



**Johannes Weyer – Petra Stein**  
**Frank Kleemann – Heike Proff**

## **VERKEHRSMITTELWAHL AM STANDORT** **DUISBURG DER UDE**

**Sonderauswertung für das**  
**Amt für Stadtentwicklung der Stadt Duisburg**

**Mobility Report Nr. 5/2022**

**Dortmund/Duisburg, Oktober 2022**



# Verkehrsmittelwahl am Standort Duisburg der UDE

Sonderauswertung für das Amt für  
Stadtentwicklung der Stadt Duisburg

---

**Johannes Weyer**

**Petra Stein**

**Frank Kleemann**

**Heike Proff**

**Mobility Report 5/2022**

**Dortmund/Duisburg, Oktober 2022**

## Zusammenfassung

Im Frühjahr 2021 wurden im Projekt InnaMoRuhr alle Angehörigen der drei UA-Ruhr-Universitäten zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Aus Duisburg liegen 1.357 vollständig ausgefüllte Fragebögen vor, die zudem den drei Statusgruppen „Forschung & Lehre“, „Technik & Verwaltung“ sowie „Studierende“ zugeordnet werden können (Kapitel 1).

Der Anteil der Duisburger:innen, die nur ein Auto besitzen (und kein Rad), liegt niedriger als an anderen Standorten; dafür ist die Gruppe derjenigen, die beide private Verkehrsmittel besitzen, etwas höher. Besonders fällt die Gruppe der Mitarbeitenden in Technik und Verwaltung auf, die in deutlich höherem Maße private Pkws und in deutlich geringerem Maße Fahrräder besitzt (Kapitel 2).

Die am UDE-Standort Duisburg Beschäftigten bzw. Studierenden verfügen über deutlich mehr BahnCards, dafür aber erheblich weniger Monats- und Jobtickets als das Gesamt-Sample. Bei den Monats- und Jobtickets fällt der sehr niedrige Anteil in der Gruppe „Technik & Verwaltung“ auf (Kapitel 2).

Während des Lockdowns hat sich das Mobilitätsverhalten der UA-Ruhr-Angehörigen drastisch verändert, und zwar zu Lasten des ÖV und zugunsten der Individualmobilität mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß. Für die Zukunft wünschen sie sich nachhaltige, individuelle Verkehrsmittel (Elektroauto, eBike). Der ÖV kann sich zwar wieder erholen, erreicht aber bei Weitem nicht das alte Niveau (Kapitel 3).

Der Standort Duisburg unterscheidet sich im Vergleich zu der gesamten UA Ruhr vor allem durch eine deutlich höhere Auto-Affinität der Universitätsangehörigen und einen größeren Wunsch nach individueller Mobilität. Die Nutzung des ÖV liegt sowohl in der Vergangenheit als auch in der Zukunft deutlich niedriger als im Gesamtsample (Kapitel 4).

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Die Befragung und das Sample</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln</b> .....	<b>6</b>
2.1	Private Verkehrsmittel .....	6
2.2	Öffentliche Verkehrsmittel, insb. Abonnements .....	7
<b>3</b>	<b>Mobilitätsmuster (UA Ruhr)</b> .....	<b>8</b>
3.1	Mobilität vor Corona .....	9
3.2	Mobilität während des Lockdowns .....	10
3.3	Wunsch-Verkehrsmittel .....	10
<b>4</b>	<b>Mobilitätsmuster (UDE-Standort Duisburg)</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Literatur</b> .....	<b>12</b>



## 1 Die Befragung und das Sample

Das Projekt InnaMoRuhr<sup>1</sup>, an dem Forschende aus Duisburg-Essen, Bochum und Dortmund beteiligt sind, hat im Frühjahr 2021 eine Befragung zum Mobilitätsverhalten vor und während der Corona-Pandemie durchgeführt, an der sich 10.782 Angehörige der drei UA-Ruhr-Universitäten beteiligt haben; zudem wurde nach den Wünschen und dem künftigen Mobilitätsbedarf gefragt (vgl. ausführlich Weyer 2022).

Die Beteiligung der drei Universitäten war in etwa ausgewogen; am Standort Duisburg haben 1.357 Personen an der Befragung teilgenommen (vgl. Tabelle 1).

