

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Haltern am See 2019

Auftraggeber:

Stadt Haltern am See
Wirtschafts- und Standortförderung
Rochfordstraße 1
45721 Haltern am See



Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr



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

Bearbeiter:

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

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

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
1. Einleitung	7
1.1 Einordnung Halterns am See.....	7
1.2 Zielsetzung der Befragung	8
2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung	10
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	10
2.1.1 Erhebungszeitraum	10
2.1.2 Stichtage	10
2.1.3 Stichprobe.....	11
2.2 Information der Einwohner	13
3. Befragungsmethodik	14
3.1 Erhebungsbogen	14
3.2 Datenerfassung und -grundlagen.....	15
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe.....	16
3.2.2 Datenauswertung.....	16
4. Basisdaten zur Stichprobe	17
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	17
4.2 Geschlecht.....	18
4.3 Altersstruktur.....	19
4.4 Berufstätigkeit.....	20
4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung.....	20
4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur	22
5. Mobilitätsvoraussetzungen	23
5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit.....	23
5.1.1 Motorisierung	23
5.1.2 Besitz von Fahrrädern	24
5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	28
5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz.....	28
5.2.2 Führerscheinbesitz.....	30
5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	32
5.2.4 Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsort.....	34
6. Mobilität	39
6.1 Wegeanzahl.....	39
6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter	40
6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	41
6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtteilen	41
6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	44
6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Stadtteilvergleich)	44
6.2.2 Einordnung des Modal Splits	46
6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	49
6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit	50
6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen	50
6.3 Wegezwecke	52
6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	54
6.5 Verkehrsverflechtungen	56
6.6 Zeitbezogene Auswertung	65
6.7 Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes nach Wegezweck.....	67
7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	71
7.1 Bewertung der Verkehrsangebote.....	71
7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote	75
7.3 Weitere Optimierungsmöglichkeiten.....	83
8. Zusammenfassendes Fazit	84
QUELLENVERZEICHNIS	85
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	86
ANHANG	87

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Einwohner Halterns am See nach Stadtteilen	8
Abb. 2:	Die Stadtteile Halterns am See	9
Abb. 3:	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	11
Abb. 4:	Übersichtskarte der Befragungsgebiete	13
Abb. 5:	Befragungsinhalte	15
Abb. 6:	Rücklauf auf Stadtteilebene	15
Abb. 7:	Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Stadtteil	17
Abb. 8:	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil	18
Abb. 9:	Geschlecht nach Stadtteil (Auswertung auf Personenebene)	18
Abb. 10:	Altersstruktur nach Stadtteil	19
Abb. 11:	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)	19
Abb. 12:	Berufstätigkeit nach Stadtteil	20
Abb. 13:	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit	21
Abb. 14:	Altersstrukturvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit	21
Abb. 15:	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	22
Abb. 16:	Pkw- und Krad-Besitz je Haushalt	23
Abb. 17:	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil	24
Abb. 18:	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil	24
Abb. 19:	Fahrrad- und Pedelecs/E-Bikes-Besitz je Haushalt	25
Abb. 20:	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil	25
Abb. 21:	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil	26
Abb. 22:	Besitzquote von Pedelecs/E-Bikes nach Vorhandensein von Abstellanlagen am Wohnort ..	27
Abb. 23:	Besitzquote von funktionstüchtigen Fahrrädern nach Vorhandensein von Abstellanlagen am Wohnort	27
Abb. 24:	Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	28
Abb. 25:	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	29
Abb. 26:	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	29
Abb. 27:	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der Teilnehmer)	30
Abb. 28:	Führerscheinbesitz nach Stadtteil	31
Abb. 29:	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	31
Abb. 30:	PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil	32
Abb. 31:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	33
Abb. 32:	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteilen	33
Abb. 33:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – zu Fuß (nach Wohnort)	34
Abb. 34:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Fahrrad (nach Wohnort)	34
Abb. 35:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Auto (nach Wohnort)	35
Abb. 36:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem ÖPNV (nach Wohnort)	35
Abb. 37:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – zu Fuß (nach Alter) ..	36
Abb. 38:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Fahrrad (nach Alter)	36
Abb. 39:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Auto (nach Alter)	37
Abb. 40:	Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem ÖPNV (nach Alter)	37
Abb. 41:	Mobilitätskennwerte in der Zeitreihe	39
Abb. 42:	Gründe für Nicht-Mobilität	40
Abb. 43:	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen	40
Abb. 44:	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit	41
Abb. 45:	Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil	41

Abb. 46:	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil	42
Abb. 47:	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet)	43
Abb. 48:	Verkehrsmittelwahl auf Stadtteilebene (Hauptgruppen)	44
Abb. 49:	Modal Split-Vergleich der Stadtteile Halterns	45
Abb. 50:	Verkehrsmittelwahl auf Stadtteilebene (Detail)	46
Abb. 51:	Modal Split und Wegehäufigkeit (Detail).....	46
Abb. 52:	Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe	47
Abb. 53:	Modal Split nach Verkehrsleistung	47
Abb. 54:	Verkehrsleistung in Personen-km	47
Abb. 55:	Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	48
Abb. 56:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	49
Abb. 57:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit.....	50
Abb. 58:	Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	50
Abb. 59:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten.....	51
Abb. 60:	Summenhäufigkeiten der Reiseweiten nach Verkehrsmittel	52
Abb. 61:	Wegezwecke aller Wege	53
Abb. 62:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks	53
Abb. 63:	Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel.....	54
Abb. 64:	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	55
Abb. 65:	Wegelängenverteilung nach Stadtteil.....	55
Abb. 66:	Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebiets	57
Abb. 67:	Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets	58
Abb. 68:	Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Stadtgebiets	59
Abb. 69:	Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets	60
Abb. 70:	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets.....	61
Abb. 71:	Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix).....	62
Abb. 72:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr	63
Abb. 73:	Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele	63
Abb. 74:	Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	64
Abb. 75:	Wegebeginn- und -endzeiten gesamt.....	65
Abb. 76:	Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	66
Abb. 77:	Modal Split im Tagesverlauf.....	67
Abb. 78:	Wegebeziehungsmatrix für den Zweck: Arbeiten.....	67
Abb. 79:	Wegebeziehungsmatrix für den Zweck: Schule und Ausbildung	68
Abb. 80:	Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (zu Fuß).....	68
Abb. 81:	Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem Fahrrad)	69
Abb. 82:	Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem Auto).....	69
Abb. 83:	Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem ÖPNV)	70
Abb. 84:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Fußverkehr	71
Abb. 85:	Bewertung der Verkehrsangebote - Fußverkehr	72
Abb. 86:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Radverkehr	72
Abb. 87:	Bewertung der Verkehrsangebote - Radverkehr	73
Abb. 88:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Autoverkehr.....	73
Abb. 89:	Bewertung der Verkehrsangebote - Autoverkehr	74
Abb. 90:	Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - ÖPNV	74
Abb. 91:	Bewertung der Verkehrsangebote - ÖPNV	75
Abb. 92:	Bewertung der Verkehrsangebote, - Übersicht	75
Abb. 93:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Fußverkehr.....	76
Abb. 94:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr.....	76
Abb. 95:	Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr nach Stadtteilen.....	77
Abb. 96:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Radverkehr	78

Abb. 97:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr	78
Abb. 98:	Verbesserungsbedarfe im Radverkehr nach Stadtteilen.....	79
Abb. 99:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - ÖPNV.....	79
Abb. 100:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - ÖPNV	80
Abb. 101:	Verbesserungsbedarfe im ÖPNV nach Stadtteilen.....	80
Abb. 102:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Autoverkehr	81
Abb. 103:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr	81
Abb. 104:	Verbesserungsbedarfe im Autoverkehr nach Stadtteilen	82
Abb. 105:	Weitere Optimierungsmöglichkeiten - gesamtstädtisch.....	83

1. Einleitung

Wie mobil ist Haltern am See? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt keine aktuellen Informationen vor. Die letztmalige Erhebung der Mobilitätsdaten in Haltern wurde 1992 bei der Erstellung des „Rahmenplans Innenstadt“ durchgeführt. Es ist demnach an der Zeit die städtischen Mobilitätskennzahlen zu aktualisieren.

Die Stadt Haltern am See ist seit 2006 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte NRW (AGFS), die seit 2009 Haushaltsbefragungen zur Modal Split-Ermittlung unterstützt und fördert. Deren Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen ist Grundlage der Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Sie dienen dazu, einen einheitlichen, vergleichbaren Standard für Kommunen Nordrhein-Westfalens 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.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit der Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhalt dafür, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung einer lebenswerten Stadt zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung Halterns am See

Die Stadt Haltern am See ist eine mittlere kreisangehörige Stadt im Norden des Kreises Recklinghausen mit 38.045 Einwohnern (Stand 2018; Einwohnerdatei Stadt Haltern am See). Sie liegt im Übergangsbereich zwischen Ruhrgebiet im Süden und dem Münsterland im Norden. Die heutige Stadtgestalt entstand im Rahmen der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen im Jahr 1975. Damals wurden die Stadt und das Amt Haltern, bestehend aus den umliegenden Dörfern und Gemeinden zusammengelegt. Die Stadt besteht aus einem kompakten Siedlungskern, in dem etwa die Hälfte der Einwohner lebt und einem eher ländlich geprägten Außenbereich mit aufgelockerter kleinräumiger Struktur mit vielen Grün- und Freiflächen. Mit einer Fläche von ca. 159 km² besitzt Haltern am See eine insgesamt geringe Bevölkerungsdichte, die geringste aller Gemeinden im Kreis Recklinghausen. Haltern am See gliedert sich in acht Stadtteile.

Haltern am See ist in der Landesplanung als Mittelzentrum klassifiziert. Überregional angebunden an das Ruhrgebiet, das Münsterland und insbesondere die Stadt Münster, ist Haltern am See über die BAB 43 und die drei Anschlussstellen im Stadtgebiet. An das überregionale Schienennetz angebunden ist Haltern über die beiden Bahnhöfe in Haltern-Mitte und Sythen. Dort verkehren der Rhein-Haard-Express (RE 2) über Düsseldorf–Duisburg–Essen–Gelsenkirchen–Recklinghausen–Münster und der Niers-Haard-Express (RE 42) über Mönchengladbach–Krefeld–Essen–Gelsenkirchen–Recklinghausen–Münster, jeweils im Stundentakt.

Haltern am See besitzt ein negatives Pendlersaldo gegenüber dem Ruhrgebiet und der Nachbarstadt Marl. Weiterhin bestehen Verkehrsverflechtungen in die Nachbarstädte, in die Kreise Borken und Coesfeld sowie nach Münster.

Stadtteil	Einwohner 2018
Haltern-Mitte	19.404
Sythen	6.087
Lippramsdorf	3.655
Hullern	2.366
Hamm-Bossendorf	2.064
Flaesheim	1.848
Lavesum	1.695
Holtwick	926
Haltern am See	38.045

Abb. 1: Einwohner Halterns am See nach Stadtteilen

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine Mobilitätsbefragung wurde in Haltern am See letztmalig im Jahr 1992 bei der Erstellung der damaligen Rahmenplanung Innenstadt Haltern am See durchgeführt.

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für die Verkehrsplanung der Stadt. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrsplanung hat die Befragung daher zum Ziel sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden.

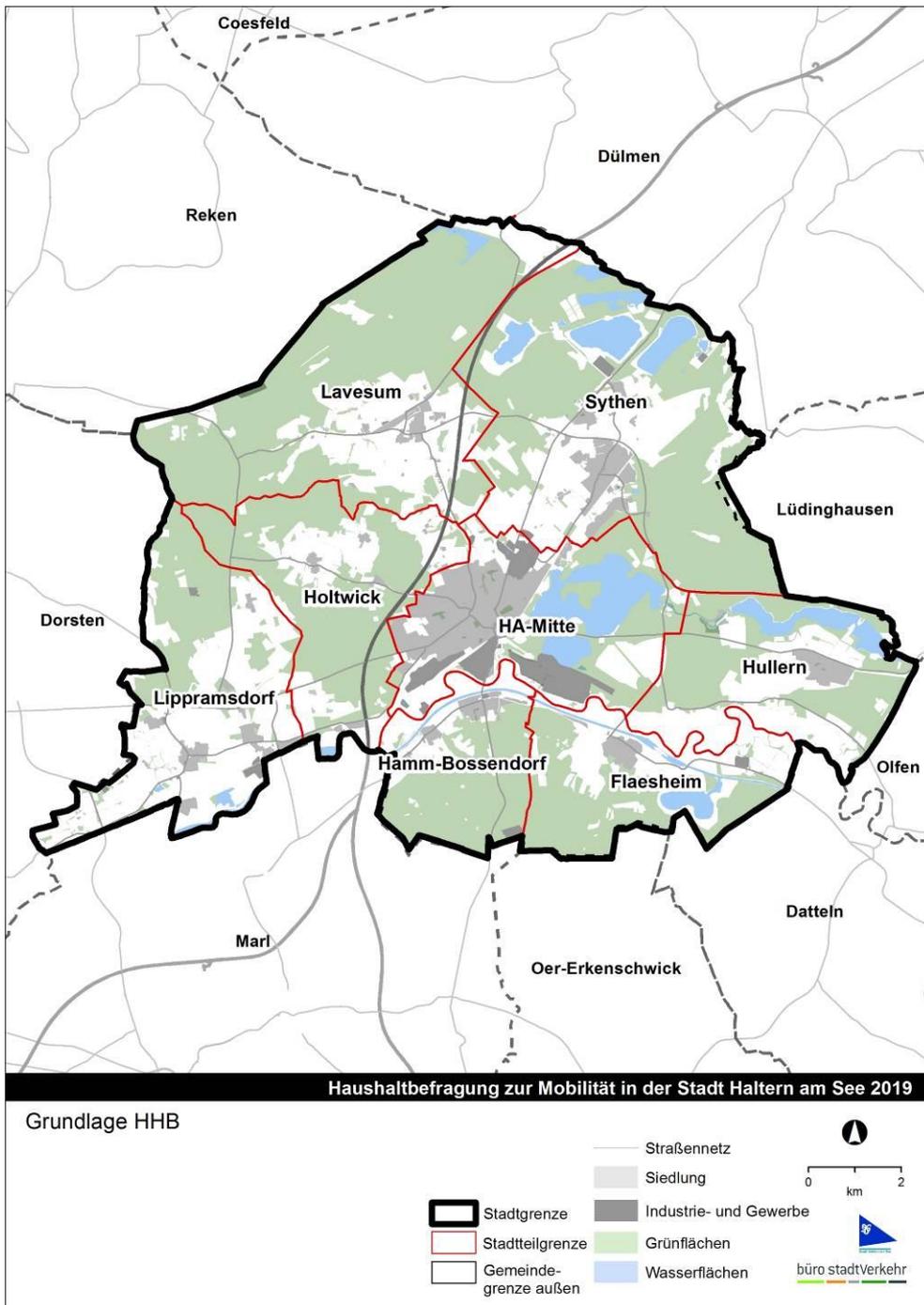


Abb. 2: Die Stadtteile Halterns am See

2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung

Die Befragung der ausgewählten Haushalte der Mobilitätsbefragung fand im Mai 2019 statt. In der Kalenderwoche 21 standen den per Zufallsstichprobe ausgesuchten Haushalten zwei Stichtage zur Auswahl, um die werktägliche Mobilität zu dokumentieren und zusätzliche nicht stichtagsspezifische Angaben zu tätigen. Insgesamt haben stadtweit 5.000 Haushalte die schriftlichen Befragungsunterlagen mit der Bitte um Teilnahme erhalten. Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme. Durch die Anonymität der Zustellung konnte ebenso garantiert werden, dass keine personenbezogenen Daten verwendet wurden.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)¹ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2008“ und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu 8 A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben unterschrieben von Bürgermeister der Stadt Haltern am See Bodo Klimpel mit Erklärungen zur Befragung und Bitte zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage der Stadt Haltern am See und von dem büro stadtVerkehr.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an das bearbeitende Büro in Hilden.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurden die Monate April bis Oktober ausgewählt, denn die Verkehrsstärken in Deutschland unterliegen jahreszeitlichen Schwankungen. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik² gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten eher Wetterverhältnisse auftreten, die den Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden demnach folgende zwei Stichtage festgelegt.

1 Mobilität in Deutschland 2008 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2018.

2 Quelle: Präsentation auf der SrV 2008 Startkonferenz, Dresden 11.06.2007

- Dienstag, der 21.05.2019
- Donnerstag, der 23.05.2019

Es wurden zwei Stichtage ausgewählt, um wetterbedingte Einflüsse zu minimieren und den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten zu geben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

- Stichtag 1 Dienstag, der 21.05.2019:
Wetter: 10-15 Grad, überwiegend bewölkt, geringer Niederschlag
- Stichtag 2 Donnerstag, der 23.05.2019:
Wetter: 12-22 Grad, überwiegend sonnig, kein Niederschlag

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen für beispielsweise eine Fahrradnutzung vor.

2.1.3 Stichprobe

Auf Stadtteilebene soll die Mindeststichprobe von 1 % gemäß den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen eingehalten werden. Eine Auswertung auf Stadtteilebene ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den Stadtteilen höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtteile. Einzige Ausnahme bildet der Stadtteil Holtwick aufgrund der sehr geringen Einwohnerzahl. Um den statistischen Fehler der Stichprobe unter 5 % zu halten, müssten 110 Personen an der Befragung teilnehmen. Bei der Kalkulation von einem 10 %-igem Rücklauf der Befragungsunterlagen müssten 1.100 Personen die Unterlagen erhalten – also mehr als der Stadtteil Einwohner besitzt. Hier wurde eine geringere statistische Aussagekraft der Ergebnisse als in den anderen Stadtteilen in Kauf genommen.

Grunddaten			Stichprobenumfang			
Stadtteil	EW	Haushalte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Stadtteilebene		10,0%	
			EW	HA	EW	HA
Haltern-Mitte	19.404	9.702	190	95	1.900	950
Sythen	6.087	3.044	150	75	1.500	750
Lippamsdorf	3.655	1.828	110	55	1.100	550
Hullern	2.366	1.183	110	55	1.100	550
Hamm-Bossendorf	2.064	1.032	110	55	1.100	550
Flaesheim	1.848	924	110	55	1.100	550
Lavesum	1.695	848	120	60	1.200	600
Holtwick	926	463	110	55	1.100	550
Gesamtstadt	38.045	19.023	1.010	505	10.100	5.050

Abb. 3: Stichprobengröße der Haushaltsbefragung³

³ Quelle: Eigene Berechnung

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁴

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der Verteilung der Befragungsunterlagen. Anstatt einer zufälligen oder geschichteten Stichprobenziehung aus der städtischen Einwohnermeldedatei mit Postversand an die jeweiligen Personen wurde ein alternatives Verfahren verwendet, welches schon bei mehreren postalischen Haushalts- und Mobilitätsbefragungen erprobt wurde. Auf Grundlage der Faktoren Bevölkerungsdichte, ÖPNV-Nähe und Qualität sowie Nähe zu Parks und Grünflächen wurden zusammenhängende Verteilungsgebiete innerhalb der acht Stadtteile ermittelt.

Diese sollen zusammengenommen für den jeweiligen Stadtteil als repräsentativ gelten. Mit dieser Methode werden Befragungsunterlagen durch geschultes Personal in Briefkästen eingeworfen, ohne Kenntnis über die Bewohner der Haushalte zu besitzen. Somit entfällt im Anschreiben an die Haushalte die persönliche Anrede (stattdessen: „Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger“ o.ä.).

Die Vorteile liegen in den geringeren datenschutzrechtlichen Anforderungen und der erhofften höheren Teilnahmebereitschaft der Bürger, dadurch dass ihr Name nicht in den Unterlagen auftaucht und somit auch theoretisch keine Rückschlüsse auf einzelne Personen gezogen werden können.

Insgesamt haben in der Befragung ca. 5.000 Haushalte aus den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen (dörfliche Struktur, solitäre Stadtteile, Stadtrand und Stadtmitte, s. Abbildung 4) die Unterlagen erhalten. In der Befragung wurden insgesamt 15 Verteilungsgebiete abgesteckt und mit dem Auftraggeber abgestimmt. In jedem der 8 Halterner Stadtteile wurden Unterlagen verteilt.

⁴ Quelle: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008;S. 45

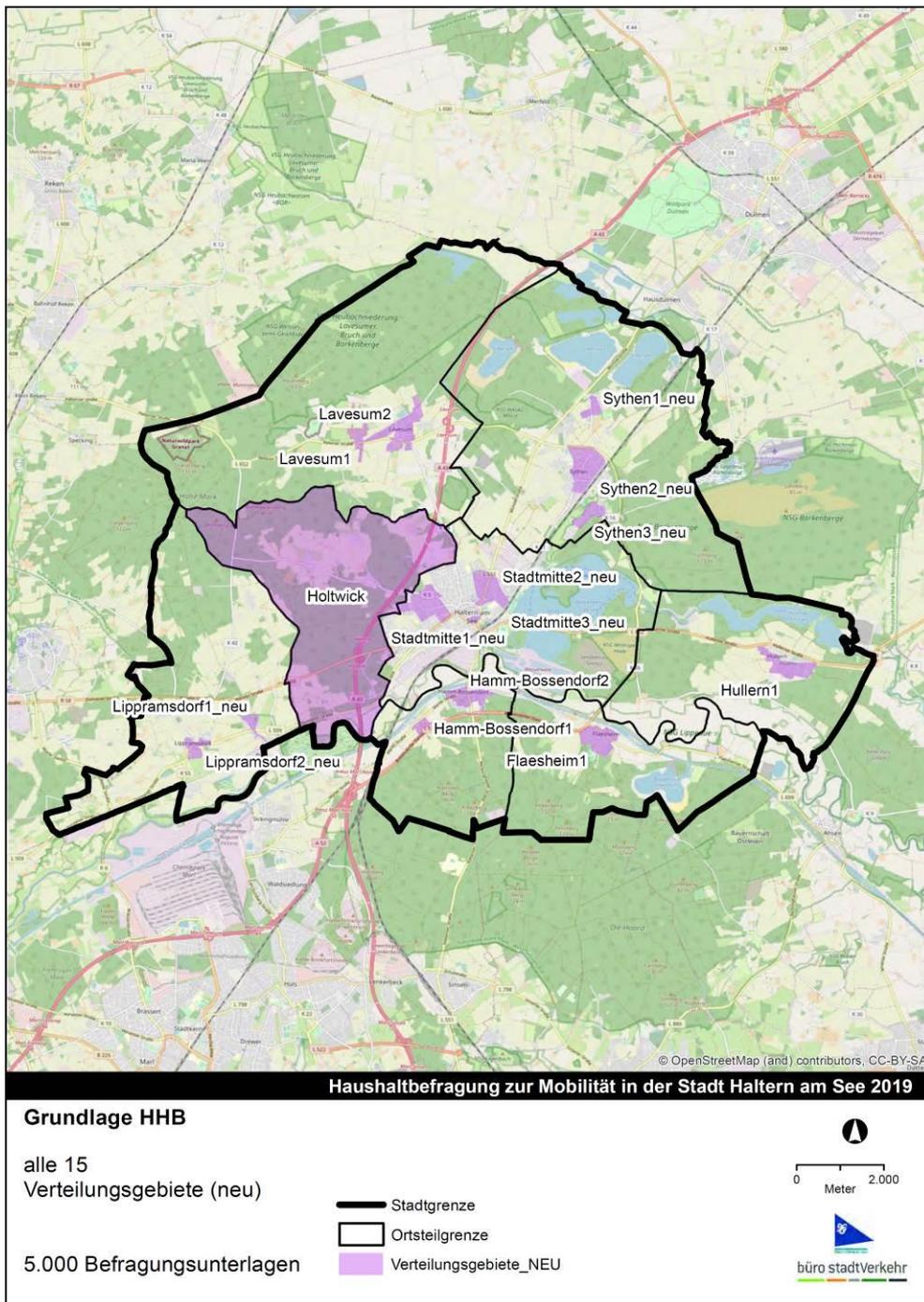


Abb. 4: Übersichtskarte der Befragungsgebiete

2.2 Information der Einwohner

Neben den Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen in der lokalen Presse hatten die Bürger der Stadt Haltern am See auch während des Zeitraums der Befragungen die Möglichkeit sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Haltern am See möglich.⁵ Hier erhielten die Interessierten ein weite-

⁵ Linkverweis auf der Homepage der Stadt Haltern am See: https://www.haltern-am-see.de/Inhalte/Startseite/Verwaltung_Politik/Verwaltung/Buergerservice/index.asp?seite=angebot&id=19442

res Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Haushaltsbefragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten.

Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer, eine E-Mail-Adresse und per SMS oder Whatsapp für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar.

3. Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, für einen Stichtag alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Haltern am See orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁶ Die Inhalte der Befragung sind somit auch konform mit den AGFS-Richtlinien für Mobilitätsbefragungen und die Ergebnisse lassen den standardisierten Vergleich mit anderen Kommunen zu sowie den Vergleich mit vorherigen Erhebungen zur Ermittlung der Trends im Nutzerverhalten.

Zusätzliche Erhebungsmerkmale im nicht standardisierten Verfahren werden auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst. Dieser Teil der Befragung ist auf die Situation der Stadt und den Beteiligungswunsch der Bürger zu konkreten verkehrlichen und sonstigen Anliegen abgestimmt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürger aufgefordert die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu benennen.

⁶ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität der Stadt Haltern am See erfüllt.

Der Befragungsbogen besteht aus folgenden vier unterschiedlichen Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Kraftstoffverbrauch pro 100 km, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerschein-besitz, ÖPNV-Zeitkarten-besitz, Pedelec/E-Bike-Besitz, Verfügbarkeit der Fahrradabstellplätze, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger

Abb. 5: Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und -grundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 794 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 1.695 Personen und 5.205 Wegen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine gesamtstädtische als auch eine differenzierte stadtteilspezifische Auswertung mit der gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen (Ausnahme Holtwick).

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 16 % und liegt somit deutlich über der kalkulierten Quote von 10 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Stadtteilebene dargestellt.

Stadtteil	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf Personen	Rücklaufquote
Haltern-Mitte	95	223	454	23%
Hamm-Bossendorf	55	91	210	17%
Lavesum	60	88	193	15%
Flaesheim	55	80	165	15%
Sythen	75	86	172	11%
Lippramsdorf	55	107	235	19%
Hullern	55	104	230	19%
Holtwick	55	15	36	3%
Haltern am See	505	794	1.695	16%

Abb. 6: Rücklauf auf Stadtteilebene

Die höchste Rücklaufquote konnte mit etwa 23 % in Haltern-Mitte erreicht werden, in den Stadtteilen Lippramsdorf, Hullern und Hamm-Bossendorf lagen die Teilnahmequoten mit 19 % bzw. 17 % ebenfalls noch über dem städtischen Mittelwert. In dem Stadtteil Holtwick nahmen nur 36 Personen aus 15 Haushalten an der Befragung teil. Mit dem sehr geringen

Rücklauf ist die Repräsentativität der Ergebnisse für den Stadtteil stark eingeschränkt. In diesem Fall besteht allerdings kein Handlungsspielraum zur nachträglichen Erhöhung der Rücklaufmenge (etwa durch wiederholte Erhebung), da bereits theoretisch alle Einwohner des Stadtteils die Befragungsunterlagen erhalten haben.

Der größte Teil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. Ca. 680 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 100 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und ca. 20 auf telefonischem Weg.

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler**: fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebe⁷. Dieses Vorgehen ist notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer tragen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies können Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Städte sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege werden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des eigens erstellten Verkehrszellenplans ist die Zelleinteilung in 199 Verkehrszellen. Dabei umfasst das Stadtgebiet Halterns am See 60 Zellen. Je weiter entfernt man sich in diesem Zellenplan von Haltern entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die Stadtgebiete Dorstens, Marls und Recklinghausens, der Annahme nach die häufigsten Außenziele der Halterner, sind demnach noch stadtteilscharf unterteilt, die übrigen Städte des Kreises Recklinghausen bestehen nur noch aus einer einzelnen Verkehrszelle. Weiter entfernt bestehen Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene lassen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

⁷ Hinweis: Die Haushaltsbefragung liefert lediglich Erkenntnisse über die Wege, die durch die Bewohner Halterns am See unternommen wurden. Der Zielverkehr von anderen Orten in die Stadtteile Halterns am See durch nicht Ortsansässige erschließt sich nicht aus der Befragung.

4. Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit⁸ auf Stadtteil- und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Haltern am See beträgt 2,13 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der acht Stadtteile von 2,00 Personen in Sythen bis hin zu 2,40 Personen je Haushalt in Holtwick. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist in den Stadtteilen mit einer höheren Siedlungsdichte erwartungsgemäß niedriger.

Stadtteil	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Haltern-Mitte	223	454	2,04
Hamm-Bossendorf	91	210	2,31
Lavesum	88	193	2,19
Flaesheim	80	165	2,06
Sythen	86	172	2,00
Lippramsdorf	107	235	2,20
Hullern	104	230	2,21
Holtwick	15	36	2,40
Haltern am See	794	1.695	2,13

Abb. 7: Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt gesamtstädtisch 51 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe stadtweit zu 20 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 15 %, 4-Personen-Haushalte zu 11 % und Haushalte mit 5 oder mehr Personen zu 3 %. Die größte Abweichung vom städtischen Mittelwert tritt in der Stichprobe insbesondere im Stadtteil Sythen zu Tage. Hier liegt der Anteil der Zwei-Personen-Haushalte mit 69 % weit über dem städtischen Mittel. Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich in der Stichprobe eine überdurchschnittliche Anzahl von 2-Personen-Haushalten und eine zu geringe Anzahl von 1-Person-Haushalten. Diese werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen (s. Abb. 13).

⁸ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

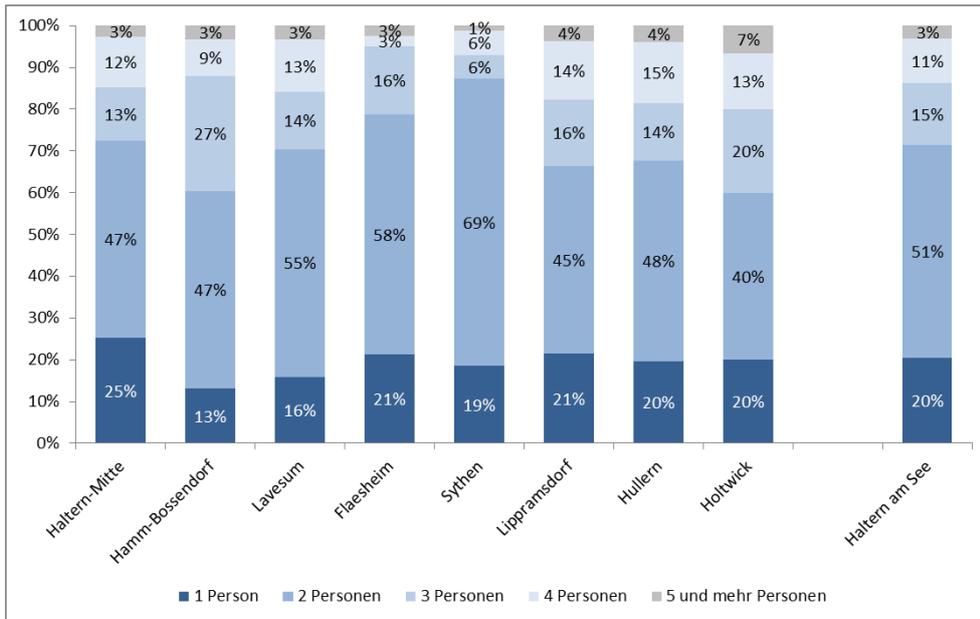


Abb. 8: Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Gesamtstädtisch und in 7 der 8 Stadtteile haben mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Hullern mit 53,3 % erreicht, insgesamt sind es 51,6 %. In der Grundgesamtheit der Einwohner Halterns am See liegt der Anteil der Frauen ebenfalls höher als der der Männer. Hier beträgt das Verhältnis jedoch nur 50,8 % zu 49,2 % zu Gunsten des weiblichen Geschlechts, so dass auch für den Faktor Geschlecht eine Gewichtung vorgenommen wird.

Stadtteil	weiblich	männlich
Haltern-Mitte	52,5%	47,5%
Hamm-Bossendorf	50,5%	49,5%
Lavesum	50,0%	50,0%
Flaesheim	49,7%	50,3%
Sythen	53,0%	47,0%
Lippramsdorf	50,6%	49,4%
Hullern	53,3%	46,7%
Holtwick	52,8%	47,2%
Haltern am See	51,6%	48,4%

Abb. 9: Geschlecht nach Stadtteil (Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Insgesamt haben 1.653 der befragten Personen ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die älteren Jahrgänge ab etwa 45 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf die diese Altersklassen ca. 66 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 20 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter 6 Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst wurde, die aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurden.

