klassischen Fahrrad ballt sich das Aufkommen auf den Zeitraum ab 16 Uhr und bis vor 19 Uhr (42 Prozent). Frühmorgens ab 5 Uhr bis vor 8 Uhr werden dagegen nur 6 Prozent der Wege mit dem normalen Fahrrad begonnen.

Im Schnitt dauern die Wege der Wuppertaler Bevölkerung mit dem Elektrofahrrad am Stichtag 45 Minuten, mit dem normalen Fahrrad nahezu 32 Minuten (siehe Abbildung 28). Im Durchschnitt sind die Wege mit dem Elektrofahrrad länger (7 Kilometer) als Wege mit dem normalen Fahrrad (6 Kilometer). Unabhängig von der Art des Fahrrads beträgt der durchschnittliche Fahrradweg 6 Kilometer und die Unterwegszeit 37 Minuten.

8. Unter der Lupe: Automobilität in der Stadt Wuppertal

Wie steht es um die Automobilität in der Stadt Wuppertal? Wie verfügbar sind Autos, wo werden diese abgestellt und was sagt die übliche Nutzungshäufigkeit über die Pkw-Orientierung der Befragten aus? Wie sehen zentrale durchschnittliche Kennwerte für Wege mit dem Auto aus, beispielsweise die Dauer oder die Streckenlänge? Und wie steht es um die Elektromobilität vor Ort?

Jede zweite Person ist Pkw-orientiert

In Wuppertal ist die Verfügbarkeit von Autos (fahrend oder mitfahrend, einschließlich Carsharing) für Personen ab 14 Jahren mit 65 Prozent für die Antwortoption „jederzeit" als mittel bis hoch einzustufen (ohne Abbildung). Insgesamt 18 Prozent können zumindest gelegentlich über ein Auto verfügen, 16 Prozent gar nicht. Bundesweit geben drei Viertel der Personen ab 14 Jahren an, jederzeit ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügbar zu haben (74 Prozent). Für 14 Prozent gilt die gelegentliche Verfügbarkeit, wohingegen 11 Prozent keinen Zugriff auf ein Auto haben.

Zu den üblichen Stellplatzmöglichkeiten zählen der öffentliche Straßenraum (ohne oder mit Parkausweis für Anwohnerinnen und Anwohner), das Parkhaus oder die Tiefgarage und – wenn ein eigenes Grundstück vorhanden ist – die Garage, ein Carport oder ein Stellplatz. In Wuppertal wird das Auto mehrheitlich auf dem Privatgrundstück abgestellt (52 Prozent; ohne Abbildung). Alternativ wird ohne Parkausweis im öffentlichen Straßenraum geparkt (38 Prozent).

In Kapitel 3 wird die übliche Nutzungshäufigkeit des Autos von Personen ab 14 Jahren beschrieben (siehe Abbildung 20 auf Seite 37). Ausgehend von der üblichen Verkehrsmittelnutzung dieser Personengruppe über die verschiedenen Mobilitätsoptionen hinweg können Segmente gebildet werden. Der hier vorgenommenen Segmentierung liegt die übliche

Tabelle 2

Pkw-Orientierung nach soziodemografischen Merkmalen

	täglich Pkw-Orientierte	seltener Pkw-Orientierte
gesamt	38%	12%
Geschlecht		
männlich	41%	11%
weiblich	36%	13%
Alter		
18-29 Jahre	27%	5%
30-49 Jahre	51%	7%
50-64 Jahre	45%	8%
65-74 Jahre	33%	24%
75 und älter	20%	27%
Haupttätigkeit		
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	56%	6%
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	48%	6%
Studierende	14%	2%
Nicht-Erwerbstätige	12%	12%
in Pension oder Rente	26%	26%
Ökonomischer Status des Haushalts		
(sehr) niedrig	20%	10%
mittel	40%	14%
(sehr) hoch	47%	11%

Personen ab 14 Jahren; minderjährige Personen aufgrund niedriger Fallzahlen nicht abgebildet

MiD 2023 | Quelle: infas

tägliche bzw. wöchentliche Nutzung eines Verkehrsmittels zugrunde. Unabhängig vom eigentlichen Mobilitätsverhalten am Stichtag, können in Wuppertal 38 Prozent der Personen als täglich Pkw-orientiert und 12 Prozent als seltener Pkw-orientiert beschrieben werden (siehe Abbildung 26 auf Seite 48). Die Hälfte der Befragten in Wuppertal ist somit insbesondere Pkw-orientiert.

