

Mobilitätsbefragung Landkreis Dingolfing-Landau 2025

Abschlussbericht

Datum: 21. August 2026



Auftraggeber

Landratsamt Dingolfing-Landau
Obere Stadt 1
84130 Dingolfing

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Impressum

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitende Worte	4
2.	Projektdesign	5
2.1.	Befragungszeitraum und Projektgebiet	5
2.2.	Befragungsdurchführung	6
2.3.	Befragungsinhalte	7
2.4.	Rücklauf und Datengrundlage	9
3.	Ergebnisse	10
3.1.	Allgemeine Einschätzung der Verkehrssituation	10
3.2.	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrscheinbesitz	13
3.3.	Kennziffern der Mobilität	15
3.4.	Aktivitäten und Wegezweck	16
3.5.	Verkehrsmittelwahl	20
3.6.	Wegedauer und -entfernung	32
3.7.	Räumliche Bezüge	34
3.8.	On-Demand-Angebot „LanDi“	37
4.	Fazit	41
5.	Anhang I: Soziodemographie	45
6.	Anhang II: Methodik	46
7.	Anhang III: Fragebogen	47
	Abbildungsverzeichnis	50

1. Einleitende Worte

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat im Herbst 2025 eine Mobilitätsbefragung durchführen lassen, um bisherige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beurteilen zu können und weitere Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Die Mobilitätserhebung 2025 ermöglicht es, in Verbindung mit einer möglichen späteren Evaluationserhebung, den Erfolg weiterer Maßnahmen anhand von Verhaltensänderungen bei der Mobilität messbar zu machen.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung Dingolfing-Landau 2025 liefern eine wichtige empirische Datengrundlage für die zukünftige (Rad-)Verkehrsplanung des Landkreises. Der im Rahmen der Befragung ermittelte Modal-Split¹ gibt Aufschluss darüber, welcher Wegeanteil der Bevölkerung bereits mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußgänger- und Fahrradverkehr, ÖPNV) zurückgelegt werden. Auf Basis dieser Kennzahlen können realistische Zielvorgaben für die Zukunft formuliert werden.

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die Entwicklung des Anteils an Fahrradwegen innerhalb der Landkreisbevölkerung. Im Rahmen der MiD²-Studie 2017 wurde für den Landkreis Dingolfing-Landau ein Radverkehrsanteil von 7 % ermittelt. Der Landkreis hatte sich zum damaligen Zeitpunkt das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 12 % zu steigern (+ 5 Prozentpunkte).

Die Haushaltsbefragung 2025 beinhaltete außerdem einen Zusatzfragebogen zum On-Demand-Angebot „Landi“, das bereits im Jahr 2023 im Landkreis Dingolfing-Landau eingeführt wurde. Diese Kurzbefragung lieferte wichtige Erkenntnisse zur Bekanntheit und bisherigen Nutzung sowie zu Verbesserungspotenzialen des Rufbussystems.

¹ Der Modal-Split ist die prozentuale Verteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger Pkw, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Fußgänger.

² Mobilität in Deutschland

2. Projektdesign

Im nachfolgenden Kapitel soll zunächst das Projektdesign der Mobilitätsbefragung im Landkreis Dingolfing-Landau näher erläutert werden.

2.1. Befragungszeitraum und Projektgebiet

Die Mobilitätsbefragung Dingolfing-Landau wurde vom 18.09.2025 bis 29.10.2025 durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an 42 Stichtagen führt zu einer Reduzierung saisonaler Effekte und ermöglicht differenzierte Mobilitätsanalysen nach Werktagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Die Mobilitätsbefragung wurde innerhalb der Wohnbevölkerung Dingolfing-Landau (rund 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner), die sich nach den Städten Dingolfing und Landau sowie 13 Gemeinden/Märkte untergliedern lässt, durchgeführt. Um räumliche Analysen auf Basis einer fundierten Datengrundlage durchführen zu können, hat PB Consult in Abstimmung mit dem Landkreis die 13 Gemeinden/Märkte zu einem „Landau Umland“ und „Dingolfing Umland“ aggregiert.

LANDKREIS DINGOLFING-LANDAU

Nach aggregierten Gemeinden / Städten

Mobility drives us. 

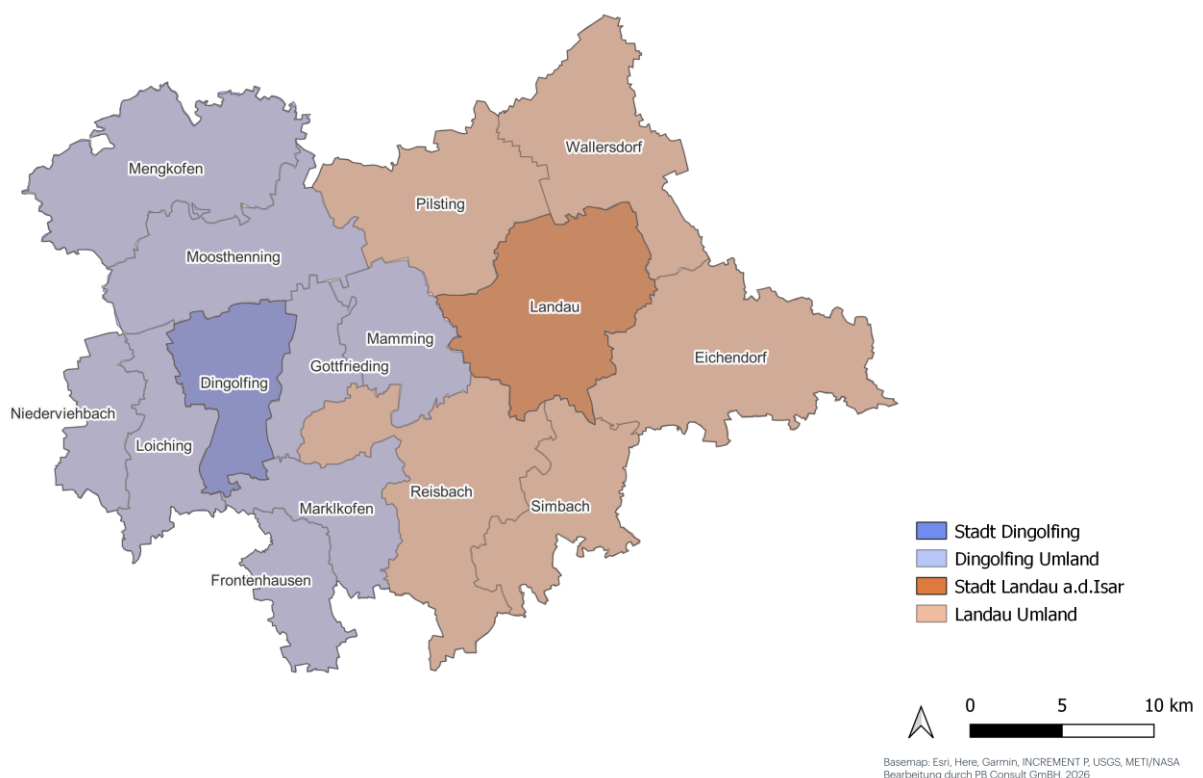


Abbildung 1: Landkreis Dingolfing-Landau nach aggregierten Gemeinden/Märkten

2.2. Befragungsdurchführung

Auf Basis einer Zufallsstichprobe der wohnberechtigten Bevölkerung wurden im Landkreis Dingolfing-Landau Haushalte mit einem schriftlich-postalischen Anschreiben des Landkreises kontaktiert. Die kontaktierten Haushalte konnten schriftlich-postalisch, online oder telefonisch an der Mobilitätsbefragung teilnehmen.

Die Mobilitätsbefragung im Landkreis Dingolfing-Landau wurde gemäß den folgenden Grundprinzipien durchgeführt:

- Bei Mobilitätserhebungen von PB Consult werden Personen in offiziell gemeldeten Haushalten erhoben
- Befragt werden alle Personen eines Haushalts ab 0 Jahren, jeweils zu einem vorgegebenen Stichtag
- Innerhalb des Erhebungszeitraumes werden alle Stichtage (Werktage, Samstage, Sonn- und Feiertage) berücksichtigt
- Auch Personen, die am Stichtag nicht mobil waren, werden bei der Erhebung erfasst
- Es gibt keine Ausschlusskriterien, d.h. alle Aktivitäten, Verkehrsmittel, Nationalitäten etc. werden im Rahmen der Erhebung berücksichtigt
- Durch ein neutral formuliertes Begleitschreiben und den generellen Verzicht auf Incentives soll eine selektive Teilnahme an der Befragung möglichst verhindert werden

2.3. Befragungsinhalte

Die Fragebogeninhalte der Mobilitätserhebung Dingolfing-Landau basieren auf den methodischen Grundlagen des KONTIV-Designs, sind weitestgehend vergleichbar mit überregionalen Studien, wie bspw. MiD (Mobilität in Deutschland) oder SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen), und lassen sich nach drei Ebenen differenzieren. Auf *Haushaltsebene* wurden der Haushaltstyp, die Haushaltsgröße sowie die Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle erhoben. Soziodemographische Angaben, Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit sowie Gründe der Immobilität am Stichtag wurden (nach Möglichkeit) für *jede Person* des Befragungshaushalts erfasst. Ausgehend von ihren Aktivitäten haben die Befragungspersonen *Angaben zu allen am Stichtag zurückgelegten Wegen* (Start, Ziel, Uhrzeit, Entfernung, Wegezweck, genutzte Verkehrsmittel pro Weg) im Fragebogen ausgefüllt.

Die Befragungsinhalte (siehe Abbildung 2) wurden unter Berücksichtigung der AGFK³-Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in Bayern und in Abstimmung mit dem Landkreis Dingolfing-Landau festgelegt.

Die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation und des Rufbussystems „Landi“ wurden im Rahmen einer kurzen Zusatzbefragung erhoben. Die Ergebnisse liefern wichtige Erkenntnisse zur Bekanntheit, Nutzung und Verbesserungspotenziale des On-Demand-Angebots „Landi“.

³ Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.

Befragungsinhalte

Dingolfing-Landau 2025

**Haushaltsinformationen**

Haushaltstyp
Haushaltsgröße
Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle
Wohnort (Stadt/Gemeinde)
Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation

Personeninformationen

Alter
Geschlecht
Beruf
Mitgliedschaft bei Sharing-Anbietern
Pkw-Führerscheinbesitz
Verkehrsmittelbesitz (Pkw, Dienstwagen, Fahrrad, E-Bike, Motorrad)
Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln
Pkw-Abstellplatz
Fahrrad-Abstellplatz
Fahrscheinbesitz (zur regelmäßigen ÖV-Nutzung)
Homeoffice-Tätigkeit am Stichtag
Grund der Immobilität am Stichtag
Meinungsfragen zum On-Demand-Angebot "LanDi"
Nichtnutzungsgründe Fahrrad am Stichtag

Wegeinformationen

Start- und Zielort
Beginn und Ende (Uhrzeit)
Entfernung
Genutzte Verkehrsmittel
Motorenart des genutzten Pkws
Besitzverhältnis zum Fahrzeug
Wegezweck
Zugangs-, Abgangs- und Umstiegsetappen

Abbildung 2: Befragungsinhalte

2.4. Rücklauf und Datengrundlage

Während des Erhebungszeitraums haben insgesamt 557 der 2.357 ausgewählten Haushalte⁴ an der Mobilitätsbefragung teilgenommen, was einer Rücklaufquote von 24 % entspricht. Im Rahmen der Erhebung wurden Mobilitätsangaben von 1.351 Personen erfasst. Knapp die Hälfte aller Personen haben an der Zusatzbefragung „LanDi“ teilgenommen.

Rücklauf und Datengrundlage

Dingolfing-Landau 2025



	Gesamt
Haushalte (Brutto)	2.604
QNA	247
Haushalte (bereinigtes Brutto)	2.357
Haushalte (Netto)	557
Personen (Netto)	1.351
Rücklaufquote	24%

Abbildung 3: Rücklauf und Datengrundlage

Der anonymisierte Auswertungsbestand mit 557 Haushalten und 1.351 Personen bildet die Grundlage für sämtliche Auswertungen und Darstellungen, die im vorliegenden Bericht dokumentiert werden. Bezüglich der dargestellten Analysen müssen zwei Aspekte beachtet werden:

- Bei sämtlichen Darstellungen handelt es sich um gewichtete Ergebnisse (vgl. Anhang II)
- Sämtliche Grafiken stellen prozentuale Verteilungen dar. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde bei der Säulen- und Balkenbeschriftung auf das „%-Zeichen“ verzichtet.

⁴ Abzüglich 247 verstorbener, verzogener oder unzustellbarer Haushalte, d.h. Qualitätsneutraler Ausfälle (QNA), verbleiben 2.357 „ausgewählte“ Haushalte.

3. Ergebnisse

Im nachfolgenden Kapitel wird zunächst die allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Landkreis dargestellt. Es folgt eine kurze Übersicht zu den Verkehrsmittel- und Fahrscheinverfügbarkeiten der Befragungspersonen. Anschließend werden die zentralen Kennziffern der Mobilität nach Wochentag unterschieden. Nach differenzierten Darstellungen der Aktivitäten, der Wegzwecke, der Verkehrsmittelwahl sowie der Wegedauer und -entfernung wird das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Landkreises Dingolfing-Landau nach räumlichen Bezügen analysiert. Abschließend werden die Ergebnisse der Zusatzbefragung „LanDi“ zusammengefasst.

3.1. Allgemeine Einschätzung der Verkehrssituation

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Landkreis wurde für die vier Verkehrsmittel „Zu Fuß“, „Fahrrad“, „Pkw“ und „ÖPNV“ im Rahmen der Zusatzbefragung erhoben. Die Ergebnisse in Abbildung 4 zeigen zunächst eine hohe Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Fußgängerverkehr im Landkreis, der von 78 % der Befragten positiv bewertet wird. Rund jede*r fünfte Befragte (21 %) ist mit Situation für den Fußverkehr unzufrieden, woraus sich ein Zufriedenheitsindex⁵ von + 57 ergibt. Die Radverkehrssituation wird mit einem Indexwert von + 33 ebenfalls positiv beurteilt. Ein außerordentlich hoher Zufriedenheitswert wurde für die Einschätzung der Pkw-Situation ermittelt. 90 % aller Befragten geben an, dass sie mit dem Pkw-Verkehr im Landkreis sehr zufrieden oder zufrieden sind.

