

# Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019



## Ergebnisbericht für die Stadt Essen

**Kurzfassung Juni 2019**

**Auftraggeber:**

Stadt Essen  
Amt für Stadtplanung und Bauordnung  
Lindenallee 10  
45127 Essen

**Bearbeitung durch:**

büro stadtVerkehr

Mittelstraße 55 – 40721 Hilden  
Fon: 02103 / 9 11 59-0  
Fax: 02103 / 9 11 59-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)  
Dipl.-Geogr. David Stumm  
Marius Lenz M.Sc.  
Karsten Strack B.Sc.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

## Einleitung

Wie mobil ist Essen? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bewohnerinnen und Bewohner Essens täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder nehmen sie lieber das Fahrrad? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder gehen sie zu Fuß zum Büro? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt keine aktuellen Informationen vor. Bereits im Jahr 2011 und zuvor 2001 sowie 1989 sind Befragungen der gleichen Art für die Stadt Essen durchgeführt worden. Mit dem Vergleich der vorliegenden Ergebnisse zu denen der früheren Erhebungen lassen sich demnach Rückschlüsse auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger ziehen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse die Benchmark für die im Rahmen der Bewerbung zur „Grünen Hauptstadt Europas“ 2017 formulierten kurz- und mittelfristigen Ziele hinsichtlich der Verteilung der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split\*) der Essener.

Heutzutage wird mit 55 % Verkehrswegeanteil etwas mehr als die Hälfte der Mobilität mit dem Auto (o. Motorrad und Moped) bestritten, 45 % mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes\*\*. Von dem Umweltverbundanteil entfallen 19 % auf den Fußverkehr, 7 % auf den Radverkehr und 19 % auf den ÖPNV.

Für das Jahr 2035 beträgt die Zielgröße zum Modal Split 25 % MIV\*\*\* zu 75 % Umweltverbund, wobei jeweils 25 % der Mobilität der Bürger auf Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV entfallen sollen - eine ambitionierte Zielsetzung!

Die Stadt Essen ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte NRW, die seit 2009 Haushaltsbefragungen zur Modal-Split-Ermittlung unterstützt und fördert. Die Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen ist Grundlage der Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie dienen dazu, einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für die NRW-Kommunen und eine Evaluation der Radverkehrsförderung zu ermöglichen. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

*\*Der Begriff Modal Split ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrswegeaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split).*

*\*\*Unter Umweltverbund versteht man alle „umweltverträglichen Verkehrsarten“ wie den gesamten öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und das Zufußgehen.*

*\*\*\*MIV = motorisierter Individualverkehr (Kfz als Selbst- und Mitfahrer, Motorrad und Moped)*

Wesentlicher Bestandteil der Ergebnisse ist der Vergleich der ermittelten Daten mit den Ergebnissen der letzten Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011, die im Auftrag der Stadt Essen durchgeführt wurde:

Gegenüber 2011 haben sich nur geringe Verlagerungen der Verkehrsmittelanteile ergeben. Die Anteile des MIV haben um einen Prozentpunkt zugenommen, die des Umweltverbundes sind insgesamt um einen Prozentpunkt gesunken. Bei den Verkehrsmittelanteilen des MIV haben sich zwar nur geringe Unterschiede ergeben, es hat jedoch eine Verschiebung von Mit- auf Selbstfahrer stattgefunden. Während der Selbstfahreranteil um 5 Prozentpunkte zugenommen hat, ist der Mitfahreranteil um vier Prozentpunkte gesunken. Demnach ist in dem Vergleichszeitraum die Pkw-Besetzung gesunken und in der Pkw-Mobilität eine weitere Individualisierung eingetreten.

Für den Radverkehr hat sich eine erfreuliche Tendenz eingestellt. Gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2011 kann eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen um zwei Prozentpunkte verzeichnet werden. Ein erster, wenn auch moderater Schritt in Richtung der angestrebten Ziele. Hierbei spielen die wachsenden Nutzungsanteile der elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes eine große Rolle. Im Fußverkehr sind die Anteile hingegen rückläufig. Sie haben gegenüber 2011 um drei Prozentpunkte abgenommen. Der ÖPNV-Anteil liegt weiterhin bei 19 %.

Im Vergleich zu den Ruhrgebietsstädten Bochum, Oberhausen, Duisburg und Gelsenkirchen zeigt sich, dass in Essen das Verhältnis von MIV zu Umweltverbundanteilen an der gesamtstädtischen Mobilität leicht geringer ausfällt. Dortmund weist jedoch mit 47 % einen deutlich geringeren MIV-Anteil auf. Im Vergleich zeigt sich, dass in Essen nach wie vor Verlagerungspotenzial hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn vorliegt.

Im innerstädtischen Vergleich zwischen den neun Bezirken Essens zeigt sich ein heterogenes Mobilitätsverhalten. In den innenstadtnahen Bezirken nimmt die Nahmobilität eine größere Rolle ein. So wird im Bezirk I ein hoher Fußverkehrsanteil erreicht. Ebenso weist hier der ÖPNV mit 25 % einen überdurchschnittlichen Wert auf. Im Bezirk II liegt der Radverkehrsanteil mit 13 % am höchsten. Demgegenüber weisen die nördlichen Bezirke erhöhte Anteile des MIV auf.

## Untersuchungsgebiet



Die Stadt Essen ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Düsseldorf mit 590.194 Einwohnern (Stand 2017: Einwohnerdatei Stadt Essen). Essen ist eine Großstadt im Zentrum der Metropolregion Ruhr und in der Landesplanung als Oberzentrum klassifiziert. Essen besitzt ein positives Pendler-saldo gegenüber den Nachbarstädten und dem Umland d.h. die Anzahl der Einpendler ist deutlich höher als die der Auspendler.

Essen gliedert sich in neun Stadtbezirke, die sich wiederum in 50 Stadtteile untergliedern. Es existiert ein strukturelles sowie topographisches „Nord-Süd-Gefälle“. Während die nördlichen Bezirke sowie die Bereiche um die Innenstadt herum dicht besiedelt und großstädtisch geprägt sind, weist der südliche Bereich teilweise eine aufgelockerte kleinräumige Struktur mit Grün- und Freiflächen auf.

