



Bessere ÖPNV-Anbindung für das Gewerbegebiet Köln-Marsdorf – Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung

Mai 2020



#GemeinsamWirtschaftBewegen

Durchführung einer Beschäftigtenbefragung im Gewerbegebiet
Köln-Marsdorf im Auftrag der Industrie- und Handelskammer zu Köln

Alle Broschüren und Studien sind auf der Internetsite der IHK Köln als
Download verfügbar.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangabe. Fotomechanische
Wiedergabe für den innerbetrieblichen Bedarf ist gestattet.

Inhalt

Vorwort	5
Zusammenfassung	6
1. Ziel und Vorgehen	8
2. Ergebnisse der Befragung	10
2.1 Struktur der Befragten	10
2.2 Quelle und Ziel des Pendelns	12
2.3 Mobilitätsbedingungen	15
2.4 Arbeitstage und Arbeitszeiten	18
2.5 Der Arbeitsweg	19
3. Handlungsempfehlungen zur Erhöhung des ÖPNV-Einschaltgrades im Gewerbegebiet Marsdorf	26
Anhang 1: Freitexte	23
Anhang 2: Fragebogen	30

Abbildungen

Abbildung 1: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Geschlecht	10
Abbildung 2: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Alter	11
Abbildung 3: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Beschäftigungsverhältnis	11
Abbildung 4: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Wohnort	12
Abbildung 5: Marsdorf schematisch	12
Abbildung 6: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Arbeitsort	13
Abbildung 7: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Pendelentfernungen	13
Abbildung 8: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Wohnrichtungen und Entfernungen	14
Abbildung 9: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Führerscheinbesitz	15
Abbildung 10: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zeitkartenbesitz	15
Abbildung 11: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zeitkartenbesitz nach Beschäftigungsverhältnis	16
Abbildung 12: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zeitkartenbesitz nach Wohnrichtung	16
Abbildung 13: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zeitkartenbesitz nach Pendelentfernung	16
Abbildung 14: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Fahrzeugverfügbarkeit	17
Abbildung 15: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zugang zum ÖPNV	18
Abbildung 16: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Arbeitstage	18
Abbildung 17: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Arbeitszeitmodelle	19
Abbildung 18: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Arbeitszeiten	19
Abbildung 19: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Modal Split	20
Abbildung 20: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg (ÖPNV-Nutzende)	21
Abbildung 21: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Wünsche für den Arbeitsweg (Nicht-ÖPNV-Nutzende)	22
Abbildung 22: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf (ÖPNV-Nutzende)	23
Abbildung 23: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf (Nicht-ÖPNV-Nutzende)	24
Abbildung 24: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – ÖPNV-Nutzungswahrscheinlichkeit	25

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die gute Erreichbarkeit von Gewerbegebieten ist ein wesentlicher Standortfaktor für die dort ansässigen Unternehmen und ein zentraler Aspekt der Standortqualität. Nicht zuletzt spielt die Erreichbarkeit auch eine große Rolle bei der Gewinnung von Fachkräften.

Bestehende Gewerbegebiete können den heutigen Anforderungen an die verkehrliche Erschließung häufig nicht mehr standhalten. Das Gewerbegebiet Köln-Marsdorf ist, wie viele andere Gewerbegebiete auch, gut mit dem Pkw erreichbar, allerdings ist die Anbindung an den ÖPNV nur unzureichend. Dies betrifft vor allem Beschäftigte oder junge Auszubildende, die über keinen Pkw verfügen. Die IHK Köln möchte dies ändern und zusammen mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) die ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Köln-Marsdorf verbessern.

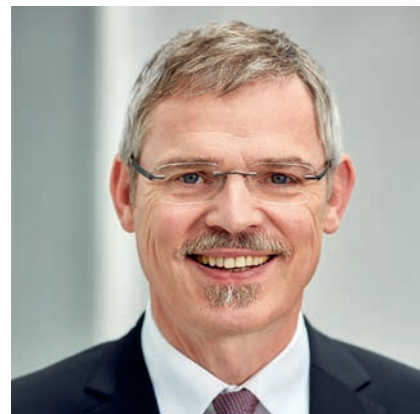
Mit der von der IHK Köln durchgeführten Beschäftigtenbefragung im Gewerbegebiet Köln-Marsdorf zum Pendelverhalten liegen der KVB nun Erkenntnisse vor, die eine gute Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung liefern.

Darüber hinaus möchten wir den Unternehmen Mut machen, sich mit anderen Unternehmen im Gewerbegebiet zusammenzuschließen, um den Berufspendler- und betrieblichen Verkehr gemeinsam zu optimieren. Das überbetriebliche Mobilitätsmanagement bietet hier große Chancen. Dafür ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Kommune, Verkehrsbetrieben, Mobilitätsanbietern etc. erforderlich. Die IHK Köln unterstützt dabei gerne durch die Vermittlung von Kontakten zu den jeweiligen Ansprechpartnern.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen der Lektüre!



Dr. Ulrich S. Soénius



Dr. Ulrich S. Soénius,
stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln und Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik

Zusammenfassung

Die Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK Köln) möchte gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) die Anbindung des Gewerbegebietes Marsdorf an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbessern. Dafür hat die IHK Köln die KE-CONSULT Kurte&Esser GbR beauftragt, eine Beschäftigtenbefragung mit vorgeschalteter Informationsveranstaltung im Gewerbegebiet Marsdorf durchzuführen.

Ziel der Informationsveranstaltung war es, die Unternehmen zu motivieren, an der anschließenden Beschäftigtenbefragung teilzunehmen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse zum Pendelverhalten der Beschäftigten und deren Wünsche dienen der KVB als Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Umsetzungsmaßnahmen. Die Beschäftigtenbefragung fand zwischen September und Oktober 2019 statt. 716 Personen nahmen an der Befragung teil und lieferten auswertbare Datensätze.

Folgende Erkenntnisse konnten dabei gewonnen werden:

Die Bereitschaft der Pendlerinnen und Pendler, den ÖPNV zu nutzen, ist hoch. Fast neun von zehn Pendlerinnen und Pendlern würden den ÖPNV öfter für ihren Arbeitsweg nutzen, wenn die Bedingungen verbessert würden. Dabei ist besonders erstaunlich, dass die überwiegende Mehrheit derjenigen, die bisher keine ÖPNV-Nutzende sind, auf den ÖPNV umsteigen würde. Vor allem eine verbesserte Anbindung der einzelnen Arbeitsstätten durch Busse und Fahrräder innerhalb des Gewerbegebietes, eine höhere Taktung der Linie 7 vor allem zu den Randzeiten, aber auch eine Steigerung der Attraktivität des Weges zwischen Arbeits- und Haltestelle – dies alles scheinen Anreize zu sein, die viele Pendlerinnen und Pendler zum Umsteigen auf Busse und Bahnen bewegen könnten.

Auf Basis dieser Erkenntnisse werden mehrere Handlungsfelder aufgezeigt, um die Nutzung des ÖPNV und damit den Modal-Split-Anteil des ÖPNVs zu erhöhen:

1. **Pilotprojekt „Bus“:** Eine effektive Anbindung der zum Teil weit von den Straßenbahnhaltestellen entfernten Arbeitsstätten kann durch eine Buslinie oder einen Shuttle-Bus durch das Gewerbegebiet erreicht werden. Zu denken ist auch an ein On-Demand-Angebot. Wir schlagen dazu ein Pilotprojekt vor, in dem neben den Wirkungen auf den Pendlerverkehr auch die Wirkung auf den Besucherverkehr im Gewerbegebiet beobachtet werden könnte.
2. Verkehrliche **Anbindung der Arbeitsplätze** an die Haltestellen Haus Vorst und Marsdorf durch
 - a. KVB-Fahrräder (Free-floating) an den Haltestellen oder
 - b. E-Scooter und/oder andere Free-floating-Räder an den Haltestellen.

3. **Erhöhung der Taktung** im öffentlichen Verkehr zu den Randzeiten (Linie 7). Besonders relevant sind die Arbeitszeiten der Beschäftigten: Sehr viele beenden ihre Arbeit z. B. zwischen 17:00 und 23:00 Uhr.
4. Einschaltgrad des **JobTickets** erhöhen: Vielfach sind die Ticketpreise ein ÖPNV-Hemmnis. Durch gezielte Marketingmaßnahmen sollte das JobTicket bekannter gemacht und dessen Verbreitungsgrad ausgeweitet werden. Zu denken ist hier auch vor allem an Maßnahmen für kleine Unternehmen.
5. **Alternative Busverbindungen zu Bahnknoten**: Vielfach wird die Alternativlosigkeit bei Ausfall der Linie 7 als Hinderungsgrund, den ÖPNV zu nutzen, genannt. Dieses Hindernis könnte durch das alternative Transportangebot zu einem nahegelegenen Bahnknoten (bspw. Weiden West) ausgeräumt werden.
6. Schaffung von **günstigen Übergangstarifen** an der Tarifgrenze Köln / Frechen. Die meisten Arbeitnehmer kommen aus dem Westen, die wenigsten davon haben jedoch eine Zeitkarte. Die hohen Kosten bei Überschreitung der Tarifgrenze hindern viele Pendlerinnen und Pendler an der Nutzung des ÖPNV.
7. Maßnahmen zur **Gestaltung „sicherer Wege“**: Vor allem Pendlerinnen empfinden Haltestellen und Fußwege als sehr unsicher. Hinzu kommt, dass die Wege zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz zu lang sind und teilweise Querungsmöglichkeiten über den Kanal fehlen. Eine Angstrumanalyse hilft, Schwachstellen zu identifizieren. Wenn das Unsicherheitsgefühl bei vor allem Pendlerinnen minimiert wird, kann mit einer Zunahme der ÖPNV-Nutzung gerechnet werden.
8. **Möglichkeiten des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements**: Das überbetriebliche Mobilitätsmanagement bietet den Unternehmen in dem Gewerbegebiet die Chance, den Berufspendler- und betrieblichen Verkehr gemeinsam zu optimieren. Dafür ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Kommune, Verkehrsbetriebe, Mobilitätsanbietern etc. zu einem runden Tisch erforderlich. Somit ist es möglich, ein Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet zu entwickeln und Maßnahmen wie z. B. eine gemeinsame Mitfahrer-App umzusetzen.

1. Ziel und Vorgehen

Die Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK Köln) strebt gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) an, die Anbindung des Gewerbegebietes Marsdorf an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern. Die KE-CONSULT Kurte&Esser GbR hat dazu eine **Beschäftigtenbefragung mit vorgeschalteter Informationsveranstaltung** im Gewerbegebiet Marsdorf durchgeführt. Im Folgenden werden die vorbereitenden und die Befragungsarbeitsschritte beschrieben.

1. In enger Abstimmung mit IHK Köln und KVB wurde ein **Fragebogen für Pendlerinnen und Pendler** entworfen, der die Ist-Situation und den Bedarf der Beschäftigten im Gewerbegebiet Marsdorf erfassbar macht. Wichtig war es, alle Inhalte, die insbesondere die KVB für die Neuentwicklung eines Angebotes benötigt, zu erfassen, aber auch die Dauer für das Beantworten des Fragebogens auf maximal zehn Minuten zu begrenzen, um so eine gewisse Antwortbereitschaft zu erzielen. Der Fragebogen wurde in einem Online-Tool unter Berücksichtigung von Datenschutzbelangen in deutscher und in englischer Sprache¹ umgesetzt. In einem Pretest wurde die Praktikabilität getestet. Der Fragebogen findet sich im Anhang.
2. Zur Vorbereitung der Unternehmen in Marsdorf auf die Befragung wurde eine **Informationsveranstaltung** der IHK Köln, der KVB und der KE-CONSULT am 10. September 2019 durchgeführt. Diese Veranstaltung war für den Erfolg des Projekts von wesentlicher Bedeutung. In der Veranstaltung ist es gelungen, Unternehmens- und Arbeitnehmervertreter von der Sinnhaftigkeit und Bedeutung der Befragung zu überzeugen. Entscheidend für den Erfolg der Informationsveranstaltung war das entwickelte dreistufige Veranstaltungskonzept:
 - **Interesse wecken:** Um eine möglichst hohe Beteiligung der in Marsdorf ansässigen Unternehmen an der Info-Veranstaltung zu erreichen, musste schon im Vorfeld das Interesse geweckt werden. Dies wurde durch die postalische Versendung einer Save-the-date-Karte durch die IHK Köln und durch eine kreative Einladung erreicht.
 - **Attraktive und informative Veranstaltung:** Die Veranstaltung sollte nicht zu hohem Aufwand bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern führen. Aus diesem Grund hat sich die IHK Köln für eine kurze, einstündige Veranstaltung in der Mittagspause entschieden. Die Veranstaltung fand in der ToyotaCollection im Gewerbegebiet Marsdorf statt. Die inhaltliche Gestaltung der Veranstaltung wurde von der IHK Köln, der KVB und von KE-CONSULT übernommen. Nach einer Begrüßung durch die IHK Köln wurde die Verkehrssituation seitens der KVB dargestellt. Im Anschluss stellte KE-CONSULT den Fragebogen vor und warb um die Unterstützung der Unternehmen. Am Ende der Veranstaltung war noch Raum für Meinungsäußerungen aus dem Auditorium, der rege genutzt wurde.

