

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2022

im Auftrag des Kreises Euskirchen

Köln, im Juni 2023

Bearbeitung:

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

viakoeln@viakoeln.de

viakoeln.de

Projektteam:

Herbert Eidam (Projektleitung)

Michelle Janzen

Dirk Stein

David Philipps

Betreuung:

Kreis Euskirchen - Der Landrat

Geschäftsbereich V

Team 61.2 Mobilität und Breitband

Susanne Kratzke

Regina Garbes

Mareike Keil

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung und Handlungsansätze	11
2	Erhebungsmethode	17
3	Basisdaten zur Stichprobe	20
3.1	Rücklauf	20
3.2	Haushaltsgröße.....	21
3.3	Altersverteilung	25
3.4	Geschlecht	27
3.5	Erwerbstätigkeit	28
3.6	Homeoffice	30
3.7	Gewichtung und Hochrechnung	31
4	Verkehrsmittelverfügbarkeit.....	34
4.1	Fahrradbesitz und -verfügbarkeit, Verfügbarkeit Fahrradabstellabstellplatz	34
4.2	Motorisierung: Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit.....	41
4.3	Führerscheinbesitz	48
5	Mobilitätshandeln	50
5.1	Definition der Grundbegriffe	50
5.2	Mobilitätsrate.....	52
5.3	Gesamtzahl der Wege	55
5.4	Wegezweck.....	56
5.4.1	Wegezweck allgemein.....	56
5.4.2	Wegezweck nach Berufstätigkeit	57
5.5	Verkehrsmittelwahl	58
5.5.1	Verkehrsmittelnutzung allgemein	58
5.5.2	Vergleich mit der Haushaltsbefragung des Bundes	61
5.5.3	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	62
	Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter	63
5.5.4	Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	66
5.5.5	Verkehrsmittelwahl in den Kommunen	67
5.6	Wegelänge und Verkehrsverflechtung	70
5.6.1	Wegelängen	70
5.6.2	Verkehrsverflechtungen	74
5.6.3	Verkehrsverflechtungen im Überblick	74
5.6.4	Verkehrsverflechtungen der einzelnen Kommunen.....	77

5.6.5	Zeitliche Verteilung der Wege	90
6	Zusatzfragen zur Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und Vernetzter Mobilität	93
6.1	Verkehrsmittelroutinen	93
6.2	Änderung des Mobilitätsverhaltens durch Corona und Flut	97
6.3	Fahrscheinnutzung	98
6.4	Verbesserungen beim ÖPNV-Angebot im Kreis	99
6.5	TaxiBusPlus	103
6.6	Vernetzte Mobilität	108
7	Online-Beteiligungstool <i>Wegedetektiv</i>	112
7.1	Vorgehensweise	112
7.2	Ergebnisse der Online-Beteiligung	113
8	Literaturverzeichnis	116
9	Anhang	118

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2000, 2012 und 2022 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	13
Abbildung 2-1	Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015	19
Abbildung 3-1	Anzahl der Personen in den Haushalten der Stichprobe im Kreis Euskirchen im Jahr 2022 (n=5.482)	21
Abbildung 3-2	Haushaltstruktur im Kreis Euskirchen (n=5.390).....	23
Abbildung 3-3	Anzahl der Kinder in den befragten Familien- und Alleinerziehenden-Haushalten (n=1.577)	24
Abbildung 3-4	Alter der Befragten in der Stichprobe (n=5.457)	25
Abbildung 3-5	Altersverteilung: Vergleich der Stichprobe mit Grundgesamtheit von 2021 (n=5.457).....	26
Abbildung 3-6	Geschlechterverteilung der Stichprobe (n=5.453)	27
Abbildung 3-7	Geschlechtsverteilung im Kreis Euskirchen: Vergleich der Stichprobe mit den Daten der Landesdatenbank NRW	28
Abbildung 3-8	Erwerbstätigkeit der Befragten in der Stichprobe (n=5.458).....	29
Abbildung 3-9	Anteile der im Homeoffice arbeitenden Befragten (n=3.534).....	31
Abbildung 3-10	Prinzipdarstellung von Gewichtung und Hochrechnung	32
Abbildung 4-1	Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Euskirchen im Vergleich mit der BRD und NRW sowie dem Kreistyp „städtischer Kreis“	35
Abbildung 4-2	Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern (Mittelwert)	36
Abbildung 4-3	Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten (n=5.333).....	36
Abbildung 4-4	Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklassen (n=5.277, gewichtet)	37
Abbildung 4-5	Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs im Kreis Euskirchen 2022 und 2012.....	38
Abbildung 4-6	Absolute Anzahl der Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs im Haushalt im Zusammenhang mit der Fahrradverfügbarkeit	38
Abbildung 4-7	Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs nach Kommunen.....	39
Abbildung 4-8	Pedelec-Verfügbarkeit bei den Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=5.277)	40

Abbildung 4-9	Verfügbarkeit komfortabler und sicherer Fahrradabstellanlagen (n=4.551).....	41
Abbildung 4-10	Anteil der Pkw-Ausstattung in den befragten Haushalten (gewichtet, n=5.333).....	41
Abbildung 4-11	Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pkw im Kreis Euskirchen im Vergleich mit der BRD und NRW sowie dem Kreistyp "städtischer Kreis".....	42
Abbildung 4-12	Pkw-Besitz in den befragten Haushalten nach Wohnort (gewichtet, n=5.333).....	43
Abbildung 4-13	Ausstattung der Haushalte mit Pkw (Mittelwert).....	44
Abbildung 4-14	Pkw-Besitz bezogen auf die Haushaltsgröße (gewichtet, n=5.320) ..	45
Abbildung 4-15	Gründe für den Nicht-Besitz eines Autos (gewichtet, n=210, Mehrfachantworten waren möglich).....	45
Abbildung 4-16	Pkw-Verfügbarkeit der Befragten über 17 Jahre (gewichtet, n=4.697)	46
Abbildung 4-17	Pkw-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=4.641).....	47
Abbildung 4-18	Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw (gewichtet, n=5.333).....	47
Abbildung 4-19	Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw nach Kommunen (gewichtet, n=5.333).....	48
Abbildung 4-20	Führerscheinbesitz bei den über 16-Jährigen (gewichtet, n=4.857) ..	49
Abbildung 5-1	Mobilität nach Altersklasse in der MiD 2017.....	54
Abbildung 5-2	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2022, 2012 und 2000 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	58
Abbildung 5-3	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen 2022 im Vergleich zu den MiD-Werten (Typ städtischer Kreis) 2017.....	62
Abbildung 5-4	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Geschlecht (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	63
Abbildung 5-5	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Lebensalter im Vergleich zwischen 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	64
Abbildung 5-6	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Wegezwecken (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	66

Abbildung 5-7	Verkehrsmittelwahl in den Kommunen des Kreises Euskirchen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	67
Abbildung 5-8	Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Kreis Euskirchen 2022 (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=4802).....	71
Abbildung 5-9	Mittlere Wegelänge im Kreis Euskirchen nach Wohnort (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=4802).....	72
Abbildung 5-10	Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Kreis Euskirchen je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	73
Abbildung 5-11	Verflechtungen des Kreises Euskirchen mit Nachbarregionen.....	75
Abbildung 5-12	Verflechtungen innerhalb des Kreises Euskirchen zwischen den Kommunen.....	76
Abbildung 5-13	Verkehrsaufkommen in den Kommunen des Kreises Euskirchen (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) und Anteile des Binnenverkehrs (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	78
Abbildung 5-14	Verkehrsverflechtungen Bad Münstereifel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	80
Abbildung 5-15	Verkehrsverflechtungen Blankenheim (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	81
Abbildung 5-16	Verkehrsverflechtungen Dahlem (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	82
Abbildung 5-17	Verkehrsverflechtungen Euskirchen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	83
Abbildung 5-18	Verkehrsverflechtungen Hellenthal (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	84
Abbildung 5-19	Verkehrsverflechtungen Kall (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	85
Abbildung 5-20	Verkehrsverflechtungen Mechernich (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	86
Abbildung 5-21	Verkehrsverflechtungen Nettersheim (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	87
Abbildung 5-22	Verkehrsverflechtungen Schleiden (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	88
Abbildung 5-23	Verkehrsverflechtungen Weilerswist (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	89

Abbildung 5-24	Verkehrsverflechtungen Zülpich (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	90
Abbildung 5-25	Tageszeitliche Verteilung des Wegebegins (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	91
Abbildung 5-26	Tageszeitliche Verteilung des Wegeendes (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	91
Abbildung 5-27	Bundesweite Vergleichswerte des zeitlichen Wegebegins.....	92
Abbildung 6-1	Verkehrsmittelroutinen.....	94
Abbildung 6-3	Verkehrsmittel und Verkehrszwecke nach Verkehrsroutinen.....	96
Abbildung 6-4	Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Vor-Corona-Zustand.....	98
Abbildung 6-5	Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Vor-Flut-Zustand.....	98
Abbildung 6-6	Fahrscheinnutzung (n=3.353; Mehrfachantworten sind möglich gewesen).....	99
Abbildung 6-7	Angabe der geschätzten Entfernung zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle (n= 5306).....	100
Abbildung 6-8	Verbesserungswünsche beim ÖPNV generell (n=7406; Mehrfachantworten sind möglich gewesen).....	101
Abbildung 6-9	TOP-Korridore und Ortsbereiche mit Handlungsbedarf aus Sicht der Befragten (n=1.008).....	102
Abbildung 6-10	Sonstige Verbesserungswünsche für den ÖPNV (n=757).....	103
Abbildung 6-11	Kenntnis des TaxiBusPlus (2022: n=5.300).....	104
Abbildung 6-12	Kenntnis des TaxiBusPlus nach Alter (n=3.919).....	104
Abbildung 6-13	Nutzung des TaxiBusPlus (2022: n=4.563).....	105
Abbildung 6-14	Nutzung des TaxiBusPlus nach Altersklasse (n=3.810).....	106
Abbildung 6-15	Bereitschaft zur Zahlung eines Zuschlags zusätzlich zum regulären VRS-Fahrpreis (n=4.724).....	107
Abbildung 6-16	Preiselastizität beim TaxiBusPlus-Zuschlag aus Sicht der Befragten (n=1.718).....	107
Abbildung 6-17	Nutzung von Bike & Ride (2022: n=5.492, Mehrfachantworten waren möglich).....	108
Abbildung 6-18	Verbesserungsvorschläge für Bike & Ride (n=3.245).....	109
Abbildung 6-19	Verbesserungsvorschläge zur Radverkehrsinfrastruktur (n=3.547)	110

Abbildung 6-20	Bekanntheitsgrad des Leihradsystems „Eifel-e-Bike“ (n=4.141)	111
Abbildung 6-21	Bekanntheitsgrad des Carsharing-Systems „Eifel-Carsharing“ (n=4.121).....	111
Abbildung 7-1	Oberfläche des Beteiligungstools Wegedetektiv.....	112
Abbildung 7-2	Angesprochene Themenfelder im Wegedetektiv nach Einzelreaktionen (n= 554).....	113
Abbildung 7-3	Häufigkeit der einzelnen Schlagworte bei der Online-Beteiligung (n= 550)	114
Abbildung 7-4	Wichtigste Themen nach Einzelreaktionen. Aufgeführt sind Nennungen mit mehr als fünf Reaktionen (n= 242)	115
Abbildung 7-5	Auszug aus Originalbeiträgen im Wegedetektiv (unkorrigiert).....	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1	Einwohnerdaten, Stichprobe und Rücklauf	20
Tabelle 3-2	Haushaltsgröße nach Wohnort 2022 (n=5.482)	22
Tabelle 3-3	Haushaltsstruktur nach Wohnort (n=5.390)	24
Tabelle 3-4	Altersstruktur der Stichprobe nach Wohnort 2022 in der Stichprobe	25
Tabelle 3-5	Geschlecht nach Wohnort in der Stichprobe (n=5.453)	27
Tabelle 3-6	Erwerbstätigkeit der Befragten nach Wohnort	30
Tabelle 5-1	Mobilität im Kreis Euskirchen nach Altersklassen (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=5.062)	54
Tabelle 5-2	Mobilität im Kreis Euskirchen nach Kommunen Vergleich 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	55
Tabelle 5-3	Wegezahl und Mobilität im Vergleich der Haushaltsbefragungen im Kreis Euskirchen 2012 und 2022.....	56
Tabelle 5-4	Wegezzweck im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2000, 2012 und 2022 sowie mit Bund und Kreistyp	57
Tabelle 5-5	Wegezzweck im Kreis Euskirchen nach Berufstätigkeit (Stichprobenebenauswertung).....	57
Tabelle 5-6	Verkehrsmittel im Kreis Euskirchen aufgeschlüsselt nach Verkehrsmittelkombinationen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	60
Tabelle 5-7	Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Hauptverkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)	61
Tabelle 5-8	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Lebensalter im Vergleich zwischen 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	65
Tabelle 5-9	Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Kommunen im Vergleich zwischen 2012 und 2000 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe).....	68

Anhang

Fragebogen

Zusatzfragebogen

Anschreiben

1 Kurzfassung und Handlungsansätze

Zielsetzung

Der Kreis Euskirchen hat die letzte Mobilitätsstudie im Jahre 2012 im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes durchgeführt¹. Zuvor erfolgte eine Mobilitätsuntersuchung im Zuge der Erstellung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung für den Kreis Euskirchen (2003) als Sekundärauswertung einer vorliegenden Untersuchung aus dem Jahr 2000.² Im Jahr 2017 wurde für die Kreisstadt Euskirchen eine eigenständige Haushaltsbefragung durchgeführt.³

Mit der Vorbereitung für das kreisweite integrierte Mobilitätskonzept, dessen Untersuchungen zum Jahresbeginn 2023 aufgenommen wurden, stand eine Aktualisierung der Datengrundlagen zum Mobilitätsgeschehen an. So wurde im Herbst 2022 eine weitere Haushaltsbefragung in Form einer repräsentativen Stichtagsbefragung durchgeführt, nachdem ein früherer Zeitpunkt aufgrund der Pandemie sowie der verheerenden Flutereignisse im Kreisgebiet nicht realisiert werden konnte.

Die hier vorgelegte Mobilitätsstudie gibt Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und stellt die Entwicklungen in den letzten beiden Jahrzehnten auch im Vergleich zu den zuvor erhobenen Daten wie auch zu den Referenzdaten auf Landes- und Bundesebene dar. Die Ergebnisse können als Entscheidungsgrundlage für verkehrspolitische und infrastrukturelle Fragestellungen dienen.

Wegedetektiv

Ergänzend zur Haushaltsbefragung wurde im Zeitraum vom 22. September bis 18. November 2022 das Beteiligungstool *Wegedetektiv* angeboten. Hier konnte sich die Kreisbevölkerung konkret zu den verschiedenen Verkehrsarten der öffentlichen Mobilität einschließlich der vernetzten Mobilität online äußern und Vorschläge sowie Anregungen formulieren. Ergebnis sind die Auflistung von Top-Themen wie verbesserte Linienführungen im ÖPNV, die Reaktivierung der Oleftalbahn, Anregungen zur Verbesserung der Sharing-Angebote und der Angebote der vernetzten Mobilität.

Stichtagsbefragung

Die Mobilitätsstudien wurden methodisch identisch in Form einer Stichtagsbefragung durchgeführt. Dabei geben die befragten Personen die Angaben zu den von ihnen zurückgelegten Wegen für einen definierten Stichtag an.

¹ Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln. 2015.

² Kreis Euskirchen: Integrierte Gesamtverkehrsplanung für den Kreis Euskirchen. Teilbericht Strukturentwicklung, Mobilität und Szenarien. Euskirchen. 2003.

³ Planungsbüro VIA im Auftrag der Stadt Euskirchen: Haushaltsbefragung 2017 in der Stadt Euskirchen. Endbericht. Köln. 2018.

Auf diese Weise sind die Ergebnisse mit den bereits vorliegenden Mobilitätsstudien direkt vergleichbar.

Hinweis: Zu den Stichtagen der Befragung war die Schieneninfrastruktur im Kreis Euskirchen nach der Flutkatastrophe von 2021 teilweise noch nicht wiederaufgebaut. So wurden die Abschnitte der Eifelstrecke (Kall bis Kreisgrenze) und der Voreifelbahn (Euskirchen bis Bad Münstereifel) mit einem zeitlich wesentlich unattraktiveren Schienenersatzverkehr bedient. Dies hat auch Auswirkungen auf den Zu- bzw. Ablauf im Bus- und TaxiBusPlus-Verkehr.

Durchführung der Studie

Stichtage der aktuellen Verkehrserhebung waren Donnerstag, der 22. September 2022 und Donnerstag, der 18. Oktober 2022. Es wurden rund 22.900 Personen um Teilnahme gebeten. Für beide Stichtage wurden jeweils rund 11.450 Personen im gesamten Kreisgebiet angeschrieben; pro Haushalt wurde jeweils nur ein Haushaltsmitglied ausgewählt. Der Rücklauf betrug rund 5.838 Fragebögen und damit durchschnittlich knapp 26 %, wobei die Rücklaufquoten je nach Kommune nur wenige Unterschiede aufwiesen: Der geringste Rücklauf kam aus der Gemeinde Weilerswist mit 22,5 % und der höchste aus der Gemeinde Hellenthal mit 30,1 %. Die Stichprobengröße ist, wie in allen anderen vorherigen Befragungen auch, als repräsentativ zu betrachten.⁴

Veränderung im Wegeaufkommen und der Mobilitätsrate

Im Vergleich zu 2012 konnte festgestellt werden, dass das Wegeaufkommen von ca. 614.000 Wege auf 536.300 Wege, also um ca. 13 % gefallen ist. Ebenso ist die Anzahl der Wege pro Person von 3,4 auf 2,93 Wege gesunken.

Diese Abnahme stellt eine deutliche Veränderung im Mobilitätsverhalten dar. Verschiedene Gründe können hierfür ursächlich sein: Durch die deutlich stärkere Nutzung von Homeoffices beispielsweise entfallen Wege zur Arbeit. Etwas mehr als 30 % der Befragten gaben an, dieses mindestens einmal pro Woche zu nutzen. Weiterhin können Nachwirkungen der Corona-Pandemie im Erhebungszeitraum noch gewisse Einflüsse haben, insbesondere bei der Mobilität der älteren Bevölkerung, da diese noch Kontakte reduziert hatten. In der Stichprobe ist nämlich auffällig, dass insbesondere unter den über 70-

⁴ Siehe auch: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Erlass „Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrheinwestfälischen Kommunen“, Fassung 2009, Kapitel 2 „Stichprobe“

Jährigen die Mobilitätsrate überdurchschnittlich gefallen ist. In neueren ähnlichen Mobilitätsbefragungen in Köln und Hamburg konnte eine ähnliche abnehmende Tendenz der Mobilitätsrate festgestellt werden⁵.

Signifikante Verschiebung bei der Verkehrsmittelwahl hin zur Nahmobilität

Die Verkehrsmittelwahl wird nach wie vor stark durch das Individualverkehrsmittel Pkw dominiert:

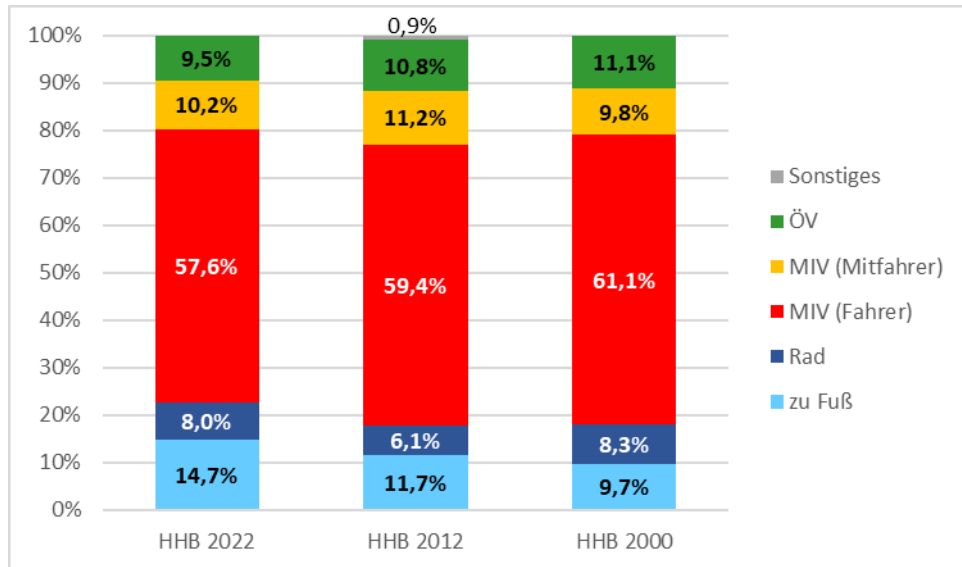


Abbildung 1-1 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2000, 2012 und 2022 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Allerdings ist insgesamt über die Befragungen hinweg eine Verschiebung zu den Verkehrsmitteln der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) zu betrachten. Insbesondere der Fußverkehr hat seit 2000 um 5 % sehr deutlich zugenommen. Der Radverkehrsanteil stagniert, allerdings konnte die Delle von 2012 wieder geschlossen werden. Der ÖV-Anteil sinkt vor dem Hintergrund der starken Einflüsse durch die Corona-Pandemie und der Flutkatastrophe weniger dramatisch als befürchtet. Insgesamt liegt der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) bei 32,2 %. Zum Vergleich für den Regionstyp „Städtischer Kreis“, wozu der Kreis in der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ zugeteilt wird, liegt dieser Wert bei 38 %.

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

⁵ Stadt Köln (2022): Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022 (Kurzbericht). PB Consult Nürnberg. Abrufbar unter: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp? kvonr=114927>

In nahezu allen Kommunen hat der Fußverkehrsanteil zugenommen, am deutlichsten in Dahlem, Euskirchen, Kall und Schleiden. Denn höchsten Anteil besitzt die Stadt Euskirchen mit 18 %. Beim Radverkehr sind tendenziell in allen Kommunen die Anteile gestiegen. Signifikante Unterschiede gab es vor allem in Weilerswist, wo der Anteil um fast 6 % gestiegen ist. Der ÖV-Anteil ist in fast allen Kommunen gefallen, hervorzuheben sind hier insbesondere Blankenheim und Nettersheim, hier hat sich der Anteil nahezu halbiert (Flutschäden Eifelstrecke).

Öffentlicher Nahverkehr

Wie schon erläutert liegen die Modal-Split-Werte beim ÖPNV auf niedrigem Niveau, maßgeblich beeinflusst durch die Corona-Pandemie und die Auswirkungen der Flutkatastrophe auf das SPNV-Angebot. Dies wird auch bei der Relevanz der ÖPNV-Verkehrsmittel deutlich: Während die Bahn 2012 noch einen Anteil von 47 % aller ÖV-Wege besaß, liegt dieser 2022 bei nur noch 39 %. Beim TaxiBusPlus zeigt sich, dass die Bekanntheit und Nutzung abnehmen. Bei der Bekanntheit geben nur 43 % an, dieses Angebot zu kennen (2012: 54 %; beide Werte ohne Befragte aus dem Stadtgebiet Euskirchen). Vor allem der Zuschlag wird kritisch betrachtet, fast zwei Drittel steht diesem ablehnend gegenüber.

Radverkehr: Pedelec als Antreiber

In der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass 28 % der befragten Haushalte weder ein konventionelles Fahrrad noch ein Pedelec besitzen.

Insbesondere in den südlichen Kommunen ist die durchschnittliche Anzahl an konventionellen Fahrrädern je Haushalt geringer als in den Nordkreiskommunen. Dies kann damit erklärt werden, dass im Südkreis viele Haushalte Pedelecs besitzen und teilweise die konventionellen Fahrräder abgekauft haben.

Vor allem hat die Bedeutung der Pedelecs seit 2012 enorm zugelegt. Der Bestand an Pedelecs ist seitdem um 900% gestiegen. Mittlerweile besitzen fast 30 % der Haushalte mindestens ein Pedelec. Bei der Radverkehrsplanung ist dieser Umstand besonders zu berücksichtigen, denn die Topographie, vor allem im Südkreis, wird in Zukunft eine immer geringere Rolle als Hinderungsrund für das Radfahren darstellen.

Sharing-Mobilität

Seit Sommer 2021 gibt es im Kreis Euskirchen Sharing-Systeme. Zunächst wurde im Rahmen eines Förderprogramms das Eifel-e-Bike als Fahrradverleihsystem eingeführt sowie nach der Flutkatastrophe als Soforthilfe das Eifel-Carsharing. Letzteres ist mittlerweile ausgelaufen, jedoch sind einige Kommunen (u.a. Euskirchen, Blankenheim) bereit, dieses als kommunales Projekt weiterzuführen. Insgesamt lässt sich sagen, dass die genannten Produkte innerhalb kurzer Zeit einen großen Bekanntheitsgrad erlangt haben.

**Verkehrsverflechtungen
(außerhalb und innerhalb)**

Das Eifel-e-Bike konnte beispielsweise innerhalb eines Jahres einen ähnlich hohen Bekanntheitsgrad wie der TaxiBusPlus erlangen.

Bei den Zielen außerhalb des Kreises Euskirchen hat das Oberzentrum Köln die höchste Bedeutung. 21.600 werktägliche Wege führen aus dem Kreis dorthin oder wieder zurück. In den Rhein-Erft-Kreis und zurück führen 18.600 werktägliche Wege; 70 % hiervon allein nach Brühl, Erftstadt und Hürth. In die Region Bonn/Rhein-Sieg führen gesamt 27.900 Wege, davon allein 11.200 in die Bundestadt. In den Kreis Düren führen noch 6.800 Wege, in alle anderen Nachbarkreise liegen die Werte bei unter 5.000 Wegen.

Innerhalb des Kreises sind insbesondere die Verbindungen in die Kreisstadt Euskirchen von großer Bedeutung. Vor allem aus den bevölkerungsstarken Nachbarkommunen gibt es starke Verflechtungen mit mehr als 10.000 Wegen pro Werktag. Weiterhin sind die Verflechtungen entlang der Olefthal-Achse noch stark (Kall-Schleiden: ca. 6.800 Wege; Kall-Hellenthal: 3.100 Wege und Schleiden-Hellenthal: 6.800 Wege). Insgesamt werden die Binnenachsen gut durch die Hochleistungs-Achsen im ÖPNV abgedeckt (Eifelstrecke, Voreifelbahn, Eifel-Bördebahn und SB 81). Einzig die starken Achsen Mechernich – Zülpich und Mechernich – Bad Münstereifel werden ausschließlich durch den TaxiBusPlus bedient.

**Handlungsbedarfe
aufgrund der Ergebnisse**

Aufgrund der Erkenntnisse anhand der Haushaltsbefragung lassen sich Handlungsbedarfe für die zukünftige Verkehrsplanung in den Bereichen ÖPNV und Vernetzte Mobilität sowie Nahmobilität ableiten, um diese weiterhin zu fördern und eine nachhaltigere Mobilitätsentwicklung in Zukunft zu bewerkstelligen:

ÖPNV / Vernetzte Mobilität

Durch die zeitnah vorgesehene **Elektrifizierung und den Ausbau des SPNV-Angebotes** auf fast allen Bahnstrecken im Kreis sollte sich für den ÖPNV ein neuer „Booster-Effekt“ ergeben:

- *Das Angebot auf der letzten Meile mit Linienbus, TaxiBusPlus und Sharing muss qualitativ und quantitativ darauf ausgerichtet und offensiv vermarktet werden!*

Der **TaxiBusPlus** hat in Bekanntheit abgenommen, der Zuschlag wird in der Bevölkerung sehr kritisch gesehen.

- *Zur Verbesserung des Bekanntheitsgrades und zur Erhöhung des Nutzungsgrades wird eine Marketingoffensive in Verbindung mit Systemanpassungen empfohlen. Verschiedene Optimierungsansätze sind möglich, wie die Erhöhung der Sichtbarkeit durch Gestaltung der Fahrzeuge, eine weitere Flexibilisierung des Netzes durch zusätzliche virtuelle Haltepunkte oder Einrichtung von Hybridlinien, welche Linienverläufe mit höherer Nachfrage fest bedienen und den Rest*

des Linienwegs weiterhin flexibel gestalten⁶. Vor dem Hintergrund des Deutschlandtickets sollte der Zuschlag hinterfragt werden!

- *Ein erstes Testfeld für die Einrichtung von Hybridlinien, die Linienabschnitte in Festbedienung und Abschnitte mit bedarfsweiser Bedienung befahren, könnten die starken Korridore Mechernich – Zülpich und Bad Münstereifel – Mechernich sein.*

Die **Sharing-Angebote** wie Eifel-e-Bike und Eifel-Carsharing haben in kurzer Zeit eine große Bekanntheit erlangt, die Nutzungsintensität sollte weiter ausgebaut werden.

- *Das Angebot Eifel-e-Bike sollte auch nach Auslauf der Förderung fortgeführt und weiterhin stark im Kontext mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds beworben werden. Die Sharing-Angebote bilden einen sehr wichtigen Baustein bei der Umsetzung der Mobilstationen im Kreisgebiet.*

Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr)

Die bewegte Topografie vor allem im Südkreis spielt als Hinderungsgrund für die Nahmobilität eine immer geringere Rolle. Der Pedelec-Anteil in den Haushalten ist heute bereits doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt:

- *Radverkehr im Alltag wird kreisweit immer wichtiger — eine aktive Radverkehrsförderung und der kontinuierliche Ausbau der Radinfrastruktur sollten die Konsequenz sein.*
- *Radpendlerrouen und der „Masterplan Rad“ bilden dabei wichtige Bausteine.*
- *Das Angebot an komfortablen Abstellanlagen an Ausbildungs- und Arbeitsstätten muss deutlich ausgebaut werden. Hierzu sind unterschiedliche Akteure, wie Unternehmen, Schulen, Institutionen etc. zu motivieren, dies zu unterstützen.*

Der Fußverkehr ist eindeutig Gewinner der vergangenen Jahre. Die Stärkung der Nahversorgung in den Kommunen fördert die unmotorisierte Nahmobilität:

- *Die lokale Nahversorgung sollte bei der Siedlungsentwicklung weiter ausgebaut und systematisch bedacht werden.*
- *Der Fußverkehr sollte noch mehr in den Fokus gestellt werden, beispielsweise durch Teilnahme der Kommunen an den landesweiten Fußverkehrschecks des Landes NRW. Es ist zu prüfen, ob dies auch durch den Kreis Euskirchen systematisch initiiert werden kann.*

⁶ Derartige Hybridbetriebe von festen und Bedarfsabschnitten werden bspw. in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta mit dem moobil+-System angeboten: <https://www.moobilplus.de/>

2 Erhebungsmethode

Die Erhebung der Daten wurde in Form einer Stichtagsbefragung durchgeführt. Dabei machen die befragten Personen Angaben zu den von ihnen zurückgelegten Wegen für einen festgelegten Werktag.

Stichtag

Die Verkehrserhebung wurde in der örtlichen Presse angekündigt. Um das Risiko nicht repräsentativer Ergebnisse aufgrund von Wettereinflüssen zu verringern, wurde die Erhebung wie in den vorhergehenden Untersuchungen an zwei Stichtagen durchgeführt. Die Stichtage waren Donnerstag, der 22. September 2022 und Dienstag, der 18. Oktober 2022. Am ersten Stichtag wurden Temperaturen bis 19 °C gemessen und es war sonnig. Niederschlag trat nicht auf. Am zweiten Stichtag wurden maximal 18 °C gemessen und es war bewölkt. Niederschläge fielen nur in mäßigem Umfang am frühen Morgen bis in den Vormittag.

Stichprobe

Die Erhebung wurde schriftlich-postalisch sowie ergänzend durch eine Online-Eingabeoption durchgeführt. Über eine Zufallsstichprobenziehung wurden rund 22.900 Fragebögen an repräsentativ ausgewählte Personen über sechs Jahre im Kreis Euskirchen versandt. Die Altersgrenze ab sechs Jahre wurde gewählt, da Schulkinder auf kürzeren Wegen auch eigenständig mobil sind und ihre Verkehrsbedürfnisse für die Verkehrsplanung relevant sind.

Die angeschriebenen Personen wurden gebeten, ihr Verkehrshandeln an einem Stichtag zu protokollieren und Einstellungen/Meinungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Fahrradnutzung, zur Pkw-Nutzung und zum Zufußgehen zu äußern. Außerdem wurden von den Befragten soziodemographische Daten zur Person und zum Haushalt erbeten.

Die Fragebögen konnten mit einem portofreien Rückumschlag zurückgesandt oder online ausgefüllt werden. Auch weitere Personen, die nicht angeschrieben wurden, konnten die Online-Eingabe nutzen. Statistisch wurden diese Eingaben mit der Stichprobe harmonisiert.

Fragebogeninhalte

Inhaltlich gliedert sich die Mobilitätserhebung in drei Teile:

1. Fragen zur soziodemografischen Situation, zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, zur Person und zum Haushalt, in dem diese lebt,
2. Wegeprotokoll für den Stichtag, dessen Ergebnisse mit anderen Verkehrserhebungen in diesem standardisierten Design vergleichbar sind,
3. die Stichtagsbefragung ergänzender Zusatzfragebogen, in dem besondere Aspekte des Verkehrsgeschehens thematisiert werden und sowohl das Nutzungsverhalten bezüglich der Verkehrsmittel als auch Einschätzungen und Bewertungen zu den Verkehrsmitteln und zu Problemlagen abgefragt werden.

Der Fragebogen befindet sich im Anhang dieses Berichtes.

Dateneingabe und Plausibilitätskontrolle

Vor der Erfassung der Daten mit Hilfe des Datenbankprogramms Access wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine Fehlerkorrektur geachtet. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler – soweit möglich – ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls durch plausible Daten ergänzt worden.

Aussage für die Bewohner des Kreises Euskirchen

Die Haushaltsbefragung liefert Erkenntnisse über die Wege, die die Bevölkerung des Kreises Euskirchen unternommen hat. Der Zielverkehr von anderen Orten in den Kreis Euskirchen und der Durchgangsverkehr wird nicht erfasst. Die Haushaltsbefragung bildet somit den größten Teil, aber nicht das gesamte Verkehrsgeschehen im Kreis ab.

Vergleich mit anderen Erhebungen

In den Jahren 2000 und 2012 wurde im Kreis Euskirchen vergleichbare Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt^{7 8}. Die damaligen Ergebnisse werden fallweise mit den vorliegenden Ergebnissen verglichen. Weiterhin wurde im Jahre 2017 in der Kreisstadt Euskirchen eine eigene Haushaltsbefragung durchgeführt.

Vergleich mit den Daten anderer Räume

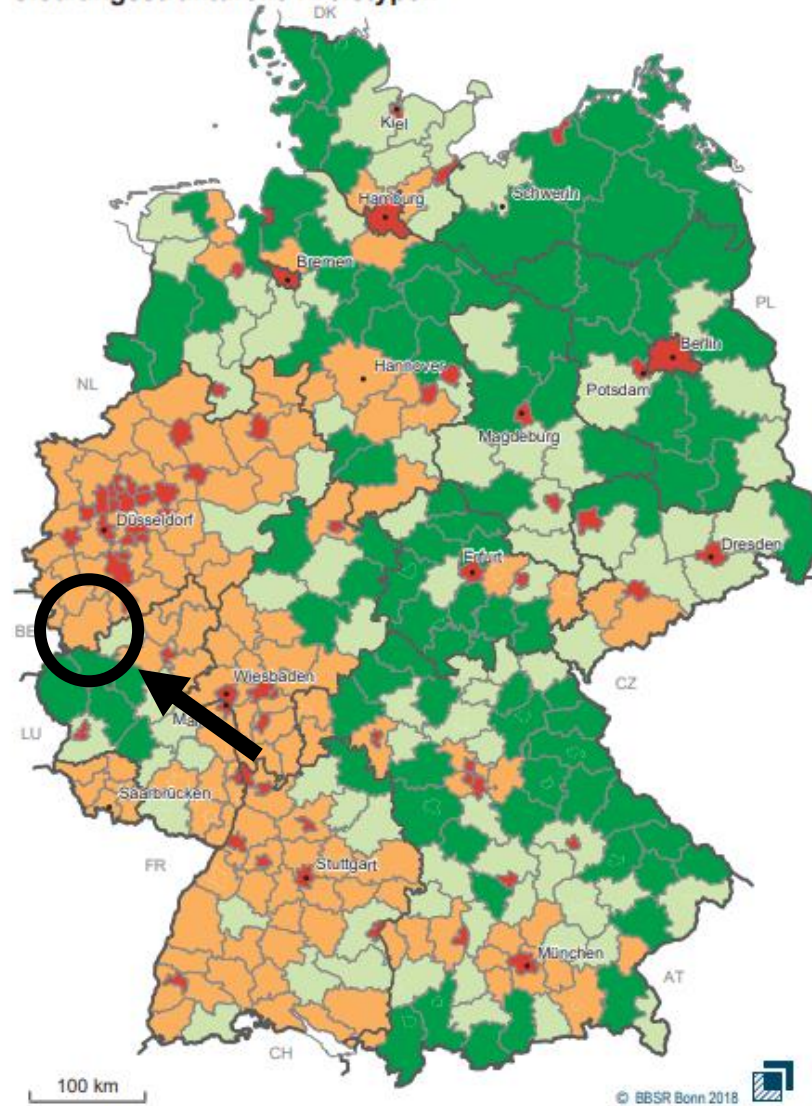
Um die Ergebnisse der Haushaltsbefragung des Kreises Euskirchen bewerten zu können, werden dort, wo die Daten vorhanden sind, Vergleichsdaten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017 – MiD“⁹ angeführt. Dies sind im Wesentlichen die bundesweiten Werte, Werte für NRW und für den Kreistyp „Städtischer Kreis“, zu dem der Kreis Euskirchen gezählt wird.

⁷ Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH (KVE): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Euskirchen. Euskirchen. 2000.

⁸ Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln. 2015.

⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD 2017. Tabellenband. Bonn. 2018.
(in folgenden Verweisen auf „MiD 2017. Tabellenband“ gekürzt)

Siedlungsstrukturelle Kreistypen



Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015

- kreisfreie Großstadt
- städtischer Kreis
- ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- dünn besiedelter ländlicher Kreis

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert)/ Kreisregionen des BBSR
 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: P. Kuhlmann

Abbildung 2-1 Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015¹⁰

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 - Dokumentation der Raumstrukturvariablen der Mikrodatsätze. Abrufbar unter: https://daten.clearingstelle-verkehr.de/279/51/MiD2017_BBSR_Raumvariablen.pdf, abgerufen am 24.03.2023.

3 Basisdaten zur Stichprobe

3.1 Rücklauf

Insgesamt wurden von 5.838 Personen Fragebögen zurückgesandt, das entspricht etwa einem Viertel der ausgewählten Stichprobe (25,6 %). Die folgende Tabelle verdeutlicht den erwarteten und den tatsächlichen Rücklauf bezogen auf die einzelnen Kommunen und ihre Einwohner:innen ab einem Alter von 6 Jahren.

Tabelle 3-1 Einwohnerdaten, Stichprobe und Rücklauf

Kommune	Planung					Rücklauf		
	Einwohner ab 6 Jahren (31.12.2021)	Netto-Stichprobe in % der Grundgesamt-	Netto-Stichprobe angestrembt	angestrebte Rücklaufquote	Brutto-Stichprobe	Rücklauf	Rücklaufquote	Rücklauf in % der Grundgesamt-
Bad Münstereifel	16.530	2,5%	413	20%	2.065	503	24,4%	3,0%
Blankenheim	7.842	5,0%	392	20%	1.960	493	25,2%	6,3%
Dahlem	4.066	5,0%	203	20%	1.015	291	28,7%	7,2%
Euskirchen	54.995	1,5%	825	20%	4.125	964	23,4%	1,8%
Hellenthal	7.485	5,0%	374	20%	1.870	563	30,1%	7,5%
Kall	10.476	3,0%	314	20%	1.570	400	25,5%	3,8%
Mechernich	26.331	2,0%	527	20%	2.635	675	25,6%	2,6%
Nettersheim	7.259	5,0%	363	20%	1.815	508	28,0%	7,0%
Schleiden	12.579	3,0%	377	20%	1.885	498	26,4%	4,0%
Weilerswist	16.522	2,0%	330	20%	1.650	371	22,5%	2,2%
Zülpich	19.234	2,3%	442	20%	2.210	572	25,9%	3,0%
Kreis Euskirchen	183.319	2,5%	4.560	20%	22.800	5838	25,6%	3,2%

Trotz der Versicherung, dass die Fragebögen anonym ausgewertet werden, kamen einige der befragten Personen der Bitte nicht nach, ihren Wohnort im Fragebogen anzugeben. Mithilfe der Angaben innerhalb des Wegeprotokolls konnte der Wohnort in einigen Fällen jedoch näherungsweise nachvollzogen und nachcodiert werden. In ca. 100 Fällen ist der Wohnort im Fragebogen nicht angegeben worden, so dass keine Rückschlüsse auf den Wohnort gezogen werden konnten. Diese Fragebögen wurden jedoch in die Auswertung soweit wie möglich einbezogen. Der Rücklauf auswertbarer Fragebögen entsprach den Erwartungen und ist mit ähnlichen Befragungen im ländlichen Raum vergleichbar.

Der Rücklauf ist relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Gemeinden verteilt. Mit 22,5 % wurde die geringste Rücklaufquote in Weilerswist erreicht. Da dieser Wert nur etwa drei Prozentpunkte unter dem Durchschnitt liegt, stellt er kein Problem dar und kann als ausreichend eingestuft werden. Den höchsten Rücklauf hat mit 30,1 % die Gemeinde Hellenthal, dies ist insofern

interessant, dass die Gemeinde Hellenthal 2012 die Kommune mit dem geringsten Rücklauf war. Zur Grundgesamtheit lässt sich sagen, dass mit 3,2 % der geforderte Werte von 2,5 % deutlich übertroffen wurde. Vor allem in den Südkreiskommunen Dahlem, Hellenthal und Nettersheim konnten Anteile von über 7 % erreicht werden.

3.2 Haushaltsgröße

Die 5.482 befragten Haushalte haben eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,61 Personen (2012: 2,79).

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Bundesrepublik Deutschland lag 2022 bei 2,03. Im Nordrhein-Westfalen beträgt der Wert 2022 2,06 Personen je Haushalt.¹¹ Die Haushaltsgröße im Kreis Euskirchen lag 2019 bei 1,91 Personen¹². Die Haushaltsgröße der Stichprobe liegt demnach deutlich über dem Bundesdurchschnitt und auch dem Kreisdurchschnitt 2019.

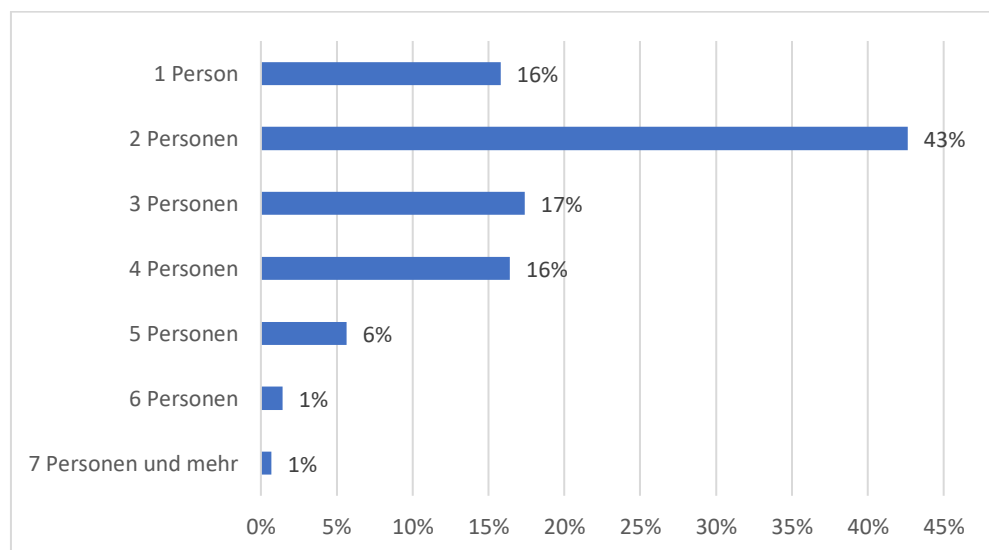


Abbildung 3-1 Anzahl der Personen in den Haushalten der Stichprobe im Kreis Euskirchen im Jahr 2022 (n=5.482)

¹¹ Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html> abgerufen am 28.04.2023.

¹² Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2023: <https://www.landesdaten-bank.nrw.de/> : Privathaushalte nach Haushaltsgrößen (5) – kreisfreie Städte und Kreise – Jahr; abgerufen am 28.04.2023.

Tabelle 3-2 Haushaltsgröße nach Wohnort 2022 (n=5.482)

		Personen je Haushalt								mittlere Haushalts- größe
		1	2	3	4	5	6	7+	gesamt	
Bad Münstereifel	Anzahl	72	216	69	71	24	4	3	459	2,54
	%	16%	47%	15%	15%	5%	1%	1%	100%	
Blankenheim	Anzahl	113	193	60	61	23	10	2	462	2,41
	%	24%	42%	13%	13%	5%	2%	0%	100%	
Dahlem	Anzahl	32	118	56	47	17	3	3	276	2,71
	%	12%	43%	20%	17%	6%	1%	1%	100%	
Euskirchen	Anzahl	163	396	165	135	41	11	9	920	2,54
	%	18%	43%	18%	15%	4%	1%	1%	100%	
Hellenthal	Anzahl	68	233	98	74	34	12	9	528	2,71
	%	13%	44%	19%	14%	6%	2%	2%	100%	
Kall	Anzahl	73	143	67	64	22	10	3	382	2,65
	%	19%	37%	18%	17%	6%	3%	1%	100%	
Mechernich	Anzahl	101	265	122	98	32	12	3	633	2,59
	%	16%	42%	19%	15%	5%	2%	0%	100%	
Nettersheim	Anzahl	64	200	89	95	27	2	1	478	2,65
	%	13%	42%	19%	20%	6%	0%	0%	100%	
Schleiden	Anzahl	64	209	74	89	29	2	2	469	2,63
	%	14%	45%	16%	19%	6%	0%	0%	100%	
Weilerswist	Anzahl	42	141	70	64	27	4	1	349	2,74
	%	12%	40%	20%	18%	8%	1%	0%	100%	
Zülpich	Anzahl	69	229	84	102	32	7	3	526	2,69
	%	13%	44%	16%	19%	6%	1%	1%	100%	
gesamt	Anzahl	861	2343	954	900	308	77	39	5482	2,61
	%	16%	43%	17%	16%	6%	1%	1%	100%	

Die Haushaltsgrößen in Bad Münstereifel und Euskirchen sind unterdurchschnittlich, während in Dahlem, Hellenthal und Weilerswist diese mit 2,71 bzw. 2,74 über dem Durchschnitt liegen.