Stadtteil	Altersklasse														
	6-9	10-14	15-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-74	>75
Haltern-Mitte	2,3%	3,0%	3,0%	3,2%	4,1%	3,4%	5,7%	5,0%	6,0%	8,9%	11,0%	10,3%	11,7%	14,9%	7,3%
Hamm-Bossendorf	3,9%	4,4%	4,9%	3,9%	3,9%	2,0%	1,0%	7,9%	9,9%	12,3%	19,2%	4,4%	9,4%	6,9%	5,9%
Lavesum	2,6%	3,2%	2,6%	2,6%	3,7%	4,2%	5,8%	4,2%	1,6%	6,9%	10,6%	10,6%	13,2%	17,5%	10,6%
Flaesheim	1,3%	1,3%	3,1%	2,5%	7,5%	3,1%	3,8%	1,9%	3,1%	2,5%	13,1%	19,4%	11,9%	16,9%	8,8%
Sythen	1,8%	1,2%	1,2%	0,6%	3,0%	4,2%	4,8%	4,8%	1,8%	2,4%	10,1%	14,9%	13,7%	21,4%	14,3%
Lippramsdorf	1,8%	6,1%	4,8%	1,3%	6,1%	3,1%	4,8%	6,1%	5,3%	11,0%	11,4%	8,8%	5,7%	13,6%	10,1%
Hullern	2,3%	2,3%	4,6%	2,7%	6,8%	4,1%	5,5%	3,2%	4,6%	5,9%	12,3%	16,0%	11,4%	11,9%	6,4%
Holtwick	2,8%	5,6%	5,6%	5,6%	2,8%	2,8%	5,6%	0,0%	2,8%	19,4%	11,1%	11,1%	8,3%	2,8%	13,9%
Haltern am See	2,3%	3,2%	3,5%	2,6%	4,9%	3,4%	4,7%	4,8%	4,9%	7,9%	12,3%	11,5%	10,9%	14,2%	8,8%

Abb. 10: Altersstruktur nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

In etwa 10 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als 6 Jahre sind (insgesamt 103 Kinder unter 6 Jahren). Auf Stadtteilebene fällt hingegen der hohe Anteil von 96 % der Haushalte ohne Kind in Flaesheim ins Auge. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter 6 Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Stadtteil	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder
Haltern-Mitte	86,4%	9,2%	3,4%	1,0%
Hamm-Bossendorf	89,7%	6,9%	3,4%	0,0%
Lavesum	90,5%	6,0%	3,6%	0,0%
Flaesheim	96,0%	4,0%	0,0%	0,0%
Sythen	93,8%	5,0%	1,3%	0,0%
Lippramsdorf	89,0%	4,0%	7,0%	0,0%
Hullern	88,9%	9,1%	2,0%	0,0%
Holtwick	92,9%	7,1%	0,0%	0,0%
Haltern am See	89,8%	6,8%	3,1%	0,3%

Abb. 11: Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen an der Befragung sind im stadtweiten Durchschnitt 51,7 % berufstätig, nicht berufstätig sind 33,1 % der Befragten und 15,2 % befinden sich in Ausbildung. In den Stadtteilen sind jedoch teils große Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise in Sythen der Anteil der nicht Berufstätigen weit über dem städtischen Durchschnitt liegt, liegt er etwa in Hamm-Bossendorf deutlich darunter. Dafür sind dort die Anteile der Berufstätigen und der Schüler und Studenten erhöht.

Stadtteil	Berufstätig	Nicht berufstätig	in Ausbildung
Haltern-Mitte	50,7%	35,0%	14,3%
Hamm-Bossendorf	59,2%	21,4%	19,4%
Lavesum	43,5%	43,0%	13,5%
Flaesheim	52,1%	35,0%	12,9%
Sythen	46,1%	45,5%	8,5%
Lippamsdorf	50,2%	31,6%	18,2%
Hullern	58,1%	24,3%	17,6%
Holtwick	61,1%	19,4%	19,4%
Haltern am See	51,7%	33,1%	15,2%

Abb. 12: Berufstätigkeit nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der städtischen Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte deutlich unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.

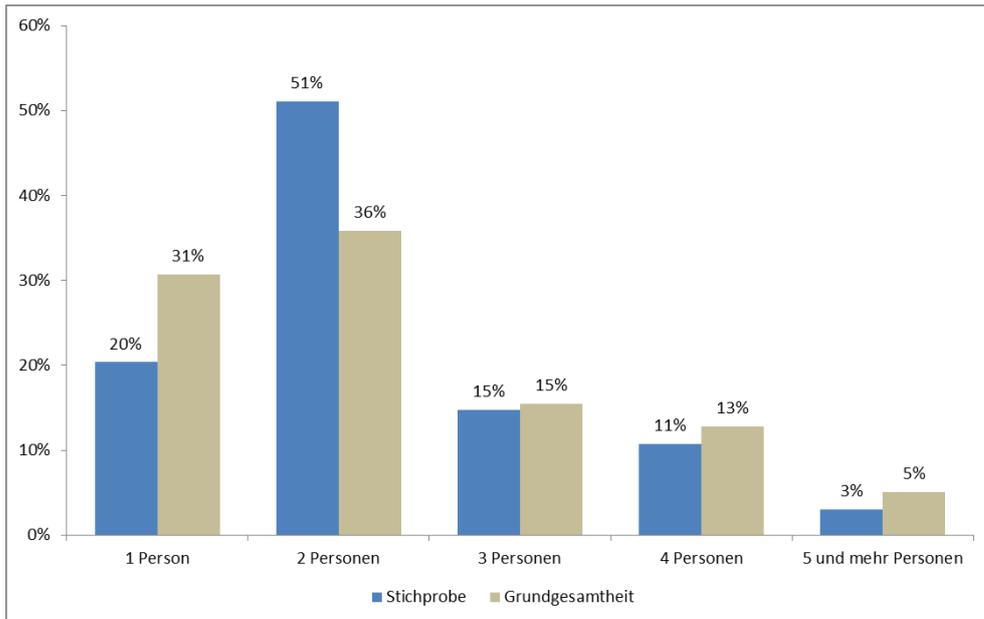


Abb. 13: Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt der Anteil der Teilnehmer in den Altersklassen 50-54 Jahre, 55-59 Jahre, 60-64 Jahre und 65-74 Jahre signifikant über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, zu wenige Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

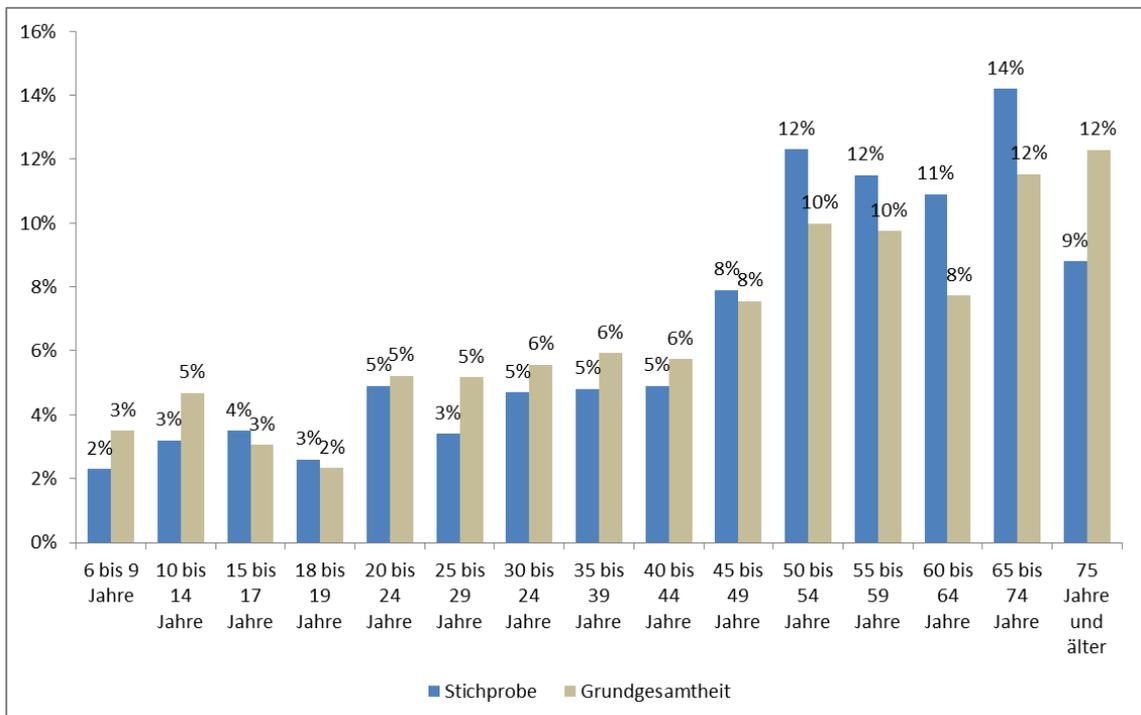


Abb. 14: Altersstrukturvergleich Stichprobe - Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechter-spezifische Gewichtung errechnet worden⁹.

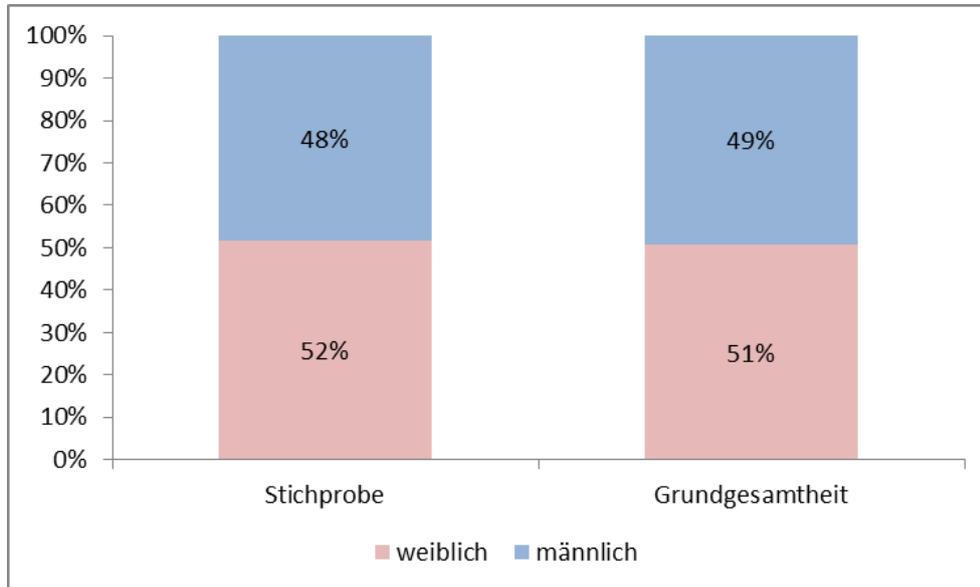


Abb. 15: Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der acht Stadtteile. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

⁹ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Stadtteilebene.

5. Mobilitätsvoraussetzungen

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge sind die Verkehrsmittelverfügbarkeiten stadtteilspezifisch ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt besitzen 95 % der befragten Haushalte in Haltern am See mindestens einen Pkw, somit verfügen die übrigen 5 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 43 % der Haushalte gaben an, dass sie zwei oder mehr Autos besitzen. Die mittlere Pkw-Besitzquote je Haushalt beträgt 1,5. Dagegen liegt die Motorrad- und Krad-Besitzquote bei 0,21. 85 % der Haushalte gaben an, kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in 10 % der Haushalte ist eines verfügbar und in 4 % der Haushalte 2 oder mehr.

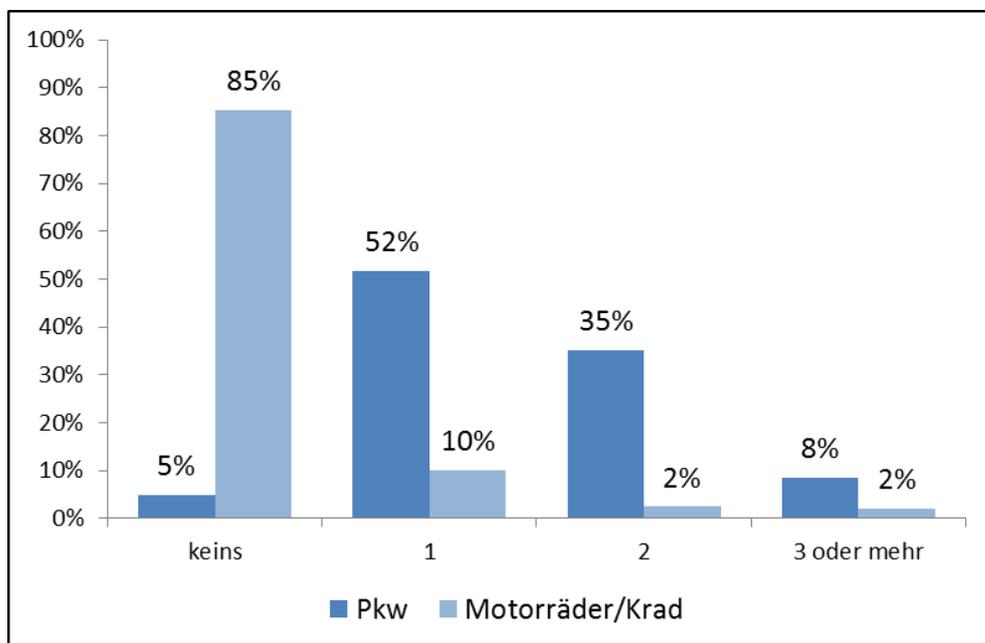


Abb. 16: Pkw- und Krad-Besitz je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Pkw-Ausstattung je Haushalt unterscheidet sich dabei u.a. nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung.

So weisen die in der Stadtmitte wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,35 Pkw je Haushalt auf. Dementsprechend liegt dort der Anteil der Haushalte am höchsten, die über keinen Pkw verfügen. In den Stadtteilen Flaesheim und Hullern hingegen liegen entgegengesetzte Werte vor. Hier verfügen mehr als 20 % der Haushalte drei oder mehr Pkw. Die Pkw-Besitzquote liegt in diesen beiden Stadtteilen demnach auch am höchsten, bei 1,87 bzw. 1,81 Pkw je Haushalt.

Stadtteil	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Haltern-Mitte	5,7%	59,1%	30,0%	5,2%	1,35	663
Hamm-Bossendorf	2,9%	46,7%	46,8%	3,6%	1,52	659
Lavesum	5,4%	41,4%	46,6%	6,6%	1,58	720
Flaesheim	2,9%	32,4%	44,0%	20,6%	1,87	907
Sythen	4,4%	48,4%	36,8%	10,4%	1,60	800
Lippamsdorf	2,9%	44,9%	38,7%	13,5%	1,65	751
Hullern	5,7%	37,9%	35,7%	20,6%	1,81	818
Holtwick	0,0%	31,1%	59,9%	9,0%	1,78	742
Haltern am See	4,8%	51,6%	35,1%	8,5%	1,50	703

Abb. 17: Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Motorisierungsgrad der Halterner Bevölkerung liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 703 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Stadtteilvergleich weist der Stadtteil Flaesheim mit 907 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner einen weit überdurchschnittlichen Wert auf, in Haltern-Mitte liegt der Motorisierungsgrad bei lediglich 663 und in Hamm-Bossendorf bei 659 Pkw je 1.000 Einwohner.¹⁰

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt bei 1,50 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt mit 0,21 wesentlich geringer.

Stadtteil	kein Krad	1 Krad	2 Krad	3 oder mehr Krad	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Haltern-Mitte	88,5%	9,5%	1,4%	0,6%	0,14	69
Hamm-Bossendorf	86,7%	10,7%	2,7%	0,0%	0,16	69
Lavesum	84,7%	13,0%	2,2%	0,0%	0,17	78
Flaesheim	68,2%	20,1%	9,5%	2,1%	0,46	223
Sythen	83,9%	5,1%	1,8%	9,2%	0,36	180
Lippamsdorf	81,3%	13,8%	4,1%	0,0%	0,22	100
Hullern	84,9%	6,8%	4,9%	2,3%	0,26	118
Holtwick	70,9%	28,9%	0,0%	0,0%	0,29	121
Haltern am See	85,3%	10,1%	2,4%	2,1%	0,21	98

Abb. 18: Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

87 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung (s. Abbildung 19), demzufolge besitzen 13 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen sogar insgesamt 67 % aller Haushalte. Neben dem Fahrradbesitz ist auch der

¹⁰ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen. Der Datenvergleich der Stadtteile und mit den Daten vorheriger Untersuchungen gibt jedoch Hinweise auf die unterschiedlichen Motorisierungsgrade nach Wohnort der Personen.

Besitz von den elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹¹ weit verbreitet. In 31 % der Haushalte steht ein solches Gefährt zur Verfügung.

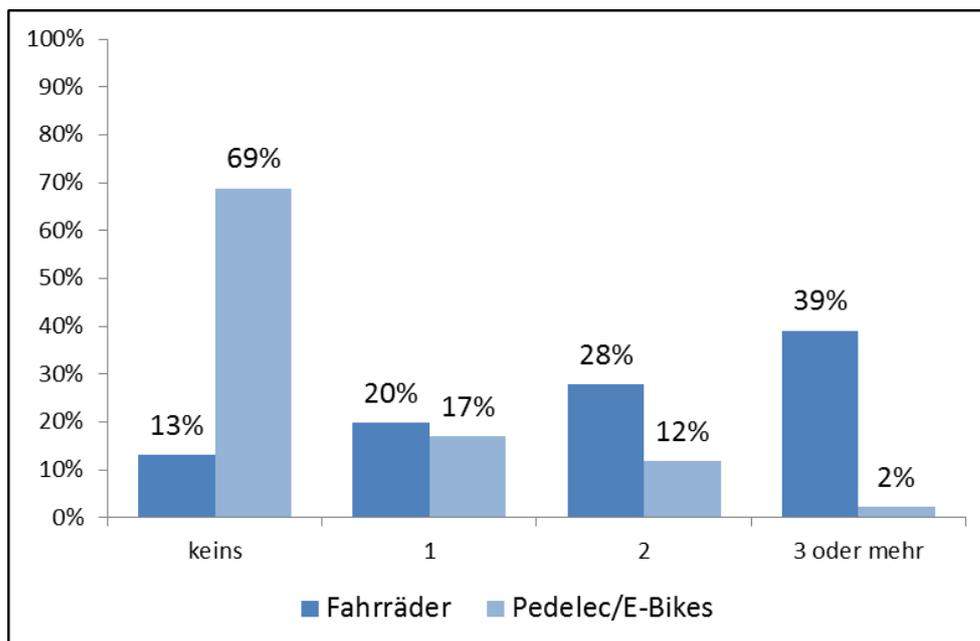


Abb. 19: Fahrrad- und Pedelecs/E-Bikes-Besitz je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Insgesamt besitzt der durchschnittliche Halterner Haushalt 2,44 Fahrräder. Dies entspricht 1.143 Fahrrädern je 1.000 Einwohner. Demnach besitzt jeder Halterner im Durchschnitt mehr als ein Fahrrad. Auch hinsichtlich des Fahrradbesitzes zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den acht Stadtteilen. Der durchschnittliche Fahrradbesitz liegt im Stadtteil Hamm-Bossendorf mit 3,00 Fahrrädern je Haushalt am höchsten, in Lavesum und Sythen jedoch mit 2,05 bzw. 2,10 am niedrigsten.

Stadtteil	kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 oder mehr Fahrräder	Fahrräder je Haushalt	Fahrräder je 1.000 EW
Haltern-Mitte	11,5%	22,5%	25,9%	40,2%	2,46	1.208
Hamm-Bossendorf	7,5%	18,8%	20,5%	53,3%	3,00	1.300
Lavesum	18,6%	16,7%	28,4%	36,2%	2,05	935
Flaesheim	19,5%	16,9%	24,2%	39,5%	2,67	1.295
Sythen	18,8%	16,4%	35,3%	29,4%	2,10	1.050
Lippramsdorf	13,3%	21,0%	25,2%	40,5%	2,46	1.120
Hullern	8,8%	15,7%	32,4%	43,1%	2,68	1.212
Holtwick	8,3%	6,1%	42,5%	43,0%	2,71	1.129
Haltern am See	13,1%	19,9%	27,9%	39,1%	2,44	1.143

Abb. 20: Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

¹¹ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

31 % der Haushalte in Haltern am See besitzen bereits mindestens ein Pedelec oder E-Bike. Es ergibt sich eine Besitzquote von 0,49 Pedelecs/E-Bikes pro Haushalt. Die Quote bedeutet einen Besitz von 230 Pedelecs/E-Bikes je 1.000 Einwohner. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren jedoch mit Sicherheit weiter wachsen.

Stadtteil	kein Elektro-rad	1 Elekt-rorad	2 Elekt-roräder	3 oder mehr Elektroräder	Elektro-räder je Haushalt	Elektro-räder je 1.000 EW
Haltern-Mitte	72,9%	16,9%	9,1%	1,2%	0,39	192
Hamm-Bossendorf	75,5%	18,1%	6,4%	0,0%	0,31	134
Lavesum	60,9%	19,4%	19,6%	0,0%	0,59	269
Flaesheim	59,7%	28,9%	10,5%	0,8%	0,52	252
Sythen	61,9%	11,9%	17,0%	9,2%	0,83	415
Lippamsdorf	64,7%	16,3%	17,4%	0,7%	0,54	246
Hullern	67,2%	18,0%	13,7%	0,0%	0,46	208
Holtwick	65,0%	22,2%	12,7%	0,0%	0,48	200
Haltern am See	68,8%	17,0%	11,8%	2,2%	0,49	230

Abb. 21: Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Grundsätzlich ist es in Haltern am See so, dass Haushalte, die ein Pedelec/E-Bike besitzen, insgesamt weniger Fahrräder im Haushalt zur Verfügung haben (2,31 zu 2,48 Fahrräder). Das gleiche Ergebnis liefert die Auswertung auf Personenebene. Personen, die ein Pedelec/E-Bike besitzen, verfügen weniger oft über ein funktionstüchtiges herkömmliches Fahrrad (85,7 % zu 90,4 % Fahrradverfügbarkeit). Die Unterschiede sind jedoch als gering zu bewerten.

Wenn das Pedelec/E-Bike das Fahrrad ersetzen würde, wäre der Unterschied wohl deutlich größer. Daraus entsteht die Hoffnung, dass die Nutzung des Pedelecs/E-Bikes bei entsprechend günstigen Wegelängen und sonstigen Bedingungen in Teilen eine Alternative zur Mobilität mit dem Auto sein kann, anstatt nur Fahrten mit dem Fahrrad weniger beschwerlich zu machen. Möglicherweise ist der Trend zu den elektrisch betriebenen Zweirädern noch zu neu, so dass bei Anschaffung von Pedelecs/E-Bikes in den Haushalten alte funktionstüchtige Fahrräder noch vorhanden waren und noch sind. Möglicherweise wird sich das Verhältnis von Fahrrad- und E-Bike/Pedelec-Besitz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten angleichen.

Ist denn das Vorhandensein von Abstellplätzen am Wohnort oder in unmittelbarer Umgebung ein Kriterium für den Besitz von Pedelecs/E-Bikes? In der Befragung wurde nach dem Vorhandensein von Abstellplätzen gefragt und dies in der Auswertung in Relation zur Besitzquote von Pedelecs/E-Bikes gesetzt und mit der von Fahrrädern verglichen.

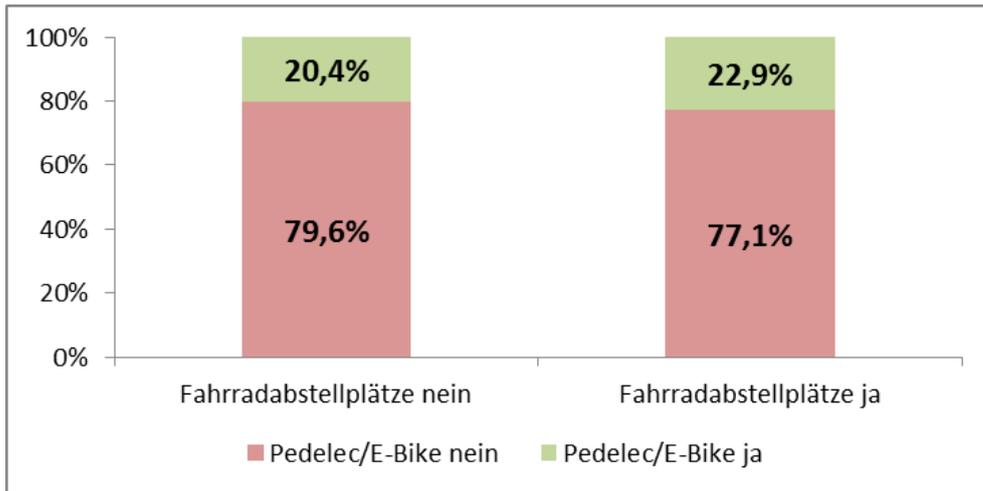


Abb. 22: Besitzquote von Pedelecs/E-Bikes nach Vorhandensein von Abstellanlagen am Wohnort
(Auswertung auf Personenebene)

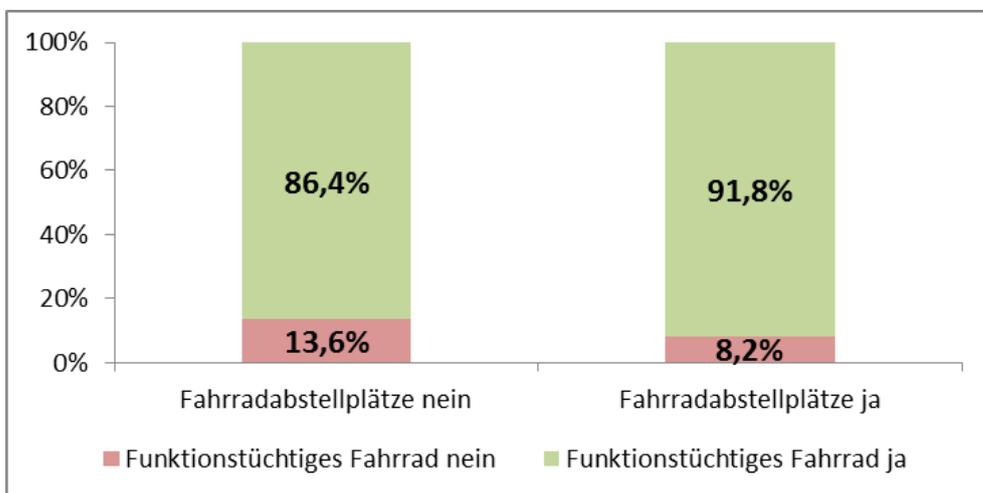


Abb. 23: Besitzquote von funktionstüchtigen Fahrrädern nach Vorhandensein von Abstellanlagen am Wohnort
(Auswertung auf Personenebene)

Wenn Abstellplätze am Wohnort oder in unmittelbarer Umgebung vorhanden sind, liegt die Besitzquote sowohl bei Pedelecs/E-Bikes als auch bei herkömmlichen Fahrrädern höher. Insgesamt fallen die Unterschiede jedoch verhältnismäßig gering aus. Demnach hat das Vorhandensein von Abstellplätzen nur geringe Auswirkungen auf den tatsächlichen Besitz. Insgesamt fällt der Unterschied bei Fahrrädern (91,8 % Besitz bei Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen gegenüber 86,4 % bei Fehlen von Abstellplätzen) sogar größer aus als bei Pedelecs/E-Bikes (22,9 % Besitz bei Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen gegenüber 20,4 % bei Fehlen von Abstellplätzen).

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 17 % der Befragten in Haltern am See besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie besitzen andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist in den Stadtteilen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und SPNV-Anschluss) grundsätzlich höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Darüber hinaus spielen weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa die Versorgung mit Schulen. So reicht die Bandbreite der stadtteilspezifischen ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten von 5 % in Holtwick (dort allerdings sehr geringe Stichprobe und geringe Aussagekraft der Ergebnisse) bis 25 % in Sythen.

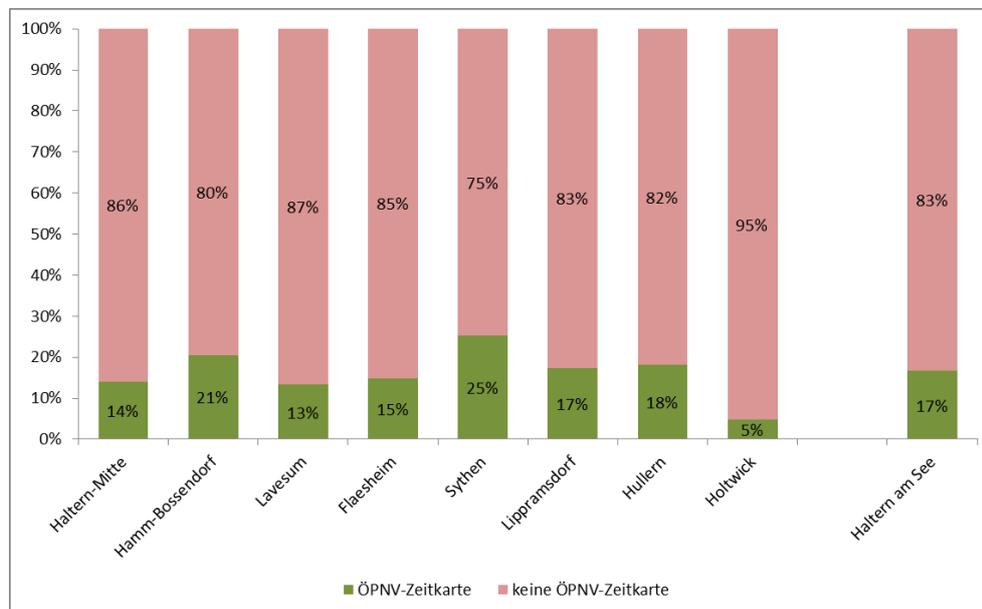


Abb. 24: Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 85 % bei der Personengruppe der Studenten und Studentinnen zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in der Gruppe der Schüler (40 %) und Auszubildenden (30 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten.

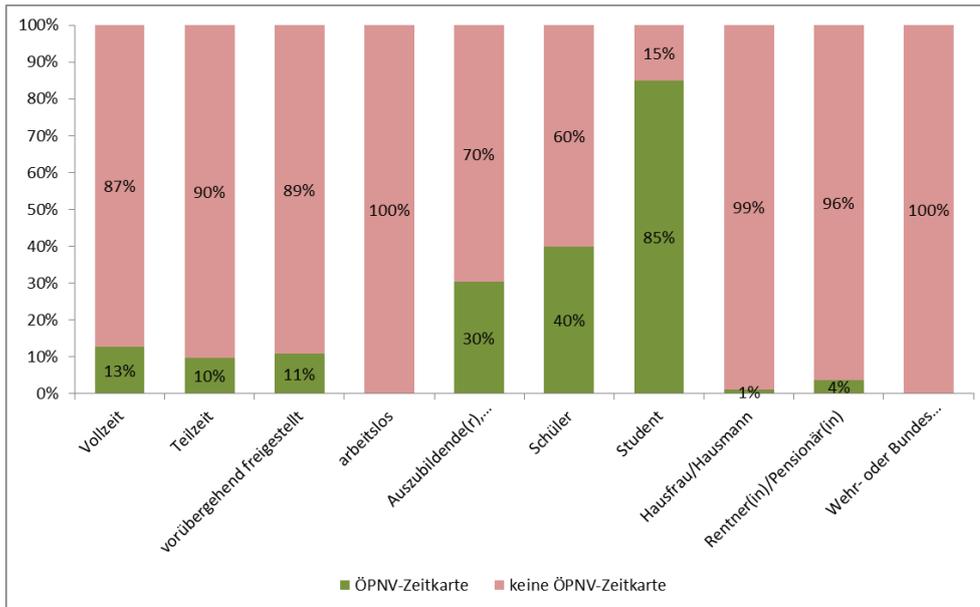


Abb. 25: Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 15-17-Jährigen und jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahre noch etwa die Hälfte der Personen eine Zeitkarte besitzt (vorrangig Schüler und Studenten), beträgt die Quote deutlich unter 10 % in den Altersklassen der 35-39-Jährigen, der 50-54-Jährigen sowie der Personen ab dem Alter von 65 Jahren.

