



**clever. vernetzt. mobil.**

# Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach

Präsentation im SPLA 10.12.2014

- Bürovorstellung BVS Rödel & Pachan
- Was genau ist das Mobilitätskonzept?
- Wo stehen wir im Planungsprozess?
  - Wie geht es weiter?
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung



Büro Rödel & Pachan  
Kirchhoffstraße 80  
47475 Kamp-Lintfort



## BVS Rödel & Pachan

Gegründet am 15. August 1993

Sitz in Kamp-Lintfort am Niederrhein

Tätig in allen Bereichen der konzeptionellen  
Verkehrsplanung, Fuß, Rad, Straße, Bus, Schiene

Jährlich etwa 45 Projekte

*Anspruch: Partner der Auftraggeber sein*

Die Bedeutung einer nachhaltigen und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenen Mobilität kann nicht hoch genug eingeschätzt werden

Die Stadt Bergisch Gladbach ist eine von zwei Kommunen, die im Rahmen des vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) initiierten und vom MBWSV NRW finanziell geförderten Modellprojekts „Kommunales Mobilitätsmanagement“ ein Mobilitätskonzept erstellen

Die Kernarbeit wird dabei vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung in Zusammenarbeit mit der Stabsstelle Stadtentwicklung und Strategische Verkehrsentwicklung durchgeführt

Ziel des Mobilitätskonzepts Bergisch Gladbach ist die Schaffung einer multimodalen und nachhaltigen Mobilität

Jeder Verkehrsträger wird auf Grundlage seiner Stärken und Schwächen optimiert

Dies kann erreicht werden durch das strategische Zusammenwirken der Bereiche Infrastruktur, Kommunikation und Service

Dadurch entsteht mehr Mobilität für alle Nutzergruppen, eine Erhöhung der Wirtschaftskraft und eine verträglichere Abwicklung

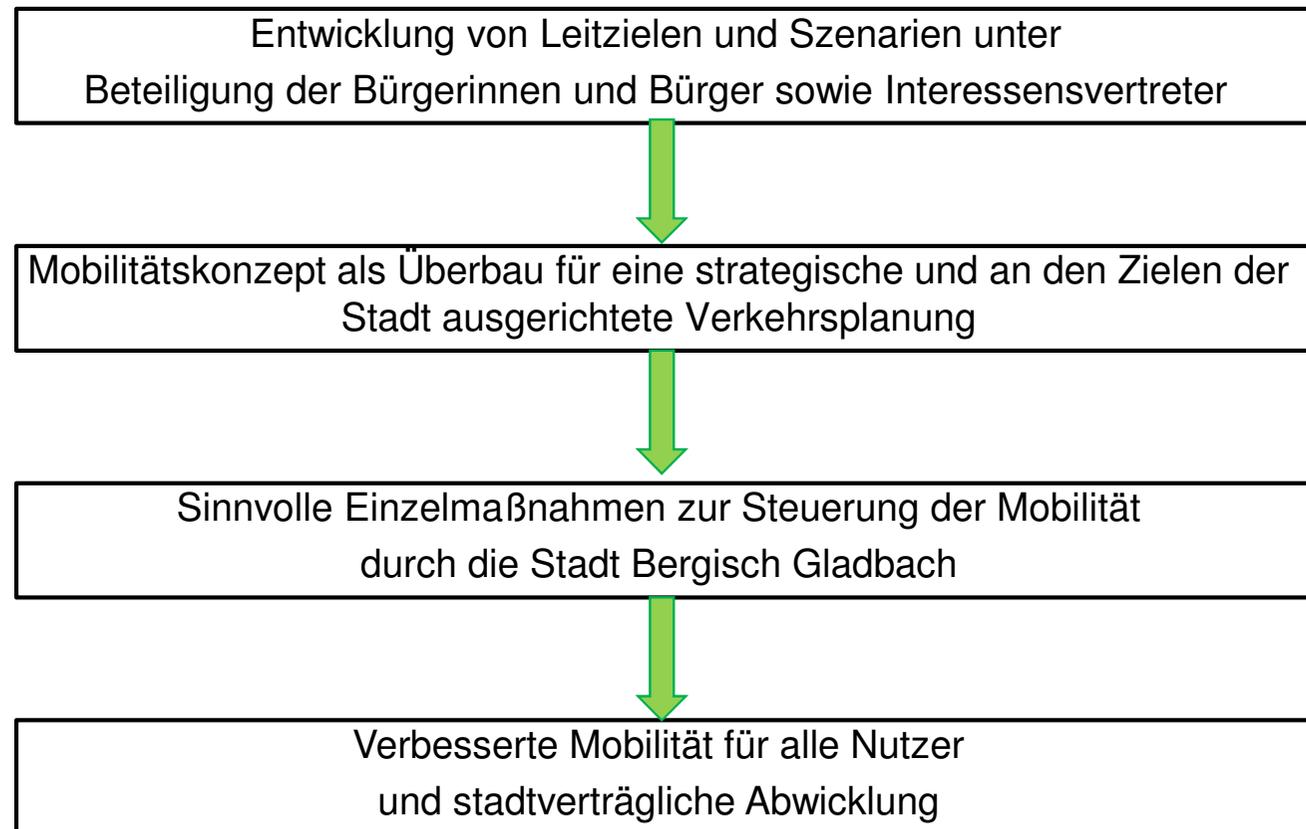
Ein Mobilitätskonzept betrachtet nicht nur einen einzelnen Verkehrsträger (wie z.B. der Nahverkehrsplan den öffentlichen Nahverkehr), sondern alle Verkehrsträger gemeinsam

Darüber hinaus werden auch die Verkehrszwecke und damit die eigentlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer betrachtet

Zudem wird die übrige Stadtplanung einbezogen

Zwischen all diesen Betrachtungen gibt es Wechselwirkungen die erkannt und berücksichtigt werden

Statt nicht aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen umzusetzen, deren Wirkungen sich oft gegenseitig aufheben:



Der Weg zum fertigen Mobilitätskonzept ist zeitlich auf den Zeitraum Ende 2015 / Anfang 2016 festgesetzt

Entscheidend für die Länge dieses Zeitraums ist der Wunsch der Akteure das Mobilitätskonzept GL in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung zu planen und auch umzusetzen!