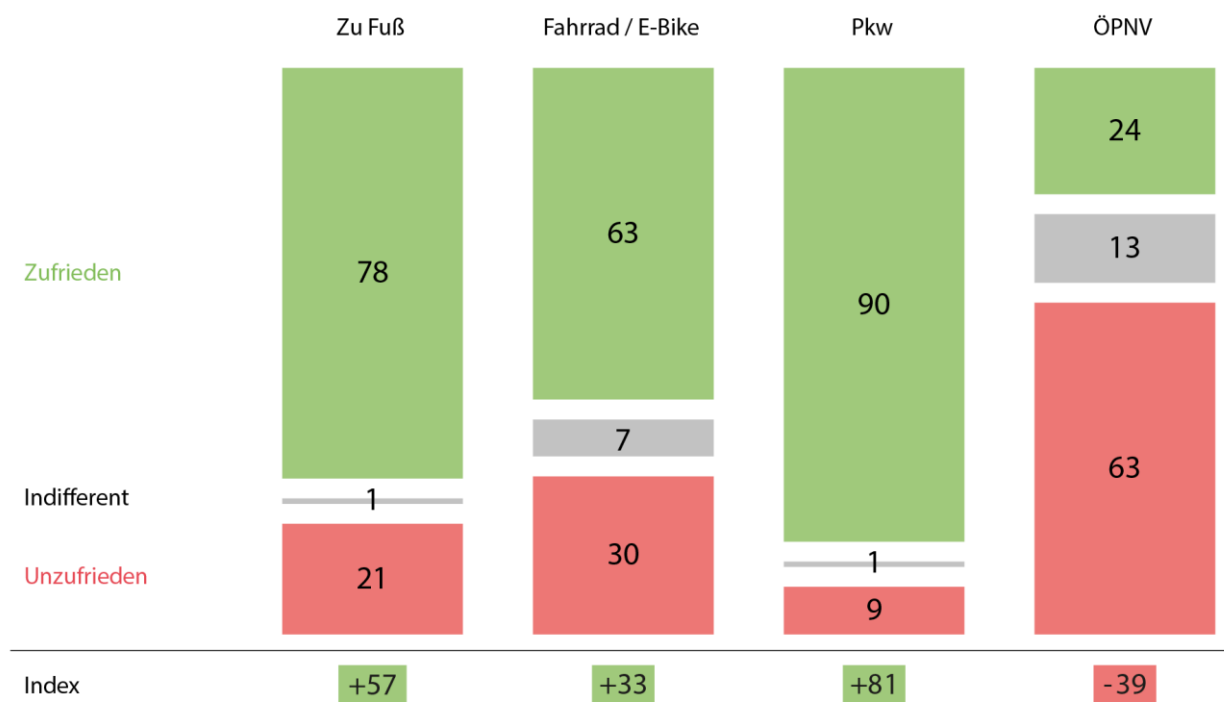
Ein anderes Bild zeigt sich bei der Beurteilung des öffentlichen Nahverkehrs. Knapp jede*r vierte Bewohner*in (24 %) ist mit dem ÖPNV im Landkreis zufrieden (Anteil „unzufrieden“: 63 %). Der daraus resultierende negative Zufriedenheitsindex von - 39 ist jedoch differenziert zu bewerten.

⁵ Der Zufriedenheitsindex kann Werte zwischen + 100 und - 100 annehmen. Sind alle Befragten zufrieden, nimmt der Index einen Wert von + 100 an (100 % zufrieden minus 0 % unzufrieden). Sind alle Befragten unzufrieden, liegt der Indexwert bei - 100.

Der ÖPNV wird im Landkreis Dingolfing-Landau generell selten genutzt und Nicht-Nutzer*innen tendieren eher dazu, den ÖPNV negativ zu bewerten. Berücksichtigt man bei der Analyse der ÖPNV-Zufriedenheit nur „regelmäßige ÖPNV-Nutzer*innen“⁶, fällt der Zufriedenheitsindex mit einem Wert von + 20 sogar positiv aus.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER AKTUELLEN VERKEHRSSITUATION

Dingolfing-Landau 2025 / nach Verkehrsmittel



321-314-25-101

Abbildung 4: Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation

Die bereits erwähnten Zufriedenheitsindices werden in Abbildung 5 nach dem Wohnort der Befragten differenziert. Sieht man vom Pkw-Verkehr ab, schätzen Bewohner*innen der beiden Städte Landau und Dingolfing die Verkehrssituation generell positiver ein als die restlichen Landkreisbewohner*innen. Im Vergleich zwischen den beiden Städten fällt auf, dass die Dingolfinger*innen deutlich zufriedener mit der Verkehrssituation sind als die Landauer*innen - vor allem, was die ÖPNV-Situation betrifft.

⁶ Als regelmäßige ÖPNV-Nutzer*innen gelten Befragungspersonen, die den ÖPNV nach eigener Aussage mindestens einmal pro Woche nutzen.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER AKTUELLEN VERKEHRSSITUATION

Dingolfing-Landau 2025 / Zufriedenheitsindizes nach Wohnort

	Gesamt	Landau	Dingolfing	Restlicher Landkreis
Zu Fuß	+57	+64	+85	+49
Fahrrad / E-Bike	+33	+31	+54	+28
Pkw	+81	+67	+76	+85
ÖPNV	-39	-37	+22	-54

321-314-25-120

Abbildung 5: Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation (Indices)

Auf die offene Frage nach Verbesserungsvorschlägen zur aktuellen Verkehrssituation wurden hauptsächlich Aspekte genannt, die sich auf den ÖPNV beziehen (siehe Abbildung 6). Vorschläge zur Verbesserung des Fahrradverkehrs zielen überwiegend auf den Ausbau, die Sicherheit und den Zustand von Fahrradwegen ab.

Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation*

Dingolfing-Landau 2025 / Pro Haushalt, Top 10-Nennungen

Verbesserungsvorschlag	Anteil Nennungen
Fahrtenhäufigkeit Tag (ÖPNV)	25%
Taktverdichtung/häufigere Fahrten (ÖPNV)	25%
Radwege ausbauen (Fahrrad)	21%
Erschließung ländlicher Raum (ÖPNV)	21%
Erhöhter Fahrzeugeinsatz zu Stoßzeiten (ÖPNV)	13%
Sicherheit (Fahrrad)	11%
Neue Linien (Ringlinie etc.)/dichteres Netz (ÖPNV)	10%
Ruf- und Sammeltaxis einrichten/ausbauen (ÖPNV)	9%
Fahrzeit/Verbindungen/Umstiege (ÖPNV)	8%
Zustand der Radwege allg. (Fahrrad)	7%

* (Offene) Fragestellung: Wie könnte man die Verkehrssituation in Ihrer Stadt/Gemeinde verbessern?

Abbildung 6: Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation

3.2. Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrscheinbesitz

Insgesamt besitzen 68 % der Bürger*innen des Landkreises einen privaten Pkw, 5 % der Befragten verfügen über einen Dienst- oder Geschäftswagen. 59 % der Bewohner*innen sind im Besitz eines „konventionellen“ Fahrrads, mehr als ein Drittel (36 %) verfügen über ein eigenes E-Bike oder (S-)Pedelec. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Verkehrsmittel (S-)Pedelec und E-Bike in den nachfolgenden Kapiteln unter der Kategorie „E-Bike“ aufgeführt. In etwa jede*r zehnte Befragte (11 %) besitzt ein motorisiertes Zweirad (z.B. Motorrad, Mofa, Moped).

Beim Fahrscheinbesitz gaben 81 % der Befragten an, über einen Pkw-Führerschein zu verfügen. Eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (z.B. Deutschlandticket, 365-Euro-Ticket oder Jahresabo) besitzen hingegen nur 15 % der Landkreisbewohner*innen.

Fahrzeug- und Fahrscheinbesitz

Dingolfing-Landau 2025 / Anteil Besitzer*innen an allen Personen



Verkehrsmittel	
Pkw	68%
Geschäfts-/Dienstwagen	5%
Fahrrad	59%
E-Bike /(S)-Pedelec	36%
Lastenrad	0%
Radanhänger	4%
Dienstrad	1%
E-Scooter	1%
Mot. Zweirad	11%
Ausweistyp	
Pkw-Führerschein	81%
ÖV-Zeitkarte	15%

Abbildung 7: Fahrzeug- und Führerscheinbesitz

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung wurden die Haushalte außerdem darum gebeten, die Entfernung zur nächsten Bus- und Bahn-Haltestelle abzuschätzen. Die Angaben der befragten Haushalte sprechen insgesamt für eine eher günstige Anbindung zu Haltestellen: 80 % der Haushalte berichten, dass die nächste Bushaltestelle maximal 750 Meter von ihrem Wohnort entfernt liegt. Die nächstgelegene Bahnhaltestelle ist für die meisten Haushalte (85 %) über einen Kilometer entfernt.

Haltestellen-Erreichbarkeit

Dingolfing-Landau 2025 / Pro Haushalt, nach Entfernungsklassen



Nächste Bushaltestelle

unter 250 m	33%
250 m bis unter 500 m	24%
500 m bis unter 750 m	23%
750 m bis unter 1 km	7%
1 km bis unter 1,5 km	6%
1,5 km und weiter	7%
Gesamt	100%

Nächste Bahnhaltestelle

unter 1 km	15%
1 km bis unter 3 km	15%
3 km bis unter 4,5 km	11%
4,5 km bis unter 6 km	7%
6 km bis unter 7,5 km	11%
7,5 km und weiter	41%
Gesamt	100%

Abbildung 8: Haltestellen-Erreichbarkeit vom Wohnort

3.3. Kennziffern der Mobilität

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Dingolfing-Landau lässt sich zunächst anhand der allgemeinen Mobilitätskennziffern *Außer-Haus-Anteil*, *Aktivitäten*, *Wege*, *Unterwegszeit* und *Entfernung* charakterisieren (siehe Abb. 9). Während des Befragungszeitraums haben 87 % der Bürger*innen das Haus verlassen, um diverse Aktivitäten auszuüben (= *Außer-Haus-Anteil*). Die restlichen 13 % der Befragten waren am Stichtag nicht mobil, d.h. hatten keine Wege. Unter eine *Aktivität* fällt jede Erledigung an einem aushäusigen Ziel (z.B. Einkauf, Arbeit etc.). Im Mittel entfallen auf eine Befragungsperson 1,8 Aktivitäten.

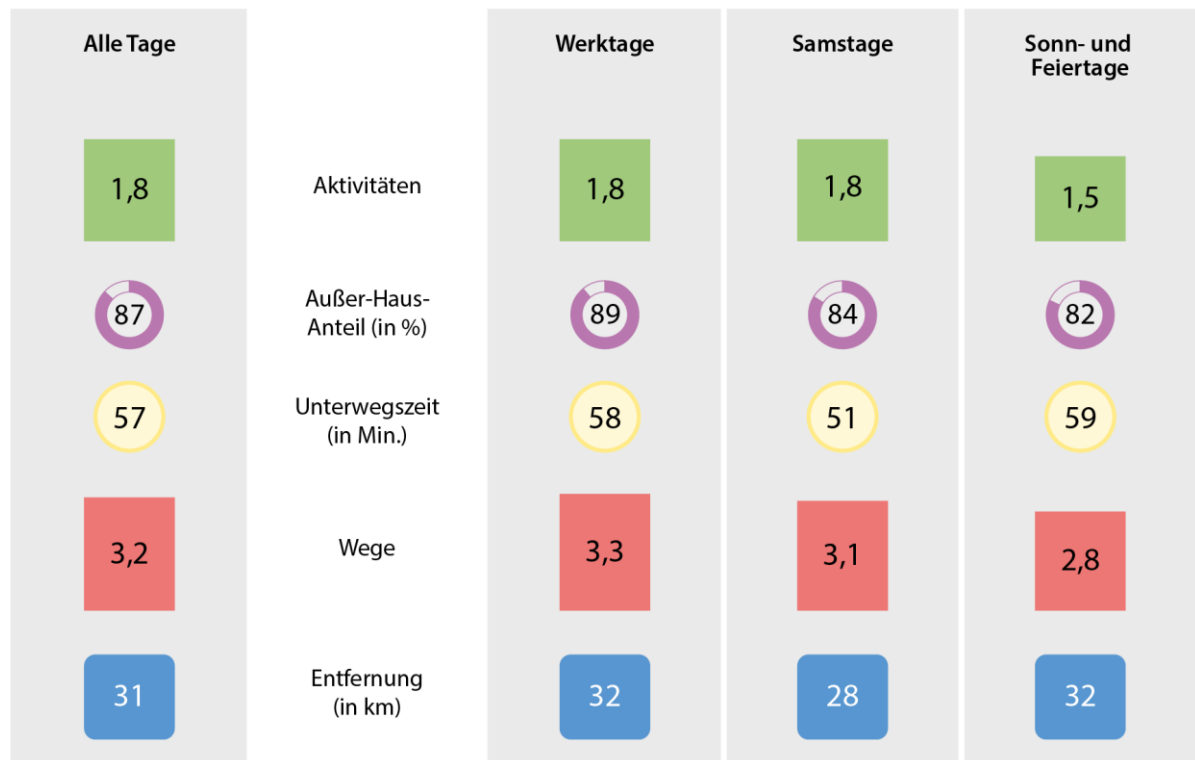
Eine zentrale Kennziffer der Mobilität ist die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Befragungsperson. Ein *Weg* beinhaltet eine Ortsveränderung, die durch eine Aktivität an einem aushäusigen Ziel bestimmt ist. Im Landkreis Dingolfing-Landau werden durchschnittlich 3,2 Wege pro Person zurückgelegt bei einer mittleren Unterwegszeit von 57 Minuten und einer durchschnittlich zurückgelegten Entfernung von 31 Kilometern pro Person und Tag.

Die Differenzierung der Mobilitätskennziffern nach Wochentagen zeigt, dass die Landkreisbevölkerung an Werktagen mit 3,3 Wegen pro Person deutlich mobiler ist als an Wochenenden. An Sonn- und Feiertagen fällt das Mobilitätsniveau mit 2,8 Wegen pro Person am niedrigsten aus. Die tägliche Unterwegszeit und Entfernung deuten jedoch darauf hin, dass die Bewohner*innen an Sonn- und Feiertagen im Durchschnitt „längere“ Strecken zurücklegen als an Werk- und Samstagen.

Im Rahmen der MiD-Studie aus dem Jahr 2017 wurde kein Mobilitätsniveau für den Landkreis Dingolfing-Landau veröffentlicht. Auf Basis einer Reihe von vergleichbaren Studien geht PB Consult jedoch davon aus, dass die Landkreis Bevölkerung im Jahr 2025 mit 3,2 Wegen pro Person (deutlich) mobiler ist als noch vor 8 Jahren.

KENNZIFFERN DER MOBILITÄT

Dingolfing-Landau 2025



321-314-25-102

Abbildung 9: Kennziffern der Mobilität nach Wochentag

3.4. Aktivitäten und Wegezweck

Aktivitäten sind als Erledigungen an einem aushäusigen Ziel zu betrachten. Bei der Verteilung der Aktivitäten innerhalb der Bevölkerung des Landkreises Dingolfing-Landau werden demnach die Nach-Hause-Wege ausgeschlossen.

34 % aller Aktivitäten der Befragten entfallen auf Freizeit-Aktivitäten (z.B. Sport, Erholung, private Kontakte, Gastronomie etc.) mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 1 Stunde und 38 Minuten am jeweiligen Ziel.

22 % aller Wege entfallen auf die Aktivität „Einkauf“, 19 % aller erfassten Wege sind „Arbeitswege“. Wenn die Befragungspersonen der Aktivität „Arbeit“ nachgehen, verweilen sie dort im Durchschnitt 6 Stunden und 57 Minuten.

„Ausbildung“ (z.B. Kindergarten, Schule, Lehrgang etc.) ist mit einer etwas geringeren Aktivitätendauer verbunden (5 Stunden und 11 Minuten), während die aufgebrauchte Zeit für „Begleitung“ und „Einkauf“ unterhalb einer Stunde liegt.

