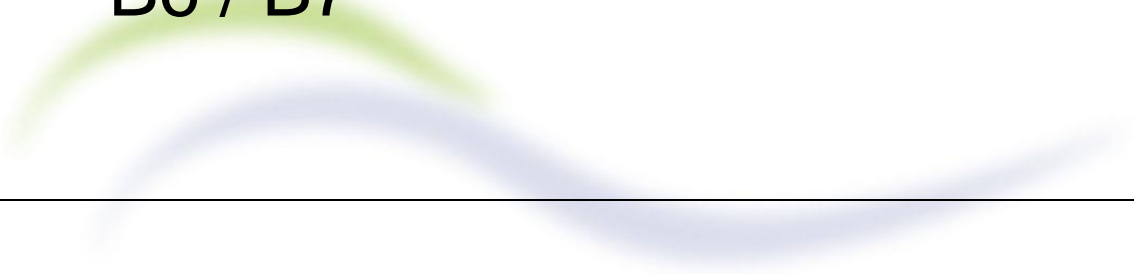

**Bürgerbefragung
„Mobilität in Worms“
Juli / August 2020**

**Stadtverwaltung Worms
B6 / B7**



Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

Ergebnisse in Kürze

Motorisierter Verkehr

Verkehrsteilnahme

- 97% der befragten Männer und 89% der befragten Frauen besitzen einen PKW-Führerschein.
- 93% der Haushalte besitzen mindestens einen PKW. Dieser wird vorwiegend für den Arbeitsweg und Lebensmitteleinkäufe genutzt.
- PKW Stellplätze zuhause sind bei 72% der Befragten vorhanden. Befragte, die keinen Stellplatz zur Verfügung haben, leben zumeist in der Innenstadt (59%) oder in Neuhausen (10,8%)
 - Das Auto ist ein Hauptfortbewegungsmittel der Teilnehmer*innen.
- Einen Motorrad-Führerschein besitzen nur 36% der Männer und 10,6% der Frauen.
- Entsprechend sind „nur“ in 16% der Haushalte motorisierte Zweiräder vorhanden.
 - Das Motorrad ist kein Hauptfortbewegungsmittel, sondern eher ein Hobby.

Verkehrswahrnehmung

- Einigkeit: Viele PKWs fahren zu schnell (82,6%) und es herrscht zu viel Verkehr in der Innenstadt (70%). Eine Reduktion des Verkehrsaufkommens befürworten jedoch nur 65% der Befragten.
- 65% der Teilnehmer*innen geben an, in den Vororten herrsche zu viel Durchgangsverkehr: am häufigsten geben dies Personen aus Leiselheim, Horchheim & Rheindürkheim an.
- Als autofreundlich wird Worms weniger bezeichnet (45%). Nur für die Hälfte der Befragten ist das Auto das beste Fortbewegungsmittel für Worms.
- Über 75% bezahlen lieber für einen Parkplatz, als lange suchen zu müssen. Jedoch empfinden mehr als die Hälfte der Personen die momentanen Preise als nicht angemessen. $\frac{3}{4}$ der Befragten sprechen sich für ein vergünstigtes / kostenfreies Parken an Markt- und Samstagen aus.
- Parkplatzsuche in der Innenstadt: 75% der Befragten tun sich schwer einen Parkplatz zu finden.

Verkehrsteilnahme

- 38% der Befragten nutzen den ÖPNV in Worms. Unter Männern ist der Anteil mit 36,5% leicht niedriger als unter Frauen (39,9%).
- 10% der Männer und 12,7% der Frauen geben an eine Zeitkarte für den ÖPNV zu besitzen.
- 97% der Befragten erreicht die nächste Bushaltestelle fußläufig innerhalb von max. 10 Min.. Knapp 83% erreichen eine Haltestelle in bis zu 5 Min..
 - Sehr gute Haltestellenabdeckung
- 62% nutzen den ÖPNV nicht. Gründe sind Inflexibilität, schlechte Taktung und teure Fahrpreise.
- Sonstige Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen: fehlende Transportmöglichkeiten, ein anderes Verkehrsmittel ist praktischer, schlechte Anbindungen.
- Zumeist wird der ÖPNV genutzt, um den Ausbildungsplatz/die Uni oder ähnliches zu erreichen, Kinder zur Schule oder Kita zu bringen oder für den Arbeitsweg.

Verkehrswahrnehmung

- Eine relativ hohe Zufriedenheit herrscht hinsichtlich der regionalen Bahnverbindungen (70%).
- Die vorhandenen Buslinien werden weniger positiv bewertet. „Nur“ 55% finden diese zufriedenstellend.
- Knapp 80% der Befragten sind mit den vorhandenen Haltestellen entlang den Linien zufrieden.
- 36% geben an, dass nicht alle öffentlichen Einrichtungen gut mit dem ÖPNV zu erreichen sind: Naherholungsgebiet „Wäldchen“, WEP, Rheinpromenade, Gewerbegebiet Nord, Supermärkte/Discounter, Klinikum Worms, Schloss & Badesees Herrnsheim.
- Den Befragten fehlen ebenfalls Verbindungen der Vororte untereinander („Ring-“ statt „Sternverkehr“).
- Verbesserungsbedarf besteht ebenfalls hinsichtlich der Taktung der Buslinien.

Ergebnisse in Kürze

Fahrradverkehr

Verkehrsteilnahme

- 67% der Befragten nutzen auch das Fahrrad. Je näher der Stadtteil, in dem die Person lebt, an der Innenstadt ist, desto höher fällt der Anteil der Personen aus, die das Fahrrad nutzen. (Ausnahme Pfeddersheim: „weit“ entfernt, hoher Fahrradanteil.)
- In 84% der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden.
- Männer (72%) geben anteilig häufiger an das Fahrrad zu nutzen als Frauen (63%).
- Ältere Personen (über 80 Jahren) nutzen das Fahrrad weniger; bei Frauen sinkt der Anteil stärker als bei Männern. Junge Frauen (58%) von 18 - 29 Jahren nutzen das Rad ebenfalls weniger als Männer (72%) in dieser Altersgruppe.
- Das Rad wird nicht genutzt, wenn das Ziel zu weit entfernt ist, Rad fahren als gefährlich wahrgenommen wird (vorwiegend von Frauen) oder radeln zu anstrengend ist. Unter sonstigen Gründen werden gesundheitliche Einschränkungen, kein Fahrradbesitz oder fehlende Transportmöglichkeiten genannt.

Verkehrswahrnehmung

- Nur knapp 37% der Teilnehmer*innen geben an, mit dem vorhandenen Radwegenetz in Worms zufrieden zu sein.
- Fast 70% der Befragten geben an, dass ihnen spezielle Radspuren im Verkehr fehlen. Frauen geben dies tendenziell häufiger an als Männer.
- Radanbindungen in die Innenstadt werden von über 60% der Befragten als positiv bewertet. Am schlechtesten werden die Anbindungen von Bewohnern aus Heppenheim, Wiesoppenheim, Aabenheim und Pfeddersheim bewertet.
- Worms wird nur von knapp 30% der Teilnehmer*innen als fahrradfreundlich bewertet.
- „Radfahren in Worms ist sicher“: Nicht mal 30% stimmen dieser Aussage zu. An verkehrsreichen Straßen wird das Radfahren als noch unsicherer bewertet.

Ergebnisse in Kürze

Fußgängerverkehr

Verkehrsteilnahme

- 84% der Befragten legen Wege auch mal zu Fuß zurück.
- Beide Geschlechter geben dies zu gleichen Teilen an.
- Auffallend ist jedoch, dass Personen im Alter von 50 – 64 Jahren - anteilig - am wenigsten zu Fuß gehen (Männer 78%; Frauen 80%).
- Werden keine Wege zu Fuß bewältigt, geben 75% der Personen an, dass das Ziel zu weit entfernt ist und knapp 20% sind Fußwege zu anstrengend.
- Unter sonstigen Gründen gegen Fußwege werden gesundheitliche Einschränkungen und fehlende Transportmöglichkeiten angegeben. Einige geben auch an, ein anderes Verkehrsmittel (z.B. das Fahrrad) sei einfach schneller.

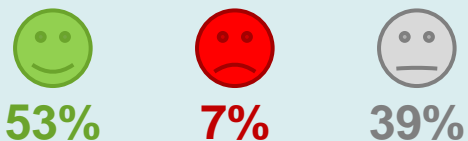
Verkehrswahrnehmung

- Worms wird von über 80% der Befragten als fußgängerfreundliche Stadt bezeichnet.
- Ebenfalls über 80% der Personen legen auch gerne Wege zu Fuß zurück. Frauen gehen noch etwas lieber zu Fuß als Männer.
- 78% fühlen sich dabei auch sicher.
- Trotzdem fühlen sich 45% bedroht von Radfahrern, wenn sie zu Fuß unterwegs sind – auch in Fußgängerbereichen des Verkehrsgeschehens.
- Die Wartezeit an Ampeln wird von der Mehrheit (75%) nicht als zu lange bewertet. Nur 25% der Befragten stimmen dieser Aussage (eher) zu.

Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept (Bewertung der Maßnahmen)

Bahnhof West / Carl-Villinger Straße



Gründe für den Bahnhof West sind hauptsächlich der bessere Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und der Lückenschluss zwischen Worms Hbf. und Pfeddersheim.

Bahnhof Süd / Cornelius-Heyl-Straße



Die Zustimmung zum Bahnhof Süd sinkt mit zunehmendem Alter. Umliegende Stadtteile befürworten den zusätzlichen Halt positiver. Gründe Pro: bessere Anbindung ans WEP, Lückenschluss zwischen Bobenheim-Roxheim und Worms Hbf. sowie eine bessere Anbindung der umliegenden Vororte & der Karl-Marx-Siedlung.

Radschnellweg WO - LU



Befürworter sind statistisch gesehen eher männlich und jünger. Viele Befürworter geben an das Rad für den Arbeitsweg nutzen zu können oder finden die Maßnahme positiv für Pendler. Zudem würden viele Hobbyradler den Radweg in ihrer Freizeit nutzen. Einige Personen befürworten den Radwegeausbau generell. Gegner sind der Ansicht, der Weg wird nicht ausreichend genutzt (72%) oder, dass vorhandene Radwege ausreichend sind (56%).

Radanbindungen aller Stadtteile (an Innenstadt)



Besonders positiv: Asphaltierung der Radwege.



Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept (Bewertung der Maßnahmen)

Zusätzliche Radstellplätze am Wormser HBF



64%



5%



31%

Radstellplätze werden benötigt, besonders am Hbf.. Sie sollten diebstahlsicher und wettergeschützt sein. Gegner sind der Ansicht es gibt genügend Stellplätze und die Sicherheitsbedenken sind hoch (Vandalismus, Diebstahl).

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



49%



32%



19%

PRO: Hoffnung auf weniger zugeparkte Straßen und eine leichtere Parkplatzsuche. Gegner führen vielseitige Gründe an: Wegfall von Parkraum, höhere Preise, stärkere Kontrollen, die Maßnahme ist unnötig (wenig Parksuchverkehr), nur kostenfreie Parkplätze ziehen Gäste an (Innenstadt verwaist, Einzelhandel leidet). Erst sollten die Parkhäuser eröffnet und saniert werden. Die Maßnahme beseitigt den Parkraumangel (das Problem) nicht.

Einrichtung von Fahrradstraßen



42%



47%



11%

Befürworter: Hoffnung auf sicher(er)es Radfahren und schnelleres Vorankommen, durch mehr Platz für Radfahrer. Die Routen sollten gut durchdacht sein! Eine deutliche Beschilderung und Kontrollen sind nötig! Gegner sehen keinen Bedarf an Fahrradstraßen. Zudem wird befürchtet, dass Geschäfte darunter leiden und Umgehungsrouen überlastet sind. Bisherige Radwege seien ausreichend.

30 km/h im gesamten Stadtgebiet



58%



39%



3%

Befürworter hoffen auf mehr Sicherheit (für alle Verkehrsbeteiligten, weniger Unfälle) und eine geringere Umweltbelastung. Gegner der Maßnahme finden eine Reduzierung auf 30 km/h ist an Gefahrenstellen ausreichend. Vieles ist lästig: längere Fahrzeiten, langsames Fahren und ein schlechter Verkehrsfluss. Zudem fördern langsame Geschwindigkeiten den CO2-Ausstoß.



Zustimmung



Ablehnung



Weiß nicht

Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept (Bewertung der Maßnahmen)

Bau der Krankenhaustangente



Befürworter hoffen auf eine Entlastung aller Stadtteile und der Innenstadt sowie auf eine Verkehrsentlastung für Pfiffligheim und Leiselheim. Gegner führen vorhandene Alternativrouten und den Umweltschutz an. Sonstige Gründe: zu hohe Kosten, Verkehrssteigerung und zu hoher Landverbrauch.

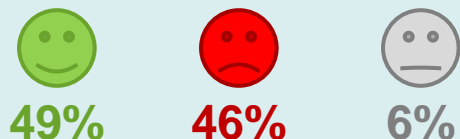
Besonders Befragte aus WO-Süd, Pfiffligheim, Pfeddersheim und Hochheim befürworten die Tangente (über 65%).

Bevorrechtigte Ampelschaltung



Befürworter finden, Fußgänger & Radfahrer sollten Vorrang an Ampeln haben. 46% würden lieber das Rad nehmen, wenn die Wartezeit entfällt. Gegner befürchten Staus, ständiges Warten bei „Rot“ ist lästig und der CO2-Ausstoß ist höher. Viele sind zufrieden mit der bisherigen Schaltung und sehen keinen Änderungsbedarf. Wunsch: die Ampelschaltung sollte gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer oder nach Verkehrsaufkommen erfolgen (guter Verkehrsfluss!).

Autofreies Zentrum



Spaltung der Teilnehmer*innen: Sicherheit, mehr Lebensqualität und Platz für schöne „Dinge“ vs. sterbende Innenstadt und zu Grunde gehende Geschäfte. Zudem wird häufig angemerkt, dass behinderte oder weniger mobile Menschen durch die Regelung benachteiligt werden.

Kapazitätsreduzierungen im KFZ Grundnetz



PRO: mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger, mehr Sicherheit und Umweltschutz. Maßnahmengegner befürchten Staus und empfinden vorhandene Radwege als ausreichend. Es bestehen Sicherheitsbedenken: neue Regelungen führen zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Hinzu kommen hohe Kosten und ein höherer CO2-Ausstoß. Gegner erwarten ein höheres Verkehrsaufkommen auf umliegenden Straßen.



Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
• Thema & Methode	
• Fragebogen	
• Presse	
• Stichprobe & Rücklauf	
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

1. Eckdaten der Befragung

Thema & Methode

Thema:	Mobilität in Worms / Mobilitätskonzept
Ziel:	Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens in Worms, Bewertung möglicher verkehrlicher Neuerungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes
Zielgruppe:	Einwohner der Stadt Worms ab 18 Jahren
Stichprobe:	Zufallsstichprobe: Generierung von 3830 Personen nach Stand des Einwohnermelderegisters (24.6.2020)
Zeitraum:	10. Juli 2020 – 23. August 2020
Methode:	schriftliche Befragung: online (Link; QR-Code) / P&P (auf Anfrage)
Beteiligung:	freiwillig & anonym
Fragebogen:	40 Fragen (116 Teilfragen); Dauer ca. 25 Minuten
Presse:	Begleitschreiben des Dezernenten, Pressegespräch, Pressemitteilung, Presseartikel, städtische Internetseite

1. Eckdaten der Befragung

Online-Fragebogen

4.6

Welche Verkehrsmittel sind in Ihrem Haushalt vorhanden?

Bitte tragen Sie die Anzahl der Verkehrsmittel ein. Bei nicht zutreffenden Kategorien tragen Sie die Anzahl der Verkehrsmittel ein. Bei nicht zutreffenden Kategorien tragen Sie die Anzahl der Verkehrsmittel ein.

Anzahl der PKW (auch E-Autos, Dienstwagen):

Anzahl der motorisierten Zweiräder:

Anzahl der Fahrräder (auch E-Bikes):

Wie viele Minuten laufen Sie zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle? Tragen Sie die Anzahl der Minuten ein.

Nächste Seite

74.1 %

Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt



Der Radweg zwischen der Grillhütte und dem Ortseingang Pfeddersheim wird im Herbst 2020 asphaltiert.

Der Stadtrat hat am 11.3.2020 dem Anschluss aller Wormser Stadtteile durch Radwegeverbindungen an die Innenstadt zugestimmt. Es ist vorgesehen, dass diese Radwege zukünftig asphaltiert werden, sodass sie bei jedem Wetter befahrbar sind.

Kriterien für die Auswahl der Routenführung waren eine kurzfristige Realisierbarkeit, möglichst wenige Konflikte mit Naturschutzgebieten sowie anderen Verkehrsteilnehmern und eine geringe Neuversiegelung von Flächen.

Kostenschätzung für ALLE Radverkehrsaspekte (Radschnellweg, Radanbindungen in die Innenstadt, Abstellplätze, Fahrradstraßen): 14 – 18 Mio. € auf 10 Jahre verteilt. Die Baukosten können mit bis zu 50% der Gesamtkosten durch das Land Rheinland-Pfalz gefördert werden.

Hier können Sie die Radwegkarte ansehen: [Radwegkonzept Stadtverwaltung Worms](#)

90.7 %

Autofreies Zentrum



Innenstadt- und Parking

Der Bereich innerhalb des sogenannten Parkings (siehe Skizze) ist für den motorisierten Individualverkehr (PKW, Motorrad, Roller) gesperrt. Der Fahrzeugverkehr wird auf den Ringen (Parking und Innenstadt) um die Innenstadt geleitet. Die Parkhäuser sind entsprechend gut erreichbar. Fußgänger und Fahrradfahrer dürfen natürlich weiterhin passieren. Ebenso werden Fahrbahnen für den städtischen Busverkehr, den Lieferverkehr und die Bewohner freigegeben. Es wird gewährleistet sein, dass Rettungs- und Pflegedienste zu ihren Kunden kommen.

Die Sperrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr soll der Lebensqualität der Bewohner, der Sicherheit und dem Klimaschutz dienen. Die Innenstadt soll als Einkaufsstadt attraktiv bleiben. Weniger Fahrzeuge bedeuten mehr Platz für Cafés und Platz zum Flanieren und Spielen.

Kostenschätzung: 0,5 – 1 Mio. €.

50 %

Parken: Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Parkplatzsituation in Worms zu?

Bitte wählen Sie jeweils eine Antwort aus.

stimme voll und ganz zu | stimme eher zu

In der Wormser Innenstadt finde ich immer einen Parkplatz.

Ich zahle lieber für einen Parkplatz, als lange nach einem kostenfreien Parkplatz zu suchen.

Die Parkhäuser & Parkplatze in Worms sind angemessen.

Ich parke auch da, wo es nicht erlaubt ist. Hauptsache ich muss nicht weit laufen.

Ich finde, an Markttagen und Samstagen sollte man vergünstigt parken können.

Nächste Seite

75.9 %

Wie finden Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus.

Ja, finde ich gut

nein, finde ich nicht gut

weiß nicht, betrifft mich nicht

Warum befürworten Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt?

Sie können mehrere Antworten auswählen.

Ich warte schon lange auf den Bau dieser Radwege.

Ich finde gut, dass die Wege asphaltiert werden und immer befahrbar sind.

Sonstiges, und zwar: _____

Nächste Seite

93.7 %

Warum befürworten Sie das Autofreie Zentrum?

Sie können mehrere Antworten auswählen.

Gesteigerte Lebensqualität der Anwohner.

Mehr Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner.

Mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger.

Mehr Platz für die Außenbestuhlung von Cafés, zum Flanieren, zum Spielen.

Geringere Feinstaubbelastung in der Innenstadt.

Mehr Platz für Bäume und Grün.

Aufgrund von Umweltschutzaspekten.

Sonstiges, und zwar: _____

Nächste Seite

76.9 %

Warum lehnen Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt ab?

Sie können mehrere Antworten auswählen.

Ich denke die momentanen Radwege sind ausreichend.

Sonstiges, und zwar: _____

Nächste Seite

92.8 %

Warum lehnen Sie das Autofreie Zentrum ab?

Sie können mehrere Antworten auswählen.

Ich denke die Geschäfte gehen zu Grunde.

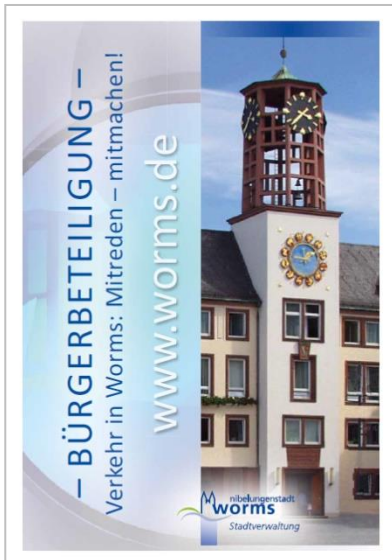
Ich denke es kommen dadurch weniger Personen in die Innenstadt.

Sonstiges, und zwar: _____

Nächste Seite

1. Eckdaten der Befragung

Papier-Fragebogen



Radverkehr: Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Radverkehr in Worms zu?
Bitte kreuzen Sie jeweils eine Antwort an.

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme gar nicht zu
Ich bin mit dem Radwegenetz in Worms zufrieden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Worms ist eine fahrradfreundliche Stadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Stadtteil hat eine gute Radanbindung in die Innenstadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt genügend Radabstellplätze in Worms.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radfahren in Worms ist sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch an verkehrsreichen Straßen kann man in Worms sicher mit dem Fahrrad fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mir fehlen spezielle Bereiche/Fahrsuren für Fahrradfahrer im Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fußgänger: Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Fußgängerverkehr in Worms zu?
Bitte kreuzen Sie jeweils eine Antwort an.

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme gar nicht zu
Worms ist eine fußgängerfreundliche Stadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als Fußgänger muss man an Ampeln zu lange auf Grün warten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe gerne zu Fuß in Worms.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zu Fuß gehen in Worms ist sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann überall in Worms auf Fußwegen mein Ziel erreichen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als Fußgänger fühle ich mich von Radfahrern bedroht - auch auf Gehwegen und in der Fußgängerzone.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I31 Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt

Der Stadtrat hat am 11.3.2020 dem Anschluss aller Wormser Stadtteile durch Radwegverbindungen an die Innenstadt zugestimmt. Es ist vorgesehen, dass diese Radwege zukünftig asphaltiert werden, sodass sie bei jedem Wetter befahrbar sind.

Kriterien für die Auswahl der Routenführung waren eine kurzfristige Realisierbarkeit, möglichst wenige Konflikte mit Naturschutzgebieten sowie anderen Verkehrsteilnehmern und eine geringe Neuversiegelung von Flächen.

Kostenschätzung für ALLE Radverkehrsaspekte (Radschnellweg, Radanbindungen in die Innenstadt, Abstellplätze, Fahrradstraßen): 14 – 18 Mio. € auf 10 Jahre verteilt. Die Baukosten können mit bis zu 50% der Gesamtkosten durch das Land Rheinland-Pfalz gefördert werden.

Hier können Sie die Radwegekarte ansehen:
<https://www.worms.de/de/meh-worms/wagen-wohnen-planen/verkehrsplanung/radwegekonzept-stadt-worms.php>



Der Radweg zwischen der Grünhütte und dem Ortsteilgang Pfredderheim wird im Herbst 20 asphaltiert.

F31 Wie finden Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt?
Bitte kreuzen Sie eine Antwort an.

- ja, finde ich gut (weiter mit F31a)
- nein, finde ich nicht gut (weiter mit F31b)
- weiß nicht, bezimmlich nicht (weiter mit I32)

F31a Warum befürworten Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

- Ich warte schon lange auf den Bau dieser Radwege.
- Ich finde gut, dass die Wege asphaltiert werden und immer befahrbar sind.
- Sonstiges, und zwar: _____

F31b Warum lehnen Sie den Radanschluss aller Stadtteile an die Wormser Innenstadt ab?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

- Ich denke die momentanen Radwege sind ausreichend.
- Sonstiges, und zwar: _____

I37 Autofree Zentrum

Der Bereich innerhalb des sogenannten Parkringes (siehe Skizze) ist für den motorisierten Individualverkehr (PKW, Motorrad, Roller) gesperrt. Der Fahrzeugverkehr wird auf den Ringen (Parking und Innenstadtring) um die Innenstadt geleitet. Die Parkhäuser sind entsprechend gut erreichbar.

Fußgänger und Fahrradfahrer dürfen natürlich weiterhin passieren. Ebenso werden Fahrbahnen für den städtischen Busverkehr, den Lieferverkehr und die Bewohner freigegeben. Es wird gewährleistet sein, dass Rettungs- und Pflegedienste zu Ihren Kunden kommen.

Die Sperrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr soll der Lebensqualität der Bewohner, der Sicherheit und dem Klimaschutz dienen. Die Innenstadt soll als Einkaufsstadt attraktiv bleiben. Weniger Fahrzeuge bedeuten mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, aber auch Platz für Außenbestuhlung an Cafés und Platz zum Flanieren und Spielen. Zudem nimmt die Feinstaubbelastung ab.

Kostenschätzung: 0,5 – 1 Mio. €



F37 Wie finden Sie das Autofree Zentrum?
Bitte kreuzen Sie eine Antwort an.

- ja, finde ich gut (weiter mit F37a)
- nein, finde ich nicht gut (weiter mit F37b)
- weiß nicht, bezimmlich nicht (weiter mit I38)

F37a Warum befürworten Sie das Autofree Zentrum?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

- Gesteigerte Lebensqualität der Anwohner.
- Mehr Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner.
- Mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger.
- Mehr Platz für die Außenbestuhlung von Cafés, zum Flanieren, zum Spielen.
- Geringere Feinstaubbelastung in der Innenstadt.
- Mehr Platz für Bäume und Bänke.
- Aufgrund von Umweltschutzaspekten.
- Sonstiges, und zwar: _____

F37b Warum lehnen Sie das Autofree Zentrum ab?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

- Ich denke die Geschäfte gehen zu Grunde.
- Ich denke es kommen dadurch weniger Personen in die Innenstadt.
- Sonstiges, und zwar: _____

1. Eckdaten der Befragung

Presseresonanz

Die Bürger haben das Wort

Unfangreiche Online-Befragung zum Mobilitätskonzept startet

von Johannes Götzten

WORMS. 1800 Wormser Bürger erfüllen ab diesem Montag Post von der Stadtverwaltung. Die werden ausgewählt, um ihre Meinung zum Verkehr in Worms und vor allem, wie sich dieser in der nächsten Zeit entwickeln soll, kundzutun. Sie können entweder online einen umfassenden Fragebogen ausfüllen, was die Befragung wegen der erhöhten Datenerhebungskosten bevorzugt, oder sich den Fragebogen auszudrucken lassen. Persönlich werden können sich allerdings weitere Bürger nicht, bedauert Daniela Schwartzmann vom Bereich Stadterneuerung, die die Online-Befragung entwickelt hat. Die Teilnehmer werden repräsentativ ausgewählt werden, um im Stadtgebiet einen Querschnitt der Bevölkerung zu befragen. Diese können gut sein. Die Wormser sollen beteiligt werden an der Entwicklung des Mobilitätskonzepts.

Am 20. Juli 2020 wird ein Mobilitätskonzept genehmigt. Auch im August steht eine Art Bürgerbefragung an. Im Jahr 2015 kamen rund 1500 Haushalte in Worms an einer Mobilitätsbefragung teilgenommen. Danach wurde allerdings nur der Ist-Stand abgefragt, was werden die angefragten Wormser nicht gut gefühlt, wie sie sich aktuell in und um Worms bewegen, sondern, was sie noch erreichen wollen, also, wie sie sich in der Stadt bewegen wollen, die die Befragung auch in der Stadt so viel Aufmerksamkeit erhalten hat. Die Befragung soll sich auf die Fußgänger in der Stadt richten. Sie werden haben, die sie von den verschiedenen Projekten wissen, die von dem Auftraggeber 2019 entstanden. Der Auftraggeber ist die Stadtverwaltung. Die Befragung soll die Mobilitätskonzepte enthalten und diese zeigen, wie sich die Stadt bewegen soll. Die Befragung soll die Mobilitätskonzepte enthalten und diese zeigen, wie sich die Stadt bewegen soll. Die Befragung soll die Mobilitätskonzepte enthalten und diese zeigen, wie sich die Stadt bewegen soll.

Beachtung: Uwe Franz (r.), Annett Böttner und Gabriele Adams an der ersten Wormser Fahrradstraße. **Archivfoto:** Stadt Worms

Abfahrtsplaner: Verkehrsmittel, darunter auch das Fahrrad, sind zu berücksichtigen. Die Abfahrtsplaner werden dabei die verschiedenen Möglichkeiten, die es gibt, zu berücksichtigen. Die Abfahrtsplaner werden dabei die verschiedenen Möglichkeiten, die es gibt, zu berücksichtigen. Die Abfahrtsplaner werden dabei die verschiedenen Möglichkeiten, die es gibt, zu berücksichtigen.

Wie haben die Bürger davon, die Kernentwicklung von Individualverkehr zu befreien? **Götzten:** Die Kernentwicklung von Individualverkehr zu befreien, das ist ein Ziel, das wir verfolgen. Wir wollen die Kernentwicklung von Individualverkehr zu befreien, das ist ein Ziel, das wir verfolgen. Wir wollen die Kernentwicklung von Individualverkehr zu befreien, das ist ein Ziel, das wir verfolgen.

Wormser Zeitung, 13.7.2020

Politik hätte für Ziele mehr werben müssen

... tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

KOMMENTAR

Ernst nehmen

Johannes Götzten zur Bürgerbeteiligung

johannes.guetzen@vrm.de

... hestaltungsgeld. Die Sachverhalte bei der Bürgerbeteiligung sind nicht nur richtig und wichtig, sie sind zwingend. Wichtig ist dabei, dass sie repräsentativ ist. Das bedeutet, dass möglichst viele der Befragten mitgeben sollten, denn umso ausgeprägter ist das Ergebnis. Das Ergebnis muss die Politik ernst nehmen. Darin liegt zuzugewandt die Gefahr der Bürgerbeteiligung: Wenn sich etwa eine überdeutliche Mehrheit gegen Fahrradstraßen ausspricht, gegen die Zurückdrängung des Autoverkehrs oder umgekehrt alle die Fortführung der Krankenhaus-tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

KOMMENTAR

Ernst nehmen

Johannes Götzten zur Bürgerbeteiligung

johannes.guetzen@vrm.de

... hestaltungsgeld. Die Sachverhalte bei der Bürgerbeteiligung sind nicht nur richtig und wichtig, sie sind zwingend. Wichtig ist dabei, dass sie repräsentativ ist. Das bedeutet, dass möglichst viele der Befragten mitgeben sollten, denn umso ausgeprägter ist das Ergebnis. Das Ergebnis muss die Politik ernst nehmen. Darin liegt zuzugewandt die Gefahr der Bürgerbeteiligung: Wenn sich etwa eine überdeutliche Mehrheit gegen Fahrradstraßen ausspricht, gegen die Zurückdrängung des Autoverkehrs oder umgekehrt alle die Fortführung der Krankenhaus-tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

Wormser Zeitung, 13.7.2020

Politik hätte für Ziele mehr werben müssen

... tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

Wormser Zeitung, 13.7.2020

Mitmachen, mitreden, mitgestalten

VERKEHR IN WORMS: Online-Befragung zum Mobilitätskonzept startet ab Montag / Für ausgewählte Bürger, Verbände und Vereine

Welcher Stellenwert hat eine autofreie Innenstadt für Wormser Bürger, Vereine und Verbände? Aufschluss darüber gibt auch die Online-Befragung im Rahmen der Erstellung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts. Foto: Steffen Heumann

VON STEFFEN HEUMANN | Die Stadt arbeitet aktuell an einem neuen Mobilitätskonzept für Worms. In Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro haben mehr als 1000 Personen verschiedene Szenarien entwickelt, wie der Verkehr in Worms gestaltet werden und die Belastung durch den Verkehr für die Wormser Bürger verringert werden kann. Konkrete Maßnahmen betreffen den ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr, aber auch den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Besonders der Radverkehr soll gestärkt und attraktiver werden. Um Bürger, aber auch Verbände und Vereine eine Möglichkeit zur Mitsprache hinsichtlich dieser Maßnahmen zu geben, startet jetzt eine Online-Bürgerbefragung.

Ab Montag erhalten 1.800 ausgewählte Bürger mit Hauptwohnsitz in Worms Post von der Verwaltung, um mittels Eingabe eines Codes online an der anonymen Befragung teilzunehmen. „Rund 20 Minuten Zeit nimmt die Befragung in Anspruch, die in verschiedene Bausteine für einzelne Fragebereiche aufgeteilt ist“, so Annett Böttner vom Bereich 6. Ab 30 ausgewählten Fragebogen sei die Online-Umfrage, an der nur der ausgewählte Personennamen, der auch eine proportionale Auswahl an Bürgern aus den Stadtteilen berücksichtige, repräsentativ, wie Daniela Schwartzmann, Leiterin der Verwaltung, ergänzt. Bis 23. August läuft die Befragung. Der Aufschluss über den Aufschluss für ein anspruchsvolles Thema gibt und nutzbar und auch wieder das Smartphone oder Tablet möglich ist.

Vereine und Verbände sind ebenfalls mittels einer kompletten Fragestellung in die Befragung involviert. Neben den ausgewählten Interessengruppen sei hier auf Anfrage an die Verwaltung eine rechtliche Beteiligung möglich, wie Daniela Schwartzmann ausführt. Bundesrat Uwe Franz habe hohe Kompetenz mit der die Umsetzung der Bürgerbeteiligung werde, um zukunftsorientierte Maßnahmen ableiten und priorisieren zu können. Erst folge eine große Analyse der Eingänge, dann die finale Auswertung, beschreibt Schwartzmann das Prozedere.

Im Anschluss gehen die Ergebnisse zur Aufbereitung und Präsentation in den Mobilitätsausschuss. Dann in weitere Gremien zur Diskussion und je nach Verfügbarkeit von Mitteln, zur Beschließung und in die Realisierung. Unabhängig der Projekte, die bereits in Planung befinden, sei mit Blick auf die Ausrichtung des Themas unter dem Aspekt, wie sich die Mobilität 2030 darstellen soll, in 10 bis 15 Jahren mit der Realisierung von einzelnen Projekten zur erreichen. Das zu erhaltende Konzepte dienen zur Orientierung, wie Uwe Franz betonte. Mehr Radwege und Fahrradstraßen, ein autofreies Zentrum in Worms, Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, der Lückenschluss der Krankenhaus-tangente und viele Fragen mehr; zu denen die Bürger Stellung nehmen können.

Badang sei zu verschiedenen Szenarien nur auf Facebook, erklärt Annett Böttner: Gegen Ende des Jahres habe man mit dem fertigen Konzept eine Grundlage, um mit den zuständigen Stellen, wie dem Landesbetrieb Mobilität oder der Unteren Straßenbehörde in Dialog zu treten, fügt Uwe Franz an.

Weitere Infos bei Annett Böttner, Telefon: 06241/853-6600 oder Daniela Schwartzmann, Telefon: 06241-853-7104.

nibelungen-kurier.de, 13.7.2020

... hestaltungsgeld. Die Sachverhalte bei der Bürgerbeteiligung sind nicht nur richtig und wichtig, sie sind zwingend. Wichtig ist dabei, dass sie repräsentativ ist. Das bedeutet, dass möglichst viele der Befragten mitgeben sollten, denn umso ausgeprägter ist das Ergebnis. Das Ergebnis muss die Politik ernst nehmen. Darin liegt zuzugewandt die Gefahr der Bürgerbeteiligung: Wenn sich etwa eine überdeutliche Mehrheit gegen Fahrradstraßen ausspricht, gegen die Zurückdrängung des Autoverkehrs oder umgekehrt alle die Fortführung der Krankenhaus-tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

Eine repräsentative Befragung: Wie soll der Verkehr der Zukunft in Worms aussehen?