Derzeit befindet sich das Mobilitätskonzept in der Phase der Bestandsanalyse und Zielfestlegung

Im Beteiligungsverfahren werden, neben weiteren Maßnahmen, vor allem drei Elemente eingesetzt

- Mitarbeiterworkshop (21.10.2014)
- Akteursworkshop (06.11.2014)
- **Bürgerbeteiligung** (04.02.2015)

Aus den Anregungen und Diskussionen werden strategische Leitziele und Szenarien der Mobilitätsentwicklung in Bergisch Gladbach entwickelt

Im Verlauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sind noch weitere Beteiligungen geplant

# Wo stehen wir im Planungsprozess?



	Arbeitsschritt	Zeitraum
<b>Interne Abstimmung und Organisation</b>	Einleitung und Rahmenbedingungen	Januar – September 2014
	Interne Organisationsstruktur	
<b>Leitziele und Szenarien</b>	Entwicklung strategischer Leitziele	September 2014 – Februar 2015
	Bildung von Szenarien	
	Erstes Beteiligungsverfahren:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsbefragung</li> <li>- Beteiligung interner Mitarbeiter</li> <li>- Beteiligung Akteure Mobilität*</li> <li>- Offene Bürgerbeteiligung</li> </ul>	
<b>Maßnahmenentwicklung</b>	Detaillierte Bestandsaufnahme	Februar – Juli 2015
	Problemanalyse	
	Detaillierte Maßnahmenentwicklung der einzelnen Verkehrsträger	
	Integriertes Gesamtverkehrskonzept	
	Zweites Beteiligungsverfahren:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beteiligung interner Mitarbeiter</li> <li>- Beteiligung Akteure Mobilität*</li> <li>- Offene Bürgerbeteiligung</li> </ul>		
<b>Weiche Maßnahmen, Kostenbetrachtung, Wirkungen</b>	Maßnahmen zum Mobilitätsverhalten	August – Dezember 2015
	Kostenbetrachtung	
	Nicht-monetäre Auswirkungen	
	Veränderung Klimabilanz	
	Drittes Beteiligungsverfahren:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beteiligung interner Mitarbeiter</li> <li>- Beteiligung Akteure Mobilität*</li> <li>- Offene Bürgerbeteiligung</li> </ul>		
<b>Fazit und abschließende Handlungsempfehlungen</b>		Dez 2015 / Jan 2016

Gesamtzeitplan

## Aktueller Ausschnitt aus dem Zeitplan

	Arbeitsschritt	Zeitraum
<b>Interne Abstimmung und Organisation</b>	Einleitung und Rahmenbedingungen	Januar – September 2014
	Interne Organisationsstruktur	
<b>Leitziele und Szenarien</b>	Entwicklung strategischer Leitziele	September 2014 – Februar 2015
	Bildung von Szenarien	
	Erstes Beteiligungsverfahren: - Mobilitätsbefragung - Beteiligung interner Mitarbeiter - Beteiligung Akteure Mobilität*	
	- Offene Bürgerbeteiligung	
<b>Maßnahmenentwicklung</b>	Detaillierte Bestandsaufnahme	Februar – Juli 2015
	Problemanalyse	
	Detaillierte Maßnahmenentwicklung der einzelnen Verkehrsträger	
	Integriertes Gesamtverkehrskonzept	

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde bereits eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Sie stellt einen wichtigen Baustein des MobiK dar.

Auf diesem Ergebnis aufbauend können wir statistisch belegbare Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger Bergisch Gladbachs ziehen. Außerdem ist eine spätere Kontrolle möglich, mit der das Erreichen der Ziele überprüft werden kann.

Durch die Fülle der Einzelinformationen kann detailliert und bedarfsgerecht geplant werden, da konkrete Wegeprotokolle („*von wo nach wo, womit, wann, warum*“) abgefragt wurden und keine „*würden Sie wenn?*“ Fragen gestellt wurden.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !





**clever. vernetzt. mobil.**

# Mobilitätsbefragung 2014

Ingenieurbüro Helmert,  
Aachen



10.12.2014

# 1. Methode und Ziel



## 1. Methode und Ziel

## 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

## 3. Mobilitätskennwerte

## 4. Modal Split

## 5. Reisezwecke

## 6. Verkehrsverflechtungen

## 7. Fazit

Erhebungsjahr	2014
Erhebungsinhalt	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung in Bergisch Gladbach
Erhebungszeitraum	25.08. - 30.09.2014 außerhalb von Schulferien und Feiertagen
Erhebungsstichtage	Montag - Freitag
Erhebungsart	telefonisch - schriftlich - online
Information	Begleitschreiben des Bürgermeisters, Presseartikel, Internet-Homepage
Adressaten	Jede Person eines Haushalts
Stichprobe	Zufallsstichprobe, Generierung von 5.500 Adressen nach dem Melderegister des Einwohnermeldeamtes
Beteiligung	Freiwillig
Erhebungstag	Protokollierter Erhebungstag
Hochrechnung	nach Alter, Geschlecht, Wohnort
Anlass	Modal-Split-Erhebung
Ziel	Grundlagenerfassung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung für integriertes Mobilitätskonzept



## 2. Kennwerte der HHB

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

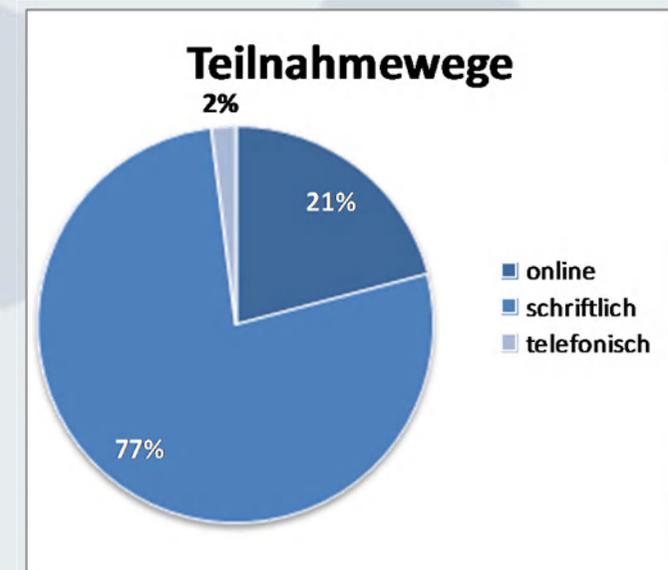
4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

- Ausgewählte Haushalte: 5.500
- Erreichte Haushalte: 1.065
- Erreichte Personen: 2.308
- Befragte der Gesamteinwohner: 2,1%
- Erfasste Wege: 6.803
- Gute Verteilung der erreichten Personen im gesamten Stadtgebiet
- Altersverteilung leicht verschoben hin zu Älteren (größere Teilnahmebereitschaft)