Haushaltsstruktur

In 1.464 Haushalten lebten Familien mit Kindern, was einen Anteil von etwa 27,2 % ausmacht. In 2.970 Haushalten von 5.390 Haushalten, leben nur Erwachsene über 18 Jahre (55,1 %). Der Anteil der Single-Haushalte lag bei 15,9 %. In 1,9 % der Haushalte lebten Alleinerziehende mit den betreffenden Kindern.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Haushaltsstruktur der Stichprobe im Kreis Euskirchen im Jahr 2022:

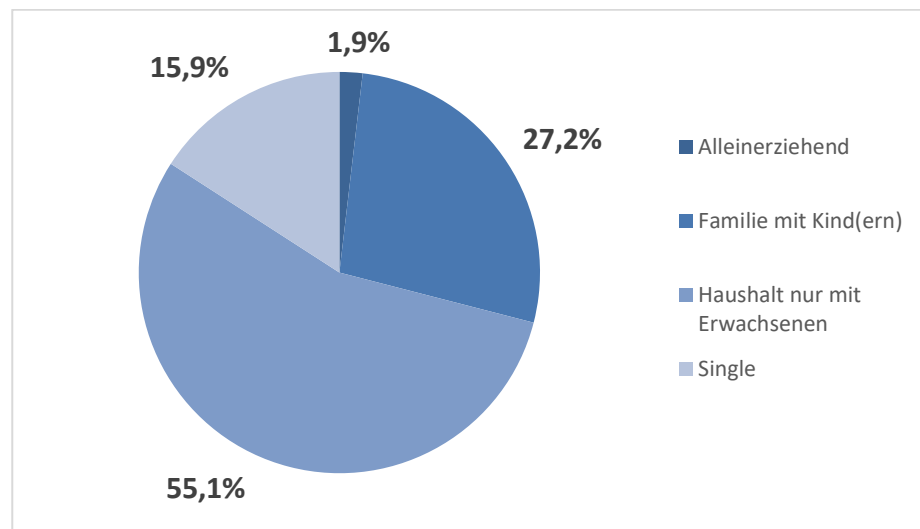


Abbildung 3-2 Haushaltstruktur im Kreis Euskirchen (n=5.390)

Tabelle 3-3 macht deutlich, dass prozentual gesehen die meisten Haushalte mit Alleinerziehenden in Bad Münstereifel leben, die meisten Haushalte mit Familien gibt es in Weilerswist, die mit Haushalten, die nur von Erwachsenen bewohnt werden, in Hellenthal. In Blankenheim befindet sich der größte Anteil an Single-Haushalten. Dominant in allen Kommunen sind die Haushalte nur mit Erwachsenen: Sie sind mit einem Anteil von etwas über 50 % in allen Kommunen die häufigste Haushaltsstruktur.

Tabelle 3-3 Haushaltsstruktur nach Wohnort (n=5.390)

		Haushaltsstruktur				gesamt
		Allein- erziehend	Familien mit Kindern < 18 Jahre	Haushalt nur mit Erwachsenen	Singel	
Bad Münstereifel	Anzahl	18	113	250	70	451
	%	4%	25%	55%	16%	100%
Blankenheim	Anzahl	4	86	251	113	454
	%	1%	19%	55%	25%	100%
Dahlem	Anzahl	4	86	149	32	271
	%	1%	32%	55%	12%	100%
Euskirchen	Anzahl	18	228	499	160	905
	%	2%	25%	55%	18%	100%
Hellenthal	Anzahl	16	123	314	66	519
	%	3%	24%	61%	13%	100%
Kall	Anzahl	4	107	190	72	373
	%	1%	29%	51%	19%	100%
Mechernich	Anzahl	8	168	343	103	622
	%	1%	27%	55%	17%	100%
Nettersheim	Anzahl	3	154	254	65	476
	%	1%	32%	53%	14%	100%
Schleiden	Anzahl	9	123	265	66	463
	%	2%	27%	57%	14%	100%
Weilerswist	Anzahl	4	127	169	41	341
	%	1%	37%	50%	12%	100%
Zülpich	Anzahl	12	149	286	68	515
	%	2%	29%	56%	13%	100%
gesamt	Anzahl	100	1464	2970	856	5390
	%	2%	27%	55%	16%	100%

Anzahl der Kinder

Abbildung 3-3 zeigt die Verteilung der Kinder in den Familien- und Alleinerziehenden-Haushalten. Der Mittelwert der Anzahl der Kinder beträgt bezogen auf diese Haushalte 1,6 Kinder.

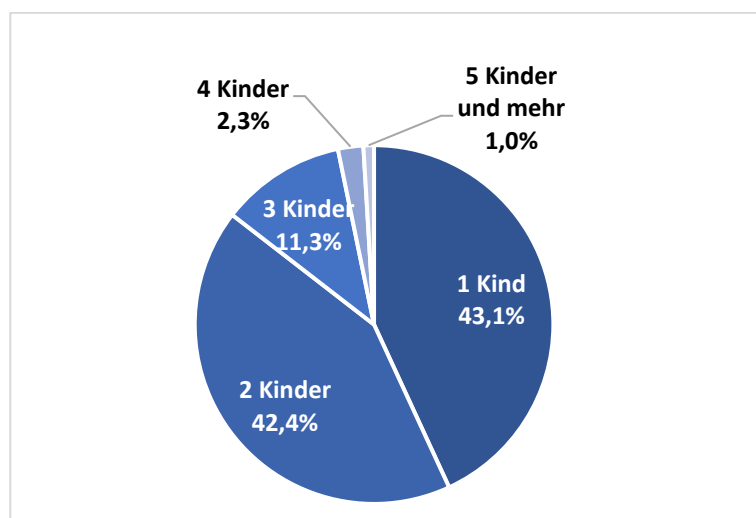


Abbildung 3-3 Anzahl der Kinder in den befragten Familien- und Alleinerziehenden-Haushalten (n=1.577)

3.3 Altersverteilung

5.547 (95 %) der befragten 5.838 Personen haben ihr Alter angegeben. 6,9 % sind unter 18 Jahre alt, 17,3 % sind 70 Jahre und älter.

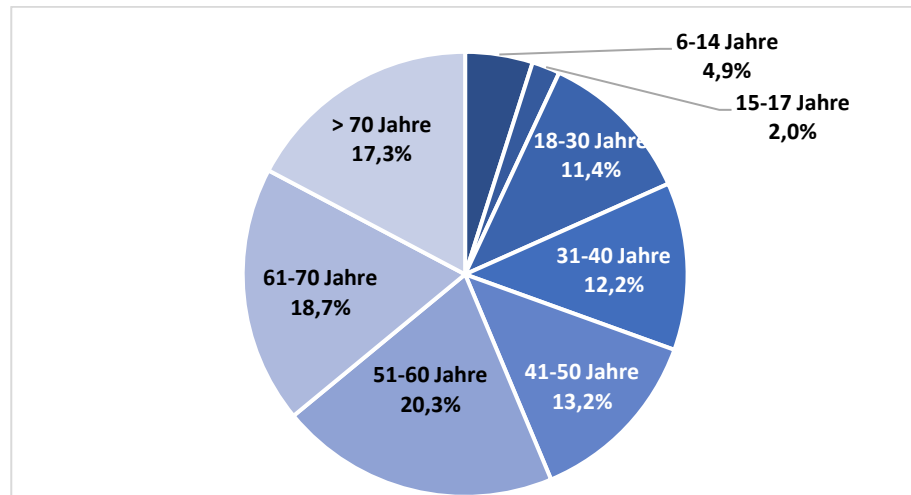


Abbildung 3-4 Alter der Befragten in der Stichprobe (n=5.457)

Die Aufteilung der Stichprobe nach Alter in den Kommunen des Kreises Euskirchen zeigt Tabelle 3-4:

Tabelle 3-4 Altersstruktur der Stichprobe nach Wohnort 2022 in der Stichprobe

		Altersklassen								gesamt
		06 bis 14 Jahre	15 bis 17 Jahre	18 bis 30 Jahre	31 bis 40 Jahre	41 bis 50 Jahre	51 bis 60 Jahre	61 bis 70 Jahre	ab 71 Jahre	
Bad Münstereifel	Anzahl	29	9	30	47	45	105	92	101	458
	%	6%	2%	7%	10%	10%	23%	20%	22%	100%
Blankenheim	Anzahl		2	72	55	55	80	100	100	464
	%	0%	0%	16%	12%	12%	17%	22%	22%	100%
Dahlem	Anzahl	19	3	30	37	31	50	63	41	274
	%	7%	1%	11%	14%	11%	18%	23%	15%	100%
Euskirchen	Anzahl	44	11	97	118	125	167	168	182	912
	%	5%	1%	11%	13%	14%	18%	18%	20%	100%
Hellenthal	Anzahl	30	19	65	52	51	105	98	103	523
	%	6%	4%	12%	10%	10%	20%	19%	20%	100%
Kall	Anzahl	17	12	41	42	51	69	77	70	379
	%	4%	3%	11%	11%	13%	18%	20%	18%	100%
Mechernich	Anzahl	22	12	82	74	104	141	104	93	632
	%	3%	2%	13%	12%	16%	22%	16%	15%	100%
Nettersheim	Anzahl	18	11	48	63	72	112	91	61	476
	%	4%	2%	10%	13%	15%	24%	19%	13%	100%
Schleiden	Anzahl	26	14	68	47	58	104	77	74	468
	%	6%	3%	15%	10%	12%	22%	16%	16%	100%
Weilerswist	Anzahl	26	5	30	53	54	67	59	53	347
	%	7%	1%	9%	15%	16%	19%	17%	15%	100%
Zülpich	Anzahl	37	13	58	77	73	110	92	64	524
	%	7%	2%	11%	15%	14%	21%	18%	12%	100%
gesamt	Anzahl	268	111	621	665	719	1110	1021	942	5457
	%	5%	2%	11%	12%	13%	20%	19%	17%	100%

In Hellenthal, Schleiden und Zülpich sind unter den Befragten überdurchschnittlich viele Kinder. Auffällig ist, dass in Blankenheim nur zwei Kinder teilgenommen haben. Dafür haben sich dort junge Erwachsene an der Befragung am häufigsten beteiligt. In Bad Münstereifel und Blankenheim haben Senioren über 70 Jahre besonders häufig Auskunft gegeben.

Der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) weist Daten zur Altersstruktur im Kreis Euskirchen für den Stichtag 31.12.2021 aus. Einen Vergleich zwischen den Daten des Landesbetriebs und der Stichprobe bietet die folgende Abbildung:

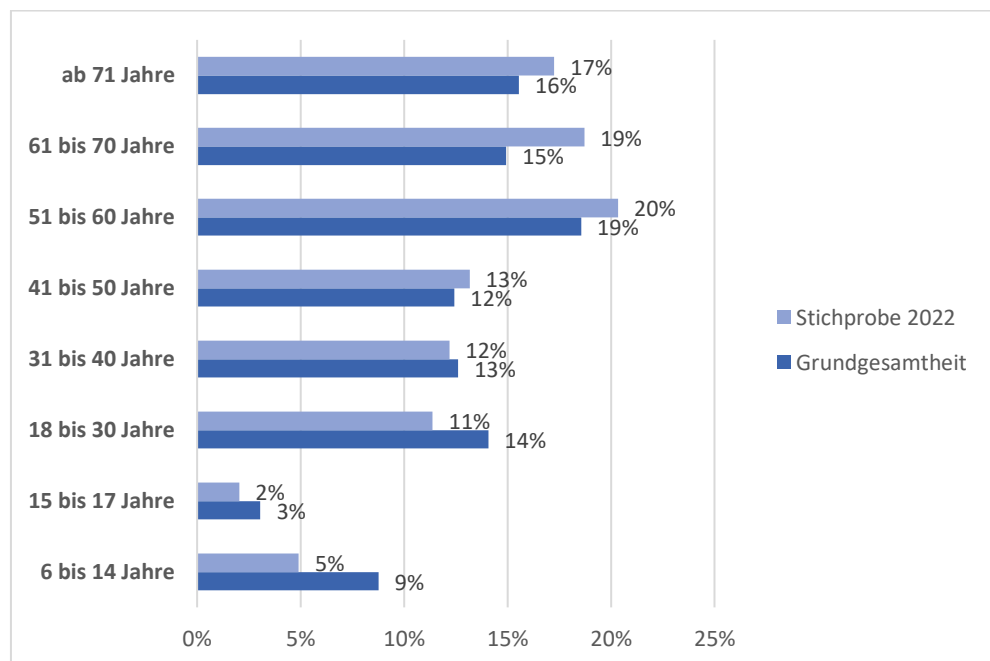


Abbildung 3-5 Altersverteilung: Vergleich der Stichprobe mit Grundgesamtheit von 2021 (n=5.457)

Deutlich wird, dass die Personen zwischen 6 und 30 Jahren in der Stichprobe leicht unterrepräsentiert und die zwischen 50 und 70 Jahren leicht überrepräsentiert sind. Da aktuelle Vergleichswerte vorhanden sind, kann dem durch eine entsprechende Gewichtung der Stichprobe Rechnung getragen werden (vgl. 3.7 Gewichtung und Hochrechnung).

3.4 Geschlecht

Insgesamt haben 5.453 Personen ihr Geschlecht angegeben. Wie allgemein üblich, überwiegen die weiblichen Probandinnen. Nur in Blankenheim haben deutlich mehr Männer geantwortet.

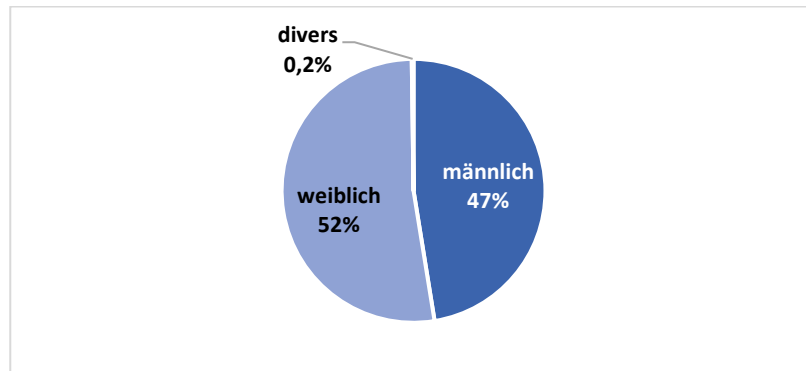


Abbildung 3-6 Geschlechterverteilung der Stichprobe (n=5.453)

Tabelle 3-5 Geschlecht nach Wohnort in der Stichprobe (n=5.453)

Geschlecht nach Wohnort (n=5.465)		Geschlecht		
		männlich	weiblich	gesamt
Bad Münstereifel	Anzahl	226	231	457
	%	49%	51%	100%
Blankenheim	Anzahl	296	168	464
	%	64%	36%	100%
Dahlem	Anzahl	119	154	273
	%	43%	56%	100%
Euskirchen	Anzahl	412	494	906
	%	45%	54%	100%
Hellenthal	Anzahl	244	280	524
	%	46%	53%	100%
Kall	Anzahl	164	217	381
	%	43%	57%	100%
Mechernich	Anzahl	304	331	635
	%	48%	52%	100%
Nettersheim	Anzahl	232	243	475
	%	49%	51%	100%
Schleiden	Anzahl	219	247	466
	%	47%	53%	100%
Weilerswist	Anzahl	143	202	345
	%	41%	58%	99%
Zülpich	Anzahl	234	293	527
	%	44%	56%	100%
gesamt	Anzahl	2593	2860	5453
	%	48%	52%	100%

Auch für die Geschlechtsverteilung im Kreis Euskirchen stehen Daten der Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen zur Verfügung. Den Vergleich zwischen diesen Daten und den Daten der Stichprobe liefert Abbildung 3-7. Demnach weicht die Geschlechtsverteilung in der Stichprobe nicht signifikant von der Landesstatistik ab.

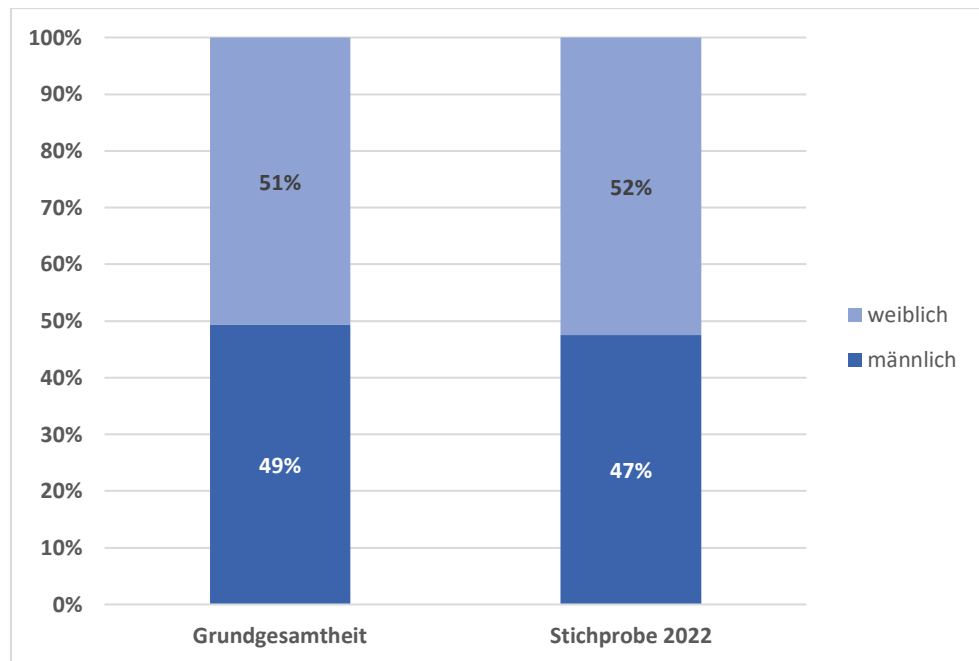


Abbildung 3-7 Geschlechtsverteilung im Kreis Euskirchen: Vergleich der Stichprobe mit den Daten der Landesdatenbank NRW

3.5 Erwerbstätigkeit

5.458 Befragte haben Angaben zu ihrer Erwerbstätigkeit gemacht. Die Hälfte der Befragten ist berufstätig: 39 % in Vollzeit, 15 % in Teilzeit oder geringfügig beschäftigt. 11 % befinden sich in Ausbildung, dabei ist die Mehrzahl in Schulausbildung. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten ist nicht berufstätig; davon sind 29 % Rentner:innen und 5 % Hausfrauen oder -männer. Als erwerbslos bezeichnet sich nur rund 1 % der Befragten. Der Anteil der er-

erwerbslosen Personen an der Gesamtbevölkerung im Kreis Euskirchen beträgt 2021 3,42 %¹³ und liegt damit ähnlich wie bei vergleichbaren Befragungen deutlich höher.

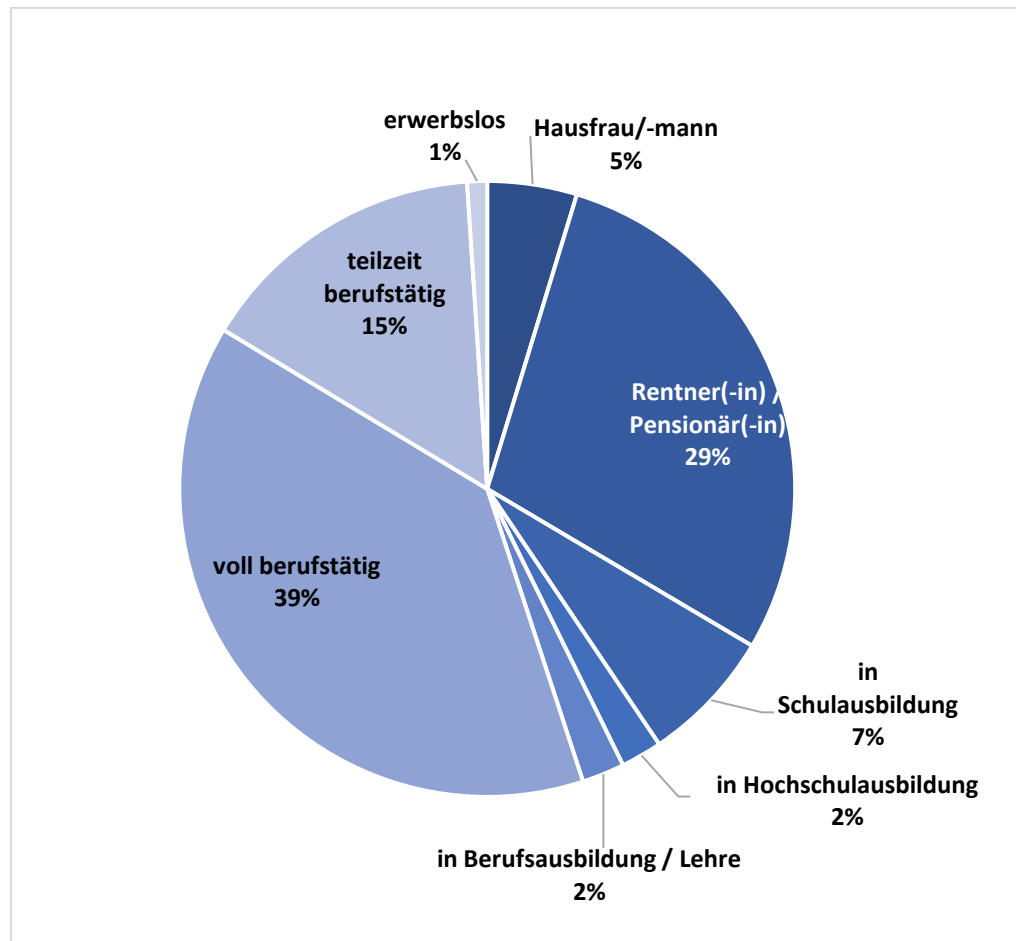


Abbildung 3-8 Erwerbstätigkeit der Befragten in der Stichprobe (n=5.458)

¹³ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2023: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/> Arbeitsmarktstatistik: Arbeitslose nach Geschlecht – Gemeinden - Jahr, abgerufen am 28.04.2023.

Die Angaben zur Erwerbstätigkeit nach Wohnort stellen sich folgendermaßen dar:

Tabelle 3-6 Erwerbstätigkeit der Befragten nach Wohnort

		Berufstätigkeit								gesamt
		Haus- frau/ mann	Rentner(- in) / Pensionä r(-in)	in Schul- aus- bildung	in Hoch- schulaus- bildung	in Berufs- ausbil- dung / Lehre	voll berufs- tätig	teilzeit berufs- tätig	erwerbs- los	
Bad Münstereifel	Anzahl	21	153	35	3	12	171	57	3	455
	%	5%	34%	8%	1%	3%	38%	13%	1%	100%
Blankenheim	Anzahl	9	157	6	15	11	209	50	6	463
	%	2%	34%	1%	3%	2%	45%	11%	1%	100%
Dahlem	Anzahl	20	74	24	6	6	95	44	4	273
	%	7%	27%	9%	2%	2%	35%	16%	1%	100%
Euskirchen	Anzahl	35	302	56	26	9	329	146	7	910
	%	4%	33%	6%	3%	1%	36%	16%	1%	100%
Hellenthal	Anzahl	36	160	51	4	23	174	76	3	527
	%	7%	30%	10%	1%	4%	33%	14%	1%	100%
Kall	Anzahl	14	124	27	6	10	139	57	5	382
	%	4%	32%	7%	2%	3%	36%	15%	1%	100%
Mechernich	Anzahl	27	162	41	13	12	263	105	10	633
	%	4%	26%	6%	2%	2%	42%	17%	2%	100%
Nettersheim	Anzahl	25	115	29	9	4	211	80	4	477
	%	5%	24%	6%	2%	1%	44%	17%	1%	100%
Schleiden	Anzahl	26	110	38	14	14	181	77	4	464
	%	6%	24%	8%	3%	3%	39%	17%	1%	100%
Weilerswist	Anzahl	27	91	31	7	3	119	66	4	348
	%	8%	26%	9%	2%	1%	34%	19%	1%	100%
Zülpich	Anzahl	17	124	47	15	18	220	78	7	526
	%	3%	24%	9%	3%	3%	42%	15%	1%	100%
gesamt	Anzahl	257	1572	385	118	122	2111	836	57	5458
	%	5%	29%	7%	2%	2%	39%	15%	1%	100%

In Bad Münstereifel, Blankenheim und Euskirchen wurden besonders viele Rentner:innen erfasst, ebenso in Blankenheim viele Vollzeit-Berufstätige. Besonders viele in Ausbildung befindliche Personen wurden in Hellenthal und Zülpich befragt.

3.6 Homeoffice

Erstmalig wurden die Befragten 2022 auch explizit nach der Beschäftigung im Homeoffice befragt. Durch die Corona-Pandemie hat die Berufstätigkeit im Homeoffice sehr deutlich an Relevanz gewonnen. In der MiD 2017 gaben nur 13 % der Befragten an, ihre Berufstätigkeit zu mindestens zeitweise im Homeoffice durchzuführen¹⁴.

In der Haushaltsbefragung von 2022 gaben fast 30 % der Befragten mindestens einmal pro Woche an im Homeoffice zu arbeiten. Der Einfluss auf die Mobilität im Kreis Euskirchen wird insoweit deutlich, dass die Mobilitätsrate

¹⁴ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A P8.1 Allgemeine Nutzung Home-Office

im Schnitt geringer ist als der Durchschnitt. Die hohe Homeoffice-Quote ist sicherlich ein Grund hierfür, dass die Mobilitätsrate gesunken ist und die Quote der Immobilien gestiegen ist, was insgesamt zu einem geringeren Gesamtwegeaufkommen führt (siehe auch Kap. 5.2)

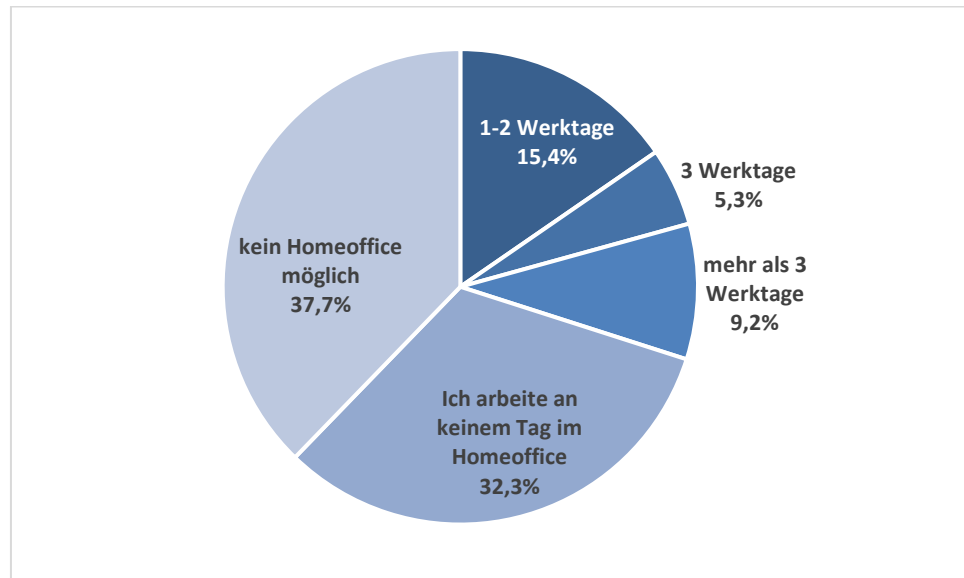


Abbildung 3-9 Anteile der im Homeoffice arbeitenden Befragten (n=3.534)

3.7 Gewichtung und Hochrechnung

Gewichtung

Durch die Gewichtung der Personen- und Wegedatensätze werden Verzerrungen der Befragungsergebnisse, die aus der Unter- oder Überrepräsentierung einzelner Bevölkerungsgruppen resultieren, weitgehend ausgeglichen. Beispielsweise ist die männliche Bevölkerung in der Haushaltsbefragung unterrepräsentiert. Da Frauen und Männer häufig ein unterschiedliches Verkehrsverhalten haben (z.B. bei der Anzahl der Wege aufgrund von verstärkter Teilzeitberufstätigkeit, der Übernahme vieler Hol- und Bringwege oder bei der Verkehrsmittelwahl und Wegelänge), ist eine Gewichtung geboten. Gleiches gilt für die Altersklassen.

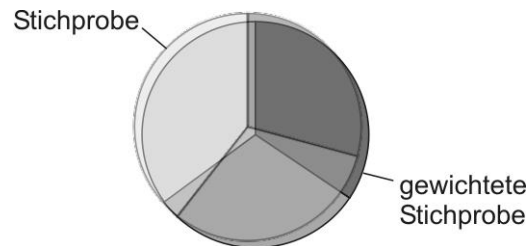
Hochrechnung

Die Hochrechnung der Datensätze auf die Gesamtbevölkerung wird durchgeführt, um Aussagen über die Gesamtmobilität der Bevölkerung treffen zu können, insbesondere um das Mengengerüst der räumlichen Verflechtungen des Kreises Euskirchen zu erstellen. Da der Bevölkerungsanteil der einzelnen Gemeinden und Städte *in der Stichprobe* z.T. stark von dem *der gesamten Kreisbevölkerung* abweicht, wird die Hochrechnung für die einzelnen

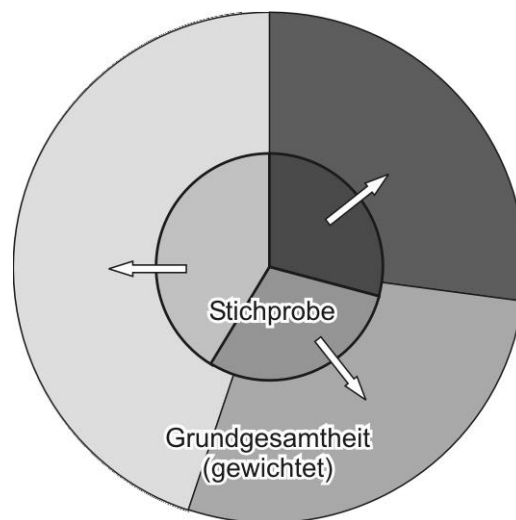
Kommunen separat durchgeführt. Somit wird durch die Hochrechnung die unterschiedliche Rücklaufquote aus den Kommunen ausgeglichen.

Abbildung 3-10 Prinzipdarstellung von Gewichtung und Hochrechnung

Gewichtung der Stichprobe



Hochrechnung auf die Grundgesamtheit (Einwohnerzahl) (bei gleichzeitiger Gewichtung)



Merkmal Einwohnerzahl

Der Vergleich zwischen den Einwohnerzahlen und dem Rücklauf aus den Kommunen wurde bereits in Kapitel 3 dargestellt. Zu beachten ist, dass in die Befragung nur Personen ab sechs Jahren einbezogen wurden, so dass sich die Hochrechnungsfaktoren auf diesen Bevölkerungsanteil beziehen. Beispielsweise ergab sich aus der Stadt Euskirchen ein Rücklauf von 964 Fragebögen (entsprechend Personen) bei insgesamt 54.995 Einwohner:innen ab sechs Jahren, so dass sich für alle Datensätze aus Euskirchen ein Hochrechnungsfaktor von $54.995/964 = 57,049$ errechnet. Anschaulich gesprochen repräsentiert jeder Fragebogen aus Euskirchen 57 Euskirchener Einwohner:innen ab einem Alter von sechs Jahren.

Gewichtungsmerkmale	Die Hochrechnung der Datensätze erfolgt nach dem Merkmal EINWOHNERZAHL je Kommune wie oben beschrieben, während eine Gewichtung nach den Merkmalen GESCHLECHT (kommunenspezifisch) und ALTERSGRUPPE (kreisweit) erfolgt. Diese beiden Merkmale bestimmen das Verkehrsverhalten stark.
Merkmal Altersgruppe	Es bestehen Abweichungen zwischen der Altersverteilung in der Stichprobe und in der Grundgesamtheit. Insbesondere sind die Altersgruppen von 6 bis 30 Jahren unterrepräsentiert, während die 50-bis 70-Jährigen überrepräsentiert sind. Für die Datensätze aller Altersgruppen werden daher Hochrechnungsfaktoren als Quotient aus dem jeweiligen kreisweiten Altersgruppenanteil und dem Altersgruppenanteil in der Stichprobe errechnet. ¹⁵
Merkmal Geschlecht	Beim Merkmal Geschlecht werden kommunenscharfe Gewichtungsfaktoren angesetzt.
Gesamthochrechnungsfaktor	<p>Den einzelnen Datensätzen der Befragten werden nach den Merkmalen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wohnort (Kommune)• Altersgruppe• Geschlecht <p>Hochrechnungs- und Gewichtungsfaktoren zugeordnet, die wie oben beschrieben, bestimmt werden. Aus deren Multiplikation ergibt sich ein Gesamthochrechnungsfaktor.¹⁶</p>
Allgemeine Anmerkung	Die dargestellten Daten zur Mobilität basieren auf gewichteten und hochgerechneten Auswertungen, da als Basis für Planungen die Gesamtzahl der Wege der Einwohner:innen des Kreises Euskirchen beziffert werden muss. Die Auswertungen der Zusatzfragen (siehe Kapitel 6) beziehen sich wiederum nur auf die Stichprobe, da eine Gewichtung von Meinungsäußerungen nicht sinnvoll ist.

¹⁵ Die gemeindegewichtete Hochrechnung nach Altersgruppen erscheint nicht sinnvoll, da die Stichprobensegmente für die einzelnen Altersgruppen in der Regel zu klein und nicht mehr repräsentativ sind. Von insgesamt 88 Stichprobensegmenten (8 Altersgruppen in 11 Kommunen) sind 62 kleiner als 50 Personen.

¹⁶ Die Multiplikation der Hochrechnungs- und Gewichtungsfaktoren ist eine mathematische Näherung und erfordert eine geringfügige nachträgliche Korrektur, damit die hochgerechnete Gesamtzahl der Stichprobe mit der Einwohnerzahl (Grundgesamtheit) übereinstimmt. Das Näherungsverfahren erscheint zulässig, da die Gewichtungsfaktoren nahe bei 1 liegen.

4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

In diesem Kapitel werden der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln bei den Befragten bzw. in deren Haushalten dargestellt. Neben dem Besitz von Kraftfahrzeugen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln wurde auch Führerscheinbesitz erfragt. Insgesamt machten 5.333 Personen (gewichtet) Angaben zum Verkehrsmittelbesitz in ihrem Haushalt.¹⁷

Bei den Ausführungen zum Fahrradbesitz und -verfügbarkeit ist darauf hinzuweisen, dass eine Unterscheidung zwischen konventionellen muskelbetriebenen und den elektrisch unterstützten Pedelecs stattgefunden hat. Diese Unterscheidung ist der Methodik der MiD von 2017 geschuldet um Vergleiche mit den Werten auf Bundes- und Landesebene durchführen zu können.

4.1 Fahrradbesitz und -verfügbarkeit, Verfügbarkeit Fahrradabstellabstellplatz

Fahrradbesitz

Etwa 40 % der befragten Haushalte besitzen kein konventionelles Fahrrad (1.427 Haushalte) (2012: 32 % der Haushalte). Somit liegt die Fahrrad-Ausstattung im Kreis Euskirchen mit 60 % deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 76 % und dem Kreistyp „städtischer Kreis“ von 75 %.¹⁸

Allerdings ist festzuhalten, dass seit 2012 der Pedelecanteil in den Haushalten rasant gestiegen ist (siehe Abbildung 4-5). Bei Betrachtung von Fahrrad- und Pedelecanteilen in Gänze beträgt der Anteile der Haushalte, die weder das eine noch das andere besitzen bei 28 %.

Deutlich wird, dass im Kreis Euskirchen vor allem die Haushalte ohne Fahrrad und mit nur einem Fahrrad deutlich über bzw. unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt liegen¹⁹:

¹⁷ Hinsichtlich des Verkehrsmittelbesitzes wird diese Zahl als Stichprobenanzahl gewertet, da die Frage nach dem Vorhandensein der verschiedenen Verkehrsmittel im Haushalt in einem Block gestellt wurde. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Angaben zu den Verkehrsmitteln bei den Befragten, die bei irgendeinem Verkehrsmittel Angaben gemacht haben, vollständig sind.

¹⁸ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A H11.2 Anzahl Fahrräder im Haushalt.

¹⁹ ebd.

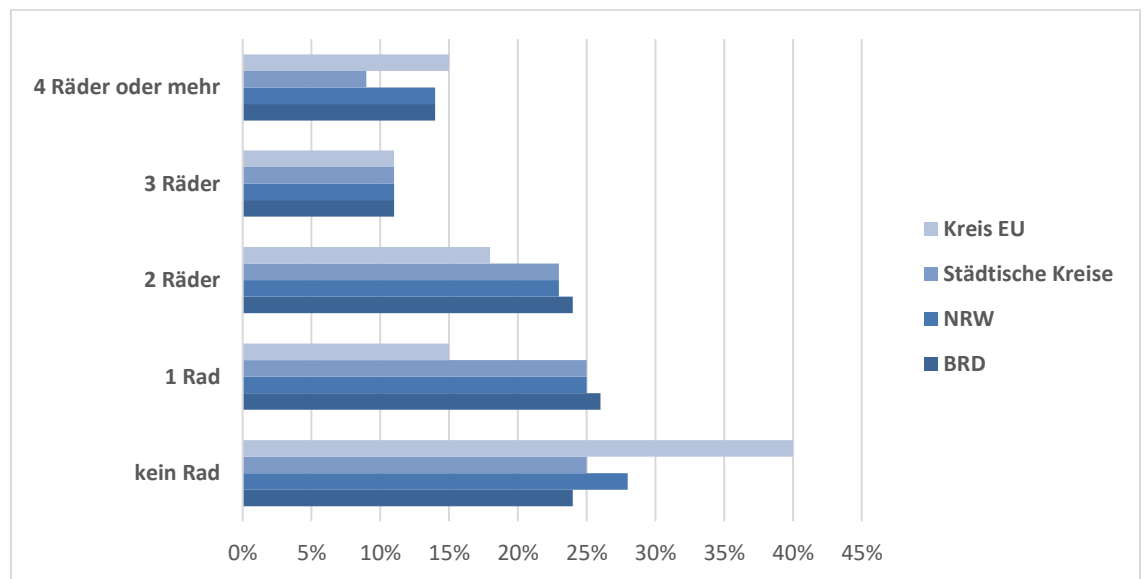


Abbildung 4-1 *Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Euskirchen im Vergleich mit der BRD und NRW sowie dem Kreistyp „städtischer Kreis“*

Fahrradbesitz nach Kommunen

Dies ist in Teilen wahrscheinlich auf die für das Fahrradfahren zumindest im Südkreis ungünstige Topografie zurückzuführen. Für Siedlungstypen unterschieden nach Topografie trifft die MiD leider keine Aussagen. Andererseits ist aber darauf hinzuweisen, dass der Anteil der Pedelecs sehr stark seit 2012 gestiegen ist (siehe Abbildung 4-5). Insoweit kann interpretiert werden, dass die konventionellen Fahrräder von E-Bikes ersetzt wurden.

Wie auch 2012 zeigt die Auswertung deutlich, dass in den topografisch für den Radverkehr begünstigten Nordkreis-Kommunen Euskirchen, Weilerswist und Zülpich die wenigsten Haushalte über kein Fahrrad verfügen. Die meisten Haushalte ohne Fahrrad weisen Kall, Bad Münstereifel und Blankenheim auf.

Abbildung 4-2 zeigt den Mittelwert der Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern in den Kommunen des Kreises Euskirchen im Vergleich mit NRW und der gesamten BRD.

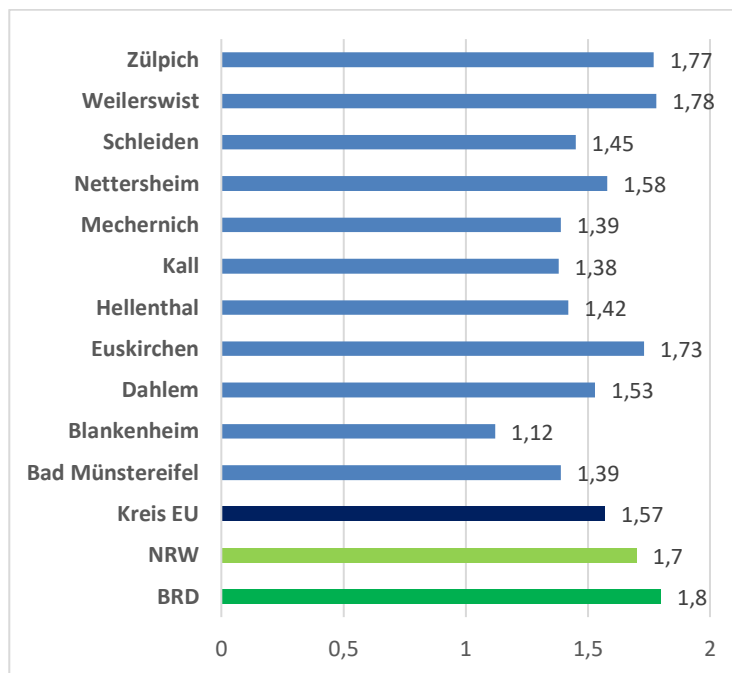


Abbildung 4-2 Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern (Mittelwert)

Fahrradverfügbarkeit

Die Auswertungen zur Fahrradverfügbarkeit bieten noch einmal einen anderen Blick als die Auswertung zur Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern:

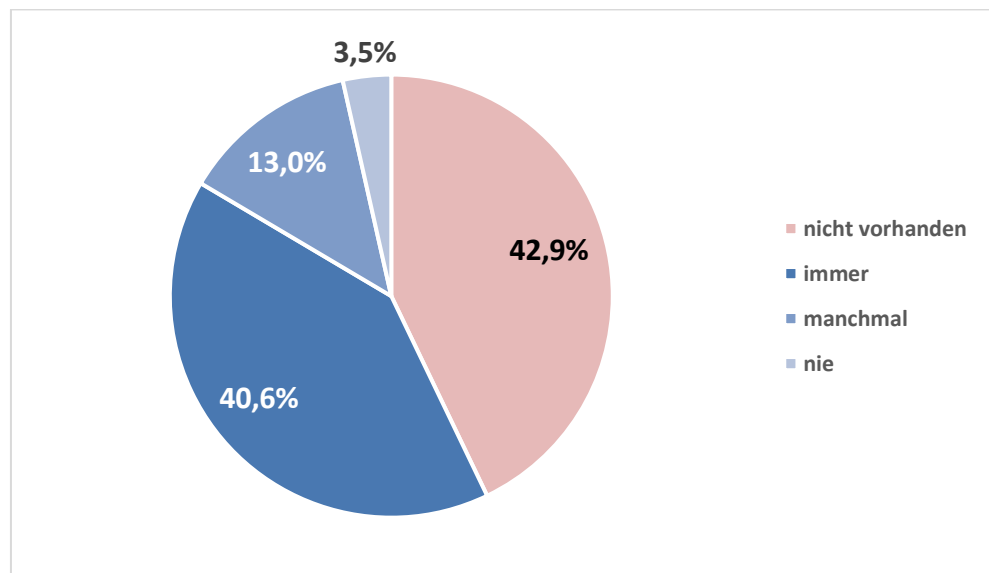


Abbildung 4-3 Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten (n=5.333)

Nicht einmal die Hälfte aller Befragten gibt an, immer ein Fahrrad zur Verfügung zu haben. Im Vergleich zu 2012 ist der Wert derjenigen, die keinen

Zugriff auf ein Rad haben nochmal um knapp 10 % gestiegen. Wie sich das auf die Altersklassen verteilt, zeigt folgende Abbildung:

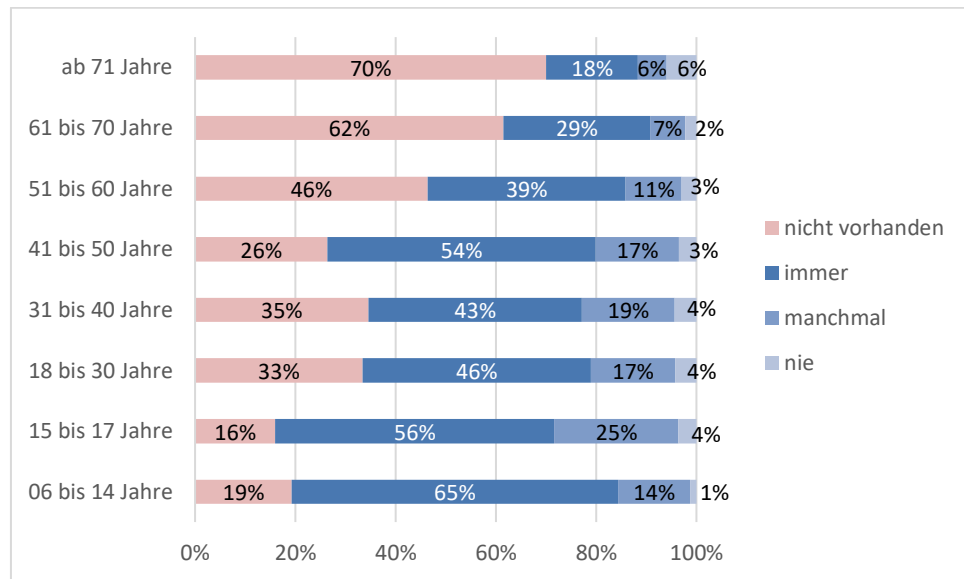


Abbildung 4-4 Fahrrad-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklassen (n=5.277, gewichtet)

Deutlich wird, dass vor allem die Kinder und Jugendlichen sehr häufig ein Fahrrad zur Verfügung haben. Mit dem zunehmenden Alter nimmt die Verfügbarkeit signifikant ab. Dies ist aber teilweise in Korrelation mit der Pedelec-Verfügbarkeit zu sehen (siehe Abbildung 4-5), da diese mit älteren Altersklassen bis 70-Jahre signifikant zunimmt.

Besitz und Verfügbarkeit von Pedelecs

Pedelecs erleben insbesondere seit der Corona-Pandemie ein Boom. Laut Daten des Statistischen Bundesamtes liegt der Anteil der Haushalte mit dem Besitz von mehr als einem Pedelec im Jahre 2021 bei 13 %.²⁰ Im Kreis Euskirchen ist dieser Boom seit 2012 sehr deutlich sichtbar. So verfügen im Jahr 2022 bereits 1.502 Haushalte aus der Stichprobe (28,2 % der befragten Haushalte) über mindestens ein Pedelec, was im Vergleich zu 2012 zu einer enormen Steigerung von 900 % entspricht (2012: 3,8 % der befragten Haushalte besitzt mindestens ein Pedelec).

²⁰ Statistisches Bundesamt 2021: Zahl der Woche Nr. 38 vom 21. September 2021.

