

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Ober- bergischen Kreis 2023 Bericht

Stand April 2024



OBERBERGISCHER KREIS
DER LANDRAT

Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	4
Abkürzungsverzeichnis	10
Kurzfassung	11
1 Einleitung.....	16
1.1 Einordnung des Untersuchungsraums	16
1.2 Zielsetzung der Befragung	20
2 Vorbereitung und Durchführung	21
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	21
2.1.1 Erhebungszeitraum.....	22
2.1.2 Stichtage.....	22
2.1.3 Stichprobe.....	23
2.2 Information der Einwohnenden	27
3 Befragungsmethodik.....	29
3.1 Erhebungsbogen	29
3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen	30
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	31
3.2.2 Datenauswertung	31
4 Basisdaten zur Stichprobe	33
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur.....	33
4.2 Geschlecht	34
4.3 Altersstruktur	36
4.4 Berufstätigkeit.....	38
4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	38
4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur	47
5 Mobilitätsvoraussetzungen	47
5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit	47
5.1.1 Motorisierung.....	47
5.1.2 Besitz von Fahrrädern	51
5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	55
5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz	55
5.2.2 Führerscheinbesitz.....	59
5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	61
6 Mobilität.....	63



6.1	Wegeanzahl	63
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter	64
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	64
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde	65
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	68
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort	68
6.2.2	Einordnung des Modal Splits	71
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen.....	74
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	76
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge.....	76
6.3	Wegezwecke	79
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	80
6.5	Verkehrsverflechtungen	84
6.6	Zeitbezogene Auswertung	95
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität.....	99
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	99
7.1.1	Fußverkehr.....	99
7.1.2	Radverkehr.....	101
7.1.3	Busverkehr.....	102
7.1.4	Bahnverkehr.....	104
7.1.5	Autoverkehr.....	105
7.1.6	Barrierefreiheit.....	107
7.2	Radverkehr	109
7.2.1	Bewertung Radverkehr.....	109
7.2.2	Radverkehrsführung	111
7.2.3	Fahrradabstellanlagen.....	113
7.2.4	Fahrradnutzung – Zweck.....	114
7.3	ÖPNV	115
7.3.1	Bewertung ÖPNV.....	115
7.3.2	ÖPNV – Tagesnutzung.....	118
7.3.3	ÖPNV – genutzte Uhrzeiten.....	119
7.3.4	ÖPNV – Mindestbedienhäufigkeit	120
7.3.5	Maximale Entfernung Haltestelle.....	122
7.3.6	Ausstattung Haltestelle	122
7.3.7	Nutzung 9-Euro-Ticket	123
7.3.8	Geplanter Erwerb 49-Euro-Ticket.....	125
7.4	Diverse Themen der Mobilität	125
7.4.1	Verbesserungsbedarfe.....	125
7.4.2	Mobilitätsangebote/Apps	130
7.4.3	Interesse E-Fahrzeuge	132
8	Zusammenfassung	134
	Quellenverzeichnis	137
	Anhang.....	139



Abbildungsverzeichnis

Abb. A	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden des Kreises (Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz.....	12
Abb. B:	Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebe)	13
Abb. C	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	14
Abb. D	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	15
Abb. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner im Oberbergischen Kreis (Quelle: Oberbergischer Kreis)	17
Abb. 2-1	Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung	23
Abb. 2-2	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	24
Abb. 2-3	Übersichtskarte der Verteilungsgebiete	26
Abb. 2-4	Projektbegleitende Homepage (www.mobigator.de/obk/)	28
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	30
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden	30
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	33
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	34
Abb. 4-3	Geschlecht nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)	35
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)	36
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren).....	37
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)	38
Abb. 4-7	Haushaltsgröße im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit.....	39
Abb. 4-8	Gewichtungsfaktor Haushaltsgröße im Oberbergischen Kreis	41
Abb. 4-9	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Haushaltsebene)	41
Abb. 4-10	Altersklassen im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit.....	42
Abb. 4-11	Gewichtungsfaktor Altersklasse im Oberbergischen Kreis.....	44
Abb. 4-12	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Personenebene)	44
Abb. 4-13	Geschlechterverteilung im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit	45
Abb. 4-14	Gewichtungsfaktor Geschlecht im Oberbergischen Kreis	46
Abb. 4-15	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Personenebene)	46
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/-roller/Mofas je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen	48



Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	49
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	50
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller/Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	51
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und Lastenräder je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen	52
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	53
Abb. 5-7	Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	54
Abb. 5-8	Anzahl Lastenräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	55
Abb. 5-9	Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene)	56
Abb. 5-10	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit (Auswertung auf Personenebene)	57
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse (Auswertung auf Personenebene)	58
Abb. 5-12	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte) (Auswertung auf Haushaltsebene)	59
Abb. 5-13	Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre).....	60
Abb. 5-14	Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse (Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre).....	60
Abb. 5-15	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre).....	61
Abb. 5-16	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre).....	62
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität (Auswertung auf Personenebene).....	63
Abb. 6-2	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen (Auswertung auf Wegeebe)	64
Abb. 6-3	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebe)	65
Abb. 6-4	Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe)	66
Abb. 6-5	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/ Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe)	67
Abb. 6-6	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung).....	68
Abb. 6-7	Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz.....	69
Abb. 6-8	Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail) (Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz.....	70
Abb. 6-9	Modal Split nach Verkehrsleistung (Auswertung auf Wegeebe) ..	71



Abb. 6-10	Verkehrsleistung in Personen-km (Auswertung auf Wegeebene)...	71
Abb. 6-11	Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich	73
Abb. 6-12	Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebene)	74
Abb. 6-13	Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich (Auswertung auf Wegeebene)	75
Abb. 6-14	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebene)	76
Abb. 6-15	Anteil der Wegelängensklassen am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz.....	77
Abb. 6-16	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	78
Abb. 6-17	Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebene)	78
Abb. 6-18	Wegezwecke aller Wege (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)	79
Abb. 6-19	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	80
Abb. 6-20	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebene)	81
Abb. 6-21	Wegelängenverteilung nach Wegezweck (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	82
Abb. 6-22	Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	83
Abb. 6-23	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Oberbergischen Kreises (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)	86
Abb. 6-24	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Oberbergischen Kreises (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)	87
Abb. 6-25	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Oberbergischen Kreises (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung).....	88
Abb. 6-26	Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Oberbergischen Kreises (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung).....	89
Abb. 6-27	Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Oberbergischen Kreises (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung).....	90
Abb. 6-28	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung).....	92
Abb. 6-29	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz..	93
Abb. 6-30	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele (Auswertung auf Wegeebene)	94
Abb. 6-31	Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen (Auswertung auf Wegeebene)	95



Abb. 6-32	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt (Auswertung auf Wegeebe)	96
Abb. 6-33	Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebe)	97
Abb. 6-34	Modal Split im Tagesverlauf (Auswertung auf Wegeebe)	98
Abb. 7-1	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe)	100
Abb. 7-2	Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	100
Abb. 7-3	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe)	101
Abb. 7-4	Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	102
Abb. 7-5	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Busverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe)	103
Abb. 7-6	Bewertung der Verkehrsangebote – Busverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	103
Abb. 7-7	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahnverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe)	104
Abb. 7-8	Bewertung der Verkehrsangebote – Bahnverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	105
Abb. 7-9	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe)	106
Abb. 7-10	Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	106
Abb. 7-11	Bewertung der Barrierefreiheit, sortiert (Auswertung auf Haushaltsebe)	107
Abb. 7-12	Bewertung der Barrierefreiheit (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	108
Abb. 7-13	Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht (Auswertung auf Haushaltsebe)	108
Abb. 7-14	Bewertung verschiedene Aspekte des Radverkehrs, Überblick (Auswertung auf Haushaltsebe)	110
Abb. 7-15	Bewertung verschiedene Aspekte des Radverkehrs (Auswertung auf Haushaltsebe), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	110
Abb. 7-16	Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Radverkehrs (Auswertung auf Haushaltsebe)	111
Abb. 7-17	Bevorzugte Radverkehrsführung (Auswertung auf Haushaltsebe)	112
Abb. 7-18	Bevorzugte Radverkehrsführung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebe)	112
Abb. 7-19	Bevorzugte Fahrradabstellanlagen (Auswertung auf Haushaltsebe)	113



Abb. 7-20	Bevorzugte Fahrradabstellanlagen nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	114
Abb. 7-21	Fahrradnutzung – Zweck (Auswertung auf Haushaltsebene)	114
Abb. 7-22	Fahrradnutzung – Zweck nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	115
Abb. 7-23	Bewertung verschiedene Aspekte des ÖPNV, Überblick (Auswertung auf Haushaltsebene)	116
Abb. 7-24	Bewertung verschiedene Aspekte des ÖPNV (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz	117
Abb. 7-25	Verbesserungsbedarf hinsichtlich des ÖPNV (Auswertung auf Haushaltsebene)	117
Abb. 7-26	benötigtest ÖPNV-Angebot – Wochentag (Auswertung auf Haushaltsebene)	118
Abb. 7-27	benötigtest ÖPNV-Angebot – Wochentag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	119
Abb. 7-28	benötigtest ÖPNV-Angebot – Uhrzeit (Auswertung auf Haushaltsebene)	119
Abb. 7-29	benötigtest ÖPNV-Angebot – Uhrzeit nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	120
Abb. 7-30	benötigtest ÖPNV-Angebot – Mindestbedienhäufigkeit (Auswertung auf Haushaltsebene)	121
Abb. 7-31	benötigtest ÖPNV-Angebot – Mindestbedienhäufigkeit nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	121
Abb. 7-32	Maximale Entfernung zur Haltestelle (Fuß-/Radverkehr) nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	122
Abb. 7-33	Mindestausstattung Haltestelle (Auswertung auf Haushaltsebene)	123
Abb. 7-34	Mindestausstattung Haltestelle nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	123
Abb. 7-35	Nutzung 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	124
Abb. 7-36	Vermehrte Nutzung des ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	124
Abb. 7-37	geplanter Erwerb 49-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	125
Abb. 7-38	Verbesserungsbedarf Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)	126
Abb. 7-39	Verbesserungsbedarf Fußverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	126
Abb. 7-40	Verbesserungsbedarf Bahnverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)	127
Abb. 7-41	Verbesserungsbedarf Bahnverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	127
Abb. 7-42	Verbesserungsbedarf Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)	128
Abb. 7-43	Verbesserungsbedarf Autoverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	128
Abb. 7-44	Verbesserungsbedarf intermodale Verkehrsmittelnutzung (Auswertung auf Haushaltsebene)	129



Abb. 7-45	Verbesserungsbedarf intermodale Verkehrsmittelnutzung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene).....	130
Abb. 7-46	Kenntnis verschiedener Mobilitätsangebote/Apps (Auswertung auf Haushaltsebene)	131
Abb. 7-47	Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote/Apps (Auswertung auf Haushaltsebene)	131
Abb. 7-48	Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen (Auswertung auf Haushaltsebene)	132
Abb. 7-49	Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)	133



Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
AST	Anrufsammeltaxi
OBK	Oberbergischer Kreis
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxi, TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen



Kurzfassung

Der Oberbergische Kreis hat im April und Juni 2023 im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner beauftragt. An der Erhebung haben 1.792 Haushalte und 3.628 Personen teilgenommen. Die Befragten haben stichtagsbezogen ihre Wege aufgelistet und Fragen zur allgemeinen Verkehrsmittelwahl sowie der Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die individuelle Verkehrsmittelwahl wird vor allem durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie den Besitz eines Führerscheins bzw. einer ÖPNV-Zeitkarte in einem erheblichen Maße beeinflusst. 93 % aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw. Dagegen besitzen nur 72 % aller Haushalte (mindestens) ein Fahrrad (herkömmliche Fahrräder, E-Bikes/ Pedelecs, Lastenräder zusammengefasst). Die Zahl der zur Verfügung stehenden E-Bikes/Pedelecs liegt bei 39 % (mind. ein E-Bike/Pedelec). 12 % aller befragten Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte und 93 % der befragten über 18-Jährigen besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Personen, die sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, beträgt kreisweit 6 %.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Durchschnitt werden im Oberbergischen Kreis 2,9 Wege pro Person und Tag bzw. 3,5 Wege pro mobiler Person und Tag durchgeführt. Auf einen Werktag und die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden so insgesamt über 830.000 Wege zurückgelegt. Zu rund 71 % wird dabei das private Auto (61 % als Pkw-Fahrer (inkl. 1 % Motorrad-Anteil) und 10 % als Pkw-Mitfahrer) als bevorzugtes Verkehrsmittel gewählt. 15 % der Wege werden zu Fuß und zu 6% mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beträgt kreisweit 8 %. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede. Diese sind in erster Linie auf die unterschiedliche Siedlungs- und Bebauungsstruktur sowie auf das teils sehr unterschiedliche ÖPNV-Angebot, wie z. B. Anschluss an das Schienennetz, zurückzuführen.



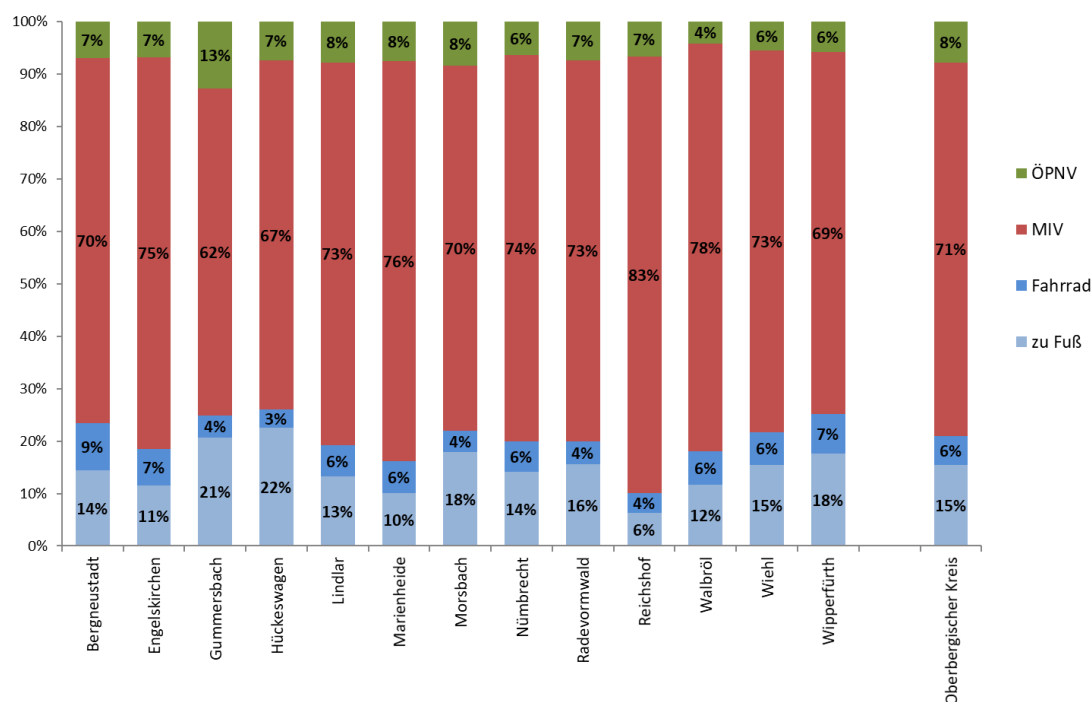


Abb. A Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte/Gemeinden des Kreises (Auswertung auf Wegeebe),
Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl variiert dabei nach soziodemographischen Faktoren, wie dem Geschlecht: Männer nutzen tendenziell vermehrt das eigene Auto und das Fahrrad, Frauen gehen hingegen häufiger zu Fuß. Auch hinsichtlich des Alters sind Unterschiede erkennbar: Während jüngere Personen vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fuß) nutzen, sind Personen zwischen 25 bis 60 Jahre überwiegend mit dem Pkw unterwegs. Mit zunehmendem Alter (60 Jahre und älter) wird das private Auto öfters stehen gelassen, der Fuß- und Radverkehrsanteil nimmt wieder leicht zu. Ebenfalls variiert die Verkehrsmittelwahl nach der Art und dem Umfang der Berufstätigkeit der Personen: Berufstätige Personen nutzen beispielsweise vermehrt das Auto zur werktäglichen Mobilität. Demgegenüber nutzt die Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden häufig Bus oder Bahn.

Im Vergleich zu den Modal Split-Ergebnissen aus dem Jahr 2017 (aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD)) haben sich nur vereinzelte Veränderungen ergeben. Die größten Anteilsverschiebungen sind im Radverkehr und beim ÖPNV zu erkennen. Der Radverkehrsanteil ist zwischen 2017 und 2023 um drei Prozentpunkte gestiegen (Verdoppelung), ebenso im ÖPNV-Anteil (von 4 % auf 8 %). Gleichzeitig ist der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte gesunken (von 74 % auf 71 %). Ebenfalls gesunken ist der Fußverkehrsanteil (von 19 % auf 15 %).

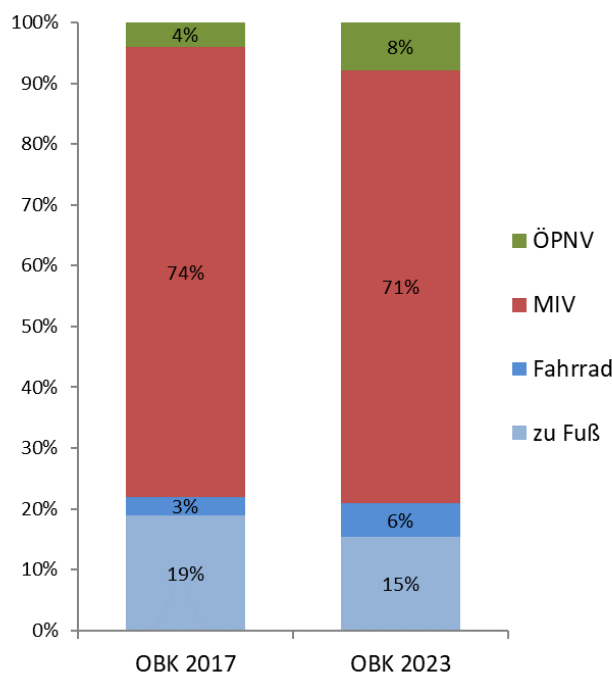


Abb. B: Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebe)

Wege Zwecke

27 % der im Oberbergischen Kreis durchgeführten Wege sind Arbeitswege. Versorgungswege zum Einkaufen haben einen Anteil von 18 %, Freizeitwege liegen bei einem Anteil von 13 %. Mit 6 % weist der Wegezweck „Besuch“ und mit 5 % der Wegezweck „Geschäftlich“ die geringsten Anteile auf. (Dem Wegezweck „nach Hause/zur Wohnung“ sind insgesamt 43 % aller Wege zuzuordnen, diese wurden im Hinblick auf eine übersichtlichere Darstellung bei der Auswertung ausgeklammert). Der Wegezweck beeinflusst ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Während Arbeits- und geschäftliche Wege zu 81 % bzw. zu 82 % mit dem Pkw unternommen werden, weisen Einkaufs-, Besuchs-, Ausbildungs- und Freizeitwege einen erhöhten Nahmobilitätsanteil (hohe Fuß- und Radverkehrsanteile) auf.

Verkehrsverflechtungen

Insgesamt werden ca. 81 % der Wege innerhalb des Kreises durchgeführt, das heißt, dass Start und Ziel des Weges innerhalb des Oberbergischen Kreis liegen (Binnenverkehr). Ein Großteil der Wege (ca. 56 %) erfolgen innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune, rund 25 % der Wege erfolgt zwischen den Gemeinden und Städten des Kreises. Etwa 19 % der Wege haben ein Ziel außerhalb des Oberbergischen Kreises. Der Großteil dieser Außenwege erfolgt in das entfernt gelegene Oberzentrum Köln (ca. 3,3 % der Wege) und in die Städte und Gemeinden des Rheinisch-Bergischen Kreises (ca. 2,8 % der Wege).

Bei Wegen innerhalb des Oberbergischen Kreises ist der Fuß- und vor allem der Radverkehrsanteil höher als bei der Verkehrsmittelwahl auf gesamtstädtischer Ebene (ohne Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen). Eine nochmals deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils ist bei Wegen innerhalb der jeweiligen Stadt oder Gemeinde aufgrund der geringeren Distanzen erkennbar. Bei



Wegen über die Kreisgrenzen hinweg nehmen der MIV- und ÖPNV-Anteil zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs erheblich zu, nach Köln ist der ÖPNV-Anteil mit 33 % vergleichsweise hoch.

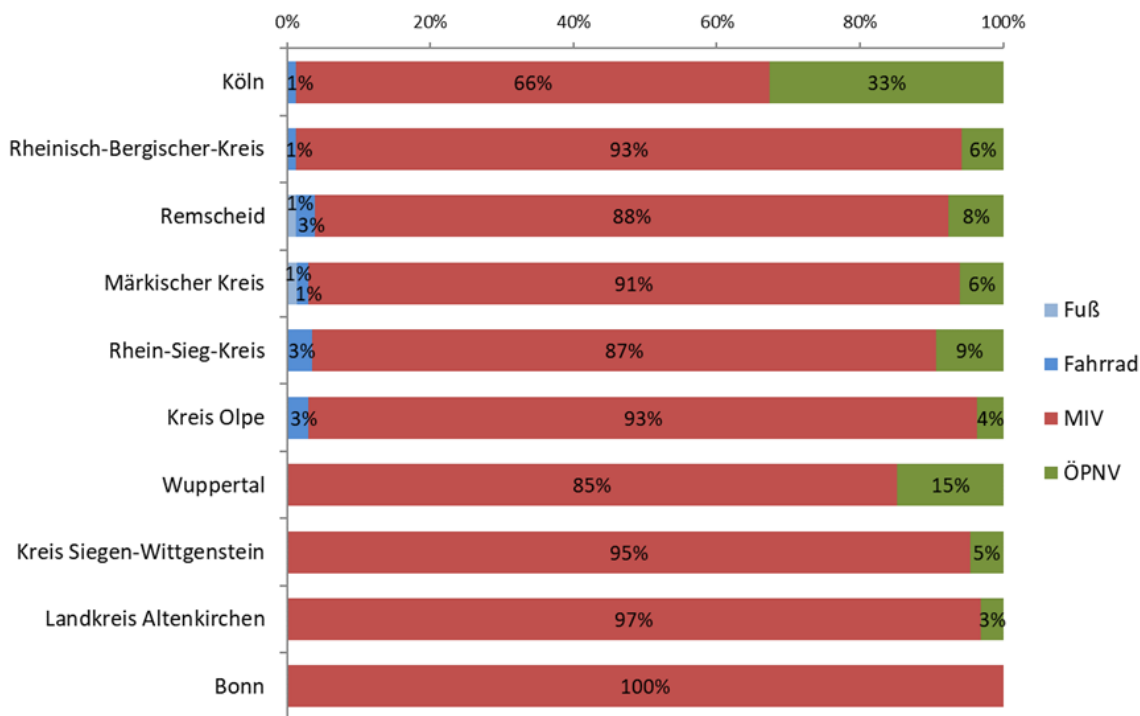


Abb. C Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Wegelängen

48 % der durchgeführten Wege im Oberbergischen Kreis sind kürzer als 5 km. Wege unter 2,5 km Distanz werden dabei vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt (10 % Rad- und 30 % Fußverkehrsanteil). Mit steigender Entfernung nimmt der Anteil dieser Verkehrsmittel allerdings zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs deutlich ab. Bei Wegelängen von mehr als 10 km werden hingegen nur noch 2 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

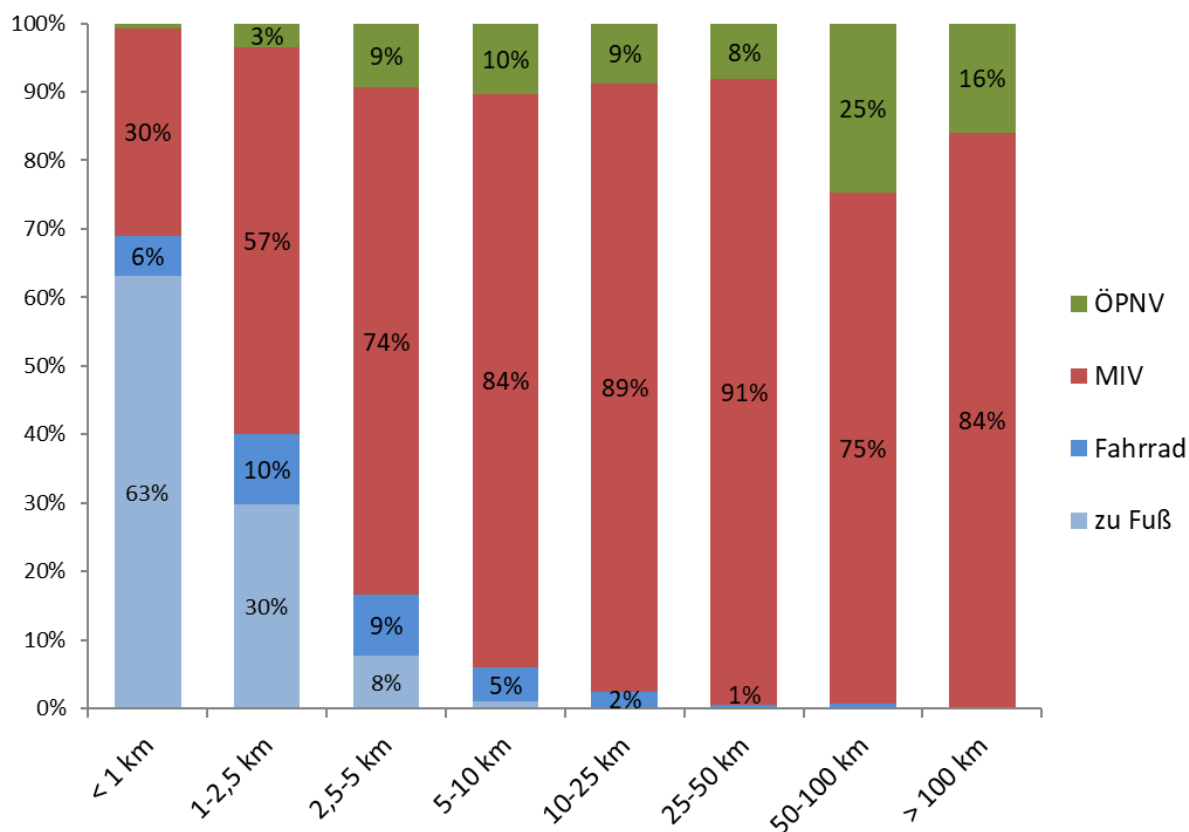


Abb. D Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die durchschnittliche Entfernung aller Wege der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis liegt bei 10,9 km. Dabei ist die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr mit ca. 1,1 km am geringsten und im Zugverkehr mit 46,4 km am höchsten. Die Länge der zurückgelegten Wege unterscheidet sich außerdem nach dem Wohnort der Personen, soziodemographischen Faktoren sowie dem Wegezweck.

1 Einleitung

Welche Mobilitätsarten nutzt die Bevölkerung im Oberbergischen Kreis? Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Mit der vorliegenden Mobilitätsuntersuchung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen gefunden werden. Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen im Kreis keine aktuellen Informationen vor.

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

Die letzte Erhebung dieser Art hat der Oberbergische Kreis im Jahr 2017 im Rahmen der MiD durchgeführt. Seither haben sich gesellschaftliche und technische Rahmenbedingungen teils deutlich verändert. Die Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern führt zu neuen Mobilitätsgewohnheiten im Radverkehr; Bike- und Carsharing sind auf dem Vormarsch. Zudem gewinnen alternative Antriebe und Angebote der Mikromobilität auch im ländlichen Raum an Bedeutung.

Unverkennbar ist, dass das Umweltbewusstsein im Verkehr und die gesellschaftliche Bereitschaft und Akzeptanz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel allgemein zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund liefert die vorliegende Mobilitätsbefragung ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung des aktuellen Mobilitätsgeschehens im Kreis. Sie bietet als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises und der Städte und Gemeinden. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Der Oberbergische Kreis liegt im Süd-Osten von Nordrhein-Westfalen und umfasst 13 Städte und Gemeinden sowie über 1.400 Dörfer und Weiler. Die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohner (EW) liegt im Kreis bei rund 284.000 EW. Die meisten EW beherbergt die Kreisstadt Gummersbach mit rund 53.000 EW, gefolgt von der Stadt Wiehl mit rund 26.000 EW und der Stadt Radevormwald



mit ca. 22.500 EW. Die niedrigsten EW zählen die Gemeinden Marienheide und Morsbach mit rund 14.000 bzw. 11.000 EW.

Der Oberbergische Kreis erstreckt sich über eine Fläche von rund 920 km². Davon entfällt der Großteil der Fläche mit 80 % auf Vegetations- und Gewässerfläche, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. 20,3 % der Gesamtfläche wird als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt. Die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 53 km, in Ost-West-Richtung sind es 38 km. Der höchste Punkt befindet sich in Homert (Gummersbach) mit 518 m über Normalnull (NN), der niedrigste mit knapp 100 m in Engelskirchen (Aggerniederung).¹

Der Kreis in seiner heutigen Zusammensetzung entstand durch die Kreisgebietsreform im Jahr 1975. In Zuge dessen wurden die damaligen Kreise Rheinisch-Bergischer-Kreis und Oberbergischer Kreis neu geordnet sowie der Rhein-Wupper-Kreis aufgelöst. Aus dem erstgenannten Kreis kamen die Städte Engelskirchen, Lindlar und Wipperfürth hinzu. Aus dem letztgenannten, aufgelösten Kreis wechselten die Städte Hückeswagen und Radevormwald in den Oberbergischen Kreis.

Stadt/Gemeinde	Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 2023)
Stadt Bergneustadt	19.135
Gemeinde Engelskirchen	20.529
Stadt Gummersbach	53.094
Stadt Hückeswagen	15.438
Gemeinde Lindlar	21.975
Gemeinde Marienheide	13.902
Gemeinde Morsbach	10.975
Gemeinde Nümbrecht	18.011
Stadt Radevormwald	22.491
Gemeinde Reichshof	19.402
Marktstadt Waldbröl	20.492
Stadt Wiehl	26.226
Hansestadt Wipperfürth	22.207
Oberbergischer Kreis	283.877

Abb. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner im Oberbergischen Kreis
(Quelle: Oberbergischer Kreis)

Umgeben wird der Oberbergische Kreis durch die Städte Remscheid und Wuppertal sowie den Ennepe-Ruhr-Kreis im Norden, den Märkischen Kreis und den Kreis Olpe im Osten, die Landkreise Altenkirchen und Rhein-Sieg-Kreis im Süden und

¹ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Kommunalprofil Oberbergischer Kreis Stand 2023, 2024.

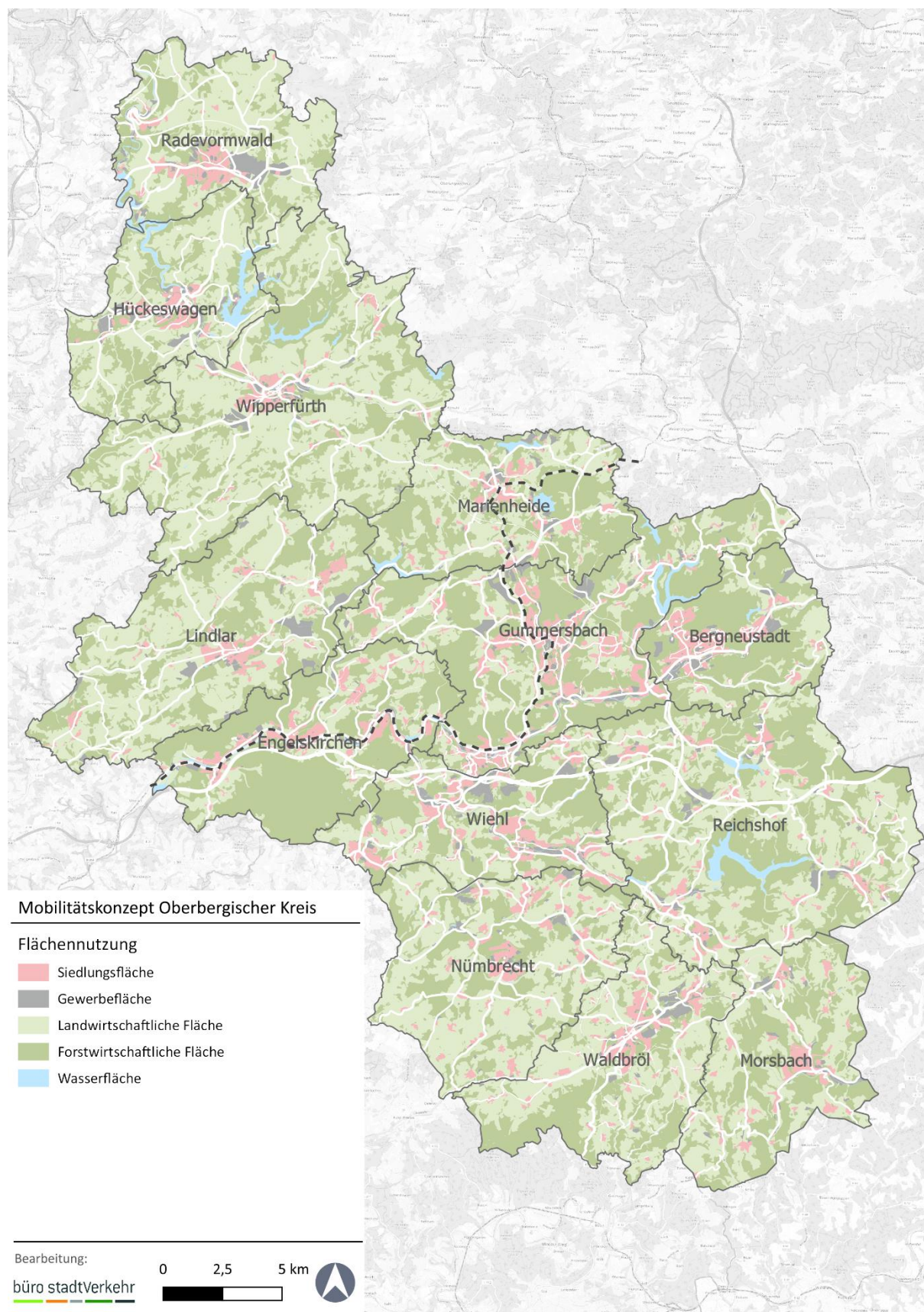


an den Rheinisch-Bergischen Kreis im Westen. Das überregionale Straßennetz und die Oberbergische Bahn haben eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Kreises und dienen darüber hinaus zur Anbindung an das Umland, allen voran in das Oberzentrum Köln. Von Westen nach Osten durchquert die A4 den Kreis in Richtung Köln und Olpe bzw. zur A45 nach Siegen und Dortmund. In Nord-Süd-Richtung existiert keine Autobahn, die durch den Kreis führt. Die bedeutende große Nord-Süd-Verbindung im Kreis ist die Bundesstraße (B) 256. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die B55, B237, B478 und B483 sowie die Landesstraßen, z. B. L95, L299, L302, L307 sowie L323 und L324. Innerhalb des Kreises werden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden überwiegend durch diese Bundes- und Landesstraßen verbunden. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehrt Linie RB25 von Köln über Overath und Gummersbach sowie Marienheide bis nach Meinerzhagen und weiter nach Lüdenscheid.

Der Oberbergische Kreis weist insgesamt ein negatives Pendlersaldo auf, d. h. die Anzahl der auspendelnden Personen über die Kreis- bzw. Gemeindegrenze ist höher als die Anzahl der einpendelnden Personen. Insgesamt können im Oberbergischen Kreis rund 32.400 Einpendler sowie 36.900 Auspendler gezählt werden. Die größte überregionale Pendlerverflechtung besteht mit Köln mit rund 5.600 Auspendlern. Weitere wichtige Pendlerverflechtungen bestehen zum Rheinisch-Bergischen Kreis (rund 9.500 Aus- bzw. Einpendler), zur Stadt Remscheid (rund 5.000 Aus- und Einpendler) sowie zum Märkischen Kreis (rund 5.700 Aus- und Einpendler).²

² Quelle: Pendleratlas – Pendlerströme und Statistiken für Deutschland – Nordrhein-Westfalen/Oberbergischer Kreis.





1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der Verkehrsdaten auf Kreisebene zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung im Oberbergischen Kreis. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher das Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Dabei steht auch die Identifikation von Stärken und Schwächen bezüglich der jeweiligen Verkehrsmittel und deren Angebote im Fokus. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Verlagerungspotenziale vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, mit welchen Verkehrsmitteln und aus welchen Gründen außerhäusliche Aktivitäten unternommen werden.



2 Vorbereitung und Durchführung

Im April 2023 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass sich die Mobilität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf die Repräsentativität, da die Befragten keine Tage wählen können, die nicht mit der normalen werktäglichen Mobilität vergleichbar sind und dementsprechend nicht zwangsläufig repräsentativ sind (z. B. Wahl eines Wochenendtages, Wahl eines Tages mit besonders hoher oder niedriger Mobilität, Wahl eines Tages mit besonders häufiger Fahrradnutzung oder des ÖPNV).

Den Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität im April insgesamt vier Stichtage zur Auswahl gestellt. Aufgrund fehlender Rückläufer wurde Mitte Juni 2023 eine Nacherhebung mit zwei weiteren Stichtagen durchgeführt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 18.600 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 13 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Kreises die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet auf der projekteigenen Homepage, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig. Zudem entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁴. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018.

⁴ Quelle: Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, AGFS NRW, 2009.



- Den eigentlichen Fragebogen (drei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu zwölf A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben mit Erklärungen zur Befragung und Aufruf zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen.
- Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage des Oberbergischen Kreises, auf der projekteigenen Homepage und auf der Homepage von büro stadtVerkehr. Zusätzlich konnte die Online-Befragung mittels eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz.
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat April bzw. Juni ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁵ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können. Da jedoch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (z. B. Fahrradnutzung, Wege zu Fuß) mitunter von der Witterung abhängen und vor allem in den Wintermonaten (Dezember bis März) tendenziell häufiger Wetterverhältnisse auftreten, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind gemäß den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS NRW am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Kreisverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 18.04.2023
- Donnerstag, der 20.04.2023

Um möglichen Verzögerungen bei der Verteilung der Unterlagen an die Haushalte vorzubeugen und allen Bürgern die Möglichkeit zu geben, an der Befragung teilzunehmen, unabhängig von etwaigen Verhinderungen wie beispielsweise Urlaub, wurden zwei zusätzliche Termine angeboten, an denen die Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

⁵ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020.



- Dienstag, der 25.04.2023
- Donnerstag, der 27.04.2023

Die Nacherhebung wurde an zwei weiteren Tagen durchgeführt. Aufgrund mehrerer Feiertage konnte diese erst Mitte Juni erfolgen:

- Dienstag, der 13.06.2023
- Donnerstag, der 15.06.2023

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

Stichtage	Wochentag	Temperatur	Wetterverhältnisse
18.04.2023	Dienstag	8 - 12 °C	Morgens bedeckt, Mix aus Sonne und Wolken, abends mäßige Brise
20.04.2023	Donnerstag	3 - 10 °C	Tagsüber bedeckt, einzelne Schauer möglich, abends mäßige Brise
25.04.2023	Dienstag	4 - 10 °C	Wechsel aus Sonne und Wolken, von 11 – 19 Uhr Regen möglich, leichte Brise
27.04.2023	Donnerstag	5 - 13 °C	Mix aus Sonne und Wolken, kein Regen, nachts leichte Brise
13.06.2023	Dienstag	18 - 24 °C	trocken, vormittags leichte Brise, 14 Stunden Sonne
15.06.2023	Donnerstag	16 - 23 °C	trocken, nachmittags leichte Brise, 10 Stunden Sonne

Abb. 2-1 Witterungsverhältnisse an den Stichtagen der Befragung

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

2.1.3 Stichprobe

Auf Kreisebene sollten mindestens Antworten von 4.070 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,1 % bezogen auf die Bevölkerung des Oberbergischen Kreises. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.



Grunddaten			Stichprobenumfang			
Stadt/Gemeinde	Einwohnerinnen & Einwohner (EW)	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für kreis-/ stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für kreis-/stadtweite Auswertung	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadt-/Gemeindeebene			
			EW	HA	EW	HA
Bergneustadt	18.626	9.313	200	100	2.240	1.120
Engelskirchen	19.378	9.689		105	2.320	1.160
			210			
Gummersbach	50.902	25.451	510	255	6.080	3.040
Hückeswagen	14.943	7.472	180	90	1.760	880
Lindlar	21.409	10.705	220	110	2.560	1.280
Marienheide	13.480	6.740	180	90	1.600	800
Morsbach	10.052	5.026	160	80	1.200	600
Nümbrecht	17.078	8.539	190	95	2.080	1.040
Radevormwald	21.924	10.962	220	110	2.640	1.320
Reichshof	18.567	9.284	200	100	2.240	1.120
Waldbröl	19.607	9.804	220	110	2.320	1.160
Wiehl	25.111	12.556	280	140	3.040	1.520
Wipperfürth	20.945	10.473		115	2.480	1.240
			230			
Oberbergischer Kreis	272.022	136.011	3.000	1.500	32.560	16.280

Abb. 2-2 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁶

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁷

Die Verteilung der Befragungsunterlagen erfolgt in vorab festgelegten Verteilungsgebieten innerhalb der kreisangehörigen Kommunen. Dabei werden geeignete Gebiete in Abstimmung mit dem Auftraggeber ausgewählt und die Quartiere entsprechend festgelegt. Geeignete Gebiete sind sowohl städtische als auch ländlich geprägte, zusammenhängende Gebiete (s. Abb. 2.3). Durch diesen „Verteilungsmix“ wird ein repräsentativer Querschnitt der Bevölkerung im Oberbergischen Kreis mit Befragungsunterlagen erreicht.

Die Auswertung erfolgt auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen, wobei die Verteilung auf einzelne Stadtteile erfolgt, sofern vorhanden. Es ist nicht das Ziel, in jedem Stadt- oder Ortsteil die Unterlagen zu verteilen, da die Ergebnisse auf Ebene der gesamten kreisangehörigen Kommunen ermittelt werden. Die Einteilung der Verteilungsgebiete basiert auf bestimmten Kriterien, um zusammenhängende Gebiete innerhalb der kreisangehörigen Kommunen zu ermitteln. Geschultes Personal wirft die Befragungsunterlagen in die Briefkästen, ohne Kenntnis

⁶ Quelle: Eigene Berechnung

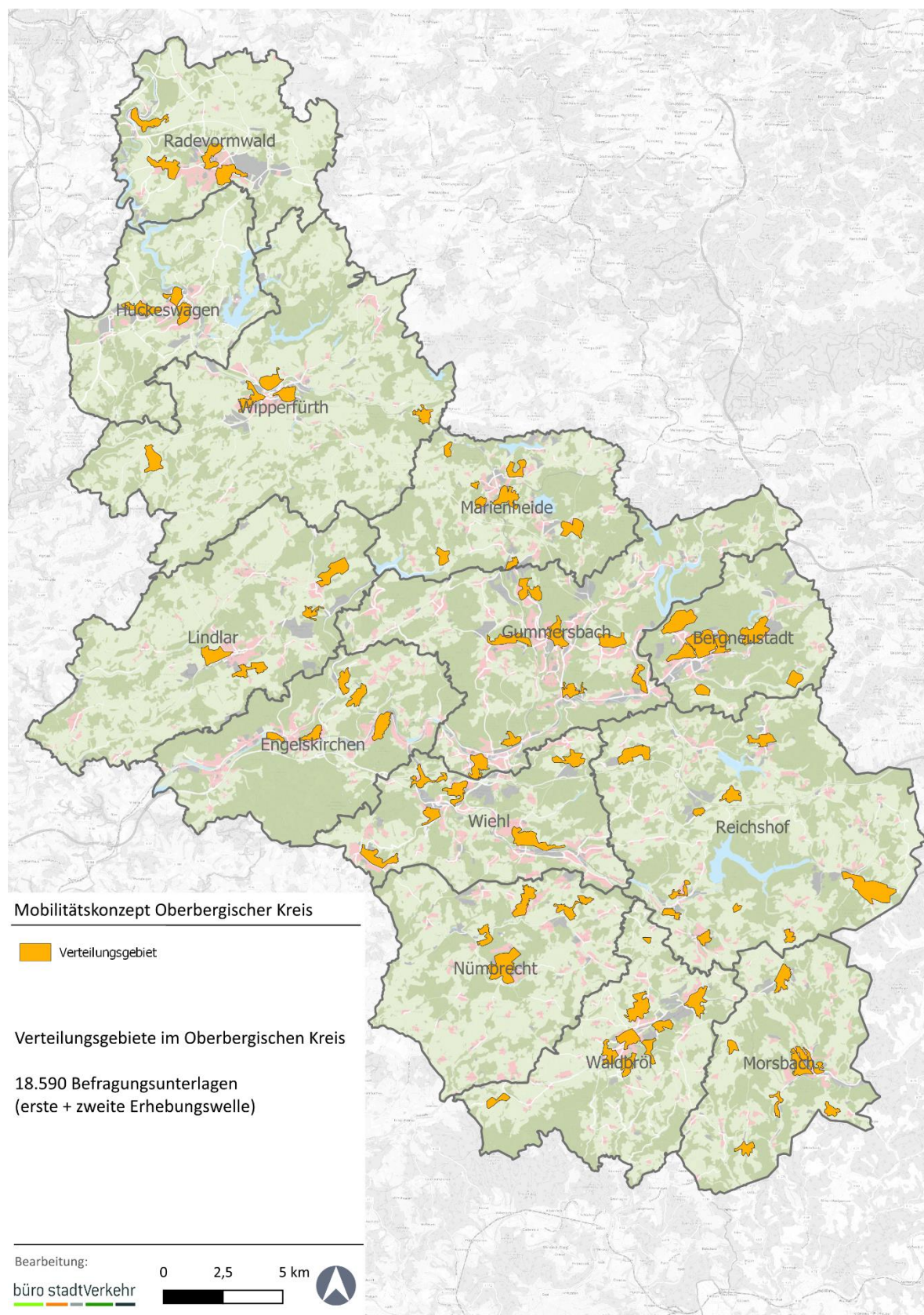
⁷ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39.



