



Stadt Erkelenz

Mobilitätsuntersuchung 2018

Kurzfassung

Impressum

Auftraggeber

Stadt Erkelenz
Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing
Johannismarkt 17
41812 Erkelenz



Auftragnehmer



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Julian Scheer, M. Sc. (Projektleitung)
Manuel Weiß, M. Sc.
Inga Wolf, M. Sc.
Lukas Pöpsel, B. Sc.
Sophia Middendorf, B. Sc. (Projektassistentin)

Dortmund, im Mai 2019

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung	3
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	11
2 Methodische Grundlagen	12
3 Untersuchungsraum Stadt Erkelenz	20
4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	21
4.1 Soziodemografische Daten	21
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	23
4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	32
4.4 Mobilität am Stichtag	47
4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	51
4.6 Wegelängen und Wegedauer	59
4.7 Räumliche Wegebeziehungen	68
4.8 Wegeketten	72
5 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge.....	75
6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote	85
7 Potenzialermittlungen.....	88
7.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr	88
7.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn.....	89
7.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot.....	90
8 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung	92
9 Zusammenfassendes Fazit	98
Quellenverzeichnis	99
Abbildungsverzeichnis.....	100
Tabellenverzeichnis.....	102
Anhang I: Befragungsunterlagen.....	I
Anhang II: Zusammenfassung der Ortsteile in Untersuchungseinheiten	X

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
AVV	Aachener Verkehrsverbund
B+R	Bike and Ride
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr/Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S-Pedelec	Schnelles Pedelec (max. 45 km/h), gilt als Kleinkraftrad und trägt ein Versicherungskennzeichen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Die Stadt Erkelenz hat im Jahr 2018 eine repräsentative Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung liefert wesentliche Grundlagedaten für die Verkehrsplanung, im Besonderen für die Rad- und Nahverkehrsplanung. 844 Haushalte mit über 1.900 Personen (davon 1.509 Personen über sechs Jahren und ausgefüllten Fragebögen) haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten 3,3% der Bevölkerung der Stadt Erkelenz befragt und viele Hinweise gesammelt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahn bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Nahezu alle Haushalte (96%) verfügen über (mindestens) einen Pkw. 88% aller Haushalte besitzen mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei auch 23% aller Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec, S-Pedelec oder E-Bike) besitzen. Damit befindet sich die Ausstattung mit Fahrrädern und insbesondere mit Elektrofahrrädern im Bundesvergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen 17% der Stadtbevölkerung: sie können damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Der größte Anteil fällt hier auf Schülerinnen und Schüler sowie Studierende. Im Bundesdurchschnitt ist der Zeitkartenbesitz etwas höher (22%). Entsprechend der hohen Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten ist auch der auf alle Personen ab 18 Jahre bezogene Pkw-Besitz erwartungsgemäß hoch: 92% der Erkelenzer ab 18 Jahre können mindestens gelegentlich auf einen Pkw zurückgreifen. 78% der erwachsenen Stadtbevölkerung steht sogar jederzeit ein Pkw zur Verfügung. Der Anteil von Verkehrsteilnehmenden, die sowohl einen Führerschein als auch ÖV-Zeitkarte besitzen, beläuft sich auf 9%.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

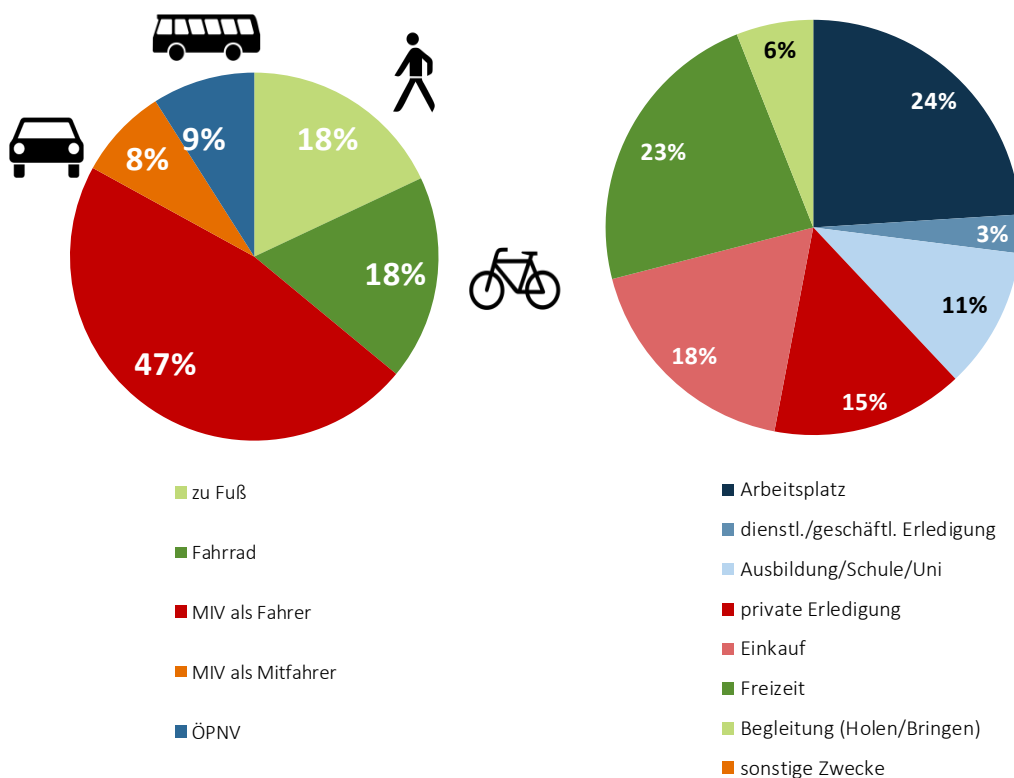
In der Stadt Erkelenz verlassen 85% aller Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 15% aller Einwohner an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese Personen in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,2 Wege pro Einwohner und Tag. Die durchschnittliche Entfernung auf Wegen im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) beträgt 11,2 km, über alle Wege beträgt sie 13,3 km. Dies ist etwas weniger als im Bundesdurchschnitt (12,5 km). Insgesamt legen mobile Bewohner der Stadt Erkelenz an einem Normalwerktag ca. 51 km zurück. Hochgerechnet werden also pro Werktag rund 147.000 Wege und ca. 1,96 Mio. Personenkilometer von der Stadtbevölkerung zurückgelegt.

Tab. 1: Mobilitätsseckdaten in der Stadt Erkelenz

Mobilitätsseckdaten in der Stadt Erkelenz	
Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,8 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km)	11,2 km
Mittlere Dauer eines Weges	24 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	89 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	147.000

An einem normalen Werktag ist in der Stadt Erkelenz das Auto mit einem Anteil von 55 % an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel (47% der Wege als Fahrer und 8% als Mitfahrer). Weiterhin werden jeweils 18% aller Wege per Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Bus und Bahn machen einen Anteil von 9 % am Wegeaufkommen aus. Dieser Anteil wird für gewöhnlich überwiegend vom Schülerverkehr getragen. In Erkelenz sinkt der Anteil von Bus und Bahn aber lediglich um einen Prozentpunkt, wenn der Ausbildungsverkehr unberücksichtigt bleibt. Das öffentliche Verkehrssystem wird also über den Schülerverkehr hinaus regelmäßig genutzt. Auch im Radverkehr lässt sich eine erfreulich hohe Bedeutung im Alltagsverkehr erkennen.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke in der Stadt Erkelenz



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

24 % aller Wege sind Arbeitswege, die von oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Ein etwas kleinerer Anteil aller Wege wird zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (23 %). 33 % aller Wege werden zu Einkaufszwecken (18 %) und für private Erledigungen (15 %) aufgewendet. Die übrigen Verkehrszwecke teilen sich auf in Ausbildungswege (11 %), Begleitwege (6 %) und auf geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (3 %) auf. Weniger als 1 % der Wege konnte keinem der vorgenannten Zwecke zugeordnet werden.

Erwartungsgemäß werden fast alle Wege (97 %) am Tag zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die morgendliche Spitze mit rund 12 % aller Wege wird zwischen 7 und 8 Uhr erreicht. Das typische Nachmittagshoch zwischen 16 und 17 Uhr fällt etwas geringer aus (10 %), weil sich der Verkehr auf einen längeren Zeitraum verteilt als in den Morgenstunden. Ein durch Besorgungsverkehr geprägtes zweites Morgenhoch konnte zwischen 10 und 11 Uhr identifiziert werden (7 %). Ebenso ist der Verkehr zur Mittagszeit zwischen 13 und 14 erhöht (7 %). Am Morgen zwischen 6 und 9 Uhr werden 40 % aller ÖPNV-Wege zurückgelegt. Hier zeigt sich, dass der ÖPNV vor allem im Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt wird. Ein erhöhter MIV-Mitfahreranteil in den Mittagsstunden zeigt, dass mehr Kinder nach Schulschluss mit dem Auto von der Schule abgeholt werden. Der abendliche Freizeitverkehr wird vom Fuß- und Radverkehr geprägt.

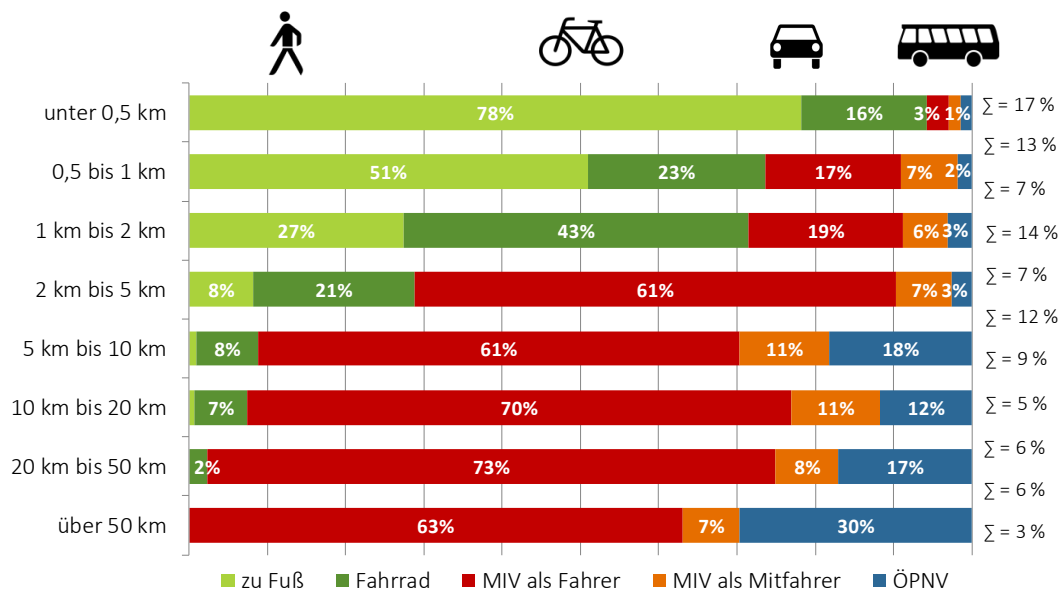
Räumliche Verteilung der Wege

64 % aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der Stadt Erkelenz unternommen (kommunaler Binnenverkehr). 5 % aller Wege verlaufen über die Stadtgrenze, verbleiben aber im Kreis Heinsberg. Über die Kreisgrenze hinaus verlaufen hingegen 26 % der Wege. Weitere 5 % aller Wege haben keinen Bezug zum Kreis Heinsberg und werden demzufolge von der Stadtbevölkerung außerhalb des Stadt- bzw. Kreisgebietes zurückgelegt. Das wichtigste Ziel außerhalb des Kreises ist die Stadt Mönchengladbach mit 18 % der kreisüberschreitenden Wege. Weitere wichtige Ziele sind die Stadt Düsseldorf (7 %), der Kreis Düren (6 %) und die Stadt Aachen (5 %).

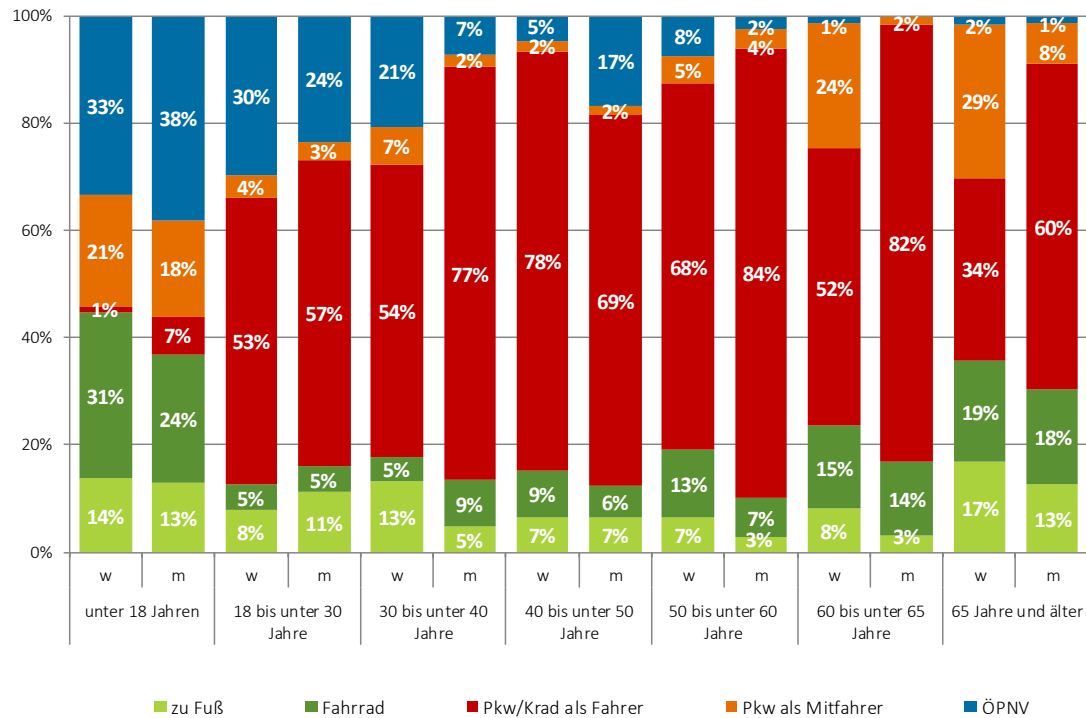
Wegelängen und Verkehrsaufwand

Über die Hälfte aller Wege (55 %) sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Auf Wegen bis 2 km werden deutlich mehr Wege aktiv (Fuß- und Radverkehr) als mit dem MIV zurückgelegt. Mit über 60 % der Wege durch den MIV ist die Dominanz des Autos aber bereits ab einer Wegelänge von 2 km erreicht. Der ÖPNV-Anteil nimmt ab einer Wegelänge von 5 km zu und liegt bis zu einer Entfernung von 50 km zwischen 12 und 18 %. Er bietet demnach deutliches Entwicklungspotenzial. Das Maximum des ÖPNV-Anteils wird erwartungsgemäß in der Entfernungsklasse ab 50 km erreicht (30 %).

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

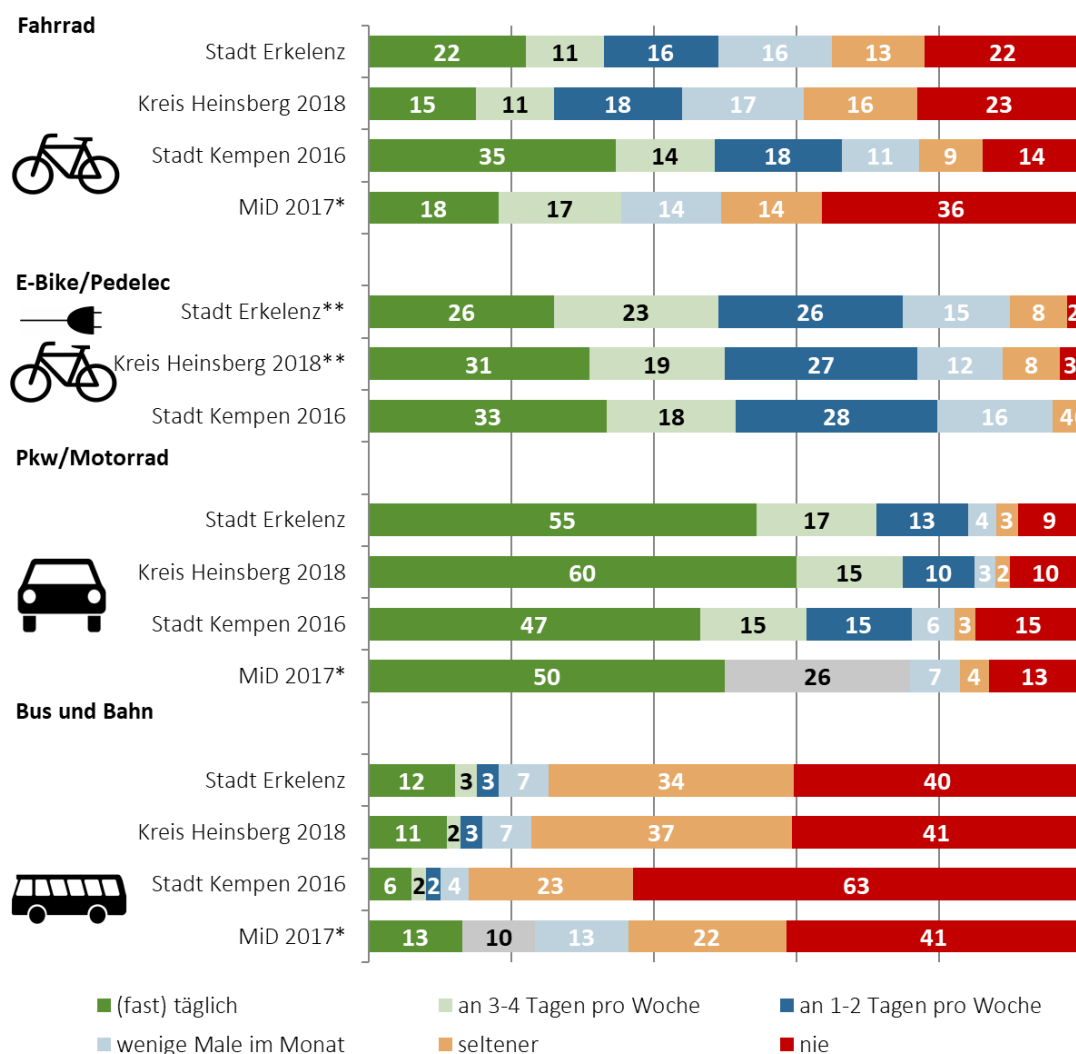


Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich ebenfalls zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Autoverkehr erreicht die größten Anteile in den Altersklassen von 40 bis unter 50 Jahren und 50 bis unter 60 Jahren. Das Fahrrad wird verstärkt von jüngeren, aber auch älteren Personen genutzt. Die geringe ÖPNV-Nutzung der älteren Bevölkerung birgt Potenziale und unterscheidet sich von der überdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzung der jüngeren Altersklassen. In jeder der Altersklassen, mit Ausnahme der 18- bis unter 30-Jährigen, legen Frauen gegenüber Männern mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Die größten Unterschiede zwischen den Geschlechtern innerhalb einer Altersklasse liegen in der ÖPNV- und MIV-Nutzung als Fahrer bei 30- bis unter 40-Jährigen sowie bei den 40- bis unter 50-Jährigen. Des Weiteren unterscheidet sich die MIV-Nutzung als Fahrer und Mitfahrer bei den über 60-Jährigen deutlich zwischen den Geschlechtern.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht**Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale**

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte (fast) täglich genutzt wird (55%), sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 12%. Dem gegenüber stehen 74% der Einwohner der Stadt Erkelenz, die den ÖPNV nur selten oder nie in Anspruch nehmen. Das Fahrrad wird als (fast) tägliches Verkehrsmittel von 22% der Bevölkerung genutzt. Die Nutzung des Fahrrads liegt damit im Bundesschnitt (jeweils 49% wöchentliche Nutzung in der Stadt Erkelenz und auf Bundesebene), der ÖPNV allerdings unterhalb des bundesweiten Mittelwertes (18% wöchentliche Nutzung in der Stadt Erkelenz zu 23% auf Bundesebene).

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



* MiD2017: Abweichende Skala

** Nur Personen im Besitz eines E-Bike/Pedelecs

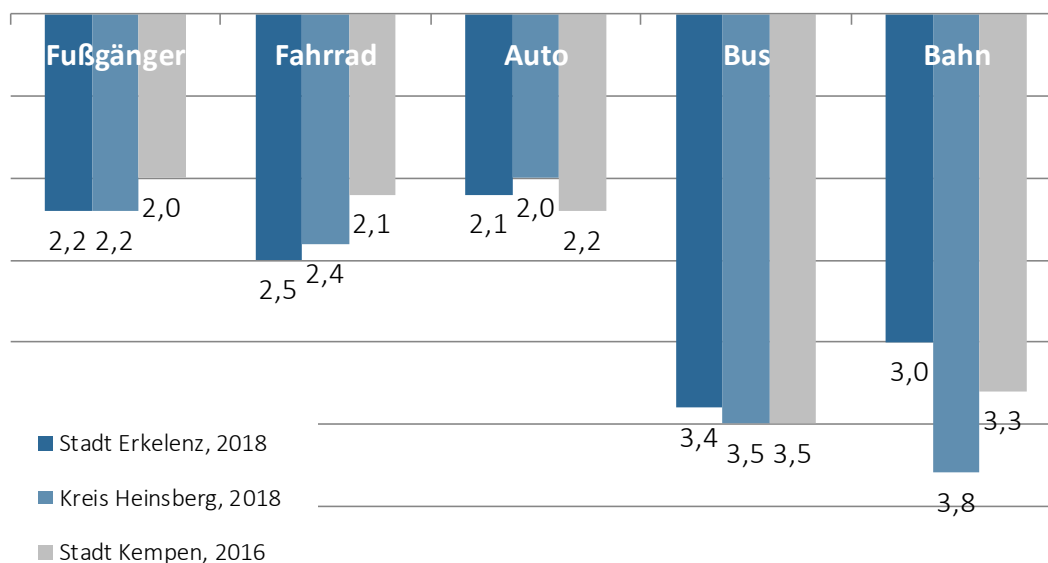
Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Die Verkehrssysteme in der Stadt Erkelenz werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 2,0 und 2,5 vergleichsweise positiv bewertet. Eine Ausnahme stellt die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes dar. Dieser Wert fällt mit 3,4 für das Bus-Angebot und 3,0 für das Bahn-Angebot deutlich schlechter aus. Beim Vergleich der Bewertungen wird aber deutlich, dass insbesondere der Bahnverkehr in der Stadt Erkelenz trotzdem deutlich besser als im Kreis Heinsberg bewertet wird. Nutzung und Bewertung des ÖPNV-Systems sind im Kreis Heinsberg demnach unterdurchschnittlich. Dennoch wurden beispielsweise in der Stadt Kempen im benachbarten Kreis Viersen ähnliche Ergebnisse festgestellt.

Insgesamt gilt es zu beachten, dass die Bewertung teilweise von der Nutzungshäufigkeit abhängt: Personen, die regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs sind, bewerten diese besser als der Stadtdurchschnitt. Gleiches gilt für den Radverkehr: Regelmäßige Radfahrerinnen und Radfahrer vergeben bessere Noten für den Radverkehr als Stadtbewohner im Durchschnitt.

Die Bewertung derjenigen, die regelmäßig das Auto nutzen, weicht hingegen nur marginal vom Stadtdurchschnitt ab.

Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme



Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

Die Befragung ergab über 600 Anregungen und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung. Die Vorschläge beziehen sich auf alle Verkehrsmittel, wobei thematische Schwerpunkte zu erkennen sind. Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot sind das unzureichende ÖPNV-Angebot insgesamt, zu kurze Betriebszeiten, fehlende Direktverbindungen sowie zu hohe Tarife und zu lange Taktintervalle. Im Fahrradverkehr wird insbesondere die Verbesserung bestehender Radwege gefordert. Darüber hinaus sollen weitere Radwege gebaut, die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Beschilderung und Radabstellanlagen verbessert werden. Aus Sicht der Fußgänger werden die Verkehrssicherheit und der Ausbau der Barrierefreiheit und sicheren Querungsstellen als wichtig bewertet und häufig als Verbesserungsvorschläge benannt.

Zusammenfassung und Ausblick

Zwar ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, aber insbesondere der Radverkehr hat mit einem Anteil von 18 % an allen zurückgelegten Wegen bereits einen hohen Stellenwert in der Mobilität der Erkelenzer erreicht. Zusammen mit dem Fußverkehr, der ebenfalls einen Anteil von 18 % an allen zurückgelegten Wegen ausmacht, spricht der Anteil der aktiven Mobilität gleichzeitig für intakte Daseinsgrundfunktionen in Erkelenz, so dass ein Großteil des Alltags innerhalb der Stadt organisiert werden kann.

Der ÖPNV hat mit einem Anteil von 9 % einen deutlich geringen Stellenwert, der jedoch im Vergleich zu ähnlich strukturierten Regionen auf einem vergleichbaren Niveau liegt.

Auch wenn Fuß- und Radverkehr bei den kurzen Wegen bis 2 km bereits überwiegen, bieten insbesondere diese Wege weiteres Verlagerungspotenzial. Auch Wege mit einer Länge ab 2 bis 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der bereits hohe Anteil an Haushalten, die ein Elektrofahrrad (E-Bikes/Pedelecs) besitzen (23 %) und der stetig wachsende Anteil der Elektrofahrräder bieten realistische Chancen, um auch längere Wege mit dem Rad zurückzulegen und damit noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Ebenso ergeben sich für den Öffentlichen Verkehr auf Wegelängen zwischen 5 und 20 km die größten Potenziale. Diese Potenziale sowie detaillierte Auswertungen und Erkenntnisse beleuchtet die folgende Langfassung des Abschlussberichts.

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Die Stadt Erkelenz hat im Jahr 2018 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln. Zugleich können mit den Ergebnissen Vergleiche zu einer ebenfalls im Jahr 2018 durchgeführten Befragung im Kreis Heinsberg gezogen werden, die methodisch identisch durchgeführt wurde.

Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Wo liegen noch Nutzerpotenziale für Mobilitätsangebote in Erkelenz?

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung für die Stadt Erkelenz zusammen. Neben der oben beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Verkehrsentwicklungsplanung auf der kommunalen Ebene, für Klimaschutzkonzepte oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

2 Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten für die Stadt Erkelenz wurde unter Beachtung der Standards von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen zur einheitlichen ModalSplit-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen¹ konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen sowie Städten und Gemeinden in NRW vergleichbar. Insbesondere vertiefen die Ergebnisse damit die ebenfalls 2018 kreisweit durchgeführte Mobilitätsbefragung im Kreis Heinsberg.

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2018 in drei Wellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktag (dienstag, mittwoch, donnerstag) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 18. September und dem 11. Oktober 2018. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf alle ausgewählten Haushalte verteilt.

Die Temperaturen lagen auf einem jahreszeittypischen Niveau – mit wärmeren Temperaturen und ohne Niederschläge – und bewegen sich in einer Spannweite zwischen 9°C und 22°C. Die Erhebungstage waren sonnig mit mehreren Sonnenstunden. Insgesamt lassen die ermittelten Witterungsverhältnisse repräsentative Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten.

Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung²

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	18.09.2018	Dienstag	21,7°C	10 Stunden	0 mm
	19.09.2018	Mittwoch	20,6°C	11 Stunden	0 mm
	20.09.2018	Donnerstag	20,8°C	9 Stunden	0 mm
2	25.09.2018	Dienstag	9,1°C	10 Stunden	0 mm
	26.09.2018	Mittwoch	11,1°C	10 Stunden	0 mm
	27.09.2018	Donnerstag	13,5°C	11 Stunden	0 mm
3	09.10.2018	Dienstag	11,4°C	7 Stunden	0 mm
	10.10.2018	Mittwoch	15,5°C	10 Stunden	0 mm
	11.10.2018	Donnerstag	16,4°C	6 Stunden	0 mm

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben des Bürgermeisters über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab

¹ vgl. Mühlenbruch (2009)

² Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite www.wetteronline.de übernommen.

6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten³.

Den ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden zunächst die Befragungsunterlagen in der bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 37% der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (39%) oder telefonisch mittels geschultem Interviewpersonal (23%) zu beteiligen. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart wählen als die vorgesehene. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente u. a. die projektbegleitende Internetseite www.erkelenz-mobil.de (vgl. Abb. 6). Dort gab es Informationen zum Ablauf der Untersuchung, Antworten auf häufig gestellte Fragen und. Zudem konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangportal für den Onlinefragebogen.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressekonferenz, Pressemitteilungen, Internet etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Stadtverwaltung der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

³ Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Abb. 6: Internetportal zur Befragung

[KONTAKT](#) | [IMPRESSUM](#) | [DATENSCHUTZ](#)



Mobil in Erkelenz

Start

Ziele & Vorgehen

Häufig gestellte Fragen

Aktuell

Kontakt

WILLKOMMEN BEI MOBIL IN ERKELENZ

Wie bewegen Sie sich durch Ihr tägliches Leben? Auf dem Weg zur Arbeit? Zum Einkaufen? Weil Mobilität uns alle bewegt und um Erkelenz zukunftsfähig aufzustellen, führt die Stadt Erkelenz eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch. Mit diesen Erkenntnissen soll die Verkehrsplanung vorausschauend an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürgern ausgerichtet werden, so dass die Vorschläge in die Planung der Verkehrssysteme einfließen können.

Die Befragung knüpft an die bereits 2013 und 2018 im gesamten Kreis Heinsberg durchgeführten Befragungen zum Mobilitätsverhalten an und vertieft die Erkenntnisse für die Stadt Erkelenz. So werden hiermit auch Aussagen zur Mobilität in den einzelnen Stadtteilen generiert.

Die Befragung wird vom 18. September bis zum 11. Oktober 2018 durchgeführt. Hierzu sind 5.500 per Zufallsstichprobe ausgewählte Haushalte angeschrieben worden. Die Beteiligung ist online, per Post oder per Telefon möglich.

Auf diesen Seiten können Sie sich über die Ziele, die Vorgehensweise und den Ablauf der Untersuchung informieren. Darüber hinaus stehen Ihnen [hier](#) Antworten auf häufig gestellte Fragen zur Verfügung. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Frühjahr 2019 auf dieser Website zu finden sein.





Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsuntersuchung abgefragt:

Tab. 3: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt ▪ Pkw-Fahrleistung ▪ Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Faktoren der Verkehrsmittelwahl ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis ▪ Maßnahmen für eine vermehrte ÖV-Nutzung ▪ Bewertung des Fahrradverkehrs ▪ Maßnahmen für eine vermehrte Fahrrad-Nutzung ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tab. 4: Eckdaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Erkelenz
angeschriebene Haushalte	5.540
- schriftlich-postalische Variante	2.040 (36,9%)
- telefonische Variante	1.267 (22,9%)
- online Variante	2.133 (38,5%)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	844
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	285 (34%)
- telefonische Interviews	311 (37%)
- online Beteiligung	248 (39%)
Rücklaufquote	15,3%
Haushaltsmitglieder	1.989
<i>davon unter 6 Jahre</i>	327
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	153
auswertbare Personenfragebögen	1.509
Haushaltsgröße ungewichtet	2,5
Haushaltsgröße gewichtet	2,36
Anteil an der Gesamtbevölkerung	3,3%

Es wurden drei unterschiedliche Varianten von Befragungsunterlagen an die ausgewählten Haushalte versendet. Ein Teil der Befragten erhielt die Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Der andere Teil wurde aufgefordert, sich über das Internet an der Befragung zu beteiligen bzw. wurde zur telefonischen Teilnahme ausgewählt.

Die erreichte Rücklaufquote beträgt auf gesamtstädtischer Ebene rund 15 %. Im Vergleich zu anderen Untersuchungen zum gleichen Thema liegt sie damit auf einem durchschnittlichen Niveau. Allerdings lassen sich deutliche Unterschiede in der Rücklaufquote hinsichtlich der Befragungsart feststellen. Mit 22 % sind die telefonischen Interviews überaus erfolgreich abgeschlossen worden. Die Online-Befragung hingegen hat mit einer Rücklaufquote von 12 % den geringsten Anteil an den Befragungsarten. Bei der schriftlich-postalischen Befragung ist eine Rücklaufquote von 14 % erreicht worden. Insgesamt haben sich 3,3% der Stadtbewohner an der Mobilitäts'erhebung beteiligt. Dabei konnte das Mobilitätsverhalten von mehr 844 Haushalten mit 1.509 auswertbaren Personenfragebögen und rund 4.300 Wegen erfasst werden. Gemessen an den Mindeststandards der AGFS, die eine Befragung von mindestens 1.000 Einwohnern oder 1 % der Bevölkerung vorgeben, liegen somit fundierte und repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Erkelenz vor.

Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	ausgewählte Haushalte	Nettostichprobe	
		Haushalte	Personen
Erkelenz Mitte	1.235	230	419
Gerderath	570	80	136
Schwanenberg	775	107	181
Golkrath			
Granterath	1.125	112	222
Lövenich	570	108	194
Kückhoven	695	106	194
Holzweiler			
Keyenberg	570	90	146
ohne Zuordnung	-	11	17
Stadt Erkelenz insgesamt	5.540	844	1.509

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁴, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und Hochrechnung dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben, da die Adressen nicht haushaltsbezogen, sondern nur einwohnerbezogen vorliegen. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten

⁴ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem stellte sich heraus, dass die Beteiligung von Personen in den jüngeren Altersklassen unterdurchschnittlich ausfiel. Aus diesem Grund wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung an den Eckwerten der Einwohnerstatistik der Stadt vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen und Geschlechterverteilung). Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen in der Stadt Erkelenz wiedergeben.

Abb. 7: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

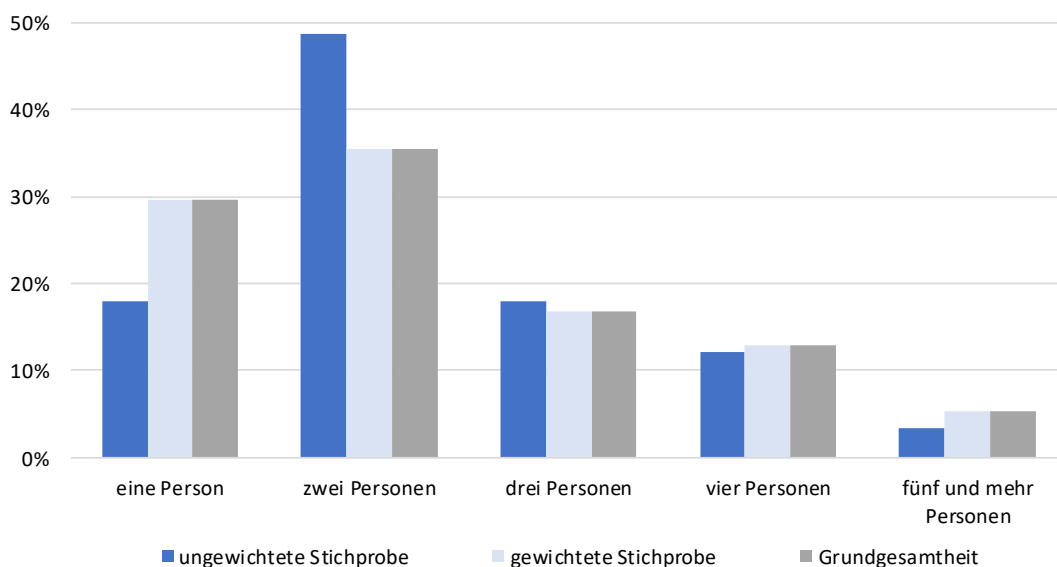
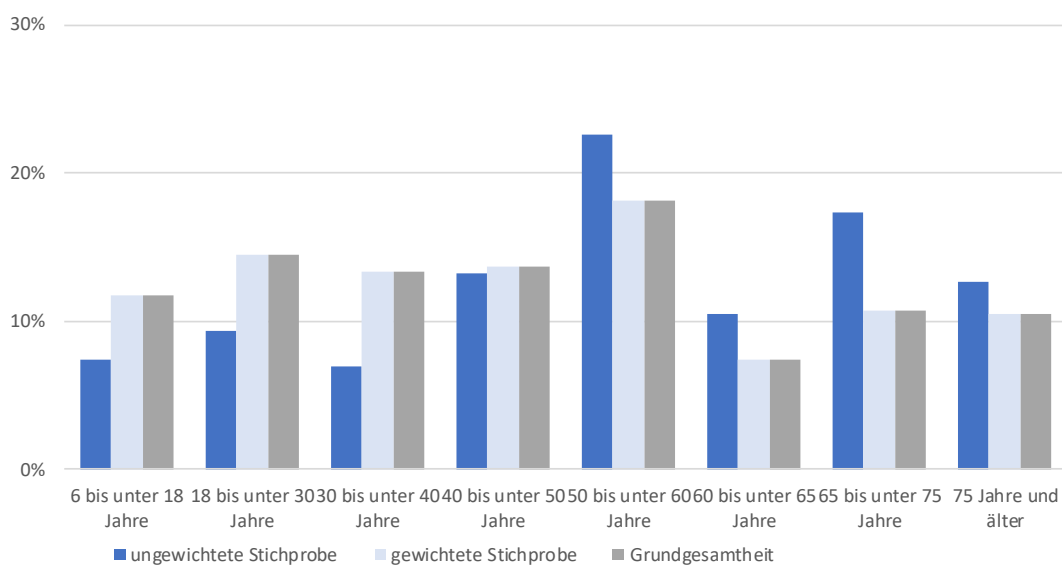


Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse und Auswertungen der durchgeführten Mobilitätsuntersuchung für die Stadt Erkelenz dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen

sich nur auf die Einwohnerinnen und Einwohner aus Erkelenz. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben daher unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden nicht immer exakt 100 % erreicht, wenn die einzelnen Ergebniszellen addiert werden.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus den durchgeführten Mobilitätsbefragungen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland herangezogen⁵. Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD 2017“ bzw. bei nur alten verfügbaren Werten „MiD 2008“ verwendet.

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus den Mobilitätsuntersuchungen Kreis Heinsberg 2018 und Stadt Kempen 2016 herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planer-societät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch waren.

Bei Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben.

Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ steht stellvertretend,

⁵ vgl. infas (2018) und infas/DLR (2010)

Zu beachten ist, dass die für den Untersuchungsraum erhobenen Mobilitätswerte auf der Wegeebene nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden können. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentage (Mo.–So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätskenndaten für die Stadt Erkelenz nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normal-typisch“ gilt (Befragung in der Kernwoche, keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Juni).

Die Mobilitätsdaten aus den anderen Untersuchungen (Kreis Heinsberg 2018 und Stadt Kempen 2016) sind mit einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und in einem vergleichbaren Erhebungszeitraum durchgeführt worden. Für Vergleiche sind die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen daher besser geeignet.

wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenig Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

3 Untersuchungsraum Stadt Erkelenz

Die Stadt Erkelenz liegt im Osten des Kreises Heinsberg im Regierungsbezirk Köln in Nordrhein-Westfalen. Im Uhrzeigersinn grenzt die Stadt Erkelenz im Norden beginnend an die Gemeinde Wegberg, an die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, an die Stadt Jüchen, an die Gemeinde Titz, an die Stadt Linnich, an die Stadt Hückelhoven und an die Stadt Wassenberg.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet von Erkelenz. Auf Grund der Zusammensetzung der Stichprobe wird der Untersuchungsraum in sieben Untereinheiten wie folgt gegliedert: Erkelenz Mitte, Gerderath, Schwanenberg und Golkrath, Granterath (inkl. Hetzerath), Lövenich, Kückhoven und Holzweiler (inkl. Immerath) sowie Keyenberg (inkl. Venrath und Borschemich). Eine exakte Übersicht der Einteilung der verschiedenen Ortsteile ist dem Anhang II zu entnehmen. Auf einer Fläche von 117,34 km² leben insgesamt rund 46.000 Einwohner. Die größte Untereinheit des Untersuchungsraums ist Erkelenz-Mitte mit 20.556 Einwohnern.

