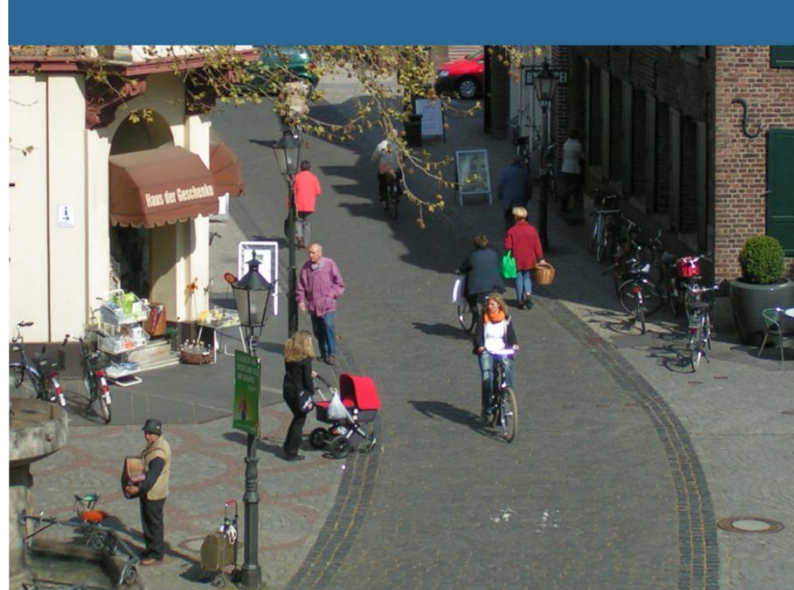




Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Kreis Viersen

Mobilitätsuntersuchung 2016

Abschlussbericht

Impressum

Auftraggeber

Kreis Viersen
Amt für Bauen, Landschaft und Planung
Rathausmarkt 3
41747 Viersen



Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Dortmund, im Mai 2017

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

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Viersen und die Stadt Kempen haben mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW im Jahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt¹. Die Untersuchung liefert wesentliche Grundlagendaten für die Verkehrsplanung, insbesondere für die Radverkehrsplanung und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Rund 1.800 Haushalte mit über 3.760 Personen (ab sechs Jahren) haben sich an dieser repräsentativen Erhebung beteiligt und ihre Wege an vorgegebenen Stichtagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 1,3% der Bevölkerung im Kreis Viersen befragt und viele Hinweise gesammelt werden. Neben der repräsentativen Auswahl von Einwohnern konnten sich in einem zweiten Teil der Untersuchung auch andere interessierte Personen online an der Untersuchung beteiligen. Zur Wahrung der Repräsentativität sowie der Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen sind in der vorliegenden Kurzfassung nur die Daten der repräsentativen Untersuchung dargestellt.

Verkehrsmittelverfügbarkeit:

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Bus und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. Erwartungsgemäß verfügt der Großteil aller Haushalte im Kreis Viersen (90%) über (mindestens) einen Pkw. 95% aller Haushalte besitzen ebenso mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei der Anteil an Elektrofahrrädern im Kreis Viersen mit 16% bereits ein hohes Niveau erreicht. 16% der Kreisbevölkerung besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und kann damit zu den Stammkunden des ÖPNV gezählt werden. Dies entspricht einem vergleichsweise durchschnittlichen Niveau. Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über einen Pkw-Führerschein (88%). Rund 76% können jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 13% der Viersener Bevölkerung steht darüber hinaus ein Pkw zeitweise bzw. nach Absprache zur Verfügung. Von allen Befragten besitzen 10% neben dem Pkw-Führerschein auch eine ÖV-Zeitkarte und sind somit als multimodale Nutzer einzuschätzen.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Kreis Viersen verlassen 84% aller Einwohner (ab sechs Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Diese so genannten mobilen Personen legen im Durchschnitt 3,5 Wege pro Werktag zurück. Entsprechend haben 16% aller Einwohner an ihrem Stichtag das Haus nicht verlassen. Werden diese in die durchschnittliche Anzahl der Wege pro

¹ Die folgenden Daten und Ausführungen beziehen sich auf die Kreisebene.

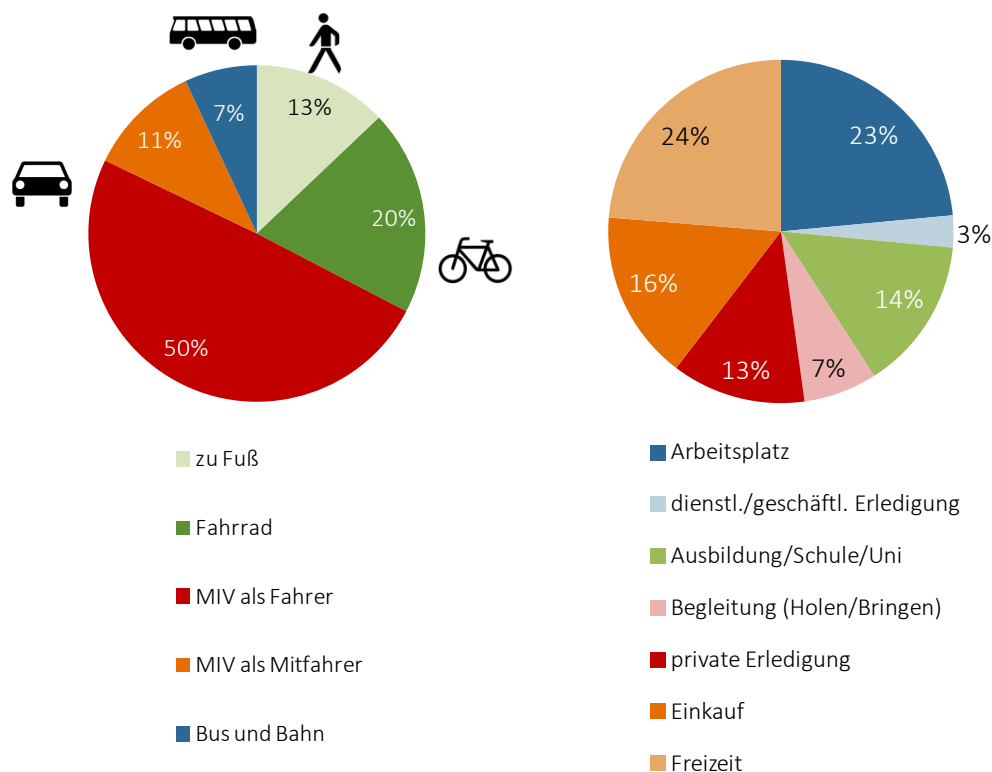
Einwohner eingerechnet, beträgt der Durchschnitt 3,0 Wege pro Einwohner. Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Weg beträgt rund 10,2km. Damit legen die Einwohner des Kreises durchschnittlich geringfügig kürzere Wege als der Bundesdurchschnitt (11,5 km) zurück. Insgesamt werden pro Werktag etwa 888.000 Wege und ca. 10,4 Mio. Personen-km von der Kreisbevölkerung zurückgelegt. Das entspricht täglich 260 Erdumrundungen.

Mobilitätseckdaten im Kreis Viersen

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,5 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	10,2 km
Mittlere Dauer eines Weges	23 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	80 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	888.000

An einem normalen Werktag ist das Auto mit einem Anteil von 61% an allen zurückgelegten Wegen das am stärksten genutzte Verkehrsmittel im Kreis Viersen (50% als Fahrer und 11% als Mitfahrer). Weiterhin werden zu 20% das Fahrrad, zu 13% die eigenen Füße sowie zu 7% Bus und Bahn genutzt. Insbesondere der Schülerverkehr weicht stark vom durchschnittlichen Modal Split ab: Mehr als jeder dritte Weg von oder zur Schule wird mit dem Fahrrad zurückgelegt (37%). Darüber hinaus haben auch der Fußverkehr (24%) und Bus und Bahn (22%) im Ausbildungsverkehr von Schülern eine überdurchschnittliche Bedeutung.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Viersen



Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Knapp ein Viertel aller Wege (23%) sind Arbeitswege, die von oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Ein weiteres Viertel aller Wege wird zu Freizeitzwecken zurückgelegt (24%). Rund 30% aller Wege werden zu Einkaufszwecken (16%) und für private Erledigungen (13%) aufgewendet. Die übrigen Wegezwecke teilen sich auf Ausbildungswege (14%), Begleitwege (z. B. ein Kind zum Kindergarten begleiten) (7%) und auf geschäftliche Erledigungen während der Arbeitszeit (3%) auf.

Der größte Teil aller Wege (98%) wird erwartungsgemäß tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die Spitzenzeit ist morgens zwischen 7 und 8 Uhr, in der rund 12% aller Wege zurückgelegt werden. Nachmittags verläuft die Spitze flacher als in den Morgenstunden und streckt sich auf einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In diesem Zeitraum werden 8 bis 9% des täglichen Wegeaufkommens pro Stunde zurückgelegt. Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Spitze beim ÖV (Bus und Bahn): Hier finden 26% aller werktäglich mit dem ÖV zurückgelegten Wege zwischen 7 und 8 Uhr statt. Dies ist auf die überproportionale hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖV zurückzuführen. Durch verschiedene Schulkonzepte, insbesondere einem zunehmenden Anteil von Ganztagschulen, entzerrt sich jedoch im Vergleich zu früheren Untersuchungen die nachmittägliche Spitzenzeit im ÖV ebenfalls auf einen Zeitraum zwischen 13 und 17 Uhr.

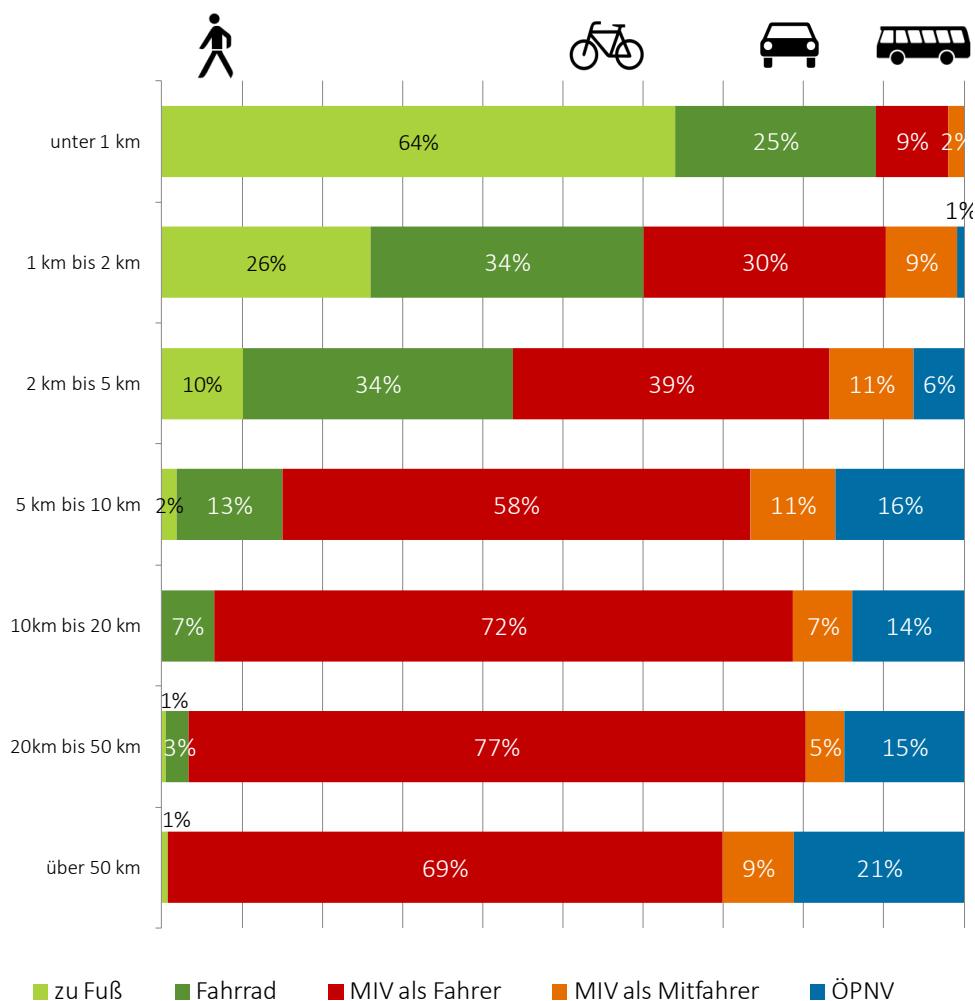
Räumliche Verteilung der Wege

Mehr als die Hälfte aller Wege an einem Werktag (54%) wird innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen (kommunaler Binnenverkehr). Zwei von zehn Wegen verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze, verbleiben aber im Kreis Viersen. 22% aller Wege hingegen verlaufen über die Kreisgrenze hinaus. Weitere 4% aller Wege haben keinen Bezug zum Kreis Viersen und werden demzufolge von der Kreisbevölkerung außerhalb des Kreisgebiets zurückgelegt. Relevante Zielorte außerhalb des Kreises sind vor allem die Städte Krefeld (24% der kreisüberschreitenden Wege), Mönchengladbach (23%) und Düsseldorf (15%).

Wegelängen und Verkehrsaufwand

55% aller Wege sind nicht länger als 5 km. Sie bieten daher ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Zwar überwiegen bei Wegen mit einer Länge bis 2 km die aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr). Allerdings wird bereits mehr als jeder dritte Weg zwischen einem und zwei Kilometer Länge sowie jeder zweite Weg mit einer Länge zwischen zwei und fünf Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Damit ist das Auto bereits ab einer Entfernung von 2 km das dominante Verkehrsmittel. Beachtenswert ist aber, dass in der Entfernungsklasse zwischen 2 und 5 km noch mehr als jeder dritte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Der ÖV-Anteil nimmt mit steigender Entfernung zu, da der ÖV in der Regel seinen Reisezeitvorteil erst bei längeren Entfernungen erreicht, während kürzeren Wegen oft Umsteigezeiten und An- sowie Abreise zu/von der Haltestelle das Reisezeitverhältnis zum Autoverkehr verschlechtern. Das Maximum wird in der Entfernungsklasse ab 50 km erreicht.

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege

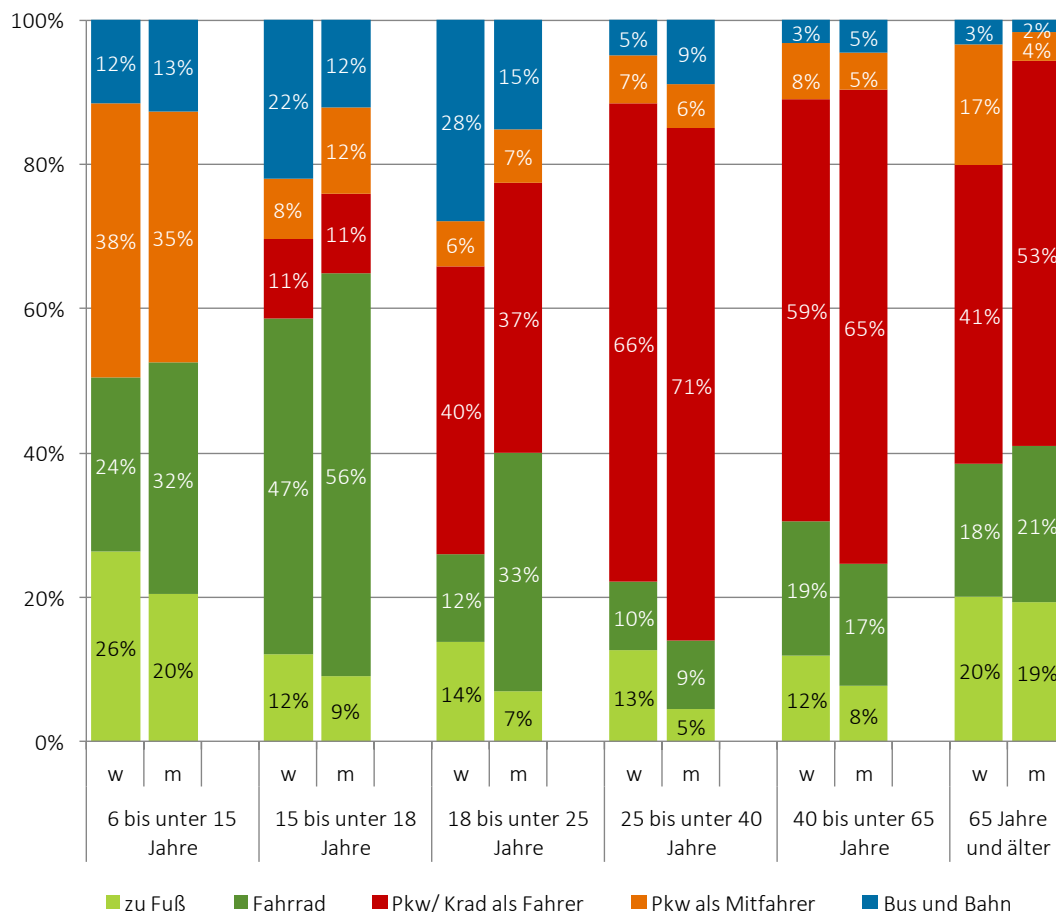


Die durchschnittliche Wegelänge, die ein Bewohner des Kreises Viersen an einem Normalwerktag (Dienstag–Donnerstag) zurücklegt, beträgt ca. 11,8km. Werden die längeren Wege über 100km ausgeblendet, da sie nicht zur alltäglichen Mobilität zählen, sinkt die alltägliche mittlere Wegedistanz auf 10,2km. Die Einwohner aus dem Kreisgebiet legen an einem Normalwerktag ca. 35 km zurück (500m zu Fuß, 2,2 km mit dem Rad, 4,6 km mit Bus und Bahn sowie 27,9 km mit dem Auto). Daraus ergibt sich – gewichtet mit den jeweiligen Anteilen der Verkehrsmittel am Verkehrsaufwand – ein verkehrsbedingter CO₂-Ausstoß von rund 1,4t pro Person und Jahr (ohne Urlaube und Fahrten > 100 km). Dies liegt in einem üblichen Bereich räumlich vergleichbarer Kreise.

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich zwischen den verschiedenen Altersklassen. Der Anteil des Autoverkehrs erreicht seinen Spitzenwert zwischen 25 und 65 Jahren und substituiert hier gegenüber älteren und jüngeren Altersklassen insbesondere Anteile vom Fuß- und Radverkehr sowie zum Teil auch vom ÖV. Geschlechterunterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs: Während Frauen mehr zu Fuß gehen, nutzen Männer das Fahrrad stärker als Frauen. Bei Jugendlichen und jun-

gen Erwachsenen lässt sich darüber hinaus ein wesentlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern bei der Nutzung von Bus und Bahn feststellen: Hier nutzen Frauen Bus und Bahn deutlich häufiger für ihre Wege als Männer im gleichen Alter.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

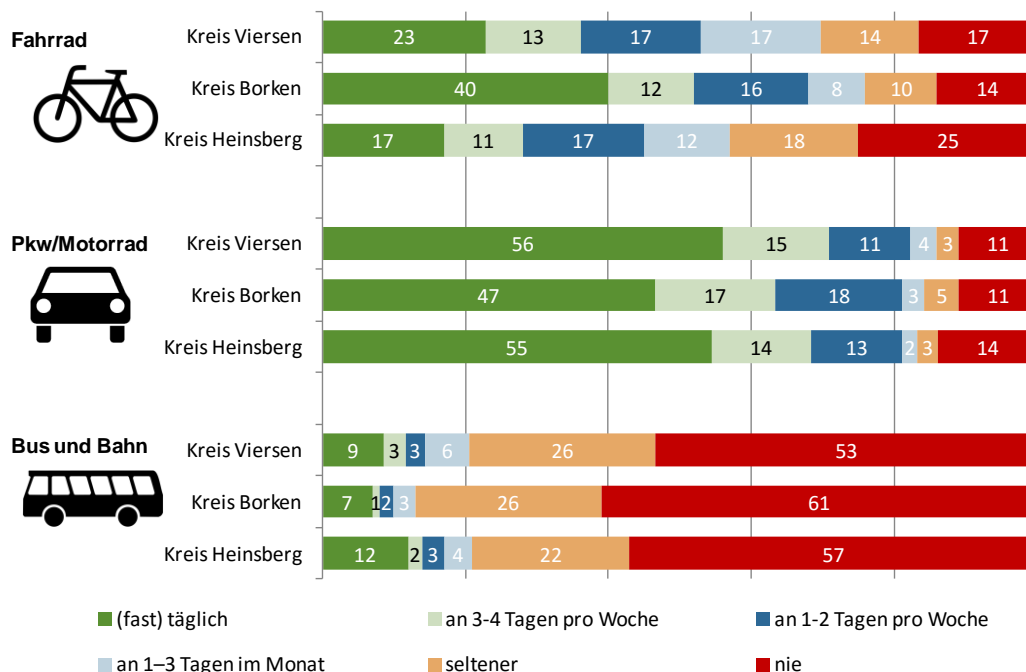


Nutzersegmente und Verlagerungspotenziale

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Während das Auto von mehr als der Hälfte der Befragten täglich genutzt wird, sind dies bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nur 9%. Knapp 80% der Einwohner aus dem Kreis Viersen nehmen den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird als tägliches Verkehrsmittel vergleichsweise häufig eingesetzt. Mehr als die Hälfte der Kreisbewohner bewegt sich mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad fort.

Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Regionen ist die Nutzungsintensität des ÖV als durchschnittlich zu bewerten und das Fahrrad kommt häufiger zum Einsatz. Dieses Ergebnis hat sich schon bei der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte und dem persönlichen ÖV-Zeitkartenbesitz angedeutet.

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich²



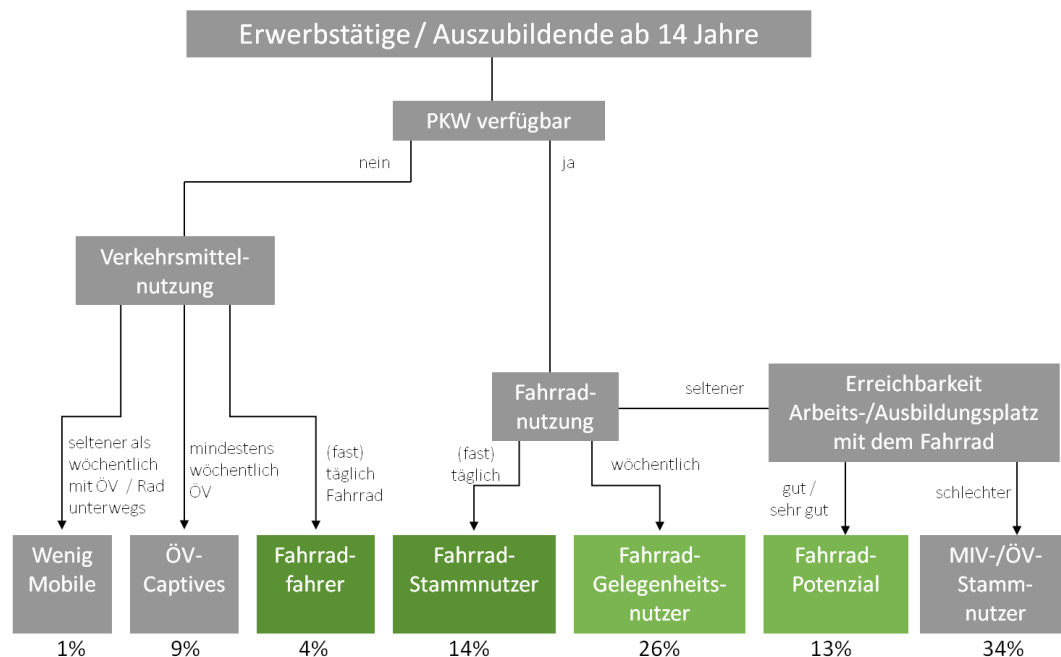
Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn oder mit dem Fahrrad lassen sich Nutzersegmente für die Gruppe der Berufstätigen und der Auszubildenden herleiten (Berufsausbildung, Studium, Schule). Damit können Potenziale für den Radverkehr und für Bus und Bahn abgeschätzt werden.

So zeigen sich beispielsweise für den Radverkehr folgende Strukturen und Potenziale (s. Abb.5): 40% der Erwerbstätigen und Auszubildenden im Kreis Viersen nutzen das Fahrrad mindestens gelegentlich, obwohl ihnen als Alternative ein Pkw zur Verfügung steht. Obwohl dieser Wert bereits vergleichsweise hoch ist, besteht bei weiteren 13% der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden noch ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung.

Auch zur Verlagerung von weiteren Wegen auf Bus und Bahn bestehen noch Potenziale. Diese bestehen bei Personen, die über einen Pkw verfügen und nur selten oder gar nicht mit Bus und Bahn unterwegs, obwohl sie die Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gut bis sehr gut einschätzen. Diese Antwort gaben 12% der Erwerbstätigen und Auszubildenden im Kreis an (ohne Abb.).

² Die Kreise dienen als Vergleiche, da sie sowohl räumlich als auch soziostrukturell dem Kreis Viersen ähneln und vom Auftragnehmer in diesen Kreisen ebenfalls Mobilitätsuntersuchungen in den Jahren 2015 (Kreis Borken) und 2012 (Kreis Heinsberg) durchgeführt wurden.

Abb. 5: Potenziale für den Radverkehr



Bewertung der Verkehrssysteme durch die Befragten

Die Verkehrssysteme im Kreis Viersen werden durch die Befragten mit Durchschnittsnoten zwischen 2,2 und 2,4 vergleichsweise positiv bewertet. Eine Ausnahme hiervon stellt die Bewertung des Bus- und Bahn-Angebotes dar: Dieses fällt mit einer Durchschnittsnote von 3,5 im Busverkehr bzw. 4,0 im Bahnverkehr deutlich ab. Die schlechte Bewertung des Bahnverkehrs kommt vor allem von Teilnehmern aus Kommunen ohne Bahnanschluss zustande. Aber auch Teilnehmer aus Kommunen mit Zugang zum Bahnverkehr geben eher durchschnittliche Noten zwischen 3,0 und 3,4. Damit wird auch im Vergleich mit anderen Mobilitätshebungen der öffentliche Verkehr leicht unterdurchschnittlich bewertet.

Die Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr und der Fahrradinfrastruktur wird von der Nutzungshäufigkeit beeinflusst. Sowohl die Inhaber von ÖV-Zeitkarten als auch diejenigen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten diese Systeme besser als der Gesamtdurchschnitt. Personen mit täglicher Autonutzung beurteilen den Kfz-Verkehr dagegen mit Durchschnittsnoten.

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

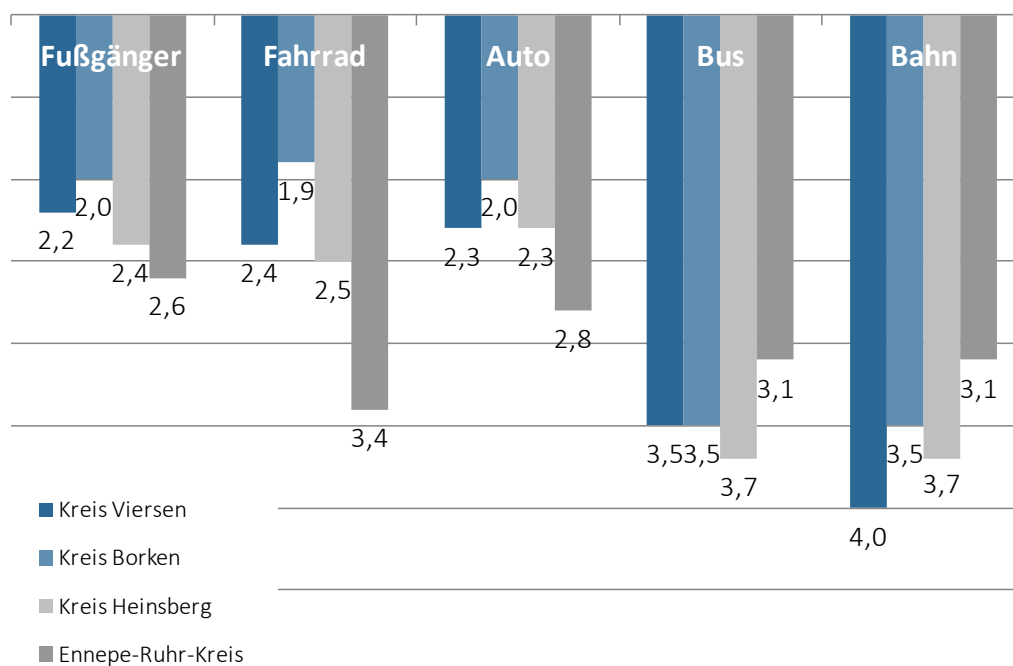
Die Befragung ergab etwa 1.550 Anregungen und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung. Die Vorschläge beziehen sich auf alle Verkehrsmittel, wobei thematische Schwerpunkte zu erkennen sind.

Der häufigste Kritikpunkt am Bus- und Bahnangebot ist das unzureichende ÖPNV-Angebot. Beim Busangebot sind die Reduzierung der Umstiege sowie eine Verbesserung der Pünktlichkeit, Sicherheit und Taktung besonders wichtig.

Im Fahrradverkehr wird insbesondere eine sichere Führung an Kreuzungen als wichtig empfunden; auch die Verbesserung der vorhandenen Radwege ist eine häufige Nennung. Handlungsbedarf besteht noch in Bezug auf verbesserte Abstellanlagen sowie auf einen Radwegeausbau.

Aus Sicht der Fußgänger spielt die Sicherheit allgemein und an Querungsstellen eine sehr wichtige Rolle. Auch die qualitative Aufwertung, der barrierefreie Ausbau der Gehwege sowie ein Ausbau von Fußgängerampeln und -querungen werden als wichtig bewertet und häufig aufgeführt.

Abb. 6: Bewertung der Verkehrssysteme



Zusammenfassendes Fazit

Derzeit wird die Mobilität im Kreis Viersen sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem sehr hohen Niveau. Verglichen mit ähnlich strukturierten Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis einen leicht unterdurchschnittlichen Stellenwert. Sowohl die ÖV-Zeitkarten- und die Nutzungsquoten als auch die Bewertung dieses Verkehrssystems schneiden geringfügig schlechter ab. Eine wesentliche Bedeutung kommt dem ÖV vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen können noch weitere Potenziale ab- und ausgeschöpft werden.

Insbesondere die kurzen Wege bis 5 km stellen noch ein Verlagerungspotenzial zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dar. Aber auch Wege mit einer Länge zwischen 5 und 10 km sind zukünftig ein wichtiges Potenzial für den Radverkehr. Der bereits hohe Anteil an Haushalten, die ein Elektrofahrrad besitzen (16 %) und der stetig wachsende Anteil der Elektrofahrräder (E-Bikes/Pedelecs) bieten realistische Chancen, z. B. längere Wege mit dem Rad zurückzulegen und damit noch mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Dies zeigt auch die Potenzialanalyse für den Radverkehr, die trotz eines bereits hohen Stellenwertes des Radverkehrs noch weitere Verlagerungspotenziale identifiziert. Diese Potenziale werden in der Langfassung des Abschlussberichtes weiter konkretisiert.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung der Mobilitätsuntersuchung	III
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung	1
2 Methodische Grundlagen	2
3 Untersuchungsraum Kreis Viersen	10
4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	12
4.1 Soziodemografische Daten	12
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	15
4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	27
4.4 Mobilität der Einwohner	45
4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	50
4.6 Wegelängen und Wegedauer	60
4.7 Räumliche Wegebeziehungen	68
4.8 Wegeketten	75
5 Bekanntheitsgrad weiterer Mobilitätsangebote	77
6 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge	79
7 Potenzialermittlungen	91
7.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr	91
7.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn	95
7.3 Potenziale für ein CarSharing-Angebot	97
8 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung	99
8.1 Handlungsansätze für den Radverkehr	99
8.2 Handlungsansätze für Bus und Bahn	100
8.3 Organisatorische Handlungsansätze und neue Mobilitätsangebote	101
9 Fazit	102
10 Quellenverzeichnis	104
Abbildungsverzeichnis	I
Tabellenverzeichnis	II
Anhang I: Befragungsunterlagen	IV
Anhang 2: Anregungen der Bürger/innen	V

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
Abb.	Abbildung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
B+R	Bike and Ride
d. h.	das heißt
etc.	et cetera
h	Stunde
HH	Haushalte
IV	Individualverkehr: privater Verkehr, zu Fuß oder mit privaten Fahrzeugen – weitere Differenzierung in MIV (motorisierter Individualverkehr) und NMIV (nichtmotorisierter Individualverkehr)
i. d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
K+R	Kiss and Ride (ÖV-Fahrt mit vor-/nachgelagerter Pkw-Mitfahrt: Bringen/Abholen)
Km	Kilometer
VIE	Kreis Viersen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Anzahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr/Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pedelec	Pedelec: Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt
E-Bike	E-Bike: Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
Tab.	Tabelle
u. ä.	und ähnliches
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
z. Zt.	zurzeit

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Viersen und die Stadt Kempen haben gemeinsam eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten ihrer Einwohner durchgeführt, um das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu ermitteln. Zugleich wurde eine Befragung für die Allgemeinheit durchgeführt, bei der sich auch weitere Haushalte, die nicht zufällig im Rahmen der repräsentativen Befragung ausgewählt wurden, beteiligten konnten, um hieraus vor allem weitere Hinweise für die Verkehrsplanung zu generieren. Der folgende Bericht bezieht sich auf die kreisweiten Ergebnisse.

Aus allen Befragungen sollen Erkenntnisse und Handlungsansätze für eine zielgerichtete Verkehrsplanung, insbesondere für den Radverkehr, gewonnen werden. Der Kreis Viersen ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS). Diese verfolgt die Zielsetzung, „zukunfts-fähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht“³. Darüber hinaus wird gegenwärtig der Nahverkehrsplan des Kreises als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV fortgeschrieben. Auch hierzu dient die vorliegende Mobilitätsuntersuchung als aktuelle und repräsentative Datengrundlage.

Die Erhebung wurde nach dem landesweiten gültigen AGFS-Untersuchungsansatz durchgeführt, so dass die Ergebnisse gut mit anderen Kreisen und Städten verglichen werden können. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z. B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs?

Die Mobilitätsuntersuchung wurde durch das Büro Planersocietät aus Dortmund durchgeführt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Viersen zusammen. Neben der oben beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. für die Verkehrsentwicklungsplanung auf der kommunalen Ebene, für Klimaschutzkonzepte oder insbesondere auch im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen und Untersuchungen als objektive Standortbestimmung (Status quo), zur Ermittlung von Stärken und Schwächen und als valide Datenbasis für die Einspeisung in Verkehrsmodelle/-prognosen.

Neben dem kreisweiten Ergebnisbericht liegen aus dem im Rahmen der Mobilitäts-erhebung generierten Datenbestand von den Kommunen selbst beauftragte Kommunalbe-richte für die Städte Kempen, Nettetal und Willich vor.

³ siehe: <http://www.agfs-nrw.de/agfs-und-partner/das-leitbild-der-agfs.html>

2 Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten für den Kreis Viersen wurde entsprechend den AGFS-Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁴ konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen und Städten in NRW vergleichbar.

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2016 in vier Erhebungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Insgesamt standen zur Ermittlung der Mobilität an einem Normalwerktag (dienstags, mittwochs, donnerstags) im Zeitraum vom 6. September bis zum 27. Oktober 2016 12 unterschiedliche Stichtage für die Befragung zur Verfügung.

Durch den weitgestreckten Erhebungszeitraum wird ein breites Temperaturspektrum abgedeckt. So lagen die Höchsttemperaturen zwischen 9° (25.10.) und 33° Celsius (13.09./14.09.). Nur an einem Erhebungstag gab es leichten Niederschlag und während der ersten drei Erhebungswochen viele sonnige Tage.

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung⁵

	Datum	Temperaturen	Niederschlagsmenge	Sonnenstunden
Erhebungswelle 1	Di., 06.09.	27° C	0 mm	12 Stunden
	Mi., 07.09.	28° C	0 mm	12 Stunden
	Do., 08.09.	29° C	0 mm	12 Stunden
Erhebungswelle 2	Di., 13.09.	33° C	0 mm	12 Stunden
	Mi., 14.09.	33° C	0 mm	12 Stunden
	Do., 15.09.	31° C	14 mm	10 Stunden
Erhebungswelle 3	Di., 20.09.	21° C	0 mm	0 Stunden
	Mi., 21.09.	22° C	0 mm	10 Stunden
	Do., 22.09.	22° C	0 mm	8 Stunden
Erhebungswelle 4	Di., 25.10.	9° C	0 mm	0 Stunden
	Mi., 26.10.	11° C	0 mm	2 Stunden
	Do., 27.10.	11° C	0 mm	0 Stunden

⁴ vgl. Mühlenbruch, Iris (2009).

⁵ Die aufgeführten Wetterdaten wurden von der Internetseite www.wetteronline.de übernommen.

Während die ersten beiden Erhebungswochen über der für die Jahreszeit üblichen Durchschnittstemperatur lagen, war insbesondere in der vierten Erhebungswoche deutlich kühleres Wetter zu verzeichnen. Insgesamt lässt das breite Temperaturspektrum auch repräsentative Ergebnisse für die witterungsbeeinflussten Verkehrsmittel, insbesondere Fuß- und Radverkehr, erwarten.

Die Nettostichprobe sollte mit rund 1,3% der Kreisbevölkerung den geforderten AGFS-Mindeststandard überschreiten. Die erhöhte Stichprobengröße ermöglicht, dass der Datenbestand auch repräsentative Auswertungen für alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden ermöglicht. Für die Stadt Kempen ist die Stichprobe darüber hinaus soweit aufgestockt worden, um Auswertungen auf Ebene der Stadtteile vornehmen zu können.⁶ Aufgrund der AGFS-Mitgliedschaft der Stadt Kempen war dies möglich.

Um die Stichprobengröße zu erreichen, sind insgesamt über 13.000 Haushalte per Zufallsauswahl aus den Einwohnerregistern der jeweiligen Städte und Gemeinden ausgewählt und persönlich angeschrieben worden.

Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben vom Landrat und den jeweiligen Bürgermeistern über die Befragungsziele und -inhalte informiert. In den Befragungsunterlagen fanden die Haushalte ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, eine Datenschutzerklärung sowie spezifische Fragebögen. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten.⁷

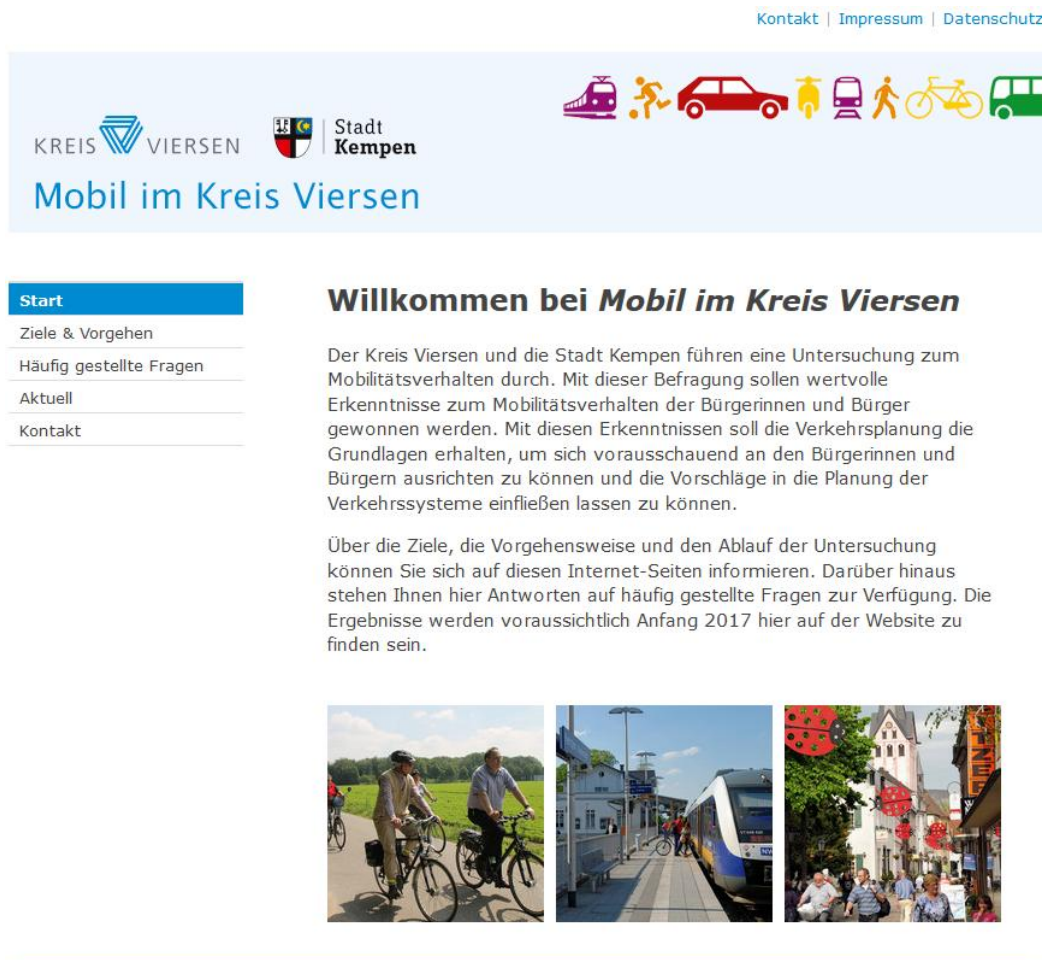
Den ausgewählten Teilnehmern wurden zunächst die Befragungsunterlagen in der bestimmten Erhebungsform zugeschickt. 42% der angeschriebenen Haushalte erhielten Unterlagen in schriftlich-postalischer Form. Die anderen Haushalte wurden gebeten, sich an der Befragung online (42%) oder telefonisch mittels geschulter Interviewer (16%) zu beteiligen. Selbstverständlich konnten die teilnehmenden Haushalte ihre favorisierte Erhebungsform selbst bestimmen. So enthielt jedes Anschreiben einen persönlichen Online-Code, um an der Online-Befragung teilnehmen zu können.

Als Informationsportal diente u. a. die projekteigene Internetseite www.vie-mobil.de (vgl. Abb. 7). Auf der Internetpräsenz standen Informationen zum Ablauf der Untersuchung sowie häufig gestellte Fragen und Ansprechpartner zur Verfügung.

⁶ Die Ergebnisse für die Stadt Kempen (einschl. der Stadtteilebene) sind in einem separaten Bericht dargestellt.

⁷ Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Abb. 7: Internetportal zur Befragung



© 2016 Planersocietät | Kontakt | Impressum | Datenschutz

Quelle: www.vie-mobil.de

Einerseits konnten Informationen über die Befragungsziele und -inhalte sowie den Projektstand abgerufen werden. Andererseits konnten sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseite war zudem das Zugangportal für den online-Fragebogen sowie für die Befragung der Allgemeinheit (s. S. 9).

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

Folgende Inhalte wurden dabei abgefragt.

Tab. 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt ▪ Stadt/Gemeinde und Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ ÖV-Liniennutzung im Kreis ▪ Maßnahmen für eine vermehrte Fahrrad- bzw. ÖV-Nutzung ▪ Anregungen/Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Normalität des Stichtages ▪ Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag ▪ Außerortsmobilität ▪ Ausgangspunkt 1. Weg ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Zweck des Weges ▪ genutztes Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Ziel des Weges ▪ Begleitung durch weitere Personen

Durch die drei angebotenen Befragungsarten (schriftlich, online, telefonisch) konnte die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert. Die Fragebögen standen neben der deutschen Variante ebenfalls in englischer und türkischer Sprache zur Verfügung.

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

Tab. 3: Eckdaten der Erhebung

Rahmenbedingungen der Erhebung	Kreis Viersen	in %
angeschriebene Haushalte	13.278	
- schriftlich-postalische Variante	5.553	42%
- telefonische Variante	2.176	16%
- online Variante	5.549	42%
verwertbarer Fragebogenrücklauf	1.798	
- schriftliche Fragebogenrücklauf	697	39%
- telefonisches Interview	568	32%
- online Beteiligung	533	30%
Rücklaufquote	13 %	
Personenfragebögen	3.764	
Befragung für die Allgemeinheit		
Personenfragebögen	574	
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,3 %	

An der Erhebung haben sich – wie geplant – 1,3% der Kreisbewohner beteiligt. Somit liegt eine valide Datengrundlage zur Mobilität im Kreis Viersen vor. Insgesamt konnte das Mobilitätsverhalten von rund 1.800 Haushalten mit 3.765 Personen und knapp 10.000 Wegen erfasst werden.

Tab. 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden

Fallzahlen nach Städten bzw. Gemeinden	ausgewählte Haushalte	Nettostichprobe		
		Haushalte	Personen	Wege
Brüggen	577	82	181	471
Grefrath	757	97	208	583
Kempen	2.889	461	957	2.473
Nettetal	1.632	164	340	986
Niederkrüchten	750	98	208	635
Schwalmtal	750	110	245	628
Tönisvorst	2.501	149	316	851
Viersen	2.144	392	775	1.949
Willich	1.278	237	522	1.391
Fragebögen ohne räuml. Zuordnung	-	8	12	5
Kreis Viersen	13.278	1.798	3.764	9.972

Der anvisierte Befragungsrücklauf auf kommunaler Ebene lag zwischen 200 Personen (Brüggen, Grefrath, Niederkrüchten und Schwalmtal) und 1.000 Personen (Stadt Kempen), um hier zuverlässige kommunalspezifische Auswertungen für weitergehende Fragestellungen zu ermöglichen. Die anvisierte Zahl an befragten Personen konnte somit fast immer erreicht werden.

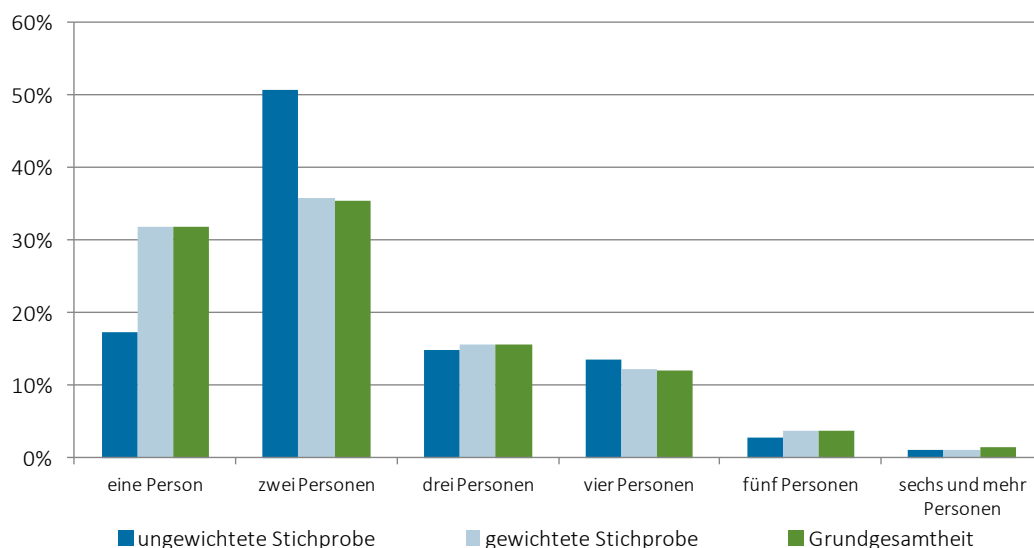
Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁸, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Gewichtung und Hochrechnung

Eine Gewichtung und Hochrechnung dient dem Vermeiden von systematischen Fehlern. Die vorgegebene Stichprobenziehung erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Chance, z. B. einen Mehrpersonenhaushalt zu ziehen, war deutlich größer als die Ziehung eines 1-Personenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von 2-Personen-Haushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Zudem stellte sich heraus, dass die Beteiligung von Erwachsenen in einem Alter zwischen 18 und 25 Jahren unterdurchschnittlich gewesen ist. Auch die räumliche Schichtung, die bei der Stichprobenziehung vorgenommen wurde, um auch für einwohnerschwächere Gemeinden und kleinere Ortsteile eine Aussage treffen zu können, muss wieder heraus gerechnet werden.

Aus diesem Grund wurde durch eine Gewichtung der Daten eine Anpassung an den Eckwerten der Einwohnerstatistik des Kreises vorgenommen (hinsichtlich Haushaltsstrukturen, Altersstrukturen, Gemeindeanteil bzw. Anteile in den Ortsteilen).

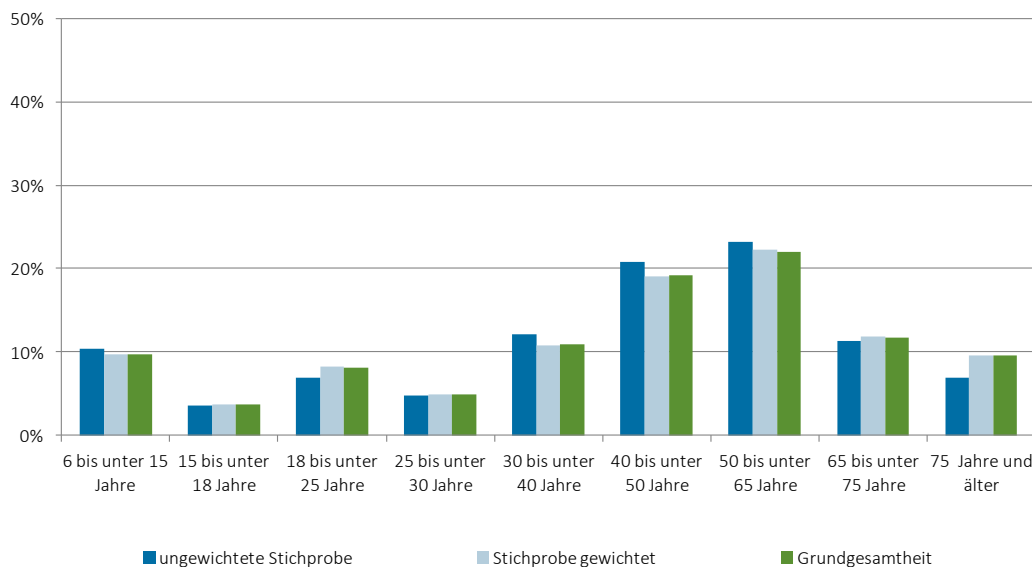
Abb. 8: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



Mit der vorgenommenen Gewichtung können Analysen und Auswertungen durchgeführt werden, die ein repräsentatives Bild über das Mobilitätsverhalten und -geschehen im Kreis Viersen widerspiegeln.

⁸ Fragebögen mit unvollständigen und unplausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Abb. 9: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)



Befragung für die Allgemeinheit

An der repräsentativen Befragung konnten sich nur Personen beteiligen, die zuvor mittels Anschreiben zur Teilnahme aufgefordert wurden. Um auch weiteren interessierten Personen die Möglichkeit zu Teilnahme zu eröffnen, ist in einem zweiten Befragungsteil eine offene Online-Befragung für interessierte Bürgerinnen und Bürger durchgeführt worden. Der Zugang war ebenfalls über www.vie-mobil.de möglich. Die Teilnahme war zwischen dem 1. Oktober bis zum 31. Oktober möglich. Für diese Befragung der Allgemeinheit ist eine eigene begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit Plakaten und Flyern betrieben worden, die an verschiedenen Stellen im Kreis Viersen ausgehängt bzw. verteilt wurden.

Insgesamt haben sich 400 Haushalte mit 680 Personen an der Befragung der Allgemeinheit beteiligt. In dem Bericht werden an ausgewählten Stellen die Ergebnisse aus dieser offenen Befragung vorgestellt, welche die Ergebnisse der repräsentativen Befragung ergänzen. Die Ergebnisse werden zur Wahrung der Repräsentativität und der Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen immer separat von den Ergebnissen der repräsentativen Befragung dargestellt.

Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse und Auswertungen der durchgeführten Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Viersen dar. Neben dem kreisweiten Abschlussbericht existieren auf derselben Datengrundlage weitere Auswertungen für die Städte Kem-

pen sowie Nettetal und Willich auf Basis ihrer erfolgten Interessensbekundung im Rahmen eines Kreisschreibens im Frühjahr 2016.

Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohner aus den neun Städten und Gemeinden im Kreis Viersen. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinspendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragungen nicht erfasst und bleiben daher unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent angegeben. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n =)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da die Angabe von Nachkommastellen durch die statistische Ungenauigkeit eine Präzision vermitteln würde, die mit der angewandten Erhebungsmethode (Stichprobengröße, Anteil der befragten Bevölkerung, exogene Einflüsse wie etwa das Wetter) nicht zu erreichen ist. Daher werden die Angaben für Darstellungszwecke mathematisch gerundet. Durch Rundungsdifferenzen in der Darstellung werden bei Aufsummierung der Einzelwerte in den einzelnen Ergebnisspalten nicht immer exakt 100% erreicht.

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

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus den durchgeführten Mobilitätsbefragungen. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2008 herangezogen.⁹ Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im

⁹ Vgl. Mobilität in Deutschland (2008).

Zu beachten ist, dass die für den Untersuchungsraum erhobenen Mobilitätswerte auf der Weeebene nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden können. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentage (Mo.-So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätskenndaten für den Kreis Viersen gemäß den AGFS-Landesstandards für solche Untersuchungen nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normal-typisch“ gilt (Befragung in der Kernwoche, keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Sep./Okt.). Soweit der Tabellenband der MiD 2008 entsprechende Werte für die Kernwoche (Di.-Do.) ausweist, werden diese Daten in den Tabellen dargestellt (Tabellenkürzel: MiD (Di.-Do.)).

Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den Untersuchungen in anderen Kreisen (z. B. Kreis Borken und Ennepe-Ruhr-Kreis) mit einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und in einem ver-

Spaltenkopf das Kürzel „MiD 2008“ verwendet. Bei Werten, die sich nur auf die Kernwoche (Di., Mi., Do.) beziehen, wurde der Spaltenkopf „MiD (Di.-Do.)“ benannt.

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus anderen Modal-Split-Untersuchungen herangezogen, die mit der gleichen Erhebungsmethodik von der Planersocietät durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu anderen Mobilitätsuntersuchungen ist hier eine direkte Vergleichbarkeit gegeben, da sowohl die Fragestellungen als auch die Erhebungsmethodik identisch gewesen sind¹⁰.

Bei Auswertungen - wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz - wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zu der entsprechenden Grundgesamtheit gegeben.

Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ steht stellvertretend, wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenig Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

3 Untersuchungsraum Kreis Viersen

Der Kreis Viersen liegt im Westen von Nordrhein-Westfalen. Im Norden grenzt er an den Kreis Kleve und den Kreis Wesel, im Osten liegen die kreisfreie Stadt Krefeld, sowie der Rhein-Kreis Neuss. Im Süden stößt er an die Stadt Mönchengladbach sowie den Kreis Heinsberg. Im Westen verläuft die niederländische Grenze zur Provinz Limburg.

Der Untersuchungsraum umfasst insgesamt fünf Städte (Kempen, Nettetal, Tönisvorst, Viersen, Willich) sowie vier Gemeinden (Brüggen, Gefrath, Niederkrüchten, Schwalmtal). Im Kreis leben knapp 300.000 Einwohner auf einer Fläche von 563 km². Die meisten Einwohner stellt die Stadt Viersen mit 76.443. Die kleinste Gemeinde im Kreis ist Grefrath mit 14.940 Einwohnern.

gleichbaren Erhebungszeitraum durchgeführt worden. Für Vergleiche sind die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen daher besser geeignet.

¹⁰ Die Kreise dienen als Vergleiche, da sie sowohl räumlich als auch soziostrukturell dem Kreis Viersen ähneln und vom Auftragnehmer in diesen Kreisen ebenfalls Mobilitätsuntersuchungen in den Jahren 2015 (Kreis Borken) und 2012 (Kreis Heinsberg) durchgeführt wurden.

Tab. 5: Kenndaten des Kreises Viersen und der kreisangehörigen Kommunen

Stadt / Gemeinde	Einwohnerzahl	Fläche (in km ²)
Brüggen	15.461	61,2
Gefrath	14.779	31,0
Kempen	34.727	68,8
Nettetal	41.638	83,9
Niederkrüchten	15.074	67,1
Schwalmtal	18.902	48,1
Tönisvorst	29.147	4,3
Viersen	75.488	91,1
Willich	50.768	67,8
Kreis Viersen	295.984	563,30

Quelle: IT.NRW (Stand: 30.06.2015)

Der Kreis Viersen ist über die Autobahnen A 40, A 44, A 52 und A 61 sowie durch die Bundesstraßen B 9, B 221 und B 509 an das überregionale Straßennetz angebunden

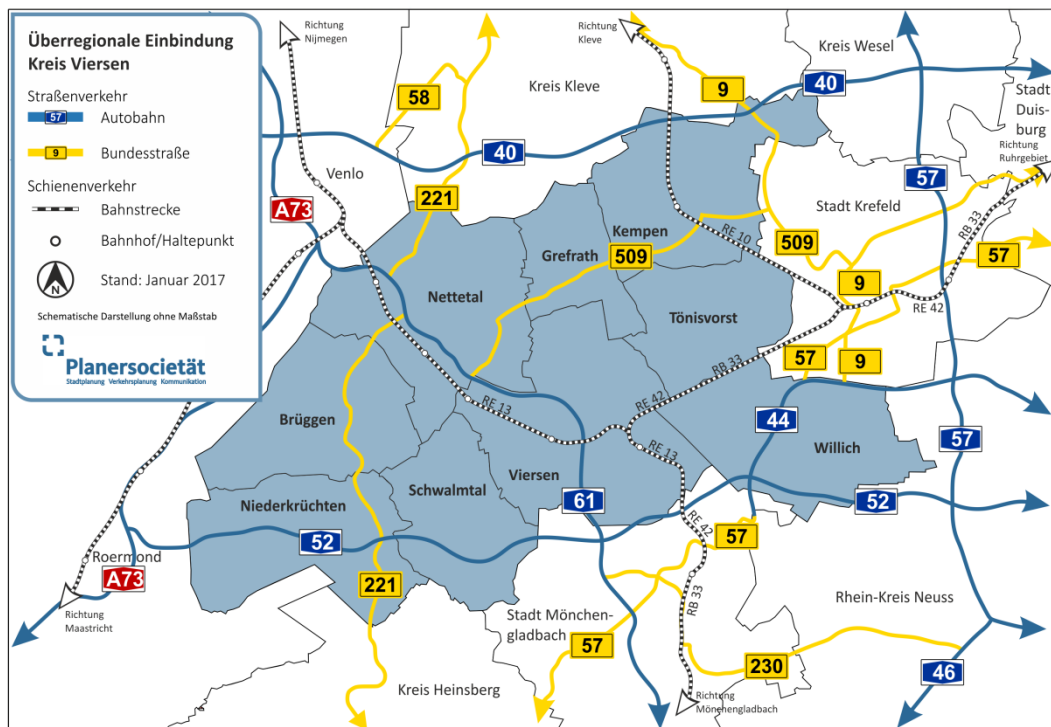
Der Schienenverkehr verläuft im Kreis über die Linien RE 10, RE 13, RE 42 sowie die RB 33 und RB 35, welche die Kommunen Nettetal, Kempen, Tönisvorst, Viersen sowie Willich erschließen. Die Stadt Tönisvorst ist außerdem mit der Linie 041 an das Straßennetz der Stadt Krefeld angebunden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 besteht darüber hinaus eine Intercity-Verbindung, die werktags einmal täglich zwischen Aachen und Berlin mit Halt in Viersen verkehrt.

Die Erschließung der übrigen Kommunen erfolgt über Busse. In der Stadt Viersen existiert ein Stadtbus-Netz, das von der Niederrheinwerke viersen mobil GmbH betrieben werden, welche jedoch kaum Verbindungen über die Stadtgrenze betreibt.

Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe mit ICE-Anschluss befinden sich in Mönchengladbach, Düsseldorf und Duisburg.

Der Kreis Viersen ist seit 2007 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.v. (AGFS). Weiter ist die Stadt Kempen seit 1998 Mitglied in der AGFS.

Abb. 10: Lage und Verkehrsanbindung



4 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

52% der Kreisbevölkerung sind Frauen, 48% Männer. Das Geschlechterverhältnis der (gewichteten) Stichprobe entspricht exakt den bestehenden statistischen Anteilen von Frauen und Männern im Kreis Viersen.

Jeder zweite Befragte ist voll- oder teilzeit-erwerbstätig. Nicht erwerbstätig ist die andere Hälfte der Befragten (21% befinden sich in der Schule/Studium/Ausbildung; 1% ist arbeitslos; 4% sind Hausfrau/-mann; 23% sind im Ruhestand und 1% Kinder im Vorschulalter¹¹). Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 69% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 30% sind Rentnerhaushalte und 1% sonstige Haushalte (Ausbildungs-, Erwerbslosenhaushalte etc.).

¹¹ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahre befragt wurden.

Tab. 6: Erwerbsstatus der befragten Personen

Erwerbsstatus nach Personen	Kreis Viersen (n= 3.703)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n= 9.973)	Kreis Borken (n= 8.076)
Erwerbstätig, davon	50%	50%	49%
- vollzeit	35%	34%	35%
- teilzeit	13%	14%	13%
- vorübergehend freigestellt	2%	2%	1%
Ausbildung	3%	2%	3%
Studium	4%	3%	2%
Schüler / -in	14%	11%	14%
Kind (Vorschulalter)	1%	5%	6%
Hausfrau / -mann	4%	4%	4%
im Ruhestand (Rentner / Pensionär)	23%	23%	20%
Bundesfreiwilligendienst	<1%	-	<1%
z. Zt. arbeitslos	1%	2%	1%
sonstiges	1%	<1%	<1%
	100 %	100 %	100 %

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,2 Personen. Fast jeder dritte Haushalt ist ein Einpersonenhaushalt. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 13% und in 21% aller Haushalte leben Kinder unter 18 Jahren. Im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ leben im Kreis Viersen demnach überproportional viele große Haushalte. Hervorzuheben ist hierbei insbesondere der große Anteil der Haushalte mit mehreren Kindern.

Tab. 7: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Kreis Viersen (n=1.979)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.935)	Kreis Borken (n=3.380)	bundesweit MiD 2008
Ein-Personen-Haushalt	32%	38%	28%	39%
Paar ohne Kinder	35%	35%	31%	33%
Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder	13%	8%	11%	10%
Alleinerziehend	1%	1%	1%	2%
Paar mit einem Kind	7%	8%	9%	17%
Paar mit mehreren Kindern	10%	6%	15%	
Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern	3%	4%	6%	
	100 %	100 %	100 %	100 %
Haushalte mit Kindern (< 18 Jahren)	21 %	19 %	31 %	19 %

Nationalitäten

97% der Teilnehmer an der Befragung waren Deutsche. Die übrigen 3% verteilen sich auf viele vereinzelte Nationalitäten. Knapp jeder vierte Teilnehmer (24%) aus einer anderen Nation kommt dabei aus den Niederlanden.

