



# **MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2023**

## **zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Kreisstadt Siegburg**



Ingenieurbüro Helmert  
Inh. K. Henninger  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen



# MOBILITÄTSBEFRAGUNG ZUM WERKTÄGLICHEN VERKEHRSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IN DER KREISSTADT SIEGBURG

## SCHLUSSBERICHT

Aachen, 08. März 2024

Auftraggeber: Kreisstadt Siegburg  
Amt für Mobilität und Infrastruktur  
Am Turm 40  
53721 Siegburg

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert  
Inh. Kathrin Henninger  
Wilhelmstraße 89  
52070 Aachen

Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger (Projektleitung)  
M. Sc. Niklas van Heiss  
M. Sc. Valerie Guérin

## Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b> .....	<b>II</b>
<b>VORWORT</b> .....	<b>6</b>
<b>1. ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>7</b>
<b>2. GRUNDLAGEN</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1 Vorgehensweise und Methodik</b> .....	<b>8</b>
2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger .....	8
2.1.2 Fragebogen .....	9
2.1.3 Datenschutz .....	9
2.1.4 Auswertung .....	9
<b>2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten</b> .....	<b>10</b>
<b>2.3 Gewichtungsmethode</b> .....	<b>10</b>
<b>2.4 Stichprobenqualität</b> .....	<b>11</b>
<b>2.5 Stichprobenkennwerte</b> .....	<b>13</b>
<b>3. ERGEBNISSE</b> .....	<b>14</b>
<b>3.1 Strukturdaten</b> .....	<b>14</b>
<b>3.2 Mobilitätswerkzeuge</b> .....	<b>15</b>
3.2.1 Pkw, E-Auto / Hybrid und Motorräder .....	16
3.2.2 Fahrräder und (S-)Pedelecs / E-Bikes .....	18
3.2.3 ÖV .....	20
3.2.4 Nutzungshäufigkeit .....	22
3.2.5 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds .....	25
<b>3.3 Bewertungen</b> .....	<b>26</b>
<b>3.4 Mobilitätskennziffern</b> .....	<b>27</b>
3.4.1 Immobile Personen.....	27
3.4.2 Stichtag .....	29
3.4.3 Wegehäufigkeit.....	29
3.4.4 Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke .....	30
<b>3.5 Verkehrsmittelwahl</b> .....	<b>31</b>
3.5.1 Modal Split.....	31
3.5.2 Verkehrsleistung.....	33
3.5.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln .....	34
3.5.4 Wegedauer nach Verkehrsmitteln.....	35
3.5.5 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel .....	37
<b>3.6 Wegezwecke</b> .....	<b>38</b>
3.6.1 Wegezweckverteilung.....	39
3.6.2 Wegezwecke nach Alter und Geschlecht.....	41
3.6.3 Modal Split nach Wegezweck .....	42
3.6.4 Wegedauer nach Wegezweck .....	44
3.6.5 Entfernungsverteilung nach Wegezweck .....	45
<b>3.7 Mobilitätskennziffern im Städtevergleich</b> .....	<b>45</b>
3.7.1 Mobilitätskennziffern .....	46
3.7.2 Modal Split.....	47
3.7.3 Mittlere Entfernung und Wegedauer .....	48

3.7.4 Wegezwecke ..... 49



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Haushaltsgrößenverteilung ungewichtet / gewichtet.....	12
Abbildung 2-2:	Altersverteilung der Befragten ungewichtet / gewichtet .....	13
Abbildung 3-1:	Aktuelle Tätigkeit der Befragten nach Geschlecht .....	15
Abbildung 3-2:	Mittlerer Fahrzeug-Besitz im Haushalt.....	16
Abbildung 3-3:	Pkw-Besitz im Haushalt.....	17
Abbildung 3-4:	E-Auto- / Hybrid-Besitz im Haushalt .....	17
Abbildung 3-5:	Führerscheinbesitz der Befragten ab 17 Jahren .....	18
Abbildung 3-6:	Fahrrad-Besitz (unmotorisierte und E-Fahrräder) im Haushalt .....	19
Abbildung 3-7:	E-Bike- / (S-)Pedelec-Besitz im Haushalt .....	19
Abbildung 3-8:	Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten .....	20
Abbildung 3-9:	Besitz einer ÖV-Zeitkarte .....	21
Abbildung 3-10:	Durchschnittliche Erreichbarkeit von Stationen des ÖV und genutztes Verkehrsmittel .....	21
Abbildung 3-11:	Übliche Verkehrsmittelnutzung.....	22
Abbildung 3-12:	Übliche Verkehrsmittelnutzung von Bus und Bahn nach Geschlecht und Altersgruppe.....	23
Abbildung 3-13:	Übliche Verkehrsmittelnutzung von (E-)Fahrrädern / (E-)Lastenrädern nach Geschlecht und Altersgruppe.....	24
Abbildung 3-14:	Übliche Verkehrsmittelnutzung vom eigenen Pkw und Motorrad nach Geschlecht und Altersgruppe .....	24
Abbildung 3-15:	Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung von Bus und Bahn.....	25
Abbildung 3-16:	Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads.....	26
Abbildung 3-17:	Bewertung des Mobilitätsangebots im Wohnumfeld .....	27
Abbildung 3-18:	Gründe für Immobilität.....	28
Abbildung 3-19:	Arbeitstage im Homeoffice pro Woche .....	28
Abbildung 3-20:	Mobilitätskennziffern nach Altersgruppen und Geschlecht .....	30
Abbildung 3-21:	Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke.....	31
Abbildung 3-22:	Modal Split nach Geschlecht und Altersgruppe .....	31
Abbildung 3-23:	Modal Split im Gesamt-, Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr .....	33
Abbildung 3-24:	Modal Split nach Verkehrsleistung (Anteil in % an den Gesamtkilometern).....	34
Abbildung 3-25:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittelgruppe .....	35
Abbildung 3-26:	Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe .....	36
Abbildung 3-27:	Wegelänge nach Verkehrsmittelgruppe.....	37
Abbildung 3-28:	Modal Split nach Entfernungsklasse.....	38
Abbildung 3-29:	Verteilung der Wegezwecke (Anteil in % an allen Wegen) .....	39
Abbildung 3-30:	Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsleistung (Anteil in % an Gesamtkilometern).....	40
Abbildung 3-31:	Verteilung der Wegezwecke nach Altersgruppen .....	41
Abbildung 3-32:	Verteilung der Wegezwecke nach Geschlecht .....	42
Abbildung 3-33:	Modal Split nach Wegezweck.....	43
Abbildung 3-34:	Wegedauer je Wegezweck.....	44
Abbildung 3-35:	Wegelänge nach Wegezweck .....	45
Abbildung 3-36:	Mobilitätskennziffern im Städtevergleich.....	46
Abbildung 3-37:	Modal Split im Städtevergleich .....	47
Abbildung 3-38:	Mittlere Entfernung im Städtevergleich.....	48
Abbildung 3-39:	Mittlere Wegedauer im Städtevergleich.....	48
Abbildung 3-40:	Wegezwecke im Städtevergleich.....	49

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Übersicht über die Befragungs-Eckdaten .....	10
Tabelle 2-2:	Geschlechterverteilung der Grundgesamtheit vs. Stichprobe .....	12
Tabelle 2-3:	Rahmendaten der befragten Haushalte.....	13
Tabelle 3-1:	Feine Auswertung des Modal Split .....	32

*Die Lesbarkeit wird in diesem Ergebnisbericht durchgehend berücksichtigt. Bei Diagrammen und Grafiken, deren Schriftgrößen technisch bedingt sind, wird empfohlen, den Bericht digital einzusehen und diese bei Bedarf durch die Zoomfunktion zu vergrößern.*

## Vorwort

Im Jahr 2023 beauftragte die Kreisstadt Siegburg das Ingenieurbüro Helmert mit der Durchführung und Auswertung einer Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten. Die Erhebung setzt nun nach der letzten Mobilitätsbefragung Siegburgs im Jahr 2008 und der nationalen Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017<sup>1</sup> die Zeitreihe der empirischen Erfassung des Verkehrsverhaltens der Siegburger Bevölkerung an einem Normalwerktag fort.

Die Kreisstadt Siegburg verfolgt mit dieser Untersuchung und deren Ergebnisse mehrere Ziele:

Zum einen wird eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme gewonnen, die den Status-Quo zum aktuellen Zeitpunkt festhält. Diese liefert Erkenntnisse darüber

- **wann,**
- **wie,**
- **womit und**
- **zu welchem Zweck**

Wege unternommen werden. Zum anderen lässt die Analyse Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Verkehrsmittelwahl bzw. Modal Split der Bevölkerung in der Kreisstadt Siegburg zu.

Aufgrund der großen Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung in der Kreisstadt Siegburg ist es gelungen, repräsentative Ergebnisse zu erzielen, mit denen die genannten Fragestellungen zuverlässig beantwortet werden können.

In vorliegendem Bericht werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung erläutert.

---

<sup>1</sup> Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

## 1. Zusammenfassung

Die Mobilitätsbefragung 2023 wurde als schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung durchgeführt. Es liegen Daten von 1.226 Personen aus 559 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern.

Mit einer Quote von 2,8 % der Bevölkerung in der Kreisstadt Siegburg ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen.

Während des Erhebungszeitraumes fanden keine Besonderheiten statt (Streiks, einschränkende Schutzmaßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie o.ä.) sodass von einem normalen Mobilitätsverhalten der Befragten ausgegangen werden kann.

An einem normalen Werktag verlassen 89 % der Bevölkerung in Siegburg das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 3,3 Wege und Fahrten pro Person (bzw. 3,7 Wege und Fahrten pro mobiler Person) unternommen. Jeder Weg dauert im Mittel 22 Minuten; dabei werden im Schnitt 9,9 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 73 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet und dabei werden 33 km bewältigt.

Mehr als die Hälfte aller Wege (57 %) werden in Siegburg mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' zurückgelegt. Mit 26 % wird ein Viertel aller Wege zu Fuß unternommen. Das Rad wird für 19 % aller Wege genutzt und die Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden für 12 % der Wege gewählt.

43 % aller Wege werden im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, wovon mit 33 % der Großteil auf Fahrten als Fahrer:in entfallen.

Hauptwegezwecke sind Wege zu Freizeit Zwecken (24 %) dicht gefolgt von Wegen zur Arbeit (23 %). 17 % der Fahrten beziehen sich auf Einkaufswege, weitere 13 % der Wege führen zu privaten Erledigungen und etwa ein Zehntel der Fahrten dienen dem Wegezweck Ausbildung.

Personen im Rentenalter zwischen 65 und 80 Jahren sowie Berufstätige zwischen 30 und 49 Jahren legen die meisten Wege am Tag zurück, Kinder und Jugendliche die wenigsten Wege am Tag.

Menschen unter 16 Jahren laufen mehr als ein Drittel ihrer Wege. Ungefähr ein Viertel aller Wege in dieser Altersgruppe werden mit dem Fahrrad realisiert.

Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 16 Jahren nutzen am häufigsten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und hier findet der ÖV mit 21 % über alle Altersklassen hinweg seinen höchsten Anteilswert. Der MIV macht in dieser Altersgruppe nur ein Fünftel der Wege aus.

Mit Erreichen der Volljährigkeit und des Zugangs zum Führerschein wird in der Altersgruppe der 17 bis 29-Jährigen vermehrt der MIV anstelle des Fahrrads genutzt, der ÖV-Anteil bleibt davon unberührt, der Fußwegeanteil sinkt. Menschen zwischen 30 und 64 Jahren verzeichnen die höchsten MIV-Anteile, der ÖV-Anteil sinkt und der Fahrrad-Anteil steigt in dieser Altersgruppe wieder an. In den höheren Altersgruppen ab 65 Jahren steigt der Fußwegeanteil wieder.

Frauen sind häufiger zu Fuß oder als MIV-Mitfahrerin unterwegs. Männer nutzen entsprechend öfter das Fahrrad oder sind als MIV-Fahrer unterwegs. Die Verkehrsmittel des ÖV werden von beiden Geschlechtern gleichermaßen verwendet.

Zudem legen Frauen täglich eine höhere Anzahl Wege zurück als Männer. Frauen absolvieren mehr Einkaufs- und Servicewege (Bringen und Holen von Personen) als Männer, die wiederum häufiger in Vollzeit erwerbstätig sind und eine weitaus höhere Anzahl Wege zur Arbeit zurücklegen.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Vorgehensweise und Methodik

Die Mobilitätsbefragung in der Kreisstadt Siegburg wurde vom 04. bis zum 28. September 2023, außerhalb von Schulferien, durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung. Die Stichprobe wurde zufällig aus dem Einwohnermeldeverzeichnis gezogen. Die Grundgesamtheit bilden alle Einwohner:innen mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Siegburg.

Alle in der Stichprobe ausgewählten Haushalte erhielten ein Anschreiben im Namen des Oberbürgermeisters, welches die Hintergründe der Mobilitätsbefragung aufzeigte, die Datenschutzerklärung und die Informationen zur Teilnahme beinhaltete. Die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen waren im Anschreiben als Internetlink sowie als QR-Code enthalten, sodass die Haushalte unmittelbar an der Befragung teilnehmen konnten. Dem Anschreiben lag weiter der schriftliche Fragebogen (siehe Anhang) bei, den die Haushalte ausfüllen und kostenlos zurücksenden konnten. Falls eine telefonische Befragung gewünscht wurde, konnte die Telefonnummer sowie bevorzugte Zeiten auf einem Abschnitt des Fragebogens eingetragen werden und ebenfalls kostenlos mit dem Rückumschlag versendet werden. Diese Haushalte wurden dann zeitnah telefonisch kontaktiert.

Durch dieses breite Angebot an Zugangswegen werden verschiedene Bevölkerungsgruppen erreicht und es kann gewährleistet werden, dass die Stichprobe die Bevölkerung in der Grundgesamtheit widerspiegeln kann. Die Online- und telefonische Befragung haben den Vorteil, dass durch die Unterstützung von Prüfroutinen der Website bzw. des Interviewers in kurzer Zeit eine vollständig verwendbare, plausibilisierte Erhebung der Daten möglich ist.

Der Zugang zum Online-Fragebogen war durch einen Code geschützt, so dass nur diejenigen, die innerhalb der Stichprobe das Anschreiben erhielten, mit dem darin übermittelten Zugangscode teilnehmen konnten. Die Eingabe der Telefoninterviews erfolgte ebenfalls über die Online-Eingabemaske.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt. Für Kinder wurden die Eltern gebeten, stellvertretend die entsprechenden Angaben zu machen. Im Falle der Abwesenheit eines Haushaltsmitgliedes konnten dessen Wege entweder später nachgetragen oder stellvertretend eingegeben werden. Im Wegeprotokoll wurde der gesamte Tagesablauf erfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch zu Haushaltsmitgliedern, die am Stichtag keine Wege unternommen haben, Angaben gemacht werden sollten.

Als Anreiz zur Teilnahme an der Befragung wurden Gewinne mit einem attraktiven Hauptpreis ausgelost. Zur Teilnahme konnte der Haushalt seine Adressdaten bei einer schriftlichen Teilnahme auf dem Rückumschlag vermerken, beziehungsweise wurden diese Daten nach Abschluss des Online-Fragebogens in einer separaten Eingabemaske eingetragen. Teilnehmende Haushalte über die Online-Eingabemaske konnten zudem eine Aufwandsentschädigung in Anspruch nehmen.

#### 2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürger:innen wurden sowohl in der Presse als auch auf den Internetseiten der Stadt über den Zweck der Befragung informiert. Es wurde intensiv darauf hingewiesen, dass die Teilnahme freiwillig ist und alle Angaben anonym verarbeitet werden. Ebenfalls wurde eine Telefonnummer veröffentlicht, unter welcher Bürger:innen direkt Fragen zur Mobilitätsbefragung stellen konnten.

### **2.1.2 Fragebogen**

Der im Anhang abgedruckte schriftliche Fragebogen lag dem Anschreiben bei. Somit hatten alle Haushalte ohne nochmalige Aktion des Haushaltes sofort die Möglichkeit, umgehend an der Befragung teilzunehmen. Der Fragebogen im Internet baute sich der Fragebogen analog in den drei Befragungsteilen Haushalts-, Personen- und Wegefragebogen auf.

### **2.1.3 Datenschutz**

Der städtische Datenschutzbeauftragte begleitete die Mobilitätsbefragung durchgängig.

Den Bestimmungen des Datenschutzes wurde durch eine strikte Trennung der Haushaltsinformationen (Name, Adresse, Tel.-Nr.) und der erhobenen Daten entsprochen. Die durch den Antwortbogen übermittelte Telefonnummer wurden ausschließlich zur Durchführung des Interviews an den Interviewer übermittelt und im Anschluss gelöscht.

Die Verarbeitung der schriftlichen Fragebögen erfolgte ohne Identifizierungsmerkmale. Die Rückverfolgung der Fragebögen zu Einzelpersonen ist nicht möglich.

Die Adress- und Kontodaten, die zur Teilnahme an der Verlosung bzw. zur Überweisung der Aufwandsentschädigung im Internet eingegeben wurden, wurden in einer separaten Liste gespeichert, in der keine Erkennungsmerkmale enthalten waren, die Rückschlüsse auf den zuvor ausgefüllten Fragebogen zuließen.

### **2.1.4 Auswertung**

Die Auswertung erfolgte mit dem Programm HHB<sup>2</sup>, welches auf einer Access-Datenbank basiert. Das Programm wurde auf die Anforderungen und Spezifikationen der Befragung in der Kreisstadt Siegburg abgestimmt. Die offene Struktur der Datenbank erlaubt es, für weitere Fragestellungen - zu einem späteren Zeitpunkt - ergänzende Auswertungen durchzuführen.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung werden im vorliegenden Bericht präsentiert und interpretiert. Der Bericht stellt neben der Beschreibung der Befragungseckdaten und der Aufbereitung der generellen Ergebnisse zum Verkehrsverhalten auch differenzierte Auswertungen der Haushalts-, Personen- und Wegedaten dar.

Darüber hinaus bieten Vergleiche der Mobilitätskennziffern mit anderen vergleichbaren Städten und mit Daten aus der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) aus dem Jahr 2017 die Möglichkeit die Ergebnisse einzuordnen.

---

<sup>2</sup> HHB: Haushaltsbefragung

## 2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten

<b>Erhebungsjahr</b>	2023
<b>Erhebungsinhalt</b>	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung in Siegburg
<b>Erhebungszeitraum</b>	04.09.2023 bis 28.09.2023
<b>Erhebungsstichtage</b>	Dienstag - Donnerstag, 1 Tag je Haushalt
<b>Erhebungsart</b>	telefonisch - schriftlich - online
<b>Information</b>	Begleitschreiben des Bürgermeisters, Datenschutzinformationen, Presseartikel, Homepage
<b>Adressaten</b>	Alle Personen des kontaktierten Haushalts
<b>Stichprobe</b>	Zufallsstichprobe, Generierung von 3.900 Adressen nach den Melderegistern der Kreisstadt Siegburg
<b>Beteiligung</b>	Freiwillig
<b>Erhebungstag</b>	Protokollierter Erhebungstag
<b>Gewichtung</b>	nach Haushaltsgröße, Alter, Geschlecht, Wohnort
<b>Anlass</b>	Erhebung aktueller Daten zum Verkehrsverhalten als Basis für den Mobilitätsplan (SUMP) der Kreisstadt
<b>Ziel</b>	Grundlagendaten für die zukünftige Ausgestaltung eines integrierten und stadtverträglichen Mobilitätskonzeptes

Tabelle 2-1: Übersicht über die Befragungs-Eckdaten

Die Erhebung fand in drei Erhebungswellen statt. Die erste Welle wurde am 04.09., die zweite am 12.09. und die dritte am 29.09.2023 versandt. Die Erhebung hat somit nach Einführung des 49€-Tickets bzw. Deutschlandtickets stattgefunden. Im Fragebogen wurden dem Thema Homeoffice separate Fragen gewidmet.

## 2.3 Gewichtungsmethode

Eine Stichproben-Befragung birgt die Gefahr, dass nicht-repräsentative Ergebnisse gewonnen werden. Dies ist immer dann der Fall, wenn einzelne Personengruppen unter- oder überrepräsentativ in der Stichprobe vertreten sind.

Gründe für eine Unter- bzw. Überrepräsentierung von Personengruppen können sein:

- **Verweiger:innen**  
Personen, die aus verschiedenen Gründen keine Befragung wünschen. Gründe könnten sein: Zeitmangel, keine Auskünfte über private Gewohnheiten etc.
- **Personen mit Migrationshintergrund**  
Personengruppen, die möglicherweise aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten nicht die Möglichkeit haben, dem Interview zu folgen, oder sich die zur Verfügung stehenden Informationen aus dem Internet oder über einen Ansprechpartner zu beschaffen.
- **Altersstruktur**  
Die tatsächliche Altersstruktur im Untersuchungsgebiet weicht oft leicht von der Altersverteilung der befragten Personen ab. Oft sind Personen über 50 Jahren in Befragungen überrepräsentiert, während Personen zwischen 30 und 49 Jahren unterrepräsentiert sind.

Damit die Stichprobe möglichst genau die Grundgesamtheit abbildet, wurde auf Ebene der Personen eine Anpassung an die Eckwerte aus der Einwohnerstatistik zum Stand 12/2022 vorgenommen, gegliedert nach disjunkten Klassen<sup>3</sup> einer Kreuzkombination

- des Alters
- des Geschlechts und
- des Wohnortes.

Technisch bedingt erzeugt die Ziehung der Stichprobe durch ungleiche Auswahlwahrscheinlichkeiten eine systematische Verzerrung der Daten. Da die zufällige Ziehung aus dem Einwohnermeldeverzeichnis der Stadt nur einwohnerbezogen erfolgen kann, haben Mehrpersonenhaushalte eine größere Wahrscheinlichkeit in die Stichprobe gezogen zu werden als zum Beispiel Einpersonenhaushalte. Da die Befragung an alle Mitglieder eines Haushalts gerichtet ist, sind Personen aus größeren Haushalten in der Stichprobe überrepräsentiert. Dieser Effekt wird in den Daten ausgeglichen. Die Verteilung der Haushaltsgrößen in der Stichprobe wurde angepasst an die tatsächliche Haushaltsgrößenverteilung in der Kreisstadt Siegburg<sup>4</sup>.

Die multikriterielle Gewichtung stellt sicher, dass innerhalb der Klassen keine Verzerrungen auftreten. Dabei wurden die Befragten in sieben Altersgruppen zusammengefasst. Die Altersgruppen sind in einer Form gewählt worden, die die Lebensphasen der Befragten (Kindheit/Schule; Studium/Berufsstart; Berufstätigkeit; Rentenalter) abbilden. Die Wohnorte der Befragten wurden zu zwei Einheiten zusammengefasst, auf Grundlage derer die Gewichtung durchgeführt wurde.

Diese Zusammenfassung des Alters und der Wohnorte in Gruppen ist notwendig, um die Zahl der disjunkten Klassen gering zu halten. Eine zu hohe Anzahl an disjunkten Klassen führt dazu, dass die Anzahl der Personen in einer Klasse gering und die resultierenden Gewichtungsfaktoren zu groß werden.

Durch Iterative Proportional Fitting (IPF)<sup>5</sup> wurde die Gewichtung nach Haushaltsgrößen kombiniert mit der Gewichtung nach Alter, Geschlecht und Wohnort, sodass sich innerhalb der marginalen Verteilungen keine Verzerrungen ergeben (s. Gegenüberstellung in den folgenden Diagrammen). Schließlich ergibt sich für jede Person in der Stichprobe ein Gewichtungsfaktor, der auf alle Daten der jeweiligen Person angewendet wird.

## 2.4 Stichprobenqualität

Aufgrund der oben genannten Konsequenzen der Stichprobenziehung unterscheidet sich die Haushaltsverteilung der ungewichteten Stichprobe deutlich von der Statistik. Einpersonenhaushalte sind in der Stichprobe unterrepräsentiert.

---

<sup>3</sup> disjunkte Klassen sind sich nicht überlappende Klassen, d.h. jede Kombination aus Alter, Geschlecht und Wohnort stellt eine eindeutige Klasse dar. Jede Person kann eindeutig einer einzigen Klasse zugeordnet werden.

<sup>4</sup> IT.NRW 2018: <[https://www.it.nrw/sites/default/files/itnrw\\_presse/283\\_20.pdf](https://www.it.nrw/sites/default/files/itnrw_presse/283_20.pdf)> zuletzt abgerufen am 30.01.2024.

<sup>5</sup> IPF ist ein iteratives Verfahren, mithilfe dessen die Korrekturfaktoren schrittweise angepasst werden, sodass die marginalen Verteilungen der gewichteten Stichprobe (Altersverteilung, Verteilung der Geschlechter, Verteilung der Wohnorte und Verteilung der Haushaltsgrößen) mit den entsprechenden Verteilungen der Einwohnerstatistik übereinstimmen.