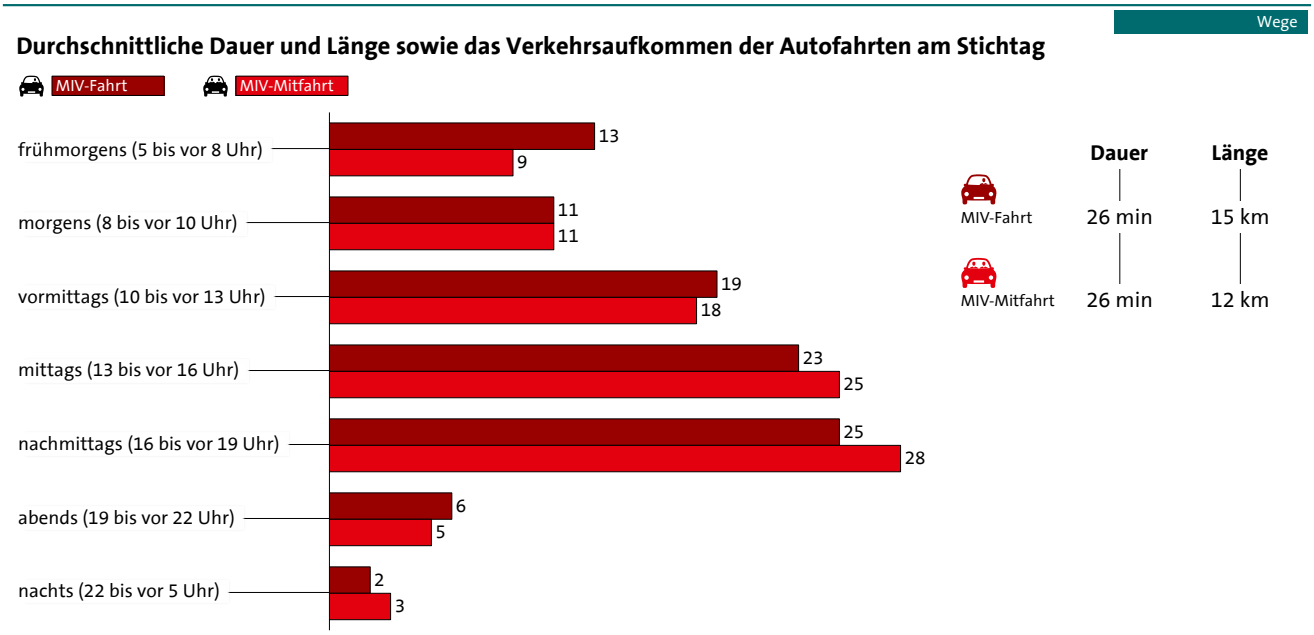
Der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist dabei eher gering (siehe Tabelle 2). Der Gesamtanteil der Pkw-Orientierung bei den Männern ist mit 52 Prozent 3 Prozentpunkte größer als bei den Frauen. Die Männer sind dabei eher als die Frauen täglich Pkw-orientiert. In nahezu allen Altersgruppen überwiegt die Pkw-Orientierung mit Gesamtanteilen von mehr als 50 Prozent. Ausnahmen sind die 18- bis 29-Jährigen (32 Prozent) und die ab 75-Jährigen (47 Prozent). Dominiert meist die tägliche im Vergleich zur seltenen Pkw-Orientierung, ist das Verhältnis bei den 65- bis 74-Jährigen ausgeglichener und bei den ab 75-Jährigen überwiegt wiederum die seltene Pkw-Orientierung. Die Einkommensgruppen unterscheiden sich teilweise deutlich im Gesamtanteil der Pkw-Orientierung, der insbesondere durch den jeweiligen „täglich"-Anteil getrieben ist. Gelten 30 Prozent (davon 20 Prozent „täglich") der (sehr) niedrigen Einkommensgruppen als Pkw-orientiert, sind es in der mittleren Einkommensgruppe 54 Prozent (davon 40 Prozent „täglich") und in den (sehr) hohen Einkommensgruppen 58 Prozent (davon 47 Prozent „täglich"). Insbesondere die Vollzeit- (56 Prozent) und Teilzeiterwerbstätigen (48 Prozent) lassen sich als täglich Pkw-orientiert beschreiben. Von denjenigen in Pension oder Rente ist es rund jede vierte Person (26 Prozent). Gleichzeitig gelten in dieser Gruppe ebenfalls 26 Prozent als seltener Pkw-orientiert. Auch bei den Nicht-Erwerbstätigen halten sich die Anteile die Waage (jeweils 12 Prozent).