Tab. 6: Kenndaten der Stadt Erkelenz

Stadt/Gemeinde	Einwohnerzahl
Erkelenz Mitte	20.556
Gerderath	5.198
Schwanenberg / Golkrath	4.352
Granterath	3.409
Lövenich	4.120
Kückhoven / Holzweiler	4.567
Keyenberg	2.525
Stadt Erkelenz	46.086

Quellen: Einwohnermelderegister der Stadt Erkelenz (Stichtag: 21.08.2018)

Der Stadt Erkelenz ist über die Bundesautobahn A46 an das überregionale Straßennetz angebunden. Weitere wichtige Verkehrsader ist die Bundesstraßen B57.

Die Stadt Erkelenz verfügt über einen Bahnhof und ist dadurch an das Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden. Der Bahnhof Erkelenz wird von den Linien RE4 und RB33 angefahren. Dadurch bestehen Verbindungen in Richtung Mönchengladbach und Düsseldorf sowie in Richtung Aachen. Der öffentliche Busverkehr wird durch den Kreis Heinsberg als Aufgabenträger für den Straßenpersonenverkehr organisiert. Dies umfasst auch die Stadtbuslinie EK4 unter dem Namen „ErkaBus“. Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe mit regelmäßiger IC- / ICE-Anbindung befinden sich in Düsseldorf, Köln und Aachen. Mit einzelnen Verbindungen wird auch der nähergelegene Mönchengladbacher Hauptbahnhof durch Fernverkehrszüge bedient.

Im November 2011 wurde die Stadt Erkelenz darüber hinaus als 65. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in NRW e. V. (AGFS) aufgenommen.

4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

51% der Stadtbevölkerung sind Frauen, 49% Männer. Das Geschlechterverhältnis der (gewichteten) Stichprobe entspricht den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern in der Stadt Erkelenz.

Fast jede zweite befragte Person ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Nicht erwerbstätig ist demnach die andere Hälfte der Befragten. Davon sind 18% Schülerinnen und Schüler, Studierende oder befinden sich in einer Ausbildung, 23% sind im Ruhestand bzw. pensioniert, 5% sind Hausfrauen bzw. -männer und 5% Kinder im Vorschulalter⁶. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 63% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 36% sind Rentnerhaushalte. Die übrigen Haushalte sind Erwerbslosen- (1%), Ausbildungs- oder sonstige Haushalte (jeweils < 1%).

Tab. 7: Erwerbsstatus der befragten Personen

Erwerbsstatus nach Personen (Personen ab 0 Jahre)	Stadt Erkelenz (n=1.828)	Stadt Kempfen 2016 (n=981)	Kreis Heinsberg (n=2.163)	MiD 2017
erwerbstätig, davon	47%	46%	47%	48%
- vollzeit	34%	33%	32%	35%
- teilzeit	11%	12%	13%	12%
- vorübergehend freigestellt	2%	1%	1%	1%
in Ausbildung	3%	2%	2%	k. A.
Studium	4%	4%	2%	2%
Schüler/-in	11%	14%	14%	12%
Kind (vor Einschulung)	5%	4%	6%	6%
Hausfrau/-mann	5%	4%	4%	5%
im Ruhestand (Rentner/Pensionär)	23%	24%	23%	21%
zurzeit arbeitslos	1%	1%	1%	7%
Sonstiges	<1%	<1%	1%	
	100 %	100 %	100 %	100 %

Durchschnittlich leben in den befragten Haushalte 2,5 Personen. Die Haushaltstypen in der Stadt Erkelenz verteilen sich wie folgt: 30% sind Ein-Personen-Haushalte, 35% sind Zweipersonenhaushalte ohne Kinder und 15% sind Mehrererwachsenen-Haushalte ohne Kinder. In 19% der Haushalte leben Kinder. Dabei entfällt weniger als 1% auf Alleinerziehende, 6% auf Paare mit einem Kind, 9% auf Paare mit mehreren Kindern und 4% auf Mehrererwachsenen-Haushalte mit Kindern. Wie auch im Kreis Heinsberg insgesamt leben in der Stadt Erkelenz prozentual mehr Personen in großen Haushalten als im deutschlandweiten Vergleich. Der Anteil von

⁶ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Haushalten mit Kindern ist zwar höher als im Bundesschnitt, aber geringer als im gesamten Kreis Heinsberg.

Tab. 8: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Stadt Erkelenz (n=828)	Stadt Kempen 2016 (n=456)	Kreis Heinsberg (n=953)	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	30%	33%	28%	41%
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	35%	35%	35%	32%
Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder	15%	14%	15%	7%
alleinerziehend	<1%	<1%	1%	2%
Paar mit einem Kind	6%	6%	7%	18%
Paar mit mehreren Kindern	9%	9%	11%	
Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern	4%	2%	3%	
	100 %	100 %	100%	100%
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	20%	17%	22%	20%

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

In der Stadt Erkelenz fühlen sich 10% der Befragten in ihrer Mobilität eingeschränkt. Davon gaben 5% an durch Gehbehinderungen und 1% durch Sehbehinderungen eingeschränkt zu sein. Weitere 4% haben mehrere oder andere Einschränkungen aufgeführt, die sie einschränken.

In jüngeren Altersklassen (bis 50 Jahre) liegt der Anteil von Personen mit Einschränkungen maximal bei 7%. Im Alter von 60 bis unter 65 Jahren liegt der Anteil bei 12% und steigt in der Altersklasse von 65 bis 75 Jahren weiter auf 15%. Personen, die 75 Jahre und älter sind, fühlen sich zu 43% in ihrer Mobilität eingeschränkt. Der Anteil von Mehrfacheinschränkungen/-behinderungen nimmt im Alter erwartungsgemäß deutlich zu.

Mobilitätseingeschränkte Personen verlassen ihre Wohnung tendenziell seltener und legen weniger Wege zurück als der Durchschnitt. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt zukünftig noch stärker zu beachten.

Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen aufgrund gesundheitlicher Probleme (P. ab 6 Jahren)	Stadt Erkelenz (n=1.371)	Stadt Kempen 2016 (n=937)	Kreis Heinsberg (n=1.739)	MiD 2017
nein	90%	90%	90%	84%
ja, durch Gehbehinderung	5%	7%	5%	5%
ja, durch Sehbehinderung	1%	1%	1%	2%
ja, andere Einschränkung/en	4%	4%	4%	9%
	100 %	100 %	100%	100%

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

96% der befragten Haushalte in der Stadt Erkelenz verfügen über mindestens ein Auto. Über die Hälfte der Haushalte besitzen mehrere Autos. Dem stehen 4% autofreie Haushalte gegenüber. Im Durchschnitt verfügt ein Haushalt über 1,5 Pkw. Damit beläuft sich die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner 725. Dieser Wert liegt sowohl höher als im Kreis Heinsberg (676) als auch im Bundesland NRW (556)⁷.

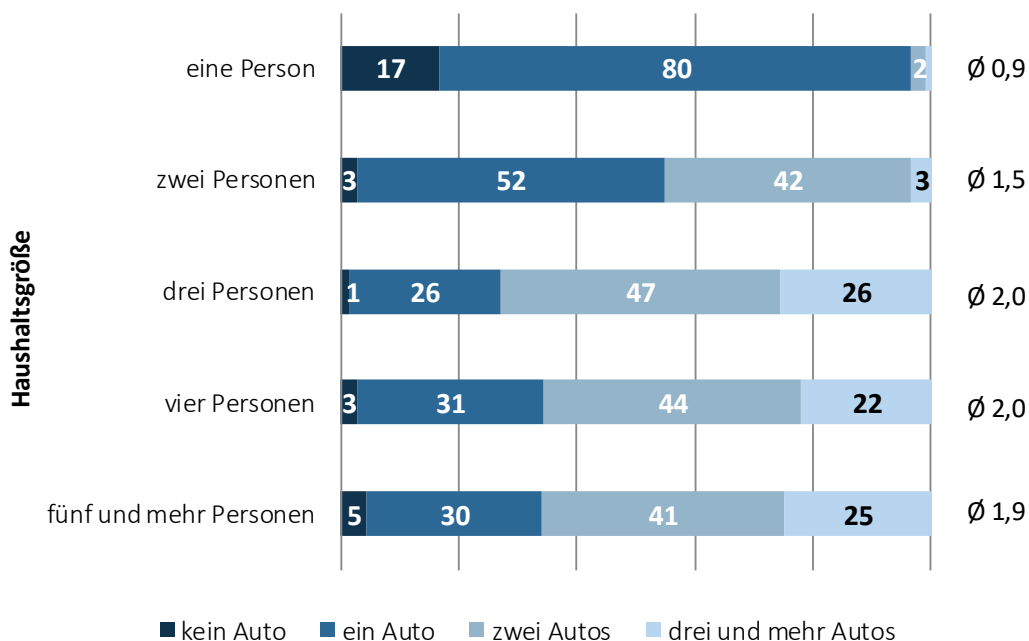
Tab. 10: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Besitz eines Pkws im Haushalt	Stadt Erkelenz (n=841)	Stadt Kempen 2016 (n=461)	Kreis Heinsberg (n=973)	MiD 2017
kein Auto	4%	11%	11%	22%
ein Auto	43%	47%	39%	54%
zwei Autos	35%	33%	37%	21%
drei und mehr Autos	18%	10%	14%	3%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	725	641	676	k. A.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Lage eines Haushaltes. So erklärt sich, dass 17% der Einpersonenhaushalte kein Auto besitzen. Auch Rentnerhaushalte haben gegenüber dem Durchschnitt häufiger kein Auto (10%), wohingegen nur 4% der Erwerbshaushalte über kein Auto verfügen. Haushalte mit mehr als drei Personen besitzen mehrheitlich mindestens zwei Pkw.

⁷ vgl. Website von IT.NRW (Kraftfahrzeug und PKW-Dichte am 1. Januar 2018)

Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Erkelenz ist im Vergleich zum Kreis Heinsberg und dem bundesweiten Durchschnitt insgesamt auf einem sehr hohen Niveau und entspricht nahezu einer Vollausstattung. Neben dem Pkw-Besitz wurde auch der Besitz von Motorrädern untersucht. In der Stadt Erkelenz verfügen 23% der Haushalte über ein solches Kraftrad. Dieser Anteil liegt ebenfalls über den Vergleichswerten aus dem Kreis Heinsberg (12%) und der bundesweiten Erhebung (13%).

Fahrradausstattung

In der Stadt Erkelenz verfügen annähernd neun von zehn Haushalten über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). 63% der Haushalte besitzen sogar zwei oder mehr Fahrräder. Der Fahrradbesitz der Stadt ist somit insgesamt überdurchschnittlich. Er liegt mit 953 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner über dem des Kreises Heinsberg (822) und der Bundesrepublik (872).

Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)

Besitz (fahrbereiter) Fahrräder im Haushalt	Stadt Erkelenz (n=732)	Stadt Kempen 2016 (n=412)	Kreis Heinsberg (n=815)	MiD 2017
kein Fahrrad	13%	4%	11%	22%
ein Fahrrad	24%	24%	22%	78%
zwei Fahrräder	27%	27%	29%	
drei und mehr Fahrräder	36%	46%	38%	
	100%	100%	100%	100%
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	953	1.082	822	872

Wie schon die Analyse zu den Pkw-Besitzverhältnissen gezeigt hat, steht vor allem Einpersonenhaushalten (36%) und Rentnerhaushalten (38%) im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Auch 25% der Paare ohne Kinder besitzen kein Fahrrad in ihrem Haushalt. Eine Unterscheidung hinsichtlich der Stadtteile zeigt, dass lediglich Lövenich mit einer Fahrraddichte von 822 unter einer Dichte von 900 bleibt. In den Stadtteilen Mitte, Granterath sowie Kückhoven/Holzweiler wird hier ein Wert von 1.000 oder mehr erreicht.

Besitz von E-Bikes/Pedelecs

Innerhalb der Stadtgrenzen Erkelenz besitzen bereits über 20% der Haushalte ein Elektrofahrzeug (E-Bike/Pedelec)⁸. Dieser Anteil liegt im Vergleich zu anderen aktuellen Mobilitätsuntersuchungen auf einem vergleichbaren guten Niveau. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter steigen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags-/Berufsverkehr sein.

Tab. 12: Haushalte mit Elektrofahrzeugen im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr)	Haushalte mit min. einem E-Bike/Pedelec
Stadt Erkelenz	23%
Stadt Kempen (2016)	20%
Kreis Heinsberg (2018)	20%
bundesweit (MiD 2017)	8%

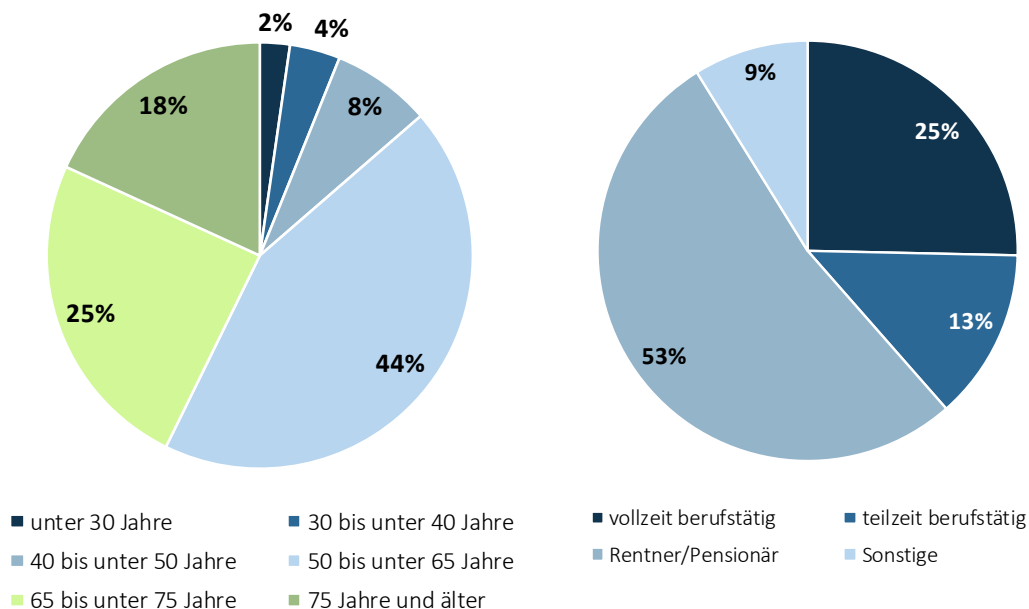
Der Besitz von Elektrofahrzeugen steigt erwartungsgemäß mit dem Alter an. Personen unter 50 Jahren besitzen lediglich zu 14% ein Pedelec oder E-Bike. In den folgenden Altersklassen liegt der Anteil immer über 20%, sinkt in der ältesten Altersklasse der Personen ab 75 Jahren aber wieder auf 18%. Hinsichtlich des Erwerbsstatus stellen Rentner demzufolge mit 53% die größte Gruppe. Nicht unberücksichtigt bleiben darf aber auch, dass ein Viertel der Elektrofahrzeugbesitzer vollzeit-berufstätig sind. Daraus lassen sich Potenziale für die Verlagerung der Arbeitswege auf den Radverkehr generieren. Jüngere Altersgruppen besitzen nur vereinzelt ein Elektrorad. Die Auswertungen zeigen auch, dass 14% der Elektrofahrzeugbesitzer in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Gruppe gehbehinderter Personen sticht dabei noch heraus (6%). Dieses Fortbewegungsmittel erhöht vermutlich den Bewegungsradius mobilitätseingeschränkter Personen. Zu beachten sind in diesem Zusammenhang allerdings auch etwaig

⁸ Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftfahrzeug und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 4 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h nicht überschritten werden, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftfahrzeug und dürfen Radverkehrsanlagen entsprechend nicht benutzen.

entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss.

Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus



Aktuell scheinen Elektrofahrräder die Mobilität ihrer Nutzer lediglich zu ergänzen und nur selten bewusst z. B. den Pkw abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzern und Personen ohne Elektrofahrrad desselben Alters (> 40 Jahren). So besitzen Elektrofahrradbesitzer bspw. häufiger einen Pkw-Führerschein und haben auch häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass E-Bikes und Pedelecs in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in ständiger PKW-Verfügbarkeit äußert. Dass aber die Verfügbarkeit nicht der Nutzung entspricht zeigen die Ergebnisse ebenfalls. Elektrofahrradbesitzer nutzen das Auto lediglich zu 52 % (fast) täglich, wohingegen dies für 58% der Personen ohne Elektrofahrrad zutrifft. Der geringeren täglichen Nutzung steht allerdings eine häufigere gelegentliche Nutzung gegenüber. Ähnlich sind die Ergebnisse hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung zu deuten. Personen ohne Elektrofahrrad besitzen häufiger eine Zeitkarte und nutzen das Öffentliche Verkehrssystem dementsprechend häufiger. Das kann auf zwei Ursachen zurückzuführen sein: Zum einen ist davon auszugehen, dass das E-Bike oder Pedelec in geringem Maße Fahrten mit dem Bus ersetzt, da es flexibler und zeitunabhängiger ist. Zum anderen kann vermutet werden, dass die heutigen Besitzer von E-Bikes durch die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten auch vorher eher zum Segment der Autofahrer gehörten. So lässt sich insgesamt festhalten, dass durch die Anschaffung eines Elektrofahrrads dessen Nutzer noch nicht bereit sein, das eigene Auto abzuschaffen. Dennoch können erste Wege vom Auto auf das E-Bike oder Pedelec verlagert werden.

Tab. 13: Mobilitätskennndaten von Elektrofahrradnutzern

	Personen mit Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)	Personen ohne Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)
Pkw-Führerschein		
ja	97%	95%
nein	3%	5%
Pkw-Verfügbarkeit		
immer/täglich	87%	84%
zeitweise/nach Absprache	11%	11%
nie	2%	6%
Pkw-Nutzung		
(fast) täglich	52%	58%
an 3–4 Tagen pro Woche	26%	19%
an 1–2 Tagen pro Woche	12%	13%
wenige Male im Monat	4%	3%
seltener	5%	2%
nie	2%	5%
ÖV-Zeitkarte		
ja	1%	6%
nein	99%	94%
ÖV-Nutzung		
(fast) täglich	<1%	4%
an 3–4 Tagen pro Woche	<1%	1%
an 1–2 Tagen pro Woche	2%	3%
wenige Male im Monat	2%	6%
seltener	43%	40%
nie	54%	47%

Ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad) kommen rund 2% der Haushalte in Erkelenz aus. Diese Haushalte sind in vier von fünf Fällen Rentnerhaushalte.

Pkw-Führerscheinbesitz

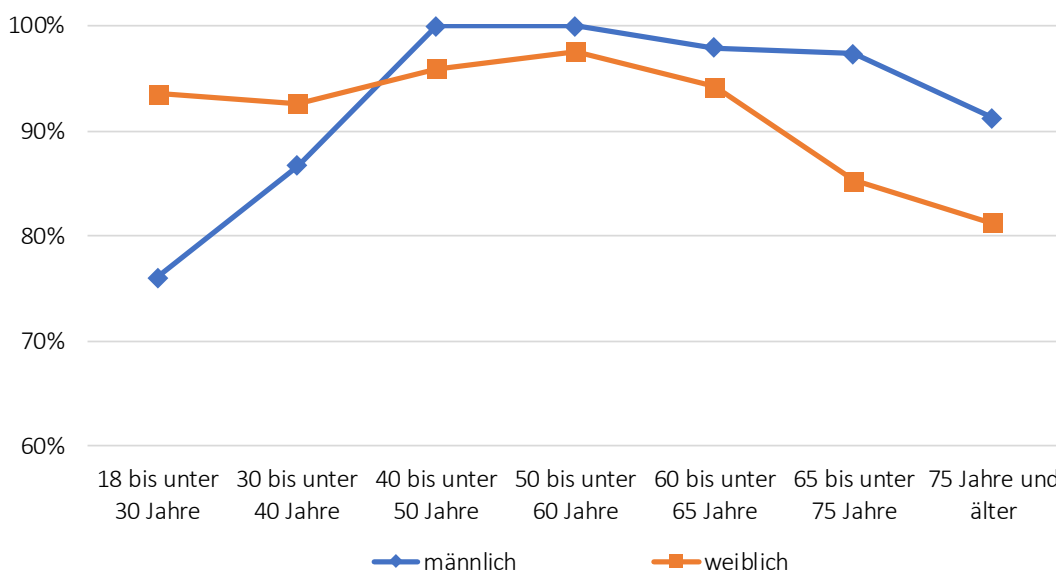
Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. In der Stadt Erkelenz liegt die Führerscheinbesitzquote der Erwachsenen bei 92%. Der Wert liegt damit über dem bundesweiten Ergebnis aus der MiD 2017 von 87% und unter dem Ergebnis aus der Befragung im Kreis Heinsberg 2018 von 94%.

Zwischen den einzelnen Altersgruppen bestehen Unterschiede im Führerscheinbesitz: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren besitzen nur zu 84% einen. Der Anteil steigt bei 30 bis 40-Jährigen auf 90%, ist damit aber immer noch unterdurchschnittlich. Im Alter von 40 bis 65 Jahren verfügen nahezu alle Bewohner von Erkelenz über einen Pkw-Führerschein (97-99%). Ab einem Alter von 65 Jahren zeigt sich der Kohorteneffekt (Generationeneffekt). Die

Besitzquote sinkt zunächst auf 91 % bei 65- bis 75-jährigen. Hochbetagte (75 Jahre und älter) verfügen noch zu 85 % über einen Führerschein.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bis zu einem Alter von etwa 40 Jahren und bei Senioren: Junge Frauen scheinen früher als Männer einen Führerschein zu erwerben und weisen daher in der jüngeren Altersklasse einen höheren Führerscheinbesitz auf. Ab der Altersklasse von 60 Jahren ist die Führerscheinbesitzquote bei Frauen rückläufig. Hier wird allerdings eine deutliche Tendenz zur Angleichung der Führerscheinbesitzquote im Zeitverlauf deutlich. Schon in wenigen Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind. In den mittleren Altersklassen bestehen hingegen keine (bzw. nicht signifikant nachweisbare) Geschlechterunterschiede.

Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Der Besitz eines Pkw-Führerscheins schließt nicht die Pkw-Verfügbarkeit ein. In der Stadt Erkelenz können 78 % der Personen ab 18 Jahren jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Werden nur Führerscheininhaber berücksichtigt steigt der Anteil auf 83 %.

Zeitweise steht weiteren 13 % der Bevölkerung ein Pkw zur Verfügung. Somit steht den verbleibenden 7% nie ein Auto zur Verfügung. Die Werte entsprechen in etwa dem Kreis- und auch Bundesdurchschnitt.

Tab. 14: Verfügbarkeit über ein Auto

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahre)	Stadt Erkelenz (n=1.196)	Stadt Kempen 2016 (n=809)	Kreis Heinsberg (n=1.597)	MiD 2017*
immer/täglich	78%	73%	79%	77%
zeitweise/nach Absprache	15%	17%	13%	14%
nie	7%	11%	8%	9%
	100%	100%	100%	100%

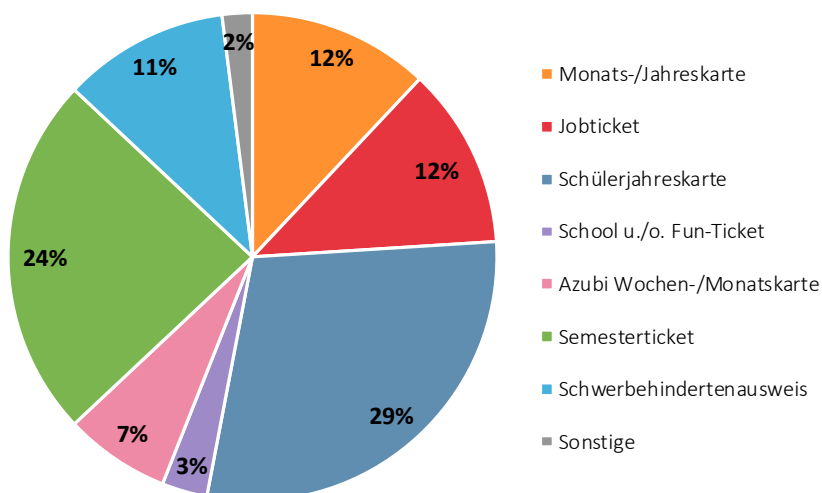
*MiD 2017: Personen ab 17 Jahren; inkl. Carsharing

ÖV-Zeitkartenbesitz

Tab. 15: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer ÖV Zeitkarte (Personen ab 6 Jahren)	Stadt Erkelenz (n=1.365)	Stadt Kempen 2016 (n=941)	Kreis Heinsberg (n=1.812)	MiD 2017
Besitz ÖV-Zeitkarte	17%	14%	17%	22%
davon:				
- Jedermann-Monatskarte (auch 9 Uhr)	2%	2%	2%	12%
- Schülerticket	6%	6%	6%	
- Firmen-/Jobticket	2%	1%	2%	6%
- Semesterticket	4%	4%	3%	
- Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	2%	1%	1%	4%
- sonstige Zeitkarten	1%	1%	4%	
keine ÖV-Zeitkarte	83%	86%	83%	78%
	100%	100%	100%	100%

Vor allem junge Bewohner der Stadt Erkelenz besitzen eine ÖV-Zeitkarte. Die am weitesten verbreitete ÖV-Zeitkarten sind mit 29 % aller Zeitkarten die Schülerjahreskarte sowie mit 24 % das Semesterticket. Es folgen Monats-/Jahreskarten und Jobtickets (jeweils 12%). Insgesamt bewegt sich die größte Stadt des Kreises Heinsberg damit auch hier etwa auf dessen Niveau.

Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten

Eine detaillierte Betrachtung des ÖV-Zeitkartenbesitzes nach Nutzergruppen bestätigt die gewonnenen Erkenntnisse. 79% der Studierenden und 43% der Schülerinnen und Schüler besitzen ein Ticket zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Auch der Anteil von ÖV-Zeitkarten-Besitzern bei Auszubildenden ist im Vergleich mit 39% relativ hoch. Vollzeit-Beschäftigte besitzen zu 14%, Teilzeit-Beschäftigte zu 10% eine ÖV-Karte. In den übrigen Gruppen sind nur geringfügige Besitzquoten festzustellen. Gerade ältere Personen sind sehr selten Besitzer einer ÖV-Karte. 2% der 65 bis 75-Jährigen und 4% der über 75-Jährigen sind dieser Gruppe zuzuordnen. So erklärt sich, dass lediglich etwa 3% der Rentnerinnen und Rentner im Besitz einer Zeitkarte sind und in der Stichprobe niemand über ein Aktiv-ABO-/Aktiv-Duo-Ticket oder das Senioren-Ticket Heinsberg verfügt. Hier zeigt sich demnach deutliches Steigerungspotenzial.

Tab. 16: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil
Erwerbstätige	
keine Zeitkarte	82%
BahnCard 25/50	4%
MonatsTicket	4%
Jobticket	4%
Azubi Wochenkarte	2%
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	2%
andere Zeitkarten	2%
Schüler	
keine Zeitkarte	57%
Schülerjahreskarte	36%
School u./o. Fun-Ticket	3%
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	3%
andere Zeitkarten	1%
Studierende	
keine Zeitkarte	14%
Semesterticket	76%
BahnCard 25/50	10%
andere Zeitkarten	<1%
Rentner/innen	
keine Zeitkarte	95%
BahnCard 25/50	2%
Schwerbehindertenausweis	2%
andere Zeitkarten	1%

Über den Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz definiert sich die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 11% der Befragten in Erkelenz sind weder im Besitz eines Führerscheins noch einer ÖV-Zeitkarte. Dieser Anteil entspricht in etwa dem Wert aus der kreisweiten Erhebung und ist geringer als bspw. in der Stadt Kempen im Jahr 2016. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind deutlich eingeschränkt. Demgegenüber stehen 9% der

Stadtbevölkerung, die sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel besitzen und sind demnach grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzustufen. Wenige Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für den Bus- und/oder Bahnverkehr (6%).

Tab. 17: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Erkelenz (n=1.340)	Stadt Kempen 2016 (n=926)	Kreis Heinsberg (n=1.792)	MiD 2017
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte	9%	8%	12%	13%
nur Führerscheinbesitz	74%	69%	73%	74%
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	6%	6%	5%	4%
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	11%	17%	10%	9%
	100	100	100%	100%

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Wie auch in der kreisweiten Erhebung beträgt die durchschnittliche Entfernung von der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle etwa 380 Meter. Dies ist eine akzeptable Distanz. Für 31% der Befragten ist jedoch eine Strecke von 400 bis 1.000 Meter zurückzulegen und für weitere 6% sogar über einen Kilometer. Es fällt auf, dass die Strecke zur nächsten Bushaltestelle für Bewohner Granteraths mit durchschnittlich 577 Metern deutlich länger ist als in den übrigen Stadtteilen. Dort wohnen 56% der Bevölkerung 400 bis 1.000 Meter und weitere 12% über einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt. Exklusive Granteraths liegt die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Bushaltestelle bei etwa 350 Metern und schwankt zwischen den Ortsteilen zwischen rund 310 Metern in Mitte und Lövenich und 470 Metern in Gerderath. Granterath ausgenommen ist die räumliche Erschließung durch den Busverkehr unter Berücksichtigung der Raumstrukturen damit insgesamt als gut einzustufen.

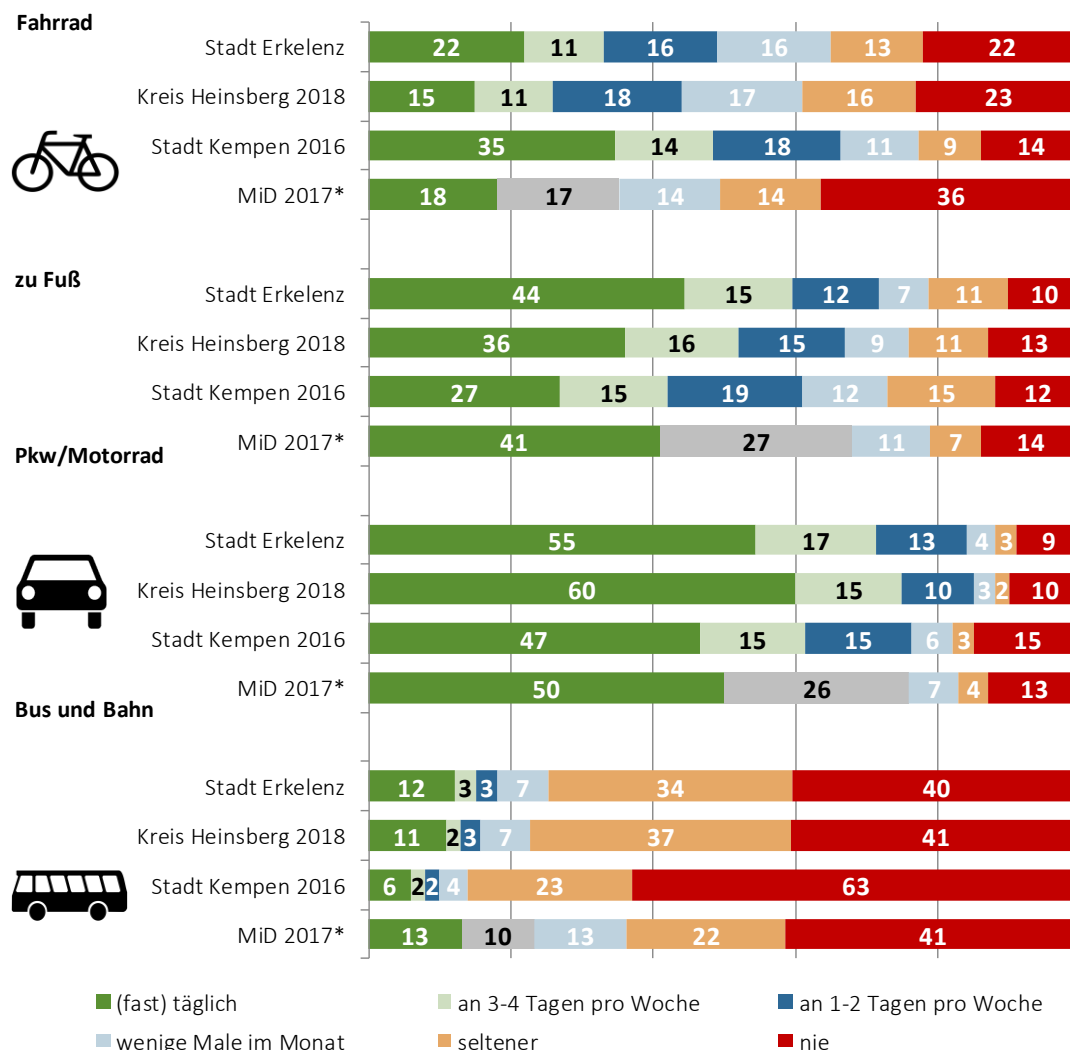
Tab. 18: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (alle Haushalte)	Stadt Erkelenz (n=782)	Stadt Kempen 2016 (n=444)	Kreis Heinsberg (n=925)	MiD 2008
unter 100 Meter	12%	7%	11%	17%
100 bis u. 200 Meter	12%	31% (100-300m)	11%	15%
200 bis u. 400 Meter	38%	24% (300-500m)	39%	24%
400 bis u. 1.000 Meter	31%	24% (500m-1km)	33%	34%
1.000 Meter und mehr	6%	14%	7%	11%
	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt (in Meter)	382 m	517 m	377 m	k. A.
Median (in Meter)	300 m	300 m	300 m	k. A.

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Die allgemeine Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



*MiD2017: Abweichende Skala

**Nur Personen im Besitz eines E-Bike/Pedelecs

Bei den meisten Befragten ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. 72 % gaben an, es täglich oder mehrmals in der Woche zu nutzen. Demgegenüber werden die Öffentlichen Verkehrsmittel am wenigsten genutzt. So gaben fast drei Viertel (74%) der Befragten an, Bus und Bahn selten bis nie zu nutzen. Aktiv mit dem Fahrrad ist ein Drittel der Stadtbevölkerung mindestens mehrmals wöchentlich unterwegs. Insgesamt zeigt sich in Erkelenz eine ausgewogene Fahrradnutzung. Sie ist sowohl etwas ausgeprägter als im gesamten Kreis Heinsberg als auch im bundesweiten Vergleich. Noch etwas häufiger nutzen Elektrofahrradbesitzer ihr E-Bike oder Pedelec. Fast die Hälfte greift mehrmals in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Dreiviertel der befragten Elektrofahrradbesitzer nutzen das E-Bike oder Pedelec

mindestens einmal in der Woche. Insgesamt liegt die Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Erkelenz auf einem ähnlichen Niveau wie im Kreis Heinsberg. Unterschiede ergeben sich dagegen im Vergleich zur Stadt Kempen. Sie weist eine höhere Fahrradnutzung und eine geringe Auto- und ÖPNV-Nutzung auf.

Der Pkw wird erwartungsgemäß am häufigsten von Erwerbstätigen genutzt. 80% der Befragten Erwerbstätigen nutzen ihn täglich und weitere 6% mehrmals in der Woche. Lediglich 6% nutzen ein Kfz weniger als einmal in der Woche. Auch Auszubildende gehören mit 80% täglicher Nutzung zu den Stammnutzern des Pkw. Dieser Anteil ist zu anderen Untersuchungsräumen zwar überdurchschnittlich, zeigte sich aber ebenso in der Befragung im gesamten Kreis Heinsberg.

Neben den hohen Quoten von Erwerbstätigen können geringere Pkw-Nutzungsquoten bei älteren (Rentnerinnen und Rentner) sowie jüngeren (Schülerinnen und Schüler) Personen festgestellt werden. Die Hälfte der Schülerinnen und Schüler nutzt das Auto (als Fahrer oder Mitfahrer) wenige Male im Monat oder seltener. Dem stehen 15% tägliche Nutzer gegenüber. Etwa 24% nutzen den Pkw 3-4 Mal in der Woche, weitere 11% lediglich 1-2 Mal in der Woche. Personen im Rentenalter nutzen das Auto zwar häufiger als Schülerinnen und Schüler, aber deutlich seltener als Erwerbstätige. So gaben 36% der Rentner an, das Auto täglich zu nutzen, 24% an 3-4 bis Tagen in der Woche und 21% an 1-2 Tagen in der Woche. Die weiteren 19% nutzen das Auto seltener, wovon 10% angaben, es nie zu nutzen. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Zum einen nimmt das Alter/der Führerscheinbesitz Einfluss auf die Pkw-Nutzung. Darüber hinaus wirken sich auch der ökonomische Status und die vor allem bei älteren Personen insgesamt geringe Verkehrsteilnahme aus.

Auch Studierende nutzen annähernd zur Hälfte täglich das Auto. Vergleichsweise geringe 15% der Studierenden greifen weniger als einmal in der Woche auf den Pkw zurück. Nichts desto trotz bilden die Studierenden die Nutzergruppe mit der höchsten ÖV-Nutzung. Über zwei Drittel der Studierenden sind mindestens 3 Mal in der Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Ebenfalls eine überdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung trifft auf die Schülerinnen und Schüler in der Stadt Erkelenz zu. Innerhalb der Gruppe zeigt sich allerdings eine deutliche Spaltung. Auf der einen Seite nutzen 37% den ÖPNV täglich und weitere 10% mindestens einmal in der Woche. Dem stehen 53% der Schülerinnen und Schüler gegenüber, die maximal wenige Male im Monat mit Bussen oder Bahnen fahren. Insgesamt 28% gaben an, den Öffentlichen Verkehr nie zu wählen. In diesen Zahlen schlägt sich der Schulverkehr deutlich nieder. Es ist anzunehmen, dass ein Großteil der regelmäßigen Nutzer den Öffentlichen Verkehr zum Erreichen der Schule nutzt.

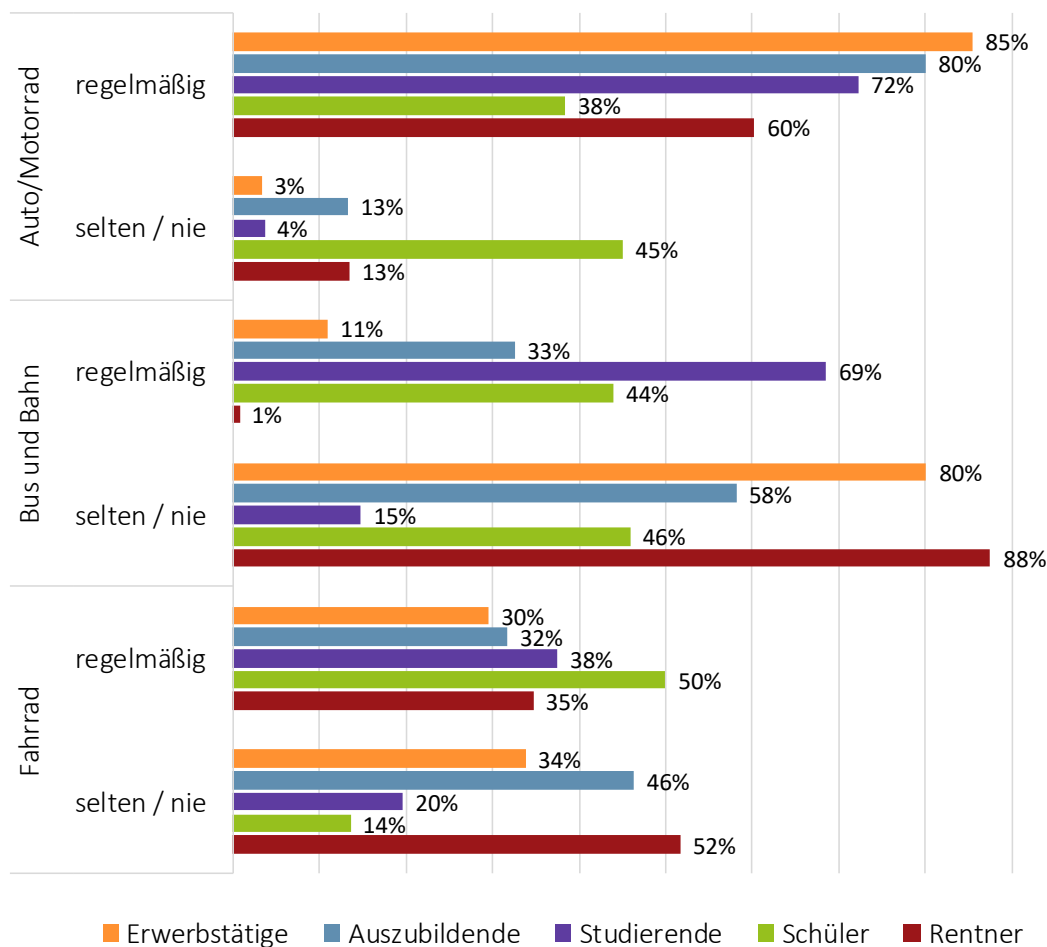
Vor allem Erwerbstätige und Rentner nutzen Bus und Bahn dagegen äußerst selten. Nur 6% der Rentner und 13% der Erwerbstätigen treten mindestens einmal in der Woche eine Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr an. Bereits ein Drittel der Auszubildenden fährt dagegen wöchentlich bis täglich mit Bus oder Bahn. Dieses Potenzial gilt es auch für die erstgenannten

Nutzergruppen abzuschöpfen, um die Anteile von fast 80 % (Erwerbstätige) bzw. fast 90 % (Rentner) seltener und Nicht-Nutzer des ÖV zu verringern.