## 2. Kennwerte der HHB

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

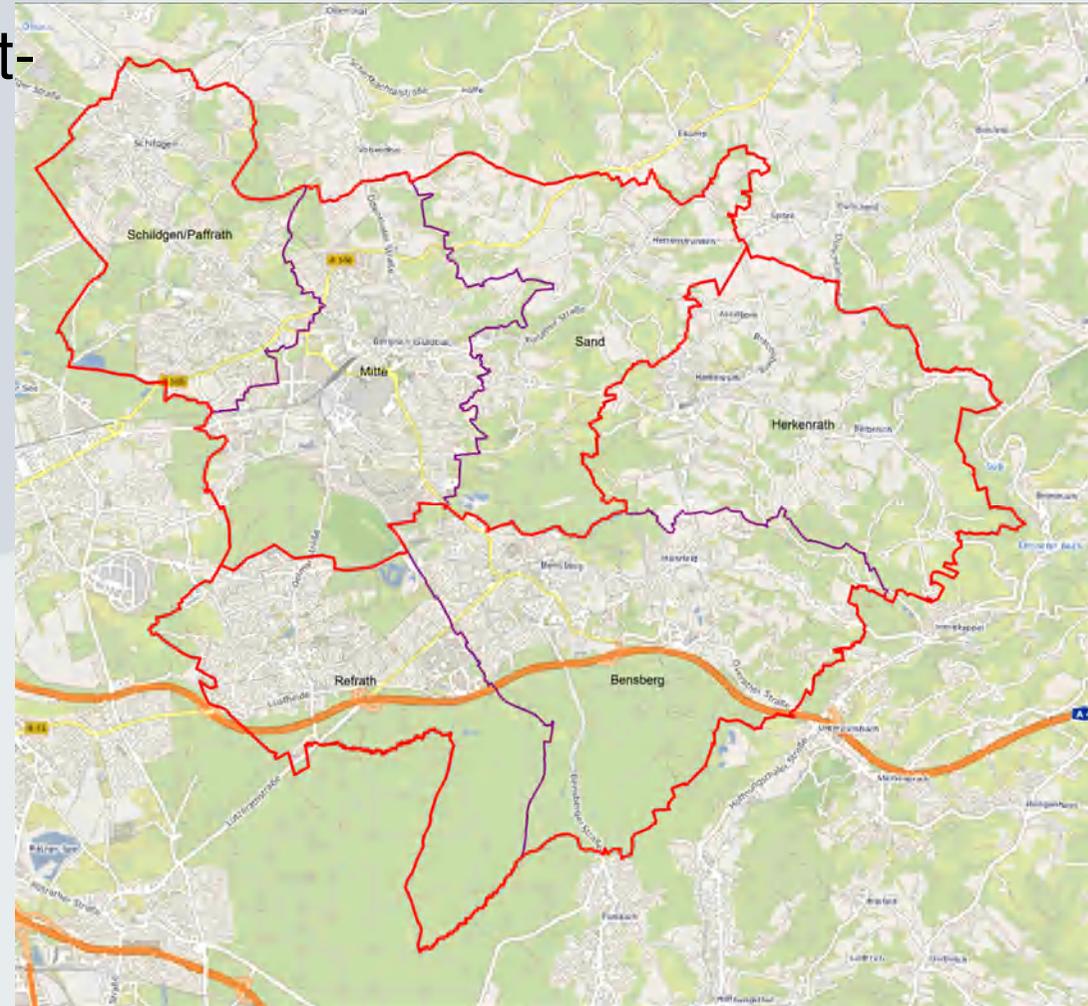
5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

- Unterteilung des Stadtgebietes in:

- Nord:
  - Schildgen/Pafrath
  - Mitte
  - Sand
- Süd:
  - Herkenrath
  - Bensberg
  - Refrath



- Repräsentativität der Untersuchungsergebnisse gewährleistet

### 3. Mobilitätskennwerte



1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

- **2,9** Wege pro Person und Tag
- Durch Hochrechnung anhand der Einwohnerzahl ergeben sich täglich rund

**Vergleich**

Bergheim:	2,9
Iserlohn:	3,1
Recklinghausen:	3,4
Rhein-Sieg-K.:	3,4
MID NRW: (MID=Mobilität in Deutschland)	3,5

**326.500** Wege aller Bürger in Bergisch Gladbach mit



# 3. Mobilitätskennwerte



1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

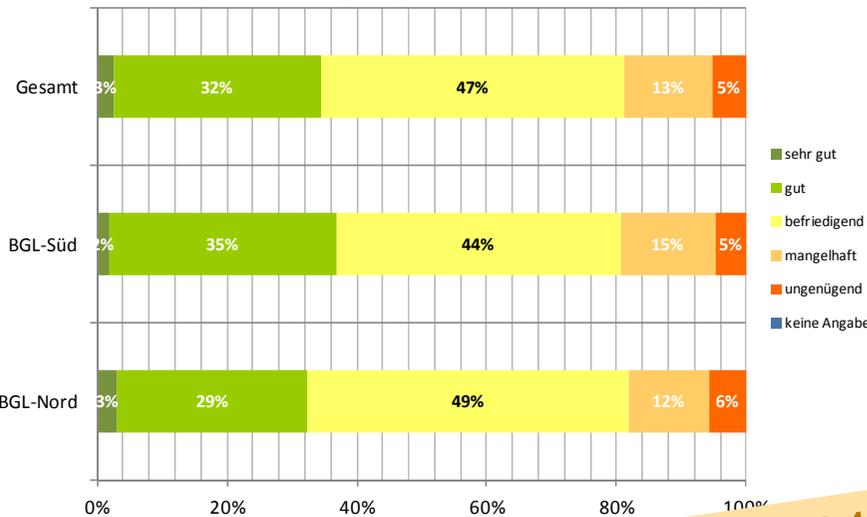
4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

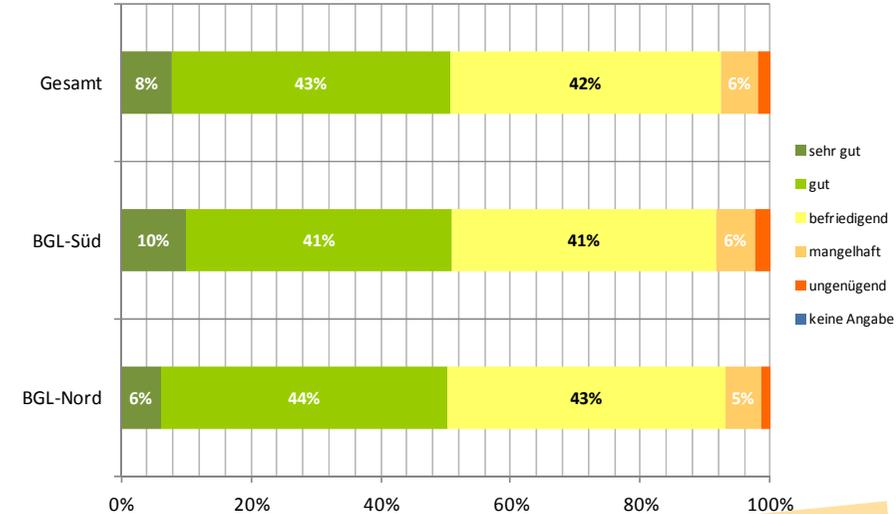
7. Fazit

### Bewertung des Fußgänger und Radwegeangebotes



Durchschnittsnote: 3,1  
Keine Unterschiede in den Ortsteilen

### Bewertung Bus- und Bahn-Angebot



Durchschnittsnote: 2,6  
Kaum Unterschiede in den Ortsteilen

- Weitere Auswertungen im Bericht:
  - Gründe für Nichtnutzung von Bus&Bahn
  - Motivationsgründe für mehr Radnutzung
  - Sicherheitsgefühl im Stadtverkehr