¹ Ein ansässiges Unternehmen der Automobilbranche beschäftigt relativ viele Mitarbeiter / -innen aus dem angelsächsischen und asiatischen Raum, so dass die englische Fragebogenversion durchaus genutzt wurde.

- **Nachbereitung und Kommunikation:** Im Nachgang der Veranstaltung wurde intensiver Kontakt zu den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gepflegt, mit dem Ziel, die Unternehmen für die Beschäftigtenbefragung zu gewinnen und entsprechende Genehmigungen zu erhalten. Außerdem wurden gezielt Unternehmen angesprochen, die nicht an der Veranstaltung teilgenommen haben. So wurde auch bei diesen für eine Teilnahme geworben. Im Rahmen der Nachbereitung und Kommunikation wurden das Projekt und der Fragebogen auf der Beschäftigtenversammlung von Toyota am 12. September 2019 vorgestellt.

3. Durchführung der Befragung: Die Leistungsbeschreibung gab eine Zielgröße von 700 auswertbaren Fragebögen vor. Dies sind knapp 20 % der Beschäftigten in Marsdorf. Um diese ambitionierte Zielgröße zu erreichen, war neben der Informationsveranstaltung die Befragungsdurchführung von zentraler Bedeutung. Um die Befragung so attraktiv und niederschwellig wie möglich durchführen zu können, ist KE-CONSULT wie folgt vorgegangen:

- Es wurden Dreierbefragungsteams gebildet. Diese sind mit gebrandeten Trolleys und Kaffee (am ersten Tag) bzw. Süßigkeiten (ab dem zweiten Tag) zu den verabredeten Zeiten in die Betriebe gegangen und haben die Beschäftigten mithilfe eines online-gestützten Tablets befragt. Die Befragung fand im Herbst 2019 statt. In einer Schulung wurden die Teams über die Ziele des Projekts und der Befragung unterrichtet sowie der Fragebogen und das Handling ausführlich vorgestellt. Dies hatte den positiven Effekt, dass die Quote der verwertbaren Antworten sehr hoch ausgefallen ist.
- Unternehmen, mit denen bisher kein Kontakt bestand, wurden ebenfalls von den Teams besucht. Wenn möglich, wurde direkt befragt.
- Den Unternehmen wurde auch die Möglichkeit angeboten, dass die Beschäftigten über einen Link an der Online-Befragung teilnehmen. Dazu wurden den Unternehmen Informationsblätter mit Link und QR-Code ausgehändigt.

2. Ergebnisse der Befragung

Die Beschäftigtenbefragung „Gewerbegebiet Marsdorf“ wurde vom 23. September bis zum 2. Oktober 2019 durchgeführt. Die Probanden konnten per Interview oder mit Handy, Tablet oder PC an der Online-Befragung teilnehmen. Insgesamt beteiligten sich 759 Personen an der Befragung. Davon lieferten 716 Personen auswertbare Datensätze.

Der Fragebogen erhebt:

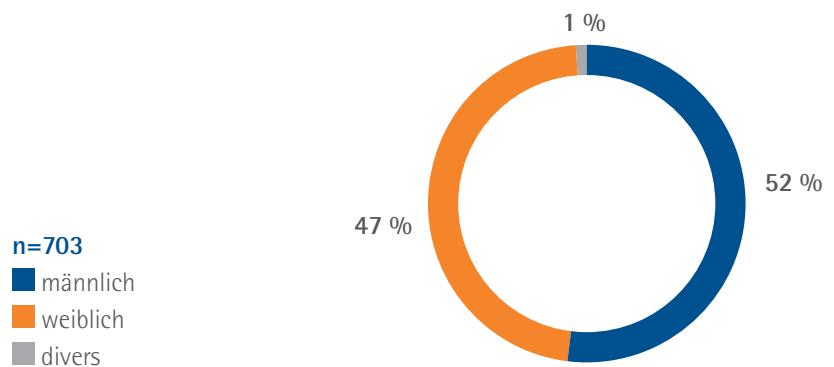
- Strukturdaten
- Wohn- und Arbeitsorte sowie Pendelentfernungen
- Mobilitätsbedingungen
- Probleme auf dem und Wünsche für den Arbeitsweg
- Konkrete Probleme mit und Wünsche für die letzte Meile in Marsdorf

Erste Ergebnisse der Befragung wurden am 17. Oktober 2020 bei der IHK Köln vorgestellt. Im Nachgang hatten IHK Köln und KVB Gelegenheit, weitere Auswertungswünsche zu äußern. Diese sind in den folgenden Auswertungen enthalten.

2.1 Struktur der Befragten

Mit den mehr als 700 Befragten liegen Aussagen von 15–20 % der Beschäftigten² in Marsdorf vor. Aussagen zur Repräsentativität können aufgrund der mangelnden Kenntnis der Grundgesamtheit im Status quo nicht getroffen werden. Es wird dennoch aufgrund des hohen Befragungsumfangs davon ausgegangen, dass eine Hochrechenbarkeit möglich ist.

Abbildung 1: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Geschlecht

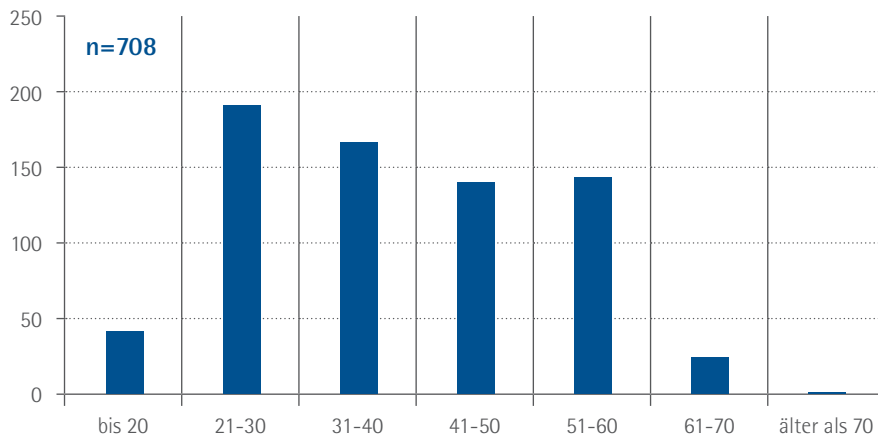


Die Befragten waren etwa je zur Hälfte männlich und weiblich. Dazu kamen einige Befragte, die bei dieser Frage „divers“ angaben. Es liegt keine offenkundige Abweichung von der Grundgesamtheit vor. Zwar ist die Beschäftigtenstruktur in Marsdorf nicht bekannt; in Deutschland sind 53 % der Erwerbstätigen Männer und 47 % Frauen.³

² Laut „Kölner Stadtanzeiger“ vom 09.11.2018 gibt es im Gewerbegebiet Marsdorf etwa 4.000 Beschäftigte (Weikar, Andre, Gewerbegebiet Marsdorf: Sprechende Waschtrommeln und Kerzen für den Dom, KStA vom 09.11.2018).

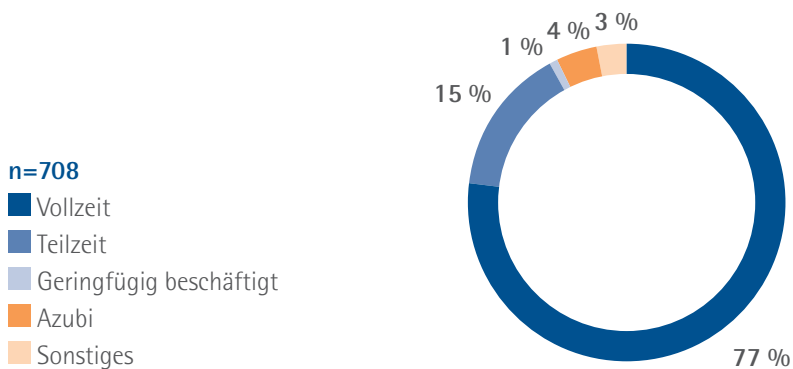
³ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/erwerbstaetige-erwerbstaetigenquote.html;jsessionid=B2AF4F560C81C9F2AF39ECDA17812B60.internet731> vom 25.11.2019.

Abbildung 2: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Alter



Die Altersgruppen zwischen 21 und 60 Jahren bilden die Mehrheit. Es sind jedoch auch die Altersgruppen unter 20 und über 60 vertreten.

Abbildung 3: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Beschäftigungsverhältnis

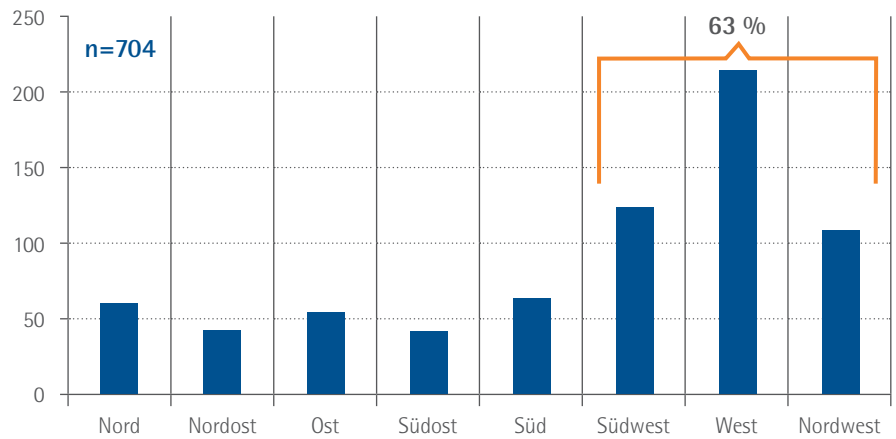


Mehr als drei Viertel der Befragten sind vollzeitbeschäftigt. Etwa jeder siebte Beschäftigte arbeitet in Teilzeit.

