

# Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf

**Auftraggeber:**



Amt für Straßenbau, Erschließungsbeiträge und Verkehr  
Stadt Troisdorf  
Kölner Straße 176,  
53840 Troisdorf

**Bearbeitung durch:**



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden  
Fon: 02103 / 9 11 59-0  
Fax: 02103 / 9 11 59-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)  
Dipl.-Geogr. David Stumm  
Dr.-Ing. Jie Zhang

**Bildquellen Titelseite:**

*Bild 1: eigene Darstellung*

*Bild 2: eigene Darstellung*

*Bild 3: eigene Darstellung*

Stand: 14.02.2017

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

I:

Büro StadtVerkehr GmbH

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>IV</b>
<b>Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten - Kurzfassung .....</b>	<b>VI</b>
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
1.1 Einordnung Troisdorfs.....	1
1.2 Zielsetzung der Befragung .....	2
<b>2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung .....</b>	<b>3</b>
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung .....	3
2.1.1 Erhebungszeitraum .....	3
2.1.2 Stichtage .....	3
2.1.3 Stichprobe.....	3
2.2 Information der Einwohner .....	6
<b>3. Befragungsmethodik.....</b>	<b>7</b>
3.1 Erhebungsbogen .....	7
3.2 Datenerfassung und -grundlagen .....	8
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe.....	9
3.2.2 Datenauswertung .....	10
<b>4. Basisdaten zur Stichprobe .....</b>	<b>10</b>
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur .....	10
4.2 Geschlecht.....	11
4.3 Altersstruktur .....	12
4.4 Berufstätigkeit.....	13
4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung.....	14
4.5.1 Haushaltsgröße - Abgleich .....	14
4.5.2 Altersklassen – Abgleich.....	15
4.5.3 Geschlechter – Abgleich.....	16
4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur .....	16
<b>5. Verkehrsmittelverfügbarkeit .....</b>	<b>17</b>
5.1 Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit .....	17
5.2 Besitz von Fahrrädern .....	19
5.3 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz .....	20
5.3.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz.....	20
5.3.2 Führerscheinbesitz .....	22
5.3.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte .....	23
<b>6. Mobilität der Einwohner .....</b>	<b>25</b>
6.1 Wegezweckzahl.....	25
6.1.1 Wegezweckzahl je Person und Alter .....	25
6.1.2 Wegezweckzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit .....	26
6.1.3 Wegezweckzahl pro Person differenziert nach Wohnorten .....	26
6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split) .....	29
6.2.1 Verkehrsmittelwahl für die Wege der Einwohner aus den jeweiligen Stadtteilen.....	29
6.2.2 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen .....	31
6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen.....	33
6.3 Wegezweckzahl .....	34
6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer .....	36
6.5 Verkehrsverflechtungen .....	39
6.6 Zeitbezogene Auswertung .....	45
<b>7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität.....</b>	<b>46</b>

---

7.1	Zusatzfragebogen Fußverkehr .....	47
7.2	Zusatzfragebogen Radverkehr .....	48
7.3	Zusatzfragebogen ÖPNV .....	51
7.4	Zusatzfragebogen Verbesserungsbedarf im Bereich Fuß-und Radverkehr.....	52
<b>8.</b>	<b>Zusammenfassendes Fazit.....</b>	<b>56</b>
	<b>QUELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>57</b>
	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>57</b>
	<b>ANHANG.....</b>	<b>58</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Einwohnerspezifischer Modal Split der Stadtteile .....	VI
Abb. 2:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen.....	VII
Abb. 3:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegelängengruppen .....	VIII
Abb. 4:	Die Stadt Troisdorf .....	1
Abb. 5:	Stichprobengröße der Befragung.....	4
Abb. 6:	Übersichtskarte der Befragungsgebiete .....	6
Abb. 7:	Befragungsinhalte .....	8
Abb. 8:	Wohnort der befragten Haushalte.....	9
Abb. 9:	Rücklauf der Haushaltsbefragung .....	9
Abb. 10:	Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Wohnort.....	10
Abb. 11:	Haushaltsgrößen nach Wohnort .....	11
Abb. 12:	Geschlecht nach Wohnort .....	12
Abb. 13:	Altersstruktur nach Wohnort.....	12
Abb. 14:	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt .....	13
Abb. 15:	Berufstätigkeit nach Wohnort .....	14
Abb. 16:	Vergleich der Haushaltsgrößen .....	15
Abb. 17:	Vergleich der Altersstrukturen .....	15
Abb. 18:	Vergleich der Geschlechterverteilung (weiblich) nach Wohnort .....	16
Abb. 19:	Vergleich der Geschlechterverteilung (männlich) nach Wohnort .....	16
Abb. 20:	Anzahl PKW je Haushalt und Wohnort (graph.) .....	17
Abb. 21:	Anzahl PKW je Haushalt und Wohnort (tab.) .....	18
Abb. 22:	Anzahl Motorräder/ -roller /Mofas je Haushalt (tab.) .....	18
Abb. 23:	PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre .....	19
Abb. 24:	Anzahl Fahrräder zur privaten Nutzung .....	19
Abb. 25:	Zeitkartenbesitz nach Stadtteilen .....	20
Abb. 26:	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit .....	21
Abb. 27:	Zeitkartenbesitz nach Alterskategorien .....	22
Abb. 28:	Führerscheinbesitz nach Wohnorten (ab 18 Jahre) .....	22
Abb. 29:	Führerscheinbesitz nach Geschlecht (ab 18 Jahre) .....	23
Abb. 30:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklassen .....	24
Abb. 31:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Wohnort .....	25
Abb. 32:	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen .....	26
Abb. 33:	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit .....	26
Abb. 34:	Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteilen .....	27
Abb. 35:	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel .....	28
Abb. 36:	Wege der Gesamtbevölkerung (ab 6 Jahren; hochgerechnet) .....	28
Abb. 37:	Verkehrsmittelwahl der Einwohner der Stadtteile Troisdorfs .....	29
Abb. 38:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Troisdorf (1998 bis 2016) .....	30
Abb. 39:	Verkehrsmittelwahl - Städtevergleich.....	30
Abb. 40:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Verkehrsverflechtungen .....	31
Abb. 41:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht .....	32
Abb. 42:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit .....	33
Abb. 43:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten .....	34
Abb. 44:	Wegezwecke aller Wege unterteilt nach Stadtteilen .....	35
Abb. 45:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzweck .....	36
Abb. 46:	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel .....	37
Abb. 47:	Länge der zurückgelegten Wege .....	37
Abb. 48:	Zurückgelegte Entfernungen und Dauer nach Wegezweck .....	37
Abb. 49:	Mittlere Entfernungen in Metern nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl .....	38

Abb. 50:	Mittlere Wegedauer in Minuten nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl .....	38
Abb. 51:	Verkehrsverflechtungen nach Wohnort .....	39
Abb. 52:	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebiets .....	40
Abb. 53:	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets .....	41
Abb. 54:	Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets .....	42
Abb. 55:	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Stadtgebiets .....	43
Abb. 56:	Verkehrsverflechtungen nach Verkehrsmittel .....	44
Abb. 57:	Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen .....	45
Abb. 58:	Anfangszeiten aller Wege .....	45
Abb. 59:	Endzeiten aller Wege .....	46
Abb. 60:	Bewertung des Angebots für Fußgänger .....	47
Abb. 61:	Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im Fußverkehr .....	48
Abb. 62:	Bewertung des Angebots für Radfahrer .....	49
Abb. 63:	Nutzung von Fahrradabstellplätzen nach Wohnort .....	50
Abb. 64:	Nutzung von Radschnellwegen nach Wohnort .....	50
Abb. 65:	Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im Radverkehr .....	51
Abb. 66:	Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV .....	52
Abb. 67:	Mängelbereiche im Radverkehr .....	53
Abb. 68:	Mängelbereiche im Fußverkehr .....	54
Abb. 69:	Straßenmängel .....	55

## Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten - Kurzfassung

Die Stadt Troisdorf hat im Frühjahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner beauftragt (s.u. Methodik Kapitel 4). An der Erhebung haben 1.745 Haushalte mit 3.897 Personen teilgenommen. Die Befragten haben stichtagsbezogen ihre Wege aufgelistet und Fragen zur allgemeinen Verkehrsmittelwahl sowie der Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet.

### Verkehrsmittelverfügbarkeit:

Die individuelle Verkehrsmittelwahl wird vor allem durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie den Besitz eines Führerscheins bzw. einer ÖPNV-Zeitkarte in einem erheblichen Maße beeinflusst. 88 % aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen PKW und 84 % aller Haushalte sind im Besitz von (mindestens) einem Fahrrad. 23 % aller befragten Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte und 92 % der befragten Personen besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Personen, die sowohl über einen Führerschein als auch eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, beträgt stadtwweit 16 %.

### Mobilität und Verkehrsmittelwahl:

Im Durchschnitt werden in der Stadt Troisdorf 3,2 Wege pro Person und Tag bzw. 3,7 Wege pro mobiler Person und Tag durchgeführt. Auf einen Werktag und die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden so insgesamt 230.000 Wege zurückgelegt. Zu rund 54 % wird dabei das private Auto (45 % als PKW-Fahrer und 9 % als PKW-Mitfahrer) als bevorzugtes Verkehrsmittel gewählt. 17 % der Wege werden zu Fuß und zu weiteren 17 % mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Anteil des ÖPNV beträgt gesamtstädtisch 12 %. Zwischen den Stadtteilen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede. Diese sind vor allem auf die unterschiedliche Siedlungs- und Bbauungsstruktur sowie das teils sehr unterschiedliche ÖPNV-Angebot zurückzuführen.

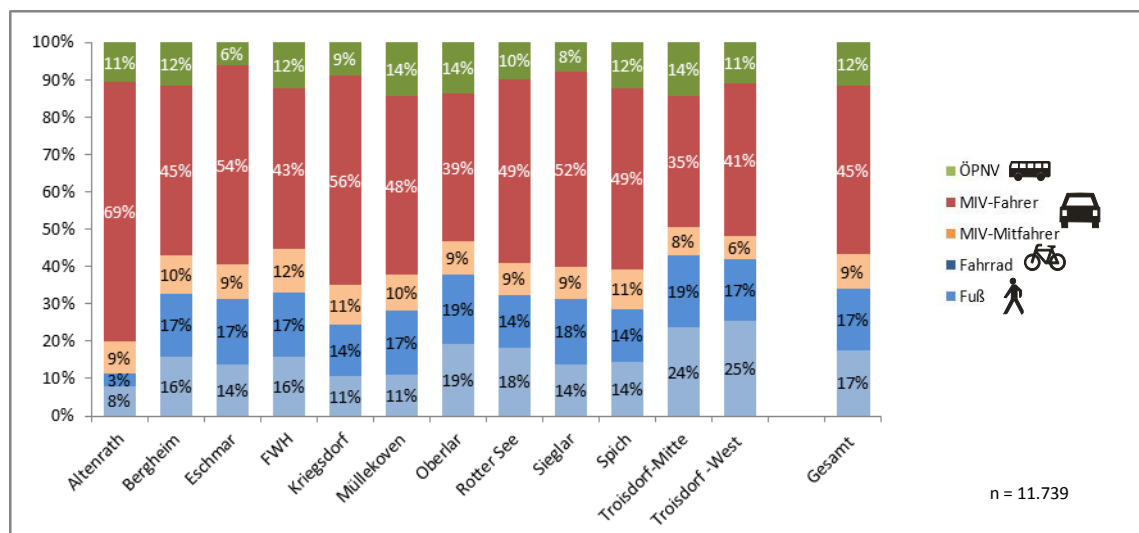


Abb. 1: Einwohnerspezifischer Modal Split der Stadtteile<sup>1</sup>

Die Verkehrsmittelwahl variiert dabei nach soziodemographischen Faktoren, wie dem Geschlecht (Männer nutzen vermehrt das Auto, Frauen hingegen den ÖPNV bzw. gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad) und dem Alter (jüngere Personen nutzen vermehrt

<sup>1</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fuß) während Personen im Alter von 30 bis 65 Jahre überwiegend mit dem PKW unterwegs sind). Mit zunehmendem Alter (65 Jahre und älter) wird das private Auto wieder öfters stehen gelassen, der Fuß- und Radverkehrsanteil nimmt wieder zu. Ebenfalls variiert die Verkehrsmittelwahl nach der Art und Umfang der Berufstätigkeit der Personen.

**Wegezweck:**

24 % der in Troisdorf durchgeführten Wege sind Arbeitswege. Versorgungswege zum Einkaufen haben einen Anteil von 20 %. Mit je 5 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ und „Besuch“ die geringsten Anteile auf (Dem Wegezweck „zur Wohnung“ sind insgesamt ca. 41% aller Wege zuzuordnen, diese wurden im Hinblick auf eine übersichtlichere Darstellung bei der Auswertung ausgeklammert.). Der Wegezweck beeinflusst ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Während Arbeits- und geschäftliche Wege zu 63 % bzw. 75 % mit dem MIV unternommen werden, so weisen Einkaufs-, Freizeit- und Ausbildungswege einen erhöhten Nahmobilitätsanteil (Fuß- und Radverkehrsanteil) auf.

**Verkehrsverflechtung:**

Insgesamt werden ca. 62 % der Wege innerhalb Troisdorfs durchgeführt. 15 % der Wege führen in den Rhein-Sieg-Kreis, 10 % nach Köln und 9 % nach Bonn, weitere 4 % entfallen auf Verbindungen in das übrige Umland.

Bei Wegen innerhalb Troisdorfs ist der Fuß- und Radverkehrsanteil aufgrund der geringeren Distanzen erwartungsgemäß höher. Bei Wegen nach Köln und Bonn nehmen der MIV- und ÖPNV-Anteil zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs zu, nach Köln ist der ÖPNV-Anteil mit 31 % besonders hoch.

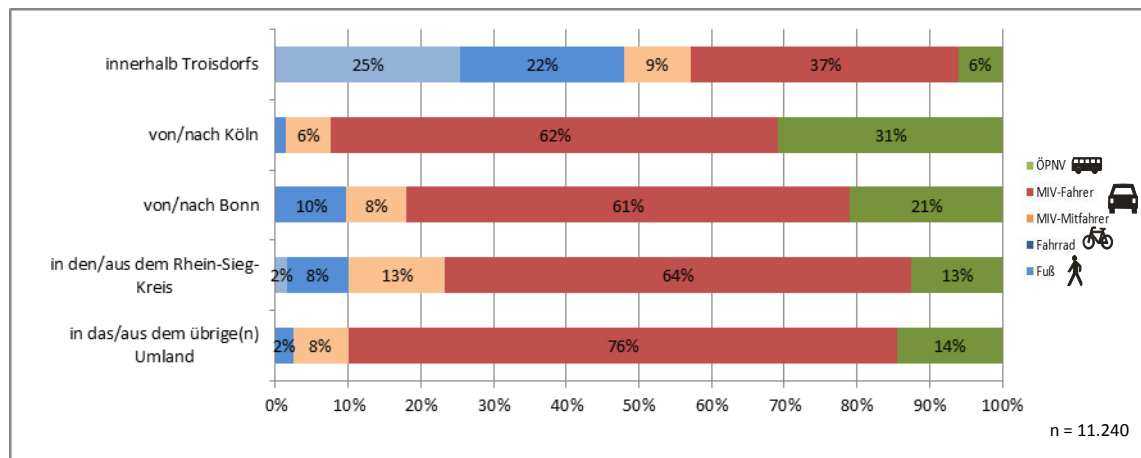


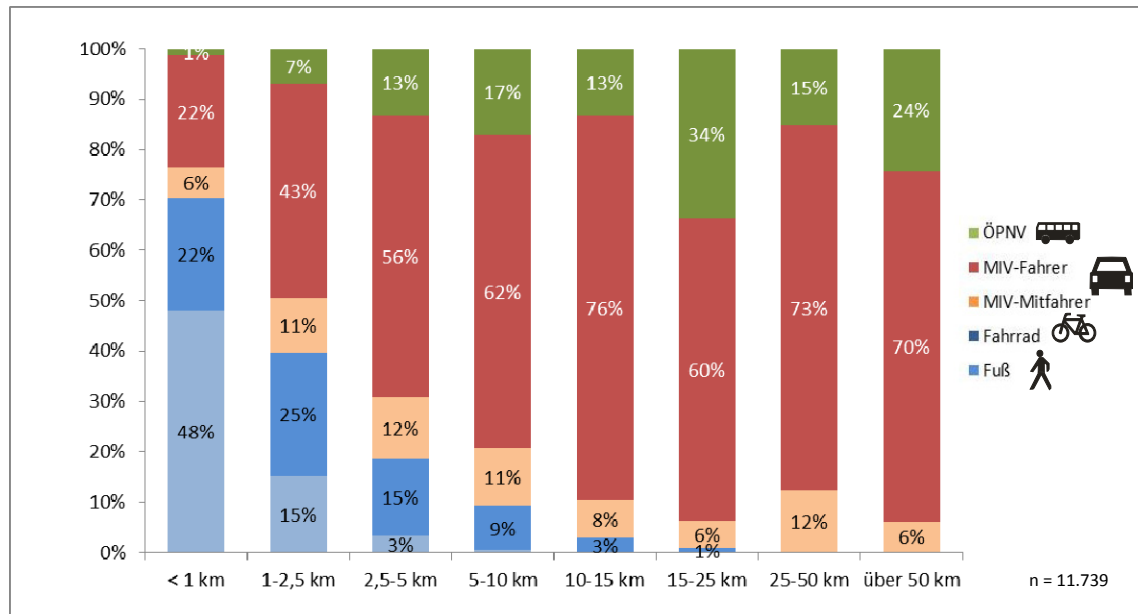
Abb. 2: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung, 499 Wege werden in der Quell-Ziel Beziehung ohne Bezug zur Stadt Troisdorf durchgeführt und sind in der Darstellung nicht berücksichtigt.



**Wegelängen:**

65 % der durchgeführten Wege in Troisdorf sind kürzer als 5 Kilometer. Wege unter 2,5 Kilometer Distanz werden dabei vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt (Potenzial für Nahmobilität). Mit steigender Entfernung nimmt der Anteil dieser Verkehrsmittel allerdings zu Gunsten des Verkehrsmittels Auto rapide ab. Bei Wegelängen von mehr als 15 Kilometern hingegen werden nur noch weniger als 1 % der Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Die typische Verkehrsmittelfolge wird in Troisdorf in der Wegekategorie 15-25 Kilometer unterbrochen, dort wo der hohe ÖPNV-Anteil auf die Nähe zu Köln und Bonn zurückzuführen ist.



**Abb. 3: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegelängenklassen<sup>3</sup>**

Die durchschnittliche Wegelänge aller Wege der Troisdorfer Bürger liegt bei 7,1 Kilometer. Dabei ist die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr mit knapp 800 Metern am geringsten und im ÖPNV mit 13 Kilometern am höchsten. Die Länge der zurückgelegten Wege unterscheidet sich außerdem nach dem Wohnort der Personen, soziodemographischen Faktoren sowie dem Wegezweck. Diese Auswertungen dazu finden sich in Kapitel 7.

<sup>3</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

## 1. Einleitung

### 1.1 Einordnung Troisdorfs

Die Stadt Troisdorf liegt in Nordrhein-Westfalen und ist mit 77.109 Einwohnern (12.02.2016) die größte Stadt des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt neben den kreisangehörigen Städten Siegburg, Sankt Augustin und Niederkassel auch an die kreisfreien Städte Köln im Nordwesten und Bonn im Süden. Troisdorf gehört als Teil des Rhein-Sieg-Kreises nach den großen Metropolen zu den stärksten Wachstumsregionen Nord-Rhein-Westfalens<sup>4</sup>. Die Bevölkerungsdichte ist mit 1.196 Einwohnern je Quadratkilometer nach Siegburg und Sankt Augustin die dritthöchste aller kreisangehörigen Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis und etwa doppelt so hoch wie der Kreisdurchschnitt<sup>5</sup>. Zu der Stadt Troisdorf gehören die Stadtteile Altenrath, Bergheim, Eschmar, Friedrich-Wilhelms-Hütte, Kriegsdorf, Müllekoven, Oberlar, Rotter See, Sieglar, Spich, Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West.

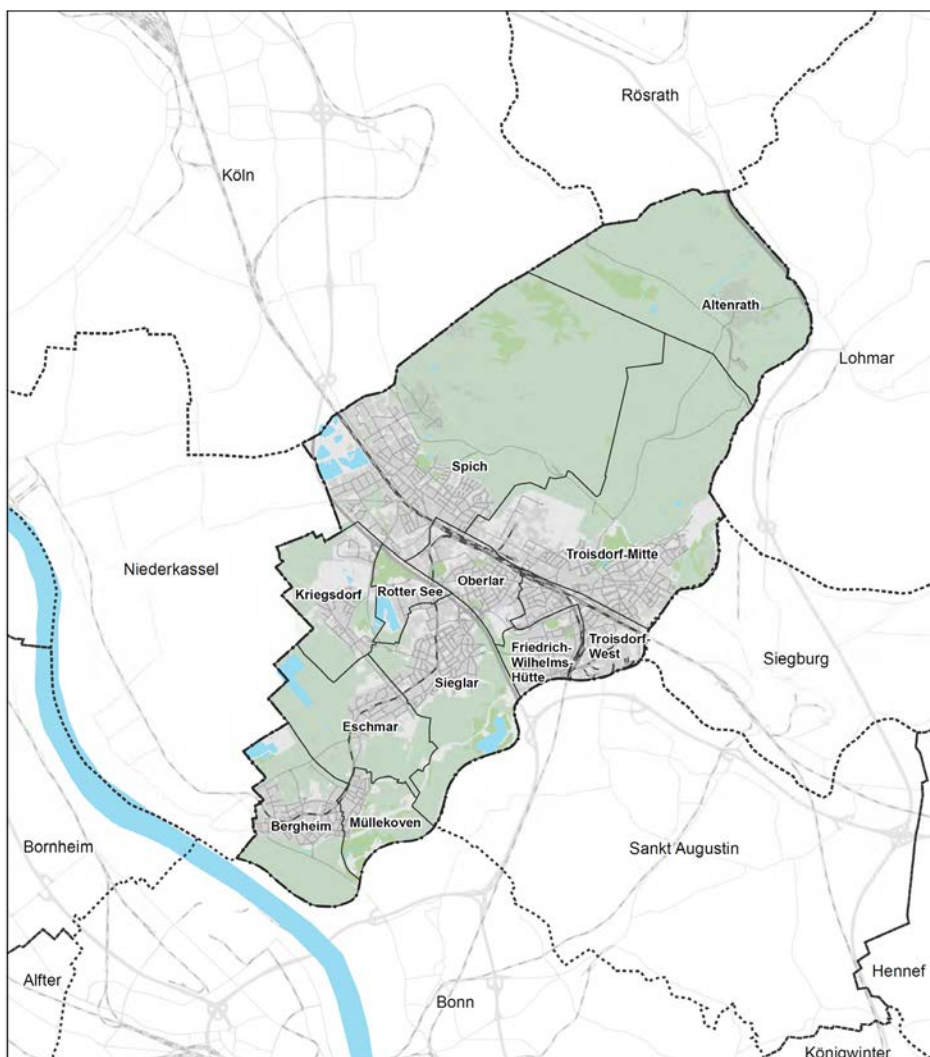


Abb. 4: Die Stadt Troisdorf<sup>6</sup>

4 Quelle: IT.NRW: Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060

5 Quelle: Eigene Berechnung nach: <http://www.rhein-sieg-kreis.de/cms100/buergerservice/aemter/amt61/artikel/09752/>

6 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap; Stadtteilgrenzen von der Stadt Troisdorf zur Verfügung gestellt

## 1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Bürger und der Verkehrsentwicklungen für die Stadt Troisdorf lagen jedoch nicht vor. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrsplanung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Eine letzte Mobilitätsbefragung wurde 2008 im Rahmen der bundesweiten Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD 2008) durchgeführt. Diese Mobilitätskennwerte wurden allerdings für den gesamten Rhein-Sieg-Kreis über eine Stichprobengröße von ca. 4.000 Haushalten und ca. 10.000 Personen erhoben, insofern besitzen sie eine nur eingeschränkte Repräsentativität auf Stadtebene<sup>7</sup>. Die vorliegende Erhebung erlaubt angesichts des hohen Detaillierungsgrades<sup>8</sup> aktuelle und wesentlich detailliertere Aussagen über das Verkehrsverhalten der Troisdorfer Bevölkerung.

Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellt die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo zum aktuellen Zeitpunkt festhält, liefert Erkenntnisse darüber wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden. Die Analyse lässt Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung (Modal Split<sup>9</sup>), Abhängigkeiten und Verlagerungspotenziale in der Verkehrsmittelnutzung zu.

Ziel der Haushaltsbefragung ist es daher, eine Aktualisierung und Verbesserung der Datengrundlagen für die Verkehrsplanung der Stadt Troisdorf zu erhalten, um das seit Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) 1993 angestrebte Ziel der Förderung des Rad- und Fußverkehrs weiter zu verfolgen. In diesem Zusammenhang können die Befragungsergebnisse eine wichtige Basis im Hinblick auf die Abschätzung der Auswirkungen von verkehrlichen und demographischen Entwicklungen sowie der Wirksamkeit getroffener Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und Ausblick zukünftiger Planungsziele darstellen. Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an den Methoden und Zielen der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)<sup>10</sup> und „Mobilität in Städten – SrV 2008“<sup>11</sup> und ist konform mit den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Sie ist in diesem Sinne eine Grundlage für weiterführende Untersuchungen und ermöglicht eine eventuell folgende periodisch wiederkehrende Erhebung.

---

7 Quelle: Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Troisdorf 2014

8 Statistisch repräsentative Ergebnisse gesamtstädtisch und auf Stadteilebene

9 Der Begriff Modal Split ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split).

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

11 Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008 und Auswertungen zum SrV-Städtepegel, Technische Universität Dresden, 2009

## 2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung

Im April 2016 (Kalenderwoche 16/17; Befragungstichtage 19.04.2016 und 26.04.2016) wurde die im Hinblick auf die Erhebungsmethodik kombinierte<sup>12</sup> Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger durchgeführt. Insgesamt haben im Vorfeld rund 12.500 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 12 Stadtteilen der Stadt Troisdorf die Befragungsunterlagen erhalten (siehe Kapitel 2.1.3). Die Bevölkerung der Stadt Troisdorf wurde über verschiedene Pressemitteilungen und Bekanntmachungen über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert.

### 2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten – SrV 2008“ konzipiert und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen des AGFS. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft. Die ausgewählten Haushalte erhielten neben dem Fragebogen auch ein Anschreiben des Bürgermeisters mit Informationen zur Befragung, ein Erklärungsschreiben zum Datenschutz und einen Rückantwortumschlag. Zudem erhielten die ausgewählten Haushalte im Anschreiben einen Ihnen zugeteilten Zugangscodes, welcher als Zugang zur Online-Befragung diente.

#### 2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde speziell der April ausgewählt, denn die Verkehrsstärken in Deutschland unterliegen jahreszeitlichen Schwankungen. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme und mit dem Ziel, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres am besten zu erfassen sei..

#### 2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstage gewählt. Dienstage und Donnerstage sind am ehesten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden folgende Stichtage festgelegt:

- KW 16, Di., der 19.04.2016
- KW 17, Di., der 26.04.2016

Der Dienstag der 17. KW wurde als Ausweichstichtag angegeben, falls die teilnehmenden Personen am vorgegebenen Tag in der 16. KW verhindert waren, ihren Fragebogen auszufüllen. An den zur Verfügung gestellten Stichtagen gab es am 19.04.2016 lokal geringe Niederschläge von 2mm, am 26.04.2016 keine. Die Tagestemperaturen lagen zwischen 2 und 15 Grad. Es lagen somit keine wetterbedingten Einschränkungen für beispielsweise eine Fahrradnutzung vor.

