



Endbericht

# Mobilitätsbefragung 2023

## Stadt Troisdorf



Stadt Troisdorf  
Kölner Straße 176  
53840 Troisdorf

---

## Impressum



### Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

#### Bearbeitung

Sophia Middendorf

Harriet Schröder

Max Bopp

Titelbilder: Stadt Troisdorf

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

## Kurzfassung der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Troisdorf hat im April 2023 im Rahmen einer Haushaltsbefragung das aktuelle Mobilitätsverhalten der Einwohnenden erhoben. Die Mobilitätsbefragung liefert Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung und aktualisiert zudem die Ergebnisse aus der vorherigen Mobilitätsbefragung der Stadt Troisdorf aus dem Jahr 2016. Insgesamt haben rund 2.230 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 1.200 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag ihre zurückgelegten Wege protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 2,8 % der Bevölkerung der Stadt Troisdorf befragt und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (85 %) besitzt mindestens einen Pkw und in 77 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden. Gegenüber der vorherigen Befragung im Jahr 2016 ist die Pkw-Ausstattung der Haushalte, aber auch der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad besitzen, etwas gesunken. Deutliche Veränderungen können hingegen in der Verbreitung von Elektrofahrrädern beobachtet werden. So ist der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, seit 2016 von 8 % auf 26 % der Haushalte angewachsen. Über ein Viertel der befragten Bevölkerung in Troisdorf ab 6 Jahren besitzt einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 27 %). 7 % der Personen gaben an, ein Deutschlandticket zu besitzen. Da das Deutschlandticket erst unmittelbar nach dem Befragungszeitraum eingeführt wurde, kann mit der weiteren Etablierung des Tickets eine Zunahme des Anteils erwartet werden. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über eine Fahrerlaubnis für den Pkw (90 %) und drei Viertel der Personen (ab 18 Jahren) können immer oder täglich auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 14 % der Personen steht ein Pkw zumindest zeitweise oder nach Absprache zur Verfügung.

### Mobilitätskennzahlen

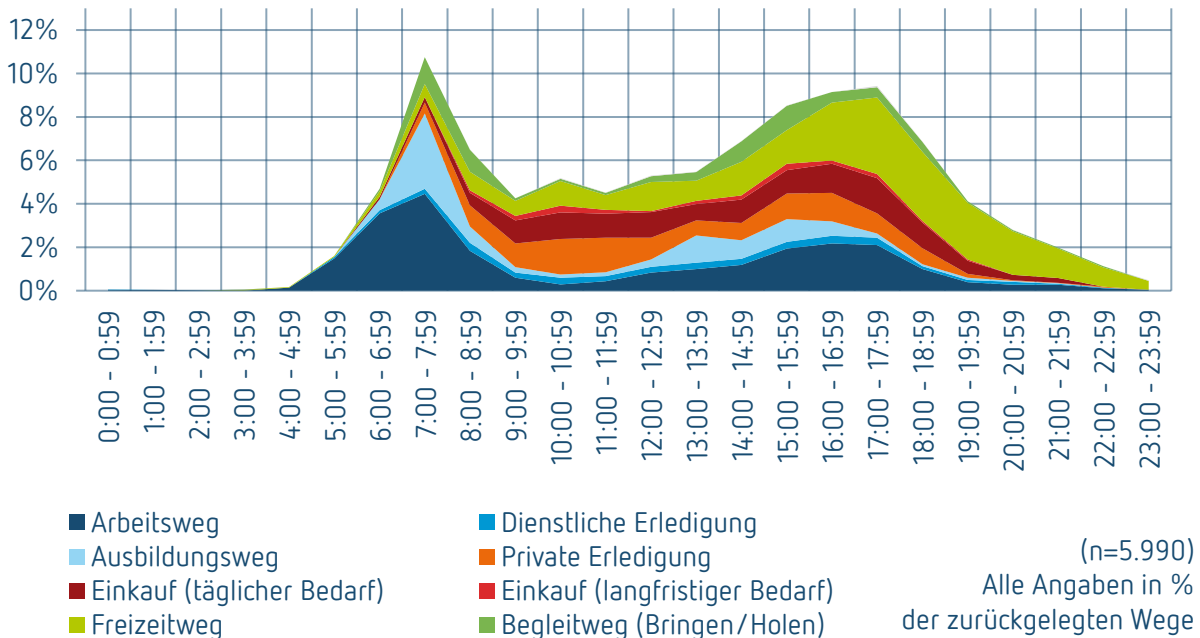
In Troisdorf verlassen 88 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Die mobilen Personen legen dabei im Schnitt jeweils 3,6 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (12 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 3,1 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 8,6 km zurückgelegt. Diese durchschnittliche Wegelänge liegt über dem Schnitt von 2016 (7,1 km). Insgesamt legen die mobilen Einwohnenden Troisdorfs an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 31 km zurück.

### Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Rund 29 % der Wege der Einwohnenden der Stadt Troisdorf werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 13 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Jeweils etwa ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (26 %) und Wege zum oder vom Arbeitsplatz (24 %). Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur

Schule oder Hochschule (10 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (37 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen, die rund 7 % aller Wege ausmachen.

Abb. 1: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr, in denen insgesamt mehr als ein Drittel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In dieser Zeit werden pro Stunde jeweils 9 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 4 Stunden verteilt insgesamt knapp ein Fünftel des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

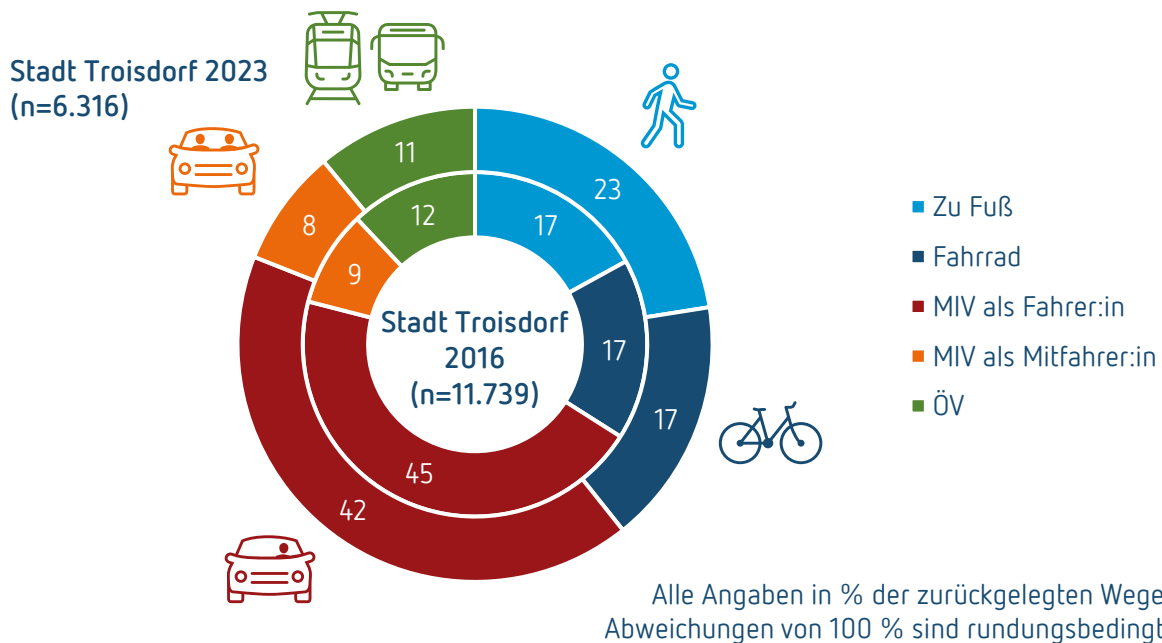
In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege die Zusammensetzung der Verkehrsspitze. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Während des Mittagstiefs werden vermehrt private Erledigungswege zurückgelegt. Der Nachmittagsspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher (ab 13 Uhr) als der des Arbeitsverkehrs ein. Zudem werden im Tagesverlauf zunehmend mehr Freizeitwege zurückgelegt, die in den Abendstunden die deutliche Mehrheit einnehmen.

### Modal Split nach Wegeaufkommen

Insgesamt 40 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 23 % der Wege zu Fuß unternommen und für 17 % der Wege das Fahrrad genutzt. Das Elektrofahrzeug wird dabei auf etwa 4 % aller Wege gefahren. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 11 % der Wege bewältigt. Die meisten Wege werden dabei mit dem Bus (5 % aller Wege) und Nahverkehrszügen (4 % aller Wege) zurückgelegt. Weitere 2 % aller Wege werden mit Straßen- bzw. Stadtbahn oder U-Bahn gefahren. Insgesamt wird somit die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (50 % der Wege). Dementsprechend wird die verbleibende Hälfte des täglichen Wegeaufkommens mit

dem Auto zurückgelegt, wodurch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel das Auto bleibt. Dabei werden 42 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 8 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen

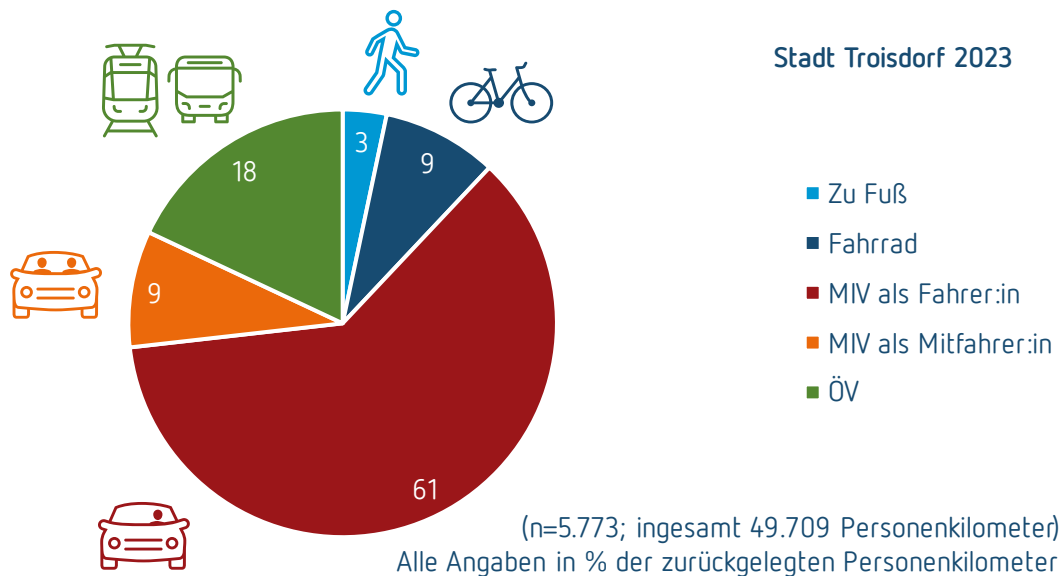


Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2016 kann in der Stadt Troisdorf eine positive Tendenz in der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens festgestellt werden: Der Fußverkehrsanteil am Wegeaufkommen konnte um sechs Prozentpunkte gesteigert werden. Wohingegen der Anteil der mit dem Auto gefahrenen Wege an allen Wegen um vier Prozentpunkte gesunken ist. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Wegeaufkommen liegt im Vergleich zum Jahr 2016 auf einem konstanten Niveau.

### Modal Split nach Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung, also gemessen in Personenkilometern, nimmt vor allem der Anteil des MIV weiterhin den Großteil am Modal Split ein. So werden rund 61 % aller werktätlich zurückgelegten Wegestrecken mit dem Auto als Fahrer:in gefahren und ein weitere 9 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch der Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung bei 18 % liegt. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 3 % (zu Fuß) bzw. 9 % (Fahrrad) der Personenkilometer im Vergleich mit dem Anteil am Modal Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 23 %, Fahrrad: 17 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, die bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km



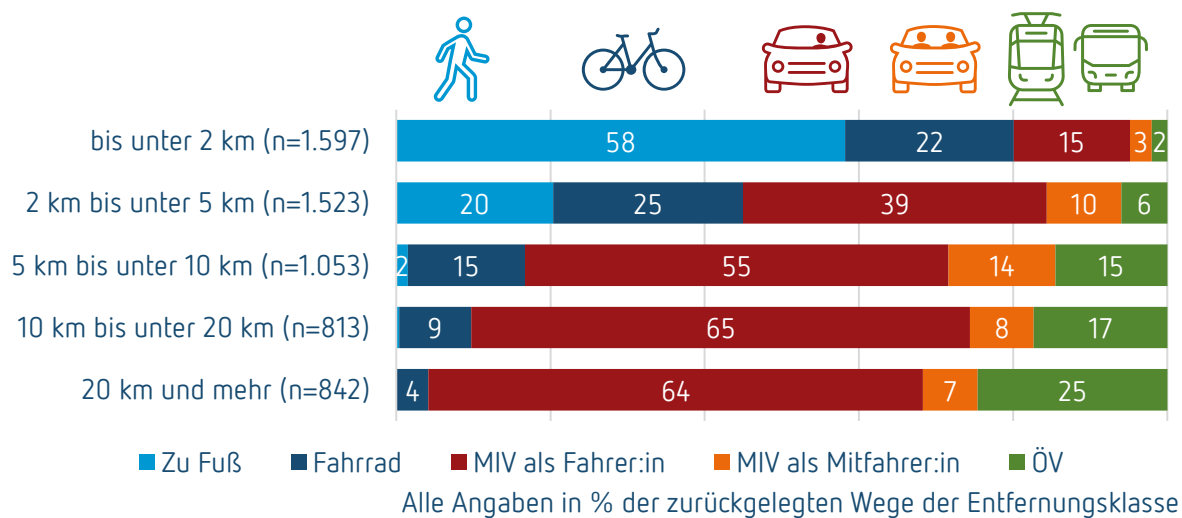
So sind Fußwege durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 4,4 km. Dabei liegt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern bei 6,5 km, während sie bei konventionellen Fahrrädern 3,6 km pro Weg beträgt. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem Auto als fahrende Person liegen bei 12,4 km, mit dem Auto als mitfahrende Person bei 9,6 km und mit dem ÖV bei 14,8 km. Aufgeschlüsselt nach verschiedenen Verkehrsmitteln setzt sich diese durchschnittliche Wegelänge aus durchschnittlich 7,4 km langen Wegen mit dem Bus und 21,8 km langen Wegen mit dem SPNV (RE/RB/S-Bahn) zusammen.

### Modal Split nach Wegeaufkommen, differenziert nach Entfernung

Fast zwei Drittel der Wege mit einer Wegelänge bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 40 %; Fahrrad: 23 %). 27 % der Wege unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt und weitere 6 % mit dem MIV als Mitfahrer:in gefahren. Bereits ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert der MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) und macht mit 69 % mehr als zwei Drittel aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bereits auf Wegen von 1 km bis unter 2 km Länge zu einem Anteil von 4 % der Wege genutzt. Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die Nutzung des ÖV zu. So wird ein Viertel der Wege ab 20 km mit dem ÖV gefahren.

Der Radverkehr weist in allen Entfernungsklassen (bis über 20 km) erkennbare Anteile zwischen mindestens 4 % bis zu 27 % der Wege der jeweiligen Entfernungsklasse. Dabei kann der Radverkehrsanteil auf den Wegen von 5 km bis unter 20 km zum Teil auf einen höheren Nutzungsanteil von Elektrofahrrädern zurückgeführt werden. So werden die Wege mit dem Fahrrad bis unter 5 km zu einem Fünftel mit dem Elektrofahrrad zurückgelegt und der Großteil mit konventionellen Fahrrädern gefahren. Wohingegen die Wege mit dem Fahrrad ab 5 km zu 43 % mit Elektrofahrrädern gefahren werden. Dies zeigt, dass mit der steigenden Verbreitung von Elektrofahrrädern zunehmend auch weitere Strecken leichter zurückzulegen sind.

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



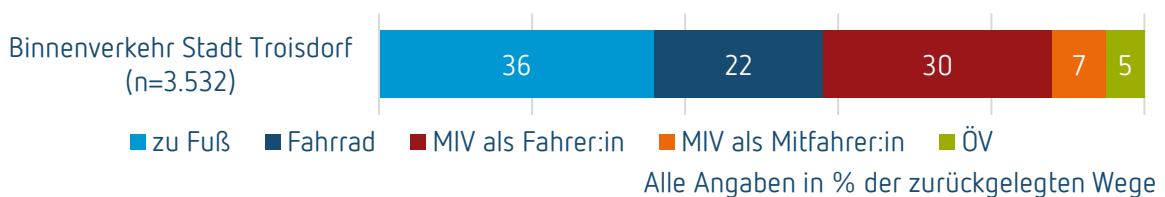
Gegenüber der vorherigen Befragung konnten insbesondere auf den mittleren Distanzen zwischen 2,5 km und 15 km die Radverkehrsanteile der zurückgelegten Wege erhöht werden. Durch den Elektroantrieb können heutzutage auch Alltagsstrecken ab 5 km zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden. Elektrofahrräder bieten daher Verlagerungspotenziale, die seit der Befragung aus 2016 teilweise aktiviert worden sind. Die Anteile des Fußverkehrs haben vor allem auf Wegen bis unter 5 km zugenommen.

### Räumliche Wegebeziehungen

Mehr als die Hälfte der werktäglichen Wege der Stadtbevölkerung werden vollständig innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt (59 %); sie zählen damit zum Binnenverkehr der Stadt Troisdorf. Mehr als ein Drittel der alltäglichen Wege führen über die Troisdorfer Stadtgrenze hinaus oder hinein (36 %). Rund 6 % der Wege haben keinen Bezug zur Stadt Troisdorf und finden gänzlich außerhalb statt. Gegenüber 2016 liegen die Anteile der räumlichen Wegebeziehungen auf einem vergleichbaren Niveau und es sind nur geringfügige Abweichungen festzustellen.

Von hochgerechnet rund 243.000 Wegen, die täglich von den Einwohnenden der Stadt Troisdorf zurückgelegt werden, werden hochgerechnet rund 140.700 Wege innerhalb der Stadt Troisdorf gemacht und zählen somit zum Binnenverkehr. Insgesamt führen pro Tag rund 88.500 Wege der Stadtbevölkerung über die Stadtgrenze, das heißt aus der Stadt Troisdorf ins Umland oder aus dem Umland in das Stadtgebiet. Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen bestehen dabei zu den nahgelegenen Großstädten Köln mit hochgerechnet rund 20.600 Wegen pro Werktag und Bonn mit hochgerechnet rund 19.100 Wegen pro Werktag. Weitere stark frequentierte Wegebeziehungen bestehen zu den Städten Siegburg, Sankt Augustin und Niederkassel.

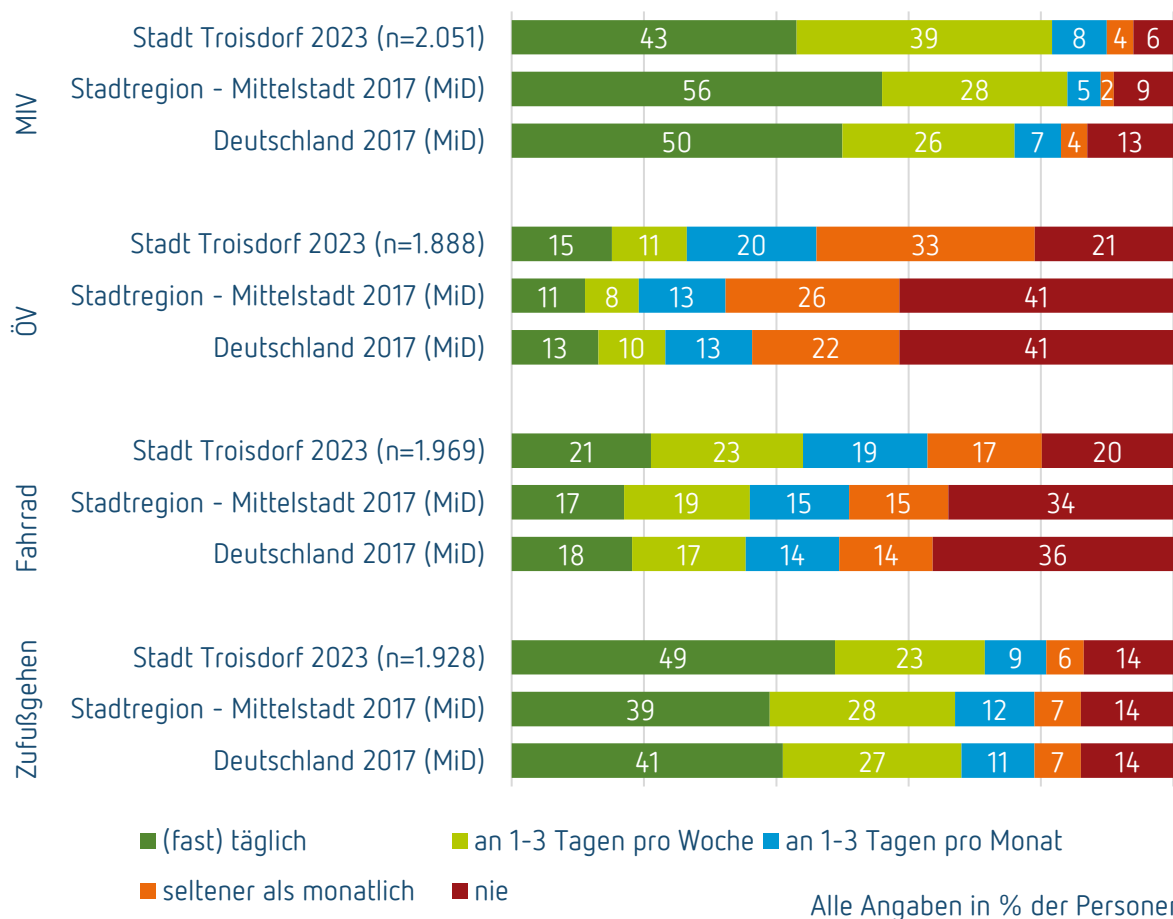
Abb. 5: Verkehrsmittelwahl auf Wegen innerhalb der Stadt Troisdorf



### Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; es wird von 82 % der Einwohner:innen täglich oder mindestens einmal wöchentlich genutzt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von einem kleineren Anteil der befragten Personen (fast) täglich (15 %) oder wöchentlich (11 %) genutzt. Gegenüber den vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen und dem bundesweiten Schnitt liegt dieser Nutzungsumfang allerdings etwas über dem Durchschnitt. Insbesondere der Anteil der Personen, die angeben, nie mit dem ÖV zu fahren, fällt in Troisdorf mit 21 % deutlich kleiner als in den Vergleichsräumen aus. Das bedeutet, dass für einen überdurchschnittlichen Anteil der Stadtbevölkerung der ÖV grundsätzlich als eine Mobilitätsoption wahrgenommen wird und zumindest selten genutzt wird.

Abb. 6: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



Für das Fahrrad wird von 21 % der Befragten eine (fast) tägliche Nutzung, von 23 % eine Nutzung an ein bis drei Tagen in der Woche angegeben. Die (fast) tägliche oder wöchentliche Nutzung liegt damit über den Vergleichswerten der Mittelstädte in Stadtregionen (36 %) sowie dem bundesweiten Schnitt (35 %). Zudem nutzen nur 20 % der befragten Personen das Fahrrad nie. Dieser Wert liegt deutlich unter den Vergleichswerten (34 % bzw. 36 %). Rund die Hälfte der befragten Personen gibt an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, 23 % der Befragten gehen an ein bis drei Tagen in der Woche zu Fuß. Im Vergleich dazu gehen sowohl im deutschlandweiten Schnitt als auch in den Mittelstädten in Stadtregionen etwa zwei Drittel der Personen – und damit weniger – mindestens wöchentlich zu Fuß.



Über die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen<sup>1</sup> ableiten. Insgesamt 52 % der Befragten können als monomodale Personen eingestuft werden, da sie vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, ÖV) regelmäßig unterwegs sind. Der Großteil der Personen nutzt nur das Auto regelmäßig; sie sind somit Pkw-monomodal (43 % aller Personen). Der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden liegt mit 4 % der Personen in Troisdorf auf einem ähnlichen Niveau wie der Anteil der monomodalen Fahrradfahrenden (5 % der Personen).

Rund 42 % der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden. Dieser Wert wird vor allem durch die multimodalen Nutzenden von Pkw und Fahrrad erreicht, zu denen 25 % der befragten Personen zählen. Der Anteil der Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder ÖV regelmäßig nutzen, wird als wenig mobile Personen eingestuft (4 % der Personen). Insgesamt ist festzustellen, dass das Auto das am meisten genutzte Verkehrsmittel bleibt, aber insbesondere durch die Nutzung des ÖV und des Fahrrads im hohen Maße ergänzt wird.

In den Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel lassen sich Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bzw. ÖV identifizieren. Für den Radverkehr liegt das Verlagerungspotential bei 13 % der Personen im erwerbsfähigen Alter in Troisdorf. Das ÖV-Potential liegt bei 14 % der Personen im erwerbsfähigen Alter. Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln allerdings positiv.

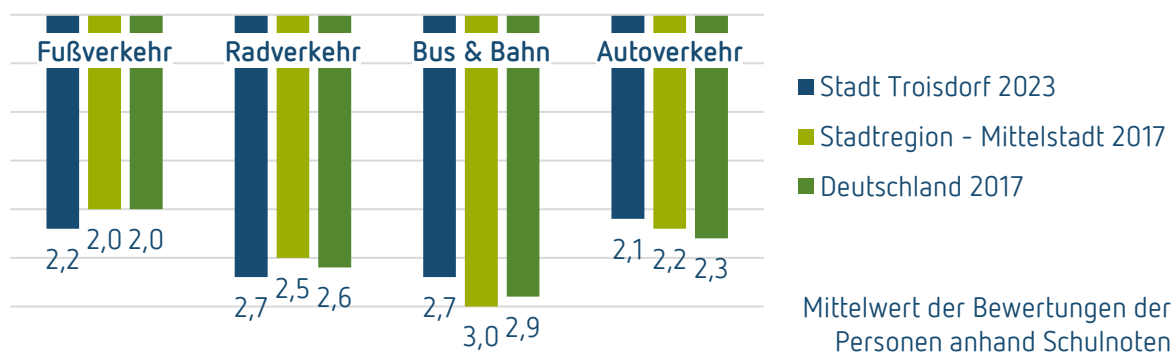
### Bewertung der Verkehrssysteme

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf durch die Befragten mit Schulnoten zwischen durchschnittlich 2,1 und 2,7 bewertet. Die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrrad) werden jeweils mit einer Durchschnittsnote von 2,7 in Troisdorf am schlechtesten bewertet. Allerdings liegt die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel sowohl im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt ( $\emptyset$  2,9) als auch im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen ( $\emptyset$  3,0) auf einem etwas überdurchschnittlichen Niveau. Demgegenüber fällt die Bewertung des Radverkehrs mit der gleichen Durchschnittsnote (2,7) im Vergleich zu den Vergleichsräumen leicht unterdurchschnittlich aus. Die Voraussetzungen zur Nutzung von konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern werden mit Durchschnittsnoten von ebenfalls jeweils 2,7 gleich bewertet.

---

1 Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

Abb. 7: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme (Schulnoten)



Der Autoverkehr erhält die beste Durchschnittsnote ( $\bar{x}$  2,1) und fällt damit leicht besser als gesamtdeutsche Schnitt ( $\bar{x}$  2,3) und dem Mittelwert in den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen ( $\bar{x}$  2,2) aus. Der Fußverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 2,2 eine leicht schlechtere Bewertung als der MIV und liegt im Vergleich zu Bewertung in den Mittelstädten in Stadtregionen und der deutschlandweiten Bewertung von  $\bar{x}$  2,0 auf einem etwas unterdurchschnittlichen - aber weiterhin guten - Niveau.

### Zusammenfassung und Ausblick

Mit dieser Mobilitätsbefragung wurden repräsentative Grundlegendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Troisdorf ermittelt und Vergleichswerte für die Ergebnisse aus der letzten Mobilitätsbefragung im Jahr 2016 erhoben. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 7 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Stadt Troisdorf weitgehend konstant - mit einer positiven Tendenz hinsichtlich der Nahmobilität - gehalten hat: So konnte der Fußverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen auf 23 % der zurückgelegten Wege - zu Lasten des MIV-Anteils - gesteigert werden. Die Basis der Mobilität der Einwohnenden der Stadt Troisdorf bleibt mit der Hälfte der zurückgelegten Wege (50 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in; 2016: 54 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) allerdings weiterhin der MIV. Seit 2016 ist der Anteil der autofreien Haushalte zwar um 3 Prozentpunkte gestiegen. Dennoch liegt die Pkw-Ausstattung im Vergleich zu strukturähnlichen Mittelstädten in Stadtregionen auf einem durchschnittlichen Niveau.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und erreicht in etwa das Niveau der vorherigen Befragung (11 % der Wege; 2016: 12 % der Wege). Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem in den Ausbildungsverkehren zur Schule oder Hochschule und Arbeitswegen. Insgesamt zeigen sich gute Voraussetzungen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Troisdorf. Mehr als ein Viertel der Personen (27 %) besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Zudem gibt nur ein kleiner Personenanteil in Troisdorf an, nie mit dem Bus oder Bahn Wege zurückzulegen. Das spricht dafür, dass der Großteil der Einwohnenden die öffentlichen Verkehrsmittel als eine Mobilitätsoption wahrnehmen. Insgesamt gilt es hier - im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Troisdorf - auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte, beispielsweise mit dem Deutschlandticket, zu nutzen.

Der Fahrradausstattung der Haushalte ist seit 2016 zurückgegangen (77 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad; 2016: 84 % der Haushalte), liegt aber immer noch auf einem für den Stadttypus vergleichbaren Niveau (Mittelstädte in Stadtregion 2017: 77 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad). Demgegenüber kann jedoch eine deutliche Zunahme der Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, festgestellt werden. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den

Fahrradverkehr attraktiv und können komfortabler zurückgelegt werden. Dementsprechend haben seit 2016 die Fahrradverkehrsanteile auf den mittleren Distanzen zwischen 2,5 km und 15 km zugenommen. Insgesamt schlägt sich die Steigerung der Radverkehrsanteile auf den mittleren Distanzen jedoch nicht im Modal Split nach Wegeaufkommen nieder: hier bleibt der Wert bei 17 %.

In der Langfassung des Endberichts zur Mobilitätsbefragung werden die dargestellten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Troisdorf weiter ausgeführt und Querbezüge hergestellt, indem Mobilitätskennziffern u. a. mit soziodemografischen Merkmalen verschnitten oder nach Zielgruppen ausgewertet werden.



# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>2</b>
<b>1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung</b>	<b>3</b>
<b>2 Methodische Grundlagen</b>	<b>4</b>
<b>3 Untersuchungsraum Stadt Troisdorf</b>	<b>10</b>
<b>4 Mobilitätsoptionen</b>	<b>13</b>
4.1 Soziodemografische Daten	13
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	15
<b>5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel</b>	<b>26</b>
<b>6 Arbeitsplatzmobilität</b>	<b>32</b>
6.1 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg	33
6.2 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität	35
6.3 Bewertung der Erreichbarkeit	36
<b>7 Bewertung der Verkehrssysteme</b>	<b>38</b>
<b>8 Mobilität am Berichtstag</b>	<b>43</b>
8.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	47
8.2 Wegelängen und Wegedauer	53
8.3 Räumliche Wegebeziehungen	63
8.4 Wegeketten	68
8.5 Mobilität in den Stadtteilen	70
<b>9 Potenzialermittlung</b>	<b>83</b>
9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr	83
9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn	84
<b>10 Zusammenfassendes Fazit</b>	<b>86</b>
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>88</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>89</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>91</b>
<b>Anhang I: Befragungsunterlagen</b>	<b>92</b>

---

## Abkürzungsverzeichnis

---

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
FUSS e. V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nicht-motorisierter Individualverkehr)
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Fallzahl der Auswertung (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	Personen ohne Auto, die auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V.
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.

# 1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Troisdorf hat im April und Mai 2023 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen zu ermitteln und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu identifizieren. Die Untersuchung aktualisiert die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 und liefert damit aktuelle Grundlagendaten für die Verkehrsplanung.

Aus den aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse sowohl für die zukünftige Verkehrsplanung als auch für die Evaluation der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens seit der letzten Befragung 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? Wie sieht die Verkehrsmittelnutzung auf verschiedenen Wegebeziehungen aus? Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. als Informationsgrundlage für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans oder für die Förderung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit oder als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung zusammen, vergleicht diese mit den Ergebnissen der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2016 und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

## 2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung für die Stadt Troisdorf wurde unter Beachtung der Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen konzipiert und ausgewertet. In der Befragung werden zufällig ausgewählte Haushalte u. a. zu ihrer Fahrzeugausstattung und zu ihrer persönlichen Verkehrsmittelnutzung befragt und gebeten an einem Tag alle Wege, die sie zurücklegen zu protokollieren. Damit sind die Ergebnisse sowohl mit der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2016 als auch mit anderen Studien zu diesem Thema, wie z. B. „Mobilität in Deutschland“ (kurz: MiD), vergleichbar.

Die Mobilitätsbefragung wurde im April und Mai 2023 nach den nordrhein-westfälischen Osterferien durchgeführt. Die Berichtstage, an denen die teilnehmenden Personen jeweils einen Tag lang ihre zurückgelegten Wege protokollierten, lagen im Zeitraum zwischen dem 18. und dem 27. April 2023 und umfassen insgesamt sechs Berichtstage (Normalwerkstage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Mit Ausnahme eines Tages konnten an den Berichtstagen hauptsächlich keine bis nur geringe Niederschlagsmengen festgestellt werden. Bei durchschnittlichen Temperaturen zwischen 6 °C und 12 °C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstagen

Erhebungswelle	Berichtstage	Wochentag	Höchste Temperatur	Mittlere Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	18.04.2023	Dienstag	15 °C	11 °C	7 h	0 l/m <sup>2</sup>
	19.04.2023	Mittwoch	16 °C	12 °C	10 h	0 l/m <sup>2</sup>
	20.04.2023	Donnerstag	12 °C	8 °C	2 h	6 l/m <sup>2</sup>
2	25.04.2023	Dienstag	12 °C	7 °C	4 h	0 l/m <sup>2</sup>
	26.04.2023	Mittwoch	12 °C	6 °C	8 h	0 l/m <sup>2</sup>
	27.04.2023	Donnerstag	16 °C	10 °C	9 h	0 l/m <sup>2</sup>

Quelle: Wetterkontor: Wetterrückblick Köln-Bonn Flughafen (abgerufen von [wetterkontor.de](http://wetterkontor.de))

Für die Teilnahme an der Mobilitätsbefragung wurden insgesamt 9.340 Personen (ab 18 Jahren) zufällig aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Troisdorf ausgewählt und in Stellvertretung für ihren gesamten Haushalt postalisch zur Beantwortung der Befragung aufgefordert. Diese Bruttostichprobe ist auf Ebene der Stadtteile geschichtet, sodass auch Grundausswertungen für die einzelnen oder zusammengefasste Stadtteile möglich sind.

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden durch ein Anschreiben des Bürgermeisters über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen für die schriftliche-postalische Teilnahme oder Notizblätter für eine online oder



telefonische Teilnahmen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Berichtstag zu beantworten<sup>2</sup>.

60 % der Haushalte haben mit dem Anschreiben auch einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 40 % haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Allen Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview teilzunehmen. So konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Teilnahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind. Zudem wurde eine telefonische Hotline eingerichtet, über die Fragen zur Mobilitätsbefragung beantwortet wurden. Außerdem konnten die angeschriebenen Haushalte hier Termine für ein Telefoninterview vereinbaren oder die kostenfreie Zusendung der schriftlichen Fragebögen anfordern.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen kann 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.

Folgende Inhalte wurden in den drei Teilen der Mobilitätsbefragung (Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll) abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl Personen im Haushalt</li> <li>▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos</li> <li>▪ Wohnort (Stadtteil)</li> <li>▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle und Stadtbahn/Bahnhof</li> <li>▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führerscheinbesitz</li> <li>▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit</li> <li>▪ Gesundheitliche Einschränkungen</li> <li>▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulortes</li> <li>▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung</li> <li>▪ Bewertung der Verkehrssysteme</li> <li>▪ Bewertung des Radfahrens und Fuß-, Bus- und Bahnverkehrs</li> <li>▪ Potenzieller Nutzungsumfang weiterer Mobilitätsangebote</li> <li>▪ Verbesserungsvorschläge (offene Frage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilität am Berichtstag</li> <li>▪ Gründe für Immobilität</li> <li>▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Berichtstag</li> <li>▪ Startort des 1. Weges</li> <li>▪ Startort weiterer Wege</li> <li>▪ Ziel des Weges</li> <li>▪ Uhrzeit Wegebeginn</li> <li>▪ Uhrzeit Ankunft</li> <li>▪ Zweck des Weges</li> <li>▪ genutzte Verkehrsmittel</li> <li>▪ Wegeentfernung</li> <li>▪ Begleitung durch weitere Personen</li> </ul>

Insbesondere im Erhebungszeitraum hat die Stadt Troisdorf auf der städtischen Homepage zur Mobilitätsbefragung informiert und für die Teilnahme an der Befragung geworben. Dort wurden projektbegleitend

<sup>2</sup> 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.

Informationen zum Ablauf der Mobilitätsbefragung zur Verfügung gestellt und häufig gestellte Fragen beantwortet. Zudem konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangsportal für den Onlinefragebogen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung



**STADT TROISDORF**

Gebärdensprache    Barrierefreiheit    Leichte Sprache    MENÜ

Sie sind hier: Rathaus & Service > Mobilität > Haushaltsbefragung

## Wie sind die Troisdorfer unterwegs?

[Zur Online-Befragung](#)

Täglich wird in Troisdorf eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt – laut der letzten Erhebung 2016 knapp die Hälfte davon zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn, die Mehrheit mit dem Auto. Die persönlichen Wege strukturieren dabei – in Abhängigkeit der uns zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und erreichbaren Ziele – maßgeblich den Alltag und sind dabei eine wesentliche Komponente zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Verkehrsmittelnutzung wird erhoben, um mögliche Veränderungen festzustellen und die Erkenntnisse für künftige Verkehrsplanungen zu nutzen. Wie ist Troisdorf heute unterwegs? Wie sollte die Mobilität in Troisdorf Ihrer Meinung nach verbessert werden? Wie kann der Verkehr in Troisdorf nachhaltig gestaltet werden? Diese und weitere Fragen werden mit der Erhebung beantwortet.

**Weitere Informationen zur Mobilitätsbefragung**

**Planersocietät**  
**Mobilität. Stadt. Dialog.**  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Sophia Middendorf  
Telefon: 0231 / 999970 0  
E-Mail: [mobil@planersocietaet.de](mailto:mobil@planersocietaet.de)  
Web: [www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Quelle: Stadt Troisdorf 2023: Wie sind die Troisdorfer unterwegs? (Abgerufen von <https://www.troisdorf.de/de/rathaus-service/mobilitaet/haushaltsbefragung/>)

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilungen, Internet, Social Media 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 Stadtverwaltungen der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Troisdorf
<b>Angeschriebene Haushalte</b>	<b>9.340</b>
- Schriftlich-postalische Variante	5.604 (60 %)
- Online-Variante	3.736 (40 %)
<b>verwertbarer Fragebogenrücklauf</b>	<b>1.196</b>
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	713 (59,6 %)
- Online-Befragung	471 (39,4 %)
- Telefonische Interviews	12 (1,0 %)
<b>Rücklaufquote</b>	<b>12,8 %</b>
- Erreichte Personen	2.566
- davon Personen unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar	338
- Auswertbare Personenfragebögen	2.228
- Haushaltgröße	2,1
<b>Anteil an der Gesamtbevölkerung</b>	<b>2,8 %</b>

Insgesamt haben sich 1.196 Haushalte mit 2.566 Personen an der Befragung beteiligt, wovon für 2.228 Personen ab 6 Jahren auswertbare Fragebögen vorliegen. Die erreichte Rücklaufquote beträgt auf Stadtebene 12,8 %. Die Rücklaufquote blieb damit etwas unter dem erwarteten Niveau. Nichtsdestotrotz konnten auf diese Weise insgesamt 2,8 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Troisdorf erreicht werden. Dies stellt die Repräsentativität nach AGFS sicher. Durch die Schichtung auf Ebene teilweise zusammengefasster Stadtteile sind auch Grundausswertungen für diese Untersuchungsräume innerhalb der Stadt Troisdorf durchführbar.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Stadtteilen

Stadtteile	Ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
		Haushalte	Personen	Personen
Altenrath	446	51	126	118
Bergheim	649	85	225	173
Eschmar	536	75	155	136
Friedrich-Wilhelms-Hütte	850	107	203	181
Kriegsdorf	487	73	165	148
Mülleken	376	63	131	107
Oberlar	804	102	220	182
Rotter See	595	78	1402	127
Sieglar	893	114	44	213
Spich	1.071	141	315	276
Troisdorf-Mitte	1.787	179	394	344
Troisdorf-West	846	91	185	160
Ohne Zuordnung	-	37	63	63
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>9.340</b>	<b>1.196</b>	<b>2.566</b>	<b>2.228</b>

### Datenaufbereitung und Plausibilisierung

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft<sup>3</sup>, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch 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 die Hochrechnung der Daten 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 Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Mobilitätsbefragung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 2: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

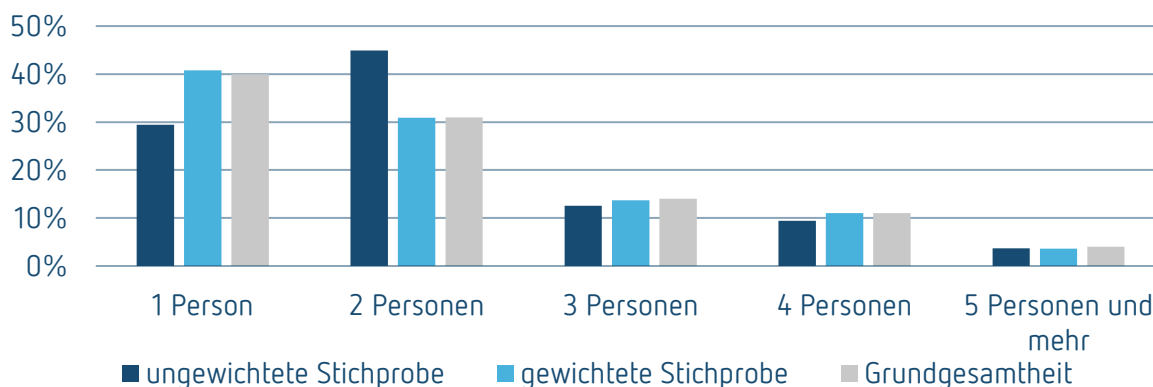
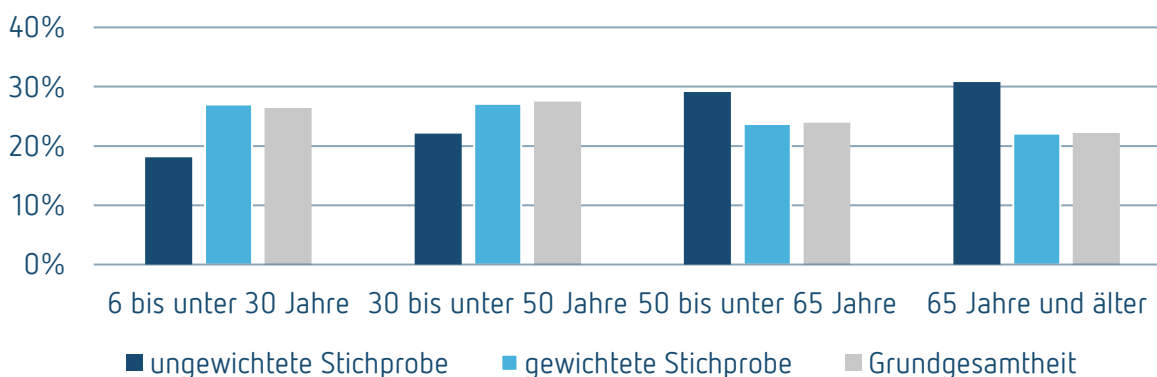


Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



<sup>3</sup> Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

## Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Mobilitätsbefragung für die Stadt Troisdorf dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohnenden der Stadt Troisdorf. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpender:innen und Besucher:innen zurückgelegt wurden, werden durch die Mobilitätsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. Wo möglich werden die Ergebnisse mit den Ergebniswerten aus der vorherigen Mobilitätsbefragung in der Stadt Troisdorf aus dem Jahr 2016 verglichen. In mehreren Tabellen werden darüber hinaus auch Vergleichswerte aus der deutschlandweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (kurz: MiD 2017) hinzugezogen und mit unterschiedlichen räumlichen Bezügen dargestellt. So wird einerseits der gesamtdeutsche Schnitt als Vergleichswert „MiD 2017“ dargestellt und andererseits die Ergebnisse der MiD 2017 für eine Raumkategorie der RegioStaR 7 dargestellt.<sup>4</sup> Als Referenzkategorie der RegioStaR7 werden für die Stadt Troisdorf die Werte der Kategorie „Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum“, welche die in Stadtregionen gelegenen Mittelstädte umfasst, aufgeführt. In den Auswertungstabellen sind die gesamtdeutschen Werte als „Deutschland 2017“ und die Werte der vergleichbaren Raumkategorie als „Stadtregion – Mittelstadt 2017“ ausgewiesen.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Das Zeichen „ \* “ zeigt an, dass aufgrund nur weniger vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

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 wurde verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. 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.

**Bitte beachten:** Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

---

<sup>4</sup> Mobilität in Deutschland 2017: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung. Erläuterungen zu den RegioStar 7 Raumvariablen: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

### 3 Untersuchungsraum Stadt Troisdorf

Die Stadt Troisdorf liegt im Rhein-Sieg-Kreis und grenzt im Uhrzeigersinn beginnend im Norden an die Großstadt Köln, die Stadt Rösrath des Rheinisch-Bergischen Kreises, die Stadt Lohmar, die Stadt Siegburg, die Stadt Sankt Augustin, die Bundesstadt Bonn sowie die Stadt Niederkassel. Sowohl die Stadt Troisdorf als auch der Rhein-Sieg-Kreis, dem die Stadt Troisdorf angehört sind Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS). Der Untersuchungsraum der Mobilitätsbefragung beinhaltet die zwölf Stadtteile der Stadt Troisdorf und deckt damit das gesamte Stadtgebiet ab. Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum eine Fläche von rund 62 km<sup>2</sup> mit einer Einwohnerzahl von rund 79.000 Menschen. Die bevölkerungsreichsten Untersuchungseinheiten sind die Stadtteile Spich und Troisdorf-Mitte mit etwa 13.000 bzw. 17.000 Einwohnenden.