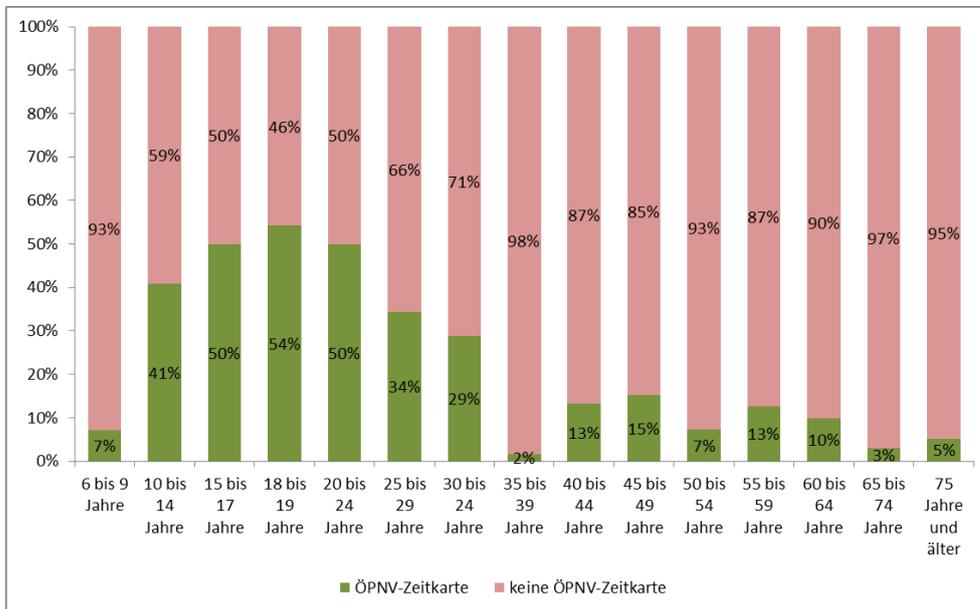


Abb. 26: Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmer angegeben, dass die nächste Bushaltestelle sich durchschnittlich in 420 Metern Entfernung befindet bzw. in 5,4 Minuten erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 1,6 km entfernt bzw. in 24 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmer an der Befragung, die mit einem großen Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Stadtteilvergleich herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen. So weisen die Entfernungsangaben zur nächsten Bushaltestelle im Stadtteilvergleich (mit der Ausnahme von Holtwick) keine besonders großen Unterschiede auf. Bei Betrachtung der Erreichbarkeit des Schienenverkehrs sind dagegen große Unterschiede festzustellen. So liegt gemäß Einschätzung der Teilnehmer aus Hullern der nächste Bahnhof etwa 7 Kilometer entfernt, in Haltern-Mitte und Sythen liegen die Angaben der mittleren Wegelängen erwartungsgemäß am niedrigsten.

Stadtteil	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Haltern-Mitte	464	5,5	1.203	19
Hamm-Bossendorf	309	4,3	1.922	28
Lavesum	285	3,8	5.542	59
Flaesheim	428	5,9	5.670	58
Sythen	414	6,9	671	14
Lippamsdorf	311	4,4	4.861	60
Hullern	278	3,5	7.373	63
Holtwick	979	9,1	1.493	40
Haltern am See	420	5,4	1.633	24

Abb. 27: ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der Teilnehmer)
(Auswertung auf Personenebene)

5.2.2 Führerscheinbesitz

95 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Haltern-Mitte weist dabei mit 6 % einen geringfügig geringeren Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. In Lippamsdorf (98 %) und Holtwick (100 %, allerdings sehr geringe Stichprobe) besitzt ein sehr hoher Anteil der Personen einen Führerschein. Die hohe Besitzquote ist als Indiz zu sehen, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw nicht zu bestreiten ist.

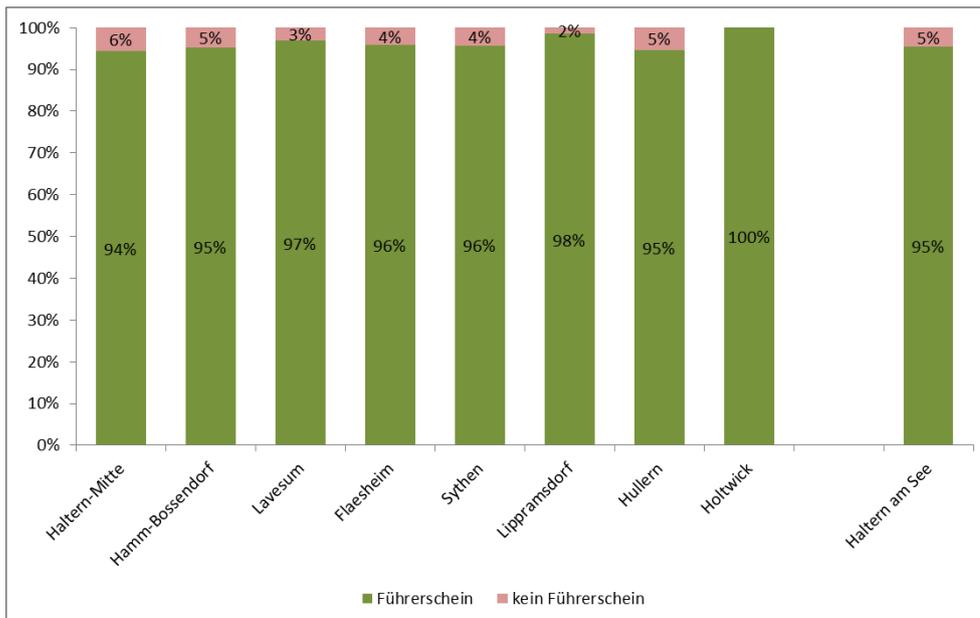


Abb. 28: Führerscheinbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen fortgeschrittenen Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 19 Jahren nur zu 68 % bereits über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab dem Alter von 20 Jahren bereits auf 91 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 97-98 %. Ab dem Alter von 75 Jahren sinkt die Besitzquote auf 92 % wieder ab.

Bei Differenzierung nach Geschlecht der Führerscheinbesitzer ergibt sich eine leicht geringere Quote bei Frauen als bei Männern. Frauen besitzen zu rund 95 % einen Führerschein, Männer zu 96 %. Der Unterschied konzentriert sich dabei auf die älteren Altersklassen.

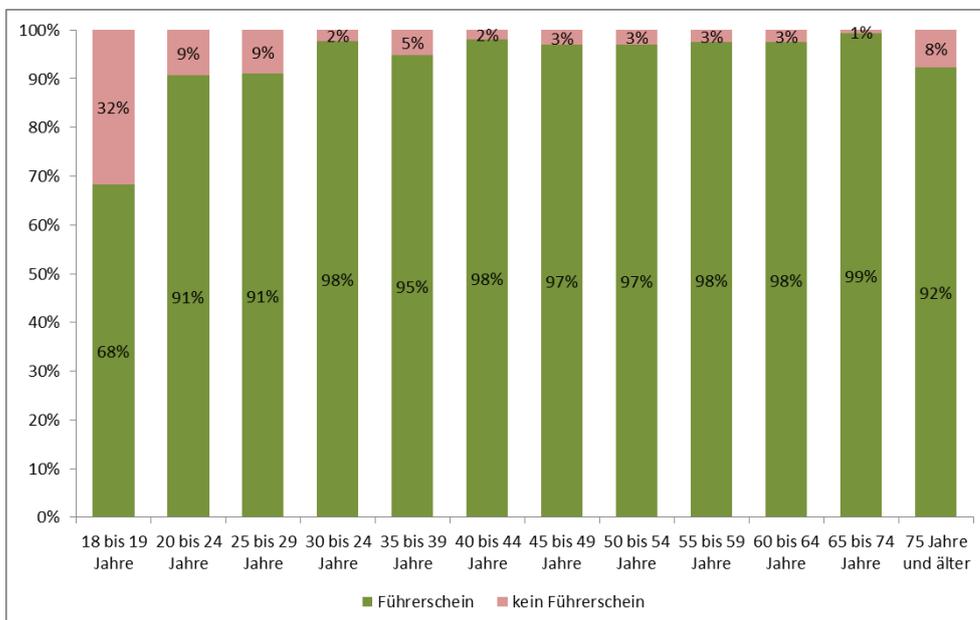


Abb. 29: Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Für das Mobilitätsverhalten der Bewohner ist nicht nur der Besitz eines Führerscheins und eines Pkw im Haushalt von Bedeutung, sondern auch die persönliche Verfügbarkeit eines solchen. Stadtweit steht durchschnittlich 90 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen, ein Pkw zur Verfügung. 10 % steht demzufolge kein Auto zur Verfügung.

Stadtteil	Führerschein: ja	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	ja	nein
Haltern-Mitte	90%	10%
Hamm-Bossendorf	91%	9%
Lavesum	91%	9%
Flaesheim	93%	7%
Sythen	88%	12%
Lippramsdorf	93%	7%
Hullern	92%	8%
Holtwick	96%	4%
Haltern am See	90%	10%

Abb. 30: PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Die Ergebnisse der Pkw-Verfügbarkeit korrelieren in etwa mit denen des Autobesitzes auf Haushaltsebene. So liegt die Pkw-Verfügbarkeit der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein in den Stadtteilen Holtwick und Lippramsdorf, Flaesheim und Hullern am höchsten, also dort, wo die höchsten Pkw-Besitzquoten ermittelt wurden.

5.2.3 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 2 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Ebenfalls 2 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, 83 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. 12 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen (s. Abbildung 31) zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die jüngeren Personen, bis zur Altersklasse von 30-34 Jahren besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Insbesondere gilt dies für die 20-24-Jährigen, bei denen 44 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein verfügen. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten). Der hohen Besitzquoten der beiden „Scheine“ geht allerdings eine vermutlich geringere Pkw-Verfügbarkeit einher.

Frauen sind seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel gemäß vorgenannter Definition. Die Führerscheinbesitzquote der Frauen liegt nur geringfügig unter der der Männer, allerdings sind Frauen deutlich seltener im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte. Nur 9 % der Frauen sind in Besitz von beidem (gegenüber 13 % bei den Männern)

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18 bis 19 Jahre	10%	23%	36%	31%
20 bis 24 Jahre	3%	6%	47%	44%
25 bis 29 Jahre	0%	9%	66%	25%
30 bis 34 Jahre	0%	2%	71%	27%
35 bis 39 Jahre	5%	0%	93%	2%
40 bis 44 Jahre	2%	0%	85%	13%
45 bis 49 Jahre	3%	0%	82%	15%
50 bis 54 Jahre	3%	0%	90%	7%
55 bis 59 Jahre	0%	3%	87%	10%
60 bis 64 Jahre	0%	2%	90%	8%
65 bis 74 Jahre	0%	0%	97%	3%
75 Jahre und älter	7%	0%	88%	5%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	3%	2%	85%	9%
männlich	2%	2%	82%	13%
Gesamt	2%	2%	83%	12%

Abb. 31: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht

(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadtteilen zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit Anteilen von 3-4 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in den Stadtteilen Haltern-Mitte, Hamm-Bossendorf und Hullern am höchsten. Die größten Unterschiede zwischen den Stadtteilen existieren jedoch bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In Sythen trifft dies auf 18 % der Personen zu. Demgegenüber besitzen in Lavesum, Lippramsdorf und Holtwick nur eine deutliche geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch Zeitkarte für den ÖPNV.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadtteil	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Haltern-Mitte	4%	2%	81%	13%
Hamm-Bossendorf	3%	2%	81%	14%
Lavesum	1%	2%	91%	6%
Flaesheim	2%	1%	88%	9%
Sythen	1%	4%	77%	18%
Lippramsdorf	0%	1%	92%	6%
Hullern	3%	2%	83%	12%
Holtwick	0%	0%	100%	0%
Haltern am See	2%	2%	83%	12%

Abb. 32: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteilen

(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.4 Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsort

Neben der Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel oder dem Besitz einer Fahrtberechtigung spielt die Erreichbarkeit der bevorzugten Ziele (mit den verschiedenen Verkehrsmitteln) eine wesentliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahlentscheidung. Die bevorzugten Ziele sind dabei diejenigen, die besonders häufig aufgesucht werden. Dazu zählen insbesondere Arbeitsplätze und Schul- und Ausbildungsstätten.

In den folgenden Abbildungen sind die Bewertungen nach Wohnort und Alter der Befragten gegenübergestellt. Im Kapitel 6.7 wird die Bewertung in Beziehung zum tatsächlichem zurückgelegten Weg gesetzt.

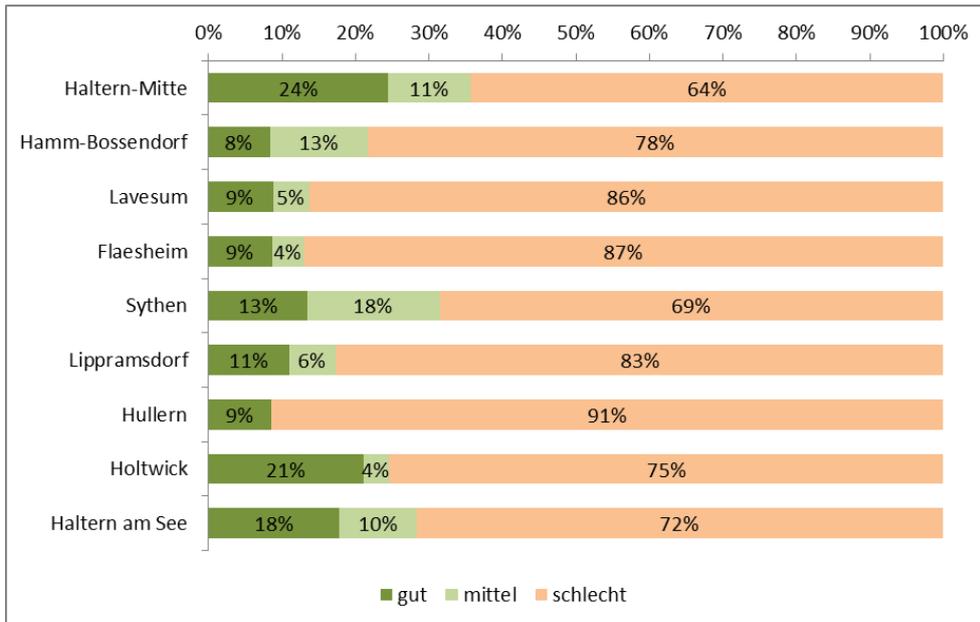


Abb. 33: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – zu Fuß (nach Wohnort)
(Auswertung auf Personenebene)

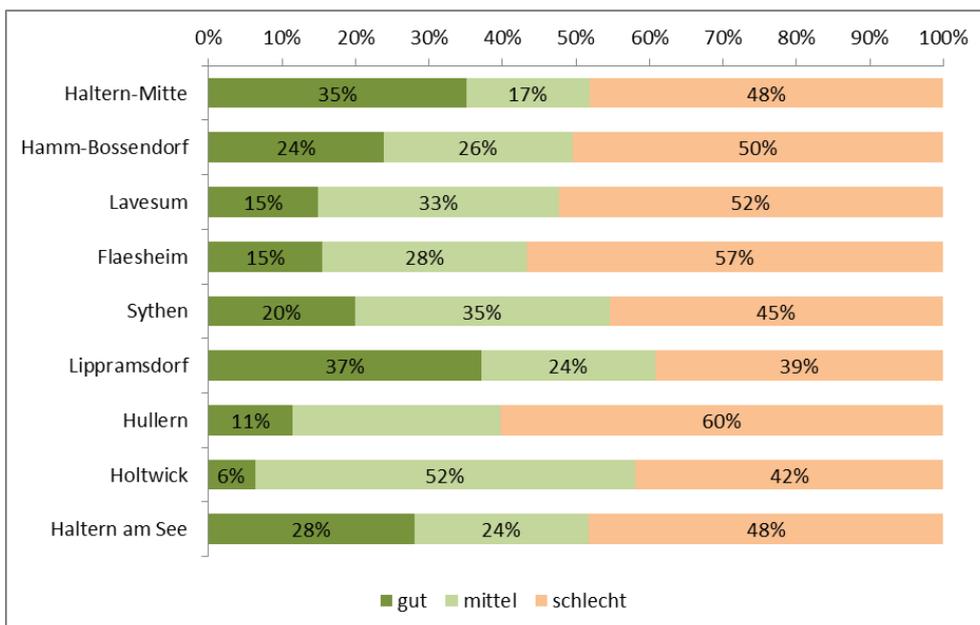


Abb. 34: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Fahrrad (nach Wohnort)
(Auswertung auf Personenebene)

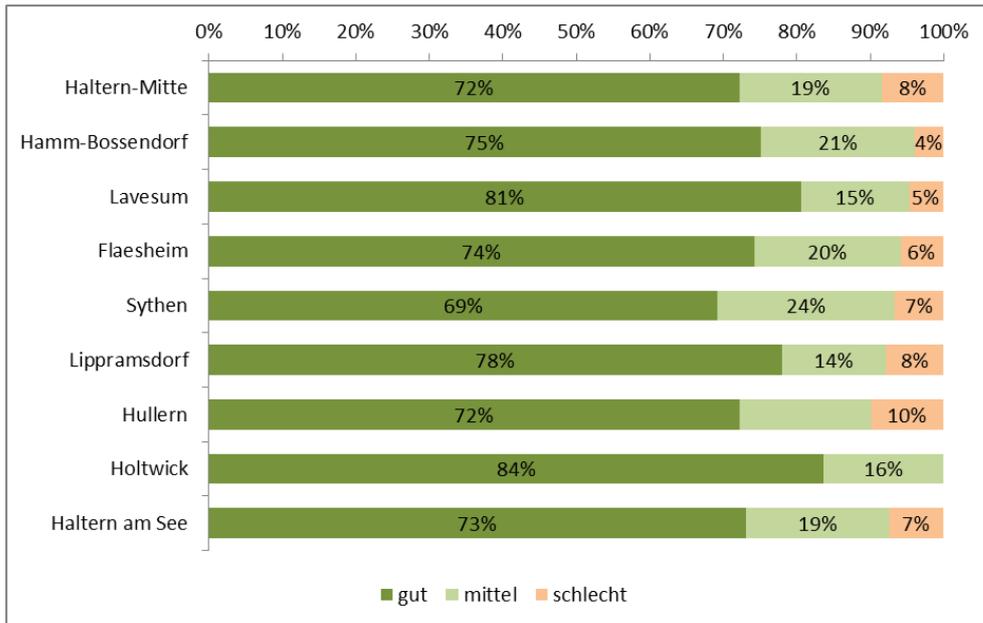


Abb. 35: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Auto (nach Wohnort)
(Auswertung auf Personenebene)

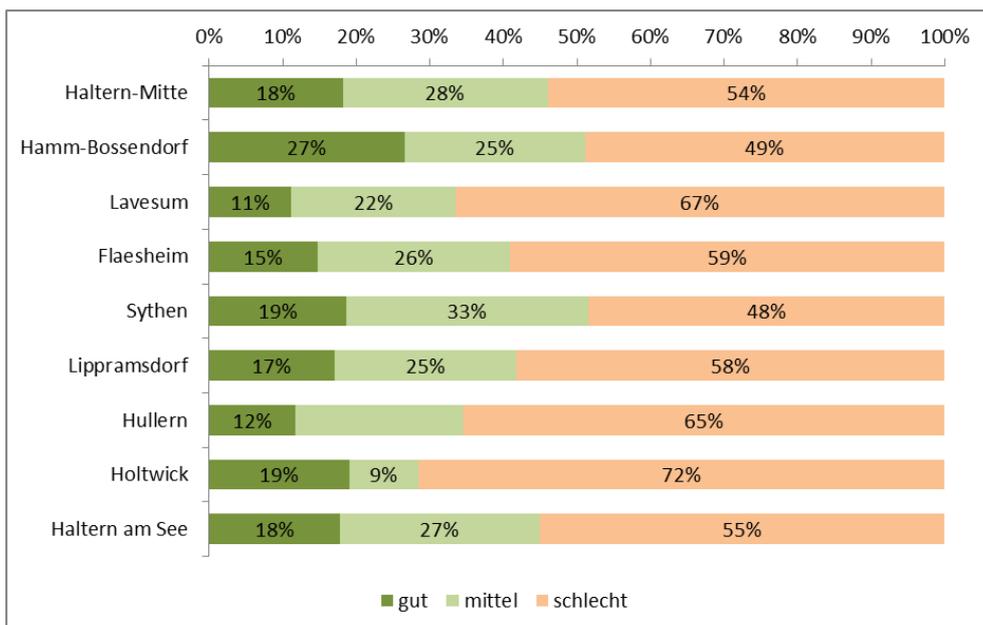


Abb. 36: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem ÖPNV (nach Wohnort)
(Auswertung auf Personenebene)

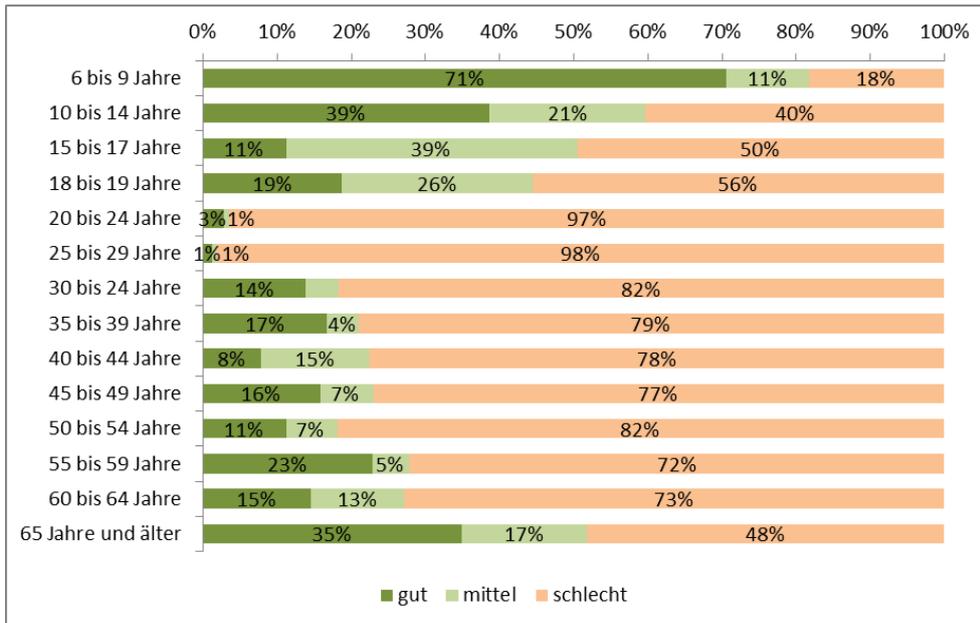


Abb. 37: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – zu Fuß (nach Alter)
(Auswertung auf Personenebene)

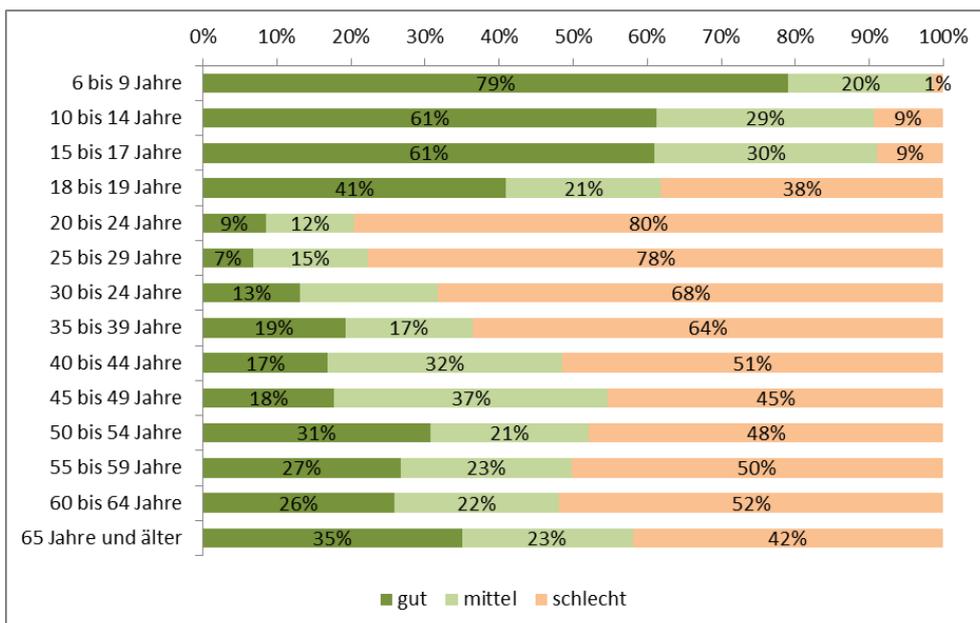


Abb. 38: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Fahrrad (nach Alter)
(Auswertung auf Personenebene)

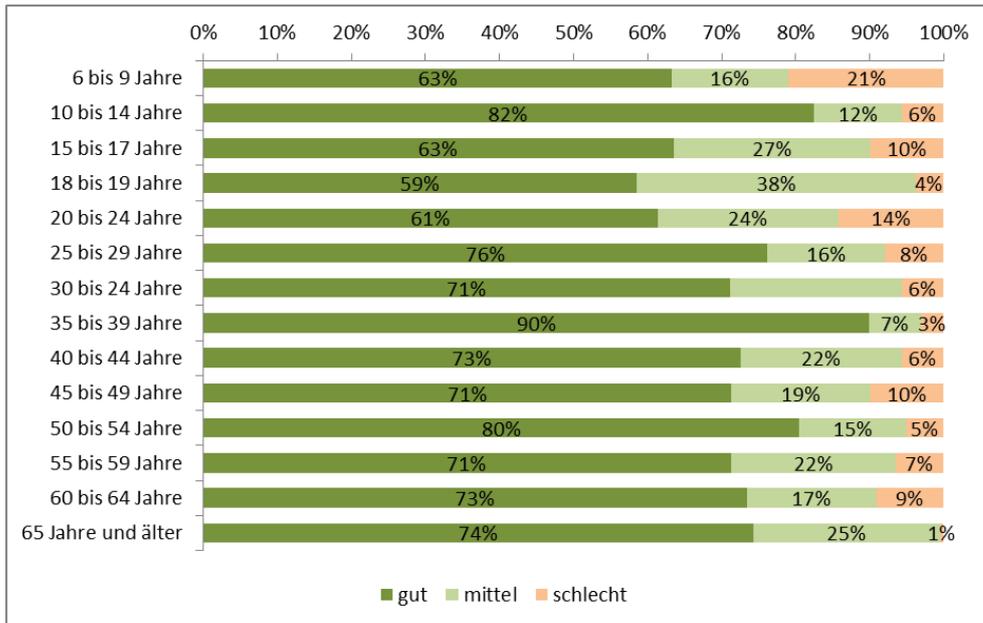


Abb. 39: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem Auto (nach Alter)
(Auswertung auf Personenebene)



Abb. 40: Einschätzung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes – mit dem ÖPNV (nach Alter)
(Auswertung auf Personenebene)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes mit dem Auto grundsätzlich positiver eingeschätzt wird als mit den anderen Verkehrsmitteln. Bei der negativen Bewertung der Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad spielen mit Sicherheit die größeren zurückzulegenden Distanzen eine große Rolle, so dass die Bewertung diesbzgl. negativ ausfällt. Jedoch ist es augenscheinlich, dass im Vergleich MIV-ÖPNV die Erreichbarkeit mit dem Auto als wesentlich besser eingestuft. Als Grund dafür kann die hervorragende Anbindung an das überregionale Straßennetz und die damit verbundenen Reisezeitvorteile des Pkw gegenüber Bus- und Bahnverkehr herangeführt werden.

Bei dem Vergleich nach dem Alter der Personen wird offensichtlich, dass jüngere und ältere Altersgruppen die Erreichbarkeit ihrer vornehmlichen Ziele mit dem Rad oder zu Fuß positiver bewerten als die mittleren Jahrgänge etwa zwischen 30 und 60 Jahren. Die Erreichbarkeit der Schule mit dem ÖPNV wird grundsätzlich positiver eingeschätzt als die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes der ab 18-jährigen Personen. Bzgl. der Bewertung des Autoverkehrs treten dagegen die geringsten Unterschiede zwischen den unterschiedlichen Jahrgängen auf.

6. Mobilität

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf die Wegeanzahl, die Verkehrsmittelwahl, die Wegelängen, die Wegedauer sowie den Wegezweck. Die wesentlichen Mobilitätskennwerte sind in Abbildung 41 zusammengefasst dargestellt.

Indikator	Haltern am See	Einheit
Mobilität (gesamt)	3,34	Wege/Person und Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,73	Wege/Person und Tag
Mobilität	90%	Anteil mobiler Personen
Gesamtwegeanzahl*	127.500	Gesamtwege/Tag
Binnenverkehr	66%	Anteil am Gesamtwegeaufkommen
Wegelänge	12,7	in Kilometer/Person und Tag
Personen-km*	1.619.000	Personen-Kilometer gesamt je Tag
Wegedauer	17	in Minuten/Person und Tag
Zeitbudget Mobilität	57	in Minuten/Person und Tag
Pkw-Besitz	1,5	Pkw/Haushalt
Motorisierungsgrad	703	Pkw/1.000 Einwohner
Führerscheinbesitz	90%	Anteil an allen Personen ab 18 Jahren
Fahrrad-Besitz	2,4	Fahrräder/Haushalt

Abb. 41: Mobilitätskennwerte in der Zeitreihe

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 5.205 Wege erfasst.¹² Jeder Halterner Bürger legt durchschnittlich 3,34 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,73 Wegen je Tag. 90 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine, Urlaub oder eine körperliche Einschränkung der Betroffenen (s. Abb. 42). Diese am Stichtag immobile Personengruppe ist zu 60,7 % über 60 Jahre alt. Die Mobilitätsrate der Stadt Haltern am See übersteigt somit leicht den bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.¹³

¹² Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

¹³ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S.3

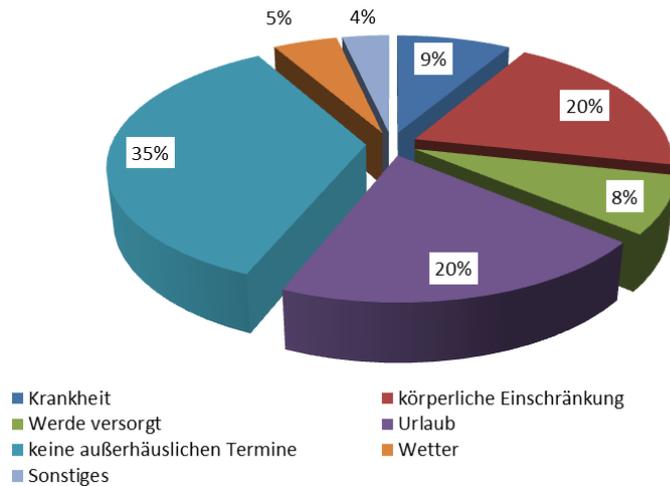


Abb. 42: Gründe für Nicht-Mobilität

6.1.1 Wegezähl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegezähl der Halterner mit dem Alter bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind bei den 35-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum von 3,89 Wegen je Tag erreicht. 14 % der Personen in dieser Altersklasse legen 8 oder mehr Wege zurück. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kleinkindern zu Kindergarten und Schule erhöht.

Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt nur etwa 2 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
6 bis 9 Jahre	7%	0%	22%	57%	8%	6%	3,73	4,00
10 bis 14 Jahre	1%	0%	35%	62%	3%	0%	3,57	3,60
15 bis 17 Jahre	6%	0%	50%	37%	7%	1%	2,99	3,17
18 bis 19 Jahre	14%	0%	38%	37%	7%	4%	3,11	3,62
20 bis 24 Jahre	13%	0%	44%	29%	11%	3%	3,12	3,59
25 bis 29 Jahre	4%	3%	44%	33%	15%	0%	3,41	3,55
30 bis 34 Jahre	4%	0%	48%	28%	19%	1%	3,39	3,54
35 bis 39 Jahre	5%	0%	44%	29%	8%	14%	3,89	4,10
40 bis 44 Jahre	9%	0%	35%	36%	14%	5%	3,60	3,97
45 bis 49 Jahre	6%	0%	44%	26%	19%	6%	3,69	3,91
50 bis 54 Jahre	4%	0%	41%	39%	11%	5%	3,61	3,77
55 bis 59 Jahre	7%	1%	42%	35%	13%	2%	3,34	3,60
60 bis 64 Jahre	15%	2%	37%	27%	14%	4%	3,16	3,74
65 bis 74 Jahre	9%	1%	41%	31%	12%	7%	3,54	3,89
75 Jahre und älter	38%	1%	30%	23%	6%	1%	2,09	3,39
Gesamt	10%	1%	40%	33%	12%	4%	3,34	3,73

Abb. 43: Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen (Auswertung auf Wegebene)

6.1.2 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegezahzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,55 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen lediglich 3,08 bzw. 3,20 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 65-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 20 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	4%	1%	44%	34%	13%	4%	3,55	3,69
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/Pensionär(in)</i>	23%	1%	32%	27%	12%	6%	3,08	3,98
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	9%	0%	41%	42%	6%	2%	3,20	3,50
Gesamt	10%	1%	40%	33%	12%	4%	3,34	3,73

Abb. 44: Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Stadtteilen

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls gewisse Unterschiede. Wenn man Holtwick aufgrund der geringen Stichprobengröße außer Acht lässt, so besitzen die Bürger von Haltern-Mitte und Hamm-Bossendorf die höchste Mobilitätsrate. 3,5 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Sythener legen nur 2,93 Wege je Person und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner Halterns. In der Stichprobe legen mit 11 % nur sehr wenige Personen mehr als 5 Wege zurück.

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Haltern-Mitte	11%	0%	36%	34%	14%	5%	3,49	3,92
Hamm-Bossendorf	5%	0%	43%	36%	11%	5%	3,50	3,70
Lavesum	12%	1%	39%	35%	9%	3%	3,15	3,58
Flaesheim	14%	0%	34%	37%	12%	3%	3,34	3,87
Sythen	12%	1%	48%	27%	6%	5%	2,93	3,33
Lippamsdorf	8%	0%	46%	33%	9%	3%	3,26	3,53
Hullern	9%	2%	46%	32%	7%	4%	3,07	3,39
Holtwick	6%	0%	36%	33%	17%	8%	3,81	4,07
Haltern am See	10%	1%	40%	33%	12%	4%	3,34	3,73

Abb. 45: Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Damit berücksichtigt werden kann, dass es Unterschiede sowohl bei der durchschnittlichen Wegezanzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Stadtteilen gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Stadtteil ermittelt worden. Hierdurch wird die Verkehrsmittelzusammensetzung in den mobileren Stadtteilen höher gestuft. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Stadtteil in Abbildung 46 dargestellt. Die zugrunde liegende Berechnung und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern von Haltern-Mitte mit 0,51 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Sythen zu verzeichnen. Dort legt jede Person nur 0,19 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,37 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,72 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 0,96 Wegen je Person und Tag liegen wiederum die Bewohner von Haltern-Mitte an der Spitze. Mit 0,83 Wegen werden außerdem in Hamm-Bossendorf überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad unternommen. Alle anderen Stadtteile liegen weit unter dem städtischen Mittelwert.

Mit dem Pkw werden die meisten Wege bestritten. Jeder Halterner legt im Mittel 2,00 Wege pro Tag mit dem Pkw (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,81 liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Haltern-Mitte am niedrigsten, in Flaesheim und Holtwick werden wiederum überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegen im ÖPNV nur geringe Unterschiede zwischen den absoluten Zahlen zurückgelegter Wege vor. Der Mittelwert liegt bei 0,25 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtteilspezifischen Werte reichen von 0,22 in Haltern-Mitte bis 0,30 in Hamm-Bossendorf.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Wege/ Person
Haltern-Mitte	0,51	0,96	1,81	0,22	3,49
Hamm-Bossendorf	0,20	0,83	2,17	0,30	3,50
Lavesum	0,29	0,40	2,24	0,23	3,15
Flaesheim	0,33	0,33	2,39	0,29	3,34
Sythen	0,19	0,44	2,01	0,28	2,93
Lippramsdorf	0,26	0,56	2,17	0,27	3,26
Hullern	0,20	0,33	2,29	0,24	3,07
Holtwick	0,23	0,44	2,86	0,29	3,81
Haltern am See	0,37	0,72	2,00	0,25	3,34

Abb. 46: Wegezanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Halterns am See von 38.045 (Stand 2016) hochgerechnet werden täglich etwa 127.400 Wege unternommen (s. Abbildung 47). Davon entfallen 9.400 auf öffentliche Verkehrsmittel und 76.300 auf den MIV (Fahrer und -Mitfahrer zusammengenommen). Insgesamt 41.800 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon 14.200 zu Fuß und 27.600 mit dem Fahrrad. Während die absolut meisten Wege (67.800) von den Bewohnern des bevölkerungsreichsten Stadtteils Haltern-Mitte zurückgelegt werden, liegt die Gesamtwegesumme in Holtwick und Lavesum am niedrigsten.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Haltern-Mitte	9.800	18.600	35.100	4.300	67.800	3,49
Hamm-Bossendorf	400	1.700	4.400	600	7.100	3,50
Lavesum	500	700	3.800	400	5.400	3,15
Flaesheim	700	700	4.700	600	6.600	3,34
Sythen	1.100	2.700	12.100	1.700	17.600	2,93
Lippramsdorf	1.000	2.100	8.100	1.000	12.100	3,26
Hullern	500	800	5.400	600	7.200	3,07
Holtwick	200	400	2.700	300	3.500	3,81
Gesamt	14.200	27.600	76.300	9.400	127.400¹⁴	3,34

Abb. 47: Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet)

(Auswertung auf Wegebene; Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

¹⁴ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Stadtteilvergleich)

Die Bürger Halterns am See bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 60 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu rund 40 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 11 % auf den Fußverkehr, 22 % auf den Radverkehr und 7 % auf den ÖPNV. Die Verkehrsmittelwahl der Bürger der acht Stadtteile weist dabei jedoch große Unterschiede auf, insbesondere im Vergleich von Haltern-Mitte und den anderen sieben, deutlich Pkw-affineren, Stadtteilen. So weist Haltern-Mitte mit seiner höheren Siedlungs- und Bebauungsdichte unterdurchschnittliche MIV-Anteile auf, dafür spielt die Nahmobilität eine größere Rolle. 43 % der Wege werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, das Verhältnis von MIV zu Umweltverbund ist nahezu ausgeglichen.

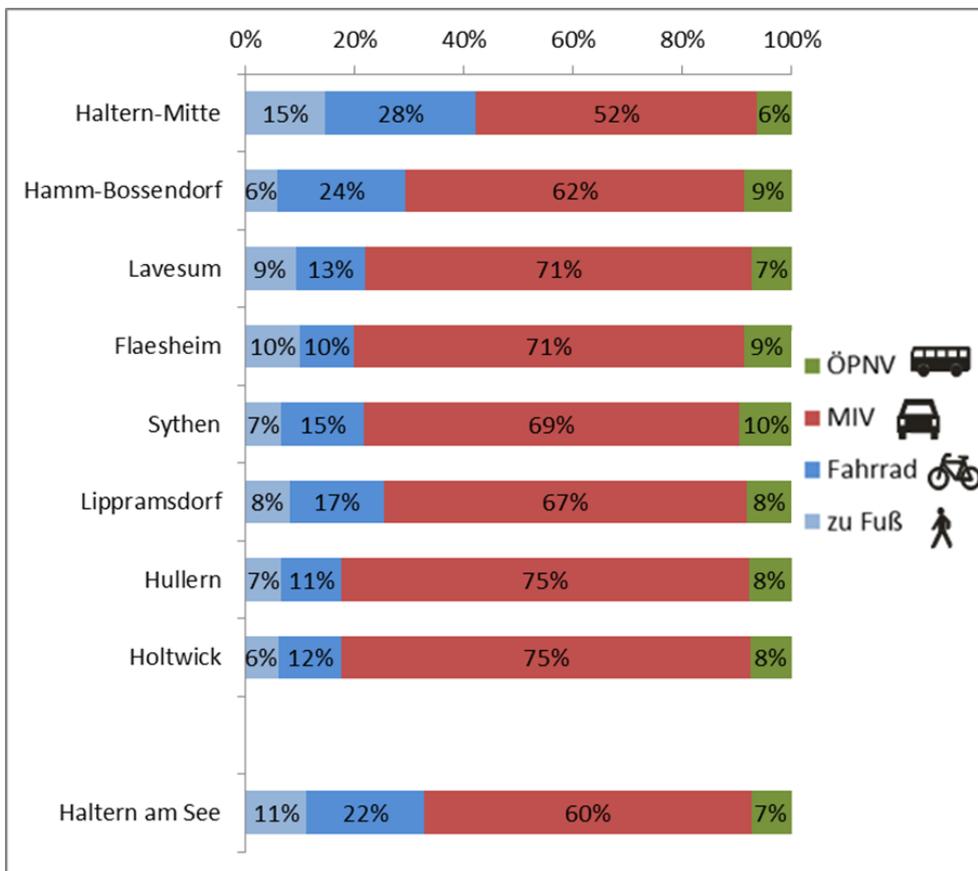


Abb. 48: Verkehrsmittelwahl auf Stadtteilebene (Hauptgruppen)

(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die äußeren Stadtteile weisen im Vergleich dazu wesentlich geringere Fuß- und Radverkehrsanteile auf, dafür spielt der Pkw im Alltag eine größere Rolle, was sich an höheren Anteilen am Verkehrsaufkommen ablesen lässt. Die ÖPNV-Anteile liegen insgesamt jeweils um einige Prozentpunkte höher als in Haltern-Mitte.

Der Stadtteilvergleich des Modal Splits der einzelnen Verkehrsmittel ist zur Verdeutlichung in folgender Abbildung dargestellt.

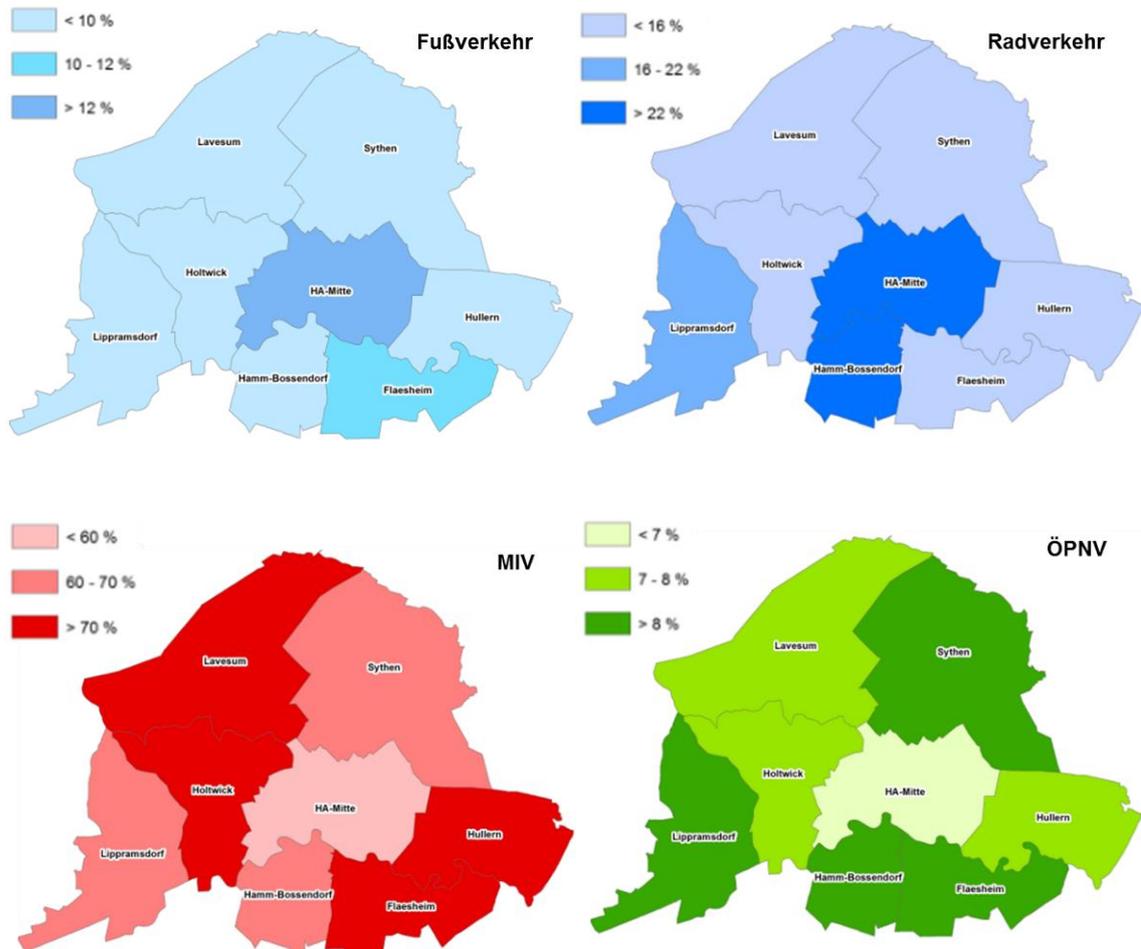


Abb. 49: Modal Split-Vergleich der Stadtteile Halterns
(Auswertung auf Wegebene)

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in den Abbildungen 50 und 51 zu finden.¹⁵ Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 7 %-igen ÖPNV-Anteil gesamtstädtisch 2 % auf den Busverkehr und 5 % auf den Zugnah- und -fernverkehr. Im Stadtteilvergleich zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So werden von den Bürgern von Haltern-Mitte und Sythen der Großteil der ÖPNV-Wege mit dem Zug zurückgelegt und nur geringe Anteile mit dem Bus. In den anderen Stadtteilen ist das Verhältnis ausgeglichener. In Lippamsdorf und Hullern entfällt sogar der wesentliche Teil der Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr auf den Busverkehr.

Der Radverkehrsanteil von 22 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 18 % herkömmlichen Radverkehr und 4 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. In den Stadtteilen Sythen und Lippamsdorf werden dabei überproportional viele Wege mit Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt.

¹⁵ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Auto als Fahrer). Außerdem sind gemeinhin Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr oder ÖPNV zusammengefasst.

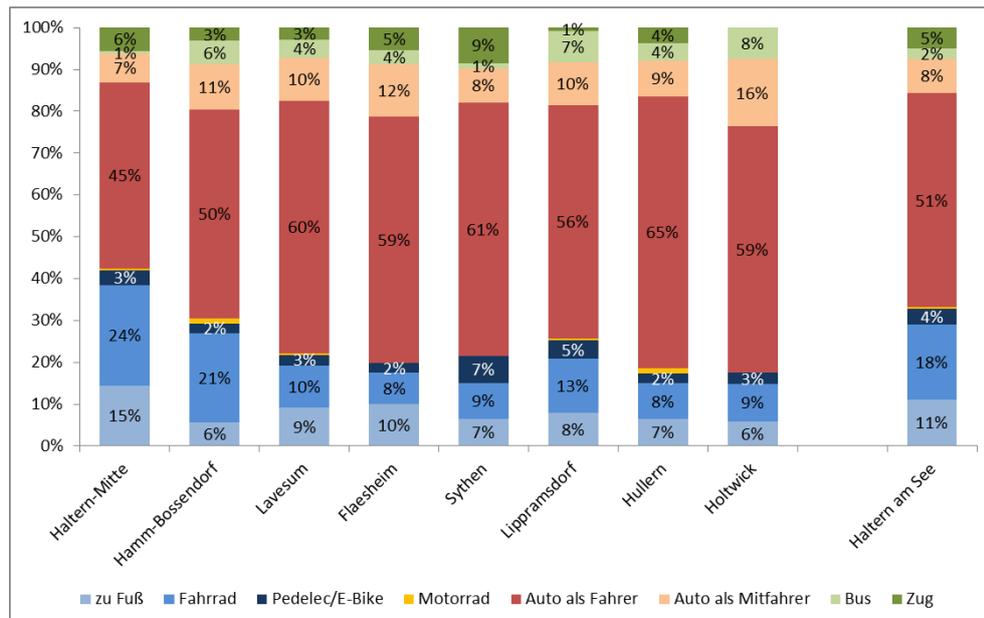


Abb. 50: Verkehrsmittelwahl auf Stadtteilebene (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Die auf die Gesamtstadt hochgerechneten Wegehäufigkeiten sind in folgender Abbildung dargestellt. Insgesamt werden mit Pedelecs und E-Bikes täglich bereits ca. 4.700 Wege zurückgelegt. Bei der Feinaufteilung des ÖPNV entfallen 6.400 tägliche Wege auf den Zug- und -fernverkehr und 3.000 Wege auf den Busverkehr.

Verkehrsmittel	Modal Split	Anzahl Wege (absolut)
Auto als Mitfahrer	8 %	10.600
Auto als Fahrer	51 %	65.100
Motorrad	1 %	600
Zug	5 %	6.400
Bus	2 %	3.000
Pedelec/E-Bike	4 %	4.700
Fahrrad	18 %	22.800
zu Fuß	11 %	14.200
Haltern am See 2019	100 %	127.500

Abb. 51: Modal Split und Wegehäufigkeit (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe)

Zur Einordnung der gesamtstädtischen Modal Split-Werte bietet sich der Zeitreihenvergleich an. Die letztmalige Erhebung der Verkehrsmittelzusammensetzung fand 1992 bei der Erstellung der damaligen Rahmenplanung Innenstadt Haltern am See statt. Aufgrund des sehr langen Zeitraums und der Unkenntnis über die damals verwendete Methodik sind die Ergebnisse allerdings nur bedingt als Vergleich heranzuziehen.

Das Verhältnis von MIV zu Umweltverbund liegt nahezu konstant weiterhin bei 60 % Anteil MIV zu 40 % Umweltverbundanteil. Der ÖPNV-Anteil ist geringfügig gesunken. Allerdings haben sich innerhalb des nicht-motorisierten Verkehrs Verschiebungen ergeben. Erfreulicherweise ist zwar der Anteil des Radverkehrs an der Mobilität von 12 % auf 22 % gestiegen. Bei Betrachtung des Rückgangs des Fußverkehrsanteils kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass sich der Zuwachs aus dem Rückgang des Fußverkehrsanteils speist und hier eine Verschiebung innerhalb der Nahmobilität stattgefunden hat.

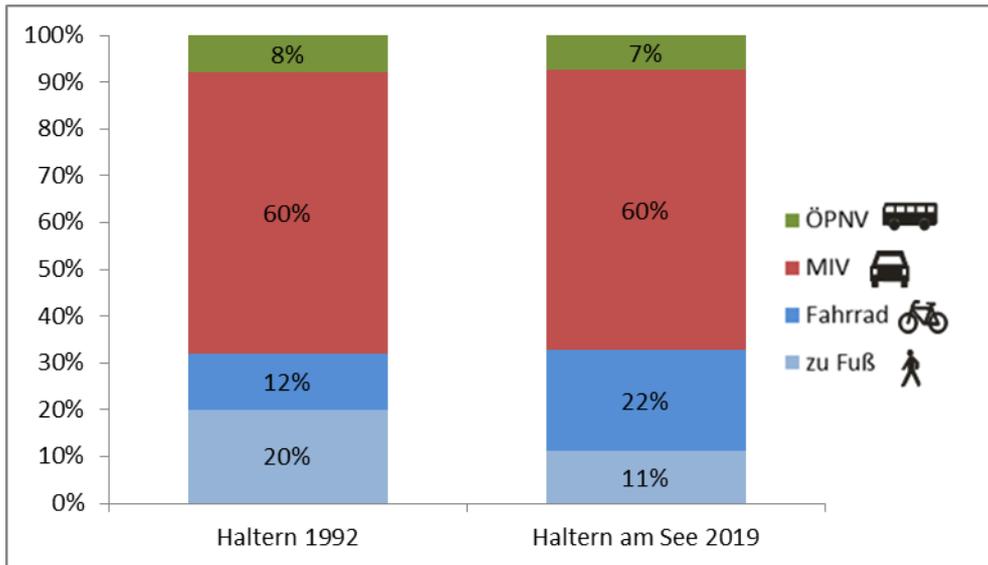


Abb. 52: Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe
(Auswertung auf Wegeebene)

Bei Berücksichtigung der Wegelängen (s. Abbildung 53) ergibt sich ein differenziertes Bild des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen nur 6% der Verkehrsleistung. Demnach werden mehr als 1,2 Mio. Personen-km täglich von den Bürgern Halterns mit dem Pkw bestritten (s. Abb. 54).

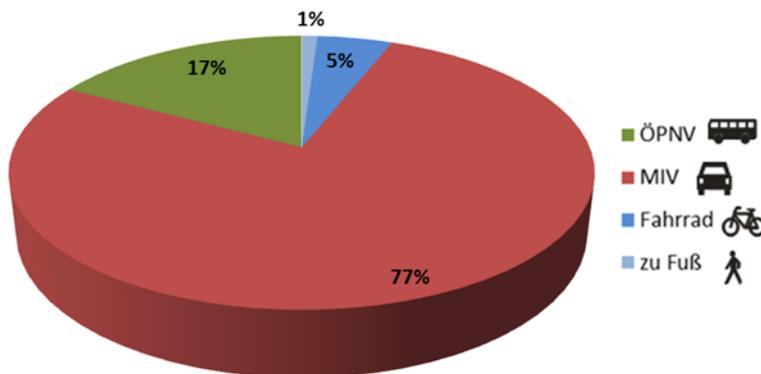


Abb. 53: Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2019
ÖPNV	278.000
MIV	1.246.000
Fahrrad	79.000
zu Fuß	16.000
Stadt Haltern am See	1.619.000

Abb. 54: Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebene)

Zur Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Haltern am See sind in der folgenden Abbildung der Modal Split vergleichbarer Städte (u.a. im Kreis Recklinghausen, sofern vorhanden) sowie die Verkehrsmittelanteile in übergeordneten Räumen aufgeführt.

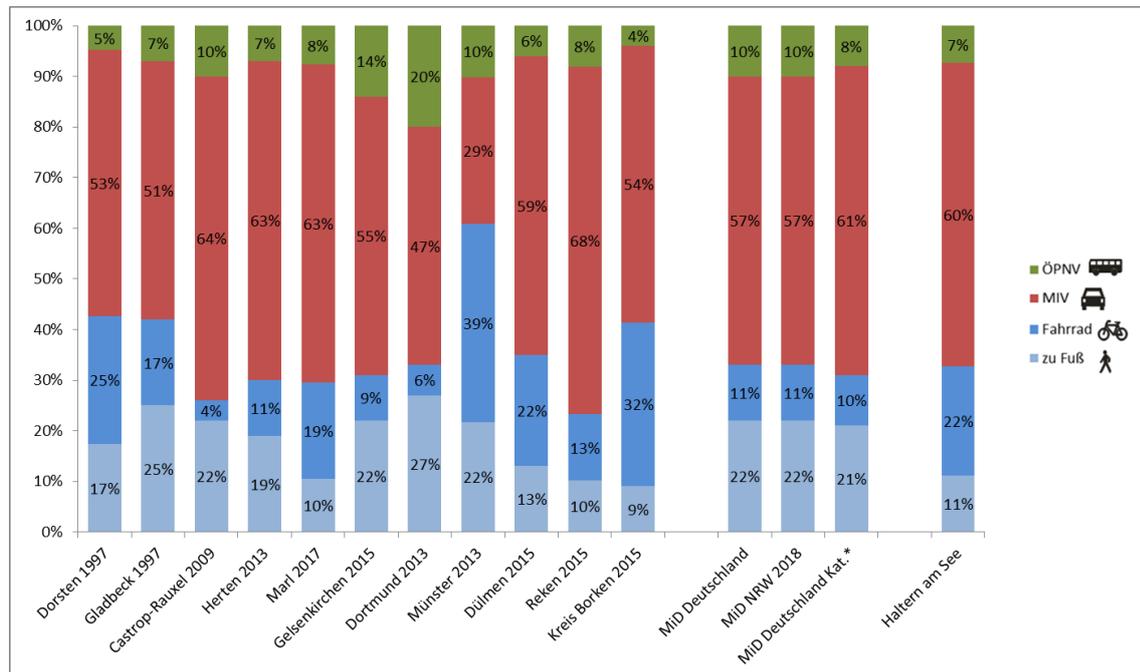


Abb. 55: Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich ¹⁶

Während die Vergleichsdaten aus den Städten Dorsten und Gladbeck sich wegen des lange zurückliegenden Zeitraums der Erfassung (so wie der Zeitreihenvergleich mit den Daten Halterns am See aus dem Jahr 1992) nur bedingt für den Vergleich eignen, liegen aktuelle Zahlen aus den Städten Castrop-Rauxel, Herten und Marl vor. Im Vergleich mit diesen Städten des Kreises Recklinghausen besitzt Haltern am See einen um einige Prozentpunkte höheren Umweltverbundanteil an der Mobilität. Dabei profitiert Haltern am See von dem vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil.

Eine äußerst ähnliche Verkehrsmittelzusammensetzung weist Haltern am See zu der Nachbarstadt Dülmen auf. Im Vergleich existieren nur geringe Verschiebungen bei den einzelnen Verkehrsmittelarten.

Im Vergleich zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (Quelle: MiD 2018) besitzt Haltern am See einen um drei Prozentpunkte erhöhten MIV-Anteil und einen um drei Prozentpunkte reduzierten ÖPNV-Anteil am Modal Split. Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger, dafür die Radverkehrsanteile höher als in den übergeordneten Untersuchungsräumen. Aus der MiD-Studie lassen sich aufgrund der dafür zu geringen Stichprobe keine repräsentativen Werte kleinerer Räume wie Gemeinden ablesen, dafür sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Haltern am See lässt sich in die Kategorie der "deutschen Mittelstädte im städtischen Raum" einordnen. Gegenüber diesen besitzt Haltern am See einen um einen Prozentpunkt niedrigeren MIV- und ÖPNV-Anteil. Das Verhältnis von Fuß- und Radverkehr liegt in Haltern hingegen zwei Prozentpunkte darüber.

16 Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2018; s. Quellenverzeichnis

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen (vgl. Abbildung 56). Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern. Die Kernaussagen für Haltern lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männern und nutzen insgesamt häufiger das Auto als Verkehrsmittel. Dafür nutzen Männer häufiger das Fahrrad und insbesondere den ÖPNV zur Fortbewegung. Die häufigere Autonutzung bei Frauen stellt eine vergleichsweise besondere Verteilung dar. Gewöhnlicherweise wird insgesamt das Auto häufiger von Männern genutzt.
- Die ÖPNV-Nutzungsraten bei Frauen liegen ab der Altersklasse der 30-34-Jährigen auf sehr niedrigem Niveau. Jüngere Frauen und Mädchen nutzen allerdings annähernd so häufig Bus und Bahn wie Männer und männliche Kinder und Jugendliche.
- Insbesondere in den mittleren Altersklassen gehen Frauen viel häufiger zu Fuß als Männer. Bei Männern in den Altersklassen 30-34 Jahre, 35-39 Jahre und 40-44 Jahre sind nur sehr geringe Fußverkehrsanteile zu verzeichnen. Dafür ist bei Männern in diesen Altersklassen der Anteil des Pkw als Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen besonders hoch.

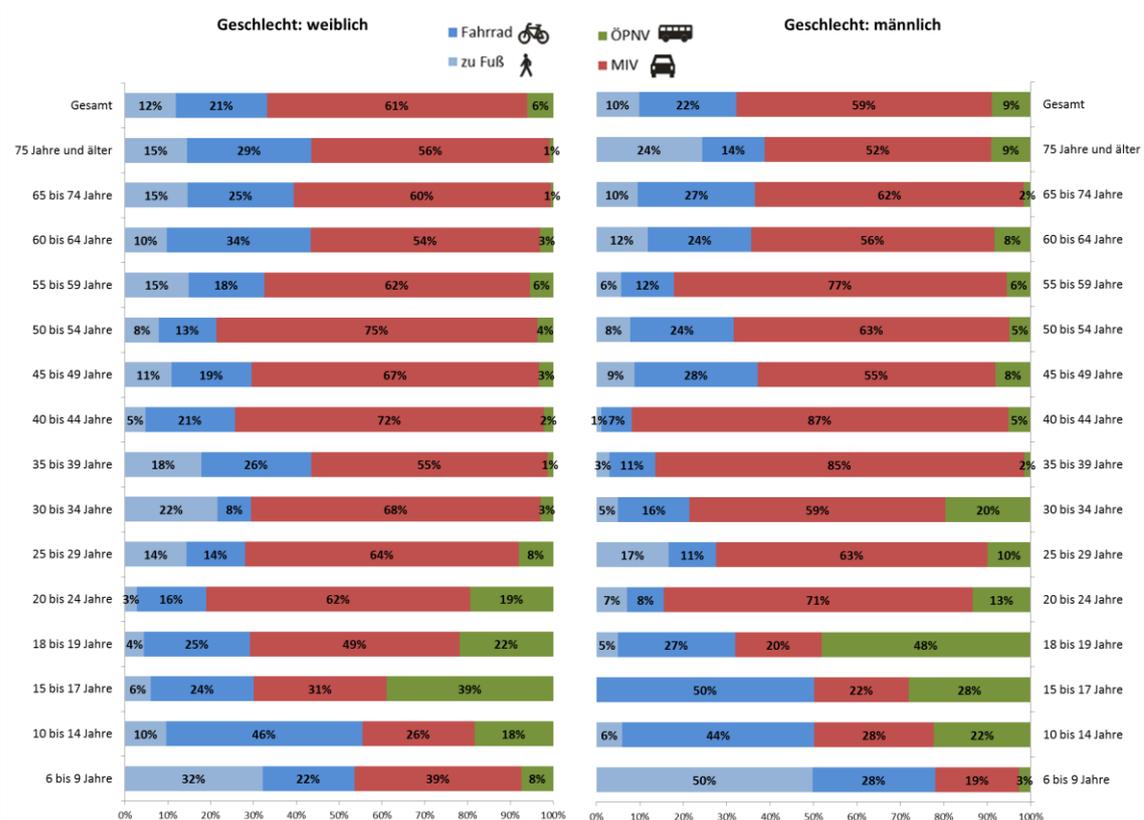


Abb. 56: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen ergibt diesbezüglich deutliche Unterschiede. Es wird ersichtlich, dass sich die Lebensphase der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während in Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit 71 % bzw. 65 % das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer) ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere bei sich in Ausbildung befindlichen Personen. Der höchste ÖPNV-Anteil ist vor allem bei den Gruppen der Studenten (28 % ÖPNV-Anteil), Auszubildenden und Schülern (jeweils 23 % ÖPNV-Anteil) zu verzeichnen. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen.

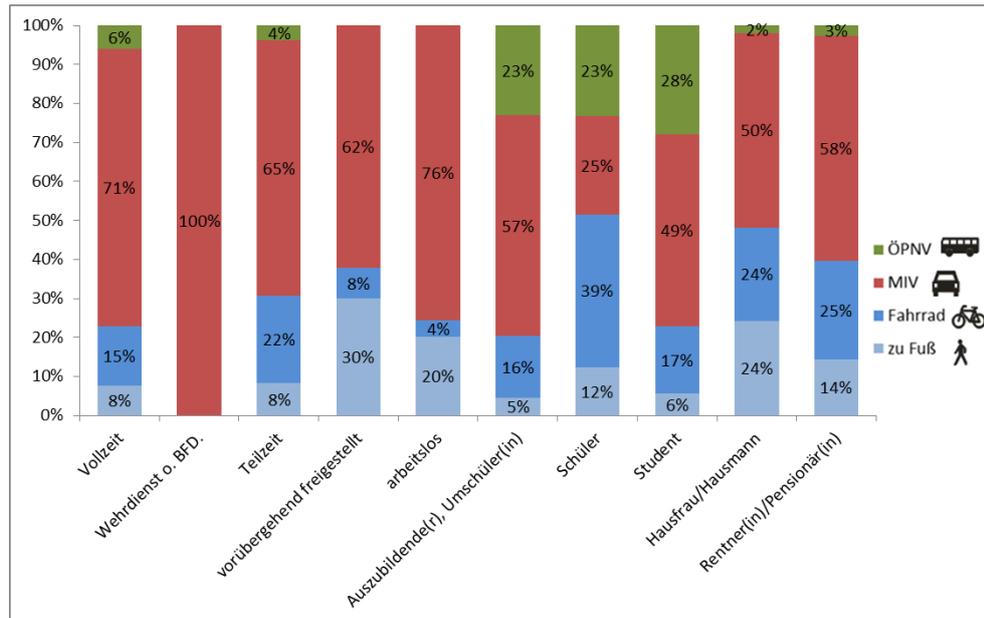


Abb. 57: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängengruppen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängengruppe	Wege absolut	Anteil
< 1 km	22.000	17%
1-2,5 km	25.000	20%
2,5-5 km	13.000	10%
5-10 km	25.000	20%
10-25 km	21.000	17%
25-50 km	13.000	10%
50-100 km	8.000	7%
> 100 km	1.000	1%
Gesamt	128.000	100%

Abb. 58: Anteil der Wegelängengruppen am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Auf kurzen Wegen (bis 1 Kilometer) wird die Mobilität noch vor allem zu Fuß bestritten (44 % Fußverkehrsanteil). 39 % der Wege werden in dieser Wegelängenklasse mit dem Rad zurückgelegt. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege 17 %, hier besteht also Verlagerungspotenzial zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, zugunsten insbesondere des MIV. Bereits in der Entfernungsklasse der Wege zwischen 5 km und 10 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil beträgt auch nur noch 10 %. Die Anteile des ÖPNV erreichen dort mit 10 % den höchsten Anteil im innerstädtischen Verkehr (8 % Bus- und 2 % Zugverkehr). Ab einer Länge von 10 km werden keine Wege mehr zu Fuß unternommen, dafür erreicht der MIV mit 88 % das Maximum. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Demnach steigen ab 25 km die Anteile des ÖPNV wieder an. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Nutzung des Zuges zu den häufigsten außerörtlichen Zielen der Halterner.