12. Juli 2020, Dennis Böhm, Annett Böttner

Eine Pressemitteilung der Stadt Worms:

Wie soll die Mobilität in Worms künftig gestaltet werden, worauf sollen die Schwerpunkte liegen? Bürger können dazu mitreden.

3.300 Bürger mit Hauptwohnsitz in Worms werden in den nächsten Tagen ein Schreiben von der Stadt erhalten. Sie gehören zu der repräsentativen Gruppe, die per Zufall ausgewählt wurden, um sich an einer Umfrage der Verwaltung zum Thema Mobilität teilzunehmen. Die Befragung soll ermitteln, wie Bürger die aktuelle Verkehrssituation in Worms wahrnehmen, welche Neugierigkeiten sie sich wünschen und wie sie über mögliche Veränderungen denken.

Hintergrund ist die neue Mobilitätskonzept für Worms, das die Verwaltung gemäß dem politischen Auftrag auf den Weg bringen soll. 2030 sollen Bürger die Mobilität sehen, sich an der Gestaltung des Konzepts zu beteiligen, denn letztendlich geht es darum, die beste Lösung für die Menschen, die in unserer Stadt leben, zu finden, erklärt Stadtrat Uwe Franz. Die Umfrage soll also einen Überblick darüber geben, welche Themen Bürger im Hinblick auf die Verkehrssituation und Mobilität im Herzen liegen, was ihnen besonders wichtig ist.

Darüber hinaus die Verantwortlichen der Stadt eine repräsentative Gruppe zusammenstellen, die nun gebeten wird, sich an der Umfrage zu beteiligen. „Aber, wenn möglichst viele der angesprochenen Menschen mitmachen, können wir auch ein repräsentatives Ergebnis ermitteln“, erläutert Daniela Schwartzmann, zuständige in der Verwaltung für Datenmanagement und Umfragen.

Auch Verbände und Vereine können teilnehmen

Beteiligen können sich deshalb auch nur Bürger, die das entsprechende Schreiben der Stadt erhalten. Dazu zu finden, neben allgemeinen Informationen, auch die Zugangsdaten zu der Umfrage und ein QR-Code, der direkt zu dem Fragebogen führt. Conkrete Angaben in der Umfrage werden anonym behandelt und ausgewertet.

Wer keine Möglichkeit hat, den Fragebogen online auszufüllen, kann diesen auch in gedruckter Form anfordern. Ein transkribierter Rücksendemontag wird dann gleich beigesteuert. Auch rund 20 Vereine und Verbände erhalten die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen. Sollte hier ein Verein oder Verband nicht befristet werden sein, aber an der Umfrage teilnehmen wollen, können sich die Verantwortlichen bei der Verwaltung melden.

„Die Ergebnisse der Umfrage werden wir im politischen Gremien vorlegen, die dann die abschließende Entscheidung darüber treffen, welche Bausteine in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden sollen“, erklärt Annett Böttner, Abteilungsleiterin für Verkehrsinfrastruktur und Mobilität.

Der Fragebogen für Bürger besteht aus drei Teilen. Im ersten Teil werden demografische Angaben und die Verkehrsmittel der Bürger abgefragt. Teil zwei beschäftigt sich allgemein mit der Verkehrssituation. Der letzte Teil bezieht sich auf die verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, die von den Befragten bewertet werden sollen. Hier geht es um Themen wie den Bau der Krankenhaus-tangente, ein autofreies Stadtzentrum oder um eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h.

WO Magazin, 13.7.2020

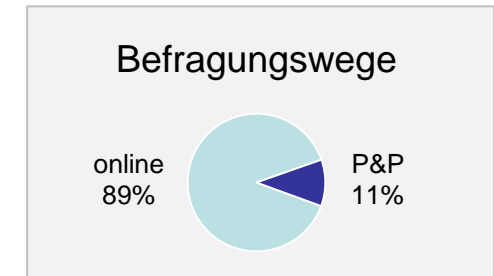
... hestaltungsgeld. Die Sachverhalte bei der Bürgerbeteiligung sind nicht nur richtig und wichtig, sie sind zwingend. Wichtig ist dabei, dass sie repräsentativ ist. Das bedeutet, dass möglichst viele der Befragten mitgeben sollten, denn umso ausgeprägter ist das Ergebnis. Das Ergebnis muss die Politik ernst nehmen. Darin liegt zuzugewandt die Gefahr der Bürgerbeteiligung: Wenn sich etwa eine überdeutliche Mehrheit gegen Fahrradstraßen ausspricht, gegen die Zurückdrängung des Autoverkehrs oder umgekehrt alle die Fortführung der Krankenhaus-tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

1. Eckdaten der Befragung

Teilnahme

Stichprobe & Rücklauf:

- Zufallsstichprobe aus 72 992 erwachsenen Wormser Einwohnern:
3830 Personen in Stichprobe
- 977 Teilnehmer*innen online; 120 Teilnehmer*innen P&P
 - insgesamt 1097 Teilnehmer*innen
- davon 188 nicht vollständig ausgefüllt, diese werden aus der Analyse ausgeschlossen
- 909 Fragebögen gehen in die Auswertung ein
- Rücklauf (Stichprobe): 23,7%
- Anteil an Gesamtbevölkerung „Ü18“: 1,25%



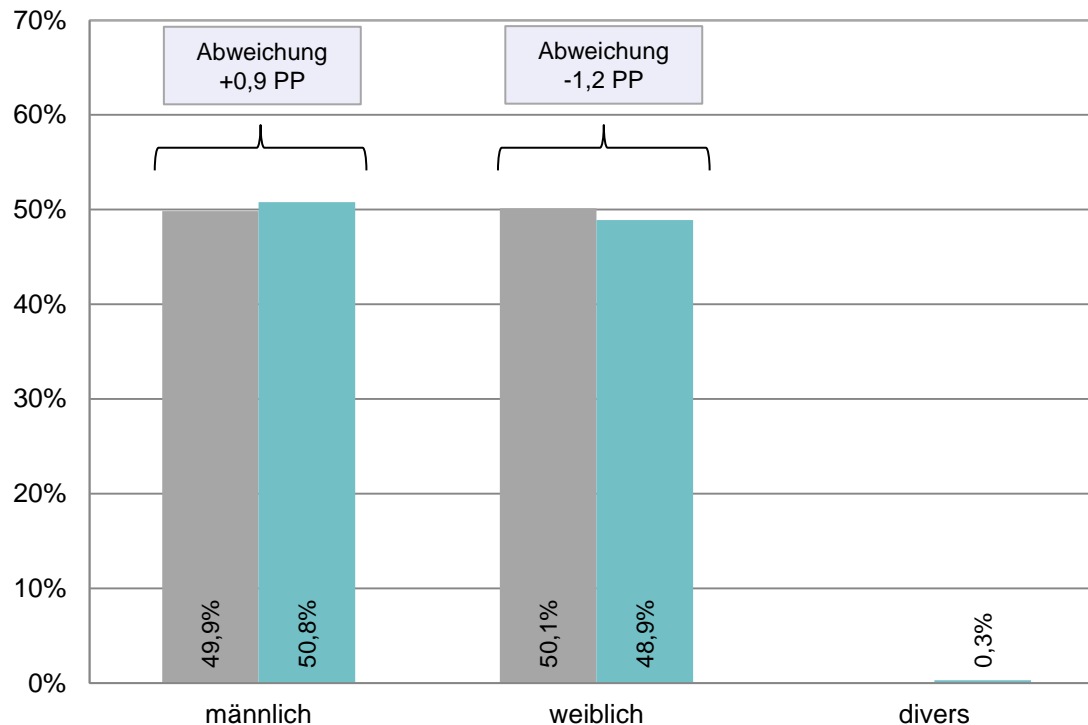
Sehr gute
Beteiligung!

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
• Geschlecht, Alter, Stadtteile	
• Berufsstatus, Haushaltsgröße, Kinder	
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

2. Demografie: Geschlecht

Die Geschlechter sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung gleichwertig unter den Teilnehmer*innen vertreten.

Geschlecht: Gesamteinwohner der Stadt Worms vs. Befragungsteilnehmer*innen

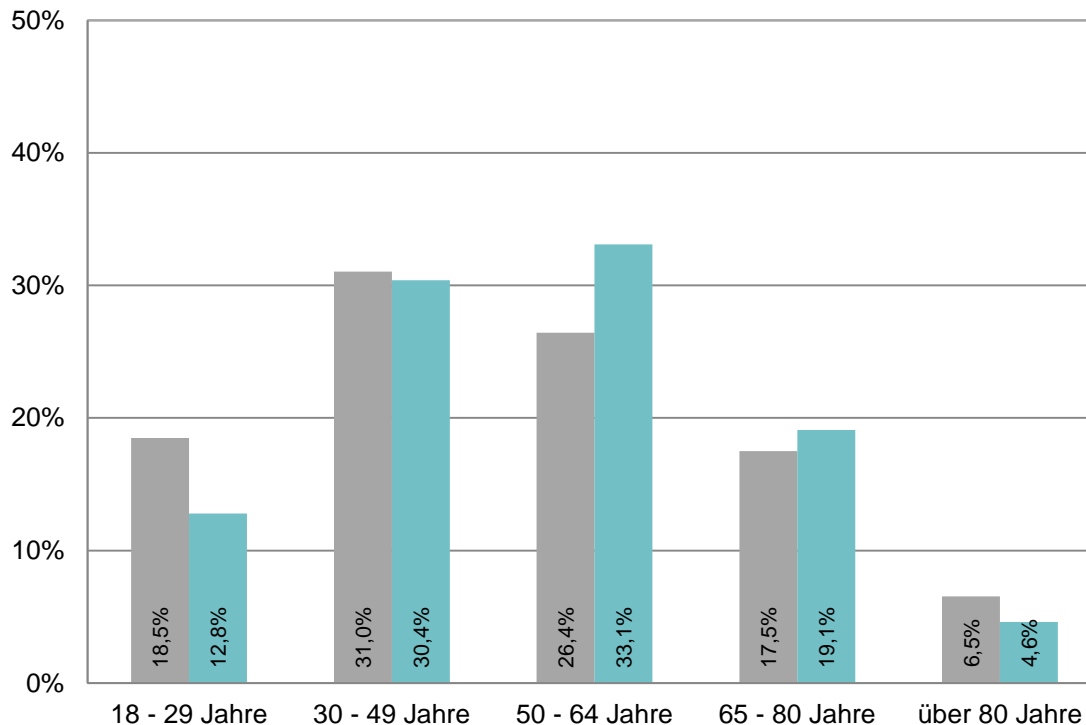


- Der Geschlechteranteil unter den Befragungsteilnehmer*innen unterscheidet sich kaum von der Verteilung der GesamteinwohnerInnen
- Ein geringer Anteil der Befragten gab das Geschlecht „divers“ an. Zum Anteil des Geschlechts „divers“ liegen nach dem Einwohnermeldesystem keine Daten vor.
- Die geringe Teilnahme von Personen mit dem Geschlecht „divers“ lässt keine repräsentativen Aussagen zu und wird bei folgenden geschlechtsspezifischen Auswertungen nicht ausgewiesen. In allgemeinen Auswertungen sind Personen mit dem Geschlecht „divers“ enthalten.

2. Demografie: Alter

Typische Altersverteilung in Befragungen: Personen zwischen 50 und 80 Jahren beteiligen sich häufiger.

Alterskategorien: Gesamteinwohner der Stadt Worms vs. Befragungsteilnehmer*innen

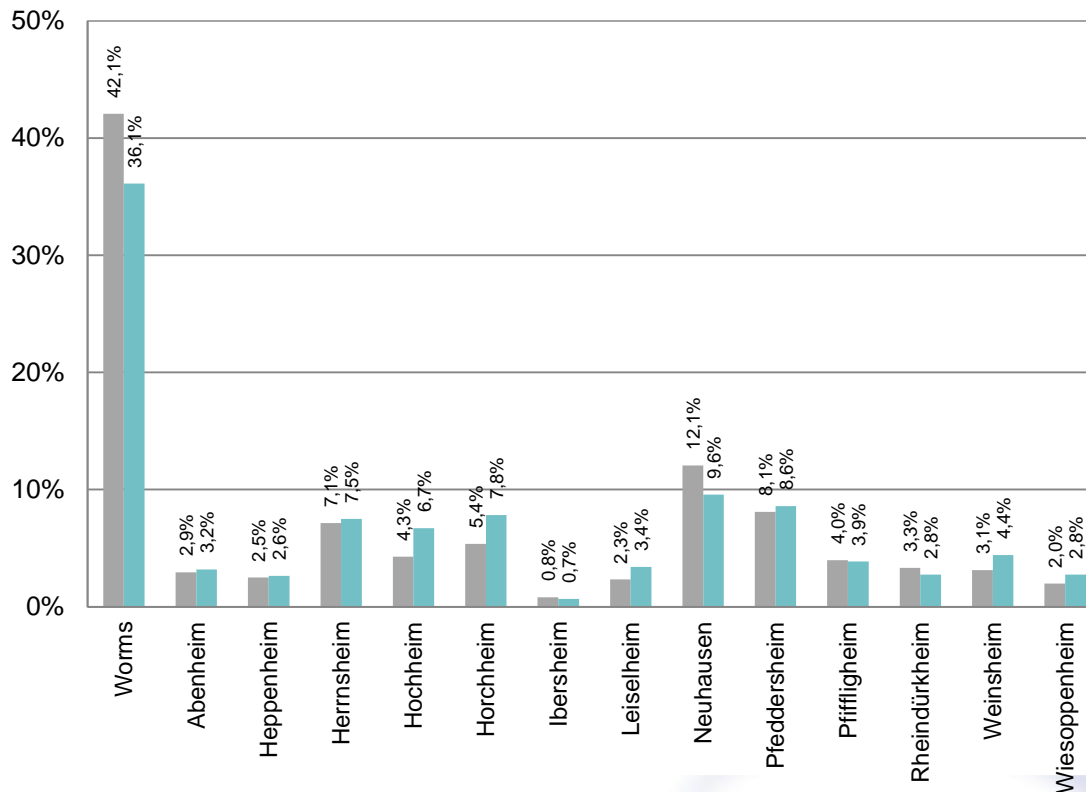


- Die typische Altersstruktur in Befragungen zeigt sich hier.
- Die Gruppen der 50 – 80 Jährigen sind (etwas) stärker vertreten. (Gründe: bessere Erreichbarkeit, positivere Einstellung zur Teilnahme an Aktionen der Verwaltung/Stadt) .
- Jüngere Personen (18 - 29 Jahre) sind weniger häufig unter den BefragungsteilnehmerInnen vertreten.
- Die Teilnahme der 30 – 49 Jährigen ist nur leicht geringer, als ihr Anteil in der Bevölkerung.

2. Demografie: Stadtteile

Hochheimer und Horchheimer nahmen überproportional häufig teil; die Innenstadt ist weniger vertreten.

Stadtteile: Gesamteinwohner der Stadt Worms vs. Befragungsteilnehmer*innen

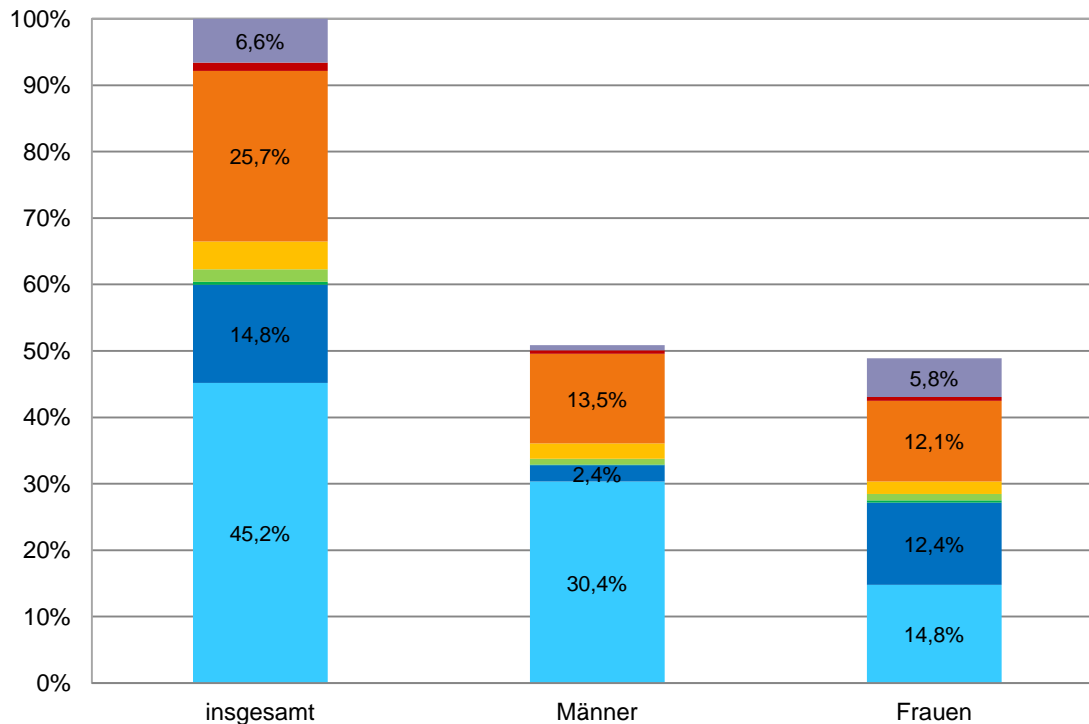


- Die räumliche Verteilung der befragten Personen weicht leicht von der realen Verteilung ab.
- Hochheim, Horchheim, Leiselheim und Weinsheim sind stärker vertreten, als in der Grundgesamtheit.
- Worms Innenstadt und Neuhausen sind in geringerem Maße vertreten, als anzunehmen wäre.

2. Demografie: Berufl. Status

60% der befragten Personen sind erwerbstätig;
Rentner*innen machen knapp ¼ der Teilnehmer*innen aus.

Aktueller beruflicher Status



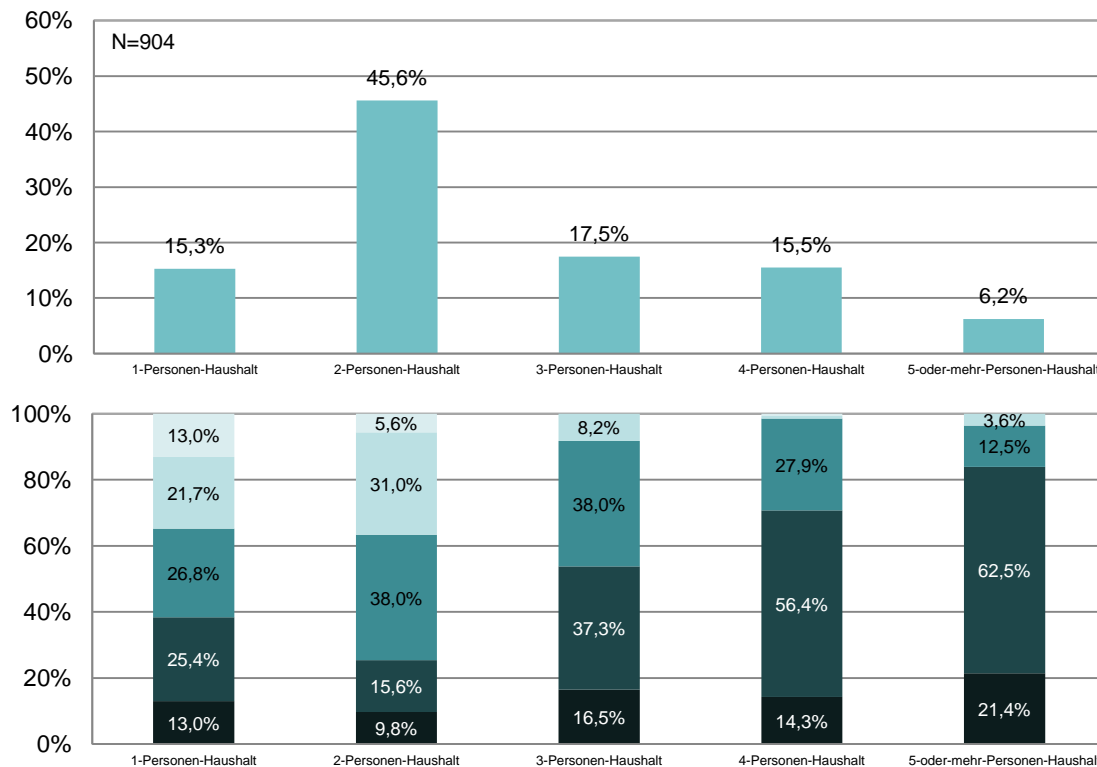
- Viele Anteile sind relativ identisch: Rentner, Studenten, Schüler und Arbeitssuchende.
- Ein deutlicher Unterschied zeigt sich jedoch in der Erwerbstätigkeit: Frauen sind weitaus häufiger in Teilzeit berufstätig, Männer hingegen zumeist in Vollzeit.
- Ebenso geben weitaus mehr Frauen an Hausfrau zu sein, als Männer angeben Hausmann zu sein.

- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig
- SchülerIn
- AuszubildendeR
- StudentIn
- RentnerIn
- Arbeitssuchend
- Hausfrau/-mann

2. Demografie: Haushalte

Über 60% der Befragten gehören 1- oder 2-Personen-Haushalten an.

Haushaltsgrößen (nach Alter)



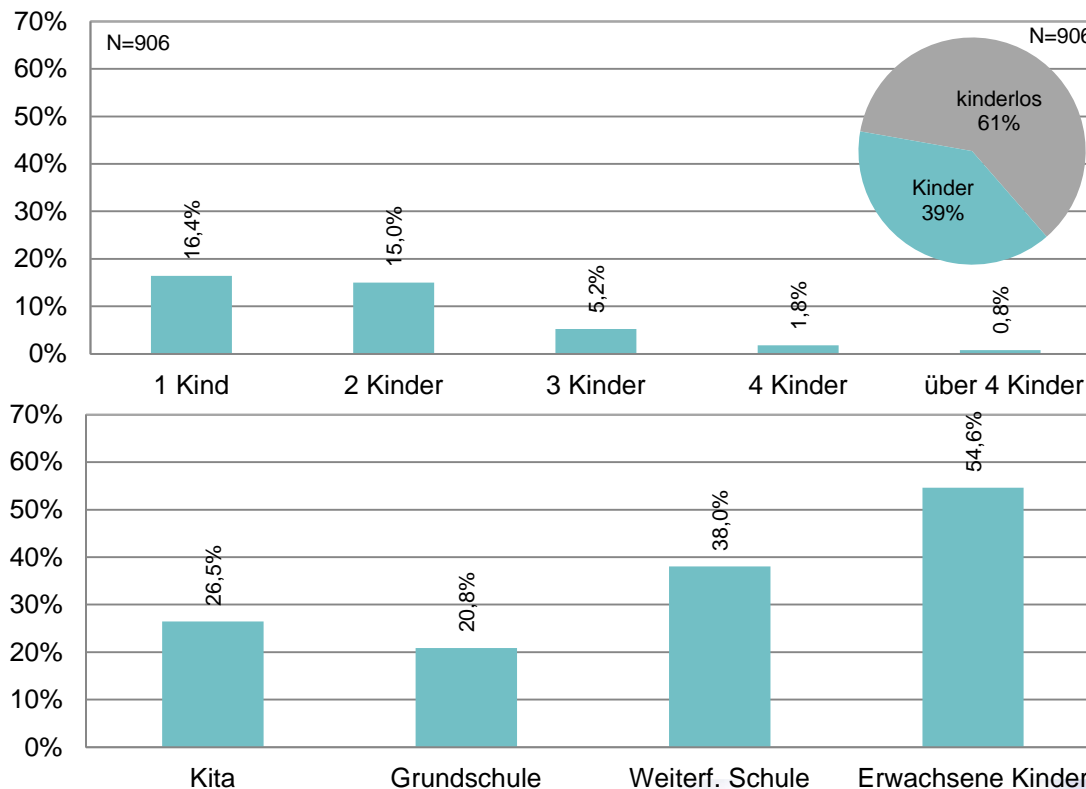
- Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 2,55 Personen pro Haushalt.
- Der Großteil der Befragten (46%) lebt in 2-Personen-Haushalten.
- 1-, 3- und 4-Personen-Haushalte sind nahezu gleichwertig vertreten.
- Große Haushalte, mit mehr als 5 Personen, sind mit 6% vertreten.

- Personen im Alter von 30-49 Jahren leben häufiger in Haushalten mit 3 oder mehr Personen: Familienhaushalte.
- Personen im Rentenalter (über 65 Jahre) leben häufiger in 1- oder 2-Personen-Haushalten.

2. Demografie: Kinder

39% der Befragten gaben an Kinder zu haben, wobei knapp die Hälfte der Kinder unter 18 Jahren sind.

Anzahl & Alter der „mobilen“ Kinder im Haushalt (ab Kita-Alter aufwärts)

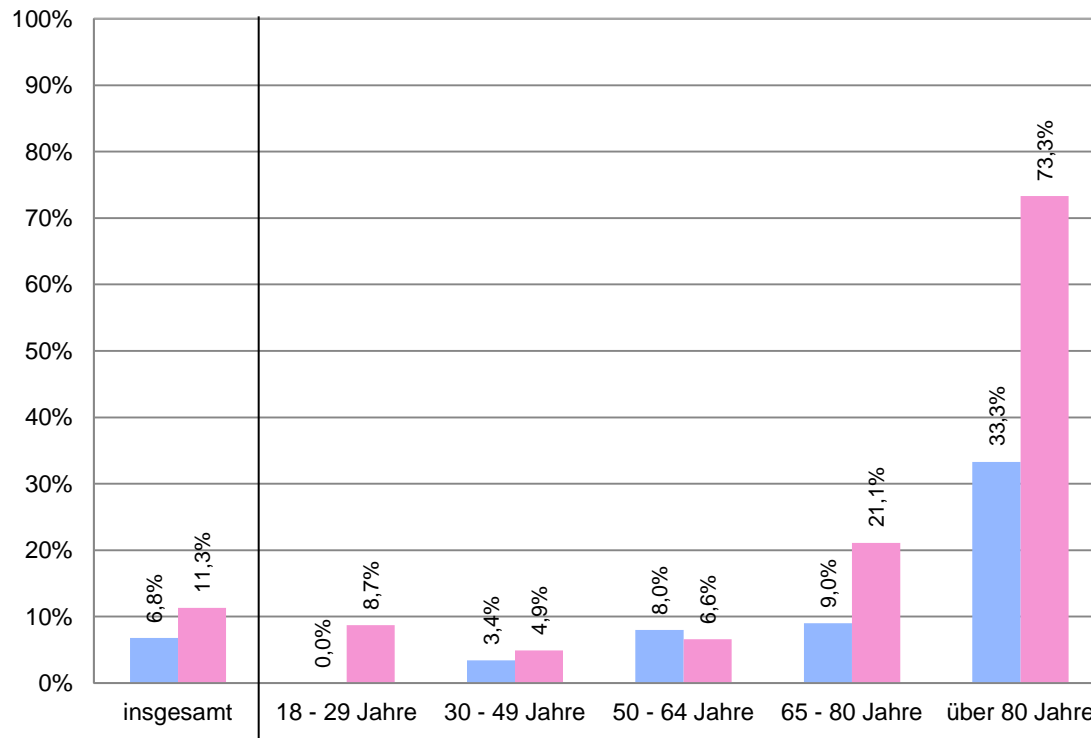


- 39% der Befragten geben an Kinder zu haben.
- Der Großteil dieser Personen hat 1 oder 2 Kinder. 5 % haben 3 Kinder. Mehr als 3 Kinder sind eher selten.
- Von den Befragten, die angeben Kinder zu haben, haben 26,5% Kinder im Kita-Alter. 21% geben an Kinder im Grundschulalter zu haben. 38% haben Kinder, die eine weiterführende Schule besuchen.
- Über 50% der Befragten, die angeben Kinder zu haben, haben schon erwachsene Kinder.

2. Eingeschränkte Mobilität

Vorwiegend sind Personen der Altersgruppen 65 – 80 und über 80 Jahren in ihrer Mobilität eingeschränkt.

„Ich bin in meiner Mobilität eingeschränkt“



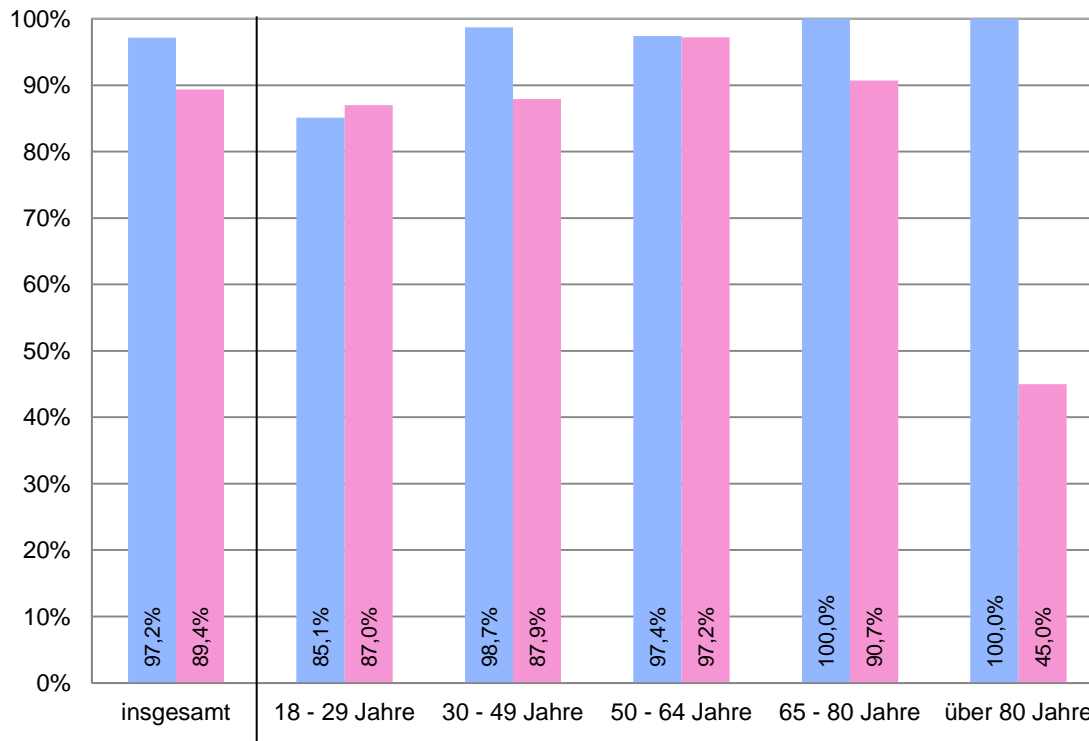
- Insgesamt geben 7% der Männer und 11% der Frauen an in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein.
- Wenig überraschend ist, dass diese Personen zu einem großen Anteil den höheren Altersgruppen (über 65 Jahre) angehören.
- Ältere Personen benötigen häufiger Hilfe bei der Fortbewegung.

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
• Verkehrsmittel	
• Verkehrsteilnahme	
• Verkehrsmittelnutzung	
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

3. PKW-Führerschein

Die große Mehrheit aller Befragungsteilnehmer*innen besitzt einen PKW-Führerschein.

Besitz eines PKW-Führerscheins

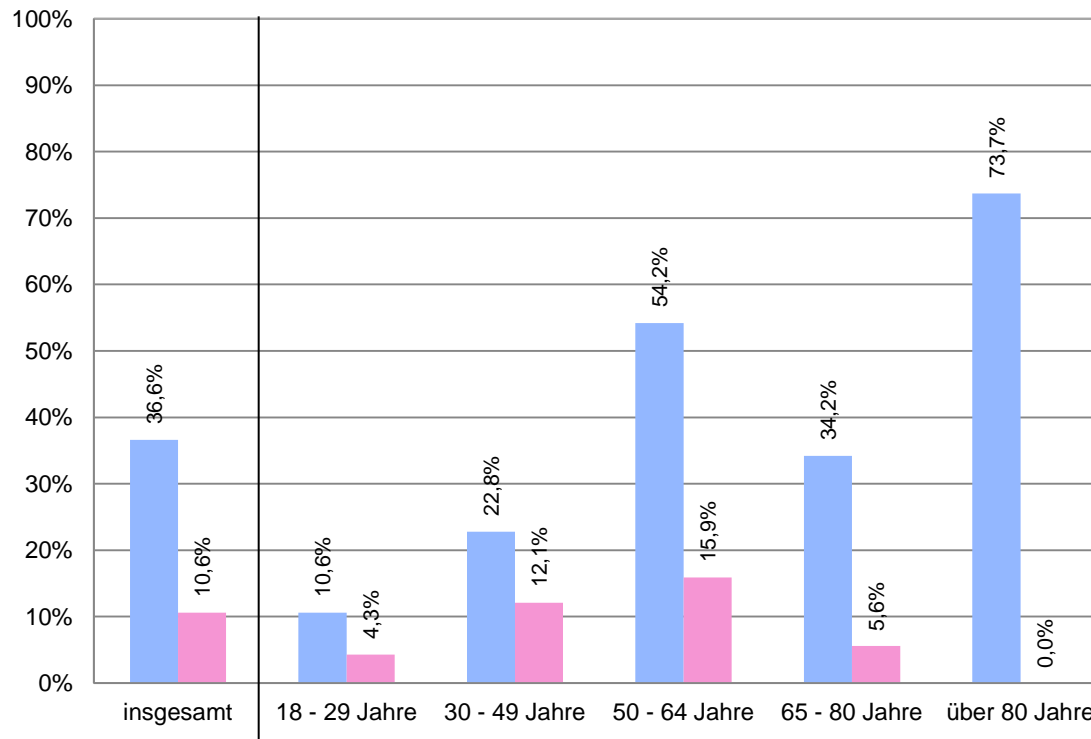


- Insgesamt besitzen 97% der Männer und 89% der Frauen einen PKW-Führerschein.
 - In der Gruppe der 18 – 29-jährigen Personen besitzen „nur“ 85% der Männer und 87% der Frauen einen PKW-Führerschein. Hier scheint die „Wichtigkeit“ des Führerscheins zu sinken.
 - Bemerkenswert ist, dass Frauen über 80 Jahren in einem weitaus geringeren Maße einen PKW-Führerschein besitzen, als Männer. Im historischen Kontext gesehen ist diese Tatsache jedoch schlüssig (erst ab 1958 konnte eine Frau den Führerschein machen ohne Einverständnis ihres Vaters oder Ehemannes, wirtschaftliche Verhältnisse der (Nach-)Kriegszeit).
- Der PKW ist ein viel genutztes Fortbewegungsmittel für die große Mehrheit.

3. Motorradführerschein

37% der Männer, aber nur 11% der Frauen besitzen einen Motorradführerschein.