Tabelle 5: Einwohnerzahlen in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf

Untersuchungsraum	Stadtteile	Einwohnerzahl
Altenrath	Altenrath	2.271
Bergheim, Mülleken	Bergheim	5.729
	Mülleken	1.864
Eschmar, Sieglar	Eschmar	3.464
	Sieglar	9.044
Friedrich-Wilhelms-Hütte	Friedrich-Wilhelms-Hütte	7.178
Kriegsdorf, Rotter See	Kriegsdorf	3.311
	Rotter See	3.999
Oberlar	Oberlar	6.297
Spich	Spich	13.162
Troisdorf-Mitte	Troisdorf-Mitte	17.374
Troisdorf-West	Troisdorf-West	5.600
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>79.293</b>

Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Troisdorf (Juni 2023)

Die Siedlungsflächen der Stadtteile ordnen sich vorwiegend entlang der SPNV-Achse an, die das Stadtgebiet von Nordwesten nach Südosten zentral durchzieht. Nördlich dieser Agglomerationsachse liegt in der Stadtteil Altenrath. Der Siedlungskern des Stadtteils liegt dadurch im Norden des Stadtgebiets in peripherer Lage. Der internationale Flughafen Köln/Bonn liegt ebenfalls nördlich der Agglomerationsachse Troisdorf und nimmt dabei zu Teil auch Flächen des Troisdorfer Stadtgebiets. Demgegenüber ist das südliche Stadtgebiet deutlich dichter besiedelt und die Siedlungsgebiete der Stadtteile grenzen teilweise direkt aneinander an.

Abbildung 4: Stadtteile der Stadt Troisdorf



### Stadtteile und Siedlungsstruktur der Stadt Troisdorf

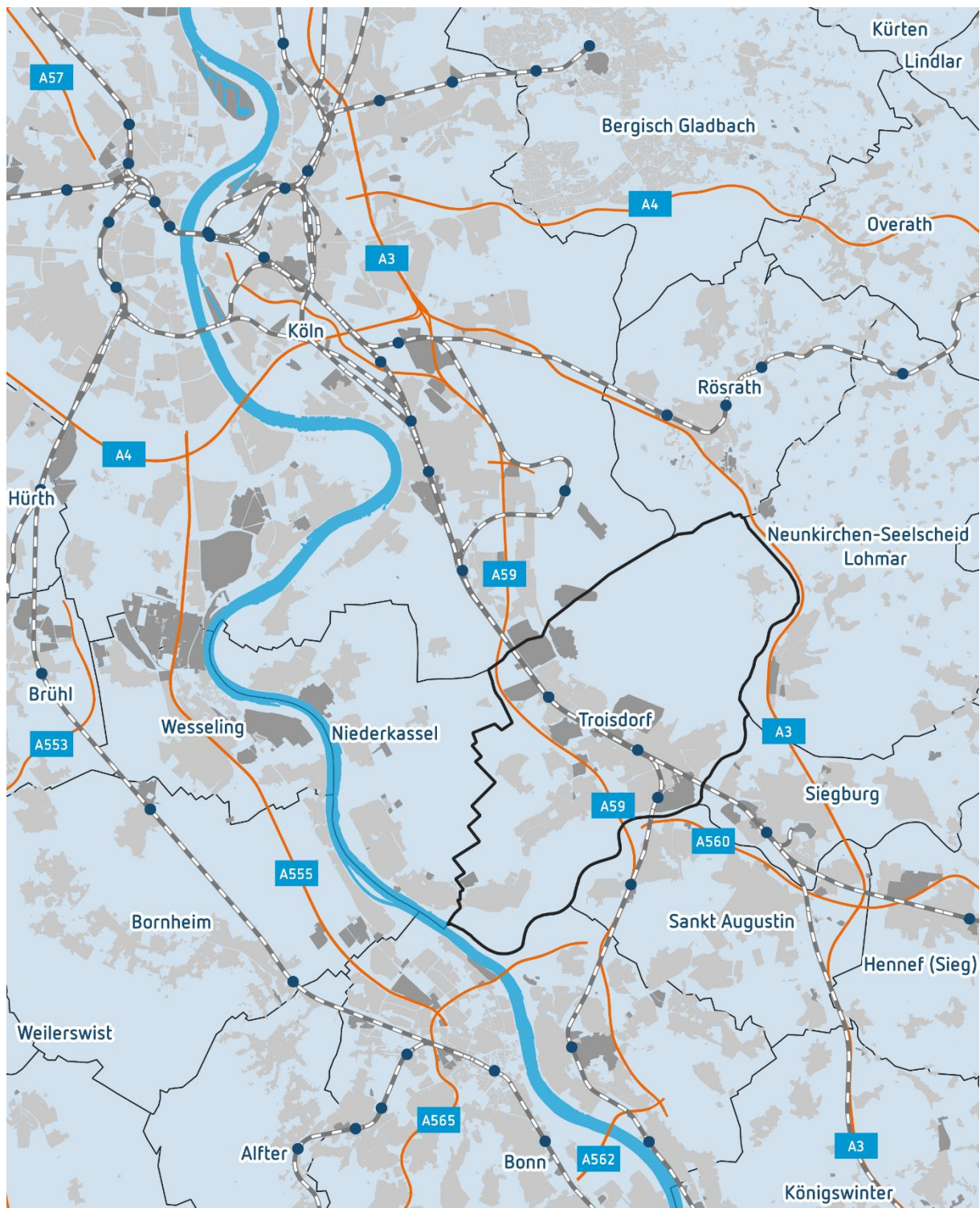
 Stadtteile

 **Planersocietät**  
 Mobilität. Stadt. Dialog.

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA  
 Datengrundlage: © Stadt Troisdorf 2023, lizenziert unter: dl-de/zero-2-0

Die Stadt Troisdorf wird über die Autobahn A 59, die durch das Stadtgebiet führt, an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Des Weiteren besteht mit der A 3, die an der östlichen Stadtgrenze verläuft, ein weiterer nahegelegener Anschlusspunkt an das übergeordnete Straßennetz. Weitere wichtige Verkehrsachse ist die Bundesstraße B 8. Im Schienenverkehr wird die Stadt Troisdorf durch die Regionalbahn RB 27 (Mönchengladbach – Koblenz) an umliegende Kreise und Städte angebunden. Darüber hinaus besteht mit den Regionalexpresslinien RE 8 (Mönchengladbach – Koblenz) und RE 9 (Aachen – Siegen) eine Anbindung an das Rheinland. Organisiert wird der Nahverkehr Troisdorf vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Die Stadt Troisdorf ist nicht an den Schienenfernverkehr angebunden, die nächsten Fernverkehrshalte befinden sich in Siegburg sowie den angrenzenden Großstädten Köln und Bonn.

Abbildung 5: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Troisdorf



Regionale Verkehrsanbindung der Stadt Troisdorf

- Industrie- und Gewerbefläche
- Siedlungsfläche
- Rhein
- Bahnhof
- Autobahn
- SPNV-Netz

N

0 2,5 5 km

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/Bundesamt für Kartografie und Geodäsie - 2022  
Datengrundlage: © Stadt Troisdorf 2023, lizenziert unter di-de/zero-2-0;  
© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA; © DB Netz AG



## 4 Mobilitätsoptionen

Die Mobilitätsbefragung dient der Erfassung und Aktualisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Troisdorf. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll, die aktuellen Rahmenbedingungen wie die soziodemografische Zusammensetzung der Stadtbevölkerung zum Befragungszeitpunkt zu erfassen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe des Lebens. So stellen das Erreichen der Volljährigkeit oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten der Person in der Regel deutlich verändern. Somit ist es sinnvoll im Rahmen aus der Auswertung von Mobilitätskenndaten ebenfalls die soziodemografische Zusammensetzung der Stichprobe zu betrachten.

### 4.1 Soziodemografische Daten

Knapp die Hälfte der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Erwerbstätige (48 %). Rund 34 % aller Personen arbeiten dabei in Vollzeit und 12 % der Personen in Teilzeit. Weitere 2 % der Personen sind Erwerbstätige, die vorübergehend freigestellt oder z. B. in Elternzeit sind. Ein Zehntel der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Schüler:innen und insgesamt 6 % der Personen sind Studierende oder Auszubildende. Etwa ein Viertel der Personen sind im Ruhestand bzw. pensioniert (26 %), 2 % sind Hausfrauen und Hausmänner, 6 % Kinder im Vorschulalter<sup>5</sup> und 1 % der Personen geben an, aktuell ohne berufliche Beschäftigung zu sein. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 65 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. Ein Drittel der Haushalte sind Rentnerhaushalte (33 %), rund 1 % sind Ausbildungshaushalte und rund 1 % der Haushalte sind Erwerbslosenhaushalte.

Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Basis: alle Personen im Haushalt Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt							
		Erwerbs- tätige	Ausbil- dung	Student:in	Schüler:in	Kind	Haus- frau/- mann	Rentner:in, Pensio- när:in	ohne Beschäfti- gung
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>2.410</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>1</b>

42 % aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte, 30 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 10 %. In 18 % der befragten Haushalte in Troisdorf leben Kinder unter 18 Jahren. Im Vergleich zum deutschlandweiten Schnitt und der raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädte in Stadtregionen leben in der Stadt Troisdorf prozentual etwas weniger Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren (Deutschland 2017: 20 % der Haushalte; Stadtregion – Mittelstadt 2017: 21 % der Haushalte).

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

Tabelle 7: Haushaltsstruktur

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Haushaltstyp							Haushalte mit Kin- dern (in %)
		Ein-Perso- nen-Haus- halt	Zwei-Pe- rsonen- Haushalt	Mehr-Er- wachse- nen-Haus- halt	Alleiner- ziehend	Paar mit einem Kind	Paar mit mehreren Kindern	Mehr-Er- wachse- nen-Haus- halt mit mehreren Kindern	
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.163</b>	<b>42</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>18</b>
Stadtregion – Mittelstadt 2017	37.229	37	34	7	2	19*	k. A.	k. A.	21
Deutschland 2017	154.629	41	32	7	2	18*	k. A.	k. A.	20

\* Abweichende Kategorie: Haushalte mit mehreren Erwachsenen und mindestens einem Kind

### Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9 % der Befragten in der Stadt Troisdorf geben an gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 6 % der Personen geben eine Mobilitätseinschränkung durch Gehbehinderungen, 1 % durch Sehbehinderungen und 4 % durch andere Einschränkungen an. Rund 1 % der Befragten haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 50 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 50 Jahre etwa 2 % der Befragten angeben, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, sind es unter den Personen im Alter von 50 bis unter 65 Jahre bereits 8 % der Personen und in einem Alter ab 65 Jahren mit rund 27 % mehr als ein Viertel der Personen. Insbesondere der Anteil von Personen, die mehrere Gründe für gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen angeben, steigt im Alter an.

Tabelle 8: Gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen (Mehrfachantworten möglich)			
		Keine Einschränkungen	Gehbehinderung	Sehbehinderung	Andere Behinderung
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>2.226</b>	<b>91</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>4</b>

Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

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

## 4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

### Pkw-Ausstattung

Rund 85 % der befragten Haushalte in der Stadt Troisdorf verfügen über mindestens ein Auto. Mehr als ein Drittel der Haushalte in der Stadt Troisdorf geben dabei einen Besitz von mehreren Autos an (35 % der Haushalte). Demgegenüber können 15 % der befragten Haushalte als autofreie Haushalte eingestuft werden. Gegenüber der vorherigen Befragung hat der Anteil der autofreien Haushalte leicht zugenommen, aber auch der Anteil der Haushalte mit mehreren Autos leicht, zu Lasten des Anteils der Haushalte mit nur zwei Pkw, erhöht. So ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl, die pro Haushalt zur Verfügung steht, mit durchschnittlich 1,3 Pkw auf einem gleichbleibenden Niveau (2016: 1,3 Pkw pro Haushalt).

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohnende beträgt 627 (private oder dienstliche) Pkw. Werden nur die privaten Pkw, die über den privaten Haushalt zugelassenen sind, berücksichtigt, sinkt die Pkw-Dichte auf 576 private Pkw pro 1.000 Einwohnende. Diese Motorisierungsquote liegt etwas über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 581 Pkw je 1.000 Einwohnende beträgt<sup>6</sup>. 5 % der Haushalte in Troisdorf besitzen mindestens einen vollelektrisch angetriebenen Pkw. Bezogen auf alle in der Befragung erfassten Pkw, handelt es sich bei 4 % der Pkw um vollelektrisch angetriebene Fahrzeuge.

Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- nende (private und dienstl. Pkw)
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.164</b>	<b>15</b>	<b>51</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>627</b>
Stadt Troisdorf 2016	1.745	12	51	30	6	k. A.
Stadtregion – Mittelstadt 2017	38.582	15	56	25	4	k. A.
Deutschland 2017	156.420	22	53	21	3	k. A.
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines elektrischen Pkw		Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- nende (private und dienstl. Pkw)		
		Kein Pkw	1 Pkw und mehr			
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.164</b>	<b>95</b>	<b>5</b>	<b>25</b>		

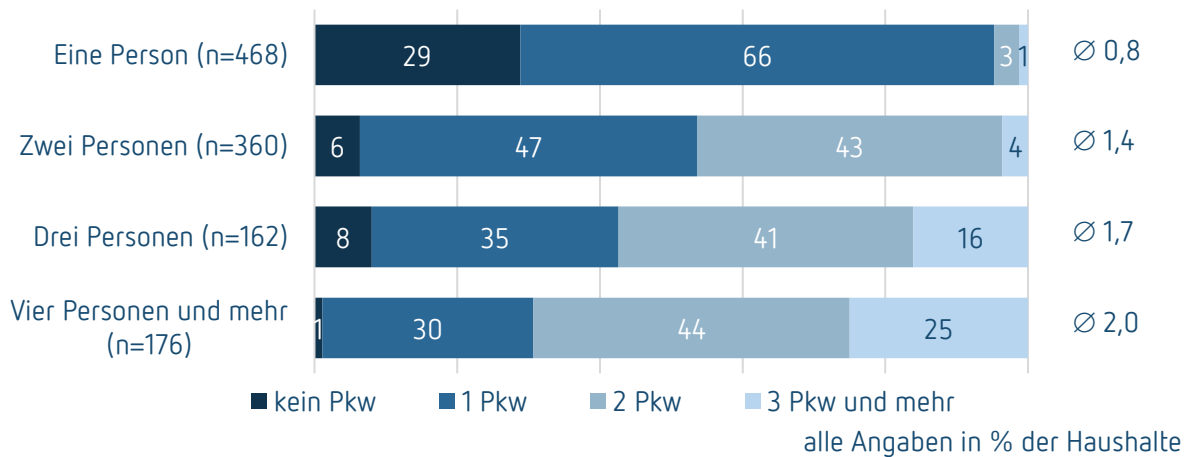
*Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an. – privates Auto (davon vollelektrisch), dienstliches Auto (davon vollelektrisch)*

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Stadt Troisdorf im Vergleich zu den strukturräumlich vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen auf einem vergleichbaren Niveau befindet. Dementsprechend liegt die Pkw-Ausstattung unter dem deutschlandweiten Schnitt. Gegenüber der vorherigen Befragung hat zwar der Anteil der autofreien Haushalte leicht zugenommen, allerdings kann festgestellt werden, dass der Anteil der Haushalte mit einem Drittauto ebenfalls leicht zugenommen hat.

6 Vgl. Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022).

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. So besitzt ein größerer Anteil der Erwerbshaushalte mindestens einen Pkw (91 %) als bei den Rentnerhaushalten (76 %). Unterschieden nach Größe des Haushaltes besitzen ein überdurchschnittlicher Anteil der Einpersonenhaushalte keinen Pkw (29 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos.

Abbildung 6: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Weiterhin verfügen 12 % der Haushalte in der Stadt Troisdorf über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Gegenüber der vorherigen Befragung ist damit der Anteil Haushalte, die mindestens ein Kraftrad besitzen, leicht gesunken (Stadt Troisdorf 2016: 14 %). Diese Besitzquote von Kraftfahrzeugen in den Haushalten lässt sich minimal unter dem Bundesschnitt dem Niveau der Mittelstädte in Stadtregionen von jeweils 13 % der Haushalte einordnen.

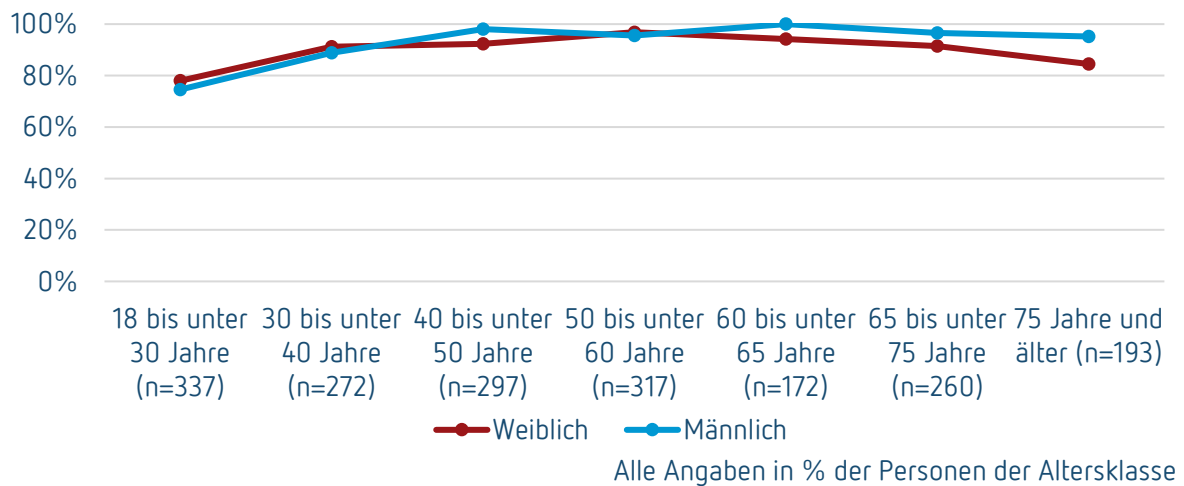
### Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt besitzen in der Stadt Troisdorf 90 % der volljährigen Personen einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur vorherigen Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in der Gruppe der volljährigen Personen leicht rückläufig (2016: 92 % der Personen ab 18 Jahren). Dieser Wert liegt sowohl etwas über dem in der MiD 2017 ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % als auch leicht über dem Schnitt der Mittelstädte in Stadtregionen (89 %).

Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 76 % im Vergleich zur restlichen Stadtbevölkerung eine unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Möglicher Grund für die geringere Verbreitung von Pkw-Führerscheinen unter den jungen Erwachsenen kann die Erwerbssituation sein. So befinden sich junge Erwachsene häufig noch in Ausbildung oder im Studium. Damit gehen zum einen häufig geringere finanzielle Ressourcen einher. Zum anderen werden diesen Personengruppen Vergünstigungen für die Nutzung des ÖPNV (z. B. Semesterticket) angeboten, sodass auf den Erwerb einer eigenen Fahrerlaubnis verzichtet werden kann. In der Altersgruppe der 30- bis unter 40-Jährigen liegt der Anteil der Personen mit Führerschein auf dem Niveau der gesamten Stadtbevölkerung (90 %). Die Altersklassen von 40 bis unter 75 Jahren weisen hingegen überdurchschnittliche Führerscheinbesitzanteile von 94 % bis 97 % auf. Bei den Personen ab 75 Jahren sinkt die Führerscheinbesitzquote auf ein Niveau von 89 % bzw. in etwa auf das Durchschnittsniveau der Stadt

Troisdorf. Durch den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) kann sich die Führerscheinbesitzquote in den kommenden Jahren dahingehend verändern, dass sich die hohe Führerscheinbesitzquote der mittleren Altersklassen zukünftig in der Altersgruppe der über 75-Jährigen fortsetzt. Mit Blick auf die jüngeren Altersklassen könnte sich durch den Kohorteneffekt in Zukunft hingegen der niedrigere Führerscheinbesitz der Personen zwischen 18 und 30 Jahren in den nächsthöheren Altersklassen fortsetzen. Dies setzt ein auch ohne Führerschein attraktives Verkehrssystem voraus, welches den Erwerb einer Fahrerlaubnis – auch mit größeren finanziellen Ressourcen – redundant macht.

Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Unterschiede zwischen Männern und Frauen beim Führerscheinbesitz können tendenziell in den höheren Altersklassen beobachtet werden. Während in den mittleren Altersklassen die Anteile der Personen mit Führerschein bei Männern und bei Frauen in etwa auf vergleichbaren Niveaus liegen, fällt der Führerscheinbesitz bei den Frauen ab 75 Jahren mit 85 % deutlich zehn Prozentpunkte niedriger als bei den Männern der gleichen Altersgruppe (95 %) aus.

### Pkw-Verfügbarkeit

Insgesamt können von der volljährigen Bevölkerung der Stadt Troisdorf rund 75 % jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 14 % der Stadtbevölkerung ab 18 Jahren steht zeitweise ein Pkw zur Verfügung. Demnach können 12 % der volljährigen Personen nie auf einen Pkw zurückgreifen. Werden bei der Auswertung der Pkw-Verfügbarkeit lediglich die Personen berücksichtigt, die einen Führerschein besitzen, steigt die ständige bzw. tägliche Pkw-Verfügung auf 81 % der Personen. 13 % der Personen mit Fahrerlaubnis verfügen zeitweise oder nach Absprache über einen Pkw und 5 % der Personen geben an, nie über einen Pkw verfügen zu können.

Tabelle 10: Autoverfügbarkeit der Personen

Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Verfügbarkeit Pkw		
		immer / täglich	zeitweise/ nach Absprache	nie
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.892</b>	<b>75</b>	<b>14</b>	<b>12</b>
Stadtregion – Mittelstadt 2017*	53.514	81	12	7
Deutschland 2017*	219.267	77	14	9

Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?  
\*Personen ab 17 J.; inkl. Carsharing

## Fahrradausstattung der Haushalte

Die Fahrradausstattung der Haushalte in der Stadt Troisdorf liegt in der aktuellen Befragung mit 87 % der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad besitzen, auf dem Niveau der vergleichbaren Mittelstädte in Stadtregionen 2017. Gegenüber der vorherigen Befragung ist jedoch ein Anstieg des Anteils der Haushalte, die kein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad) besitzen, von 16 % auf 23 % zu verzeichnen. Insgesamt liegt die Fahrradausstattung in der Stadt Troisdorf im Vergleich zu anderen Mittelstädten in Stadtregionen dennoch auf einem vergleichbaren Niveau. Die Fahrraddichte liegt mit rund 931 Fahrrädern pro 1.000 Einwohnende dementsprechend auf einem im Vergleich zum bundesweiten Schnitt durchschnittlichen Niveau (MiD 2017: rund 930 Fahrräder pro 1.000 Einwohnende).

Tabelle 11: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt („konventionelles“ Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)				Fahrraddichte auf 1.000 Ein- wohnende
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr	
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.164</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>931</b>
Stadt Troisdorf 2016	1.746	16	23	29	32	k. A.
Stadtregion – Mittelstadt 2017	38.582	23	26	24	28	k. A.
Deutschland 2017	156.420	22	25	25	28	ca. 930*

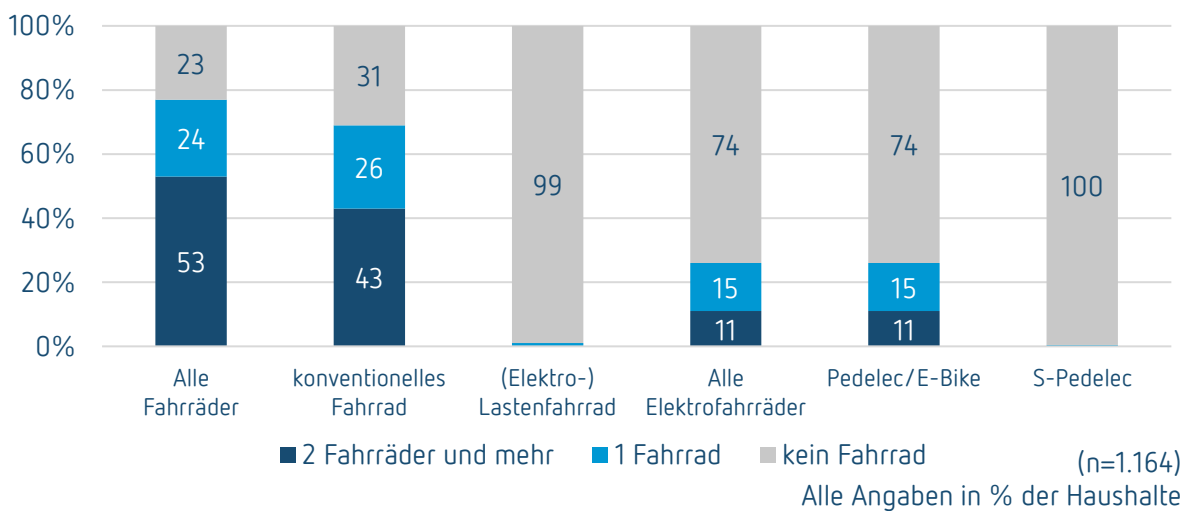
Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder ein fahrbereites Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)?  
\*Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

Während lediglich 12 % der Haushalte, in denen mindestens drei Personen leben, kein Fahrrad besitzen, stehen im Vergleich vor allem Einpersonenhaushalten (34 %) überdurchschnittlich häufig kein Fahrrad zur Verfügung. Auch unter den Rentnerhaushalten liegt der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad im Vergleich zu anderen Haushaltstypen in der Stadt Troisdorf mit 32 % der Haushalte, die kein Fahrrad besitzen, auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Unterschieden nach Fahrradtyp sind die konventionellen Fahrräder in den meisten Haushalten verbreitet (siehe Abbildung 8). Weniger als ein Drittel der Haushalte (31 %) besitzen kein konventionelles Fahrrad und 26 % der Haushalte geben an, dass sie mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/ E-Bike/ S-Pedelec) besitzen. Bei den Elektrofahrrädern handelt es sich vorwiegend um Pedelecs bzw. E-Bikes. In weniger als 1 % der Haushalte ist wenigstens ein S-Pedelec vorhanden. Ebenfalls nur wenig verbreitet sind die (Elektro-)Lastenfahrräder. So geben lediglich 1 % der Haushalte an ein Lastenfahrrad zu besitzen.

Gegenüber der vorherigen Befragung hat sich der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, von 8 % der Haushalte auf 26 % verdreifacht. So lässt sich ein Markttrend der Elektrofahrräder der letzten Jahre auch in Troisdorf beobachten. Der anhaltende Marktboom der Elektrofahrräder könnte diesen Anteil in den nächsten Jahren möglicherweise noch weiter steigern. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung auf weiteren Distanzen, beispielsweise auf Wege in benachbarte Orte, sein. Zu beachten sind dabei allerdings auch etwaige entstehende Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss, z. B. die tendenziell höhere Geschwindigkeit von Elektrofahrrädern gegenüber „konventionellen“ Fahrrädern.

Abbildung 8: Fahrräder in den Haushalten nach Fahrradtyp

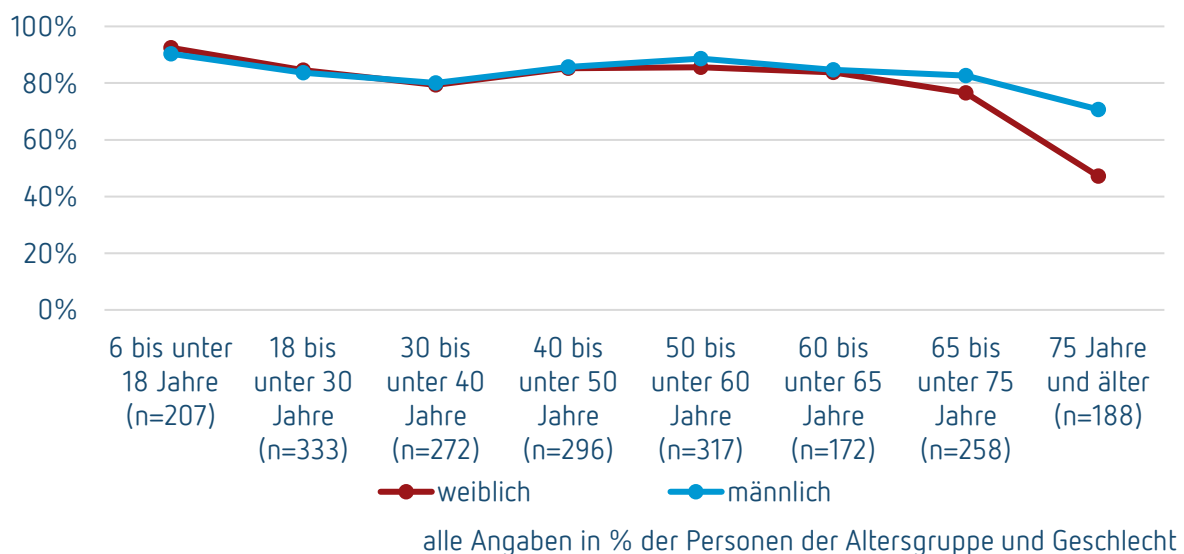


### Fahrradbesitz der Personen

Bezogen auf die einzelnen Personen entspricht die Fahrradausstattung der Haushalte insgesamt 81 % der Einwohnenden, die ein fahrbereites „konventionelles“ Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad besitzen. Im Vergleich zum Bundesschnitt (77 % der Personen) und den strukturähnlichen Mittelstädten in Stadtregionen (78 % der Personen) liegt die Fahrradbesitzquote der Bevölkerung der Stadt Troisdorf – bezogen auf die Personenebene – etwas über dem Durchschnitt.

Differenziert nach Alter und Geschlecht ergibt sich mit 92 % eine überdurchschnittlich hohe Fahrradbesitzquote unter den 6- bis unter 18-jährigen Mädchen und Jungen. Diese Altersklasse weist damit die höchste Fahrradausstattung auf. In den Altersgruppen von 40 bis unter 60 Jahren sind mit 86 % bzw. 87 % der Personen ebenfalls hohe Fahrradbesitzanteile festzustellen. In den höheren Altersklassen nimmt der Fahrradbesitzanteil ab. So besitzen nur noch 57 % der über 75-Jährigen ein fahrbereites Fahrrad und ist damit die Altersklasse mit der geringsten Fahrradausstattung.

Abbildung 9: Fahrradbesitzquote („konventionelle“, Lasten- und Elektrofahräder) nach Alter und Geschlecht

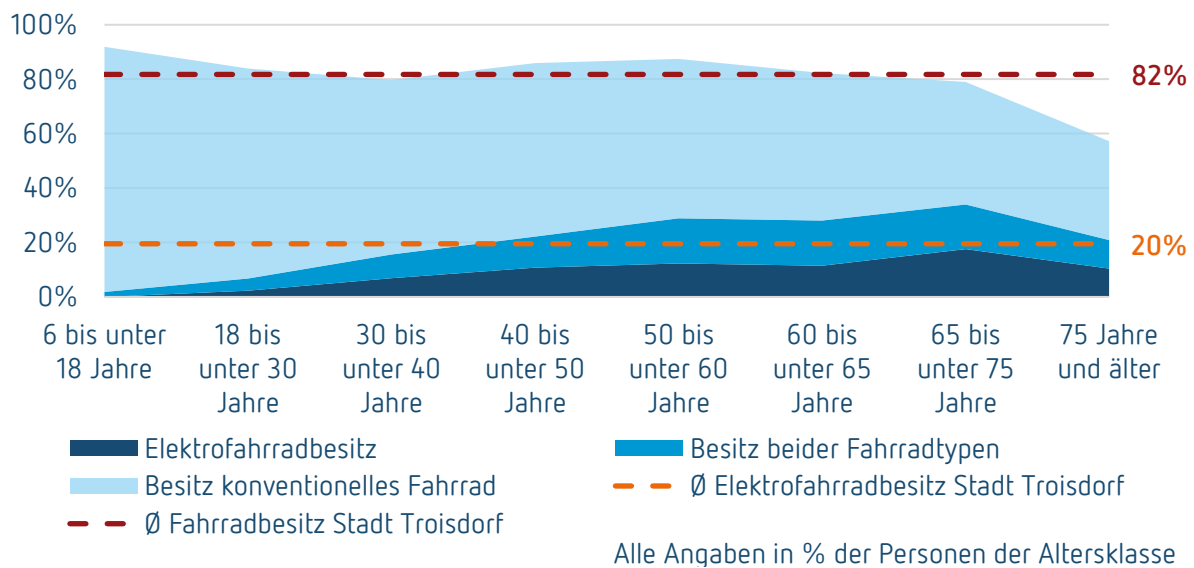


Hierbei fällt insbesondere auf, dass die Fahrradausstattung der Frauen in dieser Altersklasse mit 47 % der Frauen, die ein Fahrrad besitzen, deutlich kleiner ausfällt als bei den Männern (71 %). Wohingegen die Fahrradausstattung der Männer und Frauen in den Altersklassen bis unter 65 Jahren keine bis geringfügige Unterschiede aufweist. Auffällig ist auch, dass der Fahrradbesitz in der Gruppe der 30- bis unter 40-Jährigen niedriger als in den angrenzenden Altersgruppen ausfällt. Die Fahrradausstattung in diesen Altersklassen liegt dennoch auf einem gesamtstädtisch durchschnittlichen Niveau.

### Besitz von Elektrofahrrädern

In der Stadt Troisdorf besitzt ein Viertel der Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad (26 %). Übertragen auf die Personenebene entspricht diese Elektrofahrradausstattung ein Fünftel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen (20 % der Personen ab 6 Jahren). Insbesondere in den Altersklassen von 50 bis unter 75 Jahren liegen die Anteile der Personen mit einem Elektrofahrrad auf einem überdurchschnittlichen Niveau. So besitzt etwa ein Drittel der Personen im Alter von 65 bis unter 75 Jahren ein Elektrofahrrad (34 %). In der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die die höchste Fahrradbesitzquote (unabhängig vom Fahrradtyp) aufweist, geben demgegenüber lediglich rund 2 % der Kinder und Jugendlichen an, ein Elektrofahrrad zu besitzen.

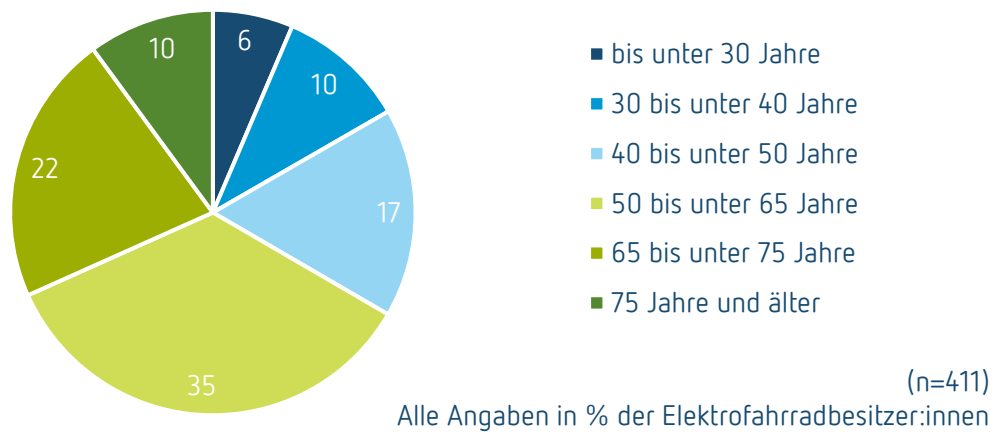
Abbildung 10: Besitz von Fahrradtypen nach Alter



Zwei Drittel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter als 50 Jahre (siehe Abbildung 11). Mit insgesamt 35 % sind die Personen im Alter von 50 bis unter 65 Jahre unter den Elektrofahrradbesitzer:innen deutlich stärker vertreten als in der gesamten Stadtbevölkerung und stellen somit aktuell die Zielgruppe von Elektrofahrrädern dar. Demgegenüber sind die unter 30-Jährigen mit lediglich 6 % unter den Elektrofahrradbesitzer:innen unterrepräsentiert.

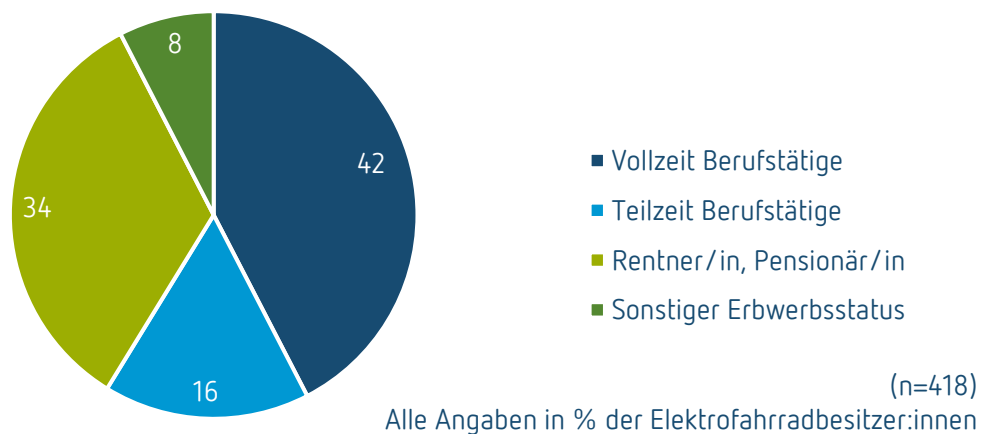


Abbildung 11: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Altersgruppen



Die Verteilung der Erwerbssituation der Elektrofahrradbesitzer:innen spiegelt ebenfalls die stärker vertretenden höheren Altersklassen wider (siehe Abbildung 12). So sind ein Drittel der Personen mit einem Elektrofahrrad bereits in Rente oder Pension, obwohl die Rentner:innen und Pensionär:innen in Bezug auf die gesamte Stadtbevölkerung lediglich einen Viertel der Personen ausmachen. Als weitere große Zielgruppe von Elektrofahrrädern können die berufstätigen Personen identifiziert werden. 42 % der Elektrofahrradbesitzer:innen arbeiten in Vollzeit und weitere 16 % sind in Teilzeit berufstätig. Beide Erwerbsgruppen sind damit unter den Personen mit Elektrofahrrad stärker als in der gesamten Stadtbevölkerung vertreten (Vollzeit berufstätig: 34 %; Teilzeit berufstätig: 12 %). Somit sind mehr als die Hälfte der Elektrofahrradbesitzer:innen berufstätige Personen, woraus sich vor allem im Berufsverkehr mögliche Verlagerungspotenziale von Autowegen auf den Radverkehr identifizieren lassen.

Abbildung 12: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Erwerbsstatus



Aktuell scheinen Elektrofahrräder die Mobilität ihrer Nutzer:innen weiterhin zu ergänzen und nur selten bewusst z. B. den Pkw abgelöst zu haben. Dafür sprechen Ergebnisse aus dem Vergleich von typischen Elektrofahrradbesitzer:innen (ab 40 Jahren) mit Personen, die nur ein konventionelles oder kein Fahrrad besitzen, desselben Alters (> 40 Jahren) (siehe Tabelle 12). Elektrofahrradbesitzer:innen besitzen weiterhin häufiger einen Pkw-Führerschein und ihnen steht häufiger ein Auto zur Verfügung. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass Elektrofahrräder in ihrer Anschaffung teuer sind und dessen Nutzer:innen daher häufig über einen höheren ökonomischen Status verfügen, welcher sich in einer höheren Pkw-Verfügbarkeit äußert. Der Anteil der (fast) täglichen Pkw-Nutzer:innen fällt unter den Personen mit einem Elektrofahrrad genauso hoch aus wie bei den Personen, die nur ein konventionelles Fahrrad besitzen (je 47 % der

Personen). Entsprechend der Führerscheinbesitzquote und der Pkw-Verfügbarkeit fällt die Pkw-Nutzung, bei den Personen, die kein Fahrrad besitzen, niedriger aus (40 %). Diese Personengruppe erweist sich stattdessen deutlich ÖV-affiner. So besitzt ein Fünftel der Personen ohne Fahrrad eine ÖV-Zeitkarte. Bei den Elektrofahrradbesitzer:innen fällt dieser Anteil hingegen sieben Prozentpunkte geringer aus. Dementsprechend fällt auch die mindestens wöchentliche ÖV-Nutzung bei den Elektrofahrradbesitzer:innen deutlich niedriger aus (11 % der Personen mit Elektrofahrrad, 19 % der Personen mit konventionellen Fahrrad und 27 % der Personen ohne Fahrrad).

Tabelle 12: Mobilitätskenndaten unterschieden nach (Elektro-)Fahrradbesitz

Mobilitätskenndaten (alle Personen ab 40 Jahren) (in %)	Stadt Troisdorf 2023		
	Personen mit Elektrofahrrad	Personen mit (nur) konventionellem Fahrrad	Personen ohne Fahrrad
<b>Pkw-Führerschein</b>	(n=340)	(n=671)	(n=256)
ja	98	95	89
nein	2	5	11
<b>Pkw-Verfügbarkeit</b>	(n=341)	(n=668)	(n=253)
immer/täglich	84	83	64
zeitweise/nach Absprache	12	11	12
nie	4	6	24
<b>Pkw-Nutzung</b>	(n=329)	(n=641)	(n=220)
(fast) täglich	47	47	40
an 1-3 Tagen pro Woche	41	40	40
an 1-3 Tagen pro Monat	9	7	9
seltener	1	4	5
nie	2	2	6
<b>ÖV-Zeitkarte</b>	(n=340)	(n=673)	(n=251)
Besitz einer Zeitkarte	13	18	20
Keine Zeitkarte vorhanden	87	82	80
<b>ÖV-Nutzung</b>	(n=270)	(n=563)	(n=204)
(fast) täglich	8	9	12
an 1-3 Tagen pro Woche	3	10	15
an 1-3 Tagen pro Monat	24	20	13
seltener	37	42	30
nie	27	19	29

### ÖV-Zeitkartenbesitz

Mehr als ein Viertel der befragten Personen ab 6 Jahren in der Stadt Troisdorf gibt an, einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen zu besitzen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 27 %). Dieser Wert liegt im Vergleich zum Bundesschnitt (22 %) und den vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen (19 %) auf einem deutlich überdurchschnittlichen Niveau. Zudem ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer:innen gegenüber der vorherigen Befragung um vier Prozentpunkt gestiegen (2016: 23 % der Personen).

Hierbei ist auf den Befragungszeitraum im Jahr 2023 hinzuweisen. So fiel die Einführung des Deutschlandtickets, mit dem für monatlich 49 € das gesamte Nahverkehrsangebot in Deutschland genutzt werden

kann, am 1. Mai 2023 in den Zeitraum, in dem die Befragung beantwortet werden konnte. So haben sowohl vor der Einführung des Deutschlandtickets als auch nach der Einführung teilnehmende Personen die Befragung beantwortet. Das bedeutet, dass sich der Effekt des neuen Zeitkartenangebots bereits in der gestiegenen Zeitkartenquote ausgewirkt haben kann. Dennoch kann die Besitzquote im Zuge der weiteren Etablierung des Deutschlandtickets bzw. in den Monaten nach der Einführung weiter gestiegen sein.

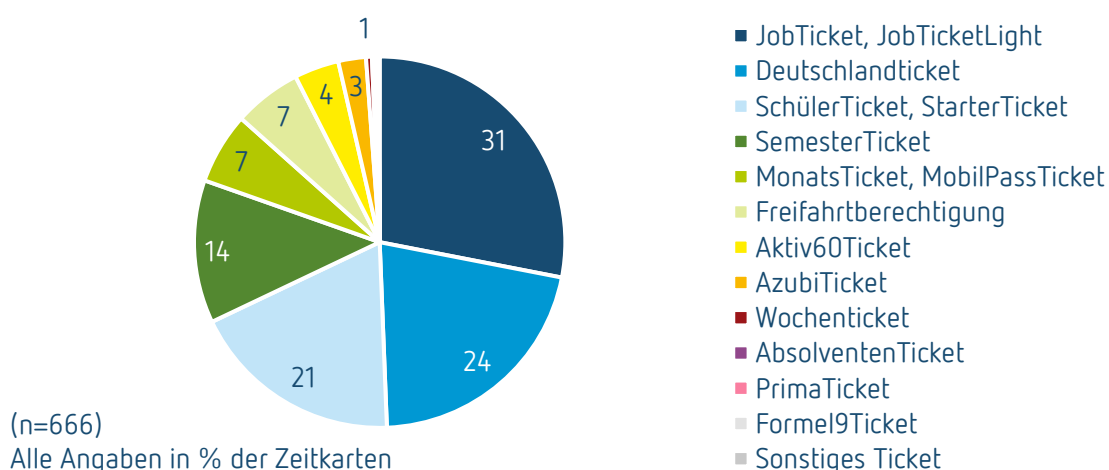
Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Besitz einer ÖV-Karte	
		ÖV-Kartenbesitz	Ohne ÖV-Karte
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>2.196</b>	<b>27</b>	<b>73</b>
<b>Vergleichswerte</b>			
Stadt Troisdorf 2016	3.701	23	77
Stadtregion – Mittelstadt 2017*	56.049	19	81
Deutschland 2017*	231.524	22	77

Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?  
\*Personen ab 14 Jahren

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte in der Stadt Troisdorf ist das JobTicket, mit 31 % aller Zeitkarten (siehe Abbildung 13). Dies entspricht einer Besitzquote von etwa 9 % der Stadtbevölkerung. An zweiter Stelle folgt das neu eingeführte Deutschlandticket mit 24 % der Zeitkarten bzw. einem Anteil von 7 % der befragten Personen, die dieses Ticket besitzen. Hierbei ist es allerdings denkbar, dass der Anteil des Deutschlandtickets noch höher liegt, da die Einführung des Tickets in den Befragungszeitraum fiel und somit ein großer Teil der befragten Personen bereits die Befragung beantwortet hat, bevor er die Möglichkeit hatte das Ticket zu erwerben. Weitere 21 % der Zeitkarten entfallen auf das SchülerTicket und StarterTicket. Zuzüglich der 14 % der Zeitkarten, bei denen es sich um Semestertickets handelt, sind ein gutes Drittel der Zeitkarten auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet.

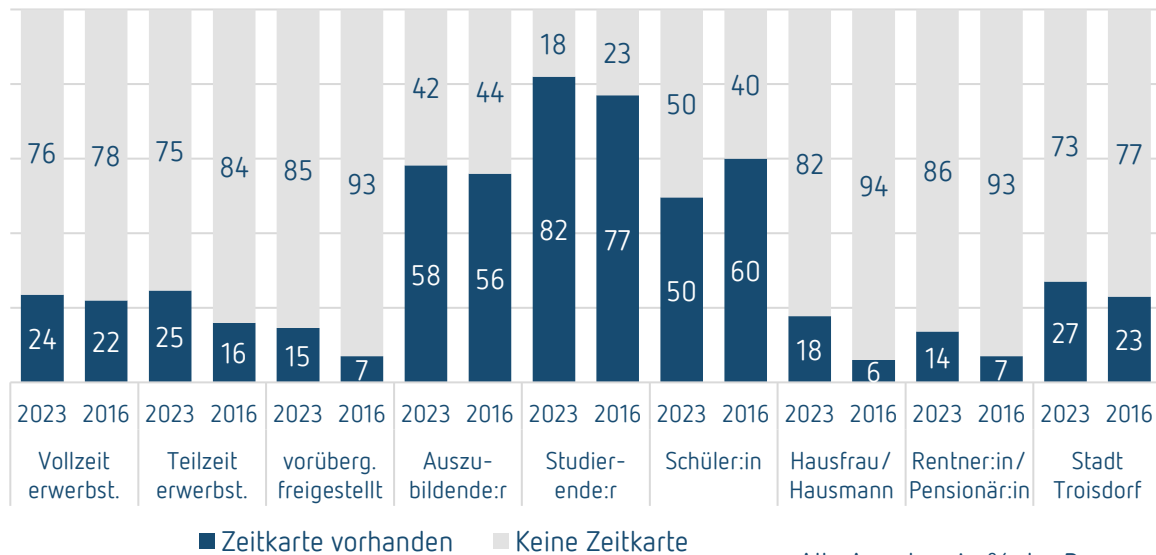
Abbildung 13: Verteilung der ÖV-Zeitkarten



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖV-Zeitkarten (siehe Abbildung 14). Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzer:innen sind bei Studierenden (82 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte), Auszubildenden (58 %) sowie bei Schüler:innen (50 %) auszumachen. Bei den Studierenden ist dies vor allem auch auf die weite Verbreitung des Semestertickets zurückzuführen, das obligatorisch an alle Studierende der teilnehmenden

Hochschulen ausgegeben wird. Im Vergleich zu den genannten Gruppen fallen die Zeitkartenbesitzquoten unter den Rentner:innen oder Pensionär:innen mit 14 % unterdurchschnittlich aus. Gegenüber der vorherigen Befragung kann, mit Ausnahme der Schüler:innen, in der jeder Nutzergruppe steigende Besitzquote von Zeitkarten beobachtet werden.

