



Haushaltsbefragung 2017 - Ergebnisse

Ausschuss für Tiefbau und Verkehr
der Kreisstadt Euskirchen

Euskirchen, 20. Juni 2018

Dipl.-Ing. (Raumpl.) Herbert Eidam
Planungsbüro VIA eG, Köln

Auftraggeber: *Kreisstadt Euskirchen*



Grunddaten zur Haushaltsbefragung 2017

Stichtage: Do, 28.9. / Do., 12.10.2017

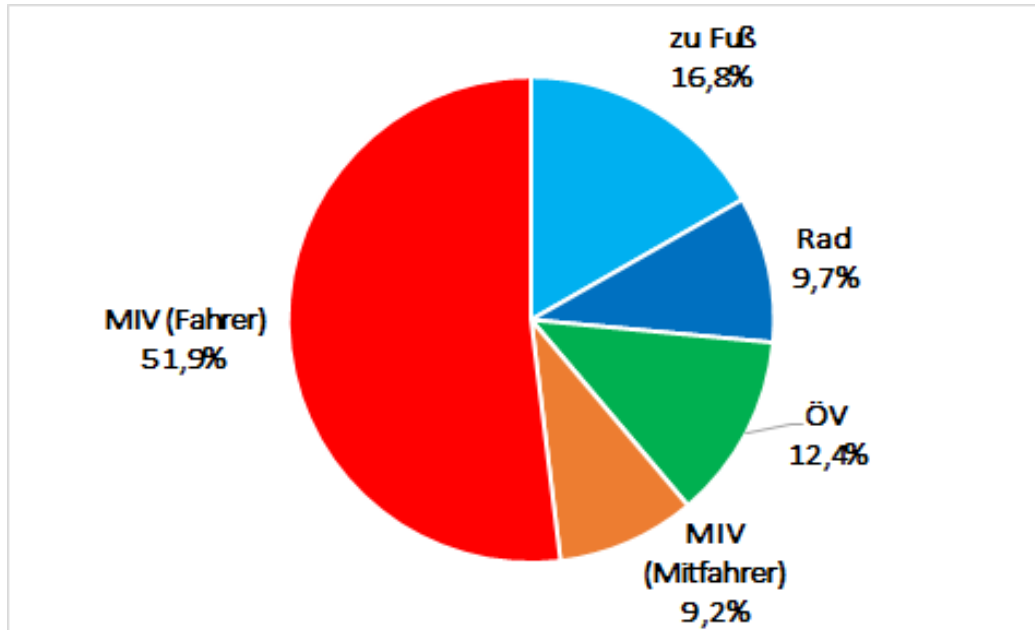
- 15.000 Fragebögen, Rücklauf: 2.838 Bögen
- Rücklaufquote: 18,9 % bzw. 5,2 % der Bevölkerung ab 6 Jahren
- Probanden: 54 % weiblich, 46 % männlich
- Altersgruppe 50+ leicht über-, junge Erwachsene (18 - 39 Jahre) leicht unterrepräsentiert

→ Ziele der Befragung:

- ❖ Aufzeigen von Stärken und Schwächen der Verkehrssituation in Euskirchen
- ❖ Grundlagen für das gesamtstädtische Mobilitätskonzept
- ❖ Wegebeziehungen und Nutzungsverhalten

Am Befragungstag legt jeder Stadtbewohner durchschnittlich 3,3 Wege zurück (2012: 3,4).