## 4. Modal Split

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

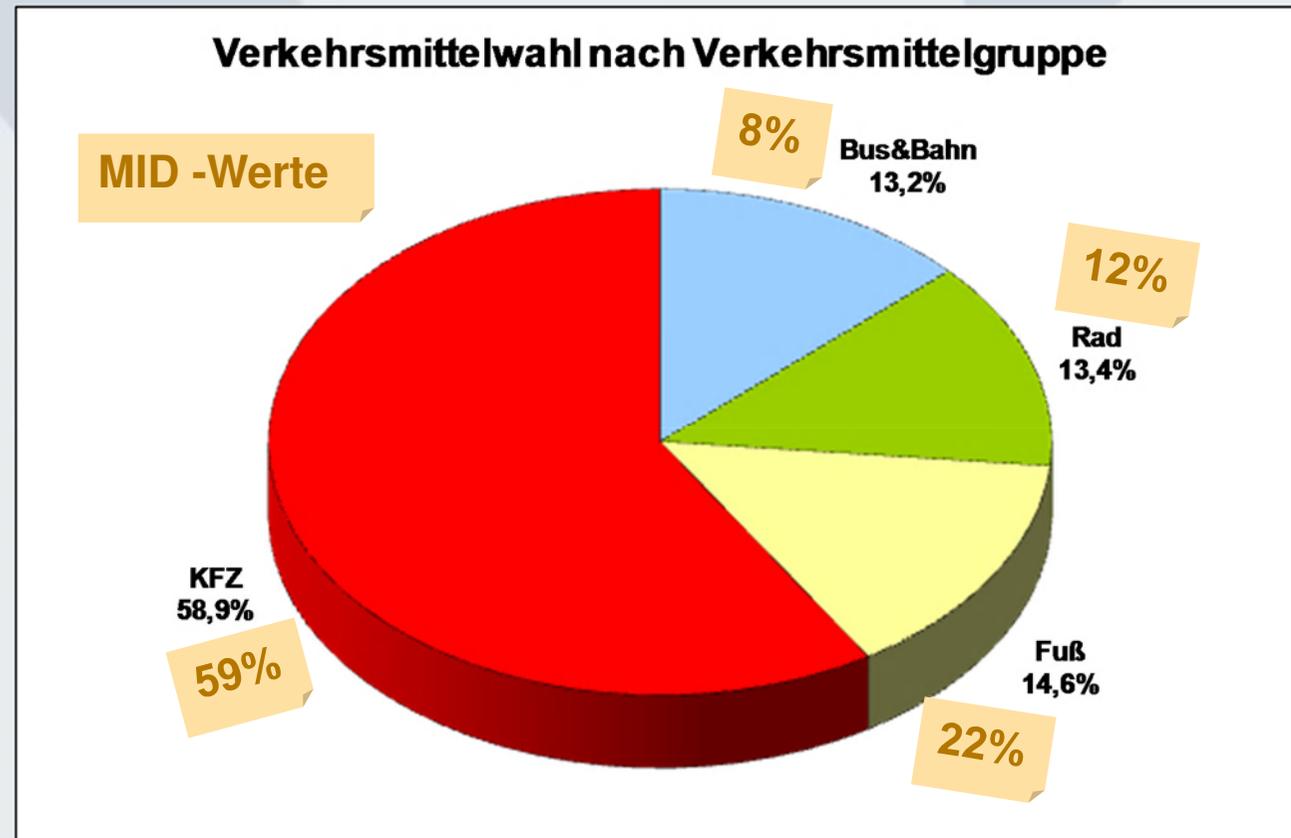
4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

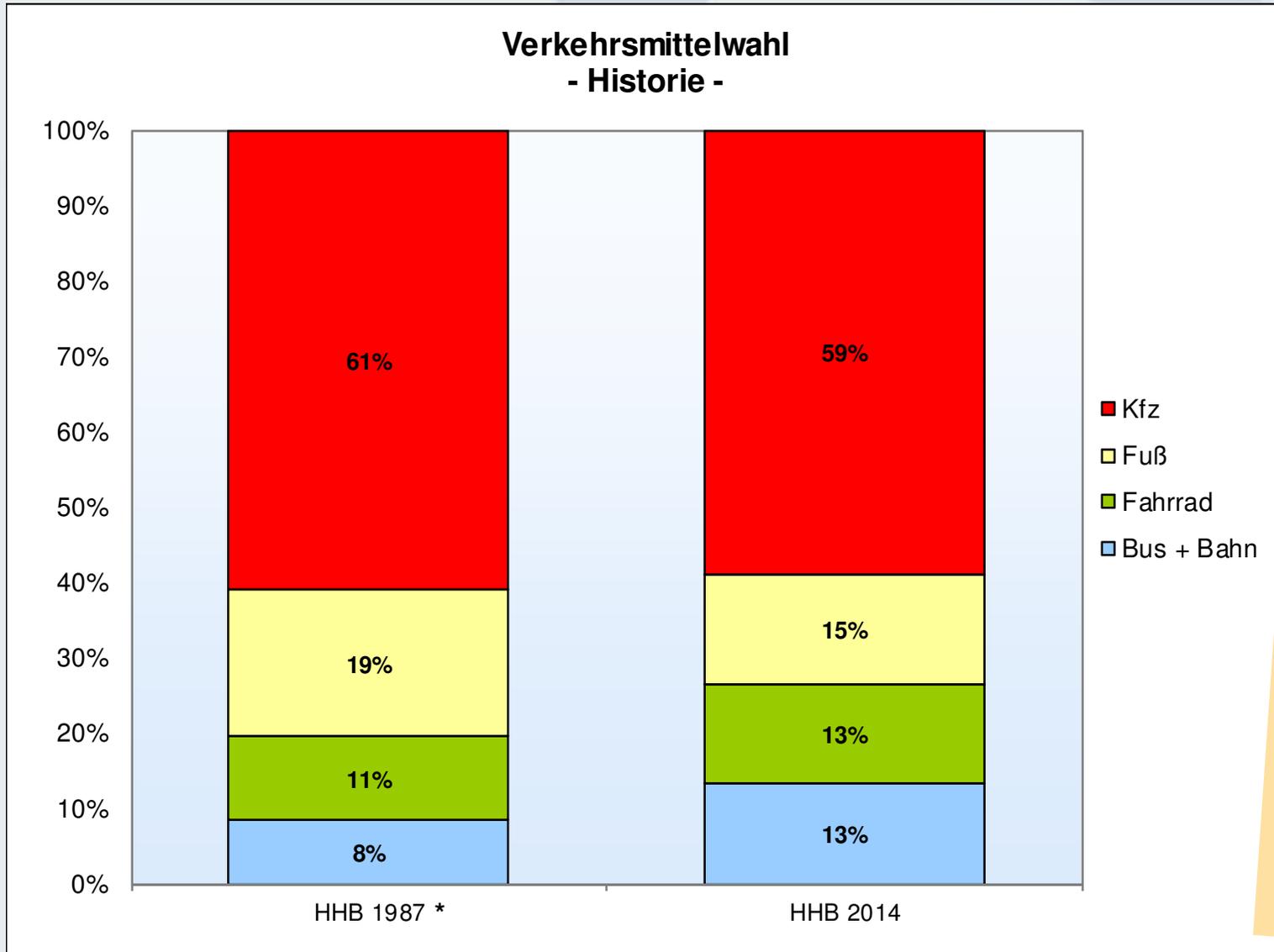
- Vergleich mit bundesweiten Mobilitätskennziffern (MiD\*)
  - Kfz: Ø
  - Bus&Bahn: darüber
  - Fußweg: darunter
  - Fahrrad: darüber
  
- E-Bikes (1,1%) bedeutsamer als Motorräder (0,8%)



\* MiD = Mobilität in Deutschland

# 4. Modal Split - Historie

- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split**
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit



**Kfz-Anteil geht leicht zurück**

**Deutliche Zunahme im ÖV-Anteil**

**Radanteil steigt leicht**

**Fußwege werden seltener**

\*Befragung aus dem ÖPNV-Konzept Bergisch Gladbach 1987 von Hartloff/Hensel Stadtplanung Aachen