2.2 Quelle und Ziel des Pendelns

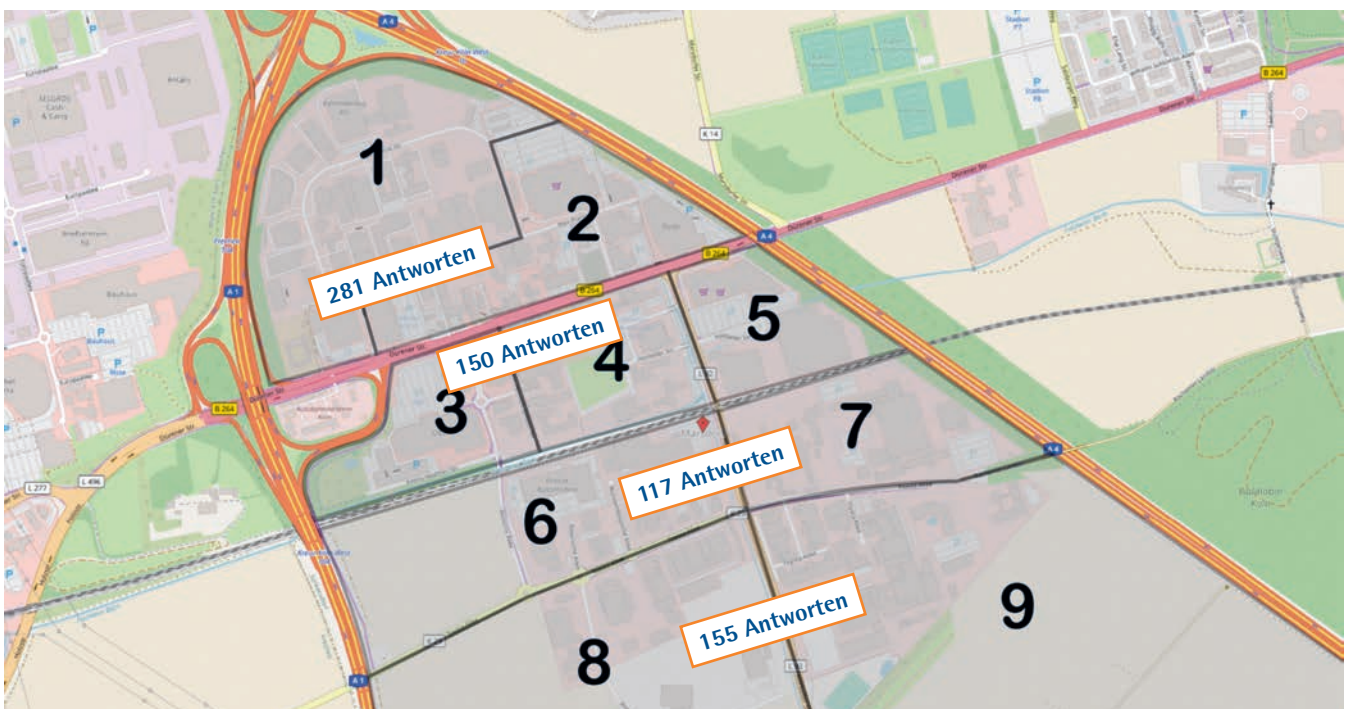
Block zwei der Befragung befasst sich mit Quelle und Ziel des Arbeitswegs. In Abstimmung mit der KVB wurden zur Festlegung des Wohnorts die Himmelsrichtung und die Entfernung vom Arbeitsort abgefragt. Damit hat die KVB alle Informationen, die sie zur Verortung der Beschäftigten-Wohnorte im KVB-Netz benötigt.

Abbildung 4: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Wohnort



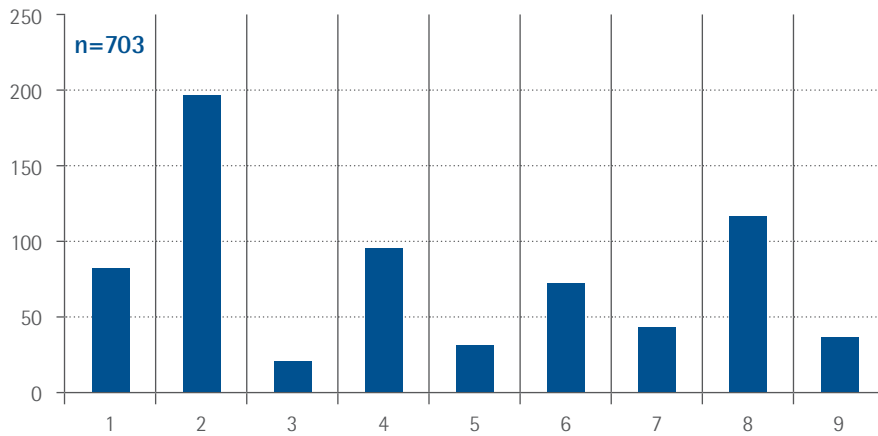
Die meisten Beschäftigten wohnen im Westen (Südwest, West und Nordwest), aber auch die anderen Richtungen sind bei den Befragten in nennenswertem Ausmaß vertreten.

Abbildung 5: Marsdorf schematisch



Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze der Befragten.

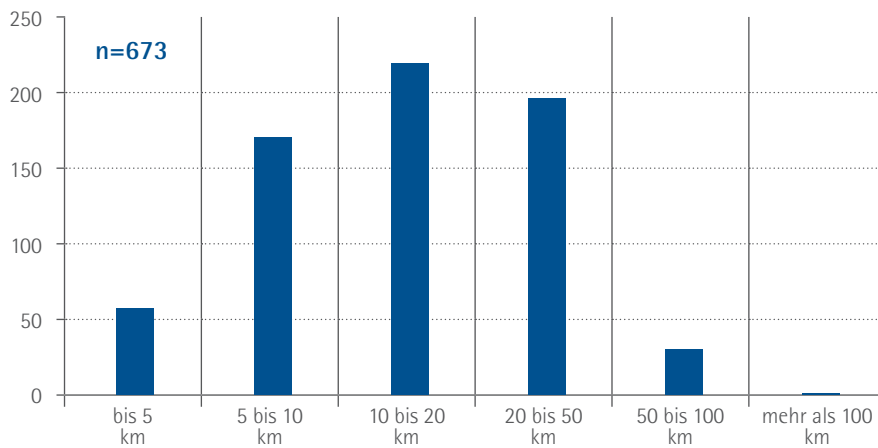
Abbildung 6: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Arbeitsort



Jeder Teil des Gewerbegebietes ist durch die Befragung ausreichend abgedeckt.

Abbildung 7: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Pendelentfernungen

Entfernung zwischen Arbeitsort und Wohnort



Der Entfernungsschwerpunkt bei den befragten Pendlerinnen und Pendlern liegt bei 5 bis 50 km.

Abbildung 8: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Wohnrichtungen und Entfernungen

		Entfernung Wohnort-Marsdorf (Angaben in Prozent)					Summe
		bis 5 km	5 bis 10 km	10 bis 20 km	20 bis 50 km	50 bis 100 km	
Alle Befragten	Nord	0,6	1,7	2,7	2,7	0,2	8,0
	Nordost	0,5	2,6	2,0	1,2	0,2	6,3
	Nordwest	1,4	3,2	5,4	4,1	0,8	14,8
	Ost	0,6	1,7	2,9	2,1	0,9	8,1
	Süd	0,9	1,8	3,6	2,6	0,5	9,4
	Südost	1,4	1,7	1,2	1,2	0,2	5,6
	Südwest	1,7	5,1	4,2	5,3	1,2	17,5
	West	1,7	7,5	10,9	9,5	0,8	30,3
	Summe	8,6	25,2	32,9	28,7	4,5	100,0
Befragte, die überwiegend oder jedes Mal den Pkw nutzen	Nord	0,7	1,9	2,9	3,1	0,0	8,6
	Nordost	0,0	2,2	2,2	1,0	0,0	5,3
	Nordwest	1,2	3,6	4,8	3,1	1,2	13,9
	Ost	0,2	1,2	1,7	2,2	1,4	6,7
	Süd	0,7	1,9	4,3	2,6	0,5	10,0
	Südost	0,5	1,4	1,4	1,4	0,2	5,0
	Südwest	1,7	5,7	4,8	5,7	1,7	19,6
	West	1,2	8,6	11,2	8,6	1,2	30,9
	Summe	6,2	26,6	33,3	27,8	6,2	100,0
Befragte, die überwiegend oder jedes Mal den öffentlichen Verkehr nutzen	Nord	0,5	1,4	2,4	1,9	0,5	6,7
	Nordost	1,4	4,3	2,4	1,9	0,5	10,6
	Nordwest	1,9	2,4	8,2	5,8	0,5	18,8
	Ost	1,9	2,9	5,8	2,4	0,5	13,5
	Süd	1,0	1,4	1,9	3,4	0,0	7,7
	Südost	2,9	2,4	1,0	1,0	0,0	7,2
	Südwest	0,5	3,8	3,4	3,8	0,5	12,0
	West	2,9	4,8	8,7	7,2	0,0	23,6
	Summe	13,0	23,6	33,7	27,4	2,4	100,0

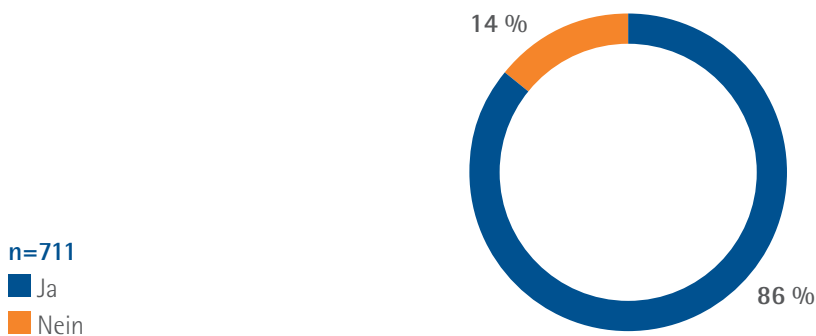
63 % der Befragten kommen aus dem Westen. Hieraus lässt sich eine Empfehlung für eine Konzentration eines neuen Angebotes außerhalb Marsdorfs auf diese Richtung ableiten.

Betrachtet man Wohnort und Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort differenziert nach den hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln, so zeigt sich ein höherer Einschaltgrad des Pkw insbesondere bei großen Entfernungen. Die Verkehre aus dem Westen werden ebenfalls überdurchschnittlich häufig mit dem Pkw abgewickelt.

2.3 Mobilitätsbedingungen

Teil drei des Fragebogens befasst sich mit den Mobilitätsbedingungen. Hierbei geht es um Fragen wie Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit, aber auch um Themen wie den Zugang zum ÖPNV.

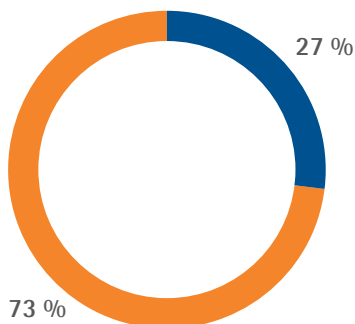
Abbildung 9: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Führerscheinbesitz



Der Großteil der Befragten hat einen Führerschein. Lediglich jeder Siebte hat keinen Führerschein.

Abbildung 10: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Zeitkartenbesitz

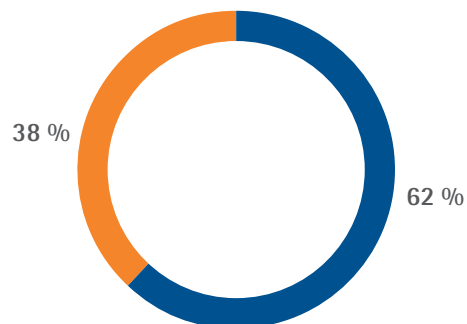
Zeitkarte für ÖPNV



n=707

■ Ja ■ Nein

Zeitkarte für ÖPNV,
Personen ohne Führerschein



n=103

■ Ja ■ Nein

Nur ein Viertel der Befragten hat eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV). Drei Viertel haben kein JobTicket, Monatsticket o. Ä. Bei Personen ohne Führerschein ist die Zeitkartenquote mit knapp zwei Dritteln wesentlich höher. Die Personen mit Zeitkarte verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Beschäftigungsverhältnisse.

**Abbildung 11: Beschäftigtenbefragung Marsdorf –
Zeitkartenbesitz nach Beschäftigungsverhältnis**

	Zeitkartenbesitz	alle	Zeitkartenanteil
Azubi	18	32	56 %
Geringfügig beschäftigt	5	10	50 %
Sonstiges	6	19	32 %
Teilzeit	26	103	25 %
Vollzeit	134	545	25 %
Alle	189	709	27 %

Der Anteil der Personen mit Zeitkarte ist bei den Auszubildenden und bei den geringfügig Beschäftigten mit 50 % und mehr überdurchschnittlich hoch. Bei den Teil- und Vollzeitbeschäftigten ist er mit einem Viertel niedrig.