#### 2.1.3 Stichprobe

Die Stichprobengröße in Troisdorf ist durch den Auftraggeber mit mind. 2 % der Einwohner vorgegeben worden. Hinzu kommt, dass die Nettostichprobe pro Stadtteil bzw. Stadtbezirk nicht unter 300 Personen liegen sollte. Eine Auswertung auf Stadtteilebene ist mit

---

<sup>12</sup> Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscodes erfolgen.

der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den Stadtbezirken höher als 5 % liegt (95 %ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtteile.

Grunddaten			Stichprobenumfang					
Stadtteil	Einwohner	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)		Stichprobenziehung Haushalte <sup>13</sup>	Entspricht jeden x-ten anzuschreibenden Einwohner
			< 5 % Stichprobenfehler auf Stadtteilebene		15 %			
		2,3	EW	HA	EW	HA		
Altenrath	2.354	1.023	306	133	2.040	1.023	1,0	2
Bergheim	5.749	2.500	302	131	2.012	875	2,0	4
Eschmar	3.090	1.343	301	131	2.009	873	1,0	2
Friedrich-Wilhelms-Hütte	7.147	3.107	304	132	2.025	880	3,0	6
Kriegsdorf	3.160	1.374	300	131	2.001	870	1,0	2
Troisdorf-Mitte 1	8.321	3.618	312	136	2.080	904	4,0	9
Troisdorf-Mitte 2	8.321	3.618	312	136	2.080	904	4,0	9
Mülleken	1.831	796	302	131	2.014	796	1,0	2
Oberlar	6.051	2.631	303	132	2.017	877	3,0	6
Rotter See	3.860	1.678	309	134	2.059	895	1,0	2
Sieglar 1	4.475	1.945	302	131	2.014	875	2,0	4
Sieglar 2	4.475	1.945	302	131	2.014	875	2,0	4
Spich 1	6.363	2.767	302	131	2.015	876	3,0	6
Spich 2	6.363	2.767	302	131	2.015	876	3,0	6
Troisdorf-West	5.550	2.413	305	133	2.035	885	2,0	4
Stadt gesamt	77.109	33.526	4.564	1.985	30.429	13.230	2,0	4

Abb. 5: Stichprobengröße der Befragung<sup>14</sup>

Ebenfalls gesichert ist, dass der Stichprobenfehler in allen Stadtteilen geringer als +/- 5 % ist. Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die tatsächliche Situation um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben, bzw. nach unten hin abweicht<sup>15</sup>. Eine

13 Der Begriff Stichprobenziehung bezieht sich auf den wievielten anzuschreibenden Haushalt bei Annahme von 15 % Rücklauf und einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,3 Personen je Haushalt, um die geforderte Stichprobengröße zu erreichen.

14 Quelle: Eigene Berechnung

15 Anmerkung: würde bspw. die Frage nach der Nutzung des ÖPNV als Ergebnis 15 % der befragten Personen ergeben, so läge die tatsächliche Nutzung zwischen 20 % und 10 %.

relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen<sup>16</sup>.

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der Verteilung der Befragungsunterlagen durch geschultes Personal. Je nach Einwohnergröße und geforderter Stichprobengröße wurden in jeden x-ten Briefkasten eingeworfen. Die Höhe des geforderten absoluten Rücklaufs von 300 Personen je Stadtteil unabhängig von der Einwohnerzahl, machte es bei einer prognostizierten Rücklaufquote von 15 % erforderlich in den bevölkerungsschwächsten Stadtteilen jedem Haushalt die Befragungsunterlagen zuzustellen.

Insgesamt haben in der Erhebung ca. 12.500 Haushalte aus den unterschiedlichen vorliegenden Siedlungsstrukturen (Dorfähnliche Struktur, solitäre Stadtteile, Stadtrand und Stadtmitte) Befragungsunterlagen erhalten. (siehe Abbildung 6). Bei einer Rücklaufquote von 14,2 % und einem Stichprobenfehler von max. +/- 5 %<sup>17</sup> wurde jeder dritte Einwohner der gesamten Stadt angeschrieben.

---

<sup>16</sup> Quelle: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008;S. 45

<sup>17</sup> Lediglich in Altenrath wurde die benötigte Anzahl an Rückantworten nicht ganz erreicht. Es fehlten insgesamt 9 Fragebögen. Dies entspricht einem statistischen Fehler von 5,4%, die Ergebnisse sind also geringfügig weniger repräsentativ als in den anderen Stadtteilen. Da bereits alle Haushalte die Unterlagen bekommen haben, war hier eine zweite Befragungswelle nicht möglich.

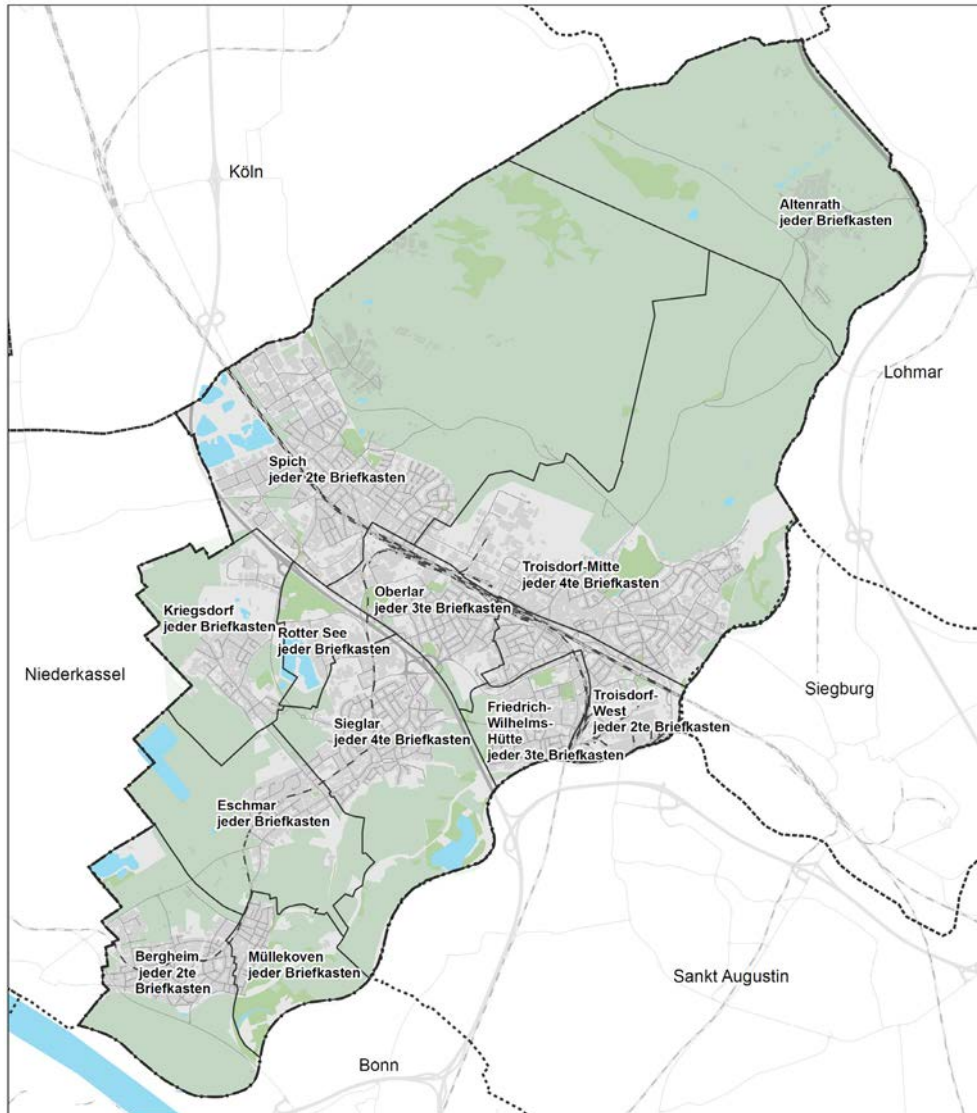


Abb. 6: Übersichtskarte der Befragungsgebiete<sup>18</sup>

## 2.2 Information der Einwohner

Neben den Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen in der lokalen Presse, hatten die Bürger der Stadt Troisdorf auch während des Zeitraums der Befragungen die Möglichkeit sich zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadtverwaltung unter [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) möglich. Hier erhielten die Interessierten noch einmal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung und hatten auch die Möglichkeit, sich weitere Befragungsunterlagen auszudrucken. Zudem stand den ausgewählten Haushalten auf der Seite [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) die Möglichkeit den Fragebogen online über einen persönlichen Code auszufüllen zur Verfügung. Darüber hinaus betreute Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH&Co. KG während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline (von Mo. - Fr. zwischen 09:00 und 18:00 Uhr).

<sup>18</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap; Stadtteilgrenzen von der Stadt Troisdorf zur Verfügung gestellt

### 3. Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, für einen Stichtag alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

#### 3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf orientiert sich an den Standards der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen des AGFS<sup>19</sup>.

Zusätzliche Erhebungsmerkmale, welche sich speziell auf die Mobilität in der Stadt, der Bewertung der bestehenden Angebote, der ÖPNV- und Fahrradnutzung beziehen, werden auf der letzten Seite des Bogens erfragt.

Der Befragungsbogen besteht hinsichtlich seines Aufbaus aus folgenden vier unterschiedlichen Teilen (siehe Anhang):

- Im ersten Teil, dem Haushaltsfragebogen, werden konkret Merkmale des gesamten Haushalts erfragt. Hierbei sollen alle Haushaltsmitglieder, auch die unter Sechsjährigen mit eingeschlossen werden.
- Im zweiten Teil, dem Personenfragebogen, werden Merkmale zu den einzelnen Personen im Haushalt erfragt. Die Merkmale der Personen werden für die ursächliche Analyse des Verkehrsverhaltens benötigt. Wichtig ist diesbezüglich z.B. die Einordnung in Altersklassen, die Berufstätigkeit und verkehrsspezifische Merkmale wie der Besitz eines Führerscheins oder einer ÖPNV-Zeitkarte.
- Der dritte Teil, das Wegeprotokoll, bezieht sich auf die Personen und deren absolvierte Wege am Stichtag. Die Kennwerte des Mobilitätsverhaltens einer Person lassen sich aus der Anzahl der Wege, der Abfolge, der Distanz, der Wahl des Verkehrsmittels und dem Grund der Ortsveränderung ermitteln. Daher werden im Wegeprotokoll nur Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren befragt.
- Der letzte Teil, der Zusatzfragebogen erfragt Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und konkreten Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu eben jenen Themen.

---

<sup>19</sup> Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität der Stadt Troisdorf erfüllt.



Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Kraftstoffverbrauch pro 100 km, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Fahrradbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages	Startort der Wege und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), Genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Beurteilung des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie des ÖPNV, Gründe für die Nichtnutzung; Verbesserungsbedarf bzgl. des städtischen Angebotes Spezielle Fragen zu dem Themenkomplex Radverkehr

Abb. 7: Befragungsinhalte

### 3.2 Datenerfassung und -grundlagen

Um eine ausreichende repräsentative Grundlage zu erhalten, wurde die Befragung in etwa 12.500 Haushalten in den zwölf Stadtteilen Troisdorfs durchgeführt. Ziel war es statistisch gesicherte Ergebnisse sowohl für die Gesamtstadt als auch auf Stadtteilebene zu erhalten.

Insgesamt war ein Rücklauf von 1.745 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 3.900 Personen und ca. 11.700 Wegen zu verzeichnen, die für eine differenzierte Auswertung auf Stadtteilebene als ausreichend anzusehen sind. Der Rücklauf entspricht etwa 14 % der verteilten Befragungsunterlagen. Der höchste Rücklauf konnte mit etwa 17 % in Spich erreicht werden. Lediglich in dem Stadtteil Altenrath konnte der für eine statistisch repräsentative Stichprobe benötigte Rücklauf nicht ganz erreicht werden. Hier ist die Repräsentativität mit 94,6 % gegenüber mindestens 95 % in den anderen Stadtteilen geringfügig eingeschränkt. Die Haushaltsbefragung liefert lediglich Erkenntnisse über die Wege, die durch die Bewohner der Städte unternommen wurden. Der Zielverkehr von anderen Orten in die Stadtteile Troisdorfs durch nicht Ortsansässige, erschließt sich nicht durch die Befragung.

Wohnort der befragten Haushalte								n=1.745
Stadtteile	Anzahl verteilter Fragebögen	Benötigter Rücklauf	Schriftlicher- Fragebogen	Telefon	Online	Häufigkeit insgesamt	Rücklaufquote	Verteilung auf die Stadtteile in
Altenrath	1.023	97	87	0	1	88	8,60%	5,04%
Bergheim	875	106	122	2	9	133	15,20%	7,62%
Eschmar	873	101	122	1	7	130	14,89%	7,45%
Friedrich-Wilhelms-Hütte	880	109	113	1	6	120	13,64%	6,88%
Kriegsdorf	870	103	123	3	7	133	15,29%	7,62%
Müllekoven	796	96	126	0	4	130	16,33%	7,45%
Oberlar	877	105	98	1	7	106	12,09%	6,07%

Rotter See	895	101	114	2	5	121	13,52%	6,93%
Sieglar	875	107	137	2	3	142	16,23%	8,14%
Spich	1.752	111	283	2	10	295	16,84%	16,91%
Troisdorf Mitte	1.808	145	200	5	9	214	11,84%	12,26%
Troisdorf West	885	109	125	1	7	133	15,03%	7,62%
<b>Troisdorf</b>	<b>12.409</b>	<b>1.290</b>	<b>1.650</b>	<b>20</b>	<b>75</b>	<b>1.745</b>	<b>14,06%</b>	<b>100,00%</b>

Abb. 8: Wohnort der befragten Haushalte<sup>20</sup>

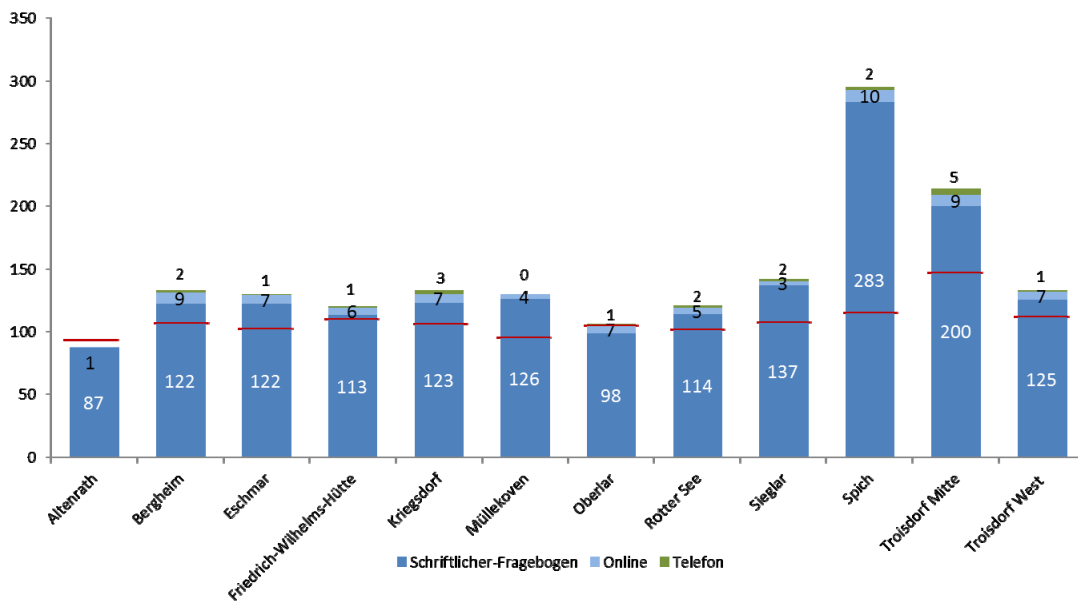


Abb. 9: Rücklauf der Haushaltsbefragung

### 3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

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

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

<sup>20</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

### 3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebe. Dies erfolgt aufgrund dessen, dass nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied beantwortet werden sollten.

## 4. Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit<sup>21</sup> auf Stadtteil- und Gesamtstadtebene und die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

### 4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Troisdorf beträgt 2,2 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der zwölf Stadtteile von 1,88 Personen in Rotter See bis hin zu 2,62 Personen je Haushalt in Bergheim. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist in den Stadtteilen mit einer höheren Siedlungsdichte erwartungsgemäß niedriger.

Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Wohnort			
	Anzahl der Haushalte	Anzahl der Personen	Durchschnittliche Haushaltsgröße
Altenrath	88	230	2,61
Bergheim	133	348	2,62
Eschmar	130	273	2,10
Friedrich-Wilhelms-Hütte	120	286	2,38
Kriegsdorf	133	319	2,40
Müllekoven	130	303	2,33
Oberlar	106	225	2,12
Rotter See	121	228	1,88
Sieglar	142	297	2,09
Spich	295	673	2,28
Troisdorf-Mitte	214	418	1,95
Troisdorf-West	133	297	2,23
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>1.745</b>	<b>3.897<sup>22</sup></b>	<b>2,23</b>

**Abb. 10: Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Wohnort<sup>23</sup>**  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bei den befragten Haushalten dominiert in der gesamten Stadt Troisdorf mit ca. 46 % der 2-Personen-Haushalt. Weitere 24 % der befragten Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte. Familienhaushalte bzw. Haushalte mit mehr als drei Personen konnten mittels der Befragung in 29 % der Fälle erreicht werden. Im Vergleich zur Grundgesamtheit<sup>24</sup> zeigt sich in der Stichprobe eine überdurchschnittliche Anzahl von 2-Personen-Haushalten und eine zu

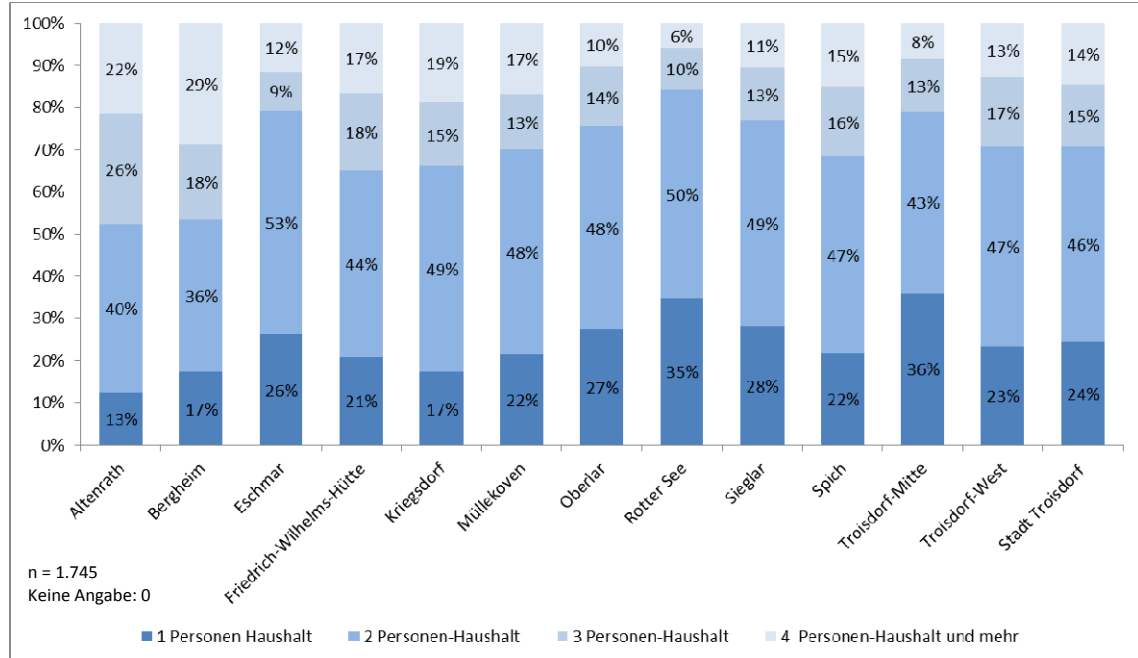
21 Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten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

22 Hier: Alle Personen, auch Kinder unter 6 Jahren

23 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

24 Quelle: Zensus 2011 für stadtweit aggregierte Haushaltsgröße. Da keine genaueren Daten vorliegen, wird für die Grundgesamtheit für jeden Stadtteil die gleiche Haushaltsgrößenverteilung angenommen.

geringe Anzahl von Ein-Personen-Haushalten. Diese werden entsprechend für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung angeglichen. Beim Stichprobenvergleich zwischen den Stadtteilen wird deutlich, dass in den zentralen Stadtteilen Troisdorfs der Anteil der Ein-Personen-Haushalte prozentual höher ist als in den weniger dicht besiedelten Außenbereichen.



**Abb. 11: Haushaltsgrößen nach Wohnort<sup>25</sup>**  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

#### 4.2 Geschlecht

3.868 der befragten Personen haben ihr Geschlecht angegeben. Annähernd wurde die gleiche Anzahl von Frauen und Männern befragt. Während in Altenrath, Eschmar und Friedrich-Wilhelms-Hütte der Anteil der männlichen Teilnehmer mit 52,5 %, 51,8 % bzw. 50,9 % überwiegt, so haben sich in den anderen Stadtteilen Troisdorfs vermehrt Frauen an der Befragung beteiligt (Bsp. Troisdorf-Mitte 55,1 % Frauen und 44,9 % Männer).

Geschlecht nach Wohnort		Geschlecht		n = 3.720
Wohnort		weiblich	männlich	Gesamt
Altenrath	in %	47,5	52,5	100
Bergheim	in %	50,8	49,2	100
Eschmar	in %	48,2	51,8	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	49,1	50,9	100
Kriegsdorf	in %	51,5	48,5	100
Müllekooven	in %	50,2	49,8	100
Oberlar	in %	51,1	48,9	100
Rotter See	in %	52,0	48,0	100

<sup>25</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Geschlecht nach Wohnort				
Sieglar	in %	50,3	49,7	100
Spich	in %	50,5	49,5	100
Troisdorf-Mitte	in %	55,1	44,9	100
Troisdorf-West	in %	53,0	47,0	100
	<b>Anzahl</b>	<b>1.878</b>	<b>1.808</b>	<b>3.686</b>
	<b>in %</b>	<b>50,9</b>	<b>49,1</b>	<b>100</b>
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe		34

**Abb. 12: Geschlecht nach Wohnort<sup>26</sup>**  
(Auswertung auf Personenebene)

### 4.3 Altersstruktur

Insgesamt haben 3.620 der befragten Personen ab 6 Jahren ihr Alter angegeben. Mit 37 % haben vor allem Personen der Altersklasse 45-65 Jahre an der stadtweiten Befragung teilgenommen. Der Anteil der Personen im Alter von 66 bis 75 Jahre beträgt für die gesamte Befragung 16,5 % und 11,1 % der befragten Personen zählen zu der Altersklasse 76 Jahre und älter. Jüngere Personen im Alter von 6 bis 30 Jahre haben sich an der Befragung zu insgesamt 20,9 % beteiligt. 14,4 % der befragten Personen zählen zu der Altersklasse 31 bis 45 Jahre.

Altersstruktur nach Stadtteilen										
Wohnort		Altersklasse								n = 3.720
		6-10	11-15	16-20	21-30	31-45	46-65	66-75	über 76	
Altenrath	in %	1,4	3,2	10,5	11,4	10,5	46,6	12,3	4,1	100
Bergheim	in %	8,2	7,6	6,0	7,3	21,8	34,1	11,0	4,1	100
Eschmar	in %	1,6	3,2	2,4	6,8	16,5	31,3	24,5	13,7	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	1,9	4,5	6,3	10,4	12,3	38,7	17,1	8,9	100
Kriegsdorf	in %	5,3	3,9	6,0	3,2	20,0	34,0	17,2	10,5	100
Müllekothen	in %	3,1	5,2	4,9	7,7	18,5	31,5	19,2	9,8	100
Oberlar	in %	4,1	5,5	4,6	9,7	16,1	30,0	18,0	12,0	100
Rotter See	in %	1,9	1,9	7,0	7,0	11,6	44,7	18,6	7,4	100
Sieglar	in %	1,4	3,5	4,9	8,1	8,5	37,5	20,5	15,5	100
Spich	in %	3,2	4,2	5,9	7,6	12,2	39,7	14,6	12,5	100
Troisdorf-Mitte	in %	2,3	4,1	4,6	8,9	12,2	36,0	16,1	15,8	100
Troisdorf-West	in %	3,4	4,1	5,6	5,6	13,9	40,2	13,2	13,9	100
	<b>Anzahl</b>	<b>117</b>	<b>156</b>	<b>205</b>	<b>280</b>	<b>521</b>	<b>1341</b>	<b>599</b>	<b>401</b>	<b>3.620</b>
	<b>in %</b>	<b>3,2</b>	<b>4,3</b>	<b>5,7</b>	<b>7,7</b>	<b>14,4</b>	<b>37,0</b>	<b>16,5</b>	<b>11,1</b>	<b>100</b>
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe								100

**Abb. 13: Altersstruktur nach Wohnort<sup>27</sup>**  
(Auswertung auf Personenebene)

<sup>26</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

<sup>27</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

In 7,6 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als 6 Jahre sind (insgesamt 177 Kinder unter 6 Jahren). Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter 6 Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege von Kindern unter 6 Jahren nicht im Wegeprotokoll abgefragt. Deren Mobilität wurde in der vorliegenden Auswertung nicht betrachtet.

Kinder unter 6 Jahren im Haushalt						
Wohnort		Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder	Gesamt
Altenrath	Anzahl	84	2	2	0	88
Bergheim	Anzahl	116	9	8	0	133
Eschmar	Anzahl	122	3	5	0	130
Friedrich-Wilhelms-Hütte	Anzahl	106	11	3	0	120
Kriegsdorf	Anzahl	114	13	5	1	133
Mülleken	Anzahl	116	11	3	0	130
Oberlar	Anzahl	101	4	1	0	106
Rotter See	Anzahl	116	5	0	0	121
Sieglar	Anzahl	135	5	2	0	142
Spich	Anzahl	277	11	7	0	295
Troisdorf-Mitte	Anzahl	205	8	1	0	214
Troisdorf-West	Anzahl	120	8	5	0	133
	<b>Anzahl</b>	<b>1.612</b>	<b>90</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>1.745</b>
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>in %</b>	<b>92,4</b>	<b>5,2</b>	<b>2,4</b>	<b>0,1</b>	<b>100</b>

**Abb. 14: Kinder unter 6 Jahren im Haushalt<sup>28</sup>**  
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)

#### 4.4 Berufstätigkeit

Insgesamt haben 3.686 der 3.720 befragten Personen ihre Berufstätigkeit angegeben. Von den teilnehmenden Personen sind im stadtweiten Durchschnitt 46,7 % berufstätig, nicht erwerbstätig sind 38,1 % der Befragten. In den Stadtteilen sind jedoch Unterschiede zu beobachten. In Sieglar liegt der Anteil mit 39,2 % am niedrigsten, während in Altenrath der höchste Anteil an berufstätigen Personen mit 58,1 % zu verzeichnen ist. Auch bei dem Ausbildungsanteil sind teilweise deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen ersichtlich. Während in Eschmar der Anteil lediglich bei 8,6 % liegt, so liegen in den übrigen Stadtteilen die Anteile höher, stadtweit befinden sich 15,2 % der Personen in Ausbildung (Schule, Studium, Ausbildung, etc.).