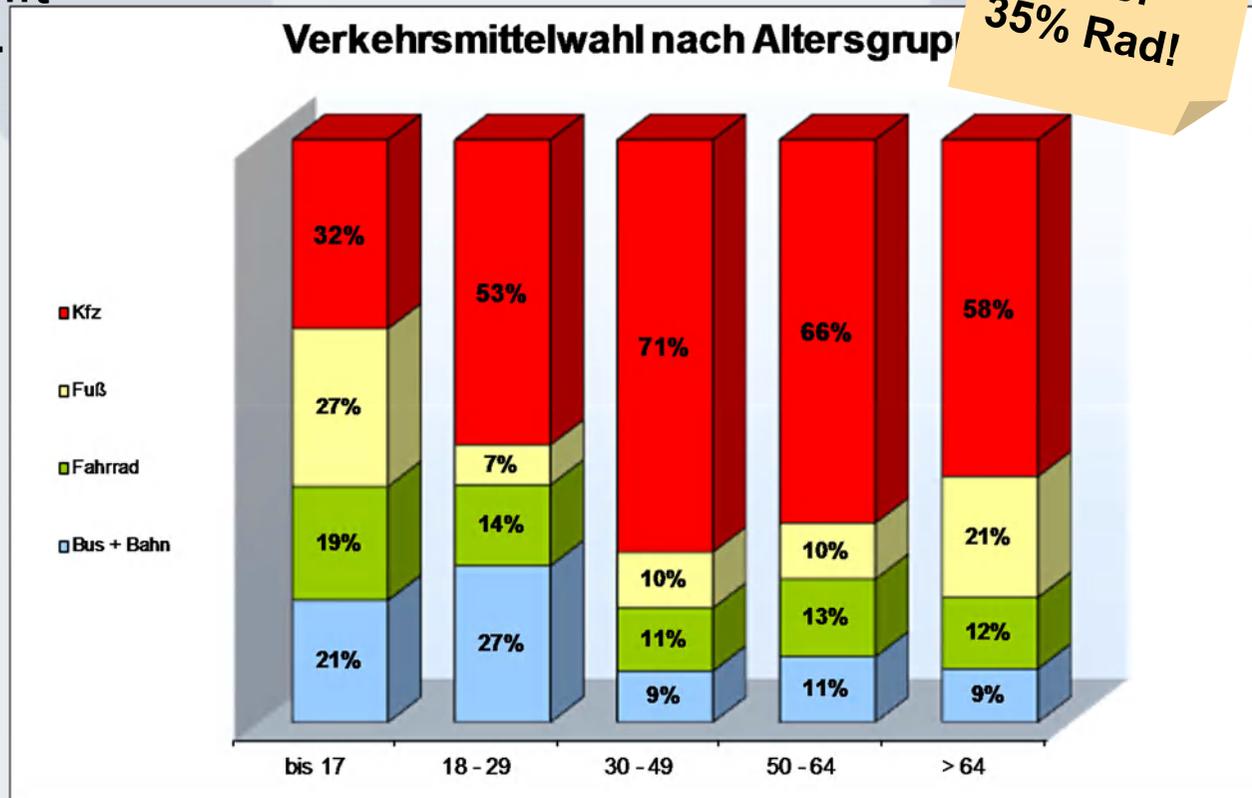


## 4. Modal Split

1. Methode und Ziel
2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
3. Mobilitätskennwerte
4. Modal Split
5. Reisezwecke
6. Verkehrsverflechtungen
7. Fazit

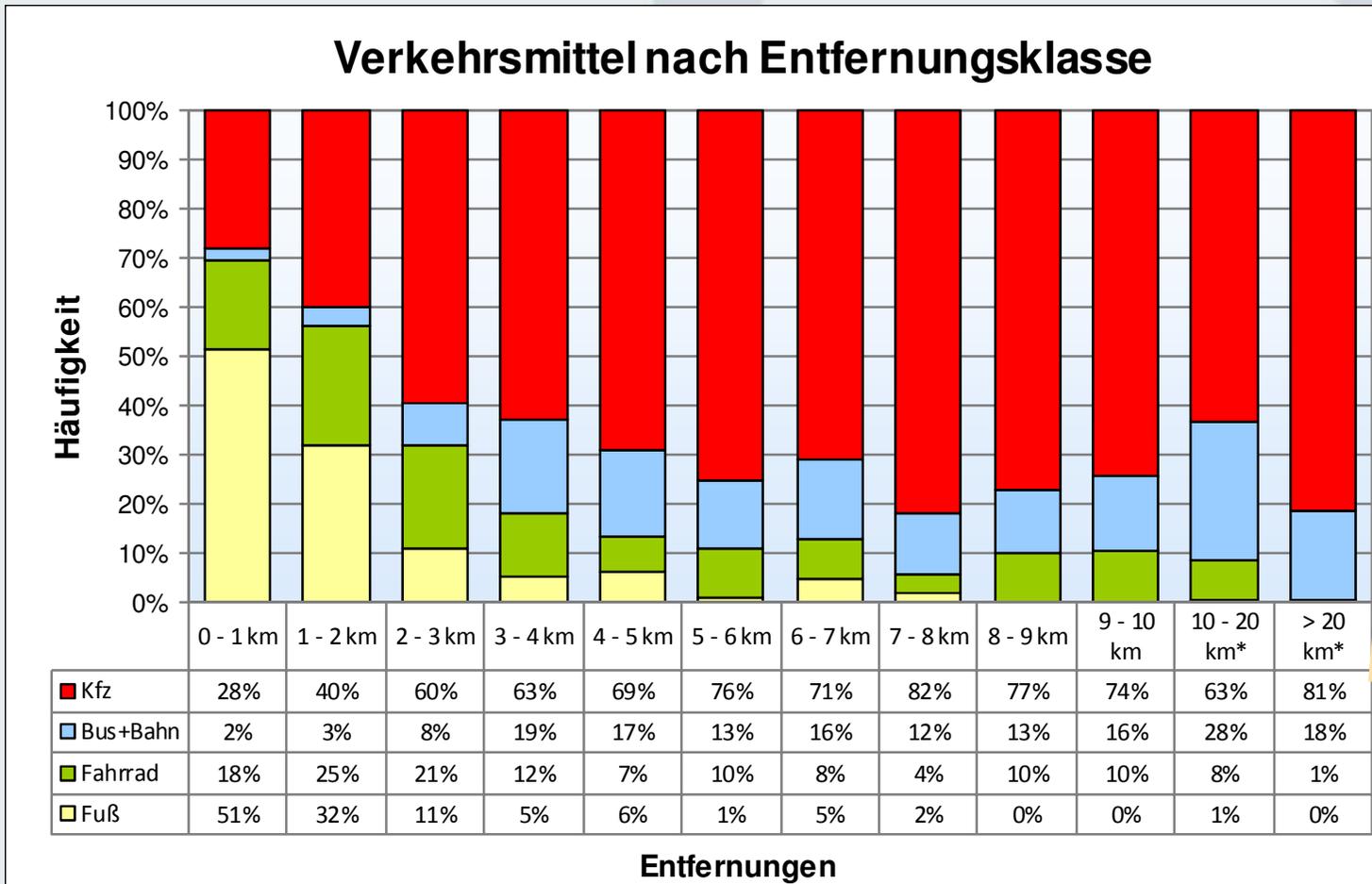
- bis 17 Jahre: erwartungsgemäße Dominanz des Umweltverbundes; jeder 3.Weg als Mitfahrer im Kfz
- Ab 18 steht der Kfz-Verkehr an erster Stelle
- Kfz-Anteil sinkt mit steigendem Alter (mehr als jeder 5.Weg zu Fuß bei Rentnern)
- 30-64 Jährige: deutliche Kfz-Dominanz, selten Fußwege

Schüler und Azubis: 35% Rad!