## Methodik

- Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV 2008“ konzipiert.
- Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen.
  1. **Erhebungswelle:** Dienstag, den 25.09.2018; Donnerstag, den 27.09.2018
  2. **Erhebungswelle:** Dienstag, den 09.10.2018; Donnerstag, den 11.10.2018
  3. **Erhebungswelle:** Donnerstag, den 04.04.2019; Dienstag, den 09.04.2019 (Nacherhebung)
- Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Stadtbezirksebene. Bei einer Rücklaufquote von 10,4 % konnten 7.022 Personen in 3.877 Haushalten erreicht und befragt werden. Die Stichprobe entspricht etwa 1,2 % der Essener Bevölkerung. Der benötigte Stichprobenumfang von 1,1 % bzw. 6.500 Personen, um statistisch gesicherte Ergebnisse zu erzielen, ist somit in der Befragung erreicht worden.

Die Befragungsunterlagen enthielten vier Fragebögen, die für den jeweiligen Stichtag auszufüllen waren:

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen</li> <li>▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts</li> <li>▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts</li> <li>▪ Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV</li> </ul>	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre</li> <li>▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz</li> <li>▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit</li> </ul>	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit)</li> <li>▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck</li> </ul>	<u>Bewertung der Verkehrsangebote:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewertung des Angebots in den Bereichen Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV</li> <li>▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten</li> <li>▪ Zweck und Grund der Pkw-Nutzung; Bedingungen für Verzicht auf den Pkw</li> </ul>

## Mobilitätskennwerte

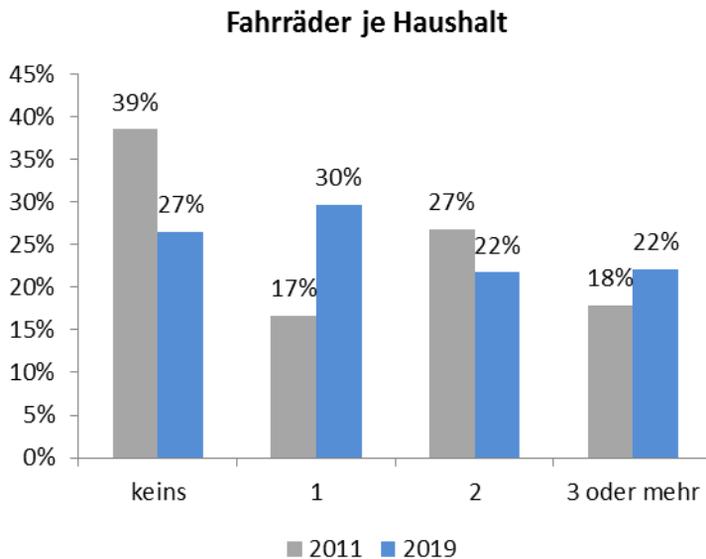
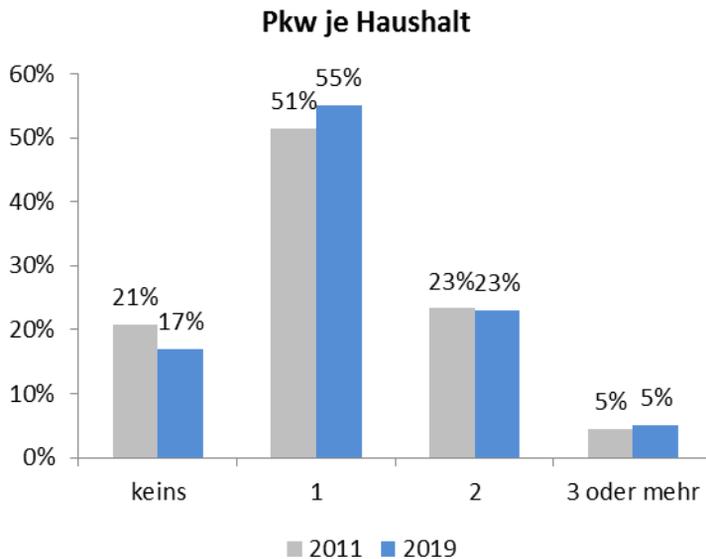
Im Folgenden werden die wichtigsten allgemeinen Mobilitätskennwerte in Essen dargestellt und mit denen der letztmaligen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011 verglichen. Die ermittelten Ergebnisse sind über die drei Faktoren Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße gewichtet und auf die Gesamtstadt anhand der Einwohnerzahlen nach Stadtbezirken hochgerechnet.

Statistisch betrachtet legt jeder Essener täglich 3,2 Wege zurück. Dies entspricht einer Gesamtanzahl von rund 1,877 Mio. täglichen Wegen.

Indikator	2011	2019	Einheit
Mobilität (gesamt)	3,0	3,2	Wege/Person und Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,5	3,6	Wege/Person und Tag
Mobilität	85 %	88 %	Anteil mobiler Personen
Gesamtwegeanzahl*	1.726.000	1.877.000	Gesamtwege/Tag
Binnenverkehr	80 %	78 %	Anteil am Gesamtwegeaufkommen
Wegelänge	8,7	8,7	in Kilometer/Person und Tag
Personen-km*	14.930.000	16.330.000	Personen-Kilometer gesamt je Tag
Wegedauer	23	20	in Minuten/Person und Tag
Zeitbudget Mobilität	69	64	in Minuten/Person und Tag
Pkw-Besitz	1,1	1,2	Pkw/Haushalt
Fahrrad-Besitz	1,4	1,6	Fahrräder/Haushalt
Führerscheinbesitz	84 %	90 %	Anteil an allen Personen ab 18 Jahren