Berufstätigkeit nach Wohnort					
Wohnort		Berufstätigkeit			n = 3.720
		berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung	Gesamt
Altenrath	in %	58,1	23,9	18,0	100
Bergheim	in %	53,9	24,5	21,7	100
Eschmar	in %	43,2	48,2	8,6	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	47,6	37,2	15,2	100
Kriegsdorf	in %	41,6	42,3	16,0	100
Mülleken	in %	45,5	38,1	16,4	100

28 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Berufstätigkeit nach Wohnort					
Oberlar	in %	45,2	38,7	16,1	100
Rotter See	in %	48,9	39,5	11,7	100
Sieglar	in %	39,2	47,9	12,8	100
Spich	in %	47,7	36,3	16,0	100
Troisdorf-Mitte	in %	45,0	42,0	13,1	100
Troisdorf-West	in %	45,8	39,5	14,8	100
	Anzahl	1.722	1.405	559	3.686
	in %	46,7	38,1	15,2	100
Stichprobe gesamt		Keine Angabe			34

Abb. 15: Berufstätigkeit nach Wohnort<sup>29</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

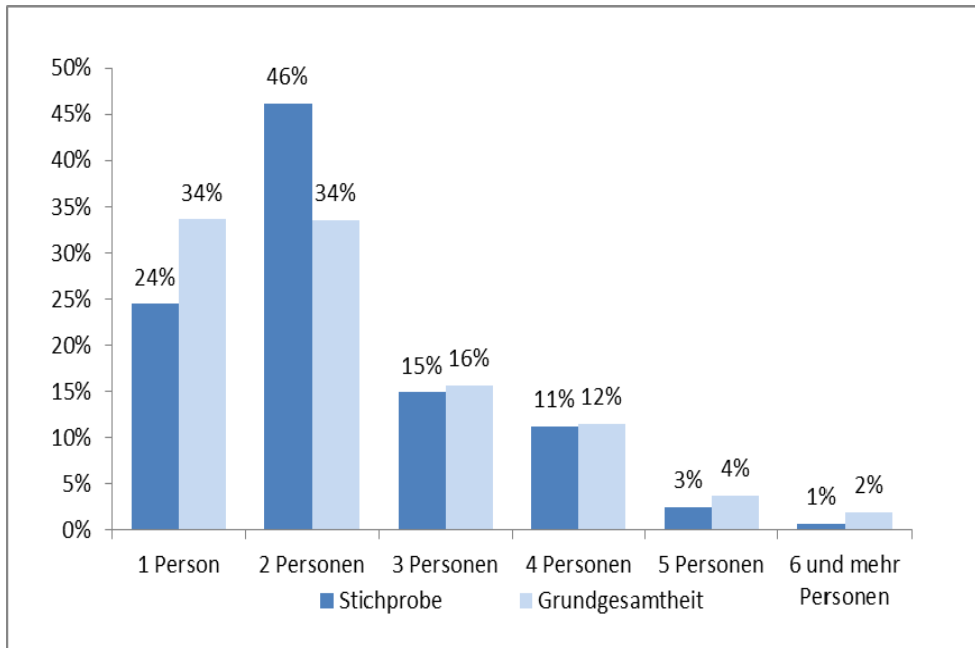
#### 4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. Die Chance beispielsweise einen Ein-Personen-Haushalt zu erreichen ist geringer als eine Person in einem Mehrpersonenhaushalt.

##### 4.5.1 Haushaltsgröße – Abgleich

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird deutlich, dass die Zwei-Personen-Haushalte gemessen an der Grundgesamtheit überrepräsentiert sind. Hingegen sind die Ein-Personen sowie Mehrpersonen-Haushalte leicht unterrepräsentiert. Die Bildung von Gewichtungsfaktoren war demzufolge erforderlich.

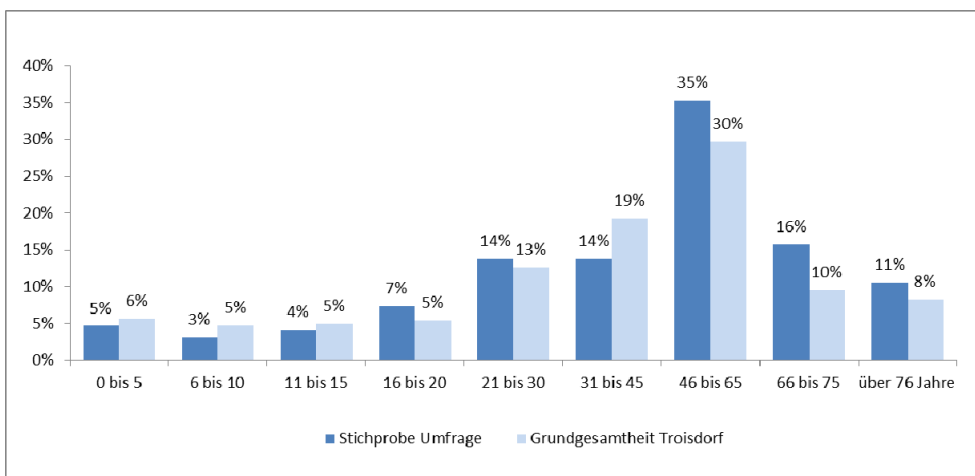
<sup>29</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



**Abb. 16: Vergleich der Haushaltsgrößen**<sup>30</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

#### 4.5.2 Altersklassen – Abgleich

Des Weiteren wurde das Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die Altersklassen 45 bis unter 65 Jahre und 66 bis unter 75 Jahre innerhalb der Befragung überrepräsentiert sind. Hingegen zeigt sich eine Untererfassung der jüngeren Altersklassen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit war auch in diesem Fall unabdingbar.



**Abb. 17: Vergleich der Altersstrukturen**<sup>31</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

30 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

31 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



#### 4.5.3 Geschlechter – Abgleich

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe leichte Abweichungen. An der Stichprobe beteiligten sich im gesamten Stadtgebiet mehr Frauen als Männer. Eine zusätzliche geschlechterspezifische Gewichtung ist aus diesem Grunde errechnet worden. Eine differenzierte Betrachtung auf Stadtteilebene kann den Abbildungen 18+19 entnommen werden.

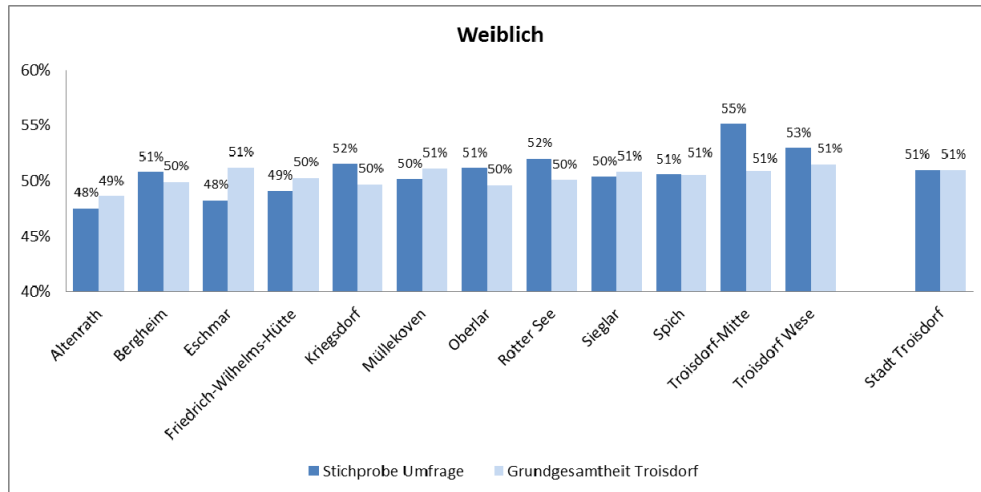


Abb. 18: Vergleich der Geschlechterverteilung (weiblich) nach Wohnort<sup>32</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

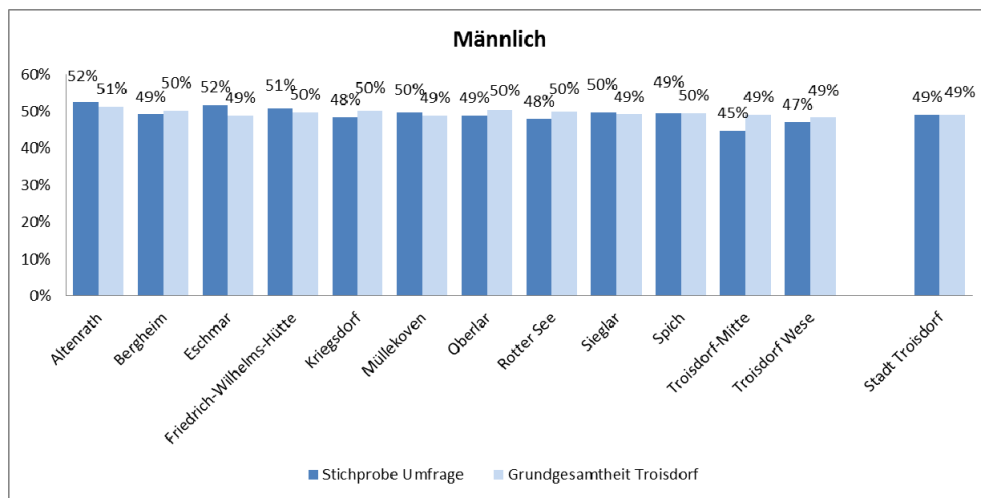


Abb. 19: Vergleich der Geschlechterverteilung (männlich) nach Wohnort<sup>33</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

#### 4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mit-

32 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

33 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

telwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es auf Grund von Rundungsunterschieden in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

## 5. Verkehrsmittelverfügbarkeit

Um das Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Troisdorf erheben zu können, wurden im Fragebogen gezielt die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie der Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz der Personen ermittelt. Die Ergebnisse dessen werden in diesem Kapitel dargestellt.

### 5.1 Kfz-Besitz und -Verfügbarkeit

Insgesamt besitzen 87,6 % der befragten Haushalte in der Stadt Troisdorf mindestens einen PKW, während 12,4 % der Haushalte hingegen über keinen verfügen. 30,4 % der Haushalte gaben an, dass sie zwei Autos besitzen, 6,2 % der Haushalte in der Stadt Troisdorf besitzen drei oder sogar mehr Autos. Die PKW-Ausstattung je Haushalt unterscheidet sich dabei nach den unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei ist der ÖPNV-Anschluss, insbesondere an das Schienennetz von großer Bedeutung. In den Außenbereichen Troisdorfs ist der PKW-Besitz wesentlich ausgeprägter als in bahnhofsnahe Stadtteilen wie etwa Oberlar und Troisdorf-Mitte. Im Durchschnitt stehen den befragten Haushalten in der Stadt 1,3 PKW je Haushalt zur Verfügung.

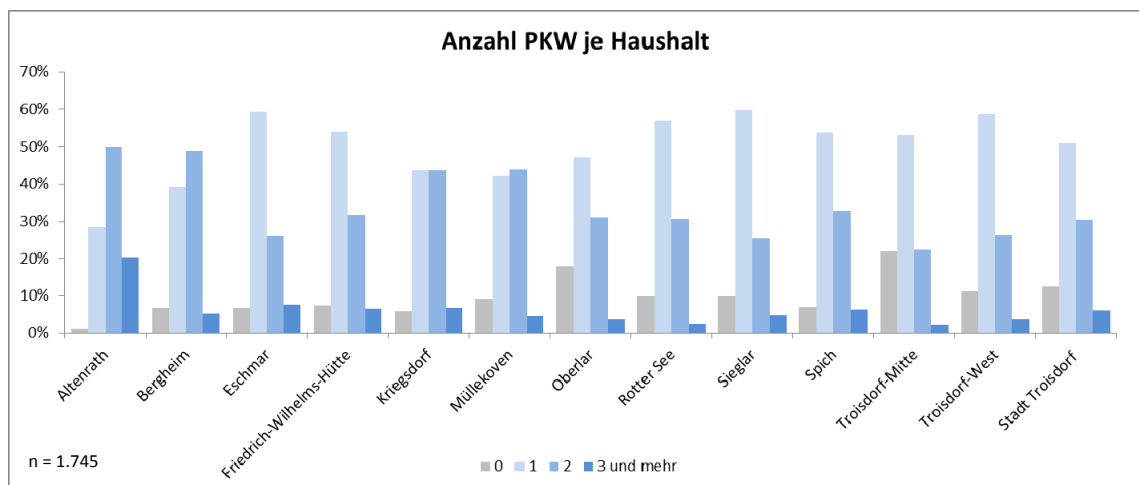


Abb. 20: Anzahl PKW je Haushalt und Wohnort (graph.)<sup>34</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Wohnort		Anzahl PKW				n = 1.745	PKW je Haushalt
		0	1	2	3 und mehr		
	in %	1,1	28,4	50,0	20,5	Gesamt	
Altenrath	in %	1,1	28,4	50,0	20,5	100	1,9
Bergheim	in %	6,8	39,1	48,9	5,3	100	1,5
Eschmar	in %	6,9	59,2	26,2	7,7	100	1,4

34 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Anzahl PKW je Haushalt und Wohnort							
Wohnort		Anzahl PKW				n = 1.745	PKW je Haushalt
		0	1	2	3 und mehr	Gesamt	
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	7,5	54,2	31,7	6,7	100	1,4
Kriegsdorf	in %	6,0	43,6	43,6	6,8	100	1,5
Müllekothen	in %	9,2	42,3	43,8	4,6	100	1,5
Oberlar	in %	17,9	47,2	31,1	3,8	100	1,2
Rotter See	in %	9,9	57,0	30,6	2,5	100	1,3
Sieglar	in %	9,9	59,9	25,4	4,9	100	1,3
Spich	in %	7,1	53,9	32,5	6,4	100	1,4
Troisdorf-Mitte	in %	22,0	53,3	22,4	2,3	100	1,1
Troisdorf-West	in %	11,3	58,6	26,3	3,8	100	1,2
	<b>Anzahl</b>	<b>217</b>	<b>889</b>	<b>531</b>	<b>108</b>	<b>1.745</b>	<b>1,3</b>
	<b>in %</b>	<b>12,4</b>	<b>51,0</b>	<b>30,4</b>	<b>6,2</b>	<b>100</b>	
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe				0	

**Abb. 21: Anzahl PKW je Haushalt und Wohnort (tab.)**<sup>35</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten PKW je Haushalt bei 1,3 liegt, so beträgt die Anzahl der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt lediglich 0,2.

Anzahl Krads je Haushalt und Wohnort							
Wohnort		Anzahl Krad				n = 1.745	Krads je Haushalt
		0	1	2	3 und mehr	Gesamt	
Altenrath	in %	72,1	20,9	2,3	4,7	100	0,4
Bergheim	in %	80,5	15,8	3,8	0,0	100	0,2
Eschmar	in %	89,8	7,0	1,6	1,6	100	0,2
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	82,1	15,4	0,8	1,6	100	0,3
Kriegsdorf	in %	85,0	11,8	1,6	1,6	100	0,3
Müllekothen	in %	80,2	14,5	3,1	2,3	100	0,3
Oberlar	in %	95,3	4,7	0,0	0,0	100	0,0
Rotter See	in %	90,2	8,2	1,6	0,0	100	0,1
Sieglar	in %	86,7	11,2	1,4	0,7	100	0,2
Spich	in %	86,2	11,1	1,7	1,0	100	0,2
Troisdorf-Mitte	in %	88,7	9,5	0,9	0,9	100	0,1
Troisdorf-West	in %	86,4	12,1	1,5	0,0	100	0,2
	<b>Anzahl</b>	<b>1.494</b>	<b>201</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>1.743</b>	<b>0,2</b>
	<b>in %</b>	<b>85,7</b>	<b>11,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,1</b>	<b>100</b>	
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe				2	

**Abb. 22: Anzahl Motorräder/ -roller /Mofas je Haushalt (tab.)**<sup>36</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Für das Mobilitätsverhalten der Bewohner ist jedoch nicht nur der Besitz eines PKW von Relevanz, sondern vor allem die persönliche PKW-Verfügbarkeit. Innerhalb der Befragung wurde abgefragt, ob am Stichtag ein PKW zur Verfügung oder nicht zur Verfügung steht. Stadtweit verfügen durchschnittlich 89,1 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen, auch über einen PKW. 10,9 % steht kein Auto zur Verfügung.

35 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

36 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

PKW- Verfügbarkeit der befragten Person ab 18 Jahre				n = 2.929
Wohnort		Führerschein ja		Gesamt
		PKW-Verfügbarkeit		
		Ja	Nein	
Altenrath	in %	94,6	5,4	100
Bergheim	in %	90,9	9,1	100
Eschmar	in %	91,4	8,6	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	88,5	11,5	100
Kriegsdorf	in %	93,5	6,5	100
Müllekothen	in %	89,4	10,6	100
Oberlar	in %	83,1	16,9	100
Rotter See	in %	87,2	12,8	100
Sieglar	in %	90,1	9,9	100
Spich	in %	90,0	10,0	100
Troisdorf-Mitte	in %	84,4	15,6	100
Troisdorf-West	in %	84,8	15,2	100
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>in %</b>	<b>89,1</b>	<b>10,9</b>	<b>100</b>

**Abb. 23: PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre**<sup>37</sup>  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

## 5.2 Besitz von Fahrrädern

Etwa 84 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung (siehe Abbildung 24). In 61 % der Fälle besitzen die Haushalte zwei und mehr Fahrräder. Im stadtweiten Durchschnitt besitzen alle befragten Haushalte 2,1 Fahrräder.

Anzahl Fahrräder zur privaten Nutzung							
Wohnort		Anzahl Fahrräder				Gesamt	n = 1.746 Fahrräder pro
		0	1	2	3 und mehr		
Altenrath	in %	14,9	16,1	28,7	40,2	100	2,3
Bergheim	in %	8,2	16,4	26,1	49,3	100	2,6
Eschmar	in %	18,0	22,7	36,7	22,7	100	2,0
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	18,9	16,4	25,4	39,3	100	2,2
Kriegsdorf	in %	6,2	21,7	27,9	44,2	100	2,6
Müllekothen	in %	13,0	16,8	29,0	41,2	100	2,5
Oberlar	in %	16,0	32,1	28,3	23,6	100	1,9
Rotter See	in %	18,2	30,6	33,9	17,4	100	1,6
Sieglar	in %	15,3	29,2	26,4	29,2	100	1,9
Spich	in %	17,0	20,1	29,4	33,6	100	2,2
Troisdorf-Mitte	in %	22,1	28,8	26,1	23,0	100	1,8
Troisdorf-West	in %	19,5	21,8	28,6	30,1	100	1,9
	<b>Anzahl</b>	<b>280</b>	<b>399</b>	<b>502</b>	<b>565</b>	<b>1.746</b>	<b>2,1</b>
	<b>in %</b>	<b>16,0</b>	<b>22,9</b>	<b>28,8</b>	<b>32,4</b>	<b>100</b>	
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe				0	

**Abb. 24: Anzahl Fahrräder zur privaten Nutzung**<sup>38</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

37 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

38 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

4,3 % der Haushalte in der Stadt Troisdorf besitzen bereits mindestens ein Pedelec<sup>39</sup> und weitere 4,4 % der Haushalte ein E-Bike<sup>40</sup>. Der Anteil von elektrisch unterstützten bzw. angetriebenen Fahrrädern (Pedelec + E-Bike) beträgt 8,2 %. Die 1.745 befragten Haushalte besitzen insgesamt 100 Pedelecs und 101 E-Bikes. 75 Haushalte sind Pedelec- und 75 Haushalte E-Bike-Besitzer, 6 Haushalte besitzen sowohl mindestens ein Pedelec als auch mindestens ein E-Bike. Eine aktuelle Mobilitätsbefragung der Stadt Minden hat eine Pedelec-/E-Bike-Besitzquote von 6 % ergeben<sup>41</sup>. Deutschlandweit wird von einer Besitzquote von 3,4 E-Bikes ausgegangen<sup>42</sup>. Die Stadt Troisdorf weist somit einen vergleichsweise hohen Wert auf. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren weiter wachsen.

### 5.3 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

#### 5.3.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 23 % der Befragten in Troisdorf besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist erwartungsgemäß in den Stadtteilen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Stadtbus, Stadtbahn, S-Bahn etc.) höher als in Stadtteilen mit einem ÖPNV-Grundangebot.

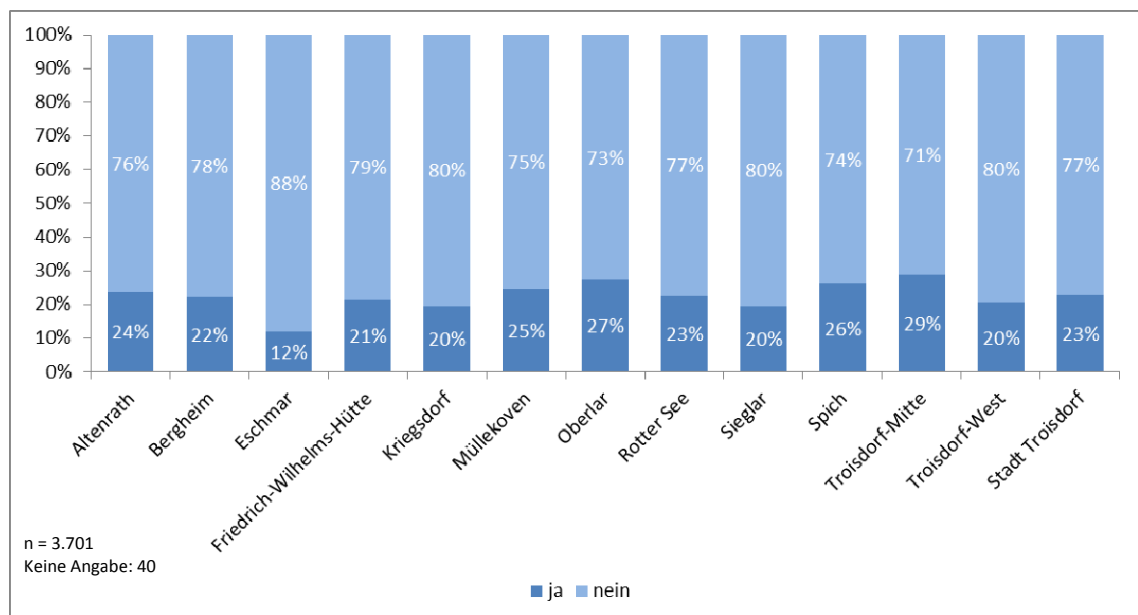


Abb. 25: Zeitkartenbesitz nach Stadtteilen<sup>43</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 77 % bei der Personengruppe der Studenten und Studentinnen zu beobachten. Zu bedenken sind Studierende, die nicht unter die mit staatlichen Hochschulen in NRW flächendeckend geschlossene Semesterticket-

39 Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich

40 Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

41 Quelle: Mobilitätsuntersuchung der Stadt Minden 2015

42 Quelle: Statistisches Bundesamt:

[https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2015/PD15\\_023\\_p002pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2015/PD15_023_p002pdf.pdf?__blob=publicationFile)

43 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Regelung fallen (Fernuniversitäten, private Hochschulen etc.) sowie die eventuell unvollständige Eingabe der Befragten (keine explizierte Auflistung des „Semestertickets“ in der Haushaltsbefragung).

Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in der Gruppe der Schüler (60 %) und der Gruppe der Auszubildenden (56 %) zu verzeichnen. Hausfrauen/Hausmänner und Rentner bzw. Rentnerinnen hingegen besitzen kaum eine ÖPNV-Zeitkarte. Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer bei Berufstätigen liegt bei 22 % (Vollzeit) bzw. 16 % (Teilzeit).

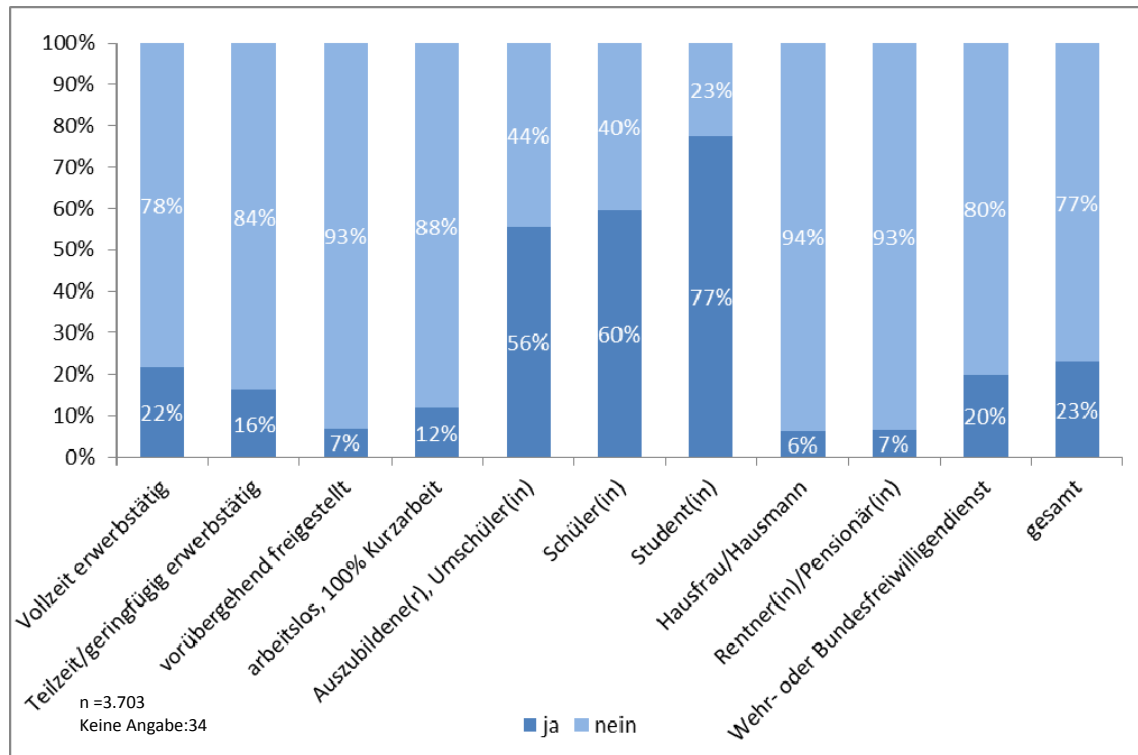
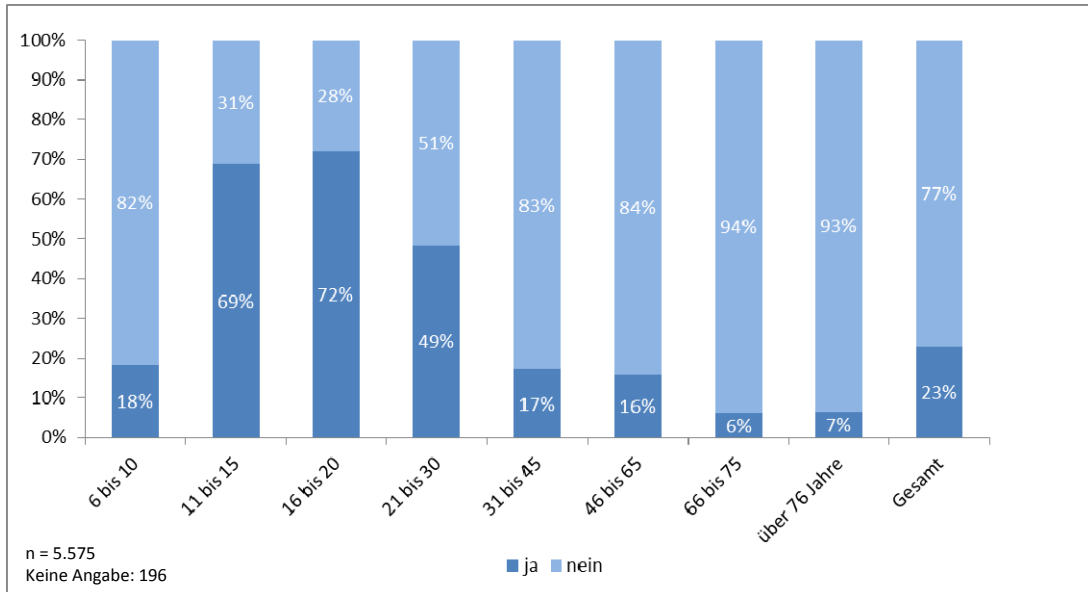


Abb. 26: Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit<sup>44</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen 11 bis 15 Jahre und 16 bis unter 20 Jahre etwa 70 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in den älteren Altersklassen ab 66 Jahren mit 6 % bzw. 7 % deutlich geringer.