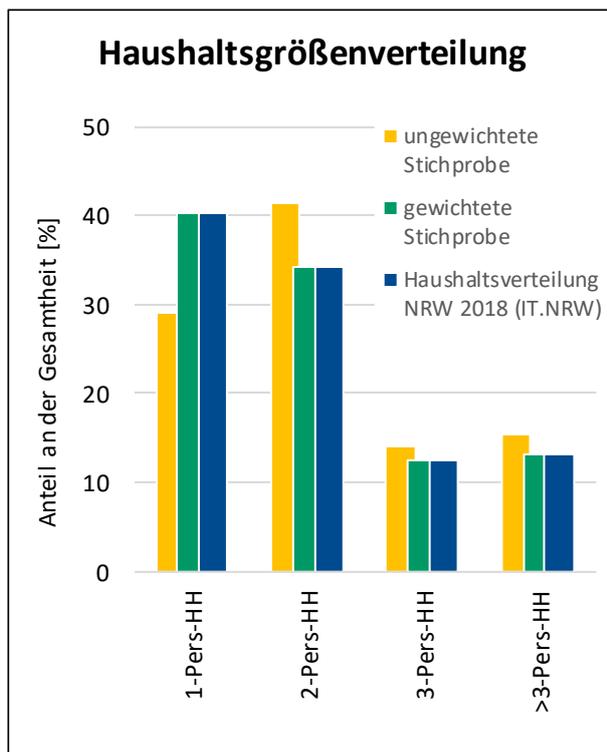


Abbildung 2-1: Haushaltsgrößenverteilung ungewichtet / gewichtet

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung unterscheidet sich die Stichprobe nur leicht von der Grundgesamtheit der Bürgerinnen und Bürger in der Kreisstadt Siegburg. In der Stichprobe ist der Anteil der Frauen etwas höher als in der Grundgesamtheit. Durch die Gewichtung der Stichprobe wird dies ausgeglichen.

	Stichprobe (ungewichtet)	Stichprobe (gewichtet)	Statistik (12/2022)
Frauen	49,8	50,2	50,3
Männer	50,0	49,6	49,7
Diverse	0,2	0,2	0,0

Tabelle 2-2: Geschlechterverteilung der Grundgesamtheit vs. Stichprobe

Die Verteilung der Altersgruppen in der ungewichteten Stichprobe zeigt, dass Personen zwischen 30 und 64 Jahren in der Stichprobe leicht überrepräsentiert sind. In diesen Altersgruppen ist die Teilnahmebereitschaft oft höher. Junge Menschen zwischen 17 und 29 Jahren sind hingegen unterrepräsentiert. Im Rahmen der Stichprobengewichtung werden diese geringfügigen Abweichungen an die Verteilung aus der Einwohnerstatistik angepasst.

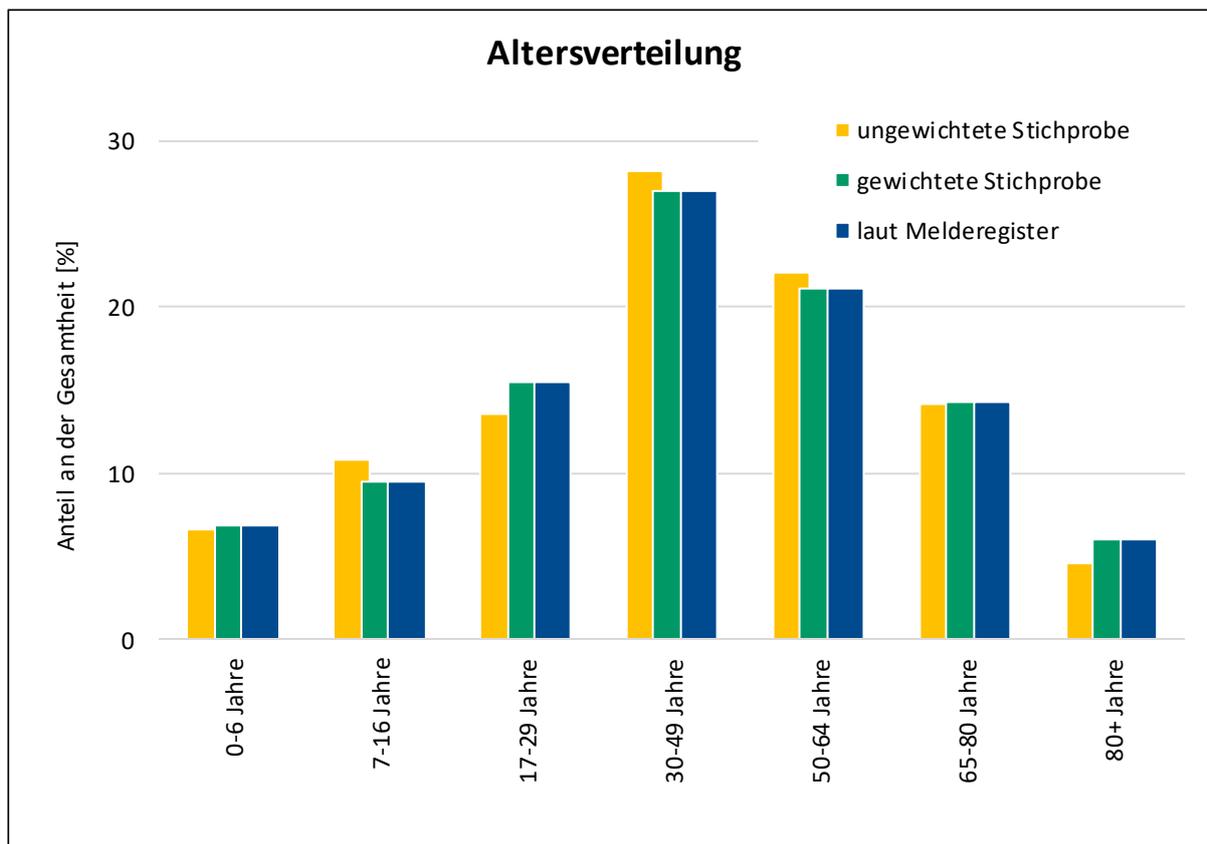


Abbildung 2-2: Altersverteilung der Befragten ungewichtet / gewichtet

Insgesamt bildet die Zufallsstichprobe gut die tatsächliche Einwohnerstruktur in Siegburg ab, sodass das Gewichtungsverfahren nur leichte Anpassungen bewirkt.

## 2.5 Stichprobenkennwerte

In der Erhebung wurden 559 Haushalte mit insgesamt 1.226 Personen befragt. Die Anzahl der befragten Personen entspricht einem Anteil von 2,8 % an der Bevölkerung Siegburgs. Mit dieser Anzahl Befragter gilt die Stichprobe für die Gesamtstadt als statistisch repräsentativ. Tabelle 2-3 fasst die Kenndaten der Stichprobe zusammen.

Ausgewählte Haushalte	3.900
Erreichte Haushalte	559
Erreichte Haushalte (gewichtet)	559
Erreichte Personen	1.226
Erreichte Personen (gewichtet)	1.125
Rücklaufquote	14,3 %
Wohnberechtigte Bevölkerung (31.12.2022)	44.432
Anteil Befragter an der Bevölkerung	2,8 %
Mittlere Haushaltsgröße der Stichprobe	2,2 Personen
Mittlere Haushaltsgröße (gewichtet)	2,0 Personen
Erfasste Wege	3.888
Erfasste Wege (gewichtet)	3.623

 Tabelle 2-3: Rahmendaten der befragten Haushalte<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Die wohnberechtigte Bevölkerung beinhaltet die Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz

### 3. Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen statistisch gesichert das Verkehrsverhalten der Bürger:innen der Kreisstadt Siegburg. Die Mobilitätsbefragung enthält keine Angaben zu Wegen von Personen, die außerhalb Siegburgs leben und zu verschiedenen Zwecken einpendeln.

Alle Werte im Folgenden beziehen sich auf die gewichtete Stichprobe. Die Gewichtung wurde nach oben beschriebenen Kriterien berechnet. In den Diagrammen und Tabellen werden gegebenenfalls durch Rundung von Anteilswerten bei der Summierung nicht immer exakt 100 % erreicht. Zudem beinhaltete der Fragebogen Fragen, die nicht von allen Befragten beantwortet wurden. Die Diagramme und Tabellen weisen immer die Anzahl der Nennungen aus, sodass ersichtlich ist, auf wie viele verwertbare Daten sich die jeweilige Fragestellung bezieht. Werte, in denen die statistische Sicherheit aufgrund einer Stichprobengröße von unter 100 Personen bzw. Wegen oder Haushalten nicht gesichert ist, sind mit einem Sternchen versehen und dies gilt es bei Aussagen zu den betroffenen Gruppierungen zu beachten.

#### 3.1 Strukturdaten

In den 559 erreichten Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 1.125 Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,0 Personen je Haushalt.

40 % der befragten Haushalte sind Single-Haushalte und in 34 % der Haushalte leben zwei Personen. In 26 % der befragten Haushalte leben mindestens 3 Personen.

40 % der Haushalte sind Alleinlebende, weitere 39 % umfassen Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder und jeder fünfte Haushalt (20 %) setzt sich aus mehreren Personen mit Kindern zusammen.

Im Personenfragebogen wurde für alle Befragten die aktuelle Lebenssituation erfasst.

Die Interviewten wurden in

- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig
- Auszubildende:r
- Schüler:in
- Student:in
- erwerbslos
- Hausfrau / Hausmann
- Rentner:in / Pensionär:in
- Kind (noch nicht eingeschult)

unterschieden.

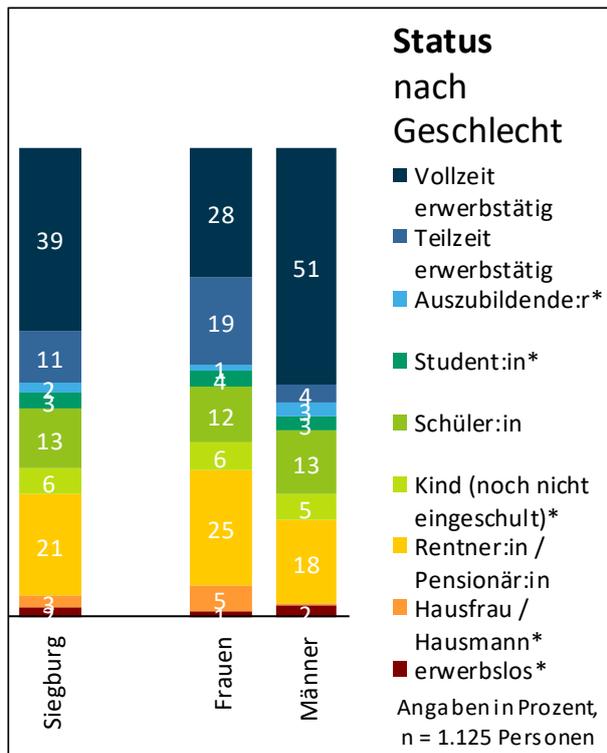


Abbildung 3-1: Aktuelle Tätigkeit der Befragten nach Geschlecht

Insgesamt ist die Hälfte der Personen in Voll- oder Teilzeit erwerbstätig. Knapp ein Fünftel der Personen befindet sich in Ausbildung, wovon Schüler:innen mit 13 % den Großteil ausmachen. Ein weiteres Fünftel der Befragten bilden Rentner:innen bzw. Pensionär:innen.

Betrachtet man Frauen und Männern separat, werden zwei Unterschiede deutlich: Frauen sind zu einem deutlich geringeren Anteil vollzeitberufstätig, dafür häufiger in Teilzeit beschäftigt oder zu Hause. Der Anteil der Rentnerinnen / Pensionärinnen unter allen erfassten Frauen ist ebenfalls höher als bei den Männern, was nicht zuletzt an der nach wie vor höheren Lebenserwartung der Frauen liegt.

### 3.2 Mobilitätswerkzeuge

Die Frage nach der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel wird an den gesamten Haushalt gerichtet. Dabei wird die Anzahl verfügbarer Verkehrsmittel abgefragt.

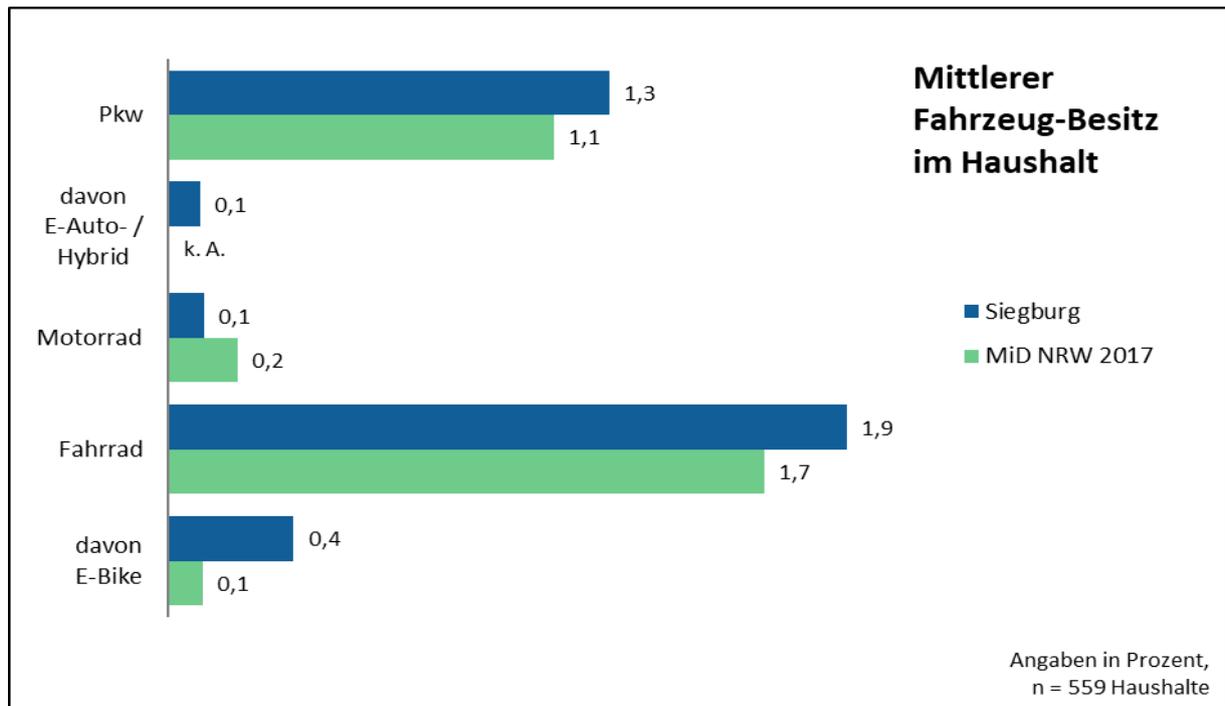


Abbildung 3-2: Mittlerer Fahrzeug-Besitz im Haushalt

Im Durchschnitt besitzt ein Haushalt in Siegburg mehr Pkws und Fahrräder als im bundeslandweiten Durchschnitt der MiD NRW<sup>7</sup>. Der Motorradbesitz pro Haushalt ist geringer als in der MiD NRW.

### 3.2.1 Pkw, E-Auto / Hybrid und Motorräder

85 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. Nur 15 % der befragten Haushalte verfügen über keinen Pkw. Knapp jeder dritte Haushalt kann auf zwei oder mehr Pkw zurückgreifen. Mit der Anzahl der Personen steigt auch der durchschnittliche Pkw-Besitz im Haushalt. Bezogen auf die befragten Personen liegt der Motorisierungsgrad in Siegburg bei 624 Kfz/1000 Einwohner:innen. Diese Daten beinhalten private Pkw und Dienstwagen.

<sup>7</sup> Bei der MiD 2017 handelt es sich um die deutschlandweite Erhebung Mobilität in Deutschland. Die MiD NRW beinhaltet die Ergebnisse der Erhebung des Bundeslandes NRW.

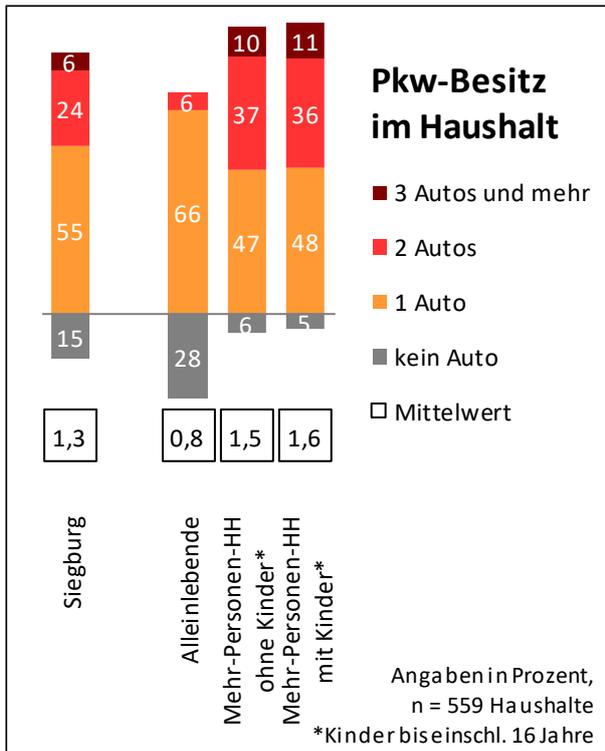


Abbildung 3-3: Pkw-Besitz im Haushalt

Im Mittel verfügt ein Haushalt über **1,3 Pkw**. Dieser Wert liegt leicht über dem in der deutschlandweit erhobenen Studie MiD 2017 von durchschnittlich 1,1 Pkw je Haushalt in NRW.<sup>8</sup> Der Pkw stellt demnach für die Menschen in Siegburg ein wichtiges Verkehrsmittel für die alltägliche Mobilität dar.

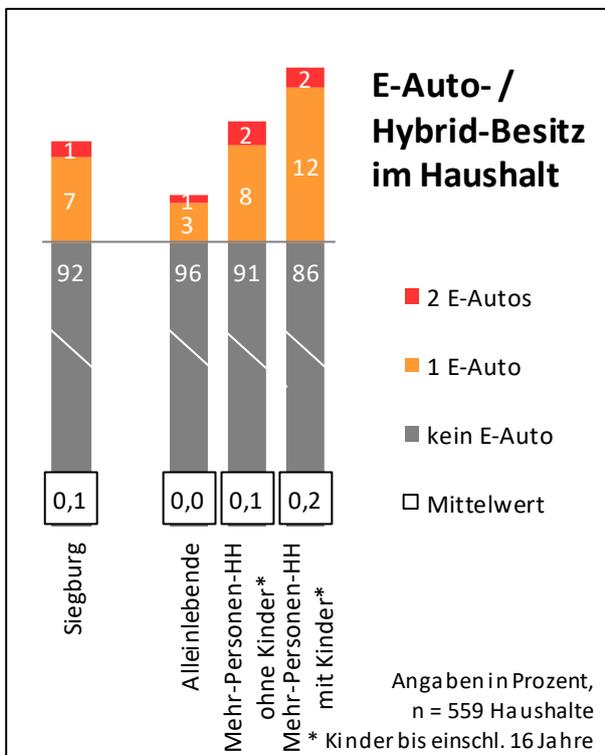


Abbildung 3-4: E-Auto- / Hybrid-Besitz im Haushalt

<sup>8</sup> Quelle: MiD 2017

Der Bestand an E-Autos / Hybriden je Haushalt liegt durchschnittlich bei **0,1 E-Pkw**. Der Anteil der E-Autos unter allen Pkw beträgt 7 %. Diese Daten beinhalten ebenfalls private E-Pkw und elektrifizierte Dienstwagen.

Unter die Gruppe der Motorräder fallen alle motorisierten Zweiräder, entsprechend sind auch Mofas und Mopeds enthalten. Der Bestand ist hier erwartungsgemäß recht gering und der mittlere Motorrad-Bestand je Haushalt liegt bei **0,1 Motorrädern**. Dies liegt unter dem in der MiD 2017 erhobenen Wert von durchschnittlich 0,2 Motorrädern je Haushalt<sup>9</sup>.

Der Besitz eines Führerscheins stellt eine wichtige Mobilitätsvoraussetzung dar. Rund 91 % der befragten Männer ab 17 Jahre<sup>10</sup> gaben an, einen Pkw-Führerschein zu besitzen, bei den Frauen waren es mit 90 % nur geringfügig weniger Personen. Im Gegensatz dazu ist der Besitz eines Motorradführerscheins wesentlich stärker ausgeprägt bei Männern, als es bei Frauen der Fall ist. Hier besitzen Männer mit 30 % beinahe dreimal so häufig einen Motorradführerschein wie Frauen (12 %).

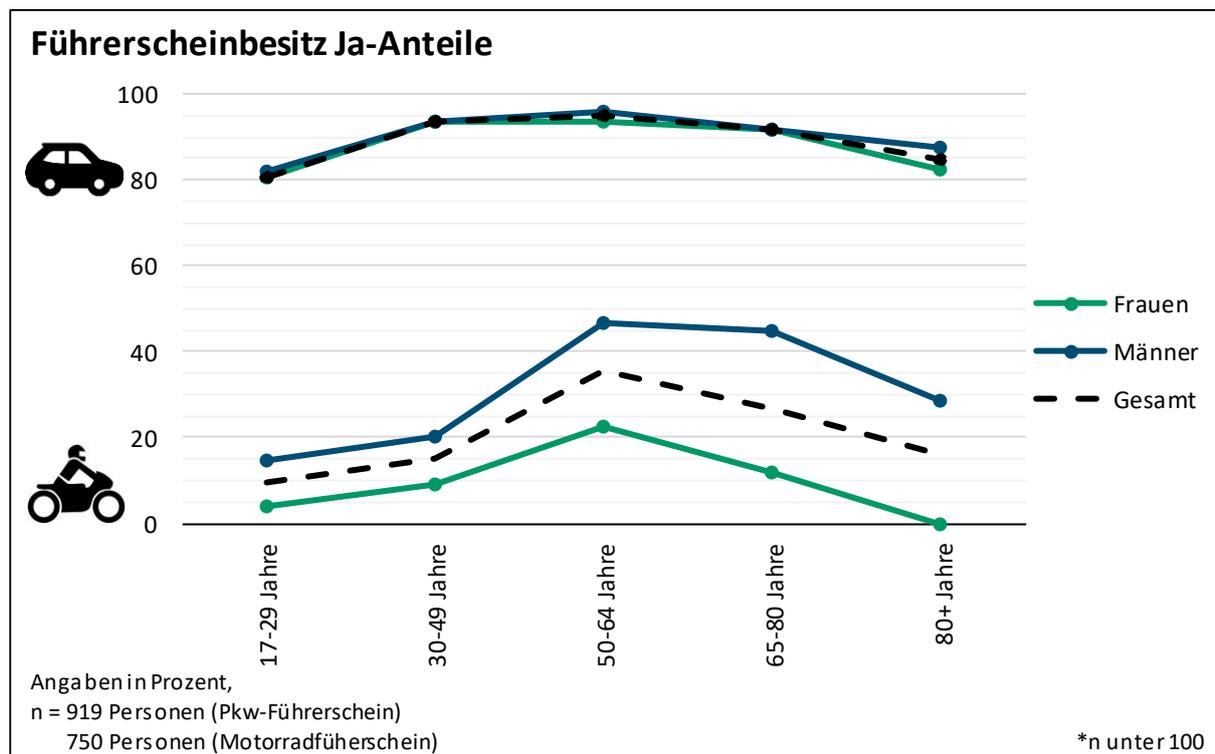


Abbildung 3-5: Führerscheinbesitz der Befragten ab 17 Jahren

Die Differenzierung nach Alter zeigt die hohe Verfügbarkeit eines Pkw-Führerscheins für die meisten der 30 bis 64-Jährigen. In diesen Altersgruppen besitzen mit 94 % bei den 30 bis 49-Jährigen bzw. 95 % der 50 bis 64-Jährigen einen Autoführerschein. In der Altersgruppe der über 80-Jährigen verfügen immerhin noch 85 % der Befragten über eine Fahrerlaubnis.

### 3.2.2 Fahrräder und (S-)Pedelecs / E-Bikes

In Siegburg liegt der mittlere Fahrradbestand mit **1,9 Fahrrädern** je Haushalt etwas über dem mit der MiD 2017 für Nordrhein-Westfalen ermittelten Wert von 1,7 Fahrrädern / Haushalt<sup>11</sup>. Die Anzahl der Fahrräder pro Haushalt verhält sich entsprechend der Haushaltsgröße. Allein-

<sup>9</sup> Quelle: MiD 2017

<sup>10</sup> Begleitete Fahren ab 17 (kurz: BF17): 17-Jährige dürfen ein Kfz fahren, wenn eine Begleitperson im Auto dabei ist.