**Abbildung 12: Beschäftigtenbefragung Marsdorf –
Zeitkartenbesitz nach Wohnrichtung**

	Zeitkartenbesitz	alle	Zeitkartenanteil
Nord	20	60	33 %
Nordost	20	42	48 %
Nordwest	26	107	24 %
Ost	23	54	43 %
Süd	19	63	30 %
Südost	14	41	34 %
Südwest	24	121	20 %
West	42	212	20 %
Alle	188	700	27 %

Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der Personen mit Zeitkarte, die aus Richtung Nordost und Ost kommen. Unterdurchschnittlich ist der Anteil bei denjenigen, die im Westen und im Südwesten wohnen.

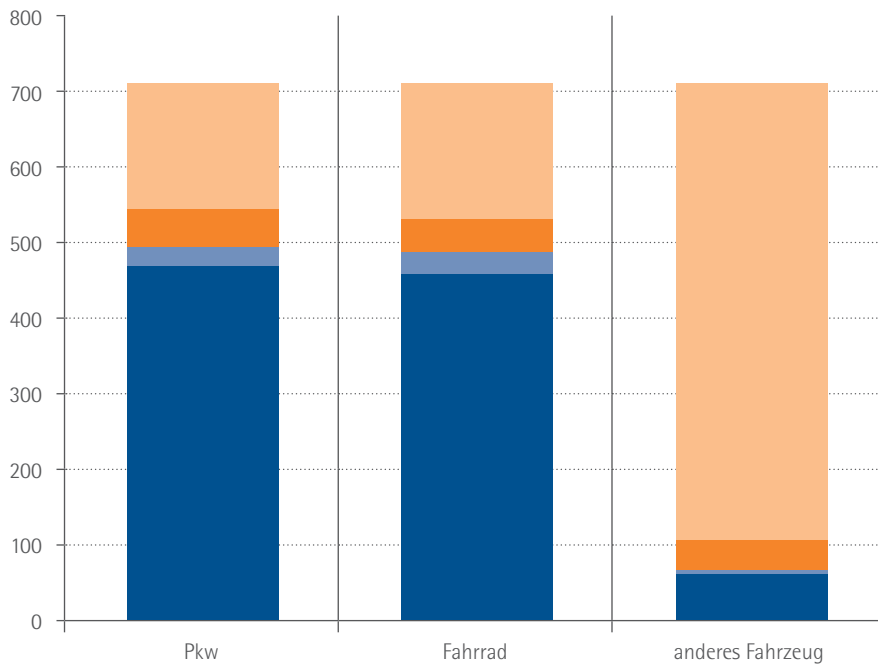
**Abbildung 13: Beschäftigtenbefragung Marsdorf –
Zeitkartenbesitz nach Pendelentfernung**

	Zeitkartenbesitz	alle	Zeitkartenanteil
bis 5 km	17	57	30 %
5 bis 10 km	50	170	29 %
10 bis 20 km	58	219	26 %
20 bis 50 km	47	196	24 %
50 bis 100 km	5	30	17 %
Alle	177	672	26 %

Mit steigender Pendelentfernung sinkt die Zeitkartenbesitzquote. Überdurchschnittlich hoch ist sie in der Entfernungsklasse bis 20 Kilometer; unterdurchschnittlich sind Zeitkarten in der Klasse ab 20 km vertreten.

Abbildung 14: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Fahrzeugverfügbarkeit

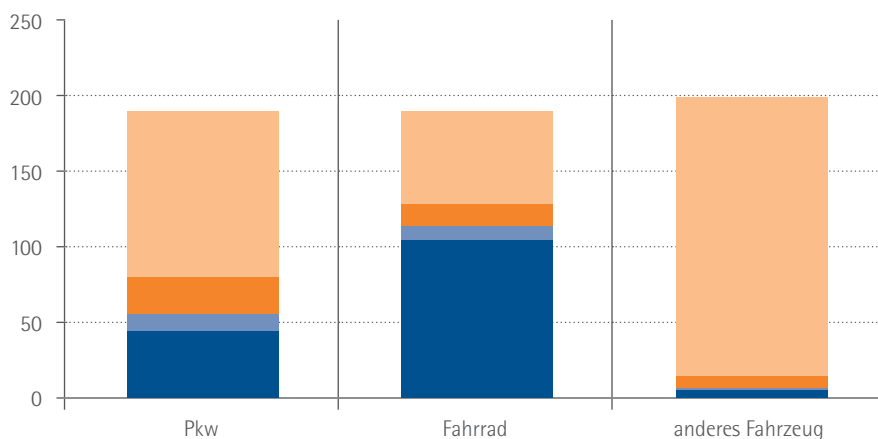
Verfügbarkeit von Fahrzeugen



n=710

■ immer ■ häufig ■ selten ■ nie

Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Personen mit Zeitkarte

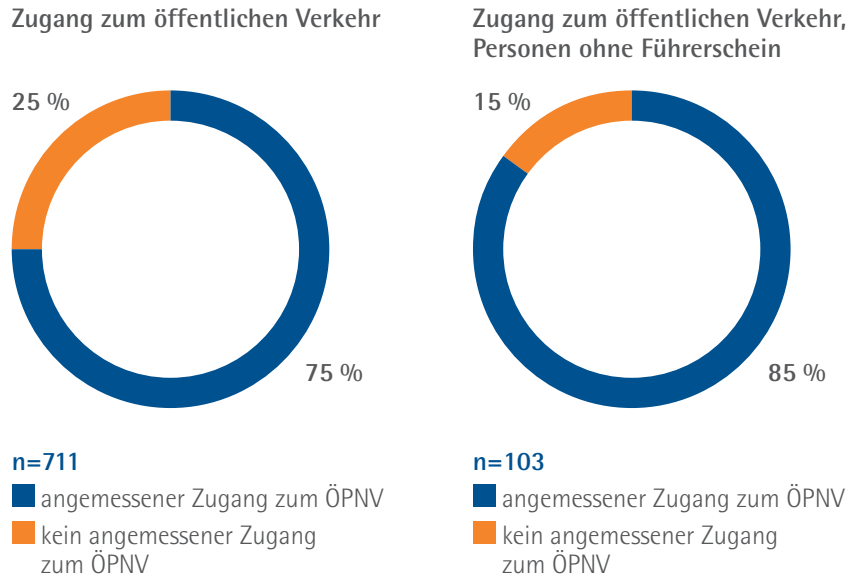


n=189

■ immer ■ häufig ■ selten ■ nie

Pkw- und Fahrradverfügbarkeit sind sehr hoch. Zwei Drittel der Befragten verfügen immer über einen Pkw und / oder ein Fahrrad. Betrachtet man nur die Gruppe der Personen mit Zeitkarte, so nimmt die Pkw-Verfügbarkeit stark ab. In dieser Gruppe verfügt nur noch jeder Vierte über einen Pkw.

Abbildung 15: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zugang zum ÖPNV

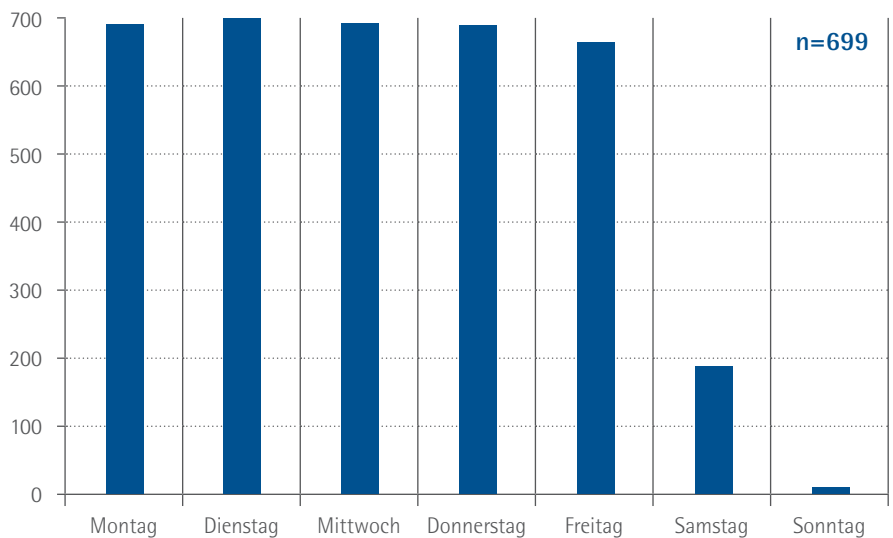


Drei Viertel empfinden ihre Anbindung an den ÖPNV als angemessen. Dies betrifft den Zugang zum öffentlichen Verkehr am Wohnort. Personen ohne Führerschein bewerten den Zugang zum öffentlichen Verkehr noch positiver.

2.4 Arbeitstage und Arbeitszeiten

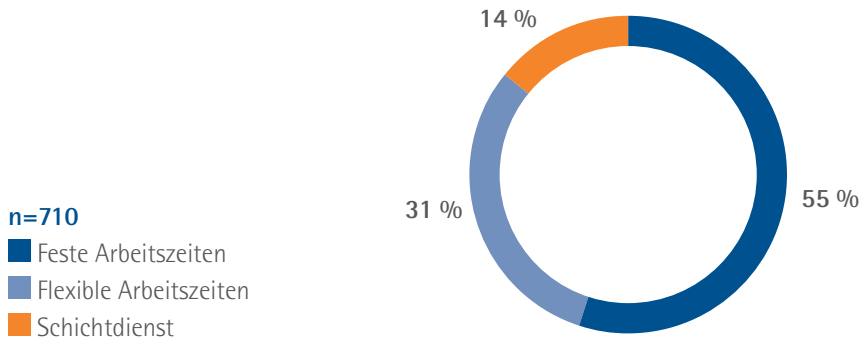
Wichtig für die Ausgestaltung eines Angebots in Marsdorf ist die Kenntnis der Arbeitstage und der Arbeitszeiten.

Abbildung 16: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Arbeitstage



Neben den Hauptarbeitstagen Montag bis Freitag spielt auch der Samstag eine Rolle.

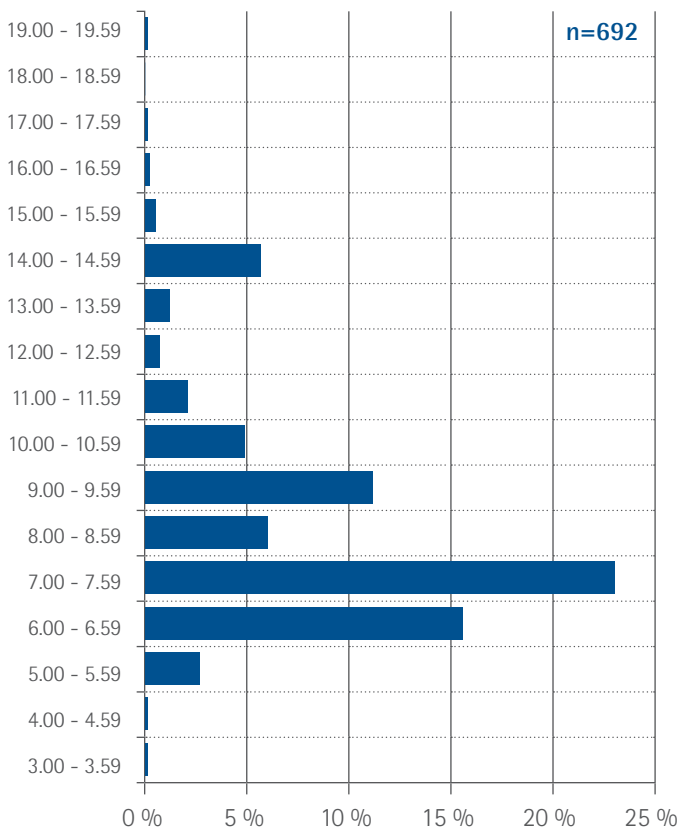
Abbildung 17: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Arbeitszeitmodelle



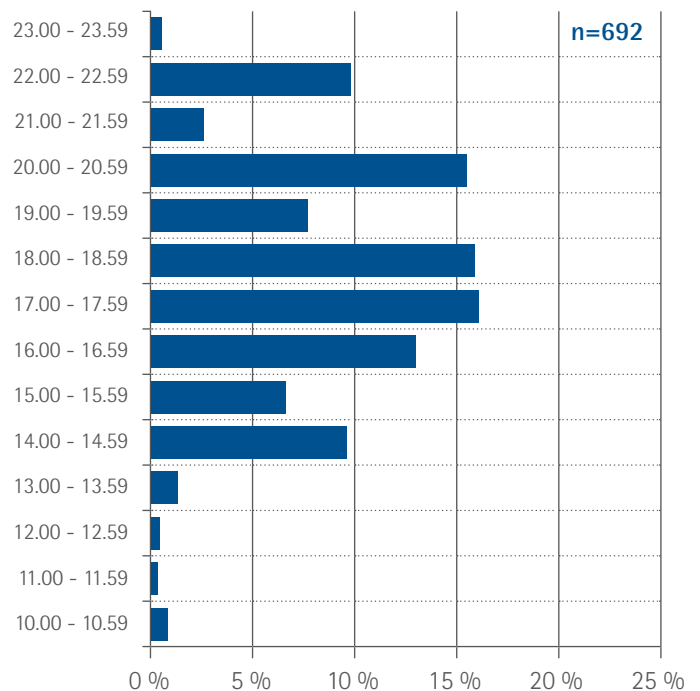
Mehr als die Hälfte der Befragten hat feste Arbeitszeiten. Im Schichtdienst arbeitet nur jeder Siebte.