44 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



**Abb. 27: Zeitkartenbesitz nach Alterskategorien** <sup>45</sup>  
(Auswertung auf Personenebene)

### 5.3.2 Führerscheinbesitz

92 % der befragten Personen ab 18 Jahre verfügen über einen Führerschein. Der höchste Anteil der Befragten, die über keinen Führerschein verfügen, ist mit 12 bzw. 13 % in den Stadtteilen Troisdorf-Mitte bzw. Friedrich-Wilhelms-Hütte zu verzeichnen. Die hohe gesamtstädtische Führerscheinbesitzquote wird hier ersichtlich.

Führerscheinbesitz nach Wohnort (ab 18 Jahre)				n=3.199
Wohnort	in %	Führerscheinbesitz		Gesamt
		ja	nein	
Altenrath	in %	96	4	100
Bergheim	in %	93	7	100
Eschmar	in %	95	5	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	87	13	100
Kriegsdorf	in %	93	7	100
Mülleken	in %	90	10	100
Oberlar	in %	89	11	100
Rotter See	in %	93	7	100
Sieglar	in %	92	8	100
Spich	in %	94	6	100
Troisdorf-Mitte	in %	88	12	100
Troisdorf-West	in %	92	8	100
	Anzahl	2.927	261	3.188
	in %	92	8	100
Stichprobe gesamt				Keine Angabe 11

**Abb. 28: Führerscheinbesitz nach Wohnorten (ab 18 Jahre)** <sup>46</sup>  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

45 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

46 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Der Anteil der weiblichen Personen, die über keinen Führerschein verfügen, liegt mit 10 % gegenüber 6 % bei männlichen Teilnehmern deutlich höher.

Führerscheinbesitz nach Geschlecht (ab 18 Jahre)				n=3.200
Geschlecht		Führerscheinbesitz		Gesamt
		ja	Nein	
weiblich	Anzahl	1.472	166	1.638
	in %	90%	10%	100%
männlich	Anzahl	1.449	94	2.310
	in %	94%	6%	100%
<b>Troisdorf</b>	<b>Anzahl</b>	<b>2.921</b>	<b>260</b>	<b>3.181</b>

Führerscheinbesitz nach Geschlecht (ab 18 Jahre)				n=3.200
Geschlecht		Führerscheinbesitz		Gesamt
		ja	nein	
weiblich	Anzahl	1.472	166	1.638
	in %	90	10	100
männlich	Anzahl	1.449	94	2.310
	in %	94	6	100
	<b>Anzahl</b>	<b>2.921</b>	<b>260</b>	<b>3.181</b>
	<b>in %</b>	<b>92</b>	<b>8</b>	<b>100</b>
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe		19

**Abb. 29: Führerscheinbesitz nach Geschlecht (ab 18 Jahre)** <sup>47</sup>

(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

### 5.3.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 5,3 % der befragten Personen ab 18 Jahre sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind als eingeschränkt zu bewerten. 2,9 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte. 75,4 % hingegen besitzen nur einen Führerschein. Lediglich 16,4 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Gruppe kann somit, bei PKW-Verfügbarkeit, frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen wollen. Nach Altersklassen unterschieden (siehe Abbildung 30) zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die beides besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse (ab 18 Jahre)						n = 3.201
		weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	Gesamt
18 bis 20 Jahre	in %	10,0	18,8	22,8	48,3	100
21 bis 30 Jahre	in %	4,0	6,6	47,4	42,0	100
31 bis 45 Jahre	in %	4,0	1,4	78,7	15,9	100
46 bis 65 Jahre	in %	2,0	1,7	82,1	14,2	100
66 bis 75 Jahre	in %	6,0	1,3	88,2	4,5	100

47 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



76 Jahre und älter	in %	17,5	2,3	76,0	4,2	100
	Anzahl	167	92	2387	518	3.164
	in %	5,3	2,9	75,4	16,4	100
<b>Stichprobe gesamt</b>		Keine Angabe				37

**Abb. 30: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklassen** <sup>48</sup>  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach dem Wohnort der Befragten zeigen sich leichte Unterschiede. Mit jeweils über 80 % ist der Anteil der Befragten, die lediglich einen Führerschein besitzen, in den Stadtteilen Eschmar und Kriegsdorf am höchsten. Der höchste Anteil an Personen, welche neben dem Führerschein auch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist in Troisdorf Mitte mit 25,1 % zu verzeichnen. Ebenfalls einen hohen Anteil weist Oberlar mit 23,3 % auf.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Wohnort (ab 18 Jahre)						n = 3.201
	in %	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	Gesamt
Altenrath	in %	2,0	2,0	81,0	15,0	100
Bergheim	in %	3,9	2,6	81,6	11,9	100
Eschmar	in %	3,5	1,7	86,3	8,5	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	9,6	3,8	73,2	13,4	100
Kriegsdorf	in %	4,1	2,6	84,1	9,2	100
Mülleken	in %	4,3	5,6	75,1	15,0	100
Oberlar	in %	7,6	3,6	65,6	23,3	100
Rotter See	in %	4,2	3,2	73,6	19,0	100
Sieglar	in %	5,8	2,2	76,3	15,6	100
Spich	in %	4,3	1,9	74,3	19,6	100
Troisdorf-Mitte	in %	7,4	4,6	62,9	25,1	100
Troisdorf-West	in %	6,6	1,8	75,6	16,0	100
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>Anzahl</b>	<b>167</b>	<b>92</b>	<b>2387</b>	<b>518</b>	<b>3.164</b>
	<b>in %</b>	<b>5,3</b>	<b>2,9</b>	<b>75,4</b>	<b>16,4</b>	<b>100</b>
	Keine Angabe					37

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Wohnort (ab 18 Jahre)						n = 3.201
	in %	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	Gesamt
Altenrath	in %	2,0	2,0	81,0	15,0	100
Bergheim	in %	3,9	2,6	81,6	11,9	100
Eschmar	in %	3,5	1,7	86,3	8,5	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	9,6	3,8	73,2	13,4	100

48 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Kriegsdorf	in %	4,1	2,6	84,1	9,2	100
Müllekoen	in %	4,3	5,6	75,1	15,0	100
Oberlar	in %	7,6	3,6	65,6	23,3	100
Rotter See	in %	4,2	3,2	73,6	19,0	100
Sieglar	in %	5,8	2,2	76,3	15,6	100
Spich	in %	4,3	1,9	74,3	19,6	100
Troisdorf-Mitte	in %	7,4	4,6	62,9	25,1	100
Troisdorf-West	in %	6,6	1,8	75,6	16,0	100
Stichprobe gesamt	Anzahl	167	92	2387	518	3.164
	in %	5,3	2,9	75,4	16,4	100
		Keine Angabe				37

**Abb. 31: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Wohnort**<sup>49</sup>  
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

## 6. Mobilität der Einwohner

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf die Wegezanzahl, die Verkehrsmittelwahl, die Wegelängen, die Wegedauer sowie den Wegezweck.

### 6.1 Wegezanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 11.739 Wege erfasst. In Troisdorf wurden im Durchschnitt 3,2 Wege pro Person und Tag zurückgelegt. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wege je mobiler Person ergeben sich 3,7 Wege je Tag, die zurückgelegt wurden. Im Vergleich zur kreisweiten Erhebung der MiD-Studie 2008 hat die durchschnittliche Wegezanzahl je Person geringfügig abgenommen (3,4 Wege pro Tag pro Person, jedoch keine Differenzierung zwischen den Städten innerhalb des Kreises)

Die Mobilitätsrate der Stadt Troisdorf liegt damit leicht unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,9 Wegen pro mobiler Person und Tag<sup>50</sup>. Ebenfalls liegt die Mobilitätsrate der Stadt Troisdorf etwa auf dem Niveau der Mobilitätsraten der Städte Arnsberg (3,3 Wege pro Person) und Minden (3,0 Wege pro Person)<sup>51</sup>.

Etwa 11 % der Befragten waren an den Stichtagen nicht unterwegs bzw. haben keine Wege durchgeführt. Gründe hierfür waren unter anderem Krankheit (10 %), keine außerhäuslichen Termine (44 %), Urlaub (10 %) sowie dauerhafte körperliche Einschränkungen (7 %). Diese am Stichtag immobile Personengruppe ist zu 54,7 % über 65 Jahre alt.

#### 6.1.1 Wegezanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege pro Person bzw. pro mobiler Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass Personen im Alter von 66 bis 75 Jahren mit 4,3 Wegen pro mobiler Person die meisten Wege durchführen. In dieser Altersklasse ist auch ein großer Unterschied zwischen der durchschnittlichen Wegezanzahl aller Personen und der durchschnittlichen Wegezanzahl mobiler Personen festzustellen. Daneben sind die Personen der Altersklasse 31-45 Jahre überdurchschnittlich aktiv (junge Eltern, viele Bring- und Holdienste). Sie weisen mit 26,3 % einen besonders hohen Anteil an den Wegezanzahlklassen 6-7 und mehr als 8 täglichen Wegen auf.

<sup>49</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

<sup>50</sup> Quelle: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, S.21

<sup>51</sup> Quelle: Modal Split-Erhebung in Arnsberg 2015 & Mobilitätsuntersuchung Stadt Minden 2015

Anzahl aller Wege je Person nach Altersklasse							n=11.739		
	Anzahl der Wege						Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr			
6-10 Jahre	9,7 %	0,0 %	42,1 %	32,4 %	7,6 %	8,3 %	421	2,9	3,2
11-15 Jahre	7,3 %	0,0 %	42,4 %	36,2 %	11,3 %	2,8 %	542	3,1	3,3
16-20 Jahre	9,5 %	0,5 %	45,2 %	32,1 %	11,3 %	1,4 %	647	2,9	3,2
21-30 Jahre	16,3 %	0,3 %	42,3 %	25,4 %	9,9 %	5,8 %	916	2,7	3,2
31-45 Jahre	6,4 %	1,8 %	38,8 %	26,8 %	14,6 %	11,7 %	2.138	3,5	3,8
46-65 Jahre	9,8 %	0,9 %	48,8 %	27,0 %	9,9 %	3,6 %	4.298	3,4	3,8
66-75 Jahre	18,8 %	2,2 %	45,7 %	20,6 %	9,5 %	3,2 %	1.713	3,5	4,3
über 76 Jahre	35,9 %	1,4 %	38,4 %	17,4 %	5,0 %	2,0 %	837	2,3	3,7
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>13,9 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>44,1 %</b>	<b>25,9 %</b>	<b>10,2 %</b>	<b>4,9 %</b>	<b>11.512</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>
	Keine Angabe						227		

**Abb. 32: Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen**<sup>52</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Differenziert nach Berufstätigkeit wird deutlich, dass sich die Anzahl der zurückgelegten Wege nur geringfügig unterscheidet. Bei Betrachtung der Wegeanzahl mobiler Personen nach Berufstätigkeit fällt der Unterschied dagegen schon deutlicher aus. Bei Nicht-Berufstätigen mobilen Personen ist die Anzahl Wege mit 4,0 sogar höher als jene der Berufstätigen. Darüber hinaus ist der Unterschied zwischen der Wegeanzahl aller und mobiler Personen in dieser Gruppe in der Stichprobe am größten.

Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit							n=11.739		
	Anzahl der Wege						Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr			
Berufstätig	7,3 %	1,0 %	48,6 %	26,9 %	10,0 %	6,2 %	5.896	3,3	3,6
Nicht-Berufstätig	24,9 %	1,7 %	38,7 %	21,0 %	10,3 %	3,4 %	3.793	3,0	4,0
in Ausbildung	10,1 %	0,3 %	42,5 %	32,5 %	10,7 %	3,9 %	1.908	3,0	3,3
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>13,8 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>44,1 %</b>	<b>25,9 %</b>	<b>10,2 %</b>	<b>4,9 %</b>	<b>11.594</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>
	Keine Angabe						145		

**Abb. 33: Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit**<sup>53</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Wohnorten

Die Auswertung der Wegeanzahl pro Person nach Wohnort zeigt, dass Personen in Kriegsdorf und Oberlar am mobilsten sind. Die Anzahl der Wege je Person beträgt dort 3,5 und je mobiler Person 3,9. Am wenigsten mobil sind Personen aus Altenrath. Der Anzahl der Wege je Person beträgt 2,8 je Person und 3,3 je mobiler Person, die Alltagsmobilität liegt somit unter dem stadtweiten Durchschnitt.

52 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

53 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Anzahl aller Wege je Person nach Wohnort							n=11.739		
	Anzahl der Wege						Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr			
Altenrath	14,6 %	0,9 %	48,4 %	28,3 %	4,6 %	3,2 %	609	2,8	3,3
Bergheim	9,3 %	0,3 %	48,8 %	28,1 %	9,3 %	4,3 %	1.055	3,3	3,6
Eschmar	17,0 %	0,4 %	44,4 %	23,9 %	10,8 %	3,5 %	793	3,1	3,7
Friedrich- Wilhelms-Hütte	13,4 %	0,4 %	43,7 %	23,8 %	13,7 %	5,1 %	922	3,3	3,8
Kriegsdorf	11,1 %	1,4 %	38,8 %	31,5 %	9,7 %	7,6 %	1.008	3,5	3,9
Mülleken	15,1 %	0,3 %	42,8 %	24,3 %	11,0 %	6,5 %	929	3,2	3,7
Oberlar	9,7 %	0,9 %	45,4 %	28,7 %	7,4 %	7,9 %	760	3,5	3,9
Rotter See	13,4 %	2,8 %	41,9 %	27,2 %	11,1 %	3,7 %	704	3,2	3,7
Sieglar	16,8 %	2,8 %	39,5 %	25,2 %	11,9 %	3,8 %	877	3,1	3,7
Spich	15,6 %	1,6 %	45,2 %	24,3 %	9,7 %	3,6 %	1.951	3,1	3,6
Troisdorf-Mitte	16,6 %	0,7 %	39,6 %	25,7 %	11,6 %	5,7 %	1.284	3,2	3,8
Troisdorf -West	11,6 %	0,4 %	52,7 %	22,4 %	10,1 %	2,9 %	848	3,1	3,5
<b>Stichprobe gesamt</b>	<b>13,9 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>44,2 %</b>	<b>25,9 %</b>	<b>10,2 %</b>	<b>4,7 %</b>	<b>11.739</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>
					Keine Angabe		0		

**Abb. 34: Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteilen**<sup>54</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

Damit berücksichtigt werden kann, dass die Wegeanzahl in einigen Stadtteilen differenziert nach dem jeweils genutzten Verkehrsmittel unterschiedlich ist, sollte die Interpretation der Daten der Verkehrsmittelwahl nicht nur nach den relativen Prozentwerten des Modal Splits, sondern auch nach der absoluten Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel erfolgen. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Stadtteil in Abbildung 35 dargestellt.

An den Stichtagen wurden durchschnittlich die meisten Wege zu Fuß in Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West mit jeweils einer Wegeanzahl von 0,75 bzw. 0,78 Wegen pro Person durchgeführt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Altenrath mit 0,22 Wegen pro Person zu verzeichnen. Das Fahrrad wird insgesamt mit einem Wert von 0,65 Wegen pro Person in Oberlar am häufigsten als Verkehrsmittel in Anspruch genommen. Während die Anzahl der Wege als MIV-Mitfahrer in den Stadtteilen geringfügige Unterschiede aufweist, zeigen sich deutliche Unterschiede bei den MIV-Wege pro Person. Während durch die Bewohner Altenraths und Kriegsdorfs 1,9 bzw. 2,0 Wege pro Person mit dem MIV durchgeführt werden, liegt der Anteil in Troisdorf-Mitte gerade einmal bei 1,1. Entsprechend höher liegt dort der Anteil der ÖPNV-Wege (0,5 Wege pro Person).

Anzahl aller Wege je Person nach Wohnort							Weg pro Person
	Anzahl der Wege insge- samt	Anzahl der Wege je Person nach Verkehrsmittel					
		Fuß	Rad	MIV- Mitfahrer	MIV- Fahrer	ÖPNV	
Altenrath	609	0,22	0,09	0,24	1,93	0,30	2,8

<sup>54</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Bergheim	1.055	0,52	0,55	0,33	1,47	0,38	3,3
Eschmar	793	0,43	0,53	0,28	1,65	0,18	3,1
Friedrich-Wilhelms-Hütte	922	0,53	0,56	0,39	1,43	0,41	3,3
Kriegsdorf	1.008	0,37	0,49	0,37	1,96	0,31	3,5
Müllekoven	929	0,35	0,54	0,31	1,52	0,46	3,2
Oberlar	760	0,68	0,65	0,32	1,38	0,49	3,5
Rotter See	704	0,59	0,46	0,28	1,60	0,32	3,2
Sieglar	877	0,43	0,54	0,26	1,60	0,24	3,1
Spich	1.951	0,44	0,43	0,33	1,48	0,37	3,1
Troisdorf-Mitte	1.284	0,75	0,62	0,24	1,11	0,45	3,2
Troisdorf -West	848	0,78	0,51	0,19	1,25	0,34	3,1
<b>Gesamt</b>	<b>11.739</b>	<b>0,56</b>	<b>0,52</b>	<b>0,29</b>	<b>1,43</b>	<b>0,37</b>	<b>3,2</b>

Abb. 35: Wegezähl pro Person und Verkehrsmittel<sup>55</sup>

Auf die gesamte Stadt Troisdorf hochgerechnet werden von den Einwohnern (ab 6 Jahren) täglich absolut etwa 230.000 Wege unternommen (siehe Abbildung 36). Davon entfallen etwa 27.000 auf öffentliche Verkehrsmittel und 104.000 auf den MIV. Die meisten Wege werden mit ca. 50.000 Wegen durch die Bewohner von Troisdorf-Mitte durchgeführt. Auch die meisten Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden in Troisdorf-Mitte unternommen (ca. 7.200 Wege pro Tag). Die wenigsten ÖPNV-Wege werden in Eschmar (541 Wege pro Tag) und Altenrath (ca. 646 Wege pro Tag) durchgeführt. In allen Stadtteilen ist zudem die nicht unerhebliche Anzahl an nicht-motorisierten Wegen zu beachten. Diese liegen mit ca. 79.000 (Summe Fuß- und Radverkehr) im gesamten Stadtgebiet deutlich über der Anzahl der ÖPNV-Wege.

Weg der Gesamtbevölkerung (hochgerechnet)								
	Einwohner (über 6 Jahre)	Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel					Anzahl der Wege	Weg pro Person
		Fuß	Rad	MIV- Mitfahrer	MIV- Fahrer	ÖPNV		
Altenrath	2.179	489	192	524	4.208	646	6.058	2,8
Bergheim	5.495	2.861	3.004	1.839	8.092	2.105	17.901	3,3
Eschmar	2.935	1.256	1.565	831	4.829	541	9.021	3,1
Friedrich-Wilhelms-Hütte	6.766	3.590	3.819	2.671	9.642	2.797	22.520	3,3
Kriegsdorf	2.944	1.083	1.429	1.083	5.761	910	10.265	3,5
Müllekoven	1.743	618	937	538	2.652	798	5.543	3,2
Oberlar	5.727	3.908	3.732	1.811	7.927	2.782	20.160	3,5
Rotter See	3.637	2.162	1.657	1.010	5.818	1.152	11.798	3,2
Sieglar	8.413	3.577	4.538	2.211	13.480	1.981	25.786	3,1
Spich	12.112	5.342	5.227	3.944	17.978	4.480	36.971	3,1
Troisdorf-Mitte	15.880	11.929	9.805	3.851	17.646	7.225	50.456	3,2
Troisdorf -West	5.209	4.049	2.648	979	6.525	1.746	15.948	3,1
<b>Gesamt</b>	<b>73.040</b>	<b>40.863</b>	<b>38.554</b>	<b>21.292</b>	<b>104.558</b>	<b>27.161</b>	<b>232.428</b>	<b>3,2</b>

Abb. 36: Wege der Gesamtbevölkerung (ab 6 Jahren; hochgerechnet)<sup>56</sup>

55 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

56 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

## 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für die Gesamtstadt sowie für die 12 Stadtteile dargestellt. Die individuelle Entscheidung, welches Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg genutzt wird, wird von verschiedenen Faktoren, wie der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge etc. beeinflusst. Auf Grund dessen wird im Folgenden der Modal Split nach soziodemographischen Merkmalen, nach Berufstätigkeit sowie nach Wegelänge und Wegezweck analysiert.

### 6.2.1 Verkehrsmittelwahl für die Wege der Einwohner aus den jeweiligen Stadtteilen

Etwas mehr als ein Drittel der Wege in der Stadt Troisdorf werden entweder zu Fuß (17 %) oder mit dem Fahrrad (17 %), also nicht mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt. 12 % der Wege werden mit dem ÖPNV und 54 % mit dem PKW bewältigt. Somit entfallen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes<sup>57</sup> 46 %. Der Modal Split variiert zwischen den 12 Stadtteilen des Untersuchungsgebietes. In den kompakteren Stadtteilen und in den Stadtteilen mit einem zusätzlichen ÖPNV-Angebot (S-Bahn, Stadtbus, etc.) ist der prozentuale ÖPNV-Anteil erwartungsgemäß höher. Die höchsten Rad- und Fußverkehrsanteile sind in Oberlar, Troisdorf-Mitte und Troisdorf-West zu verzeichnen. Die erhöhten Werte gehen zu Lasten des MIV, der hier die niedrigsten Anteile erfährt.

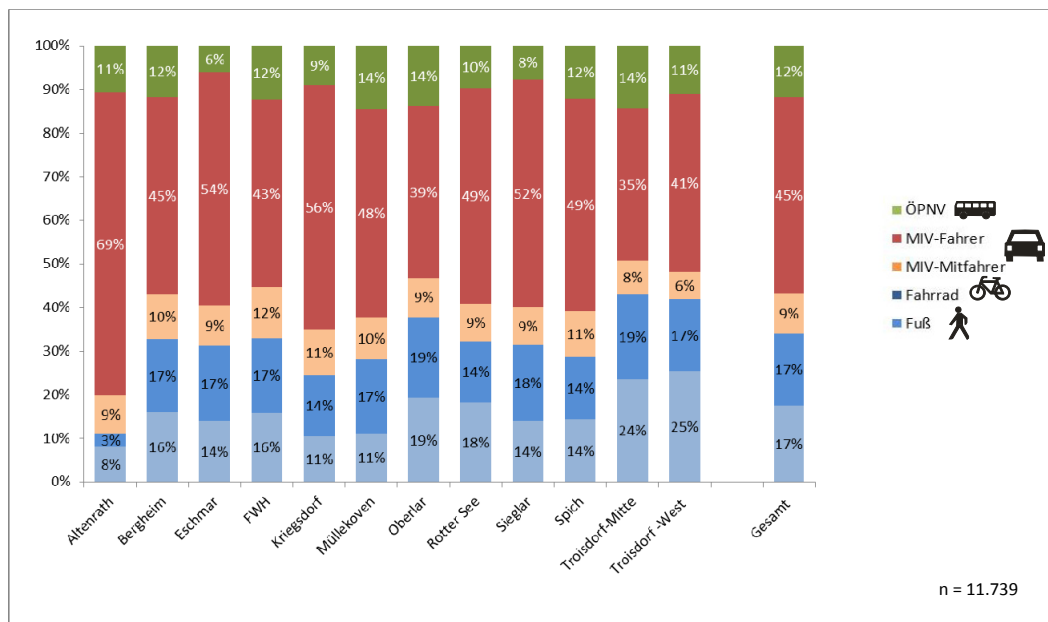
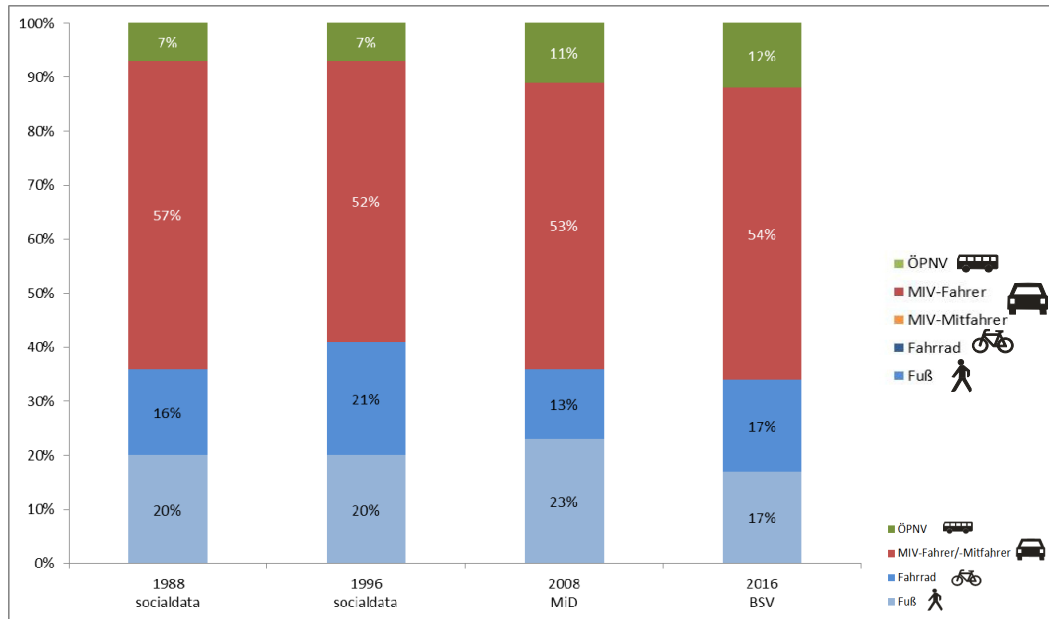


Abb. 37: Verkehrsmittelwahl der Einwohner der Stadtteile Troisdorfs<sup>58</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

Im Vergleich zum Jahr 2008 werden in der Stadt Troisdorf prozentual weniger Wege zu Fuß zurückgelegt. Hingegen ist eine Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sowie des ÖPNV-Anteils zu verzeichnen. Der Anteil der MIV-Fahrten an der Gesamtmobilität hat ebenfalls eine geringfügige Zunahme erfahren.