Besitz eines Motorradführerscheins

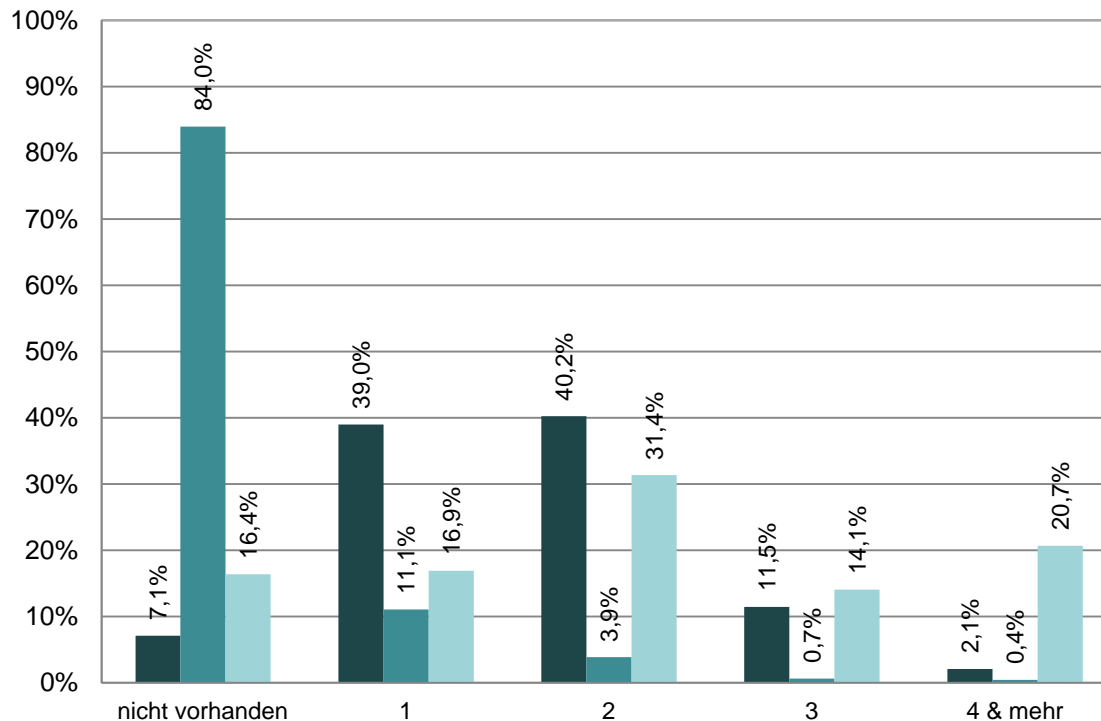


- Insgesamt besitzen nur knapp 37% der Männer und knapp 11% der Frauen einen Motorradführerschein.
 - Anteilig besitzen mehr Männer der Altersgruppen über 50 Jahren einen Motorradführerschein.
 - Auch hier zeigen die Daten der über 80-jährigen einen extremen Unterschied, der sich im historischen Kontext erklären lässt. Knapp 74% der Männer besitzen einen Motorradführerschein, die Frauen jedoch nicht.
- Das motorisierte Zweirad ist nicht das Fortbewegungsmittel erster Wahl. Wahrscheinlich wird der Führerschein heutzutage eher zu Hobbyzwecken erworben.

3. Verkehrsmittel

93% der Befragten gaben an mindestens ein Auto zu besitzen. Motorräder & Roller sind eher selten vorhanden.

Vorhandene Verkehrsmittel je Haushalt*



* 100% je Verkehrsmittel

- 79% der Haushalte besitzen 1 oder 2 PKWs. 11,5% geben sogar an 3 PKWs zur Verfügung zu haben.
- Motorräder & Roller sind eher selten in den Haushalten vorhanden.
- Fahrräder sind, wie auch PKWs, in den meisten Haushalten vorhanden. Die Anzahl hängt stark mit der Haushaltsgröße zusammen: zumeist stimmt die Haushaltsgröße mit der Anzahl der vorhandenen Fahrräder überein.

PKWs im Durchschnitt: 1,62

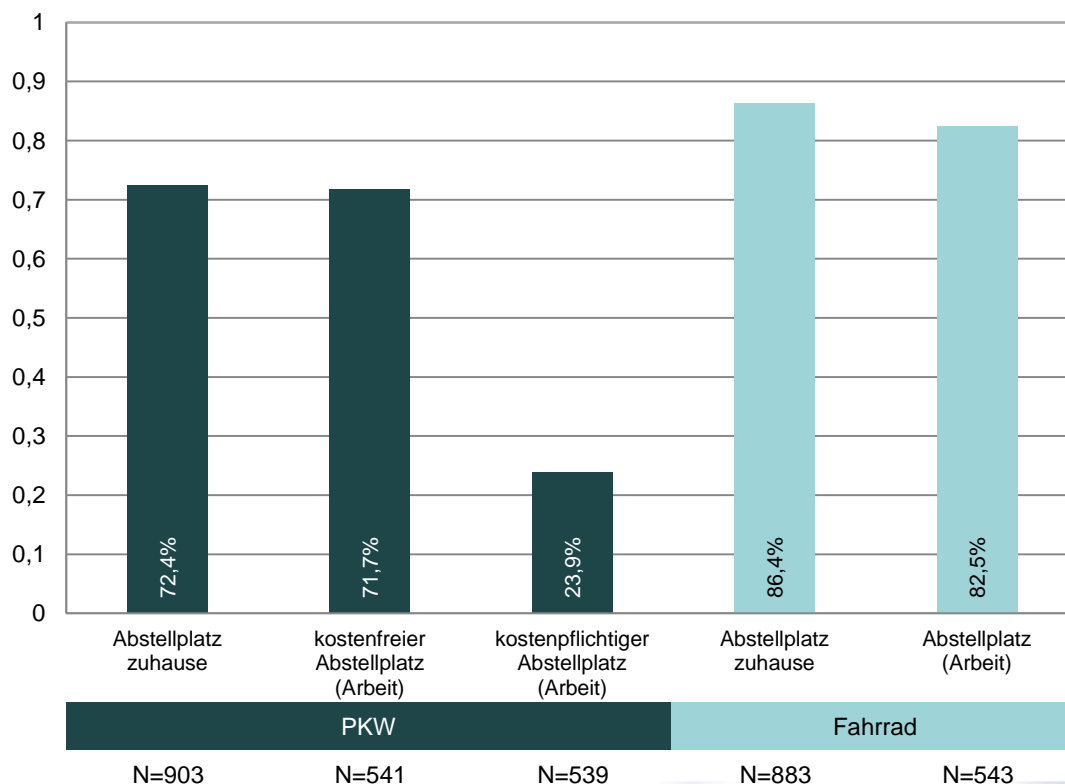
Motorrad/Roller im Durchschnitt: 0,23

Fahrräder im Durchschnitt: 2,2

3. Stellflächen

Bei 72% der Befragten ist zuhause ein PKW Abstellplatz vorhanden, bei 86% ein Fahrradstellplatz.

Stellflächen für PKWs und Fahrräder

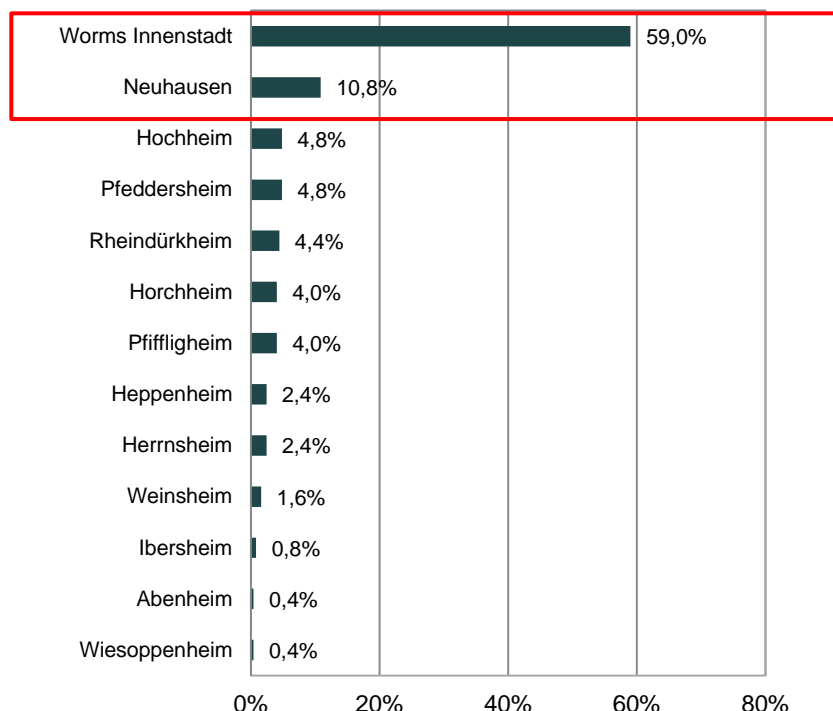


- 72% der Befragten geben an, zuhause sei ein PKW Stellplatz vorhanden.
- Bei 86% der Teilnehmer ist ein Fahrradstellplatz zuhause vorhanden.
- Weiterhin geben 72% der Berufstätigen an einen kostenfreien PKW Stellplatz bei der Arbeit zur Verfügung zu haben. 24% müssen bei der Arbeit für einen Stellplatz zahlen.
- Ein Fahrradstellplatz bei der Arbeit ist bei 83% der Teilnehmer*innen vorhanden.

3. Fehlende Stellflächen zuhause

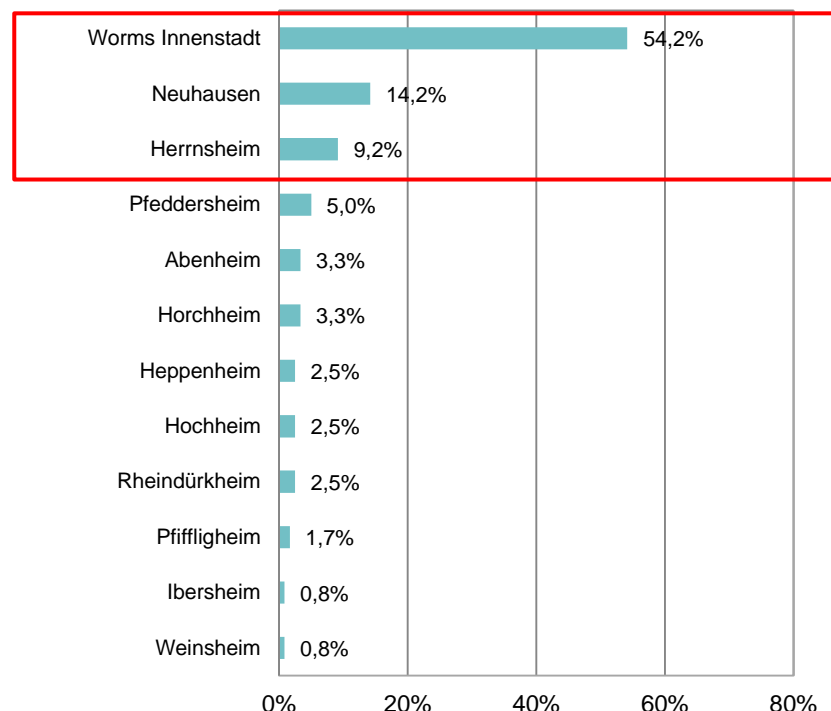
Die meisten PKW- sowie Radstellplätze fehlen in den Ballungsräumen: der Innenstadt und Neuhausen.

Fehlende PKW Stellflächen zuhause



N=249

Fehlende Fahrradstellplätze zuhause

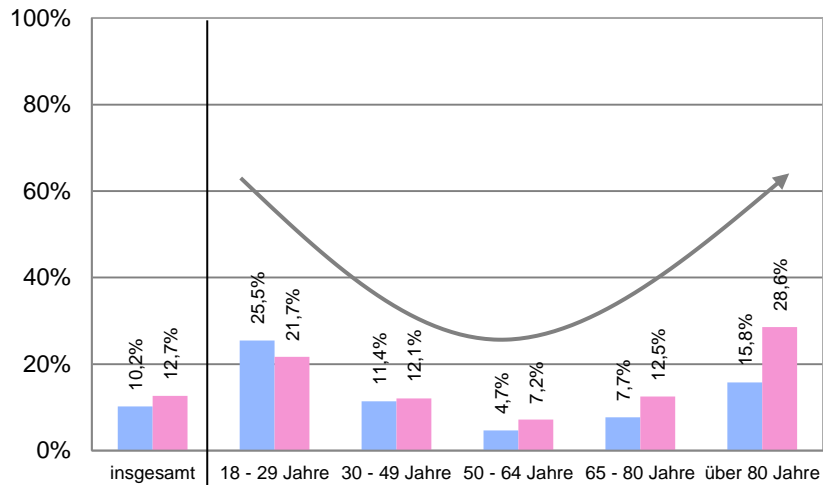


N=120

3. ÖPNV Zeitkarte & Jobticket

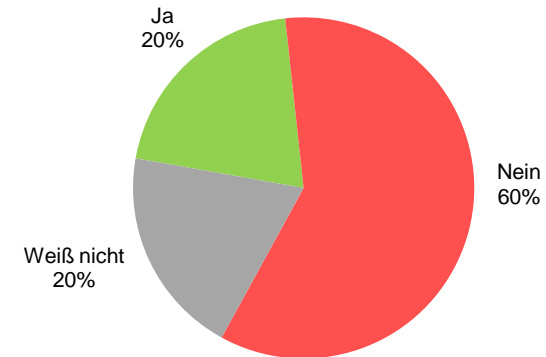
Insgesamt besitzt nur ein eher geringer Anteil der Teilnehmer*innen eine Zeitkarte für den ÖPNV.

Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV



- Nur ein geringer Anteil der Befragungsteilnehmer*innen besitzt eine Zeitkarte für den ÖPNV: Männer zu 10%, Frauen zu knapp 13%.
- Wie die Altersverteilung zeigt, sind dies mehrheitlich junge (unter 29 Jahre) oder ältere (über 80 Jahre) Personen.
- Bei den über 80-jährigen ist auffällig, dass weitaus mehr Frauen (29%) eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen, als Männer (16%).

Bietet Ihr Arbeitgeber ein Jobticket an?



N=541

- 20% der Teilnehmer*innen geben an, dass ihr Arbeitgeber ein Jobticket anbietet.
- 60% der Befragten verneinen dies.
- 20% der Befragten sind sich nicht sicher, ob der Arbeitgeber ein Jobticket anbietet.

Inhalt:

Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV nach Altersgruppe und Geschlecht/
Angebot des Jobticket

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

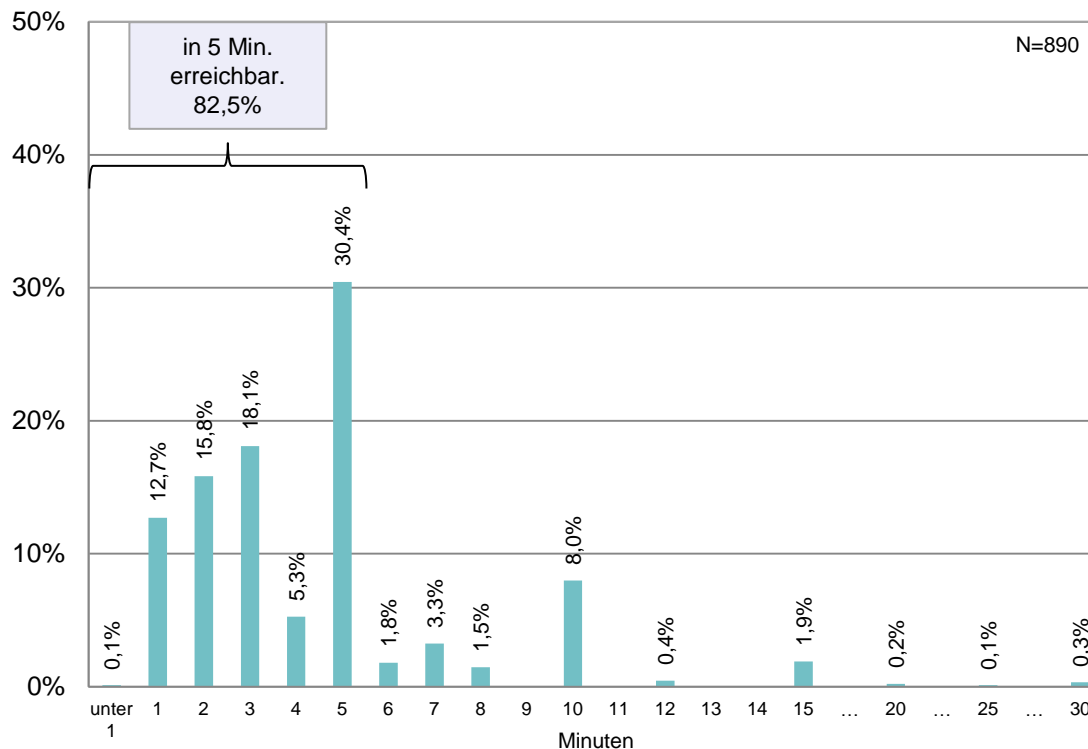
Legende:

■ männlich ■ Ja
■ weiblich ■ Nein
■ Weiß nicht

3. Entfernung zur Bushaltestelle

97% der Befragten erreichen die nächste Bushaltestelle in maximal 10 Min.; knapp 83% erreichen sie zu Fuß in 5 Min..

Erreichbarkeit der nächsten Bushaltestelle in Minuten

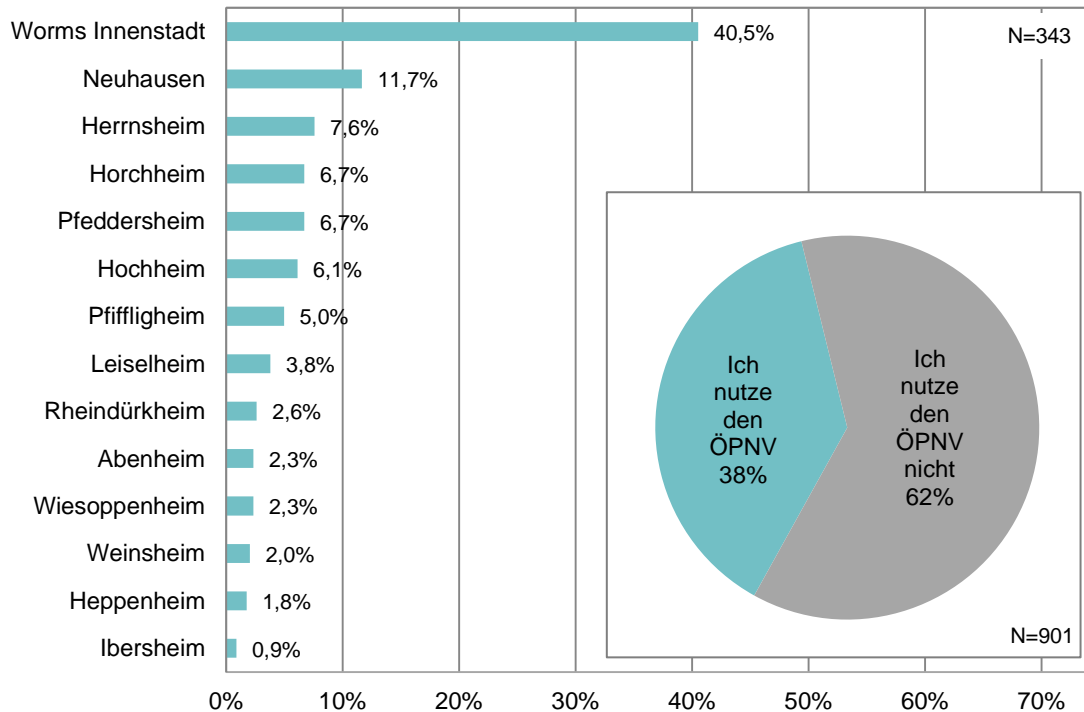


- 82,5% der befragten Personen geben an innerhalb von maximal 5 Minuten eine Bushaltestelle zu erreichen.
 - Im Umkreis von maximal 10 Min (fußläufig) befindet sich bei 97% der Befragten eine Bushaltestelle.
 - Für knapp 3% der Befragten ist das Erreichen einer Bushaltestelle zeitaufwendiger.
- Sehr gute Abdeckung mit Haltestellen

3. Nutzung des ÖPNV

Insgesamt nutzen 38% der Befragten den ÖPNV. Zumeist wird der ÖPNV von Innenstadt-Bewohnern genutzt.

Nutzung des ÖPNV

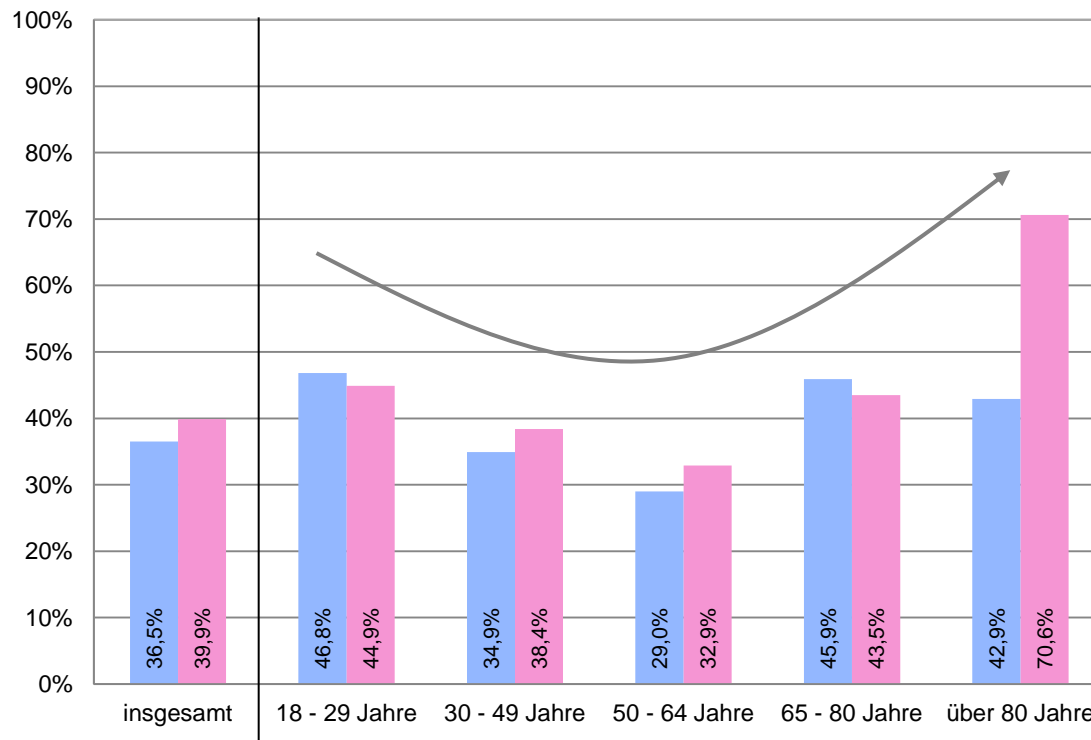


- Insgesamt nutzen 38% den ÖPNV. 62% der Teilnehmer*innen geben an den ÖPNV nicht zu nutzen.
- Personen, die den ÖPNV nutzen, leben zu 40% in der Innenstadt, 12% leben in Neuhausen.
- Zwischen jeweils 5% und 10% der ÖPNV-Nutzer leben in Herrnsheim, Horchheim, Pfeddersheim, Hochheim und Pfiffligheim.

3. Nutzung des ÖPNV

Vorwiegend junge (unter 29 Jahren) und ältere (über 80 Jahre) Personen nutzen den ÖPNV.

Nutzung des ÖPNV

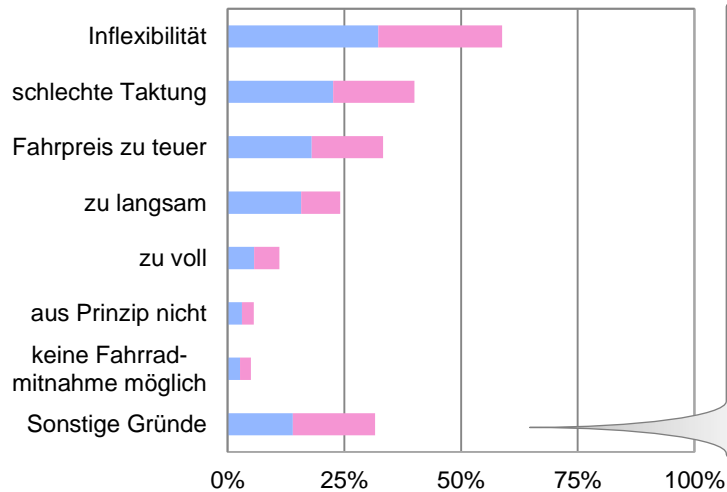


- Insgesamt nutzen 37% der Männer und 40% der Frauen den ÖPNV.
- Wie auch beim Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV zeigt sich hier, dass der ÖPNV statistisch gesehen eher von jungen oder älteren Personen genutzt wird.
- Personen im Alter zwischen 50 und 64 Jahren nutzen den ÖPNV am wenigsten.

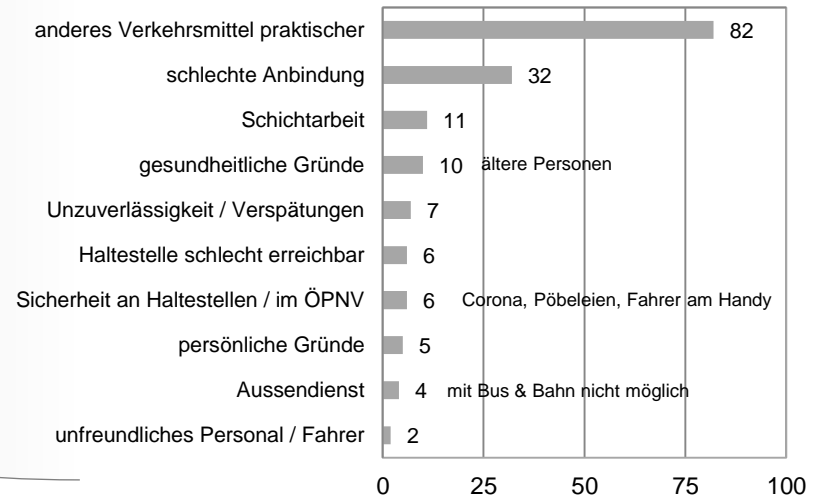
3. Nutzung des ÖPNV

Inflexibilität, schlechte Taktung und der Ticketpreis sind die häufigsten Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen.

Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen



Sonstige Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen



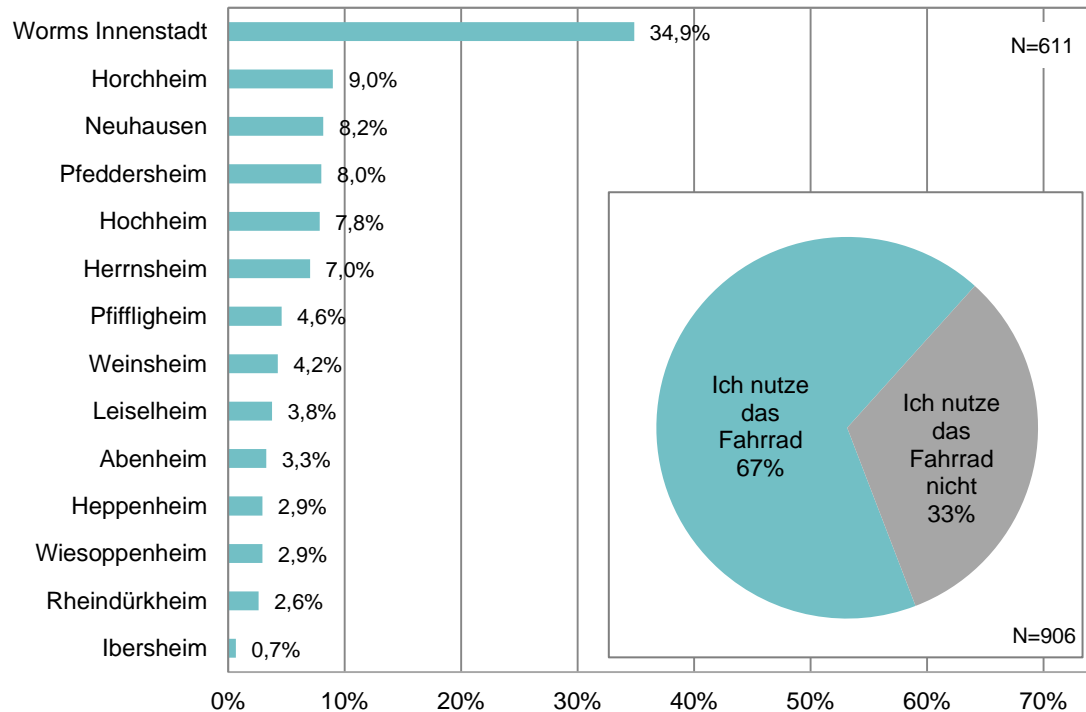
- Inflexibilität, schlechte Taktung und der Ticketpreis sind die am häufigsten genannten Gründe auf die Frage, warum der ÖPNV nicht genutzt wird.
- Weiterhin ist der ÖPNV zu langsam oder die Fahrzeuge zu überfüllt.

- Unter sonstigen Gründen wurde zumeist angegeben, dass ein anderes Verkehrsmittel praktischer ist: Einkäufe lassen sich besser mit dem Auto transportieren; wer zentrumsnah wohnt, tätigt Erledigungen lieber zu Fuß oder mit dem Fahrrad.
- Schlechte Anbindungen (besonders für lange Berufswege): Es sind entweder keine Anbindungen vorhanden oder es fehlen Direktverbindungen. Zu viele Umstiege verlängern die Fahrzeit und machen somit den ÖPNV unattraktiv.
- Schichtarbeit: zu den unüblichen Zeiten fährt kein Bus oder Zug.

3. Nutzung des Fahrrads

67% der Befragten geben an, das Fahrrad zu nutzen. Die meisten davon leben in der Innenstadt.

Nutzung des Fahrrads

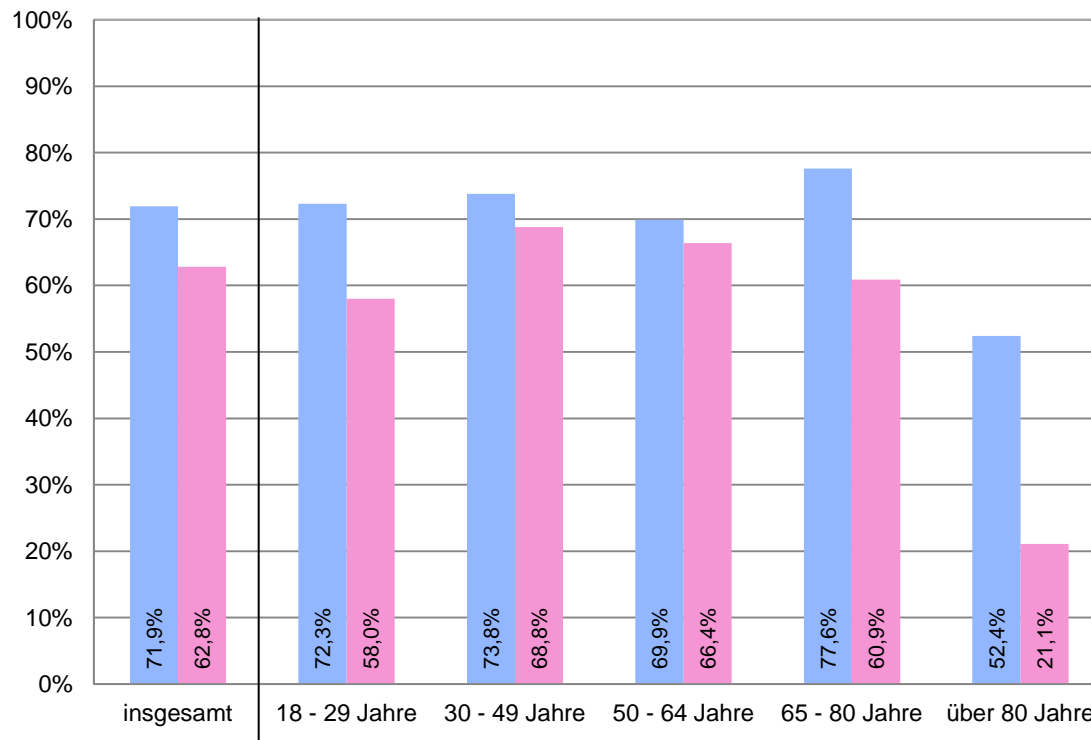


- Insgesamt geben 67% der Teilnehmer*innen an, das Fahrrad zu nutzen. 33% verneinen dies.
- Knapp 35% der Personen, die angeben auch mal das Fahrrad zu nutzen, leben in der Innenstadt.
- Desto weiter ein Stadtteil von der Innenstadt entfernt ist, desto geringer ist der Anteil der Personen, die das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzen.
- Mit Ausnahme von Pfeddersheim: Dieser Stadtteil ist relativ „weit“ entfernt von der Innenstadt, weist jedoch einen Fahrradnutzeranteil von 8% auf.

3. Nutzung des Fahrrads

Insgesamt nutzen 72% der Männer und 63% der Frauen auch das Fahrrad.

Nutzung des Fahrrads

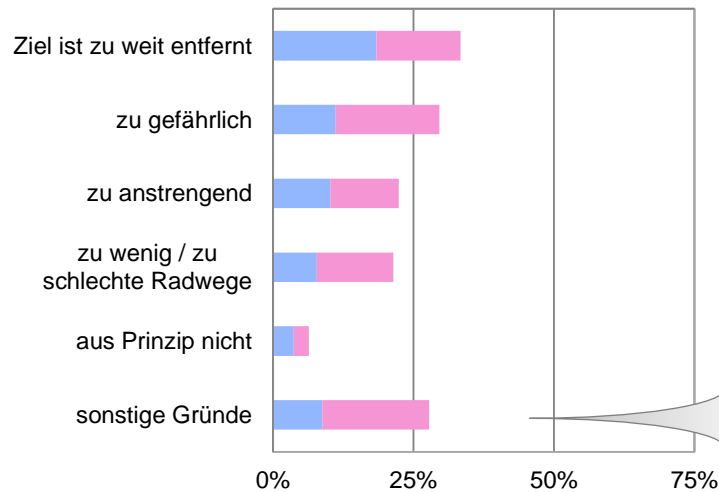


- Männer (72%) nutzen häufiger das Fahrrad als Frauen (63%).
- Männer nutzen über (fast) alle Altersgruppen hinweg zu über 70% das Fahrrad.
- Bei Frauen unterscheidet sich die Fahrradnutzung nach Altersgruppen. Junge Frauen unter 29 Jahren und Frauen der Altersgruppe 65 – 80 Jahre nutzen das Fahrrad weniger (~60%). Ein starker Abfall der Nutzung des Fahrrads erfolgt bei Frauen ab 80 Jahren. Bei Männern sinkt die Nutzung des Fahrrads zwar ebenfalls ab 80 Jahren, jedoch in weitaus geringerem Maße.

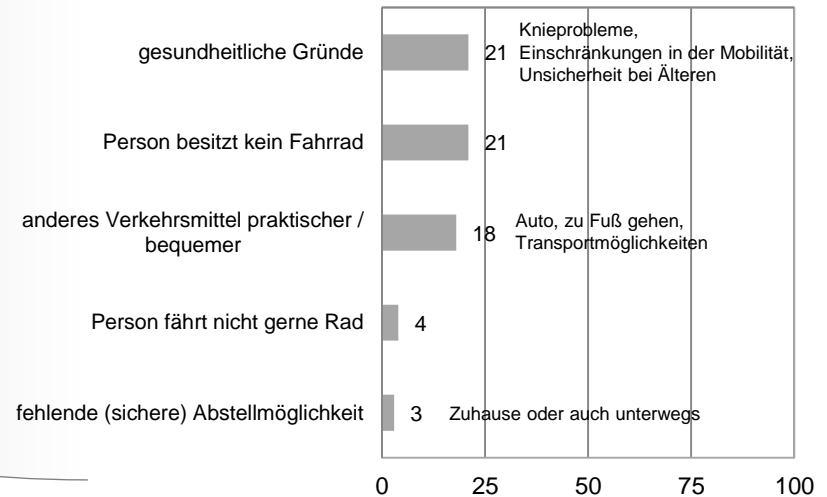
3. Nutzung des Fahrrads

Das Fahrrad wird meist nicht genutzt, weil der Weg zu weit, radeln zu anstrengend oder zu gefährlich ist.