# 4. Modal Split

- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit



**Auf Distanzen bis 2 km liegt der Umweltverbund vorn**

**Bereits ab 2 km Entfernung fast 2/3 aller Wege mit dem Kfz**

**50% aller Kfz-Fahrten bis 6km**

**Radverkehr bis 3 km stark vertreten**

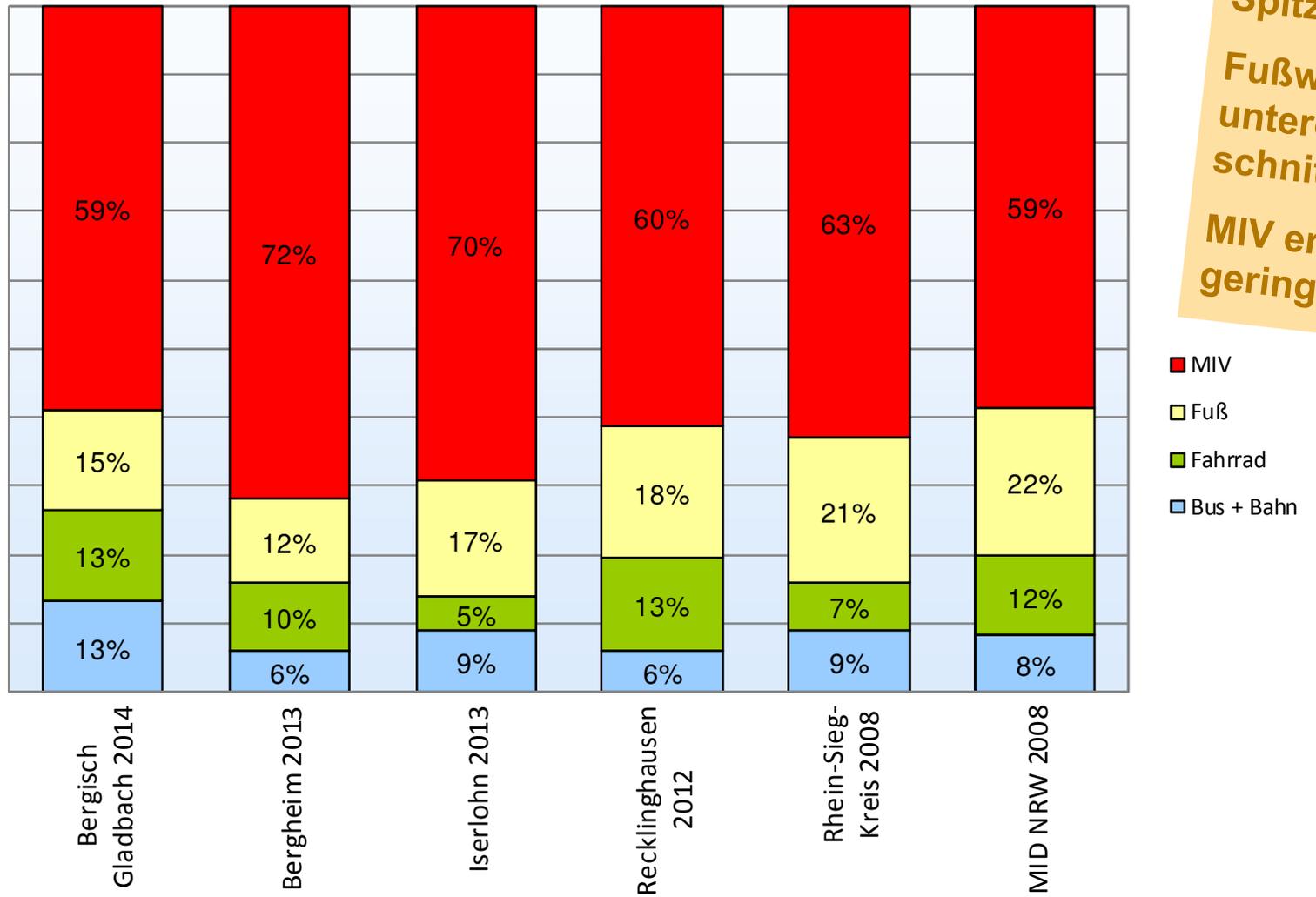
**ÖV ab 3 km bedeutender**



# 4. Modal Split

- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split**
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit

### Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich



ÖV- und Rad-  
anteile  
Spitzenwerte  
Fußwege deutlich  
unterdurch-  
schnittlich  
MIV erfreulich  
gering

- MIV
- Fuß
- Fahrrad
- Bus + Bahn



# 5. Reisezwecke

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

- Dominierende Reisezwecke:  
 „Einkaufen + Besorgungen“ mit 28,4% sowie  
 „Arbeit + geschäftliche Fahrten“ mit 28,6%
- Jeder 4te Weg wird in der Freizeit durchgeführt

„Bringen/Holen“ beinhaltet nicht nur Kinder, sondern auch Erwachsene bzw. Senioren



1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

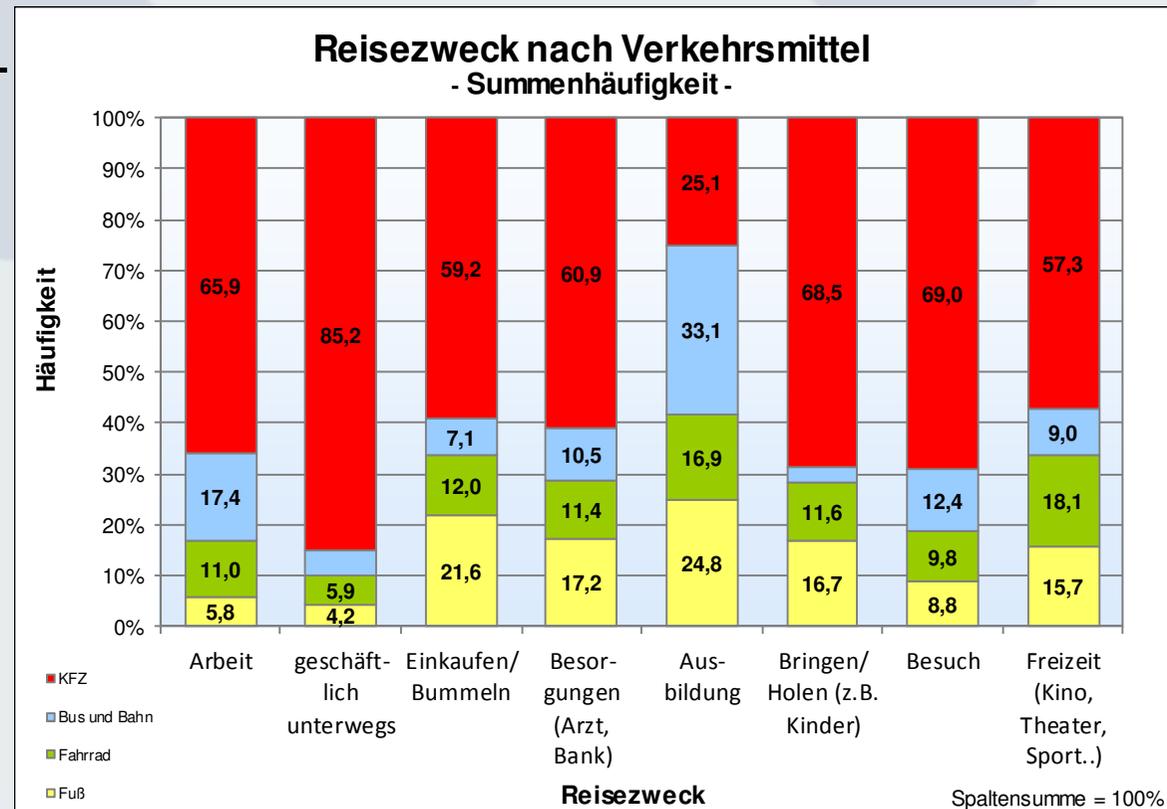
4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

