



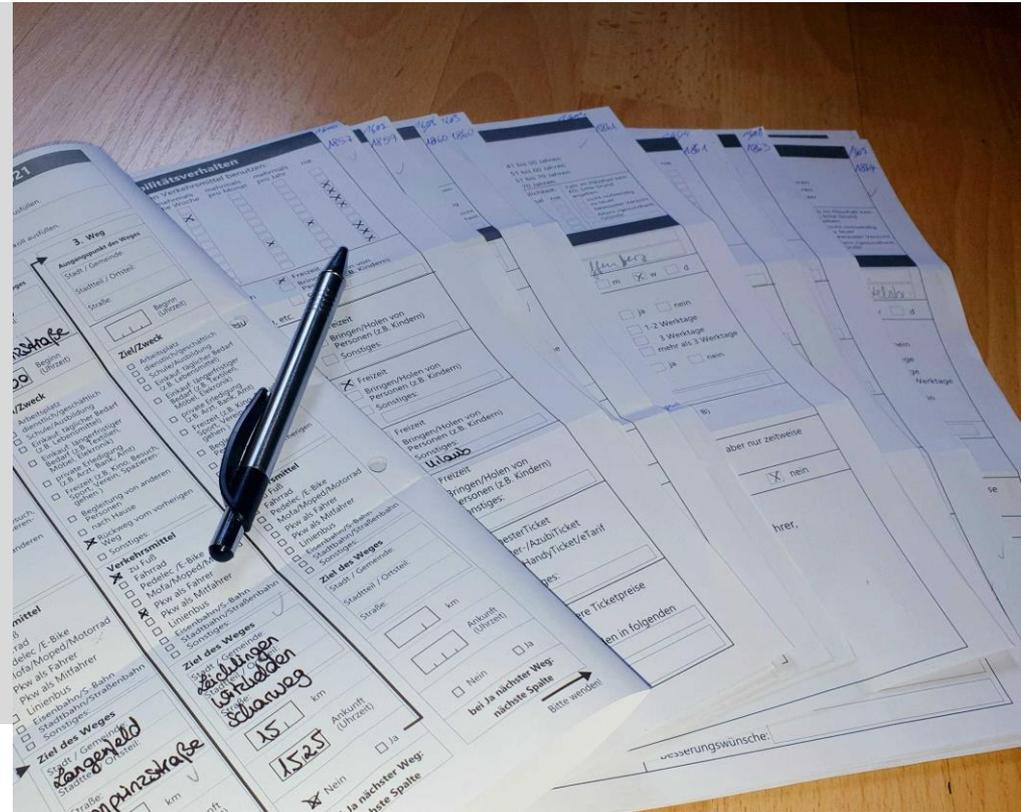
Ergebnisse der Haushaltsbefragung

zum Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen

*Planungsbüro VIA eG, Köln
ISAPLAN Ingenieur GmbH, Leverkusen*

Modal-Split-Erhebung (Haushaltsbefragung)

- **Stichtag:**
16. September 2021
- **Analog angeschrieben:**
12.000 Personen
- **Rücklauf:**
2.522 Bögen (davon 576 digital)
= 8,8 % der Ortsbevölkerung
- **Dateneingabe fertig**
- **Auswertung anschließend**



Ergebnis: Modal-Split und Aussagen zu Verhaltensroutinen
Orientierung für Modal Split-Zielvorgaben und Maßnahmenkonzept



Basisdaten

Rücklauf

VZName	VZNr	Summe	Anteil an Stichprobe	Stadt Leichlingen	Anteil an Grundgesamtheit
Stockberg/Unterschmitte	1	141	5,9%	1.893	6,6%
Förstchen	2	168	7,1%	2.397	8,4%
Rothenberg/Schnugsheide	3	227	9,6%	2.164	7,5%
Balken/Wietsche	4	67	2,8%	552	1,9%
Büscherhof/Haus Forster Wald	5	92	3,9%	901	3,1%
Brückenstraße/Bahnhofstraße	6	250	10,5%	3.690	12,9%
Mittelstraße	7	204	8,6%	2.111	7,4%
Cremers Weiden	8	76	3,2%	2.085	7,3%
An der Ziegelei/Neuland	9	130	5,5%	1.520	5,3%
Hüschelrath	10	82	3,5%	785	2,7%
Ziegwebersberg	11	82	3,5%	799	2,8%
Junkersholz/Metzholz	12	112	4,7%	1.492	5,2%
Oberleichlingen	13	172	7,2%	1.877	6,5%
Unterberg	14	129	5,4%	1.072	3,7%
Orth/Wolfsstall	15	40	1,7%	694	2,4%
Krähwinkel	16	49	2,1%	726	2,5%
Witzhelden/Flamerscheid	17	277	11,7%	2.720	9,5%
Höhscheid	18	77	3,2%	1.205	4,2%
		2.375	100%	28.683	100%

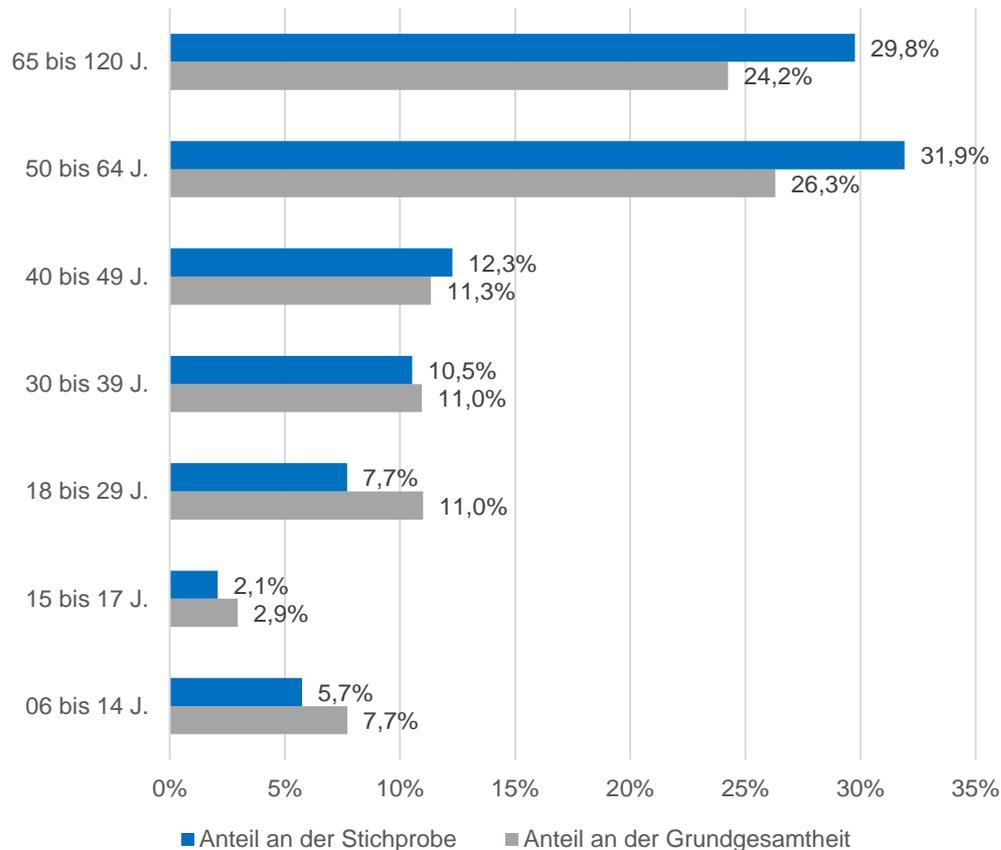
In der nebenstehenden Tabelle sind je Verkehrszelle, welche die Wohnplätze in Leichlingen weitestgehend repräsentieren, die jeweiligen Rückläufe aufgeschlüsselt sowie im Vergleich die Anteile der Stichprobe an der Grundgesamtheit.

In Verkehrszellen wie Witzhelden/Flamerscheid oder Rothenberg/Schnugsheide war der Anteil der Stichprobe höher als jener der Grundgesamtheit, während Verkehrszellen wie Brückenstraße/Bahnhofstraße oder Cremers Weiden unterrepräsentiert sind.

Die Auswertung der Fragebögen erfolgte streng anonym. Sämtliche datenschutzrechtlichen Bestimmungen wurden bei der Auswertung eingehalten. Nach der Auswertung wurden die Erhebungsbögen vernichtet.

Altersverteilung

Stichprobe: n=2403



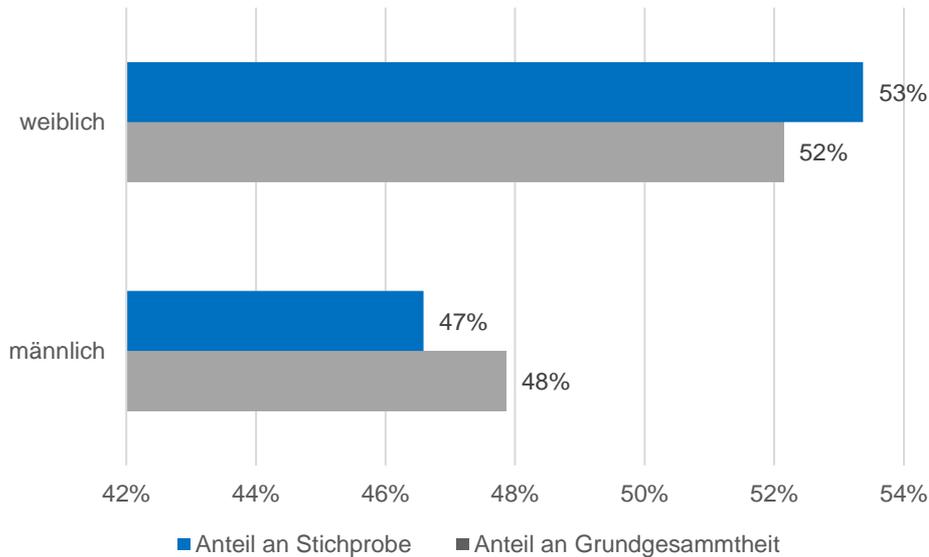
Die folgende Abbildung zeigt den Vergleich zwischen dem Anteil der Altersklassen an der Stichprobe und an der Grundgesamtheit.

Bei den **Altersklassen bis unter 29 Jahre** liegen die Anteile der Befragten aus der Stichprobe allesamt unter den Anteilen der Stadtbevölkerung der jeweiligen Klassen. Diese sind damit unterrepräsentiert.

Die Anteile der Stichprobe bei den **Altersklassen 30 bis 39- und 40 bis 49-Jahre** stimmen mit den Anteilen an der Grundgesamtheit nahezu überein.

In den **Altersklassen 50–64 Jahre und 65+** war die Beteiligung dagegen deutlich überproportional. Beide Gruppen zusammen bilden einen Anteil von ca. 51 % der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren; in der Stichprobe gehören aber fast 62 % diesen Altersklassen an.

Geschlecht



Grundgesamtheit: n = 26.349;
Stichprobe: n = 2402

53 % der Befragten sind weiblich und etwas weniger als 47 % männlich. In der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren beträgt der Anteil des weiblichen Geschlechts jedoch gut 52 %, der des männlichen knapp 48 %. Frauen und Mädchen sind daher leicht überrepräsentiert, Männer und Jungen leicht unterrepräsentiert.

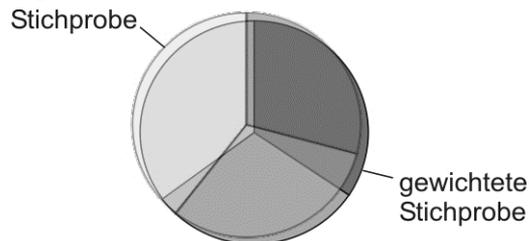
119 Befragte (4,7 % der Befragten) haben ihr Geschlecht nicht angegeben.

Eine Person hat ihr Geschlecht mit divers angegeben.

Gewichtung und Hochrechnung

Durch die Gewichtung der Personen- und Wegedatensätze werden Verzerrungen der Befragungsergebnisse, die aus der Unter- oder Überrepräsentierung einzelner Bevölkerungsgruppen resultieren, ausgeglichen.

Beispielsweise ist die männliche Bevölkerung in der Haushaltsbefragung unterrepräsentiert. Auch bei der Altersverteilung bildet die Stichprobe die Grundgesamtheit nicht genau ab. So sind zum Beispiel die Altersgruppen zwischen 18 und 39 Jahren in der Stichprobe unterrepräsentiert, während die über 50-Jährigen überrepräsentiert sind (vergleiche Folie 5).



Auch bei den Wohnorten (Verkehrszellen) bestehen Unterschiede zwischen der Stichprobe und der Grundgesamtheit. Beispielsweise wohnen 7,3 % der Stadtbevölkerung ab 6 Jahre in der Verkehrszelle Cremers Weide; in der Stichprobe

sind diese Stadtteile jedoch mit einem weitaus geringeren Anteil von 3,2 % vertreten.

Die Gewichtung wird nach den Merkmalen

- Geschlecht
- Altersgruppe
- Wohnort (Verkehrszelle)

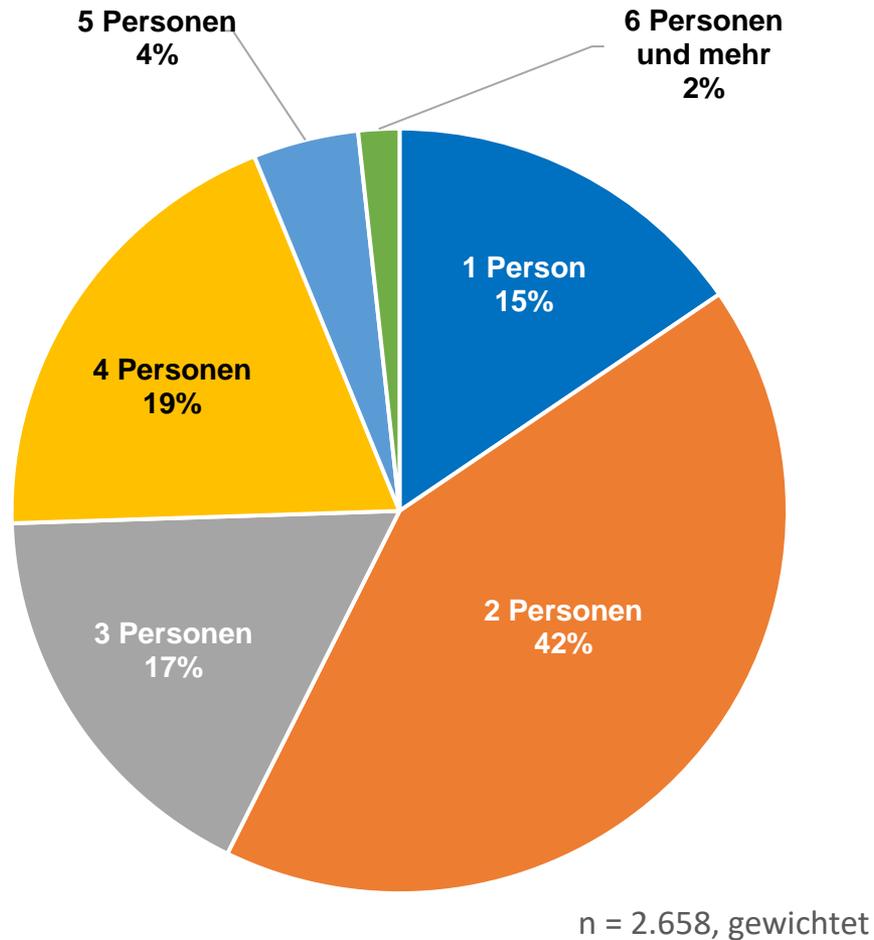
durchgeführt.

Sinnvoll wäre ebenfalls eine Gewichtung nach Erwerbsstatus und Pkw-Verfügbarkeit. Da jedoch die statistische Grundlage für die Grundgesamtheit fehlt, können diese Merkmale nicht in die Gewichtung einbezogen werden.

Die Hochrechnung der gewichteten Datensätze auf die Gesamtbevölkerung wird durchgeführt, um Aussagen über die Gesamtmobilität der Bevölkerung treffen zu können, insbesondere um das Mengengerüst der räumlichen Verkehrsverflechtungen der Stadt Leichlingen zu erstellen.

Die folgenden Auswertungen beziehen sich in der Regel auf die gewichtete Stichprobe. Diese ist somit höher als der tatsächliche Rücklauf.

Haushaltsgröße

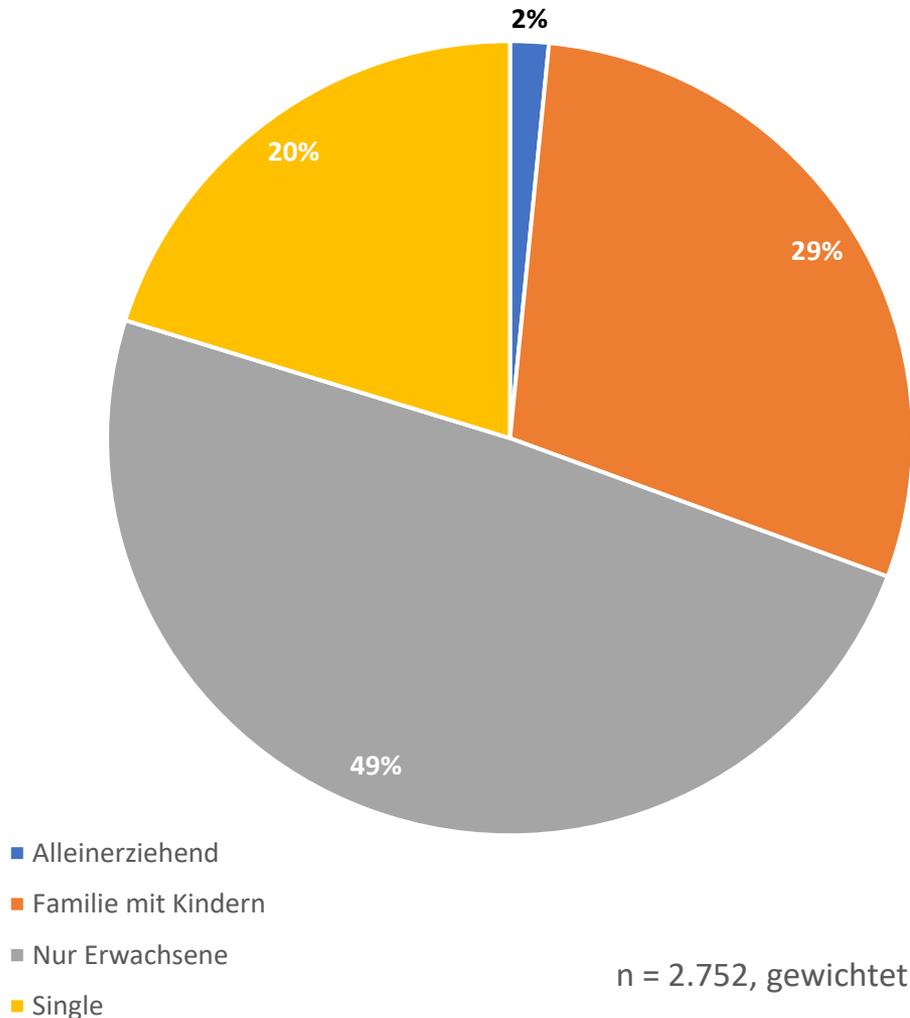


Die Haushalte, in denen die Befragten leben, wurden hinsichtlich ihrer Anzahl nach den Merkmalen Größe und Struktur ausgewertet.

Wie die Abbildung zeigt, leben 15 % der Befragten in einem Singlehaushalt, 42 % in einem Zweipersonenhaushalt. Der Anteil der Drei- und Vierpersonenhaushalte liegt mit 17 % und 19 % nah beieinander. Der Haushalt von 4 % der Befragten umfasst fünf Personen. Nur 2 % leben in einem Haushalt von 6 und mehr Personen.

Insgesamt leben in den 2.658 Haushalten 6.929 Personen (gewichtete Werte), so dass die mittlere Haushaltsgröße 2,6 Personen beträgt.