Gründe das Fahrrad nicht zu nutzen



Sonstige Gründe das Fahrrad nicht zu nutzen



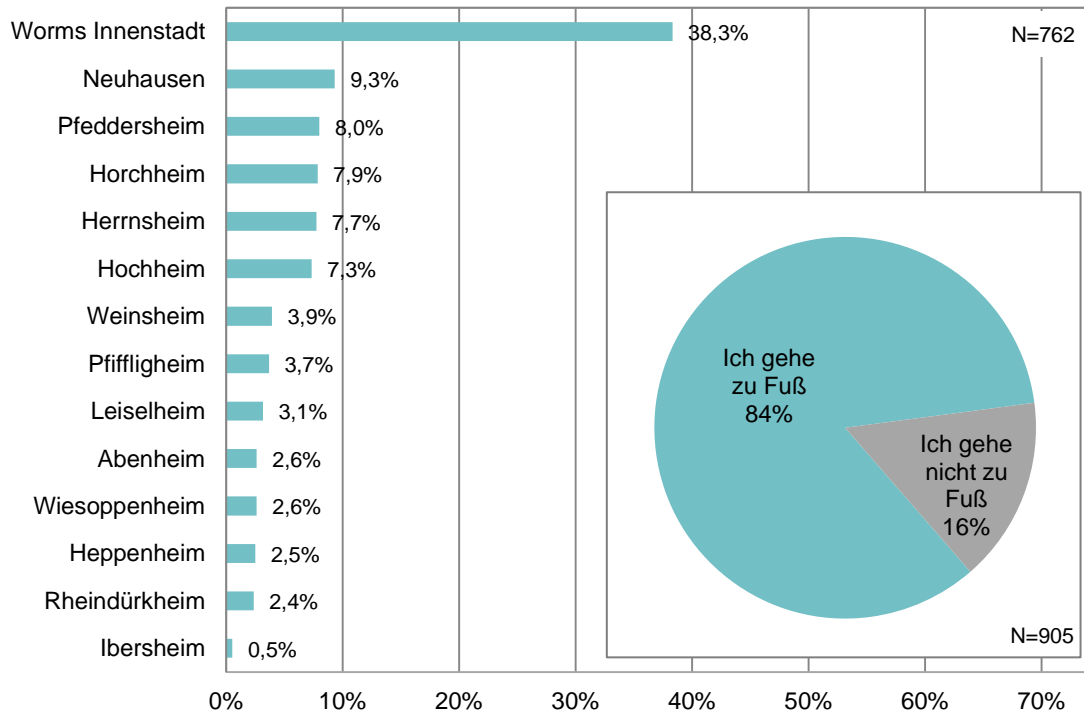
- Wird das Fahrrad nicht genutzt, ist zumeist das Ziel zu weit entfernt. Männer geben dies häufiger als Grund an als Frauen.
- Frauen begründen nicht Rad zu fahren etwas häufiger damit, dass Rad fahren zu gefährlich oder zu anstrengend ist.
- Auch schlechte oder fehlende Radwege sind für beide Geschlechter ein Grund das Rad nicht zu nutzen (für Frauen etwas häufiger, als für Männer).

- 21 Personen besitzen kein (funktionierendes) Fahrrad.
- 21 Personen können alters- oder gesundheitsbedingt kein Fahrrad mehr fahren. Ältere Personen fühlen sich zu unsicher auf dem Fahrrad oder sind generell in ihrer Mobilität eingeschränkt. Knieprobleme werden von jüngeren Personen als Grund genannt.
- Für 18 Personen ist ein anderes Verkehrsmittel einfach praktischer oder bequemer, besonders wegen fehlender Transportmöglichkeiten.
- Weitere Gründe sind eine generelle Abneigung gegen das Radfahren oder fehlende Abstellmöglichkeiten.

3. Fußgänger

Insgesamt gehen 84% der Befragten auch zu Fuß.
Zumeist leben diese in der Innenstadt (38%).

Fußgänger

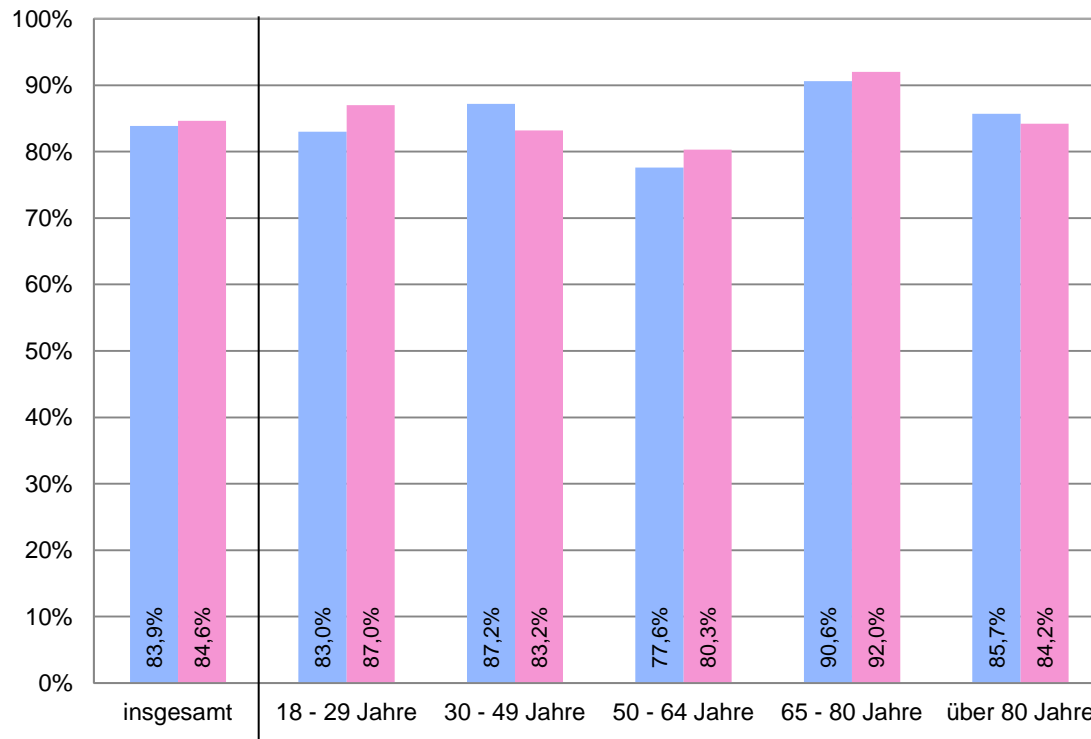


- Insgesamt geben 84% der Befragten an auch mal zu Fuß zu gehen.
- 16% geben an keine Wege zu Fuß zu gehen.
- 38% der Fußgänger, wohnen in der Innenstadt.
- Zwischen 7% und 9% leben jeweils in Neuhausen, Pfeddersheim, Horchheim, Herrnsheim und Hochheim.
- In „weiter“ entfernten Stadtteilen gehen lediglich bis zu 4% der Befragten auch mal zu Fuß.

3. Fußgänger

Jeweils über 80% der Männer und Frauen legen auch mal Wege zu Fuß zurück.

Fußgänger

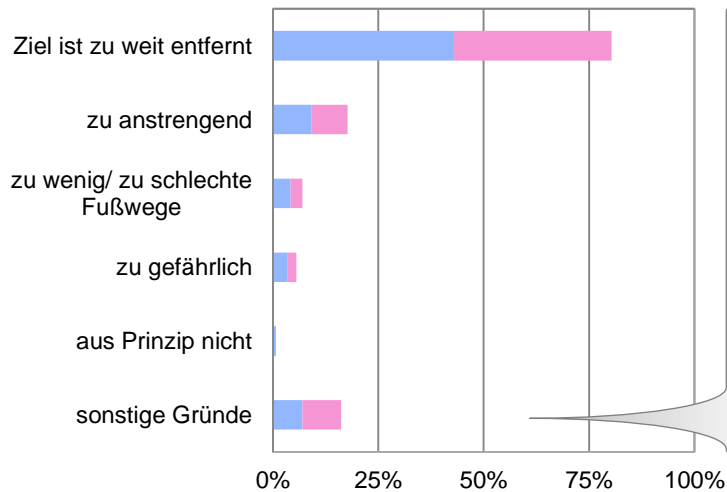


- 84% der Männer und 85% der Frauen gehen auch mal zu Fuß.
- In der Altersgruppe von 65 – 80 Jahren finden sich die meisten Fußgänger: 90% der Männer und Frauen legen Wege zu Fuß zurück.
- Personen im Alter zwischen 50 und 64 Jahren gehen am seltensten zu Fuß. Jedoch liegt hier der Anteil dennoch bei Männern bei 78% und bei Frauen bei 80%.

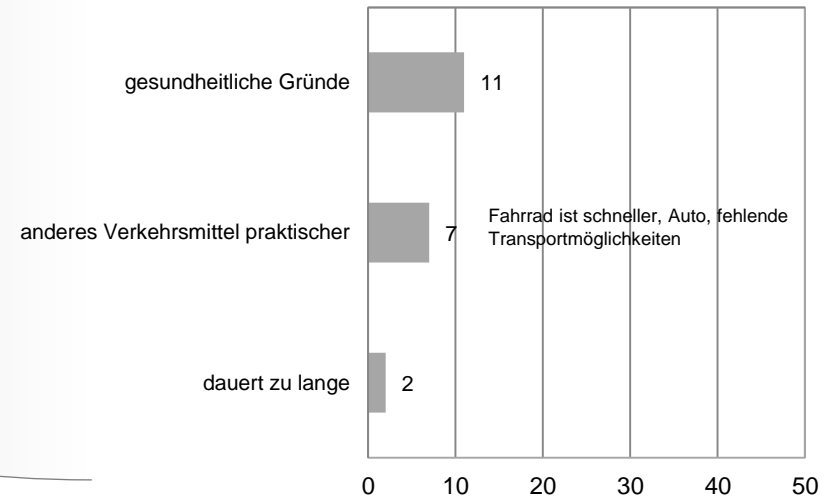
3. Fußgänger

Zumeist gehen Personen nicht zu Fuß, da das Ziel zu weit entfernt ist.

Gründe nicht zu Fuß zu gehen



Sonstige Gründe nicht zu Fuß zu gehen



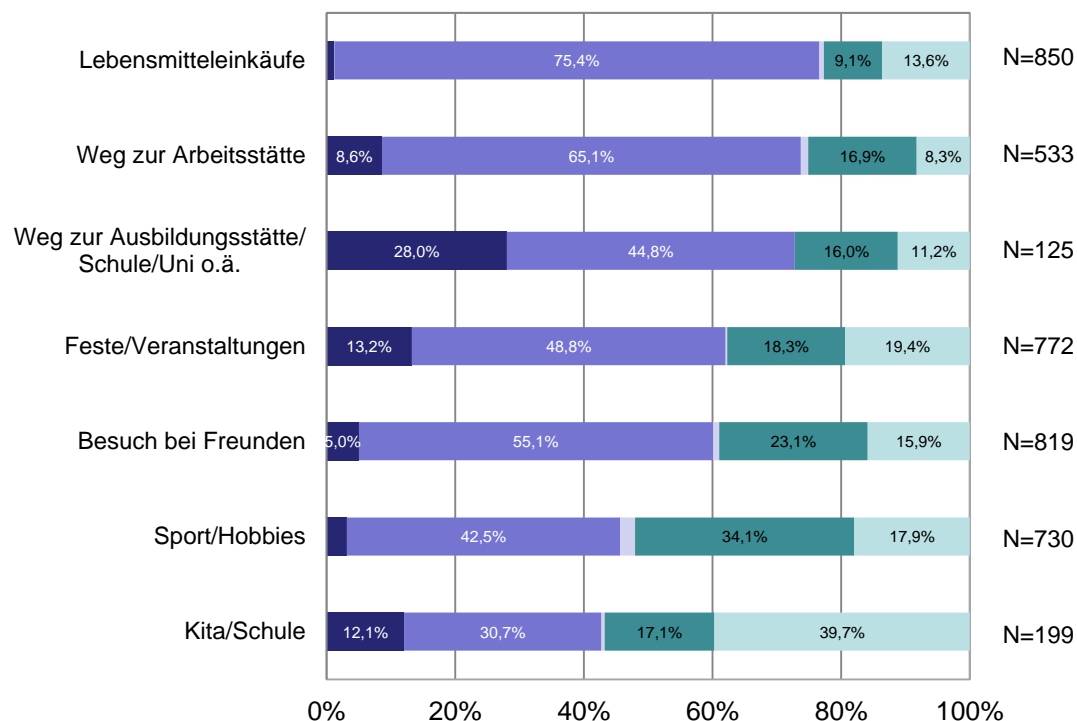
- Gründe dafür nicht zu Fuß zu gehen sind zumeist (80%), dass das Ziel zu weit entfernt ist.
- 18% ist ein Fußmarsch zu anstrengend.
- Jeweils 7% bzw. 6% geben schlechte oder zu wenig Fußwege an sowie Fußwege seien zu gefährlich.
- Knapp 16% geben sonstige Gründe an.

- 11 Personen geben an aus alters- oder gesundheitsbedingten Gründen nicht mehr zu Fuß zu gehen.
- 7 Personen finden ein anderes Verkehrsmittel praktischer oder bequemer. Es wird beispielsweise das Fahrrad bevorzugt, weil Wege so schneller zurückgelegt werden können. Müssen Einkäufe oder andere Dinge transportiert werden, ist das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel.

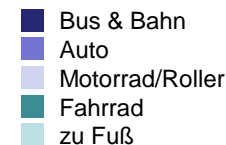
3. Aktivitäten im Stadtgebiet

Das bevorzugte Verkehrsmittel, um Einkäufe im Stadtgebiet zu erledigen, ist eindeutig das Auto.

Verkehrsmittelnutzung nach Aktivitäten im Stadtgebiet



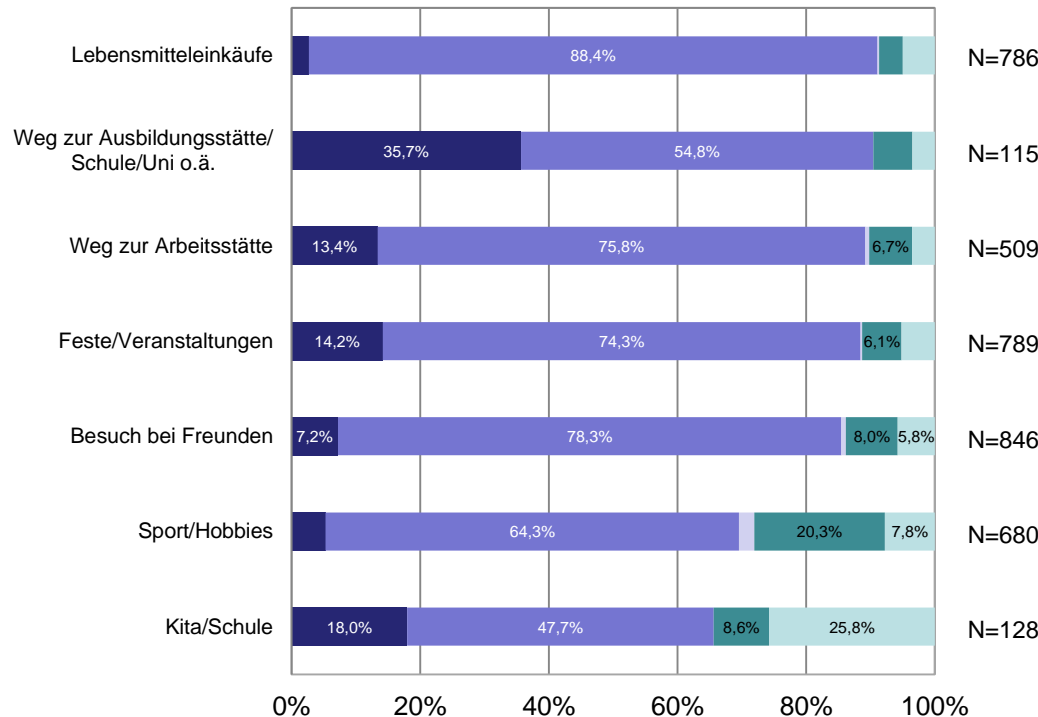
- Das Auto ist das meistgenutzte Verkehrsmittel.
- 75% nutzen den PKW, um Einkäufe zu tätigen; 9% nutzen das Fahrrad; knapp 14% gehen zu Fuß.
- Öffentliche Verkehrsmittel werden zumeist genutzt, um zur Ausbildungsstätte/ Universität zu gelangen. (28%) .
- Im Vergleich werden private Aktivitäten und der Weg zur Kita oder zur Schule häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt.



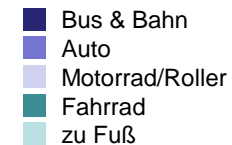
3. Aktivitäten außerhalb

Außerhalb des Stadtgebietes werden Wege zumeist mit dem PKW zurück gelegt; auch der Anteil der ÖPNV-Wege steigt an.

Verkehrsmittelnutzung nach Aktivitäten außerhalb des Stadtgebietes



- Außerhalb des Stadtgebietes werden weitaus mehr Wege mit dem PKW erledigt, als innerhalb. Der Anteil an Rad- oder Fußwegen verringert sich stark.
- Gleichzeitig steigt der Anteil der Wege an, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Vorwiegend sind dies der Weg zur Ausbildungsstätte/Uni sowie der Arbeitsweg.
- 88% der Einkäufe werden mit dem PKW erledigt.

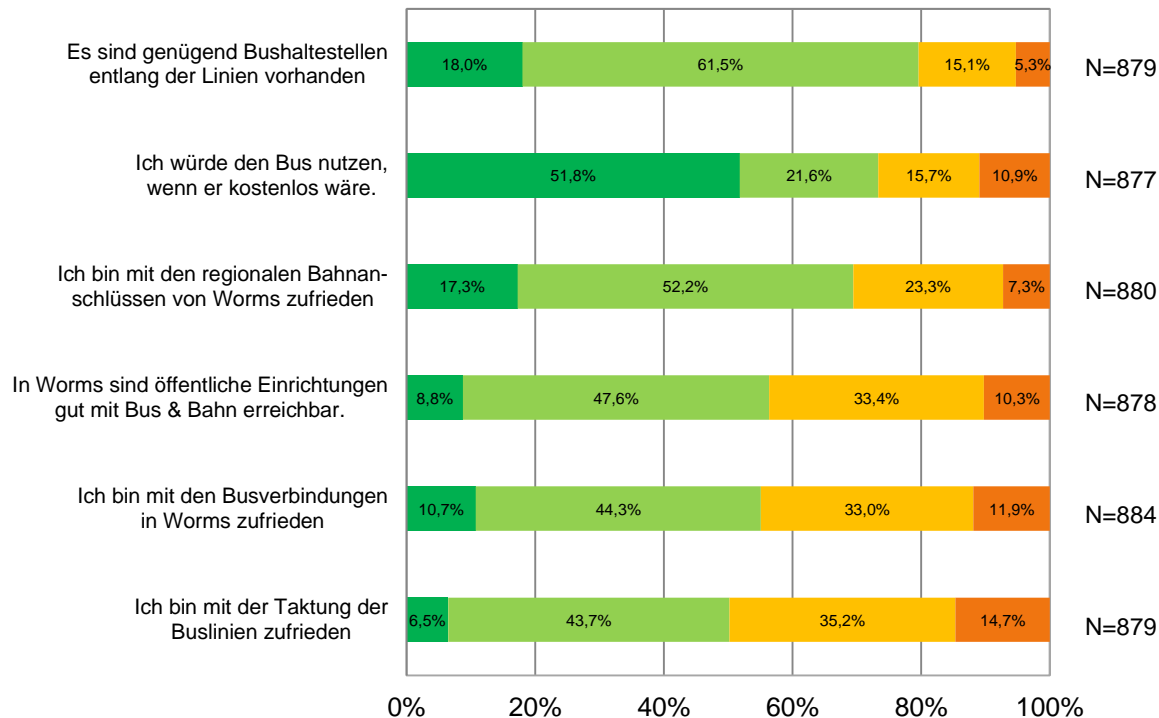


Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
• ÖPNV	
• Motorisierter Verkehr & Parksituation	
• Fahrradverkehr	
• Fußgängerverkehr	
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

4. ÖPNV

Positive Wahrnehmung des ÖPNV in Worms – Verbesserungsbedarf bei Taktung, Erreichbarkeit & Verbindungen.

Wahrnehmung des ÖPNV in Worms

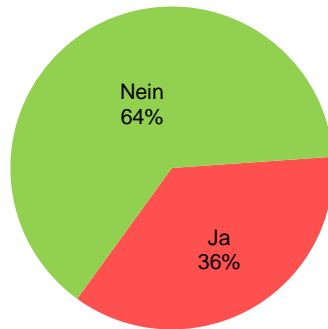


- Relativ hohe Zufriedenheit herrscht ebenfalls hinsichtlich der regionalen Bahnverbindungen: knapp 70% stimmen dieser Aussage (eher) zu.
- Die vorhandenen Buslinien werden weniger positiv bewertet. „Nur“ 55% finden diese zufriedenstellend.
- Ebenfalls wird von knapp 44% angegeben, dass öffentliche Einrichtungen nicht gut mit dem ÖPNV erreichbar sind.
- Verbesserungsbedarf besteht ebenfalls hinsichtlich der Taktung der Buslinien.
- Knapp 80% der Befragten sind mit den vorhandenen Haltestellen an den Linien (eher) zufrieden.

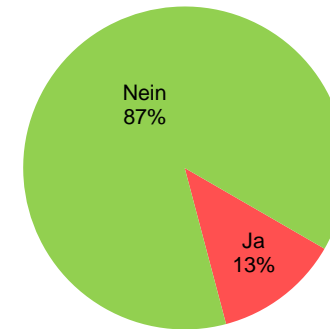
4. ÖPNV

Schlecht erreichbar sind vor allem das Naherholungsgebiet, die Vororte und die Gewerbegebiete.

Gibt es öffentliche Einrichtungen, die nicht gut mit dem ÖPNV erreichbar sind?



Mangelt es in Worms, Ihrer Meinung nach, an Bushaltestellen?



Schlecht erreichbare Einrichtungen (Anzahl der Nennungen):

- Naherholungsgebiet Wäldchen (180)
- WEP (73)
- **alles außerhalb der Innenstadt / Vororte untereinander** (33)
- Gewerbegebiet Nord (33)
- Schulen (31)
- Supermärkte / Discounter (31)
- Rheinpromenade (24)
- Klinikum Worms (19)
- Badensee Herrnsheim (14)
- Schwimmbad (10)
- Herrnsheimer Schloss (9)
- Innenstadt (9)
- Das Wormser (7)
- Festplatz (6)
- Ärztehaus (5)

Fehlende Haltestellen (Anzahl der Nennungen):

- Naherholungsgebiet Wäldchen (30)
- **Verbindungen zwischen Vororten / zu den Vororten** (22)
- Rheinpromenade (7)
- WEP (7)
- Gewerbegebiet Nord (5)
- Linie 45 (5)
- Badensee Herrnsheim (4)
- Überall (4)
- Kirschgartenweg (3)
- Linie 47 (3)
- Linie 48 (3)

Inhalt:

ÖPNV: Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen; Mangel an Haltestellen

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

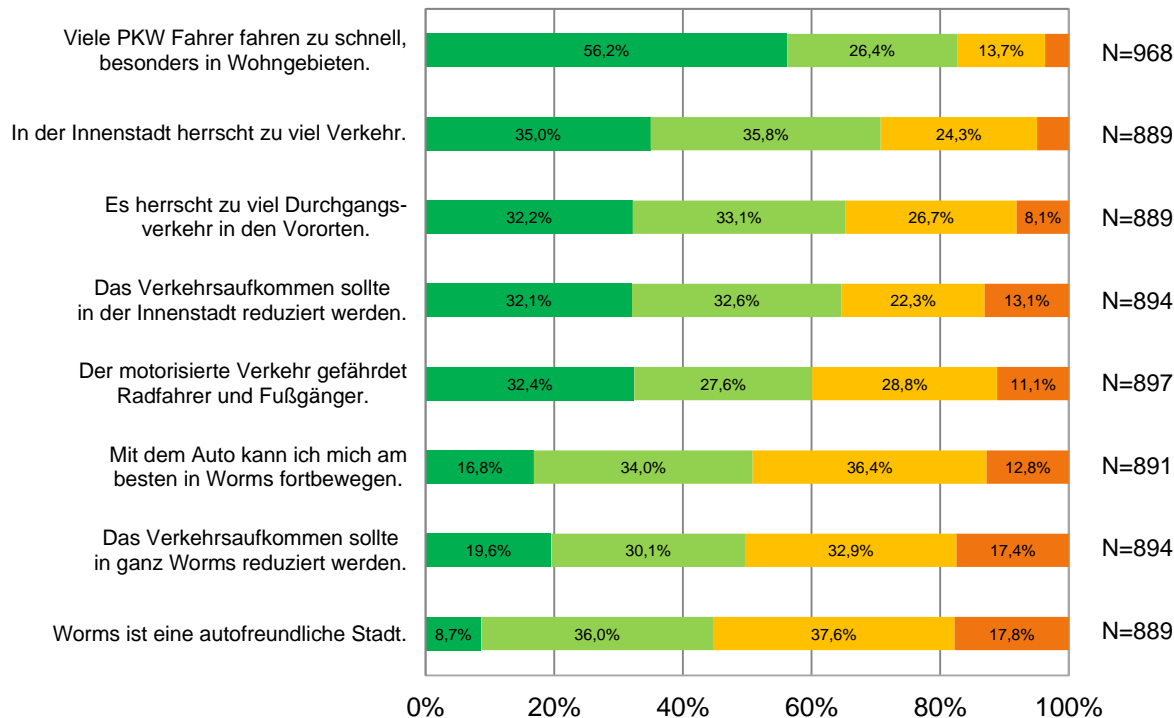
Zeitraum:

Juli/August 2020

4. Motorisierter Verkehr

Zu viel Verkehr in Worms: in der Innenstadt sowie in den Vororten – Uneinigkeit über Verkehrsreduzierung.

Motorisierter Verkehr in Worms*



- Die Befragten sind sich einig (82,6% stimmen – eher - zu): In Worms fahren viele Autofahrer viel zu schnell.
- Knapp 70% sind (eher) der Meinung, dass in der Innenstadt zu viel Verkehr herrscht. Allerdings stimmen nur 65% der Meinung (eher) zu, dass das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt reduziert werden sollte.
- Ebenfalls 65% sind der Ansicht, dass in den Vororten zu viel Durchgangsverkehr herrscht. Vorwiegend befürworten Befragte aus Leiselheim, Horchheim und Rheindürkheim diese Aussage.
- Knapp 60% der Teilnehmer*innen fühlen sich als Radfahrer oder Fußgänger vom motorisierten Verkehr bedroht; Frauen (66%) noch mehr, als Männer (55%).
- Nur knapp 50% stimmen (eher) zu, dass das Auto das beste Fortbewegungsmittel für Worms ist. Als autofreundlich wird Worms eher weniger bezeichnet (45%).

* Weiterführende Daten im Anhang

Inhalt:
Wahrnehmung des motorisierten Verkehrs in Worms

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

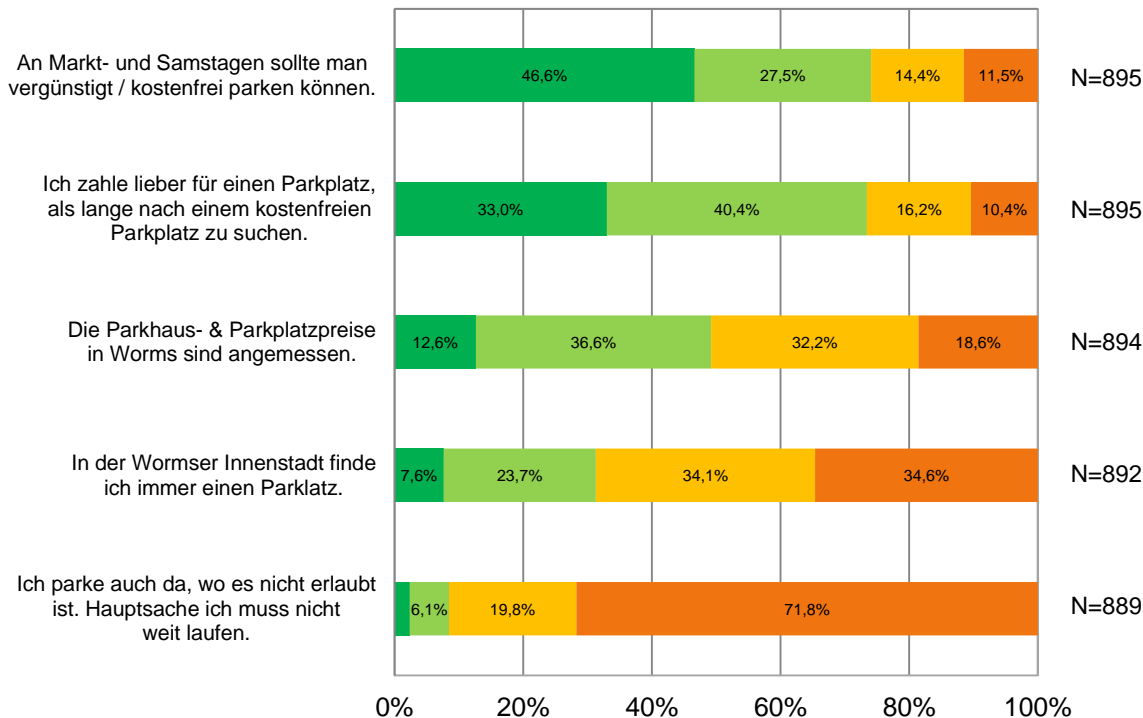
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Parksituation

Tenor: Parkplätze dürfen etwas kosten (nicht zu teuer!), sollten aber ausreichend verfügbar sein.

Parksituation in Worms*



- Wenig überraschend: über 75% stimmen (eher) zu, dass Parken an Markt- und Samstagen kostenlos bzw. vergünstigt möglich sein sollte.
- Ebenfalls über 75% stimmen zu, dass sie lieber für einen Parkplatz bezahlen würden, als lange suchen zu müssen.
- Knapp über die Hälfte der Befragten finden die Parkhaus- und Parkplatzpreise jedoch (eher) nicht angemessen.
- Schwierig ist die Parkplatzsuche in der Innenstadt: knapp 75% tun sich schwer einen Parkplatz zu finden.
- Über 90% der Befragten geben an, ihren PKW korrekt abzustellen. 8% geben zu, dies nicht immer zu tun.

* Weiterführende Daten im Anhang

Inhalt:
Wahrnehmung der Parksituation in Worms

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

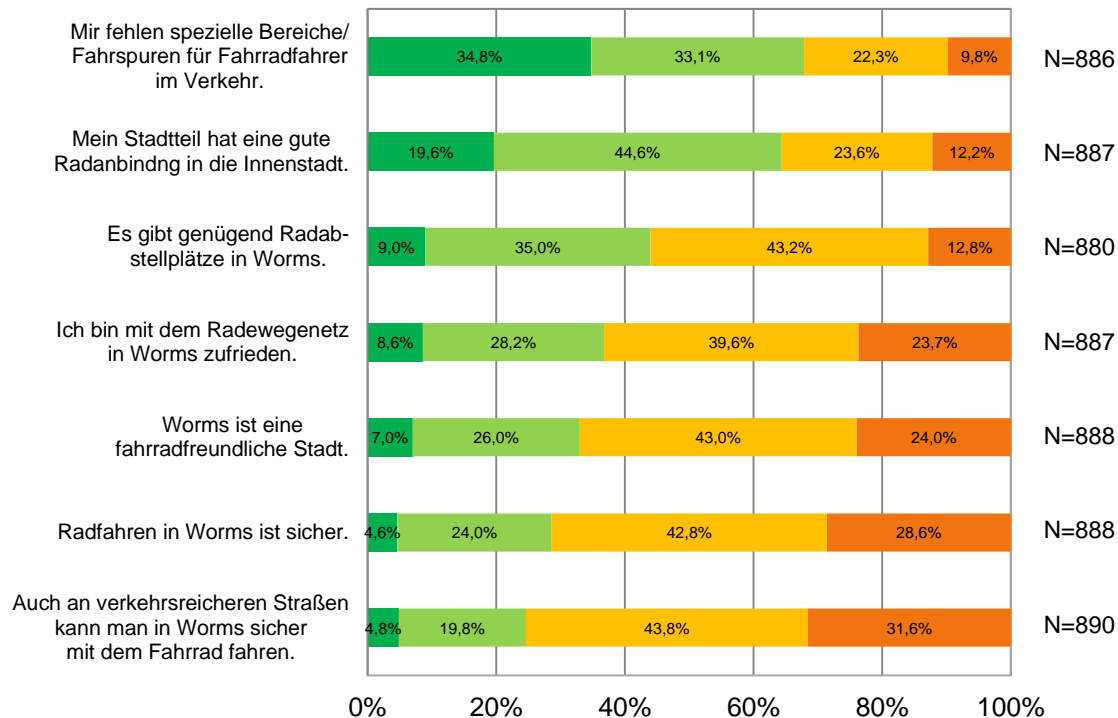
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Fahrradverkehr

Knapp über 60% bewerten ihre Radanbindung in die Innenstadt als gut; vielen Befragten fehlen spezielle Radspuren.

Fahrradverkehr in Worms*



- Fast 70% der Befragten geben an, dass ihnen spezielle Radspuren im Verkehr fehlen. Frauen geben dies tendenziell häufiger an, als Männer.
- Radanbindungen in die Innenstadt werden von über 60% der Befragten als (eher) positiv bewertet. Am schlechtesten werden die Anbindungen von Bewohnern aus Heppenheim, Wiesoppenheim, Aabenheim und Pfeddersheim bewertet.
- Nur knapp 37% geben an, mit dem vorhandenen Radwegenetz in Worms (eher) zufrieden zu sein. Dies sind eher jüngere und männliche Personen.
- Worms wird nur von knapp 30% als fahrradfreundlich bewertet.
- „Radfahren in Worms ist sicher“: Nicht mal 30% stimmen dieser Aussage zu. An verkehrsreichen Straßen wird das Radfahren als noch unsicherer bewertet.

* Weiterführende Daten im Anhang

Inhalt:
Aussagen zum Fahrradverkehr in Worms

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

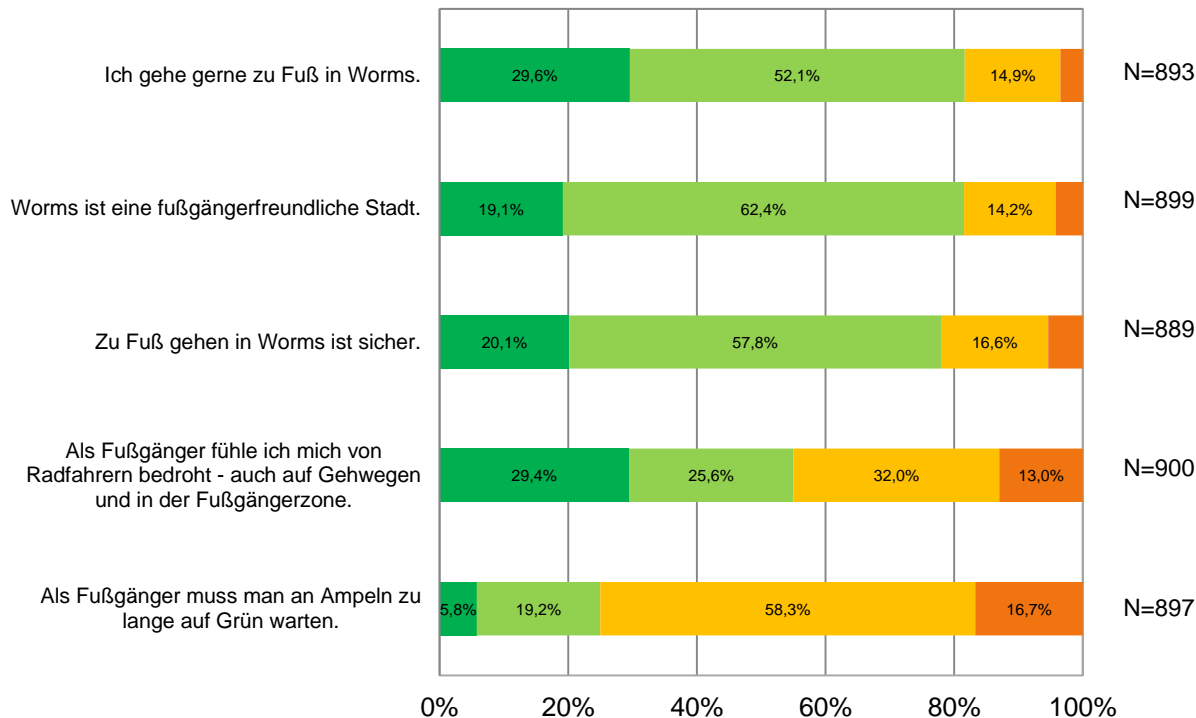
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Fußgängerverkehr

Die meisten Befragten gehen gerne zu Fuß, bewerten Worms als fußgängerfreundlich & fühlen sich zu Fuß sicher.