Abbildung 18: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - Arbeitszeiten

Arbeitsanfang



Arbeitsende



Zum Arbeitsbeginn gibt es einen Peak zwischen 6.00 und 10.00 Uhr. Das Arbeitsende verteilt sich bei den Befragten über den gesamten Nachmittag bis in den späten Abend hinein. Viele beenden ihre Arbeit zwischen 17:00 und 23:00 Uhr. Einige wenige Befragte beginnen vor 6.00 Uhr. Ebenfalls einige wenige beenden ihre Arbeit nach 23.00 Uhr.

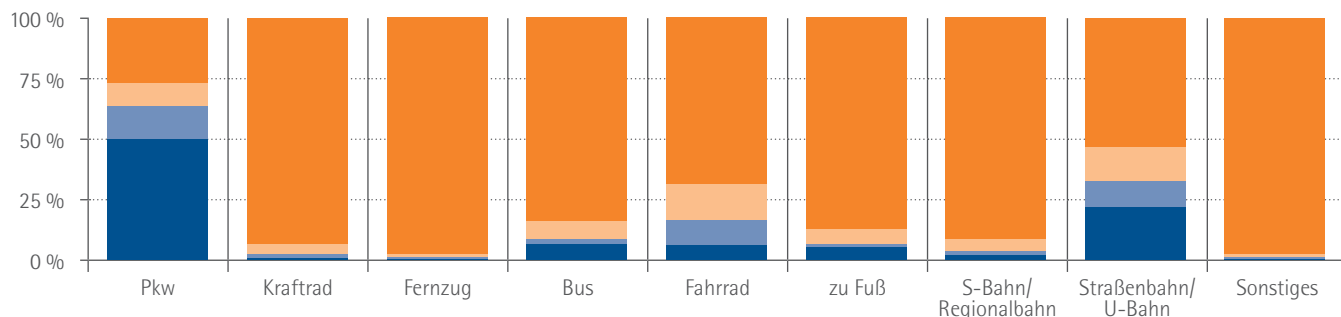
2.5 Der Arbeitsweg

Teil fünf der Befragung konzentriert sich auf den derzeitigen Arbeitsweg der Pendlerinnen und Pendler. Welche Verkehrsmittel werden genutzt? Wie zufrieden sind die Pendlerinnen und Pendler mit ihrem Arbeitsweg? Welche Verbesserungspotenziale sehen sie?

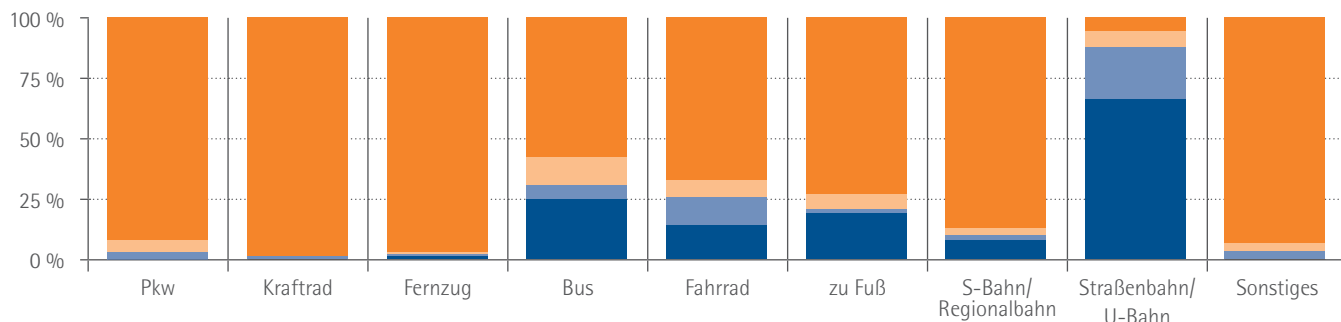
Die folgende Abbildung zeigt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Zu beachten ist, dass hier nicht das Hauptverkehrsmittel, sondern Wegeketten dargestellt sind. So gibt bspw. ein Befragter, der täglich mit dem Fahrrad zur S-Bahn-Station fährt, an, jedes Mal das Fahrrad und die S-Bahn zu nutzen.

Abbildung 19: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Modal Split

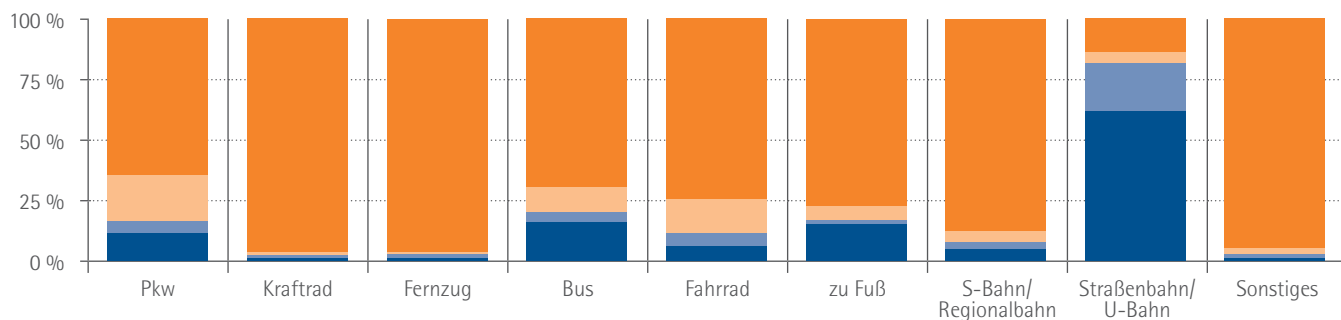
Pendeln – Verkehrsmittel, n=704



Pendeln – Verkehrsmittel, Personen ohne Führerschein, n=103



Pendeln – Verkehrsmittel, Personen mit Zeitkarte, n=185



■ Jedes Mal ■ Überwiegend ■ Selten ■ Gar nicht

Sonstiges: Taxi, Tretroller, E-Scooter, Longboard

Hauptverkehrsmittel ist der Pkw. Er wird in der Hälfte aller Fälle jedes Mal und in etwa 15 % aller Fälle häufig genutzt. Etwa ein Viertel der Befragten nutzt den Pkw nie. Personen ohne Führerschein pendeln vor allem mit Straßenbahn und U-Bahn: etwa neun Zehntel nutzen diese jedes Mal oder überwiegend.

Etwa jeder Siebte nutzt das Fahrrad täglich oder überwiegend.

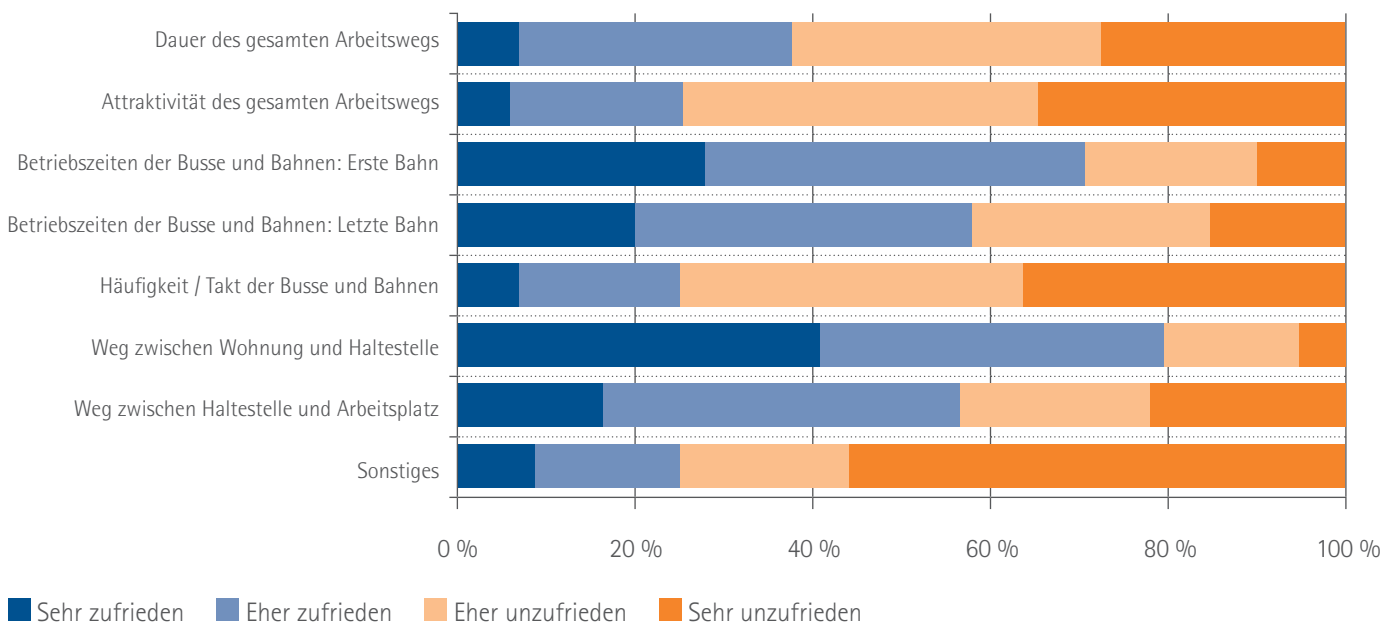
Straßenbahnen / U-Bahnen werden von etwa einem Drittel aller Befragten immer und überwiegend genutzt. Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt Straßen- und U-Bahnen nie. S- und Regionalbahn spielen bei den Befragten eine sehr unbedeutende Rolle: 92 % nutzen diese nie. Ähnliches, wenn auch etwas abgeschwächt, ist bei der Nutzung von Bussen sichtbar: 88 % der Befragten nutzen den Bus nie für ihren Arbeitsweg.

Die Zufriedenheit der Pendlerinnen und Pendler mit ihrem Arbeitsweg wird getrennt für ÖPNV-Nutzende und Nicht-ÖPNV-Nutzende ausgewiesen.

Personen ohne Führerschein und / oder mit Zeitkarte nutzen den ÖPNV stark – mehr als 80 % der Führerscheinlosen und der Personen mit Zeitkarte bspw. Bus und Bahn immer oder überwiegend.

