

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025

Auftraggeber:

Stadt Overath
Planungs- und Bauordnungsamt
Hauptstraße 10
51491 Overath

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Marius Lenz M.Sc.

Die Haushaltsbefragung zur Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025 ist im Rahmenprogramm FONA mit Mitteln des BMBF gefördert worden.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
1. Einleitung	6
1.1 Einordnung des Untersuchungsraums	6
1.2 Zielsetzung der Befragung	7
2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung	9
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	9
2.1.1 Erhebungszeitraum	9
2.1.2 Stichtage	10
2.1.3 Stichprobe	10
2.2 Information der Einwohner	13
3. Befragungsmethodik	13
3.1 Erhebungsbogen	13
3.2 Datenerfassung und -grundlagen.....	14
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	15
3.2.2 Datenauswertung.....	15
4. Basisdaten zur Stichprobe	16
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	16
4.2 Geschlecht.....	17
4.3 Altersstruktur.....	18
4.4 Berufstätigkeit.....	19
4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung.....	19
4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur	21
5. Mobilitätsvoraussetzungen	22
5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit.....	22
5.1.1 Motorisierung	22
5.1.2 Besitz von Fahrrädern	23
5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	25
5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz.....	25
5.2.2 Führerscheinbesitz.....	27
5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	29
6. Mobilität	31
6.1 Wegeanzahl.....	31
6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter	32
6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	32
6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Kommunen	33
6.1.3 Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie	35
6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	38
6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene).....	38
6.2.2 Einordnung des Modal Splits	39
6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	44
6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit	45
6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen	45
6.3 Wegezwecke	46
6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	47
6.5 Verkehrsverflechtungen	50
6.6 Zeitbezogene Auswertung	58
7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	61
7.1 Bewertung der Verkehrsangebote.....	61
7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote	65
7.3 Autonutzung und Verzicht	69
7.4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung	69
8. Zusammenfassendes Fazit	72
QUELLENVERZEICHNIS	73
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	74
ANHANG	75

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Einwohner in den Kommunen des Untersuchungsraums	7
Abb. 2:	Die Kommunen des Untersuchungsraums	8
Abb. 3:	Stichprobengröße der ersten Befragungswelle	11
Abb. 4:	Übersichtskarte der Befragungsgebiete	12
Abb. 5:	Befragungsinhalte	14
Abb. 6:	Rücklauf auf Ebene des Untersuchungsraums	14
Abb. 7:	Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Kommune	16
Abb. 8:	Haushaltsgrößenverteilung nach Kommune	17
Abb. 9:	Geschlecht nach Kommune	17
Abb. 10:	Altersstruktur nach Kommune	18
Abb. 11:	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Kommune	18
Abb. 12:	Berufstätigkeit nach Kommune	19
Abb. 13:	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit	20
Abb. 14:	Altersstrukturvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit	20
Abb. 15:	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	21
Abb. 16:	Anzahl Pkw je Haushalt und Kommune	22
Abb. 17:	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Kommune	23
Abb. 18:	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Kommune	23
Abb. 19:	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Kommune	24
Abb. 20:	Zeitkartenbesitz nach Kommune	25
Abb. 21:	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	26
Abb. 22:	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	26
Abb. 23:	Führerscheinbesitz nach Kommune	27
Abb. 24:	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	28
Abb. 25:	PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Kommune	28
Abb. 26:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	29
Abb. 27:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Kommune	30
Abb. 28:	Gründe für Nicht-Mobilität	31
Abb. 29:	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen	32
Abb. 30:	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit	33
Abb. 31:	Anzahl aller Wege je Person nach Kommune	33
Abb. 32:	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Kommune	34
Abb. 33:	Wege der Gesamtbevölkerung nach Kommune, hochgerechnet	34
Abb. 34:	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus	35
Abb. 35:	Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag	36
Abb. 36:	Anzahl der Wege je Person nach Kommune während der Corona-Pandemie	36
Abb. 37:	Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie	37
Abb. 38:	Wege der Gesamtbevölkerung nach Kommune während der Corona-Pandemie, hochgerechnet	37
Abb. 39:	Verkehrsmittelwahl auf kommunaler Ebene (Hauptgruppen)	38
Abb. 40:	Verkehrsmittelwahl auf kommunaler Ebene (Detail)	39
Abb. 41:	Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe	40
Abb. 42:	Modal Split nach Verkehrsleistung in Overath	40
Abb. 43:	Modal Split nach Verkehrsleistung in Hennef	40
Abb. 44:	Modal Split nach Verkehrsleistung in Much	41
Abb. 45:	Modal Split nach Verkehrsleistung in Ruppichteroth	41
Abb. 46:	Modal Split nach Verkehrsleistung in Neunkirchen-Seelscheid	41
Abb. 47:	Verkehrsleistung in Personen-km in Overath	42
Abb. 48:	Verkehrsleistung in Personen-km in Hennef	42
Abb. 49:	Verkehrsleistung in Personen-km in Much	42
Abb. 50:	Verkehrsleistung in Personen-km in Ruppichteroth	42
Abb. 51:	Verkehrsleistung in Personen-km in Neunkirchen-Seelscheid	43
Abb. 52:	Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	43

Abb. 53:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	44
Abb. 54:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	45
Abb. 55:	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	45
Abb. 56:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge	46
Abb. 57:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks	47
Abb. 58:	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	48
Abb. 59:	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	48
Abb. 60:	Wegelängenverteilung nach Kommune	49
Abb. 61:	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Untersuchungsraums	51
Abb. 62:	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraums	52
Abb. 63:	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Untersuchungsraums	53
Abb. 64:	Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Untersuchungsraums	54
Abb. 65:	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Untersuchungsraums	55
Abb. 66:	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)	56
Abb. 67:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr	57
Abb. 68:	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele	58
Abb. 69:	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	59
Abb. 70:	Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	59
Abb. 71:	Modal Split im Tagesverlauf	60
Abb. 72:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Fußverkehr	61
Abb. 73:	Bewertung der Verkehrsangebote - Fußverkehr	61
Abb. 74:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Radverkehr	62
Abb. 75:	Bewertung der Verkehrsangebote - Radverkehr	62
Abb. 76:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Autoverkehr	62
Abb. 77:	Bewertung der Verkehrsangebote - Autoverkehr	63
Abb. 78:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - ÖPNV	63
Abb. 79:	Bewertung der Verkehrsangebote - ÖPNV	64
Abb. 80:	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	64
Abb. 81:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Fußverkehr	65
Abb. 82:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Radverkehr	66
Abb. 83:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Autoverkehr	67
Abb. 84:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - ÖPNV	68
Abb. 85:	Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Kommunen	69
Abb. 86:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	70
Abb. 87:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	70
Abb. 88:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	70
Abb. 89:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	71
Abb. 90:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	71
Abb. 91:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	71
Abb. 92:	Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen	71

1. Einleitung

Die Kommunen Overath, Hennef, Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid haben sich zusammengeschlossen und eine gemeinsame Charta unterschrieben, um eine Zukunftsstrategie für die Entwicklung des südöstlichen Rheinlands zu erarbeiten. Im Rahmen dieser interkommunalen Zusammenarbeit nehmen die fünf Kommunen an der MobilitätsWerkStadt 2025 teil. Gefördert wird dies durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmenprogramm Forschung und nachhaltige Entwicklung (FONA). In der ersten Phase wird u. a. in den beteiligten Kommunen eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Dabei stellen sich verschiedene Fragen, z. B.: Wie mobil ist die Bevölkerung in den an der MobilitätsWerkStadt 2025 beteiligten Kommunen? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen den Kommunen keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie ermöglichen, einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für Kommunen Nordrhein-Westfalens und eine Evaluation der Radverkehrsförderung zu ermöglichen. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit der Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt dafür, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Die Kommunen Overath, Hennef, Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid liegen im südöstlichen Rheinland. Während Overath Teil des Rheinisch-Bergischen Kreis ist zählen Hennef, Much, Ruppichteroth sowie Neunkirchen-Seelscheid zum Rhein-Sieg-Kreis. Die beiden Städte Hennef (ca. 47.290 Einwohner 2019) und Overath (ca. 27.100 Einwohner 2019) sind die beiden am stärksten besiedelten Kommunen des Untersuchungsraumes. Dahinter folgen die Gemeinden Neunkirchen-Seelscheid (ca. 19.679 Einwohner 2019), Much (ca. 14.965 Einwohner 2019) sowie Ruppichteroth (ca. 10.420 Einwohner 2019).

Verkehrlich liegen die Kommunen des Untersuchungsraums geographisch günstig östlich zwischen Köln und Bonn. In Overath verkehrt die Oberbergische Bahn im 30 Minuten Takt nach Köln. Im Straßenpersonennahverkehr stehen verschiedene Buslinien vom Bahnhof Overath in die verschiedenen Ortsteile zur Auswahl. Außerdem verkehrt ein Bürgerbus von der Stadtmitte aus in die nicht durch Busse erschlossenen Gebiete Overaths. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) existieren zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet an die BAB 4.

Auch Hennef verfügt über eine gute überregionale Anbindung. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind verschiedene S-Bahnlinien zu nennen (S12: Köln – Au, S19: Düren – Au) sowie der Rhein-Sieg-Express (RE 9) von Aachen nach Siegen. Darüber hinaus verfügt Hennef über drei Autobahnanschlussstellen an die BAB 560.

In Much existiert kein Anschluss an den schienengebundenen Nahverkehr dafür gibt es Linienbusverkehre, die eine Anbindung an die größeren umliegenden Kommunen

(Overath, Neunkirchen-Seelscheid, Siegburg) ermöglichen. Die nächste Autobahnanschlussstelle liegt nördlich von Much an die BAB 4.

In Ruppichteroth erfolgt die Hauptverkehrsankunft über die Bundesstraße 478. Ein Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr existiert hier nicht. Dies trifft auch auf Neunkirchen-Seelscheid zu. Eine Anbindung an die angrenzenden Städte (Siegburg, Hennef) ermöglichen verschiedene Buslinien. Darüber hinaus führen verschiedene Bundesstraßen durch das Gemeindegebiet (B56, B507, B478). Diese ermöglichen einen Anschluss an die BAB 3 und BAB 560.

Kommune	Fläche	Einwohner ¹
Overath	68,8 km ²	27.100
Hennef	105,9 km ²	47.290
Much	78,0 km ²	14.965
Ruppichteroth	61,9 km ²	10.420
Neunkirchen-Seelscheid	50,6 km ²	19.679
Gesamt	365,2 km²	119.454

Abb. 1: Einwohner in den Kommunen des Untersuchungsraums

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung der beteiligten Kommunen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Kommunen, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden.

¹ Quelle: IT:NRW 2020: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes.

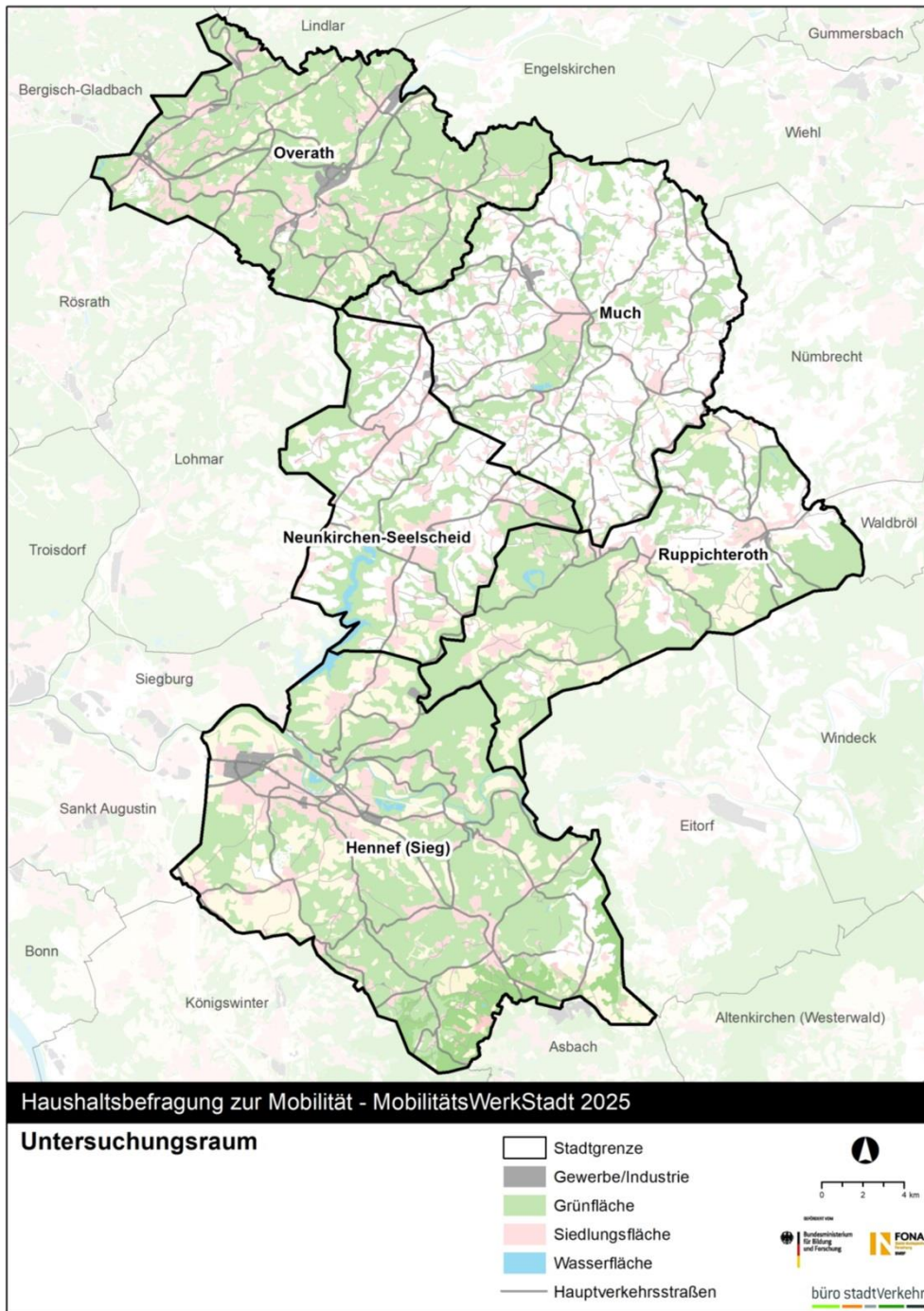


Abb. 2: Die Kommunen des Untersuchungsraums²

² Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung

Die Befragung der ausgewählten Haushalte der Mobilitätsbefragung fand im September 2020 statt. In der Kalenderwoche 39 standen den per Zufallsstichprobe ausgesuchten Haushalten zwei Stichtage zur Auswahl, um die werktägliche Mobilität zu dokumentieren und zusätzliche, nicht stichtagsspezifische Angaben zu tätigen.

Da der Rücklauf aus der ersten Erhebungswelle in einigen Kommunen nicht genügte, um statistisch hinreichend repräsentative Ergebnisse auf kommunaler Ebene zu erhalten, war es erforderlich, eine zweite Befragung durchzuführen. Diese wurde nach dem gleichen Prinzip, jedoch gezielt in den Kommunen durchgeführt, in denen die Anzahl der Teilnehmer zu gering gewesen war. Die zweite Befragungswelle fand in der 45. Kalenderwoche 2020 statt.

Insgesamt haben, beide Befragungswellen zusammengenommen, 4.900 Haushalte die schriftlichen Befragungsunterlagen mit der Bitte um Teilnahme erhalten. Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscodes erfolgen. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme. Durch die Anonymität der Zustellung konnte ebenso garantiert werden, dass keine personenbezogenen Daten verwendet wurden.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2008“ und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Kommunalverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu 8 A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben unterschrieben von den Bürgermeistern der Kommunen Overath, Hennef, Much und Ruppichteroth sowie der Bürgermeisterin der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid mit Erklärungen zur Befragung und Bitte zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf den Homepages der Kommunen und auf der Homepage von büro stadVerkehr.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtag und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an die Stadtverwaltung Overath.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurden die Monate September bis November ausgewählt, denn die Verkehrsstärken in Deutschland unterliegen jahreszeitlichen Schwankungen. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁴ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten eher Wetterverhältnisse auftreten, die den

3 Mobilität in Deutschland 2008 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2018.

4 Quelle: Präsentation auf der SrV 2008 Startkonferenz, Dresden 11.06.2007

Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstage und Donnerstage ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Kommunalverwaltung wurden demnach folgende vier Stichtage festgelegt.

1. Erhebungswelle:

- Dienstag, der 22.09.2020
- Donnerstag, der 24.09.2020

2. Erhebungswelle:

- Dienstag, der 03.11.2020
- Donnerstag, der 05.11.2020

Es wurden zwei Stichtage ausgewählt, um wetterbedingte Einflüsse zu minimieren und den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten zu geben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

- Stichtag 1 Dienstag, der 22.09.2020:
Wetter: 10-26 Grad, sonnig, kein Niederschlag
- Stichtag 2 Donnerstag, der 24.09.2020:
Wetter: 12-18 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag
- Stichtag 3 Dienstag, der 03.11.2020:
Wetter: 6-14 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag
- Stichtag 4 Donnerstag, der 05.11.2020:
Wetter: 1-10 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen für beispielsweise eine Fahrradnutzung vor.

Aufgrund der Tatsache, dass die Befragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist anzumerken, dass während der Stichtage kein „Lockdown“ herrschte. Lediglich während der Stichtage Anfang November waren Restaurantbesuche etc. nicht mehr möglich.

2.1.3 Stichprobe

Auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums sollten mindestens Antworten von 1.200 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von 1 % bezogen auf die Bevölkerung des Projektraums. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der Kommunen ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen Kommunen höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Kommunen.

Grunddaten			Stichprobenumfang			
Kommune	EW	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf kommunaler Ebene		15,0%	
			EW	HA	EW	HA
Overath	27.100	13.658	270	135	1.800	900
Hennef	47.290	24.404	490	245	3.267	1.633
Much	14.965	7.500	150	75	1.000	500
Ruppichteroth	10.420	5.500	140	70	933	467
Neunkirchen-Seelscheid	19.679	10.479	210	105	1.400	700
Gesamt	119.454	61.541	1.260	630	8.400	4.200

Abb. 3: Stichprobengröße der ersten Befragungswelle⁵

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁶

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der Verteilung der Befragungsunterlagen. Anstatt einer zufälligen oder geschichteten Stichprobenziehung aus der städtischen Einwohnermeldedatei mit Postversand an die jeweiligen Personen wurde ein alternatives Verfahren verwendet, welches schon bei mehreren postalischen Haushalts- und Mobilitätsbefragungen erprobt wurde. Auf Grundlage der Faktoren Bevölkerungsdichte, ÖPNV-Nähe und -Qualität sowie Nähe zu Parks und Grünflächen wurden zusammenhängende Verteilungsgebiete innerhalb der fünf Kommunen ermittelt.

Diese sollen zusammengenommen für die jeweilige Kommune als repräsentativ gelten. Mit dieser Methode werden Befragungsunterlagen durch geschultes Personal in Briefkästen eingeworfen, ohne Kenntnis über die Bewohner der Haushalte zu besitzen. Somit entfällt im Anschreiben an die Haushalte die persönliche Anrede (stattdessen: „Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger“ o.ä.).

Die Vorteile liegen in den geringeren datenschutzrechtlichen Anforderungen und der erhofften höheren Teilnahmebereitschaft der Bürger, dadurch dass ihr Name nicht in den Unterlagen auftaucht und somit auch theoretisch keine Rückschlüsse auf einzelne Personen gezogen werden können.

Insgesamt haben in der Befragung ca. 4.900 Haushalte aus den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen (dörfliche Struktur, solitäre Ortsteile, Ortsrand und Ortsmitte, s. Abbildung 4) die Unterlagen erhalten. In der ersten Befragungswelle wurden insgesamt 54 Verteilungsgebiete abgesteckt (verteilte Unterlagen: 4.200) und mit dem Auftraggeber abgestimmt.

In der zweiten Befragungswelle wurde die Befragung gezielt um 700 weitere Haushalte im Projektraum ergänzt, jedoch nur in den Kommunen, in denen kein ausreichender Rücklauf zu verzeichnen war. Fünf Verteilungsgebiete wurden dabei abgesteckt und wiederum mit den Kommunalverwaltungen abgestimmt.

⁵ Quelle: Eigene Berechnung

⁶ Quelle: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008;S. 45

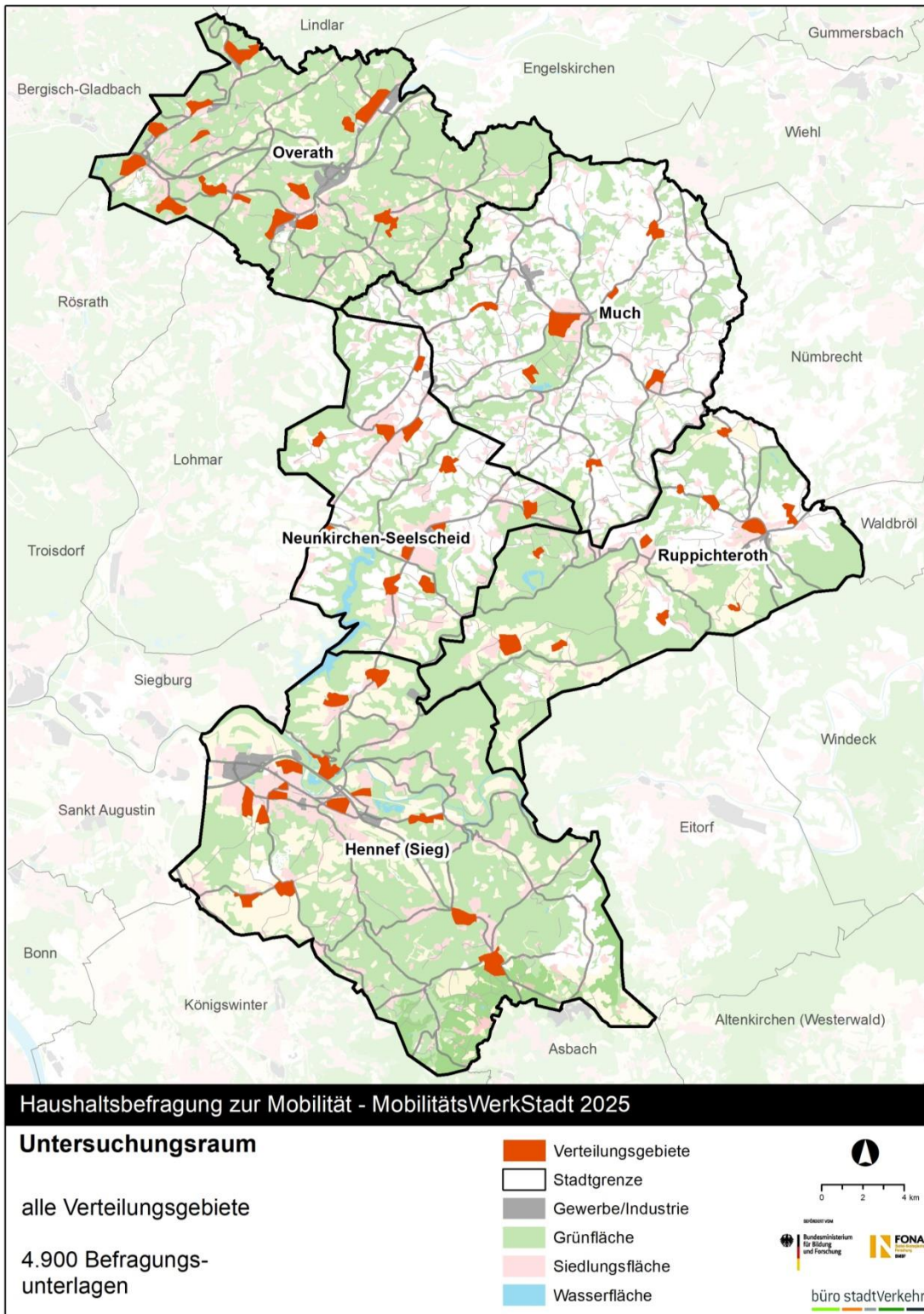


Abb. 4: Übersichtskarte der Befragungsgebiete⁷

⁷ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

2.2 Information der Einwohner

Neben den Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen in der lokalen Presse hatten die Bürger der beteiligten Kommunen auch während des Zeitraums der Befragungen die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Overath sowie den weiteren Kommunen möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Haushaltsbefragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer, eine E-Mail-Adresse und per SMS oder Whatsapp für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar.

3. Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, für einen Stichtag alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025 orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁸

Zusätzliche Erhebungsmerkmale im nicht standardisierten Verfahren werden auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst. Dieser Teil der Befragung ist auf die Situation des Untersuchungsraums und den Beteiligungswunsch der Bürger zu konkreten verkehrlichen und sonstigen Anliegen abgestimmt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürger aufgefordert die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu benennen.

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. So wurden auf der ersten Seite Tipps zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der aktuellen Situation ausfallen.

⁸ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025 erfüllt.

Der Befragungsbogen besteht aus folgenden vier unterschiedlichen Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages, Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmitteln, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger

Abb. 5: Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und -grundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 758 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 1.651 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine Auswertung auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums als auch auf Ebene der jeweiligen Kommunen mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen. Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 15 % und entspricht somit der kalkulierten Quote von 15 %. Nach der ersten Erhebungswelle war der benötigte Rücklauf lediglich in Hennef und Much erreicht. Demzufolge wurden in Overath, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid im Rahmen der zweiten Erhebungswelle weitere Unterlagen verteilt. Mit dem Rücklauf der zweiten Erhebungswelle konnte in den jeweiligen Kommunen die benötigte Rücklaufmenge erreicht werden. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der Kommunen dargestellt.

Kommune	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf absolut 1. Welle	Rücklauf absolut 2. Welle	Rücklauf absolut (gesamt)	Rücklauf Personen (gesamt)	Rücklaufquote
Overath	135	108	55	163	345	12 %
Hennef	245	278		278	604	17 %
Much	75	116		116	253	23 %
Ruppichteroth	70	68	9	77	176	14 %
Neunkirchen-Seelscheid	105	97	27	124	273	14 %
Gesamt	630	667	91	758	1.651	15 %

Abb. 6: Rücklauf auf Ebene des Untersuchungsraums

Die höchste Rücklaufquote konnte mit etwa 23 % in Much erreicht werden, in Hennef lag die Teilnahmequote mit 17 % ebenfalls noch über dem Mittelwert auf gesamtträumlicher Ebene.

Der Großteil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. Ca. 610 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 140 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und 4 auf telefonischem Weg.

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler**: fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebe⁹. Dieses Vorgehen ist notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer tragen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies können Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Städte sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege werden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des eigens erstellten Verkehrszellenplans ist die Zelleinteilung in 397 Verkehrszellen. Dabei umfasst das Untersuchungsgebiet des Projektraums 266 Zellen. Je weiter man sich in diesem Zellenplan vom Projektraum entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Kommunen sind noch je nach Stadt bzw. Gemeinde unterteilt, die weiter entfernten Städte werden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestehen Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene lassen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

⁹ Hinweis: Die Haushaltsbefragung liefert lediglich Erkenntnisse über die Wege, die durch die Bewohner der jeweiligen Kommune unternommen wurden. Der Zielverkehr von anderen Orten in die Kommunen durch nicht Ortsansässige erschließt sich nicht aus der Befragung.

4. Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit¹⁰ auf kommunaler Ebene und auf Ebene des gesamten Projektraums sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Projektraum beträgt 2,18 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der fünf Kommunen von 2,12 Personen in Overath bis hin zu 2,29 Personen je Haushalt in Ruppichteroth. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist in den Kommune mit einer höheren Siedlungsdichte erwartungsgemäß niedriger.

Kommune	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Overath	163	354	2,12
Hennef	278	604	2,17
Much	116	253	2,18
Ruppichteroth	77	176	2,29
Neunkirchen-Seelscheid	124	273	2,20
Gesamt	758	1.651	2,18

Abb. 7: Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Kommune
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt auf Ebene des Projektraums 51 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 20 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 14 %, 4-Personen-Haushalte zu 11 % und Haushalte mit 5 oder mehr Personen zu 4 %. Die größte Abweichung vom Mittelwert des gesamten Untersuchungsraums tritt in der Stichprobe insbesondere in Overath zu Tage. Hier liegt der Anteil der Zwei-Personen-Haushalte mit 60 % weit über dem städtischen Mittel. Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich in der Stichprobe eine überdurchschnittliche Anzahl von 2-Personen-Haushalten und eine zu geringe Anzahl von 3-Person-Haushalten. Diese werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 13).

¹⁰ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

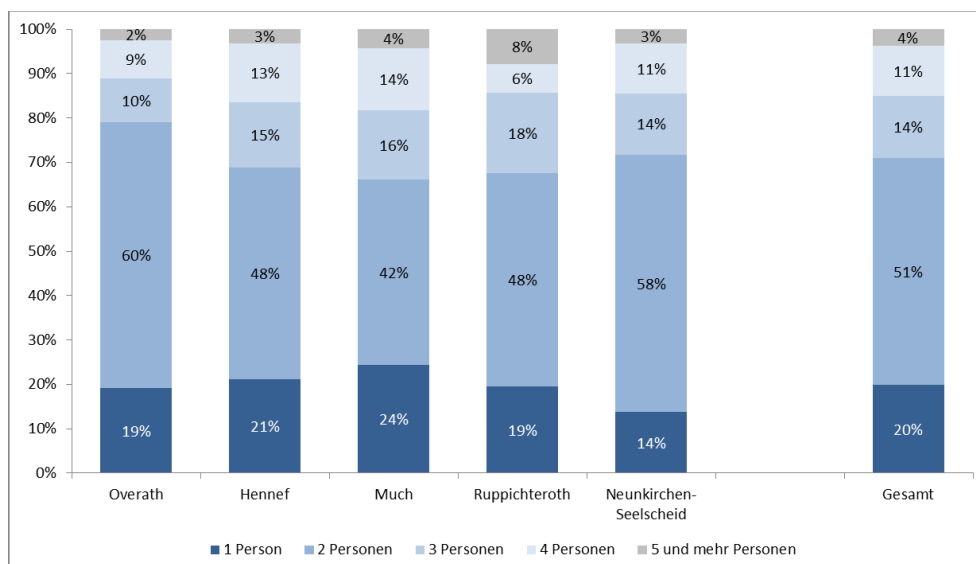


Abb. 8: Haushaltsgrößenverteilung nach Kommune
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Im gesamten Projektraum und in drei der fünf Kommunen haben mehr Männer als Frauen an der Befragung teilgenommen. Der höchste Männeranteil an der Stichprobe wird in Much mit 51,4 % erreicht, insgesamt sind es 50,6 %. In der Grundgesamtheit der Einwohner des Projektraums liegt der Anteil der Frauen mit 50,8 % höher als der der Männer mit 49,2 %. Somit wird für den Faktor Geschlecht ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Kommune	weiblich	männlich
Overath	50,3%	49,7%
Hennef	49,0%	51,0%
Much	51,4%	48,6%
Ruppichteroth	49,7%	50,3%
Neunkirchen-Seelscheid	46,9%	53,1%
Gesamt	49,4%	50,6%

Abb. 9: Geschlecht nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 1.578 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die älteren Jahrgänge ab etwa 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf die diese Altersklassen ca. 68 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter 6 Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst wurde, die aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurden.

Kommune	Altersklasse							
	6-14	15-17	18-24	24-39	40-59	60-64	65-74	>75
Overath	6,1%	1,8%	5,5%	13,7%	32,3%	9,8%	14,6%	16,2%
Hennef	10,1%	2,9%	5,8%	15,7%	36,9%	8,9%	13,0%	6,8%
Much	11,9%	3,8%	4,7%	11,9%	30,6%	9,8%	19,1%	8,1%
Ruppichterath	12,7%	5,2%	4,0%	16,2%	35,8%	9,8%	9,2%	6,9%
Neunkirchen-Seelscheid	8,2%	2,7%	4,3%	12,1%	34,0%	7,4%	18,0%	13,3%
Gesamt	9,5%	3,0%	5,1%	14,2%	34,4%	9,1%	14,6%	10,0%

Abb. 10: Altersstruktur nach Kommune

(Auswertung auf Personenebene)

In etwa 10 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als 6 Jahre sind (insgesamt 103 Kinder unter 6 Jahren). Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter 6 Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Kommune	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder
Overath	90,5%	7,5%	1,4%	0,7%
Hennef	88,2%	6,7%	5,1%	0,0%
Much	91,6%	6,5%	1,9%	0,0%
Ruppichterath	86,1%	8,3%	4,2%	1,4%
Neunkirchen-Seelscheid	90,3%	5,3%	4,4%	0,0%
Gesamt	89,3%	6,8%	3,6%	0,3%

Abb. 11: Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Kommune

(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen an der Befragung sind im kommunalen Durchschnitt 51,1 % berufstätig, nicht berufstätig sind 32,5 % der Befragten und 16,4 % befinden sich in Ausbildung. In den Kommunen sind jedoch teils große Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise in Overath und Neunkirchen-Seelscheid der Anteil der nicht Berufstätigen weit über dem Durchschnitt des gesamten Projektraums liegt, liegt er etwa in Hennef und Ruppichteroth deutlich darunter. Dafür sind dort die Anteile der Berufstätigen und der Schüler und Studenten erhöht.