Insgesamt sind andere Nationalitäten damit gegenüber der amtlichen Statistik (Anteil 9%) in der Untersuchung unterrepräsentiert. Die Gründe hierfür können vielfältig sein: Zum einen können Sprachbarrieren beim Verständnis der Befragungsunterlagen und beim Ausfüllen der Unterlagen auftreten, obwohl die Fragebögen auch auf Englisch und Türkisch abrufbar waren. Andererseits fiel der Durchführungszeitraum der Untersuchung in einen Zeitraum, in dem viele neu zugezogene Geflüchtete in Erstaufnahmeeinrichtungen lebten. Diese Einrichtungen sind bei der Stichprobenziehung unberücksichtigt geblieben, so dass die Auswahlwahrscheinlichkeit, um in die Stichprobe zu gelangen, von Personen anderer Nationalität geringfügig geringer ausfällt als für deutsche Staatsbürger.

Gesundheitliche Einschränkungen

10% der Befragten im Kreis Viersen fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt, davon rund 7% mit Gehbehinderungen, fast 1% mit Sehbehinderungen und etwa 3% mit sonstigen Einschränkungen. 5% der Einwohner, die gesundheitliche Probleme besitzen, haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

In der Altersgruppe ab 65 Jahre fühlt sich ein Viertel der Befragten in ihrer Mobilität eingeschränkt – vor allem sind hier Gehbehinderungen zu nennen. Insbesondere der Anteil von Personen mit mehreren gesundheitlichen Problemen steigt im Alter an. Haben Personen gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet das, dass sie seltener außer Haus unterwegs sind und weniger Wege zurücklegen. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt stärker zu beachten.

Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen wegen gesundheitlicher Probleme (alle Personen ab 6 Jahren)	Kreis Viersen (n=3.674)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=10.198)	Kreis Borken (n=4.071)
nein	90%	89%	92%
ja, durch Gehbehinderung	7%	7%	4%
ja, durch Sehbehinderung	1%	1%	1%
ja, andere Einschränkungen	3%	4%	3%
	100 %	100 %	100 %

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

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

Pkw-Ausstattung

Insgesamt besitzen 90% der befragten Haushalte im Kreis Viersen mindestens ein Auto. Über vier von zehn Haushalten geben an, dass sie mehrere Autos besitzen. Lediglich 10% können als autofreie Haushalte eingestuft werden. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt über knapp 1,4 Pkw.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach Größe als auch der sozialen Lage eines Haushaltes. Entsprechend besitzen vorwiegend 1-Personenhaushalte kein Auto (28% ohne Autobesitz). Aber auch Ausbildungshaushalten (29%) und Rentnerhaushalten (20%) steht häufiger als im Durchschnitt kein Auto zur Verfügung. Hingegen steht nur einem kleinen Anteil von Haushalten mit Erwerbstätigen kein Auto zur Verfügung (5%). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos, knapp jeder vierte Haushalt mit mindestens drei Personen besitzt sogar mindestens drei Autos. Das betrifft sowohl Haushalte mit Kindern (64% mit min. zwei Autos) als auch Haushalte mit mehr als zwei Erwachsenen (82% mit min. zwei Autos).

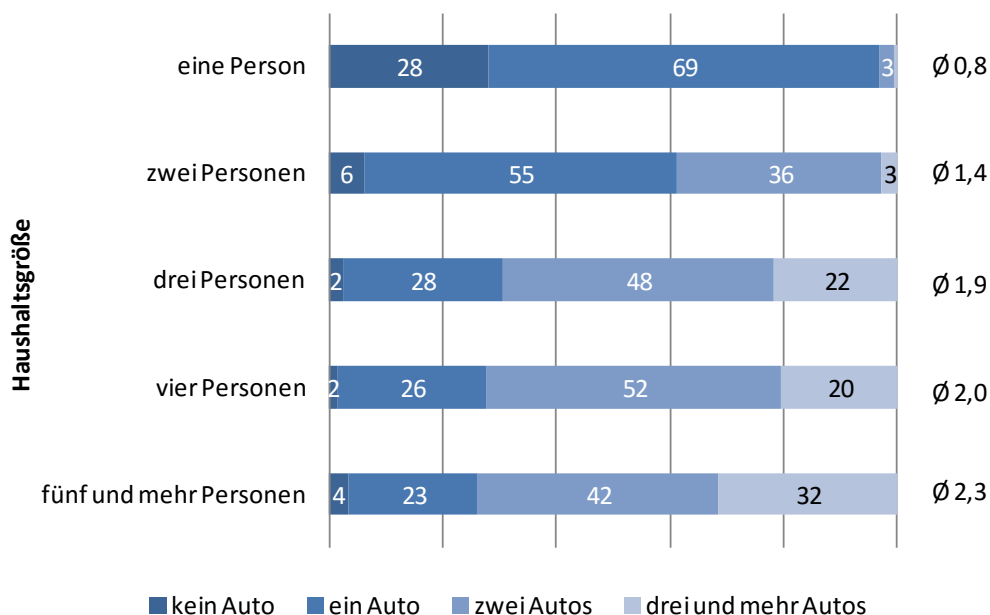
Tab. 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Besitz eines Pkws im Haushalt	Kreis Viersen (n=1.423)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=4.831)	Kreis Borken (n=1.803)	MiD 2008
kein Auto	10%	14%	7%	18%
ein Auto	45%	47%	50%	53%
zwei Autos	33%	32%	35%	24%
drei und mehr Autos	11%	6%	7%	5%
	100 %	100 %	100 %	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	654	630	570	501

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner beträgt 654. Damit liegt dieser Wert über dem Landesdurchschnitt von NRW, der derzeit bei 545 liegt.¹² Die Pkw-Dichte hängt dabei auch von der Raumstruktur ab: Während in Kempen und Viersen als größere Städte im Kreis die ermittelten Pkw-Dichtewerte unter dem Kreisdurchschnitt lagen, erreichen insbesondere ländliche Gemeinden wie Niederkrüchten und Brüggen Dichtekennwerte, die oberhalb des Kreisdurchschnitts liegen.

¹² vgl. Website von IT.NRW (Kfz-Bestand und Verkehrsinfrastruktur in NRW)

Abb. 11: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Kreis Viersen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt auf einem hohen Niveau befindet. Wird die Pkw-Ausstattung jedoch mit anderen, raumstrukturell ähnlichen Kreisen verglichen, erreicht der Kreis Viersen hier ähnliche Werte. Allerdings ist auch in diesem Vergleich eine erhöhte Zweitwagenquote feststellbar (vgl. Tabelle 10).

Tab. 10: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit	Haushalte mit Autos	davon Haushalte mit zwei oder mehr Autos
Kreis Viersen	90%	45%
Kreis Heinsberg	92%	44%
Kreis Borken	93%	42%
Ennepe-Ruhr-Kreis	86%	38%
Kreis Lippe	91%	36%
Bundesweit (MiD 2008)	82 %	29 %

Weiterhin verfügen 14% der Haushalte im Kreis Viersen über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller). Damit liegt dieser Anteil im Bereich des Bundesdurchschnitts (MiD: 15%) und der Vergleichskreise (z. B. Kreis Heinsberg: 14%).

Fahrradausstattung

97% aller Haushalte im Kreis Viersen verfügen mindestens über ein fahrbereites Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). Mehr als sieben von zehn Haushalten verfügen sogar über mindestens zwei Fahrräder. Damit lässt sich dem Kreis Viersen eine Vollausstattung mit Fahrrädern konstatieren. Das zeigt sich auch an der Fahrraddichte im Kreisgebiet: Mit 980 Fahrrädern pro 1.000 Einwohnern steht statistisch fast jedem Einwohner ein Fahrrad zur Verfügung.

Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)

Besitz (fahrbereiter) Fahrräder im Haushalt	Kreis Viersen (n=1.336)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n= 1.621)	Kreis Borken (n=3.362)	MiD 2008
kein Fahrrad	3%	36%	7%	17%
ein Fahrrad	25%	24%	20%	25%
zwei Fahrräder	29%	22%	27%	28%
drei und mehr Fahrräder	43%	18%	45%	30%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	980	675	1.060	k. A.

Wie schon die Analyse zu den Pkw-Besitzverhältnissen gezeigt hat, steht vor allem Einpersonenhaushalten (7%) und Rentnerhaushalten (6%) im Vergleich zu anderen Haushaltstypen überdurchschnittlich oft kein Fahrrad zur Verfügung. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch diese Haushaltstypen im Kreis Viersen im Vergleich mit anderen Kreisen eine überproportional hohe Fahrradverfügbarkeit aufweisen. Nur wenige Haushalte (knapp 2%), in denen Erwerbstätige leben, können auf kein Fahrrad zurückgreifen.

Unterschiede im Fahrradbesitz lassen sich jedoch zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ermitteln: Den höchsten Wert erreicht die Stadt Kempen mit rund 1.080 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner. Den niedrigsten Wert, der jedoch im Vergleich zu anderen Räumen immer noch vergleichsweise hoch ist, erreicht die Gemeinde Brüggen mit 895 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner.

Trotz der Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden liegen die Werte erwartungsgemäß über den Ergebnissen aus der bundesweiten MiD-Untersuchung von 2008 und vielen Vergleichsstudien aus anderen Kreisen bzw. Städten von NRW. Insofern kann dem Kreis Viersen eine hohe Fahrradaffinität konstatiert werden.

Immerhin 16% der Haushalte im Kreis Viersen besitzen inzwischen ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs).¹³ Dieser Anteil liegt im Vergleich zu anderen aktuellen Mobilitätsuntersuchungen auf einem leicht überdurchschnittlichen Niveau.¹⁴ Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter wachsen. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie für die Radnutzung im Alltags- / Berufsverkehr sein.

Tab. 12: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich

Untersuchungseinheit	Haushalte mit min. einem E-Bike/Pedelec
Kreis Viersen	16%
Kreis Heinsberg (2011)	5%
Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)	5%
Kreis Warendorf (2015)	14%
Kreis Borken (2015)	21%

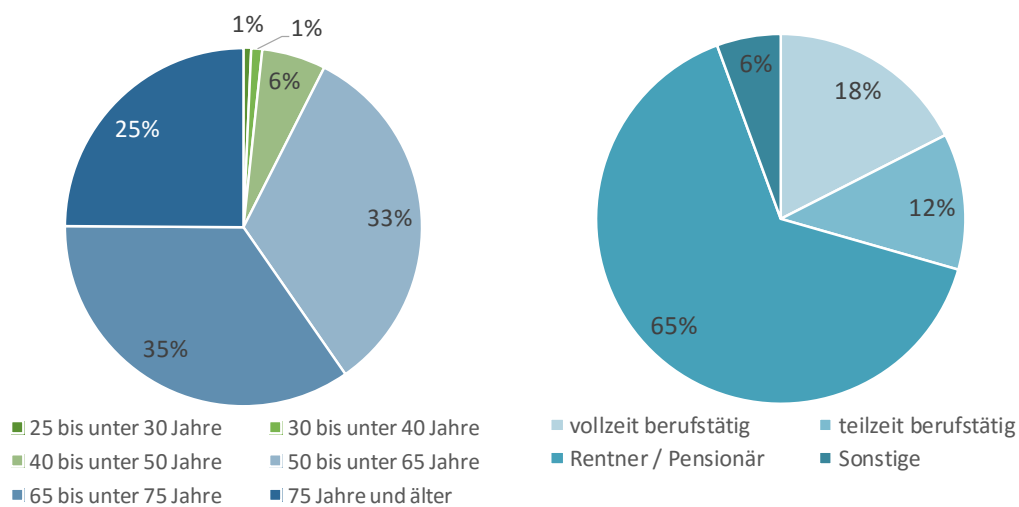
Unter den Elektrofahrradbesitzern befinden sich überproportional viele Rentner (65%). Aber auch die Berufstätigen stellen knapp drei von zehn Besitzern eines E-Bikes oder eines Pedelecs dar (30%). Insgesamt sind 93% aller Elektrofahrradbesitzer mindestens 50 Jahre alt. Die jüngeren Altersgruppen (Schüler, Studenten, Auszubildende) besitzen dagegen nur vereinzelt ein Pedelec bzw. E-Bike. Darüber hinaus zeigt die Analyse, dass sich unter den Elektrofahrradbesitzern ein relevanter Anteil von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (15%), insbesondere mit Gehbehinderungen (9%), befindet. Dieses Fortbewegungsmittel erhöht vermutlich den Bewegungsradius von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

¹³ Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Fahrer können daher Radverkehrsanlagen benutzen und benötigen weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Für sie besteht zudem keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung.

E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 500 Watt und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h nicht überschritten werden, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkrafttrad.

¹⁴ In den anderen durchgeführten Mobilitätsuntersuchungen lagen die Anteile von Elektrofahrrädern auf Haushaltsebene zwischen 3% und 8%. Wenn man sowohl den früheren Erhebungszeitraum dieser Vergleichsuntersuchungen als auch die positive Marktentwicklung von Elektrofahrrädern berücksichtigt, fallen die festgestellten Anteile im Kreis Viersen überdurchschnittlich aus. Im Kreis Borken, in dem 2015 ebenfalls eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt wurde, konnte sogar ein Anteil von 21% festgestellt werden. Dies zeigt, dass für den Kreis Viersen durchaus noch ein Steigerungspotential besteht.

Abb. 12: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus



Aufgrund verschiedener Indizien kann davon ausgegangen werden, dass das Elektrofahrrad die bisherigen Mobilitätsmöglichkeiten der Nutzer ergänzt und bisher (noch) keinen Ersatz für einen eigenen Pkw darstellt. Die zunächst großen Unterschiede in den Mobilitätskennwerten (s. Tab. 13) zwischen Personen mit Elektrofahrrad und ohne Elektrofahrrad sind vor allem auf Alterseffekte zurückzuführen, die durch die Altersstruktur der E-Bike- und Pedelec-Nutzer entstehen. Werden Personen ab einem Alter von 40 Jahren als Vergleichsgruppe genutzt, ist sogar zu erkennen, dass E-Bike-Nutzer sogar leicht häufiger einen Führerschein besitzen und ihnen leicht häufiger ein Auto zur Verfügung steht als Personen in den vergleichbaren Altersklassen ohne E-Bikes/Pedelecs. Dies ist vermutlich auf einen höheren, ökonomischen Status der E-Bike- bzw. Pedelec-Nutzer zurückzuführen.

Dennoch zeigt sich, dass durch den Besitz eines E-Bikes/Pedelecs der Pkw, obwohl er zur Verfügung steht, seltener eingesetzt wird als in der entsprechenden Vergleichsgruppe. So nutzen von den E-Bike-/Pedelec-Besitzern 45% der Befragten den Pkw (fast) täglich, während die entsprechende Vergleichsgruppe einen Wert von 61% erreicht. Hingegen erreichen die E-Bike-/Pedelec-Nutzer bei der sporadischen Nutzung des Pkw wiederum einen höheren Wert als die Vergleichsgruppe. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass sich bei E-Bike-/Pedelec-Nutzern keine grundsätzliche Abschaffung des Autos feststellen lässt. Dennoch lassen die Ergebnisse vermuten, dass sich Fahrten vom Auto auf E-Bikes/Pedelecs verlagern und das Auto somit weniger häufig genutzt wird.

Tab. 13: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern

	Personen mit Elektrofahrrädern	Personen ohne Elektrofahrräder (alle Personen ab 40 Jahre)
Pkw-Führerschein		
ja	95%	90%
Nein	5%	10%
Pkw-Verfügbarkeit		
immer / täglich	83%	79%
zeitweise / nach Absprache	12%	11%
nie	5%	10%
Pkw-Nutzung		
(fast) täglich	45%	61%
an 3-4 Tagen pro Woche	21%	15%
an 1-2 Tagen pro Woche	18%	11%
wenige Male im Monat	6%	3%
Seltener	4%	3%
Nie	5%	7%
ÖV-Zeitkarte		
Ja	5%	9%
Nein	95%	91%
ÖV-Nutzung		
(fast) täglich	<1%	5%
an 3-4 Tagen pro Woche	1%	2%
an 1-2 Tagen pro Woche	4%	2%
wenige Male im Monat	8%	8%
seltener	41%	39%
nie	47%	43%

Häufig wird konstatiert, dass E-Bikes/Pedelecs in einer intermodalen Verknüpfung mit Bus und Bahn neue Potenziale für den ÖPNV erschließen können. Diese These lässt sich anhand der Ergebnisse dieser Untersuchung nicht belegen: Hier nutzen E-Bike-/Pedelec-Nutzer tendenziell weniger häufig das Bus- und Bahnangebot als die entsprechende Vergleichsgruppe. Aus den Daten ist jedoch nicht zu ermitteln, ob die E-Bike/Pedelec-Nutzer auch vor der Anschaffung eines Pedelecs oder eines E-Bikes/Pedelec aufgrund anderer Merkmale, wie beispielsweise eines höheren, ökonomischen Status, weniger häufig mit dem ÖPNV unterwegs waren als die entsprechende Vergleichsgruppe.

Lediglich 1% der Haushalte aus dem Kreis Viersen kommt ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad) aus. Hierunter sind fast ausschließlich Rentnerhaushalte und Erwerbslosenhaushalte vertreten.

Tab. 14: Haushalte mit Fahrrädern im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten

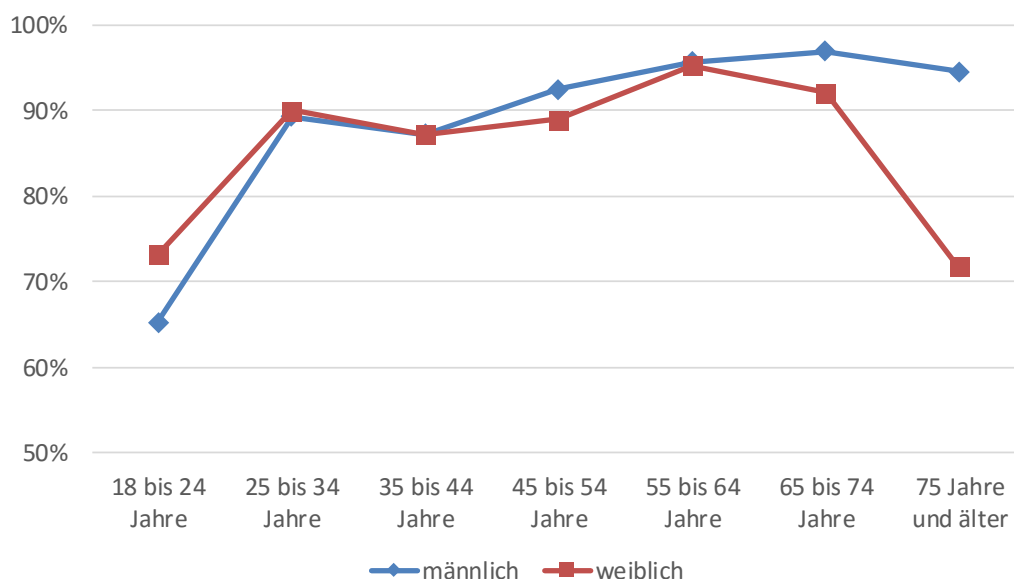
Untersuchungseinheit	Haushalte mit konventionellen Fahrrädern	Haushalte mit Elektro-fahrrädern	Fahrraddichte auf 1.000 Ew.
Kreis Viersen	95%	16%	980
Kreis Borken (2015)	93%	18%	1.060
Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)	64%	5%	675
Kreis Heinsberg (2012)	90%	5%	827
Bundesweit (MiD 2008)	83 %	k.A.	k.A.

Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt verfügen im Kreis Viersen 88% der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein. Dies entspricht exakt dem im Jahr 2008 im Rahmen der Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ ermittelten Bundesdurchschnitt. Der Führerscheinbesitz unterscheidet sich geringfügig zwischen einzelnen Altersgruppen. Insbesondere junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren weisen mit 69% eine unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Diese steigt bis zur Altersgruppe zwischen 55 und 65 Jahren stetig und erreicht dort das Maximum von knapp 95%. Im Seniorenalter ist der Führerscheinbesitz insbesondere ab einem Alter über 75 Jahren mit 81% geringer als im Durchschnitt über alle Altersgruppen.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz in einzelnen Altersklassen: Während bei den jungen erwachsenen Frauen geringfügig häufiger einen Führerschein besitzen als Männer, ist bei den Senioren das Gegenteil festzustellen. Hier besitzen Männer deutlich häufiger einen Führerschein als Frauen. Im mittleren Alter hingegen bestehen keine (bzw. nicht signifikant nachweisbare) Geschlechterunterschiede.

Abb. 13: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Durch Generationeneffekte wird sich der Führerscheinbesitz als eine wesentliche Mobilitätsvoraussetzung in den kommenden Jahren verändern: Schon in 10 bis 15 Jahren werden auch bei den Senioren Frauen und Männer annähernd gleich häufig einen Führerschein besitzen. Daraus lässt sich vermuten, dass ältere Frauen in Zukunft ein anderes Mobilitätsverhalten zeigen werden als Frauen, die heute im Seniorenalter sind. Damit werden die zukünftigen Senioren auch weiterhin mit dem Pkw mobil sein, solange die gesundheitlichen Voraussetzungen dies zulassen. Das bedeutet, dass sich vermutlich durch den demografischen Wandel das Mobilitätsverhalten weniger stark ändern wird.

Nicht eindeutig identifizierbar ist jedoch, ob junge Erwachsene, die heute seltener einen Führerschein besitzen als ältere Altersklassen, auch mit zunehmendem Alter auf den Führerschein verzichten werden. Das würde im Vergleich zu den heutigen Generationen im Alter zwischen 35 und 65 Jahren zukünftig zu massiven Veränderungen im Mobilitätsverhalten führen. Eher ist jedoch davon auszugehen, dass der Führerscheinwerb tendenziell später, bspw. mit dem Eintritt in die Erwerbsphase, stattfindet.

Insgesamt können von den erwachsenen Einwohnern im Kreis Viersen rund drei Viertel jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, so steht knapp 84% der Führerscheinbesitzer jederzeit ein Auto zur Verfügung. Weitere 13% der Kreisbevölkerung steht ein Pkw zumindest zeitweise zur Verfügung. Jedem zehnten Erwachsenen steht kein Auto zur Verfügung. Allerdings lassen sich bei der Pkw-Verfügbarkeit geschlechterspezifische Unterschiede herauslesen: So können 79% der befragten Männer (ab 18 Jahre) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen, während es bei Frauen nur knapp 74% sind. Entsprechend höher fällt der Anteil der Frau-

en aus, denen nie ein Auto zur Verfügung steht (12 %), während bei Männern dieser Anteil knapp 9% beträgt.

Tab. 15: Verfügbarkeit über ein Auto

Pkw-Verfügbarkeit (alle Personen ab 18 Jahre)	Kreis Viersen (n=3.168)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=9.105)	Kreis Borken (n=6.424)	MiD 2008
immer / täglich	76%	76%	74%	76%
zeitweise / nach Absprache	13%	15%	20%	11%
nie	10%	9%	6%	13%
	100 %	100 %	100 %	100 %

ÖV-Zeitkartenbesitz

16% aller befragten Einwohner ab 6 Jahren besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Während in anderen Untersuchungsräumen z. T. geringere Anteilswerte erreicht wurden (z. B. 10% im Kreis Borken), wurden anderenorts Anteilswerte bis 22% (z. B. im Ennepe-Ruhr-Kreis) ermittelt. In diesem Kontext liegt der Zeitkartenbesitz im Kreis Viersen auf einem durchschnittlichen Niveau und ist auch zumindest teilweise raumstrukturell bedingt. So gibt es bspw. topografische Unterschiede zwischen dem Ennepe-Ruhr-Kreis und dem Kreis Viersen, die vor allem das Verhältnis zwischen Radverkehr und ÖV beeinflussen.

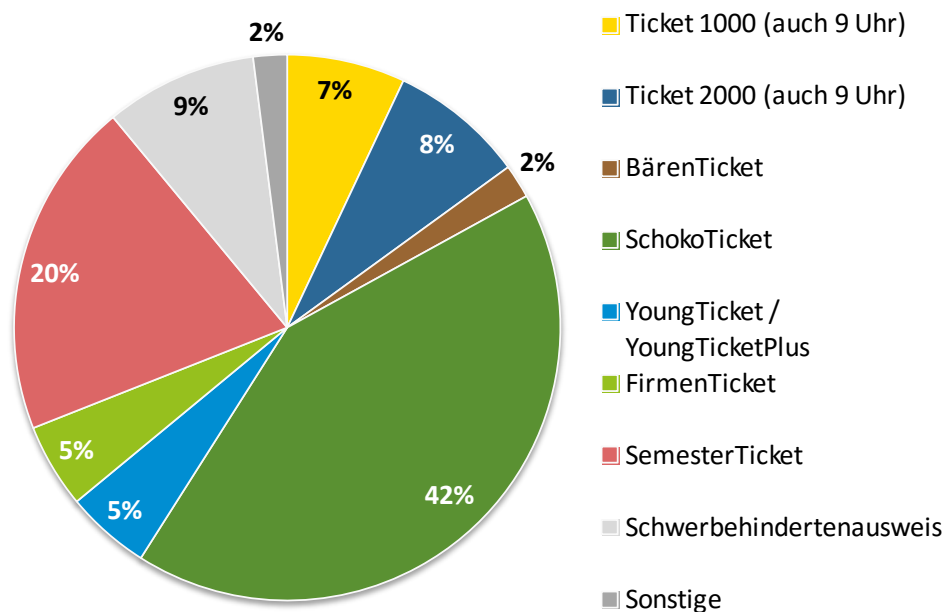
Tab. 16: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer ÖV Zeitkarte (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantwort möglich)	Kreis Viersen (n=3.723)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=10.271)	Kreis Borken (n=7.781)
Besitz ÖV-Zeitkarte	16%	22%	10%
davon:			
- Jedermann-Monatsticket (z.B. Ticket1000 /2000)	2%	5%	
- Firmen- / Jobticket	1%	1%	
- Schülerticket (z. B. SchokoTicket)	7%	8%	
- Semesterticket	3%	4%	
- Schwerbehindertenausweis mit ÖPNV-Marke	1%	2%	
- sonstige	1%	2%	
keine ÖV-Zeitkarte	84%	78%	90%
	100 %	100 %	100 %

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte der Kreisbevölkerung ist das SchokoTicket für Schüler. Neben dem Weg zur Schule und zurück, werden hiermit auch Freizeitfahrten im gesamten Verbundgebiet des VRR abgedeckt. Jeder fünfte Zeitkarten-Inhaber von Bus- und

Bahn im Kreis Viersen besitzt ein SemesterTicket. Zusammen mit dem YoungTicket bzw. YoungTicketPlus entfallen damit mehr als zwei Drittel der ÖV-Zeitkarten auf den Ausbildungsverkehr. Hingegen stellen Zeitkarten für Jedermann (Ticket 1000 und Ticket 2000) mit rund 15% der Zeitkarten einen vergleichsweise geringen Anteil dar. Ebenso wird das BärenTicket als nutzergruppenspezifisches Ticket für Senioren nur wenig genutzt (2% der Zeitkarten-Inhaber).

Abb. 14: Verteilung der ÖV-Zeitkarten



Wird der Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn auf einzelne Nutzergruppen bezogen, bestätigt sich das Ergebnis aus der Verteilung der ÖV-Zeitkarten.

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind bei Studierenden (75% verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) sowie bei Schülern zu finden (34%). Diese beiden Gruppen machen zwei Drittel der Zeitkartenbesitzer im Kreisgebiet aus. Bei den Azubis hat fast jeder Dritte eine ÖV-Zeitkarte. In den anderen Gruppen sind eher geringe Zeitkartenbesitzquoten festzustellen. Ähnliche sozialstrukturelle ÖV-Zeitkarten-Besitzverhältnisse konnten allerdings auch in anderen Untersuchungsräumen festgestellt werden.

Bei den über 65-Jährigen ist festzustellen, dass nicht nur der Zeitkartenbesitz vergleichsweise gering ist, sondern dass auch die zielgruppenspezifischen Angebote für Senioren nur wenig genutzt werden. Ebenso besitzen nur 2% der Erwerbstätigen das JobTicket als zielgruppenspezifisches Ticket. Hier ist jedoch hinzuzufügen, dass das JobTicket nur denjenigen zur Verfügung steht, deren Arbeitgeber das Ticket in Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen anbietet.

Tab. 17: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten

ÖPNV-Zeitkarte	Anteil
Erwerbstätige	
keine Zeitkarte	88%
Ticket1000 / Ticket 2000 (Jedermann-Ticket)	5%
Jobticket	2%
andere Zeitkarten	5%
Erwerbstätige (unter 26 Jahre)	
keine Zeitkarte	87%
Ticket1000 / Ticket 2000 (Jedermann-Ticket)	6%
SchokoTicket	3%
Sonstige	4%
Schüler	
keine Zeitkarte	66%
SchokoTicket	32%
Sonstige	2%
Studierende	
keine Zeitkarte	25%
Semesterticket	59%
Sonstige	16%
Senioren	
keine Zeitkarte	94%
Jedermann-Zeitkarte	1%
BärenTicket	1%
Sonstige	4%

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 15% der Befragten im Kreis Viersen sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte. Ihre Mobilitätsmöglichkeiten sind damit deutlich eingeschränkt. Dagegen besitzen 8% der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein, damit sind sie grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Dieser ermittelte Wert ist eine gute Ausgangsbasis für eine multimodale Nutzung verschiedener Verkehrssysteme.

Tab. 18: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Viersen (n=4.412)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=10.256)	Kreis Borken (n=7.764)
Besitz von Führerschein <u>und</u> ÖV-Zeitkarte	8%	13%	4%
nur Führerscheinbesitz	69%	68%	76%
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	8%	9%	6%
weder Führerschein-,noch ÖV-Zeitkartenbesitz	15%	10%	14%
	100 %	100 %	100 %

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle beträgt knapp 480 Meter. Allerdings ergibt sich eine vergleichsweise große Streuung: Jeder vierte Einwohner aus dem Kreis Viersen muss maximal 200 Meter zurücklegen, um eine Bushaltestelle zu erreichen. Im Vergleich dazu gibt aber auch knapp jeder Fünfte an, dass die nächstgelegene Haltestelle über 600 Meter von der Wohnung entfernt liegt. Die große Streuung ergibt sich vermutlich aus den Stadt-Land-Unterschieden im Kreis Viersen, wo es einige vergleichsweise kompakte, städtische Strukturen gibt und gleichzeitig anderenorts dünn besiedelte ländliche Teilräume.

Tab. 19: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle	Kreis Viersen (n=1.521)	Ennepe- Ruhr-Kreis	Kreis Borken	MiD 2008
unter 100 Meter	12%	17%	11%	17%
100 bis u. 300 Meter	33%	40%	22%	15%
300 bis u. 500 Meter	21%	23%	19%	24%
500 bis u. 700 Meter	15%	11%	19%	34%
700 bis u. 1.000 Meter	6%	5%	8%	
1.000 Meter und mehr	12%	5%	21%	11%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt (Meter)	477 m	300 m	640 m	k.A.
Median (Meter)	300 m	200 m	500 m	k.A.

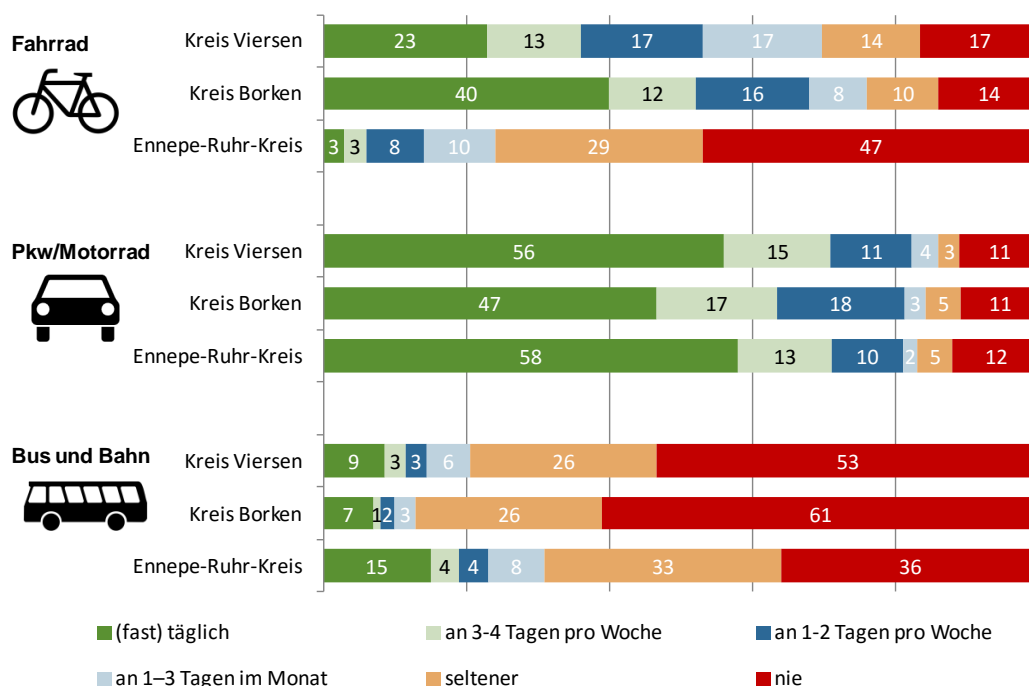
Die durchschnittliche Entfernung zur Bushaltestelle variiert zwischen den kreisangehörigen Städten zwischen rund 310 m in Viersen und über 650 m in Tönisvorst. Hierbei zeigen sich die erwarteten Unterschiede zwischen eher städtisch und eher ländlich geprägten Kommunen nur teilweise: Während in Tönisvorst mit zumindest teilweise städtischen Strukturen die größte, durchschnittliche Entfernung (660 m) angegeben wird, erreichen

Gemeinden wie Niederkrüchten und Grefrath mit einer mittleren Entfernung zur nächsten Haltestelle von unterhalb 400 m vergleichsweise positive Ergebnisse.

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Die allgemeine Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel gibt an, wie häufig die Verkehrsmittel typischerweise an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden.

Abb. 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von über 70% der Einwohner täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Demgegenüber werden Bus und Bahn von den meisten Kreisbewohnern (fast 80%) selten oder gar nicht genutzt. Das Fahrrad positioniert sich im Verkehrsmittelvergleich in der Mitte zwischen Autoverkehr und öffentlichem Verkehr. Dieses wird immerhin von mehr als jedem dritten Kreisbewohner mehrmals wöchentlich genutzt. Die hohe Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten und der durchschnittlich hohe ÖV-Zeitkartenbesitzanteil spiegeln sich damit auch in den Nutzungsstrukturen wider.

Im Vergleich mit anderen Regionen zeigt sich, dass im Kreis Viersen das Fahrrad einen vergleichsweise hohen Stellenwert aufweist, auch wenn Nutzungshäufigkeiten wie im Kreis Borken in der Fahrradregion Münsterland nicht ganz erreicht werden. Die Nutzungshäufigkeit des Autos sowie von Bus und Bahn liegt im vergleichbaren Bereich mit anderen raumstrukturell ähnlichen Gegenden.

Am häufigsten genutzt wird der Pkw von Erwerbstätigen in Vollzeit; über drei Viertel (78%) aller Berufstätigen nutzen das Auto täglich. Das Alter hat hierbei keinen Einfluss: So nutzen auch junge Erwerbstätige unter 26 Jahren den Pkw genauso häufig oder geringfügig häufiger als ältere Erwerbstätige (s. Abb. 16).

Während sich Auszubildende bei der Nutzungsintensität des Autos auf einem durchschnittlichen Niveau bewegen, nutzen Studierende und Rentner das Auto seltener als der Kreisdurchschnitt (je ca. 60% nutzen den Pkw an min. 3 Tagen pro Woche). Bei diesen Personengruppen ist wiederum der Anteil derjenigen vergleichsweise hoch, die das Auto sporadisch einige Male im Monat bzw. maximal ein bis zwei Mal pro Woche nutzen. Während die geringere Pkw-Nutzung bei Rentnern auf eine geringere Verkehrsteilnahme zurückzuführen ist, besitzen weniger Studierende ein eigenes Auto, das uneingeschränkt zur Verfügung steht. Bei den Schülern lassen sich zwei Gruppen identifizieren: Entweder nutzen sie das Auto regelmäßig (täglich/mehrmals wöchentlich: 42%) oder nie (37%).

Bei Schülern lassen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Entwicklungsphasen erkennen. Während die Verkehrsmittelnutzung bei Grundschulern sich noch stark an den Eltern orientiert, dominieren bei der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel von Schülern ab der Sekundarstufe I mit dem Fahrrad sowie Bus und Bahn die Verkehrsmittel, die in diesem Alter selbstständig genutzt werden können. Schüler der Sekundarstufe II werden zunehmend zu gelegentlichen Autonutzern.

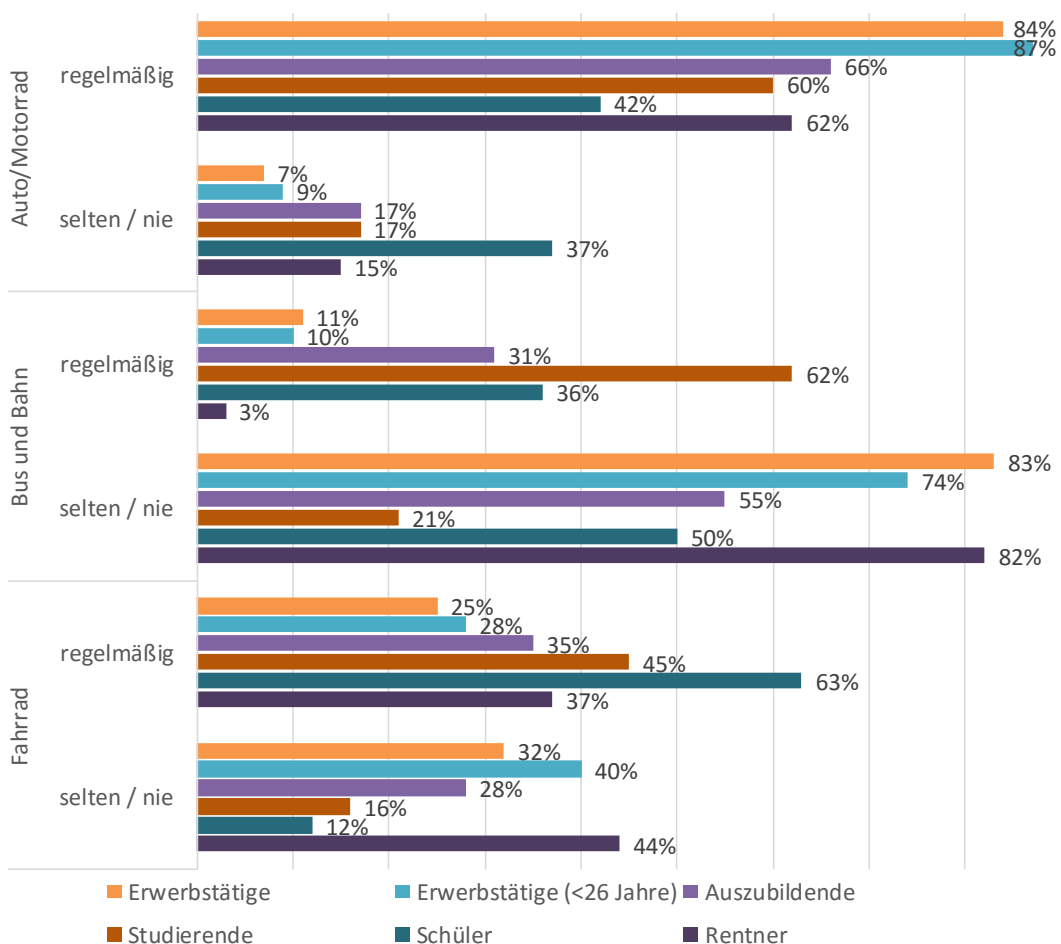
Relativ häufige Bus- und Bahn-Nutzer sind Personen, die sich in der Ausbildung befinden. Dies sind vor allem Studenten (62% min. mehrmals wöchentlich) sowie Schüler (36% min. mehrmals wöchentlich). Andere Zielgruppen wie die Erwerbstätigen oder die Rentner nutzen Bus und Bahn nur vergleichsweise wenig: Nur 3% der Rentner fahren mindestens mehrmals wöchentlich mit Bus und Bahn. Bei den Erwerbstätigen tritt immerhin jeder Zehnte regelmäßig eine Fahrt mit Bus oder Bahn an. Insgesamt gibt es jedoch gerade bei den Erwerbstätigen noch Potenziale, die abgeschöpft werden können: So nutzen 83% der Erwerbstätigen den ÖV selten oder nie.

Es gibt mehrere Gruppen, die nie mit dem Rad unterwegs sind. Erwartungsgemäß sind unter ihnen besonders viele Rentner (44% fahren nicht oder nur selten mit dem Rad). Jedoch zeigt sich eine Diskrepanz in dieser Personengruppe, da auf der anderen Seite 37% der befragten Rentner angaben, regelmäßig das Fahrrad zu nutzen.

Aber auch Erwerbstätige (32%) und Auszubildende (28%) sind unter den Nichtnutzern. Besonders häufige Radnutzer sind Schüler: 63% von ihnen sind mindestens mehrmals wöchentlich mit dem Rad unterwegs. Der Umfang der Erwerbstätigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung. So nutzen Teilzeitberufstätige häufiger das Fahrrad als Vollzeitberufstätige: Während 36% der Teilzeitberufstätigen das Fahrrad mindestens mehrmals wöchentlich nutzen, setzt sich nur rund jeder vierte Vollzeitberufs-

tätige so oft das Fahrrad. Diese Effekt kann unterschiedliche Ursachen haben: Zum einen legen Teilzeiterwerbstätige deutlich geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurück (Ø 17 km) als Vollzeiterwerbstätige (Ø 28 km). Zum anderen kommen hier möglicherweise auch andere Effekte wie ein größeres, verfügbares Zeitbudget und teilweise eventuell ein niedrigerer, ökonomischer Status zum Tragen.

Abb. 16: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich

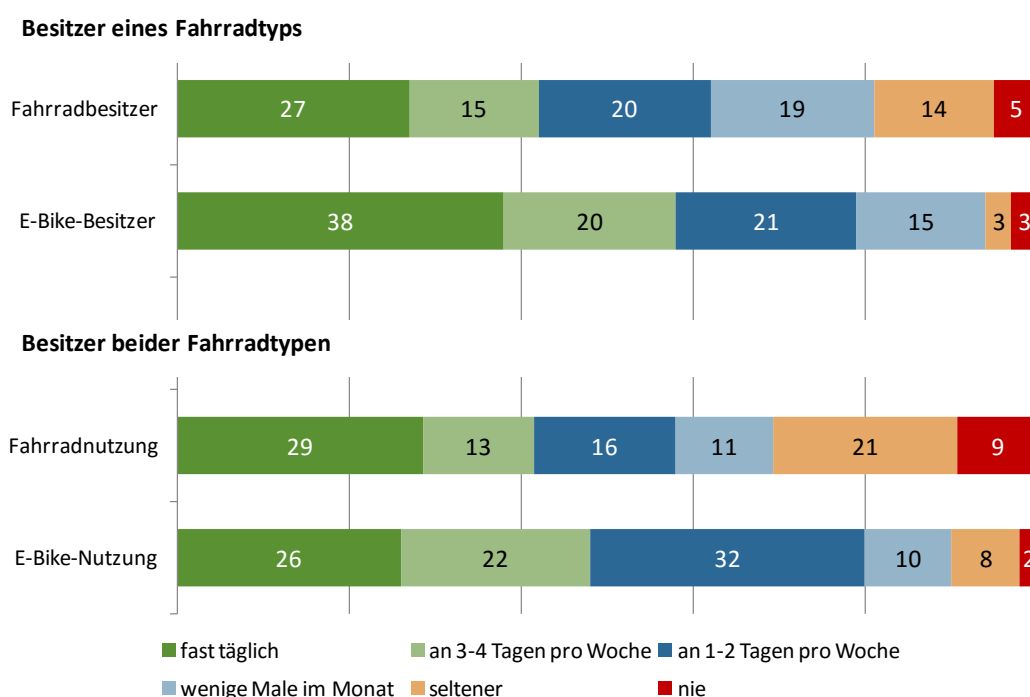


Im Vergleich mit anderen Mobilitätsuntersuchungen bewegt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt auf einem soliden, leicht überdurchschnittlichen Niveau.

Erwartungsgemäß nutzen Besitzer eines Fahrrads dieses häufiger als Personen, die kein eigenes Fahrrad besitzen. Allerdings lassen sich signifikante Unterschiede zwischen Besitzern eines konventionellen Fahrrads und eines E-Bikes/Pedelecs feststellen: Auf den ersten Blick erstaunt, dass das Elektrofahrrad bei einer Reihe von Nutzern nicht im täglichen Gebrauch ist und es einen hohen Anteil gibt, der diesen Fahrradtyp nur an 1-2 Tagen in der Woche nutzt. Dies ist möglicherweise ein Indiz dafür, dass ein relevanter Nutzeranteil das Elektrofahrrad nur für bestimmte Zwecke (z.B. in der Freizeit) einsetzt und auf den

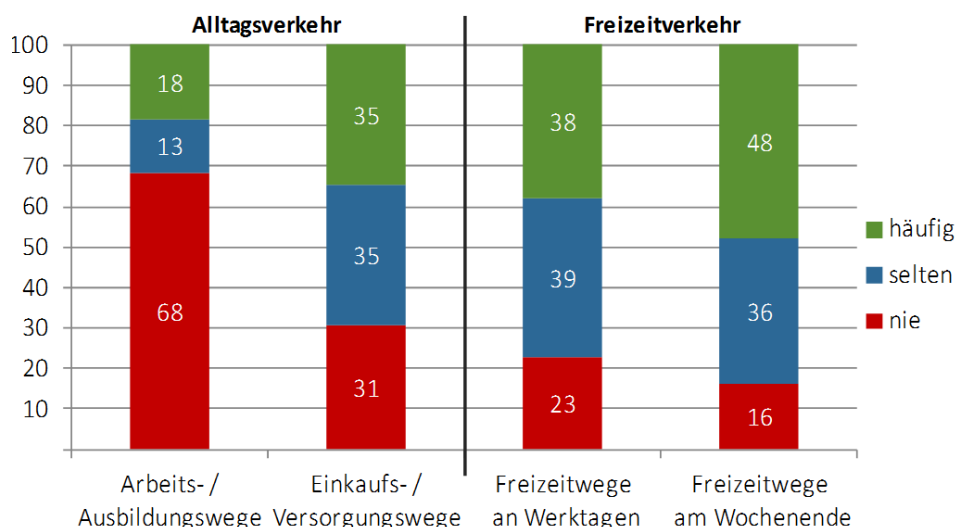
alltäglichen Wegen mit dem „normalen“ Fahrrad unterwegs ist. Möglicherweise ist dies jedoch auch darauf zurückzuführen, dass E-Bikes/Pedelecs verstärkt von älteren Personen genutzt werden und im Rentenalter Personen im Durchschnitt weniger unterwegs sind. Wer sich jedoch ein E-Bike/Pedelec anschafft, nutzt dieses zumindest sporadisch. Nur ein kleiner Teil der E-Bike-/Pedelec-Besitzer nutzt das E-Bike/Pedelec gar nicht. Mögliche Gründe hierfür können Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen sein, die sich jedoch aus dem vorliegenden Datenbestand nicht weiter erörtern lassen. Nur in einzelnen Fällen führt die Anschaffung eines E-Bikes/Pedelecs dazu, dass das Fahrrad gar nicht mehr genutzt wird.

Abb. 17: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrades



Im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen wird das Fahrrad im Kreis Viersen vielseitig genutzt. Obwohl das Fahrrad im Freizeitverkehr von den meisten Befragten häufiger genutzt wird als im Alltagsverkehr, greifen im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen viele Befragte für Einkaufs- und Versorgungswege häufig auf das Fahrrad zurück. Im Arbeitsverkehr ist der Anteil der regelmäßigen Fahrradnutzer geringer als bei den übrigen Wegezwecken. Dies ist jedoch zumindest teilweise auf längere Distanzen zurückzuführen: 45% derjenigen, die angeben das Fahrrad nie für den Weg zur Arbeit zu nutzen, legen mehr als 20km zur Arbeit zurück; immerhin 70% mehr als 10km. Dennoch ergeben sich auf Entfernungen bis 10km noch Potenziale zur Intensivierung der Radnutzung auf dem Arbeitsweg.

Abb. 18: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach unterschiedlichen Wegezwecken



Insgesamt zeigt sich auch ein starker Zusammenhang zwischen der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und deren Nutzung: Fast neun von zehn Personen, denen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht, nutzen diesen auch mindestens an mehreren Tagen pro Woche. Ähnlich verhält es sich mit Inhabern von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr: Auch hier nutzen rund 80% der Zeitkarteninhaber Bus und Bahn mindestens mehrmals wöchentlich.

Mobilitätstypen

Über das alltägliche Mobilitätsverhalten lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen ableiten. Insgesamt gibt die Hälfte der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Dies ist ein im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen in ähnlich strukturierten Kreisen ein geringer Wert. 45% sind multimodale Nutzer, die mehrmals pro Woche unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Dieser Anteil ist hingegen im Vergleich mit raumstrukturell ähnlichen Kreisen vergleichsweise hoch und unterstreicht den zunehmenden Trend zu multimodalem Verkehrsverhalten. Auch der Vergleich zu großstädtischen Räumen, wie etwa der Stadt Bremen, in der ein Anteil von 62% multimodaler Nutzer festgestellt werden konnte, zeigt, dass der Kreis Viersen für einen teils ländlichen Raum hier bereits einen außerordentlich hohen Anteil multimodaler Verkehrsteilnehmer erreicht.

Dennoch ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität im Kreis Viersen bildet und hier vom Fahrrad ergänzt wird. Bus und Bahn, auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, spielen hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Ebenso gibt es im Ver-

gleich zu anderen, topografisch wenig bewegten Kreisen nur wenige Personen, die auf das Fahrrad als ausschließliches Verkehrsmittel (7%) setzen.

Tab. 20: Typen der Verkehrsmittelnutzung¹⁵

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen (n=4.048)	Kreis Heinsberg (n=3.180)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=9.441)	Kreis Borken (n=7.164)
Monomodale Nutzer	50%	67%	76%	60%
Pkw-Monomodale	40%	50%	63%	32%
Fahrrad-Monomodale	7%	12%	2%	26%
ÖV-Monomodale	3%	5%	11%	2%
Multimodale Nutzer	45%	19%	9%	34%
Pkw/Rad-Multimodale	36%	12%	2%	28%
Pkw/ÖV-Multimodale	3%	4%	5%	1%
Rad/ÖV-Multimodale	5%	3%	1%	4%
Pkw/Rad/ÖV-Multimodale	2%	1%	<1%	1%
wenig Mobile	5%	14%	15%	5%
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die Anteile monomodaler und multimodaler Nutzer unterscheiden sich insbesondere zwischen Alters- bzw. Erwerbsgruppen. Eine vergleichsweise hohe Fixierung auf ein Verkehrsmittel, in der Regel auf den Pkw, ist vor allem bei jüngeren Erwerbstätigen (zwischen 25 und 40 Jahren) und bei den Hochbetagten ab 75 Jahren festzustellen.

In ihrer Verkehrsmittelwahl am flexibelsten sind Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene zwischen sechs und 25 Jahren. Die wesentliche Veränderung der genutzten Verkehrsmittel findet nicht, wie etwa erwartet werden könnte, ab einem Alter von 18 Jahren mit der Möglichkeit zum Führerscheinwerb statt, sondern erst in einem Alter zwischen 25 und 30 Jahren. In diesem Zeitraum wird in der Regel die Lebensphase der Ausbildung abgeschlossen und die Erwerbstätigkeit begonnen.

Die Kombination aus Pkw- und Fahrradnutzung kann am häufigsten in der Altersgruppe zwischen 65 und 75 Jahren, also zum Renteneintritt festgestellt werden. Möglicherweise ist dies auf die Kombination aus noch vorhandener körperlicher Fitness in Verbindung mit der zur Verfügung stehenden (Frei-)Zeit zurückzuführen.

¹⁵ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen & Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-2x pro Woche angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“.

ÖPNV-Nutzung im Kreis Viersen

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

Insgesamt haben rund 14% der Befragten angegeben, dass sie bestimmte ÖV-Linien im und rund um das Kreisgebiet regelmäßig in Anspruch nehmen. Durchschnittlich wurden dabei 1,8 Linien genannt, die von den Befragten regelmäßig genutzt werden.

Tab. 21: Genutzte ÖV-Produkte im Kreis Viersen

Nutzung von ÖV-Produkten im Kreis Viersen (ÖV-Nutzer im Kreis Viersen ab 6 Jahre) (in %; Mehrfachantworten möglich)	Kreis Viersen (n=653)	nur Erwerbstätige (n=150)	nur Schüler (n=147)
Züge RB / RE / S	31%	32%	13%
SchnellBus-Linien	16%	18%	14%
Buslinie	73%	69%	87%
Straßenbahn / Stadtbahn	3%	4%	3%
Schulbus	3%	-	10%
Taxibus	-	-	-
Bürgerbus	-	-	-

Immerhin 73% der Personen, die eine Linie angegeben haben, haben mindestens eine (Standard-) Buslinie genannt, die regelmäßig genutzt wird. Darüber hinaus ist auch knapp jede dritte genannte Linie eine Linie des Schienenpersonennahverkehrs (insbesondere RegionalExpress- und RegionalBahn-Züge). Schnellbusse werden nur von etwa jedem Sechsten genutzt. Die Straßenbahn spielt nur für 3% der Befragten eine Rolle. Dies ist jedoch auch darauf zurückzuführen, dass im Kreisgebiet nur die Straßenlinie 041 existiert, die von Krefeld nach Tönisvorst-St. Tönis verkehrt. Damit erschließt die Straßenbahn deutlich weniger Gebiete im Kreisgebiet als der Busverkehr oder auch der regionale Zugverkehr.

Geringfügige Unterschiede ergeben sich in der Nutzungsstruktur der beiden Hauptnutzerguppen von Bus und Bahn (Schüler und Erwerbstätige). So ist bei Erwerbstätigen der regionale Zugverkehr von deutlich größerer Bedeutung als bei Schülern. Schüler hingegen sind dagegen verstärkt mit den regulären Buslinien sowie Schulbusfahrten¹⁶ im Kreis unterwegs.

¹⁶ Da die Unterschiede zwischen Linienverkehren und freigestellten Schülerverkehren in Befragungen nicht zu vermitteln sind, ist davon auszugehen, dass auch Befragte, die regelmäßig mit Einsatz- und Verstärkerwagen regulärer Buslinien fahren, hier Schulbus angegeben haben.

In den Städten und Gemeinden zeichnen sich folgende regelmäßige Nutzer-Linienstrukturen ab (nur Anteile über 8% und mindestens zehn Nennungen; Auflistungsreihenfolge nach Häufigkeit der Nennung):

- Brüggen: RE 13, 074
- Grefrath: 019, 093, 062
- Kempen: RE 10, 069, 065
- Nettetal: 093, 095, RE 13
- Niederkrüchten: RE 13, SB 83, SB 88
- Schwalmatal: RE 13, SB 83
- Tönisvorst: 041
- Viersen: 009/019, 083, RB 33, CE89, 085, RE 13, 074, RE 11¹⁷
- Willich: 071, RB 33, 036, 094, 055, 056

Von den Nutzern, die regelmäßig das öffentliche Verkehrssystem im Kreis Viersen beanspruchen, besitzen acht von zehn Personen eine Zeitkarte. Dies ist ein außergewöhnlich hoher Anteil. Das bedeutet, dass der größte Teil der ÖV-Nutzer Stammkunden sind und nur wenige Personen den ÖV für gelegentliche Fahrten nutzen. Dies spiegelt sich auch in der Nutzungshäufigkeit wider: 83% der ÖV-Nutzer fahren mindestens mehrmals pro Woche. Hier bestehen folglich noch Potenziale, mehr Kunden für eine gelegentliche ÖV-Nutzung zu gewinnen.

Drei Viertel nutzen Busse und Bahnen mindestens wöchentlich (Durchschnitt Kreis Viersen: 15%). Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie den Arbeits- oder Ausbildungsplatz mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wird von der Hälfte mit „sehr gut“ oder „gut“ benotet. Ihre sozialstrukturellen Merkmale weisen überproportional viele jüngere Einwohner aus, die sich häufig noch in der Ausbildung befinden.

Eine detaillierte Analyse der verschiedenen Arten des öffentlichen Verkehrssystems deckt teilweise signifikante Unterschiede auf. So sind Schüler als Nutzer im Busverkehr im Vergleich zum Anteil an der Gesamtbevölkerung deutlich überrepräsentiert: Während 14% der Kreisbevölkerung Schüler sind, sind 45% der Nutzer des Busverkehrs Schüler und stellen damit die Hauptnutzergruppe dar (vgl. Tab. 22).

Die Züge des Schienenpersonennahverkehrs werden hingegen insbesondere von Studierenden stark genutzt. Zwar sind Erwerbstätige, wie bei allen anderen ÖV-Produkten, als Nutzer gegenüber der Gesamtbevölkerung unterrepräsentiert. Dennoch stellen diese mit 26% aller Zugnutzer eine wesentliche Nutzergruppe dar.

¹⁷ Entspricht im aktuellen Fahrplanstand der Linie RE 42

Tab. 22: Sozialstruktur von ÖV-Nutzern

soziostrukturelle Merkmale (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen alle Befragte	Anteile jeweils an den ÖV-Nutzern			
		ÖPNV-Nutzer	Bus-Nutzer	SchnellBus-Nutzer	Zug-Nutzer
Altersgruppen					
6 bis unter 15 Jahre	10%	18%	23%	15%	3%
15 bis unter 18 Jahre	4%	12%	17%	6%	9%
18 bis unter 25 Jahre	8%	24%	19%	36%	36%
25 bis unter 50 Jahre	35%	27%	22%	21%	31%
50 bis unter 65 Jahre	22%	12%	9%	10%	14%
65 Jahre und älter	21%	8%	10%	11%	6%
Erwerbssituation					
erwerbstätig	48%	31%	23%	27%	26%
Hausfrau/-mann	4%	2%	1%	<1%	2%
Rentner/in	23%	9%	12%	14%	7%
Azubi	3%	5%	5%	8%	10%
Studierende	4%	16%	11%	13%	36%
Schüler/in	14%	32%	45%	32%	12%
Arbeitslose	2%	2%	2%	3%	5%
ÖPNV-Nutzerstrukturen					
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	16%	80%	86%	93%	90%
ÖV-Nutzung wöchentlich	15%	83%	85%	91%	84%
ÖV-Erreichbarkeit Arbeits- Ausbildungsplatz gut / sehr gut	18%	43%	37%	16%	44%
Bewertung des ÖPNV-Systems (Ø-Note)	3,7	3,4	3,5	3,9	3,5

Nutzer des Busverkehrs und des Schienenverkehrs bewerten die Qualität des Bus- und Bahnangebotes geringfügig besser als der Bevölkerungsdurchschnitt und vergeben hier eine 3,4 bzw. 3,5 als Durchschnittsnote. Jedoch werden auch hier durchschnittlich Noten im eher befriedigenden bis noch befriedigenden Bereich vergeben, so dass auch bestehende und genutzte Verkehrsangebot nicht zur Zufriedenheit führt. Schnellbus-Nutzer bewerten das ÖPNV-Angebot insgesamt sogar geringfügig schlechter als der Bevölkerungsdurchschnitt. Insbesondere die eher mäßige Zufriedenheit bei Nutzern des Angebotes ist ein Indiz dafür, dass es qualitatives Steigerungspotenzial im Bus- und Bahn-Angebot gibt.

Arbeits- und Ausbildungsorte

Vier von zehn Einwohnern des Kreises haben ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte bzw. ihre Schule in derselben Stadt, in der sie wohnhaft sind. Andererseits pendeln mehr als vier von zehn Einwohnern hingegen sogar über die Kreisgrenze. In knapp 17% der Fälle liegen die Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten in einer anderen Stadt im Kreis Viersen.

Strukturelle Unterschiede im Berufsverkehr lassen sich zwischen dem Westkreis (Brüggen, Nettetal, Niederkrüchten, Schwalmatal und Viersen) und dem Ostkreis (Gefrath, Kempen, Tönisvorst und Willich) erkennen. Während 54% der Erwerbstätigen des Westkreises innerhalb des Kreises arbeiten, sind dies von den Erwerbstätigen aus dem Ostkreis nur 29%. Hier arbeiten 71% der Erwerbstätigen außerhalb des Kreises (vorwiegend in Krefeld, Düsseldorf und Mönchengladbach).

Tab. 23: Arbeitsplatz und Ausbildungsort

Angaben in %	Erwerbstätige mit Wohnort			Schüler mit Wohnort		
	Kreis Viersen	Westkreis	Ostkreis	Kreis Viersen	Westkreis	Ostkreis
Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)						
Brüggen	2	3	<1	3	6	-
Gefrath	2	1	2	7	6	8
Kempen	2	<1	5	10	<1	22
Nettetal	8	14	2	12	22	-
Niederkrüchten	1	2	<1	2	4	-
Schwalmatal	4	7	<1	6	10	-
Tönisvorst	3	1	4	7	<1	16
Viersen	15	23	3	24	42	1
Willich	6	2	13	18	-	40
Σ Kreis Viersen	43	54	29	89	91	86
Düsseldorf	11	8	14	1	1	1
Krefeld	11	6	17	4	-	8
Mönchengladbach	9	11	7	3	4	1
Neuss	2	2	3	-	-	-
Duisburg	2	1	2	-	-	-
Köln	1	2	1	<1	1	-
Meerbusch	1	<1	2	-	-	-
Venlo	1	1	<1	-	-	-
sonstige	19	14	24	3	3	4
Σ außerhalb Kreis Viersen	57	46	71	11	9	14

- : Zelle in der Stichprobe nicht besetzt

Fast neun von zehn Schülern im Kreis Viersen besuchen eine Schule im Kreisgebiet. Dabei kann mehr als jeder zweite Schüler eine Schule im eigenen Stadtteil besuchen. Rund jeder fünfte Schüler verlässt die eigene Stadt, um zur Schule zu gehen. Schüler aus dem Westkreis, die eine Schule außerhalb des eigenen Wohnortes besuchen, bleiben vorrangig im Kreisgebiet, während entsprechende Schüler aus dem Ostkreis verstärkt Schulen außerhalb des Kreisgebietes, insbesondere in Krefeld, besuchen.