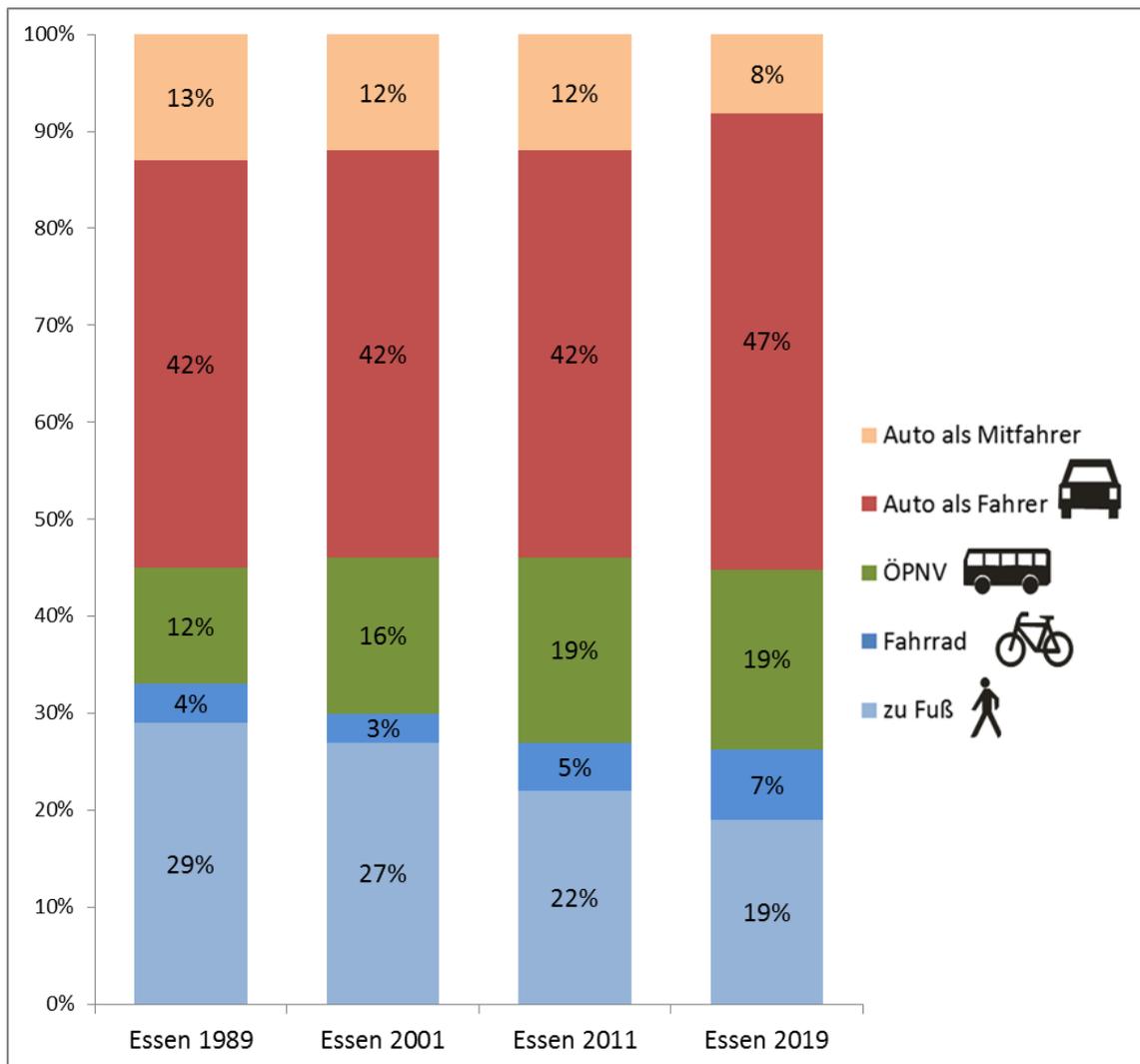
\*Durch die vorliegende Haushaltsbefragung wurden nur die Mobilitätskennwerte der Essener Bevölkerung erfasst. Die Verkehre aus dem Umland und insbesondere das Mobilitätsverhalten der Einpendler sind nicht berücksichtigt. Somit können keine Aussagen zum Gesamtverkehrsaufkommen in Essen getroffen werden.

## Verkehrsmittelverfügbarkeiten



- Etwa 83 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. 28 % der Haushalte besitzen mehr als einen Pkw
- Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,2 Pkw und 0,14 Motorräder/Mopeds. Dabei bestehen jedoch große Unterschiede im Stadtbezirksvergleich.
- Die Pkw-Besitzquote ist seit 2011 von 1,1 auf 1,2 Pkw/HH und der Motorisierungsgrad von 534 auf 610 Pkw/1.000 Einwohner gestiegen. 2019 besitzen mehr Haushalte einen Pkw als noch 2011.
- 73 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad und 13 % der Haushalte ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung.
- Die Fahrradbesitzquote je HH beträgt 1,6 (Pedelecs und E-Bikes: 0,18 je HH)
- Gegenüber 2011 ist die Fahrradbesitzquote von 1,4 auf 1,6 Fahrräder je HH gestiegen. Im Vergleich sind 2019 mehr HH im Besitz von mindestens einem Fahrrad als noch 2011 (damals waren 39 % der Haushalte ohne Fahrrad)

## Modal Split: Gesamtstädtisch und Zeitreihe

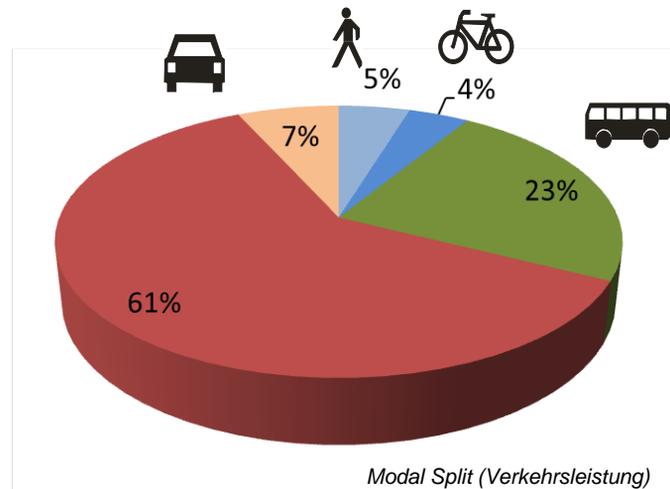


- Das Modal-Split-Verhältnis von MIV zu Umweltverbund liegt bei 55 % zu 45 %
- Seit 2011 hat eine Zunahme des Radverkehrsanteils von 5 % auf 7 % stattgefunden, allerdings zu Lasten des Fußverkehrsanteils; Bestätigung der langfristigen Trends der Abnahme des Fußverkehrsanteils
- In etwa konstante MIV-Anteile am Modal Split (jedoch Verschiebung von Mitfahrer- auf Selbstfahreranteil, dadurch Verringerung des Besetzungsgrades je Fahrzeuge)
- ÖPNV langfristig mit positiver Entwicklung, seit 2011 Beibehaltung des Anteils

## Modal Split: Alle Verkehrsmittel und Personenkilometer

Verkehrsmittel	Modal Split	Anzahl Wege (absolut)
Auto als Mitfahrer	8 %	152.000
Auto als Fahrer	46 %	870.000
Motorrad	1 %	13.000
Zug	5 %	97.000
Straßenbahn/ U-Bahn	8 %	141.000
Bus	6 %	110.000
Pedelec/E-Bike	1 %	21.000
Fahrrad	6 %	117.000
zu Fuß	19 %	357.000
<b>Essen 2019</b>	<b>100 %</b>	<b>1.877.000</b>