Kommune	Berufstätig	Nicht berufstätig	in Ausbildung
Overath	48,0%	39,8%	12,3%
Hennef	56,0%	25,8%	18,2%
Much	44,9%	36,0%	19,0%
Ruppichteroth	53,4%	26,7%	19,9%
Neunkirchen-Seelscheid	48,3%	38,7%	13,0%
Gesamt	51,1%	32,5%	16,4%

Abb. 12: Berufstätigkeit nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Grundgesamtheit sind die in den Kommunen des Untersuchungsraums lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Kommunen sowie des gesamten Projektraums auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte deutlich unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.

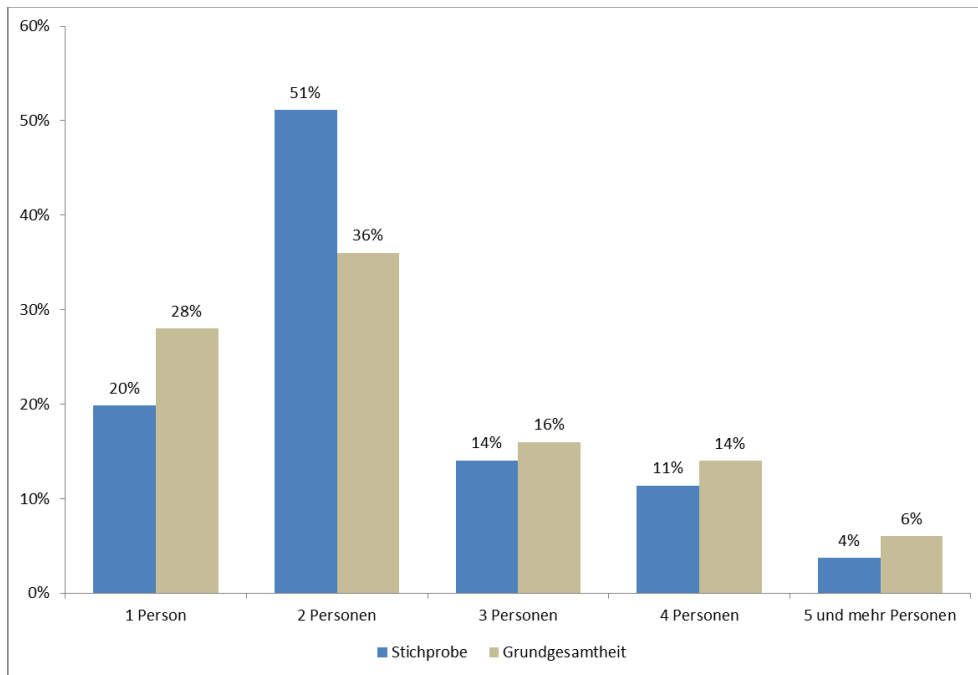


Abb. 13: Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)¹¹

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt der Anteil der Teilnehmer in den Altersklassen 40-59 Jahre, 60-64 Jahre und 65-74 Jahre signifikant über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig junge Erwachsene an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

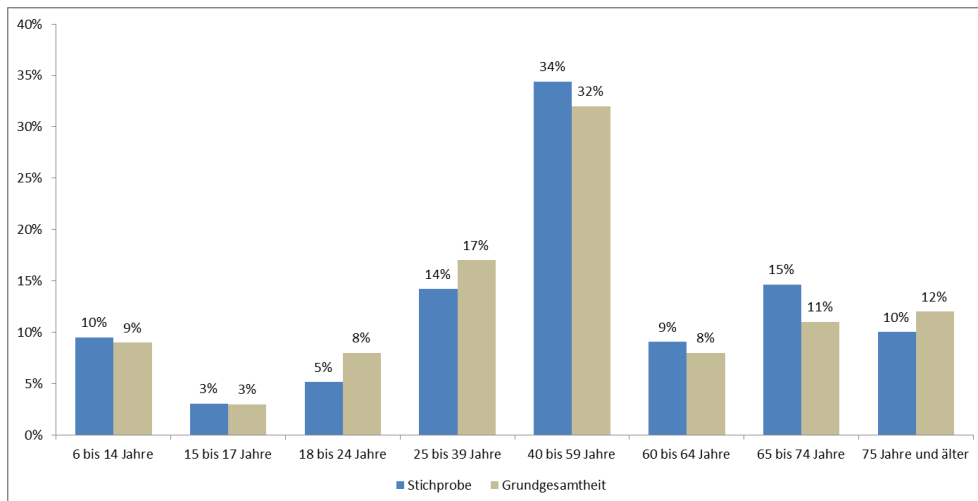


Abb. 14: Altersstrukturvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

¹¹ Die Daten der Haushaltsgrößen stammen aus der Landesdatenbank des Landes Nordrhein-Westfalen und wurden für die Kommunen des Projekttraums entsprechend einzeln ausgewertet.

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechter-spezifische Gewichtung errechnet worden¹².

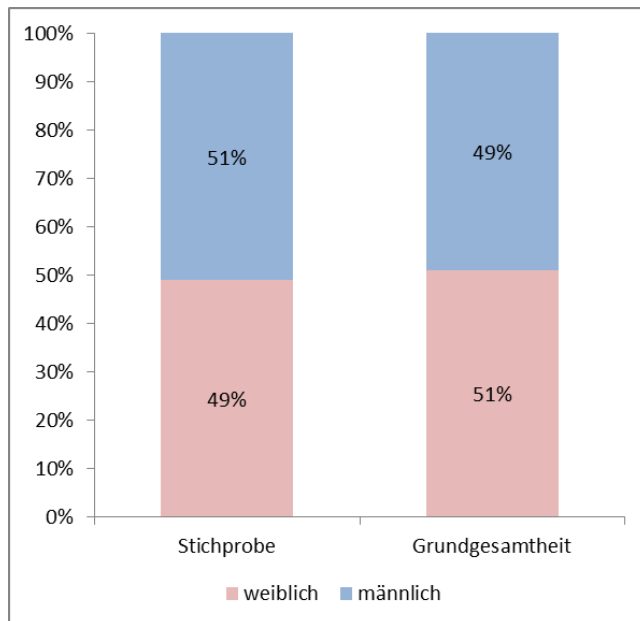


Abb. 15: Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der fünf Kommunen. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹² Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Ebene des gesamten Projektraums dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf kommunaler Ebene.

5. Mobilitätsvoraussetzungen

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge sind die Verkehrsmittelverfügbarkeiten auf kommunaler Ebene ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt besitzen 96 % der befragten Haushalte im Projektraum mindestens einen Pkw, somit verfügen die übrigen 4 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 56 % der Haushalte gaben an, dass sie zwei oder mehr Autos besitzen. Die mittlere Pkw-Besitzquote je Haushalt beträgt 1,6. Die Pkw-Ausstattung je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. In den Kommunen Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid können beispielsweise die höchsten Pkw-Besitzquoten festgestellt werden.

Kommune	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Overath	2%	39%	48%	11%	1,68	794
Hennef	5%	45%	43%	8%	1,54	709
Much	8%	31%	51%	10%	1,66	761
Ruppichteroth	2%	38%	49%	11%	1,70	744
Neunkirchen-Seelscheid	3%	37%	45%	15%	1,74	790
Gesamt	4%	40%	46%	10%	1,64	753
Kat. Stadtregion: Mittelstadt, städt. Raum (MiD 2018)	15%	56%	25%	4%		
Kat. ländl. Region: Kleinstadt, dörflicher Raum (MiD 2018)	10%	53%	30%	6%		

Abb. 16: Anzahl Pkw je Haushalt und Kommune

(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung des Projektraums liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 753 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im kommunalen Vergleich weisen Overath mit 794 Fahrzeugen und Neunkirchen-Seelscheid mit 790 Pkw je 1.000 Einwohner einen überdurchschnittlichen Wert auf, in Hennef liegt der Motorisierungsgrad bei lediglich 709 Pkw je 1.000 Einwohner.¹³ Im Vergleich mit dem Pkw-Besitz auf Ebene der Raumkategorien wird deutlich, dass im Projektgebiet der Motorisierungsgrad wesentlich höher ist. Dies zeigt zum einen der Vergleich zwischen den zur Stadtkategorie „Mittelstadt, städtischer Raum“ gehörenden Kommunen Overath, Hennef und Neunkirchen-Seelscheid als

¹³ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

auch der zur ländlichen Kategorie „ländliche Region, dörflicher Raum“ zählenden Kommunen Much und Ruppichteroth.

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt bei ca. 1,6 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im kommunalen Durchschnitt mit 0,21 wesentlich geringer.

Kommune	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Overath	86%	10%	3%	1%	0,19	90
Hennef	87%	11%	1%	1%	0,17	78
Much	87%	9%	4%	0%	0,17	78
Ruppichteroth	78%	16%	3%	3%	0,31	136
Neunkirchen-Seelscheid	79%	14%	6%	1%	0,29	132
Gesamt	84%	12%	3%	1%	0,21	96

Abb. 17: Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Kommune
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

80 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung (s. Abbildung 18), demzufolge besitzen 20 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen sogar insgesamt 60 % aller Haushalte. Neben dem Fahrradbesitz ist auch der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁴ weit verbreitet. In 26 % der Haushalte steht ein solches Gefährt zur Verfügung.

Kommune	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Overath	24%	17%	21%	37%	2,18	1.030
Hennef	14%	22%	21%	43%	2,46	1.132
Much	33%	17%	24%	27%	1,77	812
Ruppichteroth	22%	19%	27%	33%	2,09	914
Neunkirchen-Seelscheid	17%	23%	30%	29%	1,93	877
Gesamt	20%	20%	23%	37%	2,19	1.005

Abb. 18: Anzahl Fahrräder je Haushalt und Kommune
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Insgesamt besitzt der durchschnittliche Haushalt im Projektraum 2,19 Fahrräder. Dies entspricht 1.005 Fahrrädern je 1.000 Einwohner. Auch bezüglich des Fahrradbesitzes zeigen sich Unterschiede zwischen den fünf Kommunen. Der Durchschnittliche Fahrradbesitz liegt in Hennef mit 2,46 Fahrrädern je Haushalt am höchsten, in Much mit 1,77 jedoch am niedrigsten.

¹⁴ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

26 % der Haushalte im Untersuchungsraum besitzen bereits mindestens ein Pedelec oder E-Bike. Es ergibt sich eine Besitzquote von 0,4 Pedelecs/E-Bikes pro Haushalt. Die Quote bedeutet einen Besatz von 184 Pedelecs/E-Bikes je 1.000 Einwohner. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren jedoch mit Sicherheit weiter wachsen.

Kommune	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bikes je Haushalt	E-Bikes je 1.000 EW
Overath	69%	16%	15%	1%	0,48	227
Hennef	78%	12%	10%	0%	0,32	147
Much	81%	6%	12%	1%	0,33	151
Ruppichteroth	69%	13%	17%	1%	0,49	214
Neunkirchen-Seelscheid	69%	17%	14%	0%	0,45	204
Gesamt	74%	13%	13%	0%	0,40	184

Abb. 19: Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Kommune
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Wenn das Pedelec/E-Bike das Fahrrad ersetzen würde, ist anzunehmen, dass die Besitzquote von herkömmlichen Fahrrädern je Haushalt zurückgeht. Daraus entsteht die Hoffnung, dass die Nutzung des Pedelecs/E-Bikes bei entsprechend günstigen Wegelängen und sonstigen Bedingungen in Teilen eine Alternative zur Mobilität mit dem Auto sein kann, anstatt nur Fahrten mit dem Fahrrad weniger beschwerlich zu machen. Möglicherweise ist der Trend zu den elektrisch betriebenen Zweirädern noch zu neu, so dass bei Anschaffung von Pedelecs/E-Bikes in den Haushalten alte funktionstüchtige Fahrräder noch vorhanden waren und noch sind. Eventuell wird sich das Verhältnis von Fahrrad- und E-Bike/Pedelec-Besitz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten angleichen.

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 18 % der befragten Personen im Untersuchungsraum besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie besitzen andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist in den Kommunen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und SPNV-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Darüber hinaus spielen weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler und Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der kommunalspezifischen ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten reicht von 13 % in Neunkirchen-Seelscheid bis 24 % in Hennef

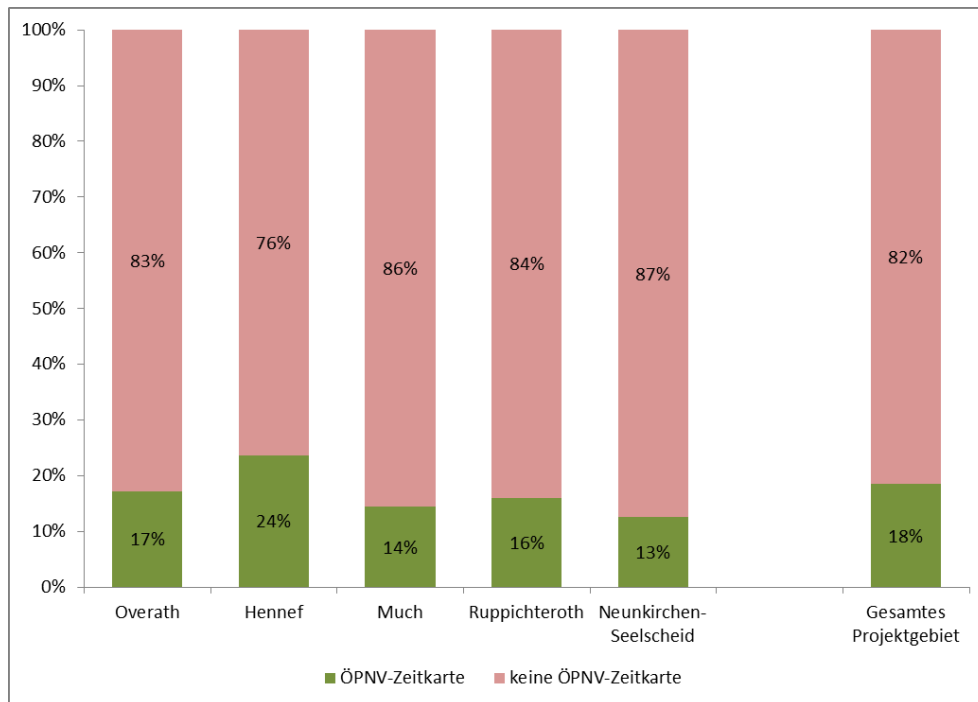


Abb. 20: Zeitkartenbesitz nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 79 % bei der Personengruppe der Studenten und Studentinnen zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in der Gruppe der Auszubildenden (52 %) und Schüler (47 %) zu verzeichnen. Die Personen im Wehr-/Bundesfreiwilligendienst haben ebenfalls einen hohen Anteil an Zeitkartenbesitzern, aufgrund der geringen Anzahl an Personen in dieser Gruppe sind die Ergebnisse jedoch eingeschränkt aussagekräftig. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die Auswertung des Zeitkartenbesitzes nach Berufstätigkeit in den unterschiedlichen Kommunen ist dem Anhang zu entnehmen.

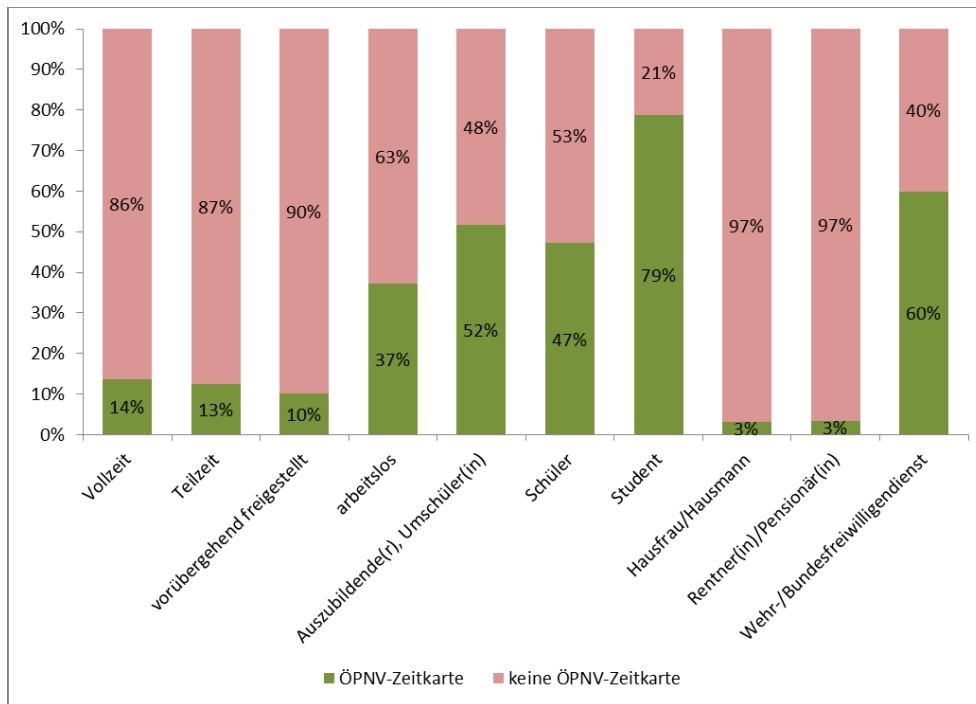


Abb. 21: Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 15-17-Jährigen und jungen Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren noch mehr die Hälfte der Personen eine Zeitkarte besitzt (vorrangig Schüler und Studenten), beträgt die Quote unter 10 % in den Altersklassen ab einem Alter von 60 Jahren. Im Anhang sind die Auswertungen für die unterschiedlichen Kommunen zu finden.

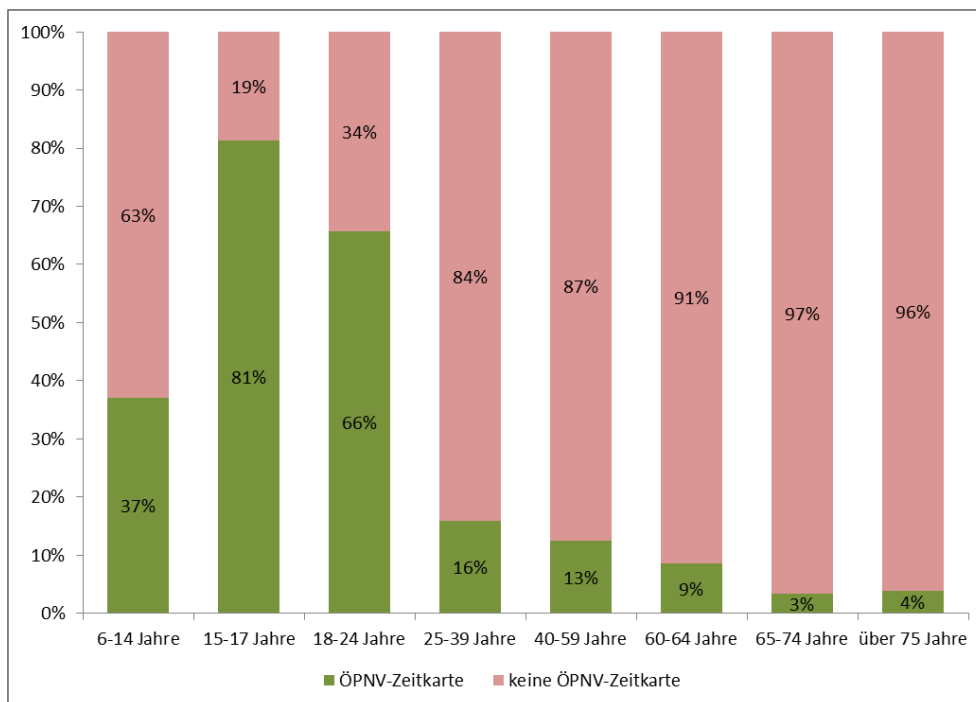


Abb. 22: Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

96 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Much weist mit 8 % einen geringfügig höheren Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. In Hennef und Neunkirchen-Seelscheid besitzt ein sehr hoher Anteil der Personen einen Führerschein. Die hohe Besitzquote ist als Indiz zu sehen, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw nicht zu bestreiten ist.

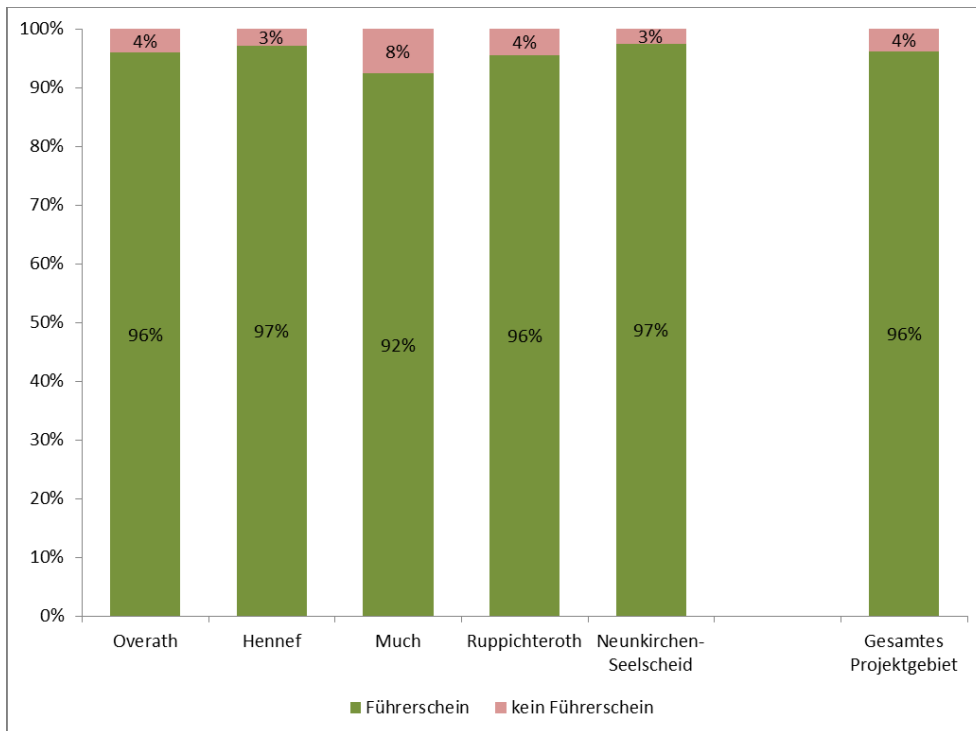


Abb. 23: Führerscheinbesitz nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen fortgeschrittenen Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren nur zu 81 % bereits über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab dem Alter von 25 Jahren bereits auf 97 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 99-100 %. Ab dem Alter von 75 Jahren sinkt die Besitzquote auf 91 % wieder ab.

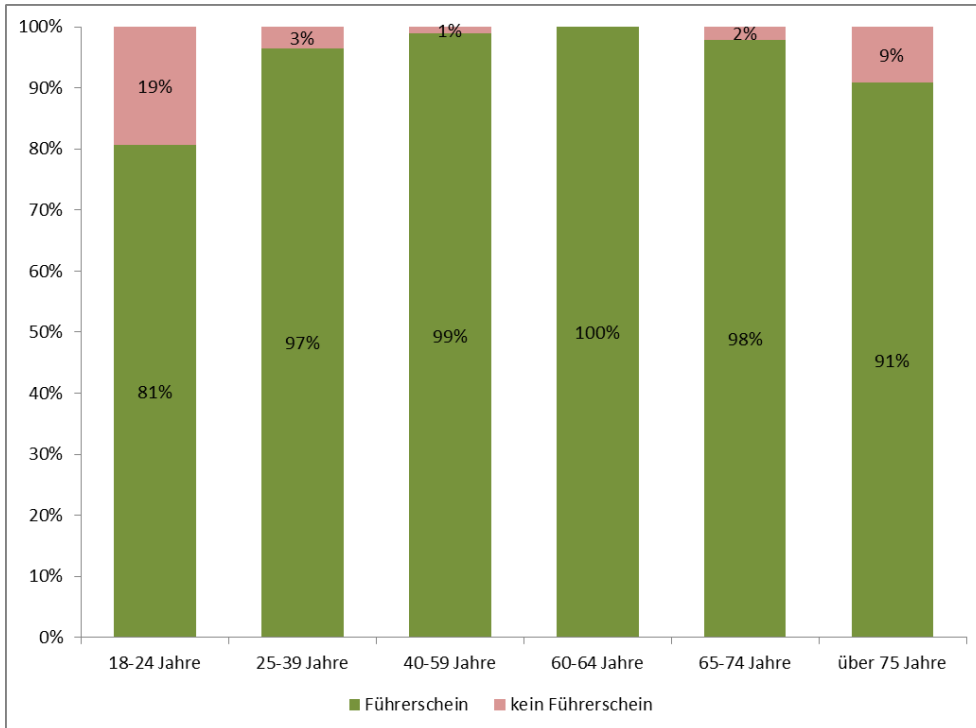


Abb. 24: Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Für das Mobilitätsverhalten der Bewohner ist nicht nur der Besitz eines Führerscheins und eines Pkw im Haushalt von Bedeutung, sondern auch die persönliche Verfügbarkeit eines solchen. Im gesamten Untersuchungsraum steht durchschnittlich 95 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen, ein Pkw zur Verfügung. 5 % steht demzufolge kein Auto zur Verfügung.

Kommune	Führerschein: ja	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	ja	nein
Overath	95%	5%
Hennef	94%	6%
Much	94%	6%
Ruppichterath	97%	3%
Neunkirchen-Seelscheid	95%	5%
Gesamt	95%	5%

Abb. 25: PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 1 % der befragten Personen ab 18 Jahren ist weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Ebenfalls 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, 84 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. 12 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen (s. Abbildung 26) zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. 48 % der Personen verfügen hier sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zu meist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten). Der hohen Besitzquoten der beiden „Scheine“ geht allerdings eine vermutlich geringere Pkw-Verfügbarkeit einher.

Frauen sind seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel gemäß vorgenannter Definition. 11 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 14 % bei den Männern).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18 bis 24 Jahre	1%	18%	33%	48%
25 bis 39 Jahre	2%	1%	82%	15%
40 bis 59 Jahre	0%	1%	87%	12%
60 bis 64 Jahre	0%	0%	91%	9%
65 bis 74 Jahre	1%	0%	95%	3%
75 Jahre und älter	8%	1%	89%	3%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	2%	2%	85%	11%
männlich	1%	2%	83%	14%
Gesamt	2%	2%	84%	12%

Abb. 26: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Kommunen zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit Anteilen von 3-4 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in den Kommunen Much und Neunkirchen-Seelscheid am höchsten. Die größten Unterschiede zwischen den Kommunen existieren jedoch bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In Hennef trifft dies auf 18 % der Personen zu. Demgegenüber besitzen in Much und Neunkirchen-Seelscheid eine deutliche geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch Zeitkarte für den ÖPNV.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Kommune	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Overath	1%	3%	85%	11%
Hennef	2%	1%	79%	18%
Much	3%	3%	86%	8%
Ruppichteroth	4%	1%	86%	9%
Neunkirchen-Seelscheid	1%	1%	91%	6%
Gesamt	2%	2%	84%	12%

Abb. 27: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Kommune
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

6. Mobilität

6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 4.513 Wege erfasst.¹⁵ Jeder Bürger der Kommunen des Untersuchungsraums legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegezanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,4 Wegen je Tag. 86 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuſlicher Termine (ca. 42 %), die Auswirkungen des Coronavirus (ca. 22 %) Urlaub (ca. 14 %) oder eine Krankheit (ca. 8 %) bzw. eine körperliche Einschränkung der Betroffenen (ca. 7 %) (s. Abb. 28). Die Mobilitätsrate der Kommunen des Untersuchungsraums liegt somit leicht unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.¹⁶

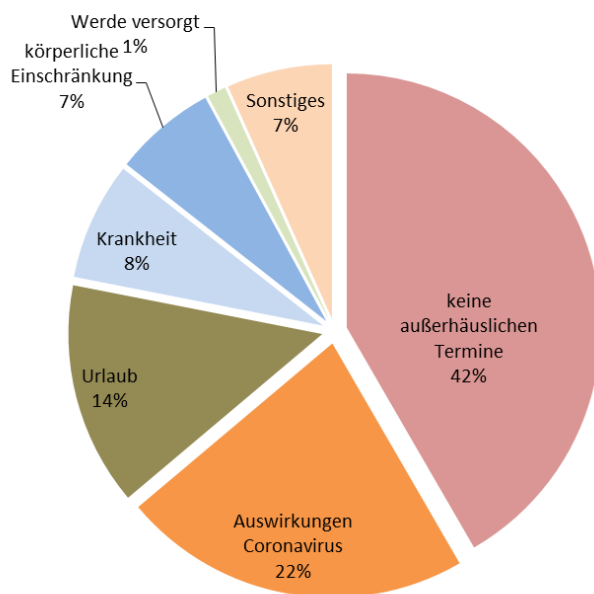


Abb. 28: Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

¹⁵ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

¹⁶ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S.3

6.1.1 Wegezähl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegezähl der Personen in den Kommunen des Untersuchungsraums mit dem Alter bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind in der Altersklasse der 25-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum von 3,3 Wegen je Tag erreicht. 4 % der Personen in dieser Altersklasse legen 8 oder mehr Wege zurück. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kleinkindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt nur etwa 2,5 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6 bis 14 Jahre	5%	0%	60%	28%	7%	1%	2,9	3,0
15 bis 17 Jahre	14%	0%	52%	32%	1%	0%	2,5	3,0
18 bis 24 Jahre	17%	0%	51%	23%	7%	1%	2,6	3,1
25 bis 39 Jahre	10%	1%	46%	28%	11%	4%	3,3	3,7
40 bis 59 Jahre	7%	1%	53%	25%	11%	3%	3,2	3,4
60 bis 64 Jahre	15%	2%	45%	29%	7%	1%	2,8	3,2
65 bis 74 Jahre	21%	1%	35%	27%	12%	3%	2,9	3,7
75 Jahre und älter	24%	2%	39%	27%	7%	2%	2,5	3,3
Gesamt	12%	1%	48%	26%	9%	3%	3,0	3,4

Abb. 29: Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebeue)

6.1.2 Wegezähl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegezähl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,2 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen lediglich 2,8 bzw. 2,7 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 65-Jährigen ist in dieser Gruppe mit über 20 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehroder Bundesfreiwilligendienst</i>	7%	1%	52%	27%	11%	3%	3,2	3,4
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	22%	2%	37%	26%	10%	4%	2,8	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	11%	0%	55%	26%	7%	1%	2,7	3,1
Gesamt	12%	1%	48%	26%	10%	3%	3,0	3,4

Abb. 30: Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Kommunen

Bei Auswertung der Wegezähl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls gewisse Unterschiede. Die Bürger von Much und Ruppichteröth besitzen die höchste Mobilitätsrate. 3,3 bzw. 3,4 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohner Neunkirchen-Seelscheids legen nur 2,6 Wege je Person zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner des Projektraums. In der Stichprobe legen mit 11 % nur sehr wenige Personen mehr als 5 Wege zurück.

Kommune	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Overath	15%	2%	49%	23%	8%	3%	2,8	3,3
Hennef	10%	0%	50%	27%	10%	2%	3,0	3,4
Much	10%	0%	45%	29%	12%	4%	3,3	3,6
Ruppichteröth	13%	0%	41%	24%	17%	5%	3,4	3,9
Neunkirchen-Seelscheid	15%	1%	50%	29%	4%	1%	2,6	3,1
Gesamt	12%	1%	48%	26%	9%	2%	3,0	3,4

Abb. 31: Anzahl aller Wege je Person nach Kommune
(Auswertung auf Wegeebe)

Damit berücksichtigt werden kann, dass es Unterschiede sowohl bei der durchschnittlichen Wegezähl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Kommunen gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Kommune ermittelt worden. Hierdurch wird die Verkehrsmittelzusammensetzung in den mobileren Kommunen höher gestuft. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jede Kommune in Abbildung 32 dargestellt. Die zugrunde liegende Berechnung und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern von Much mit 0,46 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Overath zu verzeichnen. Dort legt jede Person nur 0,30 Fußwege je Tag zurück. Der Mittelwert des gesamten Untersuchungsraums liegt bei 0,38 Fußwegen je Person und Tag.

Im Projektgebiet werden je Person 0,29 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 0,43 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Hennef an der Spitze. Die Werte der übrigen Kommunen liegen unter dem Mittelwert des Projektgebiets.