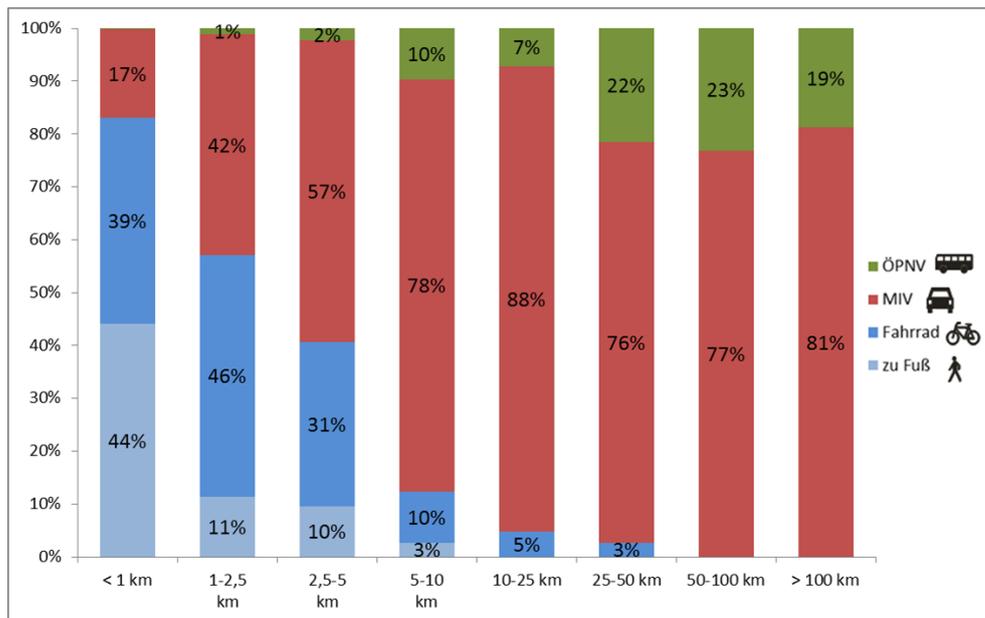


Abb. 59: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten

(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen)

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge ca. 90 % aller Wege über eine Distanz kürzer als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr sind es ca. 5 km. Bei ÖPNV zeigt sich hier noch einmal deutlich, dass bei kurzen Distanzen nur sehr selten der ÖPNV genutzt wird. Bis 5 km Distanz findet nur eine sehr geringe Nutzung statt und ab der Wegelängenklasse von 5-10 km ist dann ein deutlicher Sprung zu erkennen.

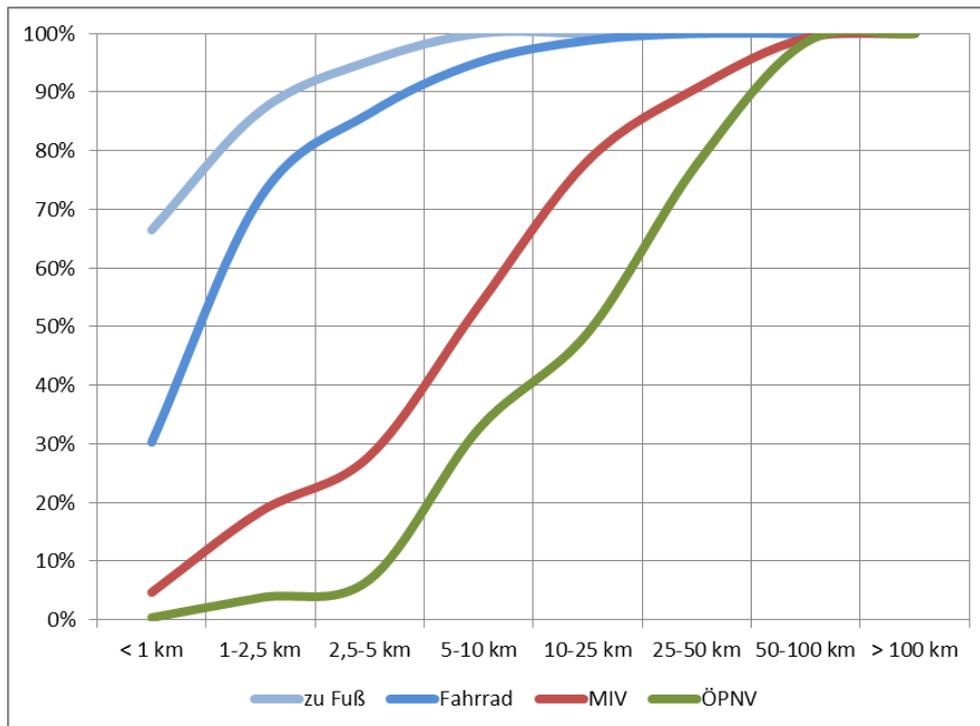


Abb. 60: Summenhäufigkeiten der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den Lebensphasen der Personen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke gesamtstädtisch am häufigsten genannt wurden, zeigt Abbildung 61. Arbeitswege weisen mit 27 % den höchsten Anteil auf. 19 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 18 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit 4 % bzw. 6 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ und „Besuch“ die geringsten Anteile auf.¹⁷ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

Verschiedene Verteilungen sind grundsätzlich ein Indikator für die Altersstruktur bzw. für den Schüleranteil in den Stadtteilen, können aber auch im Hinblick auf die Alltagsorganisation der Mobilität (lineare Hin- und Rückwege bzw. die Anwendung von Wegekettens zur Zeitersparnis; kombinierte Einkaufswege etc.) gedeutet werden.

¹⁷ Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

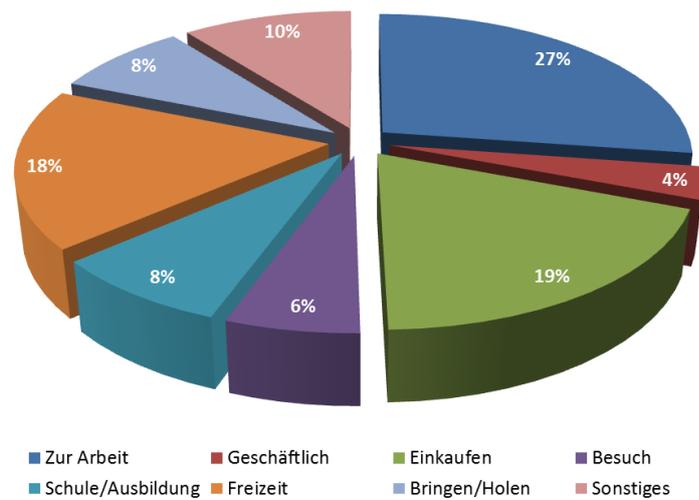


Abb. 61: Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in Abbildung 62 dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Arbeit“ (73 % MIV-Fahrer), „geschäftlich“ (76 % MIV-Fahrer) sowie „Bringen/Holen“ (66 % MIV-Fahrer) verwendet. Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 19 %. Davon sind 11 % Selbst- und 8 % Mitfahrten. Hingegen weist der ÖPNV seinen höchsten Nutzungsanteil mit 36 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem nutzen Schüler, Studenten und Auszubildende mit 32 % oft das Fahrrad. Freizeit- und Einkaufswege weisen dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf. 15 % der Einkaufs- und 17 % der Freizeitwege werden zu Fuß zurückgelegt.

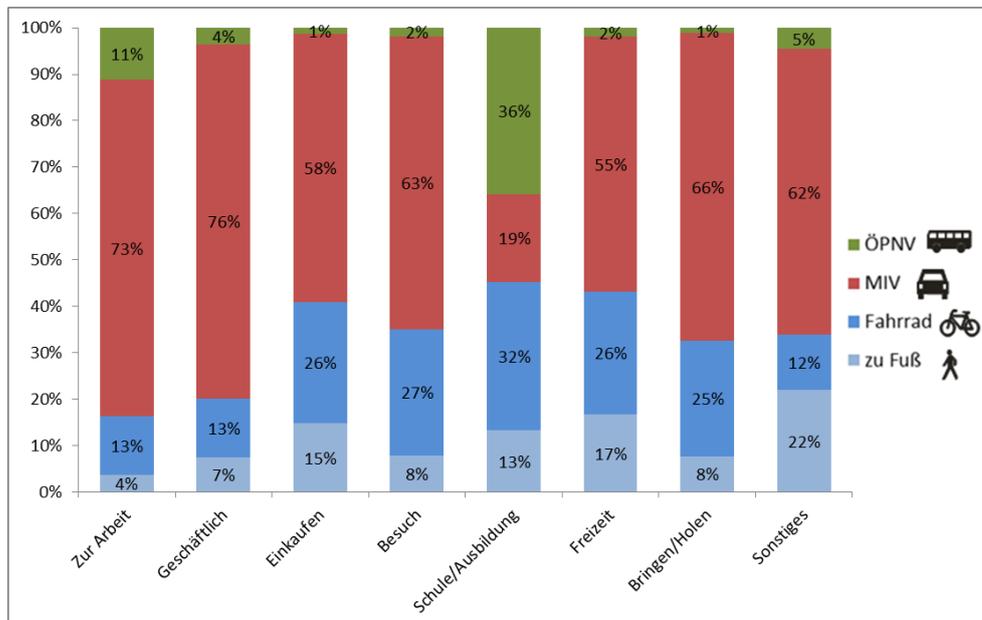


Abb. 62: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt worden. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abbildung 63) verdeutlicht, dass mit dem Zug die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 39,5 km. Zu beachten gilt es, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Die mittlere Fahrt mit dem Zug dauert 32 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 17,3 Kilometer und die Wegedauer im Mittel 18 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 11,3 Kilometern und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; vgl. Abb. 64). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,4 Kilometern deutlich kürzer und die Wegedauer mit 13 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 12,7 Kilometern. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 3,6 km.

Da sich der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit Fahrrad innerhalb des Stadtgebiets abspielt und demnach die Distanzen ähnliche Werte aufweisen, liegen im MIV und ÖPNV im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen gesamten und Binnenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Halterner beträgt 17 Minuten, im Binnenverkehr sind es 11 Minuten. Bei 3,34 Wegen je Person (vgl. Abb. 41) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 57 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Halterner einnimmt.

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,2	11	1,2	11
Fahrrad	2,4	13	1,9	12
Pedelec/E-Bike	5,5	24	2,4	16
Motorrad	9,1	12	5,1	9
Auto als Fahrer	17,3	18	5,1	10
Auto als Mitfahrer	11,3	14	5,3	10
Bus	8,8	13	6,2	11
Zug	39,5	32	6,6	12
Mittelwert	12,7	17	3,6	11

Abb. 63: Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel

(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Dauer der Wege nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 25,2 km und 22,8 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,8 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 7 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 69 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern überschreiten. Demnach wohnt nur ein sehr geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	7%	8%	3%	13%	29%	23%	17%	25,2	25
Geschäftlich	9%	21%	4%	14%	16%	15%	22%	22,8	23
Einkaufen	22%	30%	18%	21%	8%	2%	1%	4,8	12
Besuch	21%	11%	18%	18%	17%	9%	6%	12,0	18
Schule/Ausbildung	22%	22%	10%	25%	9%	12%	2%	9,7	14
Freizeit	22%	24%	11%	23%	14%	3%	2%	7,2	14
Bringen/Holen	20%	33%	9%	20%	11%	2%	4%	7,2	12
Sonstiges	25%	21%	9%	20%	14%	11%	1%	8,3	13
Gesamt	17%	20%	10%	20%	17%	10%	7%	12,7	17

Abb. 64: Wegelängenverteilung nach Wegezweck

(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 12,7 Kilometer. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Hullern und Flaesheim zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 16,9 bzw. 16,4 Kilometer. Die kürzesten Wege legen erwartungsgemäß aufgrund der im Vergleich zu den übrigen Stadtteilen größeren Kompaktheit des Siedlungskörpers und der höheren Dichte an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen die Bewohner von Haltern-Mitte zurück.

Stadtteil	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Haltern-Mitte	21%	30%	10%	8%	17%	8%	6%	11,1	16
Hamm-Bossendorf	6%	10%	37%	13%	17%	11%	6%	12,5	16
Lavesum	14%	8%	4%	44%	12%	12%	7%	13,7	19
Flaesheim	17%	5%	1%	33%	22%	11%	11%	16,4	18
Sythen	13%	12%	6%	36%	10%	15%	8%	15,2	18
Lippamsdorf	9%	11%	7%	38%	23%	7%	5%	13,1	17
Hullern	16%	2%	2%	35%	20%	20%	6%	16,9	21
Holtwick	4%	2%	27%	25%	27%	9%	7%	14,7	21
Haltern am See	17%	20%	10%	20%	17%	10%	7%	12,7	17

Abb. 65: Wegelängenverteilung nach Stadtteil

(Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets, auf den 66 % der Wege der Halterner Bürger entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 66 bis 70 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 47. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die acht Stadtteile Halterns gewählt.¹⁸ Mit Binnenverkehr ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Halterner Stadtgebiets, sondern der Verkehr **innerhalb des jeweiligen Stadtteils** gemeint.

Im Fußverkehr (Abbildung 66) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb des jeweiligen Stadtteils im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Während sich zwischen Haltern-Mitte und den Stadtteilen Sythen (ca. 800 Fußwege im Querschnitt) und Lavesum (ca. 400 Fußwege im Querschnitt) noch signifikante Fußgängerströme bewegen, beschränkt sich der Fußverkehr in den übrigen Stadtteil auf Binnenwegen innerhalb des jeweiligen Stadtteils.

Im Radverkehr (Abbildung 67) liegt das gesamtstädtische Verkehrsaufkommen höher als im Fußverkehr. Dadurch, dass mit dem Rad Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Binnenverkehrsanteil insgesamt niedriger als im Fußverkehr. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt wiederum zwischen Haltern-Mitte und Sythen. Zwischen den beiden Stadtteilen werden täglich ca. 1.500 Wege mit dem Rad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt. Vergleichsweise stark nachgefragt werden zudem die Verbindungen zwischen Haltern-Mitte und den Stadtteilen Holtwick, Hamm-Bossendorf, Lippramsdorf, Lavesum und Hullern.

Im MIV (Abbildung 68) ist wiederum eine starke radiale Ausrichtung der Verkehrsströme auf das Zentrum auszumachen. Die stärkste Verflechtungsbeziehung besteht wiederum zwischen Haltern-Mitte und Sythen mit 6.500 täglichen Fahrten. Die weiteren Verflechtungen mit einer Gesamtmenge von über 1.000 täglichen Pkw sind allesamt auf Haltern-Mitte ausgerichtet. Darüber hinaus liegt der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten mit knapp 40 % innerhalb von Haltern-Mitte am höchsten. Hier besteht demzufolge grundsätzlich Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel. Die stärkste nachgefragte tangentielle Verbindung ist jene zwischen Sythen und Lavesum mit täglich ca. 800 Fahrten.

Im ÖPNV (Abbildung 69) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtteile erwartungsgemäß sehr niedrig. Doch ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen nicht sonderlich stark ausgeprägt. Wie zuvor untersucht, entfallen von dem 7 %-igen ÖPNV-Anteil am Modal Split nur 2 % auf den Busverkehr. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Stadtgebiets mit dem Zug fährt)¹⁹. Dennoch ist für den innerstädtischen Busverkehr Haltern-Mitte der wichtigste Bezugspunkt. Die stärksten Verflechtungen werden mit ca. 900 täglichen Fahrten zwischen Lippramsdorf und Haltern-Mitte sowie zwischen Sythen und Haltern-Mitte realisiert.

18 Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Stadtteilebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr insbesondere im Fuß- und Radverkehr spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtteilgrenzen überschreitenden in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

19 Die Bedeutung des Zentrums ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Hullern mit dem Bus nach Lippramsdorf fährt und im Haltern-Mitte umsteigt, ist in Hullern Teil des Quellverkehrs und in Lippramsdorf Teil des Zielverkehrs. Das Gleiche gilt für Verbindungen aus der Stadt heraus. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

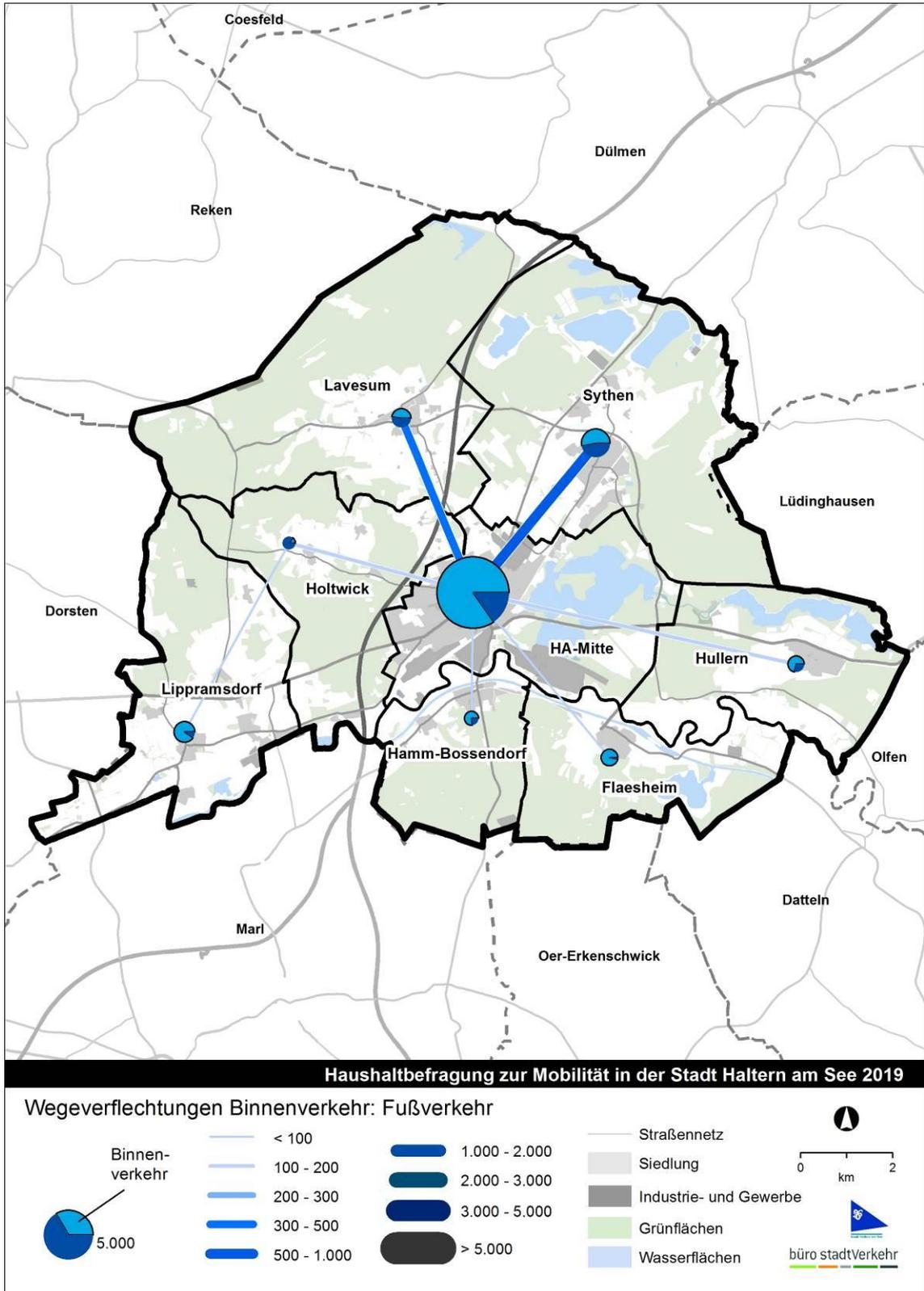


Abb. 66: Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb des Stadtgebiets
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

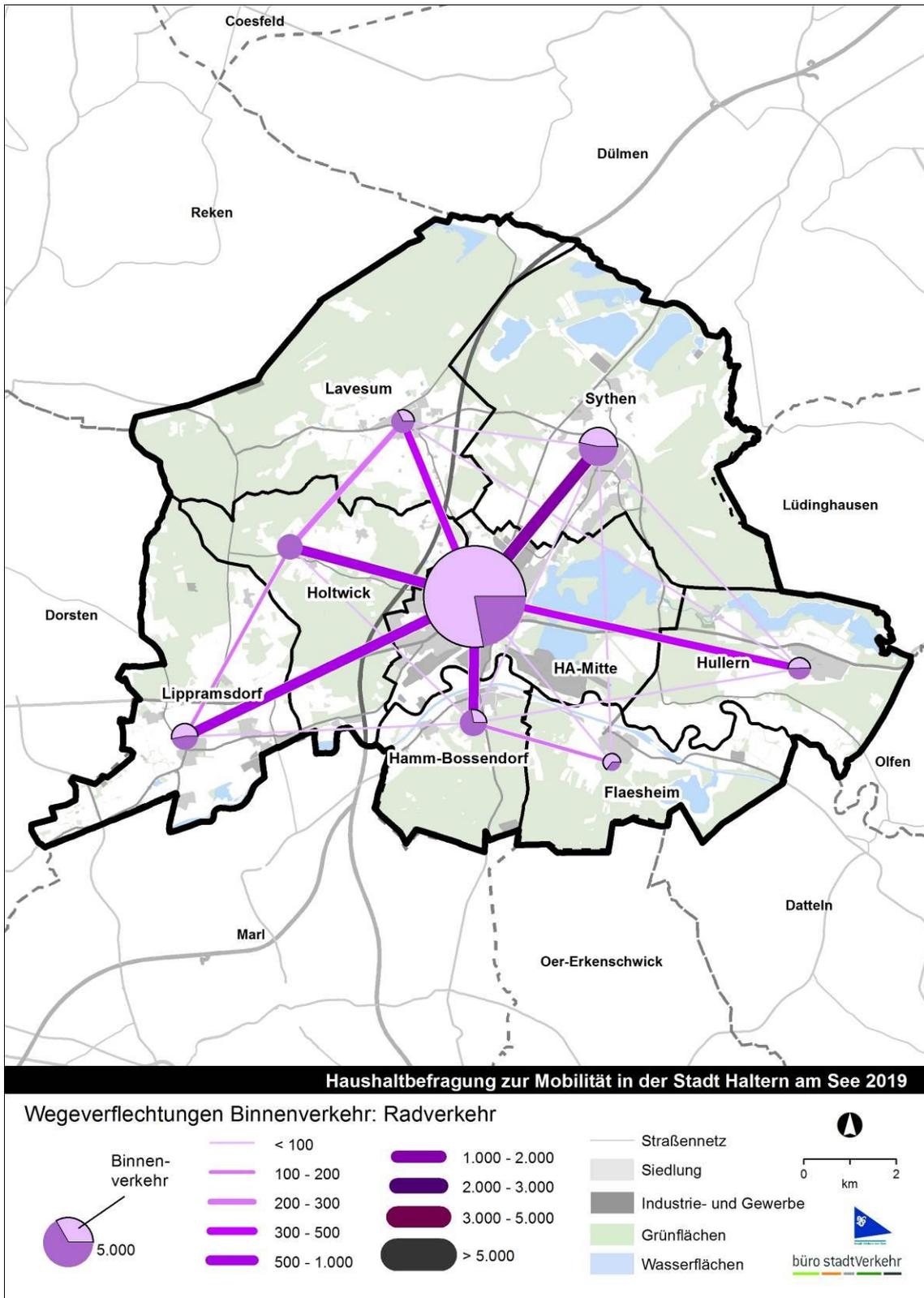


Abb. 67: Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

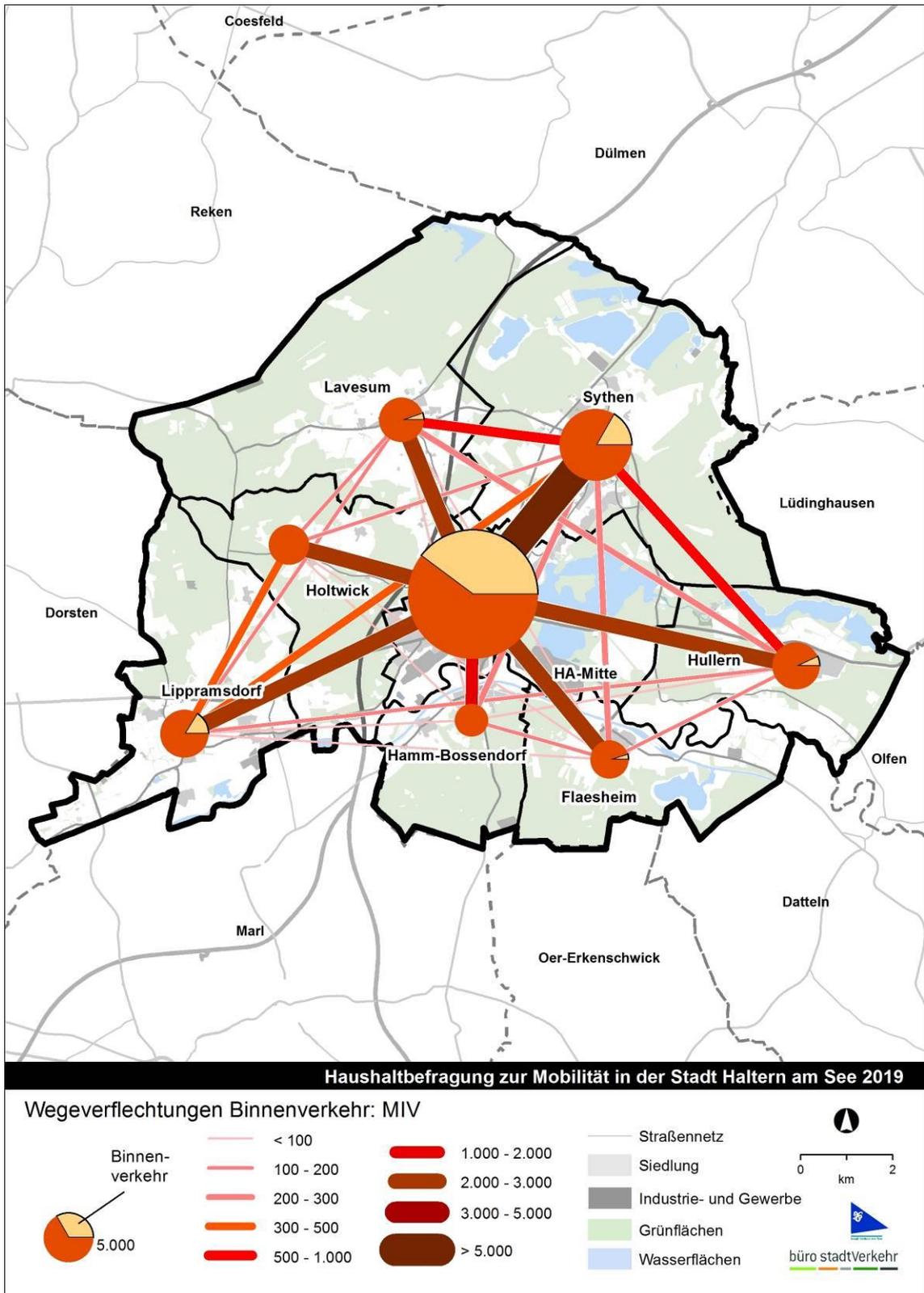


Abb. 68: Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb des Stadtgebiets
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

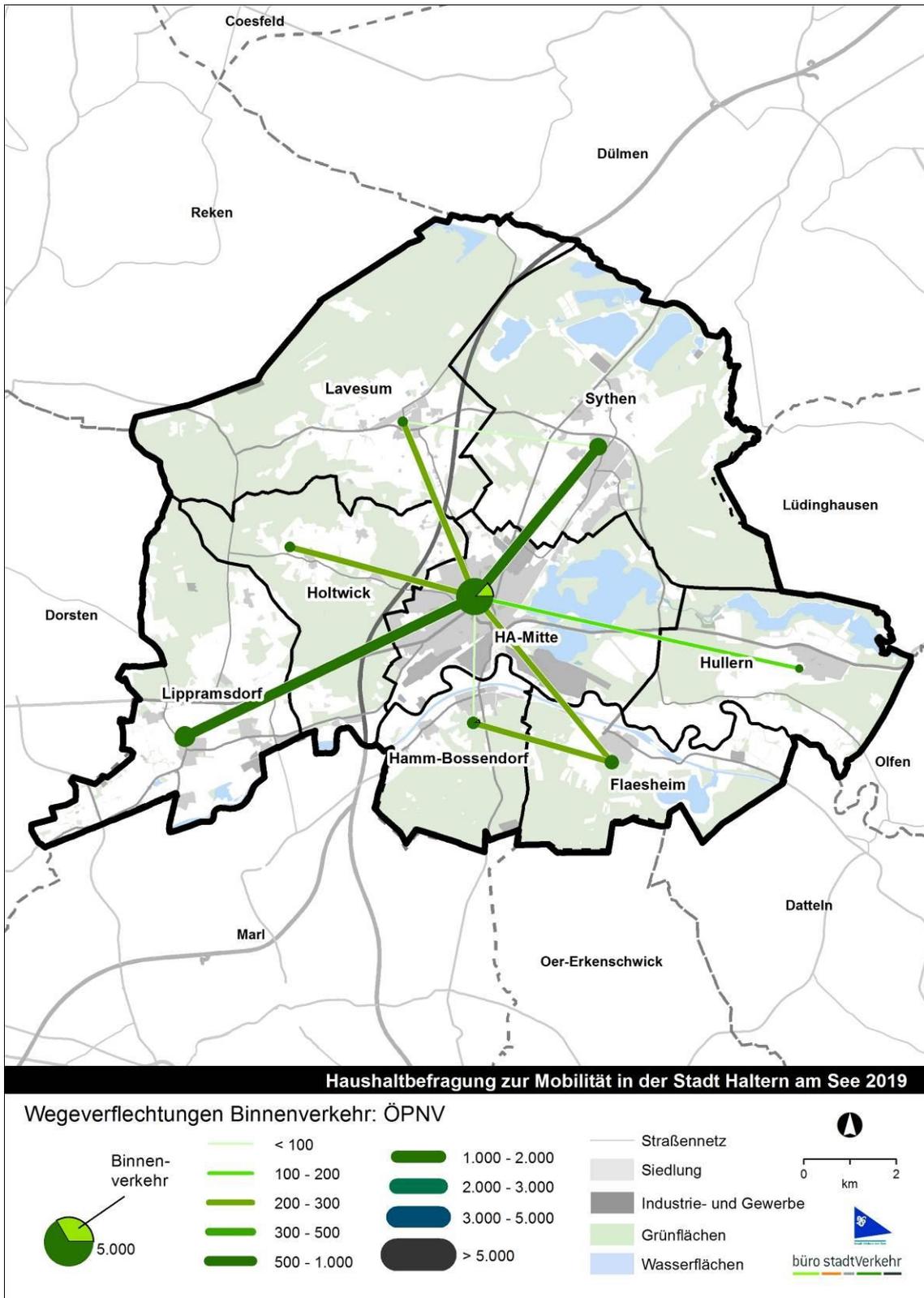


Abb. 69: Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets
 (Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

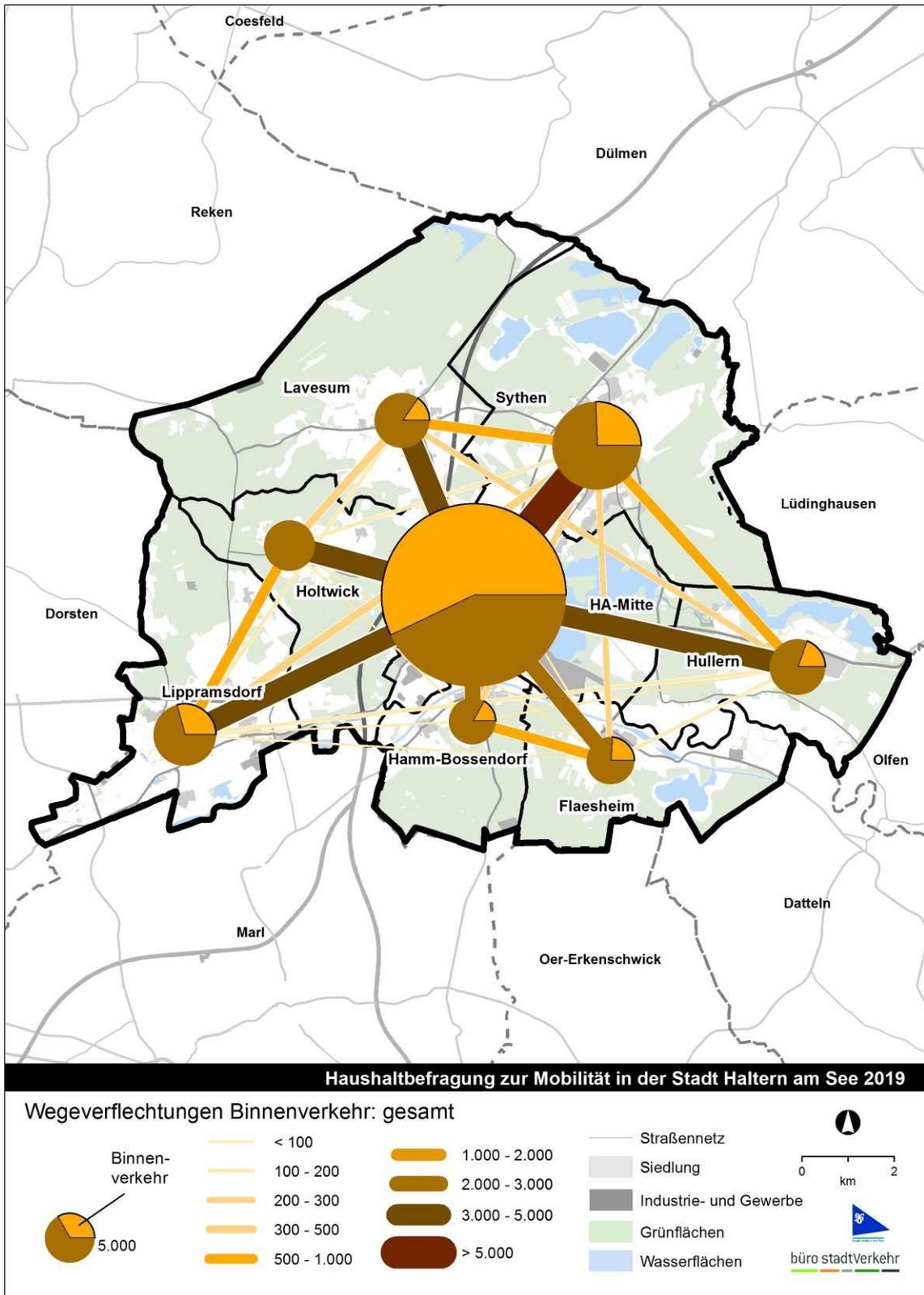


Abb. 70: Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre (Abbildung 70) zeigt Haltern-Mitte als zentralen Ankerpunkt. Die sieben stärksten Verflechtungen werden zwischen Haltern-Mitte und den äußeren Stadtteilen realisiert. Die meisten Wege werden dabei täglich zwischen Haltern-Mitte und Sythen mit 9.410 zurückgelegt.