<sup>11</sup> Quelle: MiD 2017

lebende besitzen im Durchschnitt 0,9 Fahrräder, der Wert steigt auf 2,0 Fahrräder in Mehrpersonen-Haushalten ohne Kinder. Die durchschnittlich meisten Fahrräder mit einem mittleren Wert von 3,8 Fahrrädern pro Haushalt haben die Mehrpersonen-Haushalte mit Kindern.

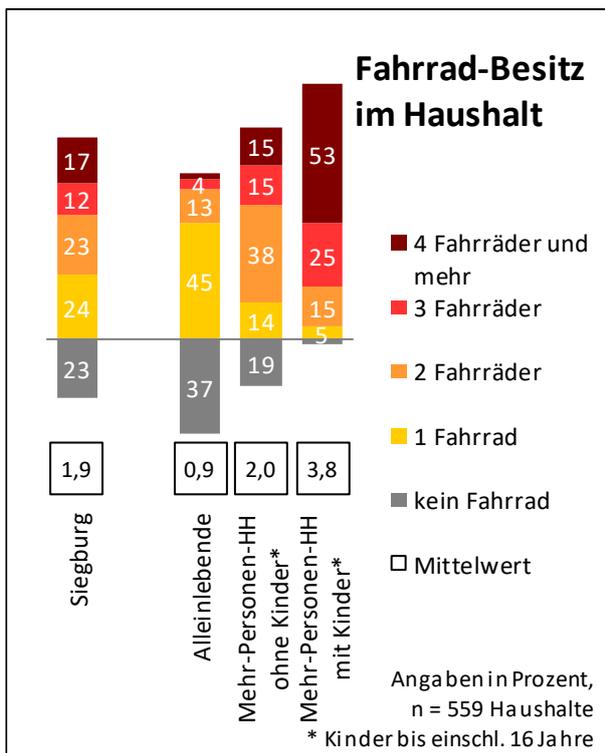


Abbildung 3-6: Fahrrad-Besitz (unmotorisierte und E-Fahrräder) im Haushalt

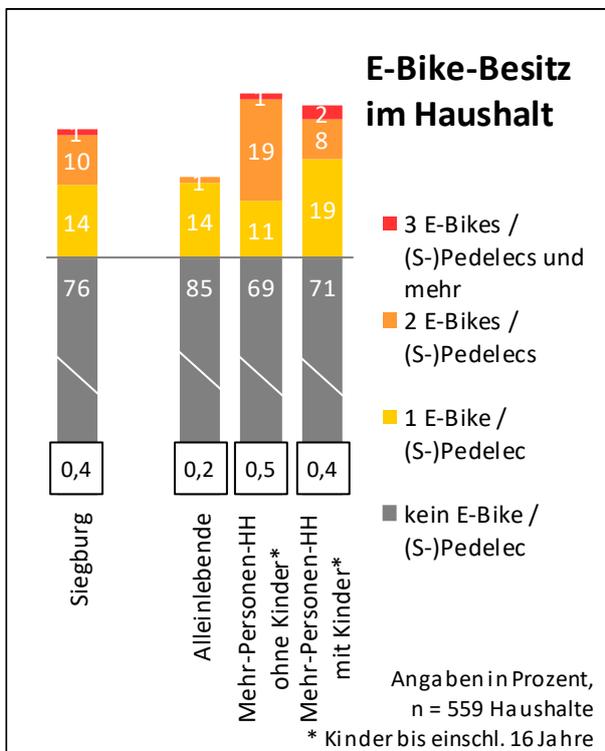


Abbildung 3-7: E-Bike- / (S-)Pedelec-Besitz im Haushalt

Werden ausschließlich E-Bikes bzw. (S-)Pedelecs betrachtet, besitzen ein Viertel aller Haushalte in Siegburg mindestens ein E-Bike bzw. (S-)Pedelec, wie Abbildung 3-7 zeigt. Dabei ist der Anteil der Haushalte, die ein E-Bike/Pedelec besitzen besonders hoch bei den Mehr-Personen-Haushalten ohne Kinder, hier besitzt knapp ein Drittel der Haushalte mindestens ein E-

Bike bzw. (S-)Pedelec. Insgesamt macht der Anteil der E-Fahrräder mit 19 % an allen Fahrrädern ein Fünftel aus. Der mittlere E-Fahrrad-Bestand je Haushalt liegt in Siegburg bei 0,4 E-Fahrrädern je Haushalt, was deutlich über dem ermittelten Wert der MiD 2017 für Nordrhein-Westfalen von 0,1 E-Fahrrädern je Haushalt liegt. Dies kann mit der gestiegenen Popularität von (E-)Fahrrädern in den letzten Jahren begründet werden.

Wichtig für die Nutzung des Fahrrads ist die Möglichkeit, dieses sowohl am Start- als auch am Zielort geeignet zu sichern. Im Fragebogen wurde nach der Verfügbarkeit von Abstellanlagen im bzw. am Wohngebäude und am Arbeits-/Ausbildungsort gefragt.

Der Großteil der Bevölkerung (81 %) gab an über einen Abstellplatz am Wohnort und somit einer sicheren Verwahrung zu verfügen. Alleinlebende verfügen etwas seltener einen Fahrradabstellplatz im bzw. am Wohngebäude als Mehr-Personen-Haushalte.

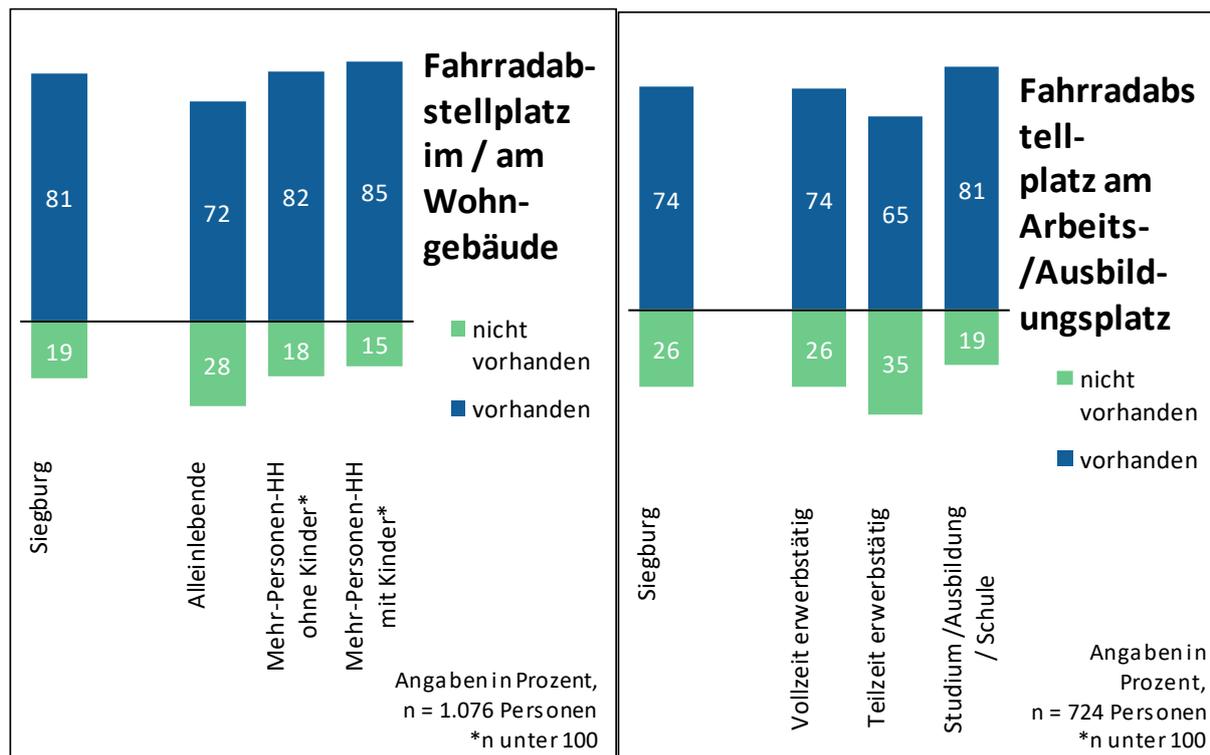


Abbildung 3-8: Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten

Die Situation am Arbeits- / Ausbildungsort weist mit 74 % eine ähnliche Verfügbarkeit an Fahrradabstellplätzen auf. Anders als zuvor am Wohnort zeigt eine differenzierte Auswertung nach Status bzw. aktueller Tätigkeit der Befragten, dass das Angebot an Fahrradabstellplätzen an Ausbildungsstätten etwas besser ausgebaut ist als am Arbeitsort.

### 3.2.3 ÖV

Von allen Befragten besitzen mit 28 % etwas mehr als ein Viertel eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Im Vergleich mit anderen Erhebungen ist dies ein hoher Wert, wie der hohe ÖV-Anteil in Kapitel 3.7.2 verdeutlicht. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer:innen ist mit 48 % am höchsten bei den 17 bis 29-Jährigen gefolgt von Kindern und Jugendlichen zwischen 7 und 16 Jahren (34 %). Das ÖV-Angebot wird in dieser Nutzergruppe zum Zurücklegen der Wege vom und zum Ausbildungsort verwendet (vgl. Abbildung 3-33). Erfreulicherweise ist der Anteil an Zeitkartenbesitzer:innen auch in zunehmenden Altersklassen weiterhin hoch und erst mit Eintritt in das Rentenalter nimmt der Anteil ab. Zudem lassen sich keine geschlechtsspezifischen Unterschiede feststellen.

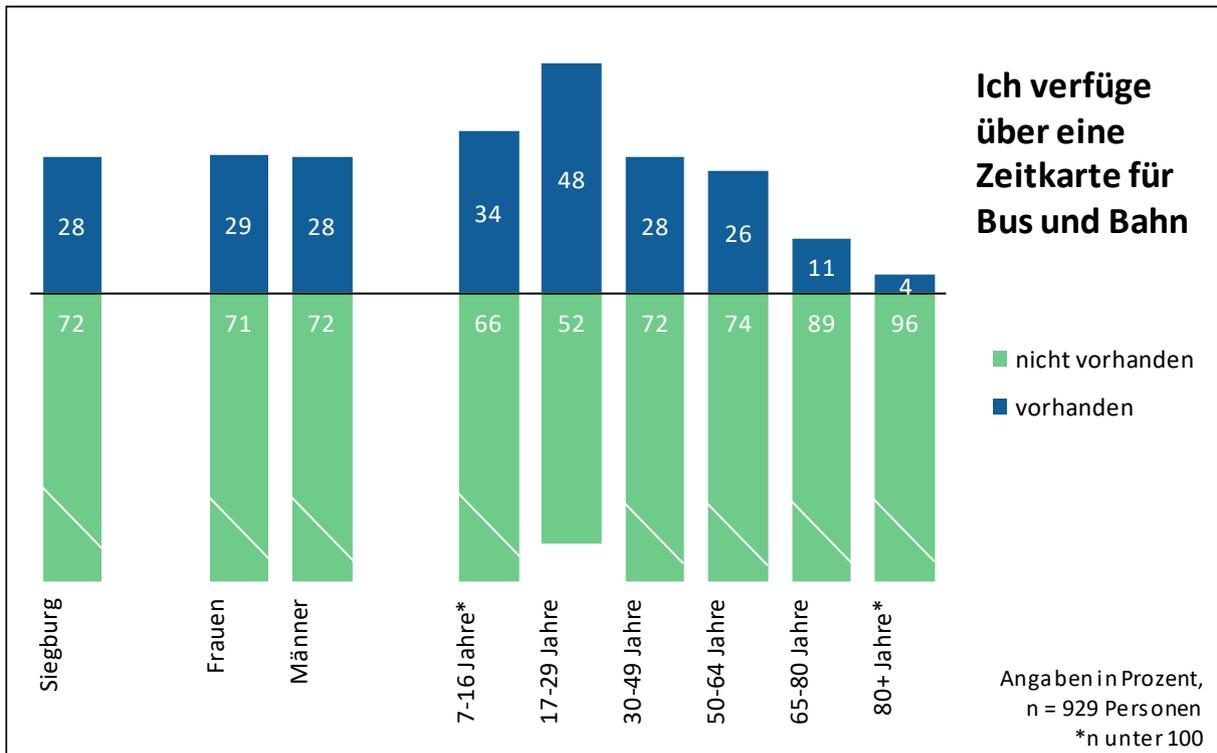


Abbildung 3-9: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Neben dem Zeitkartenbesitz thematisiert eine Frage die Nutzung von Bus und Bahn nach Einführung des 49-Euro-Tickets. Insgesamt geben 14 % der Befragten an, den ÖV seitdem häufiger zu nutzen. Insbesondere Menschen im Alter von 30 bis 49 Jahren tun dies mit 17 % vermehrt. Frauen geben dies mit 15 % etwas häufiger an als Männer (12 %).

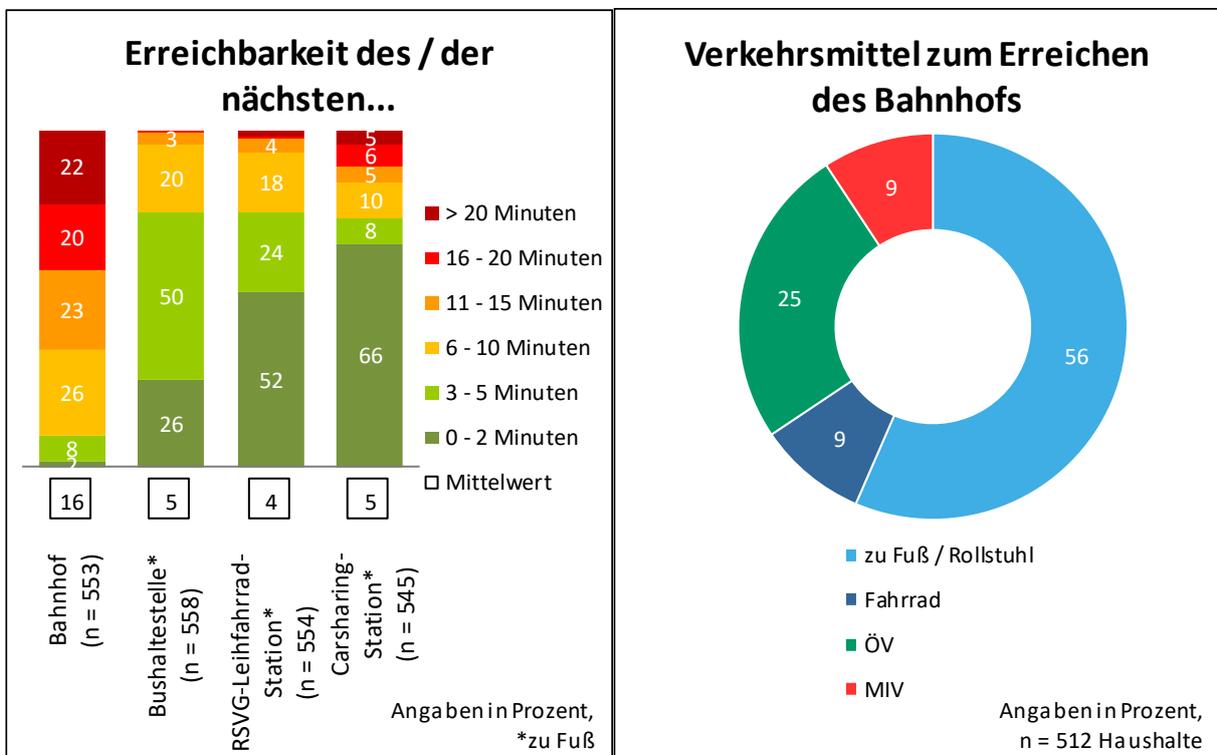


Abbildung 3-10: Durchschnittliche Erreichbarkeit von Stationen des ÖV und genutztes Verkehrsmittel

Im Durchschnitt ist die nächste Bushaltestelle innerhalb von 5 Minuten fußläufig schnell erreichbar. Auch die nächste Carsharing-Station ist im Durchschnitt innerhalb von 5 Minuten zu Fuß zügig erreichbar und kann nur von der fußläufigen Erreichbarkeit der nächsten RSVG-Leihfahrrad-Station von durchschnittlich 4 Minuten übertroffen werden.

Insgesamt geben die Siegburger:innen an, im Durchschnitt 16 Minuten zum Erreichen des Bahnhofs zu benötigen, was mit der Lage des Bahnhofes im Stadtgebiet zusammenhängt. In über der Hälfte der Fälle wird der Bahnhof zu Fuß erreicht, ein weiteres Viertel nutzt den ÖV und in 9 % der Fälle wird das Fahrrad verwendet. Lediglich 9 % geben an den Bahnhof mit dem MIV zu erreichen.

### 3.2.4 Nutzungshäufigkeit

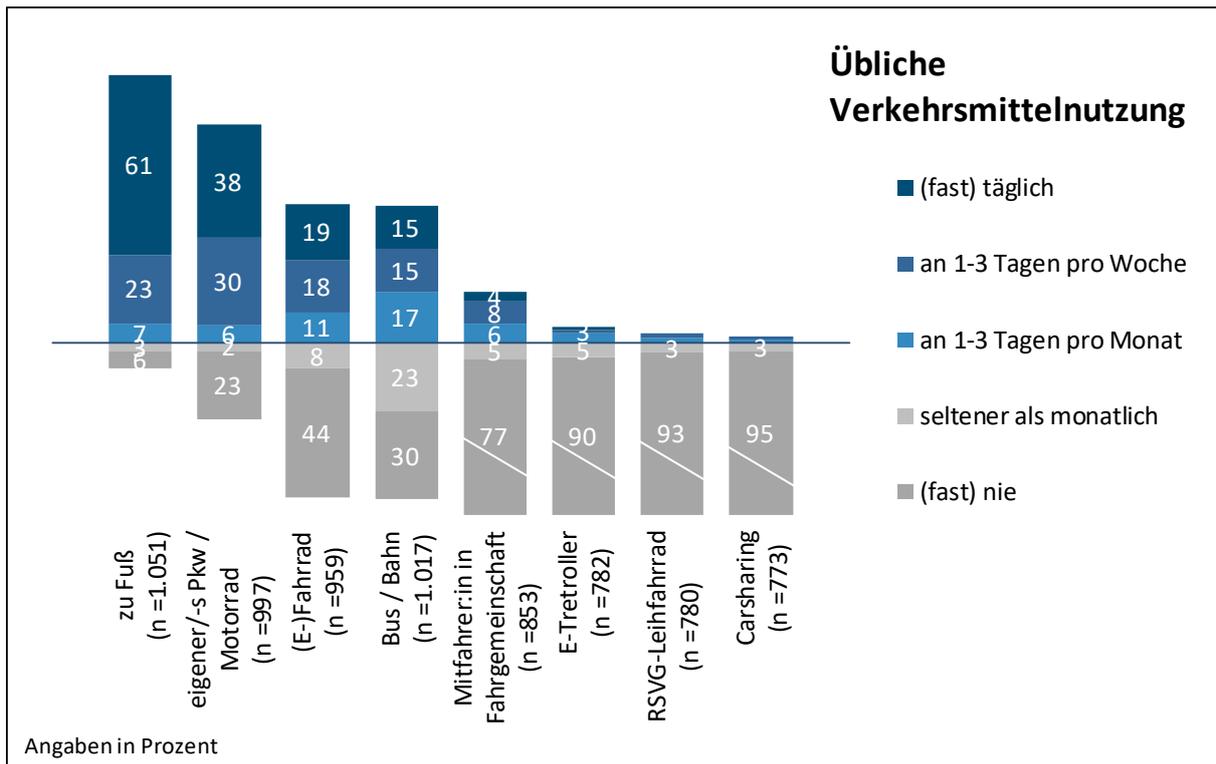


Abbildung 3-11: Übliche Verkehrsmittelnutzung

Der Großteil der Befragten geht mehrmals wöchentlich zu Fuß. Weitere 38 % der Befragten geben an, den privaten Pkw bzw. das eigene Motorrad täglich bzw. fast täglich zu nutzen. Weitere 30 % nutzen den privaten MIV an 1-3 Tagen in der Woche. Damit bildet der Pkw bzw. das Motorrad das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel nach der Wahl des Fußwegs. Fahrten als MIV-Mitfahrer:in in einer Fahrgemeinschaft tätigen ein Zehntel der Befragten mindestens wöchentlich.

Die Nutzungshäufigkeit von (E-)Fahrrädern fällt etwas niedriger im Vergleich zum eigenen Pkw bzw. Motorrad aus. Hier nutzen 19 % das Fahrrad täglich bzw. fast täglich und weitere 18 % verwenden es an 1-3 Tagen pro Woche.

Bus und Bahn werden nur geringfügig weniger häufig genutzt und hier geben je 15 % an, Bus und Bahn (fast) täglich bzw. wöchentlich zu nutzen. Verkehrsmittel der sog. Shared Mobility wie E-Tretroller, RSVG-Leihfahrräder oder Carsharing werden nur in geringem Umfang genutzt.

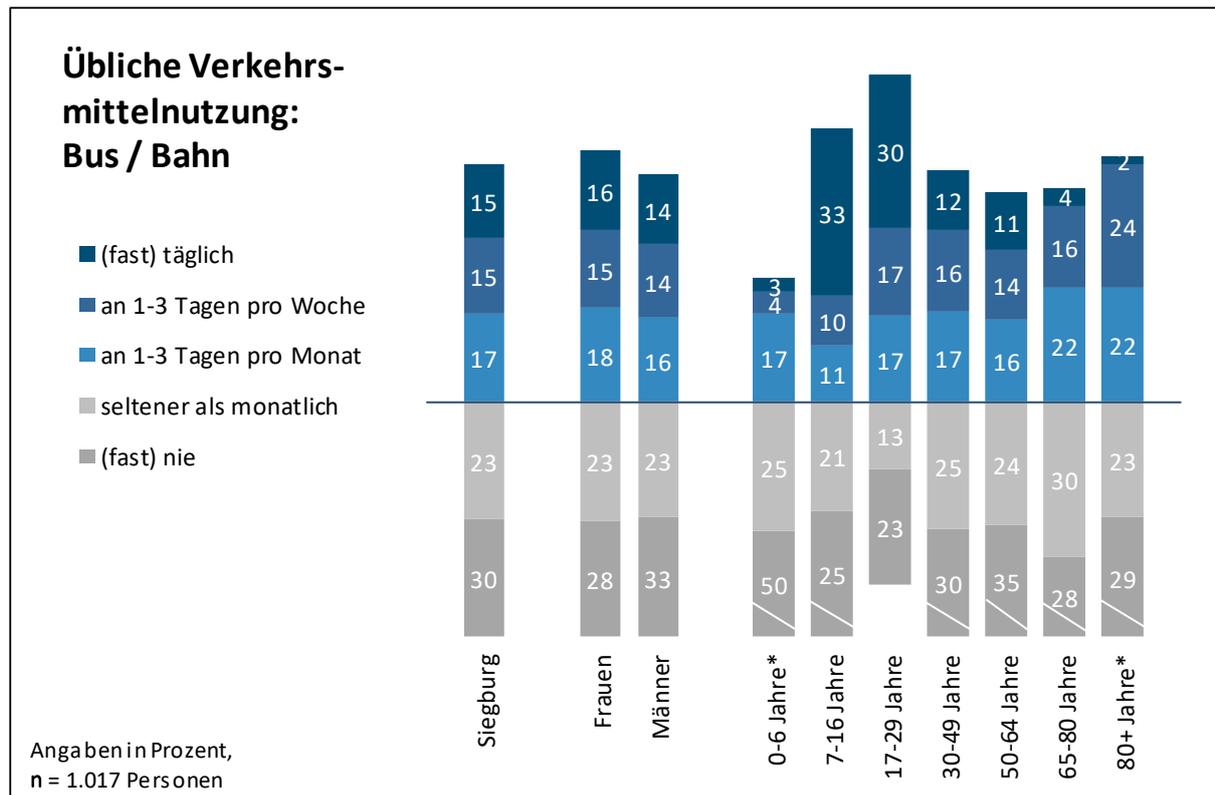


Abbildung 3-12: Übliche Verkehrsmittelnutzung von Bus und Bahn nach Geschlecht und Altersgruppe

Der ÖV wird von einem Drittel der Bevölkerung mindestens wöchentlich genutzt. Frauen nutzen diesen etwas häufiger als Männer. Vor allem Menschen unter 30 Jahren nutzen Bus und Bahn besonders häufig und erst ab 30 Jahren nimmt die Nutzungshäufigkeit ab. Dies kann mit der Vielzahl an Mobilitätsticketarten zusammenhängen, die insbesondere für Schüler:innen und Auszubildende vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum Erwerb bereitgestellt werden<sup>12</sup>.

Das Fahrrad wird hingegen vor allem von Kindern und Jugendlichen genutzt, wie Abbildung 3-13 zeigt. Ein Viertel der Befragten in der Altersgruppe der 7 bis 16-Jährigen nutzt das Fahrrad (fast) täglich und knapp ein weiteres Viertel tut dies mindestens wöchentlich. Die Nutzung erlebt in der Altersgruppe der 17 bis 29-Jährigen einen Einbruch, was mit den veränderten Zielen und der verstärkten Nutzung des ÖV in dieser Altersgruppe zusammenhängt. Mit Ausnahme der hochbetagten Menschen ab 80 nimmt die Fahrradnutzung mit zunehmendem Alter wieder zu. Zudem nutzen Männer das Fahrrad etwas häufiger, als es bei Frauen der Fall ist.