Mit dem Pkw werden die meisten Wege bestritten. Auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums legt jeder Bewohner im Mittel 1,67 Wege pro Tag mit dem Pkw (Selbstfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,48 liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Hennef am niedrigsten, in Much und Ruppichteroth werden wiederum überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegen im ÖPNV nur geringe Unterschiede hinsichtlich der Wegeanzahl pro Person vor. Der Mittelwert liegt bei 0,32 täglich zurückgelegten Wegen. Die Werte in den einzelnen Kommunen reichen von 0,23 in Neunkirchen-Seelscheid bis 0,38 in Hennef.

Kommune	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	Wege/Person
Overath	0,30	0,21	1,68	0,28	0,35	2,8
Hennef	0,41	0,43	1,48	0,32	0,38	3,0
Much	0,46	0,12	2,07	0,33	0,28	3,3
Ruppichteroth	0,41	0,20	2,12	0,42	0,26	3,4
Neunkirchen-Seelscheid	0,35	0,23	1,60	0,19	0,23	2,6
Gesamt	0,38	0,29	1,67	0,30	0,32	3,0

Abb. 32: Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Kommune
(Auswertung auf Wegebene)

Auf die Gesamtzahl der Einwohner des Untersuchungsraums hochgerechnet werden täglich etwa 361.200 Wege unternommen (s. Abbildung 33). Davon entfallen 39.500 auf öffentliche Verkehrsmittel und 240.500 auf den MIV (Fahrer und Mitfahrer zusammengefasst). Insgesamt 81.200 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 46.300 zu Fuß und 34.900 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (143.100) von den Bewohnern der bevölkerungsreichsten Kommune Hennef zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Much und Ruppichteroth am niedrigsten.

Kommune	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	Gesamt	Wege/Person
Overath	8.600	6.000	47.600	8.000	9.900	80.100	2,8
Hennef	19.600	20.200	70.200	15.200	18.000	143.100	3,0
Much	6.600	1.700	29.800	4.800	4.000	46.700	3,3
Ruppichteroth	4.500	2.200	23.500	4.700	2.900	37.900	3,4
Neunkirchen-Seelscheid	7.100	4.800	32.900	3.900	4.700	53.500	2,6
Gesamt	46.300	34.900	203.900	36.600	39.500	361.200¹⁷	3,0

Abb. 33: Wege der Gesamtbevölkerung nach Kommune, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegebene; Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

¹⁷ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben

6.1.3 Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die vorliegende Mobilitätsbefragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist es bedeutsam, die entsprechende Wegeanzahl zu ermitteln um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung des „normalen“ Mobilitätsverhaltens existiert. An dieser Stelle sei angemerkt, dass im weiteren Auswertungsverlauf die Anzahl der in den vorangegangenen Kapiteln vorgestellten hochgerechneten Wege berücksichtigt wurde. Dies ermöglicht die Vergleichbarkeit der vorliegenden Erhebung mit möglicherweise zukünftigen Ergebnissen.

Zunächst zeigt sich, dass der Großteil der Befragten in den Kommunen an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst ist. In Neunkirchen-Seelscheid haben mit 16 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben, in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst zu sein.

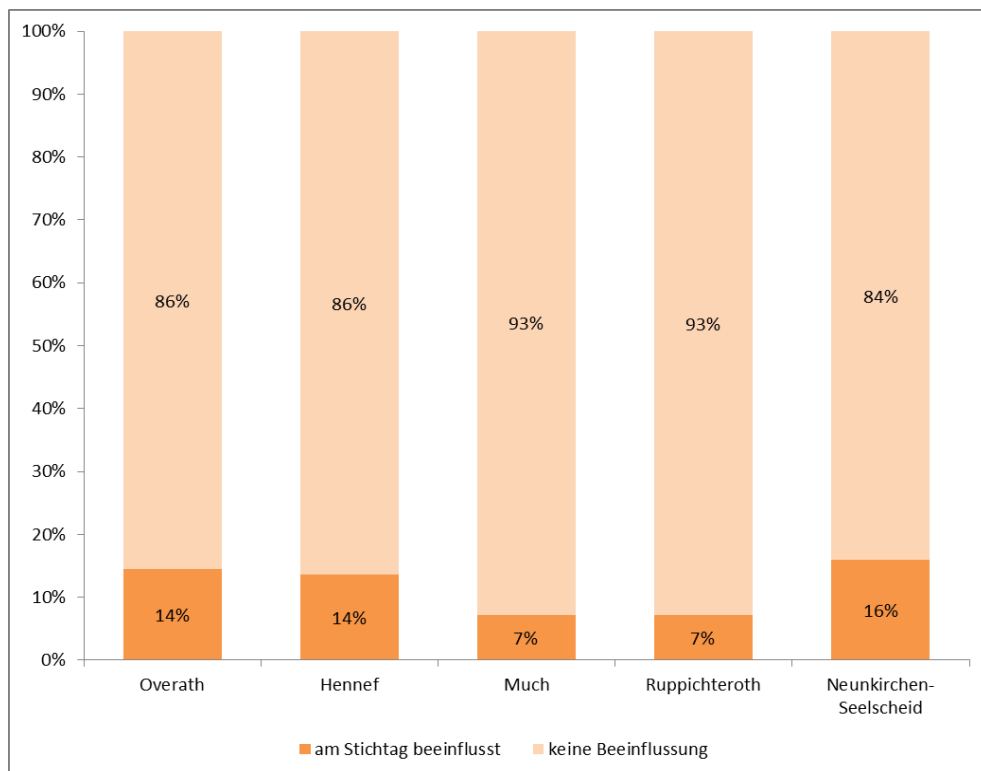


Abb. 34: Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus
(Auswertung auf Personenebene)

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 35 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von zuhause aus zu erledigen. Andere Gründe sind der Eigenschutz, der Ausfall von privaten Treffen oder auch freiwillige Quarantäne.

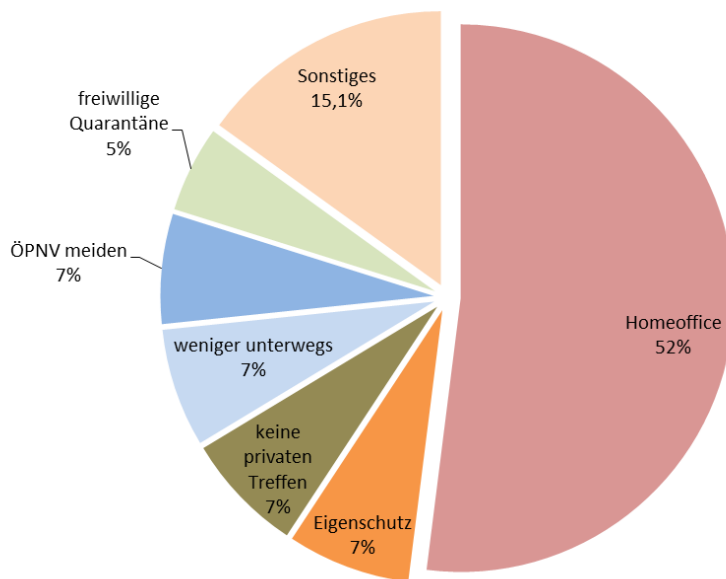


Abb. 35: Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag
(Auswertung auf Personenebene)

Abbildung 36 zeigt, welche Auswirkungen das Coronavirus auf die Anzahl der tatsächlich zurückgelegten Wege an den Stichtagen hat. Im Vergleich mit den Wegen, die unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden haben (s. Abb. 31) ist in allen Kommunen erkennbar, dass mehr Befragte keine Wege zurückgelegt haben. Dies zeigt auch die Mobilitätsrate. Im Schnitt sinkt die Wegeanzahl pro Person von 3,0 auf 2,9 Wege pro Tag.

Kommune	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Overath	17%	2%	48%	22%	8%	3%	2,7	3,3
Hennef	12%	0%	50%	26%	10%	2%	3,0	3,4
Much	11%	0%	45%	28%	12%	4%	3,2	3,6
Ruppichteroth	14%	0%	41%	23%	17%	5%	3,4	3,9
Neunkirchen-Seelscheid	18%	1%	50%	28%	3%	1%	2,5	3,0
Gesamt	14%	1%	48%	25%	9%	2%	2,9	3,4

Abb. 36: Anzahl der Wege je Person nach Kommune während der Corona-Pandemie
(Auswertung auf Wegeebene)

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten verdeutlicht, dass hauptsächlich die Berufstätigen Auswirkungen in ihrem Mobilitätsverhalten aufgrund des Coronavirus erfahren. Die Anzahl derer, die an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt haben, ist um drei Prozentpunkte höher als unter normalen Bedingungen (s. Abb. 30). Dies zeigt sich auch bei der durchschnittlichen Wegeanzahl pro Person und Tag, diese ist bei den Berufstätigen während der Corona-Pandemie um 0,1 Wege niedriger als unter normalen Bedingungen (3,1 zu 3,2 Wege/Person). Dies unterstreicht die Ergebnisse aus Abbildung 35, schließlich haben die meisten Personen, die aufgrund des Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst sind, angegeben, im Homeoffice zu arbeiten sodass Arbeitswege wegfallen.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	10%	1%	52%	25%	10%	3%	3,1	3,4
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensionär(in)</i>	22%	2%	37%	26%	9%	3%	2,8	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	11%	0%	56%	26%	6%	1%	2,7	3,0
Gesamt	14%	1%	48%	25%	9%	3%	2,9	3,4

Abb. 37: Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie
(Auswertung auf Wegeebene)

Auf die Gesamtzahl der Einwohner des Untersuchungsraums hochgerechnet werden täglich etwa 352.000 Wege unternommen (s. Abb. 38). Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegeanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie im gesamten Untersuchungsraum etwa 9.000 Wege weniger gezählt werden. Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrern (ca. 6.900 Wege pro Tag) sowie ÖPNV-Fahrten (ca. 1.200 Wege pro Tag) aus. Im kommunalen Vergleich wird deutlich, dass vor allem in Overath, Hennef und Neunkirchen-Seelscheid weniger Wege zurückgelegt werden.

Kommune	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Overath	8.600	6.000	45.800	7.700	9.100	77.100	2,7
Hennef	19.400	20.100	68.400	15.100	17.600	140.600	3,0
Much	6.600	1.700	29.200	4.700	4.000	46.000	3,2
Ruppichteroth	4.500	2.200	23.100	4.700	2.900	37.500	3,4
Neunkirchen-Seelscheid	7.100	4.800	30.400	3.900	4.700	51.000	2,5
Gesamt	46.200	34.800	197.000	36.000	38.300	352.200	2,9

Abb. 38: Wege der Gesamtbevölkerung nach Kommune während der Corona-Pandemie, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene; Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürger im Untersuchungsraum bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 66 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu rund 34 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 13 % auf den Fußverkehr, 10 % auf den Radverkehr und 11 % auf den ÖPNV. Die Verkehrsmittelwahl der Bürger der fünf Kommunen weist dabei jedoch große Unterschiede auf. So weist Hennef mit seiner höheren Siedlungs- und Bebauungsdichte im kommunalen Vergleich mit 41 % den höchsten Umweltverbundanteil auf. Dabei entfallen jeweils 14 % auf den Fuß- und den Radverkehr sowie 13 % auf den ÖPNV. Dies unterstreicht die Bedeutung der Nahmobilität in Hennef. 28 % der Wege werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

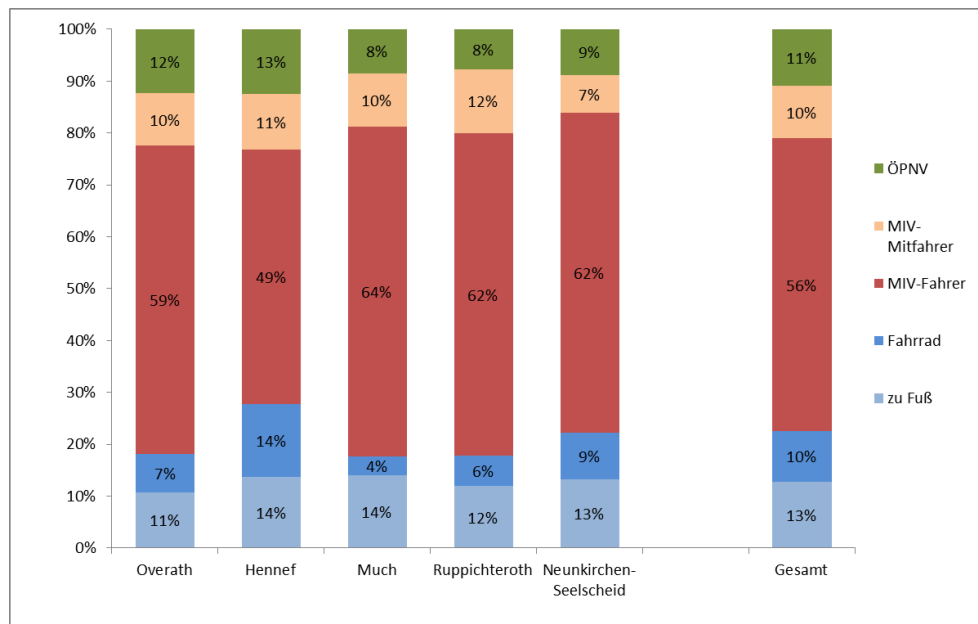


Abb. 39: Verkehrsmittelwahl auf kommunaler Ebene (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen)

Die weniger dicht besiedelten und eher ländlich geprägten Gemeinden weisen im Vergleich dazu geringere Radverkehrsanteile auf, dafür spielt der Pkw im Alltag eine größere Rolle, was sich an höheren Anteilen am Verkehrsaufkommen ablesen lässt. Die ÖPNV-Anteile liegen vor allem in den Kommunen (Overath und Hennef) mit SPNV-Anschluss höher als im Durchschnitt.

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in Abbildung 40 zu sehen.¹⁸ Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 11 %-igen ÖPNV-Anteil auf Ebene des gesamten Projektraums 5 % auf den Busverkehr und 6 % auf den Zugnah- und -fernverkehr. Im kommunalen Vergleich zeigen sich dabei äußerst unter-

¹⁸ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Auto als Fahrer). Außerdem sind gemeinhin Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr oder ÖPNV zusammengefasst.

schiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So werden von den Bürgern Overaths und Hennefs der Großteil der ÖPNV-Wege mit dem Zug zurückgelegt und nur geringe Anteile mit dem Bus. In den Kommunen ohne SPNV-Anschluss entfällt hingegen der Großteil der Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr auf den Busverkehr.

Der Radverkehrsanteil von 10 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 7 % herkömmlichen Radverkehr und 3 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. In den Kommunen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid werden dabei im kommunalen Vergleich mehr Wege mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt.

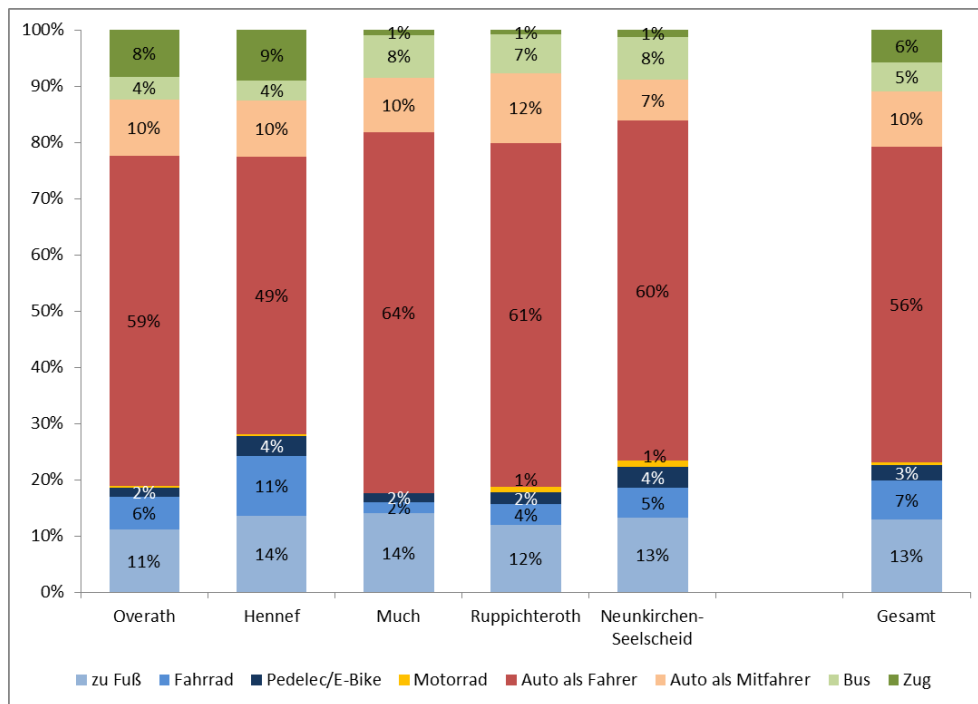


Abb. 40: Verkehrsmittelwahl auf kommunaler Ebene (Detail)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Zur Einordnung der kommunalen Modal Split-Werte bietet sich der Zeitreihenvergleich an. Die letztmalige Erhebung der Verkehrsmittelzusammensetzung fand 2009 statt. Für alle Kommunen des Untersuchungsraums liegen vergleichbare Werte vor, lediglich für Overath sind keine Daten vorhanden.

Das Verhältnis von MIV zu Umweltverbund hat sich in einigen Kommunen zwischen 2009 und 2020 kaum verändert. In Hennef ist der MIV-Anteil von 64 % auf 60 % gesunken. Innerhalb des Umweltverbundes haben sich Verschiebungen ergeben. Die Anteile des Fußverkehrs sind gesunken, dafür sind die Radverkehrsanteile sowie die ÖPNV-Anteile deutlich gestiegen. In den übrigen Kommunen kann ein leichter Anstieg des MIV-Anteils festgestellt werden. Auch hier hat es bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Verschiebungen gegeben. Während der Radverkehrsanteil in allen Kommunen gestiegen ist, ist der Fußverkehrsanteil gesunken. Es hat also eine Verschiebung innerhalb der Nahmobilität stattgefunden.

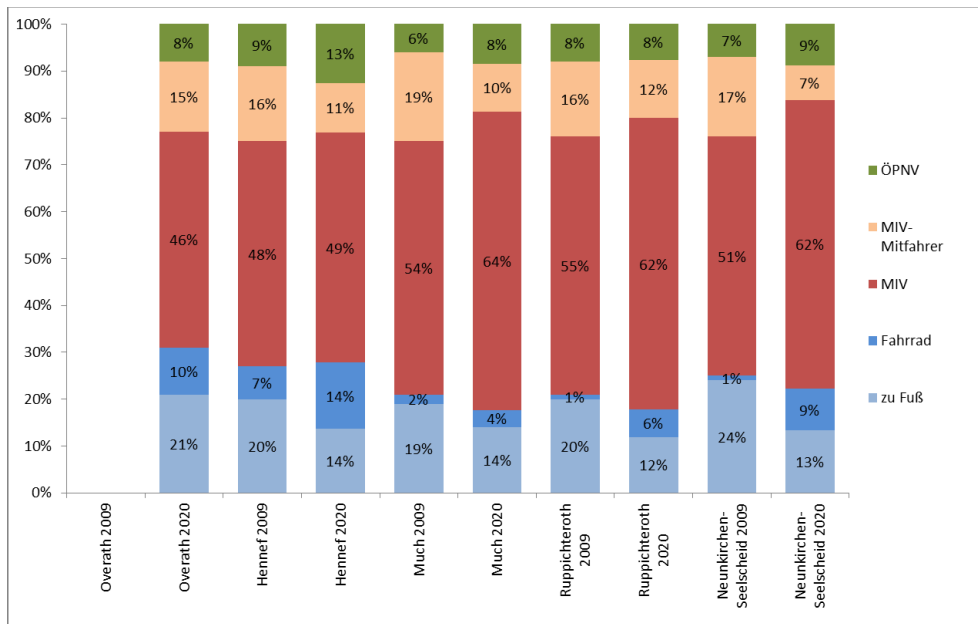


Abb. 41: Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe¹⁹
(Auswertung auf Wegeebene)

Bei Berücksichtigung der Wegelängen (s. Abbildung 42-46) ergibt sich ein differenziertes Bild des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung in den Kommunen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf den Rad- und Fußverkehr entfallen zwischen 2 % (Much) und 5 % (Hennef und Neunkirchen-Seelscheid) der Verkehrsleistung.

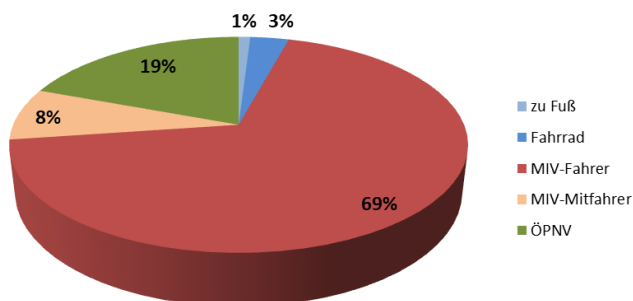


Abb. 42: Modal Split nach Verkehrsleistung in Overath
(Auswertung auf Wegeebene)

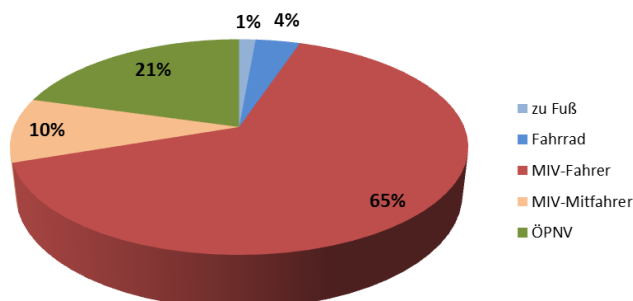


Abb. 43: Modal Split nach Verkehrsleistung in Hennef
(Auswertung auf Wegeebene)

¹⁹ Für Overath liegen aus dem Jahr 2009 keine Vergleichsdaten vor, daher bleibt die Spalte leer.

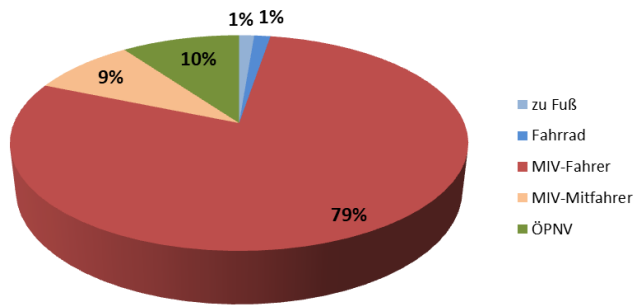


Abb. 44: Modal Split nach Verkehrsleistung in Much
(Auswertung auf Wegeebene)

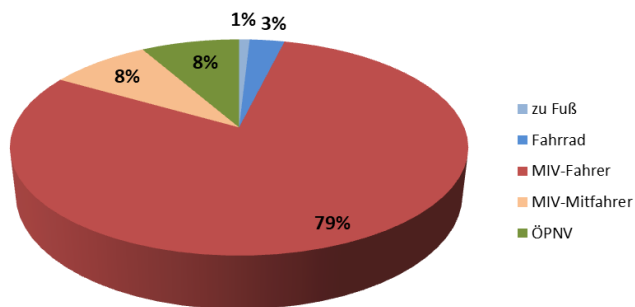


Abb. 45: Modal Split nach Verkehrsleistung in Ruppichteroth
(Auswertung auf Wegeebene)

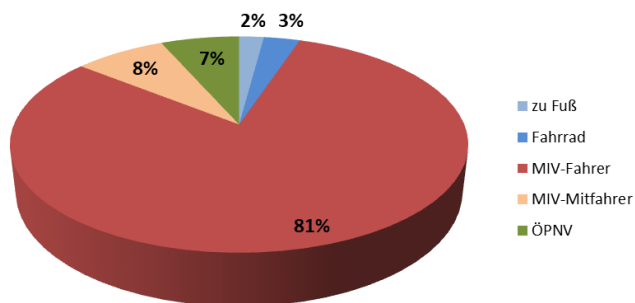


Abb. 46: Modal Split nach Verkehrsleistung in Neunkirchen-Seelscheid
(Auswertung auf Wegeebene)

Gemäß den Abbildungen 47-51 werden in allen Kommunen die mit Abstand meisten Personen-km täglich von den Bürgern mit dem Pkw bestritten.

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2020
ÖPNV	9.800
MIV-Mitfahrer	7.800
MIV-Fahrer	46.700
Fahrrad	6.000
zu Fuß	8.600
Overath	78.900

Abb. 47: Verkehrsleistung in Personen-km in Overath
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2020
ÖPNV	17.900
MIV-Mitfahrer	15.000
MIV-Fahrer	69.400
Fahrrad	20.200
zu Fuß	19.600
Hennef	142.100

Abb. 48: Verkehrsleistung in Personen-km in Hennef
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2020
ÖPNV	3.800
MIV-Mitfahrer	4.700
MIV-Fahrer	29.100
Fahrrad	1.700
zu Fuß	6.600
Much	45.900

Abb. 49: Verkehrsleistung in Personen-km in Much
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2020
ÖPNV	2.900
MIV-Mitfahrer	4.700
MIV-Fahrer	22.900
Fahrrad	2.200
zu Fuß	4.500
Ruppichterath	37.200

Abb. 50: Verkehrsleistung in Personen-km in Ruppichterath
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2020
ÖPNV	4.500
MIV-Mitfahrer	3.900
MIV-Fahrer	32.700
Fahrrad	4.800
zu Fuß	7.100
Neunkirchen-Seelscheid	53.000

Abb. 51: Verkehrsleistung in Personen-km in Neunkirchen-Seelscheid
(Auswertung auf Wegebene)

Zur Einordnung der Verkehrsmittelanteile in den Kommunen des Untersuchungsraums sind in der folgenden Abbildung der Modal Split vergleichbarer oder benachbarter Städte sowie die Verkehrsmittelanteile in übergeordneten Räumen aufgeführt.

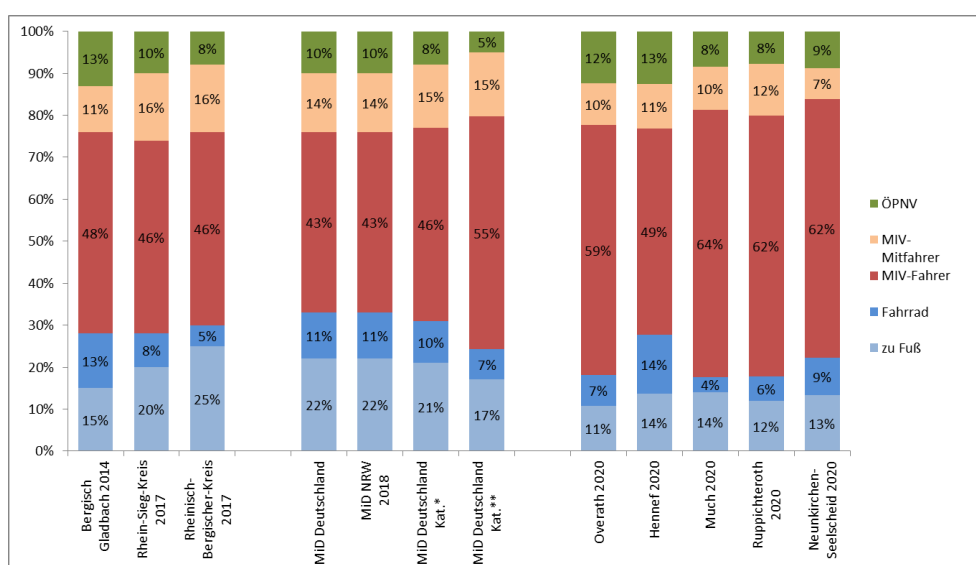


Abb. 52: Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²⁰
(Kat.* = Stadtregion: Mittelstadt, städtischer Raum
Kat.** = Ländliche Region: Kleinstadt, dörflicher Raum)²¹

Im Vergleich mit den Daten aus dem Rhein-Sieg-Kreis sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis zeigt sich, dass alle Kommunen des Untersuchungsraums höhere MIV-Anteile aufweisen. Die ÖPNV-Anteile sind auf einem ähnlichen Niveau, in Overath und Hennef können im Vergleich mit den kreisweiten Werten höhere ÖPNV-Anteile festgestellt werden. Darüber hinaus fällt auf, dass die Fußverkehrsanteile im kreisweiten Vergleich in den Kommunen des Untersuchungsraums geringer ausfallen. Dafür weisen alle Kommunen bis auf Much höhere Radverkehrsanteile auf. Eine vergleichbare Verteilung von MIV und Umweltverbund ist zwischen Hennef und Bergisch-Gladbach erkennbar. Es existieren lediglich Verschiebungen einzelner Prozentpunkte.

Im Vergleich zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (Quelle: MiD 2017) besitzen Overath und Hennef einen um 2 bzw. 3 Prozentpunkte höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split. In Much, Neunkirchen-Seelscheid und Ruppichteroth sind die ÖPNV-Anteile um 1 bzw. 2 Prozentpunkte niedriger. Die Fußverkehrsanteile sind in allen

²⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²¹ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioSta7) gemäß MiD 2017

Kommunen des Untersuchungsraums niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen.

Aus der MiD-Studie lassen sich aufgrund der dafür zu geringen Stichprobe keine repräsentativen Werte kleinerer Räume wie Gemeinden ablesen, dafür sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Overath und Hennef können der Städteregion „Mittelstadt, städtischer Raum“ zugeordnet werden. Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid sind der ländlichen Region „Kleinstadt, dörflicher Raum“ zuzuordnen. Overath und Hennef weisen im Vergleich zu den zugehörigen übergeordneten Kategorien höhere ÖPNV-Anteile auf. In Hennef ist zusätzlich der Radverkehrsanteil um 4 Prozentpunkte höher, dafür aber der Fußverkehrsanteil um 7 Prozentpunkte niedriger.

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen (vgl. Abbildung 53). Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern. Die Kernaussagen für die Kommunen des Untersuchungsraums lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männer und sind häufiger Beifahrer während einer Fahrt mit dem Pkw. Männer nutzen hingegen häufiger das Fahrrad und das eigene Auto zur Fortbewegung.
- Die ÖPNV-Nutzungsraten bei Männern liegen ab der Altersklasse der 25-Jährigen auf sehr niedrigem Niveau. Die ÖPNV-Nutzung ist bei Frauen insgesamt höher, hier sind die Anteile vor allem in der Altersklasse bis 25 Jahre hoch.
- Insbesondere in den jüngeren Altersklassen zeigen sich Unterschiede. Jungen nutzen bis zum 18. Lebensjahr vor allem das Fahrrad zur Fortbewegung. Anschließend steigen die Anteile des Pkws stark an während die ÖPNV-Nutzung deutlich zurückgeht. Mädchen nutzen bis zum 18. Lebensjahr vor allem den ÖPNV zur Fortbewegung. Anschließend werden auch hier die meisten Wege mit dem eigenen Pkw zurückgelegt, die Anteile des ÖPNV sinken jedoch nicht so stark wie auf Seiten der Männer.

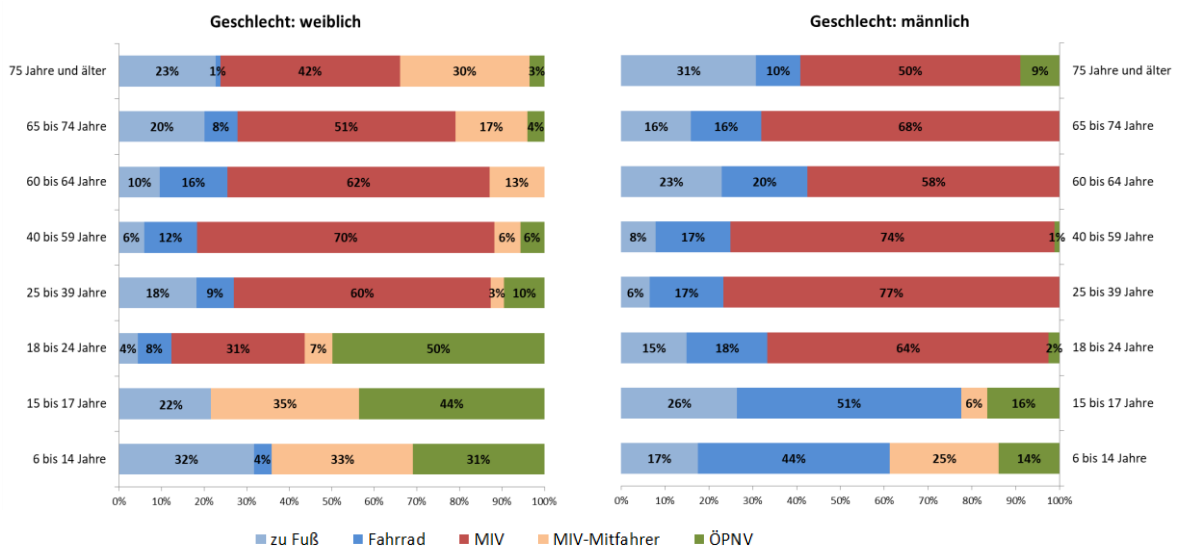


Abb. 53: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen ergibt diesbezüglich deutliche Unterschiede. Es wird ersichtlich, dass sich die Lebensphase der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während in Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit 75 % das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer) ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere bei sich in Ausbildung befindlichen Personen. Der höchste ÖPNV-Anteil ist vor allem bei den Gruppen der Schüler (35 % ÖPNV-Anteil), Auszubildenden (28 % ÖPNV-Anteil) und Studenten (25 % ÖPNV-Anteil) zu verzeichnen. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen.