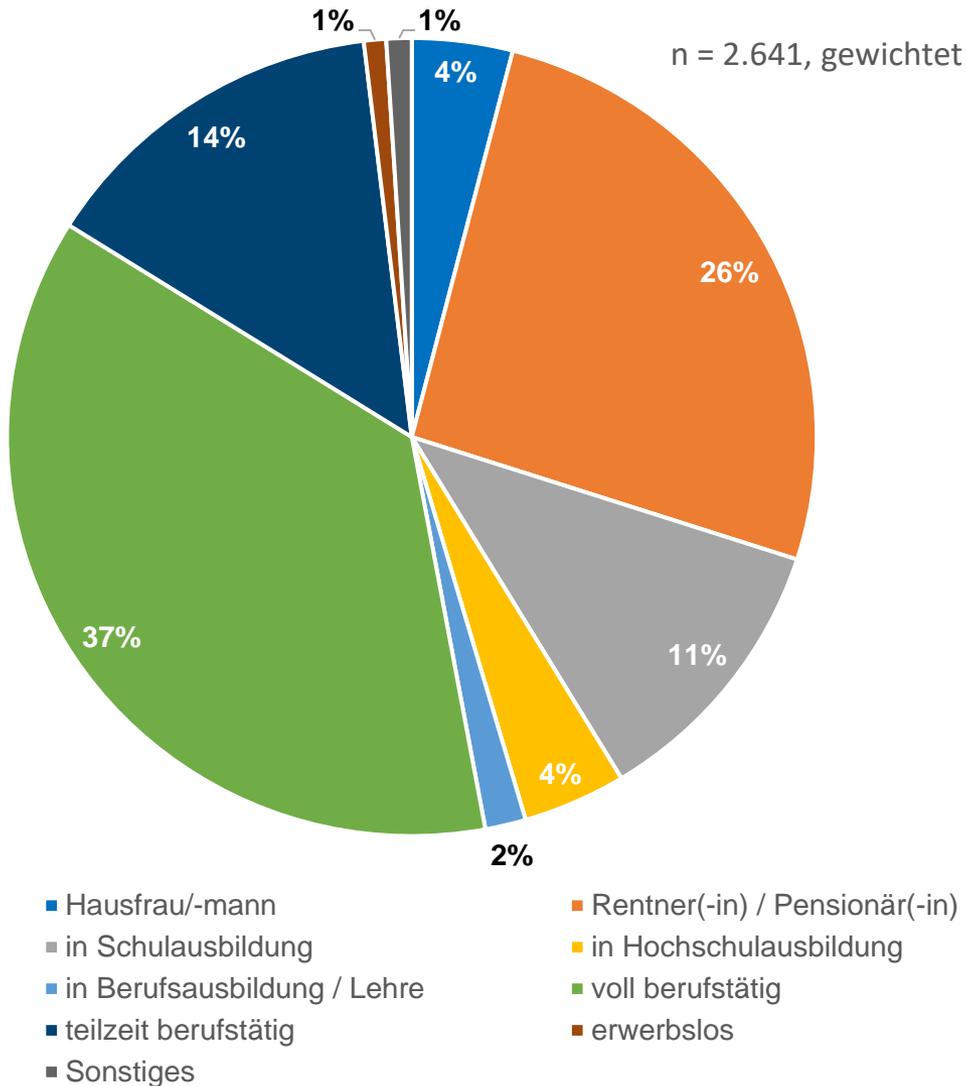
Haushaltsstruktur



Die Verteilung der Haushaltsstruktur zeigt die nebenstehende Grafik.

Demnach leben 20 % der Befragten in einem Singlehaushalt. Es besteht also eine 5 % Abweichung gegenüber dem Anteil von „1 Person“ bei der Haushaltsgröße. 2 % der Befragten geben an, alleinerziehend zu sein. 29 % der Befragten leben in einer Familie mit minderjährigen Kindern. Fast die Hälfte (49 %) leben in einem Haushalt, der nur aus Erwachsenen (zwei und mehr) besteht.

Erwerbstätigkeit



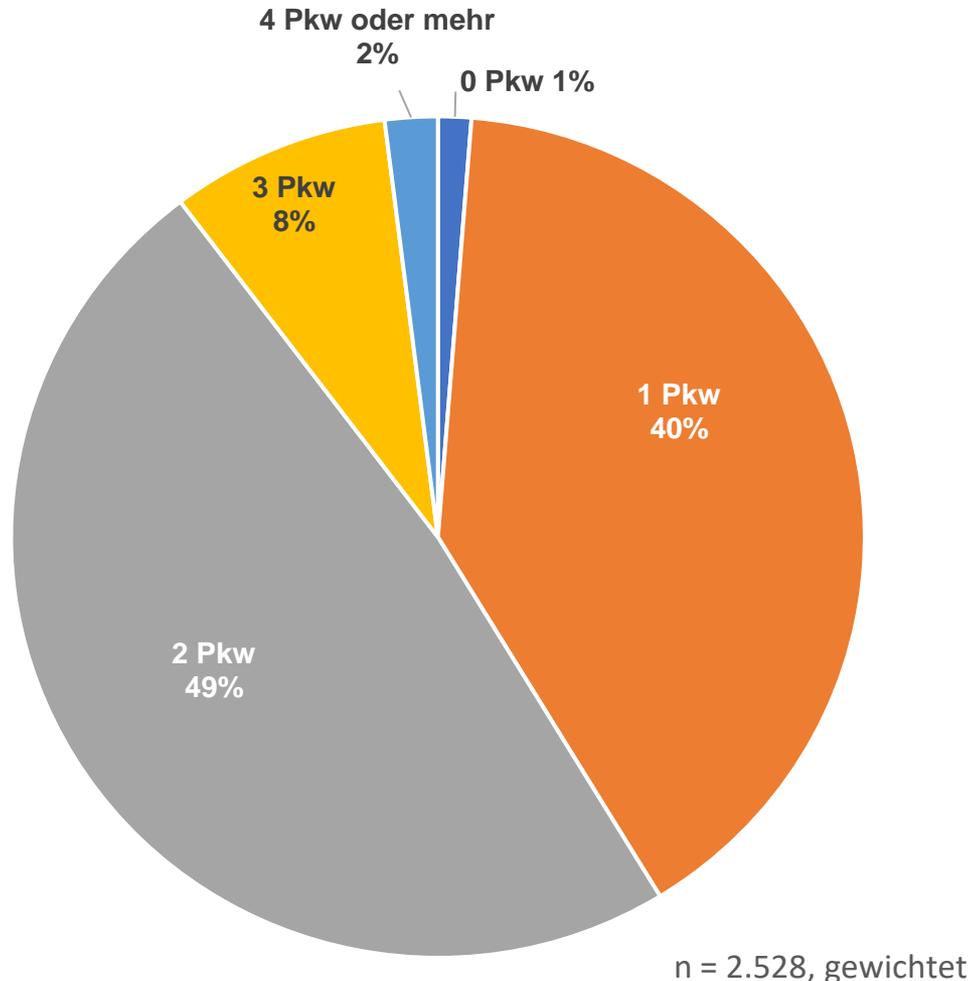
Die Abbildung stellt die Verteilung des Erwerbstätigkeitsstatus der Stichprobe dar.

Mehr als ein Drittel der Befragten (37 %) sind in Vollzeit berufstätig, 12 % in Teilzeit berufstätig, 1 % sind erwerbslos. Als Hausfrau oder Hausmann bezeichnen sich 5 % der Befragten. In Schul-, Hochschul- oder Berufsausbildung befinden sich insgesamt 17 % der Probanden. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten (26 %) sind Rentner.



Verkehrsmittelverfügbarkeit

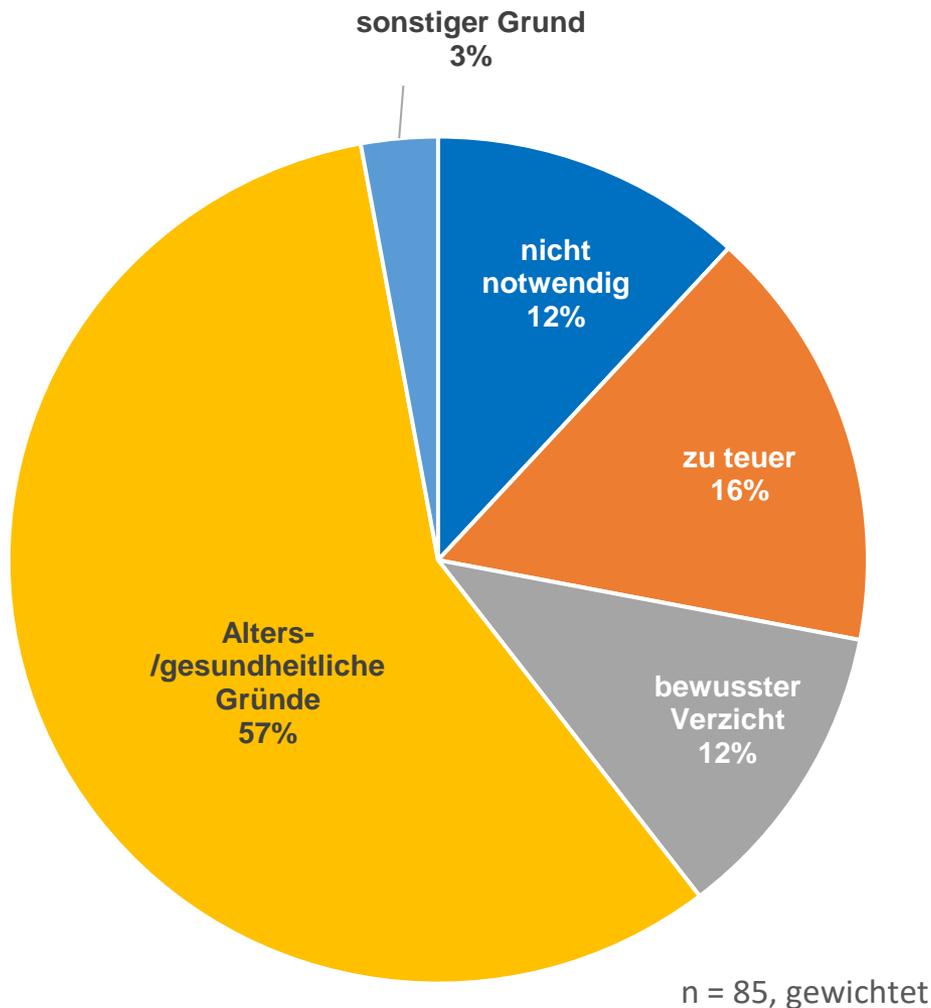
Pkw und Krafträder – Anzahl Pkw je Haushalt



99 % der Haushalte besitzen demnach mindestens einen Pkw, 1 % sind autofrei. In 40 % der Haushalte ist ein Pkw vorhanden, in 49 % der Haushalte zwei Pkw. Der Anteil der Haushalte mit drei oder mehr Pkw liegt immerhin bei 10 %. Insgesamt sind 4.348 Pkw in den Haushalten der Befragten vorhanden. Die mittlere Anzahl Pkw je Haushalt beträgt 1,7. In den Haushalten der Befragten leben 6.929 Personen (vgl. Folie 8), so dass im Mittel eine **Pkw-Dichte von 628 Pkw je 1.000 Personen** in den Haushalten der Stichprobe vorhanden sind. Für **Gesamt-Deutschland** liegt die Pkw-Dichte bei **527 Pkw pro 1.000 Personen**. Die Dichte in Leichlingen liegt somit deutlich darüber¹.

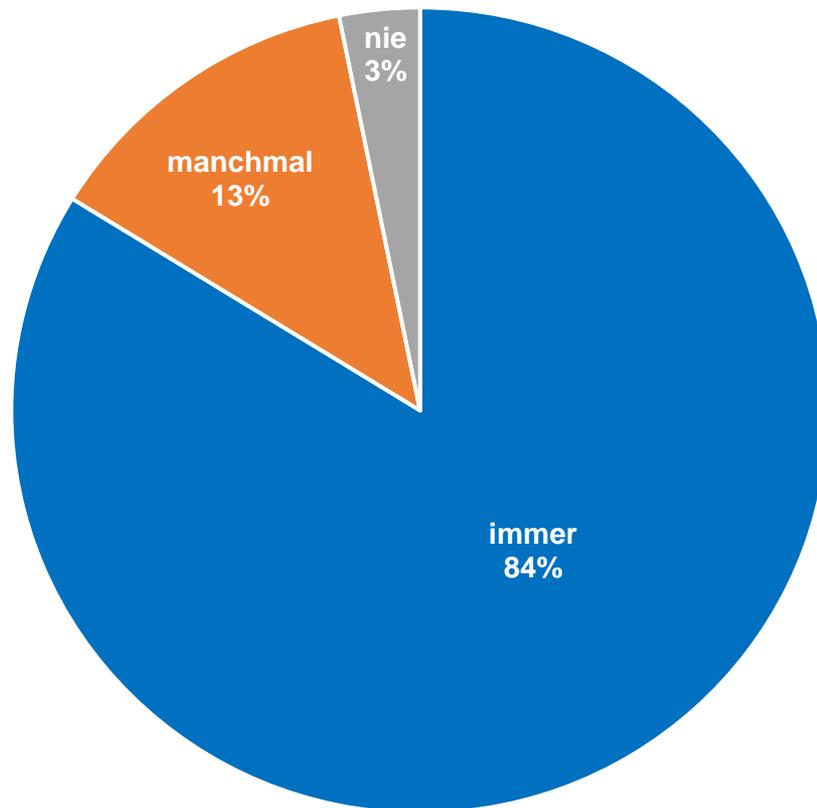
¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):
Mobilität in Deutschland 2017 S. 47

Gründe für nicht vorhandenen Pkw



Ein Teil der Befragten aus autofreien Haushalten haben einen Grund für das Nichtvorhandensein eines Pkw angegeben. Mit mehr als der Hälfte der Antworten (57 %) dominiert der **Grund „Alter/ Gesundheit“**. Bei 16 % der Befragten ist ein Pkw im Haushalt „zu teuer“. Nur je 12 % der Haushalte gaben an, dass ein Pkw „nicht notwendig“ sei oder sie „bewusst Verzichten“.

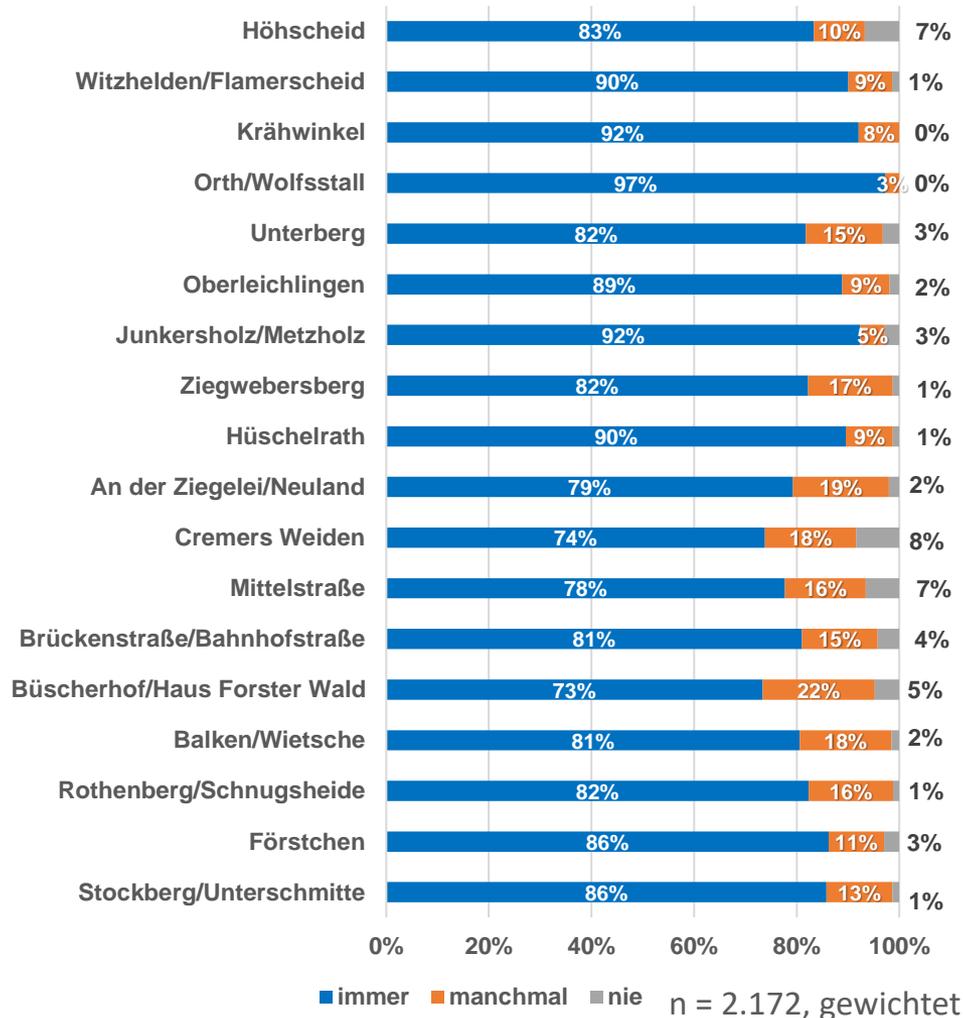
Pkw Verfügbarkeit nach Alter (ab 18 Jahre)



n = 2.172, gewichtet

Neben dem Besitz von Pkw im Haushalt wurde nach der persönlichen Verfügbarkeit eines Pkw gefragt. 2.172 Probanden ab 18 Jahre (gewichtet) beantworteten diese Frage; hiervon verfügen 84 % immer über einen Pkw, 13 % nur manchmal und 3 % nie.

Pkw Verfügbarkeit nach Wohnort (ab 18 Jahre)

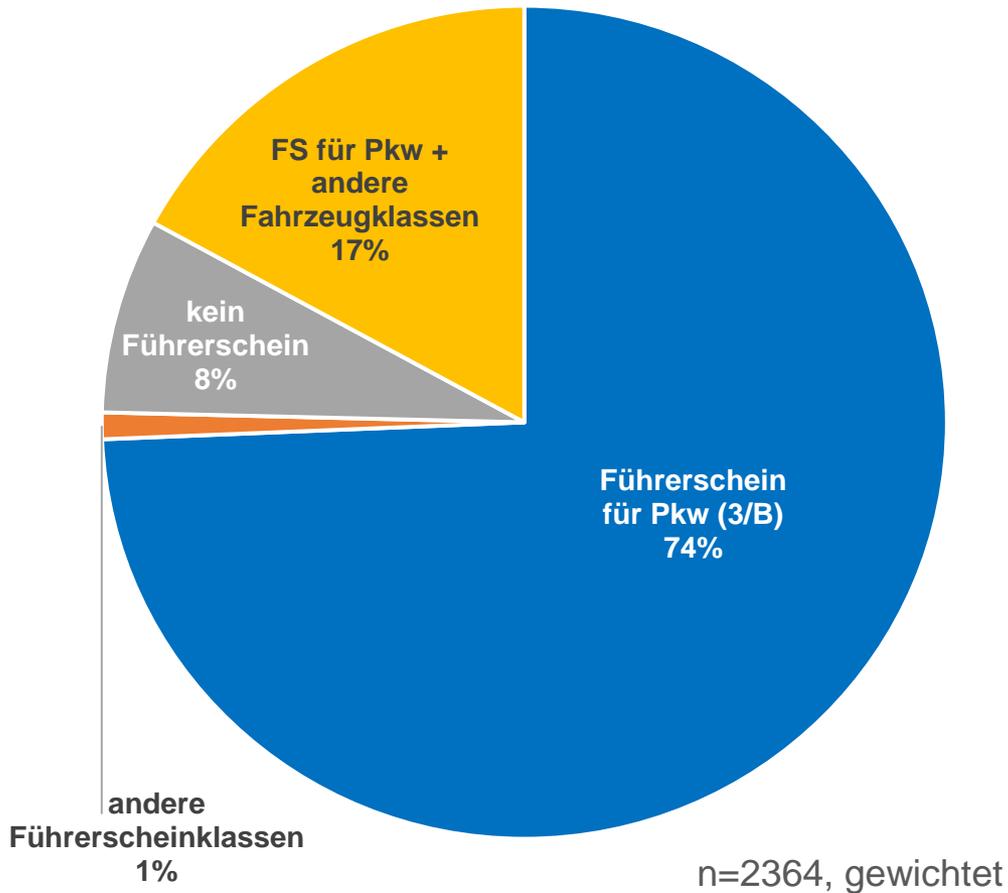


Auch bei den Wohnplätzen (Verkehrszellen) bestehen Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit. Die geringste ständige Pkw-Verfügbarkeit (73 %) weisen die Bewohner von Büscherhof/Haus Forster Wald auf, dicht gefolgt von Cremers Weiden mit 74 %. Dies kann so interpretiert werden, dass das dort dichte ÖV-Angebot und die vielfach kurzen Wege einen Pkw eher verzichtbar machen als in den Stadtteilen bzw. sozio-ökonomische Gründe. In den Verkehrszellen Mittelstraße und an der Ziegelei/Neuland liegt die ständige Pkw-Verfügbarkeit nur um wenige Prozentpunkte höher als in Cremers Weiden.