über die Bewohnerinnen und Bewohner zu haben. Es wird mindestens ein zusammenhängendes Verteilungsgebiet pro Kommune gewählt, wobei Gebiete mit weniger als zehn Einwohnern ausgeschlossen werden. Die Auswahl der Verteilungsgebiete erfolgt anhand verschiedener Kriterien wie Bebauungs- und Siedlungsdichte, Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Parks und Grünflächen, Nahversorgung und Hauptverkehrsstraßen.

Im Vergleich zum postalischen Versand erfordert diese Methode keine Stichprobenziehung von Adressen, da keine personenbezogenen Daten benötigt werden. Dadurch sind auch die datenschutzrechtlichen Anforderungen geringer, da keine Adressen verwendet werden und die Namen der Bürgerinnen und Bürger nicht auf den Unterlagen erscheinen. Somit entfällt im Anschreiben an die Haushalte die persönliche Anrede (stattdessen: „Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger“ o.ä.).



Abb. 2-3 Übersichtskarte der Verteilungsgebiete⁸⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

2.2 Information der Einwohnenden

Die Befragung wurde durch Mitteilungen in der lokalen Presse begleitet. Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis auch während des Befragungszeitraums die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage des Kreises sowie auf einer projektbegleitenden Internetseite möglich.⁹ Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürgerinnen und Bürgern zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten. Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Ebenso hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich bei Fragen bei den Ansprechpartnern der Kreisverwaltung des Oberbergischen Kreises zu melden.

⁹ www.obk.de/mobikon/ und www.mobigator.de/obk/



Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten



Fahren die Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie eher zu Fuß? Benutzen sie Bus und Bahn auf dem Weg zur Arbeit oder fahren sie lieber mit dem Fahrrad?

Solche aktuellen Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sind eine wichtige Grundlage für die Entwicklung und Überprüfung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte. Informationen darüber, welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, sind vom Oberbergischen Kreis von großem Interesse.

Daher möchte der Oberbergische Kreis Ihre Bürgerinnen und Bürger nun um Auskunft darüber bitten, welche Wege sie mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen. Bereits Ende April 2023 erhielten rund 16.500 zufällig ausgewählte Haushalte im Oberbergischen Kreis die Befragungsunterlagen. Für ein repräsentatives Ergebnis der Haushaltsbefragung werden Anfang Juni 2023 erneut Fragebögen an zufällig ausgewählte Haushalte verteilt. Die Stichprobe sind der 13.06. und 15.06.2023.

Das Ausfüllen des Fragebogens und damit die Teilnahme an der Befragung sind selbstverständlich freiwillig und anonym. Wahlweise können die Bürgerinnen und Bürger den Fragebogen schriftlich ausfüllen und kostenlos zurücksenden oder online sowie telefonisch an der Befragung teilnehmen.

Der Kreis erhofft sich eine hohe Teilnahmebereitschaft, um repräsentative Ergebnisse zu erzielen. Durchgeführt und ausgewertet wird die Befragung vom Team des büro stadVerkehr.

Noch ein Hinweis für die angeschriebenen Haushalte in der Stadt Wiehl: Sollten Haushalte zufällig bei der bereits durchgeführten Mobilitätsbefragung im Oktober 2021 ausgewählt worden sein, sind diese herzlich eingeladen, auch bei der jetzigen kreisweiten Befragung teilzunehmen. Einerseits werden die Angaben der Haushalte für den kreisweiten Vergleich des Mobilitätsverhaltens benötigt, andererseits werden im Fragebogen auch noch einmal andere Fragestellungen behandelt, die bei der Befragung im Oktober 2021 nicht untersucht wurden.

Sie haben einen Fragebogen und einen Zugangscode erhalten?

Unter dem nachstehenden Link gelangen Sie direkt zur Online-Vorsicht der Umfrage:

[Online-Fragebogen](#)

Was geschieht mit Ihren Daten?

Der Befragungsteil Ihres Fragebogens enthält eine Codenummer. Ihre Angaben bleiben bis zum Abschluss der Untersuchung in anonymisierter Form ohne Adresse und Namen gespeichert. Die Ergebnisse der Befragung werden textlich, in Tabellenform oder durch Grafiken für den ganzen Oberbergischen Kreis, bestimmte Städte oder festgelegte Personengruppen dargestellt. Angaben einzelner Personen sind nicht erkennbar oder zurückverfolgbar.

In jedem Fall gilt: Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig!

Wir würden uns sehr über Ihre Teilnahme freuen.

[FAQ zur Haushaltsbefragung](#)

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

Kreisverwaltung Oberbergischer Kreis

Herr Weber

Telefon: 02261/88-6172

E-Mail: Marcel.Weber@obk.de

büro stadVerkehr

Herr Lenz

Telefon: 02103/91159-17

E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

3 Befragungsmethodik

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

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.¹⁰

Zusätzliche Erhebungsmerkmale werden im nicht standardisierten Verfahren auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst (Zusatzfragebogen). Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten. Außerdem wurden verschiedene Fragen zu den Themenbereichen Radverkehr und ÖPNV sowie zu diversen Themen der Mobilität gestellt.

Auf der ersten Seite des Fragebogens wurden allgemeine Tipps zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben, um den Befragten zu verdeutlichen, wie sie den Bogen korrekt ausfüllen können.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

¹⁰ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z. B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im Oberbergischen Kreis erfüllt.



Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung) Gefahrene Kilometer pro Jahr Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> Alter, Geschlecht und Berufstätigkeit, Bildungsabschluss der Personen Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz, E-Bike-/Fahrradbesitz) Angabe zur Nutzung von Verkehrsmitteln werktags Fahrrad-/Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag 	<ul style="list-style-type: none"> Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit) Genutzte Verkehrsmittel Wegezweck 	<ul style="list-style-type: none"> Angabe zu Bewertung verschiedener Verkehrsangebote (Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn-, Autoverkehr) Fragen zum Radverkehr Fragen zum ÖPNV Fragen zu diversen Themen der Mobilität

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 1.792 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 3.628 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine kreisweite als auch eine differenzierte Auswertung auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 10 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Ebene der einzelnen Kommunen dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich	Rücklauf Personen (gesamt)	Rücklaufquote
Bergneustadt	100	102	188	6%
Engelskirchen	105	179	378	15%
Gummersbach	255	278	500	9%
Hückeswagen	90	137	275	16%
Lindlar	110	159	333	12%
Marienheide	90	95	207	10%
Morsbach	80	83	167	8%
Nümbrecht	95	102	179	10%
Radevormwald	110	135	290	10%
Reichshof	100	103	226	7%
Waldbröl	110	113	259	6%
Wiehl	140	155	301	9%
Wipperfürth	115	151	325	12%
Oberbergischer Kreis	1.500	1.792	3.628	10%

Abb. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Städte/Gemeinden



Die höchste Rücklaufquote wurde mit etwa 16 % in Hückeswagen erreicht. In Engelskirchen, Lindlar und Wipperfürth lag die Teilnahmequote mit mindestens 12 % ebenfalls über dem kreisweiten Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. 1.344 Haushalte nahmen auf diese Art teil (Anteil: 75 %), etwa 430 Haushalte nahmen online an der Befragung teil (Anteil: 24 %) und 18 auf telefonischem Weg (Anteil: 1 %).

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Fragebögen mit unvollständigen oder nicht nutzbaren Angaben wurden im Vorfeld aussortiert. Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle der auswertbaren Fragebögen wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

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

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

3.2.2 Datenauswertung

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

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer trugen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies konnten Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Ortsteile, Stadtteile oder Kommunen sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege wurden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des Verkehrszellenplans ist die eigene Einteilung von Verkehrszellen, insgesamt wurden bei der vorliegenden Erhebung 522 Verkehrszellen festgelegt. Dabei umfasste das Gebiet des Oberbergischen Kreises 373 Zellen. Die Städte und Gemeinden des Kreises haben eine detailliertere Einteilung erfahren, während die Einteilung zwischen den



kreisangehörigen Städten gröber ausfiel. Je weiter man sich in dem Zellenplan vom Oberbergischen Kreis entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte (z. B. Remscheid) wurden im Stadtgebiet noch detailliert unterteilt, die weiter entfernten Städte wurden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestanden Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

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



4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, Haushaltsstruktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit auf Ebene der Städte bzw. Gemeinden und auf Kreisebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.¹¹

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Oberbergischen Kreis beträgt gemäß der Stichprobe 2,02 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden von 1,75 Personen in Nümbrecht bis hin zu 2,29 Personen je Haushalt in Waldbröl (s. Abb. 4-1).

Stadt/Gemeinde	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushalts- größe
Bergneustadt	102	188	1,84
Engelskirchen	179	378	2,11
Gummersbach	278	500	1,80
Hückeswagen	137	275	2,01
Lindlar	159	333	2,09
Marienheide	95	207	2,18
Morsbach	83	167	2,01
Nümbrecht	102	179	1,75
Radevormwald	135	290	2,15
Reichshof	103	226	2,19
Waldbröl	113	259	2,29
Wiehl	155	301	1,94
Wipperfürth	151	325	2,15
Oberbergischer Kreis	1.792	3.628	2,02

Abb. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt kreisweit 44 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 30 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 12 %, 4-Personen-Haushalte zu 10 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu

¹¹ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der kreisweiten Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).



4 %. Zwischen den Städten bzw. Gemeinden lassen sich deutliche Unterschiede erkennen (s. Abb. 4-2).

In den Städten bzw. Gemeinden Wipperfürth und Marienheide liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte mit 54 % bzw. 51 % am höchsten. In Morsbach hingegen mit 35 % am niedrigsten. Hier sind vor allem 1-Personen-Haushalte stärker vertreten. Nümbrecht und Gummersbach haben mit 42 % und 40 % den höchsten Anteil an 1-Personen-Haushalten. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen.

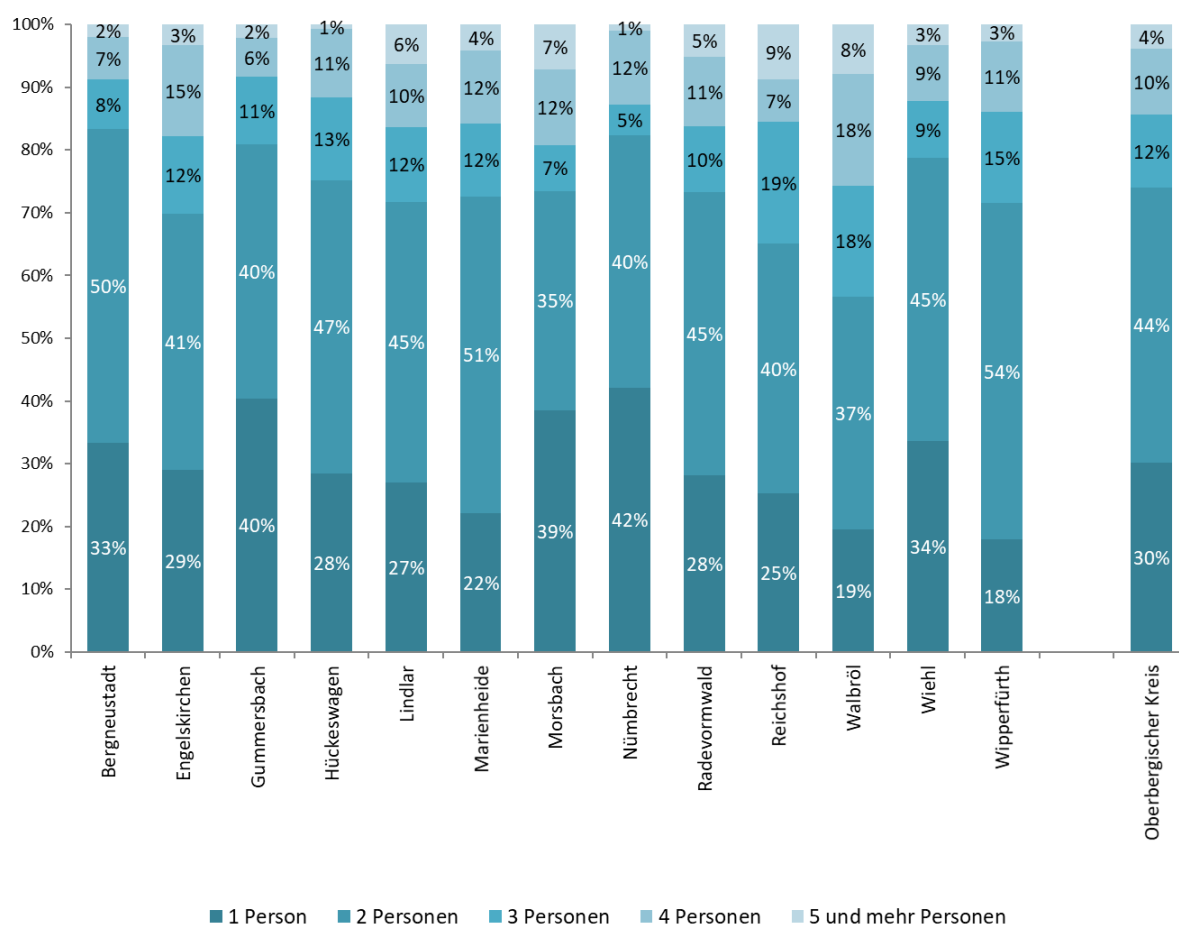


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Kreisweit haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Insgesamt liegt der Frauenanteil bei 52,2 % (ca. 1.900 Personen), der Männeranteil bei 47,8 % (ca. 1.700 Personen). Der höchste Frauenanteil in der Stichprobe wird in Nümbrecht mit 58,6 % erreicht; der höchste Männeranteil in Wipperfürth mit 52,2 %. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Ein-



wohner des Oberbergischen Kreises ist der Anteil von Frauen und Männern ausgeglichen. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen (s. Abb. 4-3).

Stadt/Gemeinde	weiblich	männlich
Bergneustadt	58,4%	41,6%
Engelskirchen	53,0%	47,0%
Gummersbach	53,4%	46,6%
Hückeswagen	50,4%	49,6%
Lindlar	51,1%	48,9%
Marienheide	53,4%	46,6%
Morsbach	52,9%	47,1%
Nümbrecht	58,6%	41,4%
Radevormwald	50,4%	49,6%
Reichshof	52,3%	47,7%
Waldbrohl	49,8%	50,2%
Wiehl	52,4%	47,6%
Wipperfürth	47,8%	52,2%
Oberbergischer Kreis	52,2%	47,8%

Abb. 4-3 Geschlecht nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)



4.3 Altersstruktur

Von den insgesamt 3.628 befragten Personen haben 3.449 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 67 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 24 Jahren – Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene – sind in der Stichprobe mit 16,4 % nur gering vertreten (ca. 590 Personen). Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde (s. Abb. 4-4).

Altersklasse								
Stadt/ Gemeinde	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Bergneustadt	4,7%	1,8%	7,1%	18,2%	26,5%	7,1%	13,5%	21,2%
Engelskirchen	8,8%	2,8%	6,1%	11,6%	33,1%	10,2%	19,6%	8,0%
Gummers- bach	4,7%	2,8%	4,5%	19,3%	23,8%	11,0%	18,3%	15,7%
Hückeswagen	7,4%	2,3%	7,0%	15,1%	23,6%	16,3%	12,4%	15,9%
Lindlar	9,5%	2,9%	2,9%	15,9%	32,7%	8,9%	18,1%	9,2%
Marienheide	8,5%	3,0%	9,0%	12,6%	31,7%	7,0%	16,1%	12,1%
Morsbach	3,9%	7,7%	6,5%	12,3%	31,6%	11,6%	11,6%	14,8%
Nümbrecht	7,1%	1,8%	2,9%	15,9%	22,9%	7,6%	18,2%	23,5%
Radevorm- wald	10,1%	2,9%	5,1%	13,0%	31,9%	9,8%	12,0%	15,2%
Reichshof	8,3%	3,2%	6,9%	19,9%	31,5%	8,3%	11,1%	10,6%
Waldbröl	13,2%	2,0%	9,2%	25,6%	20,8%	2,8%	12,4%	14,0%
Wiehl	8,7%	1,4%	4,8%	20,4%	26,6%	12,8%	17,3%	8,0%
Wipperfürth	6,3%	4,7%	4,7%	18,6%	35,0%	8,8%	12,0%	9,8%
Oberbergi- scher Kreis	7,8%	2,9%	5,7%	17,0%	28,6%	9,7%	15,3%	13,0%

Abb. 4-4 Altersstruktur nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

In 13,2 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 158 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden (s. Abb. 4-5).



Stadt/Gemeinde	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Bergneustadt	84,4%	8,9%	6,7%	0,0%
Engelskirchen	86,0%	9,1%	4,1%	0,8%
Gummersbach	88,8%	9,1%	2,1%	0,0%
Hückeswagen	93,3%	3,4%	2,5%	0,8%
Lindlar	83,3%	11,7%	5,0%	0,0%
Marienheide	89,8%	6,1%	4,1%	0,0%
Morsbach	89,6%	6,0%	3,0%	1,5%
Nümbrecht	76,3%	10,5%	13,2%	0,0%
Radevormwald	94,2%	4,1%	1,7%	0,0%
Reichshof	84,1%	11,0%	4,9%	0,0%
Waldbröl	78,0%	10,0%	10,0%	2,0%
Wiehl	90,6%	5,7%	3,8%	0,0%
Wipperfürth	73,9%	13,0%	13,0%	0,0%
Oberbergischer Kreis	86,8%	8,1%	4,7%	0,4%

Abb. 4-5 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)



4.4 Berufstätigkeit

Von den 3.628 teilnehmenden Personen sind im kreisweiten Durchschnitt 49,8 % berufstätig (ca. 1.800 Personen), nicht berufstätig sind 34,2 % der Befragten (ca. 1.240 Personen) und 16,0 % befinden sich in Ausbildung (ca. 580 Personen). Zwischen den einzelnen Kommunen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Die höchsten Anteile der Nichtberufstätigen liegen in Nümbrecht, Gummersbach und Hückeswagen vor. Die höchsten Anteile der sich in Ausbildung befindlichen Personen sind dagegen in Waldbröl, Marienheide, Morsbach und Radevormwald vorhanden. Hinsichtlich der Gruppe der Berufstätigen lassen sich die höchsten Anteile in Reichshof, Wiehl und Wipperfürth verzeichnen (s. Abb. 4-6).

Stadt/Gemeinde	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Bergneustadt	52,0%	37,4%	10,6%
Engelskirchen	53,2%	29,2%	17,6%
Gummersbach	44,1%	42,6%	13,3%
Hückeswagen	45,9%	38,7%	15,4%
Lindlar	53,3%	31,5%	15,3%
Marienheide	50,0%	31,1%	18,9%
Morsbach	49,4%	32,5%	18,2%
Nümbrecht	38,8%	50,6%	10,6%
Radevormwald	47,9%	33,9%	18,2%
Reichshof	57,0%	26,9%	16,1%
Waldbröl	43,7%	34,6%	21,7%
Wiehl	55,7%	29,2%	15,1%
Wipperfürth	55,6%	27,8%	16,7%
Oberbergischer Kreis	49,8%	34,2%	16,0%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Städten und Gemeinden des Oberbergischen Kreises lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung.¹² Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Städte und Gemeinden sowie des gesamten Krei-

¹² Datengrundlage bilden die zum Zeitpunkt der Erhebung von den Kommunen bereitgestellten aktuellen Bevölkerungsdaten.



ses auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen von büro stadt-Verkehr durchgeführten Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Deutschland lag im Jahr 2023 bei 2,03 Personen pro Haushalt (2,06 in NRW)¹³ Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die kreisweite Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.¹⁴ Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind, hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich. Hier wird zunächst die Grundgesamtheit im Oberbergischen Kreis aufgeführt (s. Abb. 4-7).

Stadt/Gemeinde	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 Pers.	Gesamt
Bergneustadt	3.362	2.744	1.280	933	501	8.820
Engelskirchen	3.992	3.109	1.447	963	392	9.903
Gummersbach	11.108	7.902	3.264	2.289	1.307	25.870
Hückeswagen	2.987	2.436	1.067	729	268	7.487
Lindlar	3.799	3.391	1.477	1.145	441	10.253
Marienheide	2.132	1.971	893	685	428	6.109
Morsbach	2.111	1.514	790	544	238	5.197
Nümbrecht	3.032	2.626	1.209	912	450	8.229
Radevormwald	4.467	3.592	1.462	1.055	410	10.986
Reichshof	3.161	2.771	1.288	1.001	500	8.721
Waldbröl	3.553	2.814	1.335	985	601	9.288
Wiehl	4.778	4.051	1.860	1.245	517	12.451
Wipperfürth	3.944	3.354	1.449	1.123	502	10.372
OBK absolute Zahlen	52.426	42.275	18.821	13.609	6.555	133.686
OBK prozentuale Anteile	39%	32%	14%	10%	5%	100%

Abb. 4-7 Haushaltsgröße im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit

In der nachfolgenden Abb. 4-8 werden die Haushaltsgröße der Grundgesamtheit und der Stichprobe gegenübergestellt und ein entsprechender Gewichtungsfaktor zur Hoch- bzw. Runterrechnung auf die Grundgesamtheit gebildet.

¹³ Quelle: Statistisches Bundesamt (2024): Themen. Gesellschaft und Umwelt. Bevölkerung. Haushalte und Familien. Haushalte nach Haushaltsgröße und Haushaltsmitgliedern.

¹⁴ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Ebene des gesamten Kreises dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen.



Haushaltsgröße (HH)	HH-Größe 1	HH-Größe 2	HH-Größe 3	HH-Größe 4	HH-Größe 5+
Bergneustadt	38%	31%	15%	11%	6%
Engelskirchen	40%	31%	15%	10%	4%
Gummersbach	43%	31%	13%	9%	5%
Hückeswagen	40%	33%	14%	10%	4%
Lindlar	37%	33%	14%	11%	4%
Marienheide	35%	32%	15%	11%	7%
Morsbach	41%	29%	15%	10%	5%
Nümbrecht	37%	32%	15%	11%	5%
Radevormwald	41%	33%	13%	10%	4%
Reichshof	36%	32%	15%	11%	6%
Waldbröl	38%	30%	14%	11%	6%
Wiehl	38%	33%	15%	10%	4%
Wipperfürth	38%	32%	14%	11%	5%
Verteilung Grundgesamtheit	39%	32%	14%	10%	5%
Haushaltsgröße (HH)	HH-Größe 1	HH-Größe 2	HH-Größe 3	HH-Größe 4	HH-Größe 5+
Bergneustadt	33%	50%	8%	7%	2%
Engelskirchen	29%	41%	12%	15%	3%
Gummersbach	40%	40%	11%	6%	2%
Hückeswagen	28%	47%	13%	11%	1%
Lindlar	27%	45%	12%	10%	6%
Marienheide	22%	51%	12%	12%	4%
Morsbach	39%	35%	7%	12%	7%
Nümbrecht	42%	40%	5%	12%	1%
Radevormwald	28%	45%	10%	11%	5%
Reichshof	25%	40%	19%	7%	9%
Waldbröl	19%	37%	18%	18%	8%
Wiehl	34%	45%	9%	9%	3%
Wipperfürth	18%	54%	15%	11%	3%
Verteilung Stichprobe	30%	44%	12%	11%	4%
Haushaltsgröße (HH)	HH-Größe 1	HH-Größe 2	HH-Größe 3	HH-Größe 4	HH-Größe 5+
Bergneustadt	1,14	0,62	1,85	1,54	2,90
Engelskirchen	1,39	0,77	1,19	0,67	1,18
Gummersbach	1,06	0,76	1,16	1,44	2,33
Hückeswagen	1,40	0,70	1,08	0,89	4,90
Lindlar	1,37	0,74	1,21	1,11	0,68



Marienheide	1,58	0,64	1,26	0,97	1,66
Morsbach	1,05	0,83	2,10	0,87	0,63
Nümbrecht	0,87	0,79	3,00	0,94	5,58
Radevormwald	1,44	0,72	1,28	0,86	0,72
Reichshof	1,44	0,80	0,76	1,69	0,66
Waldbröl	1,96	0,82	0,81	0,60	0,81
Wiehl	1,14	0,72	1,65	1,11	1,29
Wipperfürth	2,13	0,60	0,96	0,96	1,83
Gewichtung	1,38	0,73	1,41	1,05	1,94

Abb. 4-8 Gewichtungsfaktor Haushaltsgröße im Oberbergischen Kreis

Während die Haushaltsgrößen mit einer, drei und fünf Personen unterrepräsentiert sind und die Ergebnisse entsprechend hochgerechnet werden (Faktor 1,38, 1,41 und 1,94), haben überdurchschnittlich viele zwei Personenhaushalte an der Befragung teilgenommen, so dass die Zahl entsprechend nach unten korrigiert wird (Faktor 0,73). In der Abb. 4-9 werden die Haushaltsgrößen aus der Stichprobe und der Grundgesamtheit gegenübergestellt.

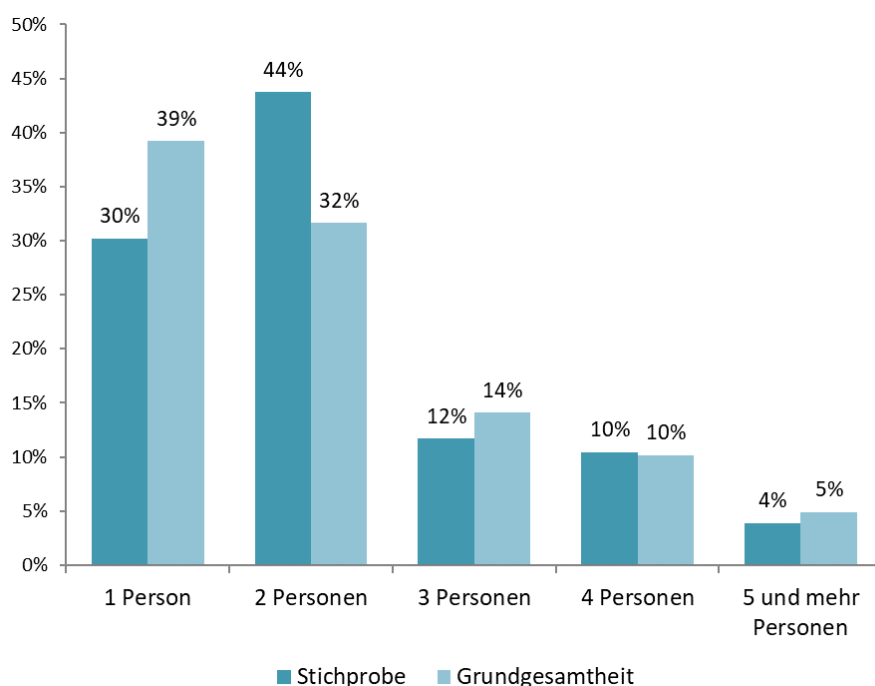


Abb. 4-9 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem Personen ab 60 Jahren in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Altersklasse 65 bis 74 Jahre 3 Prozentpunkte über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil

der Grundgesamtheit, vor allem wenig junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar. In der Abb. 4-10 sind zunächst alle Alterskohorten der Grundgesamtheit im Oberbergischen Kreis aufgeführt. Die Kohorte der Kleinkinder (0 bis 5 Jahre) ist lediglich zur Vervollständigung der Grundgesamtheit aufgeführt, da diese nicht eigenständig an der Befragung teilgenommen haben (s. Kap. 4.3).

Stadt/ Gemeinde	0-5 Jahre	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	> 75 Jahre	Gesamt
Bergneustadt	1.158	1.611	527	1.682	3.351	5.378	1.354	2.021	2.053	19.135
Engelskirchen	1.110	1.588	563	1.284	3.621	5.923	1.717	2.374	2.349	20.529
Gummersbach	3.193	4.447	1.515	4.388	10.309	14.218	3.773	5.549	5.702	53.094
Hückeswagen	814	1.150	419	1.076	2.595	4.554	1.283	1.802	1.745	15.438
Lindlar	1.288	1.849	570	1.541	3.836	6.298	1.847	2.405	2.341	21.975
Marienneide	948	1.312	462	1.025	2.409	3.826	1.042	1.465	1.413	13.902
Morsbach	552	870	290	766	1.874	3.261	899	1.225	1.238	10.975
Nümbrecht	1.107	1.646	536	1.277	3.114	5.168	1.392	1.991	1.780	18.011
Radevormwald	1.207	1.741	611	1.516	3.795	6.433	1.803	2.570	2.815	22.491
Reichshof	1.185	1.750	641	1.402	3.408	5.746	1.537	1.985	1.748	19.402
Waldbröl	1.443	1.997	677	1.601	3.886	5.380	1.496	2.158	1.854	20.492
Wiehl	1.420	2.037	704	1.920	4.525	7.479	2.100	2.835	3.206	26.226
Wipperfürth	1.223	1.841	656	1.634	3.979	6.344	1.633	2.436	2.461	22.207
OBK absolute Zahlen	16.648	23.839	8.171	21.112	50.702	80.008	21.876	30.816	30.705	283.877
OBK prozentuale Anteile	6%	9%	3%	8%	19%	30%	8%	12%	11%	100%

Abb. 4-10 Altersklassen im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit

In der Abb. 4-11 wird deutlich, dass nahezu alle Altersklassen mit Ausnahme der Kohorte der 65- bis 74-Jährigen nach oben korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Altersklasse der 18- bis 24-Jährigen.



	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	> 75 Jahre
Bergneustadt	9%	3%	9%	19%	30%	8%	11%	11%
Engelskirchen	8%	3%	7%	19%	31%	9%	12%	12%
Gummersbach	9%	3%	9%	21%	28%	8%	11%	11%
Hückeswagen	8%	3%	7%	18%	31%	9%	12%	12%
Lindlar	9%	3%	7%	19%	30%	9%	12%	11%
Marienheide	10%	4%	8%	19%	30%	8%	11%	11%
Morsbach	8%	3%	7%	18%	31%	9%	12%	12%
Nümbrecht	10%	3%	8%	18%	31%	8%	12%	11%
Radevormwald	8%	3%	7%	18%	30%	8%	12%	13%
Reichshof	10%	4%	8%	19%	32%	8%	11%	10%
Waldbröl	10%	4%	8%	20%	28%	8%	11%	10%
Wiehl	8%	3%	8%	18%	30%	8%	11%	13%
Wipperfürth	9%	3%	8%	19%	30%	8%	12%	12%
Verteilung Grundgesamtheit	9%	3%	8%	19%	30%	8%	12%	11%
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	> 75 Jahre
Bergneustadt	5%	2%	7%	18%	26%	7%	14%	21%
Engelskirchen	9%	3%	6%	12%	33%	10%	20%	8%
Gummersbach	5%	3%	4%	19%	24%	11%	18%	16%
Hückeswagen	7%	2%	7%	15%	24%	16%	12%	16%
Lindlar	10%	3%	3%	16%	33%	9%	18%	9%
Marienheide	9%	3%	9%	13%	32%	7%	16%	12%
Morsbach	4%	8%	6%	12%	32%	12%	12%	15%
Nümbrecht	7%	2%	3%	16%	23%	8%	18%	24%
Radevormwald	10%	3%	5%	13%	32%	10%	12%	15%
Reichshof	8%	3%	7%	20%	31%	8%	11%	11%
Waldbröl	13%	2%	9%	26%	21%	3%	12%	14%
Wiehl	9%	1%	5%	20%	27%	13%	17%	8%
Wipperfürth	6%	5%	5%	19%	35%	9%	12%	10%
Verteilung Stichprobe	8%	3%	6%	17%	29%	9%	15%	14%
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	> 75 Jahre
Bergneustadt	1,90	1,66	1,33	1,02	1,13	1,07	0,83	0,54
Engelskirchen	0,93	1,05	1,09	1,61	0,92	0,87	0,63	1,51
Gummersbach	1,91	1,10	1,97	1,07	1,20	0,68	0,61	0,73



Hückeswagen	1,07	1,23	1,05	1,17	1,32	0,54	0,99	0,75
Lindlar	0,94	0,96	2,61	1,17	0,93	1,00	0,64	1,23
Marienheide	1,19	1,18	0,87	1,48	0,93	1,14	0,70	0,90
Morsbach	2,16	0,36	1,14	1,47	0,99	0,74	1,01	0,80
Nümbrecht	1,38	1,80	2,57	1,16	1,33	1,08	0,65	0,45
Radevormwald	0,81	0,99	1,40	1,37	0,95	0,87	1,01	0,87
Reichshof	1,15	1,09	1,11	0,94	1,00	1,01	0,98	0,90
Waldbröl	0,79	1,78	0,91	0,80	1,36	2,80	0,91	0,70
Wiehl	0,95	2,05	1,60	0,89	1,13	0,66	0,66	1,62
Wipperfürth	1,39	0,66	1,65	1,02	0,86	0,88	0,97	1,20
Gewichtung	1,27	1,22	1,48	1,17	1,08	1,03	0,82	0,94

Abb. 4-11 Gewichtungsfaktor Altersklasse im Oberbergischen Kreis

In der Abb. 4-12 werden die Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit im Kreisgebiet noch einmal deutlich.

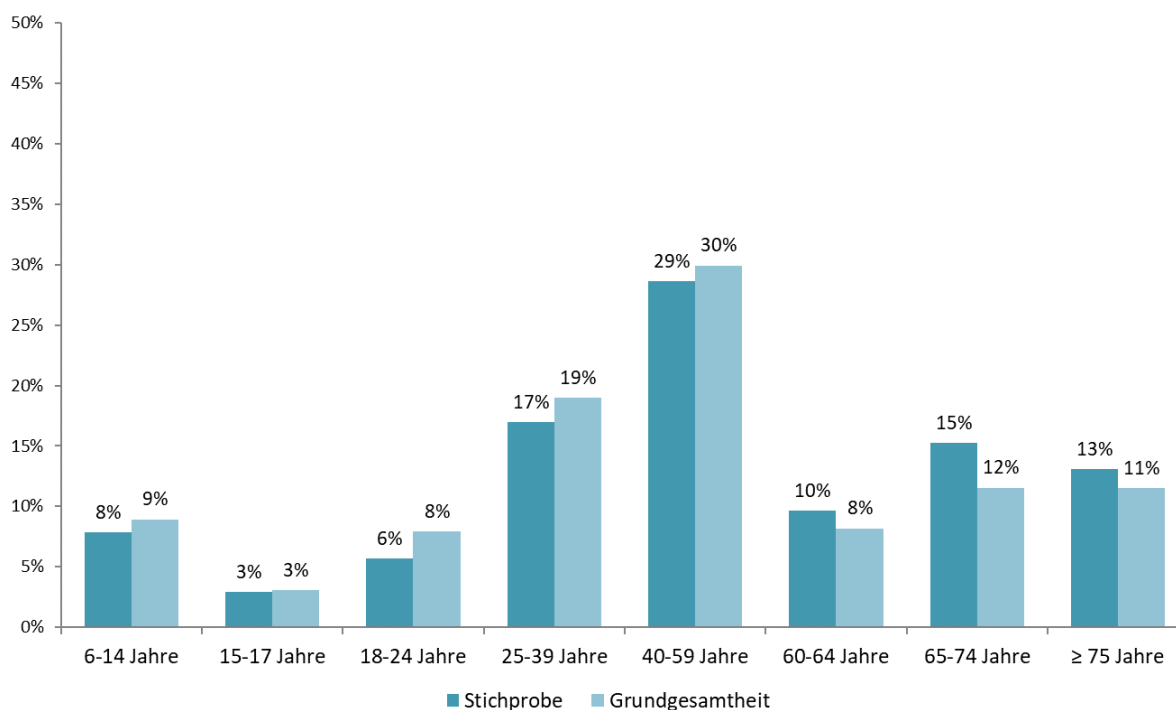


Abb. 4-12 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen (ca. 3 %). Der Anteil an weiblichen Personen ist in der Stichprobe leicht erhöht. Demnach ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden. In der folgenden Abb. 4-13 ist die Grundgesamtheit im Oberbergischen Kreis aufgelistet.

Stadt/ Gemeinde	männlich	weiblich	Gesamt
Bergneustadt	9.408	9.727	19.135
Engelskirchen	10.039	10.490	20.529
Gummersbach	26.420	26.674	53.094
Hückeswagen	7.679	7.759	15.438
Lindlar	10.826	11.149	21.975
Marienheide	6.929	6.973	13.902
Morsbach	5.531	5.444	10.975
Nümbrecht	8.892	9.119	18.011
Radevormwald	11.061	11.430	22.491
Reichshof	9.738	9.664	19.402
Waldbröl	10.147	10.345	20.492
Wiehl	12.879	13.347	26.226
Wipperfürth	11.055	11.152	22.207
OBK absolute Zahlen	140.604	143.273	283.877
OBK prozentuale Anteile	50%	50%	100%

Abb. 4-13 Geschlechterverteilung im Oberbergischen Kreis Grundgesamtheit

In der Abb. 4-14 wird die Hochrechnung der männlichen Teilnehmer um den Faktor 1,05 ersichtlich.

	Geschlecht männlich	Geschlecht weiblich
Bergneustadt	49%	51%
Engelskirchen	49%	51%
Gummersbach	50%	50%
Hückeswagen	50%	50%
Lindlar	49%	51%
Marienheide	50%	50%
Morsbach	50%	50%
Nümbrecht	49%	51%
Radevormwald	49%	51%
Reichshof	50%	50%
Waldbröl	50%	50%
Wiehl	49%	51%
Wipperfürth	50%	50%
Verteilung Grundgesamtheit	50%	50%
	Geschlecht männlich	Geschlecht weiblich
Bergneustadt	42%	58%
Engelskirchen	47%	53%
Gummersbach	47%	53%
Hückeswagen	50%	50%
Lindlar	49%	51%
Marienheide	47%	53%
Morsbach	47%	53%
Nümbrecht	41%	59%
Radevormwald	50%	50%
Reichshof	48%	52%
Waldbröl	50%	50%



Wiehl	48%	52%
Wipperfürth	52%	48%
Verteilung Stichprobe	47%	53%
	Geschlecht männlich	Geschlecht weiblich
Bergneustadt	1,18	0,87
Engelskirchen	1,04	0,96
Gummersbach	1,07	0,94
Hückeswagen	1,00	1,00
Lindlar	1,01	0,99
Marienheide	1,07	0,94
Morsbach	1,07	0,94
Nümbrecht	1,19	0,86
Radevormwald	0,99	1,01
Reichshof	1,05	0,95
Waldbröl	0,99	1,01
Wiehl	1,03	0,97
Wipperfürth	0,95	1,05
Gewichtung	1,05	0,96

Abb. 4-14 Gewichtungsfaktor Geschlecht im Oberbergischen Kreis

In der Abb. 4-15 werden die geringen Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit im Kreisgebiet deutlich.

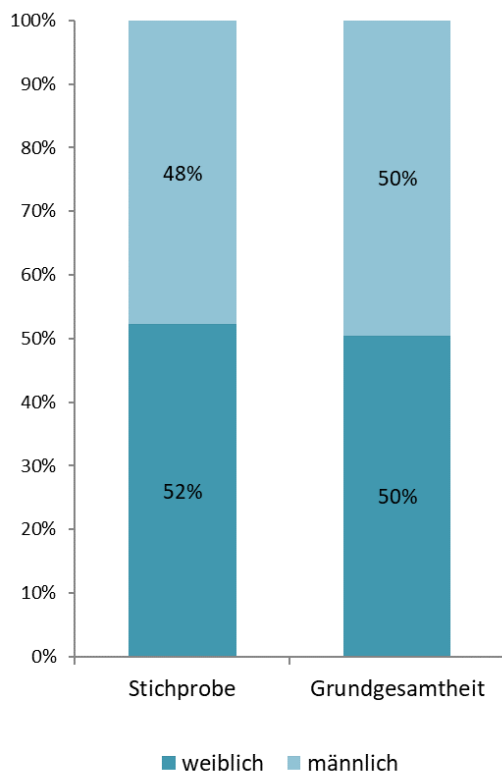


Abb. 4-15 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit (Auswertung auf Personenebene)



4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen (s. Kap. 4.5). Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden des Kreises. Alle nachfolgenden Abbildungen, Tabellen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

Die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen beschäftigt sich mit der Analyse der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und der Fahrzeugausstattung der Haushalte. Außerdem werden die Mobilitätsvoraussetzungen der befragten Personen näher beleuchtet sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge werden die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bezogen auf Stadt- bzw. Gemeindeebene ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 93 % der befragten Haushalte im Oberbergischen Kreis besitzen mindestens einen Pkw, die übrigen 7 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw im Haushalt. 40 % der Haushalte geben an, zwei oder mehr Pkw zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,43 Pkw. Der Autobesitz liegt im Oberbergischen Kreis höher als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen rund 77 % der Haushalte über mindestens einen eigenen Pkw.¹⁵

Hinsichtlich E-Pkw geben 13 % der Haushalte an, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,14 E-Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,20. 16 % der Haushalte gaben an, mindestens ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp

¹⁵ Quelle: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2023.



13 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 3 % der Haushalte sind zwei oder mehr Motorräder und/ oder Krads verfügbar.

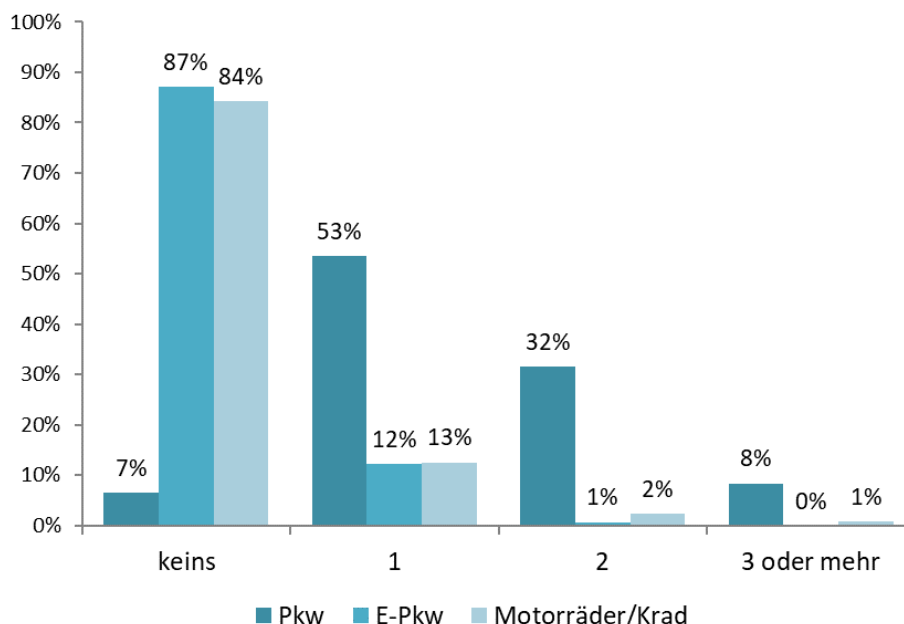


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/-roller/Mofas je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Bergneustadt und Hückeswagen wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,27, bzw. 1,32 Pkw je Haushalt auf. Darauf folgt Gummersbach mit 1,33 Pkw je Haushalt. In Marienheide und Reichshof hingegen liegen die Besitzquote mit 1,62 bzw. 1,60 Pkw je Haushalt über dem kreisweiten Durchschnitt (s. Abb. 5-2). Gründe für die Abweichungen in den Pkw-Besitzquoten sind zum einen die kompakteren Siedlungsstrukturen mit guter Versorgungsinfrastruktur in Bergneustadt, Hückeswagen und Gummersbach, wodurch sich auch die höheren Modal Split-Anteile beim Fuß- und Radverkehr erklären lassen (s. Kap. 6.2), und zum anderen der höhere Quell- und Zielverkehr (s. Kap. 6.5). Die überwiegende Mehrheit der täglichen Wege findet kommunenübergreifend statt und sind daher länger.

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Oberbergischen Kreis liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 706 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich der Städte und Gemeinden weist Nümbrecht mit 843 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Waldbröl mit 674 Pkw hingegen den geringsten.¹⁶ Im

¹⁶ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den kommunalen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.



Vergleich zum Bundesdurchschnitt mit 591 Pkw je 1.000 Einwohner¹⁷ und dem Landesdurchschnitt mit 578 Pkw je Einwohner¹⁸ liegt der Wert aus dem Oberbergischen Kreis um rund 120 Pkw je 1.000 Einwohner darüber. Die Gründe dafür liegen in der flächenintensiven Siedlungsstruktur und der damit einhergehenden niedrigen Siedlungsdichte, den punktuell fehlenden Versorgungsstrukturen und -einrichtungen. Hierzu gehört auch die Anbindung an einen regelmäßigen Linienbetrieb im ÖPNV, welcher in den kompakteren Siedlungskernen und Stadtzentren besser als in den peripheren Lagen ist.