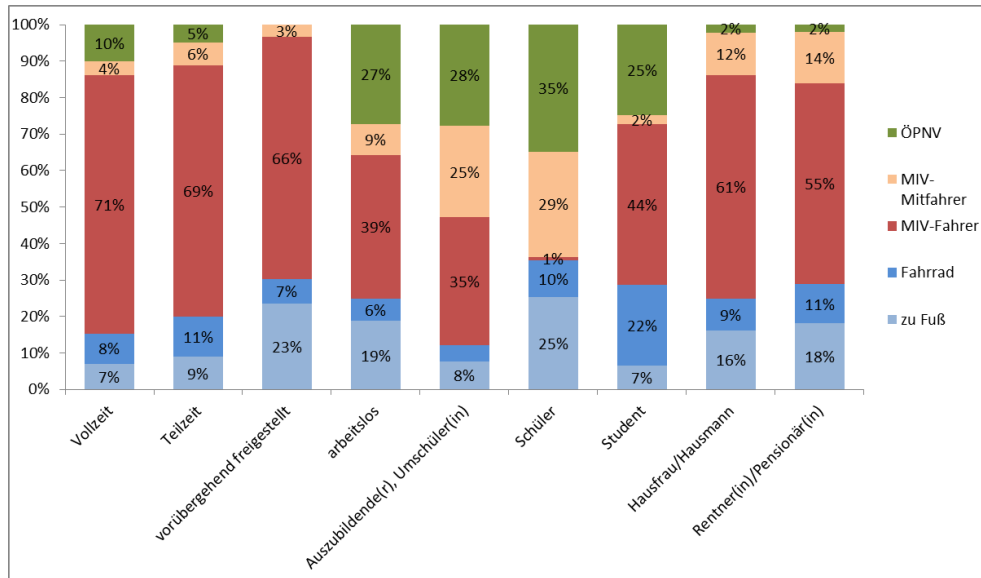


Abb. 54: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebe)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängengruppen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängengruppe	Wege absolut	Anteil
< 1 km	61.000	17%
1-2,5 km	48.000	13%
2,5-5 km	43.000	12%
5-10 km	54.000	15%
10-25 km	90.000	25%
25-50 km	52.000	14%
50-100 km	9.000	3%
> 100 km	4.000	1%
Gesamt	361.000	100%

Abb. 55: Anteil der Wegelängengruppen am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Auf kurzen Wegen (bis 1 Kilometer) wird die Mobilität noch vor allem zu Fuß bestritten (43 % Fußverkehrsanteil). 15 % der Wege werden in dieser Wegelängenklasse mit dem Rad zurückgelegt. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 41 % (MIV-Fahrer und –Mitfahrer), hier besteht also Verlagerungspotenzial zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Bereits in der Entfernungsklasse der Wege zwischen 5 km und 10 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil beträgt auch nur noch 9 %.

Die Anteile des ÖPNV erreichen mit 20 % den höchsten Anteil bei der Wegelängenklasse zwischen 25-50 km. Hier wird ausschließlich der Zug als Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt, dies ist durch die Distanz der häufigsten außerörtlichen Zielen der Befragten zu erklären. Ab einer Länge von 10 km werden keine Wege mehr zu Fuß unternommen, lediglich 5 % beträgt hier der Radverkehrsanteil. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Demnach steigen ab 100 km die Anteile des ÖPNV wieder an.

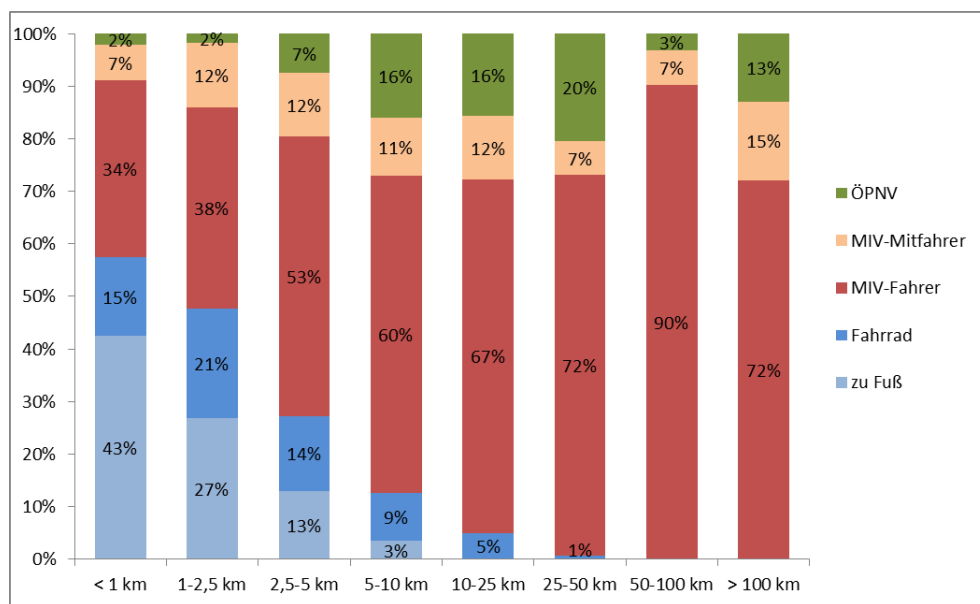


Abb. 56: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.3 Wegezwecke

Neben den Lebensphasen der Personen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in Abbildung 57 dargestellt. Anzumerken ist, dass Heimwege bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt wurden.

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Arbeit“ (75 % MIV-Fahrer), „geschäftlich“²² (63 % MIV-Fahrer) sowie „Bringen/Holen“ (78 % MIV-Fahrer) verwendet. Außerdem hat er sehr hohe Anteile im Besuchsverkehr (75 % MIV-Fahrer).

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 19 %. Davon sind 8 % Selbst- und 11 % Mitfahrten.

Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 47 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem gehen Schüler, Studenten und Auszubildende mit 31 % häufig

²² Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

zu Fuß. Freizeitwege weisen dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf. 25 % der Freizeitwege werden zu Fuß und 15 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

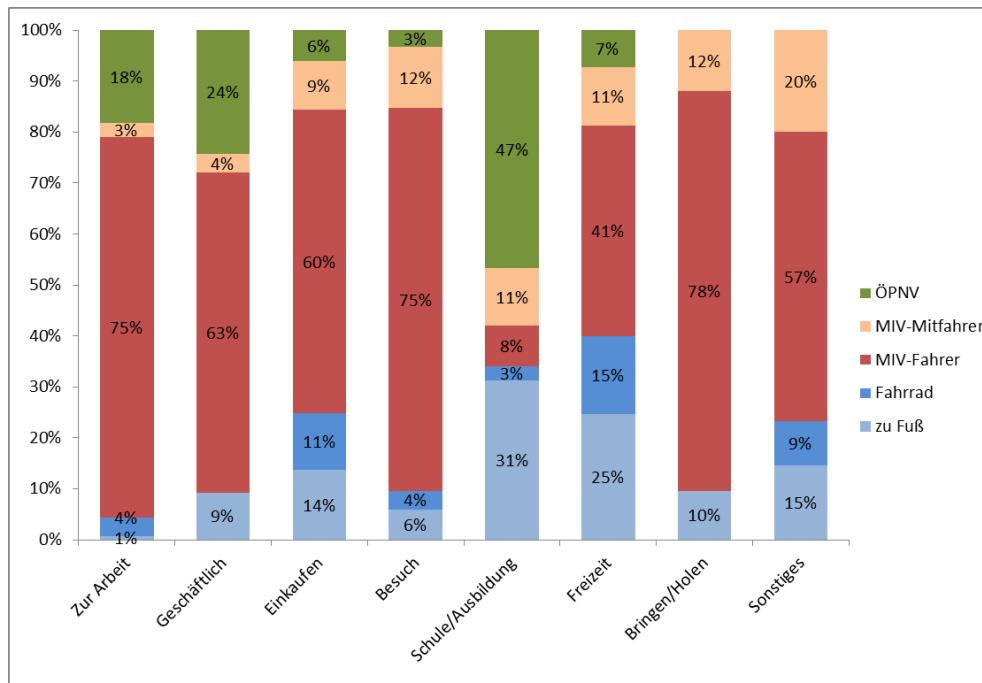


Abb. 57: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks

(Auswertung auf Weeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt worden. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums (s. Abbildung 58) verdeutlicht, dass mit dem Zug die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 28,2 km. Zu beachten ist, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Die mittlere Fahrt mit dem Zug dauert 29 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 16,2 Kilometer und die Wegedauer im Mittel 19 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 11,1 Kilometern und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; vgl. Abb. 59). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 3,3 Kilometern deutlich kürzer und die Wegedauer mit 17 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 12,9 Kilometern. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Projektgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 4,0 km.

Da sich der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit Fahrrad innerhalb des Untersuchungsraums abspielt und demnach die Distanzen ähnliche Werte aufweisen, liegen im MIV und ÖPNV im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen gesamten und Binnenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bewohner in den Kommunen beträgt 18 Minuten, im Binnenverkehr sind es 10 Minuten. Bei 3,0 Wegen je Person (vgl. Abb. 29) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 54 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner des Untersuchungsraums einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt	Gesamt		Binnenverkehr		
	Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
	zu Fuß	1,8	11	1,4	10
	Fahrrad	3,3	17	2,3	14
	Pedelec/E-Bike	6,3	27	3,5	18
	Motorrad	16,4	20	5,5	10
	Auto als Fahrer	16,2	19	5,1	9
	Auto als Mitfahrer	11,1	14	4,3	8
	Bus	8,8	14	7,2	12
	Zug	28,2	29	3,4	10
	Mittelwert	12,9	18	4,0	10

Abb. 58: Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Dauer der Wege nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 23,9 km und 19,2 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 6,8 km sowie Bring- und Holdienste mit 6,2 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 5 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 77 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern überschreiten. Demnach wohnt nur ein sehr geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	5%	3%	5%	10%	34%	37%	6%	23,9	27
Geschäftlich	16%	8%	7%	9%	29%	24%	6%	19,2	21
Einkaufen	27%	19%	18%	14%	16%	4%	1%	6,8	12
Besuch	19%	9%	12%	9%	33%	15%	3%	13,2	17
Schule/Ausbildung	14%	16%	16%	24%	23%	6%	1%	8,7	15
Freizeit	28%	15%	12%	15%	22%	7%	1%	8,3	15
Bringen/Holen	28%	21%	15%	17%	15%	4%	0%	6,2	11
Sonstiges	19%	15%	9%	17%	31%	7%	3%	11,4	16
Gesamt	17%	13%	12%	15%	25%	15%	3%	12,9	18

Abb. 59: Wegelängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 12,9 Kilometer. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Overath und Ruppichteroth zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 13,9 bzw. 13,8 Kilometer. Die kürzesten Wege legen erwartungsgemäß aufgrund der im Vergleich zu den übrigen Kommunen größeren Kompaktheit des Siedlungskörpers und der höheren Dichte an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen die Bewohner von Hennef zurück.

Kommune	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Overath	15%	12%	10%	13%	29%	17%	4%	13,9	19
Hennef	16%	17%	14%	15%	24%	12%	2%	12,0	17
Much	30%	8%	7%	17%	22%	16%	2%	12,3	17
Ruppichteroth	21%	9%	8%	14%	31%	13%	5%	13,8	18
Neunkirchen-Seelscheid	9%	14%	17%	18%	23%	17%	2%	13,3	19
Gesamt	17%	13%	12%	15%	25%	14%	3%	12,9	18

Abb. 60: Wegelängenverteilung nach Kommune

(Auswertung auf Wegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den 56 % der Wege der Bürger der Kommunen entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 61 bis 65 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 33. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die fünf Kommunen des Untersuchungsraums gewählt.²³ Mit „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Projektgebiets, sondern der Verkehr **innerhalb der jeweiligen Kommune** gemeint.

Im Fußverkehr (Abbildung 61) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommune im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Es wird deutlich, dass sich der Fußverkehr in den Kommunen auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Gemeindegebiets beschränkt. Einzelne Wege zwischen den Kommunen werden kaum zurückgelegt.

Im Radverkehr (Abbildung 62) liegt das Verkehrsaufkommen innerhalb des Untersuchungsraums höher als im Fußverkehr. Dadurch, dass mit dem Rad Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Binnenverkehrsanteil insgesamt niedriger als im Fußverkehr. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid. Zwischen den beiden Kommunen werden täglich ca. 700 Wege mit dem Rad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt. Vergleichsweise stark nachgefragt werden zudem die Verbindungen zwischen Hennef und Ruppichteroth sowie zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid.

Im MIV (Abbildung 63) ist zu erkennen, dass das Verkehrsaufkommen zwischen den Kommunen stark zunimmt. Die stärkste Verflechtungsbeziehung besteht wiederum zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid mit knapp 6.000 täglichen Fahrten. Darüber hinaus besteht eine starke Verbindung zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid mit etwa 5.600 Fahrten. Darüber hinaus liegt der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten mit über 80 % innerhalb von Overath und etwa 75 % in Hennef am höchsten. Hier besteht demzufolge grundsätzlich Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im ÖPNV (Abbildung 64) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Kommunen erwartungsgemäß niedrig. Lediglich in Overath und teilweise in Hennef sind höhere Binnenverkehrsanteile zu erkennen. Doch ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Kommunen nicht sonderlich stark ausgeprägt. Wie zuvor untersucht entfällt in Much, Neunkirchen-Seelscheid und Ruppichteroth von den jeweiligen ÖPNV-Anteilen jeweils der Großteil auf den Busverkehr. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Stadtgebiets mit dem Zug fährt)²⁴. Die stärksten Verflechtungen werden mit ca. 2.000 täglichen Fahrten zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid sowie zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid realisiert.

23 Hierbei handelt es sich um Aggregation auf kommunaler Ebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Kommunen sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung der Kommunen aus. Der Quell-Ziel-Verkehr insbesondere im Fuß- und Radverkehr spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtgrenzen überschreitenden in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

24 Die Bedeutung der beiden Kommunen mit SPNV-Anbindung (Overath, Hennef) ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Much mit dem Zug nach Köln fährt und in Overath in den Zug umsteigt, ist in Much Teil des Quellverkehrs und in Köln Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

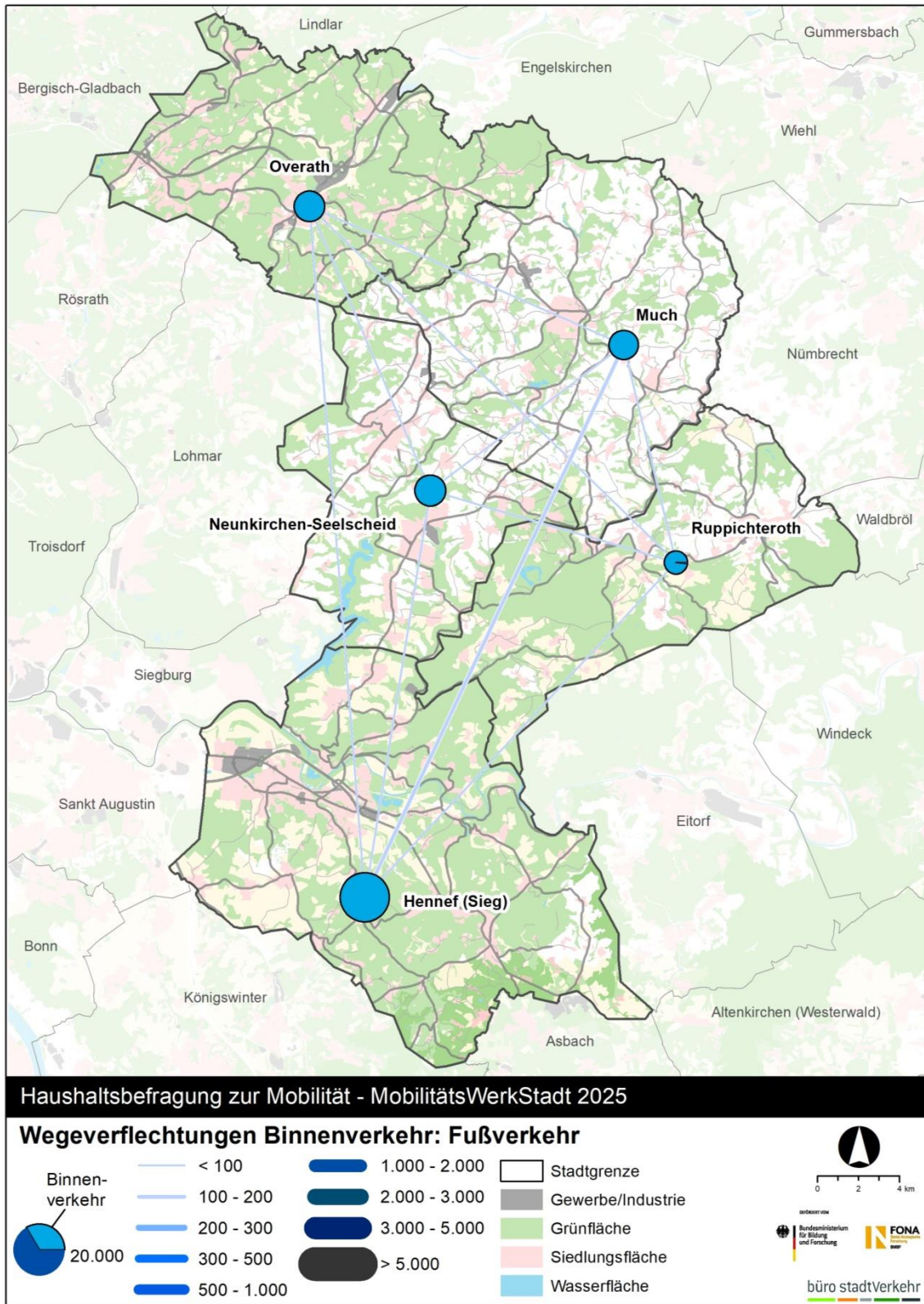


Abb. 61: Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Untersuchungsraums²⁵
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage: OpenStreetMap

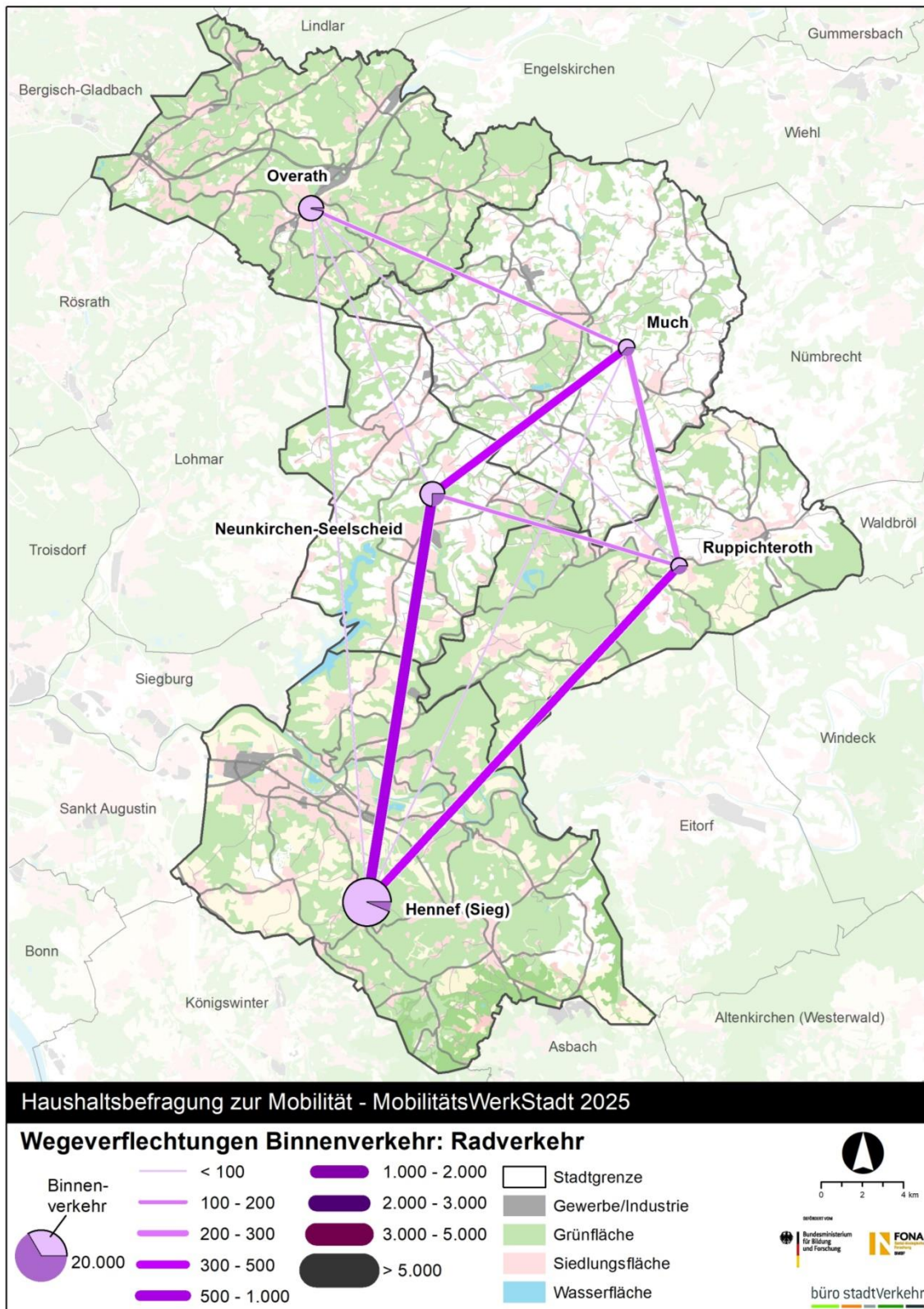


Abb. 62: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraums²⁶
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

26 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage: OpenStreetMap

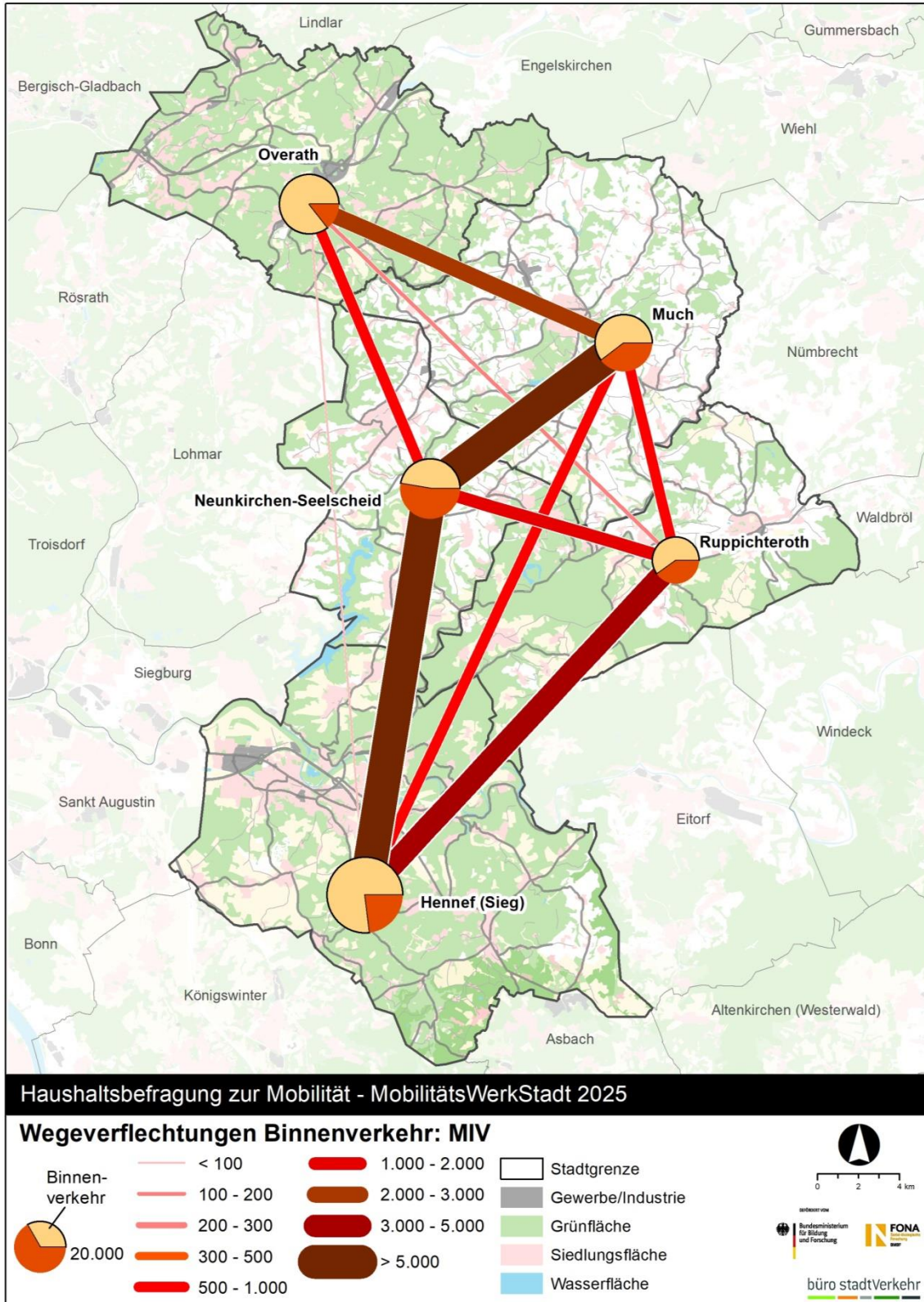


Abb. 63: Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Untersuchungsraums²⁷
 (Auswertung auf Weeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁷ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage: OpenStreetMap

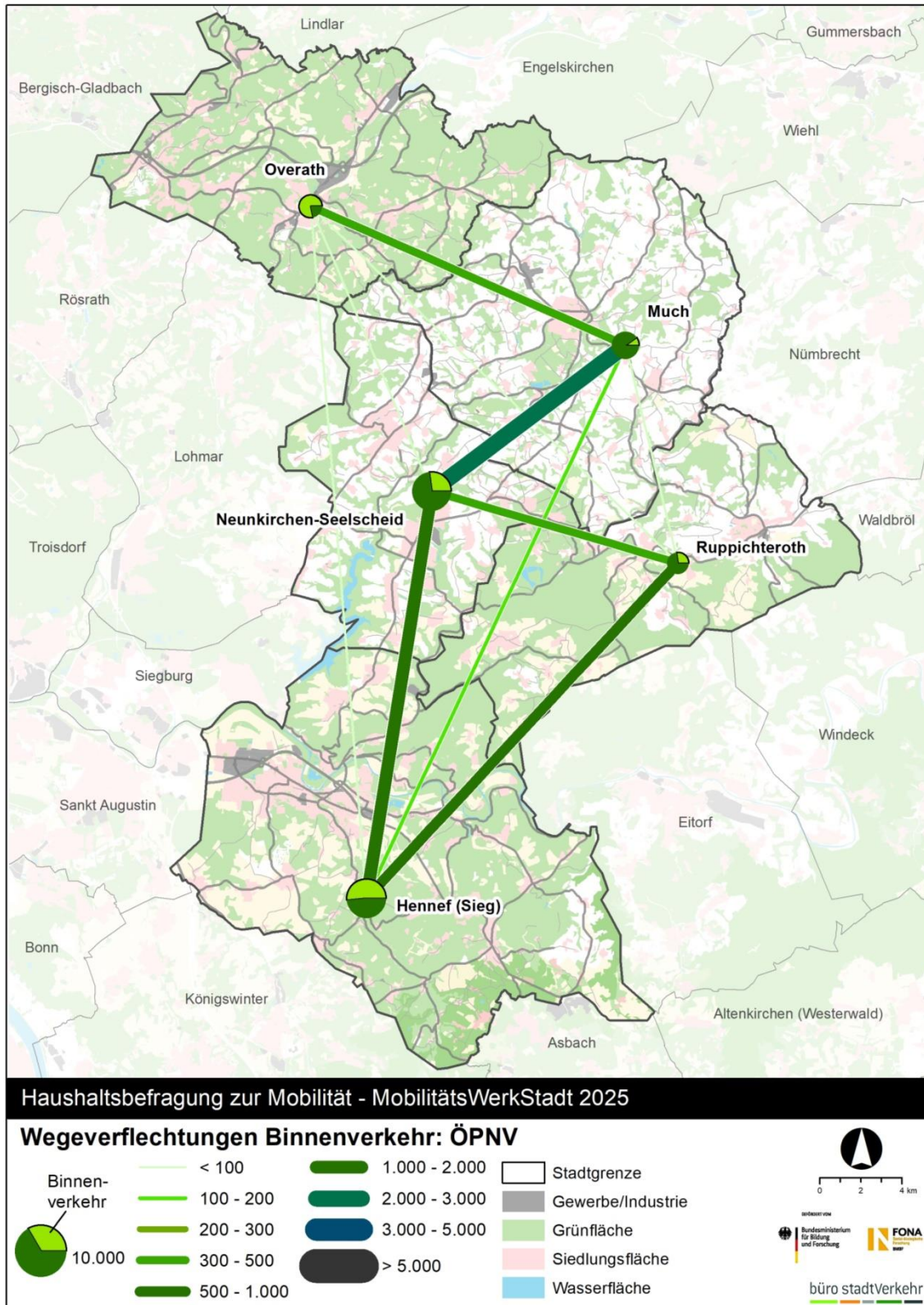


Abb. 64: Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Untersuchungsraums²⁸
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage: OpenStreetMap

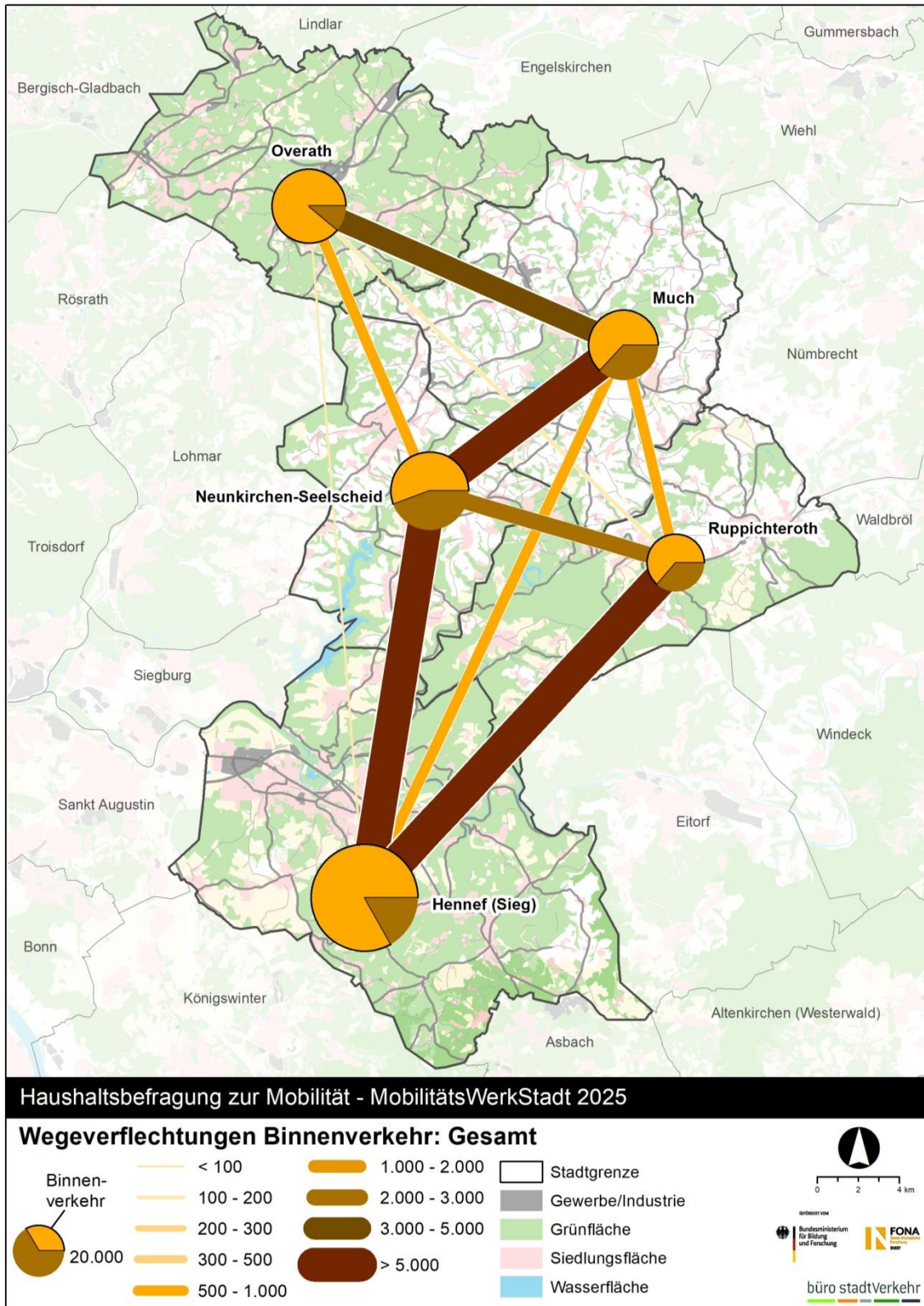


Abb. 65: Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Untersuchungsraums²⁹
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

²⁹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Untersuchungsraums (Abbildung 65) zeigt, dass die stärksten Verflechtungen zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid sowie zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid erfolgen. Zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid werden täglich ca. 8.400 Wege und zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid ca. 8.300 Wege zurückgelegt. Dahinter folgt die Wegebeziehung zwischen Hennef und Ruppichterorth mit ca. 5.300 täglichen Wegen. Die Wegerelation Overath – Hennef ist in der vorliegenden Befragung etwas unterrepräsentiert. Es ist anzunehmen, dass einzelne Wege zwischen den beiden Kommunen stattfinden, in der vorliegenden Befragung hat jedoch keine der befragten Personen diese Wegerelation angegeben.

