



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Kreis Heinsberg

Mobilitätsuntersuchung 2018

Impressum

Auftraggeber

Kreisverwaltung Heinsberg
Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
Valkenburger Str. 45
52525 Heinsberg



Auftragnehmer



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

Fon: 0231/589696-0

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Julian Scheer, M. Sc.
Manuel Weiß, M. Sc.
Lukas Pöpsel, B. Sc.

Dortmund, im Januar 2019

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung	III
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	1
2 Methodische Grundlagen	2
3 Untersuchungsraum Kreis Heinsberg	9
4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	10
4.1 Soziodemografische Daten	10
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	12
4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	22
4.4 Mobilität am Stichtag	39
4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	42
4.6 Wegelängen und Wegedauer	53
4.7 Räumliche Wegebeziehungen	62
4.8 Wegeketten	67
5 Bekanntheit und Nutzung der Heinsberger Bahn	70
6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote	75
7 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge	78
8 Potenzialermittlungen	89
8.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr	89
8.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn	90
8.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot	91
9 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung	93
10 Zusammenfassendes Fazit	96
Quellenverzeichnis	97
Abbildungsverzeichnis	98
Tabellenverzeichnis	100
Anhang I: Befragungsunterlagen	I

Abkürzungsverzeichnis

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

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Heinsberg hat im Jahr 2018 eine repräsentative Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung liefert wesentliche Grundlagendaten für die Verkehrsplanung, im Besonderen für die Rad- und Nahverkehrsplanung. 985 Haushalte mit über 2.400 Personen (davon 1.988 Personen über sechs Jahren und ausgefüllten Fragebögen) haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten 0,83 % der Bevölkerung im Kreis Heinsberg befragt und viele Hinweise gesammelt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahn bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Erwartungsgemäß verfügt ein Großteil der Haushalte (89 %) über (mindestens) einen Pkw. Ebenfalls 89 % aller Haushalte besitzen mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei auch 20 % aller Haushalte ein oder mehr Elektrofahrräder besitzen. Damit befindet sich die Ausstattung mit Fahrrädern und insbesondere mit Elektrofahrrädern im Bundesvergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen 17 % der Kreisbevölkerung und können damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Der größte Anteil fällt hier auf Schüler und Schülerinnen sowie Studierende. Im Bundesdurchschnitt ist der Zeitkartenbesitz etwas höher (22 %). Wie bei dem allgemeinen Pkw-Besitz ist auch der Besitz eines Führerscheins von Personen über 18 Jahren erwartungsgemäß hoch (94 %). Ein Pkw steht jederzeit 79 % der Kreisbevölkerung zur Verfügung; in Absprache bzw. zeitweise weiteren 13 %. Der Anteil von Verkehrsteilnehmenden, die sowohl einen Führerschein als auch ÖV-Zeitkarte besitzen, beläuft sich auf 12 %.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

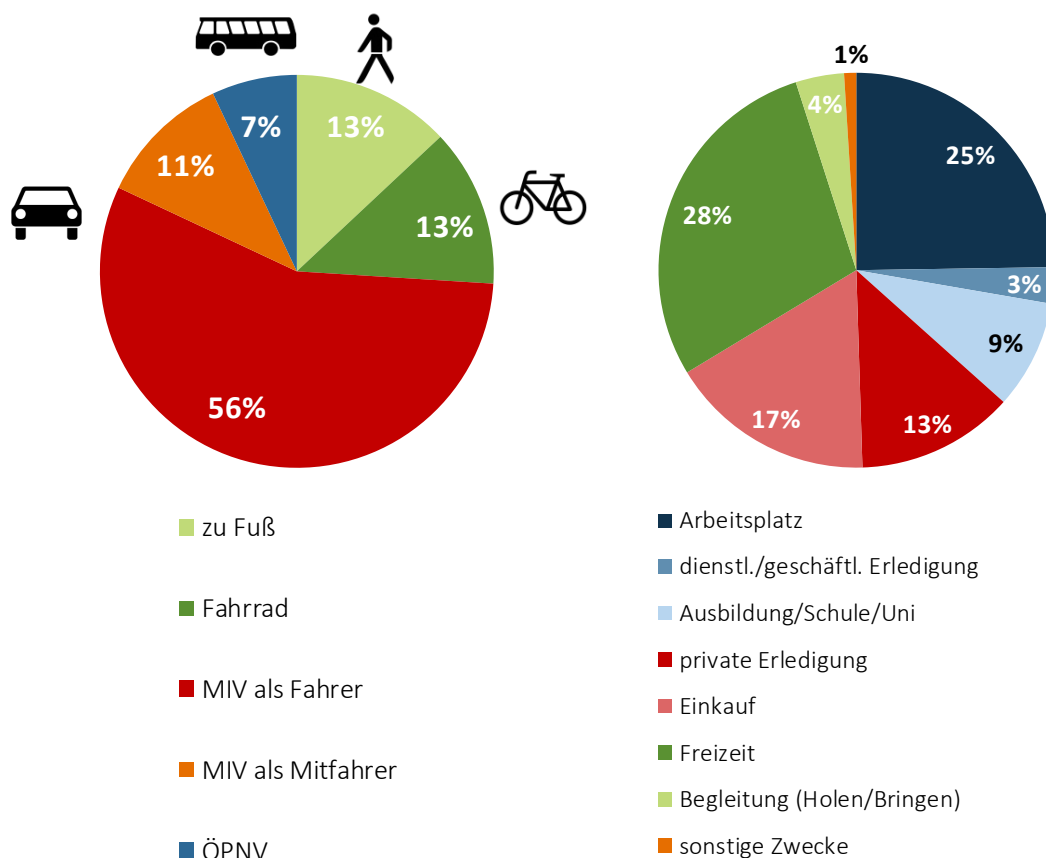
Im Kreis Heinsberg verlassen 84 % aller Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,8 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 16 % aller Einwohner an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese Personen in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,2 Wege pro Person und Tag. Die durchschnittliche Entfernung auf Wegen im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) beträgt 11,1 km, über alle Wege beträgt sie 14,3 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (11,5 km) sind dies fast 3 km mehr. Insgesamt legen mobile Bewohner des Kreises Heinsberg an einem Normalwerktag ca. 54 km zurück. Hochgerechnet werden also pro Werktag rund 808.000 Wege und ca. 8,5 Mio. Personenkilometer von der Kreisbevölkerung zurückgelegt.

Tab. 1: Mobilitätseckdaten im Kreis Heinsberg

Mobilitätseckdaten im Kreis Heinsberg	
Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,8 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km)	11,1 km
Mittlere Dauer eines Weges	22 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	82 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	808.000

An einem normalen Werktag ist das Auto mit einem Anteil von 67 % an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel im Kreis Heinsberg (56% der Wege als Fahrer und 11% als Mitfahrer). Weiterhin werden sowohl jeweils 13 % aller Wege per Fahrrad als auch zu Fuß zurückgelegt. Bus und Bahn machen einen Anteil von 7 % am Wegeaufkommen aus. Dieses wird insbesondere vom Schülerverkehr getragen. Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs von und zur Schule sinkt der Anteil von Bus und Bahn auf unter 3 % am Gesamtwegeaufkommen.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Heinsberg



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Viertel aller Wege sind Arbeitswege, die von oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Etwas mehr als ein weiteres Viertel aller Wege werden zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (28%). 30% aller Wege werden zu Einkaufszwecken (17%) und für private Erledigungen (13%) aufgewendet.

Die übrigen Verkehrszwecke teilen sich auf in Ausbildungswege (9%), Begleitwege (4%) und auf geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (3%) auf. 1% der Wege konnte keinem der vorgenannten Zwecke zugeordnet werden.

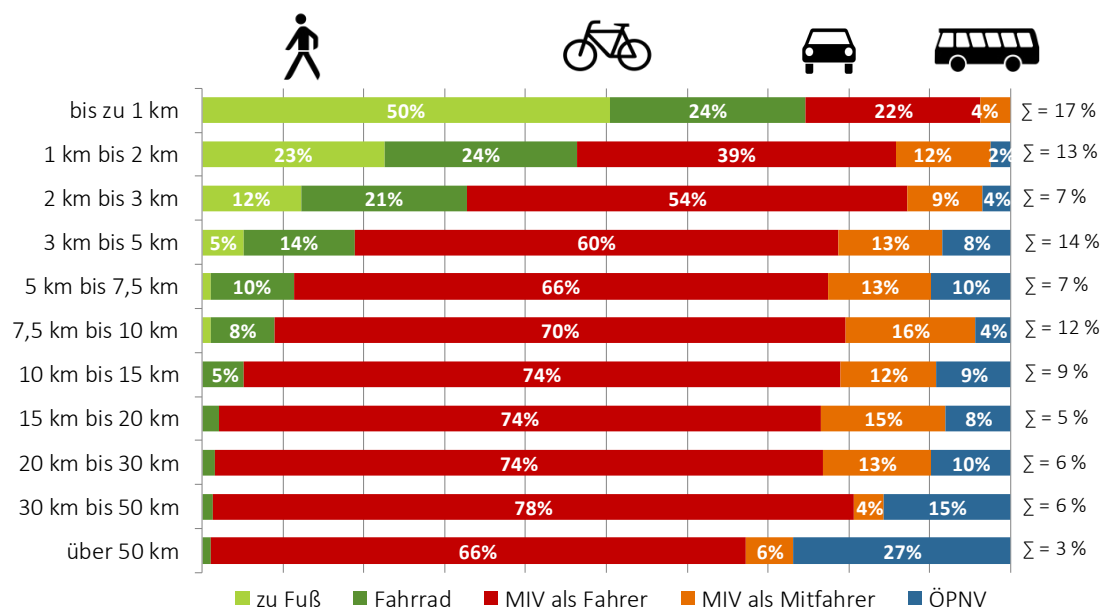
Der größte Teil aller Wege (98%) wird erwartungsgemäß tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der rund 11% aller Wege beginnen. Nachmittags verläuft die Spitze flacher als in den Morgenstunden und streckt sich auf einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden 8 bis 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖPNV: Es beginnen knapp 23% aller werktäglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr statt. Dies ist auf die hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV zurückzuführen. Die nachmittägliche Verkehrsspitze im ÖPNV fällt flacher aus und erreicht zwischen 15 und 16 Uhr die Spitze mit 14% der beginnenden Wege.

Räumliche Verteilung der Wege

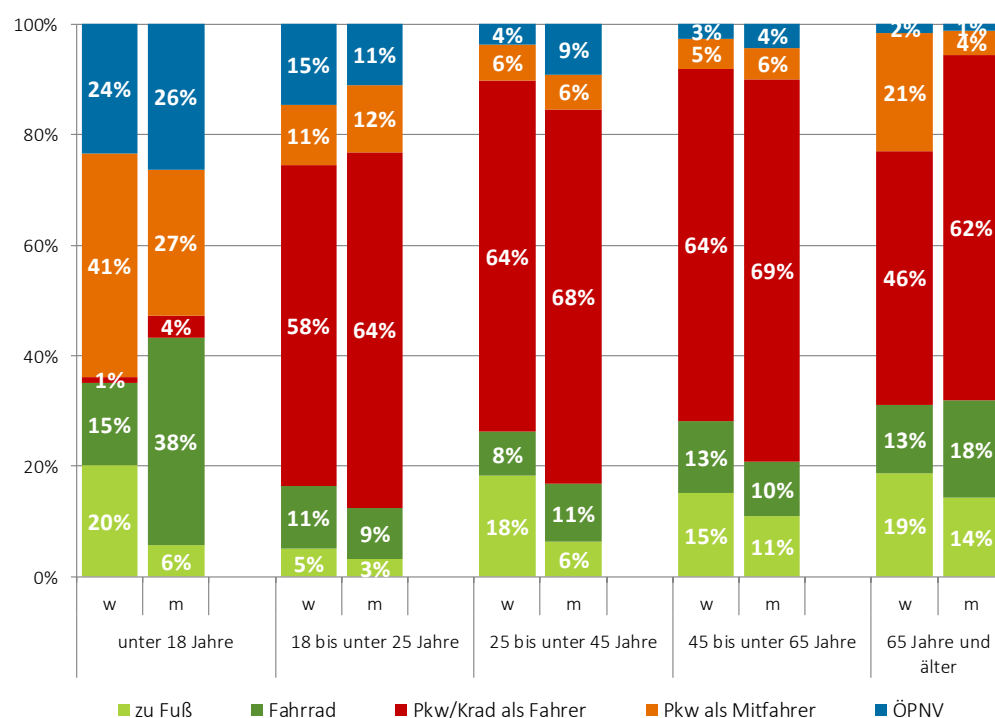
54% aller Wege an einem Werktag werden innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). 22% aller Wege verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze, verbleiben aber im Kreis Heinsberg. Über die Kreisgrenze hinaus verlaufen hingegen 21%. Weitere 3% aller Wege haben keinen Bezug zum Kreis Heinsberg und werden demzufolge von der Kreisbevölkerung außerhalb des Kreisgebietes zurückgelegt. Das wichtigste Ziel außerhalb des Kreises ist die Stadt Mönchengladbach mit 19% der kreisüberschreitenden Wege. Zwar entfallen 23% der Wege mit Zielen außerhalb des Kreises auf die Städtereion Aachen, ihr stärkster Vertreter, die Stadt Aachen, liegt aber mit 10% unter dem Wert Mönchengladbachs. Weitere wichtige Ziele sind die Niederlande (13%; v.a. Sittard (3%), Roermond (1%) und Heerlen (1%)), der Kreis Düren (14%; v.a. Linnich (6%), Jülich (4%), Titz (2%) und Düren (1%)) sowie die Stadt Düsseldorf (7%).

Wegelängen und Verkehrsaufwand

Nahezu die Hälfte aller Wege (51%) sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher weiterhin ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Auf Wegen bis 2 km werden ähnlich viele Wege aktiv (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) wie mit dem MIV zurückgelegt. Bereits auf diesen kurzen Wegen hat der MIV also eine große Bedeutung. Mit über 60% der Wege durch den MIV ist die Dominanz des Autos bereits ab einer Wegelänge von 2 km erreicht. Der ÖPNV-Anteil nimmt ab einer Wegelänge von 3 km zu und liegt bis zu einer Entfernung von 30 km zumeist zwischen 8 und 10%. Er bietet demnach deutliches Entwicklungspotenzial. Das Maximum des ÖPNV-Anteils wird in der Entfernungsklasse ab 50 km erreicht (27%).

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

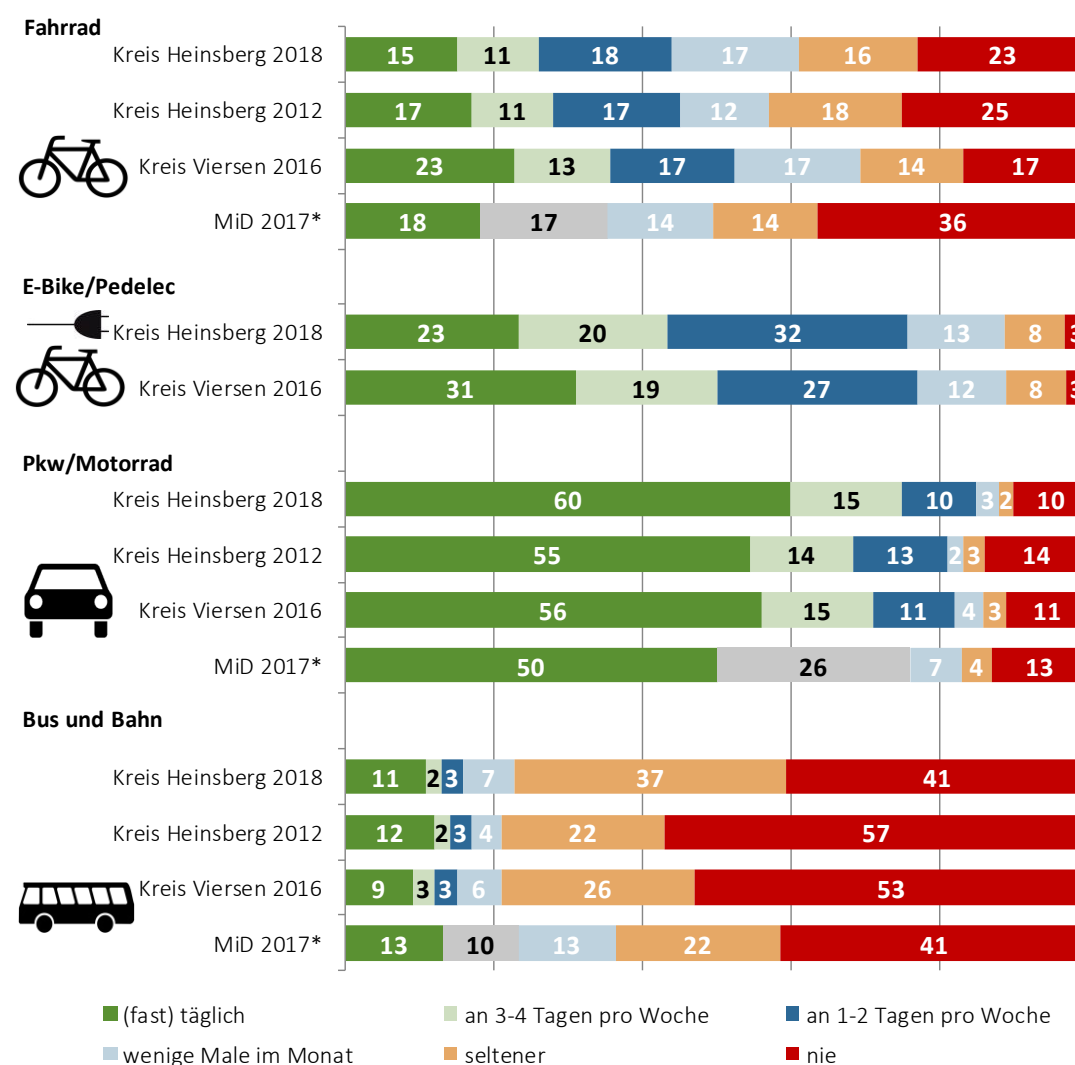
Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich ebenfalls zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Autoverkehr erreicht die größten Anteile in den Altersklassen von 25 bis unter 65 Jahren und unterscheidet sich zwischen diesen kaum. Das Fahrrad wird verstärkt von jüngeren, aber auch von älteren Personen genutzt. Die geringe ÖPNV-Nutzung der älteren Bevölkerung birgt Potenziale und unterscheidet sich von der überdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzung der jüngeren Altersklassen. In jeder der Altersklassen legen Frauen gegenüber Männern mehr Wege zu Fuß zurück. Die größten Unterschiede zwischen den Geschlechtern innerhalb einer Altersklasse liegen in der Fahrradnutzung bei den unter 18-Jährigen und der MIV-Nutzung als Fahrer und Mitfahrer bei den über 64-Jährigen.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte (fast) täglich genutzt wird (60%), sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 11 %. Fast 80 % der Einwohner aus dem Kreis Heinsberg nehmen den ÖPNV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als (fast) tägliches Verkehrsmittel von 15 % der Bevölkerung genutzt. Die Nutzung des Fahrrads liegt damit etwa im Bundesschnitt (44 % wöchentliche Nutzung im Kreis Heinsberg zu 49 % auf Bundesebene), der ÖPNV allerdings unterhalb des bundesweiten Mittelwertes (16 % wöchentliche Nutzung im Kreis Heinsberg zu 23 % auf Bundesebene).

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Hinweis: Zusammengefasste Skala in MiD 2017-Befragung: „An einem bis drei Tagen pro Woche“ anstelle von „an 3-4 Tagen pro Woche“ und „an 1-2 Tagen pro Woche“

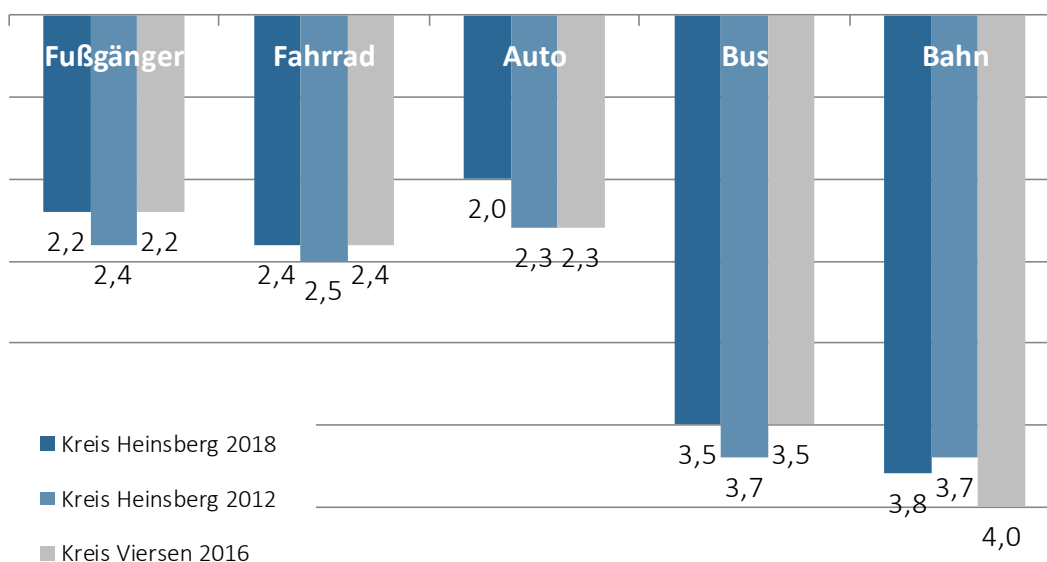
Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Die Verkehrssysteme im Kreis Heinsberg werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 2,0 und 2,4 relativ positiv bewertet und vor allem besser als in der Befragung aus

dem Jahr 2012. Eine Ausnahme stellt die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes dar. Dieser Wert hat sich gegenüber 2012 nicht verändert und fällt mit 3,7 weiterhin deutlich schlechter aus. Nutzung und Bewertung des ÖPNV-Systems sind im Kreis Heinsberg demnach unterdurchschnittlich. Im benachbarten Kreis Viersen konnten 2016 ähnliche Ergebnisse festgestellt werden.

Insgesamt gilt zu beachten, dass die Bewertung mit der Nutzungshäufigkeit korreliert: Personen, die regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs sind, bewerten diese besser als der Kreisdurchschnitt. Gleiches gilt für den Radverkehr: Regelmäßige Radfahrerinnen und Radfahrer vergeben bessere Noten für den Radverkehr als Kreisbewohner im Durchschnitt. Die Bewertung derjenigen, die regelmäßig das Auto nutzen, weicht hingegen nur marginal vom Kreisdurchschnitt ab.

Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme



Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

Die Befragung ergab über 800 Anregungen und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung. Die Vorschläge beziehen sich auf alle Verkehrsmittel, wobei thematische Schwerpunkte zu erkennen sind. Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot sind fehlende Direktverbindungen, das unzureichende ÖPNV-Angebot insgesamt sowie zu kurze Betriebszeiten und zu lange Taktintervalle. Im Fahrradverkehr wird insbesondere die Verbesserung bestehender Radwege gefordert. Darüber hinaus sollen weitere Radwege gebaut und die Sicherheit erhöht werden. Aus Sicht der Fußgänger werden die Erneuerung von Bürgersteigen und die Verkehrssicherheit als wichtig bewertet und häufig als Verbesserungsvorschläge benannt.

Zusammenfassung und Ausblick

Nach wie vor wird die Mobilität im Kreis Heinsberg in erster Linie stark vom Auto geprägt. Es folgen der Rad- und Fußverkehr. Der ÖPNV musste im Vergleich zu 2012 Verluste hinnehmen

und hat eine geringere Bedeutung. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem hohen Niveau. Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV bietet noch große Potenziale, da dieser aktuell zumeist von jüngeren Personen (Schüler, Studierende) genutzt wird.

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

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Heinsberg hat im Jahr 2018 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln. Zugleich können mit den Ergebnissen Vergleiche zu einer im Jahr 2012 durchgeführten Befragung gezogen werden, die methodisch gleich aufgebaut war.

Aus diesen aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Mit der Befragung können darüber hinaus Informationen zur Bewertung und Nutzung der im Jahr 2013 reaktivierten Heinsberger Bahn (RB33) als eines der wesentlichen Verkehrsprojekte im Kreis Heinsberg gewonnen werden.

Dass mit einer solchen Befragung eine wertvolle Datengrundlage generiert wird, zeigt die Befragung aus dem Jahr 2012: Die Erkenntnisse hatten erheblichen Einfluss bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den ÖPNV im Kreis Heinsberg; insbesondere bei der Bedarfsplanung für den MultiBus sowie bei der Reaktivierung der angesprochenen Heinsberger Bahn. Auch dienten die Hinweise aus der Bevölkerung bei den Planungen zum Radwegeausbau und beim Einsatz von lärmindernden Deckschichten zum Lärmschutz bei zahlreichen Straßenausbauten.

Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät aus Dortmund durchgeführt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Heinsberg zusammen. Neben der oben beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Verkehrsentwicklungsplanung auf der kommunalen Ebene, für Klimaschutzkonzepte oder auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

2 Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten für den Kreis Heinsberg wurde in Anlehnung an die AGFS-Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen¹ konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen sowie Städten und Gemeinden in NRW vergleichbar. Ebenso wurde das gleiche methodische Vorgehen wie bei der Befragung im Jahr 2012 gewählt, um bessere Vergleiche ziehen zu können.

Die Erhebung wurde im Juni 2018 in drei Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an einem Normalwerktage (dienstags, mittwochs, donnerstags) erstreckt sich auf neun Stichtage im Zeitraum zwischen dem 5. Juni und dem 21. Juni 2018. Die Stichtage wurden zu gleichen Anteilen auf alle ausgewählten Haushalte verteilt.

Die Temperaturen lagen auf einem jahreszeittypischen Niveau – mit wärmeren Temperaturen und ohne Niederschläge – und bewegten sich in einer Spannweite zwischen 16°C und 28°C. Die Erhebungstage waren bis auf zwei Stichtage sonnig mit mehreren Sonnenstunden. Insgesamt lassen die ermittelten Witterungsverhältnisse repräsentative Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten.

Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung²

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	05.06.2018	Dienstag	21°C	5 Stunden	0 mm
	06.06.2018	Mittwoch	28°C	14 Stunden	0 mm
	07.06.2018	Donnerstag	28°C	8 Stunden	1 mm
2	12.06.2018	Dienstag	18°C	0 Stunden	0 mm
	13.06.2018	Mittwoch	18°C	2 Stunden	0 mm
	14.06.2018	Donnerstag	26°C	4 Stunden	1 mm
3	19.06.2018	Dienstag	23°C	0 Stunden	0 mm
	20.06.2018	Mittwoch	29°C	13 Stunden	0 mm
	21.06.2018	Donnerstag	20°C	7 Stunden	0 mm

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben des Landrats über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten (Erläuterungen zum Datenschutz) sowie die Fragebögen. Alle Personen

¹ vgl. Mühlenbruch (2009)

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

eines Haushaltes ab 6 Jahren waren gebeten, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten³.

Den ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden zunächst die Befragungsunterlagen in einer bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 50% der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (30%) oder telefonisch mittels geschultem Interviewpersonal (20%) zu beteiligen. Die teilnehmenden Haushalte konnten ihre favorisierte Erhebungsform jedoch selbst bestimmen und damit auch eine andere Beteiligungsart wählen als die vorgesehene. Jedes Anschreiben enthielt einen persönlichen Zugangscode, um an der Onlinebefragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente u. a. die projekteigene Internetseite www.mobil-hs.de (vgl. Abb. 6). Auf der Internetpräsenz standen Informationen zum Ablauf der Untersuchung, zum Datenschutz sowie häufig gestellte Fragen und Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Auf der Internetpräsenz wird – wie schon im Jahr 2012 – einerseits über Inhalte, häufig gestellte Fragen und den Projektfortschritt informiert. Andererseits konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseite war zudem das Zugangsportal für den Onlinefragebogen.

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

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

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

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

Abb. 6: Internetportal zur Befragung

[Kontakt](#) | [Impressum](#) | [Datenschutz](#)



Mobil im Kreis Heinsberg



Start

[Ziele & Vorgehen](#)
[Häufig gestellte Fragen](#)
[Aktuell](#)
[Kontakt](#)

Willkommen bei *Mobil im Kreis Heinsberg*

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Um den Kreis Heinsberg zukunftsweisend auszurichten und um wertvolle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen, führt der Kreis gemeinsam mit den Kommunen eine Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch. Mit diesen Erkenntnissen soll die Verkehrsplanung vorausschauend an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet werden, so dass die Vorschläge in die Planung der Verkehrssysteme einfließen können.

Die Haushaltsbefragung wird in der Zeit vom 5. Juni bis zum 21. Juni 2018 als telefonische, schriftlich-postalische oder als Online-Befragung durchgeführt. Über 8.000 per Zufallsstichprobe ausgewählte Haushalte werden angeschrieben.

Bereits 2012 führte der Kreis Heinsberg eine Mobilitätsbefragung durch. Durch die rege Beteiligung konnten wertvolle Ergebnisse gewonnen werden. Mit diesen Ergebnissen konnte bereits vieles umgesetzt werden: Die Erkenntnisse hatten erheblichen Einfluss bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den ÖPNV im Kreis Heinsberg; insbesondere bei der Bedarfsplanung für den MultiBus sowie bei der Reaktivierung der Heinsberger Bahn. Auch dienten die Hinweise aus der Bevölkerung bei den Planungen zum Radwegeausbau und beim Einsatz von Flüsterasphalt zum Lärmschutz bei zahlreichen Straßenausbauten.

Weitere Informationen sowie den Abschlussbericht der Befragung 2012 finden Sie unter der Rubrik [Aktuell](#).

Auf diesen Seiten können Sie sich über die Ziele, die Vorgehensweise und den Ablauf der Untersuchung informieren. Darüber hinaus stehen Ihnen [hier](#) Antworten auf häufig gestellte Fragen zur Verfügung. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Herbst 2018 auf dieser Website zu finden sein.





Folgende Inhalte wurden in der Mobilitätsuntersuchung abgefragt:

Tab. 3: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt ▪ Pkw-Fahrleistung ▪ Stadt/Gemeinde und Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Faktoren der Verkehrsmittelwahl ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis ▪ Maßnahmen für eine vermehrte ÖV-Nutzung ▪ Nutzung von Verkehrswegen mit dem Fahrrad ▪ Bekanntheit und Nutzung der Heinsberger Bahn ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung	▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Tab. 4: Eckdaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Kreis Heinsberg
angeschriebene Haushalte	8.100
- schriftlich-postalische Variante	4.050 (50 %)
- telefonische Variante	1.620 (20 %)
- online Variante	2.430 (30 %)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	985
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	459 (47 %)
- telefonische Interviews	360 (37 %)
- online Beteiligung	166 (17 %)
Rücklaufquote	12,2 %
Haushaltsmitglieder	2.449
<i>davon unter 6 Jahre</i>	121
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	340
auswertbare Personenfragebögen	1.988
Haushaltsgröße ungewichtet	2,5
Haushaltsgröße gewichtet	2,3
Anteil an der Gesamtbevölkerung	0,83 %

An der Erhebung haben sich 0,83 % der Kreisbewohner beteiligt. Dieser Wert liegt unterhalb der anvisierten Rücklaufquote sowie vergleichbarer älterer Untersuchungen und ist zum einen auf eine geringere Ausschöpfungsquote bei der Telefonnummernrecherche und zum anderen auf eine insgesamt rückläufige Teilnahmebereitschaft bei solchen freiwilligen Befragungen

zurückzuführen. Insgesamt konnte dennoch das Mobilitätsverhalten von 985 Haushalten mit 1.988 auswertbaren Personenfragebögen und rund 5.200 Wegen erfasst werden. Damit liegt eine valide und repräsentative Datengrundlage zu Aussagen zur Mobilität auf der Ebene des Kreises Heinsberg vor.

Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	Einwohner	ausgewählte Haushalte	Nettostichprobe	
			Haushalte	Personen
Erkelenz	43.388	1.414	129	267
Gangelt	12.193	399	82	161
Geilenkirchen	26.991	875	97	200
Heinsberg	41.471	1.349	176	358
Hückelhoven	39.423	1.259	97	179
Selfkant	10.040	303	83	182
Übach-Palenberg	24.198	713	61	112
Waldfeucht	8.763	286	88	181
Wassenberg	18.019	579	64	130
Wegberg	28.165	923	96	200
ohne Zuordnung		-	12	18
Kreis Heinsberg	252.651	8.100	985	1.988

Aufgrund des vergleichsweise geringeren Befragungsrücklauf sind in einigen Fällen die Auswertungen zu Haushalten und Personen auf kommunaler Ebene nur eingeschränkt möglich. Dies trifft auf einige weitergehende Fragestellungen und Auswertungen in den Kommunen Hückelhoven und Übach-Palenberg zu, da hier die Ausschöpfungsquote im Vergleich zur Einwohnerzahl unter den Erwartungen liegt. Auswertungen, die hiervon betroffen sind, sind entsprechend gekennzeichnet. Sie werden dennoch in die weiteren Prozesse eingeschlossen, da sie als Näherungswerte und „Standortbestimmung“ der jeweiligen Kommunen verwendet werden können.

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

Gewichtung und Hochrechnung

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

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

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

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

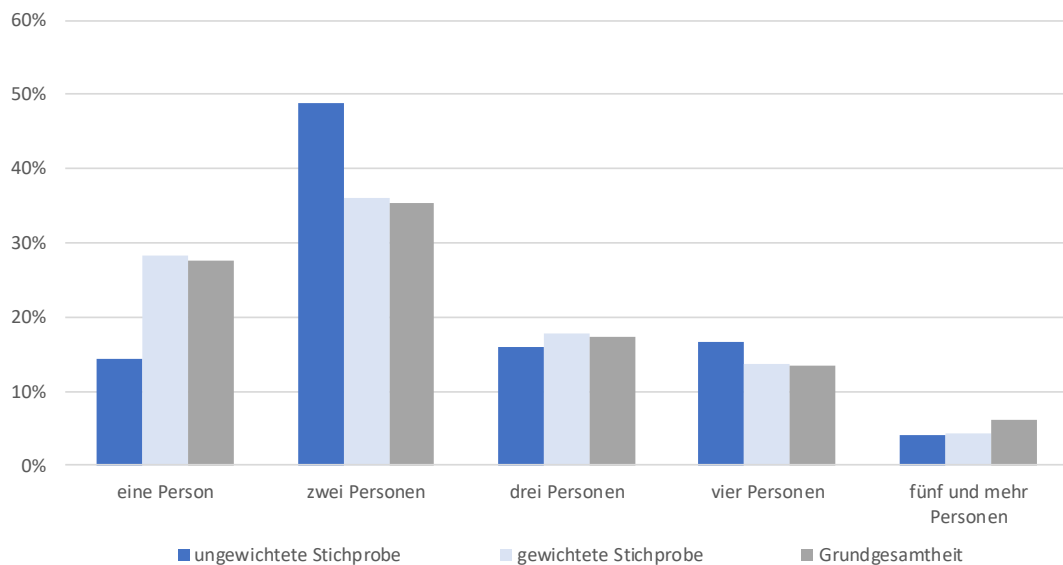
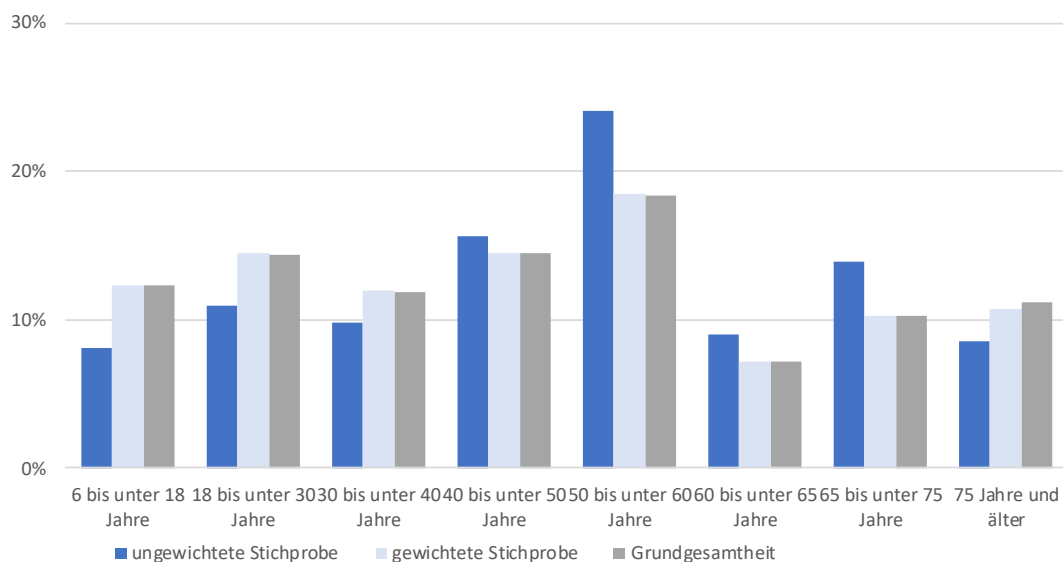


Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse und Auswertungen der durchgeführten Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Heinsberg dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohnerinnen und Einwohner aus den Städten und Gemeinden des Kreises.

Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, können durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und berücksichtigt werden.

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

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

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

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus den Mobilitätsuntersuchungen Kreis Heinsberg 2012 und Kreis Viersen 2016 herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planersocietät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch gewesen sind.

Bei Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ steht stellvertretend, wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenig Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

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

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

Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den anderen Untersuchungen (z. B. Kreis Heinsberg 2012 und Kreis Viersen 2016) mit einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und in einem vergleichbaren Erhebungszeitraum durchgeführt worden. Für Vergleiche sind die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen daher besser geeignet.

3 Untersuchungsraum Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg liegt im Nordwesten des Regierungsbezirks Köln in Nordrhein-Westfalen. Im Uhrzeigersinn grenzt der Kreis Heinsberg im Norden beginnend an den Kreis Viersen, die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, an den Rhein-Kreis Neuss, an den Kreis Düren, die Städteregion Aachen sowie im Westen an die niederländische Provinz Limburg.

Der Untersuchungsraum umfasst sieben Städte (Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg, Wegberg) und drei Gemeinden (Gangelt, Selfkant, Waldfeucht). Auf einer Fläche von 627,99 km² leben rund 250.000 Einwohner. Die größten Städte sind Erkelenz (43.388 Einwohner), die Kreisstadt Heinsberg (41.471 Einwohner) und Hückelhoven (39.423 Einwohner). Die kleinste Gemeinde ist Waldfeucht mit 8.763 Einwohnern.

Tab. 6: Kenndaten des Kreises Heinsberg und der kreisangehörigen Kommunen

Stadt/Gemeinde	Einwohnerzahl	Fläche (in km ²)
Erkelenz	43.388	117,34
Gangelt	12.193	48,72
Geilenkirchen	26.991	83,2
Heinsberg	41.471	92,21
Hückelhoven	39.423	61,27
Selfkant	10.040	42,09
Übach-Palenberg	24.198	26,12
Waldfeucht	8.763	30,27
Wassenberg	18.019	42,43
Wegberg	28.165	84,34
Kreis Heinsberg	252.651	627,99

Quellen: IT.NRW – Kommunalprofil Kreis Heinsberg; Genesis – Regionalstatistik (Stichtag: 31.12.2016)

Der Kreis Heinsberg ist über die Bundesautobahn A46 an das überregionale Straßennetz angebunden. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die L47, B56n, B57 sowie die B221.

Der Schienenverkehr im Kreis verläuft über die Linien RB33, RB34 und RE4, welche die Kommunen Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg und Wegberg erschließen. Die Anbindung der übrigen Kommunen erfolgt ausschließlich über Busse. Der öffentliche Verkehr wird durch den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV) koordiniert. Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe mit ICE-Anschluss befinden sich in Aachen und Mönchengladbach. Am Bahnhof Geilenkirchen hält täglich ein IC auf der Strecke Aachen–Berlin bzw. zurück.

Die Stadt Erkelenz wurde im November 2011 als 65. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) aufgenommen. Der Kreis Heinsberg strebt ebenfalls eine Aufnahme in die AGFS an.

4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

51 % der Kreisbevölkerung sind Frauen, 49 % Männer. Das Geschlechterverhältnis der Stichprobe entspricht exakt den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern im Kreis Heinsberg.

Rund jeder zweite Befragte ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Von den nicht erwerbstätigen Personen sind 18 % Schüler, Studierende oder Auszubildende; 23 % sind im Ruhestand bzw. pensioniert; 4 % sind Hausfrauen bzw. -männer; 6 % Kinder im Vorschulalter⁶. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 64 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 30 % sind Rentnerhaushalte, 4 % sind Ausbildungshaushalte und rund 2 % sind sonstige Haushalte (Erwerbslosenhaushalte etc.).