Abbildung 14: Zeitkartenbesitz nach Erwerbstätigkeit – 2023 und 2016 im Vergleich



Der Führerscheinbesitz oder der Besitz einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel haben hohen Einfluss auf die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 18 % der Befragten in der Stadt Troisdorf sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte (siehe Tabelle 14). Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Demgegenüber besitzen 9 % der Personen sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein. Diese Personen sind damit grundsätzlich als multioptionale Personen einzuschätzen. Ein Zehntel der Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Mit 63 % der Personen besitzt allerdings der Großteil der Stadtbevölkerung ab 6 Jahren nur einen Pkw-Führerschein.

Tabelle 14: Mobilitätsvoraussetzungen

Basis: alle Personen ab 18 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätsvoraussetzungen			
		Führerschein und ÖV-Zeitkarte	Nur Führerschein	Nur ÖV-Zeitkarte	Keines
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.886</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
Stadt Troisdorf 2016	3.164	16	75	3	5

Gegenüber der vorherigen Befragung ist der Anteil der Personen, die nur einen Pkw-Führerschein besitzen, gesunken, wohingegen sowohl der Anteil der Personen mit Führerschein und Zeitkarte als auch der Anteil der Personen, die nur eine Zeitkarte besitzen, gestiegen ist. Insgesamt lässt sich darin der gestiegene ÖV-Zeitkartenbesitz ablesen, wobei dieser nicht nur auf Personen ohne Führerschein zurückzuführen ist, sondern auch anteilig mehr Personen mit einer Fahrerlaubnis für eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel entschieden haben.

### Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung<sup>7</sup> zwischen Wohnung und der nächsten Bushaltestelle in der Stadt Troisdorf beträgt ca. 303 m. Hierbei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle keine Aussagen zur Bedienqualität der jeweiligen Haltestelle abgeleitet werden können. 23 % der Haushalte geben an, max. 100 m entfernt zur nächsten Bushaltestelle zu wohnen, wohingegen lediglich 1 % der befragten Haushalte die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle über 1.000 m einschätzen.

Laut Leitfaden für Gute Wege zur Haltestelle des VCD (2020) sollten städtische Bushaltestellen alle 100 m bis 500 m angelegt werden. Um den ÖPNV als sinnvolle Alternative gegenüber dem MIV für die Einwohnenden zu entwickeln, die fußläufige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bushaltestelle max. 300 m beitragen (vgl. Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e. V. (Hrsg.): 2000). Fast zwei Drittel der Haushalte geben bereits eine max. Entfernung von 300 m an und weitere 26 % der Haushalte geben eine Entfernung zur nächstgelegenen Bushaltestelle zwischen 300 m und 500 m an. Lediglich ein Zehntel der Haushalte gibt an, mehr als 500 m zur nächsten Bushaltestelle zurücklegen zu müssen.

Tabelle 15: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle					Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Bis 100 m	Über 100 m bis 300 m	Über 300 m bis 500 m	Über 500 m bis 1.000 m	Über 1.000 m		
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.124</b>	<b>23</b>	<b>42</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>303</b>	<b>250</b>

*Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? – Meter zur Bushaltestelle*

### Entfernung zum nächsten Bahnhof

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Bahnhof beträgt in Troisdorf rund 2.200 m. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt der nächstgelegene Bahnhof nach eigener Einschätzung maximal 1.500 m (Median) entfernt. Allerdings geben 14 % der Haushalte im gleichen Zuge an, weiter als 5 km zum nächsten Bahnhof entfernt zu wohnen. Da in der Stadt Troisdorf Bahnhaltdepunkte an das Schienennetz auf der zentralen Achse im Zentrum liegen, werden in den peripheren Stadtteilen – insbesondere in Altenrath, Bergheim und Müllekoven – weitere Entfernungen von mehr als 5 km zum nächsten Bahnhaltdepunkt angegeben.

Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bahnhaltdepstelle						Mittelwert (in m)	Median (in m)
		Unter 500 m	500 bis unter 1.000 m	1.000 bis unter 2.000 m	2.000 bis unter 3.000 m	3.000 bis unter 5.000 m	5.000 m und mehr		
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>1.052</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>2.193</b>	<b>1.500</b>

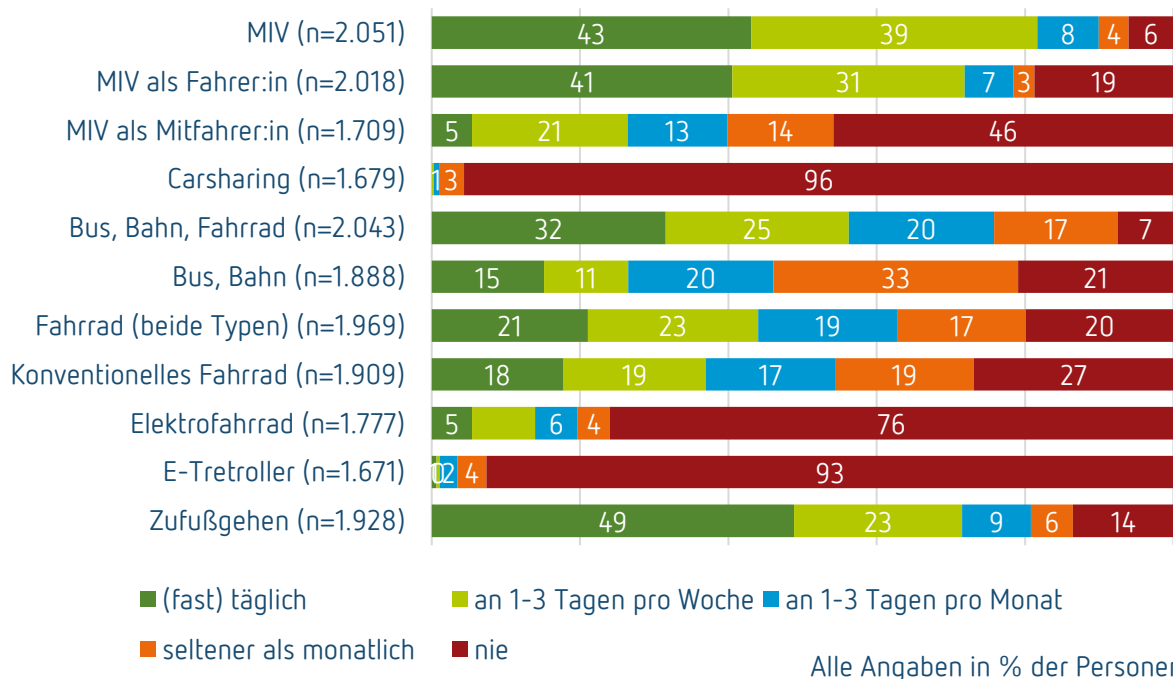
*Wie weit ist der Weg von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? – Meter zur Stadtbahn/Bahnhof*

<sup>7</sup> Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

## 5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von der Bevölkerung der Stadt Troisdorf an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden. Die befragten Personen (ab 6 Jahren) wurden dazu gebeten für die einzelnen Verkehrsmittel die übliche persönliche Nutzungshäufigkeit anzugeben.

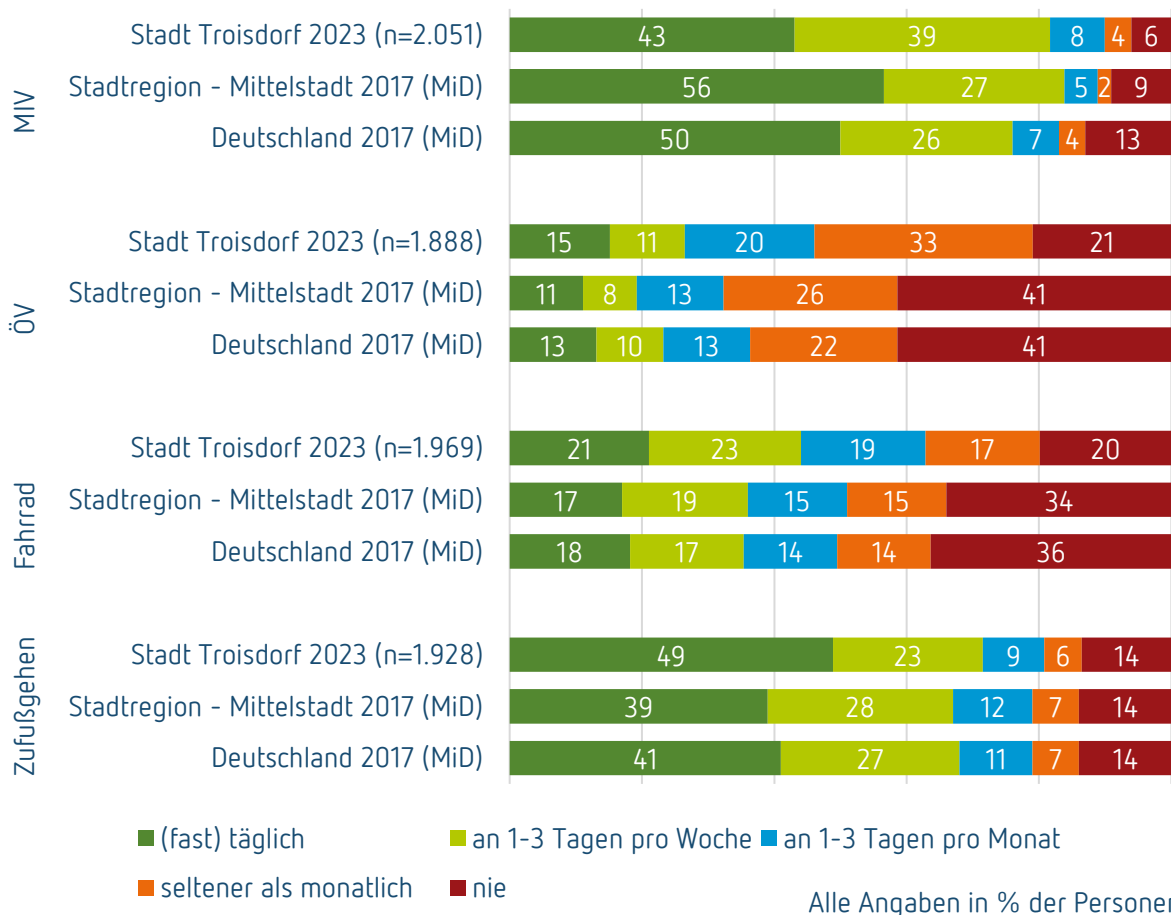
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



Die Verkehrsmittel, die von der Stadtbevölkerung in Troisdorf am häufigsten genutzt werden, sind der MIV und das Zufußgehen, welche von jeweils mehr als 40 % der befragten Personen (fast) täglich genutzt werden. Das Carsharing und der E-Tretroller weisen mit jeweils mehr als 90 % hingegen die größten Anteile an Personen auf, die nie auf das jeweilige Angebot zurückgreifen. Für die Fahrradnutzung geben die befragten Personen zu etwa einem Fünftel an, dieses (fast) täglich zu nutzen. Nach Fahrradtypen unterschieden nutzen über ein Drittel das konventionelle Fahrrad an mindestens einem Tag in der Woche, rund ein Sechstel der Befragten gibt an, das Elektrofahrrad mindestens wöchentlich zu nutzen. Den öffentlichen Verkehr nutzen 15 % (fast) täglich, rund ein Fünftel nie.

Werden die Nutzungshäufigkeiten für Bus und Bahn mit der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads (beide Fahrradtypen) miteinander kombiniert, kann daraus abgeleitet werden, wie groß der Anteil der Personen entweder Bus und Bahn oder das Fahrrad regelmäßig oder nie nutzen. So fährt knapp ein Drittel der Personen (fast) täglich mit Bus, Bahn oder Fahrrad (32 %) und lediglich 7 % der Personen geben an nie diese Verkehrsmittel zu nutzen.

Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Das Auto weist den größten Personenanteil auf, welcher das Auto (fast) täglich (43 %) oder an 1 bis 3 Tagen pro Woche (39 %) nutzt. Lediglich ein Zehntel der Personen gibt an, Pkw oder Kraftrad seltener als monatlich oder nie zu nutzen. Dieser Anteil liegt in etwa auf dem Niveau der vergleichbaren Mittelstädte. Allerdings fällt der Anteil der (fast) täglich Nutzenden des Pkw in Troisdorf im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD 2017 niedriger aus.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden nur von einem kleinen Anteil der befragten Personen (fast) täglich (15 %) oder wöchentlich (11 %) genutzt. Gegenüber den Vergleichsräumen der Mittelstädte in Stadtregionen und dem bundesweiten Schnitt liegt dieser Nutzungsumfang etwas über dem Durchschnitt. Insbesondere der Anteil der Personen, die angeben nie mit dem ÖV zu fahren, fällt in Troisdorf mit 21 % deutlich kleiner als in den Vergleichsräumen aus. Das bedeutet, dass für einen überdurchschnittlichen Anteil der Stadtbevölkerung der ÖV grundsätzlich als eine Mobilitätsoption wahrgenommen und zumindest selten genutzt wird.

Für das Fahrrad wird von 21 % der Befragten eine (fast) tägliche Nutzung, von 23 % eine Nutzung an ein bis drei Tagen in der Woche angegeben. Die (fast) tägliche oder wöchentliche Nutzung liegt damit über den Vergleichswerten der Mittelstädte in Stadtregionen (36 %) sowie dem bundesweiten Schnitt (35 %). Zudem nutzen nur 20 % der befragten Personen das Fahrrad nie. Dieser Wert liegt deutlich unter den Vergleichswerten (34 % bzw. 36 %).

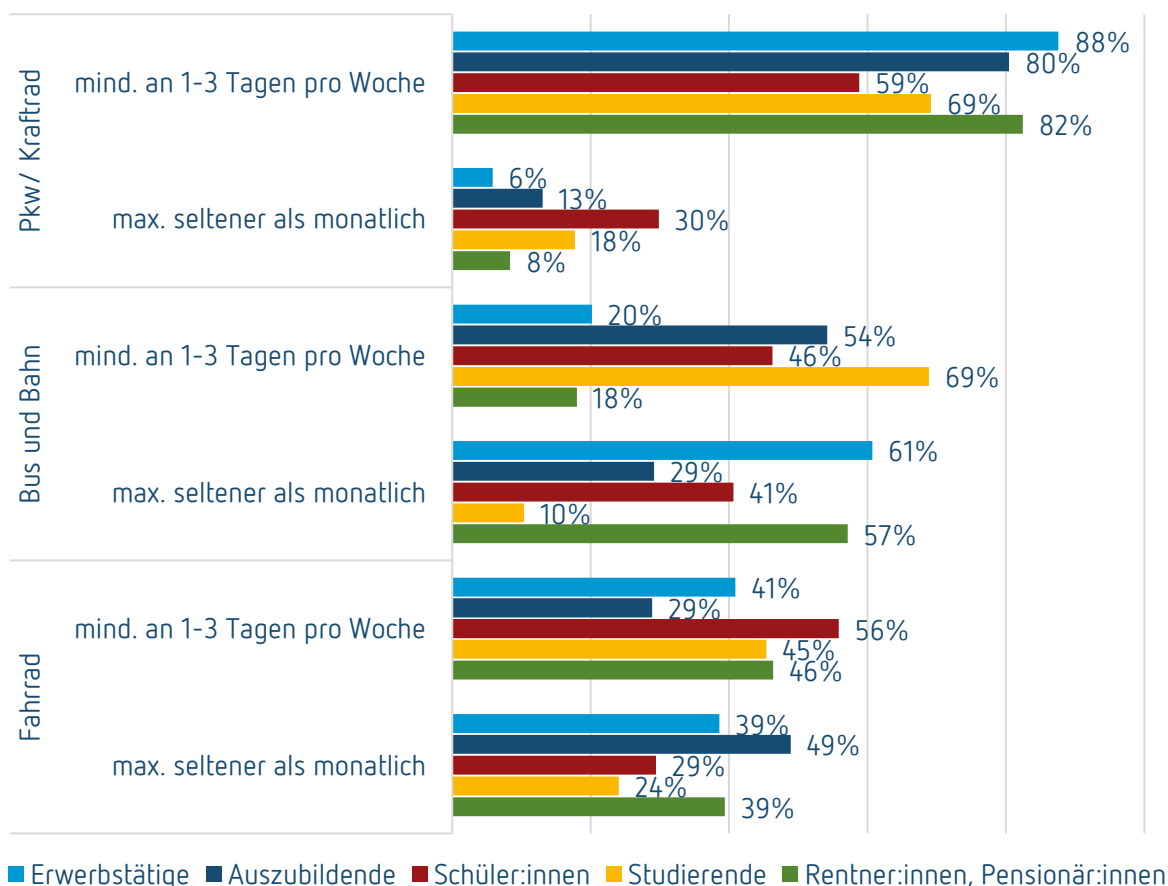
Rund die Hälfte der befragten Personen gibt an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, 23 % der Befragten gehen an ein bis drei Tagen in der Woche zu Fuß. Im Vergleich dazu gehen sowohl im deutschlandweiten Schnitt

als auch in den Mittelstädten in Stadtregionen etwa zwei Drittel der Personen mindestens wöchentlich zu Fuß. Mit jeweils 14 % der Personen gibt sowohl in Troisdorf und den Mittelstädten in Stadtregion als auch in gesamt Deutschland der gleiche Anteil an Personen an, nie Wege komplett zu Fuß zu nutzen.

Da das Auto insbesondere im Berufsverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel darstellt, bilden die Erwerbstätigen erwartungsgemäß die Personengruppe mit dem größten Anteil regelmäßiger Autofahrer:innen (siehe Abbildung 17). So nutzen 88 % der Erwerbstätigen das Auto (fast) täglich oder an 1-3 Tagen pro Woche. Der Anteil der Rentner:innen und Pensionär:innen, die den Pkw regelmäßig nutzen, liegt bei 82 %.

Etwa 80 % der Auszubildenden nutzen das Auto ebenfalls regelmäßig bzw. mindestens wöchentlich. Bei Schüler:innen ist die Regelmäßigkeit der Pkw-Nutzung sehr unterschiedlich. So nutzen rund 30 % der Schüler:innen das Auto nie oder nur selten. 59 % nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig (üblicherweise als mitfahrende Person). Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler:innen somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Abbildung 17: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich



Alle Angaben in % der Personengruppe

Die größten Personenanteile, die die öffentlichen Verkehrsmittel regelmäßig an 1 bis 3 Tagen pro Woche oder (fast) täglich nutzen, können unter den Auszubildenden, Studierenden und den Schüler:innen festgestellt werden. Dabei nutzen Studierende das Bus- und Bahn-Angebot verhältnismäßig am häufigsten, indem über zwei Drittel der Studierenden den ÖV mindestens wöchentlich nutzen. Allerdings weisen die Auszubildenden mit einem Anteil von 54 % ebenfalls einen erkennbaren Wert an Nichtnutzung bzw.



seltener Nutzung auf. Jedoch besitzen durch das Semesterticket an den Hochschulen und Universitäten nur 24 % kein Ticket. Folglich nutzt ca. ein Zehntel der Studierenden Bus und Bahn trotz Ticketbesitz selten oder nie.

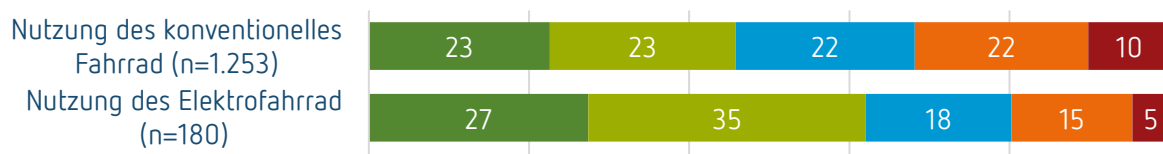
Bei den Schüler:innen liegt der Anteil der ÖV-Nutzer:innen bei knapp der Hälfte. Dass in diesen Zielgruppen hohe Personenanteile mit starker Nutzung vorliegen, kann darauf zurückgeführt werden, dass es sich bei den nutzenden Personen vor allem um ÖV-Captives handelt. Das heißt, dass den Personen, die den ÖV nutzen, keine anderen Verkehrsmittel für diese Wege zur Verfügung stehen (z. B. mangels fehlender Pkw-Verfügbarkeit oder Fahrerlaubnis) und sie somit auf die Nutzung des ÖV angewiesen sind. Trotz der hohen Nutzungsanteile sind unter den Schüler:innen deutliche Anteile an Personen mit geringer Nutzung (41 %) festzustellen. Bei den Erwerbstätigen und den Rentner:innen und Pensionär:innen bestehen mit 61 % und 57 % der jeweiligen Zielgruppe deutlich höhere Personenanteile, die die öffentlichen Verkehrsmittel seltener als monatlich oder nie nutzen.

Insbesondere unter den Schüler:innen können hohe Anteile regelmäßiger Fahrradnutzung festgestellt werden. So nutzen 56 % der Schüler:innen das Fahrrad (fast) täglich oder an 1-3 Tagen pro Woche mit dem Fahrrad. Der Anteil der Studierenden, die seltener als monatlich oder nie das Fahrrad nutzen ist mit einem knappen Fünftel auf einem eher geringen Niveau. Jeweils zwischen 40 % und 50 % der Erwerbstätigen, Studierenden sowie der Rentner:innen und Pensionär:innen und knapp ein Drittel der Auszubildenden fahren ebenfalls regelmäßig Fahrrad, so dass insgesamt eine regelmäßige Fahrradnutzung über alle untersuchten Zielgruppen festgestellt werden kann.

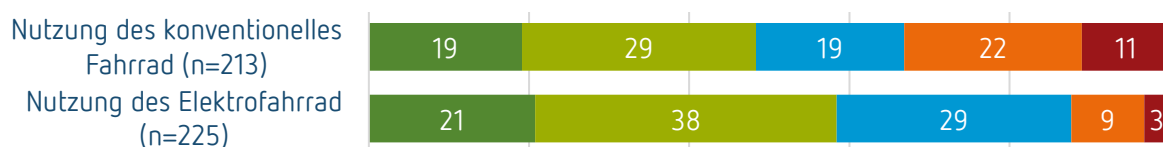
Insbesondere beim Fahrradverkehr können in Abhängigkeit vom vorhandenen Fahrradtyp unterschiedliche Nutzungsumfänge oder Anteil regelmäßiger Nutzer:innen festgestellt werden (siehe Abbildung 18). So nutzen Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, dieses durchaus häufiger als Personen mit einem konventionellen Fahrrad ihr Fahrrad nutzen. Personen, die sowohl ein konventionelles Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad besitzen, nutzen anteilig häufiger das Elektrofahrrad als das konventionelle Fahrrad. Allerdings fällt der Unterschied zwischen den Nutzungsumfängen der beiden Fahrradtypen bei den Anteilen der (fast) täglichen Nutzer:innen mit 19 % und 21 % der Personen nicht sehr deutlich aus.

Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads

**Besitzer:innen eines Fahrradtypes** (konventionelles Fahrrad oder Elektrofahrrad)



**Besitzer:innen beider Fahrradtypen** (konventionelles Fahrrad und Elektrofahrrad)



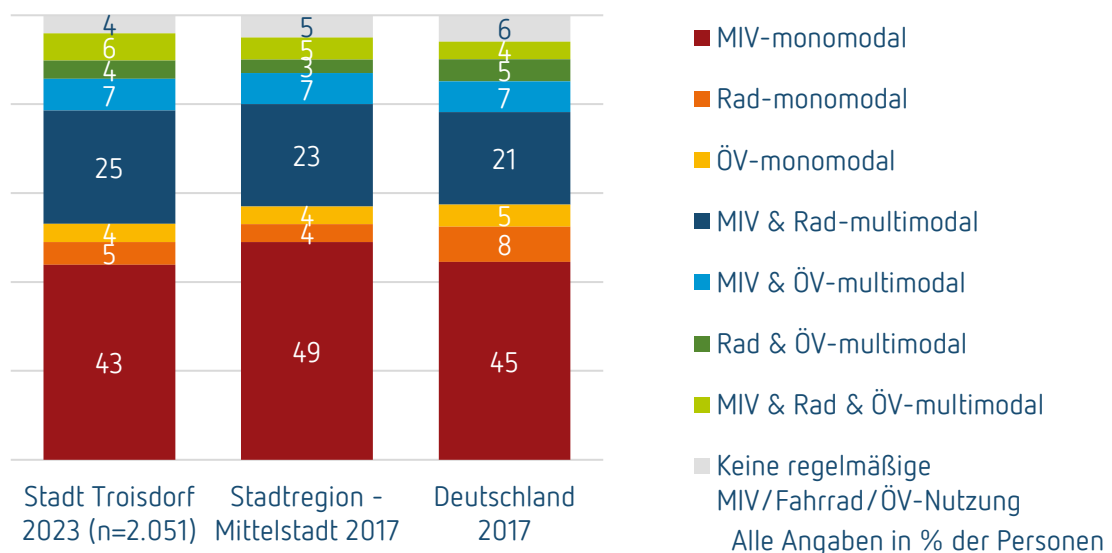
■ (fast) täglich     
 ■ an 1-3 Tagen pro Woche     
 ■ an 1-3 Tagen pro Monat  
■ seltener als monatlich     
 ■ nie

Alle Angaben in % der Personen

## Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen<sup>8</sup> ableiten (siehe Abbildung 19). Insgesamt können mit 52 % etwa die Hälfte der Befragten als monomodale Personen eingestuft werden, da sie vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (MIV, Fahrrad, ÖV) regelmäßig unterwegs sind bzw. diese mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche nutzen. Dieser Wert liegt damit etwas unter dem Bundesdurchschnitt von 58 % und dem Durchschnitt der strukturähnlichen Mittelstädte in Stadtregionen (57 %). Mit 43 % aller Befragten nutzt der Großteil der Personen nur den MIV – insb. den Pkw – regelmäßig und sind somit MIV-monomodal. Im Vergleich zum Bundesschnitt (45 %) und den Mittelstädten in Stadtregionen (49 %) fällt dieser Wert etwas geringer aus. Der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden liegt mit 4 % der Personen in Troisdorf auf einem ähnlichen Niveau wie in den vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen und im Bundesschnitt. Der Anteil der monomodalen Fahrradfahrenden liegt hingegen mit 5 % der Personen unter dem Niveau des Bundesschnitts (8 %) und etwa auf dem Niveau der Mittelstädte in Stadtregionen (4 %).

Abbildung 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung



Rund 42 % der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden. Dieser Wert fällt im Vergleich etwas höher als in den Vergleichsräumen aus und wird vor allem durch die multimodalen Nutzenden von Pkw und Fahrrad erreicht. Etwa ein Viertel der befragten Personen ist Pkw/Fahrrad-multimodal unterwegs. Der Anteil der Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder ÖV regelmäßig nutzen, wird als wenig mobile Personen eingestuft. Zu dieser Personengruppe zählen neben den immobilen Personen vor allem Personen, die hauptsächlich zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil dieser wenig mobilen Personen liegt in der Stadt Troisdorf mit 4 % der Personen nur leicht unter dem gesamtdeutschen Schnitt von 6 %. Insgesamt ist festzustellen, dass der MIV das am meisten genutzte Verkehrsmittel bleibt, aber insbesondere durch die Nutzung des ÖV und des Fahrrads im hohen Maße ergänzt wird.

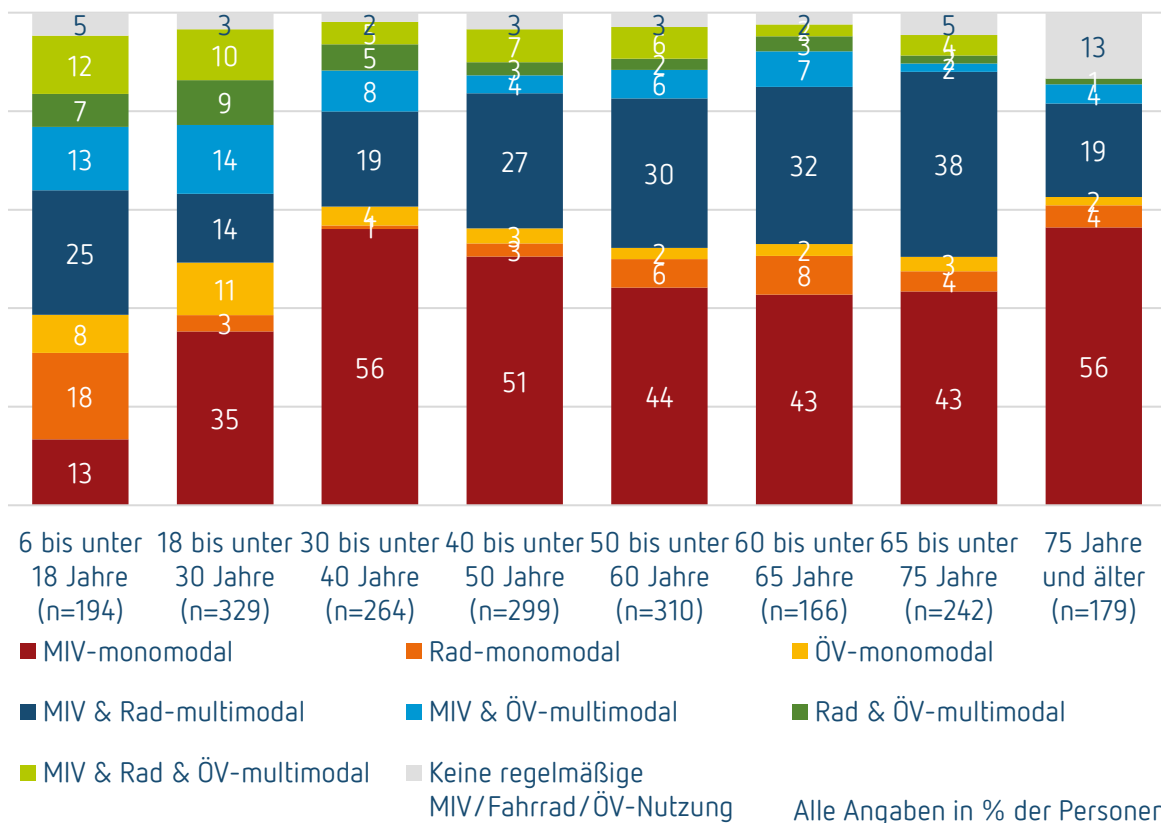
<sup>8</sup> Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

Das Mobilitätsverhalten verändert sich in der Regel durch verschiedene Lebensabschnitte und so zeigen sich in der Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen Unterschiede und Entwicklungen (siehe Abbildung 20): Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis unter 18 Jahre) nehmen vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fahrradverkehr eine wichtige Rolle ein, da der MIV aufgrund fehlender Fahrerlaubnis in der Regel lediglich als mitfahrende Person genutzt werden kann. Rund 18 % der Minderjährigen sind monomodal mit dem Fahrrad unterwegs und 8 % nutzen den ÖV monomodal.

Die wesentliche Veränderung der Mobilitätstypen im Übergang vom Jugendlichen zum Erwachsenen erfolgt in zwei Schritten: Im Alter zwischen 18 und 30 Jahren nimmt der Anteil der monomodal Fahrrad-Nutzenden deutlich ab, der Anteil der monomodal ÖV-Nutzenden hingegen etwas zu. Der Stellenwert des MIV – vor allem in der monomodalen Nutzung – nimmt erwartungsgemäß zu, bleibt aber unter dem Stellenwert in den Altersgruppen ab 30 Jahren. Allerdings hat der ÖV – in der monomodalen wie multimodalen Nutzung mit Fahrrad oder MIV – bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren einen höheren Stellenwert als in den Altersklassen ab 30 Jahren. So sind 11 % der jungen Erwachsenen monomodale ÖV-Nutzenden und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Pkw (14 %), mit dem Fahrrad (14 %) oder in Kombination mit Pkw und Fahrrad (10 %). In den Altersklassen ab 30 Jahren nimmt der ÖV nur noch eine untergeordnete Rolle ein und neben dem Pkw wird mit zunehmendem Alter bis unter 75 Jahre vor allem auch das Fahrrad genutzt. So nimmt in den Altersklassen zwischen 40 und 75 Jahren der Anteil Pkw-/Fahrrad-multimodaler Personen kontinuierlich von 19 % bis 38 % zu. Diese Personen nutzen sowohl den Pkw als auch das Fahrrad jeweils mindestens an 1-3 Tagen pro Woche.

Ab 65 Jahren nimmt der Anteil der Personen, die weder den MIV noch Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel mindestens wöchentlich nutzen, zu. In der Altersklasse über 75 Jahren betrifft das 13 % der Personen, die ihre Wege vorwiegend zu Fuß zurücklegen oder häufiger immobil sind.

Abbildung 20: Mobilitätstypen nach Alter



## 6 Arbeitsplatzmobilität

Insbesondere der Weg von und zur Arbeitsstätte, Schule oder Hochschule nimmt eine besondere Stellung im Mobilitätsverhalten ein, da diese Wege regelmäßig oder sogar täglich zurückgelegt werden. Dadurch nehmen sie einen Großteil des täglichen Wegeaufkommens ein. In Abhängigkeit zur Entfernung und den angebotenen ÖV-Verbindungen können auf diesen Wegen große Potenziale für die Nutzung des Umweltverbundes bestehen, die in die alltäglichen Routinen verankert werden können.

### Arbeits- / Ausbildungsplatz und Schulorte

Rund 28 % der Erwerbstätigen und Auszubildenden aus Troisdorf haben ihre Arbeitsstätte in ihrem eigenen Wohnort, 6 % arbeiten von zu Hause aus. Folglich verlassen 72 % der Erwerbstätigen auf ihrem Weg zur Arbeit die Stadt Troisdorf. Zu den wichtigsten Arbeitsorten zählen die Nachbarstädte Köln und Bonn, in denen 25 % bzw. 18 % der Erwerbstätigen und Auszubildenden ihren Arbeitsplatz haben.

Tabelle 17: Arbeits- / Ausbildungsort, Schulort oder Hochschulstandort

Basis: alle Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden oder Schüler:innen ab 6 Jahren Spalten in %	Stadt Troisdorf		
	Arbeits- / Ausbildungsplatz	Schule	Hochschule
Anzahl Personen (gewichtet)	1.153	224	110
Am eigenen Wohnstandort	6	-	3
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	6	37	-
In einem anderen Stadtteil	16	46	-
<b>Innerhalb der Stadt Troisdorf</b>	<b>28</b>	<b>82</b>	<b>3</b>
Köln	25	1	28
Bonn	18	5	39
Sankt Augustin	4	1	15
Siegburg	5	2	-
Hennef (Sieg)	2	2	-
Niederkassel	2	-	-
Königswinter	1	1	4
Düsseldorf	1	-	3
Sonstige Orte/keine Angabe	14	5	8

Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort?

Die deutliche Mehrheit der befragten Schüler:innen besuchen eine Schule in Troisdorf. Mehr als ein Drittel der Schüler:innen besucht zudem eine Schule in ihrem eigenen Stadtteil (37 %). Somit führen 17 % der Schulwege aus Troisdorf heraus. Demgegenüber besuchen die Studierenden erwartungsgemäß eine Hochschule außerhalb der Stadt Troisdorf. Die häufigsten Hochschulstandorte sind Köln, Bonn und Sankt Augustin.

### Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsort oder zur Schule

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendelt eine erwerbstätige Person aus Troisdorf rund 22 km zum Arbeitsplatz. Immerhin die Hälfte erreicht ihren Arbeitsplatz in bis zu 15 km.

Rund ein Drittel der Arbeitsplätze liegt näher als 10 km entfernt und ist damit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 10 bis 15 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern ein steigendes Potenzial dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 15 % der Arbeitsplätze erreicht werden. 38 % der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus der Stadt Troisdorf liegen 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tabelle 18: Entfernung des Arbeits- / Ausbildungsplatzes oder der Schule von der Wohnung

Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz								Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 15 km	15 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>1.105</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>22,0</b>
Basis: alle Schüler:innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Schule								Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 15 km	15 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>228</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4,7</b>
Basis: alle Studierende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Hochschule								Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 15 km	15 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>110</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>33,0</b>

Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Arbeits- bzw. Ausbildungs- / Schulort in Kilometer?

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Die Hälfte der Schulwege ist bis zu 3 km lang. Damit sind für die meisten Schüler:innen aus dem Stadtgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Aber auch längere Schulwege lassen sich identifizieren: So legen etwa 12 % der Schüler:innen mehr als 10 km bis zur Schule zurück.

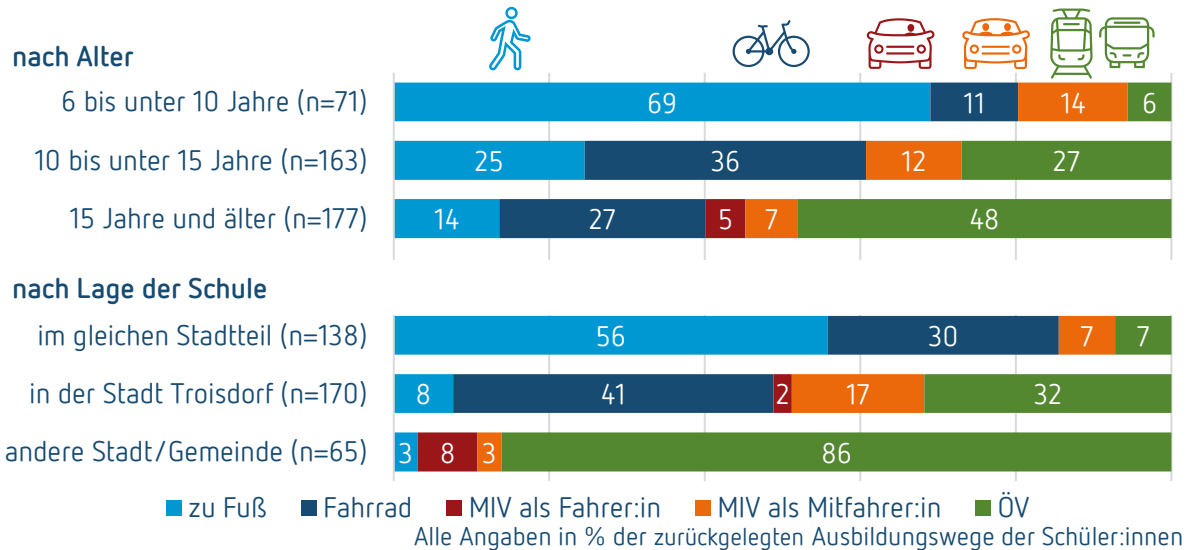
## 6.1 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler:innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden mehr als zwei Drittel der Wege zur Grundschule der Schüler:innen zu Fuß gegangen (69 %) und ein Zehntel der Schulwege wird von den Grundschüler:innen mit dem Fahrrad zurückgelegt. In jungen Jahren legt mit 6 % ein geringer Anteil der Schüler:innen den Schulweg mit dem Bus oder Zug zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren der Anteil der Schulwege mit dem ÖV auf 27 % ansteigt. Mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiterführende Schule verlagert sich auch deren Standort, wobei die Schule dann ggf. nicht mehr im gleichen Ort wie die Wohnung liegt und die fußläufige Erreichbarkeit deutlich zurückgeht. Der Anteil der Fahrradwege erhöht sich hingegen von 11 % (6 bis unter 10 Jahre) auf 36 % (10 bis unter 15 Jahre) bzw. 27 % (15 Jahre und älter). Dies kann zudem auf den Zeitpunkt der Mobilitätsbildung zurückzuführen sein.

In der Altersgruppe ab 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und Roller oder Krafträder, später auch Autos selbst zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als fahrende Person auf 5 % der Schulwege genutzt wird. Nichtsdestotrotz wird unter den über 15-Jährigen knapp die Hälfte der Schulwege mit dem ÖV zurückgelegt. Der steigende Anteil des motorisierten Verkehrs als Fahrer:in

wirkt sich in erster Linie negativ auf den motorisierten Verkehr als Mitfahrer:in aus. Schüler:innen ab einem Alter von 15 Jahren fahren nur noch 7 % der Schulwege als Mitfahrer:in im Auto. Insgesamt steigt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schüler:innen an.

Abbildung 21: Modal Split von Schüler:innen auf Schulwegen

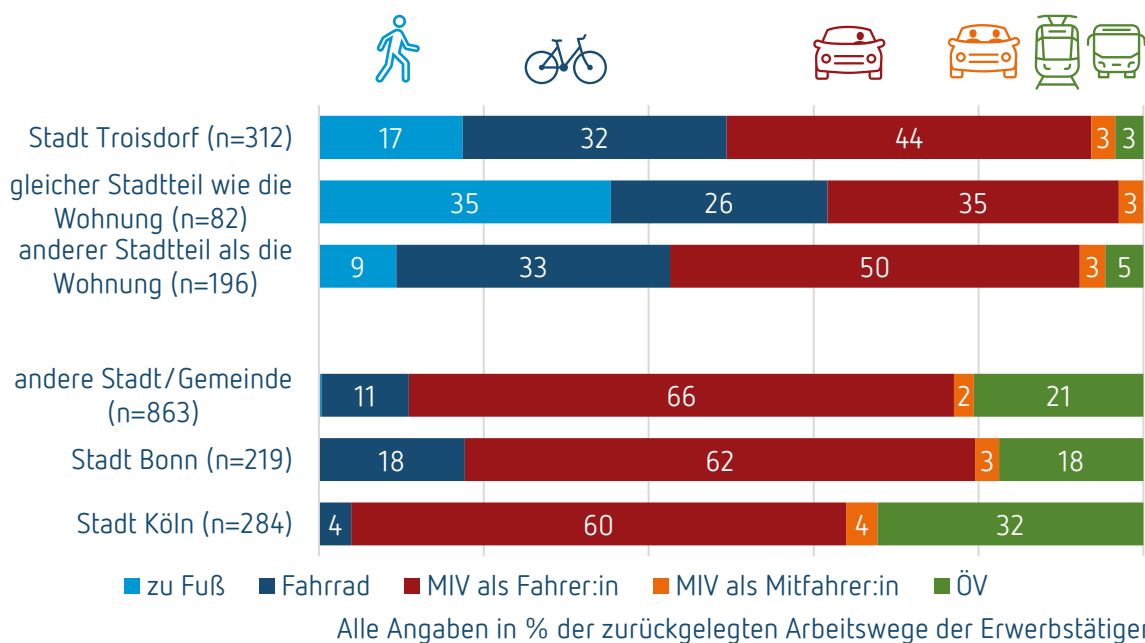


Auch die Lage des Schulstandortes spielt eine Rolle. So werden Schulwege im gleichen Stadtteil überwiegend zu Fuß (56 %) und mit dem Fahrrad (30 %) zurückgelegt. Wege zur Schule innerhalb der Stadt Troisdorf aber außerhalb des eigenen Stadtteils werden vor allem mit dem Fahrrad (41 %) und dem öffentlichen Verkehr (32 %) zurückgelegt. Zudem werden 17 % dieser Schulwege als Mitfahrer:in im Auto zurückgelegt, 2 % als Fahrer:in. Schulwege, die in eine andere Stadt oder Gemeinde führen, werden zu 86 % mit Bus und Bahn zurückgelegt.

## 6.2 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität

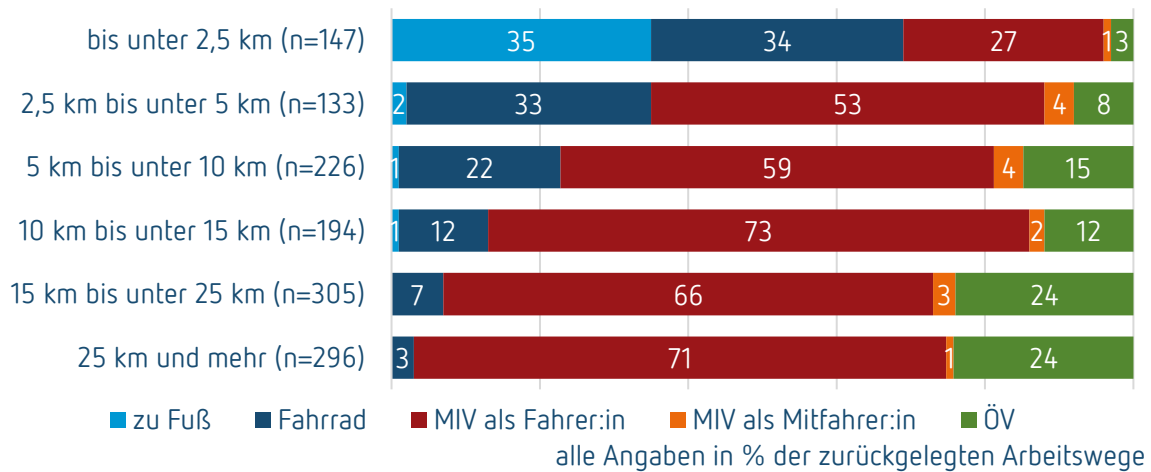
Für die Auswertung der Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität anhand der Stichtagsmobilität ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Stadtteils überwiegend mit Formen der Nahmobilität (61 % Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadtgrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das Auto zurückgegriffen. Durch die kleinräumliche Ausdehnung einzelner Stadtteile sowie der Gesamtstadt Troisdorf bestehen im Binnenverkehr weiterhin Verlagerungspotentiale auf aktive Mobilitätsformen. Bus und Bahn nehmen für den Berufsverkehr eine bedeutende Rolle ein, sobald die Grenze der Stadt Troisdorf überschritten wird. Insgesamt wird der ÖV für Relationen mit einem Arbeitsort außerhalb der Stadtgrenze deutlich häufiger genutzt (21 %) als für Arbeitswege innerhalb der Stadt Troisdorf (4 %).

Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort



Auf Arbeitswegen in eine andere Stadt oder Gemeinde wird durchschnittlich jeder fünfte Weg mit dem ÖV zurückgelegt (21 %). Das Fahrrad wird immerhin auf etwa ein Zehntel der Arbeitswege gefahren (11 %). Hier profitiert die Stadt Troisdorf von ihrer Lage im dichten Siedlungsgefüge zwischen den Städten Köln und Bonn. So werden auch in die beiden wichtigsten Arbeitsorte Bonn und Köln Arbeitswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Während auf der Relation nach Köln lediglich 4 % der Arbeitswege mit dem Fahrrad gefahren werden, fällt dieser Anteil insbesondere auf der Relation nach Bonn mit 18 % überdurchschnittlich hoch aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden hingegen auf Arbeitswege zwischen Bonn und Troisdorf mit 18 % leicht unterdurchschnittlich aus, während auf der Relation nach Köln fast ein Drittel der Arbeitswege mit dem ÖV gefahren werden. Nichtsdestotrotz bestehen weiterhin Verlagerungspotentiale vom MIV auf den Umweltverbund, da jeweils mehr als die Hälfte der Arbeitswege mit dem MIV gefahren werden.