Modal Split in der Kreisstadt Euskirchen 2017



- ➔ Der MIV-Anteil (einschließlich Mitfahrer) dominiert mit 61,1 %.
- ➔ Umweltverbundanteil: 39,9 % (zum Vergleich Nordhorn/Nds: 51 %)
 - Beim Umweltverbund überwiegen die Fußwege, gefolgt vom ÖPNV und dem Radverkehr.
- ➔ ÖPNV: Busanteil 5,5 %, Zug: 6,7 %
- ➔ Rad: Pedelec/E-Bike-Anteil: 0,8 %

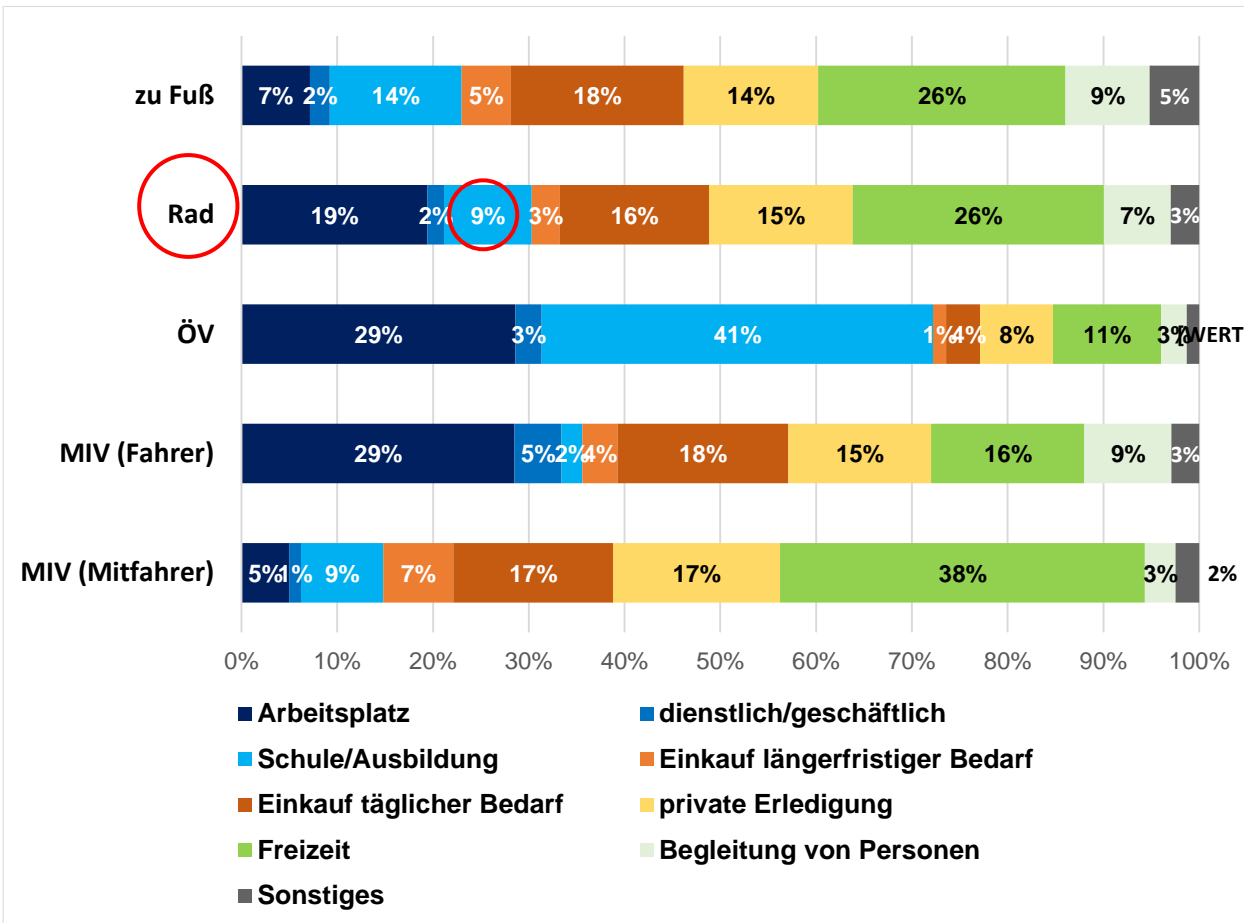
Modal Split Euskirchen 2000 – 2012 - 2017

Jahr	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV Mitf	MIV	Sonstiges
2000	12,3%	14,3%	13,5%	7,9%	51,9%	0,0%
2012	13,9%	11,3%	12,5%	10,6%	51,1%	0,5%
2017	16,8%	9,7%	12,4%	9,2%	51,9%	0,0%