Abbildung 20: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg (ÖPNV-Nutzende)

Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg gesamt, ÖPNV-Nutzende, n=326

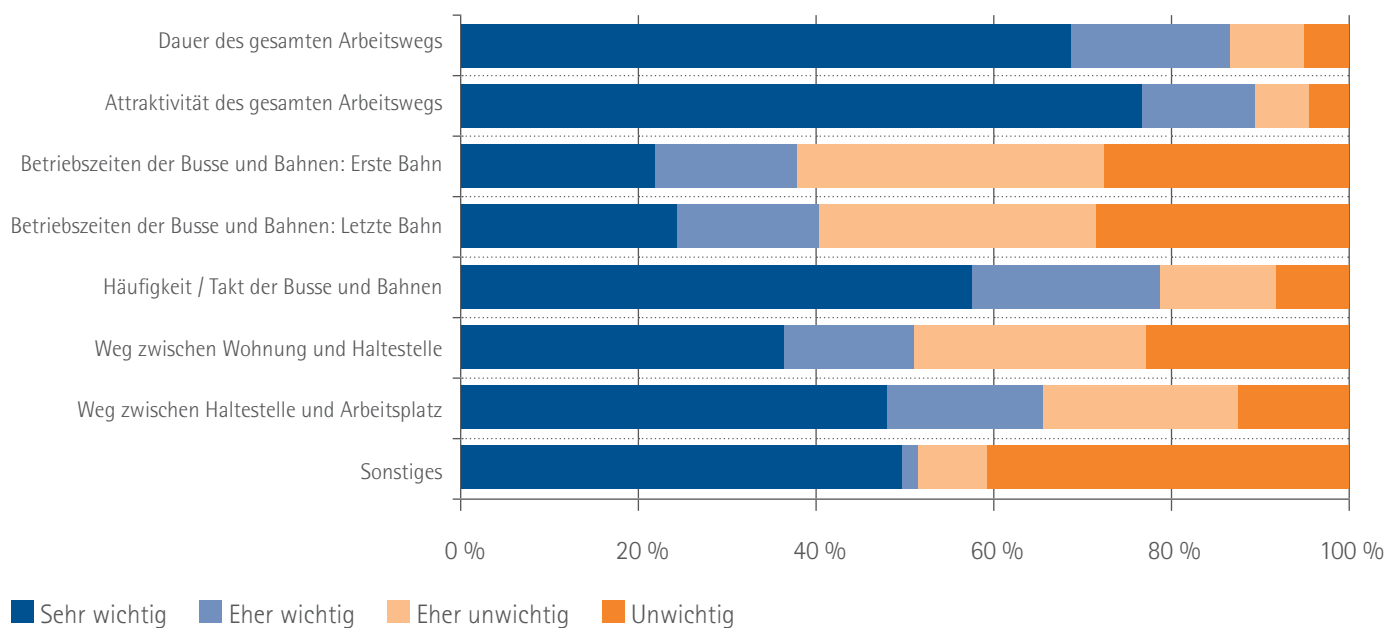


Für ÖPNV-Nutzende liegen die größten Probleme in der Dauer und der Attraktivität des gesamten Arbeitsweges sowie im Takt der Busse und Bahnen. Mit den Betriebszeiten und dem Weg zwischen Wohnung und Haltestelle sind die meisten Befragten zufrieden. Knapp die Hälfte sind jedoch unzufrieden mit dem Weg zwischen Haltestelle und Betrieb.

Die Nicht-ÖPNV-Nutzenden empfinden den Arbeitsweg mit Bussen und Bahnen mit großer Mehrheit als zu lang und zu unattraktiv. Die Taktung im ÖPNV ist unbefriedigend und auch der Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz unattraktiv.

Abbildung 21: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Wünsche für den Arbeitsweg (Nicht-ÖPNV-Nutzende)

Was müsste sich ändern – Arbeitsweg gesamt, Nicht-ÖPNV-Nutzende, n=379



Sowohl ÖPNV-Nutzende als auch Nicht-ÖPNV-Nutzende nennen hohe Unzufriedenheiten bei „Sonstiges“. Die Auswertung der von den Befragten angegebenen Freitexte (diese finden sich im Anhang) zeigt, dass sich auf dem Arbeitsweg fünf Kernprobleme herauskristallisieren:

- Die Bus- und Bahn-Verbindungen sind umständlich und dauern lang. Nicht-passende Umsteigevorgänge, mangelnde Direkt- oder Expressverbindungen und unnötige Umwegfahrten bewirken bei ÖPNV-Nutzenden ein starkes Unzufriedenheitsgefühl. Nicht-ÖPNV-Nutzende werden hierdurch vom Wechsel auf den ÖPNV abgehalten. Die zeitlichen Vorteile des Pkw gegenüber Bussen und Bahnen werden als sehr groß empfunden.
- Die ÖPNV-Verbindungen sind unzuverlässig und es gibt nach Aussage der Befragten nicht genügend Alternativen.
- Die Taktung im ÖPNV ist vor allem zu Arbeitsbeginn und Arbeitsende unzureichend.
- Die Ticketpreise sind zu hoch. Dies betrifft vor allem den Übergang zwischen KVB-Gebiet und dem Gebiet der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH. Die Kosten des Autofahrens werden als weit unterhalb der Kosten für den ÖPNV empfunden.
- Bahnfahren ist nicht bequem. Überfüllte Bahnen ohne ausreichende Sitzplätze, nicht-funktionierende Klimaanlage und Heizungen, kein WLAN, zum Teil Sicherheitsbedenken und mangelnde Informationen über Verspätungen und Ausfälle lassen den ÖPNV unattraktiv erscheinen.

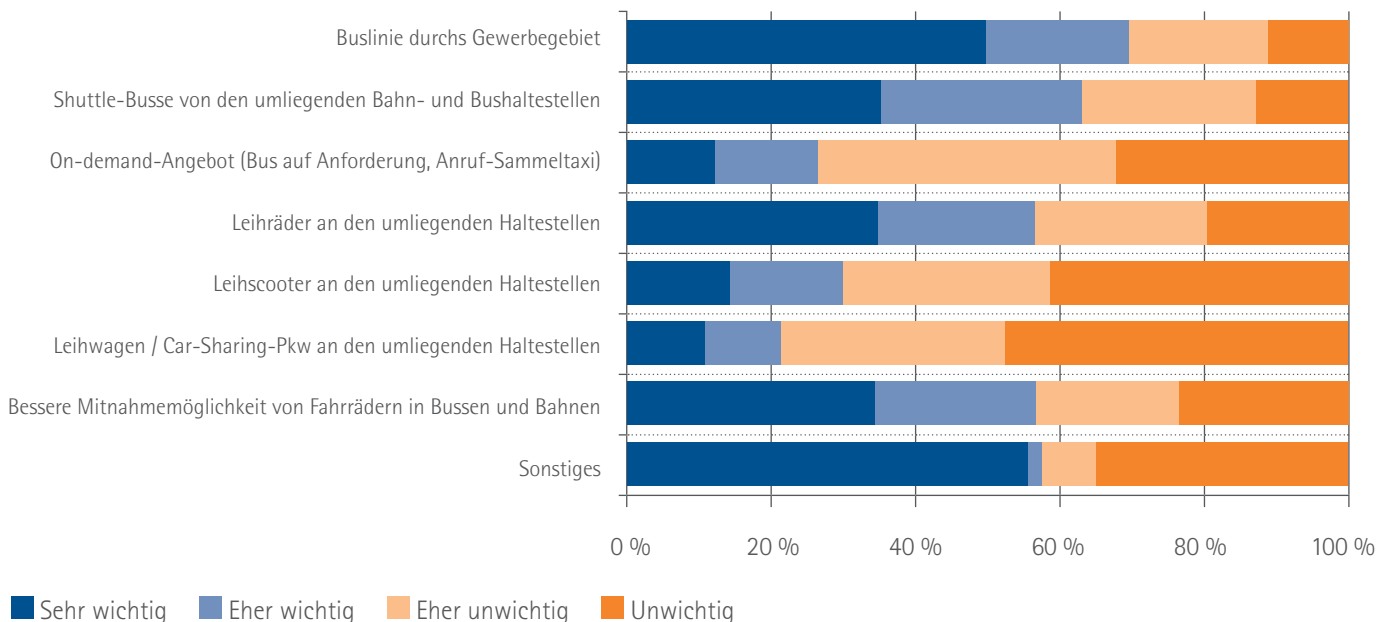
Auf dem **Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz** treten für die Befragten (Nutzende und Nicht-Nutzende des ÖPNV) vor allem die folgenden sonstigen Probleme auf:

- Die Wege zwischen Halte- und Arbeitsstelle sind aufgrund der Distanz zwischen Halte- und Arbeitsstelle zu lang.
- Fehlende Querungsmöglichkeiten über den Kanal, aber auch fehlende Straßenquerungsmöglichkeiten vor allem an der vielbefahrenen Dürener Straße verlängern den Weg noch zusätzlich.
- Der Weg zwischen Haltestelle und Arbeit ist für die befragten ÖPNV-Nutzenden vor allem mit Unsicherheitsgefühlen verbunden: Wege und Haltestellen sind zu eng und zu dunkel.
- Die nächtliche Nutzung des Gewerbegebiets als Lkw-Abstellplatz erzeugt vor allem bei Frauen nach der Spätschicht ein gravierendes Unsicherheitsgefühl.

Ein Fokus der Untersuchung liegt auf der Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Rahmenbedingungen in Marsdorf. Um die Sicht der Pendlerinnen und Pendler zu erfahren, sind diese nach Verbesserungsmöglichkeiten im Gewerbegebiet befragt worden. Die folgende Auswertung trennt ÖPNV-Nutzende von Nicht-Nutzende.

Abbildung 22: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf (ÖPNV-Nutzende)

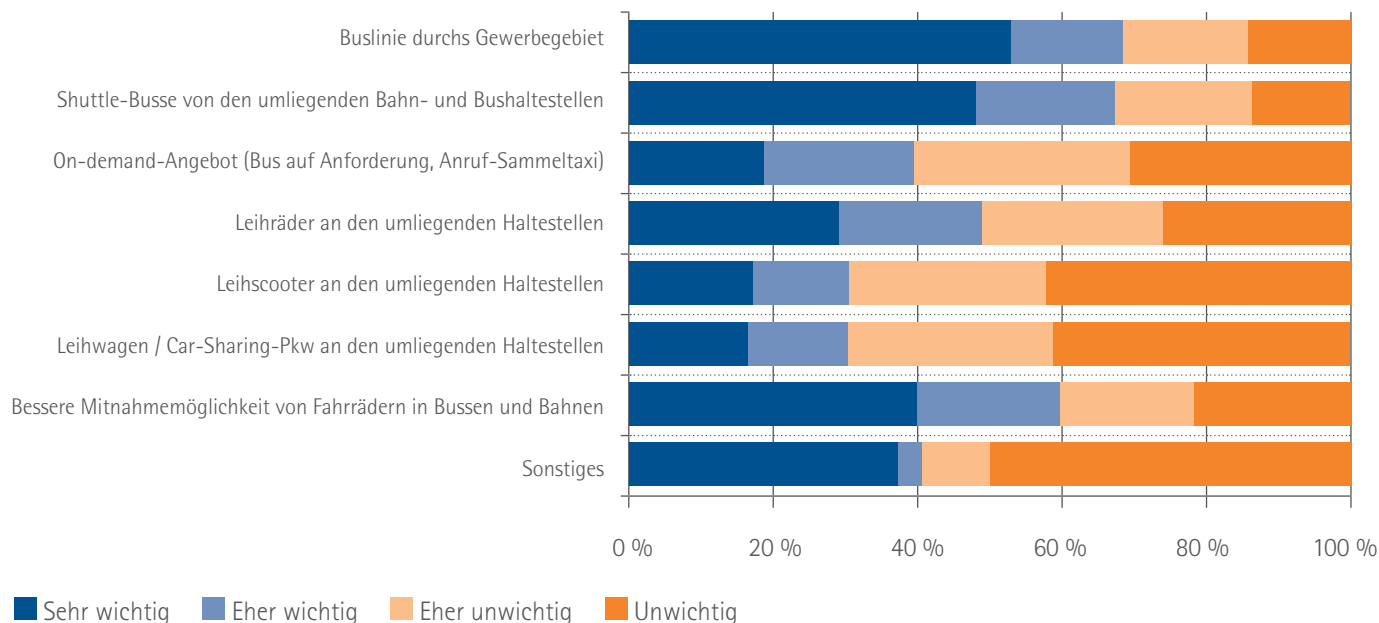
Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf, ÖPNV-Nutzende, n=326



Die Mehrheit der befragten ÖPNV-Nutzenden wünscht sich eine Buslinie durchs Gewerbegebiet bzw. Shuttle-Busse von den umliegenden Haltestellen. Es besteht der starke Wunsch nach besserer Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Mehr als die Hälfte der Befragten wünscht sich Leihräder an den Haltestellen oder bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Bussen und Bahnen.