Der Binnenverkehrsanteil liegt in Overath und Hennef mit über 80 % am höchsten, in den Kommunen Much und Ruppichterorth beträgt er etwa 63 %. In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt.

von/nach Kommune	Overath	Hennef	Much	Ruppichterorth	Neunkirchen- Seelscheid	außen	Gesamt
Overath	36.400		1.900	100	600	19.300	58.300
Hennef		71.000	300	2.600	4.100	28.400	106.400
Much	1.500	500	22.900	400	4.100	7.000	36.400
Ruppichterorth	100	2.700	500	15.700	1.200	5.500	25.700
Neunkirchen- Seelscheid	400	4.200	4.300	1.300	25.100	11.200	46.500
außen	18.700	27.900	7.000	5.400	11.400	17.800	88.200
Gesamt	57.100	106.300	36.900	25.500	46.500	89.200	361.500

Abb. 66: Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)

(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerelation. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil im Untersuchungsraum liegt bei 56 %. Demzufolge haben 56 % der Wege die Quelle und das Ziel in den Kommunen des Untersuchungsraums, 44 % der Wege verlassen den Untersuchungsraum. Die Mobilität innerhalb des Untersuchungsraums spielt sich dabei zu knapp 47 % innerhalb der Kommunen ab und zu ca. 9 % zwischen den Kommunen (s. Abb. 67).

Bei Betrachtung des Binnenverkehrs liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 21 % acht Prozentpunkte über dem Mittel des Gesamttraums. In der Wegemobilität innerhalb der Kommunen beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 25 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber dem Wert auf Ebene des Gesamttraums deutlich reduziert.

Bei Wegen, die den Untersuchungsraum verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 7 % der Wege werden nicht-motorisiert zurückgelegt. Mit 17 % wird signifikant ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV, aber mit 77 % noch deutlich mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist.

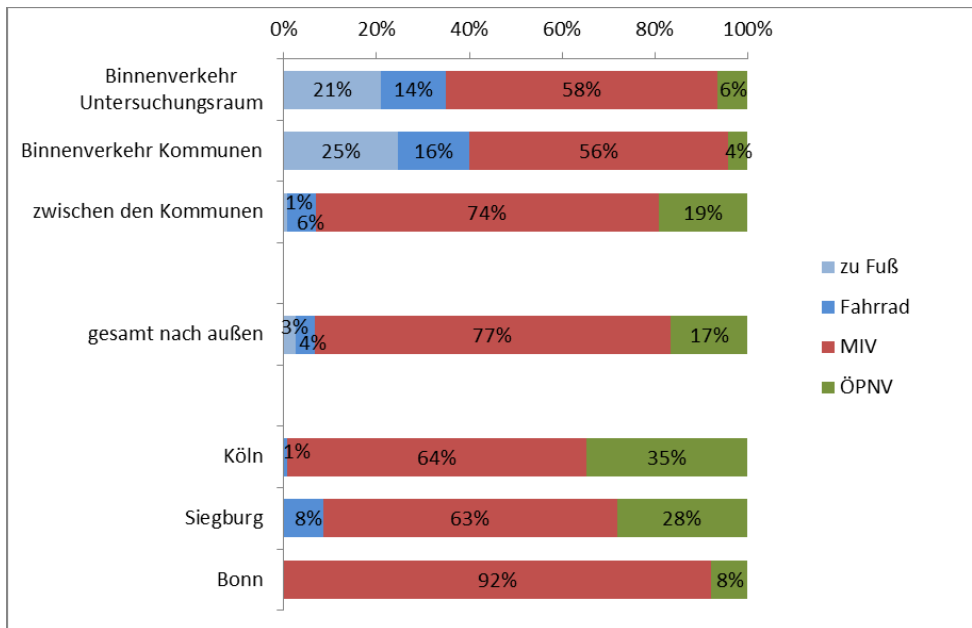


Abb. 67: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenvkehr

(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die häufigsten Außenziele sind in folgender Tabelle dargestellt. Das häufigste Weegeziel der Bewohner im Untersuchungsraum sind die Städte Köln, Siegburg und Bonn. Aus dem Untersuchungsraum erfolgen täglich knapp 29.200 Wege nach Köln, ca. 20.200 Wege nach Siegburg sowie 18.400 Wege nach Bonn. Eine Auswertung der häufigsten Außenziele der jeweiligen Kommunen ist dem Anhang zu entnehmen.

Auf den Wegen zu den drei häufigsten Außenzielen wird verstärkt der Pkw genutzt. Auf den Wegen nach Bonn beträgt der MIV-Anteil 92 %. Erhöhte ÖPNV-Anteile sind auf den Wegen nach Köln und Siegburg festzustellen. Auf den Wegen nach Köln wird zu 35 % der ÖPNV genutzt, auf den Wegen nach Siegburg zu 28 %. Die hohen ÖPNV-Anteile werden vor allem auf Wegen in die Städte realisiert, die entlang der Regionalexpress-Strecke bzw. der S-Bahn-Strecken angebunden sind. Die geringen ÖPNV-Anteile auf den Wegen nach Bonn sind vermutlich der Tatsache geschuldet, dass bei diesen Fahrten aus keiner der Kommunen eine schienengebundene Direktverbindung existiert sondern ein Umstieg in Kauf genommen werden muss. Damit ist die Nutzung des ÖPNV auf dieser Verbindung für viele Bewohner zu unattraktiv.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Kommunen	55,8%		201.600
<i>Binnenverkehr Untersuchungsraum</i>		47,3%	171.000
<i>zwischen den Kommunen</i>		8,5%	30.600
nach außen	44,2%		159.600
<i>Köln</i>		8,1%	29.200
<i>Siegburg</i>		5,6%	20.200
<i>Bonn</i>		5,1%	18.400
<i>Bergisch-Gladbach</i>		3,1%	10.900
<i>Sankt Augustin</i>		2,7%	9.700
<i>Troisdorf</i>		2,3%	8.400
<i>Lohmar</i>		2,0%	7.200
<i>Eitorf</i>		0,9%	3.300
<i>Rösrath</i>		0,8%	2.900
<i>Leverkusen</i>		0,8%	2.800
<i>Sonstige Außenziele</i>		12,8%	46.500
Summe	100%	100%	361.300

Abb. 68: Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebene)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in den Kommunen des Untersuchungsraums wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es u.a. aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel differenziert zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 Uhr und 17 Uhr. Um diese Zeit treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen so für ein breiteres Maximum als in morgendlichen Spitze.

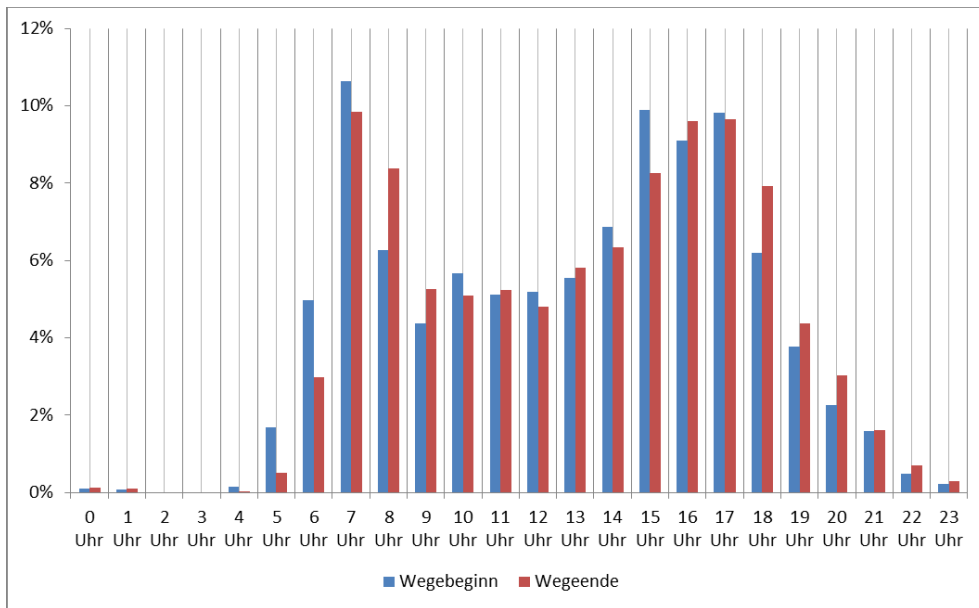


Abb. 69: Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁰ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Das Verkehrsmittel Fahrrad erreicht ein doppeltes Maximum, und zwar ebenfalls zwischen 7 und 8 Uhr und zusätzlich nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr.

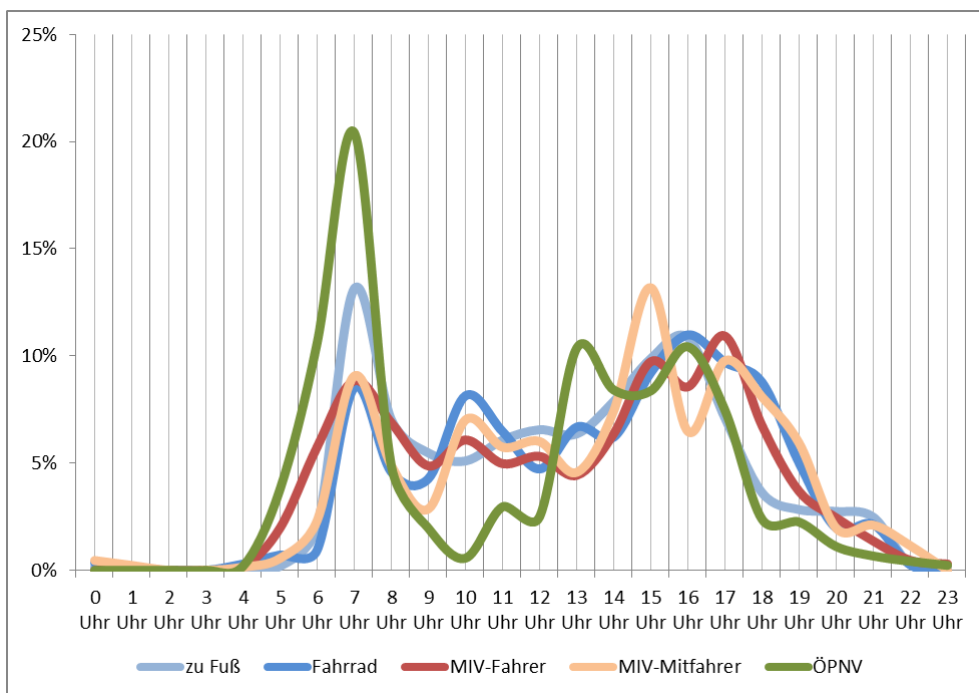


Abb. 70: Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

³⁰ In Abbildung 70 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Beispielsweise erreicht der ÖPNV das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr. Etwa 20 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt.

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 4 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0-5 Uhr sind jedoch aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen).

Radverkehrsanteile erreichen ihr Maximum in der Nebenverkehrszeit zwischen 9 Uhr und 11 Uhr sowie zwischen 17 Uhr und 19 Uhr mit jeweils 14 %. Ab der Mittagszeit liegen Anteile dann bis 17 Uhr bei konstanten Modal Split-Anteilen von 9-12 %. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in verkehrsschwachen Zeiten nachts und früh am Morgen. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split ebenfalls nicht in den Hauptverkehrszeiten, sondern zwischen 20 Uhr und 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Zweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

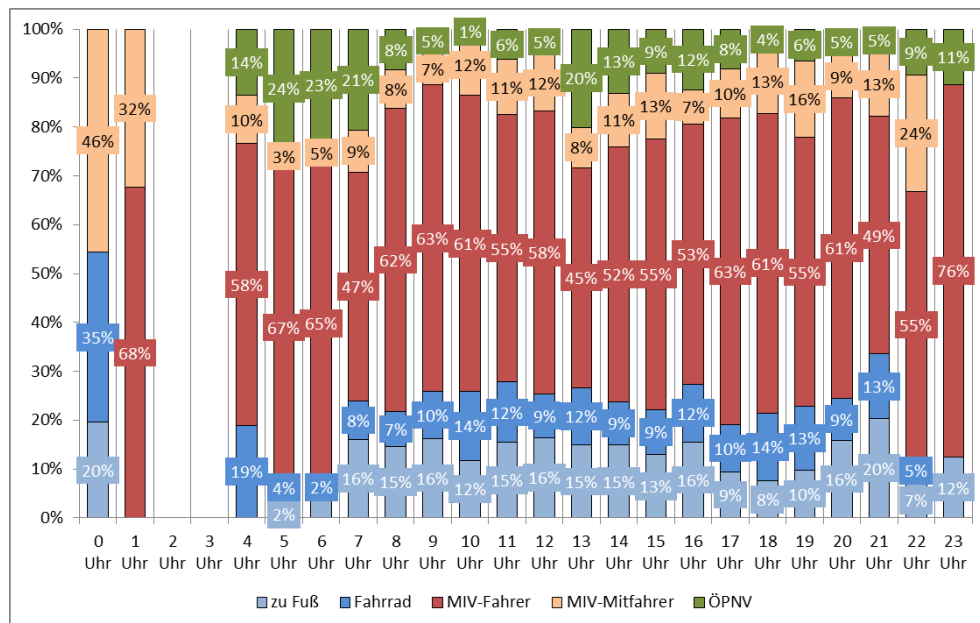


Abb. 71: Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebene)

7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen hat Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und MIV in den jeweiligen Kommunen zum Thema. Darüber hinaus wurde konkreter Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu jenen Themen erfragt.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr und ÖPNV in den jeweiligen Kommunen dargestellt. Die Unterscheidung nach Wohnort der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von allen Befragten am besten bewertet. Die Befragten in Hennef bewerten zu 19 % das Angebot als sehr gut bzw. zu 50 % als gut. Am unzufriedensten sind die Bewohner in Overath mit dem Fußverkehrsangebot. Alleine 7 % bewerten das Angebot mit ungenügend.

Kommune	Durchschnittsnote
Hennef	2,37
Neunkirchen-Seelscheid	2,50
Gesamt	2,57
Much	2,60
Ruppichteroth	2,82
Overath	2,86

Abb. 72: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

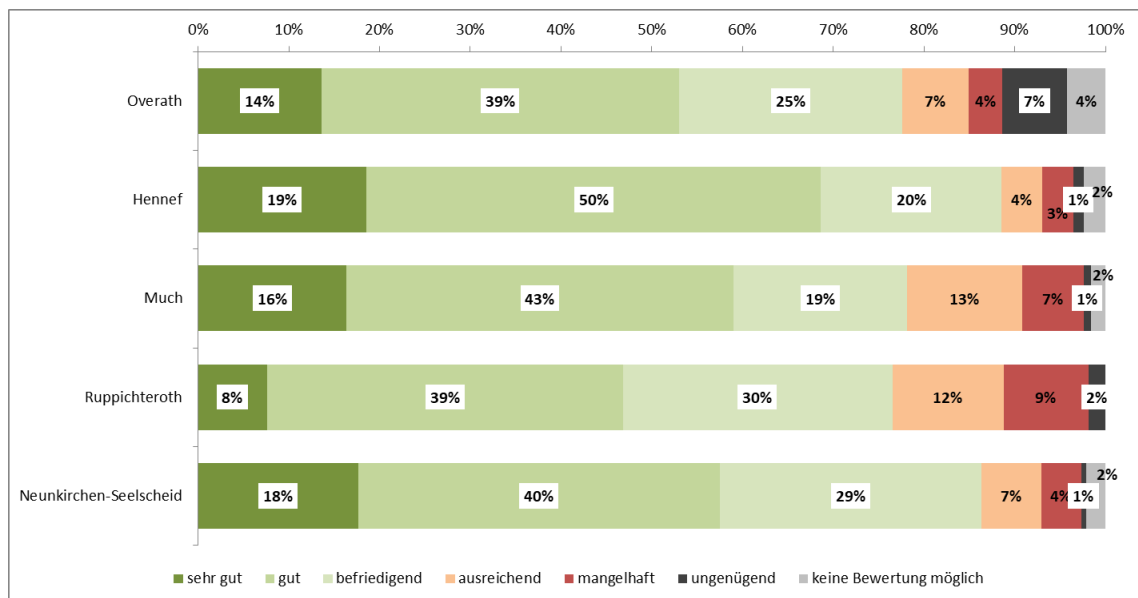


Abb. 73: Bewertung der Verkehrsangebote - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt wesentlich negativer aus als die Bewertung des Fußverkehrsangebots. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 3,86. Damit ist der Radverkehr das am schlechtesten bewertete Verkehrsmittel im Untersuchungsraum. Lediglich in Ruppichteroth und Hennef wird das Radverkehrsangebot überdurchschnittlich gut be-

wertet. Besonders schlecht fällt die Bewertung dagegen bei Personen aus, die Much wohnen.

Kommune	Durchschnittsnote
Ruppichteroth	3,50
Henef	3,71
Gesamt	3,86
Neunkirchen-Seelscheid	3,96
Overath	3,99
Much	4,28

Abb. 74: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

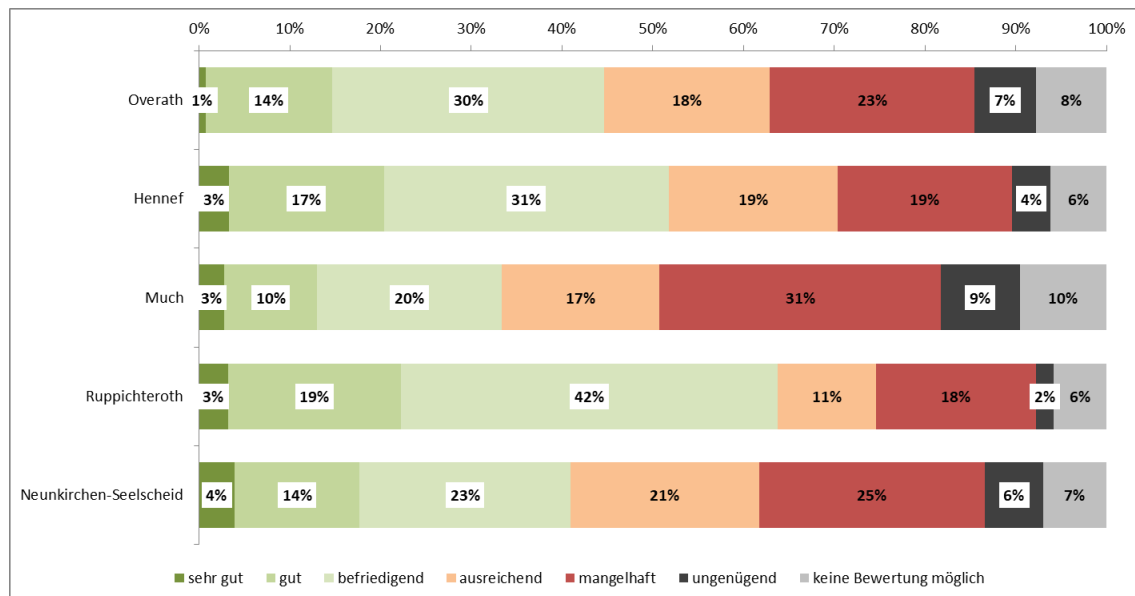


Abb. 75: Bewertung der Verkehrsangebote - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Autoverkehr wird in den Kommunen des Untersuchungsraums insgesamt verhältnismäßig positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,69 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Im kommunalen Vergleich bewerten die Bewohner in Overath das Angebot am besten (13 % sehr gut, 51 % gut). Insgesamt ist die Schwankungsbreite im Vergleich der Kommunen sehr niedrig.

Kommune	Durchschnittsnote
Overath	2,46
Neunkirchen-Seelscheid	2,54
Ruppichteroth	2,64
Much	2,68
Gesamt	2,69
Henef	2,91

Abb. 76: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

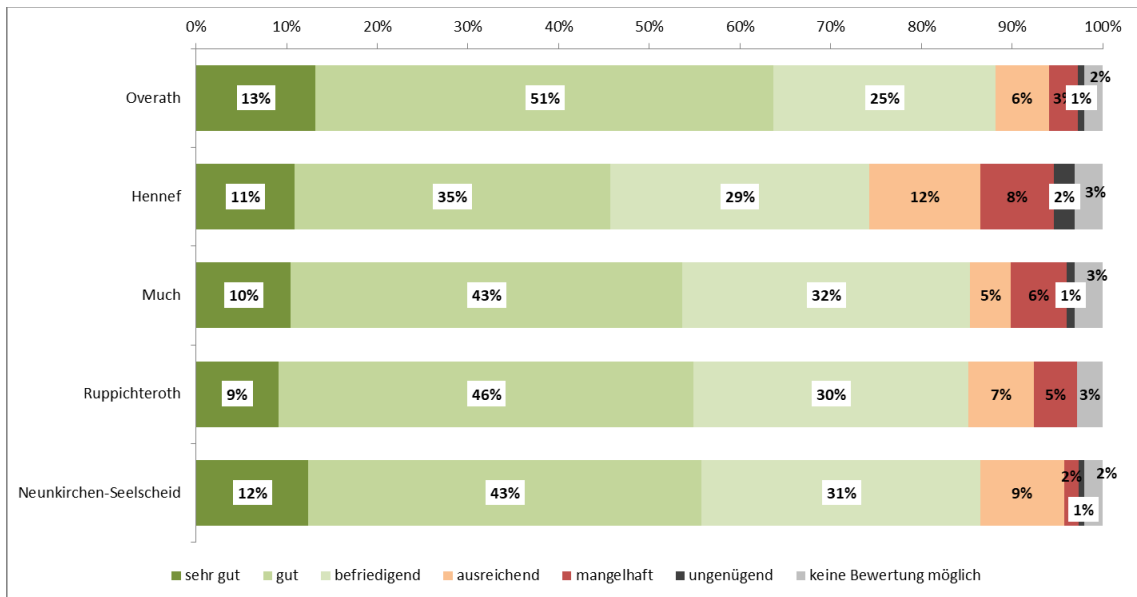


Abb. 77: Bewertung der Verkehrsangebote - Autoverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Mit einer städtischen Durchschnittsnote von 3,73 wird das ÖPNV-Angebot von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen am zweitschlechtesten bewertet. Dabei existieren große Unterschiede bei der Bewertung zwischen den Bewohnern der Kommunen. Während in Hennef und Overath (Bahnanschluss an dortigen Bahnhöfen) die beste Bewertung abgegeben wurde, fällt die Bewertung in den schwach erschlossenen Kommunen Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid besonders negativ aus. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Kommune	Durchschnittsnote
Hennef	3,20
Overath	3,49
Gesamt	3,73
Much	4,53
Ruppichteroth	4,36
Neunkirchen-Seelscheid	4,36

Abb. 78: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - ÖPNV

(Auswertung auf Haushaltsebene)

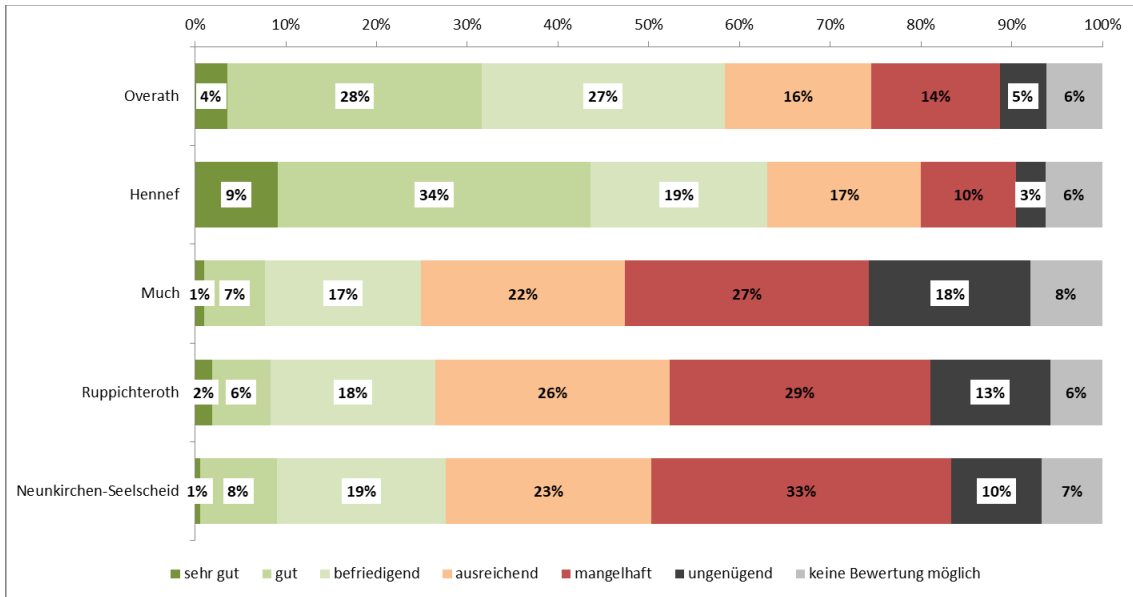


Abb. 79: Bewertung der Verkehrsangebote - ÖPNV

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im ÖPNV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Kommune	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Autoverkehr	Ø ÖPNV
Overath	2,86	3,99	2,46	3,49
Hennef	2,37	3,71	2,91	3,20
Much	2,60	4,28	2,68	4,53
Ruppichteroth	2,82	3,50	2,64	4,36
Neunkirchen-Seelscheid	2,50	3,96	2,54	4,36
Gesamt	2,57	3,86	2,69	3,73

Abb. 80: Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht

(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die vier Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren jeweils sechs Themenfelder vorgegeben, darüber hinaus hatten die Befragten die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe zu benennen (Auswertung der Verbesserungsbedarfe der jeweiligen Kommunen inklusive der zusätzlichen Angaben: siehe Anhang). In den folgenden Abbildungen sind die Nennungen für den gesamten Projektraum zusammengefasst. Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede bei Betrachtung des Wohnorts der Personen. Die Lebenssituationen der Bewohner und die räumlich bedingt unterschiedlichen Angebote in den jeweiligen Kommunen sind Grund dafür, dass die Ansichten der Bürger der fünf Kommunen unterschiedlich ausfallen.

In den Kommunen wurden am häufigsten der Zustand der Gehwege, ausreichende Gehwegbreiten, mehr Fußgängerüberwege sowie eine verbesserte Beleuchtung als Verbesserungsbedarf genannt.

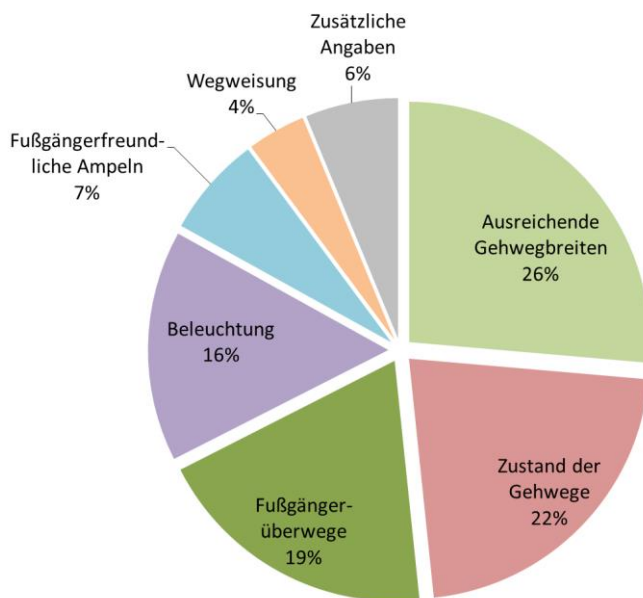


Abb. 81: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem zwei Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: einerseits der Ausbau des Radwegenetzes, auf der anderen Seite die Trennung des Rad- vom Autoverkehr. Der Zustand der Radwege wird ebenfalls von den Befragten vielfach als Verbesserungsbedarf gesehen, die übrigen Antwortmöglichkeiten wurden wesentlich seltener genannt.

Bei Betrachtung der Ergebnisse auf kommunaler Ebene (siehe Anhang) zeigt sich, dass die Verteilung in den allen Kommunen sehr ähnlich ausfällt. Unterschiede existieren lediglich bei vereinzelt Verbesserungsbedarfen, z. B. wünschen sich vergleichsweise vermehrt Bewohner in Neunkirchen-Seelscheid Abstellanlagen für Fahrräder.

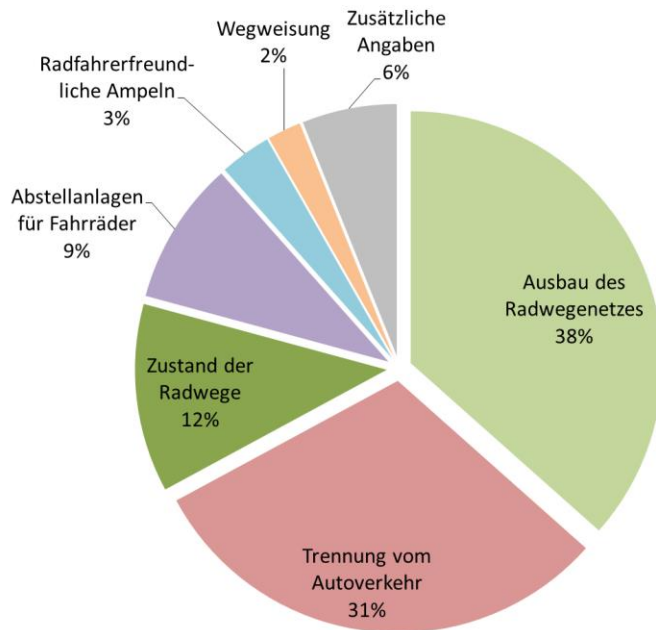


Abb. 82: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs wird in erster Linie in allen Kommunen der aus Sicht der Befragten schlechte Zustand der Straßen genannt. Darüber hinaus ist das Parkplatzangebot verbesserungswürdig. Außerdem wünschen sich vor allem die Befragten in Overath und Much verstärkt eine Verringerung des Lkw-Durchgangsverkehrs. Insgesamt sind 12 % der Meinung, dass es zu einer Verkehrsberuhigung in den Kommunen kommen sollte.

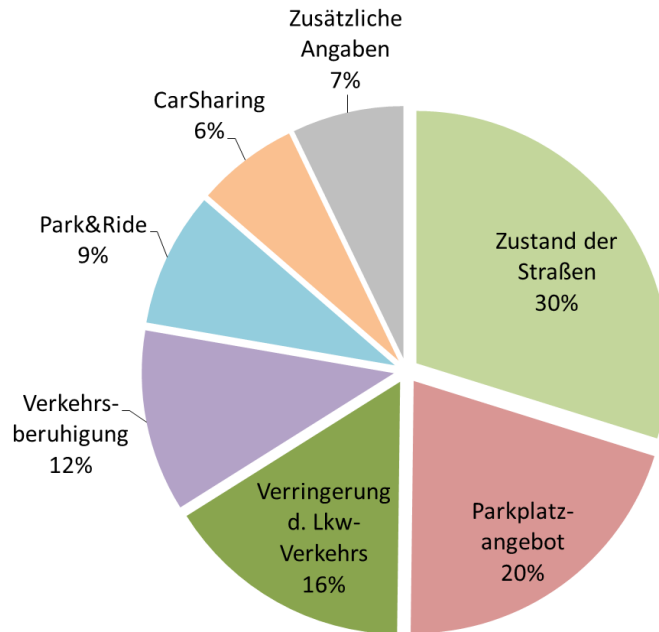


Abb. 83: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Das ÖPNV-Angebot hat mit einer Durchschnittsnote von 3,73 die zweitschlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Als kritikwürdig wurden vor allem fehlende regionale Verknüpfungen genannt sowie der Wunsch nach kürzeren Taktzeiten. In den Gemeinden, die über keinen Anschluss an das Schienenpersonennahverkehrsnetz verfügen, wurde zusätzlich vermehrt der Wunsch nach einer Erweiterung des Busnetzes genannt.