Stadt/Gemeinde	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Bergneustadt	10%	60%	22%	8%	1,27	689
Engelskirchen	4%	58%	32%	6%	1,43	677
Gummersbach	10%	55%	28%	7%	1,33	739
Hückeswagen	8%	56%	31%	4%	1,32	658
Lindlar	5%	47%	40%	7%	1,52	726
Marienheide	4%	45%	37%	14%	1,62	743
Morsbach	6%	49%	32%	13%	1,57	780
Nümbrecht	2%	55%	36%	7%	1,48	843
Radevormwald	11%	51%	29%	8%	1,38	642
Reichshof	4%	47%	38%	11%	1,60	729
Waldbröl	9%	50%	34%	7%	1,43	624
Wiehl	3%	56%	30%	12%	1,51	778
Wipperfürth	2%	58%	33%	7%	1,45	674
Oberbergischer Kreis	7%	53%	32%	8%	1,43	706

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich der E-Fahrzeuge¹⁹ fällt die Besitzquote mit 0,14 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw geringer aus. Insbesondere in Waldbröl und Hückeswagen ist die Anzahl an E-Pkw mit 17 bzw. 20 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste Besitzquote an E-Pkw weisen Wipperfürth und Nümbrecht mit 199 bzw. 214 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf (s. Abb. 5-3). NRW-weit liegt der Anteil an E-Fahrzeugen bei gut 750.000 Fahrzeugen (7,2 %). Die Anzahl an E-Pkw pro 1.000 Einwohner beläuft sich damit auf rund 41 E-Fahrzeuge und liegt damit je nach Kommune im Oberbergischen Kreis leicht darüber. Ausnahmen bilden hier die Spitzenreiter Wipperfürth und Nümbrecht. Auf Bundesebene sind es rund 1,5 Mio. E-Fahrzeuge im Jahr 2024 (3,0 %). Auf Einwohnerebene heruntergerechnet entspricht dies in etwa 18 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

¹⁷ Kraftfahrt-Bundesamt: Statistik. Fahrzeuge. Bestand, 2024.

¹⁸ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Strukturdaten. Strukturdaten Verkehr, 2024.

¹⁹ E-Fahrzeuge = Battery Electric Vehicle und Hybridfahrzeuge inkl. Plug-In



Stadt/Gemeinde	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Bergneustadt	92%	8%	0%	0,08	43
Engelskirchen	87%	10%	4%	0,17	81
Gummersbach	91%	9%	1%	0,10	56
Hückeswagen	96%	4%	0%	0,04	20
Lindlar	83%	16%	1%	0,18	86
Marienheide	80%	19%	1%	0,21	96
Morsbach	93%	6%	1%	0,08	40
Nümbrecht	65%	35%	0%	0,35	199
Radevormwald	90%	10%	0%	0,10	47
Reichshof	89%	11%	0%	0,11	50
Waldbröl	96%	4%	0%	0,04	17
Wiehl	87%	13%	1%	0,14	72
Wipperfürth	57%	41%	3%	0,46	214
Oberbergischer Kreis	87%	12%	1%	0,14	69

Abb. 5-3 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Besitzquote der motorisierten Zweiräder fällt im Vergleich zur Ausstattung mit Pkw in den kreisangehörigen Kommunen geringer aus. Im kreisweiten Durchschnitt beträgt diese 0,20 motorisierte Zweiräder je Haushalt. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads weisen vor allem die Kommunen Wipperfürth, Reichshof und Gummersbach auf. In Hückeswagen, Waldbröl und Radevormwald sind dagegen kaum motorisierte Zweiräder vorhanden (s. Abb. 5-4).



Stadt/Gemeinde	kein mot. Zweirad	1 mot. Zweirad	2 mot. Zweirä- der	3 oder mehr mot. Zweiräder	Mot. Zwei- rad je Haushalt	Mot. Zwei- rad je 1.000 EW
Bergneustadt	90%	4%	3%	3%	0,19	103
Engelskirchen	87%	10%	2%	1%	0,17	81
Gummersbach	85%	10%	4%	1%	0,23	128
Hückeswagen	89%	10%	1%	0%	0,12	60
Lindlar	84%	12%	3%	1%	0,20	95
Marienheide	84%	14%	2%	0%	0,18	83
Morsbach	85%	11%	4%	0%	0,19	94
Nümbrecht	81%	19%	0%	0%	0,19	108
Radevormwald	87%	10%	2%	0%	0,15	70
Reichshof	79%	17%	2%	2%	0,28	128
Waldbröl	88%	11%	2%	0%	0,14	61
Wiehl	84%	14%	1%	1%	0,20	103
Wipperfürth	62%	34%	2%	1%	0,43	200
Oberbergischer Kreis	84%	13%	2%	1%	0,20	99

Abb. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller/Mofas je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

72 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 28 % aller Haushalte kein Fahrrad (Bundesdurchschnitt: 80 % der Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung im Jahr 2023)²⁰. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 48 % aller Haushalte. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes²¹ ist mittlerweile häufig verbreitet. In 39 % der Haushalte stehen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. Dieser Wert ist doppelt so hoch wie der Durchschnitt von rund 18 % in NRW.²² Lastenräder sind weniger stark verbreitet. Hier besitzt 1 % der Haushalte ein solches Verkehrsmittel (s. Abb. 5-5).

²⁰ Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Themen. Mobilität. Fahrradverkehr, 2024.

²¹ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich.

²² Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: NRW: Anteil der Privathaushalte mit Pedelecs so hoch wie nie zuvor, 2024.



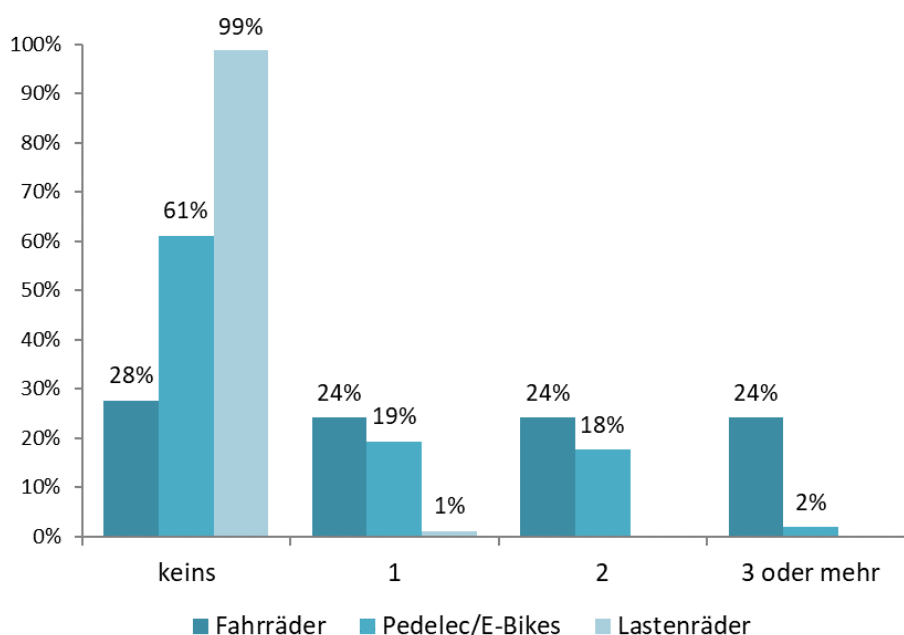


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und Lastenräder je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der durchschnittliche Haushalt im Oberbergischen Kreis besitzt 1,67 Fahrräder. Dies entspricht 825 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städte und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Gummersbach (1,39 Fahrräder je Haushalt) und Bergneustadt (1,50 Fahrräder je Haushalt) unter dem kreisweiten Durchschnitt liegt, ist sie in Nümbrecht und Wipperfürth mit einer Besitzquote von 2,17 bzw. 2,12 Fahrräder je Haushalt erhöht (s. Abb. 5-6).

Stadt/ Gemeinde	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Bergneustadt	22%	35%	26%	18%	1,50	814
Engelskirchen	21%	23%	29%	27%	1,86	881
Gummersbach	36%	25%	19%	20%	1,39	773
Hückeswagen	30%	27%	21%	23%	1,57	782
Lindlar	30%	19%	20%	32%	1,86	888
Marienheide	28%	9%	27%	36%	2,09	959
Morsbach	30%	22%	22%	26%	1,61	800
Nümbrecht	14%	26%	30%	30%	2,17	1237
Radevormwald	35%	20%	23%	22%	1,53	712
Reichshof	24%	25%	26%	26%	1,82	829
Waldbröl	25%	29%	32%	15%	1,53	668
Wiehl	34%	22%	22%	22%	1,54	793
Wipperfürth	8%	30%	31%	31%	2,12	985
Oberbergischer Kreis	28%	24%	24%	24%	1,67	825

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)



Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,61 Pedelecs bzw. E-Bikes auf Ebene des Kreises auf. Dies entspricht 301 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Radevormwald und Hückeswagen mit 0,40 und 0,43 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Nümbrecht und Bergneustadt mit 1,06 und 1,01 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor (s. Abb. 5-7).

Stadt/Gemeinde	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bikes/ Pe- delecs	3 oder mehr E- Bikes/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haus- halt	E-Bike/ Pedelec je 1.000 EW
Bergneustadt	37%	25%	35%	3%	1,01	548
Engelskirchen	56%	21%	20%	3%	0,72	341
Gummersbach	58%	21%	19%	2%	0,74	411
Hückeswagen	71%	16%	12%	1%	0,43	214
Lindlar	56%	18%	22%	4%	0,76	363
Marienheide	54%	27%	18%	1%	0,67	307
Morsbach	56%	20%	21%	3%	0,75	373
Nümbrecht	36%	26%	34%	4%	1,06	604
Radevormwald	75%	11%	13%	1%	0,40	186
Reichshof	57%	21%	20%	2%	0,67	305
Waldbröl	66%	14%	18%	2%	0,57	249
Wiehl	64%	21%	12%	3%	0,55	283
Wipperfürth	35%	37%	25%	4%	0,97	451
Oberbergischer Kreis	61%	19%	18%	2%	0,61	301

Abb. 5-7 Anzahl E-Bikes/Pedelecs je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)



Bezüglich der Lastenräder lässt sich eine kreisweite Quote von durchschnittlich 0,01 Lastenräder je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 5 Lastenräder je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an Lastenrädern in den einzelnen Städten und Gemeinden aus. Die höchsten Besitzquoten liegen in Hückeswagen und Engelskirchen mit 0,04 bzw. 0,03 Lastenräder je Haushalt vor (s. Abb. 5-8).

Stadt/Gemeinde	kein Lastenrad	1 Lastenrad	Lastenrad je Haushalt	Lastenrad je 1.000 EW
Bergneustadt	98%	2%	0,02	11
Engelskirchen	97%	3%	0,03	14
Gummersbach	99%	1%	0,01	6
Hückeswagen	96%	4%	0,04	20
Lindlar	99%	1%	0,01	5
Marienheide	98%	2%	0,02	9
Morsbach	100%	0%	0,00	0
Nümbrecht	100%	0%	0,00	0
Radevormwald	99%	1%	0,01	5
Reichshof	100%	0%	0,00	0
Waldbröl	99%	1%	0,01	4
Wiehl	100%	0%	0,00	0
Wipperfürth	100%	0%	0,00	0
Oberbergischer Kreis	99%	1%	0,01	5

Abb. 5-8 Anzahl Lastenräder je Haushalt und Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Mobilitätserhebung befasst sich mit dem Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV und dem Führerschein. Beides hat einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen. Die Besitzquoten geben einen ersten Hinweis darauf, welcher Anteil der Befragten möglicherweise auf das Auto oder den ÖPNV angewiesen ist bzw. wer tendenziell wahlfrei in seiner Verkehrsmittelnutzung ist.

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 12 % der befragten Personen im Oberbergischen Kreis besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Deutschlandticket etc.). Zeitkartenbesitzer sind meist dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie haben andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.



Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Städten und Gemeinden mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Für den Zeitkartenbesitz spielen darüber hinaus weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der kreisweiten ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten reichen von 4 % in Waldbröl bis zu 20 % in Gummersbach (s. Abb. 5-9).

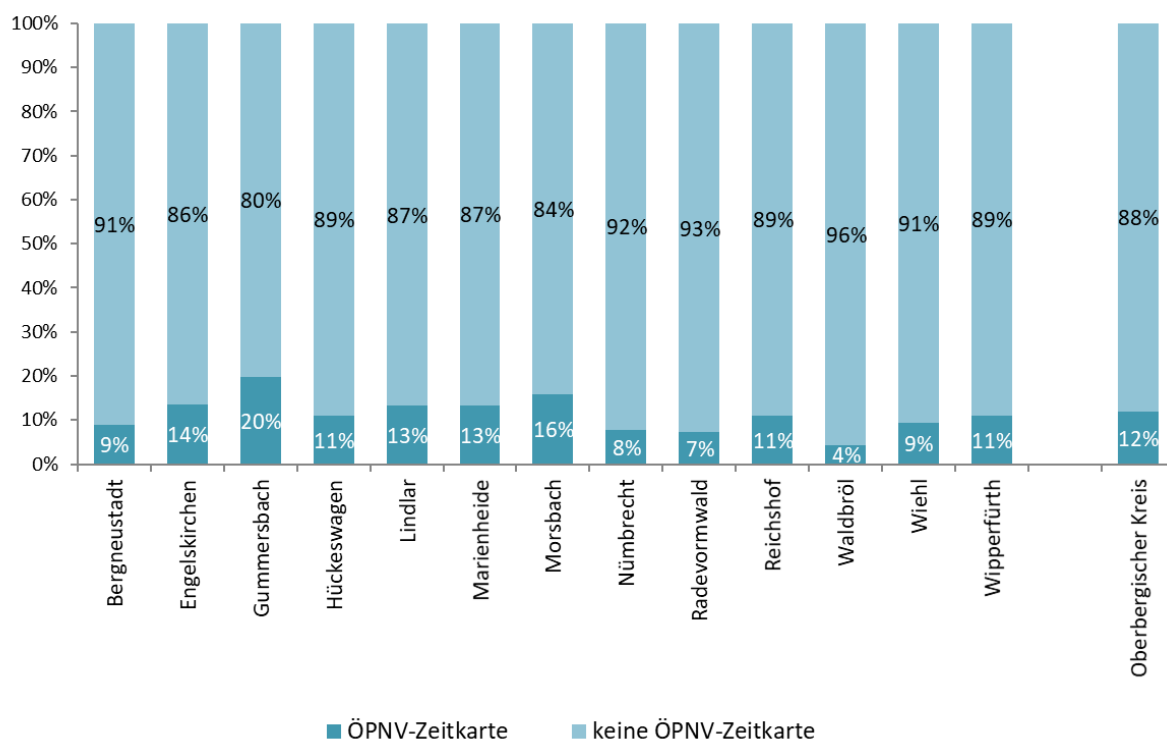


Abb. 5-9 Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene)

Die Analyse der Besitzerinnen und Besitzer nach Berufstätigkeit verdeutlicht, dass der höchste Anteil mit 64 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten ist. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Schüler(innen) (40 %) sowie Auszubildenden/Umschüler(innen) (32 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Hausfrauen/Hausmännern (3 %), Rentnerinnen und Rentnern bzw. Pensionärinnen und Pensionären (4 %) sowie vorübergehend freigestellten Personen (5 %) vor (s. Abb. 5-10).

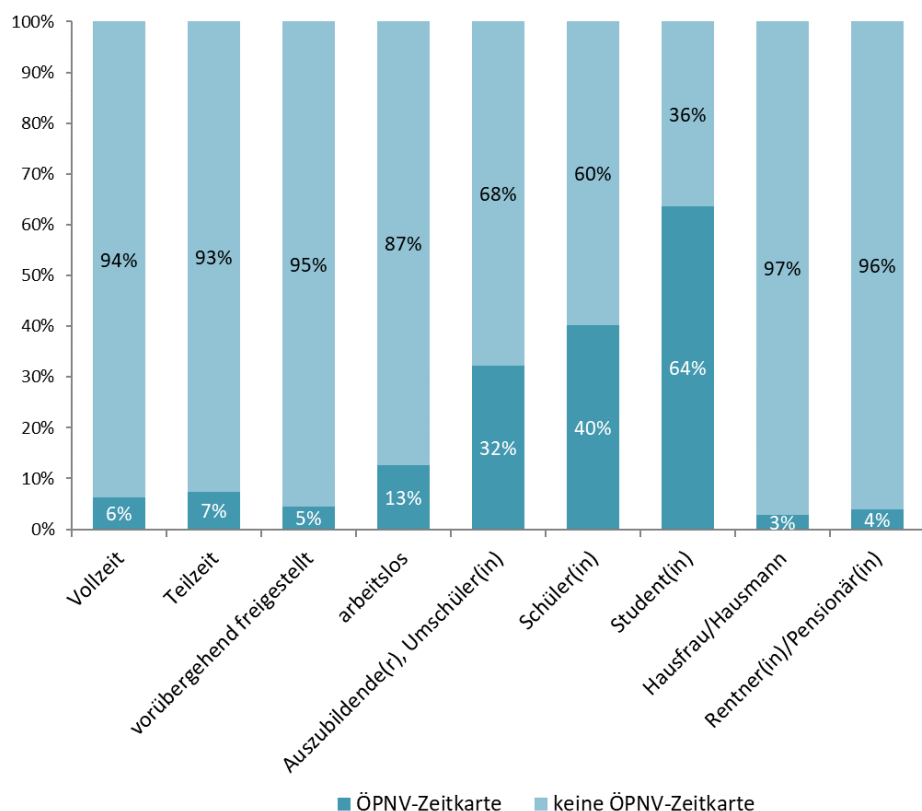


Abb. 5-10 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der jungen Erwachsenen im Alter von 15-24 Jahren noch 55 % bis 36 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (demzufolge vorrangig Schülerinnen und Schüler sowie Studierende und Auszubildende), beträgt die Quote in den Altersklassen über 25 Jahre 12 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzern weiter ab auf 6 % und erreicht in der Altersklasse der 65-74 Jahren mit 3 % seinen Tiefstwert (s. Abb. 5-11).

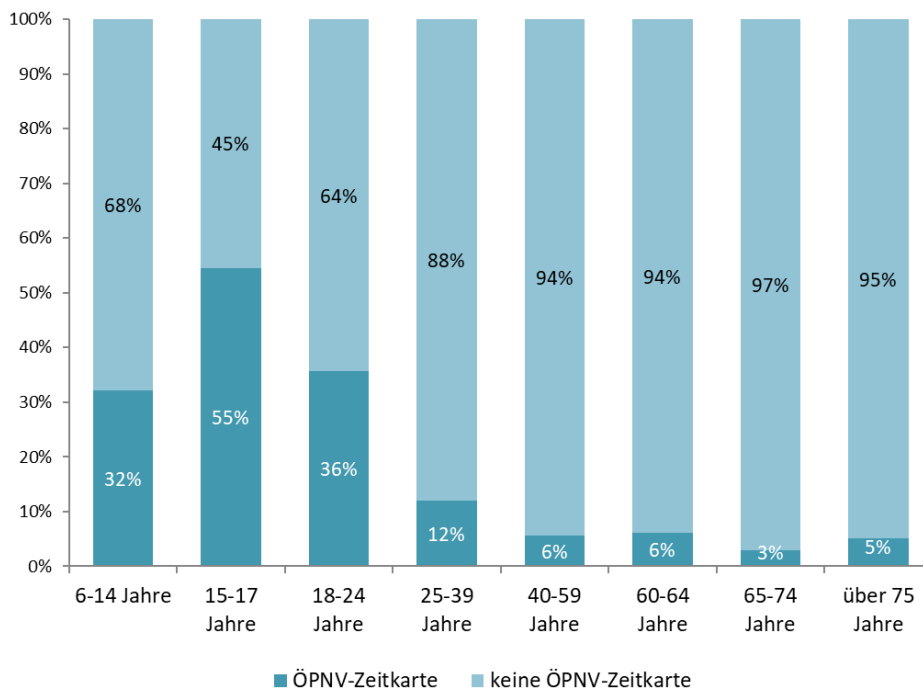


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Kreisweit haben die Teilnehmenden angegeben, dass die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in ca. 7 Minuten bzw. 492 Metern fußläufig erreichbar ist, der nächste Bahnhof in ca. 37 Minuten bzw. 5,5 km. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung, die mit einem Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Vergleich zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen. Die mitunter großen Distanzen zur nächstgelegenen Haltestelle spiegeln sich zudem in der geringen Besitzquote von ÖPNV-Zeitkarten wider (ca. 12 %, s. Abb. 5-9).

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Städte und Gemeinden einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt in Hückeswagen mit 640 Metern vor, die geringste in Lindlar mit 372 Metern.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Städte und Gemeinden teils große Unterschiede auf. Während die Bahnhöfe von Engelskirchen und Marienheide durchschnittlich innerhalb von 25 Minuten fußläufig zu erreichen sind, beträgt die geschätzte Dauer in Bergneustadt, Morsbach, Nümbrecht und Wipperfürth über 60 Minuten. Die Entfernung in Nümbrecht (13,5 km) ist fast achtmal so lang im Vergleich zur Gemeinde mit der kürzesten Entfernung Engelskirchen (1,8 km). Dies lässt sich auf fehlende SPNV-Anschlüsse zurückführen, welche sich durch die großen Entfernungen zum nächstgelegenen Bahnhof äußern (s. Abb. 5-12).

Stadt/ Gemeinde	Entfernung zur nächsten Bus- haltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bus- haltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Me- tern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Mi- nuten (zu Fuß)
Bergneustadt	469	6	9.416	63
Engelskirchen	529	7	1.760	22
Gummersbach	441	7	2.605	28
Hückeswagen	640	8	9.247	50
Lindlar	372	6	6.499	53
Marienheide	486	8	2.516	22
Morsbach	478	9	11.409	64
Nümbrecht	434	7	13.453	61
Radevormwald	464	7	6.416	41
Reichshof	496	8	12.340	41
Waldbröl	586	10	6.313	36
Wiehl	545	9	6.032	50
Wipperfürth	561	8	10.455	61
Oberbergischer Kreis	492	7	5.597	37

Abb. 5-12 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

93 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote im Oberbergischen Kreis höher (MiD 2017: 87 %) ²³. Bei Unterteilung des Pkw-Führerscheinbesitzes nach Stadt bzw. Gemeinde wird deutlich, dass Nümbrecht und Wiehl mit jeweils 96 % den höchsten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern aufweisen, die einen Pkw-Führerschein besitzen. Im Gegensatz dazu können in Bergneustadt mit 87 % sowie in Gummersbach mit 90 % die niedrigsten Anteile an Bewohnerinnen und Bewohnern ermittelt werden, die einen Pkw-Führerschein besitzen (s. Abb. 5-13).

²³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).



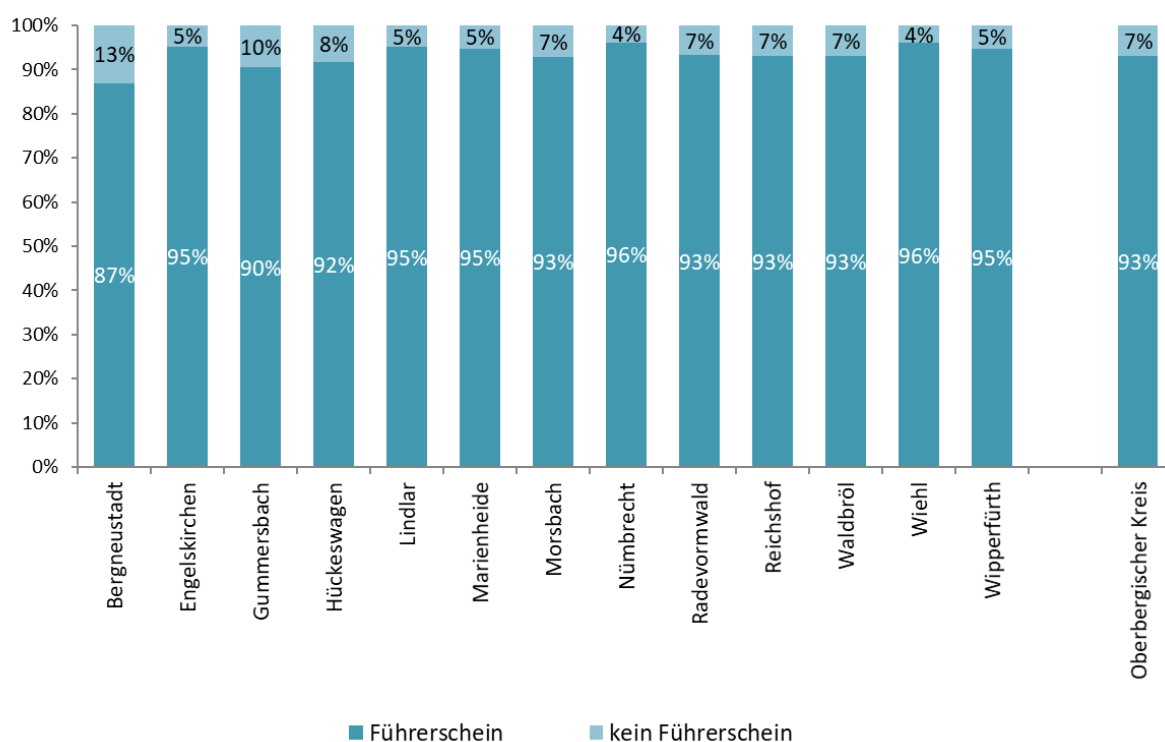


Abb. 5-13 Pkw-Führerscheinbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren zu 80 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 95 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 96 %. Ab dem Alter von über 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 85 % ab (s. Abb. 5-14).

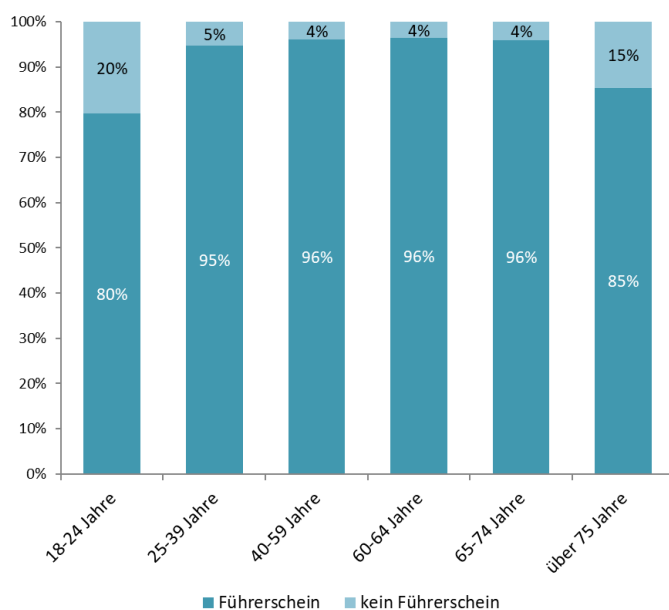


Abb. 5-14 Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)



5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins (s. Abb. 5-15). Rund 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 87 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 6 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen höheren Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 23 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein erhalten und sind häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Es zeigt sich, dass Männer tendenziell eine höhere Freiheit in ihrer Verkehrsmittelwahl haben. 6 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (gegenüber 7 % bei den Männern). Gleichzeitig zeigt sich jedoch ein höherer Anteil an weiblichen Personen (7 %), die weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. Bei den Männern trifft diese Einschränkung im Mobilitätsverhalten auf 2 % zu.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz

Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	9%	12%	56%	23%
25-39 Jahre	2%	3%	86%	9%
40-59 Jahre	3%	1%	91%	4%
60-64 Jahre	2%	2%	92%	4%
65-74 Jahre	4%	1%	93%	2%
75 Jahre und älter	13%	2%	82%	3%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	7%	2%	85%	6%
männlich	2%	2%	88%	7%
Oberbergischer Kreis	5%	2%	87%	6%

Abb. 5-15 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)



Differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 10 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in Bergneustadt am höchsten. In Engelskirchen, Lindlar, Marienheide, Nümbrecht und Wipperfürth ist der Anteil mit jeweils 3 % hingegen am geringsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In Gummersbach und Morsbach trifft dies auf jeweils 11 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt in Nümbrecht mit 2 % und Radevormwald und Waldbröl mit jeweils 3 % eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl einen Führerschein als auch eine ÖPNV-Zeitkarte (s. Abb. 5-16).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz

Stadt/Gemeinde	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Bergneustadt	10%	3%	82%	5%
Engelskirchen	3%	2%	86%	9%
Gummersbach	4%	6%	79%	11%
Hückeswagen	6%	2%	86%	6%
Lindlar	3%	2%	90%	5%
Marienheide	3%	2%	88%	7%
Morsbach	5%	1%	83%	11%
Nümbrecht	3%	1%	95%	2%
Radevormwald	5%	2%	90%	3%
Reichshof	5%	2%	90%	4%
Waldbröl	6%	0%	91%	3%
Wiehl	4%	0%	89%	7%
Wipperfürth	3%	2%	90%	5%
Oberbergischer Kreis	5%	2%	87%	6%

Abb. 5-16 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)



6 Mobilität

Die Analyse der Mobilität gehört zu den wichtigsten Ergebnissen im Rahmen der Haushaltsbefragung. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der zurückgelegten Wege, sondern auch um die Analyse, welche Verkehrsmittel auf den Wegen genutzt werden und welche Wege von wo nach wo erfolgen (Verflechtungen).

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 9.405 Wege erfasst.²⁴ Jede Bürgerin und jeder Bürger im Oberbergischen Kreis legt durchschnittlich 2,9 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag (s. Abb. 6-2). Damit liegt die Mobilitätsrate im Oberbergischen Kreis unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²⁵ 84 % der Personen im Oberbergischen Kreis waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 16 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 35 %), Krankheit (ca. 15 %), körperliche Einschränkung (ca. 14 %) oder Urlaub (ca. 8 %). Die Analyse der Wegezwecke erfolgt in Kapitel 6.3.

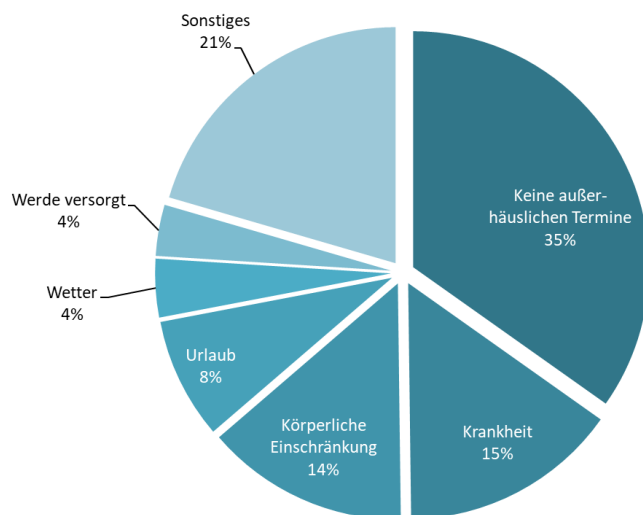


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität (Auswertung auf Personenebene)

²⁴ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S. 3.

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis in den mittleren Altersklassen ihr Maximum erreicht. Erst mit höherem Alter (75 Jahre und älter) sinkt diese wieder ab. Die mobilsten Personen (3,3 Wege pro Person) sind bei den 40- bis 59-Jährigen zu finden. Darauf folgen mit 3,2 Wegen pro Person und Tag die Altersklassen der 25- bis 39-Jährigen sowie 65- bis 74-Jährigen. In der Altersklasse zwischen 25 und 49 Jahren ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,2 Wegen pro Tag im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäuslichen Wege mehr bestreiten (s. Abb. 6-2).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
6-14 Jahre	14%	0%	51%	32%	3%	0%	2,6	3,0
15-17 Jahre	15%	0%	54%	25%	6%	0%	2,5	2,9
18-24 Jahre	18%	0%	41%	31%	8%	2%	2,9	3,5
25-39 Jahre	11%	0%	44%	33%	9%	3%	3,2	3,5
40-59 Jahre	11%	0%	46%	28%	12%	3%	3,3	3,6
60-64 Jahre	16%	0%	47%	23%	11%	2%	2,9	3,4
65-74 Jahre	17%	0%	37%	28%	13%	5%	3,2	3,8
75 Jahre und älter	36%	0%	33%	23%	7%	2%	2,2	3,5
Oberbergischer Kreis	16%	0%	43%	28%	10%	3%	2,9	3,5

Abb. 6-2 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Altersklassen (Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegeanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,2 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige (2,7 Wege/Tag) und sich in Ausbildung befindliche Personen (2,6 Wege/Tag) bestreiten hingegen im Schnitt weniger Wege als die berufstätigen Personen. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 27 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.



Berufstätigkeits- gruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Bun- desfreiwilligendienst</i>	9%	0%	46%	30%	11%	3%	3,2	3,6
nicht berufstätig <i>Erwerbslos, Haus- frau/Hausmann, Rent- ner(in)/ Pensionär(in)</i>	27%	0%	35%	24%	10%	4%	2,7	3,7
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Stu- dent(in)</i>	16%	0%	51%	28%	5%	1%	2,6	3,0
Oberbergischer Kreis	16%	0%	43%	28%	10%	3%	2,9	3,5

Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadt bzw. Gemeinde

Bei Auswertung der Wegeanzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in Lindlar besitzen die höchste Mobilitätsrate. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,8 Wege pro Tag zurückgelegt. Inklusive der immobilen Personen ergeben sich daraus 3,3 Wege pro Person pro Tag. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Bergneustadt und Radevormwald legen hingegen jeweils 3,3 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohnerinnen und Einwohner im Oberbergischen Kreis. In der Stichprobe legen auf kreisweiter Ebene mit 13 % nur wenige Personen mehr als 6 Wege pro Tag zurück (s. Abb. 6-4).



Stadt/Gemeinde	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege / Person	Wege/ mobiler Person
Bergneustadt	23%	0%	44%	25%	6%	2%	2,5	3,3
Engelskirchen	11%	0%	47%	26%	11%	4%	3,2	3,6
Gummersbach	17%	0%	43%	28%	10%	2%	2,9	3,5
Hückeswagen	16%	1%	41%	28%	10%	3%	3,0	3,6
Lindlar	13%	0%	39%	32%	13%	3%	3,3	3,8
Marienheide	13%	1%	50%	28%	6%	2%	3,0	3,4
Morsbach	12%	0%	44%	27%	11%	6%	3,1	3,5
Nümbrecht	18%	0%	40%	30%	10%	1%	3,1	3,7
Radevormwald	13%	1%	48%	31%	7%	1%	2,8	3,3
Reichshof	13%	0%	46%	27%	9%	4%	2,9	3,4
Waldbröl	13%	0%	46%	27%	9%	4%	2,9	3,4
Wiehl	14%	0%	39%	30%	13%	4%	3,3	3,8
Wipperfürth	14%	0%	45%	29%	11%	1%	3,0	3,5
Oberbergischer Kreis	16%	0%	43%	28%	10%	3%	2,9	3,5

Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person pro Tag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe)

Um berücksichtigen zu können, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegeanzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Städten und Gemeinden gibt, wurde die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jede Stadt bzw. Gemeinde ermittelt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Hückeswagen mit 0,67 Wegen je Person und Tag zurückgelegt (s. Abb. 6-5). Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Reichshof zu verzeichnen. Dort legt jede Person jeweils 0,18 Fußwege je Tag zurück. Der kreisweite Mittelwert liegt bei 0,45 Fußwegen je Person und Tag.

Kreisweit werden je Person 0,16 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 0,23 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohnerinnen und Bewohner in Engelskirchen und Bergneustadt an der Spitze. Darauf folgt Wipperfürth mit 0,22 Wegen je Person und Tag. In Hückeswagen werden mit 0,10 Wegen pro Person und Tag am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem MIV werden die meisten Wege bestritten (Kfz-Selbstfahrer(in), Kfz-Mitfahrer(in) oder Motorrad/Mofa). Jede Bürgerin bzw. jeder Bürger im Oberbergischen Kreis legt im Mittel 2,09 Wege pro Tag mit dem MIV zurück. Mit 1,75 bzw. 1,81 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Bergneustadt und Gummersbach am niedrigsten. In Lindlar werden wiederum mit 2,43 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,23 täglich zurückgelegten Wegen. Die kreisspezifischen Werte reichen von 0,12 Wege in Waldbröl bis 0,37 Wege in Gummersbach.



Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Wege/ Person
Bergneustadt	0,36	0,23	1,75	0,18	2,52
Engelskirchen	0,36	0,23	2,37	0,22	3,18
Gummersbach	0,60	0,12	1,81	0,37	2,91
Hückeswagen	0,67	0,10	1,99	0,22	2,98
Lindlar	0,44	0,20	2,43	0,26	3,32
Marienheide	0,30	0,18	2,27	0,22	2,98
Morsbach	0,55	0,13	2,16	0,26	3,11
Nümbrecht	0,43	0,18	2,25	0,20	3,06
Radevormwald	0,44	0,13	2,06	0,21	2,84
Reichshof	0,18	0,11	2,40	0,19	2,89
Waldbröl	0,34	0,18	2,25	0,12	2,89
Wiehl	0,50	0,20	2,37	0,18	3,25
Wipperfürth	0,52	0,22	2,06	0,17	2,97
Oberbergischer Kreis	0,45	0,16	2,09	0,23	2,94

Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel pro Tag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Oberbergischen Kreis hochgerechnet werden täglich etwa 830.200 Wege unternommen. Davon entfallen 65.300 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 590.800 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer(in): 504.800 Wege, MIV-Mitfahrer(in): 86.000 Wege). Insgesamt 174.100 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 127.800 zu Fuß und 46.300 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (157.300) von den Bewohnerinnen und Bewohnern der bevölkerungsreichsten Stadt Gummersbach zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Morsbach (34.000 Wege) am niedrigsten (s. Abb. 6-6).



Stadt/Gemeinde	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Bergneustadt	6.900	4.300	33.200	3.300	47.700	2,5
Engelskirchen	7.300	4.500	47.500	4.400	63.700	3,2
Gummersbach	32.600	6.500	98.000	20.200	157.300	2,9
Hückeswagen	10.300	1.600	30.500	3.400	45.800	3,0
Lindlar	9.500	4.200	52.100	5.600	71.400	3,3
Marienheide	4.200	2.500	31.600	3.100	41.400	3,0
Morsbach	6.100	1.400	23.600	2.800	34.000	3,1
Nümbrecht	8.200	3.400	42.800	3.800	58.200	3,1
Radevormwald	9.700	2.800	45.300	4.600	62.500	2,8
Reichshof	3.500	2.000	45.500	3.700	54.600	2,9
Waldbröl	5.100	2.800	34.000	1.800	43.700	2,9
Wiehl	13.200	5.300	62.000	4.800	85.200	3,3
Wipperfürth	11.400	4.800	44.700	3.700	64.700	3,0
Oberbergischer Kreis	127.800	46.300	590.800	65.300	830.200²⁶	2,9

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadt/Gemeinde, hochgerechnet (Auswertung auf Wegeebe-
ne, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

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

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort

Die Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 71 % mit dem MIV (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammenge-
nommen) und zu 29 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 15 % auf den Fußverkehr, 6 % auf den Radverkehr und 8 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Städte und Gemeinden können Unterschiede festgestellt werden. So weisen jeweils die Kommunen Gummersbach, Hückeswagen und Wipperfürth einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In Gummersbach beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 38 %, in Hückeswagen 32 % und in Wipperfürth 31 %. Insbesondere die Fußverkehrsanteile sind erhöht. Gummersbach verzeichnet den größten ÖPNV-Anteil mit 13 %. Kommunen, die

²⁶ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.



weniger dicht besiedelt sind oder über keinen Bahnanschluss verfügen, haben einen tendenziell höheren MIV-Anteil. So weisen Reichshof mit 83 %, Waldbröl mit 78 % und Marienheide mit 76 % die höchsten MIV-Anteile auf (s. Abb. 6-7).

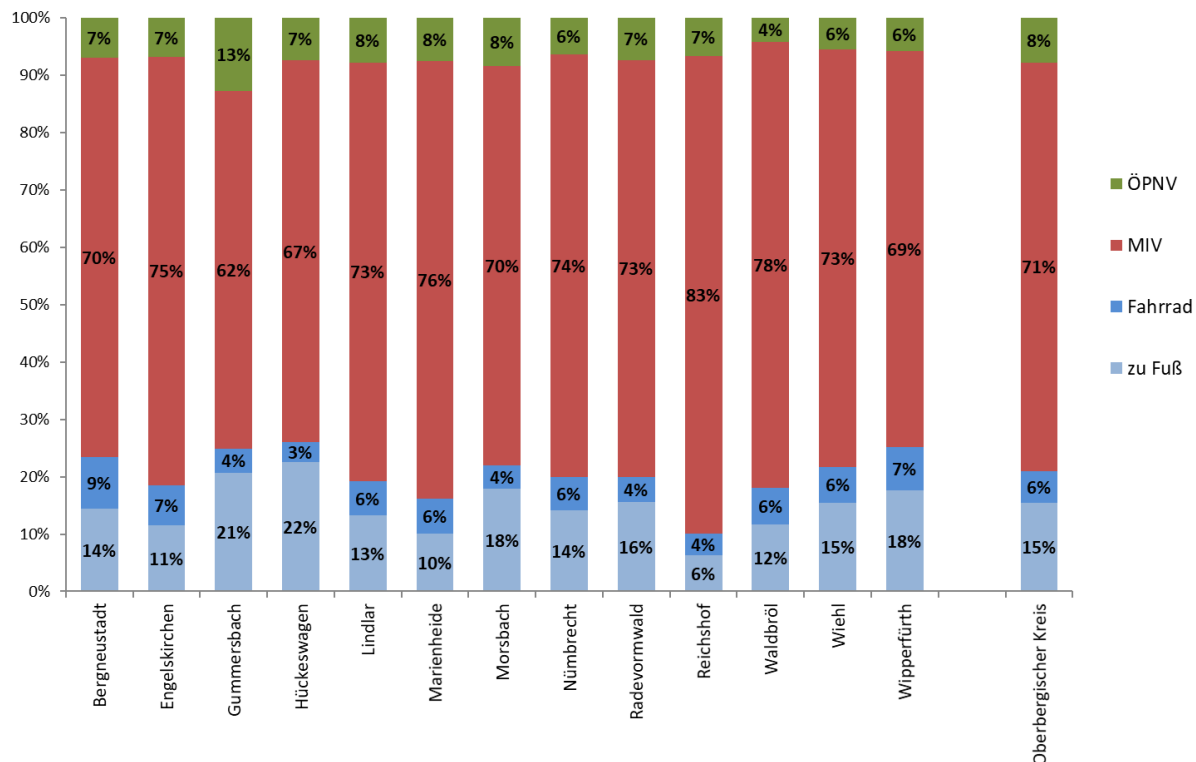


Abb. 6-7 Verkehrsmittelwahl (Hauptgruppen) auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Wegeebe), Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Abbildung 6-7 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten und Gemeinden des Kreises, eingeteilt in die vier Verkehrsmittelhauptgruppen (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖPNV).²⁷ In Abbildung 6-8 ist die Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Städte und Gemeinden nach allen abgefragten Verkehrsmitteln dargestellt. Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem rund 8 %-igen ÖPNV-Anteil auf kreisweiter Ebene 6 % auf den Busverkehr (inkl. AST, Taxi) und knapp 2 % auf den Schienennahverkehr. Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass Städte bzw. Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen (bzw. dieser in unmittelbarer Nähe erreichbar ist), einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

²⁷ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Taxi, U-Bahn und Zug-regional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder ÖPNV zusammengefasst.



Der MIV-Anteil von rund 71 % in der Hauptgruppe gliedert sich in rund 60 % MIV-Fahrer und -Fahrerinnen und rund 10 % MIV-Mitfahrer und -Fahrerinnen sowie rund 1 % Motorradfahrer und -fahrerinnen auf. Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern und Mitfahrerinnen ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer(innen). Der MIV-Mitfahrer(in)-Anteil weist in den einzelnen Städten und Gemeinden Werte zwischen 7,2 % und 13,2 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 6 % in der Hauptgruppe gliedert sich in knapp 3 % herkömmlichen Radverkehr und knapp 3 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich mit 4,2 % in Engelskirchen feststellen, während die geringsten Anteile in Hückeswagen mit 0,8 % und Radevormwald mit 1,2 % vorliegen.