Den höchsten Wert bei der ständigen Pkw-Verfügbarkeit weisen die Bewohner von Orth/Wolfsstall mit 97 % auf. Auch in Krähwinkel, Junkersholz/Metzholz, Hüschelrath und in Witzhelden/Flamerscheid verfügen mindestens 90 % der Bewohner ständig über einen Pkw.

Der Anteil der Haushalte mit Krädern liegt mit 14 % (358 Befragte, gewichtet) relativ niedrig.

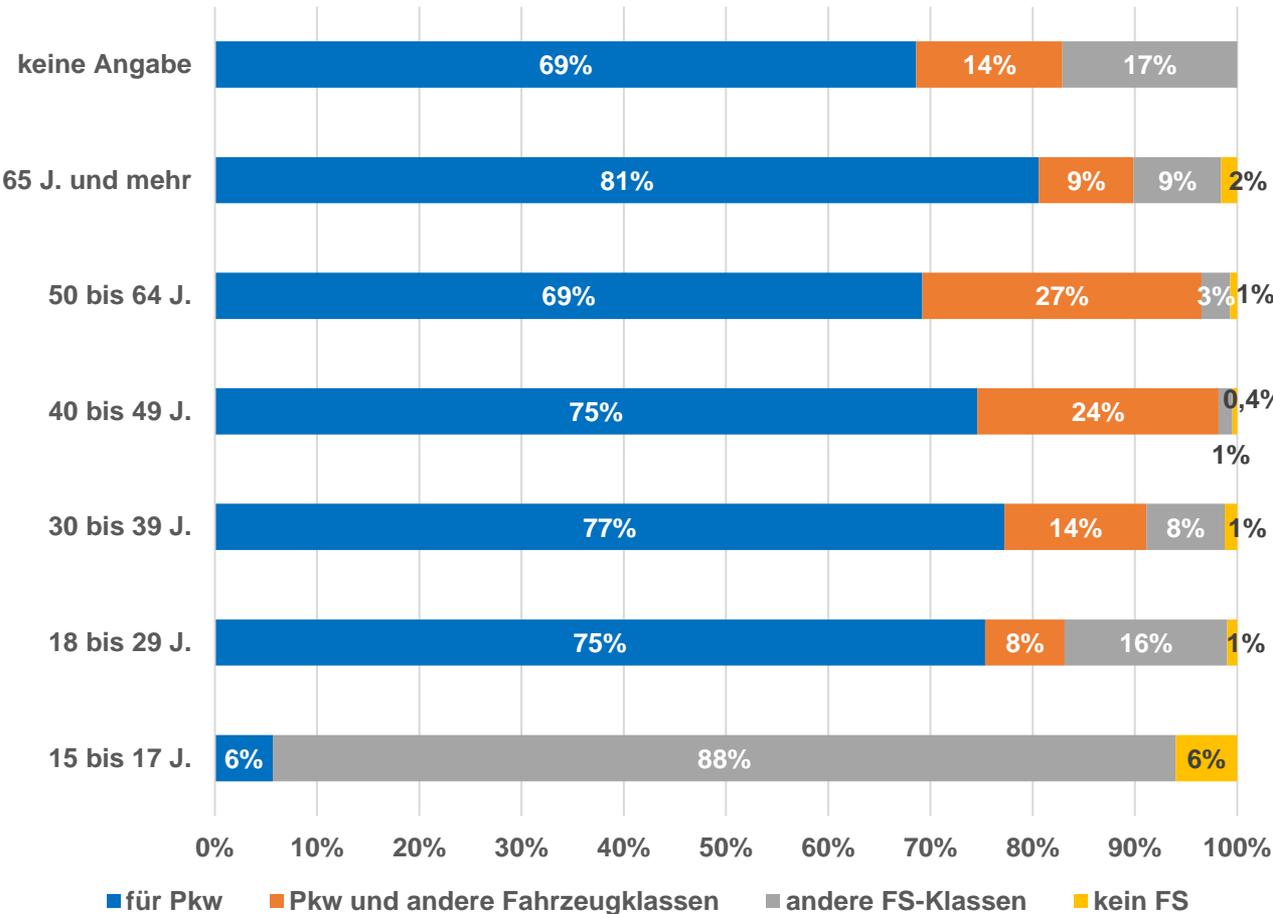
Führerscheinbesitz



Entsprechend dem hohen Motorisierungsgrad verfügen die Bewohner der Blütenstadt Leichlingen auch zu einem weitaus überwiegenden Teil über einen Führerschein für eine oder mehrere Fahrzeugarten. Unter Berücksichtigung aller Altersklassen geben 92 % der Befragten an, einen Führerschein zu besitzen. Etwa drei Viertel haben ausschließlich den Führerschein für Pkw.

Führerscheinbesitz nach Altersgruppe

n = 2365, gewichtet

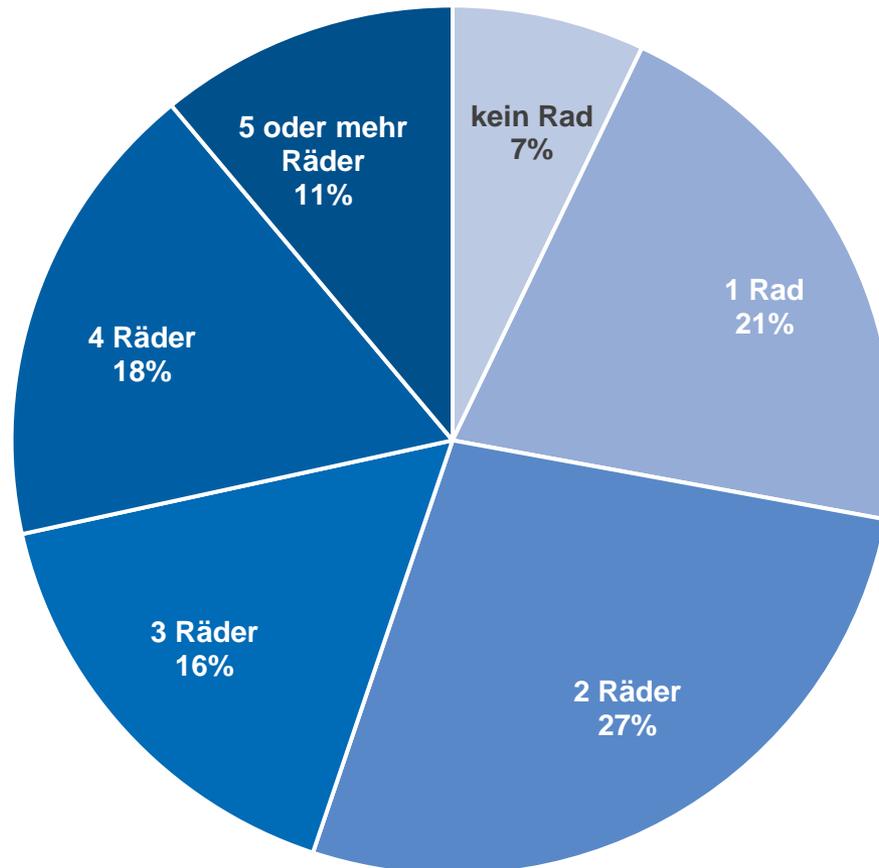


n = 2.364, gewichtet

Nach Altersklassen differenziert ergibt sich das folgende Bild:

Bei den Jugendlichen besitzen bereits 6 % einen Pkw-Führerschein (davon 0 % in Kombination mit anderen Klassen) und 80 % einen Führerschein für andere Fahrzeugklassen. Bei den jungen Erwachsenen steigt der Führerscheinbesitz sprunghaft auf 99 % an. In der höheren Altersklasse bis 49 Jahre ist ein geringfügiger Anstieg des Führerscheinbesitzes bis auf 99,6 % der Befragten festzustellen. Bei den Senioren nimmt der Wert wieder auf 98 % ab. Ab dem Lebensalter von 18 Jahren gibt es nur einen sehr geringen Anteil von Befragten, die ausschließlich einen Führerschein für andere Fahrzeuge als Pkw besitzen.

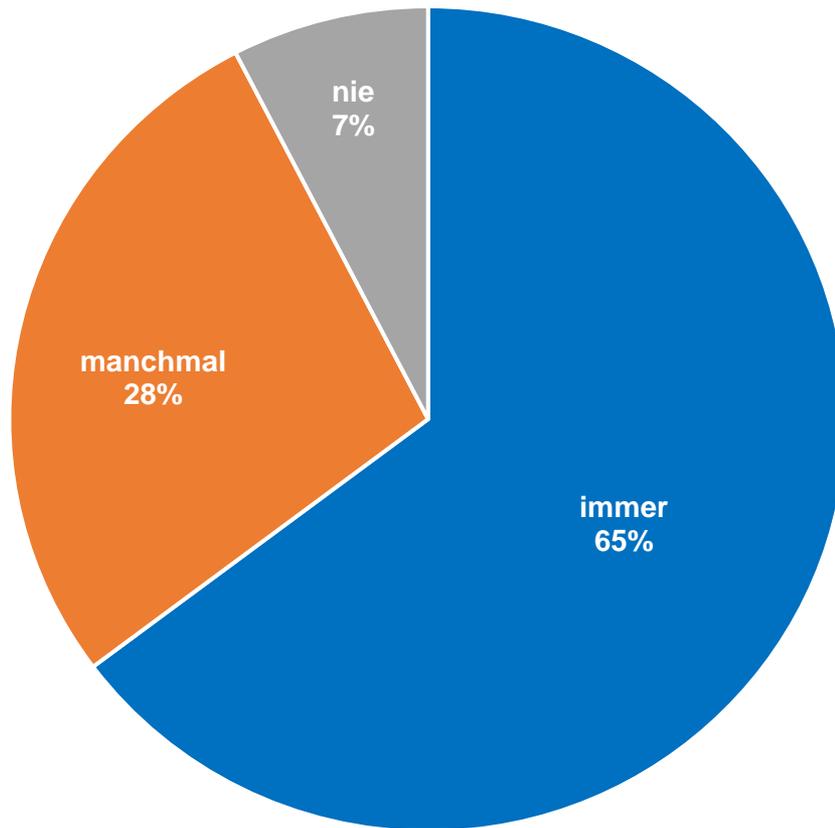
Fahrräder



n = 1.856, gewichtet

Insgesamt 93 % der Haushalte verfügen über Fahrräder. In etwa zwei Drittel der Haushalte der Befragten (64 %) sind ein bis drei Fahrräder vorhanden, in 29 % der Haushalte sogar 4 oder mehr Räder.

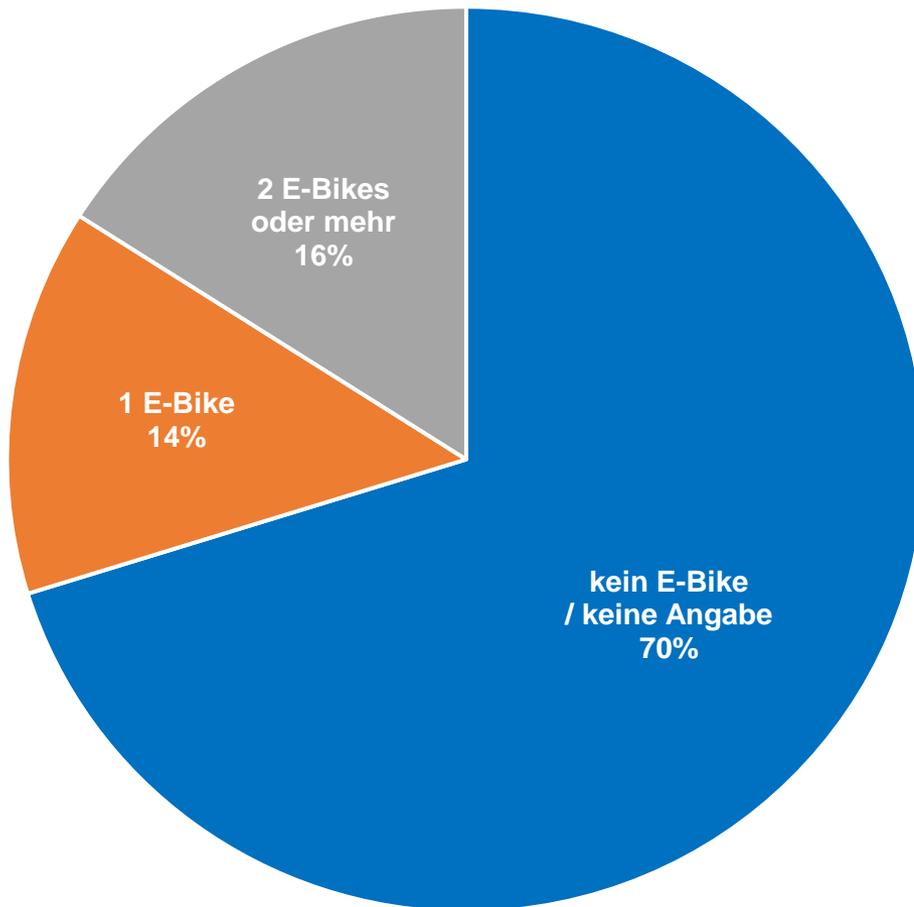
Verfügbarkeit von Fahrrädern



n = 1701, gewichtet

Hinsichtlich der persönlichen Verfügbarkeit eines Fahrrads antworteten lediglich 1701 der Befragten. Dies sind etwa zwei Drittel der Personen, die Verkehrsmittelangaben gemacht haben. Es kann vermutet werden, dass überwiegend Personen ohne Fahrrad im Haushalt diese Frage unbeantwortet ließen. 65 % der Befragten haben immer ein Fahrrad zur Verfügung, 28 % nur manchmal.

Anzahl E-Bikes



n = 2566, gewichtet

Neben den klassischen Fahrrädern erfreuen sich elektrisch angetriebene Zweiräder (Elektrofahrräder) steigender Beliebtheit. **Bereits in 30 % der Haushalte ist mindestens ein E-Bike oder Pedelec vorhanden.**

Im Deutschlandvergleich lag diese Quote 2021 bei 13%. In Leichlingen besitzt somit mehr als doppelt so viele Haushalte mindestens ein E-Bike.¹

Im MiD 2017 besaßen sogar nur 8% der Haushalte auf ganz Deutschland bezogen mindestens ein E-Bike oder Pedelec. In Mittelstädten/städtischer Raum waren es 9%.² Es lässt sich ein stetiger Anstieg der Beliebtheit von Pedelecs feststellen.

¹ Statistisches Bundesamt 2021: Zahl der Woche Nr. 38 vom 21. September 2021.

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 S. 40



Ergebnisse Wegeprotokolle

Grundbegriffe der Mobilitätsanalyse

Eine Ortsveränderung wird als **Weg** bezeichnet. Dabei muss jeweils das Grundstück verlassen werden. Arbeitet jemand z.B. zu Hause und ist somit mit dem Erreichen des Arbeitsplatzes keine Ortsveränderung verbunden, wird in diesem Falle auch kein „Arbeitsweg“ erfasst.

Aus diesem Beispiel wird deutlich, dass Wege immer **Verkehrszwecken** zugeordnet werden, das heißt, der Zweck ist die Tätigkeit, zu deren Ausübung der Weg unternommen wird. In der Regel sind dies:

- Arbeitswege (Berufsverkehr)
- dienstliche, geschäftliche Wege
- Ausbildungswege
- Einkaufswegen und Wege, die im Rahmen persönlicher Erledigungen (z.B. Arztbesuche) unternommen werden
- Freizeitwege

Üblicherweise werden Freizeitwege nicht weiter differenziert, so dass diese Kategorie häufig als „Restkategorie“ anzusehen ist. Unter dieser werden unterschiedliche Wege wie Kinobesuch, spazieren gehen, Verwandte und Freunde besuchen, aber auch

die sogenannte „Begleitmobilität“, d.h. das Fahren von Kindern oder Personen ohne Führerschein, gefasst. Mittlerweile setzt es sich durch, dass zumindest diese

- Hol- und Bringwege

als eigene Kategorie im Fragebogen geführt werden. Dieser Entwicklung wurde bei der Konzeption des Fragebogens für die Blütenstadt Leichlingen Rechnung getragen.

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

Grundbegriffe der Mobilitätsanalyse

Folgende **Verkehrsmittel** werden in dem Fragebogen erfasst:

- Fahrrad/ Pedelec
- Mofa/ Motorrad
- Pkw als Fahrer
- Pkw als Mitfahrer
- Bus
- Bahn
- Sonstiges (Taxi, Inliner, Roller, Traktor, etc.)
- zu Fuß gehen

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

Unter einer **Transportkette** versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel beim Zurücklegen eines einzigen Weges.

Die Verkehrsmittel wechseln, ohne dass ein Wechsel des Verkehrszweckes stattfindet. Eine typische Transportkette ist zum Beispiel Bike & Ride, wobei auf dem Weg zur Bushaltestelle das Fahrrad benutzt wird, um dann in den Regionalbus, z.B. zum Bahnhof umzusteigen. Von dort aus wird dann der Zug benutzt und das letzte Stück zu Fuß gegangen.

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

Die Anzahl der Wege am Tag bezeichnet man als **Mobilitätsrate**. Vereinfacht gesagt: Je mehr Wege jemand zurücklegt, desto mobiler ist er und umso höher ist die Mobilitätsrate. Dabei ist es unerheblich, wie lange ein Weg dauert, welche Entfernung im Rahmen eines Weges zurückgelegt und welches Verkehrsmittel benutzt wird.

Die Kilometer, die eine Person pro Tag zurücklegt, bezeichnet man als **Verkehrsaufwand**. Der Verkehrsaufwand der Bevölkerung nahm in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich zu.

Mobilitätsrate

Der/die durchschnittliche Bewohner:in der Blütenstadt Leichlingen unternimmt am Werktag **4,2 Wege**. Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Leichlinger Bevölkerung und schließt auch die am Stichtag „immobilen“ Einwohner mit ein.

Als mobile Bevölkerung bezeichnet man die erfassten Personen ab 6 Jahren, die am Stichtag zumindest einen Weg außer Haus unternommen haben. Bezieht man die Berechnung der durchschnittlichen Wegeanzahl nur auf diese Personengruppe, so ergibt sich ein Wert von 4,8 Wegen pro mobiler Person und Werktag.

In der Stichprobe sind 9,3 % der Personen immobil, d.h. sie haben ihr Haus am Stichtag nicht verlassen.

Ein hoher Anteil der Befragten (18,0%) hat keine Angaben zur Mobilität gemacht. Diese Personen haben keine Wegeprotokolle erstellt aber und auch keine Angaben dazu gemacht, ob sie am Stichtag außer Haus waren oder nicht.

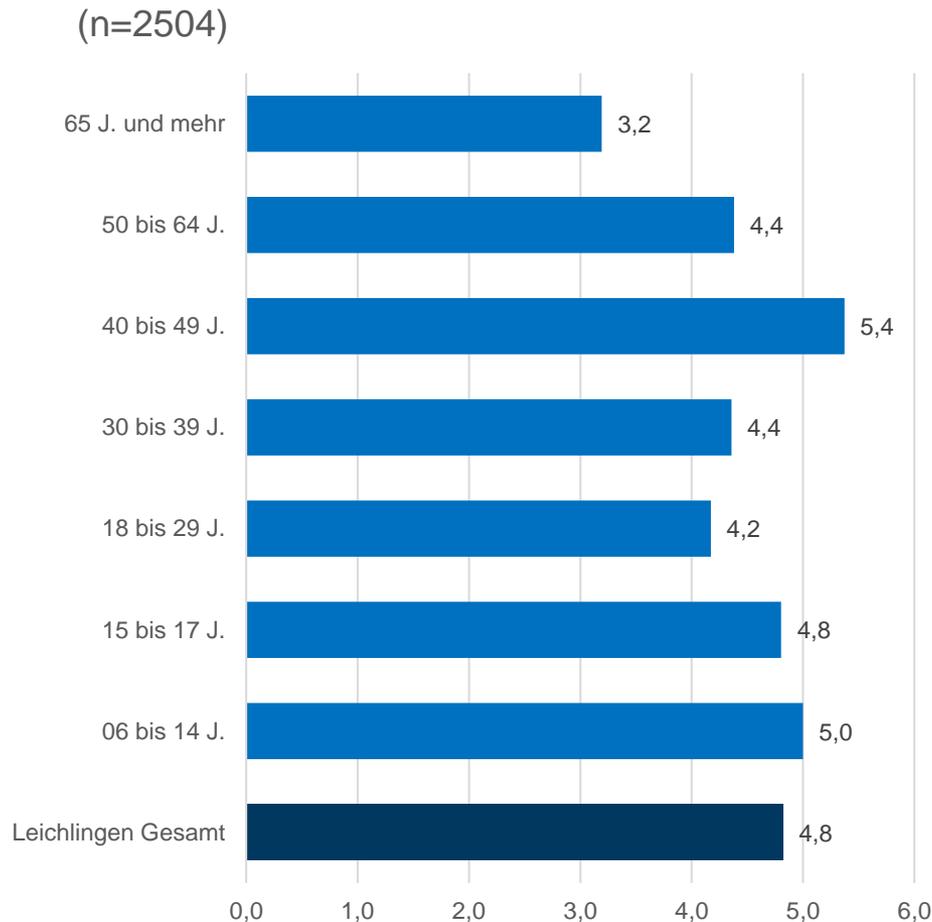
Die Mobilitätsrate hat sich in den vergangenen 32

Jahren erhöht. So wurden in der KONTIV '89 noch 2,8 bis 3,0 Wege pro Tag festgestellt. Diese Steigerung hängt mit den gestiegenen Mobilitätserfordernissen in Beruf, Freizeit und Familienarbeit (Einkauf, Erledigungen etc.) zusammen. Diese sind in den letzten Dekaden deutlich angestiegen. Die Mobilitätsrate ist demnach besonders stark von der Stellung in Beruf und Familie abhängig. Hier lassen sich charakteristische Unterschiede feststellen.