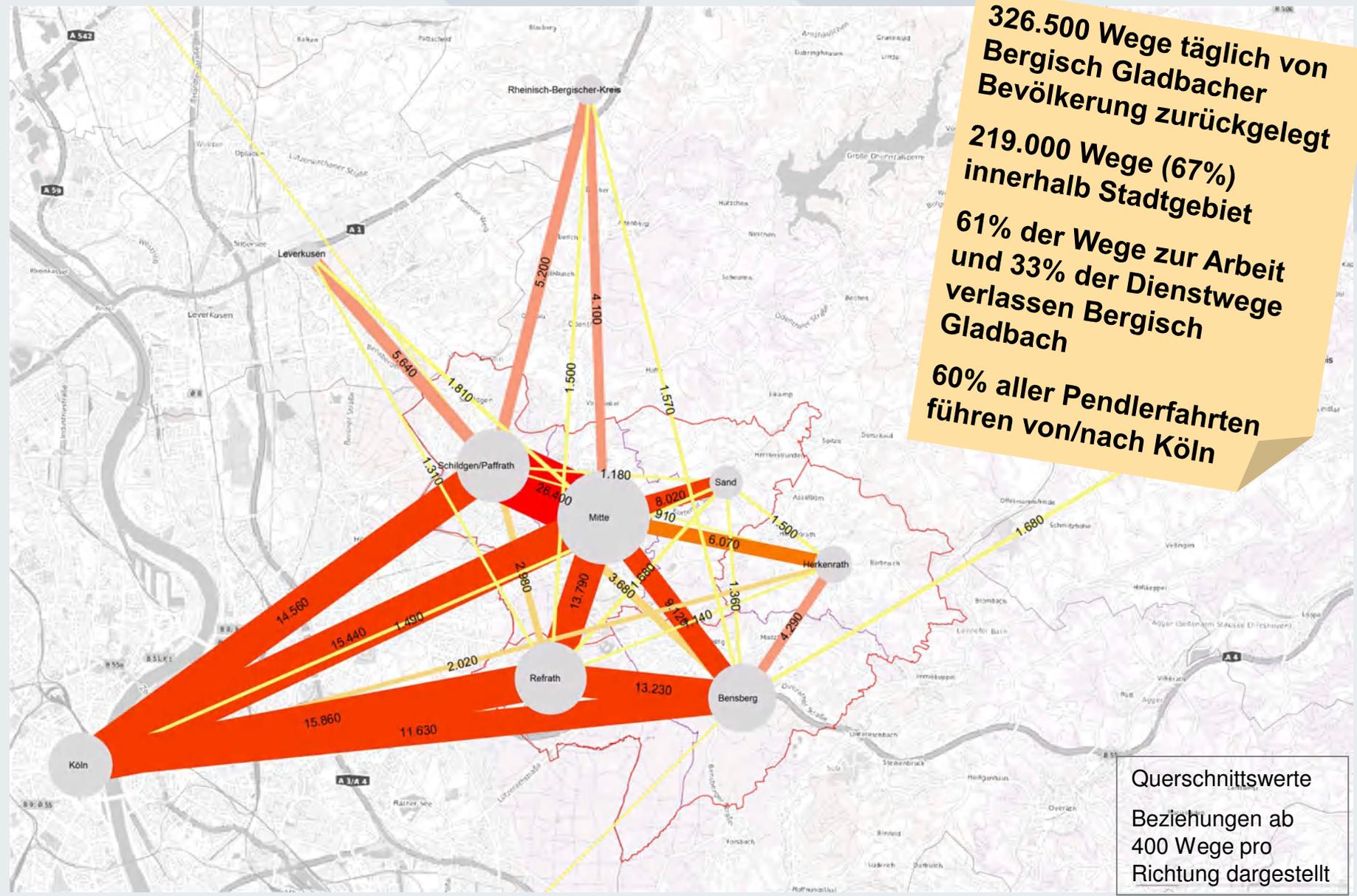
7. Fazit

- Vorrang des Kfz bei den meisten Reisezwecken, besonders aber bei geschäftlichen Wegen
- Ausnahme: „Ausbildung“
- Fahrrad bei Freizeit- und Ausbildungswegen stark
- Dominanz von Bus & Bahn im Ausbildungsverkehr ebenfalls stark bei Arbeitswegen