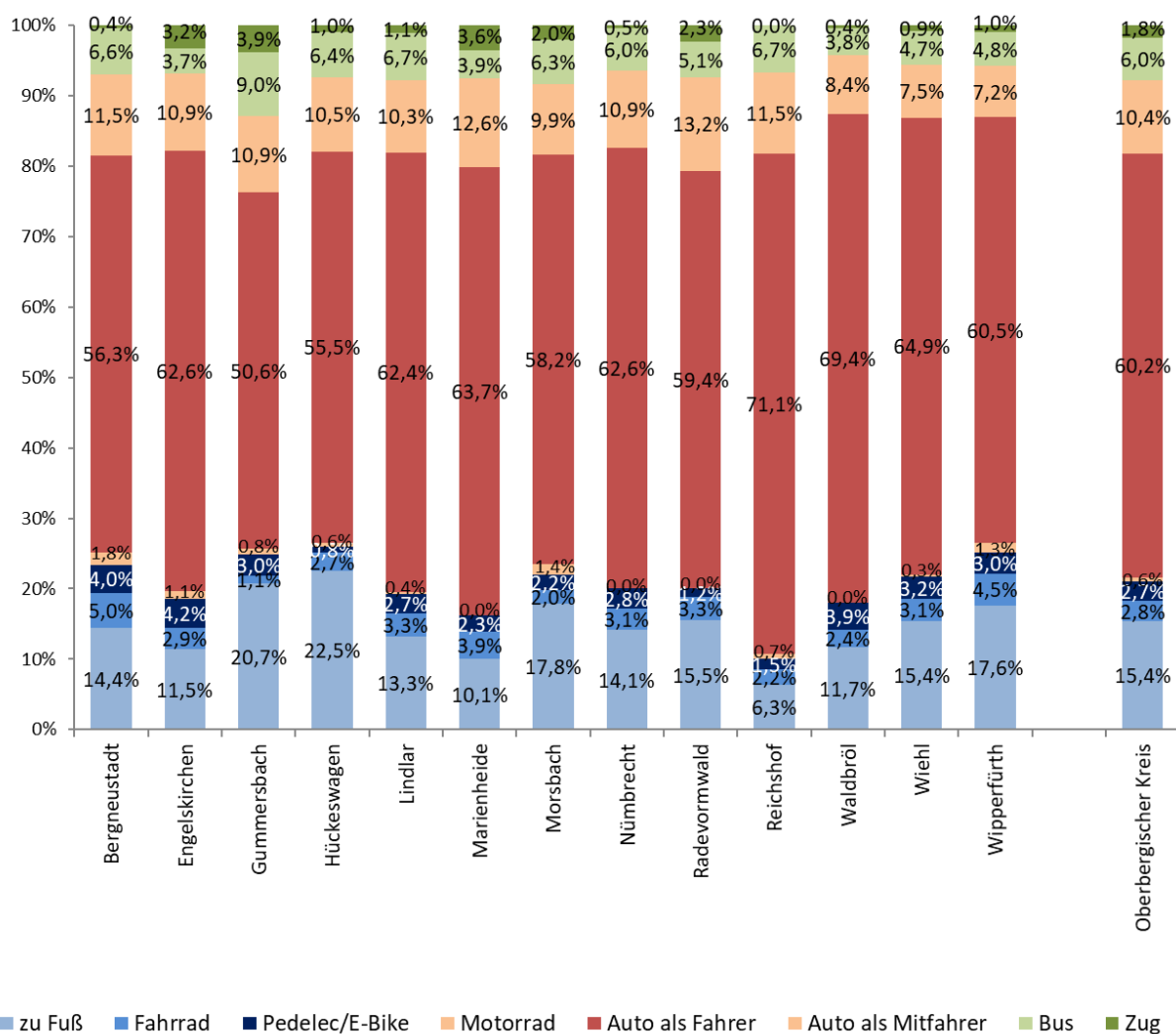


Abb. 6-8 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadt/Gemeinde (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe),
Abweichung zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine übersichtliche Darstellung der Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf kreisweiter Ebene kann auch noch einmal dem Anhang (Anhang B) entnommen werden.



6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung besteht durch die Berücksichtigung der Wegelängen. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen zusammen nur 4 % der Verkehrsleistung, auf den MIV hingegen 83 % und auf den ÖPNV 13 % (s. Abb. 6-9). Demnach werden 146.000 Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern im Oberbergischen Kreis zu Fuß bestritten, 210.000 Personen-km mit dem Fahrrad, 7,51 Mio. Personen-km mit dem MIV und 1,205 Mio. Personen-km erfolgen mit dem ÖPNV (s. Abb. 6-10).

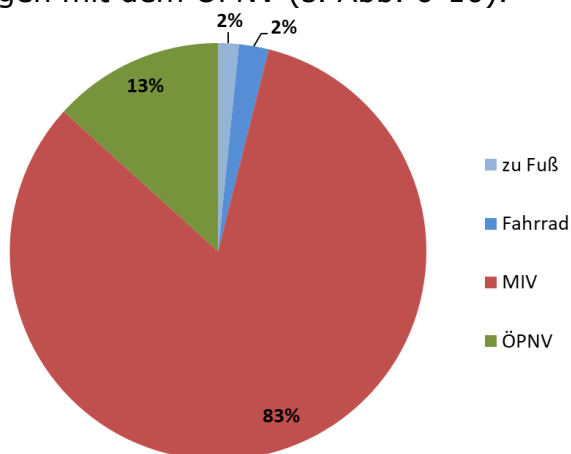


Abb. 6-9 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖPNV	1.205.000
MIV	7.510.000
Fahrrad	210.000
zu Fuß	146.000
Oberbergischer Kreis	9.071.000

Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebe)

Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf übergeordneter Ebene:

Zur unterstützenden Einordnung der Verkehrsmittelanteile im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023 sind Vergleichsdaten aus anderen Kreisen herangezogen worden. Vergleichsdaten liegen aus dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Rheinisch-Bergischen-Kreis und dem Ennepe-Ruhr-Kreis vor. Die Werte für den Rhein-Sieg-Kreis und den Rheinisch-Bergischen-Kreis wurden 2017 erhoben, während die Erhebung des Ennepe-Ruhr-Kreises 2021 erfolgt ist. Die Modal Split Werte des Oberbergischen Kreises zeigen im Vergleich zu den umliegenden Kreisen teils Ähnlichkeiten, teils Abweichungen.

Im Vergleich zu anderen Kreisen zeigt der Oberbergische Kreis im Jahr 2023 einen niedrigeren Anteil des Fußverkehrs. Während im Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2017 der Fußverkehrsanteil bei 20 % lag und im Rheinisch-Bergischen-Kreis bei 25 %, liegt der Fußverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023 bei 15 %. Auch im Ennepe-Ruhr-Kreis lag im Jahr 2021 der Fußverkehrsanteil mit 21 % höher als im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023.

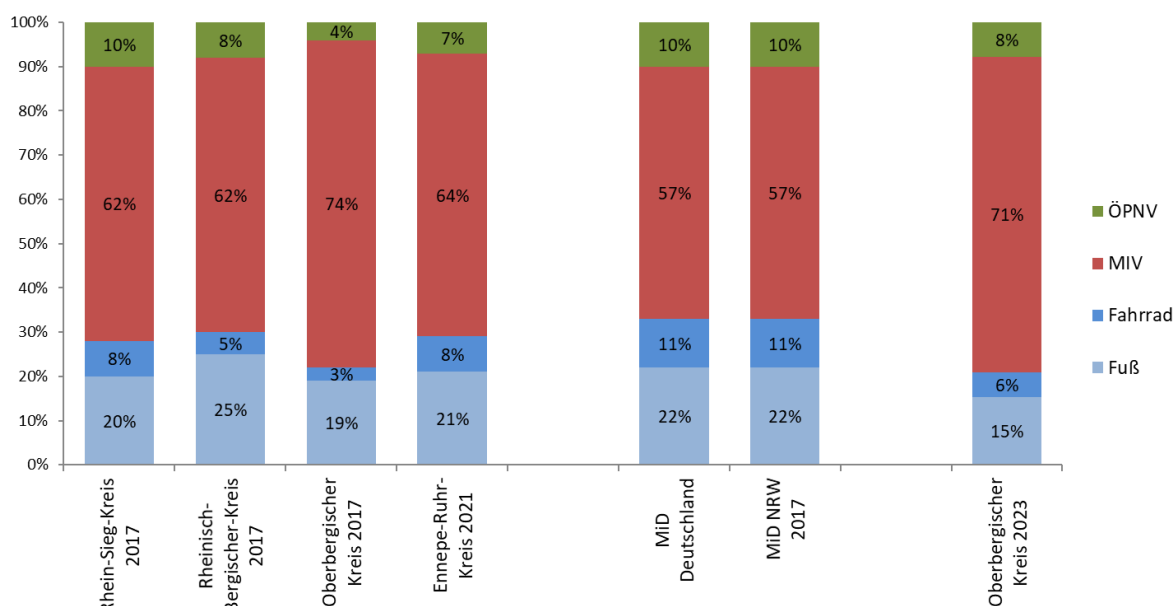
Der Fahrradverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023 liegt mit 6 % etwas unter den Werten anderer vergleichbarer Kreise. Im direkten Vergleich zu den umliegenden Kreisen wie dem Rhein-Sieg-Kreis (8 % im Jahr 2017) und dem Ennepe-Ruhr-Kreis (8 % im Jahr 2021) fällt auf, dass der Fahrradverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis leicht niedriger ist. Im Vergleich zum Rheinisch-Bergischen-Kreis liegt der Radverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis um 3 Prozentpunkte höher.

Hinsichtlich der Anteilswerte im ÖPNV gibt es nur leichte Abweichungen im Vergleich zu den anderen Kreisen. Die größte Abweichung liegt zum Rhein-Sieg-Kreis vor. Hier ist der ÖPNV-Anteil um 2 Prozentpunkte höher.

Der Anteil des MIV im Oberbergischen Kreis ist im Vergleich zu den anderen Kreisen höher. Hier liegen in den anderen Kreisen Anteile zwischen 62 und 64 % vor, während der MIV-Anteil im Oberbergischen Kreis 71 % beträgt.

In der übergeordneten Studie Mobilität in Deutschland werden Angaben zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen gemacht (Quelle: MiD 2017). Die Daten wurden zwischen Mai 2016 und September 2017 erhoben. Die Daten aus der Erhebung 2023 liegen noch nicht vor und können nicht als Vergleich herangezogen werden. Bei Betrachtung der bundesweiten Verkehrsmittelverteilungen besitzt der Oberbergische Kreis einen um 14 Prozentpunkte höheren MIV-Anteil. Die Fußverkehrsanteile sind um 7 Prozentpunkte niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 5 Prozentpunkte niedriger liegen. Die ÖPNV-Anteile sind im Oberbergischen Kreis leicht niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene.



Abb. 6-11 Verkehrsmittelwahl – Kreisvergleich²⁸**Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe:**

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2017 lassen sich einzelne Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. 2017 fand die Erhebung im Rahmen der MiD statt. Im Hinblick auf den MIV ist bei der Befragung 2023 ein niedrigerer Anteil als 2017 zu erkennen. Dieser sank von 74 % auf 71 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 3 % auf 6 % feststellen. Der Fußverkehrsanteil hat einen leichten Rückgang um 4 Prozentpunkte von 19 % im Jahr 2017 auf 15 % 2023 zu verzeichnen. Der ÖPNV-Anteil hat sich zwischen 2017 und 2023 auf 8 % verdoppelt. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um 3 Prozentpunkte zu.

²⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Kreise sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis.



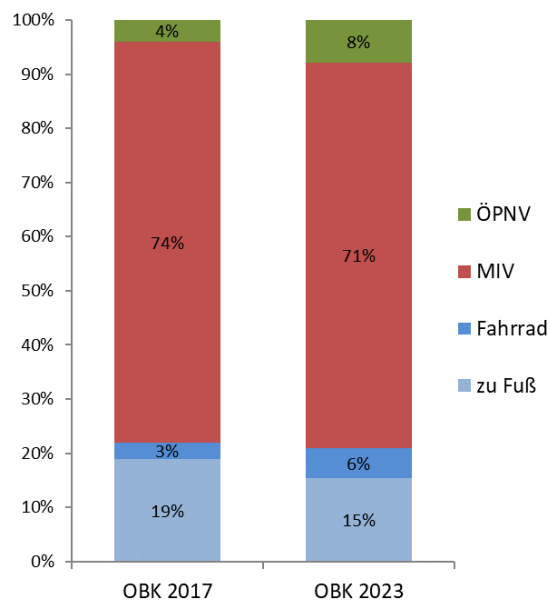


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebene)

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern (s. Abb. 6-13). Die Kernaussagen für den Oberbergischen Kreis lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich des Geschlechts sind vereinzelt zu erkennen. Frauen gehen tendenziell häufiger zu Fuß, während Männer häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind und häufiger den ÖPNV nutzen.
- Insbesondere in der Altersgruppe von 18 bis 39 Jahren nutzen Frauen den MIV häufiger als Männer, während ab dem Alter von 65 Jahren der MIV vermehrt von Männern genutzt wird. Im Gegensatz dazu ist der Anteil des Fußverkehrs bei Frauen in den jüngeren Altersgruppen geringer im Vergleich zu Männern, während er bei älteren Frauen höher ausfällt.
- Insbesondere Männer mittleren Alters nutzen deutlich öfter das Fahrrad als Frauen in diesen Altersklassen.

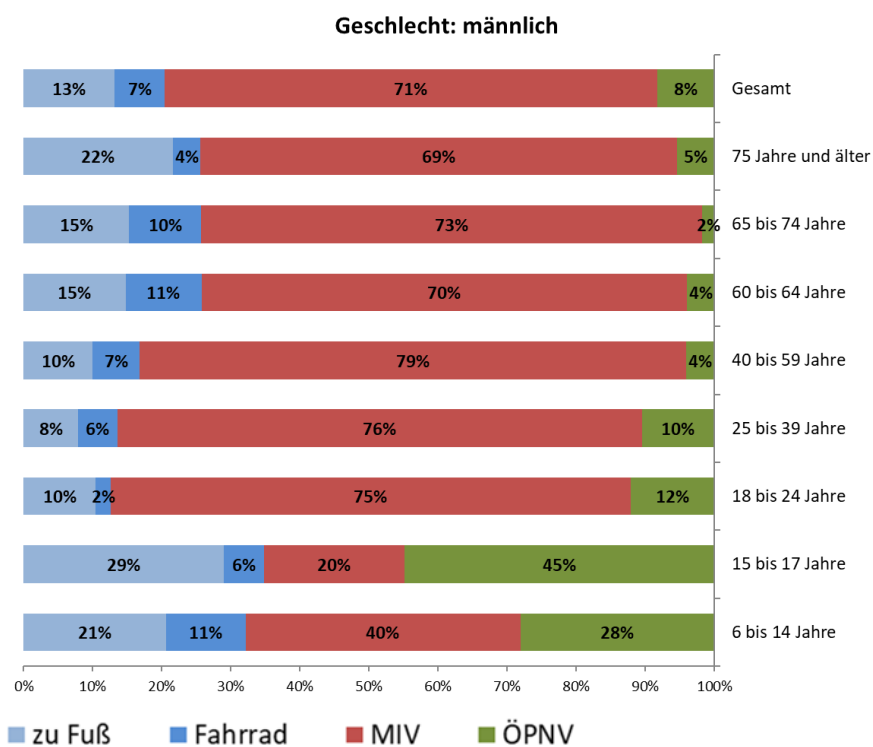
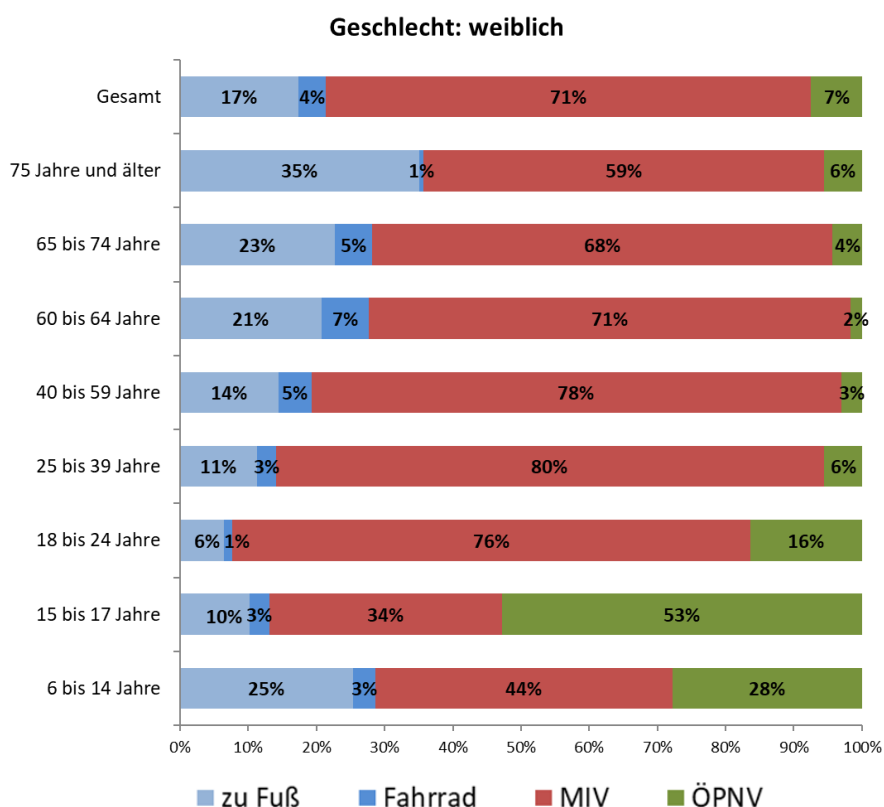


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl – Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Wegeebe)



6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Bei der Untersuchung des Modal Split hinsichtlich der Berufstätigkeit der befragten Personen zeigen sich deutliche Unterschiede. Es ist zu erkennen, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt. Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen (81 % bzw. 76 %) sowie Hausfrauen/Hausmänner (79 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben mit 32 % bzw. 24 % die höchsten ÖPNV-Anteile. Die Gruppe der vorübergehend freigestellten Personen weist einen hohen Anteil am Fußverkehr (27 %) sowie am Radverkehr (10 %) auf. Durchschnittliche Anteile im Radverkehr sind bei den Schülerinnen und Schülern (6 %), den in Vollzeit erwerbstätigen Personen (6 %) sowie den Rentnerinnen und Rentnern sowie den Pensionären (5 %) zu erkennen (s. Abb. 6-14).

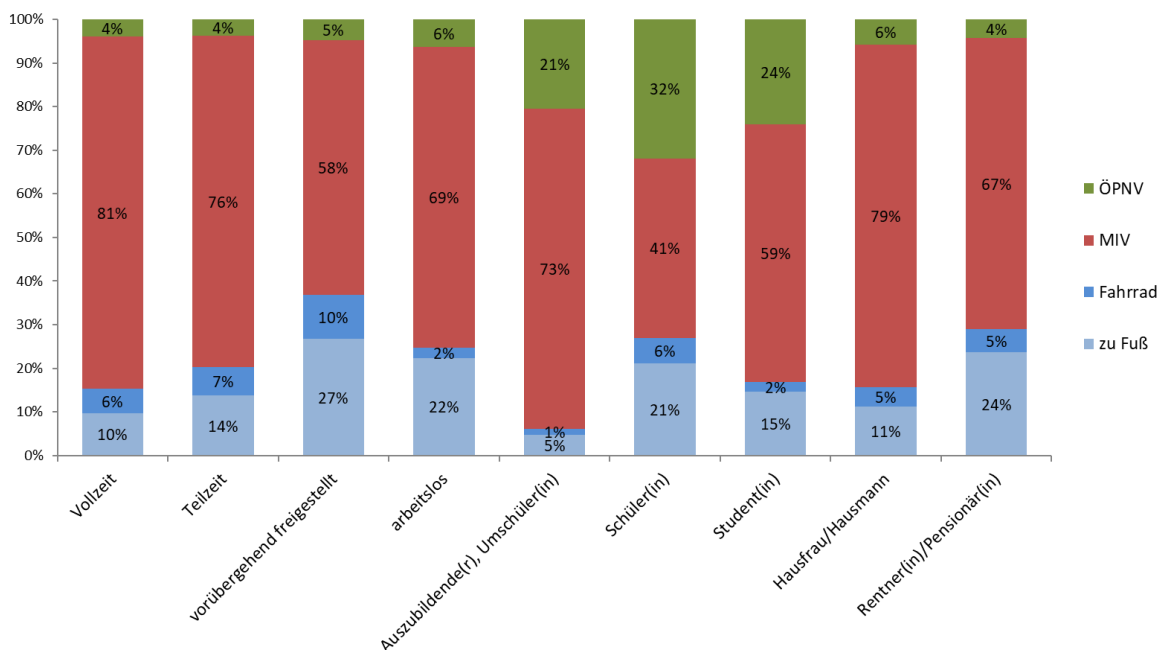


Abb. 6-14 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Weeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängengruppen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-15 dargestellt. Es wird deutlich, dass mit 20 % der Großteil der Wege eine Länge zwischen 5 km und 10 km hat. Darauf folgen mit 19,9 % die Wege, die in die Wegelängengruppe 10 km bis 25 km eingeteilt werden können. Im Rahmen der Befragung hatten nur wenige Wege eine Länge von über 50 km. Grundsätzlich spielen sich knapp 2/3 der Wege in der Wegelängengruppe bis 10 km ab (s. Abb. 6-15).



Wegelängenklasse	Wege absolut	Anteil
< 1 km	112.100	13,5%
1 bis < 2,5 km	151.100	18,2%
2,5 bis < 5 km	130.900	15,8%
5 bis < 10 km	165.700	20,0%
10 bis < 25 km	165.100	19,9%
25 bis < 50 km	60.200	7,2%
50 bis < 100 km	36.800	4,4%
Über 100 km	8.400	1,0%
Gesamt	830.300	100%

Abb. 6-15 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge ist der Abbildung 6-16 zu entnehmen. Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität vor allem zu Fuß bestritten. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 63 %, der Radverkehrsanteil bei 6 %. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege 30 % (MIV-Fahrer(in) und MIV-Mitfahrer(in)).

Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Gleichzeitig nimmt auch der Radverkehrsanteil leicht zu. Bereits in der Entfernungsklasse der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil ist in dieser Wegelängenklasse ebenfalls rückläufig. Zunahmen sind vor allem beim MIV- und ÖPNV-Anteil zu erkennen. Ab einer Länge von 5 km beträgt der Radverkehrsanteil 5 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 2 %.

Die Anteile des ÖV steigen ab einer Distanz von 2,5 km an. Ab einer Wegelängenklasse von 5 km erreicht der ÖV einen Anteil von 10 %. Bei längeren Distanzen besitzt vor allem der Zugverkehr (Fernverkehr) weitere Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw (Wegelänge > 50 km). Insgesamt dominieren aber auch bei längeren Wegedistanzen die MIV-Anteile.



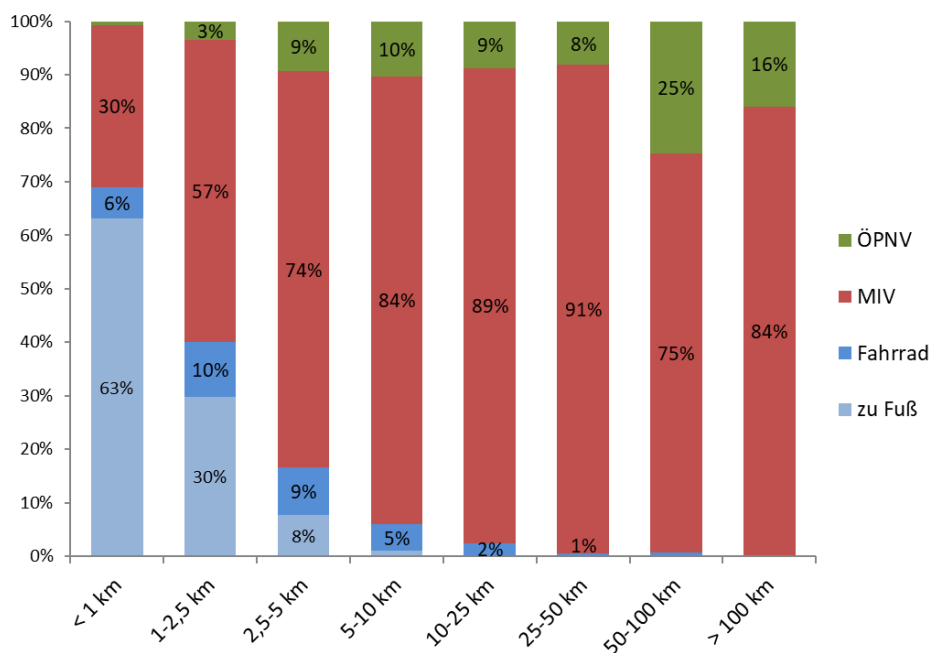


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebe),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge 90 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden über 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 10 km erfasst. Bezüglich der Nutzung des MIV zeigt sich, dass rund 85 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 5 km mit Bus oder Bahn zurückgelegt.

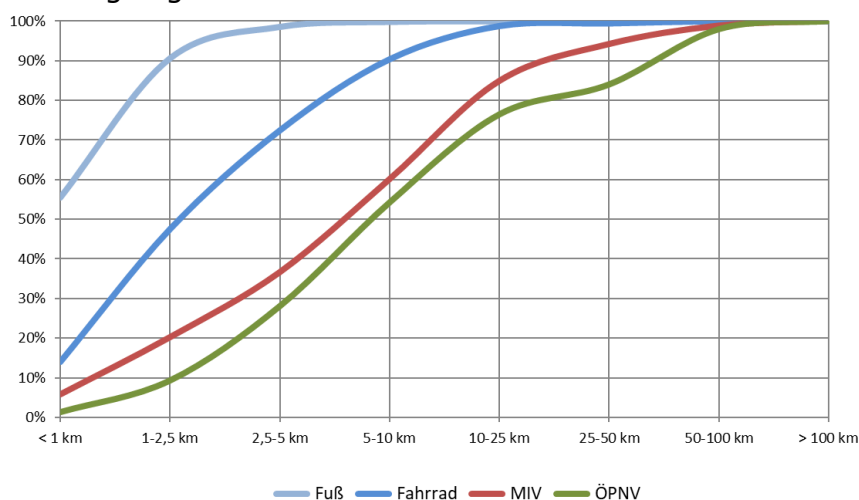


Abb. 6-17 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den individuellen Lebensphasen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke kreisweit am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung 6-17. Arbeitswege weisen mit 27 % den höchsten Anteil auf. 18 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 13 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit jeweils 5 % bzw. 6 % weisen die Wegezwecke „Geschäftlich“ sowie „Besuch“ die geringsten Anteile auf.²⁹ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

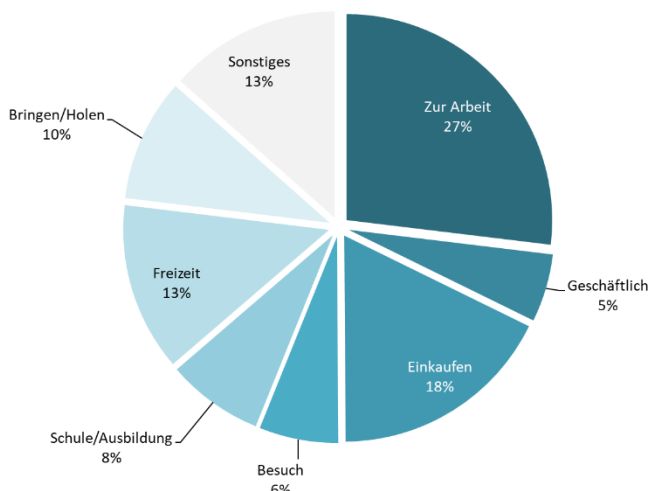


Abb. 6-18 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck können der nachstehenden Abbildung 6-18 entnommen werden. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Bringen/Holen“ (87 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)), „Geschäftlich“ (82 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) sowie „zur Arbeit“ (81 % MIV-Fahrer(in)/-Mitfahrer(in)) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 41 %. Diese teilen sich in 15 % Selbst- und 25 % Mitfahrten auf³⁰. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 38 % bei diesem Wegezweck auf. Zudem ist der Fußverkehrsanteil mit 19 % erhöht.

Freizeit-, Besuchs- sowie Einkaufswege haben einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 37 % der Freizeitwege, 28 % der Einkaufswege 24 % der Besuchswege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

²⁹ Der Wegezweck „Geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

³⁰ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer(in) differenziert.

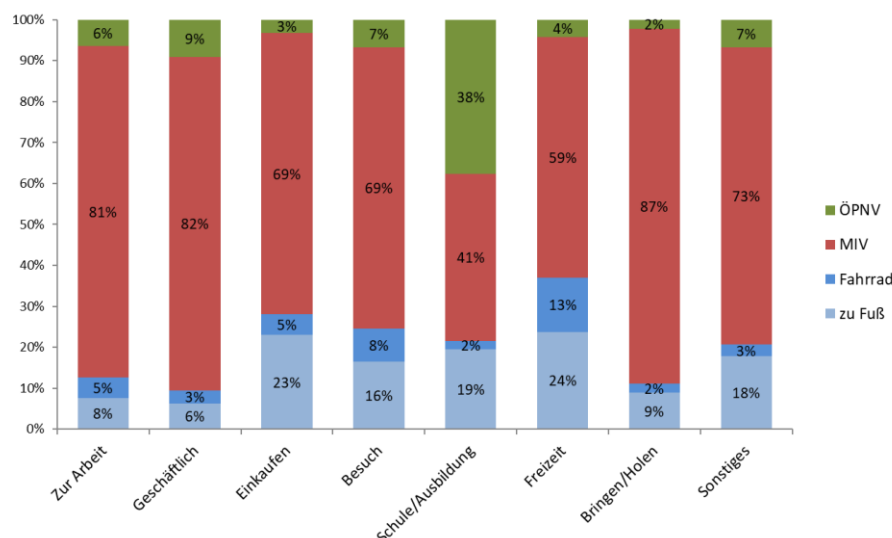


Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „nach Hause“), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst wurden die geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene aggregiert (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene des Kreises verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 46,4 km (s. Abb. 6-20). Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 10,3 km. Die Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert im Mittel 40 Minuten, mit dem Bus sind es im Mittel 14 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer(in)) beträgt die Wegelänge im Mittel 13,3 km und die Wegedauer im Mittel 16 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 9,9 km und 13 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege

eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-21). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 4,5 km deutlich kürzer; die Wegedauer weicht mit 20 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch weniger stark ab. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes tendenziell weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,6 km bei einer erhöhten Wegedauer von 21 Minuten. Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 10,9 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Kreisgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 6,1 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Kreises bzw. innerhalb der jeweiligen Kommune ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Schienenverkehr vor. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis beträgt 15 Minuten; im Binnenverkehr sind es 11 Minuten. Bei 2,9 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 45 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner bzw. die durchschnittliche Bewohnerin im Oberbergischen Kreis einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt			Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	10	1,1	10		
Fahrrad	4,5	20	2,9	16		
Pedelec/E-Bike	4,6	21	4,2	20		
Motorrad/Mofa	9,9	13	6,4	11		
Auto als Fahrer(in)	13,3	16	7,7	11		
Auto als Mitfahrer(in)	9,9	13	6,4	10		
Bus	10,3	14	7,5	12		
Zug (SPNV)	46,4	40	13,0	16		
Mittelwert	10,9	15	6,1	11		

Abb. 6-20 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Zeitaufwände nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung 6-20 dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 16,6 km bzw. 17,1 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 5,4 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 7 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 54 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten.



Wegezzweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Zur Arbeit	7%	11%	10%	17%	32%	14%	8%	16,6	20
Geschäftlich	10%	14%	13%	20%	17%	15%	10%	17,1	19
Einkauf	21%	26%	23%	17%	10%	3%	1%	5,4	11
Besuch	14%	16%	15%	24%	18%	9%	4%	11,3	16
Schule/Ausbil- dung	17%	19%	14%	23%	17%	4%	6%	10,8	14
Freizeit	14%	22%	18%	22%	18%	4%	2%	8,0	16
Bringen/Holen	14%	21%	19%	26%	15%	4%	1%	7,0	11
Sonstiges	15%	21%	16%	18%	21%	6%	4%	9,9	14
Gesamt	14%	18%	16%	20%	20%	7%	4%	10,9	15

Abb. 6-21 Wegelängenverteilung nach Wegezzweck
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 10,9 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei einer Differenzierung nach den Wegezzwecken, sondern auch bei einer wohnortbezogenen Betrachtung. Die nachfolgende Abbildung 6-21 verdeutlicht, dass die Wegelängen auch vom Wohnort und der dortigen Ausstattung (z. B. Ausbildungsstätten, verfügbare Arbeitsplätze) abhängt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der eher ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Kommunen legen tendenziell längere Wege zurück als die Personen, die in höher verdichteten Räumen leben. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohnerinnen und Bewohner in Engelskirchen zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 13,2 km. Darauf folgen Reichshof mit 12,6 km sowie Gummersbach und Morsbach mit jeweils 11,5 km durchschnittlicher Wegelänge. Die kürzesten Wege legen mit 9,5 km die Bewohnerinnen und Bewohner in Nümbrecht zurück, darauf folgen die Bewohnerinnen und Bewohner in Waldbröl mit durchschnittlich 9,6 km.



Stadt/ Gemeinde	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Dis- tanz in km	Dauer in Mi- nuten
Bergneustadt	19%	24%	11%	15%	20%	7%	4%	10,3	15
Engelskirchen	12%	15%	17%	17%	21%	14%	4%	13,2	16
Gummersbach	13%	18%	23%	17%	17%	4%	8%	11,5	16
Hückeswagen	18%	23%	10%	16%	19%	9%	4%	10,2	18
Lindlar	10%	25%	13%	21%	20%	9%	2%	10,6	16
Marienheide	9%	13%	20%	25%	22%	6%	4%	11,0	16
Morsbach	22%	13%	11%	16%	27%	6%	5%	11,5	15
Nümbrecht	10%	12%	27%	20%	23%	4%	4%	9,5	13
Radevormwald	14%	16%	18%	20%	23%	4%	5%	10,8	17
Reichshof	14%	4%	7%	37%	25%	10%	4%	12,6	15
Waldbröl	12%	28%	18%	12%	19%	8%	3%	9,6	14
Wiehl	15%	16%	14%	25%	18%	6%	5%	10,6	14
Wipperfürth	15%	30%	6%	21%	16%	11%	2%	9,7	15
Oberbergi- scher Kreis	14%	18%	16%	20%	20%	7%	4%	10,9	15

Abb. 6-22 Wegelängenverteilung nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz



6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den etwa 81 % der Wege der Bevölkerung des Oberbergischen Kreises entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-22 bis 6-26 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.³¹ Im Sinne einer verbesserten Übersicht wurden die Wegeverflechtungen mit weniger als 200 Wege/Tag in den Karten nicht abgebildet. Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Oberbergischen Kreises, sondern der Verkehr innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune gemeint.

Im **Fußverkehr** (s. Abb. 6-23) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Kommunen im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen existieren nur vereinzelt stärkere Fußgängerströme mit mehr als 200 Wegen pro Tag. Fußwege, die über die Grenze einer Kommune hinaus erfolgen, lassen sich in der Regel vor allem auf Freizeitwege begrenzen (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der kommunalen Grenzen liegen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb der jeweiligen Stadt/Gemeinde beschränkt.

Bei Betrachtung des **Radverkehrs** (s. Abb. 6-24) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Kommunen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Stärker nachgefragte Verbindungen liegen mit ca. 1.350 Wegen zwischen Gummersbach und Marienheide. Daneben ist die Fahrradmobilität mit Blick auf die zurückgelegten Wege insbesondere zwischen Hückeswagen und Wipperfürth, zwischen Engelskirchen und Gummersbach sowie zwischen Gummersbach und Wiehl ausgeprägt.

Im **MIV** (s. Abb. 6-25) erfolgen vergleichsweise die meisten Fahrten zwischen Gummersbach und Wiehl mit mehr als 17.800 Wegen/Tag. Daneben bestehen starke Verbindungen zwischen Bergneustadt und Gummersbach mit mehr als 15.000 Wegen/Tag sowie zwischen Gummersbach und Marienheide mit mehr als 9.300 täglichen MIV-Wege. Als Wegeziel im MIV-Verkehr dominieren Gummersbach und Wiehl. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegen mit rund 80 %

³¹ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der Kommunen sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des jeweiligen kommunalen Gebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die grenzüberschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.



innerhalb von Radevormwald am höchsten. Darauf folgt Wipperfürth mit 55 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im **ÖPNV** (s. Abb. 6-26) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der kreisangehörigen Kommunen mitunter von der jeweiligen lokalen ÖPNV-Angebotsqualität abhängig. Teilweise zeigen sich höhere Binnenverkehrsanteile, beispielsweise in Lindlar und Radevormwald. Daneben sind die Anteile in Morsbach oder Marienheide deutlich niedriger. Auch bei den Verflechtungen zwischen den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen sind Unterschiede erkennbar. Tendenziell lässt sich eine verstärkte Ausrichtung auf Gummersbach erkennen. Die stärksten Verflechtungen sind zwischen Engelskirchen und Gummersbach, Bergneustadt und Gummersbach sowie zwischen Marienheide und Gummersbach bzw. zwischen Wiehl und Gummersbach auszumachen. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in der Abbildung nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Kreisgebietes mit dem Zug fährt).³²

³² Die Bedeutung der kreisangehörigen Kommunen mit SPNV-Anbindung ist in der Darstellung der ÖV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Bergneustadt mit dem Bus nach Gummersbach fährt und dort in den Zug nach Köln umsteigt, ist in Bergneustadt Teil des Quellverkehrs und in Köln Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.



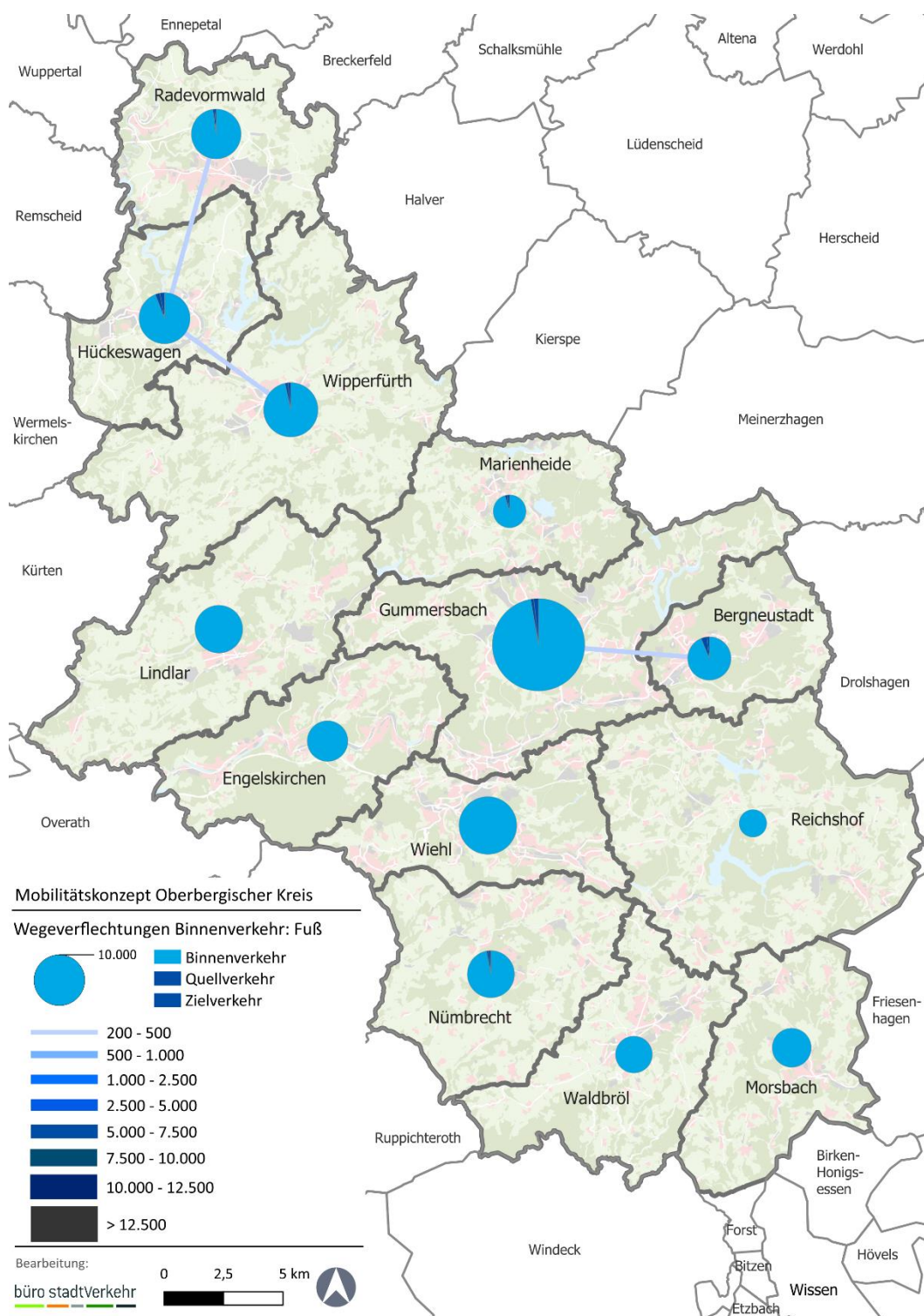


Abb. 6-23 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Oberbergischen Kreises³³ (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

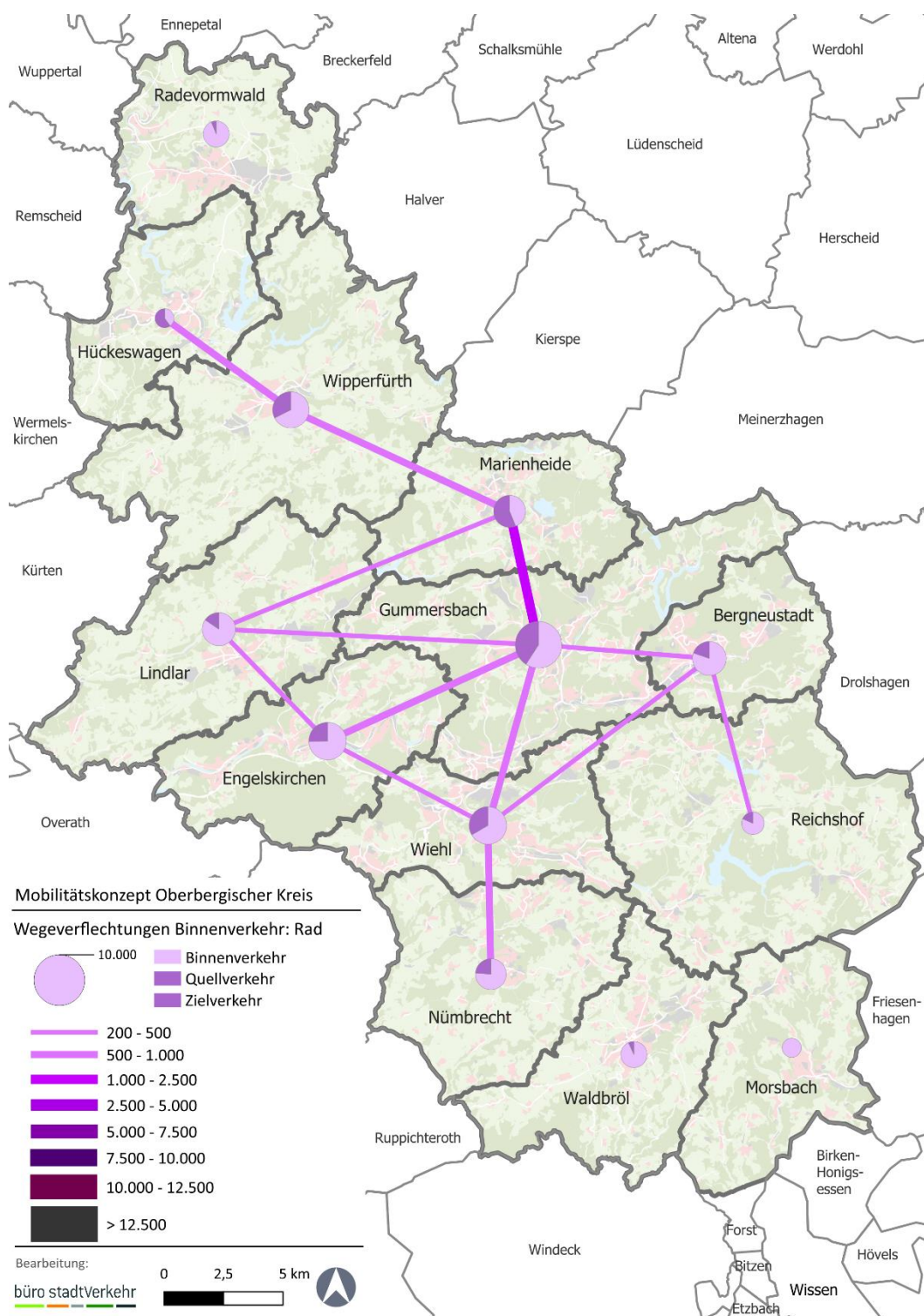


Abb. 6-24 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Oberbergischen Kreises³⁴ (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

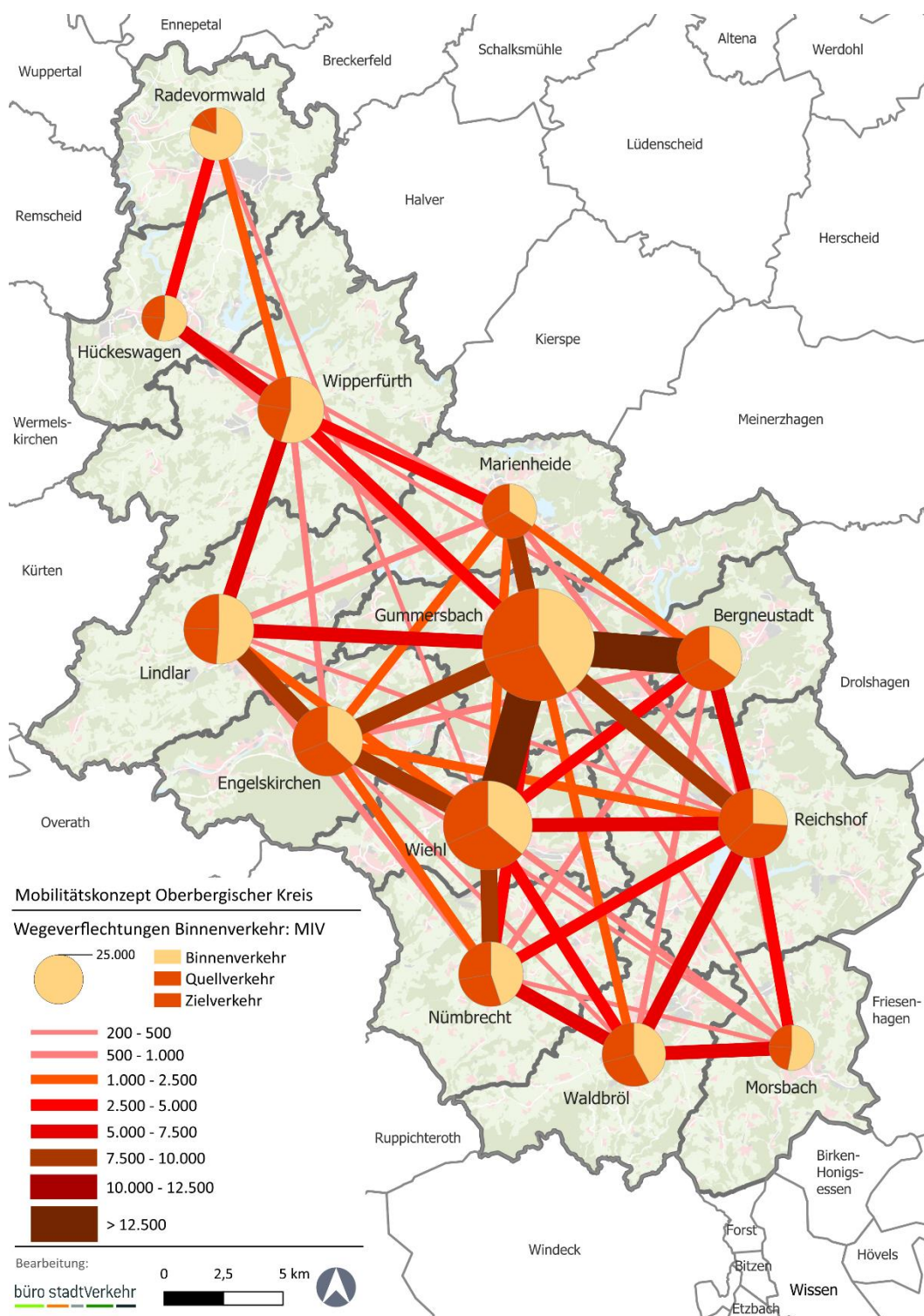


Abb. 6-25 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Oberbergischen Kreises³⁵ (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