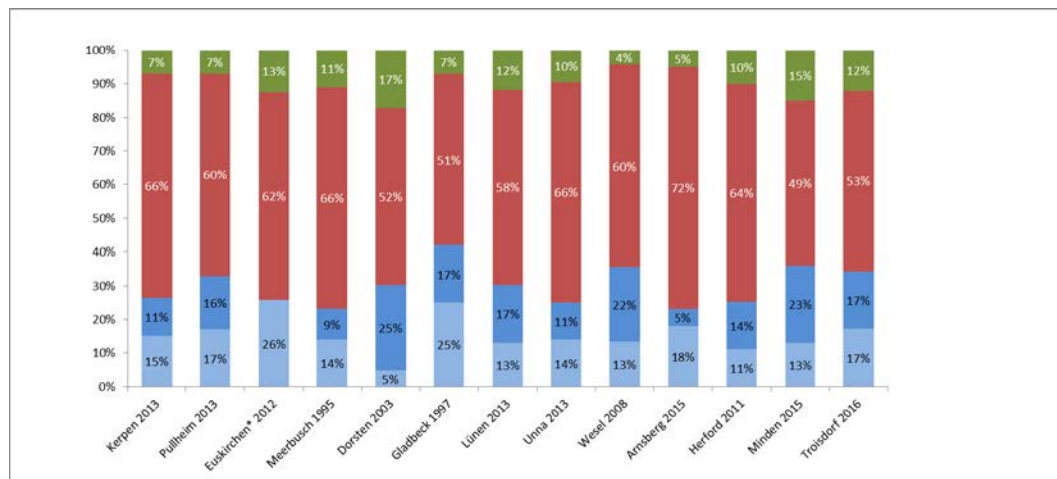
57 Darunter versteht man alle „umweltverträglichen Verkehrsarten“ wie den gesamten Öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und das Zufußgehen.

58 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



**Abb. 38: Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Troisdorf (1998 bis 2016)**<sup>59</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl in der Stadt Troisdorf weist im Vergleich zu den unten exemplarisch dargestellten Mitgliedskommunen des AGFS leichte prozentuale Unterschiede auf (siehe Abbildung 39). Mit 53 % ist der MIV-Anteil in Troisdorf zugunsten des Verkehrsmittels Rad und Fußgängern geringer ausgeprägt als in den Vergleichsstädten. Wenngleich das Verkehrsmittel Rad mit 17 % nicht signifikant vom Durchschnitt der Vergleichsstädte abweicht, liegt der Umweltverbundanteil an der gesamtstädtischen Mobilität, also die Nutzung von ÖPNV, Rad und Fuß mit insgesamt rund 47 % über entsprechendem Anteil der meisten Kommunen in dem gewählten Vergleich.



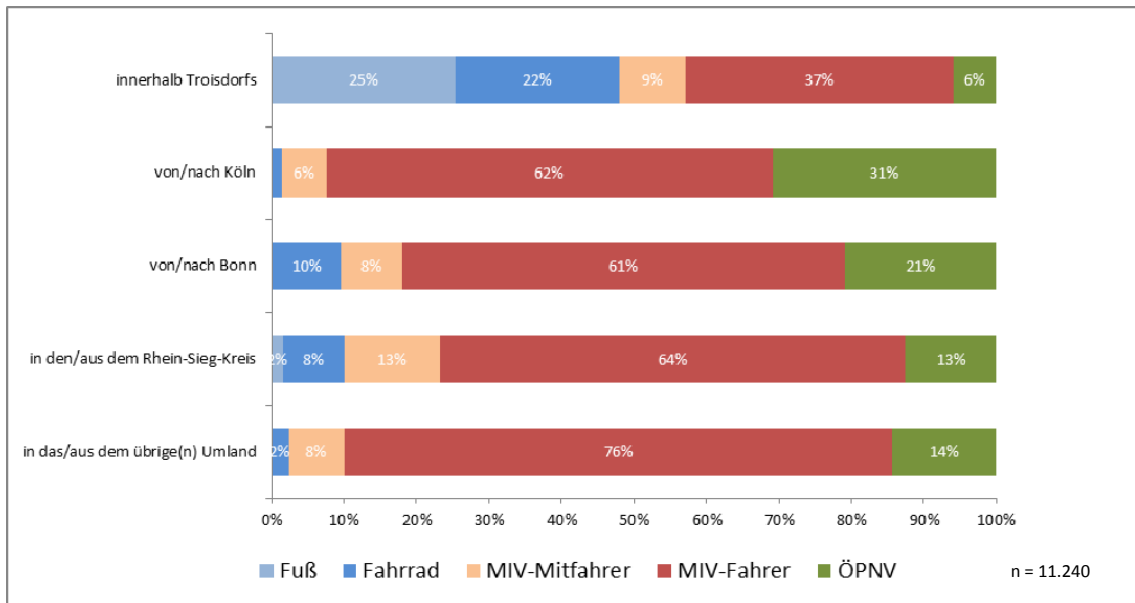
**Abb. 39: Verkehrsmittelwahl - Städtevergleich**<sup>60</sup>

<sup>59</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung, Gesamtwerte von 1988 und 1996 aus VEP Troisdorf entnommen; Gesamtwerte 2008 aus MiD-Bericht (Integrierte Erhebung über den Rhein-Sieg-Kreis mit geringerer Repräsentativität für die Stadt Troisdorf; auf Stadtebene sind Vergleiche zulässig, auf Stadtteilebene besitzen die Daten der MiD-Erhebung 2008 keine hinreichende statistische Sicherheit, um Aussagen zu treffen)

<sup>60</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung, Vergleichswerte: Haushaltsbefragungen, Nahverkehrspläne oder Klimaschutzkonzepte der jeweiligen Städte und Gemeinden mit einer Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 100.000.

(Auswertung auf Wegebene)

Bei der Differenzierung des Modal Splits nach Art der Verkehrsverflechtung (siehe Abbildung 40), wird ersichtlich, dass bei Wegen innerhalb Troisdorfs, welche 59 % des Gesamtwegeaufkommens ausmachen, der Fuß- und Radverkehrsanteil auf Grund der geringeren Distanzen erwartungsgemäß höher liegt. Bei Verflechtungen mit größeren Distanzen steigt der MIV-Anteil merkbar an. Bei Wegen von/nach Köln (10 % des Gesamtwegeaufkommens), hingegen erreicht der ÖPNV-Anteil mit 31 % seinen höchsten Wert, zu Lasten insbesondere der nicht-motorisierten Fortbewegungsmittel.



**Abb. 40: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Verkehrsverflechtungen**<sup>61</sup>  
(Auswertung auf Wegebene)

### 6.2.2 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppe (vgl. Abbildung 41).

In den meisten Altersklassen sind höhere Fußwegeanteile für Frauen als für Männer festzustellen. Ausnahmen bilden die jüngsten Altersklassen 11 bis 15 Jahre und 16 bis 20 Jahre, hier überwiegt der Anteil männlicher Fußgänger. Der Fußwegeanteil ist bei Personen im Alter von 21 bis 30 Jahre mit 7 bis 13 % am niedrigsten. In den Altersklassen ab 65 Jahre steigt der prozentuale Anteil von Fußwegen dagegen wieder deutlich auf über 20 % an. Das Fahrrad wiederum wird vermehrt von den Männern genutzt. Der Anteil des Fahrradverkehrs ist bei Personen im Alter von 11 bis 15 Jahren mit 23 % (weiblich) und 28 % (männlich) am höchsten. Mit zunehmendem Alter nimmt auch der Anteil des Fahrrads deutlich ab. Ein höherer Radverkehrsanteil ist in den Altersgruppen 66-75 Jahren und ab 76 Jahren wieder zu verzeichnen.

Ein unterschiedliches Verkehrsverhalten nach Alter und Geschlecht wird vor allem auch bei Betrachtung der MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer-Anteile ersichtlich. Der MIV-Fahrer-Anteil liegt in allen betrachteten Altersklassen bei Männern prozentual höher als bei Frau-

<sup>61</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



en. Der ÖPNV-Anteil sinkt mit zunehmendem Alter deutlich. Lediglich bei Frauen ab 75 Jahren ist ein erhöhter ÖPNV-Anteil (23 %) zu verzeichnen.

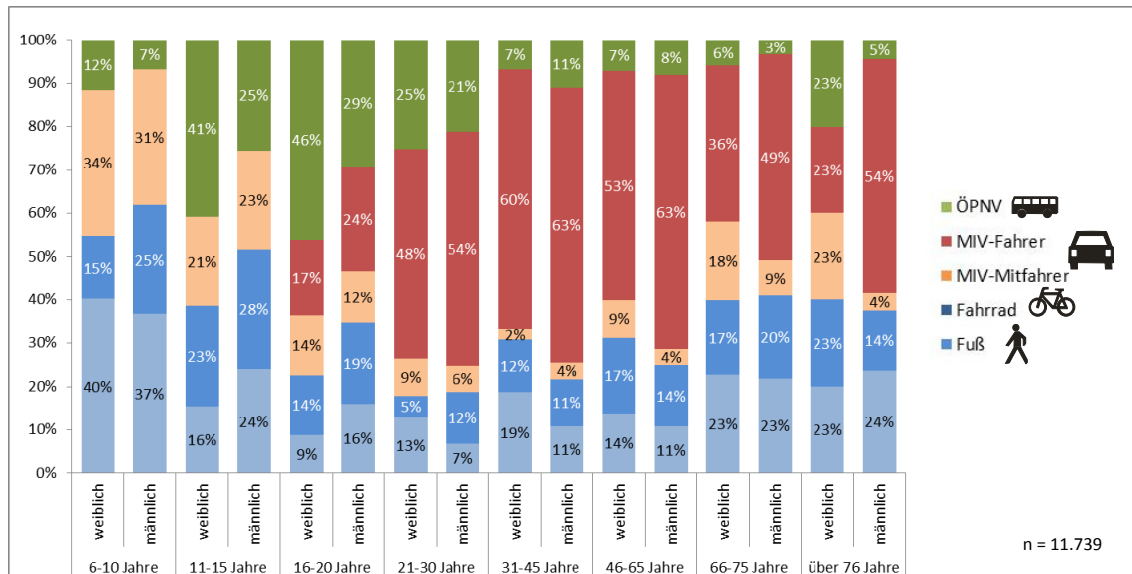


Abb. 41: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht 62  
(Auswertung auf Wegeebe)

Insgesamt zeigt sich, dass bis zu einem Alter von 20 Jahren im erheblichen Maß Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) genutzt werden. Ab 20 Jahren steigt der MIV-Anteil deutlich an und hat in den beiden Altersgruppen 31 bis 45 und 46 bis 65 Jahre den höchsten Anteil. Der ÖPNV-Anteil sinkt hingegen in diesen Altersgruppen erheblich. Ab 65 Jahren sinkt der MIV-Anteil zu Gunsten der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Dies ist vor allem auf den Wegfall der Erwerbstätigkeit (lange Arbeitswege) zurückzuführen. Innerhalb der Altersklassen ab 65 Jahre werden vor allem geschlechterspezifische Unterschiede im MIV ersichtlich. Der Anteil der MIV-Mitfahrer ist bei weiblichen Personen ab 65 Jahre mit 18 bzw. 23 % deutlich höher als bei männlichen Personen gleichen Alters (geringerer Führerscheinbesitz bei älteren Frauen). Der ÖPNV-Anteil erzielt lediglich in den Altersklassen bis 30 Jahren (Schüler- und Schülerinnen, Studenten und junge Erwachsene) überdurchschnittliche Anteile. In den weiteren Altersklassen nimmt der ÖPNV-Anteil zu Gunsten des MIV rapide ab.

Als geschlechterspezifischer Unterschied kann festgestellt werden, dass Frauen insgesamt vermehrt mit Verkehrsmitteln, die dem Umweltverbund zugeordnet werden können, unterwegs sind, Männer hingegen vermehrt das Auto als Fortbewegungsmittel nutzen.

### 6.2.3 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen, weist deutliche Unterschiede auf. Es wird ersichtlich, dass sich die Lebensphase der Befragten auf deren Verkehrsverhalten auswirkt. Während in Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit über 60 % das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer), so ist der Anteil des MIV bei arbeitslosen Personen mit 45 % deutlich geringer. Der höchste ÖPNV-Anteil ist vor allem bei den Gruppen der Studenten, Schüler und Auszubildenden zu verzeichnen. Dies korreliert auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen (vgl. Kapitel 6.3).

62 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

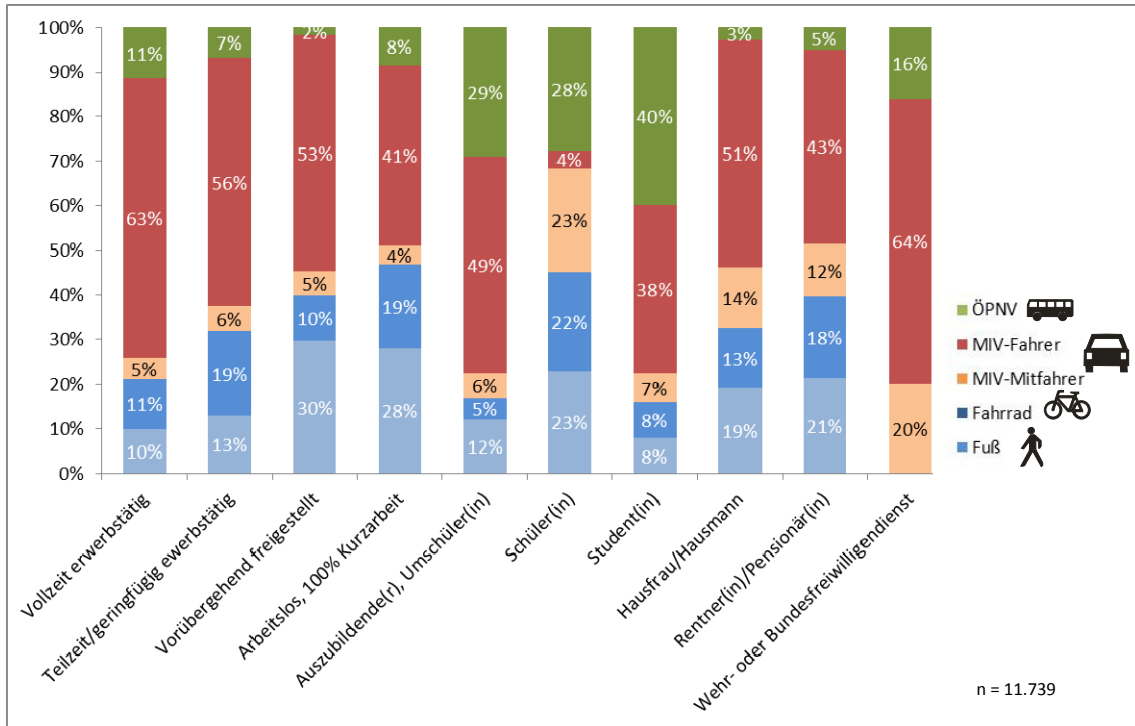


Abb. 42: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit<sup>63</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

#### 6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen

Auf kurzen Wegen (bis 1 Kilometer) werden die Wege vor allem zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad durchgeführt (Potenzial für Nahmobilität). Allerdings werden bis zu einer Wegelänge von 2,5 km 54 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt. In der Kategorie 2,5 bis 5 Kilometer werden sogar über zwei Drittel aller Wege mit dem Auto durchgeführt. Der MIV-Anteil erreicht das Maximum zwischen 10-15 km Distanz, die Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad nehmen mit steigender Distanz kontinuierlich ab. Der hohe ÖPNV-Anteil in der Wegelängenkategorie 15-25 km ist auf die Distanz zu den Ballungszentren Köln und Bonn (und deren gute ÖPNV-Erreichbarkeit) zurückzuführen.

63 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

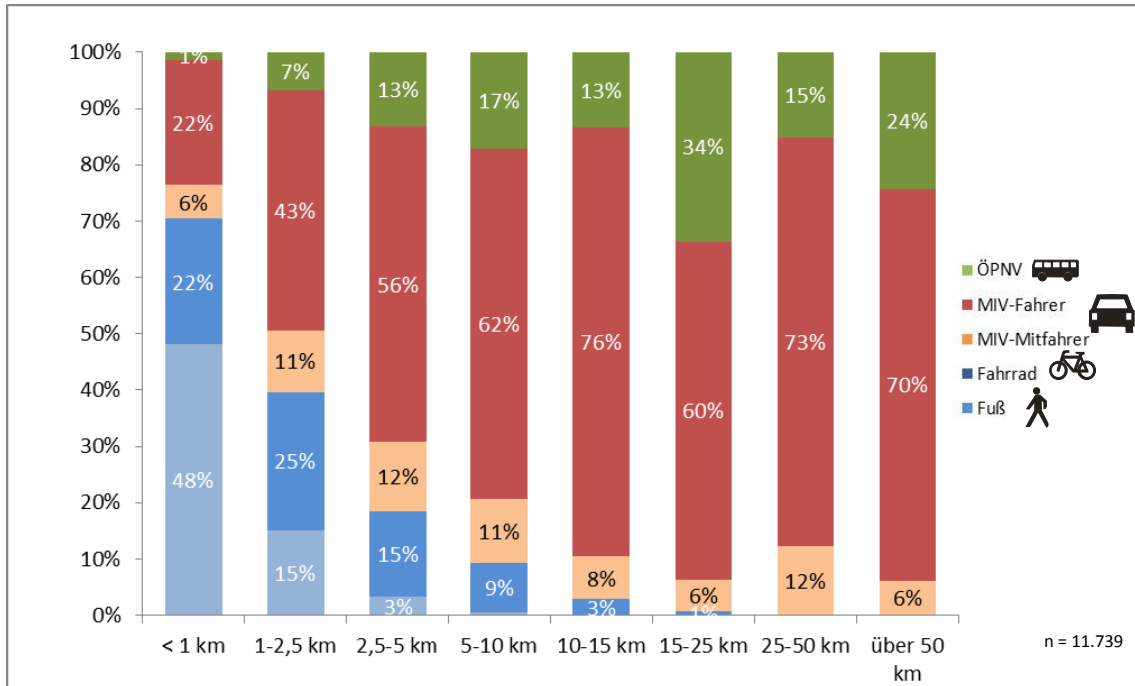


Abb. 43: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten<sup>64</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe)

### 6.3 Wegezwecke

Neben der Lebensphase der Personen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke in der Stadt Troisdorf und den einzelnen Stadtteilen am häufigsten genannt wurden, zeigt Abbildung 44. Arbeitswege weisen mit 24 % den höchsten Anteil aller unternommenen Wege auf. Versorgungswege zum Einkaufen haben einen Anteil von 20 %. Mit jeweils 5 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ und „Besuch“ die geringsten Anteile auf. Der Wegezweck „zur Wohnung“ (etwa 42 % aller Wege) wurde bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

Bei dem Vergleich der Stadtteile nach den Anteilen der Wegezwecke am Wegeaufkommen zeigt sich keine besonders deutlicher Unterschied. Den höchsten Anteil nimmt in allen zwölf Stadtteilen mit teilweise bis zu 31 % der Arbeitsweg ein. Die meisten Arbeitswege werden in Altenrath mit 31 % und die wenigsten mit 19 % in Kriegsdorf zurückgelegt. Dies ist am ehesten Indikator für die Altersstruktur/ dem Schüleranteil in den Stadtteilen, kann aber auch im Hinblick auf die Alltagsorganisation der Mobilität (lineare Hin- und Rückwege bzw. die Anwendung von Wegeketten zur Zeitersparnis) gedeutet werden.

64 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

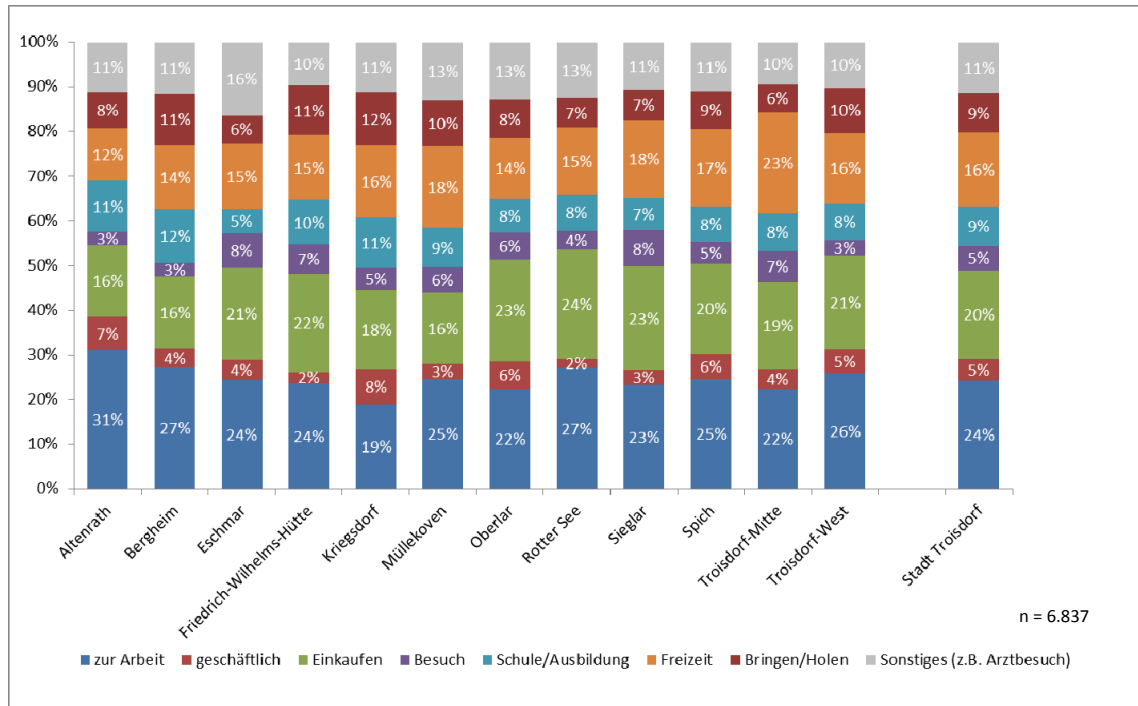


Abb. 44: Wegezwecke aller Wege unterteilt nach Stadtteilen<sup>65</sup>

(Auswertung auf Wezebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in folgender Abbildung 45 dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. MIV-Fahrten (MIV-Fahrer und -Mitfahrer) weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“, sowie „Bringen/Holen“ mit 67 bis 83 % auf. Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ mit insgesamt 23 % am niedrigsten. Der ÖPNV-Anteil erreicht hingegen beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ mit 40 % seinen höchsten Anteil. Ein ebenfalls erhöhter ÖPNV-Anteil von 16 % ist bei Arbeitswegen zu verzeichnen. Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungswege weisen dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf (hoher Fuß- und Radverkehrsanteil).

65 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

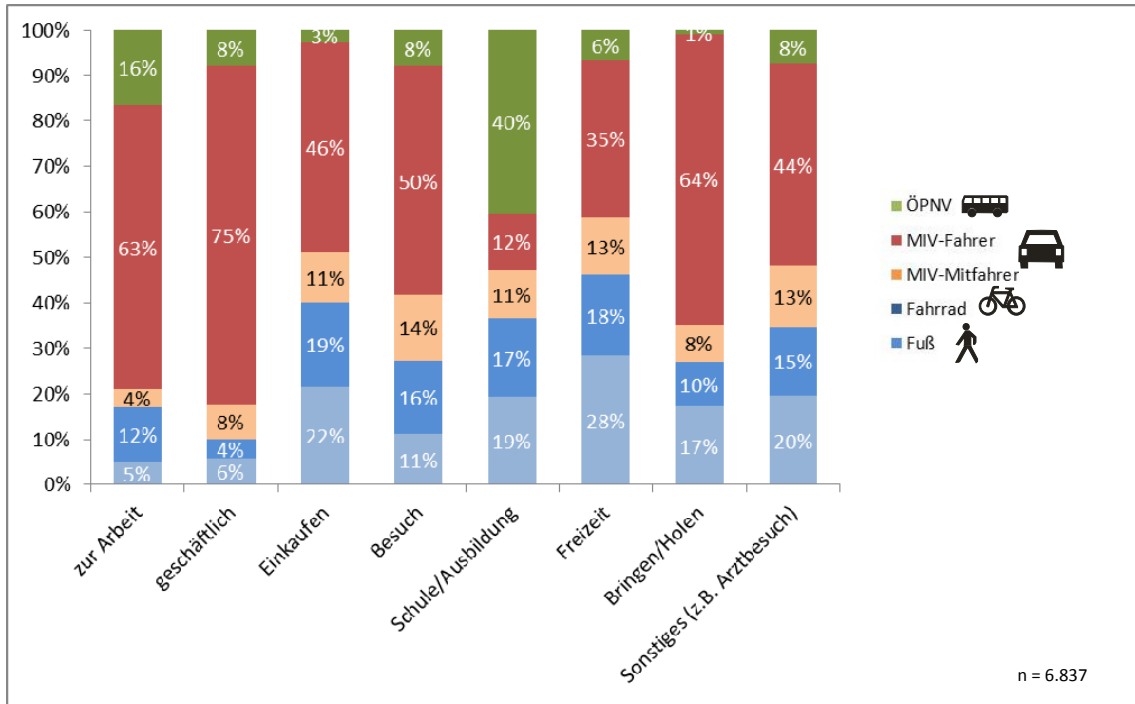


Abb. 45: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzweck<sup>66</sup>  
(Auswertung auf Wegebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

#### 6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel im gesamten Stadtgebiet (siehe Abbildung 46) verdeutlicht, dass ÖPNV-Fahrten mit 13,02 Kilometer und durchschnittlich 43 Minuten am längsten sind. Die durchschnittliche Reiselänge im ÖPNV ist höher, da öffentliche Verkehrsmittel vor allem bei Wegen in/von/nach Köln bzw. dem übrigen Umland sowie interkommunal genutzt werden, also bei Wegen mit einer durchschnittlichen längeren Distanz. Auf kurzen Wegen hingegen wird der ÖPNV seltener genutzt (vgl. Abbildung 43). Zudem wird ersichtlich, dass die Reisedauer im ÖPNV im Vergleich zum MIV um das 1,87 fache höher liegt. Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge aller erhobenen Wege bei 7,1 Kilometer. Im interkommunalen Vergleich ist dieser Wert als verhältnismäßig gering zu bewerten. In der Stadt Arnsberg(2015) beträgt die mittlere Wegelänge 8,7 Kilometer, in der Stadt Minden(2015) 9,0 Kilometer, der bundesweite Durchschnitt (MiD 2008) beträgt 11,5 Kilometer. Im Binnenverkehr sind die durchschnittlichen Wegelängen mit 1,7 Kilometer deutlich niedriger. Vor allem ÖPNV-Binnenverkehrswege sind mit 3,0 Kilometer wesentlich kürzer als die Gesamtwege inkl. der interkommunalen Wege.

Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel								
	Ø Wegelängen in Meter gesamt		Ø Wegelängen in Meter Binnenverkehr		Ø Wegedauer in Minuten gesamt		Ø Wegedauer in Minuten Binnenverkehr	
	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median
Fuß	792	549	769	549	00:18	00:14	00:18	00:12
Fahrrad	2.192	1.462	1.532	1.255	00:18	00:15	00:16	00:14
MIV-Mitfahrer	6.318	2.998	2.078	1.773	00:20	00:15	00:14	00:10
MIV-Fahrer	9.647	4.425	2.261	1.881	00:23	00:15	00:13	00:10

66 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

ÖV	13.021	6.399	2.995	2.679	00:43	00:35	00:25	00:20
<b>Insgesamt</b>	<b>7.124</b>	<b>2.593</b>	<b>1.744</b>	<b>1.362</b>	<b>00:23</b>	<b>00:15</b>	<b>00:16</b>	<b>00:10</b>

**Abb. 46: Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel** <sup>67</sup>

Ca. 65 % der Wege von den befragten Personen in der Stadt Troisdorf sind kürzer als 5 Kilometer. Diese hohen Werte stellen ein Verlagerungspotenzial zugunsten des Fahrradverkehrs dar.