Studierende besuchen schwerpunktmäßig die Universitäten und Hochschulen in Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Essen und Venlo.

Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort

Knapp zwei von zehn Arbeits- und Ausbildungsorten liegen bis zu zwei Kilometer von der Wohnung entfernt und sind damit gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar. Weitere 14% der Arbeits- und Ausbildungsorte sind zwischen 2 und 5 km von der Wohnung entfernt und stellen ein Radverkehrspotenzial dar. Auch Entfernungen von 5 bis 10 km können vielfach noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden; 18% der Arbeits- und Ausbildungsorte liegen in diesem Entfernungsbereich. Die Hälfte aller Arbeits- und Ausbildungsorte befinden sich mehr als 10 km von der Wohnung entfernt. Neben der Autonutzung gewinnt bei diesen Distanzen das öffentliche Verkehrssystem an Bedeutung.

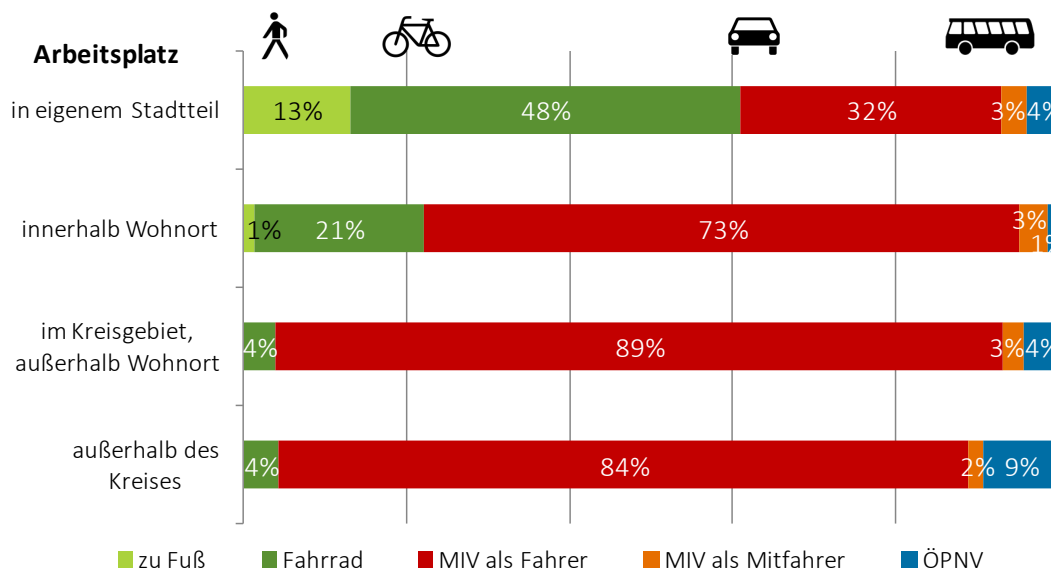
Tab. 24: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung

Entfernung Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von Wohnung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Viersen (n=2.515)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=6.640)	Kreis Borken (n=6.083)
unter 1 km	11%	10%	21%
1 km bis unter 2 km	8%	7%	9%
2 km bis unter 5 km	14%	17%	19%
5 km bis unter 10 km	18%	19%	14%
10 km bis unter 20 km	19%	23%	16%
20 km bis unter 50 km	23%	19%	14%
50 km und mehr	8%	5%	7%
	100%	100%	100%
Entfernung zum Arbeitsplatz (Durchschnitt)	24,7 km	17,8 km	16,4 km
Entfernung zur Berufsausbildungsstelle (Durchschnitt)	21,8 km	18,7 km	28,5 km
Entfernung zur Schule (Durchschnitt)	4,9 km	5,5 km	5,8 km

Wie sich bereits entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze und Schulorte ergibt (s. Tab. 23), sind die Arbeits- und Berufsausbildungswege deutlich länger als die Schulwege. Im Mittel sind die Wege zum Arbeitsplatz knapp 25 km lang, Berufsausbildungswege kommen auf einen Mittelwert von rund 22 km und der Weg zur Schule be-

trägt durchschnittlich knapp 5 km. Bei den Erwerbstätigen lässt sich feststellen, dass junge Erwerbstätige (unter 26 Jahre) tendenziell etwas geringe Entfernungen zum Arbeitsplatz zurücklegen als ältere (Ø 19 km).

Abb. 19: Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Lage des Arbeitsplatzes

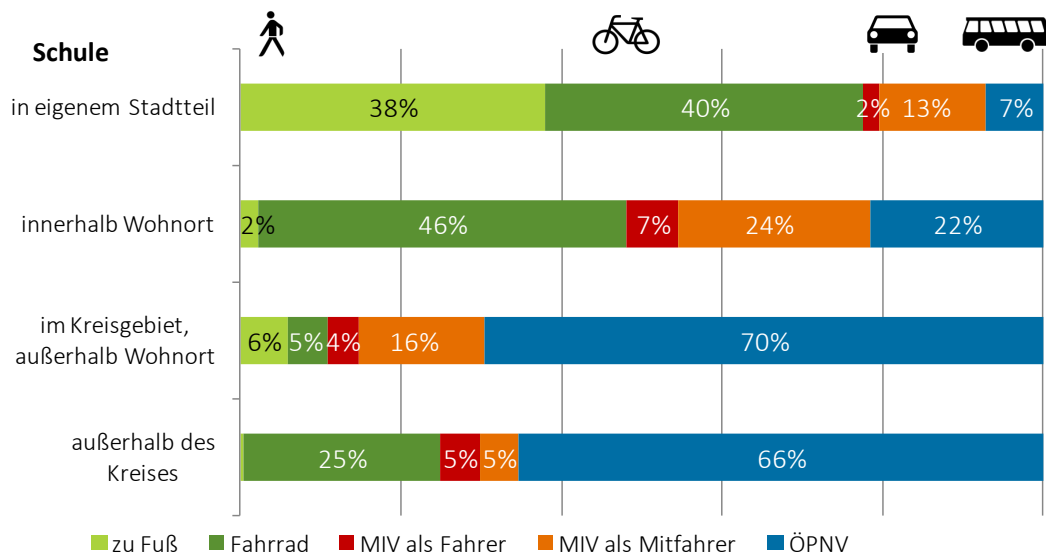


Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Ortes häufig zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das eigene Auto zurückgegriffen. Im Vergleich mit anderen Untersuchungsräumen liegt insbesondere der Fahrradanteil auf Wegen innerhalb des eigenen Wohnortes auf einem hohen Niveau. Der Anteil des Autoverkehrs bewegt sich auf einem durchschnittlichen Niveau, sobald die Stadtteilgrenze überschritten wird.

Im Schülerverkehr werden Ausbildungswege innerhalb des eigenen Stadtteils schwerpunktmäßig nicht-motorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Sobald die Stadtteilgrenze überschritten wird, sinkt – aufgrund der zunehmenden Entfernung – der Fußverkehrsanteil zugunsten des Radverkehrs und des Busverkehrs. Bei Schulwegen, die über die Stadtgrenze hinaus verlaufen, verlagert sich der Schwerpunkt auf Bus und Bahn. Darüber hinaus ist auch auf allen Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr auf die Anteile des Hol- und Bringverkehrs mit dem Pkw hinzuweisen. Dieser Anteil ist insbesondere im eigenen Wohnort besonders hoch: Hier wird jeder vierte Schüler zur Schule gebracht. Aber auch innerhalb des eigenen Stadtteils und innerhalb des Kreisgebietes beträgt der Pkw-Mitfahreranteil rund 15%. Hier bestehen noch Potenziale, um kurze Wege innerhalb des eigenen Stadtteils noch mehr auf aktive Mobilitätsformen wie den Fuß- und Radver-

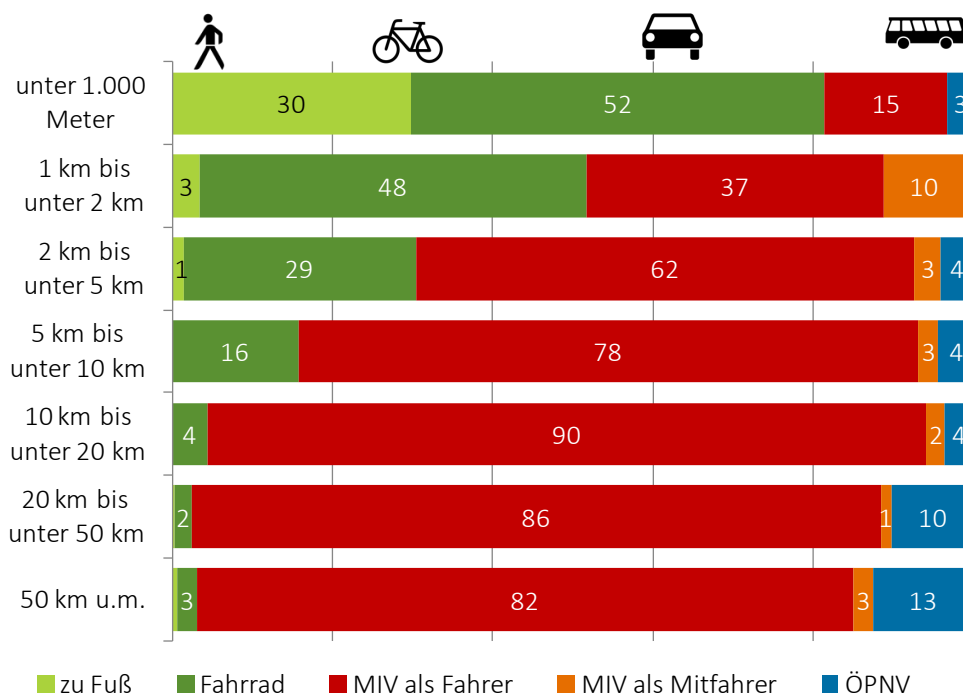
kehr zu verlagern. Bei den längeren Strecken über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinaus könnte der Bus- und Bahnverkehr einen noch größeren Stellenwert erreichen.

Abb. 20: Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Lage des Schulstandortes



Auch eine Auswertung nach Entfernungsklassen zeigt, dass Erwerbstätige überwiegend mit dem Auto zur Arbeit fahren, sobald der Arbeitsweg länger als 2 Kilometer ist. Wenn der Arbeitsplatz über 20 Kilometer von der Wohnung entfernt liegt, steigt die Bedeutung bzw. Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems. Hier lassen sich noch Verlagerungspotenziale erkennen: So ist der Radverkehrsanteil insbesondere in der Entfernungsklasse zwischen 2 und 5km, aber auch auf Entfernungen bis 10km noch steigerungsfähig. Auch die ÖV-Anteile weisen noch Steigerungspotenziale auf: So ist insbesondere auf Arbeitswegen mit Entfernungen zwischen 10 und 20km der ÖV-Anteil mit 4% als vergleichsweise gering zu bewerten.

Abb. 21: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung



Aufgrund der Verkehrsverhältnisse in größeren Städten sind erfahrungsgemäß insbesondere Arbeitswege zur Hauptverkehrszeit prädestiniert für den ÖV. Dies lässt sich auch in dieser Befragung bestätigen. So wird mehr als jeder fünfte Arbeitsweg nach Düsseldorf mit dem ÖV zurückgelegt. Für Arbeitswege in die Oberzentren Mönchengladbach und Krefeld hingegen spielt der ÖV nur eine untergeordnete Rolle (Anteil nach Mönchengladbach: 3%, nach Krefeld 6%). Hier bestehen noch folglich noch Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn.

Unterschiede zwischen Ausbildungsphasen von Schülern

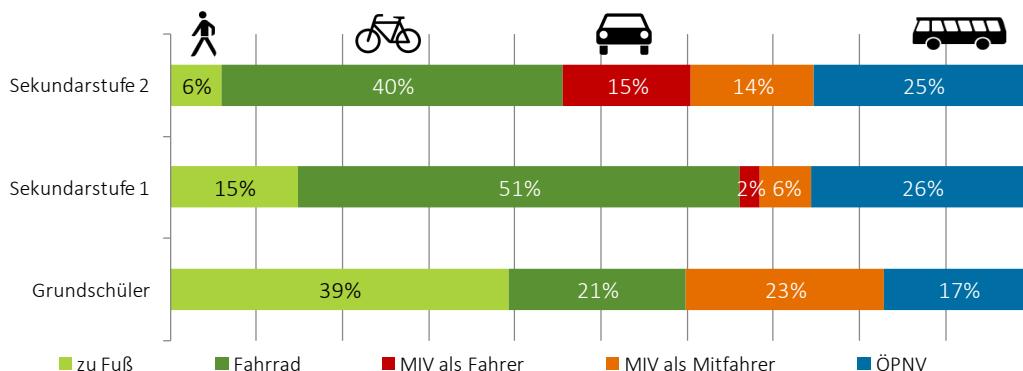
Insgesamt lassen sich signifikante Unterschiede zwischen Schülern verschiedener Ausbildungsphasen ermitteln. Besonders groß sind die Unterschiede zwischen Kindern im Grundschulalter und Schülern der Sekundarstufen I und II. So beträgt die durchschnittliche Entfernung für Grundschüler rund 2,9 km, während ältere Schüler der Sekundarstufen I/II mehr als 6 km zurücklegen (Sekundarstufe I: 6,3 km; Sekundarstufe II: 7,0 km).

Entsprechend der Entfernungsunterschiede und Unterschiede in der Entwicklung der Kinder bzw. Jugendlichen können auch Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl identifiziert werden.

Während Grundschüler den Weg zur Schule vor allem zu Fuß zurücklegen (39%) oder mit dem Auto zur Schule gebracht werden (23%), dominieren ab der Sekundarstufe I vor allem Verkehrsmittel, die von den Schülern unabhängig einer erwachsenen Begleitung

genutzt werden können. Die selbstständige Fahrt mit einem Roller / Motorrad / Auto zur Schule gewinnt erst ab der Sekundarstufe II an Bedeutung und stellt auch hier mit einem Anteil von 15% an allen Schulwegen einen vergleichsweise kleinen Teil dar.

Abb. 22: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Ausbildungsphase



Die zunehmend selbstständige Mobilität zeigt sich auch in der Wegebegleitung. Während Schulkinder im Grundschulalter überwiegend zur Schule begleitet werden (24% ohne Begleitung), legen Schüler der Sekundarstufe I und II den Schulweg häufiger ohne Begleitung zurück (48% ohne Begleitung in der Sekundarstufe I bzw. 72% ohne Begleitung in der Sekundarstufe II).

Bewertung der Erreichbarkeit

Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits-, Ausbildungs- und Schulstandorte) spiegelt im Wesentlichen die allgemeine Nutzungsintensität der Verkehrsmittel wider.

Sowohl vom Arbeits- als auch vom Ausbildungsplatz wird die Erreichbarkeit mit dem Auto am besten bewertet. Nur in wenigen Ausnahmefällen wurde die Auto-Erreichbarkeit mangelhaft oder ungenügend bewertet und auch befriedigende oder ausreichende Noten werden vergleichsweise selten für die Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz mit dem Pkw vergeben.

Ein anderes Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn erzielt. Fast jeder Zweite (48%) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nicht mal jeder Fünfte das Bus- und Bahnangebot für die Fahrt zur Arbeit als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung hierfür abgibt. Von den Schülern im Kreisgebiet werden Bus und Bahn für die Fahrt zur Schule etwas besser empfunden als von den Erwerbstätigen. Hier sind im-

merhin knapp vier von zehn Befragten mit der Erreichbarkeit zufrieden. Dennoch vergibt auch jeder vierte Schüler eine mangelhafte oder ungenügende Bewertung.

Abb. 23: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte nach Verkehrsmitteln

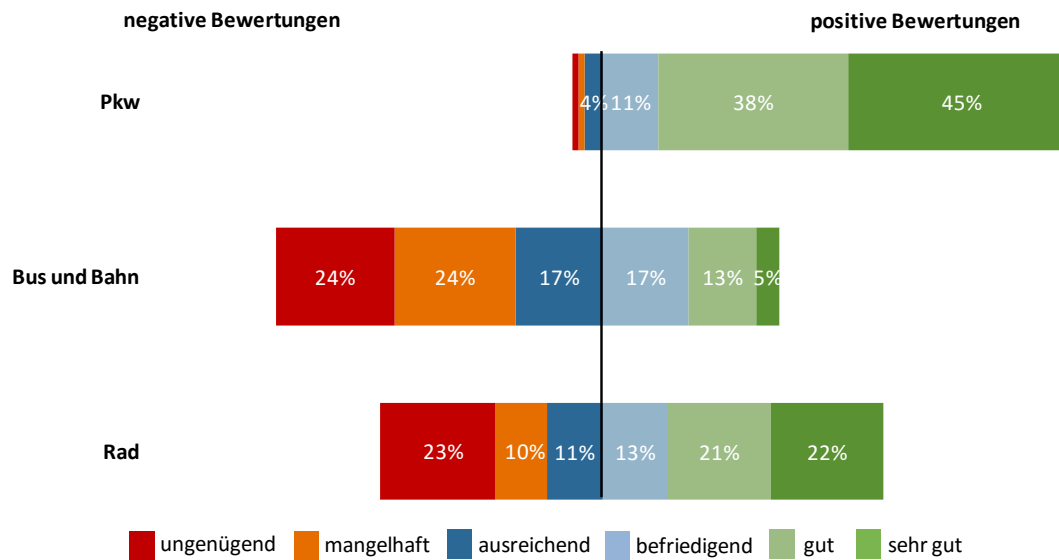
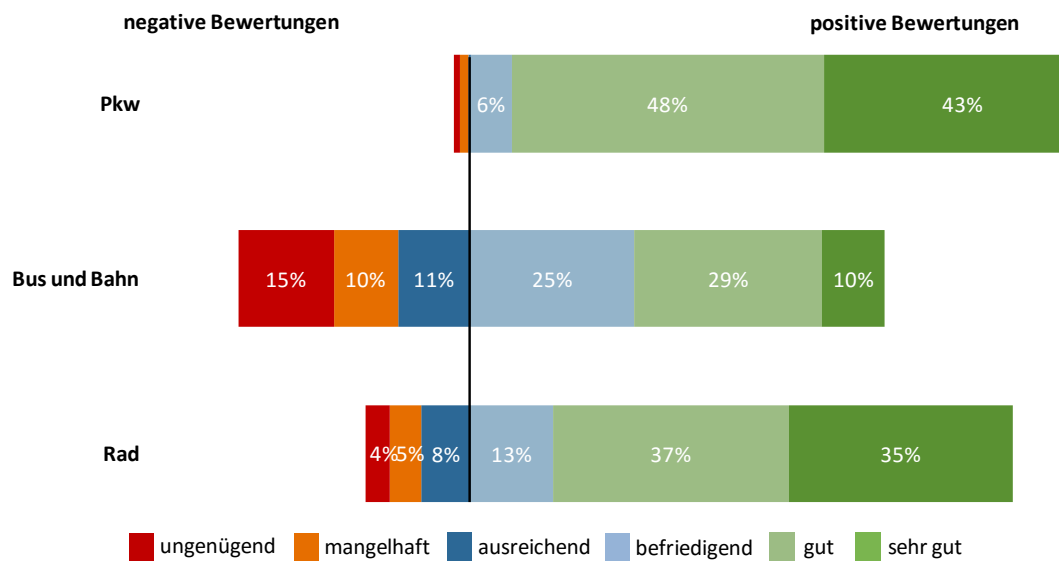


Abb. 24: Bewertung der Erreichbarkeit der Schule nach Verkehrsmitteln

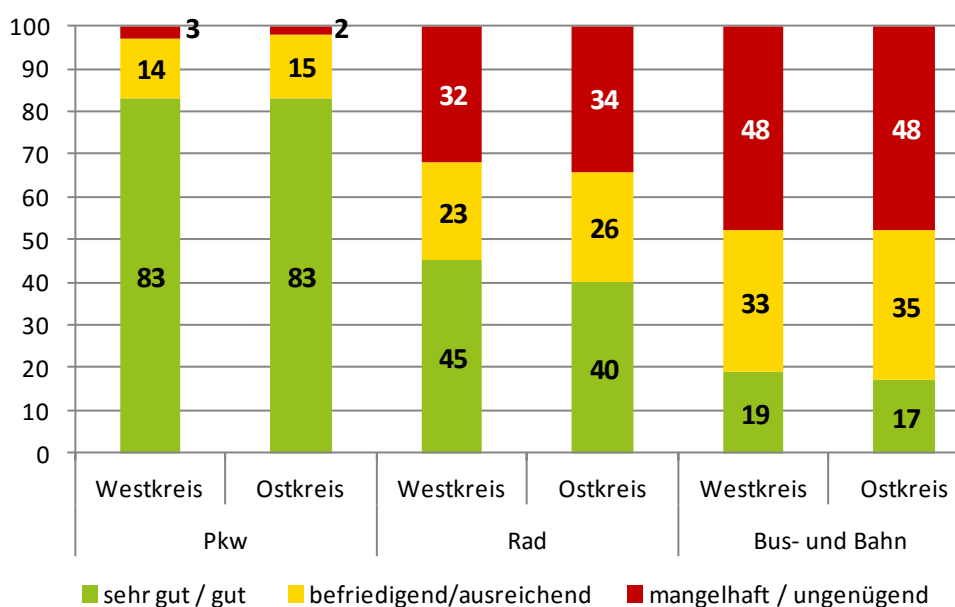


Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Fahrrad weist vergleichsweise große Kontraste zwischen schlechten und guten Bewertungen auf. Dies ist vor allem auf eine große Spannweite der Entfernungen zum Arbeitsplatz zurückzuführen. Insgesamt überwiegen jedoch die positiven Bewertungen im Radverkehr leicht: Während rund 43% der Befragten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes gut oder sogar sehr gut bewerten, kann jeder

Dritte seinen Arbeitsplatz mit dem Fahrrad nicht gut erreichen und vergibt eine mangelhafte bzw. ungenügende Bewertung. Die kürzeren Entfernungen im Schülerverkehr spiegeln sich folglich auch in der Bewertung der Erreichbarkeit der Schule wider: Fast drei von vier (72%) Schüler im Kreisgebiet können ihre Schule mit dem Fahrrad gut oder sehr gut erreichen. Hingegen ist nur jeder Zehnte mit der Erreichbarkeit per Fahrrad unzufrieden.

Vergleichsweise gering fallen die Unterschiede in der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zwischen Bewohnern des Ost- bzw. des Westkreises aus. Für alle Verkehrsmittel bewegt sich die Bewertung auf nahezu identischem Niveau. Nur die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad wird von Bewohnern des Westkreises etwas besser bewertet als von Bewohnern des Ostkreises. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass Bewohner des Westkreises vermehrt innerhalb des Kreisgebietes arbeiten.

Abb. 25: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes aus dem Ost- bzw. Westkreis



Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert v. a. beim Radverkehr mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter der Arbeits-/Ausbildungsort entfernt liegt, desto schlechter wird die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad eingestuft. Dagegen zeigen sich beim Auto nur geringe Unterschiede. Möglicherweise lassen sich die schlechteren Bewertungen für Arbeit- und Ausbildungsstätten außerhalb des Kreises damit erklären, dass sich diese oft in den angrenzenden Oberzentren befinden, in denen insbesondere während der Berufsverkehrszeit oft angespannte Verkehrsverhältnisse herrschen.

Auch bei der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit Bus und Bahn werden für Arbeits- / Ausbildungsstätten außerhalb des Wohnortes schlechtere Bewertungen

verteilt. Dies ist in diesem Fall darauf zurückzuführen, dass hier weniger Schüler enthalten sind, die insgesamt das ÖV-Angebot besser bewerten.

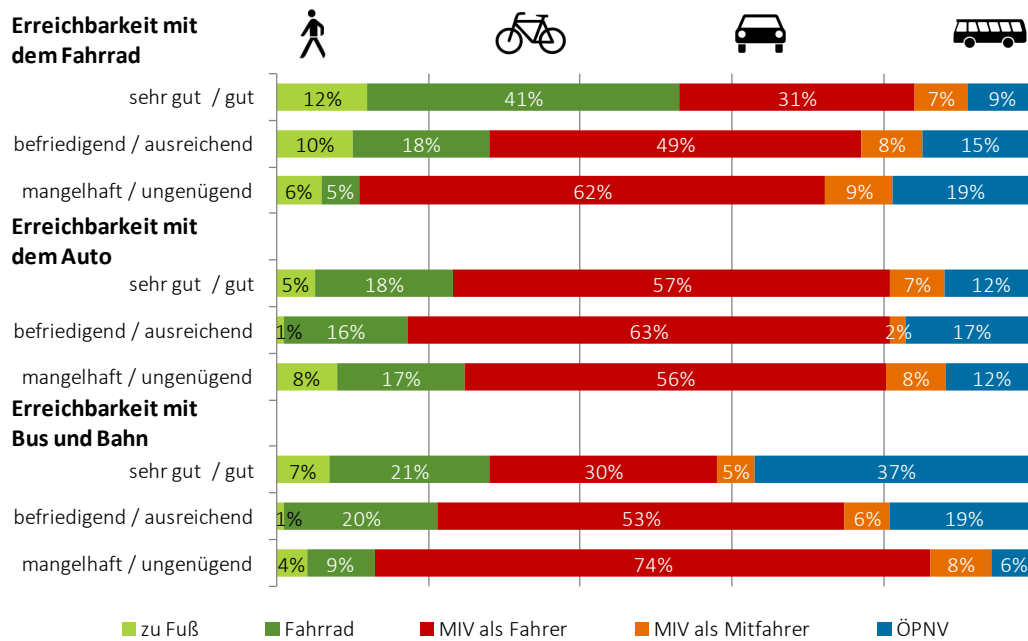
Tab. 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits- / Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewertet (in %)	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Arbeits- / Ausbildungsstätte im eigenen Stadt- / Ortsteil	88%	92%	31%
Arbeits- / Ausbildungsstätte im Wohnort	70%	93%	37%
Arbeits- / Ausbildungsstätte außerhalb Wohnort	23%	79%	18%
Gesamtdurchschnitt	49 %	84 %	23 %

Zwischen der Erreichbarkeitsbewertung nach den verschiedenen Verkehrssystemen und der stichtagsbezogenen Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz lässt sich insbesondere für die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV ein eindeutiger Zusammenhang feststellen. Je besser die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrssystem eingestuft wird, desto häufiger kommt das entsprechende Verkehrsmittel zum Einsatz. Der stärkste Zusammenhang zeigt sich im Fahrradverkehr. Hier wird die Erreichbarkeitsbewertung maßgeblich über die Entfernung der Wohnung zum Arbeitsplatz bestimmt. Mehr als jeder dritte Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz wird mit Bus und Bahn bewältigt, wenn die Erreichbarkeit mit sehr gut oder gut eingeschätzt wird. Der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Busse & Bahnen) kommt in dieser Kategorie sogar auf einen weitaus höheren Anteil als der MIV.

Am wenigsten ausgeprägt ist die Abhängigkeit zwischen der Bewertung der Erreichbarkeit und der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl im Autoverkehr. Auch wenn die Erreichbarkeit mit dem Auto als mangelhaft oder ungenügend bewertet wird, nutzen mehr als zwei von drei Befragten trotzdem das Auto für den Weg zur Arbeit bzw. zur Ausbildung.

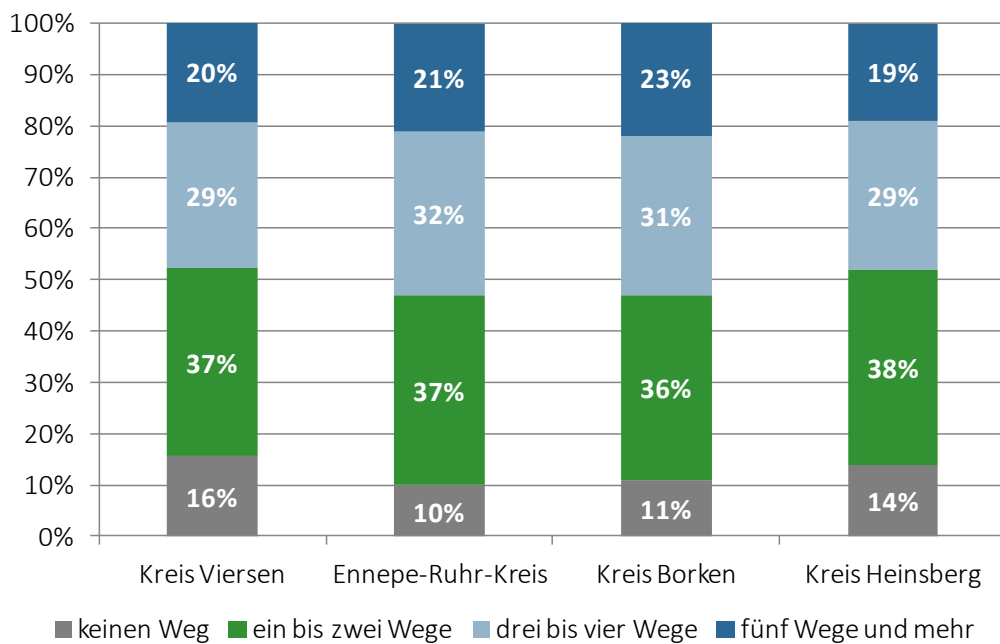
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Erreichbarkeitsbewertung



4.4 Mobilität der Einwohner

Mehr als acht von zehn Befragten im Kreis Viersen haben an dem für sie gültigen Stichtag die Wohnung verlassen und waren unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,5 Wege pro Tag zurückgelegt.

Abb. 27: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Knapp 40% der Befragten haben einen oder zwei Wege zurückgelegt, knapp 30% haben drei oder vier Wege unternommen und bei etwa einem Fünftel waren es fünf oder mehr Wege. Damit legen die Einwohner des Kreises Viersen ähnlich viele Wege zurück wie in anderen Vergleichsregionen oder auch im deutschlandweiten Durchschnitt.

Tab. 26: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege / mobile Person	Anteil der am Stichtag immobilen Personen	Wege / alle Personen
Kreis Viersen	3,5	16%	3,0
Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)	3,6	10%	3,3
Kreis Borken (2015)	3,8	11%	3,4
bundesweit (2008/MiD)	3,8	10 %	3,4

Die mobilste Bevölkerungsgruppe sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Durchschnitt 4,0 Wege/Werktag zurücklegen. Die Rentner sind die immobilste Gruppe (2,3 Wege/Werktag), da hier die Wege von und zur Arbeit entfallen und Rentner überdurchschnittlich oft auch von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, die zu einer Reduzierung der Mobilität führen. Vollzeiterwerbstätige und Auszubildende legen mit knapp 3 Wegen pro Tag eine Wegezahl zurück, die im Bevölkerungsdurchschnitt liegt. Schüler legen mit rund 3,4 Wegen pro Tag etwas mehr Wege als der Bevölkerungsdurchschnitt zurück, wobei es keine Unterschiede zwischen Grundschulern und Schülern einer weiterführenden Schule gibt. Studierende liegen mit 2,5 Wegen pro Werktag leicht unterhalb des Durchschnitts. Insgesamt zeigt sich die Tendenz, dass Bevölkerungsgruppen, die einer ganztägigen Beschäftigung (z.T. mit mittleren bis längeren Pendlerdistanzen) nachgehen, weniger Wege zurücklegen als Bevölkerungsgruppen, die mehr Zeit für andere Erledigungen bzw. Freizeitaktivitäten zur Verfügung haben.

Nach Altersgruppen unterschieden ist die Gruppe der 30 bis 40-Jährigen an Werktagen die mobilste (3,4 Wege). Bereits ab einem Alter von 50 Jahren nimmt das tägliche Wegeaufkommen signifikant ab und sinkt mit steigendem Alter immer weiter. So legen 50- bis 65-Jährige noch knapp 3,0 Wege pro Werktag zurück, 65- bis unter 75-Jährige noch 2,7 Wege und über 75-Jährige gar nur noch 1,9 Wege pro Werktag.

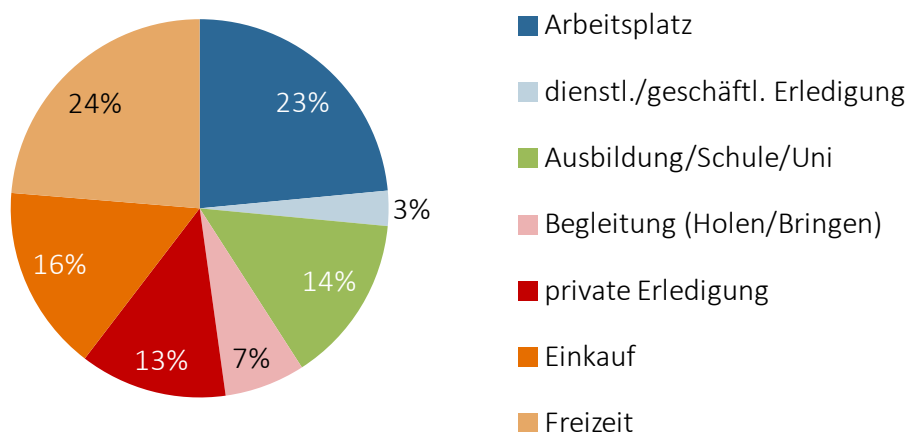
Unterschiede bestehen auch zwischen verschiedenen Haushaltstypen. So legen Personen, die in Haushalten mit Kindern leben, durchschnittlich mehr Wege zurück als Personen in Haushalten ohne Kinder. Mit durchschnittlich fast 4 Wegen pro Tag legen Alleinerziehende die meisten Wege zurück.

Darüber hinaus lassen sich geringe, geschlechterspezifische Unterschiede identifizieren: So sind Frauen mit durchschnittlich 3,1 Wegen etwas mehr unterwegs als Männer mit 2,8 Wegen.

Verkehrszwecke

Am häufigsten werden an einem Werktag die Wege zum Arbeitsplatz, für Freizeitaktivitäten sowie zu privaten Versorgungszwecken (einschl. Einkauf) zurückgelegt und machen jeweils rund 25% des gesamten Wegeaufkommens aus. Insgesamt werden über 40% der Wege an einem Werktag für Berufs- und Ausbildungszwecke unternommen (inkl. dienstliche Wege). Rund 60% sind entweder Einkaufs- und Erledigungswege oder Freizeit- und Begleitwege.

Abb. 28: Wegezwecke werktags



Tab. 27: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)

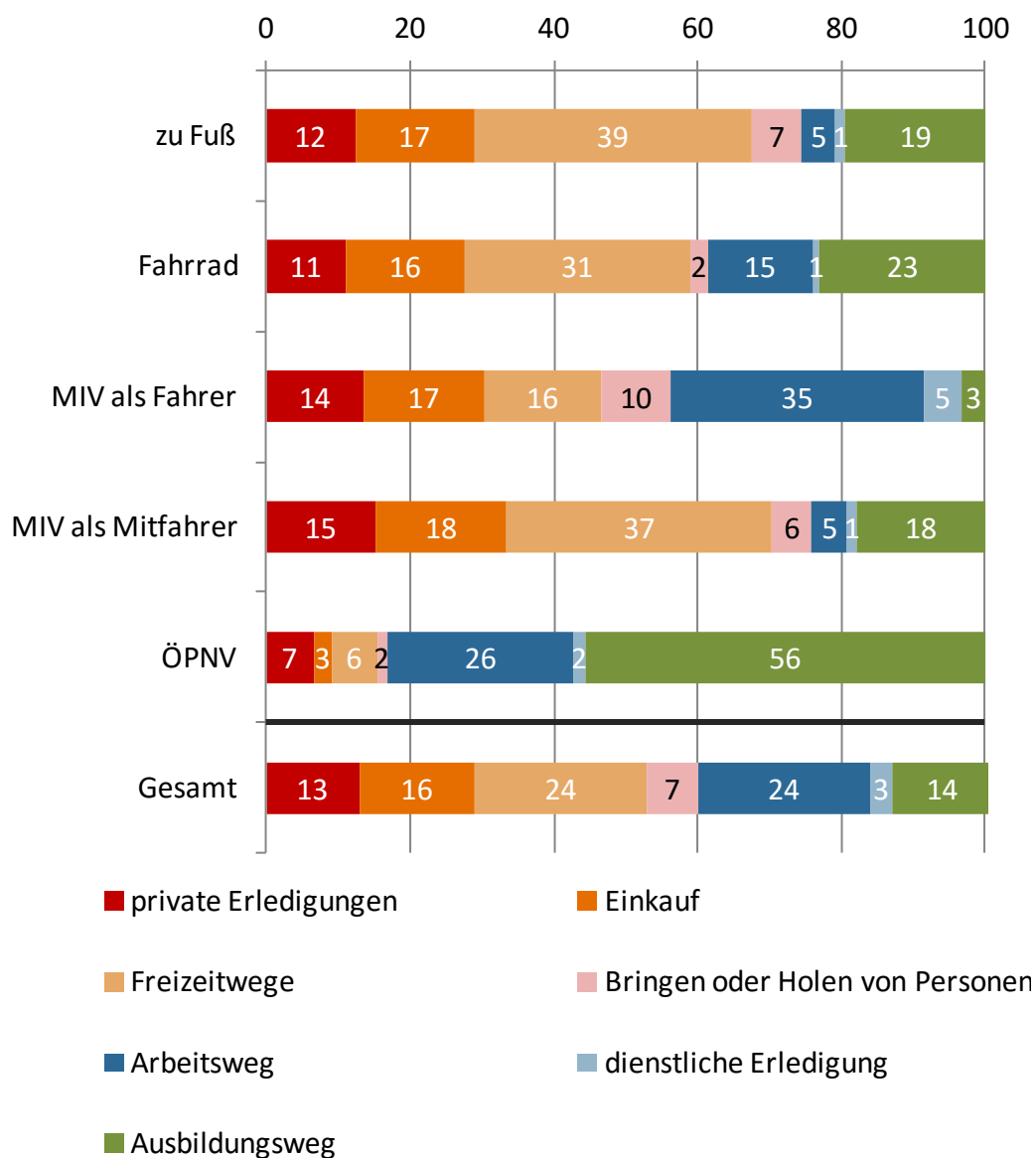
Wegezweck (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen (n=9.987)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=30.948)	Kreis Borken (n=24.791)	MiD (Di. - Do.)
Arbeitsplatz	23%	22%	26%	17%
dienstlich / geschäftlich	3%	4%	3%	9%
Ausbildung, Schule, Uni	15%	11%	12%	8%
private Erledigung	13%	13%	12%	13%
Einkauf	15%	19%	16%	20%
Freizeit	24%	23%	24%	26%
Begleitung Person	7%	8%	7%	8%
	100 %	100 %	100 %	100 %

Die Struktur der werktäglichen Wegezwecke im Kreis Viersen ähnelt den Ergebnissen der bundesweiten Mobilitätserhebung „MiD 2008“, wobei die Anteile der Arbeits- und Ausbildungswege etwas höher ausfallen und der Anteil von Einkaufswegen etwas geringer ausfällt.

Teilweise werden unterschiedliche Verkehrsmittel je nach Wegezweck in Anspruch genommen. Zwar wird das Fahrrad leicht überdurchschnittlich auf Freizeitwegen genutzt, aber im Vergleich zu anderen Gegenden sind die Wegezwecke des Alltagsverkehrs (insb. Berufs- und Ausbildungswege) vergleichsweise oft vertreten. Hieraus lässt sich schlussfolgern, dass die Rolle des Fahrrads im Kreis Viersen weit über den Freizeitverkehr hinausgeht und neben dem Auto auch ein Rückgrat im Alltagsverkehr bildet.

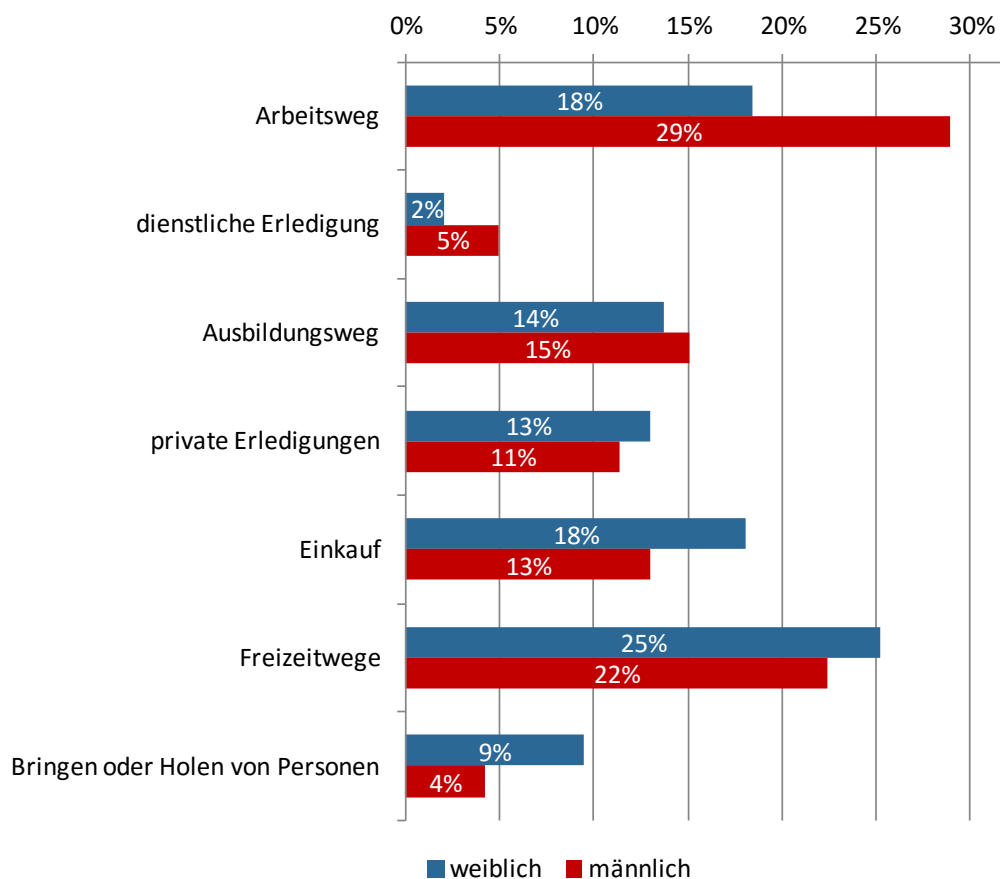
Ein anderes Ergebnis zeigt sich bei der Nutzung von Bus und Bahn: Mehr als jeder zweite mit dem ÖV zurückgelegte Weg führt zur Schule/Ausbildungsstätte bzw. davon zurück. Etwa ein Viertel der mit Bus und Bahn absolvierten Wege sind Arbeitswege. Für die übrigen Wegezwecke wird der ÖV hingegen wenig bis fast gar nicht genutzt. Eine Aufschlüsselung nach den verschiedenen öffentlichen Verkehrssystemen verdeutlicht, dass der Bus eine zentrale Funktion für Wege zur Ausbildungsstätte – vor allem zur Schule – übernimmt. Im Schienenpersonennahverkehr werden hingegen vor allem arbeitsorientierte Wege zurückgelegt.

Abb. 29: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



Bei der Verteilung der Wegezwecke ergeben sich geschlechterspezifische Unterschiede, die das klassische Rollenbild von Mann und Frau bekräftigen. So legen Männer deutlich größere Anteile arbeitsbezogener Wege (Wege zur Arbeitsstätte und dienstliche Erledigungen) zurück. Frauen hingegen wenden einen größeren Anteil ihrer Wege für Erledigungen, Einkäufe und Begleitmobilität auf. Aber auch der Anteil der Freizeitwege ist bei Frauen geringfügig höher, was beispielsweise auf den etwas höheren Anteil von Teilzeiterwerbstätigen zurückgeführt werden kann.

Abb. 30: Geschlechterspezifische Unterschiede bei den Verkehrszwecken



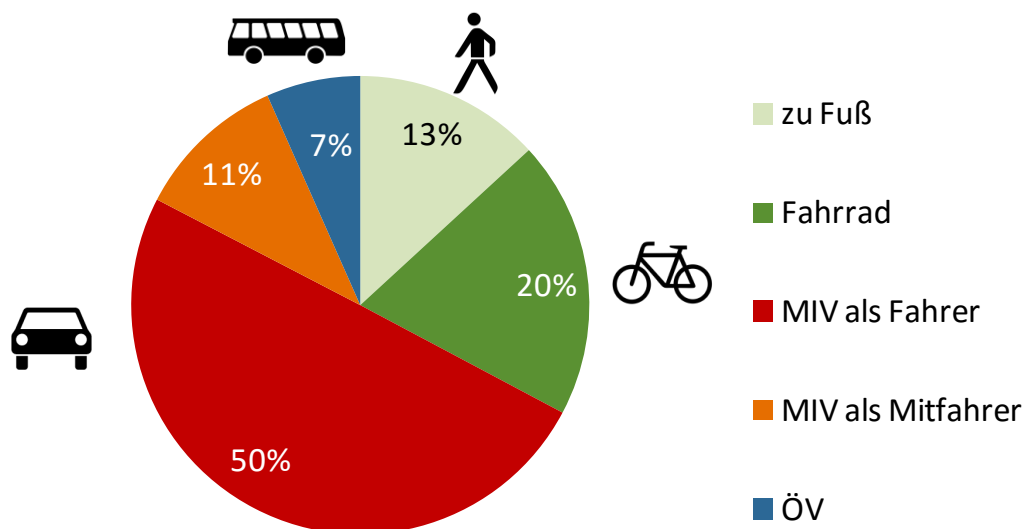
4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

13% der werktäglichen Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Jeder fünfte Weg im Kreis Viersen wird mit dem Fahrrad bewältigt. Das dominante Verkehrsmittel im Kreis ist jedoch das Auto, das für rund 61% aller Wege eingesetzt wird, 50% aller Wege werden dabei mit dem Auto als Fahrer und weitere 11% als Mitfahrer zurückgelegt.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 7% der Wege durchgeführt. Mit 4% überwiegt dabei die Busnutzung, die übrigen Prozentpunkte verteilen sich dabei schwerpunktmäßig auf den regionalen Schienenverkehr (RB / RE / S).

Auch bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich der hohe Anteil der Ausbildungswege im ÖV: Wird der ÖV-Anteil ohne Schulwege bestimmt, sinkt die Bedeutung von Bus und Bahn auf etwas mehr als 3% aller Wege. Beim Radverkehr schlagen die Schulwege nicht so stark zu Buche: Der Radverkehrsanteil sinkt ohne Schulwege um zwei Prozentpunkte auf knapp 18%.

Abb. 31: Verkehrsmittelwahl im Kreis Viersen



Gegenüber vergleichbaren Untersuchungsräumen mit durchgeführten Mobilitätshebungen besitzt der Nahmobilitätsanteil im Kreis Viersen mit einem Anteil von einem Drittel aller Wege einen hohen Stellenwert. Diese besondere Qualität gilt es zu sichern und weiter auszubauen.

In der Modal-Split-Auswertung fließt nur das Verkehrsmittel ein, mit dem die längste Wegstrecke bewältigt wurde. Wenn man nach dem Etappenprinzip auswertet, in dem man auch Zu- und Abgangswege berücksichtigt, erhöht sich ausschließlich der Fußwegeanteil signifikant. Danach erhöhen sich die fußläufigen Wege um ein Drittel, so dass ein Wegeanteil von 19% entstehen würde. Der Radverkehrsanteil erhöht sich geringfügig.

Verkehrsmittelwahl und Modal Split in den Städten und Gemeinden

In den kreisangehörigen Kommunen sind zum Teil recht deutliche Unterschiede beim Modal-Split zu verzeichnen: Die Bewohner in den einwohnerstärkeren Städten weisen i. d. R. den höchsten Fußgänger- und Fahrradanteil auf. Dies hängt wesentlich mit der kompakten Siedlungsstruktur und der besseren Versorgungssituation im Nahbereich zusammen. Dieser Effekt ist im Kreis Viersen nur bedingt zu beobachten.

Abb. 32: Modal Split nach Städten und Gemeinden im Kreis Viersen

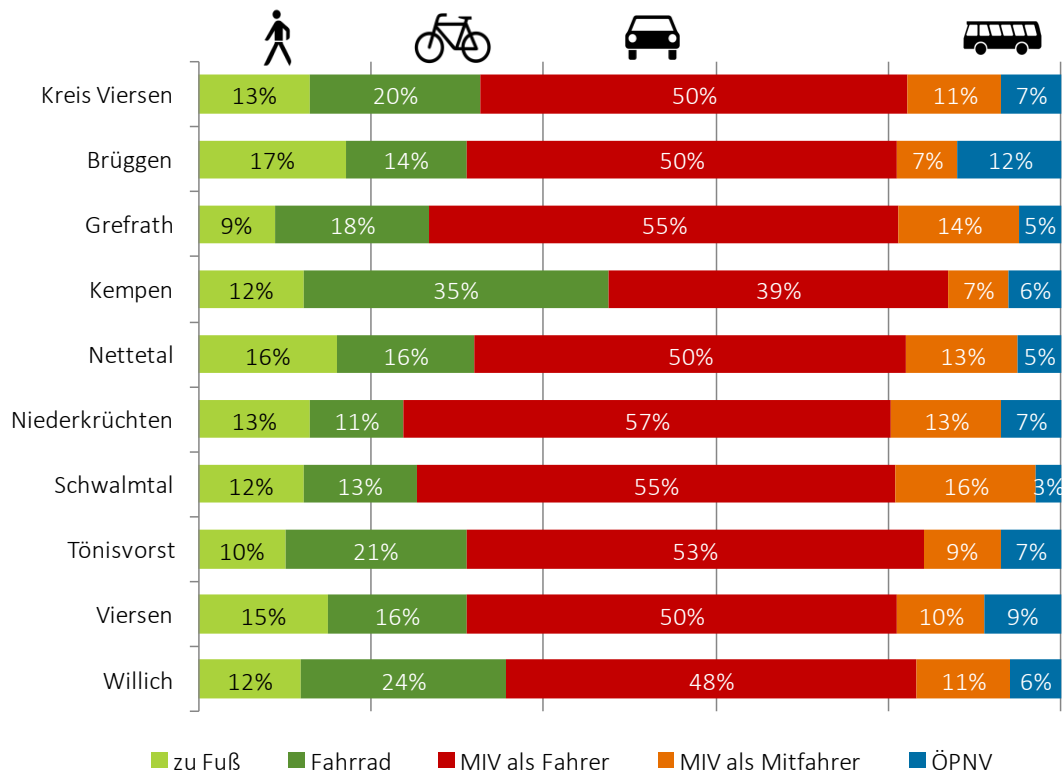
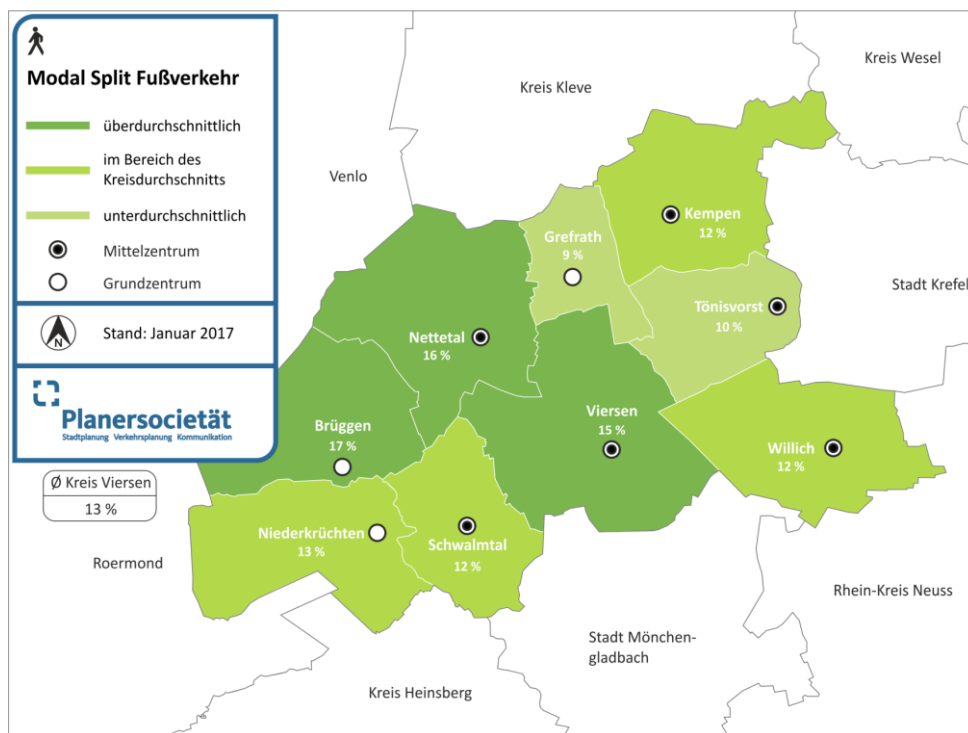
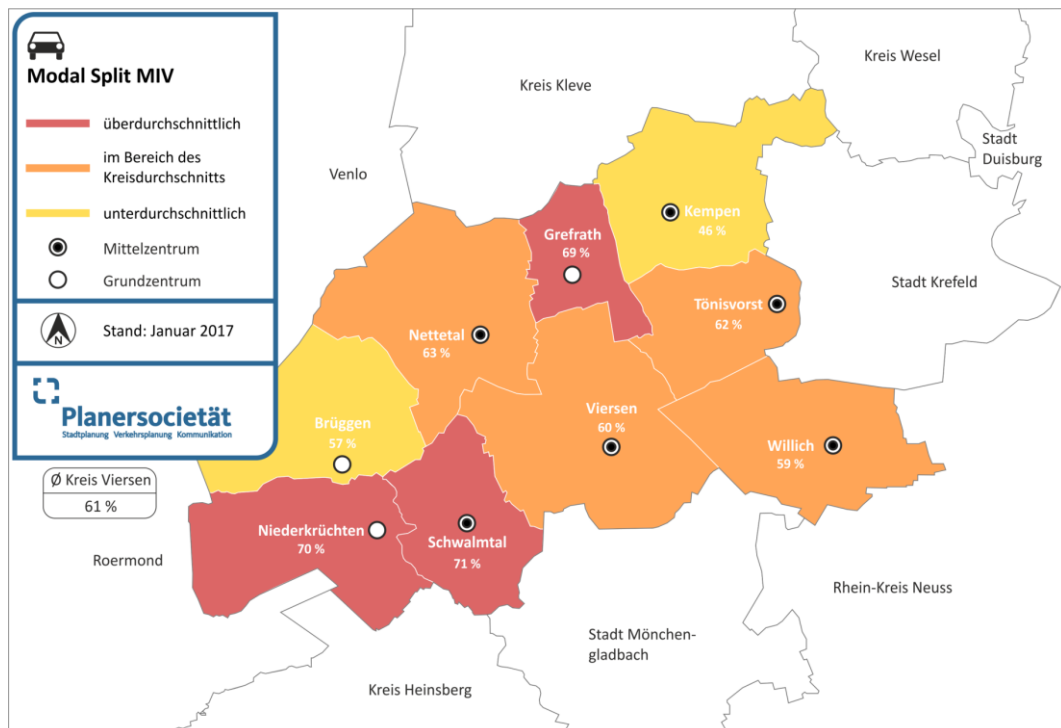
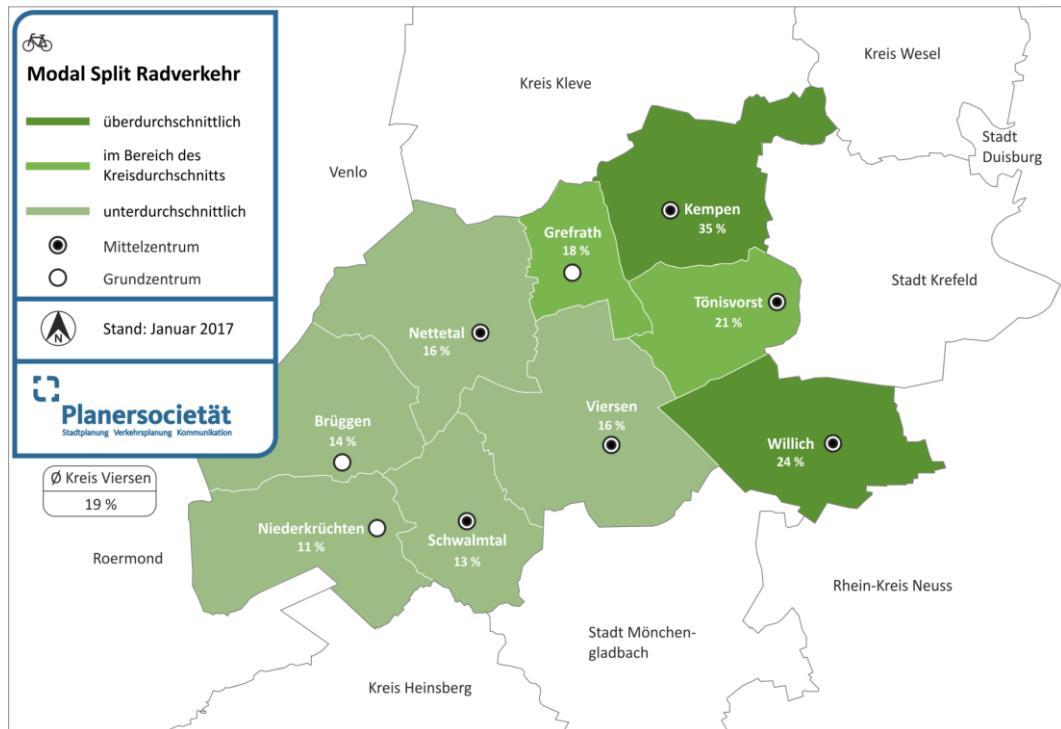
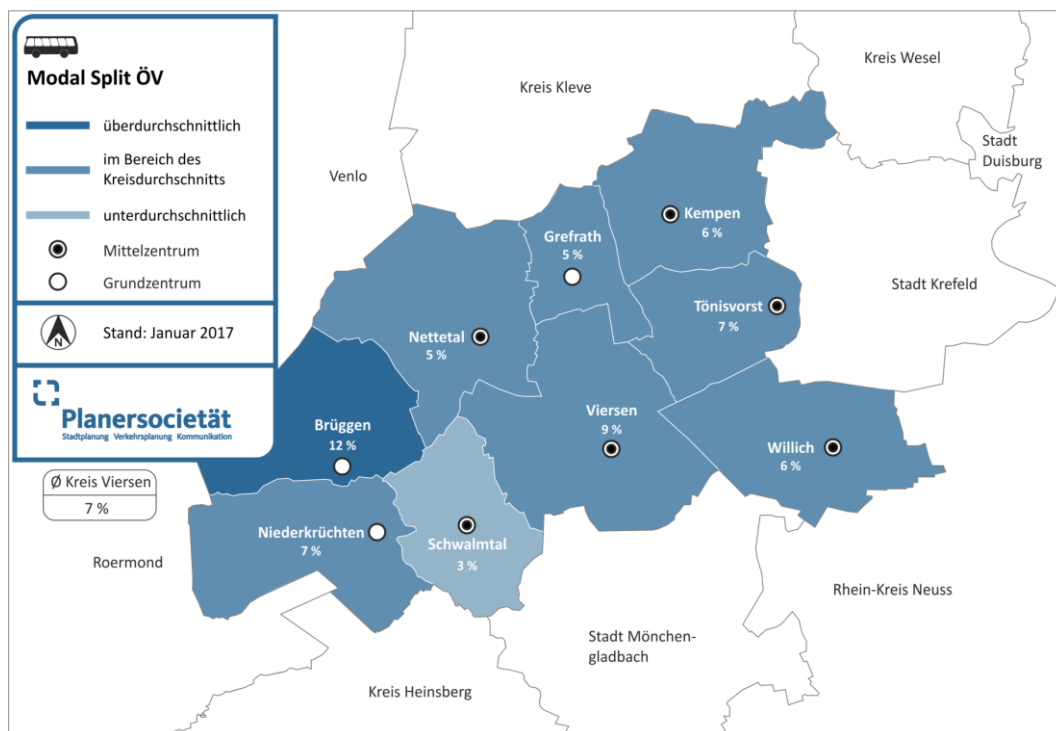


Abb. 33: Modal Split nach Städten und Gemeinden im Kreis Viersen (Abweichungen vom Durchschnitt)







Der Fußverkehrsanteil am Modal Split in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weist eine Spannweite zwischen 9% in Grefrath und 17% in Brüggen auf. Damit weist der Fußverkehrsanteil innerhalb des Kreises eine vergleichsweise große Streuung auf.

Im Radverkehr lassen sich Unterschiede insbesondere zwischen Städten und Gemeinden im Westkreis und im Ostkreis feststellen. Grundsätzlich sind die Radverkehrsanteile im Ostkreis deutlich höher als im Westkreis. Spitzenreiter ist hier die Stadt Kempen mit einem Radverkehrsanteil von 35%. In diesem Fall wird der Radverkehrsanteil jedoch auch raumstrukturell durch einen kompakten Innenstadtbereich mit einem über den täglichen Bedarf hinausgehenden Sortiment begünstigt.

Der Anteil des MIV streut zwischen 46% in Kempen und 71% in Schwalmtal. Mit Ausnahme der Gemeinde Brüggen weisen die größeren Zentren mit Ortskern einen etwas geringeren MIV-Anteil auf als die kleineren Gemeinden bzw. die Stadt Nettetal mit zwei gleichrangigen Zentren in Kaldenkirchen und Lobberich. Hier spielt sich zumindest ansatzweise die zentralörtliche Struktur im Kreis Viersen wider: So ist der MIV-Anteil vorrangig in den Städten geringer, die über ein umfangreiches Versorgungsangebot innerhalb der eigenen Stadt bzw. Gemeinde verfügen. Das begünstigt in diesem Fall Verkehrsmittel der Nahmobilität, also den Fuß- und Radverkehr.

Die größten ÖV-Anteile erreichen die Gemeinde Brüggen (12%) und die Stadt Viersen mit 9%. Die übrigen Städte erreichen überwiegend Anteile zwischen 5% und 7%. Die Gemeinde Schwalmtal hat mit 3% den geringsten ÖV-Anteil am gesamten Wegeaufkommen.