Die Nutzung des Fahrrads fällt zwischen den Personengruppen gleichmäßiger aus. Besonders häufige Radnutzer sind Schülerinnen und Schüler: 50% von ihnen sind mindestens mehrmals wöchentlich mit dem Rad unterwegs. Erwartungsgemäß sind unter den Nichtnutzern besonders viele Rentner (52% fahren nicht oder nur selten mit dem Rad). Aber auch Auszubildende (46%) und Erwerbstätige (35%) sind vielfach Nichtnutzer.

Der Umfang der Erwerbstätigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung. So nutzen Teilzeitberufstätige häufiger das Fahrrad als Vollzeitberufstätige: Während 40% der Teilzeitberufstätige das Fahrrad mindestens mehrmals wöchentlich nutzt, sind es bei den Vollzeitberufstätigen nur 26%. Dieser Effekt kann unterschiedliche Ursachen haben: Zum einen legen Teilzeiterwerbstätige deutlich geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurück (Ø 19km) als Vollzeitberufstätige (Ø 29km). Zum anderen kommen hier möglicherweise auch andere Effekte wie ein größeres verfügbares Zeitbudget und möglicherweise ein, zumindest in Teilen, niedrigerer ökonomischer Status zum Tragen.

Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich

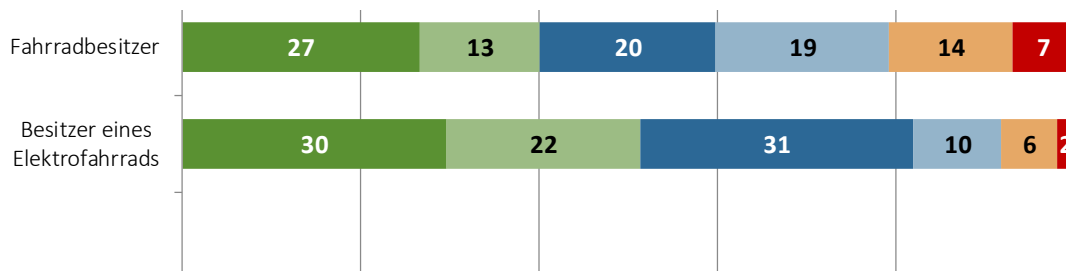


Im Vergleich mit anderen Mobilitätsuntersuchungen in vergleichbaren Untersuchungsräumen bewegt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt auf einem durchschnittlichen Niveau.

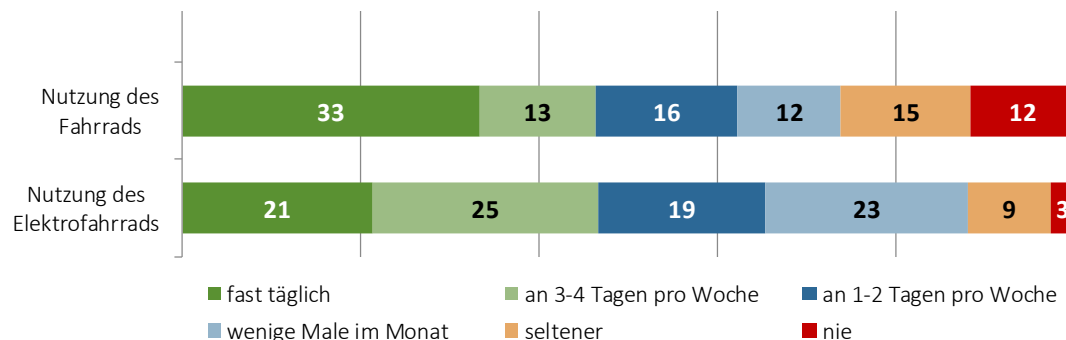
Es lassen sich Unterschiede in der Fahrradnutzung zwischen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen und Personen, die nur ein klassisches Fahrrad besitzen, feststellen. Elektrofahrradbesitzer nutzen ihr E-Bike oder Pedelec häufiger als Besitzer konventioneller Fahrräder. Ebenso fällt auf, dass einige Besitzer ihr E-Bike oder Pedelec selten oder gar nicht nutzen. Mögliche Gründe hierfür können aber auch Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen sein, die sich jedoch aus dem vorliegenden Datenbestand nicht weiter erörtern lassen. Besitzer beider Fahrradtypen nutzen vielfach auch weiterhin das konventionelle Fahrrad. Dennoch wird dieses häufiger selten bis gar nicht genutzt als elektrisch unterstützte Fahrräder.

Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads

Besitzer eines Fahrradtyps



Besitzer beider Fahrradtypen



Insgesamt wird durch die Befragung ebenfalls der starke Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelverfügbarkeit und deren Nutzung untermauert. So nutzen 87 % der Personen, denen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht, diesen mindestens dreimal in der Woche. Ebenso nutzen 79 % der Besitzer von Zeitkarten den Öffentlichen Verkehr mindestens mehrmals in der Woche.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt geben 47 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu

sein. Damit liegt dieser Wert acht Prozentpunkte unter dem Wert aus der kreisweiten Befragung, aber auch sechs Prozentpunkte über dem aus der Befragung in Kempen aus dem Jahr 2016. Der Anteil multimodaler Nutzer liegt bei 49% (Kreis Heinsberg 39%, Stadt Kempen 53%). Vor dem Hintergrund der in Teilen ländlich geprägten Stadtstruktur ist dies ein vergleichsweise hoher Anteil. Dass dieser Anteil überdurchschnittlich hoch ist, begründet sich vorwiegend durch Pkw/Rad-Multimodale Personen. Sie stellen 78% der multimodalen Nutzer und stellen insgesamt eine größere Gruppe als die der Pkw-Monomodalen. Wie bereits im Kreis Heinsberg festgestellt werden konnte, zeigt sich demnach auch in der Stadt Erkelenz der zunehmende Trend des multimodalen Verkehrsverhaltens.

Zentrales Verkehrsmittel in der Stadt Erkelenz ist der Pkw. Es wird vornehmlich durch den Radverkehr ergänzt. Besonders der Anteil von 8% Fahrrad-Monomodalen an der Stichprobe und dem großen Anteil Pkw/Rad-Multimodaler gibt Hinweis darauf. Der Öffentliche Verkehr stellt hingegen nur eine untergeordnete Rolle dar. Vergleichsweise gering ist auch der Anteil wenig mobiler Personen.

Tab. 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁹

Mobilitätstypen (Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Erkelenz (n=1.123)	Stadt Kempen 2016 (n=754)	Kreis Heinsberg (n=1.408)	MiD 2017
Monomodale Nutzer	47 %	41 %	55 %	k. A.
Pkw-Monomodale	37%	27%	47%	
Fahrrad-Monomodale	8%	13%	6%	
ÖV-Monomodale	2%	1%	2%	
Multimodale Nutzer	49 %	53 %	39 %	
Pkw/Rad-Multimodale	38%	45%	30%	
Pkw/ÖV-Multimodale	5%	2%	6%	
Rad/ÖV-Multimodale	3%	5%	2%	
Pkw/Rad/ÖV-Multimodale	3%	1%	1%	
wenig Mobile	4 %	7 %	6 %	
	100 %	100 %	100 %	

Bei einer Untersuchung der Mobilitätstypen nach Altersklassen werden nur geringfügige Unterschiede deutlich. Erwartungsgemäß ist ein Großteil der Minderjährigen auf das Fahrrad fixiert. So verwundert es nicht, dass 32% der Personen unter 18 Jahren Fahrrad-Monomodal und weitere 24% Pkw/Rad-Multimodal (größtenteils als Beifahrer) sind. Die Bedeutung des Pkw steigt mit der Volljährigkeit rapide an. Der Anteil Pkw-Monomodaler Nutzer in der Altersklasse 18 bis 30 Jahre liegt bei 44% und bleibt bis zu einem Alter von 60 Jahren etwa auf diesem Niveau. Bis zu einem Alter von 40 Jahren hat auch der ÖV in der Mobilität der Erkelenzer Stadtbevölkerung eine nennenswerte Bedeutung. In den folgenden Altersklassen ist er dagegen nahezu bedeutungslos. Dies nimmt Einfluss auf den Anteil Pkw/Rad-Multimodalen. Bis zu

⁹ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen & Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1–2x pro Woche angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“.

einem Alter von 40 Jahren ist maximal jeder Vierte Pkw/Rad-Multimodal. In der Altersklasse der 40 bis 50-Jährigen liegt der Anteil bei 45 %, um in den folgenden Altersstufen jeweils weitere 5 Prozentpunkte zu gewinnen. Senioren ab 75 Jahren sind wiederum vornehmlich Pkw-Monomodal Nutzer (45 %). Daneben nimmt im Alter der Anteil wenig mobiler Personen deutlich zu (16 %). Dies ist in erster Linie durch gesundheitliche Einschränkungen und eine generelle Reduktion täglicher Aktivitäten zu erklären.

ÖPNV-Nutzung in der Stadt Erkelenz

Neben der allgemeinen Abfrage nach der Nutzungsintensität des öffentlichen Verkehrssystems wurde auch die Frage nach der regelmäßigen Nutzung von ÖPNV-Linien in der Stadt Erkelenz gestellt.

20 % der Befragten gaben an, dass sie bestimmte ÖPNV-Linien innerhalb der Stadt Erkelenz oder rund um das Stadtgebiet regelmäßig nutzen. Dabei wurden im Schnitt 1,9 Linien genannt.

Tab. 20: Genutzte ÖPNV-Angebote bzw. -linien in Erkelenz

Nutzung von ÖPNV-Angeboten bzw. -linien in der Stadt Erkelenz (ÖPNV-Nutzer ab 6 Jahre) (in %; Mehrfachantworten möglich)	Stadt Erkelenz (n=246)	nur Erwerbstätige (n=124)	nur Schüler (n=84)
RE 4	30%	38%	8%
RB 33	19%	22%	5%
ErkaBus 3	7%	<1%	17%
ErkaBus 1	6%	1%	12%
SB 1	5%	5%	4%
Bus 405	4%	1%	10%
SB 81	3%	2%	2%
Bus 402	3%	6%	5%
Bus 401	3%	5%	8%
RE 8	2%	6%	<1%
ErkaBus 2	2%	2%	4%
MultiBus	1%	<1%	2%
Schulbus	-	-	4%
andere Linien	15%	10%	19%
	100%	100%	100%

Über die Hälfte der Nennungen (51 %) entfallen auf den schienengebundenen Nahverkehr. Insbesondere der RE 4 (30 %) und die RB 33 (19 %) werden von den Befragten verstärkt genutzt. Die Nutzung von Buslinien in Erkelenz und im Kreisgebiet ist insgesamt relativ ausgewogen. Die größten Anteile entfallen auf die städtischen ErkaBus-Linien 3 (7 %) und 1 (6 %). Unterschiede in der Wahl von ÖPNV-Linien ergeben sich hinsichtlich unterschiedlicher Nutzergruppen. Bei differenzierter Betrachtung zwischen Erwerbstätigen und Schülern zeigt sich, dass Erwerbstätige vornehmlich den SPNV nutzen (70 %). Dabei stechen wiederum der RE4 und die RB33 heraus. Schülerinnen und Schüler wählen dagegen zumeist Buslinien (86 %). Die

größten Anteile entfallen hier auf die ErkaBus-Linien 1 und 3. In diesen Werten spiegelt sich der größere Mobilitätsradius von Erwerbstätigen gegenüber Schülern wider.

Tab. 21: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (Personen ab 6 J.) (in %)	alle Befragte in Erkelenz (n=1.426)	Anteile an den ÖPNV-Nutzern		
		ÖPNV-Nutzer insgesamt (n=235)	Zug- Nutzer (n=157)	Bus- Nutzer (n=61)
Altersgruppen				
6 bis unter 18 Jahre	12%	31%	10%	56%
18 bis unter 30 Jahre	15%	33%	39%	19%
30 bis unter 40 Jahre	13%	13%	19%	5%
40 bis unter 50 Jahre	14%	9%	15%	5%
50 bis unter 60 Jahre	18%	6%	10%	10%
60 bis unter 65 Jahre	7%	2%	2%	1%
65 bis unter 75 Jahre	11%	2%	2%	1%
75 Jahre und älter	11%	3%	3%	4%
Erwerbssituation				
Erwerbstätig	50%	36%	59%	23%
Hausfrau/-mann	5%	1%	1%	4%
Rentner/in	24%	6%	4%	11%
Auszubildende/r	3%	6%	1%	1%
Studierende/r	4%	19%	25%	3%
Schüler/in	12%	32%	11%	56%
ÖPNV-Nutzerstrukturen				
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	17%	84%	72%	74%
Führerscheinbesitz	82%	55%	85%	25%
Pkw-Verfügbarkeit (immer/täglich)	70%	28%	46%	21%
ÖV-Nutzung mind. wöchentlich	19%	100%	81%	72%
Bewertung des ÖPNV-Systems (Ø-Note)	3,2	2,9	2,9	3,2
Bewertung des Bus-Systems (Ø-Note)	3,4	3,2	3,2	3,4
Bewertung des Bahn-Systems (Ø-Note)	3,0	2,6	2,5	3,0

Die voranstehende Tabelle gibt einen Überblick über die soziostrukturellen sowie verkehrsspezifischen Merkmale regelmäßiger ÖPNV-Nutzer (mind. einmal wöchentlich). So fällt bspw. auf, dass regelmäßige ÖPNV-Nutzer nur 55 % einen Pkw-Führerschein besitzen. Gesamtstädtisch liegt dieser Wert bei 82 %. Gegenläufig verhält es sich mit dem ÖV-Zeitkartenbesitz. Verfügen 17% der gesamten Bevölkerung Erkelenz über ein solches Ticket, sind es 84 % der regelmäßigen ÖV-Nutzer. Die regelmäßige Nutzung spiegelt sich auch in einer besseren Bewertung der entsprechenden Systeme wider. Zugnutzer bewerten „ihr“ System z. B. um eine halbe Note besser als der Durchschnitt der Stadtbevölkerung. Es zeigt sich also, dass unregelmäßige Nutzer dem öffentlichen Verkehrssystem deutlich kritischer gegenüberstehen als ihre Nutzer.

Im Umkehrschluss lässt sich vermuten, dass die Qualität von Bus und Bahn deutlich positiver wahrgenommen wird, wenn bisherige Nichtnutzer zur Fahrt mit Bus und Bahn motiviert werden. Hier ergeben sich noch ungenutzte Potenziale für den Öffentlichen Verkehr.

Darüber hinaus zeigt die Tabelle, dass junge Leute das Rückgrat des ÖPNV sind. Fast zwei Drittel (64%) sind unter 30 Jahre alt. Die Altersstruktur der Busnutzer offenbart dessen Abhängigkeit vom Schülerverkehr (56%). Hier gilt es Angebote zu schaffen, um auch ältere Bürgerinnen und Bürger von einer häufigeren Busnutzung zu überzeugen, um den Verkehr insgesamt zu reduzieren. Bahnen werden dagegen zumeist (39%) von Personen zwischen 18 und 30 Jahren genutzt. Ein großer Anteil entfällt hier auf Studierende (25%). Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität gilt es, das Angebot des ÖPNV auch über das junge Erwachsenenalter hinaus attraktiv zu gestalten, um ihn in der Alltagsmobilität stärker zu etablieren und auch Rentner/innen oder mehr Erwerbstätige von dessen Nutzung zu überzeugen.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Die Arbeitsstätten von einem Drittel der Erwerbstätigen liegen innerhalb der Stadt Erkelenz. 16% der Befragten müssen nicht einmal ihren Stadtteil verlassen. Zwei Drittel müssen Erkelenz demnach verlassen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Relevante Arbeitsorte außerhalb der Stadtgrenze sind Mönchengladbach (16%), Düsseldorf (18%) und die Kreisstadt Heinsberg (6%). In der Stadt Erkelenz selbst arbeiten die meisten Personen erwartungsgemäß im Stadtzentrum (24%).

Tab. 22: Arbeitsplatz und Ausbildungsort

Angaben in %	Stadt Erkelenz	
	Arbeitsplatz (n=676)	Schule (n=136)
Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes (Personen ab 6 Jahre) (in %)		
Erkelenz Mitte	24%	67%
andere Stadtteile in Erkelenz	8%	13%
Σ innerhalb Erkelenz	32 %	80 %
Heinsberg	6%	-
Wegberg	4%	9%
Hückelhoven	4%	5%
Wassenberg	1%	<1%
andere Städte im Kreis Heinsberg	2%	-
Σ innerhalb Kreis Heinsberg	17 %	15 %
Mönchengladbach	16%	5%
Düsseldorf	8%	-
Aachen	5%	<1%
Kreis Düren	4%	<1%
Rhein-Kreis Neuss	4%	-
Kreis Viersen	3%	-
Köln	3%	-
Städteregion Aachen (exkl. Aachen)	2%	-
übriges NRW	4%	-
übrige Städte in Deutschland	1%	-
Städte im Ausland	<1%	-

- = nicht in Stichprobe enthalten

Der Schülerverkehr beschränkt sich erwartungsgemäß in erster Linie auf das Stadtgebiet. 81% der Schülerinnen und Schüler besuchen eine Schule innerhalb Erkelenz. Etwas mehr als die Hälfte dieser Schülerinnen und Schüler besuchen eine Schule im eigenen Stadtteil (42%). 19% der Schüler fahren für den Schulbesuch nach Wegberg, Hückelhoven und Mönchengladbach.

Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort

Wie bereits die Lage der Arbeits- bzw. Ausbildungsorte angedeutet hat, ergeben sich hinsichtlich der Entfernung zu diesen Orten ebenfalls Unterschiede zwischen den Erwerbsgruppen. Ein Erwerbstätiger aus der Stadt Erkelenz pendelt im Durchschnitt fast 26 km. Weniger als 20 km

benötigen etwa 56% der Arbeitnehmer zu ihrem Arbeitsplatz. 22% der Erwerbstätigen erreichen ihren Arbeitsplatz sogar innerhalb von 5 km und damit in einer optimalen Entfernung für die Fahrt mit dem Fahrrad. Angesichts der steigenden Absatzzahlen von Pedelecs sind inzwischen auch Entfernungen von bis zu 10 km problemlos mit dem Fahrrad zu bewältigen. Dies trifft auf insgesamt 38% der Arbeitnehmer zu. Liegt der Wohnort weiter als 20 km vom Arbeitsort entfernt, steigt die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs und des MIV. Dies zeigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten aus der Stadt Erkelenz (Abb. 16).

Tab. 23: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes

Lage des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes (Personen ab 6 Jahren) (in %)	gesamt (n=918)	Arbeitsplatz (n=711)	Schule (n=141)	Hochschule (n=51)
im eigenen Stadtteil	19%	16%	42%	-
innerhalb des Wohnortes, aber außerhalb des eigenen Stadtteils	20%	17%	39%	-
außerhalb des Wohnortes	61%	67%	19%	100%
	100%	100%	100%	100%

Tab. 24: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

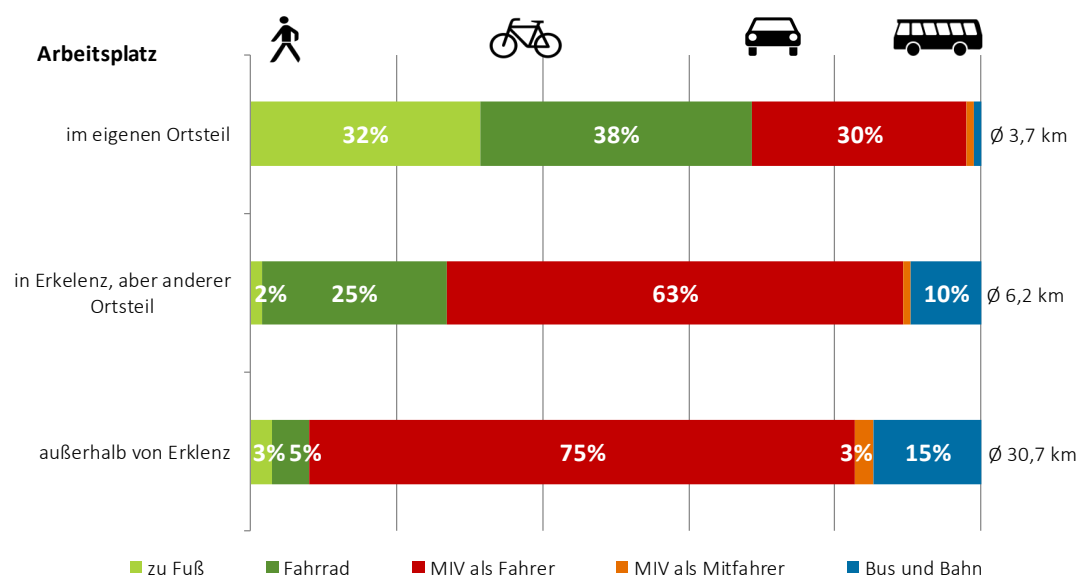
Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Erkelenz (n=689)	Stadt Kempen 2016 (n=549)	Kreis Heinsberg (n=1.114)	MiD 2017
unter 1 km	8%	13%	8%	77%
1 km bis unter 2 km	6%	9%	7%	
2 km bis unter 5 km	8%	20%	13%	
5 km bis unter 10 km	16%	11%	16%	10%
10 km bis unter 20 km	18%	18%	21%	10%
20 km bis unter 50 km	30%	22%	25%	2%
50 km und mehr	14%	7%	10%	0%
	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt	25,8 km	22,6 km	24,3 km	k. A.

Tab. 25: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Erkelenz		Stadt Kempen 2016		Kreis Heinsberg 2018	
	Arbeit (n=689)	Schule (n=140)	Arbeit (n=426)	Schule (n=124)	Arbeit (n=826)	Schule (n=261)
unter 1 km	8%	9%	9%	27%	6%	16%
1 km bis unter 2 km	6%	39%	6%	20%	4%	13%
2 km bis unter 5 km	8%	16%	16%	34%	10%	26%
5 km bis unter 10 km	16%	19%	10%	15%	19%	19%
10 km bis unter 20 km	18%	10%	23%	3%	23%	17%
20 km bis unter 50 km	30%	7%	28%	1%	28%	9%
50 km und mehr	14%	<1%	9%	<1%	11%	1%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt	25,8 km	6,1 km	24,7 km	3,5 km	25,9 km	8,8 km

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Durchschnittlich liegt die Entfernung vom Wohnort zur Schule bei etwa 6 km und somit mehr als 2,5 km unterhalb des Wertes für den gesamten Kreis Heinsberg. Dabei sind für fast zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler weniger als 5 km zurückzulegen. Damit sind für die meisten Schüler aus dem Stadtgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Im Vergleich zum gesamten Kreis Heinsberg werden weniger lange Schulwege von mehr als 10 km zurückgelegt. Die allgemein geringeren Distanzen können auch auf die kompakte Stadtstruktur von Erkelenz zurückgeführt werden.

Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes

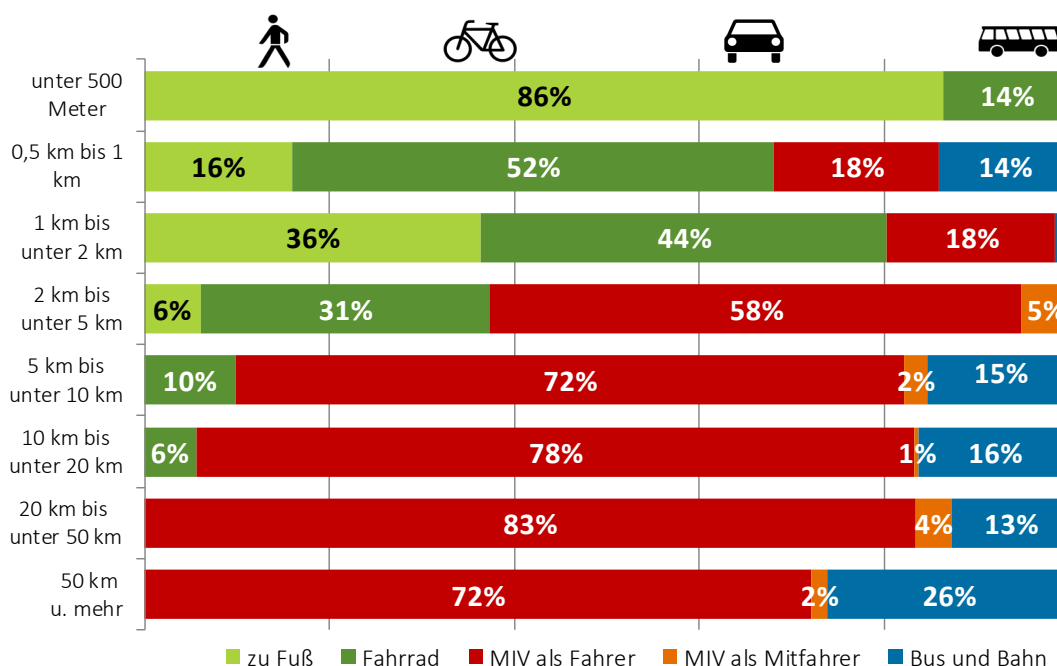


Die Lage und Entfernung des Arbeitsplatzes nimmt entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Erwartungsgemäß wird ein Großteil der Wege zu einem Arbeitsplatz im gleichen Stadtteil aktiv, das heißt zu Fuß (32%) oder mit dem Fahrrad (38%), zurückgelegt. Dennoch wird auch bereits auf diesen vermeintlich kurzen Wegen zu 30% der MIV genutzt. Liegt der Arbeitsort außerhalb des eigenen Stadtteils, verändert sich auch die Verkehrsmittelwahl. Schwerpunktmäßig wird dann auf das Auto zurückgegriffen. Neben dem MIV entfällt aber auch ein mit 25% vergleichsweise hoher Anteil auf den Radverkehr. Die durchschnittliche Distanz dieser Wege liegt bei 6,2 km, sie sind dementsprechend gut mit dem Fahrrad zu bewältigen – teilweise sogar mit Zeitvorteilen gegenüber dem MIV, da z. B. die Parkplatzsuche entfällt. Auch auf den Öffentlichen Verkehr entfallen bereits 10% der Wege, die über die Stadtteilgrenze des Wohnortes hinweg führen. Eine noch größere Bedeutung erlangen Bus und Bahn, wenn der Arbeitsort nicht mehr Erkelenz liegt (15%). Hier zeigt sich auf der einen Seite die Bedeutung des Bahnhofs in Erkelenz. Genauso stellt dieser aber auch weitere Potenziale dar, um mehr der längeren Arbeitswege vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Ebenso ist der Mitfahreranteil von aktuell 3% ausbaufähig.

Bei einer Betrachtung der Arbeitswege nach der von den Befragten angegebenen Entfernung wird deutlich, dass das Auto bereits ab einer Länge von 2 bis 5 km das dominante

Verkehrsmittel darstellt (63%). Auf Wegen bis 2 km kommt dem Fahrrad eine große Bedeutung zu. Dieses Potenzial gilt es auch auf Wegelängen von bis zu 5 km auszuweiten. Dass dies möglich ist, wird anhand des bereits heute vergleichsweise hohen Radverkehrsanteils von 31% auf Wegen zwischen zwei und fünf Kilometern deutlich (Kreis Heinsberg erreicht im Durchschnitt hier nur 20%). Ab einer Entfernung von mehr als 5 km nimmt die Bedeutung des Radverkehrs spürbar ab und die Dominanz des MIV verstärkt sich weiter. Der ÖPNV wird ebenfalls ab einer Arbeitswegelänge von mehr als 5 km signifikant mehr in Anspruch genommen. Bei Wegelängen von mehr als 50 km wird sogar ca. jeder vierte Weg mit Bus (und vor allem) Bahn zurückgelegt.

Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung

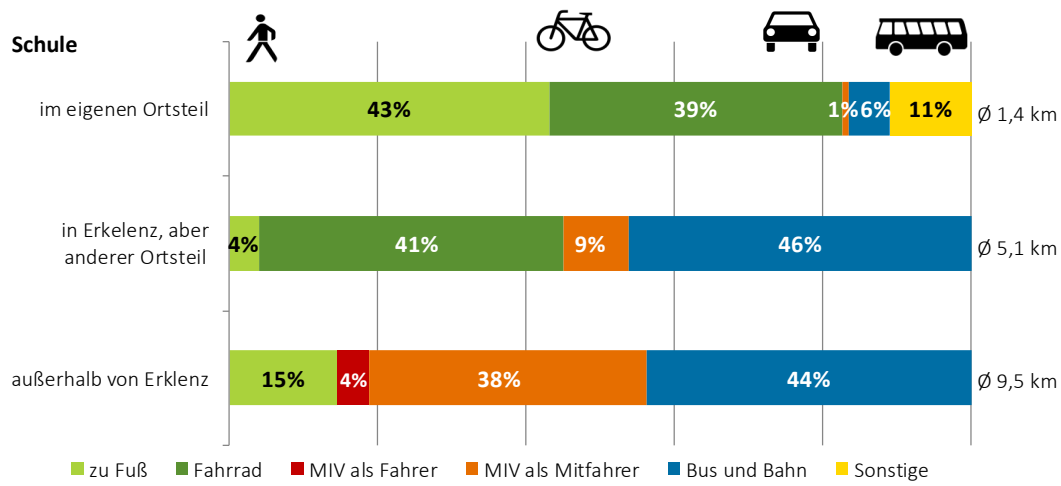


Insgesamt kann für die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitswege festgehalten werden, dass der Radverkehr bis zu einer Entfernung von 5 km bereits einen deutlich erkennbaren Einfluss hat. Dies gilt es aufzugreifen und weiter auszubauen, um der Dominanz des Autos bereits ab einer Wegelänge von 2 km entgegen zu wirken. In den höheren Entfernungsklassen besitzt der ÖPNV bereits eine signifikante Bedeutung im Berufsverkehr, dennoch können weitere Wege auf diesen verlagert werden oder auch in Fahrgemeinschaften zurückgelegt werden.

Im Schülerverkehr spielt der MIV eher eine untergeordnete Rolle. Über die Hälfte aller Schulwege werden nicht-motorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Dabei ergeben sich Unterschiede je nach Lage der Schule. Befindet diese sich im selben Stadtteil wie der Wohnort, werden 43% der Wege zu Fuß und 39% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wohingegen der Fußverkehrsanteil auf 4% sinkt, wenn der Schulstandort zwar noch Erkelenz, aber nicht mehr im selben Stadtteil liegt. Der Radverkehrsanteil nimmt in diesem Fall noch einmal etwas zu (41%). Daneben wird ein Großteil der Wege mit dem ÖPNV (46%) und verhältnismäßig wenig Wege mit dem MIV (9%) zurückgelegt. Es zeigen sich auch hier die Vorteile der

kompakten Struktur der Stadt Erkelenz. Liegt der Schulstandort nicht mehr auf dem Stadtgebiet, erhöht sich der MIV-Anteil stark (42 %). Damit wird der MIV hier fast ebenso stark genutzt wie Bus und Bahn (44 %) und es zeigt sich insbesondere ein hoher Anteil der Kinder, die mit dem Auto (38 %) zur Schule gebracht werden. Insgesamt deuten diese Ergebnisse auf eine gute Erreichbarkeit der Schulen innerhalb der Stadt Erkelenz mit Formen der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), aber auch mit dem Bus hin. Optimierungspotenziale in der Verkehrsmittelwahl gibt es bei der Erreichbarkeit von Schulen außerhalb der Stadt Erkelenz mit dem ÖPNV.

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule



Bewertung der Erreichbarkeit

Am besten wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Auto bewertet. Nur sehr selten wird eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung abgegeben. Über die Hälfte der Befragten empfinden die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Auto als sehr gut. Dagegen erhält die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV eine weniger gute Bewertung. Dort wird von 55% der befragten Personen eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung erteilt. Nur annähernd drei von 10 Befragten bezeichnen das Angebot des Öffentlichen Verkehrs auf dem Weg zur Arbeit mindestens als befriedigend. Die Schülerinnen und Schüler der Stadt Erkelenz bewerten den Öffentlichen Verkehr deutlich besser. Über 60% benoten mit „sehr gut“ oder „gut“, nur ein Fünftel vergibt die zwei schlechtesten Noten. . Es zeigen sich also große Unterschiede zwischen Erwerbstätigen und Schülern in der Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrssystems.

Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln

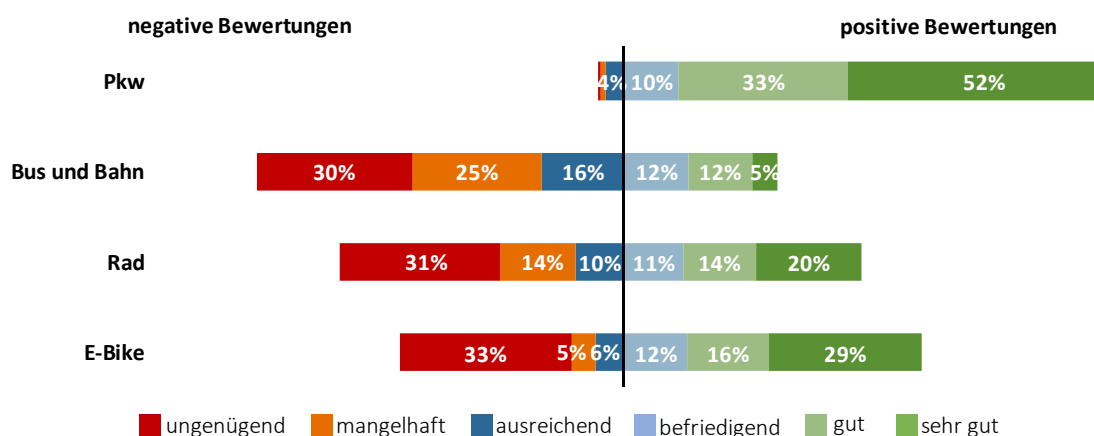
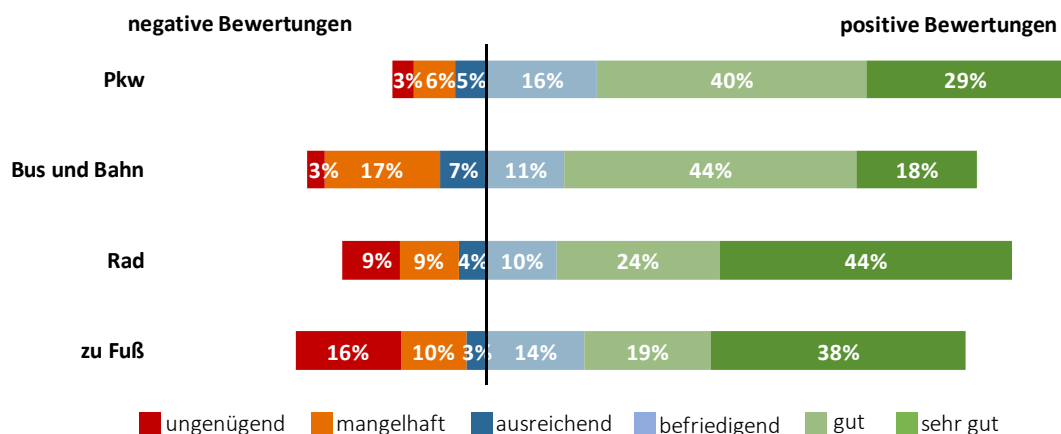


Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



Es wurde auch eine Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad abgegeben. Sie charakterisiert sich durch große Differenzen zum einen zwischen Erwerbstätigen und Schülern und zum anderen innerhalb der Gruppe der Erwerbstätigen durch gleichermaßen gute und schlechte Bewertungen. Während etwa ein Drittel der Erwerbstätigen die Erreichbarkeit des Arbeitsortes mit dem Fahrrad mindestens als gut bewerten, sind es bei den Schülerinnen und Schülern fast doppelt so viele. Die Bewertung der Erwerbstätigen weist insgesamt eine große Streuung auf. Dass 45% der Befragten eine mangelhafte bis ungenügende Bewertung abgeben, ist in erster Linie auf die teilweise große Entfernung des Arbeitsplatzes zurückzuführen, der dadurch schlechter mit dem Fahrrad zu erreichen ist. Die gute Bewertung der Schülerinnen und Schüler ist dementsprechend durch die Nähe der Schulstandorte zu erklären, spricht aber auch für eine gute Infrastruktur. Dies gilt gleichermaßen für die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Schulortes zu Fuß.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. des Schulstandortes korreliert v. a. beim Radverkehr (sowie beim Fußverkehr für den Schulstandort) mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter der Arbeits-/Ausbildungsort entfernt liegt, desto schlechter wird die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad eingestuft.

Auch im Bus- und Bahnverkehr wird die Erreichbarkeit mit einer steigenden Distanz schlechter bewertet. Dies spricht auf der einen Seite für ein gutes ÖPNV-Netz innerhalb der Stadt, auf der anderen Seite aber auch für Verbesserungspotenziale auf gemeindeübergreifenden Verbindungen. In der Bewertung des Autosystems auf Arbeitswegen zeigen sich nur geringe Unterschiede zwischen den Distanzen. Das Verkehrsmittel ist erwartungsgemäß distanzunempfindlich.

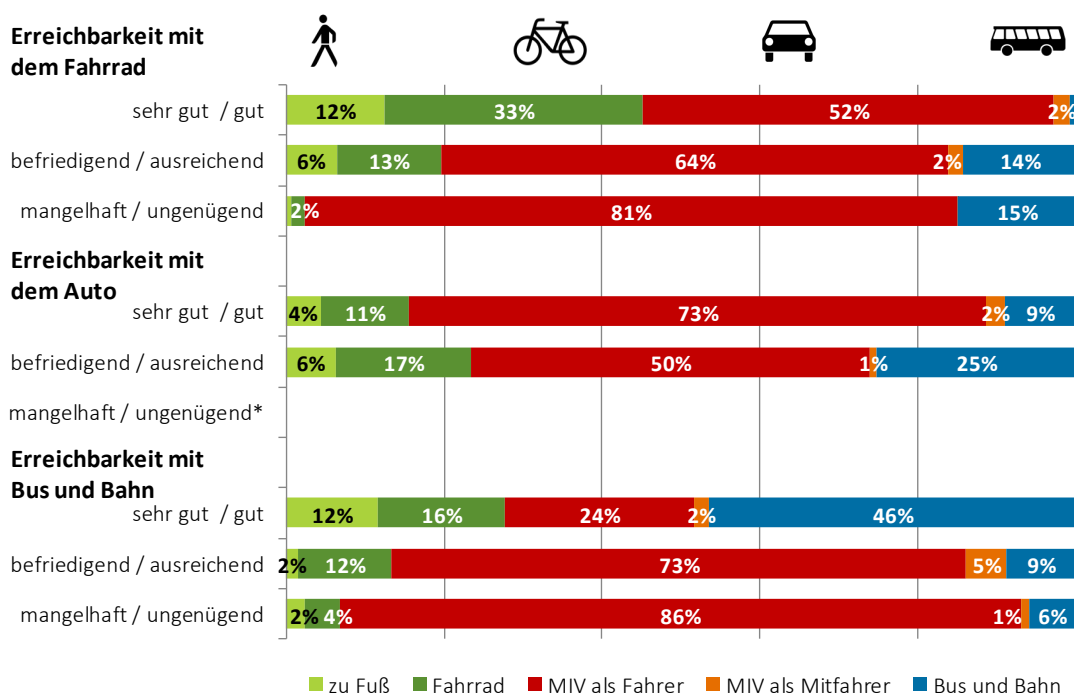
Tab. 26: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewerten (in %)	Pkw (n=789)	Bus & Bahn (n=656)	Fahrrad (n=671)	E-Bike (n=178)
Arbeits-/Ausbildungsstätte im eigenen Ortsteil	80%	50%	91%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte innerhalb von Erkelenz	87%	45%	63%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte außerhalb von Erkelenz	79%	18%	13%	28%
Gesamtdurchschnitt	80%	27%	39%	45%

*: Fallzahl zu gering

Wie auch bei der Erhebung im Kreis Heinsberg lässt sich auch für die Stadt Erkelenz zwischen der Erreichbarkeitsbewertung nach den verschiedenen Verkehrssystemen und der stichtagsbezogenen Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz insbesondere für die Nutzung des Fahrrads und des ÖPNV ein eindeutiger Zusammenhang feststellen. Je besser die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrssystem eingestuft wird, desto häufiger kommt das entsprechende Verkehrsmittel zum Einsatz. Sehr deutlich wird dies bei der Wahl des Fahrrads auf dem Arbeitsweg. Ebenso fällt auf, dass trotz einer schlechteren Bewertung (befriedigend/ausreichend) die Nutzung des Fahrrads immer noch vergleichsweise hoch ist. Auch der ÖPNV wird auf Arbeitswegen deutlich häufiger von Personen genutzt, die diesen positiv bewerten und überwiegt den MIV.

Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung

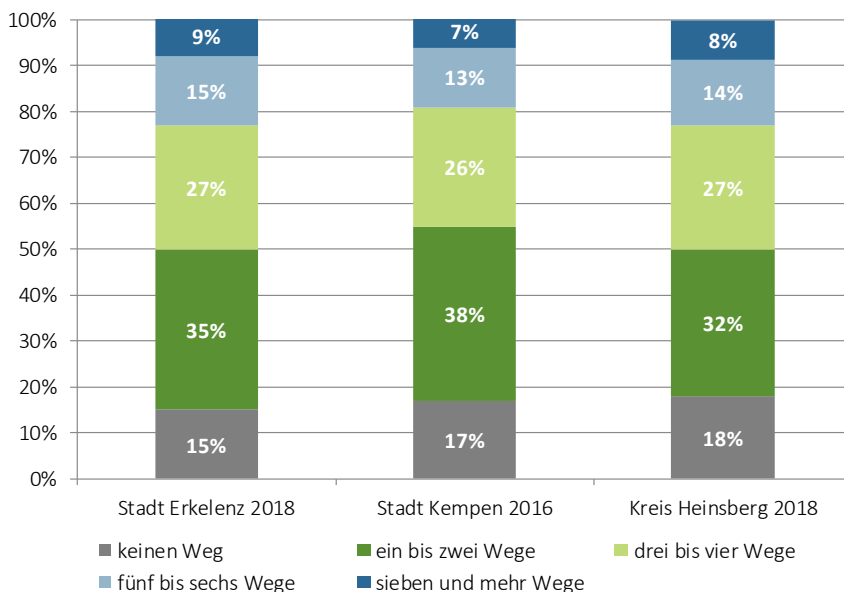


*: Fallzahl zu gering

4.4 Mobilität am Stichtag

85% der befragten Erkelenzer Bürgerinnen und Bürger waren am Stichtag außer Haus und haben ihre Wohnung verlassen. Durchschnittlich hat jede Person 3,2 Wege am Tag zurückgelegt. Bei einer Beschränkung auf mobile Personen erhöht sich dieser Wert auf 3,8.

Abb. 22: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Diese Werte der Stadt Erkelenz entsprechen weitgehend den bundesweit wie auch im Kreis Heinsberg ermittelten Werten. Dies ist insbesondere damit zu erklären, dass die Anzahl der Wege von der Tagesstruktur und den Aktivitäten der Bevölkerung abhängt, die weitgehend räumlich unabhängig ist. So verwundert es nicht, dass bei einer genauen Betrachtung der Wegeanzahl der Befragten nur geringfügige Unterschiede festzustellen sind. Die größten Differenzen sind bei den immobilen und wenig Mobilien (ein bis zwei Wege) festzustellen und fallen daher weniger stark ins Gewicht als Wege mobilerer Personen mit fünf oder mehr Wegen.

Tab. 27: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege/ mobile Person	Anteil an Immobi- len ¹⁰	Wege/ alle Perso- nen
Stadt Erkelenz 2018 (n=1.698)	3,8	15%	3,2
Stadt Kempen 2016 (n=886)	3,5	17%	2,9
Kreis Heinsberg 2018 (n=1.698)	3,8	18%	3,2
bundesweit (MiD 2017)	3,7	16 %	3,1

Die meisten Wege an einem Werktag legen die Teilzeiterwerbstätigen zurück. Sie sind mit durchschnittlich 4,2 Wegen die mobilste Bevölkerungsgruppe. Die wenigsten Wege legen dagegen Auszubildende (2,7) und Rentnerinnen und Rentner zurück (2,8). Dass Rentnerinnen und Rentner auf Grund fehlender Arbeitswege und steigender gesundheitlicher Einschränkungen wenig Wege zurücklegen, konnte erwartet werden. Die Wegeanzahl der Auszubildenden ist aber deutlich unterdurchschnittlich. So legten Auszubildende in der kreisweiten Befragung mit 3,1 Wegen etwa so viele Wege zurück wie Vollzeiterwerbstätige (3,2). Diese Gruppe legte in Erkelenz 3,1 Wege pro Werktag zurück; die Vollzeiterwerbstätigen nähern sich damit dem Durchschnittswert der gesamten Stadtbevölkerung von 3,2 Wegen pro Werktag an. Im Gegensatz zur kreisweiten Befragung sind sowohl Schülerinnen und Schüler (3,3 Wege pro Werktag) als auch Studierende (3,4 Wege pro Werktag) mobiler als der Durchschnitt. Tendenziell legen Bevölkerungsgruppen mit einer Vollzeiterwerbstätigkeit weniger Wege zurück. Wer nicht voll arbeitet, hat mehr Zeit für Erledigungen und Freizeitaktivitäten. Dies äußert sich auch in einer steigenden Mobilität. Ausgenommen hiervon sind Rentner.

Die Betrachtung der Mobilität nach dem Alter ergänzt die Ergebnisse. Kinder bis 18 Jahren sind überdurchschnittlich mobil und legen im Schnitt 3,4 Wege an einem Werktag zurück. Danach geht die Mobilität zurück auf 3,2 Wege im Alter von 18 bis 30 Jahren, steigt in den folgenden zwei Altersklassen aber wieder an: 30 bis 40-jährige legen 3,3 Wege an einem Werktag und 40 bis 50-jährige 3,6 Wege an einem Werktag zurück. Erwartungsgemäß sinkt die Mobilität im Alter und erreicht bei Personen über 75 Jahren mit durchschnittlich 2,3 Wegen pro Werktag einen Tiefpunkt.

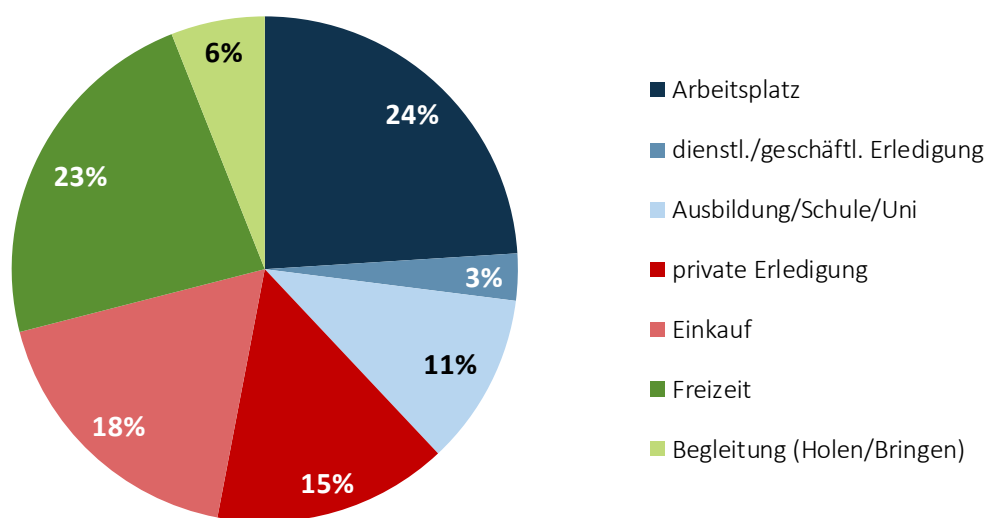
¹⁰ Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben

Bei einer Untersuchung der Mobilität von Personen nach ihrem Haushaltstyp ergeben sich ebenfalls signifikante Unterschiede. Personen aus Haushalten ohne Kinder legen in der Tendenz an einem Werktag weniger Wege zurück als Personen aus Haushalten mit Kindern. Mehr-Erwachsenen-Haushalte ohne Kinder (2,8 Wege pro Werktag) und Paare ohne Kinder (3,0 Wege pro Werktag) bleiben unter der durchschnittlichen Mobilität. Personen aus Haushalten mit Kindern legen dagegen überdurchschnittlich viele Wege zurück (Paare mit einem Kind: 3,4 Wege pro Werktag; Paare mit mehreren Kindern: 4,0 Wege pro Werktag; Mehr-Erwachsenen-Haushalte mit Kindern: 3,3 Wege pro Werktag). Eine Ausnahme bilden Alleinlebende. Sie liegen mit 3,3 Wegen pro Werktag ebenfalls leicht über dem Mittelwert.

Wegezwecke

Insgesamt ein Drittel der Wege in der Stadt Erkelenz werden zu Versorgungszwecken zurückgelegt: 18% entfallen auf Wege zu Einkaufszwecken und 15% auf Wege für private Erledigungen. Annähernd gleich viele Wege sind Freizeitwege (23%) und Arbeitswege (24%), weitere 3% sind Dienstwege. Darüber hinaus führen 11% der Wege zu einer Ausbildungsstätte. Somit stehen insgesamt 37% der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der befragten Personen. Hinzu kommen Begleitwege, die einen Anteil von 6% aller Wege ausmachen.

Abb. 23: Wegezwecke werktags



In einem Vergleich mit den während der kreisweiten Erhebung gewonnenen Daten ergeben sich die größten Unterschiede im Freizeitverkehr. Die Kreisbevölkerung legt 28% der Wege zu diesem Zweck zurück. Bei den übrigen Wegezwecken übersteigt die Differenz nie zwei Prozentpunkte. Der Unterschied im Freizeitverkehr kann auch dem sehr guten Wetter während der kreisweiten Erhebung geschuldet sein.

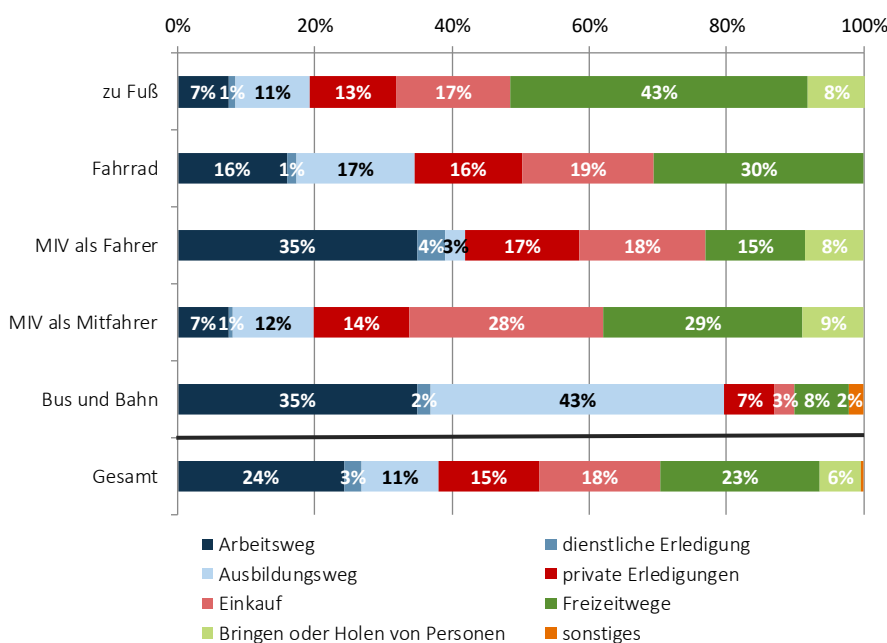
Tab. 28: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

Wegezzweck (Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Erkelenz (n=4.273)	Stadt Kempen 2016 (n=2.557)	Kreis Heinsberg (n=5.081)	MiD 2017
Arbeitsplatz	24%	24%	25%	16%
dienstlich / geschäftlich	3%	3%	3%	11%
Ausbildung, Schule, Uni	11%	16%	9%	7%
private Erledigung	15%	12%	13%	14%
Einkauf	18%	14%	17%	16%
Freizeit	23%	27%	28%	28%
Begleitung Person	6%	6%	4%	8%
sonstige Zwecke	<1%	-	1%	k.A.
	100 %	100 %	100 %	100 %

Auch die Unterschiede zur bundesweiten Mobilitätsenerhebung sind nur geringfügig. Zwar werden deutlich weniger Arbeitswege zurückgelegt (16%), gleichzeitig ist der Anteil der Dienstwege aber auch deutlich höher (11%), sodass insgesamt ebenso 27% der Wege im Zusammenhang mit der Berufstätigkeit stehen. Deutschlandweit gibt es ebenfalls etwas mehr Freizeitwege (28%).

Je nach Wegezzweck ist auch die Verkehrsmittelnutzung unterschiedlich. So äußern sich bspw. Spaziergänge in einem hohen Anteil des Freizeitwege, wenn die Befragten zu Fuß unterwegs sind (43%), oder die Nutzung von Schulbussen auf dem Ausbildungsweg (43% im ÖPNV). Positiv fällt auch der Anteil der Arbeitswege von 35% im ÖPNV auf. Zum Vergleich entfallen im MIV als Fahrer 35% auf Arbeitswege und im MIV als Mitfahrer 8%. Nur geringe Akzeptanz hat das Öffentliche Verkehrssystem bislang für Versorgungs- oder Freizeitwecke. Hier gilt es das Potenzial, wie es anhand der Arbeitswege deutlich wird, auch für andere Zwecke zu wecken. Das Rad wird für fast alle Zwecke regelmäßig genutzt, besitzt die größte Bedeutung aber im Freizeitverkehr (30%).

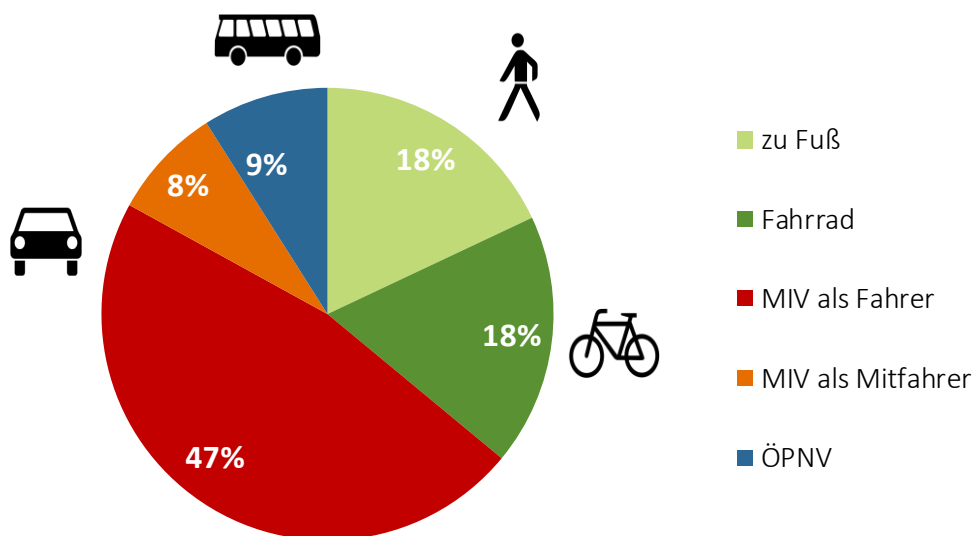
Abb. 24: Wegezzwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

In Erkelenz wird die Mehrzahl der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Dabei entfallen 47 % auf MIV-Fahrer und 8 % auf MIV-Mitfahrer. Jeweils 18 % der Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt. Das Öffentliche Verkehrssystem wird auf 9 % aller Wege genutzt.

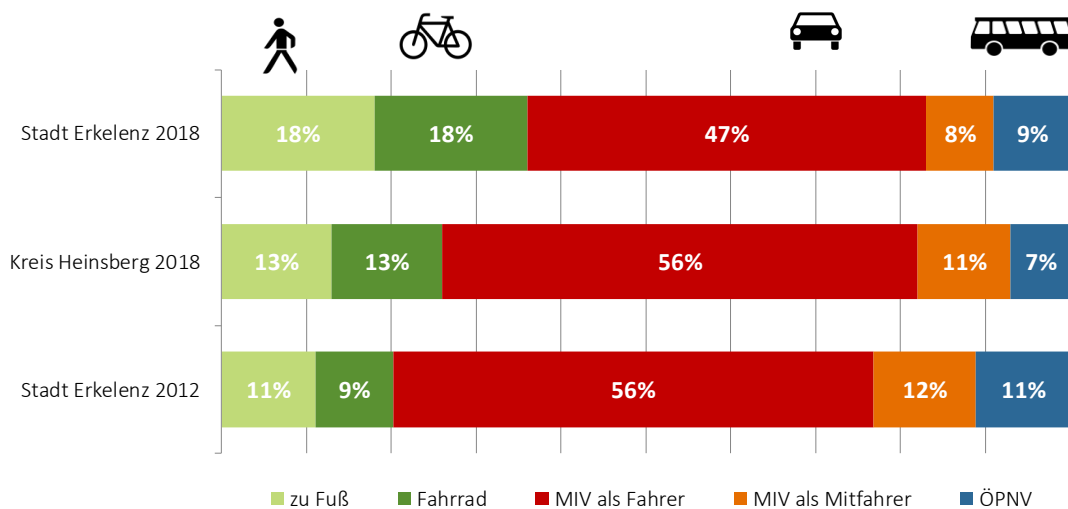
Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in der Stadt Erkelenz



Bei einem Vergleich zur kreisweiten Erhebung fällt auf, dass dem Umweltverbund in der Stadt Erkelenz eine deutlich höhere Bedeutung zukommt. Es werden jeweils 5 % mehr der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt und auch der ÖPNV wird häufiger genutzt. Entfällt im gesamten Kreis Heinsberg ein Drittel der Wege auf den Umweltverbund, sind es in der Stadt Erkelenz 45%.

Auch im zeitlichen Verlauf können Unterschiede festgestellt werden. Bereits in der kreisweiten Befragung des Kreises Heinsberg im Jahr 2012 ist die Verkehrsmittelwahl für die kreisangehörigen Kommunen ermittelt worden. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr hat seit dem deutlich zugenommen und erreicht insgesamt nun einen um 16 Prozentpunkte höheren Anteil am Gesamtverkehr. Rückläufig seit 2012 war insbesondere der Autoverkehr (als Fahr

Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in der Stadt Erkelenz und im Kreis Heinsberg im Vergleich



Im Vergleich zur radaffinen Stadt Kempen fällt vor allem der vermeintlich niedrige Radverkehrsanteil in der Stadt Erkelenz auf (18% zu 35%). Dadurch wirkt entsprechend auch der MIV-Anteil erhöht. Bei einer Gegenüberstellung mit den deutschlandweiten Daten aus der MiD-Erhebung zeigt sich aber ein anderes Bild. Danach ist der Radverkehrsanteil in Erkelenz überdurchschnittlich, der Anteil des Fußverkehrs leicht unterdurchschnittlich und die MIV- sowie ÖPNV-Nutzung etwa auf dem gleichen Niveau.

In die Modal Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde (Hauptverkehrsmittel). Bei einer Auswertung nach dem Etappenprinzip, die auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich der Fußwegeanteil auf 20% und der ÖPNV-Anteil auf 13%. Diese Gewinne gehen zulasten des MIV als Fahrer (42%), des MIV als Mitfahrer (7%) und des Radverkehrs (16%).

Intermodale Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, gewinnen in der Verkehrsplanung einen zunehmenden Stellenwert. In der Stadt Erkelenz spielen kombinierte Verkehrsmittelnutzungsformen wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) bislang eine geringe Rolle. Der Anteil liegt aktuell bei insgesamt rund 4%. Auch in anderen Vergleichsregionen wurden ähnliche Anteilswerte ermittelt.

Zwischen der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Bushaltestelle und zum Bahnhof bestehen große Unterschiede. Wege zur Bushaltestelle werden fast ohne Ausnahme zu Fuß (99%) unternommen. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen.

Tab. 29: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Bushaltestelle

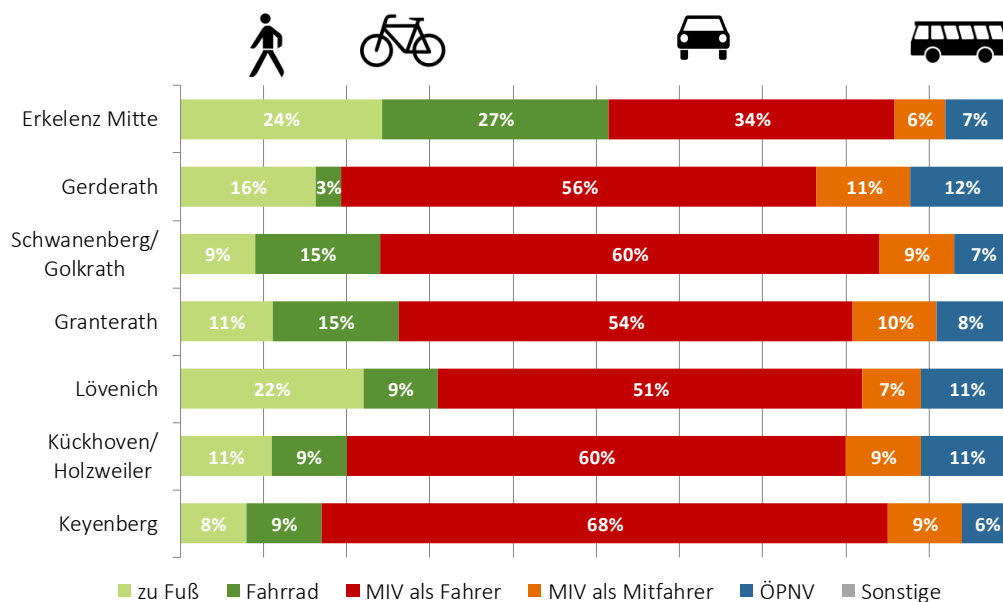
Verkehrsmittelwahl zur ÖV-Haltestelle (Wege von Personen ab 6 J. mit Ziel o. Start im Stadtgebiet) (in %)	Stadt Erkelenz		Stadt Kempen		Kreis Heinsberg	
	Bushaltestelle (n=67)	Bahnhof (n=126)	Bushaltestelle (n=55)	Bahnhof (n=66)	Bushaltestelle (n=150)	Bahnhof (n=108)
zu Fuß	99%	32%	85%	57%	96%	40%
Fahrrad	<1%	26%	9%	26%	3%	15%
Pkw/Motorrad	2%	30%	5%	6%	<1%	34%
Bus	-	12%	-	10%	-	6%
Sonstige	<1%	<1%	-	-	<1%	5%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ein anderes Bild ergibt sich bei der Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof. Die Wahl des Verkehrsmittels fällt hier deutlich differenzierter aus. Zwar werden wiederum die meisten der Wege zu Fuß zurückgelegt (32%). Eine ähnlich große Bedeutung kommt aber auch dem MIV (30%) und innerhalb dessen auch den MIV-Mitfahrern (14%) zu Gute. Ein gutes Viertel der intermodalen ÖV-Wege werden zusätzlich mit dem Fahrrad, weiter 12% mit dem Bus bestritten. Dass die Verkehrsmittelwahl so unterschiedlich ist, kann durch die größere Erschließung im Zugverkehr und damit verbundene größere Distanzen erklärt werden. Insgesamt fällt bei den intermodalen Wegen der große Anteil des Umweltverbundes auf. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen und fördert die klimaneutrale Mobilität. Dementsprechend gilt es, an den bisherigen Entwicklungen anzuknüpfen und die Intermodalität dadurch auszubauen.

Verkehrsmittelwahl und Modal Split in den Stadtteilen

Zwischen den Stadtteilen bestehen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Je nachdem ob der Untersuchungsraum über zentrale Versorgungsfunktionen verfügt, sind diese für die entsprechenden Bewohnerinnen und Bewohner in einer kurzen Entfernung zu erreichen. Ist dies der Fall, werden mehr Wege zu Fuß oder mit Fahrrad zurückgelegt.

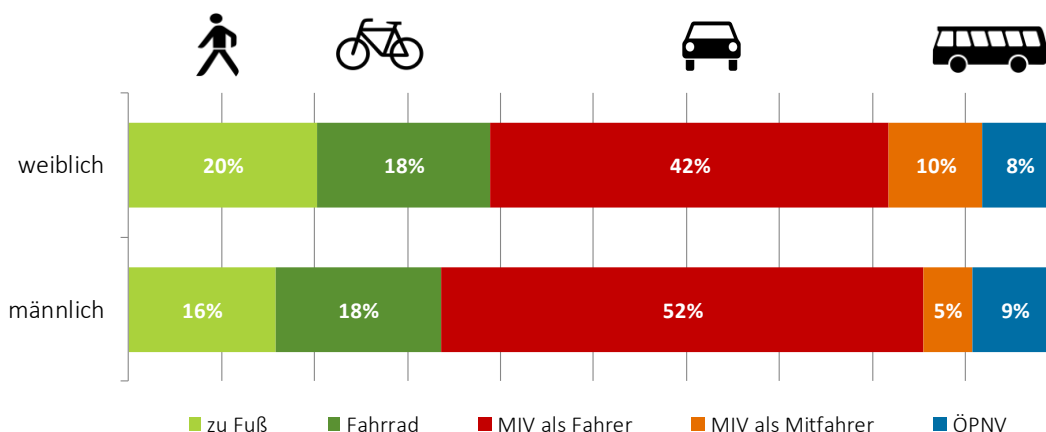
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl in den Untersuchungsräumen



Erwartungsgemäß werden daher auch die meisten „aktiven“ Wege (Fuß- oder Radwege) in Erkelenz Mitte zurückgelegt. 24% der Wege werden zu Fuß und 27% mit dem Fahrrad, also insgesamt über die Hälfte aller Wege, in dieser Weise absolviert. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit der für Versorgungszwecke bedeutsamen Ziele in Erkelenz. Einen großen Beitrag wird dazu vermutlich auch die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt leisten. Der MIV erreicht im Zentrum lediglich einen Wegeanteil von 40%. In den Ortsteilen werden dementsprechend mehr Wege mit dem MIV bewältigt. Das Maximum wird in Keyenberg mit einem MIV-Anteil von 77% erreicht. In Lövenich dagegen werden wiederum viele Wege aktiv zurückgelegt. Mit einem Fußwegeanteil von 22% ist dieser Wert annähernd so hoch wie im Stadtzentrum. Den Radwegeanteil von 9% können Schwanenberg/Golkrath und Granterath mit 15% noch übertreffen. Der ÖPNV-Anteil ist in den Ortsteilen Gerderath, Lövenich und Kückhoven/Holzweiler am höchsten. Der größte Anteil dieser Wege entfällt dabei jeweils auf Ausbildungswege.

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Während es im Radverkehr und Öffentlichen Verkehr kaum Differenzen gibt, sind Frauen häufiger zu Fuß und Männer häufiger mit MIV unterwegs. Ebenso fällt auf, dass Frauen doppelt so oft als Mitfahrerin den MIV nutzen als Männer.

Abb. 28: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Neben geschlechterspezifischen Unterschieden unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl auch nach dem Alter. Dies begründet sich vor allem durch unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen sowie grundsätzlich verschiedene Mobilitätsvoraussetzungen (Führerschein- und Pkw-Besitz). Wie sich zeigt, ist die nicht motorisierte Fortbewegung zu Fuß oder per Fahrrad bei Personen ohne Vollzeitbeschäftigung deutlich ausgeprägter als bei Personen, die einer solchen nachgehen.

Bei Kindern unter 18 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl am ausgewogensten. Mit Ausnahme des MIV als Fahrer wird jedes Verkehrsmittel regelmäßig genutzt. Die meisten Wege werden sowohl bei Mädchen als auch bei Jungen mit dem ÖPNV zurückgelegt. Hier zeigt sich erneut die große Bedeutung des Schulverkehrs mit Bussen. Dabei nutzen Jungen den ÖPNV noch etwas häufiger (38 %) als Mädchen (33 %); diese wiederum legen aber mehr Wege mit dem Fahrrad zurück (31 % zu 24 %). Anhand der zu anderen Altersklassen hohen MIV-Mitfahreranteile (21 % bzw. 18 %) zeigt sich die abhängige Mobilität im Kindes- und Jugendalter („Eltern“-Taxi). Dass Jungen ebenfalls etwas weniger Wege mit als MIV-Mitfahrer zurücklegen, ist auf die bereits vor der Volljährigkeit höhere Bedeutung des MIV als Fahrer zurückzuführen. Bereits 7 % der Wege werden mit Rollern, Mofas oder im Auto begleitet von einem Erwachsenen bewältigt. Bei Mädchen ist dies lediglich auf 1 % der Wege der Fall.

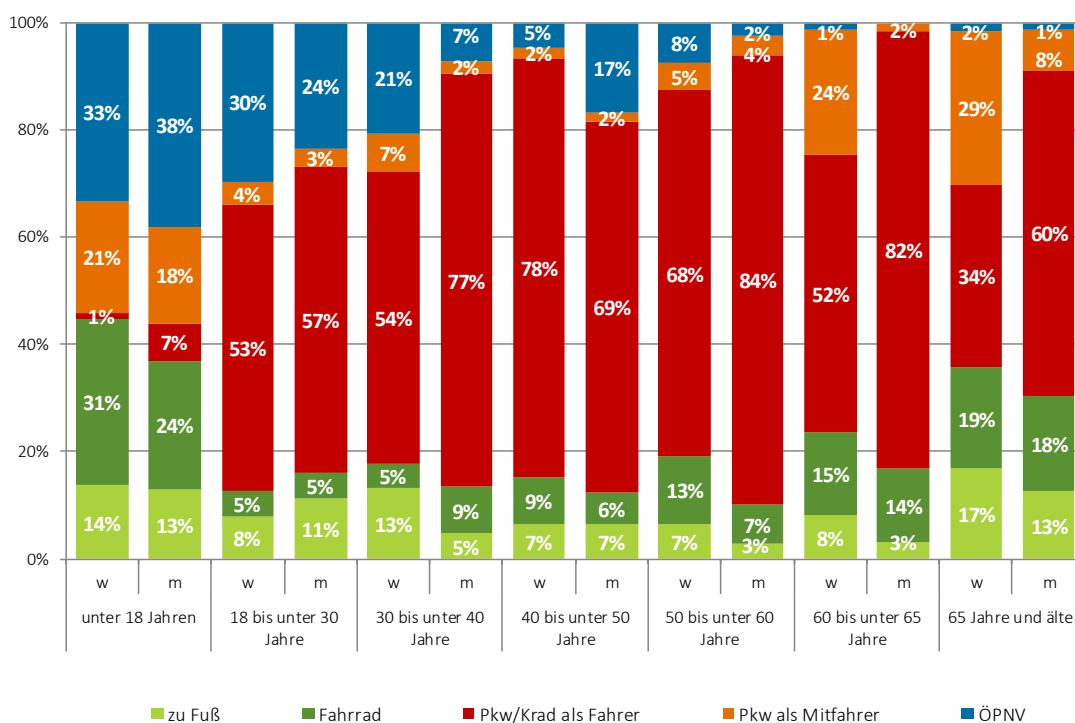
Mit Erreichen der Volljährigkeit ist ein großer Umbruch im Mobilitätsverhalten festzustellen: Junge Frauen zwischen 18 und 30 Jahren legen 53 % ihrer Wege als MIV-Fahrerin zurück. Bei jungen Männern liegt dieser Wert weitere 4 % höher. Dem ÖPNV kommt geschlechterübergreifend auch in dieser Altersklasse eine überdurchschnittliche Bedeutung zu, wobei es altersklassenintern noch leichte Unterschiede gibt (30 % bei Frauen, 24 % bei Männern). Keine Unterschiede gibt es im Radverkehr, auf den gegenüber der vorherigen Altersklasse ein deutlich geringerer Anteil entfällt (5 %). Diese Zahlen unterstreichen auch die nach dem Schulalter steigenden Mobilitätsradien der Befragten.

In der folgenden Altersklasse der 30 bis 40-Jährigen fällt vor allem der große Unterschied zwischen der MIV-Nutzung zwischen den Geschlechtern auf. Während 54 % der Wege von Frauen mit dem Auto oder Krad zurückgelegt werden sind es bei Männern mit 77 % der Wege über

20 Prozentpunkte mehr. Dementsprechend viele Wege der Frauen entfallen auf den Umweltverbund (39%) – dabei ist der ÖPNV mit 21% am stärksten vertreten. Dieses Bild wird durch die folgende Altersklasse relativiert, da 40 bis 50-Jährige Männer häufiger den Umweltverbund nutzen als Frauen desselben Alters. Wiederum stellt der ÖPNV dabei nach dem MIV das stärkste Verkehrsmittel dar (17%).

In den ältesten Altersklassen dominiert stets der MIV und Frauen sind häufiger mit dem Umweltverbund unterwegs, auch wenn dem ÖPNV nur noch eine geringe Bedeutung zugesprochen werden kann. Ab einem Alter von 60 Jahren zeigen sich innerhalb des MIV deutliche Unterschiede: Frauen legen 24% bzw. 29% der Wege als Beifahrerin zurück. Mit Ausnahme der Kinder sind das in anderen Altersgruppen in Erkelenz niemals mehr 8%.

Abb. 29: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

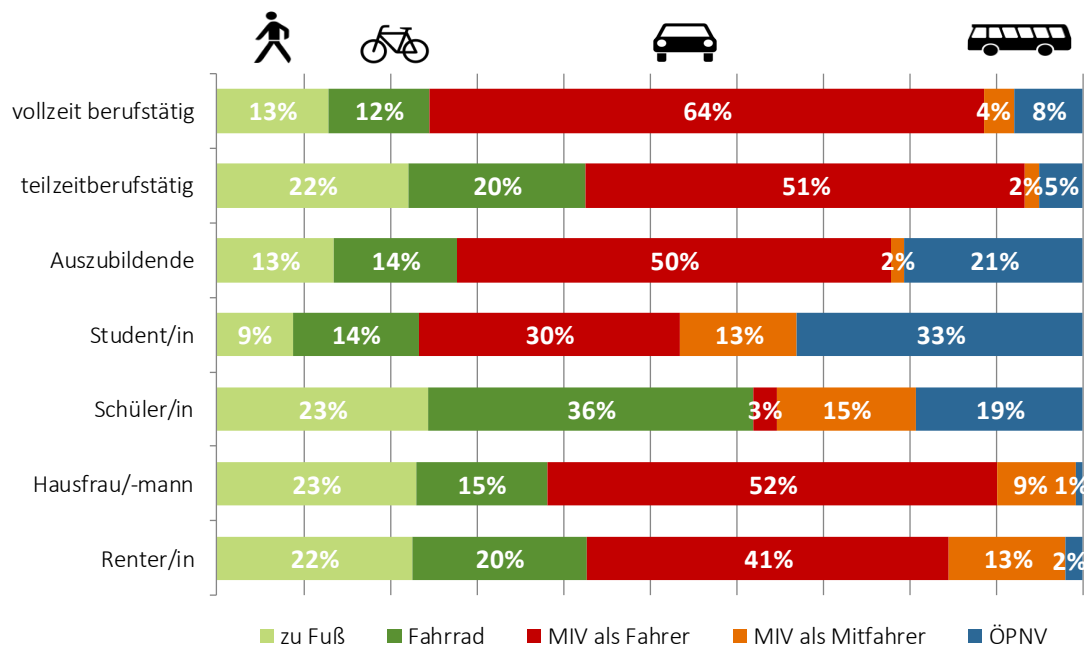


Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Neben den Unterschieden bei der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Alters ist auch eine differenzierte Verkehrsmittelnutzung verschiedener Erwerbsgruppen festzustellen. Erwartungsgemäß legen Erwerbstätige die meisten Wege mit dem MIV zurück. Zwischen Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen sind aber große Unterschiede festzustellen. So legen Vollzeitberufstätige 64% ihrer Wege mit dem Auto oder Krad zurück und Teilzeiterwerbstätige lediglich 51%. Jene gehen auch deutlich häufiger zu Fuß (22% zu 13%) oder nutzen das Fahrrad (20% zu 12%). Demgegenüber nutzen Vollzeitberufstätige wiederum öfter den öffentlichen Verkehr. Dieser wird zumeist von Personen mit Ausbildungsstatus vermehrt genutzt. So greifen Studierende (33%) gefolgt von Auszubildenden (21%) und Schülern (19%) auf ihren Wegen im Vergleich häufiger auf Bus und Bahn zurück als andere Erwerbsgruppen. Schüler/innen

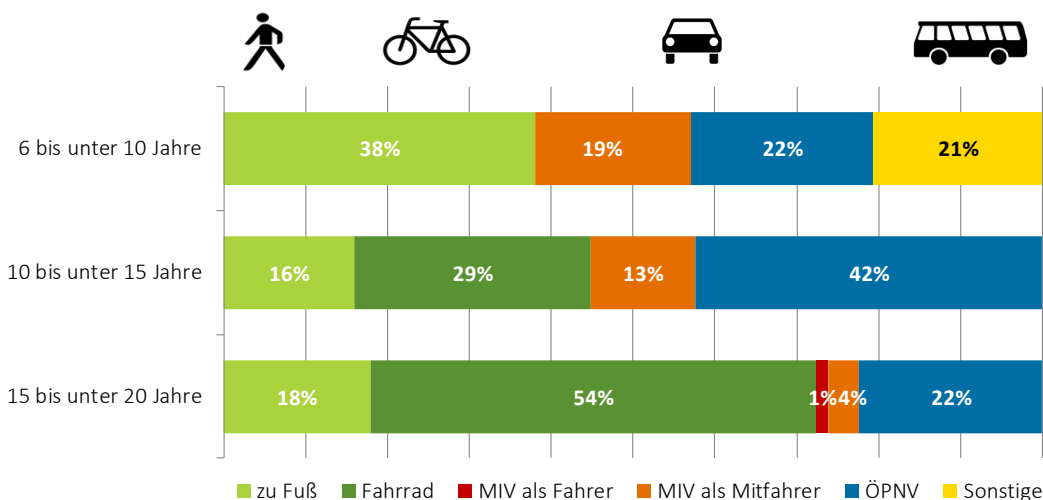
wählen darüber hinaus häufig aktive Formen der Mobilität. 23 % ihrer Wege werden zu Fuß zurückgelegt und auf über einem Drittel entscheiden sie sich für das Fahrrad (36%). Im Vergleich zur gesamtstädtischen Verkehrsmittelwahl legen Rentner/innen zwar mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurück, deutlich unterdurchschnittlich sind dagegen aber die Anteile des Öffentlichen Verkehrs (2 %). Hier zeigen sich Aktivierungspotenziale für den ÖPNV.

Abb. 30: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schülern auf Schulwegen zeigt sich die mit dem Alter steigende Unabhängigkeit, genauso aber auch der Einfluss der kompakten Siedlungsstruktur von Erkelenz. Schüler/innen bis zu einem Alter von 10 Jahren gehen zahlreich zu Fuß (38%) oder nutzen sonstige Verkehrsmittel für kurze Wege wie z. B. Tretroller (21%). Bedingt durch die Stichprobe erscheint letztere Gruppe hier allerdings deutlich überrepräsentiert, vermittelt trotzdem die steigende Bedeutung solcher Verkehrsmittel. Gegenüber älteren Schüler/innen werden Kinder der jüngsten Altersklasse aber auch häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht (19%). Die eigenständige Nutzung des Fahrrads oder umfangreiche ÖPNV-Nutzung ist ab einem Alter von 10 Jahren zu beobachten. Sonstige Verkehrsmittel spielen keine Rolle mehr und auch die Anteile des Fußverkehrs gehen deutlich zurück (16%). Im Alter von 15 Jahren ist es möglich einen Führerschein zu erwerben und selbst Roller oder Krads und später auch Autos zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, dass ab einem Alter von 15 Jahren Schulwege auch als MIV-Fahrer bewältigt werden (2%). Darüber hinaus zeigt sich, dass Schüler/innen dieses Alters gerne eigenständig unterwegs sind und daher vielfach das Fahrrad nutzen (54%). Die Nutzung des ÖPNV verringert sich gegenüber jüngeren Schülern wieder.