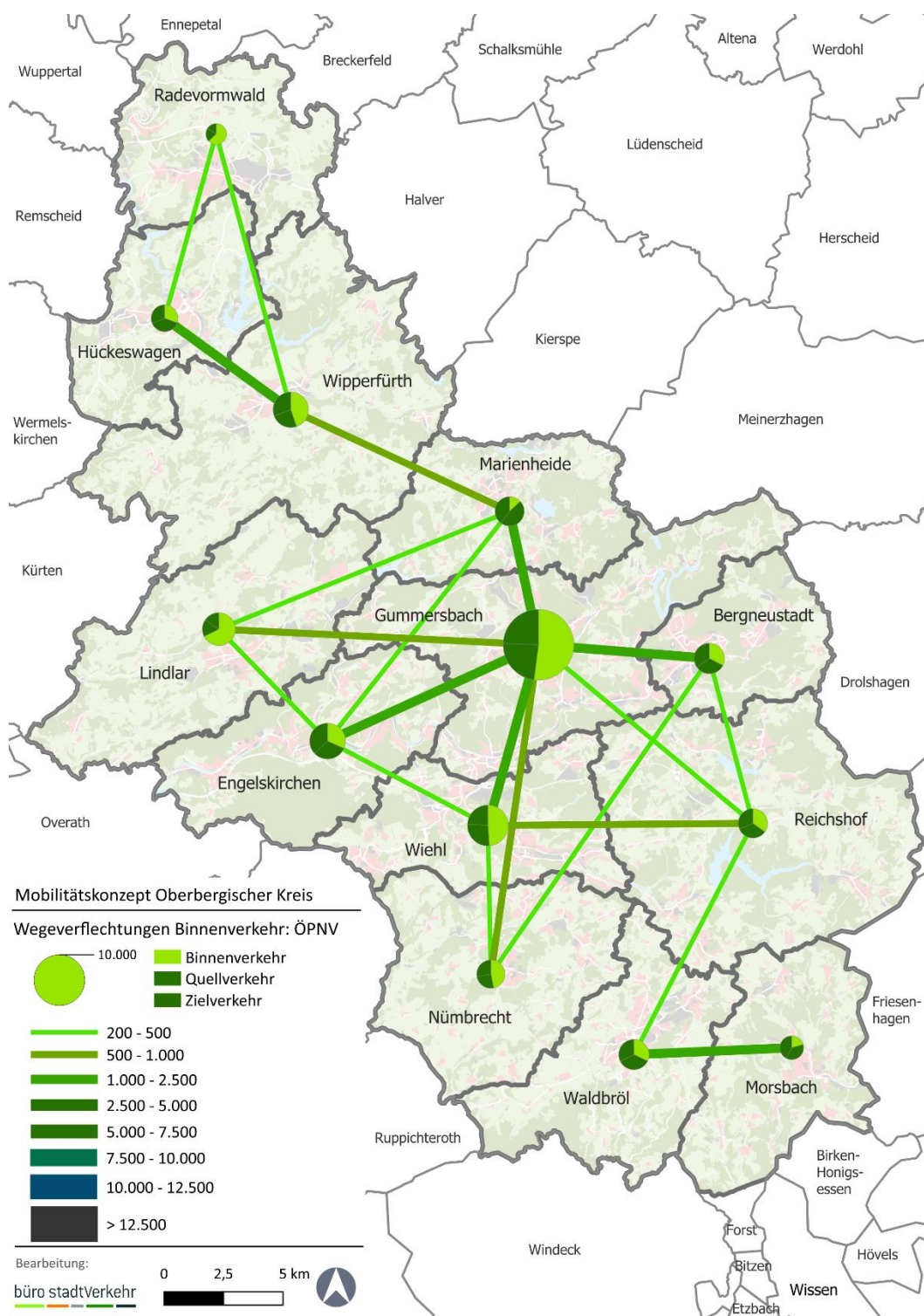


Abb. 6-26 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Oberbergischen Kreises³⁶ (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

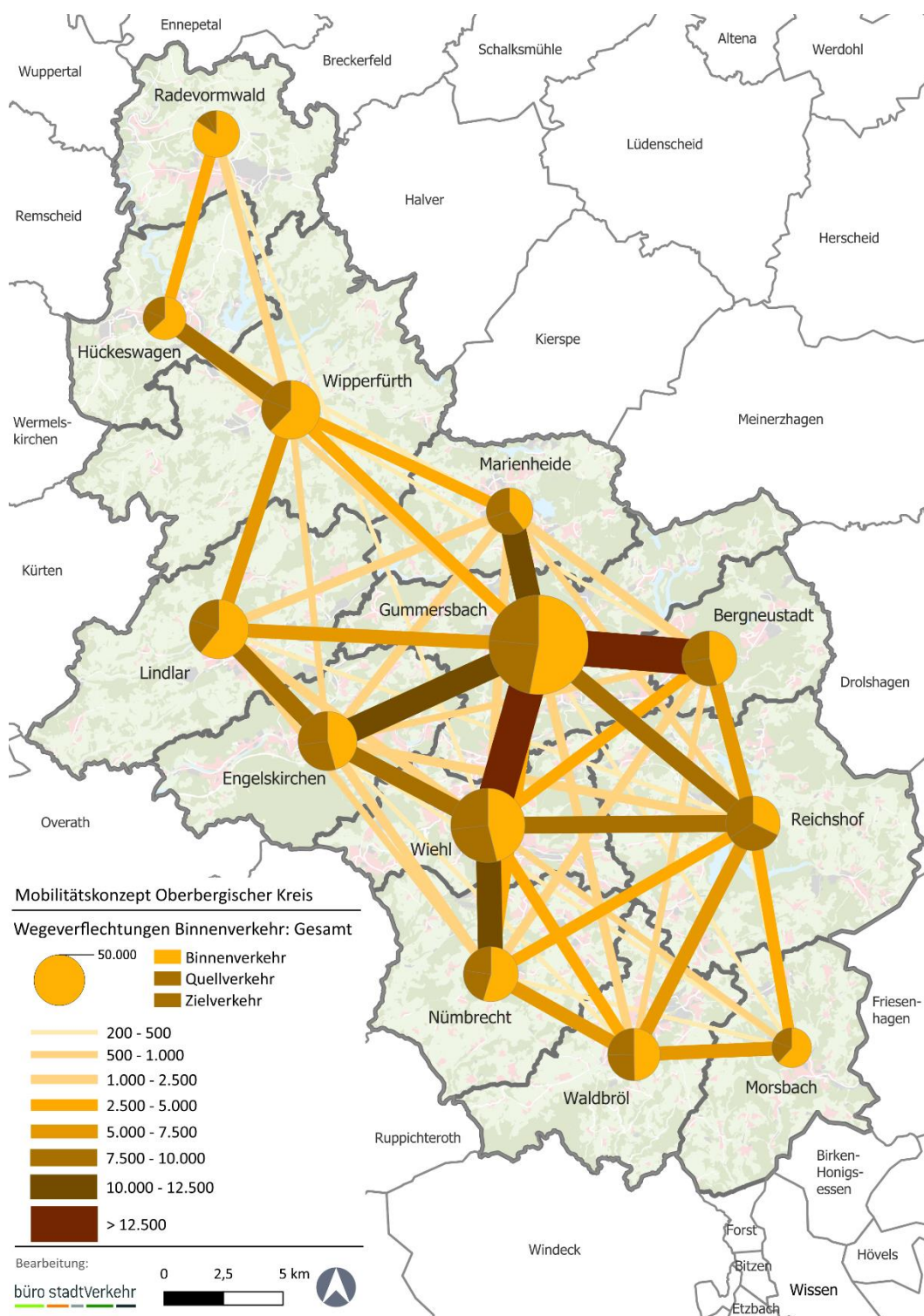


Abb. 6-27 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Oberbergischen Kreises³⁷ (Auswertung auf Weeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁷ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Die Gesamtbetrachtung aller Verkehre innerhalb des Oberbergischen Kreises zeigt Gummersbach und Wiehl als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen in Radevormwald mit knapp 85 % vor. In der folgenden Abbildung 6-28 sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise ablesen, dass zwischen Gummersbach und Wiehl mit ca. 20.100 Wegen/Tag die meisten Fahrten erfolgen (von Gummersbach nach Wiehl ca. 10.200 Wege, von Wiehl nach Gummersbach ca. 9.900 Wege). Insgesamt werden rund 830.200 Wege zurückgelegt. Eine weitere tabellarische Aufteilung der Verkehrsverflechtungen in Quell-Ziel-Matrix-Form (z. B. nach Verkehrsmitteln oder Zwecken) kann dem Anhang C entnommen werden.

[illegible]

von/ nach Kommune	Bergneustadt	Engelskirchen	Gummersbach	Hückeswagen	Lindlar	Marienheide	Morsbach	Nümbrecht	Radevormwald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipperfürth	Außen	Gesamt
Radevormwald	100	100	-	1.900	100	-	-	100	36.000	-	-	200	1.000	10.700	50.100
Reichshof	3.100	500	4.700	-	200	300	1.500	1.600	-	18.600	3.600	3.900	100	3.000	41.200
Waldbröl	400	100	1.200	-	200	200	3.400	2.700	-	3.500	26.500	1.800	-	2.700	42.600
Wiehl	1.500	4.600	9.900	-	800	800	400	5.100	200	4.100	1.600	49.300	100	5.100	83.500
Wipperfürth	100	400	1.800	4.200	2.500	2.500	-	-	900	100	100	100	41.600	6.000	60.200
Außen	4.800	6.600	10.800	6.200	6.200	2.900	3.100	2.500	10.700	3.300	2.900	5.500	5.900	15.600	87.000
Gesamt	47.500	55.900	157.200	35.700	61.000	32.400	28.100	47.900	50.000	41.400	42.700	83.300	60.200	87.100	830.200

Abb. 6-28 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Wegeanzahl pro Tag) (Matrix) (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Der Binnenverkehrsanteil für den gesamten Oberbergischen Kreis liegt bei knapp 81 %. Demzufolge haben 81 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb des Kreises, 19 % der Wege verlassen das Kreisgebiet (s. Abb. 6-30). Die Mobilität innerhalb des Kreises spielt sich zu ca. 56 % innerhalb der kreisangehörigen Kommunen ab (= Binnenverkehr Kommunen) und zu etwa 25 % zwischen den Kommunen. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerelation. In Abbildung 6-28 sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt.

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb des Oberbergischen Kreis haben (= Binnenverkehr Oberbergischer Kreis), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im Durchschnitt der kreisweiten Ergebnisse. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 19 % vier Prozentpunkte über dem kreisweiten Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb der kreisangehörigen Kommune haben (= Binnenverkehr Kommunen), beträgt der Fußverkehrsanteil 27 %. Auch bei den Radverkehrsanteilen ist teilweise eine Steigerung

erkennbar. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖV und MIV gegenüber den Werten auf Ebene des gesamten Kreisgebietes reduziert.

Bei Wegen, die das Kreisgebiet verlassen (= Quell-Ziel-Verkehr), sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 4 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 12 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖV zurückgelegt, das bedeutet, dass bei diesen Wegerelationen vier Prozentpunkte mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb des Oberbergischen Kreises auf den MIV mit 84 % zurückgegriffen.

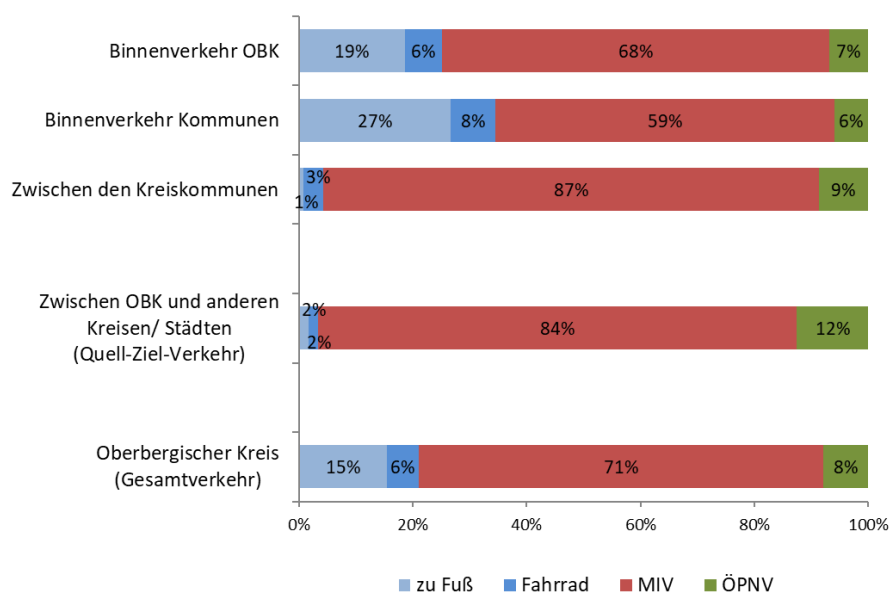


Abb. 6-29 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen
(Auswertung auf Wegeebe-
ne),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in Abbildung 6-29 dargestellt. Zu den häufigsten Wegezielen der Bevölkerung des Oberbergischen Kreises zählen die Stadt Köln und der Rheinisch-Bergische-Kreis. Rund 27.800 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern zwischen dem Oberbergischen Kreis und Köln zurückgelegt. In den Rheinisch-Bergischen-Kreis erfolgen täglich knapp 23.300 Wege. Zahlreiche Wege erfolgen darüber hinaus nach Remscheid, insgesamt sind es etwa 16.300 tägliche Wege.



Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Oberbergischer Kreis	80,9%		671.800
<i>Binnenverkehr Stadt/Gemeinde</i>		55,7%	462.800
<i>Zwischen den Städten/Gemeinden</i>		25,2%	209.000
Nach außen	19,1%		158.400
<i>Köln</i>		3,3%	27.800
<i>Rheinisch-Bergischer-Kreis</i>		2,8%	23.300
<i>Remscheid</i>		2,0%	16.300
<i>Märkischer Kreis</i>		1,7%	14.300
<i>Rhein-Sieg-Kreis</i>		1,5%	12.200
<i>Kreis Olpe</i>		0,9%	7.600
<i>Wuppertal</i>		0,7%	5.800
<i>Kreis Siegen-Wittgenstein</i>		0,7%	5.400
<i>Landkreis Altenkirchen</i>		0,6%	4.600
<i>Bonn</i>		0,5%	3.900
<i>Sonstige Außenziele</i>		4,5%	37.300

Abb. 6-30 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger des Oberbergischen Kreises zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung 6-30 dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw als gewähltes Verkehrsmittel bei Wegen aus dem Kreis heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich zurückgelegt. Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen in die Städte Köln und Wuppertal beobachtet werden. Dies resultiert vor allem aus der SPNV-Anbindung der Städte und Gemeinden Marienheide, Gummersbach sowie Engelskirchen nach Köln.



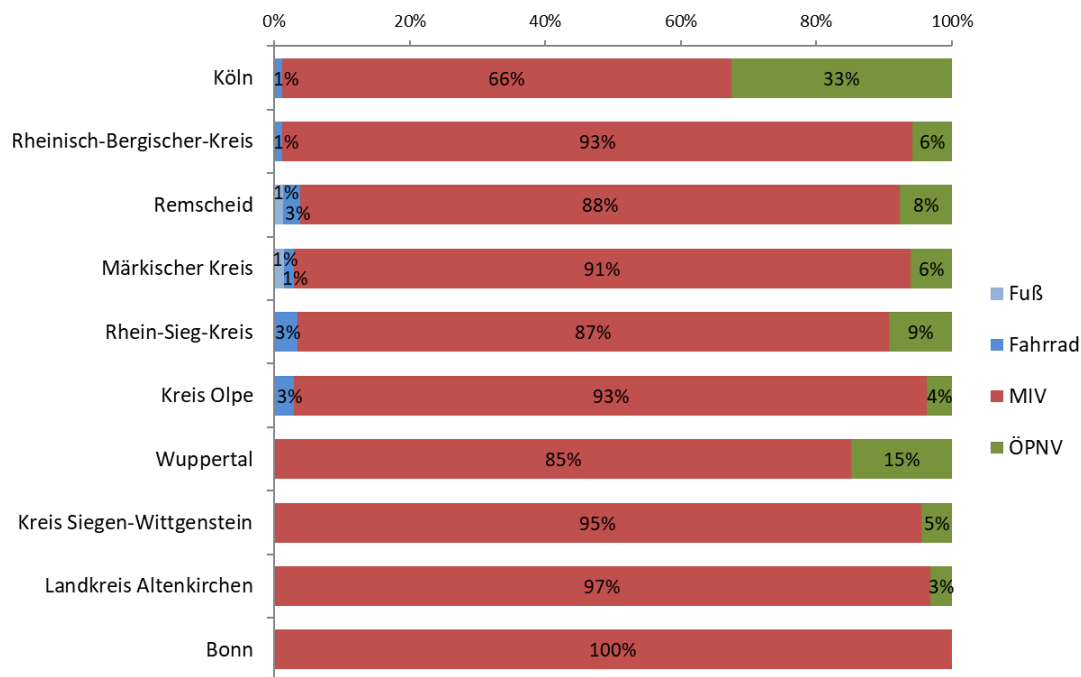


Abb. 6-31 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen (Auswertung auf Wegeebene)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens im Oberbergischen Kreis wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmitteln zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen (s. Abb. 6-32). Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf die typischen Morgenspitzenstunden folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 13 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum von 16 bis 18 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

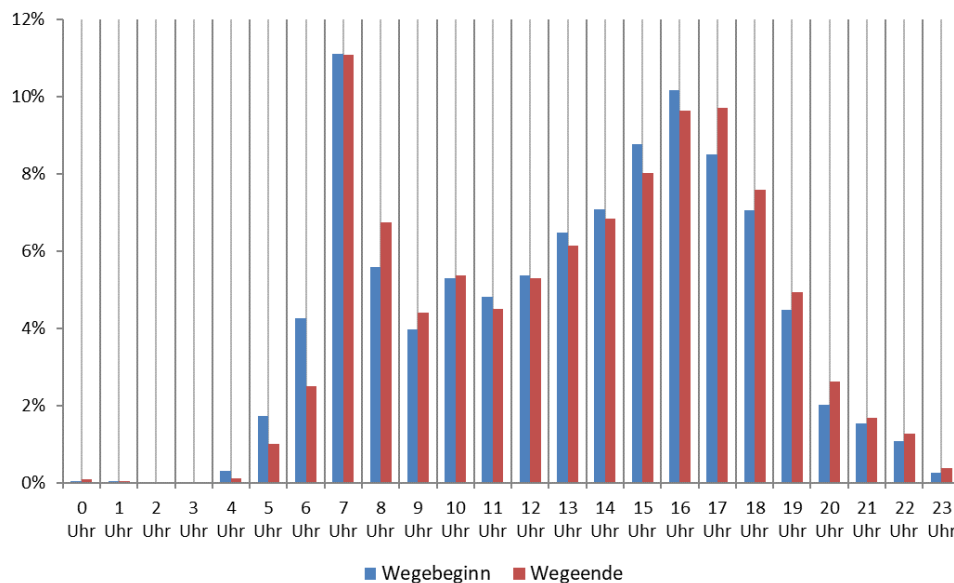


Abb. 6-32 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁸ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote gegen 7 Uhr morgens erreicht (s. Abb. 6-33). Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖPNV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres Maximum zwischen 15 und 16 Uhr. Der MIV erreicht zwei Spitzen im Tagesgang; einmal um 7 Uhr sowie am Nachmittag um 16 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet Tagesspitzen morgens zwischen 7 und 8 Uhr, mittags um 12 Uhr sowie nachmittags/abends zwischen 15 und 17 Uhr.

³⁸ In Abbildung 6-32 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z. B. das Nutzungsmaximum gegen 7 Uhr (→ ca. 18 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden gegen 7 Uhr durchgeführt).

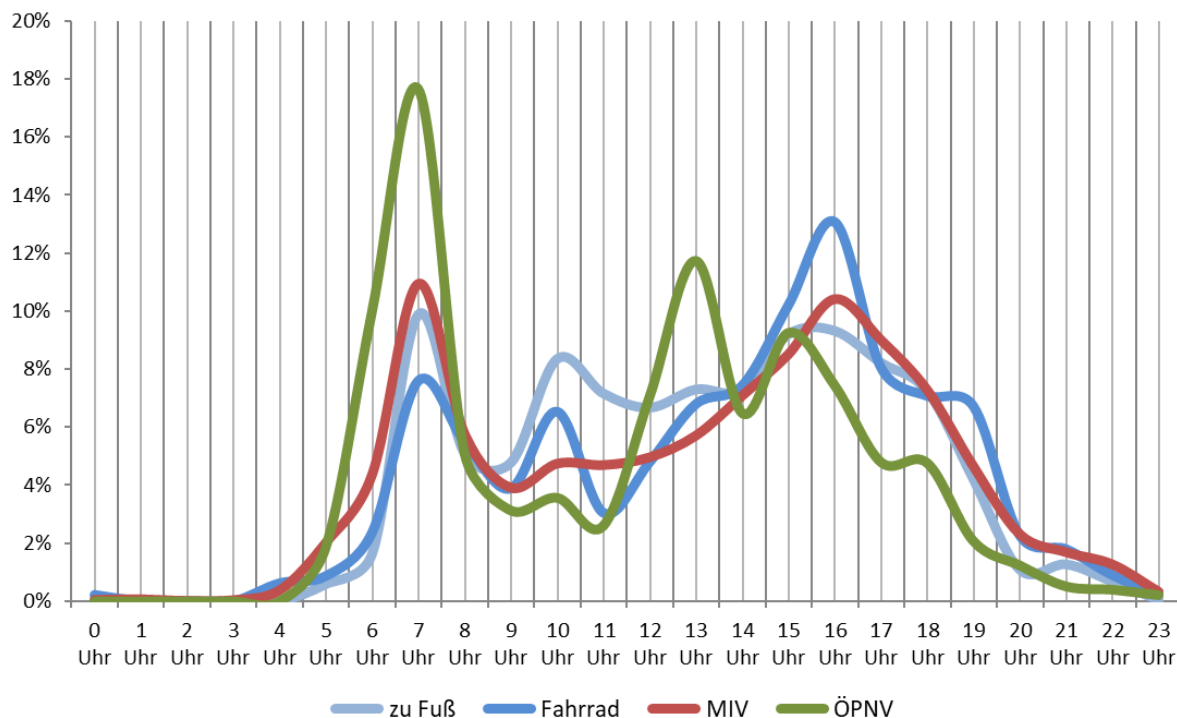


Abb. 6-33 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0 bis 5 Uhr sind aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen) (s. Abb. 6-34). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum abends gegen 19 Uhr, hält sich aber bereits tagsüber auf einem konstanten Niveau. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in den tendenziell verkehrsschwachen Zeiten am Abend ab 20 Uhr sowie früh am Morgen ab 5 Uhr. Im Fußverkehr befinden sich das Maximum hinsichtlich des Modal Split zwischen 10 und 12 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Wegezweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

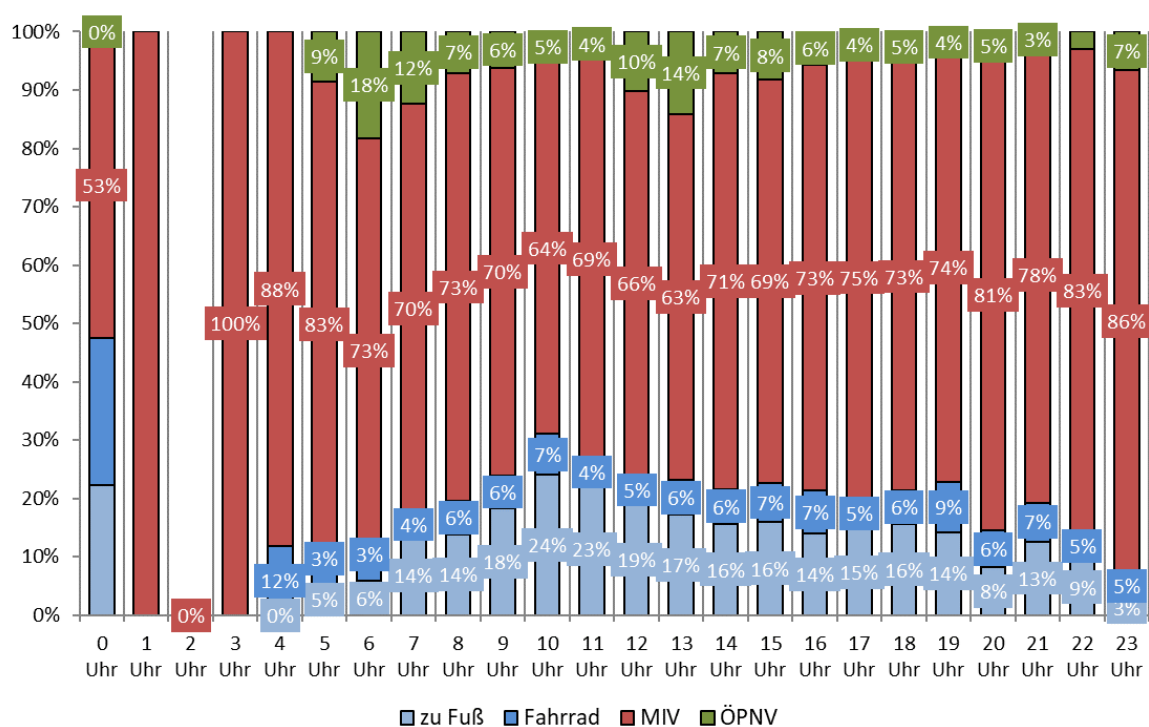


Abb. 6-34 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebene)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf den Zusatzfragebogen der Mobilitätsbefragung, der auf Haushaltsebene konzipiert wurde. Im Zusatzfragebogen werden verschiedene Aspekte des Radverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) betrachtet, während auch diverse Themen wie Fuß-, Bahn- und Autoverkehr sowie die Intermodalität und die Nutzung von Mobilitätsangeboten und -apps in den Blick genommen werden.

Hinsichtlich des Radverkehrs wird die Attraktivität von Radverkehrsführungen, Fahrradabstellanlagen und der Zweck der Radnutzung abgefragt. Im Fragenteil zum ÖPNV werden verschiedene Kriterien wie die benötigten Tage und Uhrzeiten, die Mindestbedienhäufigkeit sowie die maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle untersucht. Ebenso wird die Ausstattung der Haltestellen und die Nutzung von speziellen Ticketangeboten, wie dem 9-Euro-Ticket und dem 49-Euro-Ticket, betrachtet. Abschließend werden Verbesserungsbedarfe in Verkehrsbereichen wie Fuß-, Bahn- und Autoverkehr identifiziert, ebenso wie die intermodalen Verkehrsmittelnutzung und das Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad-, Autoverkehr sowie Bus und Bahn in den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden dargestellt. Zudem ist die Bewertung der Barrierefreiheit aufgeführt. Die Unterscheidung nach den Wohnorten der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote von 2,47 am zweit besten bewertet. Kreisweit bewerten 60 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Marienheide aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 2,19. Am schlechtesten wird das Angebot mit einer Note von 2,72 in Engelskirchen bewertet. Kreisweit bewerten 16 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.



Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Marieneide	2,19
Lindlar	2,28
Wipperfürth	2,28
Nümbrecht	2,37
Bergneustadt	2,39
Hückeswagen	2,40
Gummersbach	2,45
Radevormwald	2,45
Wiehl	2,60
Waldbröl	2,61
Morsbach	2,70
Reichshof	2,70
Engelskirchen	2,72
Oberbergischer Kreis	2,47

Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

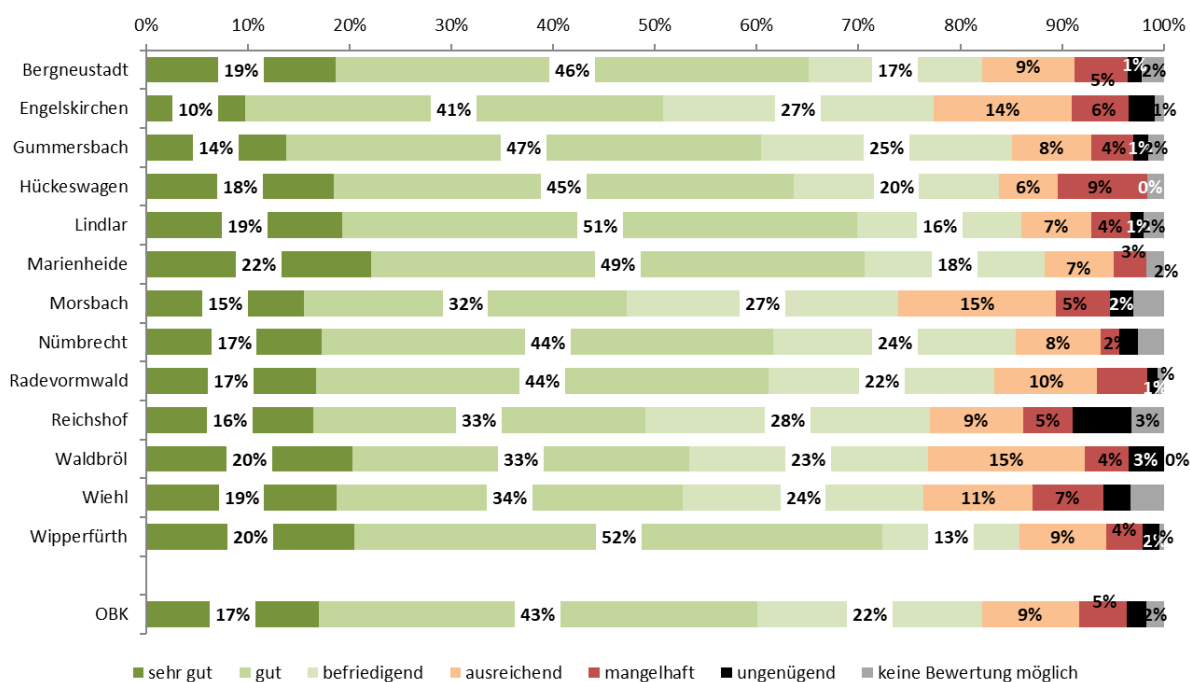


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz



7.1.2 Radverkehr

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt negativer als die Bewertung des Fußverkehrsangebots aus. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln wird der Radverkehr im Rahmen dieser Befragung am zweit schlechtesten bewertet. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 3,55. 21 % der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 60 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Städte bzw. Gemeinden bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner in Morsbach, Wiehl, Reichshof und Engelskirchen unterdurchschnittlich schlecht. In Hückeswagen, Bergneustadt und Wipperfürth hingegen liegt die Bewertung des Radverkehrs über dem Durchschnitt. Die beste Bewertung weist Hückeswagen mit einer Durchschnittsnote von 2,73 auf.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Hückeswagen	2,73
Bergneustadt	2,82
Wipperfürth	2,93
Waldbröl	3,23
Radevormwald	3,55
Nümbrecht	3,59
Marienheide	3,61
Gummersbach	3,75
Lindlar	3,86
Engelskirchen	3,88
Reichshof	3,89
Wiehl	3,91
Morsbach	4,03
Oberbergischer Kreis	3,55

Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)



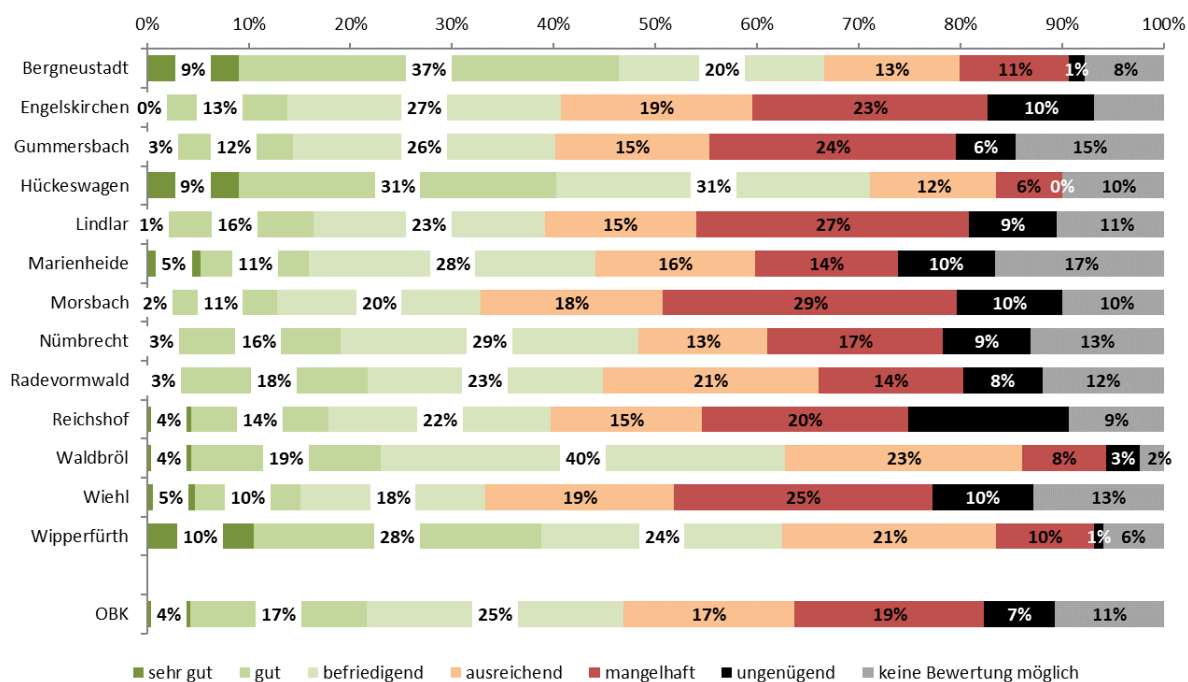


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.3 Busverkehr

Der Busverkehr im Oberbergischen Kreis fällt mit einer Durchschnittsnote von 3,49 vergleichsweise etwas besser als der Radverkehr aus. Kreisweit bewerten 4 % der Haushalte das Angebot als sehr gut und 21 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Bergneustadt bewertet (Durchschnittsnote: 2,92), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Hückeswagen hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,07). Kreisweit empfinden 44 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Bergneustadt	2,92
Gummersbach	2,98
Marienheide	3,31
Engelskirchen	3,46
Lindlar	3,47
Waldbröl	3,63
Radevormwald	3,65
Nümbrecht	3,72
Wipperfürth	3,72
Reichshof	3,82
Wiehl	3,87
Morsbach	3,92
Hückeswagen	4,07
Oberbergischer Kreis	3,49

Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Busverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

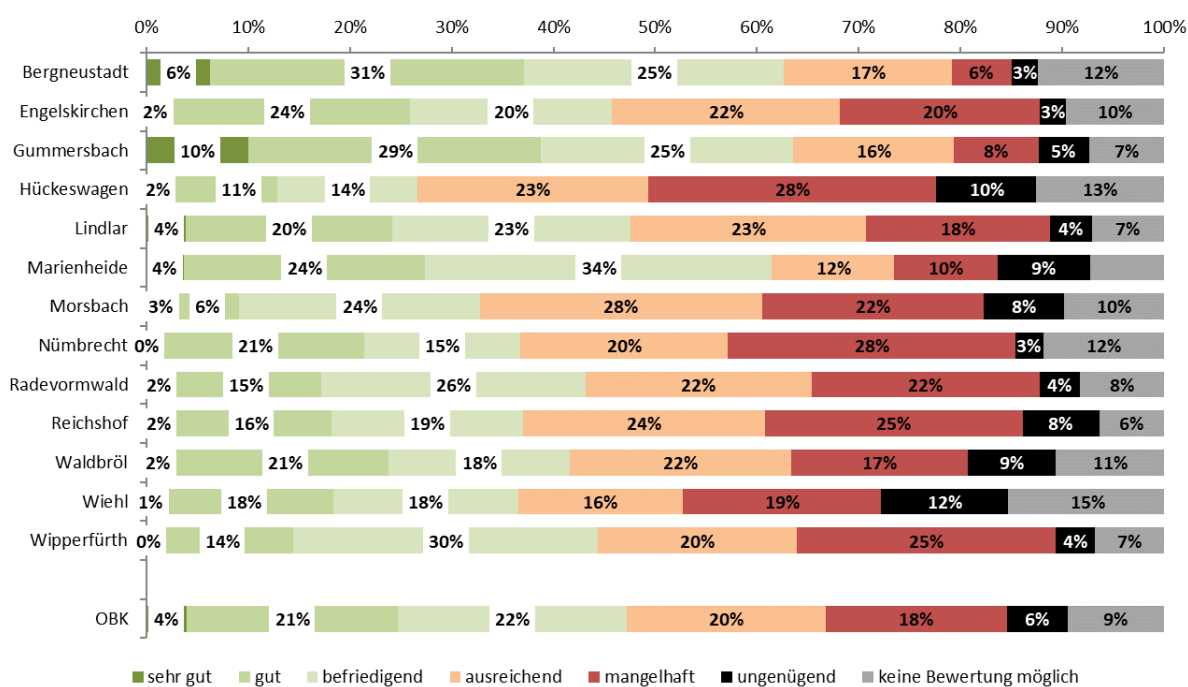


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – Busverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz



7.1.4 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr wird mit einer Durchschnittsnote von 4,35 im Oberbergischer Kreis am schlechtesten bewertet. Im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen schließt der SPNV damit tendenziell am schlechtesten ab. Kreisweit haben 9 % der befragten Haushalte den Bahnverkehr mit sehr gut oder gut bewertet. 42 % der Haushalte bewerten das Angebot hingegen als ausreichend oder schlechter. Ein großer Anteil der befragten Haushalte konnte keine Bewertung vornehmen, insbesondere in den Kommunen, in denen kein Bahnanschluss vorhanden ist. Die Bewertung in den einzelnen Städten und Gemeinden variiert stark. Die beste Bewertung des Bahnverkehrs liegt in Engelskirchen mit einer Note von 3,03 vor, gefolgt von Gummersbach mit einer Durchschnittsnote von 3,49. Die schlechteste Bewertung hingegen wurde mit einer Durchschnittsnote von 5,70 in Wipperfürth abgegeben. Zur Einordnung der Durchschnittsnoten ist zu beachten, dass auch die generellen Anschlussmöglichkeiten im Bahnverkehr eine entscheidende Rolle für die Bewertung spielen. In Kommunen ohne Bahnanschluss fällt die Bewertung dementsprechend eher schlecht aus.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Engelskirchen	3,03
Gummersbach	3,49
Marienheide	3,55
Lindlar	4,80
Wiehl	4,84
Bergneustadt	4,90
Hückeswagen	5,29
Waldbröl	5,32
Morsbach	5,33
Radevormwald	5,33
Nümbrecht	5,60
Reichshof	5,63
Wipperfürth	5,70
Oberbergischer Kreis	4,35

Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)



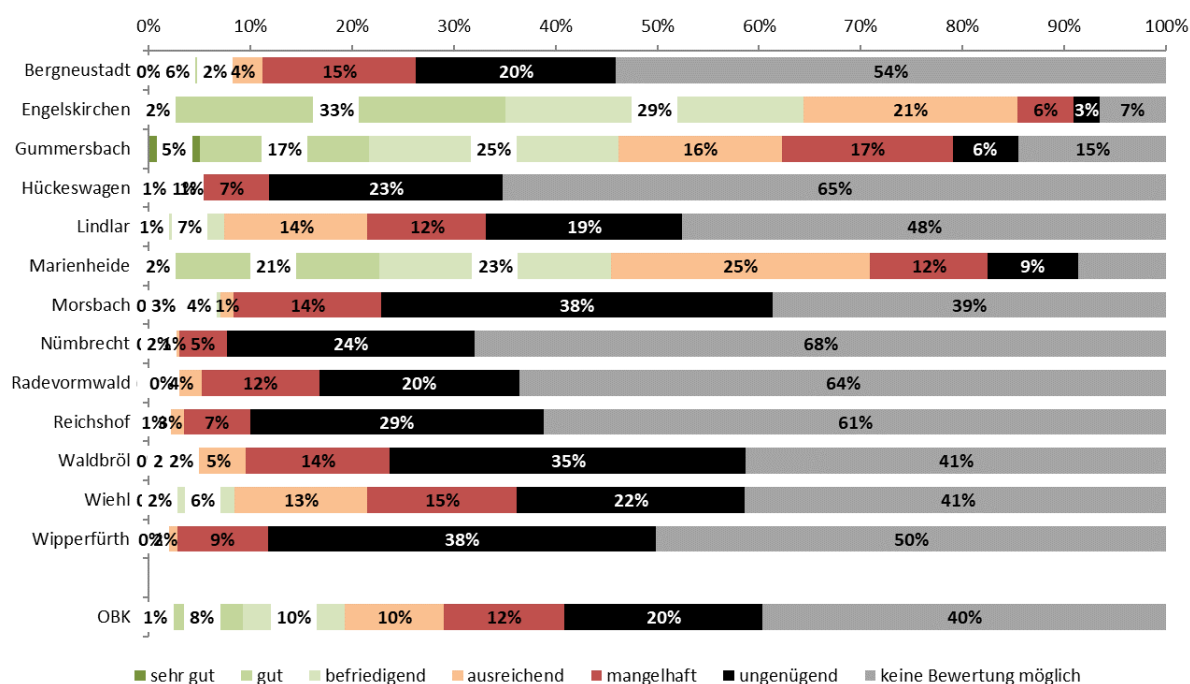


Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Bahnverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

7.1.5 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,34 wird das beste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 63 % der Befragten den Autoverkehr Oberbergischen Kreis als sehr gut oder gut. Die Haushalte in Marienheide, Lindlar, Reichshof und Radevormwald beurteilen den Autoverkehr am besten. Die Bewertung in Wiehl, Wipperfürth und Waldbröl fällt hingegen unterdurchschnittlich aus. Die beste Bewertung lässt sich für Marienheide mit 1,88, die schlechteste für Wipperfürth mit 2,94 ermitteln.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Marienheide	1,88
Lindlar	2,12
Reichshof	2,23
Radevormwald	2,25
Hückeswagen	2,26
Engelskirchen	2,29
Nümbrecht	2,31
Bergneustadt	2,35
Gummersbach	2,35
Morsbach	2,35
Waldbröl	2,37
Wiehl	2,51
Wipperfürth	2,94
Oberbergischer Kreis	2,34

Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

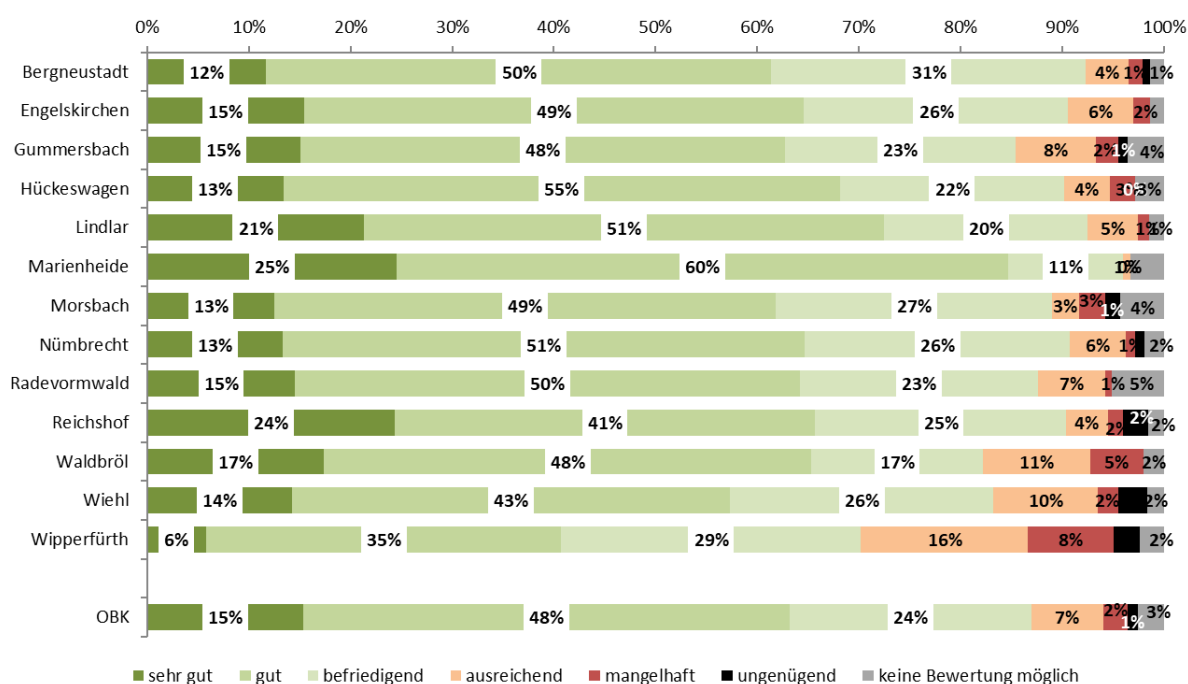


Abb. 7-10 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz



7.1.6 Barrierefreiheit

Neben den Verkehrsmitteln wurde die Bewertung der Barrierefreiheit abgefragt. Diese umfasst die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsmittel für alle Nutzergruppen und Altersklassen. Hierzu zählen der Ein- und Ausstieg sowie die Auffindbarkeit und Sichtbarkeit der Haltestelle.