2000, 2012: Haushaltsbefragung Kreis Euskirchen, Auswertung Stadt Euskirchen

- Verhältnis von Umweltverbund und MIV seit 2000 ähnlich bei konstantem MIV-Anteil
- Relativ stabiler ÖPNV-Anteil
- Deutliche Verschiebungen zwischen Fuß- und Radverkehr:
Der Radverkehr verliert seit 2000 4,6 %-Punkte, der Fußverkehr gewinnt 4,5 %-Punkte
- Atypische Verringerung der mittleren Wegelänge auf 10,3 von 10,9 km/Tag

Häufigste Verkehrszwecke nach Verkehrsmittel

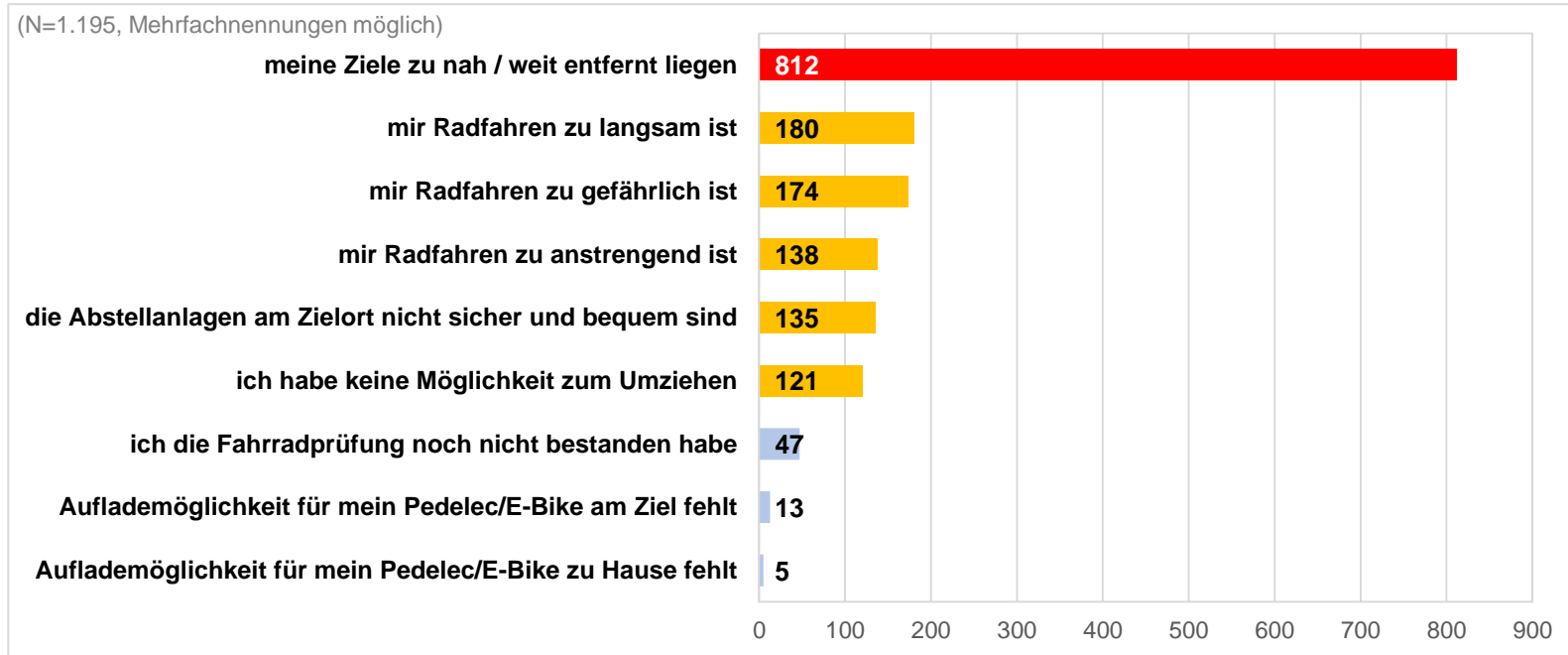


→ Ein großer Teil der Wege mit dem Fahrrad wird in der Freizeit zurückgelegt, mit Abstand gefolgt von Einkaufs- und Arbeitswegen.
Schul- und Ausbildungswege sind mit 9 % schwächer vertreten.