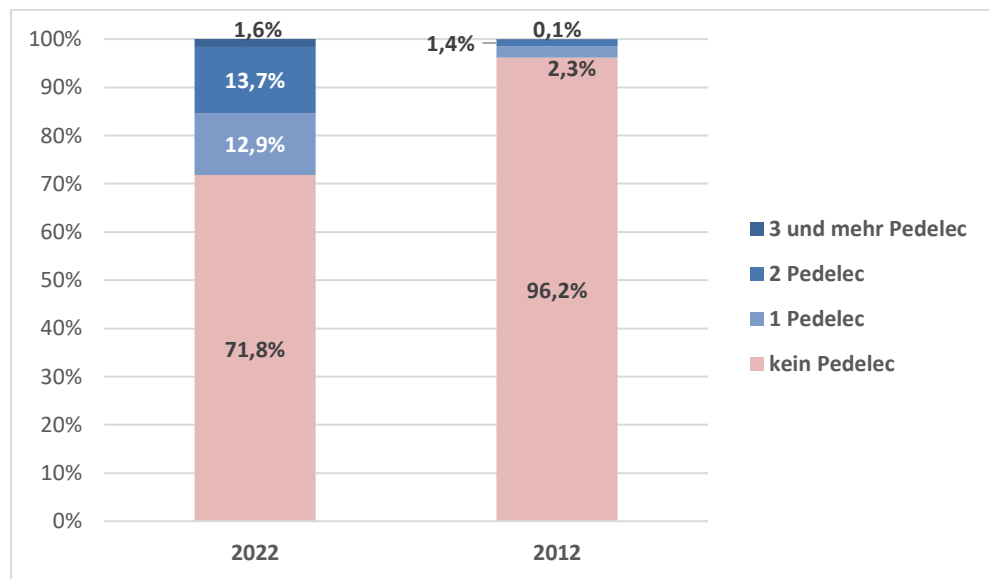


Abbildung 4-5 Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs im Kreis Euskirchen 2022 und 2012

Vor allem der sukzessive Ersatz der „muskelbetriebenen“ Fahrräder durch Pedelecs wird an folgender Abbildung deutlich. Manche Haushalte besitzen zwar kein Fahrrad oder auch nur wenige Fahrräder, dafür aber mindestens ein Pedelec:

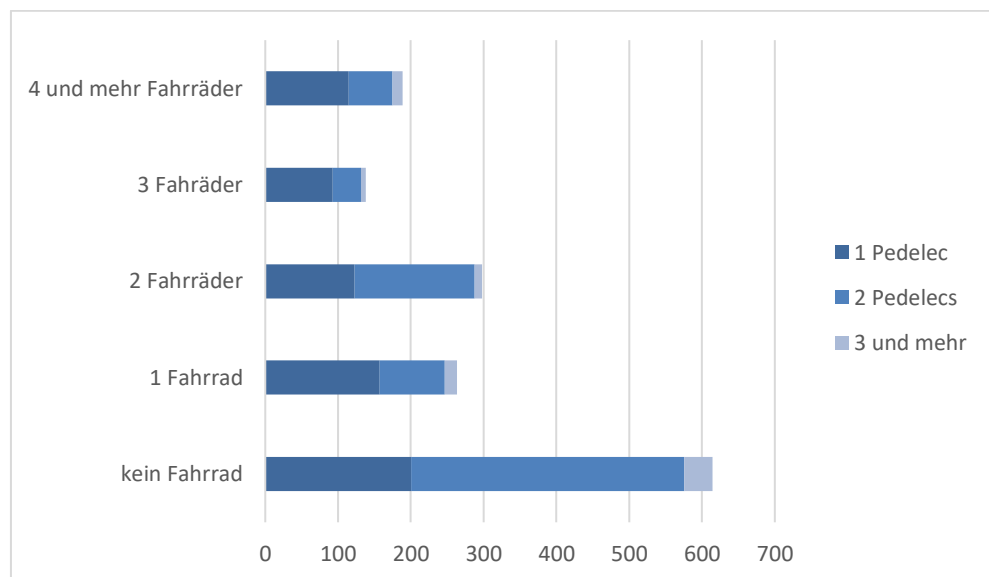


Abbildung 4-6 Absolute Anzahl der Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs im Haushalt im Zusammenhang mit der Fahrradverfügbarkeit

615 Haushalte geben an, dass sie zwar kein Fahrrad, aber mindestens ein Pedelec besitzen.

Größere Unterschiede lassen sich auch in der Pedelec-Verfügbarkeit nach Kommunen ausmachen:

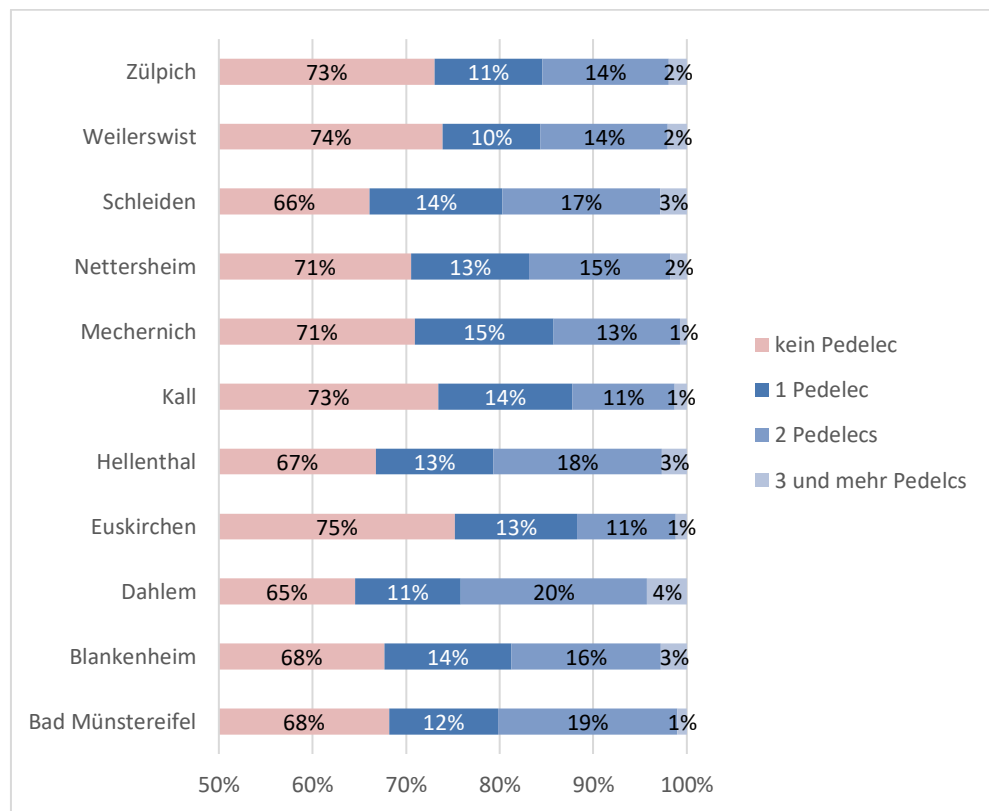


Abbildung 4-7 Ausstattung der Haushalte mit Pedelecs nach Kommunen

In den Südkreis-Kommunen Dahlem, Schleiden und Hellenthal sind die meisten Pedelecs in den Haushalten vorhanden, in Zülpich, Mechernich, Euskirchen und Weilerswist die wenigsten. Hier kann eindeutig abgelesen werden, dass in den topographisch bewegteren Südkreiskommunen, dass Pedelec mittlerweile eine Schlüsselrolle besitzt. Vor diesem Hintergrund ist die Situation des Radverkehrs in den Kommunen auch neu zu beurteilen, da die Topographie in Zukunft eine immer geringe Rolle als Grund für das Nicht-Radfahren einnimmt.

Interessant ist die Auswertung nach Pedelec-Verfügbarkeit und Altersklassen. Generell ist mit zunehmendem Alter eine höhere Pedelec-Verfügbarkeit je Haushalt feststellbar. Allerdings ist selbst bei den jüngeren Altersklassen unter 30-Jahre eine vergleichsweise relevante Verfügbarkeit feststellbar.

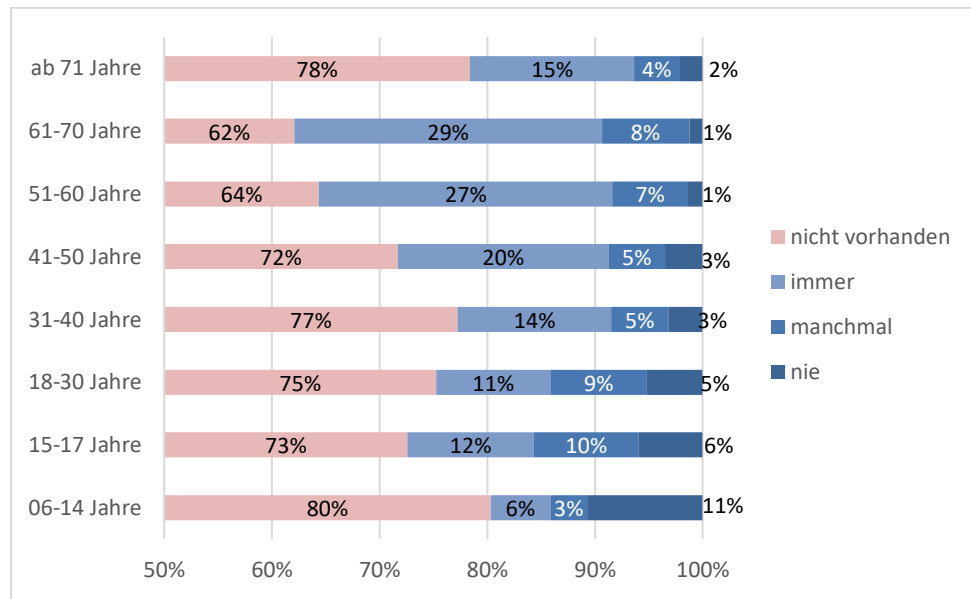


Abbildung 4-8 Pedelec-Verfügbarkeit bei den Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=5.277)

Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen

Bei der Beantwortung der Frage nach der Verfügbarkeit von sicheren Abstellplätzen am Wohn- und Arbeitsort gaben 90 % der Befragten an, dass sie über einen komfortablen und sicheren Abstellort an ihrer Wohnung verfügen. Am Arbeits- oder Ausbildungsort gab mit etwa 16 % hingegen nur ein Bruchteil an über einen sicheren Abstellort zu verfügen. Hier besteht somit ein gewichtiger Hebel zur Förderung des Radverkehrs. Methodisch kann nicht ermittelt werden ob diese Arbeitswege auch unbedingt in fahrradaffinen Distanzen liegen, da aber ca. 71 % der getätigten Wege im Kreisgebiet verbleiben und 62 % der Wege kürzer als 10 km lang sind, was eine durchaus schaffbare Pedelecstrecke darstellt, ist dennoch von einem großen Potenzial auszugehen. In Kombination mit den geplanten Radpendlerwegen ist eine Kooperation mit großen Arbeitgebern beim Ausbau der Abstellmöglichkeiten aus gutachterlicher Sicht sehr sinnvoll.

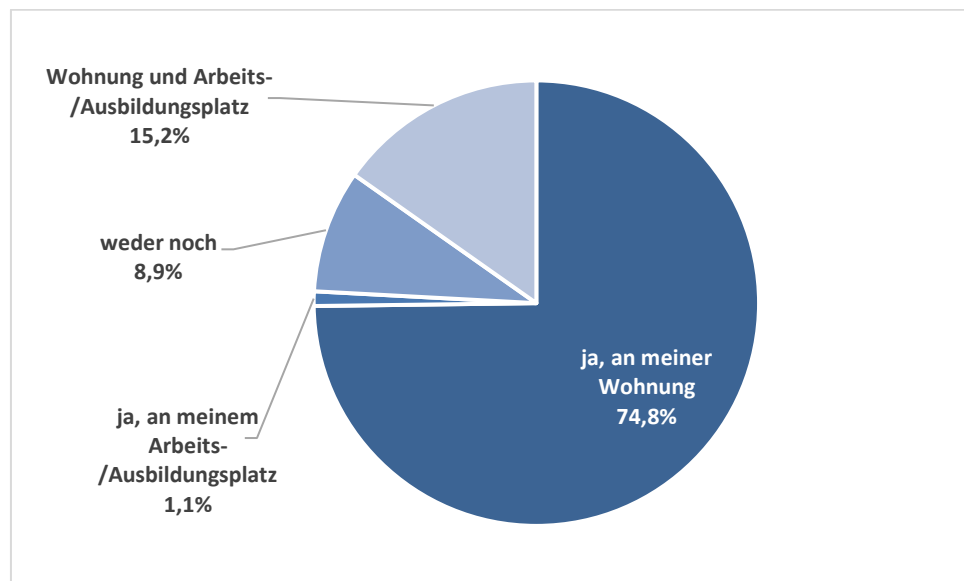


Abbildung 4-9 Verfügbarkeit komfortabler und sicherer Fahrradabstellanlagen (n=4.551)

4.2 Motorisierung: Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit

Pkw-Besitz

Im Kreis Euskirchen herrscht fast Vollmotorisierung: 96,8 % aller Haushalte besitzen mindestens einen Pkw (2012: 94,5 %), jeder Haushalt verfügt durchschnittlich über 1,7 Pkw (2012: 1,6 Pkw).

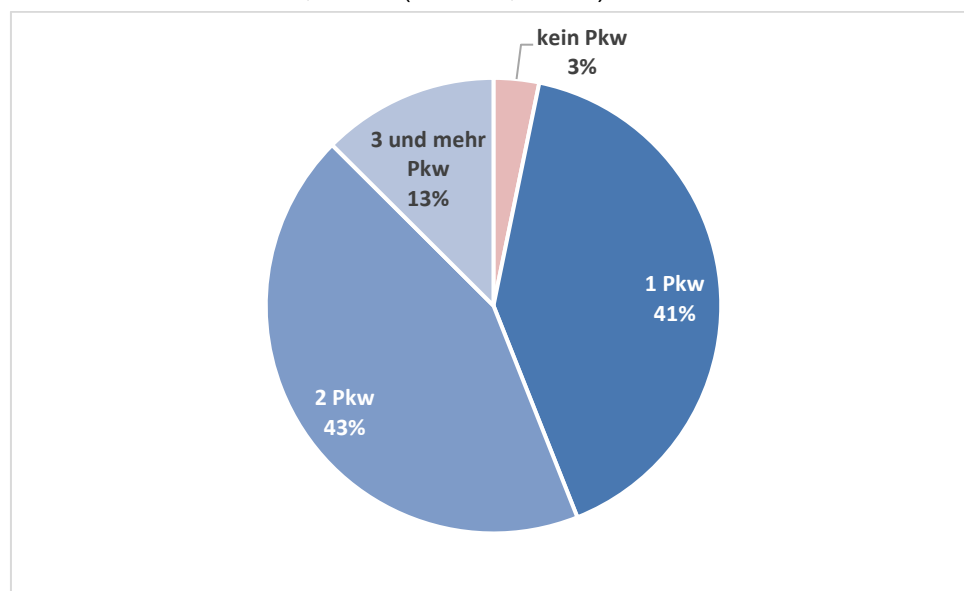


Abbildung 4-10 Anteil der Pkw-Ausstattung in den befragten Haushalten (gewichtet, n=5.333)

Im Vergleich zu 2012 ist damit dieser Wert nochmal leicht gestiegen. Auch im Vergleich zu den Werten des Bundes und von NRW, die bei 1,1 Pkw liegen, ist dieser Wert überdurchschnittlich. Interessant ist auch, dass die Werte im Kreis Euskirchen von 2000 mit 1,5 Pkw je Haushalt über 2012 mit 1,6 Pkw zu 1,7 Pkw im Jahre 2022 kontinuierlich steigen, während sowohl Bundes- als auch Landeswert von 1,2 auf 1,1 Pkw gefallen sind.

Die Untersuchung weist mit einem Anteil von autofreien Haushalten von nur 3,2 % einen deutlich niedrigen Wert aus als die MiD-Studie 2017 mit 15 % autofreien Haushalten für den Kreistyp „städtischer Kreis“, dem der Kreis Euskirchen zugeordnet ist.²¹

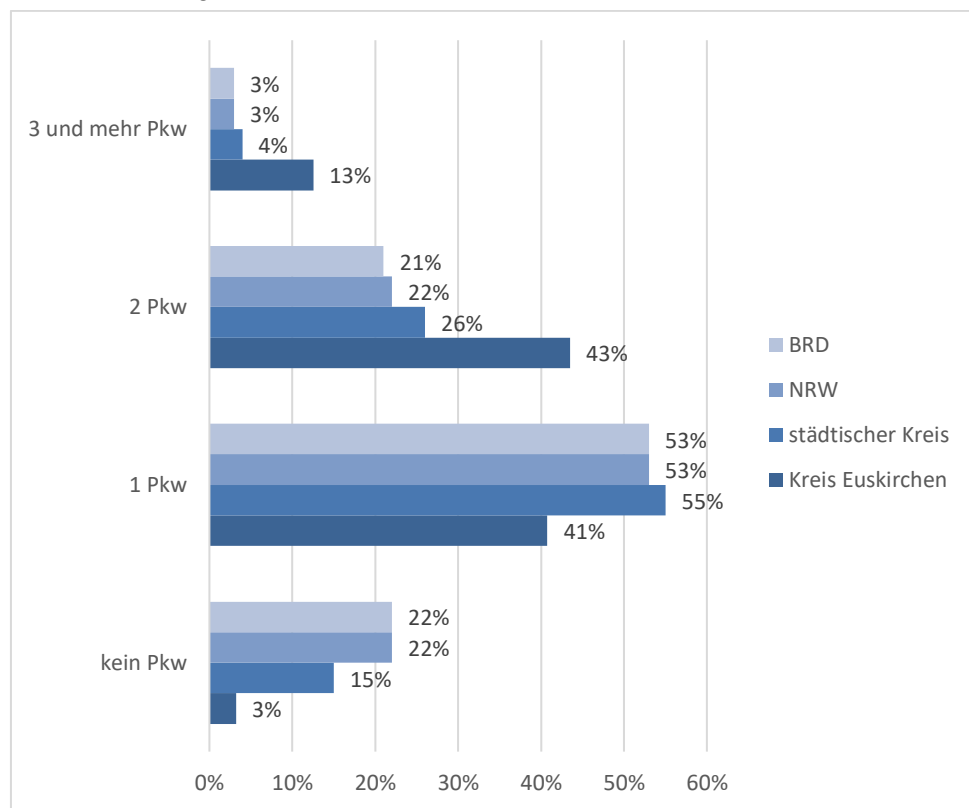


Abbildung 4-11 *Prozentualer Anteil der Ausstattung der Haushalte mit Pkw im Kreis Euskirchen im Vergleich mit der BRD und NRW sowie dem Kreistyp "städtischer Kreis"*

Die Abbildung 4-12 zeigt die Ausstattung der Haushalte nach Wohnort. 5 % der Haushalte in der Stadt Euskirchen leben autofrei, das ist der höchste Wert im Kreis Euskirchen. Weitere 46 % der Euskirchener Haushalte verfügen über nur einen Pkw. Damit sind die wenigsten Pkw pro Haushalt in der Stadt Euskirchen zugelassen.

²¹ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A H8 Anzahl Autos im Haushalt.

Die meisten Pkw pro Haushalt sind mit Abstand in Hellenthal (1,92 Pkw) zugelassen.

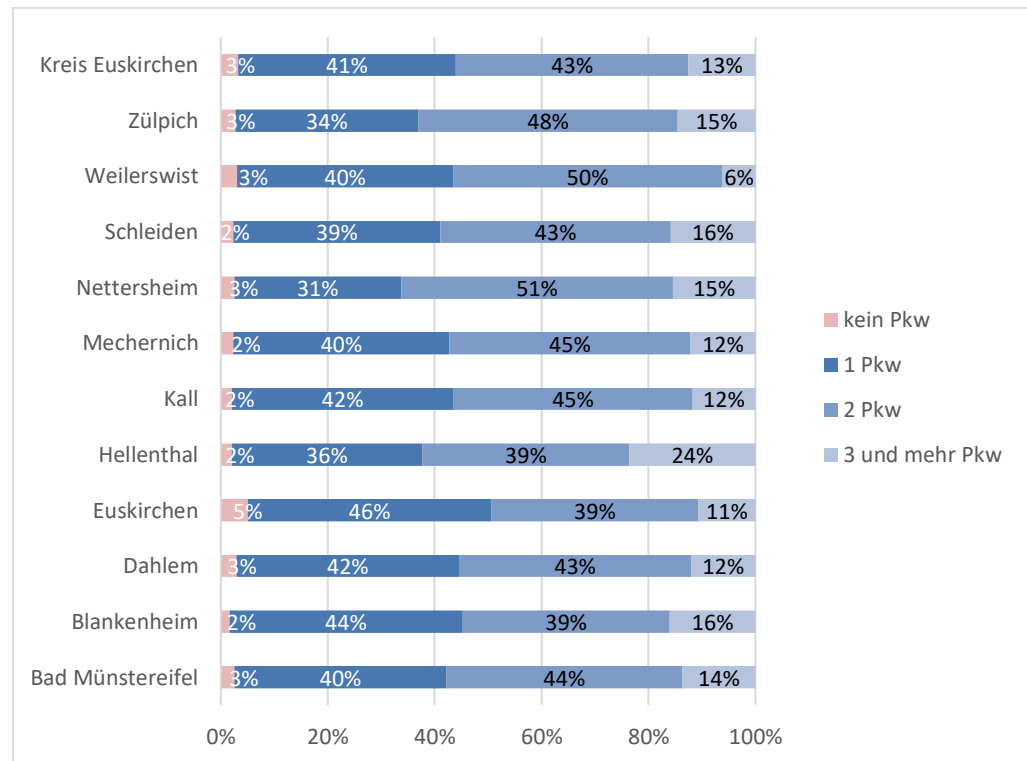


Abbildung 4-12 Pkw-Besitz in den befragten Haushalten nach Wohnort (gewichtet, n=5.333)

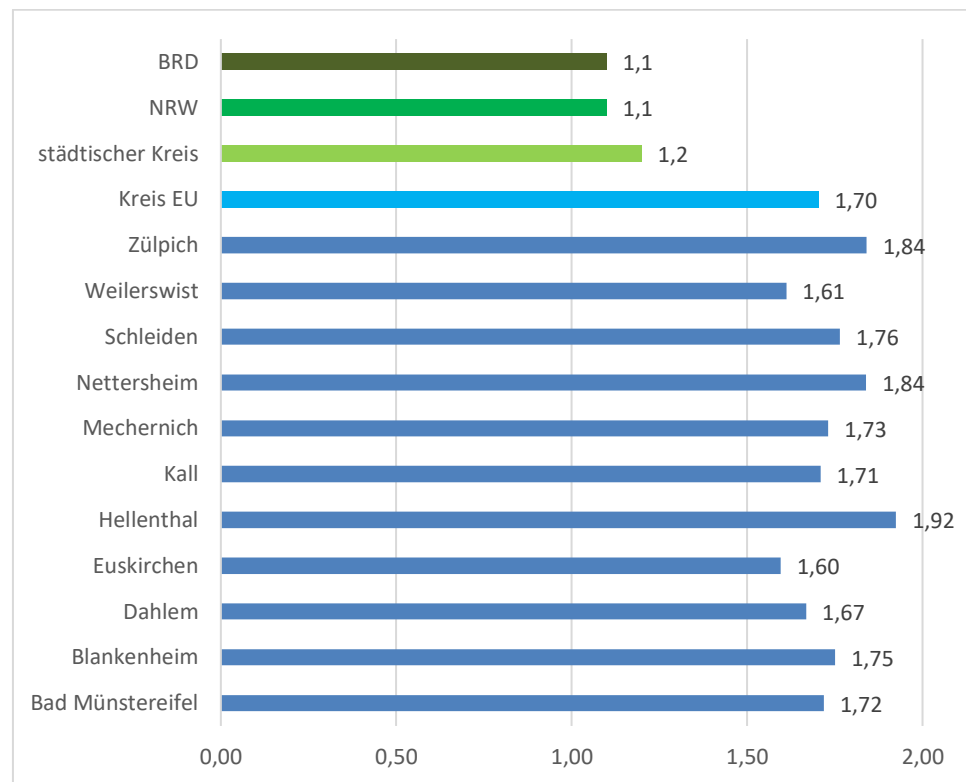


Abbildung 4-13 Ausstattung der Haushalte mit Pkw (Mittelwert)

Beim Blick auf den Pkw-Besitz bezogen auf die Haushaltsgröße wird deutlich, dass insbesondere Single-Haushalte am ehesten autolos sind. Ansonsten nimmt die Pkw-Anzahl je größer der Haushalt ist auch kontinuierlich zu.

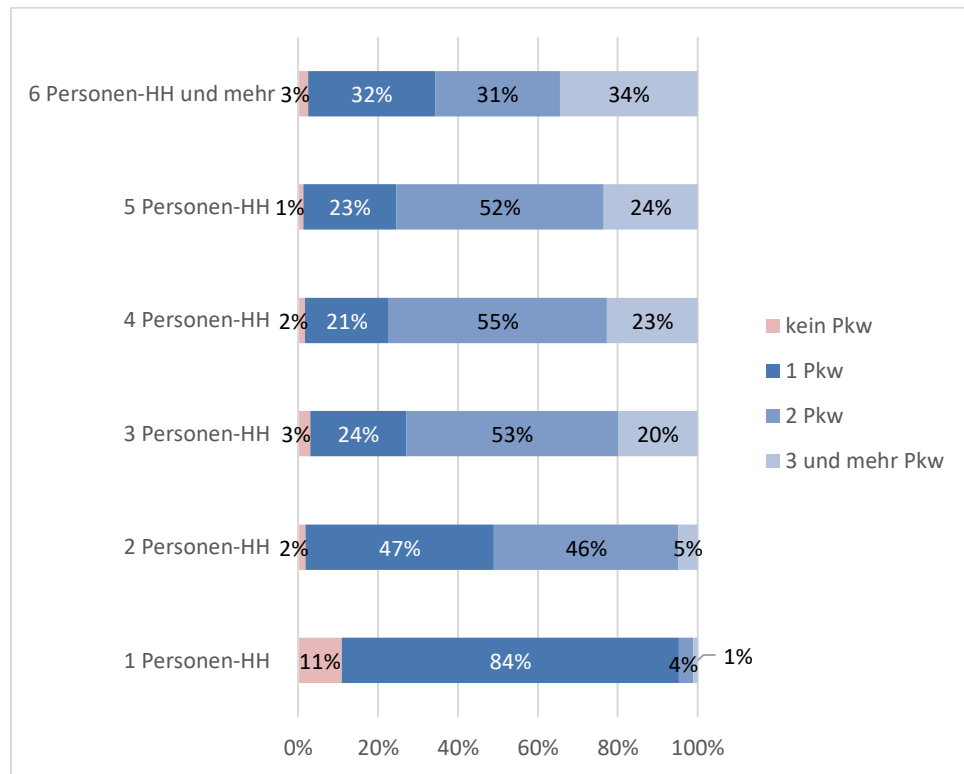


Abbildung 4-14 Pkw-Besitz bezogen auf die Haushaltsgröße (gewichtet, n=5.320)

In der Befragung wurden die Haushalte, die angaben, kein Auto zu besitzen, nach ihren Gründen befragt. 210 Haushalte (gewichtet) gaben folgende Antworten:

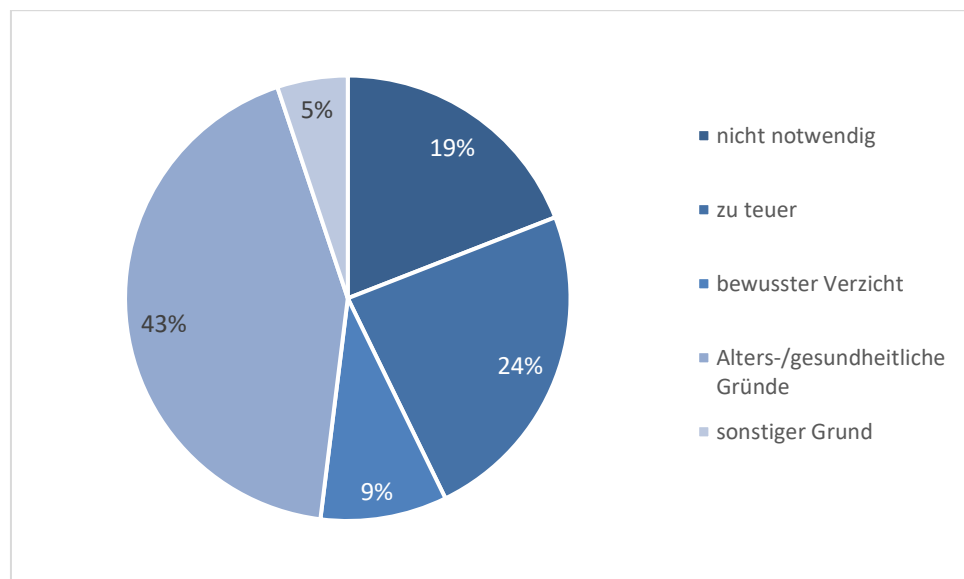


Abbildung 4-15 Gründe für den Nicht-Besitz eines Autos (gewichtet, n=210, Mehrfachantworten waren möglich)

28 % der Antworten der autofreien Haushalte geben an, freiwillig auf ein Auto zu verzichten („nicht notwendig“ oder „bewusster Verzicht“). Knapp 67 % verzichten jedoch nicht freiwillig: Sie können entweder aus gesundheitlichen oder Altersgründen kein Auto (mehr) fahren oder sich kein Auto leisten.

Pkw-Verfügbarkeit

Für das Mobilitätsverhalten bedeutend ist in erster Linie die Pkw-Verfügbarkeit. Im Fragebogen wurde die Frage gestellt, ob ein Pkw immer, manchmal oder nie zur Nutzung zur Verfügung steht.

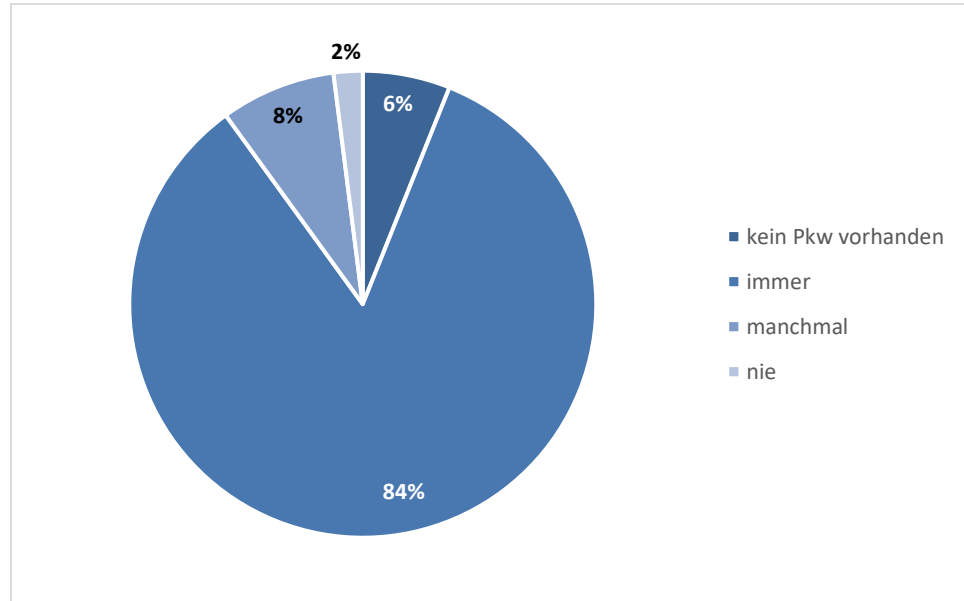


Abbildung 4-16 Pkw-Verfügbarkeit der Befragten über 17 Jahre (gewichtet, n=4.697)

Im Vergleich zu 2012 sind nur noch geringe Veränderungen festzustellen: Gaben im Jahr 2012 82 % der Personen an, sie verfügten immer über einen Pkw, sind dies im Jahr 2022 84 % der befragten Personen. Während der Sprung von 2000 auf 2012 noch 12 % entsprach, ist nun eine gewisse Sättigung festzustellen.

Bei den Altersklassen wird deutlich, dass am ehesten noch die über 70-Jährigen eine geringere Verfügbarkeit angeben. Dies kann in Teilen mit der noch geringeren Führerscheinbesitzquote zusammenhängen. Bei allen anderen Altersklassen sind nur geringfügige Unterschiede feststellbar.

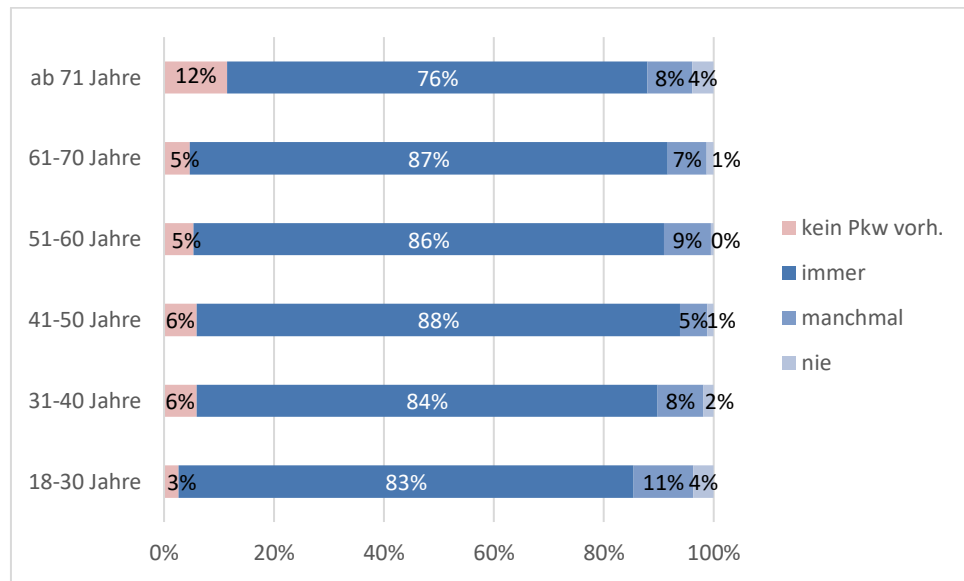


Abbildung 4-17 Pkw-Verfügbarkeit der Befragten nach Altersklasse (gewichtet, n=4.641)

Besitz eines E-Pkw

Aufgrund der immer weiter steigenden Bedeutung von E-Fahrzeugen im Straßenverkehr ist 2022 erstmalig auch der Besitz von E-Pkws in den Haushalten abgefragt worden. Knapp 5 % der befragten Haushalte besitzt mindestens einen E-Pkw.

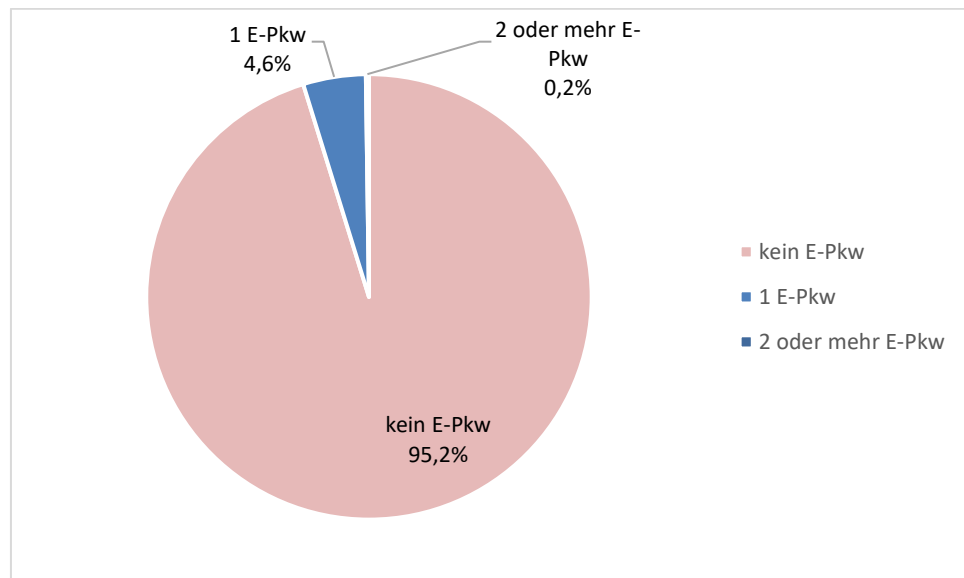


Abbildung 4-18 Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw (gewichtet, n=5.333)

Nach Kommunen aufgesplittet wird deutlich, dass die Gemeinde Dahlem die höchste E-Pkw-Besitzquote besitzt. Dies ist auch vor dem Hintergrund interessant, dass die Bewohnenden der Gemeinde Dahlem im Schnitt mit die längsten Wegelängen aufweisen (siehe Abbildung 5-9).

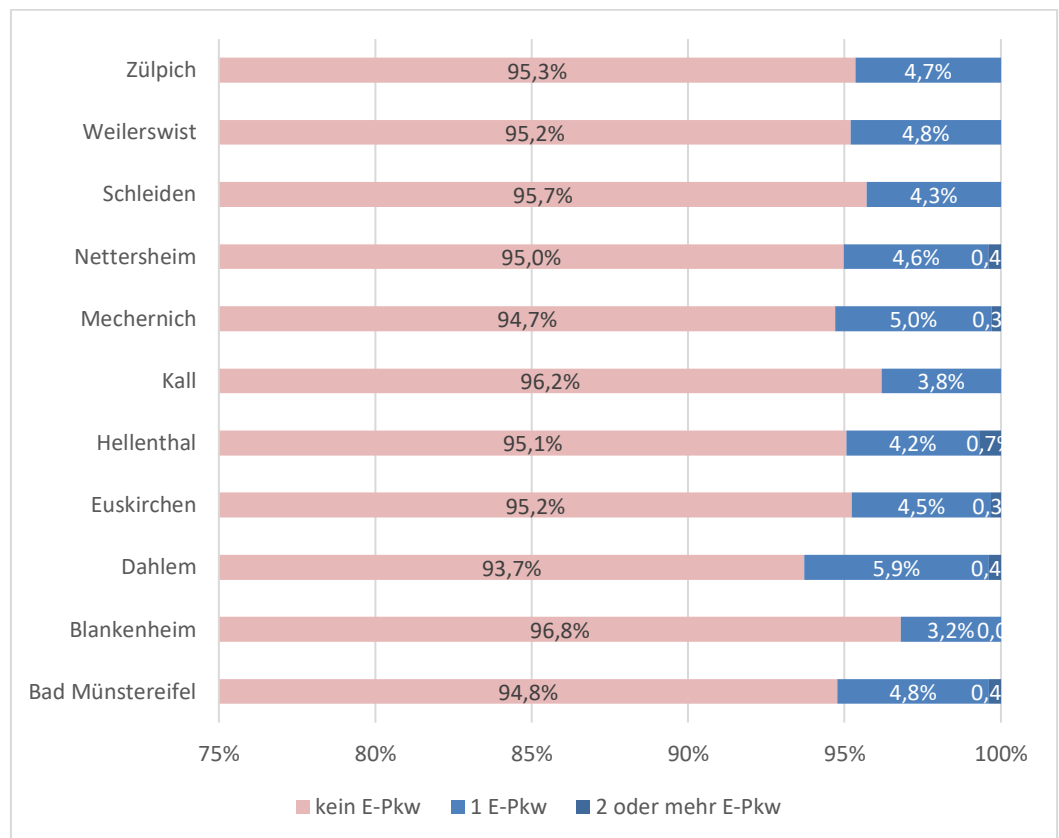


Abbildung 4-19 Ausstattung der Haushalte mit E-Pkw nach Kommunen (gewichtet, n=5.333)

4.3 Führerscheinbesitz

Führerscheinbesitz

Mehr als 93 % der befragten Personen ab 17 Jahre besitzen einen Pkw-Führerschein. 2012 lag der Wert bei 90 %.

Nach Altersklassen unterteilt wird deutlich, dass zwischen 31 und 70 Jahren nahezu jeder einen Pkw-Führerschein besitzt.

Interessant im Vergleich zu 2012 ist allerdings, dass der Anteil der 17-Jährigen mit Führerscheinbesitz sich nahezu halbiert hat. Während 2012 noch fast die Hälfte schon einen Führerschein besaß, geben 2022 nur noch 25 % dies an. Zum Vergleich: der Bundeswert lag laut Daten der MiD bei 31 %²².

Es besteht die Frage ob die Attraktivität des begleitenden Fahrens geringer geworden ist und die jungen Erwachsenen, dann doch eher mit 18-Jahren den Führerschein machen. Mit einzubeziehen ist ebenfalls die gestiegene

²² MiD 2017, Tabellenband - Personen V1 S. 32

Durchfallquote bei den Führerscheinprüfungen, lag sie noch 2012 bei der theoretischen Prüfung bei 28,9% und bei der praktischen Prüfung bei 26,0% sind diese Werte jeweils auf 36,7% und 29,7% im Bundesdurchschnitt angestiegen²³. Weiterhin kam es in Folge der Corona-Pandemie zu starken personellen Engpässen in den Fahrschulen und Prüfungsstellen, sodass es hierdurch auch zu Verlängerungen gekommen ist.

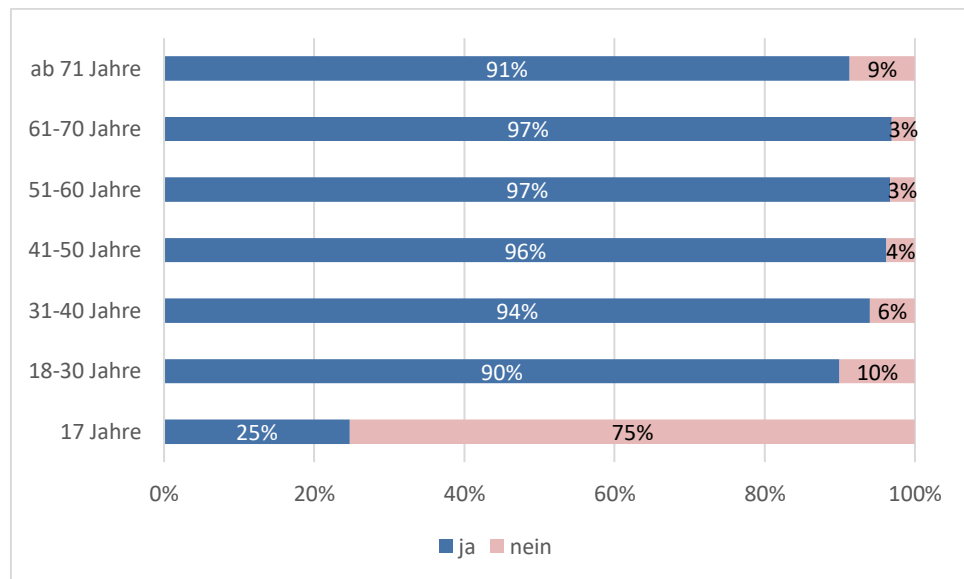


Abbildung 4-20 Führerscheinbesitz bei den über 16-Jährigen (gewichtet, n=4.857)

Bezogen auf das Geschlecht sowie die Kommunen sind nahezu keine Unterschiede beim Führerscheinbesitz mehr festzustellen.

²³ Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/2021/2021_fe_p_zeitreihe.html?nn=3511752&fromStatistic=3511752&yearFilter=2021&fromStatistic=3511752&yearFilter=2021 (zuletzt Aufgerufen: 09.05.2023)

5 Mobilitätshandeln

Die Mobilität der Bevölkerung im Kreis Euskirchen setzt sich aus der Anzahl der zurückgelegten Wege (Verkehrsaufkommen), der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) sowie den Quellen und Zielen der Wege (Verkehrsverflechtungen) zusammen. Damit lässt sich der größte Teil des Verkehrsgeschehens im Kreis Euskirchen beschreiben.

Eine Aussage zu den Einpendelnden und Besuchenden von außerhalb des Kreisgebietes ist auf Grund der Haushaltsbefragung nicht möglich. Ebenso wird der Durchgangsverkehr nicht erfasst. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich also auf das Mobilitätshandeln der Bevölkerung im Kreis Euskirchen (hochgerechnete und gewichtete Daten).

Zunächst werden in diesem Kapitel die wichtigsten Begriffe der Mobilitätsanalyse erläutert, damit sich die Ergebnisse richtig einordnen lassen.

5.1 Definition der Grundbegriffe

Weg	Eine Ortsveränderung wird als Weg bezeichnet. Dabei muss jeweils das Grundstück verlassen werden. Arbeitet jemand z.B. zu Hause und ist somit mit dem Erreichen des Arbeitsplatzes keine Ortsveränderung verbunden, wird in diesem Falle auch kein „Arbeitsweg“ erfasst.
Verkehrszweck	<p>Aus diesem Beispiel wird deutlich, dass Wege immer Verkehrszwecken zugeordnet werden, das heißt, der Zweck ist die Tätigkeit, zu deren Ausübung der Weg unternommen wird. In der Regel sind dies:</p> <ul style="list-style-type: none">• Arbeitswege (Berufsverkehr)• dienstliche, geschäftliche Wege• Ausbildungswege• Einkaufswege für den täglichen Bedarf und den längerfristigen Bedarf sowie Wege, die im Rahmen persönlicher Erledigungen (z.B. Arztbesuche) unternommen werden• Freizeitwege <p>Üblicherweise werden Freizeitwege nicht weiter differenziert, so dass diese Kategorie häufig als „Restkategorie“ anzusehen ist, unter der so unterschiedliche Wege wie Kinobesuch, Spazieren gehen, Verwandte besuchen gefasst werden</p> <ul style="list-style-type: none">• Hol- und Bringwege.

Wegekette

Als Wegekette bezeichnet man mehrere Wege, die gekoppelt werden, ohne dass zwischenzeitlich die Wohnung bzw. der Ausgangspunkt aufgesucht wird. Dabei können sich die Verkehrszwecke ändern, müssen aber nicht. Eine Wegekette oder Wegekopplung beginnt und endet in der Regel zu Hause. Es gibt Fälle, in denen die Wegekette an dem Stichtag nicht zu Hause beginnt oder endet.

Verkehrsmittel

Folgende Verkehrsmittel werden in dem Fragebogen erfasst:

- zu Fuß gehen
- Fahrrad
- Pedelec / E-Bike
- Mofa / Moped / Motorrad
- Pkw als Fahrer:in
- Pkw als Mitfahrer:in
- Taxi
- Eisenbahn / S-Bahn / Stadtbahn / Straßenbahn
- Linienbus / Stadtbus
- TaxiBusPlus
- Sonstiges (Inliner, Roller, Traktor, Lkw, Wohnmobil, etc.)

Fußwege werden nur dann als solche erfasst, wenn Wege nicht mit Hilfe einer Transportkette (s.u.) unternommen werden, sondern nur, wenn bei der Ortsveränderung ausschließlich zu Fuß gegangen wird. Dies hat den Hintergrund, dass davon ausgegangen wird, dass auch das Auto, die Bushaltestelle oder das Fahrrad zunächst in der Regel zu Fuß erreicht werden muss.