Auf den ersten Blick ist es überraschend, dass sich insbesondere in den kleineren Orten hohe ÖV-Anteile ergeben. Diese Tatsache lässt sich zu einem Großteil durch den Schülerverkehr erklären. Die Schüler aus den ländlicheren Teilräumen haben häufig einen längeren Schulweg zurückzulegen, wofür sie häufig den Bus nutzen. Generell würden mit dem öffentlichen Verkehrssystem im Kreis Viersen ohne den Ausbildungsverkehr nur knapp 3% aller Wege durchgeführt werden. Ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs weist die Stadt Viersen mit rund 5% aller Wege das größte Wegeaufkommen im ÖV auf. In kleinen Gemeinden wie Grefrath, Niederkrüchten und Schwalmthal sinkt der ÖV-Anteil ohne Schülerverkehr auf unter 1%, so dass hier der ÖV für das Mobilitätsverhalten der Bewohner kaum von Bedeutung ist.

Insgesamt entspricht der Anteil von Bus und Bahn am Modal Split mit 7% exakt dem 2008 in der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ erreichten Wert für verdichtete Kreise und liegt auch im soliden Durchschnitt mit anderen Mobilitätsuntersuchungen. Dennoch lassen sich hier noch Steigerungspotenziale erkennen.

Intermodale Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, gewinnen in der Verkehrsplanung einen zunehmenden Stellenwert. Im Kreis Viersen spielen derzeit kombinierte Verkehrsmittelnutzungsformen wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) noch eine untergeordnete Rolle: Der Anteil liegt im Kreis Viersen um 2%. Auch in anderen Vergleichsregionen wurden ähnliche Anteilswerte ermittelt.

Tab. 28: Verkehrsmittelwahl zum ÖV-Zustiegspunkt

Verkehrsmittelwahl zur ÖV-Haltestelle (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen		Kreis Borken	
	Bushaltestelle (n=636)	Bahnhof (n=350)	Bushaltestelle (n=866)	Bahnhof (n=158)
zu Fuß	70%	25%	76%	34%
Fahrrad	26%	30%	21%	20%
Pkw / Motorrad	5%	32%	3%	26%
Bus / Straßenbahn		13%		19%
Taxi		< 1%	-	-
	100 %	100 %	100 %	100 %

Zwischen der Verkehrsmittelwahl zur Bushaltestelle und zum Bahnhof bestehen große Unterschiede. Wege zur Bushaltestelle werden zum Großteil zu Fuß (70%) sowie teilweise mit dem Fahrrad (26%) zurückgelegt. Einige, wenige Befragte lassen sich auch mit dem Pkw zur Bushaltestelle bringen (5%).

Zum Zugverkehr hingegen fällt die Verkehrsmittelwahl differenzierter aus, was durch die größere Distanzen zum Bahnhof zu erklären ist, da die Halteabstände im regionalen Zugverkehr größer sind als im Busverkehr. Hier geht nur jeder vierte Nutzer des Zugverkehrs

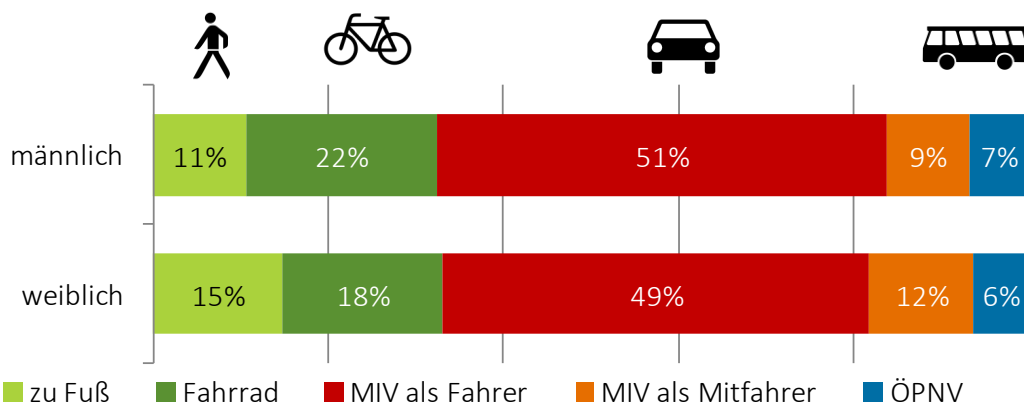
zu Fuß zum Bahnhof. Trotzdem sind der Fußverkehr und insbesondere das Fahrrad und das Auto als Zubringer zum Zug beliebter als der Busverkehr, den nur rund 13% der Bahnkunden aus dem Kreis Viersen für die Fahrt zum Bahnhof nutzen. Mit einer Verbesserung der Anschlusssituationen ergeben sich für die Wege zum Bahnhof noch Verlagerungspotenziale vom Auto auf den Busverkehr.

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich des Alters, aber auch leichte geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht zeigen sich Unterschiede insbesondere beim Fuß- und Radverkehr, aber auch beim Anteil als Pkw-Mitfahrer. Während Männer häufiger mit dem Rad unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß zurück. Darüber hinaus sind Frauen etwas häufiger als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs als Männer und fahren dafür geringfügig seltener selbst. Insgesamt sind die geschlechterspezifischen Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl aber eher gering.

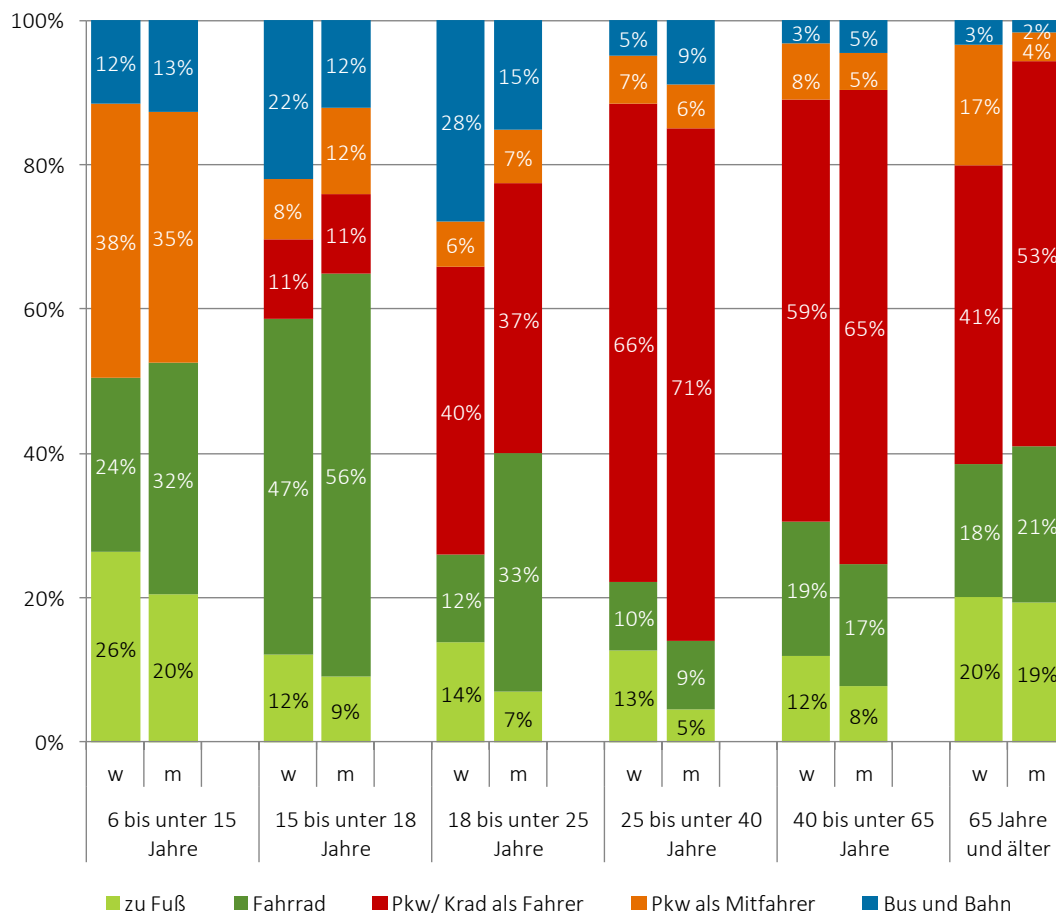
Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Insbesondere bei jüngeren Kreisbewohnern (unter 25 Jahre) ist festzustellen, dass in diesem Alter Frauen deutlich häufiger Bus und Bahn nutzen, während die Männer deutlich mehr mit dem Fahrrad fahren. Dieser Unterschied relativiert sich jedoch mit zunehmendem Alter. Insgesamt gehen Männer deutlich weniger zu Fuß als Frauen: Während hiervon in jungen Altersklassen vor allem der Radverkehr profitiert, fahren Männer in mittleren Altersklassen mehr Auto. In der Altersklasse der Senioren zeigen sich ebenfalls Unterschiede zwischen Männern und Frauen: Obwohl der Gesamtanteil des MIV am Modal Split bei beiden Geschlechtern nahezu identisch ist, sind Frauen ab 65 Jahren überdurchschnittlich häufig Mitfahrer, während die Männer zumeist selbst fahren. Dies ist vor allem auf die geringere Führerscheinbesitzquote bei älteren Frauen zurückzuführen (s. Kap.

4.2). Durch Generationseffekte werden zukünftig ältere Frauen deutlich häufiger einen Führerschein besitzen als heute. Entsprechend ist davon auszugehen, dass sich auch dann das Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen in der Altersklasse der Senioren zunehmend angleichen wird.

Abb. 35: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Neben geschlechterspezifischen Unterschieden unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl auch nach Alter. Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, sind tendenziell häufiger zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs.

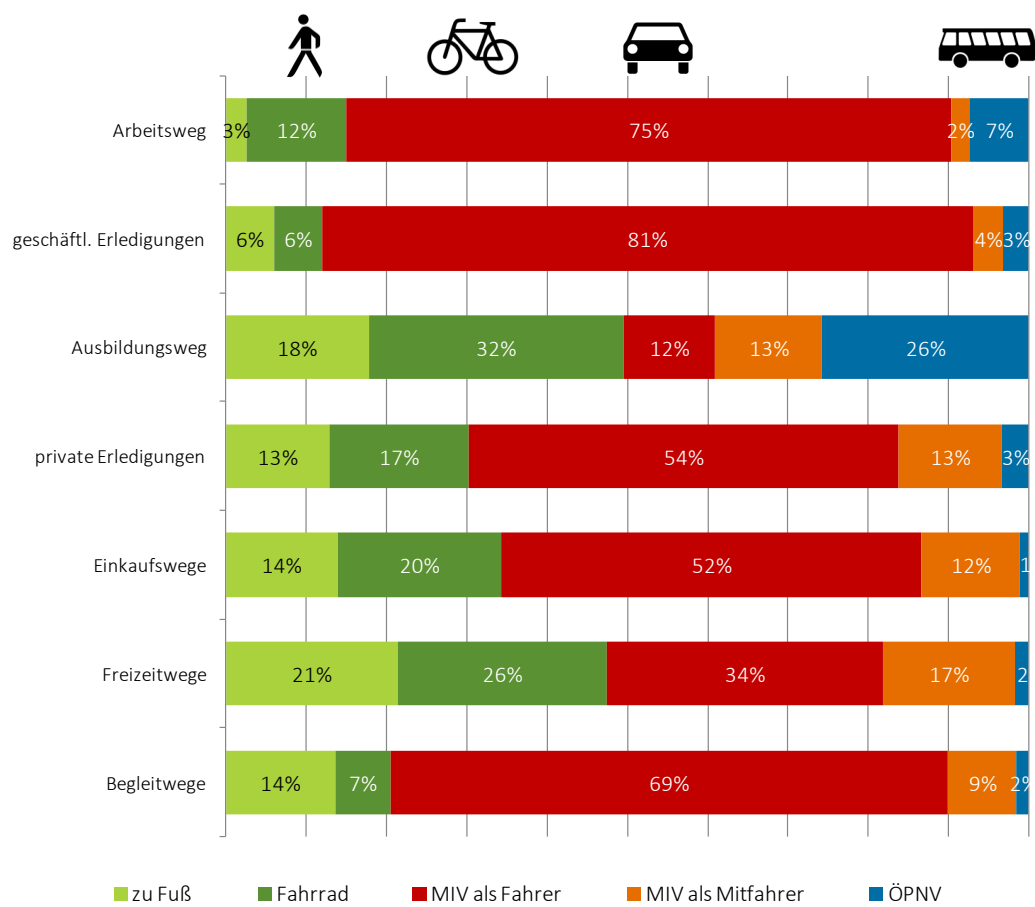
Bei den Kindern unter 15 Jahren nimmt v. a. der Mitfahreranteil einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Mama- bzw. Papa-Taxi“). Dieser sinkt bereits in der Altersklasse der 15- bis 18-Jährigen deutlich und zeigt, dass die Jugendlichen in diesem Alter zunehmend an Selbstständigkeit gewinnen. Die relevanten Mobilitätsalternativen für Jugendliche im Kreis Viersen sind hier insbesondere das Fahrrad, aber auch der ÖV. Ab einem Alter von 18 Jahren steigt der MIV-Anteil deutlich an und hat vor allem in der Altersgruppe der 25-40-Jährigen die höchsten Anteile. In dieser Altersklasse sind

insbesondere die Nahmobilitätsanteile besonders gering. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese Altersgruppe durchschnittlich die längsten Distanzen zurücklegt. Ein Grund hierfür könnte möglicherweise sein, dass in diesem Alter oft vielfältige Wegeketten zur Alltagsorganisation aus Beruf und Familie zurückgelegt werden. Ab 65 Jahre steigt dann beim Wegfall der Erwerbstätigkeit wiederum der Anteil der Nahmobilität.

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf, dagegen haben Freizeit-, Ausbildungs- und Einkaufswege zur täglichen Bedarfsdeckung hohe Fußgänger- und Radverkehrsanteile. Allerdings lässt sich feststellen, dass trotz hoher Fuß- und Radverkehrsanteile bei diesen Wegezwecken trotzdem der Pkw zumeist das dominante Verkehrsmittel bleibt, mit dem mehr als die Hälfte aller Wege zurückgelegt wird. Eine Ausnahme hiervon bildet der Ausbildungsverkehr (Pkw-Anteil 25%) und der Freizeitverkehr (Pkw-Anteil 50%). Höhere ÖV-Anteile finden sich lediglich bei den Wegen zum Ausbildungsplatz, zur Universität oder zur Schule (26% aller Wege), aber auch zum Arbeitsplatz wird der ÖV häufiger genutzt als für andere Wegezwecke. In der Freizeit sowie für private Erledigungen und Einkäufe hat der ÖV nur eine sehr geringe Bedeutung.

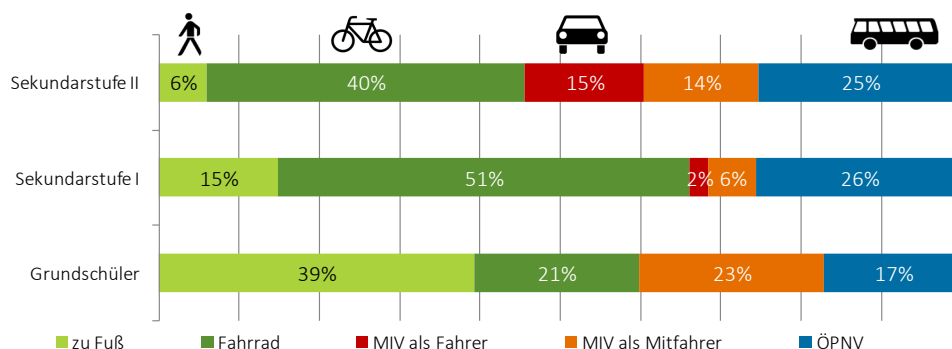
Abb. 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Sechs von zehn Grundschulkindern erreichen ihre Schule entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad und nutzen damit aktive Mobilitätsformen für den Schulweg. Rund 17% nutzen den Bus für den Weg zur Grundschule. Darüber hinaus wird fast ein Viertel der Grundschüler mit dem Auto zur Schule gebracht. Dieser Anteil ist relevant für die Diskussion der Verkehrssicherheit in den Kommunen, um für sichere Verkehrsverhältnisse an den Schulen zu sorgen.

Der Weg zu den weiterführenden Schulen wird häufig mit dem Bus oder teilweise mit der Bahn (insgesamt 26%) zurückgelegt, da die Entfernung vom Wohnort zu weiterführenden Schulen i. d. R. mit längeren Wegen verbunden ist. Auch bei den älteren Schülern spielt das Fahrrad im Schulverkehr eine zentrale Rolle (über 40%).

Abb. 37: Verkehrsmittelwahl von Schülern auf dem Schulweg



4.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag im Kreis Viersen liegt bei knapp 12 km. Jeder vierte Weg ist dabei kürzer als 2 km und mehr als die Hälfte aller Wege ist kürzer als 5 km. Im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen fällt auf, dass der Anteil kurzer Wege (bis 1 km) im Kreis Viersen vergleichsweise gering ist und dafür insbesondere der Anteil der Wege zwischen 20 und 50 km überdurchschnittlich hoch ist.

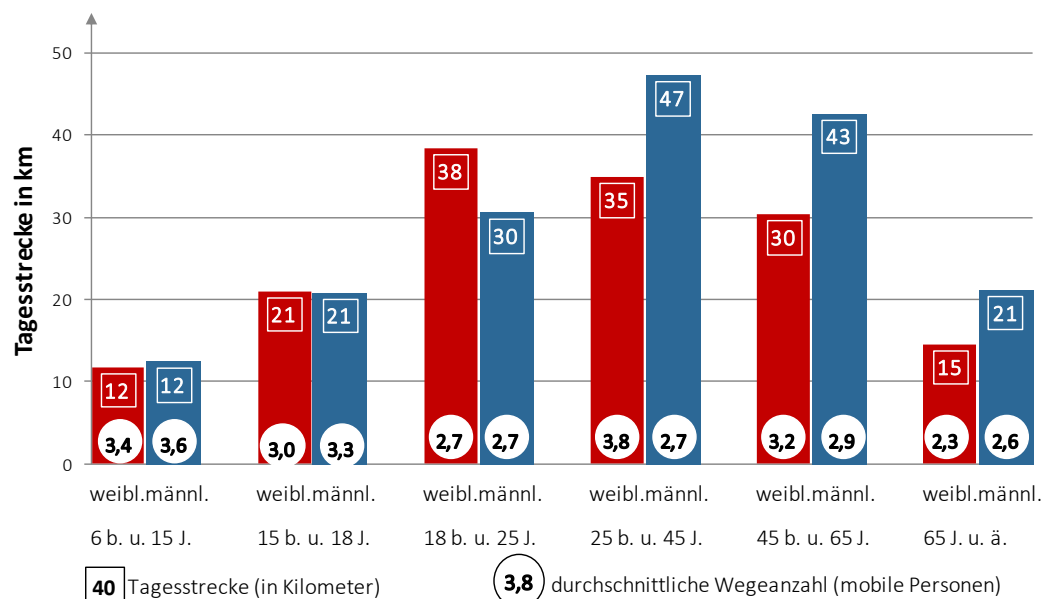
Tab. 29: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen (n=9.987)	Ennepe-Ruhr-Kreis (n=30.279)	Kreis Borken (n=25.152)	MiD 2008
bis zu 1 km	12%	15%	20%	25%
1,01 km bis zu 2 km	14%	13%	18%	14%
2,01 km bis zu 5 km	29%	26%	24%	21%
5,01 km bis zu 10 km	17%	19%	14%	15%
10,01 km bis zu 20 km	13%	14%	12%	12%
20,01 km bis zu 50 km	12%	10%	8%	8%
50,01 km und mehr	4%	3%	4%	4%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Median (alle Wege)	4,5 km	k. A.	3,0 km	k. A.
Durchschnitt (alle Wege)	11,8 km	11,9 km	10,6 km	11,5 km
Durchschnitt (Wege <100 km)	10,2 km	9,6 km	8,7 km	k. A.

Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 20,4 km bzw. knapp 37,5 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind die mittleren Wegelängen zum Ausbildungsplatz (Schule, Universität) mit 7,8 km, zum Einkauf (5,1 km) sowie Begleitwege mit 5,6 km vergleichsweise kurz. Bei Freizeitwegen werden in der Region im Schnitt 8,5 km zurückgelegt.

Insgesamt legt ein Einwohner im Kreis Viersen im Durchschnitt ca. 35 km an einem normalen Werktag zurück (pro mobiler Einwohner knapp 41 km).

Abb. 38: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen¹⁸



Die längsten Tagesstrecken legen männliche Personen zwischen 25 und 64 Jahren zurück (jeweils um 45 Kilometer), obwohl sie eine durchschnittlich geringere Wegeanzahl haben als ihre weiblichen Pendanten. Zu einem Großteil wird dieser Effekt durch die Arbeitsverhältnisse verursacht. Männer im erwerbsfähigen Alter sind überproportional häufig in einer Vollzeitberufstätigkeit, Frauen in diesem Alter sind dagegen häufiger als Teilzeiterkräfte angestellt, die i. d. R. kürzere Entfernungen zum Wohnort haben. Darüber hinaus erledigen Frauen mehr Einkäufe und Versorgungswege, die in der Regel kürzer sind.

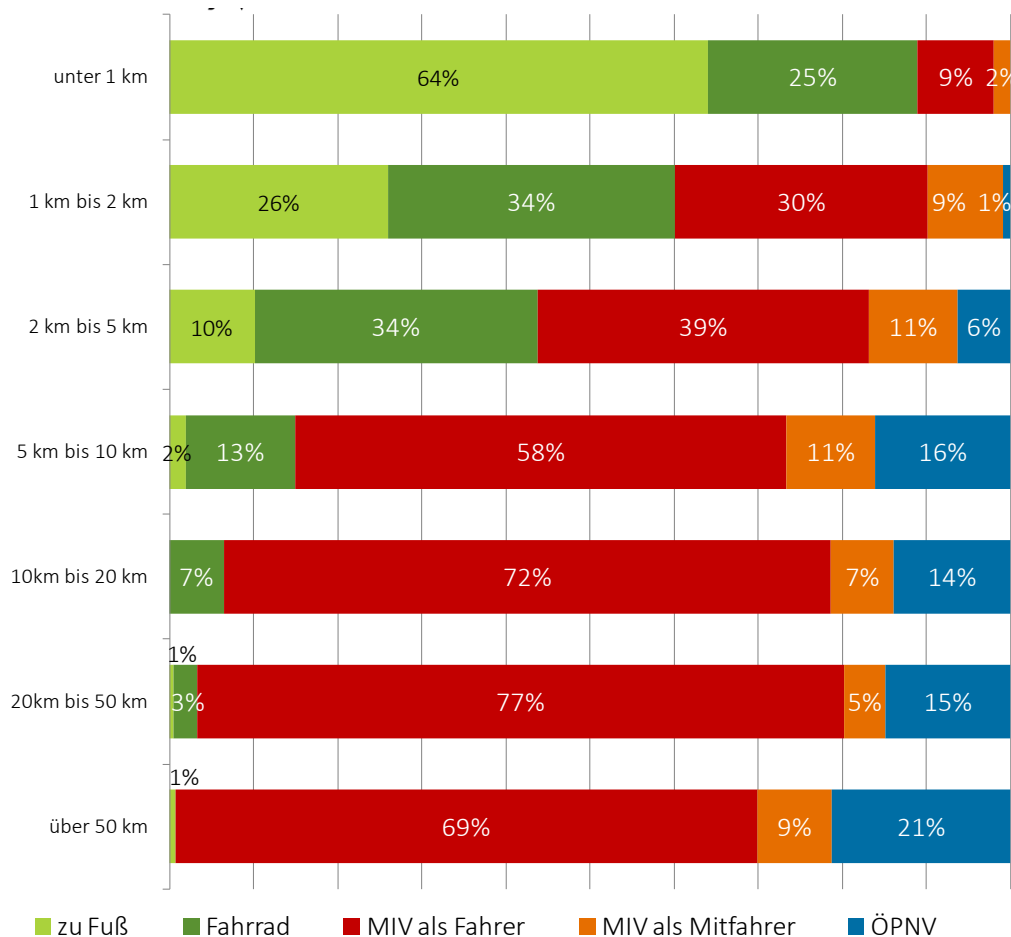
Fußwege sind durchschnittlich 1,3 km, Fahrradwege 3,8 km, Pkw-Fahrten als Fahrer 16,1 km und bei Beifahrern 11,7 km lang. Die zurückgelegten Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt am längsten (22,0 km). Dies hängt hauptsächlich damit zusammen, dass Busse und Bahnen kaum für Kurzstrecken und erst für Wege ab einer Entfernung von 5 km einen signifikanten Anteil am Gesamtverkehr erreichen.

Kurze Wege unter 2 km werden überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auf Entfernungen zwischen einem und zwei Kilometern wird die Verkehrsmittelwahl sogar leicht vom Fahrrad dominiert. Aber knapp vier von zehn Wegen zwischen einem und zwei Kilometern werden auch mit dem Auto zurückgelegt. Auch wenn der Pkw-Anteil auf diesen Wegen im Vergleich zu anderen Kreisen nur ein unteres, durchschnittliches Niveau einnimmt, bestehen hier noch weitere Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel.

¹⁸ Die Werte in der Abbildung beziehen sich nur auf Wege unter 100 Kilometer, da es ansonsten zu „Fallzahl-Ausreißern“ gekommen wäre (z. B. eine männliche Person im Alter von 15 bis 17 Jahren fliegt 16.000 km nach Australien). Demnach ergibt sich eine Tagesstrecke von 34,2 Kilometern für den „mobilen Durchschnittsbewohner“.

Obwohl der Fuß- und insbesondere der Radanteil bei Entfernungen zwischen 2–5 km noch eine große Bedeutung einnehmen, werden schon über die Hälfte aller Wege mit dem MIV bewältigt. Längere Wege (über 5 km) werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto bzw. Motorrad/Roller durchgeführt.

Abb. 39: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

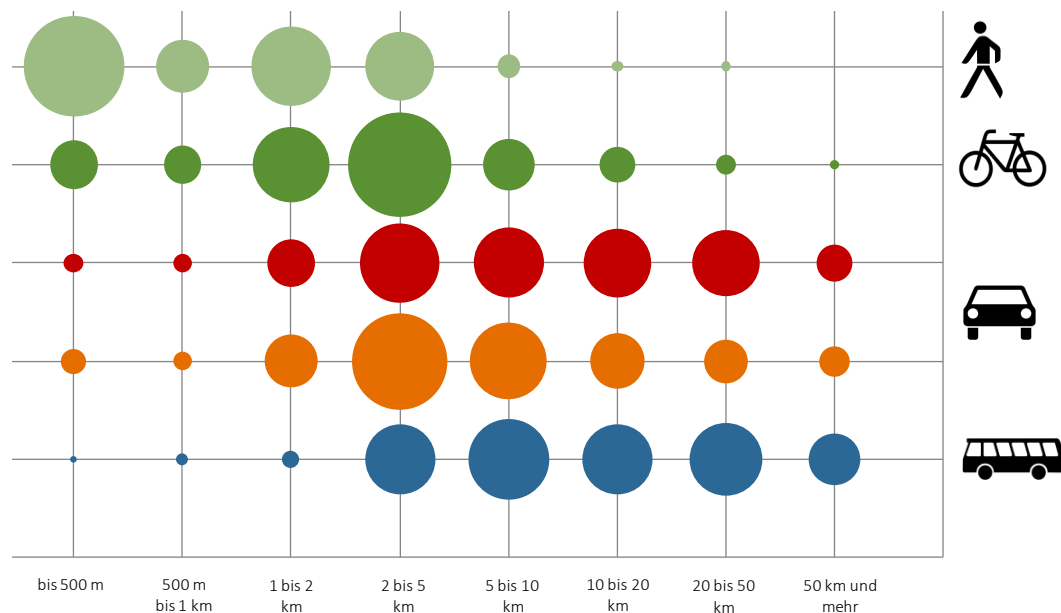


Die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs wächst mit steigender Entfernung der Wege. Auf kurzen Entfernungen werden Busse und Bahnen nur vereinzelt in Anspruch genommen. Sie werden erst ab einer Entfernung von mehr als 10 km signifikant häufiger genutzt als das Fahrrad. Auf Strecken über 50 km wird sogar jeder vierte Weg mit Bus und Bahn zurückgelegt. Hier scheint sich der gute Bahnanschluss an mehrere leistungsfähige Bahnlinien nach Duisburg, Düsseldorf und Mönchengladbach widerzuspiegeln.

Die folgende Abbildung zeigt die Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge: Je größer der Kreis, desto größer ist der Anteil der Entfernungsklasse an allen Wegen, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Hier zeigt sich, dass im Fußverkehr insbesondere Wege bis 2 km von Bedeutung sind. Im Radverkehr lässt sich ein Schwer-

punkt bei Wegen zwischen 2 km und 5 km identifizieren. Dieser Schwerpunkt findet sich äquivalent bei Wegen, die mit dem Pkw als Mitfahrer zurückgelegt werden.

Abb. 40: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge



Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage legt der durchschnittliche Bewohner im Kreis Viersen etwa 35 km/Tag zurück, davon durchschnittlich 0,5 km zu Fuß, 2,2 km mit dem Rad, 4,6 km mit Bus und Bahn sowie 24,0 km als MIV-Fahrer und 3,9 km als MIV-Mitfahrer.

Auf das Jahr hochgerechnet, werden vom Durchschnittsbewohner im Alltag (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) etwa 10.500 km zurückgelegt, davon rund 8.400 km pro Jahr mit dem MIV, knapp 1.400 km mit dem ÖV, 160 km zu Fuß und 660 km mit dem Rad. Damit liegt die Jahresradnutzung im Kreis Viersen deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt, jedoch weit unter dem niederländischen Durchschnitt von 910 km.

Pro Werktag werden von der Bevölkerung im Kreis Viersen 880.000 Wege unternommen, davon ca. 530.000 mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern (440.000 als Fahrer), 58.000 mit dem ÖPNV, 173.000 mit dem Rad sowie 116.000 zu Fuß.

Im Kreis Viersen werden werktäglich rund 10 Mio. Personen-km zurückgelegt, was rund 250 Erdumrundungen entspricht.

Wegedauer

Im Schnitt dauert werktags ein Weg von Einwohnern aus dem Kreis Viersen mehr als 20 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner ist bei 3,5 Wegen werktags rund 80 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen unter dem ermittelten Bundesdurchschnitt aus der MiD-Studie.

Tab. 30: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen (n=9.749)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n= 26.494)	Kreis Borken (n=23.847)	MiD 2008
bis zu 10 Minuten	23%	28%	28%	25%
10 bis u. 20 Minuten	36%	40%	40%	48%
20 bis u. 30 Minuten	14%	12%	12%	
30 bis u. 60 Minuten	20%	14%	14%	27%
1 bis u. 2 Stunden	6%	4%	4%	
2 Stunden u. mehr	1%	1%	1%	
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	23 Min.	24 Min.	19 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	80 Min.	86 Min.	72 Min.	91 Min.

Die Wegedauer fällt je nach angesteuertem Ziel bzw. Wegezweck unterschiedlich aus. Der Zeitaufwand für Arbeits- und dienstlich-geschäftliche Wege liegt mit 31 bzw. 40 Minuten über dem ermittelten Durchschnitt für Bewohner des Kreises (23 min); dies hängt im Wesentlichen mit den längeren Wegstrecken zusammen. Im Vergleich dazu sind die Ausbildungswege zwar durchschnittlich kürzer, trotzdem dauert ein Weg zur Ausbildungsstätte im Schnitt 24 Minuten, weil auf diesen Wegen seltener das Auto zum Einsatz kommt. Die Dauer von Freizeitwegen beträgt im Durchschnitt 23 min, Wege für private Erledigungen dauern dahingegen 18 Minuten. Der geringste Zeitaufwand wird für den Einkauf (14 Minuten) und für Begleitwege (13 Minuten) aufgebracht.

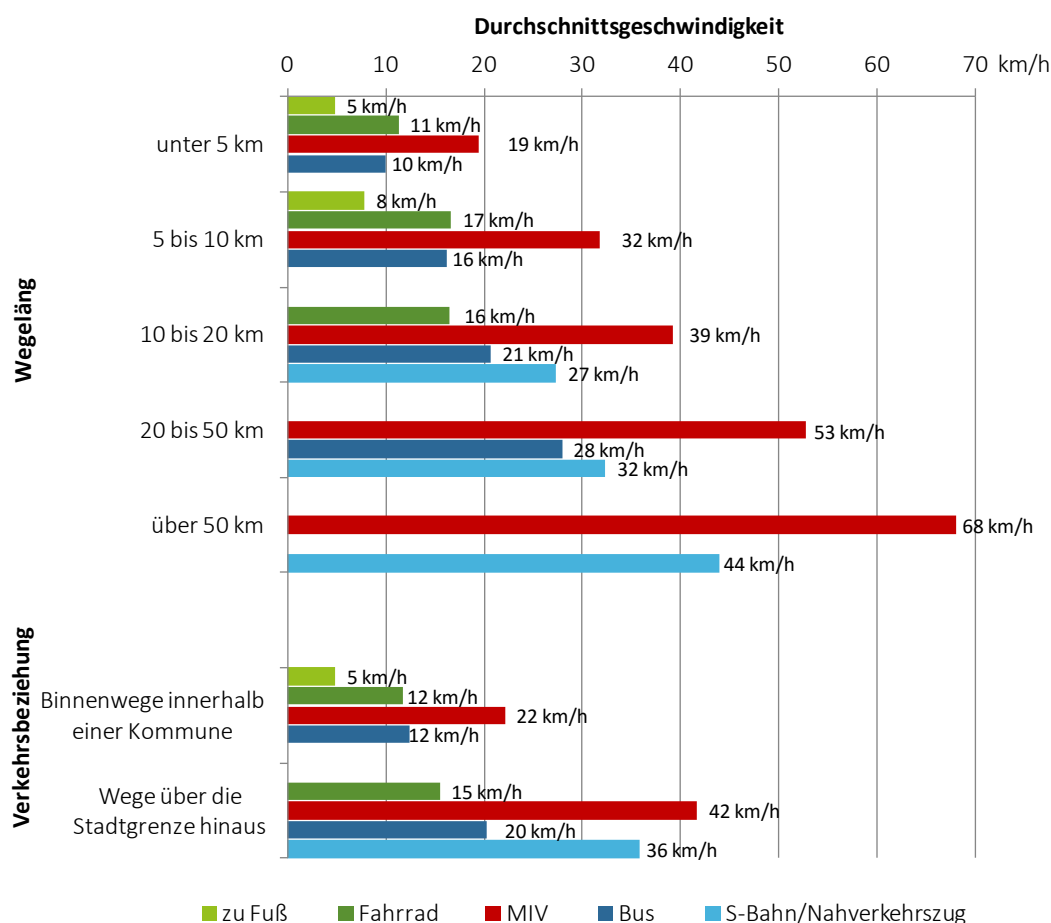
Geschwindigkeiten

Auf der Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit je Verkehrsmittel ermittelt. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß am schnellsten erreicht, als Stundenmittel werden hier über 34 km/h erreicht. Die Fahrradfahrer kommen im Schnitt auf etwas mehr als 12 km/h (Elektrofahrrad: 14,1 km/h) und der öffentliche Verkehr auf ca. 22 km/h. Große Unterschiede bestehen innerhalb des öffentlichen Verkehrs: So wird auf Wegen, die mit Bussen und Straßenbahnen zurückgelegt werden, eine mittlere Geschwindigkeit von rund 15 km/h er-

reicht. Damit werden Wege im Kreis Viersen mit Bus und Straßenbahn kaum schneller als mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wege, die mit Regionalzügen (RE / RB / S) zurückgelegt werden, erreichen mit 34 km/h die gleiche Durchschnittsgeschwindigkeit wie der Pkw-Verkehr.

Mit dem Fahrrad ist man v. a. innerörtlich in etwa so schnell unterwegs wie mit Bussen und Bahnen. Auf kurzen Strecken bis 5 km sind die Einwohner aus der Untersuchungsregion mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sogar länger unterwegs als mit dem Fahrrad. Auch das Auto ist auf diesen Entfernungen nur geringfügig schneller.

Abb. 41: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Wegelänge und Verkehrsmittel



Je kürzer die Wege sind, desto geringer werden die zeitlichen Differenzen. So ist beispielsweise bei den Wegen bis 5 km das Rad nur geringfügig langsamer als das Auto, berechnet auf die Gesamtstrecke beträgt die Differenz rund fünf Minuten. Jedoch ist das Fahrrad auf dieser Distanz etwas genauso schnell wie die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese erreichen erst ab einer Entfernung von 10 km eine signifikant höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als das Fahrrad.

Sobald die Stadtgrenzen überwunden oder die Entfernungen größer werden, ergeben sich deutliche Unterschiede. Bei Wegen, die innerhalb einer Stadt oder Gemeinde zu-

rückgelegt werden, beträgt die Kfz-Durchschnittsgeschwindigkeit 22 km/h; beim regional ausgerichteten Autoverkehr liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit um 20 km/h höher bei 42 km/h.¹⁹

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Fast zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen werden von den Einwohnern aus dem Kreis Viersen alleine durchgeführt. 25% aller Wege werden zu zweit und 11% mit zwei oder mehr Personen unternommen. Freizeit-, Ausbildungs-, Einkaufs- sowie Begleitwege werden am ehesten mindestens zu zweit unternommen, während besonders Arbeitswege sowie dienstliche/geschäftliche Erledigungen vornehmlich alleine durchgeführt werden.

Tab. 31: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Viersen (n=9.363)	Ennepe- Ruhr-Kreis (n=26.494)	Kreis Borken (n=24.504)	MiD 2008
ohne Begleitung	64%	66%	69%	55%
mit einer Person	25%	26%	21%	28%
mit zwei Personen	7%	5%	6%	9%
3 und mehr Personen	4%	3%	4%	8%
	100 %	100 %	100 %	100 %
Durchschnitt	1,6	1,5	1,5	1,7

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,5 Personen: Im Berufsverkehr liegt er mit knapp 1,1 Personen unter dem Durchschnitt. Der höchste Besetzungsgrad zeigt sich bei den Freizeit- (1,9) sowie bei Begleit (2,1)- und Ausbildungswegen (2,0).

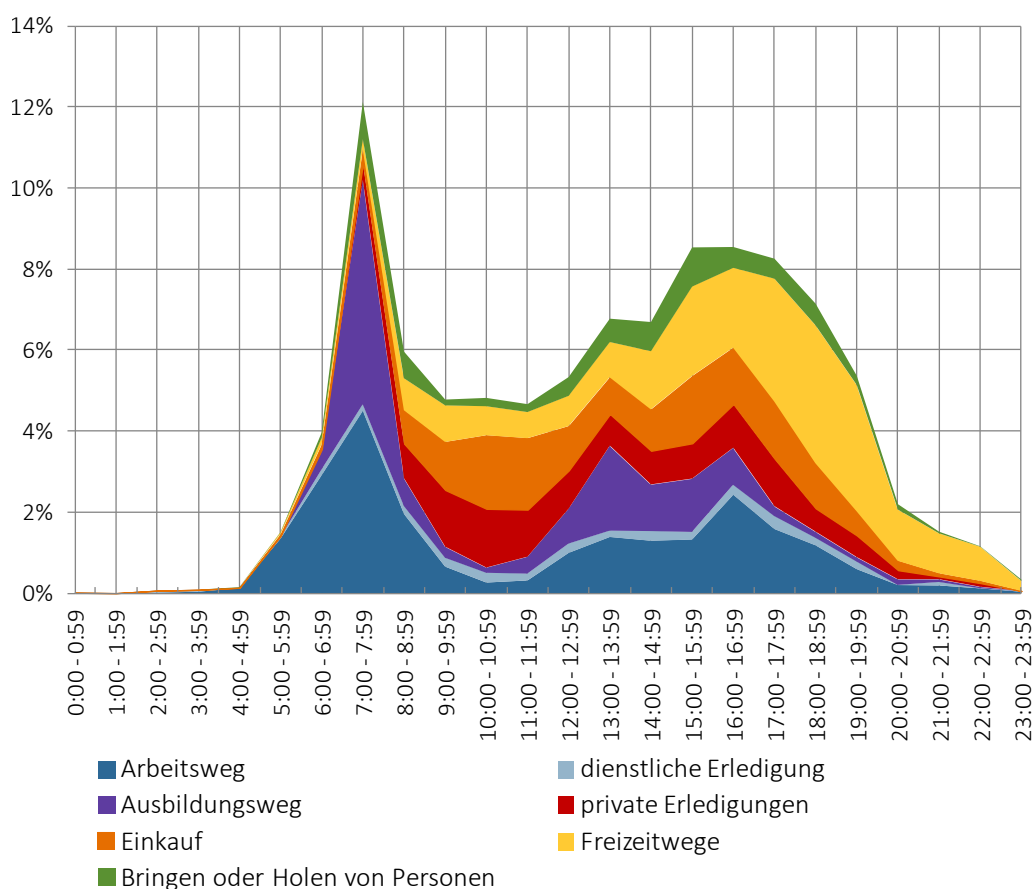
Tageszeitliche Verteilung

Rund 98% aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr zurückgelegt. Die meisten Wege beginnen zwischen 7 und 8 Uhr morgens (12%). Am Nachmittag gibt es eine länger andauernde Spitze zwischen 15 und 18 Uhr (insgesamt 25%). Aber auch zwischen 18 und 19 Uhr geht das Verkehrsaufkommen erst langsam zurück, während das Verkehrsaufkommen ab 13 Uhr bereits kontinuierlich ansteigt.

¹⁹ Die ausgewiesenen Durchschnittsgeschwindigkeiten stellt nicht die „reine“ Reisegeschwindigkeit der einzelnen Verkehrsmittel dar. Die Befragten sollten angeben, wann sie den Weg angetreten und wann sie ihn beendet haben. Insofern wurde auch die Dauer der Zu- und Abgangswege eingerechnet.

Der Unterschied zwischen der ausgeprägten morgendlichen Spitze und der flacheren nachmittäglichen Spitze lässt sich mit einer Betrachtung der Uhrzeit des Wegebegins, differenziert nach Wegezweck erklären: Während sich in der Morgenspitze die Wege zum Arbeitsplatz und zur Schule/Ausbildung (jeweils um 5%) überlagern, überschneiden sich in den nachmittäglichen Spitzenstunden (16–18 Uhr) vor allem Wege, die vom Arbeitsplatz nach Hause führen und Freizeitwege. Dahingegen entstehen die Spitzen im Ausbildungsverkehr etwas früher (zwischen 13 und 15 Uhr).

Abb. 42: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck

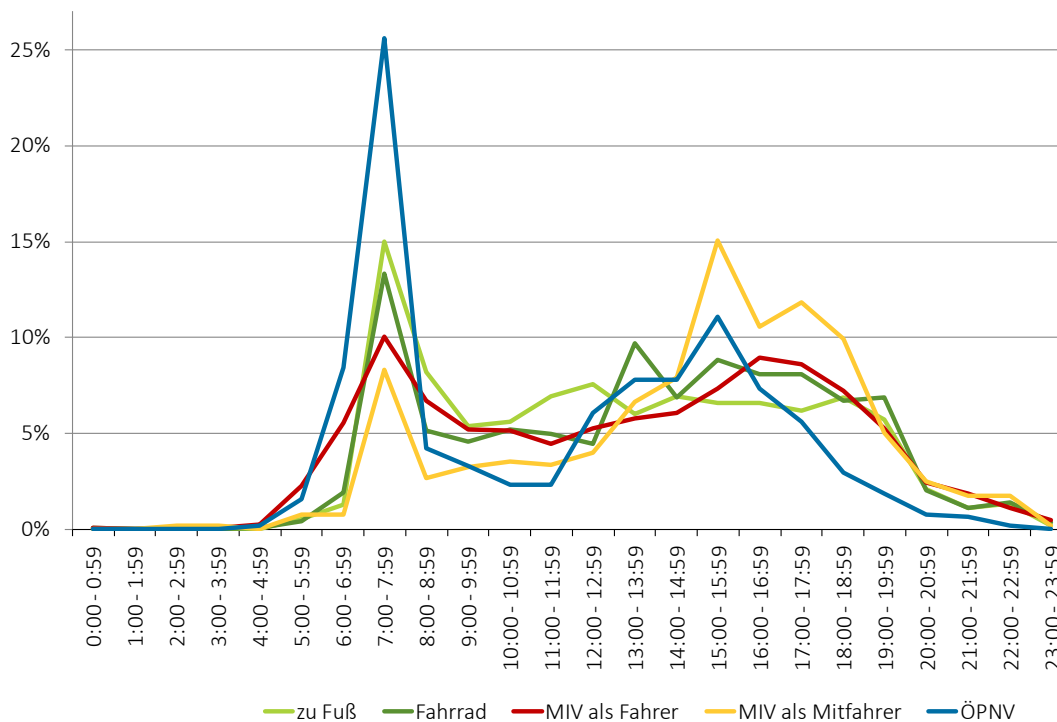


* Der Nach-Hause-Wege (z. B. von der Arbeit) wurde in der Grafik jeweils dem Hauptwegezweck zugeordnet

Die oben dargestellten Ergebnisse spiegeln sich auch in der Verteilung der Wegezeiträume nach den Verkehrsmitteln wider. So wird der ÖPNV vor allem auf dem Weg zur Ausbildung (Schule, Berufsausbildungsstelle, Studienort) in Anspruch genommen. Hier liegt eine sehr ausgeprägte Spitze zwischen 7 und 8 Uhr vor. Insgesamt werden fast 40% aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von zwei Stunden zwischen 6 und 9 Uhr durchgeführt. Bei den Autofahrten ergeben sich Spitzen zwischen 7-8 Uhr sowie zwischen 16-18 Uhr. Der Mitfahreranteil steigt v. a. in den Nachmittagsstunden an. Im Radverkehr ergeben sich jedoch auch Spitzen in der morgendlichen Stundengruppe zwischen

7 und 8 Uhr sowie etwas geringer mittags zwischen 13 und 14 Uhr. Auch hier spiegelt sich die starke Nutzung des Fahrrads im Ausbildungsverkehr wider. Der Schwankungsbereich von Fußwegen ist vergleichsweise gering.

Abb. 43: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel



4.7 Räumliche Wegebeziehungen

Rund sechs von zehn Wegen werden innerörtlich zurückgelegt und gehören damit zum Binnenverkehr. Knapp vier von zehn Wegen verlaufen über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze. Diese lassen sich in Wege, die innerhalb des Kreisgebietes verbleiben (15%) und Wege, die auch über die Kreisgrenze verlaufen (24%) differenzieren. Darüber hinaus sind 3% Wege, die ein Einwohner vollständig außerhalb des Kreisgebietes durchführt²⁰.

Tab. 32: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Viersen (n=9.831)	Kreis Borken (n=26.846)
kommunaler Binnenverkehr	58%	70%
Verkehr zwischen verschiedenen Kommunen innerhalb des Kreises	15%	18%
Verkehr über die Kreisgrenze	24%	11%
ohne Bezug zum Kreis	3%	1%

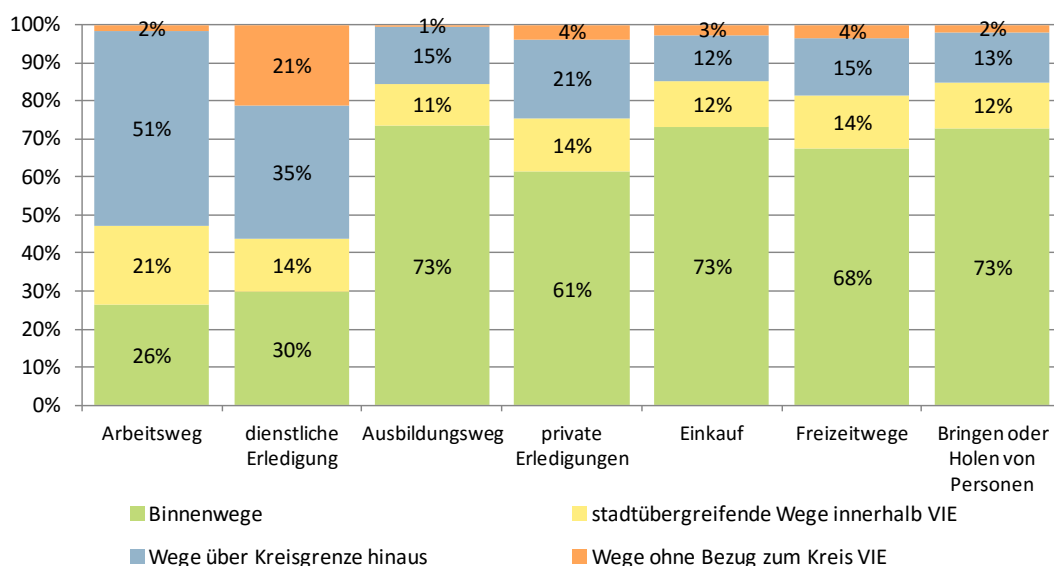
²⁰ Quelle und Ziel außerhalb des Kreises (z. B. Weg zur Mittagspause bei einer auswärtigen Arbeitsstätte)



Der Binnenverkehrsanteil ist vom Wegezweck abhängig. Schulwege, Einkaufswege, Wege zur privaten Erledigung und Begleitwege werden häufiger in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde unternommen. Aber auch Freizeitwege verbleiben zu fast 70% innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde. Arbeits-, dienstliche und Wege zur Berufsausbildung (Lehrstelle, Studienort) haben typischerweise geringere Binnenverkehrsanteile. So verbleiben nur rund ein Viertel der Arbeitswege innerhalb der Stadt bzw. Gemeinde und mehr als die Hälfte der Arbeitswege überschreiten die Kreisgrenze (s. Abb. 44).

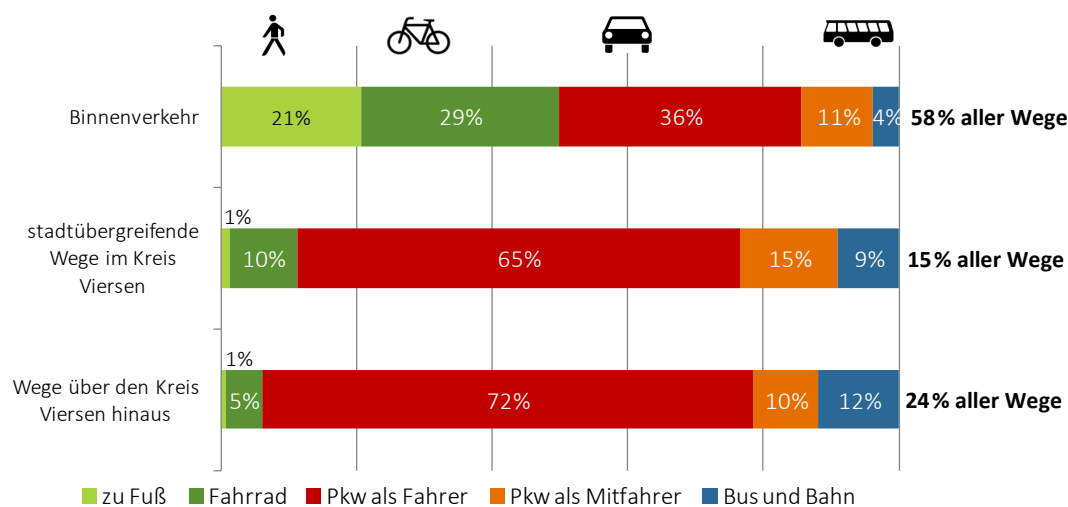
Insgesamt spiegeln die Binnenverkehrsanteile im Kreis Viersen funktionierende Daseinsgrundfunktionen im Kreisgebiet wider.

Abb. 44: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck



Erwartungsgemäß werden die Wege, die über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehen, vom Autoverkehr dominiert. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden vermehrt genutzt, wenn die Ziele außerhalb des Kreises liegen.

Abb. 45: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen

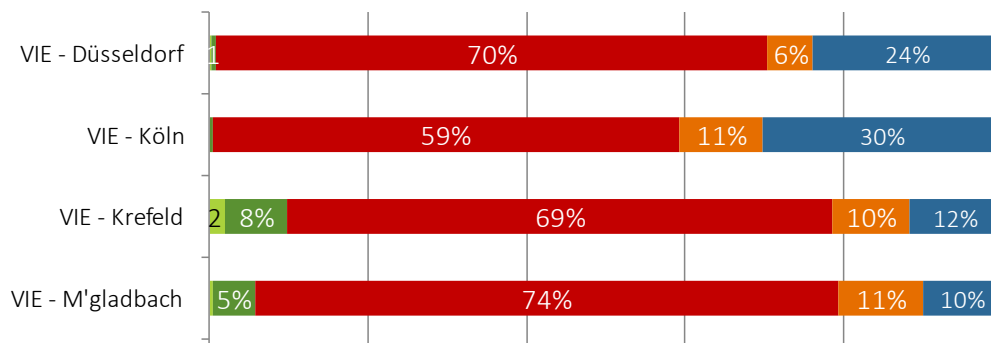


Die Binnenwege innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde werden zur Hälfte zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Dennoch kommt das Auto häufiger zum Einsatz als das Fahrrad. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden innerorts nur sporadisch in Anspruch genommen.

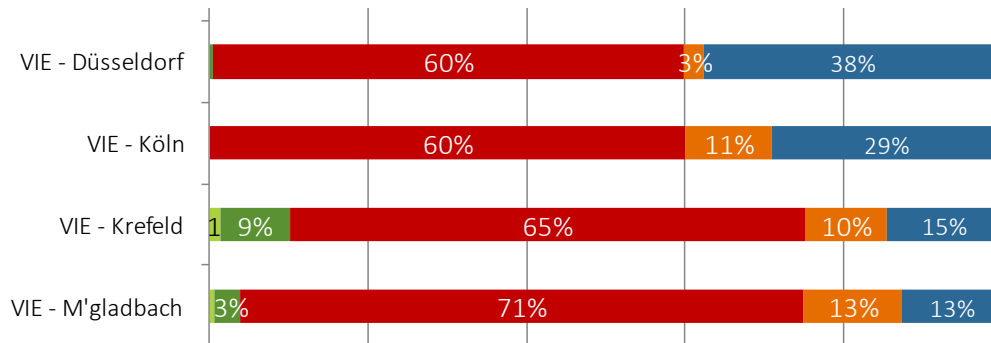
Die beiden folgenden Abbildungen zeigen darüber hinaus die Verkehrsmittelwahl für Wege, die auf bedeutsamen Relationen zwischen dem Kreis Viersen und anderen Städten stattfinden. Hier besitzen die nicht-motorisierten Verkehrsmittel erwartungsgemäß aufgrund der größeren Entfernungen nur einen kleinen Anteil. Trotzdem ist der Fahrradanteil auf Verbindungen in die benachbarten Oberzentren Krefeld und Mönchengladbach auf einem feststellbaren Niveau. Bemerkenswert ist der erheblich höhere ÖV-Anteil aus Städten und Gemeinden mit Bahnhof bzw. Haltepunkt auf Verkehrsbeziehungen nach Düsseldorf. Hier ist der ÖV-Anteil um 14 Prozentpunkte höher als im Kreisdurchschnitt. Damit ist der Unterschied hier weitaus größer als auf Verbindungen nach Köln, was unter anderem damit zu erklären ist, dass aus allen Städten und Gemeinden mit Bahnhof im Kreis Viersen umsteigefreie Verbindungen nach Düsseldorf bestehen. Dies spricht auch dafür, dass die Planungen der Verlängerungen der S28 von Kaarst über Willich nach Viersen vorangetrieben werden sollten: Die Verkehrsrelation Willich – Düsseldorf erreicht derzeit einen ÖV-Anteil von rund 15%, so dass hier mit Blick auf andere Relationen aus dem Kreis nach Düsseldorf noch erhebliche Steigerungspotenziale bestehen.

Abb. 46: Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen

aus allen Kommunen im Kreis Viersen



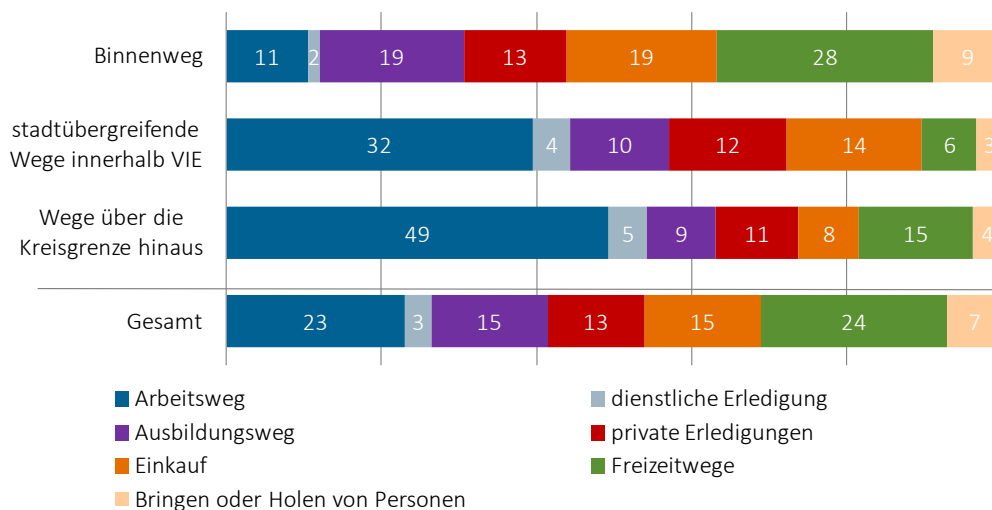
aus Kommunen mit Bahnhof / Haltepunkt



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ Pkw als Fahrer ■ Pkw als Mitfahrer ■ Bus und Bahn

Die Wegezwecke stehen in einem engen Zusammenhang mit den zurückgelegten Entfernungen. Im kommunalen Binnenverkehr werden die Wege aus sehr unterschiedlichen Gründen durchgeführt. Mit einem Anteil von 28% dienen die meisten Wege der Freizeitgestaltung. Je weiter die Ziele vom Wohnort entfernt liegen, desto häufiger werden arbeitsbezogene Wege zurückgelegt. So sind mehr als die Hälfte der Wege, die die Kreisgrenze überschreiten, Wege zum Arbeitsplatz oder Wege für dienstliche Erledigungen.

Abb. 47: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung



■ Arbeitsweg ■ Ausbildungsweg ■ Einkauf ■ Bringen oder Holen von Personen ■ dienstliche Erledigung ■ private Erledigungen ■ Freizeitwege

Die Ausbildungswege im städtischen/gemeindlichen Binnenverkehr werden zu einem Großteil von den Schülern verursacht. Sobald die Stadt-/Gemeindegrenze überquert wird, aber der Weg innerhalb des Kreises bleibt, nimmt der Schüleranteil an den Ausbildungswegen bereits zugunsten der beruflichen Ausbildungswege zu. Studierende als Erwerbsgruppe sind erst bei kreisüberschreitenden Ausbildungswegen häufiger vertreten.

In der folgenden Abbildung werden aufkommenstarke Wegebeziehungen innerhalb des Kreises Viersen sowie in die umliegenden Städte dargestellt. Zum einen lässt sich erkennen, dass die Binnenwege eine große Bedeutung besitzen. Zum anderen zeigt sich, dass interkommunale Wegebeziehungen innerhalb des Kreises vornehmlich in benachbarte Städte und Gemeinden führen. Hierbei fällt auf, dass der Kreis Viersen von seinen Verflechtungen in unterschiedliche Teilräume gegliedert werden kann. Der östliche Teilbereich mit den Städten Kempen, Tönisvorst und Willich ist besonders stark in die Städte Krefeld und Düsseldorf orientiert und dafür weniger stark mit den Kommunen im westlichen Teil des Kreises verflochten. Der nord-westliche Teil ist vor allem in die Kreisstadt Viersen orientiert. Der süd-westliche Teil des Kreises hingegen weist aufkommenstarke Wegebeziehungen sowohl in die Kreisstadt Viersen als auch in das benachbarte Oberzentrum Mönchengladbach auf.

Abb. 48: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Viersen

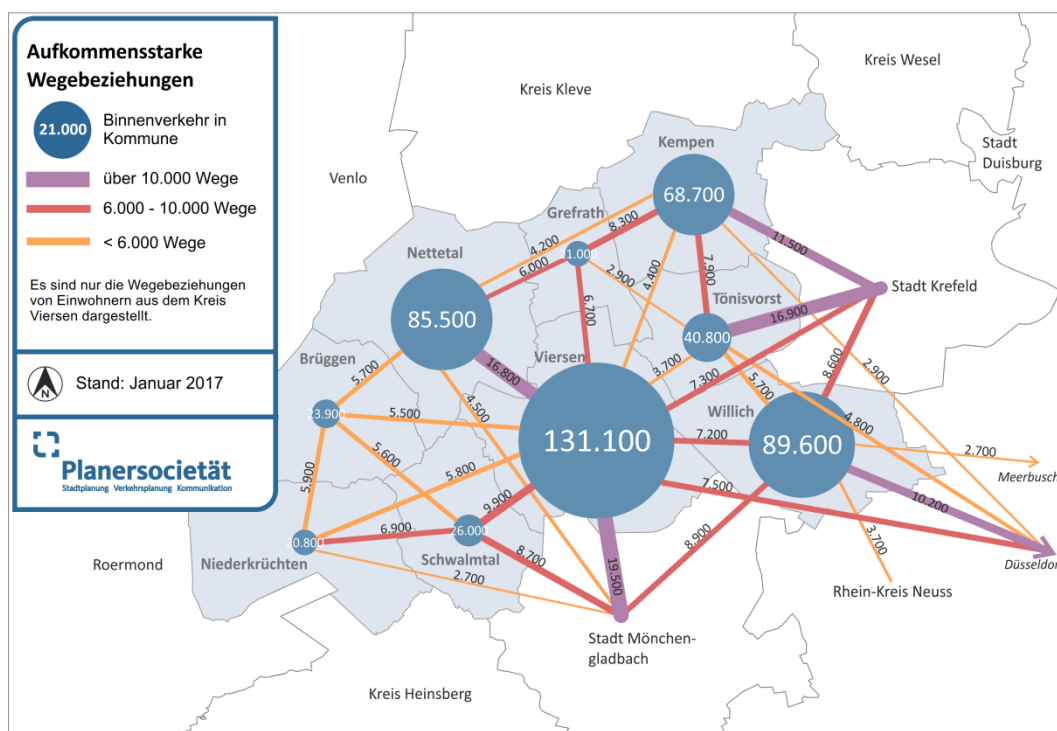
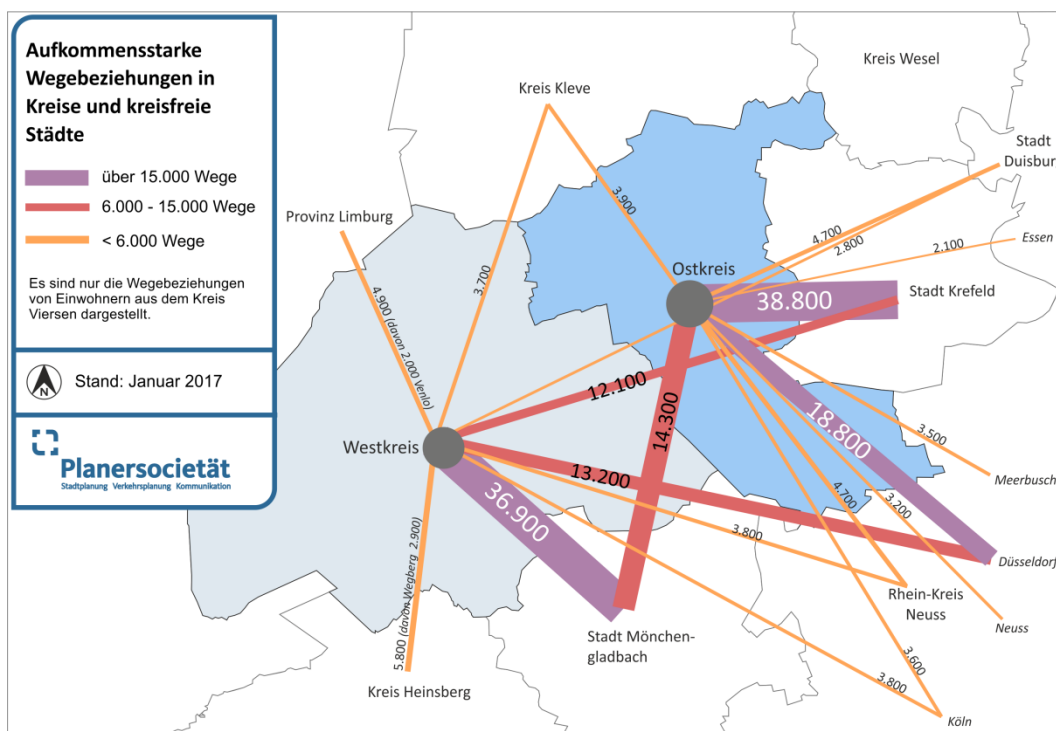


Abb. 49: Räumliche Verkehrsbeziehungen aus dem Kreis Viersen



Anmerkung: Es sind nur Wegebeziehungen ab 2.000 Wegen pro Tag dargestellt.