Entfernungsklassen zurückgelegter Wege	
<1 km	24 %
1 - 2,5 km	24 %
2,5 - 5 km	17 %
5 - 10 km	17 %
10 - 15 km	5 %
15 - 25 km	8 %
25 - 50 km	2 %
> 50 km	2 %
<b>Durchschnittliche Wegelänge in Kilometern</b>	<b>7,1</b>

**Abb. 47: Länge der zurückgelegten Wege** <sup>68</sup>

Die zurückgelegten Entfernungen und Wegedauer nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 13 km und 25 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum Einkaufen mit einer durchschnittlichen Länge von 3 km am kürzesten.

Zurückgelegte Entfernung nach Wegezweck										n=6.839	
Wegezweck	Entfernungsklassen in km								Ø Wege- länge in Meter	Minuten/Weg	
	unter 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	15 - 25 km	25 - 50 km	über 50 km		Mit- telwert	Median
zur Arbeit	9 %	12 %	14 %	26 %	10 %	20 %	5 %	4 %	12.970	29,2	25,0
geschäftlich	19 %	16 %	13 %	14 %	6 %	12 %	10 %	10 %	24.609	37,8	20,0
Einkaufen	37 %	31 %	17 %	10 %	2 %	2 %	1 %	0 %	2.934	16,7	10,0
Besuch	20 %	24 %	18 %	22 %	5 %	5 %	3 %	3 %	7.888	24,2	15,0
Schule/Ausbildung	21 %	30 %	19 %	15 %	3 %	8 %	1 %	2 %	6.482	25,9	20,0
Freizeit	33 %	25 %	18 %	15 %	3 %	3 %	1 %	1 %	4.190	26,0	15,0
Bringen/Holen	35 %	31 %	15 %	13 %	2 %	3 %	0 %	0 %	3.239	14,1	10,0
Sonstiges (z.B. Arztbe- such)	27 %	25 %	21 %	18 %	4 %	4 %	1 %	0 %	4.097	20,5	15,0
<b>insgesamt</b>	<b>25 %</b>	<b>24 %</b>	<b>16 %</b>	<b>17 %</b>	<b>5 %</b>	<b>8 %</b>	<b>2 %</b>	<b>2 %</b>	<b>7.365</b>	<b>23,7</b>	<b>15,0</b>

**Abb. 48: Zurückgelegte Entfernungen und Dauer nach Wegezweck** <sup>69</sup>

67 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

68 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

69 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

In der Darstellung der mittleren Wegeentfernungen in Abhängigkeit zum Verkehrsmittel wird ersichtlich, dass insbesondere in weiter vom Troisdorfer Stadtzentrum entfernten Siedlungen (vgl. z.B. Altenrath, Bergheim) der MIV verhältnismäßig ausgiebig genutzt wird. Dies ist gekoppelt an eine entsprechend geringere ÖPNV-Nutzung. Die Nutzbarkeit und Attraktivität des ÖPNV erscheint in selbigen Orten unter Einfluss der höheren Wegestrecke zum Zentrum und womöglich der Qualität des ÖPNV Angebotes eingeschränkt. Als markant erscheint zudem die im Vergleich zu anderen Troisdorfer Ortsteilen deutlich längere mittlere Distanz der Radwege in Altenrath bei insgesamt geringerem Anteil dieses Verkehrsmittels. Darüber hinaus zeigt sich für dieses Verkehrsmittel keine signifikante Abweichung bei den zurückgelegten Entfernungen für die unterschiedlichen Ortsteile. Selbiges gilt auch für die zu Fuß zurückgelegten Wegelängen.

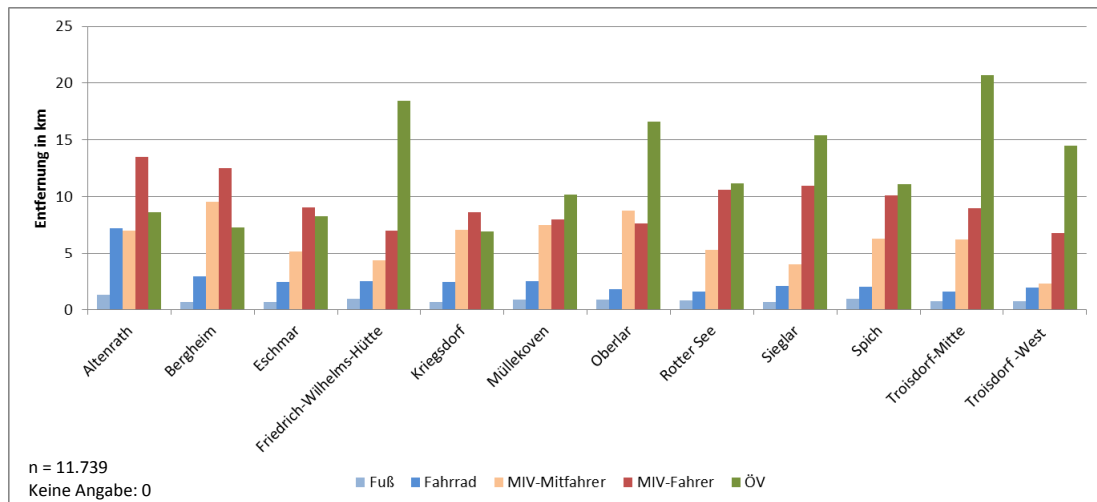


Abb. 49: Mittlere Entfernungen in Metern nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl<sup>70</sup>

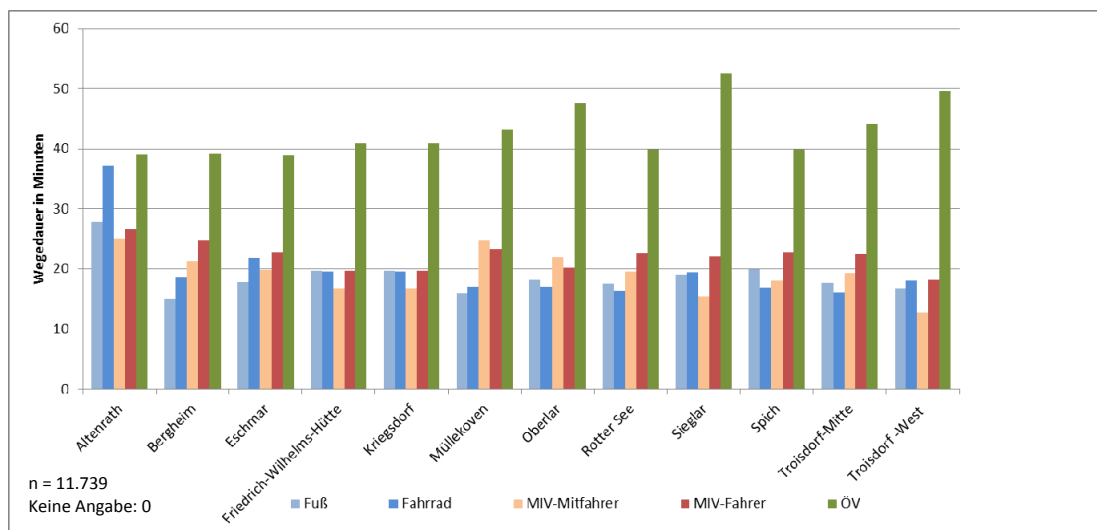


Abb. 50: Mittlere Wegedauer in Minuten nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl<sup>71</sup>

70 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

71 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

## 6.5 Verkehrsverflechtungen

Abbildung 51 zeigt die Verkehrsverflechtungen in Abhängigkeit des Wohnorts der Bürger. Hierbei fanden sich insgesamt 6 Kategorien. Dies sind Wege welche innerhalb der Stadt Troisdorf zurückgelegt werden, Wege von und nach Bonn und Köln sowie in bzw. aus dem umgebenden Rhein-Sieg Kreis. Der Bereich außerhalb diesem wird in eine Kategorie als „Umland“ zusammengefasst. Zusätzlich fand sich eine letzte Kategorie für Wege, deren Start- sowie Zielpunkt außerhalb Troisdorfs lagen. Insgesamt entfallen 59 % auf den Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets.

Signifikant verändern sich entsprechende Verkehrsverflechtungen abhängig von der Entfernung zum Troisdorfer Stadtzentrum bzw. der Lage zu (insbesondere größeren) Nachbarstädten. Für die Ortsteile Altenrath, Bergheim sowie Müllekoven liegen die Wegebeziehungen innerhalb Troisdorfs erwartungsgemäß weit unter denen zentraler gelegener Ortsteile wie Troisdorf-West (68 % der Wege) oder etwa Sieglar (66 % der Wege). Die Altenrathener legten lediglich 32 %, die Bergheimer 48 % und die Müllekovener 50 % ihrer Wege innerhalb Troisdorfs zurück.

Entsprechend werden z.B. in Altenrath oder Bergheim im Umkehrschluss mehr Wege in den übrigen Rhein-Sieg-Kreis oder das weitere Umland zurückgelegt. Insbesondere soll hier auf die (entsprechend ihrer Lage) quantitative starke Verflechtung der Bürger aus Müllekoven und Bergheim von und nach Bonn hingewiesen werden.

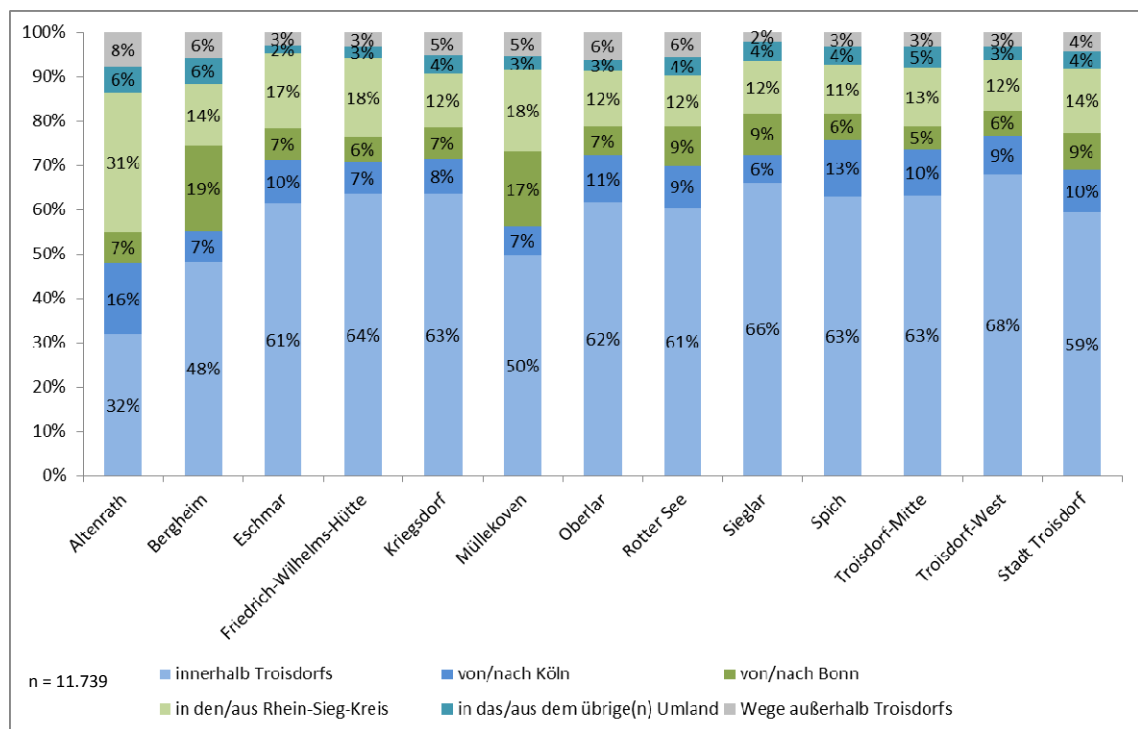


Abb. 51: Verkehrsverflechtungen nach Wohnort<sup>72</sup>  
(Auswertung auf Wegebene)

72 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



Für den Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets, auf den 59 % der Wege der Troisdorfer Bürger entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 52 bis 55 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 36.

Im Fußverkehr (Abbildung 52) ist der Binnenverkehr innerhalb des Stadtteils bzw. in der im Vorfeld definierten Verkehrszelle dominierend, Verflechtungen über mehrere Stadtteile hinweg sind hingegen selten.

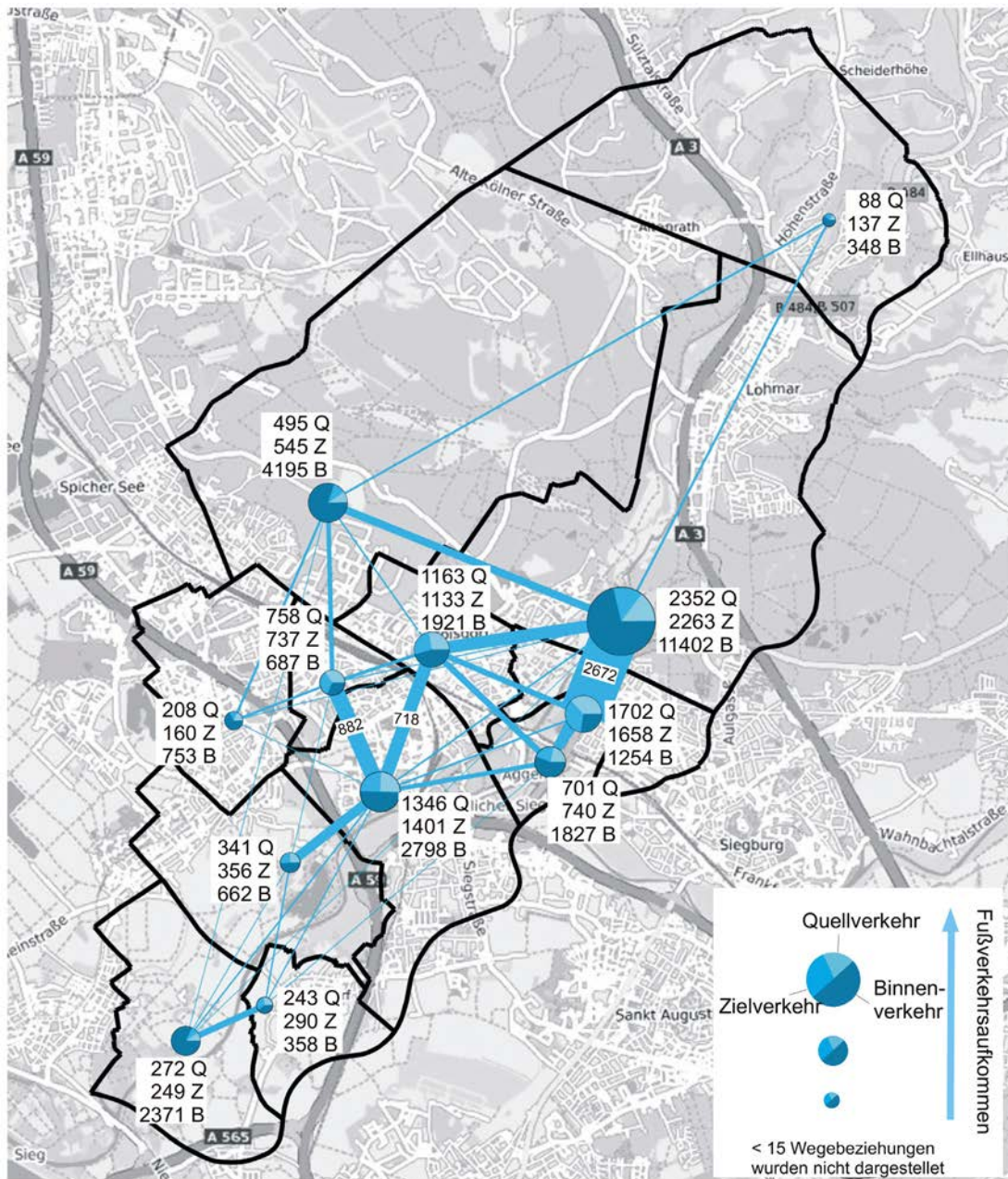


Abb. 52: Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebiets<sup>73</sup>  
(Auswertung auf Weegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

73 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Im Radverkehr (Abbildung 53) sind die Verkehrsverflechtungen zwischen den 12 Stadtteilen deutlich ausgeprägter, es werden mit dem Fahrrad also mehr und weiter entfernte Ziele angesteuert. Der Binnenverkehr innerhalb der Stadtteile nimmt geringere Anteile zu Gunsten des Quell- und Zielverkehrs als im Fußverkehr ein.

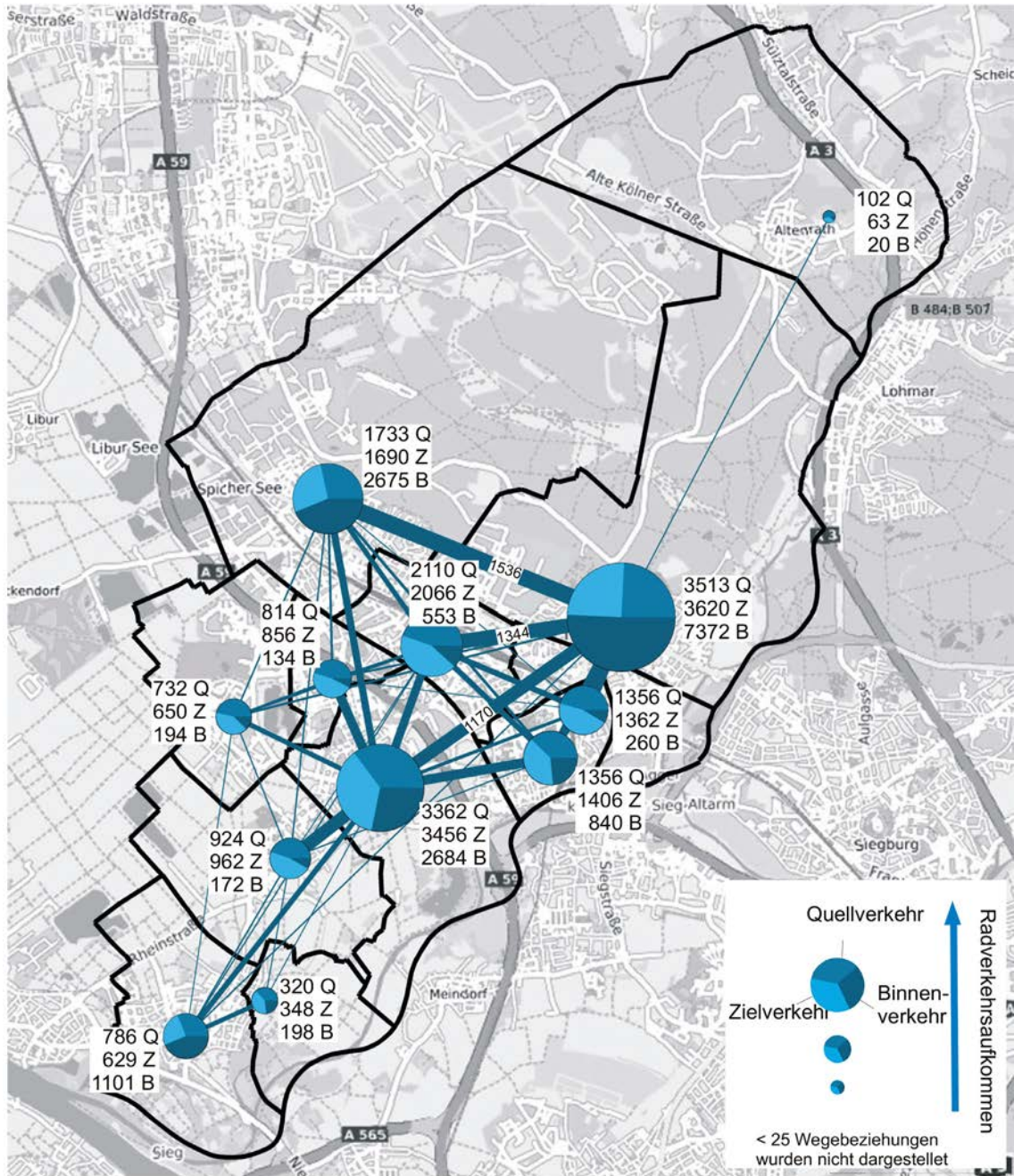


Abb. 53: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets<sup>74</sup>  
(Auswertung auf Wegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

74 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Im ÖPNV (fast ausschließlich Busverkehr), der bei den innerstädtischen Verkehrsverflechtungen nur geringe Anteile des gesamten Verkehrsaufkommens einnimmt (Abbildung 54), sind Binnenverkehre innerhalb der Stadtteile erwartungsgemäß kaum vorhanden. Troisdorf-Mitte ist für den Quell- und Zielverkehr im Busverkehr der wichtigste Bezugspunkt. Nicht aufgeführt sind hier Umstiege und Weiterfahrten aus dem Stadtgebiet heraus, z.B. nach Köln<sup>75</sup>.

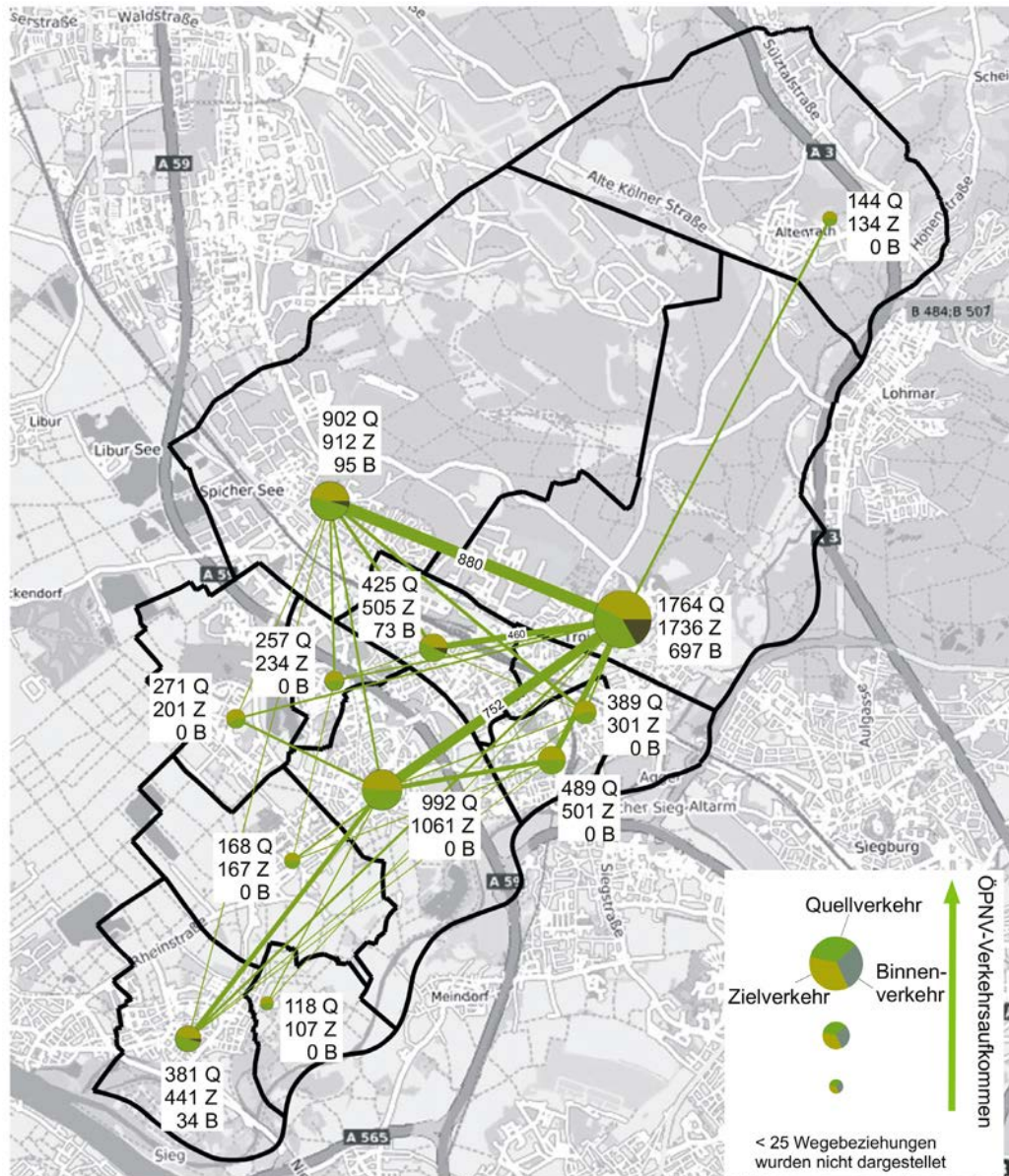


Abb. 54: Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets<sup>76</sup>  
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

<sup>75</sup> Wenn auch der wichtigste Bezugspunkt im innerstädtischen ÖPNV, so ist die Bedeutung des Bahnhofs (sowie der weiteren SPNV-Haltestellen) in der Darstellung unterrepräsentiert. Hier berücksichtigt sind nur die Wege mit Quelle oder Ziel in Troisdorf-Mitte. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Eschmar mit dem Bus zum Bf. fährt und von dort mit dem SPNV weiter nach Köln, ist in Eschmar Teil des Quellverkehrs und in Köln Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

<sup>76</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Der MIV nimmt selbst im Binnenverkehr Troisdorfs eine übergeordnete Stelle ein. Die Verflechtungen sind über das gesamte Stadtgebiet stark ausgeprägt, insbesondere zwischen den zentralen und einwohnerstärksten Stadtteilen Troisdorf-Mitte, Sieglar und Spich.