Universität	Anzahl	Prozent
TU	3.746	35,0%
RUB	3.371	31,5%
UDE	3.588	33,5%
<i>davon UDE Duisburg</i>	<i>1.357</i>	<i>12,7%</i>
<i>davon UDE Essen</i>	<i>2.231</i>	<i>20,8%</i>
Gesamt	10.705	

Tabelle 1: Befragte nach Standorten

Aufschlussreich ist die unterschiedliche Beteiligung der drei Statusgruppen „Forschung und Lehre“ (F&L), „Technik und Verwaltung“ (T&V) sowie „Studierende“ (Stud) an der Befragung (vgl. Tabelle 2).

Gruppe	TU	RUB	UDE Duisb	UDE Essen	Summe
F&L	690	629	279	371	1.969
T&V	480	524	187	254	1.445
Stud	2.576	2.218	891	1.606	7.291
Summe	3.746	3.371	1.357	2.231	10.705

Tabelle 2: Befragte nach Standorten und Statusgruppen

Wie die prozentuale Verteilung in Tabelle 3 zeigt, gehören 68,1 Prozent der Befragten der Gruppe der Studierenden, 13,5 Prozent der Gruppe „Technik & Verwaltung“ und 18,4 Prozent der Gruppe „Forschung & Lehre“ an.

---

<sup>1</sup> Web: [innamo.ruhr](http://innamo.ruhr)

Gruppe	TU	RUB	UDE Duisb	UDE Essen	Gesamt
F&L	18,4%	18,7%	20,6%	16,6%	18,4%
T&V	12,8%	15,5%	13,8%	11,4%	13,5%
Stud	68,8%	65,8%	65,7%	72,0%	68,1%

Tabelle 3: Prozentuale Verteilung der Statusgruppen nach Standorten

Vergleicht man die Standorte, so zeigen sich keine auffälligen Abweichungen, außer dass im Duisburg-Sample die Forschenden mit 20,6 Prozent im Vergleich zum Gesamt-Sample (18,4 %) leicht überrepräsentiert und die Studierenden mit 65,7 Prozent (gegenüber 68,1 %) leicht unterrepräsentiert sind.

Berücksichtigt man jedoch die unterschiedlichen Größen der drei Gruppen – mit den Studierenden als mit Abstand größter Gruppe –, so zeigt sich ein gänzlich anderes Bild, nämlich eine hohe Beteiligung der in Technik und Verwaltung tätigen Personen, von denen sich gut ein Viertel an der Befragung beteiligt hat (vgl. Tabelle 4). Hier besteht offenbar ein deutlich größeres Bedürfnis als beispielsweise bei den Studierenden (6,2 %), sich in Fragen der Mobilität zu artikulieren. Auch in der Gruppe der Forschenden hatte knapp jede/r Fünfte (18,3 %) geantwortet.

Gruppe	Response Rates
F&L	18,3 %
T&V	26,7 %
Stud	6,2 %
Gesamt	8,2 %

Tabelle 4: Response Rates nach Statusgruppen

Diese Angaben lassen sich nicht nach Standorten aufschlüsseln, da verlässliche statistische Daten zu den drei UA-Ruhr-Universitäten nicht verfügbar sind.

## 2 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Bevor in Abschnitt 3 die alltäglichen Mobilitätsmuster analysiert werden, soll vorab ein Blick auf die Verfügbarkeit privater und öffentlicher Verkehrsmittel geworfen werden.

### 2.1 Private Verkehrsmittel

Um die Verfügbarkeit privater Verkehrsmittel (Auto und Rad) darzustellen, wurden vier Gruppen gebildet, die von „nur Auto“ über „Auto und Rad“ bis „nur Rad“ führen und schließlich diejenigen erfassen, die weder Auto noch Rad besitzen, also typischerweise den ÖV nutzen oder zu Fuß gehen.



