



Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Stand: 12.07.2022

Agenda

- 1 Methodik & Basisdaten der Stichprobe
- 2 Auswertung der Basisdaten
- 3 Mobilität
- 4 Modal Split
- 5 Wegelängen und -dauer
- 6 Mobilität während der Corona-Pandemie
- 7 Wegeverflechtungen
- 8 Ergebnisse der Zusatzfragen

Methodik & Basisdaten der Stichprobe

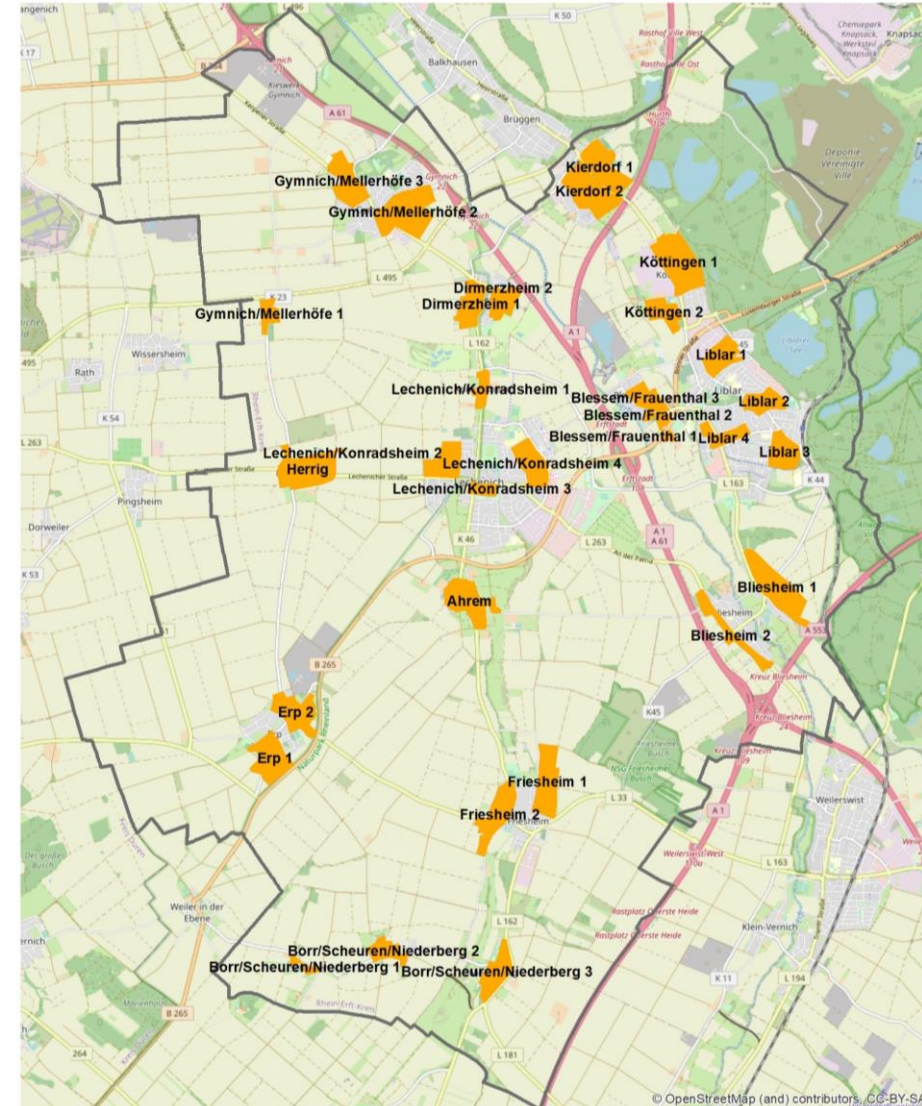
Methodik

- Schriftlich-postalische Haushaltsbefragung mit mehreren Teilnahmemöglichkeiten: schriftlich, telefonisch, online
- Orientierung methodisch und inhaltlich an „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“
- Stichtage für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens:
 - Dienstag, 29.03.2022 (Wetter: min. 8 Grad, max. 15 Grad, bewölkt, trocken, schwacher Wind)
 - Donnerstag, 31.03.2022 (Wetter: min. 2 Grad, max. 10 Grad, leicht bewölkt, kaum Wind)
- Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse: Mindeststichprobengröße von 1 % für 95 %-ige statistische Sicherheit

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/ E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Einschränkung durch das Coronavirus 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV ▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf ▪ Einschätzung der Autonutzung

Erhebungsgebiet

- Erforderliche Stichprobengröße: knapp 1.900 Personen
- Verteilte Fragebögen: 6.200
- Rücklaufquote insgesamt: 18 %
- Stichprobengröße:
 - 1.132 Haushalte
 - 2.405 Personen
 - 6.528 Wege
- Teilnahmearten:
 - 779 schriftlich, 15 telefonisch, 338 online
- Untersuchungsebene: Gesamtstadt und 13 Stadtteile (Zusammenfassung in untersuchungstechnisch sinnvolle Einheiten)



Verteilungsgebiete der Haushaltsbefragung in Erftstadt

Verteilungsgebiete in Erftstadt

6.200 Befragungsunterlagen

- Verteilungsgebiete
- Stadtgrenze Erftstadt

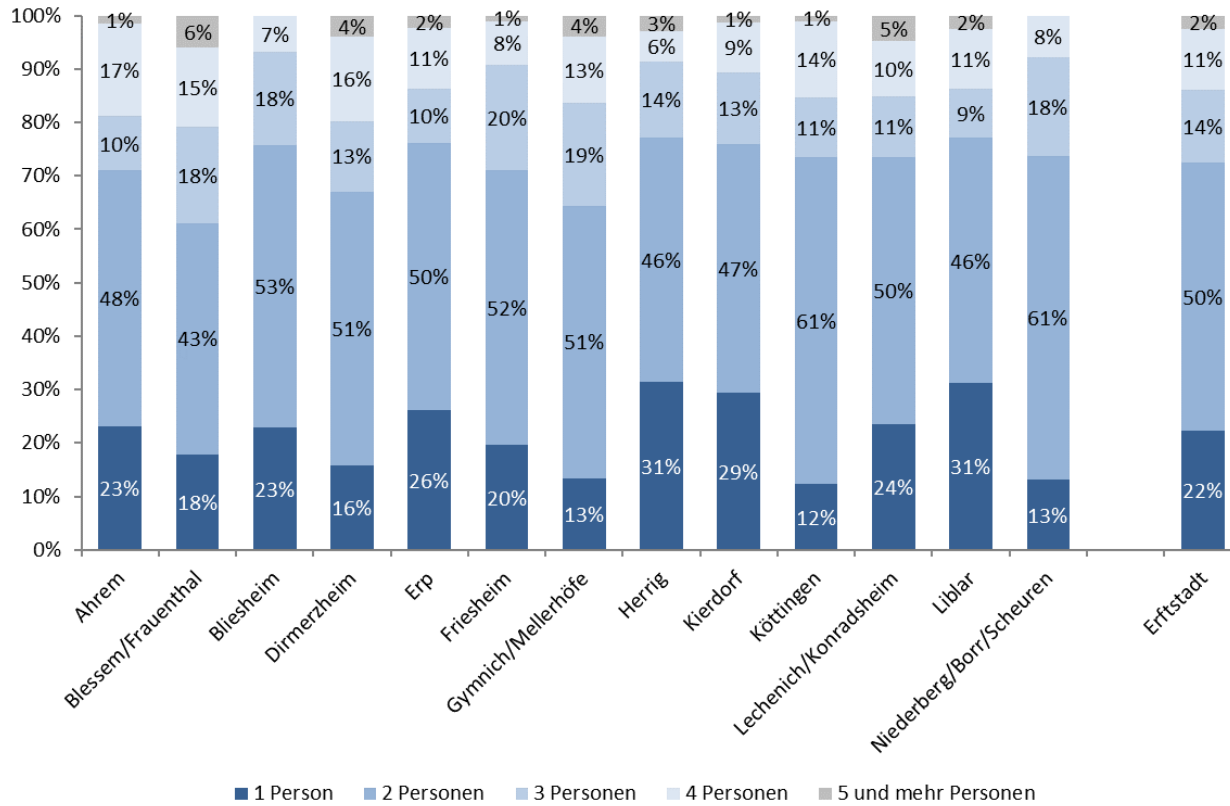


Rücklauf Ebene der Stadtteile

- Erfolgreicher Rücklauf: > 18 %
- Höchster Rücklauf im Stadtteil Liblar sowie in Köttingen

Stadtteil	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf Personen	Rücklaufquote
Ahrem	69	148	16%
Blessem/Frauenthal	67	157	14%
Bliesheim	74	147	16%
Dirmerzheim	76	176	16%
Erp	88	178	19%
Friesheim	97	205	19%
Gymnich/Mellerhöfe	104	237	18%
Herrig	35	70	13%
Kierdorf	75	149	15%
Köttingen	98	221	21%
Lechenich/Konradsheim	106	230	19%
Liblar	205	404	23%
Niederberg/Borr/Scheuren	38	83	10%
Erftstadt	1.132	2.405	18%

Stichprobe: Haushaltsgrößen



- Insgesamt mit 50 % hoher Anteil an 2-Personen-Haushalten
- Im Vergleich der Stadtteile findet sich die geringste durchschnittliche Haushaltsgröße in Liblar, Kierdorf sowie in Bliesheim

Stadtteil	Ø-Haushaltsgröße
Ahrem	2,14
Blessem/Frauenthal	2,34
Bliesheim	1,99
Dirmerzheim	2,32
Erp	2,02
Friesheim	2,11
Gymnich/Mellerhöfe	2,28
Herrig	2,00
Kierdorf	1,99
Köttingen	2,26
Lechenich/Konradsheim	2,17
Liblar	1,97
Niederberg/Borr/Scheuren	2,18
Erftstadt	2,12

Stichprobe: Altersklassen und Geschlecht

Stadtteil	6 bis 14 Jahre	15 bis 17 Jahre	18 bis 24 Jahre	25 bis 39 Jahre	40 bis 59 Jahre	60 bis 64 Jahre	65 bis 74 Jahre	75 Jahre und älter
Ahrem	10,3%	4,1%	4,8%	12,4%	32,4%	6,2%	11,7%	17,9%
Blessem/ Frauenthal	13,5%	1,3%	5,1%	17,3%	28,2%	9,0%	9,6%	16,0%
Bliesheim	7,7%	1,4%	3,5%	15,5%	30,3%	10,6%	9,9%	21,1%
Dirmerzheim	10,7%	4,1%	5,3%	13,6%	33,7%	12,4%	14,2%	5,9%
Erp	8,7%	0,6%	4,1%	19,8%	29,1%	10,5%	15,7%	11,6%
Friesheim	8,5%	3,0%	4,0%	10,5%	31,5%	10,5%	16,5%	15,5%
Gymnich/ Mellerhöfe	5,9%	3,8%	6,8%	13,5%	36,7%	6,8%	19,4%	7,2%
Herrig	5,8%	0,0%	5,8%	15,9%	34,8%	8,7%	10,1%	18,8%
Kierdorf	5,0%	3,5%	8,5%	17,0%	31,2%	8,5%	14,9%	11,3%
Köttingen	7,2%	2,4%	5,8%	8,2%	29,3%	16,3%	21,6%	9,1%
Lechenich/ Konradsheim	9,0%	4,0%	6,7%	13,5%	32,3%	6,7%	10,8%	17,0%
Liblar	9,7%	2,3%	4,6%	14,5%	30,8%	7,6%	17,0%	13,5%
Niederberg/ Borr/ Scheuren	4,9%	1,2%	9,9%	6,2%	38,3%	14,8%	14,8%	9,9%
Erftstadt	8,5%	2,7%	5,5%	13,7%	31,8%	9,5%	15,1%	13,1%

Stadtteil	Weiblich	männlich
Ahrem	49,0%	51,0%
Blessem/ Frauenthal	53,7%	46,3%
Bliesheim	53,7%	46,3%
Dirmerzheim	48,3%	51,7%
Erp	54,0%	46,0%
Friesheim	51,7%	48,3%
Gymnich/ Mellerhöfe	51,5%	48,5%
Herrig	47,8%	52,2%
Kierdorf	53,1%	46,9%
Köttingen	49,3%	50,7%
Lechenich/ Konradsheim	52,0%	48,0%
Liblar	52,6%	47,4%
Niederberg/ Borr/ Scheuren	51,9%	48,1%
Erftstadt	51,6%	48,4%

- Altersklassenverteilung der Stichprobe: Personen mit einem Alter von über 40 Jahren sind stark repräsentiert, Anzahl jüngerer Personen deutlich geringer (insbesondere in Niederberg/Borr/Scheuren, Köttingen und Friesheim ist das Verhältnis stark ausgeprägt)
- Geschlechter sind in der Stichprobe nahezu gleich verteilt, tendenziell haben weibliche Personen häufiger teilgenommen

Stichprobe: Berufstätigkeit und Kinder*

Stadtteil	Berufstätig	Nicht berufstätig	In Ausbildung
Ahrem	50,0%	33,1%	16,9%
Blessem/ Frauenthal	52,2%	28,7%	19,1%
Bliesheim	51,4%	38,9%	9,7%
Dirmerzheim	50,6%	30,0%	19,4%
Erp	50,0%	37,1%	12,9%
Friesheim	47,8%	37,4%	14,8%
Gymnich/ Mellerhöfe	51,9%	32,5%	15,6%
Herrig	56,5%	34,8%	8,7%
Kierdorf	51,7%	34,9%	13,4%
Köttingen	49,5%	37,3%	13,2%
Lechenich/ Konradsheim	48,3%	31,3%	20,4%
Liblar	47,3%	38,2%	14,4%
Niederberg/ Borr/ Scheuren	54,2%	32,5%	13,3%
Erftstadt	50,1%	34,7%	15,2%

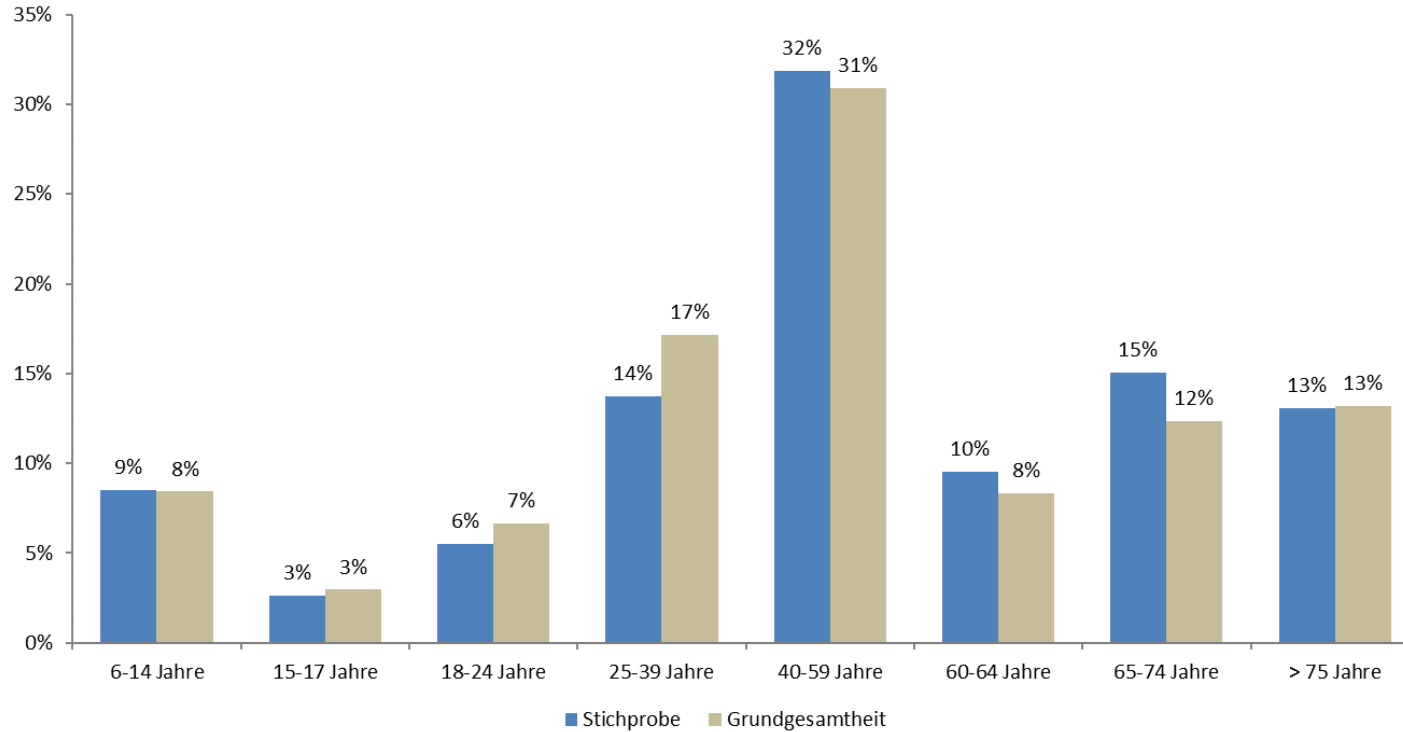
- Berufstätigkeitsquote der Stichprobe: 50,1 %
- Im Vergleich der Stadtteile unterdurchschnittlich viele Berufstätige in Liblar, Lechenich/Konradsheim, Köttingen und Friesheim