Transportkette

Unter einer Transportkette versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel beim Zurücklegen eines einzigen Weges. Die Verkehrsmittel wechseln, ohne dass ein Wechsel des Verkehrszweckes stattfindet. Eine typische Transportkette ist zum Beispiel Bike&Ride, wobei auf dem Weg zur Bahnhaltestelle das Fahrrad benutzt wird, um dann in die Eisenbahn, z.B. am Bahnhof Mechernich, umzusteigen. Von dort aus wird dann der Zug nach Euskirchen benutzt und das Ziel in Euskirchen zu Fuß erreicht.

Hauptverkehrsmittel

Innerhalb einer Transportkette wird ein Hauptverkehrsmittel definiert. Unter dem Hauptverkehrsmittel wird das Verkehrsmittel innerhalb einer Transportkette verstanden, mit dem die weiteste Entfernung zurückgelegt wird. In unserem Beispiel wäre dies die Eisenbahn.

Mobilität

Die Anzahl der Wege am Tag bezeichnet man als Mobilitätsrate. Also vereinfacht gesagt: Je mehr Wege jemand zurücklegt, desto mobiler ist er. Dabei ist es unerheblich, wie lange ein Weg dauert oder welche Entfernung im Rahmen eines Weges zurückgelegt wird.

Verkehrsaufwand

Die Kilometer, die eine Person pro Tag zurücklegt, bezeichnet man als Verkehrsaufwand. Der Verkehrsaufwand der Bevölkerung nahm in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich zu. Dieser ist die wichtigste Stellschraube, um verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren, denn je mehr Kilometer mit dem MIV zurückgelegt werden, umso höher ist der Schadstoffausstoß bei Verbrennungsmotoren bzw. nicht schadstoff- bzw. klimaneutraler Energiezufuhr.

5.2 Mobilitätsrate

durchschnittliche Anzahl der Wege

Der durchschnittliche Bewohner des Kreises Euskirchen unternimmt am Werktag 2,93 Wege. Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Bevölkerung des Kreises (ab einem Alter von 6 Jahren) und schließt auch die am Stichtag „immobilen“ Einwohner des Kreises mit ein.

Die Haushaltsbefragung 2012 kam zu einem Mittelwert von 3,4 Wegen pro Werktag, jene von 2000 auf 3,6 Wege. Die Studie MiD 2017 gibt bundesweit 3,1 Wege je Werktag an, für den entsprechenden Kreistyp ergibt sich derselbe Wert.²⁴ Somit liegt die durchschnittliche Anzahl der Wege deutlich unter den Werten von 2012 und 2000 sowie auch den Werten der MiD. Diese abnehmende Tendenz steht im Gegensatz zur bundesweiten Entwicklung. Diese Abnahme lässt sich in Teilen damit begründen, dass eine gewisse Anzahl an Probanden nur ihre Hinwege, aber nicht ihre Rückwege im Wegeprotokoll angegeben hatten. Aufgrund fehlender Wegelängen und Start- und Ankunftszeiten kann hier keine adäquate Nachschärfung erfolgen. Neben dieser statischen Lücke sind aber auch die übergeordneten Trends hierbei nicht zu vernachlässigen. Durch die deutlich stärkere Nutzung von Homeoffices beispielsweise entfallen Wege zur Arbeit, etwas mehr als 30 % der Befragten gaben an, dieses mindestens einmal pro Woche zu nutzen. Weiterhin können Nachwirkungen der Corona-Pandemie im Erhebungszeitraum noch gewisse Einflüsse haben, insbesondere bei der Mobilität der älteren Bevölkerung, da diese noch Kontakte reduzieren. In der Stichprobe ist nämlich auffällig, dass insbesondere unter den über 70-Jährigen, die Mobilitätsrate überdurchschnittlich gefallen ist. Es konnte auch in neueren ähnlichen

²⁴ MiD 2017, Tabellenband, Tabelle A P32.1 Anzahl Wege am Stichtag (alle Personen).

Mobilitätsbefragungen in Köln und Hamburg eine ähnliche abnehmende Tendenz der Mobilitätsrate festgestellt werden²⁵.

Anzahl der Wege mobiler Personen

Als mobile Bevölkerung bezeichnet man die erfassten Personen, die an dem Stichtag zumindest einen Weg außer Haus unternommen haben (und älter als sechs Jahre sind). Bezieht man die Berechnung der durchschnittlichen Wegezahl nur auf die mobilen Personen, so ergibt sich 2022 ein Wert von 3,4 Wegen pro mobile Person und Werktag. Dieser Wert betrug 2012 3,8 und 2000 3,7 Wegen pro mobile Person.

Anteil immobilier Personen

In der hochgerechneten Stichprobe 2022 sind 12,4 % der Personen immobil, d.h. sie haben ihr Haus an diesem Tag nicht verlassen. 2012 waren es 7,7 % der Personen, 2000 waren nur 3,4 % der Probanden am Stichtag immobil. Die Zunahme lässt sich insoweit begründen, dass wie schon beschrieben eine hohe Homeoffice-Quote im Kreis feststellbar ist.

Mobilität nach Geschlecht

Unterschiede in der täglichen Wegezahl lassen sich auch am Geschlecht festmachen: So weisen im Kreis Euskirchen Frauen 3,0 Wege (2012: 3,6 Wege) am Werktag auf und Männer 2,8 Wege (2012: 3,1 Wege) am Werktag auf. Insgesamt ist auch hier wie beim Kreisdurchschnitt eine Abnahme zu 2012 festzustellen.

Mobilität nach Altersklassen

Unterschiede lassen sich auch in den Altersklassen finden. So sind Menschen über 70 Jahre im Vergleich weniger mobil (2,1 Wege am Werktag), da im Ruhestand die Arbeitswege wegfallen und durch Freizeitaktivitäten nicht voll kompensiert werden. Besonders mobil sind die 41- bis 50-Jährigen, die in der Regel hinsichtlich Erwerbs- und Familienarbeit (3,9 Wege am Werktag) am stärksten gefordert sind. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Altersgruppen zwischen 6 und bis 70-Jahre eher gering. Einen Überblick hierzu gibt die folgende Tabelle:

²⁵ Stadt Köln (2022): Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022 (Kurzbericht). PB Consult Nürnberg.

Tabelle 5-1 Mobilität im Kreis Euskirchen nach Altersklassen (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=5.062)

Altersklasse		Wege	Personen ab 6 Jahre	Mobilitätsrate
06-14 Jahre	Anzahl	1.548	477	3,24
	Prozent	10,5%		
15-17 Jahre	Anzahl	419	141	2,97
	Prozent	2,8%		
18-30 Jahre	Anzahl	1.813	665	2,73
	Prozent	12,3%		
31-40 Jahre	Anzahl	1.996	638	3,13
	Prozent	13,5%		
41-50 Jahre	Anzahl	2.230	665	3,35
	Prozent	15,1%		
51-60 Jahre	Anzahl	2.854	932	3,06
	Prozent	19,3%		
61-70 Jahre	Anzahl	2.231	746	2,99
	Prozent	15,1%		
ab 71 Jahre	Anzahl	1.665	800	2,08
	Prozent	11,3%		
Gesamt	Anzahl	14.758	5.062	2,92
	Prozent	100,0%		

Diese Ergebnisse decken sich in der Tendenz mit denen aus der MiD 2017:

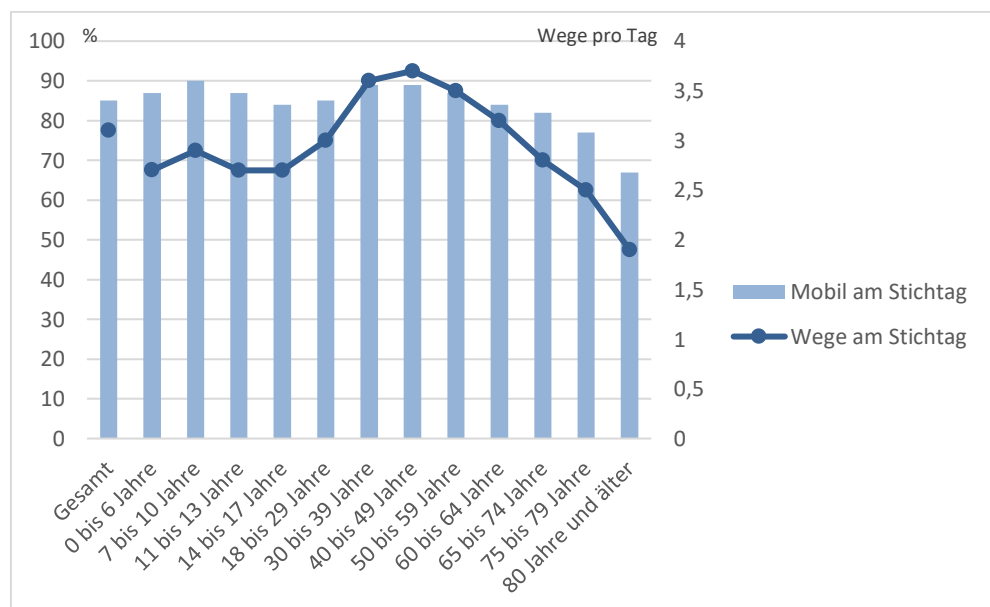


Abbildung 5-1 Mobilität nach Altersklasse in der MiD 2017²⁶

²⁶ Quelle: MiD 2017 Tabellenband - Personen V1 S. 124

Mobilität nach Kommunen

Abschließend soll noch ein Blick auf die Mobilitätsraten der Kommunen im Kreis Euskirchen geworfen werden. Dabei wird deutlich, dass Unterschiede im Vergleich zu 2012 vorhanden sind; so liegen die Mobilitätsraten im Bereich von -9 % (Bad Münstereifel) bis +2 % (Schleiden) um den Kreisdurchschnitt. In der Stichprobe von 2012 lag die Diskrepanz noch bei 16 % zwischen niedrigster und höchster Mobilitätsrate

Tabelle 5-2 Mobilität im Kreis Euskirchen nach Kommunen Vergleich 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Kommune	Anzahl Wege 2022	Personen ab 6 Jahre 2022	Mobilitätsrate 2022	Mobilitätsrate 2012
Bad Münstereifel	44.271	16.530	2,68	3,03
Blankenheim	22.321	7.842	2,85	3,10
Dahlem	11.883	4.066	2,92	3,22
Euskirchen	164.491	54.995	2,99	3,41
Hellenthal	22.002	7.485	2,94	3,36
Kall	30.291	10.476	2,89	3,58
Mechernich	76.297	26.331	2,90	3,58
Nettersheim	21.658	7.259	2,98	3,29
Schleiden	37.763	12.579	3,00	3,25
Weilerswist	47.975	16.522	2,90	3,52
Zülpich	57.377	19.234	2,98	3,41
Kreis Euskirchen	536.328	183.319	2,93	3,38

Es lassen sich insgesamt auch keine größeren Unterschiede zwischen den Nord- und Südkreiskommunen bzw. zwischen den kleineren und größeren Kommunen feststellen. Hier gab es seit 2012 eine Annäherung.

5.3 Gesamtzahl der Wege

An einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2022 wurden durch die Bewohner: innen des Kreises Euskirchen, die mindestens 6 Jahre alt waren, hochgerechnet 536.300 zurückgelegt. In der Haushaltsbefragung 2012 wurden hochgerechnet für die gleiche Stichprobenszusammensetzung (ab 6-Jahren) insgesamt 614.000 Wege zurückgelegt. Dies entspricht einer Abnahme des Wegevolumens um knapp 13 Prozent. Ursächlich können hier die oben schon beschriebenen Gründe sein. Zunächst ist festzustellen, dass die Mobilitätsrate um knapp 14 % abgenommen hat, weiterhin hat der Anteil der immobilen Personen seit 2012 deutlich um ca. 5 % zugenommen. Die Gründe können wie in Kapitel 5.2 schon umrissen vielschichtig sein.

Tabelle 5-3 Wegezahl und Mobilität im Vergleich der Haushaltsbefragungen im Kreis Euskirchen 2012 und 2022

Jahr	Wege (HHB hochgerechnet)	Mobilitätsrate
2012	614.000	3,4
2022	536.300	2,93
Veränderung	-12,7%	-13,8 %

5.4 Wegezweck

5.4.1 Wegezweck allgemein

Wie in Kapitel 5.1 erläutert, werden mit Ortsveränderungen Zwecke verfolgt und sei es, sich auf einem Spaziergang zu erholen. Daher sprechen wir von Wege- oder Verkehrszwecken. Die Verkehrszwecke sind Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung und verändern sich im Laufe der Zeit. So nimmt die Anzahl der Wege mit dem Fahrtzweck Arbeit ab, wenn weniger Menschen erwerbstätig sind oder im Homeoffice arbeiten.

Die folgende Auflistung zeigt, wie sich die Aufteilung nach Verkehrszwecken im Kreis Euskirchen von 2000 über 2012 bis 2022 verändert hat, sowie auch die entsprechenden Werte der MiD für den Bundesdurchschnitt sowie jenen für den Raumtyp „Städtischer Kreis“.

Dabei dominiert 2022 weiterhin eindeutig der Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ mit 38 %; dieser hat im Vergleich zu 2012 und 2000 allerdings an Relevanz verloren.

Der Fahrtzweck „Einkaufen und Erledigung“ steht mit 32 % nach wie vor an zweiter Stelle und hat gegenüber 2012 geringfügig an Bedeutung gewonnen (+1 %).

An dritter Stelle steht der Fahrtzweck „Freizeit“ mit einem Anteil von 30 % der Wege. Im Jahr 2012 betrug der Anteil 26 %, 2000 noch 24 %. Im Vergleich zu den Werten der vorliegenden Untersuchungen des Bundes wird deutlich, dass der Zweck „Arbeit und Ausbildung“ eine höhere Bedeutung besitzt und der Zweck „Freizeit und Begleitung“ eine geringere.

Anteile der Wegezwecke
am werktäglichen
Verkehr

Tabelle 5-4 Wegezweck im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2000, 2012 und 2022 sowie mit Bund und Kreistyp

	HHB 2000	HHB 2012	HHB 2022	Bund 2017	Kreistyp 2017
Arbeit und Ausbildung	42 %	43 %	38 %	31 %	31 %
Einkauf und Erledigung	31 %	31 %	32 %	31 %	31 %
Freizeit und Begleitung	28 %	26 %	30 %	37 %	38 %

5.4.2 Wegezweck nach Berufstätigkeit

Deutliche Unterschiede sind bei der Wegezweck-Verteilung für die Personengruppen mit unterschiedlichem Status der Berufstätigkeit zu erkennen.

Tabelle 5-5 Wegezweck im Kreis Euskirchen nach Berufstätigkeit (Stichprobenauswertung²⁷)

	Arbeitsplatz	dienstlich/ geschäftlich	Schule/ Ausbildung	Einkauf/ private Erledigung	Freizeit	Begleitung von Personen	Sonstiges	Summe
erwerbslos	0,0%	0,0%	5,6%	50,5%	22,9%	16,3%	4,6%	100,0%
Hausfrau/-mann	2,7%	1,0%	0,4%	49,5%	18,2%	20,8%	7,3%	100,0%
in Berufsausbildung / Lehre	29,1%	2,0%	33,6%	13,8%	18,3%	1,6%	1,7%	100,0%
in Hochschulausbildung	13,2%	3,6%	35,7%	13,6%	25,0%	2,8%	6,0%	100,0%
in Schulausbildung	0,4%	0,3%	58,0%	13,2%	23,6%	1,7%	2,9%	100,0%
Rentner(-in) / Pensionär(-in)	1,2%	1,9%	0,2%	61,6%	24,2%	4,3%	6,6%	100,0%
teilzeit berufstätig	29,1%	5,1%	2,1%	28,7%	16,6%	13,6%	4,8%	100,0%
voll berufstätig	40,3%	11,7%	0,8%	24,7%	15,1%	4,0%	3,5%	100,0%
alle Berufstätigkeiten	22,1%	5,9%	10,0%	32,5%	18,8%	6,3%	4,5%	100,0%

Erwartungsgemäß dominiert bei den Personen in Schul- und Hochschulausbildung der Wegezweck „Schule/Ausbildung“. Gleiches gilt für die Vollzeit-

²⁷ Eine Auswertung der hochgerechneten und gewichteten Stichprobe ist nicht möglich, da keine Angaben zur Grundgesamtheit (Berufstätigkeitsstatistik für die Gesamtbevölkerung im Kreis Euskirchen) vorliegen.

und Teilzeit-Berufstätigen in Bezug auf den Wegezweck „Arbeitsplatz“. Bei den in einer Berufsausbildung befindlichen Personen verteilen sich die dominanten Wegezwecke auf „Arbeitsplatz“ und „Schule/Ausbildung“. Bei den Hausfrauen/-männern treten die Wegezwecke „Einkauf“, „private Erledigung“ und „Begleitung“ hervor. Die Hauptwegezwecke der Rentner und Rentnerinnen sind wie bei Hausfrauen/-männern „Einkauf“ und „private Erledigung“.

5.5 Verkehrsmittelwahl

5.5.1 Verkehrsmittelnutzung allgemein

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis Euskirchen. Die Verkehrsmittelwahl wird stark durch das Individualverkehrsmittel Pkw dominiert, wie Abbildung 5-2 deutlich macht:²⁸

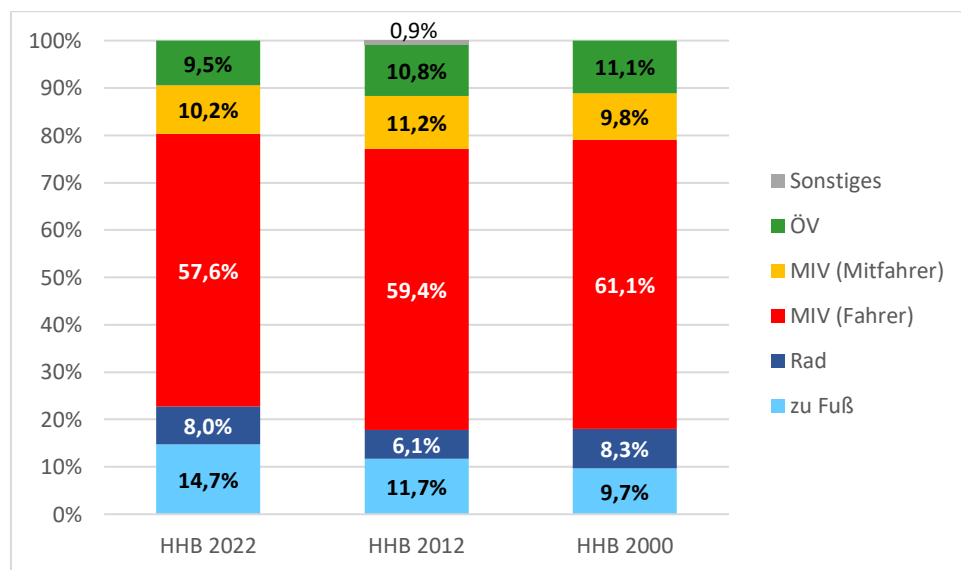


Abbildung 5-2 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen im Vergleich zwischen 2022, 2012 und 2000 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Im Vergleich der Jahre insbesondere von 2022 zu 2012 lässt sich jedoch eine Verlagerung der Wege von den motorisierten zu den unmotorisierten

²⁸ In dieser Darstellung werden nur die Hauptverkehrsmittel dargestellt. Transportketten, d.h. Verkehrsmittelkombinationen, werden dabei dem Verkehrsmittel zugeordnet, mit dem die längste Wegestrecke zurückgelegt wurde. Unter dem Hauptverkehrsmittel Bus zum Beispiel sind demnach auch folgende Verkehrsmittelkombinationen gefasst: Bus und Fahrrad, Bus und Pkw-Mitfahrer, Bus, Rad und Fuß. (siehe auch Kapitel 5.1).

Verkehrsmitteln feststellen. Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist weiterhin hoch, allerdings messbar gesunken um 2,8 % (kumuliert MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer). Insgesamt wurden 2022 67,8 % der Wege mit dem MIV (MIV-Fahrer, MIV-Mitfahrer und Krad) zurückgelegt; im Jahr 2012 lag der Wert bei 70,6 %, im Jahr 2000 bei 70,9 %.

Der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) ist von 29,1 % im Jahr 2000 respektive 28,6 % im Jahr 2012 auf 32,2 % deutlich gestiegen. Vor allem die Verkehrsmittel der aktiven Mobilität - *Fahrrad und Fuß* - haben deutlich zugelegt und auch die Abnahme im ÖV kompensiert. Insbesondere die Steigerung im Fußverkehr seit 2000 ist interessant. Von 9,7 % im Jahre 2000 stieg dieser auf 11,7 % in 2012 auf nun 14,7 % was einer Zunahme von 50 % entspricht. Die Abnahme im ÖV lässt sich vor allem durch die Nachwirkungen der Corona-Pandemie und der Flutkatastrophe mit dem eingeschränkten ÖV-Angebot im Südkreis durch die zum Stichtag noch nicht wieder instand gesetzte Eifelstrecke (kein SPNV zwischen Kall und Gerolstein) sowie den noch nicht wieder befahrbaren Abschnitt der Voreifelbahn zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel erklären.

intermodaler Verkehr

Während sich die bisherigen Aussagen auf das jeweilige Hauptverkehrsmittel des Weges beziehen, werden in der folgenden Tabelle 5-6 die Verkehrsmittelkombinationen aufgeschlüsselt.

Die Tabelle zeigt, dass nur für 3 % aller Wege überhaupt mehr als ein Verkehrsmittel benutzt wird.²⁹ Bahnfahrten werden am häufigsten mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. Insgesamt knapp 10.000 Bahnfahrten sind mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft. Die Verkehrsmittelkombination Bahn/Pkw (Fahrer), also Park & Ride, wird mit 3.300 Wegen im Kreis Euskirchen am häufigsten genutzt sowie auch Bahn/Bus mit gleicher Anzahl.

Die Kombination Bahn/Pkw-Mitfahrer (Kiss & Ride) bewegen sich bei Werten um die 900 Wege und Bahn/Fahrrad (Bike & Ride) bei ebenfalls 900 Wegen.

²⁹ Kombinationen mit Fußwegen sind hierbei nicht berücksichtigt, da sie bei den meisten Wegen am Anfang und/oder am Ende stehen. Zu nennen sind zum Beispiel der Fußweg vom Pkw-Parkplatz zum Ziel oder von der Haustür zur Bushaltestelle.

Tabelle 5-6 Verkehrsmittel im Kreis Euskirchen aufgeschlüsselt nach Verkehrsmittelkombinationen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Verkehrsmittel	Wege	Anteil an allen Wegen	Anteil an Kombinationen
alle Verkehrsmittel	479.468	100,00%	
nur ein Verkehrsmittel	465.195	97,02%	
zu Fuß	70.643	14,73%	
Fahrrad	24.032	5,01%	
Pedelec/E-Bike	13.882	2,90%	
Krad	1.779	0,37%	
Pkw (Mitfahrer)	48.919	10,20%	
Pkw (Fahrer)	272.654	56,87%	
Taxi	991	0,21%	
Bedarfsverkehr (AST, Rufbus, etc.)	572	0,12%	
Linienbus	23.737	4,95%	
Bahn	7.838	1,63%	
Lkw als Fahrer	114	0,02%	
Reisebus, Fernbus	34	0,01%	
Kombinationen insgesamt	14.273	2,98%	100,00%
Kombinationen mit Bahn	9.991	2,08%	70,00%
Bahn/Bedarfsverkehr	154	0,03%	1,08%
Bahn/Bedarfsverkehr/PkwF	28	0,01%	0,20%
Bahn/Rad	905	0,19%	6,34%
Bahn/Rad/Bedarfsverkehr	22	0,00%	0,15%
Bahn/Rad/Krad	37	0,01%	0,26%
Bahn/Rad/Bus	148	0,03%	1,04%
Bahn/Krad	94	0,02%	0,66%
Bahn/Krad/Rad	37	0,01%	0,26%
Bahn/Bus	3.292	0,69%	23,06%
Bahn/Bus/Bedarfsverkehr	208	0,04%	1,45%
Bahn/Bus/Pkw	76	0,02%	0,54%
Bahn/Bus/Sonstiges	147	0,03%	1,03%
Bahn/E-Bike/Bus	57	0,01%	0,40%
Bahn/PkwF	3.287	0,69%	23,03%
Bahn/PkwF/Bus	288	0,06%	2,01%
Bahn/PkwM	877	0,18%	6,15%
Bahn/PkwM/Bus	209	0,04%	1,47%
Bahn/Taxi	86	0,02%	0,61%
Flugzeug/Taxi/Bahn	37	0,01%	0,26%
Kombinationen mit Linienbus	1.981	0,41%	13,88%
Bus/Bedarfsverkehr	495	0,10%	3,47%
Bus/Rad	158	0,03%	1,11%
Bus/Rad/PkwM	90	0,02%	0,63%
Bus/Krad	65	0,01%	0,46%
Bus/PkwF	88	0,02%	0,62%
Bus/PkwF/Bedarfsverkehr	76	0,02%	0,54%
Bus/PkwM	1.008	0,21%	7,06%
Kombinationen mit Pkw-Fahrer	1.715	0,36%	12,02%
PkwF/Rad	286	0,06%	2,00%
PkwF/Rad/E-Bike	27	0,01%	0,19%
PkwF/Krad	84	0,02%	0,59%
PkwF/PkwM	1.254	0,26%	8,78%
PkwF/PkwM/Sonstiges	12	0,00%	0,08%
PkwF/Sonstiges	52	0,01%	0,37%
Kombinationen mit Pkw-Mitfahrer	125	0,03%	0,88%
PkwM/Rad	17	0,00%	0,12%
PkwM/E-Bike	39	0,01%	0,28%
PkwM/Sonstiges	69	0,01%	0,48%
Sonstige Kombinationen	461	0,10%	3,23%
E-Bike/Rad	271	0,06%	1,90%
Bedarfsverkehr/PkwM	20	0,00%	0,14%
Reisebus/PkwM	83	0,02%	0,58%
Taxi/PkwM	85	0,02%	0,60%

**öffentlicher
Nahverkehr**

Die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (einschließlich der Kombinationen) verteilen sich wie folgt auf die Hauptverkehrsmittel:

Tabelle 5-7 Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Hauptverkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Verkehrsmittel	Wege	Anteil
Bahn	17.792	39 %
Linienbus	25.718	57 %
Bedarfsverkehre (Taxi-BusPlus und AST)	593	0,1 %
Taxi	1.077	0,2 %
Summe	45.180	ca. 100 %

Im Gegensatz zu 2012 wird deutlich, dass der Anteil der Bahn um knapp 8 % abgenommen hat, die der Linienbus zugenommen hat. Diese Verschiebungen sind sicherlich mit den Einflüssen durch die teilweise Sperrung der Eifelstrecke und Voreifelbahn zu erklären. Die Fahrten im Bedarfsverkehr haben absolut nur von 569 in 2012 auf 593 Fahrten zugenommen.

5.5.2 Vergleich mit der Haushaltsbefragung des Bundes

In Abbildung 5-3 werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2022 im Kreis Euskirchen mit denen der MiD von 2017 verglichen.

Im Kreis Euskirchen liegen bezogen auf die MiD-Werte 2017 (Kreistyp „städtischer Kreis“) bei den Verkehrsmittelanteilen deutliche Unterschiede vor. Der MIV-Anteil liegt bei den Selbstfahrern um 11 Prozentpunkte höher als im Bundesdurchschnitt, der Mitfahreranteil ist dagegen um 5 Prozentpunkte geringer. Die ÖV-Nutzung im Kreis Euskirchen ist mit 9 % etwas stärker ausgeprägt als im Bundesdurchschnitt mit 8 %. Im Bereich des Fuß- und Radverkehrs bestehen verhältnismäßig die größeren Differenzen: Der Unterschied liegt beim Fußverkehr mit 5 % noch am deutlichsten, während er beim Radverkehr nur noch bei 2 Prozentpunkten liegt. Insgesamt lässt sich aber festhalten, dass die Differenzen im Vergleich zu 2012 abgenommen haben und der Kreis sich immer mehr dem Mittelwert des Raumtyps angleicht.

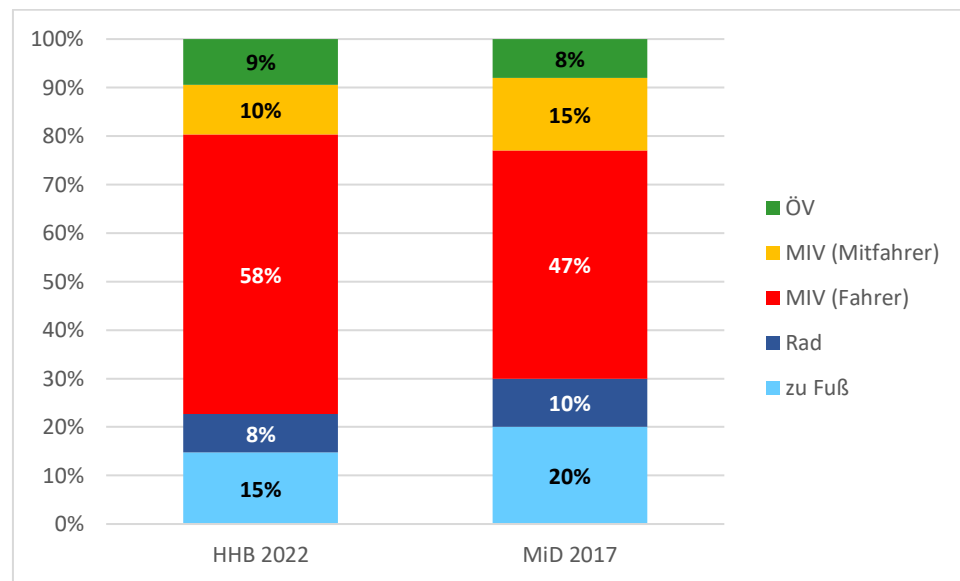


Abbildung 5-3 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen 2022 im Vergleich zu den MiD-Werten (Typ städtischer Kreis) 2017

Im Folgenden sollen die Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl bestimmt werden. Dabei geht es um folgende Fragen:

- Haben soziodemographische Faktoren Einfluss?
- Welche Rolle spielt der Verkehrszweck?
- Hat die Siedlungsstruktur der einzelnen Kommunen einen Einfluss?
- Sind die Wege länger und die Verkehrsbeziehungen in stärkerem Maße dispers geworden?

5.5.3 Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Den Zusammenhang zwischen Geschlecht und Verkehrsmittelwahl verdeutlicht die folgende Abbildung:

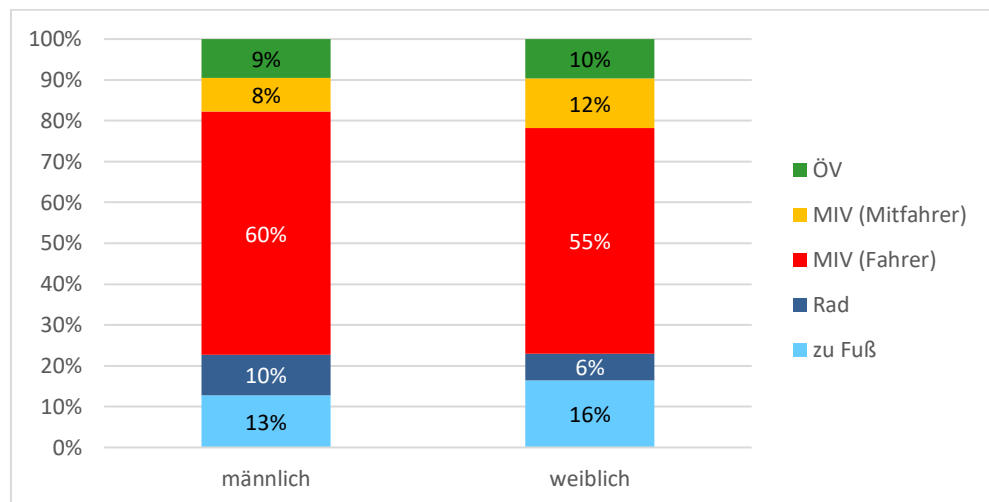


Abbildung 5-4 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Geschlecht (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)³⁰

Männer fahren wie auch schon 2012 bei drei von fünf Wegen (61 %) mit dem MIV als Selbstfahrer. Der Anteil der Wege als Mitfahrer stagniert bzw. ist leicht fallend (2012: 8 %) und der Anteil der Fußwege von 10 % auf 13 % deutlich gestiegen, wie auch der Radverkehrsanteil (2012: 7 %). Der ÖV-Anteil sank von 11 % auf 9 %.

Frauen sind im Vergleich zu Männern weniger als Selbstfahrer mit dem Auto unterwegs. Der Mitfahrer-Anteil ist mit 12 % nahezu unverändert geblieben (2012: 13 %). Der Anteil des Umweltverbundes liegt mit 32 % um 4 % höher als 2012. Interessant im Vergleich der Geschlechter sind jedoch die deutlichen Unterschiede bei den Verkehrsmitteln der aktiven Mobilität (Fahrrad und Fuß); so wählen Frauen deutlich häufiger den Weg zu Fuß anstelle des Rads (16% zu Fuß und 6% Rad) im Vergleich zu Männern (13% zu Fuß und 10% Rad).

Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter

Den Zusammenhang zwischen Alter und Verkehrsmittelwahl im Vergleich der beiden Haushaltsbefragungen verdeutlichen die folgenden Abbildungen.

³⁰ Auf Grund zu geringer Stichprobengröße wird die Auswahlmöglichkeit „divers“ nicht ausgewertet.

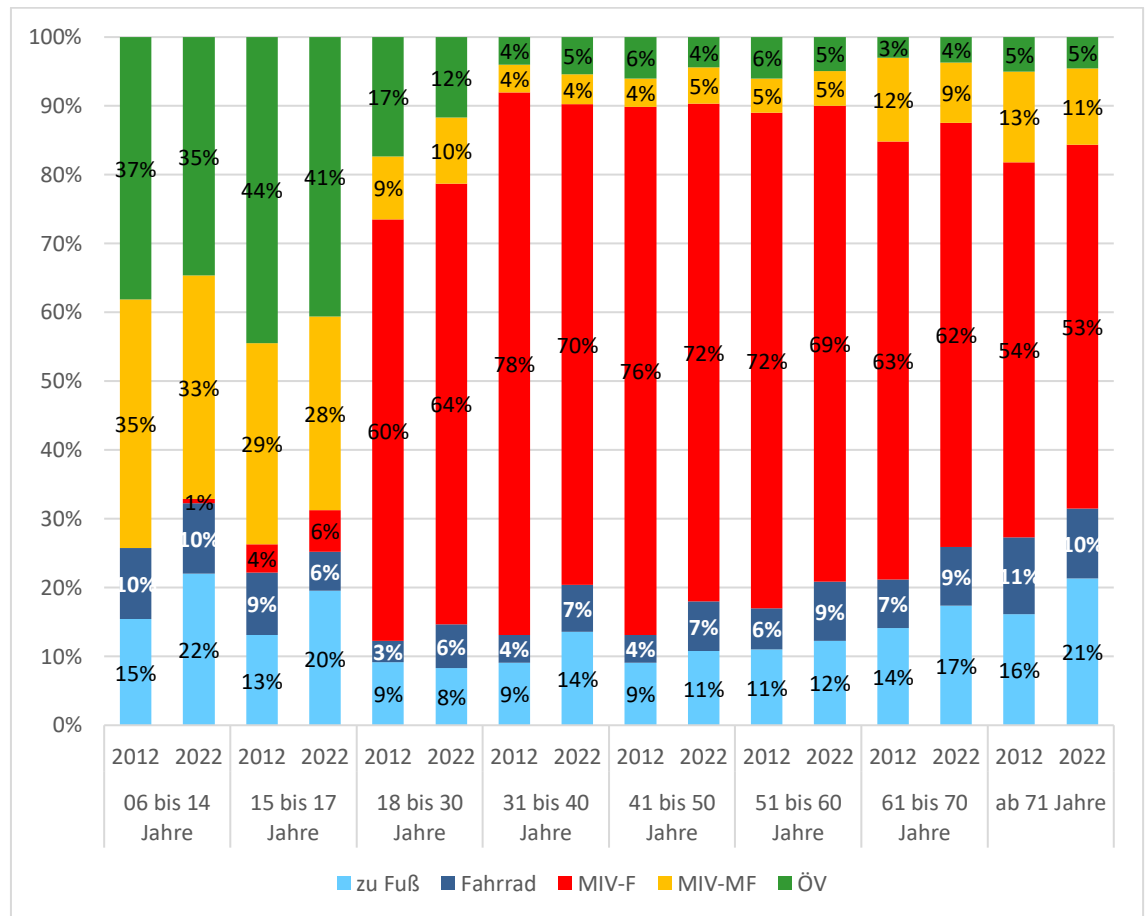


Abbildung 5-5 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Lebensalter im Vergleich zwischen 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Tabelle 5-8 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Lebensalter im Vergleich zwischen 2022 und 2012 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Altersklasse	Jahr	zu Fuß	Fahrrad	MIV-F	MIV-MF	ÖV
06 bis 14 Jahre	2012	15%	10%	0%	35%	37%
	2022	22%	10%	1%	33%	35%
	Veränder.	+7%	+0%	+1%	-2%	-2%
15 bis 17 Jahre	2012	13%	9%	4%	29%	44%
	2022	20%	6%	6%	28%	41%
	Veränder.	+7%	-3%	+2%	-1%	-3%
18 bis 30 Jahre	2012	9%	3%	60%	9%	17%
	2022	8%	6%	64%	10%	12%
	Veränder.	-1%	+3%	+4%	+1%	-5%
31 bis 40 Jahre	2012	9%	4%	78%	4%	4%
	2022	14%	7%	70%	4%	5%
	Veränder.	+5%	+3%	-8%	+0%	+1%
41 bis 50 Jahre	2012	9%	4%	76%	4%	6%
	2022	11%	7%	72%	5%	4%
	Veränder.	+2%	+3%	-4%	+1%	-2%
51 bis 60 Jahre	2012	11%	6%	72%	5%	6%
	2022	12%	9%	69%	5%	5%
	Veränder.	+1%	+3%	-3%	+0%	-1%
61 bis 70 Jahre	2012	14%	7%	63%	12%	3%
	2022	17%	9%	62%	9%	4%
	Veränder.	+3%	+2%	-1%	-3%	+1%
ab 71 Jahre	2012	16%	11%	54%	13%	5%
	2022	21%	10%	53%	11%	5%
	Veränder.	+5%	-1%	-1%	-2%	-0%

-0%: Veränderung von -0,5 % bis unter 0 %
+0%: Veränderung von über 0 % bis +0,5 %

Über alle Altersklassen hinweg lässt sich feststellen, dass der Fußanteil steigt, die deutlichsten Änderungen sind bei Kindern und Jugendlichen aber auch bei den über 70-Jährigen erkennbar.

Der Anteil des ÖV sinkt bei allen, am deutlichsten bei den 18 bis 30-Jährigen. Hier wird deutlich, dass im gleichen Maße wie der ÖV-Anteil sinkt, der MIV-Fahrer-Anteil steigt. Diese Altersklasse nutzt in der Regel für Ausbildungswege noch am ehesten den ÖV. Hier zeigt sich, dass es wahrscheinlich durch den eingeschränkten SPNV zu deutlichen Verlagerungen gekommen ist.

Beim MIV ist tendenziell über fast alle Altersklassen eine abnehmende Tendenz feststellbar. Sehr deutliche Abnahmen sind bei den Altersklassen von 31 bis 50 Jahren erkennbar. Hier gab es eindeutige Verlagerungen hin zu Fahrrad und Fuß.

5.5.4 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich in den einzelnen Verkehrszwecken erheblich, wie die folgende Abbildung verdeutlicht:

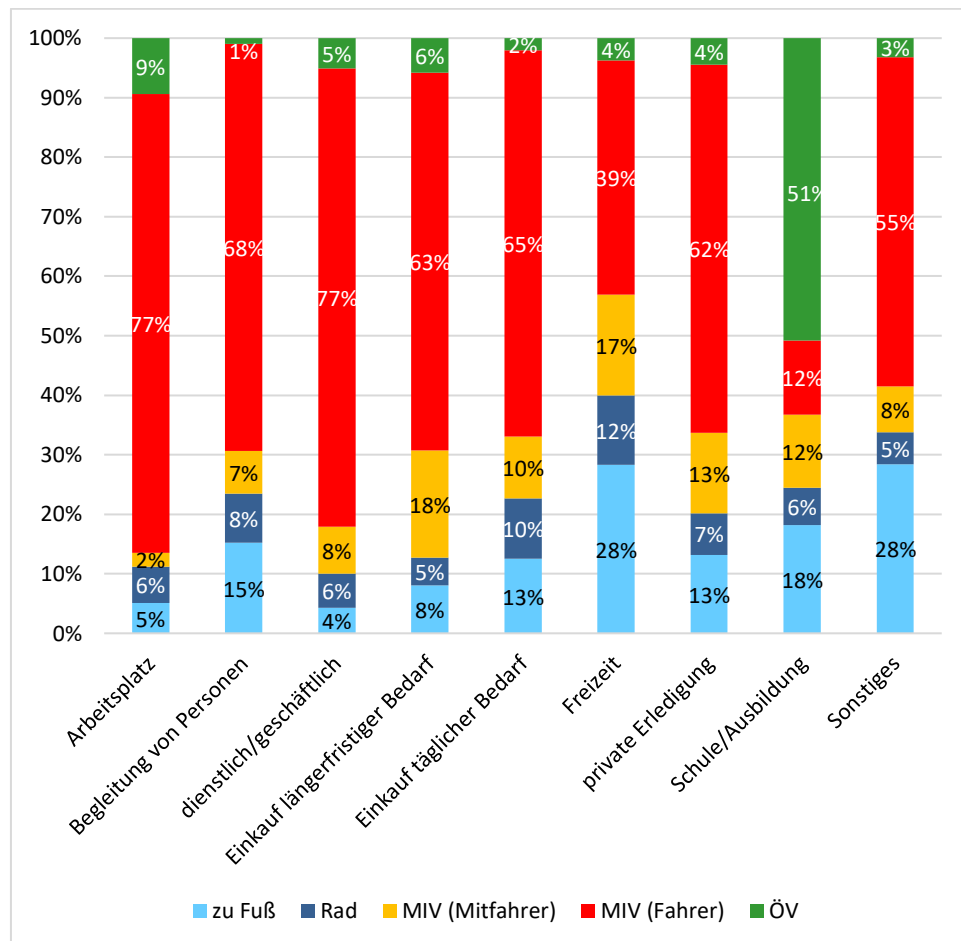


Abbildung 5-6 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Wegezwecken (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Deutlich ist nach wie vor die Dominanz des MIV bei den Arbeits- und dienstlichen/geschäftlichen Wegen, etwas geringer bei den Wegen für den Einkauf und für private Erledigungen. Den geringsten MIV-Anteil weisen erwartungsgemäß die Ausbildungswege auf. Im Vergleich der Wegezwecke werden die werktäglichen Freizeitwege sehr häufig zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auch die Mitnahme im MIV spielt bei den Freizeitwegen die größte Rolle.

5.5.5 Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich in den Kommunen des Kreises Euskirchen, wie die folgende Abbildung 5-7 zeigt. In der Tabelle 5-9 werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen 2000 und 2012 miteinander verglichen.

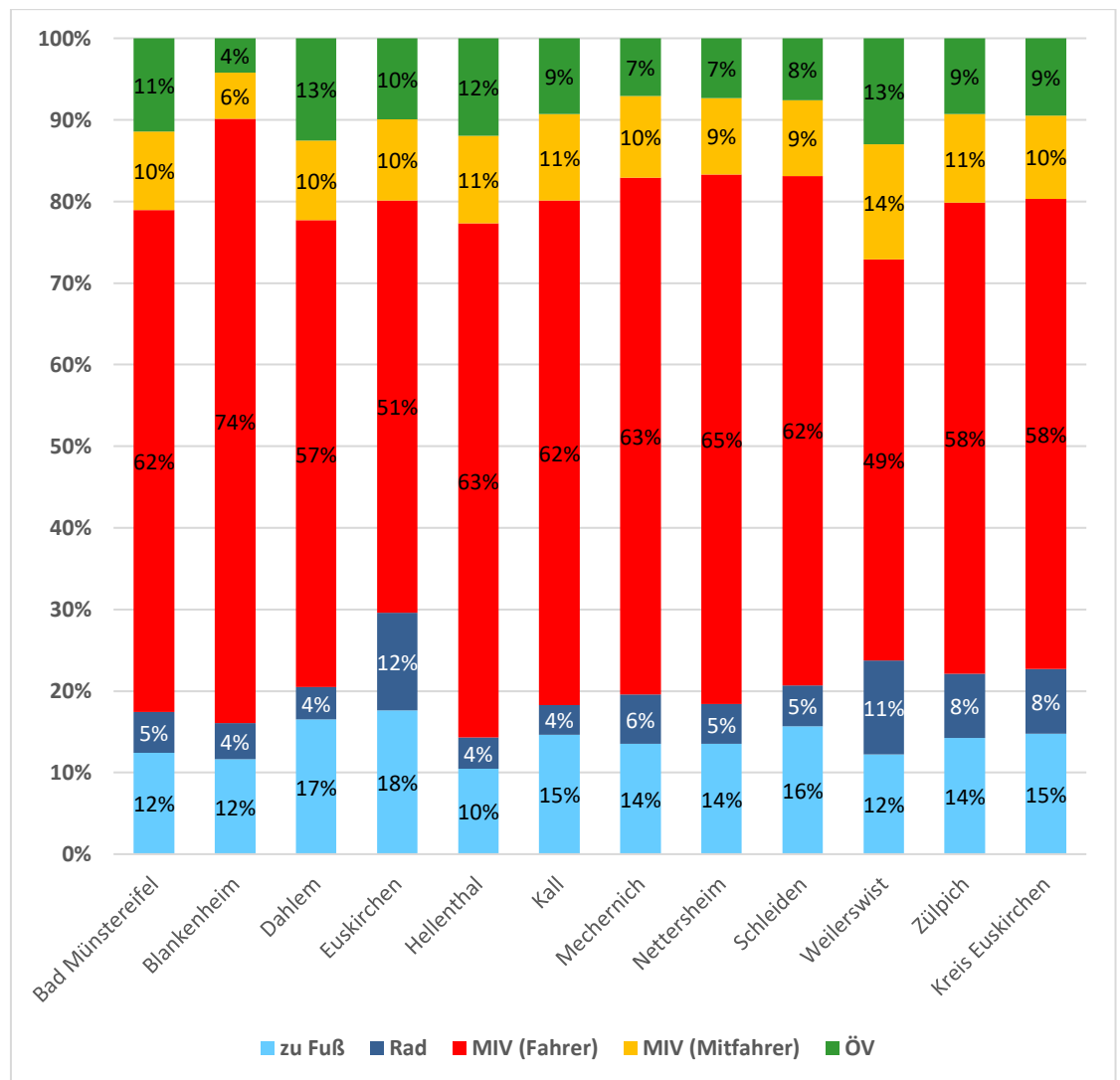


Abbildung 5-7 Verkehrsmittelwahl in den Kommunen des Kreises Euskirchen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Tabelle 5-9 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Kommunen im Vergleich zwischen 2012 und 2022 (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Altersklasse	Jahr	zu Fuß	Fahrrad	MIV-F	MIV-MF	ÖV
Bad Münstereifel	2012	12%	3%	66%	10%	7%
	2022	12%	5%	62%	10%	11%
	Veränder.	+0%	+2%	-4%	-0%	+4%
Blankenheim	2012	12%	3%	59%	14%	11%
	2022	12%	4%	74%	6%	4%
	Veränder.	-0%	+1%	+15%	-8%	-7%
Dahlem	2012	10%	3%	64%	11%	11%
	2022	17%	4%	57%	10%	13%
	Veränder.	+7%	+1%	-7%	-1%	+2%
Euskirchen	2012	14%	11%	51%	11%	13%
	2022	18%	12%	51%	10%	10%
	Veränder.	+4%	+1%	-0%	-1%	-3%
Hellenthal	2012	9%	3%	65%	11%	11%
	2022	10%	4%	63%	11%	12%
	Veränder.	+1%	+1%	-2%	-0%	+1%
Kall	2012	9%	3%	64%	13%	11%
	2022	15%	4%	62%	11%	9%
	Veränder.	+6%	+1%	-2%	-2%	-2%
Mechernich	2012	12%	3%	63%	12%	10%
	2022	14%	6%	63%	10%	7%
	Veränder.	+2%	+3%	+0%	-2%	-3%
Nettersheim	2012	11%	4%	60%	13%	11%
	2022	14%	5%	65%	9%	7%
	Veränder.	+3%	+1%	+5%	-4%	-4%
Schleiden	2012	9%	4%	63%	12%	10%
	2022	16%	5%	62%	9%	8%
	Veränder.	+7%	+1%	-1%	-3%	-2%
Weilerswist	2012	10%	5%	61%	9%	13%
	2022	12%	11%	49%	14%	13%
	Veränder.	+2%	+6%	-12%	+5%	+0%
Zülpich	2012	11%	7%	61%	12%	8%
	2022	14%	8%	58%	11%	9%
	Veränder.	+3%	+1%	-3%	-1%	+1%

-0%: Veränderung von -0,5 % bis unter 0 %

+0%: Veränderung von über 0 % bis +0,5 %

Fußwegeanteil

Der Fußwegeanteil in den Kommunen bewegt sich zwischen 10% (Hellenthal) und 18% (Euskirchen). In allen Kommunen sind Zuwächse seit 2012 zu verzeichnen. Besonders starke Zuwächse gab es in Dahlem, Schleiden und Kall mit +7% und +6%. Spitzenreiter bleibt wie schon 2012 die Stadt Euskirchen mit nunmehr 18%. Unter Beachtung der Werte der Haushaltsbefragung im Stadtgebiet Euskirchen von 2017 lässt sich nun eine Konsolidierung

feststellen. Im Jahre 2017 lag der Fußanteil in der Stadt Euskirchen bei 17 %³¹.