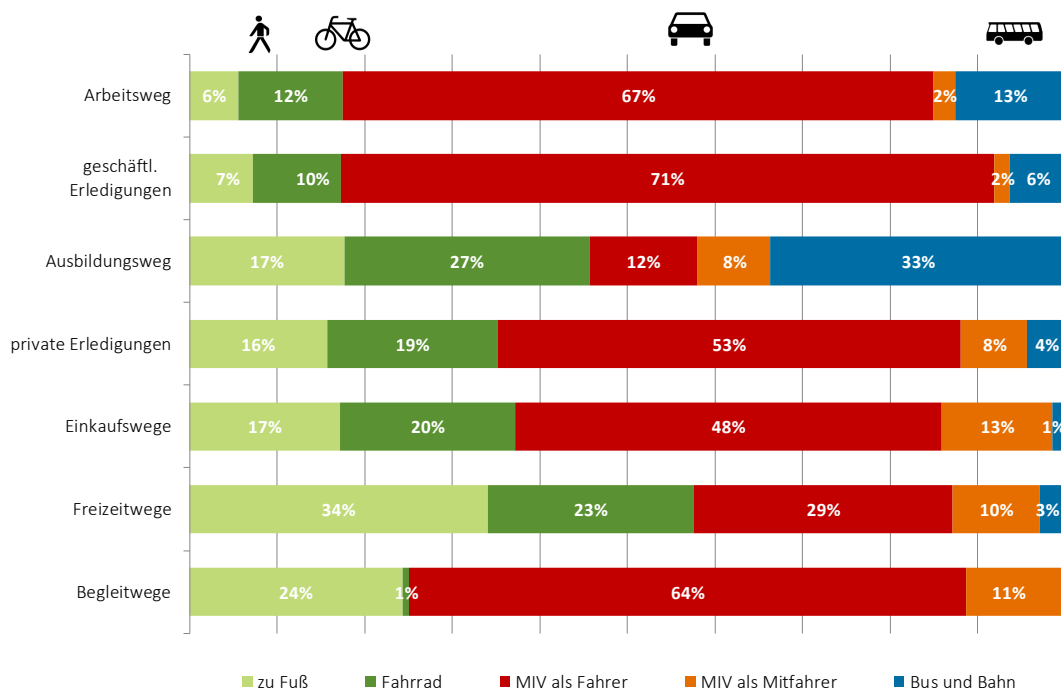
Abb. 31: Modal Split von Schülern auf Schulwegen



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Auch hinsichtlich des Wegezwecks lassen sich typische Verkehrsmittelnutzungen beobachten. Auf Arbeits- und Dienstwegen dominiert klar der MIV. Auf Ausbildungswegen zeigt sich eine größere Streuung und auch das Fahrrad (27%) und der ÖPNV (33%) werden häufig genutzt. Für übrige Wegezwecke hat der ÖPNV dagegen eine untergeordnete Bedeutung. Auf Begleitwegen ist das Auto deutlich das stärkste Verkehrsmittel (64%). Dies ist zwar auf Versorgungswegen auch der Fall, allerdings nicht in der Ausprägung (53% bzw. 48%). Im Freizeitverkehr werden demgegenüber mit etwa einem Drittel der Wege auch aufgrund von Spaziergängen die meisten Wege zu Fuß zurückgelegt und auch der Radverkehr nimmt eine große Rolle ein (23%), kann aber nicht dessen Maximum von 27% im Ausbildungsverkehr erreichen.

Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



4.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge einer Person aus Erkelenz an einem Normalwerktag liegt bei etwa 13 km. Fast ein Fünftel aller zurückgelegten Wege sind kürzer als ein Kilometer, über ein Drittel unter 2 km. Im gesamten Kreis Heinsberg liegt dieser Wert bei 30%, in der Stadt Kempen bei 27%. Diese hohe Anzahl der kurzen Wege können in der Regel problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und zeigen das Potenzial der Nahmobilität in der Stadt Erkelenz. Insgesamt werden von Bewohnern der Stadt Erkelenz tendenziell längere Wege zurückgelegt als in der Bundesrepublik. Die Anzahl sehr langer Wege über 100 km ist in Erkelenz anteilig etwas geringer, da sich kaum ein Unterschied in der durchschnittlichen Entfernung von Wegen unterhalb von 100 km ergibt.

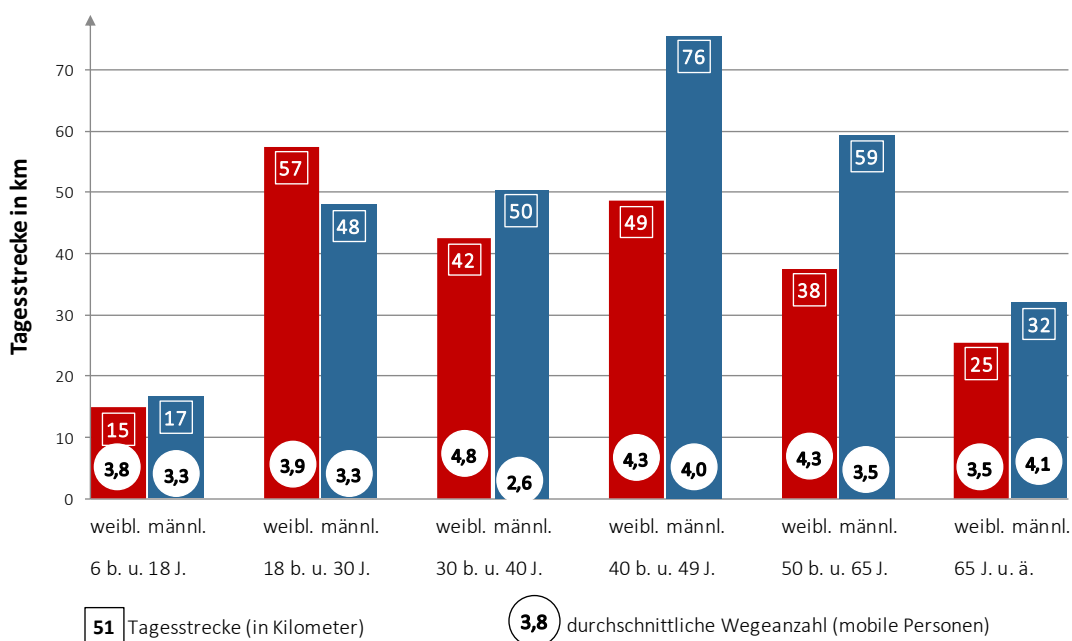
Tab. 30: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Erkelenz (n=4.322)	Stadt Kempen 2016 (n=2.539)	Kreis Heinsberg 2018 (n= 5.134)	MiD 2017
bis zu 0,5 km	8%	12%	7%	10%
0,51 km bis zu 1 km	11%		10%	11%
1,01 km bis zu 2 km	17%	15%	13%	14%
2,01 km bis zu 5 km	19%	32%	21%	23%
5,01 km bis zu 10 km	15%	12%	19%	16%
10,01 km bis zu 20 km	11%	15%	14%	13%
20,01 km bis zu 50 km	14%	11%	12%	9%
50,01 km und mehr	5%	3%	5%	4%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Median	4,5 km	4,0 km	5,0 km	k. A.
Durchschnitt	13,3 km	11,6km	14,3 km	12,5 km
Durchschnitt (nur Wege <100 km)	11,2 km	10,0km	11,1 km	k. A.

Wege zu dienstlichen Zwecken weisen mit 34 km durchschnittlich die größten Entfernungen auf. Rund 23 km beträgt die durchschnittliche Entfernung zum Arbeitsplatz. Die nächstgrößten Distanzen werden auf Ausbildungswegen zurückgelegt (9,6 km). Hier gibt es zwischen den Ortsteilen große Unterschiede. In Lövenich werden zum Ausbildungszweck im Durchschnitt 15 km, in Kückhoven/Holzweile sogar 16,5 km bewältigt. Schüler/innen, Auszubildende und Studierende aus Erkelenz Mitte benötigen dafür nur 6,7 km. Wege für private Erledigungen (7,6 km) und zum Einkauf (6,3 km) sind noch etwas kürzer als die Ausbildungswege. Auch Freizeit- und Begleitwege sind rund 7 km lang (7,5 km bzw. 6,5 km).

Insgesamt legt ein Einwohner in der Stadt Erkelenz an einem normalen Werktag in der Woche im Durchschnitt etwa 43 km zurück, ein mobiler Einwohner kommt auf annähernd 51 km.

Abb. 33: Gesamttagestrecke und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen¹¹



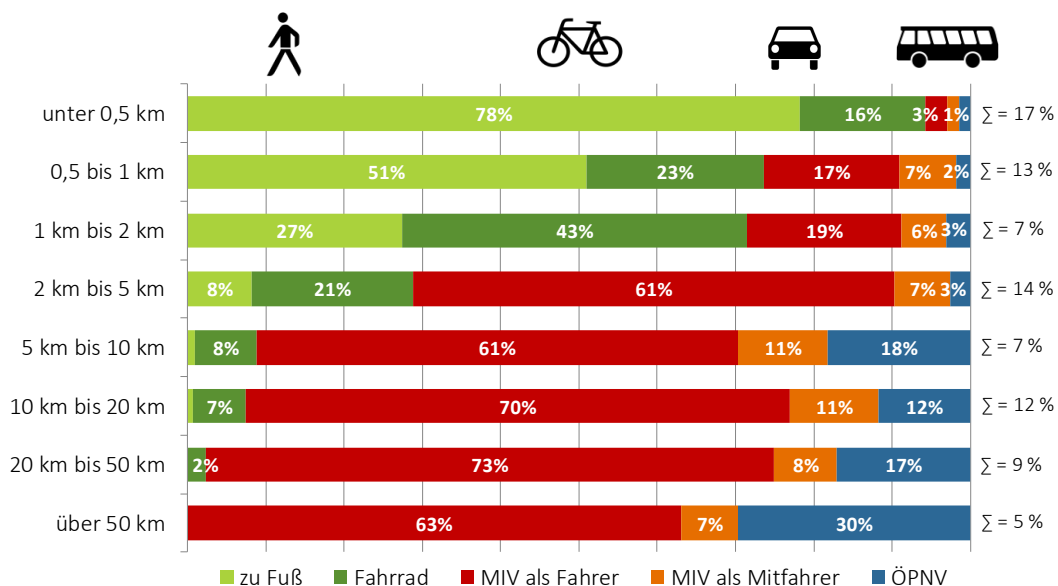
Die folgenden Auswertungen schließen ausschließlich mobile Personen ein. Um Ausreißer wie z. B. Flugreisen zu vermeiden, werden in diesem Fall ausschließlich Wege unter 100km betrachtet. Es wird die demnach die Alltagsmobilität der befragten Personen dargestellt.

Die längsten Tagesstrecken legen Männer zwischen 40 und 50 Jahren zurück. Bei durchschnittlich vier Wegen erreichen sie im Schnitt 76 km. Frauen desselben Alters legen zwar mehr Wege (4,3) zurück, absolvieren dabei aber nur etwa zwei Drittel der Strecke. Des Weiteren zeigen die Ergebnisse, dass der Mobilitätsradius im Alter deutlich zurückgeht. Sowohl Männer als auch Frauen legen im Rentenalter geringere Distanzen (32 km bzw. 25 km) pro Tag zurück, als Personen im berufsfähigen Alter. Dabei sind Frauen wesentlich mobiler als Männer, erreichen dabei aber häufig nicht die Tagesstrecken gleichaltriger Männer. Lediglich Frauen zwischen 18 und 30 sind nicht nur mobiler (3,9 zu 3,3) sondern legen auch größere Entfernungen zurück (57 km zu 48 km). Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in einer Vollzeitberufstätigkeit tätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel mit kürzeren Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort verbunden ist. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind. Bei Kindern und Jugendlichen zeigen sich deren eingeschränkte Mobilitätsvoraussetzungen. Ohne Pkw-Führerschein sind die erreichten Distanzen mit 15 km bei Mädchen und 17 km bei Jungen deutlich geringer als die von Erwachsenen. Auffällig ist dabei, dass Mädchen trotz einer größeren Anzahl von Wegen geringere Strecken zurücklegen. Hier wirkt sich die stärkere Nutzung des ÖPNV von Jungen und deren höherer MIV-Anteil durch Mofas/Roller als bei Mädchen aus.

¹¹ Die Werte in der Abbildung beziehen sich nur auf Wege unter 100 Kilometer, da es ansonsten zu „Fallzahl-Ausreißern“ gekommen wäre (z. B. durch mehrere tausend Kilometer lange Flugreisen).

Die durchschnittlichen Wegstrecken unterscheiden sich hinsichtlich der Verkehrsmittel. Die mittlere Reisedistanz des ÖPNV von 32,7 km zeigt dessen Bedeutung für längere Strecken. Die Streckenlängen unterscheiden auch zwischen dem MIV als Fahrer und Mitfahrer. Mit einer Begleitung sind die Wege im Mittel 23,5 km, ohne Begleitung 16,2 km lang. Wege zu Fuß sind durchschnittlich 1,3 km und Wege mit dem Fahrrad 4,5 km lang.

Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

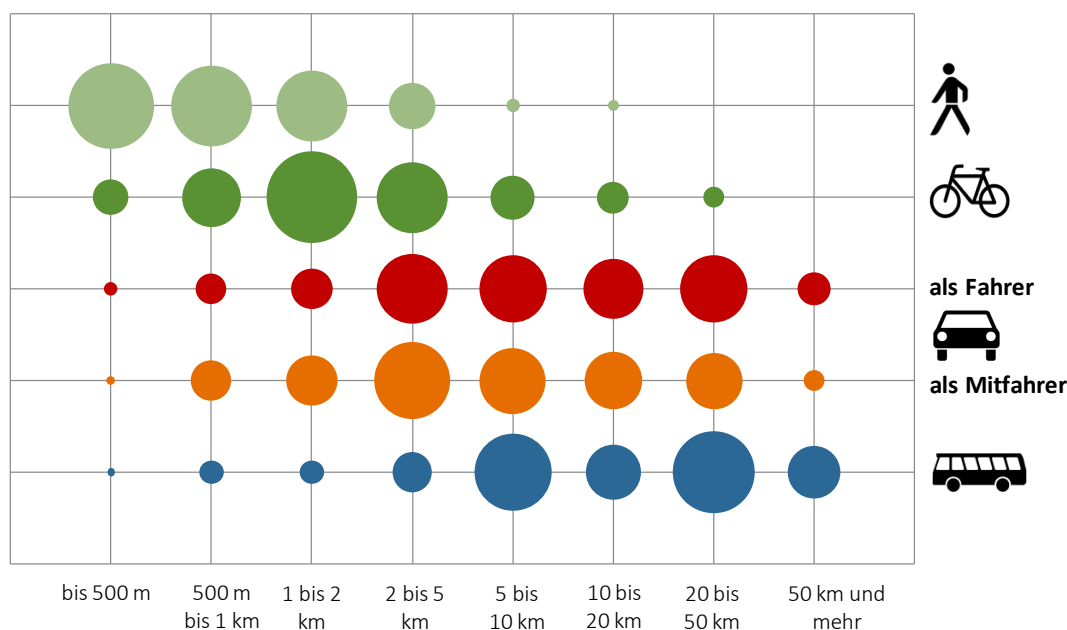


Wege mit einer Länge von unter 2 km werden zumeist zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt. Auf den kürzesten Wegen bis zu 1 km dominiert klar der Fußverkehr. Über die Hälfte der Wege zwischen 500 m und 1 km werden noch zu Fuß zurückgelegt und auch Wege zwischen 1 und 2 km werden zu 27 % auf den eigenen Füßen zurückgelegt. Das dominante Verkehrsmittel dieser Entfernungsklasse mit 43 % ist allerdings das Fahrrad. Bereits ab einer Wegelänge von 500 m nimmt auch der MIV mit einem Anteil von 24 % einen sichtbaren Anteil am Verkehr ein (24%). Diese Wege gilt es auf den nicht motorisierten Verkehr zu verlagern. Ab einer Entfernung von 2 km ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel der Erkelenzer. Über zwei Drittel der Wege werden als Fahrer oder Beifahrer eines Autos oder Krads zurückgelegt. Auch sind Verlagerungspotenziale vor allem auf den Radverkehr sowie den ÖPNV zu erkennen. Der MIV-Anteil nimmt in den folgenden Entfernungsklassen weiter zu und erreicht auf Wegen zwischen 10 und 20 km sowie 20 und 50 km mit einem Wegeanteil von jeweils 81 % das Maximum. Die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs sinkt dementsprechend. Dennoch gilt es hervorzuheben, dass auf Wegen von 2 bis 5 km Länge in einem von fünf Fällen das Fahrrad gewählt wird. Dies zeigt deutlich, die bereits heute hohe Bereitschaft vieler Erkelenzer auf Strecken der mittleren Distanzen das Fahrrad zu nutzen. Dieses Potenzial gilt es weiter zu nutzen und die Anteile entsprechend auszubauen. Vor dem Hintergrund steigender Absatzzahlen von Elektrorädern sind auch Wege bis zu 10 oder sogar 20 km gut mit dem Fahrrad zu bewältigen und die Bestrebungen, den Radverkehrsanteil zu erhöhen, sollten auch auf diese Entfernungsklassen ausgeweitet werden. Dem ÖPNV kann ab einer Wegelänge von 5 km eine Bedeutung zugesprochen

werden. Der Anteil beträgt 18% auf Wegen zwischen 5 und 10km. Der ÖPNV ist damit das zweitwichtigste Verkehrsmittel auf Wegen dieser Entfernungen und bleibt dies auch in den folgenden Klassen, auch wenn der Anteil etwas zurückgeht. Auf Wegen ab 50 km nimmt die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs rasant zu. Drei von zehn Wegen werden - in den meisten Fällen mit dem Zug - zurückgelegt. Während sich hier die Bedeutung des Bahnhofs und seiner Anbindung an Großstädte wie Köln oder Aachen zeigt, spielt auf kürzeren Distanzen der Busverkehr die größere Rolle innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems.

Die folgende Abbildung zeigt die Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge: Je größer der Kreis ist, desto größer ist der Anteil der Entfernungsklasse an allen Wegen, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Innerhalb des ÖPNV zeigen sich hier deutlich die Schwerpunkte zum einen des Busverkehrs (5-10km) und zum anderen des Zugverkehrs (ab 20km) mit einer zwischenzeitlich geringeren Bedeutung. Der Schwerpunkt des Radverkehrs liegt zwischen 1 bis 5 km. Die nur geringen Unterschiede zum MIV verdeutlichen das Verlagerungspotenzial dieser motorisierten Wege auf aktive Mobilitätsformen. Der Pkw-Verkehr verteilt sich ab einer Entfernung von 2 km insgesamt relativ homogen.

Abb. 35: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge



Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legt der durchschnittliche mobile Bewohner der Stadt Erkelenz täglich etwa 43 km zurück, davon durchschnittlich 800 m zu Fuß, 2,4 km mit dem Rad, 8,9 km mit Bus und Bahn sowie 27,9 km als MIV-Fahrer und 3,5 km als MIV-Mitfahrer. Auf das Jahr hochgerechnet werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) etwa 11.300km zurückgelegt, davon knapp 7.200 km pro Jahr mit dem MIV, 2.300 km mit Bus und Bahn, 220 km zu Fuß

und 630 km mit dem Rad. Pro Werktag werden von der Bevölkerung in Erkelenz 147.000 Wege unternommen, davon etwa 81.000 mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern (69.000 als Fahrer), rund 13.000 mit dem ÖPNV und jeweils etwa 27.000 mit dem Rad oder zu Fuß. In der Stadt Erkelenz werden werktäglich rund 6,4 Mio. Personenkilometer zurückgelegt, was rund 160 Erdumrundungen entspricht.

Wegedauer

Ein Weg von Bewohnern der Stadt Erkelenz dauert im Mittel etwa 24 Minuten. Bei einer Multiplikation mit der durchschnittlichen Wegeanzahl mobiler Personen von 3,8 ergibt sich somit eine tägliche Unterwegszeit von 89 Minuten pro Tag und Person. Diese Werte liegen etwas oberhalb der Werte aus der kreisweiten Befragung (23 bzw. 84 Minuten). Diese Werte entsprechen weitgehend dem deutschlandweiten Mittel (MiD 2017: 27 bzw. 85 Minuten)

Tab. 31: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Erkelenz (n=4.218)	Stadt Kempen 2016 (n=2.486)	Kreis Heinsberg (n=5.107)	MiD 2017
bis zu 10 Minuten	23%	22%	22%	19%
10 bis u. 20 Minuten	28%	39%	38%	36%
20 bis u. 30 Minuten	18%	13%	15%	14%
30 bis u. 60 Minuten	13%	18%	19%	20%
1 bis u. 2 Stunden	8%	7%	5%	11%
2 Stunden u. mehr	1%	1%	1%	
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	24 Min.	23 Min.	23 Min.	k. A.
Unterwegszeit (mobile Person)	89 Min.	81 Min.	84 Min.	k. A.

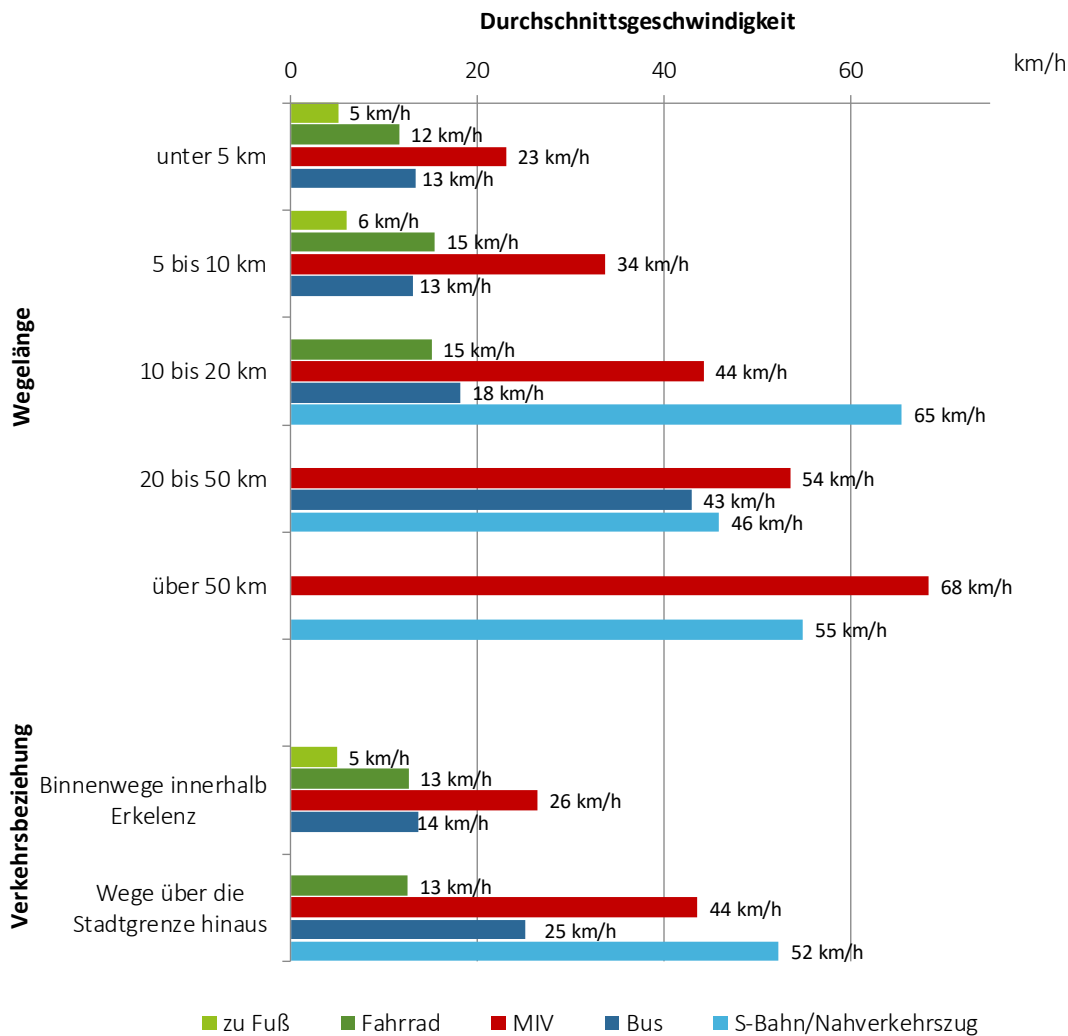
Es ergeben sich je nach Wegeziel bzw. -zweck unterschiedliche Wegedauern: Am längsten sind die Befragten demnach auf Dienstwegen (31 Minuten) oder dem Weg zur Arbeit (30 Minuten) unterwegs. Am wenigsten zeitintensiv sind dagegen Begleitwege (13 Minuten). Es folgen Einkaufswege (15 Minuten) und Wege für private Erledigungen (18 Minuten). Des Weiteren werden für Ausbildungswege 24 und für Freizeitwege 22 Minuten aufgebracht.

Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit je Verkehrsmittel ermittelt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit von Fußgängern liegt erwartungsgemäß bei rund 5 km/h. Ein kleiner Unterschied ergibt sich zwischen Fahrradfahrern und E-Bike-/Pedelec-Fahrern: letztere sind mit 13 km/h um einen Kilometer in der Stunde schneller als Fahrer „konventioneller“ Radfahrer (12 km/h). Radfahrer kommen somit dem Busverkehr sehr nahe, der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h erreicht und wiederholt zeigt, dass der Radverkehr für kürzere bis mittlere Distanzen kaum langsamer ist als der Bus. Innerhalb des Öffentlichen Verkehrssystem zeigen sich

deutlich Unterschiede: So können mit S-Bahnen bzw. Nahverkehrszügen innerhalb einer Stunde im Schnitt 52 km zurückgelegt werden. Damit ist der SPNV schneller als der MIV. Dieser erreicht ein Stundenmittel von 33 km/h.

Abb. 36: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



Signifikant werden die Unterschiede bei großen Entfernungen oder auch der Differenzierung nach Wegen, die innerhalb Erkelenz verbleiben oder darüber hinaus gehen. Dabei fällt der enorme Geschwindigkeitsvorteil des SPNV von 65 km/h auf Wegen zwischen 10 und 20 km auf. Es handelt sich dabei ausschließlich um Wege zwischen Erkelenz und Mönchengladbach. Dies unterstreicht die Bedeutung dieser Verbindung und zeigt deutlich die Vorteile des Nahverkehrs gegenüber dem MIV. Dieser erreicht auf dieser Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 43 km/h. Vor diesem Hintergrund gilt es der Bevölkerung dieses Angebot noch stärker zu verdeutlichen. Das Fahrrad zeigt sich im Binnenverkehr sowie auf Wegen bis zu einer Entfernung von 20 km als echte Alternative zum Busverkehr.

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Auf circa einem Drittel ihrer Wege werden Personen aus Erkelenz von mindestens einer Person begleitet. Dabei entfallen insgesamt 23 % auf Wege, die zu zweit, 5 %, die zu dritt und 4 %, die mindestens zu viert zurückgelegt werden. Wege mit mindestens einer Begleitung werden zumeist zu Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungszwecken unternommen. Nur 5 % der Wege mit Begleitung entfallen auf Arbeitswege.

Tab. 32: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Erkelenz (n=4.322)	Stadt Kempen 2016 (n=2.486)	Kreis Heinsberg (n=5.170)	MiD 2017
ohne Begleitung	68%	67%	67%	58%
mit einer Person	23%	23%	25%	27%
mit zwei Personen	5%	6%	5%	8%
3 und mehr Personen	4%	4%	3%	7%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	1,5	1,5	1,5	k. A.

Der Pkw-Besetzungsgrad in Erkelenz liegt insgesamt bei 1,5 und erreicht damit denselben Wert wie in der kreisweiten Befragung. Unterschiede gibt es auch hier hinsichtlich des Wegezwecks. So liegt der Besetzungsgrad im Ausbildungsverkehr vor allem durch das „Eltern-Taxi“ mit 2,2 am höchsten. Erwartungsgemäß gering ist er im Berufsverkehr (1,1) sowie auf Dienstwegen (1,2). Durch das vermehrte Angebot von Mitfahrzentralen kann dieser Wert weiter erhöht werden. Wiederum etwas höher ist er dagegen auf Einkaufs- (1,5), Freizeit- (1,8) oder Begleitwegen (2,1).

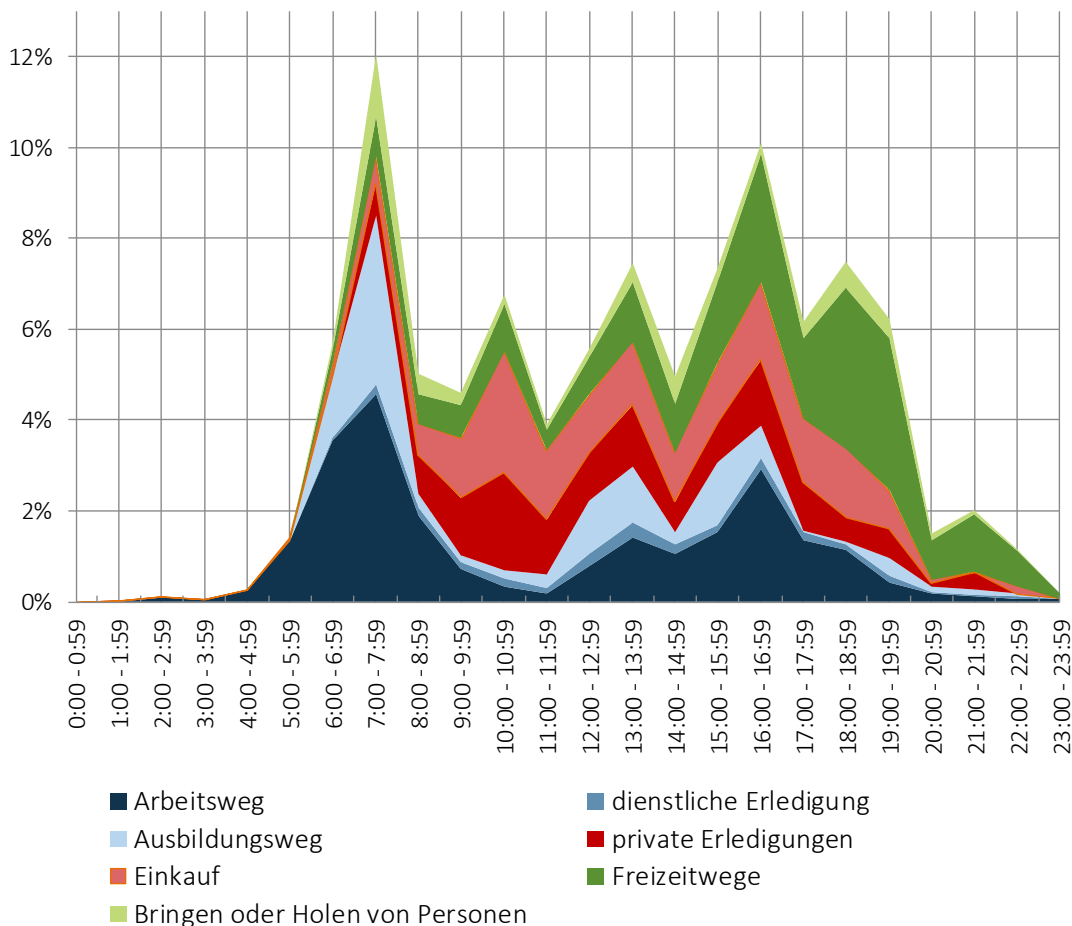
Tageszeitliche Verteilung

Knapp 97 % der Wege der Erkelenzer Bevölkerung werden tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr begonnen. Ein „Morgenhoch“ ist zwischen 7 und 8 Uhr mit 12 % der Wege zu verzeichnen. Auch wenn das Hoch am Nachmittag nicht so hoch ausfällt wie vormittags ist dennoch eine eindeutige Spitze zu erkennen. Sie liegt erwartungsgemäß zwischen 16 und 17 Uhr. Auch in den folgenden drei Stunden liegt der Anteil noch bei 6 bzw. 7 %, um danach 2 % nicht mehr zu überschreiten. Vormittags ist zwischen 11 und 12 Uhr mit 4 % ein kleines Tief zu verzeichnen. Zudem gibt es ein zweites kleineres Vormittagshoch zwischen 10 und 11 Uhr sowie ein erhöhtes Verkaufsaufkommen um die Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr.

Bei einer expliziten Betrachtung des Wegebegins nach den Wegezwecken, lassen sich typische Verhaltensmuster in der täglichen Mobilität erkennen. Am Beginn des Tages zur morgendlichen Spitze dominiert der Berufs- und Ausbildungsverkehr das Verkehrsverhalten der Stadt Erkelenz (5 bzw. 4 %). Das zweite Vormittagshoch setzt sich zu großen Teilen aus Einkaufswegen und anderen privaten Erledigungen zusammen (3 bzw. 2 %). Zur Mittagszeit lässt sich kein dominanter Zweck. Im Ausbildungsverkehr zeigt sich deutlich der Schulschluss zur Mittagszeit (12 bis 14 Uhr jeweils über 1 %) und der Schulschluss bzw. Feierabend

Auszubildender am Nachmittag zwischen 15 und 17 Uhr (jeweils etwa 1%). Am Nachmittag lassen sich viele Arbeitswege beobachten, die in ihrer Verteilung aber ausgewogener sind als zur morgendlichen Spitze. Gleichzeitig kommt auch den Freizeitwegen eine große Bedeutung zu. Gerade der abendliche Verkehr zwischen 18 und 20 Uhr ist größtenteils dem Freizeitweck zu zuordnen (4 bzw. 3%).

Abb. 37: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck

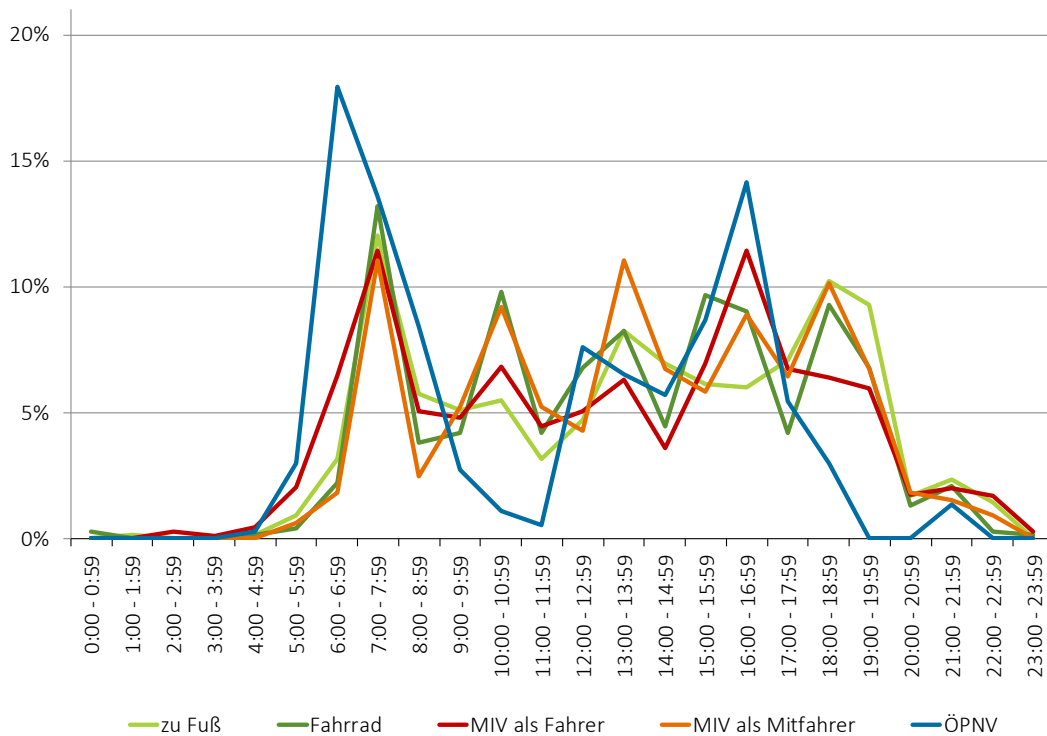


Hinweis: Wege nach Hause sind dem jeweiligen Hauptwegezweck zugeordnet worden (z. B. Rückweg von der Arbeit als Arbeitsweg)

Auch eine Untersuchung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln bringt wichtige Erkenntnisse. Die Bedeutung des ÖPNV ist zur morgendlichen Spitze am höchsten. Innerhalb von drei Stunden werden 40% der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege absolviert. Dies ist auf die Relevanz des öffentlichen Verkehrssystems für den Ausbildungs- und Berufsverkehr zurückzuführen. Gleichermassen sind demzufolge die „ÖPNV-Peaks“ zur Mittags- und Nachmittagszeit zu erklären (8 bzw. 7% zwischen 12 u. 14 Uhr sowie 14% zwischen 16 u. 17 Uhr). Die übrigen Verkehrsmittel werden zur morgendlichen Spitze ebenfalls sehr häufig genutzt. Der Hochpunkt des MIV-Mitfahreranteils zwischen 13 und 14 Uhr ist in erster Linie durch „Eltern-Taxis“ zu erklären. Dass der ÖPNV-Anteil zu dieser Tageszeit geringer ist, spricht dafür, dass Schulkinder vermehrt von der Schule abgeholt werden als dass sie morgens gebracht werden. Morgens wird stattdessen der ÖV genutzt. Die am Abend hohen Anteile des Fuß- und Radverkehrs

(10 u. 9% sowie 9 u. 7% zwischen 18 u. 20 Uhr) sind durch den Schwerpunkt des Freizeitverkehrs in diesem Zeitraum bedingt. Im MIV zeigt sich neben dem durch den Berufsverkehr bedingten morgendlichen Hoch vor allem das ebenso zu erklärende typische Nachmittagshoch zwischen 16 und 17 Uhr (11%).

Abb. 38: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



4.7 Räumliche Wegebeziehungen

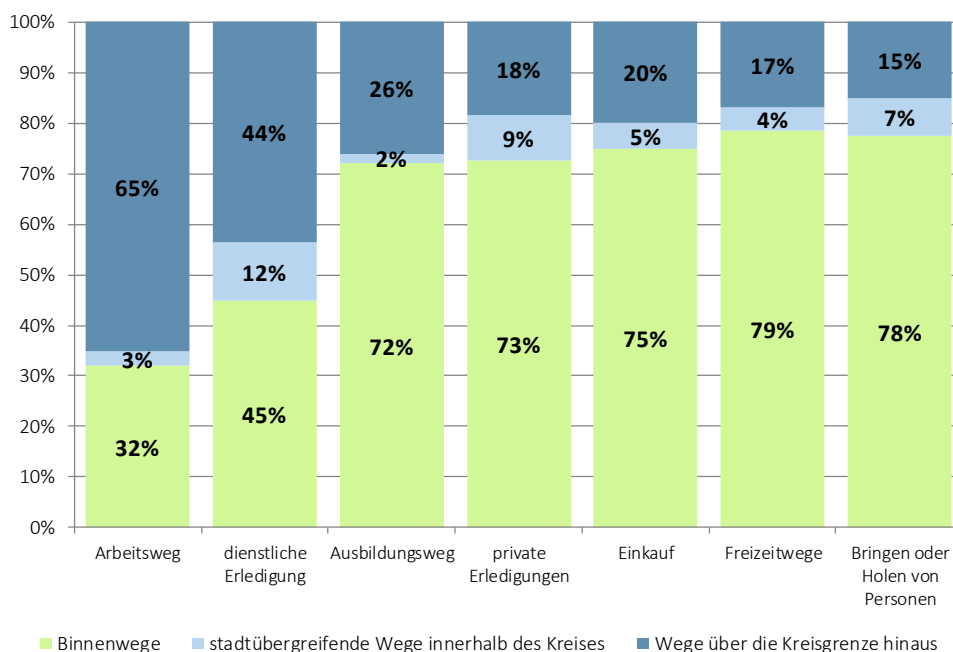
Über die Hälfte der Wege werden innerhalb der Stadt Erkelenz zurückgelegt und gehören damit zum Binnenverkehr. 5 % der Wege sind stadtübergreifende Wege, die im Kreis verbleiben. Über ein Viertel der Wege gehen über den Kreis Heinsberg hinaus. Weitere 5 % aller Wege der Stadtbevölkerung haben keinen Bezug zum Kreisgebiet und verlaufen somit gänzlich außerhalb des Kreises Heinsberg¹².