Tab. 7: Erwerbsstatus der befragten Personen

Erwerbsstatus nach Personen (Personen ab 0 Jahre)	Kreis Heinsberg 2018 (n=2.163)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.578)	Kreis Viersen 2016 (n=3.863)	MiD 2017
erwerbstätig, davon	47%	46%	48%	48%
- vollzeit	32%	34%	34%	35%
- teilzeit	13%	12%	13%	12%
- vorübergehend freigestellt	1%	1%	2%	1%
in Ausbildung	2%	2%	3%	k. A.
Studium	2%	2%	3%	2%
Schüler/-in	14%	12%	13%	12%
Kind	6%	6%	5%	6%
Hausfrau/-mann	4%	7%	4%	5%
im Ruhestand (Rentner/Pensionär)	23%	22%	23%	21%
zurzeit arbeitslos	1%	2%	2%	7%
Sonstiges	1%	<1%	1%	
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,1 Personen. Im Zensus 2011 wurde eine Größe von 2,4 Personen pro Haushalt ermittelt. 28 % aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte; 35 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 15 % und in 22 % aller Haushalte leben Kinder unter 18 Jahren. Im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland befinden sich im Kreis Heinsberg demnach prozentual mehr große Haushalte. Mit insgesamt 22 % fällt der Anteil der Haushalte mit Kindern höher aus als im Bundesschnitt, liegt aber niedriger als bei der Befragung im Jahr 2012.

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

Tab. 8: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=953)	Kreis Heinsberg 2012 (n=1.611)	Kreis Viersen 2016 (n=1.557)	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	28%	31%	32%	41%
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	35%	36%	35%	32%
Mehrerwachsenen- Haushalt ohne Kinder	15%	8%	13%	7%
alleinerziehend	1%	1%	1%	2%
Paar mit einem Kind	7%	10%	7%	18%
Paar mit mehreren Kindern	11%	9%	10%	
Mehrerwachsenen- Haushalt mit Kindern	3%	5%	3%	
	100%	100%	100%	100%
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	22%	25%	21%	20%

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

10% der Befragten im Kreis Heinsberg fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt, davon rund 5% mit Gehbehinderungen, 1% mit Sehbehinderungen und 4% mit anderen Einschränkungen. Rund 2% der Einwohner haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen zwischen 1% und maximal 7% der Befragten angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es in der Altersklasse ab 65 Jahren rund 25%. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an.

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

Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen aufgrund gesundheitlicher Probleme (Personen ab 6 Jahren)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.739)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.546)	Kreis Viersen 2016 (n=3.674)	MiD 2017
nein	90%	90%	90%	84%
ja, durch Gehbehinderung	5%	6%	7%	5%
ja, durch Sehbehinderung	1%	1%	1%	2%
ja, andere Einschränkung/en	4%	4%	4%	9%
	100%	100%	100%	100%

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

Pkw-Ausstattung

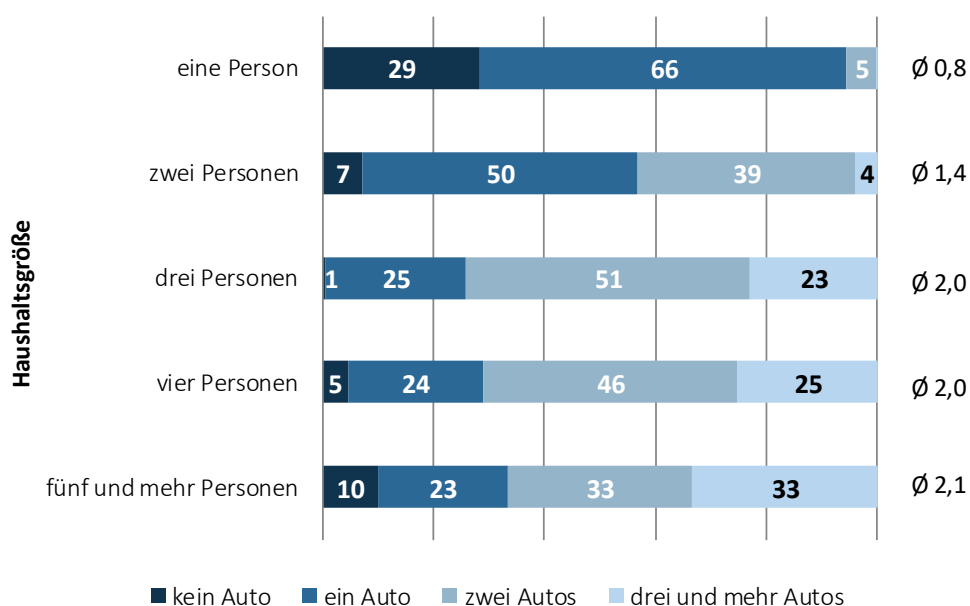
Rund 90% der befragten Haushalte im Kreis Heinsberg verfügen über mindestens ein Auto. Jeder zweite Haushalt gibt einen Besitz von mehreren Autos an. Immerhin 11% können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über knapp 1,6 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 676. Damit liegt dieser Wert höher als im Vergleichsjahr 2012 und auch über dem Landesdurchschnitt von NRW, der derzeit 556 beträgt⁷.

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

Besitz eines Pkws im Haushalt	Kreis Heinsberg 2018 (n=973)	Kreis Heinsberg 2012 (n=1.524)	Kreis Viersen 2016 (n=1.423)	MiD 2017
kein Auto	11%	8%	10%	22%
ein Auto	39%	48%	45%	54%
zwei Autos	37%	37%	33%	21%
drei und mehr Autos	14%	7%	11%	3%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	676	645	654	k. A.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. Entsprechend besitzen 27% der Einpersonenhaushalte und 19% der Rentnerhaushalte kein Auto. Hingegen steht nur einem kleinen Anteil von Haushalten mit Erwerbstätigen kein Auto zur Verfügung (3%). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos. Mehr als jeder vierte Haushalt, in dem mindestens vier Personen leben, verfügt sogar über drei Autos oder mehr.

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

Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Kreis Heinsberg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt auf einem hohen Niveau befindet. Im Vergleich mit der vorangegangenen Befragung 2012 sowie mit dem raumstrukturell ähnlichen Kreis Viersen, liegen die Werte jedoch im vergleichbaren Niveau (vgl. Tab. 11). In der aktuellen Befragung wird im Kreis Heinsberg sogar noch eine leicht höhere Ausstattung mit mindestens zwei Pkw pro Haushalt festgestellt.

Tab. 11: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit (Jahr)	Haushalte mit Autos	davon mit zwei oder mehr Autos
Kreis Heinsberg (2018)	89%	51%
Kreis Heinsberg (2012)	92%	44%
Kreis Viersen (2016)	90%	44%
bundesweit (MiD 2017)	78%	24%

Weiterhin verfügen 12 % der Haushalte im Kreis Heinsberg über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Damit liegt dieser Anteil leicht unterhalb des Bundesdurchschnitts (MiD 2017: 13 %) und dem Vergleichskreis Viersen (14 %).

Fahrradausstattung

Nahezu neun von zehn Haushalten im Kreis Heinsberg verfügen über mindestens ein fahrbe-reites Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). Rund sieben von zehn Haushalten verfü-gen sogar über mindestens zwei Fahrräder. Damit kann dem Kreis Heinsberg eine hohe Ver-fügbarkeit an Fahrrädern konstatiert werden, die über dem Bundesdurchschnitt, aber unterhalb des Vergleichskreises Viersen liegt. Berechnet auf die Einwohnerzahl ergibt sich eine Fahrraddichte von rund 822 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner.

Tab. 12: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahräder)

Besitz (fahrbereiter) Fahrräder im Haushalt	Kreis Heinsberg 2018 (n=815)	Kreis Heinsberg 2012 (n=1.479)	Kreis Viersen 2016 (n=1.336)	MiD 2017
kein Fahrrad	11%	9%	3%	22%
ein Fahrrad	22%	26%	25%	78%
zwei Fahrräder	29%	33%	29%	
drei und mehr Fahrräder	38%	32%	43%	
	100%	100%	100%	100%
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	822	855	980	872

Vor allem Einpersonenhaushalten (27%) und Rentnerhaushalten (24%) steht im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Unterschiede im Fahrradbesitz lassen sich zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ermitteln: Den höchsten Wert erreicht die Stadt Wassenberg mit rund 958 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner. Es folgt die Stadt Erkelenz (AGFS-Mitgliedskommune) mit 896 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner. Die niedrigsten Werte erreichen die Stadt Hückelhoven mit 743 bzw. die Stadt Übach-Palenberg mit 701 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner.

Besitz von E-Bikes/Pedelecs

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

Tab. 13: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr)	Haushalte mit min. einem E Bike/Pedelec
Kreis Heinsberg (2018)	20%
Kreis Heinsberg (2012)	5%
Kreis Viersen (2016)	16%
Kreis Borken (2015)	21%
bundesweit (MiD 2017)	8%

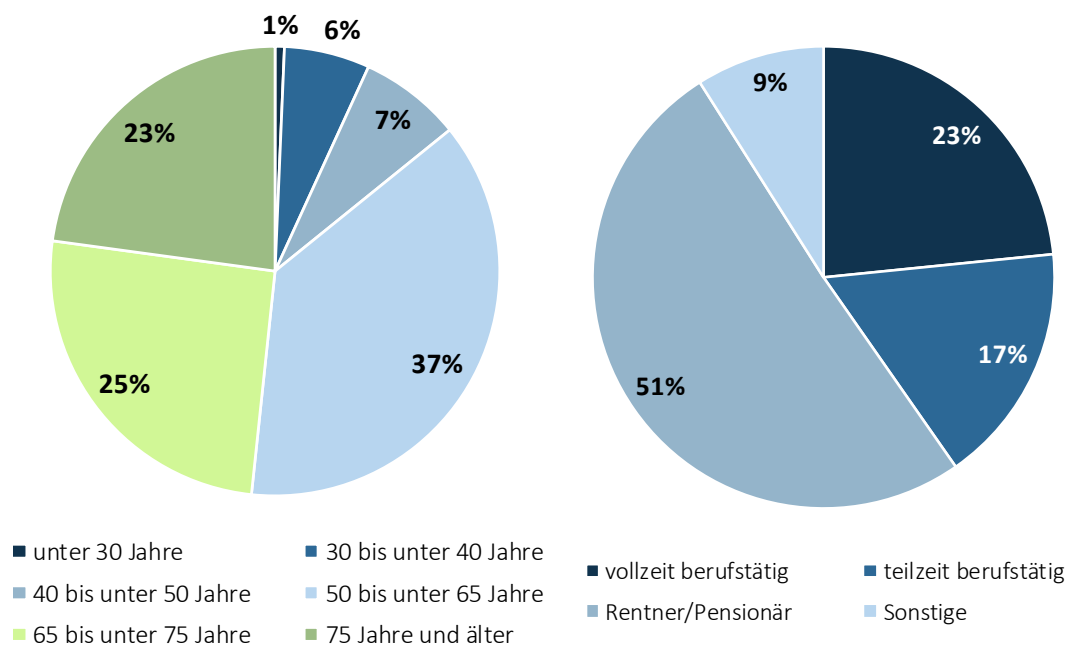
⁸ Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung von 500 Watt mit Tretunterstützung bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftfahrzeug und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

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

Unter den Elektrofahrradbesitzern befinden sich überproportional viele Rentner (51%). Aber auch die Berufstätigen im Alter von 50–65 Jahren bilden mit 37% mehr als ein Drittel der Besitzer eines E-Bikes oder eines Pedelecs ab. Insgesamt sind 85% aller Elektrofahrradbesitzer mindestens 50 Jahre alt. In der Gruppe der Elektrofahrradbesitzer können keine signifikanten geschlechtsspezifischen Besonderheiten festgestellt werden.

Die Analyse zeigt jedoch auch, dass sich unter den Elektrofahrradbesitzern ein relevanter Anteil von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (12%), insbesondere mit Gehbehinderungen (6%), befindet. Dieses Fortbewegungsmittel erhöht vermutlich den Bewegungsradius von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Insgesamt zu beachten sind in diesem Zusammenhang allerdings auch etwaig entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden sollte.

Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus



Aufgrund verschiedener Indizien kann davon ausgegangen werden, dass das Elektrofahrrad die bisherigen Mobilitätsmöglichkeiten der Nutzer ergänzt, aber bisher (noch) keinen Ersatz für einen eigenen Pkw darstellt. Werden Mobilitätskennziffern zwischen Besitzern von Elektrofahrrädern und Personen ohne Elektrofahrrad im vergleichbaren Alter (ab 40 Jahre) gegenübergestellt, wird deutlich, dass die Nutzer von Elektrofahrrädern sogar etwas häufiger einen Pkw zur Verfügung haben als Personen der Vergleichsgruppe ohne ein E-Bike oder Pedelec. Dies ist vermutlich auf einen höheren ökonomischen Status der Nutzer von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

Trotzdem greifen Nutzer von E-Bikes und Pedelecs etwas seltener auf den Pkw zurück als die Vergleichsgruppe. So nutzen von den befragten Elektrofahrradbesitzern 58% den Pkw (fast) täglich, während die entsprechende Vergleichsgruppe einen Wert von 62% erreicht. Hingegen erreichen die Nutzer von E-Bikes und Pedelecs bei der sporadischen Nutzung des Pkw wiederum einen höheren Wert als die Vergleichsgruppe. Ebenfalls zeigen sich

Unterschiede beim ÖV-Zeitkartenbesitz bzw. bei der ÖV-Nutzung. Es kann vermutet werden, dass das die Nutzung des E-Bikes bzw. Pedelecs an dieser Stelle auf Verlagerungseffekte hinweist.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass sich bei den Elektrofahrradnutzern keine grundsätzliche Abschaffung des Autos feststellen lässt. Dennoch lassen die Ergebnisse vermuten, dass sich Fahrten vom Auto auf E-Bikes bzw. Pedelecs verlagern und das Auto somit weniger häufig genutzt wird. Es zeigen sich auch Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, bei denen jedoch nicht belegt werden kann, ob es sich hierbei um Verlagerungen vom ÖV zugunsten des E-Bikes/Pedelecs handelt oder ob die Zielgruppe bislang nicht den ÖV genutzt hat.

Tab. 14: Mobilitätskennndaten von Elektrofahrradnutzern

	Personen mit Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)	Personen ohne Elektrofahrräder (Personen ab 40 Jahre)
Pkw-Führerschein		
ja	96%	94%
nein	4%	6%
Pkw-Verfügbarkeit		
immer/täglich	84%	80%
zeitweise/nach Absprache	12%	12%
nie	5%	8%
Pkw-Nutzung		
(fast) täglich	58%	62%
an 3–4 Tagen pro Woche	22%	13%
an 1–2 Tagen pro Woche	13%	11%
wenige Male im Monat	3%	3%
seltener	1%	3%
nie	4%	9%
ÖV-Zeitkarte		
ja	3%	6%
nein	97%	94%
ÖV-Nutzung		
(fast) täglich	2%	5%
an 3–4 Tagen pro Woche	1%	1%
an 1–2 Tagen pro Woche	1%	2%
wenige Male im Monat	4%	7%
seltener	43%	39%
nie	49%	47%

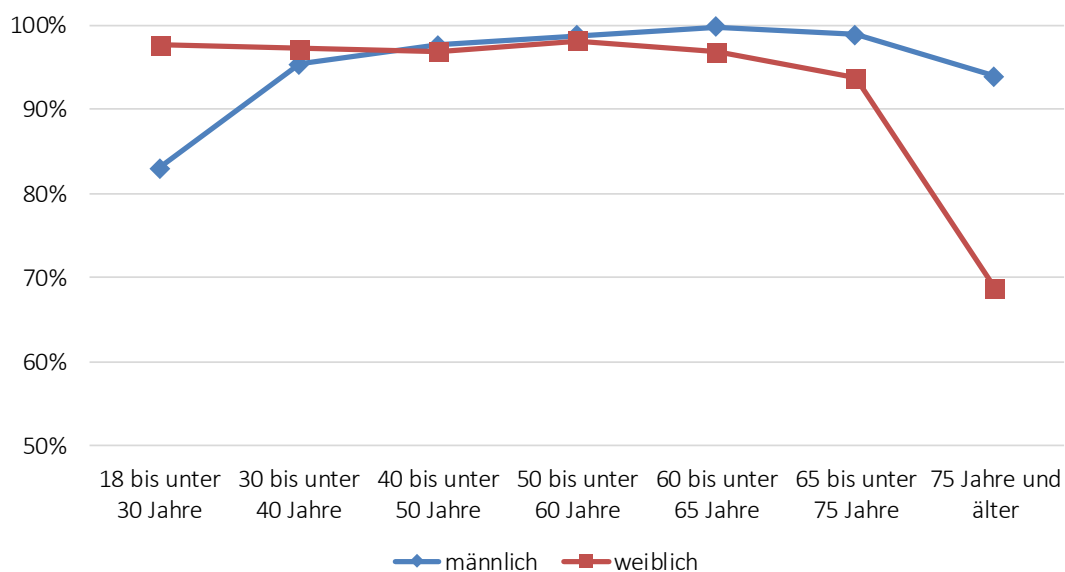
Rund 6% der Haushalte im Kreis Heinsberg kommen ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad) aus. Hierunter sind fast ausschließlich Rentnerhaushalte vertreten.

Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Kreis Heinsberg 94 % der Personen über 18 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt über dem im Jahr 2017 im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % und auch leicht über dem Wert der Befragung aus dem Jahr 2012 (91 %).

Geringfügige Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 91 % eine leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Bis in die Altersgruppe der Hochbetagten (über 75 Jahre) haben fast alle Personen einen Führerschein (95 %–99 %). Bei den Hochbetagten ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 80 %, die somit unterhalb des Durchschnitts liegt. Dies kann vor allem auf den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) in höheren Altersklassen zurückgeführt werden und zeigt sich deutlich im Vergleich zum Jahr 2012, wo rund 55 % der Personen ab 75 Jahren über einen Führerschein verfügten.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen und bei Senioren: Junge Frauen scheinen früher als Männer einen Führerschein zu erwerben und weisen daher in der jüngsten Altersklasse einen höheren Führerscheinbesitz auf. Ab der Altersklasse von 60 Jahren ist die Führerscheinbesitzquote bei Frauen historisch bedingt niedriger. Hier wird allerdings eine deutliche Tendenz zur Angleichung der Führerscheinbesitzquote im Zeitverlauf deutlich. Schon in wenigen Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Damit kann erwartet werden, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind. In den mittleren Altersklassen (zwischen 30 und 60 Jahren) verfügen männliche und weibliche Personen nahezu gleich häufig über einen Führerschein.

Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht

Insgesamt können von den erwachsenen Einwohnern im Kreis Heinsberg rund 80% jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 84% der Führerscheinbesitzer, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben. Weiteren 13% der Kreisbevölkerung steht ein Pkw zumindest zeitweise zur Verfügung. Bei den Führerscheininhabern ab 18 Jahren sind es rund 3%, denen nie ein Pkw zur Verfügung steht. Es bestehen bei der Pkw-Verfügbarkeit leichte geschlechterspezifische Unterschiede: Während 87% der befragten Männer (ab 18 Jahre) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen können, sind es bei Frauen 81%.

Tab. 15: Verfügbarkeit über ein Auto

Pkw-Verfügbarkeit (Personen ab 18 Jahre)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.597)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.099)	Kreis Viersen 2016 (n=3.168)	MiD 2017*
immer/täglich	79%	73%	76%	77%
zeitweise/nach Absprache	13%	19%	13%	14%
nie	8%	9%	10%	9%
	100%	100%	100%	100%

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

ÖV-Zeitkartenbesitz

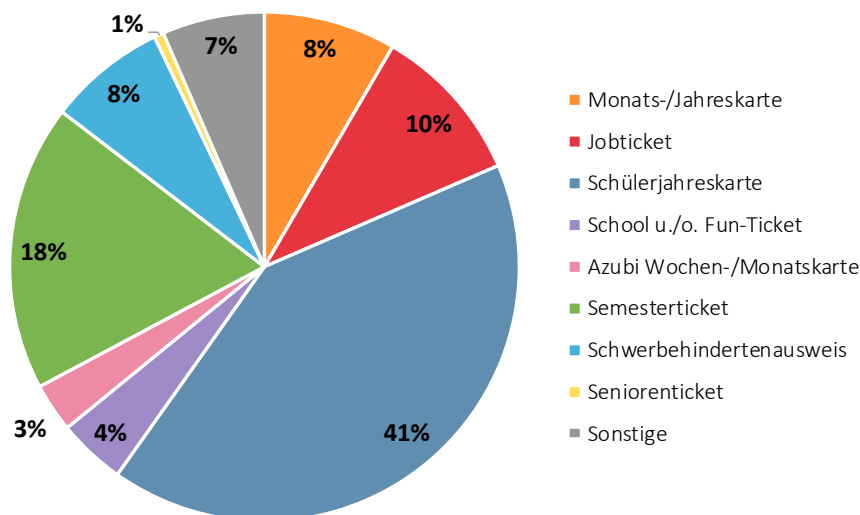
17% aller befragten Einwohner im Kreis Heinsberg ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Dieser Wert liegt drei Prozentpunkte über dem im Jahr 2012 ermittelten Wert und ist damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen Kreisen (Viersen 2016: 16%).

Tab. 16: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer ÖV Zeitkarte (Personen ab 6 Jahren)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.812)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.576)	Kreis Viersen 2016 (n=3.723)	MiD 2017
Besitz ÖV-Zeitkarte	17%	14%	16%	22%
davon:				
- Jedermann-Monatskarte (auch 9 Uhr)	2%	k.A.	2%	12%
- Firmen-/Jobticket	2%	k.A.	1%	
- Schülerticket	6%	6%	7%	6%
- Semesterticket	3%	2%	3%	
- Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	1%	k.A.	1%	4%
- sonstige Zeitkarten	4%	k.A.	1%	
keine ÖV-Zeitkarte	83%	86%	84%	78%
	100%	100%	100%	100%

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte der Kreisbevölkerung ist die Schülerjahreskarte für Schüler mit einem Anteil von 41% an allen Zeitkarten. An zweiter Stelle folgt das Semesterticket mit einem Anteil von 18% an allen Zeitkarten bzw. einem Besitz von 3% der Kreisbevölkerung.

Der Anteil der Monats-/Jahreskarte (einschl. der 9 Uhr-Variante) beträgt 8%. Gemeinsam mit dem Jobticket (10% aller angegebenen Zeitkarten) ist somit knapp jede fünfte Zeitkarte auf Erwerbstätige ausgerichtet.

Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten

Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten. Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind bei Studierenden (81% verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schülern zu finden (46%). Diese beiden Gruppen machen rund 54% der Zeitkartenbesitzer im Kreisgebiet aus. In den anderen Gruppen sind eher geringe Zeitkartenbesitzquoten festzustellen. Ähnliche sozialstrukturelle ÖV-Zeitkarten-Besitzverhältnisse lassen sich auch in anderen Untersuchungsräumen feststellen.

Bei den Senioren ist festzustellen, dass nicht nur der Zeitkartenbesitz vergleichsweise gering ist, sondern dass auch die zielgruppenspezifischen Angebote für Senioren nur wenig genutzt werden. So geben insgesamt weniger als 1 % der Teilnehmer im Seniorenalter an, das Ticket Aktiv-ABO/Aktiv-Duo zu besitzen.

Positiv hingegen ist festzustellen, dass das Jobticket bei Erwerbstätigen einen etwas höheren Anteil erreicht als das MonatsTicket. Dennoch ist beim Zeitkartenbesitz bei Erwerbstätigen noch Steigerungspotenzial erkennbar.

Tab. 17: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil
Erwerbstätige	
keine Zeitkarte	90%
MonatsTicket	2%
Jobticket	3%
andere Zeitkarten	5%
Schüler	
keine Zeitkarte	54%
Schülerjahreskarte	38%
School u./o. Fun-Ticket	2%
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	<1%
andere Zeitkarten	5%
Studierende	
keine Zeitkarte	19%
Semesterticket	76%
andere Zeitkarten	5%
Senioren	
keine Zeitkarte	93%
BahnCard 25/50	2%
Schwerbehindertenausweis	2%
Aktiv-ABO/Aktiv-Duo	<1%
andere Zeitkarten	3%

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 10% der Befragten im Kreis Heinsberg sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Dieser Anteil ist im Vergleich zu anderen Untersuchungen geringer. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Dagegen besitzen 12% der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Nur wenige Personen (5 %) besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn.

Tab. 18: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.792)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.585)	Kreis Viersen 2016 (n=3.674)	MiD 2017
Besitz von Führerschein <u>und</u> ÖV-Zeitkarte	12%	7%	8%	13%
nur Führerscheinbesitz	73%	72%	69%	74%
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	5%	7%	8%	4%
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	10%	14%	15%	9%
	100%	100%	100%	100%

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Bushaltestelle beträgt rund 380 Meter und damit in einer akzeptablen Distanz⁹. Rund 40 % der Haushalte liegen jedoch in einer Entfernung von mindestens 400m zur nächsten Bushaltestelle; für 7 % der Haushalte liegt sie mehr als einen Kilometer entfernt. Mit einer durchschnittlichen Entfernung von rund 380 m zur Bushaltestelle ist die räumliche Erschließung durch den Busverkehr unter Berücksichtigung der Raumstrukturen damit insgesamt als gut einzustufen

Tab. 19: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (alle Haushalte)	Kreis Heinsberg 2018 (n=925)	Kreis Heinsberg 2012 (n=1.453)	Kreis Viersen 2016 (n=1.521)	MiD 2008
unter 100 Meter	11 %	14%	12%	17%
100 bis u. 200 Meter	11 %	16%	13%	15%
200 bis u. 400 Meter	39%	36%	33%	24%
400 bis u. 1.000 Meter	33%	28%	30%	34%
1.000 Meter und mehr	7%	7%	12%	11%
	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt (in Meter)	377 m	375 m	462 m	k. A.
Median (in Meter)	300 m	300 m	300 m	k. A.

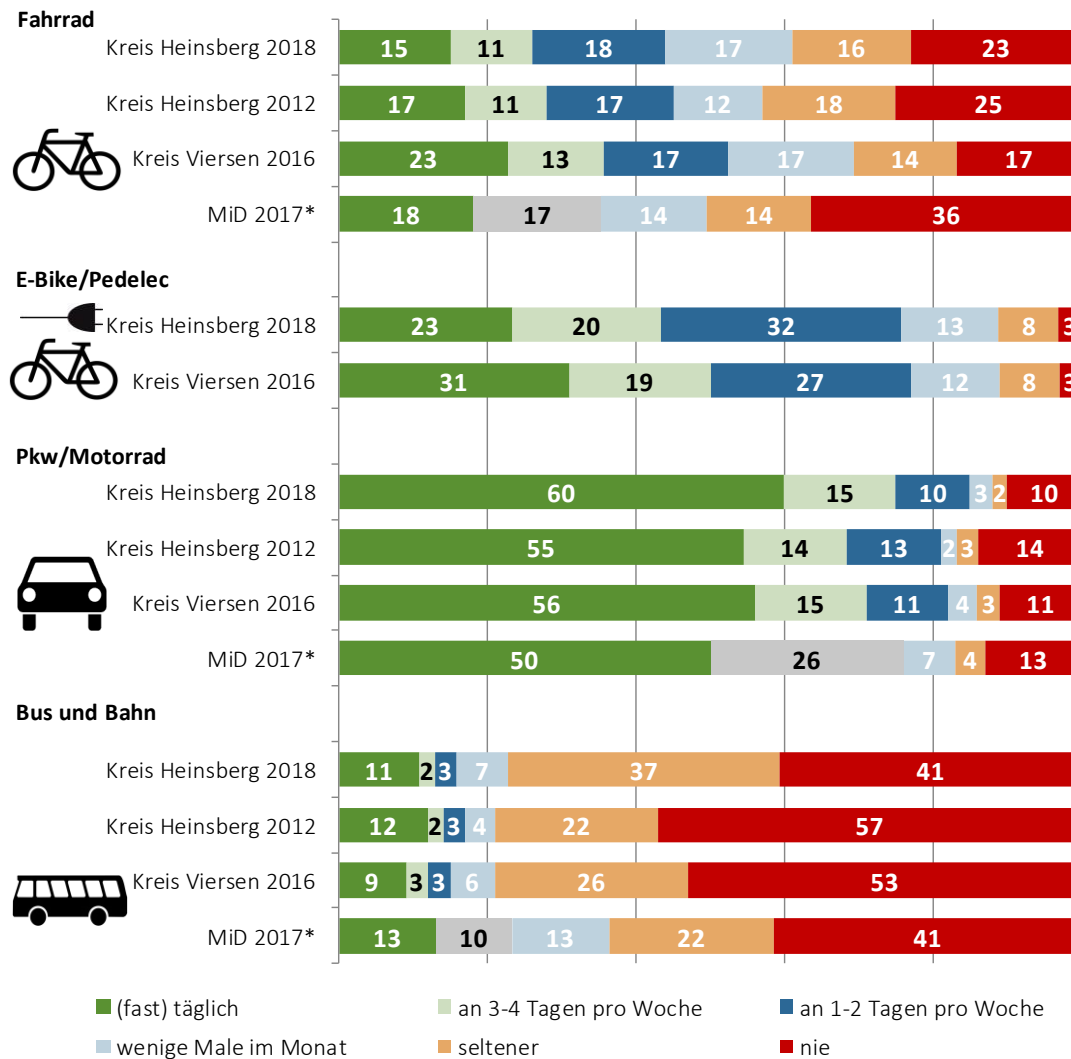
Die durchschnittliche Entfernung zur Bushaltestelle variiert zwischen den kreisangehörigen Kommunen zwischen rund 340m in Geilenkirchen und über 420 m in Übach-Palenberg.

⁹ Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

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

Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Hinweis: Zusammengefasste Skala in MiD 2017-Befragung: „An einem bis drei Tagen pro Woche“ anstelle von „an 3-4 Tagen pro Woche“ und „an 1-2 Tagen pro Woche“

Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 75 % der Einwohner täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Bus und Bahn von den meisten Kreisbewohnern (78 %) selten oder gar nicht genutzt. Das Fahrrad positioniert sich im Verkehrsmittelvergleich in der Mitte zwischen Autoverkehr und öffentlichem Verkehr mit einer sehr ausgeglichenen Verteilung der Nutzung. Dieses wird immerhin von mehr als jedem vierten Kreisbewohner mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden E-Bikes bzw. Pedelecs häufiger genutzt und werden von fast der Hälfte der Inhaberinnen und Inhabern mehrmals wöchentlich genutzt.

Im Vergleich mit 2012 zeichnen sich insgesamt sowohl eine stärkere Pkw-Nutzung als auch gleichzeitig eine höhere Fahrradnutzung ab¹⁰. Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel liegt somit insgesamt im vergleichbaren Rahmen mit dem Kreis Viersen.

Erwerbstätige sind die Personengruppe mit der häufigsten Pkw-Nutzung; nahezu 9 von 10 Berufstätigen nutzen das Auto (fast) täglich. Aber auch Auszubildende gehören bereits häufig zu den Stammnutzern des Autos: Hier sind mit einem Anteil von 81% der Auszubildenden, die das Auto mindestens mehrmals wöchentlich nutzen, nur geringe Unterschiede zu den Erwerbstätigen feststellbar. Dieser Anteil liegt im Kreis Heinsberg im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Eine größere Spanne zwischen der regelmäßigen Nutzung (täglich/mehrmals wöchentlich) oder der Nichtnutzung (nie) des Pkw liegt bei Personen im Rentenalter sowie Schülerinnen und Schülern vor. Dies ist zum einen auf das Alter bzw. den Führerscheinbesitz und zum anderen auf den ökonomischen Status zurückzuführen. In der Gruppe der Rentner ist wiederum der Anteil derjenigen mit 23% vergleichsweise hoch, die das Auto sporadisch einige Male im Monat bzw. maximal ein bis zwei Mal pro Woche nutzen. Dies ist auf eine insgesamt geringere Verkehrsteilnahme zurückzuführen.

Im Gegensatz zu anderen Untersuchungen treten allerdings die Studierenden mit einer vergleichsweise hohen Pkw-Nutzung (84% mehrmals wöchentlich) und damit einhergehender etwas geringerer Nutzung von Bus und Bahn hervor.

Eine sehr häufige Nutzung von Bus und Bahn trifft auf Schülerinnen und Schüler durch den Ausbildungsverkehr zu. Sie weisen aber durchaus einen hohen Anteil an Nichtnutzung bzw. seltener Nutzung auf, da vor allem Wege von und zur Schule auch zu Fuß bzw. als Mitfahrer im Pkw zurückgelegt werden. Trotz einer vergleichsweise hohen Pkw-Nutzung von Studierenden zeichnet sich bei dieser Personengruppe auch die höchste ÖV-Nutzung ab (59% mind. mehrmals wöchentlich).

Andere Zielgruppen wie Erwerbstätige oder Rentner nutzen Bus und Bahn nur äußerst selten: Nur zwei von hundert Rentnern fahren mindestens mehrmals wöchentlich mit Bus und Bahn. Bei den Erwerbstätigen treten immerhin 7% regelmäßig eine Fahrt mit Bus oder Bahn an. Insgesamt gibt es jedoch gerade bei den Erwerbstätigen und Auszubildenden noch Potenziale, die abgeschöpft werden können: So nutzen rund 84% der Erwerbstätigen bzw. 81% der Auszubildenden den ÖV selten oder nie.

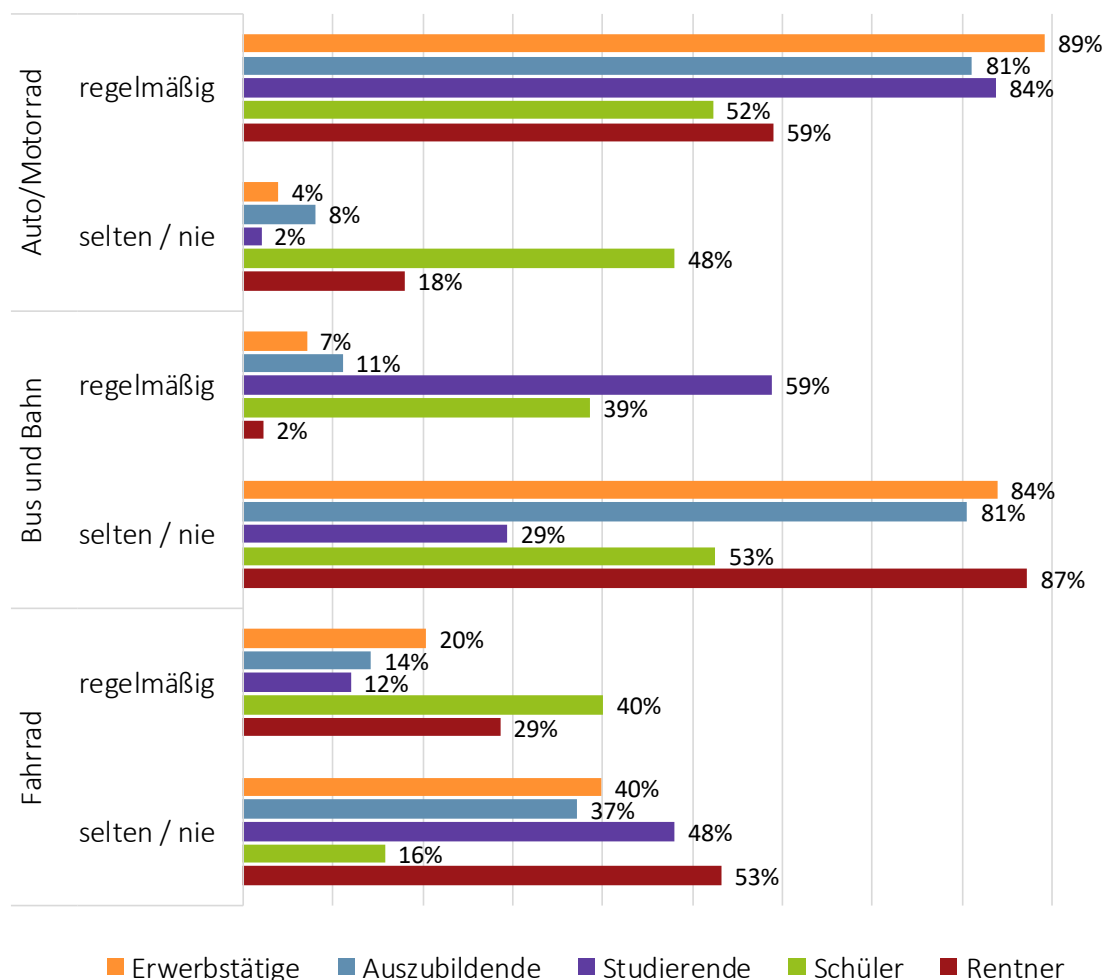
Die Nutzung des Fahrrads fällt zwischen den Personengruppen gleichmäßiger aus. Zu den Nichtnutzern zählen besonders viele Rentner (53% fahren nicht oder nur selten mit dem Rad). Aber auch Studierende (48%), Auszubildende (37%) und Erwerbstätige (40%) sind unter

¹⁰ In der Befragung 2012 wurde die Nutzungshäufigkeit von konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zusammen abgefragt, im Jahr 2018 erfolgte dies separat. Wird die Nutzung von konventionellen und Elektrofahrrädern zusammengefasst, zeichnet sich eine höhere Fahrradnutzung als 2012 ab.

diesen vertreten. Im Gegensatz dazu sind Schülerinnen und Schüler besonders häufige Radnutzer: 40% von ihnen sind mindestens mehrmals wöchentlich mit dem Rad unterwegs.

Der Umfang der Erwerbstätigkeit hat einen Einfluss auf die Fahrradnutzung; so nutzen Teilzeitberufstätige häufiger das Fahrrad als Vollzeitberufstätige: Während rund jeder dritte Teilzeitberufstätige das Fahrrad mindestens mehrmals wöchentlich nutzt, sind es bei den Vollzeitberufstätigen nur 17 %. Dieser Effekt kann unterschiedliche Ursachen haben: Zum einen legen Teilzeiterwerbstätige deutlich geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurück (Ø 18km) als Vollzeitberufstätige (Ø 30km). Zum anderen kommen hier möglicherweise auch andere Effekte wie ein größeres verfügbares Zeitbudget und teilweise eventuell ein niedrigerer ökonomischer Status zum Tragen.

Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



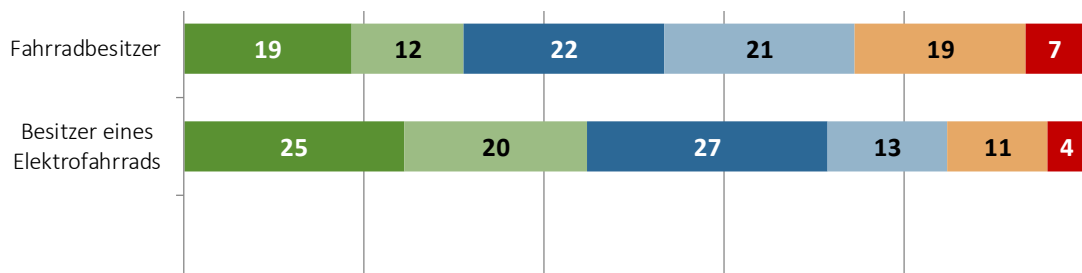
Im Vergleich mit anderen Mobilitätsuntersuchungen in Kreisen bewegt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt auf einem durchschnittlichen Niveau.

Unterschiede zwischen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen und solchen, die nur ein klassisches Fahrrad besitzen, sind vor allem bei der Nutzungshäufigkeit festzustellen. So wird das Elektrofahrrad durchaus häufiger genutzt als das klassische Fahrrad. Jedoch gibt es auch unter den Besitzern eines E-Bikes oder Pedelecs einige, die diese nicht nutzen. Hier verdeutlicht sich

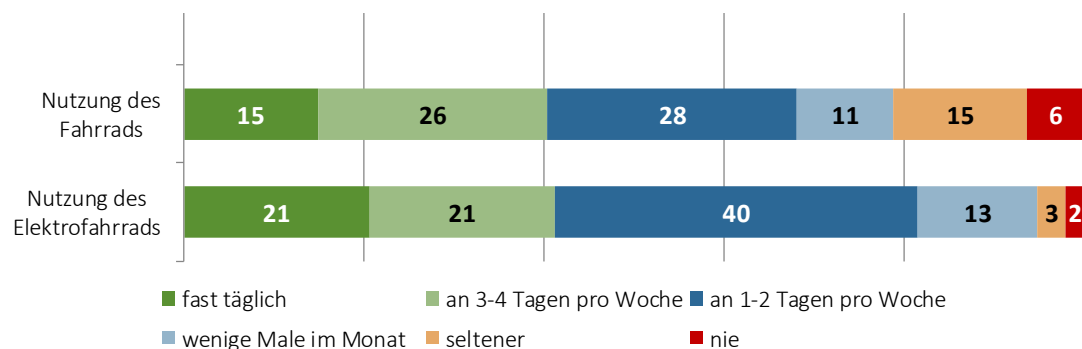
vermutlich das höhere Durchschnittsalter der Nutzer von Elektrofahrrädern. Mögliche Gründe hierfür können aber auch Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen sein, die sich jedoch aus dem vorliegenden Datenbestand nicht weiter erörtern lassen. Nur in sehr wenigen Fällen führt die Anschaffung eines Elektrofahrrads dazu, dass das konventionelle Fahrrad gar nicht mehr genutzt wird. Beim Besitz beider Fahrradtypen zeichnet sich in dieser Untersuchung insbesondere eine gelegentliche Nutzung des Elektrofahrrads (40 % „an ein bis zwei Tagen pro Woche“) ab.

Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads

Besitzer eines Fahrradtyps



Besitzer beider Fahrradtypen



Insgesamt zeigt sich auch ein starker Zusammenhang zwischen der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Nutzung: 88% der Personen, denen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht, nutzen diesen auch mindestens an mehreren Tagen pro Woche. Ähnlich verhält es sich mit Inhabern von Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr: Auch hier nutzen 76% der Zeitkarteninhaber das Bus- und Bahn-Angebot mindestens mehrmals wöchentlich.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt geben 55% der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt im Durchschnitt der Vergleichsräume und fällt deutlich geringer aus als noch im Jahr 2012. Im Zeitvergleich zeigen sich vor allem Verschiebungen von der singulären Nutzung eines Verkehrsmittels hin zur multimodalen Nutzung von Pkw/Rad. Insgesamt sind 36% der Befragten multimodale Nutzer, die mehrmals pro Woche unterschiedliche

Verkehrsmittel nutzen. Die Zunahme dieses Wertes unterstreicht den Trend zu multimodalem Verkehrsverhalten. Somit erreicht der teilweise ländlich geprägte Kreis Heinsberg bereits einen vergleichsweise hohen Anteil an multimodalen Verkehrsteilnehmenden. Dieser hohe Anteil wird vor allem durch den multimodalen Einsatz von Pkw und Rad erreicht, der signifikant höher als der deutschlandweite Vergleichswert liegt.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Kreis Heinsberg bildet und dabei vom Fahrrad ergänzt wird. Bus und Bahn spielen (auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Ebenso hat sich im Vergleich zur Befragung im Jahr 2012 der Anteil der Personen, die auf das Fahrrad als ausschließliches Verkehrsmittel (6%) setzen, halbiert.

Tab. 20: Typen der Verkehrsmittelnutzung¹¹

Mobilitätstypen (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.408)	Kreis Heinsberg 2012 (n=3.180)	Kreis Viersen 2016 (n=3.032)	MiD 2017
Monomodale Nutzer	55 %	67 %	50 %	58 %
Pkw-Monomodale	47%	50%	40%	45%
Fahrrad-Monomodale	6%	12%	7%	5%
ÖV-Monomodale	2%	5%	3%	8%
Multimodale Nutzer	39 %	20 %	45 %	37 %
Pkw/Rad-Multimodale	30%	12%	36%	21%
Pkw/ÖV-Multimodale	6%	4%	3%	7%
Fahrrad/ÖV-Multimodale	2%	3%	5%	5%
Pkw/Fahrrad/ÖV-Multimodale	1%	1%	2%	4%
wenig Mobile	6 %	14 %	5 %	6 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

Eine Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen zeigt hier nur geringe Unterschiede. Unter den Minderjährigen sind vier von zehn Personen monomodal auf das Fahrrad fixiert. Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 25 Jahren nimmt der Stellenwert des Autos erwartungsgemäß zu (40% monomodal), bleibt aber dennoch deutlich unter dem Stellenwert der Altersgruppe zwischen 25 und 45 Jahren (54% monomodal). Stattdessen hat bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 25 Jahren die Kombination aus Pkw und ÖV noch einen deutlich höheren Stellenwert als in älteren Altersklassen. In der darauffolgenden Altersklasse der 25 bis 45 Jahren nimmt die Kombination aus Pkw und Fahrrad mit rund 33% nach der Pkw-monomodalen Fortbewegung (54%) die größte Rolle ein. Bereits ab

¹¹ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen & Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1–2x pro Woche angegeben hat. Als monomodal wurde eine Person eingestuft, die eines der drei Verkehrsmittel mind. einmal pro Woche nutzt. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt sie in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“. Unter „Fahrrad“ wurden sowohl konventionelle als auch E-Bikes/Pedelecs zusammengefasst.

der Altersklasse der 18 bis 25-Jährigen ist die Kombinationen aus Fahrrad- und ÖV-Nutzung nahezu bedeutungslos.

Bei den Senioren nimmt der Anteil der wenig Mobilen zu, die kein Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche nutzen. In der Altersklasse über 75 Jahre betrifft dies fast jede vierte Person, die die Verkehrsmittel nur sporadisch nutzt. Der Grund ist zum einen auf einen höheren Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, aber auch auf die Reduzierung der täglichen Aktivitäten zurückzuführen.

ÖPNV-Nutzung im Kreis Heinsberg

Neben der allgemeinen Abfrage nach der Nutzungsintensität des öffentlichen Verkehrssystems wurde auch die Frage nach der regelmäßigen Nutzung von ÖPNV-Linien im Kreis Heinsberg gestellt.

Insgesamt haben 17 % der Befragten angegeben, dass sie bestimmte ÖPNV-Linien im und rund um das Kreisgebiet regelmäßig nutzen. Durchschnittlich wurden dabei 2 Linien genannt, die von den Befragten regelmäßig genutzt werden.

Tab. 21: Genutzte ÖPNV-Angebote bzw. -linien im Kreis Heinsberg

Nutzung von ÖPNV-Angeboten bzw. -linien im Kreis Heinsberg (ÖPNV-Nutzer im Kreis HS ab 6 Jahre) (in %; Mehrfachantworten möglich)	Kreis Heinsberg 2018 (n=282)	nur Erwerbstätige (n=85)	nur Schüler (n=102)
RB 33	20%	30%	9%
RE 4	19%	32%	4%
SB 1	7%	3%	12%
MultiBus	2%	3%	1%
Bus 401	3%	1%	5%
Bus 402	5%	2%	4%
Bus 403	1%	<1%	3%
Bus 405	2%	2%	4%
Bus 409	2%	<1%	4%
Bus 410	2%	1%	5%
Bus 413	2%	3%	3%
Bus 418	2%	1%	3%
Bus 431	2%	1%	2%
Bus 475	2%	1%	3%
andere Zuglinien	8%	5%	6%
andere Buslinien	20%	11%	21%
sonstige Nennungen	4%	4%	11%

Davon zählen 39% der Nennungen zum Schienenpersonennahverkehr (insbesondere die RegionalBahn 33 „Heinsberg Bahn“ und der RegionalExpress 4). Etwas mehr als die Hälfte der Nennungen umfasst Buslinien, so dass diese damit eine große Bedeutung für den ÖPNV im Kreis Heinsberg haben. Hierunter ist auch der MultiBus als spezielles Angebot im Kreis

Heinsberg zu fassen. Es ergeben sich jedoch nutzergruppenspezifische Unterschiede. Während bei den erwerbstätigen ÖPNV-Nutzern die beiden Zuglinien von größerer Bedeutung sind, sind es bei Schülern vor allem die Schnellbuslinie 1, die viele Kommunen des Kreises durchfährt sowie die sonstigen Buslinien.

In den Städten und Gemeinden zeichnen sich folgende regelmäßige Nutzer-Linienstrukturen ab (nur Anteile über 10% und mindestens zehn Nennungen; Auflistungsreihenfolge nach Häufigkeit der Nennung):

- Erkelenz: RE4; RB33
- Gangelt: -
- Geilenkirchen: RE4; RB33
- Heinsberg: RB33
- Hückelhoven: RE4; RB33; 402
- Selfkant: -
- Übach-Palenberg: RB33; RE4
- Waldfeucht: 475
- Wassenberg: SB1
- Wegberg: -

Tab. 22: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (Personen ab 6 J.) (in %)	alle Befragte im Kreis Heinsberg (n=1.908)	Anteile jeweils an den ÖPNV-Nutzern		
		ÖPNV-Nutzer insgesamt (n=260)	Zug- Nutzer (n=152)	Bus- Nutzer (n=154)
Altersgruppen				
6 bis unter 18 Jahre	12%	32%	7%	38%
18 bis unter 30 Jahre	14%	34%	38%	26%
30 bis unter 40 Jahre	12%	8%	15%	9%
40 bis unter 50 Jahre	15%	10%	12%	7%
50 bis unter 60 Jahre	19%	9%	16%	7%
60 bis unter 65 Jahre	7%	3%	6%	4%
65 bis unter 75 Jahre	10%	1%	5%	5%
75 Jahre und älter	11%	3%	2%	5%
Erwerbssituation				
erwerbstätig	47%	27%	45%	18%
Hausfrau/-mann	3%	1%	3%	6%
Rentner/in	22%	5%	7%	12%
Auszubildende/r	2%	2%	3%	1%
Studierende/r	2%	12%	16%	6%
Schüler/in	16%	43%	15%	50%
ÖPNV-Nutzerstrukturen				
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	17%	81%	69%	70%
Führerscheinbesitz	94%	56%	85%	49%
Pkw-Verfügbarkeit (immer/täglich)	79%	33%	50%	18%
ÖV-Nutzung mind. wöchentlich	16%	83%	70%	67%
Bewertung des ÖPNV-Systems (Ø-Note)	3,7	3,4	3,3	3,5
Bewertung des Bus-Systems (Ø-Note)	3,5	3,3	3,6	3,1
Bewertung des Bahn-Systems (Ø-Note)	3,8	3,4	2,9	3,7

Von den regelmäßigen ÖPNV-Nutzern im Kreis Heinsberg besitzen mehr als acht von zehn Personen eine Zeitkarte. Das bedeutet, dass der Großteil der ÖPNV-Nutzer Stammkunden sind und nur wenige Personen den ÖPNV für gelegentliche Fahrten nutzen. Hier bestehen folglich noch Potenziale, um mehr gelegentliche Kunden für eine regelmäßige ÖPNV-Nutzung zu gewinnen.

Bei den ÖPNV-Nutzern sind überproportional viele jüngere Einwohner bzw. Schüler und Studierende zu finden. Auffällig ist der geringe Anteil an Auszubildenden unter den ÖPNV-Nutzern. Die Nutzergruppen des Zugverkehrs weichen von den übrigen ÖPNV-Nutzern ab: Zwar sind Erwerbstätige auch im Zugverkehr als Nutzer gegenüber der Gesamtbevölkerung leicht unterrepräsentiert. Dennoch stellen diese mit 45% aller Zugnutzer eine wesentliche Nutzergruppe dar. Auch der Zugverkehr wird zum überwiegenden Teil von Stammkunden genutzt.

ÖPNV-Nutzer bewerten die Qualität des Bus- und Bahnangebotes mit 3,4 bzw. 3,5 als Durchschnittsnote besser als der Bevölkerungsdurchschnitt. Jedoch werden auch hier durchschnittlich Noten im eher befriedigenden bis noch befriedigenden Bereich vergeben. Dies zeigt, dass das bestehende und genutzte Verkehrsangebot nicht zur Zufriedenheit führt und es qualitatives Steigerungspotenzial im Bus- und Bahn-Angebot gibt.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Rund 29% der Erwerbstätigen aus dem Kreis Heinsberg haben ihre Arbeitsstätte in ihrem Wohnort; 12% davon sogar im eigenen Stadtteil. Rund 70% verlassen folglich ihren Wohnort, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Mehr als vier von zehn Einwohnern nehmen hierfür Wege über die Kreisgrenze auf sich. Das relevanteste Ziel außerhalb des Kreises ist die Stadt Mönchengladbach, in der rund 10% der Befragten ihren Arbeitsplatz aufsuchen. Bedeutendste Arbeitsplatzorte im Kreis Heinsberg sind die Kreisstadt Heinsberg und die Stadt Erkelenz.

Tab. 23: Arbeitsplatz und Ausbildungsort

Angaben in %	Kreis Heinsberg 2018	
Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes (Personen ab 6 Jahre) (in %)	Arbeitsplatz (n=766)	Schule (n=204)
Erkelenz	10%	23%
Gangelt	2%	2%
Geilenkirchen	7%	11%
Heinsberg	17%	18%
Hückelhoven	6%	11%
Selfkant	1%	2%
Übach-Palenberg	3%	9%
Waldfeucht	1%	1%
Wassenberg	2%	6%
Wegberg	3%	7%
Σ innerhalb Kreis Heinsberg	53 %	90 %
Mönchengladbach	10%	1%
Aachen	8%	3%
Düsseldorf	5%	<1%
Köln	1%	-
Jülich	2%	-
Linnich	2%	<1%
Neuss	2%	1%
Städteregion Aachen (ohne Stadt Aachen)	4%	-
Kreis Düren (ohne Jülich, Linnich)	1%	<1%
Rhein-Kreis Neuss (ohne Stadt Neuss)	1%	<1%
Kreis Viersen	1%	-
übriges NRW	5%	-
übriges Deutschland	2%	-
Niederlande	2%	2%
Σ außerhalb Kreis Heinsberg	47 %	10 %

- = nicht in Stichprobe enthalten

90% der Schülerinnen und Schüler im Kreis Heinsberg besuchen eine Schule im Kreisgebiet. Dabei können 28% der Schüler eine Schule im eigenen Stadtteil bzw. insgesamt 56% eine Schule innerhalb des Wohnortes besuchen. Insgesamt suchen 90% der Schülerinnen und Schüler einen Schulstandort im Kreisgebiet auf. Ein relevantes Ziel im Ausbildungsverkehr außerhalb des Kreisgebietes ist die Stadt Aachen. Im Vergleich zu den Verflechtungen im Arbeitsverkehr ist der Schülerverkehr erwartungsgemäß stärker auf das eigene Kreisgebiet konzentriert.

Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendelt ein

Erwerbstätiger aus dem Kreis Heinsberg etwa 27 km zum Arbeitsplatz. Immerhin knapp die Hälfte erreicht ihren Arbeitsplatz in weniger als 15 km.

20% der Arbeitsplätze liegen näher als 5 km vom Wohnstandort entfernt und sind somit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 5 bis 10 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere auch Potenziale durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 17% der Arbeitsplätze erreicht werden. Dennoch liegen 40% der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus dem Kreis Heinsberg 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tab. 24: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes

Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes (Personen ab 6 Jahren) (in %)	gesamt (n=1.287)	Arbeitsplatz (n=865)	Schule (n=284)	Hochschule* (n=49)
im eigenen Stadtteil	16%	12%	27%	<1%
innerhalb des Wohnortes, aber außerhalb des eigenen Stadtteils	19%	17%	38%	<1%
innerhalb des Kreises, aber außerhalb des eigenen Wohnortes	24%	24%	25%	6%
außerhalb des Kreises	41%	47%	10%	94%
	100%	100%	100%	100%

* = geringe Fallzahlen zu beachten

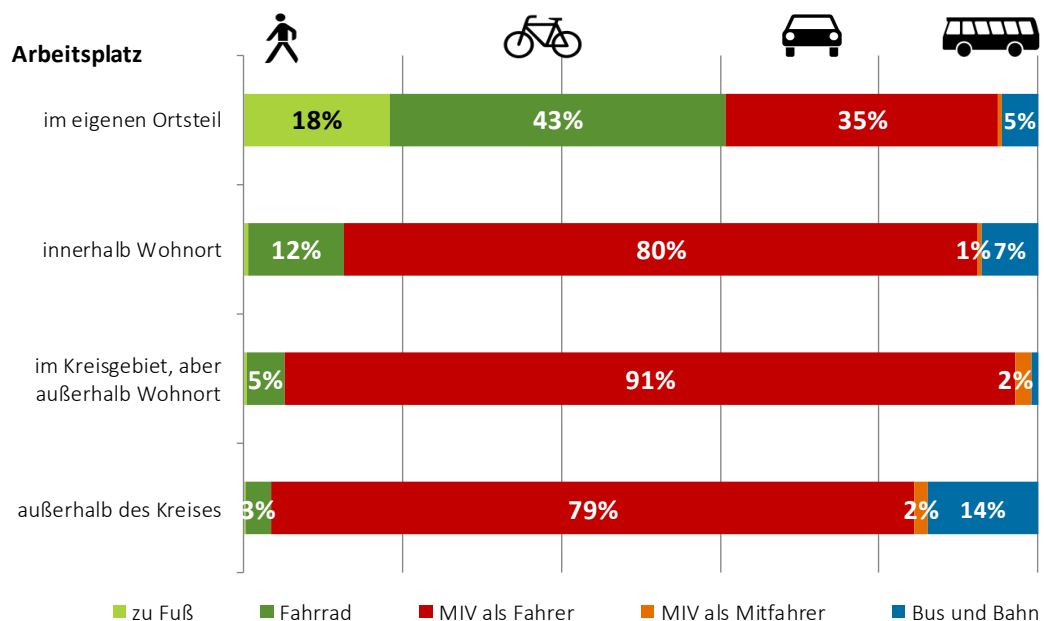
Tab. 25: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=1.114)	Kreis Heinsberg 2012 (n=2.127)	Kreis Viersen 2016 (n=2.277)	MiD 2008
unter 1 km	8%	5%	11%	10%
1 km bis unter 2 km	7%	7%	8%	8%
2 km bis unter 5 km	13%	14%	14%	20%
5 km bis unter 10 km	16%	18%	18%	22%
10 km bis unter 20 km	21%	20%	19%	20%
20 km bis unter 50 km	25%	25%	23%	17%
50 km und mehr	10%	12%	6%	4%
	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt	24,3 km	21,9 km	22,2 km	k. A.

Tab. 26: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg 2018		Kreis Heinsberg 2012	
	Arbeit (n=799)	Ausbildung (n=315)	Arbeit (n=1.483)	Ausbildung (n=605)
unter 1 km	6%	17%	3%	8%
1 km bis unter 2 km	4%	12%	4%	12%
2 km bis unter 5 km	10%	23%	12%	20%
5 km bis unter 10 km	17%	14%	16%	23%
10 km bis unter 20 km	23%	14%	21%	14%
20 km bis unter 50 km	29%	14%	29%	16%
50 km und mehr	11%	6%	14%	8%
	100%	100%	100%	100%
Durchschnitt	27,1 km	7,9 km (Schule) 46,1 km (Hochs.)	24,6 km	6,1 km (Schule) 49,8 km (Hochs.)

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Mehr als die Hälfte der Schulwege sind kürzer als 5 km (inkl. Hochschulwege). Damit sind für die meisten Schüler aus dem Kreisgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Aber auch längere Schulwege lassen sich identifizieren: So legt etwa jeder dritte Schüler mehr als 10 km bis zur Schule zurück. Im Vergleich zur Untersuchung im Jahr 2012 hat die durchschnittliche Entfernung zur Schule merklich zugenommen. Dies kann insbesondere auf die Schließung bzw. Zusammenlegung von Schulstandorten im Kreisgebiet zurückgeführt werden.

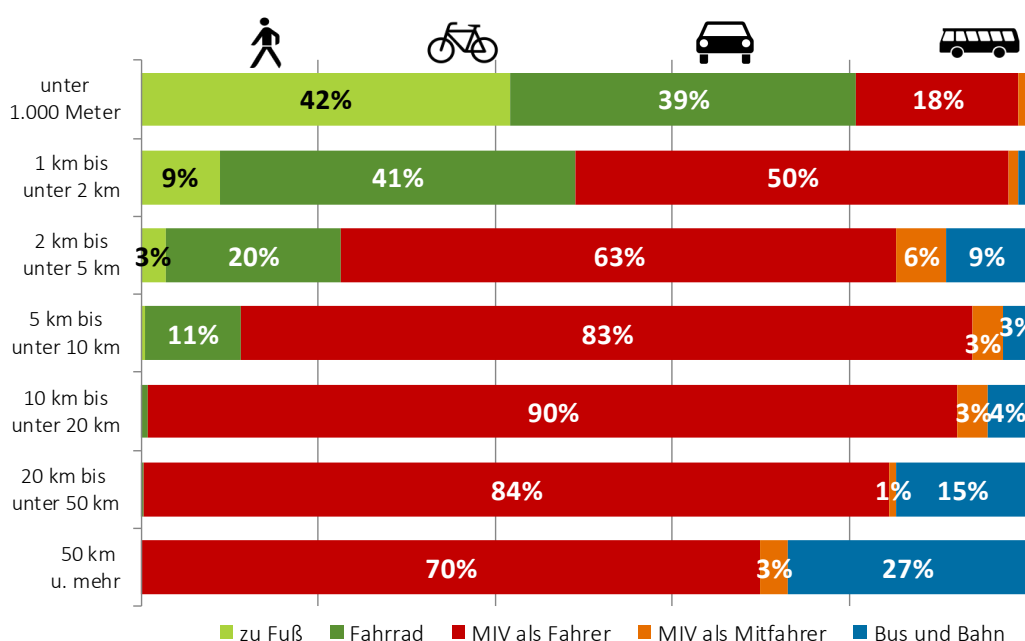
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Ortsteils zu mehr als 60% zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wird bei allen anderen Pendelwegen schwerpunktmäßig auf das eigene Auto zurückgegriffen. Im Vergleich mit anderen Untersuchungsräumen liegt insbesondere der Fahrradanteil auf Wegen innerhalb des eigenen Wohnortes auf einem ausbaufähigen Niveau. Die durchschnittliche Distanz dieser Arbeitswege liegt bei knapp 7 km, so dass in vielen Fällen sogar zeitliche Vorteile mit dem Fahrrad gegenüber dem Auto aufgrund des Wegfalls der Parkplatzsuche etc. erzielt werden könnten.

Bus und Bahn erlangen erst eine signifikante Bedeutung, sobald die Kreisgrenze auf Arbeitswegen überschritten wird und Zugverbindungen genutzt werden. Insgesamt wird der ÖPNV für Relationen über die Kreisgrenze hinaus häufiger genutzt als für Arbeitswege innerhalb des Kreises. Bemerkenswert ist im Vergleich zur Untersuchung im Jahr 2012, dass der ÖPNV-Anteil auf Relationen innerhalb des Kreisgebiets einen Rückgang erfahren hat. Der sehr geringe Mitfahreranteil mit rund 2% offenbart darüber hinaus Potenziale für die Bildung bzw. systematische Förderung von Mitfahrgelegenheiten.

Erwerbstätige nutzen hauptsächlich das Auto, sobald der Arbeitsweg länger als 2 km ist. Bis zu einer Pendelentfernung von 2 km weist insbesondere der Radverkehr außerordentlich hohe Anteile auf. Bis zu einer Entfernung von 10 km werden Fahrten mit dem Rad zur Arbeit unternommen; danach nimmt die Bedeutung des Radverkehrs deutlich ab. Auf kurzen Distanzen, und damit überwiegend für Binnenverkehre innerhalb einer Kommune, ist noch ein wahrnehmbarer ÖV-Anteil feststellbar, der dann abfällt. Ab einer Distanz von mindestens 10 Kilometern steigt die Bedeutung bzw. Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems auf Arbeitswegen kontinuierlich mit der Wegedistanz an.

Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung

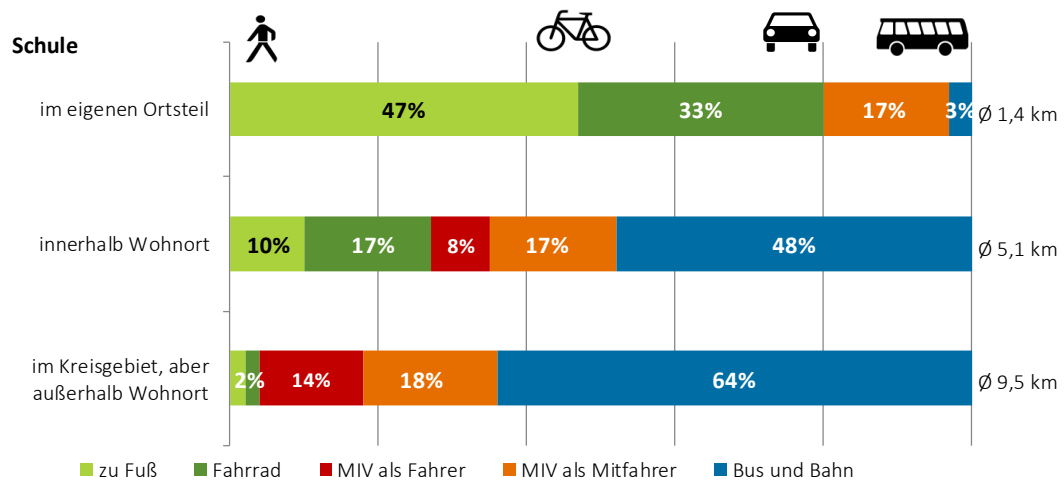


Insgesamt lassen sich insbesondere in den Entfernungsklassen zwischen 2 km und 10 km noch Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. In den höheren Entfernungsklassen hingegen könnten noch weitere Wege im Berufsverkehr auf den ÖPNV bzw. auf Mitfahrgelegenheiten verlagert werden. Auch hier liegen die Anteile im sehr geringen Bereich.

Im Schülerverkehr werden Ausbildungswege innerhalb des eigenen Ortsteils schwerpunktmäßig nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad (insg. 80%), zurückgelegt. Bei Schulwegen, die über den Ortsteil hinaus verlaufen, verlagert sich der Schwerpunkt auf Bus und Bahn als wichtigste Verkehrsmittel im Schülerverkehr.

Im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen ist der Anteil von Pkw-Mitfahrern auf einem vergleichbaren, aber hohem Niveau. Auffällig ist zum einen, dass der Mitfahreranteil nahezu unabhängig von der Lage der Schule ist. Zum anderen sind im Vergleich zur Befragung 2012 sowohl der höhere Anteil von Schülerinnen und Schülern als Mitfahrer als auch der Anteil derer, die selbst mit dem Auto zur Schule kommen. An dieser Stelle könnten Maßnahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements bzw. Kampagnen dazu beitragen, dass sich Schülerinnen und Schüler stärker mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds auf Schulwegen fortbewegen.

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule



Bewertung der Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wird mit dem Auto am besten bewertet. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit mangelhaft oder ungenügend bewertet und auch befriedigende oder ausreichende Noten wurden vergleichsweise selten für die Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz mit dem Pkw vergeben.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Bus und Bahn erzielt. Mehr als jeder Zweite (57%) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen rund 31% das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt zur Arbeit als mindestens befriedigend bewerten. Von den Schülern im Kreisgebiet werden Bus und Bahn für die Fahrt zur Schule deutlich besser empfunden als von den Erwerbstätigen. Hier sind

knapp sieben von zehn Befragten mit der Erreichbarkeit zufrieden. Dennoch vergibt auch knapp jeder fünfte Schüler nur eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung für die Erreichbarkeit der Schule mit dem Bus- und Bahnangebot.

Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln

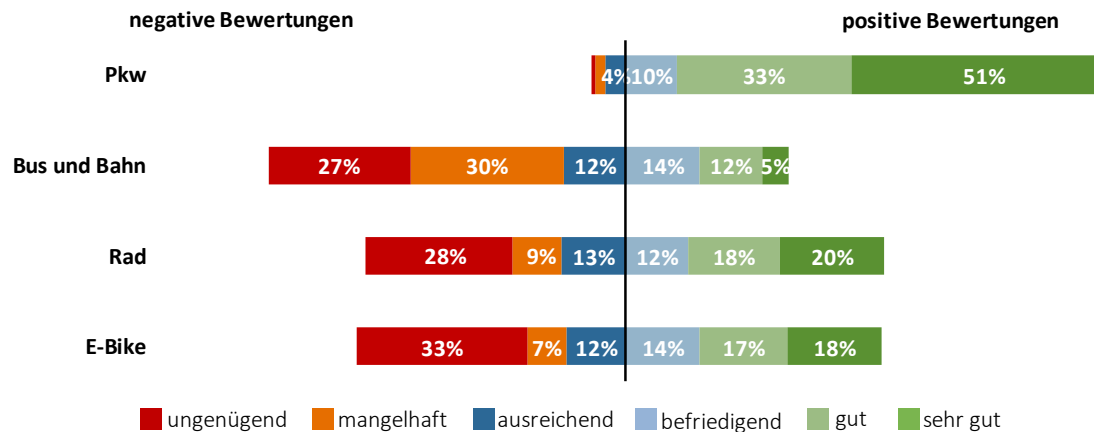
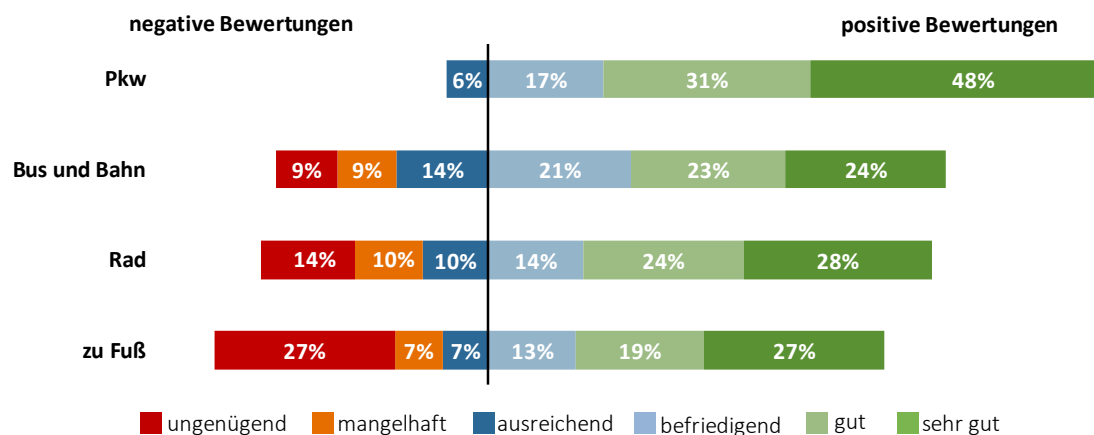


Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Fahrrad weist vergleichsweise große Kontraste zwischen schlechten und guten Bewertungen auf. Dies ist vor allem auf eine große Spannweite der Entfernungen zum Arbeitsplatz zurückzuführen. Während jeder zweite Erwerbstätige die Erreichbarkeit seines Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad mindestens befriedigend bewertet, sind es genauso viele Erwerbstätige, die die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes per Fahrrad als ausreichend oder schlechter einstufen. Auch die Bewertung der Erreichbarkeit mittels Elektro-fahrrad fällt trotz eines höheren Komforts des Verkehrsmittels nicht besser aus. An dieser Stelle bedarf es gezielter Verbesserungen der Rahmenbedingungen, die eine Nutzung von Fahrrädern und Elektrofahrrädern auf dem Weg zur Arbeit attraktiver machen.

Die kürzeren Entfernungen im Schülerverkehr spiegeln sich folglich auch in der Bewertung der Erreichbarkeit der Schule wider: Mehr als die Hälfte der Schüler im Kreisgebiet können ihre Schule mit dem Fahrrad gut oder sehr gut erreichen. Nur knapp jeder vierte Schüler ist mit der Erreichbarkeit der Schule per Fahrrad unzufrieden.

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

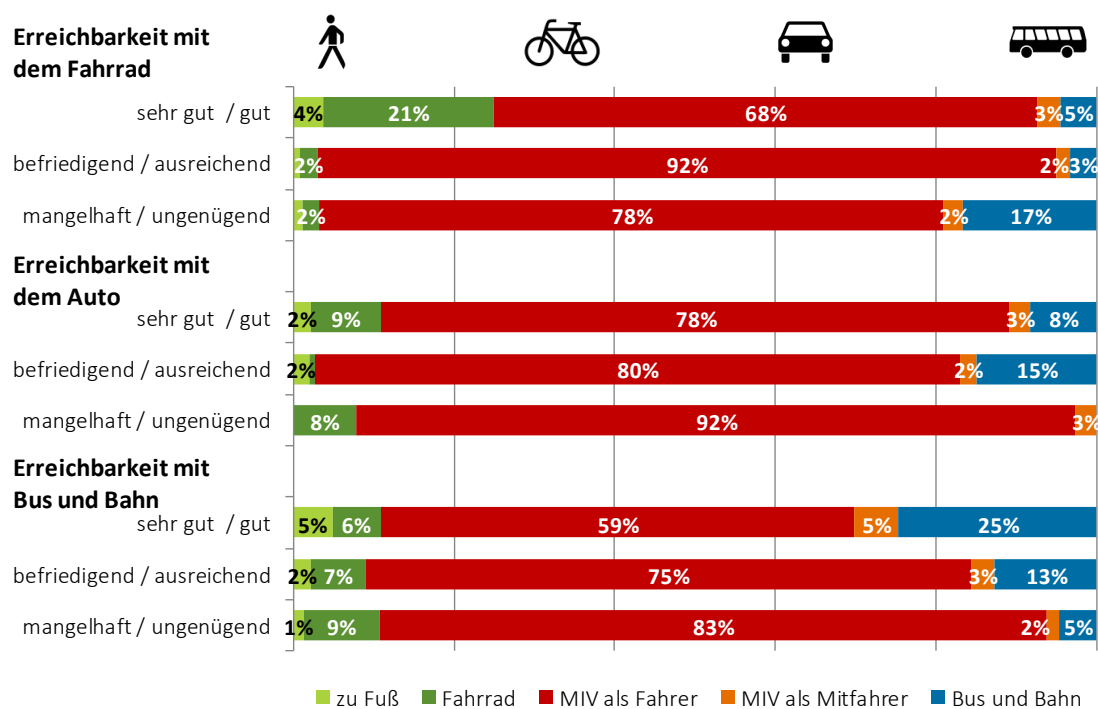
Im Bus- und Bahnverkehr wird vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen schlecht bewertet, die außerhalb des eigenen Stadtteils, aber innerhalb der Wohnortgemeinde liegen. Ein möglicher Grund hierfür ist, dass hier insbesondere disperse Verbindungen häufig nicht durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt sind bzw. teilweise nur über Umwege erreichbar sind.

Tab. 27: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewerten (in %)	Pkw (n=789)	Bus & Bahn (n=656)	Fahrrad (n=671)	E-Bike (n=178)
Arbeits-/Ausbildungsstätte im eigenen Ortsteil	90%	19%	90%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte innerhalb des Wohnorts	92%	15%	72%	*
Arbeits-/Ausbildungsstätte außerhalb des Wohnorts, aber im Kreisgebiet	91%	17%	36%	43%
außerhalb des Kreises	73%	17%	8%	36%
Gesamtdurchschnitt	81%	17%	25%	46%

*: Fallzahl zu gering

Zwischen der Erreichbarkeitsbewertung nach den verschiedenen Verkehrssystemen und der stichtagsbezogenen Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz lässt sich insbesondere für die Nutzung des Fahrrads und ÖPNV ein eindeutiger Zusammenhang feststellen. Je besser die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrssystem eingestuft wird, desto häufiger kommt das entsprechende Verkehrsmittel zum Einsatz. Bei der Wahl zugunsten des Fahrrads wird die Erreichbarkeitsbewertung maßgeblich über die Entfernung der Wohnung zum Arbeitsplatz bestimmt. Ein Viertel der Wege zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz werden mit Bus und Bahn bewältigt, wenn die Erreichbarkeit mit sehr gut oder gut eingeschätzt wird.

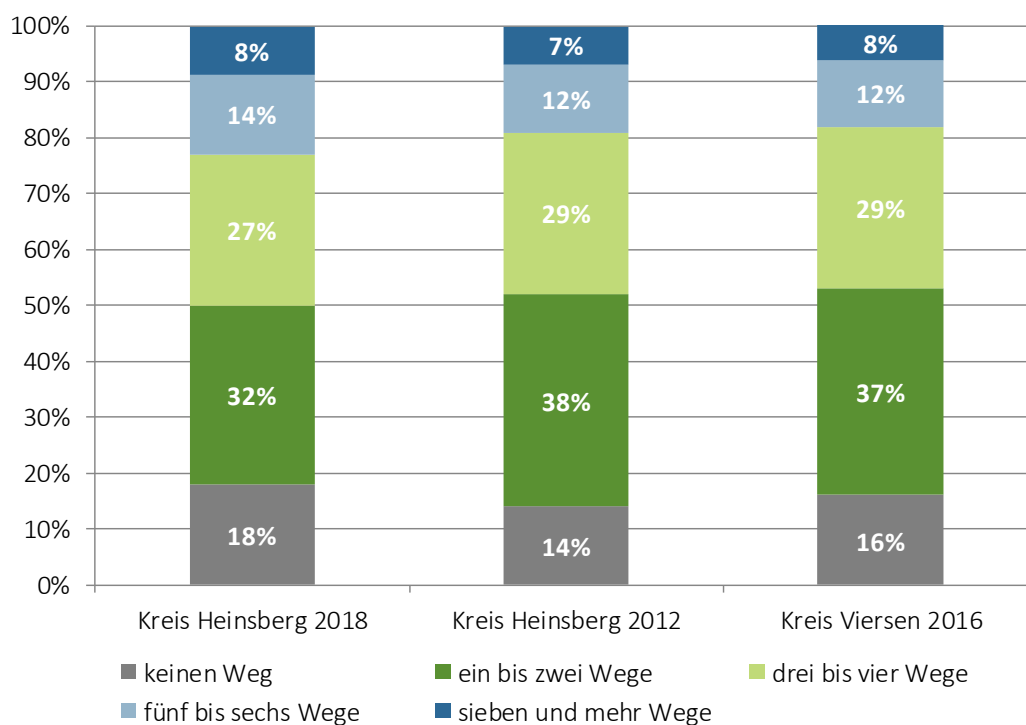
Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung

Ungeachtet der Bewertungen der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit anderen Verkehrsmitteln ist die Fahrt mit dem Pkw über alle Bewertungen hinweg die häufigste Entscheidung: Auch wenn die Erreichbarkeit mit dem Auto als mangelhaft oder ungenügend bewertet wird, wird es am häufigsten genutzt.

4.4 Mobilität am Stichtag

Mehr als acht von zehn Befragten im Kreis Heinsberg haben am Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,8 Wege pro Tag zurückgelegt. Im Jahr 2012 lag dieser Wert noch bei 3,6.

Abb. 22: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Fast zwei Drittel der Befragten haben einen oder zwei Wege zurückgelegt. Dieser Wert ist im Vergleich zu 2012 (38%) ebenso zurückgegangen, wie die Anzahl der Personen, die drei bis vier Wege zurückgelegt haben (von 29% auf 27%). Gestiegen ist dagegen die Anzahl der Einwohner, die fünf oder mehr Wege zurückgelegt haben. Damit legt die Bevölkerung des Kreises Heinsberg insgesamt mehr Wege zurück als jene im Vergleichsraum Viersen oder auch gegenüber dem deutschlandweiten Durchschnitt.

Tab. 28: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege/ mobile Person	Anteil an Immobi- len ¹²	Wege/ alle Perso- nen
Kreis Heinsberg 2018 (n=1.698)	3,8	18%	3,2
Kreis Heinsberg 2012 (n=2.851)	3,6	14%	3,0
Kreis Viersen 2016 (n=3.416)	3,5	16%	3,0
bundesweit (MiD 2017)	3,7	16%	3,1

¹² Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben

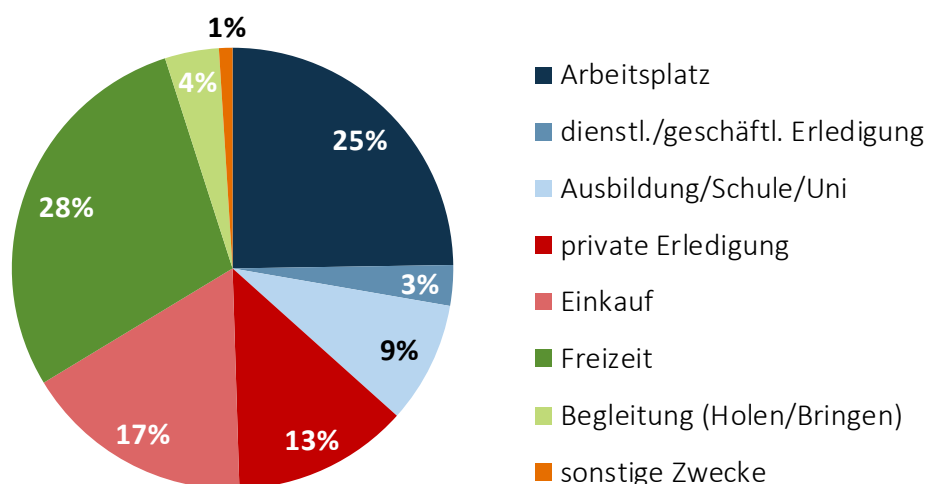
Die mobilste Bevölkerungsgruppe sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Durchschnitt 4,0 Wege pro Werktag zurücklegen. Die Rentnerinnen und Rentner sind die immobilste Gruppe (2,6 Wege pro Werktag), da hier die Wege von und zur Arbeit entfallen und Rentnerinnen und Rentner oft auch von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, die zu einer Reduzierung der Mobilität beitragen. Mit 3,2 bzw. 3,1 Wegen pro Werktag liegen die Vollzeitberufstätigen bzw. Auszubildenden etwa im Bevölkerungsdurchschnitt. Auch Schülerinnen und Schüler (3,0 Wege pro Werktag) und Studierende (3,1 Wege pro Werktag) nähern sich dem Durchschnittswert an. Insgesamt zeigt sich die Tendenz, dass Bevölkerungsgruppen, die einer ganztägigen oder annähernd ganztägigen Beschäftigung nachgehen, weniger Wege zurücklegen, als Bevölkerungsgruppen, die einer weniger zeitintensiven Beschäftigung nachgehen und daher mehr Zeit für andere Erledigungen und Freizeitaktivitäten haben.

Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 25 bis 45-Jährigen die meisten Wege zurück. Äquivalent zu den Ergebnissen nach Bevölkerungsgruppen zeigt sich, dass Personen ab 65 Jahren am immobilsten sind (2,7 Wege pro Werktag; 2012: 2,4 Wege). Mit ebenfalls 2,7 Wegen pro Werktag legen Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren weniger Wege zurück als in der Untersuchung 2012 (3,0 Wege). Dies ist möglicherweise auf längere Schulzeiten und dadurch weniger verbleibende Zeit für weitere Aktivitäten zurückzuführen. Auch Kinder unter 15 Jahren bleiben mit 3,1 Wegen pro Werktag unter dem Durchschnitt (2012: 3,1).

Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, überdurchschnittlich viele Wege pro Werktag zurück (Alleinerziehende: 4,4 Wege (2012: 4,0 Wege), Paar mit mehreren Kindern: 3,7 Wege (2012: 3,7 Wege), Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern: 3,6 Wege pro Werktag (2012: 3,2 Wege). Lediglich Paare mit einem Kind bleiben mit 3,1 Wegen pro Werktag unter dem Mittelwert. Haushalte ohne Kinder liegen dagegen gänzlich unter dem Durchschnitt (Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder: 2,8 Wege (2012: 2,7 Wege), Ein-Personen-Haushalte: 2,9 Wege (2,7 Wege), Paar ohne Kinder: 3,0 Wege pro Werktag (2012: 2,8 Wege)).

Wege Zwecke

Mit 28 % bzw. 30 % werden die Wege im Kreis Heinsberg am häufigsten für Freizeitaktivitäten und zu privaten Versorgungszwecken (private Erledigung und Einkauf) zurückgelegt. Ein Viertel der Wege sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Weitere 3 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen. Hinzukommen Wege zur Begleitung von Personen, die 4 % aller Wege ausmachen.

Abb. 23: Wegezwecke werktags

Im Vergleich zu 2012 haben sich die Anteile des Ausbildungs- und Freizeitverkehrs sowie der Begleitwege am stärksten verändert. Wohingegen die Ausbildungs- und Begleitwege zurückgegangen sind (von 13 % auf 9 % bzw. 9 % auf 4 %), ist der Anteil der Freizeitwege um 7 Prozentpunkte gestiegen. Die Rückgänge können auf die insgesamt zurückgegangene Anzahl von Kindern zurückgeführt werden, der Anstieg im Freizeitverkehr ist vermutlich dem sehr guten Wetter geschuldet.

Tab. 29: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

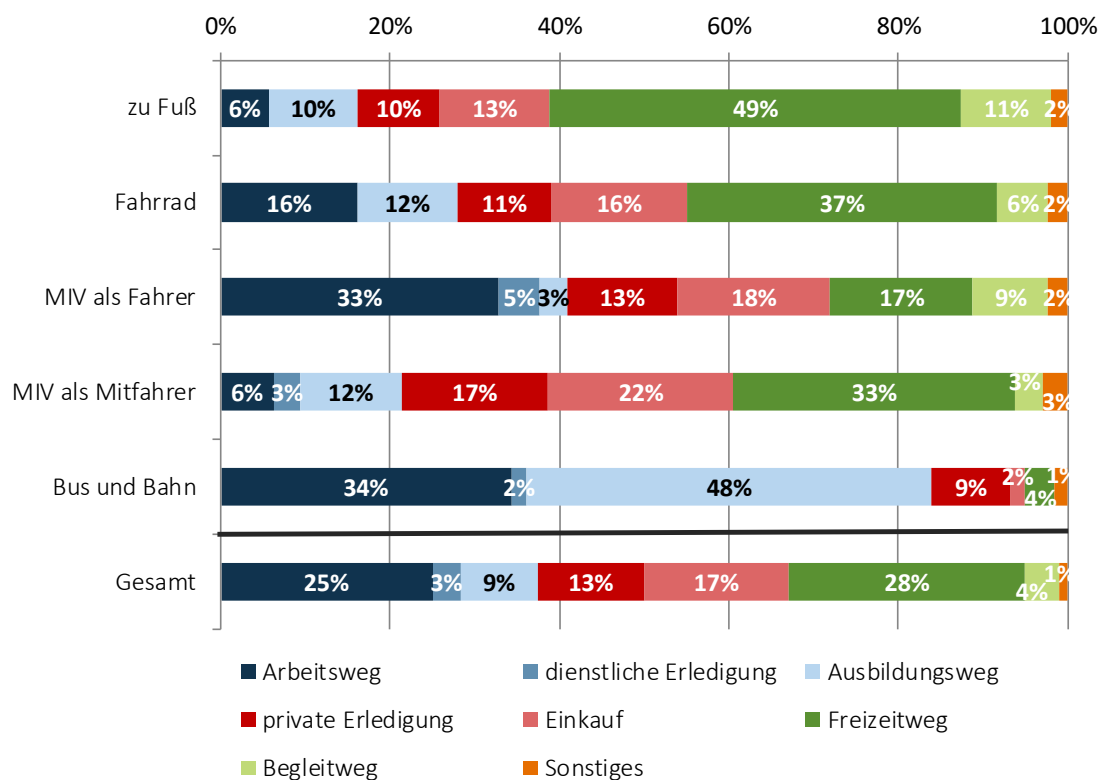
Wegezweck (Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.081)	Kreis Heinsberg 2012 (n=8.411)	Kreis Viersen 2016 (n=9.970)	MiD 2017
Arbeitsplatz	25%	23%	23%	16%
dienstlich / geschäftlich	3%	4%	3%	11%
Ausbildung, Schule, Uni	9%	13%	14%	7%
private Erledigung	13%	13%	13%	14%
Einkauf	17%	17%	16%	16%
Freizeit	28%	21%	24%	28%
Begleitung Person	4%	9%	7%	8%
sonstige Zwecke	1%	<1%	<1%	k.A.
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke im Kreis Heinsberg unterscheidet sich lediglich in Teilen von dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätserhebung MiD 2017. So werden deutschlandweit zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (16%), demgegenüber aber mehr zu dienstlichen Zwecken (11 %) zurückgelegt. Auch die Begleitwege fallen im Bundesdurchschnitt höher aus (8%).

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden je nach Zweck unterschiedlich häufig in Anspruch genommen. Besonders deutlich wird dies z. B. bei der Betrachtung der Freizeitwege zu Fuß (49%), die fast die Hälfte der insgesamt zu Fuß zurückgelegten Wege ausmachen. Der hohe Anteil an Fußwegen ist in Teilen durch das gute Wetter zu begründen. Mit selbigem Grund

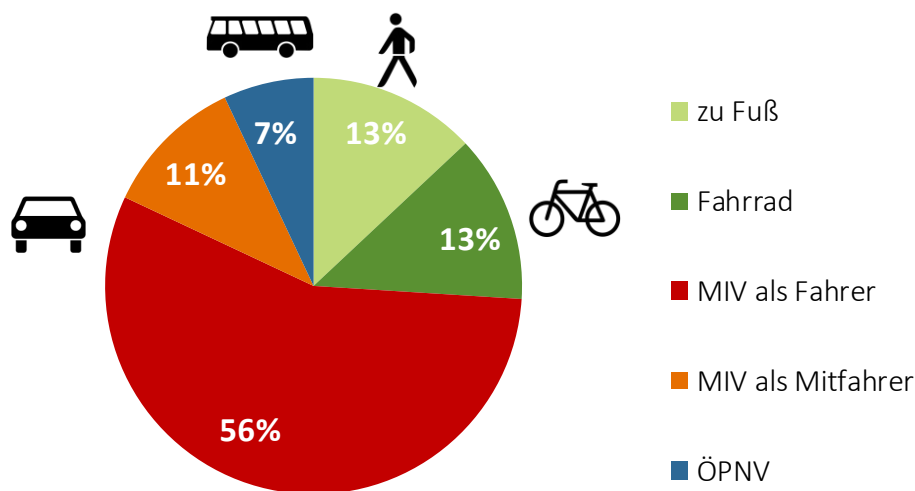
lassen sich die 37% des Freizeitverkehrs mit dem Fahrrad erklären. Dieser Wert zeigt aber auch die allgemeine Bereitschaft der Fahrradnutzung und somit das Potenzial, den Radverkehr im Alltagsverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehre) zu etablieren. Durch das Aufkommen von E-Fahrrädern eignen sich dazu vor allem Strecken von bis zu 10 km. Arbeitswege werden heute anteilig am häufigsten mit dem MIV als Fahrer (33%) oder ÖV (34%) zurückgelegt. Eine größere Bedeutung hat der ÖV im Ausbildungsverkehr (48%). Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen zeigt, dass der Bus eine zentrale Funktion für Ausbildungswege – vor allem zur Schule – und der Schienenpersonennahverkehr eine zentrale Funktion für Arbeitswege einnimmt (jeweils etwa zwei Drittel). Neben den Arbeits- und Ausbildungswegen hat der ÖV allerdings derzeit kaum weitere Bedeutung und weist demzufolge Entwicklungspotenziale auf.

Abb. 24: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln

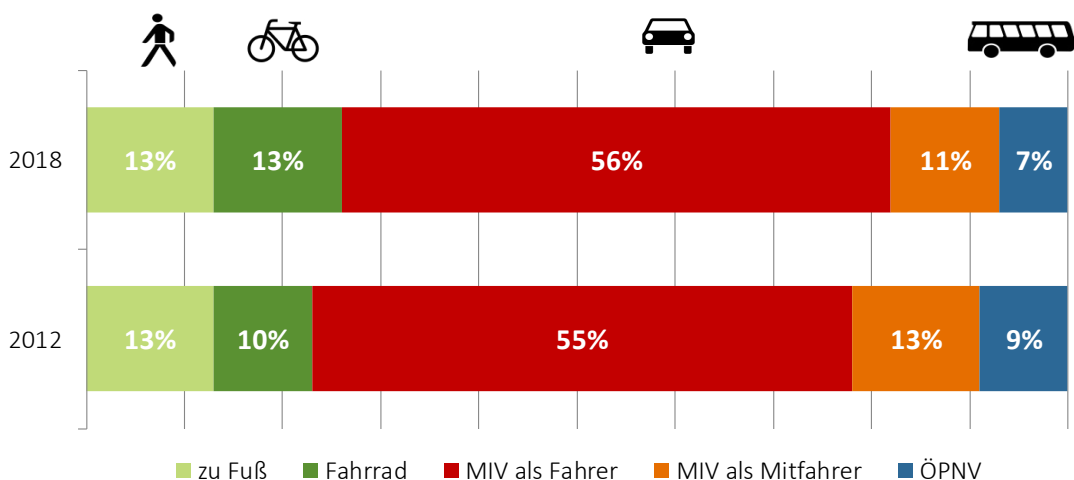


4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Jeweils 13% der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden lediglich 7% der Wege bewältigt. Das dominante Verkehrsmittel ist das Auto, das für 67% der Wege eingesetzt wird. Dabei werden 56% aller Wege mit dem Auto als Fahrer und weitere 11% als Mitfahrer zurückgelegt.

Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Heinsberg

Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2012 konnte der Radverkehr Zugewinne erzielen (vorher 10%). Gleichzeitig ging der Anteil des öffentlichen Verkehrs zurück (vorher 9%). Die Anteile des Fuß- und motorisierten Individualverkehrs (vorher 13 % bzw. 68 %) haben sich kaum verändert.

Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf Wegeaufkommen im Kreis Heinsberg im Zeitverlauf

Gegenüber dem Nachbarkreis Viersen liegen die größten Unterschiede beim Radverkehr und beim MIV. So werden dort 20% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt und weitere 13 % im Fußverkehr. Dies äußert sich auch in einem geringeren Anteil des MIV. Im Kreis Viersen (2016) werden 50% der Wege mit dem Auto als Fahrer und 11 % als Mitfahrer zurückgelegt. Diese Zahlen zeigen ein weiteres Mal, dass trotz der Steigerung gegenüber 2012 weitere Entwicklungsmöglichkeiten zugunsten des Umweltverbunds vorherrschen.

In die Modal Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde (Hauptverkehrsmittel). Bei einer Auswertung nach dem Etappenprinzip, die auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich ausschließlich der Fußwegeanteil

auf 16 %. Diese Gewinne gehen zulasten des MIV als Fahrer (54 %) und des MIV als Mitfahrer (10 %), sodass der MIV insgesamt auf 64 % sinkt.

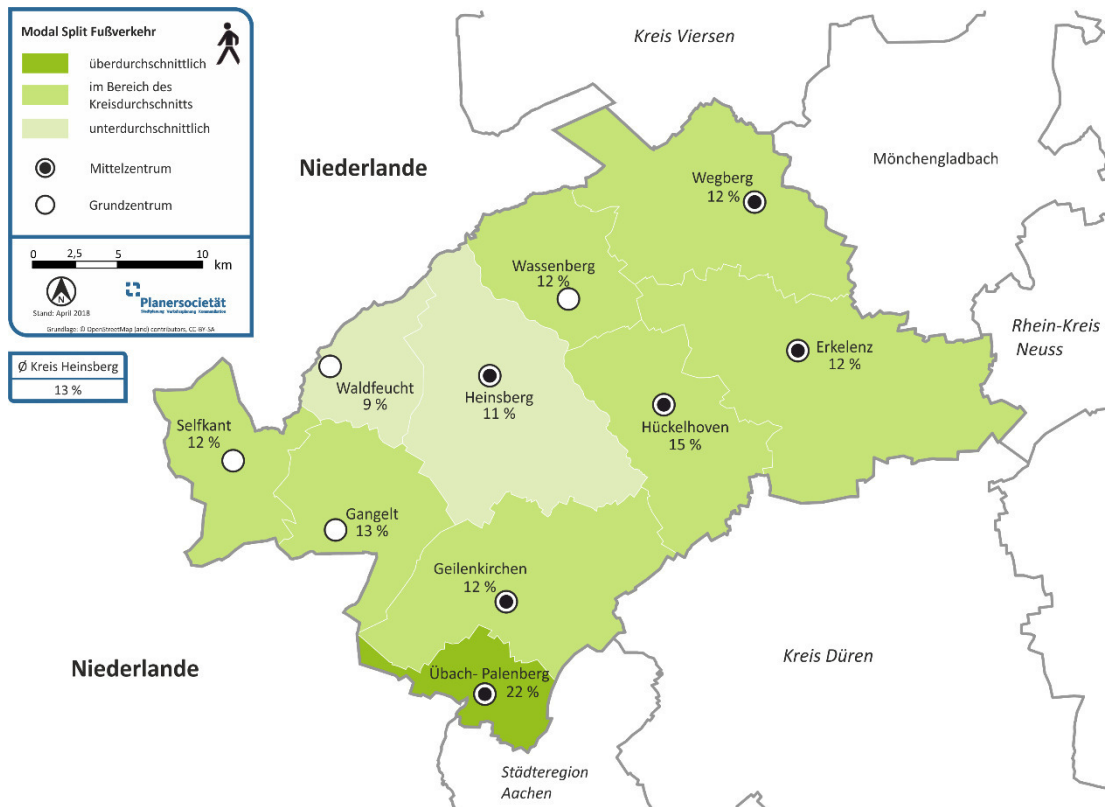
Verkehrsmittelwahl und Modal Split in den Städten und Gemeinden

Die Veränderungen des Modal Splits gegenüber dem Jahr 2012 sind auf Veränderungen in den einzelnen Kommunen zurückzuführen. Die Entwicklungen sind dabei in Teilen sehr unterschiedlich. So ist der Fußverkehrsanteil in Gangelt, Selfkant und Übach-Palenberg deutlich gestiegen, wohingegen er in Geilenkirchen, Hückelhoven und Übach-Palenberg zurückgegangen ist. Auch die Anteile des Radverkehrs sind in den meisten Kommunen gestiegen. Lediglich in Heinsberg und Wegberg ist der Anteil gesunken. Gemeindeübergreifend sind die Wegeanteile mit dem ÖPNV zurückgegangen. Auch die Anteile der MIV-Mitfahrer sind außer in Heinsberg und Übach-Palenberg geringer geworden. Die Veränderungen der Wegeanteile des MIV als Fahrer schlagen sowohl nach oben als auch nach unten aus. So haben die Bewohner Gangelts bspw. um zehn Prozentpunkte weniger Wege mit dem MIV als Fahrer unternommen. Demgegenüber ist der selbige Wert in Geilenkirchen um neun Prozentpunkte gestiegen.

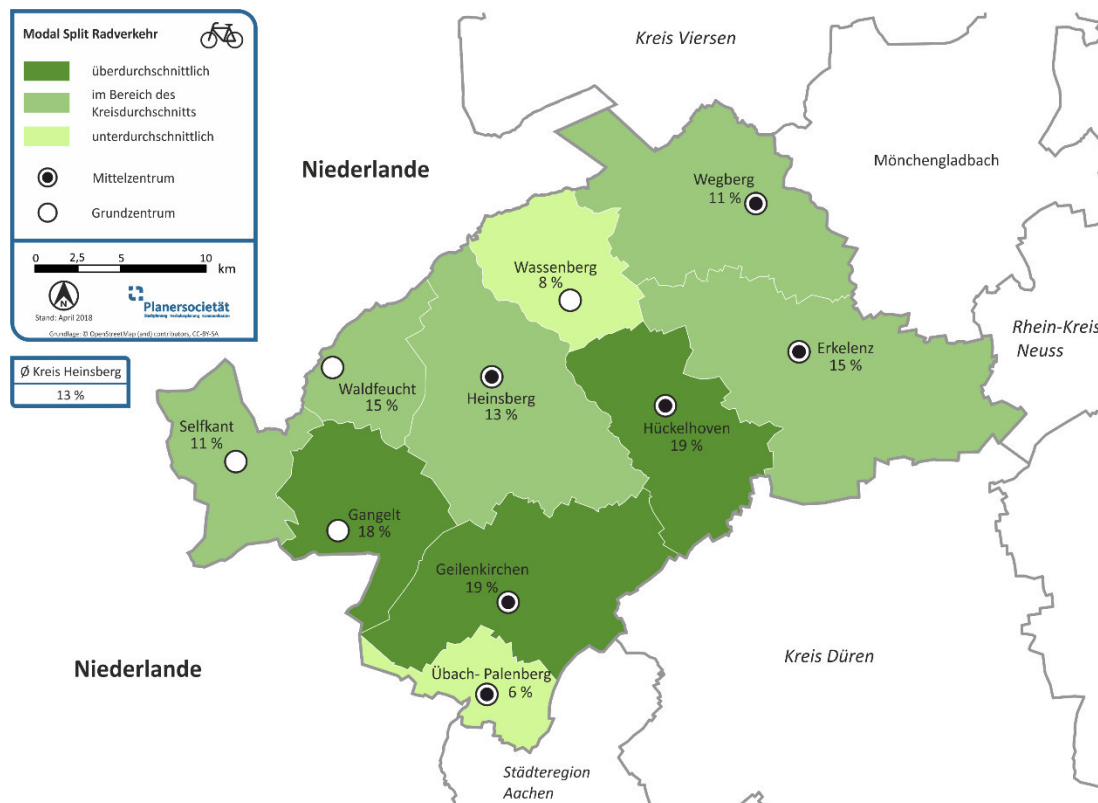
Tab. 30: Modal Split in den Kommunen des Kreises Heinsberg im Zeitvergleich (2012–2018)

Stadt/Gemeinde	Fuß		Fahrrad		MIV als Fahrer		MIV als Mitfahrer		ÖPNV	
	2012	2018	2012	2018	2012	2018	2012	2018	2012	2018
Erkelenz	11%	12%	9%	15%	56%	53%	12%	11%	11%	9%
Gangelt	8%	13%	3%	18%	63%	53%	13%	8%	12%	8%
Geilenkirchen	14%	12%	8%	9%	53%	62%	15%	8%	10%	8%
Heinsberg	10%	11%	16%	13%	54%	58%	12%	13%	8%	5%
Hückelhoven	17%	15%	5%	19%	56%	51%	13%	8%	8%	7%
Selfkant	5%	12%	9%	11%	58%	59%	14%	12%	13%	6%
Übach-Palenberg	18%	22%	4%	6%	56%	55%	10%	13%	11%	4%
Waldfeucht	7%	9%	15%	15%	55%	58%	16%	13%	8%	5%
Wassenberg	14%	12%	3%	8%	58%	63%	17%	10%	8%	7%
Wegberg	12%	12%	17%	11%	50%	58%	13%	12%	7%	6%

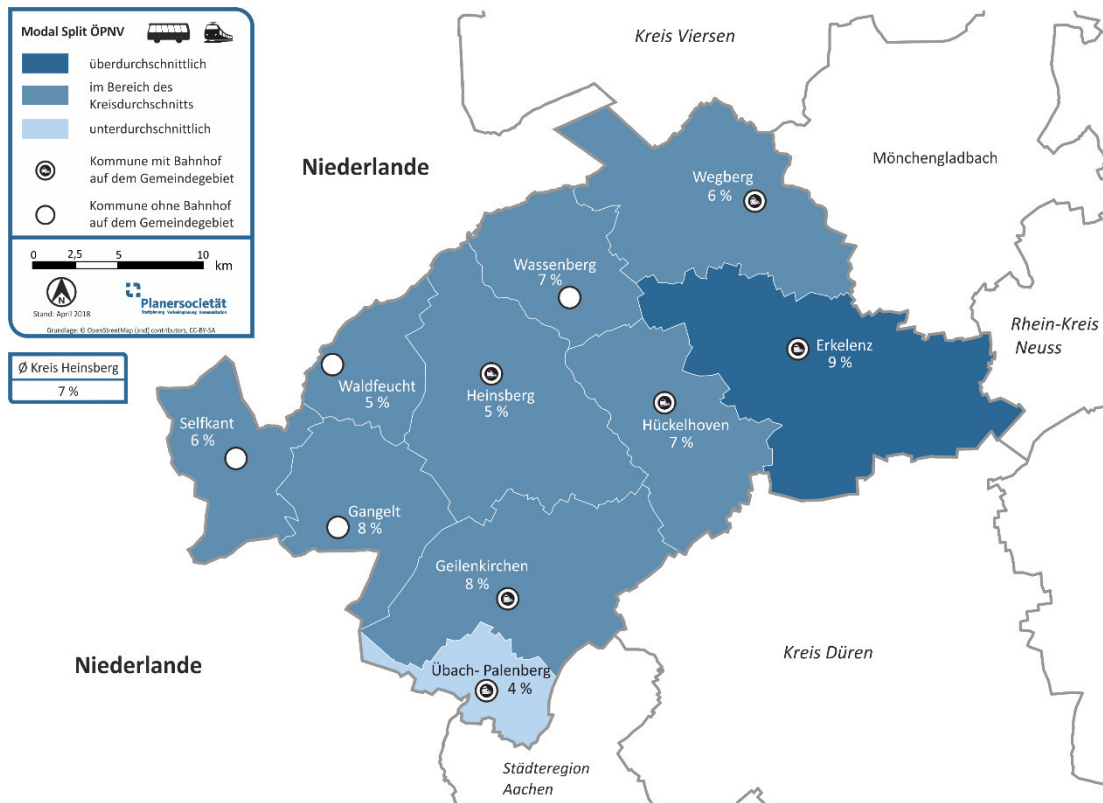
Die Bewohner in Städten oder Gemeinden mit einem Bahnanschluss weisen einen höheren ÖPNV-Anteil auf. Höhere Anteile der Verkehrsmittel der Nahmobilität sind zumeist mit einer besseren Versorgungssituation im Nahbereich zu erklären, wohingegen die Anteile des MIV steigen, wenn dafür längere Distanzen zu bewältigen sind.

Abb. 27: Modal Split-Anteil des Fußverkehrs nach Städten und Gemeinden im Kreis Heinsberg

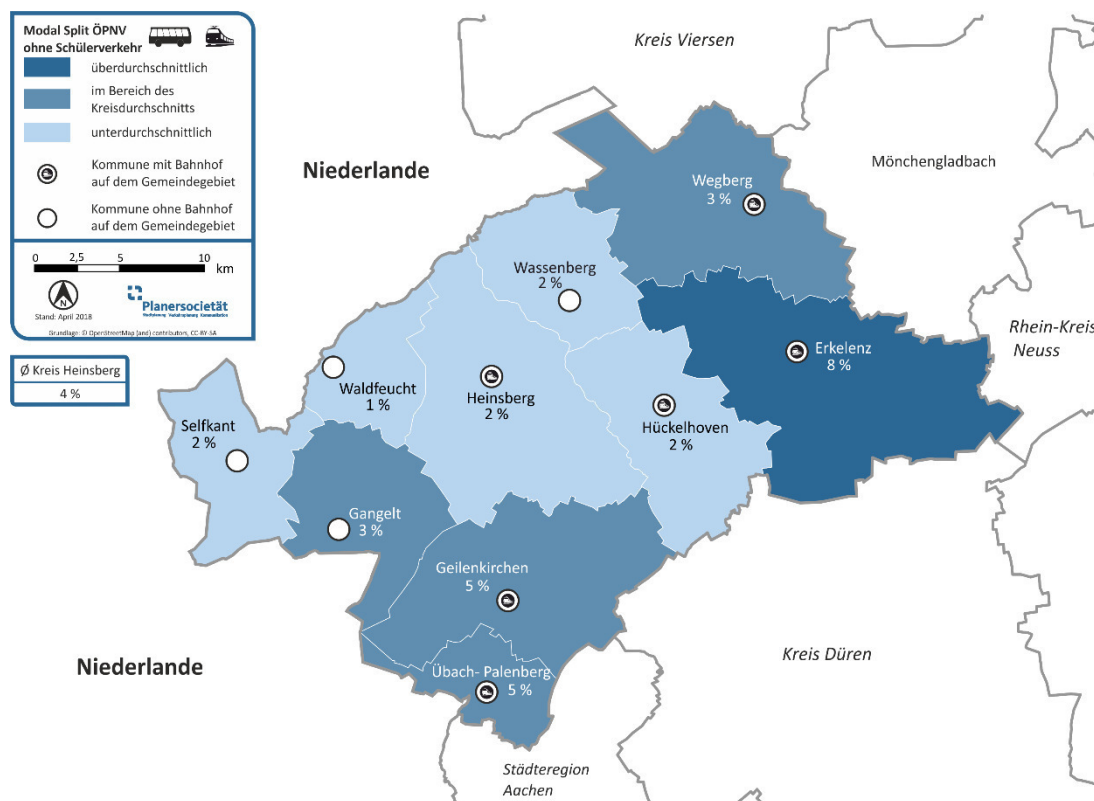
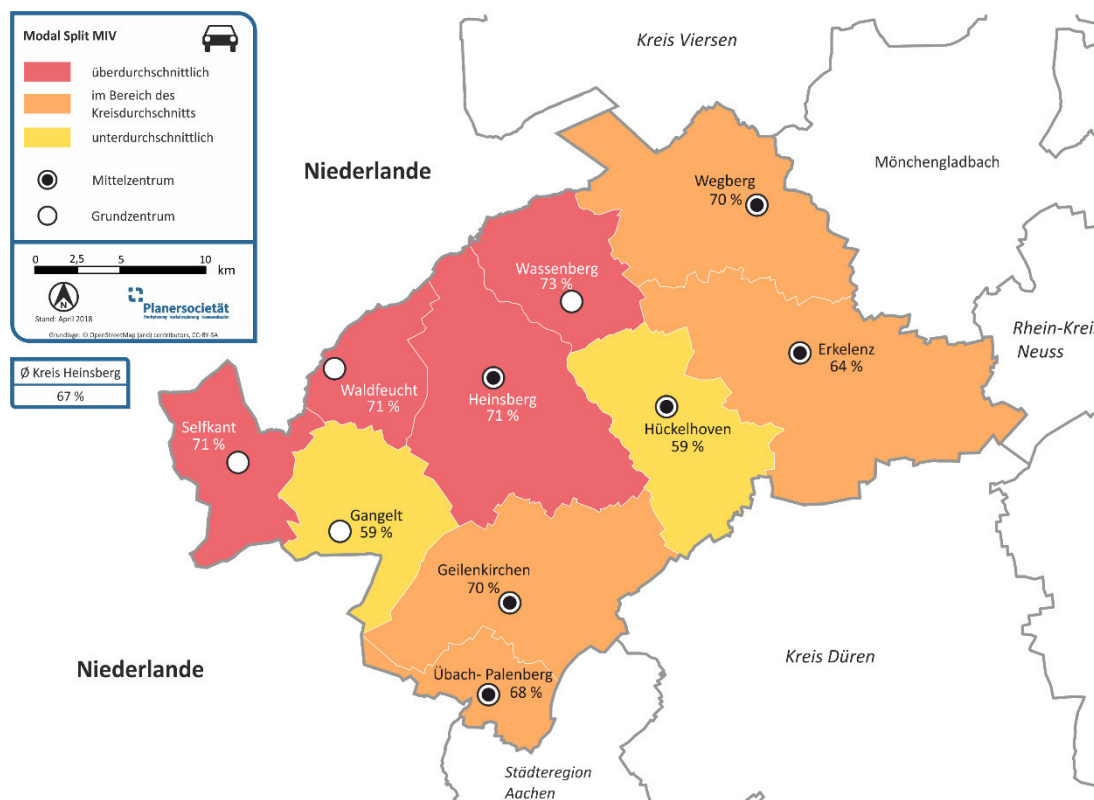
Der Fußverkehrsanteil am Modal Split in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weist eine Spannweite zwischen 9 % in Waldfeucht und 22 % in Übach-Palenberg auf. Dies ist eine vergleichsweise große Streuung. Der deutlich über dem Kreisschnitt liegende Wert in Übach-Palenberg ist auf die kompakte Siedlungsstruktur mit gut erreichbaren Versorgungsmöglichkeiten zurückzuführen. Hieraus resultiert unter anderem auch eine hohe Dichte an Schulen in geringer Distanz und einen dadurch überdurchschnittlichen Anteil des Fußverkehrs auf Ausbildungswegen. Wohingegen in einigen Kommunen des Kreises der Weg zur Schule kaum zu Fuß begangen wird, machen die Fußwege zur Schule und zurück in Übach-Palenberg einen entsprechend höheren Anteil an den Wegen der Bürgerinnen und Bürger aus.

Abb. 28: Modal Split-Anteils des Radverkehrs nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg

Die Dominanz des Fußverkehrs äußert sich in Übach-Palenberg in einem vergleichsweise niedrigen Radverkehrsanteil. Über dem Durchschnitt liegen dagegen mit Hückelhoven, Gangelt und Geilenkirchen Orte, dessen Strukturen verhältnismäßig kompakt sind. Versorgungseinrichtungen sind dadurch gut mit dem Fahrrad zu erreichen, gleichzeitig bietet die Kompaktheit der Siedlungsräume für z. B. Besuche aber auch die Umgebung der Kommunen z. B. für Radtouren gute Voraussetzungen für eine entsprechende Fahrradnutzung. Wege mit Fahrrad werden darüber hinaus überdurchschnittlich oft zu Arbeitszwecken zurückgelegt (23 %). Gegenteilig verhält es sich wiederum z. B. in Wassenberg, wo lediglich 11 % der Wege mit dem Rad zu Arbeitszwecken unternommen werden.

Abb. 29: Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg

Bei den ÖPNV-Anteilen nach Kommunen spiegeln sich nur geringfügige Unterschiede wider. In Übach-Palenberg wirkt sich der hohe Anteil des Schülerverkehrs zu Fuß zu Ungunsten des ÖV aus. Der überdurchschnittliche Anteil im ÖPNV in der Stadt Erkelenz ist unter anderem durch die Nähe und direkte Verbindung zur Stadt Mönchengladbach bedingt. Dass in Heinsberg trotz der Reaktivierung der Heinsberger Bahn ein unterdurchschnittlicher Anteil vorliegt, kann mit der ungünstigen Abstimmung der RB33 und des RE4 in Lindern (fast eine Stunde Wartezeit Richtung Mönchengladbach) zusammenhängen, der eine Verbindung nach Aachen bzw. Mönchengladbach ermöglicht. Mit der Angebotsverbesserung des RE4 als RRX-Vorlaufbetrieb ab Ende 2020 wird eine bessere Abstimmung der Bahnen erfolgen und eine Steigerung des ÖV-Anteils vereinfacht. Die folgende Abbildung zeigt, wie groß der Einfluss des Schülerverkehrs auf den ÖV-Anteil am Modal Split ist. Insgesamt sinkt der ÖPNV-Anteil um drei Prozentpunkte auf 4 % an allen verbleibenden Wegen. Dies entspricht einem üblichen Durchschnittswert in der Raumstruktur. Eine besonders starke Prägung des ÖPNV durch den Schülerverkehr ist in Gangelt, Wassenberg und Hückelhoven festzustellen. Dagegen sind in Erkelenz kaum Verluste festzustellen. In Übach-Palenberg steigt der ÖPNV-Anteil sogar.

Abb. 30: Modal Split-Anteil des ÖPNV ohne Schülerverkehr nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg**Abb. 31: Modal Split-Anteil des MIV nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg**

Der Anteil des MIV liegt zwischen 59 % in Gangelt und Hückelhoven und 73 % in Wassenberg. Hier spiegeln sich die Auswirkungen der Anteile bei den vorgenannten Verkehrsmitteln wider.

So bleiben die Anteile des MIV in Gangelt und Hückelhoven unterdurchschnittlich, weil sie tendenziell größere Anteile im Umweltverbund verzeichnen können. Gegenteilig verhält es sich bspw. mit Wassenberg. Hier wirkt sich vor allem der geringe Radverkehrsanteil auf eine vermehrte Nutzung des MIV aus. Die Gründe in einer erhöhten Nutzung des MIV liegen vornehmlich in einer geringeren Versorgungsdichte bzw. insgesamt längeren Wegen.

Intermodale Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, gewinnen in der Verkehrsplanung einen zunehmenden Stellenwert. Im Kreis Heinsberg spielen derzeit kombinierte Verkehrsmittelnutzungsformen wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) noch keine herausragende Rolle. Der Anteil liegt aktuell bei knapp 3 %. Auch in anderen Vergleichsregionen wurden ähnliche Anteilswerte ermittelt.

Zwischen der Verkehrsmittelwahl zur Bushaltestelle und zum Bahnhof bestehen große Unterschiede. Wege zur Bushaltestelle werden fast ausschließlich zu Fuß (96 %) unternommen. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Des Weiteren kommen wenige Personen mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle.

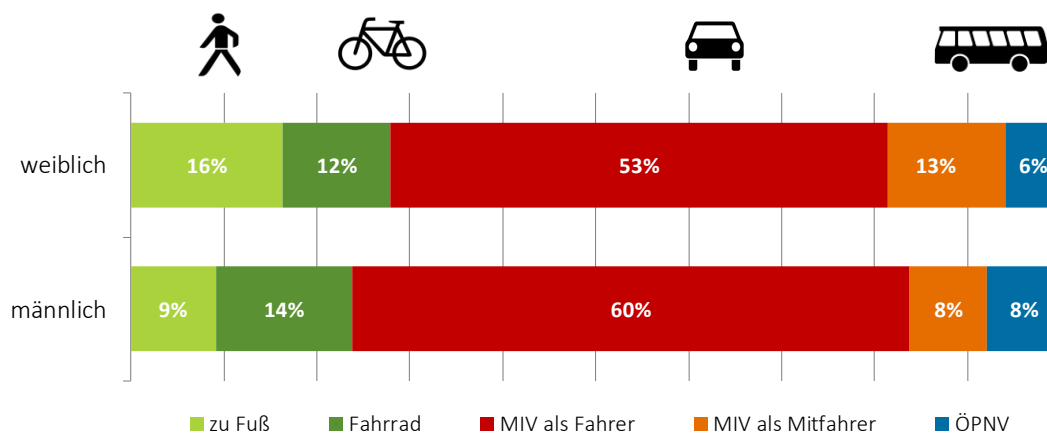
Tab. 31: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Bushaltestelle

Verkehrsmittelwahl zur ÖV-Haltestelle (Wege von Personen ab 6 J. mit Ziel o. Start im Kreisgebiet) (in %)	Kreis Heinsberg 2018		Kreis Viersen 2016	
	Bushaltestelle (n=150)	Bahnhof (n=108)	Bushaltestelle (n=636)	Bahnhof (n=350)
zu Fuß	96%	40%	70%	25%
Fahrrad	3%	15%	26%	30%
Pkw/Motorrad	<1%	34%	5%	32%
Bus	-	6%	-	13%
Sonstige	<1%	5%	<1%	<1%
	100 %	100 %	100 %	100 %

Auf dem Weg zum Zug fällt die Verkehrsmittelwahl differenzierter aus, was durch die größere Erschließung im Zugverkehr und damit verbundene größere Distanzen zum Bahnhof zu erklären ist. Vier von zehn Nutzern des Zugverkehrs erreichen den Bahnhof zu Fuß. Weitere 15 % kommen mit dem Fahrrad zum Haltepunkt. Etwa ein Drittel fährt selbst mit dem MIV (30 %) oder lässt sich bringen (4 %). Geringe Anteile entfallen auf den Busverkehr (6 %) und sonstige Verkehrsmittel wie bspw. Taxen.

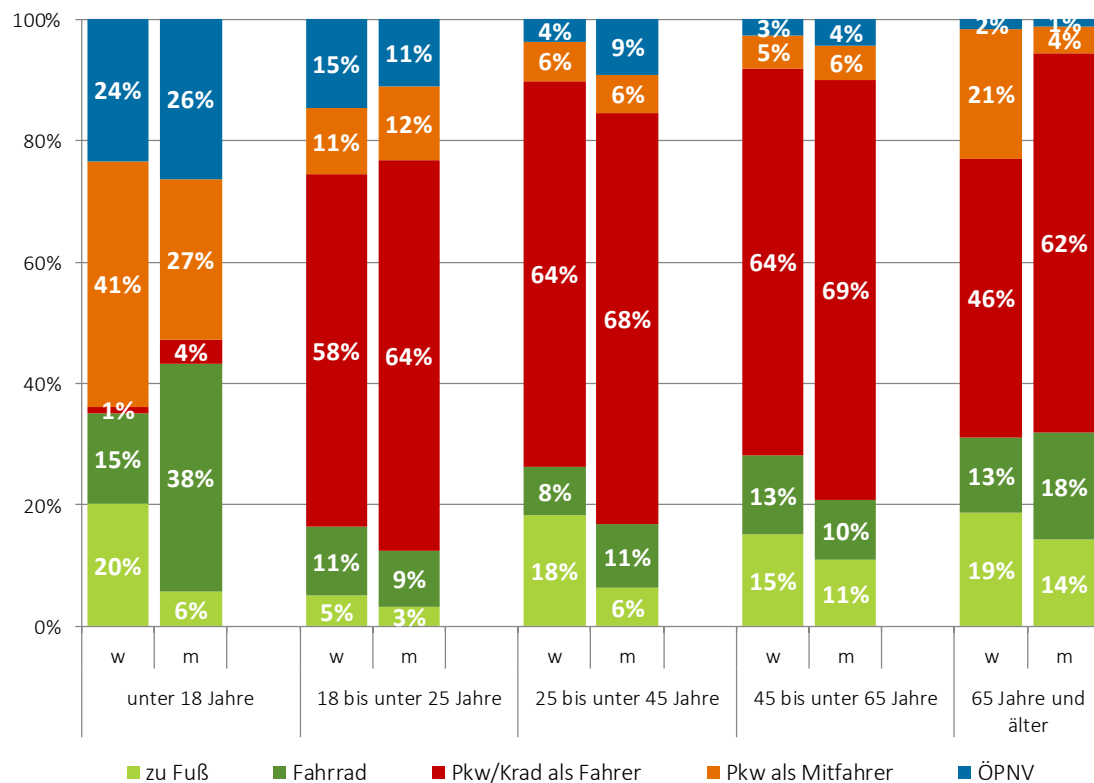
Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren. Während Männer häufiger mit dem Auto unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück. Darüber hinaus sind Frauen häufiger als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs als Männer. Geringfügige Unterschiede sind bei Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung feststellbar.

Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

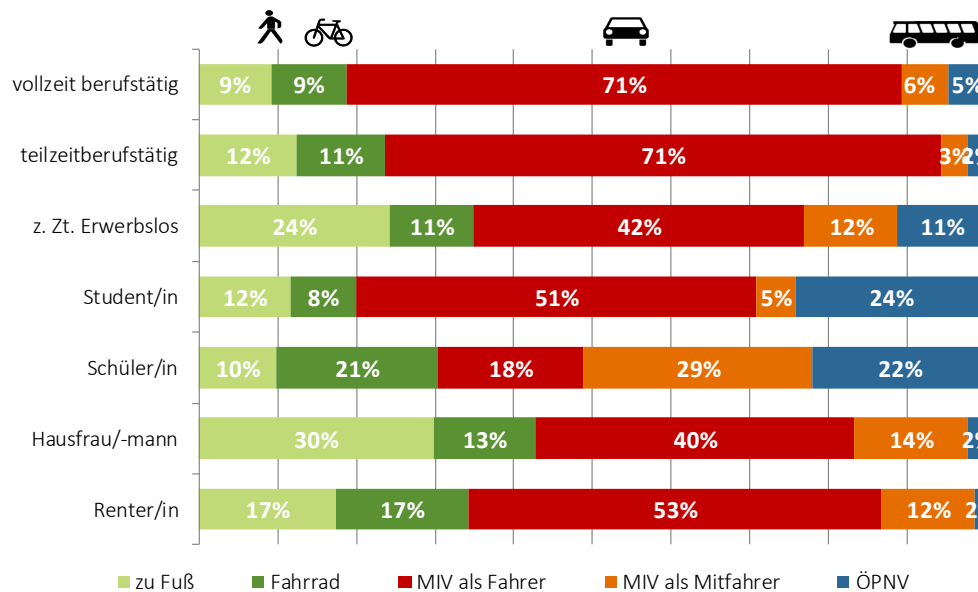
Außerdem unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl auch nach dem Alter. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, sind tendenziell eher nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, unterwegs.

Bei Kindern nimmt vor allem der Mitfahreranteil einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Eltern-Taxi“). Unterschiede sind bei den Minderjährigen zwischen den Geschlechtern im Fuß- und Radverkehr auszumachen. So werden 20% der Wege von weiblichen Personen unter 18 Jahren zu Fuß zurückgelegt, wohingegen männliche Personen desselben Alters nur 6% der Wege zu Fuß zurücklegen. Gegenteilig verhält es sich im Radverkehr, da männliche Befragte deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Anteil an Wegen, die als Mitfahrende zurückgelegt werden, ist bei weiblichen Minderjährigen höher. Eine fast ausgeglichene Verkehrsmittelwahl liegt im ÖV vor, mit dem rund ein Viertel der Wege von Jugendlichen zurückgelegt werden. Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung gilt zudem zu beachten, dass die MIV-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als MIV-Fahrer am Verkehr teilnehmen. Ab dem 18. Lebensjahr nimmt der MIV eine dominante Position ein und erreicht nur bei Frauen zwischen 18 und 25 Jahren sowie den Seniorinnen nicht die 60%-Marke. Letzteres ist auf eine geringere Führerscheinbesitzquote älterer Frauen zurückzuführen und erklärt auch, warum Seniorinnen häufiger MIV-Mitfahrer sind als Männer gleichen Alters. Die größten MIV-Anteile werden in den mittleren Altersgruppen (25 bis 45 Jahre und 45 bis 65 Jahre) mit jeweils 72% erreicht. Auffällig ist zudem, dass Frauen zwischen 18 und 65 Jahren in jeder Altersklasse in Summe häufiger mit dem Rad und zu Fuß unterwegs sind und der ÖPNV mit steigendem Alter an Bedeutung verliert.

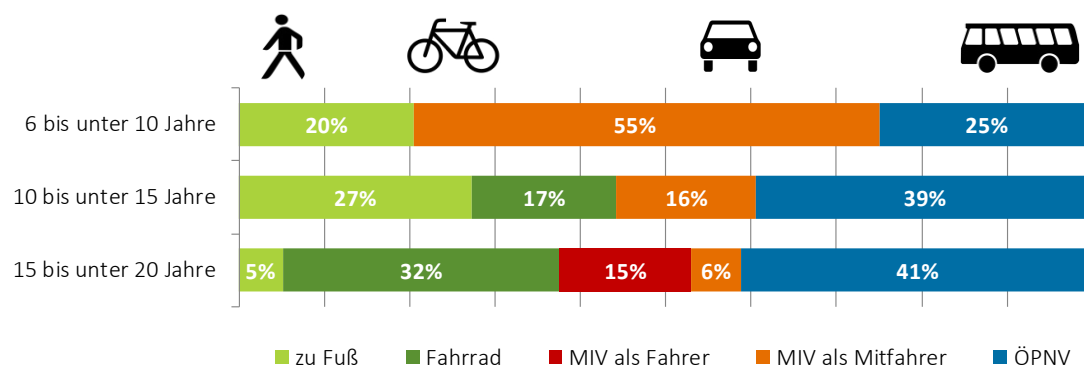
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus. Berufstätige nutzen auf ihren Wegen sehr viel häufiger den MIV als andere Erwerbsgruppen. Jeweils ein gutes Viertel der Wege wird von Voll- bzw. Teilzeitberufstätigen mit dem Auto zurückgelegt. Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen ergeben sich dagegen im Umweltverbund. Wohingegen Vollzeitberufstätige häufiger den ÖPNV nutzen, legen Teilzeitberufstätige mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Zu Fuß oder per Fahrrad sind vermehrt Hausfrauen/-männer (43 %) sowie Erwerbslose (35 %), Rentner/innen (34 %) und Schüler (31 %) auf ihren Wegen unterwegs. Unter Ausschluss der Schüler legt die Gruppe der Hausfrauen und -männern nicht nur die meisten Wege innerhalb der Nahmobilität (Fuß und Rad) zurück, sondern gemeinsam mit den Erwerbslosen auch die wenigsten mit dem MIV (54 %). Dass Hausfrauen und -männern viele Wege zu Fuß zurücklegen, äußert sich auch in der geringsten durchschnittlichen Distanz für einen Weg. Überdurchschnittlich häufig nutzen Schüler/innen (22 %) und Studierende (22 %) den ÖPNV. Dies ist zum einen auf die fehlende Fahrerlaubnis und zum anderen auf den hohen ÖV-Zeitkartenbesitz durch Schul- bzw. Semestertickets zurückzuführen.

Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

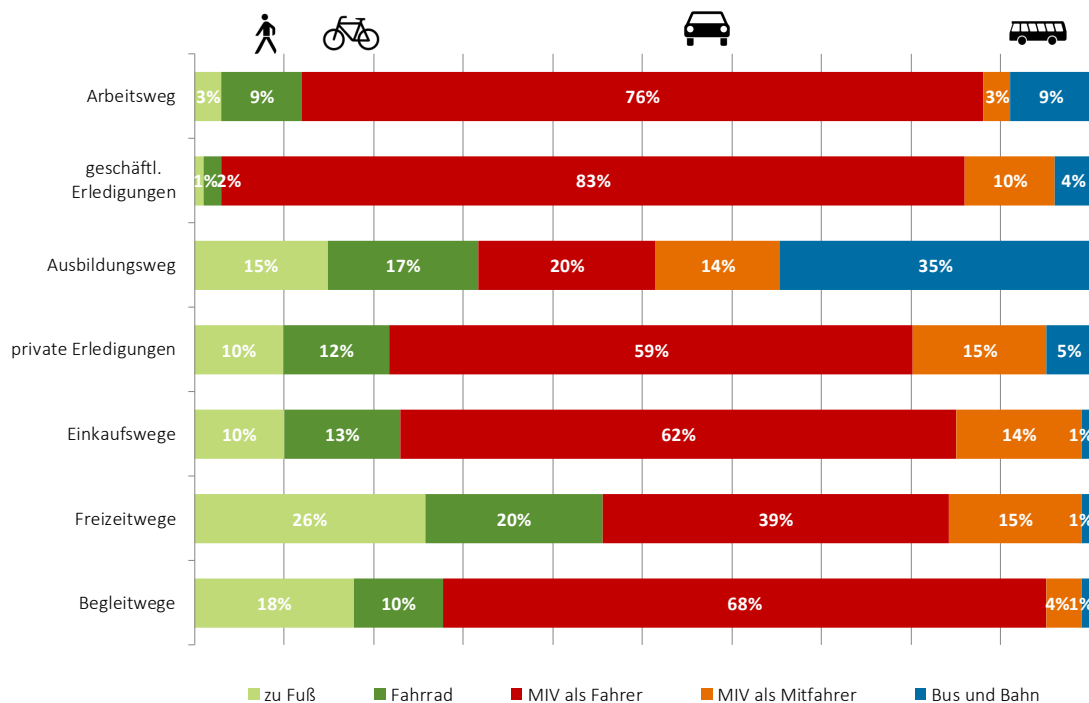
Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schülern auf Schulwegen, zeigt sich die mit dem Alter steigende Unabhängigkeit. Werden Schüler bis zu einem Alter von 9 Jahren noch überwiegend mit dem Auto zur Grundschule gebracht (55%) sinkt dieser Wert bei älteren Schülern auf 6%. Ebenso zeigt sich anhand der Werte im Radverkehr eine Veränderung im Mobilitätsverhalten. In jungen Jahren legen Schüler deutlich weniger Schulwege mit dem Fahrrad zurück, wohingegen die Ältesten jeden dritten Schulweg mit diesem Verkehrsmittel zurücklegen. Im Alter von 15 Jahren ist es möglich einen Führerschein zu erwerben und selbst Roller oder Krads und später auch Autos zu führen. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als Fahrer ab einem Alter von 15 Jahren auf 15 % der Schulwege genutzt wird. Der steigende Anteil des Fahrrads und des motorisierten Verkehrs wirkt sich in erster Linie negativ auf den Fußverkehr aus. Schüler zwischen 15 und 19 Jahren legen nur noch 5% ihrer Wege zu Fuß zurück. Mit dem ÖPNV legen dagegen ein Viertel der jüngsten Schülerinnen und Schüler und jeder vierte Schüler ab 10 Jahren seinen oder ihren Schulweg zurück. Insgesamt steigt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schülerinnen und Schüler.

Abb. 35: Modal Split von Schülern auf Schulwegen

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Dagegen wird auf Ausbildungswegen zumeist der ÖPNV genutzt. Freizeit- und auch Ausbildungswegen werden am stärksten zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ebenso genießt der Fußverkehr eine größere Bedeutung auf Begleitwegen. Dennoch ist mit Ausnahme des Ausbildungsverkehrs der MIV das dominierende Verkehrsmittel und erreicht zumeist Werte um 60 % oder mehr. Außer im Ausbildungsverkehr (35 %) hat der ÖPNV für andere Zwecke nur noch eine geringfügige Bedeutung (9 % Arbeitsweg). Das Maximum des Fußverkehrs (26 %) und des Radverkehrs (20 %) an einem Wegezweck wird jeweils im Freizeitverkehr erreicht.

Abb. 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



4.6 Wegelängen und Wegedauer

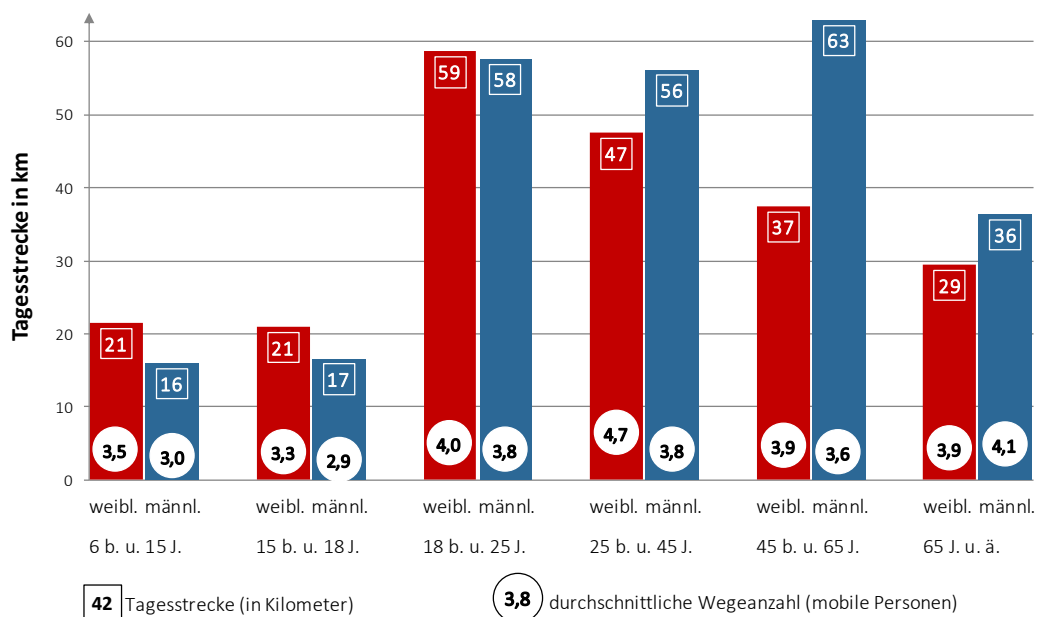
Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag im Kreis Heinsberg liegt bei etwas mehr als 14 km. 30 % der Wege sind dabei kürzer als 2 km und mehr als die Hälfte kürzer als 5 km. Im Vergleich zum Kreis Viersen fällt auf, dass der Anteil kurzer Wege bis 2 km im Kreis Heinsberg höher ist. In Bezug auf die Entwicklung der Wegelängen innerhalb des Kreises im Zeitverlauf sind nur geringfügige Unterschiede von maximal zwei Prozentpunkten festzustellen. Dass der Durchschnitt über alle Wege gestiegen ist, gleichzeitig aber der Durchschnitt von Wegen unterhalb von 100 km gesunken ist, gibt einen Hinweis darauf, dass mehr Wege zurückgelegt werden, die länger als 100 km sind. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt werden im Kreis Heinsberg tendenziell längere Wege zurückgelegt.

Tab. 32: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.134)	Kreis Heinsberg 2012 (n=8.338)	Kreis Viersen 2016 (n=9.987)	MiD 2008
bis zu 1 km	17%	17%	12 %	25%
1,01 km bis zu 2 km	13%	12%	14%	14%
2,01 km bis zu 5 km	21%	23%	29%	21%
5,01 km bis zu 10 km	19%	19%	17%	15%
10,01 km bis zu 20 km	14%	14%	13%	12%
20,01 km bis zu 50 km	12%	11%	12%	8%
50,01 km und mehr	5%	5%	4%	4%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Median	5,0 km	k. A.	4,5 km	k. A.
Durchschnitt	14,3 km	12,8 km	11,8 km	11,5 km
Durchschnitt (nur Wege <100 km)	11,1 km	11,4 km	10,2 km	k. A.

Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich rund 21 km (Arbeitswege) bzw. fast 23 km (dienstl. Wege) die längsten Strecken zurückgelegt werden, sind die mittleren Distanzen auf Ausbildungswegen erwartungsgemäß deutlich geringer (10,2 km). Für private Wege zu Erledigungs- (8,4 km) oder Einkaufszwecken (7,1 km) werden noch kürzere Strecken zurückgelegt. Bei Freizeitwegen werden im Schnitt 7,5 km und für Begleitwege durchschnittlich 5,8 km absolviert.

Insgesamt legt ein Einwohner im Kreis Heinsberg an einem normalen Werktag im Durchschnitt knapp 43 km zurück, ein mobiler Einwohner kommt auf gut 51 km.

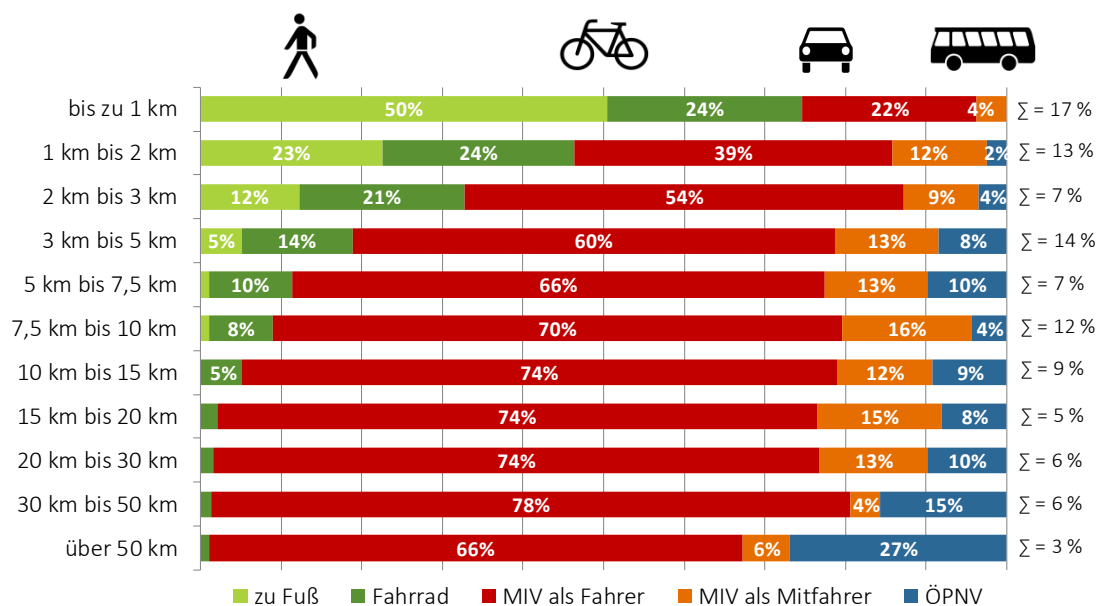
Abb. 37: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen¹³

¹³ Die Werte in der Abbildung beziehen sich nur auf Wege unter 100 Kilometer, da es ansonsten zu „Fallzahl-Ausreißern“ gekommen wäre (z. B. durch mehrere tausend Kilometer lange Flugreisen).

Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden ausschließlich mobile Personen und um Ausreißer zu vermeiden, lediglich Wege unter 100 km. Die längsten Tagesstrecken legen männliche Personen zwischen 45 und 65 Jahren zurück (63 km), obwohl sie eine unterdurchschnittliche Wegeanzahl und eine geringere als gleichaltrige Frauen vorweisen. Auffällig ist dies besonders im Vergleich zwischen Frauen und Männern im Alter von 25 bis 45 Jahren und 45 bis 65 Jahren. Obwohl Frauen zwischen 25 und 45 Jahren fast einen Weg mehr am Tag zurücklegen (4,2 zu 3,1; 2012: 3,7 zu 2,8), liegt die Tagesdistanz unterhalb der Männer in der gleichen Altersklasse. Der Unterschied in der Wegeanzahl zwischen den Geschlechtern im Alter von 45 bis 65 Jahren ist zwar geringer als in der jüngeren Altersklasse, demgegenüber steht aber die größte Differenz in den zurückgelegten Kilometern pro Tag (37 km zu 63 km). Insgesamt legen Frauen tendenziell mehr Wege am Tag zurück. Bis zu einem Alter von 25 Jahren äußert sich dies auch in längeren Tagesdistanzen. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind häufiger in einer Vollzeitbeschäftigung tätig, Frauen in diesem Alter üben dagegen bislang häufiger eine Teilzeiterwerbstätigkeit aus, die in der Regel kürzere Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort zur Folge haben. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind. Dieses Geschlechterverhältnis bleibt auch im Vergleich zur Befragung im Jahr 2012 erhalten. Allerdings gibt es Verlagerungen bei den Wegezwecken von weiblichen Befragten: Arbeitsplatzbezogene Wege nehmen einen Anteil von rund 20% der Wege an (2012: 17%); der Anteil von Einkaufs- und Versorgungswegen ist leicht zurückgegangen und beträgt 2018 rund 30% der Wege.

Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km (2012: 1,5 km) lang, Fahrradwege 4,2 km (2012: 3,5 km). Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als Fahrer liegen bei 14,2 km (2012: 13,7 km), mit MIV als Mitfahrer bei 11,4 km (2012: 12,3 km) und mit dem ÖPNV bei 23,1 km (2012: 21,0 km). Die mittlere Reisedistanz im ÖPNV zeigt dessen Bedeutung für längere Strecken.

Abb. 38: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

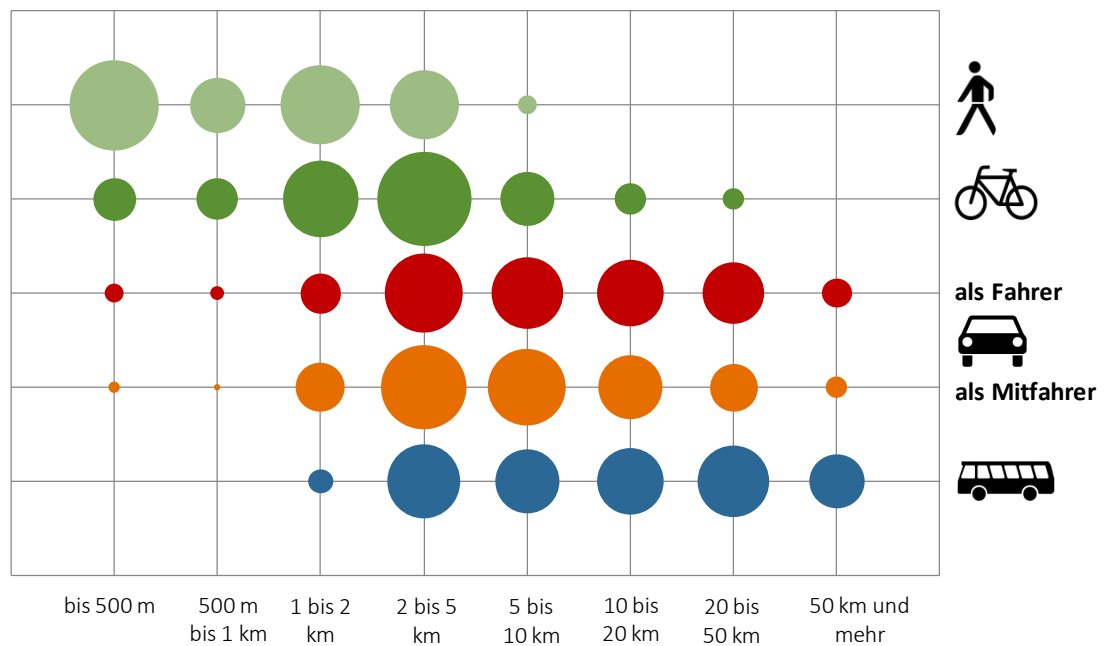


Kurze Wege bis 2 km werden zahlreich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Wegen bis 1 km dominieren die Fußwege deutlich. Bereits ab einer Wegelänge von einem Kilometer dominiert allerdings der MIV und macht bereits über die Hälfte aller Wege zwischen einem und zwei Kilometer aus (51 %). Auch wenn dies im Vergleich zum Jahr 2012 (56 %) einen Rückgang darstellt, zeigen sich hier noch deutliche Verlagerungspotenziale auf den nicht motorisierten Verkehr. Auch im Vergleich zu anderen Kreisen stellt dies ein überdurchschnittliches Niveau dar. Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen.

Der Radverkehr hat auf Strecken mit einer Länge von bis zu 7,5 km einen zweistelligen Anteil. Bei Strecken ab 10 km wird das Fahrrad zumeist für Freizeit Zwecke genutzt. Durch das Aufkommen von E-Fahrrädern und Pedelecs können heutzutage aber auch Alltagsstrecken dieser Länge zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden und bieten daher ebenfalls Verlagerungspotenziale.

Einen merklichen Anteil an den Verkehrswegen besitzt der ÖPNV ab einer Länge von 3 km (8 %). Mit einer Ausnahme liegt der ÖPNV-Wert in den folgenden Entfernungsklassen immer bei rund 10 % und gewinnt ab einer Wegelänge von 30 km nochmal an Bedeutung (15 %). Das Maximum wird bei Wegen von über 50 km erreicht (27 %) und zeigt die größere Bedeutung des ÖPNV mit steigender Entfernung.

Die folgende Abbildung zeigt die Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge: Je größer der Kreis ist, desto größer ist der Anteil der Entfernungsklasse an allen Wegen, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Hier zeigt sich, dass im Fußverkehr insbesondere Wege bis 5 km von Bedeutung sind. Im Radverkehr sind die Entfernungsklassen weniger homogen verteilt, sondern es lässt sich ein Schwerpunkt bei Wegen zwischen 2 km und 5 km identifizieren. Im Pkw-Verkehr verteilen sich die Entfernungsklassen vergleichsweise homogen auf Entfernungen zwischen 2 und 50 km. Des Weiteren lässt sich auch erkennen, dass die Bedeutung von Bus und Bahn ab einer Wegelänge von 2 km einsetzt.

Abb. 39: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge

Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legt der durchschnittliche mobile Bewohner im Kreis Heinsberg täglich etwa 42,5 km (2012: ca. 41 km) zurück, davon durchschnittlich 600 m zu Fuß, 1,9 km mit dem Rad, 4,4 km mit Bus und Bahn sowie 29,8 km als MIV-Fahrer und 4,4 km als MIV-Mitfahrer. Auf das Jahr hochgerechnet werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) etwa 11.000 km (2012: ca. 10.500 km) zurückgelegt, davon knapp 8.900 km pro Jahr mit dem MIV, 1.500 km mit Bus und Bahn, 160 km zu Fuß und fast 500 km mit dem Rad. Pro Werktag werden von der Bevölkerung im Kreis Heinsberg 808.000 Wege (2012: ca. 780.000 Wege) unternommen, davon etwa 540.000 mit dem Auto (2012: ca. 520.000 Wege) oder mit motorisierten Zweirädern (450.000 als Fahrer), rund 57.000 mit dem ÖPNV (2012: ca. 69.000 Wege) und jeweils etwa 105.000 mit dem Rad oder zu Fuß (2012: ca. 77.000 bzw. 100.000 Wege). Im Kreis Heinsberg werden werktäglich rund 8,5 Mio. Personenkilometer zurückgelegt, was rund 210 Erdumrundungen entspricht.

Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg von Einwohnern aus dem Kreis Heinsberg 23 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner ist bei rund 3,8 Wegen werktags 84 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2008, haben sich aber gegenüber der Befragung im Jahr 2012 im Kreis Heinsberg erhöht (21 bzw. 76 Minuten).

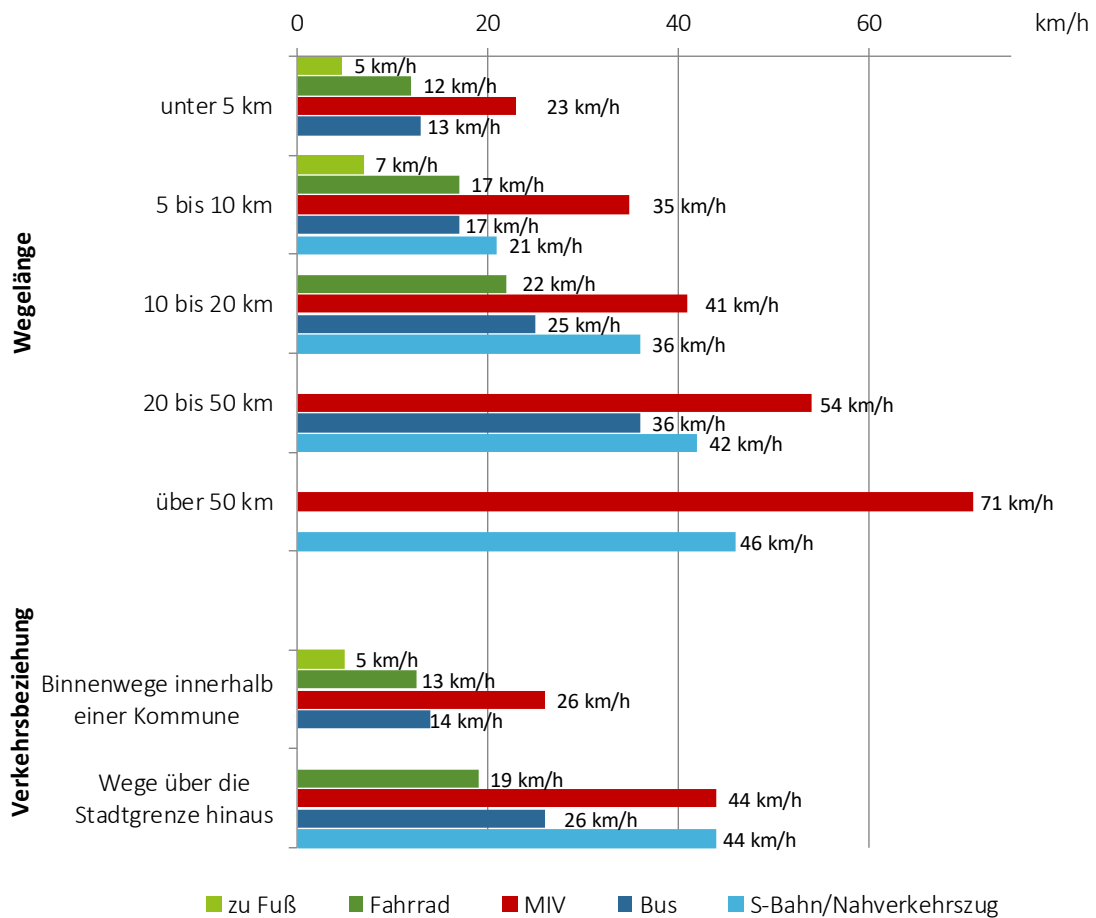
Tab. 33: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.107)	Kreis Heinsberg 2012 (n=8.103)	Kreis Viersen 2016 (n=9.749)	MiD 2008
bis zu 10 Minuten	22%	22%	23%	25%
10 bis u. 20 Minuten	38%	37%	36%	48%
20 bis u. 30 Minuten	15%	14%	14%	
30 bis u. 60 Minuten	19%	18%	20%	27%
1 bis u. 2 Stunden	5%	7%	6%	
2 Stunden u. mehr	1%	2%	1%	
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	23 Min.	21 Min.	23 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	84 Min.	76 Min.	80 Min.	91 Min.

Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege werden zu Begleitzwecken (13 Minuten) zurückgelegt. Es folgen Einkaufs- bzw. Versorgungszwecke (16 bzw. 19 Minuten) und Freizeitwege (21 Minuten). Über dem Durchschnitt liegen Ausbildungs- und Arbeitswege (25 u. 28 Minuten) sowie Wege zu dienstlichen Zwecken (48 Minuten). Die Annäherung der Wegedauer von Ausbildungs- und Arbeitswegen begründet sich durch die verstärkte Autonutzung auf Arbeitswegen, welche auf Ausbildungswegen deutlich geringer ist und zumeist durch den etwas zeitintensiveren Busverkehr kompensiert wird.

Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit je Verkehrsmittel ermittelt. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß schnell erreicht (36 km/h). Fahrradfahrer erreichen ein Stundenmittel von 13 km, E-Bike- bzw. Pedelec-Fahrer sind mit 15 km noch etwas schneller. Insgesamt erreicht der ÖPNV einen Wert von 28 km/h. Unter den verschiedenen Systemen im Öffentlichen Verkehr sind aber große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit dem Bus bei 18 km/h, wohingegen Nahverkehrszüge 43 km/h erreichen und damit schneller als Autos unterwegs sind. Vor allem innerörtlich können Wege mit dem Fahrrad in etwa so schnell wie mit Bussen zurückgelegt werden. Auf kurzen Strecken bis 10 km sind die Einwohner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in etwa genauso lang unterwegs wie mit dem Fahrrad. Auch bei Strecken, die länger als 10 km sind, ist der Unterschied zwischen dem Fahrrad und dem Bus nur sehr gering. Hier gilt allerdings zu beachten, dass die Geschwindigkeiten von Pedelecs in dieser Distanzklasse stärker zum Ausdruck kommen. Die Geschwindigkeit des SPNV steigt erwartungsgemäß mit längeren Distanzen. Insgesamt ist dennoch festzuhalten, dass die Differenzen geringer ausfallen, je kürzer die Wege sind.

Abb. 40: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)

Signifikant werden die Unterschiede bei großen Entfernungen oder auch der Differenzierung nach Wegen, die innerhalb einer Kommune verbleiben oder über jene hinaus gehen. So liegt die MIV-Geschwindigkeit bei Binnenverkehren 18 km/h unterhalb derer von Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen. Auch im Busverkehr ergibt sich ein Unterschied von 12 km/h.

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Etwa zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen werden von den Einwohnern aus dem Kreis Heinsberg alleine durchgeführt. 25 % aller Wege werden zu zweit und 8 % werden mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Freizeit-, Ausbildungs-, Einkaufs- sowie Begleitwege werden am ehesten mindestens zu zweit unternommen, während Arbeitswege nur von jeder zehnten Person in Begleitung durchgeführt werden.

Tab. 34: Begleitung auf dem Weg

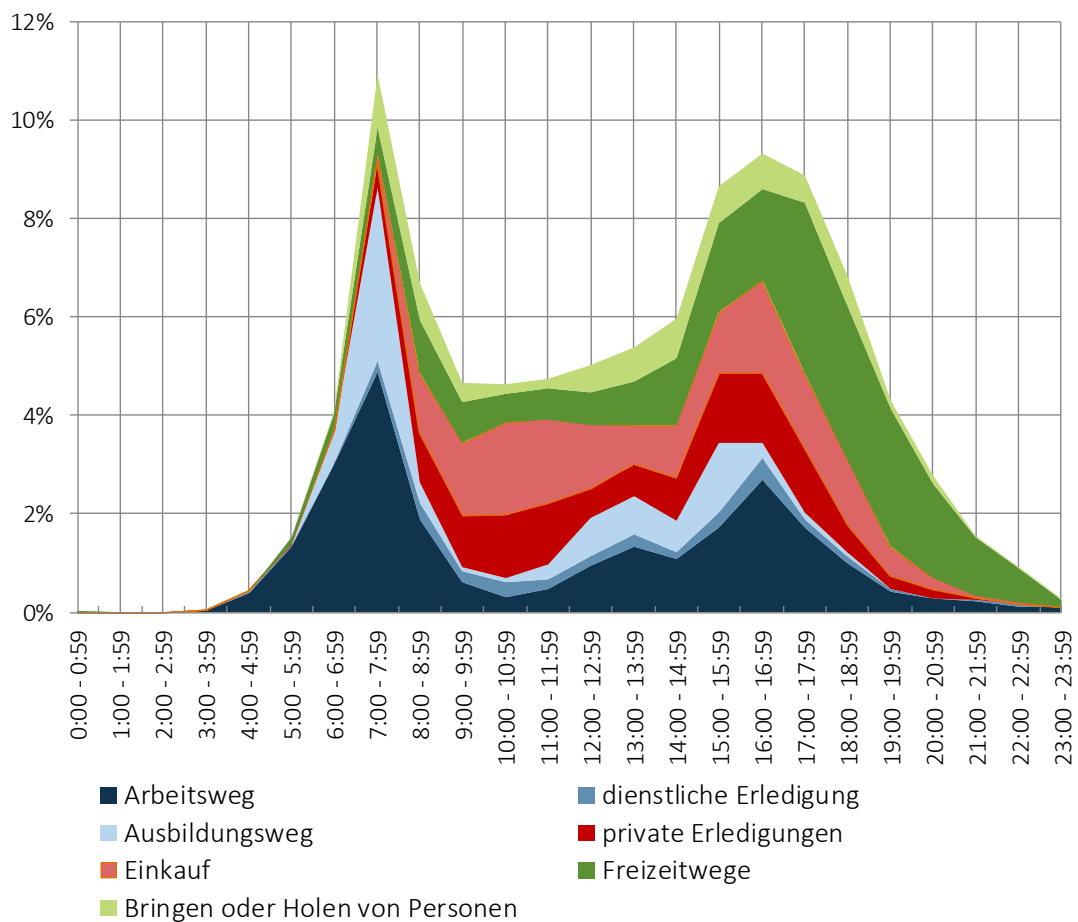
Begleitung (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.170)	Kreis Heinsberg 2012 (n=8.170)	Kreis Viersen 2016 (n=9.363)	MiD 2008
ohne Begleitung	67%	61%	64%	55%
mit einer Person	25%	28%	25%	28%
mit zwei Personen	5%	6%	7%	9%
3 und mehr Personen	3%	5%	4%	8%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	1,5	1,6	1,6	1,7

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,5 Personen. Im Berufsverkehr liegt er mit knapp 1,1 Personen deutlich unter dem Durchschnitt. Der höchste Besetzungsgrad ist bei Ausbildungs- (2,0, i. d. R. „Eltern-Taxi“), Begleit- (1,9) und Freizeitwegen (1,7) zu ermitteln.

Tageszeitliche Verteilung

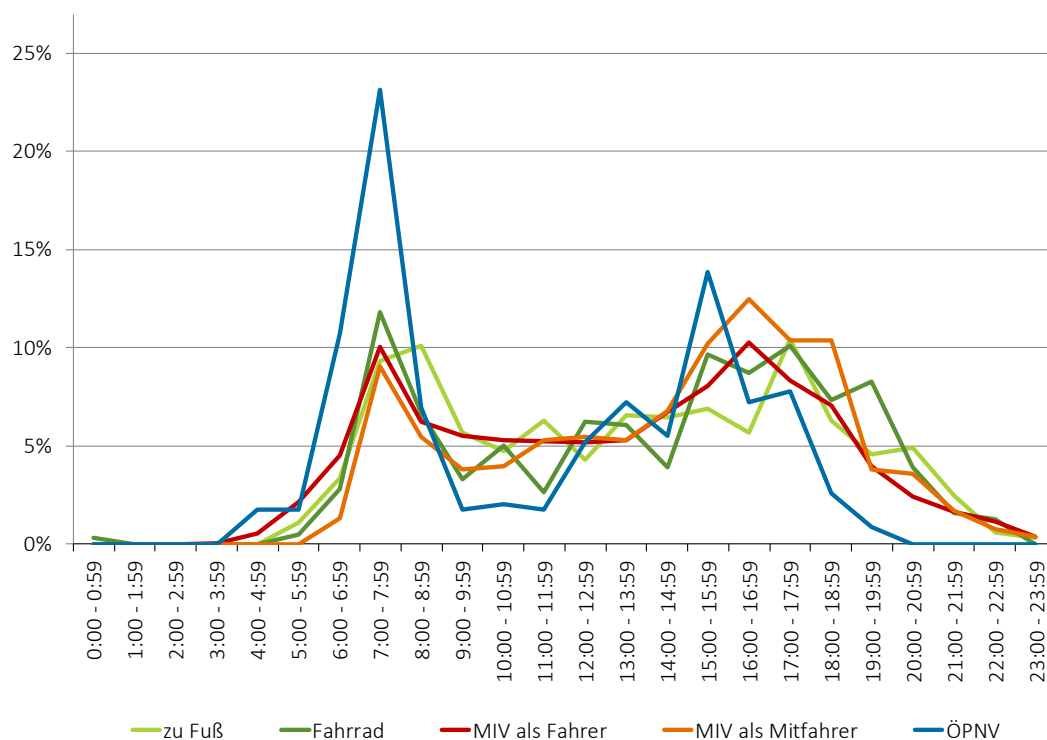
Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr (11%). Die Nachmittagsspitze dauert mit jeweils 9 % aller Wege innerhalb einer Stunde von 16 bis 18 Uhr an. Zwischen 18 und 19 Uhr erreicht der Wert noch 7 % und geht dann langsam zurück. Das Vormittagstief liegt zwischen 11 und 12 Uhr.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebeginns differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der ausgeprägten morgendlichen Spitze und der flacheren nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege (5 % und 4 %) die Zusammensetzung der Wege. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) nicht so stark ausgeprägt und andere Wegezwecke wie bspw. Freizeitwege gewinnen an Bedeutung. Der Nachmittagsspiek des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 15 Uhr) und bricht stärker ab als der des Arbeitsverkehrs.