→ Ziel: Die Nutzung des Fahrrades im Alltag attraktiver machen!

Radverkehr in Euskirchen

Gründe für Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit / zur Schule



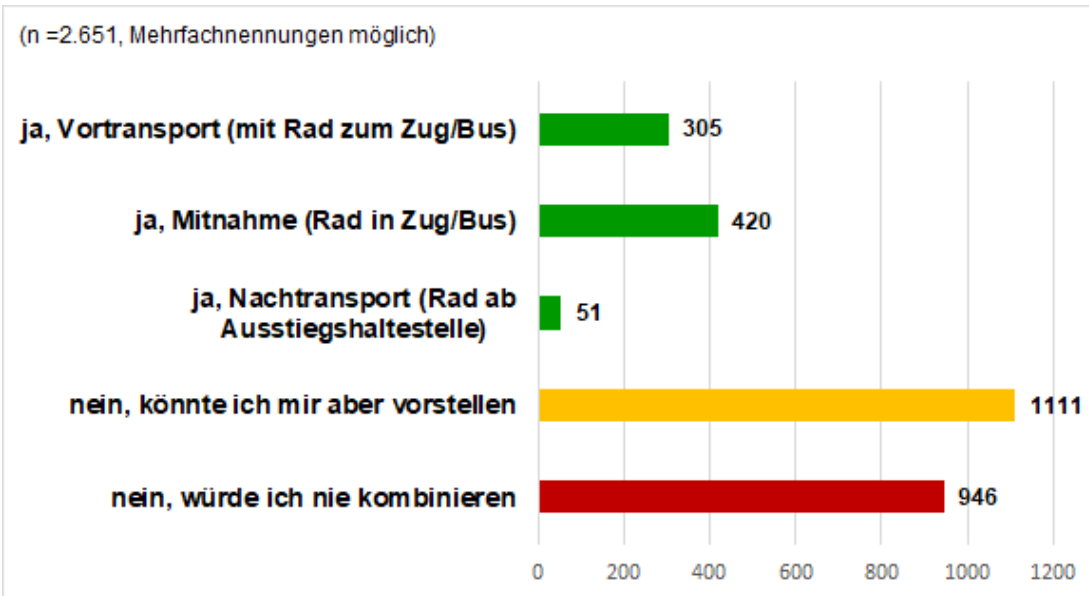
Hauptgrund für die Nichtnutzung ist die **Entfernung** (68% aller Nennungen)

Weitere wichtige Gründe:

- ➔ Radfahren wird als **zu langsam / zu gefährlich / zu anstrengend** empfunden
- ➔ Abstellanlagen sind nicht sicher und bequem
- ➔ keine Möglichkeit zum Umziehen