*Modal Split (Verkehrswegeaufkommen gesamt)*



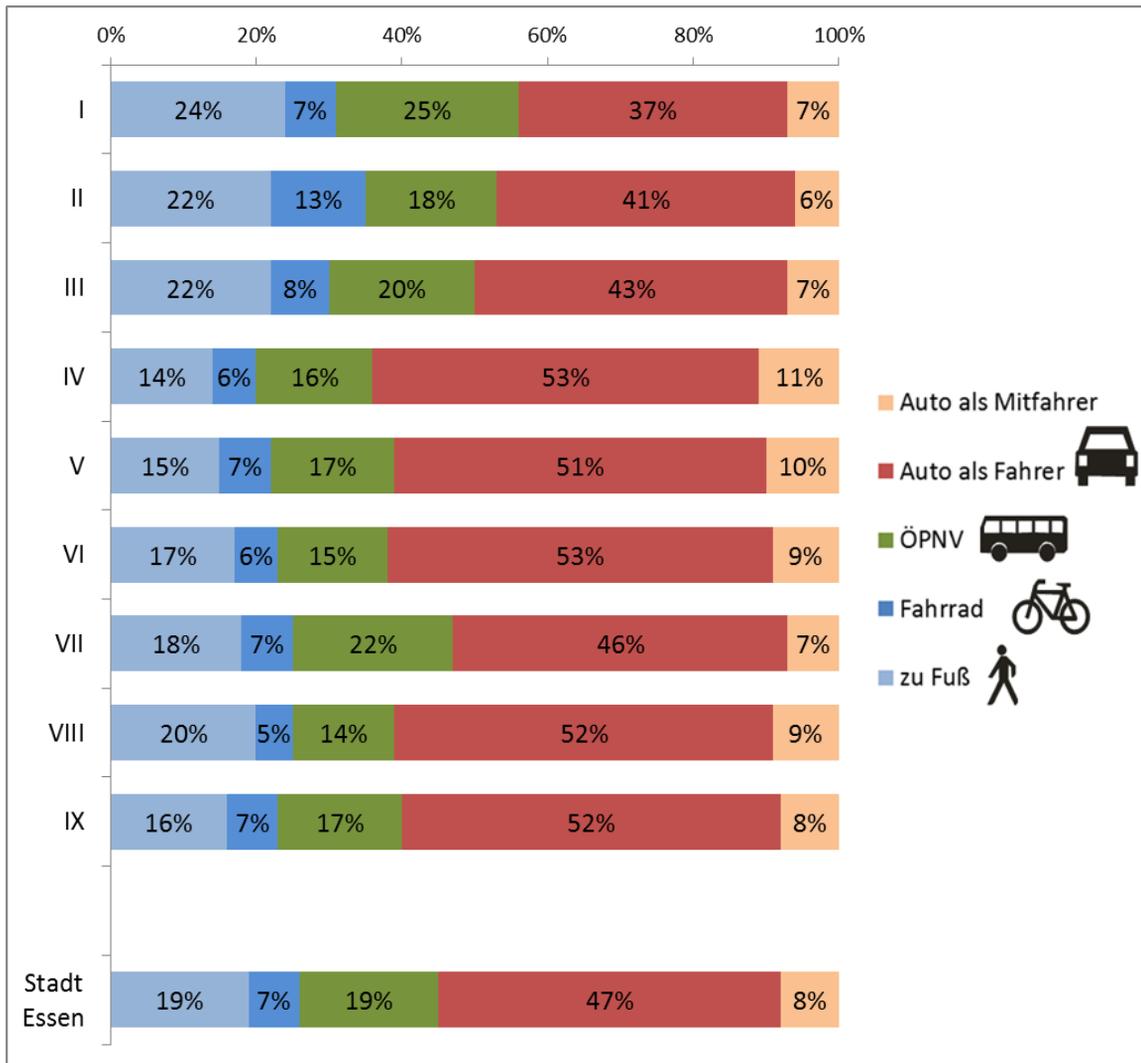
### Modal Split nach Verkehrsleistung

- Bei Berücksichtigung der Wegelängen erhöht sich der Anteil des MIV und des ÖPNV
- Insgesamt 68 % der Verkehrsleistung wird durch den motorisierten Individualverkehr erbracht

### Feindarstellung der verwendeten Verkehrsmittel

- Pedelecs/E-Bikes nehmen ca. 1 % der Mobilität ein (ca. 21.000 Wege/Tag)
- Von dem 19 %-igen ÖPNV-Anteil entfallen 6 % auf den Busverkehr, 8 % auf Stadt-/ Straßenbahnen und 5 % auf den Zug
- Im MIV werden von den Bürgern täglich über 1 Mio. Wege zurückgelegt (Selbstfahrer und Mitfahrer zusammengefasst)