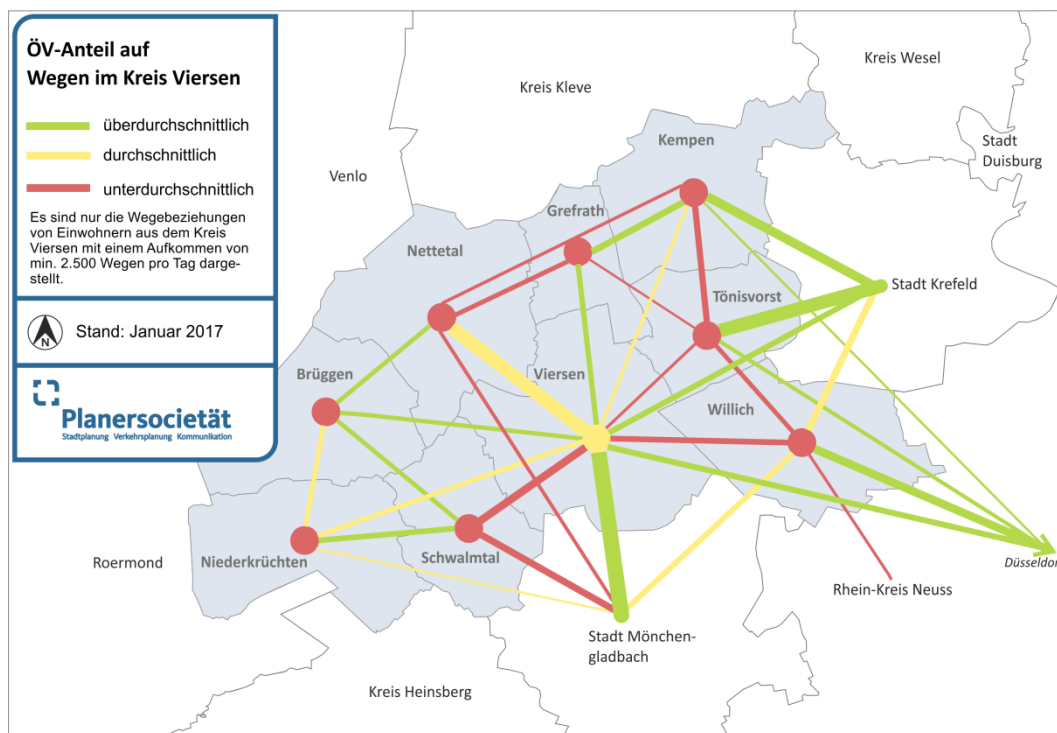
Werden die Verflechtungen differenziert nach dem Ost- und Westkreis betrachtet, lassen sich auch hier unterschiedliche Ausrichtungen der beiden Teile des Kreisgebietes erkennen. Aus dem östlichen Kreisgebiet bestehen mit über 38.000 Wegen an Werktagen die intensivsten Verflechtungen zum benachbarten Oberzentrum Krefeld. Darüber hinaus werden fast 20.000 Wege werktäglich nach Düsseldorf zurückgelegt. Aus dem westlichen Teilkreis hingegen verlaufen die stärksten Verkehrsströme in das benachbarte Oberzentrum Mönchengladbach.

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich auf verschiedenen Wegerelationen im Kreisgebiet deutlich. Wie stark der ÖV auf einzelnen Wegebeziehungen genutzt wird, wird anhand des kreisweiten, durchschnittlichen ÖV-Anteils von 7% dargestellt. Überdurchschnittlich hohe Anteile des Bus- und Bahnverkehrs (s. Abb. 50) ergeben sich zum einen auf Relationen, die durch eine direkte SPNV- oder Straßenbahnverbindung an die benachbarten Oberzentren angebunden sind. Hier scheint die Kombination aus einem adäquaten ÖPNV-Angebot (pull-Faktoren) und Restriktionen wie Staus und Parkraumknappheit in den großstädtischen Räumen (push-Faktoren) Wirkung zu zeigen.

Zum anderen ergeben sich teilweise auch überdurchschnittliche ÖPNV-Anteile auf Wegebeziehungen innerhalb des Kreises (z. B. Brüggen - Viersen, Grefrath – Kempen, Niederkrüchten – Schwalmthal). Hierzu gehören vor allem Relationen zwischen den kleineren Gemeinden im Kreisgebiet und den angrenzenden Mittelzentren. Dies ist insbesondere

auf den Schülerverkehr zurückzuführen, da in den kleineren Gemeinden in der Regel nicht alle weiterführenden Schulformen vorhanden sind, so dass zu bestimmten Schulen in den benachbarten Mittelzentren gependelt wird.

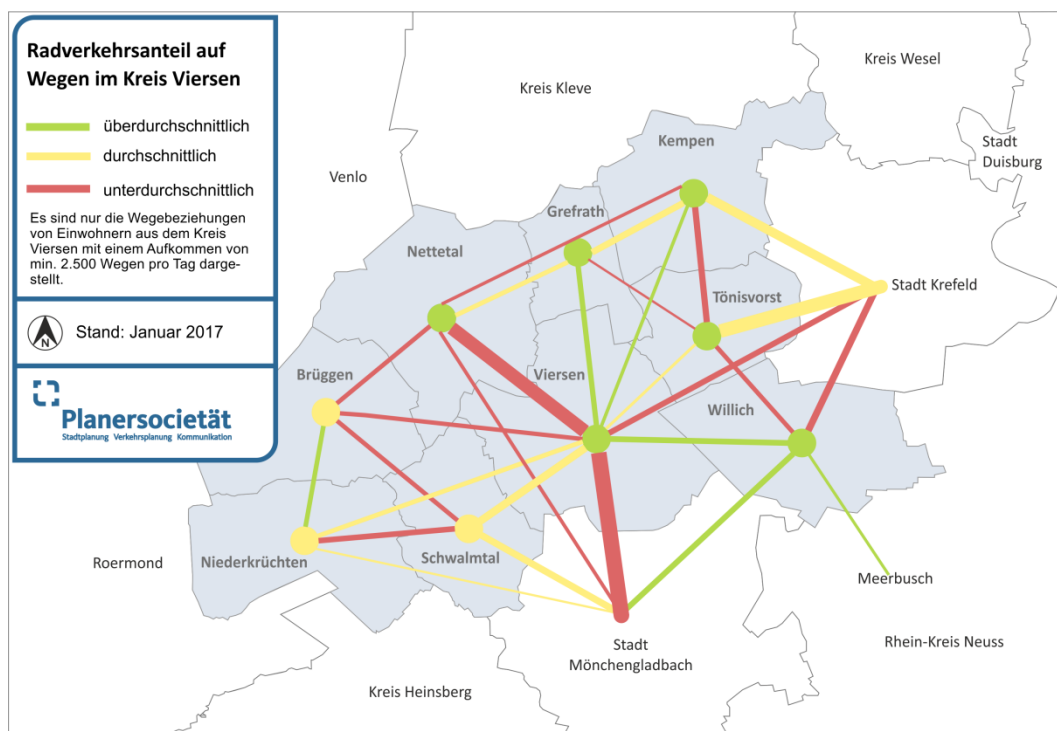
Abb. 50: ÖV-Anteile auf bedeutsamen Wegebeziehungen



Das Fahrrad wird im Kreis Viersen schwerpunktmäßig im Binnenverkehr eingesetzt. Allerdings zeigt sich auch auf einzelnen Relationen in benachbarte Städte und Gemeinden ein signifikanter Radverkehrsanteil. In der oben dargestellten Abbildung ist jeweils der Radverkehrsanteil auf den bedeutsamen Wegebeziehungen (ab 2.500 Wegen) im Vergleich zum durchschnittlichen Radverkehrsanteil in der jeweiligen Entfernungsklasse aufgeführt (vgl. Abb. 39, S. 62). Die Stichdicke der jeweiligen Wegebeziehung gibt an, wie viele Wege werktäglich auf diesen Verbindungen, unabhängig des eingesetzten Verkehrsmittels, verlaufen.

Bei der Betrachtung der Abbildung zeigt sich, dass das Fahrrad im östlichen Teil des Kreisgebietes für interkommunale Wegebeziehungen eine höhere Bedeutung aufweist als im westlichen Teilkreis auf. Dies könnte möglicherweise auf geringere Distanzen zwischen zentralörtlich relevanten Einrichtungen zurückzuführen sein, so dass das Fahrrad für diese Entfernungen eine Alternative darstellt.

Abb. 51: Radverkehrsanteil auf bedeutsamen Wegebeziehungen



4.8 Wegeketten

Verlagerungspotenziale vom Pkw auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel werden insbesondere davon bestimmt, inwieweit mit kürzeren Wegen weitere längere Wege verbunden werden. Diese Information wird in der Unterscheidung zwischen einfachen Wegeketten (Hin- und Rückweg sind identisch) und komplexen Wegeketten (zwischen Hin- und Rückweg werden noch weitere Ziele angesteuert) erfasst.

Tab. 33: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (in %) (n = 9.924)	einfache Wegeketten	komplexe Wegeketten
Arbeitsplatz	78%	22%
dienstlich/geschäftlich	37%	63%
Ausbildung	89%	11%
private Erledigung	62%	38%
Einkauf - täglicher Bedarf	58%	42%
Freizeit	70%	30%
Begleitung	49%	51%
Durchschnitt gesamt	69 %	31 %

Bei fast 70% aller Wege von Einwohnern aus dem Kreis Viersen handelt es sich um einfache Wegeketten. Insbesondere bei Wegen zur Arbeits- und Ausbildungsstelle sowie in der

Freizeit ist der Hin- mit dem Rückweg häufig identisch. Dagegen werden Wege zur Erledigung (sowohl dienstlich/geschäftlich als auch privat) sowie Einkaufs- und Begleitwege häufiger mit weiteren Zielen und/oder anderen Zwecken verbunden.

Tab. 34: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (in %) (n = 9.947)	einfache Wegeketten	komplexe Wegeketten
zu Fuß	69%	31%
Fahrrad	82%	18%
MIV	62%	38%
ÖV	83%	17%
Durchschnitt gesamt	69 %	31 %

Während mit dem Auto fast 40% aller Wege als komplexere Wegeketten unternommen werden, sind es bei den anderen Verkehrsarten merklich weniger. Aber auch der Fußverkehr weist mit 30% aller Wege, die mit anderen Wegen verbunden werden, einen hohen Anteil komplexer Wege auf.

Mögliche Verlagerungspotenziale ergeben sich vor allem bei den kürzeren Wegestrecken bis zu einer Entfernung von 5 Kilometern. Mit 55% aller Wege unterschreitet mehr als die Hälfte der Wege der Viersener Kreisbevölkerung diese Entfernung (s. Tab. 29). Mehr als 40% dieser Wege werden bereits mit dem Auto (als Fahrer und Mitfahrer) bewältigt (s. Abb. 39).

Eine detailliertere Analyse zeigt, dass 27% der Wege mit einer Länge von bis zu 5 km mit dem Auto in Form einer einfachen Wegekette zurückgelegt werden. Die Wegestruktur wird hierbei von Freizeit- (26%) und Einkaufswegen (25%) bestimmt, aber auch Wege zum oder vom Arbeits- (13%) bzw. Ausbildungsplatz (12%) kommen im relevanten Umfang vor.

Tab. 35: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten (alle Wege bis zu 5 km) (in %)	einfache Wegekette (n=3.484)	komplexe Wegekette (n=1.522)	alle Wege bis zu 5 km (n=5.006)
zu Fuß	25%	25%	25%
Fahrrad	36%	18%	31%
Pkw/Krad als Fahrer	27%	46%	33%
Pkw als Mitfahrer	10%	10%	10%
ÖV	3%	2%	2%
Anteil	69 %	31 %	100 %

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (beispielsweise

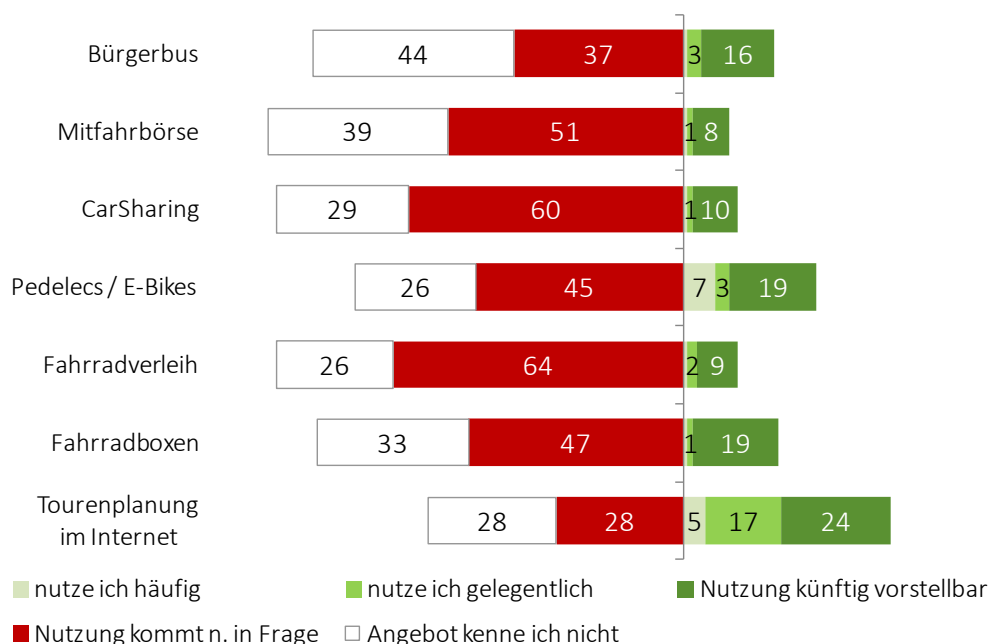
wird eine Familie für einen Großeinkauf i. d. R. auf ein Auto angewiesen sein). Gleichwohl sind erhebliche Verlagerungspotenziale vorhanden, die sich auf den Modal Split auswirken können. Rund 40% der Wege, welche die Bevölkerung im Kreis Viersen durchführt, sind unter 5 km lang und erfolgen in Form einer einfachen Wegekette (z. B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Dabei wird auf mehr als einem Viertel dieser Wege das Auto eingesetzt. Wenn nur 20% dieser kurzen Autowege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert würden, würde der vorhandene MIV-Anteil am Modal Split im Kreisgebiet um 2% sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl von 50% dieser Wege ergäbe sich ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund von rund 5%.

5 Bekanntheitsgrad weiterer Mobilitätsangebote

Ziel der Befragung war es, neben der Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Kreisbewohner auch die Bekanntheit und das Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten abzufragen, die gegenwärtig in verkehrsplanerischen Zusammenhängen häufig diskutiert und vorgeschlagen werden. Hierzu ist abgefragt worden, ob die folgenden Mobilitätsangebote bereits genutzt werden, eine Nutzung zukünftig vorstellbar wäre oder aktuell nicht bekannt sind: Bürgerbusse, Mitfahrbörsen, CarSharing, Pedelecs/E-Bikes, Fahrradverleihangebote, Fahrradboxen und die Tourenplanung im Internet.

Bei den Ergebnissen ist zu beachten, dass nicht alle Mobilitätsangebote im Kreis Viersen bzw. in allen Städten und Gemeinden des Kreises existieren. Insgesamt ist festzustellen, dass vergleichsweise vielen Befragten die Mobilitätsangebote unbekannt sind. So erreichen E-Bikes/Pedelecs und der Fahrradverleih die höchsten Bekanntheitsquoten, auch wenn hier immer noch rund jeder Vierte angibt, diese Angebote nicht zu kennen.

Abb. 52: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten



Am Beispiel des Bürgerbusses lässt sich aufzeigen, dass der Bekanntheitsgrad stark von der lokalen Verfügbarkeit des Angebotes abhängt. So geben in Schwalmatal (11%), Tönisvorst (10%) und Willich (17%) deutlich weniger Befragte an, das Angebot nicht zu kennen als im Kreisdurchschnitt. Hierbei handelt es sich um die Städte und Gemeinden, die bereits heute über ein Bürgerbusangebot verfügen. Auch bei Fahrradboxen zeigt sich dieses Ergebnis in der Tendenz: Auch hier kennen in Viersen und Willich überdurchschnittlich viele Befragte das Angebot, welches bereits am Bahnhof Viersen sowie in Willich-Anrath existiert. Dennoch ist hier die Abhängigkeit zwischen Existenz und Bekanntheitsgrad geringer als beim Bürgerbusangebot.

Die größte Nutzungsquote erreicht der Radroutenplaner im Internet, der bereits von mehr als jedem Fünften aktuell bereits genutzt wird. Für ein weiteres Viertel der Befragten ist eine Nutzung zukünftig vorstellbar. Aber auch ein E-Bike bzw. Pedelec werden bereits heute von 10% der Befragten genutzt. Bei den übrigen, dargestellten Mobilitätsangeboten ist die Nutzung gegenwärtig sehr gering.

Zur Abschätzung der noch bestehenden Potenziale ist insbesondere das Ergebnis relevant, inwieweit eine Nutzung der angegebenen Mobilitätsangebote zukünftig vorstellbar ist. Insgesamt geben hier vergleichsweise viele Befragte an, die angegebenen Mobilitätsangebote nicht nutzen zu wollen. Beim Fahrradverleih, dem CarSharing-Angebot und der Mitfahrbörse geben immerhin mehr als die Hälfte der Befragten an, dass eine Nutzung auch zukünftig nicht in Frage kommt.

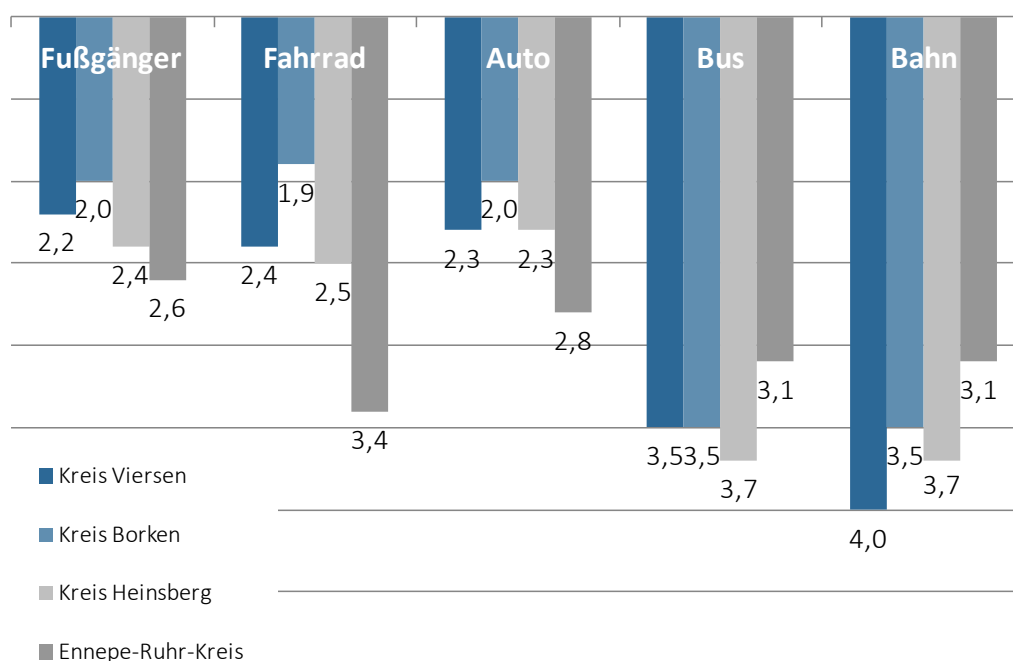
Dies ist jedoch kein unerwartetes Ergebnis und sollte nicht zu der Schlussfolgerung führen, dass ein Weiterverfolgen der angegebenen Mobilitätsangebote nicht sinnvoll ist. So

geben immerhin beispielsweise 10% der Befragten an, dass eine zukünftige Nutzung eines CarSharing-Autos denkbar ist. Dies entspricht, hochgerechnet auf die Kreisbevölkerung, immerhin fast 30.000 Personen. Auch wenn sich hiervon nur ein kleiner Teil als regelmäßiger Nutzer dieser Mobilitätsangebote gewinnen ließe, können Angebote wie weitere Fahrradboxen, Bürgerbusse oder ein CarSharing-Angebot die Mobilität im Kreis Viersen sinnvoll erweitern.

6 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

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

Tab. 36: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Viersen



Die örtliche Fuß- und Fahrradsituation wird von dem Großteil der befragten Bewohner im Kreis Viersen vergleichsweise positiv bewertet. Diese beiden Verkehrssysteme erhalten Durchschnittsnoten zwischen 2,2 und 2,4, nur in Ausnahmefällen wurden hier die Noten „mangelhaft“ und „ungenügend“ vergeben. Auch die Verhältnisse des motorisierten Individualverkehrs werden vorwiegend gut bewertet, so dass eine Durchschnittsnote von 2,3 ermittelt werden kann. Hier werden fast ausschließlich Noten im Spektrum von sehr gut bis ausreichend vergeben.

Bus und Bahn erreichen von allen Verkehrssystemen die schlechteste Bewertung. In den Vergleichskreisen fällt die Benotung für Busse und Bahnen zwar ebenfalls schlechter aus als bei den anderen Verkehrssystemen, aber dort ist der Unterschied zu den anderen Verkehrsmitteln etwas geringer als im Kreis Viersen.

Bei der Bewertung des Bus- und Bahnangebotes werden überdurchschnittlich hohe Anteile der „weiß nicht“-Antworten (28% für den Busverkehr, 32% für den Bahnverkehr) erzielt. Hier ist durch die geringe Nutzung oft nur wenig über die Qualität des Bus- und Bahn-Angebots bekannt.

Die Bewertungen des Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehrs weisen nur geringe Unterschiede zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden auf und weichen in einem Spektrum von weniger als einer halben Note in positiver wie auch negativer Richtung vom Kreisdurchschnitt ab. Die größte Spannweite existiert bei der Bewertung des Bahnverkehrs: Hier ist eine eindeutige Abhängigkeit von der Anbindung an den nächsten Bahnhof zu erkennen. So weisen Städte und Gemeinden, die über einen Bahnhof oder Haltepunkt verfügen, bessere Durchschnittsnoten auf als solche ohne direkten Anschluss an den Bahnverkehr. Die beste Note erzielt hier die Stadt Tönisvorst, die über eine häufig verkehrende Straßenbahn an die Stadt Krefeld angebunden ist. Die schlechtesten Bewertungen erreichen hier die Gemeinden Brüggen, Niederkrüchten und Schwalmtal mit Durchschnittsnoten, die sich unterhalb der Note mangelhaft bewegen. Dies ist vermutlich nicht alleine mit dem fehlenden, direkten Zugang zum Bahnverkehr zu erklären, sondern deutet auch darauf hin, dass die Anbindung an den Bahnverkehr mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Busverkehr oder dem Auto (Park-and-Ride) unzureichend ist.

Insgesamt auffällig ist, dass die Teilnehmer der Befragung für die Allgemeinheit (s. Kap. 2) alle Verkehrssysteme geringfügig schlechter bewerten als die Teilnehmer der repräsentativen Befragung. Dies ist vermutlich auf den methodischen Effekt zurückzuführen, dass hier vor allem Personen teilnehmen, die mit den Verkehrsverhältnissen im Kreisgebiet unzufrieden sind und die Möglichkeit nutzen möchten, entsprechende Verbesserungsvorschläge mitzuteilen.

Bewertung nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind nur gering ausgeprägt (vgl. folgende Tabelle). Zwischen Männern und Frauen konnten keine Unterschiede festgestellt werden. Je älter die Befragten werden, desto schlechter bewerten sie tendenziell die Situation im Autoverkehr. Dieses Ergebnis könnte auf eine Überforderung im Verkehr bei älteren Bewohnern hindeuten. Das ÖV-System schneidet bei dieser Altersgruppe allerdings vergleichsweise gut ab. Die Bedingungen zum Fahrradfahren werden

von den mittleren Altersgruppen etwas besser bewertet als von Kindern und Senioren. Dies könnte darauf hindeuten, dass stellenweise sichere Führungsformen des Radverkehrs fehlen, da Kinder und Senioren gewöhnlich den größten Sicherheitsbedarf aufweisen.

Tab. 37: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen

Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Untersuchungsmerkmalen (Personen ab 6 Jahre)	Fußgänger	Fahrrad	Auto/Krad	Bus	Bahn
Geschlecht					
- Frauen	2,2	2,4	2,3	3,5	4,0
- Männer	2,1	2,4	2,4	3,5	4,1
Altersgruppen					
- 6 bis unter 15 Jahre	2,3	2,5	2,0	3,3	4,1
- 15 bis unter 18 Jahre	1,9	2,2	2,1	3,4	4,1
- 18 bis unter 25 Jahre	2,2	2,3	2,2	3,3	3,8
- 25 bis unter 45 Jahre	2,1	2,4	2,3	3,5	4,1
- 45 bis unter 65 Jahre	2,2	2,4	2,3	3,6	4,1
- 65 Jahre und älter	2,3	2,5	2,6	3,3	3,8
Haushaltsstruktur					
- Haushalte mit Kind(er)	2,2	2,4	2,2	3,5	4,2
- Haushalte ohne Kind(er)	2,2	2,4	2,4	3,5	3,9
Erwerbssituation					
- erwerbstätig	2,1	2,4	2,3	3,5	4,0
- Rentner/in	2,3	2,6	2,6	3,3	3,8
- Azubi	2,2	2,5	2,6	3,8	4,2
- Studierende	2,3	2,4	2,1	3,4	3,8
- Schüler/in	2,2	2,3	2,0	3,3	4,1
Mobilitätseinschränkung					
- nicht mobilitätseingeschränkt	2,2	2,4	2,3	3,5	4,0
- mobilitätseingeschränkt	2,5	2,7	2,8	3,7	4,0
Autobesitz					
- Haushalte ohne Autos	2,2	2,5	3,3	3,2	3,4
- Haushalte mit Autos	2,2	2,4	2,3	3,5	4,0
ÖV-Zeitkarten-Besitz					
- ohne ÖV-Zeitkarte	2,2	2,4	2,3	3,5	4,1
- mit ÖV-Zeitkarte	2,2	2,4	2,3	3,3	3,7
(fast) tägliche Verkehrsmittelnutzung					
- tägliche Autonutzung	2,2	2,4	2,2	3,6	4,2
- tägliche ÖV-Nutzung	2,2	2,4	2,3	3,3	3,7
- tägliche Fahrradnutzung	2,0	2,1	2,3	3,3	3,7
Verkehrsmittelnutzung „nie“					
- keine Autonutzung	2,3	2,5	3,0	3,4	3,8
- keine ÖV-Nutzung	2,2	2,3	2,4	3,8	4,6
- keine Fahrradnutzung	2,3	2,6	2,5	3,6	4,0
Durchschnitt Kreisgebiet	2,2	2,4	2,3	3,5	4,0

In der Tabelle sind ausschließlich Ergebnisse der repräsentativen Erhebung berücksichtigt.

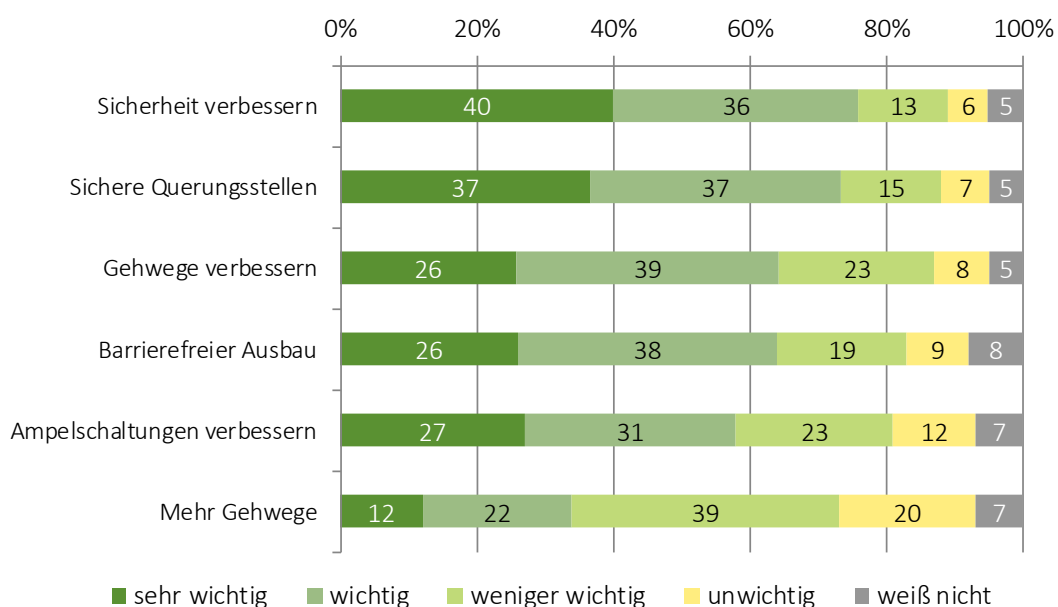
Desweiteren fällt auf, dass Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung im Durchschnitt eine schlechtere Benotung für die Fußgänger-, Fahrrad- und Autosysteme abgegeben haben. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass diese Verkehrssysteme die besonderen Belange dieser Gruppen nicht ausreichend erfüllen. Im Vergleich zu anderen Mobilitätshebungen, in denen der Busverkehr von Mobilitätseingeschränkten häufig durchschnittlich oder sogar geringfügig besser bewertet wird, wird im Kreis Viersen der Busverkehr von Personen mit Mobilitätseinschränkungen etwas schlechter bewertet als im Durchschnitt. Das deutet auf einen Handlungsbedarf hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus des öffentlichen Verkehrssystems hin.

Der Einschätzung zum öffentlichen Personenverkehr wird zudem von der Nutzungsintensität beeinflusst. Autofreie Haushalte bewerten Bus und Bahn geringfügig besser als Personen, denen ein Auto zur Verfügung steht. Auch die Inhaber von Zeitkarten für Bus und Bahn sowie diejenigen, die Busse und Bahnen täglich in Anspruch nehmen, bewerten das Bus- und Bahnangebot etwas besser als der Gesamtdurchschnitt. Diese Zusammenhänge treffen in abgeschwächter Form auf den Radverkehr und den MIV ebenfalls zu.

Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr

Zur Verbesserung des Fußverkehrsnetzes im Kreis Viersen konnten die Befragten die Wichtigkeit verschiedener Verbesserungsvorschläge bewerten. Die höchste Priorität wird von den Befragten der Verbesserung der Verkehrssicherheit beigemessen. Dies betrifft zum einen das Gehwegenetz und zum anderen die Sicherung von Querungsstellen mit dem motorisierten Individualverkehr.

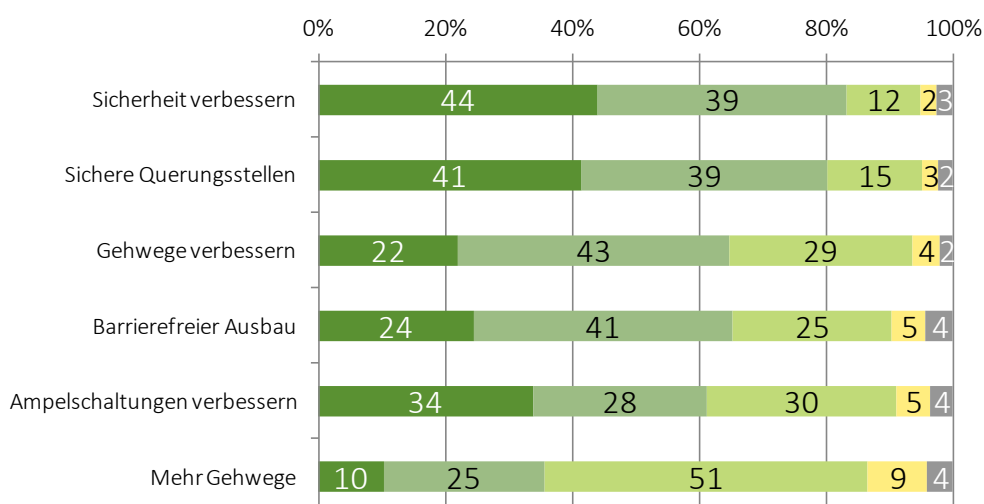
Abb. 53: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (repräsentative Befragung)



Der Verbesserung von Gehwegen wird eine höhere Priorität eingeräumt als der Anlage zusätzlicher Gehwege. Dies ist ein Indikator dafür, dass Gehwege nahezu flächendeckend an relevanten Straßen vorhanden sind. Gleichmaßen wichtig wird der barrierefreie Ausbau von Gehwegen eingeschätzt.

Insgesamt wird von Teilnehmern, die an der Befragung für die Allgemeinheit teilgenommen haben, bei allen Merkmalen außer der Verbesserung von Gehwegen eine etwas höhere Wichtigkeit zugeordnet als in der repräsentativen Befragung. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass sich hier erfahrungsgemäß vor allem diejenigen beteiligen, die mit bestimmten Situationen im Verkehr unzufrieden sind.

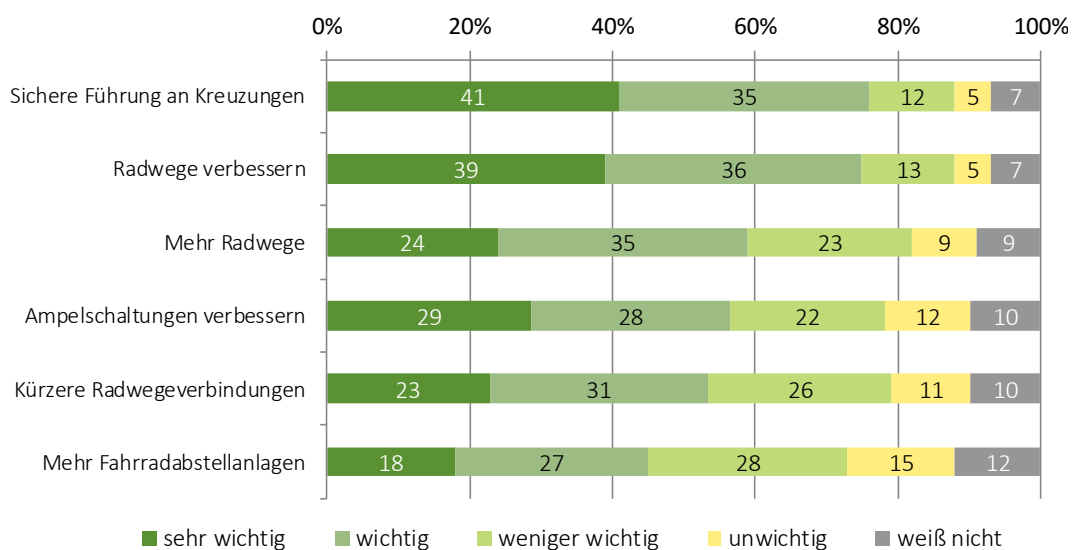
Abb. 54: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (Befragung für die Allgemeinheit)



Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr

Wie beim Fußverkehr wird auch im Radverkehr der Erhöhung der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung beigemessen. Eine ebenso große Relevanz erhält die Verbesserung von Radwegen. Zwar ist auch für den Radverkehr – wie beim Fußverkehr – die Verbesserung des Bestands wichtiger bewertet worden als das Anlegen zusätzlicher Radwege. Dennoch sollte dieses Thema beleuchtet werden, da 59% aller Befragten den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes für (sehr) wichtig halten. Weitere Handlungsfelder, die immerhin von mehr als jedem Zweiten der Befragten für wichtig gehalten wird, sind die Verbesserung der Ampelschaltung sowie eine direktere Führung von Radwegeverbindungen. Im Vergleich dazu wird die Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen von weniger Befragten für wichtig oder sehr wichtig gehalten (45%).

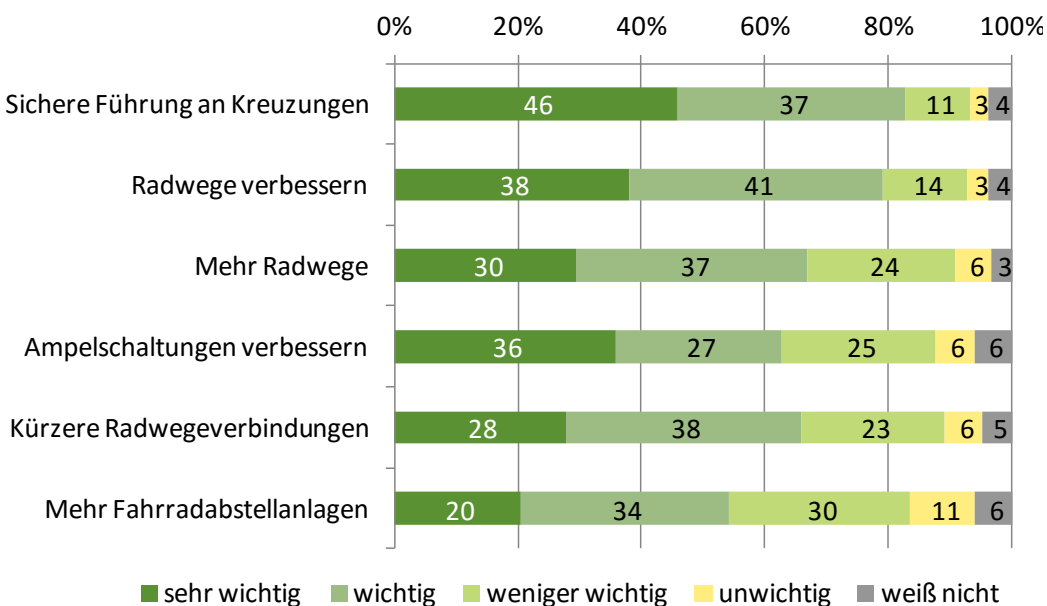
Abb. 55: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (repräsentative Befragung)



Befragte, die am Befragungsteil für die Allgemeinheit teilgenommen haben, sehen in allen Handlungsfeldern etwas größeren Handlungsbedarf als die Teilnehmer der repräsentativen Befragung.

Besonders ausgeprägt sind hier die Unterschiede bei der Radverkehrsführung an Kreuzungen, bei Ampelschaltungen sowie beim Bedarf weiterer Radwege.

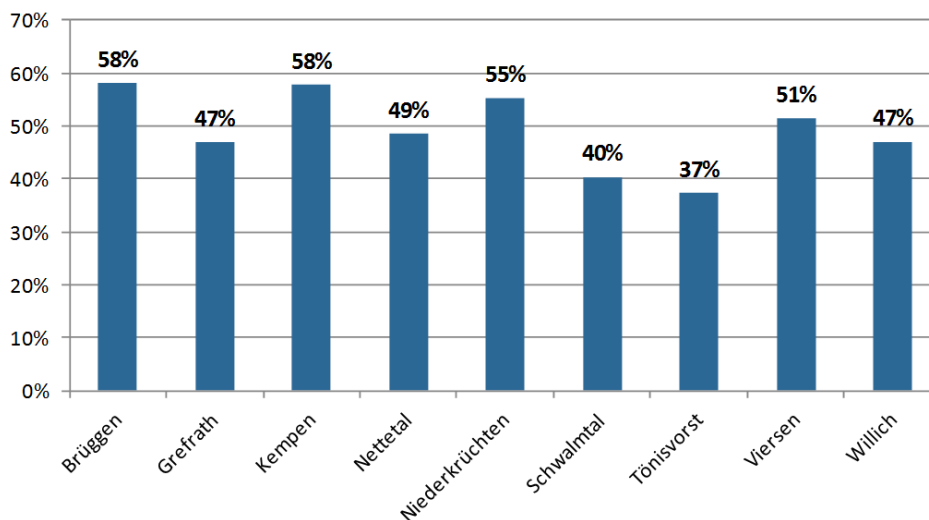
Abb. 56: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (Befragung für die Allgemeinheit)



Standorte für Fahrradabstellplätze

Knapp jeder Zweite gibt an, dass ihm Fahrradabstellanlagen an bestimmten Standorten im Kreisgebiet fehlen. Der Anteil variiert zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. So geben nur 37% der Befragten aus Tönisvorst an, dass an bestimmten Standorten eine Radabstellanlage fehlt, während jeweils 58% der Befragten aus Brüggen und Kempen solche Anlagen fehlen.

Abb. 57: Personen mit Angabe fehlender Radabstellanlagen nach Kommune



Nur knapp jeder Dritte derjenigen, die zuvor einen weiteren Bedarf an Radabstellanlagen geäußert hat, macht jedoch einen konkreten Standortvorschlag.

Tab. 38: Standorte für neue Fahrradabstellplätze

Standorte Fahrradabstellplätze (alle Personen ab 6 Jahre) – Mehrfachantworten- (in % der Fälle)	Kreis Viersen	
	repräsentativ (n=481)	Jedermann (n=118)
Bahnhof	20%	34%
Bushaltestellen / Busbahnhof	11%	8%
Zentrum / Innenstadtbereiche	27%	42%
Ortsteilzentrum	4%	3%
Schule	6%	3%
andere öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Kirche, ...)	2%	7%
Freizeiteinrichtungen / Erholungsgebiete	2%	3%
Versorgungseinrichtungen (Geschäfte / Einkaufszentren)	21%	28%
sonstige Standorte	7%	3%

Am häufigsten werden zusätzliche Abstellanlagen in den Zentrumsbereichen (Zentrum, Innenstadt, Fußgängerzone) gewünscht. Aber auch am Bahnhof wünscht sich jeder Fünf-

te, der die Frage beantwortet hat, zusätzliche Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Die Hälfte derjenigen, die angeben, sich einen Abstellplatz am Bahnhof oder einer Bushaltestelle zu wünschen, nutzt Bus und Bahn mindestens einige Male pro Monat und gehört damit mindestens zu den Gelegenheitskunden. Die andere Hälfte jedoch gibt an, seltener als monatlich oder nie mit Bus und Bahn zu fahren. Bei einer attraktiven Verknüpfung von Bahn und Bus mit dem Radverkehr bestehen hier folglich noch Potenziale für intermodale Wegeketten mit Fahrrad und ÖV.

Auch an Geschäften bzw. Versorgungseinrichtungen sieht mehr als jeder Fünfte, der einen Standortvorschlag für Radabstellanlagen abgegeben hat, einen Bedarf für weitere Radabstellanlagen. Auch hierdurch lassen sich weitere Potenziale für den Radverkehr erschließen: So gibt mehr als jeder Vierte derjenigen an, das Fahrrad nie für Einkaufszwecke zu nutzen. Weitere 35% derjenigen nutzen das Fahrrad immerhin selten zum Einkauf.

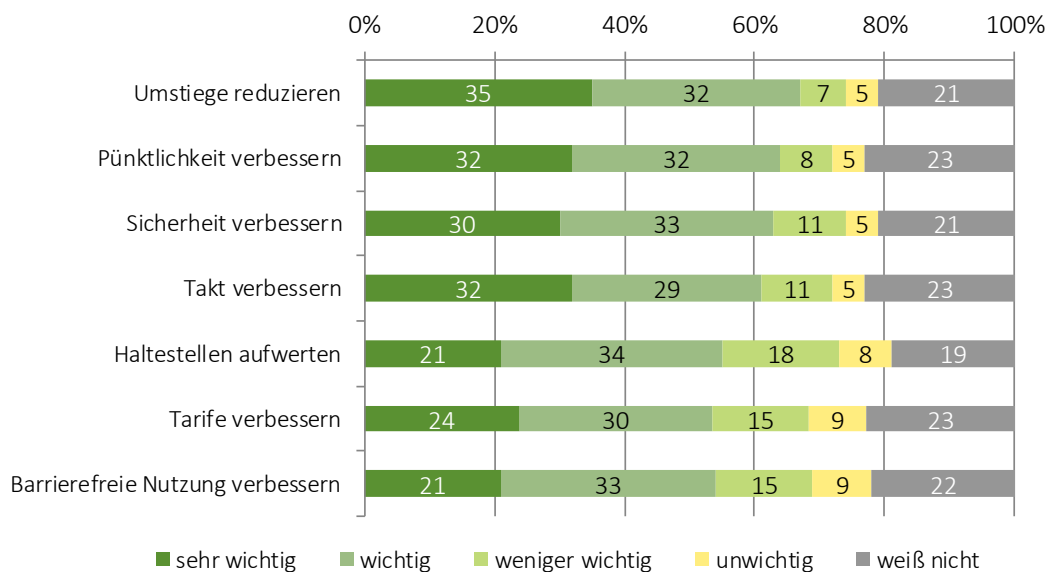
Bei den Teilnehmern der Befragung für die Allgemeinheit ergibt sich ein ähnliches Bild wie in der repräsentativen Befragung, auch wenn hier anteilig mehr Befragte einen Bedarf für weitere Fahrradabstellanlagen an den jeweils genannten Standorten sehen.

Verbesserungsvorschläge für das Bus- und Bahnangebot

Im Vergleich zu den Verbesserungsvorschlägen für den Fuß- und Radverkehr ist bei den genannten Vorschlägen für das Bus- und Bahnangebot der Anteil derjenigen deutlich größer, die hierzu keine Einschätzung geben können. Hierunter sind zu über 90% Personen, die Bus und Bahn nie oder nur selten nutzen. Dies spricht dafür, dass bei diesen Personen keine intensive Auseinandersetzung mit dem Bus- und Bahnangebot stattgefunden hat, sondern die Nichtnutzung von Bus und Bahn andere (subjektive) Gründe hat.

Jeweils mehr als 60% der Befragten halten eine Verbesserung des Fahrtenangebotes (Takt verbessern, Umstiege und Pünktlichkeit) für wichtig. Für ebenso wichtig wird die Verbesserung der Sicherheit in Bus und Bahn gehalten. Die Themen der Haltestellenaufwertung sowie Verbesserung von Tarifen und der Barrierefreiheit werden zwar im Vergleich zu den erstgenannten Vorschläge weniger wichtig bewertet, was dennoch nicht darüber hinweg täuschen darf, dass immer noch jeweils mehr als jeder Zweite diese Ziele für ebenso wichtig hält.

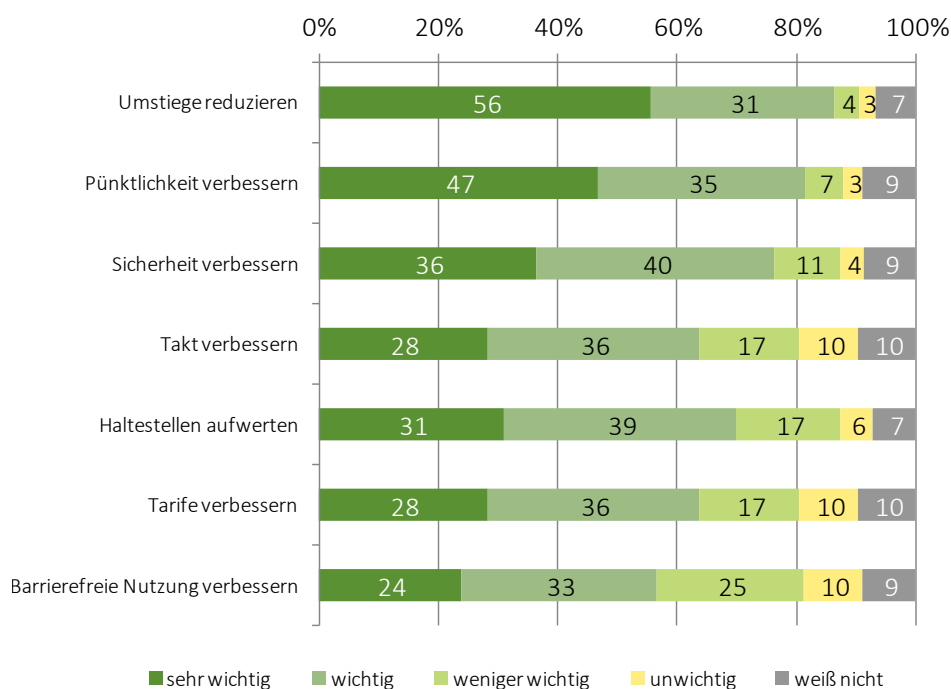
Abb. 58: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn (repräsentative Befragung)



Auch bei der Wichtigkeit der Verbesserungen des Bus- und Bahnangebotes wird von den Teilnehmern der Befragung für die Allgemeinheit ein höherer Handlungsbedarf gesehen als von den Befragten der repräsentativen Befragung. Auch der Anteil derjenigen, die diese Fragen mit „weiß nicht“ beantwortet haben, ist in dieser Befragungsform deutlich geringer. Dies ist einerseits damit zu erklären, dass hier besonders diejenigen teilnehmen, die ein Interesse am Mobilitätsangebot im Kreis Viersen haben und Verbesserungsvorschläge äußern möchten. Andererseits ist dieses Ergebnis auch darauf zurückzuführen, dass hier der Anteil der Nutzer von Bus- und Bahn deutlich größer ist als in der repräsentativen Befragung: So nutzt fast jeder dritte Teilnehmer der Befragung für die Allgemeinheit Bus und Bahn mindestens als Gelegenheitskunde, während es bei der repräsentativen Befragung nur rund jeder Fünfte ist.

Im Grundsatz bleiben die Prioritäten der Verbesserungsvorschläge gegenüber der repräsentativen Befragung unverändert. Ein stärkerer Fokus wird jedoch auf die Aufwertung von Haltestellen gelegt.

Abb. 59: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn (Befragung für die Allgemeinheit)



Vorschläge für die Verkehrsplanung

Ein Viertel der Befragten nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren.

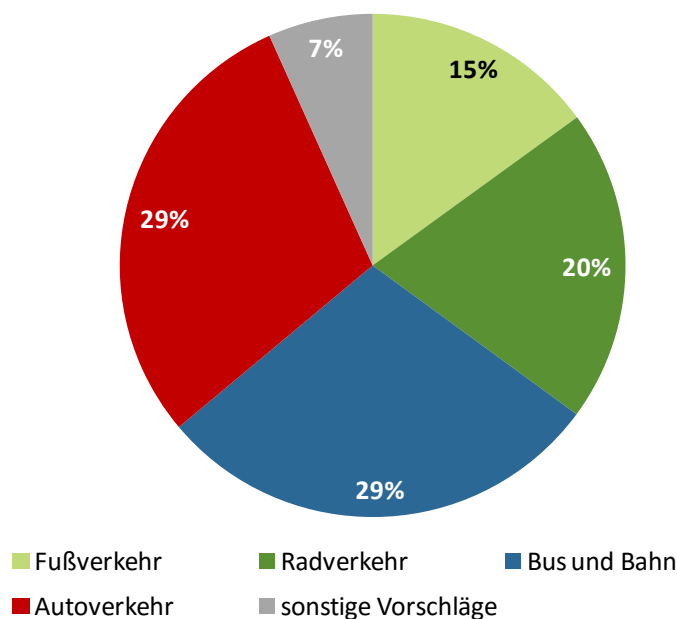
Tab. 39: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsbereich (offene Fragestellung)

Anregungen für die Verkehrsplanung – Mehrfachantworten- in % der Fälle)	Kreis Viersen	
	repräsentativ (n=825)	Befragung für Allgemeinheit (n=175)
Maßnahmen für Fußgänger	22 %	12 %
- Verkehrssicherheit Fußgänger	7%	2%
- Mehr Fußgängerampeln / -querungen	7%	5%
- Probleme / Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern	2%	1%
- sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	6%	4%
Maßnahmen für Radfahrer	31 %	28 %
- bessere Radwege	9%	8%
- Bau von weiteren Radwegen	6%	4%
- Verkehrssicherheit	5%	4%
- mehr Radabstellanlagen	2%	2%
- bessere Radabstellanlagen	2%	< 1%
- sonstige Maßnahmen	7%	9%
Maßnahmen für Bus und Bahn	44 %	35 %

- unzureichendes ÖPNV-Angebot	15%	4%
- engere Taktfolge	8%	7%
- fehlende Direktverbindungen	8%	9%
- längere Betriebszeiten	5%	4%
- schlechte Anschlüsse zwischen Linien	2%	5%
- sonstige Maßnahmen	6%	6%
Maßnahmen MIV	43 %	23 %
- bessere Ampelschaltungen / Grüne Welle	7%	3 %
- Schaffung weiterer Parkplätze	5%	<1%
- Behebung von Kapazitätsengpässen (Stau)	3%	1%
- Erneuerung von Straßen	3%	1%
- Bau von Kreisverkehren	3%	<1%
- Mehr Kontrollen (Geschwindigkeit / Falschparker)	3%	3%
- Unterbindung von Geschwindigkeitsübertretungen	2%	1%
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	2%	1%
- sonstige Maßnahmen	16%	12%
sonstige Maßnahmen im Verkehrsbereich	11 %	3 %
durchschnittl. Anzahl genannter Maßnahmen	1,5	1,8
Anteil Personen ohne Antworten	78 %	75 %

Insgesamt wurden im repräsentativen Teil der Befragung 1.248 Vorschläge unterbreitet. Im Schnitt hat jede Person, die sich zu dieser Fragestellung geäußert hat, 1,5 Maßnahmenvorschläge angeführt. In der Befragung für die Allgemeinheit haben 175 Personen insgesamt 313 Verbesserungsvorschläge geäußert. Das entspricht rund 1,8 Vorschlägen pro Teilnehmer.

Abb. 60: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel



Die meisten Maßnahmen wurden für Verbesserungen im Bus- und Bahn-Verkehr sowie im Autoverkehr aufgezählt (je 29% der genannten Maßnahmen). Um das Bus- und Bahn-Angebot zu verbessern, halten die Teilnehmer insbesondere die Verdichtung der Taktfrequenz, die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen und die Ausweitung der Betriebszeiten für notwendig.

Die meisten Anregungen zum Autoverkehr beziehen sich auf die Verbesserung von Ampelschaltungen und auf das Anlegen zusätzlicher Parkplätze. Darüber hinaus verteilen sich weitere Anregungen auf unterschiedliche Bereiche. Mit signifikanter Anzahl an Nennungen gehören hierzu noch die Behebung von Kapazitätsengpässen zur Vermeidung von Staus, die Erneuerung von Straßen, der Bau von Kreisverkehren und die Intensivierung von Kontrollen zur Überwachung von Falschparkern und Geschwindigkeitsübertretungen.

Jeder fünfte Vorschlag ist auf Verbesserungen im Radverkehr gerichtet. Diese beziehen sich am häufigsten auf die Verbesserung bestehender Radwege. Aber auch auf die Erweiterung des Radwegenetzes und der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird von Befragten der Fokus gesetzt.

Etwa jeder siebte Verbesserungsvorschlag bezieht sich auf Maßnahmen zum Fußverkehr. Als verbesserungswürdig werden hierbei insbesondere die Querungsstellen und die Verkehrssicherheit eingeschätzt.

Insgesamt lassen sich auch in der Befragung für die Allgemeinheit meist die gleichen Schwerpunkte identifizieren. Das einzige Themenfeld, das von Teilnehmern dieses Befragungsteils gegenüber den Ergebnissen der repräsentativen Befragung zusätzlich angeregt wird, sind Beschleunigungsmaßnahmen im Radverkehr (z.B. durch eine direktere Wegeführung oder Bevorrechtigungen an Ampeln).

7 Potenzialermittlungen

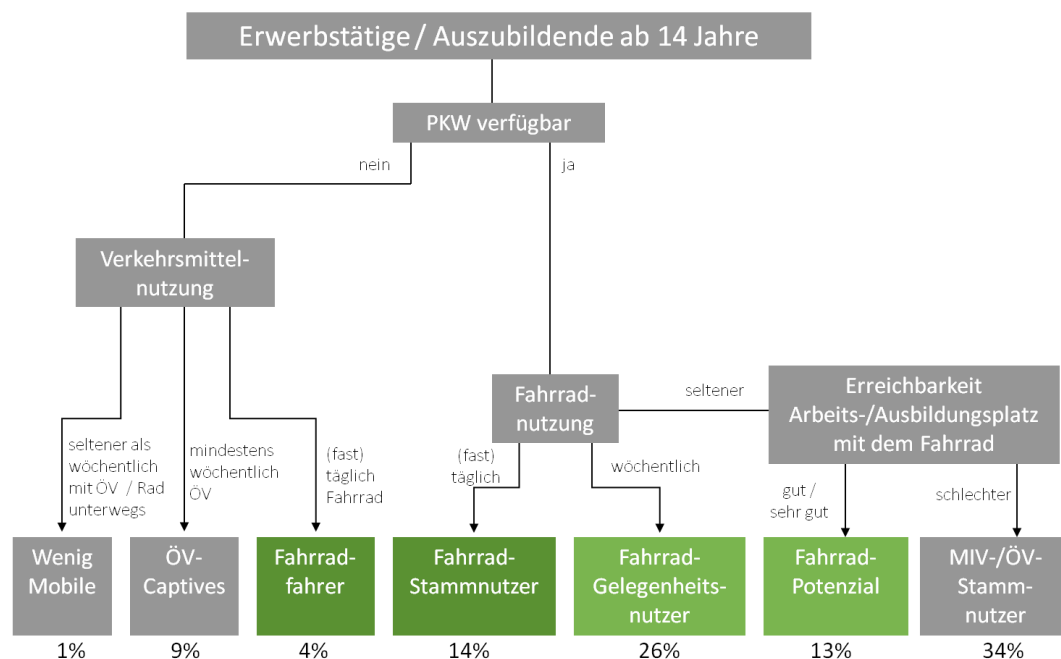
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege im Kreis Viersen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können.

7.1 Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik in der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD 2008) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen.

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

Abb. 61: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Viersen



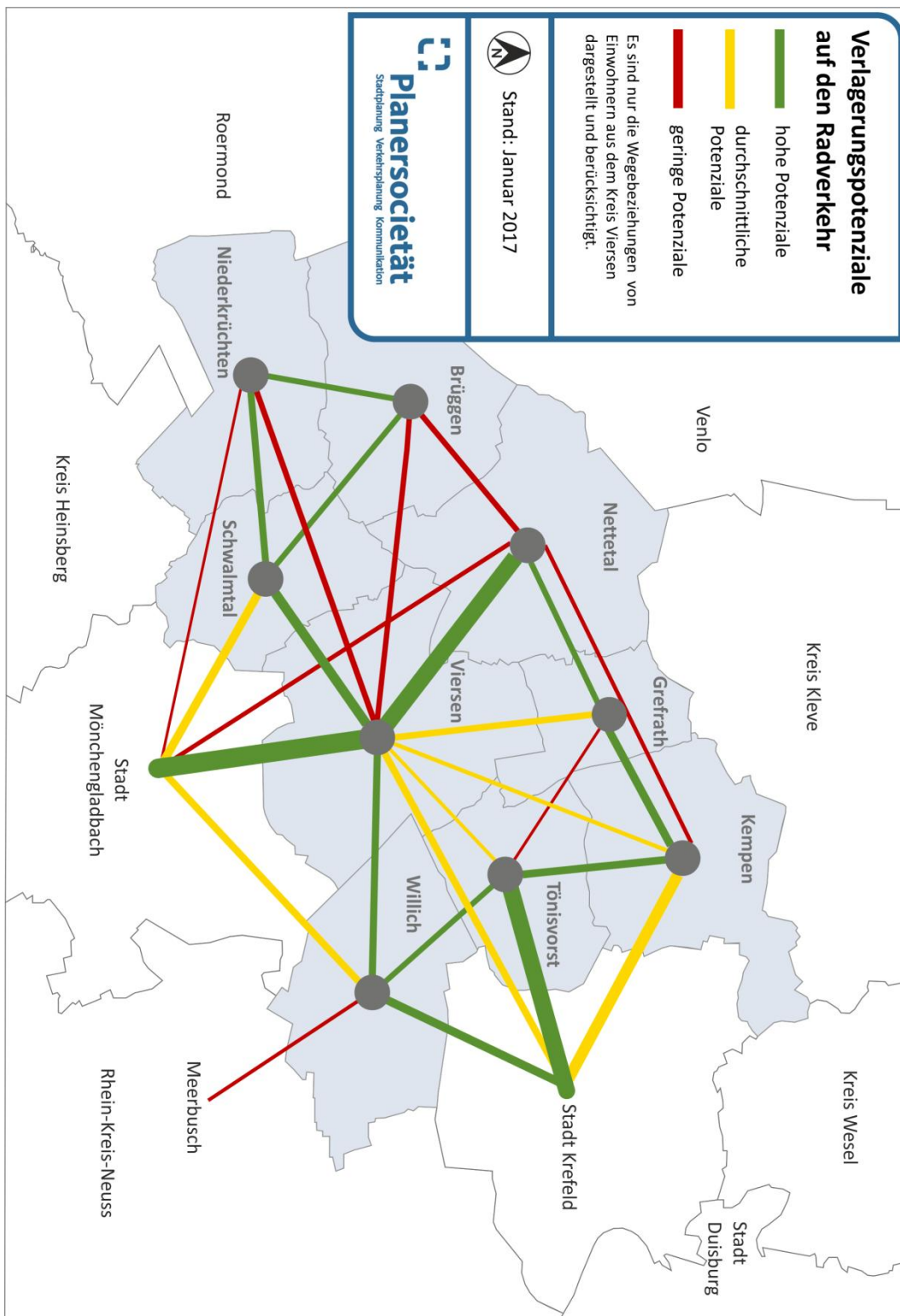
Im Vergleich zu anderen Kreisen ist der Anteil der Fahrradnutzer bereits vergleichsweise hoch. So gehören 14% der Kreisbevölkerung zu den Fahrradstammnutzern, die das Fahrrad trotz Verfügbarkeit eines Autos nutzen. Weitere 26% nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich und gehören damit zu den Gelegenheitsnutzern. Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits-/Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Hier bestehen bei insgesamt 13% der Kreisbevölkerung gute Voraussetzungen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit 34 % ist der Anteil der MIV- / ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Kreisen sehr gering. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und angeben, dass sie ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

Neben den nutzerbezogenen Potenzialen sind auch streckenbezogene Potenziale für den Radverkehr ermittelt worden, die in der folgenden Abbildung dargestellt sind (vgl. Abb. 62) Diese beruhen auf dem gesamten, werktäglichen Wegeaufkommen sowie der Entfer-

nung der Relationen und der gegenwärtigen Radverkehrsnutzung im Abgleich mit der durchschnittlichen Radverkehrsnutzung auf vergleichbaren Entfernungen. Hierbei gilt: Je größer das Wegeaufkommen und je kleiner die Entfernung und die gegenwärtige Radverkehrsnutzung, desto größer ist das vorhandene Verlagerungspotenzial. Ist die Radverkehrsnutzung hingegen schon überdurchschnittlich und das Wegeaufkommen vergleichsweise gering, sind die bestehenden Verlagerungspotenziale zugunsten des Radverkehrs als gering einzuschätzen.