Universität	nur Auto, kein Rad	Auto und Rad	kein Auto, nur Rad	weder Auto noch Rad	Gesamt
TU	20,8 %	49,1 %	25,5 %	4,6 %	3.535
RUB	25,1 %	47,8 %	22,9 %	4,3 %	3.171
UDE Duisb	18,3 %	52,6 %	24,8 %	4,3 %	1.290
UDE Essen	21,1 %	52,5 %	22,3 %	4,0 %	2.130
Gesamt	21,9 %	49,9 %	23,9 %	4,4 %	10.126

Tabelle 5: Ausgewählte Kombinationen verfügbarer privater Verkehrsmittel nach Universitätsstandorten der UA Ruhr

Wie in Tabelle 5 abzulesen, liegt der Anteil der Nur-Auto-Besitzer:innen mit 18,3 Prozent im Duisburg-Sample deutlich niedriger als an anderen Standorten (Gesamt: 21,9 %). Auch liegen die beiden UDE-Standorte in der Gruppe („Auto plus Rad“) mit 52,6 bzw. 52,5 Prozent deutlich über den anderen Standorten (Gesamt: 49,9 %). An ähnliches, aber nicht ganz so deutliches Bild zeigt sich bei den Nur-Rad-Besitzer:innen (24,8 versus 23,9 %).

Aufgeschlüsselt nach Statusgruppen, fällt wiederum die Gruppe „Technik & Verwaltung“ auf, die sich in punkto (Nur-)Autobesitz (33,9 versus 21,9 %) und (Nur-)Fahrradbesitz (8,8 versus 23,9 %) sehr deutlich von den beiden anderen Gruppen unterscheidet (vgl. Tabelle 6).

Statusgruppe	nur Auto, kein Rad	Auto und Rad	kein Auto, nur Rad	weder Auto noch Rad	Gesamt
F&L	18,3 %	55,7 %	23,0 %	3,0 %	1.918
T&V	33,9 %	55,8 %	8,8 %	1,5 %	1.430
Stud	20,4 %	46,9 %	27,3 %	5,3 %	6.850
Gesamt	21,9 %	49,8 %	23,9 %	4,4 %	10.198

Tabelle 6: Ausgewählte Kombinationen verfügbarer privater Verkehrsmittel nach Statusgruppen

## 2.2 Öffentliche Verkehrsmittel, insb. Abonnements

Bei der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel fällt zunächst der vergleichsweise hohe Anteil an BahnCards in allen drei Gruppen des UDE-Standorts Duisburg auf, der teils deutlich über dem des Gesamt-Samples liegt (vgl. Tabelle 7, in der positiv konnotierte Werte grün und negativ konnotierte rot gefärbt sind). Ähnliches gilt für das Car- und das BikeSharing, wenngleich auf insgesamt niedrigerem Niveau.

Universität	Gruppe	Bahn-Card	Monats-ticket	Jobti-cket	Monat + Job	Semes-terti-cket	CarSha-ring	Bike-Sharing
UDE Duisb	F&L	55,8 %	14,9 %	5,5 %	20,4 %	43,1 %	7,2 %	18,8 %
UA Ruhr	F&L	45,5 %	14,1 %	4,7 %	18,8 %	52,5 %	4,5 %	8,9 %
UDE Duisb	T&V	38,1 %	28,6 %	15,9 %	44,5 %	12,7 %	4,8 %	6,3 %
UA Ruhr	T&V	33,1 %	40,0 %	16,6 %	56,6 %	10,3 %	4,8 %	4,8 %
UDE Duisb	Stud	15,7 %	0,2 %	0,1 %		99,3 %	1,9 %	11,8 %
UA Ruhr	Stud	12,9 %	0,5 %	0,1 %	0,6 %	99,0 %	1,3 %	8,0 %
UDE Duisb	alle	23,4 %	4,2 %	1,9 %	6,1 %	85,5 %	2,9 %	12,6 %

Tabelle 7: Abonnements öffentlicher Verkehrsmittel nach Standorten und Statusgruppen

Bei Monats- und Jobtickets fällt insbesondere die Gruppe „Technik & Verwaltung“ mit einem Anteil von nur 44,5 Prozent gegenüber 56,6 Prozent im Gesamt-Sample negativ auf. Schließlich nutzen die wissenschaftlichen Mitarbeiter:innen, die aufgrund ihrer Status als Doktorand:innen noch in den Genuss des Semestertickets kommen, diese Option mit 43,1 Prozent deutlich weniger (Gesamt: 52,5 %).

### 3 Mobilitätsmuster (UA Ruhr)

Die Probanden wurden gebeten, ihre Wegeketten an einem typischen Arbeitstag auf dem Hin- und Rückweg zur Universität detailliert zu beschreiben, und zwar nach Verkehrsmittel, zurückgelegter Strecke und benötigter Zeit. Sie sollten zudem ihre Alltagsmobilität zu drei unterschiedlichen Zeitpunkten schildern, und zwar (a) vor Ausbruch der Corona-Pandemie, (b) während des Lockdowns und schließlich (c) ihren Wunsch für ihre Mobilität in der Zukunft.