Aktivitäten

Dingolfing-Landau 2025



	Anteil	Dauer pro Aktivität
Aktivität		
Arbeit	19%	6 h 57 min
Dienstlich/geschäftlich	2%	2 h 16 min
Ausbildung	8%	5 h 11 min
Einkauf	22%	0 h 41 min
Inanspruchnahme von Dienstleistungen	7%	1 h 5 min
Begleitung	8%	0 h 31 min
Freizeit	34%	1 h 38 min
Gesamt	100%	2 h 36 min

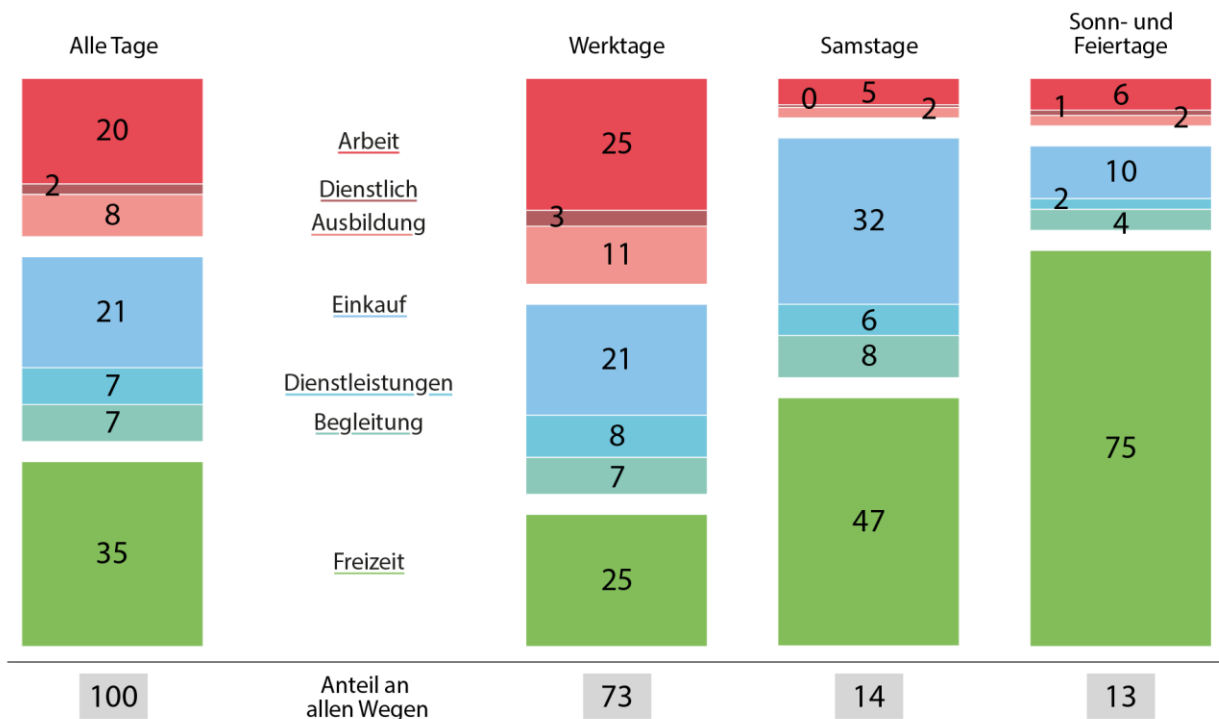
Abbildung 10: Aktivitäten

Im Unterschied zu den Aktivitäten schließt der Begriff des Wegezwecks alle Wege mit ein. Nach-Hause-Wege werden dabei der dominanten Aktivität des Ausgangs zugeordnet. Die Verteilung der Wegezwecke der Bevölkerung im Landkreis Dingolfing-Landau folgt einem typischen Muster und wird in Abbildung 11 dargestellt.

Über ein Fünftel (22 %) aller Wege der Befragungspersonen sind mit dem Wegezweck „Arbeit“ oder „Dienstlich“ verbunden, 8 % entfallen auf „Ausbildung“. Die so genannten „Versorgungsaktivitäten“ machen im Landkreis Dingolfing-Landau 35 % aus und verteilen sich auf die Wegezwecke „Einkauf“ (21 %), „Inanspruchnahme von Dienstleistungen“ (7 %) und Begleitung (7 %). Über ein Drittel (35 %) aller Wege sind Freizeitwege.

WEGEZWECK

Dingolfing-Landau 2025 / nach Tagestyp



321-314-25-103

Abbildung 11: Wegezweck nach Tagestyp

Die Wegezwecke unterscheiden sich erwartungsgemäß stark nach Wochentagen. Während Werktage von so genannten „Pflichtaktivitäten“ (Arbeit, dienstlich, Ausbildung) geprägt sind (39 %), werden Samstage überdurchschnittlich häufig für „Freizeit“ (47 %) und „Einkäufe“ (32 %) genutzt. An Sonn- und Feiertagen entfallen drei Viertel (75 %) der berichteten Wege auf „Freizeit“.

Aus der nach Wegezwecken differenzierten Tagesganglinie lässt sich ablesen, zu welcher Uhrzeit (Beginn des Weges) die Bürger*innen im Landkreis Dingolfing-Landau Wege zurücklegen bzw. ihren Aktivitäten nachgehen (siehe Abbildung 12). Die morgendliche Verkehrsspitze zwischen 6 und 8 Uhr resultiert – wie zu erwarten – aus Wegen mit dem Zweck „Arbeit“ bzw. „Ausbildung“. Bei diesen Wegen zeigt sich zudem eine zweite Verkehrsspitze um die Mittagszeit. Freizeitwege häufen sich am späten Nachmittag und in den frühen Abendstunden.

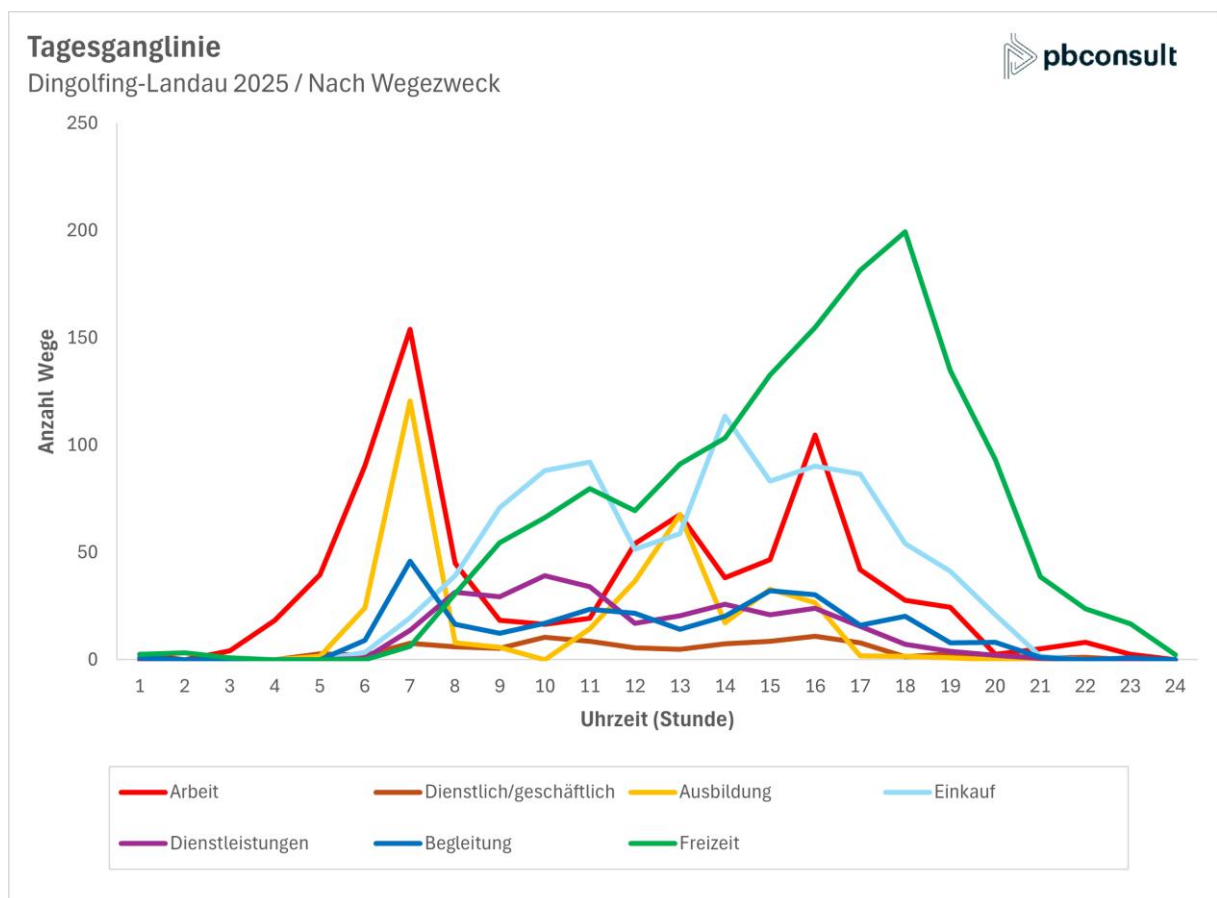


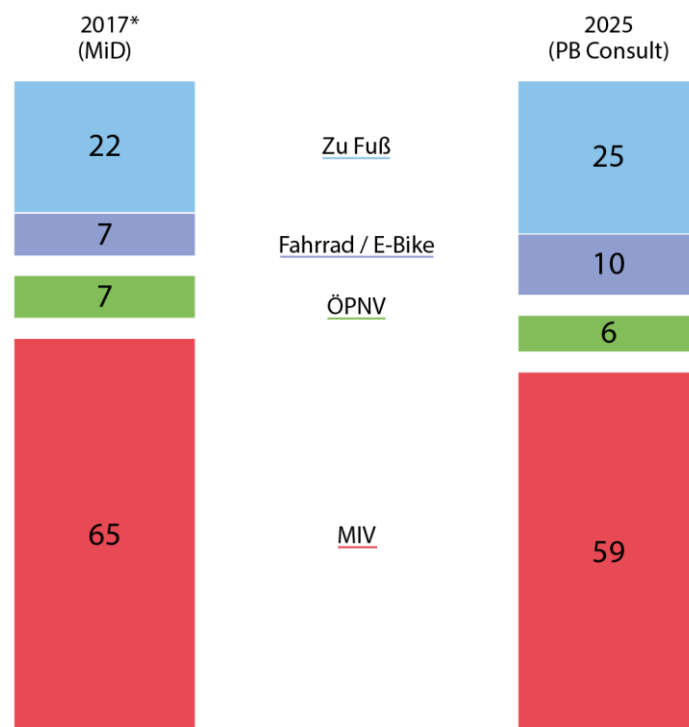
Abbildung 12: Tagesganglinie nach Wegezweck

3.5. Verkehrsmittelwahl

Die Verteilung der genutzten (Haupt-)Verkehrsmittel ist eine zentrale Kenngröße zur Charakterisierung der Alltagsmobilität der Bevölkerung im Landkreis Dingolfing-Landau. In Abbildung 13 wird die aktuelle Verkehrsmittelwahl der Mobilitätsbefragung 2025 dem Ergebnis der MiD-Studie aus dem Jahr 2017 gegenübergestellt.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau



321-314-25-121

*) Die von 100% abweichende Summe ergibt sich durch Rundung einzelner Anteilswerte.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl (2017 versus 2025)

An einem durchschnittlichen Tag des Jahres 2025 legen die Bürger*innen im Landkreis Dingolfing-Landau ein Viertel (25 %) ihrer Wege (ausschließlich) zu Fuß zurück. Somit hat sich der Anteil an reinen Zu Fuß-Wegen gegenüber 2017 um 3 Prozentpunkte erhöht. Jeder zehnte Weg (10 %) wird von den Landkreisbewohner*innen mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt. Im Jahr 2017 lag der Radverkehrsanteil noch bei 7 %.

Der ÖPNV-Anteil liegt im Jahr 2025 bei 6 % und umfasst alle Wege der Bevölkerung, die mit den Verkehrsmitteln Bus, Regionalbahn, Werksbus oder LanDi zurückgelegt werden. Der öffentliche Nahverkehr hat im Landkreis Dingolfing-Landau nach dem großen Einbruch während der Corona-Phase das Niveau aus „dem Vor-Corona-Jahr“ 2017 (7 %) fast wieder erreicht. Der Anteil an Wegen, die mit den Verkehrsmitteln des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgelegt werden, hat sich in den vorangegangenen Jahren deutlich reduziert (- 6 Prozentpunkte) und liegt aktuell bei 59 %.

In Abbildung 14 wird die Verkehrsmittel 2025 differenzierter dargestellt (Fahrrad/E-Bike und Pkw-Fahrer*in/-Mitfahrer*in) und um die beiden Darstellungsebenen „pro Zeit“ und „pro Entfernung“ erweitert. Auf Basis des gesamten *Verkehrsaufkommens* („pro Weg“) werden 6 % aller Wege der Bevölkerung mit „konventionellen“ Fahrrädern und 4 % mit E-Bikes (oder Pedelects) zurückgelegt. Der MIV-Wegeanteil setzt sich aus 1 % Motorisiertem Zweirad, 46 % Pkw-Fahrer*in und 12 % Pkw-Mitfahrer*in zusammen.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / pro Weg, Zeit, Entfernung



321-314-25-105

Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl pro Weg, Zeit und Entfernung

Nach der alternativen Darstellungsmethode „pro Zeit“ entfallen 19 % der gesamten Unterwegszeit der Bürger*innen des Landkreises Dingolfing-Landau auf das „langsamste“ Verkehrsmittel „Zu Fuß“. Der entsprechende Fahrrad-Anteil (inklusive E-Bike) liegt bei 10 %, ÖPNV-Wege bilden einen Anteil von 11 %. Insgesamt 60 % der erfassten Wegedauer entfällt auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV).

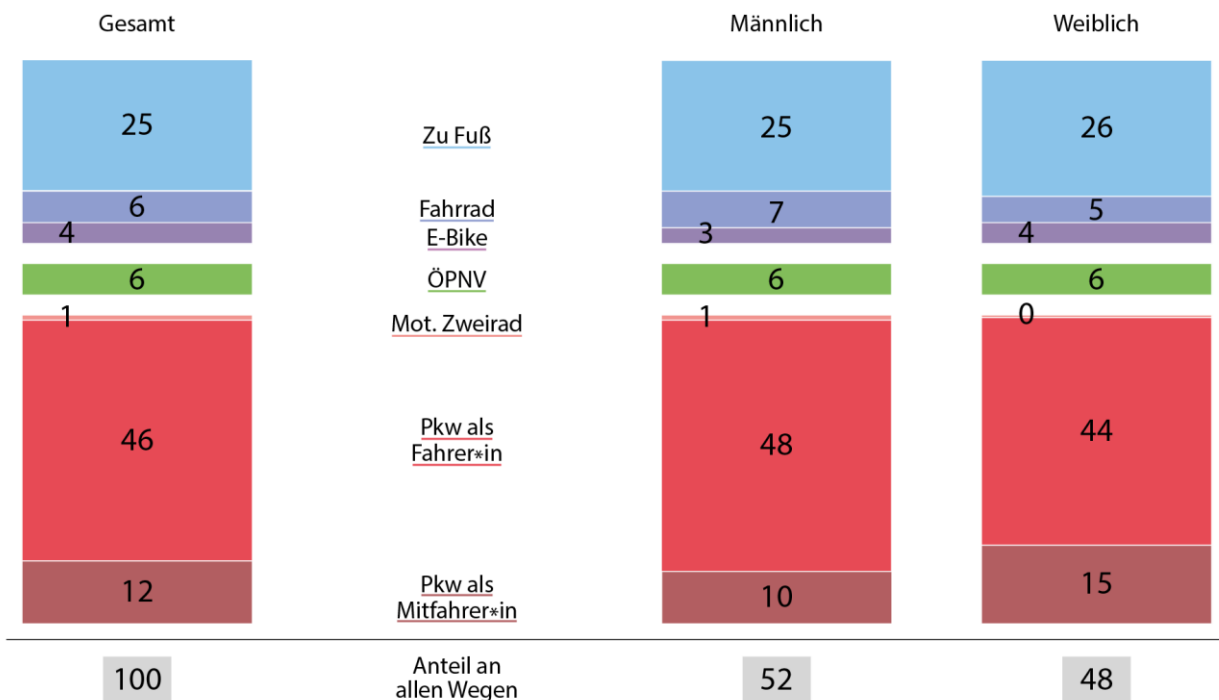
Bezogen auf die gesamte *Verkehrsleistung* („pro Entfernung“) entfallen 83 % aller Wege auf das Motorisierte Zweirad (1 %), den Pkw als Fahrer*in (65 %) oder auf den Pkw als Mitfahrer*in (17 %). Strecken, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, E-Bike, Zu Fuß) getätigt werden, bilden in Summe nur 17 % der erfassten Wegeentfernungen ab.