Aus dieser Analyse ergibt sich, dass auf einigen Relationen noch weitere Potenziale durch den Radverkehr erschlossen werden können. Aber auch auf Verbindungen, die nur durchschnittliche Potenziale aufweisen, können Maßnahmen im Radverkehr noch Verkehrsverlagerungen bewirken.

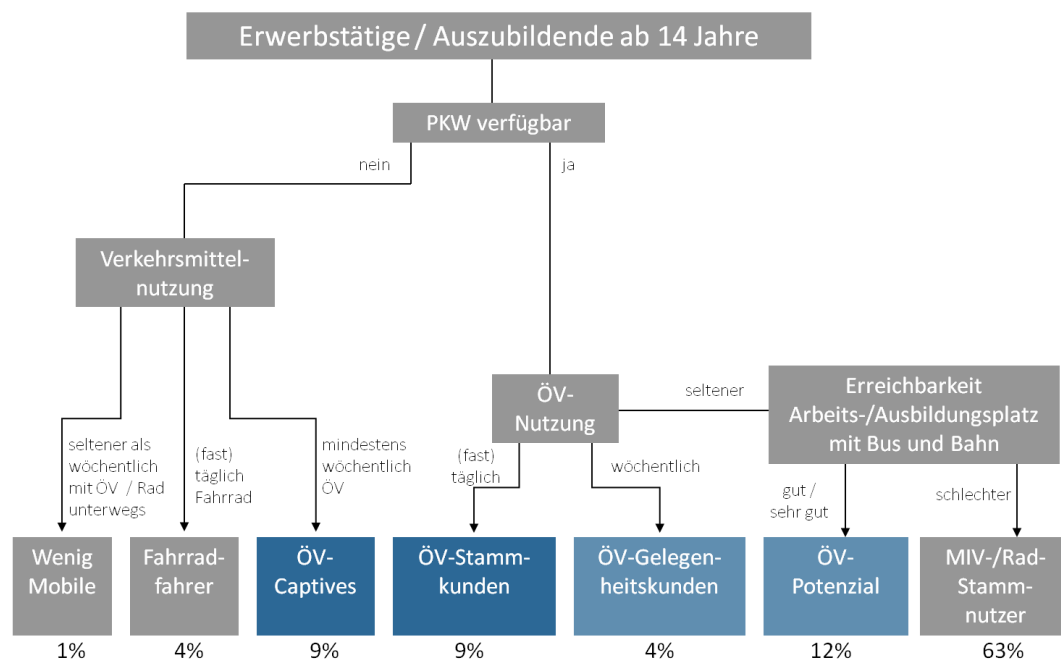
Abb. 62: Streckenbezogene Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr



7.2 Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn

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

Abb. 63: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Viersen



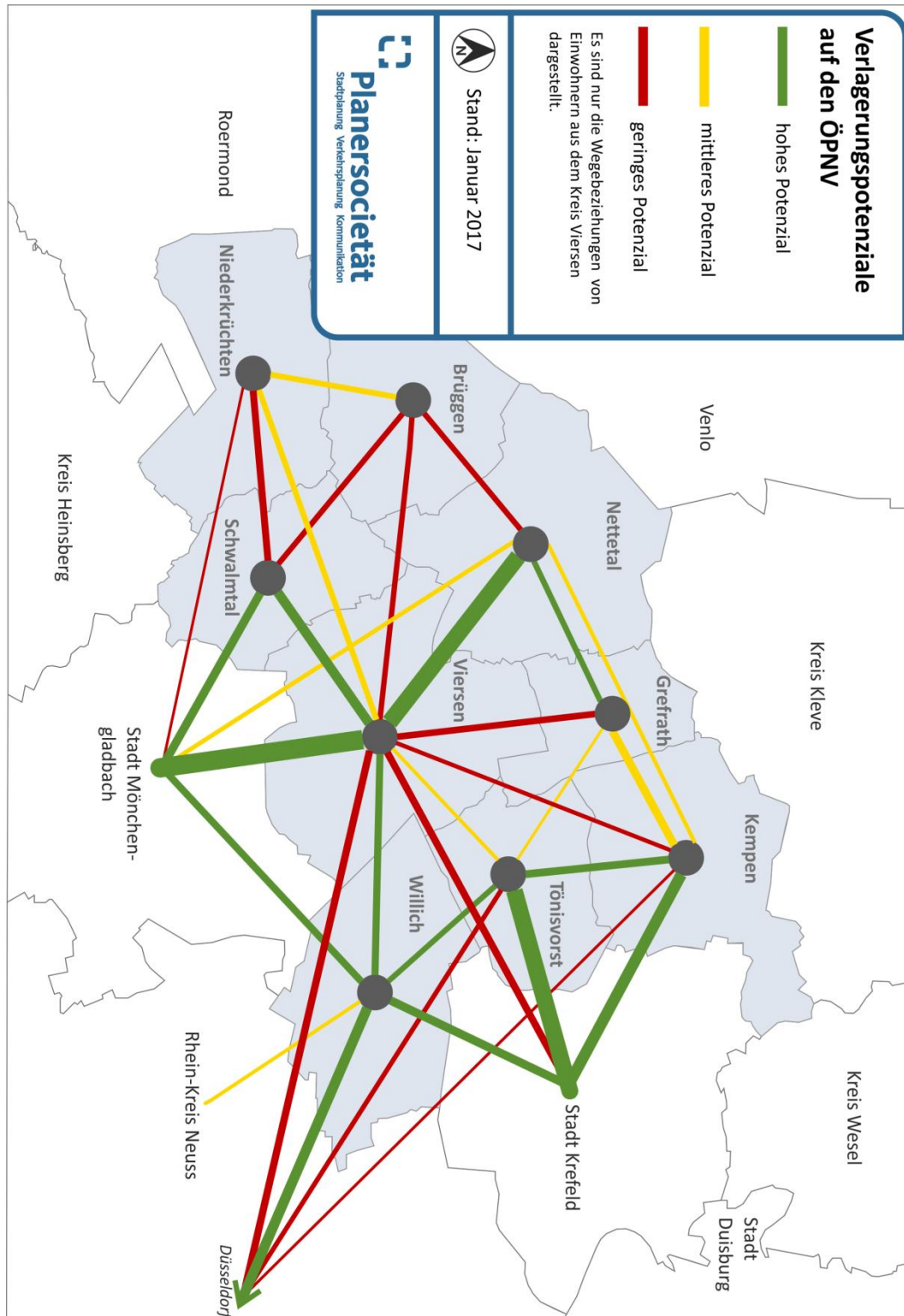
9% der Befragten im erwerbsfähigen Alter aus dem Kreis Viersen sind ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen.

Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 9% im erwarteten Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 4% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen.

Mit insgesamt 13% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem durchschnittlichen Niveau. 12% der Befragten sind als ÖV-Potenzial zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Tarifgestaltung, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

Wie auch für den Radverkehr sind auch für Bus und Bahn streckenbezogene Potenziale untersucht worden.

Abb. 64: Streckenbezogene Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn



Die Methodik ist hier äquivalent zur Potenzialermittlung im Radverkehr angewendet worden: Je größer das werktägliche Wegeaufkommen und je geringer die tatsächliche Nutzung des ÖV ist, desto höher lassen sich die Verlagerungspotenziale zugunsten des ÖV einschätzen. Im Unterschied zur Vorgehensweise im Radverkehr sind hier jedoch keine entfernungsbezogene Modal Split-Werte als Bewertungsgrundlage angenommen worden, sondern der kreisweite, durchschnittliche ÖV-Anteil von 7%.

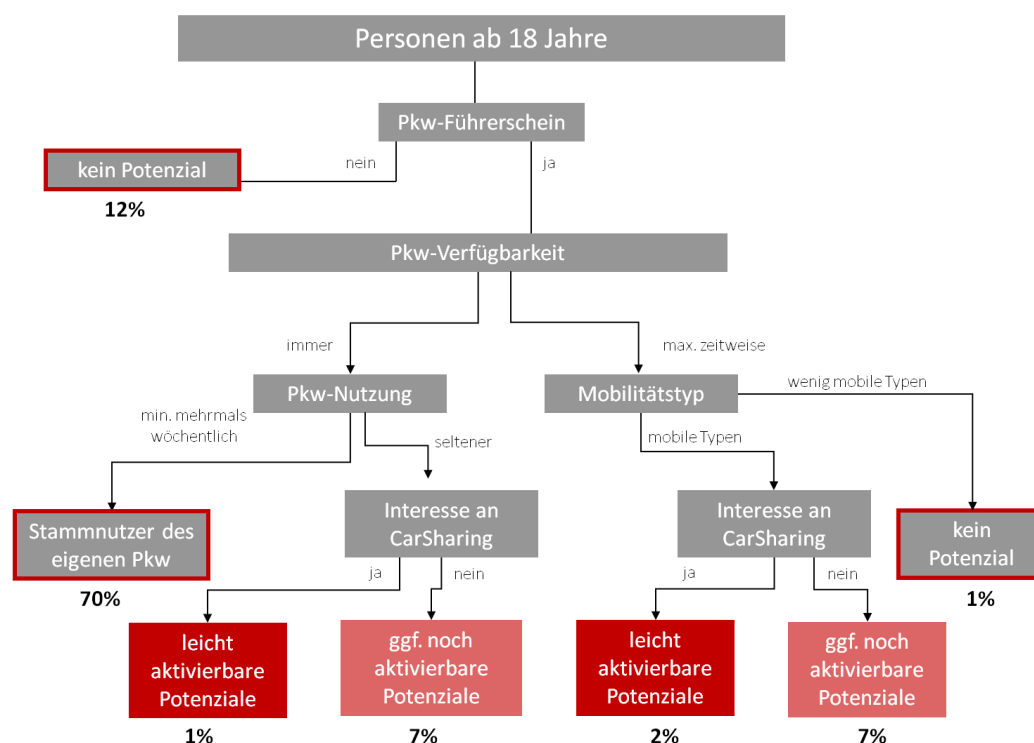
Hervorzuheben sind hier insbesondere die Potenziale zwischen Willich und Düsseldorf in Anbetracht der Planungen, die Linie S28 von Düsseldorf über den heutigen Endbahnhof Kaarst nach Willich und Viersen zu verlängern. Diese Planungen werden durch die Potenzialermittlung unterstützt. Darüber hinaus bestehen weitere streckenbezogene Verlagerungspotenziale auf der Achse Nettetal – Viersen – Mönchengladbach und auf den Relationen im Dreieck Kempen / Krefeld / Tönisvorst.

7.3 Potenziale für ein CarSharing-Angebot

Aufgrund des aktuellen Projektes *SHAREuregio*²¹ sind bei der Mobilitätsuntersuchung Potenziale für CarSharing-Angebote thematisiert worden. Neben der Abfrage des Interesses an der Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen (s. Kap. 5) erfolgt eine weitere Potenzialermittlung über die Verfügbarkeit eines Führerscheins, die gegenwärtige Verkehrsmittelnutzung sowie des Interesse an der Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen.

²¹ Die Gemeinden Venlo und Roermond, die Stadt Mönchengladbach und der Kreis Viersen haben sich in enger Kooperation mit der Stiftung Limburg Elektrisch, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Mönchengladbach und der FH Aachen als Forschungspartner zusammengeschlossen, um das grenzüberschreitende Projekt "SHAREuregio" voranzubringen. Das Interreg-Projekt hat zum Ziel gemeinsam mit Anwenderunternehmen ein rein elektrisches CarSharing-System in der Region zu etablieren. Zur Feststellung des Status quo und als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen ist zunächst eine Machbarkeitsstudie zum grenzüberschreitenden e-CarSharing in der Bearbeitung.

Abb. 65: Potenziale für ein CarSharing-Angebote



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

Über diese Auswertungen können 3% der Kreisbevölkerung als Potenzialgruppe für ein CarSharing-Angebot identifiziert werden, die sowohl von ihrem Mobilitätsverhalten für eine regelmäßige Nutzung von CarSharing-Angeboten geeignet sind und gleichzeitig auch Interesse an der Nutzung von CarSharing bekunden. Dies entspricht rund 8.500 Bewohnern des Kreises.

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

8 Handlungsansätze für die Verkehrsplanung

Durch die Analyse des Mobilitätsverhaltens der Kreisbevölkerung im Rahmen der Mobilitätsuntersuchung liegen Ergebnisse vor, aus denen verschiedene Handlungsansätze für die Verkehrsplanung abgeleitet werden können. Damit kann zum einen die Verkehrsplanung näher am tatsächlichen Bedarf und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger gestaltet werden. Zum anderen kann durch die nachfolgend dargestellten Handlungsansätze auch ein weiterer Schritt zu einer umweltverträglichen, nachhaltigen und sicheren Mobilität im Kreis Viersen geleistet werden.

8.1 Handlungsansätze für den Radverkehr

Viele Befragte sehen einen Handlungsbedarf, das Radverkehrsnetz weiter zu optimieren. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Optimierung der Instandhaltung bzw. die Instandsetzung der Radwege. Dies sollte insbesondere vor dem Hintergrund erfolgen, die Verkehrssicherheit weiter zu steigern und den Radverkehr zu beschleunigen (vgl. Kap. 6). Hierbei sollten neben den Straßen in Zuständigkeit des Kreises und der kreisangehörigen Städten und Gemeinden auch Bundes- und Landesstraßen in den Fokus gerückt werden.

Innerhalb des Kreises bestehen vor allem Potenziale im Radverkehr zwischen benachbarten Städten und Gemeinden, da diese in fahrradfreundlicher Distanz erreichbar sind (vgl. Kap. 7.1). Die Auswertungen zu den Verkehrsverflechtungen haben hier gezeigt, dass zwischen vielen Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises intensive Verkehrsbeziehungen bestehen (vgl. Kap. 4.7). Ein Handlungsansatz, um den Radverkehr auf diesen Verbindungen zu fördern, könnte ein kreisweites Alltagsroutennetz sein, um den Radverkehr auf Alltagswegen, wie bspw. dem Weg zur Arbeitsstätte, weiter zu fördern. Das umfasst unter anderem direkte Verbindungen, adäquate Infrastruktur und eine hohe Verkehrssicherheit.

Hinsichtlich einer Erweiterung des Radverkehrsnetzes sollten vor allem städteübergreifende, direkt geführte und mit möglichst wenigen, gegenüber dem Autoverkehr nachrangigen Kreuzungspunkten befahrbare Radwegeverbindungen in die benachbarten Oberzentren geprüft werden. So weisen viele Städte bzw. Gemeinden im Kreisgebiet starke Verflechtungen mit den Oberzentren Krefeld oder Mönchengladbach auf (vgl. Kap. 4.7). Diese liegen aus vielen Teilen des Kreisgebietes in fahrradfreundlicher Entfernung, die z. B. mit E-Bikes/Pedelecs auch von ungeübten Radfahrern schnell und problemlos zurückgelegt werden kann. Aus diesem Grund sollten Radverkehrspotenziale auf den Verbindungen in die benachbarten Oberzentren konkretisiert und die Machbarkeit von beschleunigten Radwegeverbindungen überprüft werden. Hierzu sollten im ersten Schritt

die Planungen für die interkommunale Radwegeverbindung zwischen Krefeld, Willich und Mönchengladbach weiterverfolgt werden und adäquate Anschlüsse z. B. aus Kempen und Tönisvorst nach Krefeld überprüft werden.

Bereits heute verfügt ein nennenswerter Anteil an Haushalten über E-Bikes/Pedelecs. Jedoch hat sich in den Analysen gezeigt, dass hierzu insbesondere ältere Personen gehören, die das Pedelec bzw. E-Bike als zusätzliches Freizeitverkehrsmittel nutzen (vgl. Kap. 4.2). Hier gilt es, insbesondere die durch Pedelecs und E-Bikes vorhandenen und zukünftig noch weiter wachsenden Potenziale für die E-Bike-Nutzung im Alltagsverkehr abzuschöpfen und auch jüngere Bevölkerungsgruppen mit einer entsprechenden Alltagsmobilität für E-Bikes/Pedelecs zu begeistern. Dies erfordert infrastrukturelle Weiterentwicklungen wie beispielsweise die Gewährleistung sicherer Radabstellanlagen, aber auch das Anlegen sicherer Führungsformen, insbesondere zur Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern. An Zielen mit längeren Aufenthaltsdauern sollte darüber hinaus die Einrichtung von Schließfächern mit Lademöglichkeiten für die Akkus der Elektrofahrräder überprüft werden. Darüber hinaus sollten die Vorteile der E-Bike-Nutzung im Alltagsverkehr offensiv beworben werden. Hier sind u. a. eine Homepage oder ein Flyer denkbar. Aber auch Unternehmen können im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ein wichtiger Multiplikator für die E-Bike-Nutzung im Alltag werden.

8.2 Handlungsansätze für Bus und Bahn

Auch für eine gezielte Förderung des Bus- und Bahnverkehrs lassen sich aus den Ergebnissen der Untersuchung Handlungsansätze ableiten. Die relationsbezogenen Auswertungen des Modal Split haben gezeigt, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Kaarst, Willich und Viersen weiterverfolgt und die Linie S28 von Düsseldorf kommend über Kaarst hinaus verlängert werden sollte (vgl. Kap. 4.7). Damit wird dem hohen Wegeaufkommen insbesondere zwischen Willich und Düsseldorf Rechnung getragen (vgl. Kap. 4.7). Auf dieser Relation ist der Anteil von Bus und Bahn am Modal Split derzeit eher gering. So werden nur rund 15% aller Wege zwischen Willich und Düsseldorf mit Bus und Bahn zurückgelegt. Aus Viersen, Kempen und Nettetal, die mit dem RE13 über eine Direktverbindung verfügen, werden hingegen fast 40% aller Wege nach Düsseldorf mit Bus und Bahn zurückgelegt. Dies verdeutlicht das enorme Potenzial einer dichteren Verbindung, die darüber hinaus Entlastungspotenziale insbesondere für die stark befahrene A52 bietet.

Insgesamt ist das Bus- und Bahnangebot im Kreisgebiet vergleichsweise schlecht bewertet worden. Darüber hinaus konnten viele Befragte das Bus- und Bahnangebot mangels Erfahrungen nicht bewerten (vgl. Kap. 6). Hieraus lassen sich zwei Ansätze ableiten: Zum einen sollten kritische Stellen im ÖV-Netz analysiert werden. Neben den frei geäußerten

Anregungen aus dieser Mobilitätsuntersuchung (vgl. Anhang 2) liefern hierzu auch die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung der aktuellen Nahverkehrsplanfortschreibung Hinweise. In diesem Zusammenhang sollte das Schnellbus-Netz im Kreisgebiet überprüft werden, das von den Befragten vergleichsweise schlecht bewertet wird (vgl. Kap. 6). Das werktägliche Wegeaufkommen auf den Verbindungen im Kreisgebiet (vgl. Kap. 4.7) sowie die erreichten Modal Split-Anteile des ÖV (vgl. Kap. 4.5) bieten hier eine Planungsgrundlage. Zum anderen gilt es aber auch, gute Angebote im Bus- und Bahnverkehr besser zu vermarkten und potenzielle Nutzer darauf aufmerksam zu machen. Dies kann beispielsweise durch Marketingaktionen mit Testtickets geschehen, aber auch durch die offensive Vermarktung von zielgruppenspezifischen Ticketangeboten wie dem FirmenTicket oder dem BärenTicket.

Zur weiteren Förderung des ÖV sollten intermodale Verknüpfungen von Fahrrad und insbesondere des Zugverkehrs in den Fokus gerückt werden. Mit attraktiven Angeboten im Radverkehr, im Bus- und Bahnverkehr sowie guten Verknüpfungspunkten lassen sich auch längere Wege, z. B. zur Arbeit nach Düsseldorf, bequem und umweltfreundlich zurücklegen. Daher sollte die Attraktivität intermodaler Wegekettens mit Fahrrad und ÖV überprüft und gesteigert werden.

8.3 Organisatorische Handlungsansätze und neue Mobilitätsangebote

Durch organisatorische Handlungsansätze bzw. die Schaffung neuer Mobilitätsangebote können weitere Verlagerungen zugunsten einer umweltverträglichen Mobilität erreicht werden. So kann durch die Organisation von Mitfahrgelegenheiten der Pkw-Besetzungsgrad (vgl. Kap.4.6) erhöht werden und somit das Kfz-Aufkommen reduziert werden. Hier bietet insbesondere der Weg zum und vom Arbeitsplatz Potenziale, da dieser in der Regel alleine zurückgelegt wird (vgl. Kap.4.6). Durch die Organisation von Mitfahrgelegenheiten werden entsprechende Voraussetzungen geschaffen, dass Personen mit ähnlichem Wohnort ihre Fahrten bündeln können. Hier sollten insbesondere Unternehmen involviert werden bzw. als Initiatoren auftreten, da hier in der Regel der Arbeitsort der Angestellten identisch ist und deshalb größere Bündelungspotenziale bestehen.

Die Potenzialermittlung für eine CarSharing-Nutzung hat gezeigt, dass entsprechende Potenziale im Kreis Viersen vorhanden sind (vgl. Kap. 7.3). Daher sollte das E-CarSharing-Projekt „SHAREuregio“ weiterverfolgt werden und der Aufbau eines CarSharing-Angebotes initiiert werden. Um möglichst viele der identifizierten Potenziale abzuschöpfen, ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit notwendig, um den Bekanntheitsgrad des

CarSharing zu steigern und auch Personen von der CarSharing-Nutzung zu überzeugen, die sich aktuell die Nutzung nicht vorstellen können.

Weitere Potenziale zu einer verträglicheren Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs liegen in der Begleitmobilität von Schülern: Insbesondere Grundschüler werden zu einem vergleichsweise hohen Anteil zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt (vgl. Kap. 4.5). Dies führt häufig zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit an Schulen und hat zur Folge, dass immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Hier sollte durch informative und organisatorische Maßnahmen in der Schule darauf hingewirkt werden, dass die Pkw-orientierte Begleitmobilität für den Schulweg reduziert wird. Hier können Informationen und Mobilitätstrainings angeboten werden, in denen Alternativen zum Holen und Bringen der Kinder mit dem Auto aufgezeigt werden. Aber auch die Organisation eines *Walking Bus* (Laufgemeinschaften) kann eine Motivation darstellen, den Weg zur Schule nicht mit dem Elterntaxi zurückzulegen. Als Motivation für die Kinder können solche Maßnahmen mit Wettbewerben gekoppelt werden, bei denen die Sieger Belohnungen erhalten. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen wird insbesondere dann optimiert, wenn sie durch ordnungsrechtliche, restriktive Maßnahmen ergänzt werden. Hierzu zählt bspw. die Einrichtung von Halteverboten an Schulen.

9 Fazit

Mit der Mobilitätshebung ist eine umfassende und repräsentative Datengrundlage über das Mobilitätsgeschehen im Kreis Viersen generiert worden, wodurch Daten zu verschiedenen verkehrsplanerischen Fragestellungen im Kreis Viersen zur Verfügung stehen.

Derzeit wird die Mobilität im Kreisgebiet stark vom Auto und vom Fahrrad geprägt. Die Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten ist auf einem sehr hohen Niveau. Verglichen mit raumstrukturell vergleichbaren Regionen besitzt der öffentliche Verkehr im Kreis Viersen einen durchschnittlichen Stellenwert, der jedoch noch Steigerungspotenziale aufweist. Eine wesentliche Bedeutung kommen Bus und Bahn vor allem im Ausbildungsverkehr zu. In anderen Bereichen, insbesondere im Berufsverkehr, können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden.

Die vergleichsweise hohen Binnenverkehrsanteile und die Anzahl der kurzen Wege im Kreis Viersen zeigen, dass der Kreis Viersen über eine funktionierende Versorgungsinfrastruktur verfügt und insbesondere viele werktägliche Aktivitäten in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde erledigt werden können. Damit ergeben sich auch durch die insgesamt günstige Topographie weitere Potenziale zur Nahmobilitätsförderung, um auch weitere Wege auf den Fuß- und Radverkehr zu verlagern. Gegenwärtig beginnt die Pkw-Dominanz

bereits ab einer Entfernung von 2 km. Bereits jeder zweite Weg zwischen 2 km und 5 km wird mit dem Pkw zurückgelegt, obwohl auf diesen Entfernungen die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Auto und Fahrrad gering sind. Auch wenn hierbei nur die einfachen Wegeketten berücksichtigt werden, bei denen der Rückweg identisch zum Hinweg ist und keine gebündelten Aktivitäten nacheinander erledigt werden, wird noch immer mehr als jeder dritte Weg bis 5 km mit dem Auto zurückgelegt. Wird nur jeder dritte dieser Wege auf das Fahrrad oder den Fußverkehr verlagert, lässt sich der Modal-Split-Anteil des Autos insgesamt um drei Prozentpunkte reduzieren. Um weitere Potenziale im Radverkehr abzuschöpfen, ist auch das Thema der interkommunalen Radverkehrsachsen in den Blick zu nehmen, um den Radverkehrsanteil insbesondere auf Entfernungen zwischen 2 und 15 km zu steigern. Dieses Potenzial ergibt sich auch vor dem Hintergrund des bereits hohen E-Bike- und Pedelec-Anteils, der auch in Zukunft weiter steigen wird und eine zunehmende Bedeutung für den Alltagsverkehr gewinnen wird.

Die parallele Fortschreibung des Nahverkehrsplans ermöglicht zudem, dass die vergleichsweise schlechten Bewertungen des Bus- und Bahnangebotes analysiert werden und das Angebot verbessert werden kann. Dabei ist der Nahverkehrsplan auch ein geeignetes Instrument, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad und dem Auto zu behandeln und im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung weiterzuentwickeln.

Durch die Verwirklichung der Handlungsansätze und der Einrichtung von Mobilitätsangeboten wie etwa dem Weiterverfolgen des CarSharing-Projektes SHAREuregio, kann sich der Kreis Viersen nicht nur mit einer umweltgerechten Verkehrsplanung und -politik, sondern auch durch innovative Ansätze in einer grenzüberschreitenden Region mit den Niederlanden profilieren.

10 Quellenverzeichnis

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

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

Empirische Untersuchungen in Städten und Kreisen zum Mobilitätsverhalten:

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

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

Ennepe-Ruhr-Kreis (2014): Mobilitätsuntersuchung 2014; Abschlussbericht 2014;
Bearbeiter Planersocietät

Kreis Heinsberg (2012): Mobilitätsuntersuchung 2013; Abschlussbericht September 2012;
Bearbeiter: Planersocietät

Internetquellen:

www.agfs-nrw.de (Zugangszeitraum zwischen September bis Dezember 2015)

www.fahrradfreundlich.nrw.de (Zugang im Dezember 2015)

www.it.nrw.de (Zugangszeitraum zwischen Juli bis Dezember 2015)

www.meteoprog.de (Zugangszeitraum zwischen August bis Oktober 2015)

www.mobilitaet-in-deutschland.de (Zugangszeitraum zwischen September bis Dezember 2015)

www.wetteronline.de (Zugangszeitraum zwischen August bis Oktober 2015)

Fotonachweis:

Fotos auf der Titelseite: Kreis Viersen (rechts) / Stadt Kempen (links)

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 1: Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke im Kreis Viersen</i>	V
<i>Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege</i>	VII
<i>Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht</i>	VIII
<i>Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich</i>	IX
<i>Abb. 5: Potenziale für den Radverkehr</i>	X
<i>Abb. 6: Bewertung der Verkehrssysteme</i>	XI
<i>Abb. 7: Internetportal zur Befragung</i>	4
<i>Abb. 8: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent</i>	7
<i>Abb. 9: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)</i>	8
<i>Abb. 10: Lage und Verkehrsanbindung</i>	12
<i>Abb. 11: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße</i>	16
<i>Abb. 12: Elektrofahrradbesitzer, differenziert nach Altersgruppen und Erwerbsstatus</i>	19
<i>Abb. 13: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht</i>	22
<i>Abb. 14: Verteilung der ÖV-Zeitkarten</i>	24
<i>Abb. 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich</i>	27
<i>Abb. 16: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich</i>	29
<i>Abb. 17: Nutzungshäufigkeit nach Art des Fahrrades</i>	30
<i>Abb. 18: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach unterschiedlichen Wegezwecken</i>	31
<i>Abb. 19: Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Lage des Arbeitsplatzes</i>	38
<i>Abb. 20: Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Lage des Schulstandortes</i>	39
<i>Abb. 21: Verkehrsmittelwahl nach Entfernung des Arbeitsplatzes zur Wohnung</i>	40
<i>Abb. 22: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Ausbildungsphase</i>	41
<i>Abb. 23: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitssorte nach Verkehrsmitteln</i>	42
<i>Abb. 24: Bewertung der Erreichbarkeit der Schule nach Verkehrsmitteln</i>	42
<i>Abb. 25: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes aus dem Ost- bzw. Westkreis</i>	43
<i>Abb. 26: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Erreichbarkeitsbewertung</i>	45
<i>Abb. 27: Wegezweckzahl an einem Werktag in der Kernwoche</i>	45
<i>Abb. 28: Wegezwecke werktags</i>	47
<i>Abb. 29: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln</i>	49
<i>Abb. 30: Geschlechterspezifische Unterscheide bei den Verkehrszwecken</i>	50
<i>Abb. 31: Verkehrsmittelwahl im Kreis Viersen</i>	51
<i>Abb. 32: Modal Split nach Städten und Gemeinden im Kreis Viersen</i>	52
<i>Abb. 33: Modal Split nach Städten und Gemeinden im Kreis Viersen (Abweichungen vom Durchschnitt)</i>	52
<i>Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht</i>	56
<i>Abb. 35: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter</i>	57
<i>Abb. 36: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken</i>	59

Abb. 37: Verkehrsmittelwahl von Schülern auf dem Schulweg	60
Abb. 38: Gesamttageslänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	61
Abb. 39: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	62
Abb. 40: Bedeutung der Verkehrsmittel nach Wegelänge	63
Abb. 41: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h).....	65
Abb. 42: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck.....	67
Abb. 43: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	68
Abb. 44: Verkehrsbeziehung nach Wegezweck.....	69
Abb. 45: Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen	70
Abb. 46: Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen	71
Abb. 47: Wegezweck nach räumlicher Verkehrsbeziehung.....	71
Abb. 48: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Viersen	72
Abb. 49: Räumliche Verkehrsbeziehungen aus dem Kreis Viersen.....	73
Abb. 50: ÖV-Anteile auf bedeutsamen Wegebeziehungen	74
Abb. 51: Radverkehrsanteil auf bedeutsamen Wegebeziehungen.....	75
Abb. 52: Bekanntheitsgrad und Interesse an weiteren Mobilitätsangeboten	78
Abb. 53: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (repräsentative Befragung)	83
Abb. 54: Verbesserungsvorschläge für den Fußverkehr (Befragung für die Allgemeinheit).....	84
Abb. 55: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (repräsentative Befragung).....	85
Abb. 56: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr (Befragung für die Allgemeinheit).....	85
Abb. 57: Personen mit Angabe fehlender Radabstellanlagen nach Kommune	86
Abb. 58: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn (repräsentative Befragung)	88
Abb. 59: Verbesserungsvorschläge für Bus und Bahn (Befragung für die Allgemeinheit)	89
Abb. 60: Verteilung der Verbesserungsvorschläge auf Verkehrsmittel	90
Abb. 61: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale im Kreis Viersen	92
Abb. 62: Streckenbezogene Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr	94
Abb. 63: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn im Kreis Viersen	95
Abb. 64: Streckenbezogene Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn	96
Abb. 65: Potenziale für ein CarSharing-Angebote	98

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung	2
Tab. 2: Befragungsinhalte.....	5
Tab. 3: Eckdaten der Erhebung	6
Tab. 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden	6
Tab. 5: Kenndaten des Kreises Viersen und der kreisangehörigen Kommunen	11
Tab. 6: Erwerbsstatus der befragten Personen	13
Tab. 7: Haushaltsstruktur	13

Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme	14
Tab. 9: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	15
Tab. 10: Haushalte mit Autos im Vergleich zu anderen Kreisen	16
Tab. 11: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	17
Tab. 12: Haushalte mit Elektrofahrrädern im Vergleich	18
Tab. 13: Mobilitätskenndaten von Elektrofahrradnutzern	20
Tab. 14: Haushalte mit Fahrrädern im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten	21
Tab. 15: Verfügbarkeit über ein Auto	23
Tab. 16: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	23
Tab. 17: Nutzergruppen von ÖPNV-Zeitkarten.....	25
Tab. 18: Mobilitätsvoraussetzungen.....	26
Tab. 19: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle.....	26
Tab. 20: Typen der Verkehrsmittelnutzung	32
Tab. 21: Genutzte ÖPNV-Produkte im Kreis Viersen	33
Tab. 22: Sozialstruktur von ÖPNV-Nutzern.....	35
Tab. 23: Arbeitsplatz und Ausbildungsort.....	36
Tab. 24: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung	37
Tab. 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes	44
Tab. 26: Mobilität am Werktag im Vergleich zu anderen Kreisen	46
Tab. 27: Zweck der zurückgelegten Wege (einschl. Rückweg)	47
Tab. 28: Verkehrsmittelwahl zum ÖV-Zustiegspunkt.....	55
Tab. 29: Entfernung der zurückgelegten Wege	60
Tab. 30: Dauer der zurückgelegten Wege	64
Tab. 31: Begleitung auf dem Weg	66
Tab. 32: Struktur der Verkehrsbeziehungen.....	68
Tab. 33: Wegeketten nach Zweck des Weges	75
Tab. 34: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	76
Tab. 35: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl.....	76
Tab. 36: Bewertung der Verkehrssysteme im Kreis Viersen	79
Tab. 37: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach verschiedenen Merkmalen	82
Tab. 38: Standorte für neue Fahrradabstellplätze	86
Tab. 39: Verbesserungsvorschläge im Verkehrsbereich (offene Fragestellung)	89

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz.²² 42% der ausgewählten Haushalte wurden mit einem schriftlichen Befragungssatz angeschrieben. 42% der Haushalte wurde gebeten, die entsprechenden Fragen über einen Online-Fragebogen auf der Internetseite www.vie-mobil.de zu beantworten. 16% der Haushalte wurde mit der Ankündigung eines Telefoninterviews angeschrieben. Die angeschriebenen Haushalte konnten jedoch die Teilnahmeform (schriftlich-postalisch, online, telefonisch mit Interviewern) selber bestimmen und ggf. wechseln.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben, das vom Landrat und vom Bürgermeister der jeweiligen Stadt unterschrieben wurde,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- vier Wegeprotokolle,
- eine Rückantwortkarte und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Befragungsbögen können auf den Internetseiten „[vie-mobil.de](http://www.vie-mobil.de)“ heruntergeladen werden.

²² Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Erläuterungen zum Datenschutz

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

Die Befragung ist mit dem zuständigen Datenschutzbeauftragten des Kreises Viersen sowie der Stadt Kempen abgestimmt worden. Der Kreis Viersen sowie die Stadt Kempen tragen gegenüber dem Befragten die datenschutzrechtliche Verantwortung für die Durchführung der Untersuchung.

In jedem Fall gilt:

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

- Ihre persönlichen Daten dienen nur der Kontaktaufnahme und werden separat von Ihren Antworten in der Befragung verarbeitet. Eine Zusammenführung erfolgt an keinem Bearbeitungsschritt. Damit ist sichergestellt, dass die Antworten keine Rückschlüsse auf Ihre Person zulassen.
- Ihr Name, Ihre Anschrift und Ihre Telefonnummer werden nicht an Dritte weitergegeben. Die Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme mit Ihnen verwendet. Falls Sie zur telefonischen Teilnahme aufgefordert worden sind, haben wir Ihre Telefonnummer öffentlich zugänglichen Listen (z. B. Telefonbuch) entnommen. Alle Beteiligten erhalten nur die personenbezogenen Daten, die zur Durchführung der jeweiligen Untersuchungsschritte notwendig sind (Datenvermeidung und Datensparsamkeit). Nach Abschluss der Untersuchung Ende 2016 werden Ihre persönlichen Adressdaten gelöscht.
- Es werden keine personenbezogene Einzeldaten und -auswertungen weitergeben, die aufgrund bestimmter Merkmale direkt oder indirekt einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen.

Was geschieht mit Ihren Angaben?

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

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

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

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

Beispiel für eine Auswertung

Tab. 1: Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

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

Ansprechpartner :

Kreis Viersen : Frau Sieg, Amt für Bauen, Landschaft und Planung, sandra.sieg@kreis-viersen.de, Tel. : 02162 / 39 – 14 15

Planersocietät : Herr Scheer, befragung@vie-mobil.de, Tel. : 0231 / 58 96 96 - 0

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Viersen



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

- 1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
 ja nein

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

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

- 4 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?
 nein
 ja, und zwar:
(Mehrfachantworten möglich)

<input type="checkbox"/> Ticket 1000 (auch 9 Uhr)	<input type="checkbox"/> FirmenTicket
<input type="checkbox"/> Ticket 2000 (auch 9 Uhr)	<input type="checkbox"/> Semesterticket
<input type="checkbox"/> BärenTicket	<input type="checkbox"/> Schwerbehindertenausweis
<input type="checkbox"/> SozialTicket	<input type="checkbox"/> BahnCard 25 / 50
<input type="checkbox"/> SchokoTicket	<input type="checkbox"/> BahnCard 100
<input type="checkbox"/> YoungTicket (auch Plus)	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

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

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

 andere Stadt bzw. Gemeinde und zwar:

Personenfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

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

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahre, die nachfolgenden Fragen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten!

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

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

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

mit:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungut	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus/Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 9 Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	wenige Male im Monat	seltener	nie
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wege nur zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 10 Wie oft nutzen Sie das Fahrrad (auch E-Bike / Pedelec)?

für:	häufig	selten	nie
Wege zur Arbeit / Ausbildung / Schule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitbetätigung an Werktagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitbetätigung am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf / private Erledigungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte umblättern! →

11 Bitte bewerten Sie die Verkehrssituation in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde!

als Nutzer von:	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungut	weiß nicht
Pkw/Motorrad/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
als Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12 Wie wichtig sind Ihnen folgende Vorschläge zum Radfahren in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
vorhandene Radwege verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kürzere / schnellere Radwegverbindungen zwischen den Orten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Wege für das Fahrrad im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer sicherer machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr / komfortablere Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Informationen und Karten zum Radfahrangebot/Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges ist mir wichtig: _____

13 Fehlen Ihnen Fahrradabstellanlagen an bestimmten Standorten (z. B. an Bahnhöfen, an Einkaufszentren)?

nein

ja, und zwar an folgenden Orten:

14 Welche Bus- und / oder Bahn-Linien (wie z. B. RE/RB/Straßenbahn) im Kreis Viersen nutzen Sie mehrmals im Monat?

keine

folgende Linien: _____

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

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Verständlichkeit der Tarife verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
barrierefreie Nutzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger Umstiege / bessere Anschlüsse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haltestellen und Bahnhöfe aufwerten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrtenhäufigkeit / Takt verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Sicherheit in Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges ist mir wichtig: _____

16 Wie wichtig sind Ihnen folgenden Vorschläge für das Zufußgehen in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
vorhandene Gehwege verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
barrierefreie / komfortablere Gehwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zusätzliche Gehwege im Ort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger sicherer machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ampelschaltungen für Fußgänger verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit verbessern (z. B. Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges ist mir wichtig: _____

17 Kennen Sie bzw. nutzen Sie folgende Angebote?

	nutze ich häufig	nutze ich gelegentlich	Nutzung künftig vorstellbar	Nutzung kommt nicht in Frage	Angebot kenne ich nicht	weiß nicht
Bürgerbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitfahrbörse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CarSharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radtourenplanung im Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pedelec / E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradverleih	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradboxen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Viersen



Wegeprotokoll

(nur für Personen ab 6 Jahren)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

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

Donnerstag, den 08.09.2016

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

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

Wie fülle ich das Wegeprotokoll aus?

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

- Falls Sie im **Außendienst** (z. B. als Taxifahrer, Postbote, Handwerker oder Vertreter) tätig sind und dabei eine Vielzahl an Wegen zurücklegen, geben Sie bitte nur den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz sowie Ihre privaten Wege an. Ihre innerhalb Ihrer Tätigkeit zurückgelegten Wege sind dann nicht relevant.

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

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

1 Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?

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

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

2 Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?

- eigene Wohnung
- anderer Ort
(Bitte Stadt und Stadtteil oder die konkrete Adresse eintragen):

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Viersen

Wegeprotokoll
Donnerstag, den 08.09.2016

Anfang

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

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt

Stadtteil

Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!

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

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

km

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?

a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)

b) Fahrrad / Elektrofahrrad

c) Mofa / Moped / Motorrad

d) Pkw als Fahrer

e) Pkw als Mitfahrer

f) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)

g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn

h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)

i) Fernverkehrszug (IC / ICE)

j) Taxi

k) Sonstiges: _____

6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.

(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem

Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein)

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

Weg zum Arbeitsplatz

geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)

Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule

private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)

Einkauf / Shopping

Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)

Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)

Begleitung einer Person (Holen/Bringen)

Rückweg vom vorherigen Weg

nach Hause

Sonstiges: _____

8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?

nein

ja: Anzahl der weiteren Personen

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)

nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	:	:	:	:
2				
3	:	:	:	:
4				
5				
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>
	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>
	3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>
	4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>
7				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<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				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9				
ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsbefragung Mobil im Kreis Viersen

Wegeprotokoll

Donnerstag, den 08.09.2016

Falls Sie mehr als 8 Wege zurückgelegt haben, nutzen Sie bitte ein Zusatzblatt (Download auf www.vie-mobil.de)

5. Weg	6. Weg	7. Weg	8. Weg
:	:	:	:
:	:	:	:
km	km	km	km
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>	1. <input type="radio"/>
2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>	2. <input type="radio"/>
3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>	3. <input type="radio"/>
4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>	4. <input type="radio"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wann sind Sie losgefahren bzw. gegangen? (Uhrzeit)

Stadt Wohin sind Sie gefahren oder gegangen?

Stadtteil

Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!

Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)

Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?

- a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)
- b) Fahrrad / Elektrofahrrad
- c) Mofa / Moped / Motorrad
- d) Pkw als Fahrer
- e) Pkw als Mitfahrer
- f) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)
- g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)
- i) Fernverkehrszug (IC / ICE)
- j) Taxi
- k) Sonstiges: _____

Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.

(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein)

Welchen Zweck hatte der Weg?

- Weg zum Arbeitsplatz
- geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)
- Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
- Einkauf / Shopping
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung einer Person (Holen/Bringen)
- Rückweg vom vorherigen Weg
- nach Hause
- Sonstiges: _____

Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?

- nein
- ja: Anzahl der weiteren Personen

Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

- ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
- nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

Für weitere Wege bitte ein Zusatzblatt nutzen

MUSTERBEISPIEL: Wegeprotokoll Donnerstag, 08.09.2016

Im folgenden Beispiel legt die Person insgesamt vier Wege zurück. Im ersten Weg bringt die Person ein Kind mit dem Auto zum Kindergarten. Vom Kindergarten erfolgt der zweite Weg zum Arbeitsplatz. Dabei fährt die Person zunächst mit dem Auto zum P&R-Parkplatz am Bahnhof und steigt in den Zug nach Düsseldorf. In Düsseldorf nutzt sie außerdem die U-Bahn. Um 16:25 Uhr

wird der dritte Weg nach Hause durchgeführt. Dabei nutzt die Person wieder die U-Bahn, den Zug und fährt vom Bahnhof mit dem Auto direkt nach Hause. Am Abend unternimmt die Person zusammen mit der Familie (zwei weitere Personen) einen Spaziergang (4. Weg).

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

2 Wohin sind Sie gefahren oder gegangen? Stadt
Stadtteil

Sie können auch ein konkretes Ziel oder eine Zieladresse eintragen, wenn Sie den Stadtteil nicht kennen!

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

4 Wie groß war die zurückgelegte Entfernung circa?

5 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg benutzt?

- a) zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)
- b) Fahrrad / Elektrofahrrad
- c) Mofa / Moped / Motorrad
- d) Pkw als Fahrer
- e) Pkw als Mitfahrer
- f) Bus (auch Schulbus / Taxi-Bus / Bürgerbus)
- g) Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn
- h) S-Bahn / Nahverkehrszug (RE / RB)
- i) Fernverkehrszug (IC / ICE)
- j) Taxi
- k) Sonstiges: _____

6 Falls Sie unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg genutzt haben, geben Sie bitte die Reihenfolge an, in der Sie diese genutzt haben.

(Bitte tragen Sie dazu den in Frage 5 links neben dem Verkehrsmittel angegebenen Buchstaben in den Kreis ein)

7 Welchen Zweck hatte der Weg?

- Weg zum Arbeitsplatz
- geschäftliche Erledigung (Dienstreise, Außentermin)
- Weg zur Schule / Ausbildung / Hochschule
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank etc.)
- Einkauf / Shopping
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport etc.)
- Spazierrundgang (Hund ausführen etc.)
- Begleitung einer Person (Holen/Bringen)
- Rückweg vom vorherigen Weg nach Hause
- Sonstiges: _____

8 Haben Sie auf dem Weg weitere Personen begleitet?

- nein
- ja: Anzahl der weiteren Personen

9 Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?

- ja (Bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen!)
- nein (Rückwege nicht vergessen? Dann sind Sie fertig!)

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
1	7 : 30	7 : 45	16 : 25	19 : 00
2	Viersen Dülken	Düsseldorf Königsallee	Viersen Dülken	Viersen Dülken
3	7 : 40	8 : 40	17 : 30	19 : 35
4	2,5 km	37 km	39,5 km	2 km
5	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	1. <input type="radio"/>	1. <input checked="" type="radio" value="d"/>	1. <input checked="" type="radio" value="a"/>	1. <input type="radio"/>
	2. <input type="radio"/>	2. <input checked="" type="radio" value="h"/>	2. <input checked="" type="radio" value="g"/>	2. <input type="radio"/>
	3. <input type="radio"/>	3. <input checked="" type="radio" value="g"/>	3. <input checked="" type="radio" value="h"/>	3. <input type="radio"/>
	4. <input type="radio"/>	4. <input checked="" type="radio" value="a"/>	4. <input checked="" type="radio" value="d"/>	4. <input type="radio"/>
7	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="2"/>
9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Anhang 2: Anregungen der Bürger/innen

In diesem Anhang sind alle freien Anregungen dargestellt, die von den Teilnehmern der Mobilitätsuntersuchung im Rahmen der repräsentativen und der Jedermann-Befragung abgegeben worden sind. Hierbei ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich um Einzelmeinungen handelt, die dennoch – insbesondere bei mehrfacher Nennung – gute Anhaltspunkte für Verbesserungen im Rahmen der Verkehrsplanung geben können. Daher bietet die vollständige Auflistung der Anregungen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden die Möglichkeit, hieraus Verbesserungsbedarfe und -möglichkeiten zu identifizieren und im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeit zu bearbeiten.

Gemeinde Brüggen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
FAHRBAHNMARKIERUNG MITTELSTREIFEN KLOSTERSTRASSE/WESTRING				x	
Kreisverkehr Borner Straße/B221				x	
Busverbindung zum Bahnhof Boisheim					x
Tempo 30 oder/und Einbahnstraße Borner Straße höhe Katharinenhof wegen extremen Verkehrsaufkommen da dort Geschäfte, Parkplätze, Ärzte, Altenwohnungen mit häufigen Rettungswagen, Po				x	
Mehr übergänge für Kinder um sicher zur Schule zu kommen	x				
Tempo 30 Katharinenhof				x	
Kreisverkehr Kreuzung Brüggen/Born am Vennberg				x	
Busverbindung nach Boisheim zur Deutschen Bahn					x
Schikanen auf den Straßen sollten mit Warnbarken versehen werden				x	
Einhalten der Tempolimits muss besser kontrolliert werden, z.b. durch Bodenschweller				x	
gute regelmäßige Verbindung von Brüggen zum bahnhof nach Bosheim halbständige Taktung auf der Linie Bosheim-Düsseldorf gute Busanbindungen wären schön					x
Parksituation verbessern Kurzparkzone mittels Parkscheibe				x	
Umgehungsstrasse, 2 Kreuzungen mit Ampelanlage durch Kreisverkehre ersetzen				x	
Einrichtung von abschließbaren Fahrradboxen in der Innenstadt		x			
Takte der Busse verbessern!					x
Bus von Lüttelbracht nach Brüggen Bus zum Bhf Boisheim					x
RE 13 30 Minuten Takt und letzte Fahrt ab D' dorf eine Stunde später (statt 21.48 Uhr)					x
Die Kundin gibt an, dass mehrere Bahn und Busverbindungen im Kreis Brüggen eingesetzt werden sollten					x
Der Kunde gibt an, dass im Kreiss Brüggen mehrere Bus und Bahnverbindungen eingesetzt werden sollten					x
Busse innerhalb Brüggens Takt der Busse Brüggen-Schwalmtal-Dülken Bus nach Boisheim Bhf					x
Die SB88 sollte auch Samstags fahren. Es ist meist ziemlich lästig wenn man die 074 verpasst, da sie nur jede std fährt. Besonders am Wochenende kann es dadurch hapern					x
Busse die direkt von Brüggen aus zum Bahnhof Boisheim fahren					x
Gefahrenbereich großer Baum, Verkehrsberuhigung für den Nordwall, Zebrastreifen für das Alten gerechte Wohnen un d unsere Schulkinder	x			x	
Den Nordwall sicherer machen				x	
mehr öffentliche Parkplätze, an den richtigen Stellen Halteverbottsschilder				x	
mehr Kreisverkehre, insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen				x	
Die 3 Ampeln auf der Ortsumgehung B221 durch Kreisverkehre ersetzen.				x	
Beleuchteter Fahrradweg zwischen Born und Brüggen (alte Bahntrasse).		x			
Kreisverkehr machen wo die Ampelanlage ist wen mann von Bracht nach Brüggen fährt.Man steht zu lange an der Ampel obwohl kein Auto sich bewegt.				x	
Fahrradwege verbessern!!!!		x			
Bessere RE/ RB Verbindungen, Bsp. von Konzerten zurück aus Großstädten, spät abends in der Nacht, abends keine Verbindungen					x

Gemeinde Brüggen					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
- sehr wichtig für mich, verbessern der Bustraktung				x	
Eine Busverbindung zum Bahnhof Boisheim, die an Werktagen morgens und nachmittags/abends mindestens 2 x stündlich getaktet ist, würde SEHR dabei helfen, mit dem ÖPNV (statt mit dem Auto) zur Arbeitsstelle nach Düsseldorf zu fahren.				x	
Besserer Anschluss zum Bahnhof Boisheim Mehr Busverbindungen am Wochenende				x	
Mehr Busverbindungen an Wochenenden Eine Busverbindung zum und vom Bahnhof Boisheim				x	
Verbindung nach Düsseldorf mit ÖPNV unzumutbar, eine ÖPNV Verbindung von Brüggen nach Mönchengladbach wäre schön				x	
Ampelschaltungen, die bei gleichbleibender Geschwindigkeit (z.B. 70 km/h) besser umschalten, damit der Verkehrsfluss besser gewährleistet ist.			x		
Mehr Parkplätze			x		
in Brüggen fehlen immer noch Parkplätze			x		
Ecke Färber/Steegerstr. sicherer machen evtl Kreisverkehr?			x		
Dringend Bahnhof Boisheim anbinden mit pendelkleinbus oder bahnrtrasse wieder aktivieren! Direktverbindung nach Viersen um 8 Uhr in Viersen zur Arbeit zu sein und zurück.				x	
Ich möchte mir dem Bus oder Bahn alleine nach Viersen fahren und nach mönchengladbach				x	
Mehr Abstellplätze für Räder in Brüggen.		x			
St. Barbara Straße/Kreuzung B221(Brachter Straße). Dort kommt man mit dem Rad kaum über die Straße. Durch die Kurve schlecht einsehbar und PKWs halten sich nicht an die 50km/h. Da fahren auch sehr viele Touristen und Tagesaufügler!		x	x		

Gemeinde Grefrath					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Grefrath hat schlechte Radwege Kreis Viersen (Süchteln/Bosheim) hat sehr schlechte Radwege		x			
Gehwege in Vinkrath verbessern	x				
Weniger parkende Autos auf der Mörteisstraße			x		
inseitige Beparkung der Dunkerhofstraße!	x		x		
Linie 066 halbstündlicher Takt				x	
auch abends und an den Wochenenden bessere Busverbindungen zwischen den Orten				x	
-Busverbindung in den Kreis Kleve, -Tarifsystem einfacher gestalten (Guthabenkarte wie in Südtirol, Pinkkarte wie in den Niederlanden) -Bus am Kempener Bahn soll auf Zug aus Krefeld warten				x	
Die Radtourplanung sollten Radfahrer und nicht reine Autofahrer machen.		x			
Überwege aus dem Ort über die Umgehungsstraße sicherer machen, Überquerungen für Radfahrer sehr gefährlich		x			
günstigere Tarife, dann würde man seltener das Auto benutzen					x
1) Sicherung der Strassenquerung des Bahnradweges Grefrath-Kempen in Höhe Flugplatz Niershorst		x			
2) Verbesserung allg. Verkehrssituation Grefrath Schulstrasse	x		x		
3) Einführen von Kontrollen des unerlaubten Überquerens der B509 und dessen Leitplanke mit dem Fahrrad in Höhe Kreuzungsbereich Grefrath Viersener Str. mit B509 Richtung stillgelegter Strasse Müskeskütt nach Vie-Süchteln als Abkürzung des Kreuzungsbereiches L39/B509		x			
Straßen verbessern (z.B. Johannes-Girmes-Str./Hauptstr.)			x		
Parkmöglichkeiten im Ort sind gering			x		
unterwegs mehr Übersichtstafeln für Fahrradrouten zur Orientierung zwischen den Orten		x			
Radfahrer in Fußgängerzonen zu schnell: Mehr Kontrollen!	x	x			
für Jugendliche eine Busverbindung nach Grefrath und Kempen u. zurück um 24.00h, vor allem an den Wochenenden				x	
mehr Einbahnstraßen, auf engen Straßen nur rechts Parken erlaubt			x		
öffentliche Verkehrsmittel und Taxen häufiger				x	
Mehr Busse in Oedt!!				x	
Verbesserung der Ortsdurchfahrt in Oedt und die Straßenbelagsituation			x		
Fahradweg-Schleusen durch Schranken ersetzen um Durchradeln zu unterbinden		x			
Radwege verbessern		x			
Auskunft und Preistafeln für Seh-Behinderte und gleichgewachsene Personen (tief hängen)				x	
Klare Verhältnisse! Ortskern entweder Fußgängerzone oder Verkehrszone. Zustand jetzt ist halber Kram.	x	x	x		
Mehr Zebrastreifen in den Hauptdurchgangsstraßen von Oedt!	x				
ANRUFSAMMELTAXI RICHTIG. SÜ. CA. 5.30, AUCH AM WOCHENENDE AST ABDS. HALBSTDL. AB SÜ. BUSBAHNHOF					x
halbstündliche Busverbindungen der Linie 066					x
Gefahrenfreier Übergang von Eisstadion mit dem Ziel Teufendok (in Grefrath, für Kinder)	x	x			
Übergang für Kinder von Eisstadion Richtung/Ziel Teufendok (Grefrath)	x	x			
Reparatur maroder Strassen, vor allem zwischen Grefrath und Mülhausen					x
Bodenbelag des Ortskerns Fussgänger-Gerecht gestalten. Nur unbequemes laufen möglich	x				
es wäre schön wenn die Hohe Strasse eine reine Fußgängerzone wäre	x				

Gemeinde Grefrath						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
1) Schlaglöcher und Erhöhungen durch Wurzeln beseitigen	x	x	x			
2) Ausbau Bahnradweg innerhalb Grefraths		x				
3) neuer Fahrradweg parallel zur L39 in Höhe Hübecker Weg bis Plüschweberei, sowie Anbindung an Bahnradweg Südstraße nach Oedt (von Süchteln kommend) sollte ein Halteverbot für Autos sein (Ecke Hochstraße/ Südstraße)		x				
In Ortschaft sollte es nur noch 30 Zonen gibt. ES ZU SCHNELL GEFAHREN.			x			
Kreuzung Mühlhäuser Str. Ecke Schanzenstraße für Radfahrer überarbeiten. Warum gibt es dort einen abgesenkten Bürgersteig, wenn er beim Überqueren nicht benutzt werden soll. Unfallgefahr!!		x				
Verbesserung des Radweges von Grefrath nach Mühlhausen		x				
Tempo-30-Zone an der Schule			x			
Straßenbeleuchtung verbessern besonders wegen Bäumen	x	x				
weiterer Ausbau der angelegten radwege		x				
CarSharing wäre eine gute Alternative zum Privatauto						
Verbesserung der Beleuchtung der Johan Giermes Str. Verbessern.	x	x				
Mehr Bürgersteige an Kreuzungen absenken. Straßen und Radwege endlich sanieren.	x	x				
würde mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn der Fahrtakt besser wäre						x
Zeitakt des Busses 66 nur Stündlich Zeittakt RE10 ist halb stündlich Anschluss nur jede Stunde möglich wenn RE10 verspätet ist. 1 Stunde Wartezeit.						x
Mehr Busse einsetzen in den Hauptschulzeiten wenn zB Schulschluss ist.						x
1. Fußgängerüberweg (Zebrastreifen oder Ampel) über die Johann--Fruhen-Str. (auf Höhe Bruchstraße)2. Tempo 30 innerhalb der Ortschaft 3.. Durchfahrverbot für LKW	x					x
Tempo 30 im Ort. Zu viele LKW-Durchfahrten (nutzen Abkürzung)						x
Es gibt in Grefrath ganz, ganz schlechte Kreuzungen für Fußgänger und Radfahrer, die müssten dringendst verbessert werden. Unsere Kinder fahren mit dem Rad den Schulweg nach Mühlhausen bewusst über eine andere Route, um z.B. an der Lobbericher/Hinsbecker oder Umstr./Mühlhäuser Str. nicht in einen Unfall verwickelt zu werden. Gleiches gilt auf meinem Weg zur Arbeit nach Kempen. Und wieso müssen Radfahrer am Kreisverkehr Ostumgehung/Mühlhäuser Str. auf Vorfahrt achten, wo z.B. in ganz Kempen die Radfahrer am Kreisverkehr Vorfahrt haben? Auf der Mühlhäuser Str. ist 50 km/h. für Autos. Wie sollen Radfahrer sich an der Kreuzung Hauptstr. / Grefrather Str. in Mühlhausen sich um dem Weg Kempen / Grefrath korrekt verhalten? Der Fahrradweg an der Grefrather Str. endet dort einfach an der Bushaltestelle. Alte Bahntrasse zwischen Grefrath und Kempen: Der Übergang an der Ostumgehung ist sehr gefährlich, da Autos oft sehr schnell von der B509 "angeflogen" kommen	x	x				
Es gibt in Grefrath sehr schlechte Kreuzungen für Fußgänger und Radfahrer, z.B. Lobbericher/Hinsbecker oder Umstr./Mühlhäuser. Wieso müssen Radfahrer am Kreisverkehr Ostumgehung/Mühlhäuser Str. auf Vorfahrt achten, wo z.B. in ganz Kempen die Radfahrer am Kreisverkehr Vorfahrt haben? Wie sollen Radfahrer sich an der Kreuzung Hauptstr. / Grefrather Str. in Mühlhausen sich um dem Weg Kempen / Grefrath korrekt verhalten? Der Fahrradweg an der Grefrather Str. endet dort einfach an der Bushaltestelle. Alte Bahntrasse zwischen Grefrath und Kempen: Der Übergang an der Ostumgehung ist sehr gefährlich, da Autos oft sehr schnell von der B509 "angeflogen" kommen	x	x				