Fahrradanteil

Der Fahrradanteil in den Kommunen bewegt sich zwischen 4 % (insb. Südkreiskommunen) und 12 % (Euskirchen). Wie auch beim Fußverkehr sind Zuwächse zu verzeichnen, wenn auch im Vergleich nicht so stark. Besonders starke Zuwächse konnten in Weilerswist mit +6 % verzeichnet werden. Spitzenreiter bleibt die Stadt Euskirchen, allerdings dicht gefolgt vom Aufsteiger Weilerswist. Tendenziell lässt sich aber in einer räumlichen Dimension festhalten, dass im Nordkreis die Fahrradanteile – begünstigt durch die flachere Topographie – deutlich höher sind als in den Südkreiskommunen. Durch den hohen Anteil an Pedelecs in den Haushalten lässt sich aber festhalten, dass die Topographie in Zukunft keine große Rolle mehr spielt. Dies wird auch insoweit deutlich, als die Pedelecanteile im Radverkehr in den Südkreiskommunen den Anteil der „muskelbetriebenen“ Räder mittlerweile überwiegen.

ÖV-Anteil

Beim ÖV-Anteil lässt sich festhalten, dass dieser im Grunde wie auch der Kreiswert in allen Kommunen abnimmt. Vor dem Hintergrund von Flut und Corona ist die Abnahme aber weniger dramatisch als befürchtet. Der ÖV-Anteil in den Kommunen bewegt sich zwischen 4 % (Blankenheim) und 13 % (Dahlem und Weilerswist). Die Unterschiede in der Spannweite sind wieder größer geworden als 2012. Vor allem in den Südkreiskommunen Blankenheim und Nettersheim ist der ÖV-Anteil sehr deutlich eingebrochen. Dies ist sicherlich in großen Anteilen auf den nicht vorhandenen Bahnanschluss zurückzuführen. Ausreißer wie Bad Münstereifel oder Dahlem sind womöglich auf sehr hohe Anteile im Schülerverkehr zurückzuführen. Gerade in Dahlem hat seit 2012 ein starker Zuzug von jungen Familien stattgefunden, wodurch die Zahl der schulpflichtigen Kinder zugenommen hat.

MIV-Anteil

Der Wegeanteil der MIV-Mitfahrer in den Kommunen bewegt sich zwischen 6 % (Blankenheim) und 14 % (Weilerswist). Bei den MIV-Selbstfahrern bewegen sich die Werte zwischen 51 % (Euskirchen) und 74 % (Blankenheim). Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Mitfahreranteil und den anderen Verkehrsmittelanteilen ist nicht erkennbar.

Die Veränderung bei den MIV-Anteilen von 2000 bis 2012 sind unterschiedlich. In Dahlem und Weilerswist gab es deutliche Abnahmen bei den Anteilen der selbstfahrenden Personen. In Blankenheim und Nettersheim gab es dagegen teilweise sehr deutliche Zunahmen.

³¹ Planungsbüro VIA im Auftrag der Stadt Euskirchen: Haushaltsbefragung 2017 in der Stadt Euskirchen. Endbericht. Köln. 2018.

Insgesamt betrachtet lässt sich über alle Kommunen hinweg der Trend erkennen, dass die Verkehrsmittel der aktiven Mobilität (Fahrrad und Fuß) teilweise deutlich hinzugewinnen. Dies lässt sich eventuell hierdurch erklären, dass seit 2012 eine deutliche Stärkung der Nahversorgung durch Ansiedlung von Verbrauchermärkten in den Ortsteilen stattgefunden hat (z.B. Netto in Dahlem und Blumenthal, Norma in Wald, Aldi in Zingsheim, Märkte in Flammersheim, etc.)

5.6 Wegelänge und Verkehrsverflechtung

**ländlicher Verkehr
= disperser Verkehr?**

Auch in Fachdiskussionen wird immer wieder die These vertreten, der Verkehr im ländlichen Raum sei fast ausschließlich dispers ausgerichtet und böte daher keine Ansatzmöglichkeiten einer Bündelung, was die Voraussetzung einer Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV ist.

Eine weitere These ist, dass die Wege im ländlichen Raum zu lang sind, um sie unmotorisiert zurücklegen zu können und daher das Auto als Verkehrsmittel dominiert.

Beide Thesen treffen in der Regel nur teilweise zu. Inwieweit dies im Kreis Euskirchen der Fall ist, sollen die folgenden Kapitel klären helfen.

5.6.1 Wegelängen

**Wegelänge im Vergleich
zum Bundesdurchschnitt**

Die mittlere Wegelänge betrug in der MiD 2017 bezogen auf die gesamte Bundesrepublik 12,5 Kilometer je Weg.³² Im Kreis Euskirchen beträgt die mittlere Wegelänge 15,7 Kilometer, liegt also um 3,2 Kilometer oder um 25 % über dem Bundesdurchschnitt. Die Bewohner:innen des Kreises legen am Werktag ca. 46 Kilometer pro Person zurück.

In einer flächenhaft ausgedehnten Region wie dem Kreis Euskirchen, die zudem ausgeprägte Pendlerbeziehungen in die Oberzentren Köln und Bonn aufweist, müssen die Bürger einen relativ hohen Verkehrsaufwand leisten. Dies wird auch deutlich im Vergleich zu den Werten des Kreistyps „städtischer Kreis“, für den die MiD 2017 eine durchschnittliche Wegelänge von 12,5 km ausweist. (ebd.)

**Verteilung der
Wegelängen**

Mittelwerte sind immer nur begrenzt aussagekräftig, da z.B. wenige sehr lange Wege die durchschnittliche Wegelänge deutlich nach oben verschie-

³² MiD Tabellenband 2017, Tabelle A W12 Wegelänge

ben können. Wesentlich aussagekräftiger, auch für die Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, ist die Verteilung der Wege auf die Entfernungsklassen. Anhand einer kumulierten Darstellung kann sofort abgelesen werden, wie viele Wege unterhalb einer bestimmten Entfernungsstufe bleiben.

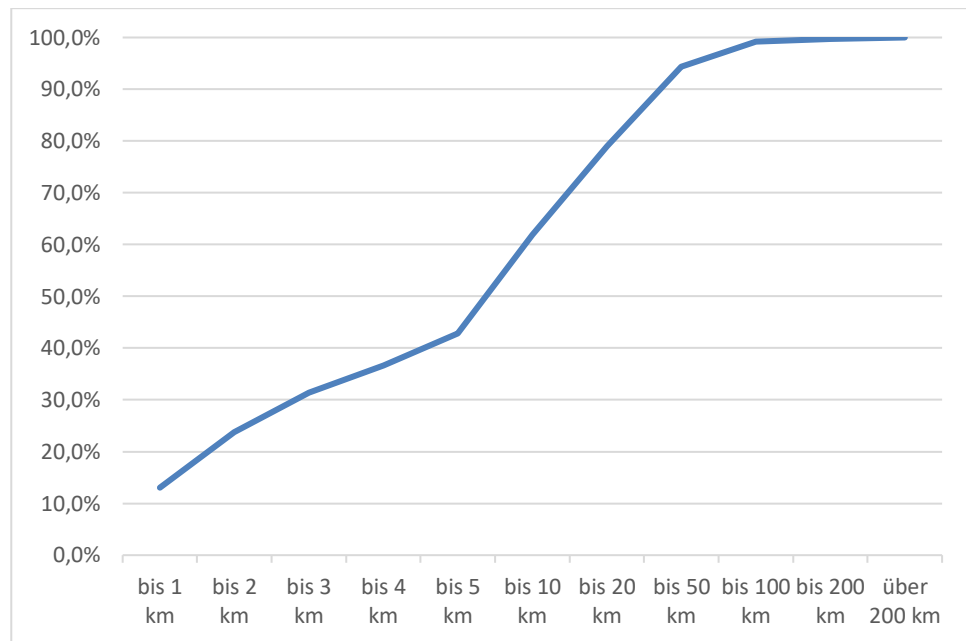


Abbildung 5-8 Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Kreis Euskirchen 2022 (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=4802)

Anhand der Werte von 2022 wird deutlich, dass 42,8 % aller Wege kürzer sind als 5 km, 2012 lag dieser Wert noch bei 46,4 %. Damit liegt der Kreis Euskirchen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 2017, wo 58 % der Wege nach fünf Kilometern enden (für den Kreistyp „städtischer Kreis“ liegt dieser bei 57 % ³³). Abschließend soll noch erwähnt werden, dass nur 21 % der Wege länger als 20 km sind.

In bundesweiten Vergleichsstudien wurde immer eine kontinuierliche Zunahme der mittleren Wegelänge festgestellt. So stieg die mittlere Wegelänge von 2002 über 2008 bis 2017 von 10,8 km auf 11,5 km bzw. nun 12,5 km.

Die Wegelängen unterscheiden sich nach Wohnort recht deutlich (siehe Abbildung 5-9): Die kürzesten durchschnittlichen Wegelängen haben die Euskirchener mit 12,2 km und die Weilerswister mit 12,4 km Länge, die weitesten Wege legen die Blankenheimer mit 22,0 km und die Dahlemer mit

Wegelängen nach Wohnort

³³ MiD Tabellenband 2017, Tabelle A W12 Wegelänge

21,1 km zurück. Die Unterschiede sind in der Struktur der Kommunen begründet und in deren Zentralität. In Kommunen mit einem höheren Anteil kompakter Siedlungsbereiche müssen die Bewohner tendenziell kürzere Wege zurücklegen als in Kommunen, bei denen die Siedlungsbereiche dispers verteilt sind. Eine hohe Zentralität bewirkt in der Regel einen höheren Anteil an Binnenpendlern, während aus den Kommunen mit geringer Zentralität ein höherer Anteil der Einwohner auspendelt.

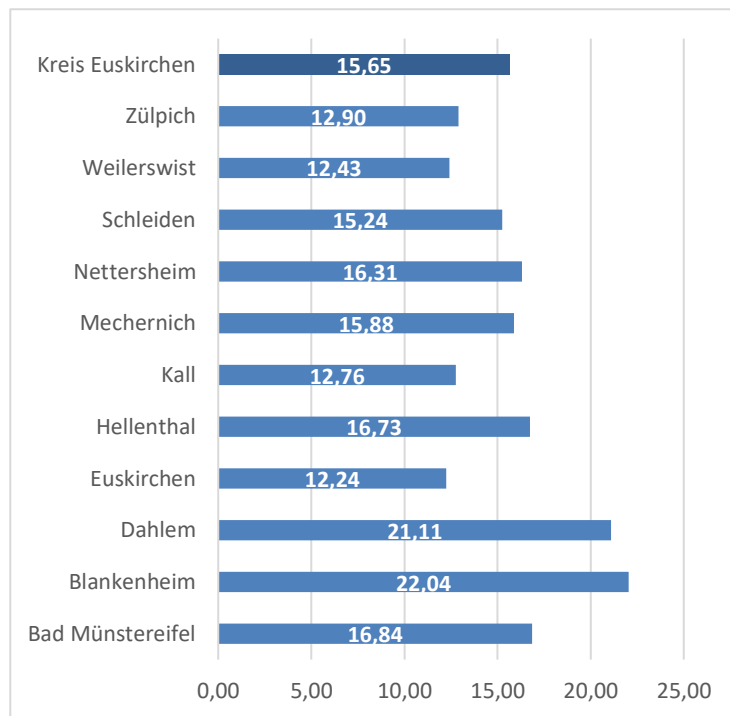


Abbildung 5-9 Mittlere Wegelänge im Kreis Euskirchen nach Wohnort (am Stichtag; gewichtete Stichprobe; n=4802)

Wegelängen nach Verkehrsmitteln

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Verteilung der Fahrtweiten je Verkehrsmittel.

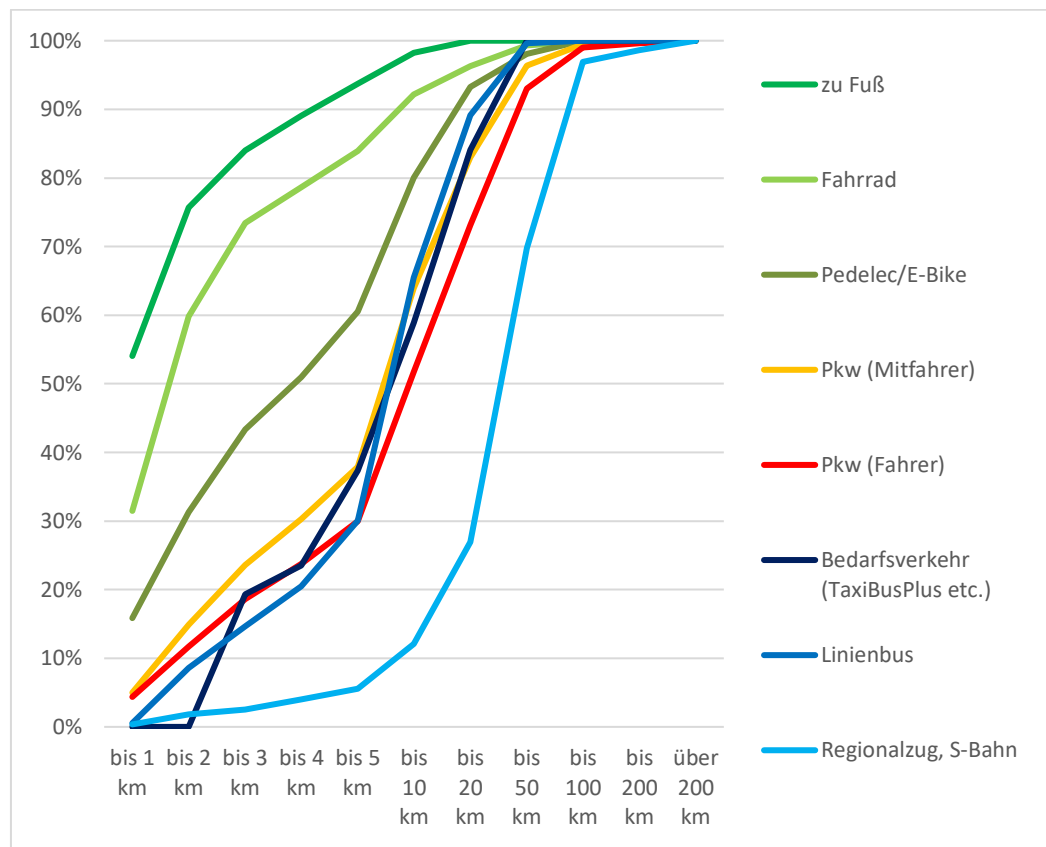


Abbildung 5-10 Kumulierte Verteilung der Wegelänge im Kreis Euskirchen je Verkehrsmittel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

95 % aller Fußwege sind bis zu 5 km lang. Bei Radverkehr werden die Unterschiede zwischen muskelbetriebenen Fahrrädern und Pedelecs deutlich. Während beim Rad 84 % aller Wege bis zu 5 km lang sind, sind es beim Pedelec nur knapp 61 %. Weiterhin hervorzuheben ist, dass fast 20 % aller durchschnittlichen Wege über 10 km lang sind. Durch Pedelecs kann der Aktionsraum der Nahmobilität deutlich gesteigert werden.

Beim ÖPNV wird im Kreis Euskirchen deutlich, dass die Bahn vor allem für längere Strecken genutzt wird, 73 % sind über 20 km lang, was für die Bedeutung der Bahn als Pendelverkehrsmittel in die Großstädte spricht. TaxiBusPlus und Linienbus werden zu fast 90 % für Wege bis 10 km genutzt.³⁴ Das Auto wird für alle Wegelängen genutzt, leider auch für die ganz kurzen: 30 % aller MIV-Wege als Fahrer sind unter 5 km lang, jeder fünfte MIV-Weg ist sogar nur maximal 3 km lang.

³⁴ Diese Länge entspricht auch dem Großteil der Linienlänge der meisten Linienbus- und TaxiBusPlus-Linien im Kreisgebiet.

5.6.2 Verkehrsverflechtungen

Im Rahmen der Auswertungen zu den Verkehrsverflechtungen können vier Hauptverflechtungstypen definiert werden:

- Binnenverkehr innerhalb der Kommunen
- Verkehre zwischen den Kommunen des Kreises
- Verkehre von und nach außerhalb des Kreises (Quell- und Zielverkehr)
- Verkehre außerhalb des Kreises

Im Weiteren werden nun die Verflechtungen zunächst auf Kreisebene dargestellt und in einem zweiten Schritt die Werte für die Kommunen.

5.6.3 Verkehrsverflechtungen im Überblick

Hoher Anteil des Verkehrsaufkommens bleibt im Kreis

Mit 71 % ist der Anteil des Verkehrs innerhalb des Kreises Euskirchen hoch, liegt aber deutlich unter dem Wert von 2012 (83 %). Gegenüber der Haushaltsbefragung aus dem Jahre 2012 ist der Anteil der nach außen gerichteten Verkehre somit um 12 % gestiegen.

Der Anstieg kann insoweit erklärt werden, als seit 2012 ein Zuzug von Personen aus den Ballungsgebieten stattgefunden hat; insbesondere seit der Corona-Pandemie ist eine „Stadtflucht“ zu erkennen. Vor allem die Altersklassen über 30-Jahre zieht es wieder in ländlichere Regionen. Hierdurch steigen in Konsequenz aber auch die Verflechtungen und Wege in die Nachbarregionen, sei es aus Arbeits- oder auch Freizeitgründen.

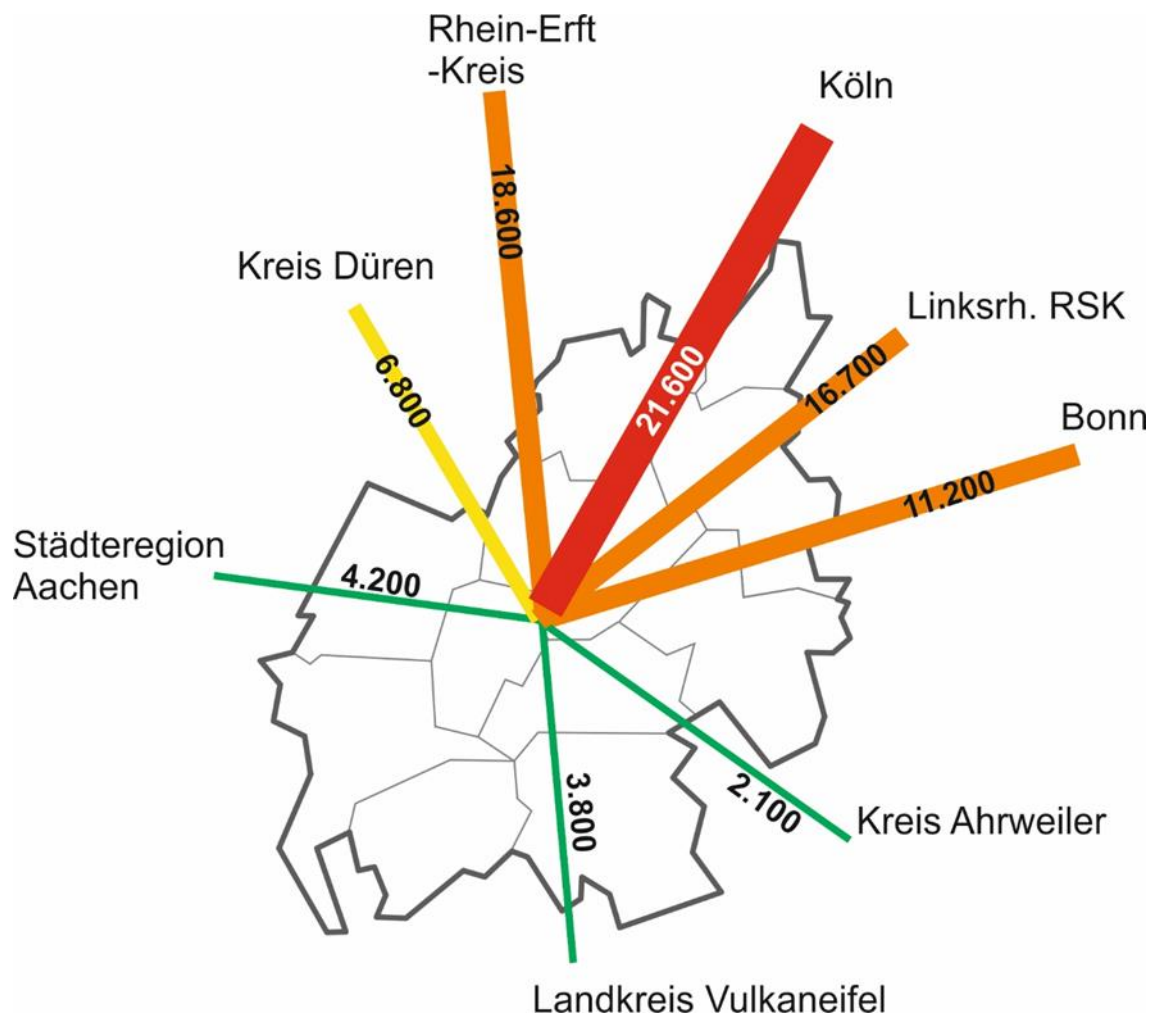


Abbildung 5-11 Verflechtungen des Kreises Euskirchen mit Nachbarregionen

Die Abbildung 5-11 zeigt die bedeutendsten Verflechtungen zwischen den Kreiskommunen mit Zielen außerhalb des Kreises. Die stärksten Verflechtungen nach außen bestehen mit Abstand in das Oberzentrum Köln, wo rund 21.600 Wege bestehen. Auf Platz zwei folgt der Rhein-Erft-Kreis mit ca. 18.600 Wegen, wobei hier anzumerken ist, dass 70 % der Wege in die Kommunen Brühl, Erftstadt und Hürth gehen. Weiterhin sind bedeutende Außenverflechtungen in das Oberzentrum Bonn (11.200 Wege) und in den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis (16.700 Wege) festzustellen, wobei hier mehr als die Hälfte nur in die Kommune Rheinbach führen. In die Region Aachen sind die Verflechtungen geringer ausgeprägt mit 6.800 Wegen in den Kreis Düren und 4.200 in die Städteregion Aachen. Bei den Verbindungen nach Rheinland-Pfalz ist anzumerken, dass diese vorwiegend nur aus den direkt angrenzenden Kommunen stammen. Von den 2.100 Wegen in den Landkreis Ahrweiler beginnen 50 % der Wege in Bad Münstereifel, von den 3.800

Wegen in den Landkreis Vulkaneifel haben 80 % ihren Start und Ziel in Blankenheim und Dahlem. Hervorzuheben ist hierbei jedoch, dass die Verbindungen von Dahlem und Blankenheim in den Landkreis Vulkaneifel mit die größten Außenbeziehungen dieser Kommunen darstellen, teilweise mehr noch als in die Nachbarkommunen des eigenen Kreises.

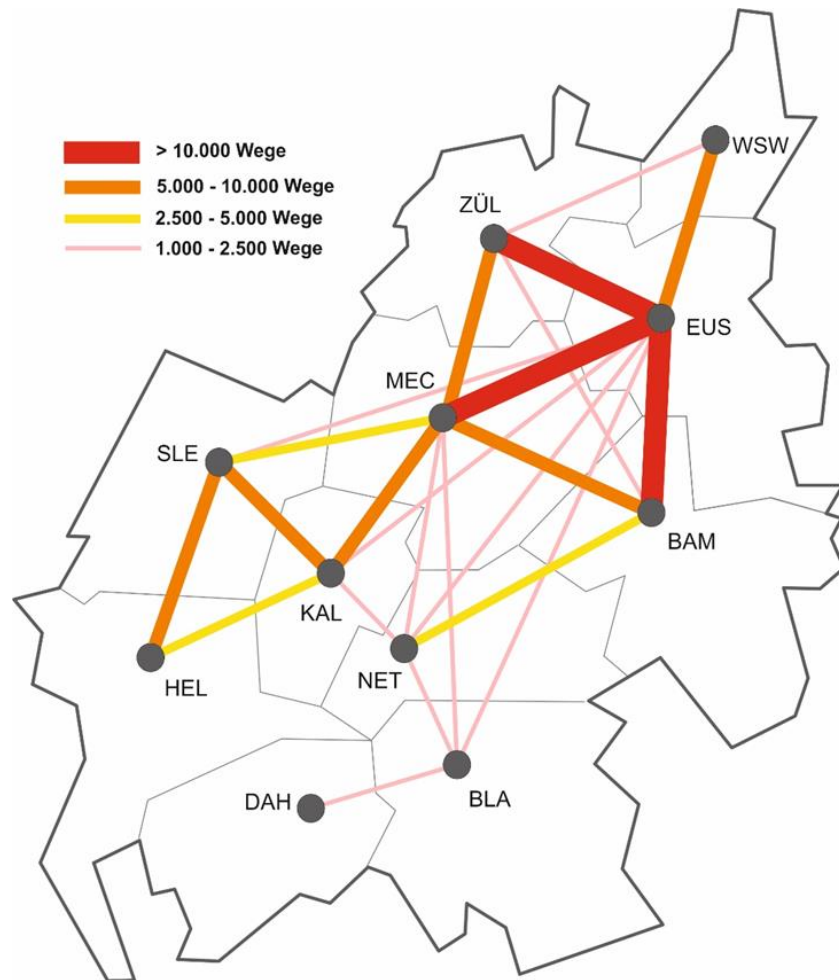


Abbildung 5-12 Verflechtungen innerhalb des Kreises Euskirchen zwischen den Kommunen

Bei den Verflechtungen im Binnenverkehr auf Kreisebene sind die Beziehungen mit der Kreisstadt Euskirchen von besonderer Bedeutung. Aufgrund der Nähe und der relativ hohen Einwohnerzahl sind die Verflechtungen Euskirchens mit seinen Nachbarkommunen Mechernich (12.600 Wege), Bad Münstereifel (11.800 Wege), Zülpich (10.100 Wege) und Weilerswist (8.100 Wege) am stärksten. Im Südkreis hat Schleiden als ehemalige Kreisstadt und Mittelzentrum noch eine herausgehobene Bedeutung als Ziel, insbesondere für Kall (6.800 Wege), Hellenthal (6.700 Wege) und Mechernich (2.500).

Weitere bedeutende Ströme mit mindestens 2.500 Wegen bestehen zwischen Bad Münstereifel und Mechernich (6.000 Wege), zwischen Mechernich und Zülpich (6.200), zwischen Kall und Hellenthal (3.100 Wege) sowie zwischen Nettersheim und Bad Münstereifel (2.500 Wege).

Auf folgenden kreisinternen Relationen (mehr als 2.000 Wege) ist es im Vergleich zu 2012 zu merklichen Verschiebungen gekommen unter Berücksichtigung der Gesamtabnahme von ca. 13 % beim Gesamtverkehrsaufkommen:

- Mechernich – Zülpich: +18 %
- Bad Münstereifel – Mechernich: +9 %
- Euskirchen – Mechernich: -24 %
- Kall – Schleiden: -33 %
- Euskirchen – Kall: -41 %
- Kall – Nettersheim: -44 %

Die genannten starken Verkehrsbeziehungen werden gut durch die Hochleistungsachsen im ÖPNV (Eifelstrecke, Voreifelbahn, Eifel-Bördebahn sowie den SB 81 im Oleftal) abgedeckt. Einzig die starken Achsen Zülpich – Mechernich und Bad Münstereifel – Mechernich werden nur durch den Taxi-BusPlus bedient.

5.6.4 Verkehrsverflechtungen der einzelnen Kommunen

Auch bezogen auf die einzelnen Kommunen ist ein großer Teil des Verkehrs Binnenverkehr. Die folgende Abbildung 5-13 stellt Anteil und Größenordnung dar. Es wird deutlich, dass nach wie vor ein großer Teil des Verkehrs innerhalb der Gebietskörperschaft verbleibt. Der hohe Binnenverkehrsanteil von Euskirchen ist auf die hohe Zentralität der Kreisstadt zurückzuführen. Dagegen weisen Kommunen mit geringerer Zentralität einen höheren Anteil nach außen gerichteter Verkehre auf.

Die Verteilung der Binnenverkehrsanteile weist Analogien zu der Verteilung der Wegelängen auf (siehe Abbildung 5-9). Die Südkreiskommunen weisen tendenziell geringere Binnenverkehrsanteile auf. Die Nordkommunen weisen in großen Anteilen Werte von über 40 % auf. Spitzenreiter bildet hier die Kreisstadt mit einem Wert von 56 %. Im Vergleich zu 2012 wird deutlich, dass die Binnenverkehrsanteile in nahezu allen Kommunen zugenommen haben. Sehr deutlich sind diese Zunahmen in Nettersheim (+ 10 %) und Euskirchen (+12 %). Das Eigengewicht der Kommunen in verkehrlicher Sicht hat somit stark zugenommen. Dies lässt sich sicherlich dadurch erklären, dass seit der letzten Studie 2012 in vielen Kommunen eine deutliche Verdichtung der Nahversorgungsmöglichkeiten stattgefunden hat.

Hierdurch lassen sich auch die deutlichen Steigerungen im Fuß- und Radverkehr bei den Modal-Split-Daten erklären.

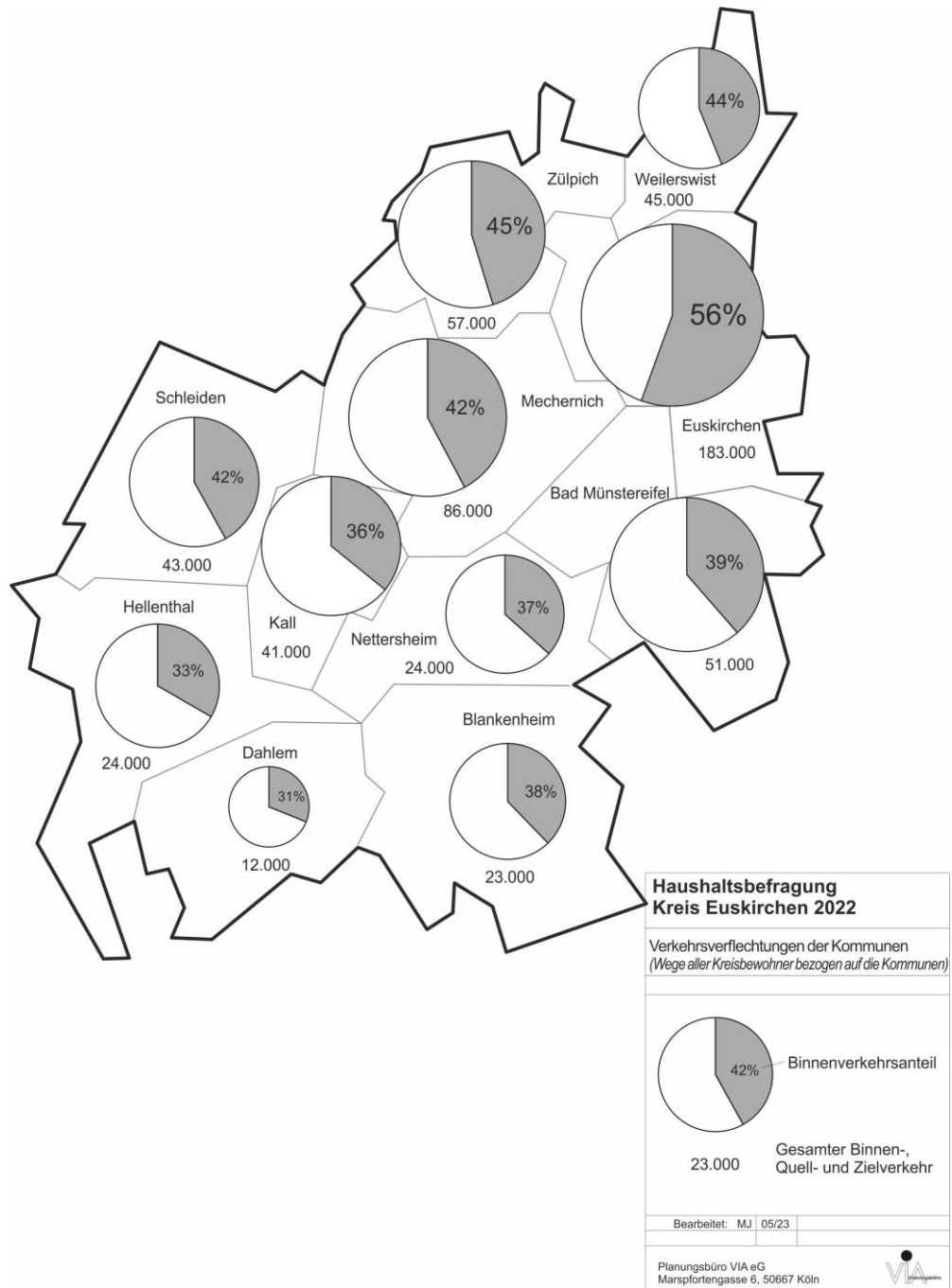


Abbildung 5-13 Verkehrsaufkommen in den Kommunen des Kreises Euskirchen (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) und Anteile des Binnenverkehrs (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

In den folgenden Abbildungen werden die Verflechtungen für die einzelnen Kommunen des Kreises Euskirchen dargestellt. In den Kreiskommunen untereinander werden dabei alle Wege dargestellt und für die kreisüberschreitenden Beziehungen nur jene ab 500 Wegen.

Bei allen Kommunen heben sich die Verflechtungen mit den Nachbarkommunen heraus. Darüber hinaus sind – außer bei Dahlem – die Beziehungen mit der Kreisstadt Euskirchen von besonderer Bedeutung. Im Südkreis ist Schleiden als Mittelzentrum und ehemalige Kreisstadt ein herausgehobenes Ziel.

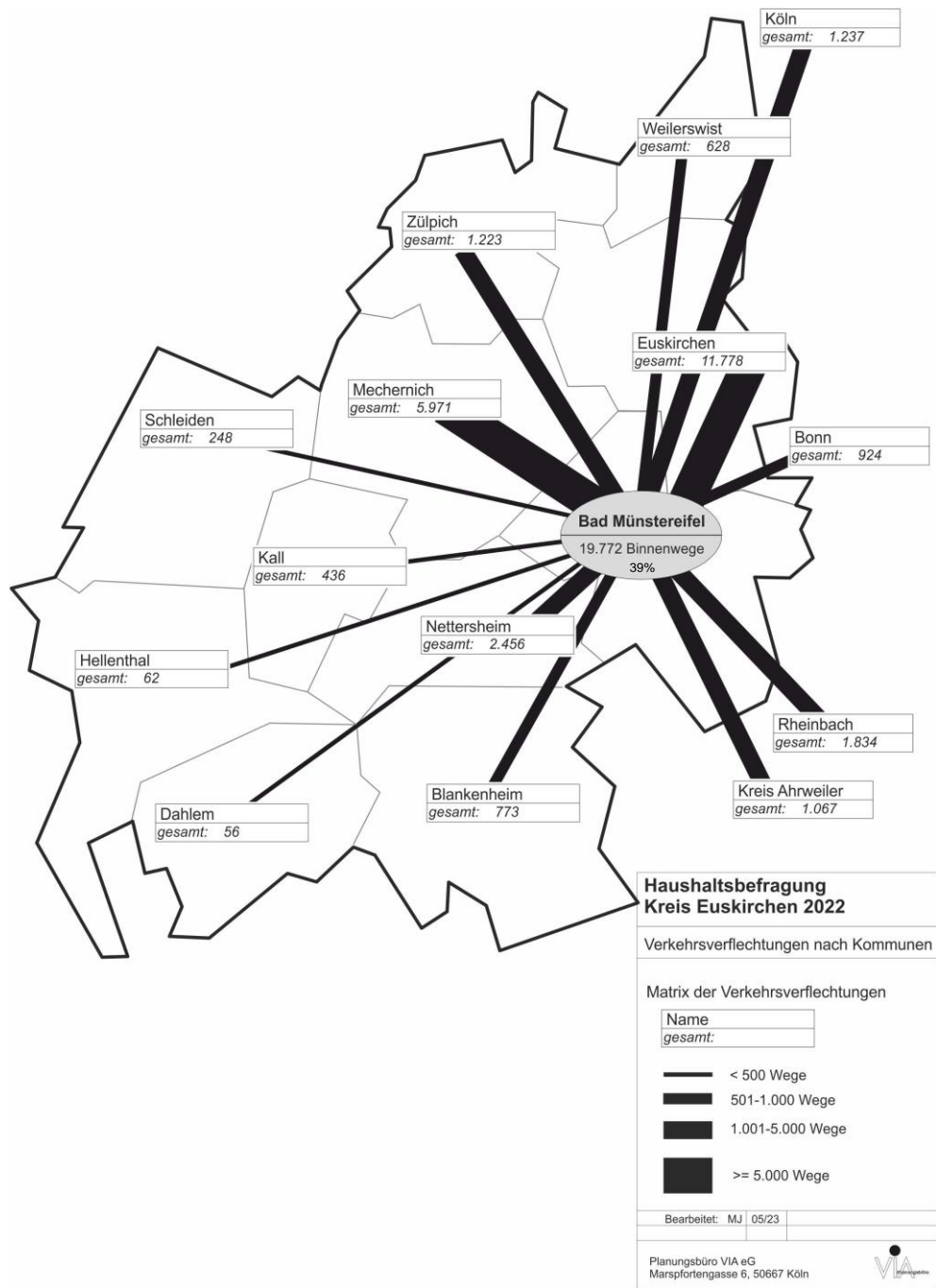


Abbildung 5-14 Verkehrsverflechtungen Bad Münstereifel (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

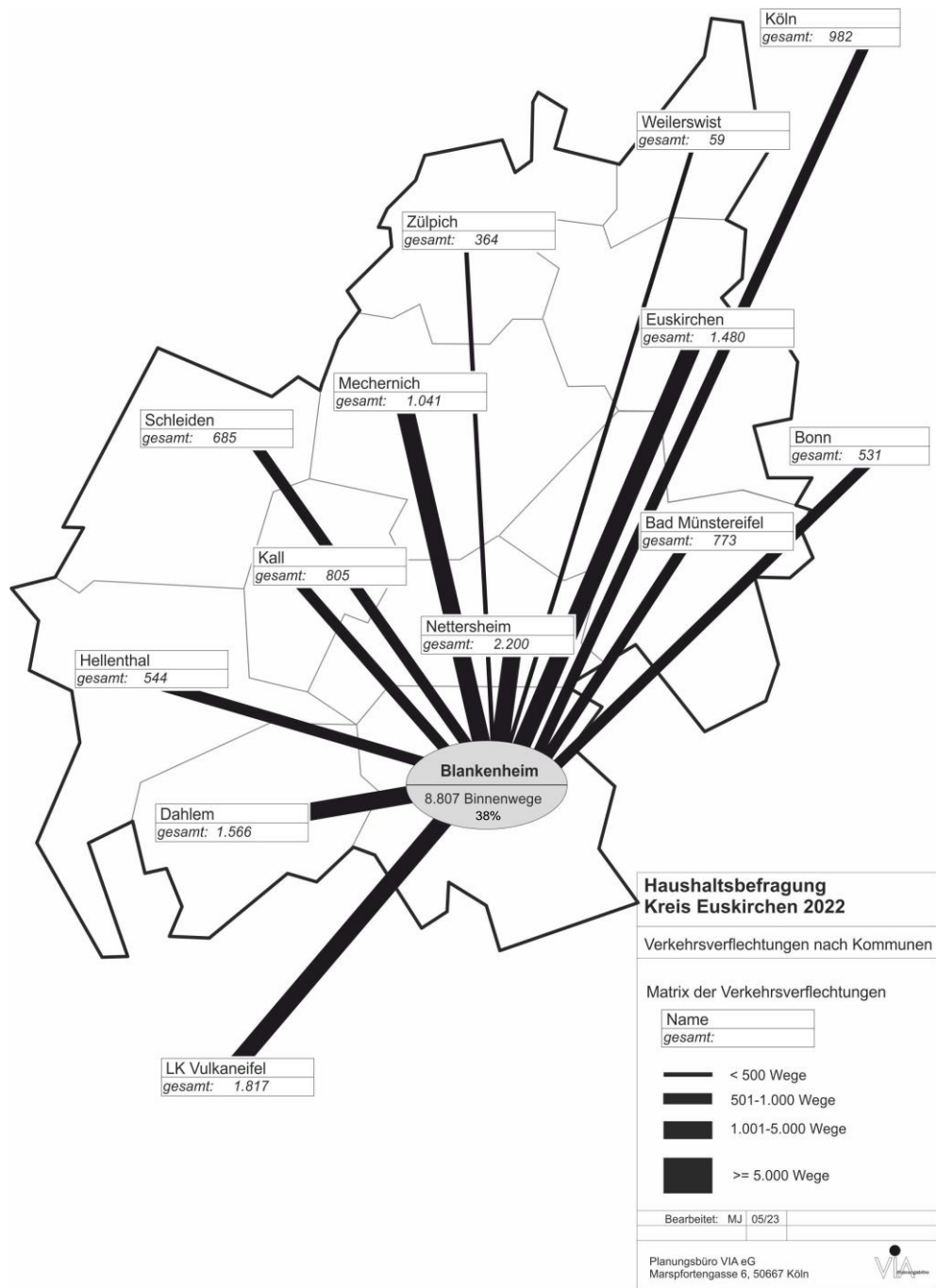


Abbildung 5-15 Verkehrsverflechtungen Blankenheim (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

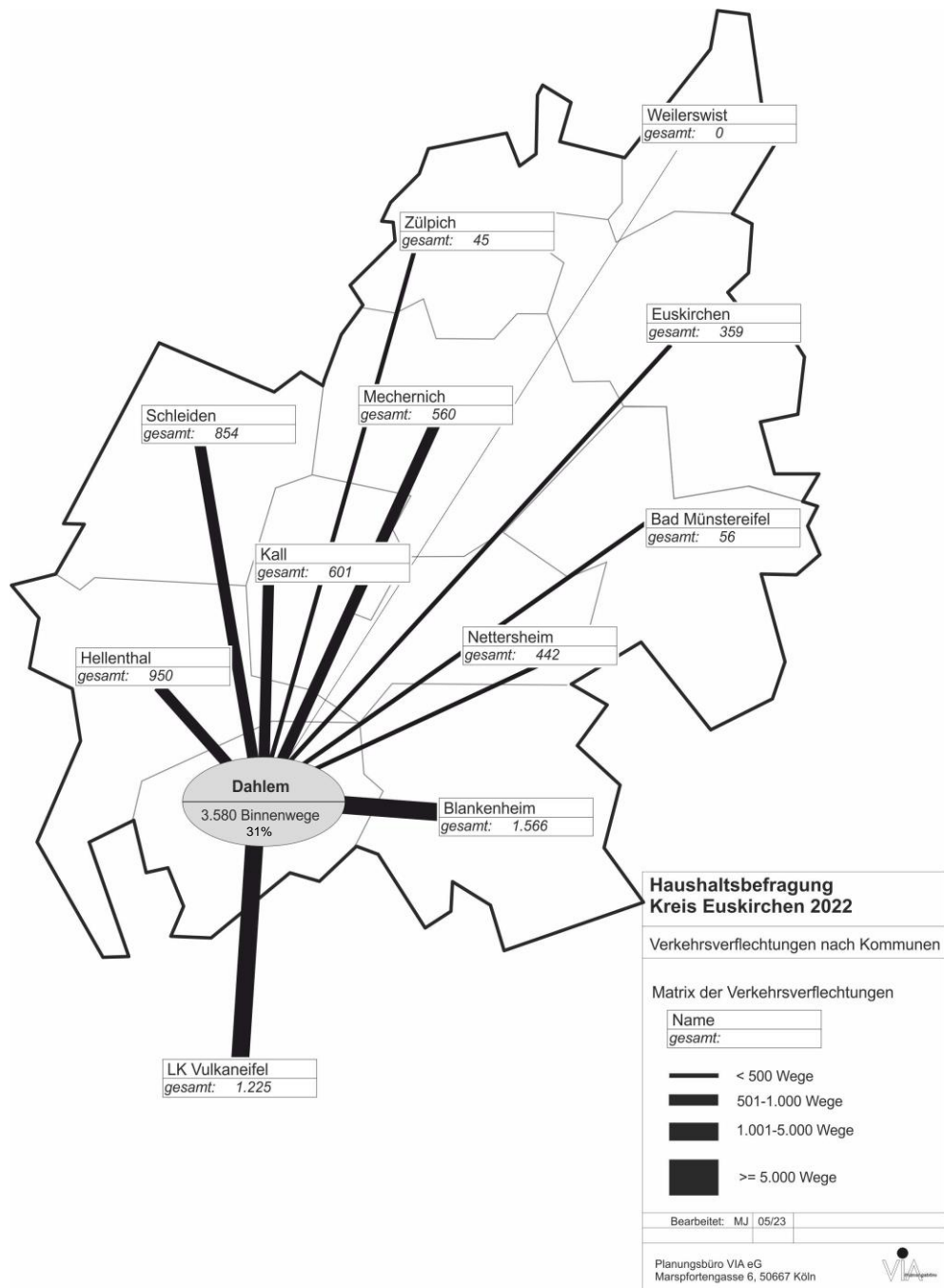


Abbildung 5-16 Verkehrsverflechtungen Dahlem (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