Für die nachfolgenden differenzierten Darstellungen der Verkehrsmittelwahl bevorzugt PB Consult die (übliche) Darstellungsvariante „pro Weg“. Diese Darstellungsmethode der Verkehrsmittelwahl ist auch maßgebend für die Bewertung von Entwicklungszielen (z.B. Erhöhung des Anteils an Wegen, die mit Fahrradrad/E-Bike zurückgelegt werden).

Abbildung 15 verdeutlicht, dass männliche Befragungsteilnehmer im Durchschnitt mehr Wege mit dem Pkw als Fahrer (48 % versus 44 %) zurücklegen, während weibliche Personen häufiger den Pkw als Mitfahrerin nutzen (15 % versus 10 %). Frauen sind zudem etwas häufiger zu Fuß (26 %) unterwegs und legen weniger Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike (9 %) zurück.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Geschlecht



321-214-25-106

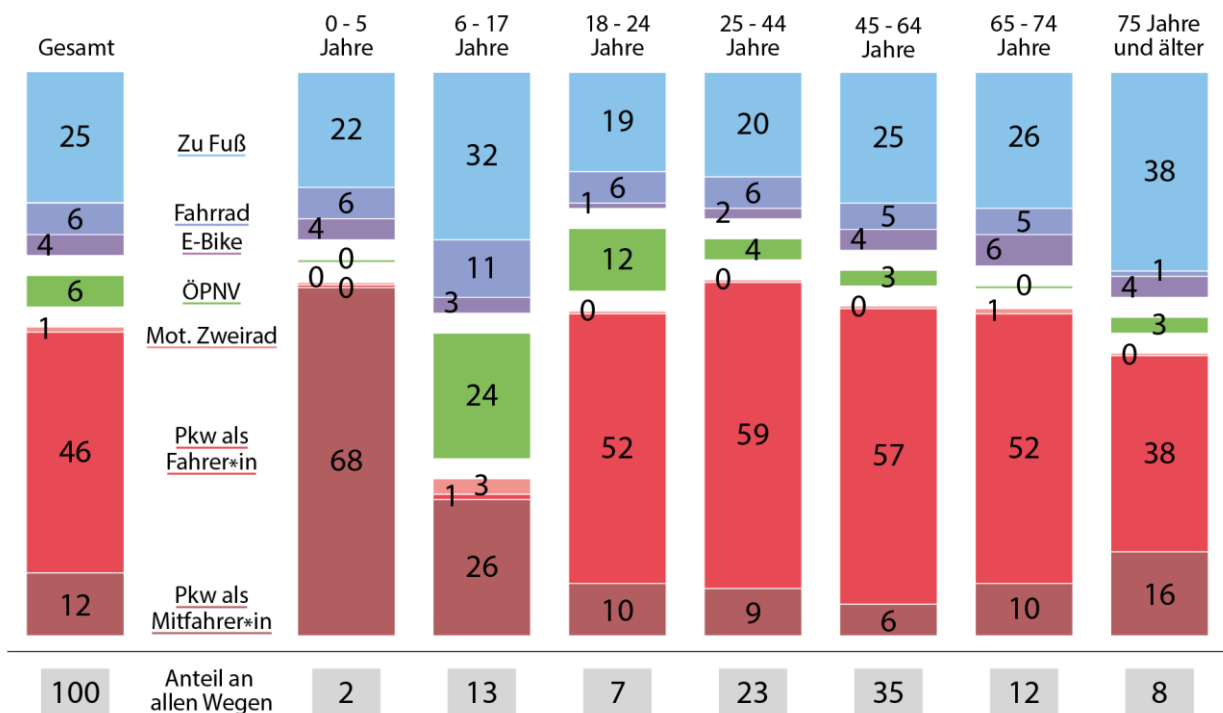
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

In Abbildung 16 wird die Verkehrsmittelwahl im Landkreis Dingolfing-Landau nach Altersklassen differenziert. Kleinkinder unter 6 Jahren legen erwartungsgemäß den Großteil ihrer Wege als Pkw-Mitfahrer*in (68 %) zurück. Bei den Fahrrad- und E-Bike-Wegen (10 %) handelt es sich in dieser Population überwiegend um Mitfahrer*in-Wege (im Radanhänger). Befragte im Alter zwischen 6 und 17 Jahren weisen einen relativ hohen Anteil an Fahrrad- oder E-Bike-Wegen (14 %) auf. Zudem nutzen sie die öffentlichen Verkehrsmittel überdurchschnittlich häufig: 24 % ihrer Wege entfallen auf den ÖPNV – mehr als in allen anderen Altersklassen („Schülerverkehr“).

Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre) legen bereits mehr als jeden zweiten Weg (52 %) mit dem Pkw als Fahrer*in zurück. Den höchsten Anteil an Pkw-Wegen als Fahrer*in (59 %) weisen die 25 bis 44-Jährigen auf. Sowohl die jungen als auch die „mittleren“ Erwachsenen sind vergleichsweise selten mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Altersklassen



321-314-25-107

Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Das E-Bike nimmt in den Bevölkerungsgruppen „45+“ einen Wege-Anteil von mindestens 4 % ein. Senior*innen im Alter zwischen 65 und 74 Jahren legen sogar mehr Wege mit dem E-Bike (6 %) als mit dem konventionellen Fahrrad (5 %) zurück. Erst im hohen Senioralter zeichnet sich ein deutlicher Rückgang der Pkw-Nutzung als Fahrer*in ab. Landkreisbewohner*innen ab 75 Jahren tätigen 38 % ihrer ausschließlich zu Fuß.

Die Verkehrsmittelnutzung der Bürger*innen des Landkreises Dingolfing-Landau fällt an den Wochentagen höchst unterschiedlich aus, wie Abbildung 17 verdeutlicht. An Wochenenden werden deutlich mehr Fahrten als Pkw-Mitfahrer*in zurückgelegt als an Werktagen, was auf einen höheren Pkw-Besetzungsgrad bzw. auf mehr „gemeinsame Unternehmungen“ an Wochenenden hindeutet. Der Anteil an Fahrrad- oder E-Bike-Wegen fällt an Sonn- und Feiertagen mit insgesamt 18 % mehr als doppelt so hoch aus wie an Werktagen (7 %).

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Tagestyp

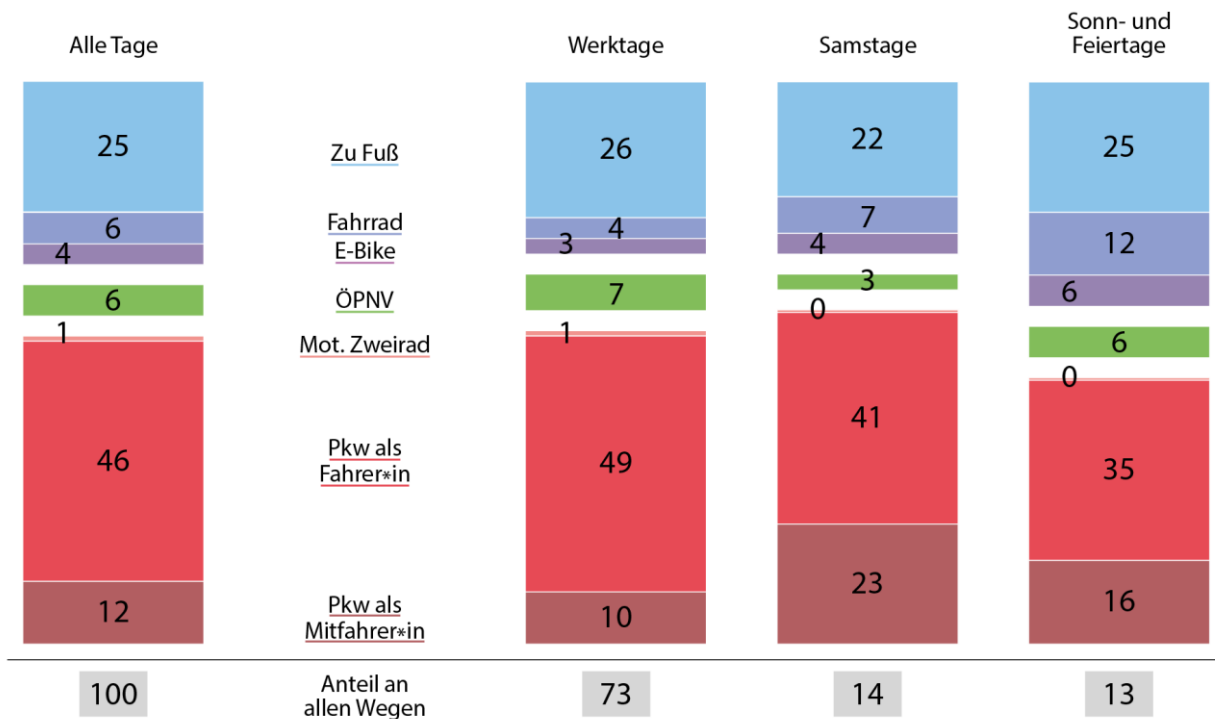


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Tagestyp

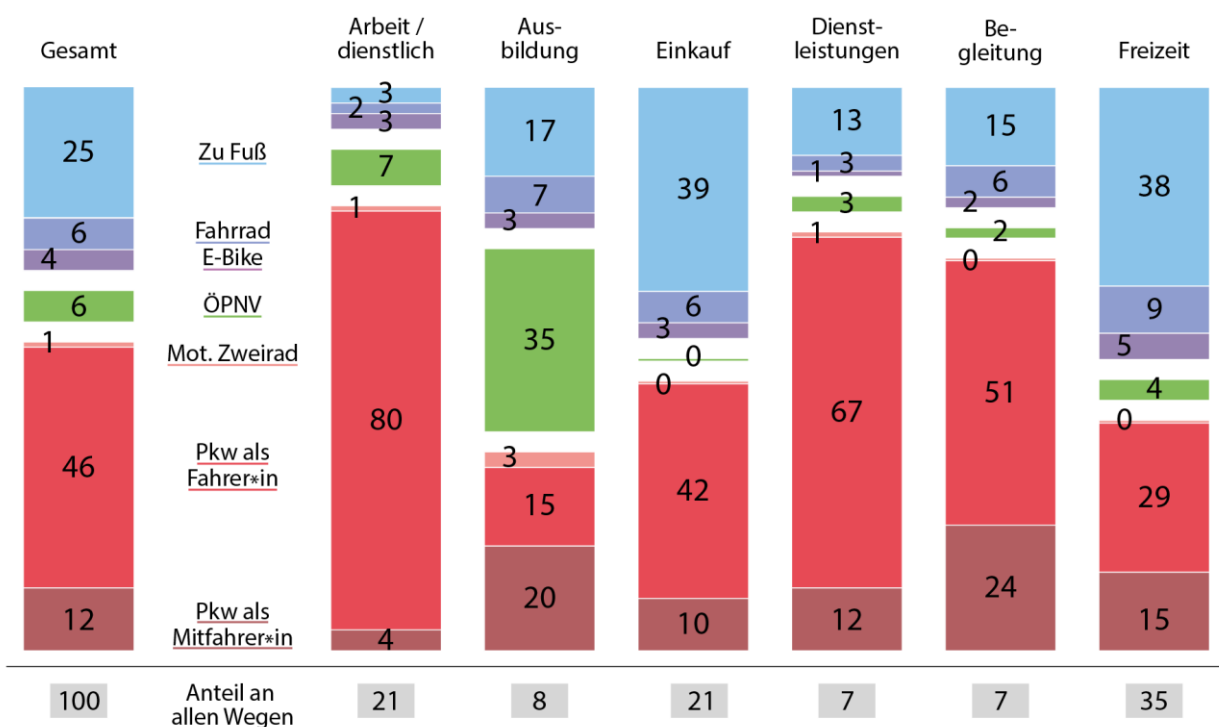
In Abbildung 18 wird die Verkehrsmittelwahl nach dem Wegezweck der Befragten unterschieden. 80 % aller Arbeitswege (inkl. dienstliche/geschäftliche Wege) der Bevölkerung im Landkreis Dingolfing-Landau werden mit dem Pkw als Fahrer*in zurückgelegt. Bei Ausbildungswegen (z.B. Schule, Universität) fällt der ÖPNV-Anteil mit 35 % erwartungsgemäß hoch aus. Der „Mitnahmeanteil“, d.h. Wege, die als Pkw-Mitfahrer*in getätigt werden, liegt im Ausbildungsverkehr bei 20 %.

Einkaufswege sind häufig mit kurzen Wegstrecken verbunden (z.B. Weg zum Bäcker, Kiosk etc.), weshalb der Anteil an reinen Zu-Fuß-Wege in dieser Kategorie mit 39 % relativ hoch ausfällt. Der Pkw als Fahrer*in spielt bei Einkäufen mit einem Wegeanteil von 42 % dennoch eine große Rolle, da der Wegezweck Einkauf auch „größere Einkäufe“ (Supermarkt, Einkaufszentrum etc.) beinhaltet. Für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen nutzen die Bürger*innen am häufigsten den Pkw als Fahrer*in (67 %).