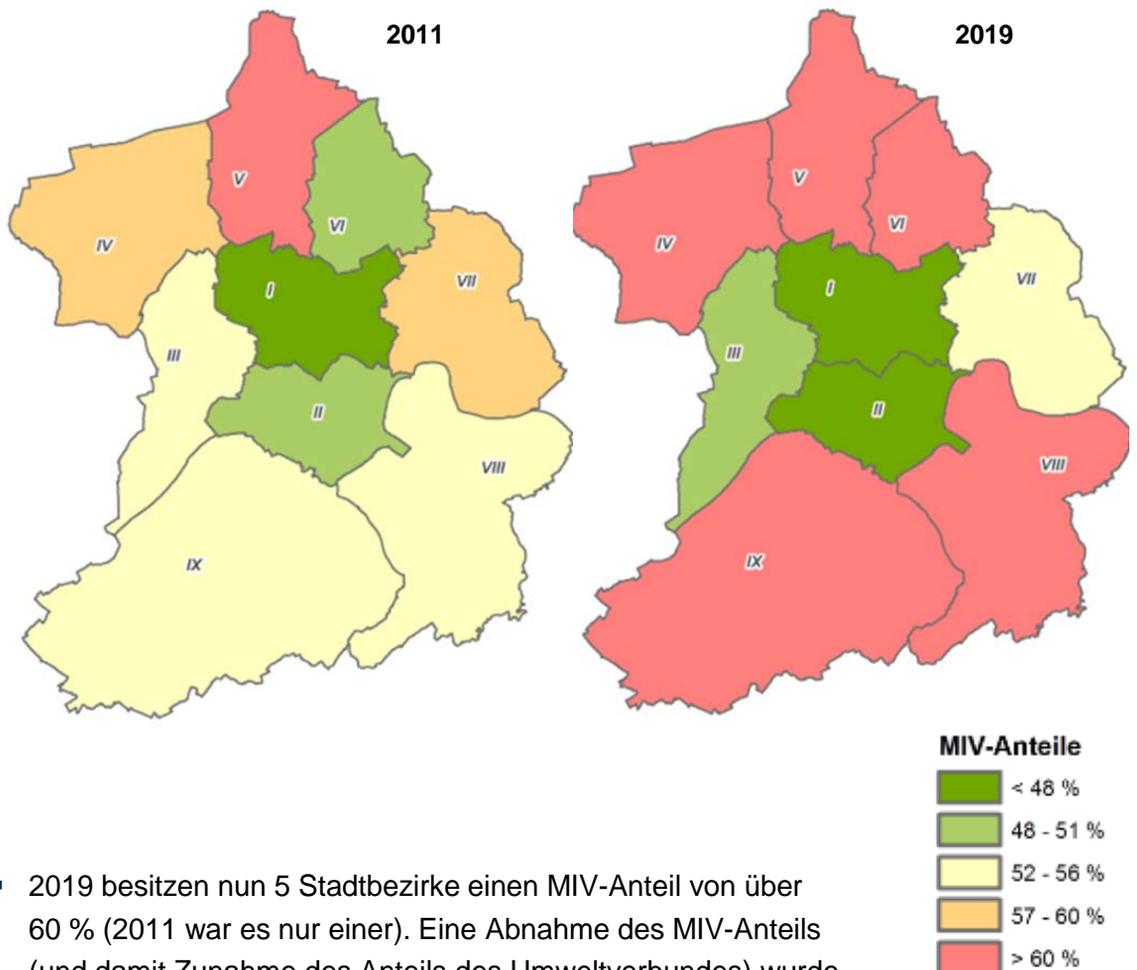
## Modal Split: Stadtbezirksvergleich



Es existieren große Unterschiede zwischen den Stadtbezirken hinsichtlich des Modal Splits. Die räumliche Lage, siedlungs- und stadtstrukturelle Aspekte sowie das Verkehrsangebot und persönliche Präferenzen prägen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Bürger:

- Die Umweltverbundanteile reichen von 36 % (in Bezirk IV) bis 56 % (Bezirk I)
- Der höchste Radverkehrsanteil wird mit 13 % von den Bürgern des Bezirks II erreicht, der höchste ÖPNV-Anteil mit 25 % in Bezirk I

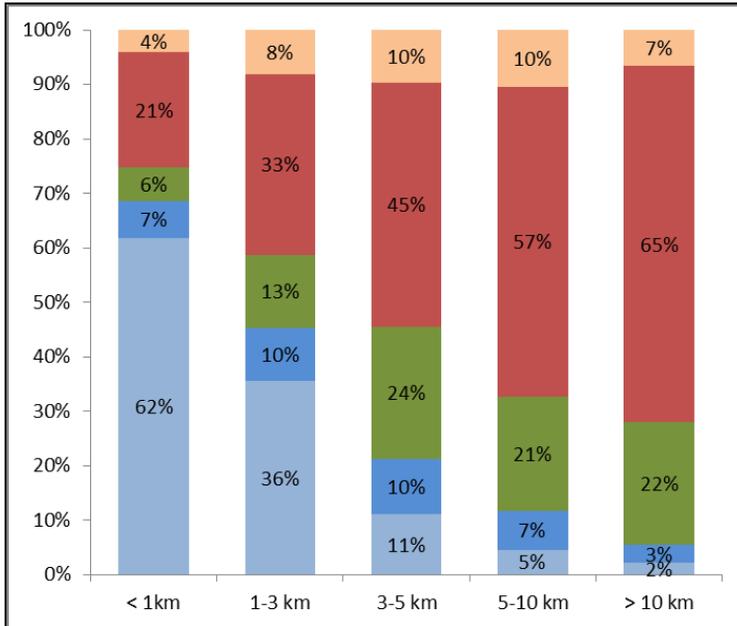
## Modal Split: Stadtbezirksvergleich 2011-2019



- 2019 besitzen nun 5 Stadtbezirke einen MIV-Anteil von über 60 % (2011 war es nur einer). Eine Abnahme des MIV-Anteils (und damit Zunahme des Anteils des Umweltverbundes) wurde in den Stadtbezirken I, II, III, V und VII ermittelt, eine Zunahme in den Stadtbezirken IV, VI, VIII und IX.
- Insgesamt ist eine zunehmende Polarisierung der Stadträume hinsichtlich der Mobilität festzustellen. Während in den innerstädtischen bzw. zentralen Bezirken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs sowie ÖPNV höher liegen und noch weiterhin Steigerungen erfahren, sind die ohnehin bereits hohen MIV-Anteile in den nördlichen und südlichen Stadtbezirken weiter angestiegen.

## Modal Split: Fahrtzweck und Entfernung

### Weglängensklasse



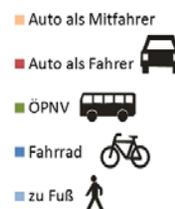
Im Nahbereich wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad bestritten, dennoch liegt der MIV-Anteil für Wege unter 1 km Distanz bei 25 % und für Wege zwischen einem und drei Kilometern bei 41 % (jeweils Selbst- und Mitfahrer zusammengenommen) → Potenzial zur Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes!