In Tabelle 8 sind für das Gesamt-Sample die Hauptverkehrsmittel angegeben, die auf dem Weg zur Universität verwendet wurden, und zwar nach zurückgelegter Distanz in Kilometern.

Verkehrsmittel	vor Corona	im Lockdown	Wunsch	Summen Wunsch**
Pkw, Motorrad (Verbrenner)	30,2 %	37,8 %	11,0 %	28,2 %
Pkw (BEV, FCEV, HEV)*	0,9 %	1,4 %	17,2 %	(-1,9 PP)
Fahrrad	10,6 %	15,5 %	19,9 %	27,9 %
E-Bike, E-Scooter	1,2 %	2,0 %	8,0 %	(+16,1 PP)
Zu Fuß	7,0 %	23,5 %	7,4 %	
ÖV	49,1 %	18,6 %	33,5 %	36,1 %
Sharing, Mitfahrgelegenheit	0,7 %	0,9 %	2,6 %	(-13,7 PP)
Sonstiges	0,3 %	0,3 %	0,3 %	
N=	7.483	6.478	7.766	
* BEV – Battery Electric Vehicle; FCEV – Fuel Cell Electric Vehicle; HEV – Hybrid Electric Vehicle ** - Abweichung in Prozentpunkten im Vergleich zu vor Corona				

Tabelle 8: Hauptverkehrsmittel (nach Distanz) – Gesamt-Sample

### 3.1 Mobilität vor Corona

Die UA-Ruhr-Universitäten zeigen ein eher untypisches Bild, das sich von bundesweit repräsentativen Daten, wie sie beispielsweise die Befragung „Mobilität in Deutschland“ (infas 2018) bietet, deutlich unterscheidet (vgl. Abbildung 1).

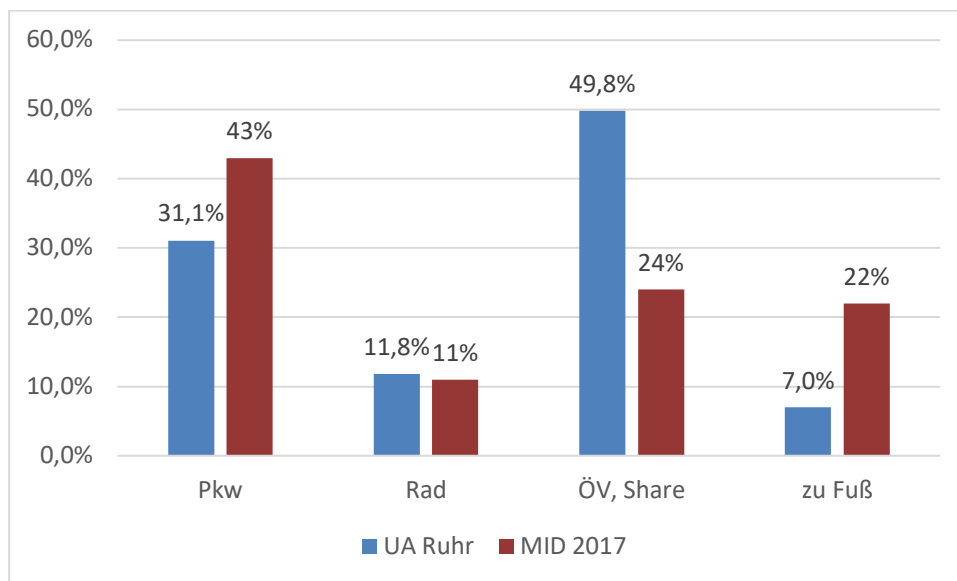


Abbildung 1: Modal Split der UA Ruhr vor Corona (N= 7.241) im Vergleich zu MiD 2017

Die hier dargestellten Werte zeigen, obwohl sie (noch) nicht nach Größe der Statusgruppen gewichtet sind, den vergleichsweise hohen Anteil öffentlicher Verkehrsmittel (49,8 versus 24 %) und ebenso den vergleichsweise geringen Anteil des Pkws (31,1 versus 43 %).