Die durchschnittliche Bewertung zur Barrierefreiheit in den Städten und Gemeinden beträgt insgesamt 3,44. Dabei zeigen die einzelnen Kommunen unterschiedliche Werte, wobei Engelskirchen mit einer Bewertung von 3,88 die niedrigste Durchschnittsnote aufweist. Im Gegensatz dazu weisen Marienheide, Bergneustadt und Nümbrecht die höchsten Durchschnittswerte von jeweils 3,11, 3,13 bzw. 3,14 auf. Insgesamt bewerten kreisweit 22 % der befragten Haushalte als sehr gut oder gut, während 32 % die Barrierefreiheit als ausreichend oder schlechter bewerten.

Stadt/Gemeinde	Durchschnittsnote
Marienheide	3,11
Bergneustadt	3,13
Nümbrecht	3,14
Wipperfürth	3,29
Lindlar	3,36
Reichshof	3,40
Gummersbach	3,46
Radevormwald	3,46
Hückeswagen	3,49
Waldbröl	3,57
Morsbach	3,58
Wiehl	3,67
Engelskirchen	3,88
Oberbergischer Kreis	3,44

Abb. 7-11 Bewertung der Barrierefreiheit, sortiert
(Auswertung auf Haushaltsebene)



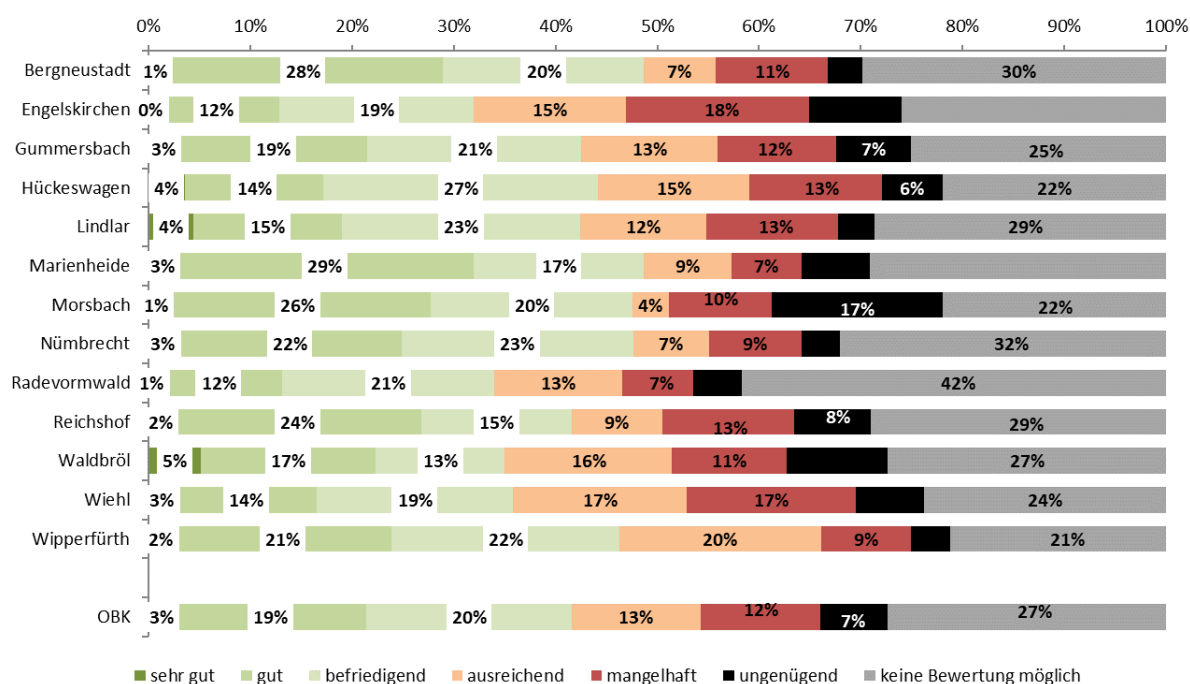


Abb. 7-12 Bewertung der Barrierefreiheit (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

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

Stadt/Ge- meinde	Ø Fußver- kehr	Ø Radver- kehr	Ø Bus	Ø Bahn	Ø Auto- verkehr	Ø Barrie- refreiheit
Bergneustadt	2,39	2,82	2,92	4,9	2,35	3,13
Engelskirchen	2,72	3,88	3,46	3,03	2,29	3,88
Gummersbach	2,45	3,75	2,98	3,49	2,35	3,46
Hückeswagen	2,4	2,73	4,07	5,29	2,26	3,49
Lindlar	2,28	3,86	3,47	4,8	2,12	3,36
Marienheide	2,19	3,61	3,31	3,55	1,88	3,11
Morsbach	2,7	4,03	3,92	5,33	2,35	3,58
Nümbrecht	2,37	3,59	3,72	5,6	2,31	3,14
Radevormwald	2,45	3,55	3,65	5,33	2,25	3,46
Reichshof	2,7	3,89	3,82	5,63	2,23	3,4
Waldbröl	2,61	3,23	3,63	5,32	2,37	3,57
Wiehl	2,6	3,91	3,87	4,84	2,51	3,67
Wipperfürth	2,28	2,93	3,72	5,7	2,94	3,29
Oberbergi- scher Kreis	2,47	3,55	3,49	4,35	2,34	3,44

Abb. 7-13 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht (Auswertung auf Haushaltsebene)



7.2 Radverkehr

Im Kontext des Radverkehrs werden verschiedene Aspekte bewertet, um die Attraktivität und Funktionalität des Radverkehrs abzuleiten. Dazu zählen z. B. die Gestaltung der Radverkehrsführung, Fahrradabstellanlagen sowie die Motivationen und Zwecke hinter der Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

7.2.1 Bewertung Radverkehr

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vergebene Durchschnittsnote zu verschiedenen Aspekten der Fahrradinfrastruktur in den Städten und Gemeinden des Oberbergischen Kreises. Abgefragt wurden dabei folgende Aspekte: der Ausbau und die Verfügbarkeit von Radwegen, der Zustand der Radwege, die Beschilderung von Radwegen, die Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleih, Radfahrerfreundliche Ampeln, die Verkehrssicherheit von Radfahren sowie die Trennung vom Autoverkehr.

Die Bewertung der Aspekte reicht von einer durchschnittlichen Note von 3,28 bis zu einer Note von 5,12. Am besten wurde die Beschilderung der Radwege im Oberbergischen Kreis mit einer Note von 3,28 bewertet. Darauf folgt der Zustand der Radwege mit einer Bewertung von 3,33 und der Ausbau bzw. die Verfügbarkeit von Radwegen mit einer durchschnittlichen Note von 3,94. Möglichkeiten zum Fahrradverleih wurden hingegen mit 5,12 am schlechtesten bewertet, gefolgt von radfahrerfreundlichen Ampeln mit einer Bewertung von 4,72.

Der Ausbau und die Verfügbarkeit von Radwegen wurden von 16 % der befragten Haushalte positiv bewertet (sehr gut oder gut), während 51 % eine negative Einschätzung abgaben (ausreichend oder schlechter). Beim Zustand der Radwege ergab sich ein etwas ausgeglicheneres Bild, wobei 25 % eine positive Bewertung abgaben, während 34 % ihn negativ bewerteten. Die Beschilderung der Radwege wurde von 26 % positiv und von 31 % negativ bewertet.

Besonders hervorstechend ist die Bewertung hinsichtlich der Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen und dem Fahrradverleih. Lediglich 6 % der befragten Haushalte bewerten die Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen positiv, während 55 % sie negativ einschätzten. Beim Fahrradverleih äußerten sich nur 1 % positiv, während großer Teil von 43 % den Fahrradverleih negativ bewertete. Auch die Bewertungen radfahrerfreundlicher Ampeln fällt vergleichsweise negativ aus- (4 % positive gegenüber 44 % negative Bewertungen). Ähnlich sieht es bei der Sicherheit beim Fahrradfahren aus, die lediglich von 7 % positiv und von 60 % negativ bewertet wurde. Die Trennung vom Autoverkehr erhielt positive Bewertungen von lediglich 6 % der Befragten, während 69 % sie negativ einschätzten.

Hinsichtlich der Bewertung von radfahrerfreundlichen Ampeln und Fahrradverleihmöglichkeiten konnten zudem ein großer Teil der befragten Haushalte keine Bewertung abgeben.

Stadt/ Gemeinde	Ø Ausbau / Verfügbarkeit Radweg	Ø Zustand Rad- wege	Ø Beschilderung	Ø Verfügbarkeit Abstellanlagen	Ø Fahrradverleih	Ø Radfahrer- freundliche Ampeln	Ø Sicherheit	Ø Trennung vom Autoverkehr
Bergneustadt	3,16	2,93	3,16	4,50	4,43	5,00	4,17	4,22
Engelskirchen	4,16	3,90	3,80	4,51	5,18	4,85	4,50	4,75
Gummersbach	4,06	3,36	3,40	4,31	5,01	4,39	4,44	4,65
Hückeswagen	2,85	2,68	2,73	4,00	4,97	4,58	3,49	3,89
Lindlar	4,48	3,52	3,53	4,51	5,26	5,12	4,78	5,16
Marienheide	4,05	3,29	3,47	4,60	5,31	5,05	4,71	4,74
Morsbach	4,66	3,79	3,66	4,27	5,64	4,86	4,71	4,94
Nümbrecht	4,30	3,60	2,99	4,49	5,05	5,62	4,49	4,78
Radevormwald	3,80	3,37	3,39	4,44	4,97	4,84	4,13	4,38
Reichshof	4,43	3,85	3,58	4,84	5,71	4,92	4,64	5,04
Waldbröl	3,60	3,18	2,88	4,19	5,31	4,17	3,70	4,04
Wiehl	4,42	3,57	3,44	4,62	5,53	4,88	4,57	4,83
Wipperfurth	3,24	2,59	2,68	3,61	4,93	4,79	3,92	4,28
Oberbergischer Kreis	3,94	3,33	3,28	4,36	5,12	4,72	4,34	4,60

Abb. 7-14 Bewertung verschiedene Aspekte des Radverkehrs, Überblick (Auswertung auf Haushaltsebene)

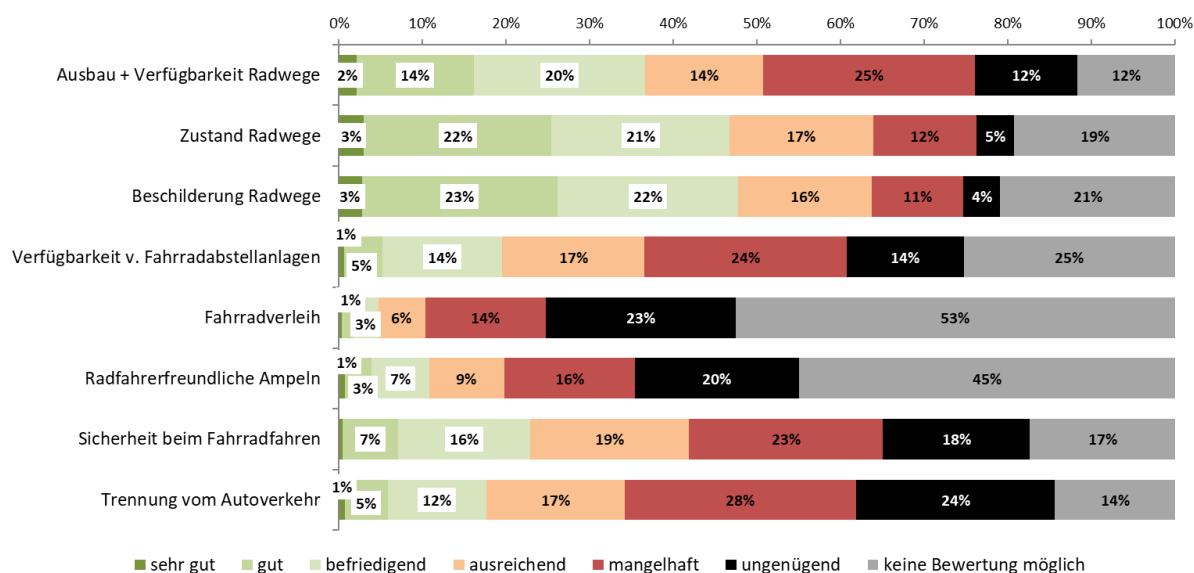


Abb. 7-15 Bewertung verschiedene Aspekte des Radverkehrs (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz



Grundsätzlich geben bei allen abgefragten Aspekten mehr als die Hälfte der befragten Haushalte Verbesserungsbedarf an. Verbesserungsbedarf wird insbesondere bei Ausbau bzw. der Verfügbarkeit von Radwegen mit 76 % gesehen. Darauf folgt Verbesserungsbedarf bei der Trennung von Rad- und Autoverkehr. Dies geben 75 % der befragten Haushalte an. An dritter Stelle steht die Sicherheit beim Fahrradfahren mit 70 %.

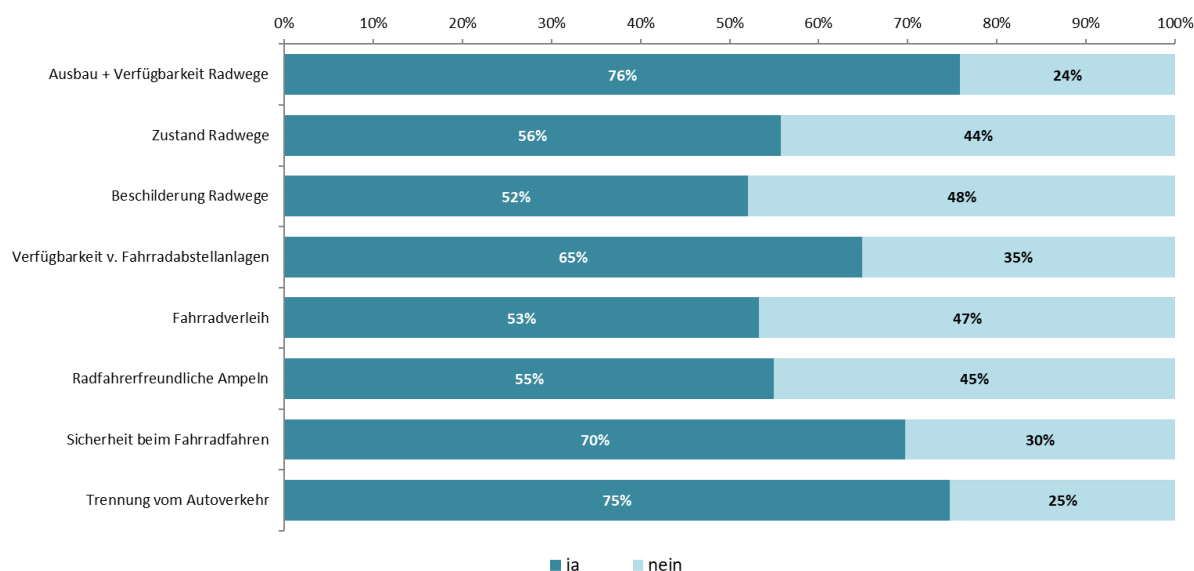


Abb. 7-16 Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Radverkehrs
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.2 Radverkehrsführung

In Bezug auf die Frage nach der bevorzugten Radverkehrsführung, um das Fahrradfahren als attraktive Mobilitätsalternative zu etablieren, geben rund 21 % der Haushalte an, dass sie gemeinsame Fuß- und Radwege bevorzugen. Dicht gefolgt werden diese von Fahrradstraßen und Fahrradschutzstreifen mit jeweils rund 20 %. Darauf folgen rot markierte Radwege sowie Wald- und Feldwege. Schlusslicht bildet die Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr. Dies geben nur 3 % der befragten Personen an. Insgesamt lässt sich festhalten, dass keine Führungsform besonders heraussticht, solange der Radverkehr nicht zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. Bei der Beantwortung der Frage war eine Mehrfachnennung möglich.

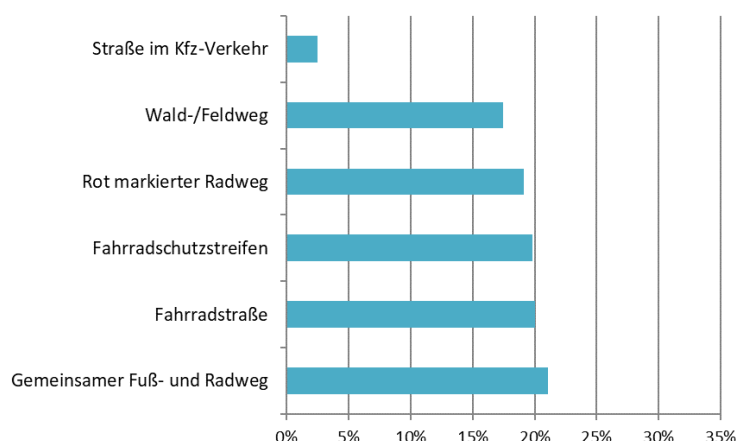


Abb. 7-17 Bevorzugte Radverkehrsform (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigen sich weitgehend ähnliche Tendenzen hinsichtlich der Führungsformen des Radverkehrs. Gemeinsame Fuß- und Radwege werden jedoch insbesondere in Nümbrecht bevorzugt, während Fahrradstraßen vor allem in Bergneustadt erwünscht sind. Im Gegensatz dazu wird die Führung auf Wald- und Feldwegen in Hückeswagen weniger bevorzugt. Die Führung zusammen mit dem Kfz-Verkehr ist auch im Vergleich der Städte und Gemeinden die am wenigsten bevorzugte Führungsform.

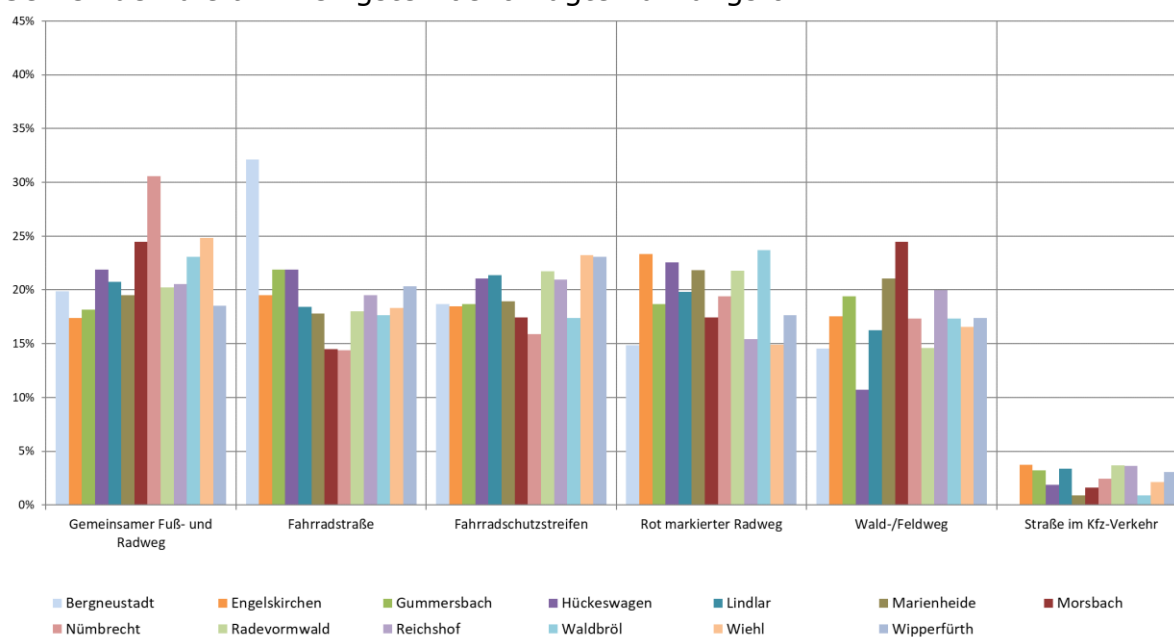


Abb. 7-18 Bevorzugte Radverkehrsform nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.3 Fahrradabstellanlagen

In Bezug auf die Attraktivität von Fahrradabstellanlagen in der Öffentlichkeit zeigen die befragten Haushalte folgende Präferenzen: Etwa 33 % bevorzugen überdachte Fahrradbügel, während dieselbe Anzahl von Personen Fahrradbügel ohne Überdachung als attraktiv empfindet. Darauf folgen mit rund 22 % abschließbare Fahrradboxen. Am wenigsten wurden mit rund 12 % Angaben bei der Auswahlmöglichkeit „Fahrradkäfig“ getätigt.³⁹ Bei der Beantwortung der Frage war eine Mehrfachnennung möglich.

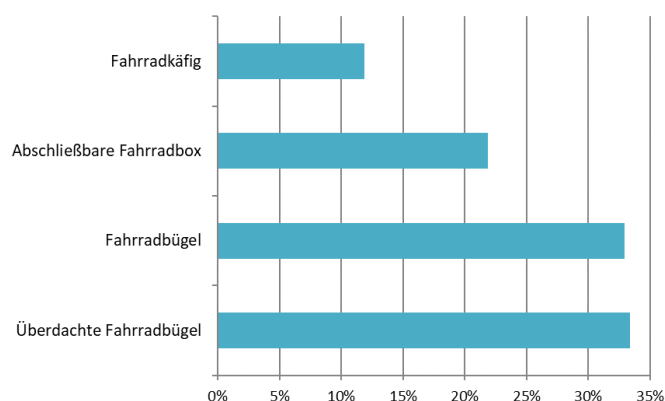


Abb. 7-19 Bevorzugte Fahrradabstellanlagen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Vergleich der Städte und Gemeinden des Oberbergischen Kreises werden Überdachte Fahrradbügel insbesondere in Bergneustadt bevorzugt. Nicht überdachte Fahrradbügel hingegen geben die Haushalte in Nümbrecht und Radevormwald am häufigsten an. Abschließbare Fahrradboxen werden in den genannten Städten bzw. Gemeinden dagegen weniger häufig genannt. Fahrradkäfige werden am ehesten von den Haushalten in Morsbach genannt.

³⁹ Fahrradkäfig = abschließbare Sammelabstellanlage

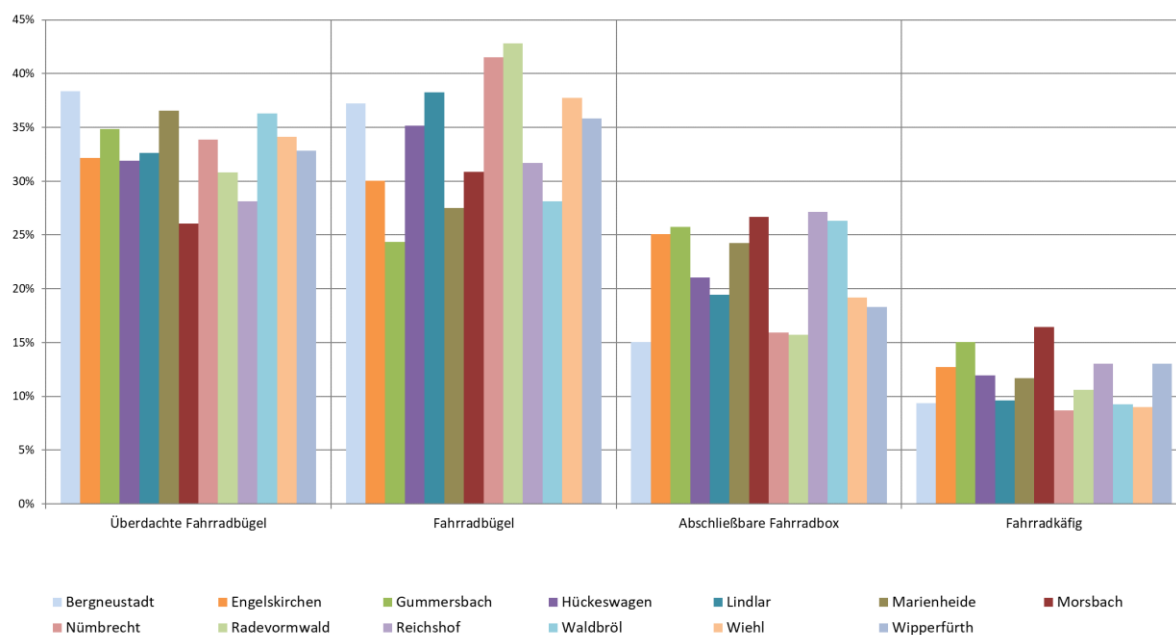


Abb. 7-20 Bevorzugte Fahrradabstellanlagen nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2.4 Fahrradnutzung – Zweck

Die meisten Haushalte im Oberbergischen Kreis geben mit rund 38 % an, das Fahrrad zu Freizeitwecken zu nutzen. Darauf folgen sonstige Aktivitäten mit 13 % und Einkaufen mit 12 %. Die geringsten Anteile haben die Zwecke „Arbeit/Ausbildung/Schule“ sowie „Termine“ mit jeweils 8 %. Rund 21 % der befragten Haushalte geben an, das Fahrrad gar nicht zu nutzen.

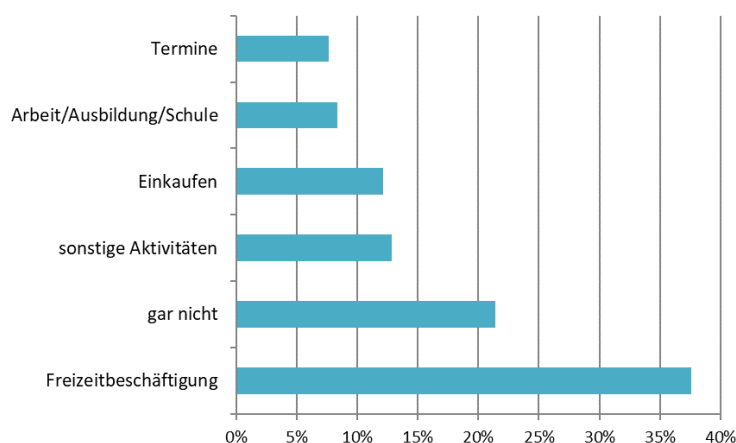


Abb. 7-21 Fahrradnutzung – Zweck
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Vergleich der Städte und Gemeinden zeigt sich hinsichtlich des Zwecks ein ähnliches Bild zwischen den Städten und Gemeinden. Für Freizeitwege nutzen insbesondere die Haushalte in Wipperfürth das Fahrrad. Bezüglich Einkaufszwe-

cke sind es vor allem die Haushalte in Engelskirchen, während beim Zweck „Arbeit/Ausbildung/Schule“ die höchsten Anteile in Reichshof liegen. Termine werden insbesondere in Radevormwald mit dem Fahrrad absolviert.

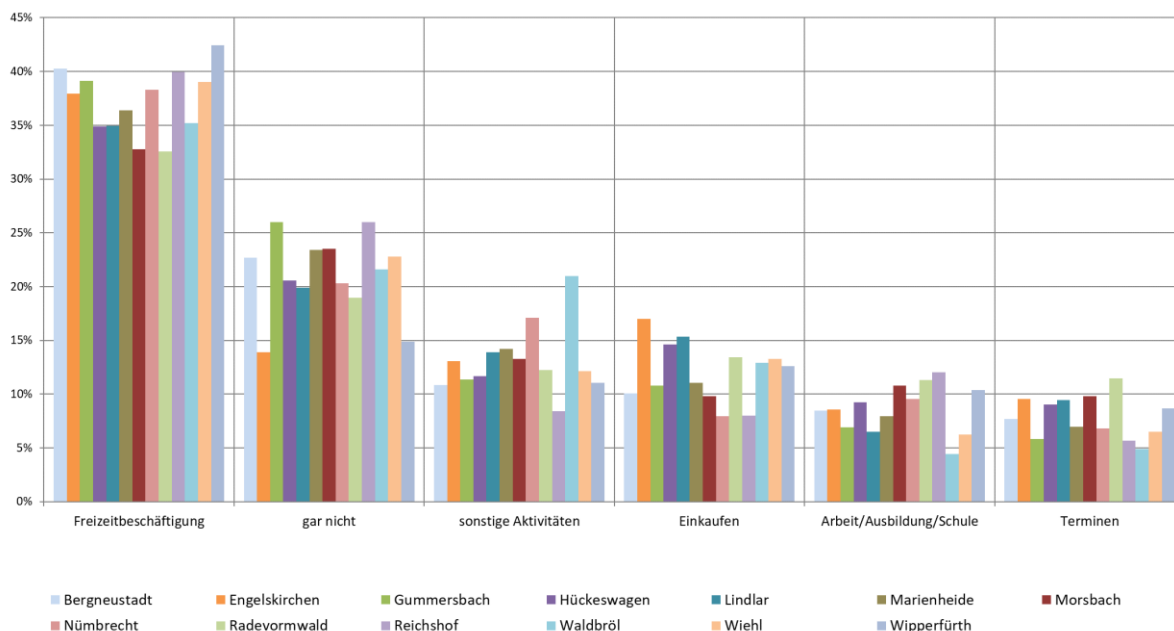


Abb. 7-22 Fahrradnutzung – Zweck nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 ÖPNV

7.3.1 Bewertung ÖPNV

Die nachstehende Tabelle bietet eine Zusammenfassung der Durchschnittsnoten für verschiedene Aspekte des ÖPNV in den Städten und Gemeinden des Oberbergischen Kreises. Dabei wurden folgende Kriterien abgefragt: Busliniennetz, Fahrt-dauer, Zustand der Haltestellen, Fahrgastinformation, Umsteigemöglichkeiten auf Bus oder Bahn, Fahrpreise, Zuverlässigkeit, Flexibilität sowie Komfort und Aus-stattung der Fahrzeuge.

Das Kriterium Komfort/Ausstattung der Fahrzeuge erhielt mit einer durchschnitt-lichen Bewertung von 2,92 die beste Bewertung im Oberbergischen Kreis. 29 % der befragten Personen bewerteten diesen Aspekt mit sehr gut oder gut. An-schließend folgen die Kriterien Zustand der Haltestellen, Zuverlässigkeit, Fahrt-dauer, Fahrgastinformationen sowie Busliniennetz mit Bewertungen zwischen 3,22 und 3,46.

Die schlechtesten Bewertungen erhielten die Aspekte Umsteigemöglichkeiten, Fahrpreise und Flexibilität. Nur 17% der Befragten bewerteten die Umsteigemög-lichkeiten auf Bus und Bahn mit sehr gut oder gut, während 42% das Angebot als ausreichend oder schlechter empfanden. In Bezug auf die Fahrpreise bewerteten hingegen 45% der befragten Personen das Angebot als ausreichend oder

schlechter. Das Schlusslicht bildet die Flexibilität mit einer durchschnittlichen Bewertung von 4,10. Hier empfanden fast 50% das Angebot als ausreichend oder schlechter, während es nur 8% mit sehr gut oder gut bewerteten.

Stadt/Gemeinde	Ø Busliniennetz	Ø Fahrtdauer	Ø Zustand der Haltestellen	Ø Fahrgastinformationen	Ø Umsteigemöglichkeiten auf Bus/Bahn	Ø Fahrpreise	Ø Zuverlässigkeit	Ø Flexibilität	Ø Komfort/Ausstattung der Fahrzeuge
Bergneustadt	3,00	2,91	3,37	3,21	3,34	4,04	2,94	3,64	2,9
Engelskirchen	3,49	3,38	3,45	3,65	3,52	3,88	3,47	4,28	3,05
Gummersbach	2,86	2,75	3,14	3,27	3,04	3,87	3,23	3,67	2,79
Hückeswagen	3,87	3,56	3,18	3,09	4,28	3,87	3,22	4,43	2,97
Lindlar	3,55	3,61	3,19	3,35	3,89	3,82	3,23	4,17	2,91
Marienheide	3,38	3,34	2,94	3,50	3,35	3,85	3,52	4,06	2,80
Morsbach	4,25	4,12	3,32	3,66	4,41	3,74	3,50	4,49	3,47
Nümbrecht	3,69	3,42	3,03	3,22	4,07	3,78	3,15	4,25	3,00
Radevormwald	3,73	3,42	3,63	3,82	4,13	3,98	3,23	4,33	3,04
Reichshof	3,95	3,90	3,01	3,41	4,14	4,10	3,26	4,61	2,99
Waldbröl	3,57	3,59	3,40	3,15	3,94	3,86	3,35	3,96	2,77
Wiehl	3,86	3,68	3,03	3,23	4,04	3,90	3,35	4,31	2,93
Wipperfürth	3,51	3,34	3,18	3,25	4,09	3,73	2,95	4,28	2,87
Oberbergischer Kreis	3,46	3,33	3,22	3,36	3,71	3,88	3,25	4,10	2,92

Abb. 7-23 Bewertung verschiedene Aspekte des ÖPNV, Überblick (Auswertung auf Haushaltsebene)

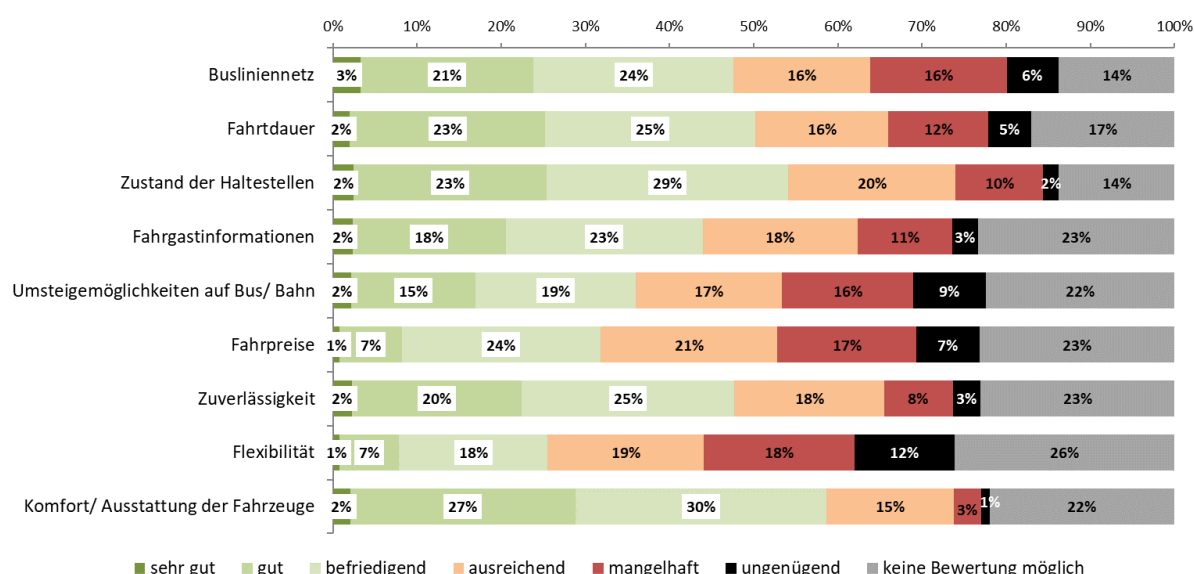


Abb. 7-24 Bewertung verschiedene Aspekte des ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

Es besteht erkennbarer Verbesserungsbedarf, insbesondere im Bereich des Busliniennetzes, bei dem 64% der Befragten angeben, dass Verbesserungsbedarf besteht. Ebenfalls hoch bewertet werden die Flexibilität (60%), die Umsteigemöglichkeiten (58%) und die Fahrpreise (58%). Der Bedarf an Verbesserungen spiegelt sich deutlich in der Bewertung der verschiedenen Aspekte wider. Weniger Verbesserungsbedarf wird dagegen im Bereich des Komforts/Ausstattung der Fahrzeuge gesehen, wobei nur 29% der Befragten diesen Aspekt als verbesserungswürdig erachten.

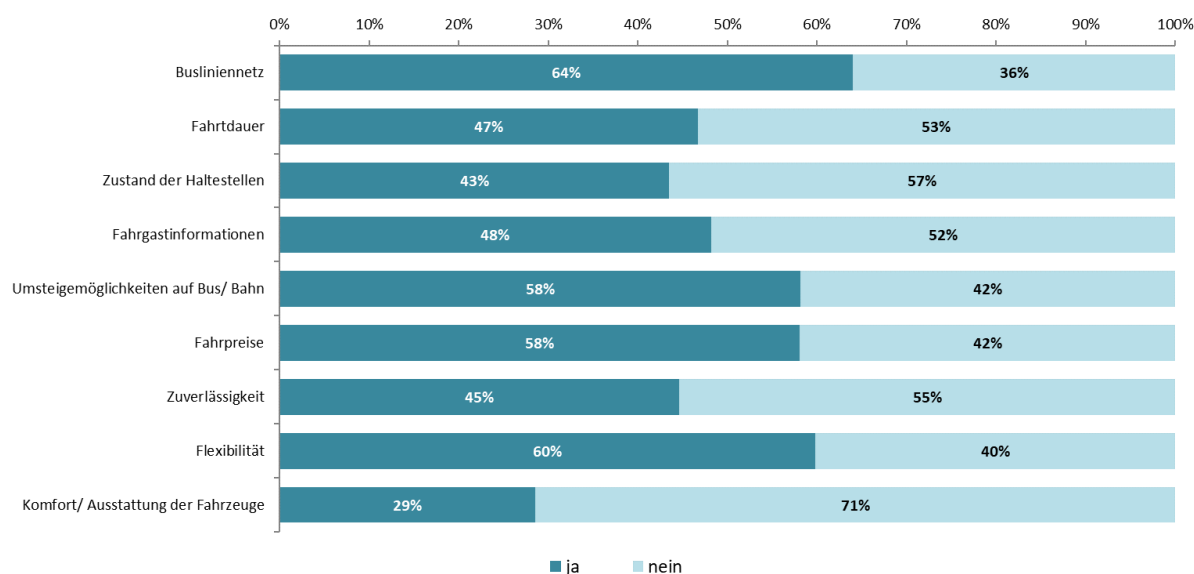


Abb. 7-25 Verbesserungsbedarf hinsichtlich des ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)



7.3.2 ÖPNV – Tagesnutzung

Der ÖPNV wird vor allem an den Wochentagen benötigt (rund 14 %). Dabei lässt sich zwischen den einzelnen Wochentagen kein wesentlicher Unterschied feststellen. Während der Schulferien ist die Nutzung etwas geringer. Am Wochenende nimmt der Anteil weiter ab: samstags geben etwa 10% an den ÖPNV zu benötigen, während es sonntags nur rund 7% sind.

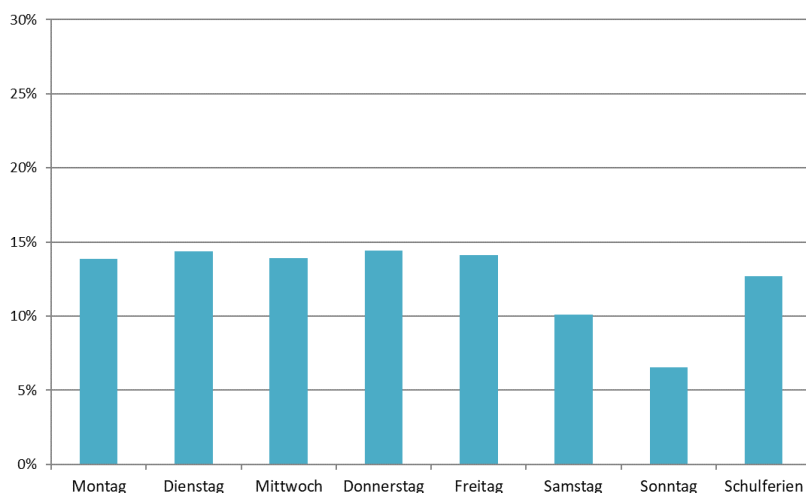


Abb. 7-26 benötigt ÖPNV-Angebot – Wochentag
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei einem Vergleich der Städte und Gemeinden im Oberbergischen Kreis zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den kreisweiten Ergebnissen. Es gibt keine besonderen Abweichungen zwischen den einzelnen Kommunen und dem kreisweiten Ergebnis.

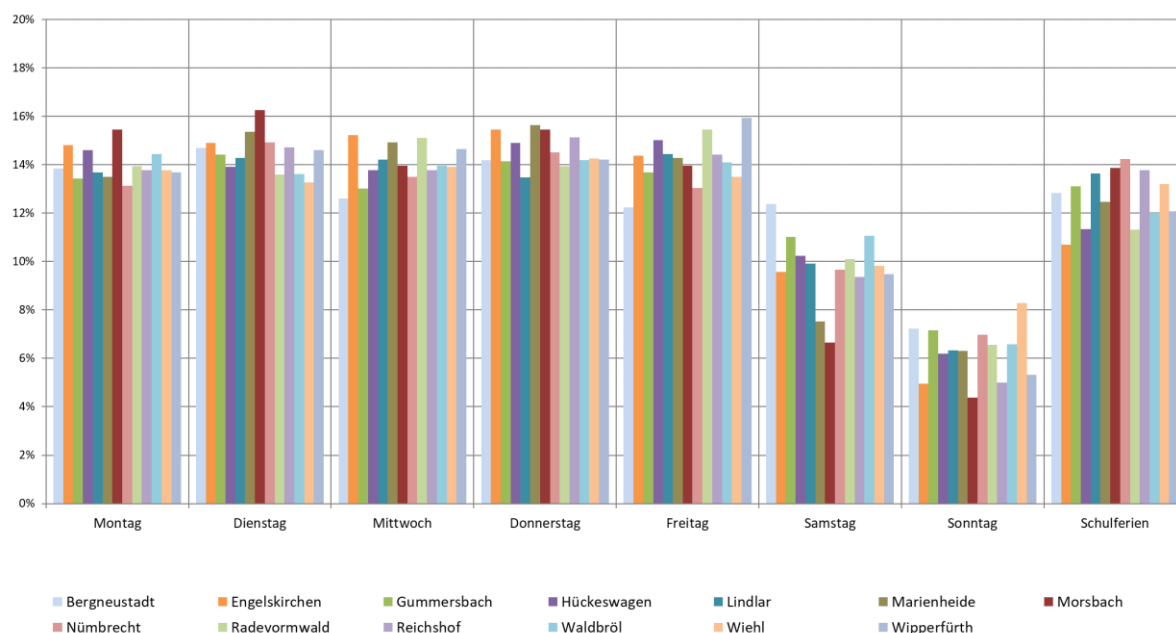


Abb. 7-27 benötigtest ÖPNV-Angebot – Wochentag nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3.3 ÖPNV – genutzte Uhrzeiten

Die benötigten Uhrzeiten für den öffentlichen Nahverkehr verteilen sich über den Tag. Eine größere Anzahl von Personen (rund 20 %) nutzt den Nahverkehr zwischen 6 und 9 Uhr, was auf Pendlerverkehr während der morgendlichen Stoßzeiten hinweist. Weitere 22 % nutzen den Nahverkehr zwischen 15 und 18 Uhr. Dies deutet darauf hin, dass der ÖPNV auch während des Berufsverkehrs am Nachmittag stark frequentiert ist. Der Anteil der Nutzer außerhalb der Stoßzeiten, wie vor 6 Uhr oder nach 22 Uhr, ist geringer, aber dennoch vorhanden.

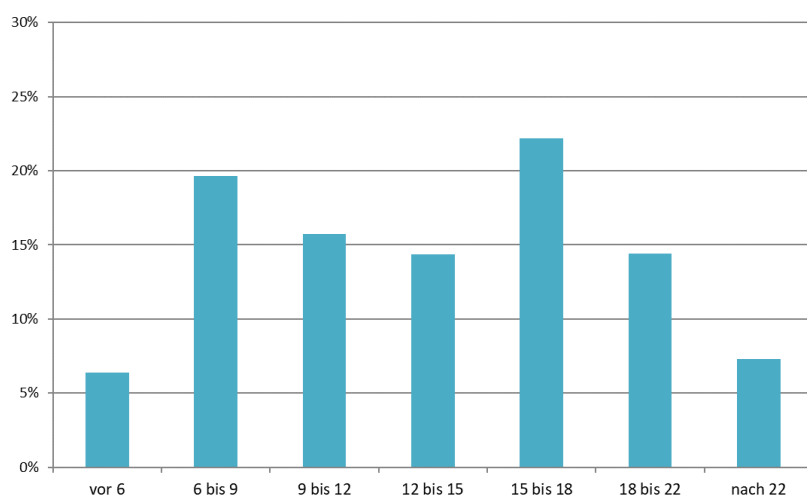


Abb. 7-28 benötigtest ÖPNV-Angebot – Uhrzeit (Auswertung auf Haushaltsebene)



Bei einem Vergleich der Städte und Gemeinden lässt sich eine ähnliche Verteilung feststellen. Der größte Anteil an der morgendlichen Spitze zwischen 6 und 9 Uhr liegt in Morsbach vor, während Nümbrecht die größten Anteile in der Spitze am Nachmittag aufweist. In Waldbröl wird der ÖPNV zwischen 15 und 18 Uhr weniger nachgefragt, dafür jedoch verstärkt in der Mittagszeit zwischen 12 und 15 Uhr genutzt.