Bei Freizeitaktivitäten spielen prinzipiell alle Verkehrsmittel eine Rolle, mit Steigerungspotenzial für den ÖPNV (4 %). Ein Großteil der Freizeitwege (38 %) wird ausschließlich zu Fuß (Spaziergänge, Erholungswege, Joggen etc.) getätigt. Das Fahrrad und das E-Bike werden im Freizeitverkehr bereits überdurchschnittlich (14 %) häufig genutzt. Bei allen anderen Wegezwecken liegen die Radverkehrsanteile (inkl. E-Bike) bei Werten zwischen 4 % und 10 %.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Wegezweck



321-314-25-109

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

In Abbildung 19 wird die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen unterschieden. Wegstrecken unter einem Kilometer werden überwiegend zu Fuß (90 %) getätigt. Kurzstrecken (1 bis unter 3 km) legen die Landkreisbewohner*innen zu 30 % mit dem Pkw als Fahrer*in und (nur) zu 15 % mit dem Fahrrad oder E-Bike zurück. Ab einer Weglänge von 3 Kilometern wird verstärkt das E-Bike genutzt. Innerhalb der Entfernungsklasse „3 bis unter 5 Kilometer“ beträgt der Fahrradanteil insgesamt 25 % (darunter 9 % E-Bike). Die MIV- und ÖPNV-Anteile steigen mit zunehmender Entfernung sukzessive an und bleiben ab einer Entfernung von 10 Kilometern relativ stabil.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Entfernungsklassen

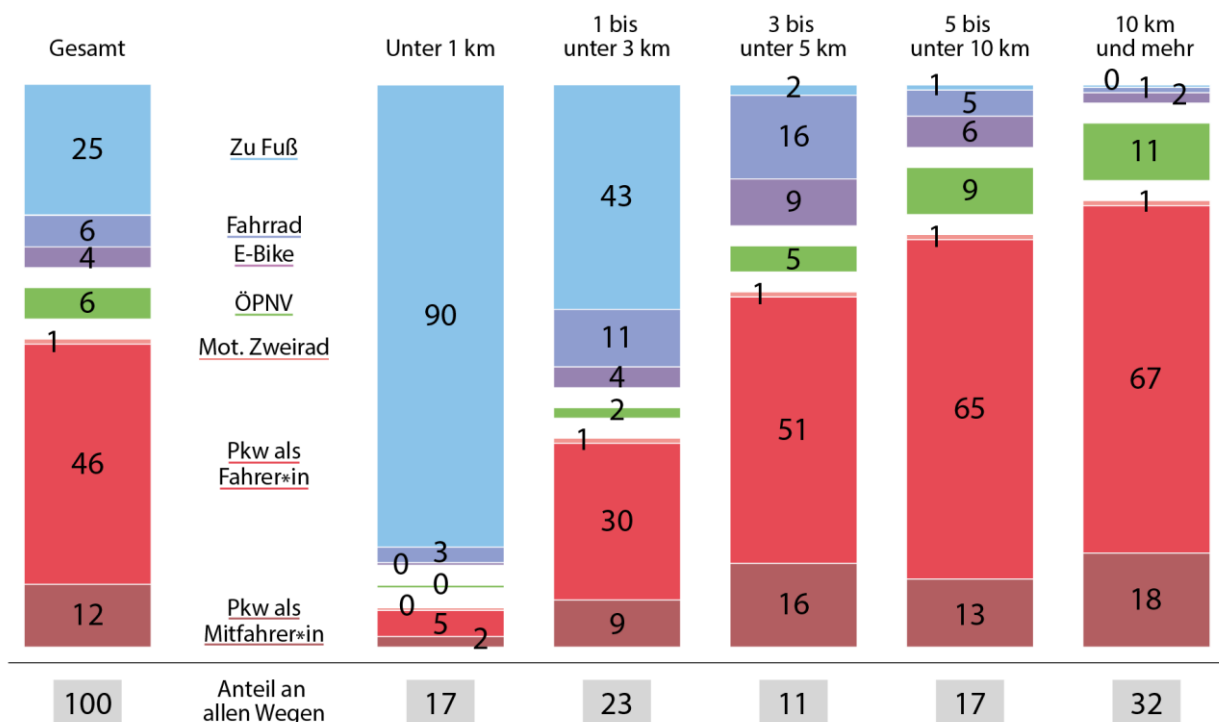


Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Die Verkehrsmittelwahl wird maßgeblich durch den Wohnort beeinflusst, der im Zuge der Analysen zu vier Landkreisgebieten aggregiert wurde (vgl. Kapitel 2.1). In Abbildung 20 wird das unterschiedliche Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen dieser Landkreisgebiete veranschaulicht. Generell ist festzustellen, dass in den Städten Landau und Dingolfing der Pkw als Fahrer*in seltener und das (konventionelle) Fahrrad häufiger genutzt wird als im jeweiligen Umland. Im städtischen Vergleich zeigt sich, dass die Dingolfinger*innen deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen (14 %) als Bewohner*innen der „Bergstadt“ Landau.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Wohngebiet

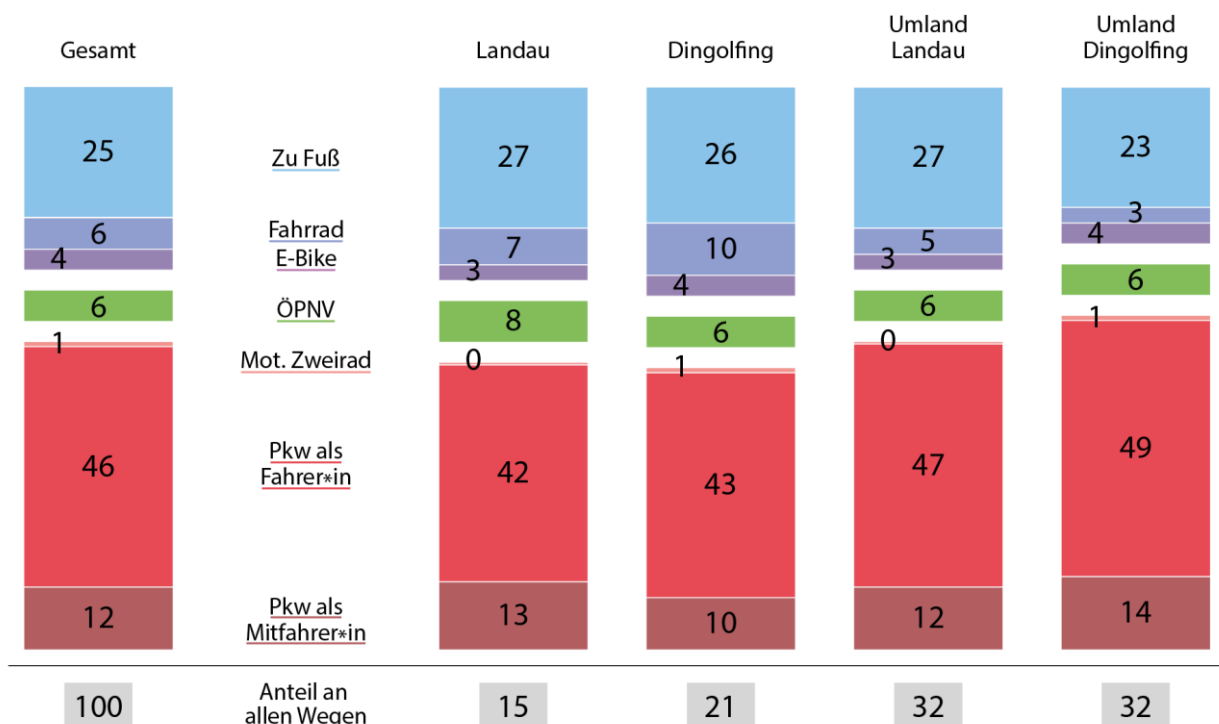


Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl nach Wohngebiet

Die Verfügbarkeit eines persönlichen Pkws hat großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, wie Abbildung 21 verdeutlicht. Landkreisbewohner*innen, die einen privaten Pkw (oder Dienstwagen) besitzen, legen auch 59 % ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrer*in zurück. Führerscheinbesitzer*innen, die zumindest im eigenen Haushalt auf einen Pkw zurückgreifen können, legen 35 % ihrer Strecken als Pkw-Fahrer*in zurück. Befragte ohne Führerschein (→ überwiegend Kinder und Jugendliche), die nicht über einen (persönlichen) Pkw verfügen, sind erwartungsgemäß stärker auf alternative Verkehrsmittel angewiesen, wie beispielsweise den ÖPNV.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Pkw-Verfügbarkeit

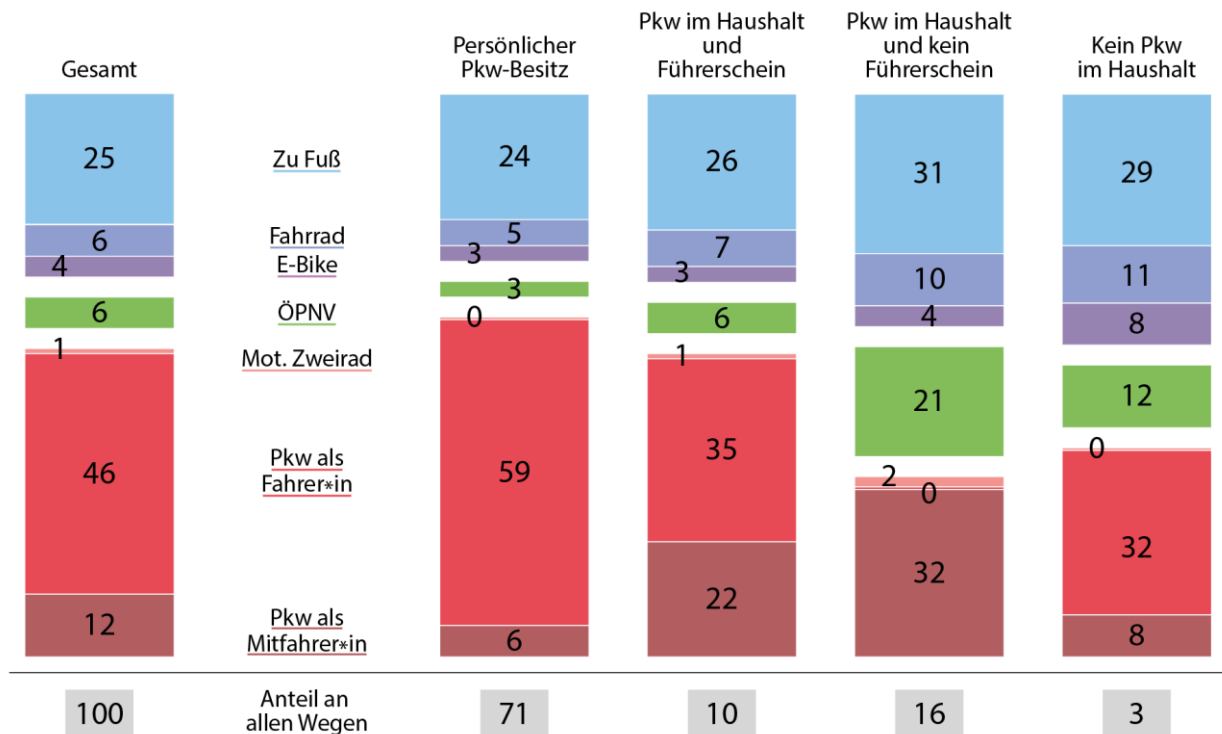


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit

In Kapitel 3.1 wurde bereits darauf hingewiesen, dass ein relativ hoher Anteil der Landkreisbevölkerung (36 %) im Besitz eines E-Bike oder (S-)Pedelects ist. Abbildung 18 zeigt, dass diese Bevölkerungsgruppe auch 9 % ihrer Wege mit „nicht-konventionellen Rädern“ zurücklegen. Da auch das „konventionelle“ Fahrrad noch für 4 % aller Strecken genutzt wird, liegt der Fahrradanteil (inkl. E-Bike) in dieser Bevölkerungsgruppe bei insgesamt 13 %.

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach E-Bike-Besitz

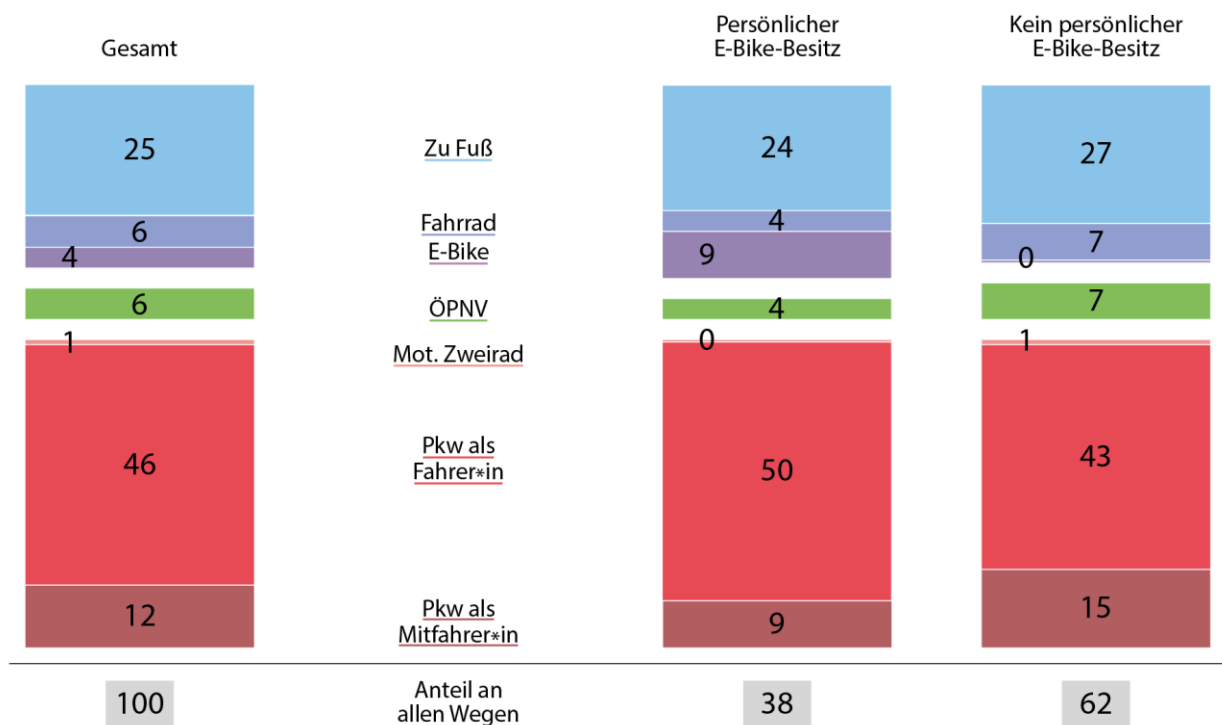


Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Besitz

Abschließend wird die tageszeitliche Verteilung der erfassten Wege nach Hauptverkehrsmitteln in Abbildung 23 visualisiert. Dabei zeigt sich zunächst eine Verkehrsspitze im morgendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr, die hauptsächlich durch Pkw- und ÖPNV-Fahrten ausgelöst wird. Der Pkw-Verkehr erstreckt sich über den gesamten Tagesverlauf und nimmt erst ab 16 Uhr deutlich ab. Der Radverkehr der Landkreisbewohner*innen verteilt sich relativ gleichmäßig über die Tageszeiten.