Fahrten und Mitfahrten finden zu unterschiedlichen Zwecken statt

In Kapitel 4 wird der Anteil des Autos an den Wegen und den Personenkilometern beschrieben (siehe Abbildung 13 auf Seite 29 und Abbildung 14 auf Seite 30). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split – also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel – beträgt in Wuppertal insgesamt 51 Prozent (38 Prozent „Fahrt" und 13 Prozent „Mitfahrt") und liegt damit 2 Prozentpunkte unter dem Bundeswert (53 Prozent, davon 40 Prozent „Fahrt"). Das Auto hat in Wuppertal demnach insgesamt einen ähnlichen Beitrag am Verkehrs-

Abbildung 29

Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Autofahrten am Stichtag



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

aufkommen. Auch bei den zurückgelegten Personenkilometern, also der Verkehrsleistung, liegt Wuppertal hinsichtlich MIV (62 Prozent) deutlich hinter dem bundesweiten Anteil (73 Prozent) zurück.

Am Stichtag werden von der Wuppertaler Bevölkerung durchschnittlich rund 12 Kilometer als fahrende Person und 15 Kilometer als mitfahrende Person zurückgelegt (siehe Abbildung 29). Deutschlandweit werden im Vergleich dazu im Durchschnitt etwa 16 Kilometer als fahrende bzw. 19 Kilometer als mitfahrende Person zurückgelegt. In Wuppertal dauern die Wege der Autofahrten sowie der Mitfahrten am Stichtag durchschnittlich jeweils rund 26 Minuten – deutschlandweit dauern die Fahrten 28 Minuten und die Mitfahrten 29 Minuten.

Jeweils 91 Prozent der Autofahrten und Mitfahrten der Wuppertaler Bevölkerung starten am Stichtag ab 5 Uhr bis vor 19 Uhr, mit den „Hoch-Zeiten" im späteren Tagesverlauf. Fast jede zweite Fahrt beginnt ab 13 Uhr bis vor 19 Uhr (48 Prozent). Bei den Mitfahrten ist der entsprechende Anteil sogar etwas stärker ausgeprägt (53 Prozent). Hierbei gleicht die Stadt dem Bund, bei dem 51 Prozent auf die Mitfahrt und 44 Prozent auf die Fahrt entfallen.

Fahrten und Mitfahrten finden nicht aus den gleichen Anlässen statt (siehe Abbildung 30). Berufliche Wege machen 51 Prozent der Fahrten aus. Bei den Mitfahrten entfallen lediglich 5 Prozent auf diesen Wegezwecken. Dagegen findet mehr als jede dritte Mitfahrt aus Freizeitgründen statt (36 Prozent). Einkäufe und Erledigungen werden sowohl als fahrende (23 Prozent) als auch als mitfahrende Person (26 Prozent) unternommen.