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen



Sobald der Arbeitsweg länger als 2,5 km ist, nutzen Erwerbstätige hauptsächlich das Auto. Bei einer Pendelentfernung von bis zu 10 km weist insbesondere der Radverkehr mit jeweils einem Drittel bzw. einem Viertel der Wege hohe Anteile, unter 2,5 km vor allem der Fußverkehr (35 %) auf. Ab einer Entfernung von 10 km nimmt die Bedeutung des Radverkehrs ab. Die Bedeutung bzw. Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems steigt mit zunehmender Entfernung bei Wegen ab 5 km auf über ein Zehntel der Wege, ab Entfernungen von 15 km auf etwa ein Viertel der Wege an. Insgesamt lassen sich, insbesondere in den Entfernungsklassen zwischen 2,5 km und 15 km, noch Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. In den höheren Entfernungsklassen hingegen könnten noch weitere Wege im Berufsverkehr auf den ÖV verlagert werden.

### 6.3 Bewertung der Erreichbarkeit

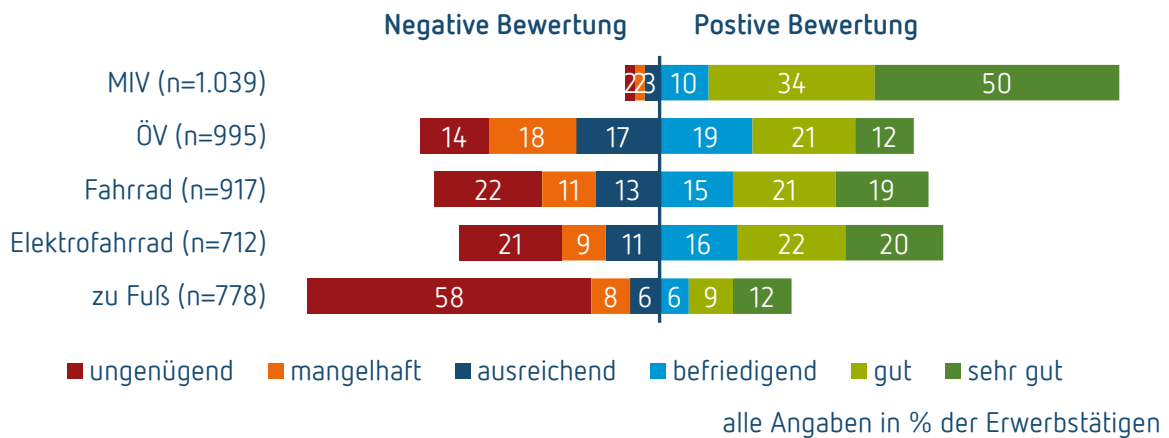
Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schule gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem Auto am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt und auch ausreichende Noten wurden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln wenig vergeben. Dies spiegelt sich, vor allem in den höheren Entfernungsklassen, auch in der tatsächlichen Nutzung wider.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes zu Fuß erzielt. Zwei Drittel der Erwerbstätigen (66 %) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nur rund jede fünfte der befragten Erwerbstätigen das Zurücklegen des Arbeitsweges zu Fuß als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung abgibt.

Im Fahrradverkehr weist die Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte die größten Kontraste auf. Insgesamt überwiegen jedoch die negativen Bewertungen leicht. 33 % der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend. 30 % der Befragten bewertet das Fahrradangebot für die Fahrt zur Arbeit als gut oder sehr gut.

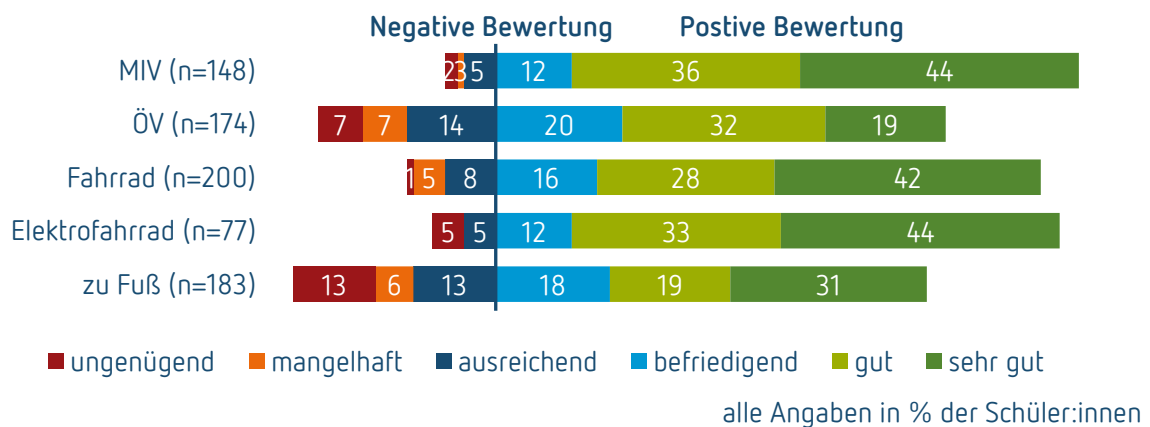


Abbildung 24: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln



Die Erreichbarkeit der eigenen Schule wird von den Schüler:innen über alle Verkehrsmittel hinweg überwiegend positiv bewertet, aber auch bei der Erreichbarkeit der Schulen schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel schlechter ab als der MIV und Fahrradverkehr. Am schlechtesten wird allerdings die fußläufige Erreichbarkeit bewertet. Die fußläufige Erreichbarkeit ist allerdings stark abhängig von der Entfernung, so dass der Anteil der negativen Bewertungen nicht überraschend ist.

Abbildung 25: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



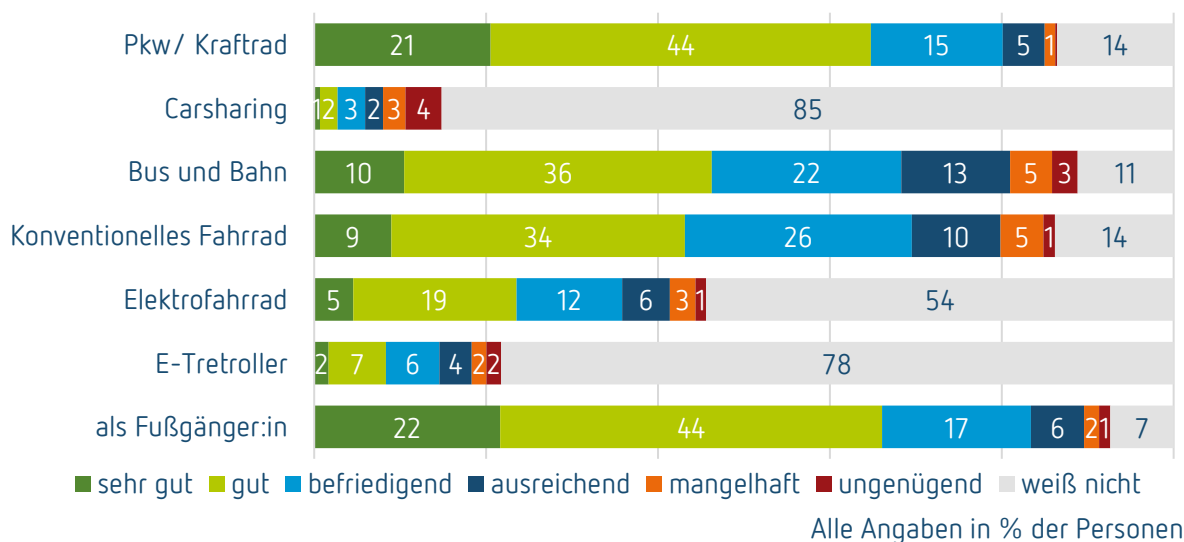
## 7 Bewertung der Verkehrssysteme

Neben der allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel wurden in der Mobilitätsbefragung eine Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung dieser Verkehrsmittel abgefragt. Die befragten Personen konnten dazu die verschiedenen Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf anhand einer Schulnoten-Skala („sehr gut“ bis „ungenügend“) bewerten. Für den Fall, dass Befragte die Nutzung eines Verkehrsmittels nicht beurteilen können, stand ihnen als weitere Option „weiß nicht“ zur Verfügung.

Bei der Beobachtung der Ergebnisse fällt auf, dass die befragten Personen die Nutzungsvoraussetzungen einzelner Verkehrsmittel häufig nicht beurteilt haben. Insbesondere das Carsharing und E-Tretroller, die ebenfalls im Sharing-Kontext angeboten werden, werden von jeweils mehr als drei Viertel der befragten Personen nicht bewertet. Das Elektrofahrrad kann ebenfalls von mehr als die Hälfte der befragten Personen nicht eingeschätzt werden. Vor dem Hintergrund der zwar steigenden aber immer noch im Vergleich zu den etablierten Verkehrsmitteln weniger verbreiteten Fahrzeugen, fällt der hohe Anteil an „weiß nicht“-Antworten bei diesen Verkehrsmitteln erwartungsgemäß aus.

Sowohl der Fußverkehr als auch der MIV werden jeweils von 44 % der Personen als gut bewertet und sehr gut jeweils von einem Fünftel der Personen und weisen damit die höchsten Zufriedenheitsanteile auf. Als natürlichste und elementarste Fortbewegungsmöglichkeit fällt der Anteil der Personen, die keine Beurteilung zur Situation in Troisdorf angeben können, beim Fußverkehr mit 7 % der Personen am niedrigsten aus.

Abbildung 26: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf



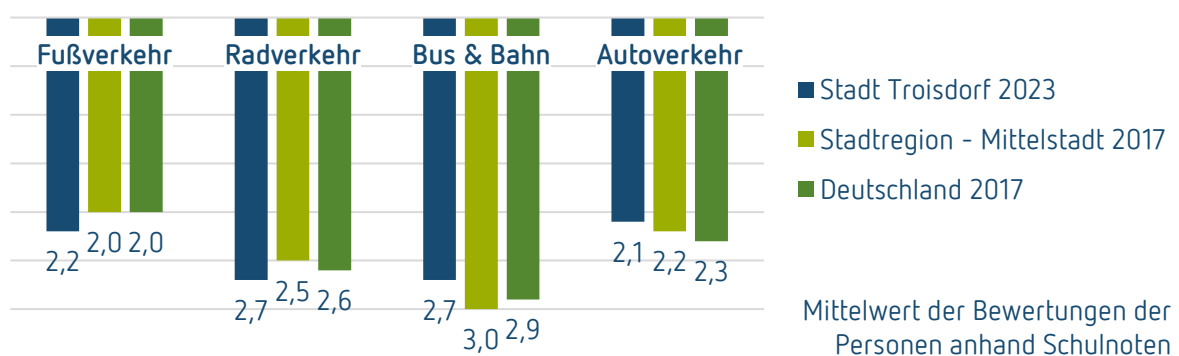
Die öffentlichen Verkehrsmittel und die Voraussetzungen zur Nutzung von konventionellen Fahrrädern werden mit jeweils etwa ein Zehntel sehr guter und jeweils rund ein Drittel guter Bewertungen werden in etwa gleich bewertet. Dies äußert sich auch in den jeweiligen Durchschnittsbenotungen, in der die „weiß nicht“-Antworten nicht berücksichtigt werden (siehe Abbildung 27).

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf durch die befragten Einwohnenden mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 2,1 und 2,7 bewertet. Die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrrad) werden jeweils

mit einer Durchschnittsnote von 2,7 in Troisdorf am schlechtesten bewertet. Allerdings liegt die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel sowohl im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt ( $\emptyset$  2,9) als auch im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen ( $\emptyset$  3,0) auf einem etwas überdurchschnittlichen Niveau. Demgegenüber fällt die Bewertung des Radverkehrs mit der gleichen Durchschnittsnote ( $\emptyset$  2,7) im Vergleich zu den Vergleichsräumen leicht unterdurchschnittlich aus. Die Voraussetzungen zur Nutzung von konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern werden mit Durchschnittsnoten von ebenfalls jeweils 2,7 gleich bewertet.

Der MIV erhält die beste Durchschnittsnote ( $\emptyset$  2,1) und fällt damit leicht besser als gesamtdeutscher Schnitt ( $\emptyset$  2,3) und dem Mittelwert in den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten in Stadtregionen ( $\emptyset$  2,2) aus. Der Fußverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 2,2 eine leicht schlechtere Bewertung als der MIV und liegt im Vergleich zu Bewertung in den Mittelstädten in Stadtregionen und der deutschlandweiten Bewertung von  $\emptyset$  2,0 auf einem etwas unterdurchschnittlichen - aber weiterhin guten - Niveau.

Abbildung 27: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf

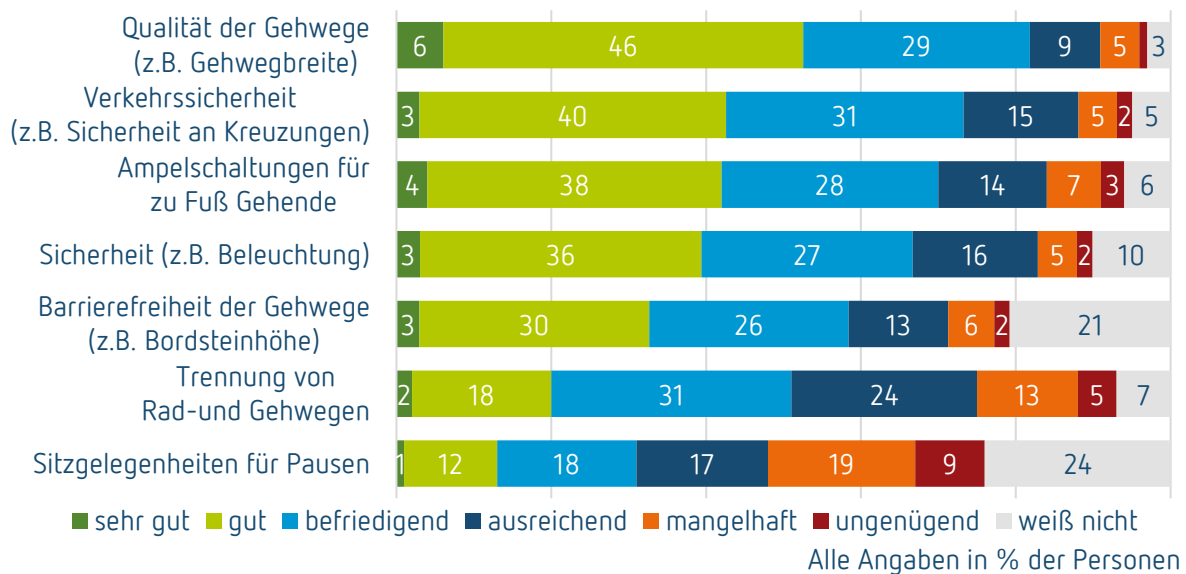


Insgesamt gilt es dabei zu beachten, dass die Bewertung teilweise mit der Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels korreliert: Personen, die regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, bewerten die Situation besser als die Personen, die nur selten Fahrrad fahren. Bei der Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel kann dieser Zusammenhang zur Nutzungshäufigkeit nicht eindeutig festgestellt werden. So erhält das Bus- und Bahnangebot im Schnitt sowohl von den monatlichen als auch wöchentlichen und täglichen Nutzer:innen in etwa vergleichbare Bewertungen, während die Personen mit keiner oder nur seltener Nutzung schlechtere Bewertungen abgegeben haben.

### Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung der Situation des Zufußgehens in Troisdorf konnten die Befragten verschiedene Teilaspekte benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können): Die verschiedenen Aspekte wurden von jeweils zwischen 90 % und 97 % der befragten Personen beantwortet. Somit konnte ein Großteil der Befragten zu den verschiedenen Aspekten des Fußverkehrs eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote fehlender Antworten mit 21 % bzw. 24 % der Befragten tendenziell höher aus. Ein Grund dafür könnte sein, dass ein Großteil der Bevölkerung sich nicht in ihrer Mobilität gesundheitsbedingt eingeschränkt fühlen (siehe Kapitel 4.1) und sie dadurch weniger Berührungspunkte mit diesen Thematiken haben, da sie sich nicht darauf angewiesen sind. Nichtsdestotrotz weisen die Themen Barrierefreiheit oder das Angebot von Ruhe- und Verweilzonen - auch zur Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe - eine hohe Relevanz in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung auf.

Abbildung 28: Bewertung der Situation des Zufußgehens



Die einzelnen Teilaspekte der Fußverkehrssituation werden mit Anteilen zwischen 51 % und 81 % der Personen jeweils von der Mehrheit der befragten Personen positiv („befriedigend“ bis „sehr gut“) bewertet. Die Ausnahme bildet der Aspekt des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen, welches lediglich von 31 % der Personen wenigstens befriedigend benotet wurde. Hierbei ist allerdings auf den hohen Anteil der Personen hinzuweisen, die keine Bewertung abgeben konnten. Die Qualität der Gehwege erhält im Vergleich die beste Bewertung und wurde von mehr als die Hälfte der Personen als gut oder sehr gut bewertet (52 %). Die Verkehrssicherheit (z. B. an Querungen und Kreuzungen für zu Fuß Gehende), die Anpassung von Ampeln des Fußverkehr sowie die allgemeine Sicherheit (z. B. Beleuchtung) werden vom Großteil der Personen mindestens gut eingeschätzt (jeweils zwischen 43 % und 39 % der Personen).

Die nicht vorhandene Trennung von Fuß- und Radwegen wird hingegen von 18 % der Personen mit mangelhaft oder ungenügend bewertet und weitere 24 % geben lediglich eine ausreichende Bewertung ab. Das Angebot an Sitzgelegenheiten wird mit 28 % mangelhafter oder ungenügender Bewertungen am schlechtesten beurteilt. Hier bestehen aus Sicht der befragten Personen in der Stadt Troisdorf im Vergleich zu anderen Teilaspekten des Fußverkehrs die größten Verbesserungspotenziale.

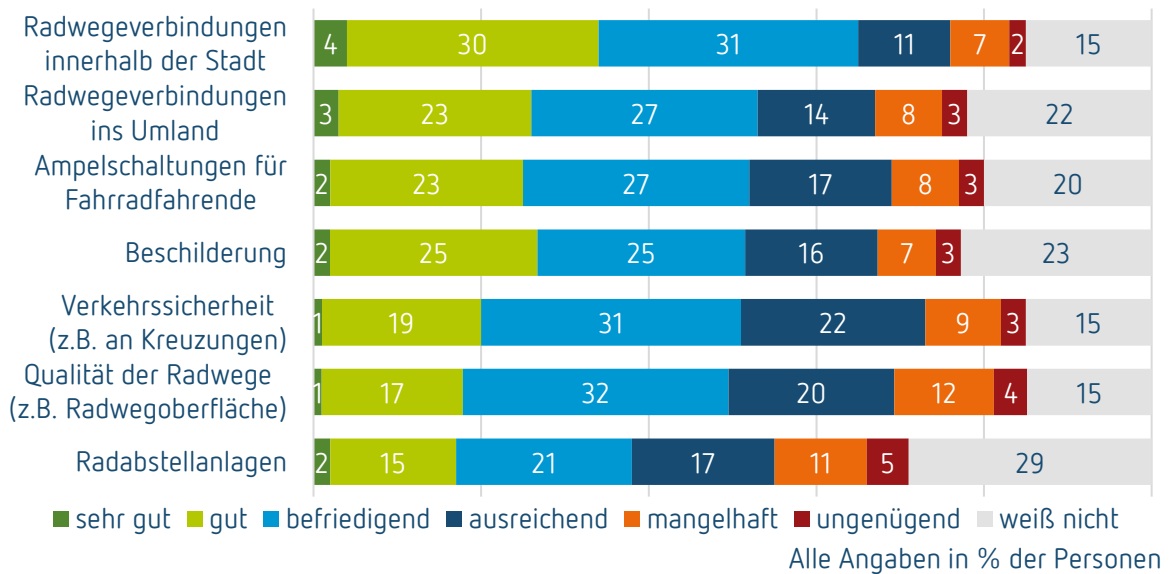
### Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung des Fußverkehrs konnten die befragten Personen ebenfalls verschiedene Teilaspekte der Radverkehrssituation in Troisdorf beurteilen. Der Anteil der Befragten, die zu den einzelnen Punkten keine Einschätzungen abgegeben haben, variiert zwischen 15 % und 29 % der Personen und liegt damit nur etwas unter dem Niveau der Antwortquote bei der Bewertung der Teilaspekte des Fußverkehrs, was auf die etwas niedrigere Nutzungshäufigkeit des Fahrrads als das Zufußgehen zurückgeführt werden kann (vgl. Kapitel 5).

Mit Ausnahme der Radabstellanlagen werden alle abgefragten Teilaspekte der Radverkehrssituation in Troisdorf von mindestens der Hälfte der Personen mit befriedigend, gut oder sehr gut benotet. Die Radwegeverbindungen innerhalb Troisdorfs erhalten von fast zwei Drittel der Personen eine mindestens befriedigende Bewertung und werden damit im Vergleich der abgefragten Aspekte am besten bewertet. Die größten Verbesserungspotenziale des Radverkehrs können dementsprechend im Angebot der

Radabstellanlagen identifiziert werden, welche von 16 % der Befragten als mangelhaft oder ungenügend beurteilt werden.

Abbildung 29: Bewertung der Situation des Radfahrens



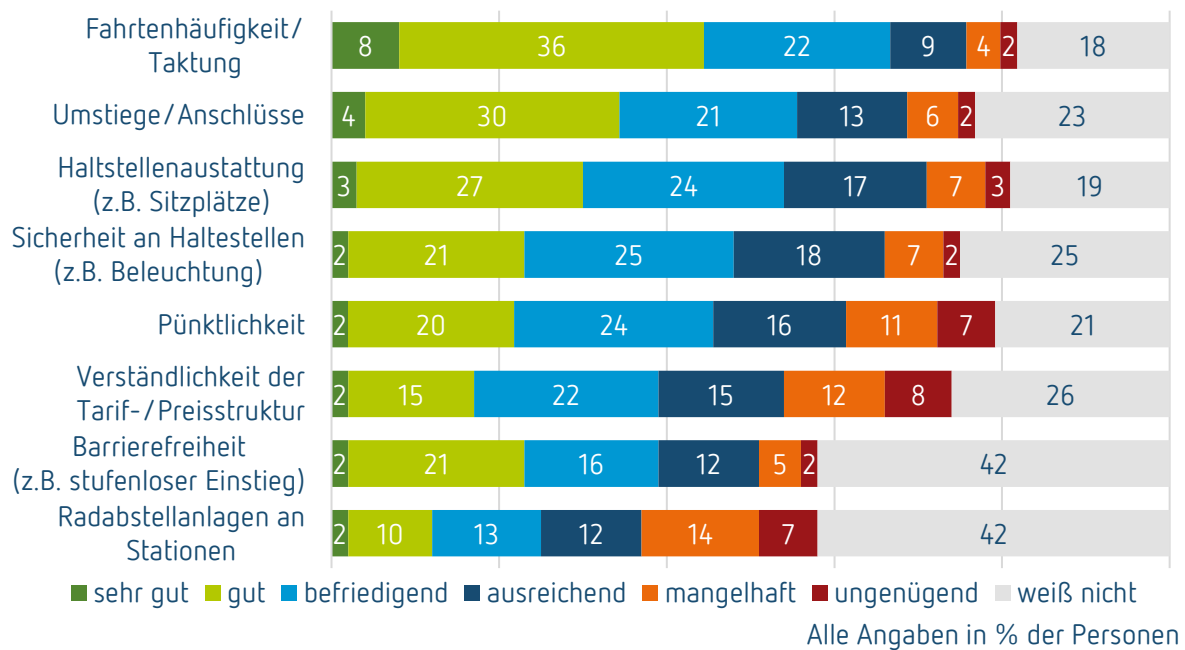
### Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Bahnangebots in Troisdorf konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte der Angebote des öffentlichen Verkehrs benoten. Im Vergleich zu den Bewertungen im Fuß- und Radverkehr fallen die Antwortquoten bei der Bewertung der Teilaspekte der öffentlichen Verkehrsmittel heterogener und teilweise deutlich kleiner aus. So können die einzelnen Teilaspekte jeweils von etwa zwischen 18 % bis 26 % der befragten Personen nicht beantwortet werden. Die Anteile der Personen, die keine Einschätzung abgeben kann, fallen bei der Bewertung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr sowie bei der Bewertung Radabstellanlagen an Haltestellen mit jeweils 42 % Personen deutlich höher aus und bilden damit die Ausnahme.

Die Bewertungen des Bus- und Bahnverkehrs liegen insgesamt auf dem Niveau der Bewertungen des Radverkehrs. Dementsprechend werden einzelne Aspekte von mehr als die Hälfte der Personen positiv bewertet („befriedigend“, „gut“ und „sehr gut“), aber auch vereinzelt Aspekte von etwa einem Drittel der Personen negativ bewertet („ausreichend“, „mangelhaft“ und „ungenügend“). Die am besten beurteilten Aspekten sind Fahrtenhäufigkeit und Taktung sowie Umstiege und Anschlüsse, die von jeweils mehr als ein Drittel der Personen als gut oder sehr gut eingeschätzt werden.

Nach Meinung der Teilnehmenden bzw. anhand der Anteile mangelhaften und ungenügenden Bewertungen ergeben sich erhöhte Handlungsbedarfe für das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel hinsichtlich folgender Aspekte: Radabstellanlagen an Stationen, Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur und Pünktlichkeit, die von 18 % bzw. 21 % der Personen als mangelhaft oder ungenügend bewertet werden. Dabei fällt allerdings auf, dass durch den hohen Anteil an „weiß nicht“-Antworten, die Bewertung der Radabstellanlagen an Stationen im Vergleich am schlechtesten ausfällt. So werden diese lediglich von 12 % der Personen als gut oder sehr gut eingeschätzt.

Abbildung 30: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs



Eine weitere Verbesserung der Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur kann durch das im Mai 2023, während des Befragungszeitraums eingeführte Deutschlandticket erwartet werden, welches die Tarif- und Preisstruktur im ÖV bundesweit vereinfacht, da mit diesem Ticket der Nahverkehr im gesamten Bundesgebiet genutzt werden kann. Da zum Zeitpunkt der Befragung das Deutschlandticket eingeführt worden, ist es nicht auszuschließen, dass sich die positiven Effekte auf die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur sich noch nicht vollends in den Befragungsergebnissen niederschlagen. Das Ticket muss sich erst bewähren und weiter etablieren. In dem Zuge gilt es die Vorteile weiter zu bewerben.

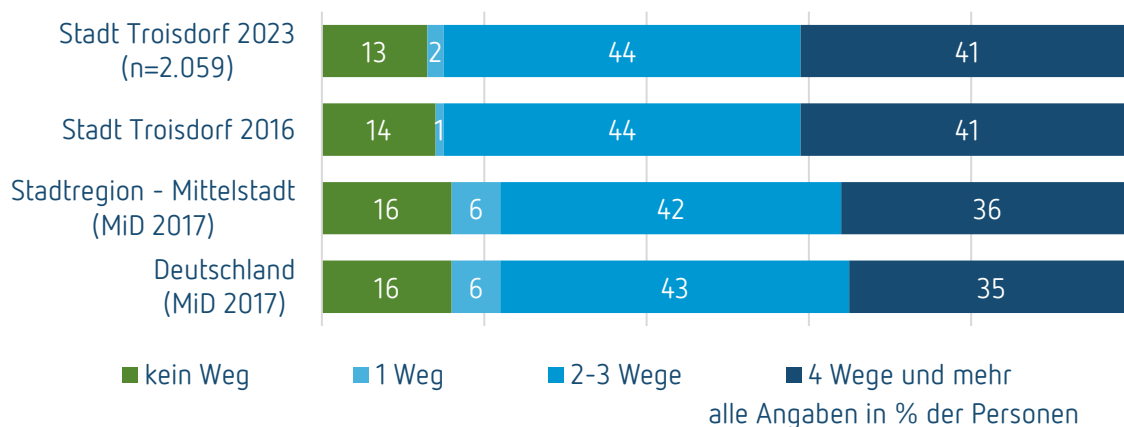
## 8 Mobilität am Berichtstag

Das Kernstück der Mobilitätsbefragung ist das Mobilitätsverhalten am Berichtstag. Alle teilnehmenden Personen wurden dazu gebeten an einem vorgegebenen Berichtstag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) alle Wege zu protokollieren, die sie an dem Tag unternehmen. Daraus ergibt sich das Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung an einem Normalwerktag, welches im folgenden Kapitel dargestellt wird.

### Wegeanzahl am Berichtstag

Rund 88 % der befragten Personen in der Stadt Troisdorf verlassen werktäglich im Schnitt die Wohnung und sind unterwegs. Im Schnitt legt jede mobile Person pro Tag rund 3,6 Wege zurück. Über die gesamte Bevölkerung bzw. inklusive der immobilen Personen werden insgesamt im Schnitt 3,1 Wege pro Personen pro Werktag zurückgelegt. Über ein Drittel aller Personen (37 %) legen dabei einen oder zwei Wege pro Tag zurück.

Abbildung 31: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche – Vergleich 2016 und 2023



Gegenüber der vorherigen Befragung aus 2016 liegt die Mobilitätsquote in etwa auf einem vergleichbaren Niveau. Der Anteil der immobilen Personen sowie die durchschnittlichen Anzahlen der Wege pro (mobiler) Person pro Tag sind nur leicht um 1 Prozentpunkt bzw. jeweils 0,1 Wege gesunken. Insgesamt kann somit ein in etwa konstantes Verkehrsaufkommen beobachtet werden.

Tabelle 19: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobiler Person	Anteil an Immobilen <sup>9</sup>	Wege pro Person (alle)
Stadt Troisdorf 2023 (n=2.107)	3,6	13 %	3,1
Stadt Troisdorf 2016	3,7	14 %	3,2
Stadtregion - Mittelstadt (MiD 2017)	3,6	15 %	3,1
Deutschland (MiD 2017)	3,7	15 %	3,1

9 Immobile sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

Die mobilsten Bevölkerungsgruppen (bei Berücksichtigung der Immobilien) sind die Teilzeiterwerbstätigen und die vorübergehend freigestellten Personen (z. B. Elternzeit), die im Durchschnitt 3,8 bzw. 3,7 Wege pro Person pro Werktag zurücklegen. Mit durchschnittlich 3,1 Wegen pro Tag pro Person legen die Studierenden und Rentner:innen bzw. Pensionär:innen dem stadtweiten Durchschnitt entsprechend viele Wege zurück. Vollzeiterwerbstätige und Schüler:innen liegen durchschnittlich 3,0 Wegen pro Person pro Tag leicht unter dem Schnitt der Gesamtbevölkerung.

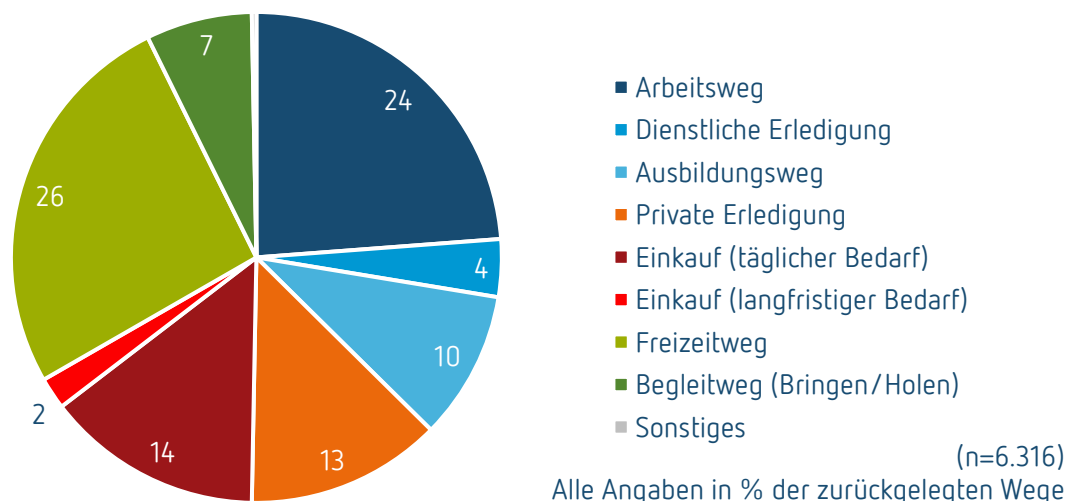
Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 50 bis unter 65-Jährigen mit durchschnittlich 3,3 Wegen pro Person pro Werktag die meisten Wege zurück und die Personen im Alter 30 bis unter 50 Jahre legen mit 3,2 Wegen pro Person pro Tag nur überdurchschnittlich viele Wege zurück. Die minderjährigen Personen (6 bis unter 18 Jahre) und junge Erwachsene bis unter 30 Jahre liegen mit 2,9 Wegen pro Person pro Tag etwas unter dem stadtweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person pro Tag. Ab einem Alter von 65 Jahren liegt die durchschnittliche Wegeanzahl auf dem gesamtstädtischen Niveau.

Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Personen, die als Paar mit mehreren Kindern in einem Haushalte leben, mit durchschnittlich 3,7 Wegen pro Person pro Tag die meisten Wege zurück. Die Anzahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege von allein wohnenden Personen liegt mit 3,2 Wegen pro Tag leicht über dem Durchschnitt der gesamten Stadtbevölkerung. Paare mit einem Kind sowie Mehr-Erwachsenen-Haushalte mit und ohne Kinder legen täglich im Schnitt 3,0 Wege pro Person zurück, womit sie leicht unter dem gesamtstädtischen Schnitt liegen. Die niedrigste durchschnittliche Wegeanzahl 2,9 Wege pro Person pro Tag weisen die Personen eines Zwei-Personen-Haushalts ohne Kinder auf.

### Wegezwecke

Rund 29 % der Wege der Einwohnenden der Stadt Troisdorf werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 13 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 2 %) zurückgelegt. Jeweils etwa ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (26 %) und Wege zum oder vom Arbeitsplatz (24 %). Weitere 4 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (10 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (37 %). Hinzu kommen Wege zur Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen, die rund 7 % aller Wege ausmachen.

Abbildung 32: Wegezwecke der Wege





Im Vergleich zur vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 können in den Anteilen der Wege im Kontext der Erwerbstätigkeit (Arbeit, dienstliche Erledigung und Schule bzw. Uni) nur geringfügige Veränderungen der zurückgelegten Wege festgestellt werden. Demgegenüber kann bei den übrigen Wegezwecken eine leichte Verschiebung festgestellt werden. So wurden 2016 anteilig mehr Einkaufswege und etwas mehr Begleitwege als in der aktuellen Befragung zurückgelegt. Stattdessen wurden in der aktuellen Befragung anteilig insbesondere mehr Freizeitwege und etwas mehr Wege für private Erledigungen zurückgelegt.

Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke in der Stadt Troisdorf unterscheidet von dem Ergebnis der Mittelstädte in Stadtregionen in der Mobilitätsbefragung MiD 2017 hauptsächlich in den Anteilen der Wege im Kontext der Erwerbstätigkeit. So werden in vergleichbaren Mittelstädten zwar deutlich weniger Wege zum oder vom Arbeitsplatz (15 %), demgegenüber aber mehr Wege zu dienstlichen Zwecken (10 %). Zudem fällt der Anteil der Ausbildungswege (Schule/Uni) in den Mittelstädten in Stadtregionen etwas geringer aus (7 %) und der Anteil des Freizeitverkehrs mit 29 % etwas höher.

Tabelle 20: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegezweck der zurückgelegten Wege am Berichtstag								
		Arbeit	Dienstl. Erledigung	Schule/ Uni	Private Erledigung	Einkauf (tägl. Bedarf)	Einkauf (langfr. Bedarf)	Freizeit	Begleitung	Sonstiges
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>6.316</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>7</b>	<b>0</b>
Stadt Troisdorf 2016	6.837	24	5	9	11*	20**		16	9	k. A.
Stadtregion - Mittelstadt	237.349	15	10	7	14	17**		29	8	k. A.
Deutschland	960.619	14	11	6	14	17		29	8	k. A.

Welchen Zweck hatte der Weg? (Rück- und Heimwege umkodiert in den Wegezweck des vorherigen Weges)

\* Abweichende Kategorie: Sonstiges (z. B. Arztbesuch)

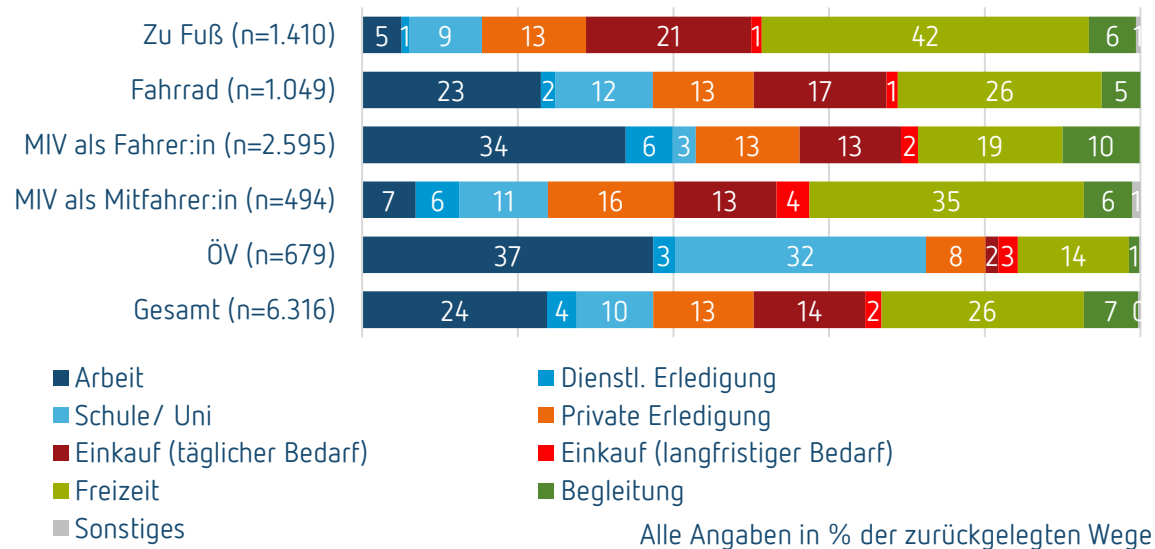
\*\* Abweichende Kategorie: Einkauf

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen (siehe Abbildung 33). So werden überdurchschnittlich viele Fußwege zu Freizeit Zwecken durchgeführt (42 %), wohingegen der Anteil der Arbeitswege an den zu Fuß zurückgelegten Wege mit 5 % im Vergleich zum Anteil an allen Wegen (24 %) unterdurchschnittlich ausfällt. Die Anteile der Wegezwecke der erhobenen Wege, die mit Fahrrad gefahren wurden, weichen im Vergleich der Verkehrsmittel am wenigsten von der allgemeinen Wegezweckverteilung ab. Größere Unterschiede zeigen sich vor allem bei der Differenzierung zwischen den Fahrradtypen: Eine Aufschlüsselung nach konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigt, dass mit konventionellen Fahrrädern anteilig mehr Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (16 %) als bei den Elektrofahrrädern (0 %) zurückgelegt werden. Demgegenüber werden mit Elektrofahrrädern anteilig etwas mehr Wege zum oder vom Arbeitsplatz (26 % der Wege mit einem Elektrofahrrad) gefahren und Einkäufe des täglichen Bedarfs (18 % der Wege mit einem Elektrofahrrad) getätigt – lediglich 22 % der Wege mit konventionellen Fahrrädern sind Arbeitswege und 11 % der Wege sind Einkaufswege des täglichen Bedarfs.

Etwa ein Drittel der Wege mit dem MIV als Fahrer:in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz. Mit dem MIV als mitfahrende Person werden am häufigsten Wege zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (35 %). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel einen etwas höheren Anteil privater Erledigungswege als andere Verkehrsmittel auf (16 %). Mit dem ÖV werden vor allem Arbeitswege (37 %) oder Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (32 %) getätigt. Insgesamt stehen mehr als zwei Drittel der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (Arbeitswege, dienstliche

Erledigungen oder Ausbildungswege). Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen zeigt, dass der Bus eine zentrale Funktion für Ausbildungswege einnimmt. So führen rund 44 % der mit dem Bus gefahrenen Wege zur Schule oder Hochschule oder von dort zurück. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hingegen nimmt eine größere Funktion für Arbeitswege ein: Rund 62 % der mit S-Bahn/RB/RE zurückgelegten Wege sind Wege vom oder zum Arbeitsplatz.

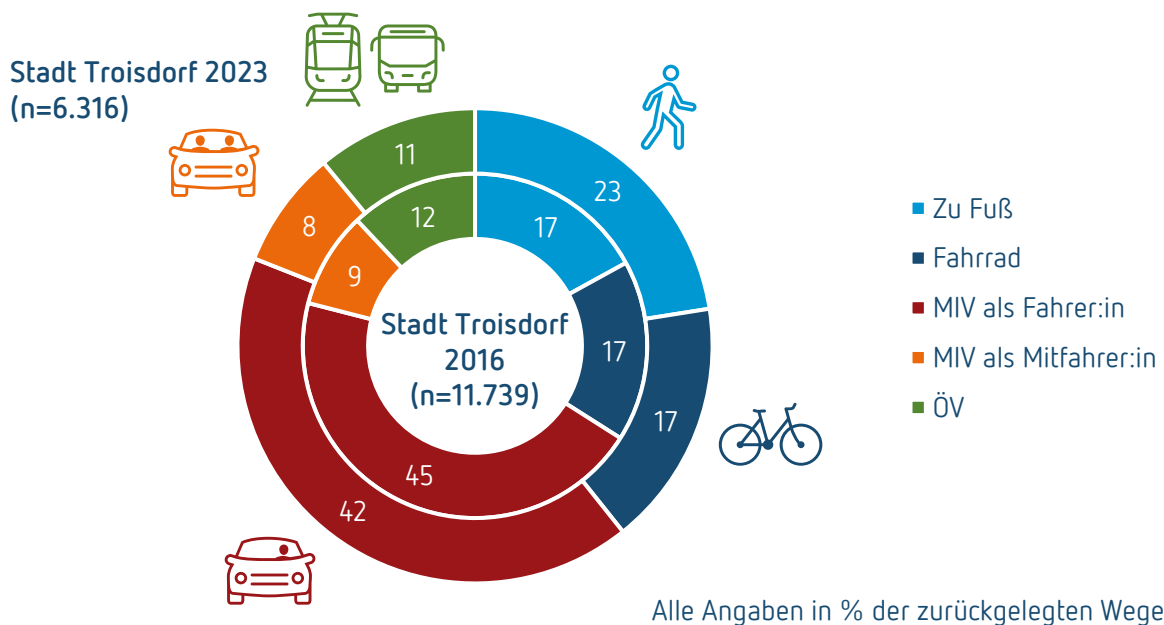
Abbildung 33: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



## 8.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Insgesamt 39 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 34). Dabei werden 23 % der Wege zu Fuß unternommen und für 17 % der Wege das Fahrrad genutzt. Das Elektrofahrrad wird dabei auf etwa 4 % aller Wegen gefahren. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 11 % der Wege bewältigt. Die meisten Wege werden dabei mit dem Bus (5 % aller Wege) und Nahverkehrszügen (4 % aller Wege) zurückgelegt. Weitere 2 % aller Wege werden mit Straßen- bzw. Stadtbahn oder U-Bahn gefahren. Insgesamt wird somit die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (50 % der Wege). Dementsprechend wird die verbleibende Hälfte des täglichen Wegeaufkommens mit dem MIV zurückgelegt, wodurch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel das Auto bleibt. Dabei werden 42 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und weitere 8 % als mitfahrende Person zurückgelegt.

Abbildung 34: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen – Vergleich 2016 und 2023

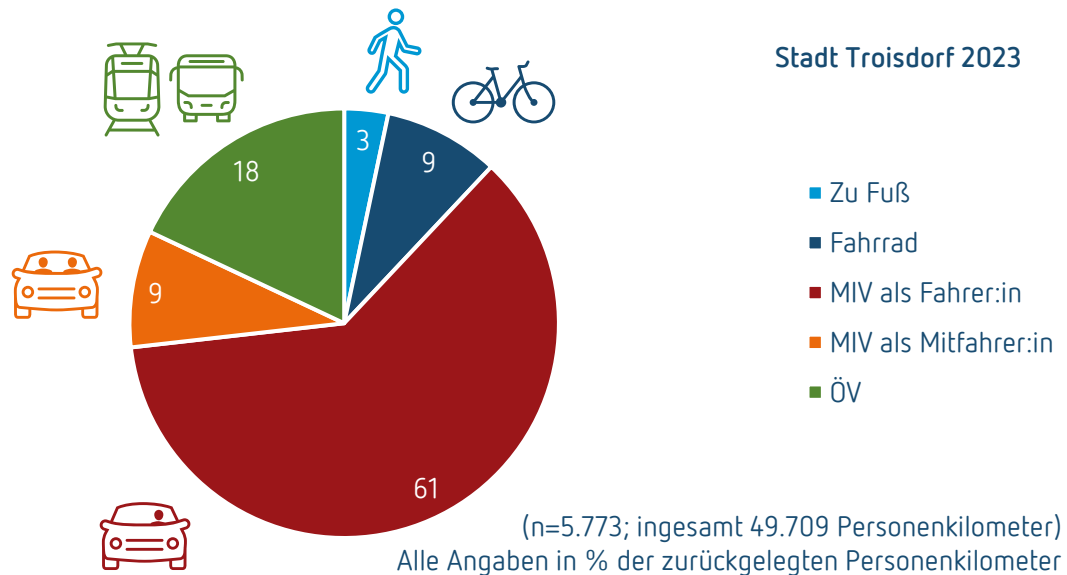


Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2016 kann in der Stadt Troisdorf eine positive Tendenz in der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens festgestellt werden: Der Fußverkehrsanteil am Wegeaufkommen konnte um vier Prozentpunkt gesteigert werden. Wohingegen der Anteil der mit dem MIV gefahrenen Wege an allen Wegen um vier Prozentpunkte gesunken ist. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Wegeaufkommen liegt im Vergleich zum Jahr 2016 auf einem konstanten Niveau.