<sup>12</sup> Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Ticketsortiment < <https://www.vrs.de/tickets/ticketsortiment> > zuletzt abgerufen am 22.01.2024.

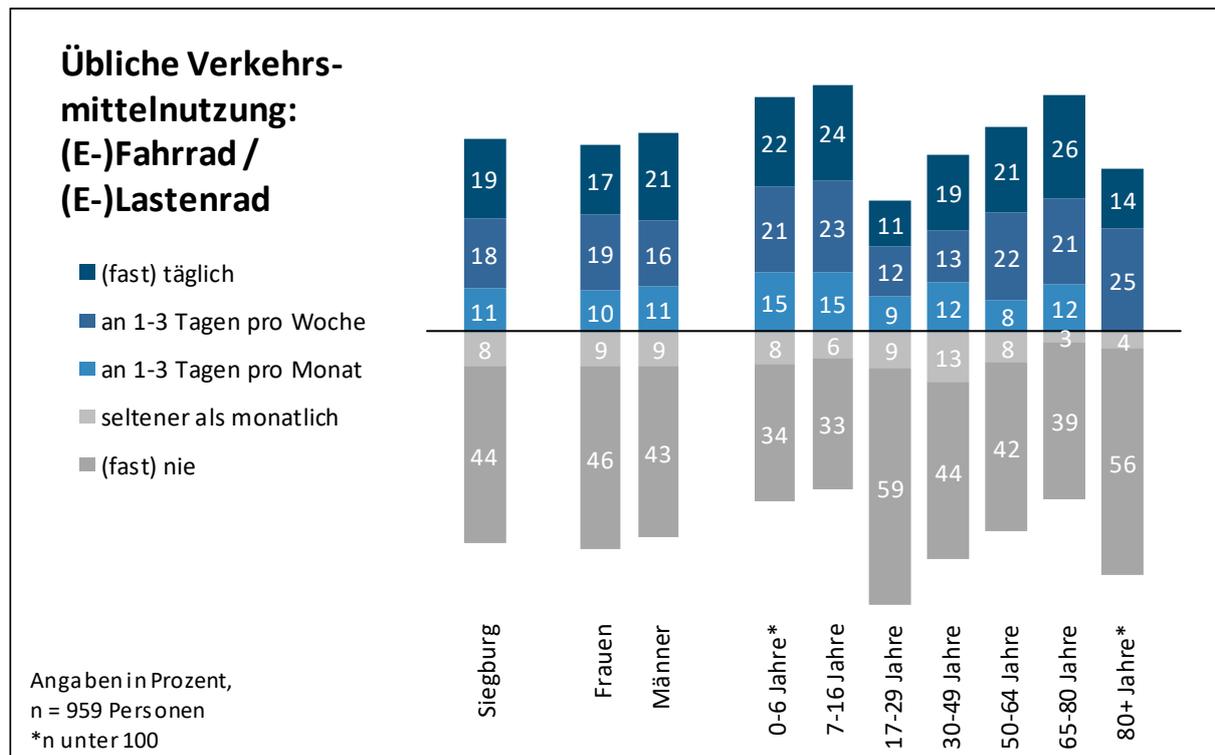


Abbildung 3-13: Übliche Verkehrsmittelnutzung von (E-)Fahrrädern / (E-)Lastenrädern nach Geschlecht und Altersgruppe

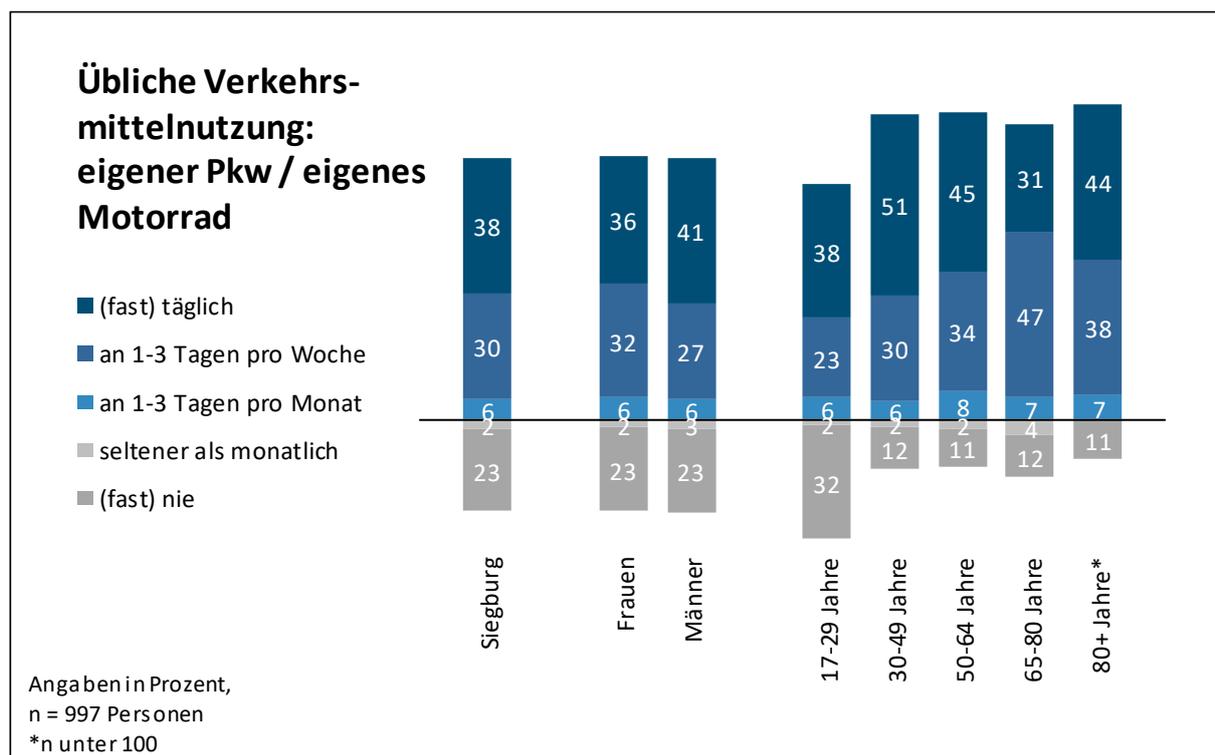


Abbildung 3-14: Übliche Verkehrsmittelnutzung vom eigenen Pkw und Motorrad nach Geschlecht und Altersgruppe

Insgesamt ist der MIV in der Siegburger Bevölkerung sehr beliebt und sieben von 10 Befragten geben an, den MIV mindestens wöchentlich zu nutzen.

Der MIV wird ähnlich häufig von Männern sowie von Frauen genutzt. Erneut bestätigt sich, dass die Gruppe der 17 bis 29-Jährigen die Verkehrsmittel des Umweltverbands bevorzugt und unter allen Altersgruppen hinweg die geringste Nutzungshäufigkeit des MIV aufweist. In

zunehmenden Altersgruppen verwenden die Befragten – mit Ausnahme der Menschen zwischen 65 und 80 Jahren – den MIV in mehr als vier von zehn Fällen (fast) täglich.

Die Hauptgründe für eine verstärkte Nutzung werden im folgenden Kapitel näher erläutert.

### 3.2.5 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds

Ein Teil des Fragebogens beschäftigt sich damit, welche Gründe gegen eine häufigere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds sprechen. Dabei werden die Antworten der Personen, welche angeben, die Verkehrsmittel seltener als monatlich zu nutzen, detaillierter betrachtet. Bei den Fragen waren Mehrfachantworten möglich.

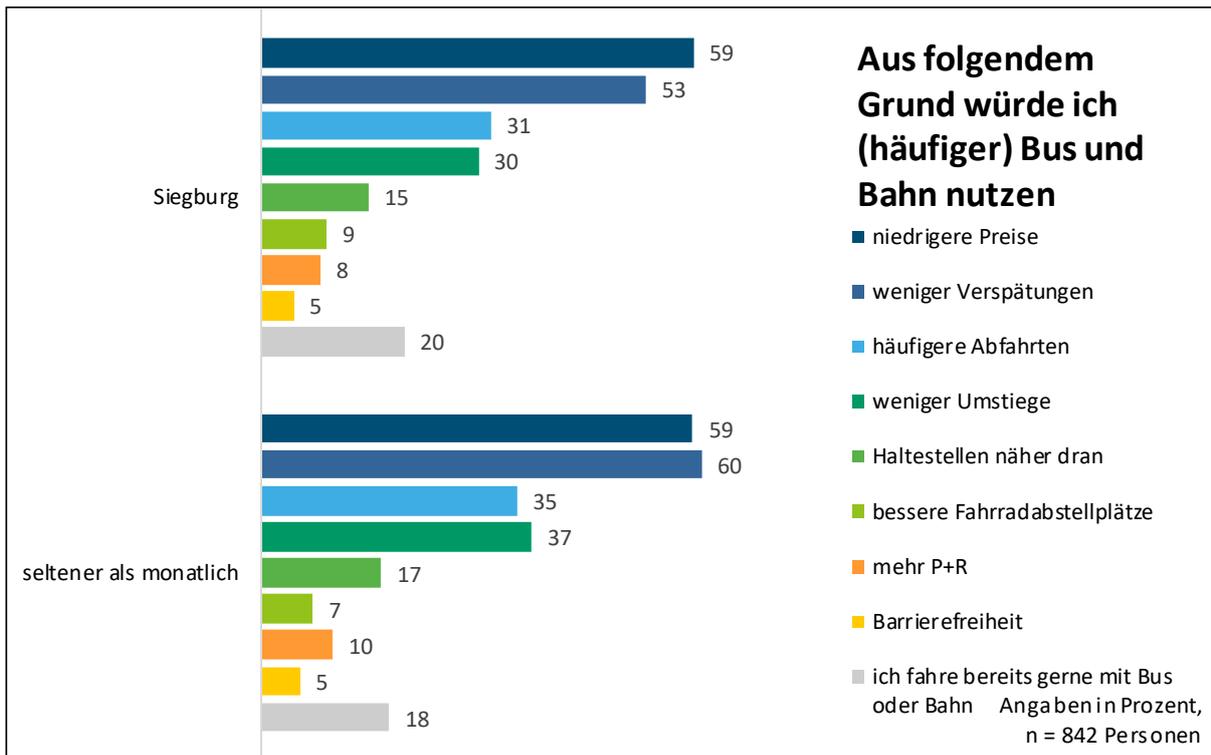


Abbildung 3-15: Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung von Bus und Bahn

Insgesamt werden niedrigere Preise, weniger Verspätungen, häufigere Abfahrten und weniger Umstiege am häufigsten genannt. Dabei geben die Seltennutzenden im Vergleich zum Durchschnitt häufiger an, dass weniger Verspätungen und weniger Umstiege sie von einer verstärkten Nutzung abhalten. Demnach stehen Zuverlässigkeit und Flexibilität bei der Nutzung des ÖV bei dieser Gruppe im Vordergrund. Ein Fünftel der Befragten gibt an bereits gerne Bus oder Bahn zu verwenden.

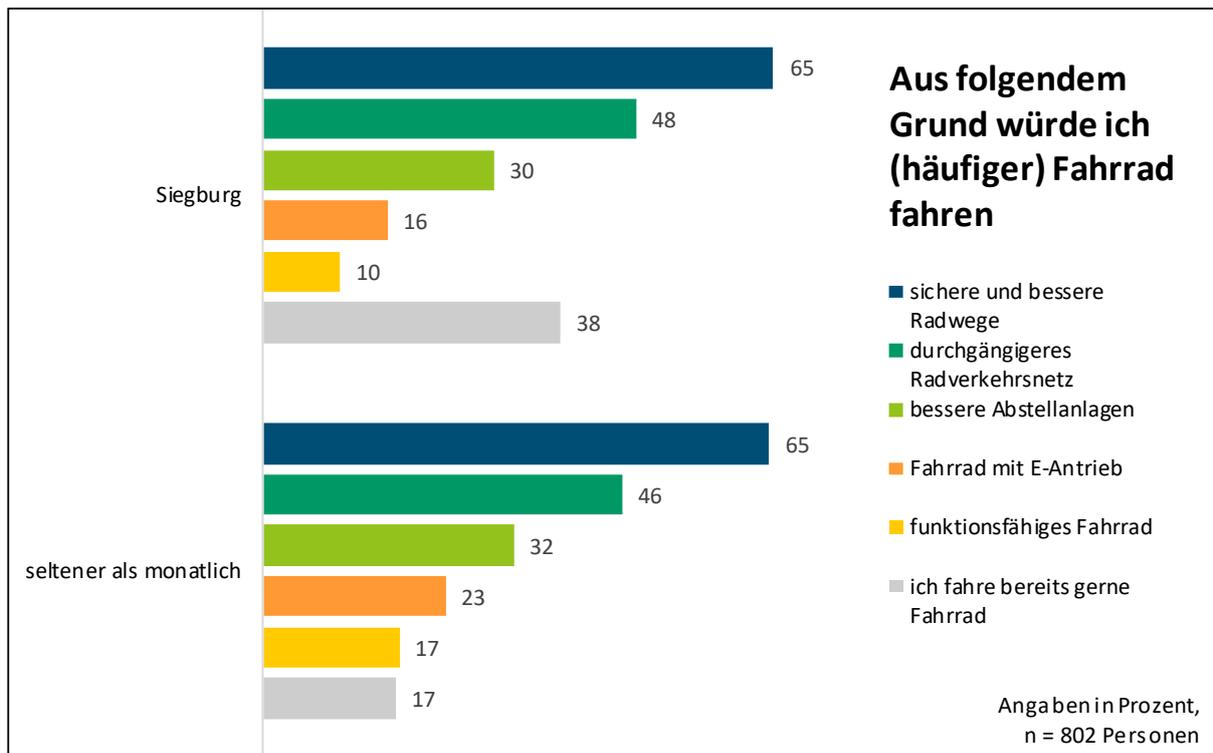


Abbildung 3-16: Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads

Gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads spricht für viele Befragte der Zustand der Radwege und dies geben mehr als sechs von zehn Personen mit Nennungen an. Knapp die Hälfte wünscht sich ein durchgängigeres Radverkehrsnetz und ein Drittel nennt bessere Abstellanlagen als Notwendigkeit.

Ein Vergleich der Seltennutzenden mit dem Durchschnitt verdeutlicht, dass diese ähnlichen Hinderungsgründe nennen. Dennoch geben Seltennutzende vermehrt bessere Abstellanlagen, ein Fahrrad mit E-Antrieb und den Besitz eines funktionsfähigen Fahrrads als Grund für eine häufigere Fahrradnutzung an. Demnach spielt die Ausstattung eine verstärkte Rolle bei der Gruppe der Seltennutzenden.

### 3.3 Bewertungen

Neben der Angabe von Hinderungsgründen für eine häufigere Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel thematisiert der Fragebogen ebenfalls deren Bewertung in Form von Schulnoten.

Das Angebot für Fußgänger:innen wird dabei mit einer Durchschnittsnote von 2,2 am besten bewertet, dicht gefolgt von der Durchschnittsnote von 2,3 für das Angebot für Bus und Bahn. Die positive Wahrnehmung des ÖV deckt sich mit der vergleichsweise hohen Nutzungshäufigkeit im Stadtgebiet.

Das Angebot für Pkw und Motorräder wird mit einer Durchschnittsnote von 2,6 ebenfalls positiv bewertet. In Bezug auf das Angebot für (E-)Fahrräder sehen die Siegburger:innen jedoch scheinbar noch Ausbaubedarf (Durchschnittsnote: 3,0), was zu den im vorigen Kapitel thematisierten Aussagen zur Fahrradinfrastruktur passt. Die Bewertung des Fahrradverkehrs weist auf ein Verbesserungspotential hin.

Dahingegen wird das Angebot für RSVG-Leihfahrräder mit einer Note von 2,7 positiver bewertet. Das Angebot für Carsharing schneidet im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln am schlechtesten ab und wird mit einer Durchschnittsnote von 3,6 bewertet.

Differenziert nach Geschlecht bewerten Frauen das Angebot für Bus und Bahn, Carsharing und das für Fußgänger:innen etwas positiver, als es bei Männern der Fall ist. Männer hingegen nehmen die Fahrradinfrastruktur sowohl für private Fahrräder als auch geteilte RSVG-Leihräder leicht positiver wahr als Frauen. In Bezug auf die Bewertung des Angebots für Pkw und

Motorräder hingegen lassen sich keine geschlechtsspezifischen Unterschiede feststellen (Ø 2,6).

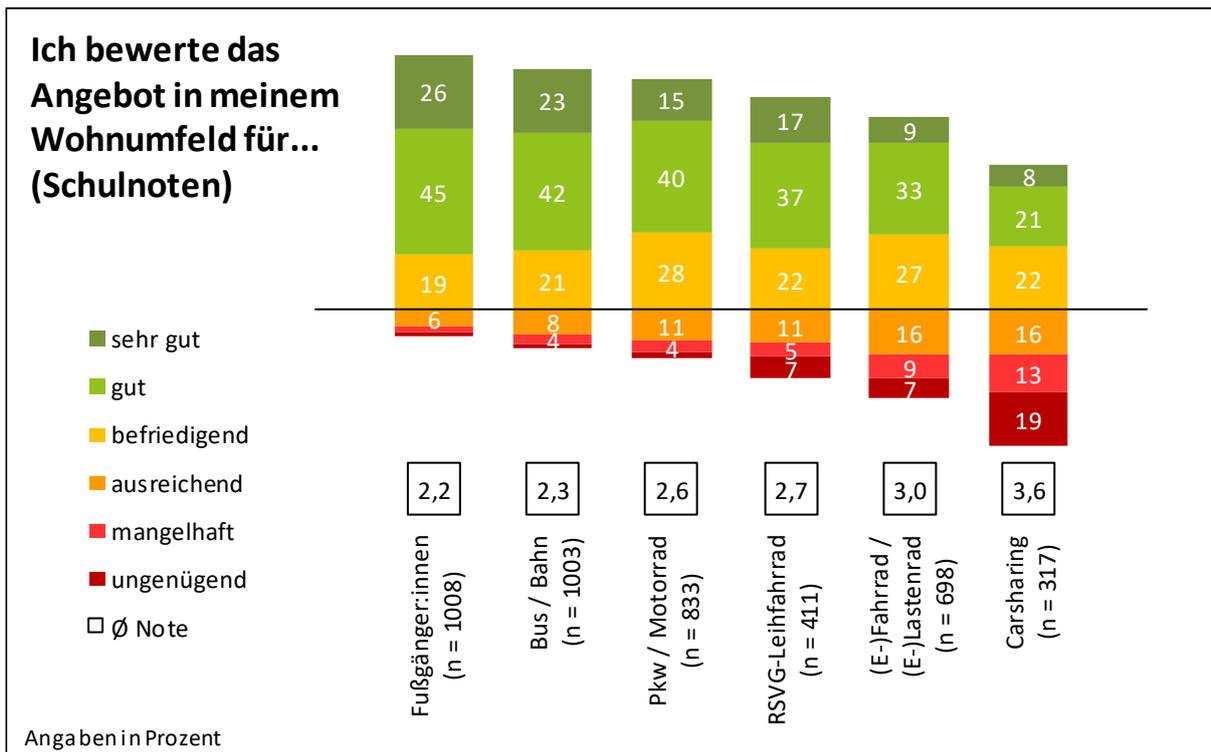


Abbildung 3-17: Bewertung des Mobilitätsangebots im Wohnumfeld

### 3.4 Mobilitätskennziffern

#### 3.4.1 Immobile Personen

Unter immobilen Personen werden die Personen verstanden, die am Stichtag den ganzen Tag die Wohnung nicht verlassen haben. Aktivitäten innerhalb des Hauses, die nicht mit einem Ortswechsel verbunden sind, wurden nicht miterfasst.

Mit einem Anteil von 11 % immobiler Personen am Stichtag ist der Wert niedriger, als der mit der MiD 2017 für Nordrhein-Westfalen<sup>13</sup> ermittelte Wert von 16 %. Ein Anteil von 1,9 % der Befragten gab in der Befragung keine Wegedaten an, obwohl sie am Stichtag nicht zu Hause blieben. Diese sind in folgender Auswertung nicht enthalten.

<sup>13</sup> Quelle: MiD 2017

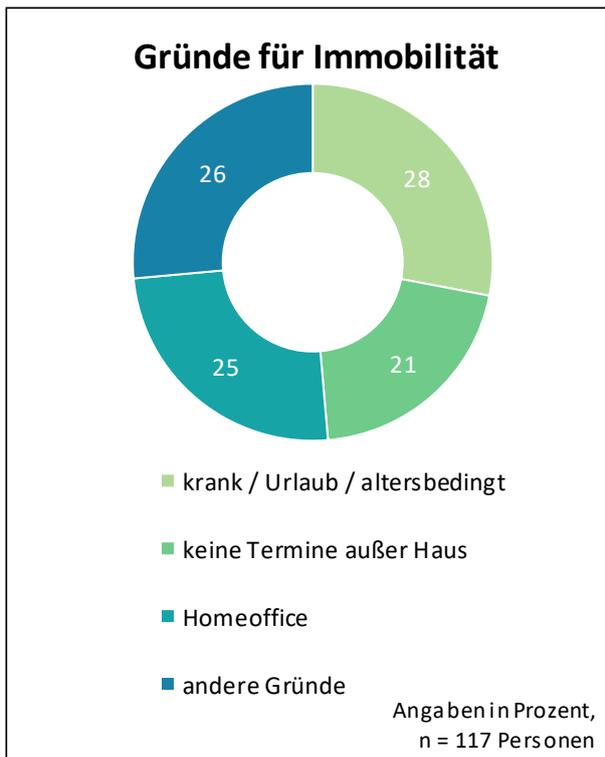


Abbildung 3-18: Gründe für Immobilität

Krankheit, Urlaub und altersbedingte Gründe werden mit einem Anteil von 28 % am häufigsten genannt. Als weiteren Grund für Immobilität nennen 21 % der immobilen Befragten, dass keine Termine außer Haus vorlagen. Ein weiterer Grund liegt im Homeoffice, was von 25 % der Befragten angegeben wird. Homeoffice ist seit der Pandemie deutlich mehr Erwerbstätigen möglich, dies zeigt sich nun auch in den Erhebungsdaten.

Im Fragebogen wurde diese Entwicklung der vergangenen zwei Jahre, durch die Frage nach der Anzahl der Tage die wöchentlich im Homeoffice gearbeitet werden, betrachtet:

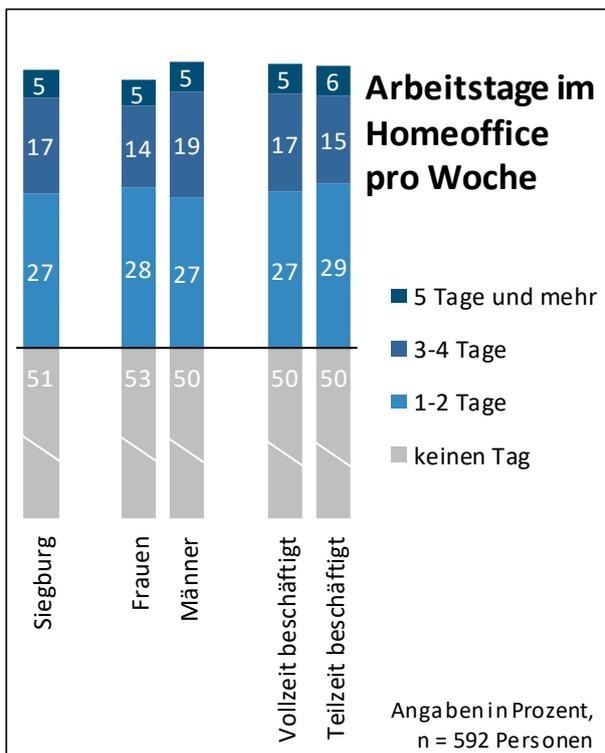


Abbildung 3-19: Arbeitstage im Homeoffice pro Woche

Knapp die Hälfte der Befragten arbeitet mindestens an einem Tag in der Woche im Homeoffice, über ein Fünftel an 3 Tagen und mehr. Männer arbeiten etwas häufiger von zuhause aus als Frauen. Zwischen Erwerbstätigen in Voll- oder Teilzeit bestehen kaum Unterschiede in Bezug auf die Anzahl der Tage im Homeoffice.

Der Fragebogen fragt zudem nach dauerhaften gesundheitlichen Einschränkungen in der Mobilität. Dabei geben 11 % der Befragten an dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Frauen geben dies mit 13 % häufiger an als Männer, die diese Frage mit 9 % bejahen. Zudem nimmt der Anteil der Befragten mit einer gesundheitlichen Einschränkung der Mobilität mit zunehmendem Alter zu.