### Zweck

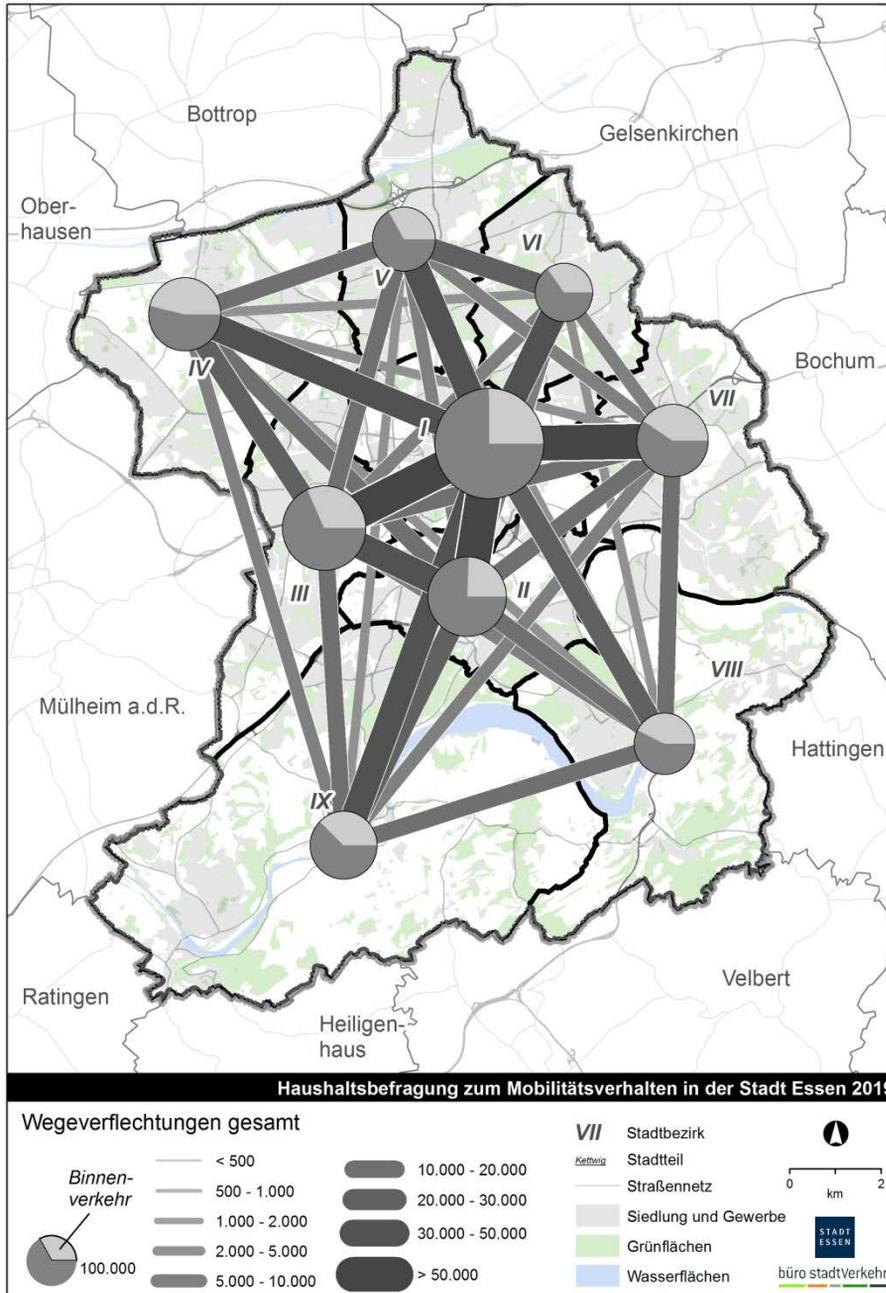


Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung des Modal Splits zuordnen:

- Arbeits- und geschäftliche Wege werden vorrangig mit dem Pkw zurückgelegt
- Schul- und Ausbildungswege weisen einen hohen ÖPNV-Anteil auf
- Wege mit dem Zweck Einkaufen werden überproportional oft zu Fuß bestritten

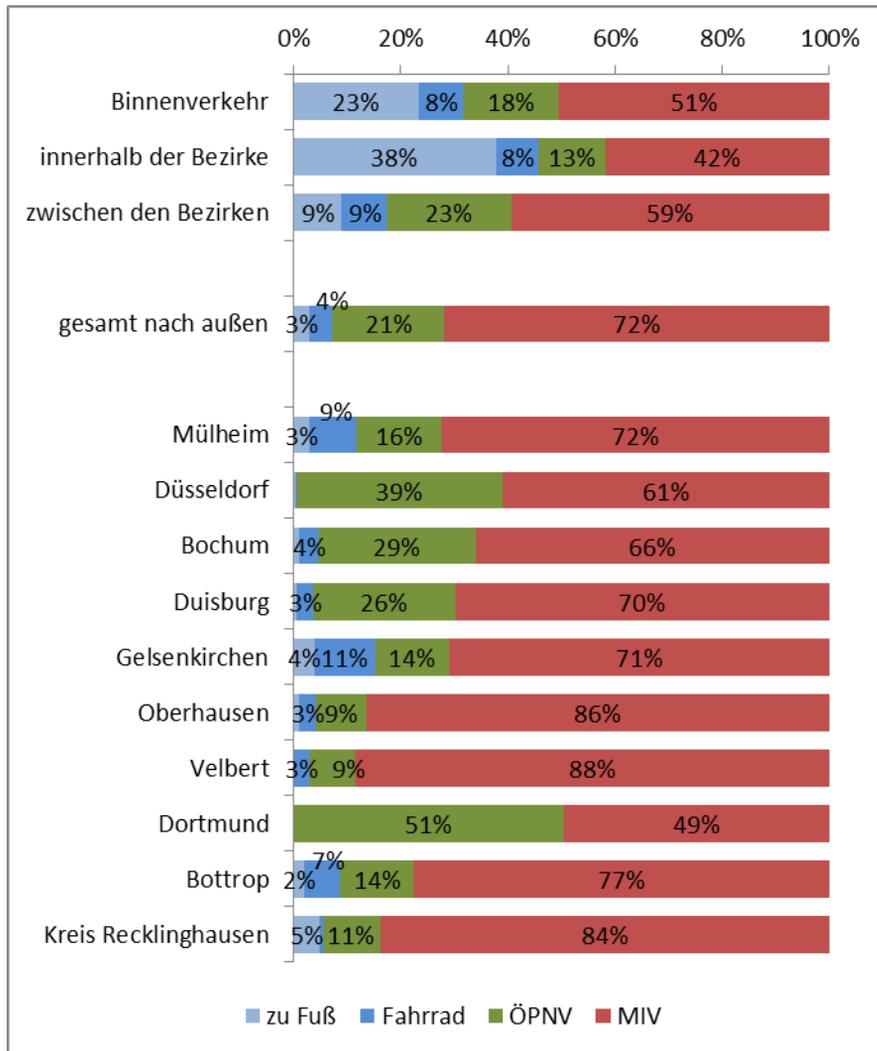


## Wegeverflechtungen: Summe aller Verkehrsmittel



- Der Binnenverkehrsanteil der Mobilität beträgt in Essen 78 % (2011 betrug der Anteil noch 80 %)
- Zentraler Ankerpunkt ist das Stadtzentrum (Bezirk I). Über 50.000 tägliche Wege werden zwischen Bezirk I und den Bezirken I, III und VI zurückgelegt.
- Die meisten Wege ohne Bezug zu Bezirk I werden zwischen den Bezirken II und III bestritten (täglich über 30.000 Wege)
- Die höchsten Binnenverkehrsanteile auf Bezirksebene wurden in den Bezirken IV und VIII ermittelt.