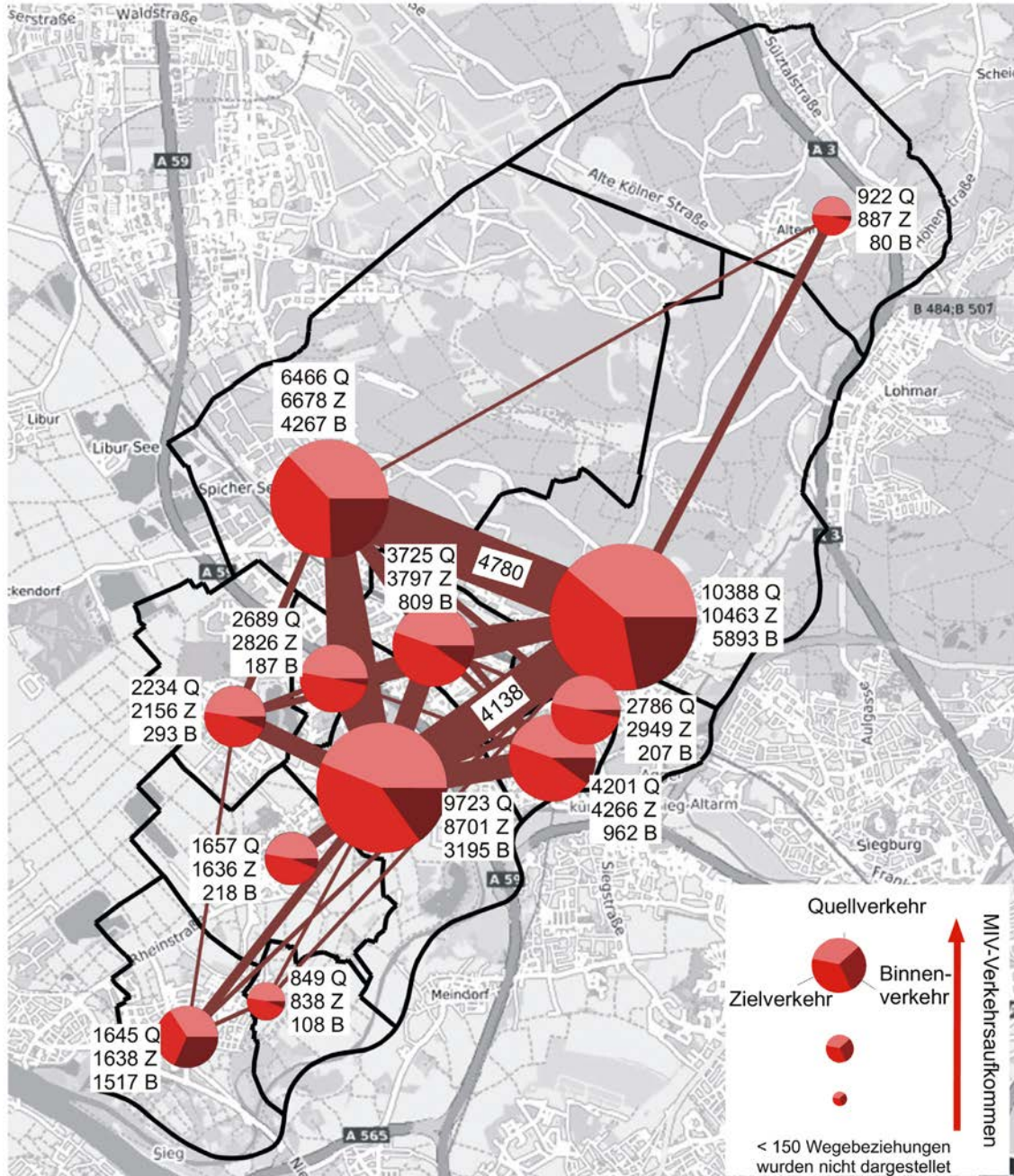
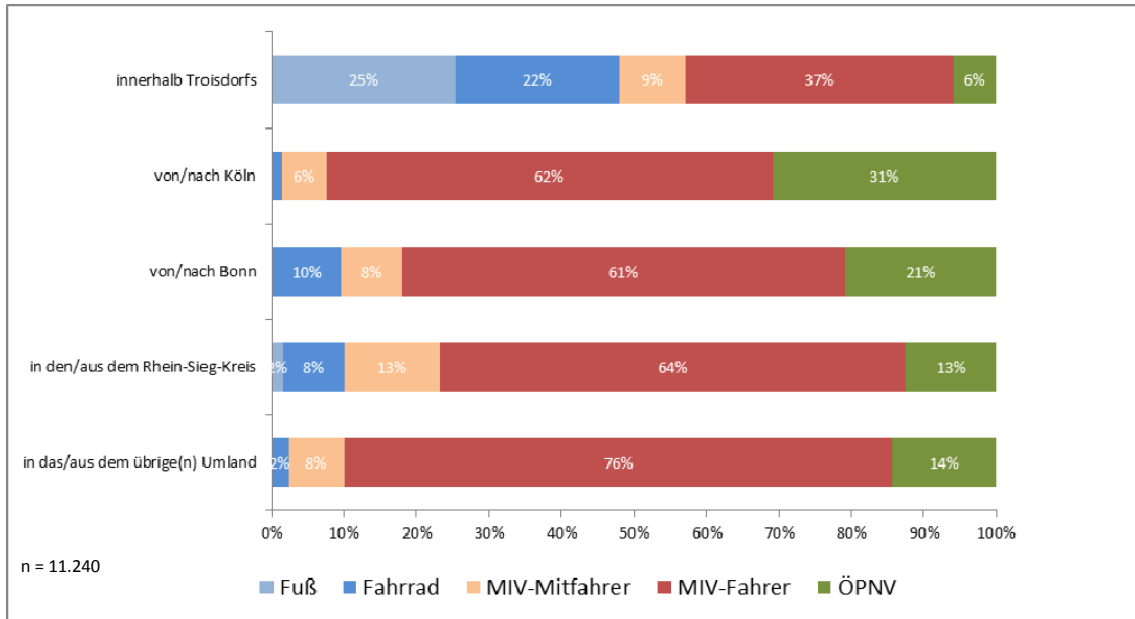


Abb. 55: Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Stadtgebiets<sup>77</sup>  
(Auswertung auf Weegebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

77 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Differenziert nach dem Verkehrsmittel (siehe Abbildung 56Abb. 56:) wird deutlich, dass der MIV das quantitativ am umfangreichsten genutzte Verkehrsmittel der Troisdorfer ist. Erst bei den kürzeren Wegen innerhalb Troisdorfs fallen das Verkehrsmittel Rad sowie die Fußgänger ins Gewicht. Wird für die Wege innerhalb der Stadt Troisdorf mit 22 % noch recht häufig auf das Rad zurückgegriffen, oder zu Fuß gegangen (25 %), verringert sich dieser Anteil bei Wegen von/nach Köln und Bonn sowie in das übrige Umland signifikant. Bei größerer Entfernung werden die Wege von/ nach Köln mit 31 % signifikant häufiger mit dem ÖPNV zurückgelegt als Wege von/ nach Bonn.



**Abb. 56: Verkehrsverflechtungen nach Verkehrsmittel** <sup>78</sup>  
(Auswertung auf Weeebene)

Die 15 häufigsten Ziele mit Quelle oder Ziel außerhalb des Stadtgebiets sind in der Abbildung 53 dargestellt. Köln und Bonn als wichtige Ziele mit 25,8 % und 23,8 % sind deutlich erkennbar. Aber auch Siegburg (12,1 %), Niederkassel (7,4 %) sowie Sankt Augustin (7,3 %) sind für die Stadt Troisdorf von Bedeutung. 1,6 % der Ziele lagen außerhalb von NRW.

Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen	
Köln	25,8 %
Bonn	23,8 %
Siegburg	12,1 %
Niederkassel	7,4 %
Sankt Augustin	7,3 %
Lohmar	4,6 %
Hennef	2,8 %
Rhein Erft Kreis	1,6 %
außerhalb NRW	1,6 %
Königswinter	1,3 %
Rheinisch-Bergischen Kreis	1,0 %
Bornheim	1,0 %

<sup>78</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Düsseldorf	0,8 %
Rösrath	0,8 %
Leverkusen, Stadt	0,6 %

Abb. 57: Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen <sup>79</sup>

### 6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens der Troisdorfer sollen die erhobenen Wege entsprechend ihrer Anfangs- und Endzeiten eingeordnet werden. Dies ermöglicht es u.a., aus dem Verkehrsaufkommen „Stoßzeiten“ zu identifizieren.

#### Anfangszeiten

Bei Betrachtung der Anfangszeiten der von den befragten Personen durchgeführten Wege wird ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen in der Stadt Troisdorf sich über den Tag (von 6.00 - 20:00 Uhr) relativ gleichmäßig verteilt. Die morgendliche Spitzenstunde liegt zwischen 7:00 und 8:00 Uhr. Die Nachmittag- bzw. Abendspitze ist weniger deutlich ausgeprägt zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

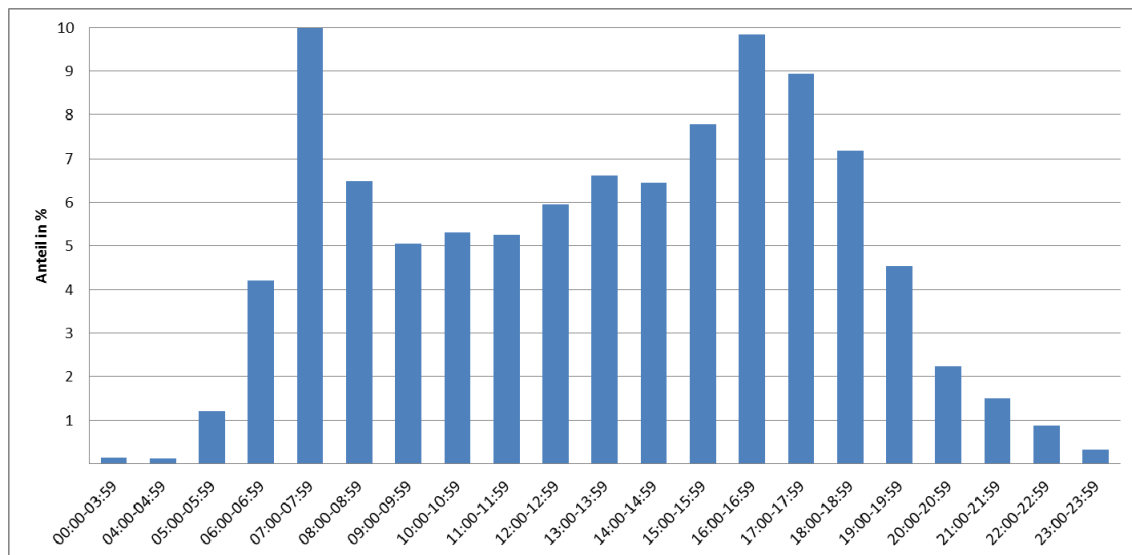


Abb. 58: Anfangszeiten aller Wege <sup>80</sup>

#### Endzeiten

Auch die angegebenen Endzeiten aller Wege der befragten Personen verdeutlicht, dass über dem gesamten Tag verteilt ein gleichmäßiges hohes Verkehrsaufkommen vorliegt. Die morgendliche Spitzenstunde der Endzeiten verschiebt sich leicht (07:00 – 09:00 Uhr).

<sup>79</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

<sup>80</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

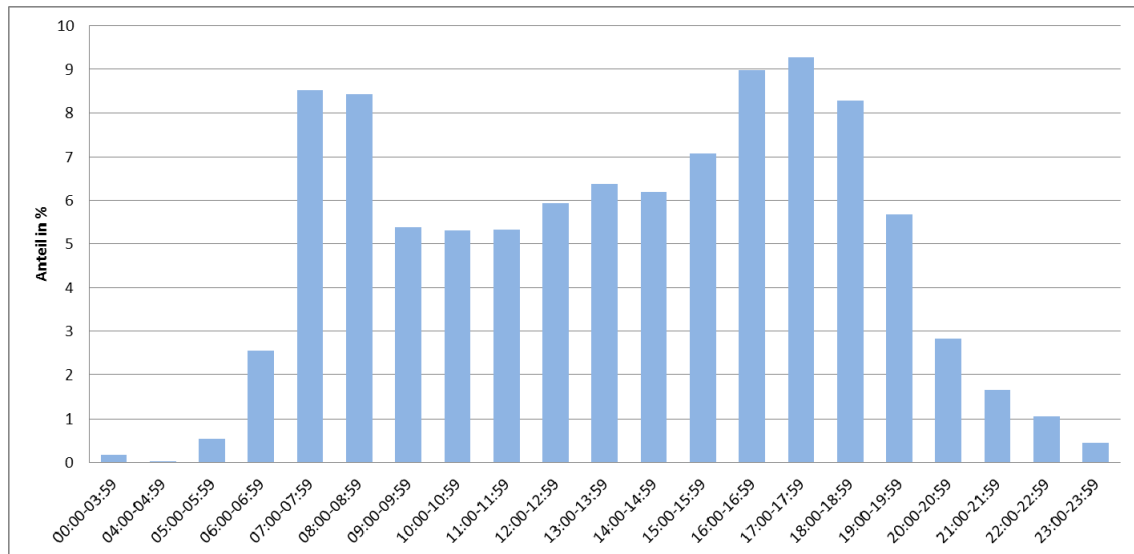


Abb. 59: Endzeiten aller Wege<sup>81</sup>

## 7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Im Rahmen der Haushaltsbefragung konnten die Bewohner der Stadt Troisdorf die Qualität des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr im gesamten Stadtgebiet bewerten und hier u.a. auch spezifische Aussagen treffen.

Die Abfrage der Zusatzfragebogen ermöglichte sowohl eine standardisierte Bewertung des Verkehrsangebots als auch die Angabe von konkretem (verorteten) Verbesserungsbedarf für den Fuß- und Radverkehr in Troisdorf. Diese Aussagen wurden von je einer Person der Haushalte getroffen. Da diese Aussagen direkt einer Person im Fragebogen zugeordnet sind, lassen sich die Ergebnisse ebenfalls hinsichtlich soziodemographischer Merkmale einordnen.

81 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

### 7.1 Zusatzfragebogen Fußverkehr

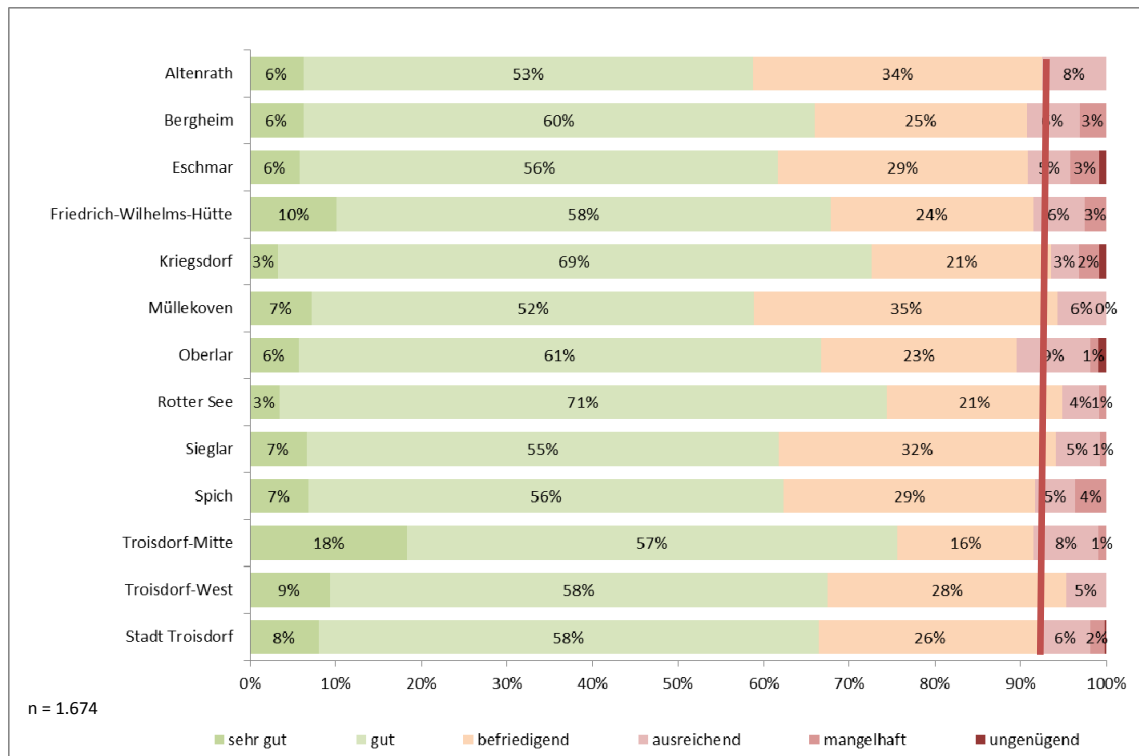


Abb. 60: Bewertung des Angebots für Fußgänger<sup>82</sup>

Aus der in Abbildung 60 visualisierten Bewertung des Fußverkehrs nach Schulnoten lässt sich Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit der Troisdorfer mit der Ausstattung für dieses Verkehrsmittel ortsteilscharf evaluieren. Als Ergebnis zeigt sich insbesondere eine signifikant hohe Zufriedenheit der Bürger aus Troisdorf-Mitte mit dem Angebot für Fußgänger. 18 % bewerteten das Angebot als „sehr gut“, wohingegen es z.B. in Rotter See oder Kriegsdorf lediglich 3 % waren. Unzufrieden sind insbesondere die Bewohner von Mülleken, Eschmar und Oberlar. Insgesamt bewerten zum Zeitpunkt der Befragung 64 % der Troisdorfer das Angebot für Fußgänger als „gut“ oder „sehr gut“. 7 % halten es entweder für „mangelhaft“ oder „ungenügend“.

Die befragten Personen hatten zudem die Möglichkeit, konkrete Kritikpunkte zu nennen (Freie Eingabe). Dies taten insgesamt 447 Befragte. In Abbildung 61 sind die von den befragten Personen genannten Antworten klassifiziert dargestellt.

82 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



Ich würde häufiger zu Fuß gehen, wenn...		n= 1.754	
Anmerkung	Anzahl der Nennungen	Prozent	
kürzere Wege	112	24,7 %	
Gesundheit	72	15,9 %	
bessere Qualität der Straße	55	12,1 %	
mehr Zeit	50	11,0 %	
kein Verbesserungsbedarf	38	8,4 %	
andere Verkehrsmittel bevorzugt	25	5,5 %	
Sicherheit	24	5,3 %	
Wetter	18	4,0 %	
Konflikt mit Auto, Radverkehr	14	3,1 %	
Gepäck etc.	12	2,6 %	
Umgebung attraktiv/mehr Bänke	8	1,8 %	
Altersbedingt	7	1,5 %	
keine zugewiesenen Wege	2	0,4 %	
Sonstiges	17	3,7 %	
Keine Angabe	1.300		

**Abb. 61: Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im Fußverkehr**<sup>83</sup>

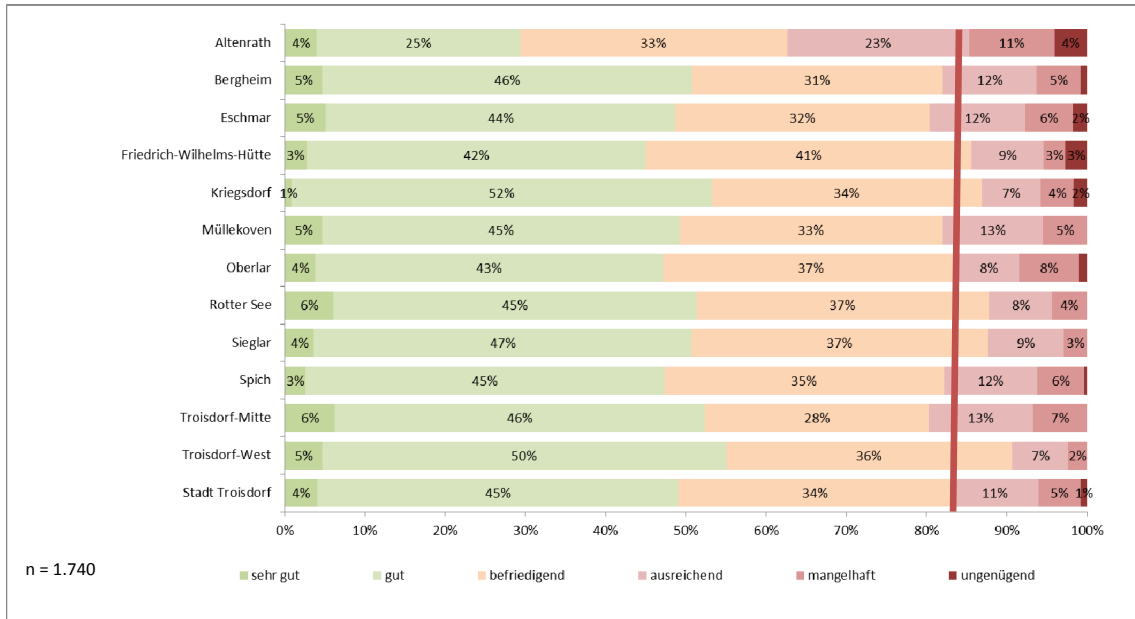
(Auswertung auf Haushaltsebene, Mehrfachnennungen waren möglich)

Während ein Teil der Antworten auf Faktoren Bezug nimmt, auf welche die Verkehrsplanung keinen Einfluss hat (z.B. persönliche Umstände, Witterung), kann aus einigen Anregungen womöglich konstruktive Kritik herausgezogen werden. So gaben 112 Troisdorfer an, öfter zu Fuß zu gehen, wenn die Wege kürzer (direkter) wären. 55 Befragte wiesen auf die mangelnde Qualität der Straße (z.B. aufgeplatzter Asphalt, verschmutzte Wege) hin, 24 fühlten sich als Fußgänger in Troisdorf nicht sicher genug. 38 Befragte gaben an, mit der aktuellen Situation vollends zufrieden zu sein.

## 7.2 Zusatzfragebogen Radverkehr

Die Bewertung des Angebots für Radfahrer wurde im Zusatzfragebogen parallel zur Abfrage zu den Fußgängern erhoben. Auch hier wurde um eine Bewertung in Schulnoten gebeten. Die in Abbildung 59 dargestellten Ergebnisse zeigen eine generell geringere Zufriedenheit der Troisdorfer Bevölkerung mit dem Angebot der Stadt für Radfahrer als mit dem Angebot im Fußverkehr.

<sup>83</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung



**Abb. 62: Bewertung des Angebots für Radfahrer<sup>84</sup>**  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als markant im Vergleich der Ortsteile fällt die geringe Zufriedenheit der Altenrather Bevölkerung mit dem Angebot der Stadt Troisdorf für Radfahrer auf. Lediglich 25 % der Altenrather bewerteten dieses als „gut“ oder „sehr gut“, wohingegen 32 % es als „ausreichend“, „mangelhaft“ oder „ungenügend“ bewerteten. Diese Bewertungen gehen einher mit den von den Bürgern geschilderten Verbesserungswünschen, bei denen die Altenrather Straße als Verbindung zum Stadtzentrum häufig genannt wurde (siehe Abbildung 67).

An die Befragung zur Zufriedenheit schloss sich eine Abfrage zur Nutzung von Fahrradabstellplätzen an: „Nutzen Sie Fahrradabstellplätze?“. Insgesamt nutzen 30,2 % der Troisdorfer Fahrradabstellplätze. Auch hier sticht der u.a. aus topographischen Gründen wenig fahrradaffine Ortsteil Altenrath mit nur 7 % Nutzern besonders hervor.

Nutzung von Fahrradabstellplätzen				n=1.746
Wohnort		ja	nein	Gesamt
Altenrath	in %	7	93	100
Bergheim	in %	22	78	100
Eschmar	in %	27	73	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	39	61	100
Kriegsdorf	in %	24	76	100
Mülleken	in %	24	76	100
Oberlar	in %	41	59	100
Rotter See	in %	38	62	100
Sieglar	in %	28	72	100
Spich	in %	30	70	100
Troisdorf-Mitte	in %	39	61	100
Troisdorf-West	in %	34	66	100
	<b>Anzahl</b>	<b>515</b>	<b>1.192</b>	<b>1.707</b>

84 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Nutzung von Fahrradabstellplätzen				n=1.746
Wohnort		ja	nein	Gesamt
Stichprobe gesamt	in %	30	70	100
Keine Angabe				39

**Abb. 63: Nutzung von Fahrradabstellplätzen nach Wohnort**<sup>85</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Nutzung von eventuell zukünftig vorhandenen breiten, komfortablen, direkt zum Ziel führenden Radschnellwegen wird von den Befragten unterschiedlich bewertet. 45,7 % der Befragten könnten sich vorstellen, wenn es einen Radschnellweg nach Bonn oder Siegburg gäbe, diesen zu nutzen. Hingegen würden 24,2 % der Befragten dieses Angebot nicht in Anspruch nehmen (vgl. Abbildung 64).

Wenn es einen Radschnellweg nach Bonn oder Siegburg gäbe, würden Sie diesen nutzen?					n=1.750
Wohnort		ja	nein	vielleicht	Gesamt
Altenrath	in %	31	27	42	100
Bergheim	in %	55	14	31	100
Eschmar	in %	50	25	25	100
Friedrich-Wilhelms-Hütte	in %	45	23	31	100
Kriegsdorf	in %	38	30	32	100
Müllekovener	in %	57	17	26	100
Oberlar	in %	55	20	25	100
Rotter See	in %	50	23	27	100
Sieglar	in %	49	21	30	100
Spich	in %	39	29	31	100
Troisdorf-Mitte	in %	45	26	28	100
Troisdorf-West	in %	37	27	36	100
	<b>Anzahl</b>	<b>764</b>	<b>404</b>	<b>504</b>	<b>1.672</b>
	<b>in %</b>	<b>45,7</b>	<b>24,2</b>	<b>30,1</b>	<b>69,9</b>
Stichprobe gesamt		Keine Angabe			78

**Abb. 64: Nutzung von Radschnellwegen nach Wohnort**<sup>86</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Aufgeteilt nach Ortsteil ergibt sich eine signifikante Affinität zur Idee eines Radschnellweges Troisdorf-Bonn bzw. Troisdorf-Siegburg bei den Müllekovener (55 %) sowie Oberlarer Bürgern (55 %). In Altenrath ziehen lediglich 31 % die Nutzung eines solchen Radschnellweges in Erwägung. Dies mag u.a. mit der relativen Nähe des Ortsteils Müllekovener an Bonn bzw. der abgelegenen Position von Altenrath zu begründen sein.

Analog zum Thema Fußverkehr in Troisdorf wurde auch für das Thema Radverkehr nach der Zufriedenheit der Troisdorfer mit dem entsprechenden Angebot ihrer Stadt gefragt. Auch hier zeigt die entsprechende Abbildung 65 das Ergebnis dieser Befragung aufgeteilt nach Inhalt der Anmerkung.

Ich würde das Fahrrad häufiger nutzen, wenn...			n=1.771
Anmerkung	Anzahl der Nennungen	Prozent	
bessere Qualität der Straße	254	33,1 %	

<sup>85</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

<sup>86</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Ich würde das Fahrrad häufiger nutzen, wenn...			n=1.771
Anmerkung	Anzahl der Nennungen	Prozent	
sicherere Abstellplätze	125	16,3 %	
Wetter	74	9,6 %	
mehr Zeit	52	6,8 %	
Gesundheit	44	5,7 %	
andere Verkehrsmittel bevorzugt	40	5,2 %	
kein Verbesserungsbedarf	33	4,3 %	
kürzere Wege	29	3,8 %	
Konflikt mit den Auto- und Fußverkehr	22	2,9 %	
Altersbedingt	21	2,7 %	
keine zugeparkten Wege	10	1,3 %	
Fahrradmitnahme ÖPNV/ SPNV	9	1,2 %	
Gepäck etc.	7	0,9 %	
attraktive Umgebung	3	0,4 %	
Sonstiges	45	5,9 %	
Keine Angabe	1.003		

**Abb. 65: Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im Radverkehr**<sup>87</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene, Mehrfachnennungen waren möglich)

Ein Blick auf die Ergebnisse verdeutlicht insbesondere die Unzufriedenheit der Troisdorfer mit dem Ausbauzustand der Straßen. 254 Befragte gaben dies als notwendig an, um in Zukunft häufiger Fahrrad zu fahren. Als zweithäufigste Nennung (125 Befragte) tritt der Wunsch nach sicheren Abstellplätzen auf, welche insbesondere für den Troisdorfer Hauptbahnhof gewünscht werden. Zusätzliche konstruktive Nennungen waren der Konflikt mit dem Auto- und Fußverkehr (22 Befragte), sowie die fehlende Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV/ SPNV (9 Befragte).

### 7.3 Zusatzfragebogen ÖPNV

Als vorletzter Teil bot sich den Befragten Bürgern die Möglichkeit, auch für den öffentlichen Personalverkehr in Troisdorf Verbesserungsmöglichkeiten zu nennen. Merkbar wurde hier speziell die Konkurrenz zum MIV.