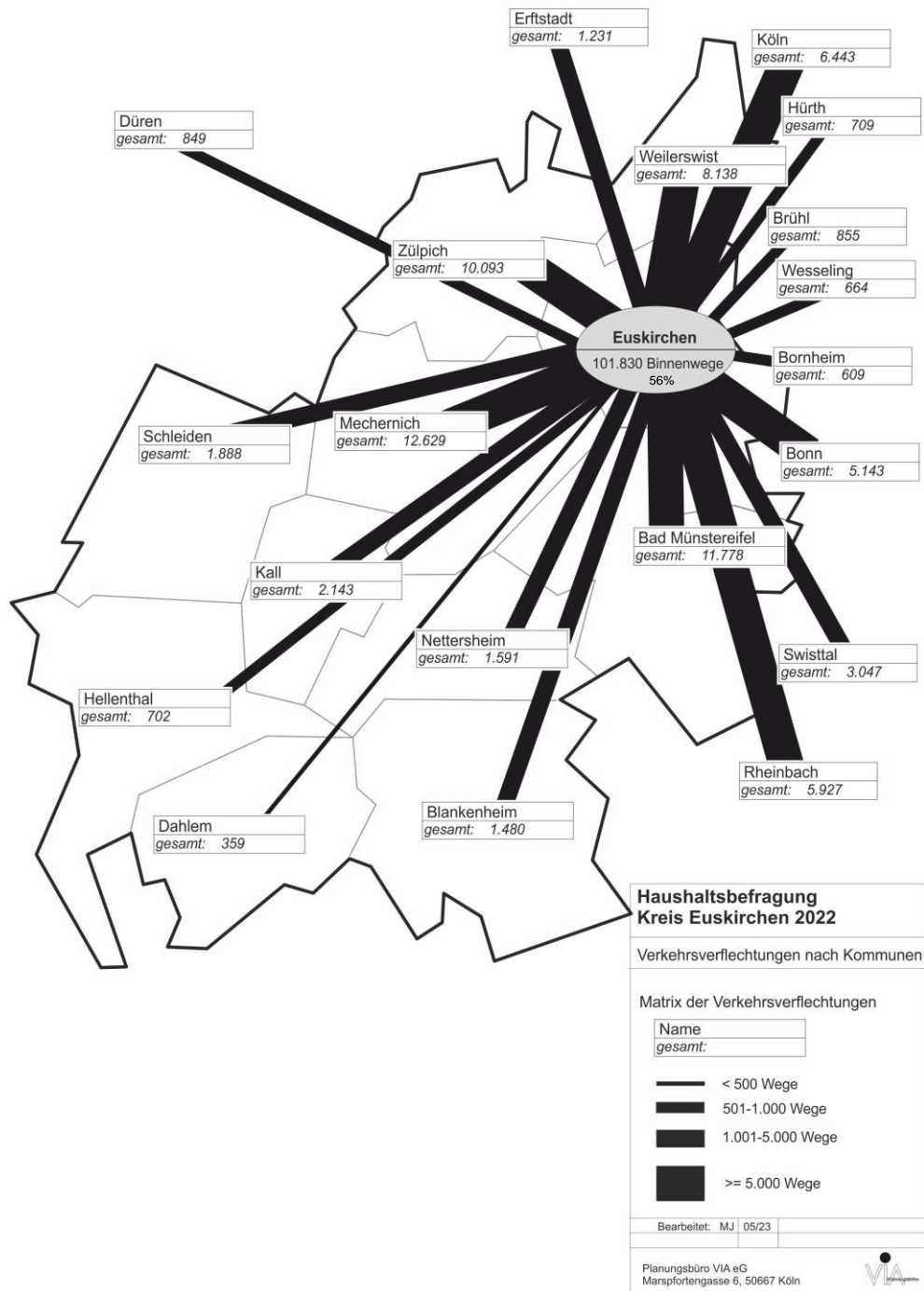


Abbildung 5-17 Verkehrerverflechtungen Euskirchen (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

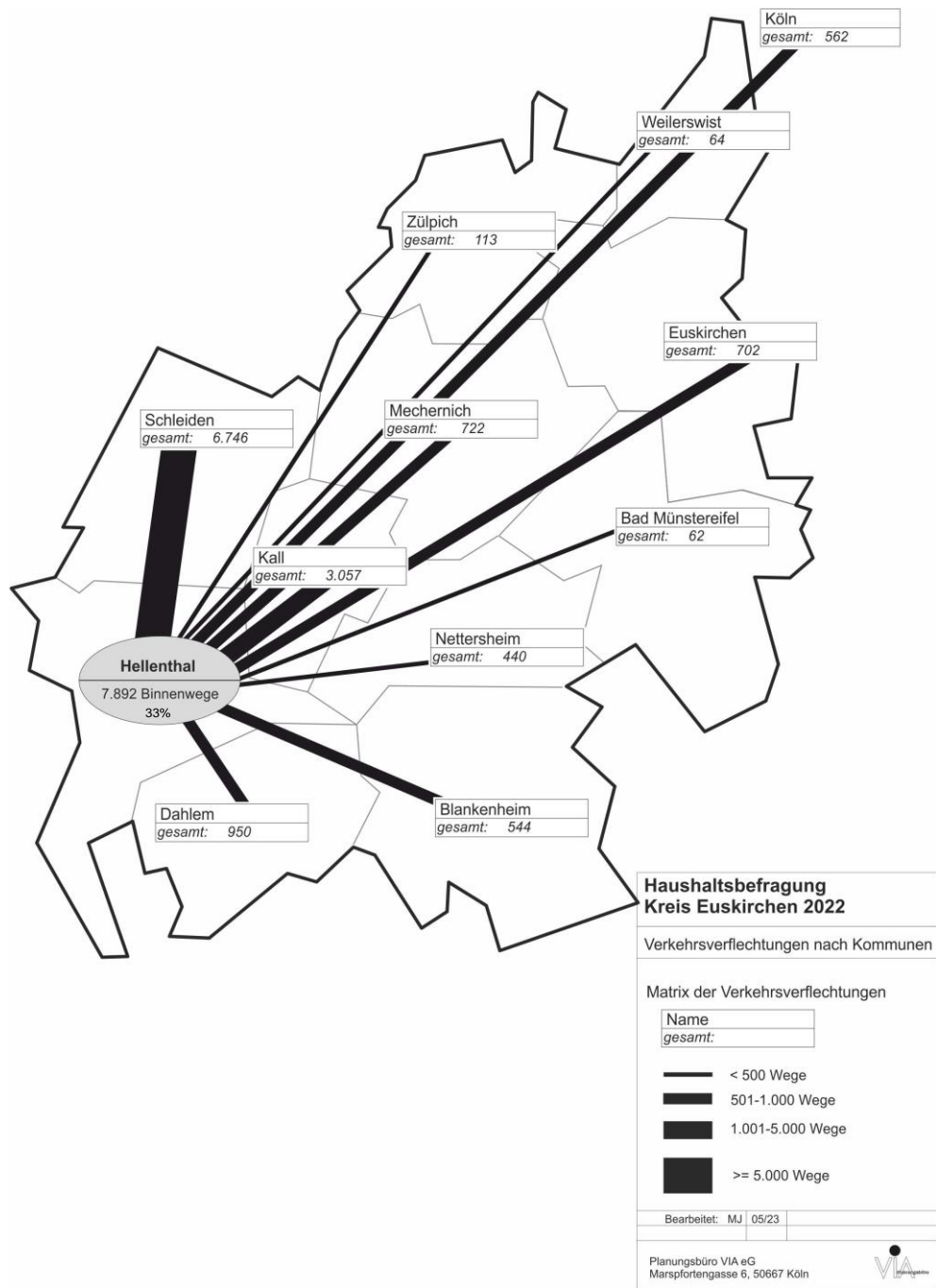


Abbildung 5-18 Verkehrsverflechtungen Hellenthal (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

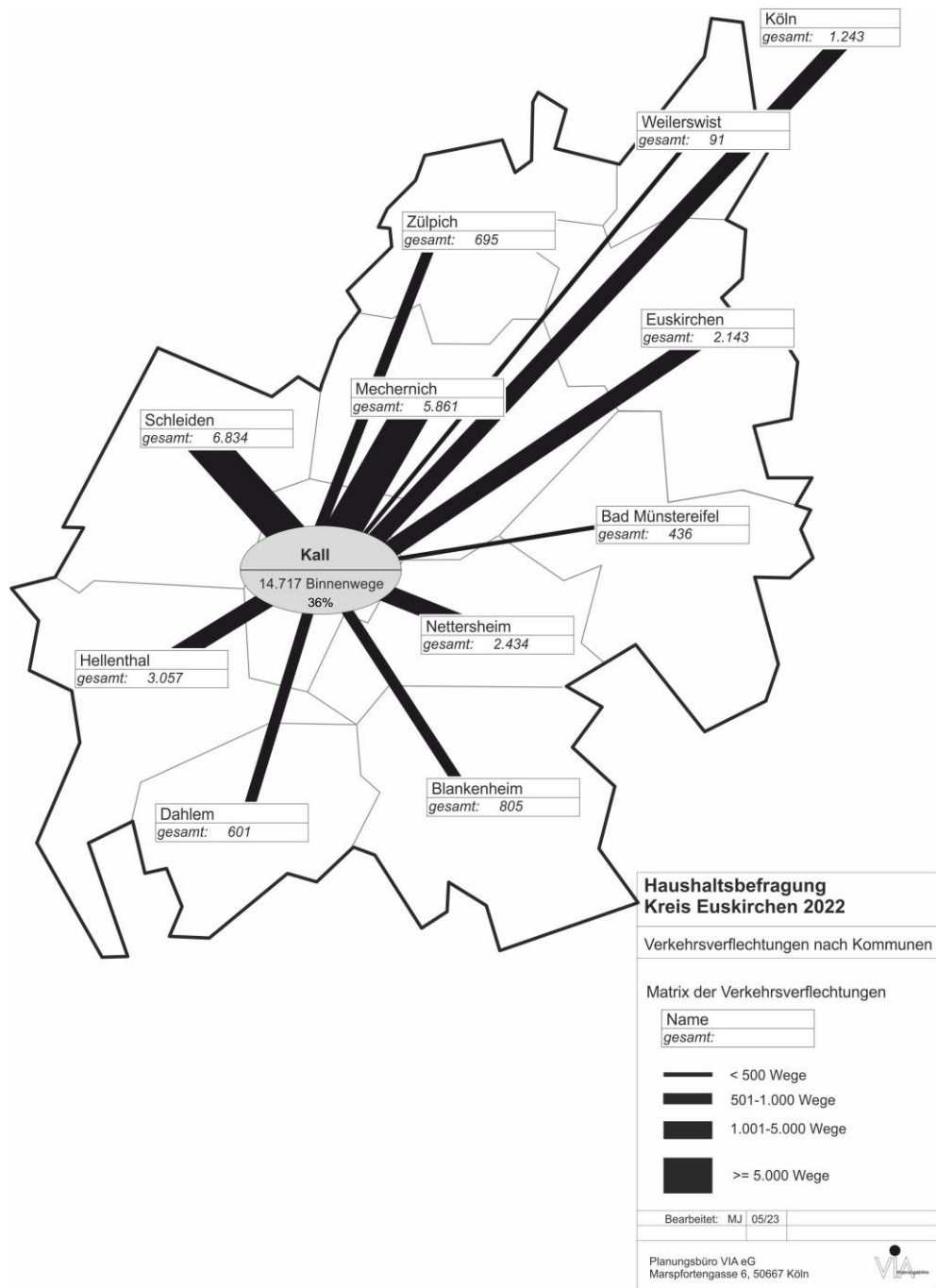


Abbildung 5-19 Verkehrsverflechtungen Kall (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

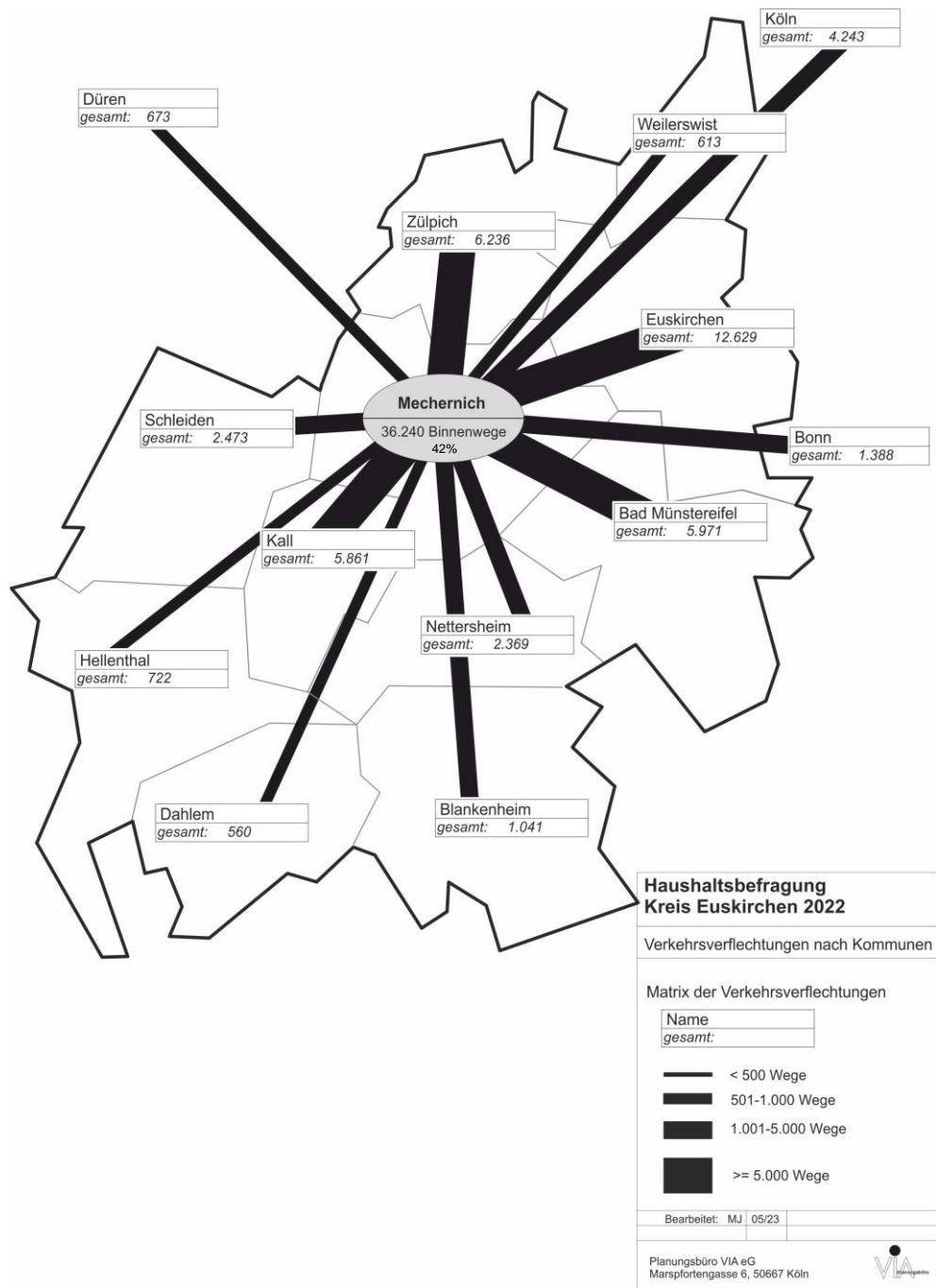


Abbildung 5-20 Verkehrsverflechtungen Mechernich (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

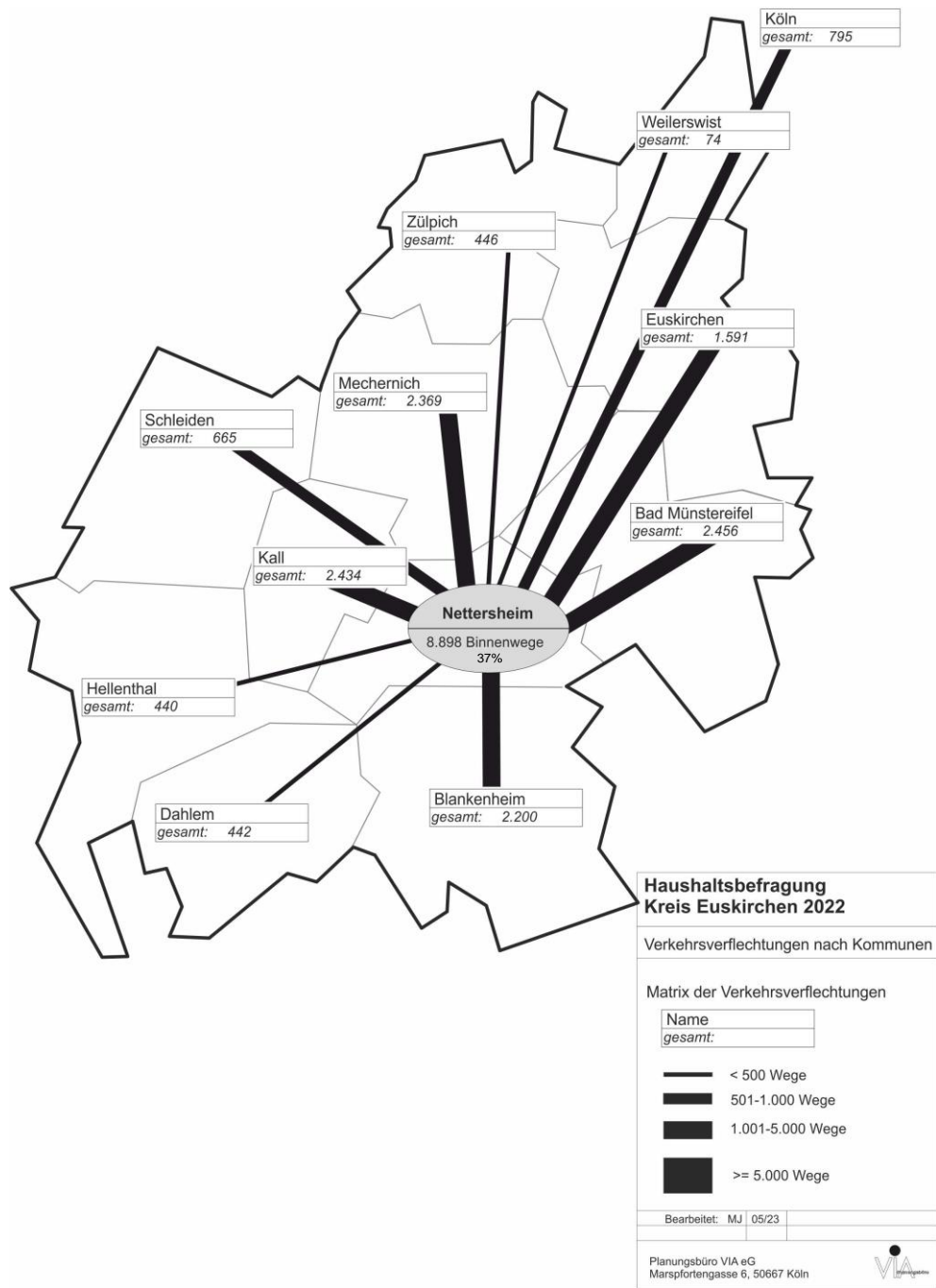


Abbildung 5-21 Verkehrsverflechtungen Nettersheim (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

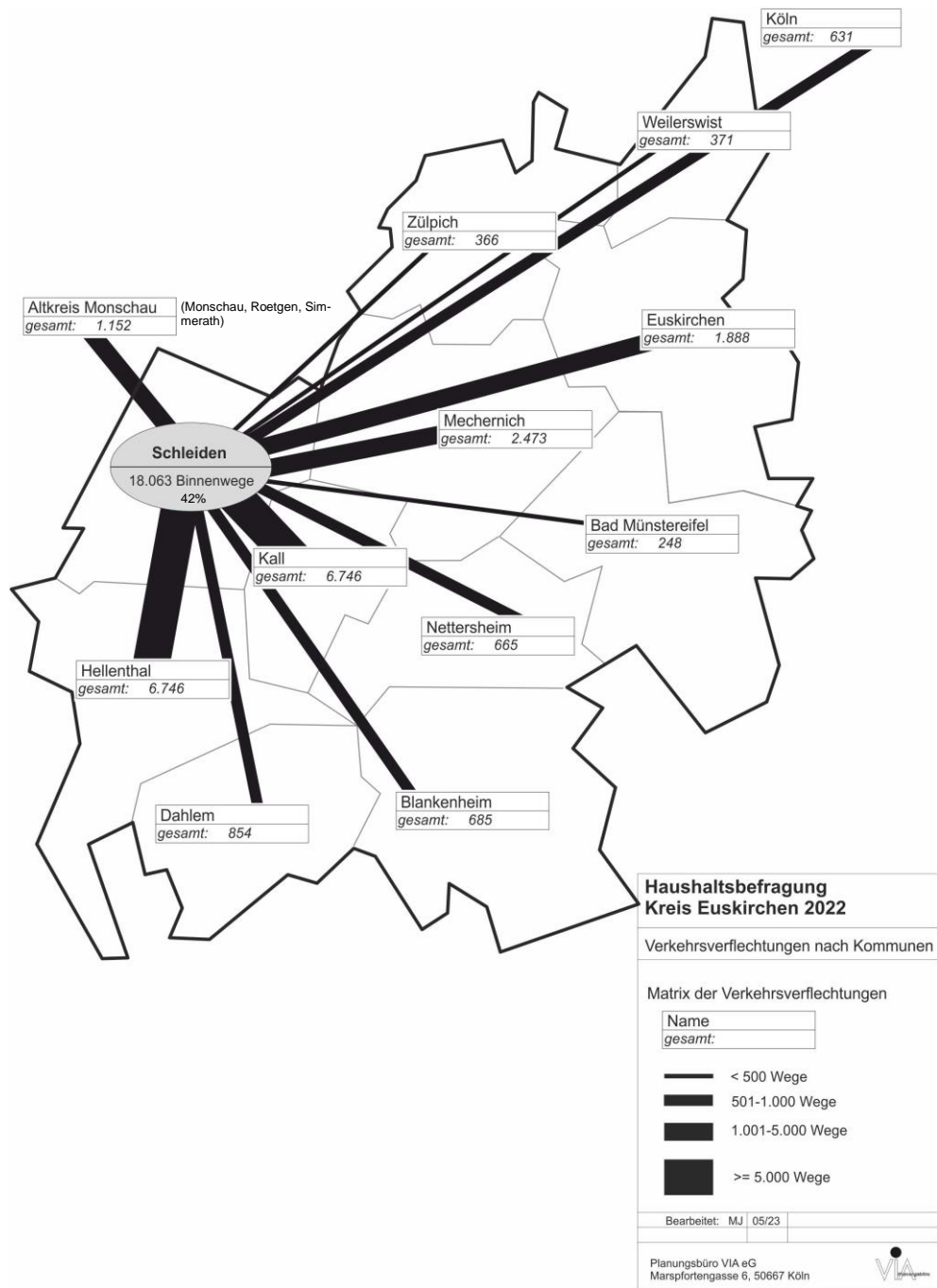


Abbildung 5-22 Verkehrsverflechtungen Schleiden (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

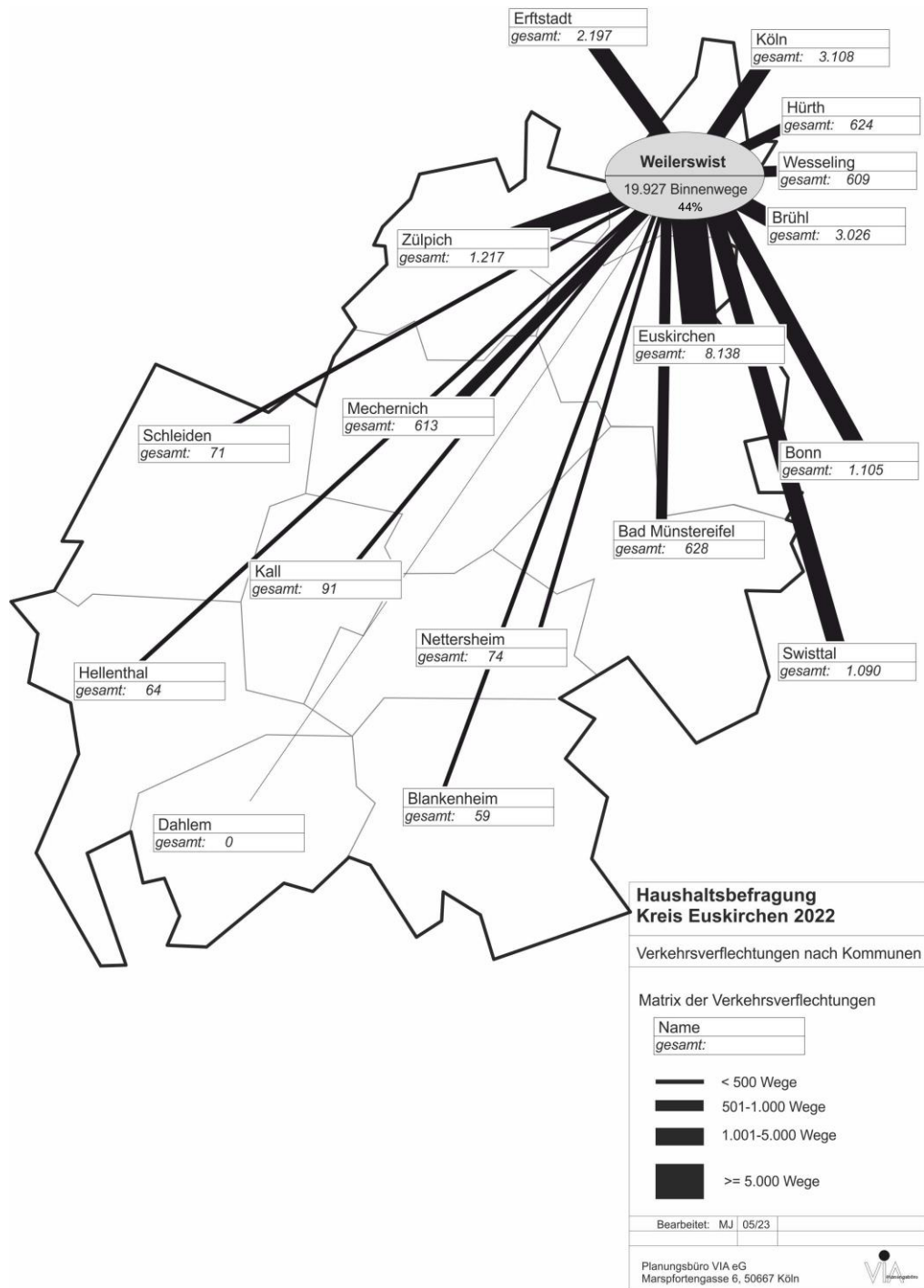


Abbildung 5-23 Verkehrsverflechtungen Weilerswist (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

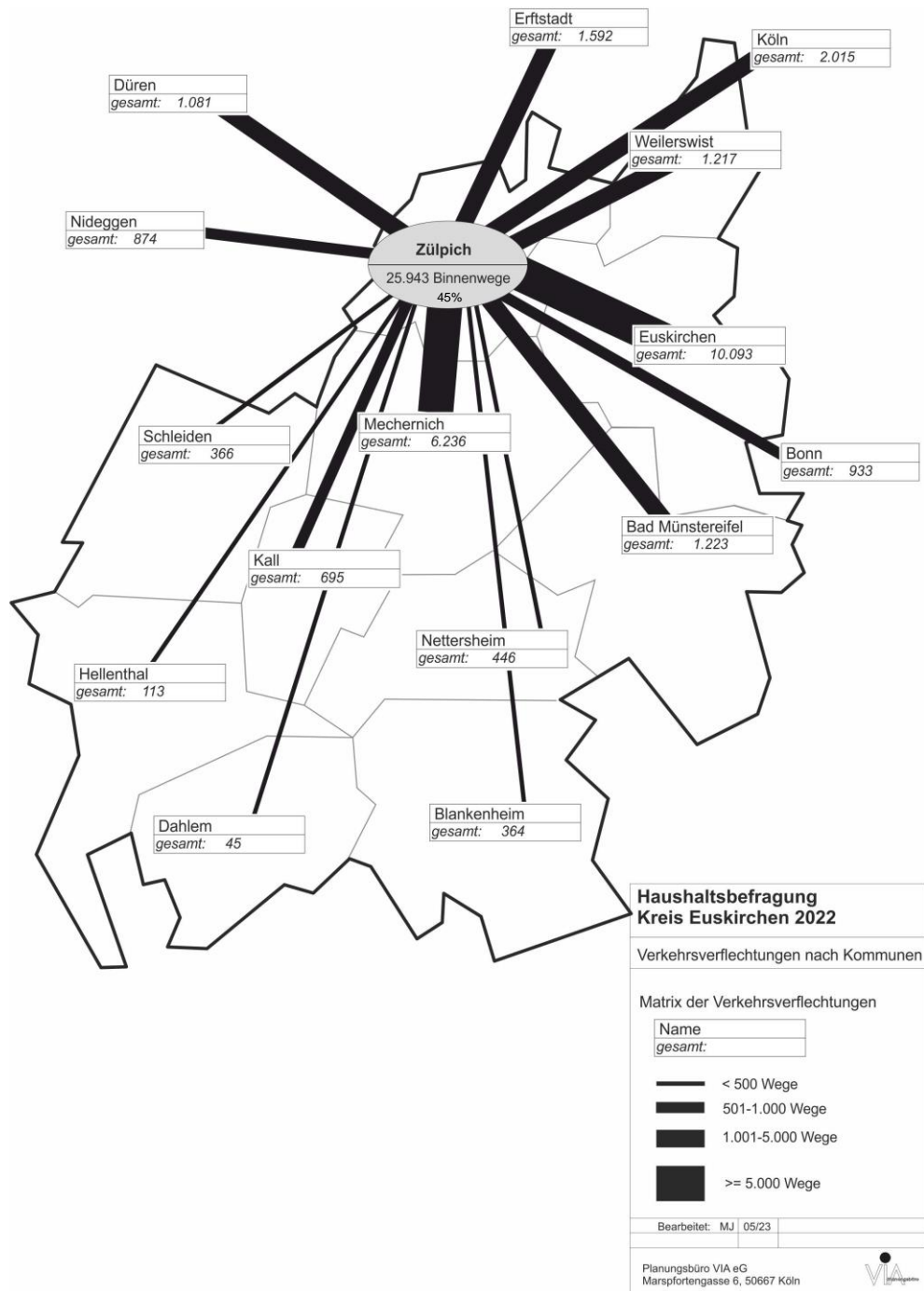


Abbildung 5-24 Verkehrsverflechtungen Zülpich (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

5.6.5 Zeitliche Verteilung der Wege

Die folgenden Abbildungen zeigen die tageszeitliche Verteilung (Tagesgang) des Wegebeginns und des Wegeendes im Kreis Euskirchen.

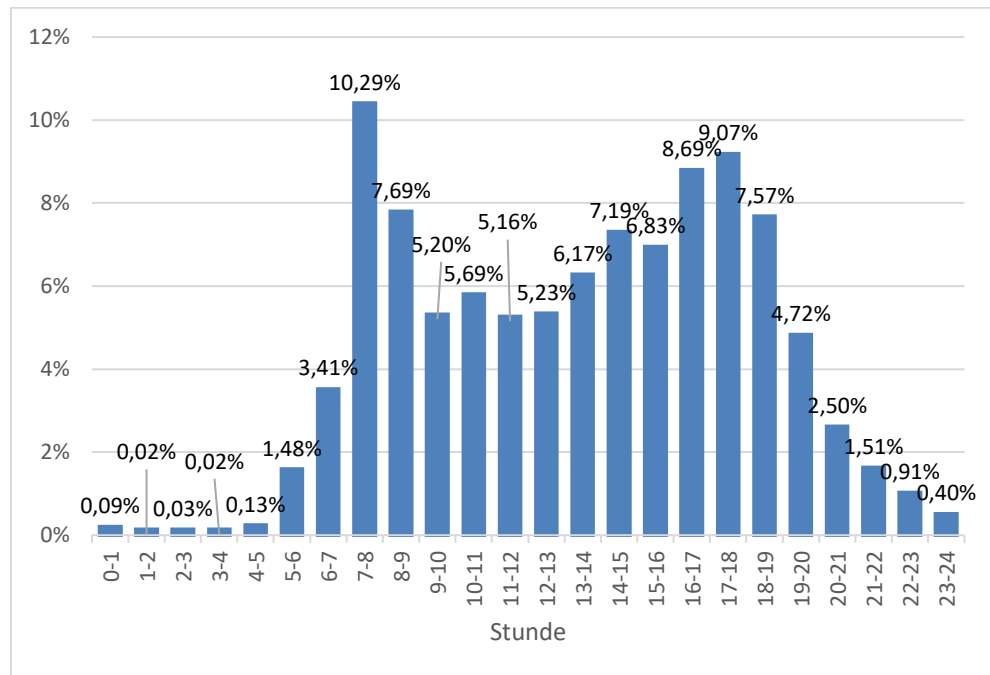


Abbildung 5-25 Tageszeitliche Verteilung des Wegebegins (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

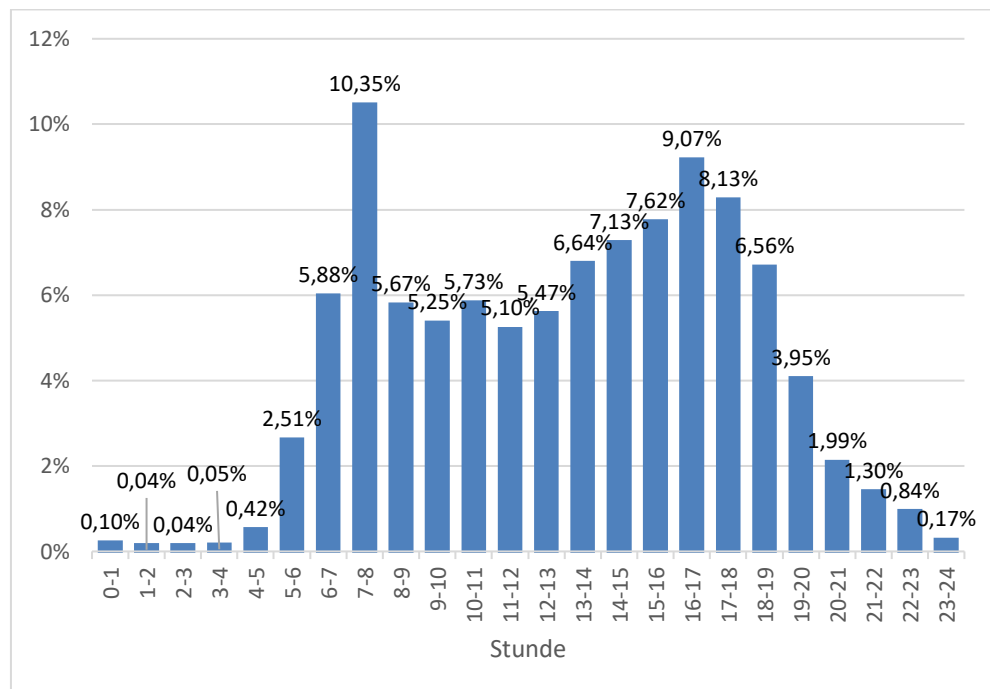


Abbildung 5-26 Tageszeitliche Verteilung des Wegeendes (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe)

Deutlich anhand der Daten ist die ausgeprägte Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr, über zehn Prozent aller Wege haben ihren Start bzw. ihr Ende zu

diesem Zeitraum. Die zweite Spitze des Tages verteilt sich auf einen längeren Zeitraum am Nachmittag bis in den frühen Abend. Interessant sind noch die höheren Anteile der Wegeenden bis 7 Uhr morgens im Vergleich zu den Werten der Wegebeginne. Dies spricht für einen relevanten Anteil an Schichtdiensten im Wegeaufkommen.

Vergleich mit der MiD

Im bundesweiten Vergleich (siehe Abbildung 5-27) zeigen sich einige Unterschiede:

Im bundesweiten Vergleich werden zwischen 5 und vor 8 Uhr 11 % der Wege begonnen, im Kreis Euskirchen dagegen 18,7 %, womit die Morgenspitze deutlich ausgeprägter ist. Die weiteren Werte von 8 bis vor 13 Uhr sind im Kreis unterdurchschnittlich. Nachmittags gleichen sich die Werte dann wieder an. Die Wege zur Schwachlastzeit zwischen 22 und 5 Uhr sind im Kreis nur von geringem Niveau.

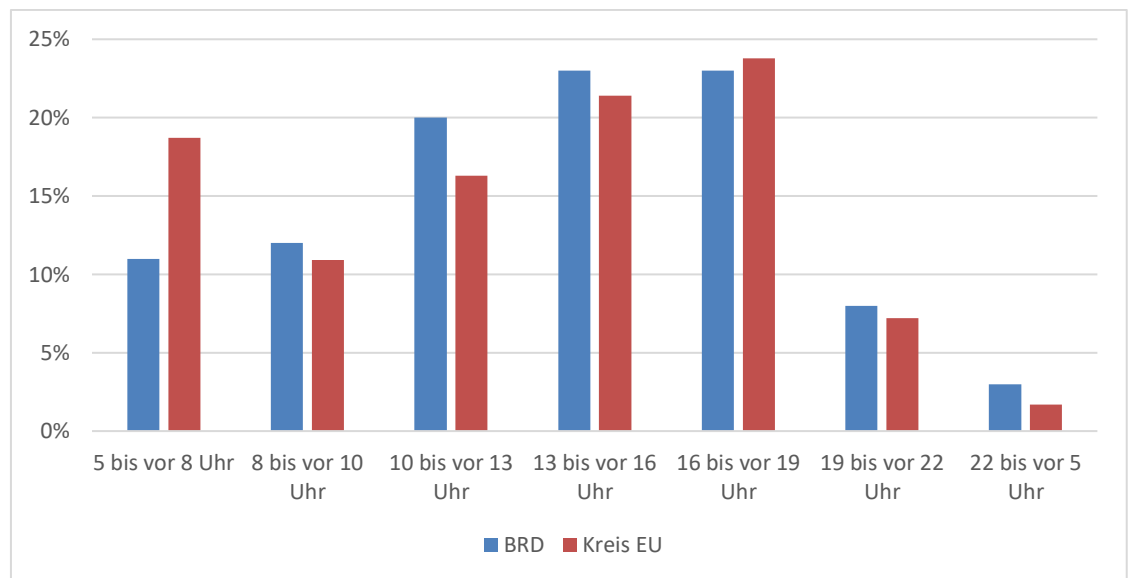


Abbildung 5-27 Bundesweite Vergleichswerte des zeitlichen Wegebeginns³⁵

³⁵ MiD 2017 Tabellenband, MID 2017 – Wege V1 S.21

6 Zusatzfragen zur Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und Vernetzter Mobilität

Neben den Fragestellungen zu Person und Haushalt und zum Mobilitätshandeln am Stichtag wurden im vierten Abschnitt Fragen zur allgemeinen Nutzung des ÖPNV, insbesondere zum TaxiBusPlus, zum Fahrrad und zur Vernetzten Mobilität, insbesondere zu den neuen Mobilitätsangeboten „Eifel-e-Bike“ und „Eifel-Carsharing“, gestellt.

Es schließen sich die Ergebnisse zu den Fragen zur Fahrscheinnutzung sowie zum veränderten Nutzungsverhalten ausgelöst durch die Corona-Pandemie und der Flutkatastrophe an. Beim ÖPNV liegt der Fokus auf Fragen zu Kenntnis und zur Nutzung des TaxiBusPlus sowie zur Preissensibilität beim TaxiBusPlus-Zuschlag.

Zu Radverkehr und Vernetzter Mobilität wurden zusätzlich Fragen zur Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr (Bike & Ride), zu generellen Verbesserungsmöglichkeiten bei der Radinfrastruktur im Kreis und zum Bekanntheitsgrad von Eifel-e-Bike und Eifel-Carsharing gestellt. Da im Rahmen des Masterplans Radverkehr eine umfangreiche Beteiligung zu Verbesserungswünschen zur Radinfrastruktur im Kreis im Vorfeld der Haushaltsbefragung stattgefunden hatte, wurde dieser Aspekt kürzer gehalten.

Da bei der Haushaltsbefragung 2012 die Fragen thematisch teilweise anders gestellt wurden, sind Vergleiche nur in Einzelfällen möglich.

Die hier dargestellten Ergebnisse sind auf Grund der Stichprobengröße repräsentativ. Eine Gewichtung ist hier nicht notwendig, da keine Hochrechnung, wie z.B. beim Verkehrsaufwand, erforderlich ist.

6.1 Verkehrsmittelroutinen

Auswertung der Verkehrsmittelroutinen

Die Auswertung nach Verkehrsmittelroutinen im Zusatzfragebogen erlaubt einen Blick auf die Verkehrsmittelnutzung unabhängig vom Stichtag. Dabei ist zu beachten, dass der Stichtag die werktägliche Mobilität abbildet, die Verkehrsmittelroutinen aber durchaus das Verkehrsverhalten am Wochenende einschließen können sowie verallgemeinernd für den gesamten Jahresverlauf.

Die Ergebnisse zu den Verkehrsmittelroutinen liegen zumindest teilweise relativ nahe am Modal Split des Stichtages: 6 % geben an, sie fahren täglich als Mitfahrer im Pkw mit, während der Modal Split des Stichtages bei 10 %

liegt. 6 bzw. 4 % der Befragten sagen, sie fahren täglich Fahrrad oder Pedelec, die Modal Split-Wert des Stichtages liegen aufgeteilt nach Fahrrad und Pedelec bei 5 respektive 3 %.

Bei den Verkehrsmittelroutinen sagen jedoch nur 50 %, sie fahren täglich Pkw, der Modal Split-Wert liegt dagegen bei 58 %. Auch geben etwa 12 % an, sie würden täglich mit dem ÖPNV fahren, doch liegt der Modal Split-Wert bei 9,5 %.

Dies legt den Schluss nahe, dass die Bewohner des Kreises Euskirchen tendenziell über längere Zeit gesehen weniger MIV- und eher mehr ÖPNV-Wege als in der Stichprobe angegeben zurücklegen.³⁶

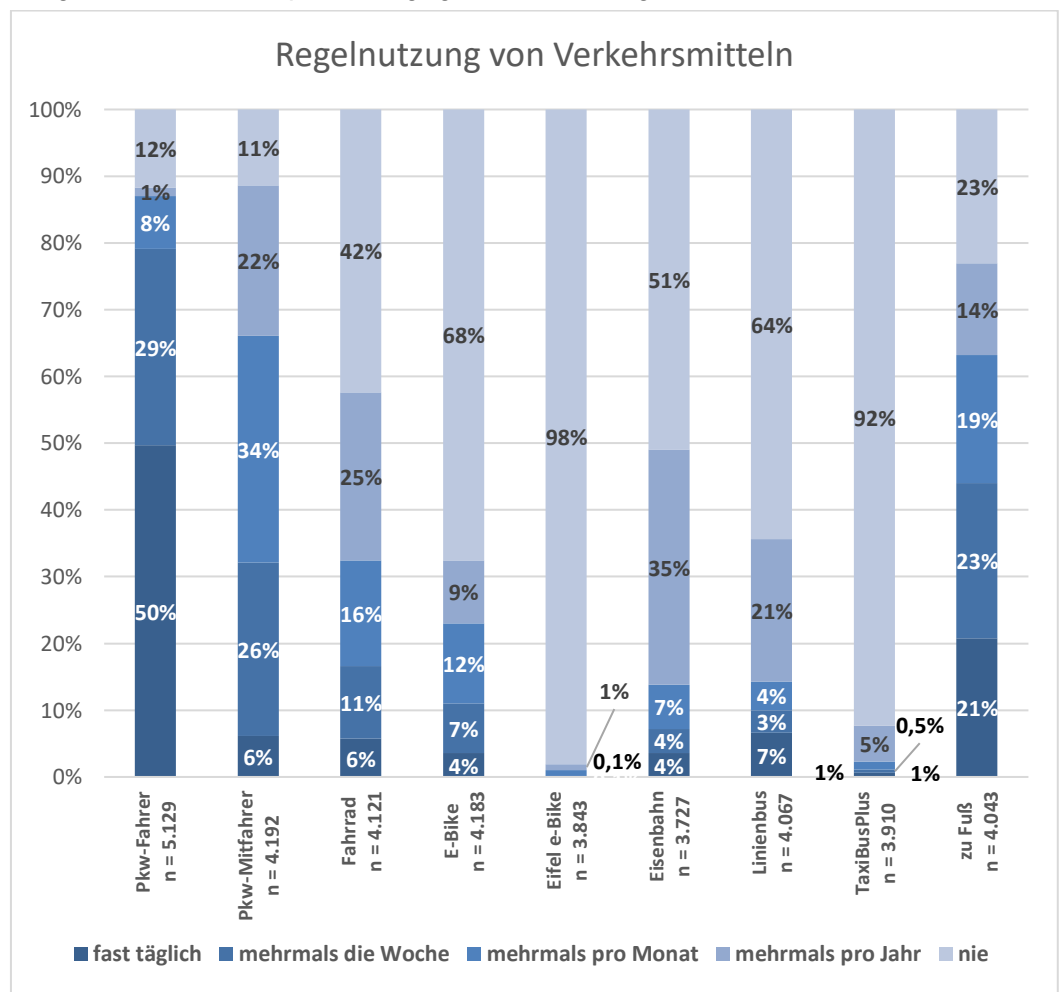


Abbildung 6-1 Verkehrsmittelroutinen

Gelegenheitsnutzer

³⁶ Auch die Gewichtung und Hochrechnung nach den Merkmalen Wohnort, Geschlecht und Altersgruppe trägt zu einer Verschiebung der Verkehrsmittelanteile zwischen den Auswertungen der Verkehrsmittelroutinen und der Wege am Stichtag bei.