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des MIV weiterhin den Großteil am Modal Split ein (siehe Abbildung 35). So werden rund 61 % aller werktäglich zurückgelegten Wegestrecken mit dem MIV als Fahrer:in gefahren und ein weitere 9 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich der Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung auf 18 % erhöht. Demgegenüber sind Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 3 % (zu Fuß) bzw. 9 % (Fahrrad) der Personenkilometer zum Vergleich der Anteil am Modal Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 23 %, Fahrrad: 17 %) deutlich

niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Abbildung 35: Modal Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km)



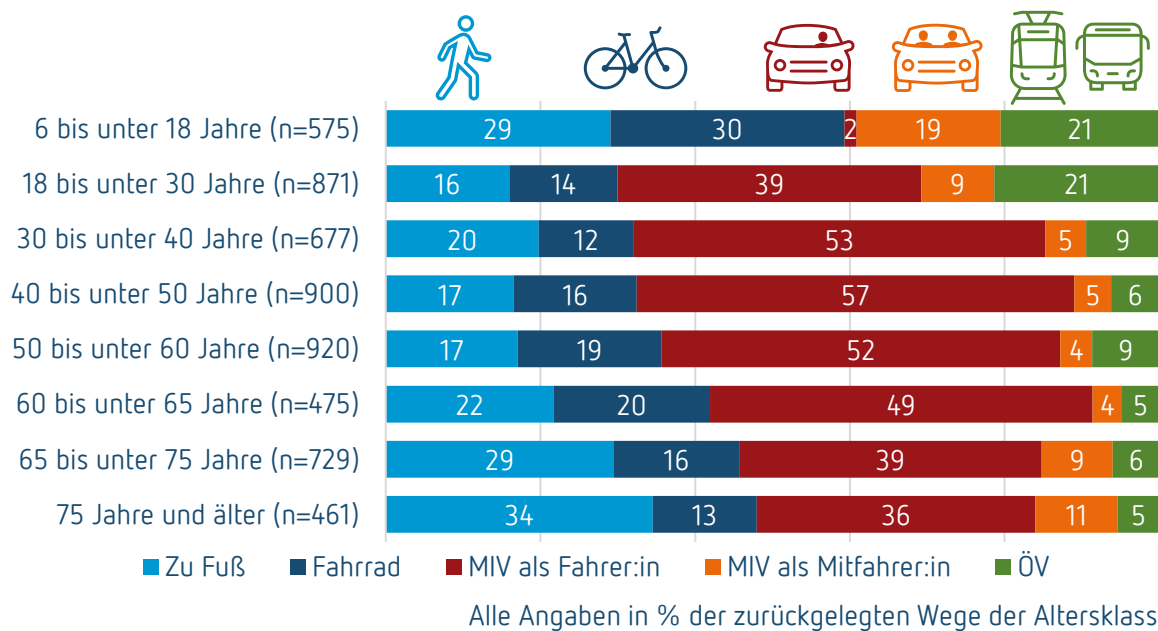
### Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen (siehe Abbildung 36). 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, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes besonders stark vertreten. So werden Fahrrad (30 % der Wege) und öffentliche Verkehrsmittel (21 %) auf den meisten Wegen der Kinder und Jugendlichen genutzt. Der ÖV wird insbesondere in den Altersklassen unter 30 Jahren verstärkt genutzt. Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit der MIV als Fahrer:in zum stärksten genutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden insbesondere Wege mit dem Auto als mitfahrende Person durch Wege mit dem Auto als fahrende Person ersetzt. Das Auto ist in allen Altersklassen über 18 Jahren das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. 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 fahrende Person am MIV teilnehmen.

Mit Eintritt in die Volljährigkeit kann ein Einbruch des Radverkehrsanteils an den zurückgelegten Wegen beobachtet werden. So werden lediglich 14 % der Wege der 18- bis 30-jährigen Personen mit dem Fahrrad gefahren. In den höheren Altersklassen nimmt der Radverkehrsanteil wieder zu, erreicht aber mit einem maximalen Anteil von 20 % der Wege, die die Personen im Alter von 60 bis unter 65 Jahren zurücklegen, dennoch nicht das Niveau bzw. den Radverkehrsanteil der Personen unter 18 Jahren. Auffällig ist dabei auch, dass mit Eintritt in die Volljährigkeit zwar der Radverkehrsanteil sinkt, aber der Anteil der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem gleichen Niveau von 21 % bleibt und erst in den Altersklassen ab 30 Jahren zwischen 5 % und 9 % variiert. Eine Erklärung kann die hohe Bedeutung des

Ausbildungsverkehr für den ÖV sein. So befinden sich in der Altersklasse von 18 bis unter 30 Jahren noch viele Personen in Ausbildung z. B. Studium.

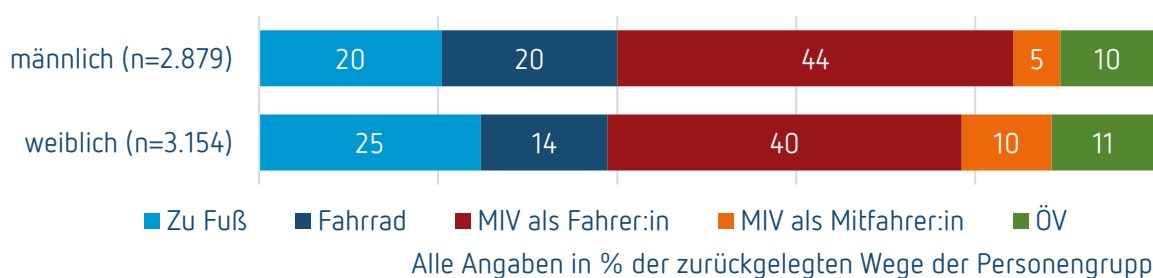
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



Mit dem Einbruch des Anteils der ÖV-Wege beim Übergang in die Altersklasse ab 30 Jahren, gewinnt der MIV weiter an Bedeutung. So werden von den Personen der Altersklassen von 30 bis unter 65 Jahren jeweils mindestens etwa die Hälfte der Wege mit dem MIV als Fahrer: in zurückgelegt. Diese Altersklassen werden vor allem von der Erwerbstätigkeit geprägt. Mit dem Eintritt in das Rentenalter ab 65 Jahren nimmt der Anteil der Wege mit MIV als Fahrer:in wieder leicht ab und stattdessen werden anteilig mehr Wege mit dem MIV als mitfahrende Person zurückgelegt. Zudem steigen die Anteile der Wege, die ausschließlich zu Fuß gegangen werden in den höheren Altersklassen weiter an.

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich hinsichtlich des Alters, aber auch geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren (siehe Abbildung 37). Während Männer häufiger mit dem Auto als Fahrer sowie mit dem Fahrrad unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß und mit Auto als Mitfahrerin zurück. Die Anteile der ÖV-Nutzung liegen sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen bei etwa einem Zehntel der zurückgelegten Wege.

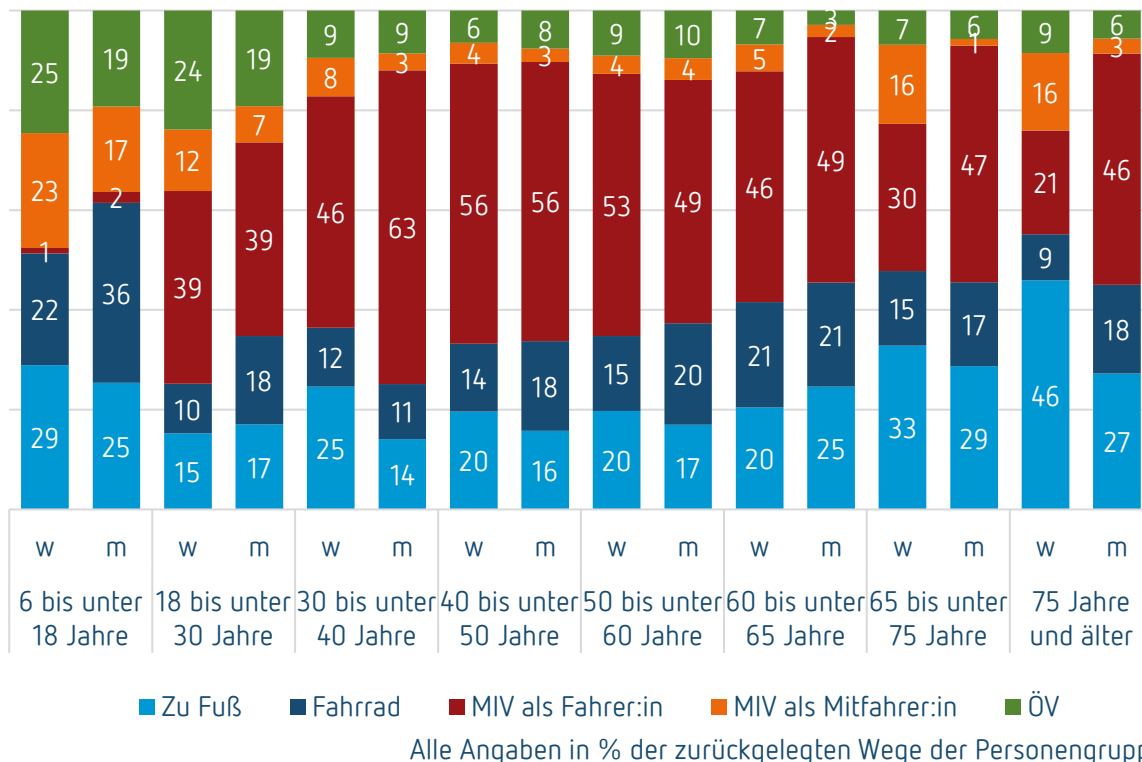
Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Diese geschlechterspezifischen Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht ebenfalls feststellen (siehe Abbildung 38). Während die Verkehrsmittelwahl zwischen Männern

und Frauen anteilig an den zurückgelegten Wegen sich in den Altersklassen von 40 bis unter 65 Jahre weitestgehend gleicht, können in den Altersklassen ab 65 Jahren zunehmende Unterschiede zwischen den Geschlechtern beobachtet werden. So nimmt die MIV-Nutzung als Mitfahrerin bei den Frauen ab 65 Jahren deutlich zu und wohingegen dieser Anteil bei den Männern in etwa auf einem gleichbleibenden Niveau bleibt. Dies spiegelt die mit dem zunehmenden Alter sinkende Führerscheinquote unter den Frauen wider (siehe Kapitel 4.2). Auch hier ist jedoch durch den Kohorteneffekt davon auszugehen, dass diese Unterschiede zukünftig abnehmen werden.

Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



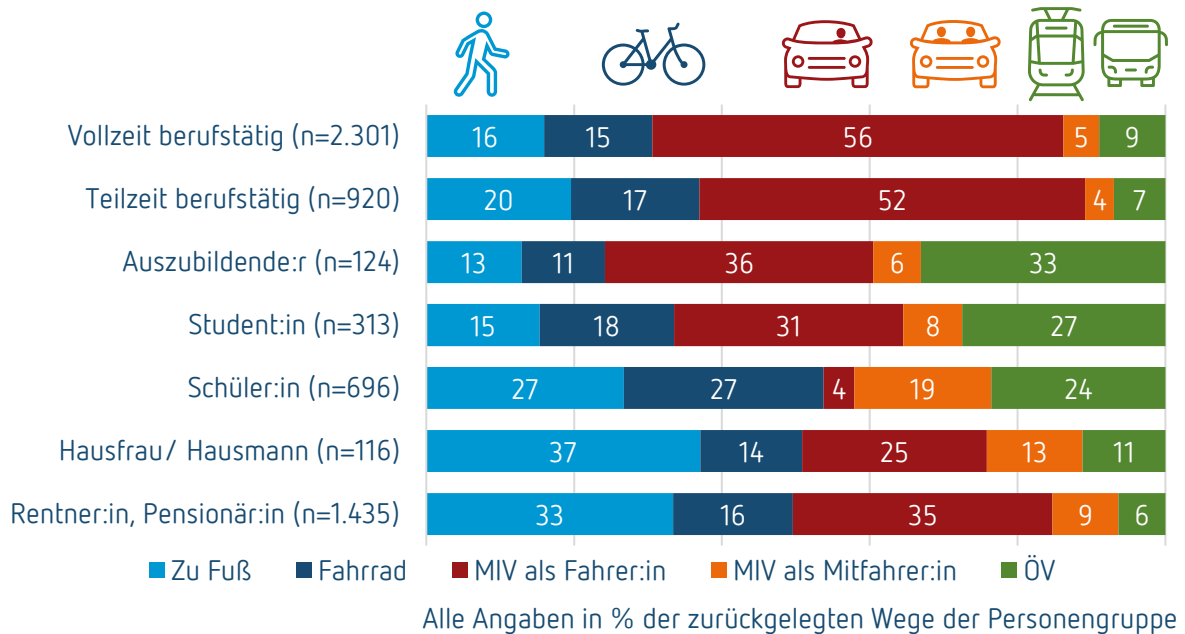
In den Altersklassen bis unter 40 Jahren können ebenfalls gewisse Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen Männer und Frauen festgestellt werden. So legen die Jungen und Männer der Altersklassen bis unter 30 Jahren anteilig jeweils mehr Wege mit dem Fahrrad zurück als die Mädchen und Frauen der jeweiligen Altersklasse. Diese wiederum weisen höhere Anteile an Wegen mit dem ÖV und dem MIV als Mitfahrer:in auf. In der Altersklasse von 30 bis unter 40 Jahre ist sowohl der ÖV-Anteil als auch der Radverkehrsanteil an den zurückgelegten Wegen zwischen Männer und Frauen weitestgehend ausgeglichen. Allerdings legen die Frauen dieser Altersklasse weitaus mehr Wege zu Fuß zurück als die Männer, die wiederum mehr Wege mit dem MIV fahren.

### Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus (siehe Abbildung 39). Die Vollzeitberufstätigen weisen dabei mit 61 % der Wege den höchsten Anteil des MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) an den zurückgelegten Wegen auf. Schüler:innen, Hausfrauen und -männer sowie Rentner:innen und Pensionär:innen legen jeweils anteilig etwa die Hälfte der Wege aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurück. Der ÖV wird hingegen überdurchschnittlich häufig von Auszubildenden (33 %), Studierenden (27 %) und Schüler:innen (24 %), auf ihren Wegen genutzt. Dies ist zum einen auf

die fehlende Fahrerlaubnis – insbesondere bei den Schüler:innen - und zum anderen auf den hohen ÖV-Zeitkartenbesitz durch Schul- bzw. Semestertickets zurückzuführen. Des Weiteren legen Schüler:innen überdurchschnittlich häufig Wege mit dem MIV als mitfahrende Person (19 %) zurück.

Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

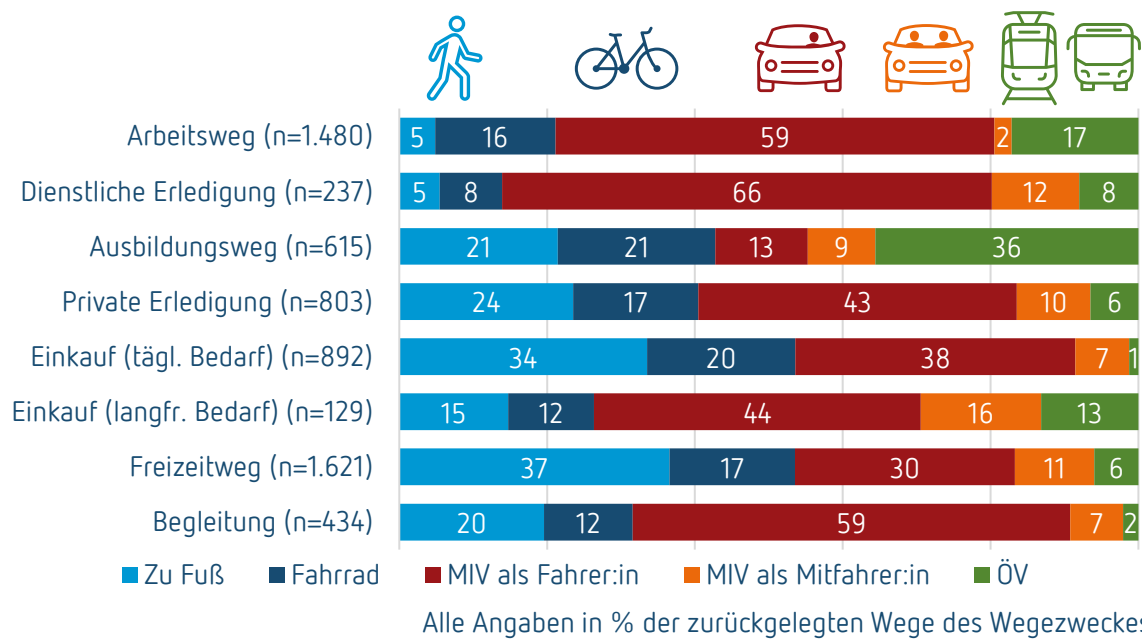


### Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche bzw. dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf (siehe Abbildung 40). Mit Ausnahme der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule, der Einkaufswege für den täglichen Bedarf sowie den Freizeitwegen werden bei allen weiteren Wegezwecken mehr als die Hälfte der Wege des jeweiligen Zwecks mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. Bei den Ausbildungswegen nimmt hingegen der ÖV mit 36 % den höchsten Anteil der Wege ein. Freizeitwege weisen mit 37 % den höchsten Fußverkehrsanteil auf. Hierzu zählen auch Spaziergänge, die als ein Hin- und Rückweg in der Freizeit gewertet werden.

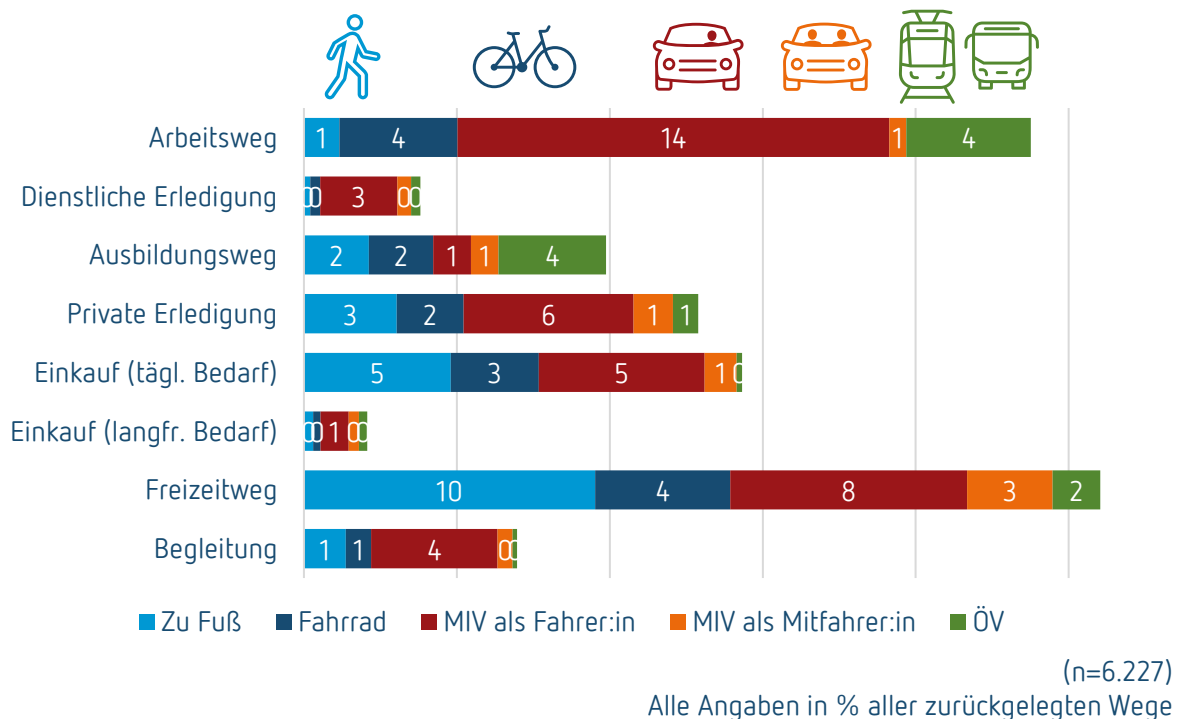
Die größten Anteile des Radverkehrs bestehen bei Ausbildungswegen und Einkaufswegen des täglichen Bedarfs mit etwa einem Fünftel der jeweiligen Wege. Aber auch Arbeitswege, Wege zu privaten Erledigungen und Freizeitwege weisen mit 16 % bzw. 17 % der jeweiligen Wege durchschnittliche Radverkehrsanteile auf. Insgesamt werden die Freizeitwege und Einkaufswege für den täglichen Bedarf am häufigsten aktiv, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Mit Ausnahme der dienstlichen Erledigungen werden bei allen Wegezwecken jeweils mindestens ein Fünftel der Wege aktiv zurückgelegt. Mit 17 % der zurückgelegten Arbeitswege nehmen die öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum Modal Split-Anteil des gesamten Wegeaufkommens von 11 % aller Wege einen überdurchschnittlichen Anteil ein.

Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Wird die Verkehrsmittelwahl auf den Wegen der verschiedenen Wegezwecke auf das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen (siehe Abbildung 41), wird deutlich, dass die 36 % der Ausbildungswege, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, am Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 4 % der zurückgelegten Wege ausmacht. Damit liegt der Anteil der Ausbildungswege mit ÖV an allen Wegen auf dem Niveau des Anteils der Arbeitswege, die mit dem ÖV gefahren werden (4 % aller Wege).

Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Mit 14 % sind über ein Sechstel aller Wege, die von der Stadtbevölkerung zurückgelegt werden, mit dem MIV selbstgefahren Arbeitswege. Diese Wege nehmen damit den größten Anteil des täglichen Verkehrsaufkommens ein. Ein Zehntel aller Wege sind Freizeitwege, die zu Fuß gegangen werden. Dazu zählen



u. a. Spaziergänge. Arbeitswege mit Fahrrad und Freizeitwege mit Fahrrad nehmen mit jeweils 4 % der Wege am gesamten Wegeaufkommen einen vergleichbaren Anteil ein.

## 8.2 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge der werktätlich zurückgelegten Wege der Stadtbevölkerung liegt bei etwa 11,6 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km Länge, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 8,6 km. Gegenüber der vorherigen Befragung haben sich die durchschnittlichen Wegelängen etwas zugenommen. Insbesondere der Anteil der Wege unter 1 km war 2016 mit 24 % der Wege doppelt so groß.

Tabelle 21: Entfernung der zurückgelegten Wege – 2016 und 2023 im Vergleich

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 1 km	1 bis unter 2,5 km	2,5 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 15 km	15 bis unter 25 km	25 bis unter 50 km	50 km und mehr	
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>5.866</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>8,6</b>
Stadt Troisdorf 2016		24	24	17	17	5	8	2	2	7,1

Wie groß war die zurückgelegte Entfernung? (in km)

Tabelle 22: Entfernung der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert (in km)	Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>5.866</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>11,6</b>	<b>8,6</b>
Stadtregion – Mittelstadt	237.349	9	11	14	23	16	14	10	4	12,9	k. A.
Deutschland	960.619	10	11	14	23	16	13	9	4	12,5	k. A.

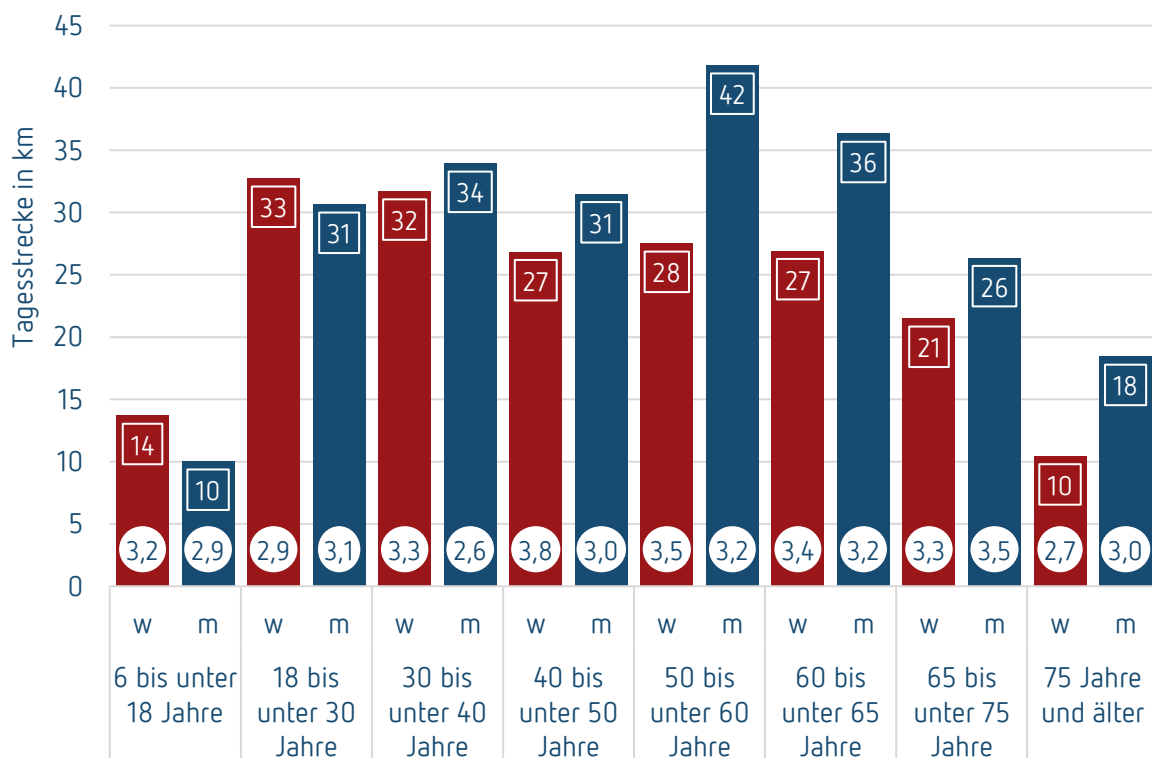
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung? (in km)

Für die Auswertung der durchschnittlichen Wegelängen differenziert nach Wegezweck werden lediglich Wege mit einer Länge von weniger als 100 km berücksichtigt, um von Ausreißern unbeeinflusste Werte zu erhalten. Die durchschnittlich längsten Strecken werden mit durchschnittlich 18,7 km auf Wegen für dienstliche oder geschäftliche Erledigungen und mit 15,5 km pro Weg auf Arbeitswegen zurückgelegt. Aber auch Wege für Einkäufe des langfristigen Bedarfs (9,2 km pro Weg) weisen etwa überdurchschnittliche Wegelängen auf. Die durchschnittlichen Längen von Ausbildungswegen zur Schule oder Hochschule (7,3 km) sowie Wegen für private Erledigungen (6,3 km) und zu Freizeitwecken (6,1 km) liegen etwas unter dem Niveau der durchschnittlichen Wegelänge insgesamt (8,6 km pro Weg). Auf Begleitwegen (5,6 km) werden hingegen kürzere Strecken zurückgelegt. Die durchschnittlich kürzesten Entfernungen werden auf Einkaufswegen für den täglichen Bedarf (3,1 km) zurückgelegt.

Insgesamt legen die Einwohnenden der Stadt Troisdorf an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 27 km pro Person zurück - ohne Berücksichtigung der immobilen Personen kommt eine mobile Person auf gut 31 km pro Tag. Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden – um statistische Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km. Die durchschnittlichen Wegeanzahlen und Tagesstrecken beziehen sich auf alle Personen der Altersgruppen und somit auch auf die immobilen Personen (siehe Abbildung 42). Die längsten Tagesstrecken legen die Männer zwischen 50 und 60 Jahren (42 km) zurück

und damit über den Tagesstrecken der Frauen dieser Altersklassen (28 km). Trotz der deutlichen Differenz der Tagesstrecken zwischen den Geschlechtern im Alter von 50 bis unter 60 Jahren, legen die Männer dieser Altersgruppe durchschnittlich weniger Wege als die Frauen der Altersgruppe zurück. Mit Ausnahmen der Altersgruppen bis unter 30 Jahre legen die Männer in allen Altersklassen durchschnittlich weitere Tagesstrecken zurück, obwohl Frauen in jeder abgebildeten Altersklasse durchschnittlich mehr Wege pro Tag zurücklegen als Männer der jeweiligen Altersklasse. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Während mehr als die Hälfte der Männer in Vollzeit berufstätig ist (52 % der Männer) und nur 4 % in Teilzeit, arbeitet ein höherer Anteil der Frauen in Teilzeit (20 % der Frauen) und 27 % der Frauen ist in Vollzeit berufstätig. Dabei sind die Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte von Teilzeitberufstätigen im Schnitt kürzer als bei den Vollzeitberufstätigen (in Teilzeit berufstätig: rund 13 km; in Vollzeit berufstätig: 17 km). Zudem wird das freie Zeitbudget von in Teilzeit Berufstätigen häufig dafür genutzt, Einkäufe oder Erledigungen zu erledigen oder Personen – insbesondere Kinder - zu begleiten oder abzuholen, wobei Einkaufs-, Versorgungs- und Begleitwege in der Regel kürzer ausfallen. So legen Teilzeit berufstätige Personen mit 3,8 Wegen pro Person täglich durchschnittlich deutlich mehr Wege als Vollzeit berufstätige Personen (3,0 Wege pro Person pro Tag) zurück.

Abbildung 42: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen

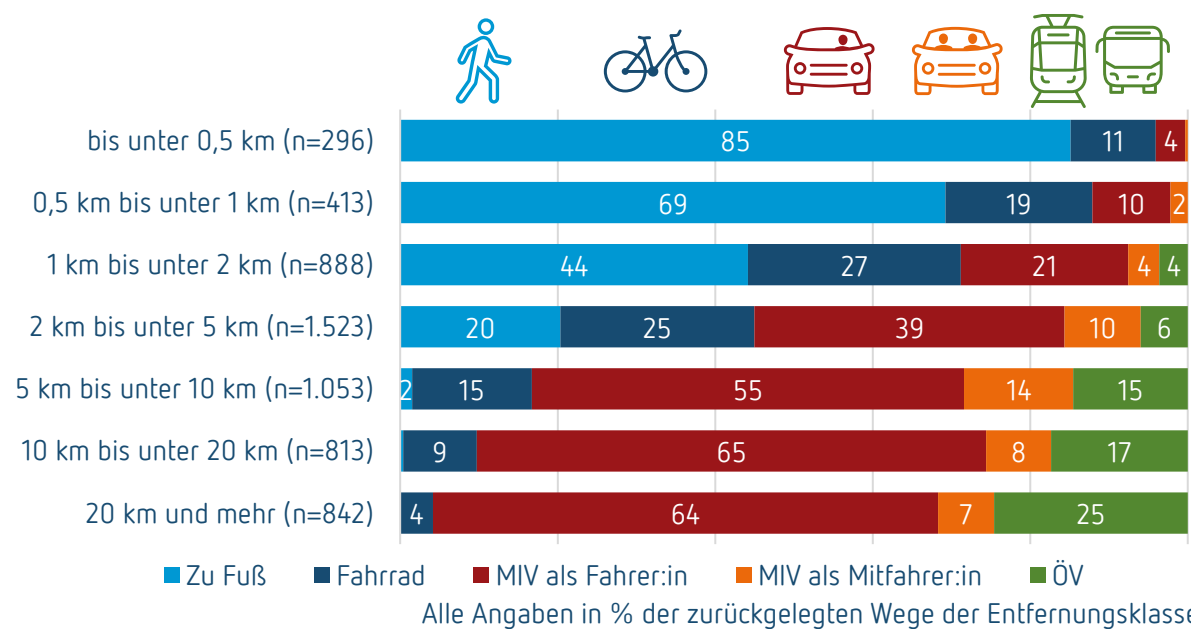


Je nach Verkehrsmittel lassen sich unterschiedliche durchschnittliche Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 4,4 km. Bei einer Unterscheidung der Fahrradtypen kann allerdings festgestellt werden, dass vor allem mit Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung durchschnittlich weitere Strecken gefahren werden. So liegt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern bei 6,5 km und bei konventionellen Fahrrädern bei 3,6 km pro Weg. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als fahrende Person liegen bei 12,4 km, mit dem MIV als mitfahrende Person bei 9,6 km und mit dem ÖV bei 14,8 km. Aufgeschlüsselt nach

verschiedenen Verkehrsmitteln setzt sich diese durchschnittliche Wegelänge aus durchschnittlich 7,4 km langen Wegen mit dem Bus und 21,8 km langen Wege mit dem SPNV (RE/RB/S-Bahn) zusammen.

Die durchschnittlichen Wegelängen pro Verkehrsmittel lassen sich in der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklasse wieder erkennen (siehe Abbildung 43). Fast zwei Drittel der Wege mit einer Wegelänge bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 40 %; Fahrrad: 23 %). 27 % der Wege unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt und weitere 6 % mit dem MIV als Mitfahrer:in gefahren. Bereits ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert der MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) und macht mit 69 % mehr als zwei Drittel aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die Dominanz des MIV zeigt sich fortan in allen Entfernungsklassen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bereits auf Wegen von 1 km bis unter 2 km Länge zu einem Anteil von 4 % der Wege genutzt. Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die Nutzung des ÖV zu. So wird ein Viertel der Wege ab 20 km mit dem ÖV gefahren.

Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

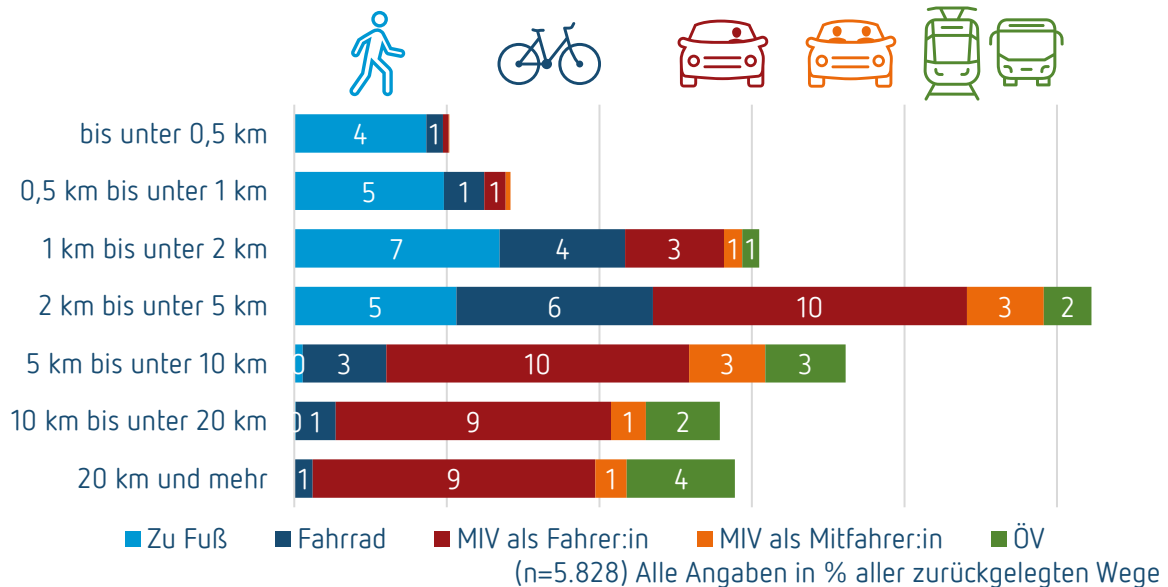


Der Radverkehr weist in allen Entfernungsklassen (bis über 20 km) erkennbare Anteile zwischen mindestens 4 % bis zu 27 % der Wege der jeweiligen Entfernungsklasse. Dabei kann der Radverkehrsanteil auf den Wegen von 5 km bis unter 20 km zum Teil auf einen höheren Nutzungsanteil von Elektrofahrrädern zurückgeführt werden. So werden die Wege mit dem Fahrrad bis unter 5 km zu einem Fünftel mit dem Elektrofahrrad zurückgelegt und der Großteil mit konventionellen Fahrrädern gefahren. Wohingegen die Wege mit dem Fahrrad ab 5 km zu 43 % mit Elektrofahrrädern gefahren werden. Dies zeigt, dass mit der steigenden Verbreitung von Elektrofahrrädern zunehmend auch weitere Strecken leichter zurückzulegen sind.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung in Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen lässt sich erkennen (siehe Abbildung 44), dass zwar ein Viertel der Wege mit einer Länge von 1 km bis unter 2 km mit dem MIV zurückgelegt wird, diese Wege aber am gesamten Wegeaufkommen lediglich 3 % einnehmen. Demgegenüber fällt der MIV-Anteil der Wege mit einer Länge von 2 km bis unter 5 km am gesamten Wegeaufkommen deutlich stärker ins Gewicht. So sind ein Zehntel aller werktäglichen Wege der Stadtbevölkerung Troisdorfs Wege, die mit dem MIV gefahren werden und zwischen 2 km und

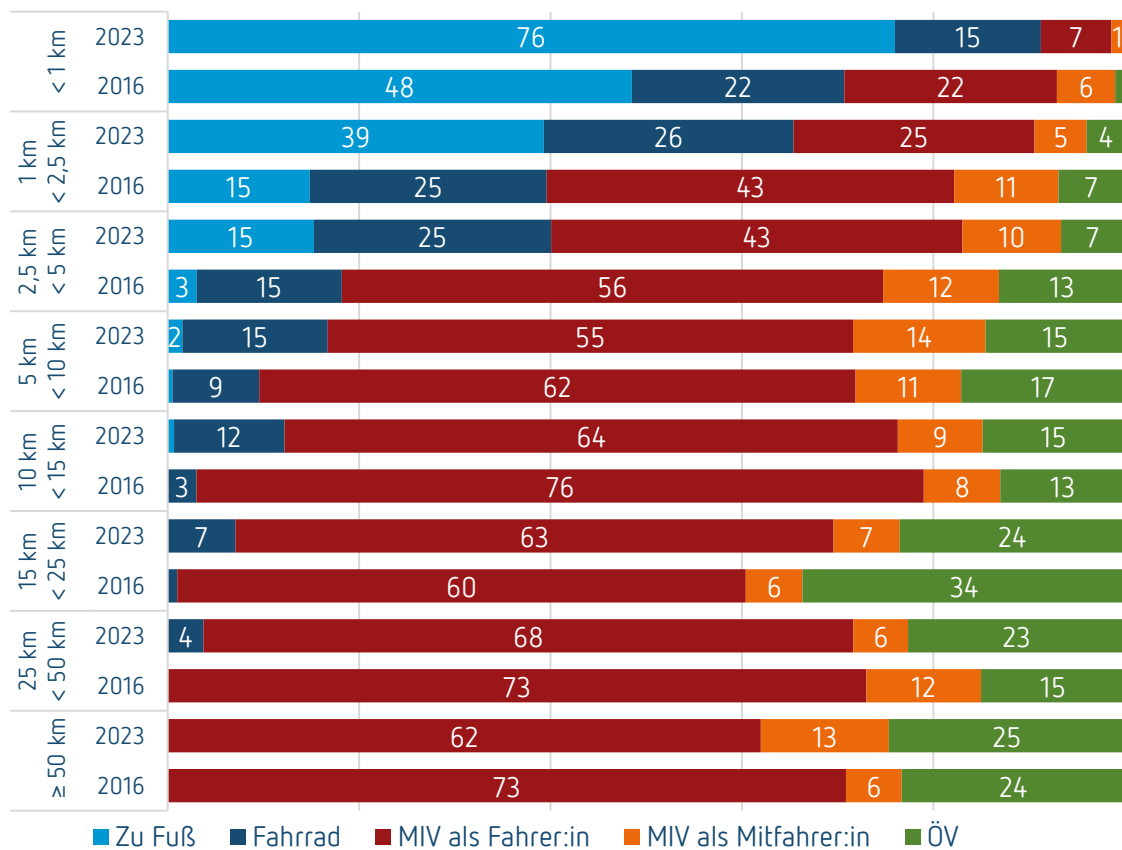
5 km lang sind. Insbesondere auf dieser Wegeentfernung können somit noch deutliche Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund – vor allem auf den Radverkehr – identifiziert werden.

Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Gegenüber der vorherigen Befragung konnte in allen Entfernungsklassen bis unter 50 km die Anteile der aktiv zurückgelegten Wege erhöht werden (siehe Abbildung 45). Während die Anteile des Fußverkehrs auf Wegen bis zu einer Länge von 15 km gesteigert werden konnte, ziehen sich die Steigerungen der Fahrradverkehrsanteile bis in die Entfernungsklasse von 25 km bis unter 50 km. Durch den Elektroantrieb können heutzutage auch Alltagsstrecken ab 5 km zunehmend besser per Fahrrad zurückgelegt werden. Elektrofahrräder bieten daher Verlagerungspotenziale, die seit der Befragung aus 2016 teilweise aktiviert worden sind. Die ÖV-Anteile nach Entfernung weisen gegenüber 2016 heterogenere Entwicklungen als die aktiven Verkehrsmittel auf. So ist der ÖV-Anteil einerseits auf Wegen mit einer Länge von 25 km bis unter 50 km um 8 Prozentpunkte gestiegen und anderer auf Wegen zwischen 15 km und 25 km um ein Zehntel gesunken. In den Entfernungsklassen unter 10 km sind die Anteile der mit dem ÖV zurückgelegten Wege gesunken. Hier könnte ein Zusammenhang zum gestiegenen Fahrradverkehrsanteil in diesen Entfernungsklassen bestehen, da insbesondere auf kurzen Strecken die Durchschnittsgeschwindigkeiten des Fahrrads und des ÖV auf einem ähnlichen Niveau liegt (siehe Kapitel 8.2, Abschnitt Geschwindigkeiten). Auf Wegen zwischen 10 km und 15 km sowie Wege, die 50 km oder länger sind, ist der Anteil geringfügig gestiegen.

Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen – Vergleich 2016 und 2023



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Entfernungsklasse

### Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legen durchschnittliche mobile Einwohnenden der Stadt jeweils täglich rund 31 km zurück, davon durchschnittlich 1,0 km zu Fuß, 2,7 km mit dem Fahrrad, 5,6 km mit Bus oder Bahn sowie 19 km mit dem MIV als Fahrer:in und 2,7 km als MIV als Mitfahrer:in. Auf das Jahr hochgerechnet legt eine Person im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) rund 7.700 km zurück, davon 5.400 km pro Jahr mit dem MIV, etwa 1.400 km mit Bus und Bahn, rund 260 km zu Fuß und rund 700 km mit dem Fahrrad.

Pro Werktag werden von den Einwohnenden der Stadt Troisdorf insgesamt rund 243.000 Wege unternommen, davon rund 123.000 Wege mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern, rund 42.000 Wege mit dem Rad, rund 53.000 Wege zu Fuß und rund 25.000 Wege mit dem ÖV. Hierbei ist zu beachten, dass es sich lediglich um die Wege der Stadtbevölkerung handelt. Wege von einpendelnden oder durchreisenden Personen in Troisdorf können im Rahmen einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung nicht abgebildet werden.

### Wegedauer

Im Schnitt wenden die Einwohnenden der Stadt Troisdorf jeweils rund 25 Minuten für einen werktäglichen Weg auf. Das heißt, mobile Personen sind bei rund 3,6 Wegen pro Person werktags jeweils 84 Minuten

unterwegs. Beide Zahlen liegen leicht sowohl unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 2017 (27 bzw. 100 Minuten) als auch unter dem Niveau der Mittelstädte in Stadtregionen (27 Min pro Weg).

Tabelle 23: Dauer der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Ø (in Min.)	Ø Zeitbudget pro Person (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr		
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>5.504</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>84</b>
Stadtregion – Mittelstadt 2017	220.968	3	17	37	13	20	10	27	97
Deutschland 2017	881.503	3	16	36	14	20	11	27	100

*Errechnet aus Wegebeginn (Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen?) und Ankunftszeit (Wann kam Sie an Ihrem Ziel an?)*

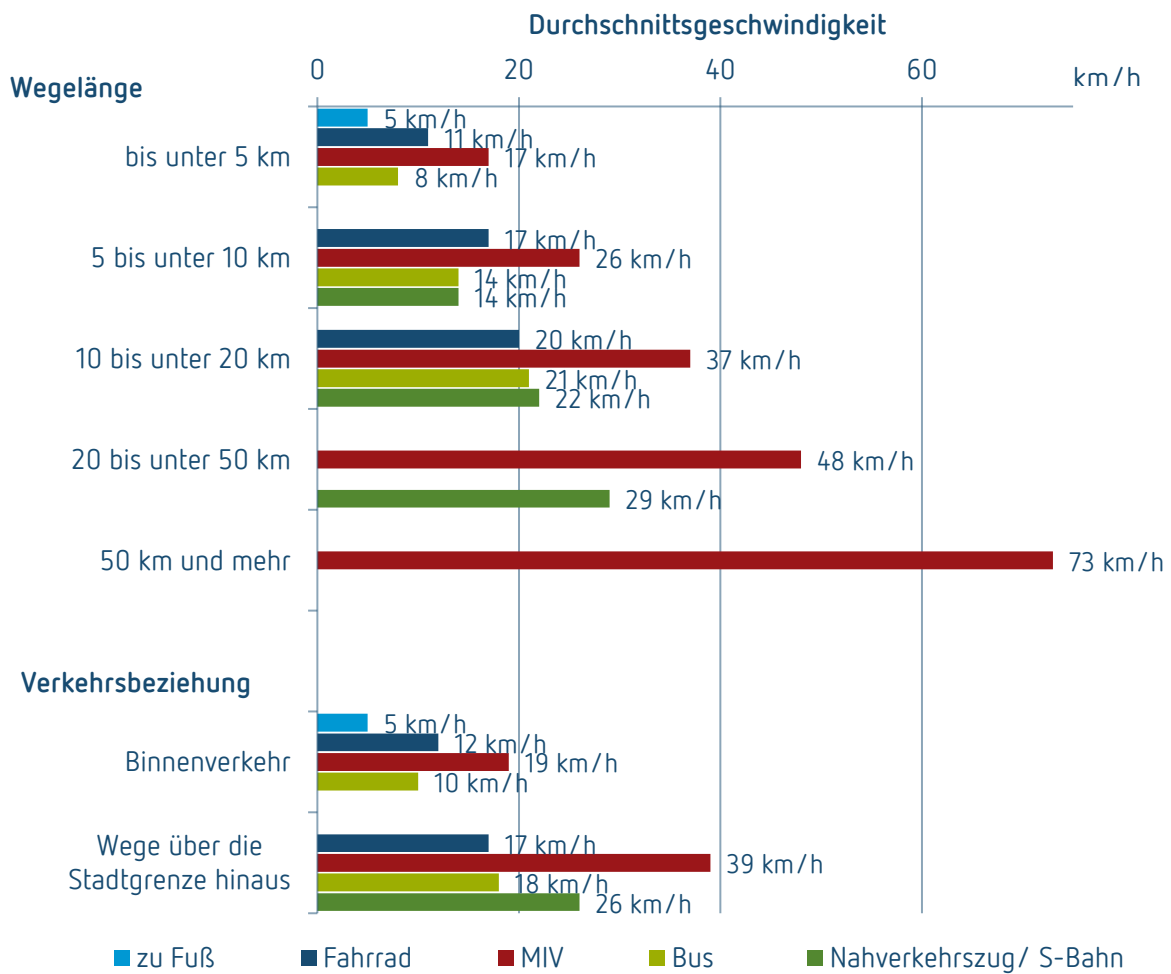
Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege sind Einkaufswege für den täglichen Bedarf (14 Minuten), Begleitwege zum Bringen oder Abholen von Personen (15 Minuten) sowie Wege für private Erledigungen (19 Minuten). Freizeitwege (22 Minuten), Ausbildungswege (25 Minuten) und Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (27 Minuten) liegen in etwa auf dem Niveau des Gesamtdurchschnitts. Über dem Durchschnitt liegen Arbeitswege und Wege für dienstliche Erledigungen mit durchschnittlich 31 bzw. 29 Minuten pro Weg.