<sup>87</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Ich würde häufiger den ÖPNV nutzen, wenn...		n=1.903	
Anmerkung	Anzahl der Nennungen	Prozent	
preisgünstiger	353	32,2 %	
besserer Anschluss (SPNV)	210	19,2 %	
Generell schnelle Verbindungen	119	10,9 %	
Taktverdichtungen	109	9,9 %	
andere Verkehrsmittel bevorzugt	67	6,1 %	
Pünktlichkeit	44	4,0 %	
Qualität	39	3,6 %	
keiner Verbesserungsbedarf	29	2,6 %	
Erschließungsqualität	28	2,6 %	
Kostenlose Fahrradmitnahme	11	1,0 %	
Mehr SPNV	8	0,7 %	
altersbedingt	7	0,6 %	
mehr Zeit	7	0,6 %	
Sicherheit	7	0,6 %	
Gepäck etc.	5	0,5 %	
Gesundheit	5	0,5 %	
P+R Angebot	5	0,5 %	
kürzere Wege	8	0,7 %	
Barrierefreiheit	4	0,4 %	
Wetter	3	0,3 %	
Sonstiges	28	2,6 %	
Keine Angabe	807		

**Abb. 66: Freie Eingaben – Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV**<sup>88</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene, Mehrfachnennungen waren möglich)

67 Personen gaben im Zusatzfragebogen an, ein anderes Verkehrsmittel grundsätzlich zu bevorzugen. Ähnliches muss jedoch ohne Zweifel auch für die 807 Enthaltungen zur Frage nach dem ÖPNV angenommen werden. Als häufigste konstruktive Nennung fiel insbesondere die Preispolitik, die Kostenfrage ins Gewicht (353 Nennungen – 32,2 %). Häufig bemängelt wurde hier zum Beispiel die unverhältnismäßig hohen Kosten für Kurzstrecken. Aber auch der Wunsch nach einer besseren zeitlichen Anpassung auf die Abfahrzeiten des Schienenverkehrs stach mit 210 Nennungen (entspricht 19,2 %) heraus. Insgesamt würden 272 der befragten Bürger öfter den ÖPNV nutzen, wenn die Verbindungen schneller (119 Nennungen), pünktlicher (44 Nennungen) sowie in dichteren Takt fahren würden (109 Nennungen). Mangelnde/fehlende Barrierefreiheit bemängelten lediglich 4 der befragten Bürger.

#### 7.4 Zusatzfragebogen Verbesserungsbedarf im Bereich Fuß- und Radverkehr

Im Unterschied zu den oben vorgestellten drei Fragestellungen zu Fuß-, Radverkehr und zum ÖPNV, eröffnete die letzte Frage des Zusatzfragebogens den Bürgern auch die Möglichkeit zur konkreten Verortungen von Verbesserungsmöglichkeiten in Troisdorf. Die Nennungen reichten hier von konkreten Konfliktpunkten von Radfahrern mit dem MIV, bis hin zu Bemängelungen wegen schlechten Ausbauzuständen von Rad- und Gehwegen oder dem Fehlen von Rad- und Fußwegen in den Unterführungen. Die häufig zu findenden Verortungen dieser Verbesserungspotentiale machten es möglich, diese in eine entsprechende Darstellung zu überführen. Die Abbildungen 63-65 zeigen die Verbesserungswünsche der Troisdorfer unterteilt nach Radverkehr, Fußverkehr sowie Straßenmängeln. Die Verbesserungswünsche beziehen sich im Straßenraum insbesondere auf Problembereiche im Begegnungsverkehr Rad-MIV und Gefahrenstellen für den Fuß- und Radverkehr.

<sup>88</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung

Als verbesserungswürdige Stellen im Stadtgebiet am häufigsten genannt wurden in Bezug auf Rad- und Fußverkehr:

- Die Unterführungen Sieglerer Straße, Am Bürgerhaus und Niederkasseler Straße in Spich
- Willy-Brandt-Ring, Pastor-Böhm-Straße in Sieglar und Im Kirchtal/Rheinstraße
- Hauptstraße und Bahnstraße in Troisdorf-Mitte
- Fehlender Radweg Altenrather Straße
- 

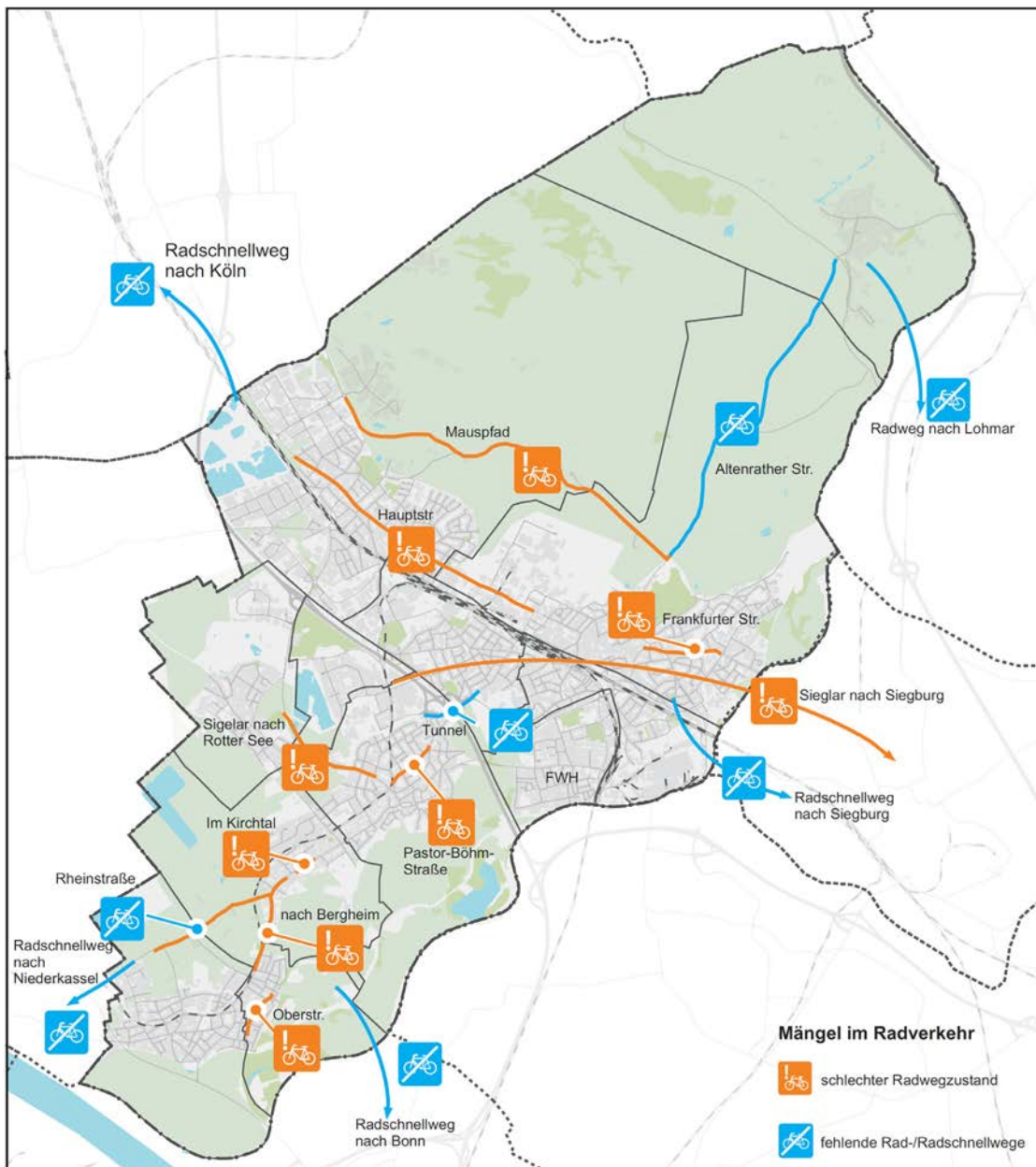


Abb. 67: Mängelbereiche im Radverkehr<sup>89</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

89 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap; Stadtteilgrenzen von der Stadt Troisdorf zur Verfügung gestellt

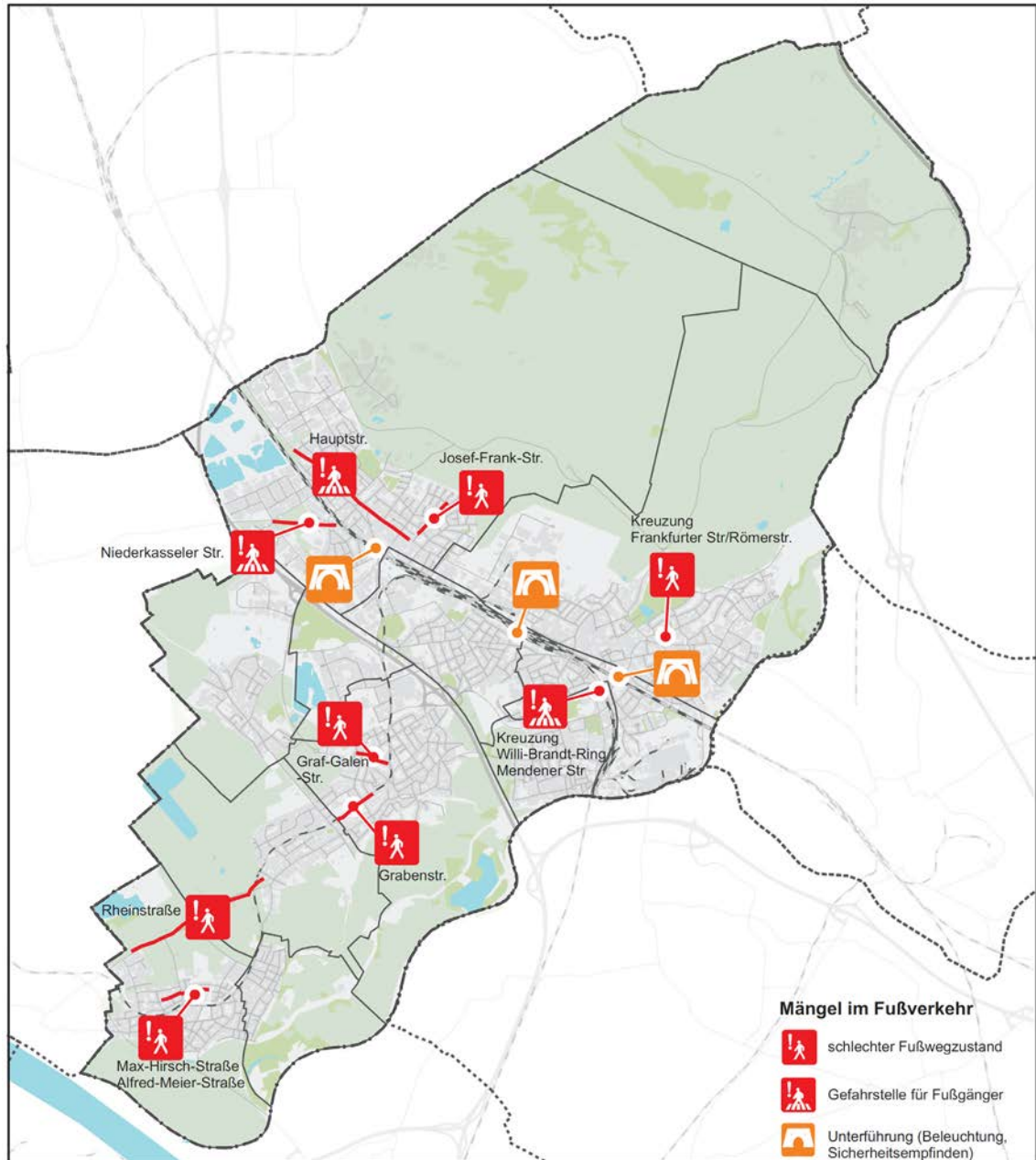


Abb. 68: Mängelbereiche im Fußverkehr<sup>90</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

<sup>90</sup> Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap; Stadtteilgrenzen von der Stadt Troisdorf zur Verfügung gestellt

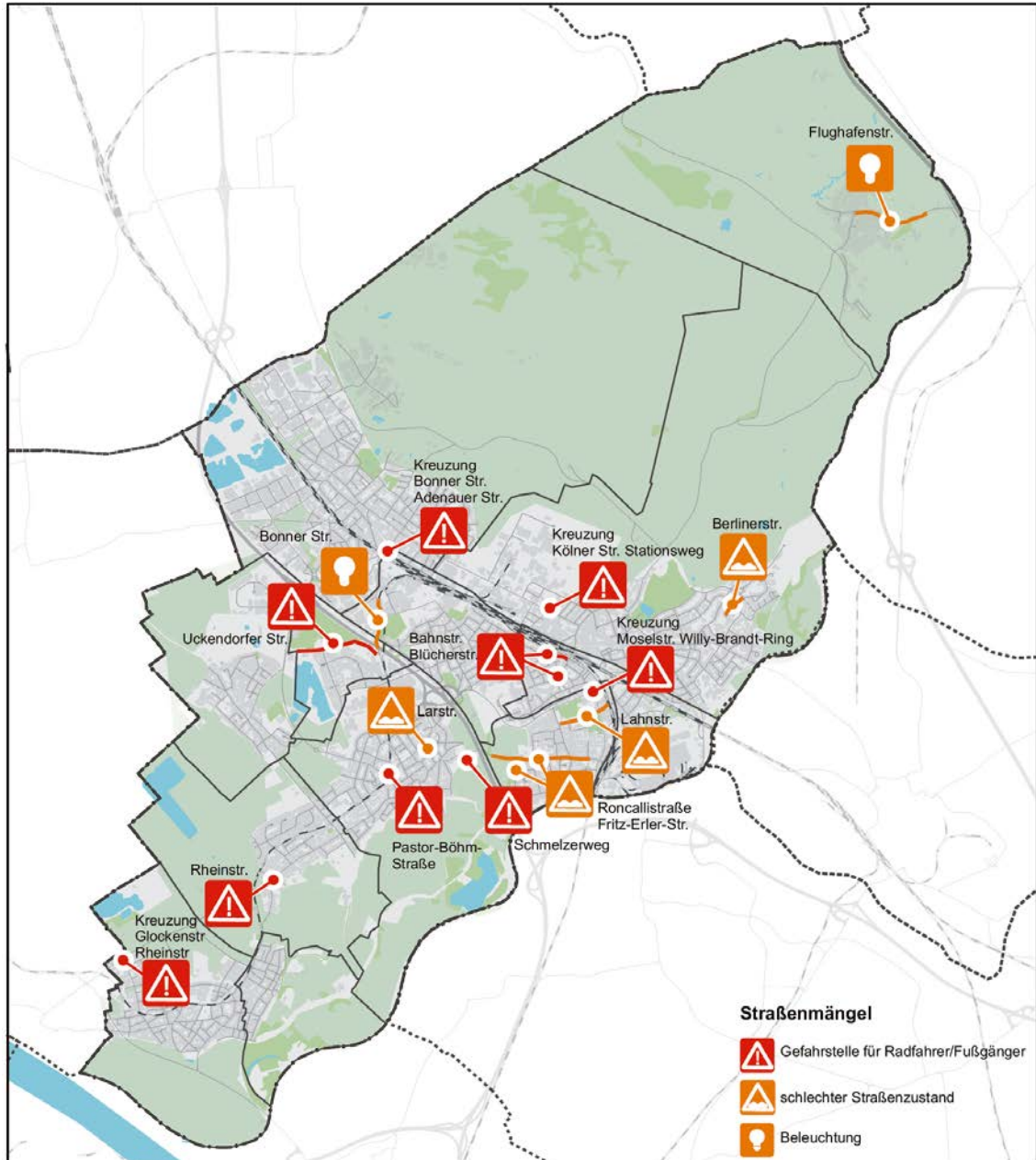


Abb. 69: Straßenmängel<sup>91</sup>  
(Auswertung auf Haushaltsebene)

91 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap; Stadtteilgrenzen von der Stadt Troisdorf zur Verfügung gestellt



## 8. Zusammenfassendes Fazit

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen der Stadt Troisdorf gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Stadtteilebene. Das Verkehrsverhalten ist derzeit sehr heterogen und abhängig v.a. von dem Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischer Faktoren. Während bei Binnenverkehren Fuß- und Radverkehr dominieren, spielt insbesondere der schienengebundene ÖPNV eine große Rolle bei längeren Wegen, etwa von und nach Bonn oder Köln. Das Auto wird bei allen Weglängen und Zwecken als Verkehrsmittel gewählt, hat aber erwartungsgemäß bei den größeren Distanzen die höchste Nutzungsquote.

Die zukünftige Mobilität wird durch steigende Kraftstoffpreise, einer höheren Bedeutung der Elektromobilität und alternativen Mobilitätsangeboten (Carsharing als Beispiel) sowie dem demographischen Wandel geprägt sein. Veränderungen des individuellen Verkehrsverhaltens und vor allem der Verkehrsmittelwahl sind auch in Troisdorf zu erwarten.

Angesichts des selbst im innerstädtischen Verkehr verhältnismäßig hohen Anteils des MIV, etwa bei Freizeitwegen oder Bring- und Holddiensten, aber auch anderen Wegezwecken, können Handlungsfelder zur Verringerung der MIV-Quote zu Gunsten des Umweltverbundes entsprechend sein:

- Weiterhin Förderung des Fahrradverkehrs (Schaffung von zusätzlichen diebstahlsicheren und wetterfesten Radabstellanlagen sowie Auflademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes etc.).
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (bessere Verbindungen, mehr Komfort und Qualität etc.) für eine mögliche Umlegung der vorhandenen ÖPNV-Potenziale vom MIV auf den ÖPNV.
- Förderung der Multimodalität – Nutzung von Bike&Ride sowie Park&Ride.
- Information zu alternativen Mobilitätsangeboten.
- Information zu Elektromobilität (E-Autos/Pedelecs/E-Bikes)

## QUELLENVERZEICHNIS

Endbericht zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten – SrV 2008 und Auswertungen zum SrV-Städtepegel, Technische Universität Dresden, 2009

IT-NRW 2009, Statistische Analysen und Studien Nordrhein-Westfalen, Band 64.

IT-NRW 2011-15, Strukturdaten Troisdorf; Stand: 10.08.2016.

IGS/Stadt Troisdorf, Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Troisdorf, Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 2014.

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

LK Argus, Modal Split-Erhebung in Arnsberg 2015.

Planersocietät, Mobilitätsuntersuchung Stadt Minden 2015.

Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
KW	Kalenderwoche
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
s.u.	siehe unten
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

## ANHANG

### Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf



Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig, und es entstehen keine Kosten für Sie!  
Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet.  
Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab!

#### Die Unterlagen zur Befragung bestehen aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen.
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 6 weiteren Personen in Ihrem Haushalt ab 6 Jahren.
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen. In dieses Protokoll trägt bitte jedes Haushaltsmitglied (ab 6 Jahren) für den Stichtag seine zurückgelegten Wege ein.
- einem Zusatzfragebogen: die Fragen sind von einer Person des Haushalts zu beantworten.

#### Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für den **Stichtag** aus, der in Ihrem **Anschreiben** steht.
- Kreuzen Sie im Wegeprotokoll das Datum des verwendeten Stichtages an.
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem Haushalt mehr als 6 Personen im Alter ab 6 Jahren leben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.  
(Auf [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) sind auch zusätzliche Fragebögen zum Ausdrucken erhältlich!)
- Gleiches gilt, wenn eine oder mehrere Personen mehr als 8 Wege am Stichtag unternommen haben!
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag nicht unterwegs gewesen sind, streichen sie bitte die entsprechenden Zeilen im Wegeprotokoll!
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen! (Symbol: ).  
Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antwort selbst formulieren (Symbol: \_\_\_\_\_).
- Sollte ein Haushaltsmitglied aus persönlichen Gründen den Fragebogen für sich alleine ausfüllen wollen, so steht ein Ausdruckexemplar des Fragebogens auf [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) zur Verfügung und kann eigenständig ausgefüllt und an die Stadt (Anschrift auf [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de)) zurückgesendet werden.
- Kinder ab 10 Jahren dürfen den Fragebogen selbständig ausfüllen, sofern ihnen der Sinn der Fragen klar und verständlich ist (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Eingaben machen).

#### Was ist ein Weg?

- Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel (z. B. Einkauf) zugeordnet.  
*Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann zur Arbeit = 2 Wege!*  
*Hin- und Rückwege sind 2 verschiedene Wege.*
- Auf einem Weg mit einem bestimmten Ziel/Zweck können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden.  
*Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, dann mit dem Bus weiter in das Wohngebiet und schließlich mit dem Fahrrad nach Hause = 1 Weg! Es ist ein Heimweg.*
- Bitte tragen Sie alle Wege des gesamten Tages ein und vergessen Sie keinen Weg.  
Auch Fußwege, Heimwege und Rückwege sind für die Befragung wichtig.

#### Für weitere Informationen und bei Fragen erhalten Sie Auskunft unter:

Infotelefon:           Stadt Troisdorf :   02241.900-609  
                                  Büro StadtVerkehr : 02103.91159-11

Internetauftritt:     [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) (u. a. ausgefüllter Musterfragebogen, Ausdruckexemplar)

Online Fragebogen: Sie können den Fragebogen auch online ausfüllen unter [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de)

**Bitte geben Sie eine Telefonnummer an, unter der wir Sie bei Rückfragen erreichen können!**  
Ihre Telefonnummer: \_\_\_\_\_ (die Angabe ist freiwillig).

### Haushaltsfragebogen

Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt.  
Zum Haushalt gehören alle Personen, die dauerhaft mit Ihnen zusammenleben.

<b>In welchem Stadtteil wohnen Sie?</b>	Altenrath: <input type="radio"/> Bergheim: <input type="radio"/> Eschmar: <input type="radio"/> Friedrich-Wilhelms-Hütte: <input type="radio"/> Kriegsdorf: <input type="radio"/> Müllekoven: <input type="radio"/> Oberlar: <input type="radio"/> Rotter See: <input type="radio"/> Sieglar: <input type="radio"/> Spich: <input type="radio"/> Troisdorf-Mitte: <input type="radio"/> Troisdorf-West: <input type="radio"/>
<b>Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)</b>	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , davon: _____ noch <u>nicht</u> 6 Jahre alt.
<b>Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?</b>	Anzahl Autos (inkl. Kombi, Van): _____ Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____ Anzahl Fahrräder: _____ Anzahl Elektrofahrräder: _____ Anzahl Pedelecs: _____
<b>Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr mit dem/den Auto(s) Ihres Haushalts, und wie hoch ist jeweils der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro 100 km?</b>	1. Auto: _____ km pro Jahr    Verbrauch: _____ Liter/100km 2. Auto: _____ km pro Jahr    Verbrauch: _____ Liter/100km 3. Auto: _____ km pro Jahr    Verbrauch: _____ Liter/100km  <input type="radio"/> kein Auto vorhanden
<b>Wie weit ist es von Ihrem Wohnort <u>zu Fuß</u> zu den nächsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs?</b>	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof/Stadtbahn: _____ Meter oder _____ Minuten  <input type="radio"/> keine Einschätzung möglich

### Personenfragebogen

(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
<b>In welchem Jahr sind Sie geboren?</b>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
<b>Geschlecht</b>						
weiblich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
männlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Berufstätigkeit / Ausbildung</b>						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11-35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorübergehend freigestellt (z. B. Erziehungs-, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### Personenfragebogen

(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag (siehe Anschreiben) beziehen!

Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
<b>Höchster Schulabschluss?</b>						
Hauptschule, Volksschule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittlere Reife (Realschule)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hochschulreife (Abitur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (z. B. Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte)?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Besitzen Sie ein funktionstüchtiges Fahrrad?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Besitzen Sie ein Pedelec / E-Bike?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel? (Fuß, Auto, Fahrrad, Bus, Bahn, etc.; Mehrfachangaben möglich!)</b>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
<b>Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Hat die Person <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?</b> Wenn Sie <u>nicht</u> unterwegs waren, streichen sie bitte die entsprechenden Zeilen im Wegeprotokoll!	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>
<b>Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.</b>						
Krankheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urlaub	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Dienstagen auch?</b>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Personenfragebogen möglichst selbständig zu beantworten!

Seite 3

**Wegeprotokoll für den Stichtag** (Stichtag bitte ankreuzen!):  19.04.2016  26.04.2016

Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben. Bitte auch kurze Wege!  
Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.

(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)

1.) Start	2.) Ziel	von Uhrzeit	bis Uhrzeit
Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße		
Beispiel: Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:55

**1. Person**

1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			

**2. Person**

1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			

**3. Person**

1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			

**Wegeprotokoll**  
 (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

4.) Genutztes Verkehrsmittel										Zweck oder Ziel des Weges										
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec / E-Bike	Motorrad / Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/ U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (z.B. Taxi, Schiff, Flugzeug)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z.B. Arztbesuch)	Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>1. Person</b>																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg	
<b>2. Person</b>																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg	
<b>3. Person</b>																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg	

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

Seite 5

<b>Wegeprotokoll für den Stichtag</b> (Stichtag bitte ankreuzen!): <input type="radio"/> 19.04.2016 <input type="radio"/> 26.04.2016			
Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie <b>am Stichtag</b> zurückgelegt haben. Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege. <i>(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)</i>			
1.) Start	2.) Ziel		
Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	von Uhrzeit	bis Uhrzeit
Beispiel: Musterstadt, Nord, Musterstraße		Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00 07:55
<b>4. Person</b>			
1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			
<b>5. Person</b>			
1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			
<b>6. Person</b>			
1. Weg			
2. Weg			
3. Weg			
4. Weg			
5. Weg			
6. Weg			
7. Weg			
8. Weg			

**Seite 6**     *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben auf dem Wegeprotokoll möglichst selbständig einzutragen!*



**Wegeprotokoll**  
 (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

4.) Genutztes Verkehrsmittel										5.) Zweck oder Ziel des Weges									
Zu Fuß	Fahrrad	Pedelec / E-Bike	Motorrad / Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/ U- Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (z. B. Taxi, Schiff, Flugzeug)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arztbesuch)	
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>4. Person</b>																			
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
<b>5. Person</b>																			
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
<b>6. Person</b>																			
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Bei weiteren Wegen / Personen können Sie zusätzliche Bögen unter [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de) erhalten.

### Zusatzfragebogen

(Diese Fragen sind von einem Haushaltsmitglied zu beantworten. Notieren Sie bitte, welche Person des Haushalts die Fragen beantwortet)

Person Nr.

#### Frage 1: Wie bewerten Sie das Angebot für Radfahrer in Troisdorf?

1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

#### Frage 2: Wie bewerten Sie das Angebot für Fußgänger in Troisdorf?

1 (sehr gut)	2 (gut)	3 (befriedigend)	4 (ausreichend)	5 (mangelhaft)	6 (ungenügend)
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

#### Frage 3: Nutzen Sie Fahrradabstellplätze? (etwa am Bf. Troisdorf oder Spich, öff. Stellplätze am Wohnort oder Arbeitsplatz)

ja  nein

#### Frage 4: Ich würde das Fahrrad häufiger nutzen, wenn...

#### Frage 5: Wenn es einen Radschnellweg nach Bonn oder Siegburg gäbe, würden sie diesen nutzen?

*Radschnellwege sind breit, komfortabel, direkt zum Ziel führend, überwiegend bevorrechtigt gegenüber dem Kfz-Verkehr und überwiegend fußgängerfrei.*

ja  vielleicht  nein

#### Frage 6: Ich würde häufiger zu Fuß gehen, wenn...

#### Frage 7: Ich würde häufiger den ÖPNV nutzen, wenn... (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr - Bus, Bahn)

#### Frage 8: Wo sehen Sie im Bereich Fuß- und Radverkehr Verbesserungsbedarf in Troisdorf ?

*Nennen Sie gerne konkrete Beispiele*

**Wir möchten uns noch einmal recht herzlich bei Ihnen für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!**

Informationen über die Befragung selbst erhalten Sie unter [www.troisdorf.de](http://www.troisdorf.de), oder rufen Sie an unter der Telefonnummer 02241.900-609 (Stadt Troisdorf, Amt für Straßenbau, Erschließungsbeiträge und Verkehr, Frau Rebbe) oder 02103.91159-11 (Büro StadtVerkehr). Sie haben auch die Möglichkeit Frau Rebbe eine E-Mail an [RebbeF@troisdorf.de](mailto:RebbeF@troisdorf.de) zu senden.