## Modal Split: Binnenverkehr und Außenziele



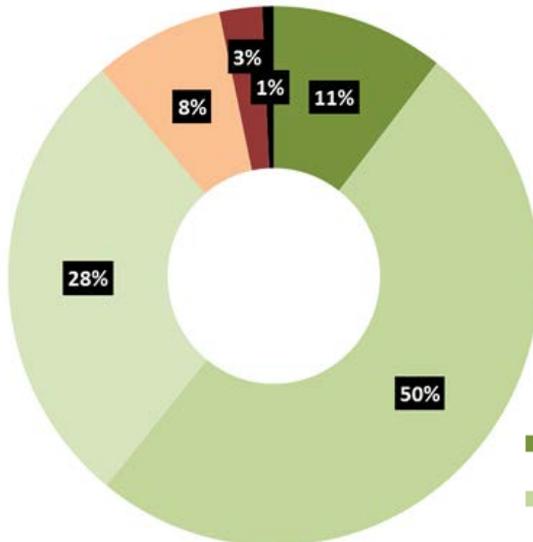
Die Verkehrsmittelwahl der Essener unterscheidet sich stark je nach zurückgelegter Wegelation. Im Binnenverkehr und insbesondere hinsichtlich der Mobilität innerhalb der Stadtbezirke wird häufig zu Fuß gegangen oder das Fahrrad genutzt.

Bei Wegen aus der Stadt heraus wird dagegen zu 72 % der Pkw genutzt. Der höchste ÖPNV-Anteil wurde auf den leistungsstarken Schienenkorridoren nach Düsseldorf sowie nach Dortmund ermittelt.

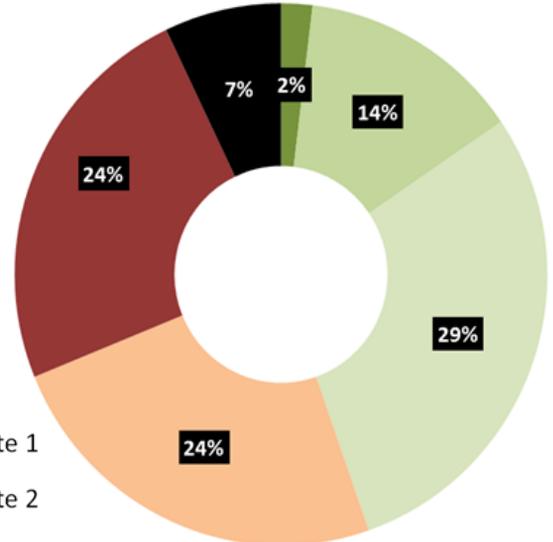
Nr.	Häufigste Außenziele	Wege/Tag	Anteil an allen Wegen
1	Mülheim a.d. Ruhr	53.000	3%
2	Düsseldorf	37.000	2%
3	Bochum	37.000	2%
4	Duisburg	32.000	2%
5	Gelsenkirchen	31.000	2%
6	Oberhausen	23.000	1%
7	Velbert	15.000	1%
8	Dortmund	15.000	1%
9	Bottrop	12.000	1%
10	Kreis Recklinghausen	11.000	1%



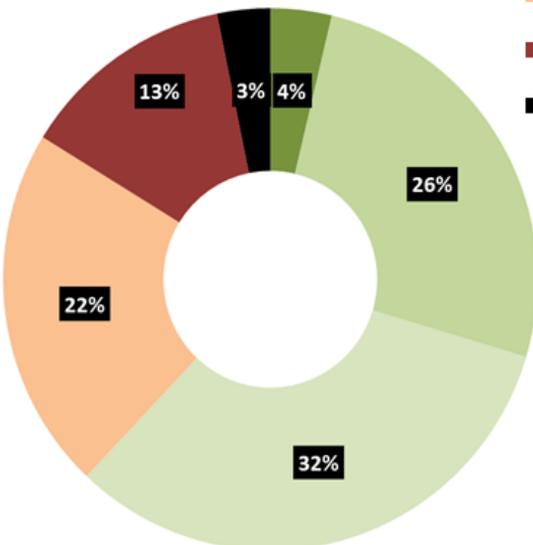
## Zusatzfragebogen: Bewertung der Verkehrsangebote



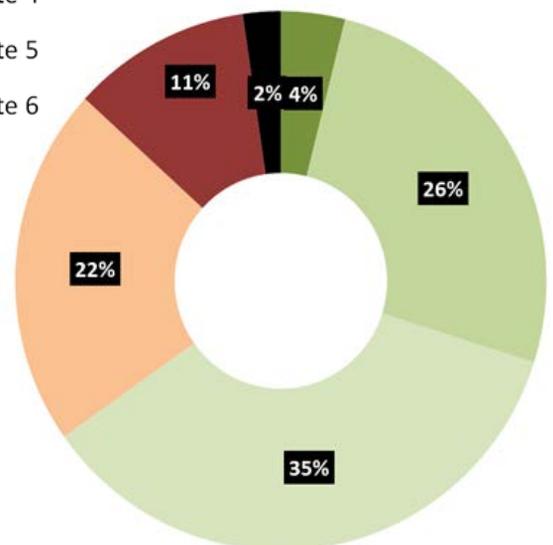
Ø-Note Fußverkehr: 2,44



Ø-Note Radverkehr: 3,76



Ø-Note ÖPNV: 3,24



Ø-Note MIV: 3,17

- Im Verkehrsmittelvergleich erreicht das Fußverkehrsangebot von den Essenern die beste Note (Bewertung des gesamten Angebots nach Schulnoten). Knapp 90 % der Personen bewerten das Angebot von sehr gut bis befriedigend. Im Gegensatz dazu herrscht Unzufriedenheit bzgl. des Radverkehrsangebots. 31 % der Teilnehmer haben die Noten 5 (mangelhaft) oder 6 (ungenügend) vergeben.