Der Anteil der Gelegenheitsnutzer ist vor allem bei den MIV-Mitfahrern, beim Fahrrad und bei den ÖV-Nutzern hoch: 46 % fahren mehrmals pro Monat oder mehrmals pro Jahr im Pkw als Mitfahrer mit, 41 % nutzen gelegentlich das Fahrrad und 42 % den ÖV, wobei die Eisenbahn am stärksten genutzt wird.

Nicht-Nutzung von Verkehrsmitteln

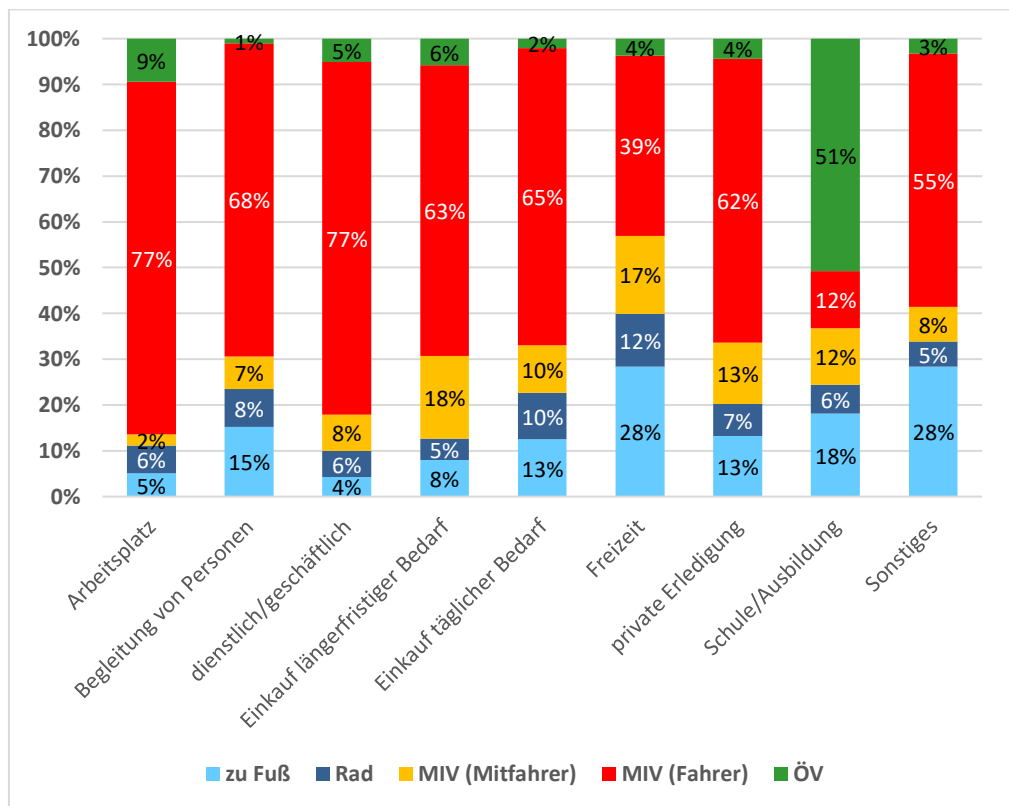
Mehr als die Hälfte der Befragten im Kreis Euskirchen gibt an, nie den ÖV zu nutzen (51 %). Besonders viele Befragte nutzen die flexiblen Bedienungsformen nie (92 %).

Das Fahrrad nutzen vier von zehn der Befragten im Kreis Euskirchen nie. Das E-Bike hat im Vergleich zu 2012 an Bedeutung hinzugewonnen, während 2012 noch 95 % angaben, dieses nie zu nutzen, sank der Anteil 2021 deutlich auf 68 %. Die mittlerweile starke Verbreitung des E-Bikes in den Haushalten im Kreis Euskirchen wird hiermit deutlich dokumentiert, wie die schon in Kap. 4.1 anhand der Besitzquoten deutlich wurde.

Verkehrsmittelroutinen nach Verkehrszwecken

Im Zusatzfragebogen wurden für Wege, die mit den Verkehrsmitteln Pkw, Fahrrad und ÖV zurückgelegt werden, die häufigsten Verkehrszwecke ermittelt.

Vorangestellt werden zuvor die erhobenen Werte der Stichtagsbefragung:



(erneut Abbildung 5-6 Verkehrsmittelwahl im Kreis Euskirchen nach Wegezwecken (am Stichtag; hochgerechnete Stichprobe))

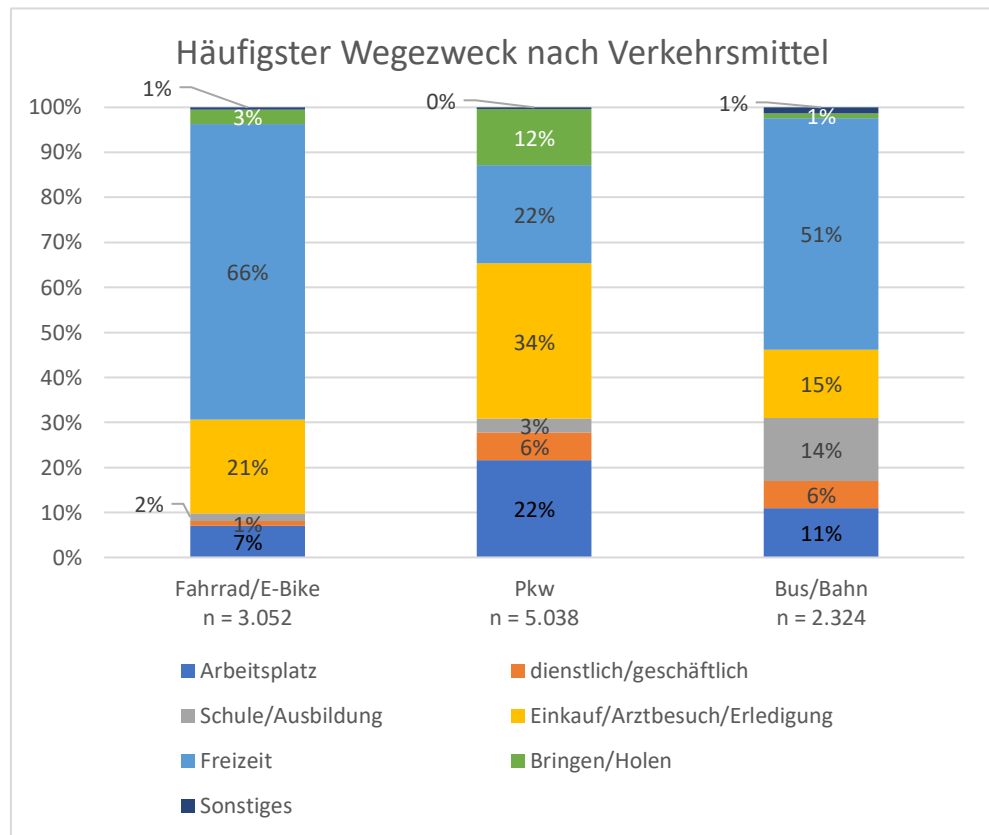


Abbildung 6-2 Verkehrsmittel und Verkehrszwecke nach Verkehrsroutinen

Die Ergebnisse der Stichtagsbefragung und die der Routinen zeigen in Bezug auf den Pkw ganz erstaunliche Übereinstimmungen. Mit dem Pkw werden fast alle Verkehrszwecke häufig ausgeführt; am häufigsten aber sind Einkauf, Arbeit und Freizeit. Grundsätzlich wird das Auto häufiger in der Freizeit und bei den Begleitwegen genutzt als am Stichtag, der ein Werktag war. Das Fahrrad oder Pedelec wird in der Routine am ehesten zum Einkaufen genutzt, was auch korrespondiert mit den hohen Werten beim Stichtag beim Wegezweck Einkauf. Allerdings wird bei den Stichtagsdaten deutlich, dass der Wegezweck Freizeit überwiegt.

Beim ÖPNV wird deutlich, dass dieser bei den Routinen eher in der Freizeit genutzt wird. Beim Wegezweck „Schule und Ausbildung“, wo der ÖPNV bei den Stichtagsdaten eigentlich eindeutig überwiegt, wird deutlich, dass dieser bei den Routinen eine geringere Rolle einnimmt.

6.2 Änderung des Mobilitätsverhaltens durch Corona und Flut

Aufgrund der Sondersituation durch die Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 und die Flutkatastrophe im Sommer 2021 wurde im Rahmen dieser Haushaltsbefragung explizit nachgefragt, inwieweit sich das Mobilitätsverhalten der Befragten durch diese Ereignisse verändert hat. Beide haben erheblichen Einfluss auf die Mobilität genommen, sei es einerseits durch das pandemiebedingte veränderte Pendel- und Freizeitverhalten oder sei es durch die Umstände der durch die Flutkatastrophe ausgelösten und immer noch nicht vollständig behobenen Schäden an der Bahninfrastruktur in der Eifel.

Im Vergleich zu den Modal-Split-Daten, insbesondere bei den Kommunen und im Vergleich von 2012 zu 2022, haben die Befragten mehrheitlich angegeben, dass sie ihr Mobilitätsverhalten nicht wesentlich verändert haben.

Am ehesten gaben die Befragten im Vergleich zum Vor-Corona- und zum Vor-Flut-Zustand an, den ÖPNV eher seltener zu nutzen (31 % bzw. 28 %). Was auch die Modal-Split-Daten bestätigen.

Das Fahrrad hingegen wurde von 15 % der Befragten häufiger genutzt, was sich auch im leicht gesteigerten Anteil des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl widerspiegelt.

Beim privaten Pkw-Verkehr wurde ebenfalls eine Zunahme von 15 bis 17 % registriert, was sich einerseits durch das vermeintlich höhere Ansteckungsrisiko in Bus und Bahn sowie durch den Ausfall des Bahnverkehrs durch die Flut im Südkreis sowie im Erfttal erklären lässt.

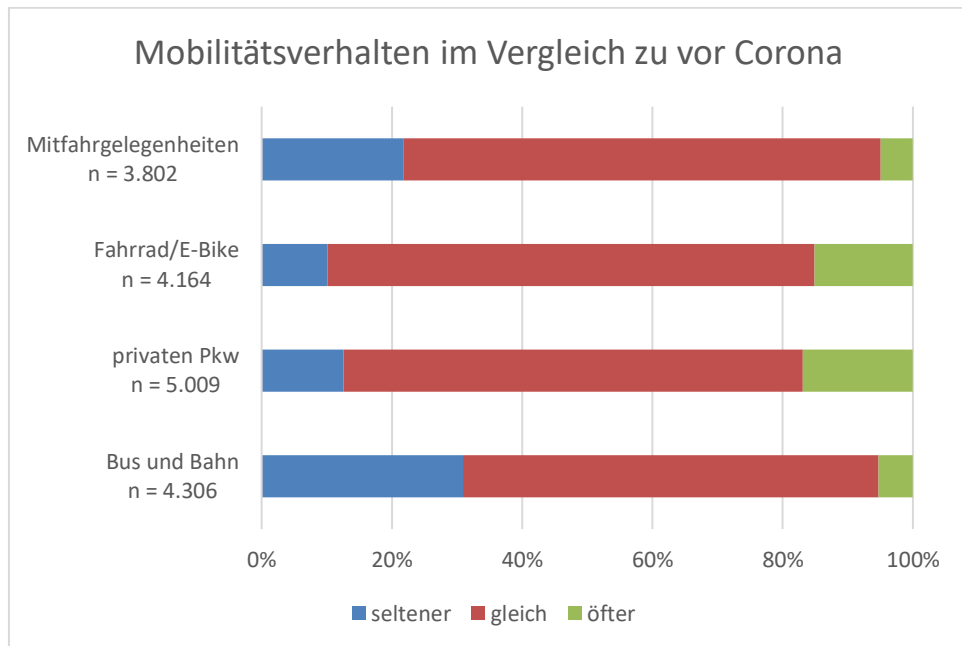


Abbildung 6-3 Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Vor-Corona-Zustand

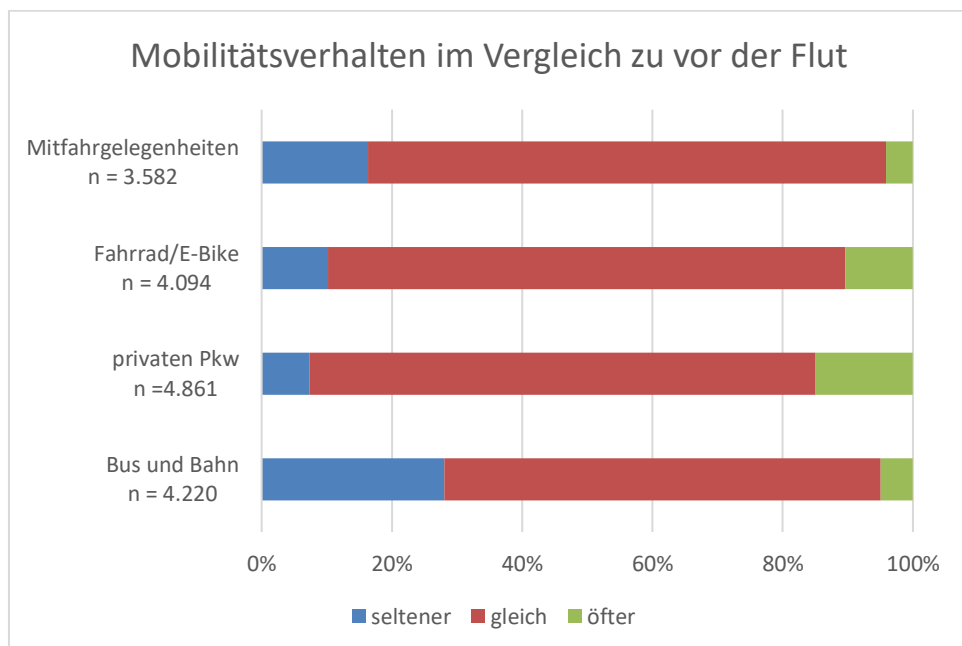


Abbildung 6-4 Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Vor-Flut-Zustand

6.3 Fahrscheinnutzung

Da der ÖPNV im Kreis Euskirchen insgesamt eher gelegentlich genutzt wird (Ausnahme Ausbildungsverkehre), ergibt sich ähnlich wie 2012, dass die

Nutzung des Bartarifs (Einzelfahrscheine, 4erTicket, Tageskarte, Gruppenticket) dominiert:

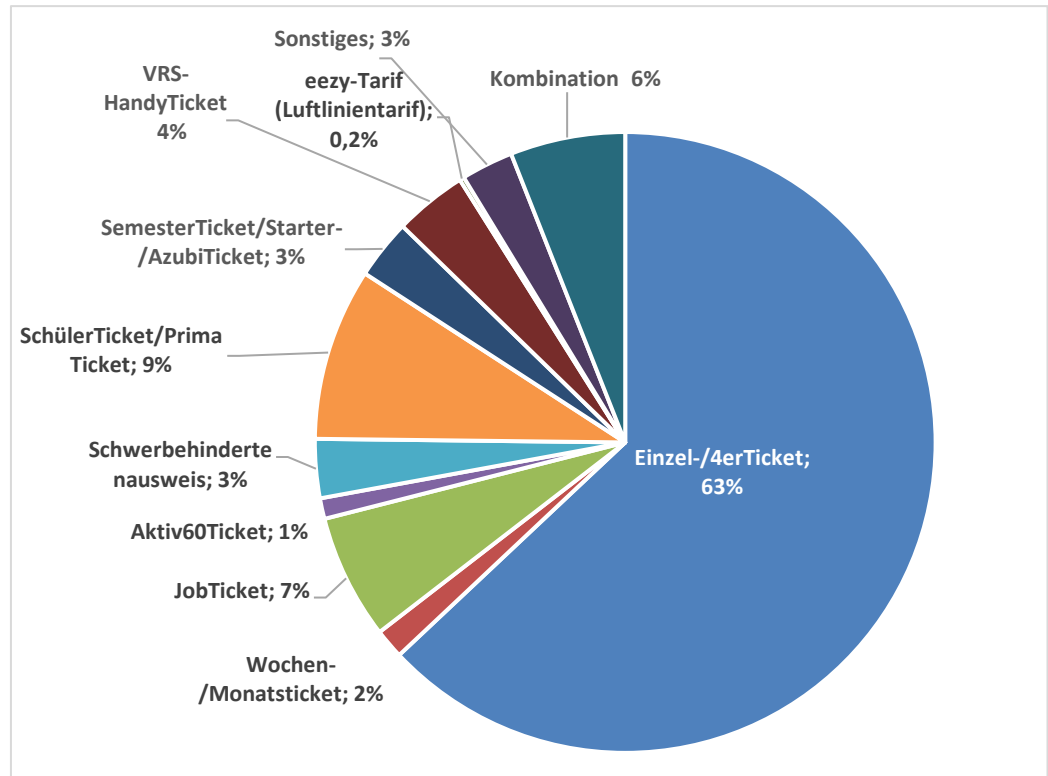


Abbildung 6-5 Fahrscheinnutzung (n=3.353; Mehrfachantworten sind möglich gewesen)

Entsprechend der hohen Bedeutung des Ausbildungsverkehrs nehmen Zeitkarten für Schüler:innen, Auszubildende und Studierende insgesamt den höchsten Anteil ein. Das Job-Ticket hat einen Anteil von 7 %. Unter dem Bereich Sonstiges wurde oftmals die Nutzung der Mitfahrt auf Tickets von Bekannten angegeben sowie das 9-Euro-Ticket, obwohl dieses zum Zeitpunkt der Erhebung im Herbst schon nicht mehr gültig war.

6.4 Verbesserungen beim ÖPNV-Angebot im Kreis

Geschätzte Haltestellenerreichbarkeit

Bei der Nachfrage der geschätzten Entfernung der eigenen Wohnung zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle gab ein Großteil der Befragten an, dass sich diese in kurzer fußläufiger Entfernung befände. Hieraus kann abgeleitet werden, dass einem Großteil der Befragten die Standorte der ÖPNV-Haltestellen im Umkreis bekannt sind. Hier wird deutlich, dass die Haltestellenerreichbarkeit gut ist.

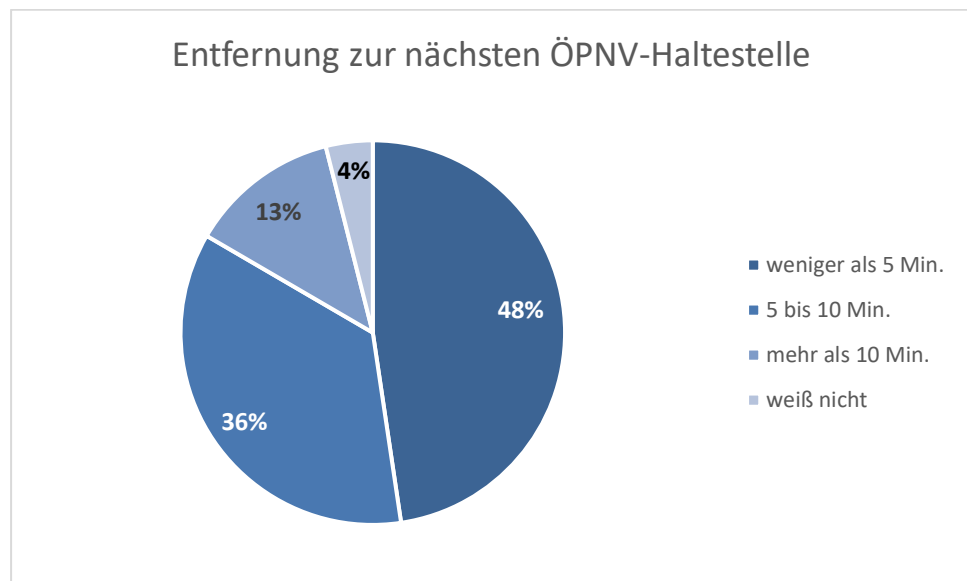


Abbildung 6-6 Angabe der geschätzten Entfernung zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle (n= 5306)

Verbesserungswünsche beim ÖPNV generell

Weiterhin wurden die Probanden befragt, was getan werden müsste, um die persönliche ÖPNV-Nutzung zu steigern. Sehr deutlich kommt zum Tragen, dass sich die Befragten günstigere Tarife wünschen. Dies ist vor allem auch noch mit dem vorangegangenen 9-Euro-Ticket-Zeitraum zu erklären, wodurch die Preisempfindlichkeit gestiegen ist. Insbesondere durch die Einführung des Deutschland-Tickets zum Einführungspreis von 49 Euro im Mai 2023 ist es wichtig, die Entwicklungen beim Thema Preisempfindlichkeit im Auge zu behalten. Des Weiteren wird ein Angebotsausbau bei den Takten sowie zu den Randzeiten als wichtig eingestuft. Die Steigerung der Fahrzeugqualität wird im Vergleich als weniger wichtig eingestuft. Hier sind sicherlich die Bestrebungen auch der RVK bei der Modernisierung der Fahrzeugflotte mit modernen Biomethan-Bussen erkennbar, die aktuell bereits in größerem Umfang im Einsatz sind.

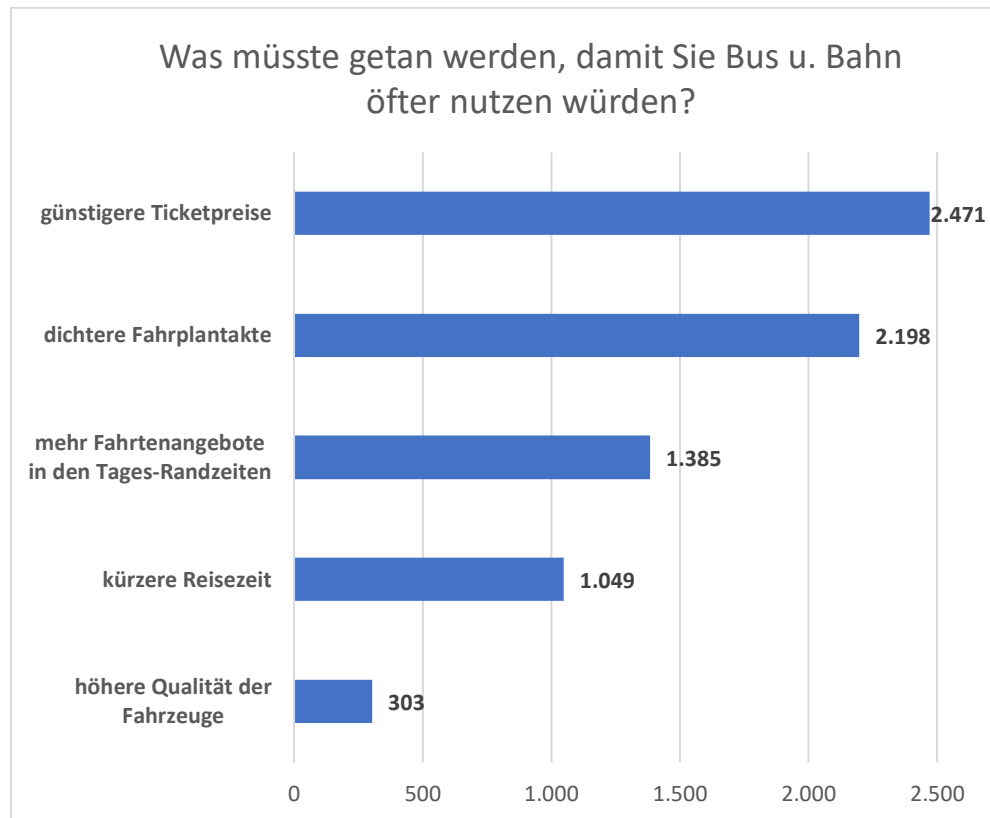


Abbildung 6-7 Verbesserungswünsche beim ÖPNV generell (n=7406; Mehrfachantworten sind möglich gewesen)

Handlungsbedarf auf bestimmten Korridoren und in bestimmten Ortsbereichen

Neben den generellen Verbesserungsmöglichkeiten beim ÖPNV wurde auch explizit gefragt, auf welchen Verbindungen bzw. in welchen Orten das ÖPNV-Angebot verbessert werden soll. Aufgrund der hohen Vielzahl an individuellen Korridoren und Orten sind im Folgenden die TOP-Orte und TOP-Korridore mit der aggregiert am häufigsten Nennung dargestellt (n=1.008):

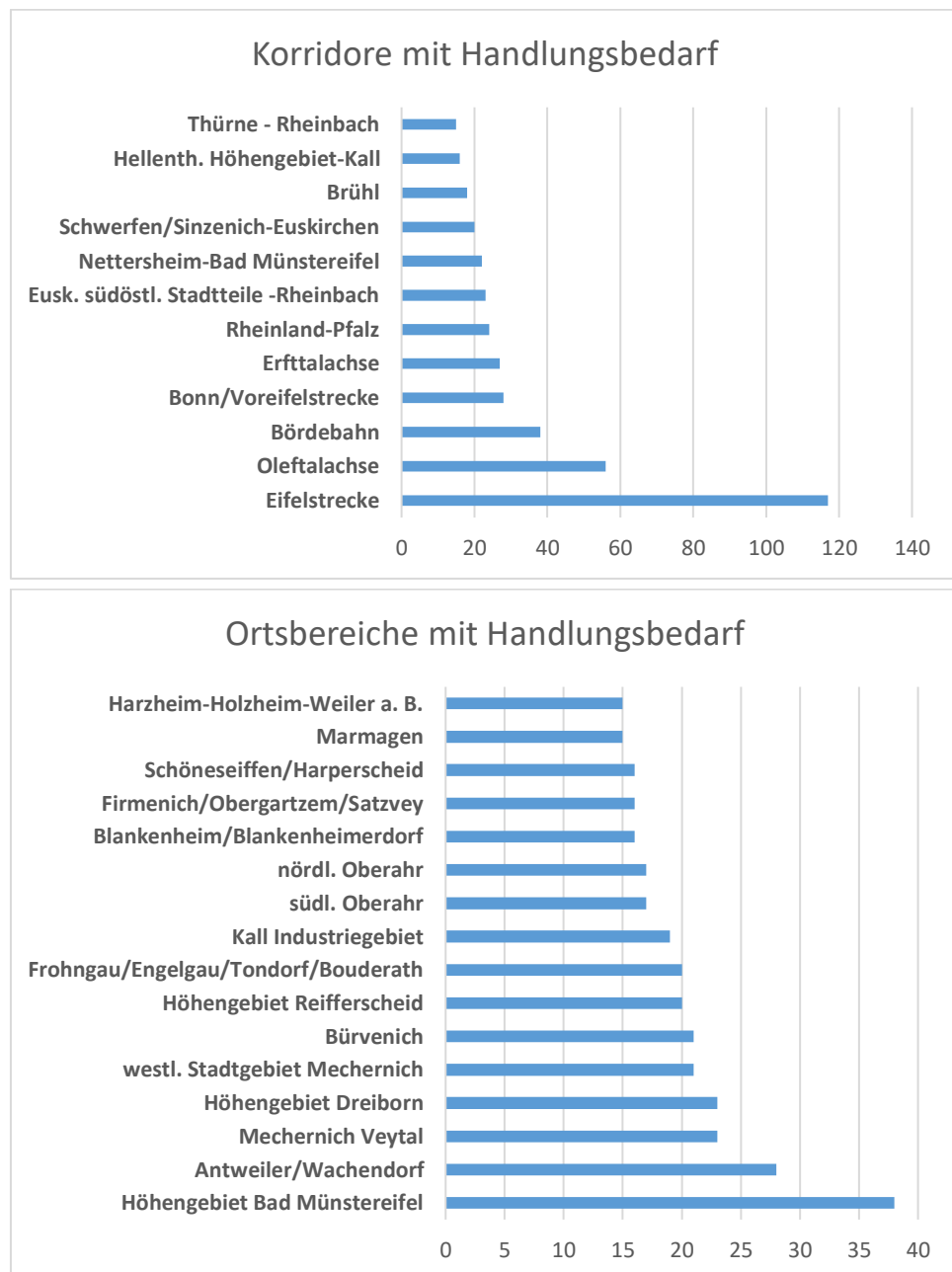


Abbildung 6-8 TOP-Korridore und Ortsbereiche mit Handlungsbedarf aus Sicht der Befragten (n=1.008)

Vor allem Verbesserungen von Verbindungen entlang des Eifelstrecken-Korridors wurden erwähnt, so z.B. Euskirchen-Kall oder Mechernich-Köln, mehrheitlich nach Köln, aber auch Verbindungen auf der Oleftalachse sowie entlang des Bördebahnkorridors (Zülpich-Euskirchen, Euskirchen – Düren).

Bei den TOP-Ortsbereichen sind vor allem das Höhegebiet von Bad Münstereifel (Verbindungen zur Kernstadt und Rheinland-Pfalz), der Bereich Antweiler/Wachendorf (Verbindungen nach Euskirchen und Bad Münstereifel)

sowie die Orte entlang der Linie 830 im oberen Veytal (Eiserfey, Vollem, Weyer, ...) hervorzuheben. Tendenziell sind bei den Ortsbereichen, aber vor allem jene aus dem Südkreis in der Mehrzahl vorhanden. Vielfach ist anhand der Antworten auch deutlich geworden, dass der TaxiBusPlus nicht als adäquates ÖPNV-Angebot in der Wahrnehmung der Bevölkerung auftritt.

Sonstige Verbesserungswünsche

Bei den sonstigen Verbesserungswünschen, wo in einem Freitextfeld weitere Wünsche eingetragen werden konnten, wird ebenfalls deutlich, dass der Wunsch nach einem Angebotsausbau besteht bzw. die Zuverlässigkeit insbesondere beim Bahnverkehr deutlich verbesserungsfähig ist. Weiterhin sehr oft genannt wurde der zügige Wiederaufbau der Bahninfrastruktur, da ohne die Bahn der ÖPNV im Kreis größtenteils nicht als hochwertig angesehen wird.

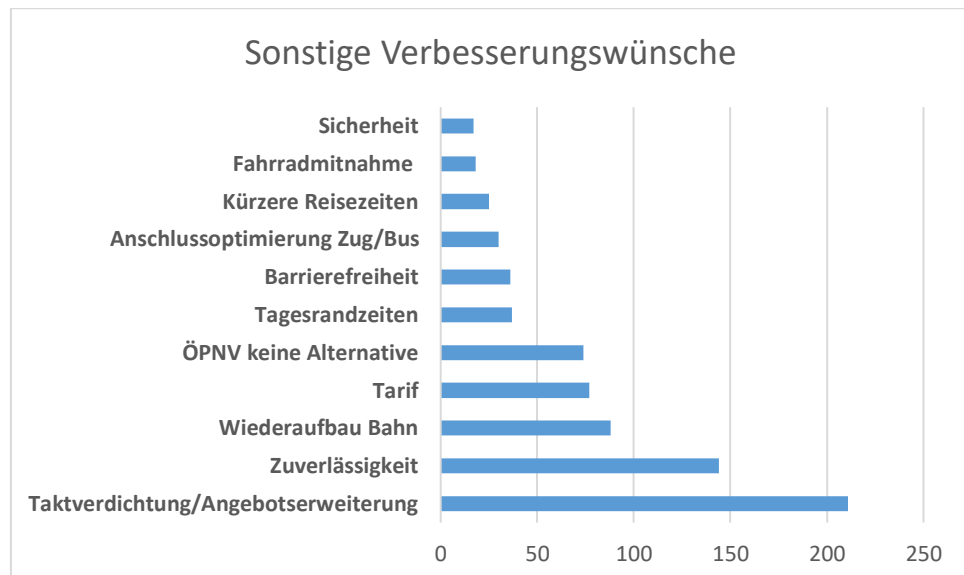


Abbildung 6-9 Sonstige Verbesserungswünsche für den ÖPNV (n=757)

6.5 TaxiBusPlus

Bekanntheitsgrad TaxiBusPlus

Im Vergleich zu 2012 wird sehr deutlich, dass der Bekanntheitsgrad des Produktes TaxiBusPlus abgenommen hat. Trotz der stärkeren Akzentuierung des Angebotes der flexiblen Bedienformen durch Verschmelzung des Taxi-Bus und des Anruf-Sammel-Taxis in der Vergangenheit ist somit festzustellen, dass die Bekanntheit unter den Befragten relativ deutlich abgenommen hat.

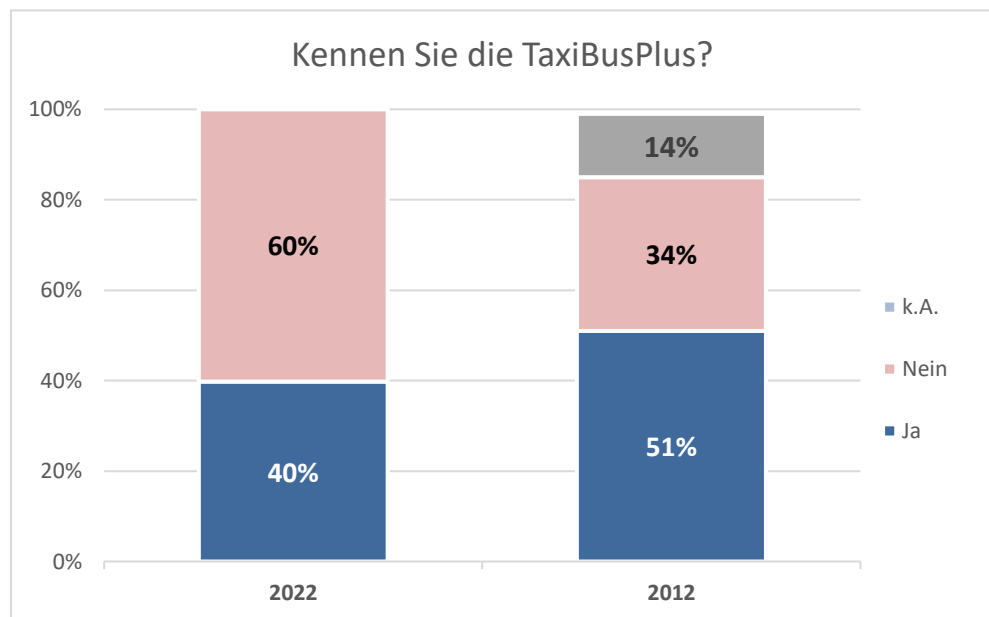


Abbildung 6-10 Kenntnis des TaxiBusPlus (2022: n=5.300)

Bei der Aufschlüsselung des Kenntnisstandes nach Alter lässt sich festhalten, dass eher die 41 bis 70-Jährigen tendenziell den TaxiBusPlus kennen. 2012 waren es eher noch die Altersklassen der 15- bis 40-Jährigen. Hier hat eine Verschiebung stattgefunden, ob es sich hier um Kohorteneffekte handelt, ist nur zu mutmaßen.

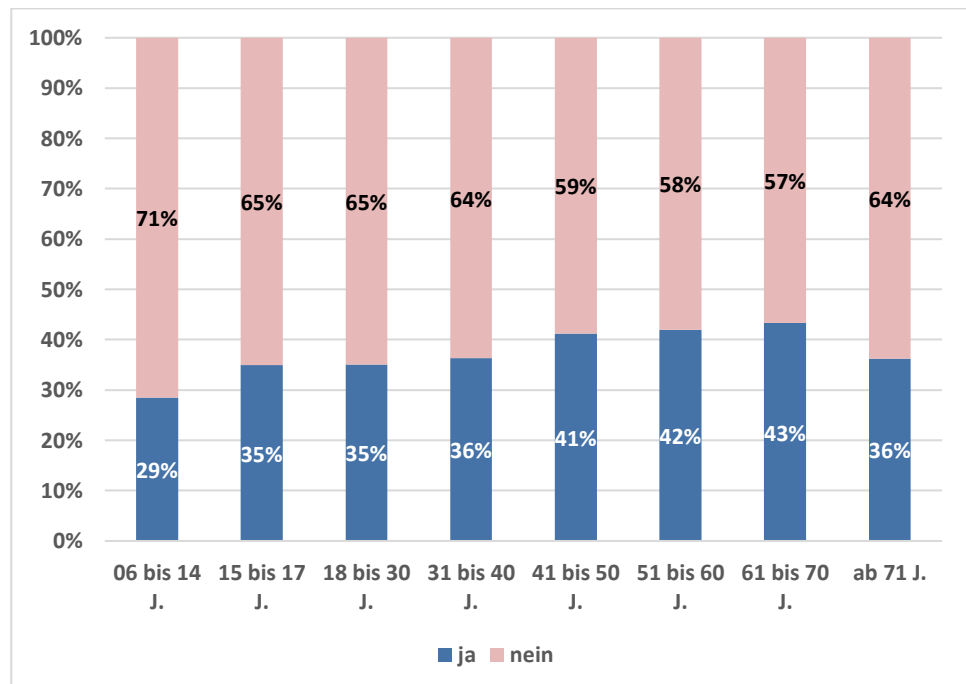


Abbildung 6-11 Kenntnis des TaxiBusPlus nach Alter (n=3.919)

Nutzung des TaxiBusPlus

12 % der Befragten haben bereits Erfahrungen mit dem TaxiBusPlus gemacht. Vier von zehn Befragten geben an, das Angebot zwar noch nicht genutzt zu haben, es sich jedoch durchaus vorstellen zu können. Fast die Hälfte hat kein Interesse am Angebot TaxiBusPlus. Im Vergleich zu 2012 sind die Daten teilweise ähnlich, allerdings hat der Anteil jener, die kein Interesse haben, zugenommen.

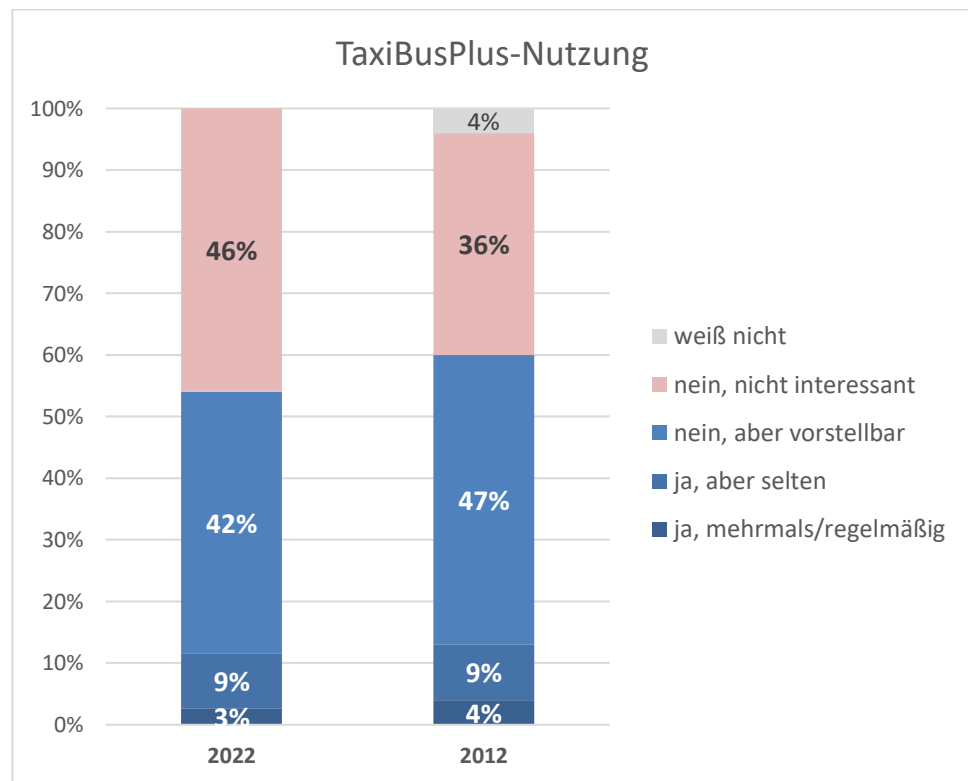


Abbildung 6-12 Nutzung des TaxiBusPlus (2022: n=4.563)

Bei der Aufschlüsselung der Nutzung des TaxiBusPlus ergibt sich ein gegen- teiliges Bild zum Bekanntheitsgrad. Während den älteren Altersklassen der TaxiBusPlus eher bekannt ist, nutzen sie ihn weniger als insbesondere die Altersklassen von 18- bis 30-Jahren.

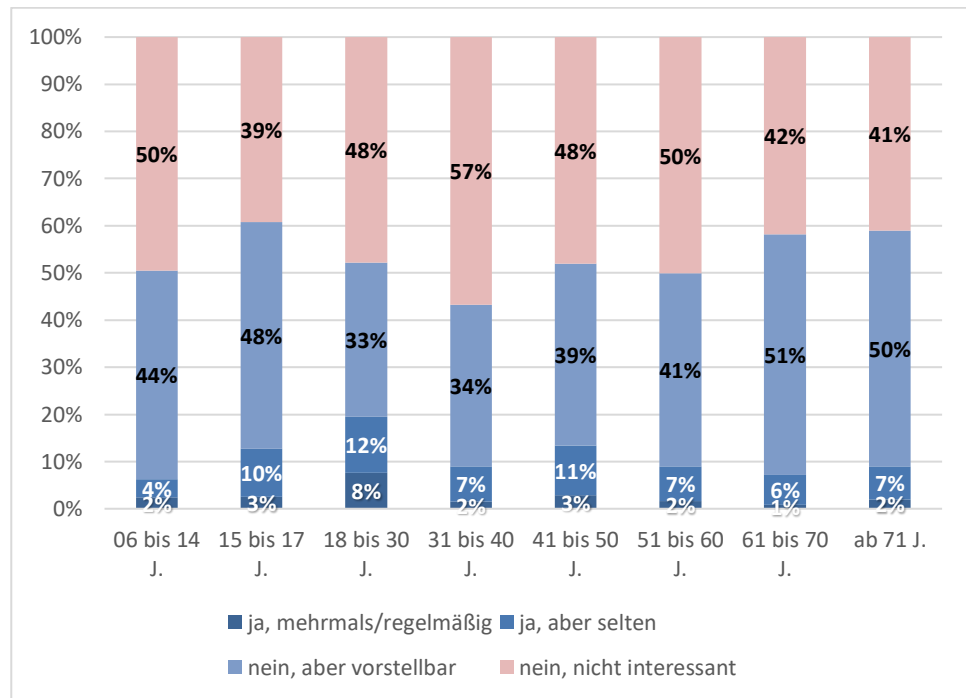


Abbildung 6-13 Nutzung des TaxiBusPlus nach Altersklasse (n=3.810)

Die Nutzung des Angebotes TaxiBusPlus ist vor allem in Nettersheim, Blankenheim und Bad Münstereifel verbreitet. Im Vergleich zu 2012 sind aber vor allem in Blankenheim und Nettersheim deutliche Einbußen zu verzeichnen, während 2012 in Nettersheim noch 33 % angaben, den TaxiBusPlus mehrmals oder selten zu nutzen, fällt der Wert in 2022 auf 17 %. In Blankenheim fallen die Werte von 31 % auf ebenfalls 17 %. Dies ist sicherlich auf die zum Stichtag nicht vorhandene SPNV-Anbindung zurückzuführen. Gerade die TaxiBusPlus-Linien in diesen Kommunen sind stark auf die Eifelstrecke ausgerichtet.

Preiselastizität TaxiBus-Zuschlag

Derzeit muss zusätzlich zum normalen VRS-Ticket ein Komfortzuschlag für den TaxiBusPlus bezahlt werden. Der Zuschlag beträgt 1,20 € für Erwachsene und für Kinder von 6 bis 14 Jahren 0,50 €. Kinder unter 6 Jahren und Schwerbehinderte, die im Besitz einer gültigen Wertmarke (i. S. d. SGB IX) sind, werden zuschlagsfrei befördert. Zudem gibt es für regelmäßige Pendelnde ein Monatsticket TaxiBusPlus-Zuschlag für 19,60 €.

Aktuell wird die weitere Erhebung des TaxiBusPlus-Zuschlags vom Kreis Euskirchen geprüft. Im Rahmen der Haushaltsbefragung sollte deswegen insbesondere nachgefragt werden, wie die Bereitschaft bei den Befragten aussieht, einen solchen Zuschlag zu zahlen und wenn ja, wie hoch dieser

sein dürfte. Anhand der Befragung wird deutlich, dass eine große Mehrheit die Zahlung eines Zuschlages ablehnt.

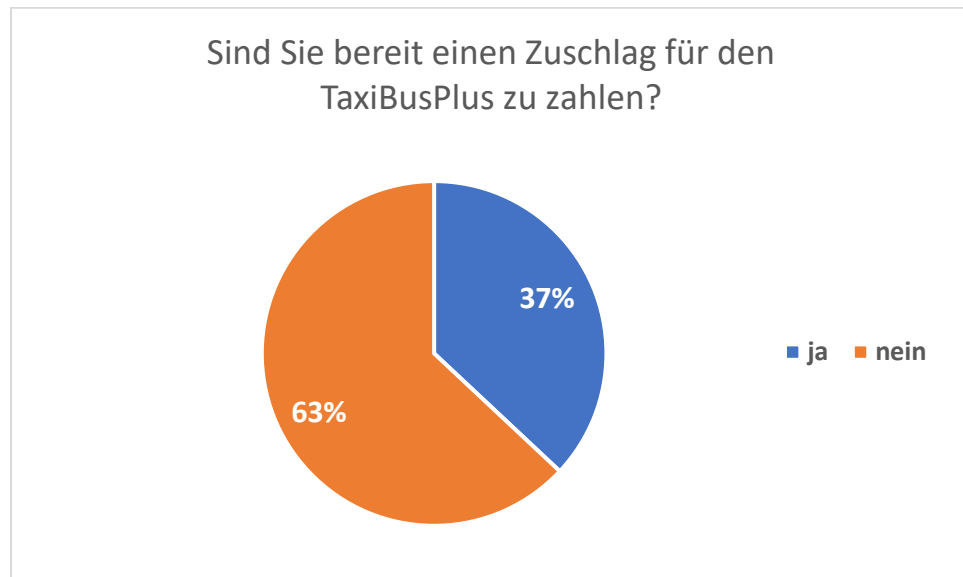


Abbildung 6-14 Bereitschaft zur Zahlung eines Zuschlags zusätzlich zum regulären VRS-Fahrpreis (n=4.724)

Diejenigen, die bereit sind einen Zuschlag zu zahlen, wurden weiterhin gefragt, wie hoch dieser liegen dürfte. Der Großteil der Befragten gibt an, einen genau so hohen Betrag wie heute (1,20 €) zahlen zu wollen, ein weiterer großer Anteil spricht sich jedoch auch für eine Reduzierung auf 0,50 € aus. Eine Erhöhung auf 2,00 € wird nur von einer Minderheit als akzeptabel gesehen.