Fußgängerverkehr in Worms*



- Worms wird von über 80% der Befragten als (eher) fußgängerfreundliche Stadt bezeichnet. Ebenfalls über 80% der Personen legen auch gerne Wege zu Fuß zurück. Frauen gehen noch etwas lieber zu Fuß, als Männer.
- 78% fühlen sich dabei auch (eher) sicher.
- Trotzdem fühlen sich 45% (eher) bedroht von Radfahrern, wenn sie zu Fuß unterwegs sind – auch in Fußgängerbereichen. Besonders ältere Personen über 65 Jahren geben dies an.
- Die Wartezeit an Ampeln wird von der Mehrheit der befragten Personen (75%) als angemessen bewertet. Nur 25% der Teilnehmer*innen finden die Wartezeiten zu lang.

* Weiterführende Daten im Anhang

Inhalt:
Aussagen zum Fußgängerverkehr in Worms

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende

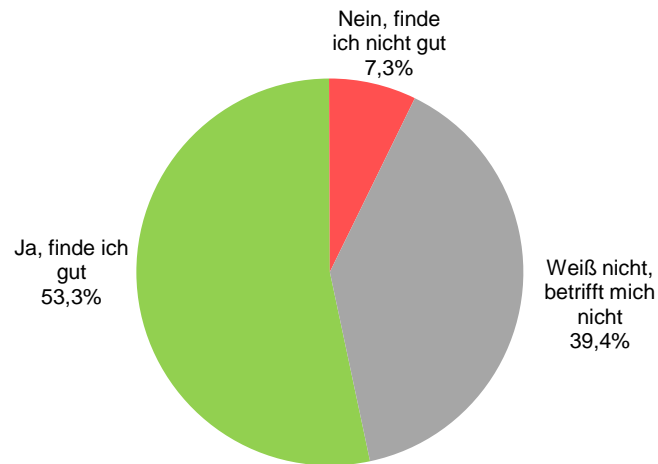
- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

5. Bahnhof West

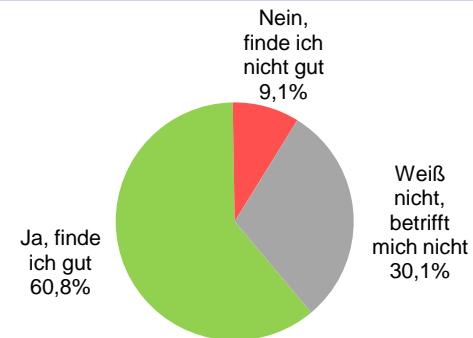
Ein zusätzlicher „Bahnhalt West“ / Carl-Villinger-Straße wird von 53% befürwortet; 39% machen keine Angabe.

Bewertung: „Bahnhalt West“



N=905

Pfeddersheim, Pfiffligheim, Leiselheim (Anwohner)



N=145

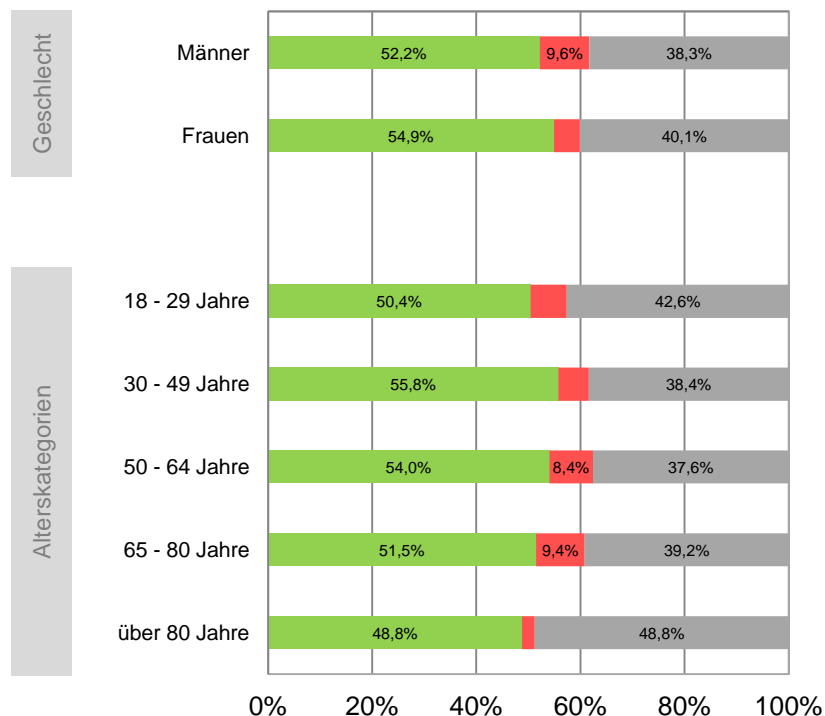
- 53% der Befragten befürworten einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt „West“ an der Carl-Villinger-Str..
- 7% der Teilnehmer*innen lehnen einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt „West“ an der Carl-Villinger-Str. ab.
- 39% der Teilnehmer*innen treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

- Die Anwohner (61%) befürworten stärker als die Gesamtheit (53%) einen zusätzlichen Haltepunkt an der Carl-Villinger-Str..
- Allerdings sind auch die Ablehnungen leicht höher: 9% möchten keinen zusätzlichen Haltepunkt. Von den Gesamtbefragten lehnen nur 7% den Haltepunkt ab.
- 30% der Befragten aus umliegenden Stadtteilen treffen keine Aussage.

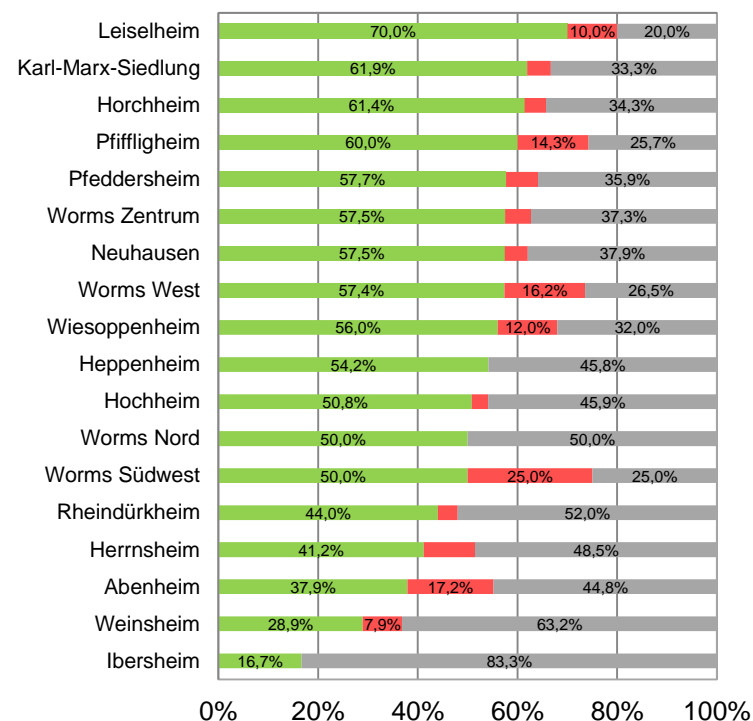
5. Bahnhof West

Umliegende Stadtteile befürworten den zusätzlichen Bahnhof etwas stärker als abgelegene Stadtteile.

„Bahnhof West“ nach Geschlecht & Alter



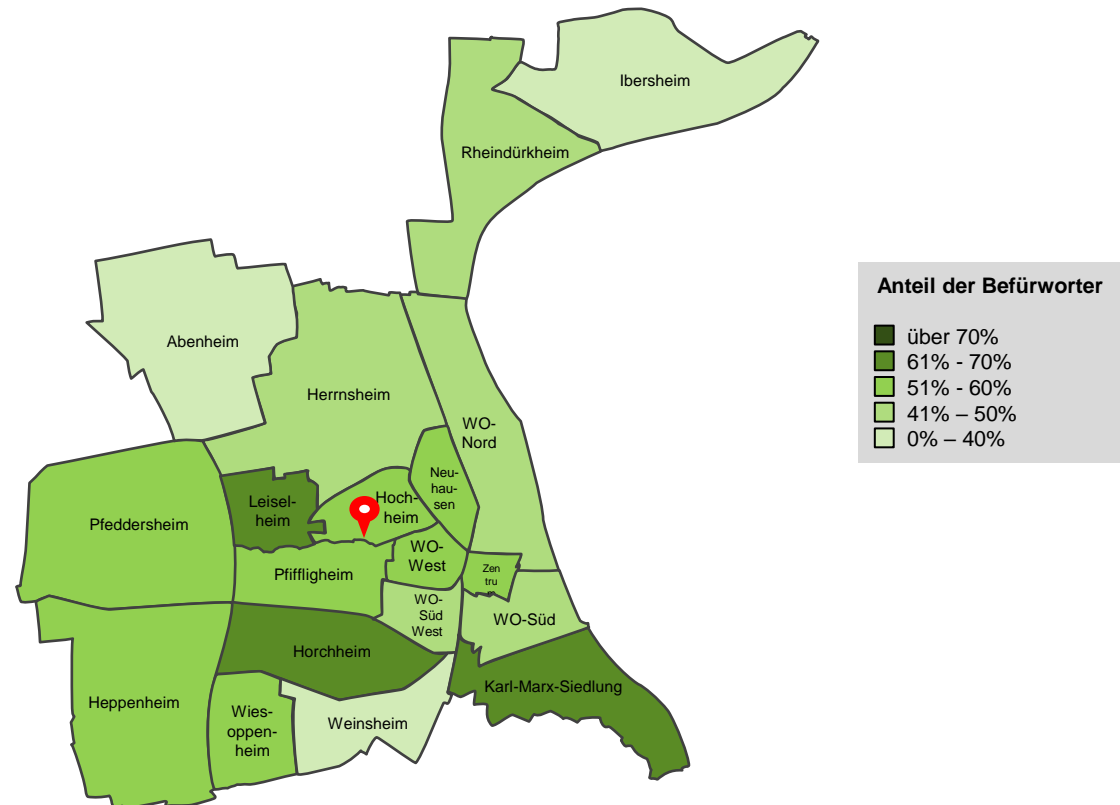
„Bahnhof West“ nach Stadtteil



5. Bahnhof West

Umliegende Stadtteile befürworten den zusätzlichen Bahnhof etwas stärker als abgelegene Stadtteile.

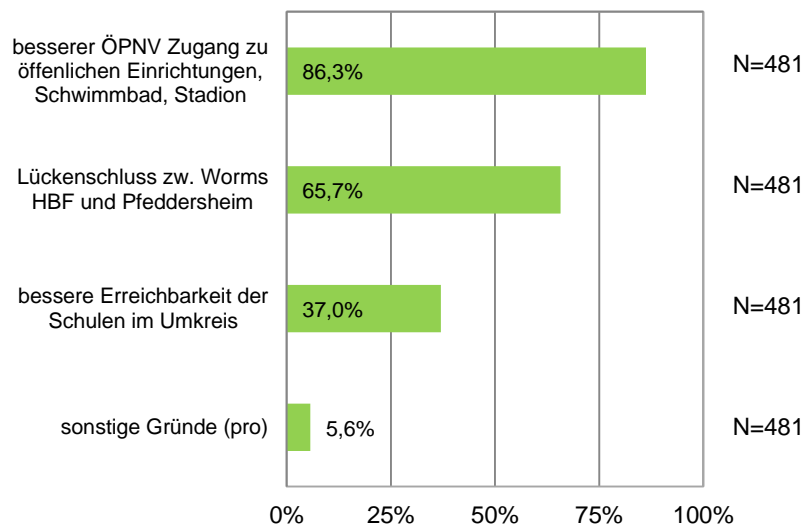
Bewertung: „Bahnhalt West“ nach Stadtteilen



5. Bahnhof West

Gründe für den Bahnhof sind hauptsächlich der Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und der Lückenschluss.

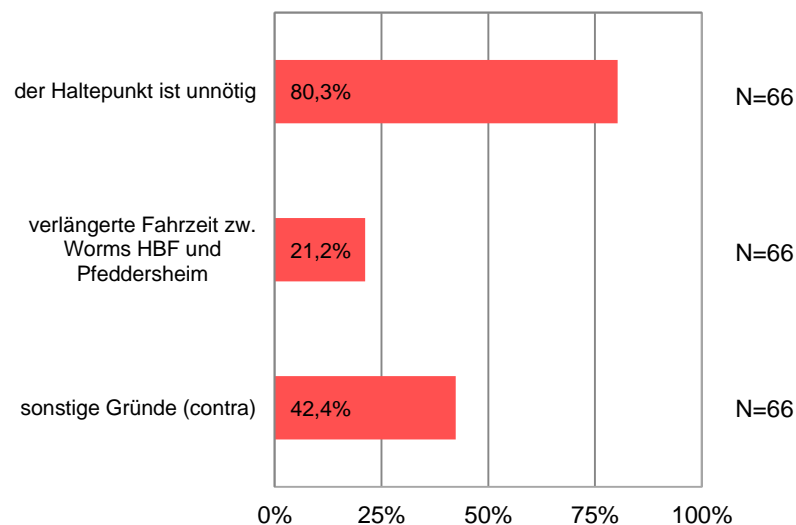
PRO „Bahnhalt West“



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- bessere Anbindung der umliegenden Wohngebiete (6)
- Attraktivitätssteigerung / Ausweitung des ÖPNV allgemein (4)
- bessere Anbindung an umliegende Städte (3)
- ! Errichtung von (ausreichend) Parkplätzen ! (3)
- bessere Anbindung der Vororte (2)
- Entlastung der Straßen (Alzeyer Str.) (2)

CONTRA „Bahnhalt West“



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Kosten-Nutzen im Ungleichgewicht (9)
- Haltepunkt würde Infrastruktur überlasten (4)
- zu Fuß / mit dem Bus besser an den Hauptbahnhof angebunden (4)
- Umweltschutz (3)
- bessere Anbindungen mit dem Bus (2)
- für Pendler eher unattraktiv durch die Lage (2)
- Haltestelle vom Schwimmbad / Stadion zu weit entfernt (2)
- Parkflächen werden für Anwohner benötigt (2)
- zu wenig Platz für einen Haltepunkt (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen den Bahnhof West

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

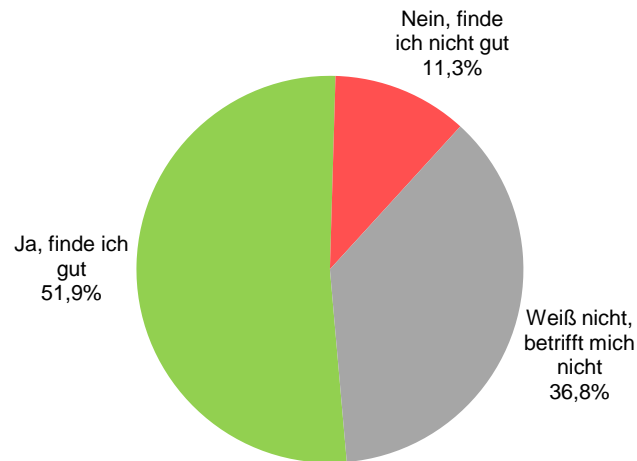
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Bahnhof Süd

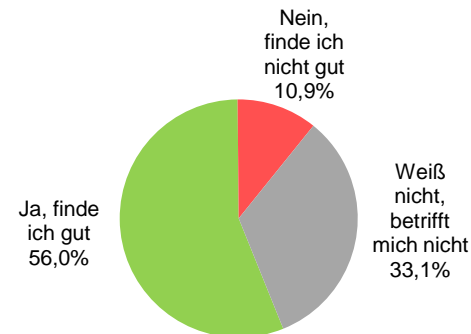
Ein zusätzlicher „Bahnhof Süd“ / Cornelius-Heyl-Straße wird von 52% befürwortet; 37% machen keine Angabe.

Bewertung: „Bahnhof Süd“



N=901

WO-Zentrum, WO-Süd, Wo-Südwest, WO-West, Karl-Marx-Siedlung, Weinsheim, Horchheim (Anwohner)



N=411

- 52% der Befragten befürworten einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt „Süd“ an der Cornelius-Heyl-Str..
- 11% der Teilnehmer*innen lehnen einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt „Süd“ an der Cornelius-Heyl-Str. ab.
- 37% der Teilnehmer*innen treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

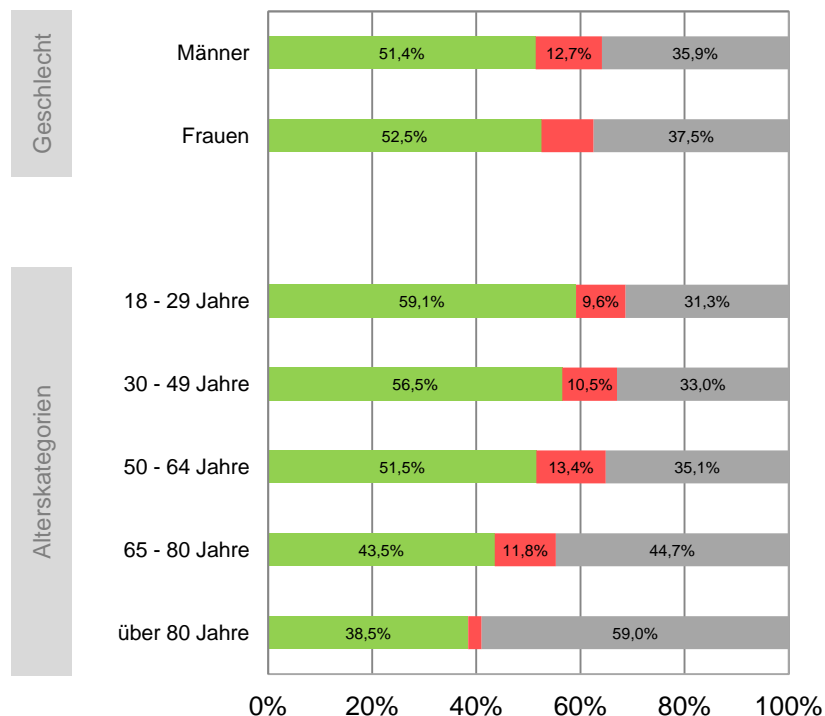
*Werte über 100% sind Rundungen geschuldet

- Die Anwohner (56%) befürworten einen zusätzlichen Haltepunkt an der Cornelius-Heyl-Str. stärker, als die Gesamtheit der Befragten (52%).
- Der Anteil der Befragten, die den Haltepunkt Süd ablehnen, ist mit jeweils rund 11% gleich hoch unter den Anwohnern sowie in der Gesamtheit der Befragten.
- Immer noch 33% der Befragten aus umliegenden Stadtteilen treffen keine Aussage.

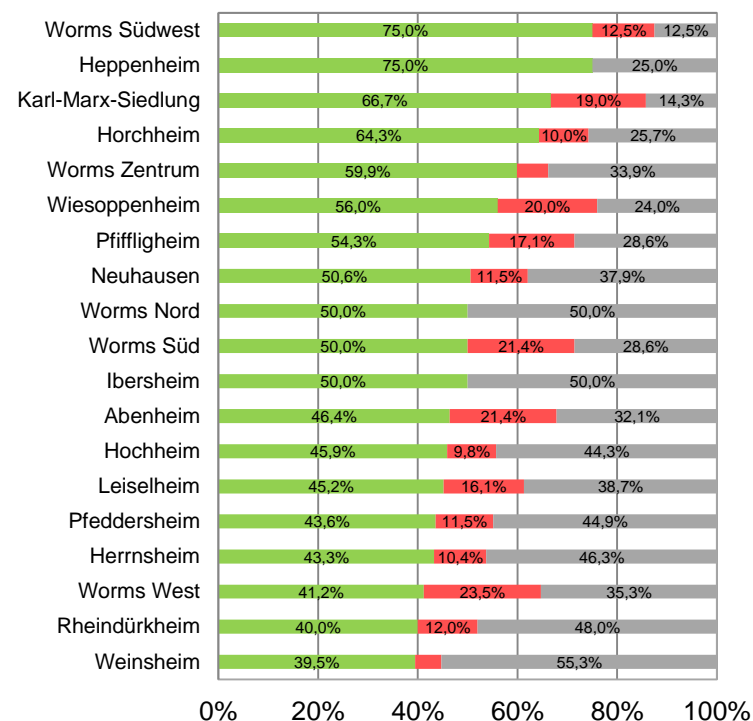
5. Bahnhof Süd

Umliegende Stadtteile befürworten den zusätzlichen Bahnhof etwas stärker als abgelegene Stadtteile.

„Bahnhalt Süd“ nach Geschlecht & Alter



„Bahnhalt Süd“ nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung des „Bahnhalt Süd“ nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

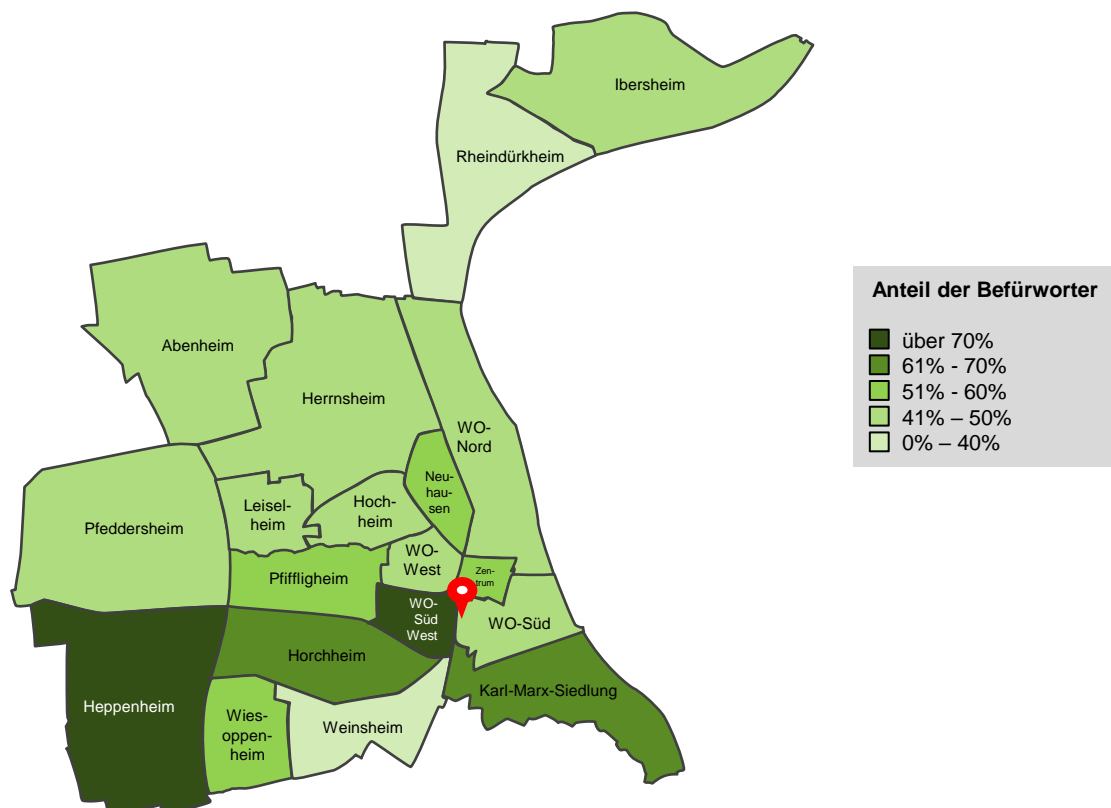
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Bahnhof Süd

Umliegende & süd-westliche Stadtteile befürworten den zusätzlichen Bahnhof etwas stärker, als andere.

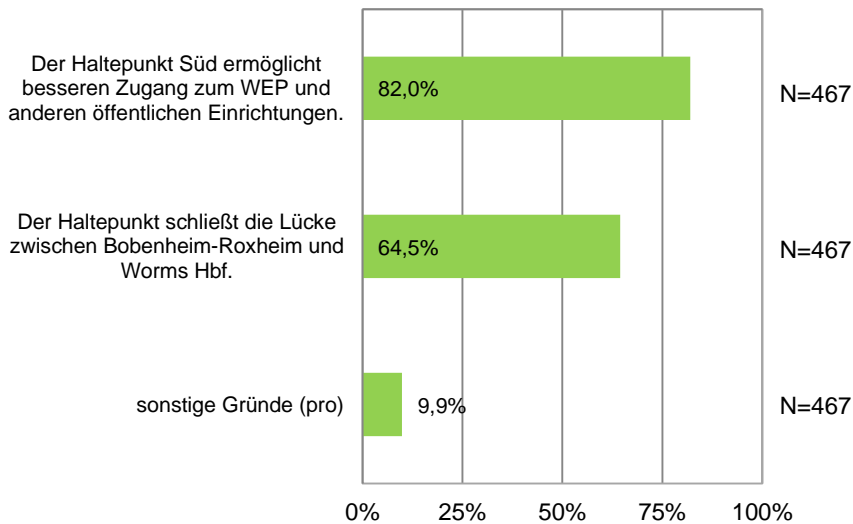
Bewertung: „Bahnhof Süd“ nach Stadtteilen



5. Bahnhof Süd

Die Mehrheit der Befürworter erhofft sich eine bessere Anbindung ans WEP und der Vororte generell.

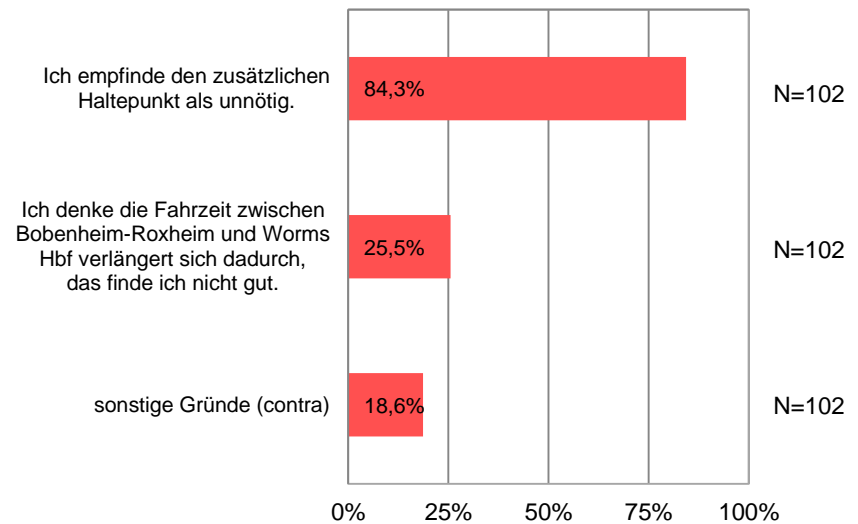
PRO „Bahnhof Süd“



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- bessere Anbindung der umliegenden Vororte / Karl-Marx-Siedlung (16)
- bessere Anbindung von Unternehmen, bspw. Renolit (8)
- bessere Anbindung nach Mannheim (6)
- Ausbau des ÖPNV allgemein zu befürworten (3)
- besserer Zugang zum WEP (3)
- Motiviert, aus anliegenden Vororten, das Rad zu nehmen (3)
- bessere Anbindung für Pendler (2)
- Entlastung des Hauptbahnhofs (2)
- Verkehrsentlastung (2)

CONTRA „Bahnhof Süd“



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Kosten-Nutzen nicht gegeben (6)
- WEP zu weit entfernt, wird nicht genutzt für Einkäufe (3)
- Busanbindungen ausreichend (2)
- Haltepunkt „Worms Nord“ wäre wichtiger (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen den Bahnhof Süd

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Radschnellweg

Ein Radschnellweg zwischen Worms und Ludwigshafen wird von 58% befürwortet; 33% machen keine Angabe.

Bewertung: Radschnellweg



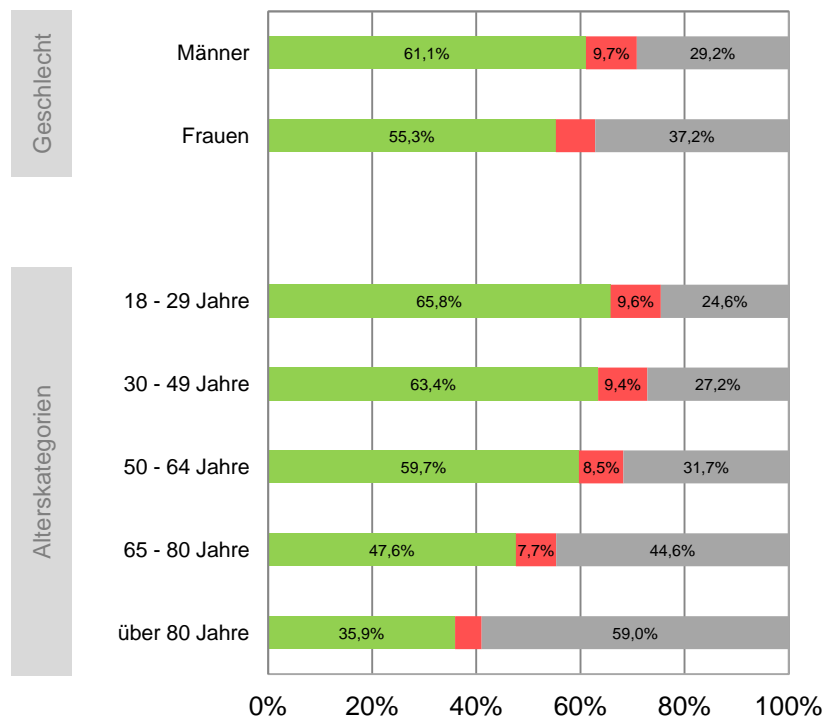
N=892

- 58% der Befragten befürworten einen Radschnellweg zwischen Worms und Ludwigshafen.
- 9% der Teilnehmer*innen lehnen einen Radschnellweg zwischen Worms und Ludwigshafen ab.
- 33% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

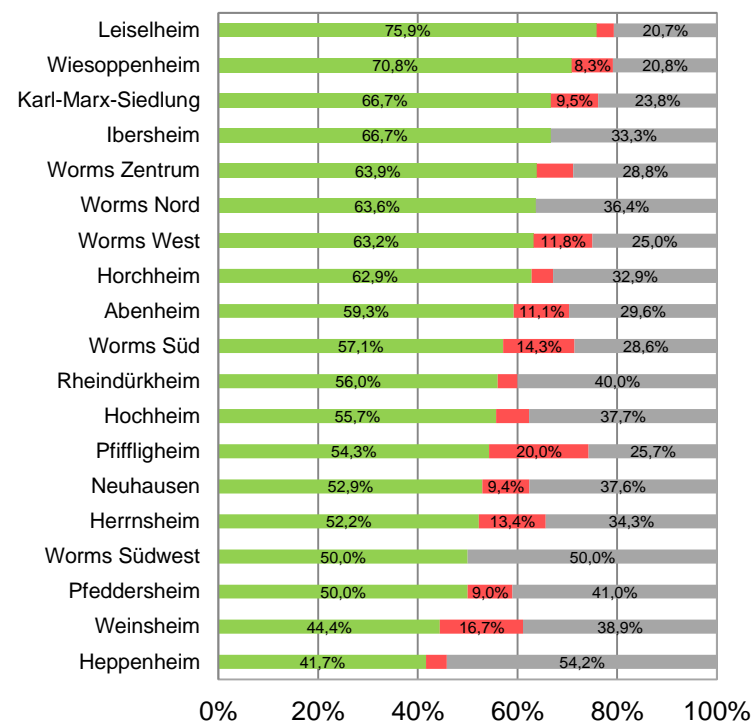
5. Radschnellweg

Der Radschnellweg wird tendenziell eher von Männern und jüngeren Altersgruppen befürwortet.

Radschnellweg nach Geschlecht & Alter



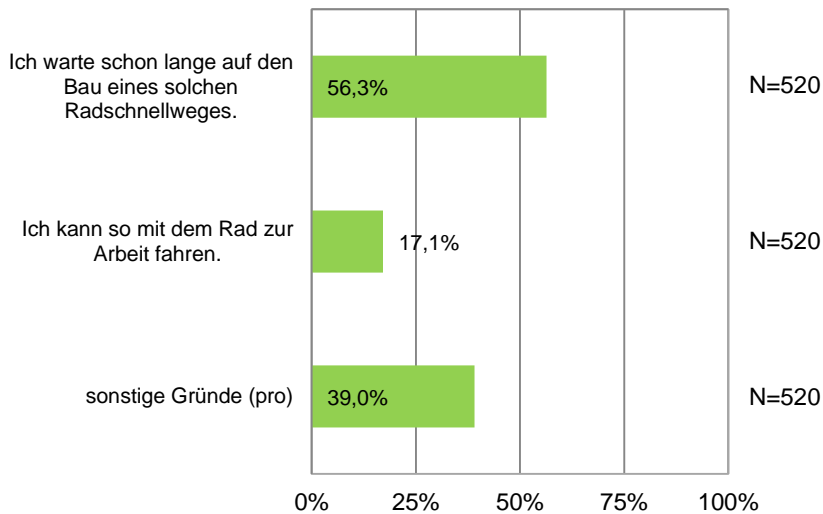
Radschnellweg nach Stadtteil



5. Radschnellweg

Der Radschnellweg ist attraktiv für Pendler, in der Freizeit nutzbar, gute Radwege und der -ausbau sind generell positiv.

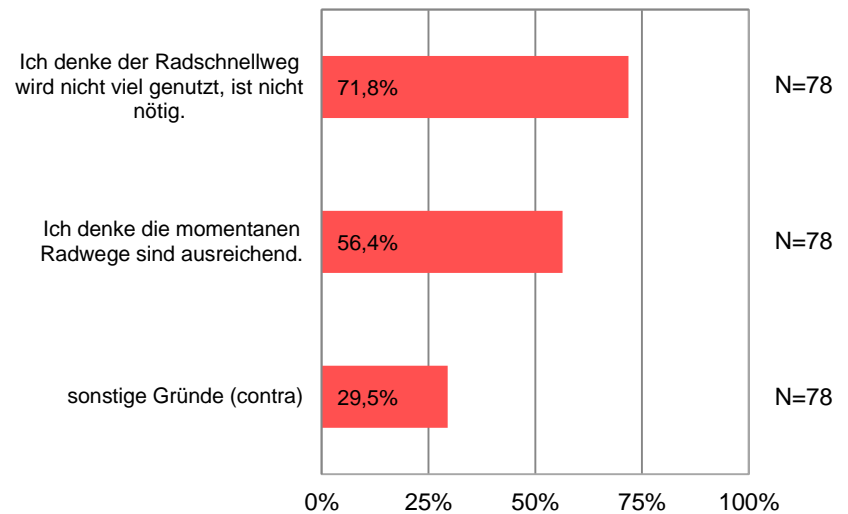
PRO Radschnellweg



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- auch als Hobby Radler*in in der Freizeit nutzbar (51)
- attraktiv für Pendler / BASF Mitarbeiter (33)
- gute Radwege machen Radfahren allgemein attraktiver („weg vom PKW“) (28)
- Sicherheitsaspekte (19)
- Radwegeausbau ist grundsätzlich zu befürworten (15)
- Umweltgründe (7)
- schnellerer Weg nach Ludwigshafen / Mannheim (5)
- (Pendler-)verkehrsentlastung (Bahn & Straßen) (5)
- zukunftsweisend: mehr E-Bikes, mehr Radfahrer (3)

CONTRA Radschnellweg



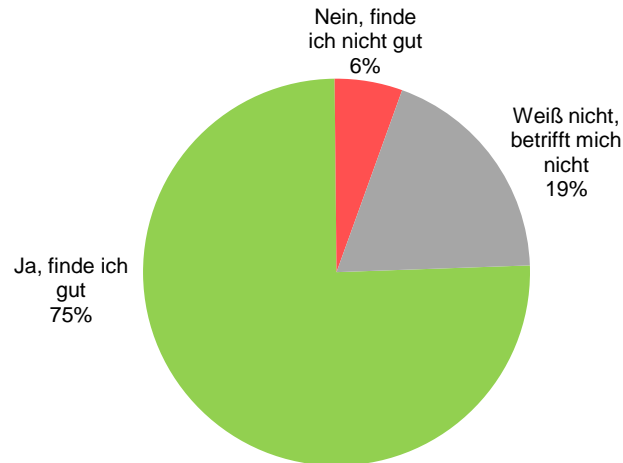
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Kosten-Nutzen nicht gegeben (5)
- Radwegenetz zuerst in der Stadt erneuern / ausbauen (5)
- bisherige Radwege ausreichend (3)
- Kosten: Gelder werden woanders dringender benötigt (3)

5. Radanbindung aller Stadtteile

Die Radanbindungen aller Stadtteile an die Innenstadt wird von 75% befürwortet; 19% machen keine Angabe.