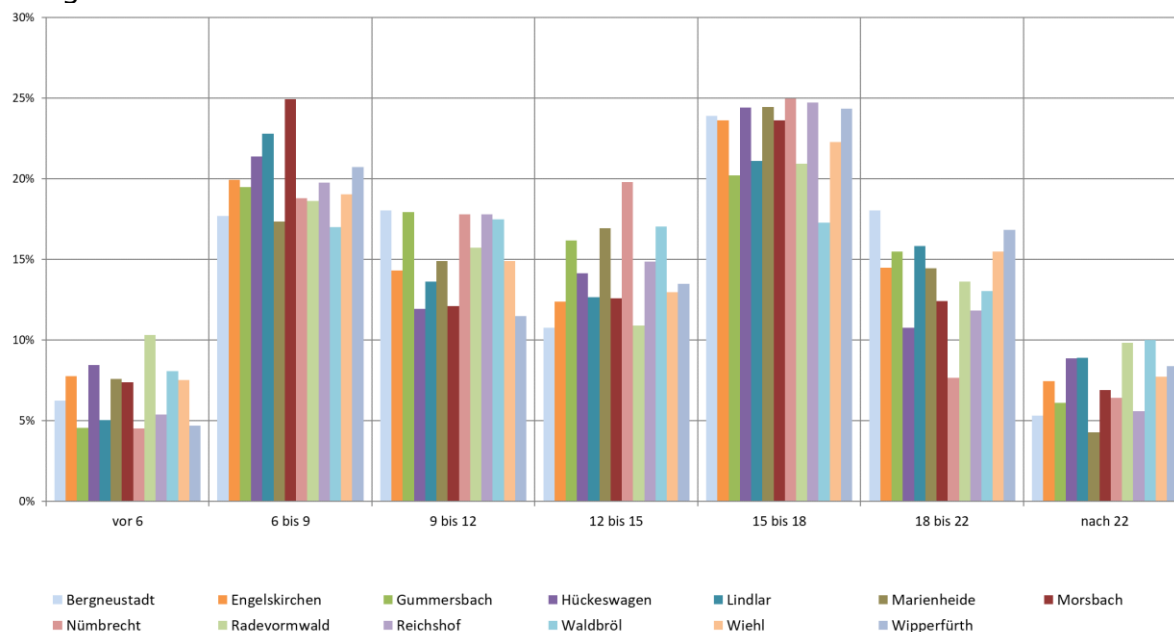


Abb. 7-29 benötigtest ÖPNV-Angebot – Uhrzeit nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3.4 ÖPNV – Mindestbedienhäufigkeit

Die Mehrheit der Befragten bevorzugt mindestens eine halbstündliche Bedienhäufigkeit des ÖPNV, was von 47 % der Teilnehmer angegeben wurde. Ein weiterer bedeutender Anteil von 20 % bevorzugt mindestens eine viertelstündliche Bedienhäufigkeit. Mindestens Stündliche Bedienungen wurden von 15 % bevorzugt, während 9 % eine noch häufigere Bedienung als viertelstündlich wünschen. Flexible Bedienungen, die sich an individuelle Bedürfnisse anpassen, wurden von 8 % bevorzugt. Lediglich 1 % der Teilnehmer präferierten eine seltenere Bedienung des ÖPNV.

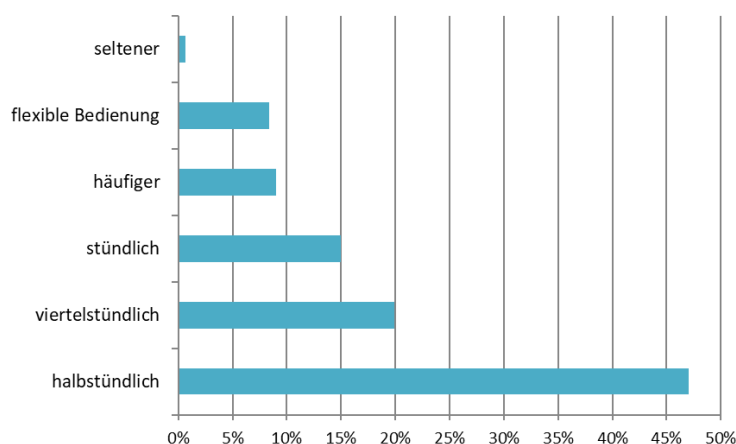


Abb. 7-30 benötigtest ÖPNV-Angebot – Mindestbedienhäufigkeit (Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Präferenzen für die Mindestbedienhäufigkeit des öffentlichen Nahverkehrs variieren leicht zwischen den Städten und Gemeinden des Oberbergischen Kreises. In den meisten Orten bevorzugt die Mehrheit der Befragten eine mindestens halbstündliche Bedienung. In Nümbrecht ist der Anteil an einer halbstündlichen Bedienung vergleichsweise am geringsten. Dafür ist der Anteil an einer stündlichen Bedienung sowie einer flexiblen Bedienform in Nümbrecht erhöht. In Bergneustadt und Gummersbach ist der Anteil derer, die mindestens ein viertelstündliches ÖPNV-Angebot wünschen am höchsten.

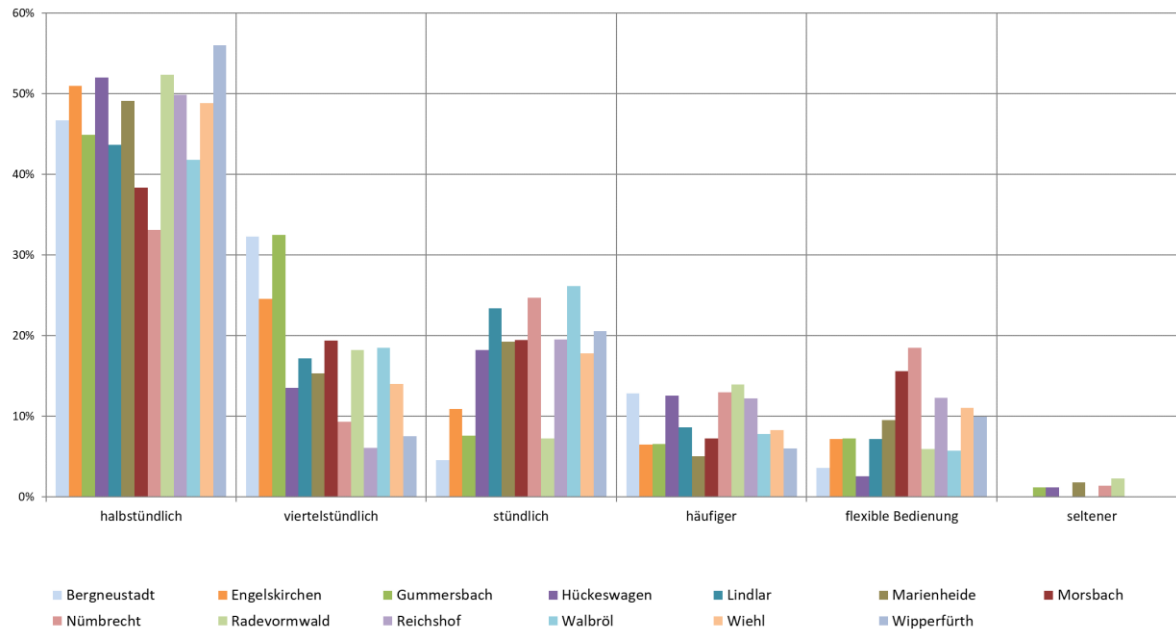


Abb. 7-31 benötigtest ÖPNV-Angebot – Mindestbedienhäufigkeit nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3.5 Maximale Entfernung Haltestelle

Bei der Auswertung der maximalen Entfernung zur nächsten (Bus-)Haltestelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad zeigt sich, dass auf kreisweiter Ebene die Entfernung zu Fuß durchschnittlich nicht 531 Meter überschreiten sollte. Mit dem Fahrrad sollte die Distanz nicht größer als knapp 1,5 km sein. In Bezug auf die Dauer lässt sich kein wesentlicher Unterschied zwischen Fuß- und Radverkehr feststellen.

Die kürzeste maximale Distanz zur Haltestelle liegt in Bergneustadt mit 372 Metern vor, während die Bewohnerinnen und Bewohner in Morsbach bereit sind, durchschnittlich 651 Meter zu Fuß zur Haltestelle zurückzulegen. Im Radverkehr liegt die höchste Distanz in Nümbrecht mit über 2,1 km vor, während die niedrigste in Morsbach mit 731 Metern vorhanden ist.

Stadt/Ge- meinde	Entfernung zur nächsten Bushal- testelle in Meter (zu Fuß)	Entfernung zur nächsten Bushal- testelle in Min. (zu Fuß)	Entfernung zur nächsten Bus- haltestelle in Meter (Rad)	Entfernung zur nächsten Bushalte- stelle in Min. (Rad)
Bergneustadt	372	7	1.413	6
Engelskirchen	556	9	1.432	8
Gummersbach	538	8	1.583	9
Hückeswagen	592	9	1.627	10
Lindlar	525	8	1.398	7
Marienneide	586	9	1.649	9
Morsbach	651	10	731	8
Nümbrecht	630	9	2.114	12
Radevormwald	439	8	1.150	7
Reichshof	540	8	1.549	8
Waldbröl	498	8	1.149	7
Wiehl	559	8	1.745	8
Wipperfürth	550	9	1.100	8
Oberbergi- scher Kreis	531	9	1.485	8

Abb. 7-32 Maximale Entfernung zur Haltestelle (Fuß-/Radverkehr) nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3.6 Ausstattung Haltestelle

Die befragten Personen im Oberbergischen Kreis wünschen sich in erster Linie Wartehäuschen an Haltestellen des Oberbergischen Kreises. Darauf folgen mit knapp unter 20 % Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung. Eine digitale Fahrgastinformation, ein barrierefreier Zugang bzw. eine analoge Fahrgastinformation geben rund 10 % der Bewohnerinnen und Bewohner im Oberbergischen Kreis an. Am seltensten werden Radabstellanlagen genannt. Für nur rund 8 % der befragten Personen ist dieses Ausstattungsmerkmal relevant.



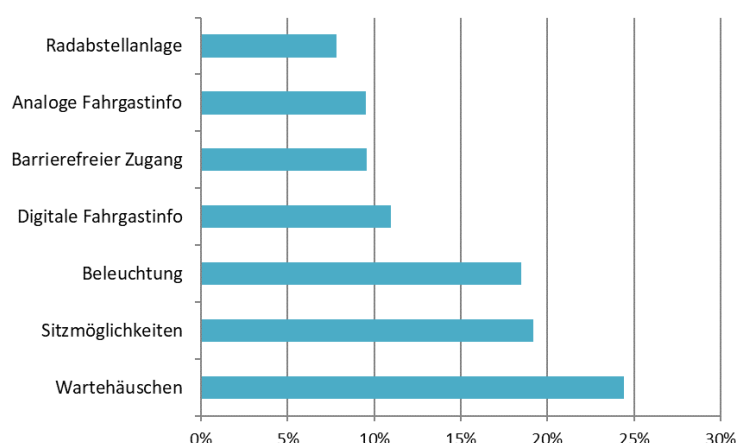


Abb. 7-33 Mindestausstattung Haltestelle
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Warthäuschen werden vor allem in Lindlar genannt, während Sitzmöglichkeiten vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohnern in Waldbröl bedeutsam sind. Digitale Fahrgastinformationen spielen in Morsbach eine eher untergeordnete Rolle, während ein barrierefreier Zugang in Marienheide selten genannt wird.

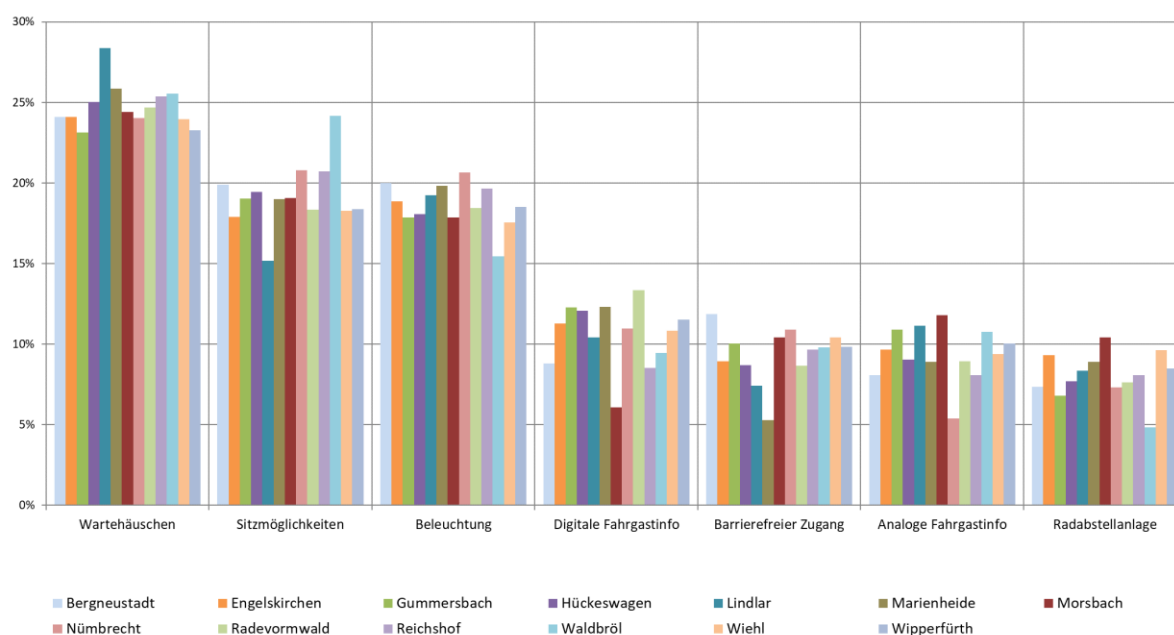


Abb. 7-34 Mindestausstattung Haltestelle nach Stadt/Gemeinde
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3.7 Nutzung 9-Euro-Ticket

Das von Juni bis August 2022 verfügbare 9-Euro-Ticket haben im Oberbergischen Kreis mit 43 % ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger genutzt. Die höchste Nutzung des Tickets wurde mit jeweils rund 54 % in Engelskirchen und Gum-

mersbach verzeichnet. Darauf folgen Waldbröl und Morsbach sowie Bergneustadt. Am wenigstens wurde das Ticket in Nümbrecht mit 22 % erworben, gefolgt von Reichshof mit 32 %.

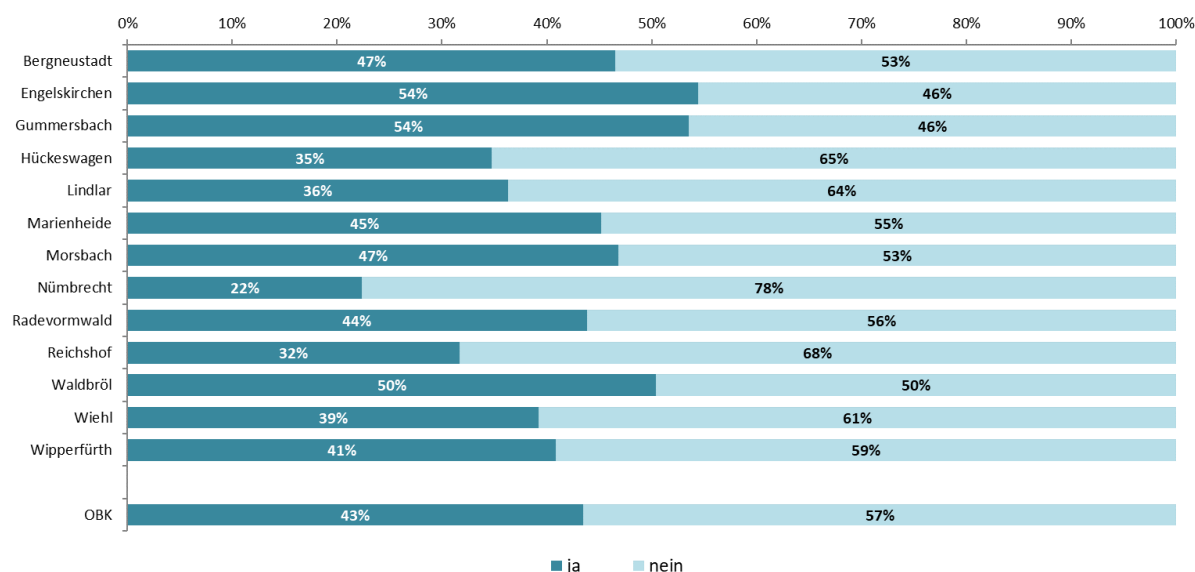


Abb. 7-35 Nutzung 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Oberbergischen Kreis haben von den 43 %, die das 9-Euro-Ticket erworben haben, 52 % angegeben, dadurch häufiger Bus und Bahn im Oberbergischen Kreis genutzt zu haben. Im Vergleich der Städte und Gemeinden liegen die höchsten Anteile in Bergneustadt und Gummersbach mit jeweils 65 % vor. In Nümbrecht und Hückeswagen haben mit 22 % bzw. 32 % am wenigsten Personen vermehrt den ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket genutzt.

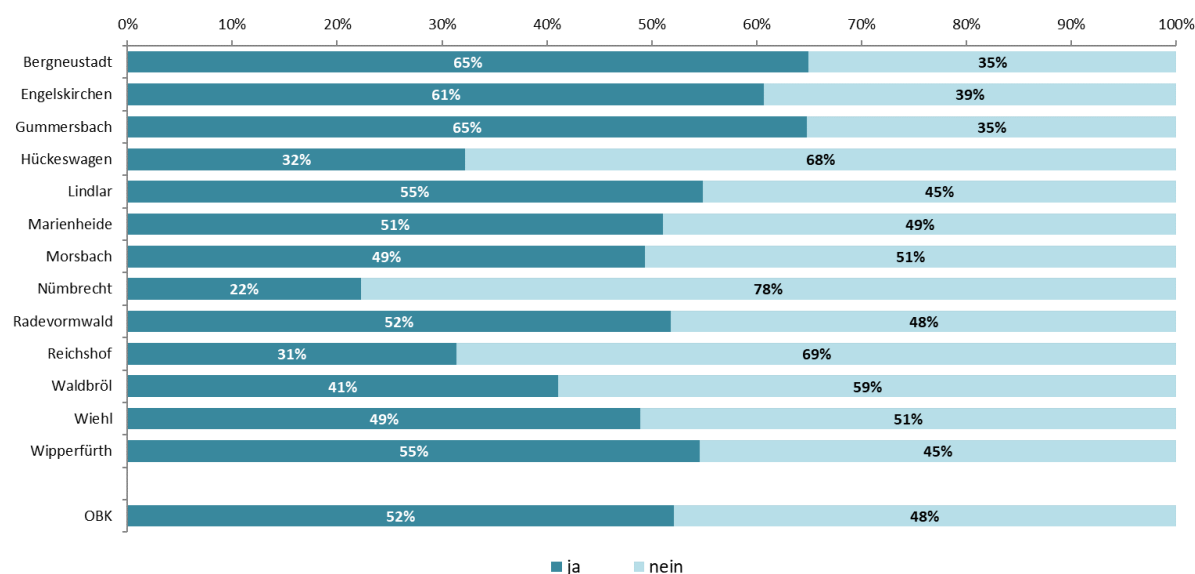


Abb. 7-36 Vermehrte Nutzung des ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)



7.3.8 Geplanter Erwerb 49-Euro-Ticket

Im Oberbergischen Kreis geben zwei Drittel der befragten Personen an, dass sie das 49-Euro-Ticket nicht kaufen werden. Rund ein Viertel der Befragten ist sich zum Zeitpunkt der Befragung noch unsicher. 6 % hingegen haben vor, das 49-Euro-Ticket zu erwerben, während 3 % ihr Abo umstellen möchten.

In Engelskirchen zeigen die meisten Personen mit 10 % Interesse am Kauf des 49-Euro-Tickets. Darauf folgt Radevormwald mit 9 %. Das geringste Interesse besteht hingegen in Nümbrecht und Reichshof, wo 80 % bzw. 77 % angeben, das 49-Euro-Ticket nicht kaufen zu wollen.

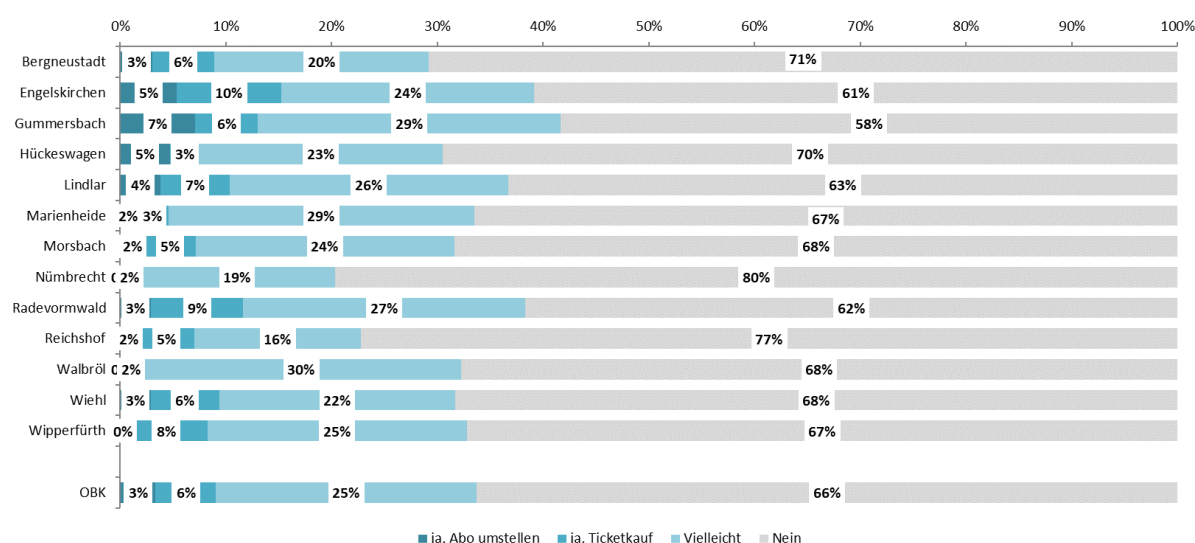


Abb. 7-37 geplanter Erwerb 49-Euro-Ticket nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Diverse Themen der Mobilität

7.4.1 Verbesserungsbedarfe

Mit Blick auf den Fußverkehr im Oberbergischen Kreis besteht bei 42 % der Bewohnerinnen und Bewohner vor allem Bedarf an Verbesserungen in Bezug auf die Verfügbarkeit und den Zustand der Gehwege. An zweiter Stelle steht der Wunsch nach verbesserten Querungsmöglichkeiten von Straßen. Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen wurden hingegen mit lediglich 22 % als Verbesserungsbereich genannt, was darauf hinweist, dass sie weniger dringend wahrgenommen werden.

In Bezug auf den Zustand und die Verfügbarkeit von Gehwegen wird der größte Verbesserungsbedarf insbesondere in Reichshof, Morsbach und Lindlar wahrgenommen. In Bergneustadt und Marienheide hingegen wurden die meisten Anregungen zur Verbesserung von Querungsanlagen gemacht. Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen wurden in Wipperfürth und Hückeswagen vermehrt thematisiert.



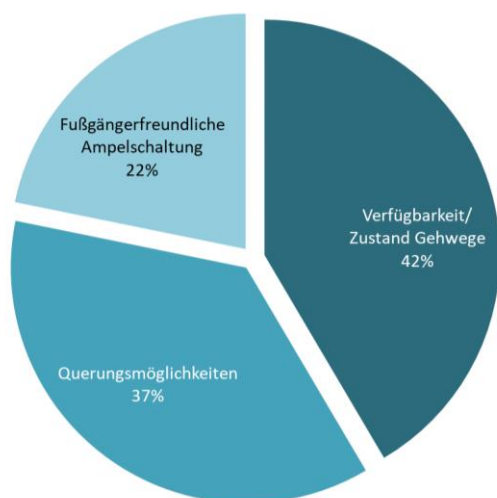


Abb. 7-38 Verbesserungsbedarf Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

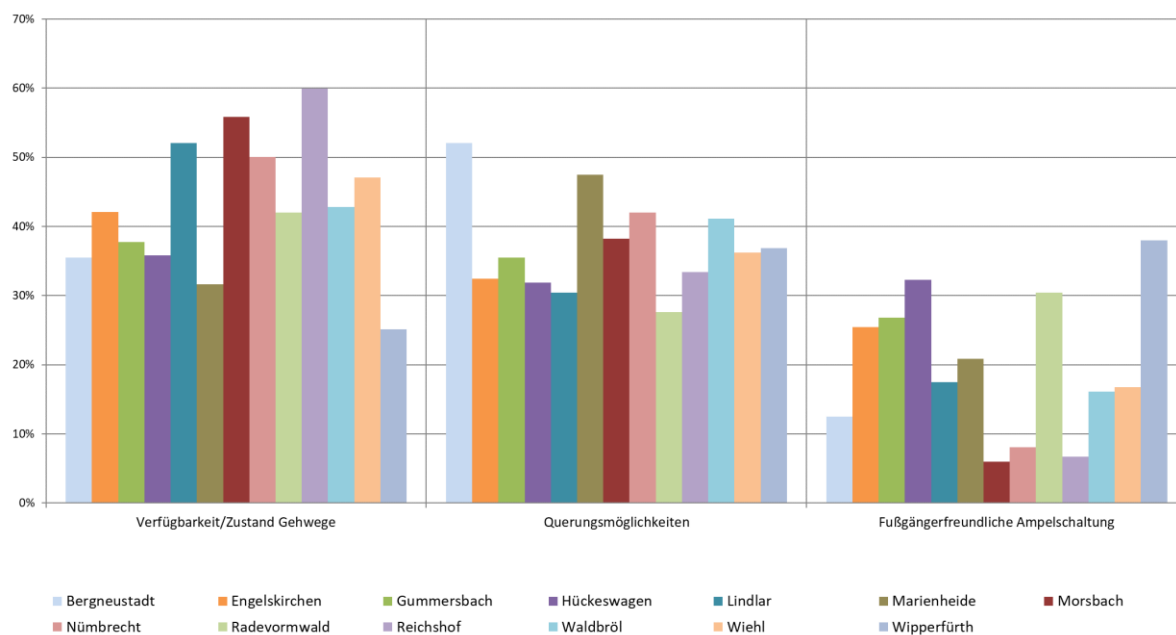


Abb. 7-39 Verbesserungsbedarf Fußverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Bereich des Bahnverkehrs im Oberbergischen Kreis sind mehrere Aspekte hervorgehoben worden. Etwa 35 % der Befragten sehen einen Verbesserungsbedarf beim Ausbau des Bahnnetzes. Direkt danach, mit 33 %, wird die Erreichbarkeit der Bahnhöfe als Verbesserungspunkt genannt. An dritter Stelle steht das Fahrangebot mit 32 %. Es fällt auf, dass die Angaben zu diesen drei Aspekten relativ eng beieinanderliegen, was darauf hinweist, dass sie als gleichbedeutend wahrgenommen werden.

Beim Vergleich der Städte und Gemeinden im Oberbergischen Kreis fällt auf, dass der Ausbau des Bahnnetzes in allen Kommunen in etwa gleich oft genannt wird. Hingegen wird die Erreichbarkeit der Bahnhöfe besonders in Morsbach als

verbesserungswürdig angesehen, während sie in Gummersbach und Marienheide weniger häufig genannt wird. Das Fahrtangebot wird insbesondere in Gummersbach und Marienheide als ausbaufähig betrachtet, während es in Morsbach und Nümbrecht weniger Beachtung findet.

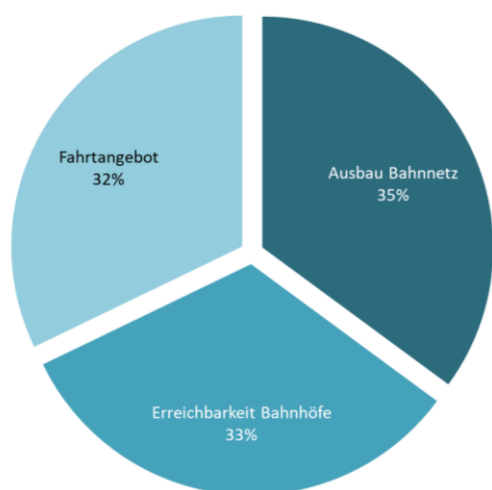


Abb. 7-40 Verbesserungsbedarf Bahnverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

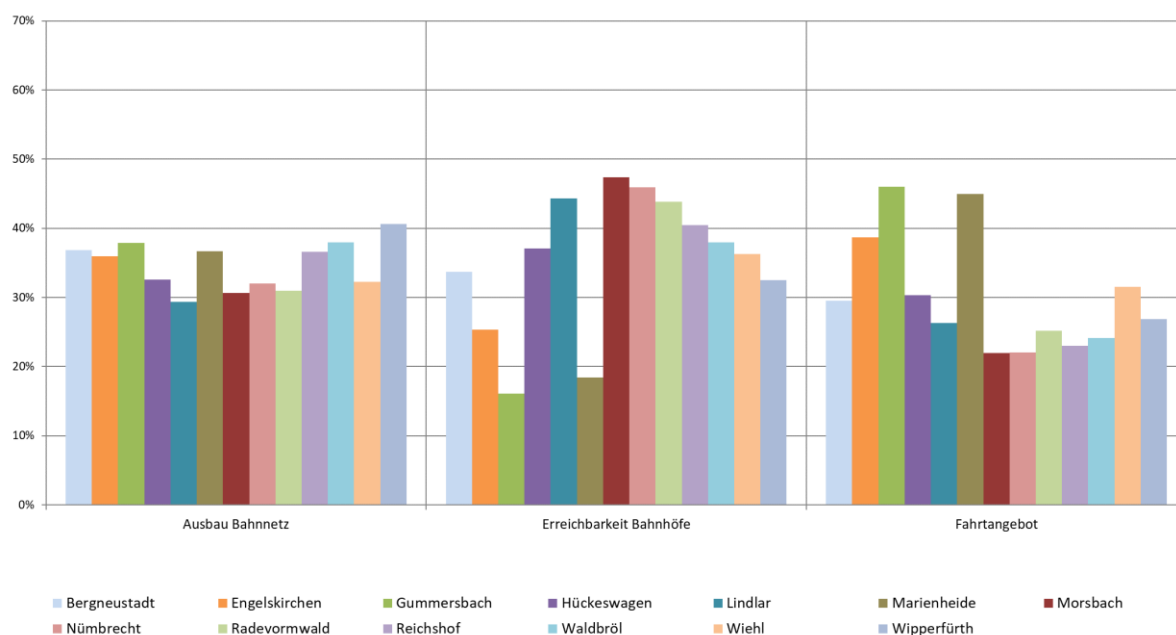


Abb. 7-41 Verbesserungsbedarf Bahnverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Bereich des Autoverkehrs im Oberbergischen Kreis werden verschiedene Verbesserungspunkte hervorgehoben. Die meisten Nennungen entfallen mit 29 % auf das Parkplatzangebot. Auf Platz zwei folgt mit 20 % die Forderung nach Ver-

verkehrsberuhigung und Tempo 30, gefolgt von einem Angebot von E-Ladeinfrastruktur mit 19 %. Die letzten beiden Plätze nehmen das Angebot von Carsharing oder Dorfauto mit 17 % sowie der Ausbau des Straßennetzes mit 14 % ein. Beim Vergleich der Städte und Gemeinden im Oberbergischen Kreis zeigt sich, dass das Parkplatzangebot vor allem in Waldbröl und Gummersbach als verbesserungswürdig angesehen wird. Hingegen wird die Verkehrsberuhigung insbesondere in Nümbrecht als wichtig erachtet.

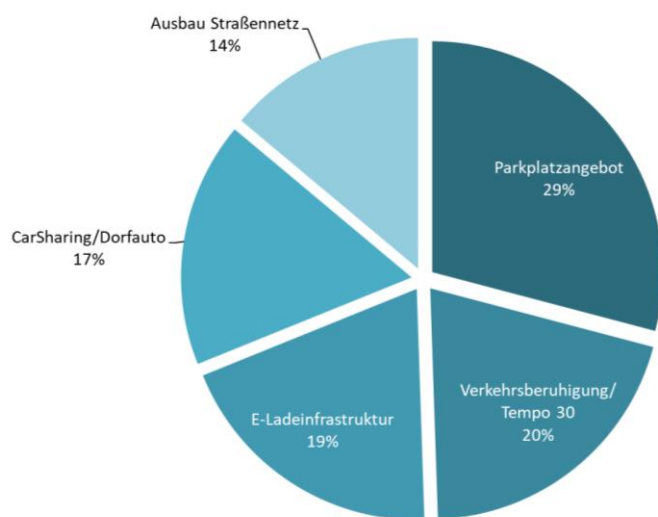


Abb. 7-42 Verbesserungsbedarf Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

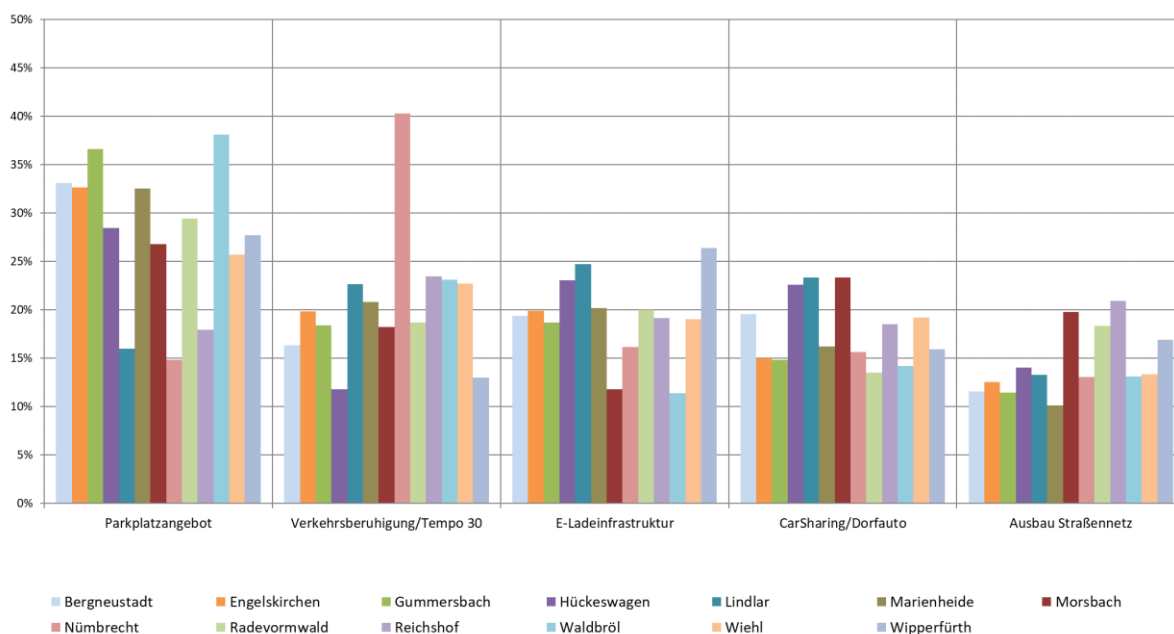


Abb. 7-43 Verbesserungsbedarf Autoverkehr nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Bereich der intermodalen Verkehrsmittelnutzung im Oberbergischen Kreis sind verschiedene Verbesserungspunkte identifiziert worden. Die häufigste Nennung mit 29 % betrifft die Radmitnahme in Bus und Bahn. Kurz darauf folgt mit 27 % die Forderung nach einem Park-and-Ride-Angebot. Ebenfalls relevant sind kombinierte Buchungssysteme, die von 23 % der Befragten genannt wurden, gefolgt von einem Bike-and-Ride-Angebot mit 21 %.

Beim Vergleich der Städte und Gemeinden im Oberbergischen Kreis zeigen sich Unterschiede in den Verbesserungspunkten der intermodalen Verkehrsmittelnutzung. In Morsbach wird vor allem die Radmitnahme als besonders wichtig erachtet. Hingegen wird das Park-and-Ride-Angebot in Radevormwald, Reichshof, Waldbröl, Wiehl und Wipperfürth an erster Stelle genannt. Auch die Bedeutung kombinierter Buchungssysteme wird unterschiedlich wahrgenommen, wobei Hückeswagen und Marienheide hier besonders hervorstechen.

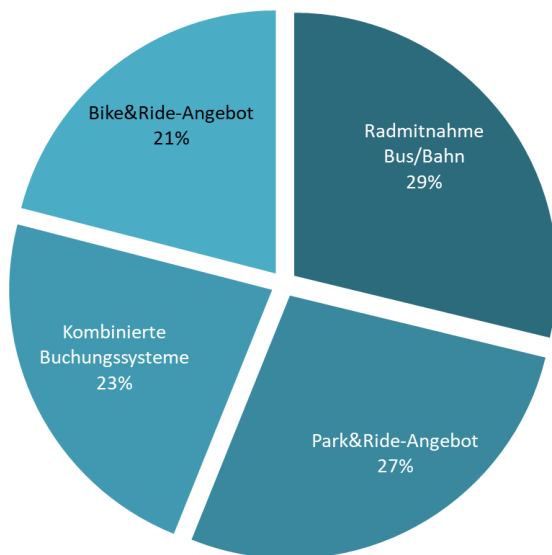


Abb. 7-44 Verbesserungsbedarf intermodale Verkehrsmittelnutzung (Auswertung auf Haushaltsebene)

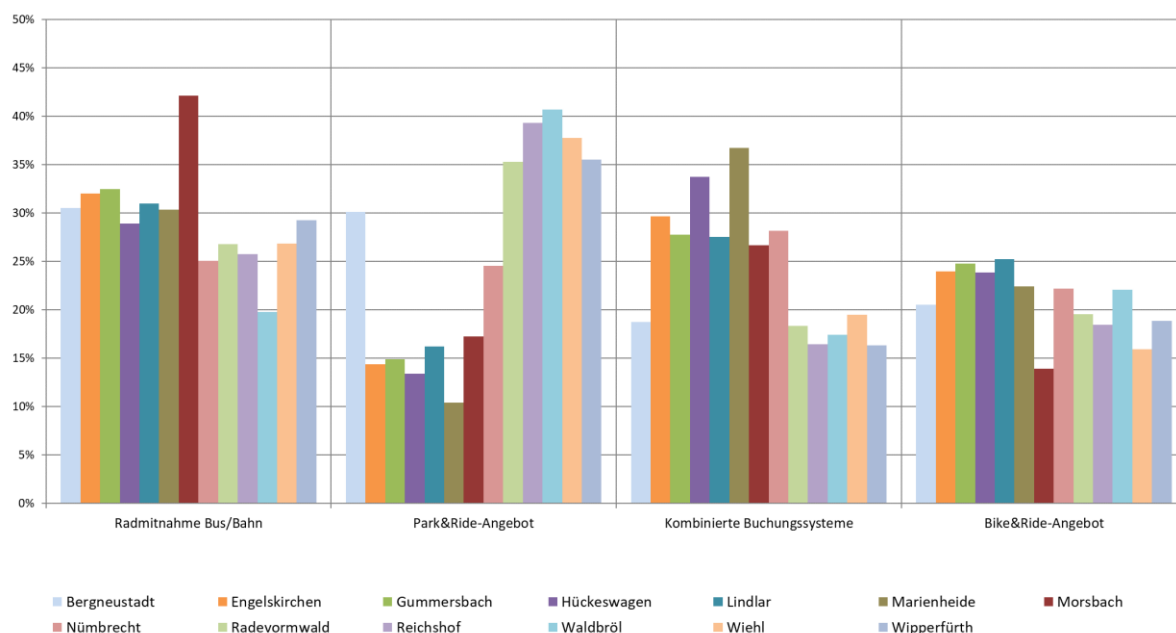


Abb. 7-45 Verbesserungsbedarf intermodale Verkehrsmittelnutzung nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4.2 Mobilitätsangebote/Apps

Die Ergebnisse der Befragung zu Mobilitätsangeboten und Apps im Oberbergischen Kreis zeigen unterschiedliche Bekanntheitsgrade: Das Angebot des Bürgerbusses ist mit einer Bekanntheit von 54 % am weitesten verbreitet. An zweiter Stelle steht der DB-Navigator, der von 49 % der Befragten genannt wird, gefolgt von der VRS-App mit einer Bekanntheit von 43 %. Weniger bekannt sind die Radbox NRW (5 %), die Mitfahrerapp (6 %), Mobilstationen (7 %) und eezy.nrw (7 %).

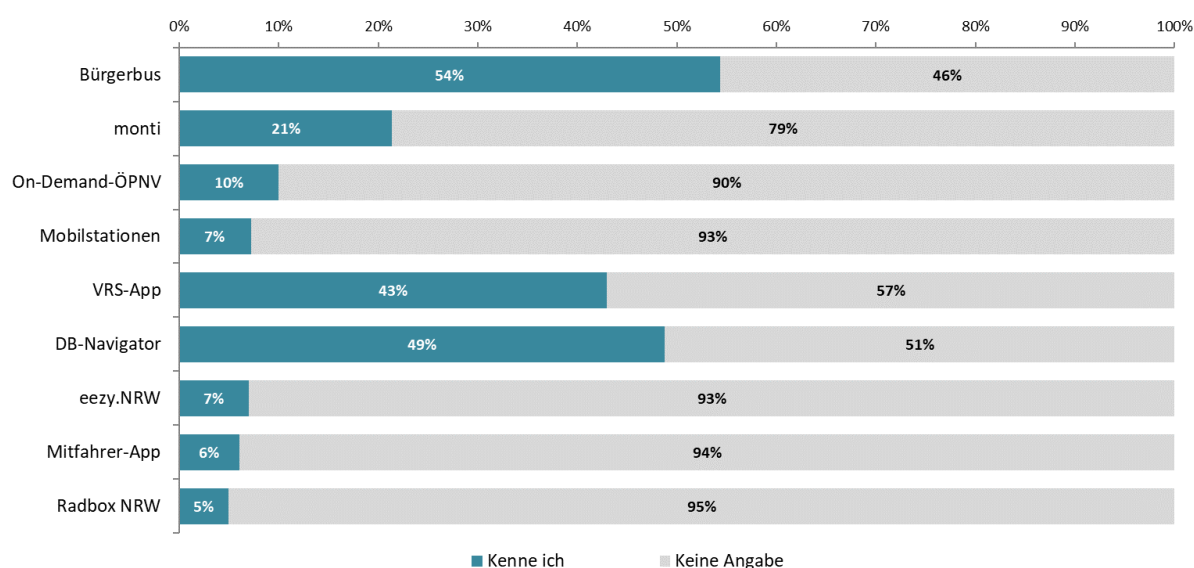


Abb. 7-46 Kenntnis verschiedener Mobilitätsangebote/Apps
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Von den Haushalten, die angegeben haben die jeweiligen Mobilitätsangeboten und Apps zu kennen, zeigt sich ein unterschiedliches Nutzungsverhalten: Der DB-Navigator und die VRS-App werden mit 57 % bzw. 45 % am häufigsten genutzt. Im Gegensatz dazu werden die anderen Angebote – trotz Kenntnis darüber – weniger genutzt, wobei die Nutzungsraten maximal 13 % erreichen. Die Mitfahrer-App verzeichnet mit lediglich 7 % die geringste Nutzung.

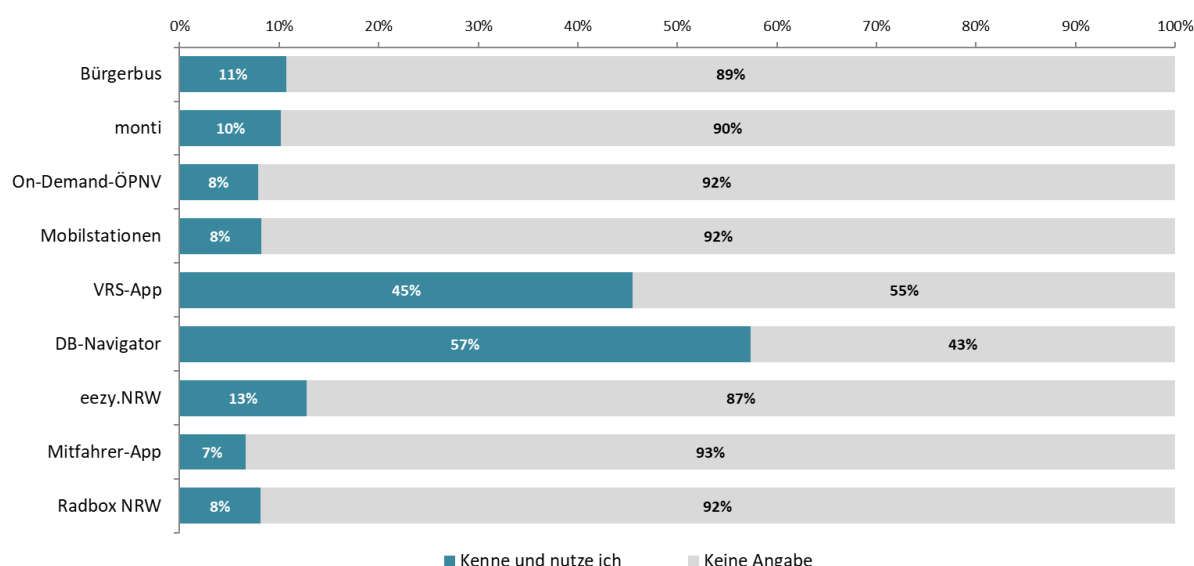


Abb. 7-47 Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote/Apps
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4.3 Interesse E-Fahrzeuge

Unter den befragten Personen zeigt sich eine vielfältige Haltung gegenüber der Nutzung von Elektrofahrzeugen. Ein Viertel der Befragten (25 %) bekundet Interesse an der Nutzung von Elektrofahrrädern oder Pedelecs. Für 21 % der Befragten ist die Nutzung eines eigenen Elektroautos attraktiv. Weniger Interesse besteht am Carsharing von Elektroautos, das nur von 8 % der Befragten in Betracht gezogen wird. Die Nutzung von E-Scootern oder E-Tretrollern findet mit lediglich 6 % der Befragten vergleichsweise wenig Interesse.