So weisen in Leichlingen Frauen 4,5 Wege und Männer 3,9 Wege am Werktag auf. Demnach sind Frauen im Jahr 2021 die mobilere Gruppe.

Mobilität am Stichtag	Personen (gewichtet)	Anteil	Anteil ohne "keine Angabe"
ja	2.000	72,7%	88,7%
nein	255	9,3%	11,3%
Summe	2.255	82,0%	100,0%
keine Angabe	497	18,0%	
Insgesamt	2.751	100,0%	

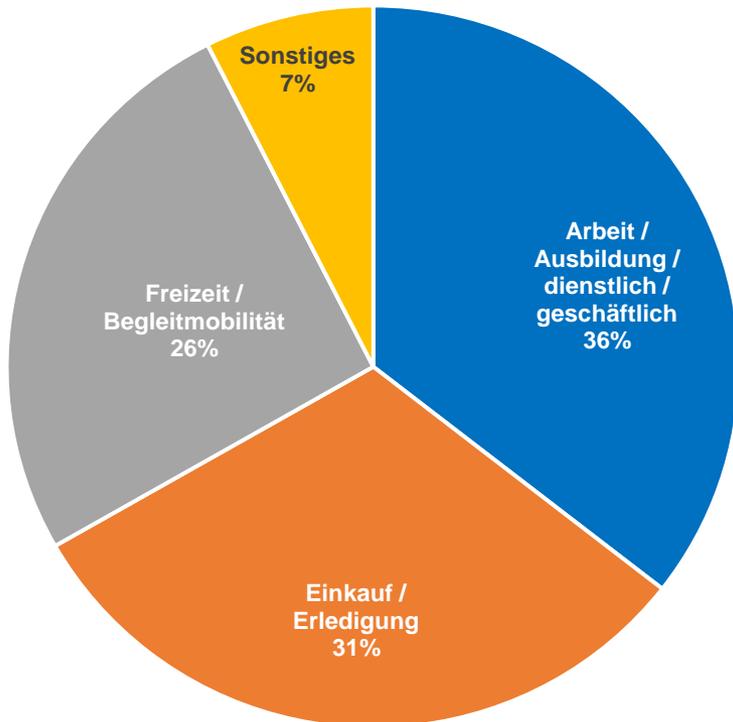
Wegezahl pro Werktag nach Altersklasse



Interessante Unterschiede lassen sich auch in den Altersklassen finden. Besonders mobil sind die 40-bis 49-Jährigen mit 5,4 Wegen am Werktag, damit sind sie mobiler als die 30 bis 39 Jährigen (4,4 Wege) die in der Regel hinsichtlich Erwerbs- und Familienarbeit am stärksten eingespannt sind.

Kinder zwischen 6 bis 14 Jahren sind mit 5,0 Wegen am Werktag etwas weniger mobil als die 40 bis 49 Jährigen, dicht gefolgt von Jugendlichen mit 4,8 Wegen. 18 bis 29 Jährige legen im durchschnitt lediglich 4,2 Wege pro Werktag zurück und werden damit nur von der Altersgruppe an 65 Jahren mit 3,2 Wegen unterschritten.

Wegezweck



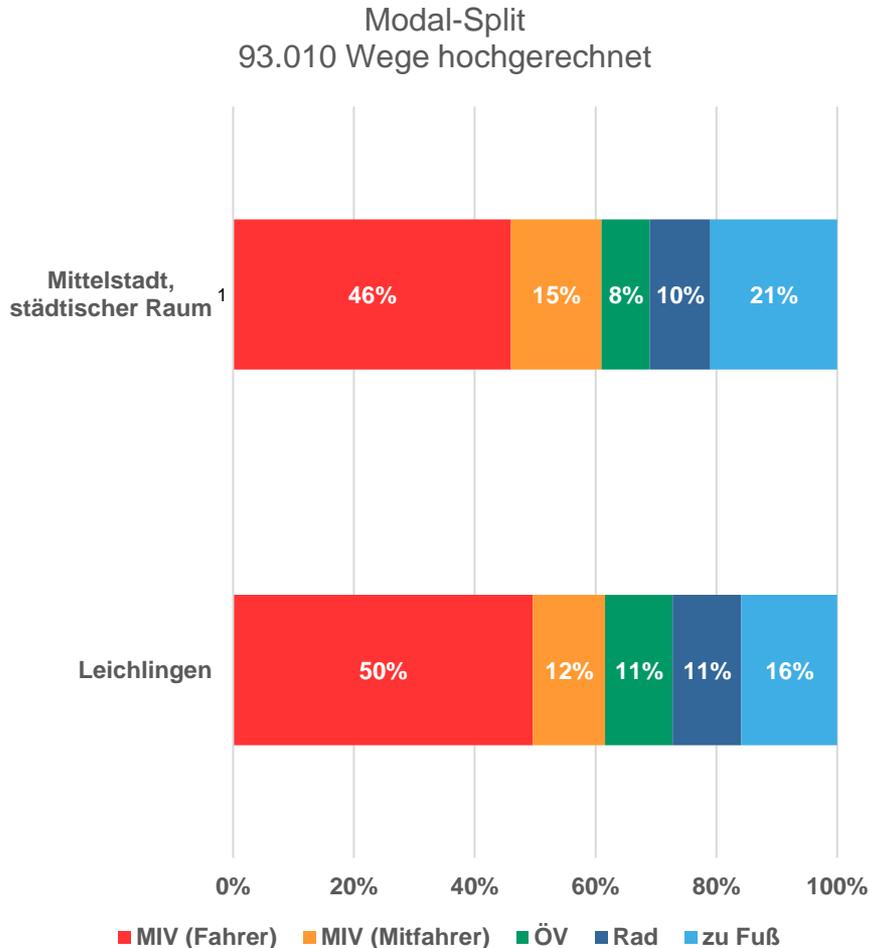
n = 92.599, hochgerechnet

Wie auf Folie 22 erläutert, werden mit Ortsveränderungen Zwecke verfolgt und sei es, sich auf einem Spaziergang zu erholen. Daher sprechen wir von Wege- oder Verkehrszwecken. Die Verkehrszwecke sind Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung und verändern sich im Laufe der Zeit. So nimmt die Anzahl der Wege mit dem Wegezweck Arbeit ab, wenn weniger Menschen erwerbstätig sind und umgekehrt. Im Verlauf dieses Abschnitts wird die hochgerechnete Stichprobe dargestellt.

Die folgende Abbildung zeigt, die Aufteilung nach Wegezwecken in Leichlingen. Dabei dominiert eindeutig der **Wegezweck Gruppe Arbeit / Ausbildung mit 36 %**. Der Wegezweck Einkauf / Erledigung steht mit 31 % an zweiter Stelle. An dritter Stelle steht der Wegezweckgruppe Freizeit / Begleitmobilität (26 %).

Im Wegezweck Einkauf/ private Erledigungen sind Einkäufe für den länger- und kurzfristigen Bedarf sowie private Erledigungen gesondert erhoben worden und können somit auch ausgewiesen werden. Die 31 % teilen sich folgendermaßen auf: 14 % Einkaufswege für den täglichen Bedarf, 4 % Einkaufswege für den längerfristigen Bedarf und 13 % private Erledigungen.

Verkehrsmittelwahl



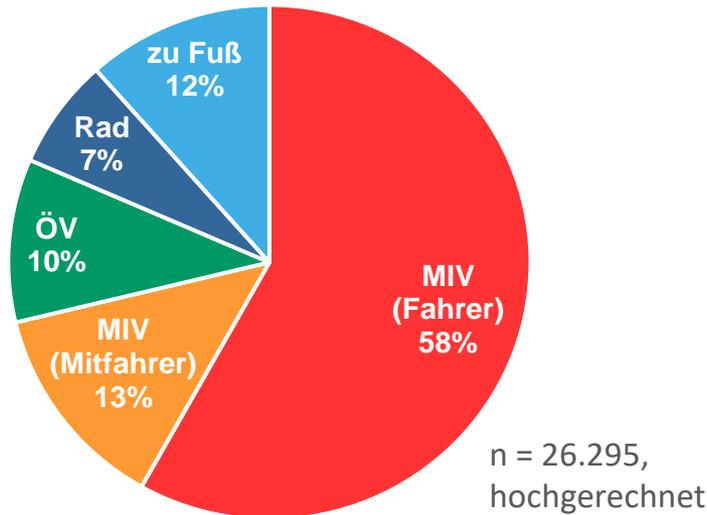
Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Bevölkerung. Die Verkehrsmittelwahl wird sehr stark durch das Individualverkehrsmittel Pkw dominiert

Die Leichlinger Bevölkerung legen etwas weniger als die Hälfte aller Wege (49,6 %) als Fahrer eines Kraftfahrzeugs zurück. 12,0 % der Wege werden als Mitfahrer zurückgelegt. Hieraus errechnet sich ein mittlerer Pkw-Besetzungsgrad von 1,2 Personen/ Pkw. Der sogenannte „Umweltverbund“ – Zufußgehen, Radfahren und Bus oder Bahn fahren – hat einen Anteil von 38,5 %. Am bedeutendsten sind davon die Fußwege mit 15,9 %, gefolgt vom Radverkehr mit 11,4 %. Der ÖV-Anteil beträgt 11,2 %. **Insgesamt ähnelt der Modal-Split von Leichlingen sehr dem Raumtyp Mittelstadt im städtischen Raum, wozu Leichlingen zählt.** Vor allem bei **Fußverkehr** wird aber deutlich, dass dieser einen **deutlich geringeren Anteil** besitzt. Vor allem vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ist beachtlich, dass es im Vergleich zum Deutschlandwert aus dem Jahre 2017¹ keine starken Verwerfungen gibt.

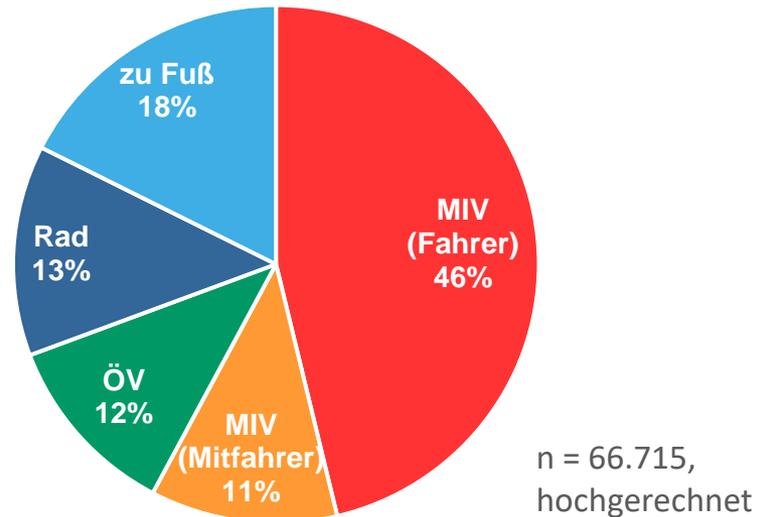
¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 S. 47

Unterschied Leichlingen/Tallage - Oberleichlingen

Höhenlage / Oberleichlingen

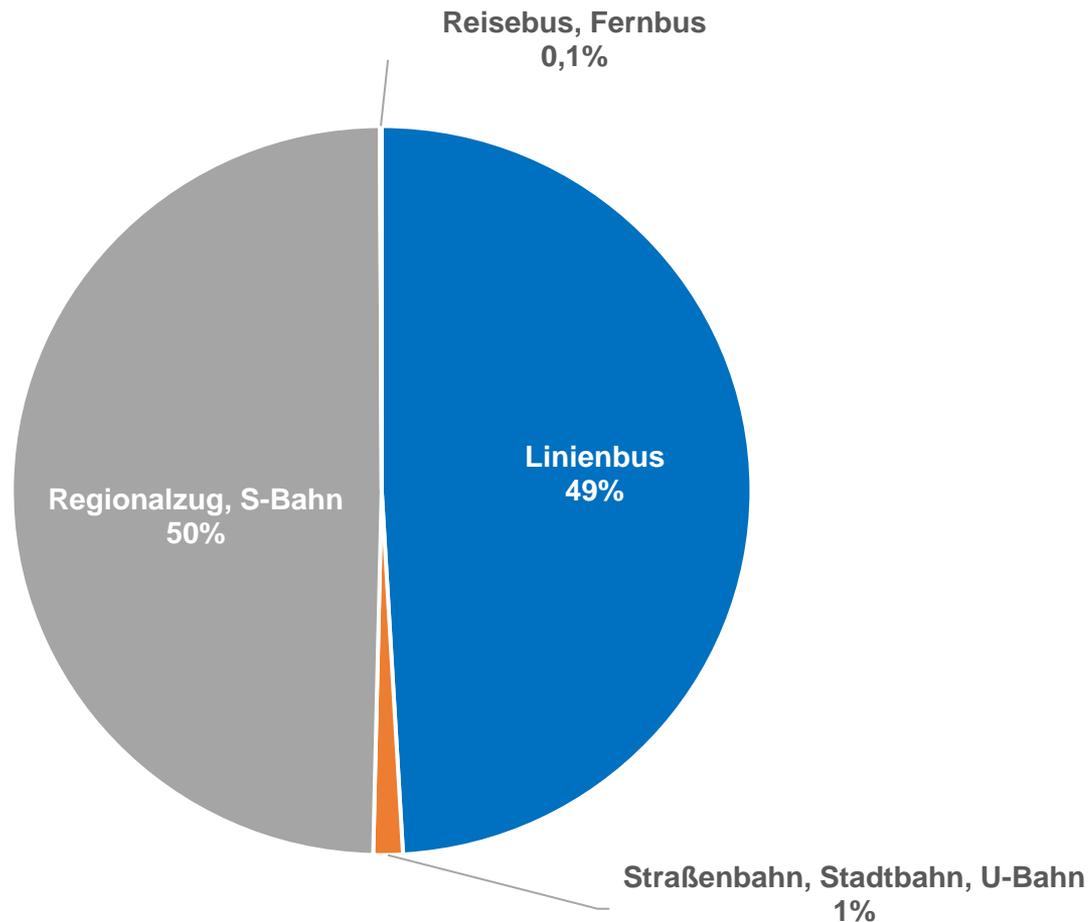


Tallage / Leichlingen



Erwartungsgemäß wird der MIV von den Bewohner:innen von Oberleichlingen in stärkerem Umfang genutzt als von den Bewohner:innen der Wohnplätze der Tallage. In der Tallage ist eine weitaus höhere Zieldichte vorhanden als in Oberleichlingen, was zu einer im Durchschnitt geringeren Wegelänge führt, so dass das Zufußgehen und das Radfahren begünstigt wird. So beträgt der MIV-Fahrer-Anteil bei den Bewohner:innen der Höhenlage 58 % (Mitfahrer: 13 %) und bei den Tallagebewohner:innen 46 % (Mitfahrer: 11 %). Der Fuß- und der Radverkehrsanteil liegen in der Tallage deutlich höher wie im Durchschnitt der Höhenlage (Fuß: 18 % zu 12 %, Rad: 13 % zu 7 %). Der ÖV, mit dem in der Regel eher längere Distanzen überwunden werden, hat bei den Wegen der Höhenlagebewohner einen Anteil von 10 %, während er in der Tallage 12 % beträgt. *Hier ist auch nochmal auf den Stichtag der Erhebung hinzuweisen, welcher vor dem Fahrplanwechsel 2021 lag mit der umfangreichen Angebotsausweitungen insbesondere nach Witzhelden.*

Anteile der Verkehrsmittel an den ÖV-Wegen



n = 10.371, hochgerechnet

Verkehrsmittelkombination

Verkehrsmittelkombinationen	Wege	Anteil in %
zu Fuß	14.831	15,9%
Fahrrad	7.260	7,8%
Rad/Sonstiges	14	0,0%
Pedelec/E-Bike	3.458	3,7%
Krad (Mitfahrer)	44	0,0%
Krad (Fahrer)	5.566	6,0%
Pkw (Mitfahrer)	10.992	11,8%
PkwM/KradF	28	0,0%
PkwM/Sonstiges	69	0,1%
Pkw (Fahrer)	40.551	43,4%
PkwF/Rad	73	0,1%
PkwF/PkwM	79	0,1%
PkwF/Sonstiges	58	0,1%
Linienbus	4.671	5,0%
Bus/Rad <i>Bike+Ride</i>	97	0,1%
Bus/Pedelec <i>Bike+Ride</i>	63	0,1%
Bus/PkwM <i>Kiss+Ride</i>	218	0,2%
Bus/Sonstiges	41	0,0%
Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn	83	0,1%
Bahn/Rad/Bus <i>Bike+Ride</i>	20	0,0%
Bahn/PkwM <i>Kiss+Ride</i>	31	0,0%

n = 99.395, Wege

Regionalzug, S-Bahn	Wege	Anteil in %
Zug/Rad <i>Bike+Ride</i>	491	0,5%
Zug/Rad/Bus <i>Bike+Ride</i>	79	0,1%
Zug/Rad/Bahn <i>Bike+Ride</i>	82	0,1%
Zug/Krad <i>Park+Ride</i>	51	0,1%
Zug/Bus	384	0,4%
Zug/Pedelec <i>Bike+Ride</i>	91	0,1%
Zug/PkwF <i>Park+Ride</i>	557	0,6%
Zug/PkwF/Bahn <i>Park+Ride</i>	154	0,2%
Zug/PkwM <i>Kiss+Ride</i>	77	0,1%
Zug/PkwM/Sonstiges <i>Kiss+Ride</i>	13	0,0%
Zug/PkwM/Bahn <i>Kiss+Ride</i>	78	0,1%
Zug/Sonstiges	83	0,1%
Zug/Sonstiges/PkwM <i>Kiss+Ride</i>	13	0,0%
Zug/Bahn	842	0,9%
Zug/Bahn/Rad <i>Bike+Ride</i>	80	0,1%
Zug/Bahn/Bus	105	0,1%
Zug/Bahn/Pedelec <i>Bike+Ride</i>	24	0,0%
Zug/Bahn/PkwF <i>Park+Ride</i>	238	0,3%
Reisebus, Fernbus	8	0,0%
Gesamt	93.395	100,0%