Bewertung: Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt



N=882

- 75% der Befragten befürworten die Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt.
- 6% der Teilnehmer*innen lehnen die Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt ab.
- 19% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

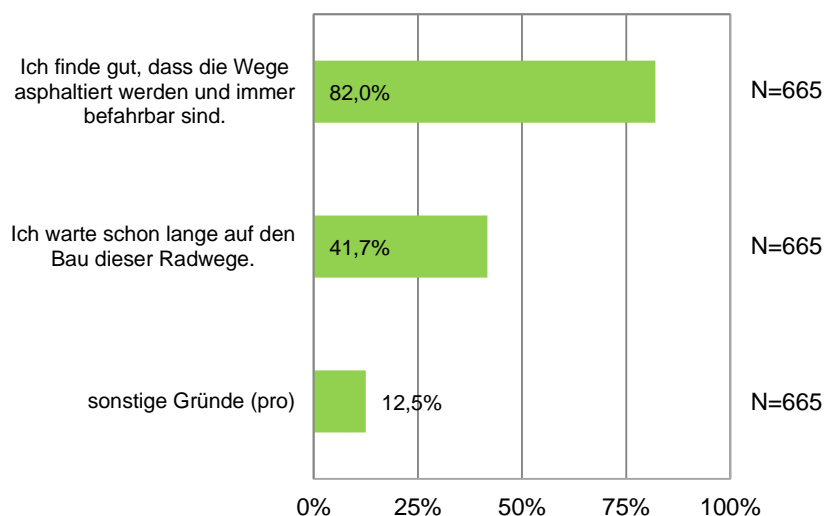
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Radanbindung aller Stadtteile

Befürworter*innen: Asphaltierung häufigster Grund. Gute Radwege sind sicherer und steigern den Anreiz das Rad zu nehmen.

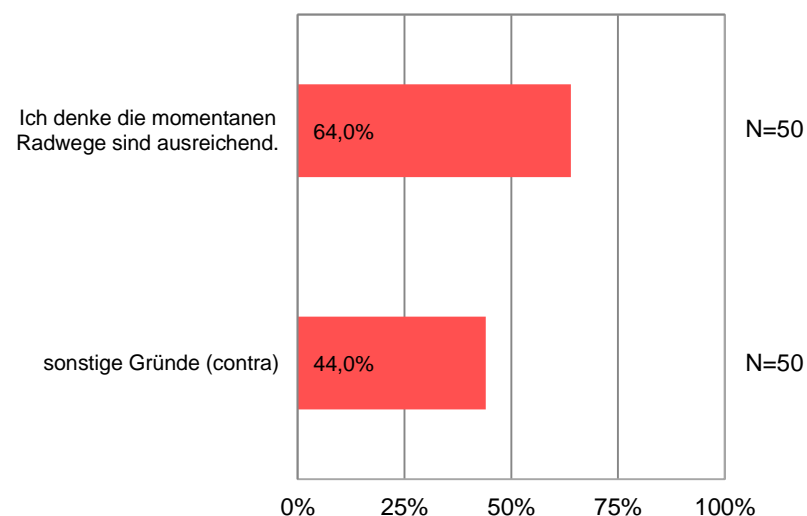
PRO Radanbindung aller Stadtteile



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- macht Rad fahren attraktiver / Anreiz das Rad zu nehmen (22)
- Sicherheitsgründe (22)
- Radwegeausbau ist grundsätzlich zu befürworten (12)
- Verkehrsentlastung (5)
- Nutzung in der Freizeit (3)
- ! Sicherheit: sollten beleuchtet sein ! (3)
- Fitness (2)
- Umweltfreundlich (2)
- Zeitgemäß: höheres Radaufkommen durch E-Bikes (2)

CONTRA Radanbindung aller Stadtteile



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Kosten zu hoch (einmalig sowie Unterhalt) (5)
- erst Radwegenetz innerhalb von Worms ausbauen (2)
- Streckenführung nicht optimal (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen die Radanbindungen aller Stadtteile

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

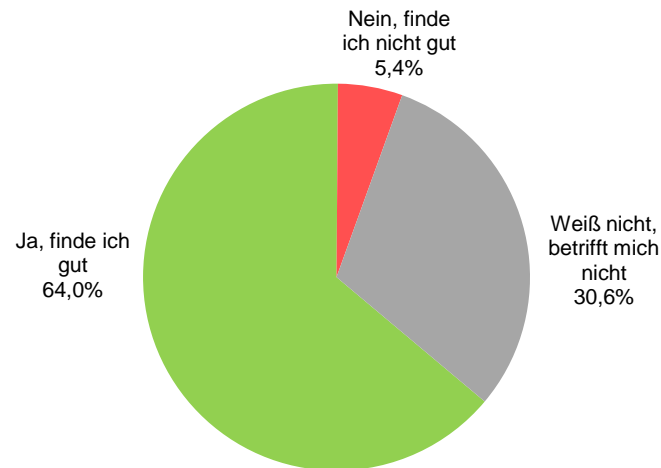
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Radabstellplätze (Bhf. Worms)

Die Fahrradabstellplätze am Wormser Hauptbahnhof befürworten 64%; 31% machen keine Angabe.

Bewertung: zusätzliche Radabstellplätze am Wormser Hauptbahnhof



N=889

- Knapp 64% der Befragten befürworten zusätzliche Radstellplätze am Hauptbahnhof.
- 5,4% der Teilnehmer*innen lehnen zusätzliche Radstellplätze am Hauptbahnhof ab.
- 30,6% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der zusätzlichen Radstellplätze am Wormser Hauptbahnhof

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

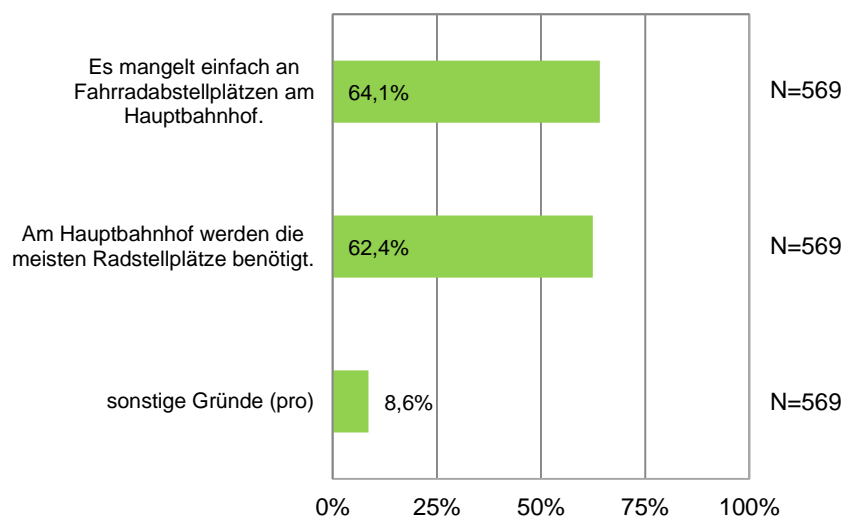
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Radabstellplätze (Bhf. Worms)

Radstellplätze werden am Bahnhof benötigt, sollten jedoch diebstahlsicher sein und Wetterschutz bieten.

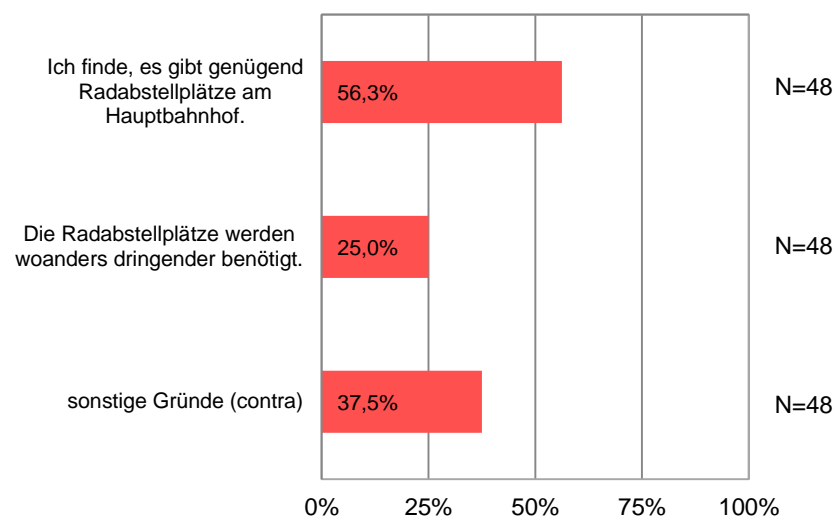
PRO Radabstellplätze (Hbf. Worms)



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- ! Diebstahlsicher ! (38)
- steigert den Anreiz das Fahrrad zu nehmen (10)
- für Pendler & Besucher attraktiv (4)
- ! Wetterschutz – Überdachung ! (4)
- im gesamten Stadtgebiet fehlen Stellplätze (3)
- Entlastung des HBF vom motorisierten Verkehr (2)
- Innenstadt fußläufig gut erreichbar (2)

CONTRA Radabstellplätze (Hbf. Worms)



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Sicherheitsbedenken: Diebstahl & Vandalismus (14)
- Kosten zu hoch (3)
- gibt genug "Fahrradleichen" (1)
- PKW Stellplätze werden dringender benötigt (1)
- Überdachung unnötig (1)

Inhalt:

Gründe für oder gegen Radstellplätze am Wormser Hauptbahnhof

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

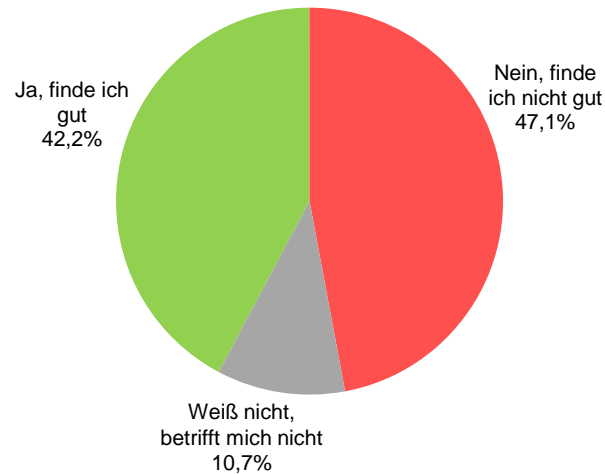
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Fahrradstraßen

Die Ansichten scheiden sich hinsichtlich der Einrichtung von Fahrradstraßen: 42% Pro – 47% Contra.

Bewertung: Fahrradstraßen



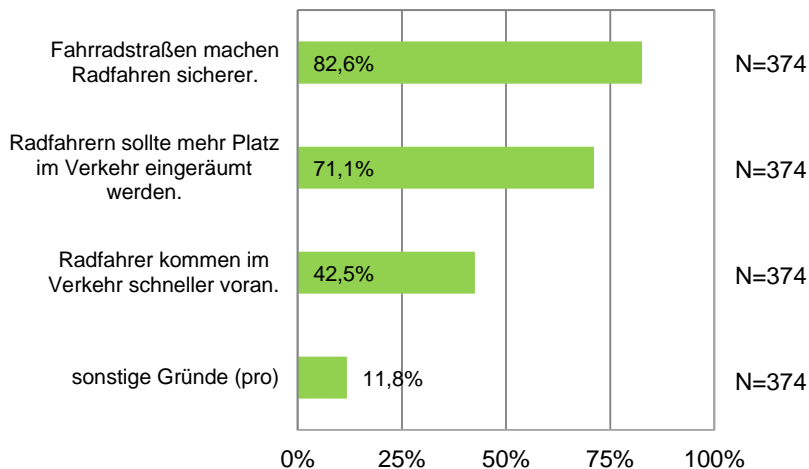
N=886

- Knapp 42% der Befragten befürworten die Einrichtung von Fahrradstraßen.
- 47% der Teilnehmer*innen lehnen die Einrichtung von Fahrradstraßen ab.
- 11% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

5. Fahrradstraßen

Sicherheit vs. Bedenken zur Nutzung: Die Hauptgründe für oder gegen die Einrichtung der Fahrradstraßen.

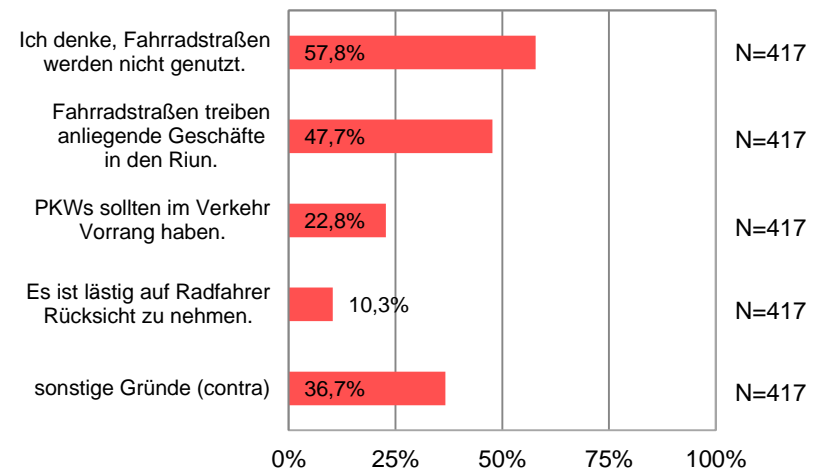
PRO Fahrradstraßen



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen):

- Sicherheitsaspekte (13)
- ! Auswahl der Routen durchdenken ! (9)
- macht Rad fahren attraktiver (7)
- Umweltfreundlichkeit (6)
- reduziert den PKW Verkehr (3)
- mehr Lebensqualität (3)
- ! deutliche Beschilderung ! (2)
- ! Kontrollen ! (2)
- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt (2)
- Zeichen für Mobilitätswende (2)

CONTRA Fahrradstraßen



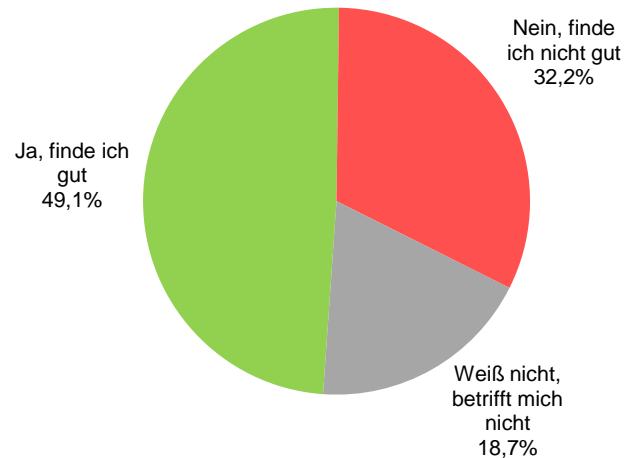
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen):

- Weitl. Umfahrung/Überlastung anderer Straßen (27)
- Ausbau Radwege/-spuren ausreichend (24)
- Autofahrer missachten Fahrradstraßen (20)
- Routen nicht überdacht (Speyrer Str.) (19)
- Lieber: Miteinander fördern / Rücksichtnahme (16)
- kein Bedarf / geringe Nutzung (15)
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (9)
- Kontrollen fehlen (9)
- Lieber: Geschwindigkeitsreduzierungen (8)
- Radfahrer missachten oft Verkehrsregeln (8)
- Umweltbelastung durch PKW-Umwege (8)
- Sicherheit: schlechte Bausubstanz der Straßen (7)
- Hauptverkehrsstraßen sollten bleiben, wie sie sind (5)
- Innenstadt verwaist (5)
- Kapazitäten werden für PKW Verkehr benötigt (5)
- schlechte Beschilderung (5)
- Worms nicht geeignet für Fahrradstraßen (5)

5. Parkraumbewirtschaftung

49% der Befragten befürworten eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung; 32% sind klar dagegen.

Bewertung: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



N=882

- 49% der Befragten befürworten die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.
- 32% der Teilnehmer*innen lehnen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ab.
- 19% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

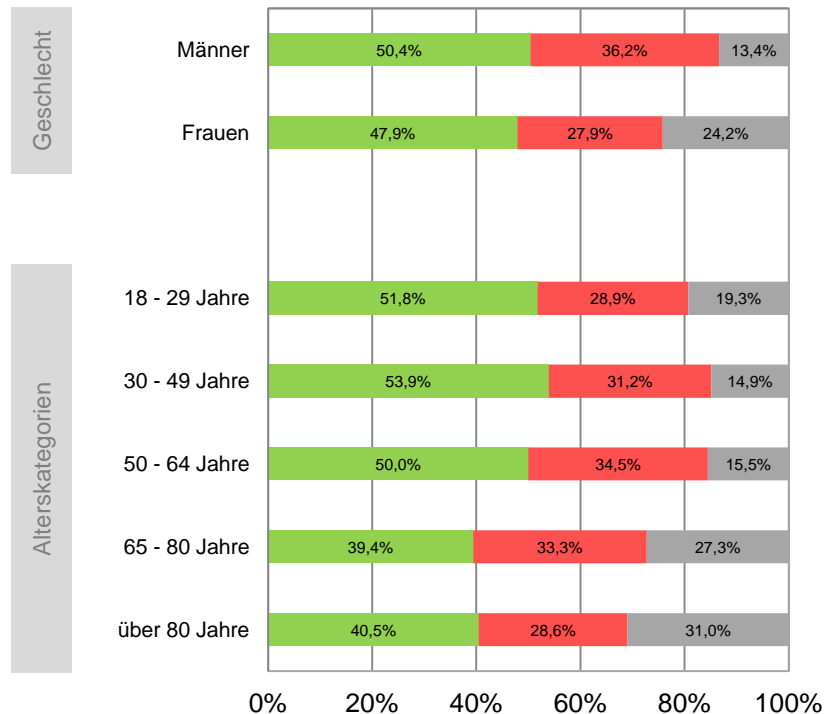
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

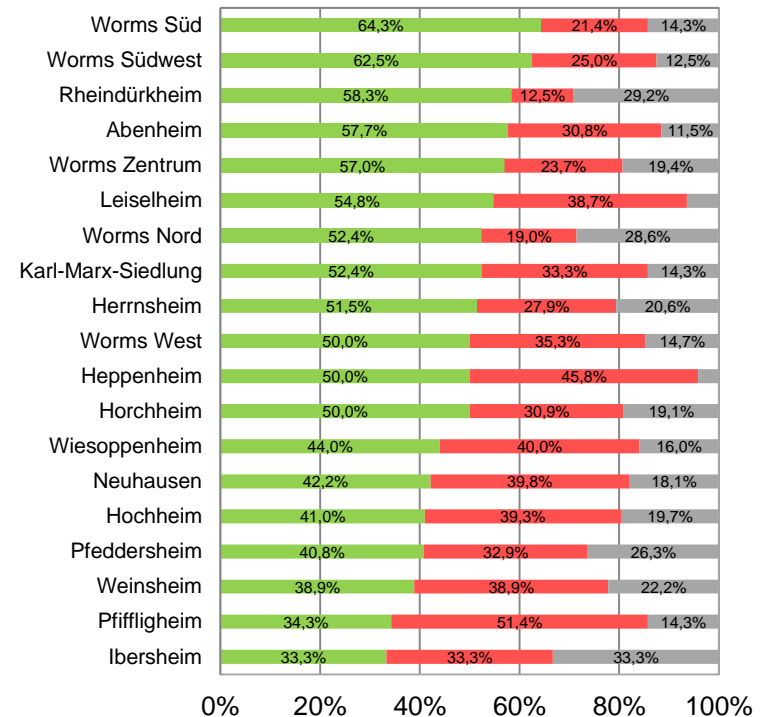
5. Parkraumbewirtschaftung

Stadtteile des Innenstadtbereichs befürworten die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung stärker.

Parkraumbewirtschaft. nach Geschlecht & Alter



Parkraumbewirtschaftung nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung der Parkraumbewirtschaftung nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

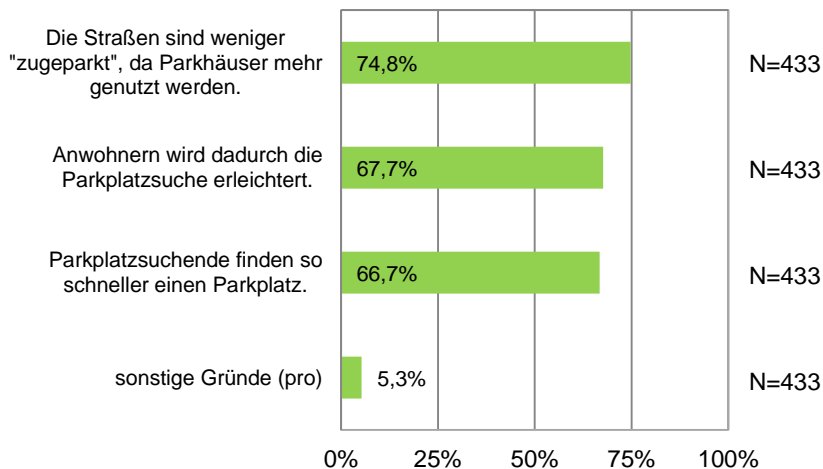
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

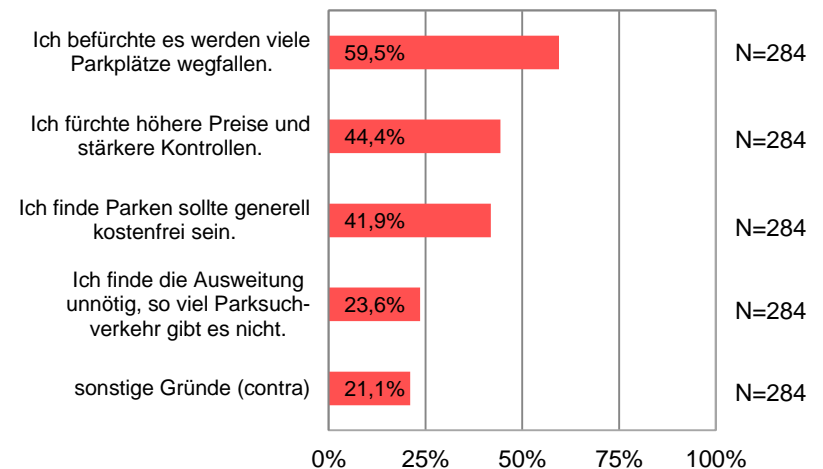
5. Parkraumbewirtschaftung

Pro: Hoffnung auf mehr Parkraum, leichtere Parkplatzsuche;
Contra: es fallen Parkplätze weg, hohe Preise & Kontrollen.

PRO Parkraumbewirtschaftung



CONTRA Parkraumbewirtschaftung



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- weniger Autoverkehr (5)
- Einnahmen für die Stadt (4)
- Umstieg auf Bus / Fahrrad statt Auto (umliegend Anreisende) (4)
- Umweltschutzgründe (3)
- ! Erst: Lösung des Parkraumproblems im Zentrum ! (2)
- ! Verstärkte Kontrollen ! (2)

Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen):

- senkt Attraktivität der Innenstadt / kostenfreie Parkplätze ziehen Besucher an (9)
- zuerst Fertigstellung / Sanierung der Innenstadtparkhäuser (8)
- Einzelhandel wird darunter leiden (6)
- schlecht für Besucher (6)
- beseitigt den Mangel an Parkraum nicht (5)
- Besser: P+R Parkplätze mit kostenlosem Shuttle in Innenstadt (5)
- Abzocke (4)
- Lieber ÖPNV und Radverkehr attraktiver machen (4)
- erhöht den Parksuchverkehr (3)
- rücksichtsloses parken wird sich nur verstärken (3)
- kein Parkplatz gefunden trotz Parkausweis (2)
- mehr Parkraum wird benötigt (2)
- problematisch für Anwohner (2)
- zu wenig Kontrollen (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. 30 km/h im Stadtgebiet

58% der Befragten befürworten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h; 39% sind klar dagegen.

Bewertung: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet



N=884

- Knapp 58% der Befragten befürworten die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet.
- 39% der Teilnehmer*innen lehnen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet ab.
- 3,4% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

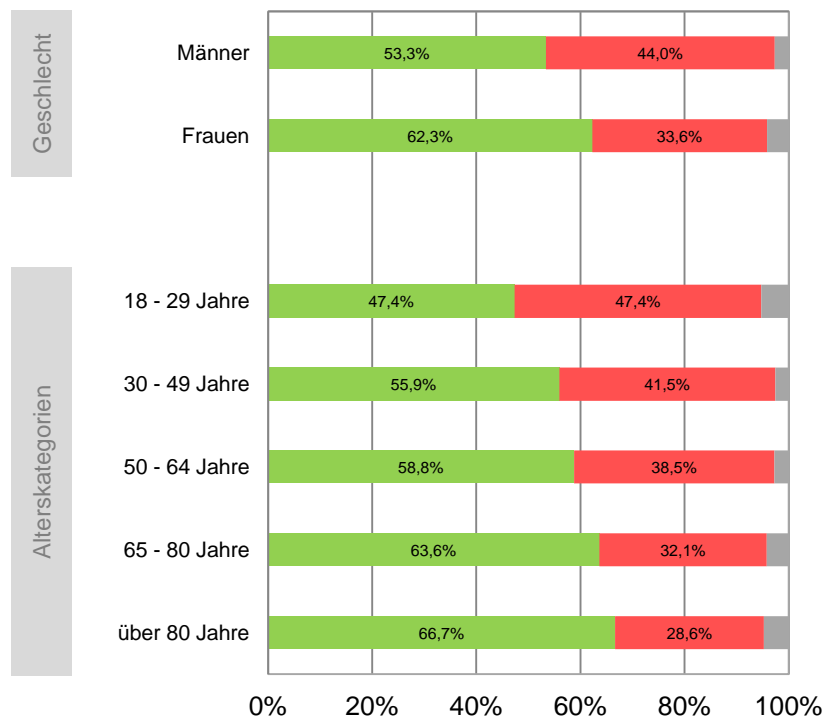
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

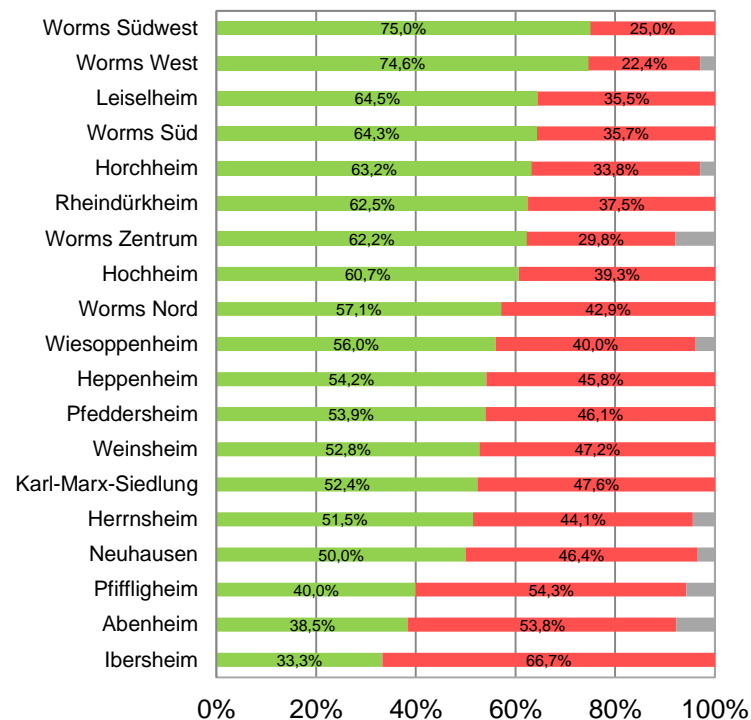
5. 30 km/h im Stadtgebiet

Tendenziell wird die Geschwindigkeitsreduzierung eher von Frauen und von älteren Personen befürwortet.

30 km/h nach Geschlecht & Alter



30 km/h nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

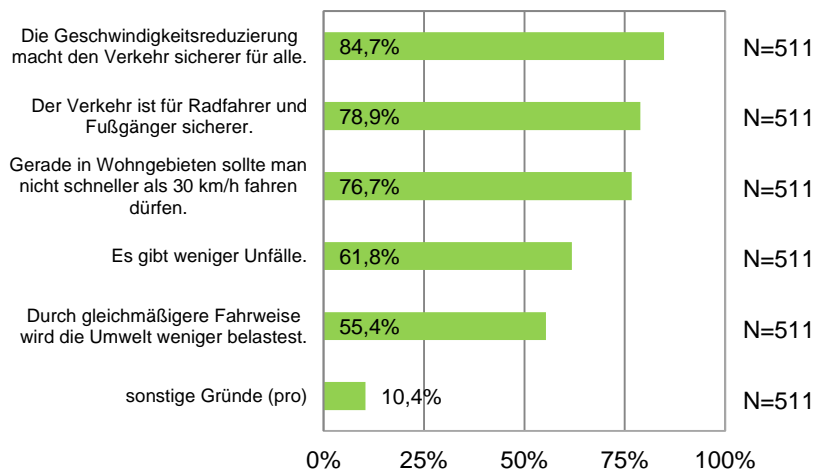
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. 30 km/h im Stadtgebiet

Befürworter schätzen zumeist Sicherheitsaspekte. Gegner:
30 km/h nur in best. Zonen; Verkehrsfluss beachten.

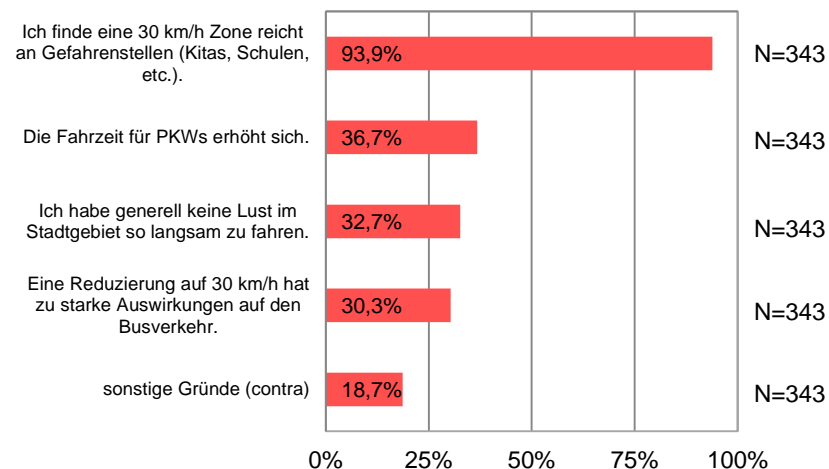
PRO 30 km/h im Stadtgebiet



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- Lärmreduzierung für Anwohner (16)
- Hoffnung auf weniger Raser (4)
- PKW weniger attraktiv dadurch (4)
- Sicherheitsaspekte (3)
- ! Abwägen, wo 50 km/h und wo 30 km/h sinnvoll ist ! (2)
- beendet das Geschwindigkeitschaos (2)
- Umweltschutz/ Klimaschutz (2)

CONTRA 30 km/h im Stadtgebiet



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Verkehr wird lahm gelegt / verschlechtert (13)
- niemand hält sich dran (11)
- ! nicht in der ganzen Stadt – nur an "richtigen" Stellen ! (11)
- Umweltschutz: mehr Schadstoffausstoß (10)
- Leute fahren sowieso langsam, man kann an vielen Stellen nicht schneller fahren (7)
- Kontrollen fehlen (6)
- Nutzen zu gering (4)
- Abzocke: Radarkontrollen (2)
- falsches Sicherheitsgefühl (2)
- Kosten - Geld anders besser eingesetzt (2)
- zu starres Konzept (2)
- Sinnvoller: grüne Wellen einrichten, grüne Pfeile (Rechtsabbieger) (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

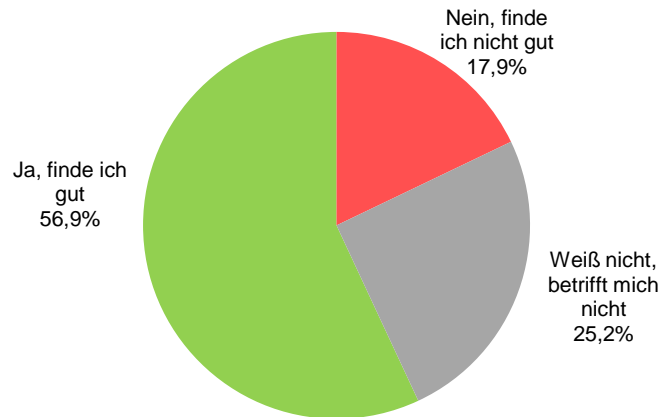
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Krankenhaustangente

57% der Teilnehmer*innen befürworten den Bau der Krankenhaustangente; 18% lehnen ihn ab.

Bewertung: Krankenhaustangente



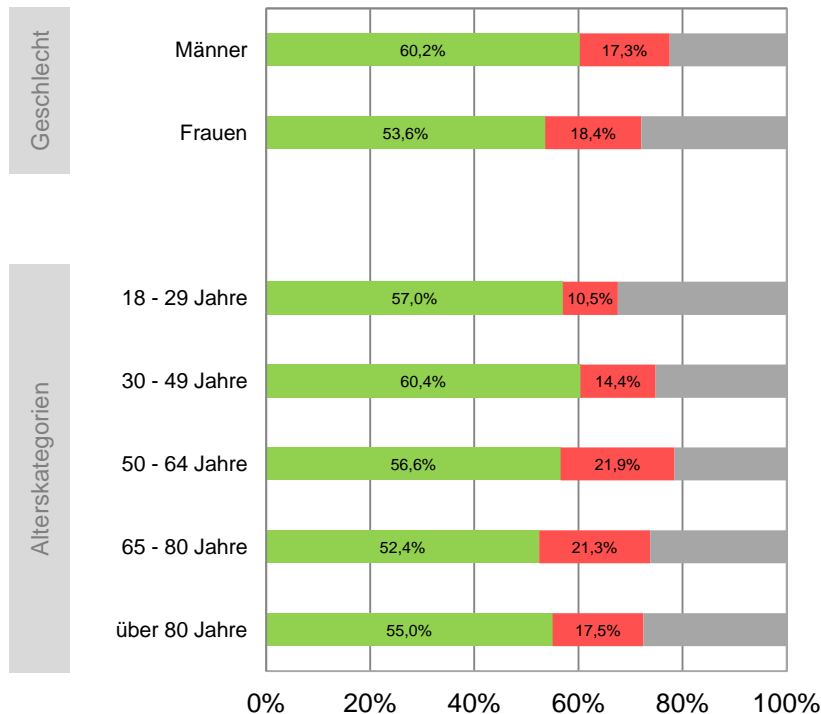
N=878

- 57% der Befragten befürworten den Bau der Krankenhaustangente.
- 18% der Teilnehmer*innen lehnen den Bau der Krankenhaustangente ab.
- 25% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

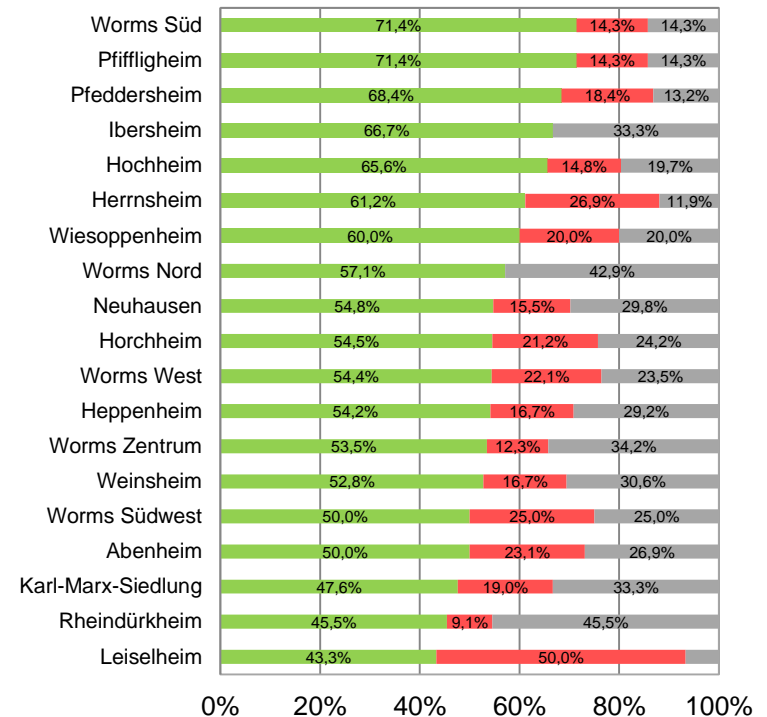
5. Krankenhaustangente

Die Krankenhaustangente wird besonders stark von Befragten aus Worms Süd und Pfiffligheim befürwortet.