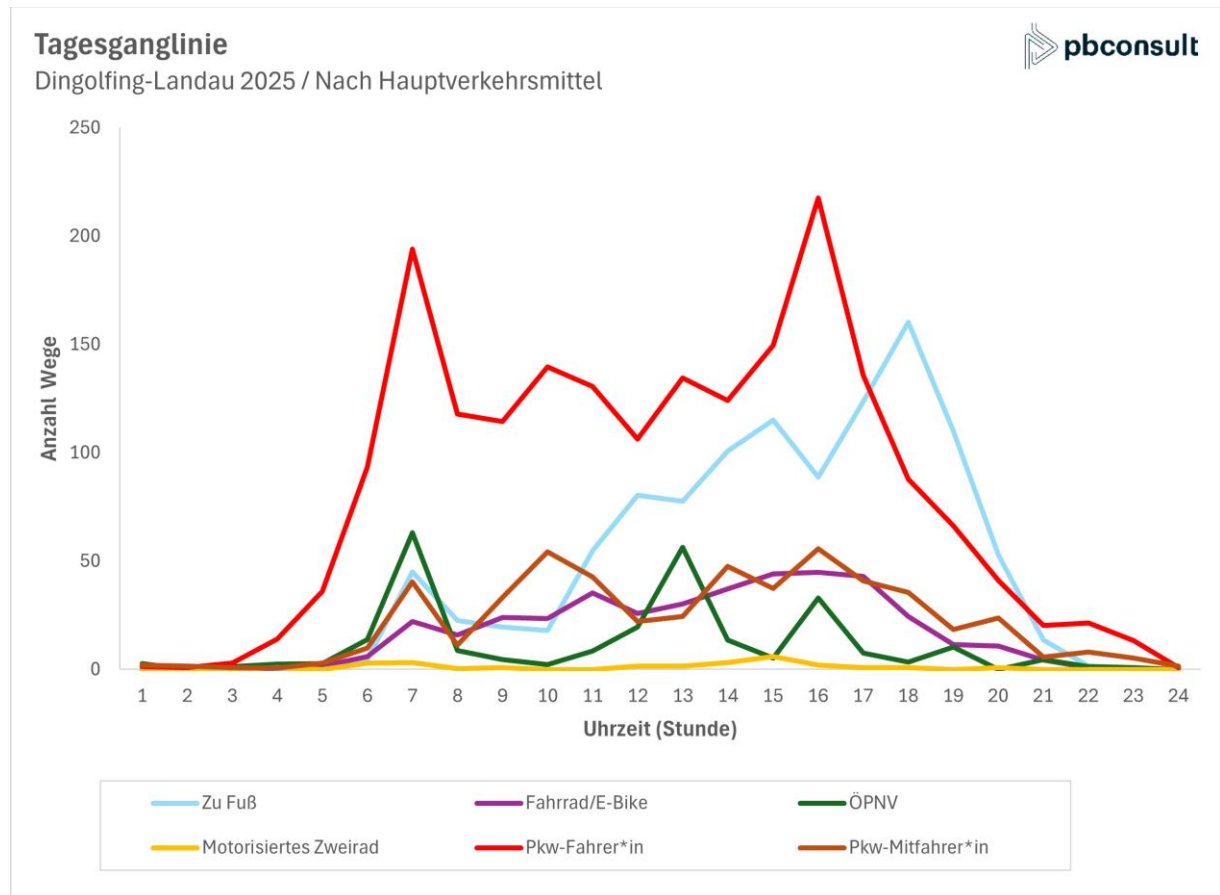


Abbildung 23: Tagesganglinie nach Hauptverkehrsmittel

3.6. Wegedauer und -entfernung

Die durchschnittliche Wegedauer und -entfernung wird in Abbildung 24 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass ÖPNV-Fahrten (einschließlich Zu-, Abgangs- und Umstiegsetappen) mit 31 Minuten am längsten ausfallen, bei einer mittleren Entfernung von 18 Kilometern.

Die durchschnittliche Entfernung und Dauer der Pkw-Wege (als Fahrer*in) liegt bei 14 Kilometern bzw. 19 Minuten pro Fahrt und deckt sich insgesamt mit der mittleren Wegeentfernung und -dauer der Mitfahrer-Strecken.

Mit dem „konventionellen“ Fahrrad legen die Landkreisbewohner*innen eine durchschnittliche Entfernung von 3,5 Kilometern in 16 Minuten zurück. E-Bike-Strecken fallen tendenziell länger (6 Kilometer) aus. (Reine) Zu-Fuß-Wege der Bevölkerung nehmen im Durchschnitt 13 Minuten in Anspruch, beschränken sich jedoch erwartungsgemäß auf kürzere Entfernungen (900 Meter pro Weg).

Dauer und Entfernung

Dingolfing-Landau 2025 / Pro Weg*



	Dauer	Entfernung
Hauptverkehrsmittel		
Zu Fuß	13 min	0,9 km
Fahrrad	16 min	3,5 km
E-Bike***	25 min	6,2 km
ÖPNV	31 min	17,8 km
Motorisiertes Zweirad	**	**
Pkw-Fahrer:in	19 min	14,0 km
Pkw-Mitfahrer:in	19 min	13,7 km
Gesamt	18 min	9,9 km

* von "Tür zu Tür"

** zu geringe Fallzahl

*** inkl. Pedelec, S-Pedelec, E-Scooter

Abbildung 24: Dauer und Entfernung pro Weg

Wie den zentralen Kennziffern der Mobilität (vgl. Kap. 3.2) bereits entnommen werden konnte, sind die Bewohner*innen des Landkreises insgesamt 57 Minuten pro Tag unterwegs und legen dabei eine Strecke von 31 Kilometern zurück. In Abbildung 25 wird die tägliche Unterwegszeit und Wegeentfernung pro Person nach den einzelnen Hauptverkehrsmitteln aufgeschlüsselt.

Bezogen auf alle Befragungsteilnehmenden liegt die tägliche Dauer von Zu-Fuß-Wegen pro Person bei 20 Minuten. In dieser Zeit werden im Durchschnitt 1.300 Meter zurückgelegt. Die täglich zurückgelegte Entfernung fällt beim Pkw als Fahrer mit 20 Kilometern am höchsten aus. Aufgrund des verhältnismäßig niedrigen ÖPNV-Wegeanteils in der Bevölkerung (6 %) fällt die ÖPNV-Dauer und -Entfernung pro Person und Tag mit 3 Minuten bzw. 3 Kilometern relativ gering aus.

Dauer und Entfernung

Dingolfing-Landau 2025 / Pro Person und Tag



	Dauer	Entfernung
Hauptverkehrsmittel		
Zu Fuß	20 min	1,3 km
Fahrrad	3 min	0,8 km
E-Bike**	2 min	0,5 km
ÖPNV	3 min	3,3 km
Motorisiertes Zweirad	*	*
Pkw-Fahrer:in	23 min	20,1 km
Pkw-Mitfahrer:in	6 min	5,3 km
Gesamt	57 min	31,5 km

*zu geringe Fallzahl

** inkl. Pedelec, S-Pedelec, E-Scooter

Abbildung 25: Dauer und Entfernung pro Person/Tag

3.7. Räumliche Bezüge

In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, wie sich die Mobilität der Befragungspersonen in räumlicher Hinsicht gestaltet. Für Darstellungen der „räumlichen Mobilität“ werden die Wege der Bevölkerung im Landkreis Dingolfing-Landau nach den folgenden Verkehrsarten zusammengefasst:

Binnenverkehr:

Der Binnenverkehr umfasst alle Wege, deren Ausgangs- und Zielpunkt innerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau liegen. Innerhalb dieses Binnenverkehrs wird zwischen folgenden Verkehrsarten unterschieden:

- a) *Binnenverkehr Landau*: Alle Wege, die in Landau starten und in Landau enden.
- b) *Binnenverkehr Dingolfing*: Alle Wege, die in Dingolfing starten und in Dingolfing enden.
- c) *Verkehr innerhalb der Gemeinden*: Alle Wege, die in einer Gemeinde im Landkreis Dingolfing-Landau starten und in dieser Gemeinde enden.
- d) *Verkehr zwischen den Gemeinden/Städten*: Alle Wege, die in einer Gemeinde/Stadt im Landkreis Dingolfing-Landau starten und in einer anderen Gemeinde/Stadt (im Landkreis Dingolfing-Landau) enden.

Quell-/Zielverkehr:

Der Quell-/Zielverkehr umfasst alle Wege, die im Landkreis Dingolfing-Landau starten und außerhalb des Landkreises enden (oder umgekehrt).

Außenverkehr:

Wege der Landkreisbewohner*innen, deren Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb des Landkreises liegen, werden dem „Außenverkehr“ zugeordnet.

Beachtliche 87 % aller Wege der Landkreisbewohner*innen finden im Binnenverkehr statt. Davon entfallen 28 % auf den Verkehr zwischen den Städten/Gemeinden und 30 % auf Wege, die ausschließlich innerhalb einer Gemeinde zurückgelegt werden. 18 % aller erfassten Wege starten und enden in Dingolfing (analog Landau: 11 %).

Dem Quell-/Zielverkehr können 12 % aller berichteten Wege zugeordnet werden. Dieser Landkreis-überschreitende Verkehr verteilt sich auf viele unterschiedliche Zielorte (unter anderem auf die Landkreise Landshut, Deggendorf und Rottal-Inn). 1 % aller Wege werden ausschließlich außerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau zurückgelegt.

Verkehrsarten

Dingolfing-Landau 2025



Verkehrsart	
Binnenverkehr	87%
Landau	11%
Dingolfing	18%
innerhalb Gemeinde	30%
zwischen Gemeinden/Städten	28%
Quell-/Zielverkehr	12%
Außenverkehr	1%
Gesamt	100%

Abbildung 26: Verkehrsarten

In Abbildung 27 wird die Verkehrsmittelwahl nach den bereits erwähnten Verkehrsarten differenziert. Im Binnenverkehr der Städte Landau und Dingolfing fallen sowohl die Anteile des Fußgängerverkehrs (36 % bzw. 31 %) als auch die Anteile des Radverkehrs (13 % bzw. 17 %) überdurchschnittlich hoch aus. Innerhalb der Gemeinden wird ca. jeder zweite Weg (51 %) ausschließlich Zu Fuß zurückgelegt; lediglich 35 % entfallen auf den Motorisierte Individualverkehr.

Bei Wegen zwischen den Gemeinden/Städten nutzen die Landkreisbewohner*innen zu 65 % den Pkw als Fahrer*in und zu 19 % den Pkw als Mitfahrer*in. Jeder zehnte Weg (10 %), der in eine andere Stadt oder Gemeinde des Landkreises führt, wird mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt

Im Quell-/Zielverkehr dominiert erwartungsgemäß der Motorisierte Individualverkehr. Wenn Ziele außerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau angesteuert werden, nutzten die Landkreisbewohner*innen bei 91 % dieser Wege den Pkw (73 % als Fahrer*in; 18 % als Mitfahrer*in).

VERKEHRSMITTELWAHL

Dingolfing-Landau 2025 / nach Verkehrsart

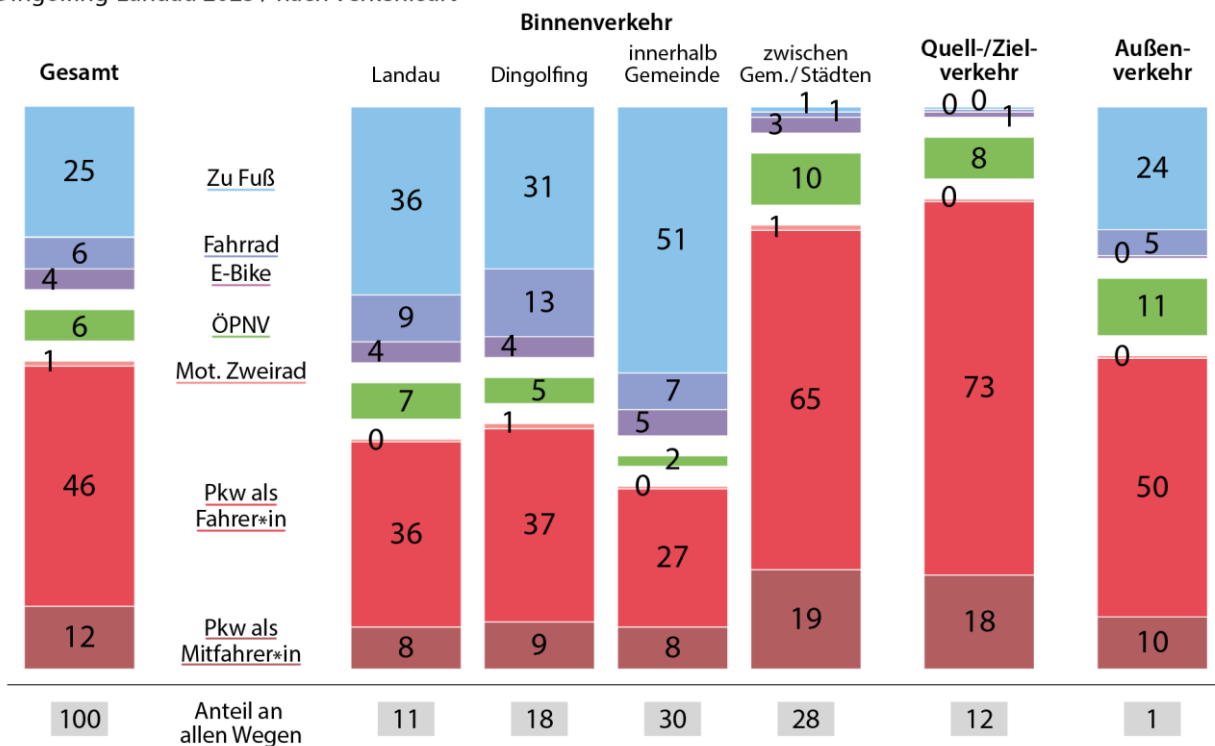


Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart

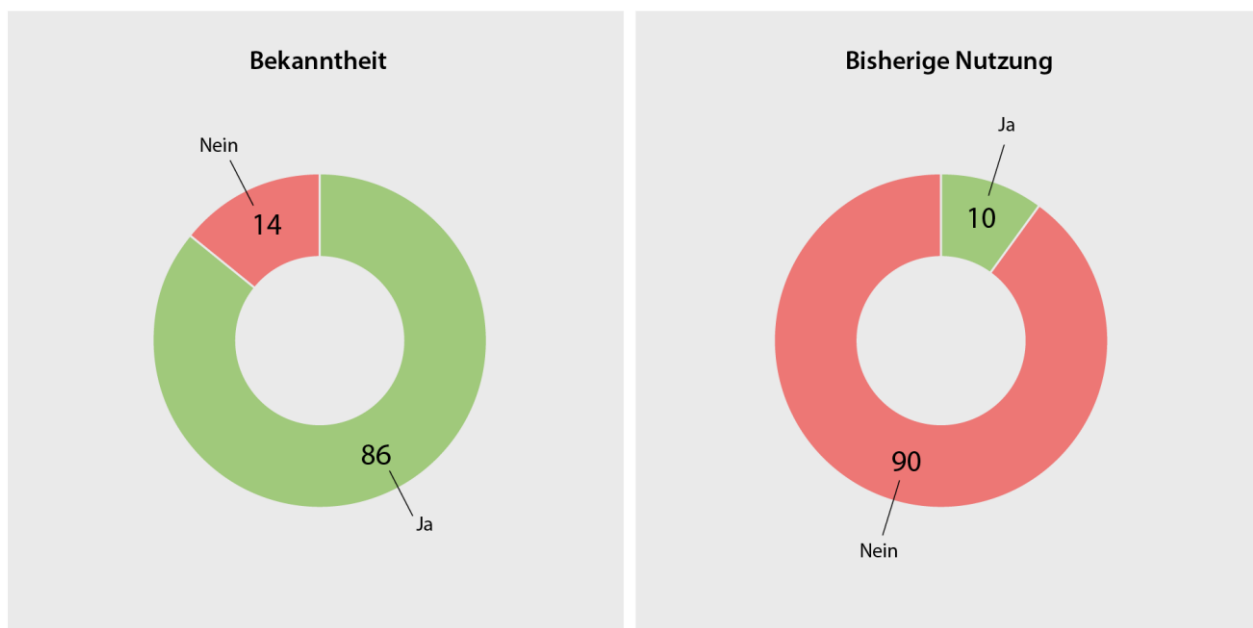
3.8. On-Demand-Angebot „LanDi“

Das On-Demand-Angebot „LanDi“ ist ein Rufbus-Dienst, der bereits im Jahr 2023 eingeführt wurde und eine flexible Fortbewegung im Landkreis Dingolfing-Landau ermöglicht. Die Ergebnisse der Zusatzbefragung „LanDi“, an der rund 650 Personen aus der Mobilitätsbefragung 2025 teilgenommen haben, werden abschließend kurz zusammengefasst.