Der Binnenverkehrsanteil liegt demnach in Haltern-Mitte auch mit über 50 % am höchsten, in den Stadtteilen Holtwick, Lavesum und Hamm-Bossendorf beträgt er hingegen nur etwa 15 %. In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt.

von/nach Stadtteil	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lipprams-dorf	Hullern	Holtwick	außen	Gesamt
HA-Mitte	39.300	1.300	1.700	1.200	4.800	2.200	1.700	1.800	9.600	63.600
Hamm-Bossendorf	1.300	800	-	300	200	-	-	-	1.200	3.800
Lavesum	1.800	-	1.000	-	500	100	100	200	800	4.500
Flaesheim	1.200	300	-	1.100	100	-	100	-	1.300	4.100
Sythen	4.600	100	400	200	4.100	100	300	100	3.100	13.000
Lipprams-dorf	2.000	-	100	-	200	2.300	100	300	2.500	7.500
Hullern	1.800	-	100	100	300	100	1.200	200	1.500	5.300
Holtwick	1.800	-	200	-	-	300	200	100	500	3.100
außen	9.900	1.100	900	1.200	3.100	2.500	1.500	400	2.600	23.200
Gesamt	63.700	3.600	4.400	4.100	13.300	7.600	5.200	3.100	23.100	128.100

Abb. 71: Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)

(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelänge. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil in Haltern am See liegt bei 66 %. Demzufolge haben 66 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 34 % der Wege verlassen das Stadtgebiet. Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu knapp 39 % innerhalb der Stadtteile ab und zu ca. 27 % zwischen den Stadtteilen (s. Abb. 73).

Bei Betrachtung des Binnenverkehrs liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 17 % sechs Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. In der Wegemobilität innerhalb der Stadtteile beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 25 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber dem Wert der Gesamtstadt deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 6 % der Wege werden nicht-motorisiert zurückgelegt. Mit 15 % wird signifikant ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV, aber mit 72 % noch deutlich mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt als es bei Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist.

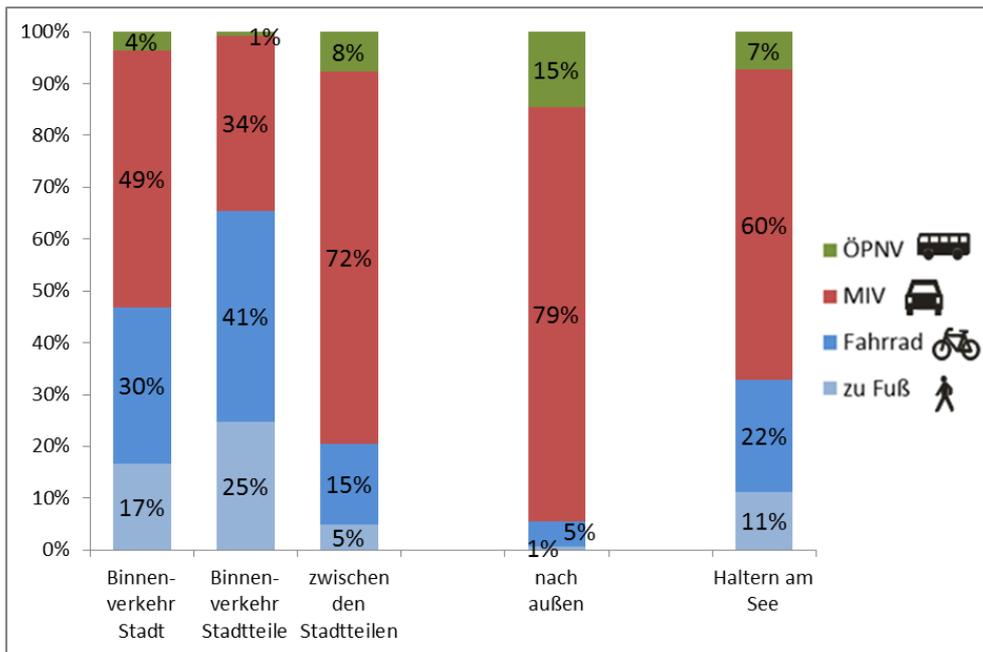


Abb. 72: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr

(Auswertung auf Weeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die häufigsten Außenziele sind in folgender Tabelle dargestellt. Das häufigste Weegeziel der Halterner ist die Nachbarstadt Marl. 7.000 tägliche Wege werden von den Halternern zwischen diesen beiden Städten zurückgelegt. Die Stadt Recklinghausen folgt mit ca. 6.000 täglichen Wegen an zweiter Stelle.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Stadt	65,9%			85.000
<i>Binnenverkehr Stadtteile</i>		38,8%		50.000
<i>zwischen den Stadtteilen</i>		27,1%		35.000
nach außen	34,1%			44.000
<i>Kreis Recklinghausen</i>		14,4%		18.000
<i>Marl</i>			5,4%	7.000
<i>Recklinghausen</i>			4,3%	6.000
<i>Dorsten</i>			2,1%	3.000
<i>Sonstige Gemeinden im Kreis Recklinghausen</i>			2,6%	3.000
<i>Kreis Coesfeld</i>		4,4%		6.000
<i>Kreis Borken</i>		1,1%		1.000
<i>Münster</i>		2,5%		3.000
<i>Gelsenkirchen</i>		1,7%		2.000
<i>Essen</i>		1,6%		2.000
<i>Dortmund</i>		1,5%		2.000
<i>Sonstige Außenziele</i>		7,0%		9.000
Summe	100%	100%		128.000

Abb. 73: Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele

(Auswertung auf Weeebene)

Die Verkehrsmittelwahl der Halterner Bürger zu den häufigsten Außenzielen ist nachfolgend dargestellt. Grundsätzlich dominiert der Pkw bei der Verkehrsmittelwahl der Halterner bei Wegen aus der Stadt heraus. Fußwege werden überhaupt nicht mehr zurückgelegt, selbst nicht im Grenzbereich der Nachbarstädte. Die hohen ÖPNV-Anteile (bis zu 48 % ÖPNV-Anteil bei Wegen nach Essen) werden allesamt bei Wegen in die Städte realisiert, die entlang der Regionalexpress-Strecke des Rhein-Haard-Express (RE2) und Niers-Haard-Express (RE42) mit zwei Fahrtenpaaren je Stunde angebunden sind: Recklinghausen, Münster, Gelsenkirchen und Essen.

Interessanterweise beträgt der ÖPNV-Anteil bei Wegen nach Marl nur 5 %. Das ist vermutlich der Tatsache geschuldet, dass bei Fahrten über Marl-Sinsen ein weiterer Umstieg in die Innenstadt erfolgen müsste bzw. der Stundentakt der S-Bahn-Linie 9 deutlich weniger attraktiv für Berufspendler ist. Gegenüber den zuvor genannten, wesentlich größeren Städten, ist zudem die Nutzung des Pkw nach Marl aufgrund der grundsätzlich wohl größeren Parkplatzverfügbarkeit attraktiver.

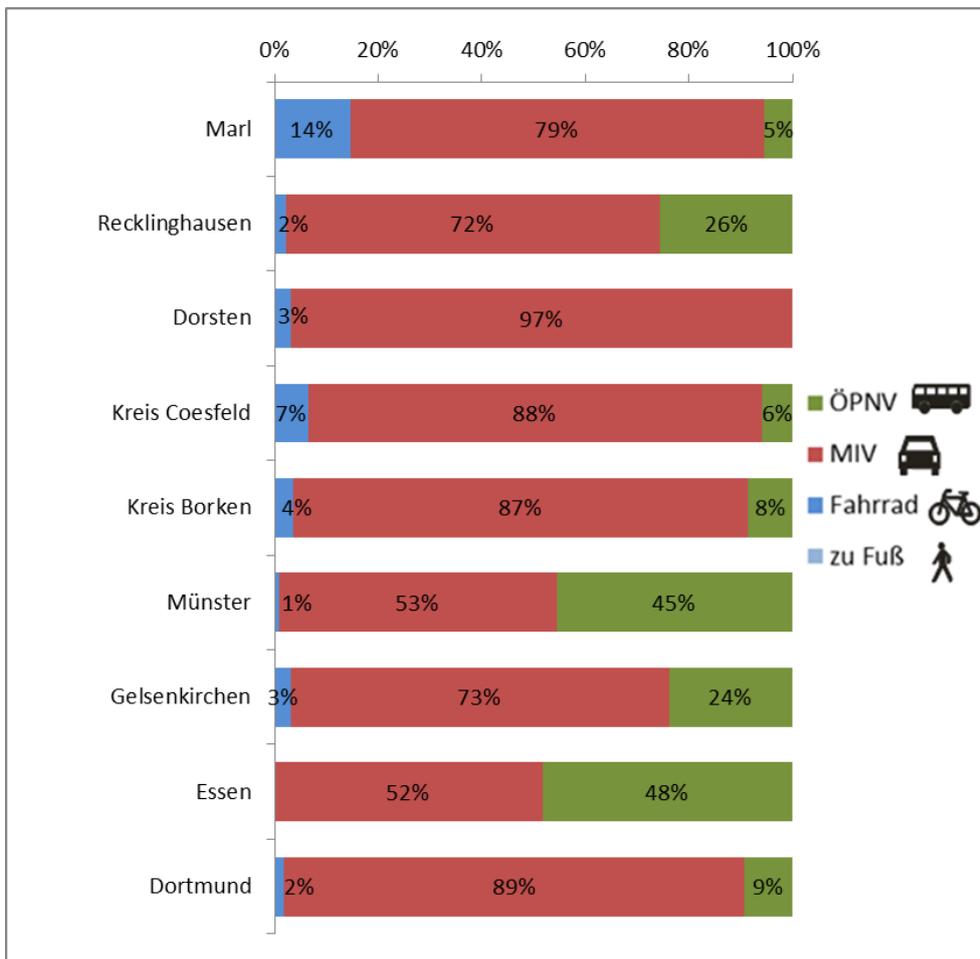


Abb. 74: Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegebene)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Haltern am See wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es u.a. aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel differenziert zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 Uhr und 17 Uhr. Um diese Zeit treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen so für ein breiteres Maximum als in morgendlichen Spitze.

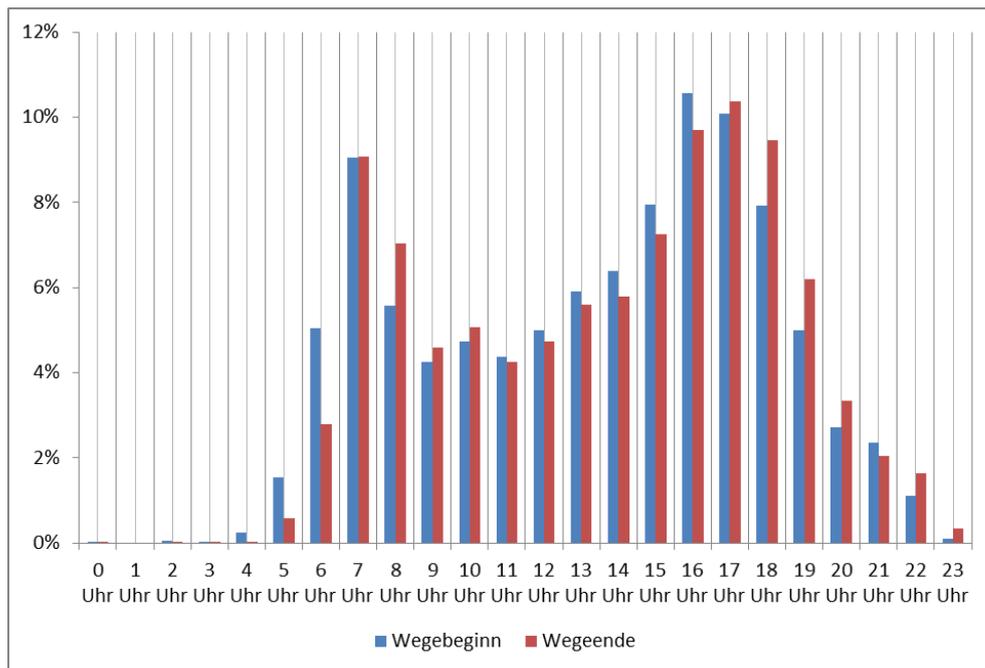


Abb. 75: Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebene)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln²⁰ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Das Verkehrsmittel Fahrrad erreicht ein doppeltes Maximum, und zwar ebenfalls zwischen 7 und 8 Uhr und zusätzlich nachmittags zwischen 17 und 18 Uhr. Im Fußverkehr sind die tageszeitlichen Schwankungen am geringsten ausgeprägt.

²⁰ In Abbildung 76 dargestellt ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf. Beispielsweise erreicht der ÖPNV das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr. Etwas weniger als 20 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt.

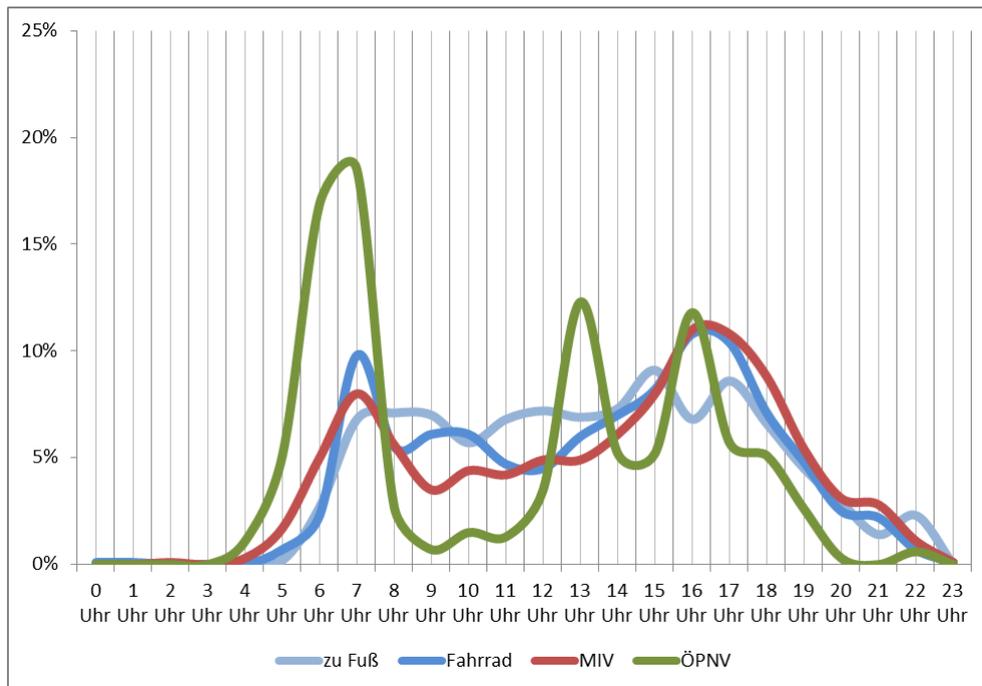


Abb. 76: Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Weeebene)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 4 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0-5 Uhr sind jedoch aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen).

Radverkehrsanteile erreichen ihr Maximum in der Nebenverkehrszeit zwischen 9 Uhr und 10 Uhr mit 31 %. Ab der Mittagszeit liegen Anteile dann bis 22 Uhr bei konstanten Modal Split-Anteilen von 20-24 %. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in verkehrsschwachen Zeiten nachts und früh am Morgen. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split ebenfalls nicht in den Hauptverkehrszeiten, sondern zwischen 11 Uhr und 12 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Zweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

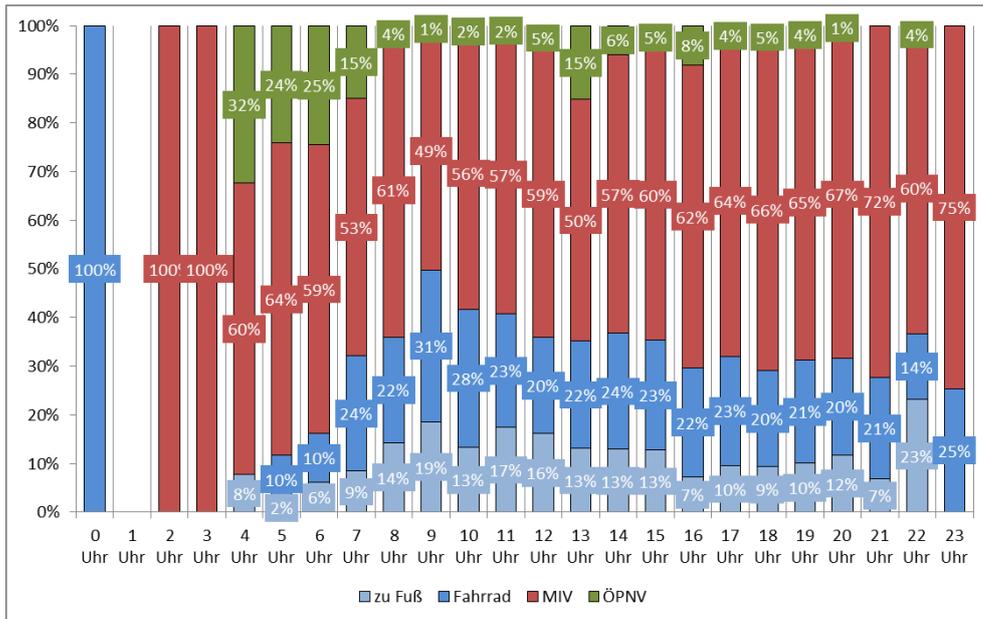


Abb. 77: Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

6.7 Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes nach Wegezweck

Im vorangegangenen Kapitel 5.2.3 wurde untersucht, wie verschiedene Altersgruppen und Bewohner der Stadtteile die Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes bewerten. Nach Kenntnisgewinn über die Mobilitätsstrukturen und Muster soll nun ein Blick darauf geworfen werden, wie Erreichbarkeit je nach Wegezweck eingeschätzt wird. In den folgenden beiden Grafiken sind die Matrizen für die Wegezwecke Arbeiten und Schule/Ausbildung dargestellt. Es zeigt sich, dass insbesondere für Arbeitswege die Ziele Haltern-Mitte und Gemeinden außerhalb von Haltern am See sind. Die übrigen sieben Stadtteile sind nur sehr selten Ziel der Arbeitswege. Das ähnliche Muster gilt für den Ausbildungsverkehr.

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	2.334	-	-	-	99	125	100	-	6.803	9.461
Hamm-Bossendorf	126	22	-	24	22	-	-	15	813	1.022
Lavesum	243	-	17	-	22	-	11	11	556	860
Flaesheim	101	-	-	63	21	-	-	-	736	921
Sythen	563	-	-	-	142	43	77	-	1.872	2.697
Lippramsdorf	176	-	-	-	16	96	16	34	1.373	1.711
Hullern	209	-	-	-	-	-	83	-	810	1.102
Holtwick	253	-	25	-	-	86	-	-	320	684
außen	135	-	-	-	29	-	-	-	379	543
Summe	4.140	22	42	87	351	350	287	60	13.662	19.001

Abb. 78: Wegebeziehungsmatrix für den Zweck: Arbeiten
(Auswertung auf Wegeebe)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	2.072	-	-	11	58	-	-	-	503	2.644
Hamm-Bossendorf	231	27	-	146	-	-	-	-	29	433
Lavesum	136	-	77	-	-	-	-	-	29	242
Flaesheim	125	-	-	59	-	-	-	-	146	330
Sythen	262	-	81	-	-	-	-	-	195	538
Lippramsdorf	424	-	-	-	-	122	-	-	88	634
Hullern	97	-	-	-	-	-	79	-	119	295
Holtwick	219	-	-	-	-	-	-	-	54	273
außen	43	-	-	-	-	-	-	-	143	186
Summe	3.609	27	158	216	58	122	79	-	1.306	5.575

Abb. 79: Wegebeziehungsmatrix für den Zweck: Schule und Ausbildung
(Auswertung auf Wegeebe)

Als nächstes wurde der Datensatz nach dem Wegezweck „Arbeiten“ oder „Ausbildung“ gefiltert und die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes nach Zielort der Personen untersucht. Die nach Häufigkeit der Nennung hochgerechnete Bewertung der Erreichbarkeit der Stadtteile Haltern am See sowie zusammengefasst der Außenziele sind mit den 4 Hauptverkehrsmittelgruppen in den folgenden Abbildungen dargestellt. Bei der Zusammenfassung der Außenziele handelt es sich um eine grob gewählte Zusammenfassung zur Veranschaulichung der Gesamtbewertungen.

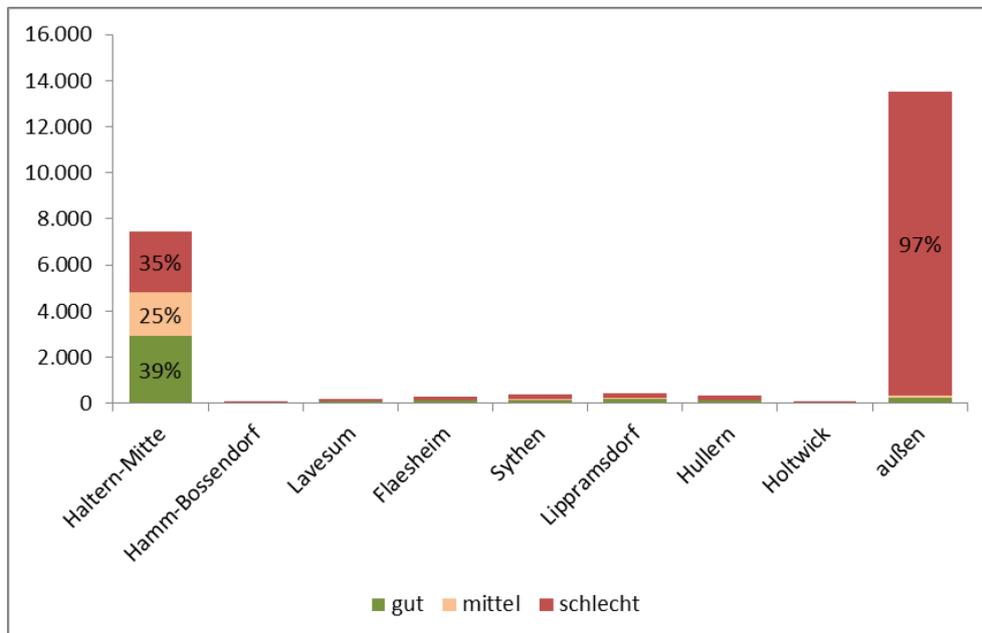


Abb. 80: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (zu Fuß)
(Auswertung auf Wegeebe)

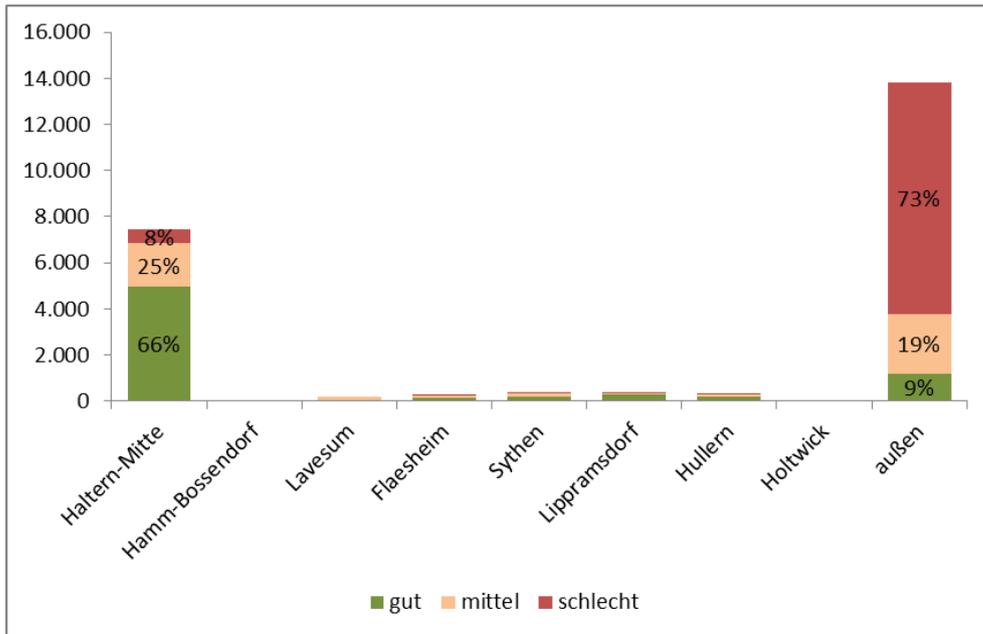


Abb. 81: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem Fahrrad)
(Auswertung auf Wegeebene)

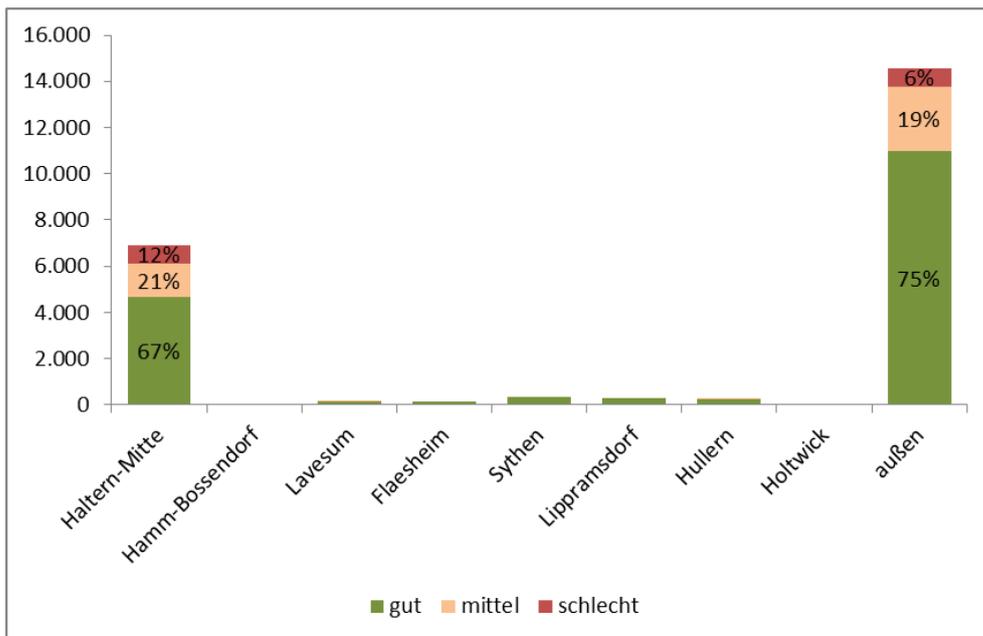


Abb. 82: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem Auto)
(Auswertung auf Wegeebene)

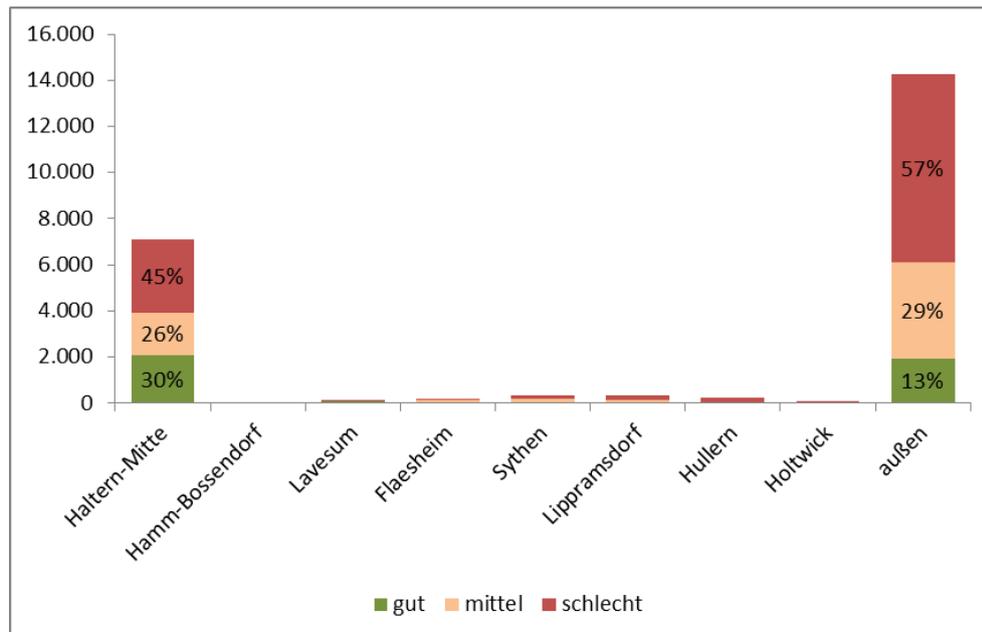


Abb. 83: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsziele nach Stadtteilen und Außenzielen (mit dem ÖPNV)
(Auswertung auf Wegeebe)

Sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad, Pkw oder ÖPNV sind die Stadtteile Hamm-Bossendorf, Lavesum, Flaesheim, Sythen, Lippramsdorf, Hullern und Holtwick nur selten Ziele des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs. Signifikante Quell-Ziel-Beziehungen existieren nur nach Haltern-Mitte oder zu den Außenzielen.