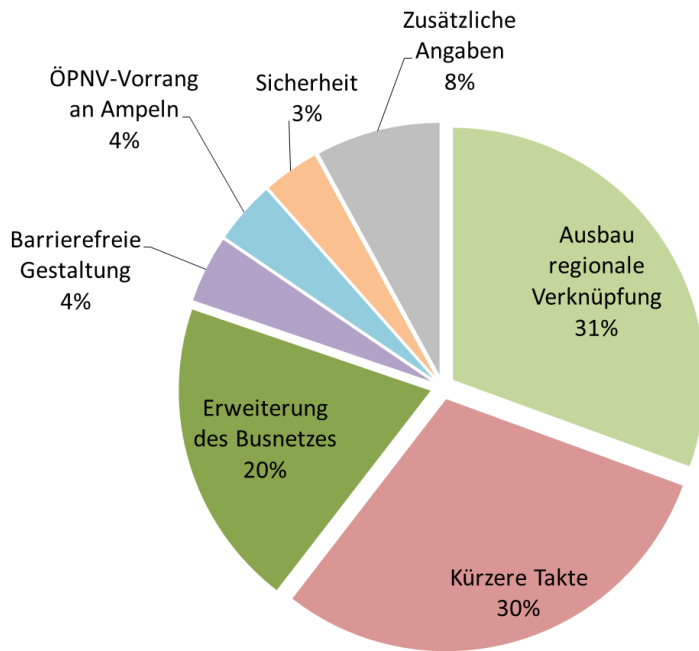


Abb. 84: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Autonutzung und Verzicht

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens beinhaltet das Thema, unter welchen Voraussetzungen auf das Auto verzichtet würde. Ein Großteil der Befragten in Overath (36 % der Befragten) und Neunkirchen-Seelscheid (32 % der Befragten) hat angegeben, dass sie generell nicht auf das eigene Auto verzichten möchten. In Much (30 % der Befragten) und Ruppichteroth (28 % der Befragten) sind die Befragten der Meinung, dass sie bei einem besseren ÖPNV-Angebot auf das Auto verzichten könnten. Darüber hinaus denken einige Befragte (20 % der Befragten auf Ebene des gesamten Projektgebiets), v. a. in Hennef, dass bei einem preislich günstigeren ÖPNV auf das private Auto verzichtet werden könnte.

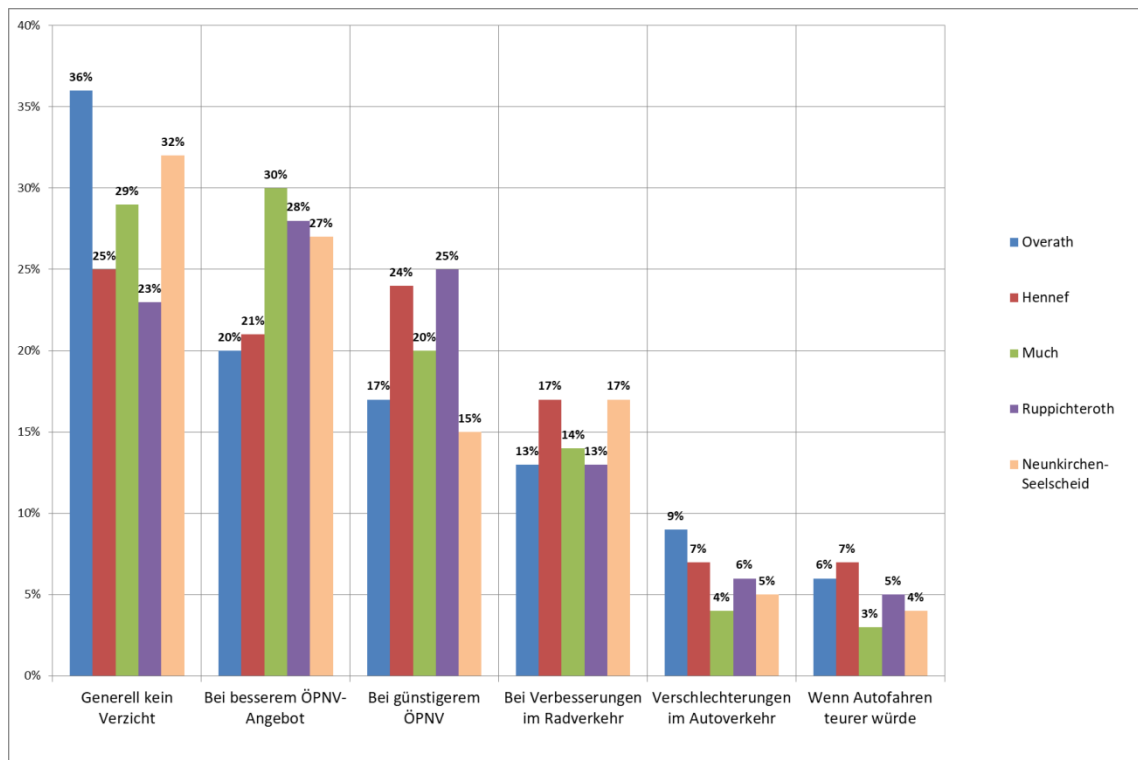


Abb. 85: Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung

Die letzte Frage des Zusatzfragebogens zielte auf die Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren ab. Vor allem vor dem Hintergrund der aktuell auftretenden Coronapandemie haben Bürger teilweise das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und es ist zu Veränderungen bzw. veränderten Ansichten gekommen.

Bezüglich der Nahmobilität kann festgehalten werden, dass die meisten Befragten in allen Kommunen davon ausgehen, dass sie in den nächsten Jahren genauso oft zu Fuß gehen. Die Anzahl derer, die davon ausgeht, dass sie zukünftig häufiger zu Fuß gehen wird ist jedoch größer, als derer die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein (s. Abb. 86). Bei der Aussicht hinsichtlich der Fahrradnutzung zeigt sich ein anderes Bild. In den Kommunen gehen zahlreiche Befragte davon aus, dass sie zukünftig vermehrt mit dem Fahrrad die Wege zurücklegen werden. Lediglich in Much wird eine verstärkte Fahrradnutzung ausgeschlossen (s. Abb. 87). Demgegenüber zeigt sich bei der ÖPNV-Nutzung ein zweigeteiltes Bild. Sowohl beim Bus als auch beim Zug gehen die meisten Befragten davon aus, dass sie in Zukunft genauso oft diese Verkehrsmittel nutzen werden. Gleichzeitig meinen jedoch

vermehrt Personen, dass sie den Bus und den Zug weniger häufig für die zurückzulegenden Wege nutzen werden, während andere denken, dass sie vermehrt Bus und Bahn nutzen (s. Abb. 88 und 89). In Bezug auf die Nutzung des Autos als Verkehrsmittel gehen vermehrt Befragte aus, dass sie zukünftig weniger häufiger mit dem privaten Pkw fahren (s. Abb. 90). Das gleiche gilt für die Nutzung des Flugzeugs. Hier zeigt sich, dass in allen Kommunen die Befragten in Zukunft auf das Flugzeug als Verkehrsmittel verzichten möchten (s. Abb. 91). Während der Corona-Pandemie haben zahlreiche Angestellte verstärkt (je nach Möglichkeit) im Homeoffice gearbeitet. Die Befragten in den Kommunen des Untersuchungsraums haben ebenfalls angegeben, dass sie zukünftig verstärkt im Homeoffice arbeiten werden. Damit besteht die Möglichkeit, dass v. a. Arbeitswege zurückgehen werden.

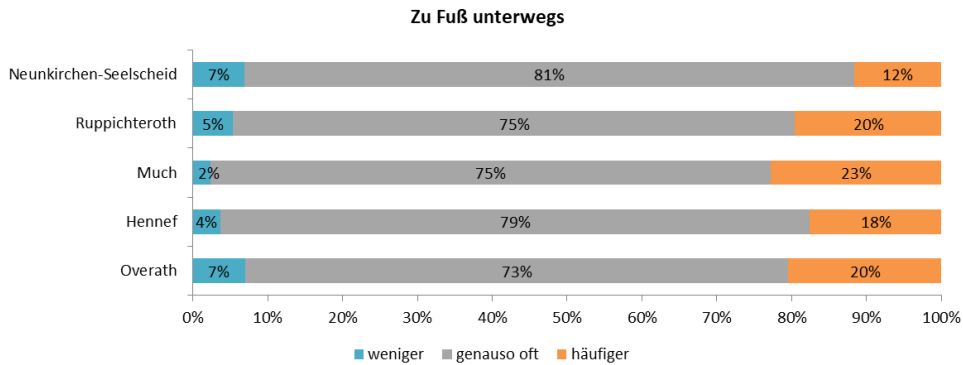


Abb. 86: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

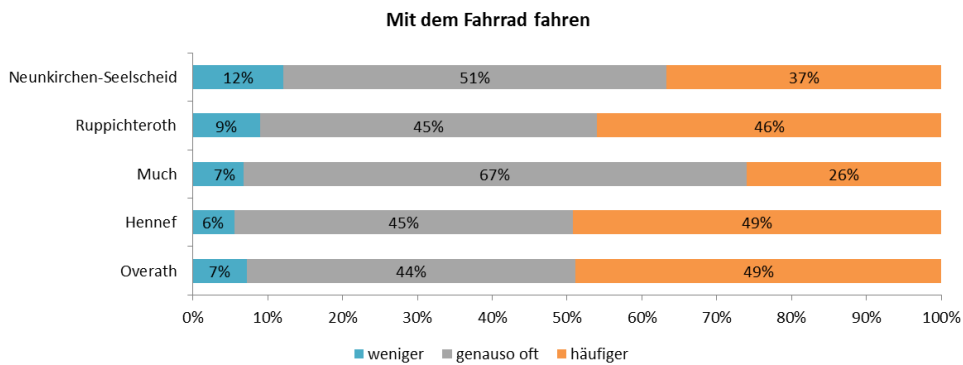


Abb. 87: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

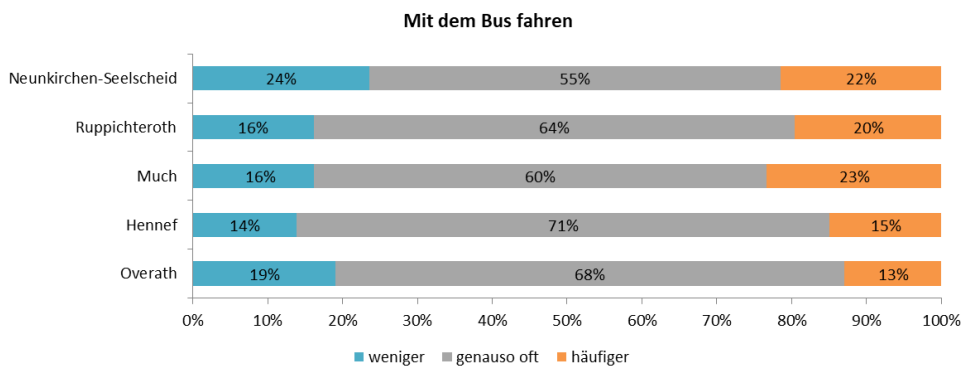


Abb. 88: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

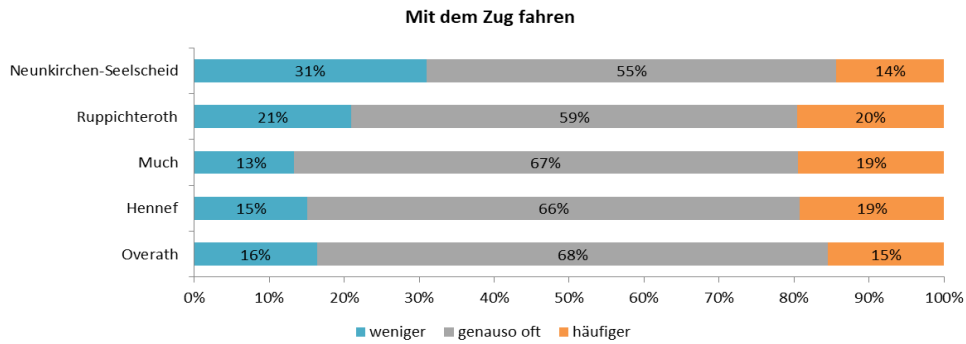


Abb. 89: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

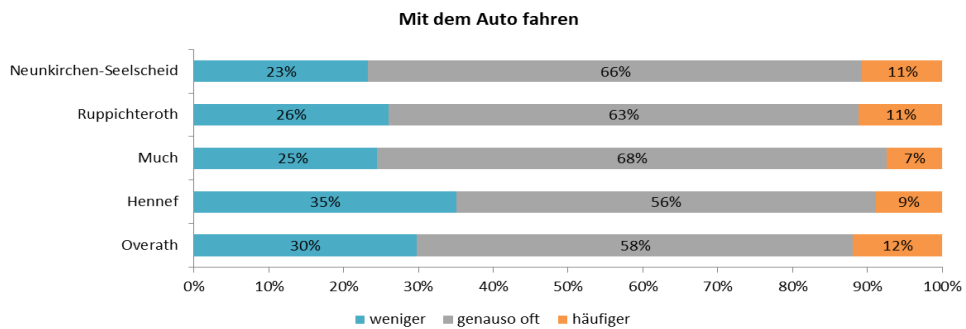


Abb. 90: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

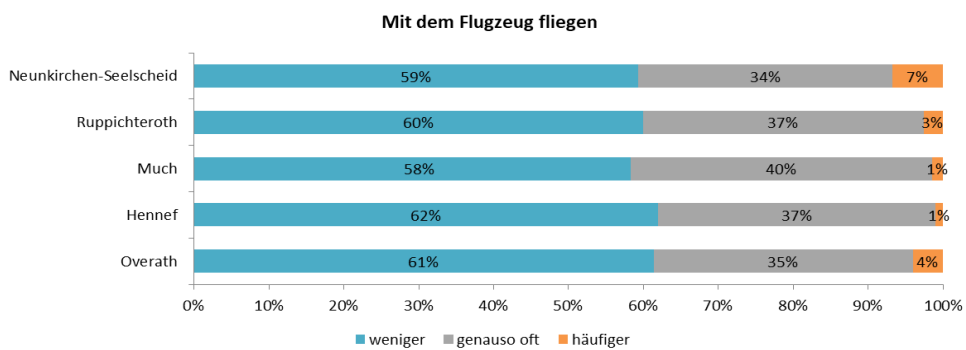


Abb. 91: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

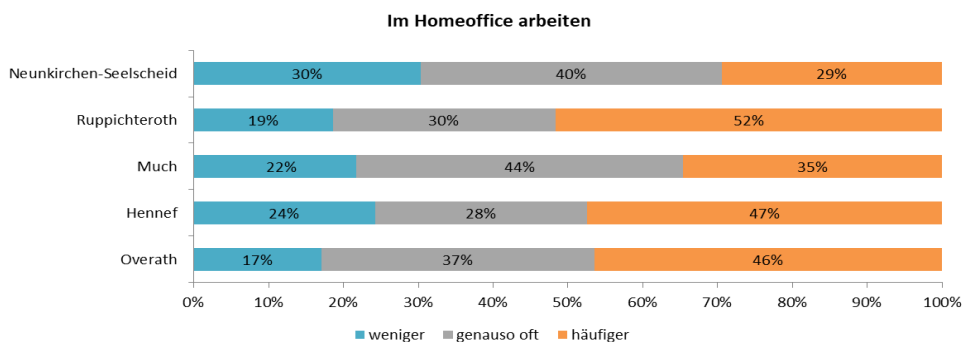


Abb. 92: Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Kommunen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

8. Zusammenfassendes Fazit

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger im Untersuchungsraum der MobilitätsWerkStadt 2025 mit den beteiligten Kommunen Overath, Hennef, Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl für den gesamten Untersuchungsraum als auch auf kommunaler Ebene. Das Verkehrsverhalten ist sehr heterogen und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Projektraums ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Während in Hennef und Overath die Nahmobilität eine große Rolle spielt, sind die übrigen, weniger dicht bebauten und besiedelten Kommunen mitunter deutlich Pkw-affiner.

Auf Ebene des Gesamttraums verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 66 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 34 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Damit ist das Niveau des Verhältnisses von MIV zu Umweltverbund seit 2009, dem Jahr der letztmaligen Datenerfassung, in etwa konstant. Es hat lediglich eine Verschiebung der Anteile von Fußverkehren auf das Rad stattgefunden.

Im interkommunalen Vergleich mit Städten ähnlicher Größe und Stadtstruktur sowie den benachbarten Städten und Kreisen fallen die Umweltverbundanteile bei der Verkehrsmittelwahl der Kommunen des Untersuchungsraums ähnlich aus, wie die Anteile auf Kreisebene (Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis). Einzelne Kommunen (Hennef und Overath) profitieren von ihrem Schienenanschluss und dem dadurch erhöhten ÖPNV-Anteil am Modal Split.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel besitzt vor allem in Hennef in der täglichen Mobilität einen hohen Stellenwert. Indizien dafür sind sowohl die hohen Radverkehrsanteile an der Mobilität als auch die hohen Besitzquoten je Person bzw. je Haushalt. Dies gilt einerseits für herkömmliche Fahrräder als auch vermehrt für Pedelecs und E-Bikes, deren Besitz- und Nutzungsquote ebenfalls hoch ausfallen. Hingegen besitzt der ÖPNV noch Verbesserungspotenzial. Dies trifft in besonderem Maße auf den Busverkehr in den Gemeinden Much, Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid zu. Unterstützt wird dieser Eindruck von dem Wunsch vieler Befragter in diesen Kommunen, das Busnetz zu erweitern und auszubauen. Insgesamt betrachtet beträgt die Binnenverkehrsquote im Untersuchungsraum 56 %. Die durchschnittliche Wegelänge beträgt 12,9 km. Demnach verlassen die Bürger der Kommunen im Untersuchungsraum bei einem Großteil der Mobilität das Stadtgebiet. Dies trifft vor allem auf Arbeitswege zu.

Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen konnte festgestellt werden, dass zahlreiche Wege zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid erfolgen. Dahinter folgen die Wegebeziehungen zwischen Hennef und Neunkirchen-Seelscheid.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Untersuchungsraum und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den Kommunen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach Wohnort der befragten Personen. Einig sind sich die Bürger, dass im Radverkehr und ÖPNV der größte Verbesserungsbedarf besteht. Das aktuelle Radverkehrsangebot wird mit einer Durchschnittsnote von 3,86 als besonders negativ eingestuft. Dahinter folgt mit einer durchschnittlichen Bewertung von 3,73 das ÖPNV-Angebot. Aus Sicht der Bürger sind sowohl das Angebot im Stadtbusverkehr als auch die regionale Verknüpfung und das Taktangebot bestehender Verbindungen verbesserungswürdig. Außerdem sind aus Sicht der Bürger im Radverkehr das Radwegenetz auszubauen und die Trennung vom Autoverkehr zu verbessern.

Letztlich konnten die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bürger im Untersuchungsraum festgestellt werden. Der Großteil ist laut eigener Aussage zwar nicht betroffen, trotzdem lässt sich vor allem bei Berufstätigen die verstärkte Nutzung von Homeoffice-Angeboten feststellen sodass in der aktuellen Situation Arbeitswege wegfallen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Arbeitssituation in Zukunft gestaltet und wie die Nutzung des Homeoffice, unabhängig einer Pandemiesituation, entwickeln wird.

QUELLENVERZEICHNIS

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Infas: Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis, 2009.

Infas: Platz da! Der AGFS-Kongress zur Verkehrssicherheit, 2019.

Infas: Mobilität in Deutschland. Kurzreport, 2019.

Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung 2014 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Bergisch Gladbach, 2014.

Stadt Bonn: Verkehrsentwicklungsplan Bonn, 2020.

Stadt Münster, Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner 2013
Technische Universität Dresden: Endbericht zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten – SrV 2009.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
bzgl.	bezüglich
km	Kilometer
KW	Kalenderwoche
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
v.a.	vor allem

ANHANG

Fragebogen (Stichtage der 1. Erhebungswelle)

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in den Kommunen Overath, Hennef, Much, Neunkirchen-Seelscheid und Ruppichterath. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität im Projektgebiet zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen.
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt.
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen.
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:

- **Schriftliche Teilnahme:** Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an die Stadtverwaltung Overath - oder:
- **Online-Teilnahme:** Auf den Websites der Kommunen und des Planungsbüros büro stadVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:
- **Telefonische Teilnahme:** Schicken Sie bitte die beigefügte Postkarte ausgefüllt an die Stadtverwaltung Overath zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) oder SMS/Whatsapp (0175 / 9169680) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol:). Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antwort selbst formulieren (Symbol: _____).
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus.
- Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie den **22.09. oder 24.09.2020** wählen.
- Sollte Sie das **Coronavirus (COVID-19)** zu einem veränderten Mobilitätsverhalten zwingen (durch Home-office, geschlossene Schulen etc.), bitten wir Sie, im Wegeprotokoll die Wege in Klammern zu notieren, die Sie unter normalen Umständen an den Stichtagen unternommen hätten.

Was ist ein Weg?

- Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel (z. B. Einkauf) zugeordnet.
*Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann zur Arbeit = 2 Wege
Hin- und Rückwege sind 2 verschiedene Wege.*
- Auf einem Weg mit einem bestimmten Ziel/Zweck können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden.
Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, dann mit dem Bus weiter in das Wohngebiet und schließlich mit dem Fahrrad nach Hause = 1 Weg. Es ist ein Heimweg.
- Bitte tragen Sie alle Wege des Tages ein. Auch Fuß-, Heim- und Rückwege sind für die Befragung wichtig.

Haben Sie noch Fragen?

Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen bei der Stadtverwaltung Overath:

- telefonisch (Herr Weitz): 02206 / 602-147
- per E-Mail: jh.weitz@overath.de

oder bei büro stadVerkehr:

- telefonisch (Herr Lenz): 02103 / 91159-17 oder 0175 / 916980
- per E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Haushaltsfragebogen	
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.	
In welcher Kommune wohnen Sie?	
Overath <input checked="" type="radio"/>	Much <input type="radio"/>
Hennef <input type="radio"/>	Ruppichteroth <input type="radio"/>
Neunkirchen-Seelscheid <input type="radio"/>	
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	<u>3</u> Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , davon: <u>1</u> noch <u>nicht</u> 6 Jahre alt.
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos (inkl. Kombi, Van): <u>2</u> , davon: <u>0</u> Elektroautos Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____ Anzahl Fahrräder: <u>3</u> , davon: <u>0</u> Elektrofahrräder/Pedelecs
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr mit dem/den Auto(s) Ihres Haushalts?	1. Auto: <u>15.000</u> km pro Jahr 2. Auto: <u>8.000</u> km pro Jahr 3. Auto: _____ km pro Jahr 4. Auto: _____ km pro Jahr <input type="radio"/> kein Auto vorhanden
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder <u>2</u> Minuten Bahnhof: _____ Meter oder <u>5</u> Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind fußläufig nicht zu erreichen.

Personenfragebogen
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	<u>1981</u>	<u>1989</u>	_____	_____	_____	_____
Geschlecht weiblich männlich	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Personenfragebogen
 (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)
 Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!

Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Höchster Schulabschluss? Hauptschule, Volksschule Mittlere Reife (Realschule) (Fach-)Hochschulreife (Abitur) ohne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (z.B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)?	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec / E-Bike?	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel? (Fuß, Auto, Fahrrad, Bus, Bahn, etc.; Mehrfachangaben möglich!)	<u>Auto</u> <u>Fuß</u>	<u>Fahrrad</u> <u>Auto</u>	_____	_____	_____	_____
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
War Ihr Mobilitätsverhalten <u>am Stichtag</u> aufgrund des Coronavirus (COVID-19) beeinflusst?	ja <input checked="" type="checkbox"/> <small>bitte erläutern Sie</small> <u>Homeoffice</u>	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small>	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small>	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small>	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small>	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small>
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.						
Krankheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urlaub	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auswirkungen des Coronavirus (Homeoffice, geschlossene Schulen) ➡ bitte Wegeprotokoll beachten!	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

HINWEIS: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z.B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage (22.09. **oder** 24.09.2020) unternommen hätten.

Wegeprotokoll für den Stichtag				
nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten				
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: <input checked="" type="checkbox"/> 22.09.2020 oder <input type="checkbox"/> 24.09.2020				
	1.) Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2.) Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3.) Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
Beispiel:	Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:25
1. Person				
1. Weg	<i>(Overath, Ferrenberg 36)</i>	<i>(Köln, Colonia-Allee)</i>	<i>07:25</i>	<i>08:00</i>
2. Weg	<i>(Köln, Colonia-Allee)</i>	<i>(Overath, Ferrenberg 36)</i>	<i>16:30</i>	<i>17:05</i>
3. Weg	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>Overath, Cyriax 22</i>	<i>17:50</i>	<i>18:00</i>
4. Weg	<i>Overath, Cyriax 22</i>	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>19:10</i>	<i>19:20</i>
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
2. Person				
1. Weg	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>Overath, Kolpingplatz</i>	<i>08:20</i>	<i>08:25</i>
2. Weg	<i>Overath, Kolpingplatz</i>	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>08:30</i>	<i>08:35</i>
3. Weg	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>Overath, Kolpingplatz</i>	<i>14:00</i>	<i>14:05</i>
4. Weg	<i>Overath, Kolpingplatz</i>	<i>Overath, Wiesenauel</i>	<i>14:15</i>	<i>14:20</i>
5. Weg	<i>Overath, Wiesenauel</i>	<i>Overath, Ferrenberg 36</i>	<i>14:40</i>	<i>14:55</i>
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
3. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

Seite 4 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Info auf Seite 1).
 Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)

4.) Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)											5.) Zweck oder Ziel des Weges										
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)	Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1. Person																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
2. Person																					
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
3. Person																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

HINWEIS: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z.B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage (22.09. **oder** 24.09.2020) unternommen hätten.

Wegeprotokoll für den Stichtag				
nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten				
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: <input type="radio"/> 22.09.2020 <u>oder</u> <input type="radio"/> 24.09.2020				
	1.) Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2.) Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3.) Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
Beispiel:	Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:25
4. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
5. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
6. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

Seite 6 *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Info auf Seite 1).
 Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)

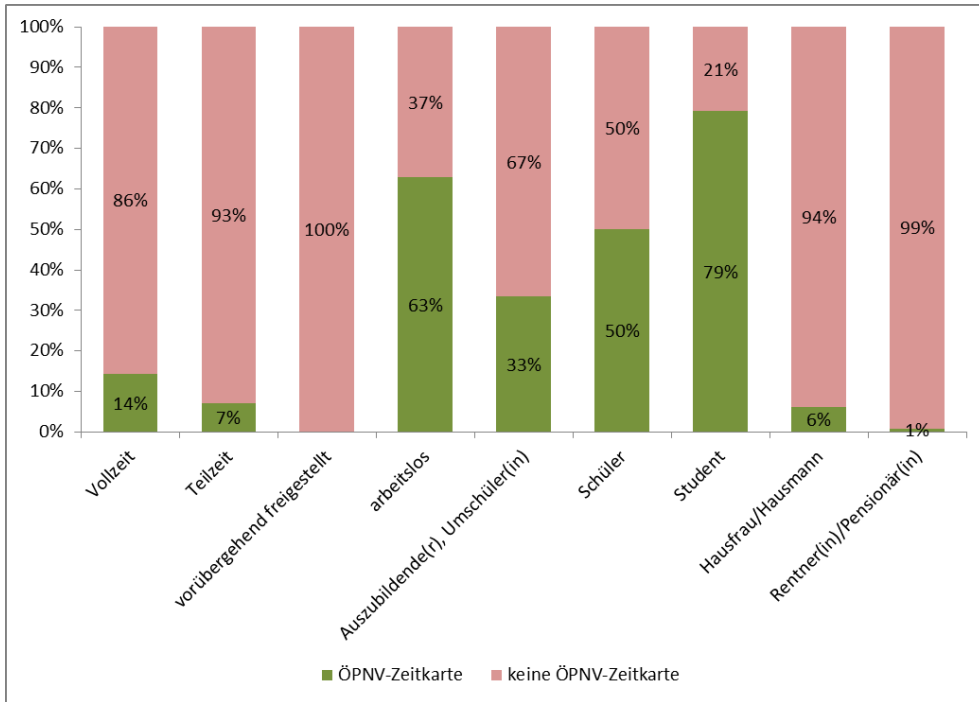
4.) Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)											5.) Zweck oder Ziel des Weges										
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Moto	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)	Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Beispiel
											4. Person										
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
											5. Person										
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
											6. Person										
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

Zusatzfragebogen							
(Bitte füllen Sie den Bogen gemeinsam mit allen Haushaltsmitgliedern aus oder lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen stellvertretend für den Haushalt beantworten.)							
Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Ihrem Heimatort?							
	1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf? <i>Bitte kreuzen Sie maximal 2 Punkte je Verkehrsmittel an!</i>							
Fußverkehr	Ausreichende Gehwegbreiten	<input type="radio"/>		Fußgängerfreundliche Ampeln	<input type="radio"/>		
	Wegweisung	<input type="radio"/>		Beleuchtung	<input type="radio"/>		
	Zustand der Gehwege	<input checked="" type="radio"/>		Fußgängerüberwege	<input checked="" type="radio"/>		
 (zusätzliche Angabe) <input type="radio"/>						
Radverkehr	Ausbau des Radwegenetzes	<input checked="" type="radio"/>		Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="radio"/>		
	Trennung vom Autoverkehr	<input type="radio"/>		Abstellanlagen für Fahrräder	<input type="radio"/>		
	Zustand der Radwege	<input checked="" type="radio"/>		Wegweisung	<input type="radio"/>		
 (zusätzliche Angabe) <input type="radio"/>						
Bus und Bahn	Ausbau regionale Verknüpfung	<input type="radio"/>		ÖPNV-Vorrang an Ampeln	<input type="radio"/>		
	Erweiterung des Busnetzes	<input type="radio"/>		Kürzere Takte	<input checked="" type="radio"/>		
	Barrierefreie Gestaltung	<input checked="" type="radio"/>		Sicherheit	<input type="radio"/>		
 (zusätzliche Angabe) <input type="radio"/>						
Autoverkehr	Parkplatzangebot	<input type="radio"/>		Verringerung d. Lkw-Verkehrs	<input type="radio"/>		
	Park&Ride	<input type="radio"/>		Verkehrsberuhigung	<input type="radio"/>		
	Zustand der Straßen	<input checked="" type="radio"/>		CarSharing	<input type="radio"/>		
	Förderung der Elektromobilität, Aufstellen von Ladestationen (zusätzliche Angabe) <input checked="" type="radio"/>						
Frage 3: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf das Auto verzichten? <small>(Mehrfachnennungen sind möglich)</small>							
Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)	<input checked="" type="radio"/>		Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	<input type="radio"/>			
Bei besserem ÖPNV-Angebot	<input checked="" type="radio"/>		Bei günstigerem ÖPNV	<input type="radio"/>			
Bei Verbesserung der Radwegeinfrastruktur	<input type="radio"/>		Kein Verzicht	<input type="radio"/>			
Frage 4: Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahren verändern wird?							
Ich werde... weniger <input type="radio"/> / genauso oft <input checked="" type="radio"/> / häufiger <input type="radio"/> zu Fuß unterwegs sein.							
...weniger <input type="radio"/> / genauso oft <input checked="" type="radio"/> / häufiger <input type="radio"/> mit dem Fahrrad fahren.							
...weniger <input type="radio"/> / genauso oft <input type="radio"/> / häufiger <input checked="" type="radio"/> mit dem Bus fahren.							
...weniger <input type="radio"/> / genauso oft <input checked="" type="radio"/> / häufiger <input type="radio"/> mit dem Zug fahren.							
...weniger <input checked="" type="radio"/> / genauso oft <input type="radio"/> / häufiger <input type="radio"/> mit dem Auto fahren.							
...weniger <input checked="" type="radio"/> / genauso oft <input type="radio"/> / häufiger <input type="radio"/> mit einem Flugzeug fliegen.							
...weniger <input type="radio"/> / genauso oft <input type="radio"/> / häufiger <input checked="" type="radio"/> zu Hause im Homeoffice arbeiten.							