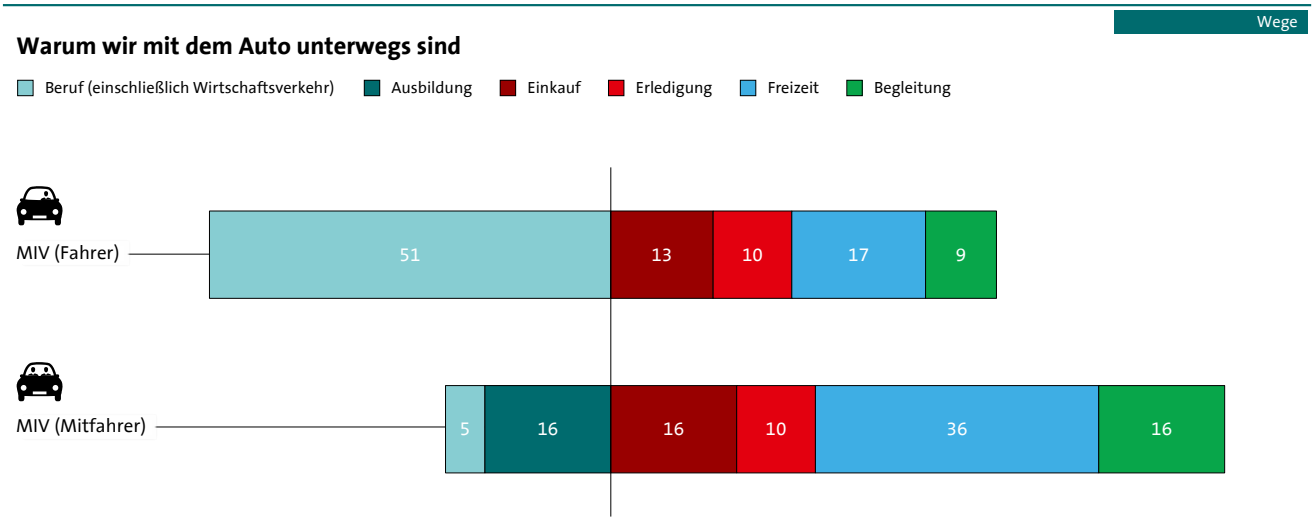
Überschaubarer Anteil an Elektromobilität

In Anlehnung an die Einteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wird zwischen vier Fahrzeugsegmenten unterschieden:

- klein: Mini und Kleinwagen
- kompakt: Kompaktklasse und Mini-Vans
- mittel: Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans und Utilities
- groß: obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen, Sportwagen

Die jeweiligen Anteile kleiner (28 Prozent), kompakter (30 Prozent) und mittelgroßer (35 Prozent) Autos liegen bundesweit relativ nah beieinander (ohne Abbildung). Lediglich der Anteil großer Autos ist mit

Abbildung 30



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

6 Prozent deutlich geringer. In Wuppertal verhält es sich etwas anders. Hier überwiegt der Anteil kleiner Autos (34 Prozent), gefolgt von mittelgroßen (31 Prozent) und kompakten Autos (28 Prozent). Große Autos sind in Wuppertal anteilig ähnlich häufig zu finden wie bundesweit (jeweils 6 Prozent).

Die „klassischen" Antriebsarten Benzin und Diesel überwiegen weiterhin: Bundesweit handelt es sich in 63 Prozent der Fälle um ein mit Benzin betriebenes Auto, gefolgt von Diesel (28 Prozent; ohne Abbildung). Der Anteil rein elektrisch betriebener Autos liegt bei 4 Prozent. In Wuppertal verhält es sich ähnlich: Etwas mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge werden mit Benzin betrieben (68 Prozent) und 22 Prozent mit Diesel. Der Anteil an reiner E-Mobilität macht, wie bundesweit, einen Anteil von 4 Prozent aus. Fasst man Pkw mit Hybridanschluss (mit und ohne Ladeanschluss am Fahrzeug) sowie rein elektrisch betriebene Pkw zusammen, liegt der bundesweite Gesamtanteil bei 8 Prozent. Wuppertal erreicht einen Gesamtanteil von 9 Prozent.

In Wuppertal machen E-Fahrzeuge bei allen KBA-Segmenten jeweils einen Anteil von 3 Prozent bis 4 Prozent aus und sind demnach in allen Größen (selten) vorhanden. Diese Antriebsart ist mit 22 Prozent anteilig deutlicher häufiger bei Autos mit Baujahr nach 2021 als bei älteren Autos (bis zu 3 Prozent) zu finden. Dabei fällt die Jahresfahrleistung kaum ins Gewicht: E-Fahrzeuge werden anteilig ähnlich häufig für Strecken bis 10.000 Kilometer (3 Prozent), aber auch für Strecken ab 20.000 Kilometer genutzt (4 Prozent). Für Wuppertaler Haushalte mit (sehr) niedrigem Einkommen lässt sich die Besitzquote aufgrund der kleinen Fallzahl nicht angeben. Bei Haushalten mit mittlerem Einkommen beträgt die Besitzquote 2 Prozent, in den höchsten Einkommensgruppen 5 Prozent. Anteilig am häufigsten kommen E-Fahrzeuge in Haushalten mit mindestens einem Kind (7 Prozent) oder in Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen vor (5 Prozent). Ein- (1 Prozent) oder Zweipersonenhaushalte (3 Prozent) verfügen dagegen anteilig gesehen seltener über ein elektrobetriebenes Auto. Die Antriebsarten Benzin und Diesel machen in Wuppertal demnach über verschiedenste Merkmale hinweg überwiegend (deutlich) größere Anteile aus.