Abbildung 23: Beschäftigtenbefragung Marsdorf – Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf (Nicht-ÖPNV-Nutzende)

Verbesserungsmöglichkeiten für Marsdorf, Nicht-ÖPNV-Nutzende, n=379



Auch die Nicht-Nutzenden des ÖPNV wünschen sich eine Buslinie durchs Gewerbegebiet bzw. einen Busshuttle von und zu den umliegenden Bahnhalttestellen. Das Thema Verknüpfung mit dem Fahrrad ist auch für Nicht-ÖPNV-Nutzende wichtig.

Abschließend wurde die Frage gestellt, ob die Nutzungshäufigkeit bei verbessertem ÖPNV-Angebot steigen würde.

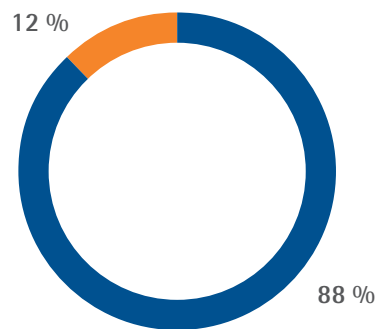
Abbildung 24: Beschäftigtenbefragung Marsdorf - ÖPNV-Nutzungswahrscheinlichkeit

Würden Sie Busse und Bahnen öfter nutzen?

ÖPNV-Nutzende

n=326

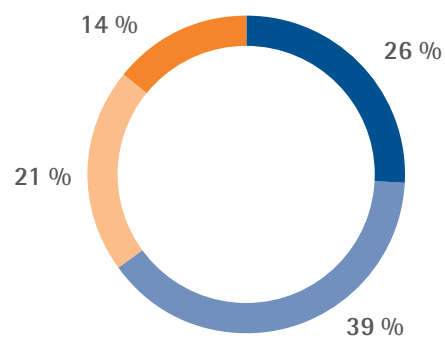
■ Ja
■ Nein



Nicht-ÖPNV-Nutzende

n=380

■ Ja, immer
■ Ja, häufig
■ Ja, gelegentlich
■ Nein, nie



88 % der ÖPNV-Nutzenden würden Busse und Bahnen öfter nutzen, wenn die Bedingungen sich bessern würden. Mehr als die Hälfte der Nicht-ÖPNV-Nutzenden würde immer oder häufig den ÖPNV für den Arbeitsweg nutzen, wenn die Anbindung verbessert würde. Lediglich 14 % geben an, den ÖPNV nie nutzen zu wollen.

3. Handlungsempfehlungen zur Erhöhung des ÖPNV-Einschaltgrades im Gewerbegebiet Marsdorf

Die Bereitschaft der Pendlerinnen und Pendler, den ÖPNV zu nutzen, ist hoch. Fast neun von zehn Pendlerinnen und Pendlern würden den ÖPNV öfter für ihren Arbeitsweg nutzen, wenn die Bedingungen verbessert würden. Dabei ist besonders erstaunlich, dass die überwiegende Mehrheit derjenigen, die bisher keine ÖPNV-Nutzende sind, auf den ÖPNV umsteigen würde. Vor allem eine verbesserte Anbindung der einzelnen Arbeitsstätten durch Busse und Fahrräder, aber auch eine Steigerung der Attraktivität des Weges zwischen Arbeits- und Haltestelle – dies alles scheinen Anreize zu sein, die viele Pendlerinnen und Pendler zum Umsteigen auf Busse und Bahnen bewegen zu könnten.

Auf Basis dieser Erkenntnisse werden mehrere Handlungsfelder aufgezeigt, um die Nutzung des ÖPNV und damit den Modal-Split-Anteil des ÖPNVs zu erhöhen:

1. **Pilotprojekt „Bus“:** Eine effektive Anbindung der zum Teil weit von den Straßenbahnhaltestellen entfernten Arbeitsstätten kann durch eine Buslinie oder einen Shuttle-Bus durch das Gewerbegebiet erreicht werden. Zu denken ist auch an ein On-Demand-Angebot. Wir schlagen dazu ein Pilotprojekt vor, in dem neben den Wirkungen auf den Pendlerverkehr auch die Wirkung auf den Besucherverkehr im Gewerbegebiet beobachtet werden könnte.
2. Verkehrliche **Anbindung der Arbeitsplätze** an die Haltestellen Haus Vorst und Marsdorf durch
 - a. KVB-Fahrräder (Free-floating) an den Haltestellen oder
 - b. E-Scooter und/oder andere Free-floating-Räder an den Haltestellen.
3. **Erhöhung der Taktung** im öffentlichen Verkehr zu den Randzeiten (Linie 7). Besonders relevant sind die Arbeitszeiten der Beschäftigten: Sehr viele beenden ihre Arbeit z. B. zwischen 17:00 und 23:00 Uhr.
4. Einschaltgrad des **JobTickets** erhöhen: Vielfach sind die Ticketpreise ein ÖPNV-Hemmnis. Durch gezielte Marketingmaßnahmen sollte das JobTicket bekannter gemacht und dessen Verbreitungsgrad ausgeweitet werden. Zu denken ist hier auch vor allem an Maßnahmen für kleine Unternehmen.

5. **Alternative Busverbindungen zu Bahnknoten:** Vielfach wird die Alternativlosigkeit bei Ausfall der Linie 7 als Hinderungsgrund, den ÖPNV zu nutzen, genannt. Dieses Hindernis könnte durch das alternative Transportangebot zu einem nahegelegenen Bahnknoten (bspw. Weiden West) ausgeräumt werden.
6. Schaffung von **günstigen Übergangstarifen** an der Tarifgrenze Köln / Frechen. Die meisten Arbeitnehmer kommen aus dem Westen, die wenigsten davon haben jedoch eine Zeitkarte. Die hohen Kosten bei Überschreitung der Tarifgrenze hindern viele Pendlerinnen und Pendler an der Nutzung des ÖPNV.
7. Maßnahmen zur **Gestaltung „sicherer Wege“:** Vor allem Pendlerinnen empfinden Haltestellen und Fußwege als sehr unsicher. Hinzu kommt, dass die Wege zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz zu lang sind und teilweise Querungsmöglichkeiten über den Kanal fehlen. Eine Angstrumanalyse hilft, Schwachstellen zu identifizieren. Wenn das Unsicherheitsgefühl bei vor allem Pendlerinnen minimiert wird, kann mit einer Zunahme der ÖPNV-Nutzung gerechnet werden.
8. **Möglichkeiten des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements:** Das überbetriebliche Mobilitätsmanagement bietet den Unternehmen in dem Gewerbegebiet die Chance, den Berufspendler- und betrieblichen Verkehr gemeinsam zu optimieren. Dafür ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Kommune, Verkehrsbetrieben, Mobilitätsanbietern etc. zu einem runden Tisch erforderlich. Somit ist es möglich, ein Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet zu entwickeln und Maßnahmen wie z. B. eine gemeinsame Mitfahrer-App umzusetzen.

Anhang 1: Freitexte

Freitexte geben den Befragten Raum, ihre eigenen Unzufriedenheiten, Wünsche und Bedürfnisse losgelöst vom Befragungsraster anzugeben. Im Folgenden werden die Antworten in den Freitexten getrennt nach ÖPNV-Nutzenden und Nicht-ÖPNV-Nutzenden wiedergegeben. Dabei werden die Ansprüche an den gesamten Arbeitsweg und an die konkrete Anbindung in Marsdorf unterschieden.

Die Unzufriedenheit mit dem Angebot scheint hoch, wenn man die Anzahl der freien Antworten berücksichtigt. 311 der 716 Befragten (43 %) haben die Möglichkeit des freien Antwortens genutzt.

Auf dem **Weg von zu Hause bis zur Haltestelle Marsdorf** kristallisieren sich fünf Kernprobleme heraus:

- Die ÖPNV-Verbindungen sind umständlich und dauern lang. Nicht-passende Umsteigevorgänge, mangelnde Direkt- oder Expressverbindungen und unnötige Umwegfahrten bewirken bei ÖPNV-Nutzenden ein starkes Unzufriedenheitsgefühl. Nicht-ÖPNV-Nutzende werden hierdurch vom Wechsel auf den ÖPNV abgehalten. Die zeitlichen Vorteile des Pkw gegenüber Bussen und Bahnen werden als sehr groß empfunden.
- Die ÖPNV-Verbindungen sind unzuverlässig und es gibt keine Alternativen.
- Die Taktung im ÖPNV ist vor allem zu Arbeitsbeginn und Arbeitsende unzureichend.
- Die Ticketpreise sind zu hoch. Dies betrifft vor allem den Übergang zwischen KVB-Gebiet und REVG-Gebiet. Die Kosten des Autofahrens werden als weit unterhalb der Kosten für den ÖPNV empfunden.
- Bahnfahren ist nicht bequem. Überfüllte Bahnen ohne ausreichende Sitzplätze, nicht-funktionierende Klimaanlage und Heizungen, kein WLAN, zum Teil Sicherheitsbedenken und mangelnde Informationen über Verspätungen und Ausfälle lassen den ÖPNV unattraktiv erscheinen.

Auf dem **Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz** treten für die Befragten vor allem die folgenden Probleme auf:

- Die Wege zwischen Halte- und Arbeitsstelle sind aufgrund der Distanz zwischen Halte- und Arbeitsstelle zu lang.
- Fehlende Querungsmöglichkeiten über den Kanal, aber auch fehlende Straßenquerungsmöglichkeiten verlängern den Weg noch zusätzlich.
- Der Weg zwischen Haltestelle und Arbeit ist für die befragten ÖPNV-Nutzenden vor allem mit Unsicherheitsgefühlen verbunden. Wege und Haltestellen sind zu eng und zu dunkel.
- Die nächtliche Nutzung des Gewerbegebiets als Lkw-Abstellplatz erzeugt vor allem bei Frauen nach der Spätschicht ein gravierendes Unsicherheitsgefühl.

Zitate zum gesamten Arbeitsweg

ÖPNV-Nutzende

Takt der Bahnen muss vor allem zu den Stoßzeiten erhöht werden!

Tickets sind viel zu teuer, vor allem im Vergleich zu Pkw-Kosten!

Man wartet viel zu lange auf die Bahn!

Bahnen fallen sehr häufig aus!

Busse aus Bergheim fahren über die Dörfer und nicht direkt zu den Knotenpunkten

Ich wohne im Kölner Süden und muss erst in die Stadt rein und dann wieder raus. Das ist extrem aufwändig!

Eine einfache Fahrt kostet 4 Euro. Das ist viel zu teuer!

Die Anbindung des Kölner Westens ist so schlecht, dass ich zu Fuß schneller bin!

Klimaanlagen und Heizung fallen zu oft aus!

Nicht-ÖPNV-Nutzende

Takt an den Knotenpunkten muss erhöht werden!

Die Anschlüsse sind eine Katastrophe!

Mit dem Auto brauche ich 12 Minuten; mit Bussen und Bahnen eineinhalb Stunden!

Tickets müssen günstiger werden!

Direkte Verbindung von Hürth nach Marsdorf einrichten!

Mehr Direktverbindungen, um Sternfahrten zu vermeiden!

Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten!

Bahnen zu voll, nicht klimatisiert, Sitze dreckig, Mitfahrer benehmen sich schlecht!

Am Wochenende fahren die Bahnen zu selten!