### 3.4.2 Stichtag

In Bezug auf den Stichtag geben lediglich 3 % der Befragten an dienstlich verreist zu sein und weitere 2 % sind privat verreist. Diesbezüglich lassen sich keine geschlechtsspezifischen Unterschiede feststellen. Menschen in den mittleren Altersklassen zwischen 30 und 64 geben häufiger an dienstlich verreist zu sein und Menschen zwischen 65 und 80 sind etwas öfter privat verreist am Stichtag.

Die Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag ist ebenfalls Inhalt des Fragebogens und mit insgesamt 87 % kann der Großteil der Befragten auf einen Pkw zurückgreifen. Frauen geben dies mit 89 % etwas häufiger an als Männer (86 %), was in anderen Erhebungen häufig gegenteilig erhoben wird und daher eher ungewöhnlich ist. Mit zunehmendem Alter steigt auch die Pkw-Verfügbarkeit.

### 3.4.3 Wegehäufigkeit

Die Wegehäufigkeit liegt in der Kreisstadt Siegburg aktuell bei **3,3 Wegen pro Person/Tag**. Dies liegt leicht über dem in der MiD 2017 ermittelten Wert für Nordrhein-Westfalen von 3,1 Wegen pro Person und Tag.

Mobile Personen, die am Stichtag das Haus verlassen, legen im Durchschnitt 3,7 Wege pro Person am Tag zurück. Abbildung 3-20 differenziert die Mobilitätskennziffern nach Alter und Geschlecht.

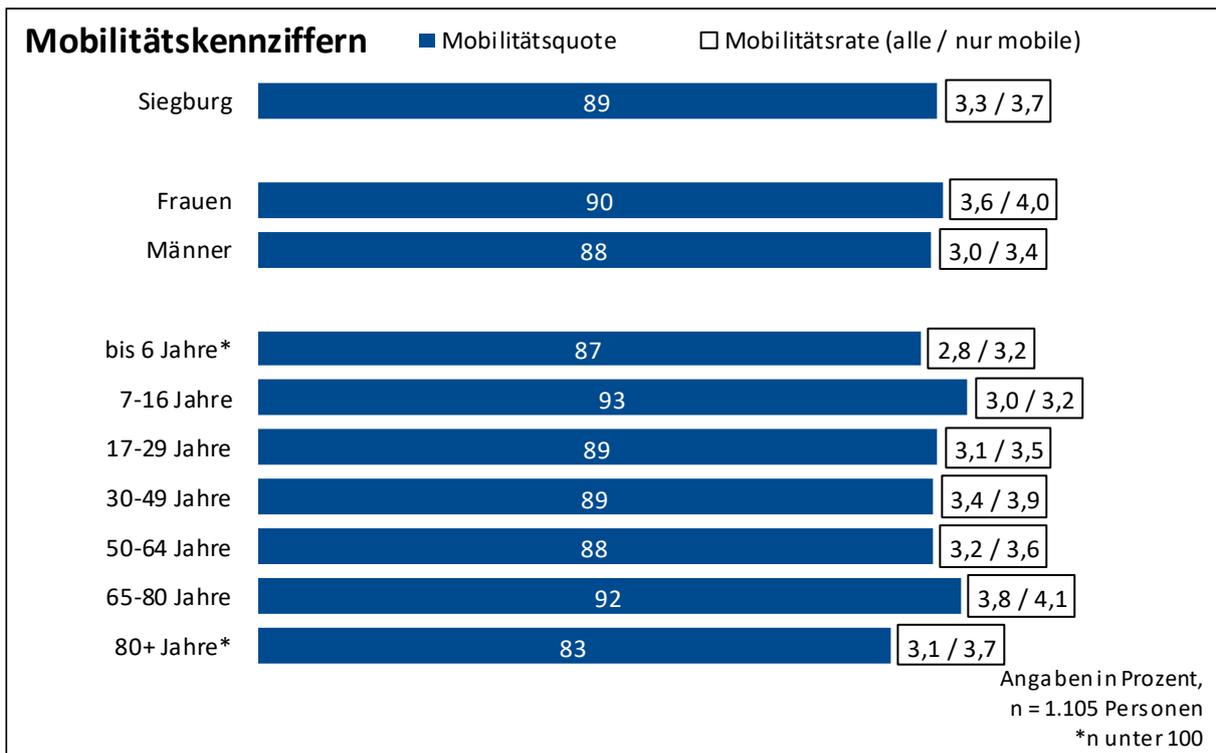


Abbildung 3-20: Mobilitätskennziffern nach Altersgruppen und Geschlecht

In der Differenzierung nach dem Geschlecht wird deutlich, dass Frauen deutlich mehr Wege am Tag zurücklegen als Männer. Dies deckt sich mit den in Kapitel 3.6.2 angesprochenen Zweckverteilung, der zufolge Frauen häufiger kombinierte Wege bspw. zu Einkaufszielen oder zum Bringen und Holen von Personen tätigen.

Das Alter wirkt sich ebenfalls auf die Wegehäufigkeit aus. Kinder und Jugendliche sowie Menschen im Rentenalter legen weniger Wege am Tag zurück als Personen im erwerbsfähigen Alter. Menschen im erwerbsfähigen Alter müssen neben Wegen zur Arbeit und dienstlichen Wegen auch häufiger Servicewege (Bringen und Holen von anderen Personen) tätigen und sind auch häufiger die Personen, die sich um Einkäufe und private Erledigungen innerhalb einer Familie kümmern, sodass sie vergleichsweise mehr Wege am Tag zurücklegen. In Kapitel 3.6.2 wird näher darauf eingegangen.

### 3.4.4 Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke

Im Mittel sind die Bewohner:innen Siegburgs werktags durchschnittlich **73 Minuten pro Person und Tag** unterwegs. In der MiD 2017 wurde für Nordrhein-Westfalen mit durchschnittlich 76 Minuten ein nur leicht höherer Wert ermittelt<sup>14</sup>. Dieser Wert beinhaltet jedoch auch Werte sowohl städtischer als auch ländlicher Gebiete. So erhöhen die längeren Fahrten außerhalb der Städte das Zeitbudget in der MiD. Daraus lässt sich schließen, dass Siegburger:innen täglich im Vergleich zu anderen städtischen Räumen weite Distanzen zurücklegen.

Dies bestätigt sich auch in der mittleren Tagesstrecke: Im Mittel legen Siegburger:innen **täglich 33 km pro Person** zurück. Auch hier legt der für Nordrhein-Westfalen erhobene Wert der MiD 2017 mit 35,4 km nur leicht höher.

<sup>14</sup> Quelle: MiD 2017

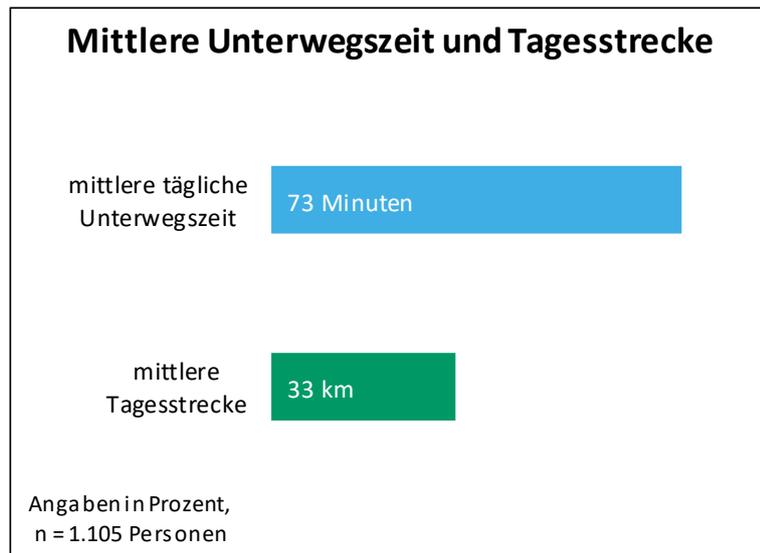


Abbildung 3-21: Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke

## 3.5 Verkehrsmittelwahl

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf Wege von Personen, die Außerhaus-Aktivitäten am Befragungstag unternommen haben. Hin- und Rückfahrt werden als zwei Fahrten gewertet.

### 3.5.1 Modal Split

Nachfolgende Abbildung zeigt die Anteilswerte der Verkehrsmittel für alle Befragten und Wege innerhalb der Kreisstadt Siegburg und über die Stadtgrenzen hinaus. Wege von Personen aus anderen Städten (z.B. Berufspendler) wurden in der Mobilitätsbefragung nicht erfasst.

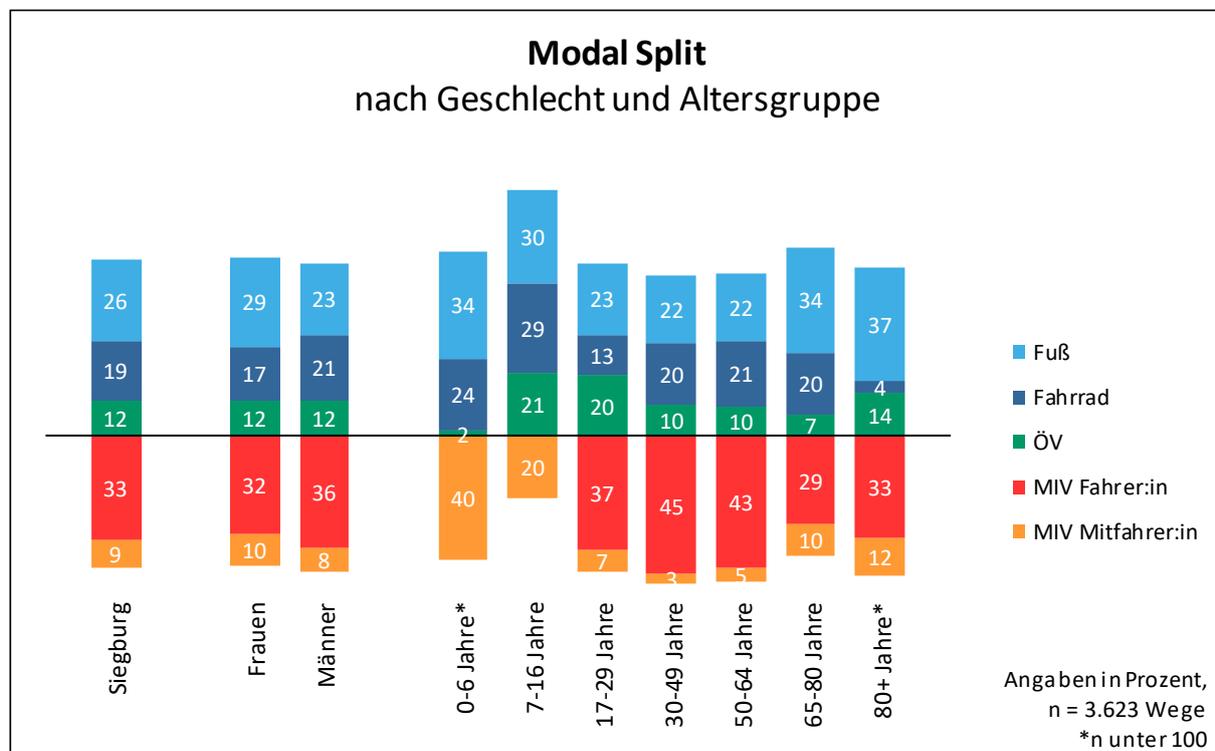


Abbildung 3-22: Modal Split nach Geschlecht und Altersgruppe

Der **MIV** stellt mit insgesamt 43 % (Selbstfahrer:innen, Mitfahrer:innen und motorisierte Zweiradfahrer:innen) weniger als die Hälfte des Gesamtverkehrs dar. Dabei wird knapp jeder zehnte Weg als MIV-Mitfahrer:in realisiert.

Auf die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** (ÖV, Rad, Fuß) entfallen mit 57 % der Großteil aller Wege.

Fußwege haben mit 26 % den größten Anteil im Umweltverbund, gefolgt von Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (19 %). Der ÖV erreicht mit 12 % einen im Vergleich mit anderen Erhebungen hohen Anteilswert, was in Kapitel 3.7.2 beschrieben wird.

Eine Unterscheidung des Modal Split nach Geschlecht zeigt, dass **Frauen** häufiger zu Fuß und als MIV-Mitfahrerin unterwegs sind. **Männer** hingegen nutzen häufiger das Fahrrad und agieren häufiger als MIV-Fahrer. Die Verkehrsmittel des ÖV werden von beiden Geschlechtern gleichermaßen verwendet.

Die Differenzierung des Modal Splits nach Altersklassen verdeutlicht, dass Kinder und Jugendliche zwischen **7 und 16 Jahren** am stärksten die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen und in dieser Altersgruppe finden das Fahrrad und der ÖV seine größten Anteilswerte. Ein Fünftel der Wege werden in dieser Altersgruppe mit dem MIV zurückgelegt, wobei es sich um Mitfahrten des Hol-Bring-Verkehrs handelt.

Mit Erreichen der Volljährigkeit und damit dem Zugang zum Führerschein verdoppelt sich der MIV-Anteil in der Altersgruppe der **17 bis 29-Jährigen** zu Lasten des Fahrradanteils, der sich wiederum halbiert. Erfreulicherweise bleibt der ÖV-Anteil davon unberührt und ist mit 20 % in dieser Altersgruppe weiterhin stark vertreten.

Ab **30 bis 64 Jahren** sinkt der ÖV-Anteil jedoch, während der Fahrrad- und MIV-Anteil steigen. In dieser Altersgruppe findet der MIV seine Höchstwerte.

Mit Eintritt in das Rentenalter **ab 65 Jahren** steigt der Fußwegeanteil und findet in dieser Altersgruppe seine höchsten Anteilswerte. Gleichzeitig sinken die Anteile für MIV und ÖV wieder, der Fahrradanteil bleibt konstant und sinkt erst im hohen Alter ab 80 Jahren wieder.

Verkehrsmittel	Anteil [%]
<i>Bahn</i>	6
<i>Bus</i>	5
<i>Taxi *</i>	0
<i>Kfz (Fahrer:in)</i>	31
<i>Kfz (Mitfahrer:in)</i>	9
<i>E-Kfz (Fahrer:in) *</i>	2
<i>E-Kfz (Mitfahrer:in) *</i>	1
<i>Motorrad / Moped / Mofa *</i>	1
<i>RSVG-Leihfahrrad *</i>	0
<i>E-Bike / Pedelec</i>	6
<i>Fahrrad</i>	13
<i>E-Tretroller *</i>	0
<i>zu Fuß / Rollstuhl</i>	26
<i>* n unter 100 Wege</i>	

Tabelle 3-1: Feine Auswertung des Modal Split

Eine feinere Differenzierung der Verkehrsmittel (s. Tabelle 3-1) verdeutlicht, dass ein Drittel aller Wege mit dem Fahrrad durch E-Bikes bzw. (S-)Pedelecs realisiert werden. Im ÖV werden etwas mehr Wege mit der Bahn realisiert als mit dem Bus. Hierbei kann die gute Anbindung

der Bahn in Richtung Köln und Troisdorf eine Rolle spielen, die von mehreren Siegburger:innen häufig genutzt werden<sup>15</sup>.

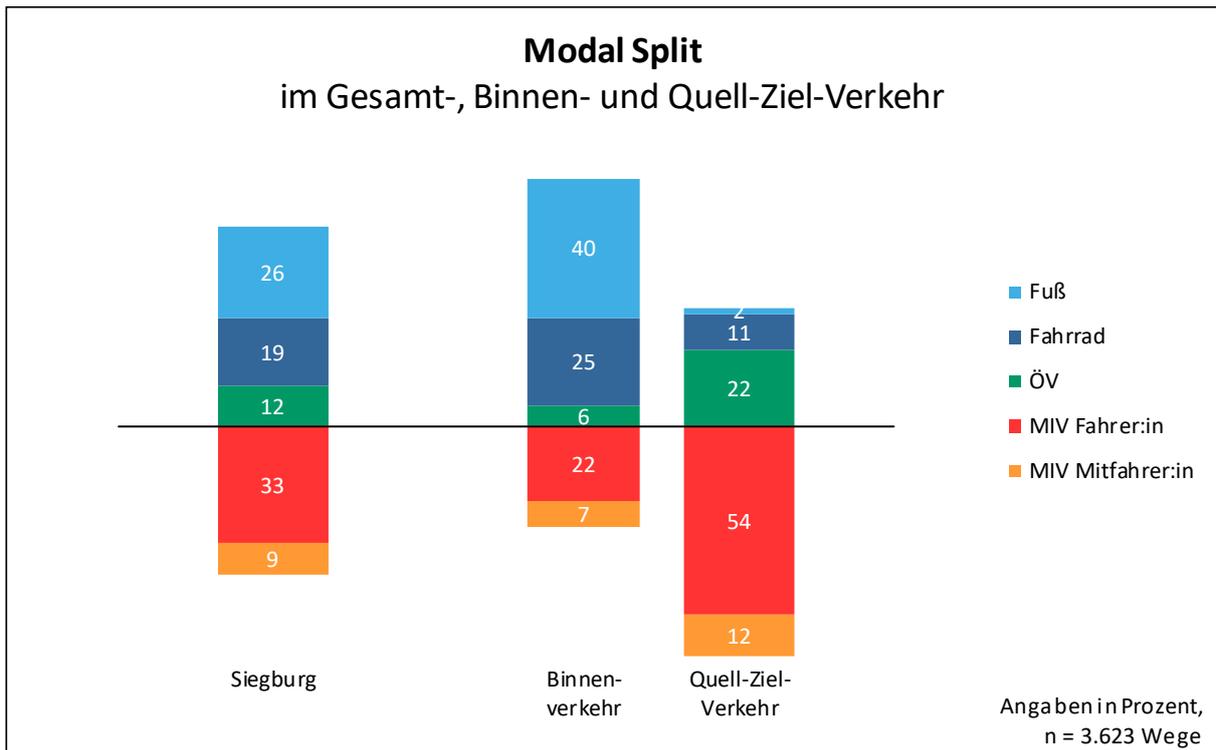


Abbildung 3-23: Modal Split im Gesamt-, Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr

Eine Differenzierung des Modal Splits nach Wegen, deren Start und Ziel innerhalb des Stadtgebietes liegen (Binnenverkehr) und Wegen, deren Start oder Ziel außerhalb des Stadtgebietes liegen (Quell- und Zielverkehr), zeigt Abbildung 3-23.

Es zeigt sich, dass Wege im **Binnenverkehr** zu über zwei Dritteln mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Hier werden 40 % der Wege zu Fuß zurückgelegt, ein Viertel der Wege entfällt auf den Radverkehr und der ÖV wird für 6 % der Wege genutzt. Weniger als ein Drittel der Wege entfallen auf den MIV.

Dies ändert sich im **Quell-Ziel-Verkehr**, in dem weitere Distanzen zurückgelegt werden müssen. Hier wird der MIV für mehr als sechs von 10 Wegen genutzt. Werden im Binnenverkehr noch ein Viertel der Wege mit dem Fahrrad bestritten, so ist es im Quell-Ziel-Verkehr nur noch jeder zehnte Weg. Anders verhält es sich mit dem Anteil des ÖV, der sich beinahe vervierfacht. Der Fußwegeanteil fällt erwartungsgemäß gering aus.

Die Erhebung erfasst die alltäglichen Wege der Siegburger Bevölkerung. Daher werden im Modal Split nur die Verkehre der Bürger:innen der Kreisstadt Siegburg erfasst, nicht aber die Verkehre von außerhalb. Auch wenn der Durchgangsverkehr nicht in der Erhebung erfasst wurde, prägt dieser dennoch das Stadtbild.

### 3.5.2 Verkehrsleistung

Der Modal-Split der Verkehrsleistung stellt die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsmittel auf die täglich zurückgelegten Kilometer dar. Hierfür wird die durchschnittliche Fahrtzahl mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des jeweiligen Verkehrsmittels in Verbindung gebracht und dadurch der auf die Wegelängen bezogene Modal Split ermittelt:

<sup>15</sup> Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Liniennetz – interaktiv. <<https://www.vrs.de/fahren/liniennetz/liniennetz-interaktiv>> zuletzt abgerufen am 23.01.2024.

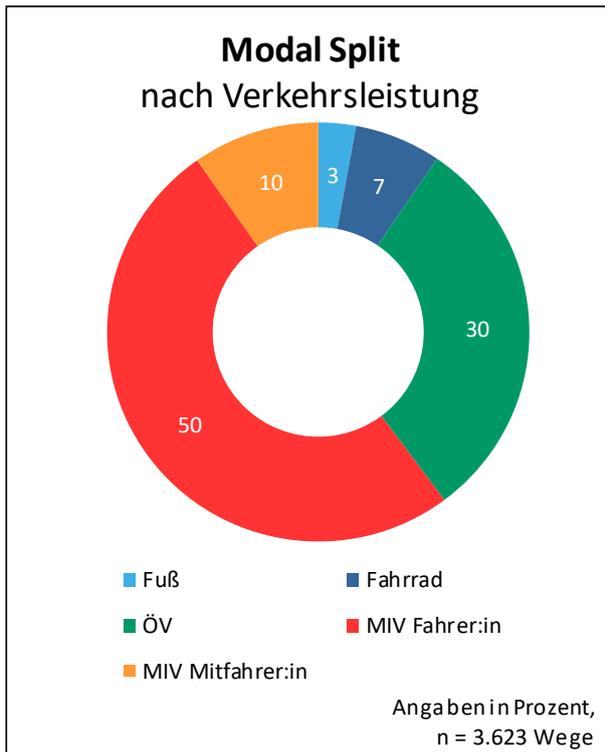


Abbildung 3-24: Modal Split nach Verkehrsleistung (Anteil in % an den Gesamtkilometern)<sup>16</sup>

Der öffentliche Verkehr hat in dieser Betrachtungsweise einen höheren Anteil am Gesamtverkehr, da insbesondere mit der Bahn weite Strecken zurückgelegt werden (vgl. Abbildung 3-27 und Abbildung 3-28). Auch der MIV gewinnt im Vergleich zum Modal-Split der Wege ebenfalls an Bedeutung. Dementsprechend fallen die Werte für Rad- und Fußverkehr mit den üblicherweise weitaus kürzeren Distanzen deutlich geringer aus.

Diese Effekte waren zu erwarten, werden doch das Auto / die Bahn insbesondere für Wege mit längeren Distanzen genutzt (vgl. Kapitel 3.5.5).

### 3.5.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln

In Abbildung 3-25 wird die tageszeitliche Verteilung der verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Die Werte stellen die prozentuale Häufigkeit jedes Verkehrsmittel für jede Stunde des Tages dar.

<sup>16</sup> bezogen auf Einwohnerzahl (Quelle: Einwohnerstatistik der Kreisstadt Siegburg, Stand 12/2022) und Wegehäufigkeit.

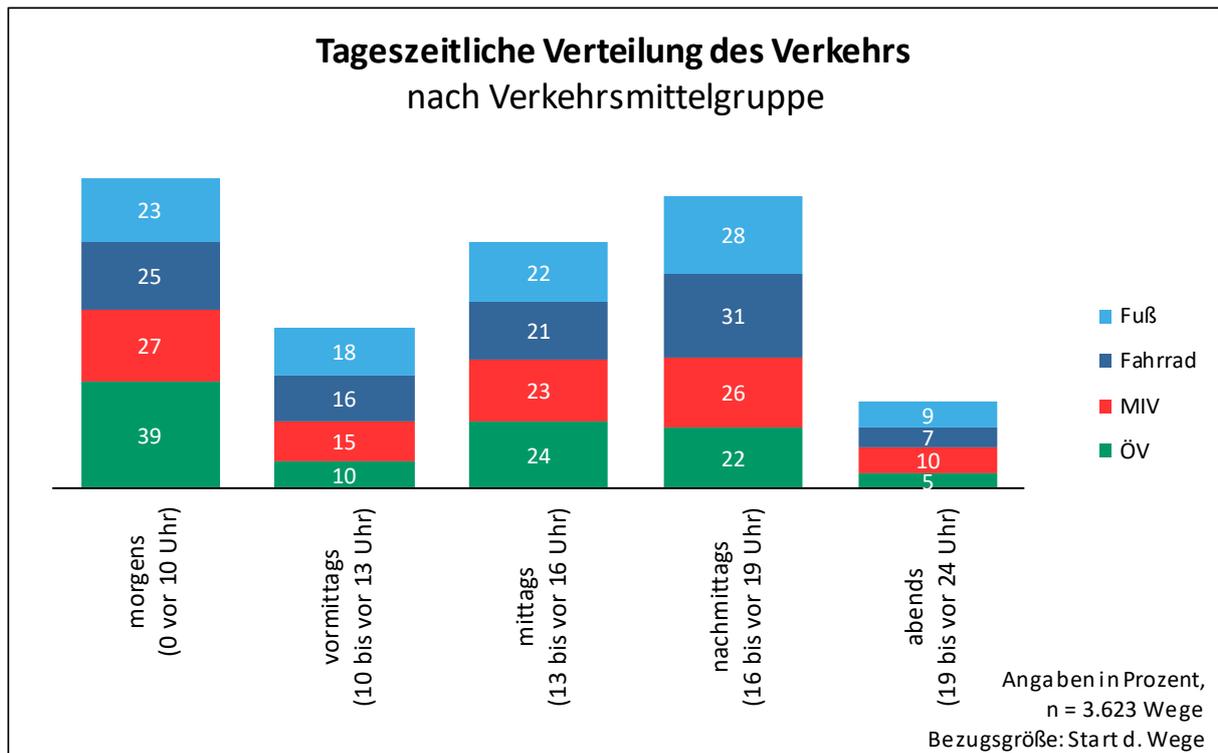


Abbildung 3-25: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmittelgruppe

In den Morgenstunden vor 10 Uhr findet im morgendlichen Berufsverkehr der meiste Verkehr statt. Auch in den Nachmittags- und frühen Abendstunden zwischen 16 und 19 Uhr lassen die für alle Verkehrsmittel hohen Anteilswerte erkennen, dass zum Feierabend der Verkehr deutlich zunimmt. Dieser hohe Pegel sinkt ab 19 Uhr deutlich ab und die Verteilung stellt die klassische Verteilung der Hin- und Rückwege zur Arbeit oder Ausbildungsstätte dar.