### Geschwindigkeiten

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Mit dem Auto werden die Ziele mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 31 km/h erwartungsgemäß schnell erreicht, wobei die Daten nicht hergeben, inwieweit Reisezeitverzögerungen und Parksuchverkehre durch die Befragten mit angegeben werden. Fahrradfahrende erreichen mit konventionellen Fahrrädern eine mittlere Geschwindigkeit von 12 km/h, mit Elektrofahrrädern sind sie mit 15 km/h etwas schneller. Insgesamt erreicht der ÖV eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 24 km/h. Unter den verschiedenen Systemen im öffentlichen Verkehr sind erwartungsgemäß große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit dem Bus bei 14 km/h, wohingegen S-Bahn und Nahverkehrszüge eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 26 km/h aufweisen. Dieser Geschwindigkeitsüberschuss des ÖV kommt insbesondere durch weite Entfernungen ab 20 km zu Stande, die nur selten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In den Entfernungsklassen bis unter 5 km sowie von 5 km bis unter 10 km fällt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Fahrradverkehr höher als im ÖV aus. Auf Wegen zwischen 10 km und 20 km liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Fahrrad, Bus und Bahn auf einem ähnlichen Niveau. Darüber hinaus werden nur noch wenige Wege mit Fahrrad gefahren.

Der MIV stellt in allen Entfernungsklassen und Wegebeziehungen das Verkehrsmittel mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit dar (siehe Abbildung 46). Dabei steigt die Durchschnittsgeschwindigkeit sukzessive mit den steigenden Wegelängen der Entfernungsklassen. Dementsprechend fällt der Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auf den kürzeren Wegen bis unter 5 km am geringsten aus. So liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des MIV mit 17 km/h nur leicht über der des Fahrrads (11 km/h) und des Busses (8 km/h).

Abbildung 46: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



Signifikant werden die Geschwindigkeitsunterschiede bei großen Entfernungen oder auch bei der Differenzierung nach Binnenverkehr und Wegen, die über die Stadtgrenze hinaus gehen. Auf Wegen im Binnenverkehr ist der MIV im Schnitt mit 19 km/h deutlich langsamer als auf Wegen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen (39 km/h). Auch beim ÖV ist die Durchschnittsgeschwindigkeit im Binnenverkehr (10 km/h mit dem Bus) niedriger als auf den interkommunalen Wegen, (18 km/h mit dem Bus; 26 km/h mit dem Nahverkehrszug).

### Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Mehr als zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen (68 %) werden von den befragten Personen allein bzw. ohne Begleitung zurückgelegt. 22 % aller Wege werden mit einer weiteren und etwa ein Zehntel mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Bring- und Abholwege (68 %) sowie Einkaufswege für den langfristigen Bedarf (48 %) werden am ehesten in Begleitung mindestens einer weiteren Person unternommen, während dies lediglich auf 8 % der Arbeitswege zutrifft.

Tabelle 24: Begleitung auf dem Weg

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Begleitung auf den zurückgelegten Wegen				Mittelwert (in Personen)
		Ohne Begleitung	Mit einer Person	Mit zwei Personen	Mit drei Perso- nen und mehr	
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	<b>6.341</b>	<b>68</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1,5</b>
Stadtregion –						
Mittelstadt 2017	220.968	50	26	9	8	1,7
Deutschland 2017	881.503	54	28	10	9	1,6

*Haben Sie den Weg allein zurückgelegt? (Wenn nein, dann Anzahl der weiteren Personen)*

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,5 Personen. Im Berufsverkehr liegt er bei einem Vergleich der Wegezwecke am niedrigsten. So beträgt er auf Arbeitswegen durchschnittlich 1,1 Personen. Auf Wegen zu Dienstzwecken und zu privaten Erledigungen liegt der Pkw-Besetzungsgrad mit 1,4 Personen geringfügig unter dem Durchschnitt aller Wege mit dem Pkw. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi“: 2,0) und Begleitwegen bzw. Bring- und Abholwegen (2,1 Personen) zu ermitteln. Zudem liegt der Pkw-Besetzungsgrad ebenfalls auf Freizeitwegen und Einkaufswegen für den langfristigen Bedarf mit durchschnittlich 1,6 bzw. 1,7 Personen etwas über dem Durchschnitt.

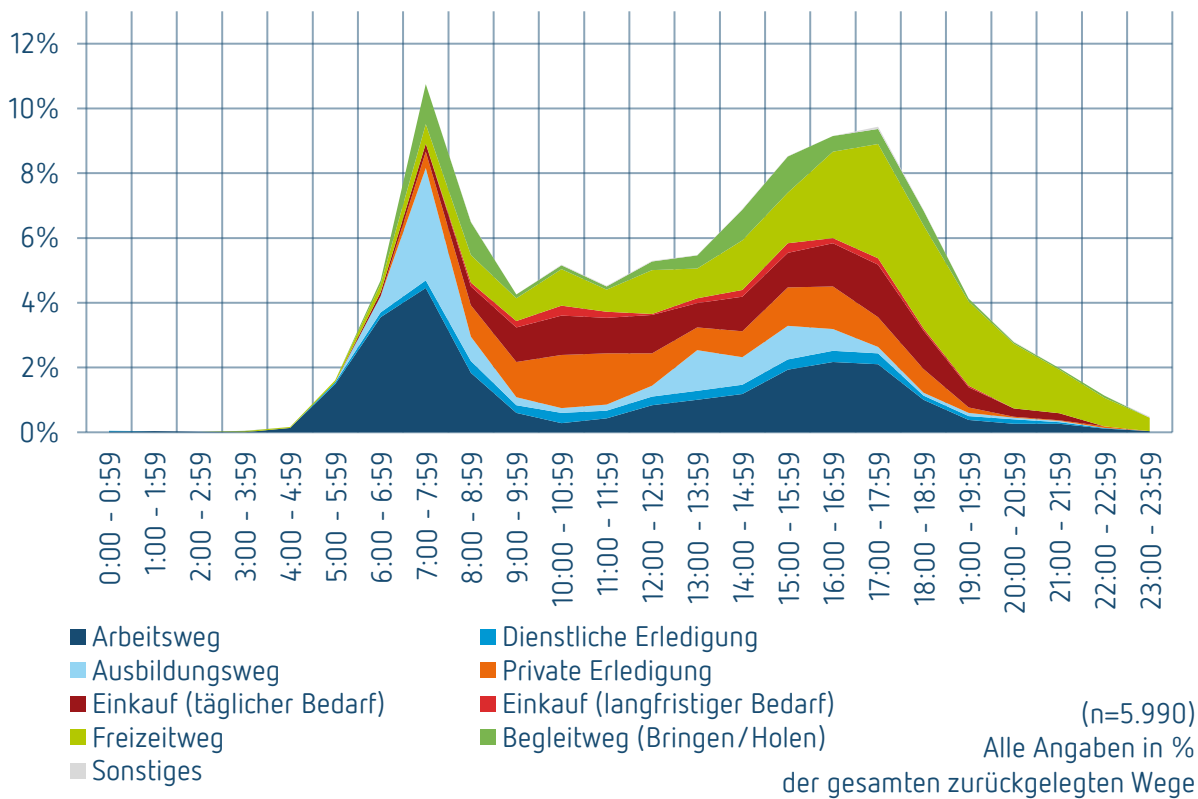
### Tageszeitliche Verteilung

Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr, in denen insgesamt mehr als ein Drittel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegezanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In dieser Zeit werden pro Stunde jeweils 9 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 13 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 4 Stunden verteilt insgesamt knapp ein Fünftel des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebegins in der Abbildung 47 differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege die Zusammensetzung der Verkehrsspitze mit rund 4 % bzw. 3 % des gesamten täglichen Wegeaufkommens. Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Während des Mittagstiefs werden vermehrt private Erledigungswege zurückgelegt. Der Nachmittagsspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher (ab 13 Uhr) als der des Arbeitsverkehrs ein. Zudem werden im Tagesverlauf zunehmend mehr Freizeitwege zurückgelegt, die in den Abendstunden die deutliche Mehrheit einnehmen.



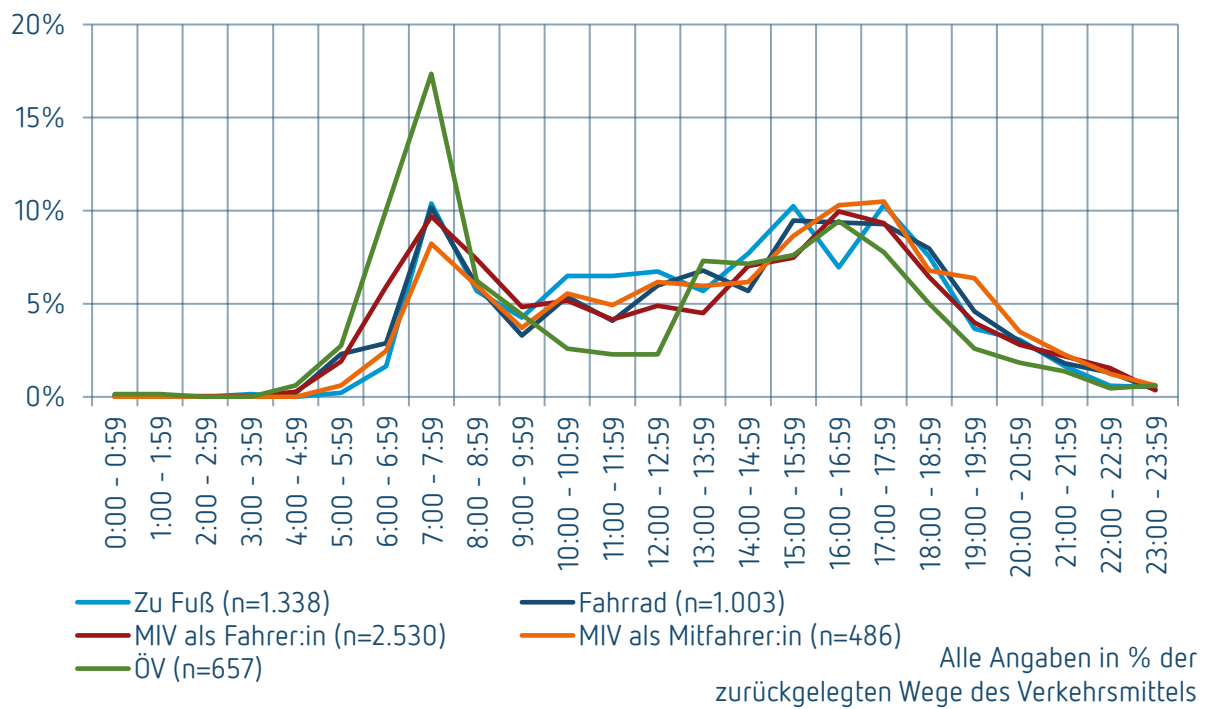
Abbildung 47: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls Muster erkennen (siehe Abbildung 48). Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖV: Zwischen 7 und 8 Uhr beginnen 17 % aller werktäglich mit dem ÖV zurückgelegten Wege. Dies ist auf die hohe Bedeutung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs für den ÖV zurückzuführen. So sind 47 % der zwischen 7 und 8 Uhr begonnen ÖV-Wege Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule und weitere 41 % der Wege sind Arbeitswege. Am Nachmittag bildet der ÖV hingegen eine weniger stark ausgeprägte Verkehrsspitze, die sich über einen längeren Zeitraum zwischen 13 und 18 Uhr, in denen stündlich jeweils 7 % bis 9 % der werktäglichen ÖV-Wege beginnen. Der Beginn der nachmittäglichen Verkehrsspitze der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen 13 und 14 Uhr, in dessen Zeitraum auch gewöhnliche Schulschlusszeiten fallen, ist mit einem Anteil von 67 % vom Ausbildungsverkehr geprägt. Im weiteren Verlauf Nachmittagsspitze werden vor allem Arbeitswege mit dem ÖV zurückgelegt. So sind mehr als die Hälfte der ÖV-Wege zwischen 17 und 19 Uhr vom oder zum Arbeitsplatz.

Sowohl beim Fuß- und Fahrradverkehr als auch beim MIV als Fahrer:in lässt sich aus der tageszeitlichen Betrachtung der Wegebeginne die typische Tagesganglinie mit dem Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr und dem längeren Nachmittagshoch von 15 bis 18 Uhr erkennen. Diese ähnlichen Verläufe der Tagesganglinien der Verkehrsmittel lassen darauf schließen, dass diese Verkehrsmittel über alle Wegezwecke und Tageszeiten gleichmäßig genutzt wird und somit Bestandteile der Alltagsmobilität in der Stadt Troisdorf sind.

Abbildung 48: Uhrzeit des Wegebeginns nach Verkehrsmittel



### 8.3 Räumliche Wegebeziehungen

Mehr als die Hälfte der werktäglichen Wege der Stadtbevölkerung werden vollständig innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt (59 %) und zählt damit zum Binnenverkehr der Stadt Troisdorf. Mehr als ein Drittel der alltäglichen Wege führen über die Troisdorfer Stadtgrenze hinaus oder hinein (36 %). Rund 6 % der Wege haben keinen Bezug zur Stadt Troisdorf und finden gänzlich außerhalb statt. Gegenüber 2016 liegen die Anteile der räumlichen Wegebeziehungen auf einem vergleichbaren Niveau und es sind nur geringfügige Abweichungen festzustellen.

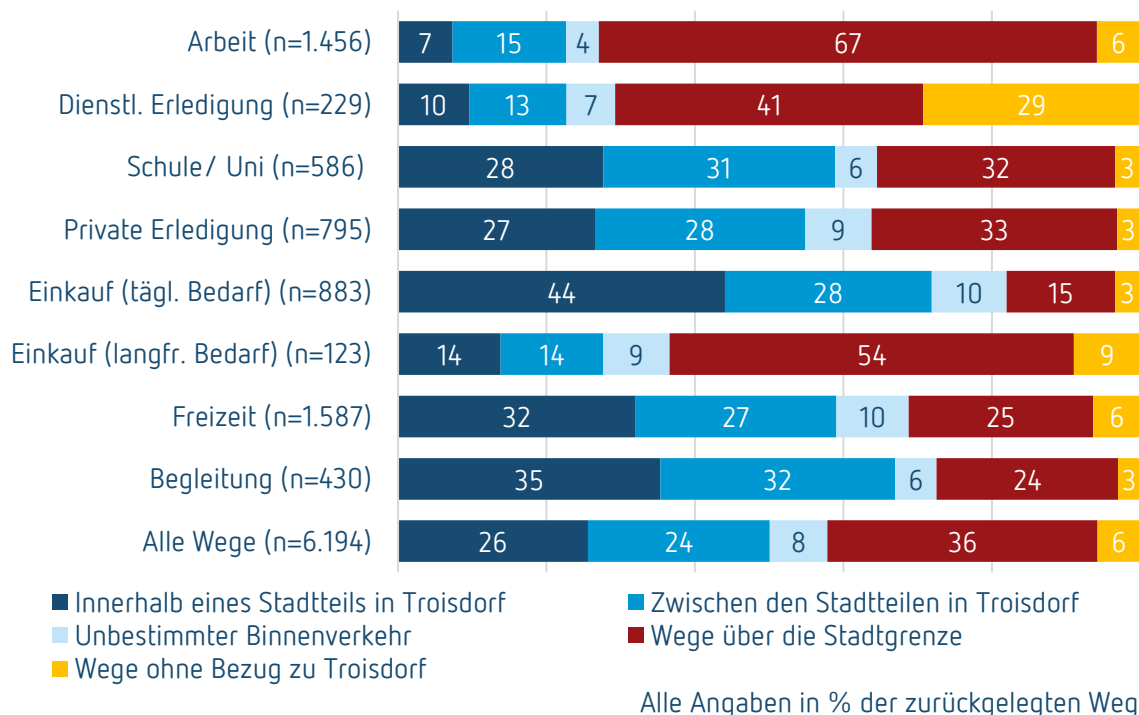
Tabelle 25: Struktur der Wegebeziehungen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen		
		Binnenverkehr (Wege in der Stadt Troisdorf)	Wege über die Stadt- grenze hinaus	Wege ohne Bezug zur Stadt Troisdorf
<b>Stadt Troisdorf 2023</b>	6.194	58	36	6
Stadt Troisdorf 2016	11.739	59	37	4

Gebildet aus dem Ziel des Weges (Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?)

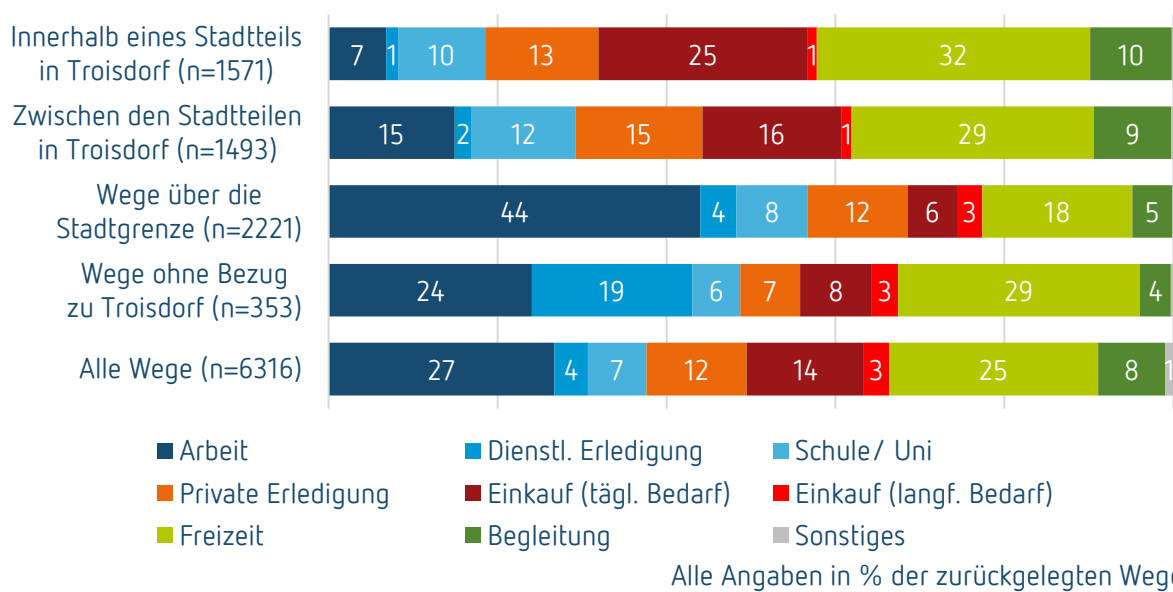
Der Binnenverkehrsanteil bzw. der Anteil der Wege, die innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt werden, variiert in Abhängigkeiten der verschiedenen Wegezwecke (siehe Abbildung 49). Insbesondere Einkaufswege des täglichen Bedarfs werden innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt. Weniger als ein Fünftel der Einkaufswege des täglichen Bedarfs führen über die Troisdorfer Stadtgrenze oder finden gänzlich außerhalb der Stadt Troisdorf statt. Begleitwege, Freizeitwege, Ausbildungswege (Schule/Uni) und Wege für private Erledigungen finden ebenfalls mehrheitlich auf der Troisdorfer Stadtgebiet statt. Demgegenüber werden für Arbeitswege, Wege zu dienstlichen Erledigungen sowie Wege für Einkäufe des langfristigen Bedarfs mehrheitlich die Stadt Troisdorf verlassen.

Abbildung 49: Struktur der Wegebeziehungen nach Wegezweck



Dementsprechend nehmen die Wegezwecke auf den verschiedenen Wegebeziehungen unterschiedliche Anteile ein (siehe Abbildung 50). Wege innerhalb eines Stadtteils in Troisdorf weisen überdurchschnittliche Anteile an Einkaufswegen des täglichen Bedarfs (25 %) und Freizeitwegen (32 %) auf. Demgegenüber fällt der Anteil der Einkaufswege des täglichen Bedarfs auf den Wegen über die Stadtgrenze hinaus mit 6 % der Wege unterdurchschnittlich aus. Stattdessen fällt der Anteil der Arbeitswege mit 44 % überproportional hoch auf diesen interkommunalen Wegen aus. Am zweithäufigsten wird die Stadtgrenze für Freizeitwecke (18 %) sowie für private Erledigungen (12 %) überquert. Lediglich 7 % der Wege innerhalb eines Stadtteils sind Arbeitswege und der Anteil der Arbeitswege an den Wegen zwischen den Stadtteilen Troisdorfs liegt mit 15 % der unter dem Anteil der Arbeitswege an allen Wegen von 27 %. Je größer die zurückzulegende Entfernung ist, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt.

Abbildung 50: Wegezweck nach räumlicher Wegebeziehung

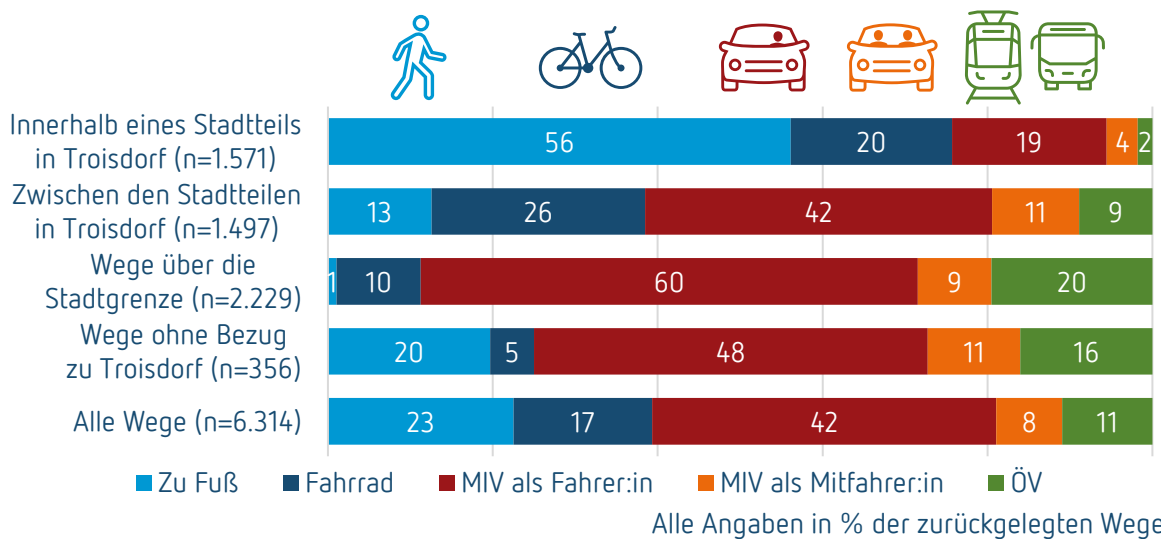


Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung auf den verschiedenen Verkehrsbeziehungen kann festgestellt werden, dass mehr als die Hälfte der Wege innerhalb eines Stadtteils zu Fuß zurück gelegt werden (siehe Abbildung 51). Werden auch die Wege, die mit Fahrrad gefahren werden, berücksichtigt beläuft sich der Anteil der aktiven Mobilität auf zwei Drittel der Wege in einem Stadtteil der Einwohnenden Troisdorfs. Auf den Wegen zwischen den Stadtteilen dominiert bereits der MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in mit insgesamt 53 % der Wege. Daneben kann aber auch ein überdurchschnittlicher Fahrradverkehrsanteil von 26 % der Wege festgestellt werden, was für einen Nutzungsschwerpunkt des Fahrrads auf Wegen zwischen den Stadtteilen schließen lässt. Der ÖV spielt bei den Wegen innerhalb eines Stadtteils mit 2 % der Wege eine untergeordnete Rolle. Er wird auf 9 % der Wege zwischen den Stadtteilen genutzt und liegt damit nur etwas nur dem Anteil des ÖV am gesamten Wegeaufkommen.

Auf den Wegen über die Stadtgrenze fällt der ÖV-Anteil mit einem Fünftel der Wege deutlich höher aus und spiegelt die Qualität der ÖV-Anbindung der Stadt Troisdorf wider. Dennoch werden mehr als zwei Drittel dieser Wege mit dem MIV zurückgelegt. Daraus ergeben sich weitere Verlagerungspotenziale für den ÖV, die es ggf. durch Optimierung einzelner Wegerelationen mit niedrigeren ÖV-Anteilen, zu aktivieren gilt (siehe Abbildung 53). Auf den Wegen ohne Bezug zur Stadt Troisdorf fällt der Anteil der aktiven Mobilität – insbesondere der Fußverkehrsanteil - wieder höher aus. Hierbei handelt sich u. a. um Binnenwege

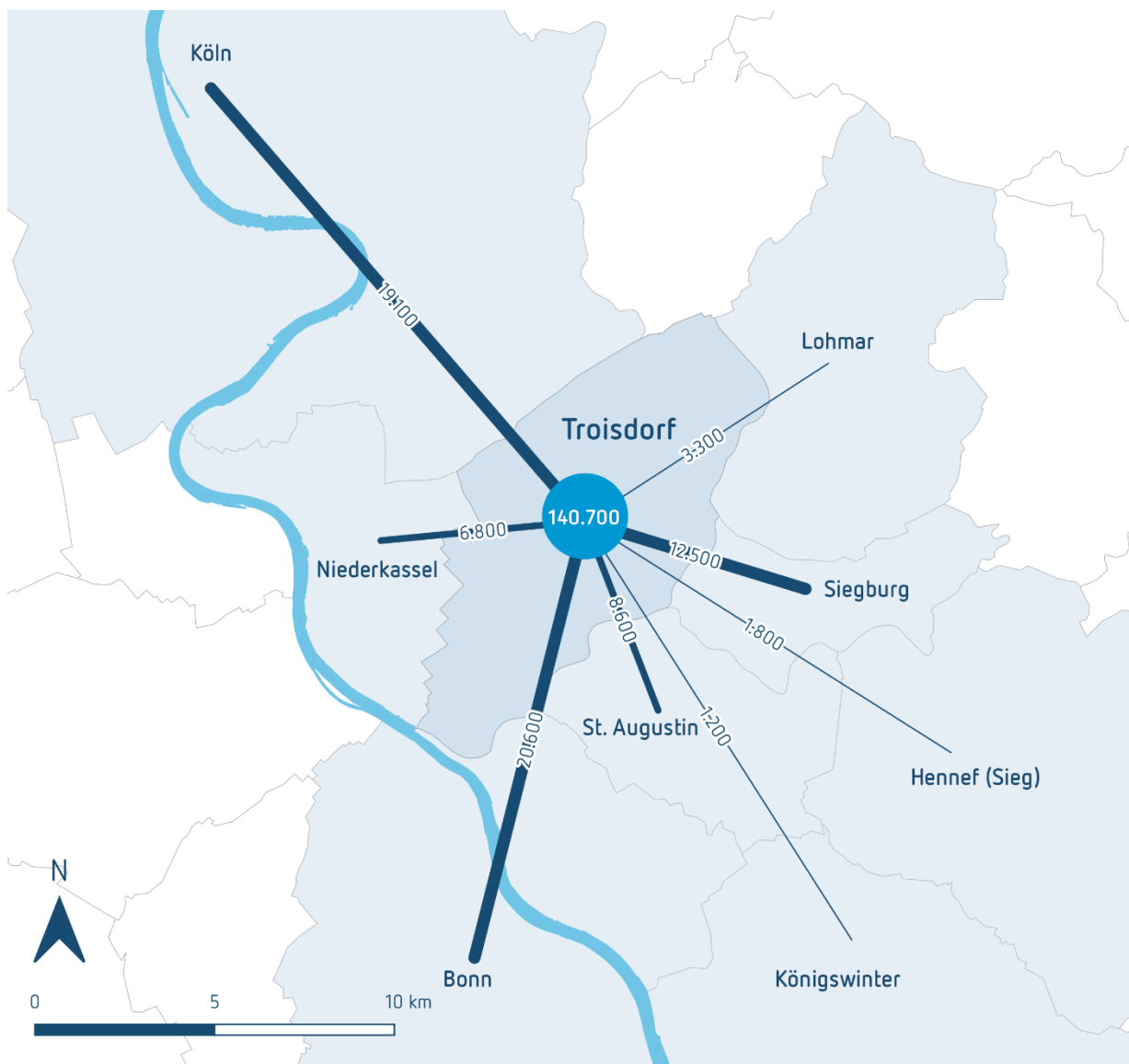
in anderen Städten und Gemeinden z. B. Wege, die innerhalb der nahegelegenen Oberzentren Köln und Bonn zurückgelegt werden.

Abbildung 51: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung



Von hochgerechnet rund 243.000 Wegen, die täglich von den Einwohnenden der Stadt Troisdorf zurückgelegt werden, werden hochgerechnet rund 140.700 Wege innerhalb der Stadt Troisdorf gemacht und zählen somit zum Binnenverkehr. Insgesamt führen pro Tag rund 88.500 Wege der Stadtbevölkerung über die Stadtgrenze, das heißt aus der Stadt Troisdorf ins Umland oder aus dem Umland in das Stadtgebiet. Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen bestehen dabei zu den nahegelegenen Großstädten Bonn mit hochgerechnet rund 20.600 Wegen pro Werktag und Köln mit hochgerechnet rund 19.100 Wegen pro Werktag (siehe Abbildung 52). Weitere stark frequentierte Wegebeziehungen bestehen zu den Städten Siegburg (rund 12.500 Wege pro Werktag), Sankt Augustin (rund 8.600 Wege pro Werktag), Niederkassel (rund 6.800 Wege pro Werktag) sowie Lohmar (rund 3.300 Wege pro Werktag). Weitere Wegebeziehungen der Einwohnenden zu anderen Kommunen liegen hochgerechnet unter 2.000 Wegen pro Werktag. Rund 14.000 Wege pro Werktag von der Einwohnenden erfolgen vollständig außerhalb des Stadtgebietes, also ohne Bezug zur Stadt Troisdorf. Hier ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass es sich lediglich um die Wege der Einwohnenden der Stadt Troisdorf handelt, da lediglich die Stadtbevölkerung im Rahmen dieser Befragung befragt werden kann.

Abbildung 52: Wege der Stadtbevölkerung in oder aus der Stadt Troisdorf pro Tag (hochgerechnet)



## Aufkommenstarke Wegebeziehungen

Wege pro Werktag

- unter 5.000
- 5.000 bis 10.000
- über 10.000

Wege im Binnenverkehr

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Stand: August 2023

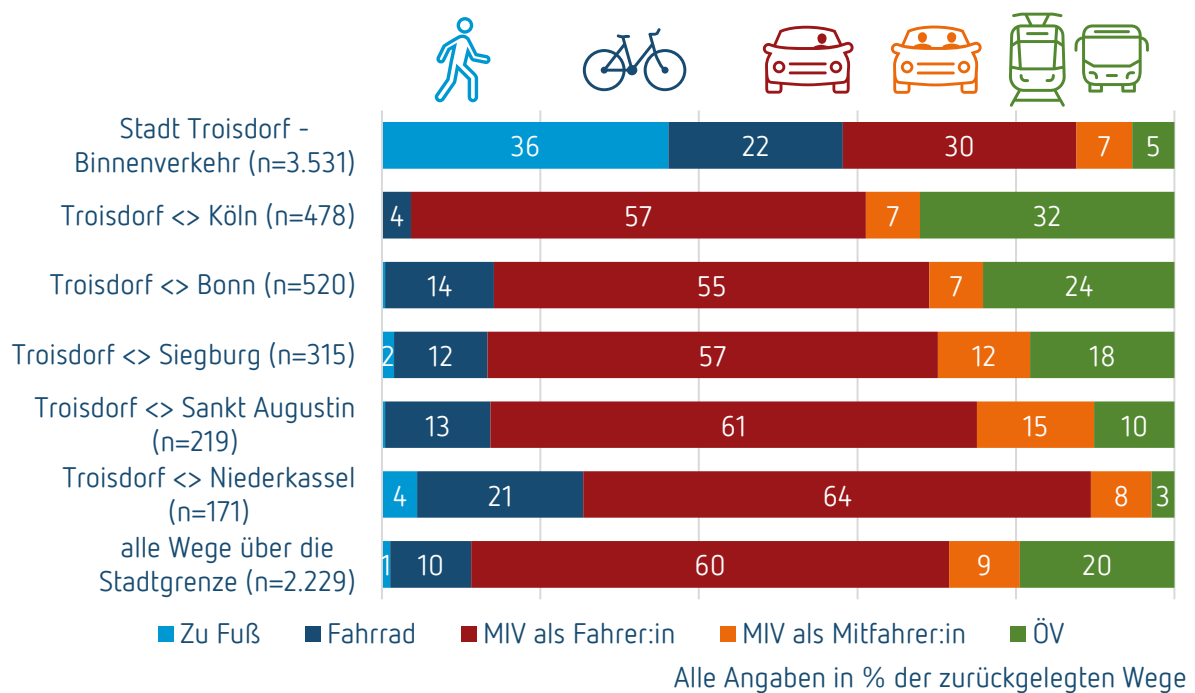
Es sind nur die Wege der Einwohner/innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 1.000 Wegen pro Werktag dargestellt.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/Bundesamt für Kartografie und Geodäsie - 2022

Bei Betrachtung des Modal Splits auf den aufkommenstärksten Wegebeziehungen fällt die Dominanz des MIV auf (siehe Abbildung 53). Bei den ausgewählten Relationen handelt es sich um direkte Nachbarstädte der Stadt Troisdorf, sodass diese zum Teil auch mit aktiven Verkehrsmitteln, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Insbesondere auf der im Verhältnis zur Stadtgröße gegenüber Bonn etwas schwächeren Relation zwischen Troisdorf und der angrenzenden Metropole Köln wird - begünstigt durch die direkte SPNV-Anbindung - überdurchschnittlich häufig der ÖV genutzt. Fast jeder dritte Wege der Einwohnenden zwischen Troisdorf und Köln wird mit dem ÖV bewältigt.

Auf den Wegebeziehungen zu den benachbarten Städten Bonn und Siegburg, die über den SPNV-Haltpunkt Bonn-Beuel ebenfalls aus der Stadt Troisdorf zu erreichen sind, können ÖV-Anteile von 24 % bzw. 18 % der auf den jeweiligen Relationen zurückgelegten Wegen festgestellt werden. Demgegenüber fällt der ÖV-Anteil auf Wegen zwischen Niederkassel und Troisdorf mit 3 % unterdurchschnittlich aus und mehr als zwei Drittel der Wege werden mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. Allerdings schlägt sich die geringe Entfernung der Siedlungsgebiete z. B. zwischen den Stadtteilen Mondorf (Niederkassel) und Bergheim (Troisdorf) sich in einem vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil von 21 % der Wege nieder. So können auf Wegebeziehungen zwischen den dargestellten Städten und den einzelnen Stadtteilen in Troisdorf unterschiedliche Verkehrsmittelnutzungen bestehen, sodass aus manchen Stadtteilen in Abhängigkeit zur Entfernung oder ÖV-Anbindung vermehrt das Fahrrad oder der ÖV genutzt wird.

Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegbeziehungen



## 8.4 Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung, da sich der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel leichter umsetzen lässt, wenn es sich um einfache Wegeketten handelt. Bei einfachen Wegeketten sind Hin- und Rückweg identisch, während bei komplexen Wegeketten zwischen Hin- und Rückweg noch weitere Ziele angesteuert werden. Insgesamt werden rund 71 % der Wege der Stadtbevölkerung Troisdorfs in einer einfachen Wegekette zurückgelegt (z.B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Insbesondere bei Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht (siehe Tabelle 26). Demgegenüber sind Wege zu dienstlichen Erledigungen (58 %), Begleitwege (45 %), Einkaufswegen (langfristiger Bedarf: 49 %, täglicher Bedarf: 36 %) sowie Wege für private Erledigungen (33 %) jeweils zu mindestens einem Drittel Bestandteil einer komplexen Wegekette bzw. mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden. Dass sich der Hin- und Rückweg auf dienstlichen Wegen bei 42 % dieser Wege gleicht, liegt zumeist daran, dass einer dieser Wege ein Weg zum Arbeitsplatz ist und damit einem anderen Zweck zugeordnet wird.

Tabelle 26: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Troisdorf		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsweg	1.500	80	20
Dienstliche Erledigung	241	42	58
Ausbildungsweg	622	86	14
Private Erledigung	815	67	33
Einkaufsweg (täglicher Bedarf)	905	64	36
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	131	51	49
Freizeitweg	1.644	72	28
Begleitweg (Bringen/Holen)	440	55	45
<b>Durchschnitt gesamt</b>	<b>6.432</b>	<b>71</b>	<b>29</b>

Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, sind häufiger Teil einer einfachen Wegekette (zu Fuß: 76 %; Fahrrad: 82 %; ÖV: 77 %) als Wege, die mit dem MIV gefahren werden (65 % als Fahrer:in bzw. 57 % als Mitfahrer:in). Insbesondere sind die Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, überdurchschnittlich häufig Bestandteil einer komplexen Wegekette (siehe Tabelle 27), das heißt bedeutet, dass mit dem MIV häufiger mehrere Ziele hintereinander angefahren werden (z. B. Wohnung – Arbeit – Einkauf – Wohnung). Dennoch werden knapp zwei Drittel der MIV-Wege in einfachen Wegeketten zurückgelegt und bieten Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund. Allerdings sind hierbei die durchschnittlichen Wegelängen nicht zu vernachlässigen, die mit dem MIV zurückgelegt werden. Da mit dem MIV durchschnittlich deutlich längere Wege zurückgelegt werden, können nicht sämtliche MIV-Wege auf den Umweltverbund – insbesondere auf den Fuß- und Radverkehr – verlagert werden. Die größten Verlagerungspotenziale wären dementsprechend bei den MIV-Wegen unter 5 km, die in einer einfachen Wegeketten zurückgelegt werden, auszumachen.



Tabelle 27: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Troisdorf		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	1.422	76	24
Fahrrad	1.062	82	18
MIV als Fahrer:in	2.635	65	35
MIV als Mitfahrer:in	504	57	43
ÖV	692	77	23
<b>Anteil gesamt</b>	<b>6.432</b>	<b>71</b>	<b>29</b>

Etwas mehr als die Hälfte aller Wege, die Einwohnenden Troisdorfs pro Werktag zurücklegen, sind kürzer als 5 km und stellen mögliche Verlagerungspotenziale auf aktive Mobilitätsformen dar. Eine detailliertere Analyse dieser Wege zeigt, dass 33 % der Wege mit einer Länge bis unter 5 km mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren werden. 20 % der Wege unter 5 km sind darüber hinaus Bestandteil einer einfachen Wegeketten und werden MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren. Die Wegezwecke hierbei werden von Einkaufswegen (täglich und langfristiger Bedarf: 28 %) und Freizeitwegen (24 %) bestimmt, aber auch private Erledigungen (17 %) und Arbeitswege (14 %) nehmen einen relevanten Teil ein.

Tabelle 28: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Wege bis unter 5 km (n=3.118)		Alle Wege bis unter 5 km (n=3.118)
	Einfache Wegekette	Komplexe Wegekette	
Zu Fuß	30	10	40
Fahrrad	19	4	23
MIV als Fahrer:in	16	11	27
MIV als Mitfahrer:in	4	3	6
ÖV	3	1	4
<b>Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegeketten an den Wegen bis 5 km insgesamt</b>	<b>71</b>	<b>29</b>	<b>100</b>

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 können noch gewisse Verlagerungspotenziale identifiziert werden, die sich positiv auf den Modal Split auswirken können.

Aktuell legen die Einwohnenden der Stadt Troisdorf die Hälfte aller Wege mit dem MIV als Fahrer:in oder als Mitfahrer:in zurück (50 %; siehe Modal Split-Anteil in Kapitel 8.1). Wenn nur 20 % der Wege, die kürzer als 5 km und Teil einer einfachen Wegekette sind und aktuell mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert würden, würde der aktuelle MIV-Anteil am Modal Split der täglich zurückgelegten Wege um rund zwei Prozentpunkte auf 48 % MIV-Anteil (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl auf 50 % der kurzen, einfachen Wege mit MIV ergäbe es sich eine Reduzierung von fünf Prozentpunkten des MIV-Anteils auf insgesamt 45 % der Wege.

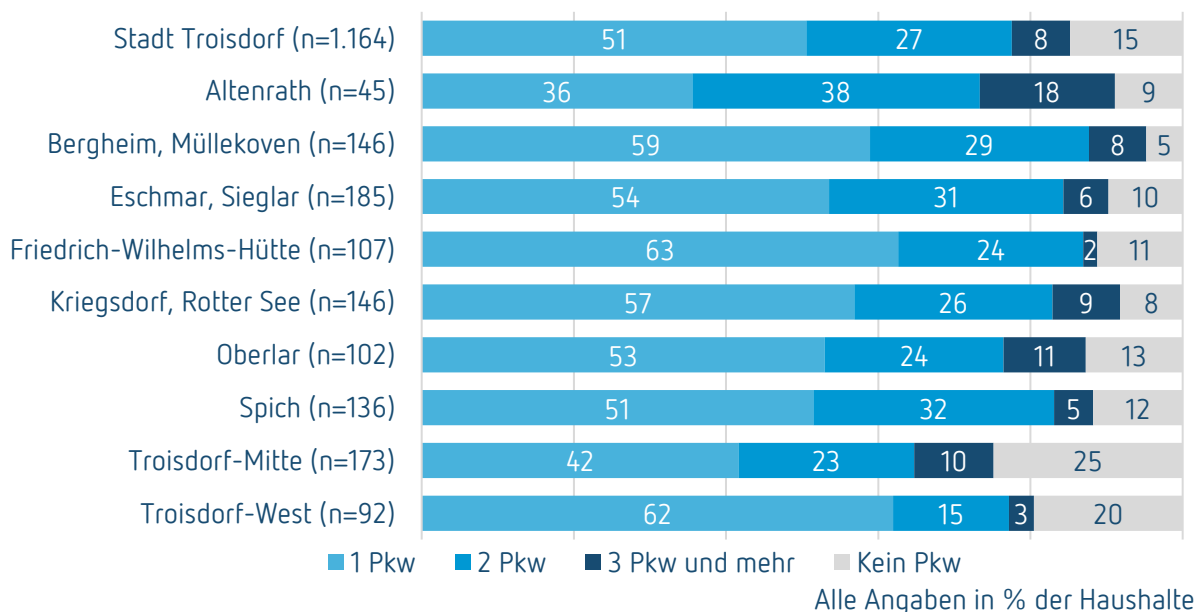
## 8.5 Mobilität in den Stadtteilen

Vor dem Hintergrund unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten wie zum Beispiel der städtebaulichen Struktur, der räumlichen Lage oder der Anbindung an den ÖPNV in den Stadtteilen ist es sinnvoll, grundsätzliche Mobilitätsdaten ebenfalls auf Stadtteilebene zu betrachten. Die Mobilitätsbefragung ist so konzipiert, dass neben den gesamtstädtischen Auswertungen ebenfalls Aussagen auf Ebene von - teilweise zusammengefassten - Stadtteilen in Troisdorf möglich sind.

### Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Ausstattung weist in den Stadtteilen unterschiedliche Anteile auf, liegt aber auf einem hohen Niveau von mindestens 75 % der Haushalte (Troisdorf-Mitte) bis zu 95 % der Haushalte (Bergheim, Müllekoven). Dabei können in den meisten Stadtteilen im Vergleich zum stadtweiten Durchschnitt überdurchschnittliche Pkw-Ausstattungen festgestellt werden. Gleichzeitig bestehen in den zentralen Stadtteilen Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West überdurchschnittliche Anteile an Haushalten ohne einen Pkw (25 % bzw. 20 % der Haushalte). Anteilig die meisten Haushalte mit mehr als einem Pkw können im Stadtteil Altenrath festgestellt werden. Mehr als die Hälfte der Haushalte besitzen hier mindestens zwei Pkw (56 % der Haushalte). Für die gesamte Stadt Troisdorf liegt dieser Anteil bei 35 % der Haushalte.

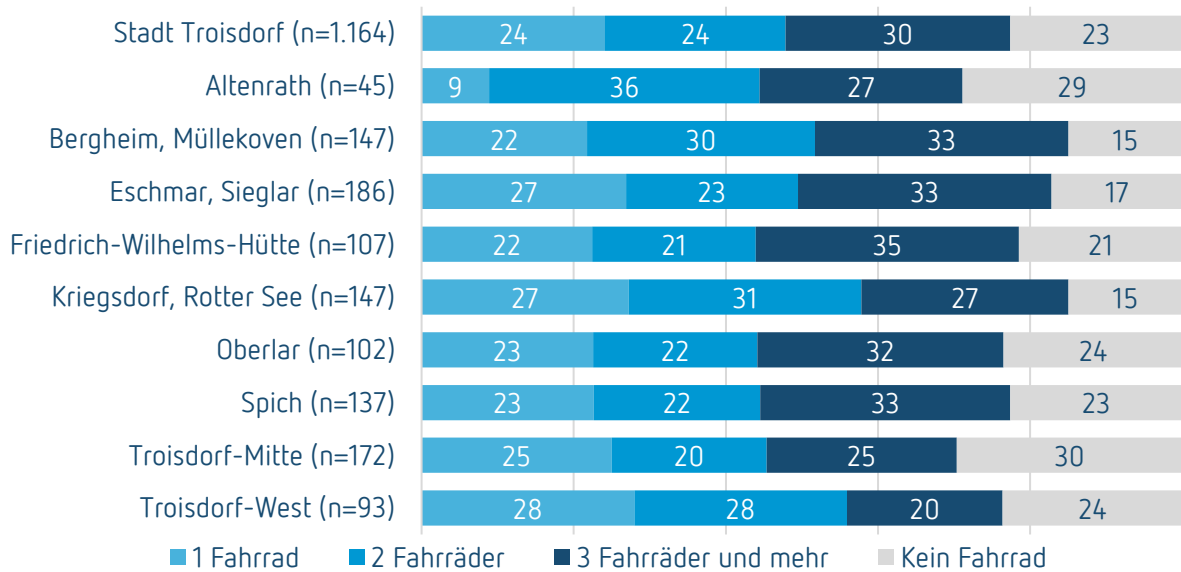
Abbildung 54: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in den Stadtteilen



### Fahrradausstattung

Bei der Fahrradausstattung der Haushalte können ebenfalls Unterschiede zwischen den Untersuchungsgebieten identifiziert werden (siehe Abbildung 55). Während in Bergheim, Müllekoven; Kriegsdorf, Rotter See sowie Eschmar, Sieglar weniger als 20 % der Haushalte über kein fahrbereites „konventionelles“ Fahrrad, Elektro- oder Lastenfahrrad verfügen, so trifft dies in Troisdorf-Mitte und Altenrath auf etwa 30 % der Haushalte zu. Mit 63 % der Haushalte verfügen in Bergheim, Müllekoven anteilig die meisten Haushalte über mindestens zwei Fahrräder.