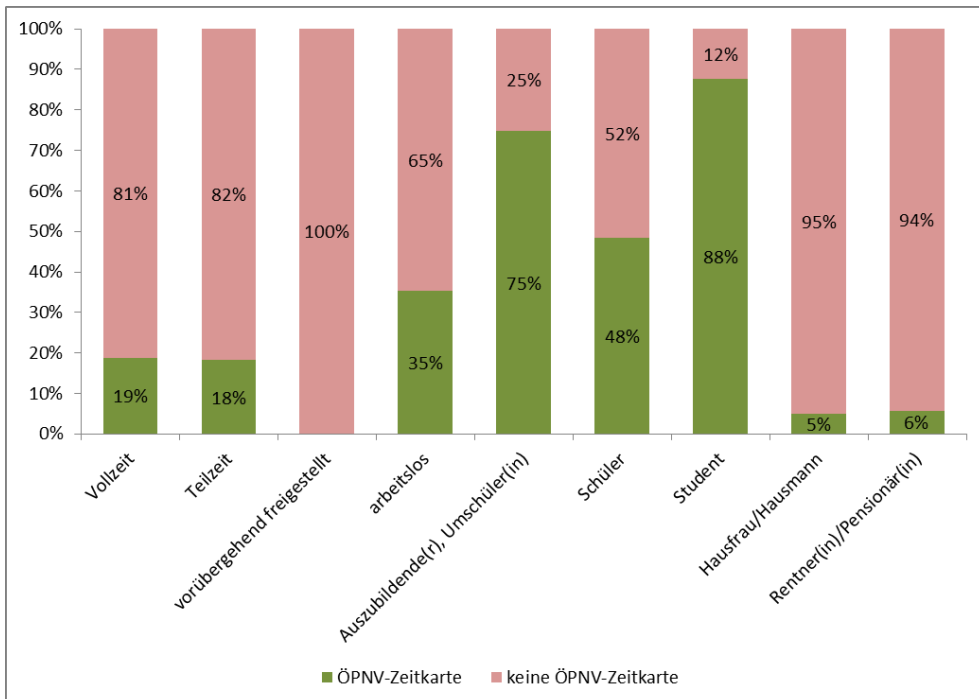
Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit: Overath

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



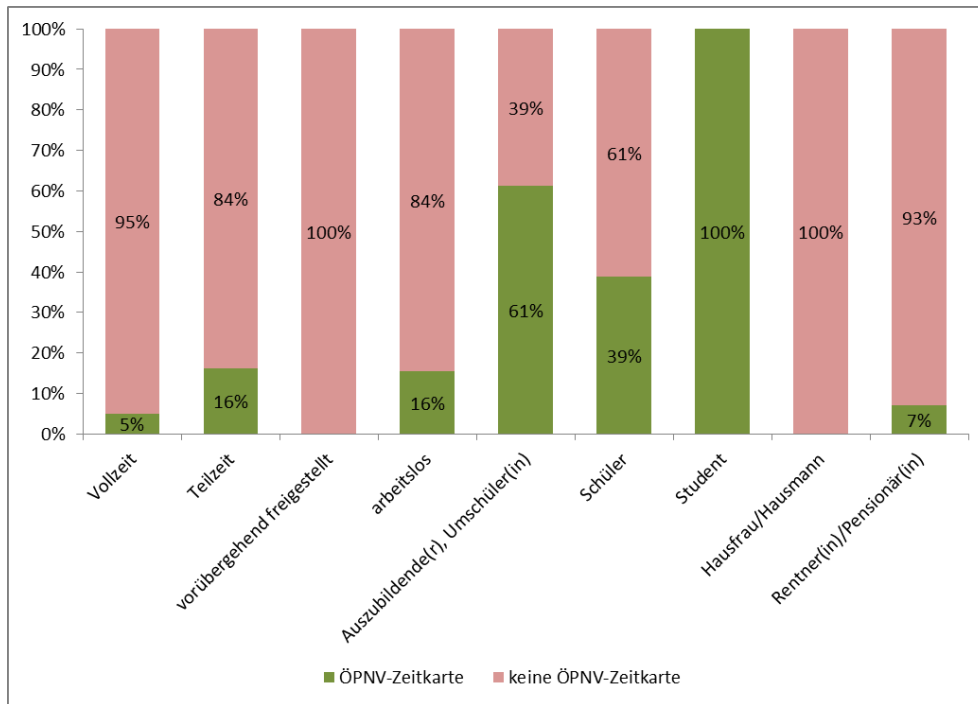
Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit: Hennef

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



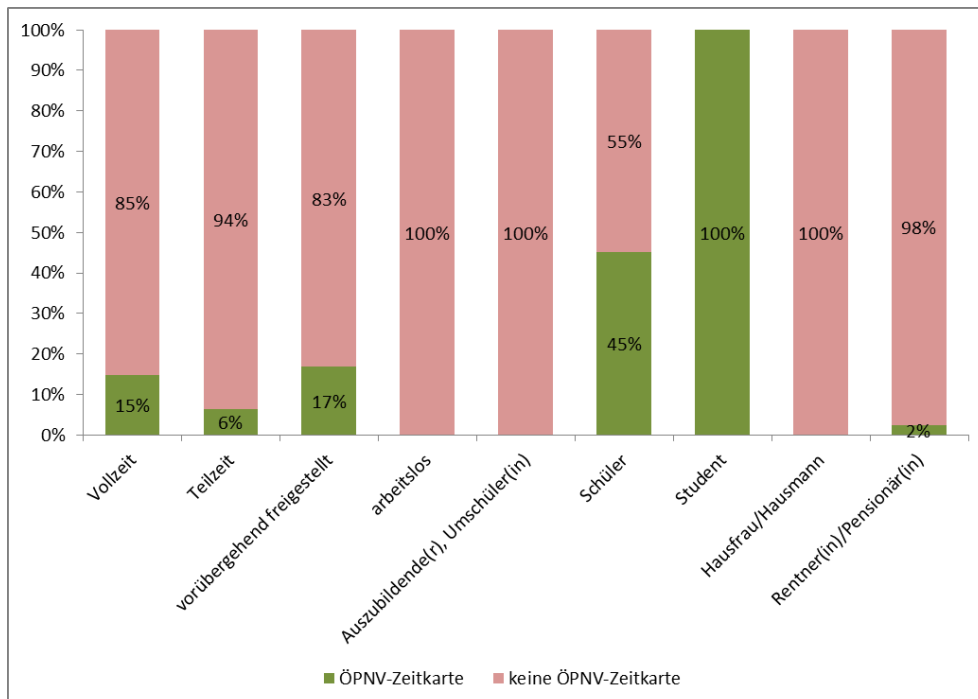
Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit: Much

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



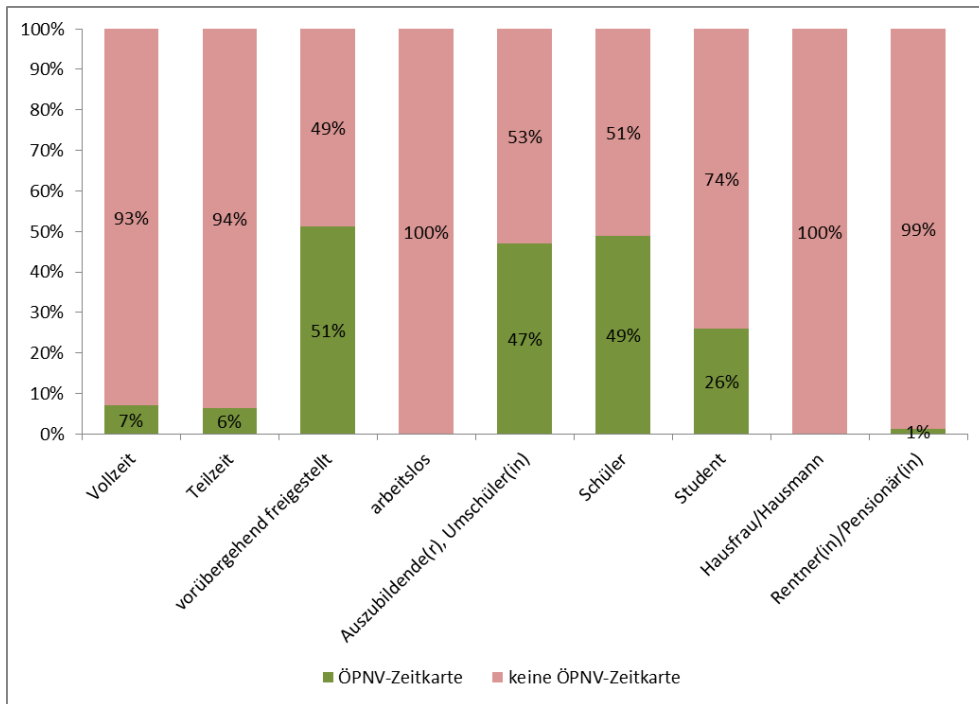
Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit: Ruppichterath

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



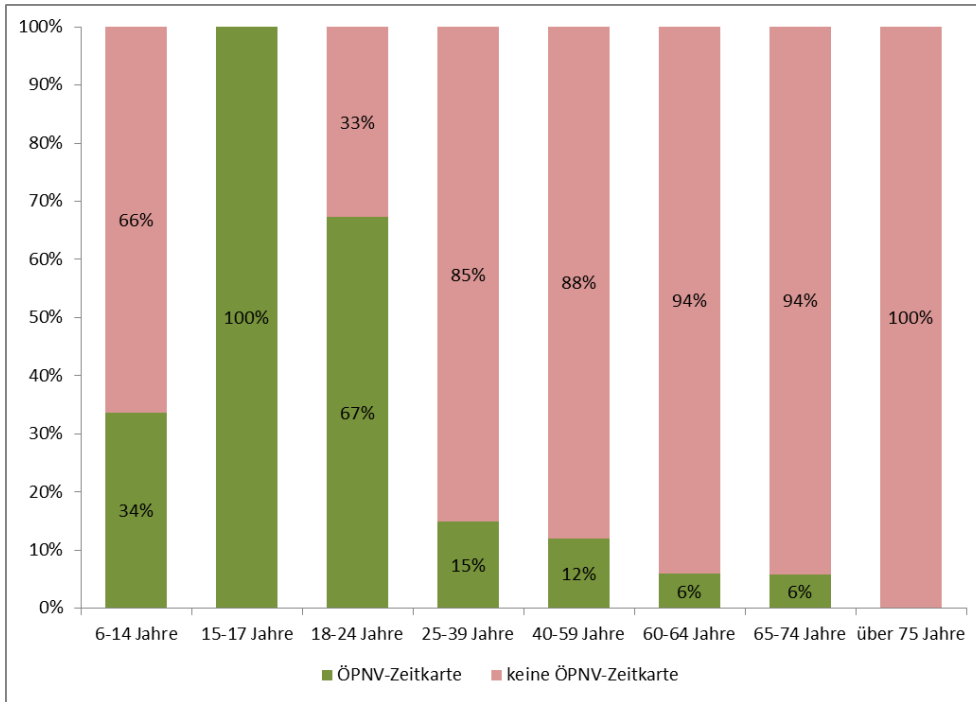
Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



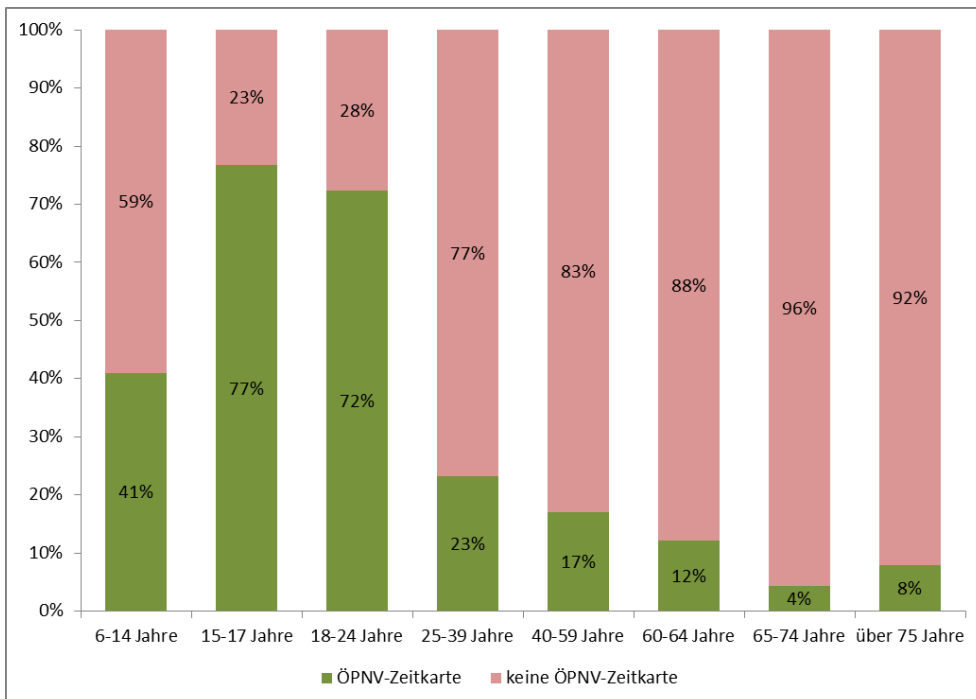
Zeitkartenbesitz nach Altersklasse: Overath

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



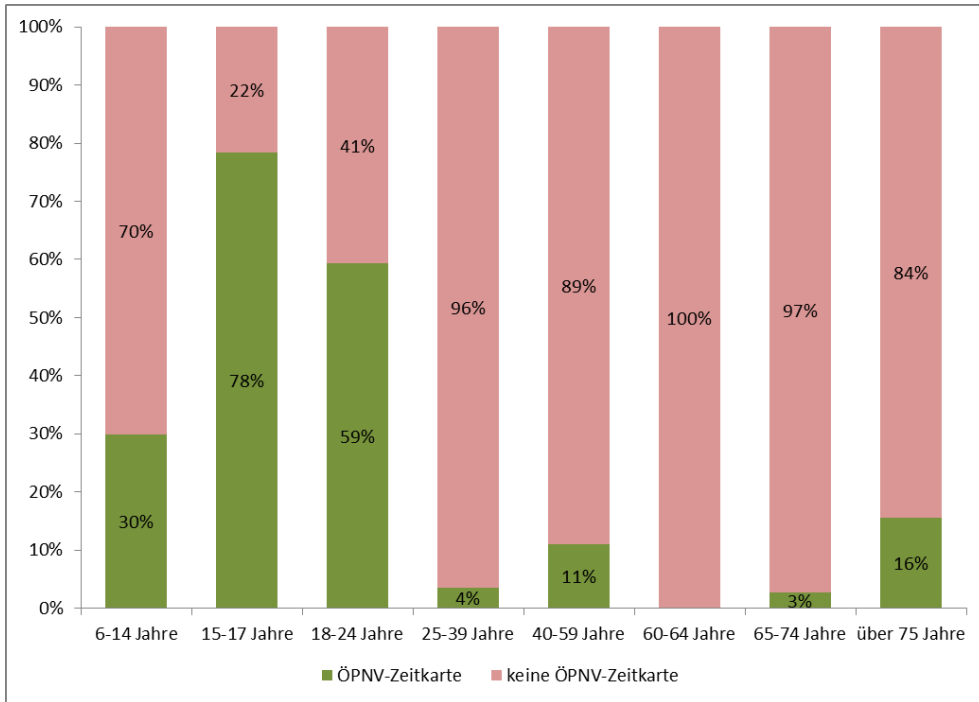
Zeitkartenbesitz nach Altersklasse: Hennef

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



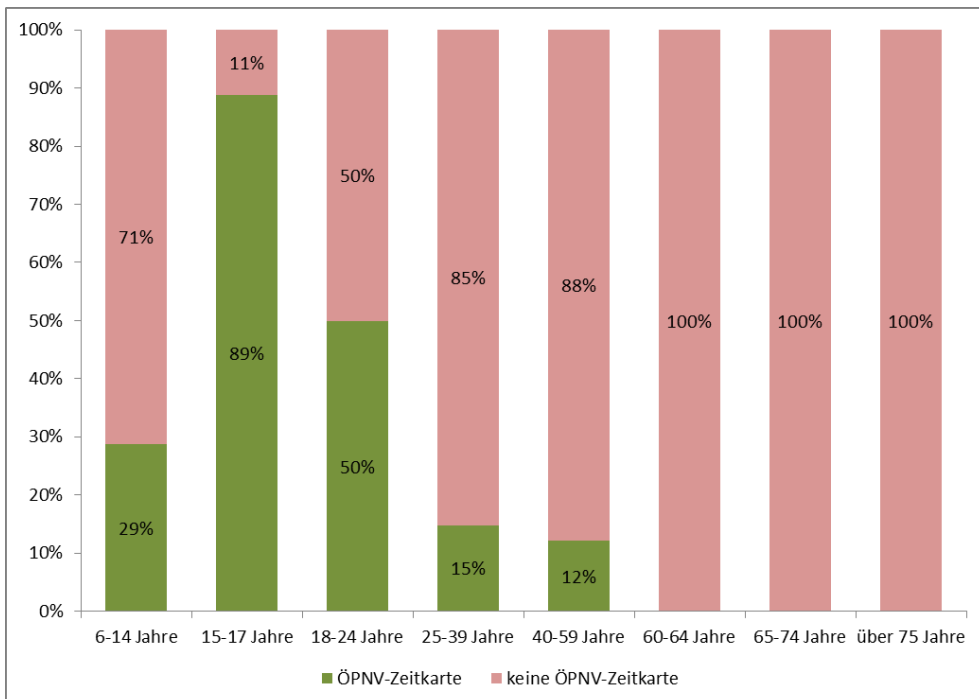
Zeitkartenbesitz nach Altersklasse: Much

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



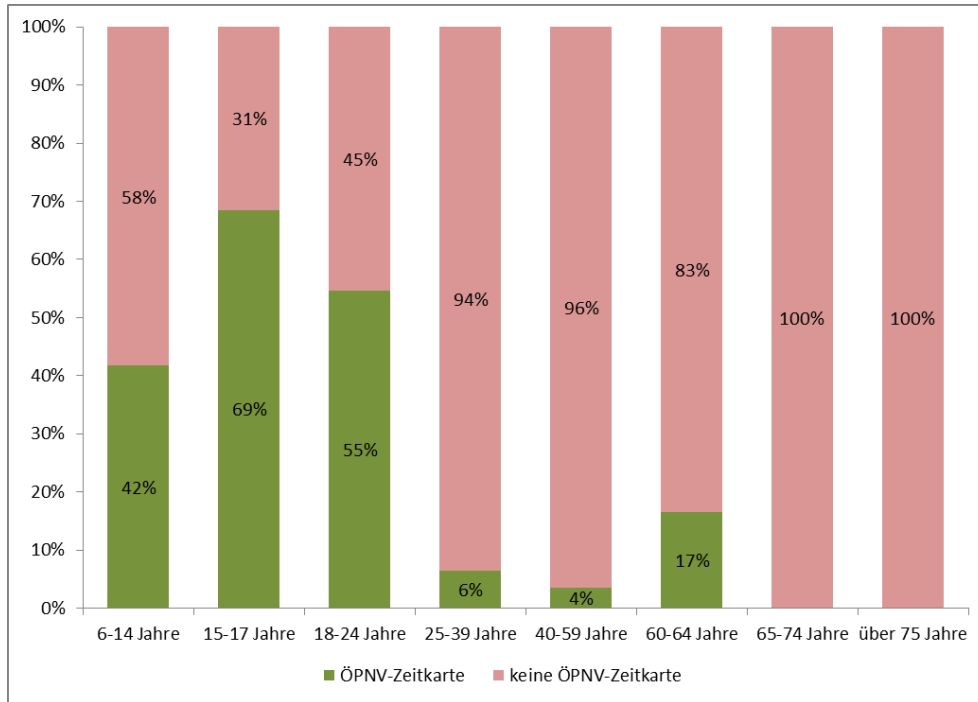
Zeitkartenbesitz nach Altersklasse: Ruppichteroth

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



Zeitkartenbesitz nach Altersklasse: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Personenebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele der Bewohner Overaths (Auswertung auf Wegeebe)

	Anteile an Gesamtwege Overaths	Wege absolut
Gesamtwege Overath		80.100
Häufigste Ziele:		
<i>Köln</i>	13,3%	10.600
<i>Bergisch-Gladbach</i>	13,2%	10.600
<i>Rösrath</i>	3,1%	2.500
<i>Lohmar</i>	2,7%	2.200
<i>Bonn</i>	1,3%	1.100
<i>Lindlar</i>	1,3%	1.000
<i>Leverkusen</i>	1,2%	1.000
<i>Gummersbach</i>	0,8%	700
<i>Engelskirchen</i>	0,8%	600
<i>Sankt Augustin</i>	0,5%	400
<i>Sonstige Außenziele</i>	14,8%	11.800

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die statistische Aussagekraft bezüglich der Wegezähl der Außenziele (außerhalb des Projektraums) auf Ebene der einzelnen Kommunen abnimmt. Somit ist es möglich, dass einzelne Ziele über- oder unterrepräsentiert sind. Im Beispiel von Overath ist davon auszugehen, dass die Wegezähl nach Köln vergleichsweise etwas zu niedrig ausfällt.

Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele der Bewohner Hennefs

(Auswertung auf Wegeebe)

	Anteile an Gesamtwege Hennefs	Wege absolut
Gesamtwege Hennef		143.100
Häufigste Ziele:		
<i>Bonn</i>	8,3%	11.800
<i>Siegburg</i>	8,2%	11.700
<i>Köln</i>	6,5%	9.300
<i>Sankt-Augustin</i>	4,1%	5.800
<i>Troisdorf</i>	3,1%	4.400
<i>Lohmar</i>	1,3%	1.900
<i>Eitorf</i>	1,3%	1.800
<i>Königswinter</i>	1,3%	1.800
<i>Düsseldorf</i>	0,6%	800
<i>Leverkusen</i>	0,6%	800
<i>Sonstige Außenziele</i>	9,1%	13.000

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die statistische Aussagekraft bezüglich der Wegezähl der Außenziele (außerhalb des Projektraums) auf Ebene der einzelnen Kommunen abnimmt. Somit ist es möglich, dass einzelne Ziele über- oder unterrepräsentiert sind. Im Beispiel von Hennef ist davon auszugehen, dass die Wegezähl nach Köln vergleichsweise etwas zu niedrig ausfällt.

Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele der Bewohner Muchs

(Auswertung auf Wegeebe)

	Anteile an Gesamtwege Muchs	Wege absolut
Gesamtwege Much		46.700
Häufigste Ziele:		
<i>Köln</i>	7,2%	3.400
<i>Siegburg</i>	4,5%	2.100
<i>Nümbrecht</i>	3,2%	1.500
<i>Bonn</i>	3,1%	1.500
<i>Wiehl</i>	2,7%	1.300
<i>Troisdorf</i>	2,1%	1.000
<i>Leverkusen</i>	1,5%	700
<i>Sankt Augustin</i>	1,3%	600
<i>Engelskirchen</i>	0,8%	400
<i>Bergisch-Gladbach</i>	0,7%	300
<i>Sonstige Außenziele</i>	7,1%	3.300

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die statistische Aussagekraft bezüglich der Wegezähl der Außenziele (außerhalb des Projektraums) auf Ebene der einzelnen Kommunen abnimmt. Somit ist es möglich, dass einzelne Ziele über- oder unterrepräsentiert sind. Im Beispiel von Much ist davon auszugehen, dass die Wegezähl nach Nümbrecht vergleichsweise zu hoch ausfällt.

Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele der Bewohner Ruppichteroths (Auswertung auf Wegeebe)

	Anteile an Gesamtwege Ruppichteroths	Wege absolut
Gesamtwege Ruppichteroth		37.900
Häufigste Ziele:		
<i>Bonn</i>	4,3%	1.600
<i>Siegburg</i>	3,4%	1.300
<i>Sankt-Augustin</i>	3,2%	1.200
<i>Köln</i>	3,1%	1.200
<i>Eitorf</i>	2,9%	1.100
<i>Waldbröl</i>	2,9%	1.100
<i>Troisdorf</i>	1,5%	600
<i>Lohmar</i>	1,3%	500
<i>Windeck</i>	1,3%	500
<i>Nümbrecht</i>	1,2%	500
<i>Sonstige Außenziele</i>	13,0%	4.900

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die statistische Aussagekraft bezüglich der Wegezähl der Außenziele (außerhalb des Projektraums) auf Ebene der einzelnen Kommunen abnimmt. Somit ist es möglich, dass einzelne Ziele über- oder unterrepräsentiert sind. Im Beispiel von Ruppichteroth ist davon auszugehen, dass die Wegezähl nach Sankt Augustin vergleichsweise etwas zu hoch und dafür die Wegezähl nach Köln etwas zu niedrig ausfällt.

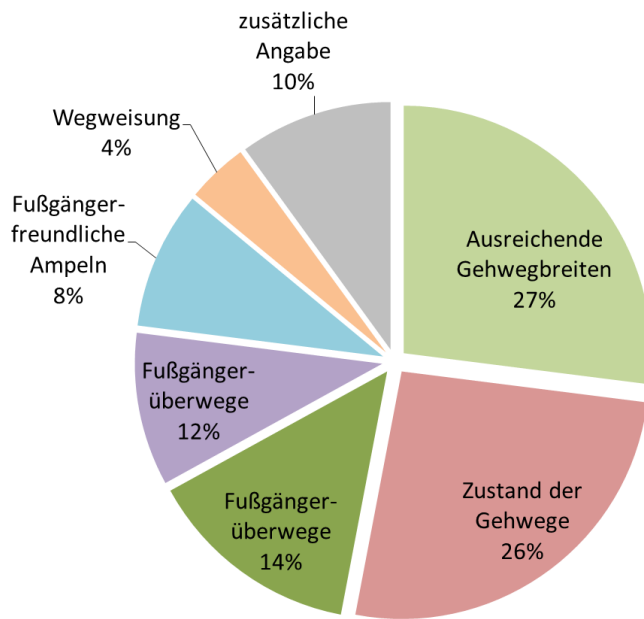
Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele der Bewohner Neunkirchen-Seelscheids
(Auswertung auf Wegeebe)

	Anteile an Gesamtwege Neunkirchen- Seelscheids	Wege absolut
Gesamtwege Neunkirchen- Seelscheid		53.500
Häufigste Ziele:		
<i>Siegburg</i>	<i>9,3%</i>	<i>5.000</i>
<i>Köln</i>	<i>8,9%</i>	<i>4.800</i>
<i>Lohmar</i>	<i>4,8%</i>	<i>2.500</i>
<i>Bonn</i>	<i>4,5%</i>	<i>2.400</i>
<i>Troisdorf</i>	<i>3,9%</i>	<i>2.100</i>
<i>Sankt Augustin</i>	<i>3,0%</i>	<i>1.600</i>
<i>Waldbröl</i>	<i>0,9%</i>	<i>500</i>
<i>Wesseling</i>	<i>0,5%</i>	<i>300</i>
<i>Eitorf</i>	<i>0,5%</i>	<i>300</i>
<i>Leverkusen</i>	<i>0,4%</i>	<i>200</i>
<i>Sonstige Außenziele</i>	<i>7,2%</i>	<i>3.800</i>

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die statistische Aussagekraft bezüglich der Wegezanzahl der Außenziele (außerhalb des Projektraums) auf Ebene der einzelnen Kommunen abnimmt. Somit ist es möglich, dass einzelne Ziele über- oder unterpräsentiert sind. Im Beispiel von Neunkirchen-Seelscheid ist davon auszugehen, dass die Wegezanzahl nach Siegburg und Lohmar vergleichsweise zu hoch ausfällt und dafür die Anzahl der Wege nach Köln zu niedrig.

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



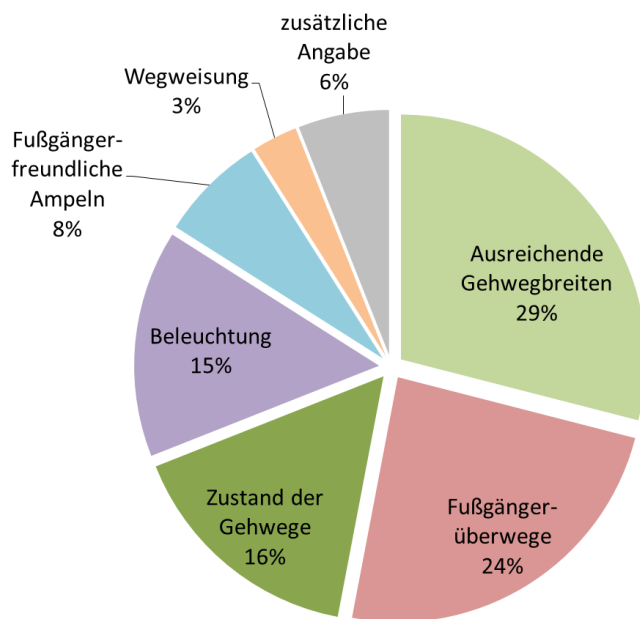
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausreichende Gehwegbreiten	27%	
2	Zustand der Gehwege	26%	
3	Fußgängerüberwege	14%	
4	Beleuchtung	12%	
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	8%	
6	Wegweisung	4%	
	zusätzliche Angabe	10%	
			<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes</i>		36%
	<i>Mehr Querungsmöglichkeiten</i>		18%
	<i>Trennung von Fuß- und Radverkehr</i>		15%
	<i>Beschilderung</i>		13%
	<i>Zustand des Gehwegs</i>		13%
	<i>Ampelschaltung</i>		5%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

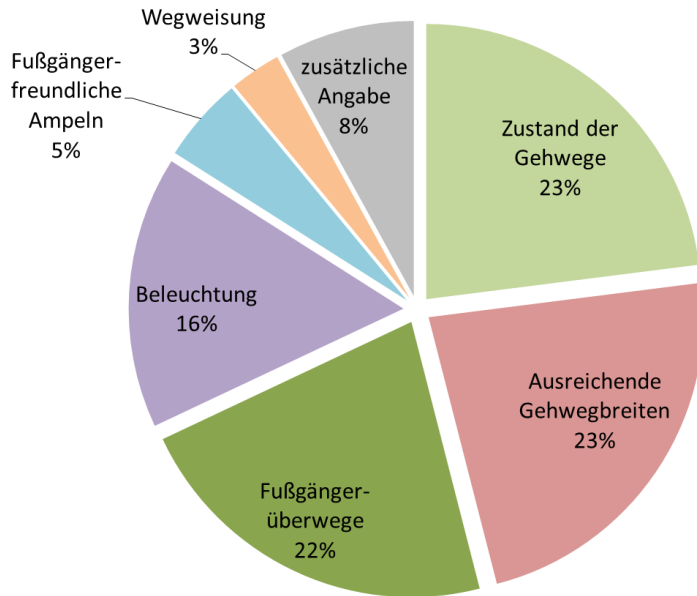
**Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr: Hennef**

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausreichende Gehwegbreiten	29%	
2	Fußgängerüberwege	24%	
3	Zustand der Gehwege	16%	
4	Beleuchtung	15%	
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	8%	
6	Wegweisung	3%	
	zusätzliche Angabe	6%	
			<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes</i>		<i>37%</i>
	<i>Mehr Querungsmöglichkeiten</i>		<i>26%</i>
	<i>Zugeparkter Gehweg</i>		<i>12%</i>
	<i>Sicherheit</i>		<i>5%</i>
	<i>Überhöhtes Tempo des Kfz-Verkehrs</i>		<i>5%</i>
	<i>Sonstiges</i>		<i>16%</i>

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



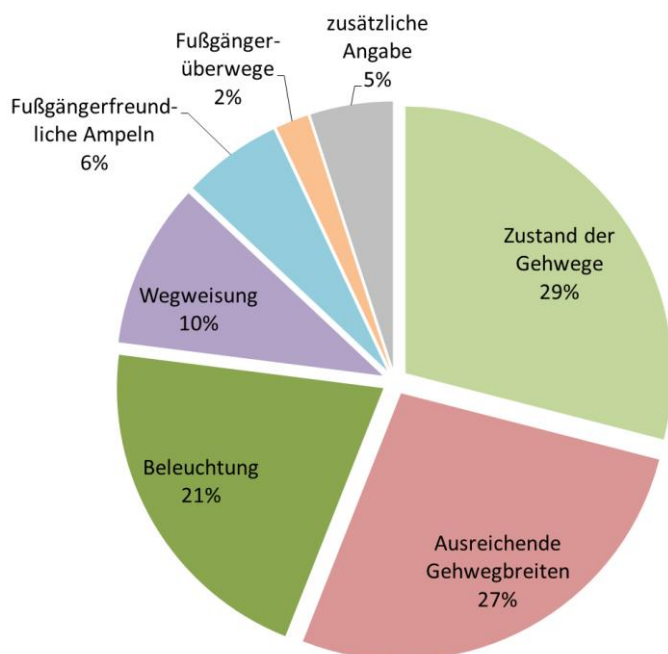
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Gehwege	23%	
2	Ausreichende Gehwegbreiten	23%	
3	Fußgängerüberwege	22%	
4	Beleuchtung	16%	
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	5%	
6	Wegweisung	3%	
	zusätzliche Angabe	8%	
			<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes</i>		78%
	<i>Sicherheit für Fußgänger verbessern</i>		14%
	<i>Mehr Querungsmöglichkeiten</i>		8%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr: Ruppichteroth