Der **ÖV** erlebt im Tagesverlauf Schwankungen. Insbesondere in den Morgenstunden vor 10 Uhr wird der ÖV stark genutzt und erreicht hier seinen Höchststand im Tagesverlauf. Bis 10 Uhr flacht der ÖV-Anteil ab, bis er zwischen 13 und 16 Uhr zum Schulschluss seinen zweiten Höchststand erreicht. Diese Werte korrespondieren mit der hohen Nutzung des ÖV durch Personen in Ausbildung unter 30 Jahren.

Auch der **Radverkehr** erlebt in den Morgenstunden vor 10 Uhr hohe Anteilswerte, flacht dann zunächst wieder ab und steigt zum Schulschluss von Halbtagschulen ab 13 Uhr wieder an. Pünktlich zum Schulschluss von Ganztagschulen, Feierabend- und Freizeitverkehr steigt der Radverkehr an und erreicht zwischen 16 und 19 Uhr seinen Höchststand.

Wege **zu Fuß** zeichnen einen ähnlichen Verlauf. Auch hier findet die erste Spitzenstunde vor 10 Uhr statt und spiegelt den Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte wider. Zwischen 16 und 19 Uhr erreicht der Fußverkehr seinen Höchststand.

Der **MIV** wird ebenfalls in den Morgenstunden vor 10 Uhr verstärkt genutzt und flacht dann wieder ab. Zwischen 13 und 16 Uhr ist der MIV-Anteil stark vertreten und erreicht zwischen 16 und 19 Uhr seinen Höchststand, ehe er ab 19 Uhr wieder abflacht.

### 3.5.4 Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Ein Weg dauert im Mittel **22 Minuten** und dieser Wert liegt damit unter dem in der MiD 2017 für NRW erhobene Wert von 27 Minuten<sup>17</sup>. In der Differenzierung auf die Verkehrsmittel zeigt sich, dass Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zeitlich deutlich kürzer sind und insbesondere

<sup>17</sup> Quelle: MiD 2017

Wege mit dem ÖV oder Kfz länger dauern. Dabei werden E-Bike bzw. (S-)Pedelec und die Bahn länger genutzt, als das unmotorisierte Fahrrad und der Bus.

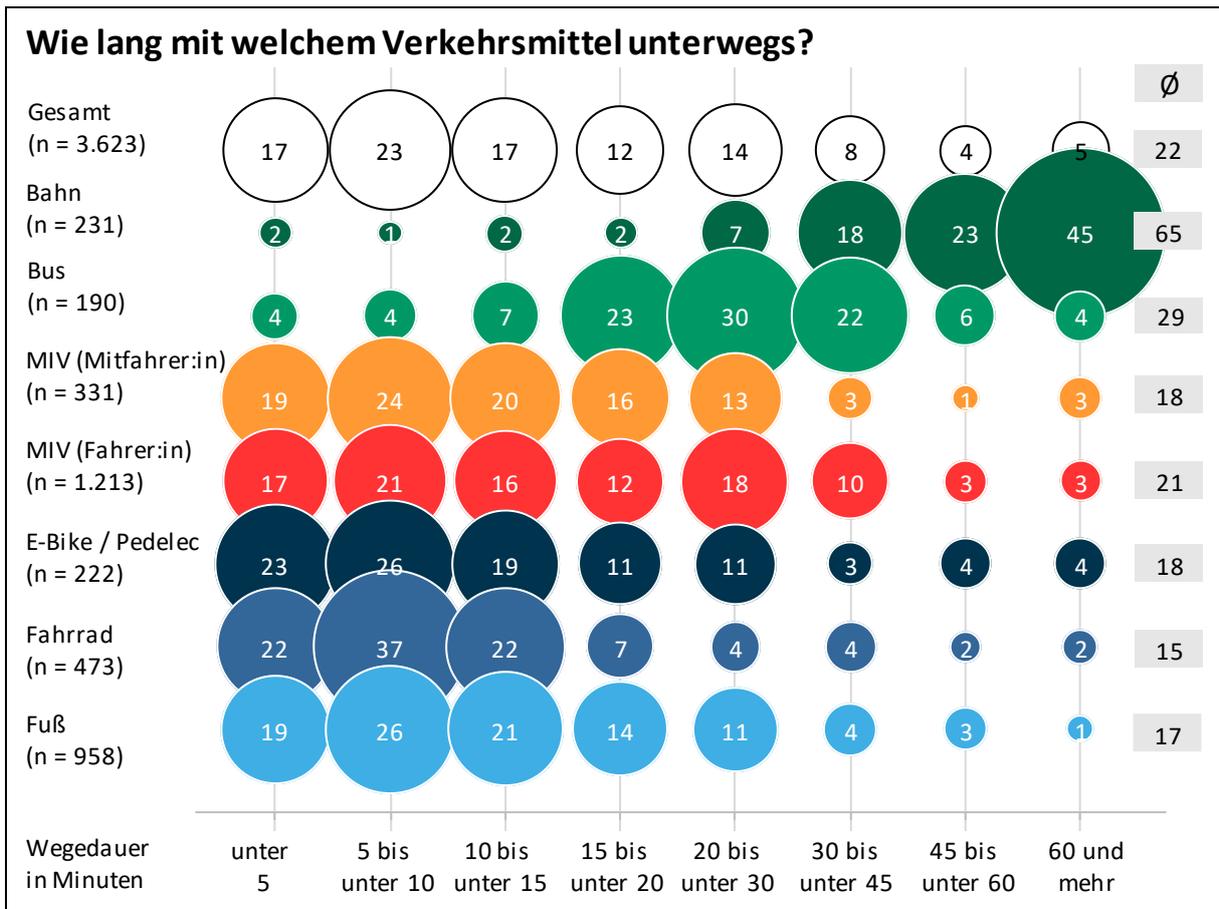


Abbildung 3-26: Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe

### 3.5.5 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

Die mittlere Distanz der Wege und Fahrten liegt in der Kreisstadt Siegburg bei **9,9 km**. Durchschnittlich liegt in der Studie MiD 2017 die mittlere Wegelänge in Nordrhein-Westfalen bei 11,5 km.

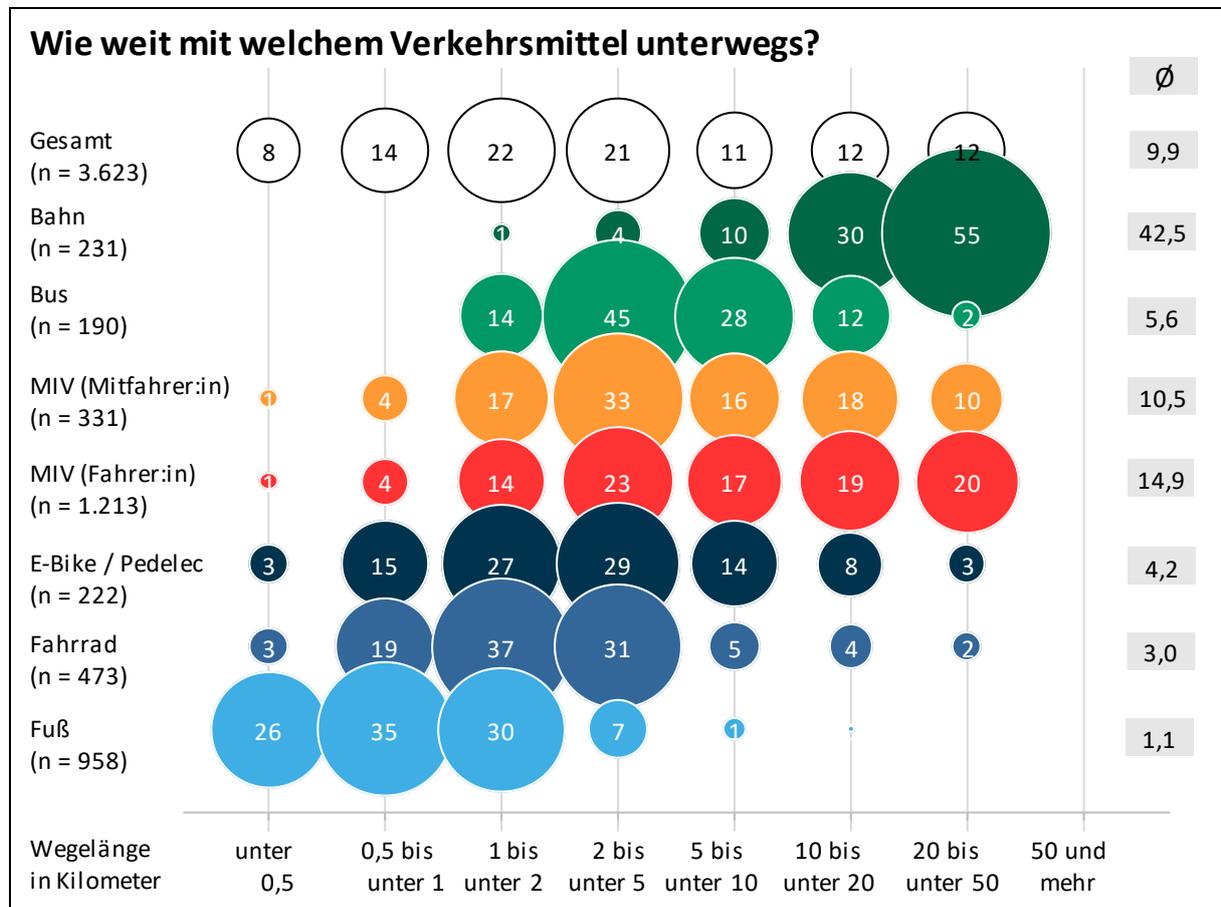


Abbildung 3-27: Wegelänge nach Verkehrsmittelgruppe

Die kürzesten Wege werden zu Fuß erledigt. Die weitesten Wege mit durchschnittlich 42,5 km werden mit der Bahn zurückgelegt und diese wird erst ab Entfernungen ab 5 km bedeutsamer. Der Bus hingegen wird v.a. für Distanzen zwischen 2 und 5 km verwendet. Das Fahrrad wird auch noch bis Wegelängen von 5 km Entfernung oft genutzt, das E-Bike bzw. (S-)Pedelec sogar noch bis 10 km. Bereits in Entfernungsklassen ab 2 km wird der MIV verstärkt genutzt.

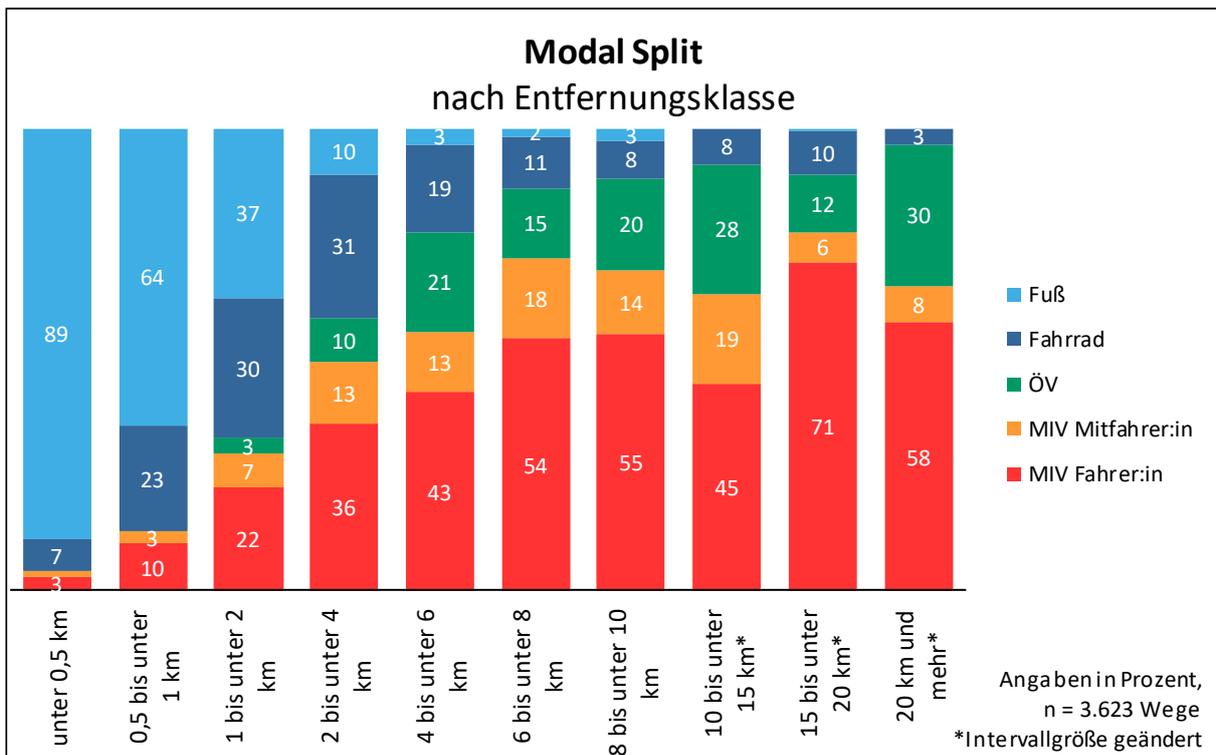


Abbildung 3-28: Modal Split nach Entfernungsklasse

In der Entfernungsverteilung nach Verkehrsmitteln setzen sich die bereits beschriebenen Tendenzen fort:

- Der **Fußverkehr** hat seinen Höchstwert beim ersten Kilometer, der Großteil der Wege in dieser Entfernungsklasse wird zu Fuß erledigt.
- Etwa ein Drittel der Wege mit einer Länge zwischen einem und zwei Kilometern werden mit dem **Rad zurückgelegt**. Das Fahrrad wird aber auch auf Wegen mit größeren Distanzen bis etwa 6 km recht häufig gewählt.
- Der **ÖV** wird bereits ab 2 km Entfernung für ein Zehntel der Wege genutzt und steigt danach fast stetig an. Die höchste Nutzungsintensität erfährt der ÖV auf Distanzen ab 20 km Länge. Beliebte Ziele für den ÖV stellen die Städte Troisdorf, Bonn und Köln dar, die in den Entfernungsklassen 4 bis unter 6 km, 15 bis unter 20 km und 20 km und mehr liegen.
- Mit größer werdender Entfernung der Wege steigt der Anteil der mit dem **MIV** realisierten Wege beinahe kontinuierlich. Bereits Wege ab 4 km Wegelänge werden in über der Hälfte der Fälle mit dem MIV realisiert. In dieser Entfernungsklasse zeigen sich Verlagerungspotentiale. Wege mit kurzen Distanzen können auch oft mit alternativen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, zumal eine schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen und Sharing-Angebote gegeben ist (vgl. Abbildung 3-10).

### 3.6 Wegezwecke

Zunächst wird die Verteilung innerhalb des Kriteriums Wegezweck betrachtet. In den detaillierteren Betrachtungen wird die Wegezweckwahl nach den Aspekten der Aktivitäten- und Wegedauer untersucht.

### 3.6.1 Wegezweckverteilung

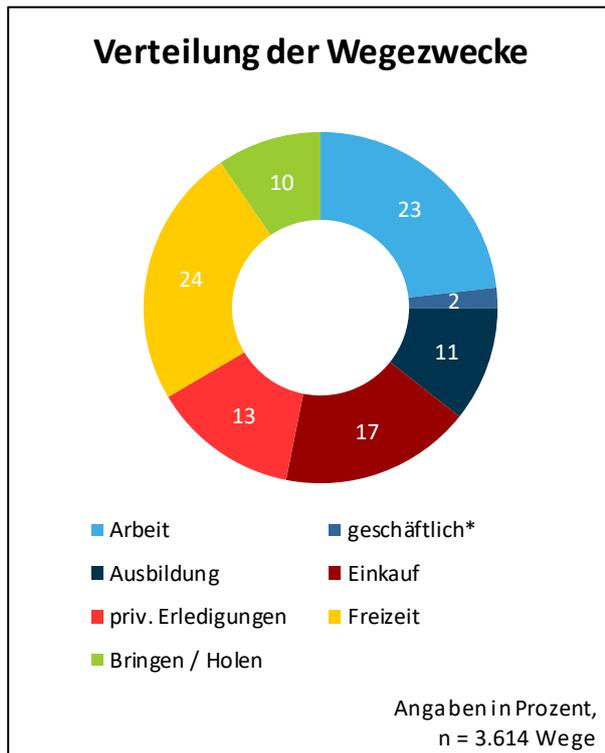


Abbildung 3-29: Verteilung der Wegezwecke (Anteil in % an allen Wegen)

Der dominierende Wegezweck ist „zur Arbeit“ inklusive „geschäftlich“ mit 25 % der Wege. Ein weiteres Viertel der Wege (24 %) wird aus Freizeitwecken unternommen, wovon 5 % auf private Besuche entfallen. Gefolgt wird dies von Wegen zum Einkauf mit 17 % und Wegen zu privaten Erledigungen wie bspw. zum Arzt mit 13 %.

11 % aller Wege führen zur Ausbildungsstätte (Schule / Kindertagesstätte, Universität, Berufsausbildung), wobei der Großteil dieser Wege zur Schule und Kindertagesstätte führen. Ein Zehntel der Wege entfallen auf Servicewege, bzw. dem Bringen und Holen anderer Personen.

Analog zum Modal Split der Verkehrsleistung aus Kapitel 3.5 lässt sich die Verkehrsleistung auch für die verschiedenen Wegezwecke errechnen. Die hochgerechneten Wege der Befragten werden anhand der Zweckverteilung auf die einzelnen Wegezwecke aufgeteilt und mit den bekannten mittleren Entfernungen der Wegezwecke zur Verkehrsleistung nach Wegezweck berechnet.

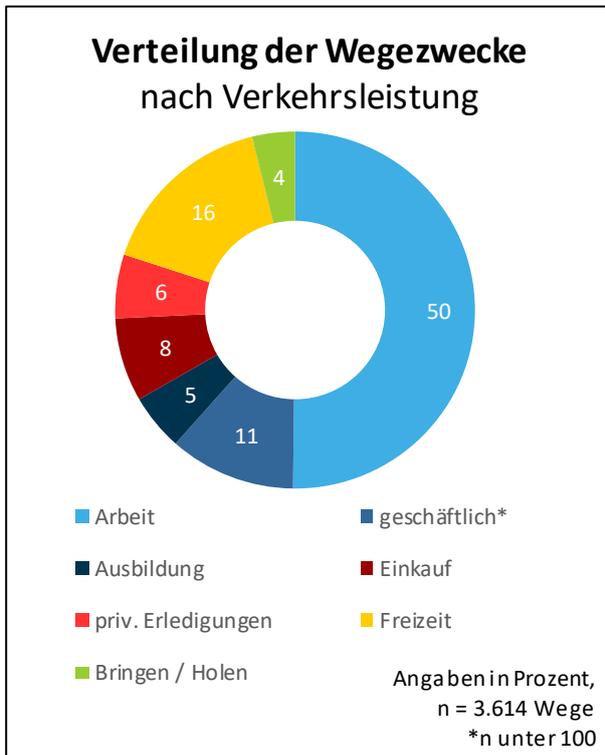


Abbildung 3-30: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsleistung (Anteil in % an Gesamtkilometern)

In dieser Betrachtung nimmt der Anteil der Arbeitswege von ursprünglich ca. 25 % („zur Arbeit“ und „geschäftlich“) aller Wege auf 62 % der gefahrenen Gesamtkilometer zu. Der Anteil für Einkaufswege reduziert sich dagegen um 9 Prozentpunkte. Das bedeutet, auf Arbeitswegen werden deutlich größere Distanzen zurückgelegt, während Einkaufswege häufiger im Nahbereich ihr Ziel finden.

Auch der Anteilswert von Wegen zu den Wegezwecken „Bringen / Holen“ und „Ausbildung“ reduzieren sich. Auch diese Wege finden ihr Ziel demnach im Nahbereich (vgl. Abbildung 3-35). Wege zu privaten Erledigungen und Freizeitwege reduzieren sich ebenfalls.

3.6.2 Wegezwecke nach Alter und Geschlecht

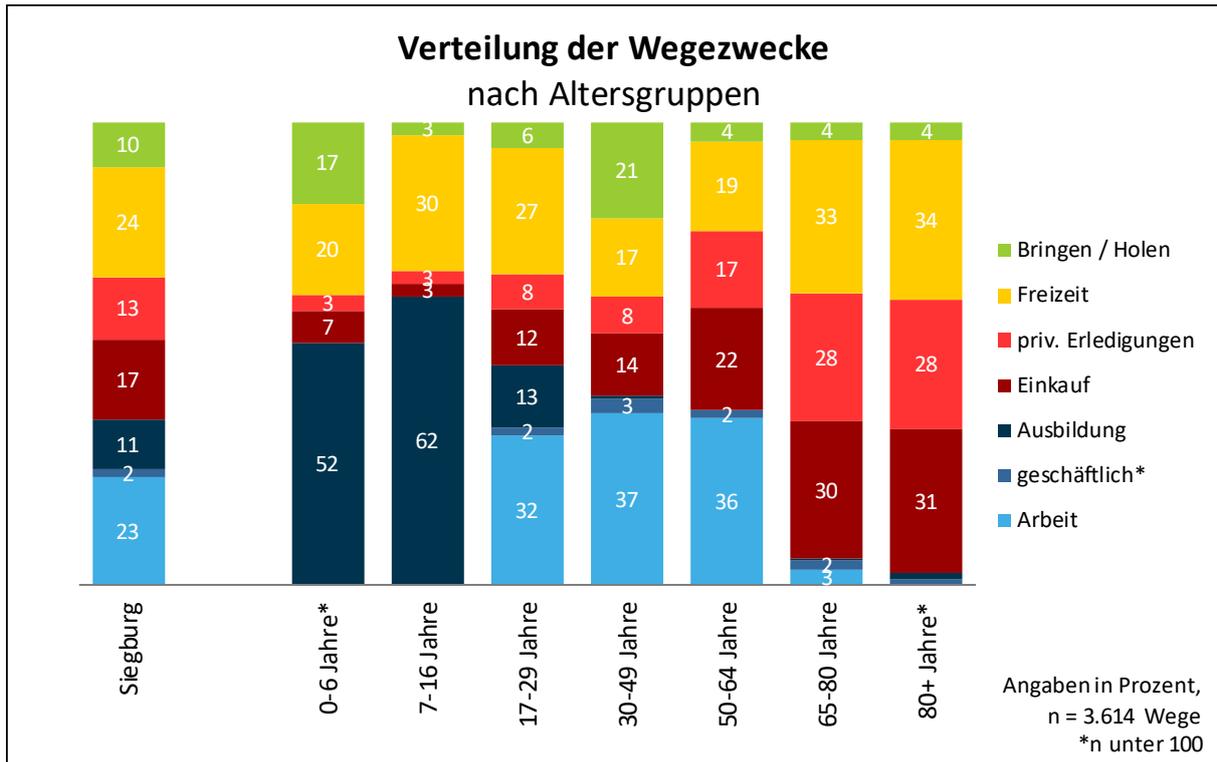


Abbildung 3-31: Verteilung der Wegezwecke nach Altersgruppen

Die Differenzierung der Wegezweckverteilung nach Altersgruppen spiegelt die klassischen Lebensphasen wider. Kinder und Jugendliche bis einschließlich 16 Jahre verbringen den Großteil ihrer Wege zu Ausbildungszwecken, bzw. zur Schule und Kindertagesstätte. Die Wege von Menschen im erwerbsfähigen Alter von 17 bis einschließlich 64 führen zu mehr als einem Drittel zur Arbeit. Im Rentenalter nehmen die Wege zu privaten Erledigungen, zu Einkaufs- oder Freizeitzwecken hingegen wieder stark zu und diese Reisezwecke erreichen in diesen Altersgruppen ihre Höchstwerte.