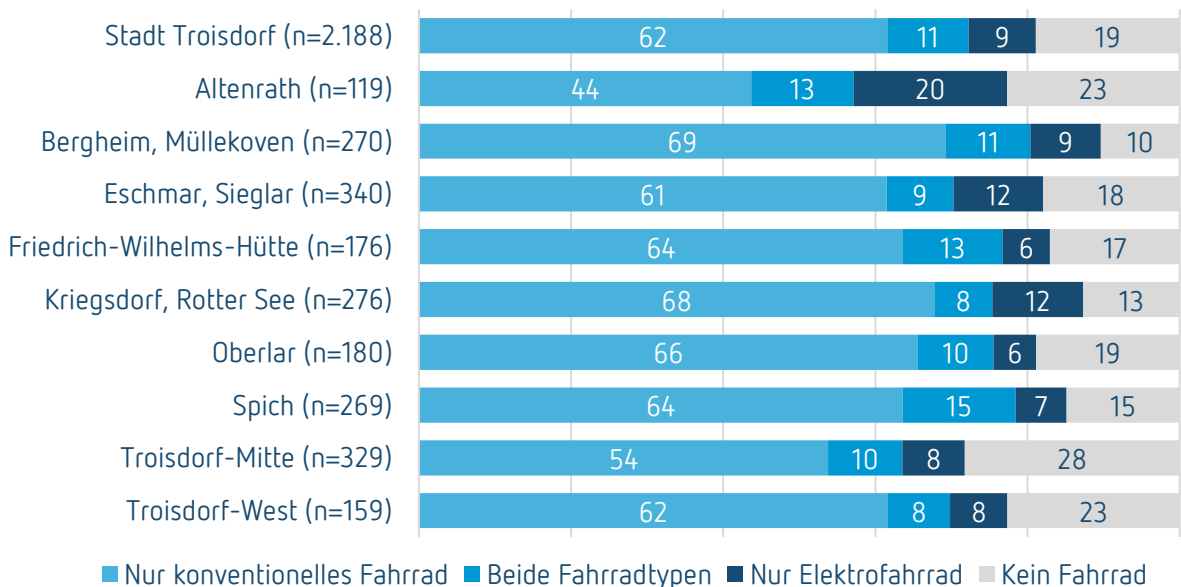
Abbildung 55: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder) in den Stadtteilen



Alle Angaben in % der Haushalte

Bezogen auf die Einwohnenden entspricht die Fahrradausstattung der Haushalte einer Fahrradbesitzquote von 81 % der Personen ab 6 Jahren in der Stadt Troisdorf, die ein Fahrrad besitzen. In den Stadtteilen variiert diese Fahrradbesitzquote zwischen 72 % der Personen in Troisdorf-Mitte und jeweils 90 % der Personen in den zusammengefassten Stadtteilen Bergheim und Müllekoven. Die höchsten Elektrofahrradbesitzanteile können mit 33 % der Einwohnenden in Altenrath ausgemacht werden.

Abbildung 56: Fahrradbesitz der Personen in den Stadtteilen differenziert nach Fahrradtyp



Alle Angaben in % der Personen

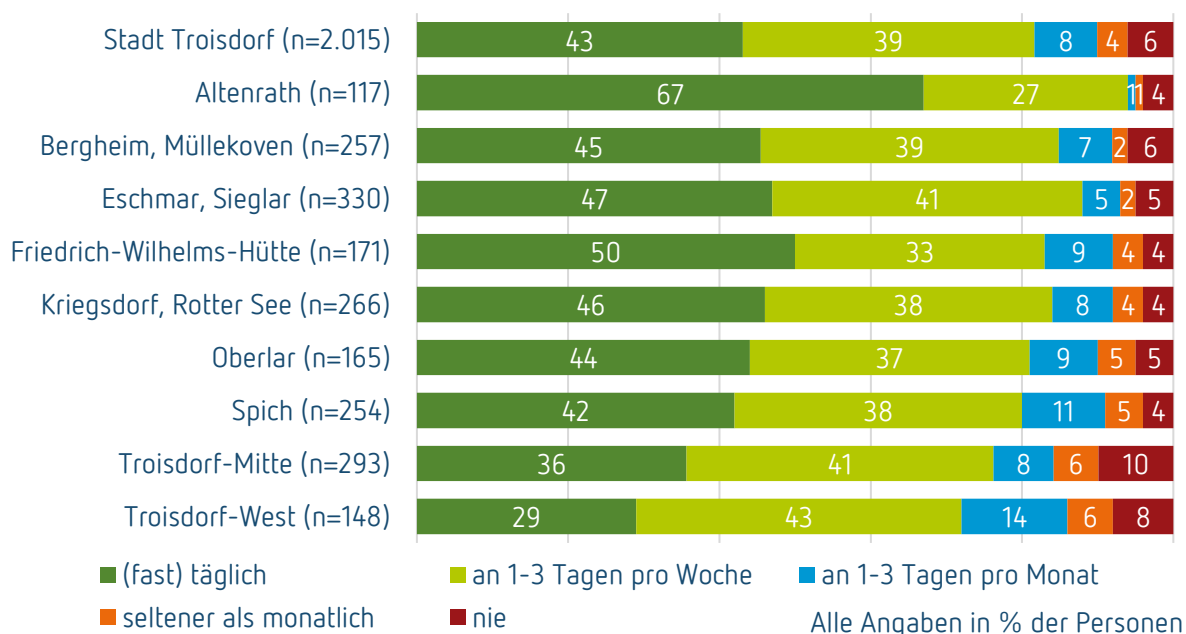
In Troisdorf-West und Oberlar sind mit jeweils 16 % der Personen die kleinsten Anteile an Elektrofahrradbesitzer:innen festzustellen. Nichtsdestotrotz besitzt auf die Gesamtstadt gesehen etwa jede fünfte Person ein Elektrofahrrad, womit dieser Wert im Vergleich zum Bundesschnitt (MiD 2017: 6 %

Elektrofahrradbesitz) oder zu den strukturähnlichen Mittelstädten in Stadtregionen (MiD 2017 – Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum: 7 % Elektrofahrradbesitz) immer noch deutlich über dem Durchschnitt liegt.

### Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Je nach den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sowie der Anbindung an den öffentlichen Verkehr unterscheiden sich die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Troisdorf. Insbesondere in den zentralen Stadtteilen Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West konnten höhere Anteile an Pkw-Nicht-Nutzer:innen als in den verbleibenden Untersuchungsräume festgestellt werden, in denen jeweils lediglich zwischen 4 % und 6 % der Einwohnenden angeben, den Pkw nie zu nutzen.

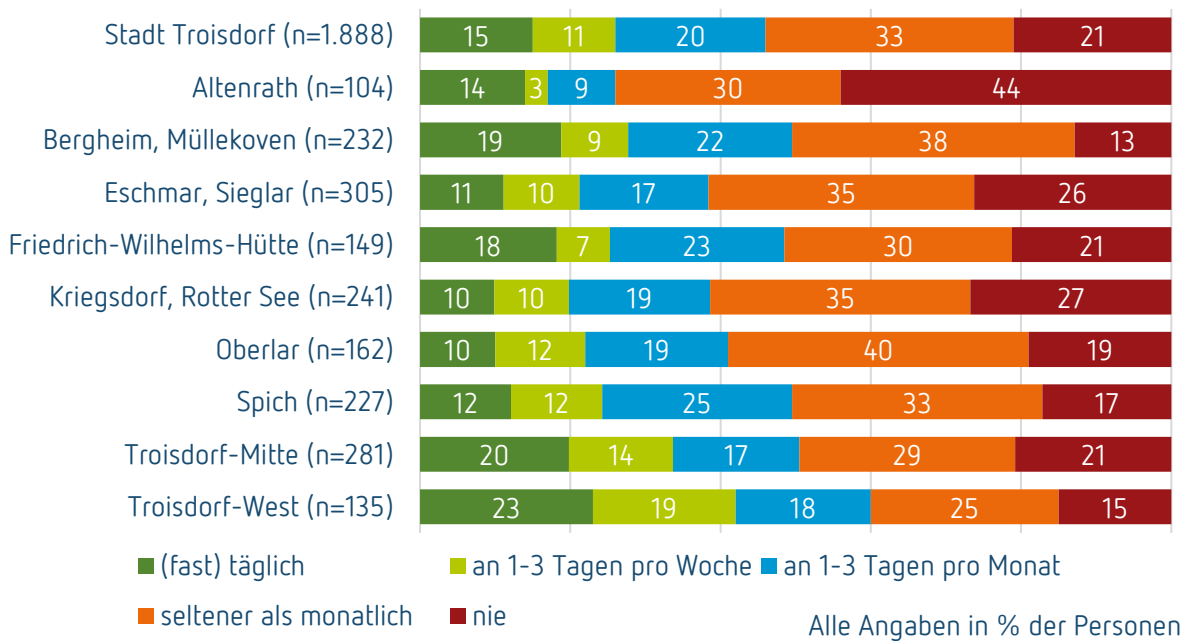
Abbildung 57: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Pkw bzw. Motorrad/ -roller in den Stadtteilen



In Altenrath nutzen etwa zwei Drittel der Personen den Pkw (fast) täglich. Die MIV-Nutzung fällt damit in Altenrath deutlich höher als in den weiteren Stadtteilen aus. In Bergheim, Müllekoen; Eschmar, Sieglar; Friedrich-Wilhelms-Hütte; Kriegsdorf, Rotter See; Oberlar sowie Spich sind es zwischen 42 % und 50 % der Personen, die (fast) täglich den MIV nutzen.

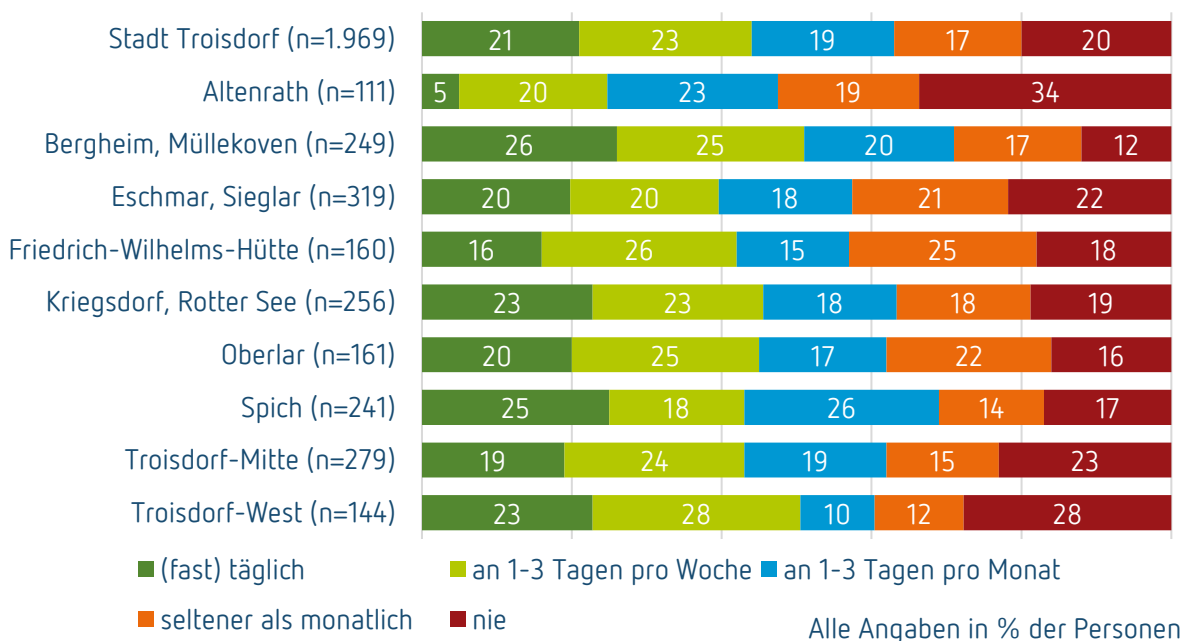
Die größten Anteile (fast) täglicher ÖV-Nutzer:innen können in den Untersuchungseinheiten Friedrich-Wilhelm-Hütte, Bergheim, Müllekoen, Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West mit jeweils zwischen 18 % und 23 % der Personen festgestellt werden. In Troisdorf-West (42 %) werden die öffentlichen Verkehrsmittel von den im Vergleich größten Personenanteilen mindestens wöchentlich genutzt. Damit weist Troisdorf-West mehr als doppelt so große Anteile an wöchentlichen Nutzer:innen auf als in den Untersuchungseinheiten Altenrath und Kriegsdorf, Rotter See. In Altenrath fällt zudem der Anteil der Personen, die nie den ÖV nutzen mit 44 % deutlich höher aus als im restlichen Stadtgebiet. Vor dem Hintergrund der peripheren Lage und insbesondere der Entfernung zur SPNV-Anbindung im Zentrum entspricht die niedrigere Nutzungshäufigkeit des ÖV in Altenrath den Erwartungen.

Abbildung 58: Allgemeine Nutzungshäufigkeit öffentliche Verkehrsmittel in den Stadtteilen



Das Fahrrad wird in Bergheim, Mülleken und Troisdorf-West von jeweils mehr als der Hälfte der befragten Personen mindestens wöchentlich genutzt. Zudem geben in der Untersuchungseinheit Bergheim, Mülleken lediglich 12 % der Personen an, nie mit dem Fahrrad zu fahren. In allen Untersuchungseinheiten – mit Ausnahme des Stadtteils Altenrath – wird das Fahrrad jeweils von mindestens 40 % der Personen mindestens 1-3 Tagen pro Woche genutzt. Auch hier kann die periphere Lage des Stadtteils Altenrath ausschlaggebend für den geringen Fahrradnutzungsumfang sein, da weniger Ziele in einer mit Fahrrad gut erreichbaren Entfernung liegen. Dies erklärt auch den hohen Anteil an Personen in Altenrath, die nie mit dem Fahrrad fahren (34 % der Personen).

Abbildung 59: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fahrrad in den Stadtteilen



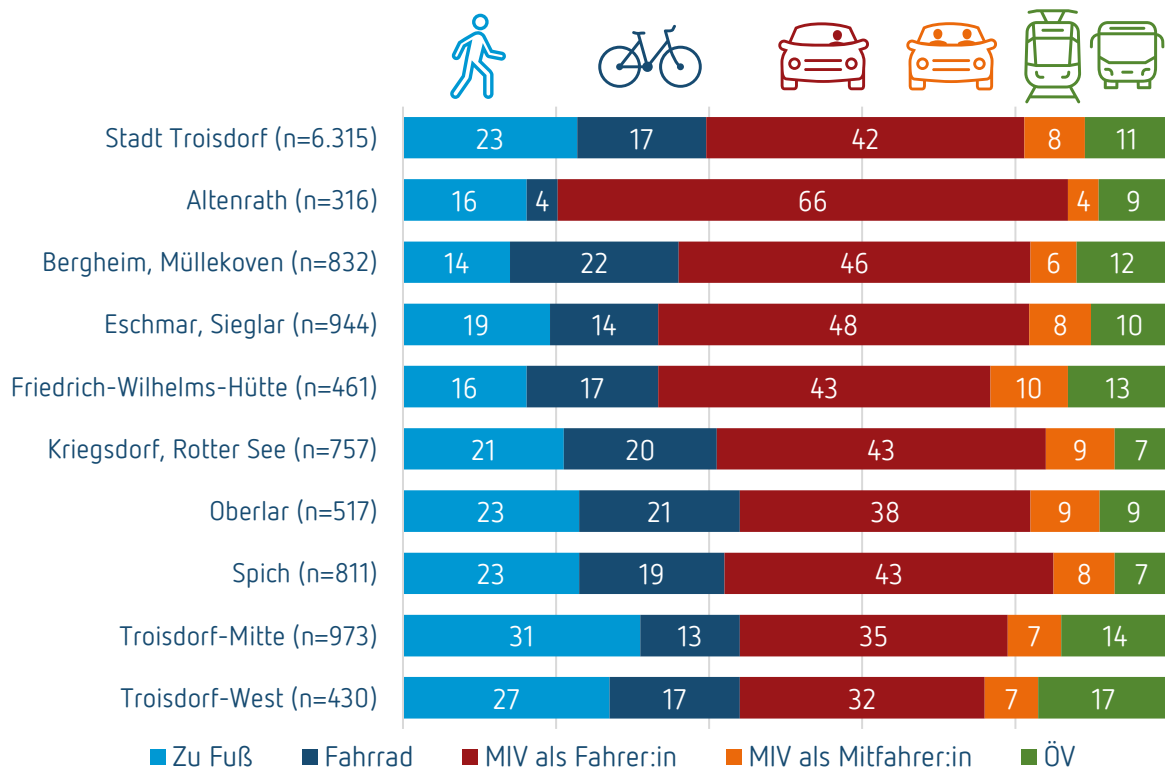
### Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertungen des Pkw-, Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖV liegen in den einzelnen Untersuchungseinheiten überwiegend im stadtweit durchschnittlichen Bereich (Durchschnittsnoten Stadt Troisdorf: Pkw/Kraftrad: 2,1; Bus und Bahn: 2,7; konventionelles Fahrrad: 2,7; Elektrofahrrad: 2,7 und Zufußgehen: 2,2). Lediglich in Altenrath weicht die Bewertung der Verkehrsmittel teilweise stark ins Negative ab. Der ÖV wird in Altenrath durchschnittlich mit 4,2 bewertet, der Fahrradverkehr mit 3,8 (konventionelles Fahrrad) bzw. 3,7 (Elektrofahrrad). Am besten bewerten die Einwohnenden in Altenrath den Autoverkehr mit durchschnittlich 2,6 sowie das Zufußgehen mit 3,0. Hingegen wird der Autoverkehr in Friedrich-Wilhelms-Hütte sowie Bergheim Mülleken; Kriegsdorf, Rotter See und Spich mit 1,9 bzw. 2,0 bewertet. In Oberlar, Troisdorf-West sowie Troisdorf-Mitte liegt die allgemeine Bewertung der Autoverkehrssituation etwas unter dem stadtweiten Durchschnitt. Am wenigsten stark weichen die Bewertungen für den Fußverkehr voneinander ab. Außer in Altenrath wird der Fußverkehr in allen Untersuchungseinheiten mit 2,1 bis 2,3 bewertet.

### Modal Split

Die Verkehrsmittelwahl in den Untersuchungsräumen weicht teilweise vom stadtweiten Durchschnitt ab (siehe Abbildung 60). Insgesamt liegt der Nahmobilitätsanteil am Modal Split über alle Stadtteile bei 40 %. Der geringste Autoverkehrsanteil mit rund 39 % wird in Troisdorf-West erzielt (32 % MIV als Fahrer:in, 7 % MIV als Mitfahrer:in). Altenrath weist mit 66 % MIV als Fahrer:in und 4 % MIV als Mitfahrer:in die höchsten Autoverkehrsanteile auf. Gleichzeitig liegt der Anteil der aktiven Mobilitätsformen hier auf einem niedrigen Niveau von insgesamt einem Fünftel (16 % zu Fuß, 4 % Fahrrad).

Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen



Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Personen mit Wohnort in den Stadtteilen

Die Nutzung des ÖV variiert unter den Untersuchungsräumen zwischen 7 % und 17 % der zurückgelegten Wege. Den höchsten ÖV-Anteil weisen die Wege der Einwohnenden von Troisdorf-West (17 %) und Troisdorf-Mitte (14 %) auf, während die Wege der Einwohnenden aus Spich; Kriegsdorf, Rotter See, Oberlar sowie Altenrath mit 7 bzw. 9 % die kleinsten ÖV-Anteile in Troisdorf verzeichnen. Die Anteile der aktiven Mobilität variieren zwischen 20 % (Altenrath) und 44 % (Oberlar, Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West). Der höchste Radverkehrsanteil wird mit 22 % der von den Einwohnenden zurückgelegten Wege in Bergheim, Müllekoen erzielt, während der Radverkehrsanteil in Altenrath lediglich bei 4 % liegt.

### Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittlichen Wegelängen der Einwohnenden variieren bei der Berücksichtigung der Wege unter 100 km in den Untersuchungsräumen zwischen durchschnittlich 7,3 km in Troisdorf-Mitte und 13 km in Altenrath (siehe Tabelle 29). Die durchschnittliche Dauer der Wege unter 100 km der Bevölkerung in den Einheiten liegt zwischen 20 Minuten (Oberlar) und 27 Minuten (Altenrath). Die im Verhältnis zur Spannweite der durchschnittlichen Wegedauer geringe Spannweite der durchschnittlichen Wegelänge in den Städten und Gemeinden lässt sich u. a. mit der Verkehrsmittelwahl erklären. Dominieren der Autoverkehr oder der ÖV die Verkehrsmittelwahl stärker, werden tendenziell auch längere Wege zurückgelegt. In Gemeinden mit höherem Anteil aktiver Mobilitätsformen sind Wegelänge und -dauer tendenziell etwas geringer. Anhand des Medians lässt sich die Entfernung ablesen, unter der die Hälfte der Wege bleiben. So sind die Hälfte der von Einwohnenden in Altenrath zurückgelegten Wege maximal 8 km lang und die Hälfte der Wege in Oberlar und Troisdorf-Mitte nicht länger als 3 km.

Tabelle 29: Wegelängen und Wegedauer in den Stadtteilen

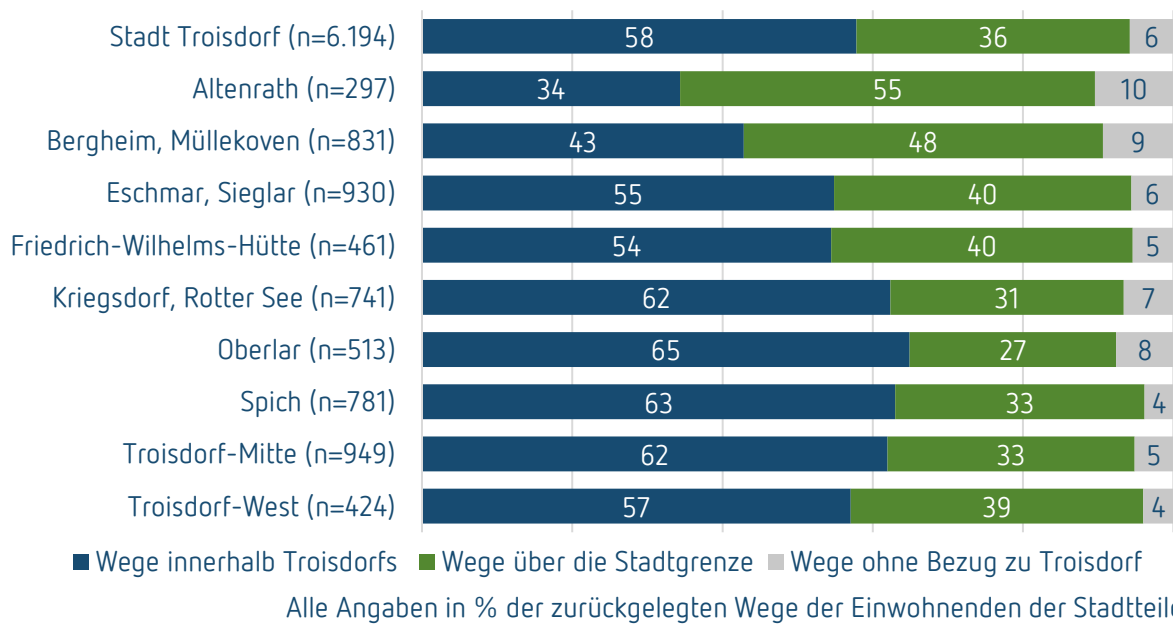
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge						Mittelwert (in km)	Mittelwert (Wege < 100 km) (in km)	Median (in km)
		Bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 km und mehr			
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>5.866</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>11,6</b>	<b>8,6</b>	<b>4</b>
Altenrath	302	6	9	19	21	17	28	17,5	13,0	8
Bergheim, Mülleken	768	8	13	18	30	15	15	13,1	10,0	6
Eschmar, Sieglar	892	10	10	26	22	19	14	10,3	9,1	5
Friedrich-Wilhelms-Hütte	449	8	9	37	16	20	10	10,7	8,5	4
Kriegsdorf, Rotter See	699	9	19	31	15	13	16	12,7	8,9	3,6
Oberlar	492	10	19	29	14	12	15	12,5	7,9	3
Spich	755	12	16	29	16	13	14	10,2	8,2	3,3
Troisdorf-Mitte	888	18	20	23	16	10	13	11,7	7,3	3
Troisdorf-West	393	14	21	19	14	11	20	13,3	9,7	4
Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert (in Min.)	Mittelwert (Wege < 100 km) (in Min.)	Zeitbudget pro Tag pro Person (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr			
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>5.504</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>84</b>
Altenrath	280	3	9	25	23	30	11	29	27	102
Bergheim, Mülleken	719	2	12	30	19	28	9	28	25	99
Eschmar, Sieglar	862	2	13	35	16	27	6	23	23	79
Friedrich-Wilhelms-Hütte	395	2	9	36	26	21	5	24	22	71
Kriegsdorf, Rotter See	665	3	15	39	14	21	9	23	22	79
Oberlar	455	3	13	42	15	23	5	24	20	82
Spich	710	3	14	33	18	24	8	26	24	91
Troisdorf-Mitte	827	5	15	34	16	21	9	25	22	85
Troisdorf-West	371	6	8	35	16	23	13	27	25	88



### Räumliche Verkehrsbeziehungen

Insgesamt werden 58 % der Wege, die die Stadtbevölkerung pro Werktag zurücklegt, innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt. Der Binnenverkehrsanteil liegt auch in den einzelnen Untersuchungsräumen auf einem weitestgehend vergleichbaren hohen Niveau. Lediglich in Altenrath sowie Bergheim, Müllekovon weicht der Anteil der von den Einwohnenden zurückgelegten Wege, die ausschließlich in der Stadt Troisdorf getätigt werden, mit 34 % bzw. 43 % um 24 bzw. 15 Prozentpunkte vom Durchschnitt in der gesamten Stadt ab.

Abbildung 61: Räumliche Wegebeziehung der Stadtteile



Insgesamt legt die Stadtbevölkerung Troisdorfs pro Werktag rund 141.000 Wege innerhalb des Stadtgebiets zurück. Wege von einpendelnden Personen oder Durchgangsverkehre sind in diesem hochgerechneten Binnenverkehr nicht berücksichtigt. Ebenso beinhaltet der Binnenverkehr keine Wege, die in Troisdorf beginnen und außerhalb der Stadt enden oder außerhalb beginnen und in Troisdorf enden.

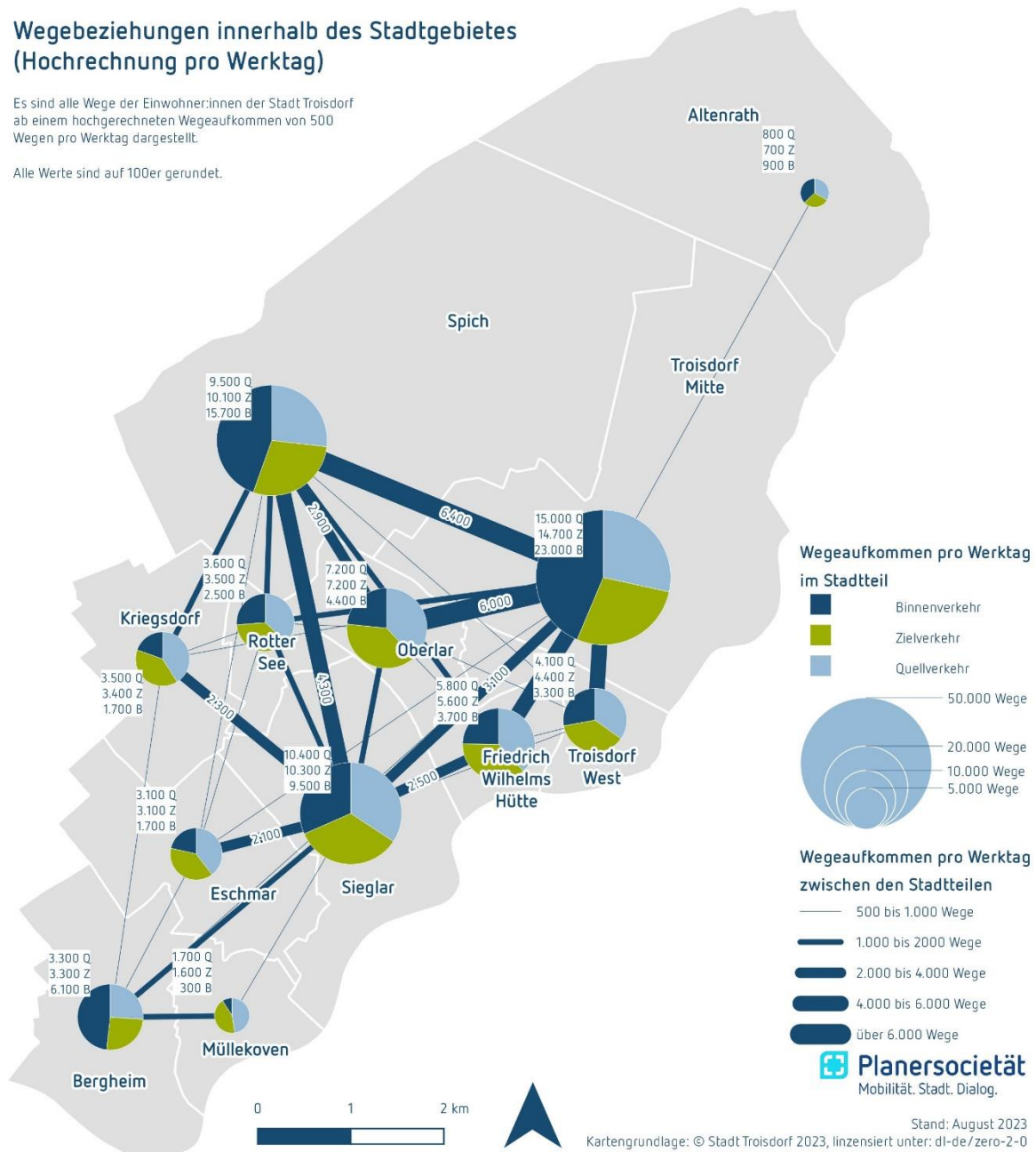
Die von den Einwohnenden der Stadt Troisdorf am stärksten frequentierten Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes bestehen zwischen den Stadtteilen Spich und Troisdorf-Mitte sowie zwischen Oberlar und Troisdorf-Mitte mit hochgerechnet rund 6.400 bzw. rund 6.000 Wegen pro Werktag. Weitere hochfrequentierte Wegebeziehungen im Binnenverkehr bestehen zwischen den Stadtteilen Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West mit rund 5.000 Wege pro Werktag sowie zwischen Friedrich-Wilhelms-Hütte und Troisdorf-Mitte und zwischen Sieglar und Spich mit jeweils mehr als 4.000 Wegen pro Werktag.

Abbildung 62: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs

### Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



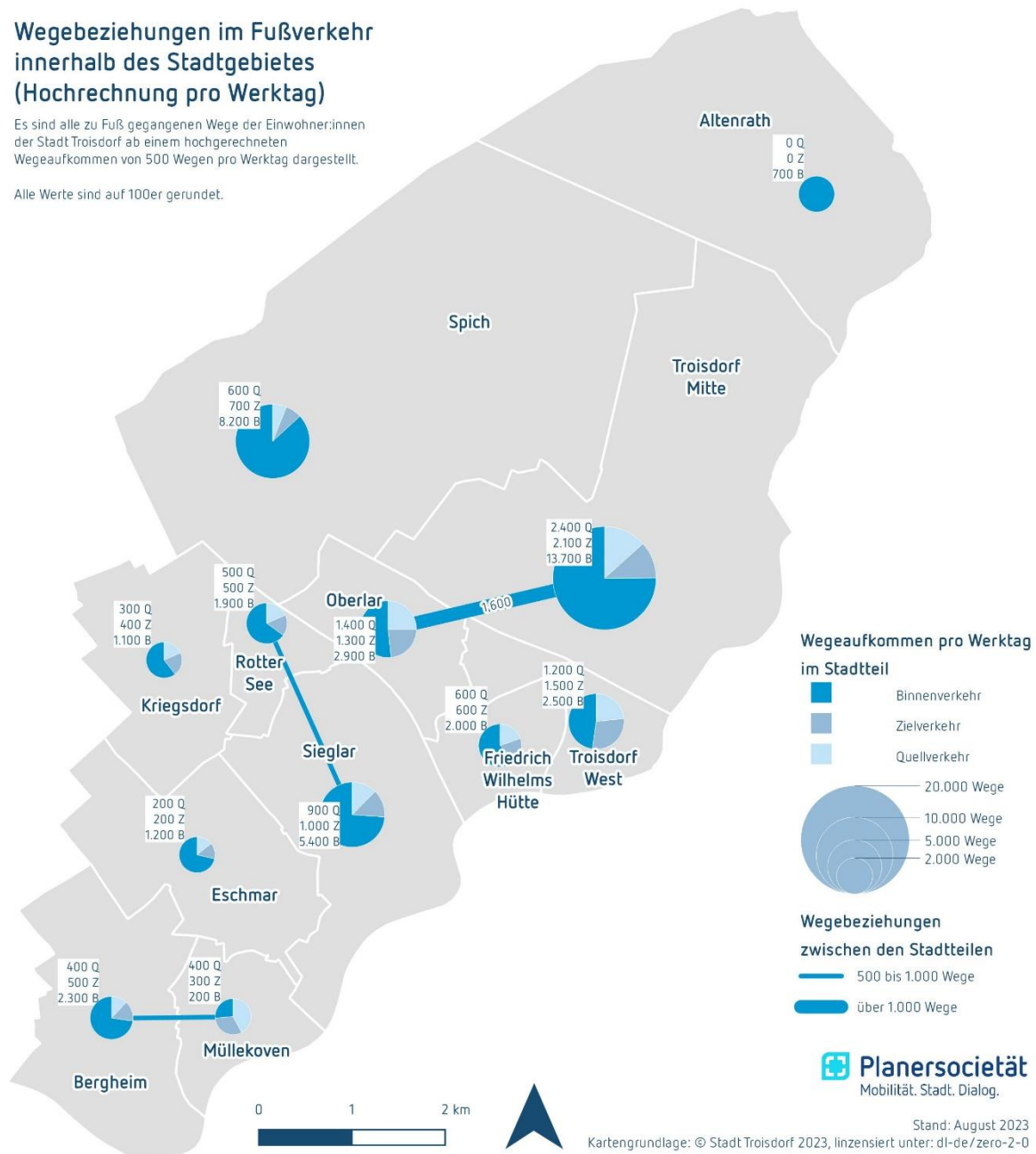
Insgesamt rund 51.000 Wege legen die Einwohnenden der Stadt Troisdorf pro Werktag innerhalb der Stadt Troisdorf zu Fuß zurück. Ein Großteil der zu Fuß gegangenen Wege werden innerhalb eines Stadtteils zurückgelegt. Nur wenige Relationen zwischen den Stadtteilen erreichen hochgerechnet mehr als 500 Wege pro Werktag. Die von der Stadtbevölkerung am stärksten frequentierte Fußwegerelation zwischen den Troisdorfer Stadtteilen liegt mit hochgerechnet 1.600 Wegen pro Werktag zwischen Oberlar und Troisdorf-Mitte. Weitere stärker frequentierte Fußwegerelationen mit über 500 Wegen pro Werktag liegen zwischen den Stadtteilen Rotter See und Sieglar sowie zwischen Bergheim und Müllekoven.

Abbildung 63: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im Fußverkehr

### Wegebeziehungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle zu Fuß gegangenen Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



Pro Werktag fahren die Einwohnenden der Stadt Troisdorf rund 31.000 Wege innerhalb der Stadt mit dem Fahrrad. Dabei werden im Gegensatz zum Fußverkehr sowohl innerhalb der Stadtteile als auch zwischen den Stadtteilen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die am stärksten mit Fahrrad frequentierten Wegebeziehungen liegen im Zentrum und bestehen von Troisdorf-Mitte zu jeweils Spich, Oberlar und Troisdorf-West

sowie von Sieglar zu Spich und Friedrich-Wilhelms-Hütte mit jeweils mindestens 1.000 Wegen, die täglich von der Stadtbevölkerung im Binnenverkehr mit dem Fahrrad gefahren werden.

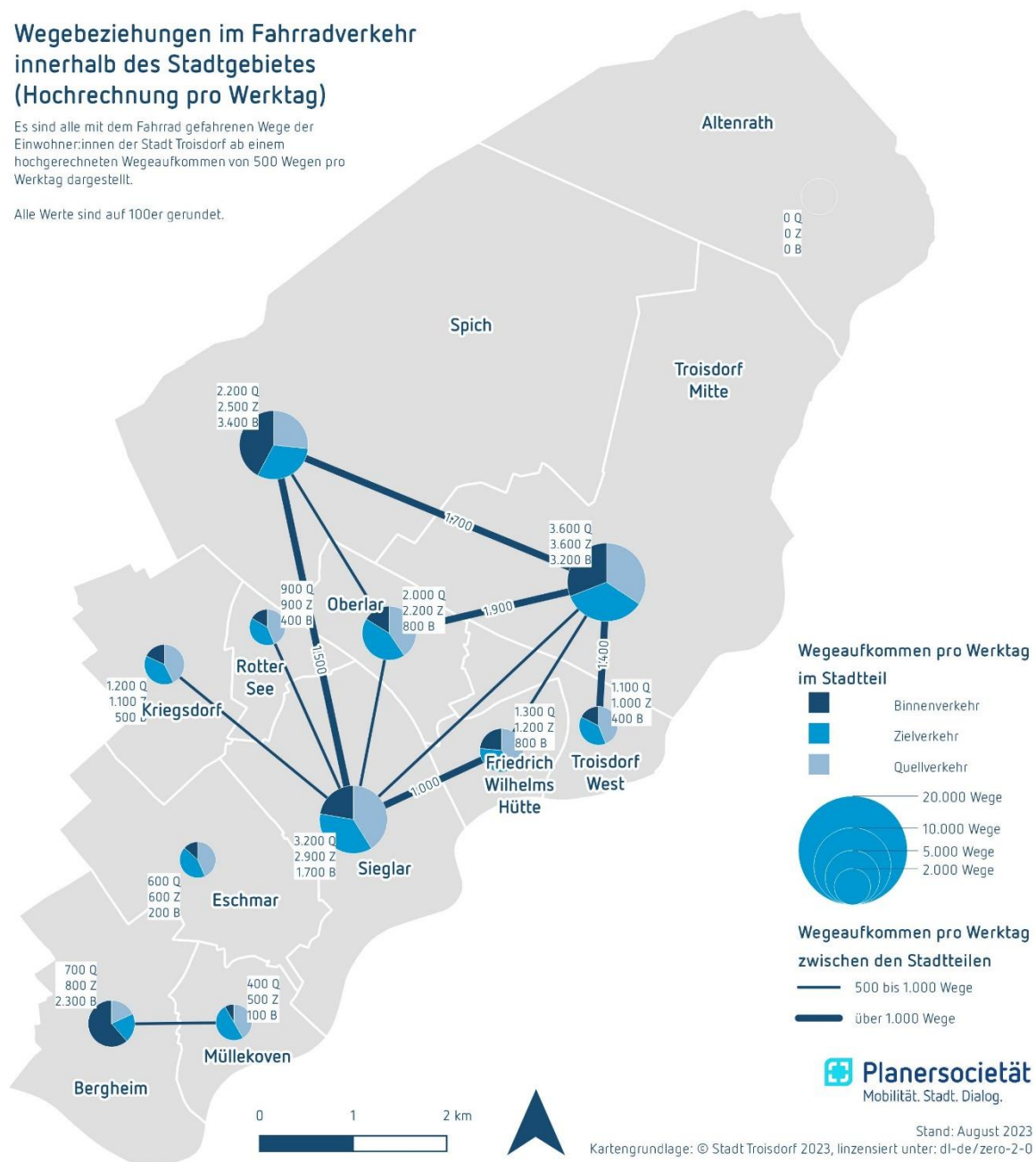
Aufgrund einer kleineren Fallzahl, der Rundung auf 100er Stellen und einem geringem Fahrradverkehrsanteil der Einwohnenden des Stadtteils, werden in der Abbildung 64 in Altenrath keine Binnenverkehrswege mit Fahrrad dargestellt. Das bedeutet nicht, dass diese dort nicht stattfinden. Vielmehr bedeutet es, dass der kleine Fahrradverkehrsanteil sich in der Hochrechnung nicht niederschlägt. Zudem werden in der Abbildung nur die Wege innerhalb des Stadtgebiets Troisdorf dargestellt. Das Zentrum der Nachbarstadt Lohmar liegt deutlich näher als das Troisdorfer Zentrum und ist somit auch leichter mit Fahrrad zu erreichen.

Abbildung 64: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im Radverkehr

### Wegebeziehungen im Fahrradverkehr innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle mit dem Fahrrad gefahrenen Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



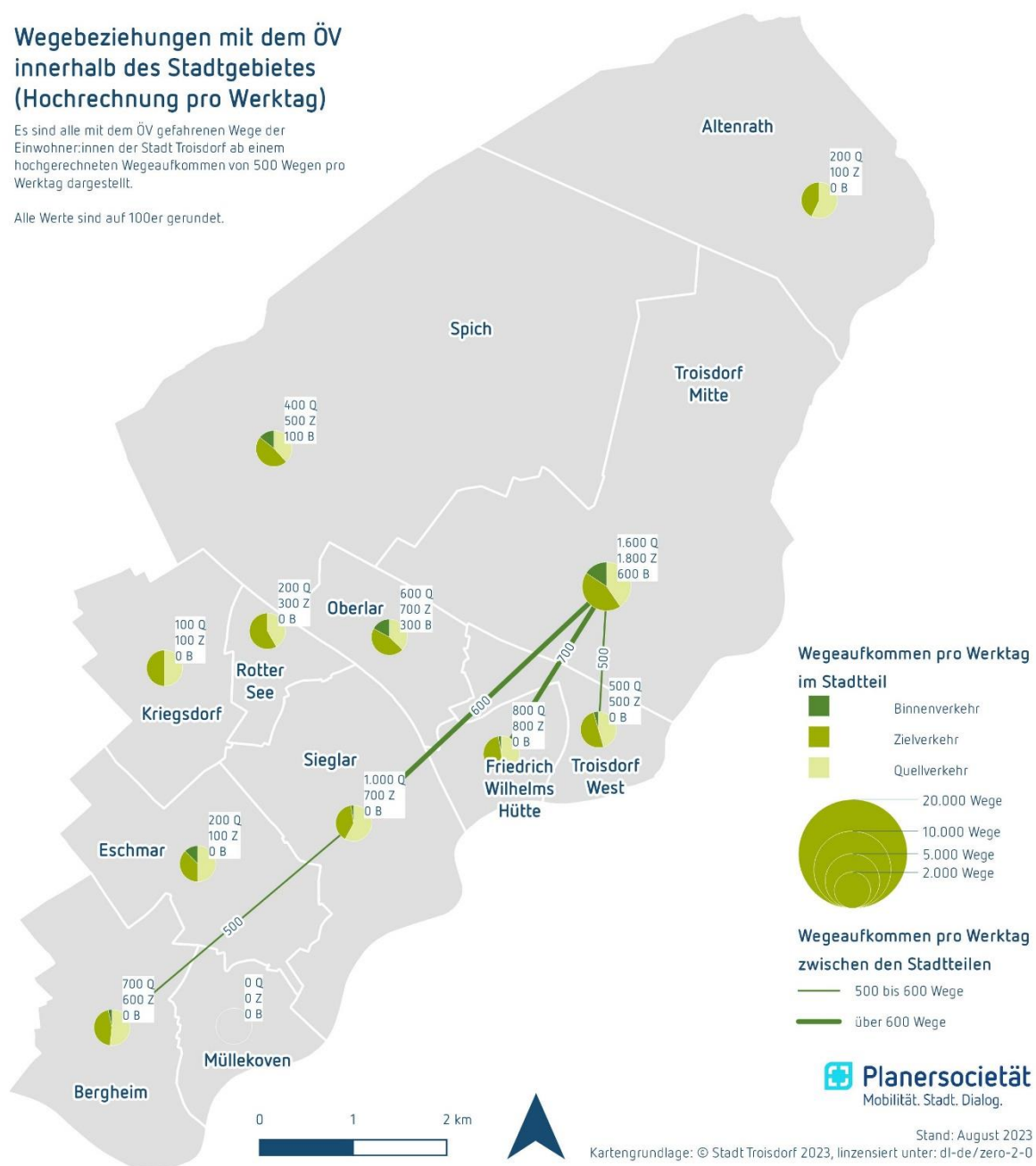
Innerhalb der Stadt Troisdorf werden von der Stadtbevölkerung jeden Werktag hochgerechnet rund 7.500 Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Die am stärksten frequentierten Wegerelationen innerhalb der Stadt Troisdorf bestehen dabei vor allem zum Stadtteil Troisdorf-Mitte. Innerhalb der Stadtteile werden nur wenige Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Hochgerechnet werden mit 600 Wegen pro Werktag die meisten Binnenwege mit dem ÖV innerhalb eines Stadtteils in Troisdorf-Mitte zurückgelegt. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass Etappen mit dem ÖV innerhalb der Stadt Troisdorf auf Wegen, die ein Ziel in einer anderen Stadt haben, nicht berücksichtigt werden, da diese zu den Stadtgrenzen übergreifenden Wegen zählen. Das betrifft Wege mit mehreren Etappen, beispielsweise wenn eine Person mit dem Bus innerhalb Troisdorfs zum Bahnhof fährt (1. Etappe) und von dort mit der S-Bahn nach Köln fährt (2. Etappe).

Abbildung 65: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im ÖV

### Wegebeziehungen mit dem ÖV innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle mit dem ÖV gefahrenen Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



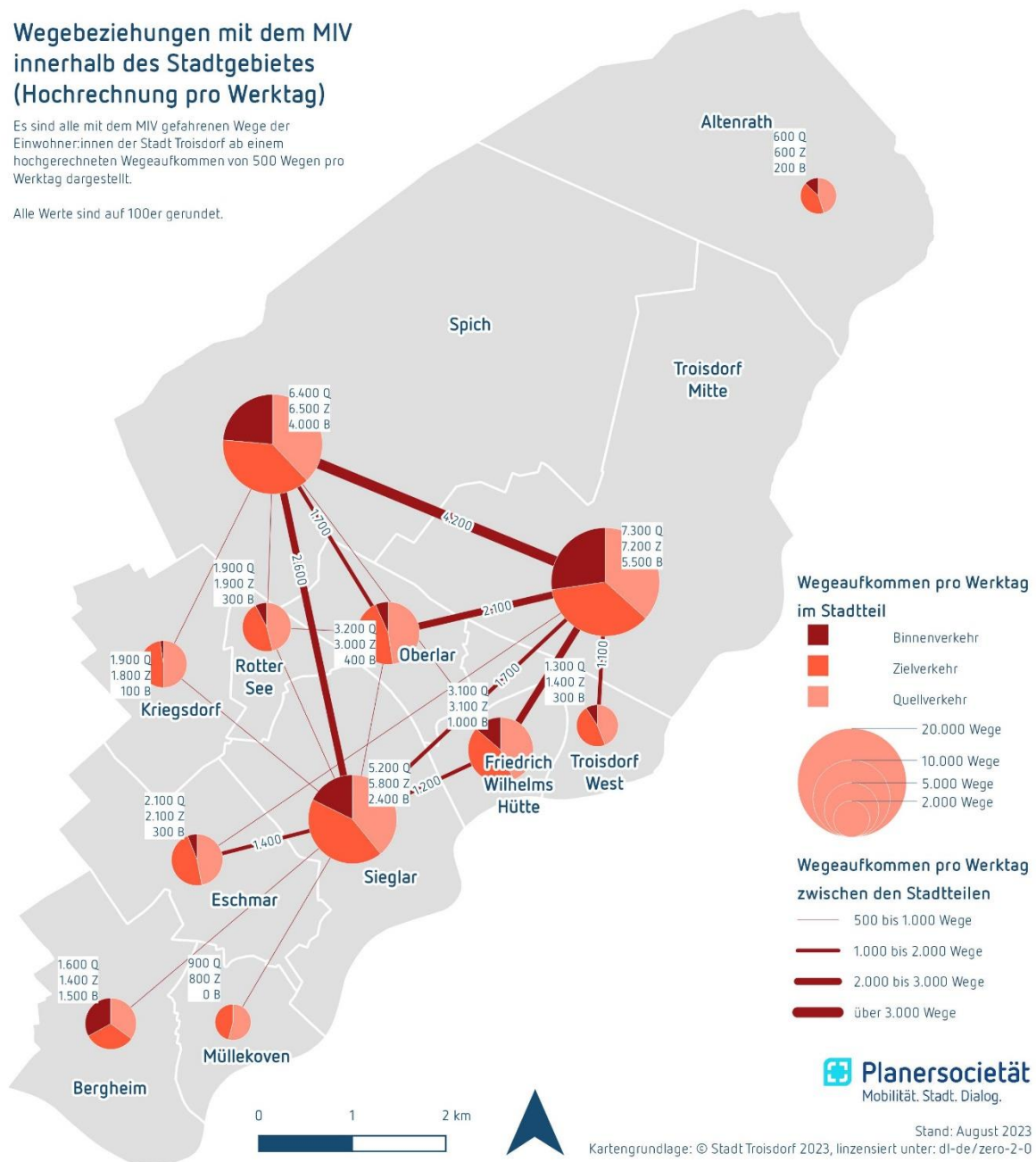
Insgesamt rund 51.000 Wege werden jeden Werktag von der Stadtbevölkerung mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in innerhalb des Stadtgebietes zurückgelegt. Das Wegeaufkommen des MIV im Binnenverkehr liegt damit auf dem Niveau des Fußverkehrs. Wobei es sich bei den MIV-Wege deutlich häufiger um Wege zwischen den Stadtteilen, statt innerhalb eines einzelnen Stadtteils, als im Fußverkehr handelt. Die am häufigsten im Binnenverkehr mit dem MIV frequentierte Wegerelation der Stadtbevölkerung ist mit hochgerechnet rund 4.200 Wegen pro Werktag die Relation zwischen Spich und Troisdorf-Mitte. Weitere aufkommensstarke Wegebeziehung sind daneben Spich und Sieglar, Oberlar und Troisdorf-Mitte sowie Friedrich-Wilhelms-Hütte mit jeweils mehr als 2.000 Wegen pro Werktag. Dementsprechend weisen die Stadtteile Spich, Troisdorf-Mitte und Sieglar mit jeweils mehr als 10.000 Wege der Stadtbevölkerung die höchsten Wegeaufkommen (aus Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) mit dem MIV auf.