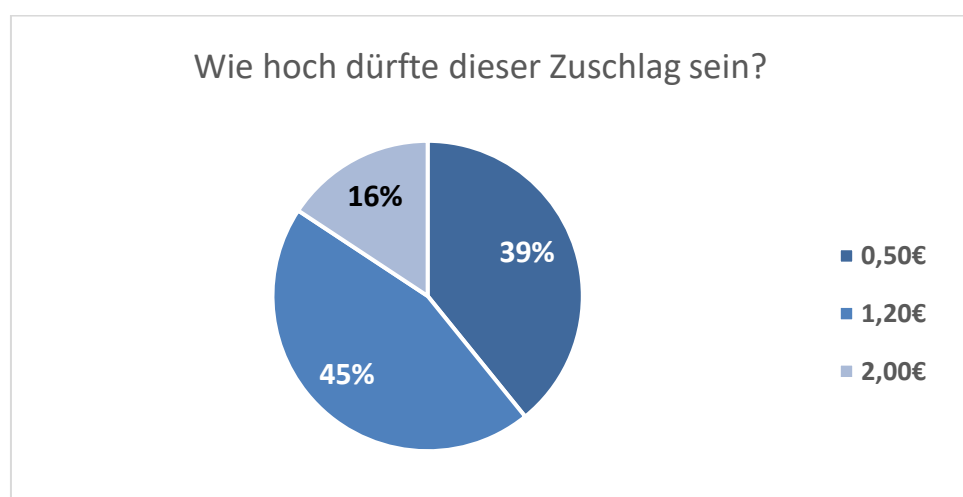


Abbildung 6-15 Preiselastizität beim TaxiBusPlus-Zuschlag aus Sicht der Befragten (n=1.718)

6.6 Vernetzte Mobilität

In diesem Abschnitt werden die Aussagen der Befragten zu den Themen Vernetzte Mobilität und Fahrrad beleuchtet. Hierbei werden einerseits die Ergebnisse zum Themenkomplex Bike & Ride dargestellt, also die Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Im Weiteren werden die Ergebnisse zum Bekanntheitsgrad der neuen multimodalen Angebote wie „Eifel-e-Bike“ und „Eifel-Carsharing“ erläutert

Bike & Ride-Nutzung und Potenziale

In der Kombination von Fahrrad und ÖPNV werden die höchsten Verlagerungspotenziale vom MIV gesehen, da so relativ flexibel auch längere Distanzen überwunden werden können. Folglich wurde in der Befragung die heutige Nutzung von Bike & Ride abgefragt.

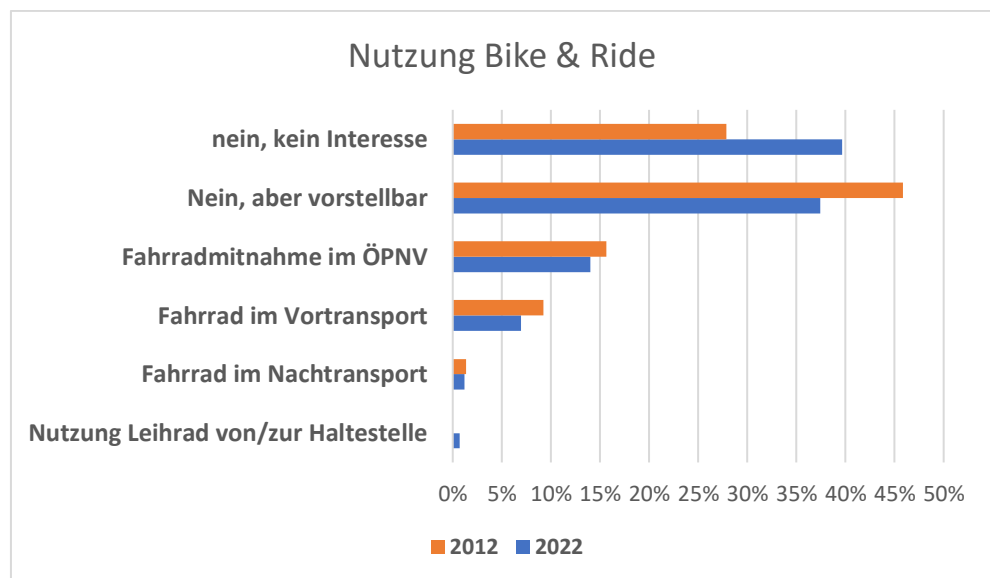


Abbildung 6-16 Nutzung von Bike & Ride (2022: n=5.492, Mehrfachantworten waren möglich)

Deutlich wird, dass 23 % der Befragten schon einmal aktiv Bike & Ride praktiziert haben, im Vergleich zu den Daten von 2012 sind die Werte allerdings leicht um 3 % gesunken. Diese Tendenz wird auch bei den anderen Werten ersichtlich: Während 2012 noch 46 % der Befragten angaben, es sich vorstellen zu können, sinkt dieser Wert auf 37 %. Hier ist auf jeden Fall in Zukunft nachzusteuern, die Infrastruktur auszubauen – insbesondere auch im Zuge des Wiederaufbaus der Bahnstrecken – zu informieren und die Möglichkeiten bekannter zu machen dort, wo bereits die Voraussetzungen für die Nutzung gegeben sind. Wie im gesamten ÖPNV-Bereich sind verstärkte Anstrengungen nötig, um aufgrund der Zerstörung des Bahnnetzes verlorene Kund:innen wieder zu gewinnen und neue Potenziale zu erschließen.

In diesem Zusammenhang konnten die Befragten noch Verbesserungsvorschläge für die Kombination von Fahrrad und Bahn benennen:

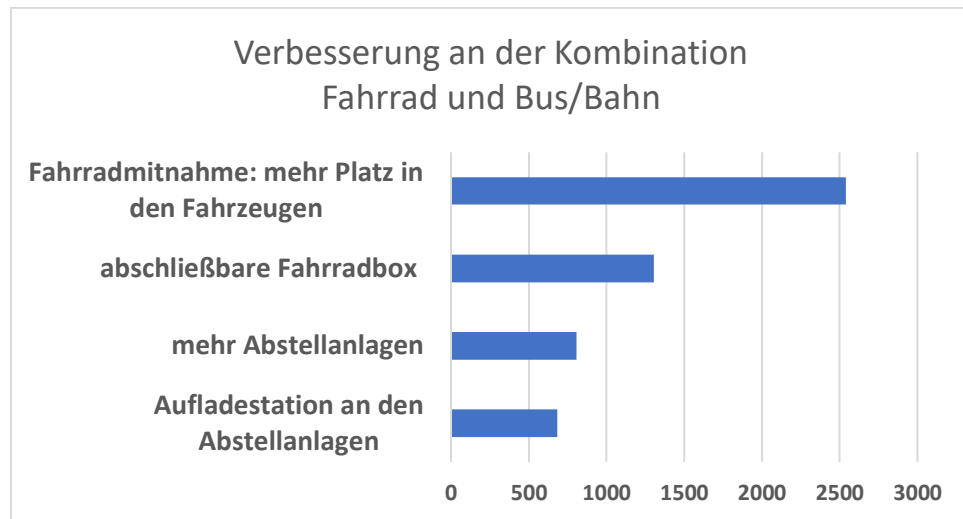


Abbildung 6-17 Verbesserungsvorschläge für Bike & Ride (n=3.245)

Es werden mit weitem Abstand am häufigsten Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme gefordert. Inwieweit aufgrund der begrenzten Kapazitäten Leihradangebote wie das „Eifel-e-Bike“ oder örtliche Fahrradvermietungen dieses Problem entschärfen können, ist zu evaluieren. Des Weiteren werden auch Verbesserungen beim Fahrradparken gefordert: Fahrradboxen für sicheres und überdachtes Parken sowie generell eine Überdachung für das Langzeitparken an Haltestellen. Gerade die Forderung nach mehr abschließbaren Boxen sowie Auflademöglichkeiten zeigt die steigende Relevanz von E-Bikes und somit auch die Relevanz von hochwertigen und sicheren Abstellanlagen zur Verwahrung der preisintensiven Fahrräder.

Verbesserungswünsche zur Radinfrastruktur

Da wie bereits beschrieben im Rahmen des Masterplans Radverkehr eine umfangreiche Bürgerbeteiligung stattgefunden hatte, beschränkte sich im Rahmen der Haushaltsbefragung 2022 die Befragung nach generellen Verbesserungspotenzialen bei der Radinfrastruktur im Kreis. Als besonders dringlich von den Befragten wird der Ausbau von Radwegerrouten abseits sowie auch an Straßen erachtet. Weiterhin besitzt auch die sichere Gestaltung von Knotenpunkten eine große Relevanz.

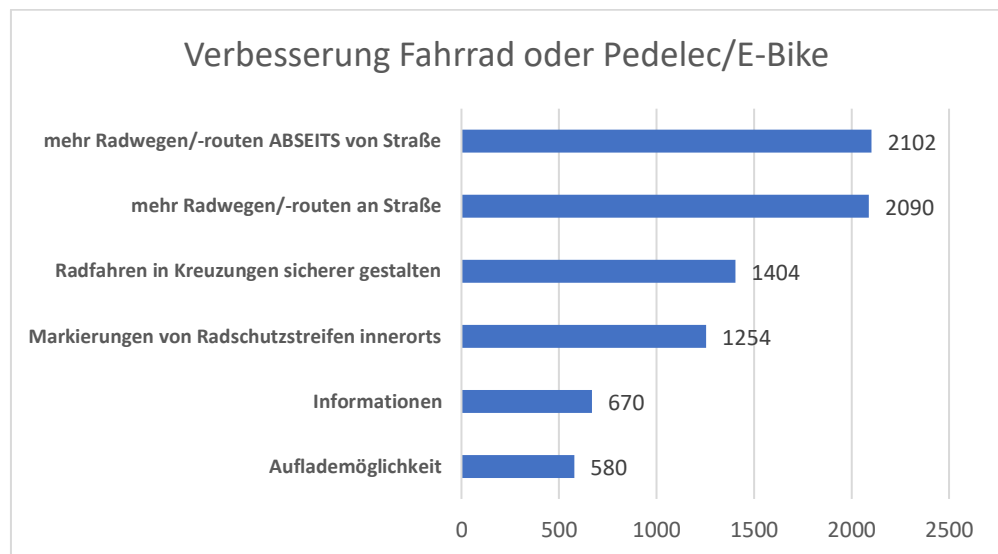


Abbildung 6-18 Verbesserungsvorschläge zur Radverkehrsinfrastruktur (n=3.547)

In den Jahren 2021 sowie 2022 wurden im Kreis Euskirchen zwei neue multimodale Mobilitätsangebote eingeführt, hierbei handelt es sich zum einen um das Leihradangebot „Eifel-e-Bike“ und das Carsharing-System „Eifel-Carsharing“. Der Kreis Euskirchen führte dieses im Sommer 2021 als zweiter Flächenlandkreis bundesweit ein - unterstützt durch eine Landesförderung, die auf den Förderwettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ des Landesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zurückgeht. Das Carsharing-System „Eifel-Carsharing“ wurde 2021 unmittelbar nach der Flutkatastrophe eingeführt, um den Bewohner:innen eine Mobilitätsalternative zu bieten, da durch die Flut eine Vielzahl ihren privaten Pkw verloren hatten.

Neue Sharingangebote im Kreis

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde nun etwa ein Jahr, nachdem beide Systeme eingeführt worden sind, der Bekanntheitsgrad dieser abgefragt. Beim „Eifel-e-Bike“ wird deutlich, dass vier von zehn Befragten es mittlerweile kennen. Die Nutzung mit lediglich 2 % erscheint noch gering, bei einer ähnlichen Befragung zum Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen, wo das Bergische e-Bike der RVK angeboten wird, sind ähnliche Tendenzen nach 1 ½ Jahren Einführung feststellbar³⁷.

21 % der Befragten geben an, dass sie mehr Informationen hierzu bräuchten. Knapp die Hälfte hat kein Interesse an der Nutzung. Innerhalb eines Jahres konnte das Eifel-e-Bike einen ähnlich hohen Bekanntheitsgrad wie der schon

³⁷ Planungsbüro VIA eG 2022: Haushaltsbefragung zum Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen im Auftrag der Blütenstadt Leichlingen. Köln. 2022.

lange etablierte TaxiBusPlus erreichen. Es gilt nun, die tatsächliche Nutzung zu steigern. Als Verbesserungsansätze nannten hier die Befragten vor allem eine Ausweitung der Standorte, insbesondere, dass alle Bahnstationen im Kreis eine Station besitzen sollten.

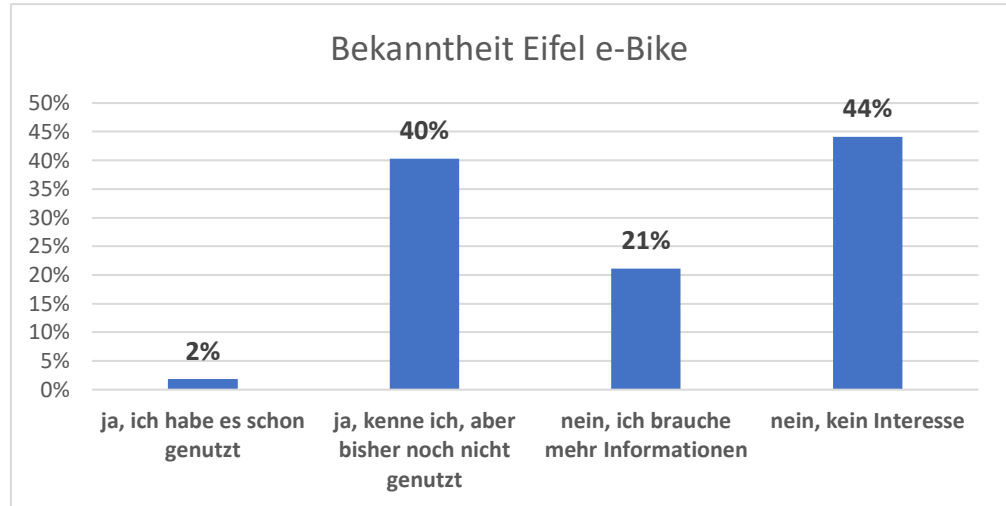


Abbildung 6-19 Bekanntheitsgrad des Leihradsystems „Eifel-e-Bike“ (n=4.141)

Beim Eifel-Carsharing sind insgesamt ähnliche Ergebnisse wie beim Eifel-e-Bike zu beobachten. Als Verbesserungsvorschläge werden auch hier ein Ausbau der Stationen genannt sowie die Möglichkeit des *Freefloating* innerhalb des Kreises, also die Einführung stationsungebundener Verleihmöglichkeiten.

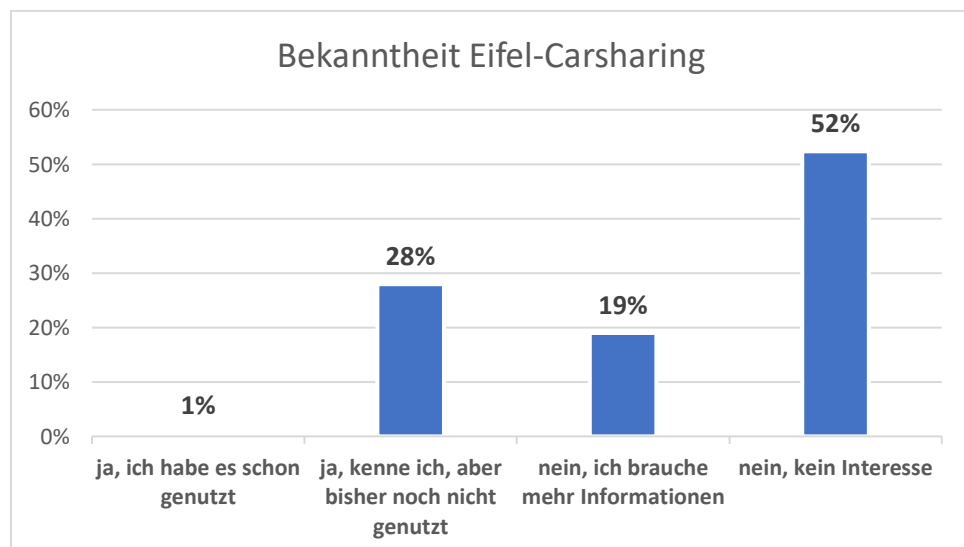


Abbildung 6-20 Bekanntheitsgrad des Carsharing-Systems „Eifel-Carsharing“ (n=4.121)

7 Online-Beteiligungstool *Wegedetektiv*

7.1 Vorgehensweise

Charakter und Einsatz des *Wegedetektivs*

Das kartengestützte Online-Beteiligungstool *Wegedetektiv* wurde ergänzend zur der Haushaltsbefragung eingesetzt. Hier hatten die Bürger:innen des Kreises Euskirchen die Möglichkeit, ihre Anregungen zur Verbesserung der Mobilität im Kreis Euskirchen mit Hilfe von Linien- oder Punktsymbolen einzutragen. Da im Vorfeld schon eine umfangreiche Onlinebeteiligung zum Masterplan Radverkehr stattgefunden hatte, wurde im *Wegedetektiv* explizit nach Anregungen und Verbesserungswünschen zu den Themenfeldern SPNV, Busverkehr, Eifel-e-Bike, Eifel-Carsharing und generell vernetzter Mobilität gefragt. Der *Wegedetektiv* war im Zeitraum vom 22.09. bis zum 18.11.2022 aktiv. In diesem Zeitraum sind insgesamt 300 qualifizierte Beiträge eingegangen mit insgesamt 554 Reaktionen.



Abbildung 7-1 Oberfläche des Beteiligungstools *Wegedetektiv*

7.2 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Im Folgenden werden die Ergebnisse nach den verschiedenen Reaktionen aufgeschlüsselt. Die Anzahl der Beiträge sowie die Summe der durch Smiley getätigten Reaktionen werden dabei berücksichtigt.

Bei den Themengebieten erfolgten die meisten Reaktionen zu einzelnen Aspekten rund um ÖPNV (Bus- und TaxiBusPlus-Verkehr) und SPNV, gefolgt von Beiträgen zum SPNV und zum Eifel-e-Bike.

**ÖPNV/SPNV
sehr oft genannt**

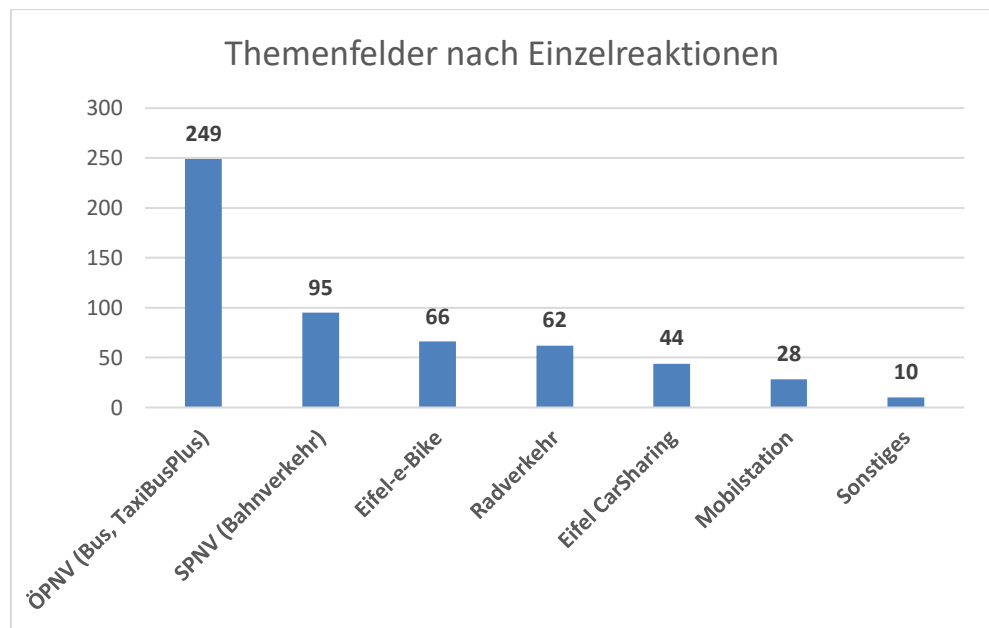


Abbildung 7-2 *Angesprochene Themenfelder im Wegedetektiv nach Einzelreaktionen (n= 554)*

Nach Schlagworten differenziert ergibt sich folgendes Bild:

**Wichtiges Thema:
Linienführungen**

Die meisten Beiträge samt Reaktionen bezogen sich auf Anregungen zur Änderung der Linienführung oder zu Linienergänzungen sowie auf den Wunsch nach weiteren Stationen für das Eifel-e-Bike und das Eifel-Carsharing. Weiterhin betraf ein großer Anteil der Reaktionen dennoch den Bereich Radverkehr, obwohl dieser nicht als Teil der Onlinebefragung vorgesehen war.

Die Ergebnisse zum Radverkehr können an anderer Stelle ergänzt und verarbeitet werden.

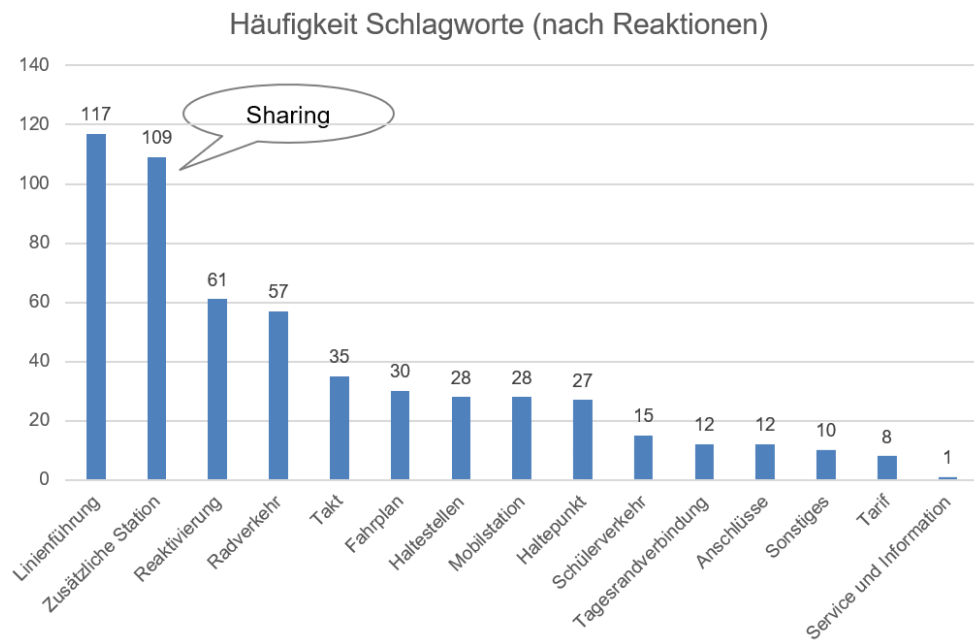


Abbildung 7-3 Häufigkeit der einzelnen Schlagworte bei der Online-Beteiligung (n= 550)

Bei einer inhaltlichen Detailauswertung nach wiederholenden Aussagen und Fokusbereichen ergibt sich folgendes Bild:

**Top-Themen:
Olefbahn und Bereich
Mechernich**

Ein Top-Thema nach Beiträgen und Reaktionen bildete die Reaktivierung der Olefbahn, die für viele Teilnehmende sehr wichtig ist.

Weiterhin sind viele Beiträge zum Fokusbereich Firmenich/Obergartzem/Satzvey. Hier wurde von den Bürger:innen eine Taktverdichtung auf der Linie 808 gewünscht, die Anbindung des Satzveyer Neubaugebietes an die Linie 808 sowie eine Taktverdichtung der RB24 und der Ausbau des Satzveyer Bahnhofs zur Mobilstation.

**Korridore Euskirchen -
Rheinbach und Antweiler/
Wachendorf**

Beim Korridor „EU-Rheinbach“ wurde der Wunsch nach einer Direktverbindung von den südöstlichen Stadtteilen nach Rheinbach geäußert sowie auch von „Wachendorf/Antweiler“ aus wurden häufigere Verbindungen nach Euskirchen gewünscht.

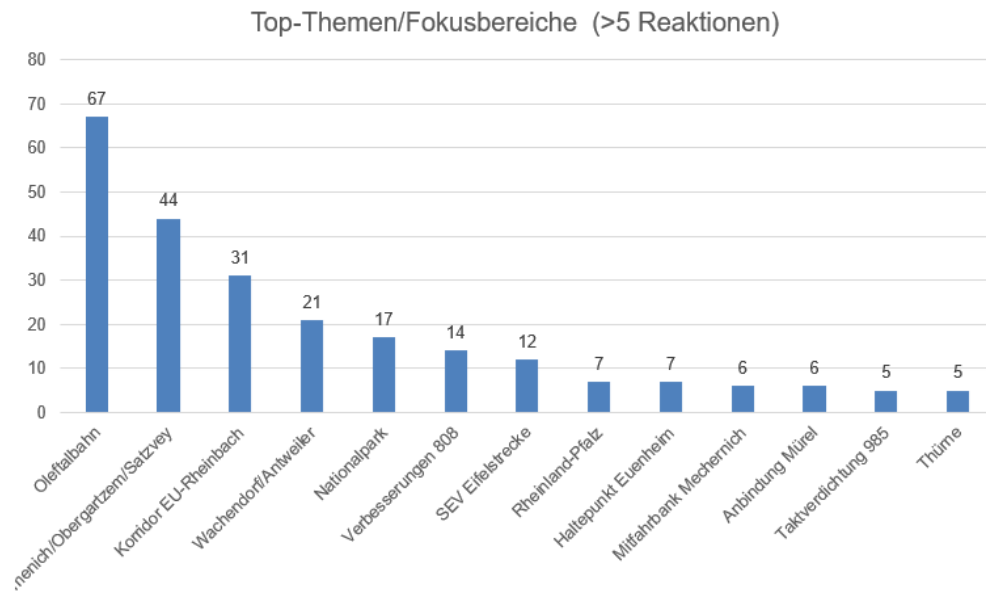


Abbildung 7-4 Wichtigste Themen nach Einzelreaktionen. Aufgeführt sind Nennungen mit mehr als fünf Reaktionen (n= 242)

Originalreaktionen

Als Illustration der Anregungen im *Wegedetektiv* zeigt die nachfolgende Darstellung exemplarische Beiträge für die Themen mit den meisten Reaktionen:

Top-Beiträge mit den meisten Reaktionen

Hier wäre es sinnvolle eine zusätzliche Bushaltestelle einzurichten da an diesem Kreisel bereits zwei neue Baugebiete entstanden sind und weitere folgen werden. Bitte eine Anbindung an die Buslinie 808! (Zikkurat Kommern EU Obergartzem (Kreisverkehr Ortseingang Satzvey)

Eine zunehmende Zahl an Touristen aus den Großstädten hat kein eigenes Auto und keine Lust nach der Bahn in Kall mit dem Bus weiterzupendeln. Eine Reaktivierung der OleifalBahn mit Fahrradmitnahme ist für Gemünd nach der Bahn in Kall mit dem Bus weiterzupendeln. Eine Reaktivierung der OleifalBahn mit Fahrradmitnahme ist für Gemünd die Zukunft!

OleifalBahn als zeitgemäßes Verkehrsmittel wie die Bördebahn reaktivieren! 30-min-Takt!

Reaktivierung der OleifalBahn...am besten wie die vorherigen Beiträge als Straßenbahn mit Batterie

SEV Schnellbus Trier: Schmidtheim ist der einzige Bahnort im Südkreis ohne Schnellverbindung nach Kall! (Halt des SEV-Schnellbusses nach Trier in Schmidtheim)

Haltestelle am Gewerbegebiet Mürel für Fahrten der 832

Abbildung 7-5 Auszug aus Originalbeiträgen im *Wegedetektiv* (unkorrigiert)

8 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD 2017, Tabellenband. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin. 2018.
Abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf. Zuletzt abgerufen am 04.07.2023.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 - Dokumentation der Raumstrukturvariablen der Mikrodatsätze. Abrufbar unter: https://daten.clearingstelle-verkehr.de/279/51/MiD2017_BBSR_Raumvariablen.pdf. Zuletzt abgerufen am 24.03.2023.
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2023: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/> Arbeitsmarktstatistik: Arbeitslose nach Geschlecht – Gemeinden - Jahr, abgerufen am 28.04.2023.
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2023: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/> : Privathaushalte nach Haushaltsgrößen (5) – kreisfreie Städte und Kreise – Jahr; abgerufen am 28.04.2023.
- Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/2021/2021_fe_p_zeitreihe.html?nn=3511752&fromStatistic=3511752&yearFilter=2021&fromStatistic=3511752&yearFilter=2021 (zuletzt Aufgerufen: 09.05.2023)
- Kreis Euskirchen: Integrierte Gesamtverkehrsplanung für den Kreis Euskirchen. Teilbericht Strukturentwicklung, Mobilität und Szenarien. Euskirchen. 2003.
- Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH (KVE): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Euskirchen. Euskirchen. 2000.
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Erlass „Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrheinwestfälischen Kommunen“. Köln. 2009.
- Planungsbüro VIA eG 2022: Haushaltsbefragung zum Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen im Auftrag der Blütenstadt Leichlingen. Köln. 2022.
- Planungsbüro VIA im Auftrag der Stadt Euskirchen: Haushaltsbefragung 2017 in der Stadt Euskirchen. Endbericht. Köln. 2018.
- Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln. 2015.
- Stadt Köln 2022: Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022 (Kurzbericht). PB Consult Nürnberg. Abrufbar unter: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=114927
- Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte->

Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html. zuletzt
abgerufen am 28.04.2023.

Statistisches Bundesamt 2021: Zahl der Woche Nr. 38 vom 21. September
2021.

9 Anhang

Fragebogen

Zusatzfragebogen

Anschreiben

Fragen zu Ihrem Haushalt

1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?

Anzahl Personen insgesamt, davon Anzahl der Personen:

<input type="checkbox"/> unter 6 Jahre	<input type="checkbox"/> von 41 bis 50 Jahre
<input type="checkbox"/> von 6 bis 14 Jahre	<input type="checkbox"/> von 51 bis 60 Jahre
<input type="checkbox"/> von 15 bis 17 Jahre	<input type="checkbox"/> von 61 bis 70 Jahre
<input type="checkbox"/> von 18 bis 30 Jahre	<input type="checkbox"/> über 70 Jahre
<input type="checkbox"/> von 31 bis 40 Jahre	

2. Über wie viele fahrtaugliche Fahrzeuge verfügt Ihr Haushalt?
Wie oft können Sie persönlich diese Fahrzeuge nutzen?

Anzahl:	immer	manchmal	nie	Falls im Haushalt kein Kfz, bitte Grund angeben: <input type="checkbox"/> nicht notwendig <input type="checkbox"/> zu teuer <input type="checkbox"/> bewusster Verzicht <input type="checkbox"/> Alters-/gesundheitl. Gründe <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Elektro-Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Mofa / Moped / Motorrad	<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"/> Pedelec / E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Fragen zu Ihrer Person

1. Wo wohnen Sie?

Stadt / Gemeinde: _____
Ortsteil: _____

2. Bitte Geburtsjahr und Geschlecht angeben

Geburtsjahr: m w d

3. Berufstätigkeit (Wählen Sie **nur eine** Möglichkeit aus)

nicht berufstätig Hausfrau / -mann
 Rentner:in / Pensionär:in

noch in Ausbildung in Schulausbildung
 in Hochschulausbildung
 in Berufsausbildung / Lehre

berufstätig voll berufstätig
 teilzeit berufstätig
 erwerbslos

Homeoffice:

An wie vielen Werktagen arbeiten Sie derzeit pro Woche im Homeoffice?

<input type="checkbox"/> 1-2 Werktage
<input type="checkbox"/> 3 Werktage
<input type="checkbox"/> mehr als 3 Werktage
<input type="checkbox"/> ich arbeite an keinem Tag im Homeoffice bei meiner beruflichen Tätigkeit ist kein Homeoffice möglich

(Wählen Sie **nur eine** Möglichkeit aus!)

4. Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein ?

ja nein

5. Ich verfüge über einen komfortablen und sicheren Fahrradabstellplatz.

ja, an meiner Wohnung
 ja, an meinem/r Arbeits-/Ausbildungsplatz/Schule
 nein, ich besitze keinen an meiner Wohnung
 nein, ich besitze keinen an meinem/r Arbeits-/Ausbildungsplatz/Schule

6. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

ja
 nein

Fragen zum Stichtag

1. Am Stichtag stand mir ein Pkw als Fahrer:in zur Verfügung.

ja, den ganzen Tag nein
 ja, aber nur zeitweise

2. Waren Sie am Stichtag im Kreis Euskirchen?

ja
 nein => Bitte **nicht** mehr das Wegeprotokoll, sondern **nur** noch den Zusatzfragebogen ausfüllen!

3. Haben Sie am Stichtag Ihre Wohnung verlassen?

ja => Bitte das Wegeprotokoll **und** den Zusatzfragebogen ausfüllen!
 nein => Bitte **nur** den Zusatzfragebogen ausfüllen!

Wegeprotokoll für den Stichtag

Wo haben Sie Ihren Weg begonnen?

Bitte neben der Stadt / Gemeinde auch den Ortsteil !

Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?

Zu welchem Ziel / Zweck haben Sie den Weg unternommen?

Pro Weg bitte nur einen Zweck angeben!

Mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?

Bitte **alle** benutzten Verkehrsmittel angeben!

Kombinationen möglich, z.B.:

- Pkw und Bus/Bahn (Park+Ride)
- Fahrrad und Bus/Bahn (Bike+Ride)
- Pkw als Fahrer:in und Mitfahrer:in

Wo lag Ihr Ziel?

Bitte neben der Stadt / Gemeinde auch den Ortsteil !

Wie groß war die Entfernung ungefähr?

Um wieviel Uhr sind Sie an Ihrem Ziel angekommen?

Haben Sie danach noch einen weiteren Weg unternommen?

1. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Beginn (Uhrzeit)

Ziel / Zweck

- Arbeitsplatz
- dienstlich/geschäftlich
- Schule/Ausbildung
- Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
- Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
- private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
- Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
- Begleitung von Personen
- nach Hause
- Sonstiges _____

Verkehrsmittel

- zu Fuß
- Fahrrad
- Pedelec / E-Bike
- Mofa/Moped/Motorrad
- Pkw als Fahrer:in
- Pkw als Mitfahrer:in
- Taxi
- Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
- Linienbus / Stadtbus
- TaxiBusPlus
- Sonstiges: _____

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

km

Ankunft (Uhrzeit)

Nein Ja

nächster Weg: nächste Spalte

2. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Beginn (Uhrzeit)

Ziel / Zweck

- Arbeitsplatz
- dienstlich/geschäftlich
- Schule/Ausbildung
- Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
- Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
- private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
- Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
- Begleitung von Personen
- nach Hause
- Rückweg vom vorherigen Weg
- Sonstiges _____

Verkehrsmittel

- zu Fuß
- Fahrrad
- Pedelec / E-Bike
- Mofa/Moped/Motorrad
- Pkw als Fahrer:in
- Pkw als Mitfahrer:in
- Taxi
- Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
- Linienbus / Stadtbus
- TaxiBusPlus
- Sonstiges: _____

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

km

Ankunft (Uhrzeit)

Nein Ja

nächster Weg: nächste Spalte

3. Weg

Ausgangspunkt des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

Beginn (Uhrzeit)

Ziel / Zweck

- Arbeitsplatz
- dienstlich/geschäftlich
- Schule/Ausbildung
- Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)
- Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik)
- private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt)
- Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen)
- Begleitung von Personen
- nach Hause
- Rückweg vom vorherigen Weg
- Sonstiges _____

Verkehrsmittel

- zu Fuß
- Fahrrad
- Pedelec / E-Bike
- Mofa/Moped/Motorrad
- Pkw als Fahrer:in
- Pkw als Mitfahrer:in
- Taxi
- Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn
- Linienbus / Stadtbus
- TaxiBusPlus
- Sonstiges: _____

Ziel des Weges

Stadt / Gemeinde:

Ortsteil:

km

Ankunft (Uhrzeit)

Nein Ja

nächster Weg: nächste Spalte

Bitte wenden!

Wegeprotokoll für den Stichtag

4. Weg	5. Weg	6. Weg	7. Weg
Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ausgangspunkt des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>
<input type="text"/> Beginn (Uhrzeit)	<input type="text"/> Beginn (Uhrzeit)	<input type="text"/> Beginn (Uhrzeit)	<input type="text"/> Beginn (Uhrzeit)
Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	Ziel / Zweck <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel) <input type="checkbox"/> Einkauf: längerfristiger Bedarf (z.B. Textilien, Möbel, Elektronik) <input type="checkbox"/> private Erledigung (z.B. Arzt, Bank, Amt) <input type="checkbox"/> Freizeit (z.B. Kino, Besuch, Sport, Verein, Spazierengehen) <input type="checkbox"/> Begleitung von Personen <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> Rückweg vom vorherigen Weg <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> TaxiBusPlus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> TaxiBusPlus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> TaxiBusPlus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Pedelec / E-Bike <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer:in <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn/ Stadtbahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> TaxiBusPlus <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>	Ziel des Weges Stadt / Gemeinde: <input type="text"/> Ortsteil: <input type="text"/> <input type="text"/>
<input type="text"/> km	<input type="text"/> km	<input type="text"/> km	<input type="text"/> km
<input type="text"/> Ankunft (Uhrzeit)	<input type="text"/> Ankunft (Uhrzeit)	<input type="text"/> Ankunft (Uhrzeit)	<input type="text"/> Ankunft (Uhrzeit)
<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte	Anzahl weitere Wege: <input type="text"/>

Zusatzfragen zum allgemeinen Mobilitätsverhalten

1. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel benutzen:

	fast täglich	mehrmals die Woche	mehrmals pro Monat	mehrmals pro Jahr	nie
Pkw als Fahrer:in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer:in	<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"/>
Elektro-Fahrrad (Pedelec / E-Bike)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leihradsystem „Eifel e-Bike“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TaxiBusPlus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ausschließlich zu Fuß unterwegs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Für welche Wege nutzen Sie am häufigsten das Fahrrad oder das Elektro-Fahrrad (Pedelec / E-Bike)?

Ich fahre (fast) nie mit dem Fahrrad oder Elektro-Fahrrad

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz | <input type="checkbox"/> Freizeit |
| <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich | <input type="checkbox"/> Bringen/Holen von Personen (z.B. Kindern) |
| <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung | Sonstiges: |
| <input type="checkbox"/> Einkauf/Arztbesuch/ persönliche Erledigung, etc. | <input type="text"/> |

3. Für welche Wege nutzen Sie am häufigsten den Pkw?

Ich fahre (fast) nie mit dem Pkw

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz | <input type="checkbox"/> Freizeit |
| <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich | <input type="checkbox"/> Bringen/Holen von Personen (z.B. Kindern) |
| <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung | Sonstiges: |
| <input type="checkbox"/> Einkauf/Arztbesuch/ persönliche Erledigung, etc. | <input type="text"/> |

4. Für welche Wege nutzen Sie am häufigsten Bus und Bahn?

Ich fahre (fast) nie mit Bus und Bahn

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz | <input type="checkbox"/> Freizeit |
| <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich | <input type="checkbox"/> Bringen/Holen von Personen (z.B. Kindern) |
| <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung | Sonstiges: |
| <input type="checkbox"/> Einkauf/Arztbesuch/ persönliche Erledigung, etc. | <input type="text"/> |

5. Wie hat sich Ihr **aktuelles** Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Jahr 2019 (vor Corona / Flut) verändert?

aktuell im Vergleich zu vor Corona

	seltener	gleich	öfter
Nutzung von Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung des privaten Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung des Fahrrads/E-Bikes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung von Mitfahrgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

aktuell im Vergleich zu vor der Flut

	seltener	gleich	öfter
Nutzung von Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung des privaten Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung des Fahrrads/E-Bikes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/ Eifel-Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Wenn Sie mit dem Bus oder der Bahn fahren, welchen Fahrschein nutzen Sie in der Regel?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Einzel-/4erTicket | <input type="checkbox"/> Starter-/Azubi-/SemesterTicket |
| <input type="checkbox"/> Wochen-/MonatsTicket | <input type="checkbox"/> VRS-HandyTicket |
| <input type="checkbox"/> JobTicket | <input type="checkbox"/> eezy-Tarif (Luftlinientarif) |
| <input type="checkbox"/> Aktiv60Ticket | Sonstiges: |
| <input type="checkbox"/> Schwerbehindertenausweis | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> SchülerTicket/PrimaTicket | |

7. Wie viele Minuten brauchen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle?

- weniger als 5 Minuten
 5 bis 10 Minuten
 mehr als 10 Minuten
 weiß nicht

<p>8. Wenn Sie (fast) nie Bus u. Bahn fahren, was müsste getan werden, damit Sie diese nutzen würden? (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<input type="checkbox"/> Kürzere Reisezeiten <input type="checkbox"/> Dichtere Fahrplankarte <input type="checkbox"/> Höhere Qualität der Fahrzeuge Das Angebot sollte verbessert werden in diesen Orten / auf diesen Verbindungen: Sonstige Verbesserungswünsche:	<input type="checkbox"/> Mehr Fahrtenangebot in den Tages-Randzeiten <input type="checkbox"/> Günstigere Ticketpreise <div style="border: 1px solid black; height: 60px; width: 100%;"></div>
<p>9. Kennen Sie den TaxiBusPlus im Kreis Euskirchen?</p>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, kenne ich nicht	
<p>10. Haben Sie den TaxiBusPlus im Kreis Euskirchen schon genutzt?</p>	<input type="checkbox"/> ja, mehrmals/regelmäßig <input type="checkbox"/> ja, aber selten <input type="checkbox"/> nein, aber vorstellbar <input type="checkbox"/> nein, nicht interessant	
<p>11. Sind Sie bereit einen Zuschlag zum normalen VRS-Tarif für den TaxiBusPlus zu zahlen ?</p>	<input type="checkbox"/> ja \longrightarrow <i>wie hoch dürfte dieser Zuschlag sein?</i> <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> 0,50 € <input type="checkbox"/> 1,20 € <input type="checkbox"/> 2,00 €	
<p>12. Haben Sie schon einmal Fahrrad und Bus / Bahn kombiniert? (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<input type="checkbox"/> ja, ich bin mit dem Rad zur Haltestelle gefahren <input type="checkbox"/> ja, ich habe das Rad im Bus/in der Bahn mitgenommen <input type="checkbox"/> ja, ich bin an der Ausstiegshaltestelle mit einem dort geparkten Fahrrad weitergefahren <input type="checkbox"/> ja, ich habe ein Leihrad auf dem Weg zur Haltestelle / auf dem Weg ab der Haltestelle genutzt <input type="checkbox"/> nein, könnte ich mir aber vorstellen <input type="checkbox"/> nein, würde ich nie kombinieren	
<p>13. Was müsste bei einer Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn verbessert werden? (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<input type="checkbox"/> (mehr) überdachte Abstellanlagen an Haltestellen/Bahnhöfen <input type="checkbox"/> (mehr) abschließbare Fahrradboxen an Haltestellen/Bahnhöfen <input type="checkbox"/> Auflademöglichkeit für E-Bikes <input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme: mehr Platz in den Fahrzeugen	
<p>14. Kennen Sie das im gesamten Kreis neu eingeführte Leihradssystem „Eifel e-Bike“? Verbesserungsvorschläge</p>	<input type="checkbox"/> ja, ich habe es schon genutzt <input type="checkbox"/> ja, kenne ich, aber bisher noch nicht genutzt <input type="checkbox"/> nein, ich brauche mehr Informationen <input type="checkbox"/> nein, kein Interesse <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>	
<p>15. Was müsste verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad oder Pedelec / E-Bike fahren? (zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule, ...) (Mehrfachantworten sind möglich)</p>	<input type="checkbox"/> Einrichtung von (mehr) Radwegen/-routen an Straßen <input type="checkbox"/> Einrichtung von (mehr) Radwegen/-routen abseits von Straßen <input type="checkbox"/> Radfahren in Kreuzungen sicherer gestalten <input type="checkbox"/> Markierung von (mehr) Radschutzstreifen an Hauptstraßen innerorts <input type="checkbox"/> (mehr) Auflademöglichkeiten für mein E-Bike schaffen <input type="checkbox"/> mehr Tipps und Informationen zum Radfahren	
<p>16. Kennen Sie das im gesamten Kreis neu eingeführte Carsharingangebot „Eifel Carsharing“? Verbesserungsvorschläge</p>	<input type="checkbox"/> ja, ich habe es schon genutzt <input type="checkbox"/> ja, kenne ich, aber bisher noch nicht genutzt <input type="checkbox"/> nein, ich brauche mehr Informationen <input type="checkbox"/> nein, kein Interesse <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>	



Der Landrat

Befragung zum Mobilitätsverhalten

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger des Kreises Euskirchen,

gerade als ländliche Region stellen wir hohe Anforderungen an gute Erreichbarkeit. Dies gilt insbesondere für Schulen, Arbeitsplätze, Sport- und Freizeitanlagen, soziale oder kirchliche Einrichtungen und solche des Gesundheitswesens.

Um auf die daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse bedarfsgerecht und umweltverträglich zu reagieren, bedarf es einer soliden Datengrundlage.

Mit der Beantwortung der anliegenden Fragebögen leisten Sie hierzu einen wichtigen Beitrag. Denn nur so lassen sich die Stärken und Schwächen der heutigen Verkehrssituation im Kreis Euskirchen identifizieren und mögliche Handlungsfelder für zukünftige Verkehrsplanungen aufzeigen. Wichtig ist dabei auch, wie sich Ihr Mobilitätsverhalten aufgrund von Corona und der Auswirkungen der Flutkatastrophe im Juli 2021 verändert hat.

Sie sind im Rahmen einer Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt worden. Der Erfolg der Befragung hängt in großem Maße davon ab, dass sich möglichst alle angeschriebenen Personen beteiligen. Ihre Antworten werden selbstverständlich anonym erhoben und ausgewertet, alle Kriterien des Datenschutzes werden strikt eingehalten und Ihre persönlichen Daten nicht an Dritte weitergegeben.

Der Kreis Euskirchen wird vom Planungsbüro VIA eG, Köln, bei der Durchführung der Erhebung unterstützt.

Bitte vermerken Sie alle Wege, die Sie am **Stichtag** unternommen haben, in dem beigefügten Wegeprotokoll.

Den für Sie relevanten Stichtag entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Informationsblatt!

Ich möchte Sie bitten, alle Erhebungsbögen auszufüllen und in beigefügtem Rückumschlag portofrei per Post zurückzusenden. Sehr gerne können Sie alternativ auch **online** an der Befragung teilnehmen. In diesem Fall rufen Sie bitte die folgende online-Adresse auf:

www.umbuzoo.de/q/EUSHHB/de/

Oder Sie können den QR-Code einscannen und kommen sofort auf die Website der Befragung.



Für Ihre Unterstützung möchte ich mich schon heute herzlich bei Ihnen bedanken und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Ihr
Markus Ramers
Landrat