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



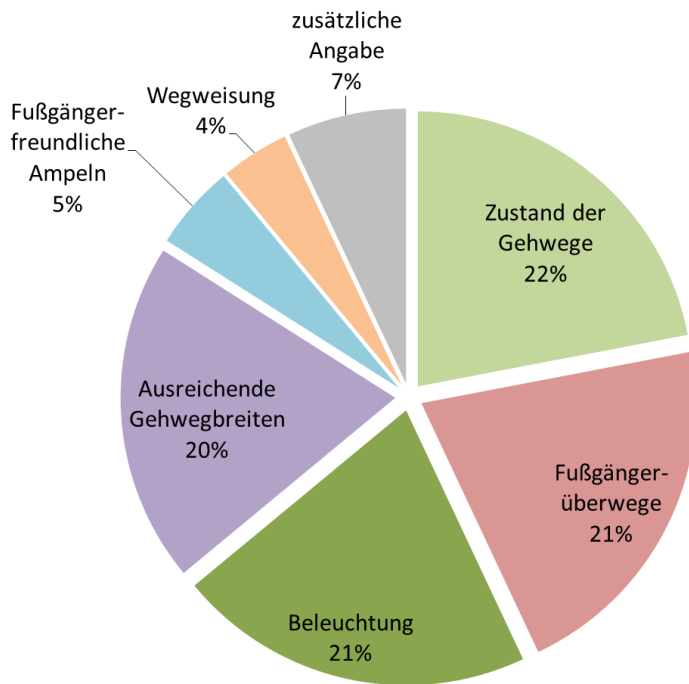
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr: Ruppichteroth

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Gehwege	29%	
2	Ausreichende Gehwegbreiten	27%	
3	Beleuchtung	21%	
4	Wegweisung	10%	
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	6%	
6	Fußgängerüberwege	2%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			davon
	Ausbau des Fußwegenetzes		100%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



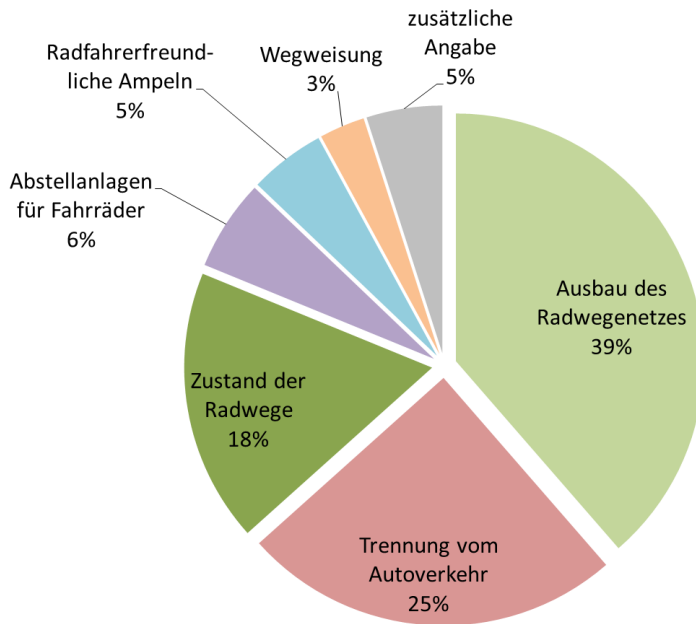
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Gehwege	22%	
2	Fußgängerüberwege	21%	
3	Beleuchtung	21%	
4	Ausreichende Gehwegbreiten	20%	
5	Fußgängerfreundliche Ampeln	5%	
6	Wegweisung	4%	
	zusätzliche Angabe	7%	
			davon
	<i>Ausbau des Fußwegenetzes</i>		69%
	<i>Sicherheit für Fußgänger verbessern</i>		21%
	<i>Überhöhtes Tempo des Kfz-Verkehrs</i>		10%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



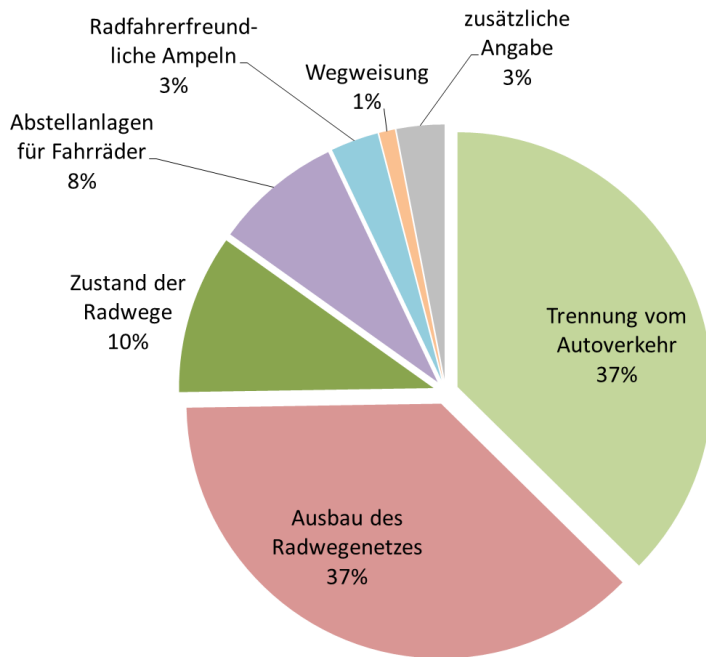
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau des Radwegenetzes	39%	
2	Trennung vom Autoverkehr	25%	
3	Zustand der Radwege	18%	
4	Abstellanlagen für Fahrräder	6%	
5	Radfahrerfreundliche Ampeln	5%	
6	Wegweisung	3%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			<i>davon</i>
	<i>Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern</i>		38%
	<i>Zustand des Radwegs</i>		24%
	<i>Wegeführung</i>		20%
	<i>Ausbau des Netzes</i>		13%
	<i>Beleuchtung</i>		5%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



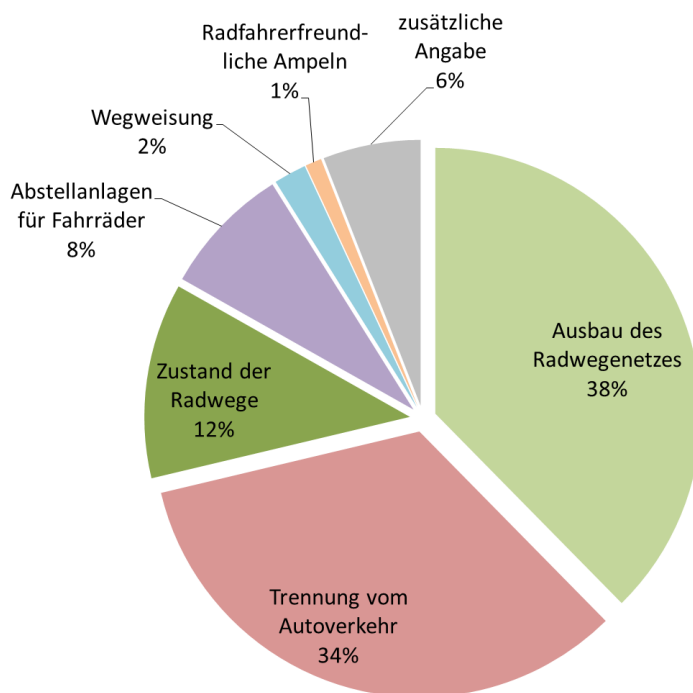
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Trennung vom Autoverkehr	37%	
2	Ausbau des Radwegenetzes	37%	
3	Zustand der Radwege	10%	
4	Abstellanlagen für Fahrräder	8%	
5	Radfahrerfreundliche Ampeln	3%	
6	Wegweisung	1%	
	zusätzliche Angabe	3%	
			<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Netzes</i>		27%
	<i>Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern</i>		15%
	<i>Wegeföhrung</i>		14%
	<i>Abstellmöglichkeiten verbessern</i>		9%
	<i>Radstation</i>		9%
	<i>Sonstiges</i>		25%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



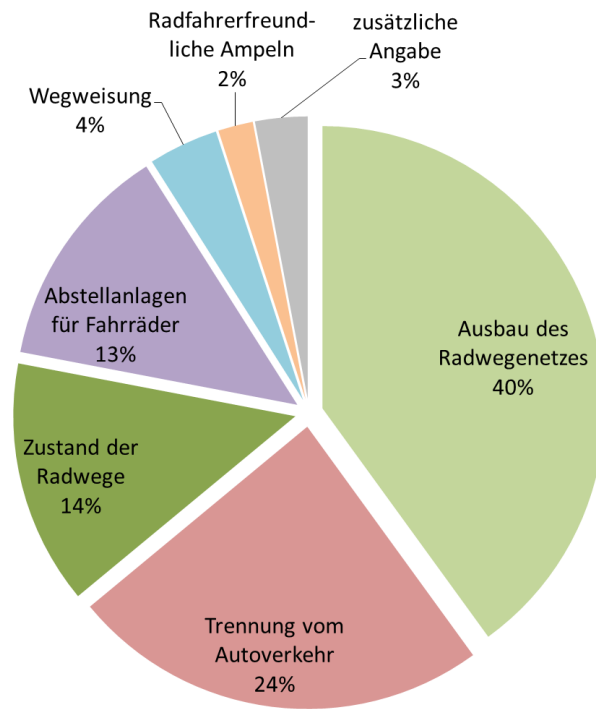
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau des Radwegenetzes	38%	
2	Trennung vom Autoverkehr	34%	
3	Zustand der Radwege	12%	
4	Abstellanlagen für Fahrräder	8%	
5	Wegweisung	2%	
6	Radfahrerfreundliche Ampeln	1%	
	zusätzliche Angabe	6%	
			<i>davon</i>
	<i>Ausbau des Netzes</i>		<i>79%</i>
	<i>Sicherheit für Radfahrer verbessern</i>		<i>21%</i>

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr: Ruppichteroth

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



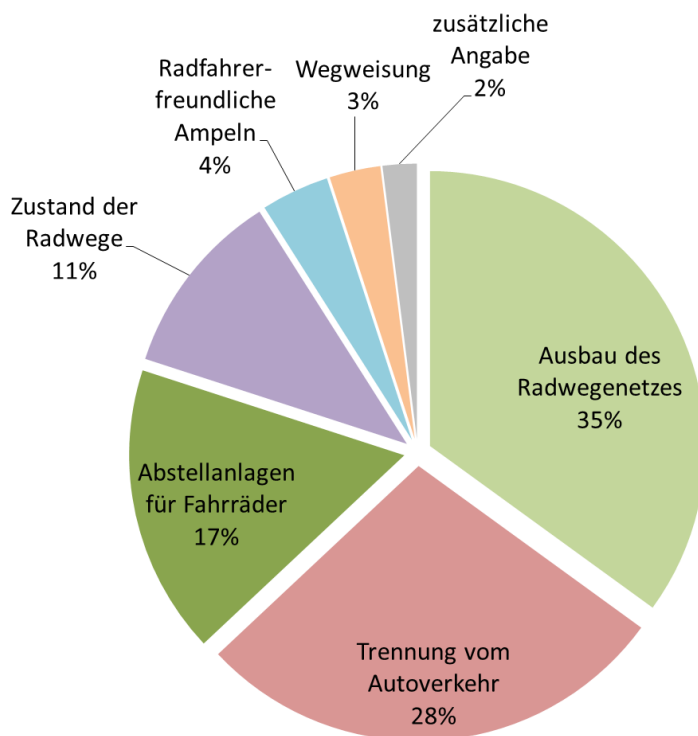
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr: Ruppichteroth

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau des Radwegenetzes	40%	
2	Trennung vom Autoverkehr	24%	
3	Zustand der Radwege	14%	
4	Abstellanlagen für Fahrräder	13%	
5	Wegweisung	4%	
6	Radfahrerfreundliche Ampeln	2%	
	zusätzliche Angabe	3%	
			davon
	<i>Beleuchtung verbessern</i>		42%
	<i>Ausbau des Netzes</i>		29%
	<i>Zustand der Radwege verbessern</i>		29%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



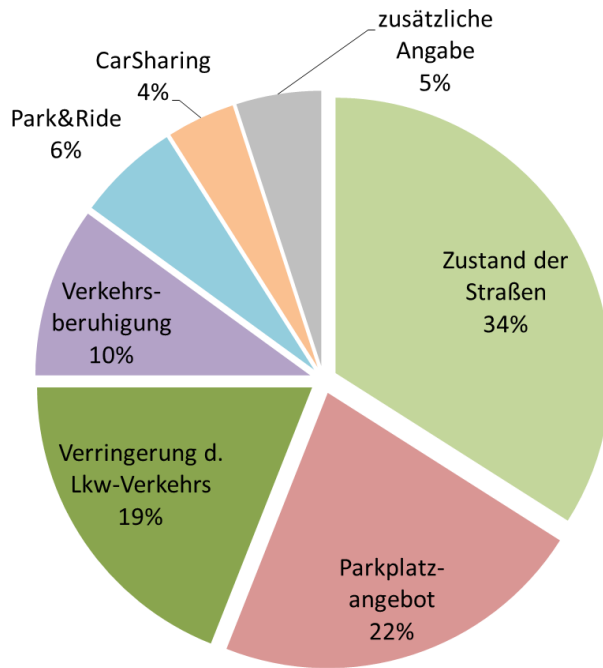
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr: Neunkirchen-Seelscheid

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau des Radwegenetzes	35%	
2	Trennung vom Autoverkehr	28%	
3	Abstellanlagen für Fahrräder	17%	
4	Zustand der Radwege	11%	
5	Radfahrerfreundliche Ampeln	4%	
6	Wegweisung	3%	
	zusätzliche Angabe	2%	
			davon
	Ausbau des Netzes		78%
	Sicherheit für Radfahrer verbessern		22%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



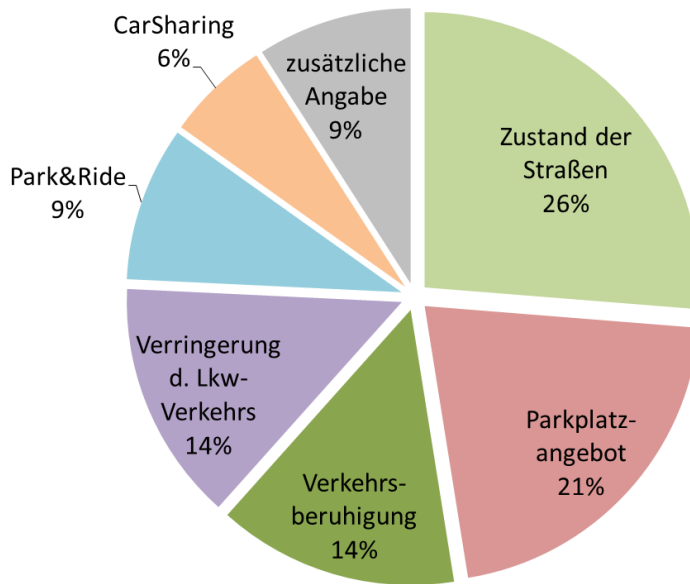
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Autoverkehr: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Straßen	34%	
2	Parkplatzangebot	22%	
3	Verringerung des Lkw-Verkehrs	19%	
4	Verkehrsberuhigung	10%	
5	Park&Ride	6%	
6	CarSharing	4%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			<i>davon</i>
	<i>Ampelschaltung</i>		57%
	<i>Zustand der Straßen</i>		23%
	<i>Verkehrsberuhigung</i>		10%
	<i>Insgesamt zu viel Autoverkehr</i>		5%
	<i>Überhöhtes Tempo</i>		5%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



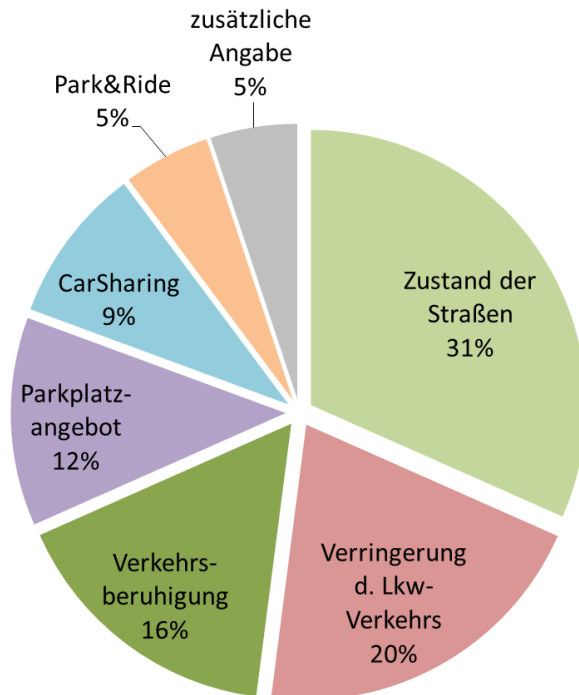
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Autoverkehr: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Straßen	26%	
2	Parkplatzangebot	21%	
3	Verkehrsberuhigung	14%	
4	Verringerung des Lkw-Verkehrs	14%	
5	Park&Ride	9%	
6	CarSharing	6%	
	zusätzliche Angabe	9%	
			davon
	<i>Stau</i>		21%
	<i>Beschilderung/Verkehrsführung</i>		15%
	<i>Problembereich Bahnübergang</i>		12%
	<i>Verkehrsberuhigung</i>		9%
	<i>Engstellen</i>		9%
	<i>Zustand der Straßen</i>		6%
	<i>CarSharing/Elektroautos</i>		5%
	<i>Sonstiges</i>		23%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



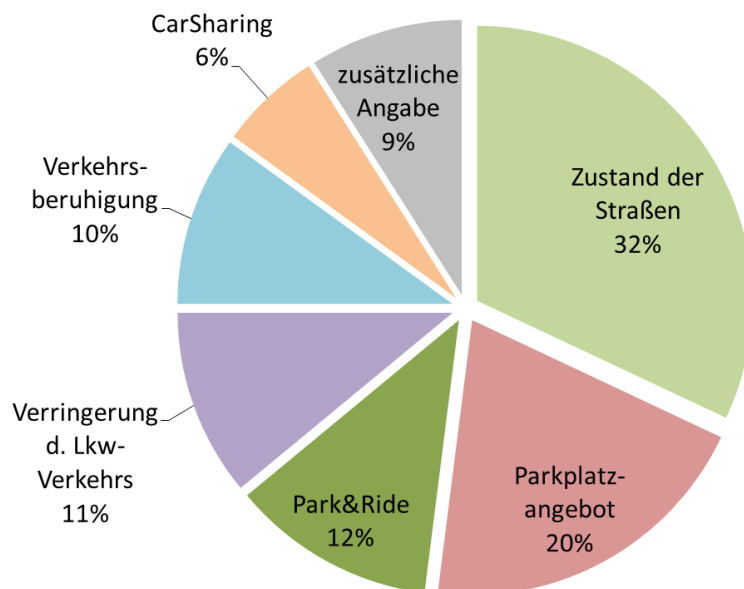
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Autoverkehr: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Straßen	31%	
2	Verringerung des Lkw-Verkehrs	20%	
3	Verkehrsberuhigung	16%	
4	Parkplatzangebot	12%	
5	CarSharing	9%	
6	Park&Ride	5%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			<i>davon</i>
	<i>Verkehrsberuhigung</i>		<i>40%</i>
	<i>Mehr Parkplätze</i>		<i>13%</i>
	<i>Ampelschaltung</i>		<i>11%</i>
	<i>Beschilderung/Verkehrsführung</i>		<i>11%</i>
	<i>Mehr E-Ladestationen</i>		<i>11%</i>
	<i>Sonstiges</i>		<i>13%</i>

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr: Ruppichteroth

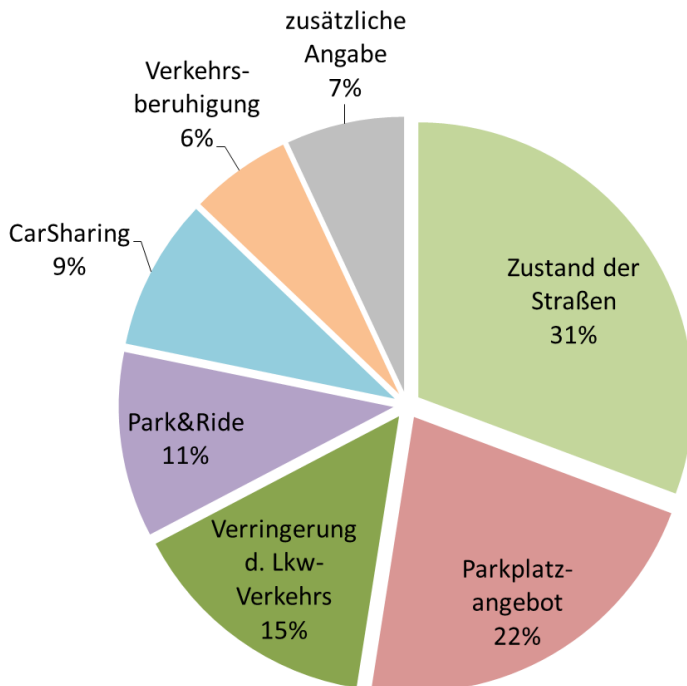
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

**Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Autoverkehr: Ruppichteroth**

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Straßen	32%	
2	Parkplatzangebot	20%	
3	Park&Ride	12%	
4	Verringerung des Lkw-Verkehrs	11%	
5	Verkehrsberuhigung	10%	
6	CarSharing	6%	
	zusätzliche Angabe	9%	
			davon
	<i>Engstelle für Kfz</i>		32%
	<i>Zustand der Straßen</i>		29%
	<i>Stau</i>		15%
	<i>Mehr Parkplätze</i>		14%
	<i>Überhöhtes Tempo des Kfz-Verkehrs</i>		10%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr: Neunkirchen-Seelscheid
 (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

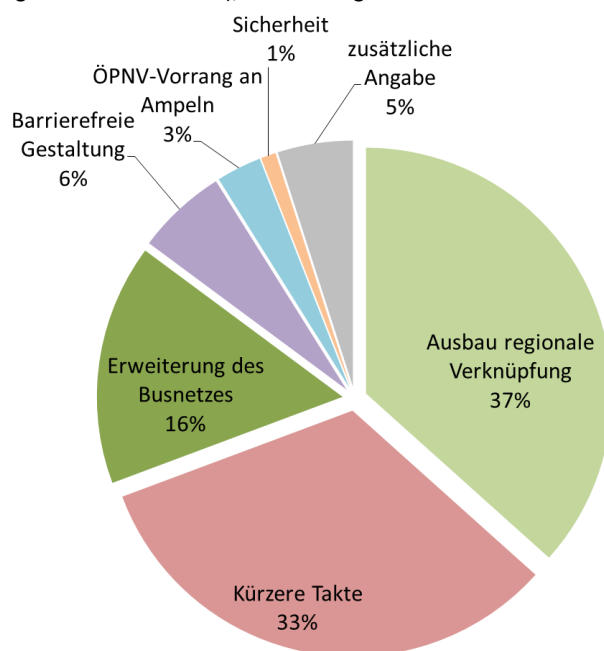


Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Autoverkehr: Neunkirchen-Seelscheid
 (Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Straßen	31%	
2	Parkplatzangebot	22%	
3	Verringerung des Lkw-Verkehrs	15%	
4	Park&Ride	11%	
5	CarSharing	9%	
6	Verkehrsberuhigung	6%	
	zusätzliche Angabe	7%	
			<i>davon</i>
	<i>Mehr Angebote für Elektroautos/CarSharing</i>		23%
	<i>Stau</i>		17%
	<i>Mehr Parkplätze</i>		12%
	<i>Verkehrsberuhigung</i>		14%
	<i>Zustand der Straßen</i>		6%
	<i>Ampelschaltung</i>		6%
	<i>Häufigere Geschwindigkeitskontrollen</i>		6%
	<i>Sonstiges</i>		18%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



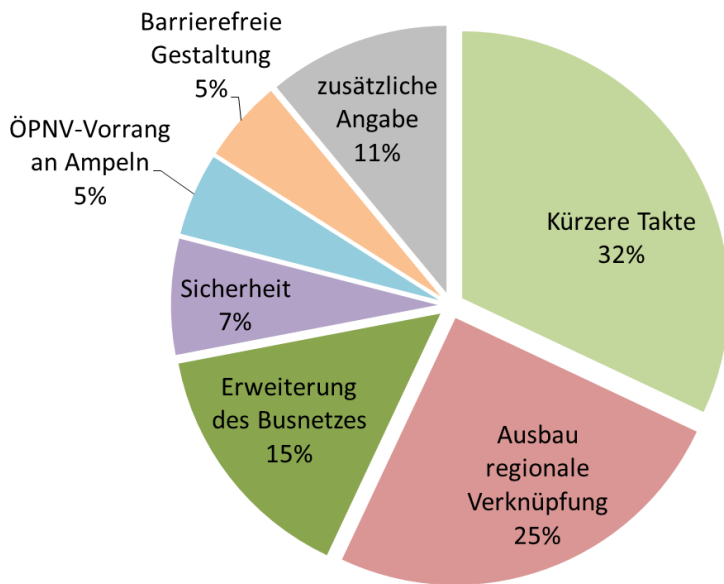
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV: Overath

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau regionale Verknüpfung	37%	
2	Kürzere Takte	33%	
3	Erweiterung des Busnetzes	16%	
4	Barrierefreie Gestaltung	6%	
5	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	3%	
6	Sicherheit	1%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			davon
	<i>Preis zu hoch</i>		44%
	<i>Mehr Verbindungen/Ausbau des Netzes</i>		22%
	<i>Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit verbessern</i>		16%
	<i>Sonstiges</i>		18%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



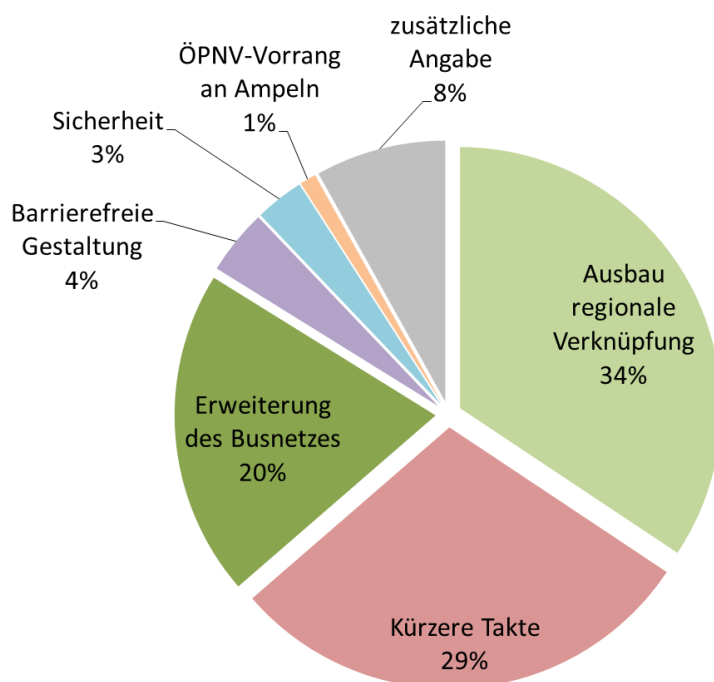
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV: Hennef

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Kürzere Takte	32%	
2	Ausbau regionale Verknüpfung	25%	
3	Erweiterung des Busnetzes	15%	
4	Sicherheit	7%	
5	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	5%	
6	Barrierefreie Gestaltung	5%	
	zusätzliche Angabe	11%	
			<i>davon</i>
	<i>Preis zu hoch</i>		40%
	<i>Mehr Verbindungen/Ausbau des Netzes</i>		18%
	<i>Längere Betriebszeiten/mehr Fahrten nachts</i>		17%
	<i>Kürzere Takte</i>		7%
	<i>Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit verbessern</i>		5%
	<i>Zustand (Bahnhof)/Sauberkeit</i>		4%
	<i>Sicherheit</i>		4%
	<i>Barrierefreiheit</i>		3%
	<i>Busse überfüllt</i>		3%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



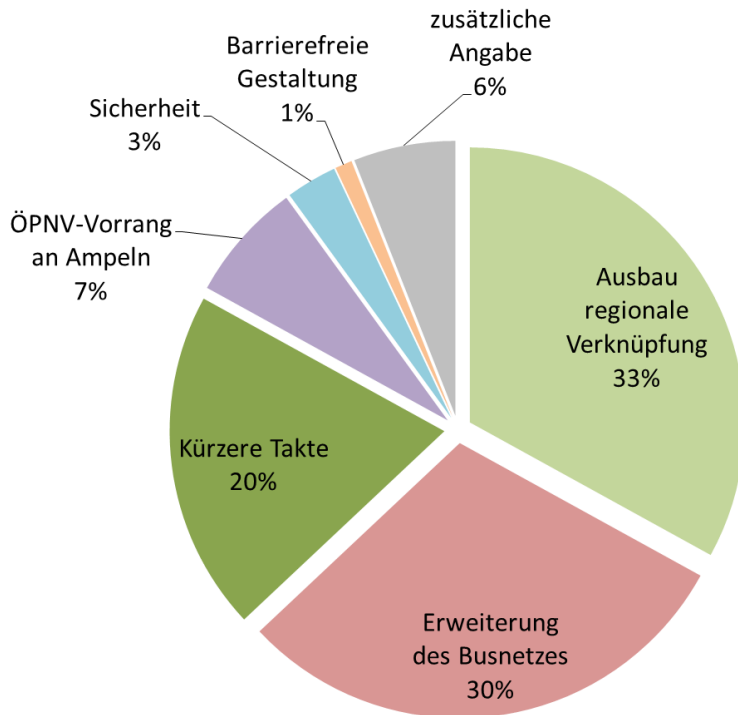
Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV: Much

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau regionale Verknüpfung	34%	
2	Kürzere Takte	29%	
3	Erweiterung des Busnetzes	20%	
4	Barrierefreie Gestaltung	4%	
5	Sicherheit	3%	
6	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	1%	
	zusätzliche Angabe	8%	
			davon
	<i>Kürzere Takte</i>		29%
	<i>Mehr Verbindungen/Ausbau des Netzes</i>		24%
	<i>Längere Betriebszeiten/mehr Fahrten nachts</i>		18%
	<i>Busse überfüllt</i>		14%
	<i>Preis zu hoch</i>		8%
	<i>Zustand Bushaltestellen</i>		7%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV: Ruppichterath

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

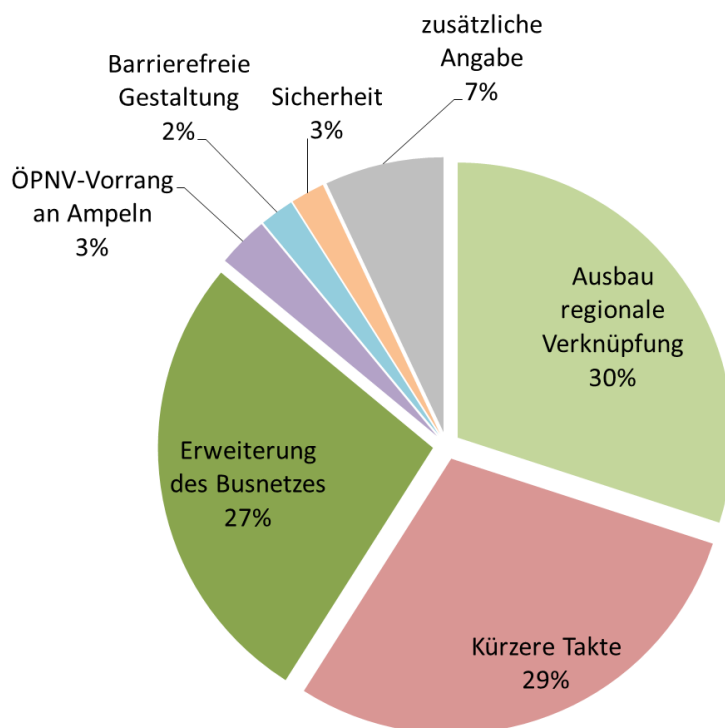


Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV: Ruppichterath

(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau regionale Verknüpfung	33%	
2	Erweiterung des Busnetzes	30%	
3	Kürzere Takte	20%	
4	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	7%	
5	Sicherheit	3%	
6	Barrierefreie Gestaltung	1%	
	zusätzliche Angabe	6%	
			davon
	Mehr Verbindungen/Ausbau des Netzes		79%
	Längere Betriebszeiten/mehr Fahrten nachts		12%
	Preis zu hoch		9%

Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV: Neunkirchen-Seelscheid
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen



Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV: Neunkirchen-Seelscheid
(Auswertung auf Haushaltsebene)

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau regionale Verknüpfung	30%	
2	Kürzere Takte	29%	
3	Erweiterung des Busnetzes	27%	
4	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	3%	
5	Barrierefreie Gestaltung	2%	
6	Sicherheit	3%	
	zusätzliche Angabe	7%	
			davon
	<i>Mehr Verbindungen/Ausbau des Netzes</i>		42%
	<i>Längere Betriebszeiten/mehr Fahrten nachts</i>		35%
	<i>Preis zu hoch</i>		14%
	<i>Kürzere Takte</i>		9%