Die Erreichbarkeit von Haltern-Mitte wird zu Fuß noch zu 39 % als gut, 25 % als mittelmäßig und zu 35 % als schlecht bewertet. Bei den Außenzielen fällt die Erreichbarkeit eindeutig sehr negativ aus, teilweise legen die Halterner große Strecken auf dem Weg zur Arbeit zurück. Die Erreichbarkeit von Haltern-Mitte mit dem Fahrrad wird jedoch wesentlich besser bewertet. 66 % der Personen bezeichnen diese als gut, die Erreichbarkeit der Außenziele wird zu 9 % als gut bewertet. Bei diesen beiden nicht-motorisierten ist die Entfernung und somit die Fahrtdauer ursächlich für die negative Bewertung. Interessanter ist der Vergleich der Bewertung der Erreichbarkeit mit dem Pkw und dem ÖPNV. Die Erreichbarkeit sowohl von Haltern-Mitte als auch der Außenziele wird als besonders positiv bewertet (67 % gute Bewertungen nach Haltern-Mitte und 75 % zu den Außenzielen). Die ÖPNV-Erreichbarkeit fällt jedoch deutlich negativer aus. Nur 30 % der Personen bewerten die ÖPNV-Erreichbarkeit von Haltern-Mitte als gut, sogar nur 13 % die Außenziele als gut. Die schlechte Bewertung der ÖPNV-Erreichbarkeit, insbesondere der Außenziele ist insofern erstaunlich, dass viele der Außenziele der Halterner, wie Marl, Recklinghausen, Essen und Münster über eine leistungsfähige Zugverbindung an Haltern am See angeschlossen ist.

7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen hat Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und MIV in Haltern am See zum Thema. Darüber hinaus wurde konkreter Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu jenen Themen erfragt.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr und ÖPNV in den jeweiligen Stadtteilen dargestellt. Die Unterscheidung nach Wohnort der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen. Zum Teil wird das gesamtstädtische Verkehrsangebot bewertet, andererseits aber insbesondere die Situation am eigenen Wohnstandort.

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von allen Befragten am besten bewertet. Stadtweit bewerten 77 % der befragten Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt die Bewertung dabei von den Bewohnern von Haltern-Mitte aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 2,01. Nur 6 % der Befragten bewerteten das Angebot mit der Note 4 (ausreichend) oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Haltern-Mitte	2,01
Sythen	2,10
Haltern am See	2,14
Lippramsdorf	2,23
Hullern	2,32
Holtwick	2,38
Lavesum	2,46
Hamm-Bossendorf	2,52
Flaesheim	2,54

Abb. 84: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

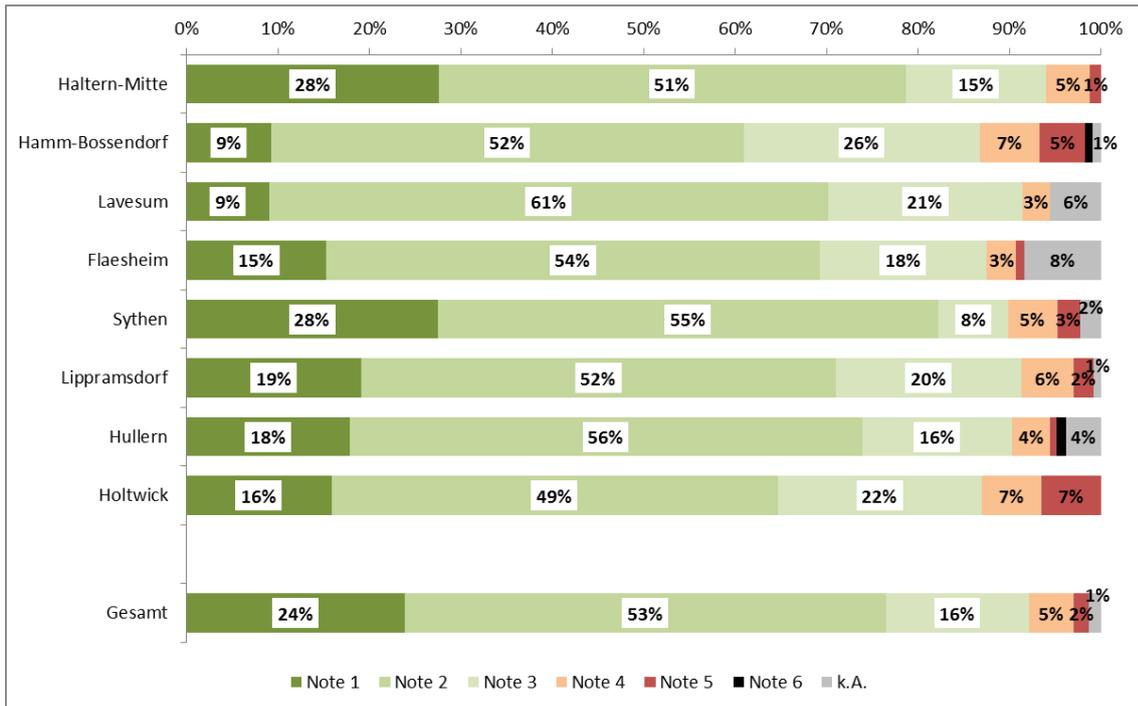


Abb. 85: Bewertung der Verkehrsangebote - Fußverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt wesentlich negativer aus als die Bewertung des Fußverkehrsangebots. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 2,92. Lediglich 6 % der Halterner bewerten das Radverkehrsangebot als sehr gut (gegenüber 24 % beim Fußverkehr). Im Stadtteilvergleich bewerten die Bewohner der Stadtteile Sythen, Lippramsdorf und Haltern-Mitte das Radverkehrsangebot überdurchschnittlich gut. Besonders schlecht fällt die Bewertung dagegen bei Personen aus, die in Lavesum und Hamm-Bossendorf wohnen.

Interessanterweise existiert keine starke Korrelation zwischen der Verteilung der Bewertung des Radverkehrsangebot und der tatsächlichen Nutzung (In Haltern-Mitte und Hamm-Bossendorf wird das Rad im Stadtteilvergleich überproportional oft als Verkehrsmittel verwendet; in Sythen, Lippramsdorf und Lavesum dagegen seltener als im stadtweiten Mittel, vgl. Abb. 48).

Stadtteil	Durchschnittsnote
Sythen	2,54
Lippramsdorf	2,71
Haltern-Mitte	2,91
Haltern am See	2,92
Hullern	3,06
Holtwick	3,1
Flaesheim	3,13
Lavesum	3,57
Hamm-Bossendorf	3,67

Abb. 86: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Radverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene)

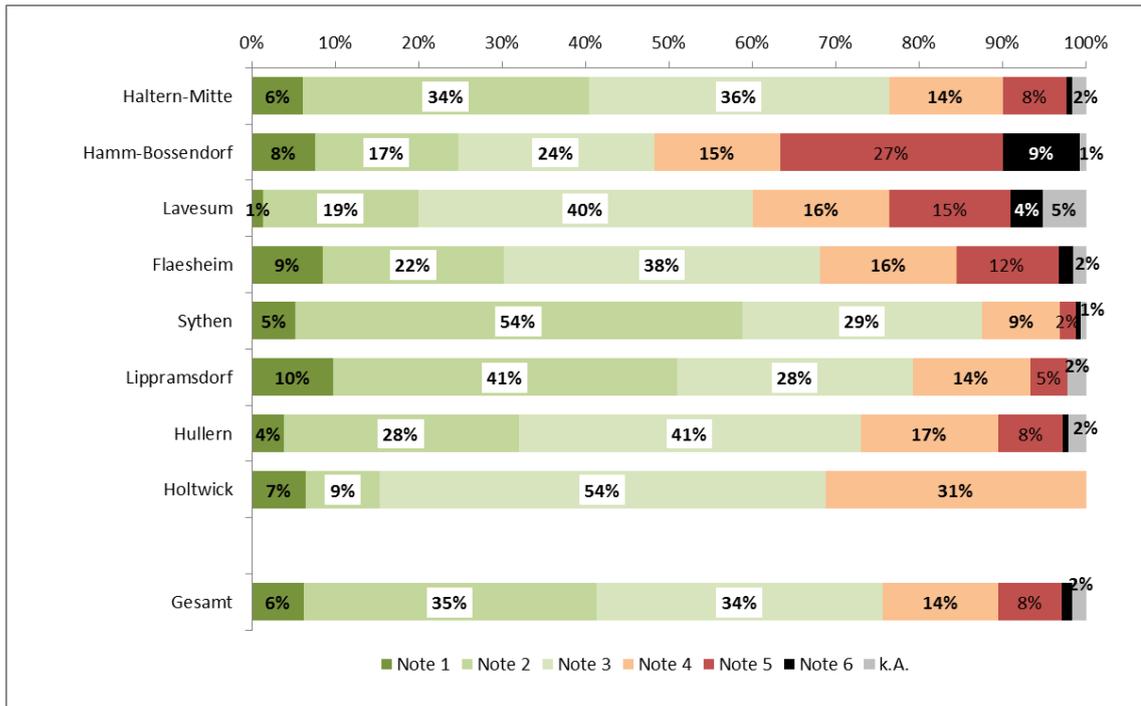


Abb. 87: Bewertung der Verkehrsangebote - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Autoverkehr in der Stadt Haltern am See wird insgesamt verhältnismäßig positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,58 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Stadtweit bewerten 7 % der Personen das Angebot als sehr gut und 50 % als gut. Besonders positiv wird das Angebot von den Sythenern bewertet, insgesamt ist die Schwankungsbreite im Stadtteilvergleich jedoch sehr niedrig.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Sythen	2,31
Lippramsdorf	2,47
Hullern	2,48
Haltern am See	2,58
Flaesheim	2,59
Lavesum	2,60
Hamm-Bossendorf	2,65
Haltern-Mitte	2,68
Holtwick	2,72

Abb. 88: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

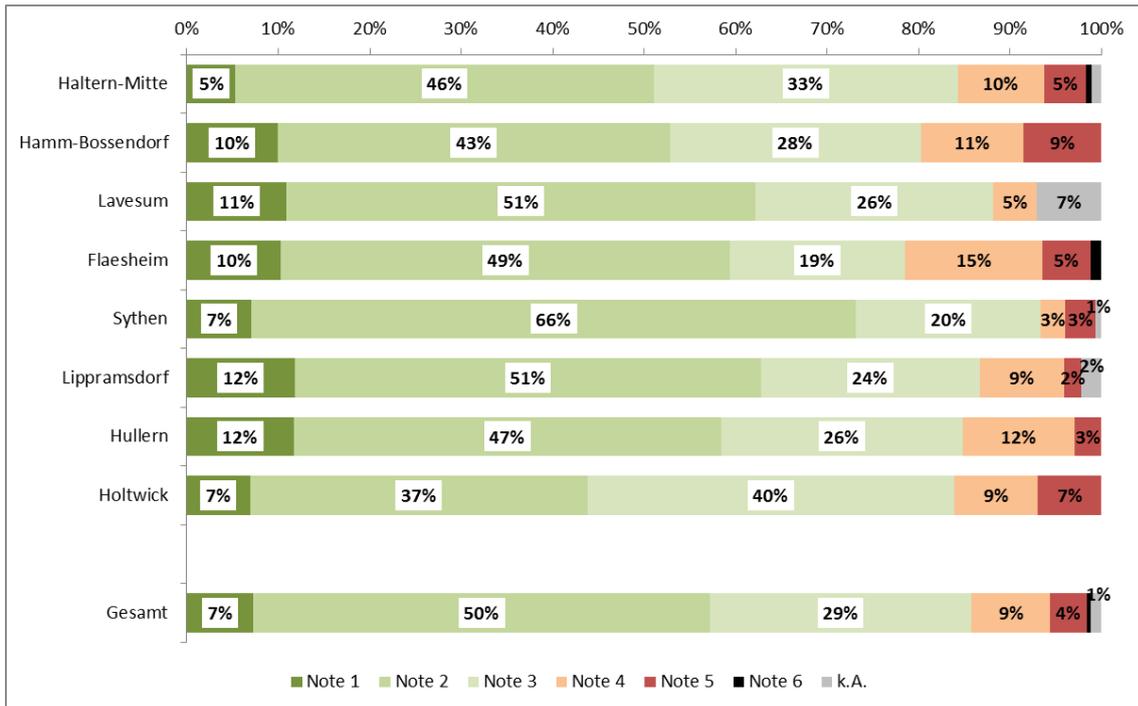


Abb. 89: Bewertung der Verkehrsangebote - Autoverkehr
 (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Mit einer städtischen Durchschnittsnote von 3,53 wird das ÖPNV-Angebot von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen mit Abstand am negativsten bewertet. Dabei existieren sehr große Unterschiede bei der Bewertung zwischen den Bewohnern der Stadtteile. Während in Sythen (Bahnanschluss am dortigen Bahnhof) die beste Bewertung abgegeben wurde, fällt die Bewertung in den schwach erschlossenen Stadtteilen Hullern, Flaesheim, Holtwick und Lavesum besonders negativ aus. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Sythen	2,87
Hamm-Bossendorf	3,16
Haltern-Mitte	3,48
Haltern am See	3,53
Lippamsdorf	3,80
Hullern	4,21
Flaesheim	4,26
Holtwick	4,43
Lavesum	4,57

Abb. 90: Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert - ÖPNV
 (Auswertung auf Haushaltsebene)

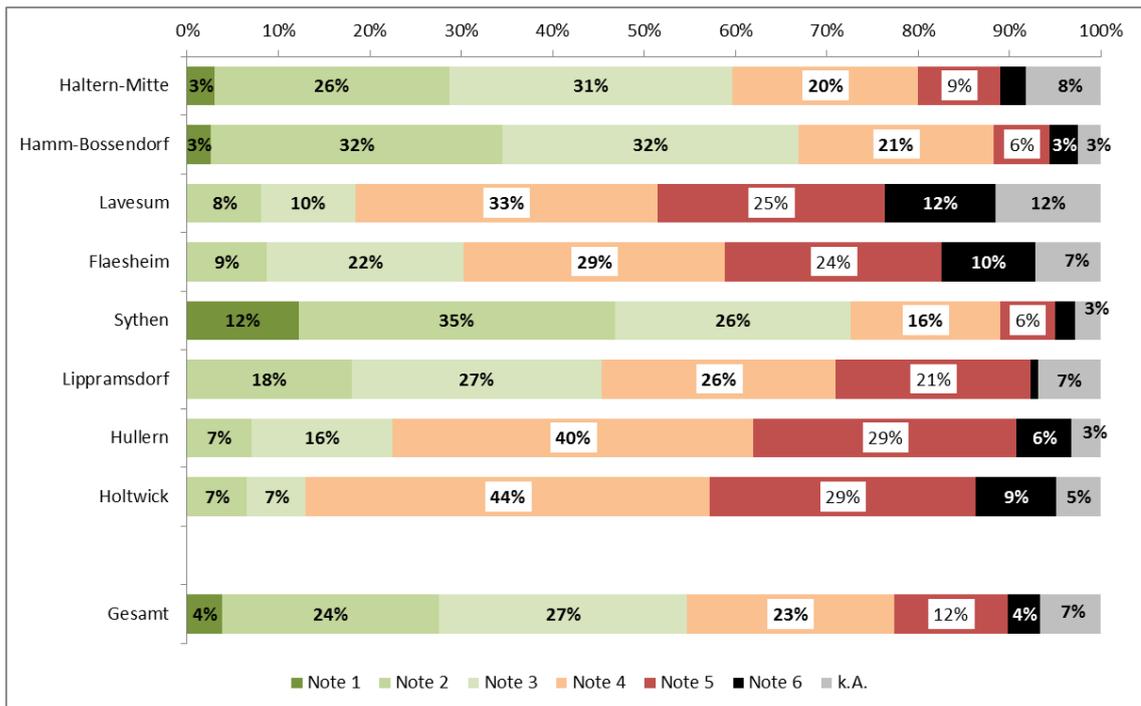


Abb. 91: Bewertung der Verkehrsangebote - ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im ÖPNV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Stadtteil	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Autoverkehr	Ø ÖPNV
Haltern-Mitte	2,01	2,91	2,68	3,48
Hamm-Bossendorf	2,52	3,67	2,65	3,16
Lavesum	2,46	3,57	2,6	4,57
Flaesheim	2,54	3,13	2,59	4,26
Sythen	2,10	2,54	2,31	2,87
Lippramsdorf	2,23	2,71	2,47	3,80
Hullern	2,32	3,06	2,48	4,21
Holtwick	2,38	3,10	2,72	4,43
Haltern am See	2,14	2,92	2,58	3,53

Abb. 92: Bewertung der Verkehrsangebote, - Übersicht
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die vier Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren jeweils 6 Themenfelder vorgegeben, darüber hinaus hatten die Halterner die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe zu benennen. In den folgenden Abbildungen sind die Nennungen zusammengefasst.

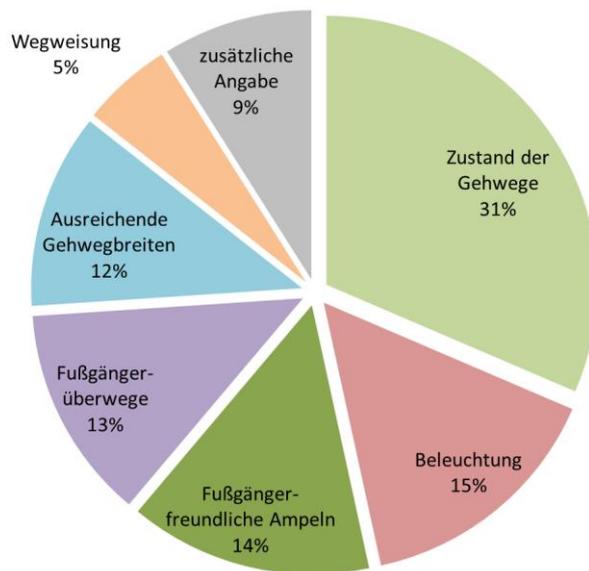


Abb. 93: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Fußverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der Zustand der Gehwege wurde mit 31 % als häufigster Verbesserungsbedarf genannt. Dieser Verbesserungsbedarf wurde bei den freien Eingaben der Bürger wiederholt. Außerdem wurde die mangelnde Barrierefreiheit im Straßenraum als Verbesserungsbedarf empfunden. Die weiteren vorgegebenen Verbesserungsbedarfe wiesen mit 12-15 % ähnliche Zustimmungsraten auf.

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Zustand der Gehwege	31%	
2	Beleuchtung	15%	
3	Fußgänger-freundliche Ampeln	14%	
4	Fußgänger-überwege	13%	
5	Ausreichende Gehwegbreiten	12%	
6	Wegweisung	5%	
	zusätzliche Angabe	9%	
			<i>davon</i>
	<i>Zustand des Gehweges/Barrierefreiheit</i>		<i>43%</i>
	<i>zugeparkter Gehweg</i>		<i>10%</i>
	<i>Ampelschaltung</i>		<i>9%</i>
	<i>Trennung Fuß und Rad</i>		<i>8%</i>
	<i>Sicherheit</i>		<i>7%</i>
	<i>Sauberkeit</i>		<i>7%</i>
	<i>mehr Querungsmöglichkeiten</i>		<i>4%</i>
	<i>eingeschränkte Gehwegbreite</i>		<i>2%</i>
	<i>Sonstiges</i>		<i>10%</i>

Abb. 94: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Fußverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene)

Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede bei Betrachtung des Wohnorts der Personen. Die Lebenssituationen der Bewohner und die räumlich bedingt unterschiedlichen Angebote in den jeweiligen Stadtteilen sind Grund dafür, dass die Ansichten der Bürger der acht Stadtteile unterschiedlich ausfallen (s. Abb. 89). So zeigt sich beim Thema Fußverkehr z.B. die hohe Bedeutung, die die Bewohner Lavesums den ausreichenden Gehwegbreiten beimessen. Dafür wird der Zustand der Gehwege dort weniger als verbesserungswürdig empfunden, als es in den anderen Stadtteilen der Fall ist.

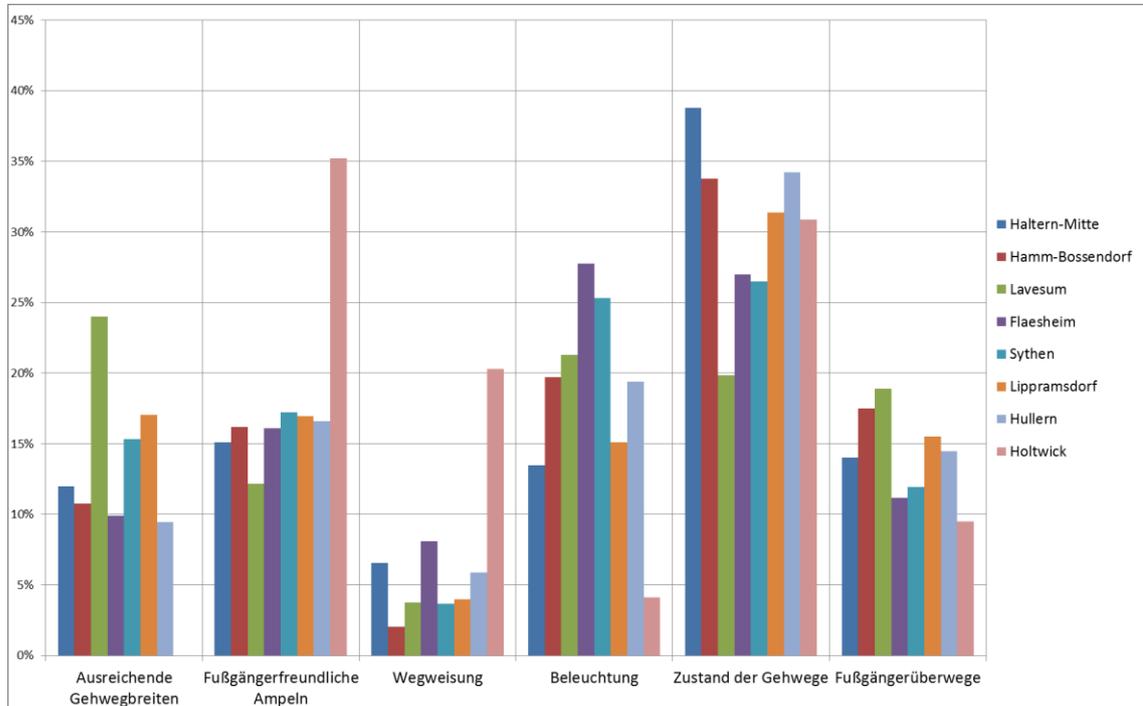


Abb. 95: Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr nach Stadtteilen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem zwei Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: einerseits der Ausbau des Radwegenetzes, auf der anderen Seite die Trennung vom Autoverkehr mit jeweils 28 %. Der Zustand der Radwege wird noch von 17 % der Teilnehmer als Verbesserungsbedarf gesehen, die übrigen Antwortmöglichkeiten wurden wesentlich seltener genannt.

Bei Betrachtung der Ergebnisse auf Stadtteilebene zeigt sich, dass die Verteilung in den fahrradaffinen Stadtteilen (überproportional hohe Radverkehrsanteile an der gesamten Mobilität) Haltern-Mitte und Hamm-Bossendorf sehr ähnlich ausfällt. In den anderen Stadtteilen sind zum Teil große Unterschiede festzustellen. Auffällig ist der hohe Anteil der Nennungen „Zustand der Radwege“ in den Stadtteilen Lippamsdorf und Holtwick.

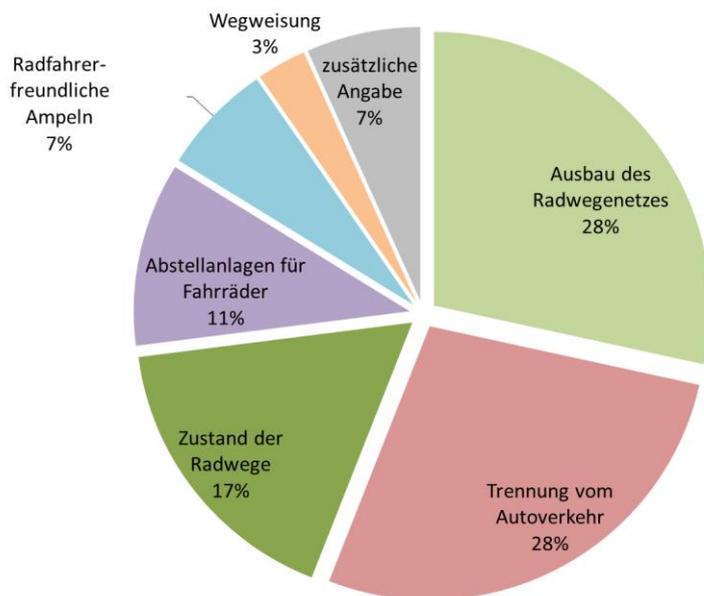


Abb. 96: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau des Radwegenetzes	28%	
2	Trennung vom Autoverkehr	28%	
3	Zustand der Radwege	17%	
4	Abstellanlagen für Fahrräder	11%	
5	Radfahrerfreundliche Ampeln	7%	
6	Wegweisung	3%	
	zusätzliche Angabe	7%	
			davon
	<i>Wegeführung/Ausbau des Netzes</i>		21%
	<i>Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern/Trennung von Verkehrsteilnehmern</i>		15%
	<i>Zustand</i>		14%
	<i>Abstellmöglichkeiten/E-Ladestationen</i>		11%
	<i>Sicherheit</i>		6%
	<i>ausreichende Breite des Radweges</i>		5%
	<i>Beleuchtung</i>		4%
	<i>Radfahrerfreundliche Ampeln</i>		3%
	<i>Beschilderung/Markierung</i>		3%
	<i>Sonstiges</i>		20%

Abb. 97: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

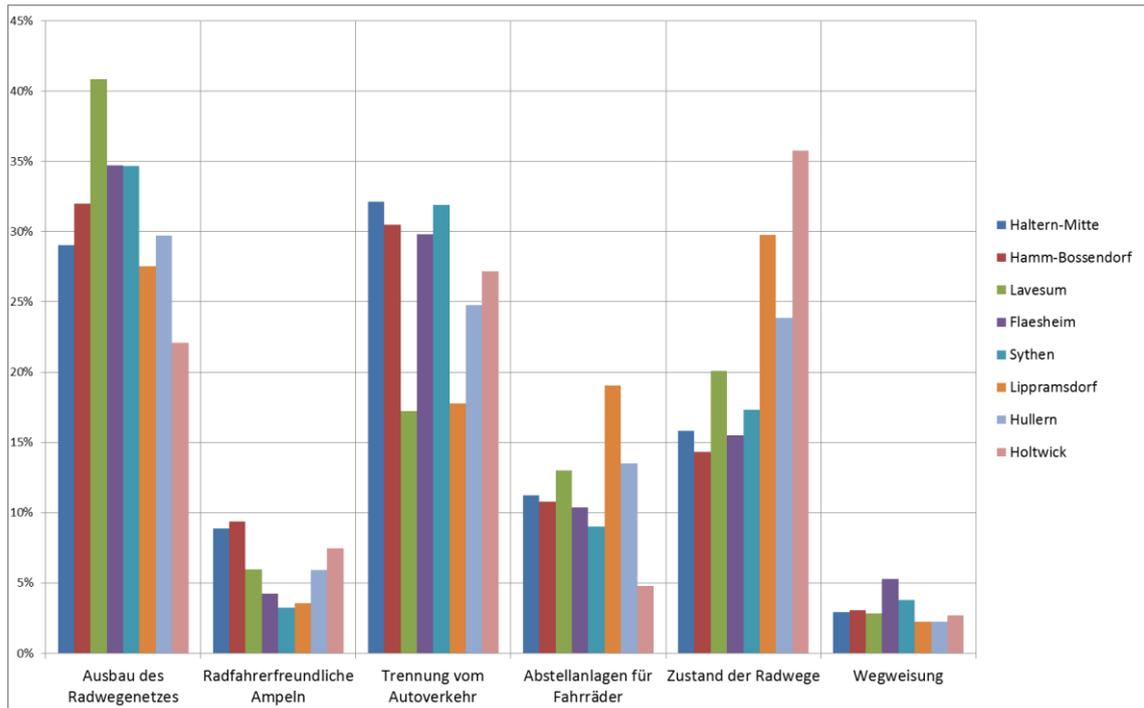


Abb. 98: Verbesserungsbedarfe im Radverkehr nach Stadtteilen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Das ÖPNV-Angebot hat mit einer Durchschnittsnote von 3,53 die schlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Als kritikwürdig wurden mit 27 % die regionale Verknüpfung des ÖPNV, mit 22 % die Taktzeiten der vorhandenen Linien und das Angebot im Stadtbusnetz mit 19 % eingestuft. Mit 15 % spielt das Thema Barrierefreiheit zudem eine verhältnismäßig große Rolle. Von den zusätzlich getätigten Angaben (Freitexteingabe der Bürger) beziehen sich darüber hinaus die meisten mit dem gewünschten Ausbau des Netzes sowie den Betriebszeiten. Die Bürger wünschen sich ein höheres ÖPNV-Angebot in den Tagesrandlagen.

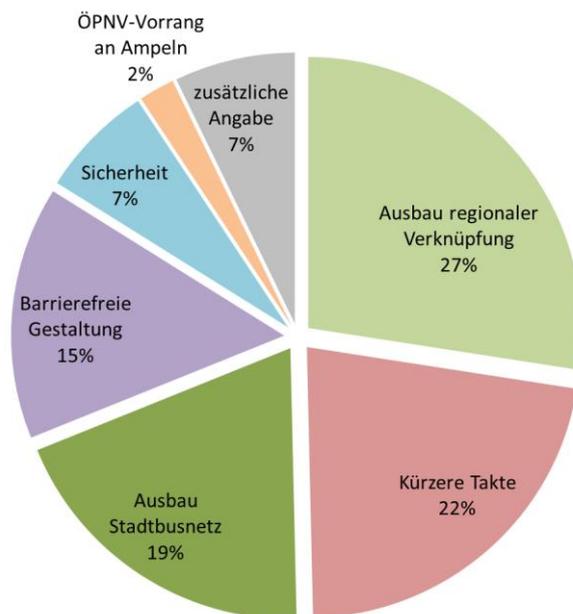


Abb. 99: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Ausbau regionaler Verknüpfung	27%	
2	Kürzere Takte	22%	
3	Ausbau Stadtbusnetz	19%	
4	Barrierefreie Gestaltung	15%	
5	Sicherheit	7%	
6	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	2%	
	zusätzliche Angabe	7%	
			davon
	Verbindungen/Ausbau des Netzes		28%
	Betriebszeiten		15%
	Takt		9%
	Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit		8%
	Zustand (Bhf.)/Sauberkeit		7%
	kleinere Busse		3%
	Umsteigezeit		3%
	Sicherheit		2%
	Sonstiges		26%

Abb. 100: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Den Ausbau des Stadtbusnetzes wünschen sich insbesondere die Bürger Flaesheims und Holtwicks. In den übrigen Stadtteilen, insbesondere in Haltern-Mitte, Hamm-Bossendorf und Lippramsdorf wurde dies jedoch seltener genannt. In Lippramsdorf, welches durch die Linie 298 nahezu gänzlich erschlossen ist, wünschen sich die Bewohner ein häufigeres Taktangebot. In Haltern-Mitte spielt dafür die Barrierefreiheit eine größere Rolle.