# 6. Verkehrsverflechtungen - Gesamtverkehr

- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit

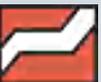
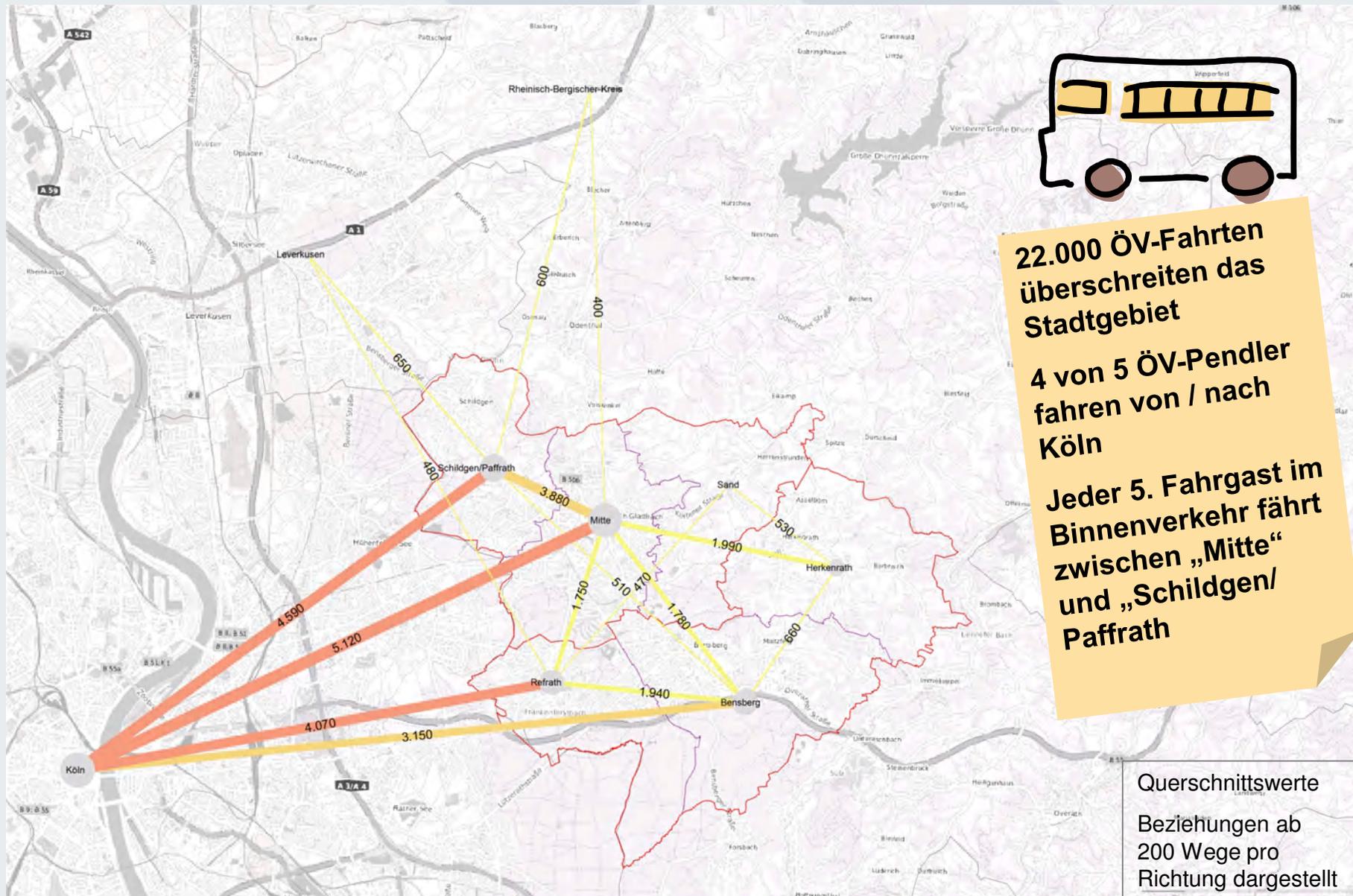




# 6. Verkehrsverflechtungen – Bus und Bahn

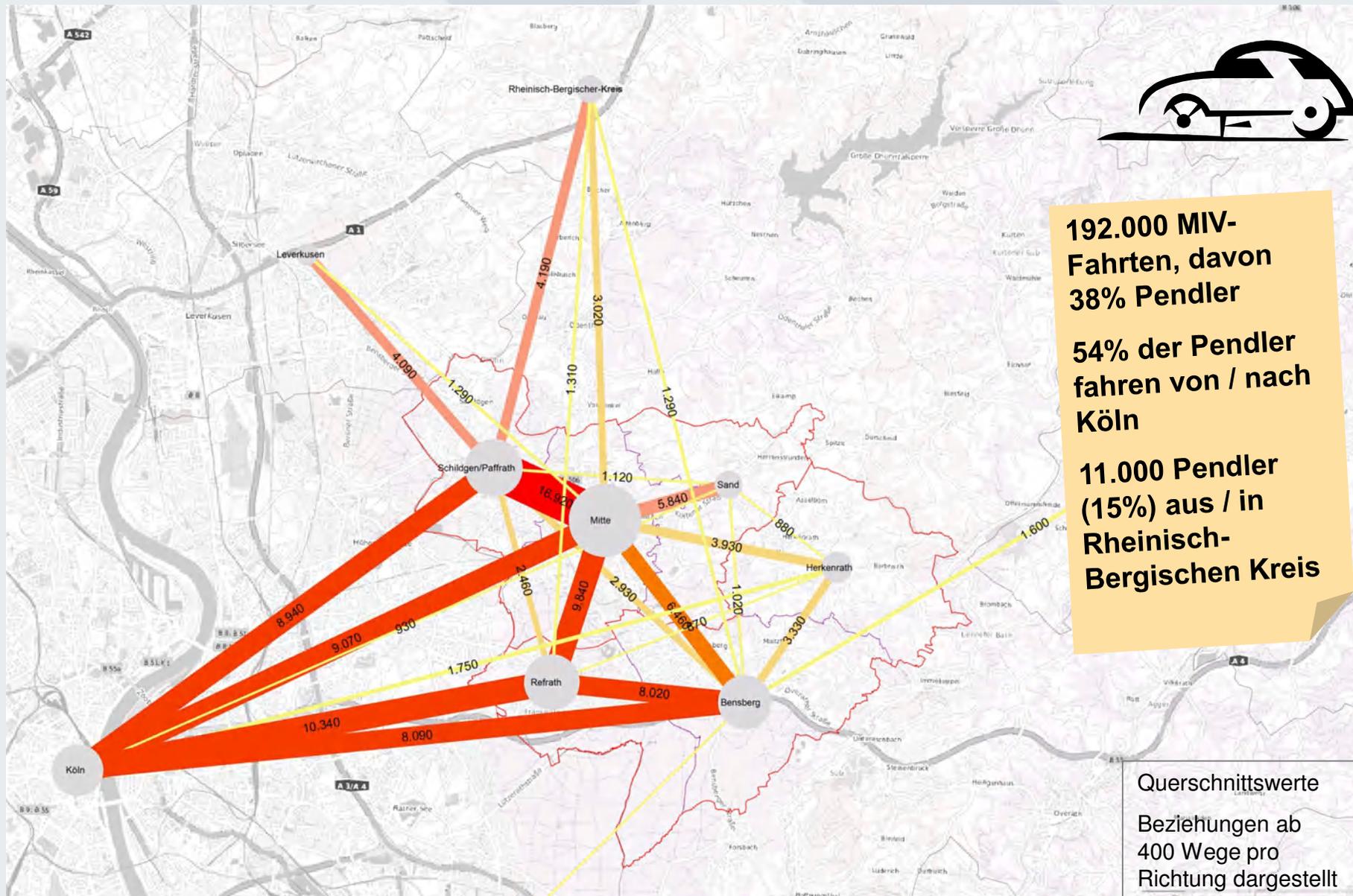


- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit



# 6. Verkehrsverflechtungen - MIV

1. Methode und Ziel
2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
3. Mobilitätskennwerte
4. Modal Split
5. Reisezwecke
6. Verkehrsverflechtungen
7. Fazit



### ERGEBNISSE

- Leicht unterdurchschnittliche Mobilität
- Im Vergleich geringer **Kfz**-Anteil, dennoch viele kurze Fahrten (Verlagerung möglich?)
- Intensive Nutzung von **Bus&Bahn** v.a. bei 18-29 Jährigen, im Alter nur wenig Umstieg zurück auf Bus & Bahn
- gute **Fahrrad**präsenz
  - Dennoch Verbesserungspotential
  - Nutzung des Rades v.a. bei Kindern und Jugendlichen
  - Bewertung des Fahrradangebotes nur befriedigend
- Deutliche Abnahme der **Fußwege**, dennoch stark bei Einkauf und Ausbildungswegen
- Starke Verflechtungen mit Köln

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**