Die große Mehrheit der Landkreisbevölkerung (86 %) kennt das On-Demand-Angebot „LanDi“. Jede*r zehnte Bewohner*in (10 %) gibt zum Zeitpunkt der Befragung (September/Oktober 2025) an, das Angebot bereits genutzt zu haben.

ON-DEMAND-ANGEBOT LANDI

Dingolfing-Landau 2025 / Bekanntheit und Nutzung



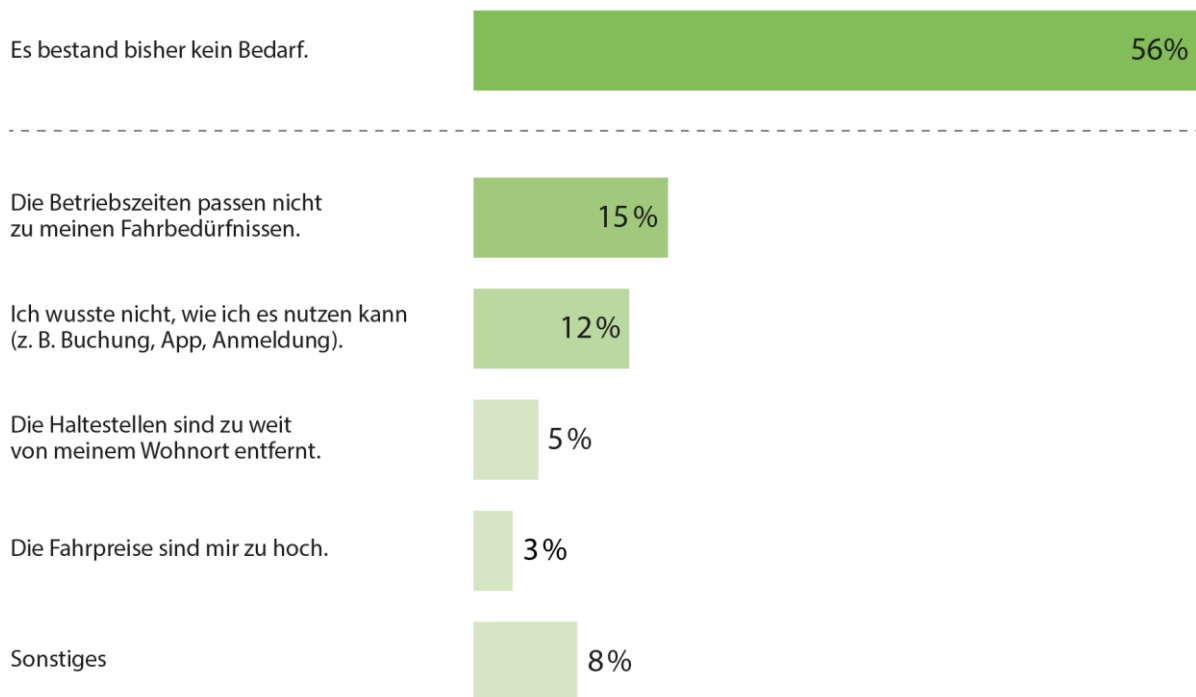
321-314-25-122

Abbildung 28: Bekanntheit und Nutzung „LanDi“

Auf die Frage, warum das On-Demand-Angebot „LanDi“ bisher nicht genutzt wurde, antworteten 56 % der Befragten, dass „bisher kein Bedarf bestand“. Nur wenige Landkreisbewohner*innen begründen ihre bisherige Nicht-Nutzung mit unpassenden Betriebszeiten (15 %), fehlender Nutzungsinformation (12 %) oder der weiten Haltestellen-Entfernung zum Wohnort (5 %). Die Fahrpreise sind lediglich für eine Minderheit (3 %) der Befragten ein entscheidender Hinderungsgrund.

ON-DEMAND-ANGEBOT LANDI

Dingolfing-Landau 2025 / Hinderungsgründe der Nutzung



321-314-25-117

Abbildung 29: Hinderungsgründe der „Landi“-Nutzung

Die Teilnehmer*innen der Zusatzbefragung konnten aus einer Reihe von vorgegeben Antworten wählen, welche Verbesserungen sie sich für das On-Demand-Angebot „Landi“ wünschen⁷. Die Nennungsanteile werden in Abbildung 30 auf Basis aller Befragten, die das „Landi“-Angebot kennen, aufgelistet.

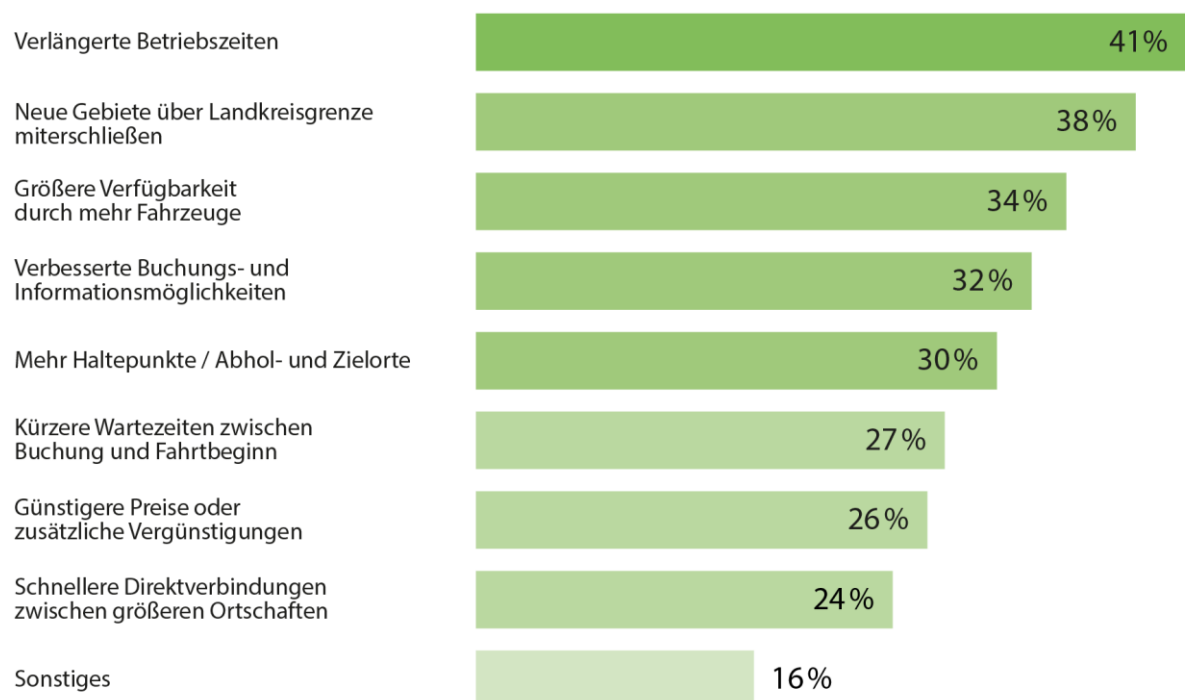
Generell wurden relativ viele Verbesserungsvorschläge (Durchschnitt: 2,7 Nennungen pro Person) ausgewählt. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass alle Befragungsteilnehmer*innen, die das „Landi“-Angebot kennen, ihre Meinung äußern konnten - darunter auch Personen, die das Angebot bisher noch nicht genutzt haben.

⁷ Auswahl mehrerer Verbesserungsvorschläge pro Befragungsperson möglich

Die meisten Befragten wünschen sich „verlängerte Betriebszeiten“ (41 %). Der Rufbus „LanDi“ fährt Montag - Freitag von 6:00 bis 21:00 Uhr und an Wochenenden/Feiertagen von 8:00 Uhr bis 21:00 Uhr. Die „Erschließung neuer Gebiete über die Landkreisgrenze hinaus“ sowie eine „größere Verfügbarkeit durch mehr Fahrzeuge“ sind für 38 % bzw. für 34 % der Befragten ein wichtiges Anliegen.

ON-DEMAND-ANGEBOT LANDI

Dingolfing-Landau 2025 / Verbesserungsvorschläge*



321-314-25-118

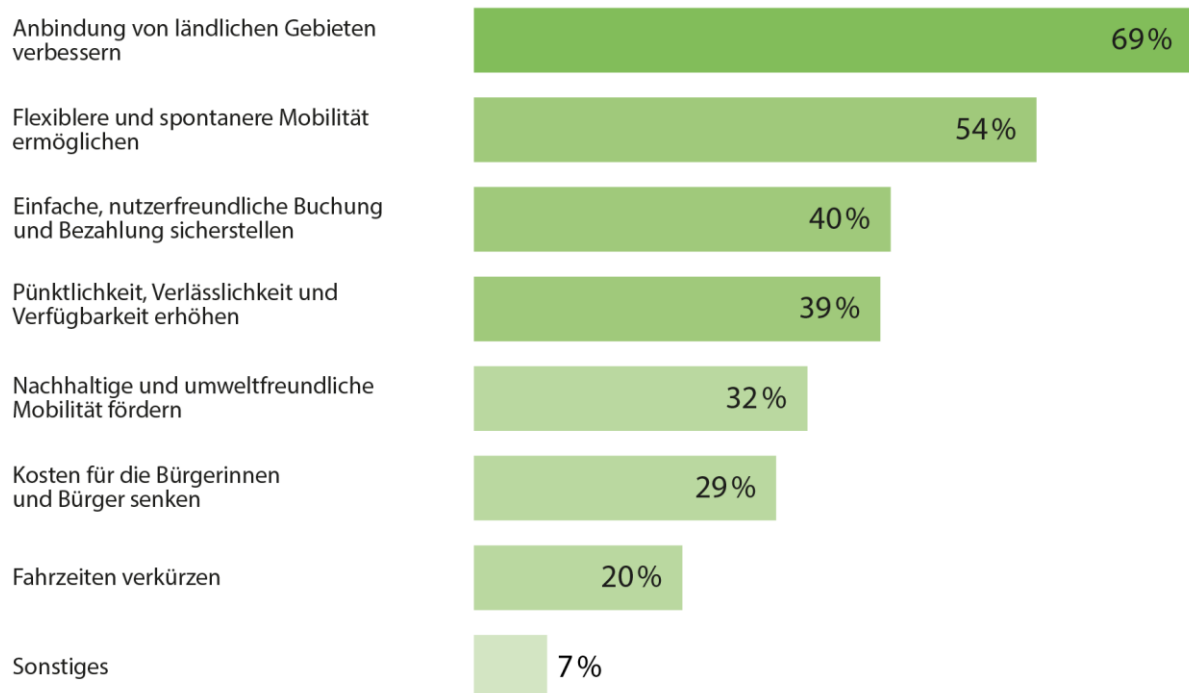
*) Datenbasis: Personen, die das On-Demand-Angebot „LanDi“ kennen

Abbildung 30: Verbesserungsvorschläge „LanDi“

Neben diesen konkreten Verbesserungsvorschlägen wurden im Rahmen der Zusatzbefragung die vorrangigen Ziele der Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots „Landi“ ermittelt (siehe Abbildung 31). In diesem Zusammenhang sind 69 % der Befragten der Auffassung, dass in erster Linie die Anbindung von ländlichen Gebieten verbessert werden sollte. Über die Hälfte der Befragten (54 %) sieht die „Ermöglichung einer flexibleren und spontaneren Mobilität“ als vorrangiges Ziel der Weiterentwicklung an.

ON-DEMAND-ANGEBOT LANDI

Dingolfing-Landau 2025 / Vorrangige Ziele der Weiterentwicklung*



321-314-25-119

*) Datenbasis: Personen, die das On-Demand-Angebot „Landi“ kennen

Abbildung 31: Vorrangige Ziele der Weiterentwicklung „Landi“

4. Fazit

Aufgrund der hohen Teilnahmebereitschaft innerhalb der Landkreisbevölkerung konnten im Rahmen der Haushaltsbefragung 2025 Mobilitätsdaten von 1.351 Bürger*innen erhoben werden. Die Untersuchung liefert wichtige Erkenntnisse über die Alltagsmobilität im Landkreis Dingolfing-Landau und eine empirische Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung.

Die vorliegenden Erhebungsergebnisse zeigen zunächst ein ausgeprägtes Mobilitätsniveau der Landkreisbewohner*innen. An einem „normalen Tag“ verlassen 87 % der Bevölkerung das Haus, um diversen Aktivitäten nachzugehen. Die Bürgerinnen und Bürger legen im Durchschnitt 3,2 Wege pro Tag zurück, bei einer mittleren Unterwegszeit von ca. einer Stunde und einer täglichen Entfernung von 31 Kilometern pro Person. Die hauptsächlichen Reisezwecke der Befragten sind „Freizeit“ (35 %), „Arbeit / Dienstlich“ (22 %) und „Einkauf“ (21 %). Das Mobilitätsniveau und die Wegezwecke fallen an Werktagen und Wochenenden erwartungsgemäß unterschiedlich aus.

Das Thema Radverkehr stand im Mittelpunkt der Untersuchung. Die Landkreisbevölkerung ist mit Fahrrädern - vor allem mit E-Bikes - „gut ausgestattet“: 59 % der Landkreisbewohner*innen sind im Besitz eines „konventionellen“ Fahrrads, mehr als ein Drittel der Befragten (36 %) verfügen über ein persönliches E-Bike oder (S-)Pedelec.

Der Radverkehrsanteil liegt innerhalb der Landkreisbevölkerung insgesamt bei 10 % (darunter 4 % E-Bike/Pedelec). Gemessen an den aktuellen MiD-Werten 2023 für Bayern (11 %) und Niederbayern (6 %)⁸ ist dieser Anteil durchaus positiv einzustufen. Im Vergleich zum letzten Radverkehrsanteil, der im Rahmen der MiD 2017 für den Landkreis Dingolfing-Landau erhoben wurde (7 %), konnte eine Steigerung um drei Prozentpunkte erzielt werden. Auch die allgemeine Einschätzung des Radverkehrs fällt innerhalb der Landkreisbevölkerung positiv aus: 63 % der Befragten sind mit der Fahrrad-Verkehrssituation im Landkreis zufrieden.