Stadtteil	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder und mehr
Ahrem	88,5%	9,8%	1,6%
Blessem/ Frauenthal	84,2%	14,0%	1,8%
Bliesheim	88,3%	10,0%	1,7%
Dirmerzheim	92,3%	4,6%	3,1%
Erp	88,8%	8,8%	2,5%
Friesheim	95,3%	2,3%	2,3%
Gymnich/ Mellerhöfe	87,5%	8,3%	4,2%
Herrig	96,4%	3,6%	0,0%
Kierdorf	90,6%	7,8%	1,6%
Köttingen	92,5%	6,3%	1,3%
Lechenich/ Konradsheim	94,6%	5,4%	0,0%
Liblar	89,1%	8,6%	2,3%
Niederberg/ Borr/ Scheuren	97,1%	2,9%	0,0%
Erftstadt	88,8%	6,8%	4,4%

- In den 1.132 befragten Haushalten leben 91 Kinder unter 6 Jahren. Diese werden bei der Auswertung der Mobilität nicht berücksichtigt, da sie gewöhnlicherweise keine selbstständige Mobilität bestreiten
- In 11,2 % der Erftstädter Haushalte lebt mindestens ein Kind unter 6 Jahren
- In Niederberg/Borr/Scheuren leben (gemäß Stichprobe) die wenigsten Kinder unter 6 Jahren, in Blessem/Frauenthal die meisten

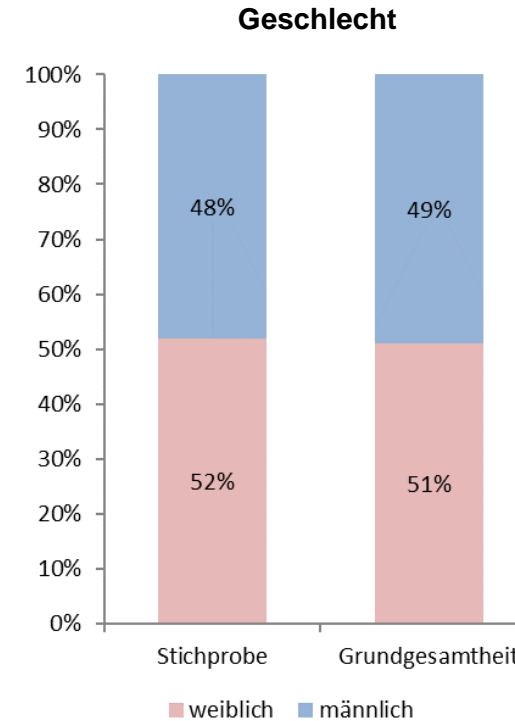
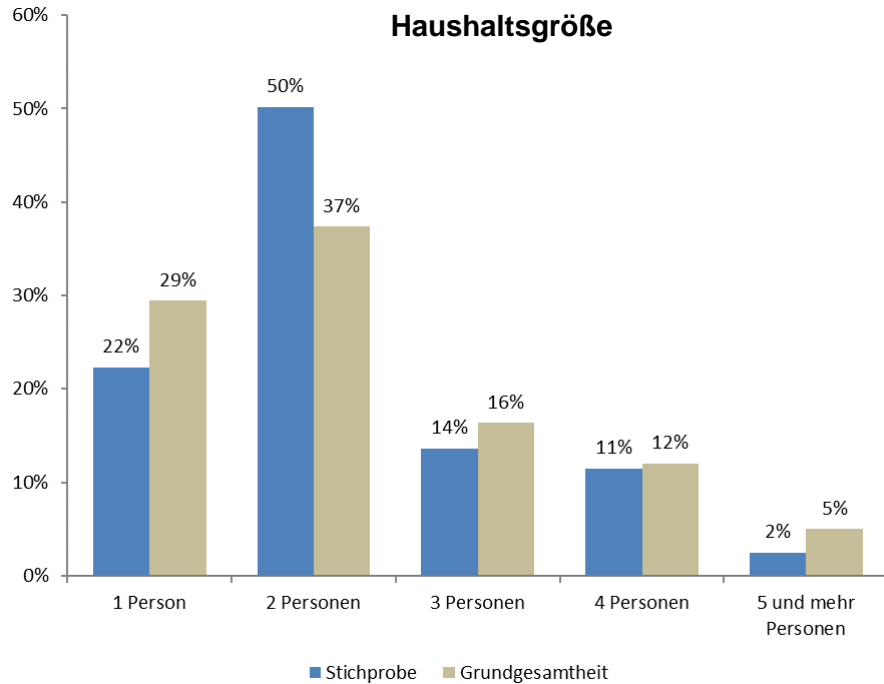
*Kinder unter 6 Jahren

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit



- Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit in Erftstadt. Über- und unterrepräsentierte Altersklassen (bspw. 65 bis 74 Jahre) werden mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit angeglichen
- In der Befragung wurden lediglich Personen ab 6 Jahren befragt
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Altersverteilung spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen wider an der Befragung teilzunehmen

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit



- An der Befragung haben vermehrt 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Vor allem Ein-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe unterrepräsentiert.
- In der Stichprobe ist eine weitgehend homogene Verteilung in Bezug auf das Geschlecht zu verzeichnen.
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Haushaltsgröße und Geschlecht spiegeln die unterschiedlichen Bereitschaft der Personen wider an der Befragung teilzunehmen

* Daten zur Haushaltsgröße für die Stadt Erfstadt gemäß der Zensusdaten (Haushalte nach Haushaltsgrößen) von IT.NRW

** Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die Gewichtung kann es aufgrund von Rundungsunterschieden in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

Auswertung der Basisdaten

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten

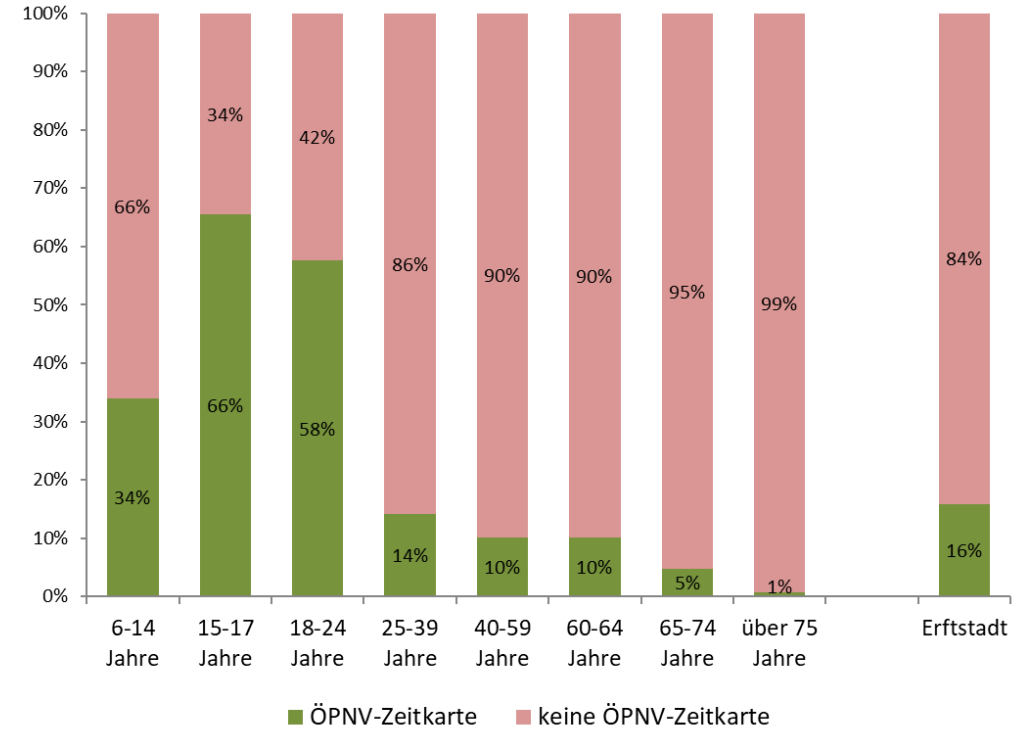
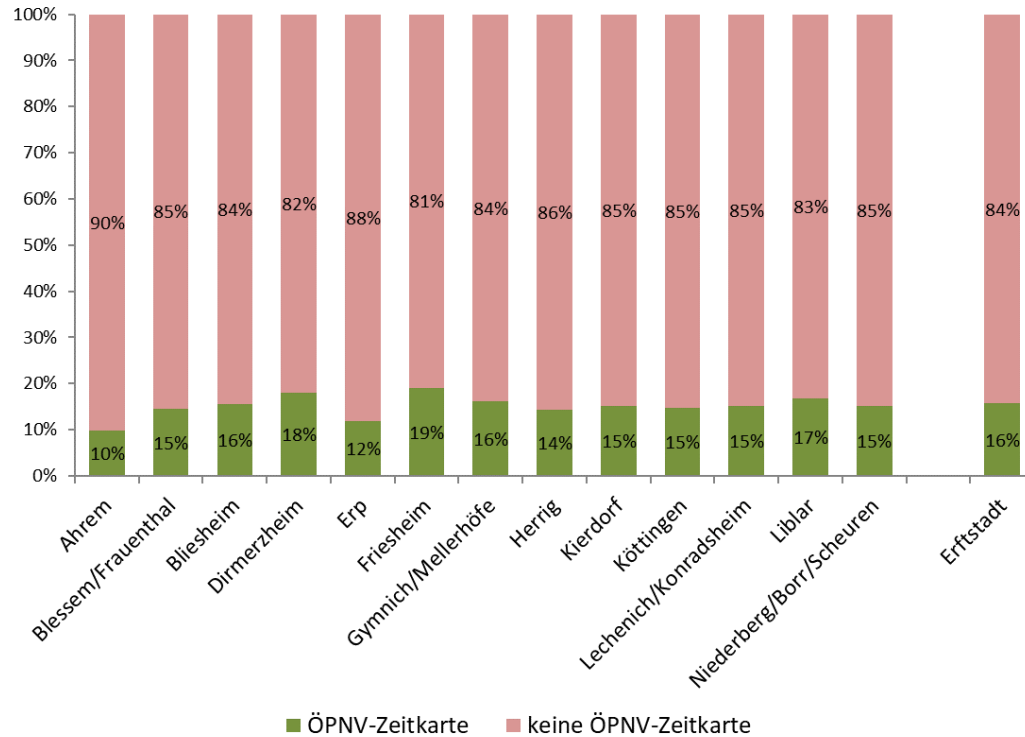
Stadtteil	Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Ahrem	2%	43%	47%	9%	1,68	783
Blessem/ Frauenthal	0%	50%	46%	4%	1,56	666
Bliesheim	4%	47%	31%	17%	1,64	826
Dirmerzheim	2%	37%	47%	13%	1,76	760
Erp	1%	37%	51%	11%	1,73	855
Friesheim	2%	38%	43%	17%	1,77	838
Gymnich/ Mellerhöfe	11%	32%	45%	13%	1,62	711
Herrig	5%	34%	42%	19%	1,83	915
Kierdorf	2%	46%	34%	18%	1,87	941
Köttingen	3%	40%	47%	10%	1,63	723
Lechenich/ Konradsheim	10%	46%	34%	9%	1,43	659
Liblar	5%	50%	38%	7%	1,46	741
Niederberg/ Borr/ Scheuren	0%	48%	37%	15%	1,75	801
Erftstadt	6%	44%	39%	11%	1,58	744

- Hoher Motorisierungsgrad (lediglich 6 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw)
- ca. 50 % der Haushalte besitzen mehr als einen privaten Pkw
- Die durchschnittliche Besitzquote liegt bei 1,58 Pkw je Haushalt

Stadtteil	Kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Ahrem	10%	19%	32%	39%	2,27	1.058
Blessem/ Frauenthal	6%	35%	24%	34%	2,22	947
Bliesheim	24%	19%	29%	28%	1,8	906
Dirmerzheim	6%	27%	29%	39%	2,4	1.036
Erp	14%	21%	34%	30%	2,19	1.083
Friesheim	15%	27%	25%	34%	2,21	1.046
Gymnich/ Mellerhöfe	16%	18%	31%	35%	2,1	922
Herrig	14%	21%	18%	47%	2,26	1.130
Kierdorf	14%	22%	33%	31%	2,13	1.072
Köttingen	11%	17%	32%	40%	2,54	1.126
Lechenich/ Konradsheim	17%	19%	23%	41%	2,37	1.092
Liblar	19%	19%	23%	40%	2,26	1.147
Niederberg/ Borr/ Scheuren	15%	20%	26%	39%	2,08	952
Erftstadt	16%	20%	27%	37%	2,24	1.054

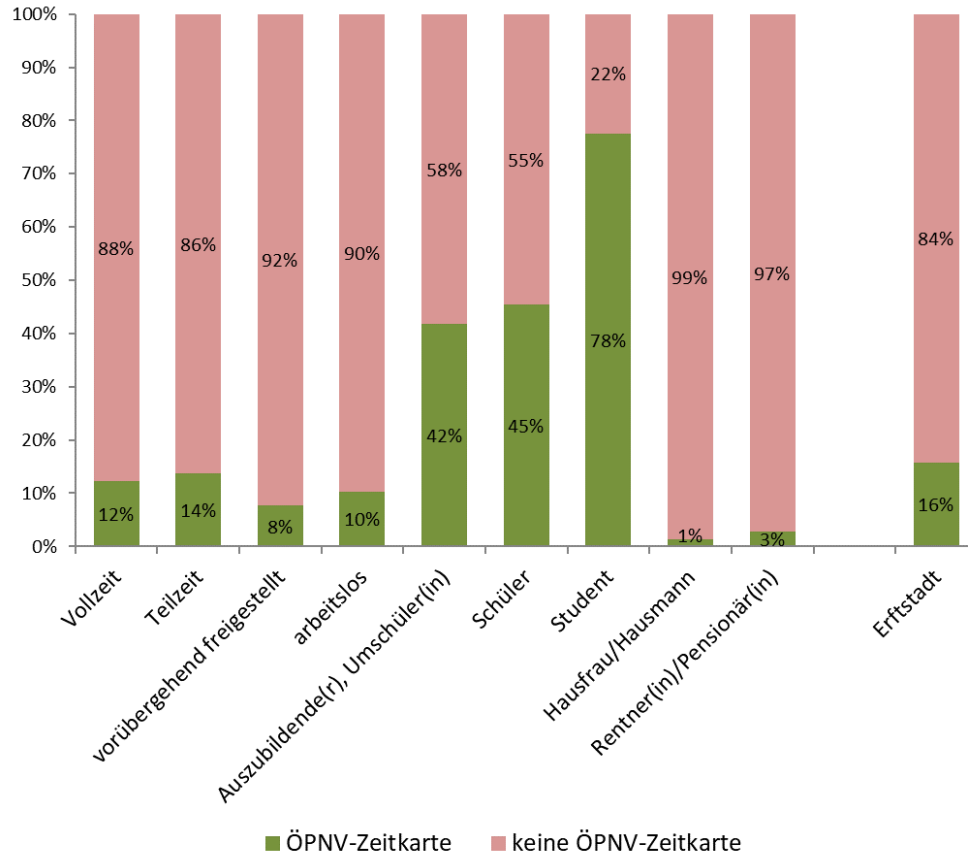
- Lediglich 16 % aller befragten Haushalte steht kein Fahrrad zur Verfügung
- Mehr als 60 % der Haushalte steht mehr als ein Fahrrad zur Verfügung
- Fahrräder je Haushalt im Durchschnitt: 2,24

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort und Alter



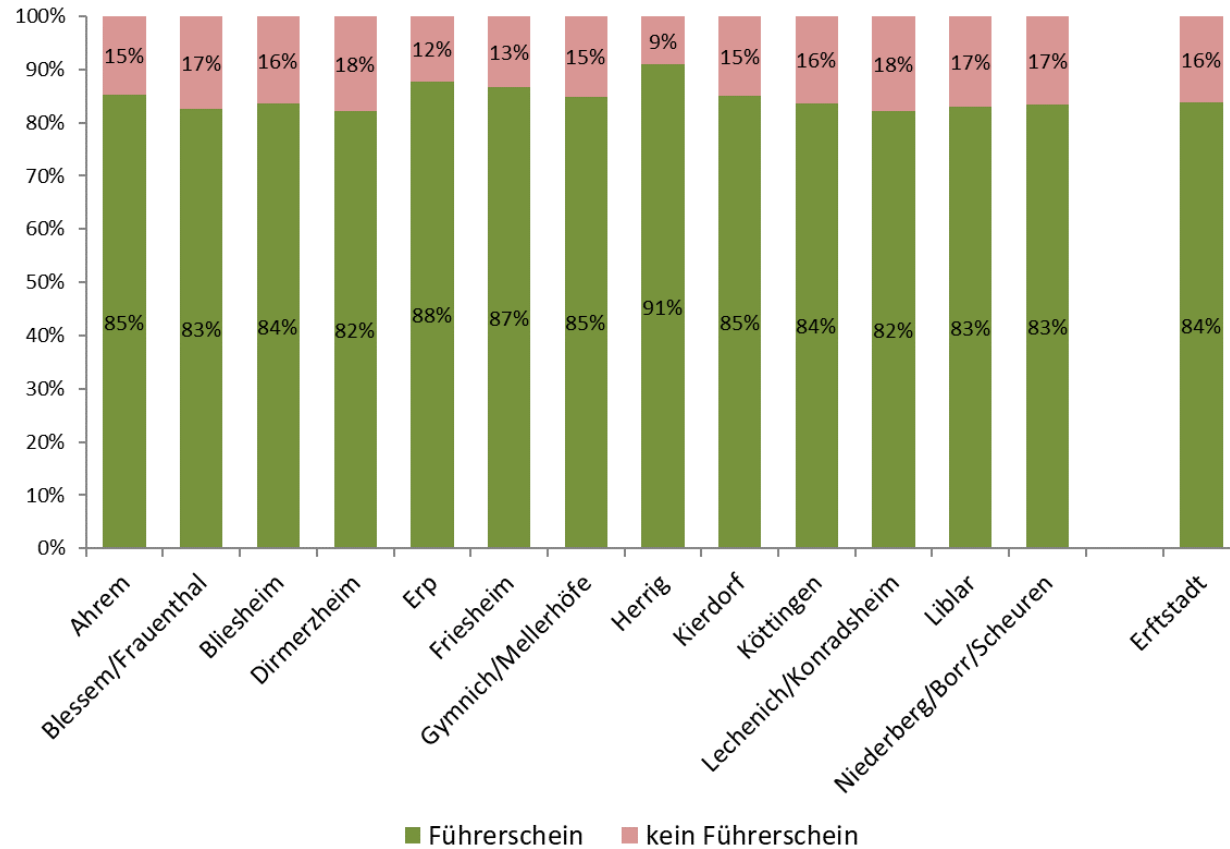
- 16 % der Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.)*
- Im Vergleich der Stadtteile liegen die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in Ahrem am niedrigsten
- Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmenden Alter der befragten Personen ab
- Während in der Altersklasse der 15-17-Jährigen mehr als 66 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer mit weniger als 5 % bei den über 65-Jährigen deutlich geringer

ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit



- Der höchste Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitz bzw. -verfügbarkeit liegt bei der Gruppe der Studenten und Schüler
→ dies unterstreicht den hohen Stellenwert des Ausbildungs- und Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV

Führerscheinbesitz (Personen über 18 Jahre)



- In der Stadt Erftstadt verfügen über 84 % der Personen ab 18 Jahren über einen Führerschein
- In den Stadtteilen Lechenich/Konradsheim und Dirmerzheim vergleichsweise geringster Führerscheinbesitz

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

- Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl.
- Die Mobilität der Personen, die weder über einen Führerschein, noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, gilt als eingeschränkt.
- Allgemeine Trends:
Ältere Personen sind häufiger mobil eingeschränkt, eine erhöhte Abhängigkeit vom Auto und dem Führerschein ist tendenziell in Ahrem und Friesheim erkennbar.
- Wahlfrei in der Verkehrsmittelwahl sind diejenigen Personen, die über Führerschein und Zeitkarte verfügen. Diese Wahlfreiheit trifft auf 10 % der Personen zu.
- 85 % der Personen besitzen einen Führerschein, aber keine ÖPNV-Zeitkarte.

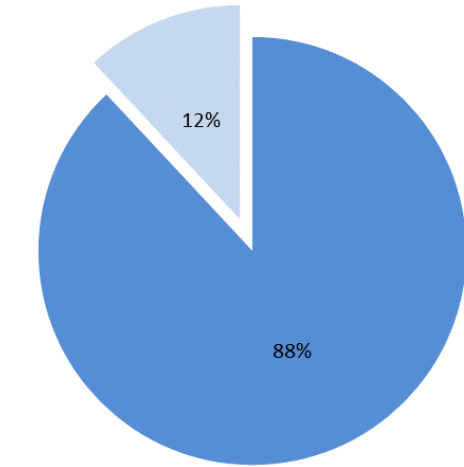
Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Ahrem	1%	0%	93%	6%
Blessem/Frauenthal	4%	1%	86%	10%
Bliesheim	6%	1%	84%	10%
Dirmerzheim	3%	1%	89%	7%
Erp	2%	0%	87%	11%
Friesheim	2%	1%	91%	6%
Gymnich/Mellerhöfe	4%	1%	87%	8%
Herrig	1%	0%	90%	9%
Kierdorf	2%	3%	90%	4%
Köttingen	3%	3%	85%	9%
Lechenich/Konradsheim	4%	2%	83%	11%
Liblar	2%	3%	80%	14%
Niederberg/Borr/Scheuren	6%	2%	82%	9%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	4%	14%	39%	43%
Alter 25-39 Jahre	3%	2%	83%	12%
Alter 40-59 Jahre	2%	1%	88%	9%
Alter 60-64 Jahre	3%	1%	87%	9%
Alter 65-74 Jahre	4%	0%	92%	4%
Alter ab 75 Jahre	6%	0%	94%	0%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	3%	2%	84%	11%
Geschlecht männlich	3%	2%	86%	9%
Erftstadt	3%	2%	85%	10%

Mobilität

Mobilität

Mobilität

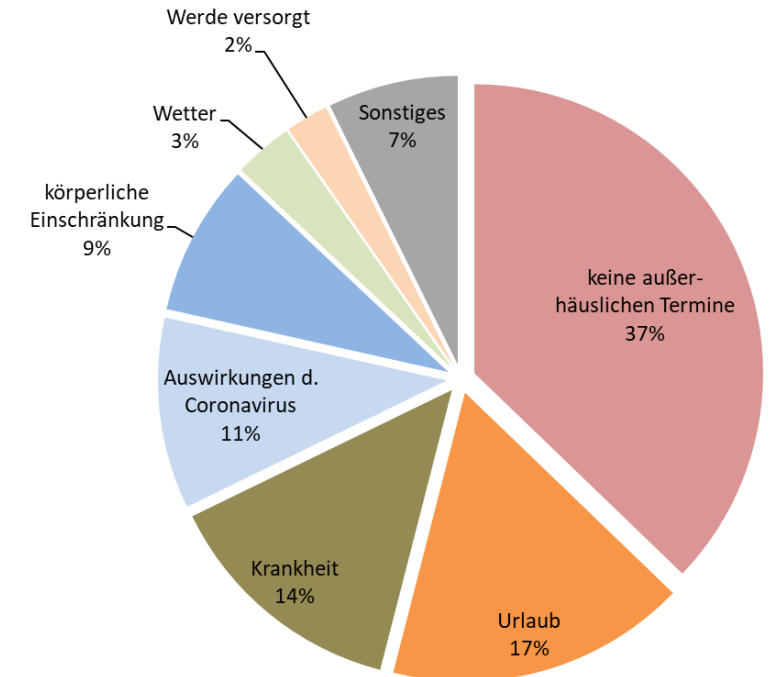
- Insgesamt waren rund 88 % der Personen an dem angegebenen Stichtag mobil, also außerhalb des eigenen Grundstücks unterwegs



■ mobil am Stichtag ■ keine außerhäuslichen Wege

Gründe für „Nicht-Mobilität“

- Bei den Personen, die nicht mobil waren, werden eine Reihe verschiedener Gründe angegeben, am häufigsten, dass es keine außerhäuslichen Termine gab (37 %), gefolgt von Urlaub (17 %) sowie Krankheit (14 %)



Mobilität

Mobilität nach Wohnort

- Bewohner der Stadtteile Blessem/Frauenthal sowie Lechenich/Konradsheim sind am mobilsten
- Stadtweit haben 10 % der Personen mehr als 6 Wege und 3 % der Befragten mehr als 8 Wege pro Tag durchgeführt
- Anzahl der Wege pro Person: 3,1
- Anzahl der Wege pro mobiler Person: 3,5

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/mobile Person
Ahrem	8%	0%	46%	30%	13%	3%	3,3	3,6
Blessem/ Frauenthal	8%	0%	36%	40%	13%	3%	3,5	3,8
Bliesheim	18%	1%	46%	23%	8%	3%	2,8	3,4
Dirmerzheim	14%	1%	42%	28%	13%	2%	3,1	3,6
Erp	19%	1%	51%	22%	5%	2%	2,5	3,1
Friesheim	10%	0%	52%	26%	9%	3%	3,1	3,4
Gymnich/ Mellerhöfe	15%	2%	43%	28%	9%	2%	2,9	3,5
Herrig	14%	0%	51%	19%	10%	5%	3,1	3,6
Kierdorf	9%	0%	53%	33%	5%	0%	2,8	3,1
Köttingen	12%	0%	42%	27%	15%	4%	3,3	3,7
Lechenich/ Konradsheim	10%	0%	42%	32%	12%	4%	3,4	3,7
Liblar	11%	1%	47%	28%	9%	2%	3,0	3,4
Niederberg/ Borr/ Scheuren	10%	0%	52%	32%	6%	0%	2,7	3,0
Erftstadt	12%	1%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,5

Mobilität

Mobilität nach Berufstätigkeit

- Berufstätige sind im Vergleich der Tätigkeit am mobilsten (3,3 Wege/Person)
- Personen in Ausbildung haben den geringsten Anteil an „Nicht-Mobilen“
- Personen, die zur Gruppe der „Nicht-Berufstätigen“ zählen und außerhäuslich unterwegs sind (Wege/mobile Person), sind mobiler als Personen in Ausbildung sowie Berufstätige

Berufstätigkeit	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobile Person
Berufstätig	8%	0%	49%	30%	10%	3%	3,3	3,5
Nicht berufstätig	21%	1%	36%	27%	12%	3%	2,9	3,7
In Ausbildung	7%	1%	53%	30%	7%	1%	2,9	3,1
Gesamt	12%	1%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,5

Mobilität

Mobilität nach Alter

- Wegezahzahl der Erftstädterinnen und Erftstädter nimmt ab der Altersklasse über 60 Jahre langsam ab
- Mobilste Personen sind in der Altersklasse der 40-59-Jährigen zu finden (3,3 Wege pro Person), ebenso mobil ist die Gruppe der 15-17-Jährigen
- Am wenigsten mobil sind ältere Personen ab 75 Jahren (2,5 Wege/Person)

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobile Person
6 bis 14 Jahre	6%	0%	57%	31%	6%	0%	2,8	3,0
15 bis 17 Jahre	0%	0%	48%	41%	11%	0%	3,3	3,3
18 bis 24 Jahre	12%	1%	46%	26%	10%	4%	3,0	3,4
25 bis 39 Jahre	11%	1%	49%	27%	10%	3%	3,1	3,5
40 bis 59 Jahre	8%	1%	46%	31%	11%	3%	3,3	3,6
60 bis 64 Jahre	9%	0%	52%	25%	11%	3%	3,2	3,5
65 bis 74 Jahre	15%	1%	37%	29%	15%	3%	3,2	3,7
75 Jahre und älter	32%	1%	30%	26%	9%	3%	2,5	3,7
Gesamt	12%	1%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,5

Modal Split

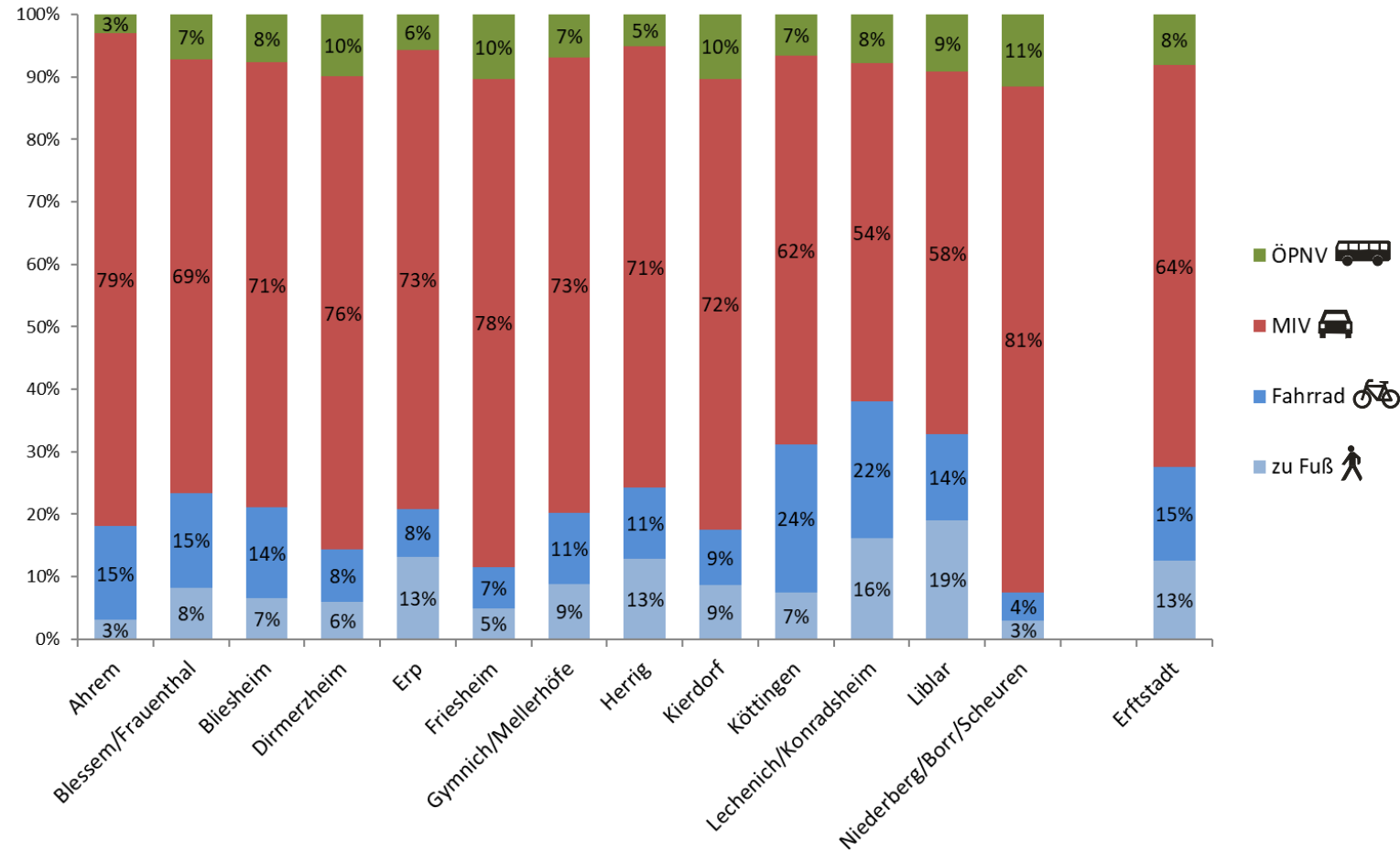
Modal Split

Modal Split*

- Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege
- Auswertung nach Wohnort der Personen
- Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels

Siedlungsschwerpunkte in Erftstadt

- ÖPNV-Anteil liegt in Niederberg/Borr/Scheuren, Kierdorf, Friesheim und Dirmerzheim knapp über dem Durchschnitt Erftstadts
- Umweltverbundanteil** in den Stadtteilen Lechenich/Konradsheim und Liblar am höchsten
- Höchste MIV***-Anteile bei den Bewohnern von Niederberg/Borr/Scheuren bei gleichzeitig geringstem Umweltverbundanteil
- Etwa 64 % der Wege werden in Erftstadt mit dem Auto durchgeführt
- Insgesamt werden 28 % der Wege in Erftstadt entweder zu Fuß (13 %) oder mit dem Fahrrad (15 %) zurückgelegt, mehr als 2 % entfallen dabei alleine auf Pedelecs/ E-Bikes



* Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split)

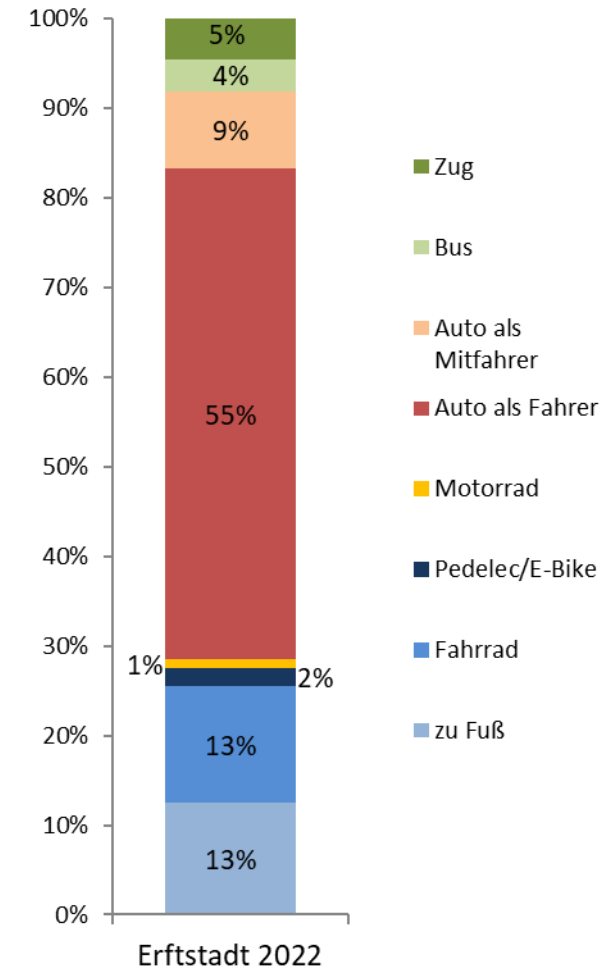
** Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖPNV) zusammengefasst