Tab. 33: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen (Wege von allen Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Erkelenz (n=4.207)	Stadt Kempen 2016 (n=2.532)	Stadt Heinsberg 2018 (n= 970)
kommunaler Binnenverkehr	64%	63%	61%
Verkehr zwischen verschiedenen Kommunen innerhalb des Kreises	5%	8%	24%
Verkehr über die Kreisgrenze	26%	24%	15%
ohne Bezug zum Kreis	5%	4%	1%
	100 %	100 %	100 %

Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig: Einkaufswege, Freizeitwege und Begleitwege werden mindestens zu drei Viertel in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen. Auch Ausbildungswege und Wege für private Erledigungen sind zumeist Binnenwege. Auf Arbeitswegen führen dagegen zwei Drittel der Wege über die Kreisgrenze hinaus. 35% der Arbeitswege und 57 % der Dienstwege hingegen verbleiben in der Stadt oder im Kreis.

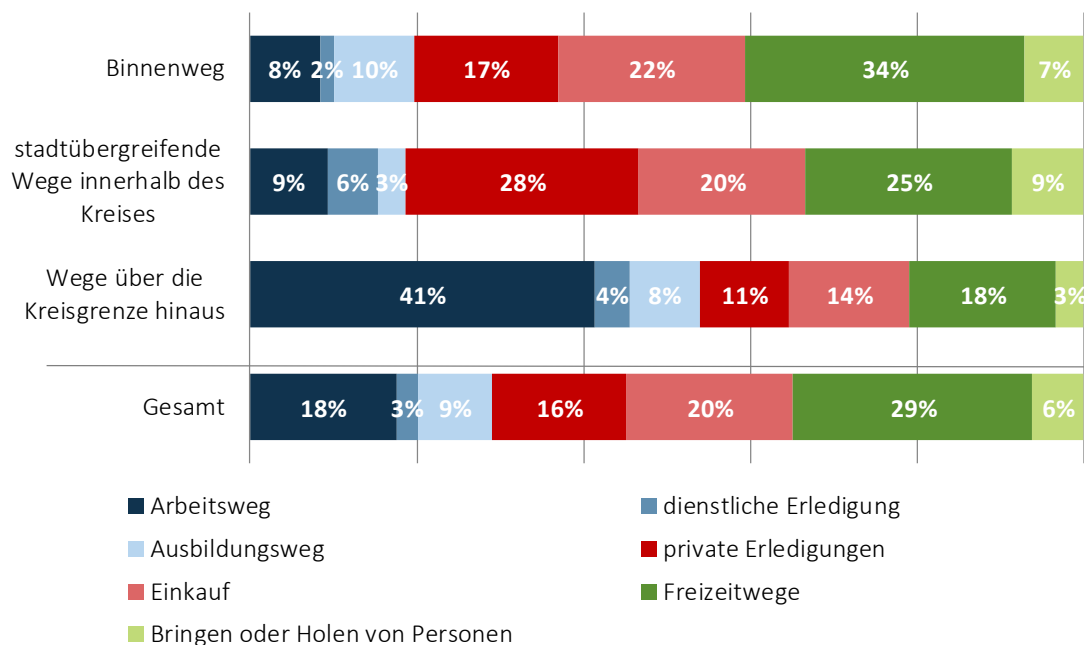
Abb. 39: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



¹² Quelle und Ziel außerhalb des Kreises (z. B. Weg zur Mittagspause bei einer auswärtigen Arbeitsstätte)

Die Wegezwecke stehen in einem engen Zusammenhang mit den zurückgelegten Entfernungen. Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus sehr unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Die häufigsten Wegezwecke innerhalb der Kommune sind Freizeit- (34%) und Einkaufswege (22%). Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind etwa die Hälfte der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, entweder Wege zum Arbeitsplatz oder Wege für geschäftliche Erledigungen.

Abb. 40: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



Erwartungsgemäß werden die Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehen, vom Autoverkehr dominiert. Die Binnenwege innerhalb einer Kommune werden häufig zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Dennoch werden auch 40 % aller Wege, welche eine Kommune nicht verlassen, mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖPNV gewinnt mit steigender Distanz an Bedeutung. 15 % der über den Kreis hinausgehenden Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr unternommen.

Abb. 41: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen

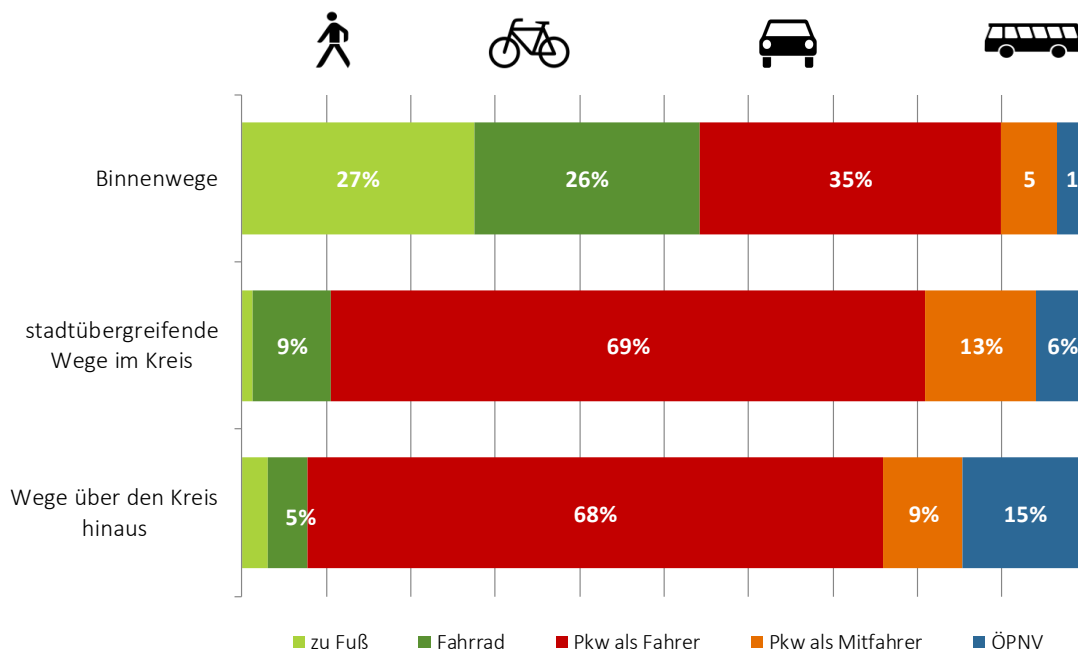
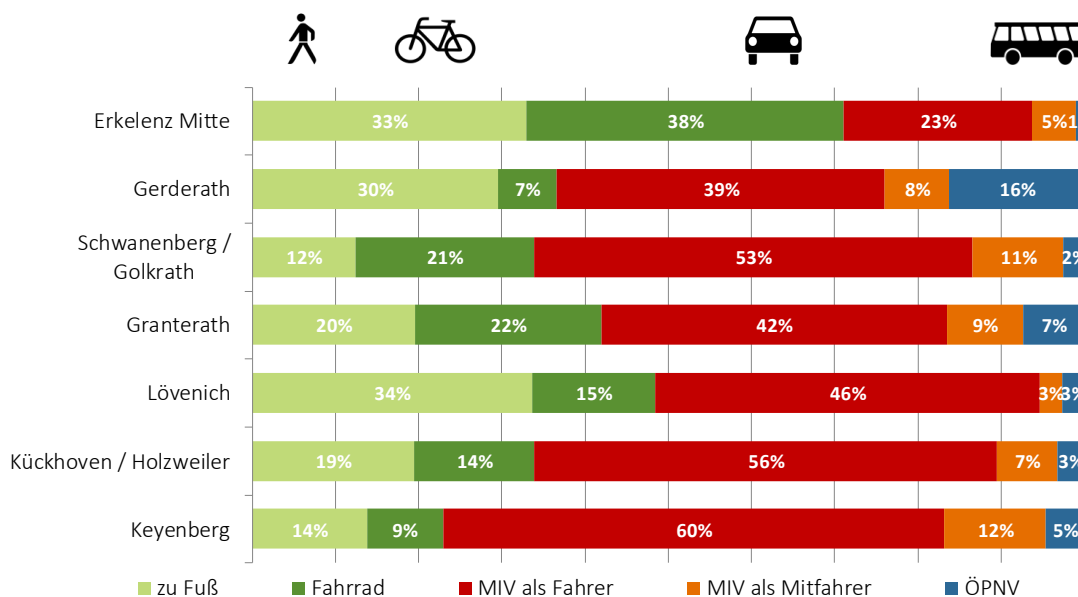
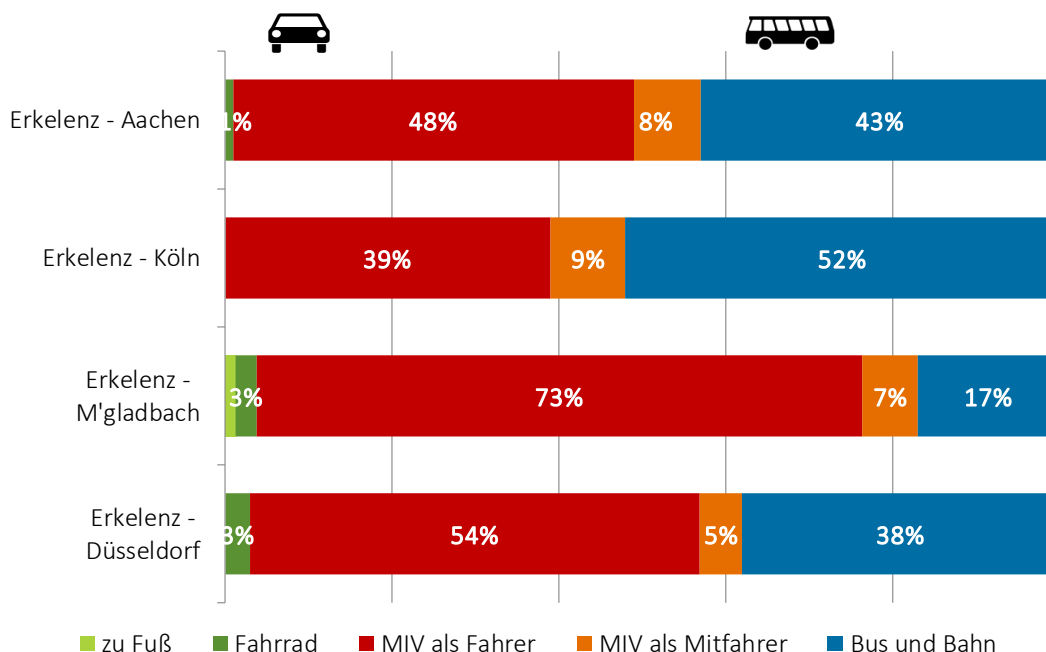


Abb. 42: Modal Split im Binnenverkehr nach Stadtbezirken in der Stadt Erkelenz



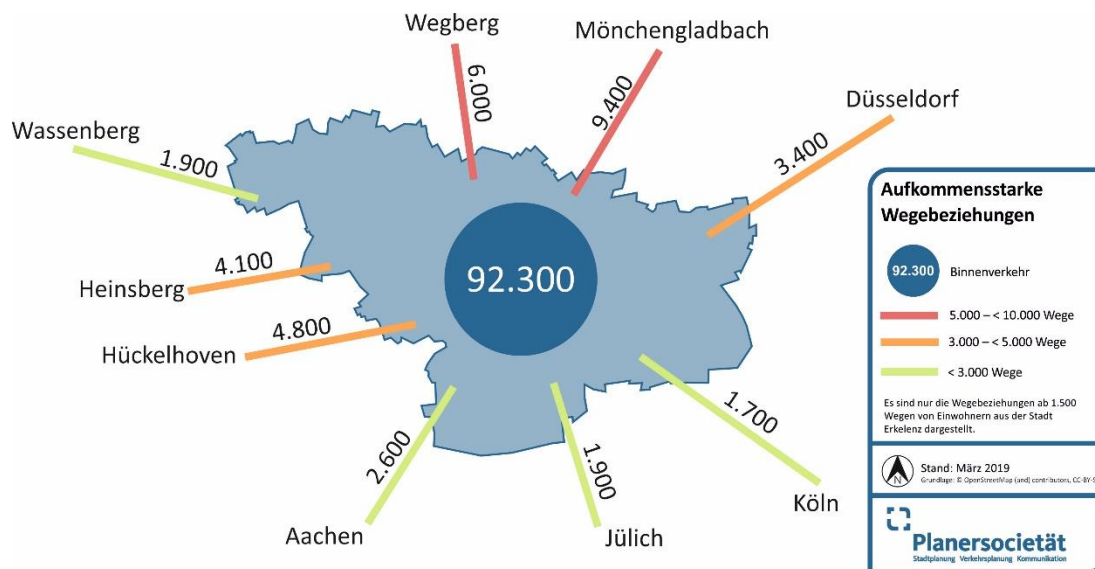
Binnenwege sind üblicherweise eher Wege mit kürzeren Distanzen. Daher bieten sie in der Regel ein hohes Verlagerungspotenzial zu Gunsten der Nahmobilität. Dies äußert sich je nach Kommune in unterschiedlicher Form. So werden in Erkelenz Mitte bereits über zwei Drittel der Binnenwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, dagegen in Keyenberg nur 23%. Diese Möglichkeiten der Verlagerung gilt es auszuschöpfen, um dadurch die Nahmobilität zu stärken und die Dominanz des motorisierten Verkehrs auf diesen kurzen Wegen einzuschränken.

Abb. 43: Modal Split auf ausgewählten Relationen

Bei Betrachtung des Modal Splits auf bestimmten Relationen fällt zwar weiterhin die Dominanz des MIV auf. Darüber hinaus zeigen sich aber vor allem auf Wegen nach Aachen, Köln oder Düsseldorf Wegerelationen, auf denen der ÖPNV schon jetzt stark genutzt wird. Dies ist mit den Zugverbindungen zu diesen Städten aus der Stadt Erkelenz zu erklären. Dieses Potenzial gilt es aufzugreifen, um spätestens mit der Angebotsverbesserung des RE4 als RRX-Vorlaufbetrieb weitere Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV generieren zu können. Auffällig ist im Vergleich zu den genannten Städten der deutlich geringere ÖPNV-Anteil auf Wegen nach bzw. von Mönchengladbach, obwohl mit dem RE4 und der RB33 eine gute Schienenverbindung zwischen Mönchengladbach und Erkelenz besteht.

In der folgenden Abbildung werden aufkommensstarke Wegebeziehungen innerhalb der Stadt Erkelenz sowie aus den Ergebnissen der kreisweiten Erhebung die des Kreises Heinsberg in die umliegenden Kommunen dargestellt. Die stärkste Verflechtung der Stadt Erkelenz besteht mit der Stadt Mönchengladbach, wodurch sich die bereits bei der Auswertung der Arbeitsplatzstandorte gezeigte Bedeutung der Stadt Mönchengladbach als Oberzentrum für die Stadt Erkelenz bestätigt werden kann. Aber auch innerhalb des Kreisgebietes ergeben sich wichtige Verkehrsbeziehungen: So sind hier insbesondere die Kreisstadt Heinsberg und die Stadt Hückelhoven relevante Ziele der Erkelenzer Einwohnerinnen und Einwohner.

Abb. 44: Aufkommensstarke Wegebeziehungen der Stadt Erkelenz



4.8 Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird zwischen einfachen Wegeketten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegeketten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) unterschieden.

Tab. 34: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=4.273)	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsplatz	78%	22%
dienstlich/geschäftlich	42%	58%
Ausbildung	74%	26%
private Erledigung	58%	42%
Einkauf	53%	47%
Freizeit	74%	26%
Bringen und Holen von Personen	53%	47%
Durchschnitt gesamt	67 %	33 %

Bei etwa 67 % aller Wege von Einwohnern aus der Stadt Erkelenz handelt es sich um einfache Wegeketten. Insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen sowie bei Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie Einkaufs- und Begleitwege mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen nur in 42 % gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tab. 35: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=4.311)	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
zu Fuß	77%	23%
Fahrrad	73%	27%
MIV als Fahrer	63%	38%
MIV als Mitfahrer	57%	43%
Bus und Bahn	61%	39%
Durchschnitt gesamt	67 %	33 %

Bei einer Differenzierung nach den Anteilen der komplexen Wegeketten nach Verkehrsmitteln zeigt sich, dass auf Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad häufiger einfache Wegeketten absolviert werden als bei den übrigen Verkehrsmitteln (77% bzw. 73%). Am niedrigsten ist dieser Anteil dagegen bei Mitfahrten im MIV.

Mögliche Verlagerungspotenziale ergeben sich vor allem bei den kürzeren Wegestrecken bis zu einer Entfernung von 5 km. Mehr als die Hälfte aller Wege (55%) unterschreitet diese Länge. Von diesen Wegen werden fast 40% mit dem MIV bewältigt.

Tab. 36: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten (alle Wege bis 5 km) (in %)	einfache Wegekette (n=1.434)	komplexe Wegekette (n=680)	alle Wege bis zu 5 km (n=2.114)
zu Fuß	37%	24%	33%
Fahrrad	28%	20%	25%
Pkw/Krad als Fahrer	27%	47%	33%
Pkw als Mitfahrer	5%	7%	6%
ÖV	2%	2%	2%
Anteil	67 %	33 %	100 %

Eine detailliertere Analyse zeigt, dass 32% der Wege mit einer Länge von bis zu 5 km und in Form einer einfachen Wegekette mit dem Auto zurückgelegt werden. Die Wegestruktur wird hierbei von Einkaufs- und Freizeitwegen mit anteilig jeweils 25% und Erledigungswegen mit 24% dominiert. Auch Arbeitswege nehmen einen nennenswerten Anteil von 13% dieser Wege ein.

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl sind erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden, die sich auf den Modal Split auswirken können.

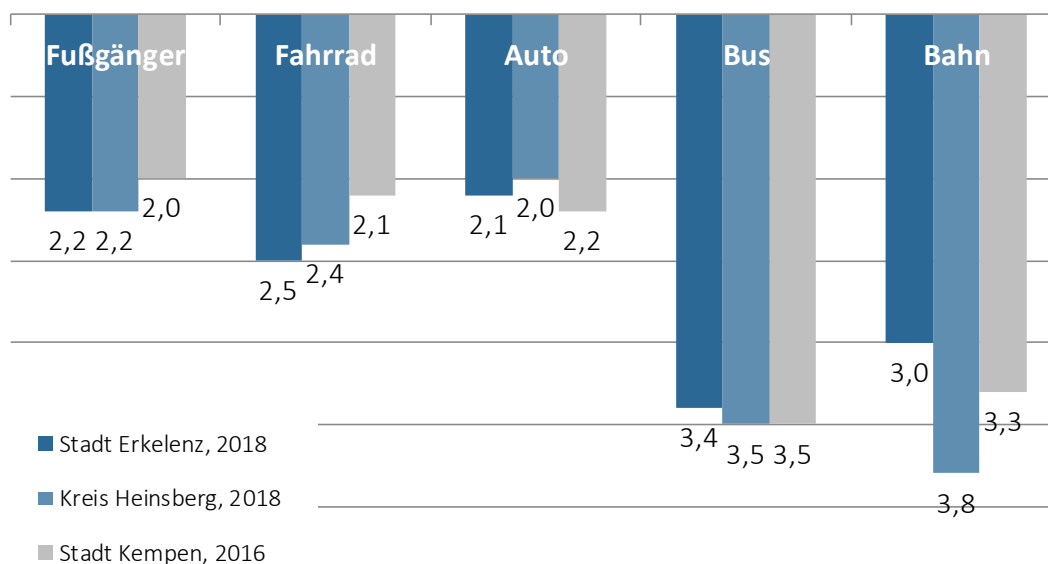
37% der Wege, welche die Bevölkerung in Erkelenz zurücklegt, sind unter 5 km lang und erfolgen in Form einer einfachen Wegekette (z. B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Dabei wird auf knapp 30% dieser Wege das Auto eingesetzt. Wenn nur jeder fünfte dieser kurzen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split in Erkelenz um rund 2 Prozentpunkte sinken. Bei einer veränderten

Verkehrsmittelwahl auf der Hälfte dieser Wege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial von mehr als 5 Prozentpunkten des MIV-Anteils hin zum Umweltverbund.

5 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Die Modal-Split-Untersuchung gab den Befragten die Möglichkeit, die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit Schulnoten zu bewerten. Dies führte zu folgenden Ergebnissen:

Tab. 37: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Erkelenz



Das Autosystem wird in Erkelenz am besten bewertet. Insgesamt erhält es eine Note von 2,1. Nur in wenigen Fällen wird eine Note schlechter als „ausreichend“ abgegeben (2%). Im gesamten Kreis Heinsberg wurde der Autoverkehr etwas besser (2,0), in der Stadt Kempen dagegen etwas schlechter (2,2) bewertet.

In der Bewertung folgt nach dem Autoverkehr der Fußverkehr mit einer Durchschnittsnote von 2,2. Ähnlich wie für den Autoverkehr wurden auch hier kaum schlechtere Noten als „ausreichend“ vergeben. Das Ergebnis spiegelt sich ebenfalls in der kreisweiten Befragung wider.

Der Radverkehr in der Stadt Erkelenz wird trotz der vergleichsweise hohen Nutzung des Fahrrads ähnlich bewertet wie im kreisweiten Durchschnitt und damit etwas schlechter bewertet als in Kempen. Dies bedeutet gleichzeitig aber auch, dass bei einer verbesserten Infrastruktur der Radverkehrsanteil weiter erhöht werden kann und dadurch die Nutzung und bewertet steigen könnte.

Gegenüber den genannten Verkehrssystemen schneidet der ÖPNV schlecht ab (Bus 3,4; Bahn 3,0). Es ist dennoch hervorzuheben, dass das öffentliche Verkehrssystem besser bewertet wird als im Kreis Heinsberg (3,5 Bus u. 3,8 Bahn) oder der Stadt Kempen (3,5 Bus u. 3,3 Bahn). Gerade der Bahnverkehr wird deutlich besser bewertet. Dies unterstreicht erneut dessen Bedeutung für die Mobilität in der Stadt Erkelenz. Dies gilt es aufzugreifen und das Angebot weiter zu verbessern und damit auch hier Nutzung und Bewertung zu erhöhen.

Die Bewertung der Verkehrssystem unterscheidet sich zwischen den Stadtteilen nur geringfügig. Einzig auffällig ist, dass sich die Bewertung von Befragten aus der Kernstadt von denen aus den Ortsteilen absetzt. So werden die Systeme der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und das des ÖPNV im Zentrum deutlich besser eingeschätzt als außerhalb. Gründe dafür sind unter anderem, dass ausschließlich Erkelenz Mitte über einen Bahnhof verfügt und dadurch an den SPNV angebunden ist und die insgesamt höhere Dichte des Busnetzes. Bei der Bewertung des Autosystems sind keine nennenswerten Unterschiede zu beobachten.

Tab. 38: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen

Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen (Personen ab 6 Jahre)	Fußgänger	Fahrrad / E-Bike / Pedelec	Pkw	Bus	Bahn
Erkelenz Mitte	1,9	2,3	2,2	3,0	2,6
Gerderath	2,5	2,7	1,9	3,5	3,6
Schwanenberg/Golkrath	2,2	2,5	2,0	3,9	3,6
Granterath	2,5	2,6	2,2	3,8	3,5
Lövenich	2,3	2,6	2,1	3,6	3,2
Kückhoven/Holzweiler	2,4	2,8	2,1	3,8	3,2
Keyenberg	2,4	2,8	2,2	3,7	3,3
Durchschnitt Stadt Erkelenz	2,2	2,5	2,1	3,4	3,0

Bewertung nach soziostrukturellen Merkmalen

Die Auswertung der Bewertung nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen liefert erwartungsgemäße Ergebnisse. Kinder bis 18 Jahren bewerten – begründet durch die hohe Nutzung im Schulverkehr und des speziell darauf ausgerichteten Angebotes – den Busverkehr besser als Erwachsene. Wird ein Verkehrsmittel täglich genutzt erfährt es auch eine gute Benotung. Gegenteilig verhält es sich, wenn ein Verkehrsmittel nicht genutzt wird. Es wird folglich schlechter bewertet. Dies spiegelt sich auch in der besseren ÖPNV-Bewertung von Zeitkarteninhabern gegenüber Personen ohne Zeitkarte wider. Auffällig kritisch in der Bewertung sind zum einen Auszubildende und zum anderen mobilitätseingeschränkte Bewohner. Dass mobilitätseingeschränkte Personen kritisch sind, ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass diese deutlich sensibler auf Missstände reagieren als andere Nutzergruppen. Dies deckt sich auch mit vergleichbaren Untersuchungen. Positiv fällt dagegen die Bewertung von Studierenden aus.

Tab. 39: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen

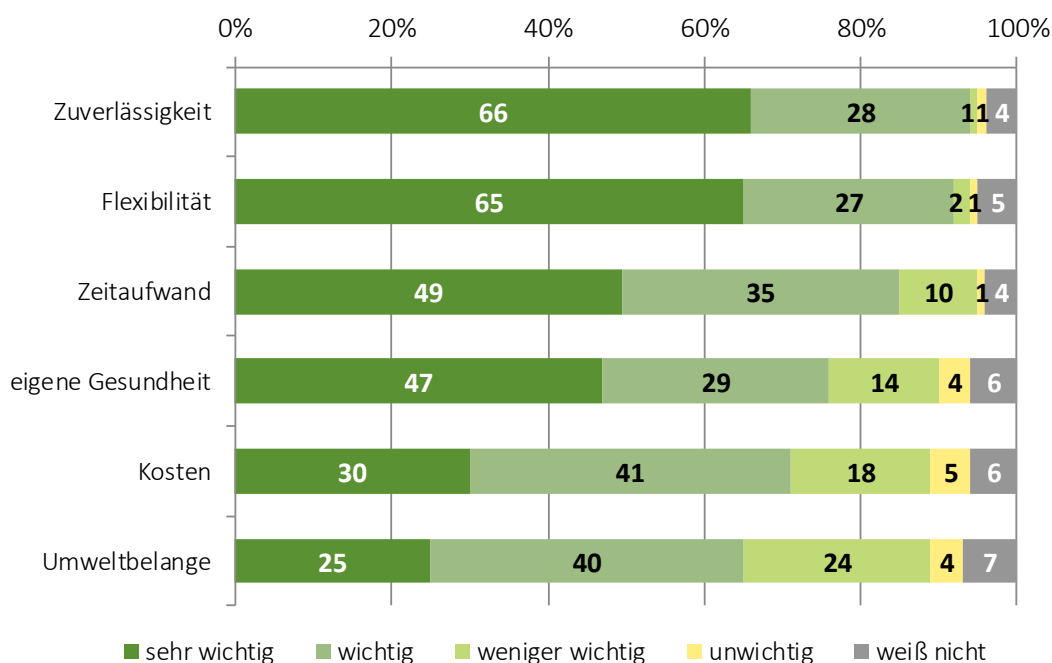
Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach soziostrukturellen Merkmalen (Personen ab 6 Jahre)	Fußgänger	Fahrrad/ E-Bike/ Pedelec	Pkw	Bus	Bahn
Altersgruppen					
6 bis unter 18 Jahre	2,1	2,4	2,1	2,9	2,9
18 bis unter 30 Jahre	2,0	2,4	2,0	3,4	2,9
30 bis unter 40 Jahre	2,5	2,7	2,1	3,4	2,8
40 bis unter 50 Jahre	2,0	2,5	2,1	3,5	3,1
50 bis unter 60 Jahre	2,2	2,6	2,0	3,9	3,3
60 bis unter 65 Jahre	2,2	2,6	2,3	3,7	3,1
65 bis unter 75 Jahre	2,0	2,5	2,3	3,4	3,0
75 Jahre und älter	2,1	2,3	2,3	3,1	2,9
Erwerbssituation					
erwerbstätig	2,2	2,6	2,1	3,5	3,1
Hausfrau/-mann	2,0	2,5	2,4	3,3	2,8
Rentner/in	2,1	2,5	2,3	3,4	3,0
Auszubildende/r	2,3	2,7	1,7	3,6	3,3
Studierende/r	1,8	2,0	2,0	3,7	2,5
Schüler/in	2,0	2,3	2,3	2,9	2,8
Mobilitätseinschränkung					
nicht mobilitätseingeschränkt	2,2	2,5	2,1	3,4	3,0
mobilitätseingeschränkt	2,4	2,7	2,5	3,7	3,1
Autobesitz					
Haushalte ohne Auto	2,1	2,4	2,3	3,3	2,3
Haushalte mit Auto/s	2,2	2,5	2,1	3,4	3,0
ÖV-Zeitkarten-Besitz					
ohne ÖV-Zeitkarte	2,2	2,5	2,2	3,5	3,1
mit ÖV-Zeitkarte	2,2	2,3	2,0	3,2	2,5
tägliche Verkehrsmittelnutzung					
tägliche Autonutzung	2,3	2,6	2,0	3,6	3,3
tägliche ÖV-Nutzung	2,2	2,3	2,1	3,2	2,8
tägliche Fahrradnutzung	1,8	2,1	2,4	3,1	2,7
Verkehrsmittelnutzung „nie“					
keine Autonutzung	2,1	2,2	2,5	2,8	2,5
keine ÖV-Nutzung	2,3	2,6	2,1	3,8	3,6
keine Fahrradnutzung	2,4	2,7	2,2	3,6	3,4
Durchschnitt Stadt Erkelenz	2,2	2,5	2,1	3,4	3,0

Faktoren der Verkehrsmittelwahl

Orientiert an der kreisweiten Befragung im Sommer 2018 wurde eine Frage gestellt, die die Faktoren der Verkehrsmittelwahl abfragt. Diese Fragestellung resultiert aus dem interdisziplinären Forschungskolleg ACCESS! der RWTH Aachen, in dem insbesondere die Fragestellung „Welche Mobilität werden wir uns zukünftig leisten?“ verfolgt wird. Hierin ist der Kreis Heinsberg als ländlicher Raum neben der Metropole Ruhr als urbaner Raum einer der beiden Untersuchungsräume¹³.

Wie auch bei der kreisweiten Befragung werden die Faktoren Zuverlässigkeit (66%) und Flexibilität (65%) als am wichtigsten erachtet. Dabei unterscheiden sich die Anteile jeweils nur um einen Prozentpunkt. Von geringer Bedeutung sind dagegen die Faktoren Umweltbelange und Kosten, die nur von 25% bzw. 30% als sehr wichtig angesehen werden. Hier gilt es im Sinne einer klimaneutralen Mobilität Ansätze zu finden, die Relevanz dieser Faktoren in der Alltagsmobilität der Erkelenzer Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen. Auch die eigene Gesundheit hat noch einen ausbaufähigen Stellenwert bei der Verkehrsmittelwahl (47% sehr wichtig).

Abb. 45: Faktoren der Verkehrsmittelwahl



Auch hier wurde eine Auswertung nach soziostrukturellen Merkmalen vorgenommen. Dabei konnten einige Unterschiede festgestellt werden. Es fällt insbesondere auf, dass die Bedeutung aller Faktoren mit dem Alter abnimmt und für die Befragten eine geringere Rolle spielen. Auch für Kinder bis 18 Jahren haben die Faktoren eine nicht so große Bedeutung. Hier gilt es allerdings anzumerken, dass sie im Vergleich am häufigsten die Antwort „weiß nicht“ wählen. Hinsichtlich des Erwerbsstatus ist herauszustellen, dass Schüler/innen, Auszubildende und Studierende bei der Verkehrsmittelwahl deutlich seltener an die eigene Gesundheit

¹³ Weitere Informationen unter: <http://www.accessnrw.rwth-aachen.de/>

denken als Erwerbstätige, Hausfrauen und -männer sowie Renter/innen. Die Zuverlässigkeit ist für alle Gruppen sehr bedeutsam. Einzig für Auszubildende und Haushalte ohne Auto sind sie von nicht ganz so großer Bedeutung (jeweils nur 79% (sehr) wichtig). Mobilitätseingeschränkte Personen bezeichnen mit Ausnahme der eigenen Gesundheit alle Faktoren im Vergleich weniger wichtig als der Durchschnitt. Hier steht die eigenständige Mobilität insgesamt im Vordergrund, sodass die Faktoren an Bedeutung verlieren. Auf deren eigene Gesundheit reagiert diese Gruppe erwartungsgemäß sensibel. Ebenso erwartungsgemäß sind täglichen Fahrradnutzern die eigene Gesundheit und Umwelt überdurchschnittlich und der Zeitaufwand unterdurchschnittlich wichtig. Wie vorherige Auswertungen gezeigt haben, erzielt der Fahrradverkehr vor allem im Binnenverkehr aber sogar zeitliche Vorteile gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln.

Tab. 40: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen

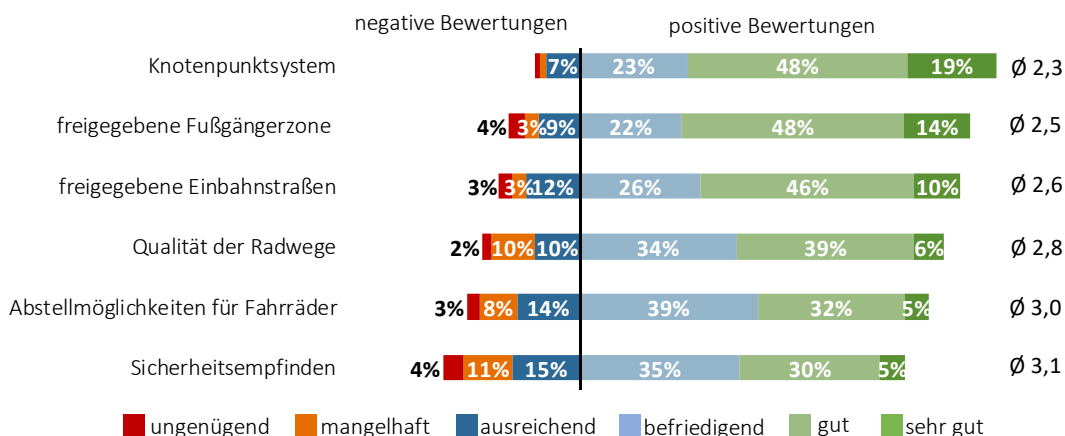
Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach soziostrukturellen Merkmalen (Personen ab 6 Jahre) (Anteil „(sehr) wichtig“ in %)	Zuverlässigkeit	Flexibilität	Zeitaufwand	eigene Gesundheit	Kosten	Umweltbelange
Altersgruppen						
6 bis unter 18 Jahre	89%	83%	83%	57%	52%	63%
18 bis unter 30 Jahre	95%	90%	93%	61%	74%	57%
30 bis unter 40 Jahre	92%	91%	87%	63%	79%	37%
40 bis unter 50 Jahre	97%	97%	90%	81%	78%	71%
50 bis unter 60 Jahre	96%	97%	92%	79%	72%	74%
60 bis unter 65 Jahre	97%	96%	82%	86%	72%	78%
65 bis unter 75 Jahre	90%	90%	67%	89%	64%	74%
75 Jahre und älter	82%	78%	55%	79%	51%	60%
Erwerbssituation						
erwerbstätig	96%	95%	92%	73%	73%	63%
Hausfrau/-mann	97%	96%	79%	85%	81%	68%
Rentner/in	88%	87%	62%	86%	61%	70%
Auszubildende/r	79%	76%	83%	62%	69%	66%
Studierende/r	98%	93%	93%	65%	87%	64%
Schüler/in	90%	83%	82%	56%	53%	64%
Mobilitätseinschränkung						
nicht mobilitätseingeschränkt	94%	92%	84%	73%	71%	64%
mobilitätseingeschränkt	86%	81%	69%	87%	58%	59%
Autobesitz						
Haushalte ohne Auto	79%	76%	52%	85%	64%	71%
Haushalte mit Auto/s	93%	92%	83%	74%	69%	64%
ÖV-Zeitkarten-Besitz						
ohne ÖV-Zeitkarte	93%	92%	82%	75%	69%	65%
mit ÖV-Zeitkarte	91%	88%	84%	66%	70%	55%

tägliche Verkehrsmittelnutzung						
tägliche Autonutzung	95%	95%	90%	72%	72%	62%
tägliche ÖV-Nutzung	92%	90%	86%	62%	71%	50%
tägliche Fahrradnutzung	95%	92%	77%	82%	76%	72%
Verkehrsmittelnutzung „nie“						
keine Autonutzung	85%	84%	70%	69%	64%	53%
keine ÖV-Nutzung	91%	90%	81%	74%	67%	62%
keine Fahrradnutzung	87%	88%	76%	72%	61%	61%
Durchschnitt Stadt Erkelenz	94 %	92 %	84 %	76 %	71 %	65 %

Bewertung der Eigenschaften des Radverkehrs

In der Befragung sollten die Befragten verschiedene Aspekte des Radverkehrs in Erkelenz bewerten. Insgesamt fällt das Zufriedenheitsniveau durchschnittlich aus. Die abgefragten Eigenschaften werden immer mindestens von einem Drittel positiv, d. h. sehr gut oder gut bewertet. Im schlechtesten Fall sind 30% der Bewertungen negativ. Am besten wird dabei das Knotenpunktsystem mit einer Durchschnittsnote von 2,3 bewertet. Verbesserungspotenzial gibt es vor allem in der Radinfrastruktur. Am schlechtesten wird demnach das Sicherheitsempfinden bewertet (3,1). Dies kann zum einen durch infrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, andererseits aber auch durch eine zielgerichtete Verkehrserziehung der Bürgerinnen und Bürger von Erkelenz. Ausschließlich durch Infrastrukturmaßnahmen können die Bewertungen zur Qualität der Radwege (2,8) und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (3,0) verbessert werden.

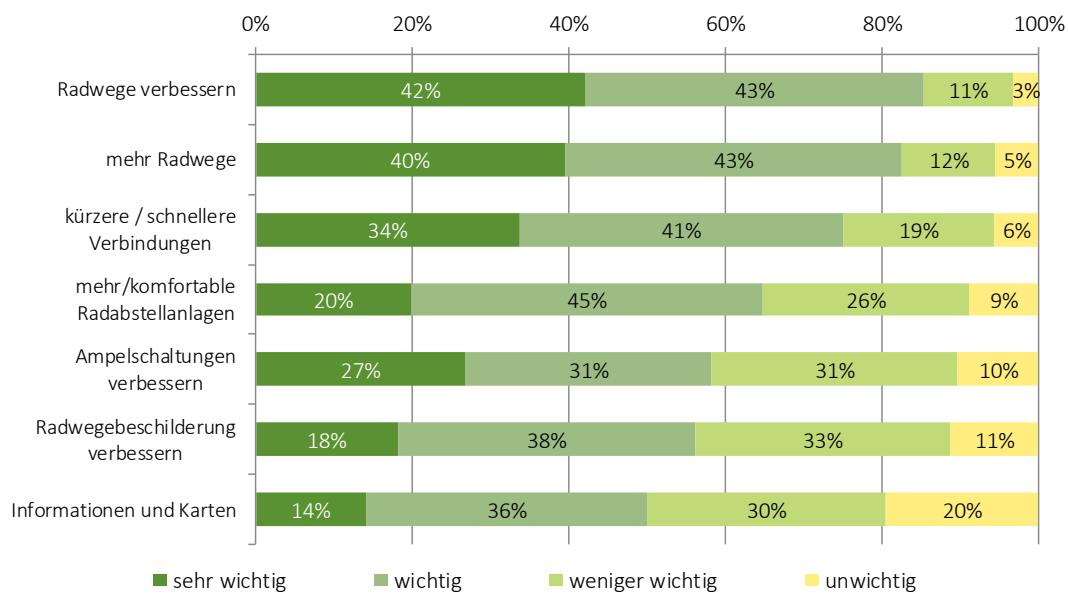
Abb. 46: Bewertung der Eigenschaften des Radverkehrs



Neben der Bewertung der Eigenschaften des Radverkehrs konnten die Befragten ihre Einschätzungen zur Wichtigkeit verschiedener Verbesserungsvorschläge zum Radverkehrs abgeben. Von den Personen, die eine Bewertung abgegeben haben, halten mehr als 80 % die Verbesserung der bestehenden Radwege und den Ausbau neuer Radwege für wichtig bzw. sehr wichtig. Drei Viertel der Befragten bewerteten kürzere bzw. schnellere Radverbindungen zwischen den Stadtteilen als (sehr) wichtig und knapp zwei Drittel halten den Ausbau von (komfortableren) Radabstellanlagen für (sehr) wichtig. Weitere Verbesserungsvorschläge wie

fahrradfreundliche Ampelschaltungen und eine bessere Radwegebeschilderung werden von mehr als die Hälfte als wichtig bzw. sehr wichtig bewertet. Die Verbesserung des Angebots von Informationen und Karten zum Radfahrangebot wird von den Befragten zur Hälfte als (sehr) wichtig und zur Hälfte als weniger wichtig bzw. unwichtig angesehen.