„Bahn“: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn

Verkehrsmittelkombination

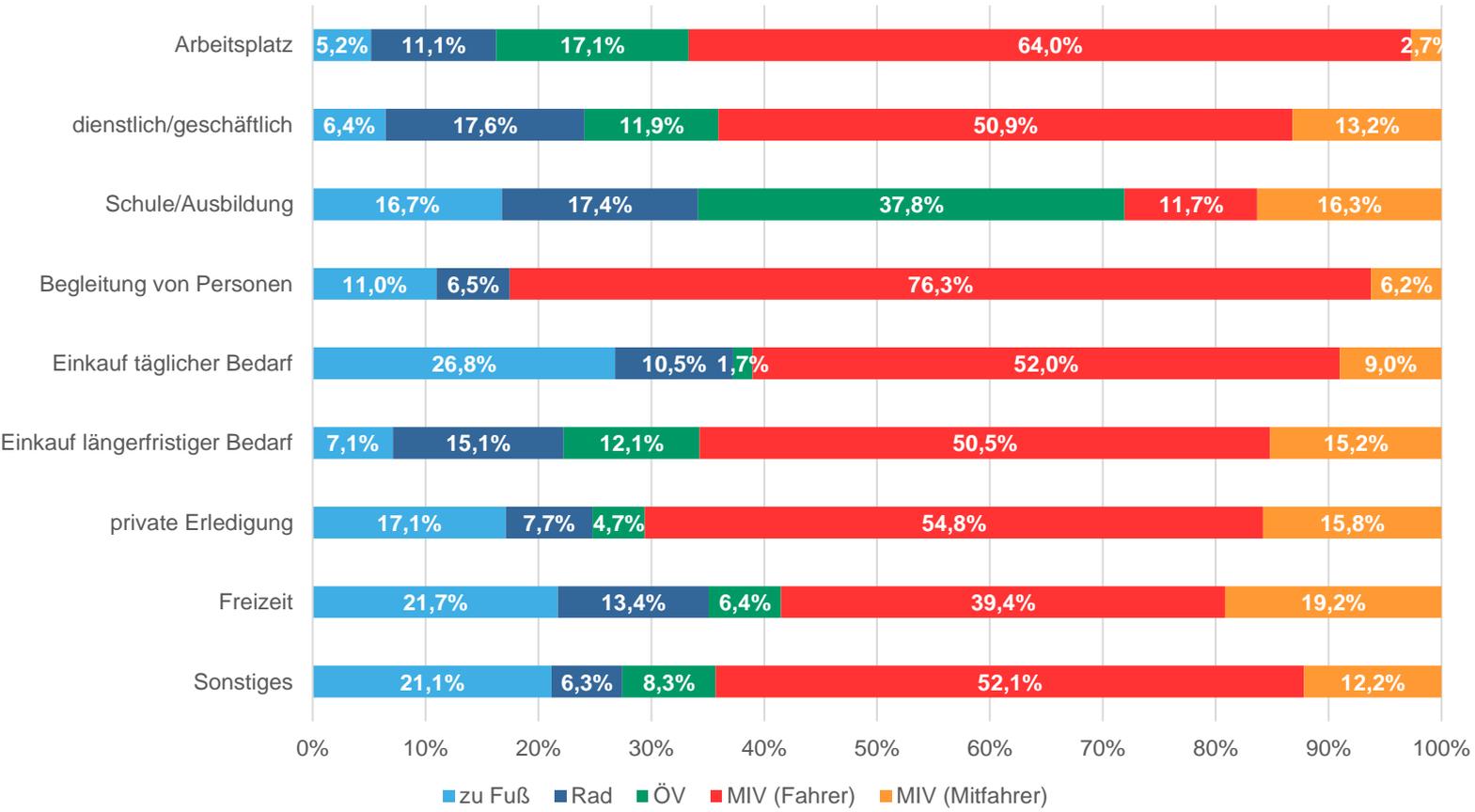
In den bisherigen Auswertungen wurde das Hauptverkehrsmittel¹ betrachtet. Hierbei handelt es sich um das Verkehrsmittel in der Wegekette, mit dem in der Regel die größte Entfernung innerhalb der Wegekette zurückgelegt wird. Wenn für einen Weg z.B. Park+Ride oder Bike+Ride genutzt wird, wird die Eisenbahn oder S-Bahn als Hauptverkehrsmittel gesetzt.

4,5 % aller Wege (ca. 4.200) werden in einer Verkehrsmittelkombination zurückgelegt (Folie 33). Die häufigste Kombination ist Park+Ride mit ca. 1.000 Wegen (1,1 %) und Bike+Ride mit ca. 1.000 Wegen (1,1 %), gefolgt von Regionalzug/ S-Bahn + Straßenbahn/ Stadtbahn/ U-Bahn mit ca. 850 Wegen (0,9 %). Kiss+Ride, also die Kombination aus Bahn oder Bus und Pkw-Mitfahrt, spielt mit ca. 430 Wegen (0,5 %) ebenfalls eine bedeutende Rolle.

Die Bedeutung der Zu- und Abbringerverkehrsmittel für die Eisenbahn ist hoch. Von den ca. 5.100 Zugfahrten werden mehr als zwei Drittel (ca. 3.400) mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. **Um in Zukunft das Potenzial der Verkehrsmittelkombinationen deutlich zu steigern, ist die Einführung von hochwertigen Umsteigeplattformen in Form der Mobilstationen sehr wichtig.**

¹ Das Hauptverkehrsmittel wurde anhand einer Rangfolge der Verkehrsmittel zugeordnet: Bahn – Bus – Pkw (Fahrer) – Pkw (Mitfahrer) – Krad – Fahrrad – zu Fuß.

Verkehrsmittel nach Wegezweck



n = 92.599, hochgerechnete Wege

Verkehrsmittel nach Wegezweck

Bei den *Begleitwegen* liegt der Anteil der *MIV-Fahrer* mit 76 % am höchsten. Ausbildungsverkehr werden dagegen nur zu 12 % mit dem MIV als Fahrer zurückgelegt. Die übrigen Verkehrszwecke (außer „Sonstiges“) weisen MIV-Fahreranteile zwischen diesen Extremwerten auf.

Der *Mitfahreranteil* ist in der Freizeit mit 19 % am höchsten. Beim Ausbildungsverkehr und bei privaten Erledigungen beträgt er 16 % und im Einkaufen längerfristigen Bedarfs 15 %. Bei den übrigen Verkehrszwecken (außer „Sonstiges“) liegt er deutlich niedriger.

Der *Öffentliche Verkehr* hat im Ausbildungsverkehr die größte Bedeutung. 38 % der Ausbildungswege wird mit Bus und/ oder Bahn zurückgelegt. Bei den Arbeits- und Dienstwegen hat der ÖV mit 17 % bzw. 12 % ebenfalls einen bedeutenden Anteil. Für private Erledigungen werden nur zu 5 % mit dem ÖV erledigt. Auch in der Freizeit ist die Bedeutung des ÖV mit 6 % unterdurchschnittlich.

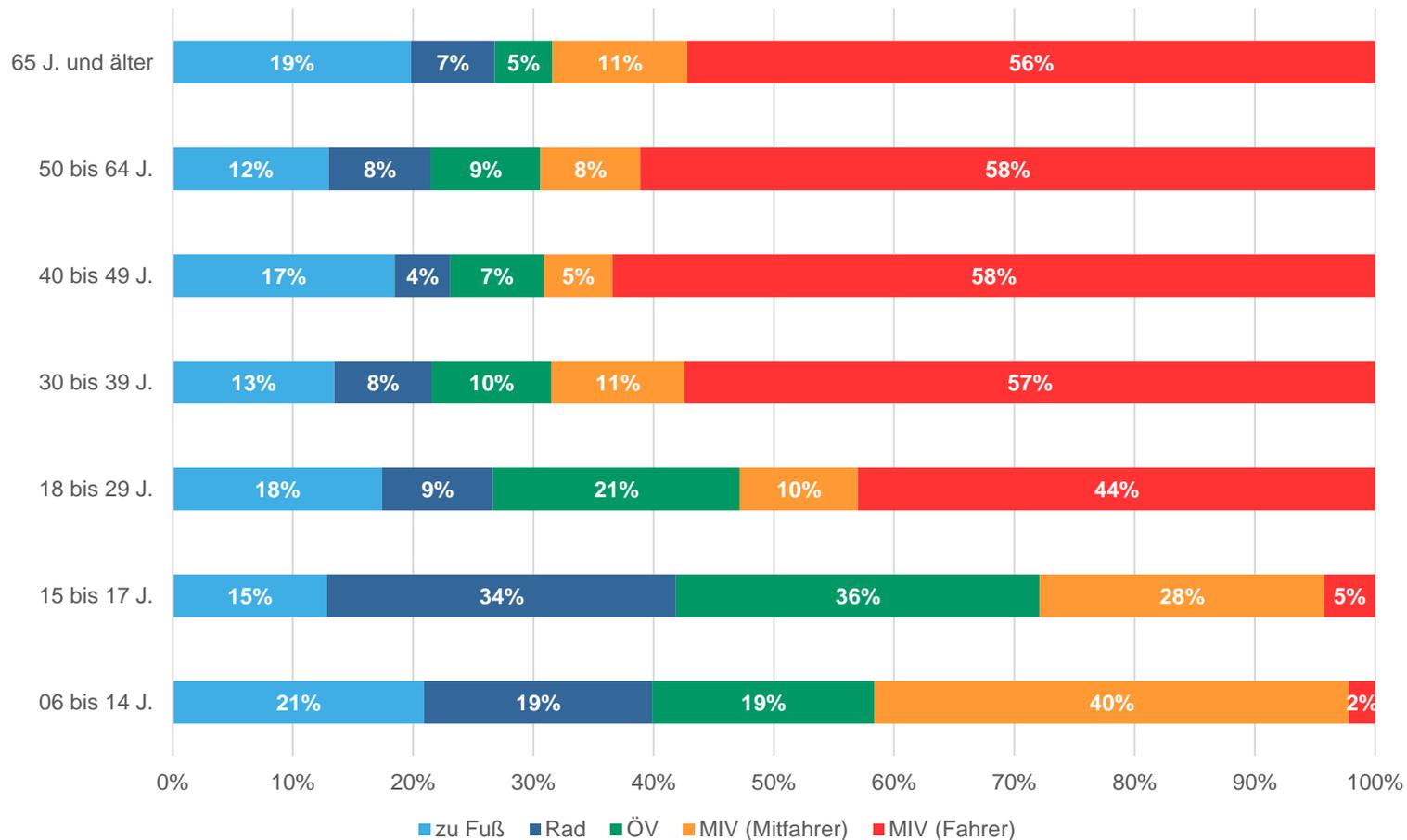
Der *Radverkehr* hat für den Dienstwege mit einem Anteil von 18 % die höchste Bedeutung, dicht gefolgt von Ausbildungsverkehr mit 17 %. Auch für die anderen Wegezwecke außer Sonstiges wird das Fahrrad für 7 % bis 15 % der Wege genutzt.

Der *Fußwegeanteil* ist dagegen beim Wegezweck Einkäufe des täglichen Bedarfs mit 27 % am höchsten. Freizeit- und Sonstiges sowie private Erledigungen und Ausbildungswege werden ebenfalls zu einem großen Teil (17–22 %) zu Fuß zurückgelegt. Dagegen sind nur 5 % der Arbeitswege Fußwege. Nur auf 6 % der Dienstwege wird auf ein Verkehrsmittel verzichtet.

Einkäufe für den längerfristigen Bedarf werden häufiger mit dem Rad oder mit dem ÖV, aber seltener zu Fuß durchgeführt als für den *täglichen Bedarf*. Ebenso liegt der Mitfahreranteil deutlich höher und der Fahreranteil niedriger als beim Einkauf für den täglichen Bedarf.

Private Erledigungen werden im Vergleich zu *Einkäufen* häufiger mit dem MIV als Fahrer oder mit dem MIV als Mitfahrer durchgeführt, aber seltener mit dem Rad. Der zu Fuß und ÖV Anteil liegt zwischen den Werten für den Einkauf des täglichen Bedarfs und des längerfristigen Bedarfs.

Verkehrsmittel Altersklassen



n = 93.461, hochgerechnete Wege

Verkehrsmittel nach Altersklasse

Auch die Betrachtung nach Altersklassen liefert ein differenziertes Bild der Verkehrsmittelnutzung. Hier spielt die unterschiedliche Verkehrsmittelverfügbarkeit eine Rolle, aber auch die unterschiedliche Aufteilung der Verkehrszwecke und der Zielwahl. Der *MIV-Fahreranteil* steigt von der Altersklasse 15–17 Jahre (5 %) bis zu den jungen Erwachsenen sprunghaft auf 44 % an. Den höchsten Anteil weist die Altersklasse der 50–64-Jährigen mit 58 % auf. Mit steigendem Alter nimmt die MIV-Nutzung wieder ab – bei den ab 65-Jährigen beträgt der MIV-Fahreranteil noch 56 %.

Der *Mitfahreranteil* weist eine gegenläufige Tendenz auf. Bei den Kindern liegt dieser noch bei 40 %, um bei den Jugendlichen auf 28 % abzusinken. Bis zur Altersklasse der 18-19-Jährigen sinkt er auf 10 % ab, um in der Altersklasse 30-39 Jahre wieder auf 11 % anzusteigen und in der Altersklasse 40-49-Jährige mit 5 % den Tiefstand zu erreichen. Ab der Altersklasse der 50-64-Jährigen steigt der Anteil wieder und erreicht bei den über 65-Jährigen wieder 11 %.

Der höchste *MIV-Anteil insgesamt* (Fahrer + Mitfahrer) wird mit 68 % in der Altersklasse der 30-39-Jährigen erreicht. Sowohl mit zunehmendem als auch mit abnehmendem Alter nimmt er ab (40-49-Jährige: 57 %, Jugendliche: 33 %). Ab 50-Jährige steigt der Anteil wieder auf 66-67 %. Aufgrund der häufig von den Eltern

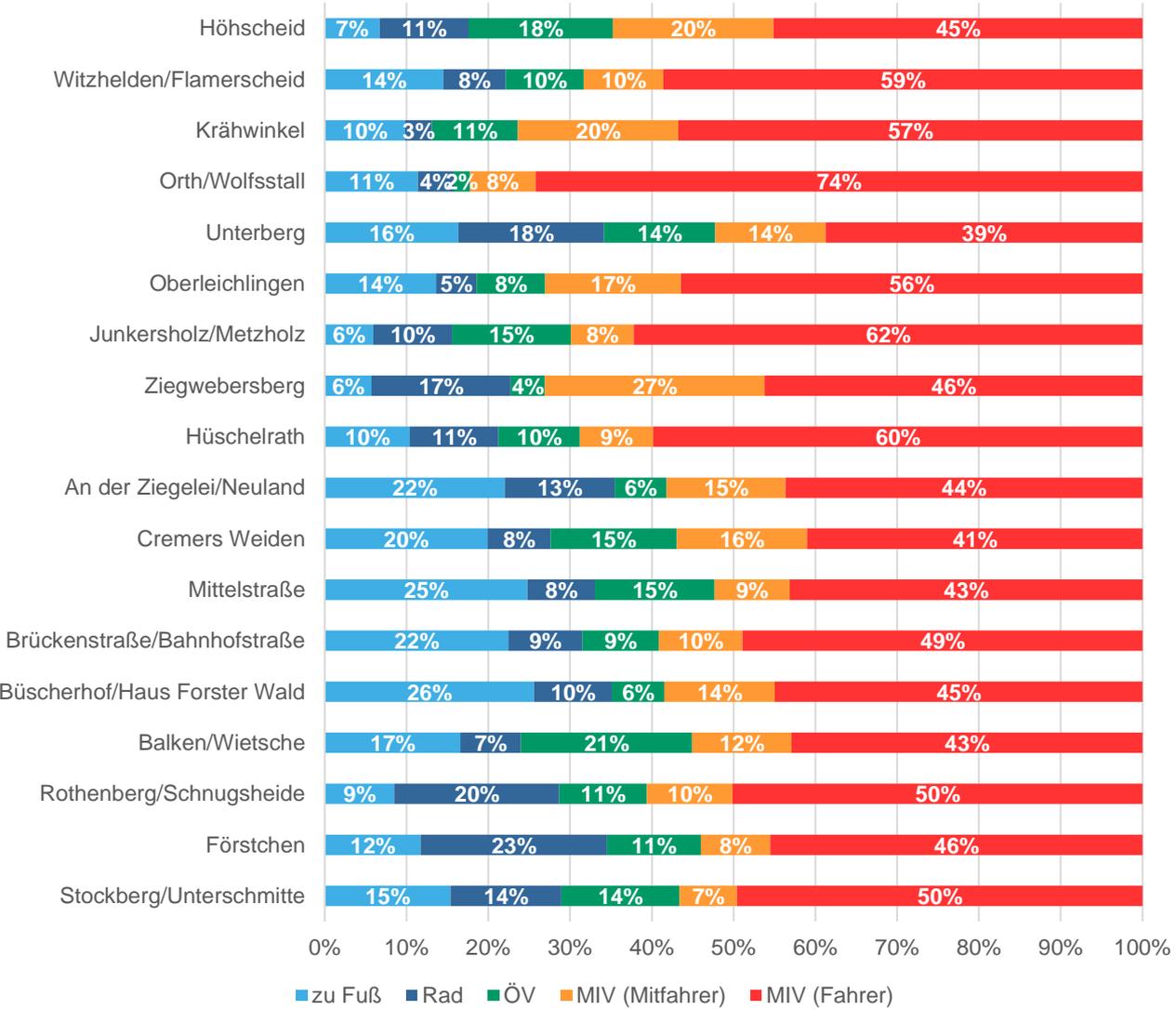
begleiteten Wege liegt er bei den 6–14-Jährigen bei 42 %.

Der Anteil der *öffentlichen Verkehrsmittel* ist im Ausbildungsverkehr am größten. Daher verwundert der hohe ÖV-Wegeanteil bei den unteren drei Altersklassen nicht. Hier spielen das SchülerTicket, das SemesterTicket und ähnliche Angebote des VRS für den Ausbildungsverkehr eine stimulierende Rolle. Kinder nutzen ihn für 19 % aller Wege, Jugendliche sogar für mehr als ein Drittel (34 %). Bei den jungen Erwachsenen wird immerhin noch 21 % der Wege mit Bus und/ oder Bahn durchgeführt. Bei den höheren Altersklassen erreicht der ÖV-Anteil die 11 %-Marke nicht mehr.

Beim *Radverkehr* lässt sich wieder ein zum Mitfahreranteil analoges Phänomen feststellen: Während die Kinder (19 %) und Jugendlichen (34 %) noch relativ häufig Rad fahren, sinkt der Anteil bei den jungen Erwachsenen auf 10 % ab, um bei den höheren Altersgruppen wieder anzusteigen. Die über 50-64-Jährigen nutzen das Fahrrad bei 8 % aller Wege.

Der Anteil des *Fußverkehrs* ist bei Kindern mit 21 % am höchsten und hat einen stetigen Wechsel von steigenden und fallenden Anteilen mit zunehmenden Altersgruppen. Bei der Altersklasse 50-64-Jährige ist ein der niedrigste Anteil mit 12 % verzeichnet.

Verkehrsmittel nach Wohnort



Es besteht die Tendenz, dass in den kleineren Stadtteilen mit nur wenigen Zielen wie Arbeitsplätze, Einzelhandelseinrichtungen, Schulen etc. weniger zu Fuß gegangen und mit dem Rad gefahren wird, dafür jedoch ein höherer Anteil motorisierter Mobilität auftritt, da der Stadtteil häufig verlassen werden muss und daher längere Wege erforderlich sind.

n = 93.461,
hochgerechnete Wege

Wegelänge

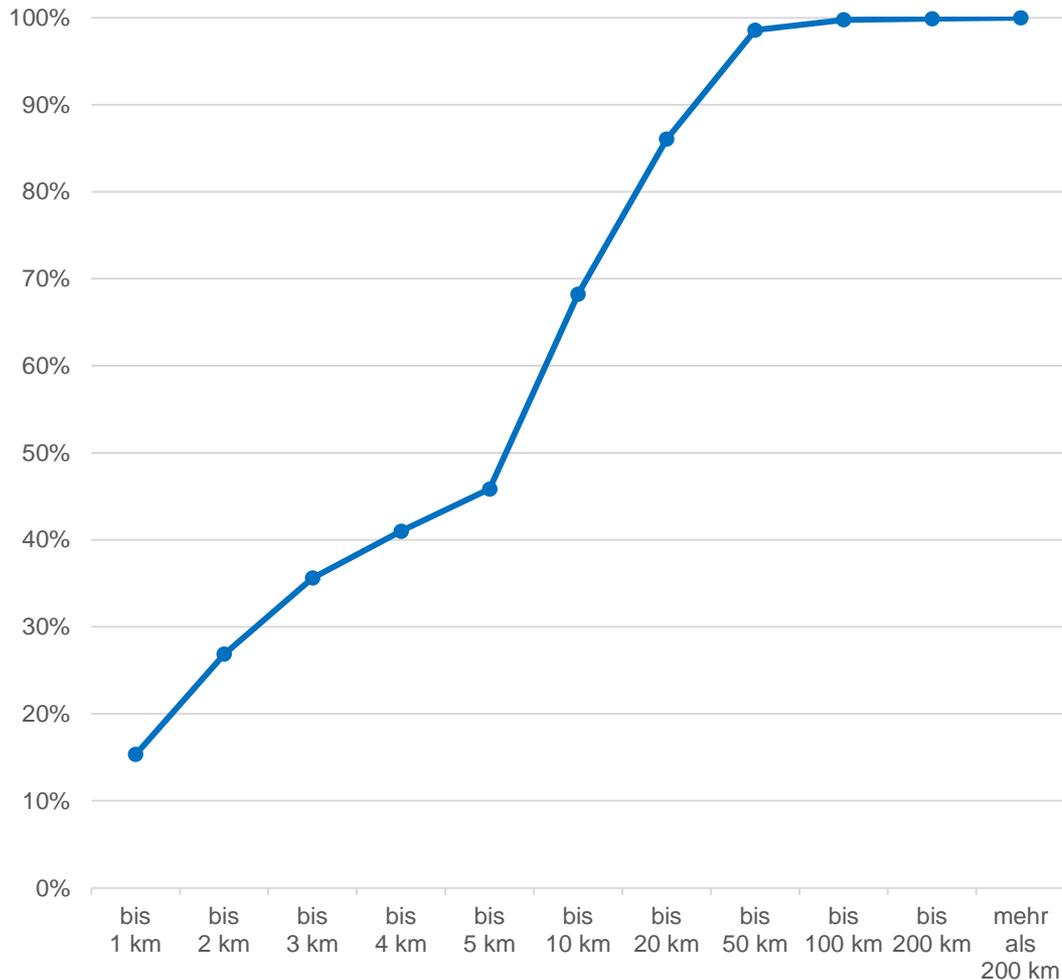
In bundesweiten Vergleichsstudien wurde immer eine kontinuierliche Zunahme der mittleren Wegelänge festgestellt. Die mittlere Wegelänge betrug in der MiD 2017 bezogen auf die gesamte Bundesrepublik 12 Kilometer je Weg ¹. In der Stadt Leichlingen beträgt die mittlere Wegelänge 10,9 Kilometer und liegt somit knapp unter dem Bundesdurchschnitt.