### 3.2 Mobilität während des Lockdowns

Während des Lockdowns hat sich das Mobilitätsverhalten der UA-Ruhr-Angehörigen drastisch verändert.<sup>2</sup> Der ÖV erlebte einen erheblichen Einbruch von 49,1 auf 18,6 Prozent, und die Individualmobilität stieg sowohl beim Pkw (plus 7,6 PP) als auch beim Fahrrad (plus 4,9 PP) und schließlich auch beim Zu-Fuß-Gehen (plus 16,5 PP) deutlich an.

### 3.3 Wunsch-Verkehrsmittel

Die letzte Spalte von Tabelle 8 belegt den Wunsch vieler UA-Ruhr-Angehöriger nach einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens. Der Anteil von Pkws, Motorrädern etc. mit Verbrennungsmotor sinkt drastisch auf 11,0 Prozent – weitgehend kompensiert durch moderne, lokal emissionsfreie Antriebe, wie die Summe von 28,2 Prozent privater Pkw-Nutzung in Zukunft andeutet, die nur knapp unter dem aktuellen Wert von 31,1 Prozent liegt.

Auch die Werte für das Fahrrad bzw. eBike (insgesamt 27,9 % und damit 16,1 PP höher als vor Corona) signalisieren den Wunsch nach individueller und möglichst nachhaltiger Mobilität.

Der ÖV erholt sich zwar wieder von seinem Tiefstwert während des Lockdowns (19,5 %), kann aber mit einem Minus von 13,7 Prozentpunkten nicht das alte Niveau (49,8 %) erreichen und verbleibt bei 36,1 Prozent, selbst wenn man Sharing, Mitfahrgelegenheiten etc. mit in die Rechnung einbezieht.

## 4 Mobilitätsmuster (UDE-Standort Duisburg)

Die Zahlen für den Standort Duisburg unterscheiden sich in einigen Punkten deutlich von denen des Gesamt-Samples (vgl. Tabelle 9), ablesbar jeweils in den Zeilen „Differenz“, in denen die Abweichungen in Prozentpunkten angegeben ist. Auch hier sind positiv konnotierte Werte grün und negativ konnotierte rot eingefärbt. Tabelle 10 fasst diese Befunde etwas übersichtlicher zusammen.

---

<sup>2</sup> Vgl. ähnliche Befunde von infas/WZB (Knie et al. 2021) und DLR (Nobis et al. 2021).

Verkehrsmittel	vor Corona	im Lockdown	Wunsch	Summen Wunsch
Pkw, Motorrad (Verbrenner)	33,7%	<b>40,2%</b>	<b>9,6%</b>	<b>31,9 %</b> (+3,7 PP)
<i>Differenz**</i>	<b>+3,5 PP</b>	<b>+2,3 PP</b>	<b>-1,5 PP</b>	
Pkw (BEV, FCEV, HEV)*	1,3%	1,8%	<b>22,3%</b>	
<i>Differenz</i>	<b>+0,5 PP</b>	<b>+0,5 PP</b>	<b>+5,0 PP</b>	<b>25,7 %</b> (-2,2 PP)
Fahrrad	11,4%	<b>15,4%</b>	<b>19,4%</b>	
<i>Differenz</i>	<b>+0,8 PP</b>	<b>-0,2 PP</b>	<b>-0,5 PP</b>	
E-Bike, E-Scooter	0,4%	0,7%	6,3%	<b>33,0 %</b> (-3.1 PP)
<i>Differenz</i>	<b>-0,8 PP</b>	<b>-1,3 PP</b>	<b>-1,7 PP</b>	
Zu Fuß	6,8%	<b>24,9%</b>	<b>9,3%</b>	
<i>Differenz</i>	<b>-0,2 PP</b>	<b>+1,4 PP</b>	<b>+1,9 PP</b>	<b>33,0 %</b> (-3.1 PP)
ÖV	45,3%	<b>15,7%</b>	<b>30,1%</b>	
<i>Differenz</i>	<b>-3,8 PP</b>	<b>-2,9 PP</b>	<b>-3,3 PP</b>	
Sharing, Mitfahrgelegenheit	0,9%	1,1%	2,9%	
<i>Differenz</i>	<b>+0,2 PP</b>	<b>+0,2 PP</b>	<b>+0,3 PP</b>	
Sonstiges	0,1%	0,1%	0,2%	
N=	982	814	1.002	
* BEV – Battery Electric Vehicle; FCEV – Fuel Cell Electric Vehicle; HEV – Hybrid Electric Vehicle				
** Differenz in PP: Vergleich mit gesamten Sample aller vier Standorte				