Die meisten Servicewege werden von Personen zwischen 30 und 49 Jahren realisiert. In dieser Altersgruppe finden sich klassischerweise Eltern, die ihre Kinder zu deren Zielen bringen und anschließend wieder abholen. So tätigen Hausfrauen bzw. Hausmänner ein Drittel ihrer Wege zum Zweck „Bringen / Holen“, bei den in Teilzeit Erwerbstätigen sind es ein Viertel der Wege.

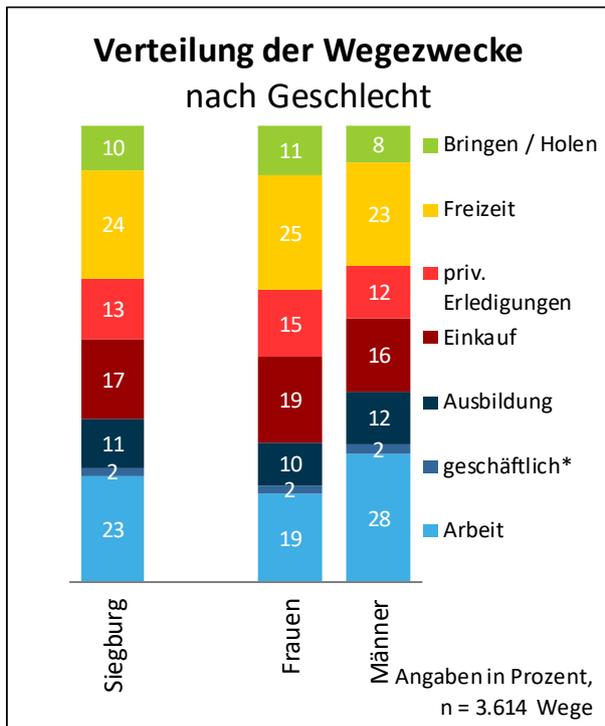


Abbildung 3-32: Verteilung der Wegezwecke nach Geschlecht

Erwartungsgemäß ergeben sich leichte geschlechtsspezifische Unterschiede. Der größte Unterschied besteht darin, dass bei Männern der Anteil der Arbeitswege an allen zurückgelegten Wegen größer ist als bei Frauen. Umgekehrt macht die Anzahl der Wege zum Einkaufen bei den Frauen einen höheren Anteil als bei den Männern aus. Frauen realisieren zudem etwas mehr Freizeit- und Servicewege (Bringen / Holen) als Männer. Wege zum Zweck Einkauf, zum Bringen und Holen von Personen oder zu privaten Erledigungen sind häufig Bestandteil von Wegeketten und dies erklärt die in Kapitel 3.4.3 thematisierte größere Wegehäufigkeit von Frauen.

### 3.6.3 Modal Split nach Wegezweck

Mit der Aufschlüsselung des Modal Split nach Wegezwecken lassen sich die Stärken und Schwächen der Verkehrsmittelakzeptanz wegezweckspezifisch auswerten.

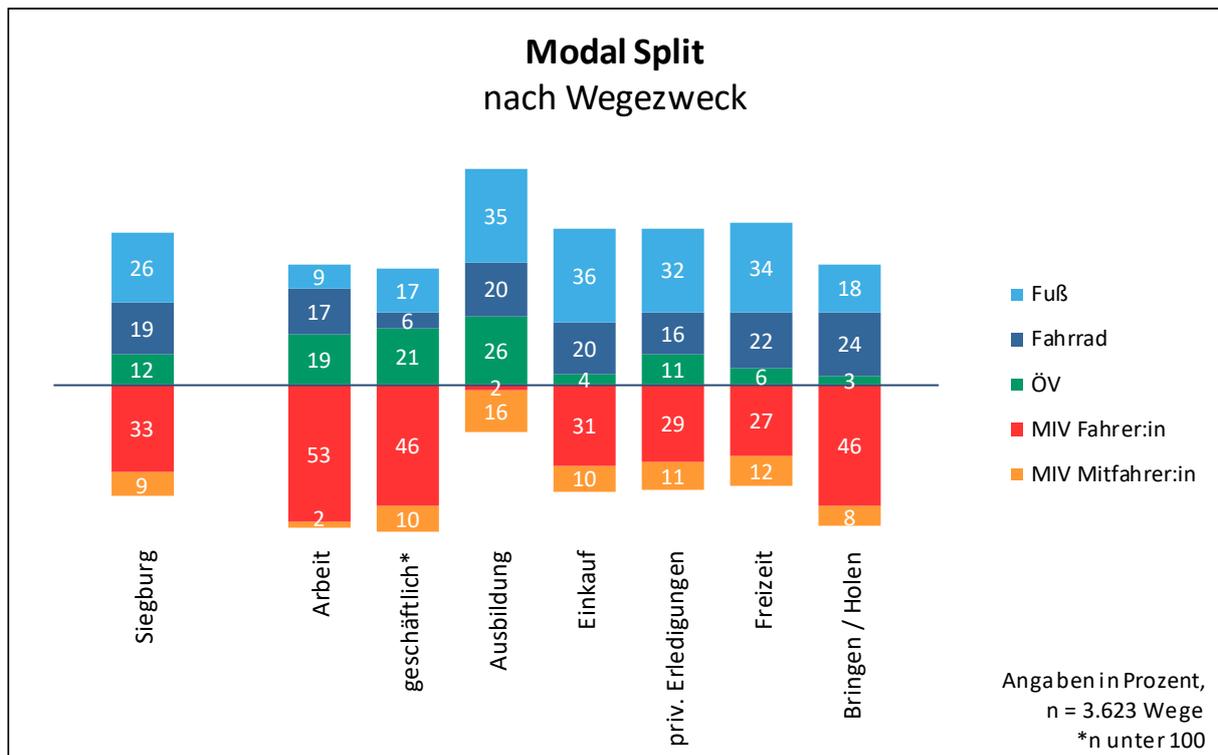


Abbildung 3-33: Modal Split nach Wegezweck

Die Aufteilung der Verkehrsmittel nach Wegezweck zeigt den Vorrang des MIV im Berufsverkehr und bei Servicewegen. Gerade geschäftliche Fahrten, die ein hohes Maß an Flexibilität erfordern, sind prädestiniert, mit dem individuellen Verkehrsmittel Auto zurückgelegt zu werden. Jedoch werden auch mehr als die Hälfte der Wege zur Arbeit mit dem MIV zurückgelegt, für die oft ein weniger hohes Maß an Flexibilität angenommen werden kann. Erfreulicherweise werden je knapp ein Fünftel der Wege zur Arbeit auch mit dem ÖV und dem Fahrrad realisiert.

Ein gegenteiliges Bild liefert der Ausbildungsverkehr, in dem die Verkehrsmittel des Umweltverbunds für 8 von 10 Wegen genutzt wird. Hier findet der ÖV seine höchsten Anteilswerte und die Ergebnisse spiegeln die vorigen Auswertungen (s. Kapitel 3.2 und Kapitel 3.5) zum ÖV wider. Auch der Fußverkehr findet hier mit 35 % einen hohen Anteilswert, was dafürspricht, dass Ausbildungsstätten oft in fußläufiger Entfernung ihr Ziel finden.

Mit 36 % erreicht der Fußverkehr bei Einkaufswegen seinen Maximalwert. Ein Fünftel der Einkaufswege findet mit dem Fahrrad statt. Wege zu privaten Erledigungen werden in sechs von zehn Fällen mit dem Umweltverbund getätigt, wobei ein Drittel der Wege zu diesem Zweck zu Fuß stattfindet, 16 % der Wege finden mit dem Fahrrad statt und ein Zehntel der Wege erfolgt mit dem ÖV.

Freizeitwege finden zum Großteil (34 %) zu Fuß statt und jeder fünfte Freizeitweg wird mit dem Fahrrad realisiert.

Der Großteil aller Servicewege wird zwar mit dem MIV getätigt, jedoch findet das Fahrrad mit einem Viertel der Wege hier seinen Maximalwert. Knapp ein Fünftel der Wege zu diesem Wegezweck werden zu Fuß getätigt.

### 3.6.4 Wegedauer nach Wegezweck

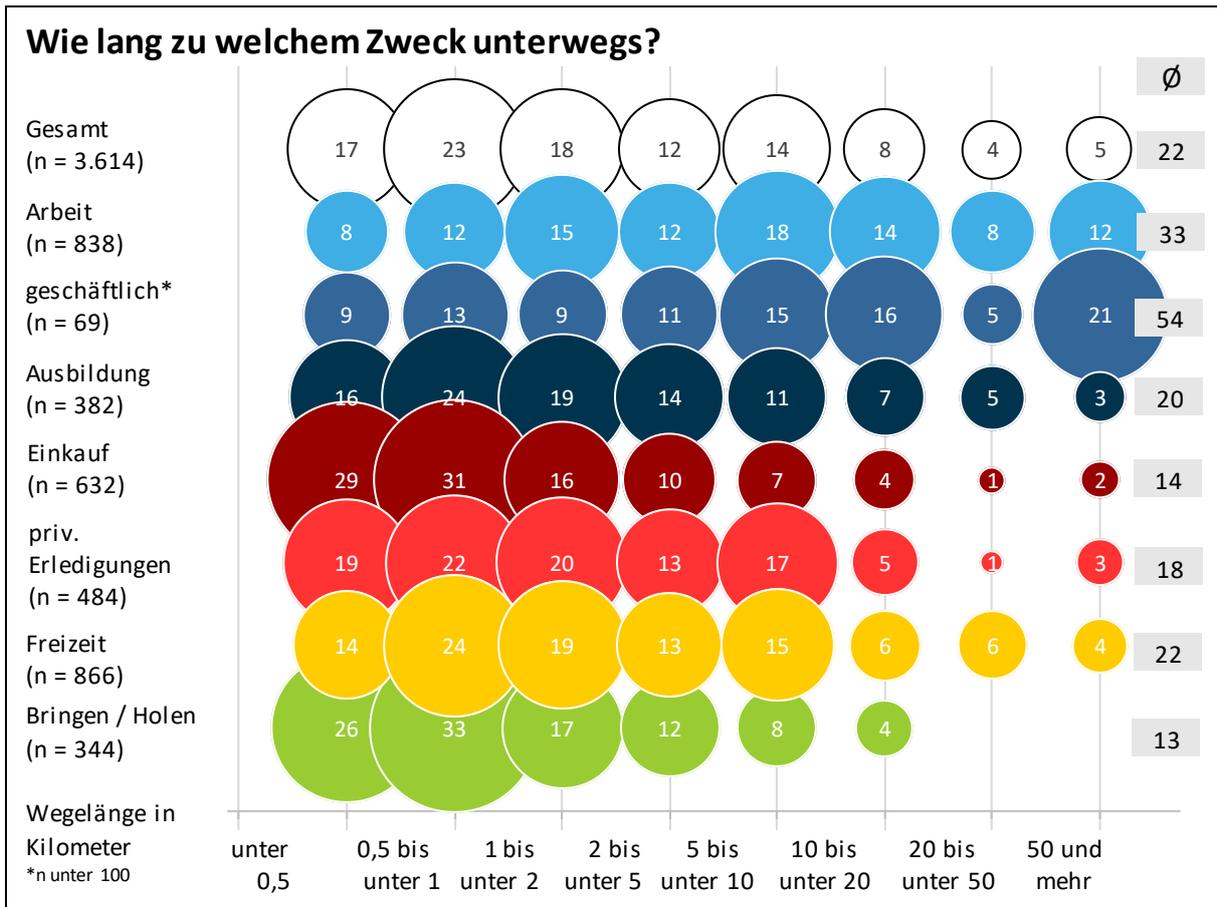


Abbildung 3-34: Wegedauer je Wegezweck

Bei der Verteilung der mittleren Reisezeiten nach Wegezwecken haben Arbeits- und geschäftliche Fahrten einen hohen Zeitbedarf. Im Mittel dauern Wege zur Arbeit 33 Minuten und zu geschäftlichen Zwecken 54 Minuten.

Servicewege nehmen mit 13 Minuten die wenigste Zeit in Anspruch.

### 3.6.5 Entfernungverteilung nach Wegezweck

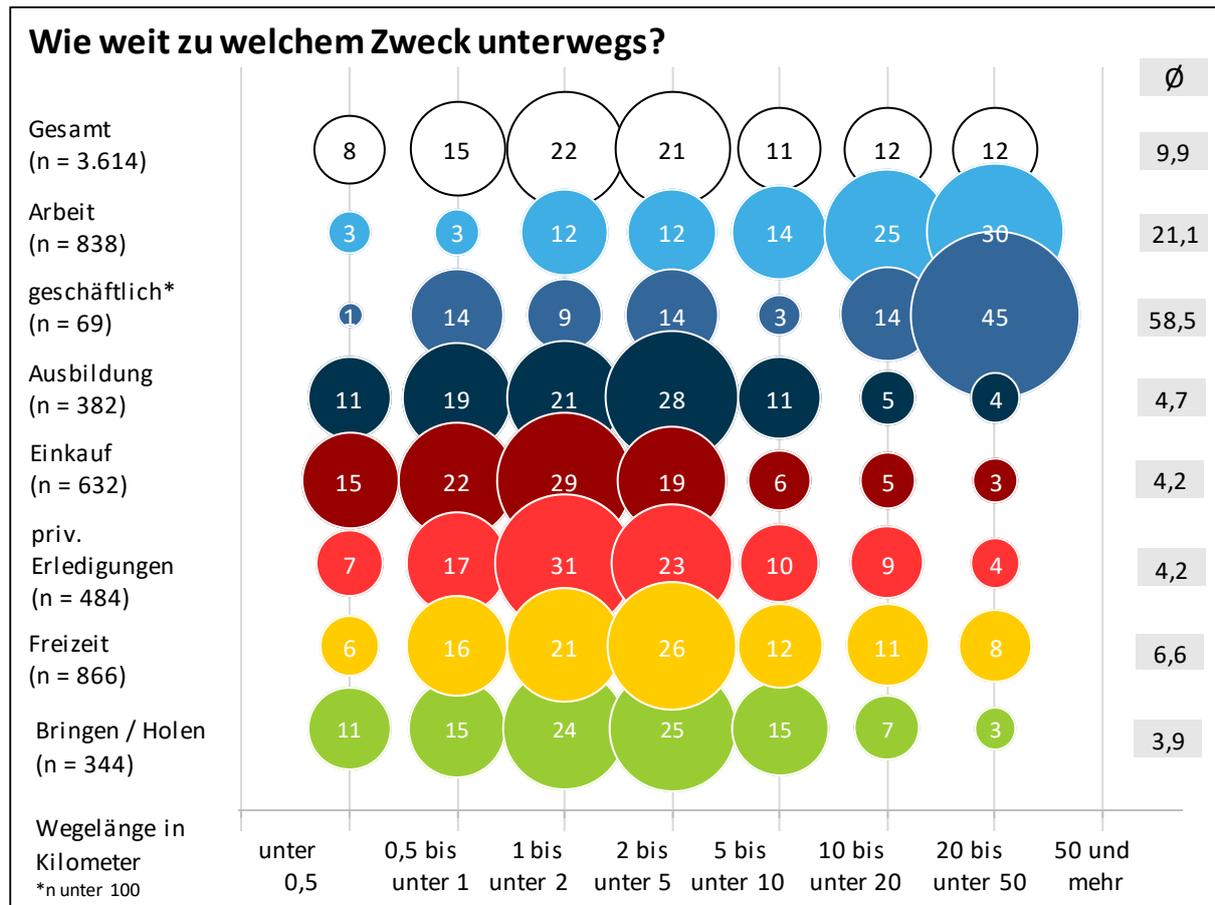


Abbildung 3-35: Wegelänge nach Wegezweck

Wie in der Auswertung der Wegedauer nach Wegezweck bereits deutlich wird, haben beruflich bedingte Wege die längste Dauer und entsprechend weisen diese auch die längsten Distanzen auf. Wege zum Zweck Einkauf finden in einer durchschnittlichen Entfernung von 4,2 km statt. Wege zur Ausbildung befinden sich mit 4,7 km Wegelänge ebenfalls noch im näheren Umfeld. Zudem nehmen Servicewege nicht nur die geringste Zeit in Anspruch (vgl. Abbildung 3-34) sondern finden auch innerhalb der kürzesten Entfernung (3,9 km) ihr Ziel.

### 3.7 Mobilitätskennziffern im Städtevergleich

Um die ermittelten Daten besser einordnen zu können, werden sie im Folgenden den Kennziffern anderer Städte gegenübergestellt. Bei der Auswahl der Vergleichsstädte wurde darauf geachtet, dass diese in ihrer Einwohnerzahl vergleichbar sind sowie, dass Daten aus aktuellen Modal-Split-Erhebungen vorliegen, die in ihrer Methodik mit der Befragung in Siegburg vergleichbar sind.

Ebenfalls werden die Auswertungen aus der MiD 2017 für das Bundesland Nordrhein-Westfalen miteinbezogen. Hier gilt es allerdings zu beachten, dass die MiD den Gesamttraum Nordrhein-Westfalens miteinbezieht und dadurch auch die Mobilität im ländlichen Raum des Bundeslandes in die Ergebnisse einfließt, während die anderen aufgeführten Erhebungen städtischen Verkehr abbilden. Zudem werden bei der MiD alle Wochentage berücksichtigt, während die anderen Erhebungen nur den werktäglichen Verkehr auswerten.

Als Vergleichsdaten werden folgende Städte und Quellen herangezogen:

- Moers 2023 54.242 Einwohner
- Troisdorf 2023 79.276 Einwohner
- Haltern am See 2019 38.013 Einwohner
- Stadt Soest 2019 49.135 Einwohner
- MiD NRW 2017 (deutschlandweite Erhebung, Ergebnisse von NRW)

### 3.7.1 Mobilitätskennziffern

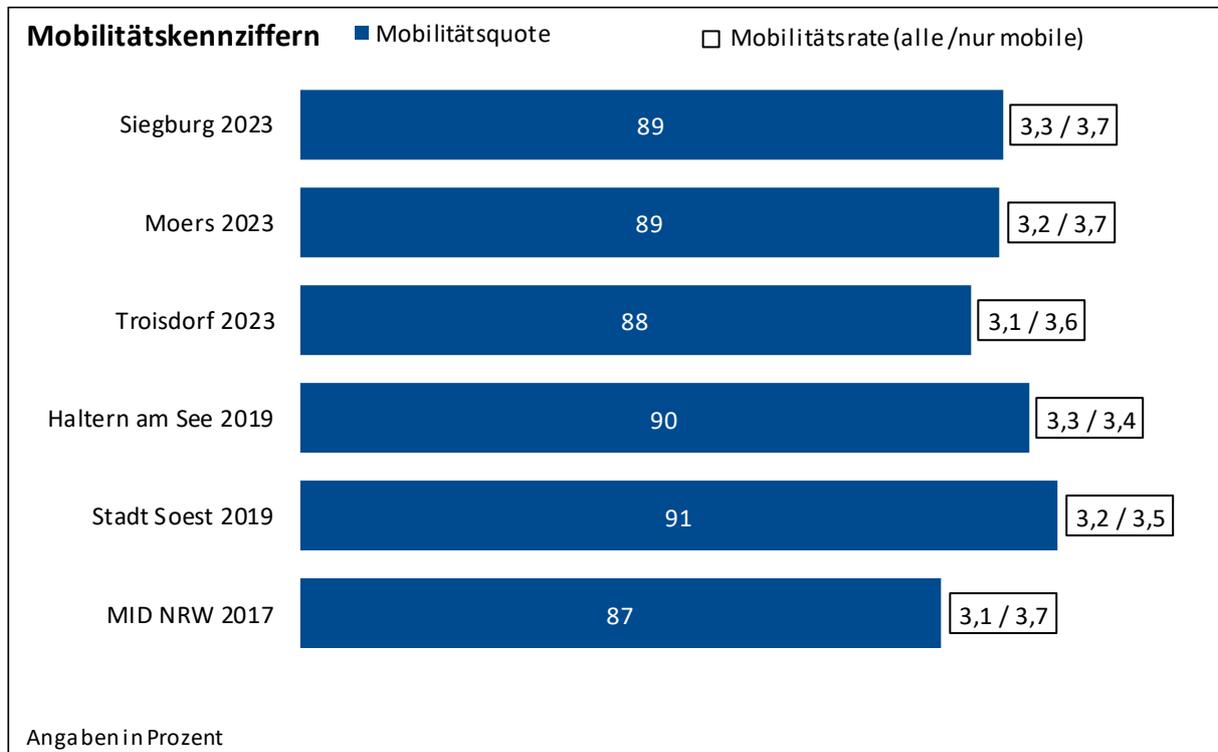


Abbildung 3-36: Mobilitätskennziffern im Städtevergleich

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass in der Kreisstadt Siegburg mit einer Mobilitätsquote von 89 % die Anzahl der Personen, die am Stichtag Wege unternommen hat, im Mittel liegt.

Auch die Mobilitätsrate Siegburgs weicht nicht stark von den anderen Erhebungen ab und fällt nur leicht höher aus, als die anderen Erhebungen.

### 3.7.2 Modal Split

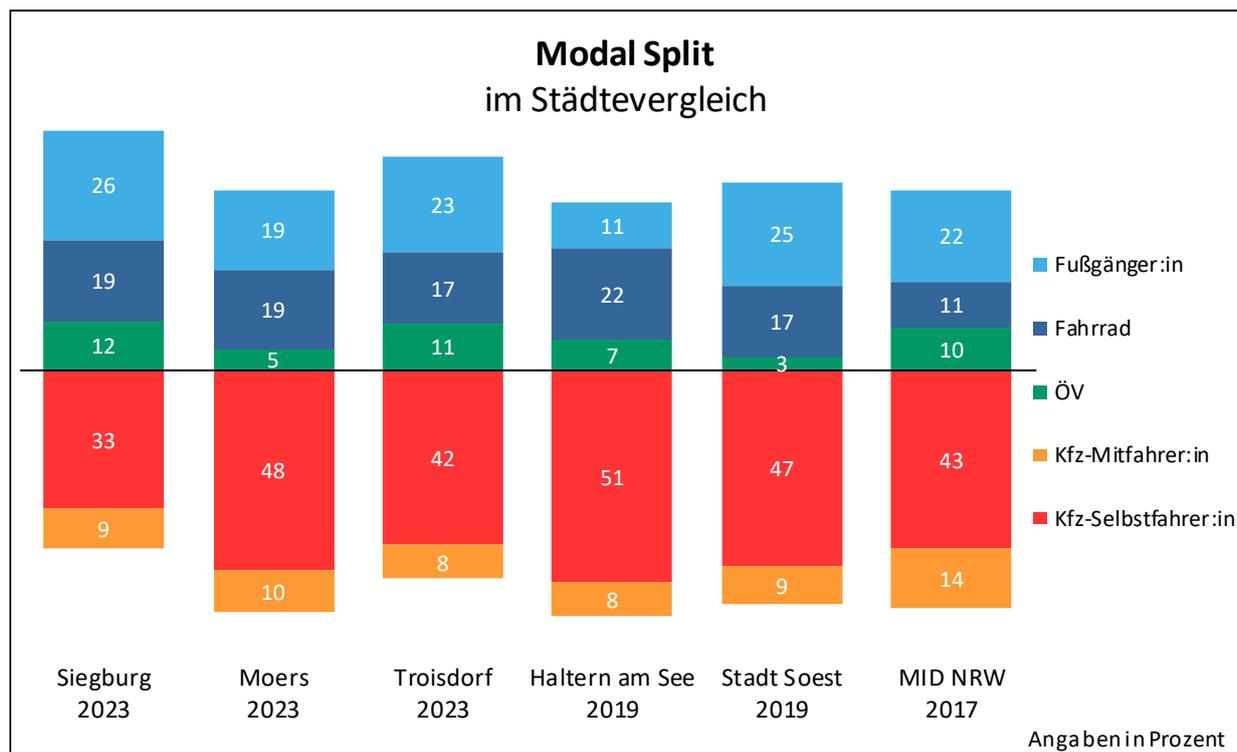


Abbildung 3-37: Modal Split im Städtevergleich

Im Vergleich mit anderen Erhebungen fällt der Anteil des Umweltverbunds überdurchschnittlich hoch aus, die ersten Auswirkungen der Verkehrswende werden hier deutlich. Jedoch werden 4 von 10 Wegen mit dem MIV zurückgelegt, was beinahe der Hälfte der Wege entspricht.

Die anderen Vergleichsstädte weisen leicht bis deutlich höhere MIV-Anteile auf. Der Durchschnitt auf Ebene des Bundeslandes Nordrhein-Westfalens liegt mit 57 % auf einem deutlich höheren Niveau.