Stadt Kempen						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
Weniger Umfragen! Mehr Tatsachen schaffen!	x	x	x	x		
Mal im Norden von Kempen bauen, wo Schulen, Turnhallen und Schwimmbad sind. Hier sind gute Straßenverbindungen vorhanden! durch Neubaugebiet in Zukunft Probleme bei der Verkehrsplanung	x	x	x	x		
2.) es wird VIEL!!! zu viel Salz VIEL zu oft gestreut. Überall, wo der Streuwagen halten muss, wachsen weiße Salzberge, da die Technik wohl antiquiert ist. Umweltschutz geht anders. Andere Gemeinden verzichten komplett und die Bevölkerung verunglückt auch nicht mehr und kann sich auf winterliche Bedingungen einstellen. Warum geht das nicht in Kempen??	x	x	x	x		
Bessere Trennung der Verkehrsarten, auch Fußgänger und Fahrrad (z.B. Kempen Innenring). Bessere Qualität der Radwege	x	x	x	x		
1. Fahrradstr. "Wächendonker Str." sicherer machen!!!	x	x	x	x		
2. Schulweg sicherer machen insbesondere der Weg St. Hubert - Kempen (z.B. Bahnübergang St. Huberter Str.)	x	x	x	x		
3. Bahnhof - Thomasstraße - Kreuzung unüberschaubar!	x	x	x	x		
mehr Parkmöglichkeiten im Hagelkreuz	x	x	x	x		
Fahrradwege auf der Otto-Schott-Straße sind zu schmal auf der Straße ausgezeichnet, so dass man Angst hat dort zu dicht an den PKW/LKWs vorbeizufahren	x	x	x	x		
Knotenpunktsystem hat keine Übersichtskarten Autofahrer sollten mehr Rücksicht nehmen, besonders auf Radfahrer und Schulkinder Eltern die Kinder zur Schule bringen mit dem Auto nehmen oft wenig rücksicht auf radfahrer, die Autos sollte man aus dem näheren Bereich der Schule fernhalten	x	x	x	x		
Stopp-Schild-Querungen zusätzl. mit "Halbschalen" sichern	x	x	x	x		
Die Außenbezirke / Siedlungen sind nur über schmale Straßen erreichbar. Von sich 2 begegnenden Autos muss eines ins Feld / unbefestigten Randstreifen ausweichen. Fußgänger und Fahrradfahrer, insbesondere Kinder, stark gefährdet	x	x	x	x		
Fahrradwege innerstädtig abschaffen Ampelschaltungen für Fahrradfahrer den für KFZ anpassen Fußgängerampel für gesamten Kreuzungsbereich gleich schalten	x	x	x	x		
Entlastung Hausheckweg und Mühlenweg: Durchfahrtstrecke von PKWs genutzt, stören bzw. gefährden somit die Fußgänger und Radfahrer	x	x	x	x		
mehr Spiegel an uneinsichtigen Kreuzungen/Wegen	x	x	x	x		
mehr Fahrradständer an bushaltestellen für die Kinder. Mehr Laternen.	x	x	x	x		
Wohnort ist Tönisberg Rad und Ggehwege sind OK Erreichbarkeit nach Kempen ungenügend+unattraktiv	x	x	x	x		
Treffmöglichkeiten für Jugendliche	x	x	x	x		
mehr Kontrolle wünschenswert (Bsp. Mühlenweg)	x	x	x	x		
halte - hohenollerplatz - Bus - markieren - bus kann häufig nicht einfahren, das pkw's & lkwl! parken	x	x	x	x		
1) Ständige Disharmonie Fuß+Rad, 2) mehr Rücksicht nehmen	x	x	x	x		
Mehr Schulwegsicherheit	x	x	x	x		
3: Bettelampeln (Anforderungssampeln) für Radfahrer und Fußgänger (insbesondere bei Überquerung des äußeren Rings) abschaffen; kein Sicherheitsgewinn für Fußgänger/Radfahrer (Sicherheitsgewinn ergibt sich nur aus eigener Ampelphase!), aber längere Wartezeiten.	x	x	x	x		
Kontaktschleife an Ampeln, mehr Fußgänger Zonen in der Innenstadt, zu viele Radfahrer! Radfahrer sollten Räder schieben, durch Schilder	x	x	x	x		

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Zebrastrifen an der Vorster Straße besser sichern	x	x		
Fahrverbot für Räder auf der Fußgängerzone	x	x		
Fußgängerzone am Wochenende/Veranstaltungen für Fahrradfahrer "nur schieben"	x	x		
St. Töniser Str./Krefelder Weg/St. Huberter Str. Parkverbot für Autos auf der Straße	x	x		
siehe "Punkt 16": "Problem: kaum Bürgersteig im Bereich des Hauses Baaken vorhanden"! Fahrbahnmarkierung "Bergstr." in Tönisberg ist schlecht! in der Fußgängerzone Kempen sollen Radfahrer absteigen	x	x		
1) Straßenmarkierung für die Fahrradstraße "Wachtendonkerstr." (LVD/Gesamtschule) erneuern! Diese sind komplett weggefahren!	x	x		
2) Fahrradstraße deutlich anzeigen! (Wachtendonkerstr.)	x	x		
Krefelder Weg/ St. Töniserstr. Kreuzung muss verbessert werden	x	x		
Tönisberg: im Bereich des "Houses Baaken" ist es für Fußgänger(innen) sehr gefährlich! Die Fahrbahnmarkierung der Bergstraße müssen erneuert werden!	x	x		
Bessere Sicherung der Kreuzungen, Querungen und Kreisverkehre für Radfahrer und Fußgänger, bes. Kinder	x	x		
1. Etwas mehr Beleuchtung 2. Besserer Radweg von Kempen nach Oedt (oedter Straße)	x	x		
3. Seniorengerechtere Geh- und Radwege	x	x		
Ein bessern miteinander im Fußgängerbereich (Kempen)	x	x		
Fußgänger u. Radfahrer innerhalb Fußgängerzone Kempen	x	x		
Hinweis: Rücksichtnahme hat Vorfahrt! ...verbessern!	x	x		
Im Fußgängerbereich für Radfahrer max 4-7kmh (ergo Spielstraße)	x	x		
Fußgänger+Radf weiterhin in der Innenstadt zulassen	x	x		
Fahrradfahren in Fußgängerzonen muss weiterhin erlaubt sein	x	x		
Beleuchtung Unterführung hinter AZ (Feldweg St. Hubert nach Kempen)	x	x		
Pläne für alternative Wege abseits der Hauptstraßen, die aber auch sicher und beleuchtet sind	x	x		
- fußgängerfreundliche Ampelschaltung insbes. nach 20.00 Uhr - Schutz vor Fahrradfahrern (z. B. in Fußgängerzone, Grünanlagen)	x	x		
Sperrung für Fahrräder durch die Fußgängerzone	x	x		
Fußgängerzone für Räder sperren	x	x		
Fußgängerzone/Innenstadt soll Fahrradfrei sein -> Unfallgefahr (Fahrräder schieben) Fahrräder sollten nur in Fahrtrichtung fahren dürfen	x	x		
Unter Berücksichtigung der gegenseitigen Rücksichtnahme sollte das Radfahren in der Fußgängerzone weiterhin erlaubt sein!	x	x		
Radverkehrsführung Birken Allee und Kreisel Birken Allee-Peschweg für Fußgänger + Radfahrer gefährlich	x	x		
REGELUNG DER NUTZUNG VON FUSSGÄNGERZONEN VON FUSSGÄNGER + FAHRRADFÄHRERN, GLEICHZEITIG; GEFAHRLICH	x	x		
Ampelschaltung an der Söderblomstraße für Fahrradfahrer und Fußgänger sollte geändert werden, sonst muss man auf der Mittelinsel warten. Das ist unangenehm und nicht immer eindeutig für die Autofahrer.	x	x		

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Die Grünflächen die an Geh und Radwege angrenzen sollten öfter gepflegt werden. Meter hohes Unkraut macht die Benutzung manchmal gefährlich. Einengung bei Benutzung von Fußgängern und Radfahrern, sowie Radfahrern untereinander. Die Oberflächen der Radwege sind teilweise mangelhaft, Wurzeleinwüchse, Löcher etc. Mit schnelleren Pedelec sehr gefährlich zu befahren. Wachtendonkerstraße, Hülsenerstraße, Hülsenerlandstraße Vorster, St. Töniser Straße etc. da lassen sich sehr viele noch hinzuzählen. Gemeinde Greifraht besonders von Mühlhausen nach Greifraht Landstraße sowie Bahntrasse etc.	x	x		
Wenn mehr Sicherheit und mehr Rücksichtnahme für Fußgänger und Radfahrer, gerade Kinder, möglich wäre, dann würde dies auch mehr genutzt werden. Radfahren in der Fußgängerzone geht gar nicht. Die Hauptgeschäftsstraßen wie Engerstr., Judenstr., Ellenstr., Petersstraße sollten ab bestimmten Stellen zum Fahren gesperrt sein. Schieben geht, oder Rad dort abstellen. An den Knotenstellen wie Bahnhof und Schulen muss deutlich mehr Sicherheit gewährleistet sein. Dort ist es für Schüler mega gefährlich.	x	x		
Das Fahrrad fahren in der Fußgängerzone ist gefährlich, viele fahren sehr rücksichtslos.	x	x		
Radweg vom;Spüwall zur Post (Moorenring) in BEIDEN Richtungen freigeben, separate Ampelschaltung (vor den Autofahrern) für Radfahrer z. B. an der Vorster Str. Ri. Innenstadt; automatisches Grünlicht für Radfahrer/ Fußgänger am Kempener Außenring	x	x		
alle Ampeln an Radwegen auch mit Radsymbol versehen (z. B. Oedter Str./ Marie - Jucharz - Str.; Moorenring/ Thomasstr.); mehr Sicherheit vor abbiegenden Autofahrern bei separater Radspur (z. B. Vorster Str./ Hossenring);	x	x		
1.) häufigerer Grünschnitt damit Radwege in gesamter Breite nutzbar sind (z.B. Vorster Straße) 2.) Verbesserung der Verkehrsregelung an der Jet-Tankstelle, da der Radweg oft blockiert wird (Vorfahrt für Radfahrer, Kennzeichnung mit roter Fahrbahn) 3.) Abschaffung der Bedarfsschaltungen für Fußgänger und Radfahrer (lange Wartezeiten) am Kempener Außenring	x	x		
Ampelschaltung für die Fußgänger/ Radfahrer an B509/VorsterStr. auf Dauerbetrieb stellen und nicht auf Anforderungs-Betrieb	x	x		
1.) Änderung Ampelschaltung B509 / Vorsterstr + St. Töniserstr (dauert für Radfahrer/Fußgänger viel zu lang, OHNE drücken gibt es kein Grün (sollte bei jeder Phase automatisch grün zeigen)	x	x		
Tönisberg: "Haus Baaken": dort ist die Situation für Fußgänger(innen) sehr gefährlich; Bedarfsampel ist notwendig!!!!!! Fahrbahnmarkierung auf vielen Tönisb. Straßen müssen erneuert werden !!!	x		x	
Tönisberg: Bereich "Haus Baaken" für Fußgänger(innen) gefährlich! Verschiedene Tönisberger Straßen: Fahrbahnmarkierung erneuern!	x		x	
Kreisverkehr Birkenallee-Peschweg ist sehr gefährlich Querung St. Huberterstr.-Hülsenerstr. ist mangelhaft	x		x	
Schülerlotzen für morgens, da Zebrastreifen von Autofahrern nicht immer beachtet werden, Vorster Str.	x		x	
Seiten-/ Nebenstraßen im Winter Schneeräumen, Straße: Kauertzacker plus Seitenstraßen, sodass man mit dem Rolator besser gehen kann	x		x	
Verbesserung der Gehwege (seniorenrechter) und Ausleuchtung	x			
Kinderwagenfreundliche Straßenübergänge!!!	x			
mehr Sitzmöglichkeiten in den Außenbereichen und Innenstadt	x			
Der Überweg vom Wartsburg zum Netto muss ausgebaut werden / Nicht Kindersicher!!!!	x			
Die schräge Absenkung der Bürgersteige bei Einfahrten ist ein großes Problem für Rollstühle und Rollatoren + Dreiräder	x			
Zu wenig Absenkungen in Bordsteinkanten für Rollstuhlfahrer!	x			
Zebrastreifen an einigen Stellen fehlen	x			
weniger Straßenlaternen (Lichtverschmutzung)	x			

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Brücke über den Außenring für Fußgänger zur Erreichung der Felder (Vereinfachung des Gassigehens)	x			
Straßenüberquerung mehr Zebrastreifen!!!	x			
Stolperfallen auf den Gehwegen beseitigen.	x			
durchgehend beiseitige gehwege auf der vorsterstr.	x			
Zebrastreifen Vorster Straße ist sehr gefährlich, viele Autos sehen uns Kinder nicht	x			
Gehwerk von der Bergstraße zur Vlyner Str. (zum Nettomarkt) viel zu schmal.	x			
weniger sinnlose Verbauungen im Straßenverkehr; striktere Trennung von Autoverkehr und Fahrradverkehr		x	x	
- Parkhäuser f. Anwohner in Kempen Innenstadt - Mehr Radwege!!!		x	x	
Kreisverkehre entschärfen. Die Fahrradspur in den Kreis verlegen und nur eine Fahrtrichtung erlauben. So jagen die Fahrradfahrer nach rechts oder links in die jetzige, von der PKW - Spur getrennte Spur, hinein. Der Autofahrer hat kaum Chancen gefährlichen Situationen aus zuweichen		x	x	
Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Tempo 30 auf allen innerstädtischen Straßen		x	x	
Tempo 30 im gesamten Stadtbezirk, mehr Fahrradstraßen, Einbahnstraßensystem, damit mehr Platz für Fahrradfahrer ist.		x	x	
Radwege vom Straßenverkehr trennen (keine Radwege direkt an Straßen) mehr Sicherheit für E-Bike-Nutzer auf der Straße		x	x	
- Fahrradstraße "Wachtendonkerstr. " bessere Markierung - Mehr Zone 30Kmh-Bereiche in Innenstadt! - Weniger Umfragen! MEhr Tatsachen schaffen!		x	x	
Fahrradboxen am Bahnhof wären optimal		x		x
Wurzeln auf Wegen entfernen Radweg von der Straße entfernen, und höher legen, Fahrradabstellanlagen an mehreren Stellen in der Innenstadt, Überfüllung in ÖPNV zu manchen Zeiten verhindern		x		x
Fahrradfreundlich! ist nicht mal Interesse bei Verwaltung d. St. Kempen! ÖPNV viel zu wenig Angebote		x		x
Fahrradparkplätze am Bahnhof ausbauen.		x		
Bahnstraße gefährlch für Radfahrer durch parkende PKWs		x		
Beibehaltung der Radfahrmöglichkeit in der Fußgängerzone		x		
Bessere Qualität der Radwege		x		
Mehr gute Radwege		x		
Radwege ordentlich halten, verbreitern		x		
bus Verbindung verbessern		x		
mehr Fahrradboxen, damit E-Bikes sicherer abgestellt werden können		x		
Bitte mehr Platz für Fahrräder		x		
Radwege sollten überarbeitet werden. Es gibt wohl sehr viele Schlaglöcher.		x		
bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen		x		
verschießbare Fahrradständer, da die Fahrräder sehr leicht und schnell geklaut werden können		x		
mehr Fahrradstellplätze		x		
mit dem Rad von Kempen nach Oedt schlechter Radfahweg, allgemein müssen die unbedingt verbessert werden		x		
1.: Benutzungspflicht für Radwege (bpRw) in der Innenstadt vollständig abschaffen, weil a) die meisten bpRw entsprechen nicht den Anforderungen, b) viele bpRw haben sehr schlechte Oberflächen und c) teils extrem ungünstige Ampelschaltungen für Radfahrer.		x		

Stadt Kempen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
2: Linksseitige Radwege in der Innenstadt wegen der deutlich höheren Unfallgefahr abschaffen.					
Es sollte mehr Fahrradstellplätze geben					
Radweg nach Vorst sanieren Radwegenetz weiter ausbauen					
1. Radverk.-fuhrgr. auf Radwegen fehlen, insbes. an nicht einsehbaren Abbiegungen					
Die Radwege in den Aussenbereichen sind z. T. sehr schlecht.					
Fahrradwegsanierung Richtung Wachten-donk, Oedt und Vorst					
Fahrradverkehr noch mehr in den Vordergrund gegenüber Auto Beispiel Niederlande					
direkter Radweg nach Krefeld erforderlich					
In der Innenstadt sollte das Fahrrad geschoben werden!					
1. Radwege: keine Nutzung durch E-Bikes und mehr gesonderte Radwege (ohne Touristenradwege, da landwirtschaftliches Gebiet)					
Radwege müssen im ländlichen Bereich dringend renoviert werden.					
Fahrradboxen erweitern (Kempen)					
Radwege müssen dringend saniert werden					
Radweg von Tönisberg nach Krefeld parallel zur B9					
Ausbau der Radwege Oedter Str. Wachtendonker Str					
Hinweisschilder Außenring, Krefelder Weg und L509 sind sehr verschmutzt und nicht lesbar.					
BESSER GEREINIGTE (HERBST) RADWEGE					
Für Radfahrer gilt auch rechts fahren!!!					
Auch als Radfahrer immer rechts fahren, auf Radwegen, sowie in Fußgängerzonen.					
Absoluter Vorrang für Fahrrad/Pedelec/S-Pedelec Nutzung, da Autoverkehr innerhalb Kempens völlig überflüssig ist. Fahrradwege abseits der Autorouten (Abgasfrei Rad fahren). Fahrradschnellweg nach Düsseldorf/Neuss schaffen mit Vorrang für Fahrräder an Kreuzungen					
Fahrradverkehr innerhalb Kempens volle Priorität einräumen - keine Absenkungen auf Radwegen bei Einfahrten - Tempo 40 im gesamten Stadtgebiet, damit man als S-Pedelec-Fahrer nicht überholt wird (Sicherheit!!) - Fahrradschnellwege - Radweg abseits des Autoverkehrs (Abgase) - mehr Fahrradstraßen (Beispiel: Berliner Allee müsste eine Fahrradstraße werden, da die vorhandenen Streifen in Stoßzeiten nicht ausreichen. Als Fußgänger wird man mindestens 1x pro Woche von Fahrradfahrern angefahren)					
Mehr richtige Radwege, nicht nur Randstreifen entlang der Straße (z. B. Berliner Allee)					
Morgens gibt es immer einen immensen Radfahrerstau an der Ampel vor dem Thomeum. Die Fußgängerampel ist dann viel zu kurz geschaltet.					
Radwege außerhalb der Stadt verbessern. Oberflächen lassen zu wünschen übrig, teilweise sogar gefährlich z.B. in Richtung Wachtendonk. Bessere Kennzeichnung der Radstrecken.					
Radwege, Wurzelfrei machen					
Radfahrwege sollten ausgewiesen werden					
Fahrradwege die auf der Auto-Fahrbahn sollte man vermeiden, Sicherheit nicht gewährleistet, sollte überlegen richtige Radwege mit Bordstein zu machen					

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Radwege sollten verbessert werden, da teilweise in sehr ungepflegtem und schlechtem Zustand. Ampelschaltungen in Töniesberg und Kempen müssen für Fahrradfahrer verbessert werden (Bedarfsanforderung sinnlos).		x		
zweispurige, breite Radwege wie in den Niederlanden !		x		
-Unbedingt: Fahrradfreundliche Altstadt Kempen! Durch zunehmende Auslagen, Bestulung und vor allem Werbeauftragter werden die Wege immer enger und das Konfliktpotential hat dadurch zugenommen. Vielleicht könnte die Stadt prüfen, ob die Werbeauftragter ordnungsgemäß verbessert werden.		x		
Verbesserung Fahrradwege Innenstadtbereich		x		
Fahrradboxen z. B. am Bahnhof. Radstation wird in Kempen wohl nicht umsetzbar sein.		x		
Mehr Fahrradstraßen, auf denen man nebeneinander fahren kann.		x		
ein Radweg an der Königstraße ist unbedingt nötig. (Einbahnstraße) Von Bendenstraße an der Kreuzung Breitestraße in die Königsstraße, als Fahrradweg wird einem laut Frau Hahn, ständig die Vorfahrt genommen		x		
Ticket zu teuer. Gerade kurzstrecken. Ersatzpöpel stören, weil man viel zu lange warten muss			x	x
Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel (Busse, Bahnen etc) an Samstagen und Sonntagen erhöhen. Bei Veranstaltungen in der Stadt (z.B. Weihnachtsmärkte, Stadtfeste etc.) ist für die Anwohner in Zentrumsnähe die Parksituation unhaltbar geworden da von auswärtigen Gästen alles zu geparkt wird. Daher: Parkplätze für Stosszeiten (Veranstaltungen) schaffen.			x	x
Den Kempen Außenring ab Oedter Str. Richtung Mülhauser/Ziegelheider/Straelener Str. schließen -> weniger Durchgangsverkehr Oedter Str./Birkenallee			x	
Ausbau der Kempener Str. zur A44			x	
Straßenbelag des Grünen Wegs verbessern!			x	
Peschweg ist eine 30er Zone! Manche Autos fahren jedoch teilweise 60-70! Verkehrsberuhigung wäre dringend angebracht. Insbesondere Kreisverkehr bis Park/ Waldschlößchen				x
Fahrverbot für LKW über 7,5 t auf Innenstadtring (Hessenring, Burgring etc.) außer Anlieger/Baustellen-LKW			x	
ich bin für "liegende Polizisten" auf der Kleinbahnstr. da Autos den Zebrastreifen missachten und viel zu schnell fahren			x	
Parkboxen sind oft zu klein für heutige Autos. Man kann kaum noch aussteigen. Mit dem neuerschaffenen Kreisverkehr Birkenallee Peschweg hat man den Autofahrern keinen Gefallen getan! Er ist viel zu klein, um ihn wie einen normalen Kreisverkehr zu nutzen, so dass man praktisch beim Geradeausfahren gezwungen ist, zu blinken. Das führt zu Verwirrungen und Missverständnissen, und wenn nicht alle immer besonders aufgepasst hätten, hätten hier einige Situationen schon zu Unfällen geführt. Kreisverkehre sind oft sinnvoll - aber nicht überall, und hier ganz sicher nicht.				x
Mehr Zone 30 km/h Bereiche in Innenstast!				x
1. Mehr Geschwindigkeitskontrollen innerorts				x
2. Schwellen am Ring einbauen				x
Mehr Parkplätze in der City Anliegerstraßen werden missbraucht				x
In der Innenstadt muss ein Einbahnstraßensystem entwickelt werden				x
mehr Parkflächen für Kurzparken in Kempen				x
2. Park-Halteverbote an Ausfahr-/Einfahrstraßen dienen nicht d. Verk-Beruhigung, sie sind unfallgefährdend				x
"grüne Welle" Kempen Außenring				x
1. Anwohnerparkausweis für Ringlagenbewohner (PKW)				x

Stadt Kempen				Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag							
2. größeres Parkplatzangebot							
3. separate Roller/Motorradparkplätze in der Innenstadt							
Einbahnstraßensystem in der Innenstadt							
mehr Parkplätze in Wohngebieten, die älter als 20 Jahre sind							
Parksituation ist kritisch, sodass die Familie teilweise nicht mehr das Auto in ihre Garagen fahren können							
Brücken auf der A40 reparieren!							
3) Mehr Zone 30! in Innenstadt							
mehr Parkmöglichkeiten im Hagekreuz gepflegtere Spielplätze ansprechende Treffmöglichkeiten für Jugendliche							
Mehr Parkplätze für Arbeiter die in der Stadt arbeiten kostenfrei oder etwas günstiger							
Ampelschaltung verbessern. Ausfall von Ampeln verbessern.							
2. Bewachte Abstellanlagen auch für Mofas und E-Bikes							
Führerschein für Pkws sollte ab 16 möglich sein! :-)							
mehr Parkmöglichkeiten in Kempen (zentrumnah, günstig)							
mehr Parkplätze für Kurzparker in Kempen							
Mehr Kreisverkehre statt Ampeln							
LKW über 7,5 t Fahrverbot auf dem Innenstadtring (außer Anlieger, Baustellenfahrzeuge und LKW der Stadt)							
Verbesserung Parksituation St. Hubert							
1. Stop-Strassen kontrollieren!							
2. An Kreuzungen Halteverbot-Abstand markieren rechts vor links ->markieren							
Geschlossene Bahnübergänge in Kempen dauern mitunter zu lange!							
Radverbot in der Innenstadt							
gebührenfreies Kurzparken in der Innenstadt (ggf. "Brötchentaste" am Parkautomaten)							
in der Innenstadt: Kurzparken ohne Parkgebühr (sonst wird Einkauf außerhalb zur Gewohnheit)							
Mehr Tempokontrollen auch auf kleinen Landstraßen							
Ampelschaltungen könnten verbessert werden an den typischen Staustellen an großen Kreuzungen (Autobahnzubringer Richtung Münchheide)							
Die Ampel am Thomeum, wie genannt. Morgens zu Radfahrstoßzeiten müßte die Schaltung länger sein. Der Zebrastreifen an der Vorster Straße (Penny) wird nicht immer von allen Autofahrern beachtet.							
Die Birkenallee bitte, bitte, bitte als 30er Zone einrichten. Sie wird immer noch täglich von Auto- und Treckerfahrern als Ralleystrecke missbraucht.							
weniger Kreisverkehr aufgrund der engen Fahrbahn							
Parken auf einspurigen Straßen verbieten, es führt nur zu Stau. Zspuriger ausbau zw. kempen und den autobahnen, da durch Trecker und LKW der Zeitverlust zu groß ist, aber ein überholen gefährlich ist							
Die vielen LKWs und Trecker verstopfen die Verkehrswege außerorts. Zusätzlich ist durch die Neubaugebiete das Verkehrsaufkommen gestiegen. Dies führt in Summe zu einem verstopfen der Wegen vor allem zw. Kempen und der Autobahnauffahrt zur A44							
Es sind nicht genügend Parkflächen im Broichweg in der Aldekerker Straße Ortseingang wird zu schnell gefahren							

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
- Baustellen effizienter planen, nicht so viel gleichzeitig sperren. - Kreisverkehr bzw. Ampel auf der B509 / Abfahrt Richtung Krefelder weg --> Rückstau beim Berufsverkehr, keine gute Sicht.			x	
vor allem die Hauptstraße sicherer machen, von Rasern befreien!			x	
Hauptstraße im Ort sicherer machen, Raser aus dem Ort holen, endlich Blitzer anbringen an allen Ortsein- und Ortsausfahrten! oder Buckel anlegen			x	
Parkplatz Situation in der Wartsbergsiedlung ist ungenügend. Durch geparkte Wohnmobile, Transporter und sonstige Lieferwagen sind die normalen Zufahrten stark beeengt.			x	
Es sollte mehr polizeiliche Kontrollen geben, um deren Ergebnisse in die Planung einfließen zu lassen			x	
Verbesserung der Einzichtsmöglichkeit an Kreuzungen (evt.durch Spiegel)			x	
Parkplätze sind zu wenig			x	
nicht zu viele Baustellen im gleichem Zeitraum erstellen/bauen			x	
- Infrastruktur muss verbessert werden, mehr verkehr sollte außen rum geleitet werden, im ortskern oft zu viel verkehr, ortskern entlasten (St. Hubert) - Mehr außengastronomie in St. Hubert - Ortskern ist überladen mit parkenden Fahrzeugen -> Mehr parkm			x	
Verkehrsaufkommen sehr groß			x	
Umgehungsstraßeum Tönisberg bauen!			x	
Tönisberg Umfahrung von Ortsplan			x	
Bergstraßen entlasten. Zu wenig Parkplätze, gerade an Mehrfamilienhäuser			x	
Umgehungsstraße um die Bergstraße in Tönisberg.			x	
manche Straßen im ländlichen teil verbessern			x	
Breitestr. Fussgängerzone Umgehungsstrasse oberhalb hunsrückstrasse, aldekerkerstr.			x	
Beseitigung des Rückstaus (Am Bahnhof,St.Huberter Str.) für rechtsabbieger in die St. Huberter Str. verhindern das vom Burgring (2 Spur) Autofahrer einfach in die Kurfürstenstr. einbiegen.			x	
bessere Ampelregelung an der B 509 / Vorster Str. . schon mehrmals im Ordnungsamt drauf hingewiesen!			x	
Taktung RE10 abends zwischen KR+Kempen erhöhen, am Wochenende Taktung+Kapazität erhöhen ->Anbindung an Busse sicherstellen				x
Pünktlichkeit, Platzangebot, Zuverlässigkeit des RE10 verbessern. Mehr Busse innerhalb von Kempen und häufiger				x
RE10 nach 0 Uhr am Wochenende einsetzen				x
Dichtere Taktung RE10 spätere Züge anbieten durchgehende Verbindung Richtung Duisburg anbieten				x
NWVB (RE10) muss unbedingt zuverlässiger werden!				x
Busverbindung 069 SWK ist nicht geeignet für die SchülerInnen in Kempen. Verbindung ist nicht auf Unterrichtszeiten abgestimmt und fährt nur einmal die Stunde am Nachmittag bei spätem Schulschluss.				x
Pünktlichkeit des RE 10 verbessern Nachtbus am Wochenende für Jugendliche von Krefeld Hbf nach Kempen Bf				x
haltestellen digitalisieren hochzollernplatz richtung ortsmittle - mit einem unterstand versehen				x
Verbindung Kempen-Viersen verbessern, RE10 elektrisch und höhere Taktung				x
Verbindungen zwischen Tönisberg und Kempen sind schlecht				x
Mehr Busverbindungen im Hagelkreuz Nicht stündlich				x

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
1. ÖPNV Zeiten nach hinten verlängern! 2. Preise reduzieren 3. höhere taktung 4. Kapazität der NordwestBahn erhöhen				x
Verbindungen in den Abendstunden müssen dringend ausgeweitet werden				x
für ältere Leute auf dem Land schwierige Situation, da die Verkehrsanbindung sehr schlecht ist.				x
allgemein die Bahnverbindungen von Kempen aus sollten verbessert werden.				x
Da ich in Zukunft auf ÖPNV angewiesen sein werde, und ich durch die Öffnungszeiten der KITA meines Kindes sehr gebunden bin, wären bessere Busanschlüsse und Fahrhäufigkeit (siehe Nr. 15) sehr wünschenswert.				x
Bessere Anbindung nach Krefeld/Düsseldorf (nach 23 Uhr) mit der Bahn (von und nach Kempen)				x
Es fehlt eine Haltestelle auf dem Wartsberg in Tönisberg				x
Verbindungen in Nachbarstädte auch am Wochenende				x
Auf dem Wartsberg in Tönisberg fehlt gerade für Ältere eine Bushaltestelle die auch behindertengerecht ist				x
Bürgerbus im Außenbereich				x
nein, nur die Bahnverbindung sollte pünktlich sein und genügend Waggons (morgens)				x
Stadtbus für kempen zu günstigen Preisen jetzige kreisbuslinien sind für Fahrten innerhalb kempens ungeeignet und durch die Tarife übersteuert.				x
Bürgerbus für Kempen Häufigere Verbindung Kempen-Tönisberg				x
Bürgerbus einrichten bessere Verbindungen zwischen Kempen und Tönisberg				x
-Taktung der Busverbindungen verbessern -Taktung der Bahnverbindungen am Wochenende und abends verbessern - nächtliches Angebot öffentlicher Verkehrsmittel schaffen, vor allem am Wochenende; oder Vergünstigungen für Taxifahrten für Schüler/Studenten				x
Zug von Kempen ist eine völlige Katastrophe, Züge oft unpünktlich mangelnde Zuverlässigkeit etc.				x
Nahverkehr günstiger für Schüler und Studenten				x
SB 87 am Bahnhof erst abfahren lassen, wenn Zug angekommen ist. Zur Zeit fährt er um .38, Zug kommt erst um .45.Somit fährt er fast leer weg.				x
Mehr Öffentliches Verkeh. Einheitliche Tarife. Bessere Verbindungen				x
Der Bus sollte wieder halbstündlich statt stündlich fahren.				x
Verbandstarife im Ländereck verbessern (Kleve, Viersen, Wesel).				x
Tönisberg sollte an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen werden.				x
Seltene Busverbindungen (verbessern); nachmittags keine Busverbindungen für die Töchter bzgl. Freizeitaktivitäten/Schule				x
Keine Busverbindung nach der Schule nach Hause bzw. für Freizeitaktivitäten am Nachmittag/Abend				x
nähere Busanschlusstellen				x
Bahnen überfüllt. Klimaanlagen funktionieren nie richtig. Verspätung und keine brauchbaren Infos am Bahnhof				x
Abends fährt letzter Bus z.B. von Kempen um 19:15 Uhr. Dadurch kann weniger rausgehen.				x
Busanbindungen vom wartsberg für alte Leute sind schlecht				x
Krefelder VAG sollte den Ort anfahren. Busversorgung in Unterweiden ist nicht gut. zu wenig und nicht die passenden Ziele.				x
Stadtbus der eine rundtour nur durch kempen unternimmt zu vernünftigen preisen				x
Anschlüsse verbessern				x

Stadt Kempen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Den Bus 069 nach der Tönisberger Straße über Tönisberg leiten. Dafür kann die Linie 069 eingestellt werden. So erhält man einen Stundentakt in Tönisberg und spart in den Randzeiten Fahrkilometer				x
1) Brahmweg als Radschnellweg ausbauen. Vorfahrt für Radfahrer und dadurch Verringerung der Geschwindigkeit für Autos. 2) Verkehrsführung zu den Schulen verbessern (z.B. Querungen Innenring)				x
mehrere und schnellere (also Züge) Verbindungen nach Krefeld oder Viersen, Geldern				x
Außenbezirke besser an das öffentliche Verkehrsmittelnetz anbinden. 2 - 3 x am Tag ein Bus reicht nicht aus				x

Stadt Nettetal						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
Infrastruktur marode	x	x	x	x		
Zu viele Baustellen.	x	x	x	x		
Bessere Absprechen bei Planungen zwischen Kreis u. Gemeinde um Kosten zu sparen.	x	x	x	x		
3. Verbindungen zwischen Wohngebieten schaffen	x	x	x	x		
Verbesserung der maroden Infrastruktur	x	x	x	x		
Die einseitige Gewichtung des motorisierten Verkehrs muss zu Gunsten des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs verlagert werden.	x	x	x	x		
Der kombinierte Fußgänger- und Fahrrad weg auf der Kölner Straße ist lebensgefährlich!	x	x	x	x		
Taktung der schulbusse häufiger und mehr Anpassung an die längeren Schulzeiten ;mehr Beleuchtung	x	x	x	x		
Bürgersteige verbreitern in Breyell Radwege ausbauen Bessere Anbindung mit ÖNPV	x	x	x	x		
Radweg sollte mehr gemacht werden Fußweg sollte auch mehr gemacht werden	x	x				
Besser erkennbare und markierte Fahrradwege in Ortschaften. (Siehe Niederlande) Ampelschaltungen für Fahrradfahrer. (Siehe Niederlande) Längere Grünphasen für Fußgänger (Siehe Ampelanlage in Leuth B221, Grünphase für ältere Mitmenschen nicht ausreichend)	x	x				
Eigene fahrradparkplätze in exponierter Lage um Diebstahl vorzubeugen Mehr Fußgängerampeln	x	x				
Bau eines Fussgänger und Radfahrtunnel Lomstr /B221 Zebrastreifen an der Leuther Kirche (Querung der Kreisstr) Verkehrsberuhigung (Plasterung)Dorfstr	x	x				
Spielstraße einrichten auf dem ??? in Nettetal. Zebrastreifen auf der ??? in Nettetal	x		x			
An Kindergarten u. Schule sollten Übergänge für Schüler geschaffen werden. Autos sollten langsamer fahren.	x		x			
bessere Planung der zebrastreifen Zebrastreifen bei kaufland sollte 50m zurückverlegt werden	x					
Zebrastreifen in Leuth für Schulkinder Bessere Bürgersteige für Kinderwagen!	x					
Gehweg rund um Leuth vervollständigen	x					
Sichere Bürgersteige mit Bordsteinkanten in der Innenstadt (Graue Fußgängerzone) wieder herstellen (Kinder lernen: Borsteinkante = Stoppkante)	x					
Dieser Innenstadtbereich ist gefährlich.						
Gehwege in den kleineren Ortsteilen schaffen bzw. verbreitern. Vorhandene Gehwege in Breyell und Schaag sind zum Teil nicht mit Kinderwagen nutzbar	x					
Radweg an der Wevelinghoverstraße einrichten zum WJG	x					
2. Alternative Regulierung der Fahrbahn in der Kölner Straße bzw. Friederichstraße (zu breiter Radweg, daher parken die Autos die Fahrbahn zu)		x	x			
Auf der Schaager Str. zwischen Gesamtschule und Kreisverkehr fehlt ein Fahrradweg alternativ ein Parkverbot bergaufwärts.		x	x			
Ampelschaltung für Radfahrer Rechtsabbiegung für Autofahrer schalten		x	x			
Die Einsicht in Straßen ist oft durch Parkende Autos erschwert als Radfahrer und Autofahrer habe ich schon so manche kritische Situationen gehabt ... als Erwachsener-Fußgänger geht es für Kinder katastrophe Gerade an Straßen-Einmündungen währe eine deutliche Makierung, z.B. mit Farbe, der freizuhaltenden Fläche (Parkverbot) sinnvoll. Auch sind einige Auch sind einige Straßen zuschmal und Bürgersteige zubreit oder umgekehrt ich weiß nicht wonach sich das hier in Nettetal richtet konkret Söchtelmerstraße/Sittard/Steinstraße/ Niedieckstraße/Wevelinghoverstraße um nur einige zunennen						
Bessere Busverbindungen , mehr Fahrradwege		x	x			
1. Kostengünstige Einrichtung eines Bürgerbusses 2. Ausbau und Modernisierung der Radwegnetzes		x				

Stadt Nettetal						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
Fahrradboxen an ÖPNV-Knotenpunkten, Bahnhöfen etc.		x		x		
Fahrradverleih (von Stationen).		x				
1. bewachte Parkplätze zur Diebstahlvermeidung 2. mehr Beleuchtungskörper an Radwegen		x				
1. Fahrradboxen am Bahnhof und an den Hauptbushaltestellen		x				
Radtouren in Zeitungen		x				
Verbesserung der Fahrradverbindung zw. d. Ortsteilen Nettetals		x				
Verbesserung d. Fahrradverbindung zw d. Ortsteilen Nettetals - insb. Hinsbeck - Lobb.		x				
Für beschluderte Radwege durch den Wald, intakte und gepflegte Radwege!!! Wie in den Niederlanden!		x				
Gepflegte Radwege durch den Wald wo Radtouren sind !!		x				
Fahrradwege abseits von Straßen, damit man sich nicht in die Quere kommt.		x				
Weg von der Biether Str. Entlang der Gleise zum Bahnhof beleuchten. 2 schon vorhandene Lampen sind morgens um 6:00 Uhr immer aus und reichen auch nicht um den Weg gut zu beleuchten.		x				
1. längere zusammenhängende Wegeverbindungen für Radfahrer schaffen, ohne Zwang, Straßen zu nutzen (Bsp.Kempen)		x				
Einbahnstraßen für Radfahrer öffnen		x				
Mehr Radwegeausbau und Verbesserung der vorhandenen Wege hinsichtlich Instandhaltung		x				
1. Ausbau von guten, direkten Radwegen zwischen z.B. Lobberich und Viersen		x				
Kein guter Radweg zwischen Süchteln Vorst und Lobberich!		x				
AlsRadfahrer: 1. Ampeln besser abstimmen Stichwort (Induction) entweder die Ampelanlage reagiert nicht oder springs zuschnell wieder um und reagiert dann nicht mehr. 2. Radwege als Spur deutlich neben/Auf der Fahrbahn makieren und vom Bürgersteig weg.		x				
sichere Radwege einrichten (versäumt beim Neubau Niedieckstraße, versäumt beim Ausbau Sassenfelder Kirchweg) fehlt Steegerstraße. Radweg obere Steegerstraße/Kempener Straße neu markieren und auf anderer Seite ergänzen.		x				
An Wochenenden sollten die Busse abends länger fahren. Vielleicht könnte man manche Straßen auch nur für Anlieger machen wegen Parkprobleme.			x			
Düsseldorferstraße ist extrem!			x			
Bislang gibt es kein Mobilitätsmanagement, das die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abstimmt. So wird von den meisten der PKW genutzt. Im Ortsteil Leutherheide fährt zweimal am Tag ein Bus, obwohl wir mitten im Naherholungsgebiet liegen. Es ist für mich also nicht möglich mit dem Bus zum Bahnhof in Breyell zu kommen. Es ist für Touristen nicht möglich den De Wittsee mit dem Bus zu erreichen.			x			
In Lobberich auf der Niedieckstraße keine Radfahrwegmarkierung. Nur ein Parkplatz auf beide Straßen Seiten.			x			
Halteverbot Poststraße Verkehrschaos andauernd wegen LKW-Parker!!! (Einkaufszentrum LIDL-ALDI-DM-Markt!)			x			
Kreuzungsbereich An der Kirche/ Schaag entschärfen und Übergänge schaffen, Vorteile für Elektroautos anbieten (im Zentrum/ Erholungsgebiet kostenlose Ladesäulen, Sonderparkplatz u.ä.)			x			
Mehr Kreisverkehre und weniger Ampeln			x			
mehr PKW Parkplätze!!!			x			
Priorität heißt PKW!			x			
Baustellen besser koordinieren			x			
Baustellen wesentlich besser aufeinander abstimmen			x			

Stadt Nettetal						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
Baustellen verbessern			x			
verkehrsberuhigte Zonen vor allem in der Innenstadt - die nachtruhe ist durch Raser täglich!!! gestört			x			
verkehrsberuhigte Zonen im Innenstadtbereich - zu viele Raser, vor allem nachts!!!			x			
In Lobbrich sind wenig Parkplätze			x			
Die Burgstraße als Umgehungsstraße sperren, da sich hier das Curanum und auch der Schul und Kindergartenweg befindet....diese Straße wird von vielen PKW als Schnellstrecke genutzt, obwohl Tempo 30 ist. Zudem fehlt hier eine Bushaltestelle... das wäre für die Anwohner des Curanums sinnvoller als eine unzumutbare Umgehungsstraße!!!!			x			
2. Öffnung der zahlreich abgepollerten Straßen, dadurch Entlastung der Hauptverkehrswege, durch Zulassen des "Schleichverkehrs", Zeit- und Kostenersparnis durch kürzere und schnellere Wege, Anwohner werden dort zwar etwas mehr belastet, dadurch an anderer Stelle jedoch entlastet			x			
Durchfahrverbot für die Gesamtschule Breyell zur Beseitigung des Chaos auf der Schaager Straße und den abgehenden Seitenstraßen. Diese Situation ist morgens schrecklich. Aus der Johann-Peters-Straße kommt man nur sehr schwer zum Zuge. Es ist nicht zu verstehen, daß die Eltern ihre Kinder bis unmittelbar vor die Schule chauffieren. Sie könnten sie auch z. B. auf dem großen Netto-Parkplatz an der Lobbericher Straße aussteigen lassen und die paar Meter schaffen die Kids doch noch, oder?			x			
Klare (mehr) Kurzzeitparkmöglichkeiten dort schaffen			x			
- Parkverbot in schmalen Straßen - Bessere Abstimmung bei Straßearbeiten - "Grüne Welle" auf dem Ring			x			
Größere parkbuchten , dunkle strassenabschnitte erhellen, frauenparkplätze			x			
Straßen breiter und bessere Parkplätze			x			
Ampelschaltung B509/Ecke Kemperer Straße ist katastrophal, Hauptverkehr wird über eine 30er Straße im Ortskern geleitet (Burgstraße) und ist auch sehr ungünstig, mehr Kontrollen zugunsten von Fahrradfahrern und Fußgängern notwendig			x			
Bushaltestelle auf der Poststraße/zum Einkaufen bei Lidi R.Mark. Aldi DM usw. gerade für Ältere wichtig				x		
Eine Haltestelle sollte an der Steylerstraße in Kaldenkirchen hin, weil Neugebiet ohne Haltestelle.				x		
3. Dringende Sanierung des Kaltenkirchener Bahnhofs				x		
Viele Bewohner wünschen sich eine Bushaltestelle am Curanum in Lobberich				x		
Man sollte es körperlich und geistig Behinderten Menschen einfacher machen und auch Analphabeten				x		
Bessere Bus- und Bahnverbindungen				x		
Probleme bei Bus und Bahn beheben, wie Fahrzeitenabstand, Pünktlichkeit				x		
direkte Verbindung v. Hinsbeck Richtung Kempen ohne Umstieg u. Wartezeit in Lobberich				x		
Ausbau des ÖPNV. Der aktuelle Stand scheint noch aus den 80er Jahren.				x		
Bushaltestelle in der Nähe, und nutzbaren ÖPNV				x		
Bahn jede halbe Stunde				x		
mehr Haltestellen in Außenbezirken bessere Busverbindungen				x		
spätere Ankunftszeiten Bus und Bahn (abends)				x		
Da ich noch zur Schule gehe ist mir die Verbesserung der Busverbindungen am wichtigsten.				x		
sehr viele Beschwerde, da Anbindung ganz katastrophal ist				x		
Die Bus Verbindungen - vor allem am Wochenende - sind katastrophal! Selbst in der Woche muss ich Ca. 2 Stunden einplanen, bis ich in Viersen bin.				x		

Stadt Nettetal					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Sogar in Grefrath Vinkrath gibt es besserer Busverbindungen als in Nettetal-Hinsbeck.				x	
Besser verbundene Taktung im Bahnbereich, Verbesserung der Übergangszeiten im Bf Viersen, Studenttakt in Richtung Kaldenkirchen / Venlo ist zu wenig.				x	
Bessere Anschlusszeiten für die Bahn aus Richtung Mönchengladbach und vor allem Krefeld. Umsteigezeiten im Bf Viersen sind viel zu knapp bemessen				x	
Radweg zur KGS endet am Knochen. Weiterführen als abgesetzten Radweg. Weiße Haltebalken an den (rechts-vor-links-Einmündungen Windmühlenweg und Reinersstraße auf der Sassenfelder Straße				x	
Bahnhof Kaldenkirchen als ÖPNV Verknüpfungspunkt. Einbindung niederländischer Buslinie von ARRIVA in den Taktfahrplan von Bus und Bahn. Bus am Bahnsteig in Kaldenkirchen. Ringbus in den Stadtteilen im attraktiven Takt und Schnellbusverkehr zwischen den Verknüpfungshaltestellen.				x	
Busverbindungen in die Niederlande und die Kreise Kleve, Heinsberg und Wesel				x	
schlechte Busanbindung des Ortsteil Leutherheide, da nur zweimal am Tag ein Bus verkehrt.				x	
2. bessere Busverbindung zwischen Lobberich und Viersen, gerade auch für Berufstätige an Samstagen				x	
Keine Verbindung zwischen Süchteln (Vorst, Kirche St. Franziskus) und Lobberich, Anschluss nur über Grefrath oder Süchteln Busbahnhof und der ist meist weg				x	
Bus und Bahn müsste häufiger und pünktlicher fahren. Z.b. Kaldenkirchen nach Krefeld. Könnte mir vorstellen mehr Bus und Bahn zu nutzen. Nur die taktung ist zu wenig. 093 müsste 2 mal in der Stunde fahren sowie der Zug ab kaldenkirchen. Genauso die Möglichkeit mit Bus zum Bahnhof zu kommen ist bisher nicht gut.				x	
Angebote müssen direkter an den Bürger gebracht werden.				x	
Nicht nur stündlich sondern öfter Pünktlicher Bei ausfall ersatz schicken				x	
24 h Rundbus durch die Stadtteile				x	
Rundbus (Bimmelbahn) die alles Stadtteile abfährt				x	

Gemeinde Niederkrüchten				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Die Straßenbeleuchtung muß dringend verbessert werden! (Teilweise gar nicht vorhanden!) mehr Beleuchtung	x	x		
Im Ortsteil Venekoten gibt es weder Fuß- noch Radwege. Es wäre schön wenn hier etwas geändert würde.	x	x		
Um den Hariksee Laternen aufstellen	x	x		
Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer in Randbereichen ist dringend erforderlich!	x	x		
An befahrenen Straßen ausreichend breite Bürgersteige oder Verkehrsberuhigung	x			
In Venekoten fehlen Fußwege!	x			
Absenkung aller Gehwege zb Ulmestr.	x			
Hauptstraße in Elmpt für Fahrradfahrer sicherer machen. Laurentiusstr. für LKW sperren		x	x	
Radfahrwege an den Durchgangsstraßen oder Ausschilderung der Alternativen		x		
- Radwege mit Licht bzw Lampen ausstatten, - Verbesserung der Ampelschaltung		x		
Bessere Radwege (Wurzeln, Schlaglöcher		x		
Bessere Radwege (Glasscherben, Wurzeln, Schlaglöcher)		x		
verschießbare Boxen für Diebstahlsicherung/Regen		x		
Fahrradwege an Straßen verbessern, Kennzeichnung		x		
Radwege sollten besser in Stand gehalten werden. Baumwurzeln heben Teerdecke an (gefährlich)		x		
Radwege sollten sicherer gemacht werden für Rollstuhl		x		
Radwege Verbessern und Besser sauber Halten wichtig im Herbst		x		
2. bessere Pflege der Radwege		x		
Mehr Ladestationen für E- Bikes		x		
Das Radwegenetz im Grenzbereich dem Knotenpunktsystem der Niederlande anschließen.		x		
Knotenpunktsystem wie in NL		x		
übersichtlichere Radtourplanung		x		
dringende Verbesserung vorhandener Radwege - teilweise mit Pedelec unbenutzbar - insbesondere Strecke zwischen Heyen und Amern		x		
Wenn ich mit dem Fahrrad (ebike) genauso schnell in Krefeld wäre wie mit dem Auto, würde ich mir eventuell ein E Bike kaufen. Allerdings ist die Wetterabhängigkeit ein nicht zu vernachlässigender Faktor.		x		
Fahrradboxen in allen Ortsteilen Radwege verbessern		x		
Die ÖPNV-Anbindung zwischen den Grenzcommunen muss stark verbessert werden. Sie besteht quasi gar nicht oder ist vollkommen unnutzbar, s. vorhergehenden Punkt. Für einen Weg, der mit dem PKW in 20 Minuten zurück gelegt wird, insgesamt 1,5 Stunden zu benötigen, ist schon lächerlich. Die Mitfahrbörse des Kreises hat in all den Jahren ihres Bestehens keinen Partner für mich finden lassen, mit dem ich nach Nettetal hin und zurück fahren kann. Innerhalb der Gemeinde ist die Verkehrssituation in Ordnung.			x	x
Ampelschaltung Erkelenzer Str/Felderhausen dringend verbessern, nachts auf blinken umstellen			x	
Parkverbote an unübersichtlichen Stellen der Haupt- strassenführungen insbesondere in Kurven und vor und neben Bushaltestellen.			x	
Ampelschaltung verbessern im Ort und auf Haupt- und Umgehungsstraßen			x	

Gemeinde Niederkrüchten					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Verbesserung der Fahrbahnqualität für Autos (Straßenbelag)			x		
Temporeduzierende Einrichtungen im 30 Km/h-Bereich.			x		
Ausbau A52 Richtung Mönchengladbach/Düsseldorf			x		
Die Ampel von der Grundschule NK Richtung An Felderhausen schaltet langzeit nicht auf grün (lange Wartezeit)			x		
Ampel -Auffahr zur A52 Richtung Düsseldorf/Mönchengladbach verbessern. Schaltet sehr spät			x		
Kreuz Mönchengladbach A52/A61 so bauen, dass kein Stau mehr entsteht			x		
Stau A52 verringern (BAB nicht gemeindetätigkeit ich weiß)			x		
Mehrere Kreuzungen sind inakzeptabel, müssen dringend erneuert werden			x		
Straßen sind nicht für die Menge an Bewohnern ausgebaut, Straßen müssen für mehr Verkehr ausgebaut werden			x		
Kreuzung Boscherhausen/ehemals B230 durch Ampel oder Kreisverkehr entschärfen			x		
Es verfällt viel. Straßen uneben			x		
Bessere Kontrollen für Falschfahrer auf Anliegerwegen			x		
Mehr Kontrollen für Anliegerwege			x		
Häufigere Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherheitsverbesserung			x		
Die Ampelanlage vor der Auffahrt zur A52 Richtung Düsseldorf besser schalten (zu Stoßzeiten), vor allem schneller, oder gleich wieder entfernen, da diese Schaltung nicht verkehrsfördernd ist.			x		
SB 83 nicht nur stündlich, Abfahrt				x	
- Sicherheit im Bus - Taktverbesserung der Busse				x	
Fahrhäufigkeit/Takt verbessern mehr Sicherheit im Bus				x	
Busverbindung Richtung MG verbessern Anschlussgarantie? Taktzahl der Anschlüsse erhöhen				x	
Unbedingt sehr gute und regelmäßige Busanbindungen an z. B. Gewerbegebiet Dam da in Niederkrüchten (Ortsteil) kaum noch Geschäfte existieren.				x	
Zudem Schaffung eines Bürgerbusses wie in Schwalmtal.				x	
Anbindung an ÖPNV verbessern				x	
spätere Busse				x	
Busverbindung am Wochenende muß für Oberkrüchten verbessert werden.				x	
1. Verbesserung der Infrastruktur bzgl. der öffentlichen Verkehrsmittel				x	
S-Bahn Anschluss erstellen, da keiner Vorhanden				x	
Frequenz der Busfahrten erhöhen				x	
Bürgerbus wäre von Vorteil				x	
Busverbindung nach Roermond z.B. Outletcenter				x	
Bessere Einbindung generell - versuchen sie mal am Wochenende mit öpnv nach Krefeld zu kommen				x	
Schülerkarte für "nach Wegberg Fahrer" ist schlecht - Schokoticket nicht möglich (wäre gut) und nur Nutzung des besonderen Tickets für die Fahrt zur Schule - DAS TICKET IST TEURER ALS DAS SCHOKOTICKET!				x	
Die Buslinie 011 Richtung Niederkrüchten sollte öfter fahren, vor allem in den Morgenstunden				x	
S. Angaben meines Mannes. Die Verbindung der Westkreiskommunen untereinander ist sehr schlecht. Von Niederkrüchten kommt man fast nicht nach Nettetal, ohne einen halben Tag Zeit zu investieren. Die Angebotspalette ist nicht transparent. Der ÖPNV im Übrigen auch recht teuer.					x

Gemeinde Niederkrüchten					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Bessere Anbindung des ÖPNV an Bahnhöfe				x	
Die Anbindung per Schnellbus oder Bus zum nächsten Gewerbegebiet				x	

Gemeinde Schwalmatal						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
Wege verkürzen	x	x	x	x		
1. verbesserte Straßenbeleuchtung 2. Bushaltestelle in direkter Nähe	x	x				
mehr Beleuchtung durch mehr Lampen, ziemlich dunkel (Bsp. Friedhof, Radwege etc.)	x	x				
Straßenbeleuchtung	x	x				
Radwege ausbauen und Schlaglöcher entfernen. Bessere Ausschilderung von Orten und Fahrradrouten Fußgängerwege beleuchten, damit diese nachts nutzbar sind.	x	x				
Beleuchtung verbessern, zu dunkel abends in Waldniel. Besonders an der kath. Kirche	x	x				
Mehr Zebrastreifen zum Schulweg	x					
Fußgänger Ampel in Schellerbaum, wenn bald die E-Autos fahren	x					
Kontrollen auf Wirtschafts- und Wanderwegen für freilaufende Hunde	x					
Anleinkontrolle auf öffentlichen Wegen	x					
neue Wohngebiete in Waldniel sind für den Schulweg noch nicht ausreichend sicher, mehr zebrastreifen	x					
Fußgängerwege beleuchten, da man nachts nicht die Löcher sieht und es auch sonst sehr gefährlich ist.	x					
Carsharing nicht erfolgreich Fahrradboxen zu weit weg		x	x			
Radwegen besser markieren auf strassen wo auto's fahren.		x	x			
Bürgerbus wird in Zukunft gerne für die Umgebung gewünscht, bisher eher in Außenbezirken. Auch ein Fahrradverleih gewünscht				x		x
Fahrradweg von Renneperstr. nach Eicken				x		
Radwege von Brüggen bis nach Dülken dringend Dilkrahn n. Boisheim sehr dringend				x		
Fahrradweg Boisheim nach Brüggen bzw Boisheim/Dilhunth				x		
Fahrradwege an engen Landstraßen bauen				x		
Fahrradwege sollten gleichberechtigt wie Strassen angelegt werden (z.Zt. müssen sich Radwege untergeordnet den Strassen anpassen), Winterdienst führ Radwege wird leider vernachlässigt.				x		
Fahrradwaschanlage				x		
Bessere Radwege, da die meisten alle 5 bis 10m Schlaglöcher haben.				x		
Fahrradweg von Eiken zur Renneperstraße				x		
Fahrradabstellplätze am Bahnhof nicht sicher genug (Reifen zerstoehen etc.)				x		
Bürgerbusservice sollte transparenter und öffentlicher sein. Mitfahrböse und CarShearing auch.					x	x
Optimierung "Hol-/Bringdienste" für Kindergarten + Grundschule bzw. volle Nutzung der Schulbusse im Neubaubereich!!!! Keine Grenzen mehr für Schulwegstrecke -> Busnutzung... Viele Eltern fahren einzeln!!!					x	x
Durch die Neubauten auf der Eickenerstr. keine Parkmöglichkeit					x	
Keine Parkmöglichkeit auf der Eickenerstr.					x	
Mehr Kontrollen Parkflächen					x	
Mehr Sicherheit durch Verkehrskontrollen					x	
Wirtschaftswege sollen Randstreifen für Wildblumen haben					x	
Erneuerung des Straßenbelags					x	
Um in den Ortskern zu gelangen, muss man außen herum fahren, da leider die Langestr. eine Einbahnstraße ist.					x	

Gemeinde Schwalmatal					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Eindeutige Vorfahrtsregelung auf der Lütteleforster Str. in Waldniele und Änderung der Parkplatzanordnung an den Einmündungen			x		
Verkehrsabhängige Ampelschaltung L3/Steeg bei Regen nicht funktionsfähig			x		
auf manchen Straßen wird zu schnell gefahren/sollte öfter Geschwindigkeitsüberprüfungen stattfinden			x		
Autobahnkreuz Mönchengladbach Nord 52/61 sollte ausgebaut werden, ein zusätzlicher Fahstreifen bspw.			x		
Einhaltung der Tempolimits muss kontrolliert werden			x		
Nicht öffentliche Verkehrsflächen sollten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.			x		
Beschädigte Straßenbeläge erneuern, bzw. nicht nur ausgebessert sondern erneuert			x		
Weniger Geschwindigkeitsbegrenzungen!!! 70er Zonen auf freier Fläche macht oft keinen Sinn, kostet nur Zeit und Nerven. Umgehungsstraße (Vor allem Boisheim ist viel zu stark befahren, zusätzlich behindert noch der Schienenverkehr)!			x		
Umgehungsstraße für Dilkrath Umgehungsstraße für Amern Birkenweg in Amern zur Sackgasse machen			x		
Parkverbot Pollmannsstraße oder Umgehungsstraße in Amern Blitzer/Hubbel in Spielstraßen, speziell Geneschen Zugang Birkenweg Geschen schließen			x		
Bessere Busverbindungen Mehr Sicherheit (Ampeln)				x	
RE13 sollte eine Stunde später noch fahren				x	
Busverbindung Schwalmatal -> Viersen ist morgens zu spät!!! SB 88 sollte gg. 4.30h sein. Man ist im Kreis Viersen auf ein Auto angewiesen :(x	
Verbindungen zu den Krankenhäusern in der Umgebung verbessern.				x	
Busverbindungen am Wochenende z.B. nach Mönchengladbach verbessern, vor allem abends				x	
mehr Bushaltestellen, bessere Verkehrsanbindung in Dilkrath (Bus/Bahn)				x	
Schulbusse sind überfüllt				x	
Schulbusse sind zu überfüllt				x	
Buswartehäuschen in Heidend sanierungsbedürftig				x	
Schade, dass es keinen zentralen Bahnhof mehr gibt. Nächster Bahnhof ist Boisheim.				x	
Bahnhof zentral gelegen fehlt. Busanbindung schlecht bzw. zeitaufwendig				x	
BESSERE VERKEHRSANBINDUNG BUS/BAHN FÜR PENDLER!				x	
Bus/Bürgerbus/Bahn würden mehr genutzt, wenn Haltestellen nicht so weit weg wären bzw. mehr Orte angefahren würden				x	
Bessere Fahrtenhäufigkeit und Anbindung				x	
Bürgerbus-Route erweitern				x	
Busverbindung nach Viersen und Mönchengladbach sind abends und am Wochenende zu wenig. Vor allem für den Rückweg abends ist es eine Katastrophe. Man ist auf ein Auto angewiesen.				x	
würde sich wünschen, dass der Bürgerbus an der Bushaltestelle Brunnenstraße(Waldniele) halten würde				x	
Am Sonntagvormittag Fahrten zum Bahnhof Dülken oder Bus nach Mönchengladbach ermöglichen, Takt sonntags verbessern.				x	
Bessere Busanbindung. Aktuell halten Busse nur einmal in der Stunde.				x	
Alle kleinen Orte an ÖPNV anbinden. Die Gemeinde sollte sich für einen Anschluss an das S-Bahn-Netz stark machen. Bei vorhandenen Buslinien Taktfolge verbessern und z.B. auch Samstag u. Sonntag fahren.				x	
Busverbindungen und Taktfrequenzen gewaltig verbessern, auch in Vororten und Randgebiete. S-Bahnanschluss für Schwalmatal!				x	

Gemeinde Schwalmatal				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Takt erhöhen auf mindestens drei Mal in der Stunde, fehlende Strecken bedienen wie Amern-Boisheim, Amern-Dülken direkt, höhere Taktfrequenz				x
				x