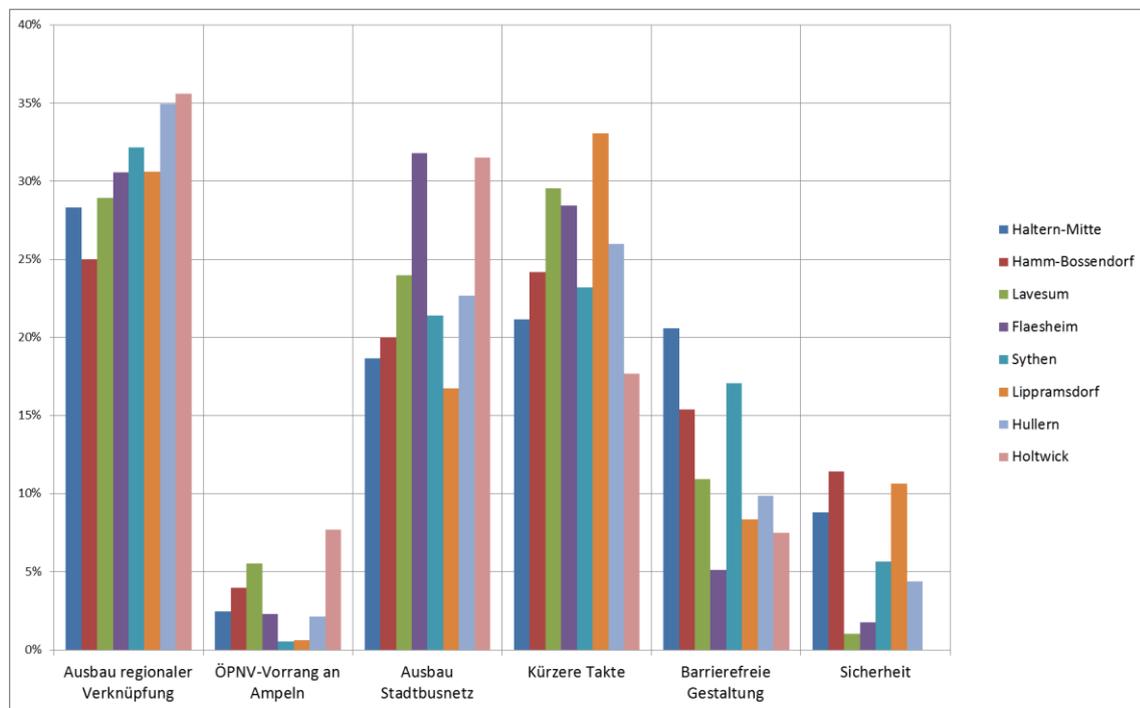


Abb. 101: Verbesserungsbedarfe im ÖPNV nach Stadtteilen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie drei Themen genannt. Aus Sicht der Bürger ist vor allem das Parkplatzangebot (29 % der Nennungen) verbesserungswürdig. Darüber hinaus stören sich 26 % der Personen daran, dass die „Grünen Welle“ nicht funktioniert. Den Zustand der Straßen sehen noch 18 % der Personen als verbesserungswürdig an.

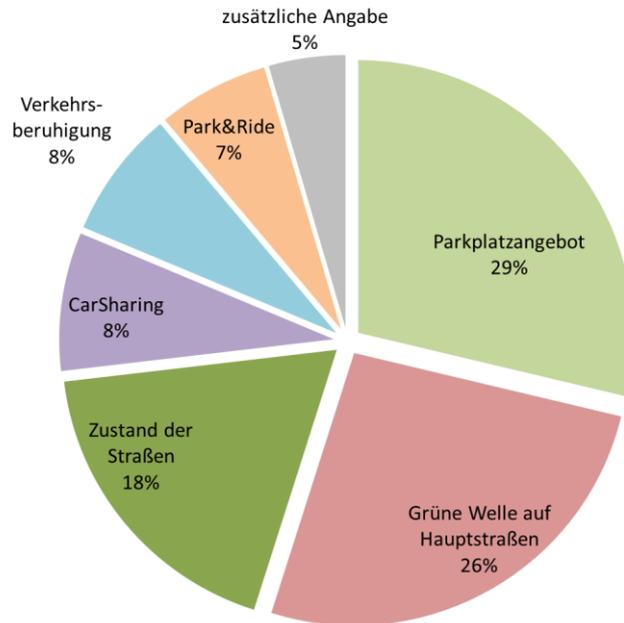


Abb. 102: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote - Autoverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

	Verbesserungsbedarf	Nennungen	
1	Parkplatzangebot	29%	
2	Grüne Welle auf Hauptstraßen	26%	
3	Zustand der Straßen	18%	
4	CarSharing	8%	
5	Verkehrsberuhigung	8%	
6	Park&Ride	7%	
	zusätzliche Angabe	5%	
			davon
	<i>Parkraumbewirtschaftung/Falschparker</i>		42%
	<i>zu viel Autoverkehr/autofreie Stadt</i>		11%
	<i>überhöhtes Tempo</i>		10%
	<i>Ampelschaltung</i>		10%
	<i>Zustand der Straße</i>		6%
	<i>Carsharing/Elektroautos/P+R</i>		6%
	<i>Lärmbelastung</i>		2%
	<i>Beschilderung/Verkehrsführung</i>		2%
	<i>Sonstiges</i>		11%

Abb. 103: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) - Autoverkehr

(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Stadtteilvergleich zeigen sich beim Thema MIV verhältnismäßig geringe Unterschiede. Auffällig ist jedoch der geringe Nennungsanteil des Parkplatzangebots in Haltern-Mitte und Hamm-Bossendorf. Dafür wird dort die „Grüne Welle auf Hauptstraßen“ überproportional oft als Verbesserungsbedarf genannt. Die vom Durchschnitt abweichenden Nennungen der Bürger Holtwicks stehen im Zusammenhang mit der geringen Stichprobengröße und somit der höheren Streuung der dortigen Ergebnisse.

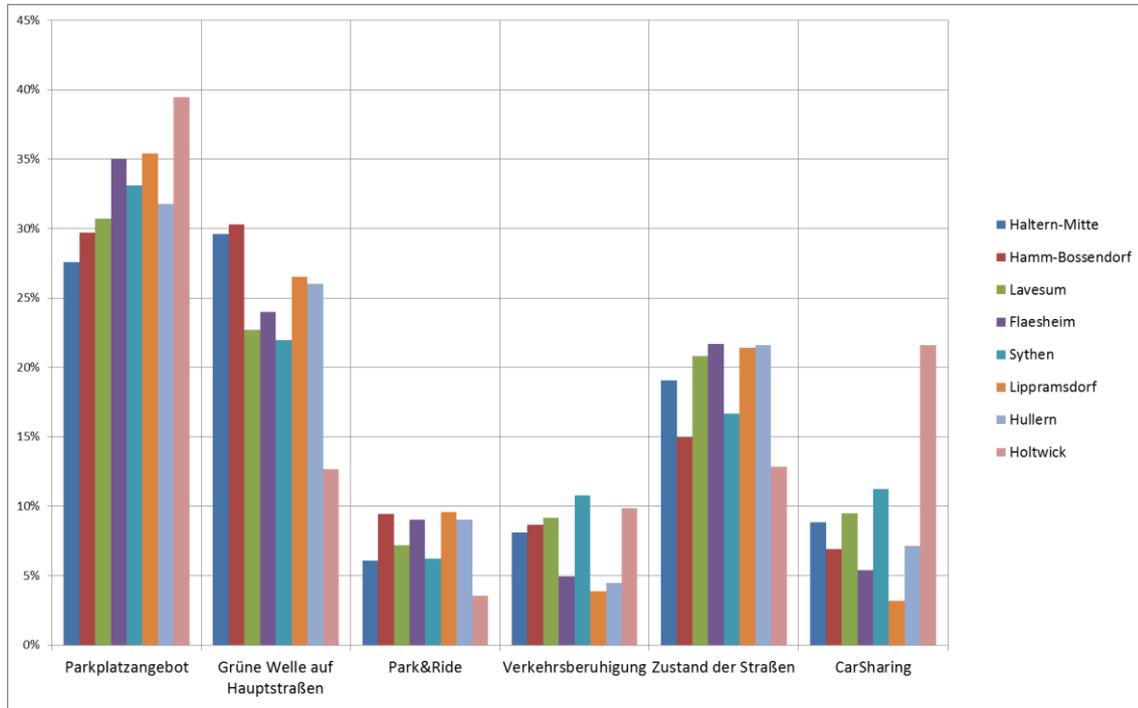


Abb. 104: Verbesserungsbedarfe im Autoverkehr nach Stadtteilen
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Weitere Optimierungsmöglichkeiten

In der letzten Frage der Mobilitätsbefragung wurde den Teilnehmern die Möglichkeit gegeben zusätzliche Optimierungsmöglichkeiten des Verkehrs zu nennen. Neben den verkehrsmittelspezifischen Abfragen zu jeweiligem Verbesserungsbedarf wurde gefragt, wo die Bürger weiteren Optimierungsbedarf sehen. Dabei wurden teils sehr konkrete Angaben gemacht, die in der folgenden Abbildung zusammengefasst sind:

Optimierungsmöglichkeiten	Nennungen
Besseres Bus- und Bahnangebot	19%
Ausbau des Radwegeangebotes	9%
Zustand der Straßen, Geh- und Radwege	7%
Ampelschaltung	7%
Parkplatzangebot	7%
Radverkehrsführung	5%
Mehr Kreisverkehre/weniger Ampeln	5%
Barrierefreiheit	4%
Trennung Rad und MIV	3%
Kontrollen	3%
Elektromobilität	3%
Günstigerer/kostenfreier ÖPNV	3%
Baustellenmanagement	3%
Kostenfreies Parken	2%
Sicherheit/Schutz vor Vandalismus	2%
Verkehrsberuhigung in der Innenstadt	2%
Aufenthaltsqualität	1%
Sonstiges	13%



Abb. 105: Weitere Optimierungsmöglichkeiten - gesamtstädtisch

(Auswertung auf Haushaltsebene)

Analog zu den schlechten Bewertungen des ÖPNV-Angebotes wurde auch das Thema ÖPNV bei den weiteren Optimierungsmöglichkeiten am häufigsten genannt. Gewünscht wird sich in dem Themenbereich die bessere Verbindung der Außenbereiche in die Innenstadt, längere Betriebszeiten und die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV.

8. Zusammenfassendes Fazit

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger der Stadt Haltern am See liefert ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Stadtteilebene. Das Verkehrsverhalten ist sehr heterogen und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Stadtgebiets ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Während in Haltern-Mitte die Nahmobilität eine große Rolle spielt, sind die übrigen, weniger dicht bebauten und besiedelten Stadtteile deutlich Pkw-affiner.

Gesamtstädtisch verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 60 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 40 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Damit ist das Niveau des Verhältnisses von MIV zu Umweltverbund seit 1992, dem Jahr der letztmaligen Datenerfassung in etwa konstant. Es hat lediglich eine Verschiebung der Anteile von Fußverkehren auf das Rad stattgefunden.

Im interkommunalen Vergleich mit Städten ähnlicher Größe und Stadtstruktur und den benachbarten Städten liegt Haltern am See im oberen Mittelfeld. Die Städte Castrop-Rauxel, Herten und Marl besitzen einen um einige Prozentpunkte geringeren Umweltverbundanteil an der Mobilität. Dabei profitiert Haltern am See von dem vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil. Eine nahezu gleiche Verkehrsmittelzusammensetzung wie Haltern am See weist die Nachbarstadt Dülmen auf.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel besitzt in Haltern am See in der täglichen Mobilität einen hohen Stellenwert. Indizien dafür sind sowohl die hohen Radverkehrsanteile an der Mobilität als auch die hohen Besitzquoten je Person bzw. je Haushalt. Dies gilt einerseits für herkömmliche Fahrräder als auch vermehrt für Pedelecs und E-Bikes, deren Besitz- und Nutzungsquote ebenfalls hoch ausfallen. Hingegen besitzt der ÖPNV noch Luft nach oben. Dies trifft in besonderem Maße auf den Busverkehr zu. Von den 7 % ÖPNV-Anteil entfallen 5 % auf den Zugverkehr und nur 2 % auf den Busverkehr.

Insgesamt betrachtet beträgt die Binnenverkehrsquote 66 %. Die durchschnittliche Wegelänge beträgt 12,7 km. Demnach verlassen die Halterner bei einem Großteil der Mobilität das Stadtgebiet. Dies trifft vor allem auf Arbeitswege zu.

Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen konnte festgestellt werden, dass Haltern-Mitte Ankerpunkt der Wegebeziehungen ist. Dementsprechend sind die am häufigsten genutzten Verkehrsverflechtungen radial auf das Zentrum ausgerichtet.

Die Bewertung der Verkehrsangebote in Haltern am See und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach Wohnort der befragten Personen. Einig sind sich die Bürger, dass im ÖPNV der größte Verbesserungsbedarf besteht. Das aktuelle ÖPNV-Angebot wird mit einer Durchschnittsnote von 3,53 als besonders negativ eingestuft. Ebenso wird die Erreichbarkeit der Ziele im Arbeits- und Ausbildungsverkehr mit dem ÖPNV wesentlich negativer bewertet, als dies mit dem MIV der Fall ist. Aus Sicht der Bürger sind sowohl das Angebot im Stadtbusverkehr als auch die regionale Verknüpfung und das Taktangebot bestehender Verbindungen verbesserungswürdig.

QUELLENVERZEICHNIS

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

büro stadtVerkehr: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Marl, 2017.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Gertec: Integriertes Klimaschutz- und -anpassungskonzept: Stadt Gladbeck, 2010.

HHS Ingenieur GmbH: Masterplan Mobilität Castrop-Rauxel, 2009.

Ingenieurgesellschaft Stolz mbH im Auftrag der Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): Verkehrsentwicklung in Dorsten – Ergebnisse der Haushaltsbefragung, 1997.

Planersocietät, Mobilitätsuntersuchung Kreis Borken 2015

Planersocietät: Mobilitätsuntersuchung Stadt Herten, 2013.

Stadt Dortmund: Haushaltsbefragung Stadt Dortmund, 2013.

Stadt Dülmen: Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen, 2015.

Stadt Münster, Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner 2013
Technische Universität Dresden: Endbericht zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten – SrV 2009.

TRC Transportation Research & Consulting GmbH: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten zur Ermittlung des Modal Split in der Stadt Gelsenkirchen, 2015.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
bzgl.	bezüglich
km	Kilometer
KW	Kalenderwoche
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
v.a.	vor allem

ANHANG

Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Haltern am See



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in Haltern am See. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in der Stadt Haltern am See zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie! Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab!

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen.
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt.
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen.
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:

- **Schriftliche Teilnahme:** Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:
- **Online-Teilnahme:** Auf der Webseite der Stadt Haltern am See und des Büros Stadtverkehr finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (Persönlicher Code aus dem Anschreiben benötigt!) - oder:
- **Telefonische Teilnahme:** Schicken Sie bitte die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per Email oder SMS/Whatsapp (0175 / 9169680) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- **Jeder Person** wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbständig ausfüllen, sofern ihnen der Sinn der Fragen klar und verständlich ist (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Eingaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Falle leer bleiben. Füllen Sie in diesem Falle bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen! (Symbol:). Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antwort selbst formulieren (Symbol: _____).
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für einen der genannten **Stichtage (21.05. oder 23.05.2019)** aus.

Was ist ein Weg?

- Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
- Ein Weg beträgt mindestens 25 Meter und wird außerhalb der Grundstücksgrenze zurückgelegt.
- Auf einem Weg mit einem bestimmten Ziel/Zweck können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden.
- Alle Wege sind für die Befragung wichtig, auch Heim-, Rück- und Fußwege.

Beispiel 1: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann zur Arbeit = 2 Wege!

Beispiel 2: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, dann mit dem Bus weiter in das Wohngebiet und schließlich mit dem Fahrrad nach Hause = 1 Weg! Es ist ein Heimweg.

Beispiel 3: Von der Wohnung im 3. Stock herunter zum Briefkasten = Kein Weg im Sinne dieser Befragung!

Für weitere Informationen und bei Fragen erhalten Sie Auskunft bei Büro Stadtverkehr:

- Telefonisch (Herr Stumm): 02103 / 9115917 oder 0175 / 9169680
- Per Email: stumm@buero-stadtverkehr.de

Seite 1

Haushaltsfragebogen	
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.	
	
In welchem Ortsteil wohnen Sie?	
<i>Haltern-Stadtmitte</i>	
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	<u>3</u> Anzahl Personen insgesamt, davon: <u>1</u> noch <u>nicht</u> 6 Jahre alt.
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos (inkl. Kombi, Van): <u>1</u> Anzahl Fahrräder: <u>2</u> Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____ Anzahl Pedelecs/E-Bikes: _____
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr mit dem/den Auto(s) Ihres Haushalts?	1. Auto: <u>15.000</u> km pro Jahr 2. Auto: _____ km pro Jahr 3. Auto: _____ km pro Jahr <input type="radio"/> kein Auto vorhanden
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder <u>5</u> Minuten Bahnhof: _____ Meter oder <u>15</u> Minuten

Personenfragebogen (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	<u>1981</u>	<u>1989</u>	_____	_____	_____	_____
Geschlecht	weiblich männlich	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11-35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorübergehend freigestellt (z. B. Erziehungs-, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freiwilligendienst (Wehrdienst, FSJ o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Höchster Schulabschluss?						
Hauptschule, Volksschule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittlere Reife (Realschule)	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
(Fach-)Hochschulreife (Abitur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Personenfragebogen (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten) Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!																																		
																																		
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person																												
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? <i>(z. B. Schülerticket, Monatskarte)?</i>	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Besitzen Sie ein funktionstüchtiges Fahrrad?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Besitzen Sie ein Pedelec / E-Bike?	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Stehen Ihnen an Ihrem Wohnort oder in unmittelbarer Nähe Fahrradabstellplätze zur Verfügung?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
<i>Bewerten die Erreichbarkeit von gut ☺ bis schlecht ☹!</i> 	☺ ↔ ☹ ☺ ↔ ☹ ☺ ↔ ☹ ☺ ↔ ☹ ☺ ↔ ☹ ☺ ↔ ☹																																	
Wie würden Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeitsplatzes bzw. Schul- und Ausbildungsortes bewerten?	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 12.5%;">- zu Fuß</td> <td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>- mit dem Fahrrad</td> <td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>- mit dem Auto</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>- mit dem ÖPNV</td> <td><input type="checkbox"/></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>						- zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- mit dem Auto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- mit dem ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
- zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
- mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
- mit dem Auto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
- mit dem ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Stichtag angeben!	Dienstag, der 21.05.19 <input checked="" type="checkbox"/> - Bitte nur einen Stichtag angeben Donnerstag, der 23.05.19 <input type="checkbox"/> - Stichtag gilt für alle Haushaltsmitglieder																																	
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
Falls nicht (keine Wege), nennen Sie uns bitte den Grund.																																		
Krankheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Urlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Wetter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																												
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3

Wegeprotokoll für den Stichtag

nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten



	1.) Start	2.) Ziel	3.)	Zeitpunkt
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	von Uhrzeit	bis Uhrzeit
Beispiel:	Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:55
1. Person				
1. Weg	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>Marl, Bergstr.</i>	<i>08:00</i>	<i>08:15</i>
2. Weg	<i>Marl, Bergstr.</i>	<i>Marl, Adolf-Grimme-Str.</i>	<i>12:30</i>	<i>12:35</i>
3. Weg	<i>Marl, Adolf-Grimme-Str.</i>	<i>Marl, Bergstr.</i>	<i>13:10</i>	<i>13:15</i>
4. Weg	<i>Marl, Bergstr. 72</i>	<i>Haltern, Freizeitbad Aquarell</i>	<i>17:30</i>	<i>17:40</i>
5. Weg	<i>Haltern, Freizeitbad Aquarell</i>	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>19:40</i>	<i>19:50</i>
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
2. Person				
1. Weg	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>Haltern, Flawasstr. 27</i>	<i>08:20</i>	<i>08:30</i>
2. Weg	<i>Haltern, Flawasstr. 27</i>	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>08:30</i>	<i>08:40</i>
3. Weg	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>Haltern, Rekamer Str.</i>	<i>11:00</i>	<i>11:30</i>
4. Weg	<i>Haltern, Rekamer Str.</i>	<i>Haltern, Lippstr.</i>	<i>13:30</i>	<i>13:35</i>
5. Weg	<i>Haltern, Lippstr.</i>	<i>Haltern, Flawasstr. 27</i>	<i>14:00</i>	<i>14:20</i>
6. Weg	<i>Haltern, Flawasstr. 27</i>	<i>Haltern, Eichenstr. 75</i>	<i>14:30</i>	<i>14:40</i>
7. Weg				
8. Weg				
3. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

Seite 4 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben.
 Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Verwenden Sie dabei bitte die bereits im Personenfragebogen verwendete Personen-Nr.)



4.) Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)											5.) Zweck oder Ziel des Weges									Beispiel	
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Person
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
2. Person																					
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
3. Person																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

<p>Wegeprotokoll für den Stichtag nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten</p>	
---	---

1.) Start	2.) Ziel	3.)	Zeitpunkt
Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	von Uhrzeit	bis Uhrzeit
Beispiel: Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:55

4. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
5. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
6. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

Seite 6 *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben.
 Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Verwenden Sie dabei bitte die bereits im Personenfragebogen verwendete Personen-Nr.)



4.) Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)											5.) Zweck oder Ziel des Weges										Beispiel	
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)			
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Person						
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
5. Person																						
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
6. Person																						
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Bei weiteren Wegen / Personen können Sie zusätzliche Bögen telefonisch oder per Email bei Büro Stadtverkehr erhalten.

Zusatzfragebogen							
(Bitte füllen Sie den Bogen gemeinsam mit allen Haushaltsmitgliedern aus oder lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen stellvertretend für den Haushalt beantworten.)							
Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Haltern am See?							
	1 <small>(sehr gut)</small>	2 <small>(gut)</small>	3 <small>(befriedigend)</small>	4 <small>(ausreichend)</small>	5 <small>(mangelhaft)</small>	6 <small>(ungenügend)</small>	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?							
Bitte kreuzen Sie maximal 2 Punkte je Verkehrsmittel an!							
Fußverkehr	Ausreichende Gehwegbreiten	<input checked="" type="checkbox"/>	Fußgängerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/>			
	Wegweisung	<input type="checkbox"/>	Beleuchtung	<input type="checkbox"/>			
	Zustand der Gehwege	<input checked="" type="checkbox"/>	Fußgängerüberwege	<input type="checkbox"/>	<small>zusätzliche Angabe/Erläuterung</small>		
Radverkehr	Ausbau des Radwegenetzes	<input type="checkbox"/>	Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="checkbox"/>			
	Trennung vom Autoverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Abstellanlagen für Fahrräder	<input checked="" type="checkbox"/>			
	Zustand der Radwege	<input type="checkbox"/>	Wegweisung	<input type="checkbox"/>	<small>zusätzliche Angabe/Erläuterung</small>		
<i>Sichere, überdachte Abstellplätze</i>							
Bus und Bahn	Ausbau regionale Verknüpfung	<input type="checkbox"/>	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	<input type="checkbox"/>			
	Ausbau Stadtbusnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Kürzere Takte	<input type="checkbox"/>			
	Barrierefreie Gestaltung	<input type="checkbox"/>	Sicherheit	<input type="checkbox"/>	<small>zusätzliche Angabe/Erläuterung</small>		
Autoverkehr	Parkplatzangebot	<input type="checkbox"/>	Grüne Welle auf Hauptstraßen	<input type="checkbox"/>			
	Park&Ride	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrsberuhigung	<input checked="" type="checkbox"/>			
	Zustand der Straßen	<input type="checkbox"/>	CarSharing	<input type="checkbox"/>	<small>zusätzliche Angabe/Erläuterung</small>		
Frage 3: Wo sehen Sie darüber hinaus noch Möglichkeiten zur Optimierung?							
Nennen Sie uns bitte bis zu drei Anregungen bzw. Maßnahmenvorschläge!							
1. <u>Maßnahmen gegen Gehwegparken treffen</u>							
2. <u>Förderung der Elektromobilität, Aufstellen von Ladesäulen</u>							
3. _____							
Wir möchten uns noch einmal recht herzlich bei Ihnen für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!							
Wir möchten Sie noch einmal auf das Gewinnspiel hinweisen, an welchem Sie freiwillig teilnehmen können. Geben Sie uns dafür den Code aus dem Anschreiben und Ihre Email-Adresse an, unter der wir Sie im Gewinnfall kontaktieren können. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen und gewinnen können nur Teilnehmer, die den Fragebogen ordnungsgemäß ausfüllen (Teilnahme online und telefonisch auch möglich).							
Zugangscode: <u>1234X4Z</u> Email: <u>beispiel@buero-stadtverkehr.de</u>							

Matrix: Gesamtverkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	39.271	1.347	1.678	1.210	4.774	2.233	1.701	1.813	9.646	63.673
Hamm-Bossendorf	1.306	755	9	270	163	18	46	43	1.195	3.805
Lavesum	1.786	-	955	22	453	95	132	152	788	4.383
Flaesheim	1.226	269	22	1.106	63	15	102	19	1.287	4.109
Sythen	4.636	136	445	161	4.070	132	328	81	3.116	13.105
Lippramsdorf	2.037	18	102	15	186	2.322	83	327	2.499	7.589
Hullern	1.803	46	117	91	277	67	1.247	161	1.496	5.305
Holtwick	1.837	35	212	10	22	288	161	52	470	3.087
außen	9.929	1.131	878	1.224	3.084	2.469	1.517	439	2.612	23.283
Summe	63.831	3.737	4.418	4.109	13.092	7.639	5.317	3.087	23.109	128.339

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	8.954	41	188	-	338	-	82	98	-	9.701
Hamm-Bossendorf	49	302	-	-	-	-	-	-	-	351
Lavesum	203	-	357	-	-	-	-	-	-	560
Flaesheim	11	-	-	561	-	-	-	-	-	572
Sythen	441	-	-	-	878	-	-	-	-	1.319
Lippramsdorf	-	-	-	-	-	798	-	52	-	850
Hullern	71	-	-	-	-	-	388	-	-	459
Holtwick	98	-	-	-	-	30	-	52	-	180
außen	-	-	-	-	-	-	-	-	275	275
Summe	9.827	343	545	561	1.216	828	470	202	275	14.267

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	16.353	410	219	29	739	269	197	473	155	18.844
Hamm-Bossendorf	397	412	-	67	14	9	23	15	60	997
Lavesum	226	-	358	-	26	-	7	116	26	759
Flaesheim	29	67	-	400	10	-	-	-	73	579
Sythen	745	-	26	10	1.408	-	21	-	185	2.395
Lippramsdorf	250	9	-	-	-	752	-	62	417	1.490
Hullern	197	23	7	-	12	-	496	-	41	776
Holtwick	483	15	106	-	-	62	-	-	-	666
außen	252	46	33	73	185	416	41	-	141	1.187
Summe	18.932	982	749	579	2.394	1.508	785	666	1.098	27.693

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	13.564	834	1.170	1.077	3.450	1.513	1.352	1.131	7.583	31.674
Hamm-Bossendorf	759	15	9	92	149	10	24	27	987	2.072
Lavesum	1.256	-	215	22	418	95	114	35	679	2.834
Flaesheim	1.059	108	22	145	53	15	102	19	1.038	2.561
Sythen	3.072	136	411	151	1.785	132	296	81	2.348	8.412
Lippramsdorf	1.336	10	102	15	186	772	83	213	2.021	4.738
Hullern	1.440	24	99	91	254	67	325	151	1.248	3.699
Holtwick	1.145	20	106	10	22	196	151	-	416	2.066
außen	7.685	949	780	986	2.291	1.963	1.258	385	2.129	18.426
Summe	31.316	2.096	2.914	2.589	8.608	4.763	3.705	2.042	18.449	76.482

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	375	25	102	104	247	451	59	112	1.854	3.329
Hamm-Bossendorf	64	26	-	111	-	-	-	-	149	350
Lavesum	102	-	-	-	8	-	-	-	83	193
Flaesheim	127	94	-	-	-	-	-	-	178	399
Sythen	378	-	8	-	-	-	-	-	584	970
Lippramsdorf	451	-	-	-	-	-	-	-	45	496
Hullern	84	-	-	-	-	-	-	-	198	282
Holtwick	112	-	-	-	-	-	-	-	54	166
außen	1.938	136	66	166	551	77	211	54	15	3.214
Summe	3.631	281	176	381	806	528	270	166	3.160	9.399

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	2.334	-	-	-	99	125	100	-	6.803	9.461
Hamm-Bossendorf	126	22	-	24	22	-	-	15	813	1.022
Lavesum	243	-	17	-	22	-	11	11	556	860
Flaesheim	101	-	-	63	21	-	-	-	736	921
Sythen	563	-	-	-	142	43	77	-	1.872	2.697
Lippramsdorf	176	-	-	-	16	96	16	34	1.373	1.711
Hullern	209	-	-	-	-	-	83	-	810	1.102
Holtwick	253	-	25	-	-	86	-	-	320	684
außen	135	-	-	-	29	-	-	-	379	543
Summe	4.140	22	42	87	351	350	287	60	13.662	19.001

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	596	-	-	45	27	36	-	-	342	1.046
Hamm-Bossendorf	-	-	-	8	-	-	-	-	33	41
Lavesum	32	-	15	-	8	-	-	-	32	87
Flaesheim	72	-	-	21	-	-	-	-	10	103
Sythen	8	-	56	-	-	-	-	-	97	161
Lippramsdorf	-	-	8	-	-	17	16	-	63	104
Hullern	75	-	-	-	-	-	-	-	85	160
Holtwick	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
außen	183	-	-	-	-	-	18	-	547	748
Summe	966	-	79	74	35	53	34	-	1.209	2.450

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	5.833	-	113	-	996	-	85	137	174	7.338
Hamm-Bossendorf	382	16	-	-	21	-	10	20	48	497
Lavesum	244	-	70	-	84	-	-	-	30	428
Flaesheim	179	-	-	21	-	-	-	-	82	282
Sythen	719	-	61	-	875	-	28	-	219	1.902
Lippramsdorf	404	-	-	-	16	316	-	53	206	995
Hullern	224	-	-	-	53	-	73	-	72	422
Holtwick	351	-	-	-	-	-	53	-	-	404
außen	303	11	-	-	102	17	-	-	404	837
Summe	8.639	27	244	21	2.147	333	249	210	1.235	13.105

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	1.015	-	48	11	208	91	40	11	222	1.646
Hamm-Bossendorf	-	20	-	-	13	10	-	-	79	122
Lavesum	16	-	18	-	9	8	-	11	39	101
Flaesheim	81	-	-	103	9	-	23	-	132	348
Sythen	139	61	-	-	328	-	-	-	258	786
Lippramsdorf	20	-	-	-	-	83	-	-	154	257
Hullern	75	-	-	-	9	-	23	-	31	138
Holtwick	158	-	52	-	-	32	49	-	47	338
außen	113	-	10	-	-	-	-	-	196	319
Summe	1.617	81	128	114	576	224	135	22	1.158	4.055

Matrix: Zweck Schule (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	2.072	-	-	11	58	-	-	-	503	2.644
Hamm-Bossendorf	231	27	-	146	-	-	-	-	29	433
Lavesum	136	-	77	-	-	-	-	-	29	242
Flaesheim	125	-	-	59	-	-	-	-	146	330
Sythen	262	-	81	-	-	-	-	-	195	538
Lippramsdorf	424	-	-	-	-	122	-	-	88	634
Hullern	97	-	-	-	-	-	79	-	119	295
Holtwick	219	-	-	-	-	-	-	-	54	273
außen	43	-	-	-	-	-	-	-	143	186
Summe	3.609	27	158	216	58	122	79	-	1.306	5.575

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	4.498	-	213	47	470	181	450	192	497	6.548
Hamm-Bossendorf	310	183	-	54	38	-	37	-	42	664
Lavesum	204	-	180	-	116	-	8	-	63	571
Flaesheim	237	14	22	143	33	-	20	-	50	519
Sythen	573	-	10	-	317	-	-	-	210	1.110
Lippramsdorf	341	-	38	-	21	323	20	30	273	1.046
Hullern	158	-	42	10	40	-	175	-	169	594
Holtwick	262	-	54	-	-	-	49	25	49	439
außen	153	-	64	-	41	53	42	-	423	776
Summe	6.736	197	623	254	1.076	557	801	247	1.776	12.267

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach	HA-Mitte	Hamm-Bossendorf	Lavesum	Flaesheim	Sythen	Lippramsdorf	Hullern	Holtwick	außen	Summe
HA-Mitte	2.463	-	157	8	42	-	56	-	276	3.002
Hamm-Bossendorf	153	74	-	15	-	9	-	-	9	260
Lavesum	120	-	67	-	22	-	-	-	-	209
Flaesheim	90	-	-	30	-	15	-	19	20	174
Sythen	131	-	26	101	112	-	-	-	37	407
Lippramsdorf	149	-	37	15	15	222	-	60	178	676
Hullern	75	-	33	38	21	-	117	-	41	325
Holtwick	220	-	81	-	22	-	-	-	-	323
außen	48	8	63	23	-	17	37	-	218	414
Summe	3.449	82	464	230	234	263	210	79	779	5.790