Radverkehr in Euskirchen

„Haben sie schon einmal Fahrrad und ÖPNV kombiniert?“



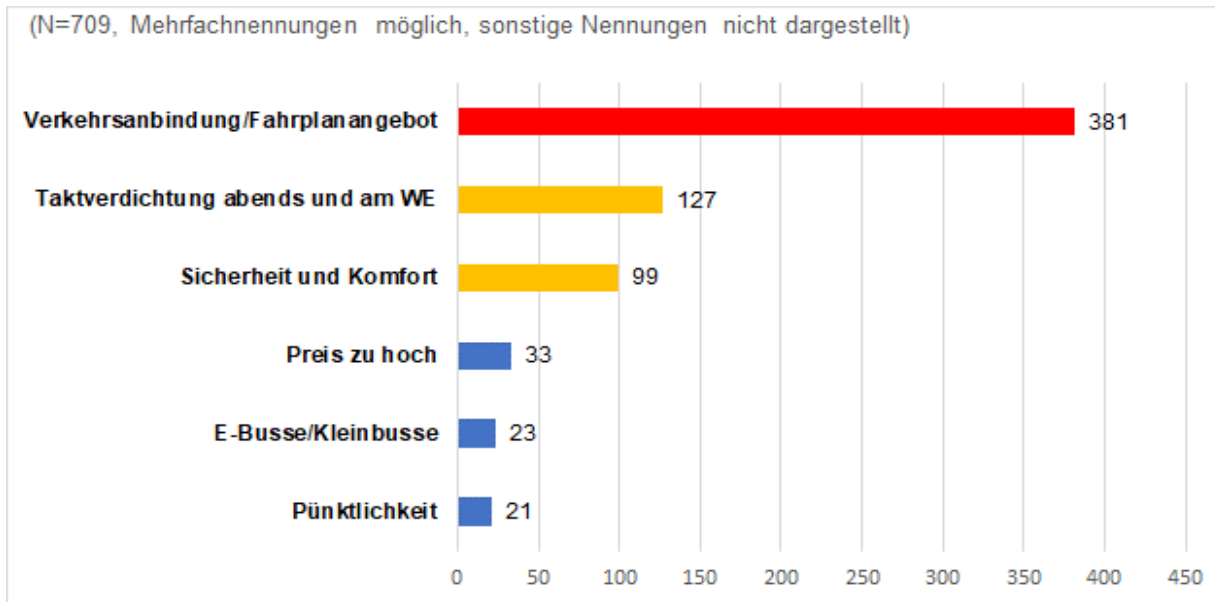
➔ Insbesondere weitere Arbeits- sowie Ausbildungswege ließen sich in der Kombination Fahrrad und ÖPNV („Bike&Ride“) kombinieren. Das Potenzial hierfür ist vorhanden.

➔ Bike&Ride-Anlagen systematisch ausbauen und für diese Verkehrsmittelkombination werben!