Stadt Tönisvorst				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Breitere Fahrrad- und Fußwege vor allem in nachträglich als verkehrsberuhigten Zonen eingerichteten Bereichen. Das Zustellen der Wege mit Verkaufsauslage vor gewerblich genutzten Gebäuden	x	x		
Raserstrecke Dammstr. entschärfen, Blumen-Daklsmanns Auslagen verkleinern	x	x		
Durchsetzen, dass beim niveaugleichen Nebeneinander von Fußgängerwegen und Fahrradwegen die Radfahrer sich an die für sie gebotenen Regeln halten, rechts in Fahrtrichtung zu fahren, wenn es auf beiden Straßenseiten Kombinationen zwischen Radwegen und Bürgersteigen gibt.	x	x		
2. Verbesserung der Geh- und Radwege	x	x		
Niederforstraße in St. Tönis für Fußgänger überquerbarmachen; Am Nord- und am Westring die Straßenüberquerung für Fußgänger und Fahrräder sicherer machen	x	x		
Ampelanlage oder Fußgängerinsel Vorst, Süchtelnerstraße Ecke Oedterstraße.	x		x	
mehr Kreisverkehre bauen. Grünwuchs an Straßen zurückschneiden um Sichtbarkeit zu erhöhen. Mehr Zebrastreifen in der Nähe von Schulen Kindergärten.	x		x	
Fußgängerzone in Vorst für PKW schließen	x		x	
Kurze Weg zu McDonalds an Krankenhaus vorbei anzurichten	x			
Fußgängerüberwege an Kreuzungen ohne Ampel!!! Sichere Straßenquerungen für Schüler!!	x			
3. Breitere Gehwege	x			
Sicherheit bei der Überquerung der Kreuzung Dammstr./Willicher Str. verbessern	x			
Mühlenstraße Tönisvorst benötigt einen Zebrastreifen oder ähnliches um bei ALDI die Straße gut überqueren zu können	x			
Zebrastreifen Mühlenstraße 72 Tönisvorst vor ALDI um die Straße zu überqueren	x			
Kreuzungen sind sehr unsicher! Müssen sicherer gemacht werden! Radwege unbedingt verbessern Schild Richtung Anrath, sollte vorher schon ausgeschildert werden, sodass die Autos über die Düsseldorf Straße nach Anrath fahren, anstatt Mitten durch Vorst		x	x	
1. Fahrradwege zwischen den Orten (zw. Tönisvorst und Vorst) ist optimierungswürdig 2. Sicherheit für Schulwege verbessern (Bsp.: Schulbus hält an einer stark befahrenen und schlecht einsehbaren Landstraße, auf der die Autofahrer 100 km/h fahren)		x		x
2. Fahrradverbot auf der Hochstr.		x		
Auf der Hochstraße kein Fahrrad fahren		x		
Radfahrkarten mit Verkehrsknotenpunkten sollten in jedem Ort erhältlich sein. Nicht nur in Viersen.		x		
1. bei Rewe eine Spur für Fahrrad		x		
Fahrradboxen auch mal ab und zu zu mieten		x		
Fahrrad-/Fußgänger-Kreuzung an Willicher Straße (Steeg/Wenders)		x		
Radwege aus- bzw. verbessern (z.B. Beseitigung von Schlaglöchern) Winterdienst auf Radwegen unzumutbar!!!		x		
Verbesserung der Fahrradwege bzw. Feldwege		x		
Fahrradboxen an Einkaufszentren können bei E-Bikes wichtig werden!		x		
Ampelschaltung für Radfahrer verbessern		x		
Fahrradverleih in St. Tönis		x		
Radfahrspuren einzeichnen,		x		

Stadt Tönisvorst				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Mehr Radwege ausweisen. Mehr Radwege ausbauen.		x		
2. Diebstahlsicherheit bei Fahrrädern		x		
Fahrradwege teilweise in katastrophalem Zustand (außerhalb der Ortschaften)		x		
Fahrradwege müssen definitiv verbessert werden, weil sie nicht barrierefrei sind (von Wurzelwerk überwuchert und zerstört)		x		
Radwege verbessern, An der Kirche der Platz, da ist Fußgängerzone und die Autos/ Fahrräder fahren unmöglich (Markt)		x		
Am Bahnhof Fahrradboxen für Kinder vorteilhaft, für Pendler		x		
Anbindungen an die nächste Stadt bzw. Radeweg zwischen St. Tönis und Krefeld verbessern		x		
Das Netz der "roten Rad-/Fußwege" in Sankt Tönis ergänzen und die Überwege an Straßen sichern.		x		
Ausbau/Reparatur des Radweges zwischen Vorst und Kempen		x		
intakte Radwege nach St. Tönis intakten Radweg nach Süchteln intakten Radweg nach Kempen		x		
Sanierung vorhandener Radwege (z.B. Schlufftrasse) Verfeinerung des Knotenpunktsystems (mehr Knotenpunkte) Entwicklung neuer Thementouren (z.B. Streuobstwiesen)		x		
Ampel an Haltestelle bessere Schaltung/Taktung mehr Tempüberwachung Laternen			x	x
Parksituation Berliner Straße in Tönisvorst verbessern da durch parkende Autos die Sicherheit gefährdet ist da ein Durchkommen von Krankenwagen und Feuerwehr kaum möglich ist (Firmenautoverbot)			x	
Es fehlt eine Ampelanlage an der Oedter/Süchtelnerstr./Eichenstraße. Abschaffung der Halteplätze an Evis Grill			x	
Süchtelner Straße 30 Zone erwünscht			x	
süchtelnerstraße Zone 30 erwünscht			x	
Ampel machen bei Ringstraße-Krefelderstraße neben Sparkasse Bank			x	
1. Hauptstraßenumleitung zur Vermeidung von Unfällen und Lärmbelästigung 2. Geschwindigkeitsreduzierung an Bushaltestellen (Bsp. Hügeln) 3. Umleitung von LKWs			x	
Halteplätze vor Evis Grill abschaffen			x	
durch Baumbewuchs kann man oft Straßen schlecht einsehen dieser sollte besser beschnitten werden			x	
Innenstadt verkehrsberuhigen			x	
Ampeln aufeinander abstimmen in Vorst			x	
Das Parken an Straßenrändern auf engen Straßen verbieten			x	
Mehr Kreisverkehr-kostengünstig und Vorfahrt ist klar geregelt			x	
Hügel bei 30 Zonen, Einseitiges Parken, keine Firmenautos mehr Parken am Wochenende da es so schon zu wenig Parkplätze gibt			x	
Ampel Biwak, Ecke Krefelder Str. bei Bahnverkehr unzumutbar! Schaltung Auto- Bahnverkehr bitte ändern!			x	
mehr 30-Zonen in ganz Tönisvorst			x	
Fernverkehr großräumig umleiten!			x	
SINNVOLLERE AMPELSCHAFTLUNGEN, VERBESSERUNG DER PARKMÖGLICHKEITEN (AUCH KOSTENFREI)			x	
Ampelschaltung zu Stoßzeiten optimieren. Vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung in Spielstraßen kontrollieren, evtl durch bauliche Maßnahmen erzwingen!			x	
Verkehrskontrollen auf der Hohenweide ähnlich der auf der Huverheide			x	
Ringstraßen dringend einseitiges Parkverbot, große Gefahr für Radfahrer			x	

Stadt Tönisvorst					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
1. Verbesserung der Parkplatzsituation in der Stadt			x		
Hauptstraße durch Vorst ist eine " Rennstrecke" sollte mal überwacht werden.			x		
Umgehungsstr. für Vorst notwendig			x		
Sicherheit an der Kreuzung Süchtelner Str./Oedter Str./Eichenstr. verbessern			x		
1. Kreuzungen mit/ohne Ampeln durch Kreisverkehr ersetzen			x		
Spielstraßen mehr kontrollieren, da das Tempolimit nicht eingehalten wird			x		
CarSharing wäre super wenn das hier angeboten wird für einen vernünftigen Preis			x		
mehr Parkplätze			x		
Ampelschaltung durch die Straßenbahn könnte sinnvoller sein Anbindung an die A44 bei einer Strecke von ca. 30 km St Tönis - Düsseldorf benötige ich ca 35 Minuten. Ich benötige aber ca 15 Minuten für 7 Km bis zur Autobahnauffahrt			x		
Nordring ist sehr gefährlich durch parkende Autos für Radfahrer fast nicht mehr befahrbar, aber auch im Auto sehr eng. Ecke Krefelderstraße, Hochstraße, willicherstraße oft sehr gefährlich zu überqueren, oft auch durch parkende Autos.			x		
Die Straßenbahn von Krefeld über St. Tönis weiter führen über Vorst bis Süchteln -> nach Viersen!				x	
Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Linie RE10, bessere Anschlussmöglichkeit an den RE7 (besonders Abends). Vergrößertes Platzangebot im RE10				x	
Der Stadtteil Laschenhütte ist sehr schlecht angebunden (Bus fährt zu selten)! Bürgerbus gar nicht!!				x	
Busverbindung nach Kempen verbessern				x	
Häufiger Verbindung nach Kempen				x	
Bürgerbus fährt in Vorst nicht Häufiger Busse nach Kempen + zurück vorwiegend Abends bis 23.00 Uhr				x	
Anbindung der Außenbezirke an das öffentliche Verkehrsnetz				x	
Das der Bürgerbus abends länger fährt und am Wochenende mehr Fahrten angeboten werden				x	
Bürgerbus einführen				x	
Bürgerbus wurde in der Region eingestellt, sehr schade				x	
Der Kehn sollte ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden.				x	
Bessere Busverbindung für Landmenschen, auch wenn die weniger frequentiert zusteigen				x	
Abfahrtszeit SB87 am Anrather Bahnhof um 5 Minuten später verschieben, da der Zug aus Mönchengladbach samstags g				x	
Mein Unterrichtsende an der Gesamtschule Kempen ist an drei Tagen/Woche um 15.40 Uhr. Leider fährt der Bus SB 87 "Am Gymnasium" nach Vorst um 15.40 Uhr ab, sodass ich eine Stunde auf den nächsten Bus um 16.40 Uhr warten muss. Dies betrifft alle Kinder, welche die Gesamtschule und das LVD-Gymnasium besuchen und in die Richtung Vorst/Anrath nachhause fahren. Es wäre ganz toll, wenn die Abfahrtszeit um 5- 10 Minuten später wäre, also 15.45 oder die Taktung auf zb. halbstündlich erhöht würde. Über diese Verbesserung bzw Anpassung an die Unterrichtszeiten der Schüler würde ich mich sehr freuen.				x	
Verbesserung der Anschlüsse der SB87 am Anrath Bhf und Anrath Kirche, morgens sehr selten pünktlich				x	
Bus-Taktraten verbessern				x	
Fahrtenhäufigkeit / Takt verbessern				x	

Stadt Viersen						
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV		
die Bürger mit in die Planung einbeziehen	x	x	x	x		
BÜRGER BESSER IN DIE PLANUNG EINBEZIEHEN	x	x	x	x		
Weniger Abgase in der Stadt: mehr Bäume	x	x	x	x		
Verkehrsschule ist gut, sollte zwei mal im Jahr gemacht werden	x	x	x	x		
Kreuzungsberich K8/Hardter Str. deutlich verbessern, Haltebuchten für Busse	x	x	x	x		
bessere Instandhaltung von Geh und Radwegen. LKW Verkehr, der die Maut sparen will durch die Orte. Radwege kontrollieren, Personen fahren oft auf der falschen Seite.	x	x	x	x		
Ampelschaltung verbessern	x	x	x	x		
Fussgänger und Radfahren zwei Sek. vor den Autofahren grün gewähren. Grünphase für Fussgänger und Radfahrer verlängern. Keine Rot auf der Fussgänger und Radfahrerampel für Rechtsabbieger anzeigen wenn für den Fussgänger und Radfahrer noch Grün ist.	x	x	x	x		
Beleuchtung der Straßen Vorhandsein von Bürgersteigen	x	x				
bessere Beleuchtung nachts an Kreuzungen und Kreisverkehren	x	x				
zuwiele Radfahrer nutzen Fußgängerwege als Radweg. Schnell und gefährlich für Fussgänger	x	x				
Radwege/Fußwege (geteilte) wachsen z.T stark zu, daher wir.	x	x				
1. Bessere Beleuchtung	x	x				
Bettelampeln abschaffen!!	x	x				
Keine "Bettelampeln" Vom Bahnhof über die Brüsseleralle geht es doch!!!	x	x				
Ampelschaltung für Fuß- und Radfahrer ohne "Bettelampeln"	x	x				
Änderung LSA-Programme ("Bettelampel")	x	x				
Einbahnstraßen für Radfahrer generell öffnen, weil fast überall ist das gut machbar. Bettelampeln abschaffen.	x	x				
Anforderungstaster an Ampeln abbauen	x	x				
Bessere Beleuchtung der Bahnhofstraße und Lindenstraße	x	x				
Nutzung der Fußgängerzone für Radler bei ständiger Vorfahrt für Fußgänger	x	x				
Die Druckknopfampeln im Stadtgebiet sind für Radfahrer eine Zumutung. Man muss jedesmal anhalten, betteln dass man die Kreuzung überqueren darf und auf die nächste Grünphase warten, auch wenn man eigentlich fahren könnte. Das senkt auch den Respekt vor den Ampeln und führt dazu, dass eine rote Ampel eher missachtet wird. Auf der neuen Brüsseler Allee endet der Radweg vor der Wand eines Buswartehäuschens. Eine derartige Verkehrsführung ist selbst auf einer Straße mit alter Bebauung eine absolute Zumutung. Für eine neue Straße, in einem Bereich mit viel Freifläche zu beiden Seiten, ist das in etwa so, als würde Porsche einen Neuwagen ab Werk mit zertrümmerter Frontscheibe ausliefern. "Geht gar nicht" ist eine sehr milde Umschreibung für meine Meinung zu diesem Planungsfehler.	x	x				
Ampel Busbahnhof Dülken	x					x
Mehr Arschenebecher an bushaltestellen. Beleuchtungen verbessern.	x					x
Aufzüge + WC in Stand setzen/ Ein Rollstuhlfahrer kann in Viersen nie Ankommen	x					x
Fahrradboxen Parkplatz Peterstraße 41747	x					
Süchtelner Straße mit sicheren Fahrradweg auf beiden Seiten ausbauen	x					
Fahrradweg von Nimive über Süchtelner Straße. Gefahr für Schulkinder -> stark befahren	x					

Stadt Viersen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Sichere Fahrradwege auf der Süchtelner Straße Hin + Zurück					
Fahrradweg für die obere Bodelschwinghstraße z.B. Marlierung auf der Straße					
Kreuzung - K8/Hardterstr. sicherer machen					
Fußwege und Straßenquerungen für Kinderwagen befahrbar gestalten					
Die Fußwege verbessern					
Mehr barrierefreie Gehwege für Rollstuhlfahrer					
mehr Zebrastreifen, damit Kinder die Straßen überqueren können					
Am neu strukturierten Busbahnhof/Edeka sollte eine Fußgängerampel über die Wasserstraße entstehen					
Oederstr. benötigt einen Gehweg (weil sich dort ein Kindergarten befindet)					
Bordsteinkanten-Senkung wäre gut					
Absenkung der Bürgersteige, Überweg Peter Bourghplatz zur Sparkasse, bitte Zebrastreifen					
mehr Hinweisschilder für Autofahrer "Achtung Radfahrer". Autofahrer sensibilisieren auf Radfahrer					
E-bike Ladestation für PKW					
Straßenoberfläche verbessern					
2. Fahrradabstellboxen am Bhf					
a)9 Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bussen verbessern					
Fahrradstellplätze am Busbahnhof sicher machen					
Besonders die Erreichbarkeit in den späten Abend- oder Nachtstunden mit dem ÖPNV ist schlecht. Hier würde ich das Angebot mit Anruf taxi oder kleineren Bussen begrüßen. Außerdem ist die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in der Bahn zu Stoßzeiten schlecht und im Bus gar nicht möglich. Hier wäre ebenso Veränderungsbedarf.					
bessere Fahrradwege z.B. Bodelschwinghstr. Dülken von Schulstraße zur Viersenerstraße					
Fahrradweg Boisheimerstr. erneuern, Fahrradweg insbesondere für Schüler an der Eintrachtstr. zwischen Bodelschwinghstr. und Langestr., Theodor-Frings-allee entlasten					
In Viersen bei der Kreuzung "Hardter Str./K8" werden Fahrradfahrer von Autofahrern häufig missachtet. Vielleicht könnte hier die rote Fahrradweg-Markierung mal wieder erneuert werden.					
Fahrradwegführung über Freiheitsstr. vor McDonald's beseitigen z.B. über den Bürgersteig führen.					
mehr Fahrradboxen auch mit Bezahlung.					
Abstellanlagen für Räder!					
Auch Feldwege, die als Radstrecke genutzt und gekennzeichnet werden mit Kehrmaschine reinigen. Fahrradwege sanieren, Bordsteine beseitigen					
Radwege in ausreichender Breite für Behindertenfahrräder (3-Räder)					
Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer + Kinder					
Die vorhandenen Radwege besser in Ordnung halten/ausbessern!					
gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten					
gesicherte Fahrradabstellungen					
Radfahren in Viersener Innenstadt sicherer machen					
Zu wenig Fahrradboxen verfügbar					

Stadt Viersen				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
auf Jahre keine Fahrradboxen verfügbar, viel mehr aufstellen mehr Fahrradboxen, sind für mehrere Jahre nicht verfügbar		x		
		x		
Ja! der Fahrradweg von Dülken nach Süchteln an der Autobahn ab/autofahrt A61 könnte breiter und sicherer sein (Leitplanken!) Grünschnitt.		x		
mehr Aufładestationen für E-Bikes ausgebaute Radwege mit gutem Belag wünschenswert Querungen sind stellenweise unsicher		x		
Verkehr sicherer für Fahrräder gestalten (mehr Radwege, Fahrschutz)		x		
Auflademöglichkeiten E-Bikes, Fahrradwege sind oft schlecht		x		
Ampelschaltung grundsätzlich verbessern (z.B. Freiheitsstraße)		x		
Fahrradfahren in der Fußgängerzone mehr kontrollieren.		x		
Mehr Kontrollen in der Fußgängerzone für Fahrrad fahren.		x		
Fußgängerzone Alter Markt für Durchgangsverkehr sperren		x		
Bei Straßenbau oder Renovierung Radwege fest mit einplanen.		x		
Gladbacherstraße für Radfahrer sicherer machen		x		
Gladbacherstr. für Radfahrer sicherer machen		x		
wie schon in Punkt 12 sind die Radwege außerhalb der Orte kaum befahrbar		x		
Dringende Verbesserung der Radwege außerhalb der Orte		x		
Fahrbahnqualität der Radwege verbessern/Grüne Welle auf der Freiheitsstraße in Viersen verbessern!		x		
Radweg Busbahnhof chaotisch		x		
Radwege verbessern, Schlaglöcher zu groß		x		
Fahrradwege an der Hauptstraße sollen -wie die Straße- Vorfahrtsberechtigt sein und nicht an jeder Kreuzung der Vorfahrt gewähren müssen! Radfernwegnetz abseits der Autostraßen! Qualität der Radwege muss besser sein als die Qualität der Autostraßen. Jetzt drückt sich jede Wurzel von unten durch- was ich bei Autostraßen noch nicht beobachtet habe!		x		
1. eine Alternative zu den zu engen Straßen (Einbahnstraßen), die von Radfahrern benutzt werden (hohen Unfallrisiko!) 2. reguläre Pflege der Begrünung		x		
Mehr Fahrradbox		x		
Ampelschaltung für radfahrer verbessern. Warnzeichen fehlen		x		
Die Radwege nicht nur auf Straßen(sprich eingezeichnet) sondern eigene Wege für Fahrräder		x		
Fahrradwege verbessern Dülken Viersen		x		
Hinweise an den Fahrradboxen, an wen man sich bei Interesse wenden kann...		x		
Radschnellweg in umliegende Großstädte		x		
mehr Einbahnstraßen als Radfahrer nutzen		x		
Schlaglöcher ausbessern Mehr Radwege kennzeichnen, Farbe auftragen Mehr Abstellmöglichkeiten		x		
Mehr Fahrradboxen sind dringend notwendig. Die vorhandenen sind über die nächsten zwei Jahre ausgebucht.		x		
Die Überquerung auf dem Schluff-Radweg an der Oberrahserstr. sollte besser gesichert werden		x		
Fußgängerzone in VIE-City für Radverkehr öffnen		x		
Radweg Anfang/Mitte Straelener Straße bis Anfang Wachtendonker Straße (bis zur Autobahnauffahrt A40) ungenügend, muss unbedingt erneuert werden, große Schlaglöcher		x		

Stadt Viersen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Fahrradweg in der Gladbacher Str. in Viersen					
Radweg auf der Gladbacherstr., da es keinen gibt!					
Radwege in der Stadt und im Kreis verbessern. Ein Beispiel:Niersweg nach Süchteln.Schlechter Belag.					
Radweg Viersener Str. und Bodelschwinghstraße					
Radwege an Bodelschwinghstraße und Viersener Straße					
Radwege - Freiheitsstr. - Kölnische Str. ständiger Seitenwechsel - Katastrophe					
Rad: Nordeinfahrt Viersen (Brendtstrasse / Friedhof St.Remigius / Rathausmarkt) ausbauen					
Radweg Viersener Str in Dülken Fahrradboxen am Bahnhof					
Ich fahre sehr viel mit dem Rad, ca 38km fast jeden Tag zur Arbeit (hin/zurück). Der Radweg Aachenenerweg Richtung Schirick endet mit einer Ausleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn. Hier könnte etwas verbessert werden, da viele Radfahrer auf dem dann beginnenden Gehweg weiter radeln. Die Ausleitung ist eigentlich gut gemacht, allerdings wird das blaue Gehwegeschild nicht gut wahrgenommen. Mein Vorschlag wäre eine Fahrbahnmarkierung mit einem Radsymbol die deutlich anzeigt das der gemeinsame Geh/Radweg endet. Der Gehweg wird im Laufe der Schirick immer schmaler und somit für Fußgänger, bei gleichzeitiger Radbenutzung, gefährlich. Ansonsten bin ich als Vielfahrer mit der Radwegesituation in Viersen ganz zufrieden.					
Straßensente im Kreuzungsbereich Remigius/Dülkener Str. muß behoben werden, vorbeidonnende Busse lassen den Untergrung/anliegende Häuser wackeln!!					
Bessere busanbindung Bessere bahnanbindung Bessere ampelschaltung					
Bessere busanbindung Bessere bahnanbindung Bessere ampelschaltung: kontaktanpeln, die auch auf kontakt reagieren					
Mehr kostenfreie Parkplätze im Stadtbereich. Bessere ÖPNV Anbindung von Dülken.					
Anbindung auf dem Land verbessern, Plane Flächen, keine Schlaglöcher Bessere Einbahnstraßennutzung					
Auf der Freiheitsstraße ist die Geschwindigkeitsbegrenzung zu gering (lieber 60 statt 50). Geschwindigkeitsbegrenzung auch in der Nähe von Seniorenheimen einführen.					
Ampelanlage Hindenburgstraße - Lobbericherstraße					
Autobahnabfahrt A61 mit Ampelregelung versehen. Morgens ständig Stau, kaum möglich für Autos sich einzuordnen					
SCHLAGLÖCHER AUSBESSERN					
Baustellen nicht zur gleichen Zeit fast überall im Stadtgebiet. Bessere Ampelschaltungen (autos) besonders Willi-Brandt-Ring, Josefring, Freiheitsstraße Richtung Dülken, da dort ständig Stau + Lärm!					
weniger Baustellen!!! Freiheitsstraße mit "grüner Welle"					
weniger Ampeln!!! Freiheitsstraße					
Kreyenbergstraße - Brabanterstraße bitte eine Ampel					
LKW-Fahrverbot auf Fasanenstr./Buscherweg in Dülken über 3,5 T durchsetzen! (Schild einseitig aus Stadt kommend nicht mehr vorhanden!)					
Zufahrtsbeschränkungen für PKW, wo nur Busse fahren dürfen (Beispiel Alter Markt, Dülken) Dort stehen nur Schilder die missachtet werden					
Straßen, die für Busse zugelassen sind und für PKW verboten sind ab und an mal zu kontrollieren (siehe Marktplatz in Dülken). Dort wäre es häufiger fast zu Unfällen mit kl. Kindern gekommen.					
Zu wenig parkplätze am Wochenmarkt bzw an der Festhalle					

Stadt Viersen					Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag								
Entlastung für den Westring								
Langestr. in Dülken umwandeln in Spielstr.								
Ampelanlage bei Kreisverkehr an der Kreuzung Hindenburgstraße Abzweig Bernbusch!!!								
Parkplatzverbesserung rund um die Festhalle (Markt, Veranstaltungen)								
dauerhaftes absolutes Halteverbot auf der Bebericher Straße in Viersen! Aktuell sehr angenehmes und sicheres Fahren ohne parkende Autos!								
Die an der Kreuzung Remigius/Dülkener Str. bestehende Senke-tieferliegende Fahrbahn- sollte angehoben werden. Busse donnern im 10-min Takt dadurch, Untergrung wackelt! Haus wackelt!								
Ausbau des Bahnnetzes Ausbau der Autobahnen (A52)								
Süchteiner Innenstadt entlasten, Flüsterasphalt auf der Hindenburgstraße vor dem Ortseingang								
Straße vor Bahnhof zu Tedox öffnen								
Car-Sharing würde ich nutzen								
Strengere Überwachung/Kontrollen bei verkehrsberuhigten Zonen/Spielstraßen; Verkehrsberuhigung								
Wichtig wäre eine intelligente Ampelschaltung, um den Verkehr in Fluß zu halten und um Lärm und Verbrauch bei unnötigen Stopps zu vermeiden.								
mehr Kontrollen in 30er Zonen!!!								
Autofahrer sind zu schnell								
wenn man von Süchtein auf die Autobahn fährt, rechts geht Abfahrt Richtung Dornbusch wäre eine Ampel gut da sich der verkehr staut								
weniger Kreisverkehre in kurzen Abständen								
Umgehung um Süchtein herum								
Straßenzustand teilweise sehr schlecht! verschiedene km/h Begrenzung 30/40/50... man schaut mehr auf Schilder als auf Verkehr								
Die "Grüne Welle" wäre mal wieder klasse. Das ständige Stop+Go ist weder für die Umwelt besonders gut noch für ein gutes Fahrgefühl!								
Ja, dass die Königsallee verkehrsberuhigter wird. -dringend-								
Fahrtauglichkeitsprüfung bei Senioren, Minderung des Verkehrsaufkommens								
Kreisverkehr am Ortseingang, Ampelschaltung um fließenden Verkehr zu regeln								
Umgehungsstraße für Süchtein, Verbot für LKW's								
Parkplatzsituation verbessern								
30 KM-Zonen besser durch Beschilderg. kennzeichnen								
Auf die Anwohner eingehen!!! Anwohnerparkplätze!!!								
An der Ausfahrt Dülken sollte ein Stoppschild oder eine Ampel hin. Auto's von der Autobahn ziehen einfach durch Richtung Süchtein.								
Ampelschaltungen "Grüne Welle"								
noch mehr Kreisverkehre statt Ampelanlagen								
mehr Kreisverkehre und weniger Ampeln!!!								
Schrittempo bessere Erreichbarkeit der Geschäfte in Fußgängerzone								

Stadt Viersen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
mehr Streifenabschnitte für Fahrradfahrer				x	
Kreuzung Venloer Str.-Büklersstr.ausbauen(Kreisverkehr)				x	
Straßenverbindung zwischen Dülken und Viersen erweitern, bzw. zusätzliche schaffen				x	
den Durchgangsverkehr im Ort umleiten				x	
am Stichweg zwischen Firma Schwartzkopf und Clara Schumann Gym Zebrastreifen anbringen, dort wird nicht auf den Verkehr geachtet von den Schülern				x	
Schleiß schmale Brücke zu eng. Zu Eng.				x	
Besseres Anlernen in den Fahrschulen und zwar hinsichtlich Rechtsfahrgebot auf zweispurigen Straßen, Abstände an Ampeln sind häufig viel zu groß, wodurch nur wenig Autos bei einer Ampelphase fahren können.				x	
Rechtsfahrgebot - für Autos wie auch für Schüler lehren (in Fahrschulen/ Schulen...)				x	
* Aufladestationen E-Autos wären nötig * Viersener/Freiheitsstr. ist überfüllt zu Stoßzeiten				x	
Grüne Welle Freiheitstraße				x	
Kreisverkehr sicherer für ältere Radfahrer machen				x	
Mehr Straßen von Ortsteil zu Ortsteil, beispielsweise Viersen-Dülken				x	
Ecke Lindarstraße (Viersen) Zone 30, Verkehrskontrolle erwünscht, dringend, da alle 50 und mehr fahren, Lärmbelästigung durch den Lärmpegel				x	
Ecke Lindarstraße Zone 30 dringend Kontrolle der Geschwindigkeit				x	
Ampelschaltung auf der Freiheitsstraße zu kurz. Belag der Straßen in Viersen verbessern.				x	
Ampelschaltungen sind "kathastrophal", vor allem Freiheitsstraße				x	
Verkehr müsste flüssiger gehalten werden zu lange wartezeiten an Ampeln				x	
Ausbau der Autobahnausfahrt Mönchengladbach-Hardt				x	
anstatt Ampelanlagen lieber oder besser Kreisverkehr. Tempolimit auf Landstraßen				x	
ungünstige Baustellenführung, bessere Parkplätze in der Innenstadt				x	
Anrenweg verbessern, schlechter Zustand				x	
oberste Schichtasphalt auf Straßen nach Bauarbeiten sehr schlecht, unbedingt verbessern z.B Dülken nach Düchteln, und Höhenstraße.				x	
Viel zu wenige Parkplätze am Rehacenter(Dülken Lindenallee)				x	
Mehr Kontrollen im Bereiche Berberstr. Wetalerstr. Ampelschaltung katastrophe Bereich Freiheitsstr.				x	
Verbesserung des Ampelschaltungssystems				x	
Ampel auf Kreuzung Viersener Straße / Stern Straße				x	
mehr Kontrollen bzw Überwachung durch Polizei oder Ordnungsamti!!!!				x	
verbesserung der Ampelschaltung mehr Überwachung 30er Zonen				x	
Carsharing fördern/anbieten				x	
Zone 30 generell in Innenstadt				x	
Bei gutemCarsharing würde ich das Auto abgeben				x	
Mehr Verkehrsberuhigung in der Innenstadt Weniger Lärm durch Pkw Parkmöglichkeiten außerhalb des Stadtkerns				x	
Verkehrsberuhigung in der Innenstadt Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt				x	

Stadt Viersen					Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag								
Die Brabanter Straße muss dringend sicherer gestaltet werden, insbesondere wegen des Kindergartens und der Schule. Obwohl tagsüber nur 30 km/h zulässig sind, halten sich die wenigsten daran und überschreiten nach 19:00 Uhr gerne die zulässigen 50km/h um mindestens 20 km/h, was zusätzlich zu einer erheblichen Lärmbelastung für die Anwohner führt. Man hat den Eindruck, dass Laser die Straße gerne als Rennstrecke benutzen. Die Brabanter Straße wird darüber hinaus sehr viel von LKWs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt, die sich ebenfalls nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Diese Straße muss dringend analysiert und verbessert werden.								
Die Verkehrsführung der Theodor-Frings-Allee in Dülken, insbesondere bei LKW Verkehr, sollte verbessert werden. Aufgrund der engen Straßenführung ist eine Sichere Nutzung, vor allem für Kinder, nicht einfach.								
Bessere Schaltung der Ampeln auf "grüne Welle" besonders in den späten Abendstunden auf der Kölnischen Straße/Freiheitsstraße. Markierungen auf der Hermannstraße, wo nicht geparkt werden darf oder bauliches Hindernisse oder Grünstreifen bewilligen lassen!!! Verkehrssituation an Mc Donalds verbessern								
S28 endet in Kaarst -> Ausbau bis Viersen, damit man nachts aus anderen großen Städten zurück kommt! (Viersen ist nämlich uninteressant für Nachtmenschen)								
Bessere Verbindung zwischen Dülken & Viersen Bahnhof; 83 fährt eine halbe Ewigkeit; VIE - Dülken Zug 1x Stdlich -> öfter + schneller								
Neue Taktung beim Fahplan in Bockert, alle 15 Minuten Haltestelle Lichtenberg bitte wieder einen Anschluss zur SB88 anbieten Direktere Anbindung von Bockert/Hoser in Richtung Ernst-Moritz-Arndt Straße, bzw richtung Gladbacher Straße								
Die Linie 83 sollte nicht nur ein Mal in der Stunde fahren								
Bus: Linie 83 Richtung Suechteln am Bahnhof Viersen extrem kurze Umsteigezeiten								
Wünscht sich Bürgerbus in Viersen, gerne andere Routen wie normale Buslinien								
b) Zeitanzeigen an Bushaltestellen: Nächster Bus kommt in x Min.								
Früher gab es einen niederländischen Bus von Köln-Deutz über VIE nach Eidhoven => Köln HBF - VIE HBF Das wäre sinnvoll!								
Partybusse am Wochenende (Nachtexpress)								
mehr Buslinien zum Fitness Gym								
Busse jede 1/2 Stunde Takte (nicht wie jetzt stündlich)								
Busfrequenz in bestimmten Bereichen verbessern								
Das Interieur des Bahnhofs ist eine Schande für die Stadt. Daher Zufahren no go!								
- wenig genutzte Buslinien zu Taxibusen umwandeln (oder Kleinbussen) - Busse, die nachts fahren (zw. Vie-Mg) - Taktung dem Schul-/ Berufsverkehr anpassen								
- Busse takt verbessern - Rush/hour/Schulbetrieb (Bus) verbessern								
Verbindung Vie-Mg nicht vorhanden sowie mg-Vie Vie-Ddorf Abends Nachts! Verbindungen am Wochenende u. in der Woche, Abends - NAcchts - Mangelhaft!!!								
Es sollte dringend eine häufigere Anbindung vom Viersener Hbf zum Viersener Bus-Bhf führen.								
bessere Busverbindungen für Schüler								
neue Buslinien Dülken-Hardt-Rheindahlen Dülken-Brüggen								
Bessere Bahnanbindung an Düsseldorf								
Bahnverbindung direkt nach Düsseldorf (Regiobahn)								

Stadt Viersen		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Regiobahn Viersen/Düsseldorf					
Eine direkte Busverbindung nach Krefeld, ohne Umstieg in Anrath oder St. Tönis					
Nachtbusse von/nach Mönchengladbach, mehr Busse nach MG (aktuell 20 Min. Takt) & nach Viersen Bahnhof					
Bessere Bus/Bahnverbindungen nach Mönchengladbach, häufigere Taktung					
Ampelschaltung für Busse finde ich als einen Eingriff in die Stvo und Verkehrsgefährlich!					
Bessere Bahnverbindung von Dülken aus					
Ausbau der S-Bahn Düsseldorf Viersen Dülken Venlo (u. andere Städte) andere S-Bahn-Linie					
Ausbau der S-Bahn Düsseldorf - Venlo mit Halt in Dülken					
mehr Bänke im Ort an Haltestellen zum sitzen					
Es sollten mehr Busse von Viersen Busbahnhof zum Bhf viersen fahren.					
Mehr Haltestellen außerhalb der Stadt					
Günstige Verbindungen für Rentner, sodass man preiswerter und auch in anderen Städten (+RB/RE/VRR) herumfahren kann					
Busfahrpreise sind zu teuer, und werden immer teurer bahntickets kaufen. Fahrkartenautomat der Bahn ist sehr unübersichtlich, die Dame kann überhaupt nicht Bahn fahren da sie mit der Bedienung nicht zurecht kommt.					
Busse sollten auch Friedhöfe und Alterheime anfahren, künftige Bushaltestellen, die noch mobil sind					
schlechtere Anbindungen zu wenig Busse					
Bahnverbindungen ausbauen					
Erreichbarkeit innerhalb Viersen. Abstimmung der Öffentlichenverkehrsmittelbesser abstimmen					
direkte Verbindung von Vie nach z.B.Hariksee, Naturpark SchwalmNette etc.					
Bessere Busanbindung an die Viersener Bahnhöfe, vor allem den Bahnhof in Viersen-Stadt.					
Dichtere Taktung CE89 sowie SB87 und SB88 am Wochenende Spätverkehr der Buslinien 080,085 durch zB Taxibus					
Muß mit dem PKW zum Bahnhof fahren, da ich um 5.27 Uhr den RE13 nutze und kein Bus ab der Sittarder Str. fährt.					
Bus nach Brüggen auch sonntags !					
häufigere Taktfolge, Sonntags (bessere) Verbindung z.B. nach Brüggen u. Schwalmthal					
Regiobahn nach Viersen verlängern Nachtbus Viersen-Mönchengladbach einrichten					
höhere Taktung der Busse gerade auf dem Land günstigere Preise					
Abfahrtszeiten Bus 019 und 066 kempen süchteln bzw. Süchteln kempen besser abstimmen					
Mehr wert legen auf Erreichbarkeit der Großstädte MG, D auch zur Abend- und Nachtzeit incl. Rückweg. schnellere Bahnverbindung nach D von Dülken.					
Abends längere Fahrzeiten Mehr Fahrten pro Stunde Verbesserter Anschluss von der Bahn zum Bus.					
Mehr Busse und Bahnen					

Stadt Willich					
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Berücksichtigung der Bedürfnisse von Behinderten	x	x	x	x	
Mehr Kinderspielfläche	x	x	x	x	
Automatische Ampelumschaltung für Fußgänger und Radfahrer mit dem Autoverkehr (nicht nur bei Knopfbedätigung)	x	x	x	x	
Flüssiges Vorankommen (zu Fuß, mit dem Rad oder PKW) wird öfters durch (mMn) generell unnötige oder zu unnötigen Zeiten betriebene (z.B. mitten in der Nacht, wo niemand unterwegs ist) Ampeln gebremst. Ansonsten alle Ziele gut erreichbar (mit Individualverkehr) Privater PKW ist - aktuell für mich - ungeschlagen in Verfügbarkeit (immer da, wann ich will), Flexibilität (komme direkt von Start zu Ziel), Zeit (immer schnellste Verbindung) und Preis (Schon bei 2-3 Pers. im Auto ist der ÖPNV teurer und bietet sonst nur Nachteile)	x	x	x		
2. Weiterführung der Regio Bahn S28 zur Stadt Willich 3. mehr und leuchtstarke Straßenbeleuchtung an gefährlichen Punkten	x	x		x	
die Beleuchtung verbessern, z.B. auf dem Bertzweg, auf der Korschenbroicher Str.; Verlängerung der S28	x	x		x	
unbedingt Fahrradwege und Fußgängerwege verbessern.	x	x			
1. Verbesserung und Ausleuchtung der Geh- und Radwege 2. seniorengerechte Gehwege	x	x			
3. mehr und leuchtstarke Straßenbeleuchtung an gefährlichen Punkten	x	x			
Asphaltierung der Gehwege auch für Skateboardfahrer verbessern	x	x			
Im Ortskern Schiefbahn Gehweg und Radweg trennen	x	x			
Fußgängern & Fahrradfahrern mehr Vorrang im innerstädtischen Verkehr geben	x	x			
Den Weg entlang der Bundesstraße von Schiefbahn über Wekeln nach Willich durchgehend beleuchten. Wir sind hier schon öfter mit dem Rad abgestiegen, da es stockdunkel und unsicher ist - unsere Tochter fährt daher mit dem Bus, anstatt mit dem Fahrrad in der dunkelen Jahreszeit!	x	x			
Straße nach Willich Bertzweg hat teilweise keinen Fußgängerweg u. keinen Fahrradweg. Wir aber sehr oft genutzt	x	x			
Bertzweg von Schiefbahn nach Willich kein Fußweg u. kein Fahrradweg obwohl viel benutzt	x	x			
die Beleuchtung verbessern z.B. auf dem Bertzweg, auf der Korchenbroicher Str.	x	x			
(Getrennte Fahrrad- und Fusswege. Aktuelle Situation auf Bahnhofstraße gefährlich (Pseudoradweg!)	x	x			
Fahrbahnbereich f. Radfahrer in Schiefbahn-Hochstr. zu schmal u. sehr uneben durch Pflasterung. Von Bertzweg-Schiefb. bis Alt Willich garkein Radweg u. nichts f. Fußgänger	x	x			
Fußgängerzone autofrei	x			x	
Fußgängerzone im Dorf schaffen- Autos raus	x			x	
Bessere Park und Haltemöglichkeiten für PKW's. Wenn ich vor meiner Wohnung abgesetzt werde, ist keine Möglichkeit gegeben ordentlich zu halten und in Ruhe aus dem Auto zu steigen und auch noch meine Gehhilfen auszuladen. Breitere Fußwege- damit man auch mit Rollator sicher am Verkehr teilnehmen kann. Unebenheiten auf Gehwegen beseitigen. Oft Stolperfallen durch unebene oder defekte Pflasterung. Seniorenfreundliche Beleuchtung, Beschilderung, etc.	x			x	
Busverbindung nach Krefeld verbessern, weniger Umstiege Fahrpreise senken	x			x	
Verkehrsberuhigte Zone um die Kirche Sperrung für Außengastronomie zwischen Taverne und Parkplatz (Hubertusplatz) gewünscht -> Schiefbahn attraktiver machen	x			x	
Mehr Zebrastreifen erwünscht, absolutes Halteverbot an der Schule Gottfried-Kricker- Schule zu einem eingeschränkten Halteverbot machen oder einen Seitenstreifen für Ein- und Aus-laden der Schulkinder beim Wendehammer	x			x	
1. Gehwege verbessern und Absenkungen 2. mehr Zebrastreifen	x				

Stadt Willich				
Verbesserungsvorschlag	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Mehr Sicherheit für Schulkinder	x			
Zebrastreifen sind für Kinder nicht ersichtlich in Anrath, gerne Planung vorher überarbeiten, Bürger bitte miteinbeziehen, sodass die Wegführung ersichtlich wird, gerne wieder einen Dorfpolizisten, der auf Schulkinder achtet (Schulweg/ Heimweg)	x			
Fußgängerzone in Schiefbahn	x			
Die Wege vor allem an den Mülltügen sind für Kinderwagen viel zu eng - die Mülleimer werden direkt mitten auf den Gehweg platziert in Neersen und man kommt wirklich kaum vorbei - das finde ich untragbar!	x			
An den Verkehrsinseln in Willich Wekeln Zebrastreifen ergänzen	x			
Die Überquerung der L 382 als Fußgänger unbedingt sichern: Um der langen Rotphase auf der Tupsheide zu entgehen, fahren zu viele Autofahrer bei Grün und Linksabbiegen noch schnell mit Vollgas.	x			
Zebrastreifen an befahrener Kreuzung Hochstr/ Königsheide	x			
Es gibt zwar Fußgängerüberwege, teilweise auch in 30er-Zonen. Jedoch wird diese Geschwindigkeit nicht kontrolliert. Deshalb rasen die Fahrzeuge ohne Rücksicht durch Anrath. Brennpunkte sind unter anderem Anrath Markt sowie die Raiffeisenstraße	x			
Direkte Anbindung an die S und U Bahnen Parkverbote auf Durchgangsstrassen mehr Fahrradwege damit Radfahrer nicht mehr Bürgersteige benutzen		x	x	x
Mehr Parkmöglichkeiten im Zentrum (Neersen) Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer => Wege		x	x	
Mehr Parkmöglichkeiten im Zentrum. Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer=> Abgrenzung von der Fahrbahn o.ä.		x	x	
Radwegsanierungen Vernünftige Fahrradwege an großen, häufig befahrenen Straßen Einschränkung der PKW Mobilität im Ortskern und drum herum		x	x	
Radwege sicherer machen durch Fahrbahn-Schweller an kritischen Einmündungen (z.B. Anrather Str./Marseillestr.), Zebrastreifen Anrather Straße/Radwegquerung und Geschwindigkeitskontrollen auch an unüblichen Stellen		x	x	
Verbesserung Sicherheit für Radfahrer Kreuzung an der Hubertuskirche		x		
Mehr Fahrradboxen am Bahnhof oder sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Häufiger Vandalismus		x		
unbedingt mehr Fahrradwege		x		
ebene Übergänge Straße/Fahrradweg		x		
Zustand Radwege verbessern		x		
Keine Radwege in 30-Zone Ampelschaltung für Radler stark verbessern		x		
1. Verbesserung der Radwegbelags		x		
Mehr Sicherheit für Fahrräder		x		
Vorfahrtsregelung auf dem Fahrrad-Bahnschienenweg Willich-Wekeln nach Schiefbahn ändern! Radfahrer Vorfahrt- Autos Stop		x		
Fast alle Radwege müssen teilweise repariert werden		x		
Radwege teilweise sehr renovierungsbedürftig		x		
alle Einbahnstraßen für radfahrer in Gegenrichtung freigeben		x		
Radwege ausbessern - Feldwege z.T. asphaltieren		x		
Klare Verkehrsführung in Schiefbahn. Fahrradwege verlaufen nicht klar ersichtlich.		x		
Radfahrwege stärker pflegen (Sträucher/Brennnesseln über Fahrradweg...)		x		
Fahrradkarte verbessern		x		
Bessere Reinigung der Fahrradwege vor allem von Glasscherben.		x		

Stadt Willich		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Holland hat sehr gutes Radverkehrswege, sollte man als Vorbild nehmen. Radrundwege online verfügbar machen und nicht nur einzelne Streckenabschnitte. Knotenpunktsystem von Holländern übernehmen.		x			
fahradwege zwischen den Orten müssten instandgesetzt werden		x			
Netz für Radfahrer sollte deutlich erweitert werden bessere Transportation im Bus		x			
mehr Investitionen in den Radverkehr mehr Sicherheitsstreifen für Radfahrer auf vielbefahrenen Straßen		x			
mehr Radwege Radwege zu den anderen Orten pflegen und reparieren (Fahrweg nach Osterath sehr schlecht)		x			
Schiefbahn: Radfahren nach Westen auf Hochstr. sehr gefährlich! Ebenso das Radfahren (ohne Radweg) von Schiefbahn (östlich) nach Willich.		x			
besseren Radweg von Anrath nach Willich, zu viele Ampeln beim durchqueren des Industriegebiet. Also der Radweg sollte nicht durchs Industriegebiet führen. Radwegerneuerung Ortsausgang Anrath Richtung Nersen und Anrath auswärts Viersenerstraße. Radweg zwischen St.Tönis und Kempen. Und Der Radweg Cloratherweg zwischen Clörath Viersen anland der Bahnstrecke		x			
Radwege in beide Richtungen auf der Hochstapler		x			
Bedeutung in Schiefbahn "am Wall " Radweg Korschenbroicher Straße installieren		x			
bessere Busanbindung der Ortsteile. Mehr Parkplätze in Anrath				x	x
1. mehr und bessere Busverbindungen 2. Verbesserung der Fahrbahnbeläge 3. Verbesserung der Parkplatzsituation				x	x
Park und Ride System ausbauen				x	x
Schiefbahn: Im Morgenverkehr fährt die Müllabfuhr auch noch zusätzlich und verschlimmert so die Verkehrslage. Wickeln am Klapptr nutzen Autofahrer verboten erweise Feldweg um Richtung Autobahn zu kommen. Haltestelle Bergweg (Judenfriedhof) in Schiefbahn die Beleuchtung ist viel zu schwach.				x	x
Einmündung Rohrzieherstraße/Bonnenring sicherer gestalten. Es kommt immer wieder zu vorfällen, da die untergeordnete Straße gerade durchasphaltiert ist. Der Bonnenring macht eine 90° Kurve und ändert den Belag von Asphalt in Pflaster. Entweder die Vorfabrtberechtigung ändern oder trotz Rechtsvorlinks ein Schild aufstellen. Sollte die alte Regelung bleiben wäre auch ein Spiegel zur Einsicht in den abbiegenden Bonnenring hilfreich.				x	
Parkplatzsituation im Bereich Hauptstraße im Ortsteil Neersen. Zu wenig Parkplätze für Anwohner vorhanden und die wenigen Parkplätze am Minoritenplatz werden von den Caritas Pflegedienst Fahrzeuge besetzt. Hier sollte dringend nachgebessert werden.				x	
Umgehungsstraße um Willich(Nordumgehung) endlich realisieren. Auf der Linsellesstraße finden häufig " Rennen statt", Autos/ Motorräder fahren bis zu 120km/h.				x	
Ortsumgehung fehlt (von Münchheide und Wekeln/Schiefbahn bzw. von Frankenseite nach Osterrath)				x	
Ja! Obwohl ich sehr viel Fahrrad fahre... Die Verkehrssituation im Ortsteil Anrath ist eine Katastrophe! Kaum Parkplätze oder Wendemöglichkeiten. Leider!!! Bitte um Änderung!				x	
Kreisverkehr Bahnstraße / Schüler Verkehr RSE Schule > 2 Zufahrt durch Neubaugebiet öffnen				x	
verbesserte Ampelschaltungen (automatisch) für den Geradeausverkehr.				x	
Autoverkehr raus aus Innenstadt, Durchgangsverkehr unattraktiv machen durch Maßnahmen Geschwindigkeit reduzieren				x	
Ampelschaltung an der Kreuzung Richtung Kaast ist viel zu kurz(grade linksabiegen)				x	
Umgebungsstraße bauen, sodass weniger Verkehr durch den Ort(Willich-Schiefbahn) vorbeifährt.				x	
Mehr Aufklärung/Kontrolle Fahrgeschwindigkeiten PKW. Mehr Aufklärung zu rücksichtsvollem Fahren (PKW)				x	
Ausbau Autobahn Münchheide				x	

Stadt Willich		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Bitte nicht noch mehr Ampeln um die Autobahn-Anschlussstelle herum					
Ampelregelung dem Berufsverkehr anpassen					
Reiser Asphalt; keine Aufpflasterungen in der Fahrbahn wegen der Geräuscentwicklung					
Oberer Teil der Königsheide als Einbahnstraße, Beleuchtung der Umgehungsstraße zwischen Willicherstr. u. Tupsheide					
Verkehrssicherheit für alle zu viele Autos im Ort, zu enge Gehwege. Ampel an Schnellstraßen ohne Sicherung zu gefährlich					
Wenn man auf der Krefelderstr. Richtung Kr. fährt muß die Autobahnabfahrt gekreuzt werde PKW haben vorfahrt. Kein Übergang Richtung Europark					
Fichtenhain in höhe der Bushaltestelle sehr gefährlich! bitte ändern!					
Nordumgehungsstraße für Schiefbahn					
mehr Behindertenparkplätze für PKW und nicht wie geschehen, als Außenverkaufsfläche für Eiscafés und Gaststätten um Sommer zweckentfremde besser Kontrolle der Behindertenparkplätze durch das Ordnungsgamt und konsequentes Vorgehen gen Falschparker					
mehr Parkplätze für Behinderte mit dem blauen Rollstuhlfahrerausweis deren besser Kontrolle und rigoroses Vorgehen gegen Falschparker					
Parkplatzsituation auf der Hauptstraße in Neersen ist eine Katastrophe. Zu wenig Parkplätze für Anwohner ohne Parkzeitbegrenzung. Die vorhandenen werden von den Dienstfahrzeugen des CaritasPflegedienst besetzt.					
Das Durchfahrverbot für LKWs an der Virmondstraße wird nicht nicht eingehalten. Die LKWs sollten vom Gewerbegebiet nicht die Möglichkeit haben die Virmondstraße zu nutzen. Wenn Geschwindigkeitskontrollen auf der Virmondstraße durchgeführt werden, finden oft um die selbe Zeit statt(gegen 7 Uhr morgens) Verkehr findet aber schon ab 5 Uhr statt, und es ist allgemein bekannt das die Kontrolle erst ab 7 Uhr stattfindet, daher wird sehr schnell gefahren.					
von Anrath nach Willich ist ein zu hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten 30-Zonen sollten deutlicher ausgeschildert werden da sich wenige daran halten					
Kreisverkehr Bahnstraße + Entlastung Münchheide					
Verkehrs Caos an der RSE Schule !					
Verkehrs Chaos RSE Schule					
- komplett 30 - Verengungen entfernen, Geschwindigkeitsbeschränkung anders sicher stellen - Pöller auf dem Weidenweg dienen nicht Sicherheit, daher entfernen, Alternativen prüfen					
Hochstraße ist morgens sehr voll, auffahren von Nebenstraßen sehr schwierig					
s. z.B. Hauptstrasse in Neersen: Verkehrsfluss verbessern, z.B. durch einseitiges Parkverbot in engen Strassen mit viel Durchgangsverkehr. Durchfahrverbot für Schwerlastverkehr durchsetzen mit regelmässigen Kontrollen. In den Nebenzentren, z.B. Schiefbahn: nur noch an besonderen Stellen Parken mit Parkscheibe für 1 Std., sonst überall 2Std., damit endlich das Umparken entfällt!					
Kostenlose Parkplätze im Willich, der Handel hat es schon schwer genug. Es dar nicht sein, dass ich z.B. bei Rewe oder netto eine Parkscheibe nutzen muß					
Ortsumgehung schiefbahn					
Mehr Tempokontrollen					

Stadt Willich		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Innenstad für PKW sperren damit da auch wieder Leben entstehen kann. Die Schlafstadt haben wir lange genug! Einfach mal ein Beispiel am nahegelegenen NL nehmen. Strassenschwellen abbauen. Mit den bestehenden Bumpies ruiniert man sich nur die Fahrzeuge und den Rücken. Mal nach NL schauen wie es dort gemacht wird und in welchem GUTEN Zustand die Übergänge sind!!					
Schwerlastverkehr in den Ortsteilen vermeiden Mehr Kontrollen (auch auf kleineren Nebenstraßen und Wirtschaftswegen) außerhalb der üblichen Tageszeiten					
Ampelschaltung klarer an Werktag, Wochenende, Abendzeiten anpassen					
fehlende Ortsumgehung (-> Osterath <- Schiefbahn, Weheru					
An Spielstraßen Geschwindigkeitskontrolle. Spielplatz am Adrian-Wilhelm-Weg Geschwindigkeitsbegrenzung, zB. Bodenwellen, und auch Parksituation an der dieser Stelle schlecht, bzw sollte kontrolliert werden, da die vielen Autos die Spielstraße einschränken.					
Polder am Weidenweg sorgen mehr für Lärm und Erschütterungen als für die Sicherheit. Eher verleiten sie Autofahrer, besonders eng am Spielplatzausgang entlangzufahren. Dringend nach einer Alternative suchen.					
Einrichtung einer "grünen Welle" auf der Korschenbroicher Straße bei Tempo 70					
Straßen wie Virmondstrasse sind in katastrophalem Zustand und für Roller- oder Motorradfah im Dunkeln gefährlich. Warum kümmert sich keiner darum?					
Kreuzung "Schwarzenpfül" in Neersen ist total überlastet und Staufalle im Berufsverkehr! Hier müssen die Zu-/Abfahrten für die A44 dringend vierspurig ausgebaut werden! Rückktaus bis Niederheide bzw., von VIE kommend, Bökel. Die Landstrasse von VIE bis Neersen muss auch vierspurig ausgebaut werden!					
Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Ortsdurchfahrten auf 50 km/h (z.B. L 382).					
Der Schulbus nach Anrath soll schon ab Schiefbahn Industriegebiet (Schiefbahn-Süd) fahren!					
Großer Wunsch ist eine Bahnanbindung des Stadtteils Willich, da es bislang nur mangelhaft (mit viel Umsteigen und Wartezeiten) möglich ist, von Willich nach Düsseldorf und Essen zu gelangen.					
Die Busanbindung an den Bahnhof Osterath (071) ist ebenso mangelhaft, da dieser zeitweise nur stündlich und auch abends nicht lange fährt.					
Unbedingt die Anbindung an Meerbusch/Neuss bzw. Bf. Osterath verbessern (Takt Buslinie 071 und Fahrten am Abend u. Wochenende)					
Die Möglichkeiten aus Willich rauszukommen sind (nach Düsseldorf und Köln) sehr limitiert (Bus 071) Unpünktlichkeit ist z.T. unzumutbar -> verpasste Anschlüsse! Fahrtenhäufigkeit (generell, WE, Abends) Katastrophal					
Fahrtenhäufigkeiten Samstags u. Sonntags verbessern Linie 38					
Anbindung an die Regiobahn S28, da die Busverbindungen von Schiefbahn aus in Fahrtakt und Pünktlichkeit mangelhaft sind, im Winter katastrophal !					
Zug Schiefbahn-Düsseldorf über Kaarster See wäre wichtig					
Erweiterung der Regio-Bahn von Kaarst nach Venlo					
Verlängerung der S28u von Kaarst nach Viersen/Venlo					
Eine Buslinie von Anrath nach Schiefbahn.					
Das die Buslinie 071 jede halbe Stunde fährt					
Bahnverbindung nach Düsseldorf schaffen S28 Ausbau					

Stadt Willich		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Bitte eine Anbindung an die S28! Bzw. eine bessere Anbindung an den ÖPNV Richtung Düsseldorf. Meine Kinder sind zwar jetzt noch nicht in dem Alter, aber in 10 Jahren sieht das anders aus. Es gibt Familien, die über einen Wegzug aus Wekeln/Willich nachdenken, wenn die Kinder älter sind, weil die Verkehrsanbindung nach Düsseldorf so mangelhaft ist.					
Ausbau der Bahnlinie S28 Verbesserte Anschlüsse an die Bahnlinien und U-Bahnlinien in Kaarst und Meerbusch, insb. abends					
Bus-Verbindungen innerhalb der Stadt zwischen den Ortsteilen (alle 4) verbessern					
Bahnanbindung in Schiefbahn, bessere Bustaktung, schnellere überregionale Verbindungen					
direkte öffentliche Verbindung nach Düsseldorf, allerdings nicht direkt zum Hbhf					
Die Verbindung Willich-Wekeln nach Düsseldorf für den ÖPNV muss drastisch verbessert werden wenn man die Autos von der Straße haben will					
bessere Anbindung nach Düsseldorf (U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn)					
Verbindung von Willich nach Mönchengladbach und Düsseldorf muss verbessert werden					
Verbindung nach Düsseldorf und Mönchengladbach verbessern					
Verbesserung der Verbindungen nach Düsseldorf und Mönchengladbach wäre erforderlich					
Ja, Willich braucht wieder eine Bahnanbindung! Der Bus der nach Kaarst fährt ist eine Zumutung!					
Eine bessere Anbindung an Düsseldorf mit öffentlichen Verkehrsmitteln					
bessere öffentliche Anbindung an Düsseldorf					
Geldfrei Busfahren (ohne fahrticket)					
Bessere Bus/Bahnverbindungen nachts und an Wochenenden in die nächst gelegenen Städte wie z.B. Düsseldorf					
Bustaktfrequenz erhöhen und nicht nur in der Woche sondern auch am Wochenende					
Der Schulbus nach Anrath soll schon ab Schiefbahn Industriegebiet fahren!					
Ausbau Regiobahn von Kaarster See über Willich -Mg- Venlo sinnvoll u. wichtig					
Bessere Busverbindung nach Kaarst und Korschenbroich, Neuss					
Ausbau des Bus- uns Bahnverkehrs					
kein Bus fährt nach Viersen zum Bahnhof. Früher ja.					
bessere Anbindung an U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn (nach Düsseldorf)					
Bessere Busverbindung von Knickelsdorf ohne umsteigen nach Krefeld bzw. M.Gladbach					
Den Bürgerbus gibt es nur in 2 von 4 Stadtteilen					
Bahnverbindung nach Düsseldorf optimieren!					
Ein besserer Bahnanschluss Richtung Düsseldorf ist wünschenswert.					
Die Verbesserung des Öffentl. Nahverkehrs-Weiterführung der Regiobahn von Kaarst aus.					
Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel an das Ruhrgebiet sollte deutlich verbessert werden! Derzeit zu viele erforderliche Umstiege und zu seltene und auch nicht aufeinander abgestimmte Fahrtmöglichkeiten.					
-mehr Bus-Verbindungen insbesondere am Wochenende und in den Abendstunden in die umliegenden Städte -mehr Möglichkeiten, um z.B. eine U-Bahn zu bekommen (z.B. Krefeld-Fischeln von Willich aus kaum erreichbar) -Wiedereinrichtung eines Anruf-Sammeltaxis vom					
-häufigere Verbindungen am Wochenende nach Düsseldorf -bessere Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander -bessere Erreichbarkeit der anliegenden Städte (St. Tönis, Krefeld-Fischeln....)					

Stadt Willich		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Verbesserungsvorschlag					
Verbindungen nach Viersen und Krefeld häufiger Busverbindungen					
Willicher Straße L361 Kreisverkehr Bebauungsfreieck. Nerssen Hauptstraße an einer Stelle einspürig, halt den Verkehr auf.					
Bürgerbus sollte mehr Orte anfahren					
Bus-Verbindungen innerhalb der Stadt zwischen den Ortsteilen (alle 4) verbessern					
mit öffentlichen Verkehrsmitteln schnell und unkompliziert nach Düsseldorf fahren können					
Verbesserung der Busverbindungen, Anbindung an Düsseldorf, Krefeld und Mönchengladbach					
ÖPNV zwischen Willich und Tönisvorst muss dringend verbessert werden.					
Bürgerbus verkehrt nicht in Nerssen nur in Anrath					
Besserer Anschluss in Anrath an DB nach Krefeld (RB33), Bus 038 Neersen-Anrath fast immer Verspätet, Umsteigezeit viel zu knapp					
Ausbau/bessere Anbindung von Bus- und Bahnverkehr in die umliegenden Städte					
Netzausbau für Bus und ggf. Bahn, verlängert doch einfach die Straßenbahn aus Krefeld (Nirosta) bis kurz vor die A44 .					
Verbesserung der Anschlüsse der Linie 036 in Richtung Mönchengladbach Hbf					
Anschluss an Ddorf über die Regiobahn					
Ausbau der Regiobahn nach Willich					
Regiobahn verlängern					
bessere Anbindungen in die umliegenden Städte - ÖPNV in den Abend-/Nachtstunden wesentlich verbessern bzw. Ersatzmöglichkeiten (wieder schaffen (z.B AST)					
Ausbau Regio Bahn					
Mehr Busfahrten nach MG, VIE und KR am Wochenende! Man kann dann ja auch Kleinbusse einsetzen!					
Bessere Anschlüsse zu kommenden Zügen Vorallem ABENDS noch Busse oder Bahnen An Wochenenden Busse und Bahnen					
bessere Anbindung, Verknüpfung von Buslinien innerhalb Willichs					
die Route des Nachtexpresses sollte dringend auch nach Anrath führen. So könnten auch Anrather Bürger das Willicher Nachtleben genießen.					
Anbindung von Anrath an den Nachtexpress					
mal ein ÖPNV Angebot nach Ddorf etablieren damit sowas auch genutzt werden kann. Bestehende Verbindungen nach Osterath sind UNZUREICHEND					
Busanbindungen zwischen den Stadtteilen ist schlecht Bahnanbindung von schiefbahn wichtig					
Busanbindung zwischen den Stadtteilen verbessern, Anbindung an Bahn wichtig					
Wichtig ist bessere Busanbindung zwischen Schule und zuhause und bessere Anbindung zwischen den Stadtteilen					
Bessere Taktung ÖPNV ins Kreisgebiet					
Regiobahn von Kaarst bis Schiefbahn schnell verlängern. Direkte Busverbindung Anrath - Schiefbahn schaffen.					
Neue Busse ohne Diesel , sondern mit Gas. Ein kleiner Ausflug der Verkehrsexperten so nah: nach NL: oh Wunder dort fahren in Deutschland hergestellte Busse, wie z.B. Daimler oder MAN mit großen Gastanks auf dem Busdach. Sauber und umweltfreundlich in den Städten. Wenn Deutschland zu blöd ist für die Gastechnik, dann könnten wir beim Verkauf der deutschen Busse im Gegenzug die Gastechnik von NL oder Skandinavien kaufen. Ist das so schwer ?					