⁸ Quelle: *Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 - Regionalbericht Freistaat Bayern*

Es bleibt allerdings festzuhalten, dass der Landkreis das selbst gesteckte Ziel „Steigerung des Radverkehrsanteils um fünf Prozentpunkte“ nicht erreicht hat. Gemessen an vergleichbaren Mobilitätsstudien, ist Steigerungspotenzial des Radverkehrsanteils in folgenden Gruppen und Bereichen zu sehen:

- Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren und „mittlere Erwachsene“ zwischen 25 und 44 Jahren legen nur 7 % bzw. 8 % ihrer Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike zurück und liegen damit deutlich unter dem Bevölkerungsdurchschnitt.
- Entfernungsbasierte Analysen haben gezeigt, dass „mittlere“ Strecken (3 bis unter 5 Kilometer) zu 25 % mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden. Ausbaufähig ist der Radverkehrsanteil bei „Kurzstrecken“ zwischen 1 und 3 Kilometern. Diese werden von den Landkreisbewohner*innen nur zu 15 % mit dem Fahrrad (oder E-Bike), jedoch zu 30 % mit dem Pkw als Fahrer*in, zurückgelegt.
- Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck hat gezeigt, dass das Fahrrad und E-Bike im Freizeitverkehr mit einem Wegeanteil von 14 % überdurchschnittlich häufig genutzt werden. Bei allen anderen Wegezwecken liegen die Radverkehrsanteile (inkl. E-Bike) lediglich bei Werten zwischen 4 % und 10 %.
- Insgesamt legt die Landkreisbevölkerung im Durchschnitt 6 % aller Wege mit dem (konventionellen) Fahrrad und 4 % mit dem E-Bike (oder Pedelec) zurück. In Anbetracht der hohen E-Bike-Besitzquote pro Person (36 %) erscheint vor allem der E-Bike-Anteil an allen Wegen enorm ausbaufähig.

Ein Viertel (25 %) aller Wege legen die Landkreisbewohner*innen (ausschließlich) zu Fuß zurück. Somit hat sich der Anteil des Fußgängerverkehrs gegenüber 2017 (22 %) um drei Prozentpunkte erhöht. Der durch die Corona-Pandemie ausgelöste Trend zu einer stärkeren Nahmobilität bzw. zu mehr kurzen Wegen im eigenen Wohnquartier hatte auch im Landkreis Dingolfing-Landau einen nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung des (reinen) Zu Fuß-Verkehrs.

Der ÖPNV spielt im Landkreis Dingolfing mit einem Wegeanteil von 6 % (2017: 7 %) eine untergeordnete Rolle, lediglich im Ausbildungsverkehr liegt der ÖPNV-Anteil (35 %) auf einem hohen Niveau. Der öffentliche Nahverkehr in Dingolfing-Landau wird im Allgemeinen eher negativ bewertet (Zufriedenheitsindex: - 39). Befragte, die den ÖPNV regelmäßig nutzen, sind jedoch mit der ÖPNV-Verkehrssituation im Landkreis tendenziell zufrieden (Zufriedenheitsindex: + 20). Auf die offene Frage nach Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation werden hauptsächlich Sachverhalte genannt, die sich auf die Fahrtenhäufigkeit tagsüber (25 %), die Taktverdichtung (25 %) und die Erschließung des ländlichen Raums (21 %) beziehen.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Dingolfing-Landau wird seit 2023 durch das Rufbussystem „LanDi“ ergänzt. Zum Zeitpunkt der Mobilitätsbefragung (Herbst 2025) geben 86 % der Befragten an, das On-Demand-Angebot „LanDi“ zu kennen. 10 % der Befragten haben das Angebot bereits genutzt. „Es bestand bisher kein Bedarf“ ist mit einem Nennungsanteil von 56 % der hauptsächlich genannte Hinderungsgrund der bisherigen Nichtnutzer*innen.

Der Pkw ist nach wie vor das wichtigste Fortbewegungsmittel der Landkreisbewohner*innen. Im Jahr 2025 werden im Durchschnitt 46 % aller Wege mit dem Pkw als Fahrer*in und 12 % mit dem Pkw als Mitfahrer*in zurückgelegt. Insgesamt hat sich der Pkw-Verkehr der Landkreisbürger*innen von 65 % (2017) auf 59 % (2025) reduziert. Für berufliche Wege nutzen die Befragten zu 80 % den Pkw als Fahrer*in. Bei einer näheren Betrachtung nach Altersklassen, fällt der Anteil an Pkw-Wegen als Fahrer*in der Gruppe der 25 bis 44-Jährigen mit 59 % am höchsten aus. Auch junge Erwachsene (18 - 24 Jahre) legen bereits über die Hälfte ihrer Wege (52 %) mit dem Pkw als Fahrer*in zurück. 90 % aller Befragten sind mit der Pkw-Verkehrssituation im Landkreis Dingolfing-Landau zufrieden.

Der Wohnort der Befragten spielt eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. So legen beispielsweise die Dingolfinger*innen deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike zurück (14 %) als Bewohner*innen der „Bergstadt“ Landau (10 %). Befragte, deren Wohnort dem Dingolfinger oder Landauer Umland zugeordnet werden konnte, legen tendenziell mehr Wege mit dem Pkw als Fahrer*in zurück als die städtischen Bewohner*innen.

Differenzierte Quell-/Ziel-Analysen haben ergeben, dass sich ein Großteil der Mobilität innerhalb des eigenen Landkreises vollzieht. Beachtliche 87 % aller berichteten Wege der Befragten starten und enden innerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau (= *Binnenverkehr*). Der Landkreis-überschreitende Verkehr verteilt sich auf viele unterschiedliche Zielorte (z.B. Landkreis Landshut, Deggendorf und Rottal-Inn).

Im Binnenverkehr der beiden Städte Dingolfing und Landau werden bereits 54 % bzw. 56 % aller Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Zu Fuß, Fahrrad, E-Bike, ÖPNV) getätigt. Innerhalb der Gemeinden wird ein Großteil aller Strecken zu Fuß (51 %) oder mit dem Fahrrad/E-Bike (12 %) zurückgelegt. Im Verkehr zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten dominiert erwartungsgemäß der Motorisierte Individualverkehr mit einem Wegeanteil von 85 %.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Bewohner*innen des Landkreises Dingolfing-Landau im Vergleich zu 2017 weniger Fahrten mit dem Pkw (- 6 Prozentpunkte) und mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad/E-Bike (jeweils + 3 Prozentpunkte) zurücklegen. Der Landkreis Dingolfing-Landau ist bis zum Jahr 2030 als „fahrradfreundlich“ zertifiziert und hat sich zum Ziel gesetzt, den aktuellen Radverkehrsanteil (10 %) in den nächsten vier Jahren erneut um drei Prozentpunkte zu steigern. Nach Auffassung der Befragten können vor allem der Ausbau von Radwegen sowie die sichere Gestaltung der Radwege zu einer Verbesserung der Radverkehrssituation beitragen. Neben diesen infrastrukturellen Maßnahmen geht es vor allem darum, das Bewusstsein für eine stärkere Fahrradnutzung zu schärfen, vor allem innerhalb der „jüngeren“ Landkreisbevölkerung.

5. Anhang I: Soziodemographie

Haushaltsgröße

Dingolfing-Landau 2025



Haushaltsgröße	
Eine Person	34%
Zwei Personen	31%
Drei Personen	16%
Vier Personen und mehr	19%
Gesamt	100%

Anzahl Personen/Haushalt	2,4
---------------------------------	-----

Abbildung 32: Haushalte nach Haushaltsgröße (gewichtete Verteilung der Befragungshaushalte)

Soziodemographie

Dingolfing-Landau 2025



Geschlecht	
männlich	51%
weiblich	49%
Gesamt	100%

Alter in Klassen	
0 - 5 Jahre	4%
6 - 17 Jahre	13%
18 - 24 Jahre	8%
25 - 44 Jahre	22%
45 - 64 Jahre	33%
65 - 74 Jahre	12%
75 Jahre und älter	8%
Gesamt	100%

Erwerbstätigkeit	
noch nicht in Ausbildung	4%
Hausfrau/Hausmann	2%
Rentner:in	19%
in Ausbildung	18%
zur Zeit arbeitslos	2%
erwerbstätig weiblich	27%
erwerbstätig männlich	28%
Gesamt	100%

Abbildung 33: Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit (gewichtete Verteilungen der Befragungspersonen)

6. Anhang II: Methodik

Methodische Vorgehensweise

Mobilitätsbefragung Dingolfing-Landau 2025



Grundlage

Berücksichtigung der Befragungsstandards von Mobilitätserhebungen (KONTIV, MiD, SrV)
 Berücksichtigung der AGFK-Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung
 Erhebungszeitraum von mindestens vier Wochen (Vermeidung saisonaler Verzerrungen)
 Erhebung an allen Wochentagen
 Befragung aller Personen eines Haushalts ab 0 Jahren, für einen vorgegebenen Stichtag
 Fokus auf hohe Rücklaufquote (Voraussetzung für valide Ergebnisse)
 Strikte Einhaltung sämtlicher Datenschutzstandards und -vorgaben

Stichprobenziehung

Zufallsstichprobe aus Einwohnermelderegister
 Ausreichende Stichprobengröße für repräsentative Ergebnisse
 Stichprobenziehung unter Berücksichtigung der Grundgesamtheit

Befragtenkontakt

Offizielles Begleitschreiben (Landrat Dingolfing-Landau)
 Angebot mehrerer Befragungskanäle (schriftlich-postalisch, telefonisch, online)
 Befragtenbetreuung (kostenlose Servicehotline, Internetpräsenz zur Befragung)
 Intensive Validierung der Befragtenangaben / Telefonische Nachbefragung

Gewichtungskriterien

Stichtagszeitraum (Monate, Wochentage)
 Haushaltsgröße
 Wohngebiet (Dingolfing, Dingolfing Umland, Landau, Landau Umland)
 Alter
 Geschlecht

Datengrundlage/-analyse

Alle Personen ab 0 Jahren
 Alle Wege bis einschließlich 100 km ("Alltagsmobilität"), ohne Wirtschaftsverkehr
 Festlegung des Hauptverkehrsmittels nach Prioritätenfolge "ÖV - MIV - NMV"

Anwendbarkeit der Ergebnisse

Horizontale und vertikale Vergleichbarkeit (KONTIV-, MiD-, SrV-Standards)
 Grundlage für weitere Verkehrsplanung
 Evaluation von Verhaltensänderungen durch getroffene Maßnahmen

Abbildung 34: Methodische Vorgehensweise

Mobilitätsbefragung
Dingolfing-Landau

[illegible]

48

Teil 4: Angaben zur allgemeinen Verkehrssituation und neues Mobilitätsangebot



Im Landkreis Dingolfing-Landau entwickelt sich die Mobilität stetig weiter. Neben den klassischen Verkehrsmitteln wie Auto, Fahrrad oder Bus gibt es seit Mitte Oktober 2023 auch das On-Demand-Angebot „LanDi – flexibel unterwegs“. Wir möchten zunächst Ihre allgemeine Einschätzung zur Verkehrssituation im Landkreis erfahren und anschließend gezielt auf das Angebot „LanDi – flexibel unterwegs“ eingehen.

Bitte geben Sie zunächst an, welche Person aus Ihrem Haushalt – entsprechend dem 2. Teil des Fragebogens – die nachfolgenden Fragen beantwortet: Person Nr.:

1. Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation für die folgenden Verkehrsmittel im Landkreis?

1 = sehr zufrieden 2 = zufrieden 3 = weniger zufrieden 4 = unzufrieden

zu Fuß Fahrrad / E-Bike / Pedelec PKW ÖPNV

2. Welche Verbesserungen wünschen Sie sich für das On-Demand-Angebot „LanDi – flexibel unterwegs“? (Bitte kreuzen Sie an. Mehrfachauswahl möglich)

- Größere Verfügbarkeit durch mehr Fahrzeuge ☐
- Mehr Haltepunkte / Abhol- und Zielorte ☐
- Kürzere Wartezeiten zwischen Buchung und Fahrtbeginn ☐
- Verlängerte Betriebszeiten (z.B. abends oder an Wochenenden/Feiertagen) ☐
- Günstigere Preise oder zusätzliche Vergünstigungen (z.B. für Schüler, Senioren) ☐
- Schnellere Direktverbindungen zwischen größeren Ortschaften ☐
- Verbesserte Buchungs- und Informationsmöglichkeiten (z.B. App-Funktionen, digitale Anzeigen, Echtzeit-Infos) ☐
- Neue Gebiete über Landkreisgrenze miterschließen ☐

Andere, und zwar:

3. Welche Ziele sollte die Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots „LanDi – flexibel unterwegs“ im Landkreis vorrangig erreichen? (Bitte kreuzen Sie an. Mehrfachauswahl möglich)

- Anbindung von ländlichen Gebieten verbessern ☐
- Flexiblere und spontanere Mobilität ermöglichen ☐
- Kosten für die Bürgerinnen und Bürger senken ☐
- Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität fördern ☐
- Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Verfügbarkeit erhöhen ☐
- Fahrzeiten verkürzen ☐
- Einfache, nutzerfreundliche Buchung und Bezahlung (z.B. per App) sicherstellen ☐

Andere, und zwar:

4. Wenn Sie das On-Demand-Angebot „LanDi – flexibel unterwegs“ noch nicht genutzt haben, geben Sie bitte die Gründe dafür an: (Bitte kreuzen Sie an. Mehrfachauswahl möglich)

- Ich kenne das Angebot nicht ☐
- Ich wusste nicht, wie ich es nutzen kann (z.B. Buchung, App, Anmeldung) ☐
- Es bestand bisher kein Bedarf ☐
- Die Haltestellen sind zu weit von meinem Wohnort entfernt ☐
- Die Betriebszeiten passen nicht zu meinen Fahrbedürfnissen ☐
- Die Fahrpreise sind mir zu hoch ☐

Anderer Grund, und zwar:

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Landkreis Dingolfing-Landau nach aggregierten Gemeinden/Märkten.....	5
Abbildung 2: Befragungsinhalte	8
Abbildung 3: Rücklauf und Datengrundlage.....	9
Abbildung 4: Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation	11
Abbildung 5: Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation (Indices).....	12
Abbildung 6: Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation	12
Abbildung 7: Fahrzeug- und Führerscheinbesitz	13
Abbildung 8: Haltestellen-Erreichbarkeit vom Wohnort.....	14
Abbildung 9: Kennziffern der Mobilität nach Wochentag.....	16
Abbildung 10: Aktivitäten	17
Abbildung 11: Wegezweck nach Tagestyp	18
Abbildung 12: Tagesganglinie nach Wegezweck.....	19
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl (2017 versus 2025)	20
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl pro Weg, Zeit und Entfernung	21
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	23
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen	24
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Tagestyp	25
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	26
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen.....	27
Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl nach Wohngebiet	28
Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit.....	29
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Besitz	30
Abbildung 23: Tagesganglinie nach Hauptverkehrsmittel	31
Abbildung 24: Dauer und Entfernung pro Weg	32
Abbildung 25: Dauer und Entfernung pro Person/Tag	33
Abbildung 26: Verkehrsarten	35
Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart.....	36
Abbildung 28: Bekanntheit und Nutzung „Landi“	37
Abbildung 29: Hinderungsgründe der „Landi“-Nutzung.....	38
Abbildung 30: Verbesserungsvorschläge „Landi“	39
Abbildung 31: Vorrangige Ziele der Weiterentwicklung „Landi“	40
Abbildung 32: Haushalte nach Haushaltsgröße (gewichtete Verteilung der Befragungshaushalte)	45
Abbildung 33: Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit (gewichtete Verteilungen der Befragungspersonen)	45
Abbildung 34: Methodische Vorgehensweise	46