*** MIV=Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer)

Modal Split

Feindarstellung der verwendeten Verkehrsmittel

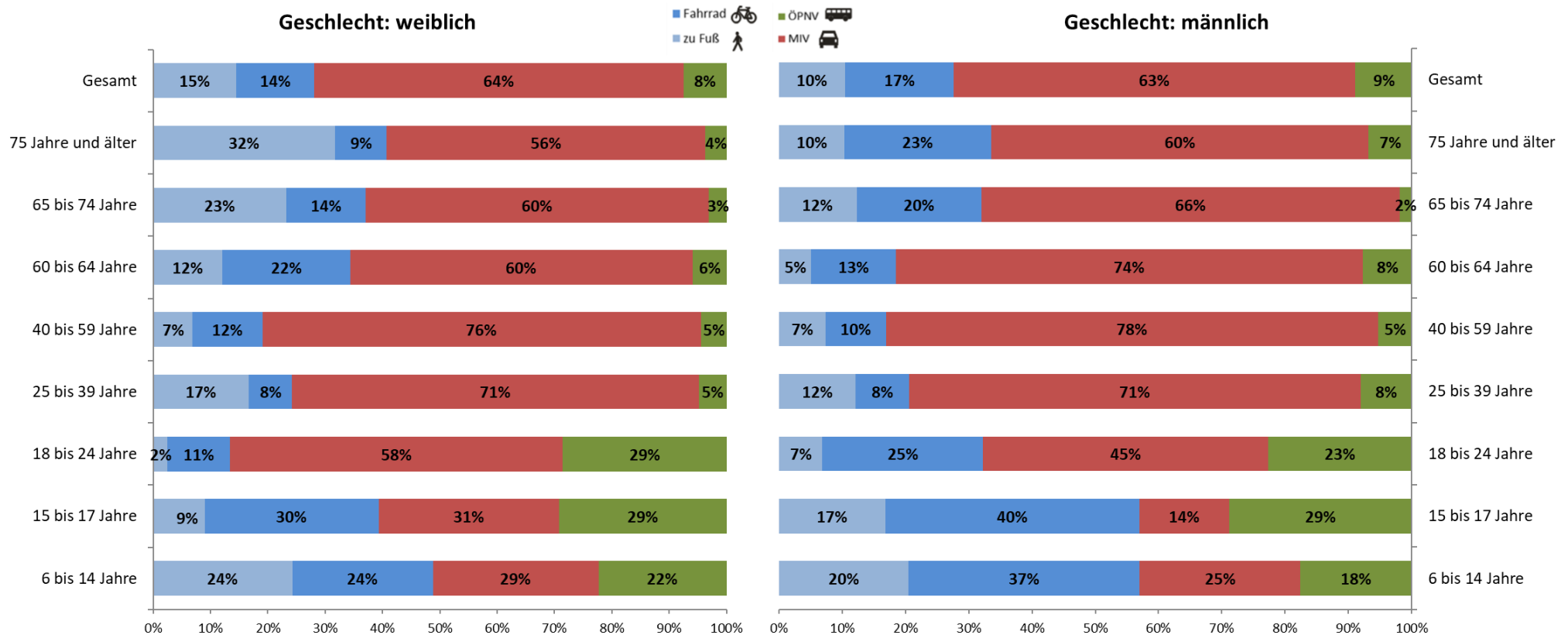
- Pedelecs/E-Bikes nehmen ca. 2 % der Mobilität ein (ca. 3.200 Wege/Tag)
- Aufteilung der ÖPNV-Anteile in Bus (4 %) und Zug (5 %)
- Der MIV-Anteil teilt sich auf in Motorradfahrer, Autofahrer, Automitfahrer



Modal Split

Geschlecht und Alter

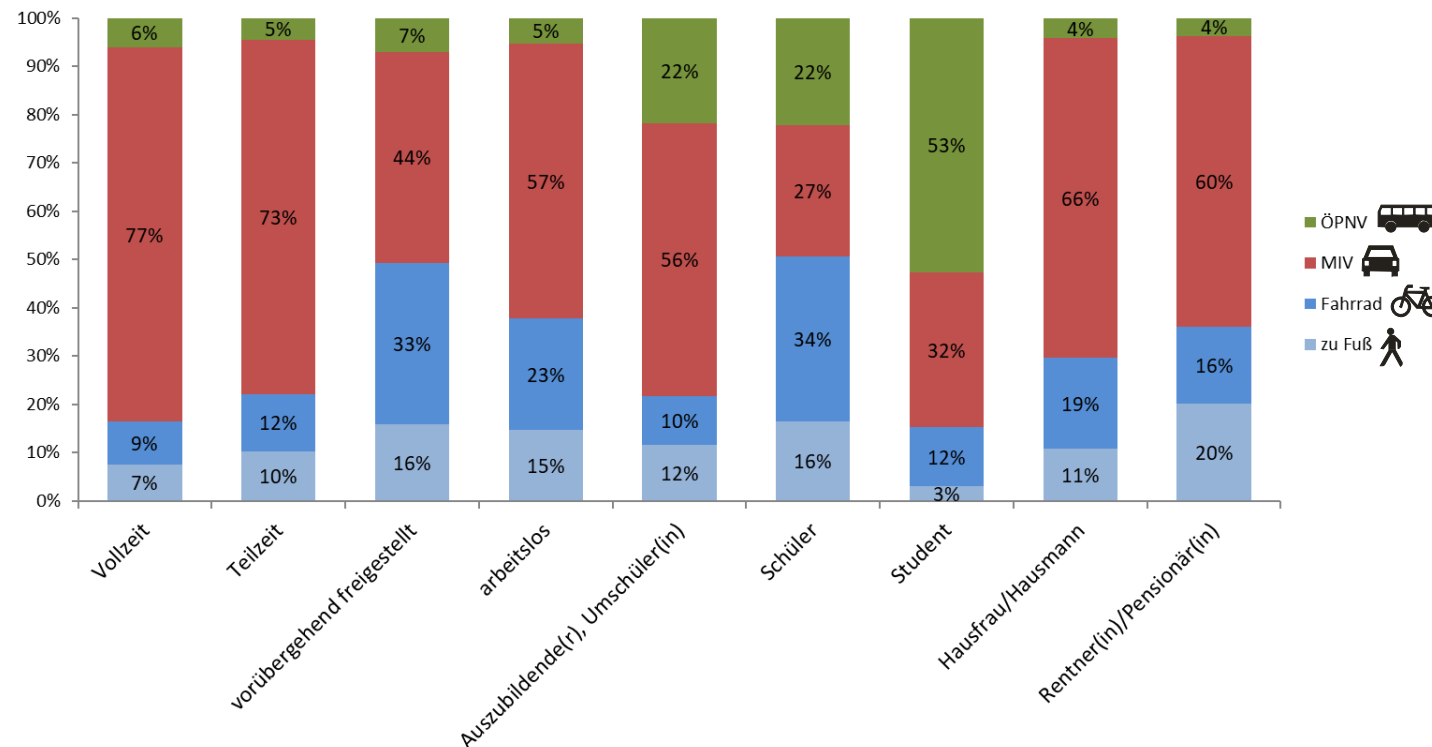
- Zwischen Frauen und Männern sind hinsichtlich der Auto- und ÖPNV-Nutzung kaum Unterschiede auszumachen
- Männer fahren tendenziell häufiger mit dem Fahrrad und nutzen minimal öfter den ÖPNV
- Frauen legen mehr Wege zu Fuß zurück → hier sind v.a. in den Altersklassen ab 60 Jahren Unterschiede zu Männern erkennbar



Modal Split

Berufstätigkeit

- Die Lebensphase der Personen wirkt sich auf deren Verkehrsverhalten aus. Während in Vollzeit erwerbstätige Personen zu 77 % (MIV-Fahrer und Mitfahrer zusammengerechnet) vor allem das Auto als Verkehrsmittel nutzen, ist der Anteil bei Rentnerinnen/Rentnern sowie Hausfrauen und Hausmännern geringer
- Ein vergleichsweise hoher ÖPNV-Anteil ist im Ausbildungsverkehr (Studenten, Auszubildende, Schüler) zu verzeichnen. Der größte ÖPNV-Anteil ist bei den Studenten zu sehen. Schüler fahren darüber hinaus häufig mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß.

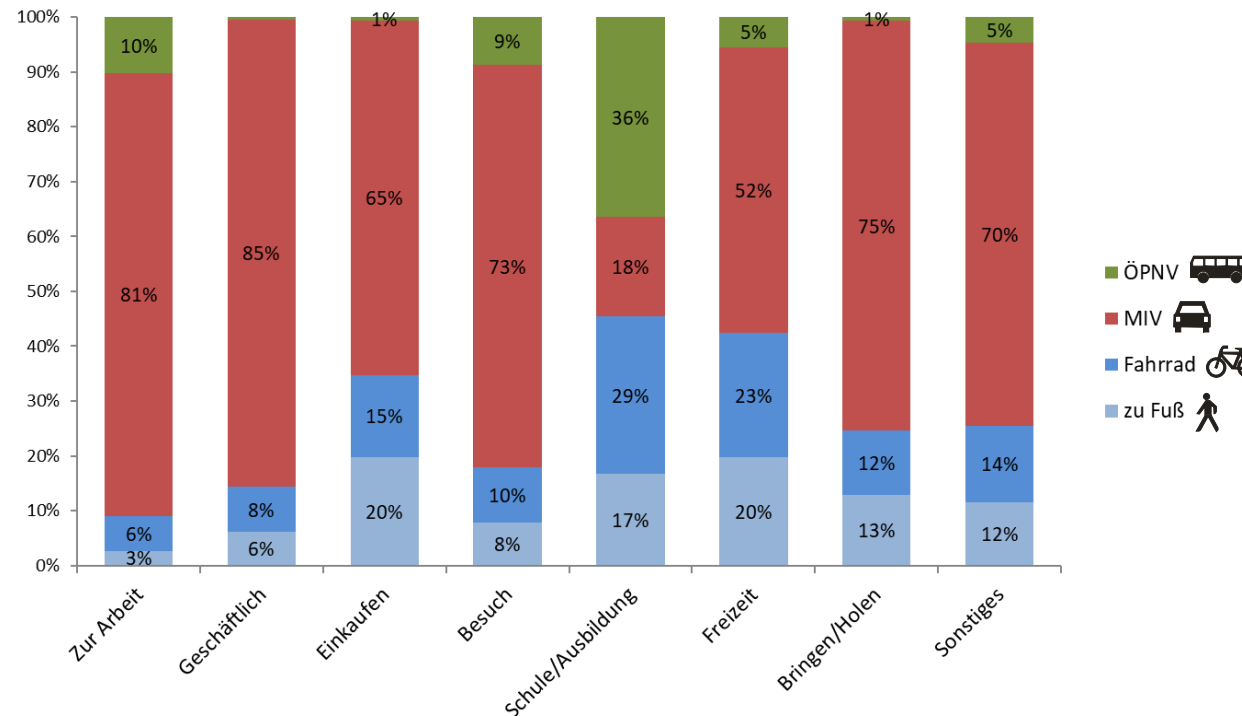


Modal Split

Wege Zweck

Jedem Wege Zweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen:

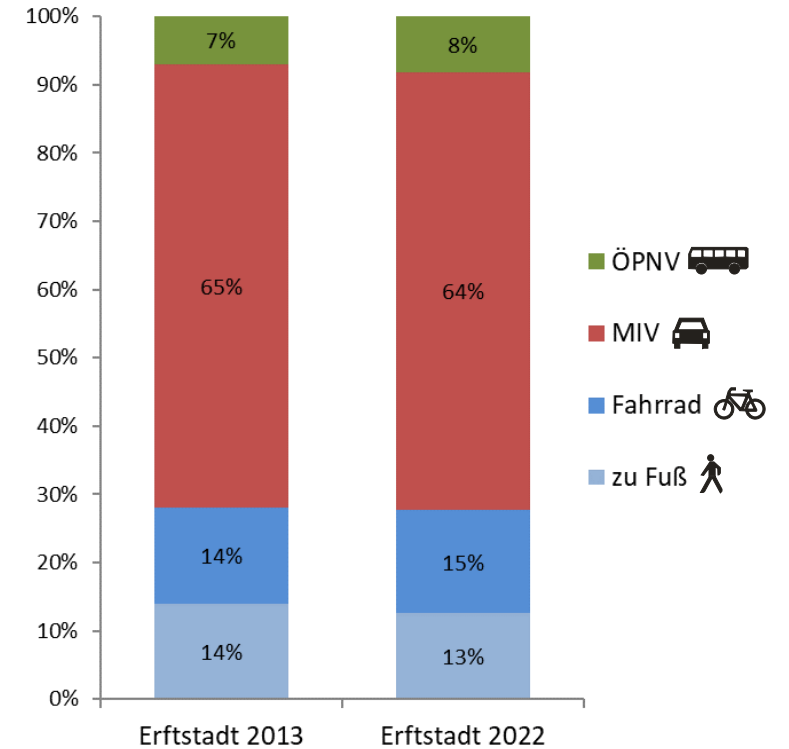
- MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wege Zwecken „Arbeit“, „geschäftlich“ sowie „Bringen/Holen“ auf
- Beim Wege Zweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (17 % zu Fuß, 29 % Fahrrad und 36 % ÖPNV)
- Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufswege weisen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf (hoher Fuß-/Fahrradanteil)
- Teilweise wird auf Arbeitswegen ebenfalls der ÖPNV genutzt



Modal Split

Vergleich in der Zeitreihe

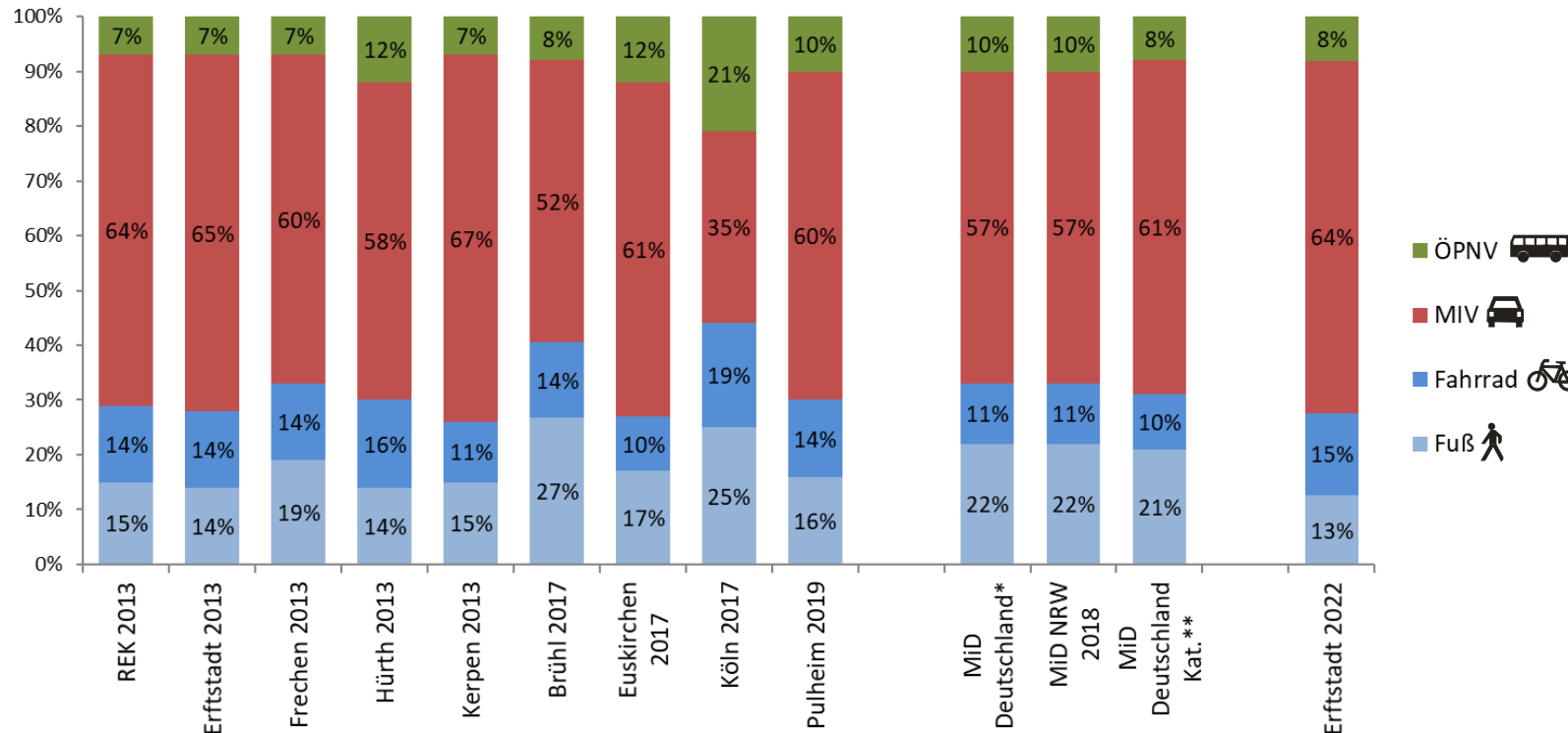
- Zwischen 2013 und 2022 ist der Radverkehrsanteil und ÖPNV-Anteil um jeweils 1 Prozentpunkt gestiegen
- Der MIV-Anteil ist gesunken von 65 % 2013 auf 64 % 2022
- Der Vergleich in der Zeitreihe zeigt auf, dass es zwischen 2013 und 2022 lediglich zu einzelnen Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl kam, kein Verkehrsmittel wird wesentlich häufiger oder seltener genutzt als 2013