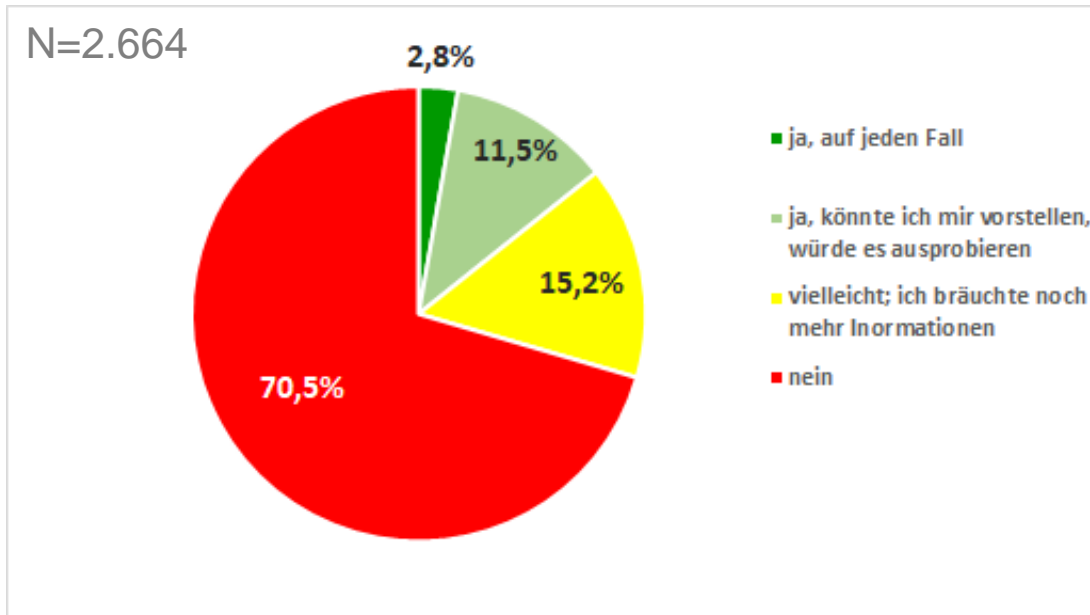
ÖPNV in Euskirchen

Verbesserungsvorschläge, häufigste Nennungen



- ➔ Insbesondere werden verbesserte Bahnanschlüsse vom und zum Stadtbus gewünscht, bessere Anbindungen bestimmter Stadtteile an den Stadtbus sowie Fahrplanverdichtungen in der Hauptverkehrszeit
- ➔ Verbesserte Stadtbusangebote abends und am Wochenende
- ➔ Stadtbusfahrer kundenunfreundlich (Verhalten, Fahrstil), Gedränge an den Haltestellen im Schülerverkehr

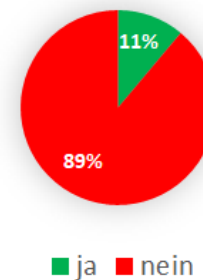
Interesse an Car-Sharing in Euskirchen



Das Interesse an Car-Sharing in Euskirchen ist in Ansätzen vorhanden, der Informationsbedarf ist jedoch vergleichsweise groß.

Zum Vergleich:
SVE-Kundenbefragung 2016

Generelles Interesse an
CarSharing (n=350)



Anregungen zum Motorisierten Individualverkehr

→ Beispielhafte Anregungen „Parken“

- Brötchentaste
- freies Parken am Bf Euskirchen, kostenfreie Parkplätze für bestimmte Personengruppen (Senioren, Berufstätige), generell mehr kostenlose Parkplätze

→ „Ampeln“

- „Grüne Welle“ etablieren
- bessere Ampelschaltungen auf dem Ring sowie auf der Kölner Str.

→ „Knotenpunkte“

- Optimierung Knoten „Am krusche Boom“
- Knoten Georgstraße / Kommerner Str. (Ausfahrt Kaserne)

→ „Verbindungen“

- Straßenbeläge erneuern und Schäden ausbessern (flächendeckende Nennungen)
- Umfahrungen (z.B. Kuchenheim, Stadtumgehung hinter Schwimmbad, Strecke Rheinbach-Zülpich)