Abb. 47: Verbesserungsvorschläge aller Befragten für den Radverkehr (exkl. „weiß nicht“)



Verbesserungsvorschläge für den Bus- und Bahnverkehr

Zur Verbesserung des Bus- und Bahnangebots in der Stadt Erkelenz konnten die Befragten die Wichtigkeit verschiedener Verbesserungsvorschläge bewerten. Von den Personen, die die Wichtigkeit bewertet haben, halten gut 90% die Verbesserung der Pünktlichkeit für wichtig oder sehr wichtig. Aber auch andere Aspekte des Fahrtenangebots wie Umstieg, Takt und Tarif zählen zu den wichtigen oder sehr wichtigen Verbesserungsvorschlägen. Für ebenso wichtig wird die Verbesserung der Sicherheit in Bussen und Bahnen erachtet. Die Aufwertung von Haltestellen sowie die Verbesserung von Radabstellmöglichkeiten werden von mehr als jedem zweiten Befragten für (sehr) wichtig gehalten. Einzig die Mitnahme eines Fahrrads im Bus wird von mehr als der Hälfte der Befragten für weniger wichtig oder unwichtig gehalten.

Abb. 48: Verbesserungsvorschläge aller Befragten für Bus und Bahn (exkl. „weiß nicht“)

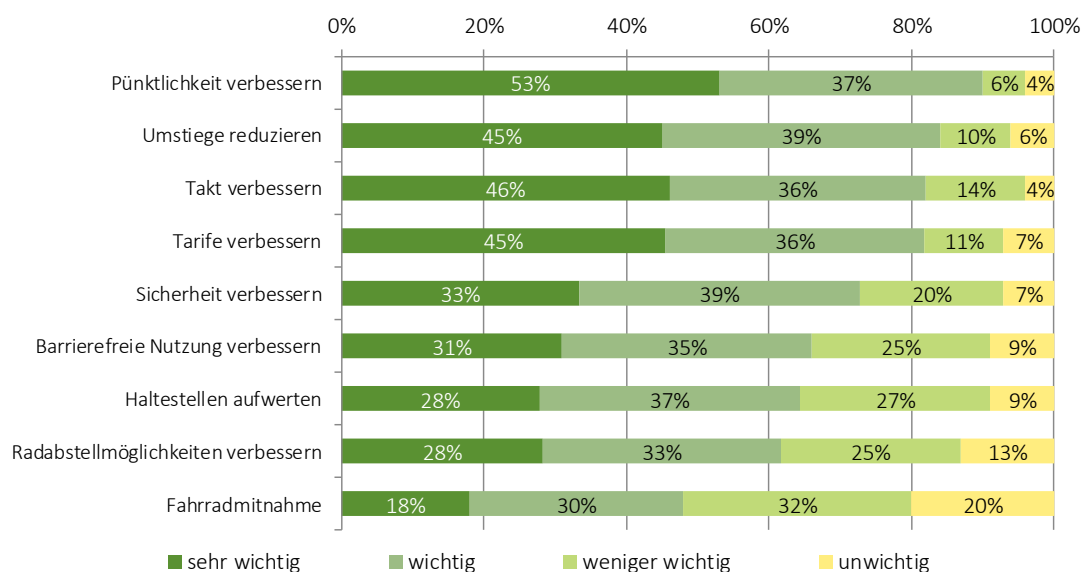
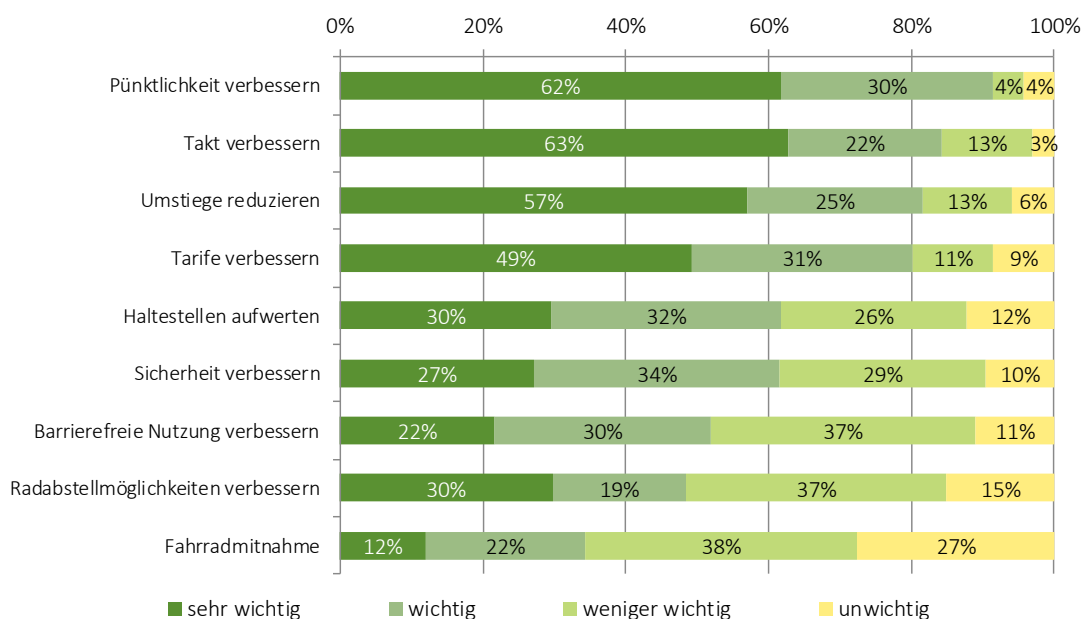


Abb. 49: Verbesserungsvorschläge regelmäßiger ÖV-Nutzer für Bus und Bahn (exkl. "weiß nicht")



Bei einer Einschränkung der Analyse auf regelmäßige ÖV-Nutzer wird dieses Bild noch verstärkt und deckt auf, nach welchen Kriterien der Öffentliche Verkehr in erster Linie gestaltet werden sollte. Demnach ist es von größter Bedeutung die Pünktlichkeit sowie Takt und Tarife zu verbessern und die Umstiege zu reduzieren.

Vorschläge für die Verkehrsplanung

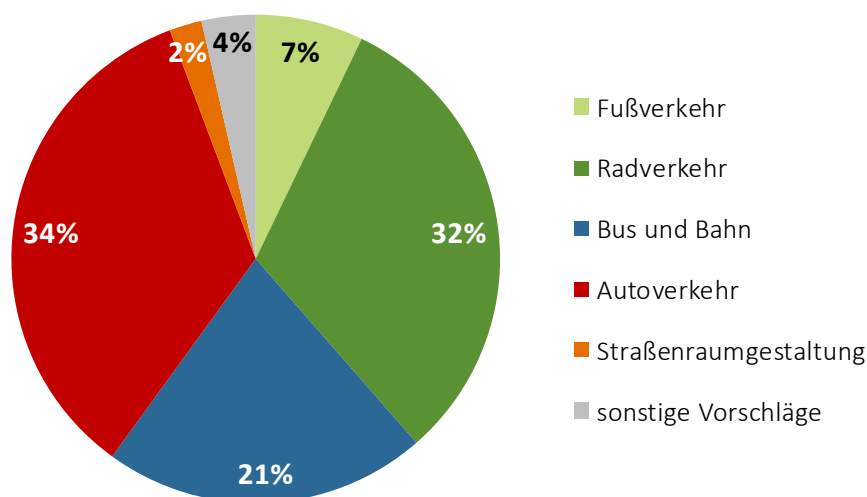
Rund jede bzw. jeder Vierte nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren.

Tab. 41: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung)

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (Mehrfachantworten – in % der Fälle)	Stadt Erkelenz (n=460)
Maßnahmen im Fußverkehr	10 %
- Verkehrssicherheit Fußgänger	4 %
- Probleme/ Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern entschärfen	2 %
- neue Bürgersteige/ Wegeverbindungen	2 %
- sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	2 %
Maßnahmen im Radverkehr	44 %
- Verbesserung bestehender Radwege	11 %
- Bau von weiteren Radwegen	11 %
- Verkehrssicherheit Fahrradfahrende	11 %
- Probleme/ Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern entschärfen	3 %
- bessere Beschilderung/ Informationssysteme	2 %
- bessere Radabstellplätze	2 %
- sonstige Maßnahmen im Radverkehr	5 %
Maßnahmen im ÖPNV	30 %
- Angebot verbessern	7 %
- längere Betriebszeiten	5 %
- mehr (Direkt-)Verbindungen	5 %
- Preise senken/Tarife verbessern	4 %
- engere Betriebsfolge/ Taktung	3 %
- sonstige Maßnahmen im ÖPNV	6 %
Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	25 %
- bessere Ampelschaltungen/ grüne Welle	7 %
- Bau von Kreisverkehren	5 %
- Erneuerung von Straßen	2 %
- Schleich-/ Durchgangsverkehr unterbinden	2 %
- neue Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing)	2 %
- sonstige Maßnahmen im fließenden Verkehr	8 %
Maßnahmen im MIV (ruhender Verkehr)	23 %
- mehr Parkplätze	14 %
- kostenlose/ billigere Parkplätze	4 %
- sonstige Maßnahmen im ruhenden Verkehr	5 %
Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	3 %
- Schulwegsicherheit/ Verkehrsberuhigung	2 %
- sonstige Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	3 %
sonstige Maßnahmen im Verkehrsbereich	5 %
durchschnittl. Anzahl genannter Maßnahmen	1,4
Anteil Personen ohne Antworten	78 %

Insgesamt wurden im repräsentativen Teil der Befragung 644 Vorschläge unterbreitet. Im Schnitt hat jede Person, die sich zu dieser Fragestellung geäußert hat, 1,4 Maßnahmenvorschläge angeführt.

Abb. 50: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel



7% der geäußerten Verbesserungsvorschläge betreffen den Fußverkehr. Als verbesserungswürdig werden hierbei insbesondere die Verkehrssicherheit und der Zustand der Bürgersteige eingeschätzt.

32% der Vorschläge sind auf die Verbesserungen im Radverkehr gerichtet. Diese beziehen sich am häufigsten auf die Verbesserung des bestehenden Radwegenetzes, aber auch auf den Bau zusätzlicher Radwege. Zudem wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie bessere Beschilderung und Fahrradabstellmöglichkeiten gewünscht.

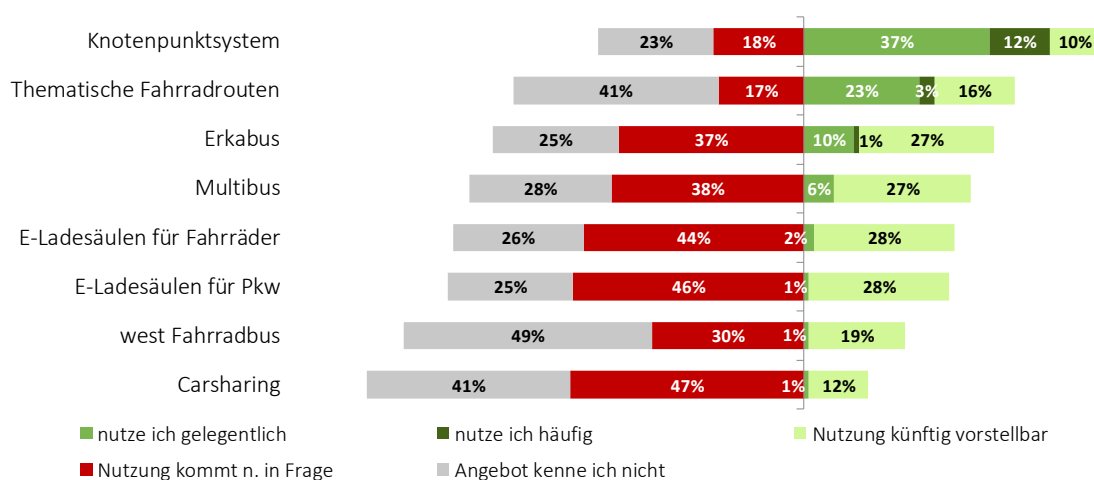
21% der genannten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf Bus und Bahn. Um das öffentliche Verkehrsangebot zu verbessern, sehen die Teilnehmer insbesondere die Verbesserung unzureichender ÖPNV-Angebote, die Ausweitung der Betriebszeiten sowie die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen als sinnvoll an. Darüber hinaus sind u. a. Wünsche zur Senkung des Tarifs sowie zur Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit genannt.

Jede dritte Anregung bezieht sich auf den Autoverkehr. Das am häufigsten genannte Thema ist hierbei die Einrichtung zusätzlicher (kostenloser) Parkplätze. Aber auch die Verbesserung von Ampelschaltungen, Bau von Kreisverkehren sowie Erneuerung von Straßen, die Unterbindung von Durchgangsverkehren sowie Schaffung neuer Mobilitätsangebote wie Carsharing wurden genannt. Darüber hinaus verteilen sich weitere Anregungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Handlungsfelder des Autoverkehrs.

6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote

Ziel der Befragung war es auch, die Bekanntheit und das Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten abzufragen, die gegenwärtig in verkehrsplanerischen Zusammenhängen häufig diskutiert und vorgeschlagen werden bzw. teilweise als solche in der Stadt Erkelenz angeboten werden. Hierzu ist abgefragt worden, ob gewisse Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder diese aktuell nicht bekannt sind: Carsharing, E-Ladesäulen für Pkw und Fahrräder, das MultiBus-Angebot, Fahrradbusse und das Knotenpunktsystem im Radverkehr. Insgesamt ist festzustellen, dass viele Mobilitätsangebote einen noch vergleichsweise niedrigen Nutzungs- bzw. Bekanntheitsgrad besitzen.

Abb. 51: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Fast die Hälfte der Bevölkerung der Stadt Erkelenz nutzt das Knotenpunktsystem. Im Alltagsradverkehr nimmt es aber – wie bereits im gesamten Kreis Heinsberg festgestellt - im Vergleich zum (touristischen) Freizeitverkehr vermutlich nur eine geringere Rolle ein, da bei der Stadtbevölkerung viele der Strecken auch ohne eine solche Beschilderung bekannt sind. Neben dem Knotenpunktsystem werden auch thematische Fahrradroutes vergleichsweise häufig genutzt, wenngleich dieses Angebot 41 % der Befragten unbekannt ist.

Der Erka- und MultiBus wird zwar von einem nennenswerten Anteil der Befragten genutzt, gleichwohl schließt aber jeweils über ein Drittel die Nutzung aus. Dass sich aber jeweils 27 % eine Nutzung künftig vorstellen können, spricht für das Angebot und eine entsprechende Bewerbung. Je präsenter Mobilitätsangebote sind, desto eher kann weiteres Potenzial aktiviert werden. Dazu bedarf es eines attraktiven Angebots und eines guten Marketings. Die übrigen Mobilitätsangebote werden bislang kaum wahrnehmbar genutzt. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität fällt die Bereitschaft von annähernd 30 % der Bevölkerung E-Mobilität nutzen zu wollen, positiv auf, ist aber dennoch auszuweiten. Die vorhandene Bereitschaft gilt es auch auf das Carsharing-Angebot auszudehnen und Interesse hierfür zu wecken. Vor dem Hintergrund, dass vier von zehn Befragten diese Mobilitätsform bislang unbekannt ist, erscheint dies

durchaus möglich. Gleichmaßen gilt es die Beweggründe der Nichtnutzer (47 %) herauszufinden, auf diese einzugehen und das Angebot ggfs. anzupassen.

Die Ergebnisse können als Grundlage dazu dienen, welche Angebote man verstärkt bewerben und etablieren möchte. Dazu ist es wichtig, die Sozialstruktur potentieller Nutzer nachzuvollziehen. Diese Ergebnisse können der folgenden Tabelle entnommen werden. Demnach stützt sich die vergleichsweise häufige Nutzung des Knotenpunktsystems in erster Linie auf ältere Nutzerinnen und Nutzer.

Das Busangebot wird vor allem von Jugendlichen und jungen Erwachsenen als interessant für eine zukünftige Nutzung bewertet.

Aus den weniger etablierten Mobilitätsangeboten lassen sich kaum allgemeingültige Trends ablesen. Insgesamt gilt es, die genannten Angebote in ihrer Bekanntheit zu stärken. Sobald ein Angebot stärker genutzt wird, nimmt der Bekanntheitsgrad oftmals rapide zu. Ist ein solches Angebot dann für eine langfristige Nutzung attraktiv, kann es Einzug in den Mobilitätsalltag gewinnen. Voraussetzung dafür ist, von Städten und Kreisen zu lernen, in denen ähnliche Angebote bereits stärker im Fokus stehen. So können Synergieeffekte entstehen und die Etablierung neuer Mobilitätsformen mit damit einhergehenden nachhaltigen Veränderungen ist auch in der Stadt Erkelenz unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des ländlichen Raums Schritt für Schritt möglich.

Tab. 42: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen

	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre u. älter
Knotenpunktsystem	(n=44)	(n=35)	(n=72)	(n=248)	(n=386)	(n=222)
nutze ich häufig	<1%	<1%	7%	8%	14%	18%
nutze ich gelegentlich	34%	6%	26%	42%	42%	32%
Nutzung künftig vorstellbar	7%	17%	15%	10%	11%	6%
kenne ich nicht	57%	49%	28%	23%	16%	24%
Nutzung kommt nicht in Frage	2%	29%	24%	18%	17%	18%
Thematische Radverkehrsrouten	(n=44)	(n=32)	(n=69)	(n=241)	(n=357)	(n=212)
nutze ich häufig	<1%	<1%	3%	1%	3%	6%
nutze ich gelegentlich	9%	<1%	3%	20%	28%	30%
Nutzung künftig vorstellbar	5%	9%	22%	20%	18%	16%
kenne ich nicht	86%	44%	58%	44%	33%	41%
Nutzung kommt nicht in Frage	<1%	47%	14%	15%	18%	16%
ErkaBus	(n=57)	(n=35)	(n=84)	(n=240)	(n=355)	(n=216)
nutze ich häufig	<1%	6%	<1%	<1%	1%	<1%
nutze ich gelegentlich	11%	14%	27%	9%	4%	13%
Nutzung künftig vorstellbar	18%	29%	18%	24%	32%	26%
kenne ich nicht	67%	26%	23%	26%	21%	22%
Nutzung kommt nicht in Frage	5%	26%	32%	40%	42%	38%

	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre u. älter
MultiBus	(n=49)	(n=39)	(n=83)	(n=214)	(n=345)	(n=207)
nutze ich häufig	2%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	4%	10%	18%	2%	4%	10%
Nutzung künftig vorstellbar	18%	23%	28%	27%	30%	27%
kenne ich nicht	69%	41%	25%	33%	24%	20%
Nutzung kommt nicht in Frage	6%	26%	28%	27%	42%	43%
E-Ladesäulen für Fahrräder	(n=42)	(n=42)	(n=81)	(n=264)	(n=379)	(n=215)
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%	<1%	<1%	3%	7%
Nutzung künftig vorstellbar	14%	17%	11%	28%	38%	21%
kenne ich nicht	38%	24%	41%	20%	23%	29%
Nutzung kommt nicht in Frage	48%	60%	48%	52%	36%	21%
E-Ladesäulen für Pkw	(n=49)	(n=39)	(n=84)	(n=272)	(n=376)	(n=211)
nutze ich häufig	<1%	<1%	1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%	<1%	2%	1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar	16%	18%	18%	36%	33%	17%
kenne ich nicht	33%	26%	43%	19%	22%	30%
Nutzung kommt nicht in Frage	51%	56%	18%	42%	44%	53%
West Fahrradbus	(n=52)	(n=32)	(n=85)	(n=245)	(n=352)	(n=194)
nutze ich häufig	<1%	3%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%	7%	1%	1%	1%
Nutzung künftig vorstellbar	4%	13%	11%	13%	26%	22%
kenne ich nicht	90%	50%	49%	50%	46%	43%
Nutzung kommt nicht in Frage	6%	34%	33%	36%	27%	35%
Carsharing	(n=57)	(n=40)	(n=95)	(n=274)	(n=390)	(n=207)
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	8%	<1%	<1%	<1%	1%
Nutzung künftig vorstellbar	5%	10%	25%	9%	14%	8%
kenne ich nicht	61%	25%	48%	36%	39%	45%
Nutzung kommt nicht in Frage	33%	58%	26%	55%	47%	45%

7 Potenzialermittlungen

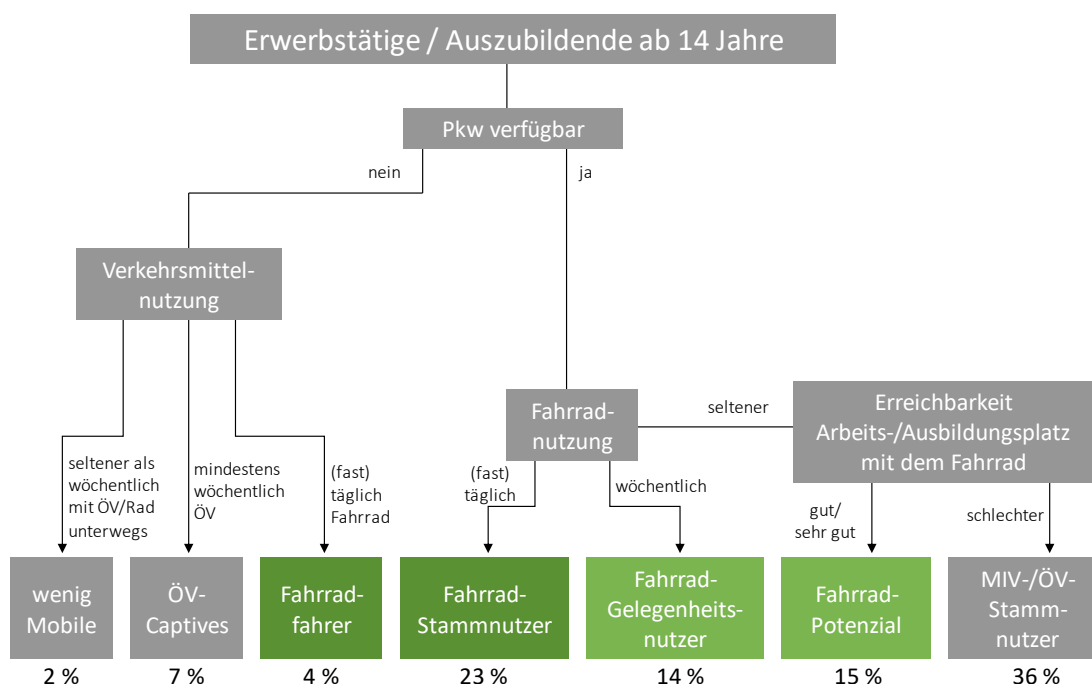
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege in der Stadt Erkelenz auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf neue Mobilitätsformen (wie ein Carsharing-Angebot) verlagert werden können.

7.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen.

Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Bewohnern der Stadt Erkelenz noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abb. 52: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in Erkelenz



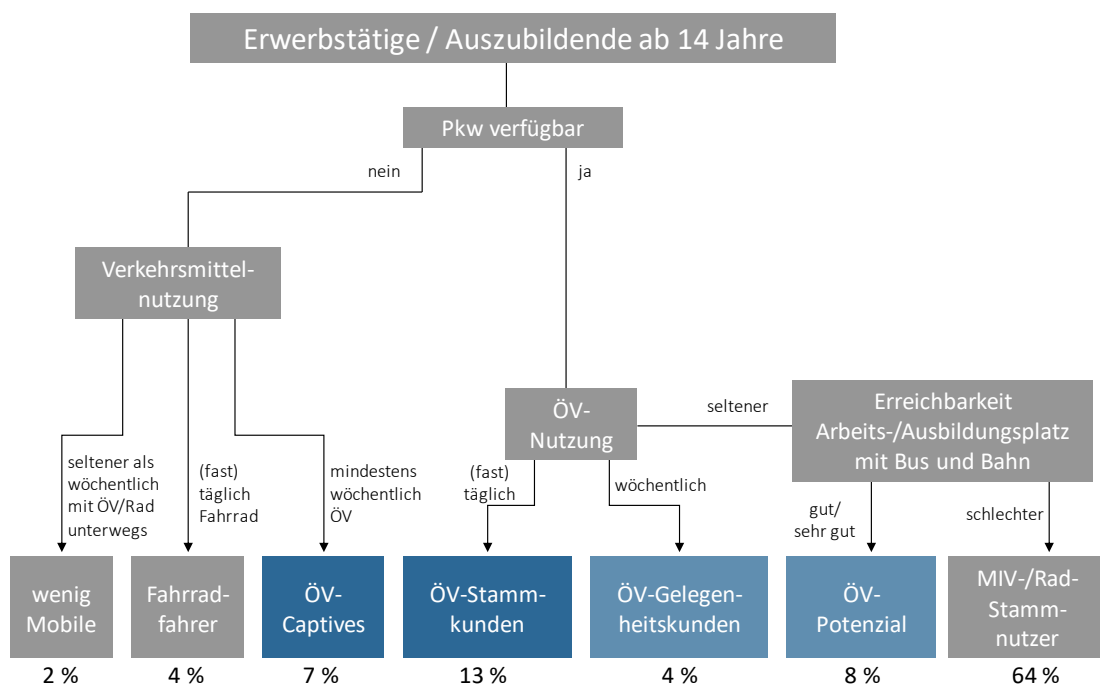
Im Vergleich zum Kreis Heinsberg und der MiD 2017 ist der Anteil der Fahrradnutzer in der Stadt Erkelenz etwas höher. So gehören 23% der Stadtbevölkerung zu den Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos nutzen. Weitere 14% nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits-/Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Hier bestehen bei insgesamt 15% der

Stadtbevölkerung (Erwerbstätige/Auszubildende ab 14 Jahren) gute Voraussetzungen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit 36% ist der Anteil der MIV-/ÖV-Stammnutzer im Vergleich zum Kreis Heinsberg deutlich geringer (44%). Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- und Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

7.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn bestimmen.

Abb. 53: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in der Stadt Erkelenz



7% der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Erkelenz gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen. Dieser Wert unterscheidet sich nur geringfügig zu vergleichbaren Untersuchungsräumen.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 13% höher als bspw. im gesamten Kreis Heinsberg (9%). Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 4% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen.

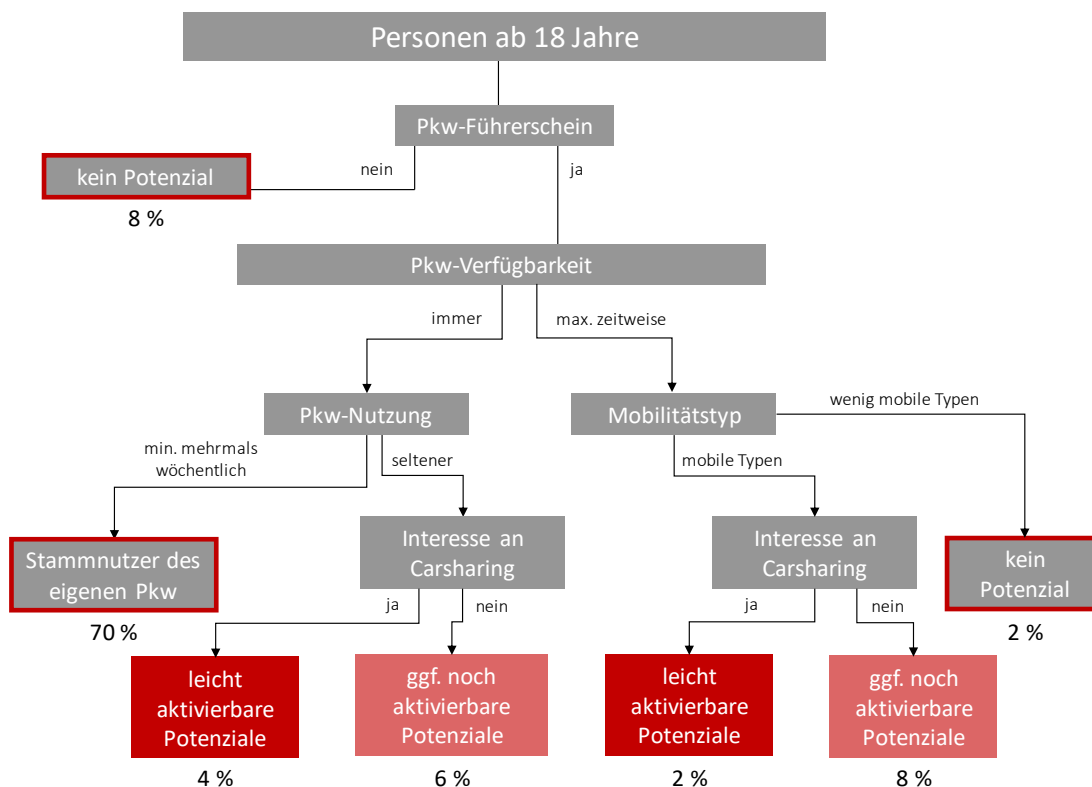
Mit insgesamt 17% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem guten Niveau. 8% der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des

Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

7.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot

Bei der Ermittlung der Potenziale für ein Carsharing-Angebot erfolgt eine Potenzialermittlung über die Verfügbarkeit eines Führerscheins, die gegenwärtige Verkehrsmittelnutzung sowie des Interesses an der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen.

Abb. 54: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in der Stadt Erkelenz



Als Nutzersegmente für Carsharing-Angebote kommen ausschließlich volljährige Personen in Betracht, die über einen Pkw-Führerschein verfügen. Darüber hinaus darf eine Pkw-Nutzung nicht zu häufig notwendig sein, da sich in solchen Fällen die Nutzung von Carsharing-Angeboten in der Regel wirtschaftlich gegenüber der Vorhaltung eines eigenen Pkw nicht rentiert. Bei Personen, denen maximal zeitweise ein Pkw zur Verfügung steht, ist darüber hinaus berücksichtigt worden, inwieweit die Personen überhaupt regelmäßig unterwegs sind.

Über diese Auswertung können 6% der Stadtbevölkerung als Potenzial für ein Carsharing-Angebot identifiziert werden, die sowohl von ihrem Mobilitätsverhalten für eine regelmäßige Nutzung von Carsharing-Angeboten geeignet sind und gleichzeitig auch Interesse an der Nutzung von Carsharing bekunden. Dies entspricht rund 2.800 Einwohnern der Stadt Erkelenz.

Weitere 14% der Stadtbevölkerung sind entsprechend der Analyse des Mobilitätsverhaltens als ggf. weitere Zielgruppe für ein Carsharing-Angebot geeignet. Jedoch geben diese Personen an, dass eine Nutzung von Carsharing-Angeboten nicht infrage kommt. Um aus dieser Gruppe Potenziale abzuschöpfen, ist folglich eine weitaus intensivere Anreiz- und Überzeugungsarbeit zu leisten als zur Abschöpfung von Potenzialen aus dem oben beschriebenen Nutzersegment.

8 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung

Die Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung eignen sich dazu, verschiedene Handlungsansätze für die Verkehrsplanung zu formulieren. Ziel sollte es sein, die Verkehrsplanung stärker am Bedarf und den Wünschen der Bevölkerung von Erkelenz auszurichten. Gleichmaßen muss es das Ziel sein, den Bürgerinnen und Bürgern eine umweltverträglichere, nachhaltigere und sicherere Mobilität zu ermöglichen, damit es jedem offen steht, einen Beitrag zu mehr Klimaneutralität im Bereich des Verkehrs zu leisten.

Radverkehr

Im Sektor des Radverkehrs ist in Erkelenz bereits ein gutes Niveau erreicht worden: 18 % der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und auch außerhalb der Freizeitnutzung hat das Fahrrad einen nennenswerten Stellenwert.

Dennoch können aus der Befragung einige Handlungsansätze abgeleitet werden, um weitere Potenziale für den Radverkehr abzuschöpfen. Grundsätzlich können noch mehr der eher kurzen Wege bis 10 km auf den Radverkehr verlagert werden. Ansatzpunkte sind v. a. der Berufs- und Schülerverkehr, wo entsprechend der gut bewerteten Erreichbarkeit noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr liegen.

Neben der infrastrukturellen Überprüfung (etwa der Qualität von Radverkehrsverbindungen) kann auch ein betriebliches Mobilitätsmanagement hier einen Beitrag leisten und die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit fördern. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement werden Unternehmen sensibilisiert, sich für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu engagieren. Sie leisten damit nicht nur einen gesamtgesellschaftlichen Beitrag, sondern können auch eigene Vorteile generieren: So kann ein betriebliches Mobilitätsmanagement gleichzeitig dazu dienen, Kosten zur Vorhaltung von Parkflächen zu reduzieren, zur Mitarbeitermotivation beitragen und eine Schnittstelle zur betrieblichen Gesundheitsförderung bilden.

Wenn weniger Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit kommen, werden weniger Flächen zum Parken benötigt. Gleichzeitig haben Mitarbeiter, die sich auf dem Weg zur und von der Arbeit aktiv bewegen, durchschnittlich weniger Krankheitstage. Mögliche Maßnahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Förderung des Radverkehrs sind:

- Anschaffung von Dienstfahrrädern und Pedelecs mit Umsetzung einer „Bike-Policy“ zur Nutzung des Fahrrads auf kurzen Dienstfahrten (z. B. innerhalb der gleichen Stadt)
- Einrichtung von überdachten und hochwertigen Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände
- Erlaubnis für Mitarbeiter mit Pedelecs zum Laden der Akkus im Büro oder Einrichtung von Ladestationen
- Einrichtung von Duschen und Umkleieräumen
- Jobrad-Leasing-Angebot

Die Initiative für ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann von den Betrieben selbst ausgehen, wenn etwa ein hohes Umwelt- und Klimabewusstsein Bestandteil der Unternehmensphilosophie ist oder eine bestimmte Problemstellung wie etwa ein hoher Parkdruck auf dem Betriebsgelände und im Umfeld vorliegt und die Erweiterung des Parkraums vorliegt. Weiterhin können Unternehmen durch öffentliche Anreize zur Auseinandersetzung mit der Thematik motiviert werden. So kann beispielsweise auf Unternehmen mit kostenlosen Erstberatungen (z. B. durch einen kommunalen Mobilitätsmanager) zugegangen werden, um in einem ersten Schritt für das Thema zu sensibilisieren. Ebenso bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW stets eine Vielzahl aktueller Informationen zu Fördermöglichkeiten und vermittelt Zugänge zu Förderprogrammen. Durch Aktionsprogramme wie etwa „mobil gewinnt“ werden Unternehmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Maßnahmenumsetzung unterstützt. Werden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durch Unternehmen ergriffen, besteht die Möglichkeit zur Zertifizierung durch den ADFC als fahrradfreundlicher Arbeitgeber. Dies kann bspw. ein betriebliches Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs abrunden.

Der bereits hohe Radverkehrsanteil im Binnenverkehr von 26 % zeigt, dass innerhalb der Stadt Erkelenz viele Wege gut dafür geeignet sind, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Ein vergleichender Blick auf die Stadt Kempen zeigt, dass trotz des bereits hohen Anteils noch weitere Steigerungen erreicht werden können. Hier gilt es neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur auch die Radabstellmöglichkeiten an relevanten Zielen (etwa innerhalb der Innenstadt) weiter zu verbessern. Eine große Bedeutung wird dabei auch E-Bikes und Pedelecs zukommen. Sie machen auch für weniger gut trainierte Menschen das Fahrrad im Alltagsverkehr attraktiv. Mit Hilfe der Elektrofahrräder können leicht Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h erreicht werden. So stellen sie auch für mittlere Entfernungen im Bereich bis 10 km oder teilweise sogar 15 km eine attraktive Alternative zum Autoverkehr dar, die nicht oder nur mit geringen Zeitverlusten verbunden ist. Daher gilt es, die Einsatzmöglichkeiten von Pedelecs offensiv zu bewerben und dabei zukünftig vor allem in der Zielgruppe der Berufstätigen unter 50 Jahren verstärkt zu etablieren. Auch hier kann beispielsweise ein betriebliches Mobilitätsmanagement einen Beitrag dazu leisten und z. B. Pedelecs in einem Leasing-Modell durch den Arbeitgeber zur Verfügung gestellt werden. Hierbei können Mitarbeiter von Unternehmen über das Unternehmen ein Fahrrad beziehen. Die Leasingrate wird dabei vom Bruttogehalt abgezogen, wodurch Arbeitnehmer und Arbeitgeber von reduzierten Sozialabgaben profitieren. Nach Ablauf des Leasingzeitraumes kann das Fahrrad in der Regel für einen geringen Restwert durch den Arbeitnehmer übernommen werden. Auch eine kostenfreie Bereitstellung durch den Arbeitgeber ist zur besonderen Förderung möglich. Ein solcher Ansatz des Jobrad-Leasings wurde kürzlich in der Kreisverwaltung Heinsberg etabliert. Hier besteht für Mitarbeitende der Kreisverwaltung die Möglichkeit, bei ausgewählten Fachhändlern ein Fahrrad auszuwählen und dieses für die Laufzeit von 36 Monaten zu leasen. Die Leasingrate einschließlich einer Pflichtversicherung für das Fahrrad wird durch eine Gehaltsumwandlung vom Bruttolohn abgezogen. Weiterhin ist durch die Inhaber der Fahrräder 0,5 % des

Anschaffungspreises als geldwerter Vorteil zu versteuern. Zur Auswahl stehen sowohl hochwertige Fahrräder ohne elektrische Unterstützung als auch Pedelecs. Dieses Organisationsmodell könnte auch einen Vorbildcharakter für die Verwaltung der Stadt Erkelenz haben.

Zwingende Voraussetzung für die Verlagerung weiterer Wege auf den Radverkehr ist eine adäquate Infrastruktur. Wie die Frage nach der Bewertung einiger Eigenschaften des Radverkehrs gezeigt hat, mangelt es vor allem an einem guten Sicherheitsempfinden, Radabstellanlagen und der allgemeinen Qualität der Radwege. Ähnliche Ergebnisse lieferte auch die kreisweite Befragung und so ist es naheliegend, neben einem kommunalen Radverkehrskonzept auch ein kreisweites Konzept zu entwickeln. Hier decken sich die Empfehlungen mit denen aus der Befragung des Kreises Heinsberg. Es sollten mögliche Trassen entlang aufkommensstarker Wegebeziehungen überprüft werden, um eine geeignete Radinfrastruktur zu schaffen. Maßgebliches Ziel sollte es sein, dass der Radverkehr auf diesen potenziellen Verbindungen nicht dem Autoverkehr untergeordnet wird. Diese Verbindungen können eine deutlich höhere Attraktivität für die Nutzung des Fahrrades und insbesondere des Pedelecs auf kommunalen, aber auch interkommunalen Wegen erreichen.