Die Bewohner der Stadt Leichlingen legen am Werktag 49 Kilometer pro Person zurück, deutlich mehr als die 39 Kilometer im Bundesdurchschnitt 2017. Da in der Befragung aber ein sehr hoher Anteil mobiler Personen erfasst wurde (89 %), sind diese Wegelängen eher mit der Tagesstrecke pro mobiler Person und Tag zu vergleichen, die im Bundesdurchschnitt 2017 bei 46 km lag

Mittelwerte sind immer nur begrenzt aussagekräftig, da z.B. wenige sehr lange Wege die durchschnittliche Wegelänge deutlich nach oben verschieben können. Wesentlich aussagekräftiger, auch für die Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, ist die Verteilung der Wege auf die Entfernungsklassen. Anhand einer kumulierten Darstellung kann sofort abgelesen werden, wie viele Wege unterhalb einer bestimmten Entfernungsstufe bleiben.

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 S. 46

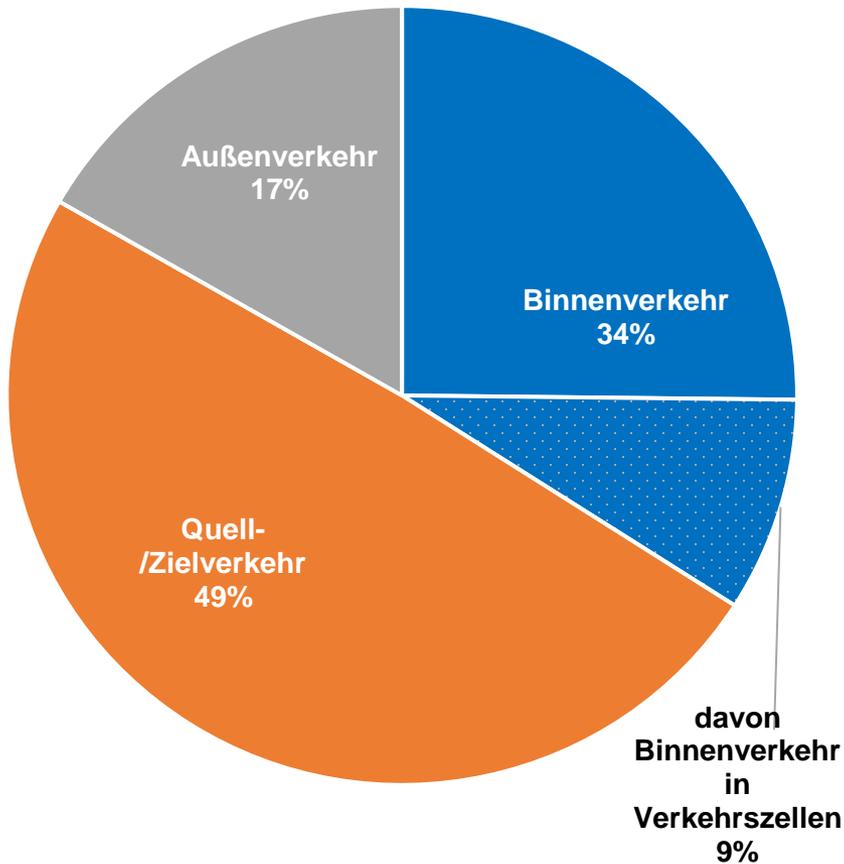
Verteilung Wegelänge Entfernungverteilung



Die Abbildung zeigt die kumulierte Wegelängenverteilung für alle Wege, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. 46 % der Wege sind nicht länger als fünf Kilometer. Nur 14 % aller Wege führen über eine Entfernung von mehr als 20 Kilometern; über die Grenze von 50 Kilometern gehen schließlich nur 1,4 % der Wege.

Die Wege bis fünf Kilometer eignen sich insbesondere auf die Verkehrsmittel der Nahmobilität zu verlagern, hier besitzt man bei den Wegelängen in Leichlingen ein großes Potenzial.

Verkehrsverflechtungen



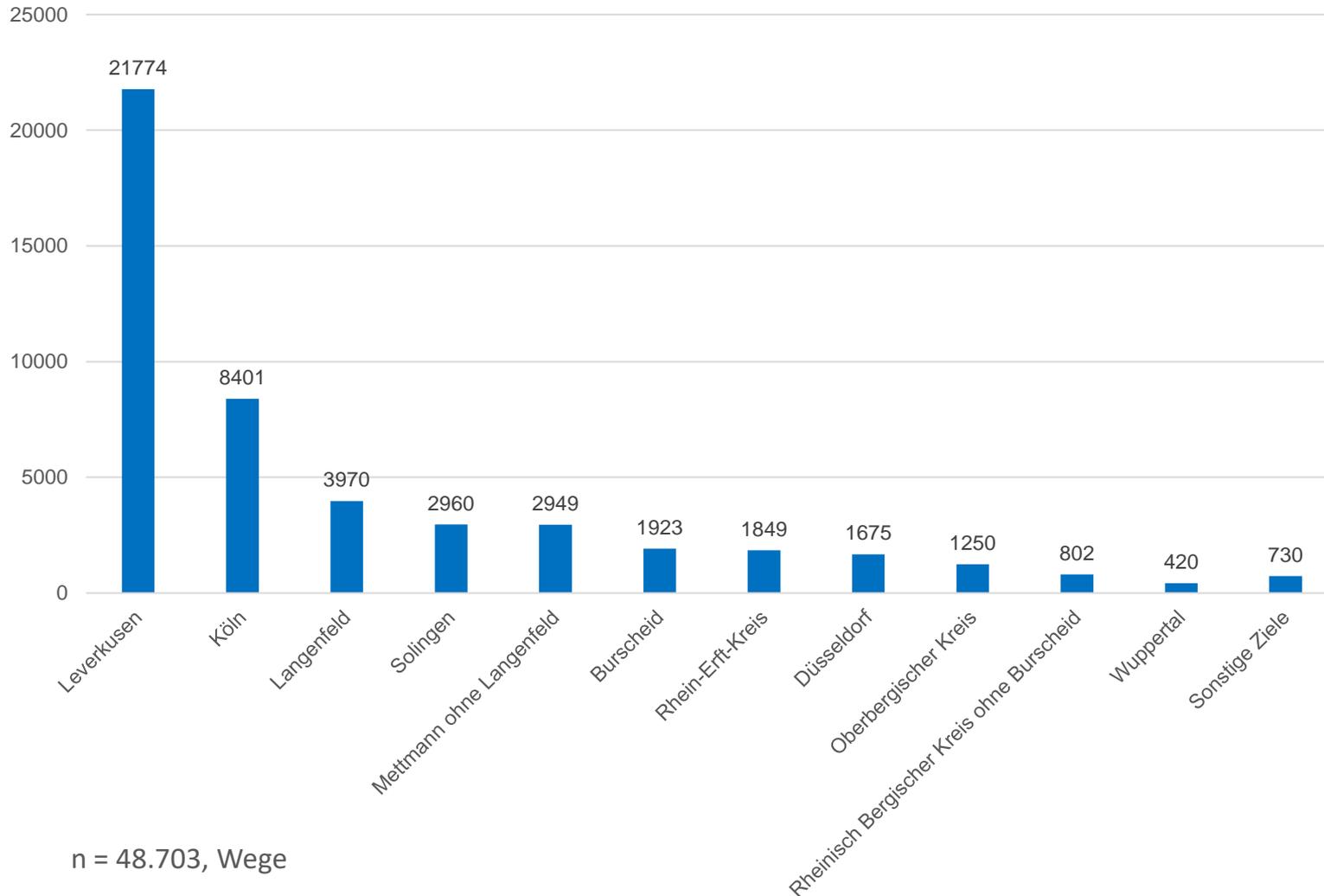
n = 92.925, hochgerechnete Wege

In diesem Abschnitt werden die Quellen und Ziele der Wege nach ihrer räumlichen Verteilung untersucht. Bedingt durch den Umstand, dass nicht alle Befragten ihre Wege am Stichtag angegeben haben und dass nicht zu allen angegebenen Wegen die Quell- und Zielinformation vollständig ist, liegt die Gesamtzahl der räumlich zuzuordnenden Wege mit 92.925 unter der in Folie 25 genannten Gesamtwegezahl von ca. 110.670.

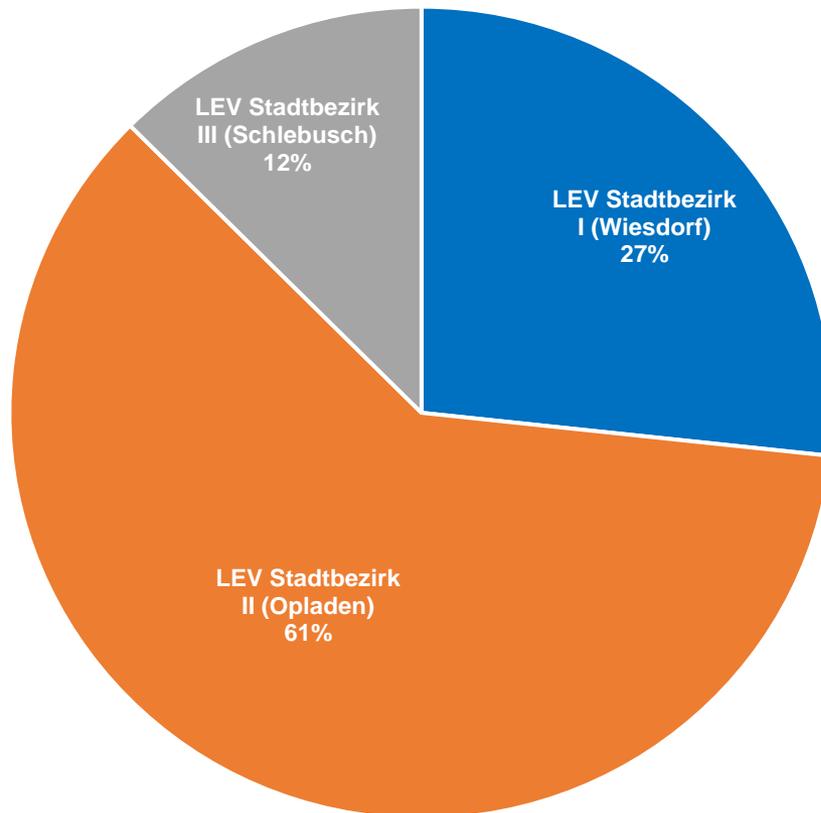
Die **Verflechtungstypen** gliedern sich wie folgt auf:

- 34 % der Wege der Leichlinger Bevölkerung sind Binnenwege innerhalb der Stadtgrenze (33.700 Wege)
- 49 % der Wege führen von Leichlingen nach außerhalb oder zurück (Quell- und Zielverkehr, 48.700 Wege)
- 17 % der Wege finden gänzlich außerhalb der Stadtgrenze statt (Außenverkehr, 16.550 Wege)

Verflechtungen im Quell-/Zielverkehr, bidirektional



Verflechtungen im Quell-/Zielverkehr, Leverkusen



n = 21.774, Wege

Die Verflechtung der Blütenstadt Leichlingen mit den umgebenden Städten und Kreisen Leverkusen, Köln und Mettmann und machen 37,5 % aller Wege aus. Das entspricht etwas drei Viertel des Quell- und Zielverkehrs.

In die weiteren umliegenden Städte und Kreise: Solingen, Rhein-Erft-Kreis, Düsseldorf, Oberbergischer Kreis, Rheinisch Bergischer Kreis und Wuppertal - oder zurück führen 11 % aller Wege (10.879). Das entspricht etwa ein Viertel des Quell- und Zielverkehrs.

Nur 0,7 % der Wege (730) führen zu weiteren Zielen oder zurück.

Opladen macht 61 % des Quell- und Zielverkehrs zwischen Leichlingen und Leverkusen aus, **das entspricht 27 % des Gesamt-Quell-/Zielverkehr der Leichlinger Bevölkerung.** Die Verkehre in diesen an Leichlingen direkt-grenzenden Stadtteil von Leverkusen hat aufgrund der geringen Distanz **ein großes Potenzial für die Verlagerung auf den Radverkehr und den ÖPNV.**

Verflechtung im Binnenverkehr

Der Binnenverkehr der Stadtteile (Verkehrszellen) ist in der folgenden Abbildung (Folie 43) dargestellt. Es handelt sich hierbei nur um diejenigen Wege, die in der jeweiligen Verkehrszelle beginnen *und* enden. Außerdem werden die Verflechtungen der Verkehrszellen untereinander dargestellt. Es wird deutlich, dass der Binnenverkehr innerhalb der einzelnen Stadtteile gegenüber dem der Tallage (22.404 Wege) ein deutlich geringeres Volumen aufweist (z.B. Brückenstraße/ Bahnhofstraße/ Cremers Weiden/ Mittelstraße: 8.150 Wege, Junkersholz/ Metzholz/ Krähwinkel: 386 Wege).

Verflechtung im Binnenverkehr, bidirektional

	Stockberg/ Unterschmitte/ Förstchen/ Rothenberg/ Schnugsheide	Brückenstraße/ Bahnhofstraße/ Cremers Weiden/ Mittelstraße	Büscherhof/ Haus Forster Wald/ Balken/ Wietsche	Unterberg/ Ziegwebersber g	Junkersholz/ Metzholz/ Krähwinkel	Oberleichlingen/ Orth/ Wolfsstall	Witzhelden/ Flemerscheid/ Höhenscheid	An der Ziegelei/ Hüschelrath
Stockberg/ Unterschmitte/ Förstchen/ Rothenberg/ Schnugsheide	1838	5004	461	398	159	403	431	287
Brückenstraße/ Bahnhofstraße/ Cremers Weiden/ Mittelstraße		8150	1426	1556	803	1979	1159	2069
Büscherhof/ Haus Forster Wald/ Balken/ Wietsche			173	76	200	52	128	218
Unterberg/ Ziegwebersberg				284	77	234	217	181
Junkersholz/ Metzholz/ Krähwinkel					386	135	709	69
Oberleichlingen/ Orth/ Wolfsstall						664	629	257
Witzhelden/ Flemerscheid/ Höhenscheid							2508	189
An der Ziegelei/ Hüschelrath								283

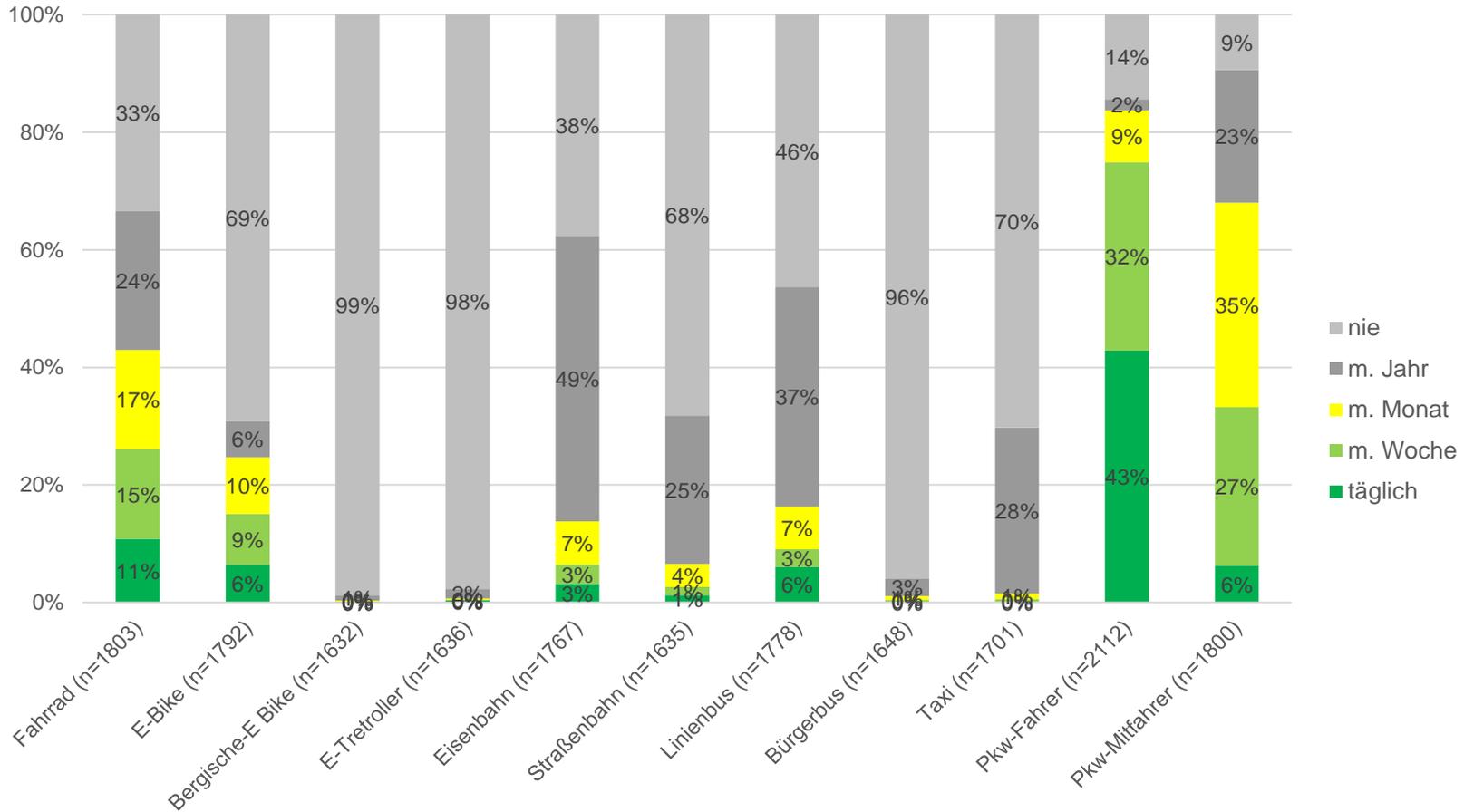
n = 33.792, Wege

Anzahl der Wege: < 500; 500 – 1999; > 2000



Ergebnisse Zusatzfragen

Verkehrsmittelroutinen



Erläuterung siehe nächste Folie

Verkehrsmittelroutinen

Neben der tatsächlichen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel am Stichtag wurden die Probanden nach ihrer routinemäßigen Verkehrsmittelnutzung befragt. So entsteht ein Bild der verschiedenen Gruppen der Nutzenden.

regelmäßige MIV-Nutzung

Übereinstimmend mit der hohen Pkw-Verfügbarkeit in der Leichlinger Bevölkerung und dem hohen MIV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl nutzen mehr als dreiviertel der Befragten den Pkw als Fahrende mindestens einmal pro Woche. Als Mitfahrende sind 6 % fast täglich und 27 % mehrmals die Woche unterwegs. Die Werte für die fast tägliche Nutzung liegen nahe an den entsprechenden Modal-Split-Werten am Stichtag.