Abbildung 66: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im MIV

### Wegebeziehungen mit dem MIV innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle mit dem MIV gefahrenen Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.



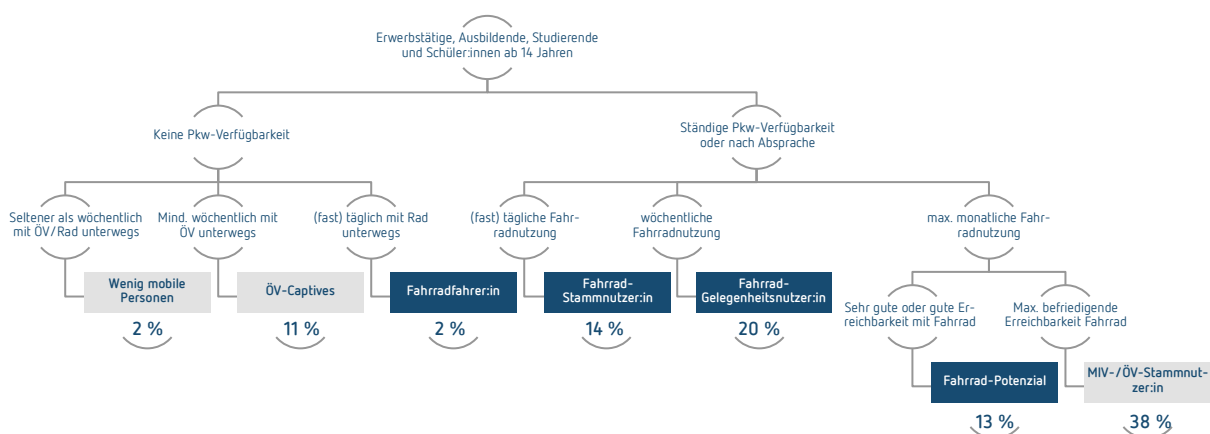
# 9 Potenzialermittlung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Arbeitswege der Bevölkerung der Stadt Troisdorf auf den Fahrradverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können. Die Potenzialermittlung wird auf Grundlage der von den befragten Personen angegebenen bestehenden Nutzungshäufigkeiten des Fahrrads oder des ÖV sowie der persönlichen Einschätzung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsortes bzw. der jeweiligen Schule oder Hochschule mit dem jeweiligen Verkehrsmittel abgeleitet. Dementsprechend beziehen sich die Potenziale auf die Alltagswege im Kontext der Erwerbstätigkeit oder Ausbildung, sodass die Potenziale die Anteile der Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden oder Schüler:innen ab 14 Jahren repräsentieren, bei denen gute Voraussetzungen zum Wechsel der Verkehrsmittel bestehen. Die Potenzialermittlung wird für Personen ab 14 Jahren durchgeführt, da der MIV ab 14 Jahren potenziell als Fahrer:in genutzt werden kann (z. B. mit Mofa).

## 9.1 Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der individuellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad oder dem Elektrofahrrad hergeleitet<sup>10</sup>. Im Ergebnis zeigt sich, bei wie vielen Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden oder Schüler:innen in der Stadt Troisdorf noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abbildung 67: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Troisdorf



10 Bei der allgemeinen Nutzung und Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes werden jeweils konventionelle Fahrräder und Elektrofahräder zusammengefasst. Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes basiert auf den subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der befragten Personen.

13 % der Personen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder sich in Ausbildung befinden (ab 14 Jahren) in der Stadt Troisdorf geben an, ihren eigenen Arbeitsort, Hochschule oder Schule gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen zu können, nutzen das Fahrrad insgesamt jedoch seltener als wöchentlich bzw. max. monatlich. Insbesondere bei diesen Personen bestehen gute Voraussetzungen, Motivationen für den Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Dieser Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter kann somit als Fahrrad-Potenzial betrachtet werden.

Daneben können bereits ein Drittel der Personen im erwerbsfähigen Alter den Nutzersegmenten der Fahrrad-Stammnutzer:innen und der Gelegenheitsnutzer:innen zugeordnet werden. Diese Personen nutzen das Fahrrad trotz bestehender Pkw-Verfügbarkeit bereits mindestens an 1-3 Tagen pro Woche. Als reine Fahrradfahrer:innen, die über keinen Pkw verfügen und (fast) täglich Fahrrad nutzen, können 2 % der Personen ab 14 Jahren bezeichnet werden.

Die Personen, die allgemein das Fahrrad max. monatlich bzw. an 1-3 Tagen pro Monat nutzen und ihren Arbeitsort nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können, werden der Gruppe der MIV- / ÖV-Stammnutzer:innen zugeordnet (38 % der Personen im erwerbsfähigen Alter). Die Wahrscheinlichkeit, diese Personen zur Nutzung des Fahrrads auf ihrem Arbeitsweg zu motivieren, ist hier kleiner als beim Fahrrad-Potenzial. Bei diesen Personen können Anreize zur Fahrradnutzung auf anderen Wegen wie Versorgungs- oder Freizeitwegen aussichtsreicher sein.

## 9.2 Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn

Analog zur Vorgehensweise der Potenzialermittlung im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel bestimmen. In dieser Potenzialermittlung beruht die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes auf der individuellen Bewertung der ÖV-Erreichbarkeit der Erwerbstätigen, Auszubildenden, Studierenden und Schüler:innen ab 14 Jahren. Im Ergebnis können ebenfalls Potenziale für eine regelmäßige Nutzung von Bus und Bahn in der Stadt Troisdorf identifiziert werden.

ÖV-Captives<sup>11</sup> sind aufgrund fehlender Pkw-Verfügbarkeit und der geringen Nutzung des Fahrrads für die eigene Mobilität auf das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen und nutzen es dementsprechend häufig. 11 % der Befragten im Alter 14 Jahren in der Stadt Troisdorf können als ÖV-Captives eingestuft. Hierbei ist es allerdings nicht auszuschließen, dass der Personen dieser Gruppe auf die Pkw-Verfügbarkeit verzichten, da sie eine hohe ÖV-Nutzung haben, anstatt dass die den ÖV häufig nutzen, weil ihnen kein Pkw zur Verfügung steht.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit ebenfalls 9 % im überdurchschnittlichen Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus oder Bahn. Weitere 8 % gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich bzw. an 1-3 Tagen pro Woche nutzen.

Besonderes Augenmerk gilt 14 % der Personen ab 14 Jahren, die als ÖV-Potenzial bestimmt werden können: Sie verfügen mindestens nach Absprache über einen Pkw und fahren max. an 1-3 Tagen pro Monat mit dem ÖV, bewerten die ÖV-Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes aber als gut oder sehr

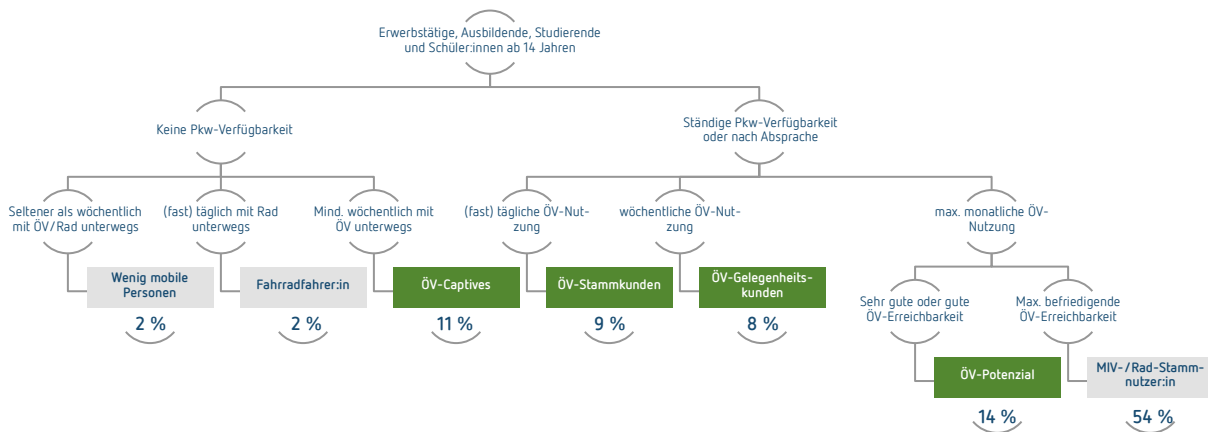
---

11 Als ÖV-Captives können Personen bezeichnet werden, die kein Auto besitzen. Aufgrund der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit sind ÖV-Captives in ihrer Wahlfreiheit der Verkehrsmittel eingeschränkt und teilweise auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel - insbesondere für das Zurücklegen weiter Strecken - angewiesen.



gut. Ein Teil des ÖV-Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobtickets, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Auch das im Befragungszeitraum eingeführte Deutschlandticket, mit für monatlich 49 € der Nahverkehr deutschlandweit genutzt werden kann, kann eine geeignete Maßnahme zur Akquisition dieser Personen für eine regelmäßige Nutzung des ÖV angesehen werden.

Abbildung 68: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Troisdorf



Durch die parallele Potenzialermittlung für den Fahrradverkehr und den ÖV werden die Erwerbstätigen zweimal einem Nutzungssegment zugeordnet. Während die Gruppen „wenig Mobile“, „Fahrradfahrer:innen“ und „ÖV-Captives“ in beiden Auswertungen identisch sind, werden die weiteren Personen unterschiedlichen Nutzungssegmenten zugeordnet. So können Personen, die beispielsweise in der ÖV-Potenzialermittlung als ÖV-Stammkunden gelten, in der Fahrradpotenzialermittlung z. B. „MIV- /ÖV-Nutzer:innen“ sein. Etwa 4 % der befragten Personen können dementsprechend sowohl dem „Fahrrad-Potenzial“ als auch dem „ÖV-Potenzial“ zugeordnet. Obwohl der Arbeitsplatz dieser Personen in guter Erreichbarkeit für Fahrrad und ÖV-Erreichbarkeit liegt, nutzen sie diese Verkehrsmittel dennoch selten.

## 10 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung wurden repräsentative Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Troisdorf ermittelt und Vergleichswerte für die Ergebnisse aus letzten Mobilitätsbefragung im Jahr 2016 erhoben. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 7 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Stadt Troisdorf weitgehend konstant - mit einer positiven Tendenz hinsichtlich der Nahmobilität - gehalten hat: So konnte der Fußverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen auf 23 % der zurückgelegten Wege – zu Lasten des MIV-Anteils - gesteigert werden. Die Basis der Mobilität der Einwohnenden der Stadt Troisdorf bleibt mit der Hälfte der zurückgelegten Wege (50 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in; 2016: 54 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) allerdings weiterhin der MIV. Seit 2016 ist der Anteil der autofreien Haushalte zwar um 3 Prozentpunkte gestiegen. Dennoch liegt die Pkw-Ausstattung im Vergleich zu strukturähnlichen Mittelstädten in Stadtregionen auf einem durchschnittlichen Niveau.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stagniert und erreicht in etwa das Niveau der vorherigen Befragung (11 % der Wege; 2016: 12 % der Wege). Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem in den Ausbildungsverkehren zur Schule oder Hochschule und Arbeitswegen. Insbesondere auf den Wegebeziehungen zur benachbarten Metropole Köln, welches einen wichtigen Arbeitsplatzstandort für die Stadt Troisdorf darstellt, erweist sich die direkte SPNV-Verbindung als attraktive Alternative zum MIV und wird auf dieser Relation überdurchschnittlich häufig genutzt. Allerdings können auf Arbeitsplatzrelationen weitere Verlagerungspotenziale identifiziert werden, da nach wie vor mehr als die Hälfte der Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt wird. So wird beispielweise auf der Arbeitsplatzrelation nach Bonn deutlich weniger ÖV-Wege als auf der Relation nach Köln zurückgelegt. Dies kann Zeichen einer geringeren Angebotsqualität für den Berufsverkehr nach Bonn bedeuten.

Insgesamt zeigen sich gute Voraussetzungen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Troisdorf. Mehr als ein Viertel der Personen (27 %) besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn; dieser Wert konnte seit 2016 um vier Prozentpunkte gesteigert werden. Zudem gibt nur ein kleiner Personenanteil in Troisdorf an, nie mit dem Bus oder Bahn Wege zurückzulegen. Das spricht dafür, dass der Großteil der Einwohnenden die öffentlichen Verkehrsmittel als eine Mobilitätsoption wahrnimmt. Insgesamt gilt es hier – im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Troisdorf – auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte, beispielsweise mit dem Deutschlandticket, zu nutzen.

Der Fahrradausstattung der Haushalte ist seit 2016 zurückgegangen (77 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad; 2016: 84 % der Haushalte), liegt aber immer noch auf einem für den Stadttypus vergleichbaren Niveau (Mittelstädte in Stadtregion 2017: 77 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad). Demgegenüber kann jedoch eine deutliche Zunahme der Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, festgestellt werden. So besitzen mittlerweile 26 %, also ein Viertel der Haushalte in Troisdorf, mindestens ein Elektrofahrrad, was übertragen auf die Einwohnenden einer Elektrofahrradbesitzquote von 20 % der Personen ab 6 Jahren entspricht. Insgesamt werden 4 % aller zurückgelegten Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den Fahrradverkehr attraktiv und können komfortabler zurückgelegt werden. Dementsprechend haben seit 2016 die Fahrradverkehrsanteile auf den mittleren Distanzen zwischen 2,5 km und 15 km zugenommen. Insgesamt schlägt sich die Steigerung der Radverkehrsanteile auf den mittleren Distanzen jedoch nicht im Modal Split nach Wegeaufkommen nieder: hier bleibt der Wert bei 17 %.

Zu den beiden hauptsächlichen Zielgruppen von Elektrofahrrädern zählen in Troisdorf erwartungsgemäß Personen im Rentenalter sowie Erwerbstätige. So sind zwei Drittel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, in Vollzeit oder in Teilzeit erwerbstätig (42 % bzw. 16 % der Personen). Dadurch eröffnen sich auf den Arbeitswegen weitere Potenziale zur Stärkung des Fahrradverkehrs. Insbesondere auf Wegen bis 15 km zeigt sich dabei das Elektrofahrrad als Alternative zum Auto. Auf längeren Distanzen gilt dies ebenso für die öffentlichen Verkehrsmittel. Beide Verkehrsträger können dabei von einer attraktiven Verknüpfung profitieren. So können beispielsweise hochwertige Radabstellanlagen – insbesondere angesichts der zunehmenden Verbreitung hochpreisiger Elektrofahrräder – den Komfort der vernetzten Mobilität erhöhen und Anreize für eine häufigere Nutzung setzen.

Insgesamt lässt sich resümieren, dass die Förderung des Umweltverbundes fortgesetzt werden sollte, um weitere Verlagerungspotenziale zu erschließen – aufbauend auf die bestehende positive Tendenz der Mobilitätsentwicklung. Ziel sollte es sein, dass die Mobilitätsangebote in der Stadt Troisdorf gemeinsam eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw darstellen.

## Quellenverzeichnis

---

- Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e. V. [Hrsg.] (2000): fußnote 2: Zu Fuß zur Haltestelle. Kassel. Abgerufen unter: <https://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf> (zuletzt zugegriffen 20.08.2023).
- Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Nobis, Claudia. Bäumer, Marcus. Pfeiffer, Manfred (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Methodenbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Tabellarische Grundausswertung.
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Anhang 5 - Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2011): Zensus 2011. Haushaltsgößen.
- Statistisches Landesamt NRW (2022): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote – Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2022)

### Empirische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten:

- Stadt Troisdorf 2017: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf.  
Bearbeitung durch Büro StadtVerkehr GmbH

### Weitere Internetquellen:

- [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)  
[www.regionalstatistik.de/genesis/online](http://www.regionalstatistik.de/genesis/online)  
[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)  
[www.wetterkontor.de](http://www.wetterkontor.de)

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung .....	6
Abbildung 2: Haushaltsgößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	8
Abbildung 3: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent.....	8
Abbildung 4: Stadtteile der Stadt Troisdorf .....	11
Abbildung 5: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Stadt Troisdorf .....	12
Abbildung 6: Pkw im Haushalt nach HaushaltsgroÙe.....	16
Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht.....	17
Abbildung 8: Fahrräder in den Haushalten nach Fahrradtyp.....	19
Abbildung 9: Fahrradbesitzquote („konventionelle“, Lasten- und Elektrofahrräder) nach Alter und Geschlecht.....	19
Abbildung 10: Besitz von Fahrradtypen nach Alter .....	20
Abbildung 11: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Altersgruppen.....	21
Abbildung 12: Personen mit Elektrofahrrad differenziert nach Erwerbsstatus .....	21
Abbildung 13: Verteilung der ÖV-Zeitkarten .....	23
Abbildung 14: Zeitkartenbesitz nach Erwerbstätigkeit – 2023 und 2016 im Vergleich .....	24
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel .....	26
Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich.....	27
Abbildung 17: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich.....	28
Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrads.....	29
Abbildung 19: Typen der Verkehrsmittelnutzung.....	30
Abbildung 20: Mobilitätstypen nach Alter.....	31
Abbildung 21: Modal Split von Schüler:innen auf Schulwegen.....	34
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort.....	35
Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen .....	36
Abbildung 24: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln.....	37
Abbildung 25: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln .....	37
Abbildung 26: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf .....	38
Abbildung 27: Bewertung der Verkehrssysteme in der Stadt Troisdorf .....	39
Abbildung 28: Bewertung der Situation des Zufußgehens.....	40
Abbildung 29: Bewertung der Situation des Radfahrens .....	41
Abbildung 30: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs .....	42
Abbildung 31: Wegezähl an einem Werktag in der Kernwoche – Vergleich 2016 und 2023.....	43
Abbildung 32: Wegezwecke der Wege .....	44
Abbildung 33: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln.....	46
Abbildung 34: Modal Split bezogen auf Wegeaufkommen – Vergleich 2016 und 2023 .....	47
Abbildung 35: Modal Split bezogen auf Personenkilometer bzw. Verkehrsleistung (Wege unter 100 km) .....	48
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen.....	49
Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht .....	49
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter .....	50
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus.....	51
Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken .....	52

Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen.....	52
Abbildung 42: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen .....	54
Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	55
Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen .....	56
Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen – Vergleich 2016 und 2023 .....	57
Abbildung 46: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h) .....	59
Abbildung 47: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	61
Abbildung 48: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel .....	62
Abbildung 49: Struktur der Wegebeziehungen nach Wegezweck .....	63
Abbildung 50: Wegezweck nach räumlicher Wegebeziehung.....	64
Abbildung 51: Modal Split nach räumlichen Verkehrsbeziehung .....	65
Abbildung 52: Wege der Stadtbevölkerung in oder aus der Stadt Troisdorf pro Tag (hochgerechnet) .....	66
Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl auf den aufkommensstärksten Wegbeziehungen .....	67
Abbildung 54: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in den Stadtteilen .....	70
Abbildung 55: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder) in den Stadtteilen ..	71
Abbildung 56: Fahrradbesitz der Personen in den Stadtteilen differenziert nach Fahrradtyp .....	71
Abbildung 57: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Pkw bzw. Motorrad/ -roller in den Stadtteilen .....	72
Abbildung 58: Allgemeine Nutzungshäufigkeit öffentliche Verkehrsmittel in den Stadtteilen.....	73
Abbildung 59: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fahrrad in den Stadtteilen .....	73
Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen .....	75
Abbildung 61: Räumliche Wegebeziehung der Stadtteile.....	77
Abbildung 62: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs .....	78
Abbildung 63: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im Fußverkehr .....	79
Abbildung 64: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im Radverkehr .....	80
Abbildung 65: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im ÖV.....	81
Abbildung 66: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs im MIV.....	82
Abbildung 67: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in der Stadt Troisdorf .....	83
Abbildung 68: Nutzersegmente und Potenziale für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Troisdorf.....	85

# Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstagen .....	4
Tabelle 2: Befragungsinhalte .....	5
Tabelle 3: Eckdaten der Mobilitätsbefragung .....	7
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Stadtteilen .....	7
Tabelle 5: Einwohnerzahlen in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf.....	10
Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen.....	13
Tabelle 7: Haushaltsstruktur .....	14
Tabelle 8: Gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen.....	14
Tabelle 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt).....	15
Tabelle 10: Autoverfügbarkeit der Personen .....	17
Tabelle 11: Fahrräder im Haushalt insgesamt ("konventionelle", Lasten- und Elektrofahrräder).....	18
Tabelle 12: Mobilitätskenndaten unterschieden nach (Elektro-)Fahrradbesitz.....	22
Tabelle 13: Besitz einer ÖV-Zeitkarte .....	23
Tabelle 14: Mobilitätsvoraussetzungen.....	24
Tabelle 15: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle .....	25
Tabelle 16: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof .....	25
Tabelle 17: Arbeits- /Ausbildungsort, Schulort oder Hochschulstandort.....	32
Tabelle 18: Entfernung des Arbeits- /Ausbildungsplatzes oder der Schule von der Wohnung .....	33
Tabelle 19: Mobilität am Werktag im Vergleich .....	43
Tabelle 20: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg) .....	45
Tabelle 21: Entfernung der zurückgelegten Wege – 2016 und 2023 im Vergleich.....	53
Tabelle 22: Entfernung der zurückgelegten Wege .....	53
Tabelle 23: Dauer der zurückgelegten Wege.....	58
Tabelle 24: Begleitung auf dem Weg .....	60
Tabelle 25: Struktur der Wegebeziehungen .....	63
Tabelle 26: Wegeketten nach Zweck des Weges .....	68
Tabelle 27: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl.....	69
Tabelle 28: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	69
Tabelle 29: Wegelängen und Wegedauer in den Stadtteilen.....	76

## Anhang I: Befragungsunterlagen

---

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz<sup>12</sup>. 60 % der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 40 % der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Homepage der Stadt Troisdorf zu beantworten. Auf Wunsch konnte die Befragung auch per telefonischen Interview beantwortet werden. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selbst bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben der Stadt Troisdorf,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- ein Wegeprotokoll für bis zu vier Personen und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Befragungsseite auf der Homepage der Stadt Troisdorf mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

---

<sup>12</sup> Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)



STADT TROISDORF · Der Bürgermeister · Postfach 1761 · 53827 Troisdorf

An den Haushalt von  
Anrede Name  
Straße Hausnummer  
PLZ Ort

**Amt für Straßenbau,  
Erschließungsbeiträge und Verkehr**  
Mobilitätsmanagement

Bearbeiter Daniel Euler  
Durchwahl (0 22 41) 900-609  
Zentrale (0 22 41) 900-0  
Telefax (0 22 41) 900-8609  
E-Mail [mobiltaet@troisdorf.de](mailto:mobiltaet@troisdorf.de)  
Zimmer 457

Mein Zeichen 66.VP-DE

Datum 11.04.2023

## Mobilitätsbefragung der Stadt Troisdorf – Ihre Hilfe ist gefragt!

Sehr geehrte/r Anrede Name,

täglich wird in Troisdorf eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Laut unserer letzten Modal Split Erhebung 2016 knapp die Hälfte davon zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn, die Mehrheit mit dem Auto. Diese Verkehrsmittelnutzung wollen wir erneut erheben, um mögliche Veränderungen festzustellen und die Erkenntnisse für künftige Verkehrsplanungen zu nutzen. Wir möchten wissen: Wie sind wir heute in Troisdorf unterwegs? Welche Wünsche gibt es für die Verkehrsentwicklung?

Deshalb führen wir erneut eine Mobilitätsbefragung von rund 9.000 zufällig ausgewählten Haushalten durch. Ihr Haushalt ist für die Teilnahme ausgewählt worden. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. Je mehr Personen sich jedoch beteiligen, desto zuverlässiger werden die Ergebnisse. Helfen Sie mit, unsere Mobilität zu gestalten!

Was müssen Sie tun? Beantworten Sie bitte die beiliegenden Fragebögen und notieren Sie am **Wochentag, 18.04.2023** alle Wege, die Sie während des Tages zurücklegen, im Wegeprotokoll. Senden Sie die ausgefüllten Fragebögen und Wegeprotokolle anschließend mit dem Rückumschlag zurück.

Alternativ kann die Befragung auch online unter **[www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung)** beantwortet werden. Für diesen Fall lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**

Wenn Sie eine telefonische Beantwortung der Befragung bevorzugen, wenden Sie sich zur Vereinbarung eines Termins oder für weitere Fragen an das beauftragte Fachbüro: Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 993 | E-Mail: [mobil@planersocietaet.de](mailto:mobil@planersocietaet.de)

Dankend für Ihre Mithilfe verbleibe ich  
mit freundlichen Grüßen



Alexander Biber  
Bürgermeister

Scannen Sie den **QR-Code** und helfen Sie mit, unsere Mobilität zu gestalten!



[www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung)

## Informationsblatt zum Ausfüllen der beiliegenden Fragebögen

**Der Erfolg der Befragung hängt entscheidend von Ihrer Mithilfe ab. Nur wenn eine ausreichend große Anzahl auswertbarer Fragebögen vorliegt, lassen sich daraus brauchbare Ergebnisse für die Verkehrsplanung ableiten.**

### In den Befragungsunterlagen finden Sie:

- einen Haushaltsfragebogen, der allgemeine Fragen über Ihren Haushalt enthält,
- vier Personenfragebögen - für alle Personen (ab 6 Jahren) in Ihrem Haushalt mit Fragen zum persönlichen Mobilitätsverhalten und zu den Verkehrsverhältnissen,
- vier Wegeprotokolle, in denen die Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) am vorgegebenen Berichtstag alle zurückgelegten Wege protokollieren. Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

### Allgemeine Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- Bei den meisten Fragen werden die Antwortmöglichkeiten vorgegeben, sodass nur das zutreffende Kästchen anzukreuzen ist (z. B. Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein? ja ☒ nein ○).
- Bei einigen Fragen sind Entfernungen, Orte oder Schlagworte einzutragen (z. B. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle? 250 Meter).
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person etc.). Bitte verwenden Sie diese Nummerierung auch im Personenfragebogen und beim Wegeprotokoll. In diesen Fragebögen wird das Geburtsjahr der Person erneut abgefragt, um eine Zuordnung sicherzustellen.
- Wenn in Ihrem **Haushalt mehr als vier Personen** leben, können Sie entweder die Angaben ab der 4. Person formlos auf einem gesonderten Blatt notieren oder weitere Fragebögen unter der im Anschreiben mitgeteilten Internetseite kostenfrei herunterladen. Den notwendigen Zugangscodes finden Sie auf dem Anschreiben. Alternativ senden wir Ihnen weitere Fragebögen auf Anfrage auch postalisch zu.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für den vorgegebenen Berichtstag** aus. Wir empfehlen, das Wegeprotokoll am Berichtstag mit sich zu führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs einzutragen.
- Bitte nutzen Sie zur Rücksendung den beiliegenden Rückumschlag. Dieser ist bereits adressiert und frankiert. **Sie brauchen keine Briefmarke auf den beiliegenden Rückumschlag zu kleben!**

### Hinweise für Personen, die in einer anderen Form an der Befragung teilnehmen möchten:

- **Falls Sie den Fragebogen online beantworten möchten**, nutzen Sie bitte den Online-Fragebogen unter [www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung). Den entsprechenden Zugangscodes finden Sie ebenfalls in Ihrem Anschreiben.
- **Falls Sie lieber telefonisch befragt werden möchten**, wird Ihnen geschultes Interviewpersonal der Firma O-TON aus Dortmund die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen. Bitte rufen Sie die folgende Telefonnummer an: 0231 / 70013 993 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr), um einen Interviewtermin zu vereinbaren.

**Auf der Rückseite haben wir Ihnen Antworten auf häufig gestellte Fragen zusammengestellt.**

**➔ Bitte wenden**

## Häufig gestellte Fragen zur Mobilitätsbefragung

### **Wie wurde meine Adresse ausgewählt?**

Die Adressen wurden zufällig aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Troisdorf ausgewählt. Berücksichtigt wurden alle Personen, die am Tag der Stichprobenziehung älter als 18 Jahre alt waren und ihren Hauptwohnsitz in Troisdorf hatten. Aus organisatorischen Gründen können Umzüge und Todesfälle nach dem Zeitpunkt der Adressauswahl im März 2023 nicht berücksichtigt werden.

### **Warum wurde die Tochter oder der Großvater angeschrieben?**

Die Daten der Haushalte stammen aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Troisdorf und wurden zufällig ausgewählt. Informationen über den sogenannten Haushaltsvorstand liegen (aus datenschutzrechtlichen Gründen) nicht vor.

### **Warum wurden mir/uns vier Personenfragebögen und Wegeprotokolle zugeschickt?**

Aus den Einwohnerdaten geht nicht hervor, wie viele Personen in dem ausgewählten Haushalt leben. Daher haben alle angeschriebenen Haushalte vier Personenfragebögen und Wegeblätter erhalten. Die überzähligen Fragebögen können Sie entsorgen. Falls in Ihrem Haushalt mehr Personen leben, können Sie weitere Fragebögen unter [www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung) herunterladen. Alternativ senden wir Ihnen auf telefonische Anfrage unter 0231 / 70013 993 auch gerne weitere Fragebögen kostenfrei per Post zu.

### **Wer soll die Fragebögen ausfüllen?**

Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, die zugesandten Fragebögen auszufüllen. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen.

### **Ich bin/Wir sind am vorgegebenen Berichtstag im Urlaub.**

#### **Ich habe an dem Berichtstag das Haus nicht verlassen.**

#### **Ich verlasse das Haus nur noch sehr selten. Sind meine Antworten überhaupt von Interesse?**

Ja! Diese Informationen sind für die Befragung ebenfalls sehr wichtig, da es sich um eine repräsentative Erhebung handelt. Die Meinungen und Erfahrungen von allen ausgewählten Personen sind relevant.

### **Meine Tochter/Mein Sohn ist derzeit verreist. Soll sie/er an der Befragung teilnehmen, wenn sie/er am Berichtstag nicht in Troisdorf ist?**

Ja. In diesem Fall beantworten Sie bitte stellvertretend nach bestem Wissen und Gewissen die Fragen des Personenfragebogens soweit Sie können (z. B. Pkw-Führerscheinbesitz, Nutzungshäufigkeit nach verschiedenen Verkehrsmitteln).

### **Ich möchte lieber online an der Befragung teilnehmen. Ist dies möglich und muss ich jemanden über die abweichende Teilnahmeform benachrichtigen?**

In Ihrem persönlichen Anschreiben finden Sie den Link zur Online-Befragung sowie Ihren Zugangscode. Zum Start der Befragung folgen Sie bitte auf der Internetseite dem Link „Zur Befragung“ und geben diesen Zugangscode ein. Die zugesendeten Fragebögen für die schriftliche Befragung können Sie in diesem Fall einfach entsorgen. Eine weitere Rückmeldung ist nicht erforderlich.

**Weitere häufig gestellte Fragen werden Ihnen auf der Internetseite zur Befragung unter [www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung) beantwortet.**

**Alternativ beantworten wir Ihre Fragen auch gerne persönlich:**

#### **Planersocietät**

Sophia Middendorf

Tel.: 0231 / 999970-0

E-Mail: [mobil@planersocietaet.de](mailto:mobil@planersocietaet.de)

#### **Stadt Troisdorf**

Daniel Euler

Tel.: 02241 / 900-609

E-Mail: [mobiltaet@troisdorf.de](mailto:mobiltaet@troisdorf.de)

## Erläuterung zum Datenschutz

Die Stadt Troisdorf hat das Büro Planersocietät, Dortmund mit der Mobilitätsbefragung „Mobil in Troisdorf“ beauftragt. Es ist vertraglich sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutzgrundverordnung DSGVO sowie Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen DSG NRW) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsbefragung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Pflichtaufgabe der Stadt Troisdorf ist.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Teilnehmer per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der Teilnehmer verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Diese Daten aus dem Melderegister werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post genutzt und anschließend gelöscht.

Die Aufbereitung und Auswertung der Antworten im zweiten Schritt erfolgen ausschließlich anonym, d. h. ohne Namen und Adressen. Dabei wird dafür Sorge getragen, dass auch keine indirekten Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger als sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

**Ihre Teilnahme an der Mobilitätsbefragung ist freiwillig.**

### Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte

Stadt Troisdorf  
Der Bürgermeister  
Kölner Straße 176  
53840 Troisdorf

### Folgende Ansprechpartner stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

#### Stadt Troisdorf

Datenschutzbeauftragter

Ralf Jung

[datenschutz@troisdorf.de](mailto:datenschutz@troisdorf.de)

Tel.: 02241 / 90 0 33 1

#### Planersocietät

Betrieblicher Datenschutzbeauftragter

Lorenz Redicker

[datenschutz@planersocietaet.de](mailto:datenschutz@planersocietaet.de)

Tel.: 0231 / 99 99 70 0

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DSGVO). Die Auskunft beschränkt sich auf Ihre gespeicherten Adressdaten und umfasst nicht Ihre abgegebenen Antworten. Diese sind anonym und können Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden und fallen daher nicht unter das Datenschutzrecht. Sollten Ihre Adressdaten nicht richtig sein, so können Sie nach Art. 16 DSGVO die Berichtigung Ihrer Daten verlangen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 lit. a) DSGVO haben Sie das Recht auf Löschung Ihrer personenbezogenen Daten, sobald diese für die Durchführung der Mobilitätsbefragung nicht mehr notwendig sind. Hierzu hat sich die Planersocietät vertraglich verpflichtet. Bis zur Fertigstellung der Mobilitätsbefragung (voraussichtlich 31.07.2023) besteht nach Art. 17 Abs. 3 lit. b) DSGVO kein Anspruch auf Löschung. Bereits abgegebene Antworten können nicht gelöscht werden, weil diese Ihrer Person nicht mehr zugeordnet werden können. Das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 Abs. 1 lit. c) DSGVO ist nur gegeben, wenn Ihre Adressdaten für die Verarbeitung nicht mehr benötigt werden. Dies erledigt sich mit Löschung der Daten nach Fertigstellung der Mobilitätsbefragung.

**Für Beschwerden und Rückfragen** wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle die Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung:

Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen,  
Kavalleriestr. 2 - 4, 40213 Düsseldorf, Telefon: 0211 / 38424-0, E-Mail: [poststelle@ldi.nrw.de](mailto:poststelle@ldi.nrw.de)



Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren**, den Personenfragebogen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten. Falls Sie mehr als vier Wegeprotokolle oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, stehen Ihnen weitere Informationen unter [www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung) zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



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 ein fahrbereites Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)?

- nein
- ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
  - Fahrrad
  - Elektrofahrrad

4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

- nein
- ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
  - JobTicket, JobTicketLight
  - WochenTicket
  - MonatsTicket (auch als MobilPassTicket)
  - Formel9Ticket
  - Aktiv60Ticket
  - PrimaTicket
  - SchülerTicket/ StarterTicket
  - AbsolventenTicket
  - AzubiTicket/ MonatsTicket für Azubis
  - SemesterTicket
  - 49 €-Ticket (voraussichtlich ab April 2023)
  - DualTicket
  - Freifahrtberechtigung (z.B. mit Schwerbehindertenausweis)
  - Sonstige: \_\_\_\_\_

5 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

- nein
- ja, und zwar durch: (Mehrfachantworten möglich)
  - Gehbehinderung
  - Sehbehinderung
  - andere Einschränkungen

6 Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort? (falls nicht zutreffend, weiter mit Frage 9)

- Ich arbeite ausschließlich von zuhause
- Im gleichen Stadtteil bzw. Ortsteil wie die Wohnung
- In der gleichen Stadt bzw. Gemeinde, aber in einem anderen Stadtteil bzw. Ortsteil
- Andere Stadt bzw. Gemeinde: \_\_\_\_\_

7 Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort in Kilometer?

ca.  Kilometer

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 /-roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
Pkw (Fahrer), Motorrad/ -roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw (Mitfahrer), Fahrgemeinschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CarSharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Tretroller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Pkw, Motorrad /-roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CarSharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Tretroller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zufußgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11 Bitte bewerten Sie die Situation des Zufußgehens in Troisdorf!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Qualität der Gehwege (z. B. Gehwegbreite)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit der Gehwege (z. B. Bordsteinhöhe)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für zu Fuß Gehende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trennung von Rad- und Gehwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit (z.B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitzgelegenheiten für Pausen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 12 Bitte bewerten Sie die Situation des Radfahrens in Troisdorf?

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Radwegverbindungen innerhalb der Stadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radwegverbindungen in die Nachbarstädte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität der Radwege (z. B. Fahrbahnoberfläche/-breite)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Fahrradfahrende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltung für Fahrradfahrende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radwegebeschilderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


## 13 Bitte bewerten Sie den Bus- und Bahnverkehr in Troisdorf!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Fahrtenhäufigkeit/ Takt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umstiege/Anschlüsse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verständlichkeit der Tarif-/ Preisstruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit (z. B. stufenloser Einstieg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausstattung der Haltestellen (z. B. Überdachung, Sitzplätze)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit an Haltestellen (z. B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radabstellanlagen an Stationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 14 In welchem Umfang können Sie sich vorstellen, die folgenden Mobilitätsangebote zu nutzen?

	häufig	gelegentlich	gar nicht	weiß nicht
öff. E-Ladesäulen für Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing (z.B. TroMobil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Tretrollersharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradverleihsystem „RSVG-Bike“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
öff. E-Ladesäulen für Elektrofahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radboxen an Bahnhöfen/ Mobilstationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Was fehlt Ihnen für Ihre alltägliche Mobilität in Troisdorf?




---



---



---

**MUSTERBEISPIEL:**

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt drei Wege zurück. Auf dem ersten Weg begleitet die Person ein Kind mit dem Fahrrad zum Kindergarten im Stadtteil Oberlar (Weg 1). Vom Kindergarten fährt die Person zu ihrem Arbeitsplatz in Bonn. Dafür fährt die Person mit dem Fahrrad weiter zum Bahnhof. Dort nimmt sie die S-Bahn und steigt später die Straßenbahn Richtung Bonn um. In

Bonn geht sie die letzte Strecke zu Fuß zu ihrem Arbeitsplatz (Weg 2). Um 16:20 Uhr wird der Heimweg angetreten. Die Person geht zu Fuß zur Bushaltestelle und nimmt den Bus zum Bahnhof. Von dort fährt sie mit der S-Bahn zurück nach Troisdorf. Am Bahnhof steigt die Person auf ihr Fahrrad um, welches sie dort am Morgen abgestellt hat, und fährt damit nach Hause. Der Weg 3 endet schließlich im Stadtteil Spich.

1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?

Stadtteil in Troisdorf:

andere Stadt bzw. Gemeinde:

3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt?

- A zu Fuß
- B Fahrrad
- C Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad
- D Mofa / Moped / Motorrad
- E Pkw als Fahrerin/ Fahrer
- F Pkw als Mitfahrerin/ Mitfahrer
- G Bus (auch Schulbus / Bürgerbus)
- H Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- I Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)
- J Fernverkehrszug (IC / ICE)
- K Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw)

6 Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel (Tragen Sie dazu die in Frage 5 angegebenen Buchstaben der Verkehrsmittel in der genutzten Reihenfolge ein.)

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

- nach Hause
- Rückweg vom vorherigen Weg
- Weg zum Arbeitsplatz
- geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außertermin)
- Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
- Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)
- Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung einer Person (Holen, Bringen)

Sonstiger Wegezweck

8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?

ja

nein: Anzahl der weiteren Personen

	Weg 1	Weg 2	Weg 3
Start:	7:20	7:35	16:20
<input checked="" type="checkbox"/> Ziel in Troisdorf:		<input type="checkbox"/> Ziel in Troisdorf:	<input checked="" type="checkbox"/> Ziel in Troisdorf:
Stadtteil in Troisdorf:	Oberlar		Spich
oder		oder	
<input type="checkbox"/> In eine andere Stadt:		<input checked="" type="checkbox"/> In eine andere Stadt:	<input type="checkbox"/> In eine andere Stadt:
andere Stadt bzw. Gemeinde:		Bonn	
Ankunft:	7:30	8:35	17:20
Entfernung:	2,5 km	38 km	40,5 km
A zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
B Fahrrad	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
C Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Mofa / Moped / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Pkw als Fahrerin/ Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Pkw als Mitfahrerin/ Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G Bus (auch Schulbus / Bürgerbus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
H Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
J Fernverkehrszug (IC / ICE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.
		B I H A	A G I B
nach Hause	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Rückweg vom vorherigen Weg	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zum Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außertermin)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begleitung einer Person (Holen, Bringen)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiger Wegezweck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
nein: Anzahl der weiteren Personen	1 Personen	Personen	Personen

Rückwege nicht vergessen!  
Für den nächsten Weg bitte jeweils in der nächsten Spalte oben anfangen!

Mobilitätsbefragung  
Mobil in Troisdorf



Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren**, ein Wegeprotokoll für den im Anschreiben mitgeteilten Berichtstag auszufüllen. Falls Sie mehr als vier Wegeprotokolle oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, stehen Ihnen weitere Informationen unter [www.troisdorf.de/haushaltsbefragung](http://www.troisdorf.de/haushaltsbefragung) zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Personen-Nr.  Geburtsjahr:

(aus dem Haushaltsfragebogen)

Ihr Berichtstag:

.  .

Ihren Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.

Tragen Sie bitte in diesem Dokument die Wege ein, die Sie an Ihrem Berichtstag zurückgelegt haben.

Hinweise zum Wegeprotokoll

- Tragen Sie bitte nur die Wege des **angegebenen Berichtstags** ein.
- Falls Sie beruflich unterwegs sind (z. B. Busfahrer/innen, Taxifahrer/innen oder Handwerker/innen, tragen Sie nur den ersten und letzten Weg zur bzw. von der Arbeit ein.

Auf der Rückseite finden Sie ein Beispiel.

1 Stand Ihnen am Berichtstag ein Auto/motorisiertes Zweirad oder Fahrrad/ Elektrofahrrad zur Verfügung?

	ja	nein
Auto/motorisiertes Zweirad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad/Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2 Sind Sie an Ihrem Berichtstag außer Haus gewesen?

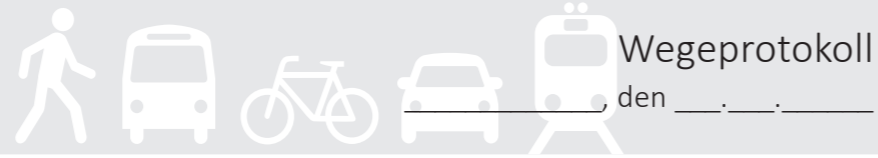
- ja  nein, denn
  - ich war krank
  - ich hatte Homeoffice
  - ich hatte Urlaub
  - ich hatte keinen Anlass, außer Haus zu sein
  - das Wetter war zu schlecht
  - ich habe eine Person zu Hause betreut
  - ich bin altersbedingt nicht mobil
  - keine Angabe
  - Sonstiges: \_\_\_\_\_

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

3 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

- eigene Wohnung
- anderer Ort in Troisdorf (Bitte Stadtteil eintragen): \_\_\_\_\_
- anderer Ort (Bitte Stadt bzw. Gemeinde eintragen): \_\_\_\_\_





**Hinweise zum Ausfüllen des Wegeprotokolls**

Jedes Ziel (z. B. Arbeitsplatz, Supermarkt, Arzt) ist ein Weg mit einem eigenen Wegezweck. Die **Hin- und Rückwege werden jeweils getrennt** eintragen. Werden mehrere Verkehrsmittel auf dem Weg zu einem Ziel (z. B. zur Schule) genutzt, bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel und Fußwege an und notieren Sie die genutzte Reihenfolge in Frage 6.

**1 Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen?**  
(Uhrzeit)

**2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?**

Stadtteil in Troisdorf:

**Weg 1**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

**3 Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an?** (Uhrzeit)

**4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung?**

**5 Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt?**

- A zu Fuß
- B Fahrrad
- C Elektrofahrrad / (E-)Lastenrad
- D Mofa / Moped / Motorrad
- E Pkw als Fahrer/ Fahrer
- F Pkw als Mitfahrer/ Mitfahrer
- G Bus (auch Schulbus / Bürgerbus)
- H Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- I Nahverkehrszug (S-Bahn / RE / RB)
- J Fernverkehrszug (IC / ICE)
- K Sonstiges (Taxi / E-Scooter / Lkw)

**6 Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel**  
(Tragen Sie dazu die in Frage 5 angegebenen Buchstaben der Verkehrsmittel in der genutzten Reihenfolge ein.)

**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 täglicher Bedarf (Brot, Deo etc.)
- Einkauf langfristiger Bedarf (PC, Möbel etc.)
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spaziergang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung einer Person (Holen, Bringen)

Sonstiger Wegezweck

**8 Haben Sie den Weg alleine zurückgelegt?**

- ja
- nein: Anzahl der weiteren Personen

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 2**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 3**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 4**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 5**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 6**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 7**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen

**Weg 8**

Start: :  
 Ziel in Troisdorf:  
 oder  
 In eine andere Stadt:  
 Andere Stadt bzw. Gemeinde:

Ankunft: :  
 km  
 A   
 B   
 C   
 D   
 E   
 F   
 G   
 H   
 I   
 J   
 K  :  
 1. 2. 3. 4.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
 :  
  
 Personen