14 % der befragten Personen nutzen bereits Elektrofahrzeuge, während 25 % kein Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen haben. Die Mehrheit der Personen, die bereits ein E-Fahrzeug nutzt, greift zu über 70 % auf E-Bikes oder Pedelecs zurück, während Elektroautos mit 19 % weniger präsent sind. Andere Arten von Elektrofahrzeugen werden vergleichsweise seltener in Betracht gezogen.

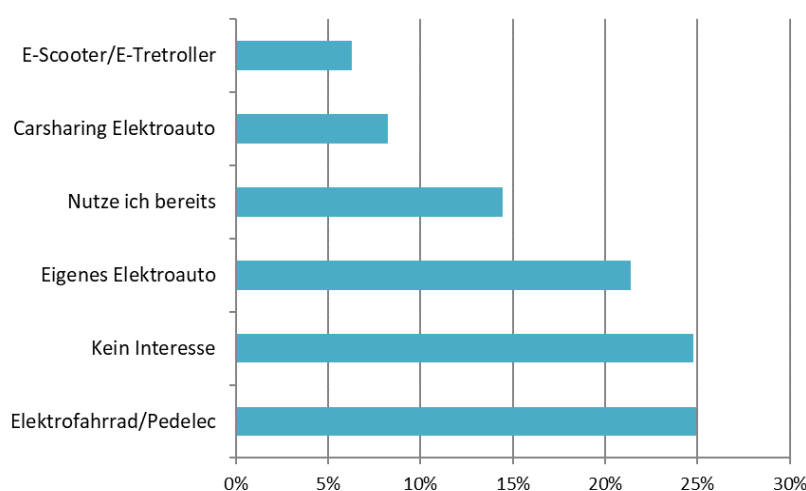


Abb. 7-48 Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Nutzung von Elektrofahrrädern oder Pedelecs erreicht in Morsbach und Reichshof den höchsten Wert unter den Städten und Gemeinden. Das geringste Interesse an Elektrofahrrädern zeigt sich in Nümbrecht mit 19 %. Das größte Interesse an der Nutzung eines eigenen Elektroautos zeigt sich in Lindlar. In Wipperfürth hingegen ist das Interesse am geringsten ausgeprägt. Das Interesse am Carsharing von Elektroautos ist in Wipperfürth und Wiehl am höchsten und in Reichshof und Waldbröl am niedrigsten. Die Nutzung von E-Scootern oder E-Tretrollern zeigt in Waldbröl den höchsten Wert.

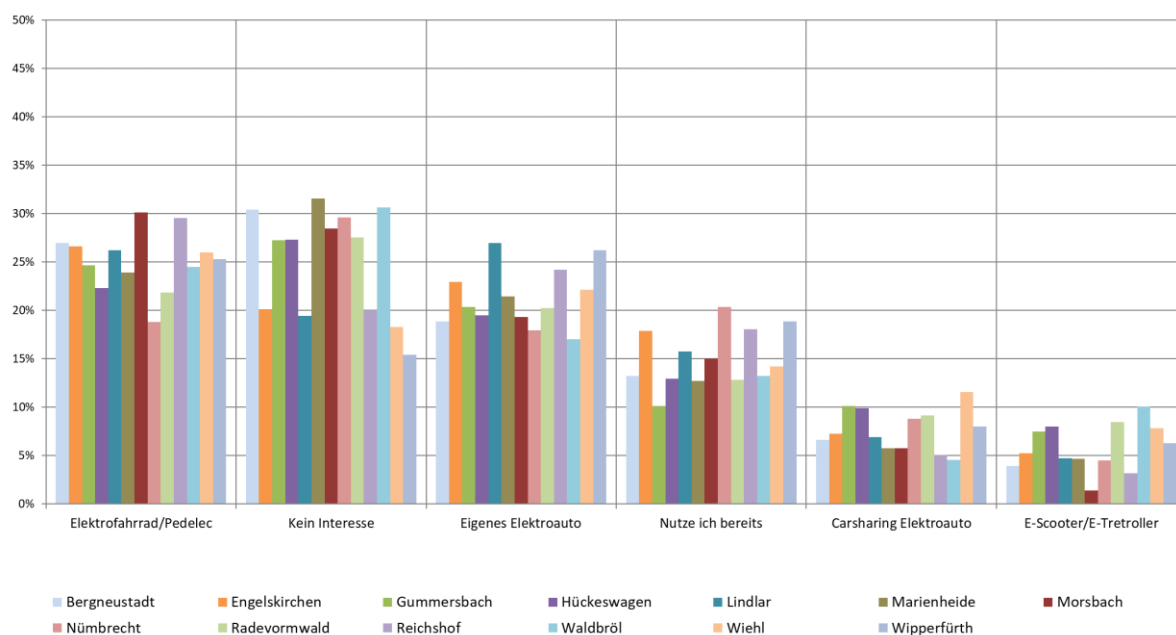


Abb. 7-49 Interesse an der Nutzung von E-Fahrzeugen nach Stadt/Gemeinde (Auswertung auf Haushaltsebene)

8 Zusammenfassung

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene des gesamten Kreises, sondern auch auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen aussagekräftig sind. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 93 % der Haushalte im Oberbergischen Kreis mindestens einen Pkw und 72 % mindestens ein Fahrrad besitzen. Dagegen besitzen ca. 40 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 48 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in Marienheide und Reichshof vorhanden. Auch in anderen Kommunen liegt die mittlere Pkw-Besitzquote über dem kreisweiten Durchschnitt. Dies lässt die Vermutung zu, dass das eigene Auto für einige Bewohnerinnen und Bewohner im Oberbergischen Kreis das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Die Zahlen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigen aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Modal Split-Anteile im Gesamtverkehr haben verdeutlicht, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Oberbergischen Kreis zu 71 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 29 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt. Demzufolge werden immer mehr Wege mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, d. h. zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt. Die Mobilität mit dem Auto spielt tendenziell in den ländlich geprägten bzw. weniger dicht besiedelten Gebieten eine größere Rolle. In den höher verdichteten und zentral gelegenen Bereichen sind höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen.

Im Vergleich mit den letzten Ergebnissen aus 2017 zeigt sich, dass der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte zugunsten des Radverkehrsanteils gesunken ist. Der ÖPNV hat seit 2017 einen Anstieg um vier Prozentpunkte erfahren.

Im Vergleich mit den Ergebnissen aus angrenzenden oder umliegenden Kreisen liegt der Oberbergische Kreis hinsichtlich des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteils größtenteils auf einem ähnlichen Niveau, Unterschiede zeigen sich vor allem in den MIV- und Fußverkehrsanteilen (im Rheinisch-Bergischen-Kreis, im Ennepe-Ruhr-Kreis und im Rhein-Sieg-Kreis sind die MIV-Anteile niedriger und die Fußverkehrsanteile höher als im Oberbergischen Kreis).

Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen verfügt der Oberbergische Kreis über einen deutlich höheren MIV-Anteil als der NRW-Durchschnitt, dafür sind v. a. die Rad- und Fußverkehrsanteile niedriger.



Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote im Oberbergischen Kreis 81 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Kreisgebietes. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 6,1 km; insgesamt beträgt sie 10,9 km. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Gummersbach und Wiehl erfolgen. Einige Wege haben auch ein Ziel außerhalb des Kreisgebietes. Die meisten Wege führen dabei nach Köln. Der Großteil dieser Wege erfolgt mit dem MIV, der ÖPNV-Anteil beträgt 33 %.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass im Oberbergischen Kreis auch weiterhin Potenziale zur Stärkung des Umweltverbundes existieren. Das gilt einerseits für kürzere Distanzen (bis ca. 5 km), bei denen aktuell einige Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten gegebenenfalls mit dem Fahrrad oder mitunter zu Fuß erfolgen. Auf der anderen Seite besteht bei längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖPNV. Vor allem bei Wegen, die zwischen den Kreiskommunen erfolgen, wird nur teilweise Bus oder Bahn genutzt. Lediglich auf Verbindungen, die gut mit Bus oder Bahn erreichbar sind oder auf denen der ÖPNV Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV verzeichnet, wird häufiger mit Bus oder Bahn gefahren.

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Oberbergischen Kreis und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den einzelnen kreisangehörigen Kommunen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach dem Wohnort der befragten Haushalte. Im Verkehrsmittelvergleich erhält der Radverkehr sowie Bus- und Bahnverkehr die schlechteste Bewertung. Beim Bahnverkehr sind aus Sicht der befragten Haushalte sowohl der Ausbau des Bahnnetzes, die Erreichbarkeit von Bahnhöfen sowie das Fahrtangebot verbesserungswürdig.

Auf Basis dieser Kennwerte stellt sich die Frage, in welchen Bereichen im Oberbergischen Kreis Verbesserungspotenziale existieren. Grundsätzlich zeigt sich in den letzten Jahren ein positiver Trend: Der MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen nimmt zugunsten der Anteile des Umweltverbunds ab. Im Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Erhebung aus 2017 haben einige Personen verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, anstatt mit dem eigenen Auto. Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge hat ergeben, dass viele kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch in den mittleren Wegelängenklassen bis 5 oder 10 km erfolgen mittlerweile einige Wege mit dem Fahrrad. Trotzdem besteht auch hier nach wie vor Verlagerungspotenzial, denn bereits ab einer Wegelänge von 5 km erfolgt mehr als 84 % der Wege mit dem MIV. Die Fahrt mit dem Rad bietet sich jedoch nicht nur auf kürzeren Distanzen an. Auch längere Wege können verstärkt mit dem Fahrrad, vor allem mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt werden. Hier existieren ebenfalls Verlagerungspotenziale, sodass zukünftig mehr Personen beispielsweise den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad/Pedelec/E-Bike zurücklegen. Entscheidend dafür ist das Vorhandensein von komfortablen und sicheren Wegeverbindungen, auf denen die Ziele auch im Alltagsradverkehr zügig erreicht werden können. Darüber hinaus spielt die Infrastrukturausstattung eine wichtige Rolle, z. B. in Form von vorhandenen Abstellmöglichkeiten für die oft hochwertigen und hochpreisigen Räder am Zielort.



Einige Wege erfolgen jedoch nicht im Nahbereich, sondern haben eine längere Distanz. Auf diesen Wegen spielen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) eine entscheidende Rolle. Bisher beträgt der ÖPNV-Anteil im Oberbergischen Kreis 8 %. Zwischen 2017 und 2023 hat sich dieser Anteil zwar verdoppelt, es gibt jedoch noch weitere Potenziale zur Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den ÖPNV. Dies ist einerseits auf den Wegen innerhalb der kreisangehörigen Kommunen und andererseits auf den Wegen zwischen den Kreiskommunen der Fall. Zwei Aspekte spielen in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle: Zum einen die vorhandenen Verbindungen und die Anschlussmöglichkeiten, zum anderen die Reisezeitvorteile des Bahnverkehrs, die sich vor allem bei längeren Wegen ergeben, wie z. B. nach Köln. Aufgrund des sehr heterogenen Linien- und Taktangebotes im Kreis fallen die Verlagerungspotenziale daher differenziert aus. Es macht einen erheblichen Unterschied, ob im nahen Wohnumfeld ein Bahnanschluss zur Verfügung steht, an dem mehrmals in der Stunde eine Regionalbahn abfährt, oder ob lediglich eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar ist, die wiederum nur vereinzelt Verbindungen ermöglicht. Insgesamt gesehen spielen für die Angebotsqualität verschiedene Aspekte eine Rolle: Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Taktung, Verbindung in umliegende Kommunen, Anbindung von Mittel-/Oberzentren etc. Im Rahmen eines attraktiven Angebotes ist auch die unkomplizierte Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln zu berücksichtigen, beispielsweise indem Personen vom Auto oder Fahrrad möglichst problemlos in den Zug umsteigen können. Ein Ansatz zur Kombination von Verkehrsmitteln auf einem Weg bieten z. B. Mobilstationen.

Letztlich kann festgehalten werden, dass die größte Aufgabe darin bestehen wird, auch weiterhin attraktive Mobilitätsalternativen zum Pkw zu schaffen, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Bei Wegen, die mit dem MIV erfolgen müssen, sollte darauf geachtet werden, dass diese in Zukunft nach Möglichkeit mit umweltfreundlichen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge) erfolgen können. Da sich der Oberbergische Kreis sowohl durch städtische und höher verdichtete Bereiche als auch durch ländlichere und weniger dicht besiedelte Bereiche auszeichnet, ist letztlich auch bei der zukünftigen Mobilität mit einem Nutzungsmix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu rechnen.



Quellenverzeichnis

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD), 2009.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Themen. Mobilität. Fahrradverkehr, 2024. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fahrradverkehr/fahrradverkehr.htt#~:text=Das%20Radverkehrsaufkommen%20hat%20w%C3%A4hrend%20de,wir%20eine%20der%20f%C3%BChrenden%20Fahrradnationen> (abgerufen am 29.04.2024).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), 2019.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität privater Haushalte, Stichtag 01.01.2022, 2023.

Ennepe-Ruhr-Kreis: Mobilitätsbefragung 2021, 2022.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: NRW: Anteil der Privathaushalte mit Pedelecs so hoch wie nie zuvor, 2024. <https://www.it.nrw/nrw-anteil-der-privathaushalte-mit-pedelecs-so-hoch-wie-nie-zuvor-120712> (abgerufen am 29.04.2024).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Kommunalprofil Oberbergischer Kreis Stand 2023, 2024.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Strukturdaten. Strukturdaten Verkehr, 2024. <https://www.it.nrw/statistik/strukturdaten/strukturdaten-verkehr-828> (abgerufen am 29.04.2024).

Rheinisch-Bergischer Kreis: Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis, 2019

Kraftfahrt-Bundesamt: Statistik. Fahrzeuge. Bestand, 2024. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (abgerufen am 29.04.2024).

Statistisches Bundesamt: Themen. Gesellschaft und Umwelt. Bevölkerung. Haushalte und Familien. Haushalte nach Haushaltsgröße und Haushaltsmitgliedern, 2024. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html> (abgerufen am 29.04.2024).



Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.



Anhang

A: Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität im Oberbergischen Kreis zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



Schriftliche Teilnahme: Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



Online-Teilnahme: Zugang zur Online-Befragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) erhalten Sie einerseits durch einen Link, den Sie auf der Website des Kreises (www.obk.de) und des Planungsbüros büro stadtVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de) finden, andererseits können Sie den QR-Code auf der Rückseite des Anschreibens scannen - oder:



Telefonische Teilnahme: Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) mitteilen.

Die Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt ab 6 Jahren,
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Zusatzfragebogen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 18.04., dem 20.04. oder dem 25.04. oder dem 27.04.2023**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ☐). Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol:).

Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = **zwei Wege!**
Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = **drei genutzte Verkehrsmittel** auf einem Weg!

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

büro stadtVerkehr

- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17
- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Kreisverwaltung Oberbergischer Kreis

- Telefon: (Herr Weber): 02261 / 88-6172
- E-Mail: Marcel.Weber@obk.de



Personenfragebogen (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten) Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Höchster Bildungsabschluss						
Hauptschule, Volksschule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittlere Reife (Realschule)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
(Fach-)Hochschulreife (Abitur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Berufsausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fachhochschul-/Universitätsabschluss	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie eine Zeitkarte für Bus und Bahn? (z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec/ E-Bike?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel? (Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.						
Krankheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urlaub	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>

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

Seite 3



Wegeprotokoll für den <u>Stichtag</u> Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten. Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: <input type="radio"/> 18.04.2023 <input type="radio"/> 20.04.2023 <input type="radio"/> 25.04.2023 <input type="radio"/> 27.04.2023					
	1. Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2. Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3. Zeitpunkt		
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit	
BEISPIEL	1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße	Musterstadt, Lindenallee 10	7:00	7:25
	2. Weg	Musterstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	16:40	17:00
	3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße	17:15	17:20
1. Person					
	1. Weg			:	:
	2. Weg			:	:
	3. Weg			:	:
	4. Weg			:	:
	5. Weg			:	:
	6. Weg			:	:
	7. Weg			:	:
	8. Weg			:	:
2. Person					
	1. Weg			:	:
	2. Weg			:	:
	3. Weg			:	:
	4. Weg			:	:
	5. Weg			:	:
	6. Weg			:	:
	7. Weg			:	:
	8. Weg			:	:
3. Person					
	1. Weg			:	:
	2. Weg			:	:
	3. Weg			:	:
	4. Weg			:	:
	5. Weg			:	:
	6. Weg			:	:
	7. Weg			:	:
	8. Weg			:	:



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

4. Genutztes Verkehrsmittel

(Mehrfachnennungen sind möglich)

5. Zweck oder Ziel des Weges

zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Moto	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	nach Hause	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
1. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
2. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
3. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

BEISPIEL

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

Seite 5



Wegeprotokoll für den Stichtag

Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten.

Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: ☐ 18.04.2023 ☐ 20.04.2023 ☐ 25.04.2023 ☐ 27.04.2023

BEISPIEL

	1. Start	2. Ziel	3. Zeitpunkt	
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	Beispielstadt, Bahnhofstraße	Musterstadt, Lindenallee 10	7:00	7:25
2. Weg	Musterstadt, Lindenallee 10	Beispielstadt, Südstraße	16:40	17:00
3. Weg	Beispielstadt, Südstraße	Beispielstadt, Bahnhofstraße	17:15	17:20
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:



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

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

BEISPIEL

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

Seite 7



Zusatzfragebogen

(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)

Notieren Sie bitte, welche Person des Haushalts gemäß des Personenfragebogens die Fragen beantwortet:

Person Nr.

Frage 1: Wie bewerten Sie ganz allgemein das Angebot folgender Verkehrsmittel sowie der Barrierefreiheit an Ihrem Wohnort?

	1 sehr gut	2 gut	3 befriedigend	4 ausreichend	5 mangelhaft	6 ungenügend	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Busverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bahnverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barrierefreiheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Fragen zum Radverkehr**

Nachfolgend ein thematischer Block mit Fragen, die im Kern den Radverkehr beinhalten.


Frage 2: Wie bewerten Sie folgende Aspekte des Radverkehrs nach Schulnoten an Ihrem Wohnort? Sehen Sie bei diesen Aspekten Verbesserungsbedarf?

	1 sehr gut	2 gut	3 befriedigend	4 ausreichend	5 mangelhaft	6 ungenügend	keine Bewertung möglich	sehe Verbesserungsbedarf
Ausbau und Verfügbarkeit der Radwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zustand der Radwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beschilderung der Radwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradverleih	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit beim Fahrradfahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trennung vom Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 3: Welche Art der Radwegführung ist notwendig, damit das Fahrradfahren für Sie eine attraktive Mobilitätsalternative darstellt? (Mehrfachnennungen sind möglich)				
Auf einer Straße im Kfz-Verkehr	<input type="radio"/>	Auf einer Straße mit Fahrradschutzstreifen (z. B. gestrichelte Linie)	<input type="radio"/>	
Auf einer Straße mit rot markiertem Radweg	<input type="radio"/>	Auf einem gemeinsamen Weg für Fußgänger und Radfahrer	<input type="radio"/>	
Auf einer Fahrradstraße (Vorrang für Radfahrer)	<input type="radio"/>	Auf einem Wald- oder Feldweg	<input type="radio"/>	
Anderes: _____				
Frage 4: Welche Art von Fahrradabstellanlage in der Öffentlichkeit ist für Sie attraktiv? (Mehrfachnennungen sind möglich)				
Fahrradbügel	<input type="radio"/>	Überdachte Fahrradbügel	<input type="radio"/>	
Fahrradkäfig	<input type="radio"/>	Abschließbare Fahrradbox	<input type="radio"/>	
Frage 5: Zu welchem Zweck fahren Sie mit dem Fahrrad? (Mehrfachnennungen sind möglich)				
Ich fahre mit dem Fahrrad	...zur Arbeit/Ausbildung/Schule	<input type="radio"/>	...zum Einkaufen	<input type="radio"/>
	...zu Terminen (z. B. Arzt)	<input type="radio"/>	...als Freizeitbeschäftigung	<input type="radio"/>
	...zu sonstigen Aktivitäten	<input type="radio"/>	...gar nicht	<input type="radio"/>

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div> Fragen zum ÖPNV <i>Nachfolgend ein thematischer Block mit Fragen, die im Kern den ÖPNV beinhalten.</i> </div> </div>								
Frage 6: Wie bewerten Sie folgende Aspekte des Busverkehrs nach Schulnoten an Ihrem Wohnort? Sehen Sie bei diesen Aspekten Verbesserungsbedarf?								
	1 sehr gut	2 gut	3 befriedigend	4 ausreichend	5 mangelhaft	6 un- genügend	keine Bewertung möglich	sehe Verbesserungsbedarf
Busliniennetz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrtdauer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zustand der Haltestellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrgastinformationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umsteigemöglichkeiten auf Bus oder Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrtpreise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zuverlässigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexibilität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Komfort/Ausstattung der Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Frage 7: An welchen (Wochen-)Tagen benötigen Sie ein ÖPNV-Angebot, damit Sie regelmäßige außerhäusliche Erledigungen (Arbeit, Einkäufe, Arztbesuche etc.) mit dem ÖPNV erledigen könnten? <i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>			
Montag <input type="radio"/>	Dienstag <input type="radio"/>	Mittwoch <input type="radio"/>	Donnerstag <input type="radio"/>
Freitag <input type="radio"/>	Samstag <input type="radio"/>	Sonntag <input type="radio"/>	Auch in den Schulferien <input type="radio"/>
Frage 8: Zu welchen Uhrzeiten benötigen Sie ein ÖPNV-Angebot, damit Sie regelmäßige außerhäusliche Erledigungen (Arbeit, Einkäufe, Arztbesuche etc.) mit dem ÖPNV erledigen könnten? <i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>			
vor 6 Uhr <input type="radio"/>	6 bis 9 Uhr <input type="radio"/>	9 bis 12 Uhr <input type="radio"/>	12 bis 15 Uhr <input type="radio"/>
15 bis 18 Uhr <input type="radio"/>	18 bis 22 Uhr <input type="radio"/>	nach 22 Uhr <input type="radio"/>	
Frage 9: Welche Bedienhäufigkeiten im ÖPNV sollte mindestens geboten werden, damit das ÖPNV-Angebot für Sie eine attraktive Mobilitätsalternative darstellt?			
Seltener <input type="radio"/>	Stündlich <input type="radio"/>	Halbstündlich <input type="radio"/>	Viertelstündlich <input type="radio"/>
Häufiger <input type="radio"/>	Flexible Bedienung <input type="radio"/>		
Frage 10: Wie weit darf eine (Bus-)Haltestelle maximal zu Fuß oder mit dem Rad von Ihrem Start- oder Zielort entfernt sein, damit diese für Sie attraktiv zu erreichen ist?			
zu Fuß: _____ m oder _____ Gehminuten			
Fahrrad: _____ m oder _____ Fahrtminuten			
Frage 11: Über welche Ausstattung sollte eine Haltestelle mindestens verfügen, damit diese für Sie zu einem attraktiven Zugangspunkt zum ÖPNV wird? <i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>			
Wartehäuschen <input type="radio"/>	Sitzmöglichkeiten <input type="radio"/>	Beleuchtung <input type="radio"/>	
Radabstellanlage <input type="radio"/>	Barrierefreier Zugang <input type="radio"/>	Analoge Fahrgastinformationen <input type="radio"/>	
Digitale Fahrgastanzeige <input type="radio"/>			
Frage 12: Haben Sie oder ein Mitglied Ihres Haushaltes das im vergangenen Jahr angebotene deutschlandweit gültige 9-Euro-Ticket gekauft und genutzt? (Bitte auch mit ja ankreuzen, falls Sie dieses durch ein bestehendes Abo bezogen haben.)			
ja <input type="radio"/>	nein <input type="radio"/>		
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;"> <div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; margin-bottom: 5px;"></div> </div> <div> Haben Sie dadurch häufiger Bus und Bahn im Oberbergischen Kreis genutzt? </div> </div>			
ja <input type="radio"/>	nein <input type="radio"/>		



Frage 13: Planen Sie das ab Mai nutzbare deutschlandweit gültige Deutschlandticket für 49 Euro monatlich zu kaufen?

- | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--|-----------------------|
| Ja, werde Abo umstellen | <input type="radio"/> | Ja, werde das Ticket auf jeden Fall kaufen | <input type="radio"/> |
| Vielleicht | <input type="radio"/> | Nein | <input type="radio"/> |

Fragen zu diversen Themen der Mobilität

Nachfolgend ein Fragenblock zu diversen anderen Themen der Mobilität.

Frage 14: In welchen Bereichen der folgenden Verkehrsangebote an Ihrem Wohnort sehen Sie Verbesserungsbedarf? *(Mehrfachnennungen sind möglich)*

- | | | | | |
|--------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Fuß-
verkehr | Verfügbarkeit/Zustand von Fußwegen | <input type="radio"/> | Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen | <input type="radio"/> |
| | Querungsmöglichkeiten von Straßen | <input type="radio"/> | | |
| Bahn-
verkehr | Ausbau des Bahnnetzes | <input type="radio"/> | Fahrtangebot | <input type="radio"/> |
| | Erreichbarkeit der Bahnhöfe | <input type="radio"/> | | |
| Auto-
verkehr | Ausbau Straßennetz | <input type="radio"/> | Angebot an Carsharing/Dorfauto | <input type="radio"/> |
| | Parkplatzangebot | <input type="radio"/> | Verkehrsberuhigung/Tempo 30 | <input type="radio"/> |
| | Angebot E-Ladeinfrastruktur | <input type="radio"/> | | |

Frage 15: In welchen Bereichen sehen Sie Verbesserungsbedarf, wenn Sie an die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg denken? *(Mehrfachnennungen sind möglich)*

- Park&Ride-Angebot ☐
- Bike&Ride-Angebot ☐
- Radmitnahme in Bus/Bahn ☐
- Kombinierte Buchungssysteme (z. B. Busticket und Stellplatz in Fahrradbox) ☐



Frage 16: Welche der folgenden Mobilitätsangebote und Apps kennen und nutzen Sie?*(Mehrfachnennungen sind möglich)*

	Kenne ich	Nutze ich
Bürgerbus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
monti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On-Demand-ÖPNV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilstationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
VRS-App	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DB-Navigator	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eezy.NRW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mitfahrer-App (GoFlux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radbox NRW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze keine Apps und keine weiteren Mobilitätsangebote	<input type="radio"/>	

Frage 17: Sind Sie an der Nutzung folgender elektrisch betriebener Fahrzeuge interessiert?*(Mehrfachnennungen sind möglich)*

- | | | | |
|------------------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| Elektrofahrrad/Pedelec | <input type="radio"/> | E-Scooter/E-Tretroller | <input type="radio"/> |
| Eigenes Elektroauto | <input type="radio"/> | Carsharing mit Elektroauto | <input type="radio"/> |
| Ich nutze solche Fahrzeuge bereits | <input type="radio"/> | Nein, kein Interesse | <input type="radio"/> |

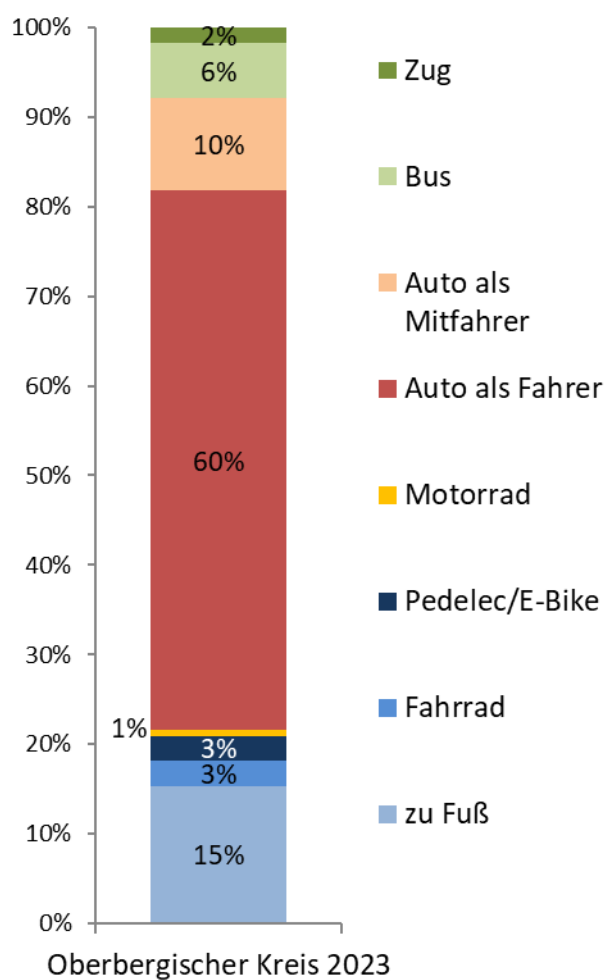


und zwar: _____

Wir möchten uns herzlich bei Ihnen für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!

Gerne weisen wir Sie an dieser Stelle auf unsere Online-Plattform hin, wo Sie die Möglichkeit haben, Ihre **Anregungen und Ideen zum Mobilitätskonzept im Oberbergischen Kreis** einzutragen.



B: Feindarstellung der Verkehrsmittelwahl auf Kreisebene

C: Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	6.800	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.200
Engelskir- chen	-	6.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.400
Gummers- bach	100	-	32.200	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	-	32.500
Hückeswa- gen	-	-	-	9.500	-	-	-	-	100	-	-	-	200	100	9.900
Lindlar	-	-	-	-	8.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.800
Marienheide	-	-	100	-	-	4.000	-	-	-	-	-	-	-	-	4.100
Morsbach	-	-	-	-	-	-	5.900	-	-	-	-	-	-	-	5.900
Nümbrecht	-	-	100	-	-	-	-	8.400	-	-	-	-	-	-	8.500
Radevorm- wald	-	-	-	100	-	-	-	-	9.400	-	-	-	-	-	9.500
Reichshof	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.900	-	-	-	-	2.900
Waldbröl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.300	-	-	-	5.300
Wiehl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.900	-	-	12.900
Wipperfürth	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	11.100	100	11.400
Außen	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	100	2.300	2.500
Gesamt	7.000	6.400	32.700	9.900	8.800	4.100	5.900	8.500	9.500	2.900	5.300	12.900	11.400	2.500	127.800

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	3.600	-	200	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	200	4.200
Engelskir- chen	-	4.100	400	-	100	-	-	-	-	100	-	100	-	-	4.800
Gummers- bach	100	300	5.000	-	100	600	-	100	-	-	-	400	-	-	6.600
Hückeswa- gen	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-	400	400	1.300
Lindlar	-	100	100	-	3.600	200	-	-	-	-	-	-	-	-	3.900
Marienheide	-	-	700	-	100	1.700	-	-	-	-	-	-	300	-	2.800
Morsbach	-	-	-	-	-	-	1.400	-	-	-	-	-	-	-	1.400
Nümbrecht	-	-	100	-	-	-	-	2.800	-	-	100	300	-	100	3.400
Radevorm- wald	-	-	-	-	-	-	-	-	2.500	-	-	-	100	100	2.600
Reichshof	100	100	-	-	-	-	-	-	-	1.600	-	-	-	100	1.900
Waldbröl	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	2.500	-	-	100	2.700
Wiehl	200	200	300	-	-	-	-	200	-	-	-	3.600	-	100	4.600
Wipperfürth	-	-	-	400	-	400	-	-	100	-	-	-	3.500	-	4.300
Außen	200	-	-	300	-	-	-	100	100	100	100	-	-	600	1.600
Gesamt	4.200	4.800	6.700	1.300	3.900	2.900	1.400	3.300	2.600	1.900	2.700	4.500	4.200	1.700	46.300

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	15.100	300	7.300	-	400	500	200	400	100	2.900	300	1.500	100	4.200	33.200
Engelskir- chen	300	18.800	4.300	-	4.400	1.000	200	700	-	500	100	4.000	400	5.600	40.500
Gummers- bach	7.700	4.300	54.200	300	3.100	4.600	100	1.300	100	4.700	1.200	9.000	1.800	8.100	100.500
Hückeswa- gen	-	-	300	11.800	100	200	-	-	1.600	-	-	-	2.600	5.700	22.300
Lindlar	400	4.400	3.000	100	26.000	500	-	300	100	200	200	700	2.500	5.600	43.900
Marienheide	500	1.000	4.800	200	500	10.600	-	100	-	300	300	700	1.900	2.000	22.800
Morsbach	200	200	100	-	-	-	11.200	300	-	1.200	2.600	300	-	2.900	19.000
Nümbrecht	400	400	1.900	-	200	100	200	19.400	100	1.400	2.600	4.500	-	2.600	33.900
Radevorm- wald	100	100	-	1.600	100	-	-	100	23.100	-	-	200	700	9.000	34.900
Reichshof	2.900	500	4.500	-	200	300	1.400	1.600	-	12.900	3.400	3.500	100	2.800	33.900
Waldbröl	400	100	1.200	-	200	200	2.600	2.500	-	3.300	17.600	1.700	-	2.400	32.000
Wiehl	1.300	4.300	8.900	-	800	800	400	4.500	200	3.700	1.500	29.600	100	4.300	60.400
Wipperfürth	100	300	1.700	2.900	2.500	1.900	-	-	700	100	100	24.900	5.500	40.800	590.800
Außen	4.100	5.700	7.600	5.500	5.700	2.400	2.600	2.200	9.100	3.000	2.500	5.100	5.200	11.700	72.400
Gesamt	33.400	40.300	99.900	22.400	44.100	23.200	19.000	33.600	35.000	34.200	32.200	60.700	40.300	72.400	590.800

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	1.200	-	900	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	400	2.800
Engelskir- chen	-	1.600	1.000	100	100	200	-	-	-	-	-	100	100	1.100	4.200
Gummers- bach	1.000	1.100	10.100	100	300	700	-	300	-	200	-	800	-	2.900	17.600
Hückeswa- gen	-	100	100	900	-	-	-	-	100	-	-	-	900	200	2.200
Lindlar	-	200	200	-	2.800	200	-	-	-	-	-	-	-	700	4.200
Marienheide	-	200	800	-	200	400	-	-	-	-	-	-	300	500	2.500
Morsbach	-	-	-	-	-	-	400	-	-	100	700	-	-	400	1.700
Nümbrecht	100	-	500	-	-	-	-	1.500	-	-	100	100	-	100	2.300
Radevorm- wald	-	-	-	100	-	-	-	-	1.100	-	-	-	200	1.600	3.000
Reichshof	100	-	300	-	-	-	100	-	-	1.200	200	400	-	100	2.400
Waldbröl	-	-	-	-	-	-	800	100	-	200	1.100	100	-	300	2.700
Wiehl	-	100	800	-	-	-	-	400	-	400	100	3.200	-	700	5.600
Wipperfürth	-	100	100	700	-	200	-	-	200	-	-	-	2.200	400	3.800
Außen	400	900	3.200	300	500	500	400	200	1.500	100	300	400	700	1.000	10.400
Gesamt	2.900	4.300	17.900	2.000	4.000	2.200	1.800	2.500	2.800	2.300	2.500	5.100	4.300	10.400	65.300

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	3.100	100	1.800	-	200	-	-	100	-	600	-	200	-	2.300	8.400
Engelskir- chen	100	1.200	1.500	-	600	300	-	100	-	300	-	700	200	3.200	8.200
Gummers- bach	900	1.200	10.500	-	1.000	200	-	400	-	800	-	1.500	500	6.100	23.100
Hückeswa- gen	-	100	100	1.900	100	-	-	-	300	-	-	-	700	3.200	6.300
Lindlar	100	1.100	800	-	2.800	300	-	-	100	-	100	100	900	3.900	10.200
Marienheide	200	300	1.700	200	200	1.400	-	-	-	200	-	500	500	1.800	6.800
Morsbach	-	200	100	-	-	-	-	200	-	500	700	200	-	1.400	6.200
Nümbrecht	200	-	600	-	100	-	-	1.600	-	800	400	400	-	1.900	6.100
Radevorm- wald	100	-	-	300	-	-	-	-	3.700	-	-	100	400	5.600	10.300
Reichshof	800	100	1.800	-	100	100	600	200	-	1.700	600	1.200	-	1.700	8.900
Waldbröl	200	-	-	-	200	200	700	700	-	800	2.200	1.100	-	1.400	7.400
Wiehl	500	800	2.400	-	100	100	-	700	-	800	200	4.000	-	2.800	12.500
Wipperfürth	-	100	300	400	400	600	-	-	400	-	-	100	5.400	2.900	10.600
Außen	-	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	1.700	1.900
Gesamt	6.200	5.200	21.500	2.900	5.700	3.200	4.200	4.000	4.500	6.600	4.100	10.200	8.700	40.000	127.000

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	600	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	400	1.300
Engelskir- chen	-	700	100	-	-	200	-	-	-	100	-	100	-	400	1.500
Gummers- bach	400	100	800	-	100	200	-	100	100	100	200	200	-	1.100	3.200
Hückeswa- gen	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	600
Lindlar	-	300	100	-	600	-	-	100	-	-	-	100	-	200	1.400
Marienheide	-	200	200	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	100	1.000
Morsbach	-	-	-	-	-	-	400	100	-	-	-	-	-	100	600
Nümbrecht	-	100	100	-	-	-	-	700	-	-	-	100	-	200	1.200
Radevorm- wald	-	-	-	100	-	-	-	-	900	-	-	-	-	300	1.300
Reichshof	300	-	100	-	-	-	100	-	-	200	300	-	-	500	1.500
Waldbröl	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	200
Wiehl	100	400	100	-	200	-	-	100	-	-	-	1.100	-	500	2.400
Wipperfürth	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	-	2.300	300	2.700
Außen	100	100	700	200	-	-	100	100	100	-	-	200	100	4.600	6.300
Gesamt	1.500	1.700	2.500	500	900	900	600	1.200	1.100	300	500	1.800	2.500	9.200	25.200

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	6.100	100	300	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	300	6.900
Engelskir- chen	-	5.200	500	-	100	-	-	-	-	-	-	200	-	300	6.300
Gummers- bach	1.100	100	14.600	-	-	100	-	-	-	-	-	400	-	-	16.300
Hückeswa- gen	-	-	100	2.800	-	-	-	-	300	-	-	-	600	400	4.200
Lindlar	-	400	400	-	4.300	-	-	-	-	-	-	-	100	100	5.300
Marienheide	200	100	700	-	-	2.000	-	-	-	-	-	-	-	200	3.200
Morsbach	-	-	-	-	-	-	1.400	-	-	100	400	-	-	200	2.100
Nümbrecht	100	-	400	-	-	-	-	3.000	-	-	600	600	-	-	4.700
Radevorm- wald	-	-	-	200	-	-	-	-	3.900	-	-	-	100	600	4.700
Reichshof	800	100	400	-	-	-	100	-	-	2.700	700	600	-	100	5.300
Waldbröl	-	-	400	-	-	-	400	100	-	-	4.000	-	-	500	5.400
Wiehl	200	800	1.700	-	100	-	-	-	-	300	-	6.000	-	400	9.600
Wipperfürth	-	-	-	200	300	300	-	-	-	-	-	-	4.200	300	5.300
Außen	200	500	200	100	100	-	100	-	-	-	100	300	-	2.300	3.900
Gesamt	8.600	7.200	19.700	3.200	5.000	2.500	2.000	3.300	4.200	3.100	5.800	8.100	5.000	5.600	83.200

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	700	-	600	-	-	200	-	-	-	-	-	100	-	500	2.100
Engelskir- chen	100	800	200	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	600	1.900
Gummers- bach	300	200	3.500	-	200	200	-	200	-	100	200	600	-	900	6.300
Hückeswa- gen	-	-	-	600	-	-	-	-	100	-	-	-	-	100	700
Lindlar	-	100	100	-	1.600	-	-	-	-	-	-	100	-	200	2.100
Marienheide	-	100	-	-	-	400	-	100	-	-	100	-	100	100	800
Morsbach	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	200	1.000
Nümbrecht	-	-	100	-	-	-	-	1.100	-	-	-	800	-	200	2.200
Radevorm- wald	-	-	-	100	-	-	-	-	1.800	-	-	-	-	600	2.500
Reichshof	300	-	100	-	-	-	-	100	-	300	200	-	-	200	1.200
Waldbröl	-	-	200	-	-	-	-	100	-	-	700	-	-	400	1.500
Wiehl	100	-	200	-	-	-	-	100	-	100	-	2.200	-	200	2.800
Wipperfürth	-	-	-	-	200	100	-	-	-	-	-	-	1.400	300	2.000
Außen	100	300	-	-	100	-	100	-	100	-	-	100	-	1.500	2.300
Gesamt	1.500	1.500	5.000	600	2.200	900	900	1.600	2.000	500	1.200	3.900	1.500	5.800	29.400

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	1.000	-	300	-	-	-	200	-	-	100	-	-	-	-	1.600
Engelskir- chen	-	1.800	300	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	100	2.300
Gummers- bach	200	700	4.500	-	-	-	-	-	-	-	200	-	200	500	6.300
Hückeswa- gen	-	-	100	800	-	-	-	-	100	-	-	-	700	200	1.800
Lindlar	100	200	200	-	2.000	100	-	-	-	-	-	-	100	300	3.100
Marienheide	-	-	800	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	300	1.900
Morsbach	-	-	-	-	-	-	600	-	-	-	500	-	-	400	1.500
Nümbrecht	-	-	100	-	-	-	-	2.100	-	-	-	400	-	100	2.700
Radevorm- wald	-	-	-	-	-	-	-	-	1.800	-	-	-	-	900	2.700
Reichshof	100	-	200	-	-	-	-	-	-	1.000	400	600	-	-	2.400
Waldbröl	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	1.100	-	-	100	1.300
Wiehl	-	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	3.300	-	200	3.700
Wipperfürth	-	100	-	200	-	500	-	-	-	-	-	-	2.200	100	3.100
Außen	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	400	1.400
Gesamt	1.300	2.800	7.500	1.000	2.100	1.500	800	2.100	1.900	1.100	2.200	4.500	3.200	3.600	35.800

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	1.200	-	800	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	800	3.000
Engelskir- chen	-	2.700	300	-	600	-	-	-	-	-	-	200	-	800	4.700
Gummers- bach	1.000	200	9.500	-	400	300	-	300	-	-	-	800	-	400	13.000
Hückeswa- gen	-	-	-	2.600	-	-	-	-	200	-	-	-	400	1.000	4.200
Lindlar	-	200	100	-	4.100	200	-	-	-	-	-	-	200	400	5.200
Marienheide	-	-	500	-	100	1.600	-	-	-	-	-	-	100	-	2.300
Morsbach	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	100	100	-	400	1.800
Nümbrecht	-	100	200	-	-	-	-	2.800	-	-	300	600	-	200	4.100
Radevorm- wald	-	-	-	100	-	-	-	100	2.400	-	-	-	-	1.200	3.800
Reichshof	100	-	700	-	100	100	-	-	-	1.800	100	200	-	200	3.200
Waldbröl	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	1.000	100	-	100	1.300
Wiehl	100	500	800	-	-	-	-	100	-	200	-	4.900	-	400	6.900
Wipperfürth	-	-	200	300	200	400	-	-	-	-	-	-	3.700	600	5.400
Außen	400	100	200	100	100	-	-	-	-	-	-	200	-	2.300	3.400
Gesamt	2.800	3.800	13.300	3.100	5.600	2.600	1.200	3.400	2.600	2.100	1.600	7.000	4.400	8.900	62.400

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/ nach Kommune	Bergneu- stadt	Engelskir- chen	Gummers- bach	Hückeswa- gen	Lindlar	Marien- heide	Morsbach	Nümbrecht	Radevorm- wald	Reichshof	Waldbröl	Wiehl	Wipper- fürth	Außen	Gesamt
Bergneu- stadt	600	-	100	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	800
Engelskir- chen	-	2.800	300	-	300	-	-	100	-	-	-	300	-	500	4.200
Gummers- bach	400	200	4.300	-	100	400	-	100	-	200	200	700	100	100	6.700
Hückeswa- gen	-	-	-	1.800	-	-	-	-	-	-	-	-	300	100	2.200
Lindlar	-	400	300	-	4.500	-	-	-	-	-	-	-	200	200	5.600
Marienheide	-	-	900	-	-	1.000	-	-	-	-	-	-	100	-	1.900
Morsbach	-	-	-	-	-	-	900	-	-	-	200	-	-	200	1.300
Nümbrecht	-	-	-	-	-	-	-	3.600	-	-	100	700	-	-	4.500
Radevorm- wald	-	-	-	200	-	-	-	-	2.700	-	-	-	-	400	3.200
Reichshof	-	100	400	-	-	-	100	300	-	2.200	300	600	-	100	4.100
Waldbröl	-	-	100	-	-	-	-	100	-	300	2.300	100	-	-	2.900
Wiehl	-	100	400	-	-	-	100	100	-	200	-	2.200	-	100	3.100
Wipperfürth	-	-	-	100	100	-	-	-	100	-	-	-	2.300	400	2.900
Außen	-	100	100	100	300	-	200	-	100	-	100	100	200	600	1.900
Gesamt	1.000	3.500	6.800	2.100	5.300	1.400	1.300	4.400	2.900	2.900	3.200	4.700	3.200	2.600	45.400