Tabelle 9: Hauptverkehrsmittel (nach Distanz) – nur UDE-Standort Duisburg (Abweichung vom Gesamt-Sample, Rundungsdifferenzen möglich)

Deutlich abzulesen ist die stärkere Auto-Affinität der Mitglieder der UDE, die sich beim Pkw mit Verbrennungsmotor in einer Differenz von plus 3,5 Prozentpunkten vor Corona und plus 2,3 Prozentpunkten im Lockdown niederschlägt. Aber auch die geäußerten Wünsche gehen in Richtung Individualmobilität (in Summe 3,7 PP höher), mit einer klaren Verschiebung in Richtung umweltfreundlicher Antriebe (plus 5,0 PP).

Verkehrsmittel	vor Corona	im Lockdown	Wunsch	Summen Wunsch
Pkw, Motorrad (Verbrenner)	<b>3,5 pp</b>	<b>2,3 pp</b>	<b>-1,5 pp</b>	<b>+3,7 PP</b>
Pkw (BEV, FCEV, HEV)*	0,5 pp	0,5 pp	<b>5,0 pp</b>	
Fahrrad	0,8 pp	-0,2 pp	-0,5 pp	<b>-2,2 PP</b>
E-Bike, E-Scooter	-0,8 pp	<b>-1,3 pp</b>	<b>-1,7 pp</b>	
Zu Fuß	-0,2 pp	<b>1,4 pp</b>	<b>1,9 pp</b>	
ÖV	<b>-3,8 pp</b>	<b>-2,9 pp</b>	<b>-3,3 pp</b>	<b>-3,1 PP</b>
Sharing, Mitfahrgelegenheit	0,2 pp	0,2 pp	0,3 pp	
Sonstiges	-0,2 pp	-0,2 pp	-0,1 pp	

\* BEV – Battery Electric Vehicle; FCEV – Fuel Cell Electric Vehicle; HEV – Hybrid Electric Vehicle

Tabelle 10: Differenzen zwischen UDE-Standort Duisburg und dem gesamten Sample in Prozentpunkten

Zwar wollen etwas mehr Duisburger:innen (plus 1,9 PP) zu Fuß gehen als der Rest der Befragten; aber der öffentliche Verkehr schneidet sowohl in der Vergangenheit (minus 3,8 PP) als auch in der Zukunft (minus 3,3 PP) deutlich schlechter ab als im Gesamtsample und erreicht insgesamt nicht mehr das Vor-Corona-Niveau.

Diese Zahlen bestätigen noch einmal die etwas ausgeprägtere Auto-Affinität der Mitglieder des UDE-Standorts Duisburg im Vergleich zum Gesamtbild der UA Ruhr.

## 5 Literatur

- infas, 2018: Mobilität in Deutschland. Kurzreport: Verkehrsaufkommen - Struktur - Trends. [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf).
- Knie, Andreas/Franziska Zehl/Marc Schelewsky, 2021: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli (Ausgabe 16.08.2021). Bonn, <https://www.wzb.eu/de/download/file/33310>.
- Nobis, Claudia/Christine Eisenmann/Viktoriya Kolarova/Sophie Nägele, 2021: Fünfte DLR-Erhebung zu Mobilität & Corona: Hintergrundpapier. Berlin: Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), [https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2022/Hintergrundpapier\\_5.DLR-Befragung\\_Corona\\_Mobilitaet.pdf](https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2022/Hintergrundpapier_5.DLR-Befragung_Corona_Mobilitaet.pdf).
- Weyer, Johannes, 2022: Mobilitätspraktiken und Mobilitätsbedarfe. Ergebnisse einer Befragung von Angehörigen der UA-Ruhr-Universitäten (Mobility Report 2/2022). Dortmund: InnaMoRuhr, [https://innamo.ruhr/wp-content/uploads/2022/06/Report\\_02\\_Befragung\\_250422\\_final.pdf](https://innamo.ruhr/wp-content/uploads/2022/06/Report_02_Befragung_250422_final.pdf).