Abb. 41: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck

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

Bei der Betrachtung des Wegebeginns nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls bestimmte Muster erkennen. Der ÖPNV wird vor allem auf Ausbildungswegen genutzt. Dies zeigt sich in einer ausgeprägten Spitze am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr. Insgesamt werden über 40% aller Wege mit dem Öffentlichen Verkehr innerhalb von drei Stunden zwischen 6 und 9 Uhr am Morgen zurückgelegt. Im Autoverkehr zeigt sich das typische Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr sowie das flachere Nachmittagshoch zwischen 15 und 18 Uhr. Insgesamt werden in dieser Zeit aber mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt. Hinzu kommt ein deutlicher Anstieg des Mitfahreranteils v. a. in den Nachmittagsstunden. In Kombination mit geringeren ÖV-Anteilen nachmittags als am Vormittag gibt das einen Hinweis darauf, dass nachmittags nach Schulschluss mehr Kinder von der Schule abgeholt als morgen zur Schule gebracht werden. Die Hochpunkte im Radverkehr liegen zwischen 7 und 9 Uhr bzw. 17 und 18 Uhr. Das etwas versetzte Hoch am Nachmittag ist ein Indiz für Freizeitwege nach Arbeits- bzw. Schulschluss. Ähnlich verhält es sich im Fußverkehr. Auch hier liegen die Werte ab 15 bis 20 Uhr über dem vormittäglich Durchschnitt – ausgenommen der Anteil am Tagesbeginn zwischen 7 und 8 Uhr, der zu einem Großteil auf Ausbildungs- und Arbeitswege fällt.

Abb. 42: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel

4.7 Räumliche Wegebeziehungen

Über die Hälfte der Wege werden innerörtlich zurückgelegt und gehören damit zum Binnenverkehr. Jeweils etwas mehr als ein Fünftel sind stadtübergreifende Wege, die im Kreis verbleiben, oder Wege, die über den Kreis hinaus gehen. Weitere 3 % aller Wege der Kreisbevölkerung haben keinen Bezug zum Kreisgebiet und verlaufen somit gänzlich außerhalb des Kreises Heinsberg¹⁴.

Tab. 35: Struktur der Verkehrsbeziehungen

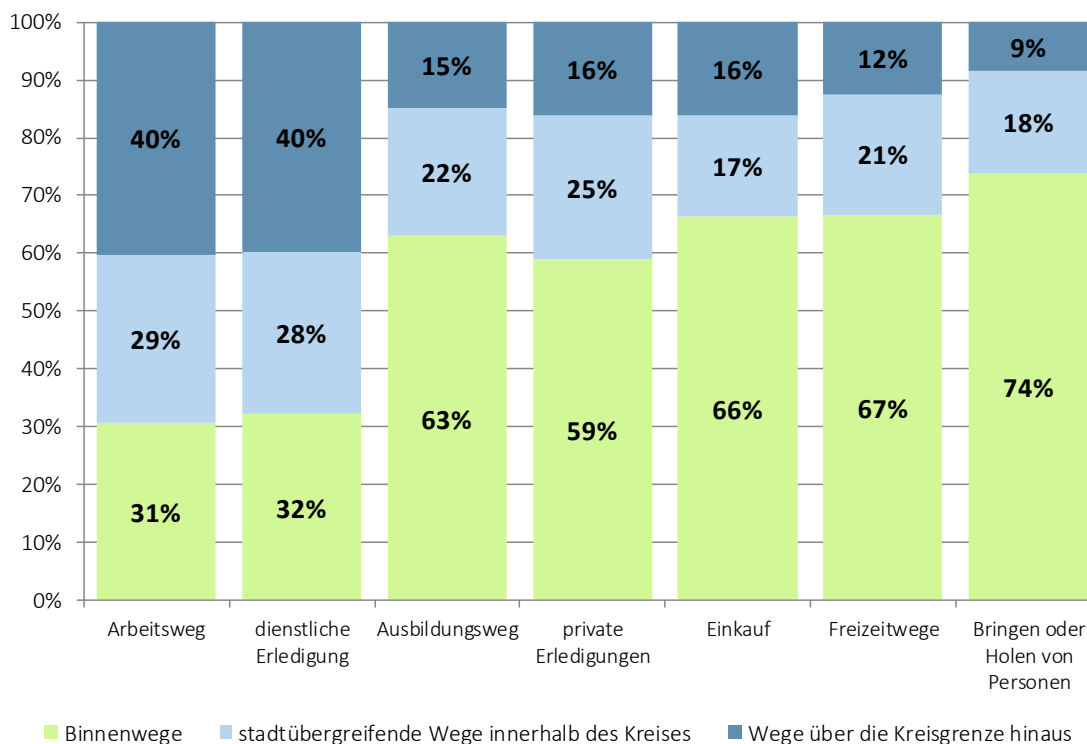
Verkehrsbeziehungen (Wege von allen Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Heinsberg 2018 (n=5.142)	Kreis Heinsberg 2012 (n=8.773)	Kreis Viersen 2016 (n=9.831)
kommunaler Binnenverkehr	54%	58%	58%
Verkehr zwischen verschiedenen Kommunen innerhalb des Kreises	22%	20%	15%
Verkehr über die Kreisgrenze	21%	19%	24%
ohne Bezug zum Kreis	3%	2%	3%
	100 %	100 %	100 %

Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig: Einkaufswege, Freizeitwege und Begleitwege werden mindestens zu einem Drittel in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen. Auch Ausbildungswege und Wege für private Erledigungen sind zumeist Binnen-

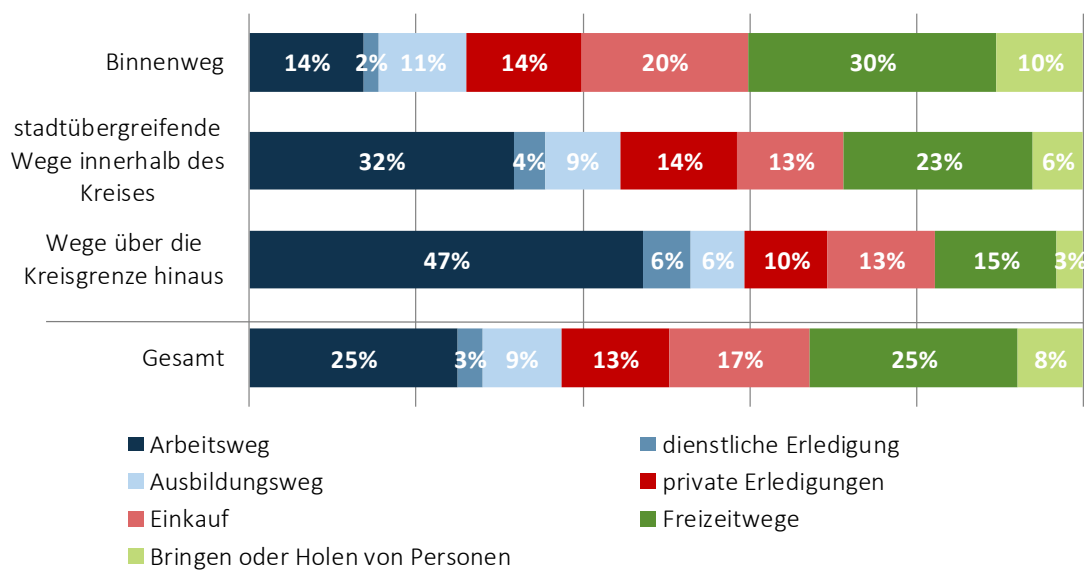
¹⁴ Quelle und Ziel außerhalb des Kreises (z. B. Weg zur Mittagspause bei einer auswärtigen Arbeitsstätte)

wege. Dass über 60% der Ausbildungswege Binnenverkehre sind, aber nur ein knappes Drittel dieser Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt wird, zeigt auf der einen Seite die teilweise dispersen Gemeindestrukturen, gleichzeitig aber auch noch Möglichkeiten der Verlagerung dieser Wege zugunsten des ÖPNV. Auf Arbeits- und Dienstwegen führt dagegen mehr als jeder dritte Weg über die Kreisgrenze hinaus. Jeweils ca. 30% der Arbeits- bzw. Dienstwege sind stadtübergreifende Wege oder verbleiben gänzlich in der Gemeinde bzw. Stadt.

Abb. 43: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



Die Wegezwecke stehen in einem engen Zusammenhang mit den zurückgelegten Entfernungen. Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus sehr unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Die häufigsten Wegezwecke innerhalb einer Kommune sind Freizeit- (30%) und Einkaufswege (20%). Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind mehr als die Hälfte der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, entweder Wege zum Arbeitsplatz oder Wege für geschäftliche Erledigungen.

Abb. 44: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung

Erwartungsgemäß werden die Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehen, vom Autoverkehr dominiert. Die Binnenwege innerhalb einer Kommune werden häufig zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Hingegen werden mit 53 % über die Hälfte aller Wege, die eine Kommune nicht verlassen, auch mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖPNV gewinnt mit steigender Distanz an Bedeutung. Rund jeder achte über den Kreis hinausgehende Weg wird mit dem öffentlichen Verkehr unternommen.

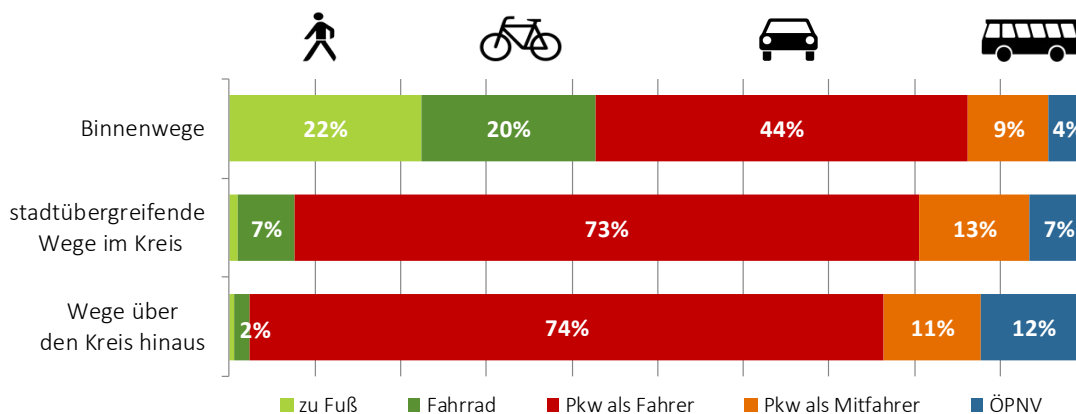
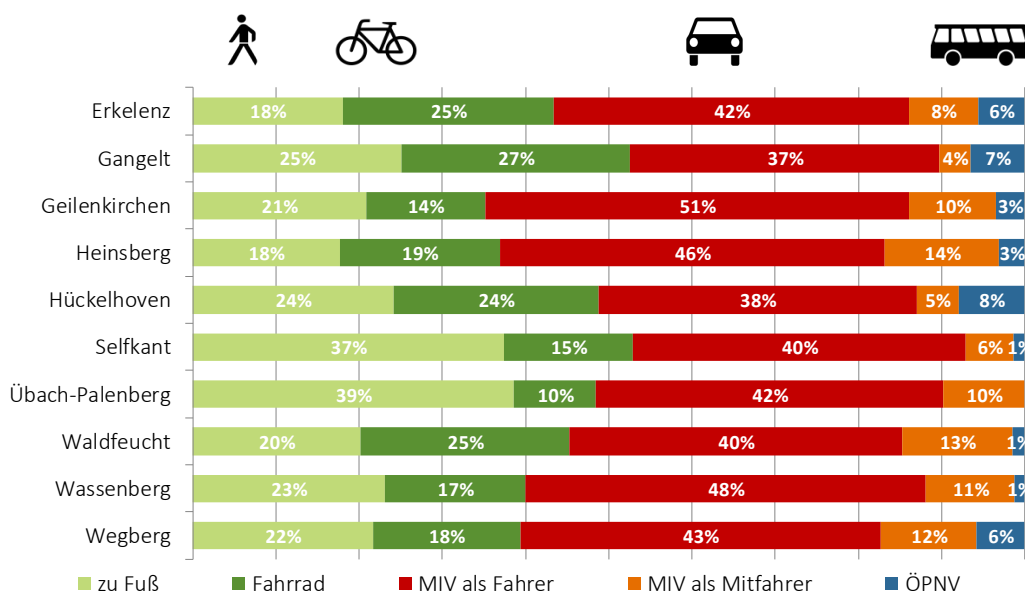
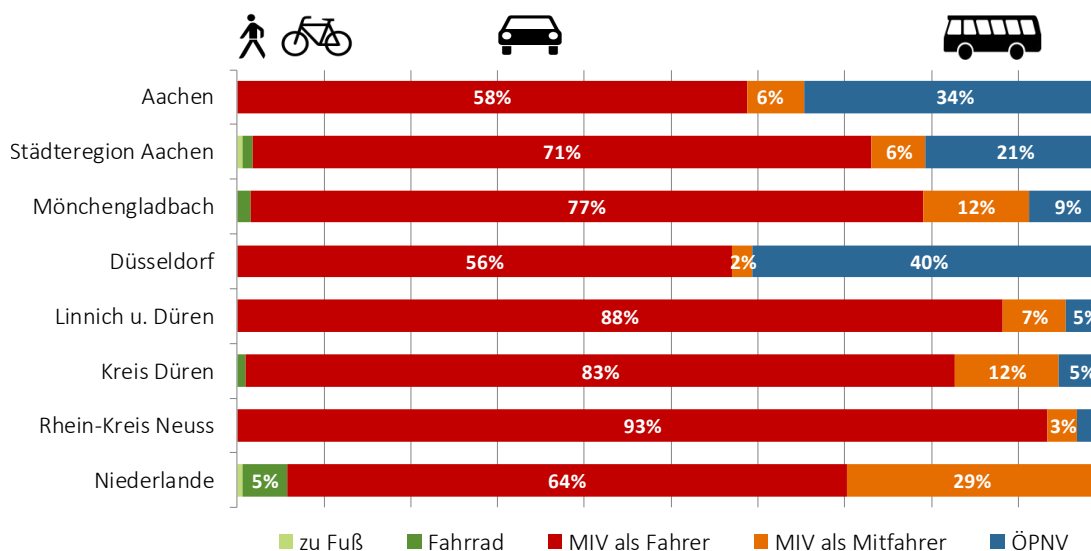
Abb. 45: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen

Abb. 46: Modal Split im Binnenverkehr nach Kommunen im Kreis

Binnenwege sind üblicherweise eher Wege mit kürzeren Distanzen. Daher bieten sie in der Regel ein hohes Verlagerungspotenzial zu Gunsten der Nahmobilität. Dies äußert sich je nach Kommune in unterschiedlicher Form. So werden in Gangelt und Selfkant bereits über die Hälfte der Binnenwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, dagegen in Geilenkirchen aber z. B. nur 35%. Diese Möglichkeiten der Verlagerung gilt es auszuschöpfen, um dadurch die Nahmobilität zu stärken und die Dominanz des motorisierten Verkehrs auf diesen kurzen Wegen einzuschränken.

Abb. 47: Modal Split auf ausgewählten Relationen

Bei Betrachtung des Modal Splits auf bestimmten Relationen fällt weiterhin die Dominanz des MIV auf. Darüber hinaus zeigen sich vor allem mit der Stadt und Städteregion Aachen sowie der Stadt Düsseldorf Wegerelationen, auf denen der ÖPNV schon jetzt überdurchschnittlich genutzt wird. Dies ist mit den direkten Zugverbindungen zu diesen Städten aus dem Kreis

Heinsberg zu erklären. Dieses Potenzial gilt es aufzugreifen, um spätestens mit der Angebotsverbesserung des RE4 als RRX-Vorlaufbetrieb und damit besseren Anbindung der RB33 weiteren Verkehr zu verlagern. Auffällig ist im Vergleich zu genannten Städten der deutlich geringere ÖPNV-Anteil auf Wegen nach bzw. von Mönchengladbach, obwohl mit dem RE4 eine adäquate Schienenverbindung zwischen Mönchengladbach und Aachen über Erkelenz, Hückelhoven, Geilenkirchen und Übach-Palenberg besteht.

In den folgenden Abbildungen werden aufkommensstarke Wegebeziehungen innerhalb des Kreises Heinsberg sowie in die umliegenden Kommunen dargestellt. Zum einen lässt sich erkennen, dass die kommunalen Binnenwege eine große Bedeutung besitzen. Zum anderen zeigt sich, dass interkommunale Wegebeziehungen innerhalb des Kreises in Kommunen mit einem höheren Grad an Zentralität und Versorgungseinrichtungen (z. B. Heinsberg oder Erkelenz) ausgeprägter sind. Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2012 stieg das Binnenverkehrsaufkommen in den drei aufkommensstärksten Kommunen Heinsberg, Erkelenz und Hückelhoven. In den anderen Kommunen ist der Binnenverkehr in unterschiedlicher Ausprägung bei gleichzeitiger Verlagerung zu den Gemeindegrenzen überschreitenden Wege zurückgegangen. Ebenso lassen sich stärkere Verflechtungen des Kreises mit den umliegenden Städten und Kreisen feststellen. Die Bedeutung der umliegenden Städte fällt in beiden Befragungen in der gleichen Rangfolge aus: So bestehen über das Kreisgebiet hinaus die stärksten Verflechtungen nach Mönchengladbach, Aachen, in die Niederlande, nach Düsseldorf sowie in Kommunen des Kreises Düren.

Abb. 48: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen der Kommunen im Kreis Heinsberg

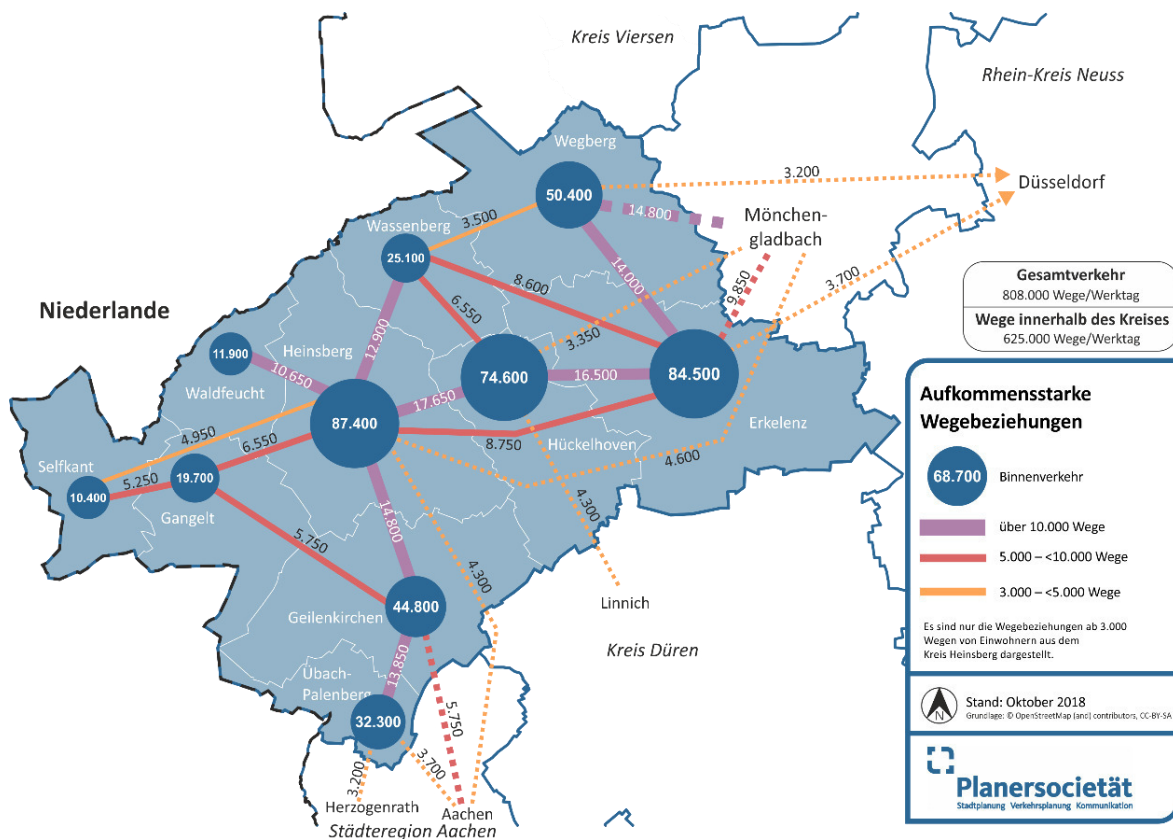
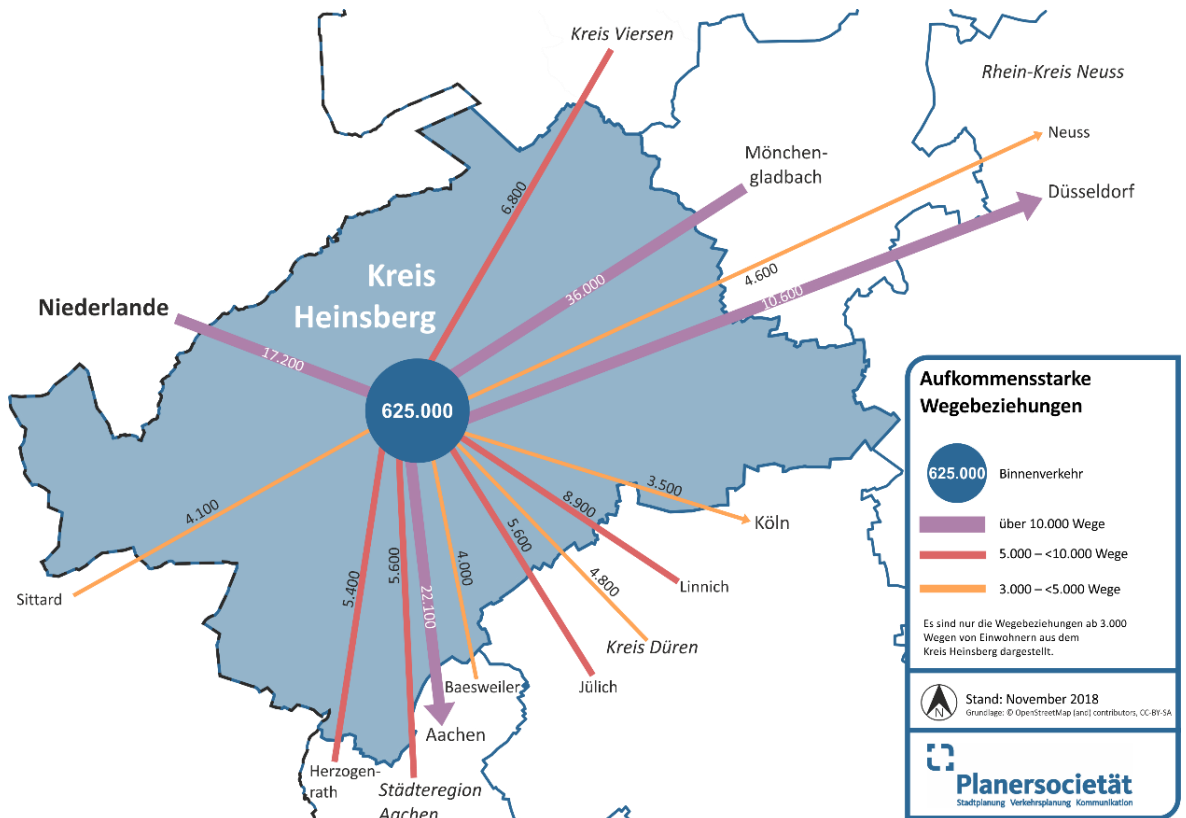


Abb. 49: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen des Kreises Heinsberg

4.8 Wegeketten

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

Tab. 36: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=5.401)	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsplatz	76%	24%
dienstlich/geschäftlich	34%	66%
Ausbildung	77%	23%
private Erledigung	61%	39%
Einkauf	59%	41%
Freizeit	75%	25%
Bringen und Holen von Personen	57%	43%
Durchschnitt gesamt	68 %	32 %

Bei fast 70 % aller Wege von Einwohnern aus dem Kreis handelt es sich um einfache Wegeketten. Insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen sowie bei Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht. Dagegen werden in erster Linie Einkaufs-

und Begleitwege mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen nur in 34 % gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tab. 37: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von allen Personen ab 6 J.) (in %) (n=5.483)	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
zu Fuß	79%	21%
Fahrrad	79%	21%
MIV als Fahrer	64%	36%
MIV als Mitfahrer	64%	36%
Bus und Bahn	68%	32%
Durchschnitt gesamt	68 %	32 %

Die Unterschiede zwischen den Anteilen der komplexen Wegeketten nach Verkehrsmitteln lassen die Einteilung in zwei Gruppen zu. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden zu etwa 80 % einfache Wegeketten zurückgelegt, mit den übrigen Verkehrsmitteln etwa ein Drittel.

Mögliche Verlagerungspotenziale ergeben sich vor allem bei den kürzeren Wegestrecken bis zu einer Entfernung von 5 km. Gut die Hälfte aller Wege (51 %) unterschreitet diese Länge. Von diesen Wegen wird ebenfalls etwas mehr als Hälfte (51 %) mit dem MIV bewältigt.

Tab. 38: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten (alle Wege bis 5 km) (in %)	einfache Wegekette (n=1.645)	komplexe Wegekette (n=716)	alle Wege bis zu 5 km (n=2.361)
zu Fuß	34%	19%	29%
Fahrrad	25%	14%	22%
Pkw/Krad als Fahrer	33%	55%	40%
Pkw als Mitfahrer	6%	10%	7%
ÖV	2%	2%	2%
Anteil	68 %	32 %	100 %

Eine detailliertere Analyse zeigt, dass fast jeder vierte Weg mit einer Länge von bis zu 5 km mit dem Auto in Form einer einfachen Wegekette zurückgelegt wird. Die Wegestruktur wird hierbei von Einkaufs- (26 %) und Freizeitwegen (25 %) bestimmt, aber auch Erledigungs- (18 %) und Arbeitswege (12 %) nehmen einen relevanten Anteil ein.

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

31 % der Wege, welche die Bevölkerung im Kreis Heinsberg durchführt, sind unter 5 km lang und erfolgen in Form einer einfachen Wegekette (z. B.) Wohnung-Arbeit-Wohnung). Dabei

wird auf fast jedem vierten dieser Wege das Auto eingesetzt. Wenn nur 20% dieser kurzen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split im Kreisgebiet um 2,4 Prozentpunkte sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50% dieser Wege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund von fast 6 Prozentpunkten des MIV-Anteils am Modal Split.

5 Bekanntheit und Nutzung der Heinsberger Bahn

Dieses Kapitel soll aufzeigen, inwieweit die Heinsberger Bahn (Wurmtalbahn, RB33) im Alltag der Kreisbevölkerung präsent ist. Die Heinsberger Bahn verläuft zwischen Heinsberg und Lindern und bindet so im weiteren Verlauf Aachen bzw. Mönchengladbach an die Kreisstadt an. Sie wurde im Jahr 2013 reaktiviert, nachdem der Personenverkehr im Jahr 1980 eingestellt wurde. Bereits in der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2012 wurde die Bevölkerung nach ihrer Meinung zur Reaktivierung der Wurmtalbahn befragt. 71 % der befragten Kreisbevölkerung bewerteten die Reaktivierung damals positiv und obwohl die Strecke nur in Teilen des Kreises verläuft, hatte die Verbindung für 45 % der Kreisbevölkerung eine Bedeutung. Von diesen sagten 23 % aus, dass sie auf der Strecke künftig häufiger die Bahn anstelle des Autos nutzen wollen.

Mit der diesjährigen Befragung konnten die Ergebnisse aus dem Jahr 2012 hinsichtlich der Bekanntheit und Nutzung der Heinsberger Bahn überprüft werden. Wie bereits in Kapitel 4.3 dargestellt, fällt hinsichtlich der mehrmaligen Nutzung von Bus- und Bahnlinien auf, dass die RB33 die meistgenannte Linie der Bevölkerung im Kreis ist. 20 % der regelmäßigen Bus- und Bahnnutzer (17 % der Kreisbevölkerung sind regelmäßige Bus- und Bahnutzer) nutzen mehrmals im Monat die Heinsberger Bahn. Neben der Wurmtalbahn nannten die Befragten ähnlich oft den sich an die RB33 anschließenden bzw. parallellaufenden RE4 (19 %). Insgesamt zeigt sich, dass die Heinsberger Bahn bei einem Großteil der Bevölkerung bekannt ist. Die räumliche Nähe zur Strecke der RB33 ist in Waldfeucht, Wassenberg, Hückelhoven, Geilenkirchen und Heinsberg am höchsten. In Heinsberg, Waldfeucht und Geilenkirchen ist der Bekanntheitsgrad am höchsten, in Wassenberg und Hückelhoven liegt er dagegen im Durchschnitt. Der überdurchschnittliche Wert Heinsbergs lässt sich dadurch erklären, dass ein Großteil der Strecke auf dem Stadtgebiet Heinsbergs liegt. Die Gemeinde Waldfeucht ist über zwei direkte Buslinien (436, 474) an die Heinsberger Bahn angebunden.

Tab. 39: Bekanntheitsgrad der Heinsberger Bahn

Bekanntheitsgrad Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.691)	Geilenkirchen (n=171)	Heinsberg (n=309)	Hückelhoven (n=156)	Waldfeucht (n=162)	Wassenberg (n=110)
kenne ich gut	26%	34%	48%	27%	43%	24%
habe davon gehört	40%	47%	36%	43%	41%	52%
kenne ich nicht	34%	19%	16%	30%	16%	25%
	100 %	100%	100 %	100%	100%	100 %

Im Vergleich zur Befragung 2012 fällt auf, dass die Bewertung der Reaktivierung in Waldfeucht, Heinsberg und Wassenberg am besten ausfiel. So korreliert der Bekanntheitsgrad (2018) mit der damaligen Bewertung der Reaktivierung (2012) in diesen Kommunen. Zwar fiel die Bewertung der Reaktivierung in Wassenberg überdurchschnittlich positiv aus; demgegenüber steht heute lediglich ein durchschnittlicher Bekanntheitsgrad. Die Ergebnisse in Geilenkirchen und Hückelhoven liegen jeweils mindestens im Kreisdurchschnitt.

Tab. 40: Bewertung der Reaktivierung der Heinsberger Bahn (2012)

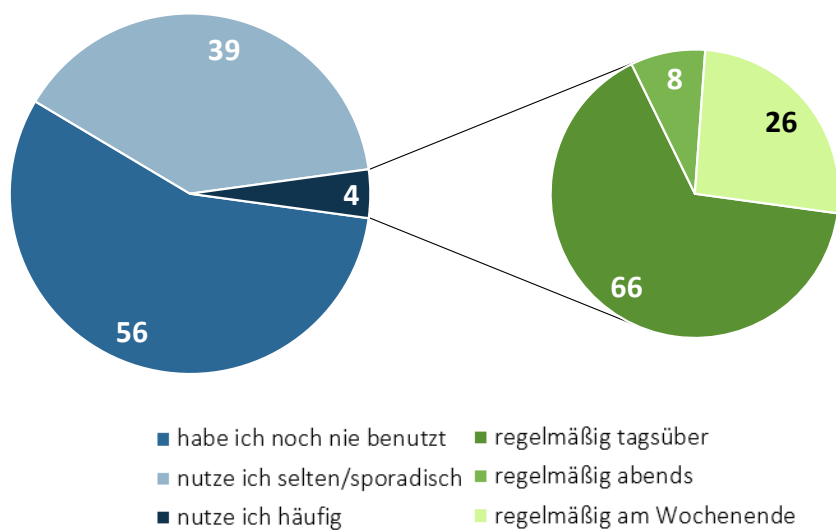
Bewertung der Reaktivierung der Heinsberger Bahn (alle P. ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg	Geilenkirchen	Heinsberg	Hückelhoven	Waldfeucht	Wassenberg
positiv	71%	72%	83%	71%	84%	82%
neutral	27%	25%	14%	25%	14%	18%
negativ	3%	3%	3%	3%	2%	<1%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

In der Befragung aus dem Jahr 2012 wurde ebenfalls die (mögliche) Nutzungsintensität abgefragt. Beachtliche 45 % der Befragten gaben an, dass sie sich eine Nutzung der neuen Heinsberger Bahn vorstellen können. Das Ergebnis deutete daher auf ein hohes Umstiegspotenzial hin. Die Hälfte aller vor sechs Jahren befragten Personen, für die die Verbindung eine Bedeutung hat, gaben an, statt des Autos häufiger die Bahn nutzen zu wollen. Im kommunalen Vergleich stachen Waldfeucht, Heinsberg und Wassenberg heraus: 33 % bis 41 % der Bevölkerung in diesen Kommunen haben Bereitschaft signalisiert, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Tab. 41: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn (2012)

Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg	Geilenkirchen	Heinsberg	Hückelhoven	Waldfeucht	Wassenberg
Strecke ohne Bedeutung	55%	50%	36%	55%	42%	48%
weiterhin Autonutzung	17%	19%	16%	17%	15%	16%
Umstieg vom Auto auf die Bahn	23%	26%	39%	26%	41%	33%
Umstieg vom Bus auf die Bahn	4%	3%	7%	2%	2%	3%
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Die tatsächliche Nutzung im Jahr 2018 kann die Erwartungen aus dem Jahr 2012 nicht vollends bestätigen: Zwar geben in der Befragung 2018 rund 43 % der Bevölkerung aus den fünf relevanten Kommunen an, die Heinsberger Bahn zu nutzen, nicht aber in der erhofften Intensität: 39 % der Bevölkerung nutzen sie sporadisch; insgesamt 4 % der relevanten Kreisbevölkerung nutzen die RB33 häufig.

Abb. 50: Nutzung der Heinsberger Bahn

Wird die Nutzung detaillierter betrachtet, bestätigen sich die Ergebnisse der vorherigen Fragestellungen. Von Bewohnern der Stadt Heinsberg wird die Wurmthalbahn am stärksten genutzt. 63 % gaben an, diese mindestens selten/sporadisch zu nutzen. Annähernd die Hälfte der Befragten aus Waldfeucht lieferte dieselbe Antwort. Die Stadt Geilenkirchen liegt im Kreisdurchschnitt. Hückelhoven und Wassenberg bleiben dagegen mit 28 % und 22 % unter dem Kreisdurchschnitt. Im Vergleich ist in Hückelhoven aber der Anteil von Stammnutzer etwas höher (5 %).

Tab. 42: Nutzung der Heinsberger Bahn

Nutzung der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.344)	Geilenkirchen (n=154)	Heinsberg (n=265)	Hückelhoven (n=129)	Waldfeucht (n=145)	Wassenberg (n=110)
nutze ich häufig	3 %	3 %	6 %	5 %	3 %	2 %
nutze ich selten/sporadisch	29 %	29 %	57 %	23 %	46 %	20 %
habe ich noch nie benutzt	68 %	68 %	37 %	72 %	51 %	78 %
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Insgesamt bekräftigen diese Werte die Vermutung, dass die Heinsberger Bahn ihre Nutzer vor allem in der unmittelbaren Umgebung gewinnt sowie für Bewohner Waldfeuchts eine Mobilitätsalternative darstellt. Obwohl sie die bevölkerungsärmste Kommune des Kreises ist (3,5 % der Kreisbevölkerung bzw. rund 7 % der fünf hier betrachteten Kommunen), stellt sie 15 % der Nutzer der Heinsberger Bahn.

Tab. 43: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Kommune

Kommune	Anteil Kreisbevölkerung	Anteil Nutzer der RB33
Erkelenz	17%	3%
Gangelt	5%	6%
Geilenkirchen	11%	11%
Heinsberg	17%	37%
Hückelhoven	16%	8%
Selfkant	4%	6%
Übach-Palenberg	9%	6%
Waldfeucht	4%	15%
Wassenberg	7%	5%
Wegberg	11%	4%
	100 %	100 %

Eine Auswertung nach Bevölkerungsgruppen zeigt, dass die Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn im Alter von 18 bis 45 Jahren überdurchschnittlich hoch ist. Mit steigendem Alter sinkt die Nutzungsintensität hingegen wieder. Hinsichtlich des Erwerbsstatus zeigen sich keine nennenswerten Abweichungen zum Kreisdurchschnitt. Weil verschiedene Anforderungen gut erfüllt werden, spricht das insgesamt für ein gutes Angebot.

Tab. 44: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Alter

Alter	Anteil Kreisbevölkerung	Anteil Nutzer der RB33 (n=427)
6 bis unter 15 Jahre	8%	6%
15 bis unter 18 Jahre	4%	6%
18 bis unter 25 Jahre	10%	16%
25 bis unter 45 Jahre	23%	28%
45 bis unter 65 Jahre	33%	28%
65 Jahre und älter	21%	18%
	100 %	100 %

Tab. 45: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Erwerbsstatus

Erwerbsstatus	Anteil Kreisbevölkerung	Anteil Nutzer der RB33 (n=425)
erwerbstätig (Vollzeit)	35%	35%
erwerbstätig (Teilzeit)	12%	13%
Rentner/in	22%	20%
Studierende/r	3%	4%
Schüler/in	17%	18%
Sonstige	10%	11%
	100 %	100 %

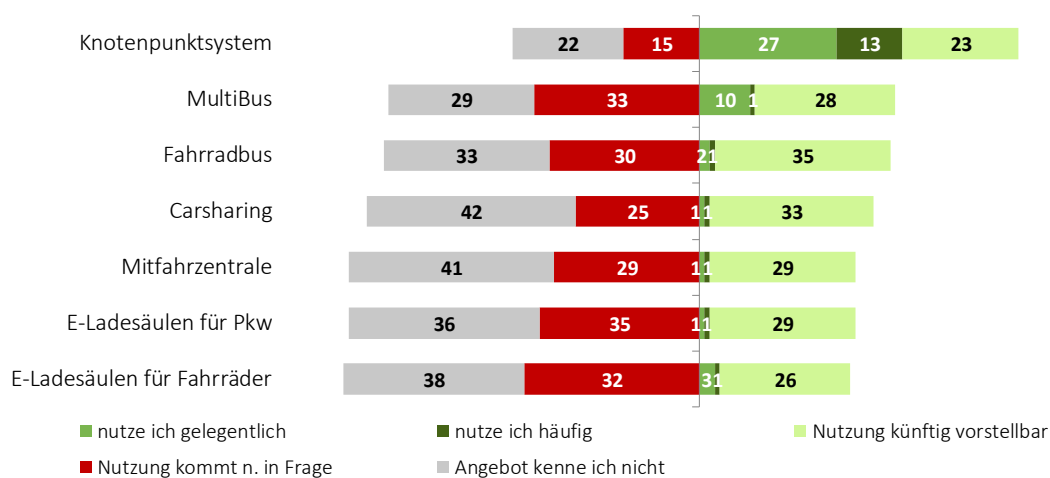
Als vorläufiges Fazit zur Reaktivierung der Heinsberger Bahn lässt sich festhalten, dass das ÖPNV-Angebot zwar wahrgenommen und auch punktuell genutzt wird, aber noch nicht die erhofften Auswirkungen auf die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV erreichen konnte. Vor allem von Bürgerinnen und Bürgern aus Heinsberg und Waldfeucht wird die Wurmthalbahn vermehrt genutzt. Als übergreifende Alternative für den alltäglichen Verkehr scheint die neue Verbindung allerdings noch nicht zu gelten. In weiterer Entfernung zum Streckenverlauf nimmt erwartungsgemäß auch die Nutzung ab. Es sollte dabei immer bedacht werden, dass durch die aktuelle Taktung der Anschluss an den RE4 Richtung Mönchengladbach nicht optimal ist, aber durch dessen Angebot als RRX-Vorlaufbetrieb im Jahr 2020 deutlich verbessert wird. Im Zusammenhang mit der aktuellen Nutzung und Bekanntheit sowie der Bewertung und vorstellbaren Nutzung aus dem Jahr 2012 sind mit der Inbetriebnahme weiterhin neuerliche Verlagerungen möglich. Wie die allgemeine Affinität zur Heinsberger Bahn zeigt, gilt es dann vor allem junge und berufstätige Personen durch entsprechendes Marketing zu einem Umstieg zu überzeugen.

Unter der Berücksichtigung, dass die Umsteigezeiten in Lindern mit der Angebotsverbesserung des RE4 als RRX-Vorlaufbetrieb ab Ende 2020 noch verbessert werden, stellt die Nutzung der Heinsberger Bahn eine gute Mobilitätsalternative dar. So nimmt die schnellste Verbindung von Heinsberg nach Mönchengladbach heute 1 h 04 Min. in Anspruch, wohingegen der Weg mit dem Auto in etwa 35 Minuten zurückgelegt werden kann. Ab Ende des Jahres 2020 werden mit der Bahn nur noch etwa 40–45 Minuten für diese Strecke benötigt. Dieses verbesserte Angebot kann in Zukunft zu einer höheren Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems führen, sodass dessen Anteil am Modal Split deutlich erhöht werden kann.