Krankenhaustangente nach Geschlecht & Alter



Krankenhaustangente nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung der Krankenhaustangente nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

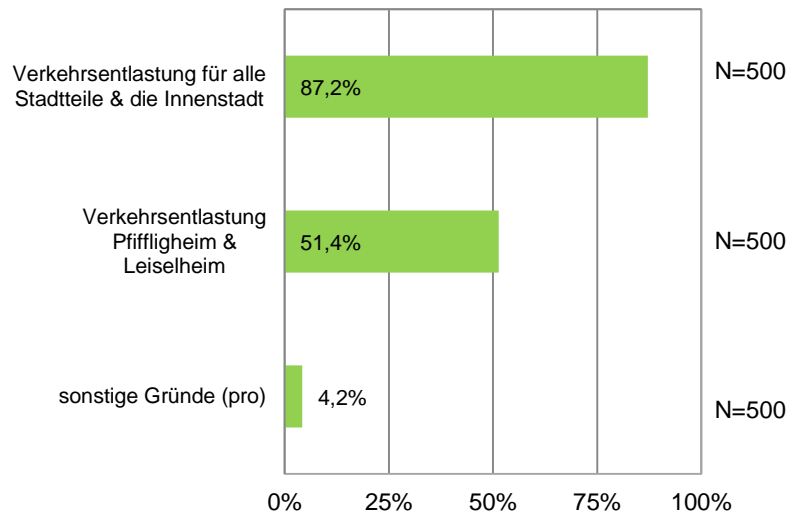
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

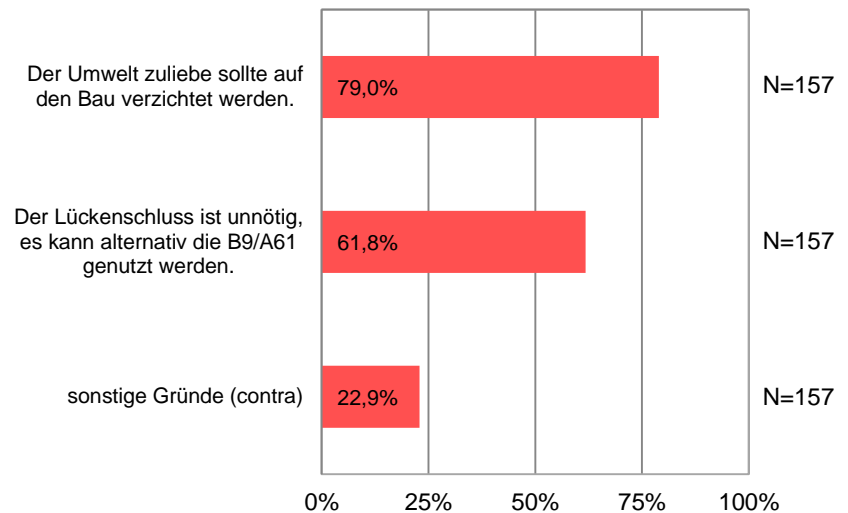
5. Krankenhaustangente

Pro: Entlastung der Innenstadt und der Vororte. Gegner führen den Umweltschutz und Alternativrouten an.

PRO Krankenhaustangente



CONTRA Krankenhaustangente



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- Krankenhaus besser erreichbar (7)
- äußerer Ring ohne Lückenschluss unsinnig (4)
- Verbindung der Stadtteile untereinander (2)

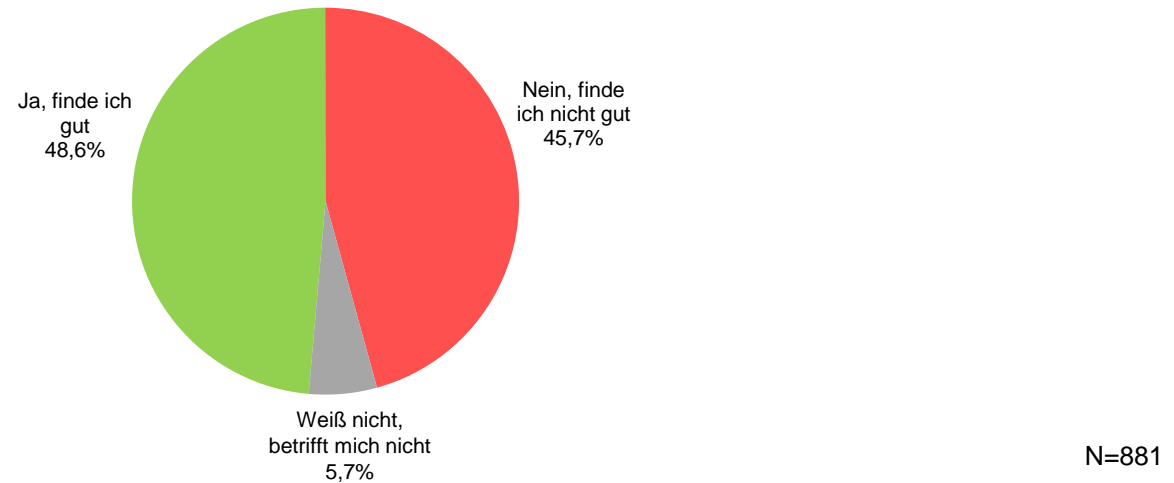
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Kosten - Nutzen nicht gegeben (12)
- Tangente führt zu mehr Verkehr (9)
- zu großer Landverbrauch (8)
- besser in ÖPNV & Radwege investieren (4)
- motorisierten Verkehr reduzieren, dann ist Tangente überflüssig (4)
- bringt mehr Chaos (Worms Süd) (2)

5. Autofreies Zentrum

Geteilte Ansichten zum autofreien Zentrum: 49% befürworten die Maßnahme, 46% lehnen sie ab.

Bewertung: Autofreies Zentrum

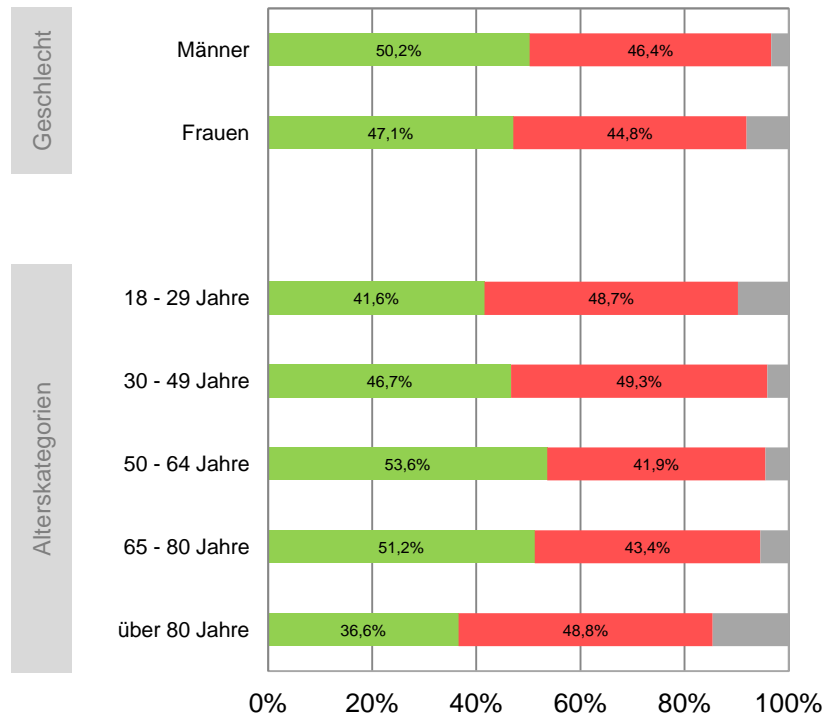


- 49% der Befragten befürworten das autofreie Zentrum.
- 46% der Teilnehmer*innen lehnen das autofreie Zentrum ab.
- 6% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

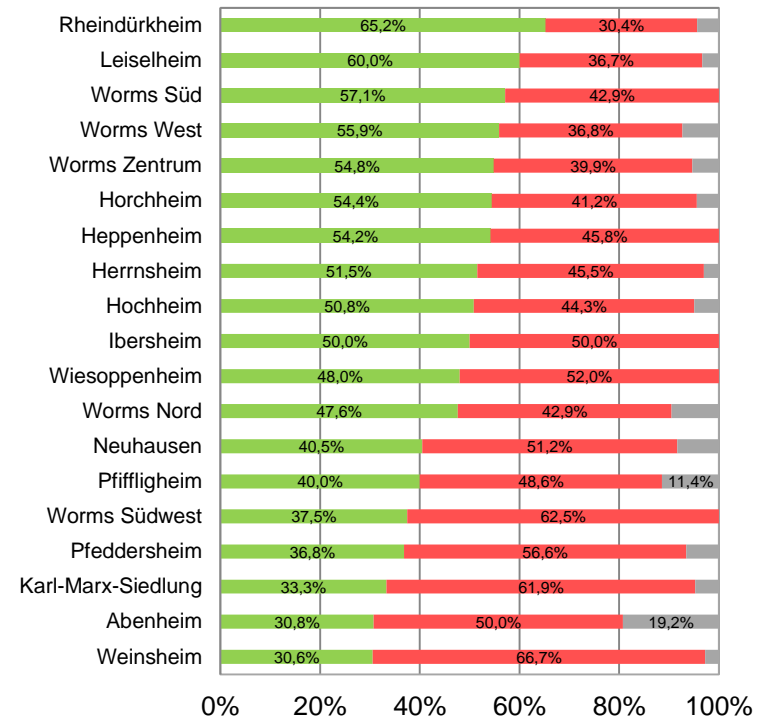
5. Autofreies Zentrum

Personen zwischen 50 und 80 Jahren befürworten das autofreie Zentrum leicht häufiger, als Jüngere oder Ältere.

Autofreies Zentrum nach Geschlecht & Alter



Autofreies Zentrum nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung des autofreien Zentrums nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

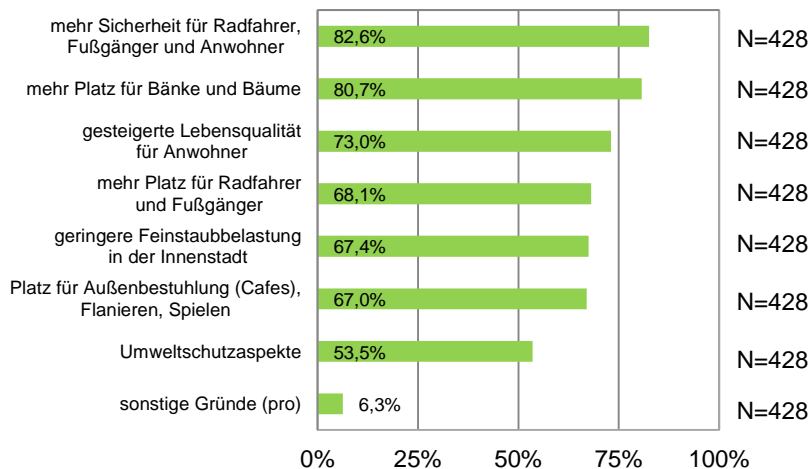
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Autofreies Zentrum

Spaltung: Sicherheit und mehr Lebensqualität vs. sterbende Innenstadt und ruinierte Geschäfte.

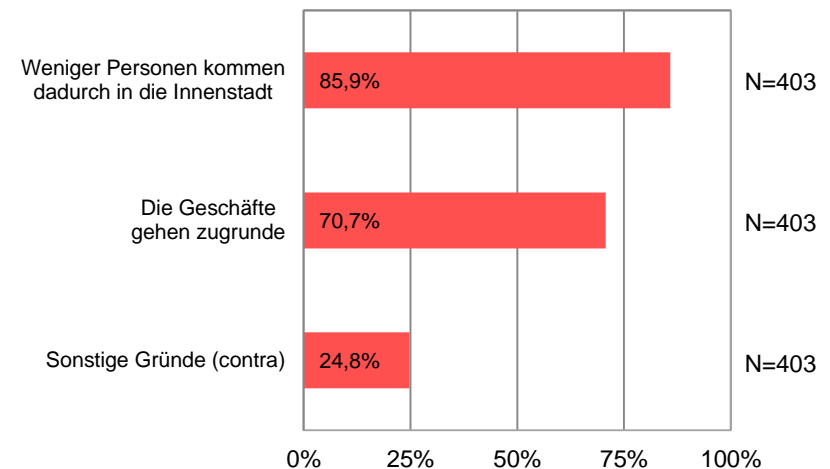
PRO autofreies Zentrum



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- attraktiver für Touristen (6)
- ! Innenstadtbereich muss attraktiver werden ! (momentan sterben Geschäfte, nur noch Dönerbuden / Shisha Lounges vorhanden) (4)
- entspanntes Einkaufen (3)
- ! Parkring muss gut erreichbar sein ! (2)
- Umweltfreundlichkeit (2)

CONTRA autofreies Zentrum



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Innenstadt stirbt (20)
- Erledigungen für bewegungseingeschränkte Menschen erschwert (Markt, Ärzte, Hörakustik, Optiker) / Benachteiligung alter oder behinderter Menschen (20)
- Blödsinn/unnötig (12)
- mindert Attraktivität des Zentrums (10)
- keine Parkmöglichkeiten vorhanden (Parkhäuser) (8)
- Transport von Einkäufen erschwert (8)
- erhöht Fahrzeugdichte in anderen Bereichen (5)
- Umstände & Kosten für Anwohner (5)
- Worms zu klein dafür, keine Großstadt (5)
- ! an Arbeitende und Ehrenamtler denken ! (2)
- schnelle Erledigungen nicht mehr möglich (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen das autofreie Zentrum

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

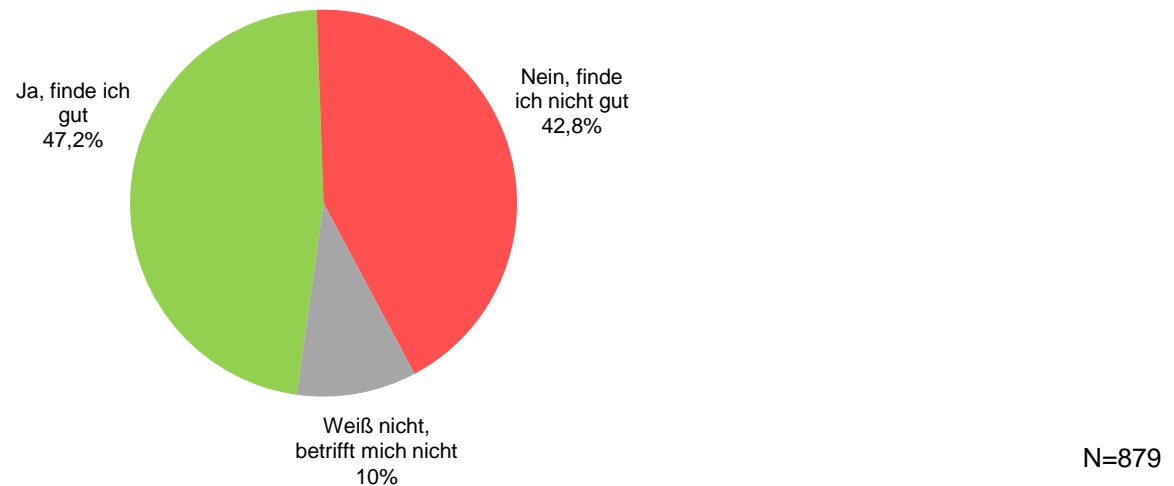
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Bevorrechtigung an Ampeln

Geteilte Ansichten zur Bevorrechtigung der Ampelschaltung: 47% Befürworter*innen, 43% Ablehner*innen.

Bewertung: Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer



- 47% der Befragten befürworten eine Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer.
- 43% der Teilnehmer*innen lehnen eine Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer ab.
- 10% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

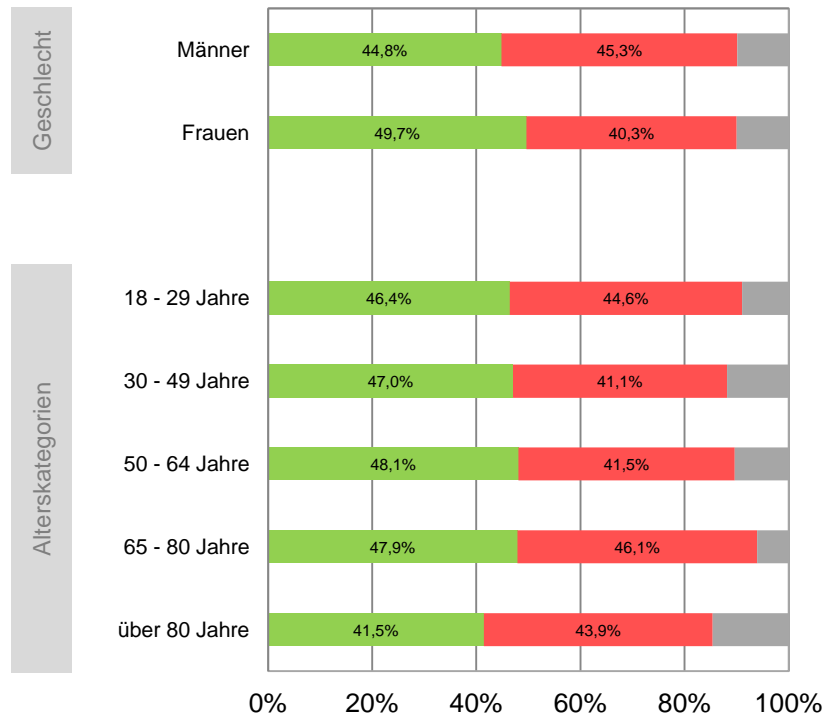
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

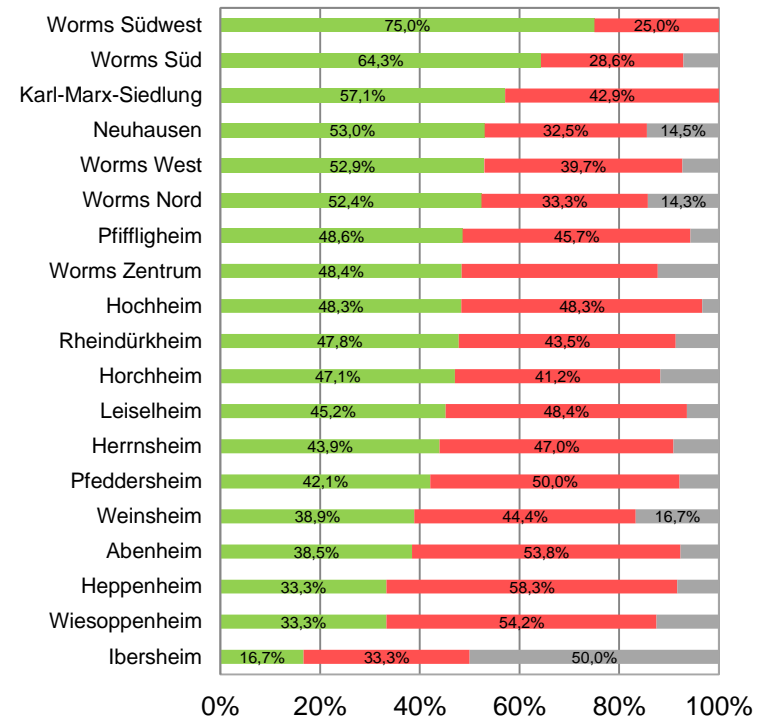
5. Bevorrechtigung an Ampeln

Die Bevorrechtigung wird stärker von Stadtteilen der Innenstadt befürwortet.

Bevorrechtigung Ampelschaltung nach Geschlecht und Alter



Bevorrechtigung Ampelschaltung nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung der bevorrechtigten Ampelschaltung (Fußgänger/Radfahrer) nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

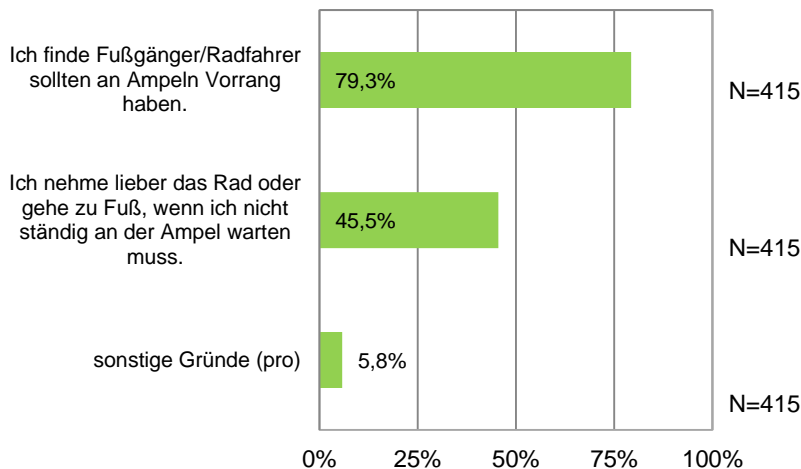
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Bevorrechtigung an Ampeln

Mehr Rechte für Fußgänger/Radfahrer und Förderung des Radverkehrs vs. Staus, lästige Wartezeiten & Abgasausstoß.

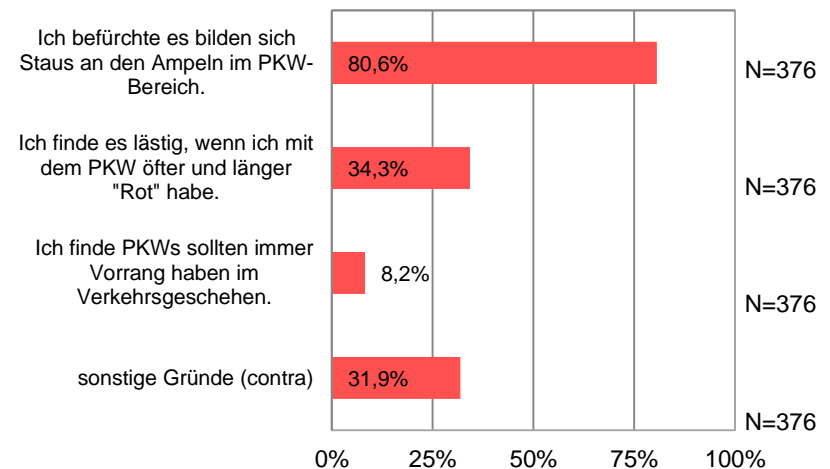
PRO Bevorrechtigung an Ampeln



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- schafft Anreiz Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen (10)
- Sicherheitsaspekte (4)
- Grüne Welle wäre vorteilhaft / man kommt schneller vorwärts (2)
- verhindert, dass Personen bei „Rot“ die Straße überqueren (2)

CONTRA Bevorrechtigung an Ampeln



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- mehr Abgase gehen in die Umwelt (35)
- bisherige Schaltung ist gut (29)
- gleichberechtigte Ampelschaltung für alle Verkehrsteilnehmer (21)
- Ziel: Schaltung für besseren Verkehrsfluss (16)
- Kosten (9)
- zu geringes Aufkommen/Nutzung (7)
- besser: Steuerung nach Verkehrsaufkommen (6)
- mehr Lärm (6)
- ! macht nur an manchen Stellen Sinn ! (3)
- höherer Benzinverbrauch (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

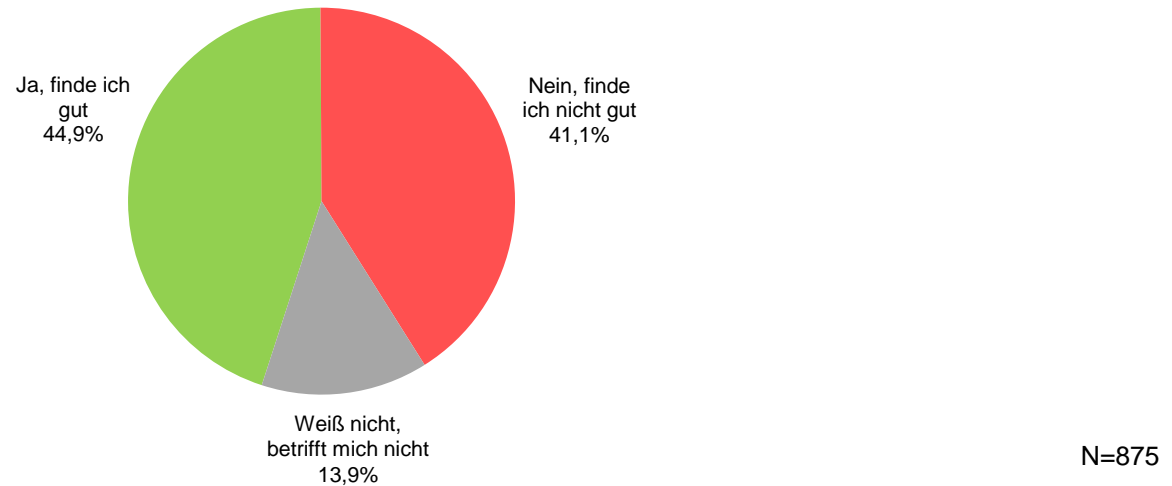
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Kapazitätsreduzierung

Auch hier scheiden sich die Geister: 45% befürworten die Kapazitätsreduzierung, 41% lehnen sie ab.

Bewertung: Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz



- 45% der Befragten befürworten eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz.
- 41% der Teilnehmer*innen lehnen eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz ab.
- 14% treffen keine Aussage zu dem Thema oder fühlen sich nicht betroffen.

Inhalt:

Bewertung der Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

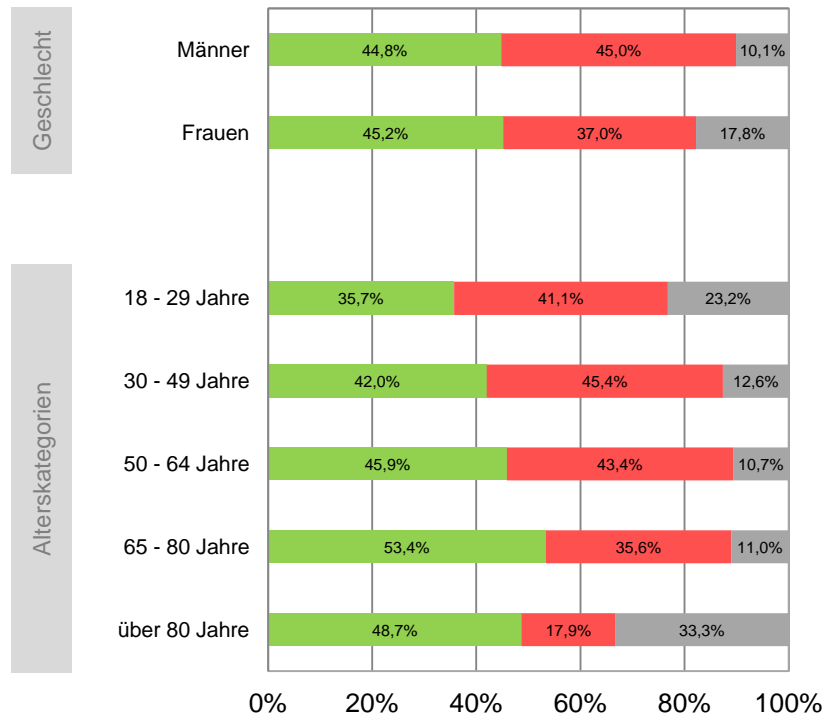
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

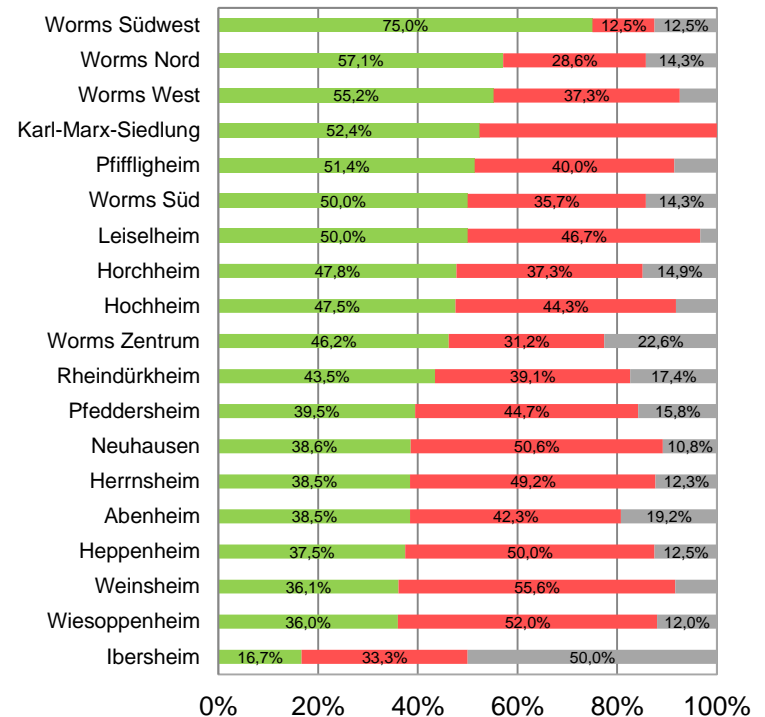
5. Kapazitätsreduzierung

Kapazitätsreduzierungen werden eher von Teilen der Innenstadt und Personen über 50 Jahren befürwortet.

Kapazitätsreduzierung nach Geschlecht und Alter



Kapazitätsreduzierung nach Stadtteil



Inhalt:
Bewertung der Kapazitätsreduzierung nach Geschlecht, Alterskategorien und Stadtteil

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

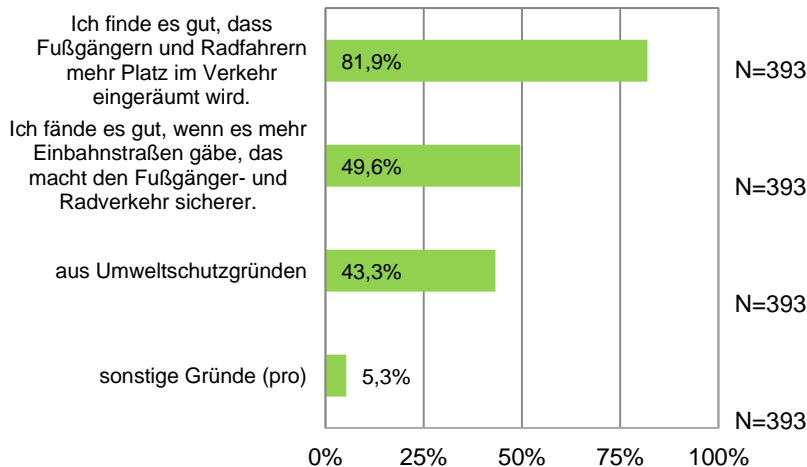
Zeitraum:
Juli/August 2020

Legende:
■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
■ Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. Kapazitätsreduzierung

Zwiespalt: mehr Platz für Fußgänger vs. Staus. Sicherheit und Umweltschutz sehr gespalten beurteilt.

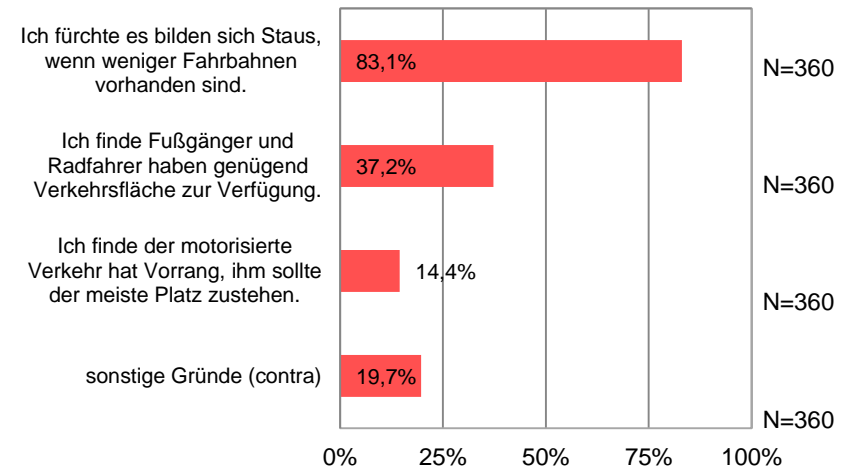
PRO Kapazitätsreduzierung



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- Sicherheit: Tempo des Durchgangsverkehrs wird reduziert (7)
- weniger Lärm für Anwohner (4)
- motiviert das Fahrrad zu nehmen / zu laufen (3)
- ! nur da, wo es sinnvoll ist ! (2)
- Staus / Wartezeiten für PKWs (2)

CONTRA Kapazitätsreduzierung



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Sicherheit: Fahrbahneinengungen führen zu gefährlichen Situationen (15)
- Kosten – Nutzen nicht gegeben (15)
- Umwelt: mehr CO2 Ausstoß durch Umwege (12)
- erhöhtes Verkehrsaufkommen auf umliegenden Straßen (10)
- ! macht nicht überall Sinn ! (4)
- behindert den Verkehrsfluss (3)
- erhöhte Lärmbelästigung (3)
- KFZ-Zulassungen steigen - falsche Lösung (3)
- Parkplätze fallen weg (3)
- steigert Aggressionen im Straßenverkehr (3)
- Gleichberechtigung für alle (2)
- Straßen jetzt schon zu eng (2)
- Zufahrten müssen für Baufirmen, etc. geeignet sein / bleiben (2)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

Legende:

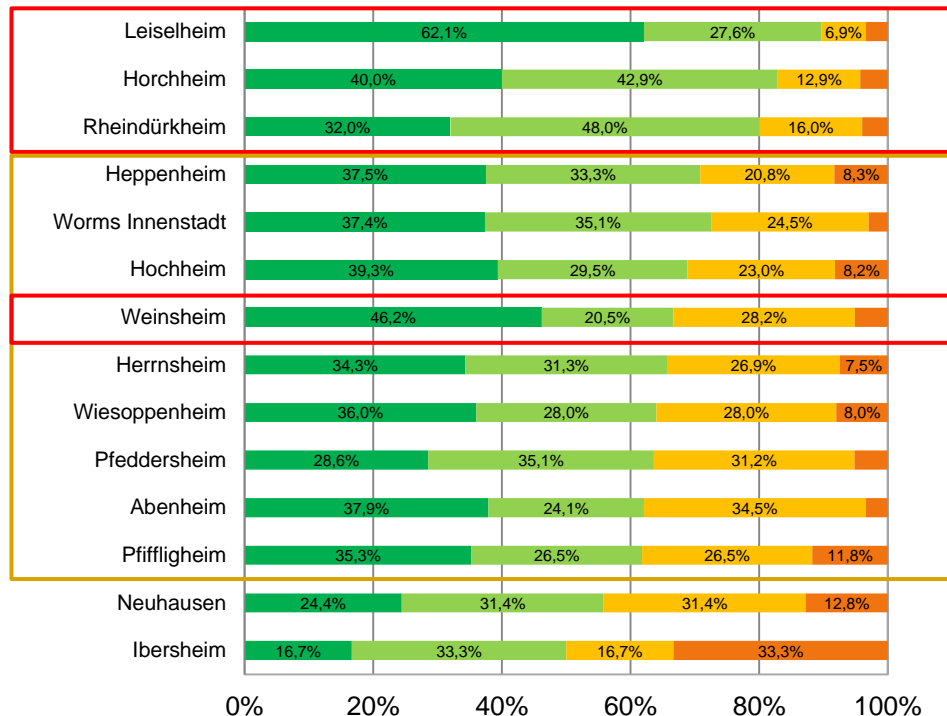
- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 10
2. Demografie	S. 16
3. Verkehrsteilnahme	S. 24
4. Verkehr in Worms	S. 43
5. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 50
6. Anhang	S. 86

4. Durchgangsverkehr

Einwohner aus Leiselheim, Horchheim und Rheindürkheim: „Zu viel Durchgangsverkehr“.