9. Unter der Lupe: ÖV in der Stadt Wuppertal

Welche Rolle spielen Bus und Bahn im Alltag der Bevölkerung in Wuppertal? Was sagt die übliche Nutzungshäufigkeit über die ÖPNV-Orientierung der Befragten aus? Fahren die Menschen gerne mit Bus und Bahn? Wie schätzen die Befragten die Erreichbarkeit bestimmter Ziele ein? Welche Gründe gibt es, Bus und Bahn nicht zu nutzen? Und welche ÖV-Fahrten werden unternommen?

Rund jede vierte Person ist ÖPNV-orientiert unterwegs

In Kapitel 3 wird die übliche Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von Personen ab 14 Jahren beschrieben (siehe Abbildung 22 auf Seite 39). Ausgehend von der üblichen Verkehrsmittelnutzung dieser Personengruppe über die verschiedenen Mobilitätsoptionen hinweg können Segmente gebildet werden. Der hier vorgenommenen Segmentierung liegt die übliche tägliche bzw. wöchentliche Nutzung eines Verkehrsmittels zugrunde.

Kategorisiert man die Befragten ab 14 Jahren in Wuppertal hinsichtlich ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung (unabhängig vom Mobilitätsverhalten am Stichtag), fallen 12 Prozent der Personen unter die Kategorie „ÖPNV-Orientierte ohne Führerschein“ und 14 Prozent machen die Gruppe derjenigen mit ÖPNV-Orientierung und Führerscheinbesitz aus (siehe Abbildung 26 auf Seite 48). Bundesweit liegen die jeweiligen Anteile bei 5 bzw. 7 Prozent. Der ÖPNV ist in Wuppertal also ein deutlich stärkerer Bestandteil der Mobilitätsroutinen als dies bundesweit der Fall ist.

Insgesamt sind Frauen (29 Prozent) eher ÖPNV-orientiert als Männer (22 Prozent; siehe Tabelle 3). Bei den 18- bis 29-Jährigen sind zwei von fünf Personen üblicherweise mit Bus und Bahn in der Region unterwegs,

Tabelle 3

ÖPNV-Orientierung nach soziodemografischen Merkmalen

ÖPNV-Orientierte ...	... ohne Führerschein	... mit Führerschein
gesamt	12%	14%
Geschlecht		
männlich	10%	12%
weiblich	13%	16%
Alter		
18-29 Jahre	21%	18%
30-49 Jahre	14%	8%
50-64 Jahre	6%	15%
65-74 Jahre	7%	15%
75 und älter	8%	20%
Haupttätigkeit		
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	9%	12%
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	10%	15%
Studierende	20%	40%
Nicht-Erwerbstätige	20%	10%
in Pension oder Rente	7%	16%
Ökonomischer Status des Haushalts		
(sehr) niedrig	23%	19%
mittel	11%	14%
(sehr) hoch	7%	11%

Personen ab 14 Jahren; minderjährige Personen aufgrund niedriger Fallzahlen nicht abgebildet

MiD 2023 | Quelle: infas

unabhängig vom Führerscheinbesitz (39 Prozent). In der Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren wird der ÖPNV anteilig mehr von denjenigen ohne Führerschein genutzt. In den älteren Altersgruppen zeigt sich eine ÖPNV-Orientierung auch dann, wenn ein Führerschein besessen wird: 20 Prozent der ab 75-Jährigen besitzen einen Führerschein und können gleichzeitig als ÖPNV-orientiert beschrieben werden. In den meisten Tätigkeitsgruppen hält der Besitz des Führerscheins nicht davon ab, im Wochenverlauf üblicherweise regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Sowohl bei den Vollzeit- als auch bei den Teilzeiterwerbstätigen, den Personen in Pension oder Rente als auch insbesondere bei den Studierenden ist der entsprechende Anteil „ÖPNV-Orientierung mit Führerschein“ größer als der Anteil derer ohne Führerschein. Nur bei den Nicht-Erwerbstätigen dreht sich das Verhältnis um. Die ÖPNV-Orientierung zeigt sich anteilig deutlicher bei denjenigen aus den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen. Hier liegt der Gesamtanteil bei 42 Prozent, in den (sehr) hohen Einkommensgruppen erreicht er 18 Prozent (mittel: 25 Prozent). Bei den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen überwiegt auch der Anteil derer ohne Führerschein (23 vs. 19 Prozent), im Gegensatz zu den anderen Einkommensgruppen.