6 Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote

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

Abb. 51: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Der Großteil der Bevölkerung des Kreises Heinsberg nutzt das Knotenpunktsystem. Im Alltagsradverkehr nimmt es aber im Vergleich zum (touristischen) Freizeitverkehr eine geringere Rolle ein, da bei der Kreisbevölkerung viele der Strecken auch ohne eine solche Beschilderung bekannt sind. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsangeboten kann es als etabliert angesehen werden. Auch der MultiBus wird gegenüber den meisten anderen Angeboten rege genutzt. Die Summe der aktuellen und zukünftig möglichen Nutzer (39%) für das bedarfsorientierte ÖV-Angebot stellt einen guten Wert dar, lässt aber noch ausreichend Spielraum, um das Angebot stärker zu bewerben: Insgesamt 29% der Kreisbevölkerung gaben nämlich an, dass ihnen dieses Angebot noch unbekannt sei. In der Befragung 2012 waren es noch 37%.

Zur Einführung weiterer Angebote im Kreis Heinsberg bilden diese Auswertungen eine gute Grundlage, da sich jeweils 26 bis 35% die Nutzung entsprechender Angebote zukünftig vorstellen können. Dieser Gruppe potenzieller Nutzer steht jedoch immer auch eine Gruppe gegenüber, die sich eine Nutzung solcher Angebote nicht vorstellen kann. Die Größe dieser Gruppen (potenzielle Nutzer und potenzielle Nicht-Nutzer) fällt jeweils vergleichbar groß aus. Die Nutzung von Carsharing können sich sogar mehr Bürgerinnen und Bürger vorstellen, als dass es Personen ausschließen. Hinzu kommen Befragte, die die genannten Angebote noch gar nicht kennen und somit auch potenzielle Nutzer darstellen. Die Ergebnisse sollten keinesfalls

dazu führen, dass ein Weiterverfolgen der angegebenen Mobilitätsangebote nicht sinnvoll ist. So geben z. B. 33 % der Befragten an, dass eine zukünftige Nutzung eines Carsharing-Autos denkbar ist. Auch wenn sich hiervon (erfahrungsgemäß) nur ein kleiner Teil als regelmäßige Nutzer dieser Mobilitätsangebote gewinnen lässt, können Angebote wie Carsharing, Mitfahrzentralen oder E-Ladesäulen die Mobilität im Kreis Heinsberg sinnvoll erweitern.

Zur Etablierung dieser Mobilitätsformen ist es wichtig zu wissen, aus welcher Altersklasse potenzielle Nutzer kommen. Diese Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle. So wird beispielsweise deutlich, dass sich die häufige Nutzung des Knotenpunktsystems in erster Linie auf junge und ältere Nutzer stützt. Personen zwischen 15 und 45 Jahren nutzen das Knotenpunktsystem zu einem Großteil maximal gelegentlich. Interessanterweise gaben die 18 bis 25-Jährigen am häufigsten eine gelegentliche Nutzung des MultiBus-Systems an. Insgesamt nutzen somit 10 % der erwachsenen Befragten das MultiBus-System mindestens gelegentlich. Anhand der weniger etablierten Mobilitätsangebote lassen sich kaum allgemeingültige Trends ablesen. Insgesamt gilt es, die genannten Angebote weiterhin in ihrer Bekanntheit zu stärken. Sobald ein Angebot auch nur etwas stärker genutzt wird, nimmt der Bekanntheitsgrad oftmals rapide zu. Ist ein solches Angebot dann für eine langfristige Nutzung attraktiv, wird es Einzug in den Mobilitätsalltag erhalten. Voraussetzung dafür ist, von Städten und Kreisen zu lernen, in denen die Angebote bereits stärker im Fokus stehen. So können Synergieeffekte entstehen und die Etablierung neuer Mobilitätsformen mit damit einhergehenden nachhaltigen Veränderungen sind auch im Kreis Heinsberg unter Berücksichtigung der Gegebenheiten eines ländlicheren Kreises Schritt für Schritt möglich.

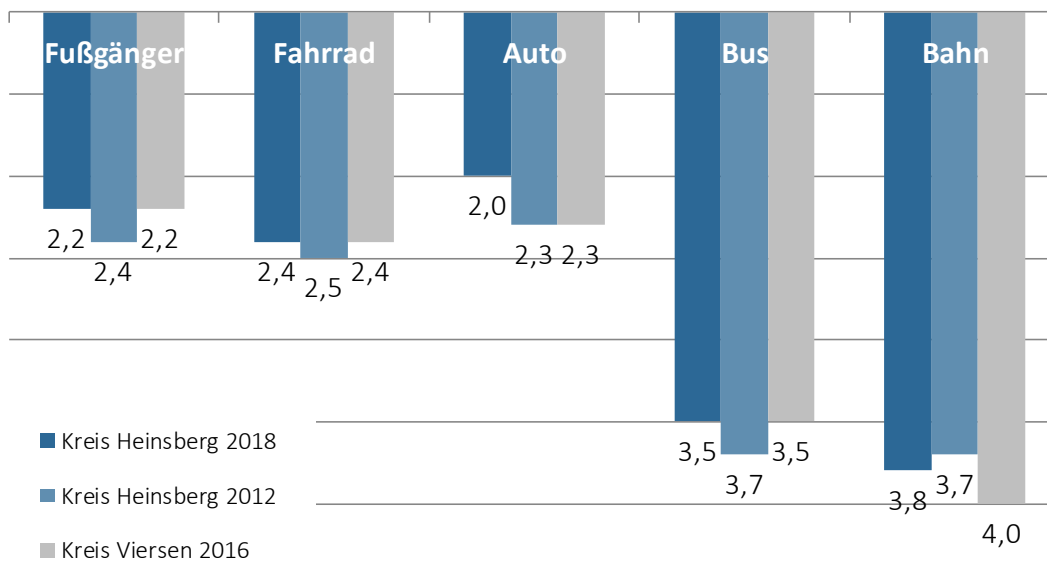
Tab. 46: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen

	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Knotenpunktsystem	(n=87)	(n=46)	(n=139)	(n=3379)	(n=498)	(n=288)
nutze ich häufig	14%	<1%	3%	6%	20%	14%
nutze ich gelegentlich	15%	26%	25%	27%	27%	30%
Nutzung künftig vorstellbar	36%	37%	25%	19%	21%	25%
kenne ich nicht	21%	35%	30%	30%	18%	16%
Nutzung kommt nicht in Frage	15%	2%	19%	18%	15%	14%
MultiBus	(n=76)	(n=45)	(n=151)	(n=331)	(n=471)	(n=281)
nutze ich häufig	3%	<1%	1%	<1%	<1%	1%
nutze ich gelegentlich	5%	7%	20%	8%	10%	8%
Nutzung künftig vorstellbar	36%	51%	26%	25%	28%	27%
kenne ich nicht	32%	20%	19%	32%	29%	29%
Nutzung kommt nicht in Frage	25%	22%	35%	35%	32%	36%
Fahrradbus	(n=81)	(n=46)	(n=147)	(n=327)	(n=490)	(n=270)
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%	1%	1%	4%	4%
Nutzung künftig vorstellbar	48%	50%	32%	29%	36%	33%
kenne ich nicht	31%	26%	32%	42%	27%	34%
Nutzung kommt nicht in Frage	21%	24%	35%	28%	33%	29%
Carsharing			(n=150)	(n=349)	(n=513)	(n=293)
nutze ich häufig			<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich			<1%	<1%	<1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar			39%	26%	31%	39%
kenne ich nicht			34%	40%	40%	46%
Nutzung kommt nicht in Frage			27%	32%	28%	14%
Mitfahrzentrale		(n=46)	(n=148)	(n=338)	(n=486)	(n=278)
nutze ich häufig		<1%	<1%	<1%	<1%	<1%
nutze ich gelegentlich		<1%	1%	1%	2%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar		46%	32%	23%	29%	33%
kenne ich nicht		33%	35%	37%	37%	54%
Nutzung kommt nicht in Frage		22%	32%	39%	31%	13%
E-Ladesäulen für Pkw			(n=145)	(n=347)	(n=504)	(n=271)
nutze ich häufig			<1%	1%	1%	<1%
nutze ich gelegentlich			<1%	<1%	<1%	<1%
Nutzung künftig vorstellbar			26%	29%	27%	29%
kenne ich nicht			35%	35%	35%	48%
Nutzung kommt nicht in Frage			39%	35%	36%	23%
E-Ladesäulen für Fahrräder	(n=73)	(n=44)	(n=143)	(n=338)	(n=502)	(n=289)
nutze ich häufig	<1%	<1%	<1%	<1%	1%	<1%
nutze ich gelegentlich	<1%	<1%	1%	1%	4%	4%
Nutzung künftig vorstellbar	36%	25%	23%	25%	28%	24%
kenne ich nicht	37%	46%	40%	35%	33%	40%
Nutzung kommt nicht in Frage	27%	30%	36%	39%	35%	32%

7 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung hatten die befragten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme in ihrer Stadt bzw. Gemeinde anhand einer Schulnotenskala zu bewerten.

Tab. 47: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Heinsberg



Die örtliche Fuß- und Fahrradsituation sowie die Situation im Autoverkehr werden von dem Großteil der befragten Bewohner im Kreis Heinsberg positiv bewertet und erhalten Durchschnittsnoten von 2,0 (Autoverkehr), 2,2 (Fußverkehr) und 2,4 (Radverkehr). Nur in Ausnahmefällen wurden hier die Noten „mangelhaft“ und „ungenügend“ vergeben. Insgesamt werden fast ausschließlich Noten im Spektrum von sehr gut bis ausreichend vergeben.

Bus und Bahn erhalten von allen Verkehrssystemen die schlechteste Bewertung. Vergleiche mit den Bewertungen aus dem Jahr 2012 sowie mit den Bewertungen im Kreis Viersen aus dem Jahr 2016 zeigen, dass sich die Bewertung des Busverkehrs verbessert hat und jetzt auf dem gleichen Niveau wie die Bewertung im Kreis Viersen ist. Der Bahnverkehr wird etwas schlechter als 2012 bewertet, fällt damit aber noch etwas besser als der Vergleichswert im Kreis Viersen aus.

Bei der Bewertung des Bus- und Bahnangebotes können knapp 30% der Befragten keine Angabe machen, so dass hier überdurchschnittlich hohe Anteile der „weiß nicht“-Antworten erzielt werden. Hier ist durch die geringe Nutzung oft nur wenig über die Qualität des Bus- und Bahnangebots bekannt.

Die Bewertungen des Fuß-, Rad-, Auto- und Busverkehrs weisen nur geringe Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden auf und weichen in einem Spektrum von maximal einer halben Note in positiver wie auch negativer Richtung vom Kreisdurchschnitt ab.

Die größte Spannweite existiert bei der Bewertung des Bahnverkehrs: Hier ist eine eindeutige Abhängigkeit von der Anbindung an den nächsten Bahnhof zu erkennen. So weisen Kommunen, die über mindestens einen Bahnhof oder Haltepunkt verfügen, bessere Durchschnittsnoten auf als Kommunen ohne direkten Anschluss an den Bahnverkehr. Die beste Bewertung erzielt hier die Stadt Übach-Palenberg (2,8). Diese verfügt über eine kompakte Siedlungsstruktur und einen zentral gelegenen und barrierefreien Bahnhof. Die schlechtesten Bewertungen erzielen die Kommunen Gangelt, Selfkant, Waldfeucht und Wassenberg, die keinen Bahnanschluss besitzen (5,0 bis 5,3). Dies ist vermutlich nicht nur mit der schlechten Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs zu erklären, sondern deutet auch darauf hin, dass die derzeitige Ausrichtung nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und die Anbindung an den nächsten Bahnhof mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Busverkehr, dem Fahrrad oder dem Auto (mittels Park-and-Ride) verbesserungswürdig erscheint.

An dieser Stelle ist erwähnenswert, dass sich die Bewertung des Bus- und Bahnangebots in der Stadt Heinsberg von der Befragung 2012 zur Befragung 2018 von 4,0 auf 3,6 verbessert hat. Hier kann von einem positiven Effekt der reaktivierten Heinsberger Bahn ausgegangen werden.

Tab. 48: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen

Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen (Personen ab 6 Jahre)	Fußgänger	Fahrrad	E-Bike/Pedelec	Pkw	Bus	Bahn
Erkelenz	2,1	2,1	2,3	2,1	3,5	3,3
Gangelt	2,3	2,2	2,5	1,7	3,8	5,0*
Geilenkirchen	2,3	2,5	2,8	1,9	3,6	3,2
Heinsberg	2,3	2,4	2,3	2,0	3,6	3,6
Hückelhoven	2,1	2,2	2,1	1,9	3,2	3,9
Selfkant	2,4	2,6	2,5	1,9	4,0	5,3*
Übach-Palenberg	2,2	2,7	2,6	1,9	3,1	2,8
Waldfeucht	2,2	2,6	2,5	1,7	4,0	5,2*
Wassenberg	2,2	2,3	2,3	1,9	3,5	5,2*
Wegberg	2,3	2,4	2,6	2,0	3,9	3,9
Durchschnitt Kreis Heinsberg	2,2	2,4	2,4	2,0	3,5	3,8

* = kein Bahnhof innerhalb der Kommune

Bewertung nach soziostrukturellen Merkmalen

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind weniger stark ausgeprägt. So weist die Bewertung des Autosystems kaum signifikante Abweichungen zwischen allen Altersklassen auf. Das öffentliche Verkehrssystem wird von Kindern besser bewertet als von allen anderen Altersgruppen. Jugendliche bis 18 Jahre bewerten den ÖPNV durchschnittlich mit 2,6; dagegen bewerten Erwachsene ihn bestenfalls mit 3,3. Dies könnte darauf hindeuten, dass die Schulbusverbindungen gut auf die Bedarfe abgestimmt sind. Darüber hinaus

sind die Aktionsräume von Kindern tendenziell kleiner und überschreiten selten Wege, die über die Schule, das Stadtzentrum oder das nächstgelegene Zentrum hinaus gehen. Funktionierte der ÖV auf diesen kurzen Wegen, erhält dieser auch eine dementsprechend bessere Note. Möglicherweise neigen Kinder zudem nicht zu sehr negativen Bewertungen.

Tab. 49: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen

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

* = Fallzahl zu gering

Des Weiteren fällt auf, dass Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung im Durchschnitt für fast alle Verkehrssysteme eine schlechtere Bewertung abgeben. Eine Ausnahme ist die Bewertung des ÖV, die leicht überdurchschnittlich ausfällt. Dies könnte möglicherweise darauf zurückzuführen sein, dass Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung verstärkt hierauf angewiesen sind und diese somit auch häufig nutzen. Dies überschneidet sich auch mit anderen Mobilitätserhebungen.

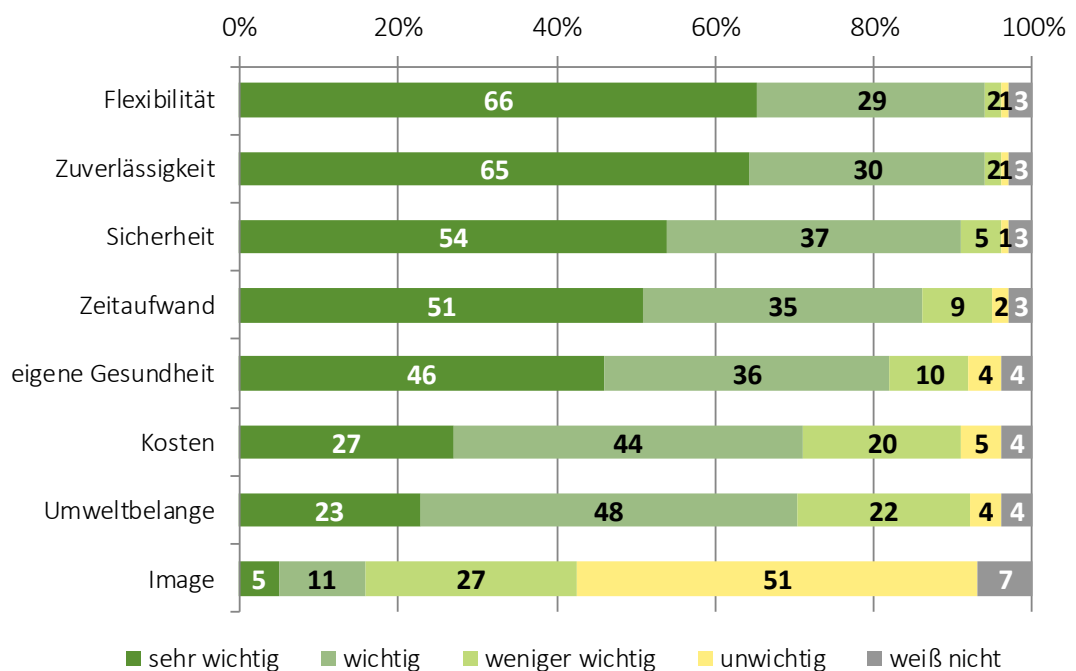
Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr wird zudem von der Nutzungsintensität beeinflusst. Menschen, die täglich den ÖV oder das Fahrrad nutzen, bewerten Bus und Bahn besser als Personen, die täglich das Auto und nie den ÖV nutzen. Inhaber von Zeitkarten bewerten das Bus- und Bahnangebot leicht überdurchschnittlich besser. Personen, die nie das Auto nutzen, bewerten den MIV auch schlechter als der Durchschnitt.

Faktoren der Verkehrsmittelwahl

In der Befragung im Jahr 2018 wurde eine Frage ergänzt, die die Faktoren der Verkehrsmittelwahl abfragt. Diese Fragestellung resultiert aus dem interdisziplinären Forschungskolleg ACCESS! der RWTH Aachen, in dem insbesondere die Fragestellung „Welche Mobilität werden wir uns zukünftig leisten?“ verfolgt wird. Hierbei ist der Kreis Heinsberg Kooperationspartner als ländlicher Raum neben der Metropole Ruhr als urbaner Raum ¹⁵.

In der Befragung wurde ermittelt, wie wichtig einzelne Faktoren für die Wahl des Verkehrsmittels sind. Sehr wichtig sind dabei Flexibilität (66 %) und Zuverlässigkeit (65 %). Das Image des Verkehrsmittels spielt keine große Rolle und ist für jeden zweiten Befragten unwichtig.

Abb. 52: Faktoren der Verkehrsmittelwahl



¹⁵ Weitere Informationen unter: <http://www.accessnrw.rwth-aachen.de/>

Bei der Betrachtung der soziostrukturellen Merkmale sind bezüglich der Wichtigkeit einzelner Faktoren Unterschiede erkennbar. Flexibilität und Zuverlässigkeit werden von fast allen als sehr wichtig bewertet. Unterdurchschnittlich bewertet wurden die Faktoren jedoch von Schülern, Rentnern und Haushalten ohne Auto. Der Zeitaufwand ist überdurchschnittlich ausschlaggebend für Menschen, die eine ÖV-Zeitkarte besitzen und die täglich mit dem ÖV und Auto fahren. Diese Ergebnisse können darauf hindeuten, dass diese Menschen größere Strecken zurücklegen als Menschen, die täglich das Fahrrad benutzen. Für diese ist der Zeitaufwand weniger wichtig.

Die Bewertung der Umweltbelange ist bei den Auszubildenden am unterdurchschnittlichsten, wohingegen Radfahrende diesem Faktor eine überdurchschnittliche Wichtigkeit zuschreiben. Das Image bei der Verkehrsmittelwahl ist für Menschen ohne Auto wichtig und könnte somit auch auf mögliche Gründe hinweisen, weswegen auf ein Auto verzichtet wird.

Tab. 50: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen

Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach soziostrukturellen Merkmalen (Personen ab 6 Jahre) (Anteil von „(sehr) wichtig“ in %)	Flexibilität	Zuverlässigkeit	Sicherheit	Zeitaufwand
Altersgruppen				
6 bis unter 18 Jahre	82 %	85 %	83 %	82 %
18 bis unter 30 Jahre	98 %	99 %	89 %	94 %
30 bis unter 40 Jahre	98 %	98 %	93 %	97 %
40 bis unter 50 Jahre	99 %	98 %	93 %	95 %
50 bis unter 60 Jahre	97 %	98 %	93 %	92 %
60 bis unter 65 Jahre	95 %	95 %	94 %	82 %
65 bis unter 75 Jahre	95 %	95 %	94 %	71 %
75 Jahre und älter	88 %	86 %	84 %	57 %
Erwerbssituation				
erwerbstätig	98 %	98 %	93 %	95 %
Hausfrau/-mann	97 %	96 %	96 %	86 %
Rentner/in	91 %	90 %	89 %	66 %
Auszubildende/r	94 %	99 %	79 %	85 %
Studierende/r	96 %	98 %	88 %	96 %
Schüler/in	89 %	91 %	88 %	88 %
Mobilitätseinschränkung				
nicht mobilitätseingeschränkt	95 %	95 %	91 %	87 %
mobilitätseingeschränkt	91 %	95 %	90 %	78 %
Autobesitz				
Haushalte ohne Auto	86 %	84 %	71 %	75 %
Haushalte mit Auto/s	95 %	96 %	92 %	87 %
ÖV-Zeitkarten-Besitz				
ohne ÖV-Zeitkarte	95 %	95 %	91 %	85 %
mit ÖV-Zeitkarte	92 %	95 %	89 %	93 %
tägliche Verkehrsmittelnutzung				
tägliche Autonutzung	97 %	97 %	93 %	92 %
tägliche ÖV-Nutzung	89 %	93 %	91 %	93 %
tägliche Fahrradnutzung	91 %	95 %	91 %	81 %
Verkehrsmittelnutzung „nie“				
keine Autonutzung	85 %	89 %	78 %	78 %
keine ÖV-Nutzung	94 %	92 %	90 %	83 %
keine Fahrradnutzung	93 %	92 %	88 %	79 %
Durchschnitt Kreis Heinsberg	95 %	95 %	91 %	86 %

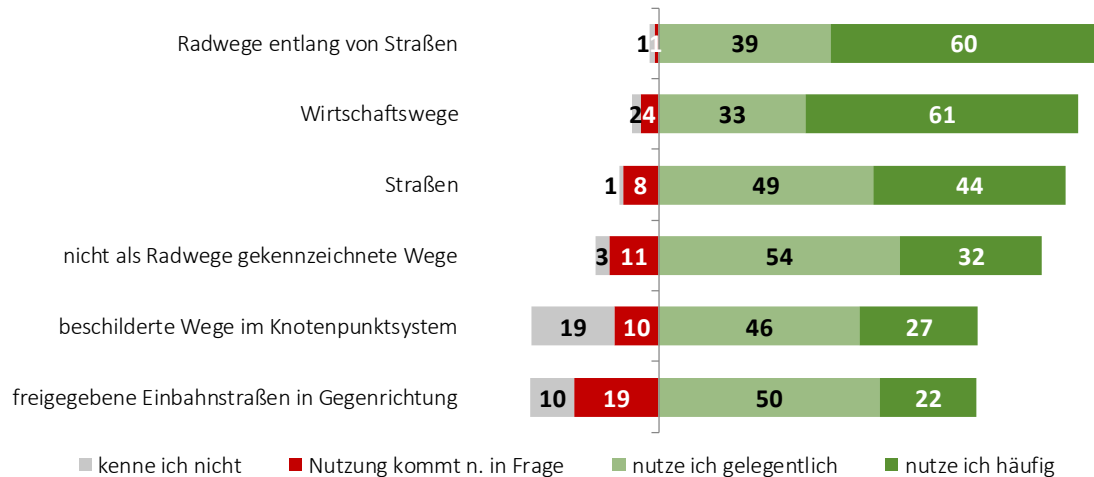
Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach soziostrukturellen Merkmalen (Personen ab 6 Jahre) (Anteil von „(sehr) wichtig“ in %)	eigene Gesundheit	Kosten	Umwelt- belange	Image
Altersgruppen				
6 bis unter 18 Jahre	66%	60%	73%	25%
18 bis unter 30 Jahre	77%	81%	54%	17%
30 bis unter 40 Jahre	79%	74%	63%	15%
40 bis unter 50 Jahre	87%	70%	75%	12%
50 bis unter 60 Jahre	85%	79%	78%	13%
60 bis unter 65 Jahre	75%	66%	74%	9%
65 bis unter 75 Jahre	92%	73%	83%	15%
75 Jahre und älter	86%	51%	63%	13%
Erwerbssituation				
erwerbstätig	82%	73%	71%	14%
Hausfrau/-mann	93%	78%	79%	14%
Rentner/in	86%	64%	73%	15%
Auszubildende/r	73%	77%	58%	15%
Studierende/r	67%	81%	65%	8%
Schüler/in	72%	71%	67%	23%
Mobilitätseinschränkung				
nicht mobilitätseingeschränkt	80%	71%	71%	15%
mobilitätseingeschränkt	87%	67%	65%	21%
Autobesitz				
Haushalte ohne Auto	83%	57%	52%	33%
Haushalte mit Auto/s	81%	72%	71%	14%
ÖV-Zeitkarten-Besitz				
ohne ÖV-Zeitkarte	82%	71%	70%	14%
mit ÖV-Zeitkarte	79%	73%	69%	21%
tägliche Verkehrsmittelnutzung				
tägliche Autonutzung	80%	72%	68%	13%
tägliche ÖV-Nutzung	82%	71%	72%	24%
tägliche Fahrradnutzung	79%	72%	81%	17%
Verkehrsmittelnutzung „nie“				
keine Autonutzung	68%	64%	62%	30%
keine ÖV-Nutzung	79%	70%	70%	17%
keine Fahrradnutzung	81%	69%	62%	19%
Durchschnitt Kreis Heinsberg	82 %	71 %	71 %	16 %

Nutzung von Verkehrswegen bei Fahrten mit dem Fahrrad

In der Befragung wurde eine spezielle Frage hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur gestellt. Hierbei sollten die Befragten angeben, welche Verkehrswege sie bei Fahrten mit dem Fahrrad nutzen bzw. ob diese zur Nutzung nicht in Frage kommen oder unbekannt sind. Im Wesentlichen sind nur geringe Unterschiede zwischen den einzelnen Kommunen feststellbar und die abgefragten Verkehrswege werden rege genutzt. Erfreulich ist auch, dass der Anteil der Personen, die eine Nutzung ausschließen, insgesamt gering ausfällt und vermehrt nur solche

Straßen ausgeschlossen werden, die über keine adäquate Infrastruktur verfügen. Hinsichtlich des Marketings für das Knotenpunktsystem besteht noch Verbesserungspotenzial (vgl. Kap. 6).

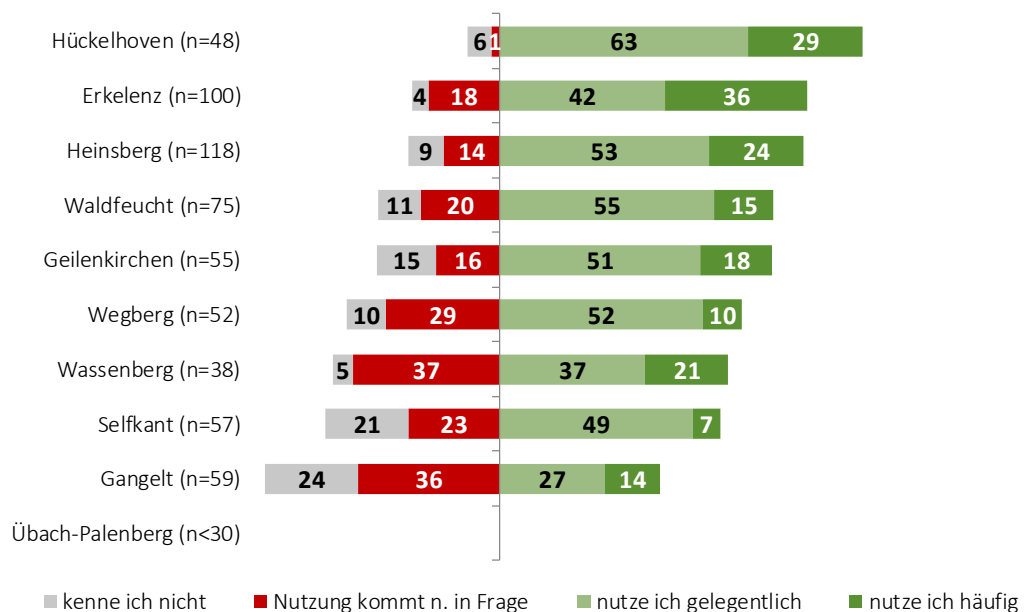
Abb. 53: Verkehrswegenutzung bei Fahrten mit dem Fahrrad



Hinweis: In die Auswertung wurden nur Personen einbezogen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen.

Losgelöst davon sind die Einschätzungen zur Nutzung von Einbahnstraßen, die in die Gegenrichtung freigegeben sind, da diese Ausweisung zwischen den Kommunen unterschiedlich gehandhabt wird. So werden in Gangelt, Selfkant, Waldfeucht und Wassenberg, in denen das Straßenverkehrsamt des Kreises Heinsberg die zuständige Ordnungsbehörde ist, keine Einbahnstraßen zur Nutzung in Gegenrichtung freigegeben. Dahingegen sind in den Städten Erkelenz und Heinsberg viele Einbahnstraßen per Beschilderung in Gegenrichtung freigegeben.

Abb. 54: Nutzung von freigegebenen Einbahnstraßen in Gegenrichtung



Hinweis: In die Auswertung wurden nur Personen einbezogen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen.

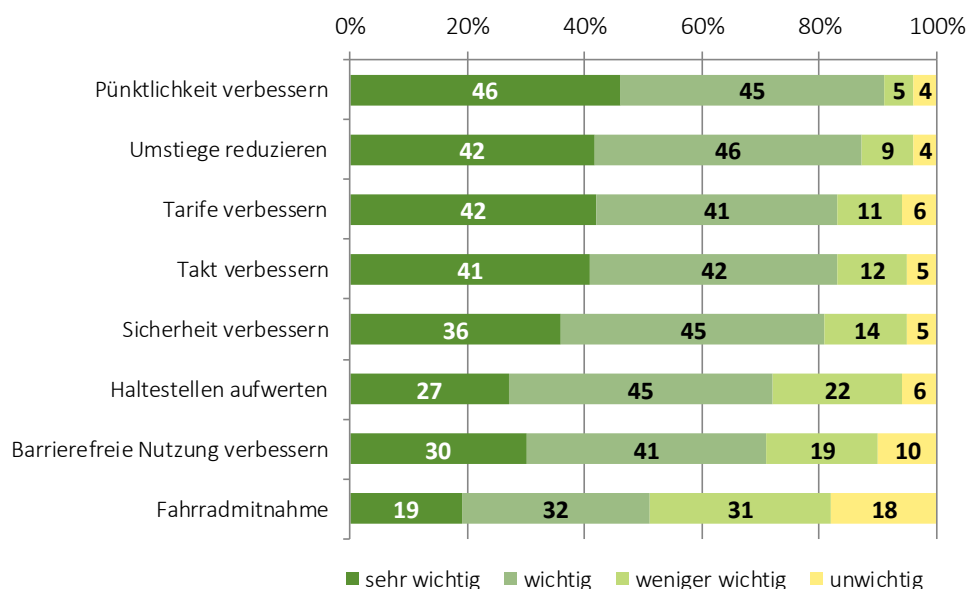
Diese Situation spiegelt sich auch in weiten Teilen in den Angaben der Befragten wider. So geben Einwohner von Wassenberg (37%), Gangelt (36%) und Selfkant (23%) neben den Einwohnern Wegbergs (29%) vermehrt an, dass für sie eine Nutzung von freigegebenen Einbahnstraßen nicht in Frage kommt. Dies ist unter anderem auf Aspekte der Verkehrssicherheit als auch auf die Nichtbekanntheit zurückzuführen. Die Gesamtnutzung ist in Hückelhoven am größten (92%). Häufige Nutzer finden sich dagegen am meisten in Erkelenz (36%). Auch in Heinsberg kennen und nutzen diese Regelung über drei Viertel der Radfahrer. Auffällig ist jedoch, dass trotz der insgesamt geringen Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung die gelegentliche Nutzung von Bewohnern Selfkants vergleichsweise hoch ist (49%). Die unterschiedliche Handhabung der Regelung ist somit zwar erkennbar, weist aber kein durchweg einheitliches Bild zwischen den Kommunen auf.

Verbesserungsvorschläge für den Bus- und Bahnverkehr

Zur Verbesserung des Bus- und Bahnangebots im Kreis Heinsberg konnten die Befragten die Wichtigkeit verschiedener Verbesserungsvorschläge bewerten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben können. Hierunter sind zu über 90% Personen, die Bus und Bahn nie oder nur selten nutzen. Dies spricht dafür, dass bei diesen Personen keine intensive Auseinandersetzung mit dem Bus- und Bahnangebot stattgefunden hat, sondern die Nichtnutzung von Bus und Bahn auch andere (subjektive) Gründe haben kann.

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

Abb. 55: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn



Vorschläge für die Verkehrsplanung

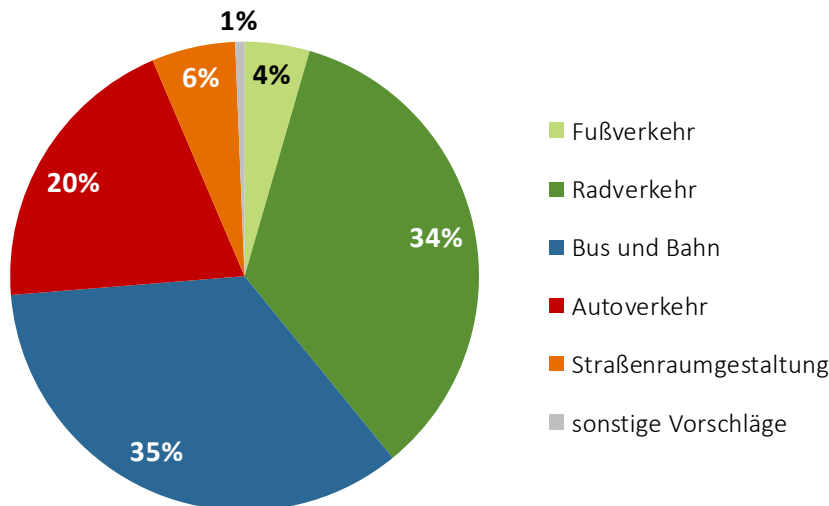
Rund jede bzw. jeder Fünfte nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren.

Tab. 51: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung)

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (Mehrfachantworten – in % der Fälle)	Kreis Heinsberg 2018 (n=524)
Maßnahmen im Fußverkehr	7 %
- Erneuerung von Bürgersteigen	3 %
- Verkehrssicherheit für Fußgänger verbessern	2 %
- sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	2 %
Maßnahmen im Radverkehr	54 %
- Verbesserung bestehender Radwege	22 %
- Bau von weiteren Radwegen	16 %
- Verbesserung der Verkehrssicherheit	7 %
- sonstige Maßnahmen im Radverkehr	9 %
Maßnahmen im ÖPNV	54 %
- fehlende (Direkt-)Verbindungen	10 %
- unzureichendes ÖPNV-Angebot verbessern	10 %
- engere Betriebsfolge/höhere Taktung	8 %
- bessere Taktung zwischen den Linien	5 %
- Preise/Tarife zu hoch	5 %
- längere Betriebszeiten	4 %
- Verbesserung der Barrierefreiheit	3 %
- sonstige Maßnahmen im ÖPNV	9 %
Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	17 %
- Erneuerung von Straßen	3 %
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen	3 %
- mehr Geschwindigkeitskontrollen	2 %
- sonstige Maßnahmen im fließenden Verkehr	9 %
Maßnahmen im MIV (ruhender Verkehr)	14 %
- zu wenig Parkplätze	4 %
- häufigere/bessere Kontrollen	2 %
- sonstige Maßnahmen im ruhenden Verkehr	8 %
Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	9 %
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	2 %
- Tempo 30-Zonen	2 %
- Schulwegsicherheit/Verkehrsberuhigung vor Schulen	2 %
- sonstige Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	3 %
sonstige Maßnahmen im Verkehrsbereich	1 %
durchschnittl. Anzahl genannter Maßnahmen	1,6
Anteil Personen ohne Antworten	84 %

Insgesamt wurden im repräsentativen Teil der Befragung 841 Vorschläge unterbreitet. Im Schnitt hat jede Person, die sich zu dieser Fragestellung geäußert hat, 1,6 Maßnahmenvorschläge angeführt.

Abb. 56: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel



4 % der geäußerten Verbesserungsvorschläge betreffen den Fußverkehr. Als verbesserungswürdig werden hierbei insbesondere der Zustand der Bürgersteige und die Verkehrssicherheit eingeschätzt.

34 % der Vorschläge sind auf die Verbesserungen im Radverkehr gerichtet. Diese beziehen sich am häufigsten auf die Verbesserung des bestehenden Radwegenetzes, aber auch auf den Bau zusätzlicher Radwege. Zudem wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gewünscht.

35 % der genannten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf Bus und Bahn. Um das öffentliche Verkehrsangebot zu verbessern, sehen die Teilnehmer insbesondere die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen, die Verbesserung unzureichender ÖPNV-Angebote, die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit sowie bessere Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien als sinnvoll an. Darüber hinaus sind u. a. Wünsche zur Senkung des Tarifs, zur Ausweitung der Betriebszeiten sowie zum Ausbau der Barrierefreiheit genannt.

Jede fünfte Anregung bezieht sich auf den Autoverkehr. Das am häufigsten genannte Thema ist hierbei die Einrichtung zusätzlicher (kostenloser) Parkplätze. Aber auch die Erneuerung von Straßen, Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sowie die verstärkte Kontrolle sowohl von Geschwindigkeiten als auch des Parkraums wurden genannt. Darüber hinaus verteilen sich weitere Anregungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Handlungsfelder des Autoverkehrs.

8 Potenzialermittlungen

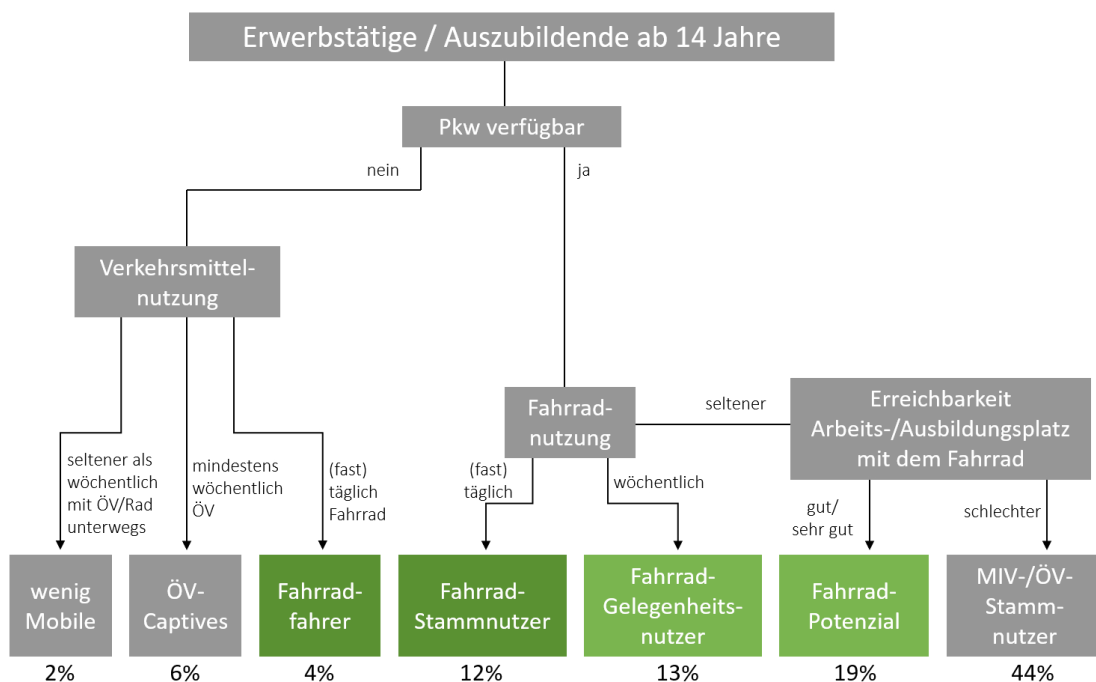
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege im Kreis Heinsberg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf neue Mobilitätsformen (wie ein Carsharing-Angebot) verlagert werden können.