Eine Differenzierung des MIV-Anteils in Selbstfahrende und Mitfahrende verdeutlicht, dass insbesondere der Anteil für MIV-Selbstfahrende deutlich geringer ausfällt im Vergleich zu anderen Erhebungen, während der Anteil für MIV-Mitfahrende der Kreisstadt Siegburgs ähnlich ausfällt.

Betrachtet man den ÖV in der Kreisstadt Siegburg und den Vergleichsstädten, so wurde in keiner anderen Stadt ein höherer Anteil erhoben und lediglich Troisdorf 2023 nähert sich mit einem ÖV-Anteil von 11 % dem Siegburgs an. Zudem liegt der ÖV-Anteil Siegburgs über dem der MiD NRW von 10 %.

Bezüglich des Radverkehrsanteils ist ein Vergleich aufgrund der saisonalen Schwankungen bedingt durch unterschiedliche Erhebungsmonate schwierig. Der Radverkehrsanteil Siegburgs (19 %) wird lediglich von Haltern am See 2019 (22 %) übertroffen. Alle weiteren Vergleichsstädte weisen ähnliche oder geringere Anteilswerte aus.

Der Fußweg-Anteil in Siegburg liegt im Vergleich mit den anderen Erhebungen mit 26 % an erster Stelle und über dem 2017 ermittelten Wert der MiD für das Bundesland Nordrhein-Westfalen mit 22 %.

### 3.7.3 Mittlere Entfernung und Wegedauer

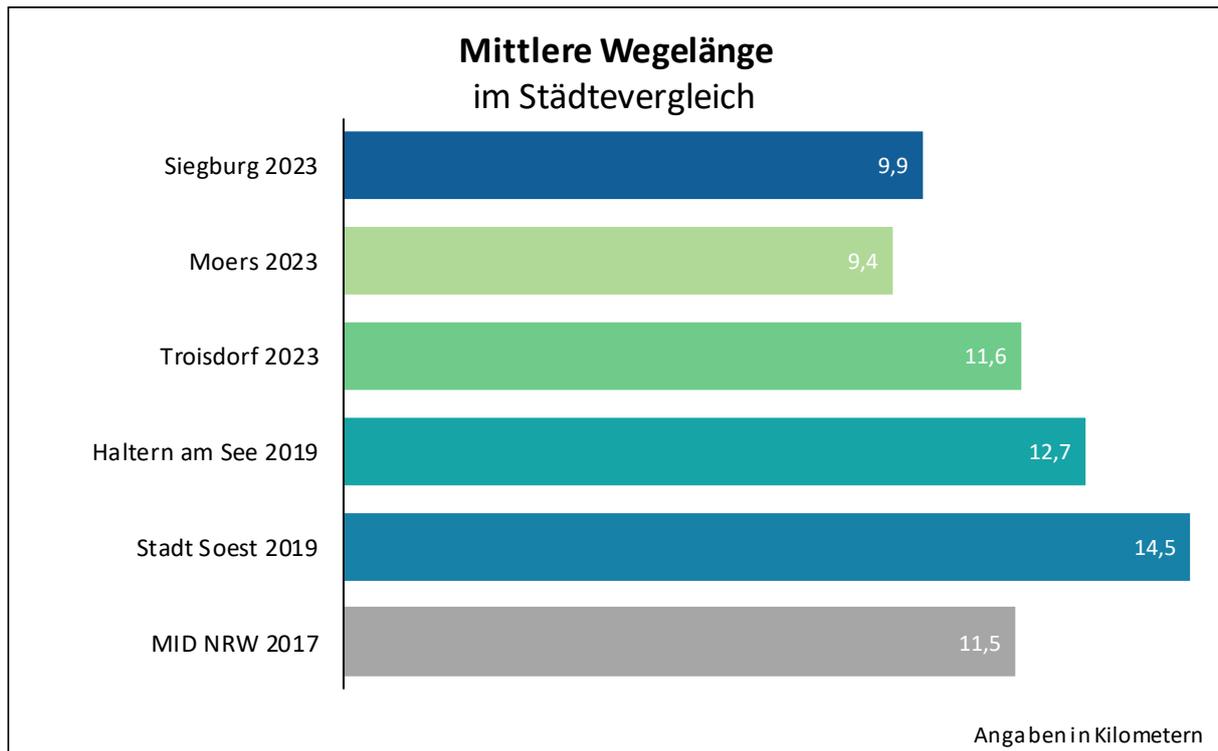


Abbildung 3-38: Mittlere Entfernung im Städtevergleich

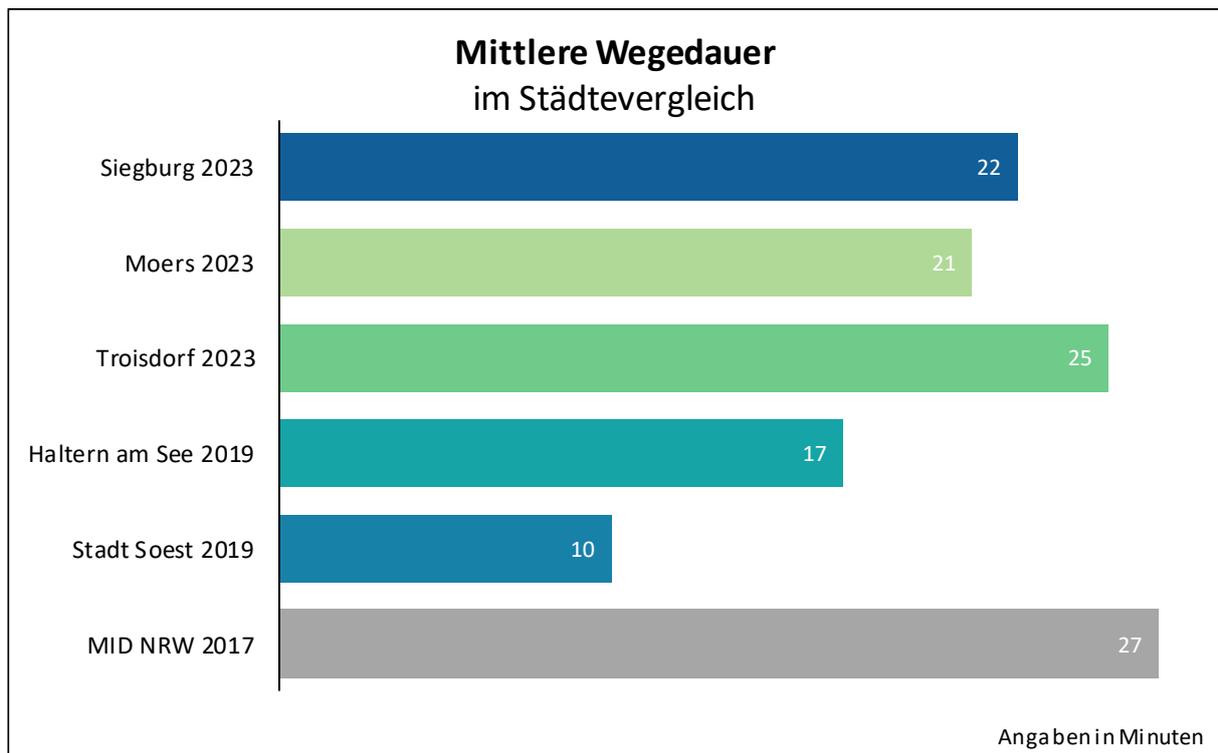


Abbildung 3-39: Mittlere Wegedauer im Städtevergleich

Die mittlere Wegelänge der Kreisstadt Siegburg von 9,9 km wird lediglich in Moers 2023 un-  
tertroffen. Alle anderen Erhebungen ermitteln eine längere Wegelänge.

Im Gegensatz dazu liegt die mittlere Wegedauer Siegburgs mit 22,2 Minuten im oberen Bereich  
der Vergleichsstädte und wird lediglich von Troisdorf 2023 und der MiD 2017 NRW übertroffen,  
wobei letztere auch ländliche Räume miteinbezieht, die sich durch längere Wegedauern und  
Wegelängen kennzeichnen.

Demnach sind die Einwohner:innen der Kreisstadt Siegburg vergleichsweise etwas länger für ihre Wege unterwegs. Ein Grund hierfür ist die erfreulich hohe Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad, ÖV, Fuß) mit welchen in der Regel höhere Reisezeiten einhergehen als bei der Nutzung des MIV. Dies deutet auf erste Erfolge der Bemühungen zur Verkehrswende hin.

### 3.7.4 Wegezwecke

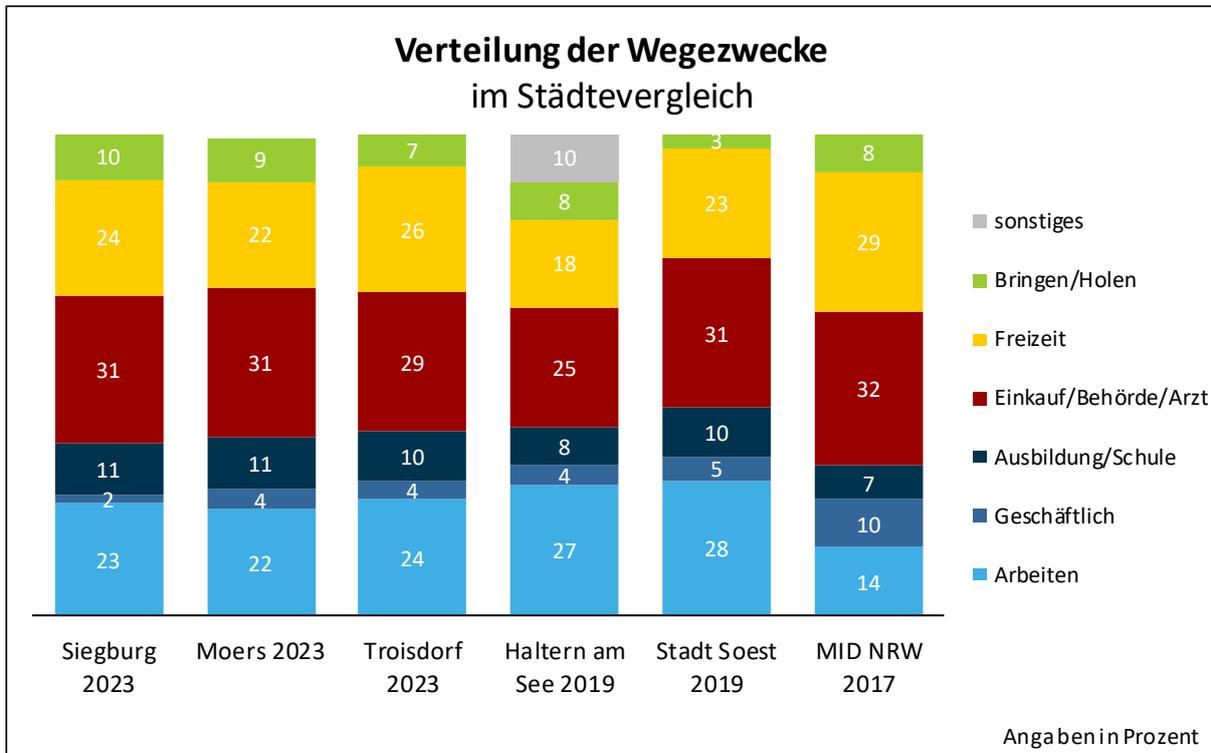


Abbildung 3-40: Wegezwecke im Städtevergleich

In Siegburg führen ein Viertel aller Wege zur Arbeit oder geschehen aus geschäftlichen Gründen. Im Vergleich zu den anderen Erhebungen fällt dieser Wert etwas niedriger aus. In der Stadt Soest ist der Anteil der Berufswege am größten. Wege zur Ausbildungsstätte machen in Moers und Siegburg mit je 11 % einen etwas höheren Anteil als in anderen Erhebungen aus und wurden in den Vergleichsstädten sowie der MiD NRW geringer erhoben. Einkaufswege und Wege zu privaten Erledigungen machen in Siegburg und den meisten anderen Erhebungen ein Drittel der Wege aus und lediglich in Haltern am See 2019 liegt der Anteil bei einem Viertel der Wege. Im Gegensatz dazu fallen die Freizeitwege in Haltern am See 2019 mit 18 % am geringsten aus. Hier wurde im Gegensatz zu den Vergleichsstädten der Wegezweck „Sonstiges“ erhoben, was für die unterschiedliche Wegezweckverteilung verantwortlich sein könnte. In den meisten anderen Erhebungen führen ungefähr ein Viertel der Wege zu Freizeitzielen und nur in der MiD NRW machen Freizeitwege mit 29 % knapp ein Drittel der Wege aus. Dieser Wert beinhaltet jedoch alle Tage der Woche sowie hier zusätzlich erhobene regelmäßige berufliche Wege, was den Unterschied erklärt.

Der Anteil an Servicewegen zum Zweck des Bringens und Holens von Personen wurde in der Kreisstadt Siegburg mit dem höchsten Anteilswert erhoben.



## MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2023



<https://siegburg.de/hhb>

Sie können an der Befragung im Internet teilnehmen

 oder diesen Fragebogen ausgefüllt zurückschicken.

Gerne können Sie sich auch telefonisch befragen lassen. Dazu bitte den markierten Abschnitt rechts ausschneiden und im beiliegenden Rückantwortumschlag versenden.

Ich möchte telefonisch an der Mobilitätsbefragung teilnehmen. Bitte rufen Sie mich zur Befragung an. Sie erreichen mich telefonisch am besten:

zwischen \_\_\_\_\_ und \_\_\_\_\_ Uhr

unter folgender Nr. :

Als kleines Dankeschön für Ihre Teilnahme findet die Verlosung eines iPads und sieben Siegburg-Gutscheinen je 50 €, die in verschiedenen Geschäften und Museen der Stadt Siegburg eingelöst werden können, statt. Bitte geben Sie Ihren Namen und Adresse auf dem Rückantwortumschlag an, wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten. Im Onlinefragebogen folgen Sie bitte den Hinweisen zur Teilnahme an der Verlosung!



*Vielen Dank für Ihre Mithilfe!*

### Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

Folgen Sie einfach der blauen Linie und den blauen Pfeilen, um den Fragebogen auszufüllen. Am Ende des Fragebogens finden Sie eine große Seite mit **Beispielen und Hinweisen** zum Fragebogen. Damit gelingt das Ausfüllen unseres Wegefragebogens ganz einfach.

Der Fragebogen besteht im Wesentlichen aus drei Teilen:

1. Fragen zum Haushalt
  2. Fragen an alle Personen im Haushalt
  3. Wege dieser Personen am Stichtag.
- Wir möchten wissen, mit welchen Verkehrsmitteln und wohin Sie und alle

weiteren Haushaltsmitglieder sich an einem **normalen Arbeits- / Schultag** bewegen. Welche Gewohnheiten haben Sie und was können wir in Zukunft verbessern? Je genauer Sie den Fragebogen ausfüllen, desto besser ist die Datengrundlage für unsere Planungen des Verkehrs von morgen.

### Hier geht's los:

#### Stichtag

Dienstag **oder**  Mittwoch **oder**  Donnerstag

Datum: \_\_\_\_\_

Der Stichtag ist der Tag, für den Sie Ihre Wege in diesem Fragebogen dokumentieren. Alle Personen in Ihrem Haushalt dokumentieren ihre Wege für den gleichen Stichtag. Wählen Sie einen Tag, bei dem Sie sich gut an alle Wege erinnern, es soll sich dabei um einen Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag handeln.

- Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens stimme ich der Verarbeitung meiner Daten bei der Stadt Siegburg unter Beachtung der Vorgaben der DSGVO zu. Des Weiteren versichere ich das Einverständnis aller weiteren Haushaltsmitglieder für die Verarbeitung ihrer Daten bei der Stadt Siegburg. Die Hinweise zum Datenschutz haben ich und alle weiteren Haushaltsmitglieder zur Kenntnis genommen (Bitte ankreuzen).  
**Ihre Teilnahme ist freiwillig!**

# 1. Angaben zum Haushalt:

Anzahl der Personen im Haushalt: \_\_\_\_\_

Anzahl der privaten PKW: \_\_\_\_\_  
davon E-Auto / Hybrid: \_\_\_\_\_

Anzahl der dienstlich gemeldeten PKW: \_\_\_\_\_  
davon E-Auto / Hybrid: \_\_\_\_\_

Anzahl der Motorräder / Mopeds / Mofas: \_\_\_\_\_

Anzahl der Fahrräder insgesamt: \_\_\_\_\_  
davon E-Bikes / (S-)Pedelects: \_\_\_\_\_  
davon (E-)Lastenräder: \_\_\_\_\_

Anzahl E-Tretroller: \_\_\_\_\_

Anzahl der privaten Pkw-Stellplätze am Wohnort, die dem Haushalt zur Verfügung stehen (Bitte Anzahl eintragen)  
insgesamt: \_\_\_\_\_  
davon angemietet: \_\_\_\_\_

Der Haushalt besitzt ein Wohnmobil / Anhänger / Camper / Wohnbus  ja  nein  
Das Fahrzeug parkt  auf privatem Grund  im öffentlichen Raum

Anzahl der Bewohnerparkausweise im Haushalt (Bitte Anzahl eintragen) \_\_\_\_\_

Ein oder mehrere Haushaltsmitglieder würden auf die Nutzung des Autos verzichten

Nein  
 Ja, aus folgendem Grund:

Umweltschutz  geringe Parkplatzverfügbarkeit  
 hohe Kosten  keine Notwendigkeit  
 bessere Alternative vorhanden

Dauer des Weges (in Minuten) ... zu Fuß zur nächsten Station von:

Bus: \_\_\_\_\_  
RSVG-Leihfahrrad-Station: \_\_\_\_\_  
Car-Sharing: \_\_\_\_\_

... zum Bahnhof: \_\_\_\_\_  
mit folgendem Verkehrsmittel: \_\_\_\_\_

Bitte teilen Sie uns Ihre Wohnadresse mit

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ

Mitglied bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern  
 Ja, bei einem  Ja, bei mehreren  
 Nein, bei keinem  Kenne ich nicht

# 2. Angaben zu den Personen

(Bitte Zutreffendes für alle Haushaltsmitglieder ankreuzen bzw. eintragen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
männlich / weiblich / divers	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d
Alter	<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16 <input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49 <input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80 <input type="checkbox"/> 80+	<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16 <input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49 <input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80 <input type="checkbox"/> 80+	<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16 <input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49 <input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80 <input type="checkbox"/> 80+	<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16 <input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49 <input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80 <input type="checkbox"/> 80+	<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16 <input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49 <input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80 <input type="checkbox"/> 80+
Ich bin gesundheitlich in meiner Mobilität eingeschränkt	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
<b>Zur Zeit bin ich</b> (bitte <b>nur eine</b> Nennung)					
Vollzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>				
Teilzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>				
Auszubildende:r	<input type="checkbox"/>				
Schüler:in	<input type="checkbox"/>				
Student:in	<input type="checkbox"/>				
erwerbslos	<input type="checkbox"/>				
Hausfrau / Hausmann	<input type="checkbox"/>				
Rentner:in / Pensionär:in	<input type="checkbox"/>				
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>				
Anzahl Tage im Homeoffice pro Woche (Bitte Anzahl eintragen)	_____	_____	_____	_____	_____
Die Entfernung (in km) von zu Hause zum Arbeits- / Ausbildungsort beträgt ...	_____	_____	_____	_____	_____
Ich kann meinen Arbeits- / Ausbildungsort mit Bus und Bahn und / oder dem Fahrrad erreichen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				

# Angaben zur Teilnahme am Verkehr:

(Bitte Zutreffendes für alle Haushaltsmitglieder ankreuzen bzw. eintragen)

**Ich besitze einen Führerschein**

Ich habe einen Fahrradabstellplatz ... im / am Wohngebäude  
... am Arbeits-/Ausbildungsplatz

**Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn**

Ich nutze Bus und Bahn seit dem 49-Euro-Ticket häufiger

Folgende Verkehrsmittel benutze ich  
1 = täglich bzw. fast täglich, 2 = an 1-3 Tagen pro Woche, 3 = an 1-3 Tagen pro Monat, 4 = seltener als monatlich, 5 = nie bzw. fast nie, 6 = kenne ich nicht (bitte Zahl eintragen)

Bus / Bahn  Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad  RSVG-Leihfahrrad  
 eigener PKW / eigenes Motorrad  Mitfahrerin in Fahrgemeinschaft  
 Carsharing  
 zu Fuß  
 E-Tretroller

## Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) Fahrrad fahren:

(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)

1 = bessere Abstellanlagen, 2 = sichere und bessere Radwege, 3 = durchgängigeres Radverkehrsnetz, 4 = funktionsfähiges Fahrrad, 5 = Fahrrad mit E-Antrieb, 6 = ich fahre bereits gerne Fahrrad.

1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6

## Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) zu Fuß gehen:

(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)

1 = bessere Beleuchtung, 2 = breitere und bessere Fußwege, 3 = mehr Bänke, 4 = mehr Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe, 5 = sichere Querungsmöglichkeiten, 6 = ich gehe bereits gerne zu Fuß.

1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6

## Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) mit Bus oder Bahn fahren:

(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)

1 = Haltestellen näher dran, 2 = weniger Umstiege, 3 = niedrigere Preise, 4 = häufigere Abfahrten, 5 = weniger Verspätungen, 6 = Barrierefreiheit, 7 = bessere Fahrradabstellplätze, 8 = mehr P+R, 9 = ich fahre bereits gerne mit Bus oder Bahn.

1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6	4	5	6
7	8	9	7	8	9	7	8	9	7	8	9	7	8	9

## Ich bewerte das Angebot in meinem Wohnumfeld:

Schulnoten 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, X = weiß nicht, (bitte eintragen)

für Bus / Bahn  für Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad  für RSVG-Leihfahrrad  
 für PKW / Motorrad  für Carsharing  
 für Fußgänger:innen

## Angaben zum Stichtag:

Am Stichtag war ich  
1 = im gewohnten Umfeld, 2 = privat verreist, 3 = dienstlich verreist (bitte Zahl eintragen)

Falls Sie am Stichtag nicht außer Haus waren, geben Sie bitte einen Grund an  
1 = krank / Urlaub / altersbedingt, 2 = keine Termine außer Haus, 3 = Home-Office, 4 = andere Gründe (bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag stand mir ein PKW zur Verfügung

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<b>Ich besitze einen Führerschein</b>	<input type="checkbox"/>				
Ich habe einen Fahrradabstellplatz ... im / am Wohngebäude	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
... am Arbeits-/Ausbildungsplatz	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
<b>Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn</b>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich nutze Bus und Bahn seit dem 49-Euro-Ticket häufiger	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Folgende Verkehrsmittel benutze ich					
<input type="checkbox"/> Bus / Bahn	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> RSVG-Leihfahrrad	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> eigener PKW / eigenes Motorrad	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> Mitfahrerin in Fahrgemeinschaft	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> Carsharing	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> zu Fuß	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> E-Tretroller	_____	_____	_____	_____	_____
Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) Fahrrad fahren:					
(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)					
1 = bessere Abstellanlagen, 2 = sichere und bessere Radwege, 3 = durchgängigeres Radverkehrsnetz, 4 = funktionsfähiges Fahrrad, 5 = Fahrrad mit E-Antrieb, 6 = ich fahre bereits gerne Fahrrad.					
	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6
Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) zu Fuß gehen:					
(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)					
1 = bessere Beleuchtung, 2 = breitere und bessere Fußwege, 3 = mehr Bänke, 4 = mehr Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe, 5 = sichere Querungsmöglichkeiten, 6 = ich gehe bereits gerne zu Fuß.					
	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6
Aus folgendem Grund würde ich (häufiger) mit Bus oder Bahn fahren:					
(Mehrfachauswahl möglich, bitte ankreuzen)					
1 = Haltestellen näher dran, 2 = weniger Umstiege, 3 = niedrigere Preise, 4 = häufigere Abfahrten, 5 = weniger Verspätungen, 6 = Barrierefreiheit, 7 = bessere Fahrradabstellplätze, 8 = mehr P+R, 9 = ich fahre bereits gerne mit Bus oder Bahn.					
	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6
	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9
Ich bewerte das Angebot in meinem Wohnumfeld:					
Schulnoten 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, X = weiß nicht, (bitte eintragen)					
<input type="checkbox"/> für Bus / Bahn <input type="checkbox"/> für Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad <input type="checkbox"/> für RSVG-Leihfahrrad	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> für PKW / Motorrad <input type="checkbox"/> für Carsharing	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> für Fußgänger:innen	_____	_____	_____	_____	_____
Angaben zum Stichtag:					
Am Stichtag war ich					
1 = im gewohnten Umfeld, 2 = privat verreist, 3 = dienstlich verreist (bitte Zahl eintragen)					
Falls Sie am Stichtag nicht außer Haus waren, geben Sie bitte einen Grund an					
1 = krank / Urlaub / altersbedingt, 2 = keine Termine außer Haus, 3 = Home-Office, 4 = andere Gründe (bitte Zahl eintragen)					
Am Stichtag stand mir ein PKW zur Verfügung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				