Unzuverlässigkeit von ÖPNV-Verbindungen ein gewichtiger Grund für Nicht-Nutzung

In Kapitel 6 wird die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation vor Ort für verschiedene Verkehrsmittel – auch für den ÖPNV – beschrieben (siehe Abbildung 25 auf Seite 45). Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung eines Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ergänzend zu der Bewertung der Verkehrssituation lässt sich die generelle Einstellung der Einwohnerinnen und Einwohner zur ÖPNV-Nutzung erfassen. Insgesamt 18 Prozent der Personen ab 14 Jahren in Wuppertal stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ voll und ganz zu und 29 Prozent stimmen überhaupt nicht zu (ohne Abbildung). Bundesweit erreicht der Anteil der Zustimmung 14 Prozent, der Anteil der Ablehnung 41 Prozent.

Bestimmte Wegezwecke (hier Arbeits- und Ausbildungsplatz, Einkauf sowie Freizeit) können sich darin unterscheiden, wie gut sie jeweils mit dem ÖPNV-Angebot zu erreichen sind (Schulnotenskala von 1 bis 6) – unabhängig davon, ob der ÖPNV tatsächlich für diese Wege genutzt wird. Keiner der Wegezwecke erhält in Wuppertal eine (sehr) gute Note, sondern landet eher im Mittelfeld (ohne Abbildung). Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten wird mit einer durchschnittlichen Note von 2,7 noch am besten eingeschätzt, auch im Vergleich mit Deutschland (3,4). Etwas schlechtere Bewertungen erhalten die eingeschätzte Erreichbarkeit der Arbeit (3,0) und von Freizeitzielen (3,3). Allerdings wird die Situation in Wuppertal besser bewertet als deutschlandweit (Arbeit: 3,6, Freizeit: 3,8).

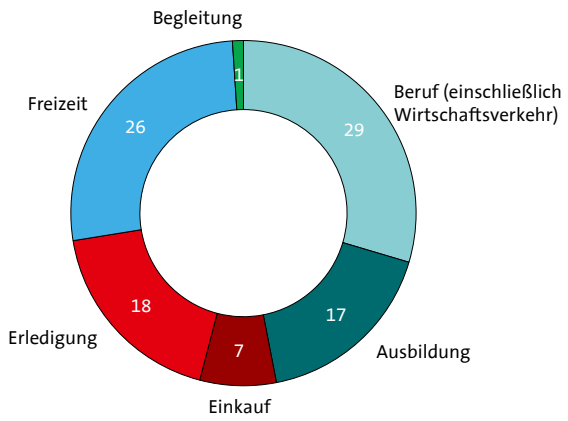
Auch die Erwägung, bei einer anstehenden Fahrt Bus oder Bahn zu nutzen, kann anhand einer 6-stufigen Skala berichtet werden. Die Angaben reichen von „Ich überlege bei (fast) jeder Fahrt, mit Bus oder Bahn zu fahren“ (1) bis hin zu „Bus und Bahn spielen bei meinen Überlegungen keine Rolle“ (6). Der ÖPNV scheint mit einem Mittelwert von 4,3 bundesweit eher eine kleine Rolle bei der Planung von Fahrten zu spielen (ohne Abbildung). Dem Anteil der Befragten von 13 Prozent, von dem der ÖPNV bei (fast) jeder Fahrt mitgedacht wird, steht ein Anteil von 39 Prozent gegenüber, für den dies gar nicht der Fall ist. Die Erwägung von Bus und Bahn liegt in Wuppertal durchschnittlich bei 3,6. Hier beschreiben die Endpunkte der Skala für etwa die Hälfte der Befragten allerdings eher eine „entweder oder“-Situation: Der Anteil derer, die den ÖPNV bei (fast) jeder Fahrt mitdenken, ist mit 24 Prozent genau so groß wie der Anteil derer, für die der ÖPNV in den Überlegungen keine Rolle spielt.