→ „Sicherheit und Kontrolle“

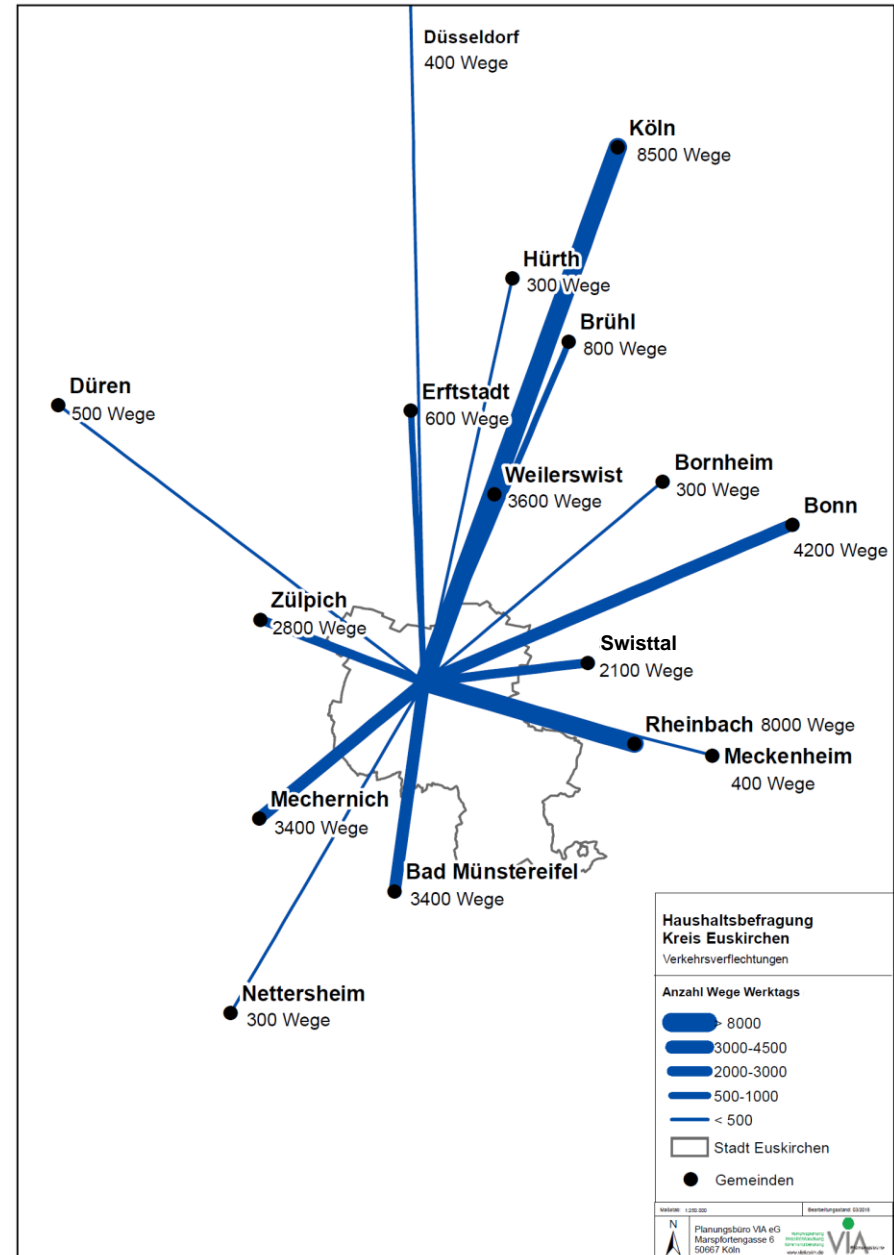
- Tempo-30-Zonen (z.B. in der Kernstadt, Palmersheimer Str., Umbau Jahnstr., hier heute schon Tempo 30, wird aber nicht akzeptiert)
- Mehr Geschwindigkeitskontrollen
- Zebrasteifen sicherer machen

Außenverflechtungen der Kreisstadt Euskirchen

Hauptachsen (über 300 Wege/Werktag):

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 1. Köln | 8.500 Wege / Werktag |
| 2. Rheinbach | 8.000 Wege / Werktag |
| 3. Bonn | 4.200 Wege / Werktag |
| 4. Weilerswist | 3.600 Wege / Werktag |
| 5. Bad Münstereifel | 3.400 Wege / Werktag |
| 6. Mechernich | 3.400 Wege / Werktag |
| 7. Zülpich | 2.800 Wege / Werktag |
| 8. Swisttal | 2.100 Wege / Werktag |
| 9. Brühl | 800 Wege / Werktag |
| 10. Erftstadt | 600 Wege / Werktag |
| 11. Düren | 500 Wege / Werktag |
| 12. Düsseldorf | 400 Wege / Werktag |
| 13. Meckenheim | 400 Wege / Werktag |
| 14. Hürth | 300 Wege / Werktag |
| 15. Bornheim | 300 Wege / Werktag |
| 16. Nettersheim | 300 Wege / Werktag |

Werte auf 100 gerundet, Achsen überlagern sich und sind teilweise gebündelt.



Mobilität in Euskirchen - Resümee

- Mit der Mobilitätsuntersuchung liegt eine Bestandsaufnahme zum Verkehrsverhalten in Euskirchen vor.
- Die Daten eignen sich als Grundlage für die Erstellung des künftigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts.
- Die ermittelten Werte zum Beispiel zum Modal Split und zu den einzelnen Verkehrsmitteln dienen dazu, die zukünftigen Ziele für die Verkehrsentwicklung konkreter zu fassen.

Die Mobilitätsuntersuchung kann die Diskussion zur Mobilität der Zukunft in Euskirchen eröffnen!