Aber auch Aktivitäten im Rahmen eines **kommunalen Mobilitätsmanagements** können einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten. Mit der Teilnahme an Aktionen wie etwa Stadtradeln fördert die Stadt Erkelenz bereits aktiv den Radverkehr. Das sollte auch in Zukunft beibehalten werden. Aber auch eine konkrete Schwerpunktsetzung zur Förderung von Pedelecs ist in diesem Rahmen sinnvoll. So können beispielsweise Aktionswochen und Festivitäten wie der Erkelenzer Fahrradfrühling das Thema E-Bike und Pedelec noch stärker in den Fokus rücken. Mit einem Stand zur Elektromobilität im Radverkehr kann eine besondere Aufmerksamkeit für die Thematik geweckt werden. In diesem Zusammenhang ist eine Kooperation zwischen der Kommunalverwaltung und dem lokalen Fahrradgewerbe sehr gut denkbar. Durch ein solches Stadtfest oder Festival besteht auch die Möglichkeit Zielgruppen zu erreichen, die sich bislang nicht so stark mit dem Thema Elektromobilität im Radverkehr befasst haben. Als vorbildhaft gilt diesbezüglich das dreitägige DEW21-E-Bike-Festival, das bereits vier Mal in Dortmund ausgerichtet wurde und offensiv über das Thema informiert und zum Ausprobieren einlädt. Vier unterschiedliche Themenwelten vermitteln einen ganzheitlichen Eindruck über die Welt der Elektrofahrräder. So gibt es neben den Themenwelten „Urban Mobility“ und „E-Mountainbikes & E-Rennräder“, die die Möglichkeiten für unterschiedliche Radfahrtypen aufzeigen, auch Informationen zu „Zubehör/Bekleidung“ und „Verkehr/Tourismus/Umwelt“. Im Stil einer Messe präsentieren Experten, Verbände und Aus-/Hersteller jeweils ihren Beitrag zum Thema E-Bikes und E-Mobilität und laden dabei auch zum Testen zahlreicher Produkte ein. Je nach Fahrradtyp können die Produkte auf zwei auf dem Festivalgelände angelegten Teststrecken ausprobiert werden. Dabei zeichnet sich eine der Strecken durch ihren urbanen Charakter aus wohingegen die zweite mit Rampen und unterschiedlichen Materialien eher für Mountainbikes geeignet ist. Über die Teststrecken hinaus werden auch geführte Radtouren angeboten, auf denen neue Fahrräder in alltäglichen Situationen ausprobiert werden können.

Bus und Bahn

Auch das öffentliche Verkehrssystem bietet weiteres Potenzial. Grundsätzlich verfügt die Stadt Erkelenz für seine Größe und eher ländliche Lage bereits ein gutes ÖPNV-Netz. Der Busverkehr wird zumeist von Schülerinnen und Schülern, der Bahnverkehr von Studierenden und Erwerbstätigen genutzt. Die Bewertung der verschiedenen ÖV-Systeme von den unterschiedlichen Nutzergruppen, zeigt aber auch, dass regelmäßige ÖV-Nutzer den öffentlichen Verkehr besser bewerten als diejenigen, die ihn seltener nutzen. Aufgabe der Stadt sollte es sein, weitere Bürgerinnen und Bürger zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

Dazu gilt es sowohl die kommunalen Systeme wie den ErkaBus, die kreisweiten Angebote wie den MultiBus, aber auch den darüberhinausgehenden Bahnverkehr entsprechend zu bewerten. Bereits heute stellt der RE4 in Richtung Mönchengladbach eine gute Alternative dar. Im Reisezeitvergleich ist der Zugverkehr schneller als der MIV. Hinzu kommt, dass das Angebot auf dieser Strecke durch den RRX-Vorlaufbetrieb ab Dezember 2020 weiter verbessert wird.

Im Berufsverkehr ist die Stadt Erkelenz in eine Vielzahl von Pendlerverflechtungen eingebunden. Ein Großteil der Verflechtungen verläuft nach Mönchengladbach, Düsseldorf oder Aachen, die aus Erkelenz direkt mit dem Zug erreichbar sind. Hier ist die Attraktivität des Bahnverkehrs gezielt zu stärken. Mit Umsetzung des RRX-Vorlaufbetriebs auf dem RE 4 sowie Verbesserungen auf der RB 33 ab Ende 2020 wird durch verbesserte Fahrzeiten und mit neuen, komfortableren Fahrzeugen ein Beitrag hierzu geleistet. Trotzdem gilt es hier v. a. die Übergangstarife zwischen dem AVV und dem VRR zu verbessern, damit insbesondere in die benachbarte Stadt Mönchengladbach ein ÖPNV-Tarif entsteht, der auch dann noch konkurrenzfähig erscheint, wenn als Kostengrundlage für die Autofahrt ausschließlich die Treibstoffkosten angelegt werden. Ein Fortschritt hierzu könnte erzielt werden, wenn ein kilometerabhängiger E-Tarif eingeführt wird. Ein solcher Tarif wurde im Bereich des VRR im Jahr 2018 getestet. Mit den dort eingeführten Preisen würde eine einfache Fahrt nur noch rund 4,90 EUR statt bisher 5,60 EUR kosten. Werden ausschließlich Treibstoffkosten für eine Autofahrt angelegt, sind für die Fahrt nach Mönchengladbach rund 3,60 EUR zu kalkulieren¹⁴.

Eine weitere Förderung des Bahnverkehrs kann auch über die Stärkung intermodaler Schnittstellen erreicht werden. Mit bislang 4% an allen Wegen liegt dieser Anteil zwar im durchschnittlichen Bereich, ist aber noch deutlich ausbaufähig. Mit den vorhandenen Fahrradboxen am Bahnhof bestehen hier gute Voraussetzungen. Hier gilt es zukünftig auch spontan nutzbare Alternativen zu etablieren, wie es etwa im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Rhein/Ruhr mit dem Projekt DeinRadschloss umgesetzt wird, wo nach einmaliger Registrierung abschließbare Boxen auch gelegentlich und an verschiedenen Orten nutzbar sind. Ebenso werden innerhalb des Projektes die Fahrradboxen teilweise mit Steckdosen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen ausgestattet. Aufgrund der Verflechtungen in Gebiete des VRR (z. B. Mönchengladbach, Düsseldorf) sollte hier die Stadt Erkelenz eine Partizipation an der Technologie prüfen.

¹⁴ Angelegt wird ein Treibstoffpreis von 1,45 € pro Liter und ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 l pro 100 km

Auch Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Pkw am Bahnhof können intermodale Verknüpfungen fördern. Wichtig bei der Gestaltung von Bike-and-Ride und Park-and-Ride-Anlagen sind neben den verkehrlichen Aspekten auch die städtebaulichen und sozialen Aspekte. Hier gilt es, insbesondere durch eine transparente und helle Gestaltung auch die Umgebung rund um den Bahnhof mit einer attraktiven Aufenthaltsqualität und einem hohen sozialen Sicherheitsempfinden zu versehen.

Auf Grund von weit gestreuten, dispersen Verbindungen, die der ÖPNV nicht abdecken kann, können schlechte Bewertungen nie gänzlich ausgeschlossen werden. Dennoch sollten aktuelle Verbindungen überprüft und möglicherweise besser aufeinander abgestimmt werden, um mehr ÖPNV-Kunden zu gewinnen. Dies geht auch aus der Bewertung des ÖV-Systems hervor. Der größte Handlungsbedarf liegt demnach in der Verbesserung der Pünktlichkeit, Takte und Tarife sowie der Reduzierung von Umstiegen. Um insbesondere auch in dispersen Siedlungsbereichen eine höhere Attraktivität des ÖPNV könnte auch ein On-Demand-System einen Beitrag leisten, das zu festen Fahrplanzeiten am Bahnhof mit dem Zugverkehr sowie an Verknüpfungshaltestellen mit konventionellen (Schnell-)Bussen verbunden ist und darüber hinaus Fahrtenbedarf in einzelnen Bereich der Stadt Erkelenz sinnvoll bündeln kann. Der reguläre Busverkehr kann dann auf Achsen konzentriert werden, auf denen eine bündelbare Verkehrsnachfrage besteht.

Daneben sollten vermehrt Anreize zur Nutzung von Bus und Bahn geschaffen werden und vorhandene Qualitäten beworben werden. Neben den dargestellten Möglichkeiten bedarf es dazu weicher, kommunikativer Maßnahmen. So sollte es für gute ÖPNV-Angebote gezielte Marketingaktionen geben, die ggf. mit Testtickets oder Testabos kombiniert werden können. Dabei können sich die Marketingaktionen über den ÖPNV hinaus auch auf gesamtheitliche, multimodale Angebote beziehen und mit anderen Mobilitätsangeboten kombiniert werden. Wichtig ist hierbei v. a. die Erhöhung des Bekanntheitsgrades. Die Umstellung des RE 4 auf die RRX-Fahrzeuge mit optimierten Fahrzeiten könnte beispielsweise als Anlass genommen werden, kostenfreie Testfahrten nach Aachen und Mönchengladbach anzubieten. Aber auch Optimierungen im Busverkehr (z. B. Verbesserung einer oder mehrere Linien oder Einführung neuer Fahrzeuge oder neuer Bedienungsformen) können ein entsprechender Anlass zur Verteilung von Testtickets sein.

Organisatorische Handlungsansätze

Neben den konkreten Handlungsansätzen für den Öffentlichen- sowie den Radverkehr lassen sich aus der Untersuchung organisatorische Handlungsansätze ableiten. Für eine umweltverträglichere Mobilität eignet es sich klassischerweise vermehrt Mitfahrgelegenheiten wahrzunehmen. Dadurch erhöht sich der Pkw-Besetzungsgrad und das Kfz-Aufkommen insgesamt sinkt. In erster Linie Arbeitswege bieten dafür großes Potenzial. Bereits heute ist der Anteil mit 8% vergleichsweise hoch. Dennoch kann die Mobilität durch die Organisation von Mitfahrgelegenheiten noch nachhaltiger gestaltet werden. In aller Regel bündeln Personen mit einem ähnlichen Wohnort und dem gleichen Arbeitsort ihre Arbeitswege. Dazu ist es hilfreich,

Unternehmen in die Planungen zu integrieren. Diese Ansätze können auch insbesondere in Maßnahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements integriert werden.

Neben Mitfahrgelegenheiten kann der Verkehr durch eine Reduzierung der so genannten „Eltern-Taxis“ vor allem für junge Bewohnerinnen und Bewohner verträglicher und sicherer gestaltet werden. Das erhöhte Verkehrsaufkommen vor Schulen durch Eltern, die ihre Kinder bringen oder abholen, führt häufig zu Einschränkungen in der Verkehrssicherheit. In Kooperation mit den Schulen gilt es hier, informative und organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, um die Begleitmobilität zu reduzieren. In diesem Handlungsfeld gibt es einige Aktivitäten des Zukunftsnetzes Mobilität in NRW, an denen Kommunen auch partizipieren können. Hier ist beispielsweise das Landesprogramm „Verkehrszähmer“ zu nennen. Hierbei geht es um eine Kombination aus Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung und um die Etablierung eines Anreizsystems zum Erlernen eines selbstständigen Mobilitätsverhaltens an Grundschulen. So gibt es beispielsweise Belohnungen für den Verzicht auf Elterntaxis. Die selbstständige Mobilität wird durch Lernkarten für den Unterricht gefördert. Unter Ergänzung ordnungsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Halteverbote) kann die Effektivität von weichen, motivierenden Maßnahmen weiter erhöht werden. Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg in diesem Handlungsfeld ist eine gute Zusammenarbeit der beteiligten Fachämter innerhalb der kommunalen Verwaltung. Hier sollte ein stetiger Erfahrungsaustausch, z. B. durch einen Arbeitskreis mit den verschiedenen Fachämtern und der Polizei, angeregt werden.

9 Zusammenfassendes Fazit

Mit der hier vorliegenden Mobilitätsuntersuchung ist eine umfassende und repräsentative Datengrundlage über das Mobilitätsverhalten in der Stadt Erkelenz generiert worden. Damit stehen der Stadt nun detaillierte Daten für die Verkehrsplanung zu Verfügung. Durch eine kreisweite Erhebung im Kreis Heinsberg aus dem Jahr 2018 und einer kommunalen Befragung in der Stadt Kempen aus dem Jahr 2016 konnten Vergleiche gezogen werden.

Das dominante Verkehrsmittel in der Stadt Erkelenz ist erwartungsgemäß das Auto. Nahezu jeder Haushalt verfügt über mindestens einen Pkw. Insgesamt werden 55 % aller Wege der Erkelenzer Bevölkerung mit dem MIV zurückgelegt. Dennoch gilt es festzuhalten, dass die größte Stadt des Kreises Heinsberg über vergleichsweise hohe Anteile in der Nahmobilität verfügt. Jeweils 18 % der Wege werden entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt. Dass die Nahmobilität weiter ausgebaut werden kann, erscheint vor allem vor dem Hintergrund der wachsenden Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern gut möglich. Bereits heute sind 23 % der Haushalte mit einem E-Bike oder Pedelec ausgestattet. Vor allem Wege bis 10 km sind so problemlos zurückzulegen. Hier ergeben sich demnach auch die größten Verlagerungspotenziale. Ab einer Wegelänge von 2 km ist das Auto das stärkste Verkehrsmittel. Durch entsprechende öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur können Verlagerungseffekte generiert werden. Dass der Bedarf gegeben ist, hat die Bewertung der Eigenschaften des Radverkehrs deutlich gezeigt.

Potenziale ergeben sich ebenso für das öffentliche Verkehrssystem. Durch den Bahnhof in Erkelenz sind sehr gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung von Bahnen gegeben. Dies wird insbesondere auch durch die Erhöhung der Attraktivität des Fahrtenangebotes durch Einführung des RRX-Vorlaufbetriebs ab 2020 unterstützt, wodurch sich weitere Potenziale für eine Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr ergeben.

Um diese Potenziale auszuschöpfen, bedarf es einer Bewerbung dieser Angebote, um den aktuellen Anteil des ÖV von 9 % weiter zu erhöhen. Dabei gilt es vor allem auch ältere Bürgerinnen und Bürger anzusprechen. Aktuell wird das öffentliche Verkehrssystem in erster Linie von Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden, aber auch von Erwerbstätigen genutzt.

Für die zukünftige Mobilität wird es darüber hinaus wichtig sein, neue Mobilitätsformen in die Alltagsmobilität zu integrieren. Eine große Rolle spielen dabei im Allgemeinen die Elektromobilität, für die eine entsprechende Infrastruktur benötigt wird, das Verkehrsmittel-Sharing (hier insbesondere Car-Sharing) sowie die Bewerbung intermodaler Mobilität und Begleitmobilität z. B. auf Arbeitswegen. Dazu ist es wichtig, ein Mobilitätsmanagement zu etablieren, das neben öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen und Angeboten auch die Kooperation mit lokalen Unternehmen sucht, um weitere Anreize zu schaffen, die Mobilität in Erkelenz langfristig klimaneutraler, nachhaltiger und sicherer für alle Verkehrsteilnehmer zu gestalten.

Quellenverzeichnis

infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung.

Infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland MID 2008 – Ergebnisbericht und Tabellenband.

Mühlenbruch, Iris (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erfassung in nordrhein-westfälischen Kommunen (Fassung vom 24.04.2009) NRW-Standards.

Empirische Untersuchungen in Kreisen zum Mobilitätsverhalten:

Kreis Heinsberg (2018): Mobilitätsuntersuchung 2018; Abschlussbericht Jan.2019;
Bearbeiter Planersocietät.

Kreis Heinsberg (2012): Mobilitätsuntersuchung 2012; Abschlussbericht Sep.2012;
Bearbeiter Planersocietät.

Stadt Kempen (2016): Mobilitätsuntersuchung 2016, Abschlussbericht Feb.2017;
Bearbeiter Planersocietät.

Internetquellen:

www.agfs-nrw.de

www.regionalstatistik.de/genesis/online

www.it.nrw.de

www.erkelenz-mobil.de

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetteronline.de

Fotonachweis:

Fotos auf der Titelseite: Stadt Erkelenz

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke in der Stadt Erkelenz	4
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege	6
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht	7
Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	8
Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme	9
Abb. 6: Internetportal zur Befragung.....	14
Abb. 7: Haushaltsgößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	17
Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)	17
Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße.....	24
Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus	26
Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	28
Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	29
Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich	32
Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich	34
Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	35
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes	42
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung	43
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule.....	44
Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln	45
Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln	45
Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung	47
Abb. 22: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche	47
Abb. 23: Wegezwecke werktags	49
Abb. 24: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln.....	50
Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in der Stadt Erkelenz.....	51
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in der Stadt Erkelenz und im Kreis Heinsberg im Vergleich.....	52
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl in den Untersuchungsräumen.....	54
Abb. 28: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	55
Abb. 29: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	56
Abb. 30: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	57
Abb. 31: Modal Split von Schülern auf Schulwegen.....	58
Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken.....	58
Abb. 33: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	60
Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen.....	61
Abb. 35: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge.....	62

Abb. 36: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h).....	64
Abb. 37: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	66
Abb. 38: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	67
Abb. 39: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	68
Abb. 40: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung.....	69
Abb. 41: Modal Split nach räumlichen Wegezwecken.....	70
Abb. 42: Modal Split im Binnenverkehr nach Stadtbezirken in der Stadt Erkelenz	70
Abb. 43: Modal Split auf ausgewählten Relationen.....	71
Abb. 44: Aufkommensstarke Wegezwecke der Stadt Erkelenz	72
Abb. 47: Faktoren der Verkehrsmittelwahl	78
Abb. 48: Bewertung der Eigenschaften des Radverkehrs.....	80
Abb. 49: Verbesserungsvorschläge aller Befragten für den Radverkehr (exkl. „weiß nicht“). 81	
Abb. 50: Verbesserungsvorschläge aller Befragten für Bus und Bahn (exkl. „weiß nicht“)	82
Abb. 51: Verbesserungsvorschläge regelmäßiger ÖV-Nutzer für Bus und Bahn (exkl. "weiß nicht")	82
Abb. 52: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel	84
Abb. 53: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten.....	85
Abb. 54: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Erkelenz.....	88
Abb. 55: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in der Stadt Erkelenz.....	89
Abb. 56: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in der Stadt Erkelenz.....	90

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Mobilitätseckdaten in der Stadt Erkelenz	4
Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung.....	12
Tab. 3: Befragungsinhalte	15
Tab. 4: Eckdaten der Erhebung.....	15
Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen.....	16
Tab. 6: Kenndaten der Stadt Erkelenz.....	20
Tab. 7: Erwerbsstatus der befragten Personen	21
Tab. 8: Haushaltsstruktur.....	22
Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	22
Tab. 10: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	23
Tab. 12: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahräder).....	24
Tab. 13: Haushalte mit Elektrofahrzeugen im Vergleich.....	25
Tab. 14: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrzeugnutzern	27
Tab. 15: Verfügbarkeit über ein Auto	29
Tab. 16: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	29
Tab. 17: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten	30
Tab. 18: Mobilitätsvoraussetzungen.....	31
Tab. 19: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle.....	31
Tab. 20: Typen der Verkehrsmittelnutzung	36
Tab. 21: Genutzte ÖPNV-Angebote bzw. -linien in Erkelenz.....	37
Tab. 22: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern	38
Tab. 23: Arbeitsplatz und Ausbildungsort	40
Tab. 24: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes.....	41
Tab. 25: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	41
Tab. 26: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	41
Tab. 27: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes	46
Tab. 28: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen.....	48
Tab. 29: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg).....	50
Tab. 31: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Bushaltestelle.....	53
Tab. 32: Entfernung der zurückgelegten Wege	59
Tab. 33: Dauer der zurückgelegten Wege	63
Tab. 34: Begleitung auf dem Weg.....	65
Tab. 35: Struktur der Verkehrsbeziehungen	68
Tab. 36: Wegeketten nach Zweck des Weges.....	72
Tab. 37: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	73
Tab. 38: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	73

Tab. 48: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Erkelenz.....	75
Tab. 49: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen	76
Tab. 50: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen	77
Tab. 51: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen.....	79
Tab. 52: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung)	83
Tab. 47: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen	86

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹⁵. Knapp 37 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. Weitere 39 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.erkelenz-mobil.de zu beantworten. Die verbliebenen 23% der Haushalte wurden mit der Ankündigung eines Telefoninterviews angeschrieben. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das vom Bürgermeister unterschrieben wurde,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Internetseite www.erkelenz-mobil.de mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

¹⁵ Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Anschreiben zur Mobilitätsuntersuchung

STADT ERKELENZ · DER BÜRGERMEISTER

Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing

Stadt Erkelenz Referat 80 - Postfach 1151/ 1156 - 41801 Erkelenz



ERKELENZ
Tradition und Fortschritt



Ihr Ansprechpartnerin
Frau Nicole Stoffels
nicole.stoffels@erkelenz.de¹

Johannismarkt 17
41812 Erkelenz
Zimmer: 332

Tel.: 02431/85 252 Mein Zeichen
Fax: 02431/859252

Datum
28.08.2018

¹ Ihre elektronischen Briefe werden nicht über die gewöhnliche Briefadel-Adresse weitergeleitet

Mobilitätsuntersuchung 2018 in Erkelenz

Sehr geehrte Frau x/Sehr geehrter Herr x,

lassen Sie uns gemeinsam die Mobilität in Erkelenz gestalten und helfen Sie uns bei der aktuellen Mobilitätsuntersuchung, indem Sie Antworten auf Fragen wie diese geben: Wie bewegen Sie sich durch Ihr tägliches Leben? Wie oft fahren Sie Fahrrad? Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie zum Supermarkt oder zur Arbeit? Um solche Fragen geht es in der Mobilitätsbefragung, welche die Stadt Erkelenz momentan durchführt. Diese Informationen sind für uns wichtig, um die Verkehrsplanung an Ihren Bedürfnissen auszurichten. Unterstützen Sie uns dabei!

Sie wurden dabei per Zufall ausgewählt – wie über 5.000 weitere Bürgerinnen und Bürger der Stadt – um ein repräsentatives Bild über die Mobilität in Erkelenz zu gewinnen. Ihre Daten werden anonym ausgewertet. Die Teilnahme ist freiwillig. Ich bitte Sie aber sehr herzlich, uns bei der Befragung aktiv zu unterstützen. Jeder Beitrag macht die Ergebnisse wertvoller!

Bitte notieren Sie Ihre zurückgelegten Wege am Tag, den xx.xx.2018 und tragen diese in die Befragungsbögen ein. Wie genau das funktioniert, erfahren Sie auf dem Informationsblatt. Das Informationsblatt und die auszufüllenden Befragungsbögen finden Sie in diesem Umschlag.

Alternativ können Sie den Fragebogen auch online ausfüllen:

Link: www.erkelenz-mobil.de
Ihr Zugangscode: 123456789

Sie möchten lieber telefonisch teilnehmen? Bitte teilen Sie uns dies unter der Telefonnummer 0231/700 13 869 mit und vereinbaren Sie Ihren persönlichen Interviewtermin.

Mehr Informationen finden Sie auf den beigelegten Hinweisen oder auf unserer Internetseite (www.mobil-erkelenz.de).

Mit freundlichen Grüßen

Peter Jansen
Bürgermeister

Wir sind für Sie da:

Allgemeine Verwaltung:
Mo. bis Fr. 8:00 Uhr – 12:00 Uhr
Di., zusätzlich 14:00 Uhr – 16:30 Uhr
Sozialamt und Ordnungsamt mittwochs geschlossen
Telefon-Zentrale: 02431/85-0
Telefax: 02431/70558
E-Mail: info@erkelenz.de

Konten der Stadtkasse:
Kreissparkasse Hiersberg
BLZ 312 512 200 401 000
IBAN: DE21 3125 1230 0000 4010 00
SWIFT-BIC: WELADED1ERK

Bürgerbüro:
Mo. 7:30 Uhr – 16:00 Uhr
Di. 7:30 Uhr – 18:30 Uhr
Mi. 7:30 Uhr – 13:00 Uhr
Do. 7:30 Uhr – 16:00 Uhr
Fr. 7:30 Uhr – 12:30 Uhr
Sa. 7:30 Uhr – 11:00 Uhr
Telefon: 02431/85100

Vollbank Nürchringelbach
BLZ (310 606 17) 4003887012
IBAN: DE81 3106 0517 6003 8870 12
SWIFT-BIC: GENODED1MRB

Raffineriebank Erkelenz
BLZ (312 433 50) 5041812011
IBAN: DE87 3126 3399 5041812011
SWIFT-BIC: GENODED1LOE

Stadtbücherei:
Mo. geschlossen
Di. 10:00 Uhr – 18:00 Uhr
Mi. 10:00 Uhr – 12:00 Uhr
Do. 10:00 Uhr – 19:00 Uhr
Fr. 10:00 Uhr – 12:00 Uhr und 15:00 Uhr – 17:00 Uhr
Sa. 9:00 Uhr – 13:00 Uhr
Telefon: 02431/85362

Postbank Köln
BLZ (370 100 50) 29933-503
IBAN: DE46 3701 0090 0025 9335 02
SWIFT-BIC: PBNKDE33

Erläuterungen zum Datenschutz

Mobilitätsuntersuchung „Mobil in Erkelenz“

Erläuterungen zum Datenschutz

Die Stadt Erkelenz hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Untersuchung „Mobil in Erkelenz“ beauftragt. Als Unterauftragnehmer nehmen die O-TON Call Center Services GmbH, Dortmund, DuploX Internetlösungen, Dortmund sowie die Omnifex oHG, Dortmund Datenverarbeitungsschritte vor. Alle beteiligten Unternehmen sind zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung DSGVO sowie Landesdatenschutzgesetz Nordrhein-Westfalens) verpflichtet. Die Ergebnisse der Befragung werden ausschließlich in anonymisierter Form, d.h. ohne Namen und Anschrift erhoben.

Die Stadt Erkelenz trägt gegenüber dem Befragten die datenschutzrechtliche Verantwortung für die Durchführung der Untersuchung.

In jedem Fall gilt:

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig. Bei Nichtteilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile.

Die Datenverarbeitung erfolgt gemäß den folgenden datenschutzrechtlich relevanten Grundsätzen:

- Ihre persönlichen Daten dienen nur der Kontaktaufnahme und werden separat von Ihren Antworten in der Befragung verarbeitet. Eine Zusammenführung erfolgt an keinem Bearbeitungsschritt. Damit ist sichergestellt, dass die Antworten keine Rückschlüsse auf Ihre Person zulassen.
- Ihr Name, Ihre Anschrift und Ihre Telefonnummer werden nicht an Dritte weitergegeben. Die Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme mit Ihnen verwendet. Falls Sie zur telefonischen Teilnahme aufgefordert worden sind, haben wir Ihre Telefonnummer öffentlich zugänglichen Listen (z. B. Telefonbuch) entnommen. Alle Beteiligten erhalten nur die personenbezogenen Daten, die zur Durchführung der jeweiligen Untersuchungsschritte notwendig sind (Datenvermeidung und -sparsamkeit). Nach Abschluss der Untersuchung im Frühjahr 2019 werden Ihre persönlichen Adressdaten gelöscht.
- Es werden keine personenbezogenen Einzeldaten und -auswertungen weitergeben, die aufgrund bestimmter Merkmale direkt oder indirekt einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen.

Was geschieht mit Ihren Angaben?

1. Sie tragen Ihre Antworten in den Fragebogen ein, z. B. durch Ankreuzen bzw. Ausfüllen wie im folgenden Beispiel (Frage 4):

Frage 4: Wie groß ist die Entfernung von Ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle?	250 Meter
--	------------------

Bei Telefoninterviews werden die Angaben von den Interviewern aufgenommen und direkt in den Computer eingegeben.

2. Ihre Antworten werden ohne Ihren Namen und ohne Ihre Adresse (also in „anonymisierter“ Form) gespeichert
3. Anschließend werden Ihre Antworten ausgewertet. Alle Antworten werden vorgegebenen Auswertungskategorien zugeordnet. Falls in den gebildeten Kategorien weniger als 7 Werte vorkommen, werden diese nicht ausgewiesen.

Ansprechpartner zum Datenschutz:

Stadt Erkelenz: Simon Häusler (Datenschutzbeauftragter), simon.haeusler@erkelenz.de; Tel.: 02431 / 85262

Planersocietät: Julian Scheer (Datenschutzbeauftragter), datenschutz@planersocietaet.de; Tel.: 0231 / 58 96 96 - 0

4. Die Ergebnisse aus den einzelnen Fragen werden ausschließlich anonym und in Gruppen zusammengefasst dargestellt (z. B. Stadt Erkelenz insgesamt, nach Altersgruppen oder Stadtbezirken differenziert). Angaben zu einzelnen Personen sind nicht erkennbar.

Beispiel für eine Auswertung

Tab. 1: Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Entfernung (Angaben in %)	Stadt Erkelenz	Stadtbezirk Gerderath
unter 100 Meter	17	13
100 bis u. 200 m	21	21
200 bis u. 400 m	31	31
400 bis u. 1.000 m	23	24
1 km und mehr	8	11
	100	100



Personenfragebogen (Seite 1)

Mobilitätsbefragung Mobil in Erkelenz



Personen-Nr. _____ **Geburtsjahr** _____
(aus dem Haushaltsfragebogen)

Personenfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,
beim Ausfüllen des Fragebogens bitten wir folgendes zu beachten:
- In den Befragungsunterlagen befinden sich vier Exemplare dieses Personenfragebogens
- Jede Person ab sechs Jahren soll einen eigenen Bogen ausfüllen
- Eltern können ihren Kindern bei der Beantwortung selbstverständlich helfen
- Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen benötigen, können Sie diese unter www.erkelenz-mobil.de herunterladen.

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren die nachfolgenden Fragen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten!
Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
 ja nein

2 Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?
 immer / täglich
 zeitweise / nach Absprache
 nie

3 Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder E-Bike/ Pedelec?
(Mehrfachantworten möglich)
 ja, Fahrrad
 ja, E-Bike / Pedelec
 nein

4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
 nein
 ja, und zwar:
(Mehrfachantworten möglich)

<input type="checkbox"/> Schülerjahreskarte	<input type="checkbox"/> Monats-/ Jahreskarte (auch 90hr)
<input type="checkbox"/> School u./o. Fun-Ticket	<input type="checkbox"/> JobTicket
<input type="checkbox"/> Azubi Wochenkarte	<input type="checkbox"/> SemesterTicket
<input type="checkbox"/> Azubi Monatskarte	<input type="checkbox"/> BahnCard 25 / 50
<input type="checkbox"/> Aktiv-ABO/Aktiv-Duo	<input type="checkbox"/> BahnCard 100
<input type="checkbox"/> Regiokarte	<input type="checkbox"/> Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis
<input type="checkbox"/> Wochenkarte	<input type="checkbox"/> Seniorenticket Heinsberg
<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	

5 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?
(Mehrfachantworten möglich)

<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, durch Gehbehinderung
	<input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung
	<input type="checkbox"/> ja, andere Einschränkungen

6 Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort?
(soweit zutreffend = falls nicht: weiter mit Frage 9)

gleicher Stadtbezirk wie die Wohnung

innerhalb Erkelenz, aber anderer Stadtbezirk, und zwar:

andere Stadt bzw. Gemeinde und zwar:

7 Wie weit liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort von Ihrer Wohnung entfernt?
 ca. _____ km

8 Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulortes von Ihrem Wohnort!

mit:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad/E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus/Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	wenige Male im Monat	seltener	nie
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte umblättern! →

Personenfragebogen (Seite 2; Rückseite)

10 Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Erkelenz!

als Nutzer von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad/E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
als Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 Wie wichtig sind Ihnen folgende Faktoren bei der Wahl Ihres Verkehrsmittels?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Eigene Gesundheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flexibilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltbelange	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitaufwand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zuverlässigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12 Welche Bus- und/oder Bahn-Linien (z. B. RE4, RB33, Bus 402, SB1, MultiBus, ErkaBus) nutzen Sie mehrmals im Monat?

- keine
 folgende Linien: _____

13 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge für den Bus- und Bahnverkehr in Erkelenz?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Verständlichkeit der Tarife / Fahrpläne verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
barrierefreie Nutzung verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger Umstiege / bessere Anschlüsse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haltestellen und Bahnhöfe aufwerten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrtenhäufigkeit / Takt verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Sicherheit in Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradmitnahme in Bussen & Bahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: _____

14 Wie bewerten Sie folgende Eigenschaften des Radverkehrs in Erkelenz?

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Radwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
freigegebene Fußgängerzone in der Innenstadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Zahlen beschilderte Radwege (Knotenpunktsystem)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheitsempfinden beim Radfahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge zum Radfahren in Erkelenz?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
vorhandene Radwege verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kürzere/schnellere Radwegverbindungen zwischen den Stadtteilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Radwege bauen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radwegebeschilderung verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr/komfortablere Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informationen und Karten zum Radfahrangebot anbieten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: _____

16 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote in Erkelenz?

	nutze ich häufig	nutze ich gelegentlich	Nutzung kommt nicht in Frage	kenne ich nicht	Nutzung künftig vorstellbar	weiß nicht
Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Ladesäulen für Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Ladesäulen für Fahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MultiBus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ErkaBus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
west Fahrradbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Zahlen beschilderte Radwege (Knotenpunktsystem)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
thematische Radverkehrsrouten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung in Erkelenz?

Wegeprotokoll (Seite 1)

**Mobilitätsbefragung
Mobil in Erkelenz**



Wegeprotokoll
(für Personen ab 6 Jahren)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

das Wegeprotokoll liegt in vierfacher Ausfertigung vor. Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, ein eigenes Wegeprotokoll auszufüllen und die zurückgelegten Wege zu dokumentieren, die Sie an Ihrem Stichtag

Dienstag, den 18.09.2018

unternommen haben.
Eltern können ihren Kindern selbstverständlich beim Ausfüllen des Wegeprotokolls helfen.

Personen-Nr. _____ **Geburtsjahr** _____
(aus dem Haushaltsfragebogen)

Wie fülle ich das Wegeprotokoll aus?

- Bitte alle Wege eintragen, die Sie am oben angegebenen Stichtag zurückgelegt haben.
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck / Ziel verbunden (z. B. Einkaufen / Freizeit).
- Hin- und Rückwege sind dabei zwei unterschiedliche Wege, d. h. auch für den Rückweg nach Hause z. B. vom Supermarkt oder von der Arbeit, bitte eine eigene Spalte ausfüllen!
- Auch Fußwege und kurze Wege (z. B. zum Bäcker) sind wichtig.
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z. B. vom Auto in den Zug) bleibt es insgesamt ein Weg. Bitte geben Sie zu jedem Weg bei Frage Nr. 5 alle genutzten Verkehrsmittel an.
- Bitte geben Sie keine Wege an, die ausschließlich auf dem eigenen Grundstück verlaufen oder die insgesamt kürzer als 25 Meter sind (z. B. Fußweg vom Haus zum Auto)
- Falls Sie im Außendienst (z. B. als Taxifahrer, Postbote, Handwerker oder Vertreter) tätig sind und dabei eine Vielzahl an Wegen zurücklegen, geben Sie bitte nur den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz sowie Ihre privaten Wege an. Ihre innerhalb Ihrer Tätigkeit zurückgelegten Wege sind dann nicht relevant.

Das Wegeprotokoll können Sie am Stichtag mit sich führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs ausfüllen. Vervollständigen Sie das Wegeprotokoll am Abend des Stichtags. Insgesamt haben wir Ihnen Platz für acht Wege gelassen. Sollten Sie mehr als acht Wege an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben, können Sie einen Vordruck unter www.erkelenz-mobil.de herunterladen.

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

1 Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

- ja nein
- Ich war krank.
 Ich hatte Urlaub.
 Ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein.
 Das Wetter war zu schlecht.
 Ich habe eine Person zu Hause betreut.
 altersbedingt war ich nicht mobil
 Sonstiges: _____

(Bei „nein“ ist das Wegeprotokoll für Sie an dieser Stelle beendet.)

2 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

- eigene Wohnung
- anderer Ort
(Bitte Stadt und Stadtteil bzw. Gemeinde/Ortsteil oder die konkrete Adresse eintragen):

Wegeprotokoll (Seite 4; Rückseite; Musterseite)

MUSTERBEISPIEL: Wegeprotokoll Dienstag, 18.09.2018

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind zu Fuß zum Kindergarten (1. Weg). Vom Kindergarten erfolgt der zweite Weg zum Arbeitsplatz. Dabei läuft die Person zunächst zur Haltestelle. Dort steigt sie in den Bus nach Erkelenz. In Erkelenz läuft sie dann zum Krankenhaus (2. Weg). Um 16:30 Uhr wird der dritte Weg nach Hause

durchgeführt. Dabei läuft die Person wieder zur Bushaltestelle, fährt zurück nach Granthath und wird dort durch eine andere Person mit dem Auto abgeholt und direkt nach Hause mitgenommen (3. Weg). Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang (4. Weg).

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)	7:15	7:30	16:30	19:45
2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt / Ort	Erkelenz	Erkelenz	Erkelenz	Erkelenz
Stadtteil / Ortsteil	Granterath		Granthrath	Granterath
Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil / Ortsteil nicht kennen!		Krankenhaus		
3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	7:25	8:00	16:55	20:10
4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?	1 km	6 km	6 km	2 km
5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?				
a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) E-Bike / Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Bus (auch Schulbus/Taxi-Bus/Bürgerbus)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Fernverkehrszug (IC / ICE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Sonstiges: _____				
6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben. (Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein!)	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/>	1. <input checked="" type="checkbox"/> a 2. <input checked="" type="checkbox"/> g 3. <input checked="" type="checkbox"/> a 4. <input type="checkbox"/>	1. <input checked="" type="checkbox"/> a 2. <input checked="" type="checkbox"/> g 3. <input checked="" type="checkbox"/> f 4. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/>
7 Welchen Zweck hatte der Weg?				
nach Hause	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rückweg vom vorherigen Weg	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zum Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außertermin)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf / Shopping	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Begleitung einer Person (Holen/Bringen)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?				
nein	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja: Anzahl der weiteren Personen	1		1	2
9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Anhang II: Zusammenfassung der Ortsteile in Untersuchungseinheiten

Ortsteil	Stadtbezirk nach Hauptsatzung	Offizieller statischer Bezirk	Bezirk nach Auswertung
Bellinghoven	1	2	Erkelenz Mitte
Berverath	8	9	Keyenberg
Borschemich (neu)	1	1	Erkelenz Mitte
Commerden	5	2	Granterath
Erkelenz (Mitte/Zentrum)	1	2	Erkelenz Mitte
Etgenbusch	8	9	Keyenberg
Fronderath	2	3	Gerderath
Genehen	5	2	Granterath
Geneiken	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Genfeld	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Genhof	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Gerderath	2	3	Gerderath
Gerderhahn	2	3	Gerderath
Golkrath	4	4	Schwanenberg / Golkrath
Grambusch	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Granterath	5	5	Granterath
Hetzerath	5	6	Granterath
Holzweiler	9	7	Kückhoven / Holzweiler
Houwerath	4	4	Schwanenberg / Golkrath
Houwerather Heide	4	4	Schwanenberg / Golkrath
Hoven	4	4	Schwanenberg / Golkrath
Immerath (neu)	7	8	Kückhoven / Holzweiler
Katzem	6	11	Lövenich
Kaulhausen	8	13	Keyenberg
Keyenberg	8	9	Keyenberg
Kleinbouslar	6	11	Lövenich
Kückhoven	7	10	Kückhoven / Holzweiler
Kuckum	8	13	Keyenberg
Lentholt	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Lövenich	6	11	Lövenich
Lützerath	9	8	Kückhoven / Holzweiler
Matzerath	4	4	Schwanenberg / Golkrath
Mennekrath	8	2	Keyenberg
Moorheide	2	3	Gerderath
Neuhaus	8	2	Keyenberg
Oberwestrich	8	9	Keyenberg
Oerath	1	2	Erkelenz Mitte
Pesch	9	8	Kückhoven / Holzweiler
Scheidt	5	2	Granterath
Schwanenberg	3	12	Schwanenberg / Golkrath
Tenhold	5	2	Granterath
Terheeg	8	2	Keyenberg
Unterwestrich	8	9	Keyenberg
Venrath	8	13	Keyenberg
Vossemer	2	3	Gerderath
Wockerath	8	2	Keyenberg
Terheeg	8	2	Keyenberg
Unterwestrich	8	9	Keyenberg