## Zusatzfragebogen: Verbesserungsbedarf (Bsp. Radverkehr)

- Bei der Frage, wo konkreter Verbesserungsbedarf von den Bürgern gesehen wird, wurden zum Thema Radverkehr die folgenden Bereiche am häufigsten genannt:

Verbesserungsbedarf	Nennungen
1 Trennung vom Autoverkehr	34%
2 Ausbau des Radwegenetzes	27%
3 Zustand der Radwege	12%
4 Abstellanlagen für Fahrräder	12%
5 Radfahrerfreundliche Ampeln	6%
6 Wegweisung	5%
<i>zusätzliche Angabe</i>	4%
	<i>davon</i>
<i>Wegeföhrung/Ausbau des Netzes</i>	21%
<i>Sicherheit</i>	19%
<i>Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern/Trennung</i>	16%
<i>Sonstiges</i>	11%
<i>zugeparkte Radwege</i>	8%
<i>Zustand</i>	8%
<i>Beschilderung/Markierung</i>	5%
<i>Beleuchtung</i>	4%
<i>Sonstiges</i>	16%

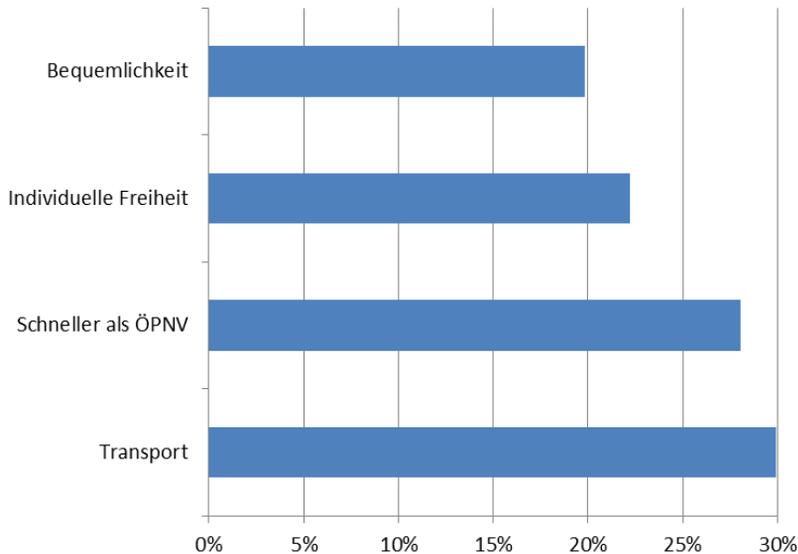
Die Teilnehmer an der Befragung sehen grundsätzlich Verbesserungsbedarf in zwei Bereichen.

- Die bessere Trennung des Auto- und Radverkehrs wurde mit 34 % am häufigsten genannt.
- Mit 27 % wurde darüber hinaus häufig der Verbesserungsbedarf bzw. der Wunsch nach dem Ausbau des Radwegenetzes geäußert.

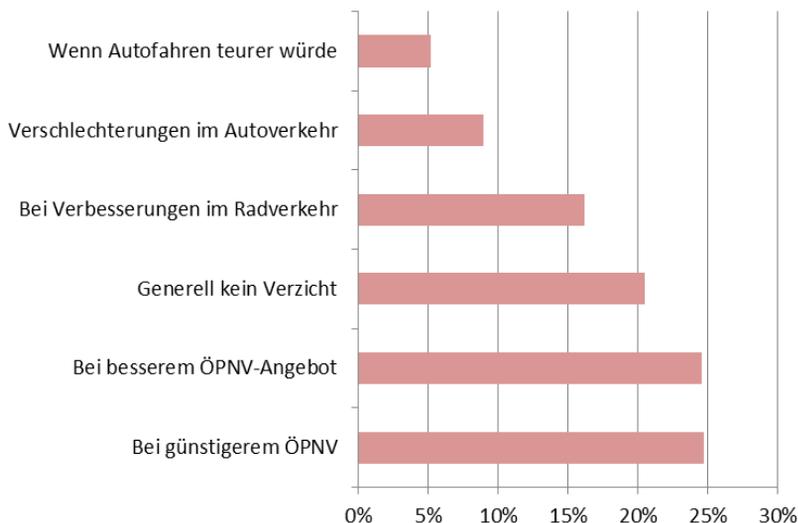
12 % der Befragten kritisieren den Zustand der Radwege. Radfahrerfreundliche Signalisierung und die Wegweisung spielen im Bewusstsein der Bürger eine untergeordnetere Rolle.

## Zusatzfragebogen: Nutzung des Autos

**Aus welchen Gründen nutzen Sie vorwiegend das Auto?**



**Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf das Auto verzichten?**



- Mit diesen Fragestellungen soll herausgefunden werden, aus welchen Gründen (und zu welchem Zweck) das Auto für die Mobilität genutzt wird und unter welchen Voraussetzungen die Bürger bereit wären, auf das Auto zu verzichten.
- Grundsätzlich gaben mit knapp 30 % die Mehrheit der Personen an, das Auto zu Transportzwecken (z.B. bei Einkäufen) zu nutzen. Für 20 % der Personen ist die Bequemlichkeit ein ausschlaggebender Grund
- Für viele Personen stehen der Nutzung des ÖPNV die hohen Ticketpreise und die (empfundene) geringen Geschwindigkeiten gegenüber dem Auto im Weg
- Etwa 20 % der Befragten geben an, unter keinen Umständen auf das private Auto verzichten zu wollen. Für sie ist es ein Teil der individuellen Freiheit (22 % der Personen)

## büro stadtVerkehr



### **Büro StadtVerkehr** **Planungsgesellschaft mbH&Co. KG**

Mittelstraße 55  
D-40721 Hilden  
Fon: 02103 91159-0  
Fax: 02103 91159-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

Geschäftsführende Gesellschafter:  
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725  
Persönlich haftende Gesellschafterin:  
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH  
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255

**Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm**  
E-Mail: [stuhm@buero-stadtverkehr.de](mailto:stuhm@buero-stadtverkehr.de)  
02103 / 91159 - 0

**David Stumm (Dipl.-Geogr.)**  
E-Mail: [stumm@buero-stadtverkehr.de](mailto:stumm@buero-stadtverkehr.de)  
02103 / 91159 - 17

**Marius Lenz (M.Sc.)**  
E-Mail: [lenz@buero-stadtverkehr.de](mailto:lenz@buero-stadtverkehr.de)  
02103 / 91159 - 26

**Karsten Strack (B.Sc.)**  
E-Mail: [strack@buero-stadtverkehr.de](mailto:strack@buero-stadtverkehr.de)  
02103 / 91159 - 19