Es gibt verschiedene Gründe, die Personen an der Nutzung von ÖPNV-Angeboten hindern können (Mehrfachnennung; ohne Abbildung). Dazu zählen beispielsweise die Länge der Reisezeit oder die Unzuverlässigkeit von Verbindungen, aber auch mangelnder Komfort. Bundesweit benennen 52 Prozent der Befragten ab 14 Jahren schlechte oder gar fehlende Verbindungen als Hinderungsgrund. Die Unzuverlässigkeit der Verbindungen (41 Prozent), die zu langen Reisezeiten (40 Prozent) sowie zu hohe Preise (36 Prozent) sind ebenfalls häufig genannte Gründe. Im Gegensatz dazu werden die Befragten eher nicht durch zu wenige Informationen über das Angebot (6 Prozent) oder durch ein geringes Sicherheitsgefühl (9 Prozent) von der ÖPNV-Nutzung abgehalten. In Wuppertal verhält es sich tendenziell ähnlich, wenngleich sich die Verteilungen (etwas) verschieben. Bei einigen Gründen werden in Wuppertal allerdings über 5 Prozentpunkte mehr angegeben, sodass diese

Abbildung 31

Wege

Warum wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend:
Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Gründe für die Stadtbevölkerung eine bedeutendere Rolle spielen als deutschlandweit. Dazu zählen das Sicherheitsgefühl und das Erscheinungsbild (+6 Prozentpunkte), die Tariflandschaft (+6 Prozentpunkte), die unangenehme Nähe zu Mitreisenden (+7 Prozentpunkte) sowie die Unzuverlässigkeit von Verbindungen (+10 Prozentpunkte). Im Gegensatz dazu ist das Fehlen von Verbindungen in Wuppertal seltener ein Grund der Nicht-Nutzung, da der Anteil hier 10 Prozentpunkte geringer ausfällt.

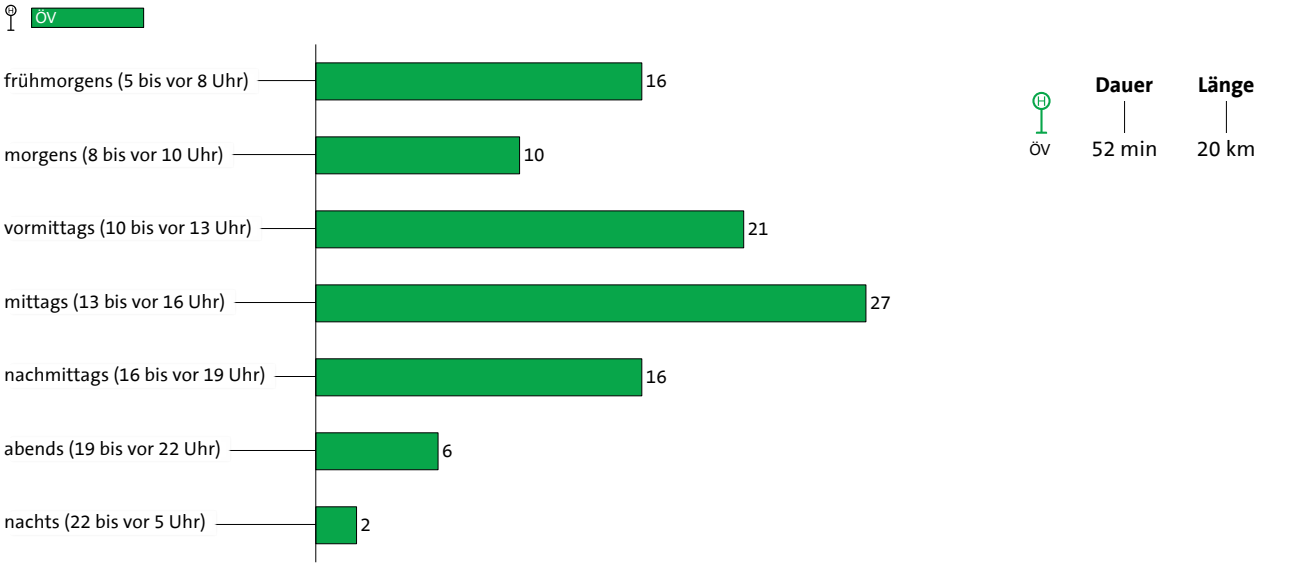
Anteilig viele Kilometer mit dem ÖV am Stichtag

In Kapitel 4 wird der Anteil des ÖV an den Wegen und den Personenkilometern beschrieben (siehe Abbildung 13 auf Seite 29 und Abbildung 14 auf Seite 30). Der Anteil des ÖV am Modal Split – also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel – beträgt in Wuppertal 15 Prozent und liegt damit 4 Prozentpunkte über dem Bundeswert (11 Prozent). Der ÖV hat demnach einen größeren Beitrag am Verkehrsaufkommen in Wuppertal. Bei den zurückgelegten Personenkilometern, also der Verkehrsleistung, liegt Wuppertal mit 29 Prozent ebenfalls (deutlich) über dem Bund (19 Prozent).