Modal Split

Vergleich mit anderen Städten/Kreisen

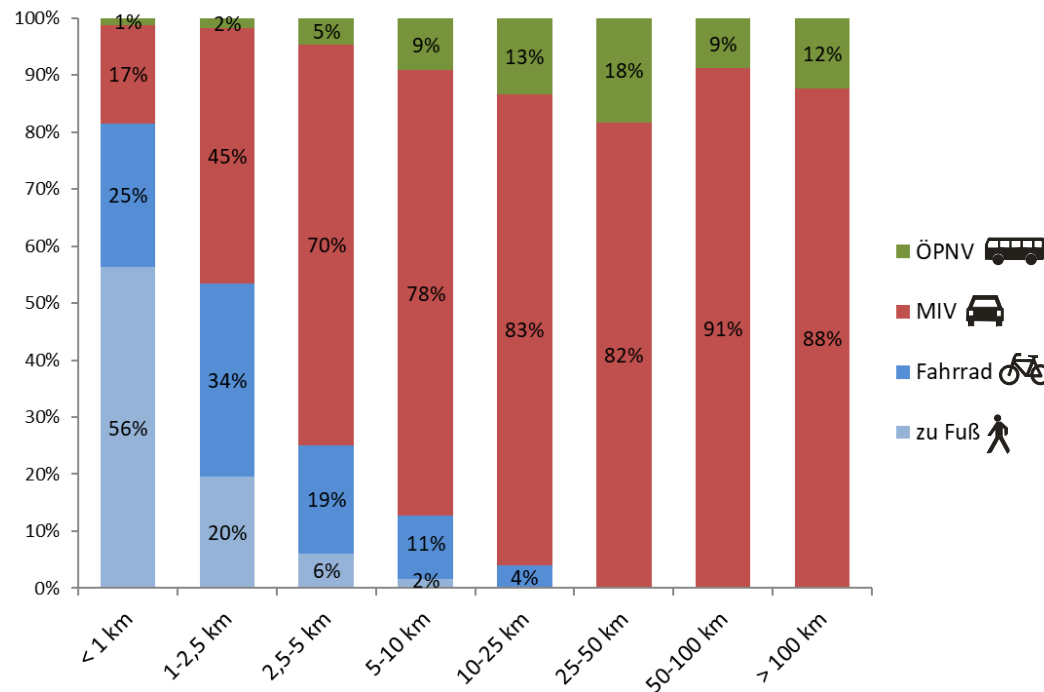
- Im Vergleich mit den Ergebnissen aus der vorherigen Modal Split-Erhebung im Rhein-Erft-Kreis aus dem Jahr 2013 liegt Erftstadt 2022 hinsichtlich des MIV-Anteils auf dem gleichen Niveau. Unterschiede zeigen sich beim ÖPNV- und Radverkehrsanteil, diese sind in Erftstadt höher, dafür ist der Fußverkehrsanteil niedriger
- Vergleich mit Ergebnissen der Stadt Euskirchen 2017: Radverkehrsanteil in Erftstadt höher, dafür geringere Anteile im Fußverkehr und ÖPNV
- Vergleich mit den Mittelwerten in NRW: In Erftstadt ist der Radverkehrsanteil um einige Prozentpunkte höher, dafür geringere Anteile im Fußverkehr und ÖPNV



Modal Split

Wegelänge

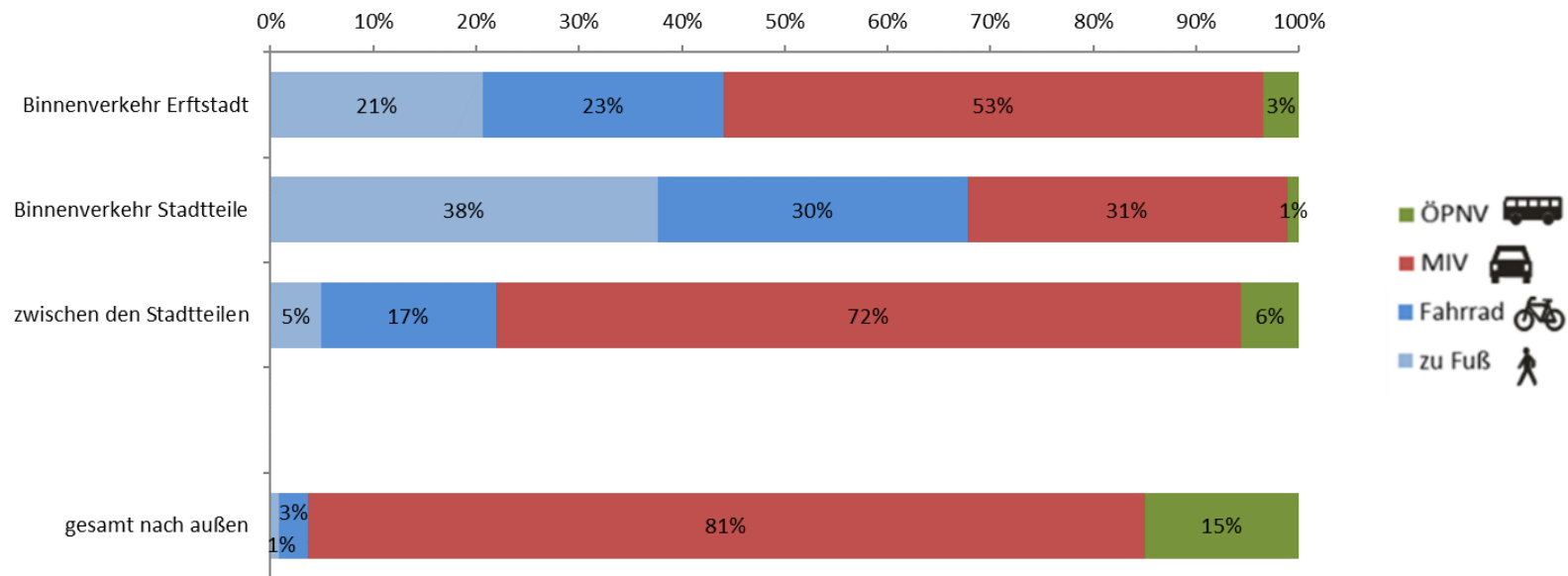
- Im Nahbereich (Wege < 1 km und 1-2,5 km) wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen nehmen die Fuß- und ab 10 km auch die Radverkehrsanteile ab
- Bereits im Nahbereich werden zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt (→ Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Bei weiten Distanzen dominieren in erster Linie die Anteile des MIV
- Höchster ÖPNV-Anteil in der Wegelängengruppe 25-50 km: dies entspricht in etwa der Distanz nach Köln (→ häufigstes Wegeziel außerhalb Erftstadts, attraktive Zugverbindung ab Bahnhof in Liblar)



Modal Split

Verkehrsverflechtungen

- Wege innerhalb Erftstadts werden zu 44 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Wege innerhalb der einzelnen Stadtteile werden zu 68 % zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt
- Bei Wegen zwischen den Stadtteilen wird zum Großteil der MIV (72 %) genutzt, dahinter folgt mit 17 % der Radverkehr
- Bei Wegen nach außen wird vor allem das eigene Auto genutzt (81 %), dahinter folgen mit 15 % der ÖPNV und mit 3 % das Fahrrad



Wegelängen und -dauer

Wege der Gesamtbevölkerung

Gesamtwegeaufkommen*

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtteile
- Die Bewohnerinnen und Bewohner Erftstadts bestreiten täglich ca. 158.500 Wege, davon entfallen knapp 102.000 Wege auf den MIV (Fahrer und Mitfahrer)
- Knapp 24.000 Wege werden täglich mit dem Rad und knapp 13.000 Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt

Stadtteil	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Ahrem	100	600	3.000	100	3.800	3,3
Blessem/ Frauenthal	500	800	3.800	400	5.600	3,5
Bliesheim	700	1.500	7.200	800	10.100	2,8
Dirmerzheim	400	500	4.800	600	6.400	3,1
Erp	900	500	5.100	400	6.900	2,5
Friesheim	400	600	7.000	900	8.900	3,1
Gymnich/ Mellerhöfe	1.200	1.500	9.800	900	13.500	2,9
Herrig	200	200	1.200	100	1.800	3,1
Kierdorf	800	800	6.500	900	9.000	2,8
Köttingen	900	2.800	7.400	800	11.900	3,3
Lechenich/ Konradsheim	6.000	8.200	20.300	2.900	37.400	3,4
Liblar	7.800	5.600	23.800	3.800	41.000	3,0
Niederberg/ Borr/ Scheuren	100	100	1.900	300	2.300	2,7
Erftstadt	19.900	23.800	101.800	12.900	158.500	3,1

Wege der Gesamtbevölkerung

Mittlere Wegedistanz und Wegedauer nach Verkehrsmittel*

- Kürzeste Wegelänge mit 1,1 km im Fußverkehr und 2,9 km im Radverkehr
- Mit Pedelecs und E-Bikes werden im Schnitt längere Wege zurückgelegt als mit herkömmlichen Fahrrädern
- Längste Distanzen im Zugverkehr (30,6 km) sowie bei den Autofahrern (16,1 km) zu finden
- Im Binnenverkehr zeigt sich ein geringer Unterschied hinsichtlich der Wegedistanzen der Verkehrsmittel
- Grundsätzlich ist die Dauer der Wege ähnlich aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	10	1,1	8
Fahrrad	2,9	16	2,2	14
Pedelec/E-Bike	5,3	25	3,1	18
Motorrad	13,7	17	3,0	7
Auto als Fahrer	16,1	18	4,4	8
Auto als Mitfahrer	10,7	14	4,4	8
Bus	8,6	13	4,7	9
Zug	30,6	34		
Mittelwert	12,1	17	3,2	10

*Wegelängen über 100 km wurden nicht berücksichtigt

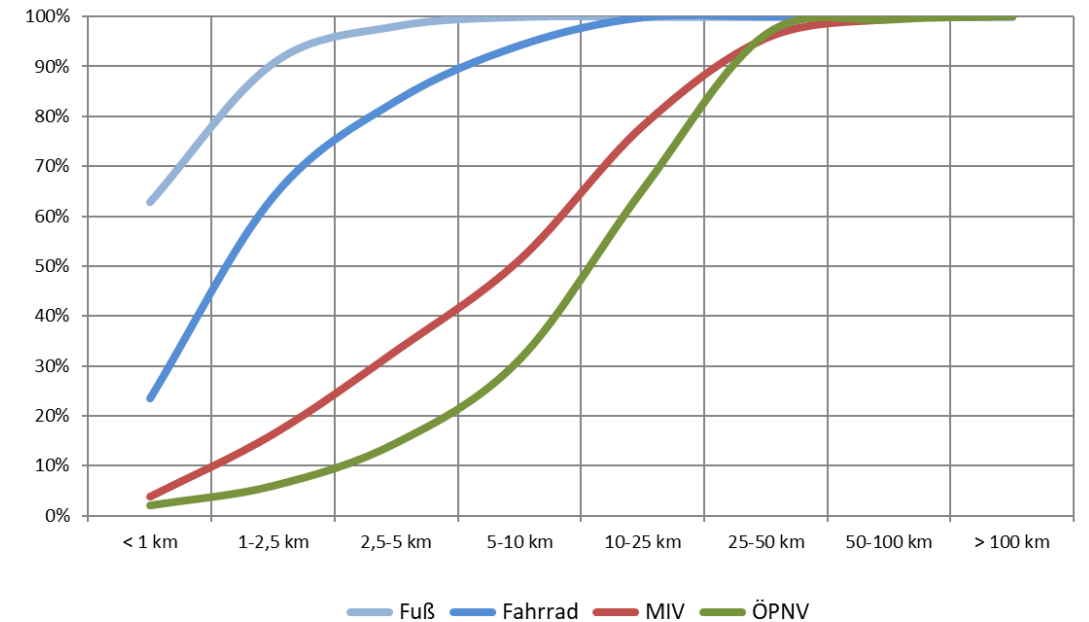
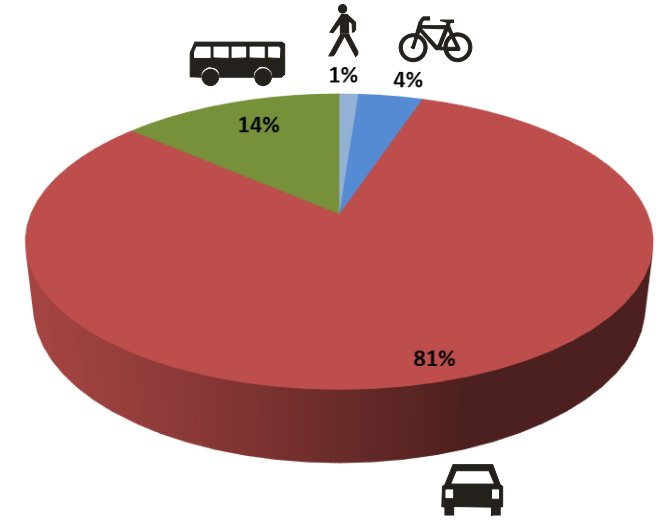
Wege der Gesamtbevölkerung

Modal Split nach Verkehrsleistung

- Bei zusätzlicher Betrachtung der Wegelängen zeigt sich ein erhöhter Anteil des MIV
- Fuß- und Radverkehr mit deutlich niedrigeren Anteilen
- Verhältnis MIV zu Umweltverbund: 81 % zu 19 %

Distanz (kumuliert nach Entfernungsklassen)

- Im Fußverkehr werden mehr als 90 % aller Wege über eine Distanz zurückgelegt, die kürzer als 2,5 km ist
- Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum bei ca. 15 km
- Bei kurzen Distanzen wird der ÖPNV nur selten genutzt



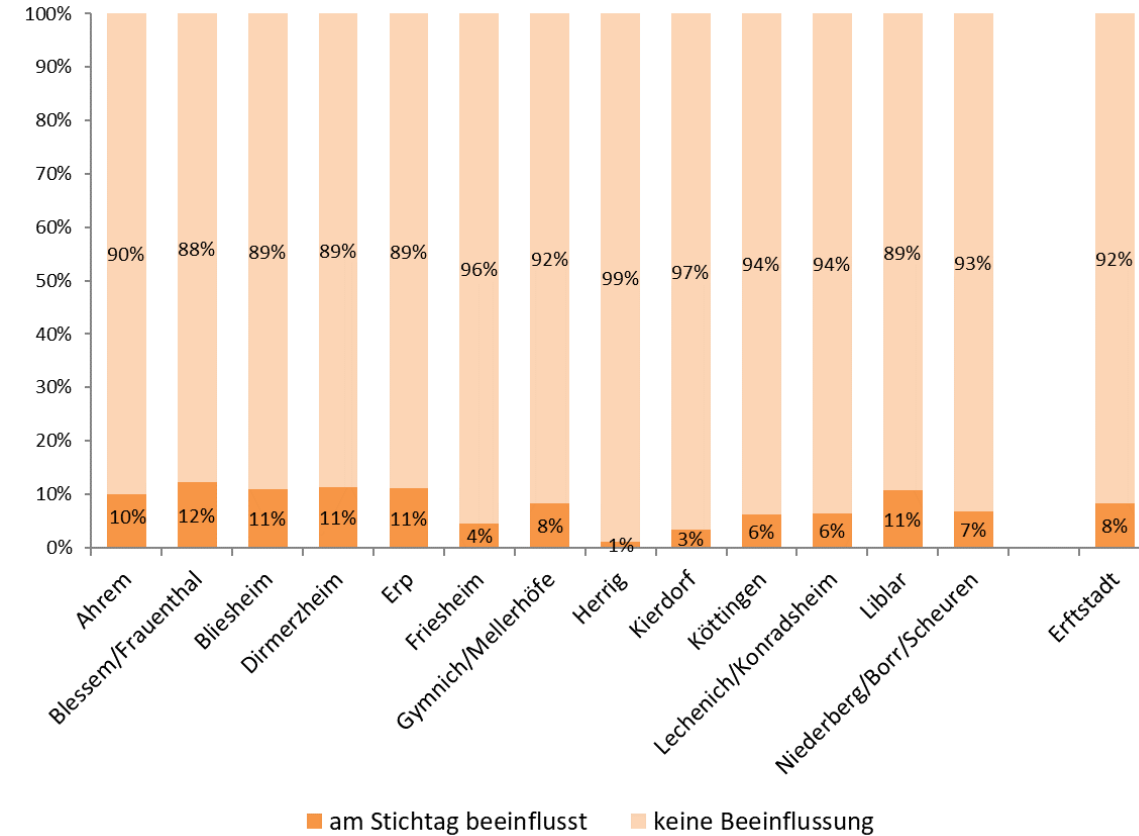
Mobilität während der Corona-Pandemie

Mobilität während der Corona-Pandemie

- Anm.: Die vorliegende Mobilitätsbefragung hat während der Corona-Pandemie stattgefunden, daher ist es notwendig herauszufinden, inwiefern eine Abweichung des „normalen“ Mobilitätsverhaltens existiert. Während der Stichtage herrschte kein „Lockdown“.

Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens aufgrund des Coronavirus am Stichtag

- 92 % der Befragten waren am angegebenen Stichtag nicht vom Coronavirus im Mobilitätsverhalten beeinflusst
- Im Vergleich der Stadtteile haben in Blessem/Frauenthal mit 12 % der Befragten die meisten angegeben, im Mobilitätsverhalten aufgrund der Pandemie (am Stichtag) beeinflusst zu sein
- Aufgrund der während der Stichtage weitgehend „normalen“ Situation (d. h. kein Lockdown wie z. B. im April 2020 oder Winter 2020/2021) zeigt sich im Mobilitätsverhalten keine wesentliche Beeinflussung

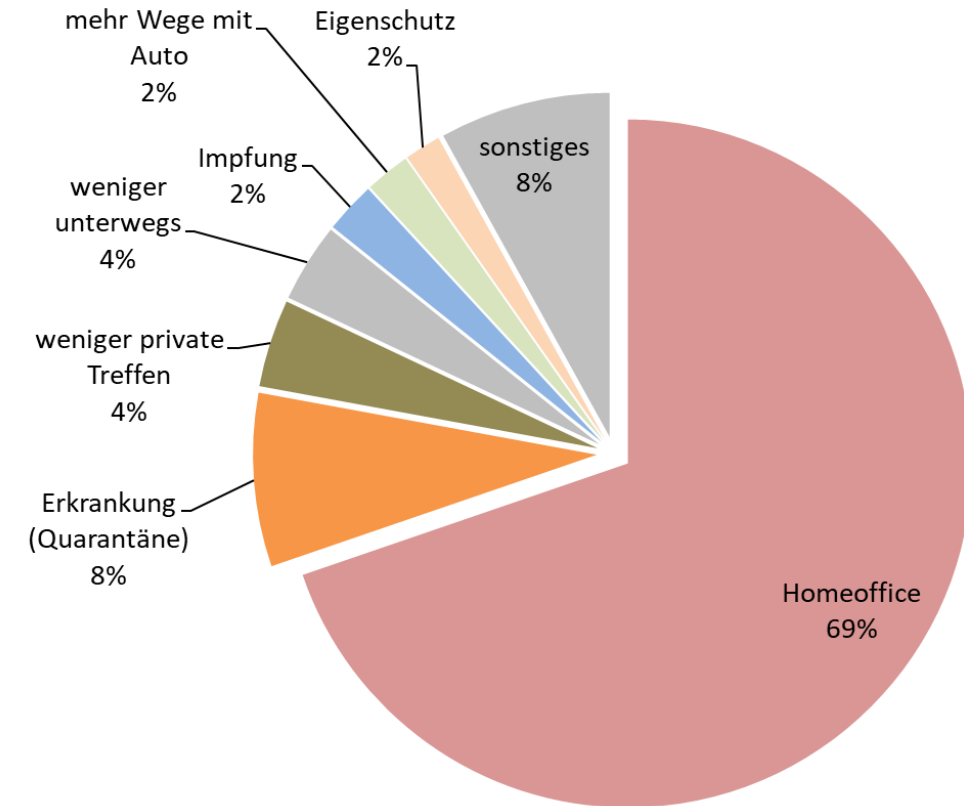


am Stichtag beeinflusst keine Beeinflussung

Mobilität während der Corona-Pandemie

Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

- Diejenigen, die nach eigener Angabe am Stichtag aufgrund des Coronavirus im Mobilitätsverhalten beeinflusst sind, haben zu 69 % angegeben, dass sie im Homeoffice arbeiten → somit entfällt der Weg zur Arbeit
- Weitere 8 % haben angegeben, dass sie an den angegebenen Stichtagen selbst erkrankt waren und sich dementsprechend in Quarantäne aufgehalten haben
- Jeweils 4 % haben angegeben, dass sie entweder weniger private Treffen haben oder insgesamt weniger unterwegs sind
- Die meisten Wege sind bei Arbeitnehmern ausgefallen, die aufgrund von Homeoffice nicht zum Arbeitsort gefahren sind. Es bleibt abzuwarten, welche langfristigen Entwicklungen sich in den nächsten Jahren/Jahrzehnten zeigen, z.B. ist anzunehmen, dass Arbeitnehmer auch zukünftig vermehrt im Homeoffice arbeiten können



Einfluss des Coronavirus

Gesamtwegeaufkommen während der Corona-Pandemie*

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtteile
- Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegeanzahl unter „Normalbedingungen“ (siehe Folie 34) werden aufgrund der Corona-Pandemie in der Stadt Erftstadt insgesamt etwa 3.000 Wege weniger unternommen
- Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrern aus (ca. 1.800 Wege pro Werktag)
- Es ist zu berücksichtigen, dass dies lediglich die Situation Ende März 2022 widerspiegelt, während eines „Lockdowns“ kann davon ausgegangen werden, dass mehr Wege ausfallen

Stadtteil	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Ahrem	100	600	2.800	100	3.600	3,1
Blessem/ Frauenthal	500	800	3.800	400	5.400	3,4
Bliesheim	700	1.500	7.200	700	10.000	2,8
Dirmersheim	400	500	4.700	600	6.200	3,0
Erp	900	500	5.000	300	6.800	2,4
Friesheim	400	600	6.900	900	8.800	3,0
Gymnich/ Mellerhöfe	1.200	1.500	9.300	900	12.900	2,8
Herrig	200	200	1.200	100	1.700	3,0
Kierdorf	800	800	6.500	900	9.000	2,8
Köttingen	900	2.800	7.400	800	11.900	3,3
Lechenich/ Konradsheim	5.800	8.100	20.200	2.700	36.800	3,3
Liblar	7.800	5.600	23.200	3.600	40.100	3,0
Niederberg/ Borr/ Scheuren	100	100	1.800	300	2.300	2,7
Erftstadt	19.700	23.700	100.000	12.200	155.500	3,0

Wegeverflechtungen

Wegeverflechtungen

Hinweis: Darstellung der Verkehrsverflechtungen

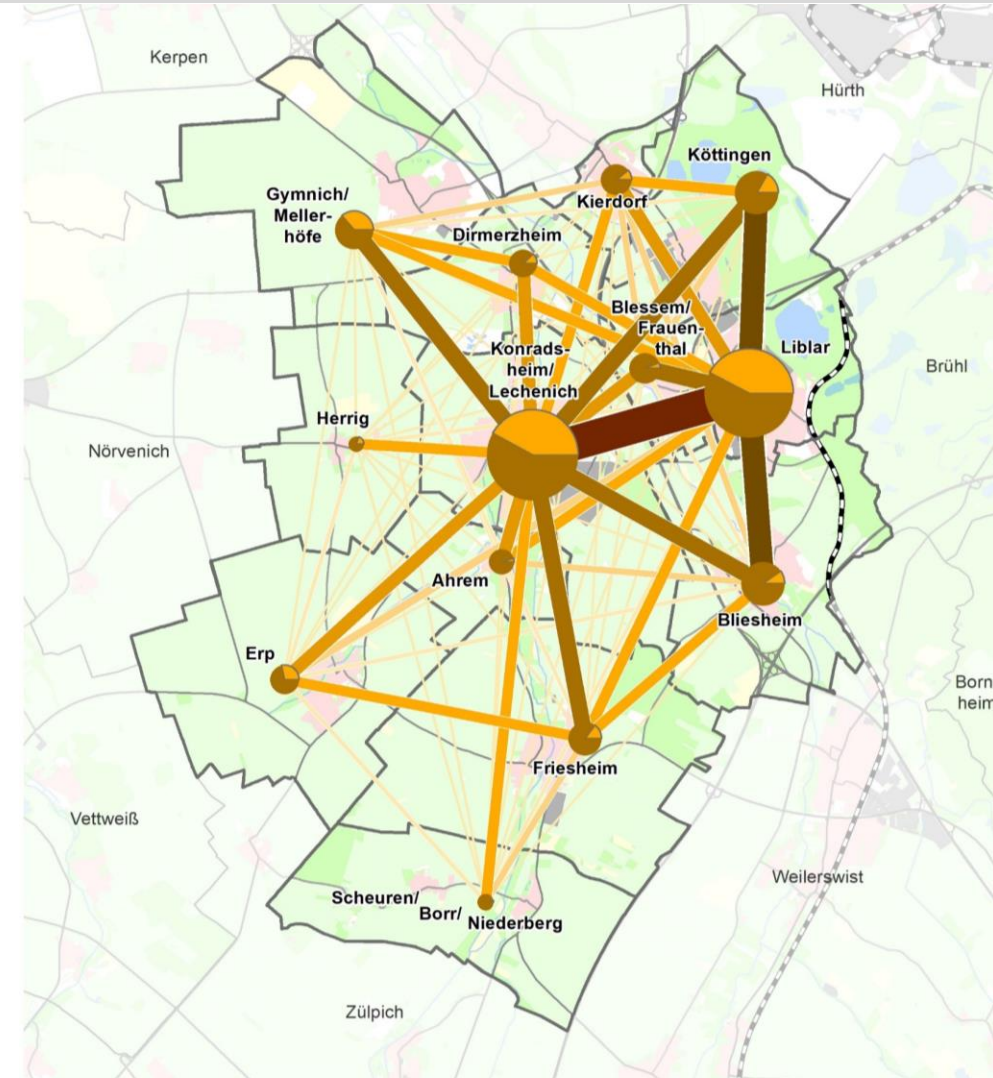
- Darstellungen des Binnenverkehrsanteils der jeweiligen Stadtteile, Darstellung des Wegeaufkommens zwischen allen Stadtteilen im Querschnitt
- Kreisgröße und Strichdicke entsprechen der Höhe des Wegeaufkommens

Hinweis: Wegeaufkommen

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtteile
- Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Erftstadts, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Stadtteile hinein

Auswertung: Summe aller Verkehrsmittel

- Stärkste Verflechtungen erfolgen zwischen Liblar und Lechenich sind es mehr als 7.600 Wege/Tag
- Ebenfalls hohes Wegeaufkommen aus Köttingen und Bliesheim nach Liblar (mehr als 4.000 Wege/Tag)
- Geringes Wegeaufkommen zwischen den äußeren Stadtteilen
- Hoher Binnenverkehrsanteil (innerhalb des Stadtteils) in Liblar und Lechenich (> 40 %)



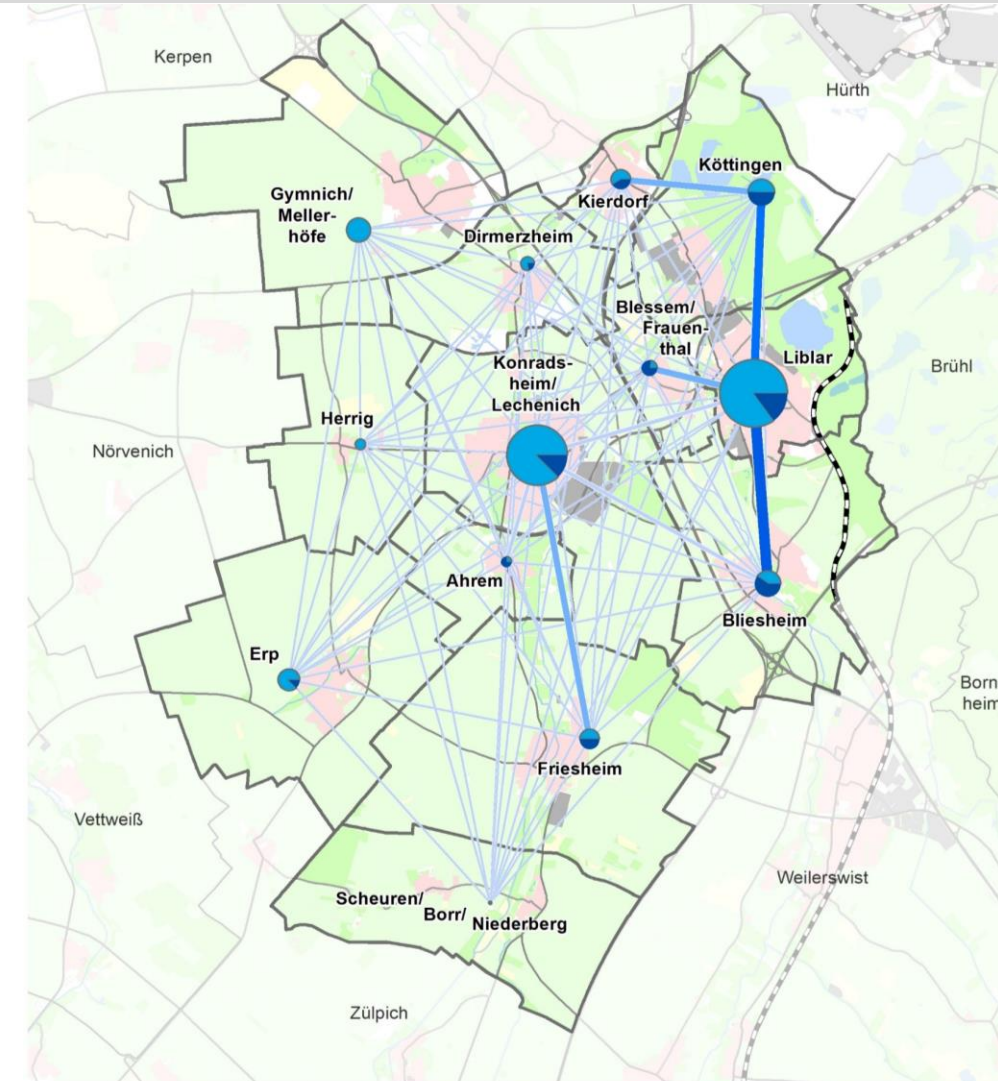
Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt



Wegeverflechtungen

Auswertung: Fußverkehr

- Im Fußverkehr geringere Anzahl von Wegeverflechtungen über die Grenzen der Stadtteile hinaus
- In nahezu allen Stadtteilen hoher Binnenverkehrsanteil
- Vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit ca. 500 täglichen Wegen zwischen Bliesheim und Liblar (häufig Freizeitwege)
- Das Fußverkehrsaufkommen zwischen Friesheim und Konradsheim/Lechenich begrenzt sich v.a. auf Freizeitwege (z.B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund) bei der Start und Zielort nahe der Stadtteilgrenzen liegen



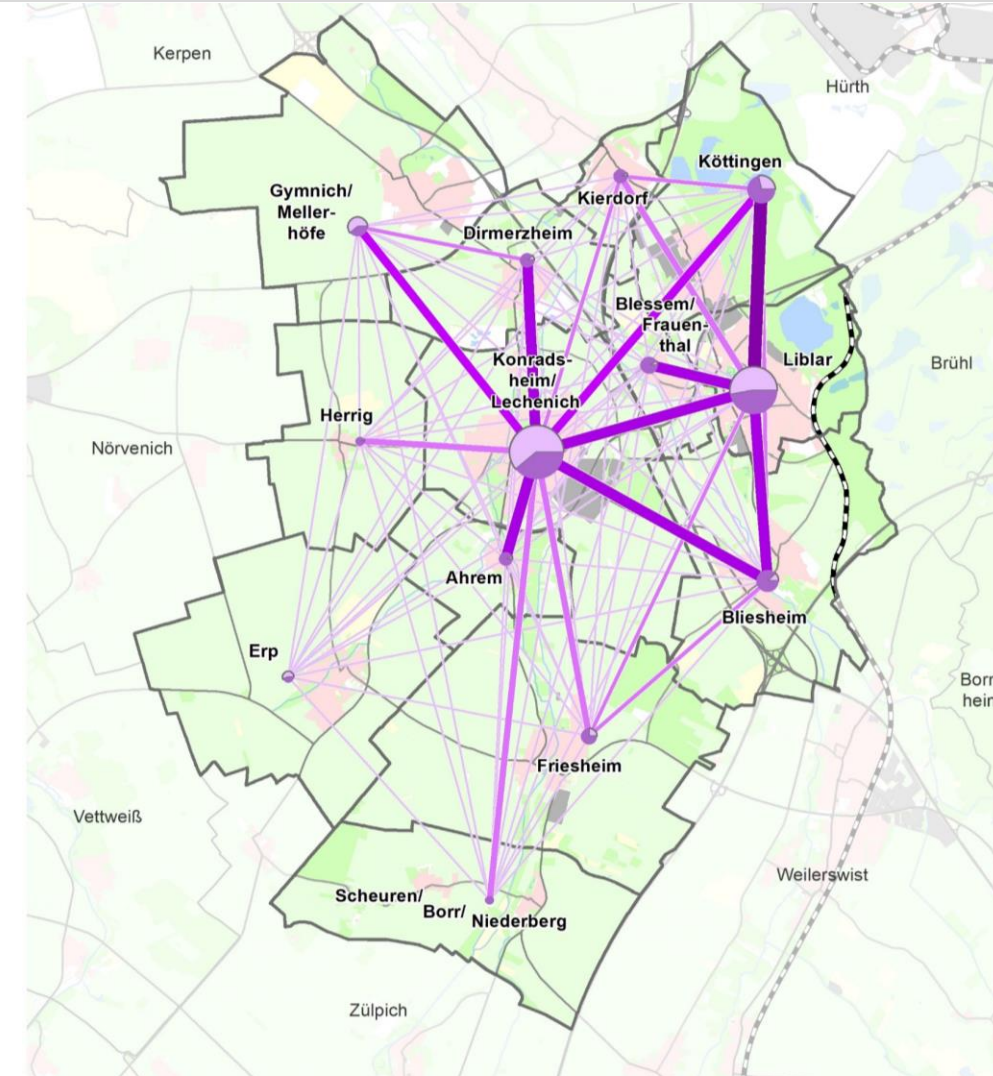
Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Fußverkehr