8.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr

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

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

Abb. 57: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Heinsberg



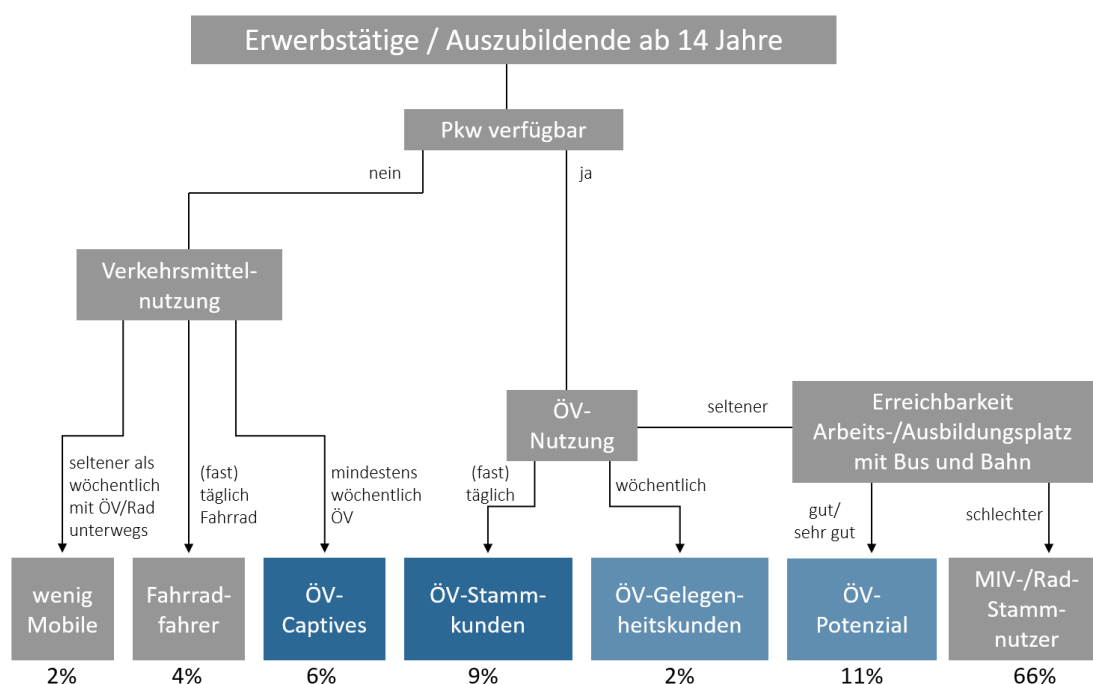
Im Vergleich zu anderen Kreisen ist der Anteil der Fahrradnutzer noch vergleichsweise gering. So gehören 12% der Kreisbevölkerung zu den Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos nutzen. Weitere 13% nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits-/Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Hier bestehen bei insgesamt 19% der Kreisbevölkerung

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

8.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn

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

Abb. 58: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Heinsberg



6% der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus dem Kreis Heinsberg gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 9% im erwarteten Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 2% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen.

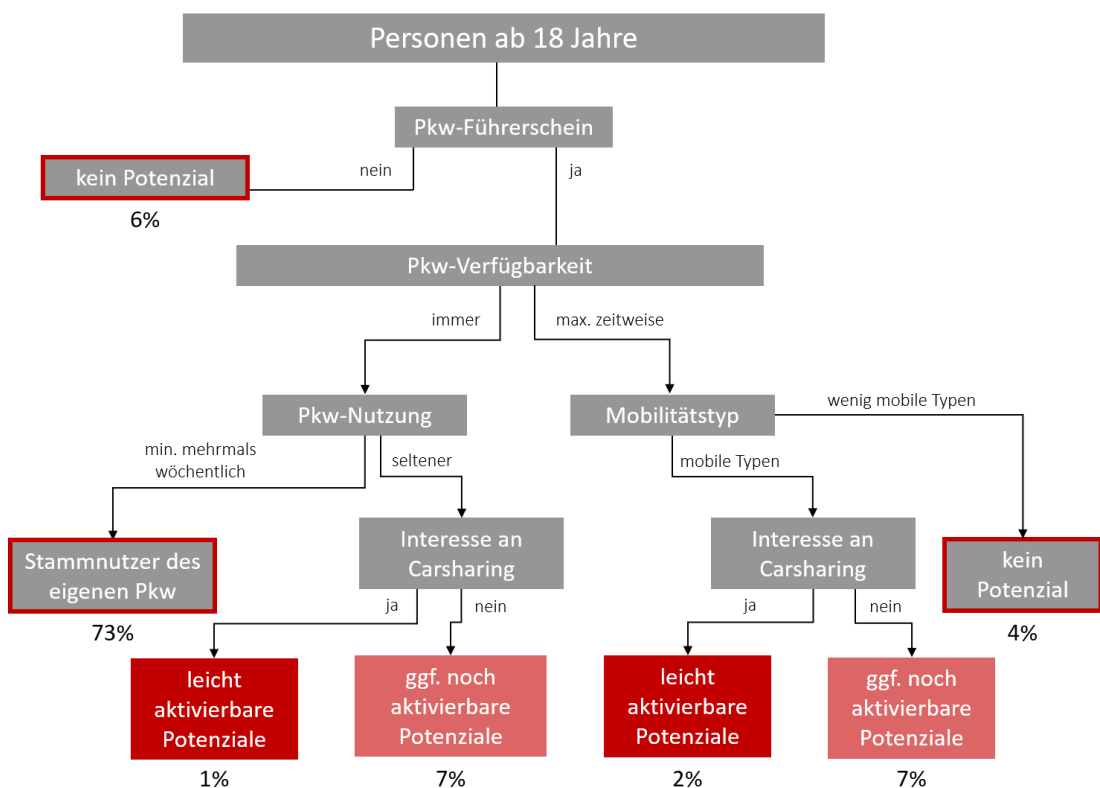
Mit insgesamt 11% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem durchschnittlichen Niveau. 11% der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein Teil dieses

Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

8.3 Potenziale für ein Carsharing-Angebot

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

Abb. 59: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Heinsberg



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

Über diese Auswertung können 3 % der Kreisbevölkerung als Potenzial für ein Carsharing-Angebot identifiziert werden, die sowohl von ihrem Mobilitätsverhalten für eine regelmäßige Nutzung von Carsharing-Angeboten geeignet sind und gleichzeitig auch Interesse an der Nutzung von Carsharing bekunden. Dies entspricht rund 6.200 Einwohnern des Kreises.

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

9 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung

Aus den Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung lassen sich verschiedene Handlungsansätze für die Verkehrsplanung ableiten, damit zum einen die Verkehrsplanung näher am tatsächlichen Bedarf und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger gestaltet werden kann. Zum anderen kann durch die nachfolgend dargestellten Handlungsansätze auch ein weiterer Schritt zu einer umweltverträglichen, nachhaltigen und sicheren Mobilität im Kreis Heinsberg geleistet werden.

Radverkehr

Die Handlungsansätze im Radverkehr beziehen sich sowohl auf Wege innerhalb der kreisangehörigen Städte und Gemeinden (Binnenverkehr) als auch auf Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeinden hinausführen. Im Nahbereich können noch weitere Potenziale für den Radverkehr ausgeschöpft werden, indem insbesondere kurze Wege bis zu einer Entfernung von 10 km vom MIV auf das Fahrrad verlagert werden. Im Erhebungszeitraum wurden bspw. 37% der Wege im Freizeitverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt, die in Teilen auf das gute Wetter zurückgeführt werden können. Dennoch zeigt dieser Wert aber auch die allgemeine Bereitschaft der Fahrradnutzung. Dieses Potenzial gilt es zu mobilisieren, um den Radverkehr im Alltagsverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehre) zu etablieren. Durch das Aufkommen von E-Fahrrädern ist es deutlich einfacher, auch längere Wege mit einem Fahrrad zu unternehmen. Gegenwärtig besitzen 20% der Haushalte im Kreis Heinsberg mindestens ein E-Bike oder Pedelec. Es ist davon auszugehen, dass dieser Wert in den nächsten Jahren noch weiter steigen wird. Hier sollte die Zielsetzung verfolgt werden, diesen Trend stärker als bisher für den Alltagsverkehr zu nutzen. Von besonderer Bedeutung wird dabei sein, kreisweit die nötige Infrastruktur zu schaffen, da auch die Bewertung der Erreichbarkeit von E-Bike-Nutzern trotz des höheren Komforts nicht besser ausfällt. Dies zeigt sich unter anderem in der Forderung der Befragten nach einer Verbesserung sowie dem Ausbau von Radwegen. Dies schließt zwingend sichere Abstellanlagen, aber auch das Anlegen sicherer Führungsformen zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden, ein. Ein kreisweites Radwegekonzept oder kommunale Nahmobilitätskonzepte könnten hier Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen. Hier sollten mögliche Trassen entlang aufkommensstarker Wegebeziehungen überprüft werden, um eine geeignete Radinfrastruktur zu schaffen. Maßgebliches Ziel sollte es sein, dass der Radverkehr auf diesen potenziellen Verbindungen nicht dem Autoverkehr untergeordnet wird. Diese Verbindungen können eine deutlich höhere Attraktivität für die Nutzung des Fahrrades und insbesondere des Pedelecs auf interkommunalen Wegebeziehungen erreichen, an denen es teilweise auch eines entsprechenden ÖV-Angebots mangelt. Des Weiteren könnten kooperative Ansätze mit Unternehmen der Region zur weiteren Verbreitung von E-Bikes verfolgt werden. Ein solcher Ansatz des Jobrad-Leasings wurde kürzlich in der Kreisverwaltung Heinsberg etabliert und könnte einen Vorbildcharakter ausüben. Hierzu sind aber auch sichere Abstellanlagen und Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz sinnvolle Maßnahmen, welche die Etablierung des

Pedelecs im Alltagsverkehr fördern. Aus Sicht des Kreises sollte dieses Thema auch offensiv beworben und kommuniziert werden. Hierzu kommen bspw. Testwochen oder Wettbewerbe (Kreis-/Stadtradeln) infrage, die eine Motivation schaffen, sich mit der Thematik auseinander zu setzen. Möglicherweise können dazu auch Unternehmen aus den angrenzenden Zentren einbezogen werden, um die bestehenden Verflechtungen zu stärken. Langfristig sollte es im Kreis Heinsberg problemlos und sicher möglich sein, mittlere Distanzen von bis zu 20 km umweltfreundlich mit einem Fahrrad, einem Pedelec oder E-Bike zurückzulegen.

Bus und Bahn

Auch im Bus- und Bahnverkehr bestehen noch weitere Potenziale. Die zentrale Herausforderung des ÖPNV in ländlichen Räumen ist die Bündelung einer ausreichenden Verkehrsnachfrage auf linienhaften Verbindungen, um das Bus- und Bahnangebot mit einer hinreichenden Wirtschaftlichkeit zu betreiben. Ein solches Defizit wird durch die zumeist geringen Zufriedenheitswerte in der Befragung deutlich. Auch in der Nutzung des ÖPNV zeigen sich starke Unterschiede zwischen „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmenden, die bevorzugt den Pkw nutzen und solchen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (insb. Schüler). Die schlechte Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist ein Indikator für Handlungsbedarfe. Vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplatzzorten, die innerhalb des Wohnorts liegen, wird kritisiert. Dies deutet möglicherweise auf disperse Verbindungen hin, die häufig nicht durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt sind bzw. teilweise nur über Umwege erreichbar sind. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2012 flossen in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2016 ein. Hierbei bleiben die Effekte noch abzuwarten. Ebenfalls abzuwarten bleibt eine mögliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens einiger Kreisbewohner durch die Angebotsverbesserung des RE4 im RRR-Vorlaufbetrieb ab Ende 2020. Insbesondere die bessere Verknüpfung der Heinsberger Bahn mit dem RE4 nach Mönchengladbach kann für Verlagerungen zu Gunsten des ÖPNV sorgen. Heute führen 19 % der kreisgrenzenüberschreitenden Wege nach Mönchengladbach. Der Arbeits- oder Ausbildungsort von 19 % der Bürgerinnen und Bürger aus Orten mit direkter Anbindung an die Heinsberger Bahn liegt auf der Strecke Richtung Mönchengladbach bzw. Düsseldorf. Das Reiszeitverhältnis zwischen dem Pkw und dem ÖV ist aktuell unzureichend, wird aber durch die Angebotserweiterung und eine Taktanpassung deutlich verbessert. Daher gilt es im Zuge der Veränderungen im ÖV-Angebot die zukünftig bessere Verknüpfung durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen entsprechend zu bewerben.

Neben der Angebotsverbesserung auf den bestehenden ÖPNV-Verbindungen zeigen die Auswertungen zum Wegeaufkommen zwischen den Kommunen größere Verflechtungen zwischen Kommunen im Kreis Heinsberg und im Kreis Düren; vor allem Linnich und Jülich. Die Verlängerung der Linie RB21 (Düren–Linnich) ist im Zielkonzept SPNV des NVR bis nach Hückelhoven-Baal als geplante Trasse eingezeichnet. Dieses Vorhaben weist im Kontext der Wegeverflechtungen deutliche Fahrgastpotenziale auf und sollte daher weiterverfolgt werden.

Insgesamt sollten die Qualitäten des ÖPNV-Systems stärker beworben und Anreize zur Nutzung geschaffen werden. Dies kann neben den zuvor dargestellten Verbesserungsmaßnahmen ergänzend über weiche, kommunikative Maßnahmen erfolgen. So sollte es für gute ÖPNV-Angebote gezielte Marketingaktionen geben, die ggf. mit Testtickets oder Testabos kombiniert werden können. Dabei können sich die Marketingaktionen über den ÖPNV hinaus auch auf gesamtheitliche, multimodale Angebote beziehen und mit anderen Mobilitätsangeboten kombiniert werden.

Organisatorische Handlungsansätze

Durch organisatorische Handlungsansätze bzw. der Schaffung neuer Mobilitätsangebote können weitere Verlagerungen zugunsten einer umweltverträglichen Mobilität erreicht werden. So kann durch die Organisation von Mitfahrgelegenheiten der Pkw-Besetzungsgrad erhöht werden und somit das Kfz-Aufkommen reduziert werden. Der Kreis Heinsberg ist bereits über das Pendlerportal aktiv¹⁶, sodass sich eine Ausweitung des Marketings empfiehlt. Hier bietet insbesondere der Weg zum und vom Arbeitsplatz noch Potenziale, da dieser in der Regel alleine zurückgelegt wird (Mitfahreranteil derzeit rund 2 %). Durch die Organisation von Mitfahrgelegenheiten werden entsprechende Voraussetzungen geschaffen, dass Personen mit ähnlichem Wohnort ihre Fahrten bündeln können. Hier sollten insbesondere Unternehmen involviert werden, da in solchen Fällen in der Regel der Arbeitsort identisch ist.

Weitere Potenziale zu einer verträglicheren Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs liegen in der Begleitmobilität von Schülern: Unabhängig der Lage des Schulstandortes konnte ein hoher Anteil an Kindern ermittelt werden, die zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt werden. Dies führt häufig zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit an Schulen und hat zur Folge, dass immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Hier sollte durch informative und organisatorische Maßnahmen in der Schule darauf hingewirkt werden, dass die Pkw-orientierte Begleitmobilität für den Schulweg reduziert wird. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen wird insbesondere dann optimiert, wenn sie durch ordnungsrechtliche, restriktive Maßnahmen ergänzt werden. Hierzu zählt bspw. die Einrichtung von Halteverboten an Schulen.

¹⁶ www.pendlerportal.de

10 Zusammenfassendes Fazit

Mit der Mobilitätserhebung ist eine umfassende und repräsentative Datengrundlage über das Mobilitätsgeschehen im Kreis Heinsberg generiert worden, wodurch viele Daten zu vielen verkehrsplanerischen Fragestellungen zur Verfügung stehen und ein Abgleich mit den Daten aus 2012 im Zeitverlauf möglich wurde. Die Mobilität im Kreisgebiet wird weiterhin stark vom Auto geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem hohen Niveau. Insbesondere die bereits vergleichsweise verbreitete Ausstattung (20 % aller Haushalte) mit E-Bikes bzw. Pedelecs ist hier hervorzuheben. Verglichen mit raumstrukturell vergleichbaren Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis Heinsberg einen durchschnittlichen Stellenwert, der jedoch noch Steigerungspotenziale aufweist, da ein kleiner Rückgang zu 2012 festgestellt wurde. Eine wesentliche Bedeutung kommen Bus und Bahn vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen, insbesondere im Berufsverkehr, können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden. Es zeigt sich eine Verlagerung einiger Wege zugunsten des Fahrrads.

Durch den hohen Anteil an Wegen unter 5 km, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich im Binnenverkehr noch Potenziale zur Nahmobilitätsförderung, so dass weitere Wege auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden können. Gegenwärtig beginnt die Pkw-Dominanz bereits ab einer Entfernung von 2 km, so dass bereits mehr als jeder zweite Weg als Pkw-Fahrer zurückgelegt wird. Unter Hinzunahme des Mitfahreranteils wird diese Schwelle sogar auf noch kürzeren Wegen überschritten, obwohl insbesondere auf diesen Entfernungen die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Auto und Fahrrad vergleichsweise gering sind. Auch für Arbeits- und Ausbildungswege konnten noch weitere Potenziale sowohl für den Radverkehr als auch für Bus und Bahn ermittelt werden.

Für die Ergänzung der konventionellen Verkehrssysteme durch neue Mobilitätsangebote, wie etwa Carsharing, bestehen im Kreis Heinsberg bislang eher geringe Potenziale. Vielmehr sollten die ermittelten Nutzerpotenziale bei Erwerbstätigen und Auszubildenden im Radverkehr (19 %) sowie für Bus und Bahn (11 %) eine Motivationsgrundlage für eine weitergehende systematische Förderung und Anreizschaffung bilden. Genauso scheinen noch Potenziale und Notwendigkeiten für eine Förderung altersgruppengerechter Angebote (beispielsweise zur Erhöhung des ÖV-Zeitkartenbesitzes bei Senioren) vorhanden zu sein.

Quellenverzeichnis

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

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

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

Empirische Untersuchungen in Kreisen zum Mobilitätsverhalten:

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

Kreis Borken (2015): Mobilitätsuntersuchung 2015; Abschlussbericht Dez.2015;
Bearbeiter Planersocietät.

Kreis Viersen (2016): Mobilitätsuntersuchung 2016; Abschlussbericht Feb. 2017;
Bearbeiter: Planersocietät.

Internetquellen:

www.agfs-nrw.de

www.regionalstatistik.de/genesis/online

www.it.nrw.de

www.mobil-hs.de

www.mobilitaet-in-deutschland.de

www.wetteronline.de

Fotonachweis:

Fotos auf der Titelseite: Kreis Heinsberg

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Heinsberg	IV
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege.....	VI
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht	VI
Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	VII
Abb. 5: Bewertung der Verkehrssysteme	VIII
Abb. 6: Internetportal zur Befragung	4
Abb. 7: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	7
Abb. 8: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)	7
Abb. 9: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße	13
Abb. 10: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus.....	15
Abb. 11: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	18
Abb. 12: Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten.....	19
Abb. 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich.....	22
Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich.....	24
Abb. 15: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	25
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort des Arbeitsplatzes	33
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung	34
Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach dem Ort der Schule	35
Abb. 19: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln.....	36
Abb. 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln.....	36
Abb. 21: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in Abhängigkeit der Erreichbarkeitsbewertung.	38
Abb. 22: Wegezwecke an einem Werktag in der Kernwoche	39
Abb. 23: Wegezwecke werktags.....	41
Abb. 24: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln	42
Abb. 25: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen im Kreis Heinsberg.....	43
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl bezogen auf Wegeaufkommen im Kreis Heinsberg im Zeitverlauf	43
Abb. 27: Modal Split-Anteil des Fußverkehrs nach Städten und Gemeinden im Kreis Heinsberg	45
Abb. 28: Modal Split-Anteils des Radverkehrs nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg	46
Abb. 29: Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg.....	47
Abb. 30: Modal Split-Anteil des ÖPNV ohne Schülerverkehr nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg.....	48
Abb. 31: Modal Split-Anteil des MIV nach Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg	48
Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	50
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	51

Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	52
Abb. 35: Modal Split von Schülern auf Schulwegen	52
Abb. 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	53
Abb. 37: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	54
Abb. 38: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	55
Abb. 39: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge	57
Abb. 40: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h).....	59
Abb. 41: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	61
Abb. 42: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	62
Abb. 43: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	63
Abb. 44: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung.....	64
Abb. 45: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen.....	64
Abb. 46: Modal Split im Binnenverkehr nach Kommunen im Kreis	65
Abb. 47: Modal Split auf ausgewählten Relationen	65
Abb. 48: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen der Kommunen im Kreis Heinsberg	66
Abb. 49: Aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen des Kreises Heinsberg.....	67
Abb. 50: Nutzung der Heinsberger Bahn	72
Abb. 51: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten	75
Abb. 52: Faktoren der Verkehrsmittelwahl	81
Abb. 53: Verkehrswegenutzung bei Fahrten mit dem Fahrrad	85
Abb. 54: Nutzung von freigegebenen Einbahnstraßen in Gegenrichtung	85
Abb. 55: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn	86
Abb. 56: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel	88
Abb. 57: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Heinsberg.....	89
Abb. 58: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Heinsberg.....	90
Abb. 59: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Heinsberg.....	91

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Mobilitätseckdaten im Kreis Heinsberg	IV
Tab. 2: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	2
Tab. 3: Befragungsinhalte	5
Tab. 4: Eckdaten der Erhebung	5
Tab. 5: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden	6
Tab. 6: Kenndaten des Kreises Heinsberg und der kreisangehörigen Kommunen	9
Tab. 7: Erwerbsstatus der befragten Personen	10
Tab. 8: Haushaltsstruktur	11
Tab. 9: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	12
Tab. 10: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	12
Tab. 11: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen	13
Tab. 12: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	14
Tab. 13: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich	14
Tab. 14: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern	16
Tab. 15: Verfügbarkeit über ein Auto	18
Tab. 16: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	19
Tab. 17: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten	20
Tab. 18: Mobilitätsvoraussetzungen	21
Tab. 19: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	21
Tab. 20: Typen der Verkehrsmittelnutzung	26
Tab. 21: Genutzte ÖPNV-Angebote bzw. -linien im Kreis Heinsberg	27
Tab. 22: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern	29
Tab. 23: Arbeitsplatz und Ausbildungsort	31
Tab. 24: Räumliche Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes	32
Tab. 25: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	32
Tab. 26: Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von der Wohnung (insgesamt)	33
Tab. 27: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits-/Ausbildungsplatzes	37
Tab. 28: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen	39
Tab. 29: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	41
Tab. 30: Modal Split in den Kommunen des Kreises Heinsberg im Zeitvergleich (2012–2018) ...	44
Tab. 31: Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof/zur Bushaltestelle	49
Tab. 32: Entfernung der zurückgelegten Wege	54
Tab. 33: Dauer der zurückgelegten Wege	58
Tab. 34: Begleitung auf dem Weg	60

Tab. 35: Struktur der Verkehrsbeziehungen.....	62
Tab. 36: Wegeketten nach Zweck des Weges	67
Tab. 37: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	68
Tab. 38: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	68
Tab. 39: Bekanntheitsgrad der Heinsberger Bahn.....	70
Tab. 40: Bewertung der Reaktivierung der Heinsberger Bahn (2012).....	71
Tab. 41: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn (2012)	71
Tab. 42: Nutzung der Heinsberger Bahn	72
Tab. 43: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Kommune.....	73
Tab. 44: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Alter	73
Tab. 45: Verhältnis der Nutzer der Heinsberger Bahn zum Anteil der Kreisbevölkerung nach Erwerbsstatus	73
Tab. 46: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten nach Altersklassen	77
Tab. 47: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Heinsberg.....	78
Tab. 48: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach Kommunen	79
Tab. 49: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen	80
Tab. 50: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen.....	83
Tab. 51: Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung (offene Fragestellung).....	87

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹⁷. 50 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 30 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.mobil-hs.de zu beantworten. 20% der Haushalte wurden mit der Ankündigung eines Telefoninterviews angeschrieben. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das vom Landrat unterschrieben wurde,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle und
- einen portofreien Rückumschlag.

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

¹⁷ Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Anschreiben zur Mobilitätsuntersuchung

KREISVERWALTUNG * 52523 HEINSBERG



Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
SG Planung, Mobilität, Klimaschutz
Herr Dick
Zimmer-Nr.: 623
Tel.: (0 24 52) 13-81 29
Fax: (0 24 52) 13-81 95
Email: Ralf.Dick@Kreis-Heinsberg.de
23. Mai 2018

Studie "Mobil im Kreis Heinsberg" – Befragung zum Verkehrsverhalten

Sehr geehrter/ geehrte Herr / Frau XY,

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Um den Kreis und die Städte und Gemeinden zukunftsweisend auszurichten, führt der Kreis Heinsberg eine Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch. Ihr Haushalt wurde für diese Studie über eine Zufallsstichprobe ausgewählt. Ihre Antworten sind wichtige Grundlagen für eine vorausschauende Verkehrsplanung im Kreis und für planerische Aufgaben in der Stadt / Gemeinde XY.

Ihre Teilnahme an der Befragung ist natürlich freiwillig. Ich bitte Sie aber sehr herzlich, uns bei der Befragung aktiv zu unterstützen. Je höher die Beteiligung ist, umso repräsentativer, zuverlässiger und wertvoller werden die Ergebnisse. Es entstehen Ihnen keinerlei Kosten für die Teilnahme. Die Auswertungen erfolgen anonym (siehe beiliegende „Erläuterungen zum Datenschutz“).

Die beigefügte Befragung ist in drei Bereiche unterteilt. Ich bitte Sie,

- einen Fragebogen pro Haushalt mit allgemeinen Fragen zu beantworten,
- für jede Person im Haushalt ab 6 Jahren einen eigenen Personenfragebogen und
- für jede Person im Haushalt ab 6 Jahren jeweils ein eigenes Wegeprotokoll

für alle am vorgegebenen Stichtag zurückgelegten Wege auszufüllen. Das Wegeprotokoll gilt für diesen festgelegten Tag:

Tag, den xx.06.2018

Alternativ zur schriftlichen Befragung können Sie an der Studie auch über das Internet teilnehmen. Nutzen Sie hierzu bitte den Online-Fragebogen unter www.mobil-hs.de.

Die Anmeldung erfolgt über Ihren persönlichen Zugangscode: XYZ123

Falls Sie eine telefonische Befragung wünschen, können Sie unter der Telefonnummer 0231 / 700 13 855 einen persönlichen Telefontermin vereinbaren. Dann wird Ihnen ein Interviewer die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte den beigefügten Hinweisen und der Internetseite www.mobil-hs.de. Hilfestellungen bei der Beantwortung der Fragen erhalten Sie vom beauftragten Büro Planersocietät Dortmund (Tel: 0231 / 58 96 96 0 oder per E-Mail: mobilitaetsuntersuchung@planersocietaet.de) oder bei meinem Mitarbeiter Herrn Dick (Kontaktaten im Briefkopf).

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Pusch

Dienstgebäude:
Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg
Tel.: (0 24 52) 13 - 0
Fax: (0 24 52) 13 - 11 00
Internet: www.kreis-heinsberg.de
E-Mail: info@kreis-heinsberg.de

Kontoverbindungen:
Kreissparkasse Heinsberg
BIC: WELADED1ERK
IBAN: DE76 3125 1220 0000 0002 73
Postbank Köln
BIC: PBNKDEFF
IBAN: DE97 3701 0050 0025 4405 03

Sprechstunden:
mo. - fr. 08.30 - 12.00 Uhr
di. u. do. 14.00 - 17.00 Uhr

Erläuterungen zum Datenschutz



Erläuterungen zum Datenschutz

Der Kreis Heinsberg hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Untersuchung „Mobil im Kreis Heinsberg“ beauftragt. Als Unterauftragnehmer nehmen die O-TON Call Center Services GmbH, Dortmund, Duplox Internetlösungen, Dortmund sowie die Omnifex oHG, Dortmund Datenverarbeitungsschritte vor. Alle beteiligten Unternehmen sind zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgesetz NRW sowie Bundesdatenschutzgesetz) verpflichtet. Die Ergebnisse der Befragung werden ausschließlich in anonymisierter Form, d. h. ohne Namen und Anschrift erhoben.

Die Befragung ist mit der zuständigen Datenschutzbeauftragten des Kreises abgestimmt worden. Der Kreis Heinsberg trägt gegenüber dem Befragten die datenschutzrechtliche Verantwortung für die Durchführung der Untersuchung.

In jedem Fall gilt:

Ihre Teilnahme an der Untersuchung ist freiwillig. Bei Nichtteilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile. Die Datenverarbeitung erfolgt gemäß den folgenden datenschutzrechtlichen Grundsätzen:

- Ihre persönlichen Daten dienen nur der Kontaktaufnahme und werden separat von Ihren Antworten in der Befragung verarbeitet. Eine Zusammenführung erfolgt an keinem Bearbeitungsschritt. Damit ist sichergestellt, dass die Antworten keine Rückschlüsse auf Ihre Person zulassen.
- Ihr Name, Ihre Anschrift und Ihre Telefonnummer werden nicht an Dritte weitergegeben. Die Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme mit Ihnen verwendet. Falls Sie zur telefonischen Teilnahme aufgefordert worden sind, haben wir Ihre Telefonnummer öffentlich zugänglichen Listen (z. B. Telefonbuch) entnommen. Alle Beteiligten erhalten nur die personenbezogenen Daten, die zur Durchführung der jeweiligen Untersuchungsschritte notwendig sind (Datenvermeidung und -sparsamkeit). Nach Abschluss der Untersuchung Ende 2018 werden Ihre persönlichen Adressdaten gelöscht.
- Es werden keine personenbezogene Einzeldaten und -auswertungen weitergeben, die aufgrund bestimmter Merkmale direkt oder indirekt einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen.

Was geschieht mit Ihren Angaben?

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

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

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

Beispiel für eine Auswertung

Tab. 1: Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

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

2. Ihre Antworten werden ohne Ihren Namen und ohne Ihre Adresse (also in „anonymisierter“ Form) gespeichert
3. Anschließend werden Ihre Antworten ausgewertet. Alle Antworten werden vorgegebenen Auswertungskategorien zugeordnet. Falls in den gebildeten Kategorien weniger als 7 Werte vorkommen, werden diese nicht ausgewiesen.
4. Die Ergebnisse aus den einzelnen Fragen werden ausschließlich anonym und in Gruppen zusammengefasst dargestellt (z. B. Kreis Heinsberg insgesamt, nach Altersgruppen o. kreisangehörigen Städten und Gemeinden differenziert). Angaben zu einzelnen Personen sind nicht erkennbar.

Kooperation mit der RWTH Aachen University

Im Rahmen des NRW-Forschungskollegs ACCESS! zur Frage: „Welche Mobilität werden wir uns zukünftig leisten?“ wird ein Teil der anonymisierten Daten der RWTH Aachen University für Forschungszwecke zur Verfügung gestellt. Weitere Infos hierzu finden Sie unter www.accessnrw.rwth-aachen.de.

Ansprechpartner:

Kreis Heinsberg: Herr Ralf Dick, ralf.dick@kreis-heinsberg.de, Tel.: 02452 / 13 61 29

Planersocietät: Herr Julian Scheer, mobiltaetsuntersuchung@planersocietaet.de, Tel.: 0231 / 58 96 96 - 0

Haushaltsfragebogen

**Mobilitätsbefragung
Mobil im Kreis Heinsberg**



Haushaltsfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

dieser Haushaltsfragebogen ist nur einmal beigelegt. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt.

Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben.

1 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?

_____ Personen

2 Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

_____ privater Pkw (inkl. Kombi, Van)

_____ Dienst-Pkw

	privater Pkw	Dienst-Pkw	Fahrleistung in km pro Jahr
Pkw 1	☐	☐	
Pkw 2	☐	☐	
Pkw 3	☐	☐	

_____ Motorrad / Motorroller / Mofa

_____ Fahrrad (fahrbereit)

_____ Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec)

_____ Sonstige: _____

3 In welcher Stadt/Gemeinde im Kreis Heinsberg wohnen Sie?

☐ Erkelenz

☐ Selfkant

☐ Gangelt

☐ Übach-Palenberg

☐ Geilenkirchen

☐ Waldfeucht

☐ Heinsberg

☐ Wassenberg

☐ Hückelhoven

☐ Wegberg

In welchem Stadtteil/Ortsteil wohnen Sie?

4 Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Bushaltestelle?

ca. _____ Meter zur Bushaltestelle

5 Fragen zu den einzelnen Personen im Haushalt

	Person Nr. 1	Person Nr. 2	Person Nr. 3	Person Nr. 4	Person Nr. 5	Person Nr. 6
Geburtsjahr	____	____	____	____	____	____
Geschlecht (weiblich / männlich)	☐ ♀ ☐ ♂	☐ ♀ ☐ ♂	☐ ♀ ☐ ♂	☐ ♀ ☐ ♂	☐ ♀ ☐ ♂	☐ ♀ ☐ ♂
Hauptsächliche Tätigkeit						
vollzeit berufstätig	☐	☐	☐	☐	☐	☐
teilzeit berufstätig	☐	☐	☐	☐	☐	☐
vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschutz, Elternzeit)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Auszubildende/r	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Student/in	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schüler/in	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kind (noch nicht eingeschult)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hausfrau/-mann	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rentner/in, Pensionär/in, Vorruhestand	☐	☐	☐	☐	☐	☐
arbeitssuchend / Kurzarbeit (Null)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Personenfragebogen (Seite 1)

Mobilitätsbefragung Mobil im Kreis Heinsberg



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

1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
☐ ja ☐ nein

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

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

4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
☐ nein
 ja, und zwar:
 (Mehrfachantworten möglich)
☐ Schülerjahreskarte ☐ Monats-/ Jahreskarte (auch 9Uhr)
☐ School u/o. Fun-Ticket ☐ JobTicket
☐ Azubi Wochenkarte ☐ SemesterTicket
☐ Azubi Monatskarte ☐ BahnCard 25 / 50
☐ Aktiv-ABO/Aktiv-Duo ☐ BahnCard 100
☐ Senioren-Ticket Heinsberg ☐ Freifahrt mit
☐ Regiokarte ☐ Schwerbehindertenausweis
☐ Wochenkarte ☐ Sonstiges: _____

5 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?
(Mehrfachantworten möglich)
☐ nein ☐ ja, durch Gehbehinderung
☐ ja, durch Sehbehinderung
☐ ja, andere Einschränkungen

6 Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?
(soweit zutreffend – falls nicht: weiter mit Frage 9)
☐ gleicher Stadtteil/Ortsteil wie die Wohnung
☐ gleiche Stadt bzw. Gemeinde, aber anderer Stadtteil/Ortsteil, und zwar: _____
☐ andere Stadt bzw. Gemeinde und zwar: _____

Personenfragebogen

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

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

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

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

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Bike/Pedelec	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	wenige Male im Monat	seltener	nie
Pkw/Motorrad/Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Bike/Pedelec	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß gehen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte umblättern! →

Personenfragebogen (Seite 2; Rückseite)

10 Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde!

als Nutzer von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Bike/Pedelec	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
als Fußgänger	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
eigene Gesundheit	☐	☐	☐	☐	☐
Flexibilität	☐	☐	☐	☐	☐
Image	☐	☐	☐	☐	☐
Kosten	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit	☐	☐	☐	☐	☐
Umweltbelange	☐	☐	☐	☐	☐
Zeitaufwand	☐	☐	☐	☐	☐
Zuverlässigkeit	☐	☐	☐	☐	☐

12 Welche Bus- und/oder Bahn-Linien (z. B. RE4, RB33, Bus 402, Bus 474, SB1, MultiBus) nutzen Sie mehrmals im Monat?

- ☐ keine
☐ folgende Linien: _____

13 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge für den Bus- und Bahnverkehr in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Verständlichkeit der Tarife / Fahrpläne verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
barrierefreie Nutzung verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
weniger Umstiege / bessere Anschlüsse	☐	☐	☐	☐	☐
Haltestellen und Bahnhöfe aufwerten	☐	☐	☐	☐	☐
Pünktlichkeit verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrtenhäufigkeit / Takt verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
mehr Sicherheit in Bus und Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrradmitnahme in Bussen & Bahnen	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____					

14 Kennen und nutzen Sie das reaktivierte Angebot der Heinsberger Bahn (Wurmtalbahn, RB 33) zwischen Heinsberg und Aachen bzw. Mönchengladbach?

Bekanntheit der Heinsberger Bahn		
nutze ich häufig	kenne ich gut	☐
	habe davon gehört	☐
	kenne ich nicht	☐
Nutzung der Heinsberger Bahn		
nutze ich häufig	regelmäßig tagsüber	☐
	regelmäßig abends	☐
	regelmäßig am Wochenende	☐
	nutze ich selten / sporadisch	☐
	habe ich noch nie benutzt	☐

15 Welche Verkehrswege nutzen Sie bei Fahrten mit dem Fahrrad?

	nutze ich häufig	nutze ich gelegentlich	Nutzung kommt nicht in Frage	kenne ich nicht	weiß nicht
Beschilderte Wege im Knotenpunktsystem	☐	☐	☐	☐	☐
Radwege entlang von Straßen	☐	☐	☐	☐	☐
Wirtschaftswege	☐	☐	☐	☐	☐
Nicht als Radwege gekennzeichnete Wege	☐	☐	☐	☐	☐
Straßen	☐	☐	☐	☐	☐
Freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung	☐	☐	☐	☐	☐

16 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote im Kreis Heinsberg?

	nutze ich häufig	nutze ich gelegentlich	Nutzung kommt nicht in Frage	kenne ich nicht	Nutzung künftig vorstellbar	weiß nicht
Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Ladesäulen für Pkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐
E-Ladesäulen für Fahrräder	☐	☐	☐	☐	☐	☐
MultiBus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mitfahrzentrale (Pendlerportal)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrradbus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Knotenpunktsystem	☐	☐	☐	☐	☐	☐

17 Haben Sie Anregungen oder Vorschläge für die Verkehrsplanung in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

Wegeprotokoll (Seite 1)

**Mobilitätsbefragung
Mobil im Kreis Heinsberg**



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

Wegeprotokoll
(nur für Personen ab 6 Jahren)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

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

Dienstag, den 5.06.2018

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

Wie fülle ich das Wegeprotokoll aus?

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

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

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

1 Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

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

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

2 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

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

Wegeprotokoll (Seiten 2 u. 3; innenliegende Doppelseiten)

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Heinsberg		Wegeprotokoll Dienstag, den 5.06.2018	
Falls Sie mehr als 8 Wege zurückgelegt haben, nutzen Sie bitte ein Zusatzblatt. (Download auf www.mobil-hs.de)		Falls Sie mehr als 8 Wege zurückgelegt haben, nutzen Sie bitte ein Zusatzblatt. (Download auf www.mobil-hs.de)	
1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)	1. Weg	5. Weg	8. Weg
2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadtteil / Ort	2. Weg	6. Weg	7. Weg
Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil / Ortsteil nicht kennen!			
3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	3. Weg	7. Weg	8. Weg
4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?	4. Weg	8. Weg	9. Weg
5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?	5. Weg	9. Weg	10. Weg
a) zu Fuß (auch inline, Skater, Roller)			
b) Fahrrad			
c) E-Bike / Pedelec			
d) Mofa / Moped / Motorrad			
e) Pkw als Fahrer			
f) Pkw als Mitfahrer			
g) Bus (auch Schulbus / Taxibus / Bürgerbus / Multibus)			
h) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn			
i) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)			
j) Fernverkehrszug (IC / ICE)			
k) Taxi			
l) Sonstiges:			
6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben. (Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein)	6. Weg	7. Weg	8. Weg
7 Welchen Zweck hatte der Weg?	9. Weg	10. Weg	11. Weg
nach Hause			
Rückweg vom vorherigen Weg			
Weg zum Arbeitsplatz			
geschäftliche Eriedigung (Dienstreise, Außentermin)			
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule			
private Eriedigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)			
Einkauf / Shopping			
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)			
Spazierungsgang (Hund ausführen etc.)			
Begleitung einer Person (Holen/Einglen)			
Sonstiges:			
8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?	12. Weg	13. Weg	14. Weg
nein			
ja: Anzahl der weiteren Personen			
9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?	15. Weg	16. Weg	17. Weg
ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen)			
nein (Rückwege nicht vergessen! Dann sind Sie fertig)			

Wegeprotokoll (Seite 4; Rückseite; Musterseite)

MUSTERBEISPIEL: Wegeprotokoll Dienstag, 5.06.2018

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind zu Fuß zur Schule (1. Weg). Von der Schule erfolgt der zweite Weg zum Arbeitsplatz. Dabei läuft die Person zunächst zum Bahnhof. Dort steigt sie in die Bahn nach Geilenkirchen. In Geilenkirchen läuft sie dann zum Krankenhaus (2. Weg). Um 16:30 Uhr wird der dritte Weg nach

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

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