Zitate zur Situation vor Ort

ÖPNV-Nutzende

20 Minuten Fußweg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz sind zu viel!

Als Frau fühle ich mich auf dem Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz sehr unsicher

Es fehlt eine Brücke von der Horbeller Straße zur Rheinischen Allee!

Die Wege sind sehr schlecht oder gar nicht beleuchtet!

Die Bahnhaltstellen sind zu dunkel und zu gefährlich

Die Gehwege sind eng und dunkel. Bei Regen wird man von den Lkws nassgespritzt.

An den Haltestellen sollen Leihräder stehen!

Es sollte einen Bus durchs Gewerbegebiet geben!

Es sollte Fahrradwege im Gewerbegebiet geben!

Nicht-ÖPNV-Nutzende

Es sollte eine Buslinie durchs Gewerbegebiet geben!

Die Bahnhaltstellen sind zu weit vom Arbeitsplatz entfernt.

Carsharing sollte auch in Marsdorf ermöglicht werden!

Das Gewerbegebiet ist abends und nachts sehr dunkel. Es sind viele große Autos unterwegs. Das macht Fußwege gefährlich!

Es fehlen Brücken über den Kanal und Querungsmöglichkeiten an den Straßen!


Die Wartezeiten an den Haltestellen sind zu lang!

Stationen für Fahrräder und Roller sollten eingerichtet werden!



Es sollten Shuttle von anderen Haltestellen, bspw. Junkersdorf, eingerichtet werden!


Stationen für Fahrräder und Roller sollten eingerichtet werden!

Anhang 2: Fragebogen




In Kooperation mit:






1. ZUR PERSON


Geschlecht



Weiblich




Männlich








Divers

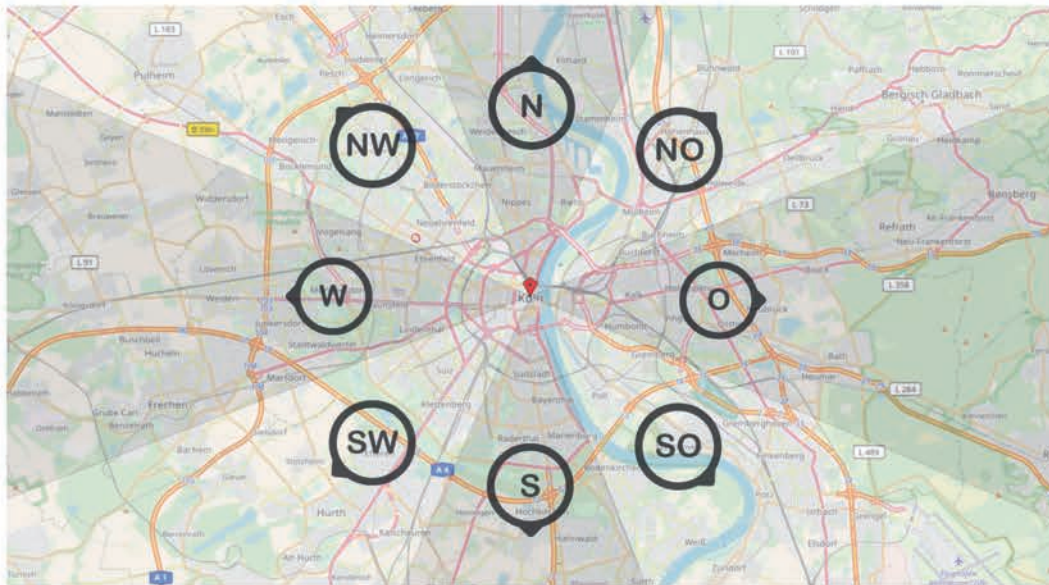
Alter

 Geben Sie hier Ihr Alter ein

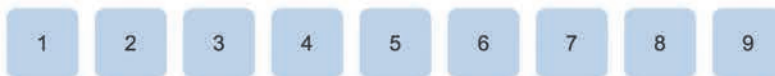
Beschäftigt

 Azubi	<input checked="" type="checkbox"/>
 Vollzeit	<input checked="" type="checkbox"/>
 Teilzeit	<input checked="" type="checkbox"/>
 Geringfügig beschäftigt	<input checked="" type="checkbox"/>
 Sonstiges	<input checked="" type="checkbox"/>

Wohnort (siehe Karte - bitte Himmelsrichtung angeben)



Wo arbeiten Sie? (siehe Karte - bitte Segment angeben)



Entfernung zwischen Ihrem Wohnort und Ihrem Arbeitsplatz in Marsdorf (etwa in km)





In Kooperation mit:



2. ZUR MOBILITÄT

Haben Sie einen Führerschein?

Ja

Nein

Verfügen Sie über ein Auto / ein Motorrad / einen Motorroller?

Immer

Häufig

Selten

Nie

Verfügen Sie über ein Fahrrad?

Immer

Häufig

Selten

Nie

Verfügen Sie über ein anderes Fahrzeug?

Immer

Häufig

Selten

Nie

Haben Sie einen angemessenen Zugang zu Bussen und Bahnen?

Ja

Nein

Haben Sie eine Zeitkarte (Jobticket, Monatsticket, ...) für Busse und Bahnen?

Ja

Nein



In Kooperation mit:



3. ZU DEN ARBEITSZEITEN UND -WEGEN

An welchen Tagen arbeiten Sie? (Mehrfachnennungen möglich)

Mo	<input checked="" type="checkbox"/>
Di	<input checked="" type="checkbox"/>
Mi	<input checked="" type="checkbox"/>
Do	<input checked="" type="checkbox"/>
Fr	<input checked="" type="checkbox"/>
Sa	<input checked="" type="checkbox"/>
So	<input checked="" type="checkbox"/>

Nach welchem Arbeitszeitmodell arbeiten Sie?

Schichtdienst	<input checked="" type="checkbox"/>
Flexible Arbeitszeiten	<input checked="" type="checkbox"/>
Feste Arbeitszeiten	<input checked="" type="checkbox"/>

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für Ihren Arbeitsweg nach Marsdorf?

Bitte geben Sie für die Verkehrsmittel an, wie häufig Sie diese für Ihren Arbeitsweg nutzen.

Pkw

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Kraftrad

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Fernzug

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Bus

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Fahrrad

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Zu Fuß

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

S-Bahn/Regionalbahn

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Straßenbahn/U-Bahn

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht

Sonstiges

Jedes Mal Überwiegend Selten Gar nicht



Geben Sie hier Sonstiges ein

4. FÜR NUTZER VON BUSSEN UND BAHNEN

Was ist verbesserungswürdig? Womit sind Sie zufrieden/unzufrieden? Bitte denken Sie an Ihren gesamten Arbeitsweg.

Die Dauer des gesamten Arbeitswegs

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Attraktivität (Umsteigen, Zuverlässigkeit, ...) des gesamten Arbeitswegs

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Betriebszeit der Busse und Bahnen: Erste Bahn

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Betriebszeit der Busse und Bahnen: Letzte Bahn

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Häufigkeit/der Takt der Busse und Bahnen

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Attraktivität des Wegs zwischen Wohnung und Haltestelle (Dauer, Bequemlichkeit, Sicherheit, ...)

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Die Attraktivität des Wegs zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz (Dauer, Bequemlichkeit, Sicherheit, ...)

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden

Sonstiges

Sehr zufrieden Eher zufrieden Eher unzufrieden Sehr unzufrieden



Geben Sie hier Sonstiges ein

Was müsste konkret in Marsdorf geschehen, damit Busse und Bahnen für Sie attraktiver werden? Bitte denken Sie an den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz

Es sollte eine Buslinie durchs Gewerbegebiet geben

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Shuttle-Busse von den umliegenden Bahn- und Bushaltestellen fahren (z.B. Köln Hbf, Frechen-Marsdorf, Haus Vorst, Weiden-West, Hohenlind, Junkersdorf)

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollte ein on-demand-Angebot (Bus auf Anforderung, Anruf-Sammeltaxi) zur Verfügung stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihräder (gratis für KVB-Kunden) an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihscooter an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihwagen/Car-Sharing-Pkw an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern/Scootern in Bussen und Bahnen sollte verbessert werden

 Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Sonstiges

 Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Geben Sie hier Sonstiges ein

Wenn die oben genannten Voraussetzungen geschaffen wären, würden Sie dann Busse und Bahnen häufiger für Ihren Arbeitsweg nutzen?

 Ja Nein

Wenn nein, nennen Sie bitte den Grund



Geben Sie hier den Grund ein



In Kooperation mit:



5. FÜR NICHT-NUTZER VON BUSSEN UND BAHNEN

Was müsste sich im Allgemeinen ändern, damit Sie Busse und Bahnen nutzen? Bitte denken Sie an Ihren gesamten Arbeitsweg.

Die Dauer des Arbeitswegs sollte kürzer sein

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Die Attraktivität (Umsteigen, Zuverlässigkeit, ...) des gesamten Arbeitswegs sollte verbessert werden

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Busse und Bahnen sollten früher starten

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Busse und Bahnen sollten länger fahren

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Busse und Bahnen sollten öfter fahren

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Der Weg zwischen Wohnung und Haltestelle sollte attraktiver sein (Dauer, Bequemlichkeit, Sicherheit, ...)

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Der Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz sollte attraktiver sein (Dauer, Bequemlichkeit, Sicherheit, ...)

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Sonstiges

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig



Geben Sie hier Sonstiges ein

Was müsste konkret in Marsdorf geschehen, damit Busse und Bahnen für Sie attraktiver werden? Bitte denken Sie an den Weg zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz.

Es sollte eine Buslinie durchs Gewerbegebiet geben

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Shuttle-Busse von den umliegenden Bahn- und Bushaltestellen fahren (z.B. Köln Hbf, Frechen-Marsdorf, Haus Vorst, Weiden-West, Hohenlind, Junkersdorf)

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollte ein on-demand-Angebot (Bus auf Anforderung, Anruf-Sammeltaxi) zur Verfügung stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihräder (gratis für KVB-Kunden) an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihscooter an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Es sollten Leihwagen/Car-Sharing-Pkw an den umliegenden Haltestellen stehen

Sehr wichtig Eher wichtig Eher unwichtig Unwichtig

Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern/Scootern in Bussen und Bahnen sollte verbessert werden

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig

Sonstiges

Sehr wichtig

Eher wichtig

Eher unwichtig

Unwichtig



Geben Sie hier Sonstiges ein

Wenn die oben genannten Voraussetzungen geschaffen wären, würden Sie dann Busse und Bahnen für Ihren Arbeitsweg nutzen?

Ja, immer

Ja, häufig

Ja, gelegentlich

Nein, nie

Wenn gelegentlich oder nie, nennen Sie bitte den Grund



Geben Sie hier den Grund ein



In Kooperation mit:



Fast geschafft!

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Befragung.

Um Ihre Antworten final abzusenden, klicken Sie jetzt auf "Fragebogen absenden". Ihre Ergebnisse werden sonst nicht gespeichert.

Zurück

Fragebogen absenden



in Kooperation mit:



Impressum

Herausgeber:

Dr. Ulrich S. Soénius
Köln, Mai 2020

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Unter Sachsenhausen 10-26
50667 Köln
www.ihk-koeln.de

Redaktion:

Industrie- und Handelskammer zu Köln:
Dr. Ulrich S. Soénius
Marion Marschall-Meyer

KE-CONSULT: Dr. Judith Kurte, Dr. Klaus Esser

Gestaltung und Produktion:

Uwe Otte, Brühl

Bildnachweis:

Titel: © Stephan T. Anemüller,
Seite 5: © Peter Boettcher

Lektorat:

Lektorat/Korrektorat Fehlerfrei:
Thomas Krause, Krefeld-Uerdingen



#GemeinsamUnternehmen

 ihk-koeln.de
 ihk-koeln.de/newsletter

 [ihk.koeln](https://www.facebook.com/ihk.koeln)
 [ihk.koeln](https://twitter.com/ihk.koeln)

 [/user/ihkkoeln](https://www.youtube.com/user/ihkkoeln)