„Es herrscht zu viel Durchgangsverkehr in den Vororten“



- Befragte aus allen Stadtteilen geben zu mindestens 50% an, dass in den Vororten zu viel Durchgangsverkehr herrscht.
- Besonders die Bewohner aus Leiselheim stimmen dieser Aussage (eher) zu 90% zu.
- Weinsheimer Teilnehmer*innen stimmen am zweithäufigsten der Aussage voll und ganz zu (46%).
- Befragte aus Horchheim und Rheindürkheim stimmen dieser Aussage zu über 80% (eher) zu.
- Die geringste Zustimmung kommt aus Ibersheim (50%) und Neuhausen (56%).

Inhalt:
„Es herrscht zu viel Durchgangsverkehr in den Vororten“ nach Stadtteil (Wohnort)

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

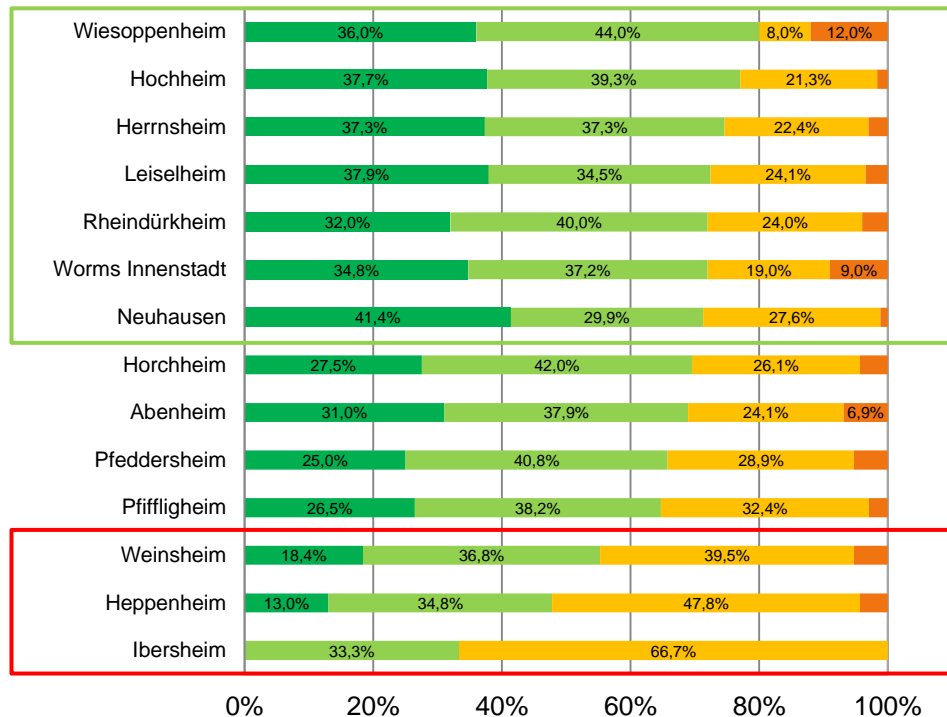
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Verkehrsaufkommen Innenstadt

Relativ geschlossen sind sich die Einwohner der Stadtteile einig: in der Innenstadt herrscht zu viel Verkehr.

„In der Innenstadt herrscht zu viel Verkehr“



- Einigkeit der Stadtteile: In der Innenstadt herrscht zu viel Verkehr.
- Bewohner aus fast allen Stadtteilen stimmen dieser Aussage zu mindestens 60% (eher) zu.
- Lediglich Teilnehmer*innen aus Weinsheim, Heppenheim und Ibersheim stimmen in weitaus geringerem Maße zu.

Inhalt:

„In der Innenstadt herrscht zu viel Verkehr“ nach Stadtteil (Wohnort)

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

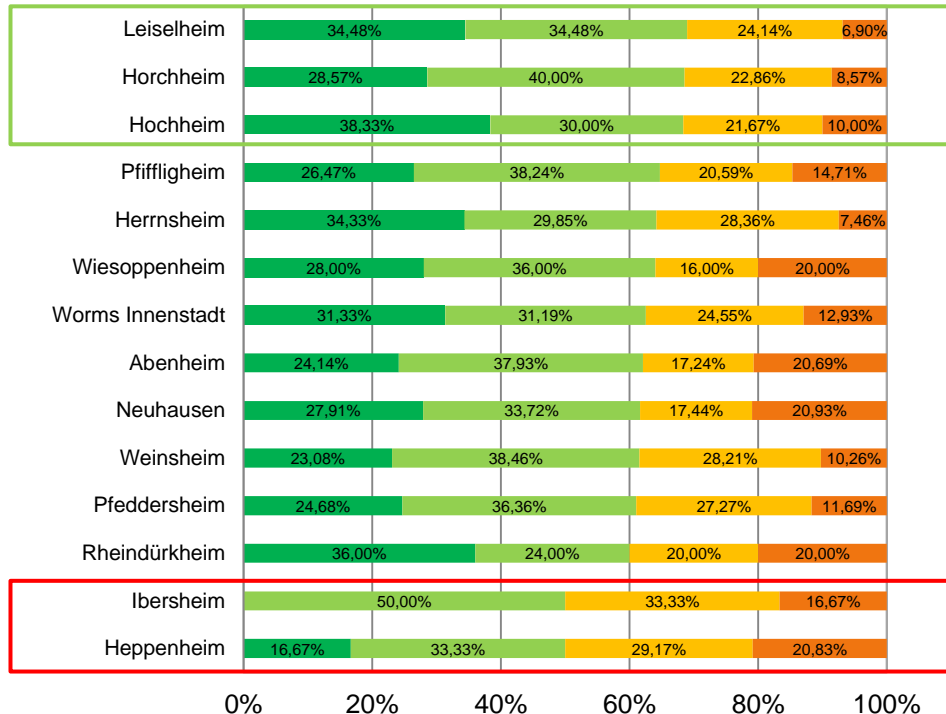
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Verkehrsreduzierung Innenstadt

Am häufigsten befürworteten Befragte aus Leiselheim, Horchheim und Hochheim eine Verkehrsreduzierung.

„Das Verkehrsaufkommen sollte in der Innenstadt reduziert werden“

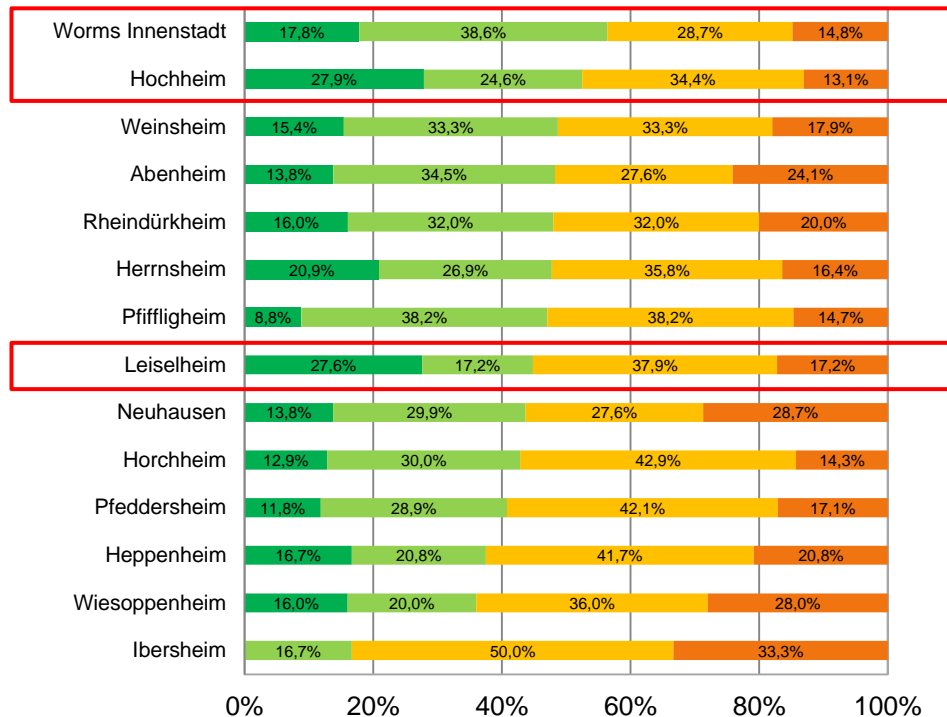


- Am häufigsten befürworteten Befragte aus Leiselheim, Horchheim und Hochheim eine Verkehrsreduzierung (knapp 70%).
- Auch Befragte aus anderen Stadtteilen stimmen der Aussage zu über 60% (eher) zu.
- Lediglich Ibersheimer und Heppenheimer stimmen hier nur zu 50% (eher) zu.

4. Verkehrsreduzierung Worms

Besonders Bewohner der Innenstadt, von Hochheim und Leiselheim befürworten die Reduzierung.

„In ganz Worms sollte der Verkehr reduziert werden“

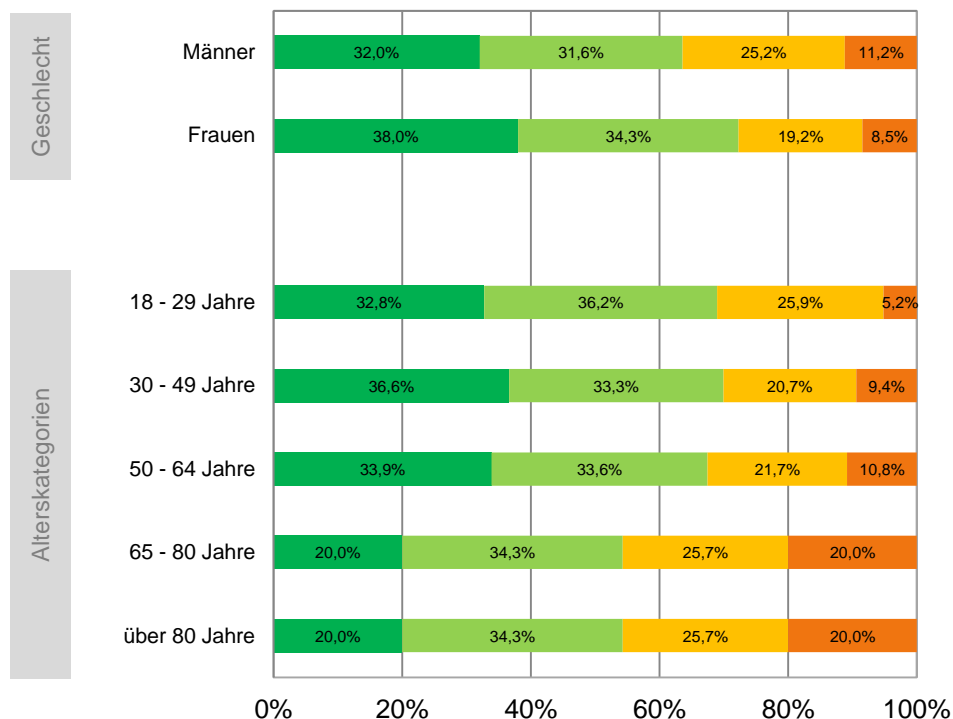


- Besonders von Bewohnern der Innenstadt und aus Hochheim wird die Aussage befürwortet (je über 50%).
- Leiselheimer befürworten die Reduzierung insgesamt zu knapp 44%, jedoch sind hiervon 27,6% der Ausprägung „voll und ganz“ zuzuordnen. Nur Hochheimer Bewohner stimmen dieser Aussage minimal mehr „voll und ganz“ zu.
- Die geringste Zustimmung geben Bewohner aus Heppenheim, Wiesoppenheim und Ibersheim.
- Neuhausen und Wiesoppenheim lehnen die Aussage am stärksten (jeweils 28% „stimme gar nicht zu“) ab.

4. Spezielle Radspuren

Frauen fehlt weitaus häufiger eine spezielle Radspur oder Fahrradbereiche im Verkehr.

„Mir fehlen spezielle Bereiche/Fahrspuren für Fahrradfahrer im Verkehr“



- Männer stimmen zu 64% (eher) zu, dass ihnen spezielle Radspuren im Verkehr fehlen. Im Vergleich hierzu, stimmen Frauen zu 72% dieser Aussage (eher) zu.
- Frauen haben ein weitaus größeres Bedürfnis nach speziellen Radspuren im Verkehr. Dies ist wahrscheinlich mit einem größeren Bedürfnis nach Sicherheit verbunden.
- Befragte unter 65 Jahren stimmen zu ca. 65% (eher) zu, dass ihnen spezielle Radspuren fehlen. Befragte über 65 Jahren stimmen weniger häufig (eher) zu (55%).
- Höhere Altersgruppen nutzen das Fahrrad weniger, wodurch der Bedarf nicht ganz so hoch ist.

Inhalt:

„Mir fehlen spezielle Bereiche/Fahrspuren für Fahrradfahrer im Verkehr“ nach Geschlecht & Alterskategorien

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

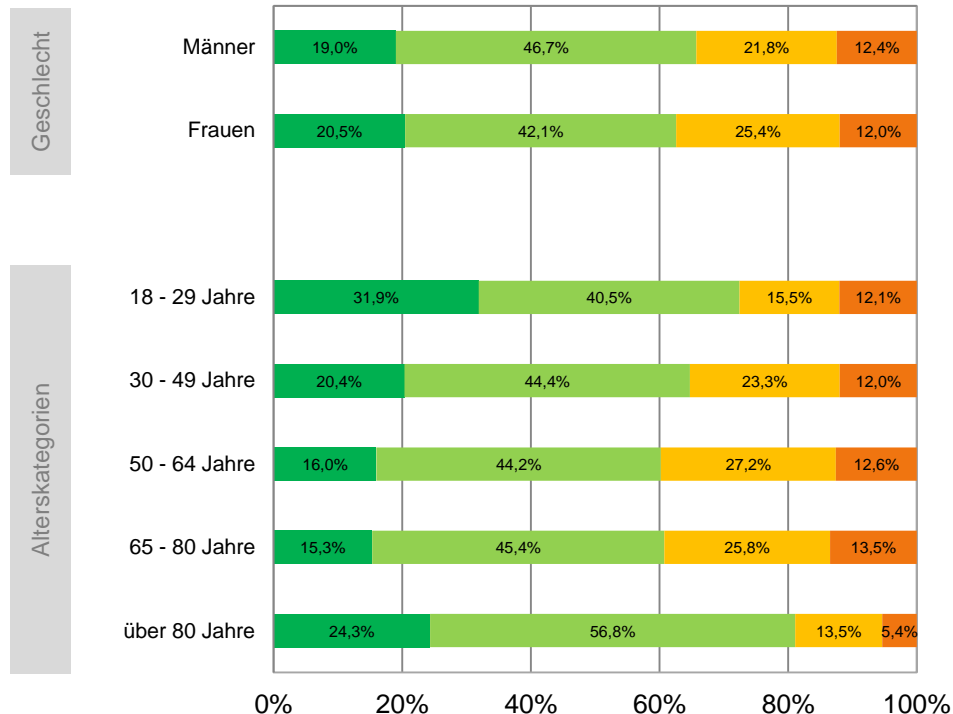
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Radanbindungen Innenstadt

Die Bewertung der vorhanden Radanbindungen in die Innenstadt verschlechtert sich mit steigendem Alter.

„Mein Stadtteil hat eine gute Radanbindung in die Innenstadt“

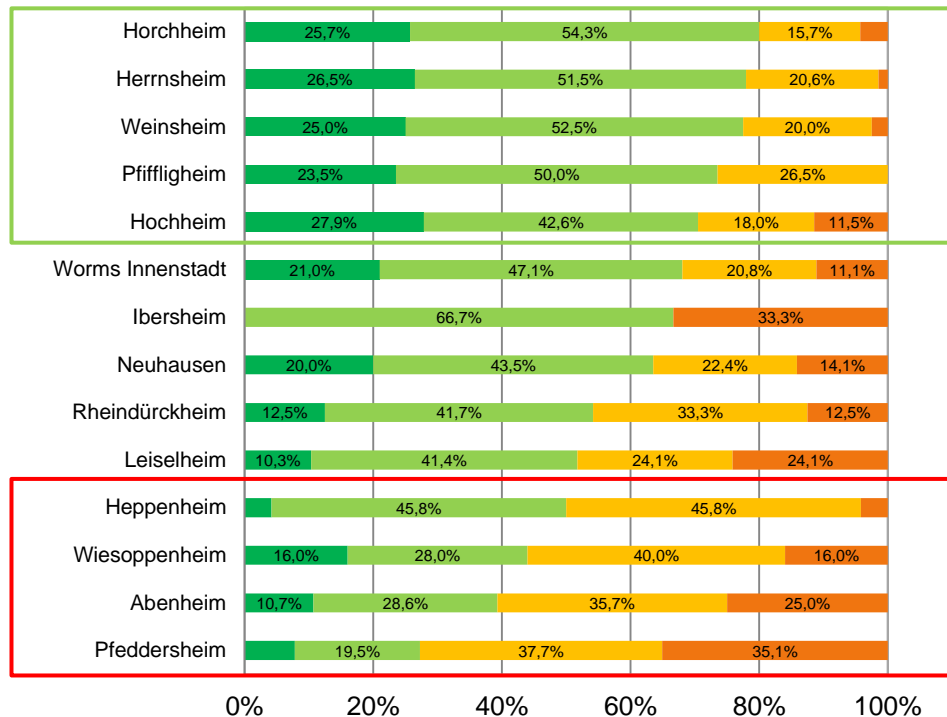


- Zwischen den Geschlechtern zeigt sich ein geringer Unterschied hinsichtlich der Bewertung der Aussage: Männer stimmen (eher) zu 66% zu, Frauen zu 63%.
- Mit steigendem Alter wird der Aussage immer weniger zugestimmt, dass die Stadtteile eine gute Radanbindung an die Innenstadt hat.
- Dies lässt vermuten, dass mit dem Alter die Ansprüche steigen. Man fühlt sich vielleicht nicht mehr ganz so sicher auf dem Rad oder man hat Kinder, für die die vorhandenen Radwege schwer(er) zu bewältigen sind.
- Ausnahme: bei über 80 Jährigen steigt die Zustimmung stark an. Die meisten Personen dieser Altersgruppe leben jedoch sehr zentrumsnah, was diesen Anteil erklärt.

4. Radanbindungen Innenstadt

Die Bewertung der Radanbindungen in die Innenstadt unterscheidet sich stark nach Stadtteilen.

„Mein Stadtteil hat eine gute Radanbindung in die Innenstadt“

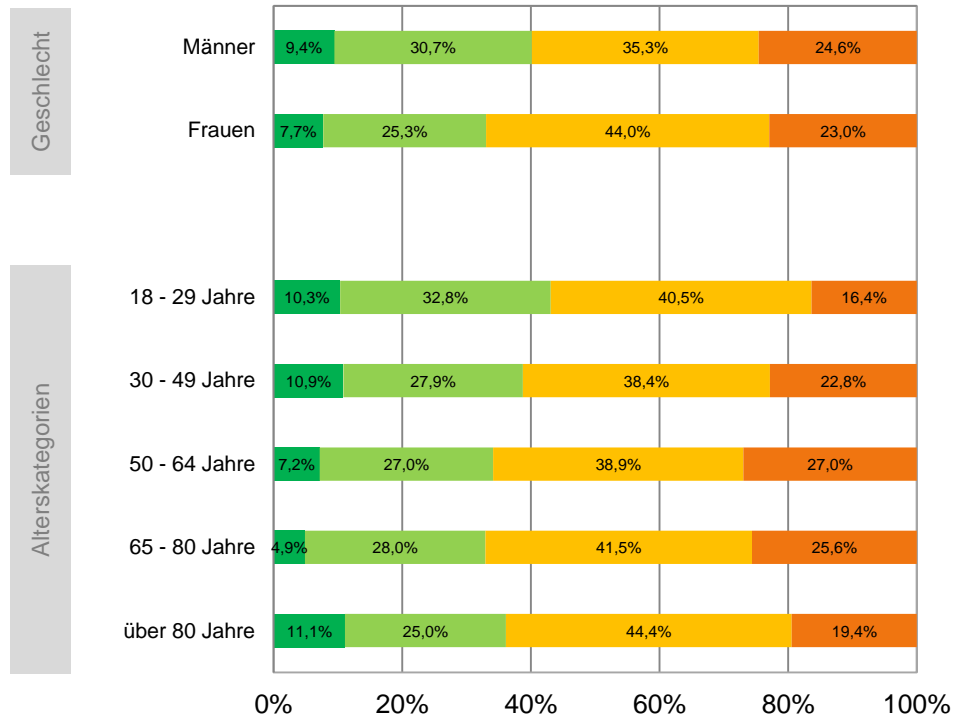


- Am besten werden die Radanbindungen von Befragten aus Horchheim, Herrnsheim, Weinsheim, Pfiffligheim und Hochheim bewertet (jeweils über 75% Zustimmung).
- Befragte aus Heppenheim, Wiesoppenheim, Abenheim und Pfeddersheim stimmen der Aussage am wenigsten zu (unter 50% Zustimmung).

4. Vorhandenes Radwegenetz

Männer (40%) sind zufriedener mit dem vorhandenen Radwegenetz, als Frauen (33%).

„Ich bin mit dem Radwegenetz in Worms zufrieden“

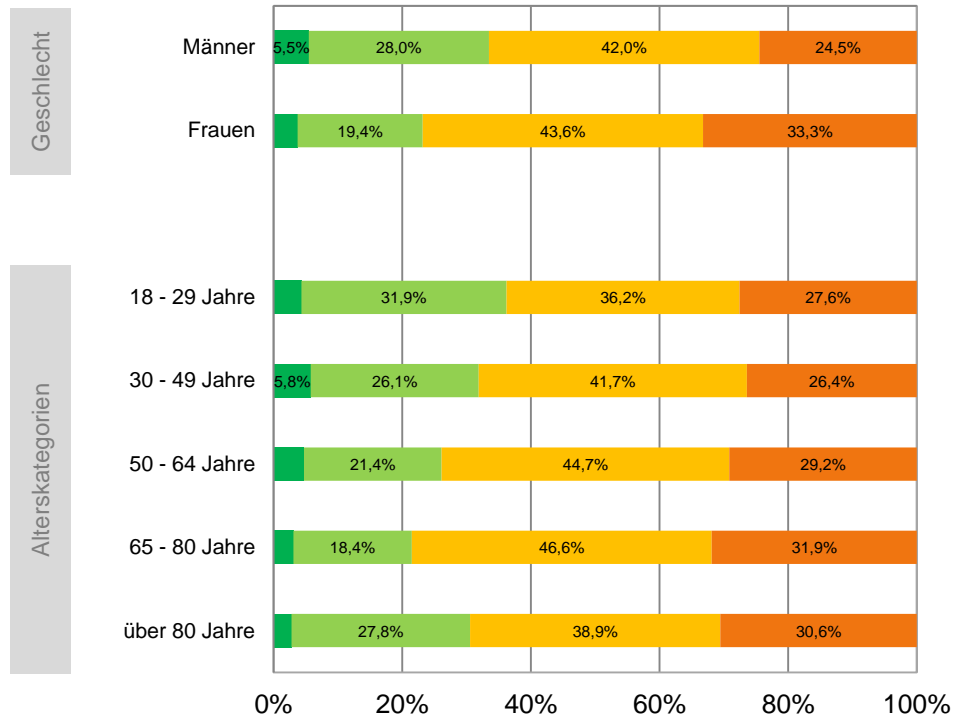


- Männer sind mit dem vorhandenen Radwegenetz etwas zufriedener (40%) als Frauen (33%).
- Wie auch bei den Radanbindungen der Stadtteile sind die Befragten mit zunehmendem Alter unzufriedener, was das vorhandene Radwegenetz betrifft.
- Wie schon vorne beschrieben hängt dies wahrscheinlich mit den veränderten Lebensumständen zusammen: Es ist zu vermuten, dass Ältere sich nicht mehr ganz so sicher auf dem Rad fühlen oder die Person Kinder hat, für die die vorhandenen Radwege schwer(er) zu bewältigen sind.

4. Radfahren ist sicher

Mehr Männer (33%) als Frauen (23%) stimmen (eher) zu, dass Radfahren in Worms sicher ist.

„Radfahren in Worms ist sicher“



- Männer stimmen zu 33% der Aussage „Radfahren in Worms ist sicher“ zu; Frauen hingegen nur zu 23%.

- Frauen empfinden das Radfahren als gefährlicher als Männer.

- Junge Erwachsene (18 – 29 Jahre) empfinden das Radfahren zu 34% als (eher) sicher.

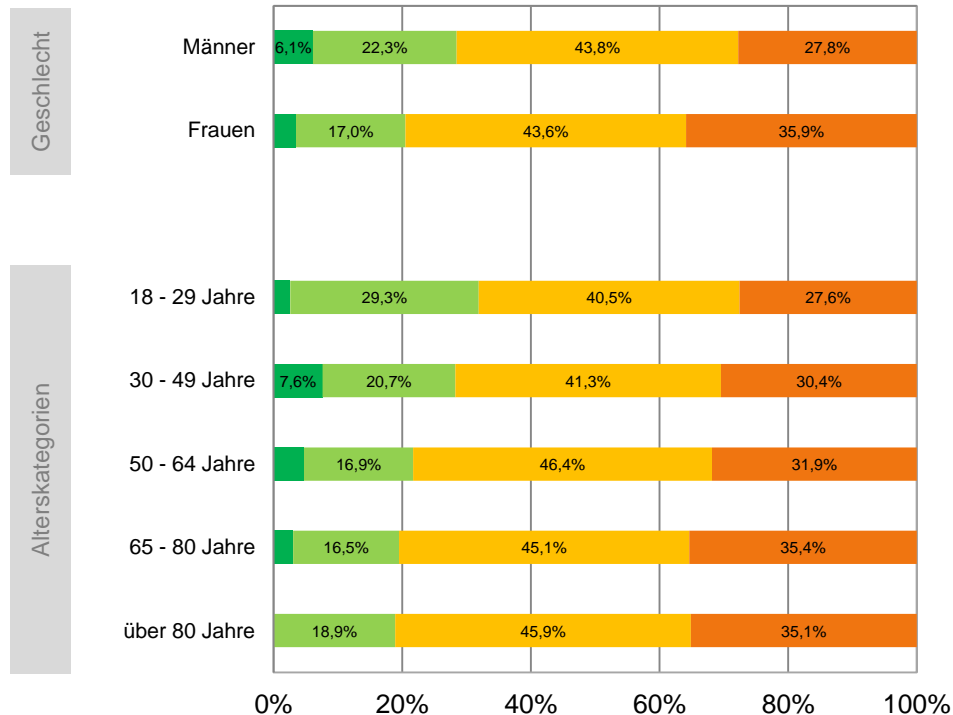
- Mit steigendem Alter sinkt die Zustimmung zur Aussage jedoch ab. Befragte über 80 Jahren stimmen der Aussage wieder häufiger (eher) zu.

- Mit steigendem Alter wird das Radfahren als immer unsicherer bewertet.

4. Radfahren - starker Verkehr

Das Fahren an verkehrsreichen Straßen wird mit steigendem Alter als unsicherer bewertet.

„Auch an verkehrsreichen Straßen kann man in Worms sicher mit dem Rad fahren.“



- Männer stimmen zu 28% der Aussage „auch an verkehrsreichen Straßen kann man in Worms sicher mit dem Rad fahren“ zu; Frauen hingegen nur zu 21%.
- Auch hier zeigt sich: Frauen empfinden das Radfahren als gefährlicher als Männer.
- Junge Erwachsene (18 – 29 Jahre) empfinden das Radfahren an verkehrsreichen Straßen zu 32% als (eher) sicher.
- Mit steigendem Alter sinkt die Zustimmung zur Aussage jedoch ab. Selbst Befragte aus der Gruppe der über 80-Jährigen stimmt nur in geringem Maße zu.
- Mit steigendem Alter wird das Radfahren an verkehrsreichen Straßen als immer unsicherer bewertet.

Inhalt:

„Auch an verkehrsreichen Straßen kann man in Worms sicher mit dem Rad fahren“ nach Geschlecht & Alterskategorien

Daten:

Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

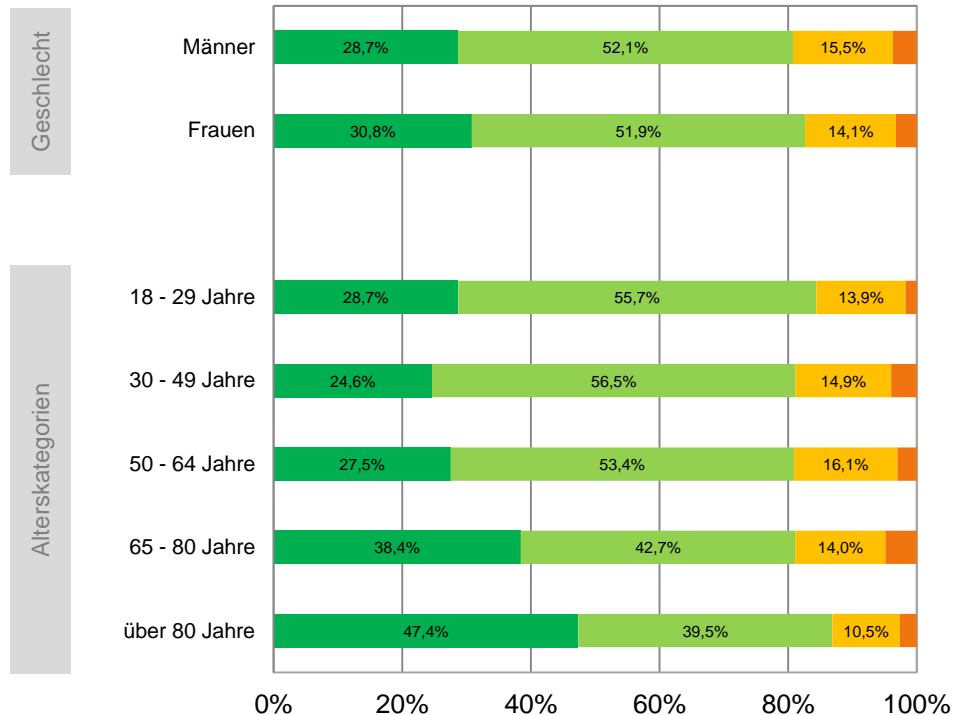
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Gerne zu Fuß gehen

Personen jeden Alters und jeden Geschlechts gehen gerne zu Fuß in Worms.

„Ich gehe gerne zu Fuß in Worms.“



- Es zeigt sich nur ein geringer Unterschied zwischen den Geschlechtern. Beide legen (zu über 80%) Wege gerne zu Fuß zurück.
- Ebenso verhält es sich bei allen Altersgruppen.
- Auffallend ist jedoch, dass der Anteil derer, die „voll und ganz“ zustimmen, mit zunehmendem Alter stark ansteigt.
- Fast alle Wormser gehen auch gerne mal zu Fuß.
- Je älter die Person ist, desto lieber geht sie zu Fuß.

Inhalt:
„Ich gehe gerne zu Fuß in Worms“ nach
Geschlecht & Alterskategorien

Daten:
Bürgerbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:
Juli/August 2020

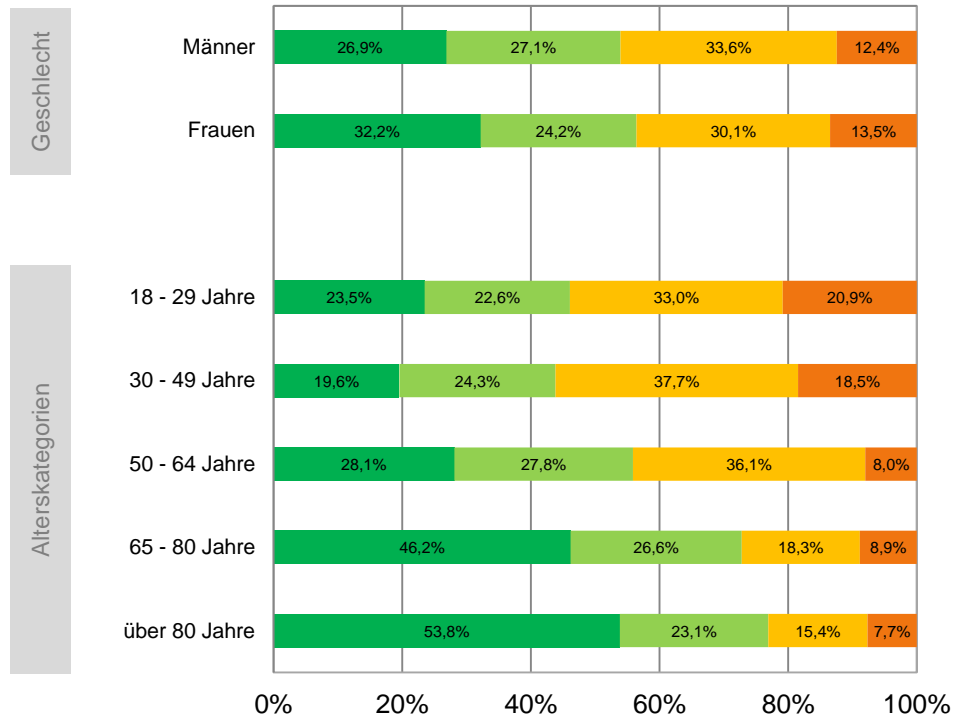
Legende

- stimme voll und ganz zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme gar nicht zu

4. Bedrohung durch Radfahrer

Besonders ältere Befragte und tendenziell eher Frauen fühlen sich als Fußgänger von Radfahrern bedroht.

„Als Fußgänger fühle ich mich von Radfahrern bedroht - auch auf Gehwegen und in der Fußgängerzone.“



- Mehr als 50% der Frauen und Männer fühlen sich als Fußgänger von Radfahrern bedroht. Frauen stimmen dieser Aussage häufiger „voll und ganz“ zu als Männer.
 - Die Alterskategorien 18 – 29 Jahre und 30 – 49 Jahre fühlen sich weniger häufig bedroht als ältere Befragte.
 - Ab 50 Jahren steigt die Zustimmung zur Aussage, man fühle sich durch Radfahrer bedroht, stark an. Die 65 – 80 Jährigen geben zu über 73% an, sich von Radfahrern (eher) bedroht zu fühlen, bei den über 80 Jährigen sind es schon 78%. Von diesen wählen knapp 54% die Kategorie „stimme voll und ganz zu“.
- Unsicherheit im Verkehr nimmt mit steigendem Alter zu.

8. Kontakt

Annett Böttner
6.6 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität
Abteilungsleiterin
Stadtverwaltung Worms

Mail: annett.boettner@worms.de
Tel: 06241/853-6600

Daniela Schwartzmann
7.01 Stadtentwicklung
Demografie & Demoskopie
Stadtverwaltung Worms

Mail: daniela.schwartzmann@worms.de
Tel: 06241/853-7104