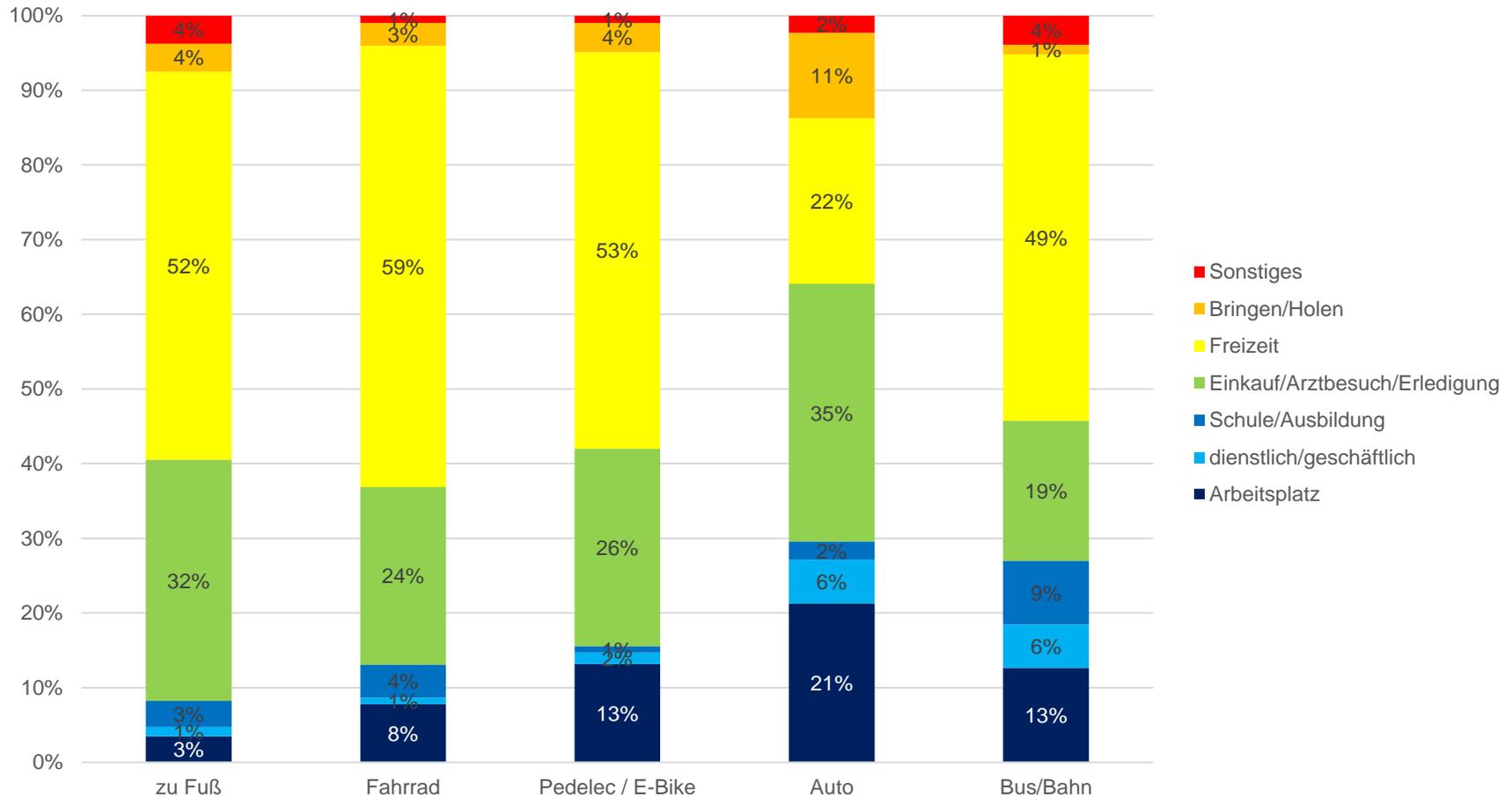
ÖV-Nutzung

Bei der regelmäßigen ÖV-Nutzung muss man in primär in Leichlingen verfügbare Angebote und darüber hinaus im Umland existierende Angebote unterscheiden. Der Linienbus wird von 6 % fast täglich genutzt und von 3 % mehrmals die Woche, die Eisenbahn von 3 % fast täglich und von 3 % mehrmals die Woche. Stadtbahn oder Straßenbahn, die nur in den benachbarten Großstädten vorhanden sind, nutzen 1 % der Befragten fast täglich bzw. mehrmals die Woche. Der Bürgerbus und das Taxi werden fast ausschließlich sporadisch oder nie genutzt. Das Bürgerbusangebot stellt somit nur einen Spezialverkehr dar, der von bestimmten Alters- und Nutzengruppen in Anspruch genommen wird.

Nutzung der Verkehrsmittel der Nahmobilität

11 % der Befragten fahren fast täglich mit dem Fahrrad und weitere 15 % mehrmals die Woche. Ein Drittel der Befragten nutzt das Fahrrad nie. Entsprechend der **hohen** Verbreitung von Pedelecs nutzen es 6 % der Befragten fast täglich und 9 % mehrmals die Woche. Andere Formen wie Tretroller oder das Bergische E-Bike werden nur in sehr geringen Anteilen genutzt.

Wegezwecke nach Verkehrsmitteln



Erläuterung siehe nächste Folie

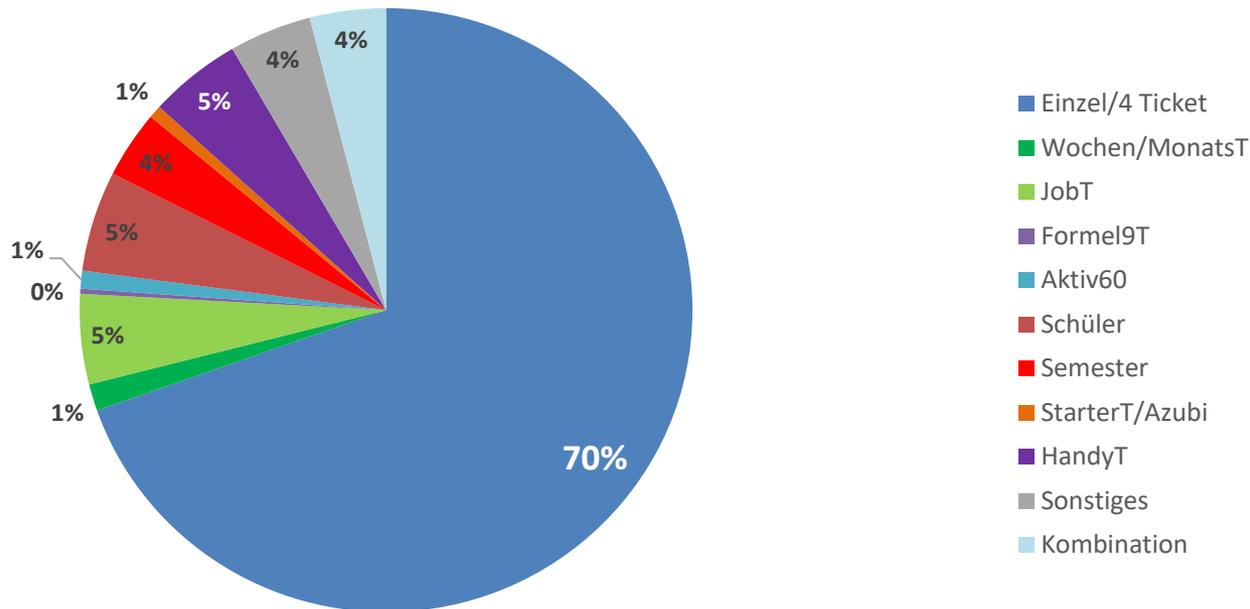
Wegezwecke nach Verkehrsmitteln

Die Untersuchung der Verkehrsmittelroutinen schloss die Frage nach dem häufigsten Verkehrszweck je Verkehrsmittel ein. Insgesamt zeigt sich über alle Verkehrsmittel hinweg, dass die Wegezwecke Freizeit und Einkaufen mit 72 % über alle Verkehrsmittel hinweg die größten Anteile ausmachen. *Mehrfachantworten waren möglich.*

- Das **zu Fuß gehen** als Verkehrsmittel der Basismobilität wird zur Hälfte in der Freizeit genutzt. „Einkauf/ Erledigung“ bilden mit 32 % den zweithäufigsten Wegezweck. Arbeitswege haben nur einen Anteil von 3 %. Auffallend niedrig (3 %) liegt der Anteil der Schul- und Ausbildungswege.
- Das **Fahrrad** wird zu 59 % in der Freizeit genutzt. „Einkauf/ Erledigung“ bilden mit 24 % den zweithäufigsten Wegezweck. Arbeitswege haben nur einen Anteil von 8 %. Auffallend niedrig (4 %) liegt der Anteil der Schul- und Ausbildungswege.
- Die Wegezweckverteilung beim **E-Bike/Pedelec** sieht insgesamt der des Fahrrads ähnlich. Auffallend ist der im Vergleich hohe Anteil bei den Arbeitswegen mit 13 % der Nennungen. Hier zeigt sich die Relevanz und das Potenzial des E-Bikes als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg auch für längere Strecken.
- Beim **Pkw** dominiert der Wegezweck „Einkauf/ Erledigung“ mit 35 %, gefolgt von „Freizeit“ mit 22 % und „Arbeit“ mit 21 %. Dienstliche Wege haben einen Anteil von 6 %, das Bringen/ Holen von Personen 11 %. Mit 2 % spielen Ausbildungswege nur eine geringe Rolle.
- **Bus und Bahn** werden mit 49 % ebenfalls häufig zu Freizeit Zwecken und zu 19 % für Einkäufe und Erledigungen genutzt. Schule und Ausbildung haben mit 9 % den höchsten Anteil im Verkehrsmittelvergleich. 13 % der Nennungen beziehen sich auf Arbeits-, 6 % auf Dienstwege.

Ticketnutzung ÖPNV

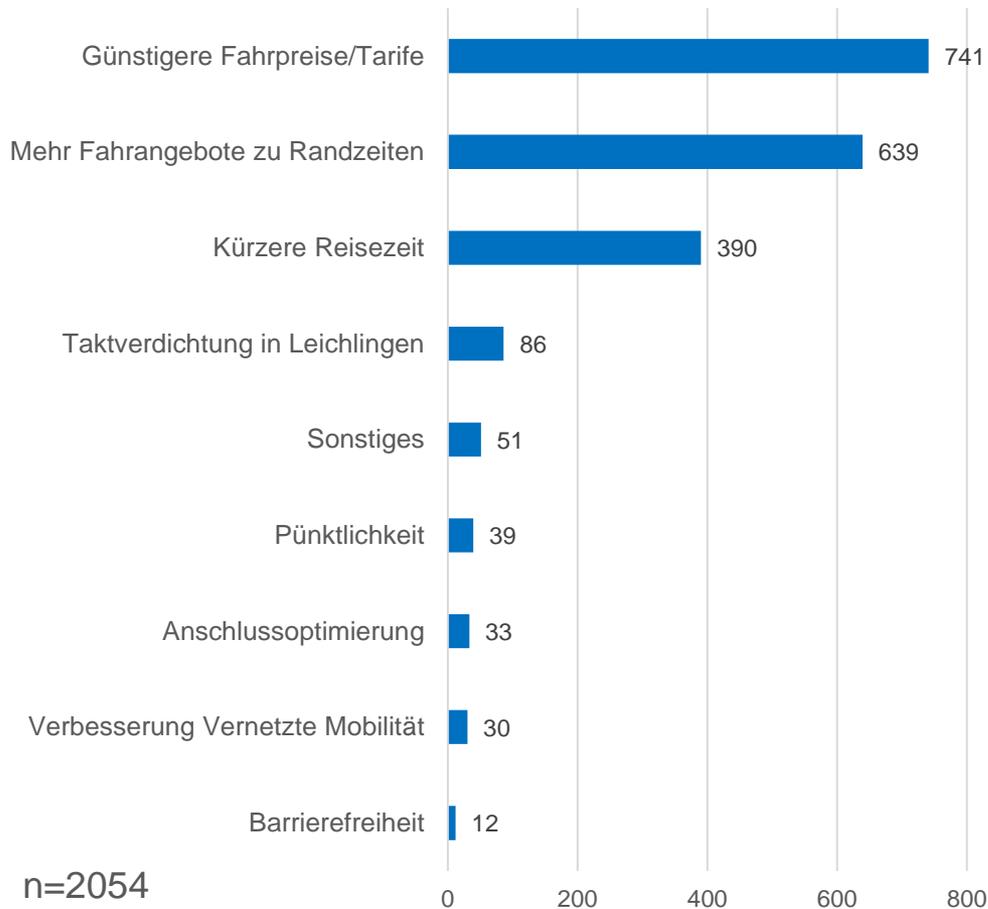
Frage 7: Wenn Sie mit dem Bus oder der Bahn fahren, mit welchem Fahrschein fahren Sie?



Über zwei Drittel (70 %) nutzen den Bartarif in Form von Einzel- oder 4erTickets; sie können daher der Nutzergruppe der Gelegenheitsfahrgäste zugeordnet werden. Das Stammkundensegment hat einen Anteil von 17 %. Hier sind das Schüler- und SemesterTicket mit zusammen 9 % am bedeutendsten gefolgt vom JobTicket mit 5 % der Befragten. Das Handy-Ticket bzw. der E-Tarif besitzt mittlerweile schon einen relevanten Anteil (5 %) im Vergleich zu anderen Befragungen. „Sonstige“ Tickets werden von 4 % der Befragten genutzt. Hierbei kann es sich um ein breites Spektrum von Tarifangeboten handeln, z.B. Schwerbehindertenausweise, Fahrkarten des NRW- oder des DB-Tarifs, etc.

Handlungswünsche für den ÖPNV

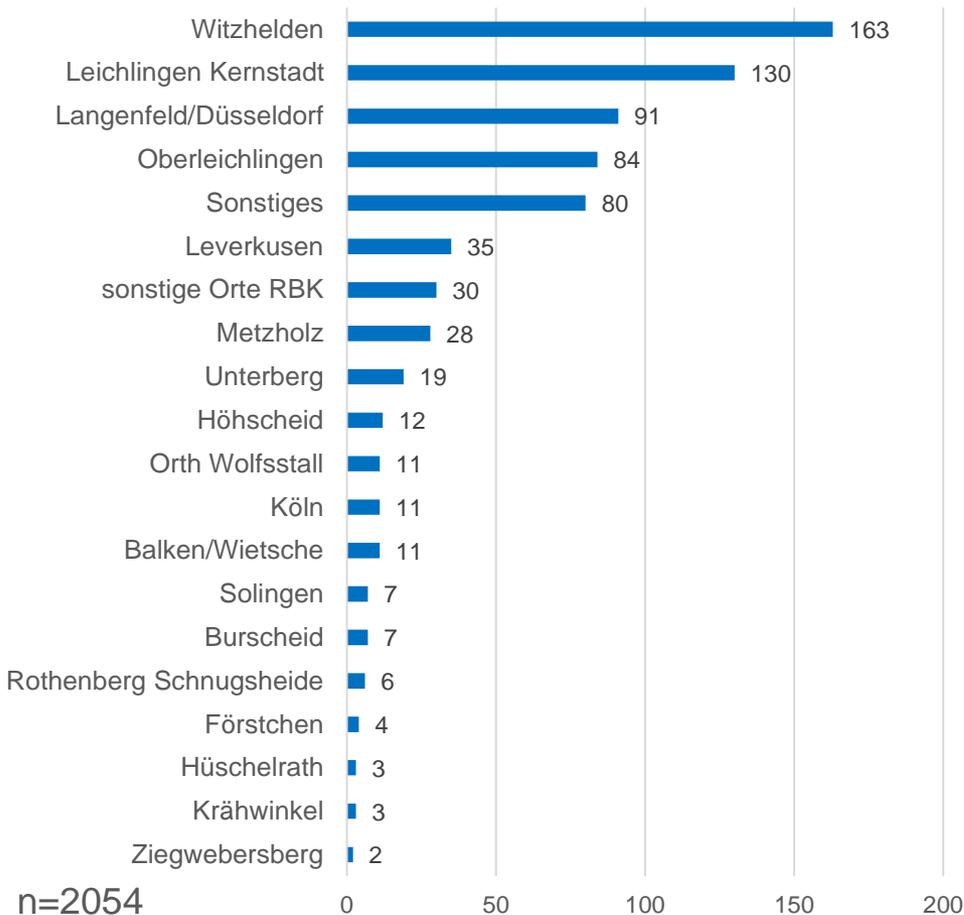
Frage 8: Wenn Sie (fast) nie Bus/Bahn fahren, was müsste getan werden, damit Sie diese nutzen können?



Bei den Gründen zur Nichtnutzung des ÖPNV und im Umkehrschluss gesehen, welche Maßnahmen getroffen werden müssen um diesen aus Sicht der Leichlinger:innen zu attraktivieren wird deutlich, dass insbesondere das Preisniveau als zu hoch eingeschätzt wird bzw. generell die Tarife als zu komplex eingeschätzt werden. Dies lässt in Teilen darauf zurückzuführen, dass Leichlingen als Kommune mit starken Verflechtungen zu den Nachbarn viele Wege in diese besitzt, wodurch es zu starken Preissprüngen kommt. Exemplarisch ist hier vor allem die Verbindung nach Opladen zu nennen, wo die Entfernung eigentlich kurz ist aber durch den kommunenbasierten Tarif es zu starken Preissprüngen kommt. Weitere wichtige Themen aus Sicht der Probanden sind die Ausweitung der Fahrangebote in den Randzeiten sowie kürzere Reisezeiten im ÖPNV

Handlungswünsche für den ÖPNV

Frage 8: Wenn Sie (fast) nie Bus/Bahn fahren, was müsste getan werden, damit Sie diese nutzen können? – Anbindungen/Verbindungen

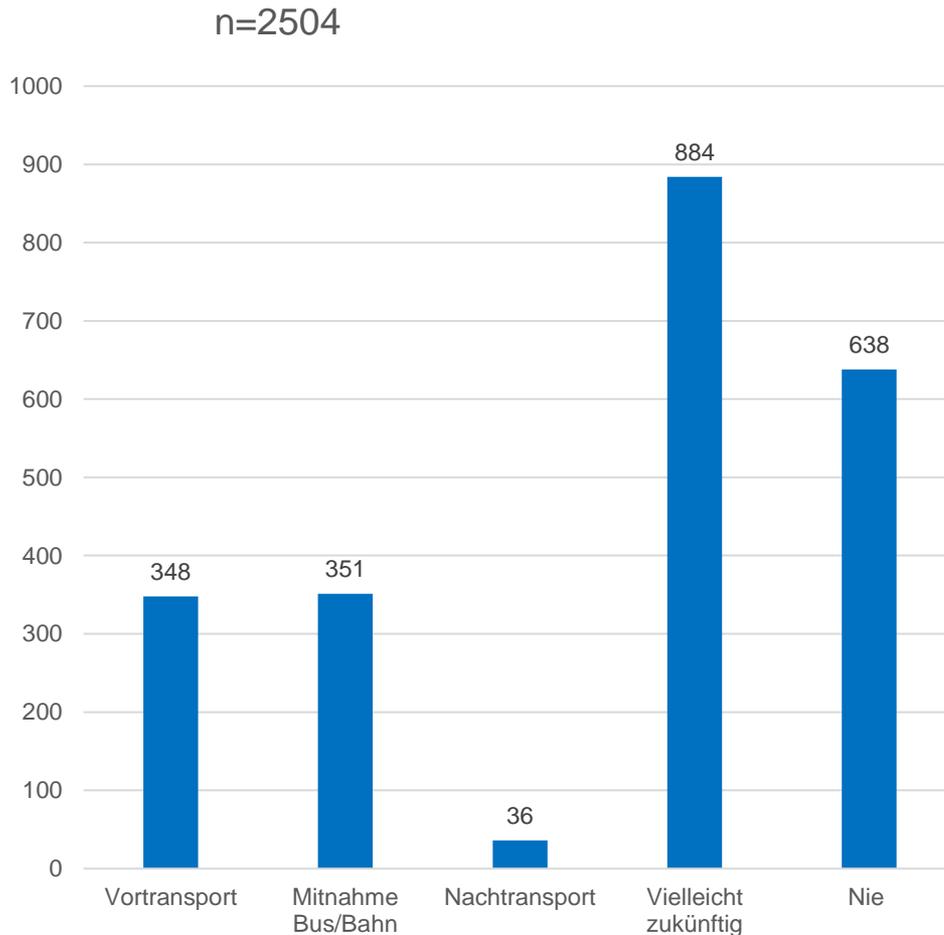


Bei Verbesserungen im Fahrplanangebot wird bei den **Innerorts-Verbindungen** deutlich, dass sich die Befragten insbesondere verbesserte Angebote nach Witzhelden, Oberleichlingen und Metzholz wünschen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass der Stichtag vor dem Fahrplanwechsel 2021 lag, wo umfangreiche Angebotsverbesserungen im oberen Teil Leichlingens vorgenommen worden sind. Die Daten sind somit aus heutiger Sicht ein Stück weit zu relativieren.