Abbildung 32

Wege

Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der ÖV-Fahrten am Stichtag



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Stadt Wuppertal | Quelle: MiD 2023

Ausgehend von den am Stichtag zurückgelegten Wegen werden anteilsmäßig die meisten Wege im ÖV aus beruflichen Zwecken unternommen (29 Prozent; siehe Abbildung 31). Aber ein ähnlich großer Anteil der ÖV-Wege führt in die Freizeit (26 Prozent). Im Gegensatz dazu werden öffentliche Verkehrsmittel nur selten für Begleitungswege genutzt (1 Prozent).

Insgesamt 90 Prozent der ÖV-Wege der Wuppertaler Einwohnerinnen und Einwohner starten am Stichtag ab 5 Uhr bis vor 19 Uhr, mit der „Hoch-Zeit" zwischen 10 Uhr und 16 Uhr (48 Prozent): In dieser Zeit beginnt nahezu jeder zweite ÖV-Weg (siehe Abbildung 32). Nachts kommt der ÖV dagegen selten zum Einsatz. Eine vergleichbare Verteilung findet sich deutschlandweit.

Rund zwei Drittel der ÖV-Wege sind bis zu 10 Kilometer lang (68 Prozent; ohne Abbildung). Generell werden weder besonders kurze Wege bis 1 Kilometer (5 Prozent) noch besonders lange Wege ab 50 Kilometer (6 Prozent) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit sind diese ÖV-Wege mit 20 Kilometern im Durchschnitt nur etwas kürzer als dies für die bundesweite Bevölkerung der Fall ist (21 Kilometer; siehe Abbildung 32). Die Dauer der ÖV-Wege der Wuppertalerinnen und Wuppertaler am Stichtag beträgt durchschnittlich etwa 52 Minuten und ist damit nahezu gleich lang wie die deutschlandweite ÖV-Unterwegszeit (51 Minuten).

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

– Baden-Württemberg
– Brandenburg
– Freie und Hansestadt Hamburg
– Freistaat Bayern
– Freistaat Thüringen
– Hessen
– Mecklenburg-Vorpommern
– Niedersachsen
– Nordrhein-Westfalen
– Rheinland-Pfalz
– Saarland

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

– Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
– Hessen Mobil
– ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitäts-management Region Frankfurt RheinMain)
– Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
– Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
– Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
– Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
– Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
– traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
– Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
– Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
– Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
– Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
– Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
– Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
– Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
– Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/ go.Rheinland
– Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
– Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

– Region Stuttgart
– Regionalverband FrankfurtRheinMain
– Regionalverband Großraum Braunschweig
– Regionalverband Neckar-Alb
– Regionalverband Ruhr

Landkreise

– Hohenlohekreis
– Landkreis Cuxhaven
– Landkreis Fürth
– Landkreis Trier-Saarburg
– Ostalbkreis
– Region Hannover
– Rhein-Erft-Kreis
– Rhein-Neckar-Kreis
– Rhein-Sieg-Kreis
– Rheinisch-Bergischer Kreis
– StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

– Stadt Aachen
– Stadt Bonn
– Stadt Brühl
– Stadt Darmstadt
– Stadt Freiburg
– Stadt Fürstenfeldbruck
– Stadt Fürth
– Stadt Fulda
– Stadt Gütersloh
– Stadt Ingolstadt
– Stadt Koblenz
– Stadt Leverkusen
– Stadt Lindau
– Stadt Ludwigsburg
– Stadt Offenbach
– Stadt Stein
– Stadt Stuttgart
– Stadt Wuppertal (in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe
Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO_2-Fußabdruck
Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel
Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV
Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten
Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split
Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Multimodalität
Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

On-Demand-Verkehr
Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer
Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag
Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung
Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebene enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehr
Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg
In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).