Wegeverflechtungen

Auswertung: Radverkehr

- Im Radverkehr Verflechtungen etwas ausgeprägter als im Fußverkehr
- Im Radverkehr geringerer Binnenverkehrsanteil als im Fußverkehr → es werden längere Distanzen zurückgelegt
- Stärkste Wegeverflechtungen laufen auch hier auf Liblar und Lechenich zu (z.B. aus Blessem/Frauenthal, Bliesheim)
- Häufigste Wegebeziehung zwischen Köttingen und Liblar mit ca. 1.200 Wegen/Tag



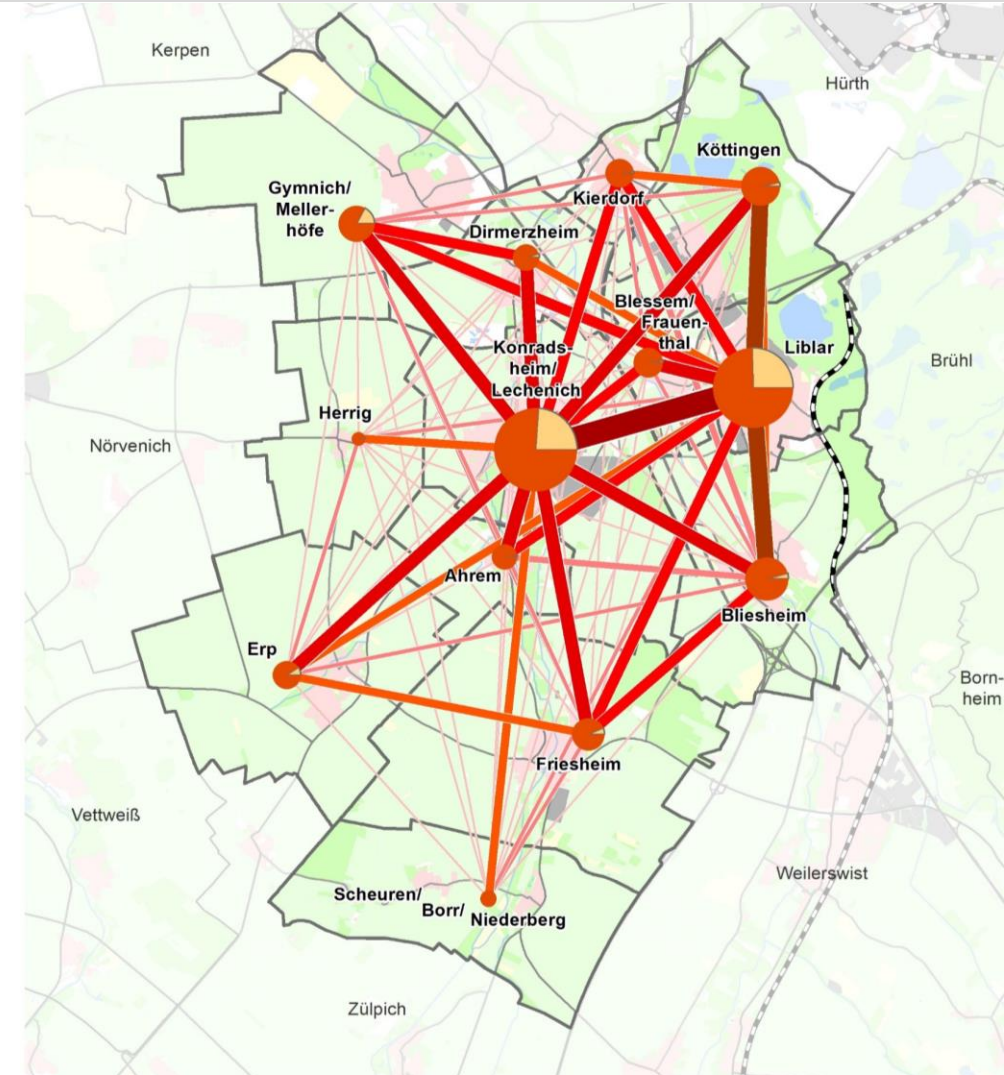
Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Radverkehr



Wegeverflechtungen

Auswertung: MIV

- Im innerstädtischen Verkehr des MIV in den meisten Siedlungsschwerpunkten geringer Binnenverkehrsanteil, lediglich in den Stadtteilen Liblar und Lechenich sowie im Zentrum beträgt dieser ca. 25 %
- Häufigste Wege zwischen Lechenich und Liblar mit knapp 6.500 Wegen/Tag
- Auch im MIV lässt sich eine starke Ausrichtung der Wege aus den umliegenden bzw. äußeren Stadtteilen nach Liblar und Lechenich ausmachen, zahlreiche Wege beispielsweise aus Bliesheim oder Köttingen nach Liblar



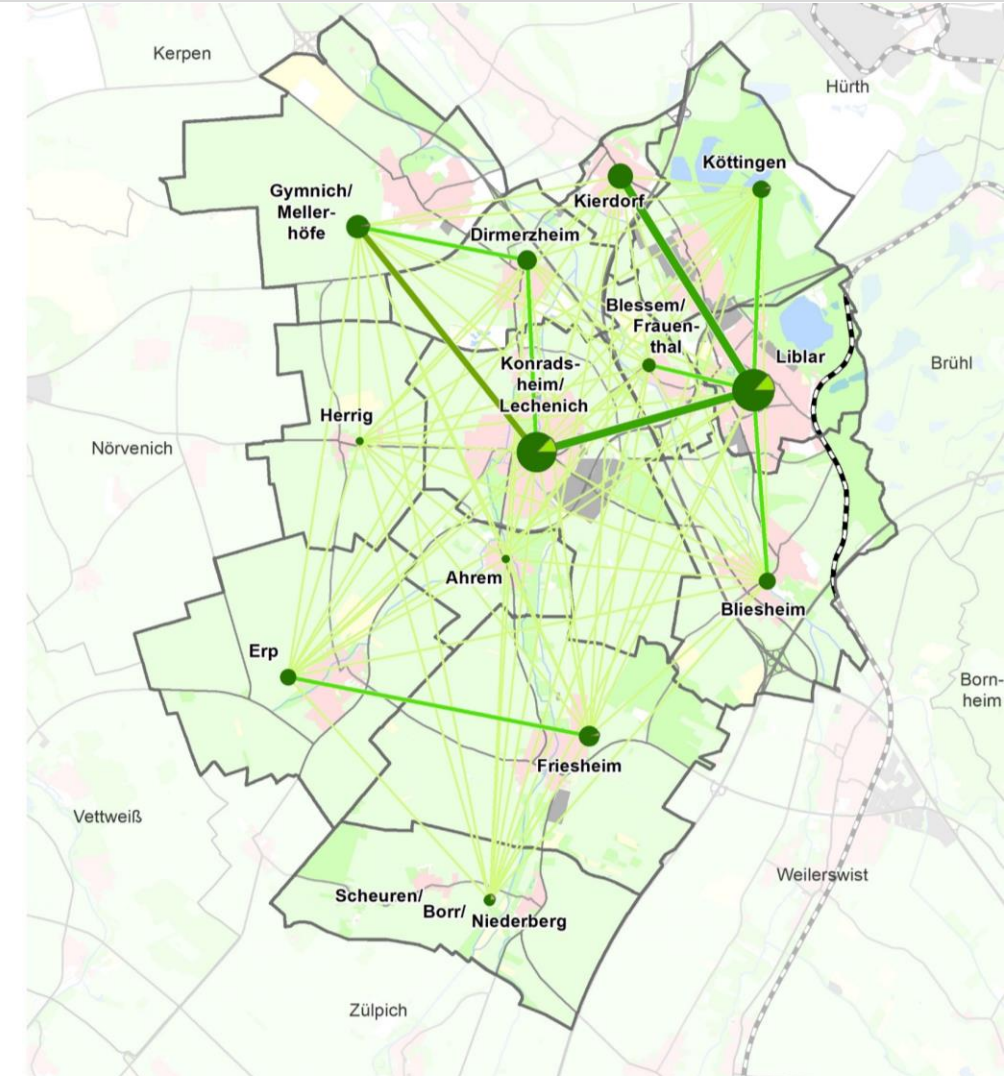
Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV



Wegeverflechtungen

Auswertung: ÖPNV

- Im ÖPNV ist der Binnenverkehrsanteil sehr niedrig
- Verflechtungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sind nicht sonderlich stark ausgeprägt
- Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die ÖPNV-Werte für den innerstädtischen Verkehr eine eher untergeordnete Rolle
- Die vergleichsweise dominanteste Verbindung mit jeweils ca. 400 täglichen Fahrten zeigt sich zwischen Kierdorf und Liblar (v.a. Ausbildungsverkehr) sowie zwischen Liblar und Lechenich (ca. 300 tägliche Fahrten)



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: ÖPNV

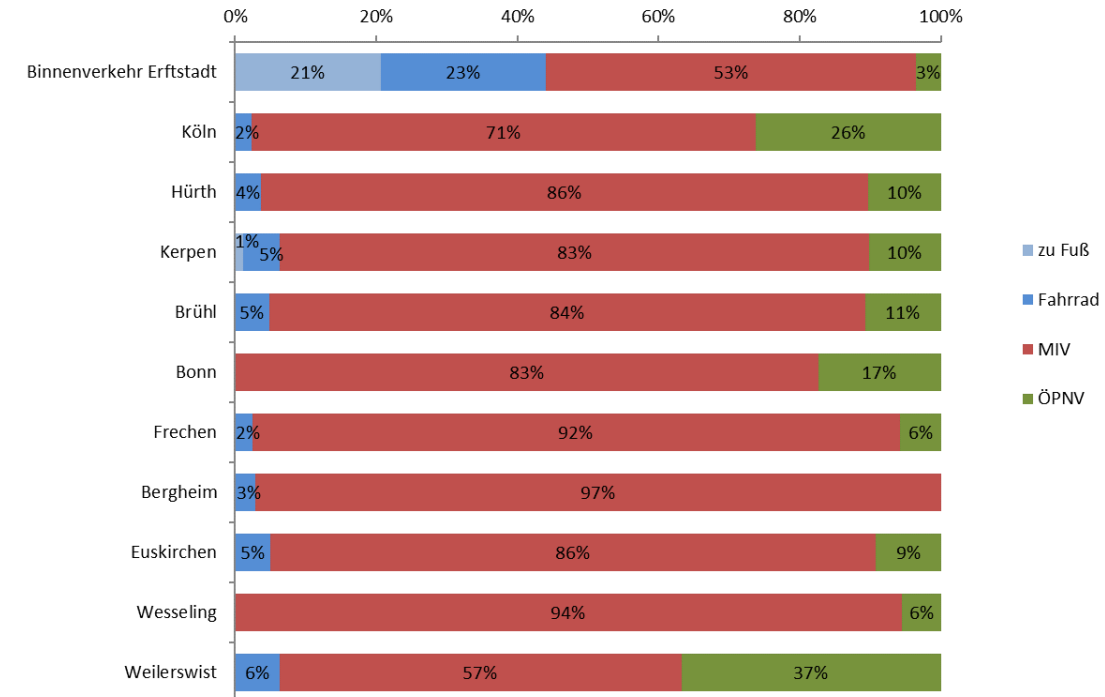


Wegeverflechtungen

Zusammenfassung

- ca. 59 % Binnenverkehrsanteil für Erftstadt
- Im Binnenverkehr sind die Anteile des Umweltverbundes erhöht (Anteil MIV zu Umweltverbund: 53 % zu 47 %)
- Ein Großteil der „Außenwege“ erfolgt nach Köln (knapp 14 % aller Wege), davon die meisten mit dem MIV, aber auch ca. 26 % mit dem ÖPNV*
- Bei Wegen nach Hürth, Kerpen, Brühl und Bonn wird vergleichsweise am häufigsten auf den ÖPNV zurückgegriffen
- Vereinzelte Wege in umliegende Städte werden auch mit dem Fahrrad zurückgelegt

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Stadt	59,4%		94.200
<i>Binnenverkehr Stadtteile</i>		28,6%	45.300
<i>zwischen den Stadtteilen</i>		30,8%	48.900
nach außen	40,6%		64.300
<i>Köln</i>		13,8%	21.900
<i>Hürth</i>		3,6%	5.700
<i>Kerpen</i>		3,0%	4.700
<i>Brühl</i>		2,5%	4.000
<i>Frechen</i>		1,6%	2.500
<i>Bonn</i>		1,5%	2.400
<i>Bergheim</i>		1,1%	1.800
<i>Euskirchen</i>		1,1%	1.800
<i>Wesseling</i>		1,1%	1.700
<i>Weilerswist</i>		1,1%	1.700
<i>Sonstige Außenziele</i>		10,2%	16.100
Summe	100%	100%	158.500



*An den Stichtagen war auf der Zugstrecke zwischen Köln und Euskirchen aufgrund von Brückenbauarbeiten kein durchgängiger Zugbetrieb möglich, alternativ fuhren Busse als Schienenersatzverkehr. Es ist möglich, dass eine durchgängige Zugverbindung nach Köln während der Stichtage zu einem höheren ÖPNV-Anteil auf dieser Verbindung geführt hätte.

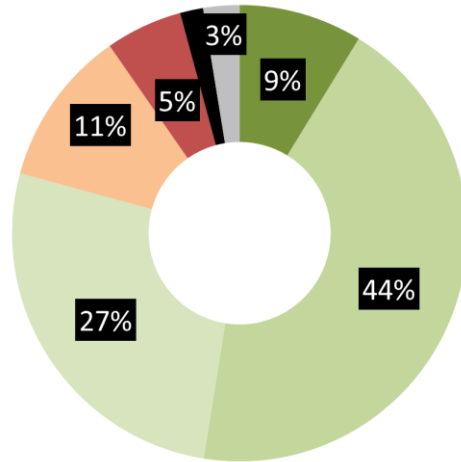
Ergebnisse der Zusatzfragen

Zusatzfragen: Bewertung der Verkehrsangebote in Erftstadt

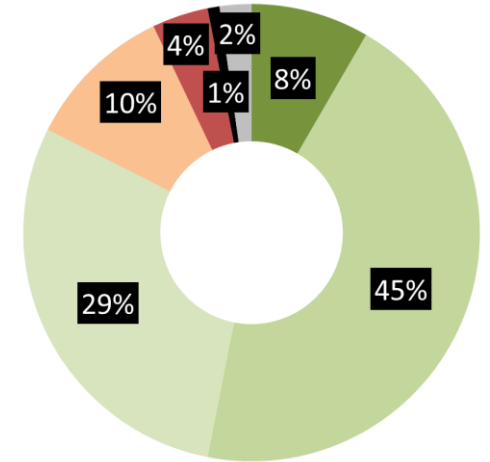
Notenspiegel

Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Erftstadt?

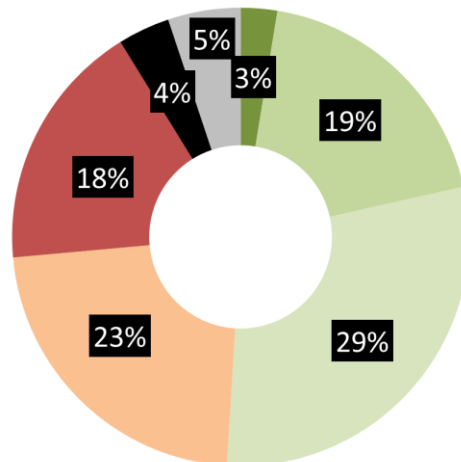
Fußverkehr
(Durchschnittsnote 2,76)



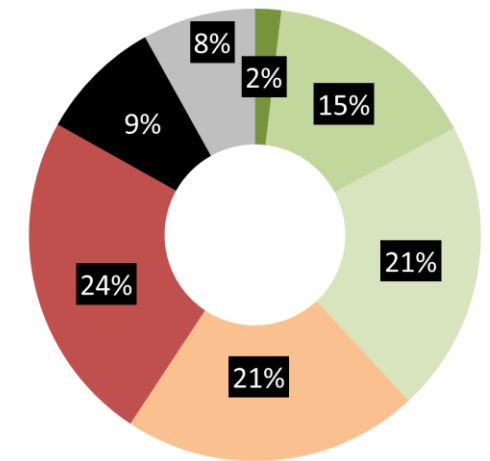
Autoverkehr MIV
(Durchschnittsnote 2,69)



Radverkehr
(Durchschnittsnote 3,65)



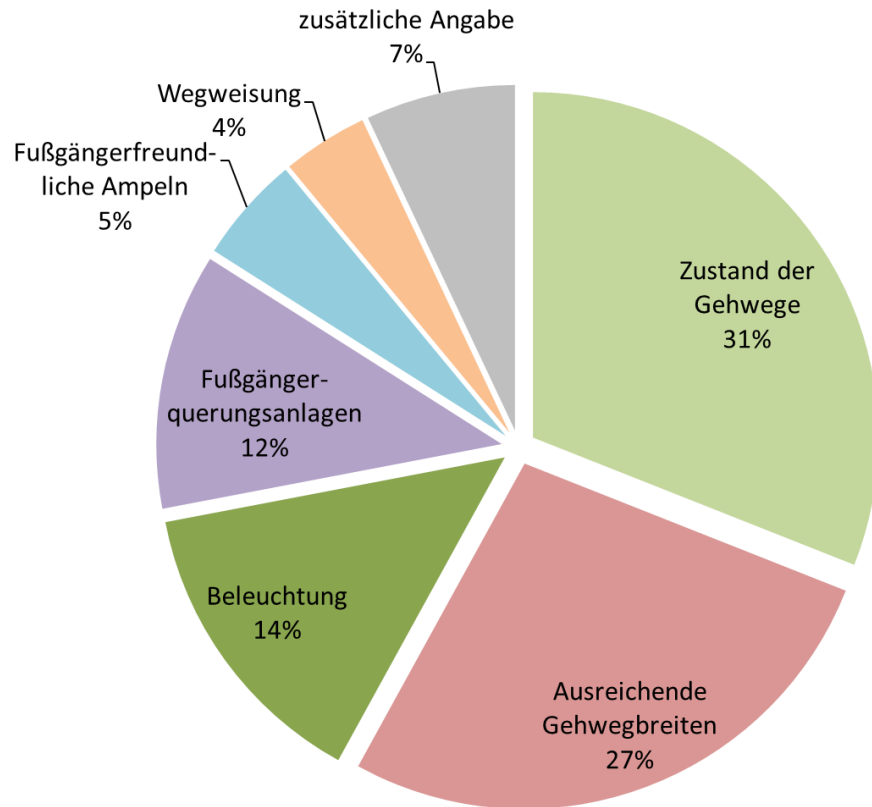
Bus und Bahn (ÖPNV)
(Durchschnittsnote 4,09)



- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

Zusatzfragen: Verbesserungsbedarfe

Fußverkehr

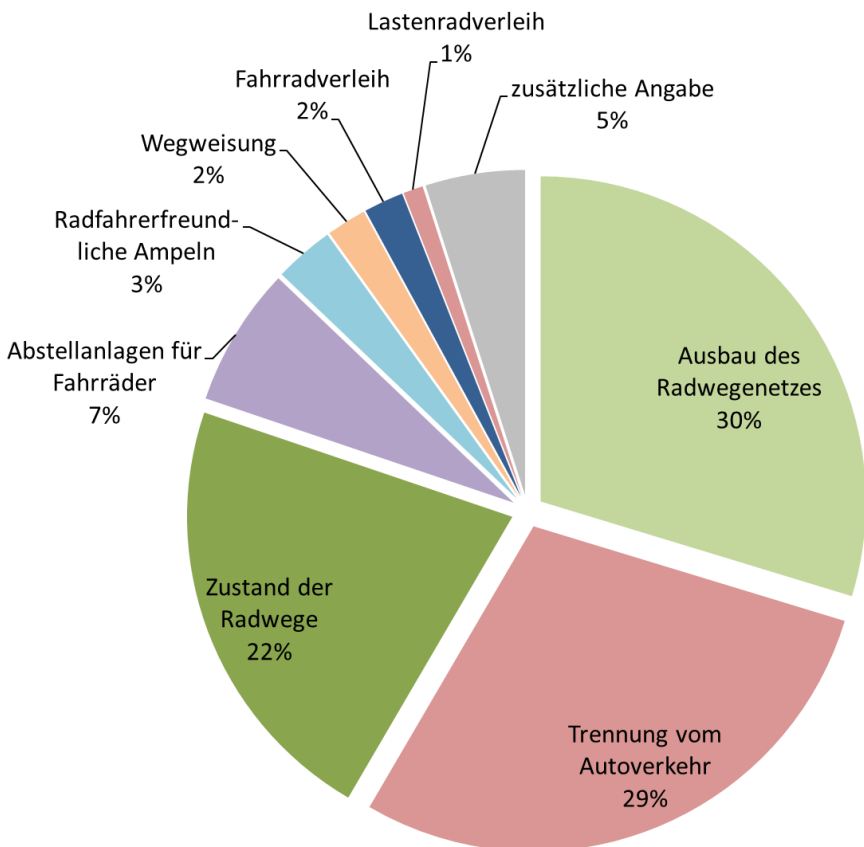


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

	Verbesserungsbedarf	Nennungen
1	Zustand der Gehwege	31%
2	Ausreichende Gehwegbreiten	27%
3	Beleuchtung	14%
4	Fußgängerquerungsanlagen	12%
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	5%
6	Wegweisung	4%
	<i>zusätzliche Angabe</i>	7%
		<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes (Gehwege fehlen)</i>	24%
	<i>Barrierefreiheit auf Fußwegen</i>	21%
	<i>Sauberkeit/Pflegezustand</i>	10%
	<i>Gehwege zu schmal</i>	9%
	<i>Überprüfung Gehwegzustand</i>	8%
	<i>Trennung Fußverkehr von anderen Verkehrsmitteln</i>	7%
	<i>Sonstiges</i>	22%

Zusatzfragen: Verbesserungsbedarfe

Radverkehr

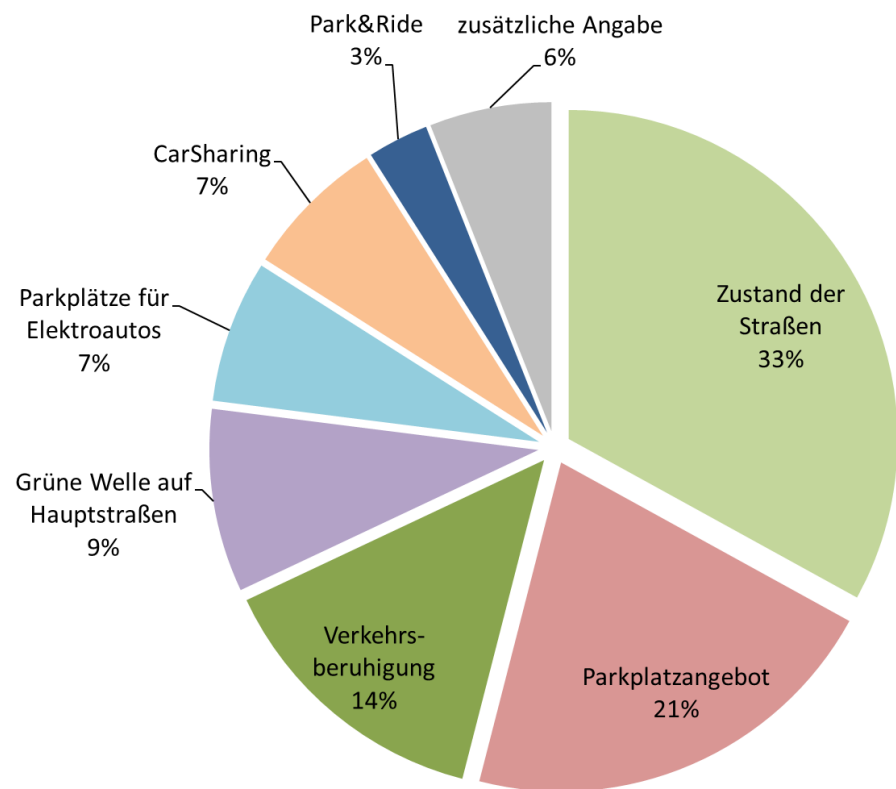


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

	Verbesserungsbedarf	Nennungen
1	Ausbau des Radwegenetzes	30%
2	Trennung vom Autoverkehr	29%
3	Zustand der Radwege	22%
4	Abstellanlagen für Fahrräder	7%
5	Radfahrerfreundliche Ampeln	3%
6	Wegweisung	2%
7	Fahrradverleih	2%
8	Lastenradverleih	1%
	<i>zusätzliche Angabe</i>	5%
		<i>davon</i>
	<i>Trennung Verkehrsteilnehmer</i>	20%
	<i>Ausbau lokales Radwegenetz (Oberflächen)</i>	15%
	<i>Zustand Radweg verbessern</i>	13%
	<i>Beschilderung/Markierung verbessern</i>	6%
	<i>Sicherheitsrelevante Aspekte verbessern</i>	6%
	<i>Radweg zu schmal</i>	6%
	<i>Sonstiges</i>	34%

Zusatzfragen: Verbesserungsbedarfe

MIV

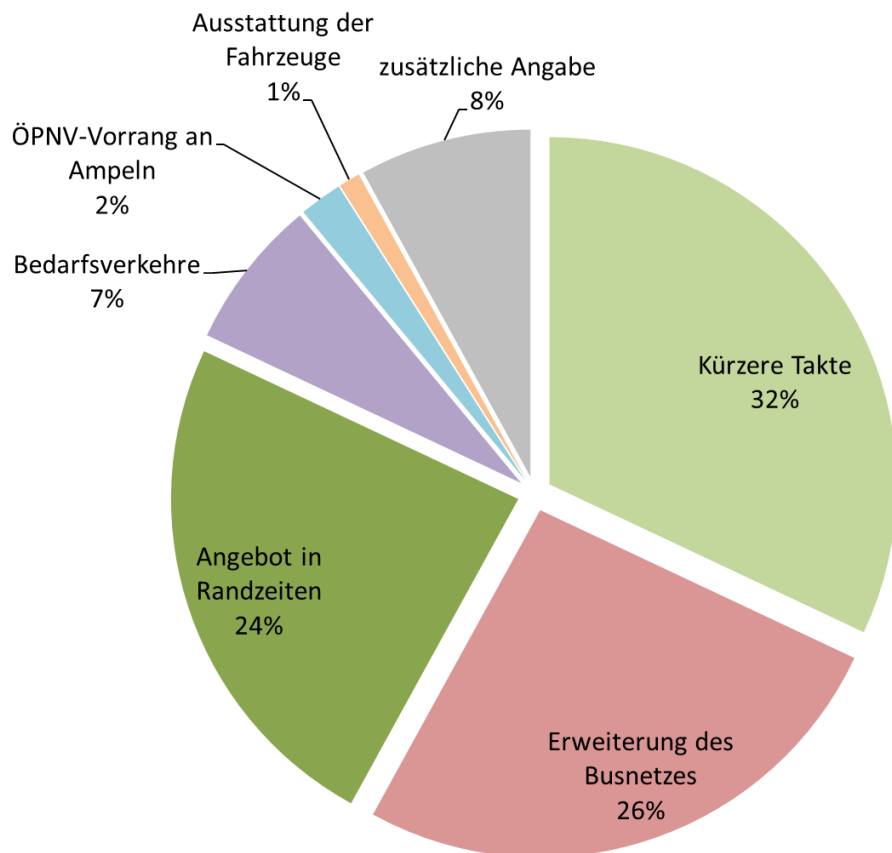


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Zustand der Straßen	33%
2 Parkplatzangebot	21%
3 Verkehrsberuhigung	14%
4 Grüne Welle auf Hauptstraßen	9%
5 Parkplätze für Elektroautos	7%
6 CarSharing	7%
7 Park&Ride	3%
<i>zusätzliche Angabe</i>	6%
<i>davon</i>	
<i>Straßenzustand (Oberfläche, Breite)</i>	19%
<i>Parkplatzproblematik (zu wenige zur Verfügung)</i>	13%
<i>Überhöhte Geschwindigkeit, mehr Kontrollen</i>	12%
<i>Insgesamt weniger MIV, Verkehrsberuhigung</i>	11%
<i>Tempo-30 innerorts</i>	7%
<i>Mehr E-Ladestationen</i>	6%
<i>Sonstiges</i>	31%

Zusatzfragen: Verbesserungsbedarfe

ÖPNV

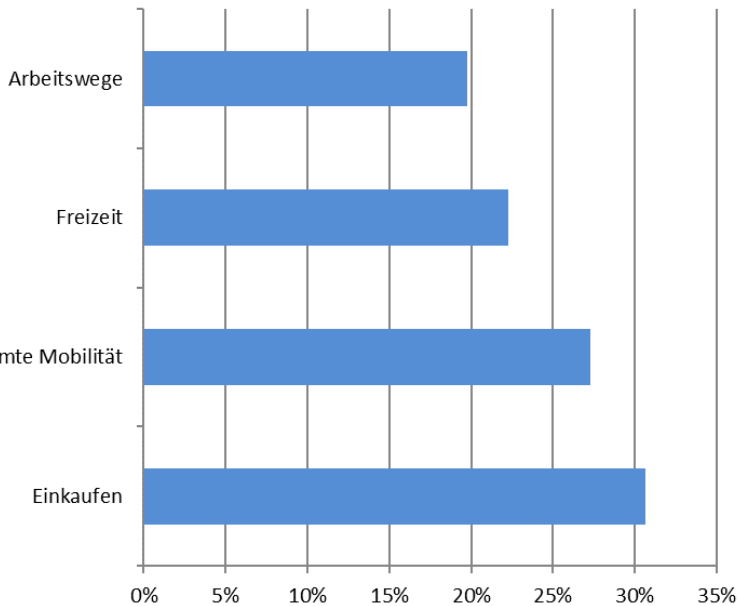


In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?

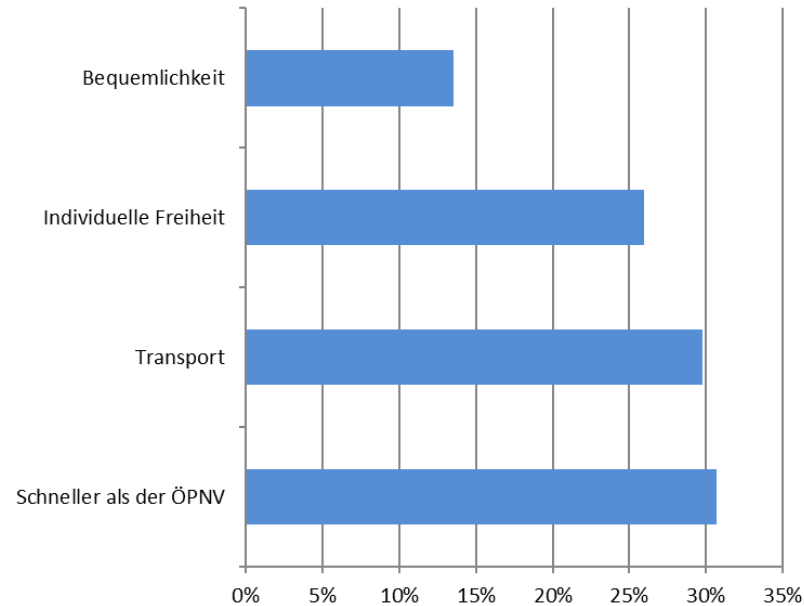
Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Kürzere Takte	32%
2 Erweiterung des Busnetzes	26%
3 Angebot in Randzeiten	24%
4 Bedarfsverkehre	7%
5 ÖPNV-Vorrang an Ampeln	2%
6 Ausstattung der Fahrzeuge	1%
zusätzliche Angabe	8%
	davon
<i>Taktung am Wochenende und nachts ausbauen</i>	19%
<i>Direkte Verbindungen (auch in umliegende Kommunen)</i>	12%
<i>Umsteigezeit anpassen (auch bei Bussen untereinander)</i>	12%
<i>Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit verbessern</i>	8%
<i>Ausbau SPNV</i>	8%
<i>Anbindung an Bahnhof Liblar verbessern</i>	7%
Sonstiges	34%

Zusatzfragen: Autonutzung

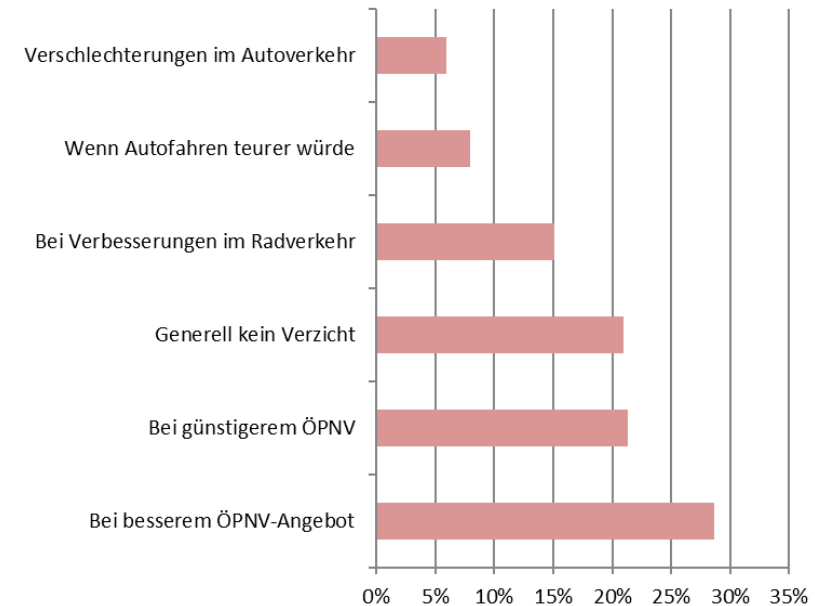
Zu welchem Zweck nutzen Sie das Auto?



Aus welchen Gründen nutzen Sie vorwiegend das Auto?



Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf das Auto verzichten?



- Etwa 31 % geben an, das Auto vor allem zum Einkaufen zu nutzen, 27 % nutzen das Auto hingegen für die gesamte Mobilität

- Ausgeglichene Gründe für die Nutzung des Autos, geringe Unterschiede zwischen der höheren Schnelligkeit ggü. dem ÖPNV (31 %), Transport (30 %) und Individueller Freiheit (26 %)

- Etwa 29 % der Haushalte geben an auf das Auto zu verzichten, wenn das Angebot im ÖPNV verbessert würde, darauf folgen ca. 21 % die anmerken, dass sie bei günstigeren ÖPNV-Preisen das Auto stehen lassen würden
- Gleichzeitig geben 21 % an, grundsätzlich nicht auf das Auto verzichten zu wollen

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

Fon: 02103 91159-10

E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

Sebastian Schulz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-20

E-Mail: schulz@buero-stadtverkehr.de

Marius Lenz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-17

E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de