Bei den **regionalen Verbindungen** wird von den Befragten im besonderen Maße die Verbindung nach Langenfeld und darüber hinaus nach Düsseldorf als mangelhaft erachtet. Das heutige Angebot der 257 wird als zu unattraktiv für diese Verbindung empfunden. Eine **direktere Anbindung** nach Langenfeld und vor allem an den dortigen **S-Bahnhof mit attraktiven Reise- und Umsteigezeiten nach Düsseldorf** wird als **sehr wichtig** eingeschätzt.

Verbesserungswünsche für Bike + Ride-Angebote

Frage 9: Haben Sie schon einmal Fahrrad und Bus oder Bahn kombiniert?

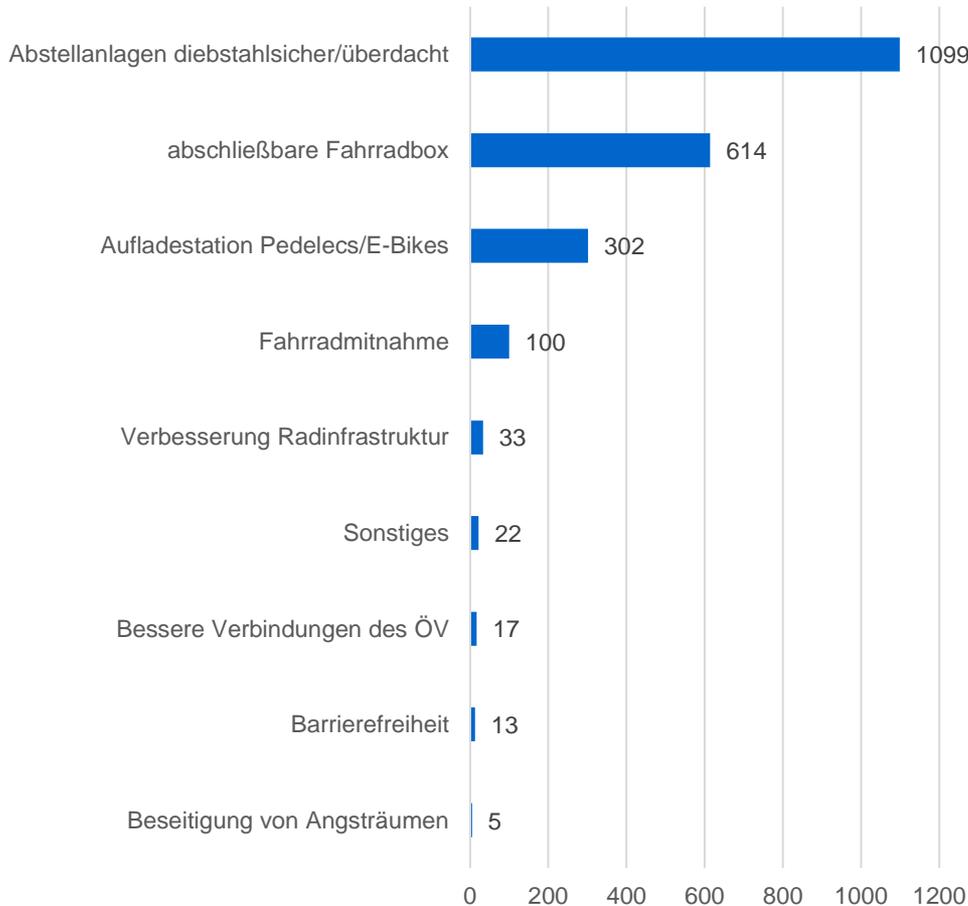


Von den Befragten hat insgesamt schon einmal knapp 30 % das Fahrrad mit Bus/Bahn kombiniert. Von den Personen, die dies verneint haben gibt ein überwiegender Anteil (35 %) an, dass sie sich dies aber künftig unter bestimmten Voraussetzungen vorstellen. Es besteht also **ein großes Potenzial** in Leichlingen in der Kombination von Rad und ÖPNV.

In der nachfolgenden Frage 10 wird deutlich, dass insbesondere der **Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen** eine **wichtige Voraussetzung** ist zur Kombination.

Verbesserungswünsche für Bike + Ride-Angebote

Frage 10: Was müsste bei einer Kombination von Fahrrad und Bus oder Bahn verbessert werden?



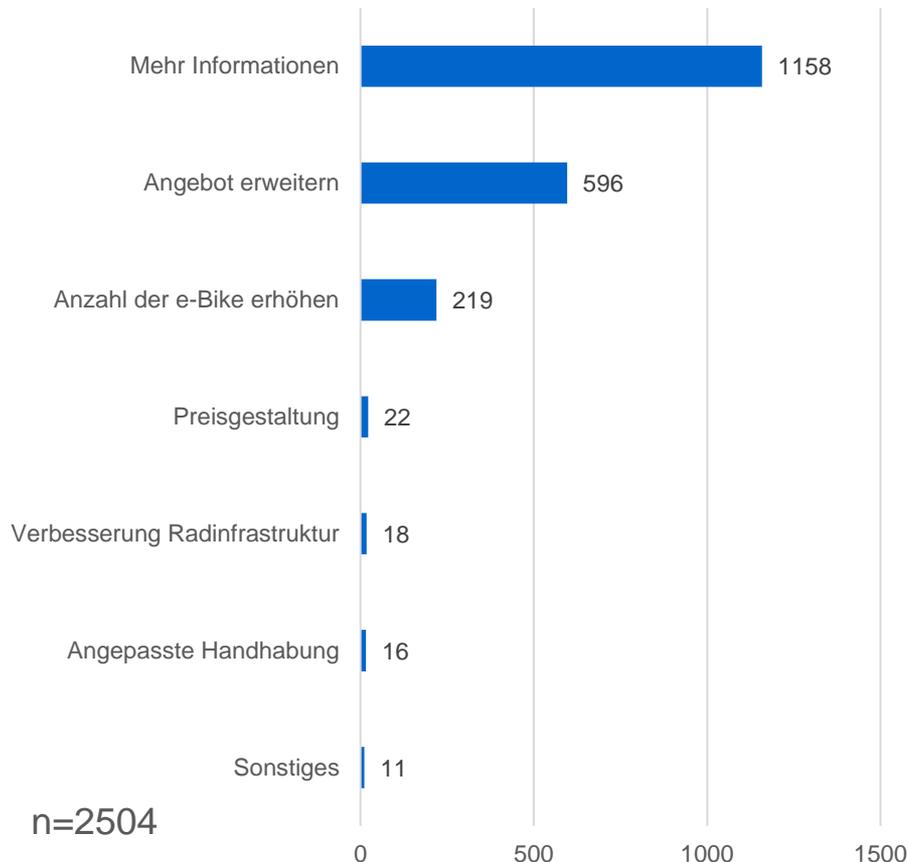
Diebstahlgesicherte, bzw. überdachte Abstellanlagen sind mit 1099 Antworten der **wichtigste Verbesserungsvorschlag für das B+R-Angebot**. Zwar mit Abstand, jedoch in die selbe Richtung gehend, sind abschließbare Fahrradboxen an zweiter Stelle mit 614 Antworten. 302 Personen wünschen sich Aufladestationen für E-Bikes und 100 sprechen sich für verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV aus.

Um die Attraktivität der B+R-Angebote zu erhöhen, wäre die **Errichtung von diebstahlgesicherten bzw. überdachten Abstellanlagen oder alternativ abschließbare Fahrradboxen ein wichtiger Schritt**. Diese werden im besten Fall mit **Auflademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder ergänzt**. Vor allem der Umbau des **Leichlinger Bahnhof in eine vollwertige Mobilstation** liegt hier im Fokus.

Ebenfalls wurde insbesondere von Befragten aus Oberleichlingen angeregt, die **Fahrradmitnahme in den Bussen zu verbessern**.

Verbesserungswünsche für das Bergische E-Bike

Frage 11: Was müsste aus Ihrer Sicht verbessert werden, damit mehr Menschen das Fahrradverleihsystem (Bergisches e-Bike) nutzen?



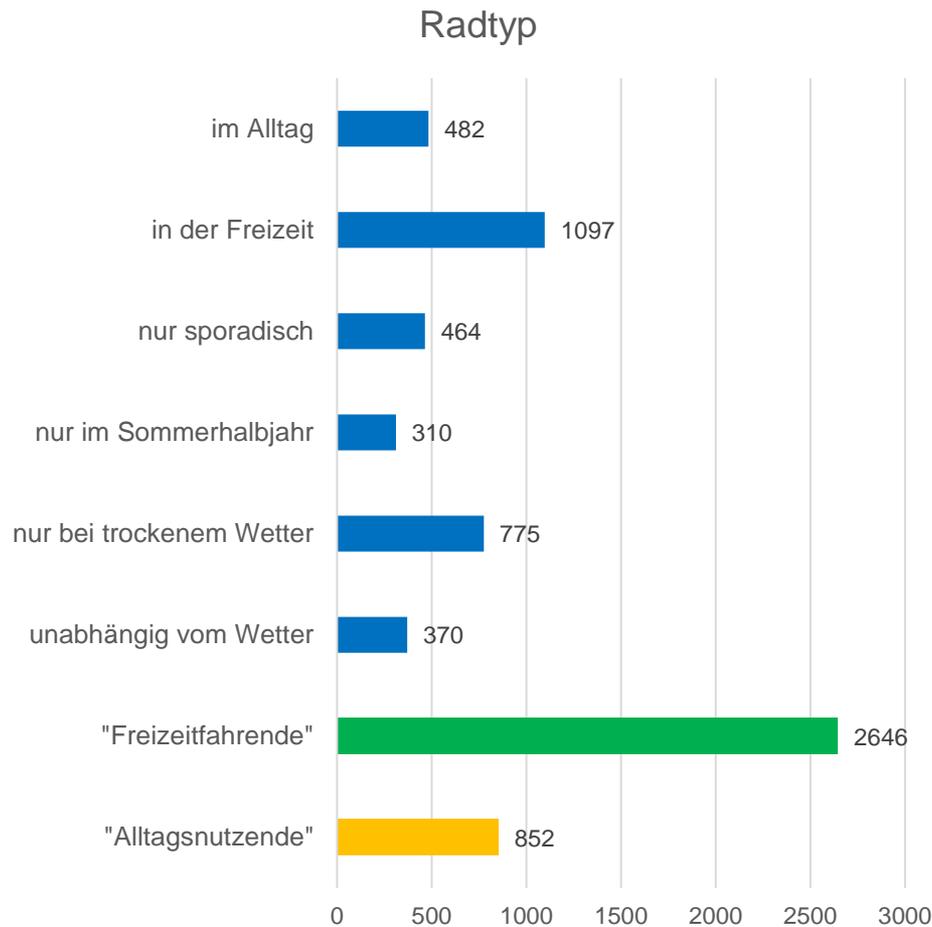
Laut der Befragung wünschen sich 1.158 Personen **mehr Informationen** bezüglich des Bikesharing-Angebots in Leichlingen. Dies spiegelt auch das **Informationsdefizit gegenüber diesem neuen Angebot wider**, welches schon in den Bürgerdialogen durch die Teilnehmenden teilweise angesprochen wurde.

Eine Erweiterung des Angebotes wurde von 596 und eine Erhöhung der Anzahl von E-Bikes von 219 Personen gewünscht. Eher marginal zu bewerten sind Änderungen der Preisgestaltung, eine verbesserte Radinfrastruktur sowie eine Anpassung der Handhabung des Verleihsystems.

Angeichts der Ergebnisse der Befragung sollten **Informationslücken mit der Bereitstellung von umfangreichen Informationen geschlossen werden**. Um eine möglichst breite Zielgruppe abzufangen sollten die Informationen auf verschiedenen Medien zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sollte das Angebot auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

Radtypen in Leichlingen

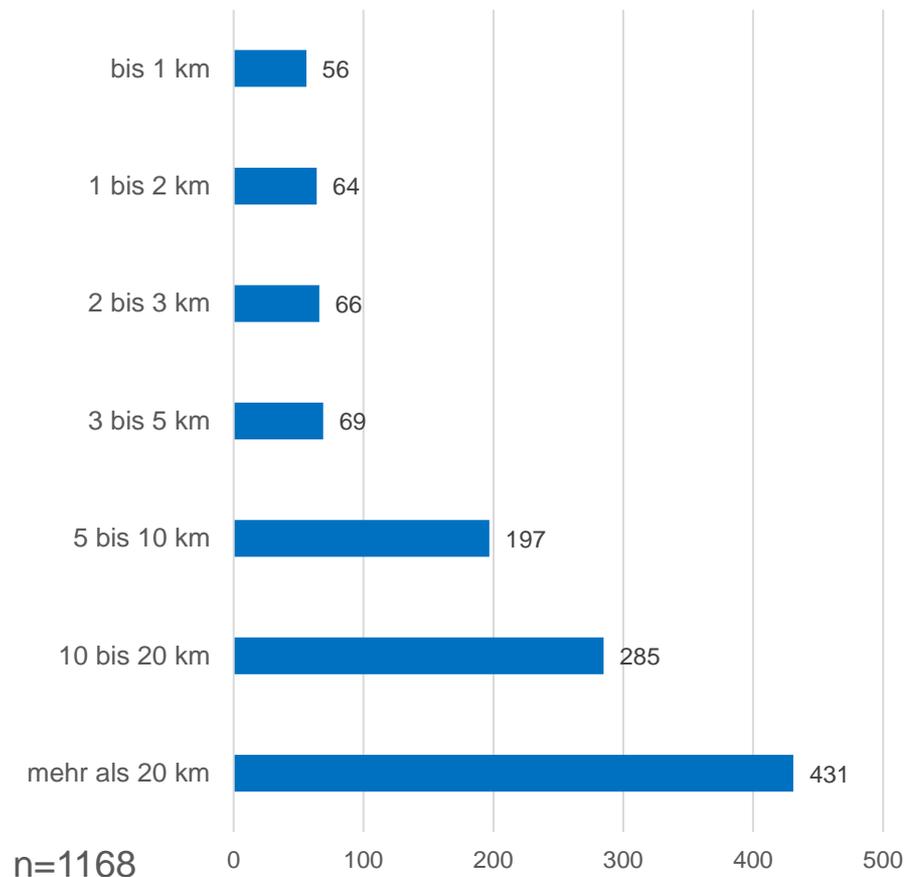
Frage 12: Welchem Typ Fahrradfahrer/in entsprechen Sie? — Ich fahre ...



Ein Großteil der befragten Personen bezeichnet sich als Freizeitfahrende. Dies korrespondiert mit den Angaben zum häufigsten Wegezweck für das Verkehrsmittel Fahrrad (vgl Frage 1).

Entfernungen zur Schule / Arbeitsplatz

Frage 13: Nur für Schüler und Berufstätige: Welche Entfernung müssen Sie zur Schule / zur Arbeitsstelle zurücklegen?



Die Entfernungsverteilung in der obigen Abbildung 5 11 zeigt, dass 37 % der Befragten mehr als 20 Kilometer zur Schule bzw. zum Arbeitsplatz zurückzulegen haben. Kumuliert sind es 61 % der Befragten, die einen mehr als 10 Kilometer langen Schul- oder Arbeitsweg haben.

Verbesserungswünsche für den Radverkehr

Frage 14: Was müsste verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad oder Pedelec / E-Bike fahren? (zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule, ...)



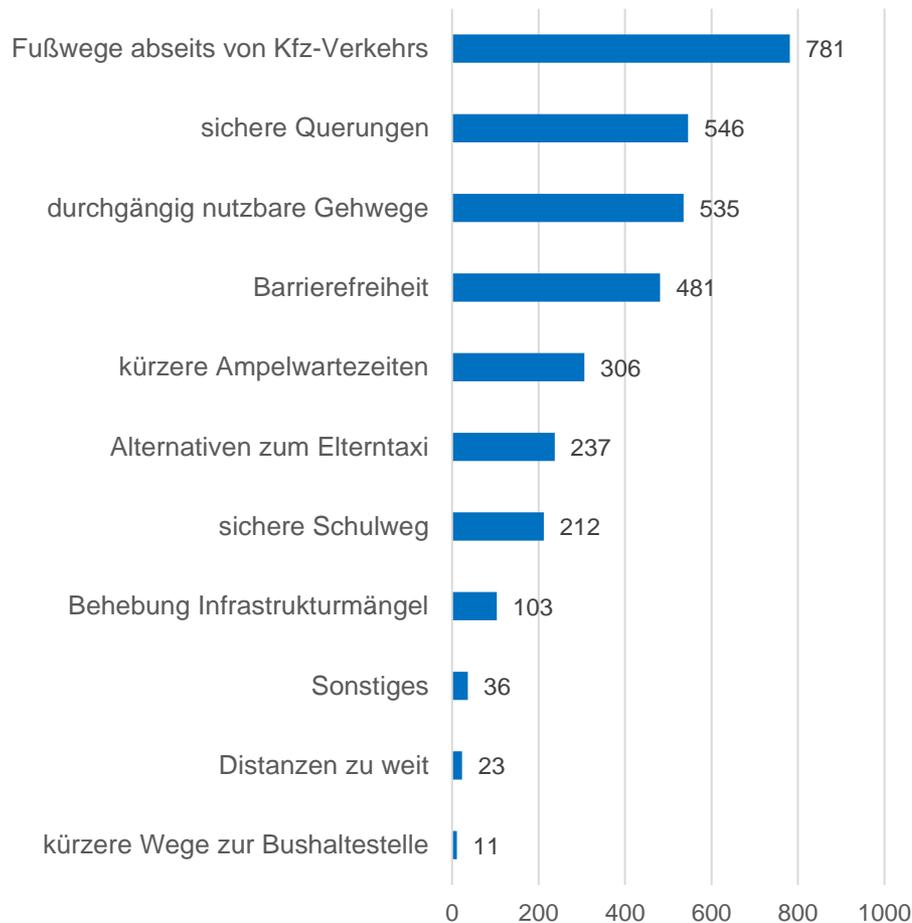
Aus Sicht der Befragten ist mit großem Abstand die Schaffung eines **einheitlichen und durchgängigen Radnetzes mit attraktiven und sicheren Radinfrastrukturen der wichtigste Faktor**, um die Radmobilität in Leichlingen zu verbessern.

Mit Abstand aber ebenfalls wichtig ist die Schaffung von **gesicherten Abstellanlagen** im Stadtgebiet. Während der Befahrung und der Mobilitätstour ist deutlich geworden, dass das bisherige Angebot an hochwertigen und gesicherten Abstellanlagen vor allem in der Innenstadt **viel zu gering ist und die Qualität der bestehenden Anlagen auch nicht mehr heutigen Anforderungen** (insbesondere für E-Bikes und Lastenräder) entsprechen.

Die Schaffung eines einheitlichen und durchgängigen Radnetzes in Leichlingen für verschiedene Nutzengruppen besitzt somit eine hohe Priorität für die Zukunft aus Sicht der Befragten.

Verbesserungswünsche für den Fußverkehr

Frage 15: Was müsste verbessert werden, damit Sie öfters im Alltag zu Fuß gehen?



Übergreifend gesehen wird aus Sicht der Befragten ähnlich wie beim Radverkehr ein sicheres und durchgängiges Fußwegenetz gefordert. Insbesondere die Schaffung von mehr gesicherten und barrierefreien Quermöglichkeiten ist wichtig, sowie auch die Schaffung von in den Ausmaßen auch nutzbaren Nebenanlagen für zu Fuß-Gehende. Diese Ergebnisse korrespondieren mit den Ergebnissen der Mobilitätstouren. Aufgrund der gewachsenen teilweise engen Straßenraumstrukturen wird dem Fußverkehr als „Sowieso-Verkehr“ in der Regel der geringste Platz eingeräumt. Hier gilt es Ansätze zur Verbesserungen im Handlungskonzept darzulegen